



TRANSPORTE EN

LUEGHERA

ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO

Redacción y Administración:
Fuencarral, 79. - Teléfono 24535

Año I. - Núm. 5

Madrid, 10 de Junio de 1937

Precio: 25 cts

GRAFICOS Y HORARIOS DE MARCHA

El estudio de los horarios y gráficos de marcha es de gran interés para cuantos hayan de intervenir en la ordenación y ejecución de los convoyes, precisamente porque no es caprichoso ni discrecional el paso por la vía, sino que ésta ha de utilizarse en el tiempo y el espacio deter-

siste en asimilar cada convoy automóvil a un tren con salida a una hora determinada y velocidad de marcha en la carretera guardada bien reglada; no puede, pues, aplicarse más que a una corriente de transportes relativamente sencilla y regular.

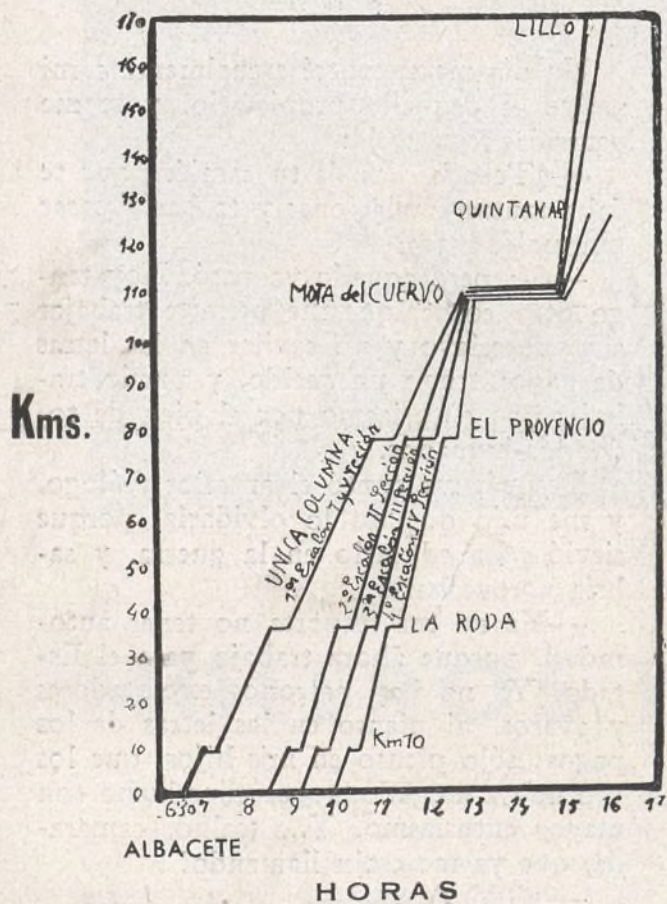
dir después en hectómetros, y las cuadrículas horizontales han de corresponder a las horas, divididas también en las partes que estime conveniente. El ángulo inferior izquierdo de este sistema de coordenadas ha de ser el origen de horas y kilómetros. Las líneas representativas de la marcha del convoy afectarán una línea recta oblicua, y los descansos o detenciones, una recta horizontal a la altura de la hora en que la detención o descanso hayan tenido lugar. El final de estas líneas marcará el término de la jornada y la

hora de llegada. Conviene que figuren el nombre del pueblo, o kilómetro origen de la marcha, y los de los descansos o detenciones, así como el de final de jornada.

El horario de marcha ha de acomodarse al gráfico, y no precisa su descripción, puesto que puede formalizarse de infinitas formas. Se reduce a un encasillado donde figuren los pueblos o puntos de origen, descanso, detenciones y llegada, con la hora correspondiente.

ANTONIO SÁNCHEZ BRAVO

Gráfico de marcha de Albacete a Quintanar y Lillo



"Para que este régimen pueda ser observado en sus partes esenciales en el curso de la ejecución, es preciso, desde el establecimiento del gráfico, adoptar como velocidad base de los convoyes una un poco reducida (11 kilómetros por hora en las buenas carreteras y 8 en las carreteras medianas). Es posible entonces, haciendo variar la velocidad real de los convoyes, formar los retrasos o reducir los adelantos de manera que los convoyes se presenten exactamente a la hora prescrita en el punto inicial de la carretera guardada."

Este resultado, absolutamente indispensable, se obtendrá siempre que la carga y descarga está reglamentada y responde a la fórmula que se aplique de rendimiento de almacenes, la cual no dará resultado si el personal no está debidamente instruido en eso que parece muy fácil, cargar y descargar camiones y vagones, pero que requiere la conveniente preparación y dirección del personal destinado a ese menester. No se debe olvidar que los transportes están íntimamente ligados con los Batallones de carga y descarga, y que de éstos depende, en muchos casos, la regularidad de los servicios del Tren Automóvil e Hipomóvil del Ejército.

Al trazar los gráficos de marcha se ha de tener en cuenta la consistencia de las obras de fábrica que hayan de atravesar los vehículos, por si la resistencia de los puentes no estuviera en relación con la requerida por el tonelaje de los coches que forman el convoy.

Si se diera este caso, hay que observar las siguientes precauciones:

- 1.ª Todo el material circulará por unidades aisladas.
- 2.ª Marchará estrictamente por el eje de las obras.
- 3.ª Llevarán la velocidad del paso de un hombre.
- 4.ª En el momento del paso toda la circulación será prohibida.

Se consideran materiales pesados, a estos efectos, los cañones de cinco toneladas y de un tonelaje superior cuando circulan cargados.

En cuanto a la carga y descarga del material, está indicado que el jefe del convoy no tiene que suministrar personal para dichas operaciones.

Para trazar un gráfico de marcha se cuadrícula el papel de forma que en el sentido vertical quepan los kilómetros que se hayan de recorrer, a razón de una casilla por kilómetro, que se puede divi-

minados. Hace falta una disciplina de marcha proporcionada a la importancia que tiene para el mando la reglamentación y empleo de las carreteras, cuyo rendimiento, caso de necesidad, ha de ser el máximo. Esto no se puede conseguir sin un cálculo exacto del tiempo que ha de tardar en pasar el convoy por la carretera, y sin una exacta observancia de las órdenes dadas para ese servicio pueden ocasionarse embotellamientos, siempre perjudiciales para el abastecimiento y evacuación de las tropas. Por eso han de observarse los horarios exactamente, y los auxiliares más eficaces para conseguirlo son los gráficos de marcha, que, además de indicarnos por dónde debemos caminar y adónde descansar y repostar, nos advierten de los retrasos que se hayan podido originar, para que el jefe, en etapas sucesivas, trate de corregirlos y conseguir llegar al punto de arribada a la hora marcada.

El Memento para el uso de las Comisiones Reguladoras de Carreteras y de las formaciones automóviles de Transporte, del Ejército francés, dice en su apartado 95:

"El régimen de gráficos de marcha con-

Sea ejemplo a seguir por todos

En las últimas operaciones efectuadas en la Sierra, y especialmente en las verificadas por las fuerzas de la 30ª Brigada, se han destacado por su sacrificio y su interés en la lucha por la causa los soldados del Cuerpo de Tren Hipomóvil, que día y noche, sin ningún descanso, durante el tiempo que han durado las operaciones, han trabajado de un modo infatigable, llevando siempre a tiempo y sin temor del fuego enemigo las municiones hasta la misma línea de fuego, así como los víveres, con los cuales nuestros soldados han podido seguir combatiendo sin tener por ello que pasar días sin comer, gracias sólo a los heroicos soldados del Cuerpo de Tren Hipomóvil.

Que la actuación de las clases y soldados del Cuerpo de Tren Hipomóvil, en las operaciones de la Sierra, donde el trabajo es mucho más difícil dadas las condiciones del terreno, sea ejemplo a seguir por todos.

MANUEL TAGÜEÑA

Jefe de la 30.ª Brigada.





He aquí la labor de la retaguardia: trabajo febril, constante...

Cómo debemos conducirnos nosotros mismos

En las circunstancias actuales todos sabemos las necesidades de la guerra y la misión que cada uno tiene que cumplir o tenemos encomendada. Por dificultades que ninguno ignoramos, sabemos los escasos medios que tenemos en la cuestión del transporte; pues bien, todo buen compañero que esté en Transportes, que no dudo de ninguna de las maneras que todos, absolutamente todos, estamos haciendo con gran esfuerzo un buen servicio a la causa, debemos tener en cuenta varias leyes que nos debemos imponer nosotros mismos, aunque no las ignoramos ninguno, porque todo buen conductor, lo mismo antes del movimiento que en los momentos actuales, sabe y sabrá cumplir con su deber como ha sabido hacerlo cuando ha tenido un patrón que no se preocupaba para nada del coche ni de su chófar, como vulgarmente se nos llamaba, y en cambio estaba servido a todas horas; ahora más que antes debemos imponernos esas leyes, que más que leyes son deberes, y en estos deberes entra el de que tornillo o pieza que encontremos o sepamos dónde se encuentra y que esté inactivo, recogerlo y ver si nos es útil, o en caso contrario entregarlo en el taller que esté encargado de las reparaciones, que allí quizás valga para otro automóvil.

Que los coches que están bajo nuestra custodia los cuidemos como si fuese un arma que asegurase nuestra vida; que los atendamos como si fuese una persona querida, que en todo momento estén dispuestos para prestar el servicio que se nos ordene.

Referente a estos consejos habría muchos que enumerar, pero que no es preciso, porque vosotros no ignoráis nada referente a esto; no es más que recordar lo que nunca debe ignorarse. Referente a disciplina, os he de decir que si antes servíamos a un amo y le obedecíamos porque nos pagaba, desde lue-



Un compañero de nuestros talleres aportando su esfuerzo a favor de la causa.

go, un salario mezquino por los servicios que le prestábamos, ahora, que estamos creando otro ambiente muy diferente que el anterior, nosotros mismos debemos imponernos esa disciplina, porque para ser respetados debemos saber respetar; eso es lo más conveniente entre compañeros.

En Talleres, lo mismo que en los Parques, existe un responsable que cumple órdenes de sus superiores, y por tanto debemos respetarle como tal y tratarnos unos y otros con respeto; llegando a conducirnos todos por este sistema, no habrá discusiones en ninguna parte y no llegará a oídos de nadie que media una discordia entre nosotros; en fin, una unión que no será capaz ninguno de deshacer, debido a la cordialidad que existe entre nosotros.

De esa manera llegará a formarse un Cuerpo de Tren nunca superado por ninguna unidad.

Felipe ROMERO

Sargento del Tren Automóvil.
3.ª División.

SEAMOS FUERTES

En lo moral, como en lo físico, debemos ser fuertes. ¿Cómo se adquiere esta fortaleza? Deseándola y este deseo no pase de ser simplemente un pensamiento de deseo. El pensamiento de deseo debe perdurar constantemente, hasta conseguir lo que pretenda.

Bien demostrado está que cada uno consiga lo que pretende, con tal de cumplir las siguientes condiciones:

- 1.ª Saber exactamente lo que desea.
- 2.ª Desearlo con suficiente vehemencia.
- 3.ª Esperar con confianza en obtenerlo.
- 4.ª Determinarse persistentemente a lograrlo, y
- 5.ª Pagar lo que cueste la obtención.

Cuando nos determinamos a lograr una cosa, naturalmente que primero tenemos que saber lo que deseamos; este deseo tiene que ser vehemente: el anhelo debe persistir con la determinación de lograr el objeto. Todo esto hay que pagarlo con la pérdida de cosas que quisiéramos también lograr; estas energías que gastamos en infinitud de cosas que queremos a un tiempo, las aunamos todas para obtener una sola, y la conseguimos en una brevedad de tiempo que a nosotros mismos nos asombra.

Cuando nuestro pensamiento se fija en una imagen bella, la contempla y se deleita en ella con persistencia, anhelando alcanzarla como soñado ideal; pone el alma al unísono con dicha imagen, y se establece una corriente que atrae cada vez más las cualidades que tan hermosas nos parecen, hasta que por la perseverancia llega a formar parte de nuestra misma esencia, ya que el alma termina por vibrar automáticamente al unísono con el ideal que tanto admiró y quiso conseguir,

identificándose por completo con él. Porque debes saber que nosotros, como los demás seres, somos un centro de fuerza, que obra como un imán y atrae hacia sí lo que desea ardientemente, ya que su potencia latente va desarrollándose cada vez más, siguiendo las leyes de la evolución.

Numerosas veces hemos podido observar que un compañero que le considerábamos con una capacidad no muy elevada, en corto espacio de tiempo le vemos elevado a un plano muy superior de lo que nosotros nos habíamos imaginado, y entonces dudamos de su capacidad, e incluso afirmamos que no existe tal.

Como podréis observar, os he dado una modesta idea de cómo siempre que uno quiera consigue lo que pretende.

Por tanto, os repito: seamos fuertes. Para esto la voluntad es la primera de todas las fuerzas; pero no consiste solamente en tener voluntad: a ésta debe acompañarla la idea. Por mucha voluntad que se tenga, si la idea es negativa, saldrá siempre venciendo la idea. Esto viene a corroborar el siguiente axioma: "Toda idea que ocupa de modo exclusivo la mente, se transforma en estado actual, mental o físico." Ejemplo: Un jugador de fútbol de reconocidas facultades sale al campo con la voluntad de ganar, pero tiene el temor de perder; este temor, que es la idea que lleva su mente, se transforma en estado actual físico y, por consiguiente, su fracaso.

Por eso nosotros debemos tener una voluntad firme, una idea bella. Esta idea bien pudiera ser, porque los momentos que corremos bien lo precisan, un servicio de transporte potente, donde todos nuestros deseos sean elevarlo a un plano tan superior que a nosotros mismos nos asombre, y para eso podemos. Las palabras "es difícil" y "no puedo" no deben ocupar nuestra mente ni un segundo; éstas las sustituiremos por las de "es fácil" y "puedo".

Así, pues, seamos fuertes en lo moral como en lo físico: la cultura y la auto-sugestión, para elevar la moral, y el ejercicio físico, para la elevación de la fortaleza del cuerpo. Estas dos condiciones nos son necesarias, y como para nosotros no hay nada difícil, para nosotros todo es fácil, para nosotros no hay obstáculos, y si los hubiera los venceríamos, porque queremos y podemos. Por tanto, pensamiento y voluntad a la gran obra.

FRANCISCO OTERO

Su otro coche

Mi amigo tenía un automóvil que le absorbía todo el tiempo disponible y por disponer; esto es, por el día se ocupaba de su explotación, y por la noche tenía que atender a su cuidado, teniendo que quedar en segundo lugar sus otras obligaciones como padre de familia. Sus hijos tenían que verse abandonados de una caricia o, a veces, de una regañina de su padre, porque, francamente, no le veían en muchos días, a pesar de que comía en casa—las menos veces—y dormía en la misma, pero escasas horas y retirándose muy de madrugada, para volver de nuevo al trabajo, única misión que le podía interesar, y digo esto, porque sin su esclavitud en lo que se refiere al automóvil no podría vivir su familia ni atender a sus obligaciones económicas del hogar.

Algunos compañeros pensarían: "Ganará dinero; ahorrará, con el ánimo de aburguesarse." Otros, pensando de otro modo, se darían cuenta de la vida que llevaban estos modestos propietarios de un nuevo aparato de emancipación; perdían la salud y la libertad, porque otros propietarios más poderosos eran los que saneadamente se hacían dueños, al fin, de automóvil, dinero y salud del que tenía la noble idea de no soportar a ningún patrón vago y explotador del obrero, para después gastárselo en vicios y excursiones con amigos y amigas, sin ocuparse para nada de si su personal le necesitaba moral o materialmente.

El compañero a que me refiero en este artículo, y que yo compadecía su vida, a pesar de su noble intención, presta ser-

vicio actualmente en el Servicio de Tren del Ejército. Una noche, al principio del movimiento, tuvieron un diálogo entre este pequeño propietario, que debutaba en los servicios de guerra, y otro compañero, ya conocedor de los sinsabores de ésta:

VETERANO.—¿Estás ya más tranquilo, camarada?

PEQUEÑO PROPIETARIO.—Sí; pero tengo los oídos que parece que todavía están tirando.

—¡No es para tanto, hombre! Unos obuses, alguna bomba...

—¿Y te parece poco para uno que en su vida ha sentido un tiro? Claro que con esto se acostumbra uno y se pierde el miedo. Ya no tendría inconveniente en ser fusilero o dinamitero..., si no fuera porque mi misión está aquí.

—Dices bien, camarada; tienes entusiasmo, pero ante todo disciplina; así se ganará la guerra. Cuando uno no está fogueado, causa miedo el ir al frente; pero después, el que siente el deber, el que estudia nuestra guerra, su origen y alcance, se desborda; quisiera coger un fusil en vez de un volante, pero todo es necesario...

Y poco a poco, fueron quedándose dormidos.

* * *

Ha sonado el teléfono. La llamada pide coches con urgencia; son las dos de la mañana.

—¡Alerta todos! A los coches, y en marcha.

—¿Adónde vamos?

—¡No importa! A la guerra, a transportar lo que nos manden. Donde sea. Si caen bombas u obuses, no escucharlos. ¡Adelante, camaradas, que el transporte es necesario!

—¡Salud, camaradas! Mucha suerte, disciplina y obediencia.

—¡Salud, responsable! Hasta la vuelta.

* * *

Un día me encontré casualmente a mi amigo el pequeño propietario, y se me ocurrió preguntarle:

—¿Te acuerdas de tu camión, que te daba tantas cavilaciones y te hacía pasar tan malos ratos?

—Sí; pero aquello ya pasó. Hoy tengo otro coche, que me permite trabajar sin ser esclavo y no cavilar en las letras de pago; tengo un sueldo, y puedo trabajar con entusiasmo por el bien de todos los humanos.

Después me contó el anterior diálogo, y me dijo que no lo olvidaría, porque sirvió para educarlo en la guerra, y sabría aprovecharlo:

—Ya no me importa no tener automóvil, porque ahora trabajo para el Estado. Ya no hay patronos explotadores y avaros, ni pienso en las letras de los pagos; sólo pienso en mis hijos, que los veo más a menudo, y por ellos lucho con mayor entusiasmo. Y... ¡salud, camarada, que ya me están llamando!

—¿Adónde vas?

—Donde manden, a luchar para que nuestros hijos no sean esclavos, y no olvidéis el diálogo, por si tú también puedes aprovecharlo.

Le prometí aprovecharlo y publicarlo, y queda publicado.

P. COSMEN.

Sargento de la 8.ª del 2.º B. T. A.

Cuando estés de servicio, tu puesto es el baquet. Abandonarlo tiene la misma importancia que si el centinela marchara de su puesto.

Es más importante llegar siempre que correr; detenerse sin necesidad es exponerse a llegar tarde.

Abandonar el coche que te entregó el pueblo para cooperar en su defensa es tan grave como desertar ante el enemigo.

No cargues con la responsabilidad de haber cooperado a la pérdida de una acción por no estar tu coche debidamente atendido.

Hasta que los equipos de reparación se hagan cargo de tu coche, no debes separarte del vehículo averiado.

Disciplina, capacidad y sacrificio

Tres cualidades esenciales se precisan para merecer el calificativo de buen soldado en el Transporte: disciplina, capacidad y sacrificio.

Cuando se invoca la disciplina por y para un soldado del Ejército popular, se presupone que ésta es consciente, pues entre nosotros no se puede admitir que aquélla sea impuesta de fuera hacia dentro, sin que constituya aceptación previa por quien la practica. Disciplina, no significa, por tanto, sólo el cumplimiento de órdenes recibidas, sino que además supone comprensión de la necesidad de su ejecución. Si así no fuera, ¿hay mucho diferencia entre la vieja disciplina que tomaba al hombre como pieza de un determinado mecanismo y la que puede existir en un Ejército de seres inconscientes y sin capacidad para comprender su trabajo? Indudablemente, no.

Luego surge como condición indispensable la necesidad de capacitarse por todos los medios posibles para realizar a perfección nuestro cometido, dando así realidad a la disciplina de nuestro Ejército. Como vemos, la capacitación es el hecho que sobre el que gira la eficacia de un Ejército, aspecto éste que debemos atender con preferencia. ¿Por qué? Porque partiendo del hecho cierto de que en su mayoría los soldados del Transporte y, en general, todos los que formamos en el Ejército del pueblo sabemos o presentimos por qué luchamos, aceptando ya aquella disciplina que la distingue de la otra.

Pero para obtenerla en su plenitud debemos realizar el gran esfuerzo de nuestra capacitación. ¿Cómo? Estableciendo escuelas que nos permitan elevar nuestro conocimiento profesional, organizando conferencias, charlas y difundiendo folletos y libros. En este orden, los camaradas más capacitados tienen la obligación moral de ayudar a los más atrasados.

Por último, el espíritu de sacrificio es la gran palanca que realiza maravillas. Sin espíritu de sacrificio de poco nos valdría nuestra capacidad, y la disciplina vendría a ser una cosa sin sentido.

La historia de todos los tiempos nos enseña cómo en unos casos el sacrificio salvó en los momentos más difíciles y dramáticos las esencias de una civilización, y en otros, cuando aquél estuvo ausente, todo se hundió. Vemos, en conclusión, que quien tiene espíritu de sacrificio se preocupa por su capacitación y la de sus camaradas, siendo así un perfecto soldado, con disciplina, y cuando observamos que existe esta última cualidad, se presumen las otras dos.

Si en los camaradas del Transporte concurren estas tres cualidades, tengamos la seguridad absoluta de que esta arma formidable de la guerra, que es el Transporte, repercutirá de manera decisiva en el conjunto de todas las armas que constituyen el Ejército popular.

GORRIZ



Para que esto no suceda, cuidad vuestras máquinas.

MULEROS Y CARREROS

No estoy dotado de la facilidad de expresión que se precisa tener para llevar a cabo el trabajo que voluntariamente me he impuesto yo mismo, y precisamente por este motivo quisiera acertar a explicarlo; si no diera el resultado apetecido, no sería por falta de lógica, como tampoco de justeza.

Es de todos sabido el trabajo tan abrumador que pesa sobre los Servicios de Tren en sus distintas Agrupaciones móviles, pero ignorado por muchos el servicio que realiza la Agrupación Hipomóvil. Esta Agrupación es pequeña en número, pero grande por sus actos.

El transporte mecánico que en los momentos actuales tenemos es algo extraordinario, creado ante muchas y grandes dificultades, pero creado ya, y tanto en material como en lo que se refiere a servicios pueden estar verdaderamente orgullosos, los jefes y los soldados, de prestar su ayuda al triunfo de la causa, a la que cada cual aporta lo que al alcance suyo está. Y así como estos servicios son realizados donde la posición estratégica que se ocupa permite el empleo de los inventos mecánicos, el Servicio de Tren no olvidó los lugares donde esta maravilla no podía emplearse, y formó la Agrupación Hipomóvil, para que a los camaradas que en el fragor de la lucha se encuentran en los altos picos de las diferentes Sierras, no pudiera faltarles el transporte de todo aquello que es imprescindible que no carezcan.

Estos camaradas de la Hipomóvil, que en tono de verdadera y franca camaradería son llamados muleros por los com-

pañeros, llenos de optimismo esperan la llegada del convoy, sea de lo que fuere, tanto de viveres como de municiones, como de otras infinitas cosas que son precisas para que puedan estar en los lugares que ocupan.

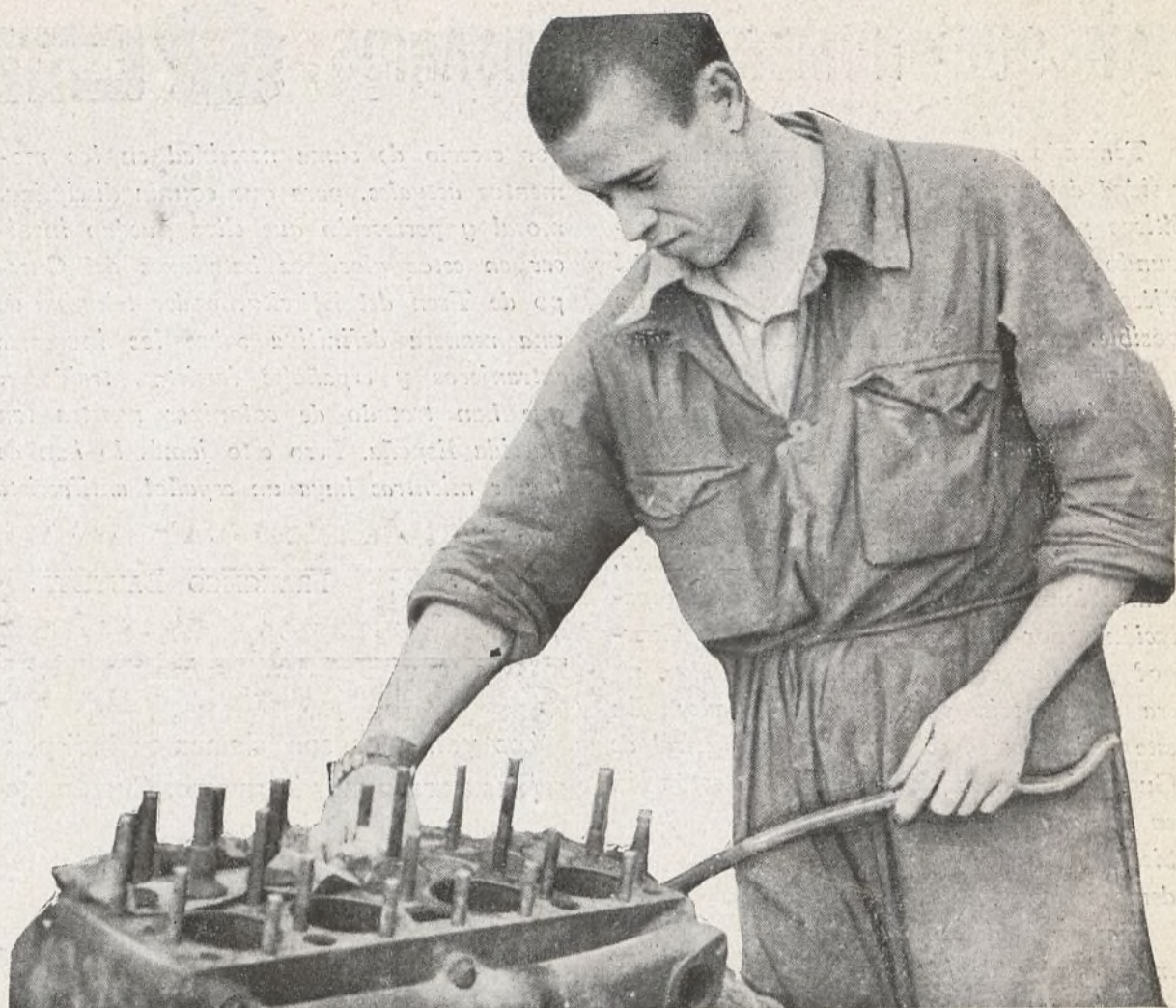
Muleros que al llegar a la posición siempre son recibidos con verdadero entusiasmo por los camaradas que, pegados al fusil, esperan de los que dejaron al marchar múltiples encargos de ropa limpia que la madre o compañera les envía, el paquetito de la novia, el saludo del amigo, el recuerdo del camarada que se encuentra en otra posición; en fin, innumerables encargos.

Muleros que en los días de nieve, frío y lluvia no dudaron en salir a la hora fijada, camino de la posición, a llevar el convoy.

Muleros que después de largas marchas por caminos accidentados, de lodos, piedras y barrancos, no desmayaron y consiguieron llegar antes de la hora prevista.

Muleros que llenos de un leal y franco optimismo son transportistas en las Sierras de todo lo que en la retaguardia se trabaja y labora por el padre, el hijo, el hermano, el compañero, el amigo, que con su fiel compañero el fusil no desvía la mirada frente al enemigo.

Cuenta de esto, mejor que yo, pueden dar los responsables de las Brigadas a los que se les presta servicio. No es preciso nombrarlos; pero si este humilde escrito llega a sus manos, tendrán que reconocer, con la razón más poderosa que allí donde los servicios requirieron a la



Los soldados de la retaguardia no descuidan su labor.

Agrupación Hipomóvil, no se vaciló un instante en realizarlos.

Recuerdo todavía, por ser imborrable a mi memoria, aquellos días en que la inclemencia del tiempo hacía intransitables aquellos lugares. Esas noches durísimas de invierno en las que, después de largas caminatas, ateridos de frío, se llegaba a la posición con el semblante sonriente de haber cumplido una misión. Aquellos días en que completamente cubiertos los cuerpos de nieve, a costa de muchas penalidades, el convoy llegaba indemne. Aquellos días en que, después de hecho el convoy, con harta pesar hemos tenido que ver diezmada la Compañía al regreso; de compañeros que exhaustas sus fuerzas, completamente agotados por el esfuerzo, no pudieron volver, hasta verse algo restablecidos, para en seguida realizar otro servicio.

Los carros del Cuerpo de Tren, que en Madrid, en este Madrid espejo del mundo, que con su valentía y abnegación en la lucha no ha perdido su casticismo, no han perdido los madrileños la frase acariciadora para estos carreros, que todo es optimismo y alegría, porque saben que al alborar el día del triunfo se podrán sentir orgullosos de haber cooperado.

Las madrileñas, las majas madrileñas, que al oír el pisar de los caballos, como la fuerte trepidación de los carros sobre sus calles, saben son del Cuerpo de Tren y siempre son portadoras de su peculiar sonrisa para estos compañeros, que sin descanso, con trabajo abrumador, recorren Madrid muchas veces al cabo del día.

Agrupación Hipomóvil de los Servicios de Tren, tú también has escrito tu capítulo de lucha. Tú también has cooperado al triunfo que pronto podremos contemplar.

Con tus carros, tus mulos, tus carreros y tus muleros dejarás escrito, como hasta la presente lo vas haciendo, páginas gloriosas en los anales de la Historia.

Angel HERNANDEZ GALINDO

Agrupación Hipomóvil. 3.ª Compañía.

Altruismo

Accedo a la amable invitación de nuestros camaradas de la Redacción de TRANSPORTE EN GUERRA, con el miedo natural del que por primera vez se asoma a las columnas de la Prensa.

Fui requerido por ellos para colaborar en nuestro periódico, en la medida de mis fuerzas; pero al hacer arqueo de las mismas, tan desprovisto de condiciones me encontré, que apenas me atrevo a trazar unas cortas líneas faltas de sentido, que sirvan para enviar un cordial saludo a todos los camaradas que en los distintos frentes de combate se encuentran dispuestos a dar generosamente su vida en cumplimiento del deber que nuestro servicio nos impone.

No soy hombre de palabras. Como hijo de la fría meseta castellana, como buen castellano viejo: parco en dichos y abundante en hechos. Quede la oratoria y la literatura para quienes de ellas puedan hacer una magnífica arma

de lucha. Yo, con mis acciones, tengo bastante con cumplir con mi deber concienzudamente, con llegar hasta donde puedo, dando a mi voluntad el máximo rendimiento.

Aporto mi grano de arena a la magna obra de reconstrucción social que estamos llevando a efecto.

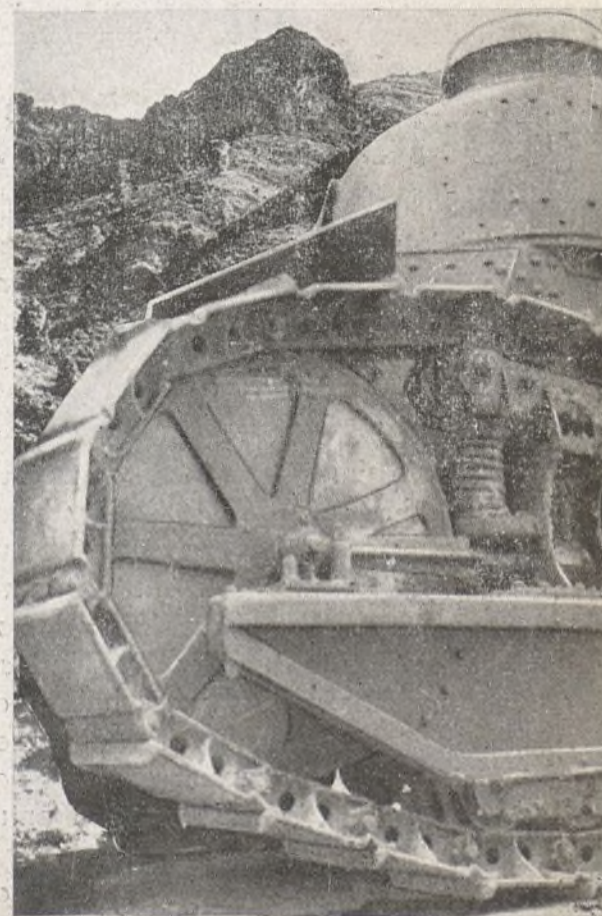
Y puesto a decir algo, ¿qué tema podría tocar que no estuviera reservado a los profesionales, a los técnicos del ramo? ¿De transporte? ¿Acaso nuestros jefes no lo han hecho ya con suficiencia notoria y con competencia inigualada? Sólo podría contaros la alegría, la satisfacción interna que he sentido cuando, a la cabeza de un convoy, marchaba hacia nuestras posiciones, entre un nutrido fuego de la artillería enemiga, que aun siendo grande es incapaz de hacer perder a la Sierra toda la belleza de que la dotó la Naturaleza.

Unas veces llovía, otras nevaba, las más había ventiscas, y algunas, al principio, el sol de mediodía calcinaba nuestras cabezas; pero ni agua, ni nieve, ni sol, ni metralla enemiga fueron capaces de interrumpir nuestra marcha; seguimos el camino mientras pensábamos que nuestros camaradas de los parapetos necesitaban comer, y nosotros decíamos: «Hay que llegar», y llegamos. Al regreso, en nuestro rostro podía leerse fácilmente la alegría del deber cumplido.

Yo, en mi breve explicación digo y repito que el Cuerpo de Tren es uno de los mejores Cuerpos formados para la guerra, esto sin eludir a ninguno, por los grandes servicios que presta.

Daniel BARRERA

Sargento del Hipomóvil.



También el Servicio de Tren rinde su trabajo en estas máquinas.

(Fotos YUBERO.)

HAY QUE NOMBRAR COMISARIOS

Teniendo en cuenta por el presente la necesidad del nombramiento de comisarios políticos para que actúen en el primero y segundo Batallones del Servicio de Tren del Ejército éstos deben ser nombrados lo antes posible, por serlo factor muy importante para este digno Cuerpo.

Desde luego, al principio de la formación del mencionado Cuerpo hubo Comisarios en el mismo que actuaron por espacio de unos veinte días aproximadamente. De su actuación realizada, tan eficaz como necesaria, hemos lamentado varios camaradas su separación. ¿Por qué fueron separados del Cuerpo? ¿Es que la labor realizada por ellos no era satisfactoria para el Comisariado? En este último caso, el Comisariado General de Guerra los había elegido para su actuación en los antes mencionados Batallones, y debieron sustituirlos inmediatamente para no demorar las ventajas que ello nos representa.

Hace más de un mes que nos encontramos aislados de los Comisarios, que, a mi entender y al de varios camaradas chóferes, venían realizando labor antifascista, elevando la moral del soldado y la perfección del mismo.

Pues bien, si es que los camaradas Comisarios no fueron separados de este Cuerpo por incapacidad en el empleo, pedimos sean repuestos de nuevo.

Nuestros heroicos chóferes así lo desean.

CAPACITACION DE LOS MANDOS

Una de las mayores dificultades con las que tropieza el nuevo Ejército del transporte para su buen funcionamiento, es la escasa preparación de los mandos; mandos surgidos de las organizaciones sindicales, hombres con una voluntad grande, pero que sus condiciones pasadas no les han permitido desarrollar más sus conocimientos.

Diez meses de guerra que vivimos nos han demostrado que obreros sin ningún conocimiento de lo que era una guerra, hoy son los mejores militares que tiene el Ejército. En el Transporte también se pueden sacar los mejores mandos; estos mismos mandos pueden convertirse en los mejores directores del nuevo Ejército del Tren, pero esto no se puede conseguir con solamente señalarlo en estas líneas, esto se puede y hay que conseguirlo a través de crear buenas escuelas y mejores profesores, que puedan transformar a estos mandos y hacer de ellos verdaderos mandos militares que puedan conducir al Tren del Ejército por los caminos que la guerra y sus necesidades les señala.

DISCIPLINA Y ECONOMÍA

¿CÓMO SE EJECUTAN ESTAS DOS COSAS?

De la siguiente manera:

La primera, dando ejemplo los mandos, desde sargento para arriba, pues no se le puede decir a un soldado que no se pare en un pueblo para comprar algo a su familia, cuando va de convoy, y luego el jefe del mismo, y otros que salen de Madrid sólo para pasear y comprar lo que les parece, y a veces, muchas, ir acompañados de DAMAS que no sabemos ni su ideología ni las intenciones que lleva, nada más que valiéndose de sus encantos puede hacer hablar al oficial palabras que a veces pueden ser perjudiciales para la causa que todos defendemos, poniendo todo nuestro entusiasmo e inteligencia.

La segunda, obligando al jefe del Batallón que los coches de la oficialidad no anden nada más que los kilómetros necesarios y reglamentarios, pero con un fin práctico y oficial, no para los capri-

por creerlo de suma necesidad en los momentos actuales, para que con la disciplina, moral y perfección que ellos puedan inculcar en estos gloriosos batallones del Cuerpo de Tren del Ejército, poder triunfar de una manera definitiva sobre los invasores extranjeros y españoles fascistas, traidores, que han tratado de colonizar nuestra tan querida España. Pero esto jamás lo han de lograr mientras haya un español antifascista en pie.

FRANCISCO BAUTISTA.

Los vehículos son elementos indispensables para ganar la guerra. Cuanto mejor cuidados, más ayudan a su rápida terminación.

Para los compañeros del transporte

Compañeros del transporte, yo me limito a decir que cumpliendo como hasta ahora esto no podía seguir; paseando a las familias, amigos y yendo al cine, abandonando los coches y no preocuparse de ellos, pues ha llegado el momento de luchar todos unidos con disciplina y arrojo, porque habéis de comprender que los mandos que hay ahora mejores no pueden ser; pues tenemos comandantes, capitanes y tenientes que no descansan ni duermen para hacernos comprender lo que interesa y conviene: , primero ser puntuales y respetar a los jefes y ayudarles es deber, para que los mismos puedan de esta forma trabajar por ver si la guerra pronto la podemos terminar. Cuida del coche y verás tu recompensa en la mano, y así te podrán querer tus jefes y tus hermanos.

MIGUEL ALONSO GIL

EL COMISARIO

Nombre paternal del camarada que asume este cargo. En él se ve al padre, al hombre que nos lleva de victoria en victoria. Es el camarada que nos sirve de puente entre el soldado y los mandos. Es el que con su ejemplo y con su buena comprensión de los hechos evita que se puedan cometer arbitrariedades con los soldados; es también el que con su heroísmo marca el camino a seguir; es el que hace que el compañero que ha delinquido, no por mala fe, sino por tener poco concepto de la responsabilidad, hace que el castigo sea más benigno; él es el camarada justo que ha de estudiar todos los casos y los ha de corregir.

El comisario es el que procura crear los Hogares del Soldado, las bibliotecas, los periódicos murales, organiza charlas, conferencias, y hace, en fin, todo lo necesario para que todos los soldados puedan adquirir una mayor capacidad. Esta es la labor del camarada comisario, y, dado la importancia que tienen, es necesario que, con la urgencia que requieren los hechos que en el Transporte se desarrollan, vayamos inmediatamente al nombramiento de los comisarios de Compañía.

TENIENTE EN JEFE

Miguel GONZALEZ

CONCRETACIONES DEL MANDO

llevan por delante en el momento de la acción. En mi modesta opinión, el oficial debe ser solamente oficial, es decir, jefe de tropas, conductor y educador de éstas, para que en el momento oportuno pueda cumplir su misión con las mayores garantías y dar el mayor rendimiento posible; por tanto, encuentro equivocado y al mismo tiempo absurdo que el militar tenga que saber de todo, y más no siendo concerniente a su misión; a mi modo de ver, debería ser la oficialidad, para mejor y mayor garantía y para cumplir mejor con su cometido, y hacer dos divisiones: una de combate, o sea educador de tropas, y otra de servicios burocráticos, como vulgarmente llamamos; precisemos un concepto: un oficial se hace cargo de una Compañía, de la cual toma el mando con entusiasmo; pero si cuando se va compenetrando con los soldados, lo trasladan a una oficina de servicios administrativos, y el nuevo oficial que viene para hacerse cargo de la Compañía, que acaso venga de la oficina y no conoce prácticamente el arte de tratar a los soldados, no puede sacar el rendimiento necesario del personal, porque no conoce físicamente sus aptitudes, y helo aquí, por obligación, alejado, descentrado y forzado a conocer nuevos caracteres, y ha de estudiar nuevos libros, en lo cual se pierde un tiempo muy precioso, sin que pueda nunca perfeccionarse en una teoría exacta, y no porque le falte voluntad, que es mucha la que tiene, sino que es que no le han dejado, y esa es la causa de que en el momento de acción no den algunos oficiales el rendimiento de antemano previsto.

Otro ejemplo: un capitán de nuestro Batallón, por no ir a buscarle a otro Cuerpo, tiene a su Compañía en inmejorables condiciones; los jefes están contentos con él y la tropa le profesa ese cariño que no dan los distintivos de superior, sino por sus buenas cualidades morales y técnicas; tiene especial empeño en instruirles en la misión para que están en el cuartel, para lo cual ha adquirido copiosa bibliografía, llevando varios meses dedicados a estos estudios, por lo que al ser trasladado se ve precisado a tomar otras orientaciones.

Resulta, por tanto, que en todos los Cuerpos del Ejército hay cargos y destinos que no necesitan ser desempeñados por militares, pero si que descentran a un buen número de ellos; si el oficial ha de ser caudillo de tropas, ha de compartir sus penalidades, ha de sufrir con ellos las privaciones que siempre trae consigo la campaña; es indudable que necesita, como primera cualidad, poseer un entusiasmo y un vigor sin límites; hay que conseguir, por tanto, que el oficial sepa desarrollar sus energías latentes, fortifique sus partes débiles y equilibre sus funciones de la vida, para evitar debilidades que se le pueden presentar al desarrollar sus funciones, como dijo el gran Poncelet: "Es la unidad de fuerzas lo que da valor a los cerros de la vida."

CECILIO TARJUELO

Ahorrar gasolina es ayudar a nuestra economía.

No marches jamás con un coche sin verificar el radiador y los depósitos de lubricantes.

Quien se niega a rendir más, se niega a luchar contra el fascismo. Por eso, cuando millares de hermanos nuestros combaten día y noche en los distintos frentes, nadie tiene derecho a descansar.

VISADO POR LA CENSURA