

Redacción y Administración:
Fernando el Santo, 17.-Tel. 44011



ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO

Año I. - Núm. 9

Madrid, 30 de Julio de 1937

Precio: 25 cts.

EVOLUCION DEL TRANSPORTE

Cuando los militares traidores se levantaron contra su patria, dirigidos e influenciados económica y moralmente por el fascismo internacional, se levantaron para entregar nuestro suelo, y con él las conquistas democráticas que los trabajadores, a través de grandes luchas, supieron arrancar a la burguesía. Pero estos generales, mil veces traidores, no contaban con que el pueblo español prefería morir antes que consentir que su patria fuese asaltada por Hitler y Mussolini, como lo fué Abisinia. Hace un año que los obreros del Transporte, en la misma proporción que los obreros de otras industrias, tuvieron que demostrar su capacidad organizativa, para impedir los criminales propósitos del fascismo.

En Madrid, los obreros del Transporte pronto se percataron de la importancia del movimiento, y primero con los taxis, que ellos mismos conducían, y después con los coches que la burguesía tenía para pasearse, se pusieron incondicionalmente al servicio de los partidos y organizaciones antifascistas.

Honradamente tenemos que reconocer que uno de los factores que intervinieron más decididamente para que el fascismo no consiguiese sus propósitos fué la energía y entusiasmo demostrados en aquellos momentos por los obreros del Transporte. Hay que recordar que por el esfuerzo titánico de estos obreros pudieron tener en aquellos momentos una movilidad muy necesaria no solamente los partidos y organizaciones antifascistas, sino también aquellas fuerzas que incondicionalmente se habían puesto a disposición del Gobierno.

Los trabajadores del Transporte supieron cumplir en aquellos días, superándose en muchos casos, los compromisos que el Transporte contraía para vencer a los generales traidores. Pero si lealmente reconocemos todo esto, también reconocemos que hubo mucha alegría e inconsciencia al prestar estos servicios. Indisciplina que iba en aumento y que daba lugar a que cada día que pasaba fuese más difícil el control de esta actividad, llegando a convertirse en la obsesión por el estado de abuso y libertinaje en que el Transporte se desenvolvía.

Esta obsesión ha tenido como consecuencia el que el Transporte se esté forjando como arma decisiva en la guerra, ya que se ha conseguido una organización militar que si bien aún no ha logrado la perfección que necesita, es cierto que ha conseguido poner término a una situación anárquica que, de haber continuado, hubiese acarreado perjuicios irreparables al Gobierno, al Ejército popular y, en definitiva, a la lucha que nuestro pueblo sostiene.

Grandes han sido los progresos, pero ellos nos deben servir para que continuemos trabajando con más fe, con más entusiasmo, hasta conseguir que todos los transportes estén nacionalizados y que no haya en nuestro país ni un solo servicio de transporte que no esté a disposición del Ministerio de Defensa Nacional; que éste militarice todas las ramas del Transporte y que ponga en práctica un plan de coordinación del ferrocarril, el transporte automóvil y la Marina mercante.

Es entonces, conseguido esto, cuando podremos decir que hemos dado un paso gigantesco en el desarrollo de un servicio que es factor decisivo en la guerra y en la economía, y con ello habremos conseguido también dar un ejemplo de lo que es capaz un pueblo en plena lucha por sus libertades, que una banda de asesinos, vendidos al fascismo internacional, trataban de arrebatarle.



CLASIFICACION DE VEHICULOS

TRANSPORTE DE MATERIAL

Los transportes de material tratan, generalmente, de asegurar el abastecimiento de un depósito de aprovisionamiento diario de víveres, municiones, material de Artillería, de Ingenieros, de Aviación, etc., de una o varias grandes unidades. La corriente de abastecimientos y evacuaciones que en estos casos ha de organizarse ha de ser susceptible de una cierta regularidad; debe partir de una zona de carga y tomar, en casi la totalidad de su recorrido, una carretera guardada a la circulación intensa y acabar en una zona de descarga.

Para asegurar una explotación regular y continua en las mejores condiciones de rendimiento diario, la distancia entre los puntos de carga y descarga no debe ser mayor de 50 kilómetros. La experiencia demuestra que el personal de carga y descarga puede permanecer ocho horas en sus acantonamientos: dos, que puede dedicar a la preparación del material a cargar, y seis de descanso. El personal, en esas condiciones, puede efectuar un transporte cada veinticuatro horas. El acantonamiento de las unidades automóviles, si se ha de disminuir en lo posible los recorridos de vacío (cosa que está prohibida y debe vigilarse por todos, al objeto de que no ocurra), ha de situarse entre los puntos de carga y descarga.

El transporte del material requiere una previa clasificación de los vehículos. No es indiferente, al buen servicio y rendimiento del transporte, la elección del camión que ha de transportar determinada carga. Se deben emplear los vehículos ligeros (camiones de dos toneladas y media) en el transporte de forrajes, piensos, que sean de mucho volumen y poco peso. Los camiones de medio tonelaje pueden ser destinados al transporte de víveres y municiones, y los pesados deben transportar municiones exclusivamente.

Estas operaciones de carga y descarga del material, víveres, municiones, etcétera, han de realizarse en almacenes especializados, cosa muy conveniente y necesaria desde el punto de vista de las llegadas. Las unidades ligeras pueden acantonarse cerca de las estaciones de víveres y forrajes, y las pesadas, a las inmediaciones de las estaciones de llegada de municiones.

La carga y descarga, que, como la circulación por carreteras guardadas, está sujeta a reglas y se calcula su rendimiento mediante fórmulas que no son de este lugar; la carga y descarga, repito, es algo importantísimo que ha de estar perfectamente organizado para que jamás tengan que detenerse los camiones más tiempo que el estrictamente necesario para la operación indicada. El incumplimiento de esta consigna representa una gran conmoción en el Transporte, una disminución en el rendimiento, en los elementos, en los recursos que con ansia esperan nuestros hermanos en los frentes de combate, en las trincheras. Por eso hace falta organizar los centros de carga y descarga con vistas a evitar falsas maniobras y acumulación de obstáculos, dotándolos de la plantilla necesaria, al objeto de conseguir que los camiones se carguen o descarguen con la rapidez que exige esa necesidad imperiosa de que no se detengan los convoyes, se obstaculicen los almacenes o se taponen las carreteras.

En estos centros de carga y descarga precisa una gran puntualidad en la llegada. Ni antes ni después, porque se entorpece el tránsito si se presentan los vehículos antes de la hora prevista por el mando, indicada por el responsable del servicio, y se descabala el transporte si se presentan después. Cosa que jamás debe ocurrir. En ello va la vida de nuestros camaradas.

Las municiones deben ser cargadas y descargadas con el mayor cuidado, sobre todo las de Artillería. A veces están dispuestas en cajas, a veces a granel. El disparo completo de Artillería comprende la granada, el cartucho (caso de que lo necesite para ser disparada), las cargas, la espoleta, el estopín y los demás accesorios reglamentarios. Las granadas, para su transporte en los camiones, han de ser colocadas en pie, evitando así el deterioro de las bandas de forzamiento y conducción. Las cargas deben transportarse siempre separadas de los proyectiles y las espoletas. Los conductores deben conocer el calibre de la munición que transportan. Es un dato imprescindible para la clasificación y aparque de las municiones.

Los proyectiles de 75 mm. que se pueden transportar normalmente en un camión de cinco toneladas son 450. De 105 mm., 225, y de 155 mm., 100.

Para los vehículos de más o menos tonelaje se puede hallar la proporción con los datos indicados.

En el transporte de material representan una reserva importantísima las unidades hipomóviles y los elementos de esa clase de que se dispone, y que muchos ni siquiera consideran. No así el capitán Cuenca, que de lleno se dedica al estudio de esa importantísima rama del Transporte, y, según nota de la Redacción de esta Revista en el número del 30 de julio, se dispone a publicar una serie de artículos que espero con impaciencia, dada la importancia del asunto y las condiciones del capitán Cuenca, descubiertas en otros trabajos publicados en estas mismas páginas.

Digo que en el transporte de material representa un factor importantísimo la rama hipomóvil, porque el terreno, que es el gran tirano en la guerra, lo está reclamando en muchas zonas de nuestro frente. A ello se opone la opinión de algunos camaradas del volante, que temen una suplantación. Nada de eso. Todo nace a la vida cuando hace falta y desaparece una vez cumplida su misión. Pero en este asunto sería suicida cerrar los ojos en defensa de un tan pequeño interés. La guerra va cada día exigiendo más detalles en el estudio y preparación del combate. Sabemos la escasez que se nota de elementos para reparar y calzar nuestros coches automóviles, y como lo preciso es atender las necesidades del aprovisionamiento y la evacuación, a pesar de esas indiferencias por el transporte hipomóvil éste ha de ser la solución del problema que se nos plantea y que hay que resolver. De que dan un buen rendimiento las unidades hipomóviles tenemos un magnífico ejemplo en las organizadas en Madrid y que prestan servicios estimables en la Sierra. Yo soy un convencido de que la organización de unidades hipomóviles en los Ejércitos, Cuerpos de Ejército y Divisiones es cosa que se acerca rápidamente.

Antonio SANCHEZ BRAVO

Honor a los caídos

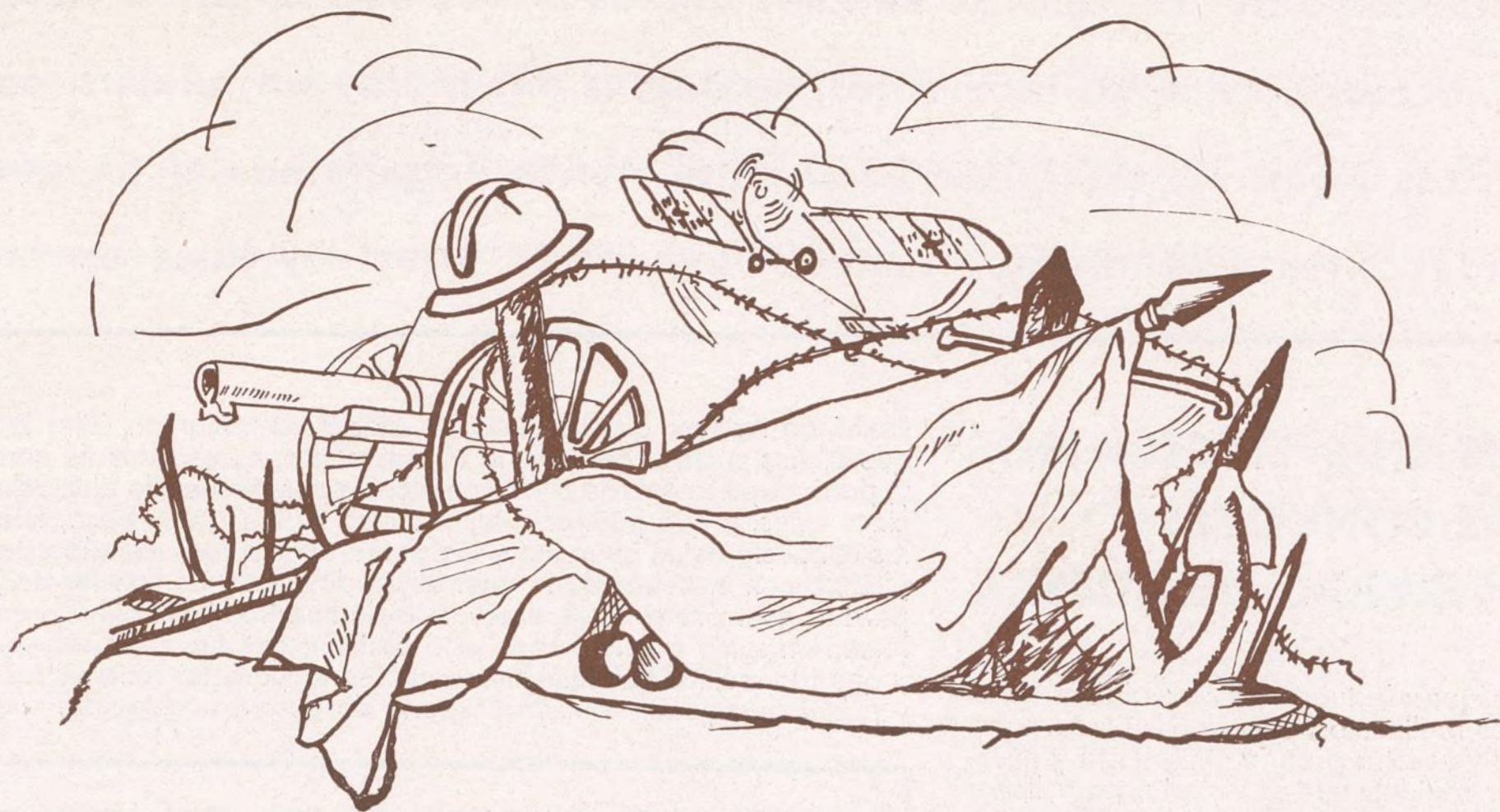
Próximamente, se celebrará un GRANDIOSO FESTIVAL en honor de nuestros compañeros caídos en esta sangrienta lucha. En él intervendrán conocidos artistas de variedades y nuestros más destacados Jefes y Comisarios nos orientarán por medio de charlas el camino a seguir por todo buen camarada.

¡Que ningún compañero del Transporte se quede sin asistir a este grandioso acto!

Para detalles, FERNANDO EL SANTO, núm. 17

HÉROES DE LA REVOLUCIÓN





AVIACION MARINA Y TIERRA

Nuestros milicianos, hijos del pueblo que desde el primer momento cogieron el fusil, el automóvil, el avión y los barcos guardadores de nuestras costas, han cumplido bien, así, sencillamente bien, han cumplido y están cumpliendo hasta el triunfo definitivo, transformados de simples milicianos en unos luchadores llenos de moral, disciplina y conciencia de su deber para con los mandos y la causa que se defiende.

El día 18 de julio de 1936, antes de la hora de salida del trabajo, trocose la noble herramienta de la producción y el progreso por las armas bélicas destructoras de la civilización, la ciencia y el arte, porque así nos obligaron unos traidores a su patria y a las virtudes hermosas que más arriba indico. Y aquí nos tienen; luchando hasta aniquilarlos y vencerlos, porque vencerá la razón, la cultura, la nobleza y heroísmo, que no nos permiten ser esclavos ni consentir la venta de nuestra tierra al fascismo invasor.

El fusilero: ahí lo tenemos, defendiendo la trinchera y avanzando con heroísmo a cambio de su sangre, que generosamente ofrece para la defensa de nuestra Causa. Dinamiteros, antitanquistas, artilleros, en fin, todos los que lucháis en las primeras líneas, os estáis portando, y yo quiero ofrecerlos, no un trofeo material en este aniversario de nuestra lucha, porque no lo admite quien de veras defiende un pueblo, una ciudad, ¡nuestra República!; yo os quiero dar desde estas columnas un abrazo y un cariño de hermano para vosotros, para los caídos y para vuestros hijos, que bien se lo merecen, por su orfandad momentánea o total; y no temer por ellos: vuestros hijos son de todos, y si caéis, tener la seguridad que desde nuestro Gobierno hasta el último antifascista hará suyo este cariño y esta obligación de mirar y educar a estos pequeños héroes anónimos de nuestra Causa.

A vosotros, obreros del volante, también quiero dirigirme, por ser el elemento necesario de todas las guerras. Cuántas veces un obús destrozó vuestro coche, librándoos de una muerte cierta, y cuántas veces, también, caisteis para no volveros a levantar por cumplir vuestra misión sagrada de llevar al frente lo más necesario para nuestros hermanos que luchaban. Lloviendo obuses y cayendo bombas, arrastrándoos por el suelo en campo abierto, esquivando la ametralladora del caza enemigo, pero llegabais siempre, camaradas, a vuestro destino; tanto llegabais, que en las primeras etapas de la guerra vuestros coches quedaron allí en las primeras líneas, porque dejabais el coche más allá de lo debido, por ignorancia o por entusiasmo. Cogíais un fusil, y cuando el enemigo avanzaba por no tener nosotros los elementos de guerra suficientes, queríais coger el coche para salvarlo y ya era tarde casi siempre, pero había heroísmo, y con el coche agujereado por la metralla y perseguido por la caballería mora y los cazas fascistas, vosotros salvabais el coche, y con él los heridos que despreciando el peligro podíais recoger. Y nada más, compañeros del volante; a demostrar que, por instinto propio de los primeros momentos, supisteis cumplir con la causa y con los mandos, y ahora que somos militares también sabemos cumplir y tener la disciplina necesaria que democráticamente se puede exigir a un Ejército del Pueblo salido de la nada, que no podrá ser un buen militar en el sentido técnico y decorativo como los traidores lo eran, pero que tiene disciplina con quien le sepa mandar, y da su sangre por servir al compañero fusilero que combate en la trinchera.

No quiero olvidarme tampoco de los malos ratos que pasábamos cuando los aviones fasciosos volaban sobre nuestro territorio leal arrojando bombas, y principalmente en poblaciones abiertas, donde morían víctimas de la metralla mujeres y niños inocentes, por el más criminal e inhumano de los actos que llevaban a cabo unos degenerados y maleantes sin conciencia, por querernos someter por las armas a un yugo capitalista y militar, militar de desecho en estos tiempos, exento de valor y acaparadores de condecoraciones de levita. No quiero olvidarme de vosotros, camaradas del aire, porque recuerdo de algunos casos que por no tener, como hoy, esos aguilucho que con simpatía ha dado el pueblo en llamarlos "chatos", por su forma, ágiles y activos, para dar todo lo que sea necesario ante la defensa del territorio de la República Española, y que conducidos por vosotros, valientes luchadores del aire, hubieran dado al traste entonces con esos señorones, pajarracos también, pero no defensores de la democracia del mundo entero, sino de una burguesía corrompida.

Yo, camaradas del aire, os abrazo como a los demás combatientes desde estas columnas, porque habéis salvado muchas vidas inocentes y habéis muerto algunos por defender una causa justa. Habéis salvado a la Humanidad con vuestro valor, con vuestro heroísmo y con vuestras propias vidas.

PABLO COSMEN SARRO



Compañeros del Transporte: Seamos dignos de los que se batan en los frentes por nuestra causa de libertad e independencia, economicemos la gasolina tan necesaria en estos momentos; cuidemos del motor de nuestro coche que el pueblo nos ha encomendado para su defensa, obedezcamos siempre a nuestros jefes; sin disciplina hacia ellos nunca llegaríamos al fin que todos deseamos, así nos haremos acreedores al compañerismo leal de nuestros combatientes y tendremos también una parte directa y justa en la felicidad y el bienestar social que nuestra victoria ha de proporcionar a España.



CONDICIONES EN QUE EFECTUAMOS LOS TRABAJOS DE CONVOYES DESTINADOS AL SERVICIO DE GUERRA

Los servicios de convoyes que efectuamos los conductores del Cuerpo de Tren solamente los realizamos, como observarán nuestros jefes, por el gran espíritu y nuestra gran fe antifascista y nuestro gran deseo de conquistar rápidamente la victoria, para llevar la paz a nuestros hogares, a nuestros seres queridos. Digo esto, porque, si así no fuese el deseo de los conductores de trabajar con fe y cumplir a la perfección las órdenes de nuestros jefes, no se podrían dar con tanta puntualidad los servicios de convoyes, que tan necesarios y urgentes son en estos momentos. Digo que no se podrían cumplir, por las siguientes razones:

A los conductores de convoyes nos dan las órdenes de salir a cumplir nuestra misión. Bien. ¿Y cómo salimos a realizar dicha misión? Sin ninguna herramienta; sin rueda de repuesto la mayoría de los camiones; sin parches ni disolución para poder reparar las averías que surgen en las cámaras de aire; sin «gato» (que así se suele pronunciar) para poder elevar el camión; para esta clase de averías no llevamos llave de sacar las ruedas. Y no dejarán de reconocer nuestros jefes que esto es un gran perjuicio para poder realizar los múltiples y delicados servicios que prestamos a la causa, y que en estos momentos nos es tan necesario realizarlos rápidamente para poder llegar con el mínimo de tiempo de retraso al punto de destino.

No debemos creer, ni figurarnos siquiera, que un camión del Cuerpo de Tren, dedicado exclusivamente a servicios de suma importancia, pudiéramos compararle con un camión que se dedique al abastecimiento de una población (sin quitarle su mérito al trabajo que este camión realice); que llegue dos o tres horas más pronto o dos o tres horas más tarde a su sitio de destino, el perjuicio de este retraso bien pudiera subsanarse con facilidad. Sin embargo, el camión del Cuerpo de Tren no debe demorarse ni un momento en su regreso, porque pudiera ser tan necesaria su exacta puntualidad en el sitio de destino, que de ese camión pudieran depender buenos avances o malos retrocesos. Por eso yo comprendo que ningún camión del Cuerpo de Tren, que se tenga destinado a tan delicados y urgentes servicios, pueda carecer de nada, y de ningún modo lanzarle a las carreteras a cumplir tan delicada misión sin llevar sus más necesarias herramientas. Dichas herramientas deben ser las siguientes: un cric o gato para la elevación del camión, un destornillador, una llave inglesa, una llave de bujías, una llave de desmontar las ruedas, unos alicates, un martillo, parches y disolución para poder reparar una cámara en carretera, si fuese preciso.

Si se llevasen dichas herramientas, tan imprescindibles, tendríamos las ventajas siguientes: que ningún conductor del Cuerpo de Tren tuviera necesidad de quedarse, si tuviese una avería, por insignificante que fuese, horas y horas parado en la carretera, a merced de que pase otro camión y pueda prestarle el auxilio que ese conductor necesitase (suponiendo que el otro conductor llevase la herramienta tan deseada). Sabemos todos muy bien las averías que con más frecuencia suelen ocurrirnos en los motores, y que casi seguramente la totalidad de los conductores pudiéramos corregir en las mismas carreteras al no carecer de dichas herramientas. Las tales averías pueden originarse por las siguientes causas: un carburador que se ensucia, y la misma suciedad obstruye los pasos de gasolina; las bujías, que pueden engrasarse por llevar exceso de aceite o por tener ese motor poca compresión y pasarse el aceite a ellos; el Delco o magneto, que pudiera haberse corrido de su sitio el punto exacto de colocación; válvulas o taques mal reglados, o muelles de las mismas rotos. Estas son las averías más corrientes que pueden ocurrir en ruta a un camión, y yo estoy seguro de que no faltándole al conductor esa insignificante herramienta, que tan necesaria nos es, evitaríamos muchos gastos, en múltiples ocasiones, de gasolina, aceite y desgaste de ruedas, a las grúas o camiones que van en nuestra busca para remolcarnos a los parques o cuarteles respectivos. Los conductores, la mayoría por no decir la totalidad, estas averías nos las corregiríamos en el mismo sitio que se producen, continuando nuestro viaje, procurando retrasar el mínimo de tiempo de realizar el servicio que llevamos encomendado. Esas herramientas, camaradas jefes del Cuerpo de Tren, pudiéranse recuperar fácilmente, a mi juicio, entre alguna casa de accesorios y muchos talleres, que tantas herramientas tienen tiradas por los suelos, buscándolas también entre tanto

coche de turismo, que la mitad de ellos para nada son útiles los servicios que dichos coches prestan a la causa, y que van repletos de herramientas, y, para mayor colmo de ellos, conducidos por jóvenes de dieciocho a veinticinco años, y que pudieran cumplir otra misión que no esa, mientras que los conductores de cuarenta y cincuenta años somos los que estamos cumpliendo con el deber de la guerra y todo lo damos con fervor y corazón para la guerra. Así, pues, esperamos de nuestros jefes del Cuerpo de Tren tomen en suma consideración esta petición que hacemos los conductores, y que la creemos tan sumamente necesaria para no retrasar los convoyes y poder así ayudar con el transporte de guerra a aniquilar, cuanto antes

mejor, y acabar para siempre con la podrida sociedad señorial de Franco, hitlerianos y de Mussolini, que a todo trance quieren arrebatar nos lo que siempre ha sido, es y será nuestro más querido suelo español, pronunciando una vez más «¡No pasarán!».

¡Adelante, soldados conductores del Cuerpo de Tren! ¡Que todos tengamos la mayor disciplina y obediencia a nuestros jefes, y a cumplir y poner todo el mayor esfuerzo que nos exigen los momentos actuales!

¡Salud y República!

Eugenio PAMPLIEGA
Soldado conductor del 1.º Batallón.

PALABRAS DE NUESTRO COMISARIO

LOS HONRADOS ESPAÑOLES

¡Soldados del Transporte!

El comisario de Guerra de vuestros Batallones os saluda fervorosamente en estas horas triunfales y decisivas para nuestras libertades y cuando la ofensiva de nuestras armas antifascistas se alzan triunfadoras por los campos de Castilla escribiendo páginas de gloria inigualables y forjando rutas de victorias eficaces para la reconquista de todos los pueblos de nuestra querida España que hoy se abaten humillados y maltratados por los mesnados fascistas. Y os saludo, camaradas, porque vosotros, con los camiones que maneáis, también sois de los recios y viriles luchadores que se esfuerzan incansables en hacer que la guerra termine con el exterminio absoluto del ejército encanallado que tenemos enfrente.

No puede ser otro nuestro proceder, compañeros del Transporte. Todos los soldados del Ejército leal hemos de estar poseídos siempre de los mayores afanes de pelea y de llegar al triunfo final de nuestras armas. Nadie debe pensar en descansar o hacer vida cómoda hasta que hayamos vencido definitivamente a los invasores de nuestro suelo patrio, que son una multi-tud degenerada por los mayores vicios y envilecida por los crímenes más monstruosos. Toda nuestra voluntad dispuesta siempre para no flaquear ni un instante hasta que no quede entre nuestras fronteras un solo componente fascista de esas tres naciones ensobrecidas y locas que están viendo rotos y deshechos sus fueros de imperialismo y sus propósitos de rapiña y deshonra frente a la muralla irrompible de los fusiles y ametralladoras de nuestro Ejército regular.

Nuestra España significa hoy la trinchera donde se pelea para liberar a todo el mundo trabajador del yugo de la tiranía capitalista, y todos los obreros conscientemente revolucionarios que hoy son militares del Transporte deben acatar íntegramente la disciplina y ordenanzas de los mandos, porque así haremos más potente y más útil nuestro Servicio de Tren del Ejército y ayudaremos de manera más directa a que esas libertades puedan ser conseguidas y destruida para siempre la odiosa tutela de los dictadores.

Hoy más que nunca, el Transporte debe disponerse a trabajar con mayores empeños. Sus mandos deben estudiar más cada día para completar su educación técnica y militar y los conductores aprender con más ahínco las características y problemas del motor para capacitarse con miras a que todos nuestros soldados sepan evitar y arreglar en todo momento las averías y dificultades que la guerra puede ocasionar al Transporte. Y así hasta conseguir que lo mismo jefes y oficiales que soldados cumplan sus obligaciones y deberes sin que un solo detalle quede en el olvido. Es el bienestar de todos los pueblos de la tierra que hoy se encuentran escarncidos y hambrientos bajo el dominio de los ricos quien nos está pidiendo que nos

perfeccionemos y aumentemos nuestra combatividad para que nuestra guerra sea terminada y podamos ayudarles a ellos a emanciparse. Fian en nosotros todos los buenos hombres que ahora están en los calabozos del fascismo cargados de cadenas, que llenan de quejas y dolores al proletariado y arma con nuevos odios y rencores la mano vengadora de la familia antifascista. Todos los oprimidos del mundo esperan y no pueden quedar defraudados. Que no olvide nadie en estas horas de sacrificio cómo tiene que comportarse. Hemos de combatir corajudamente. Sólo luchando como leones podremos dar satisfacción a todas las esperanzas que el universo antifascista tiene puestas en el valor y heroísmo de los honrados españoles.

AVANZAREMOS SIEMPRE

¡Soldados del Transporte! Nuestros oídos deben estar alerta siempre para oír y aprender la trascendencia de nuestra pelea actual y los ojos constantemente alerta y siempre abiertos para examinar, investigadores y optimistas, los horizontes de felicidad colectiva que se levantan refulgentes más allá de nuestra última batalla. Con esa perspectiva por delante, nunca nos hemos de sentir abatidos ni nunca nuestros pulsos se han de poblar de miedos temblores.

Sólo nosotros, el pueblo obrero, puede ser vencedor en esta gran contienda. Y venceríamos también aunque todo el mundo de los terratenientes y banqueros se enzarzara en guerra contra nuestra patria. Tenemos más valor que todas las castas del capitalismo. Más voluntad, más coraje, ideas más sanas y una disciplina salvadora y creciente. Todos con esta idea fija en su imaginación. Que nadie olvide esta consigna para los buenos batalladores. Que no haya quien se apene en nuestras filas, que nadie dude de nuestro triunfo. La victoria final es para nosotros. Por muy espinosa y difícil que se ponga todavía, hemos de saber conquistarla.

Andemos, andemos de prisa por el camino del deber. Obedientes siempre a los mandatos de nuestros jefes populares, aunque tengamos que pasar por encima de los hoyos que hacen las bombas o las piedras levantadas por las explosiones de los obuses fascistas. Adelante siempre nuestros camiones, camaradas del Transporte. Luchamos por lo nuestro. Si nos matan alguno, nos cogerán peleando por nuestros ideales de redención y por los postulados de nuestros Sindicatos y por la honra de nuestro Ejército, que lo hemos hecho con nuestra propia carne. Si caemos en la lucha, no importa. Otros sabrán vengarnos. Avanzaremos con el volante bien apretado entre nuestros dedos para que siempre lleguen nuestros convoyes puntualmente a los sitios que nos señale el mando. Cuanto más avancemos serena y valientemente carretera adelante, más nos acercaremos al triunfo final y más nos aproximaremos al momento feliz en que comencemos a saborear el fruto saludable de nuestras aspiraciones revolucionarias y patrióticas. Todas las maravillas y venturas que el trabajo funda para deleite del mundo, nuestras serán, y sólo el trabajador podrá disfrutarlas. Ganemos la guerra, camaradas. Que el triunfo final ha de pagarnos con creces todo el sacrificio que hagamos..

C. CALZADA



Los compañeros del Transporte aprovechan todos los momentos de descanso en beneficio de la causa.



Nuestros camaradas se ocupan de que no falte nada a nuestros combatientes.

A LOS VALIENTES SOLDADOS DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO

He visto, con gran alegría para mí, el buen comportamiento en vuestro servicio, que por orden expresa de los mandos absolutamente todos cumplís con aquella misión que se os encomienda.

Con unos excelentes soldados como vosotros, todo disciplina, obediencia, arrojo y valentía, el heroico Cuerpo de Tren está escribiendo unas de las más gloriosas páginas de nuestra guerra de independencia contra la invasión extranjera y el fascismo internacional.

Comprendo también, camaradas, que para realizar todos los sacrificios que la guerra nos impone es necesario tener fe ciega en el triunfo y ser un verdadero antifascista. Desde luego, el triunfo será del heroico pueblo, que lucha por la Libertad, la Paz y la Cultura.

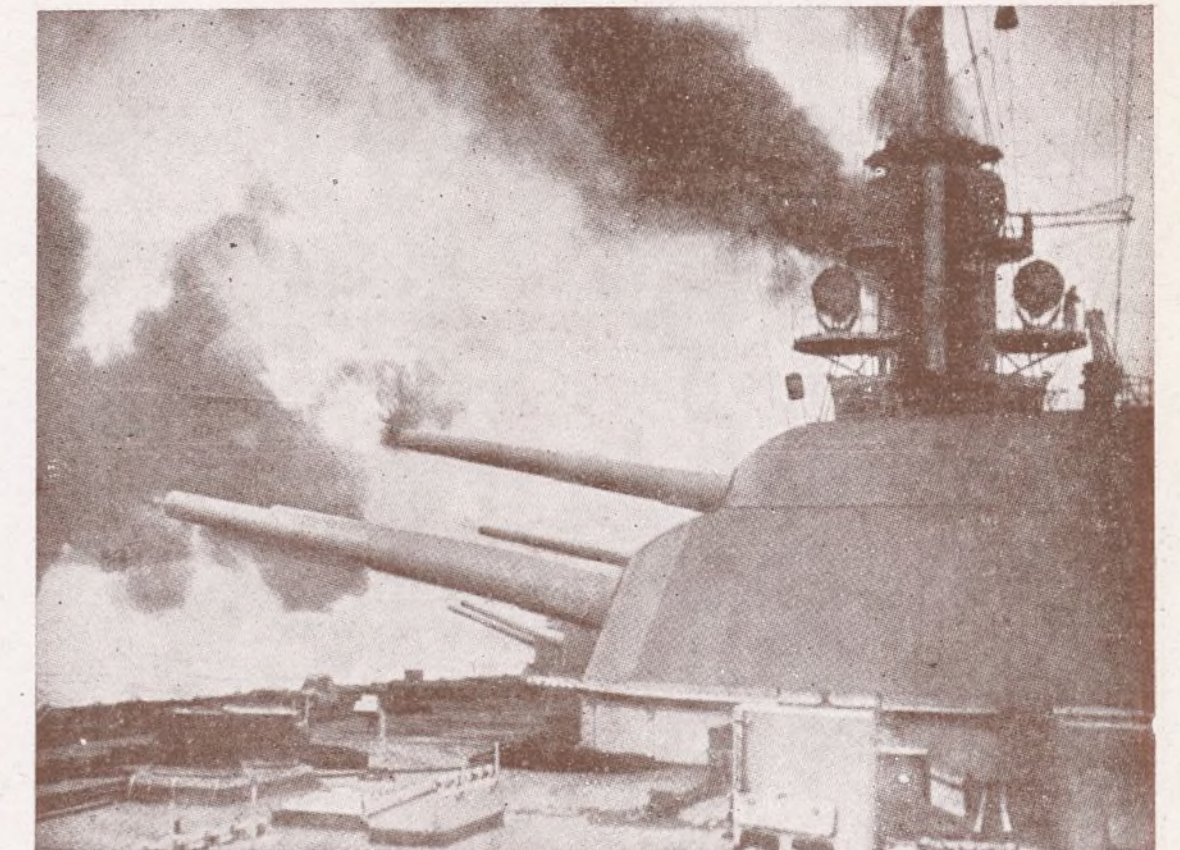
¿Cómo es posible que a un camarada de este glorioso Cuerpo se le encomiende un servicio urgente y no lo realice? Desde luego que sí lo cumple, porque sabe positivamente que ese servicio que va a prestar es muy útil para la causa que todos defendemos. Y le faltará tiempo para cumplirla a satisfacción de los jefes y oficiales que con gran inteligencia saben dirigir aquellos servicios que por necesidades de la guerra es necesario cumplir.

Hay algunos que, inconscientemente, cumplen con bastante negligencia los servicios que se les confían; esto es muy penoso, queridos camaradas, y debemos darnos cuenta de la importancia de los servicios que este glorioso Cuerpo tiene destinados en toda contienda bélica; el que no cumpla en estos momentos todos aquellos servicios que las necesidades de la guerra exigen, hacen, inconscientemente, el juego al fascismo.

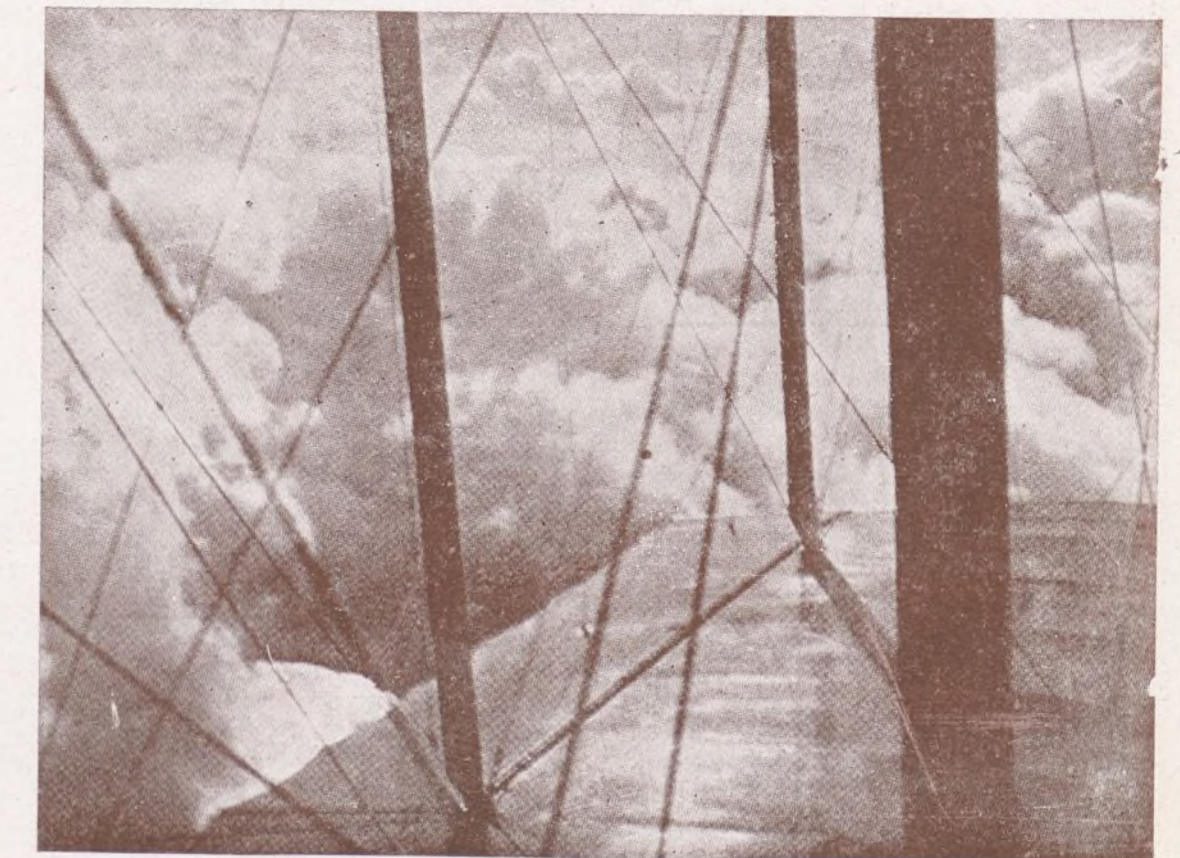
Esto es doloroso, y más en estos momentos, que es cuando debemos obedecer todos, absolutamente todos, porque todos luchamos por lo mismo: por el bienestar de nuestros hijos.

¡Adelante, camaradas del Cuerpo de Tren! ¡Sin desmayar un solo momento! ¡Viva la República!

F. BAUTISTA



En días no muy lejanos dispondremos de barcos como estos.



Nuestros aparatos nos permiten hacer los convoyes con todas las garantías.

DISCIPLINA y CULTURA

Conocido es de todos el uso frecuente que se hace de la palabra "disciplina" en la Prensa, en los pasquines, tertulias, centros, ateneos, etc., oyéndose por doquiera como una cosa indispensable en los momentos actuales que vivimos; pero observo que muchos de los que a menudo hacen ese frecuente uso de la misma, tratan de localizarla, de reducirla, solamente a los cuarteles, cuadros militares o cosa análoga, y no le dan la máxima extensión que la palabra lleva aparejada en su definición. Es verdad que en los cuadros militares la disciplina es indispensable, porque sin ella sería imposible toda formación, unificación, y distribución de las distintas funciones dentro de los mismos. Pero no sólo es uniformidad en los movimientos y capacidad instructiva en las distintas escalas o graduaciones; la disciplina es, además de esto, obediencia, respeto, orden, cortesía, amabilidad; es decir, orden en el modo de vivir. Estas observaciones deben ser bastante rigurosas, tanto con los superiores como con los inferiores o de igual graduación, dentro y fuera del cuartel; no queriendo llegar con esto a pretender repetir aquella arcaica y férrea disciplina de tipo prusiano, que ahogaba toda manifestación de justicia, que se empleaba en tiempos pasados, donde los que tenían la desgracia de ser inferiores no podían permanecer en ningún local donde hubiera jefes u oficiales; no, eso no.

Debe haber una igualdad, pero ésta que sea con el respeto debido, a que es acreedor el superior, bien por la jerarquía de que ha sido investido, por sus condiciones personales o por capacidad instructiva. No es, pues, solamente conjunto de personas a quien corresponde estar dotado de disciplina; ésta debe radicarse en cada uno de nosotros, es decir, en cada persona, sea cual fuere su condición u oficio, pues hay quien cree que ésta solamente la deben tener los comprendidos en el párrafo anterior. Nunca más grave error. Toda persona debe estar dotada de disciplina para todos los actos de nuestra vida y en todos los momentos; no porque no seamos militares vamos a estar exentos de ese deber ciudadano y hacer lo que nos venga en gana, sin tomar en consideración a los demás. El hecho de permanecer en la retaguardia no nos veda el que tengamos que cumplir un deber de ciudadanía en todas partes: teatros, asociaciones, centros culturales, en la calle, etc. Tenemos que ser disciplinados para hacernos acreedores de todos y demostrar ante el mundo que somos un pueblo digno de nuestra patria y capacitados para regir sus destinos, atrayéndonos la admiración de los pueblos hermanos por nuestra disciplina interna.

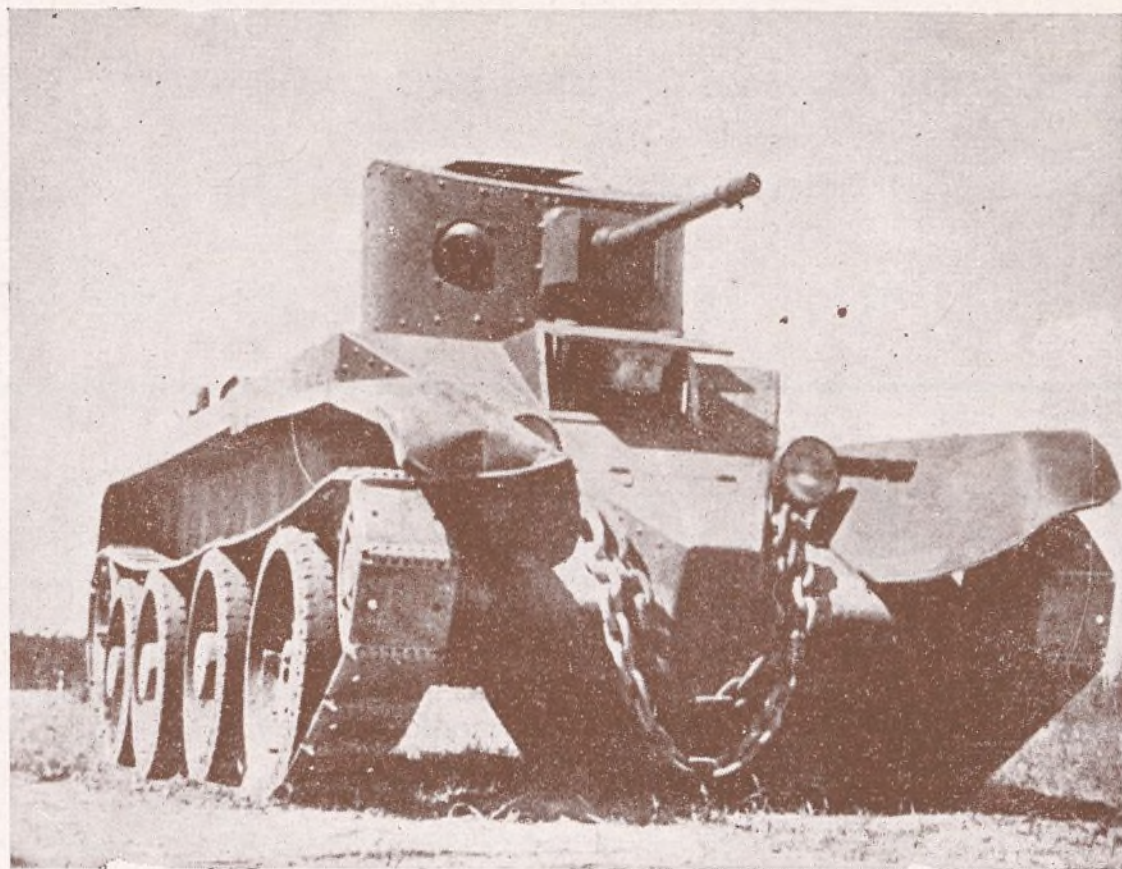
Al igual que debemos imponernos por convicción propia una disciplina férrea, también debemos imponernos el deber cultural, porque si ayer le convenía al elemento dominante que los cerebros tuviesen un tupido velo para dominarlos a su antojo, hoy la República suelta de par en par los grifos de la cultura, dando satisfacción a un deseo que se manifiesta imperiosamente en nuestra juventud, y coloca a ésta en condiciones de que, una vez se reintegre a su función creadora, cumplidos los compromisos militares contraídos de exterminar para siempre a la canalla fascista, pueda encontrarse en condiciones de no ser explotada, como lo ha sido hasta la presente.

Hacer hombres libres es el lema de la hora actual, y para ello, a la par que se empuña el fusil en las trincheras cuando cesan las máquinas guerreras de hablar el lenguaje de muerte, en estos lugares se nos enseña a amar al libro y a la cultura, base de la felicidad de los pueblos, porque ellos son, en fin de cuentas, también el factor poderoso de nuestro triunfo.

SANTOS LAFUENTE



Apunte tomado por un camarada del Transporte en una de las últimas operaciones realizadas en el sector Centro.



Tanque que ha prestado grandes servicios en una de las últimas operaciones, conducido por compañeros del Servicio de Tren.

CUIDAD LAS CUBIERTAS DE AUTOMOVIL

En los tiempos en que atravesamos y que hemos de obtener de todos nuestros elementos la mayor eficacia, preciso es cuidar hasta con mimo, el automóvil que se nos ha confiado. Para el soldado del Servicio de Tren, el vehículo que conduce, debe ser tan preciado como para el de Infantería el fusil; para el artillero el cañón, o para el aviador su avión. Para cada uno de ellos es su arma de combate; es la que derrotará al enemigo. Si el conductor de un automóvil no cuida éste debidamente, cuando más nos interese, cuando más falta nos haga, careceremos de él; el convoy se quedará sin llegar, con los trastornos consiguientes o el transporte de fuerza no llegará a su destino en el tiempo ordenado, pudiendo ello frustrar una operación.

Como en otros artículos de esta Revista se ha tratado de algunos de estos cuidados, hoy voy a hacerlo de los que requieren las cubiertas, que como todos sabemos, son imprescindibles y de no fácil adquisición.

Hay veces que una cubierta tiene pequeñas cortaduras superficiales por las que puede entrar tierra y agua, pudrir las telas y estallar, inutilizando la citada cubierta. Se evita fácilmente tapando las cortaduras con "mastic" u otra substancia análoga.

Al no poner el remedio que citamos, puede ocurrir que se formen en las cubiertas esos bultos, corrientemente llamados "hernias"; en este caso tampoco se debe desechar la cubierta. Basta para repararla darle un corte longitudinal con un cortaplumas mojado; limpiar el interior de la "hernia" con un pincelito impregnado en gasolina; darle después unas dos o tres capas de disolución, tras de haber separado los bordes de la incisión longitudinal con un palillo, y cuando la disolución ha pegado, quitar el palillo y pegar el corte longitudinal que primeramente hicimos.

Si en las cubiertas de las ruedas delanteras observamos un desgaste anormal, puede ser debido: a falta de paralelismo o de redondez en las ruer-

das; frenadas y arrancadas bruscas; virajes rápidos, etc.

En los dos primeros casos el conductor lo que únicamente puede hacer es poner los medios para que en el taller sean reparadas las ruedas. En los otros casos, evitarlos es misión única y exclusivamente del conductor. Al embragar bruscamente, las ruedas traseras patinan, y las cubiertas, por tanto, sufren un desgaste anormal. Hay quien dice que diez arrancadas bruscas desgastan la cubierta más que mil kilómetros de camino recorridos. Además de las cubiertas, sufre considerablemente o se avería el embrague.

Al frenar bruscamente las ruedas motrices (generalmente las traseras), en virtud de la inercia de la velocidad del carruaje, patinan por el suelo, en vez de rodar, se desgastan grandemente, y por los sitios en que ha patinado, la cubierta se reventará, sucediendo algo parecido en los virajes rápidos, ya que éstos ocasionan frecuentes coletazos que nos conducen al mismo resultado, pudiendo además ocurrir, si los neumáticos no están bien inflados, que salgan de la llanta al tomar un viraje con excesiva rapidez.

Si tenemos necesidad de atravesar una carretera que, por estar en reparación, tenga un largo de grava alternando con trozos lisos, no debe acortarse la marcha; pero al llegar a la grava, prudente es desembragar, y sin frenar, utilizando sólo la velocidad adquirida, pasaremos el trozo en reparación. Si éste se encuentra a grandes trozos, pondremos la primera velocidad, y marchando lentamente reduciremos al mínimo las averías de los neumáticos, que serán solamente pequeñas cortaduras y que se cerrarán fácilmente con "mastic".

Estas son, a grandes rasgos, las precauciones que hemos de tener presentes para obtener de las cubiertas de nuestros automóviles el máximo de rendimiento, y procediendo así nos evitaremos el agobio, el dolor que supone no poder hacer servicios con un coche por falta de cubiertas.

ASENSIO

INSTRUCCION TECNICA PARA LAS TROPAS DEL BATALLON A LOMO

III

ADVERTENCIAS ACERCA DEL MODO DE EMBASTAR LOS MULOS

En interés de la conservación del mulo y de la seguridad de los transportes, conviene que a cada mulo le sea señalado un baste, que debe serle bien ajustado y que—siempre que sea posible—no se le cambie o emplee en otros mulos.

Hay mulos que en el momento de cincharlos contienen la respiración, hinchándose de modo que, si bien parece que está bien apretada la cincha, cuando se ha acabado de cargar está ésta muy floja. Para evitar esto, convendría obligar al animal a tener la boca abierta cuando se aprieta la cincha, cogiéndole la lengua con una mano o colocándole en la boca un objeto que le impida cerrarla.

Un mulo está bien embastado cuando:

1.º El almohadillado del baste bajo la acción de la carga resulta uniformemente adherido al costado.

2.º Ninguna parte del baste debe oprimir sobre el costillar, sobre la espina dorsal y sobre los riñones.

3.º El petral actúa por encima de la punta del hombro, y, por tanto, no embaraza el movimiento, ni tampoco oprime mucho en lo alto en el origen del cuello, lo que resultaría dañino a la respiración del mulo.

4.º La tarria debe estar colocada por debajo de las puntas de las nalgas y permitir pasar por ella la mano con facilidad.

5.º En los movimientos del mulo la grupera no debe estar en tensión.

MODO GENERAL DE ASEGURAR LAS CARGAS A LOS BASTES Y ALBARDAS

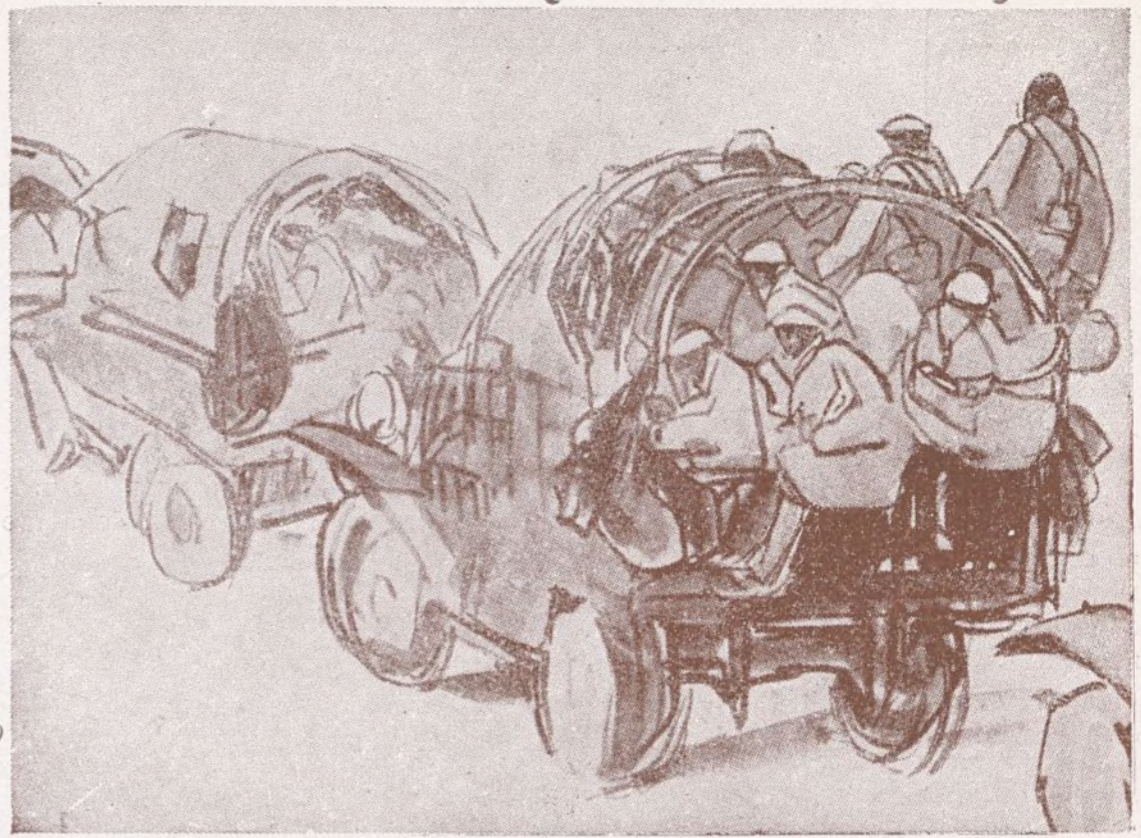
Las cargas, por su disposición sobre los bastes, se llaman carga lateral derecha, izquierda y central; en éstas no están comprendidas las cargas accesorias. Las cargas se colocan sobre el baste, atándolas al mismo por medio de ganchos a propósito, cadenas y correas. Para sujetarlas sobre las albardas, de cualquier clase que sean, se hace uso de una cuerda de carga de 15 metros de longitud, empleándola del modo siguiente: Hacia la mitad de la cuerda se hacen dos lazos, dis-

tantes 60 centímetros entre sí; después se coloca la cuerda sobre la albarda o baste, con los lazos a la izquierda del mulo, de modo que caigan a la altura del extremo inferior de la albarda, y con las dos puntas libres colgando a la derecha, después de haberlas pasado por las anillas laterales del mismo lado. Colocada la carga lateral derecha en el baste por encima de los dos extremos de la cuerda, éstos se hacen pasar de la parte derecha a la izquierda, envolviéndola, y se introducen en los lazos laterales de la izquierda. Se coloca entonces la carga izquierda, la cual, análogamente a la derecha, se coloca también contra el baste sobre las dos cuerdas libres, con el cuidado de levantar los trozos de cuerda con los lazos, a fin de que éstos resulten por encima de la nueva carga. Las puntas libres vienen aseguradas mediante un simple giro alrededor de los nudos de los lazos y sujetos, a su vez, por dos nudos simples. Para evitar el caso de que por una causa cualquiera los últimos lazos se deshagan y, por tanto, se deshaga la carga, se introducen en los mismos dos pedazos de madera dejando libres las puntas.

Cuando se deban poner lateralmente cargas poco largas, como cajas, sacos de cebada, etc., convendrá entrecruzar los cabos libres de la cuerda de carga; la central se asegura al baste mediante los pedazos de cuerda que sobren, empleando aquellas ataduras y nudos que el natural buen sentido, unido a la práctica, no dejará de sugerirles. Para sostener perfectamente sujeta la carga entera, colócase el francalete de la carga de modo que parte de aquél quede por debajo del vientre del mulo, por encima de la cincha, con la anilla a la derecha.

Sujeta la carga con ambos extremos de la cuerda, éstos, después de introducirse en el doble gancho de la parte izquierda y atirantados hacia arriba, pasan nuevamente a la derecha, envolviendo así otra vez a aquélla en la parte superior. Se atan, finalmente, las dos puntas en la proximidad de la anilla mediante un nudo, haciendo pasar el resto de la cuerda por debajo de la cuerda tendida.

JUAN CUENCA



La fortaleza de nuestro Ejército reside en la conciencia política de sus soldados

Nuestra guerra, civil en los primeros días, de independencia después, tiene rasgos absolutamente diferentes a otras guerras. Igual que nuestro Ejército.

En nuestra guerra no se ventilan los intereses de tal o cual grupo capitalista. Se ventilan los intereses del pueblo español. Por esta misma razón, nuestro Ejército no puede ser una reproducción del viejo ejército ni una imitación del ejército alemán e italiano, ni de otros países.

Porque esos ejércitos no han sido creados para defender los intereses del pueblo.

Por eso están educados en la disciplina más brutal, que impide que el soldado piense, porque es seguro que pensaría de diferente manera que los que aplican la dictadura terrorista del fascismo o la voluntad del capitalismo. Por eso en esos países se le engaña al soldado haciéndole creer que cualquiera de las guerras en que participa representa la defensa de sus propios intereses.

Por eso allí los cuadros de mando pertenecen a las viejas castas militares, a las clases opresoras; son producto mismo del fascismo o de la fracción capitalista que detenta el poder, cuadros que imponen el silencio por el terror y que empujan a los soldados a guerras de invasión y barbarie con la punta de sus pistolas, que descargan sobre la espalda del que se rezaga en la marcha.

Y nuestro Ejército es todo lo contrario. Es un Ejército democrático. Donde cada uno sabe por qué lucha.

Y lo sabe por propia experiencia. Porque en los doce meses de lucha ha visto la gran transformación operada en nuestro país. Ha visto pasar las tierras de manos de los terratenientes a la de los obreros agrícolas y campesinos pobres; ha visto las fábricas, ayer en manos de los capitalistas, en las manos hoy de los obreros, que las trabajan para la guerra y por la victoria, que alejará para siempre de nuestro suelo a los invasores y enemigos del pueblo.

Porque en nuestro Ejército, los soldados no han dejado de ser hombres. Piensan y saben, por lo tanto, que nuestra guerra es una guerra de exterminio, en la que no es posible ni pactos ni abrazos. Saben que nuestra guerra es la continuación, bajo nuevas formas y más violentas, de las luchas anteriores al 19 de julio. Por estas razones pelea con entusiasmo. Por eso ha sido capaz nuestro pueblo de crear en meses un Ejército que es orgullo de la democracia. Porque nuestro Ejército, nuestros cuadros de mando son diferentes a los de los ejércitos fascistas y de otros países

capitalistas. Aquí, nuestros jefes son obreros y campesinos de ayer, y los jefes del viejo ejército que han probado su lealtad a la causa del pueblo.

Y en el desarrollo de todos estos factores, verdadera osamenta de nuestro Ejército, el Comisariado ha jugado un gran papel. ¿Por qué? Porque ha participado en el desarrollo de la potencialidad militar de nuestro Ejército, ayudando a comprender a cada jefe y a cada soldado por qué lucha, qué representará para él y los suyos la victoria de nuestro pueblo y también a que tengan presente en cada momento del combate lo que representaría la victoria de los que pelean enfrente de él.

Por eso nuestros comisarios cada día y cada hora aumentan y muestran el balance en pleno desarrollo de su labor.

Y su obra tiene el lenguaje incontrovertible de los números. Ellos han creado (y recogemos solamente los datos de 72 Brigadas) 687 Hogares del Combatiente; ellos editan 57 periódicos impresos (en todo el Ejército, 130). Ellos han organizado 481 clases, en las que se educan 24.548 analfabetos. Tienen también 1.235 periódicos murales; han creado 490 bibliotecas, con un total de 54.381 volúmenes; han hecho llegar a los frentes 1.299.000 periódicos.

Han organizado cursos de preparación militar para los soldados, para dotar a nuestro Ejército de los cuadros medios imprescindibles para el funcionamiento regular de un Ejército.

Han sido los animadores permanentes de nuestros soldados, y cuando algún jefe ha caído, ellos han ocupado su puesto y continuado el combate.

Y su trabajo de ayer, de hoy y de mañana por el desarrollo del contenido político de nuestro Ejército, de su capacidad militar y cultural, son la garantía más firme del mantenimiento del carácter popular y revolucionario de nuestro Ejército.

Y contra un Ejército de esta contextura nada podrán nuestros enemigos.

Por eso nuestro pueblo se siente seguro de su Ejército. Por eso nuestros comisarios aumentan cada día su trabajo y lo mejoran. Porque quieren que nuestro Ejército mejore cada día y cada hora su potencialidad militar, sintiendo al mismo tiempo con más intensidad el deseo de obtener la victoria que haga de nuestra Patria una España libre de invasores y de todo peligro fascista.

Enrique CASTRO

Subcomisario general de Guerra.

COMENTARIO

Política de Guerra

Hacia falta una política de guerra que resolviere, de cara al país, los problemas que la lucha nos plantea en todos sus aspectos, pero especialmente en aquellos de carácter militar. A este respecto, el Gobierno actual viene demostrando que sigue una trayectoria justa al enfocar y resolver los problemas de este carácter, como lo prueban las medidas que viene señalando en sus disposiciones el ministro de Defensa Nacional, que están siendo elogiadas por toda la Prensa y todos los antifascistas sinceros en general.

Ultimamente hemos podido observar en el «Diario Oficial» cómo nuestro Gobierno se preocupa del problema del transporte—asunto de vital importancia para la guerra, centralizando y coordinando todas las actividades del mismo en un solo organismo que tenga en su mano todo el material y los hombres necesarios, de manera que queden cubiertas todas las necesidades que la guerra exige—, al disponer que pase a depender la Dirección General del Transporte, que hasta ahora venía funcionando independientemente, de la Dirección de los Servicios de Retaguardia y Transportes.

A la importancia de esta medida quiero dedicar este breve comentario, por el interés que tiene, ya que por sí sola señala el procedimiento de poner el transporte, de una manera integral, al servicio de la guerra, para acortar cuanto antes la consecución de la victoria.

Como ya sabemos, la Dirección de Transportes, desde que fué creada, nunca supo estar a la altura de las circunstancias, bien por su empacho de burocracia o bien por falta de celo en los encargados de dirigirla, estancándose en un desenvolvimiento estrecho, que la rapidez con que se producen los acontecimientos de la guerra se han encargado de abordar.

Los acontecimientos presentes exigen que los organismos superiores resuelvan y ejecuten los problemas con la audacia de organización y rapidez que las alternativas de la lucha demandan, sabiendo dar en cada momento la solución más conveniente.

Hasta aquí, las unidades creadas por dicha Dirección han venido funcionando con muchas deficiencias; unas veces por falta de mandos capacitados, ya que no se tenía en cuenta para su destino o acoplamiento la competencia, sino las personas, teniendo abandonados, en la mayoría de los casos, los mandos subalternos, y en general siempre se encontraron dichas unidades incompletas, tanto en material como en organización de cuadros.

Esta falta de dirección y de cohesión con el resto del transporte militar, seguramente habrá sido el fundamento del ministro de Defensa Nacional para centralizar en la Dirección de Servicios de Retaguardia y Transportes todas las actividades de este importante servicio de guerra.

A pesar del poco tiempo transcurrido desde que fué dictada dicha disposición, se observa, aunque no sea de una manera fundamental, el cambio operado, donde se señalan unos propósitos de orientar por procedimientos nuevos la solución amplia y justa de todo lo dependiente del Transporte Militar.

La nueva Dirección, que, como decimos antes, parece dispuesta a resolver este problema, ya cuenta en su haber aciertos tan importantes como la organización de «movimientos» en la ofensiva que está desarrollando nuestro Ejército del Centro, y que tan magníficas victorias viene consiguiendo sobre el enemigo, parte de lo cual se debe al buen funcionamiento de las fuerzas del Transporte, que han permitido, con su movilización rápida, llevar a cabo los objetivos previstos por el Mando.

Quiero hacer resaltar la coincidencia de estos hechos con el aniversario de esta lucha, que si bien es verdad la hemos venido sosteniendo hasta el presente en una situación de desigualdad, tanto en elementos de combate como en organización, no es menos cierto que en ese año hemos conseguido romper esa desigualdad, superando al enemigo en todos los aspectos, para pasar a la ofensiva victoriosa que ha de terminar con el triunfo de nuestras armas y la derrota del fascismo.

A. DOMINGUEZ



LA CUESTION DE LOS SERVICIOS DE AUTOMOVILISMO EN EL EJERCITO

La falta de armonía y la organización de los medios de transportes en los diferentes servicios del Ejército, da lugar en el terreno de la práctica a dificultades de ejecución, unas veces por falta de material y otras por falta de personal especializado en transportes.

Siendo heterogéneo el material a transportar, es indispensable, pues, centralizar, hasta llegar a disponer de un sistema único de medios para cuanto se haya de transportar para todos los servicios.

El Servicio de Tren Automóvil en el Ejército debe ser único para los heridos, las subsistencias, el material, el personal y el ganado, de igual manera que lo es el ferrocarril, sin que nadie se escandalice por ello. Es verdad que si cada Servicio cuenta con elementos propios, esto sería una gran ventaja, una comodidad, si se quiere, para desempeñar cumplidamente su misión; pero once meses de práctica por un lado y la economía por otro, rechaza este sistema, y, por ello, prescindiendo de egoísmos corporativos, no tenemos más remedio que aplaudir la creación del Servicio del Tren Automóvil del Ejército.

Si examinamos los órganos del Transporte, encontramos en el Reglamento de Servicio de Retaguardia, un servicio de transporte por vía ordinaria, dependiente del director de Transporte, y que tiene por objeto evitar que la corriente de abastecimiento y evacuación no se interrumpa cuando las tropas se alejan de la vía férrea (artículo 453). Un subservicio del Tren Automóvil para transportes generales del personal, ganado y material (artículo 461). Un subservicio del Tren Hipomóvil, con una misión muy semejante a la anterior (artículo 480). Surgen, en cambio, como elementos integrantes de otros servicios, Parques de Artillería, Ingenieros, Aeronáutica (artículos 94, 137 y

166). Secciones de Parque para el transporte de municiones (artículo 102). Compañía Automóviles, afecta a la panadería del Ejército (artículo 247). Convojes administrativos de Intendencia (artículo 256). Secciones Sanitarias (artículo 314). Comisiones reguladoras encargadas de asegurar los transportes de toda índole (artículo 41). Un subservicio de Caminos (artículo 456), y otros muchos que podríamos seguir citando, todos relacionados con la cuestión del transporte.

El Servicio de Tren Automóvil o Hipomóvil no puede abarcarlo todo; las dotaciones de víveres y municiones en las unidades combatientes deben hallarse siempre al completo; es indispensable, por tanto, que las citadas unidades dispongan en propiedad de los elementos necesarios (mulos o carruajes) para el transporte de sus dotaciones reglamentarias, pero los servicios de la Brigada, División, Cuerpo de Ejército y Ejército han de estar estrechamente ligados para el mejor aprovechamiento del material.

Esta guerra, que ganaremos porque nos asiste la razón y el derecho, hay que procurar no descuidar los transportes, pues no olvidemos que los abastecimientos de todas clases, los traslados de fuerzas, etc., es cuestión de transporte, de una sabia organización de los mismos, con personal encuadrado, jerarquizado y disciplinado, y los que no acepten durante la guerra estos sanos principios, son perjudiciales a la causa y deben ser eliminados. En Transporte no puede haber mandos dudosos y sin condiciones de organizador, probada lealtad y competencia, cultura reconocida por todos y desprovistos de ambiciones personales.

E. TEJADA