

TRANSPORTE

EN GUERRA

ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO

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

Año I. - Núm. 10

Madrid, 20 de Agosto de 1937

Precio: 25 cts.

Así mueren los soldados del Transporte



forjando a golpes de heroísmo, brillante unos, anónimo otros. Al grupo de los últimos, de los anónimos, pertenece este hecho: Por la polvorienta carretera avanza el convoy; van alegres los muchachos, porque saben que al frente del mismo y bajo su experta vigilancia marcha su bravo capitán, Enrique del Ojo; saben que el peligro que les acecha es inminente, pero también saben que cuanto más grande es el peligro, mayor es la satisfacción del deber cumplido.

En la luminosidad del día, oscureciendo la luz del sol, aparecen los "pájaros negros" de la muerte y del dolor, los pájaros de la traición y el crimen. Sin perder tiempo, se toman todas las medidas posibles para aminorar el peligro. El heroico Enrique del Ojo se desvive

En uno de los frentes, ¿qué importa cuál?, ocurrió la tragedia; esa tragedia que estamos escribiendo todos los días con nuestra sangre y que la Historia registrará como la epopeya de España, de la España que estamos

dictando acertadas disposiciones, con peligro de su propia vida; no obstante, los aviones enemigos logran localizar su objetivo y dejan caer su mortífera carga sobre los que, en cumplimiento de su deber, servían la noble causa del pueblo trabajador.

El teniente Ricardo Sánchez, el sargento Benigno Gamboa y el soldado Francisco Alonso Ruiz rindieron con su vida el tributo

de su heroísmo; los soldados Luis Albuíser Alemany y Juan Sánchez, gravemente heridos, levantan el puño amenazante contra los que a mansalva y a traición cometen estos asesinatos. Rápidamente se organiza el salvamento.

El teniente Rafael Lara Llorente; los sargentos Fernando Segovia, Mariano Marín Naure e Isidoro Domínguez, y los soldados Manuel Losada Libertad, Jesús Arias y Angel Marina (los dos últimos del servicio de Grúa) evacuan los heridos, se entierra a los muertos y se procede a la retirada del material útil.



Este es el hecho con que el heroico Servicio de Tren se cubre de gloria y donde los nombres de sus "héroes caídos" pasarán a la Historia.



BATERIAS DE ACUMULADORES

La palabra *batería*, en nuestro argot profesional, adquirió una gran importancia en los principios de la revolución y la guerra que sostenemos. Cinco minutos que nos alejamos de nuestro coche solía ser tiempo sobrado para que nos quitaran la batería. En los primeros tiempos fué un verdadero derroche lo que los camaradas hicieron de este auxilio que nos proporcionaban los acumuladores. La impericia de muchos en automovilismo— aunque oyéndoles hubiera que dar como ciertas extraordinarias condiciones de buen chofer—, el desconocimiento de la verdadera función de los acumuladores y la manera de disponerlos, tratarlos, cargarlos y conservarlos, inutilizó una cantidad de material tan grande como es la falta que ahora nos hace.

De ahí la necesidad de que todos tengamos algunas ideas sobre la carga y conservación de las baterías de acumuladores, y de ahí también que yo me permita llamar la atención de mis lectores sobre este asunto, del cual, por la limitación que imponen la índole de estos trabajos y la falta de espacio en nuestra Revista, no podré proporcionar más que algunas notas que, a la ligera, he podido coleccionar.

Los acumuladores están constituidos por una serie de placas de plomo dispuestas paralelamente en un baño de agua acidulada contenida en un recipiente, en general de ebonita o celuloide, en los acumuladores empleados en los automóviles. Las placas alternativas se unen entre sí para constituir cada uno de los polos. Se consigue mantenerlas separadas entre sí por medio de separadores de ebonita, ce-

luloide o madera, y cuñas de los mismos materiales. El bloc formado por las placas y los separadores se apoya fuertemente en las paredes del recipiente y reposa sobre las cuñas del fondo. El vaso queda cerrado por una tapa, que lo obtura perfectamente y que deja paso a los dos electrodos, y lleva un orificio cerrado por un tapón. Este orificio sirve para llenar y vaciar de electrolito el elemento, así como para su inspección. El tapón está provisto de agujeros, que permiten el desprendimiento de los gases sin que el líquido se vierta. En ciertos acumuladores el electrolito se inmoviliza con una capa de tierra especial.

Lo primero que debemos conocer de la batería es su capacidad de descarga. Los acumuladores son, por lo general, de 50 amperios, y los suministran a 5 hora.

Para conservar la batería se ha de procurar que el alumbrado de nuestro coche no gaste más del 15 por 100 de su capacidad. Para comprobar este detalle hay que encender las luces más potentes, y con el amperímetro medir la descarga, que tiene que ser igual o menor a ese 15 por 100 mencionado. En estas condiciones el trabajo de la batería es normal. Si la sometemos a un trabajo mayor, la agotamos, la gastamos en seguida.

La capacidad de una batería destinada al arranque de los motores de esta clase debe ser lo suficiente para emplearla, como máximo, veinte minutos.

Las baterías están formadas por *elementos*. Un elemento completo proporciona una fuerza electromotriz de 2,10 voltios. La agrupación de ele-

mentos constituye la batería. Así, por ejemplo, tres elementos forman una batería de 6 voltios; cuatro elementos, 8 voltios, y así sucesivamente.

Se dice que la batería es monobloc cuando vasos y elementos están encerrados en una misma caja.

Las baterías se clasifican por su voltaje, y dentro del voltaje, por su capacidad. La capacidad de un acumulador es el número de amperios-hora que se le pueden pedir hasta su agotamiento completo, y una batería está agotada cuando el voltaje en un elemento baja a 1,85 voltios. Este voltaje hay que medirlo en circuito cerrado, es decir, que la batería esté dando corriente a las luces, porque si lo medimos en circuito abierto nos marcará más de 1,85 por elemento.

El electrolito debe cubrir siempre las placas algunos milímetros. Este líquido es una disolución de ácido sulfúrico en agua, ácido puro y agua destilada. Nunca se debe emplear ácido comercial y agua corriente por aquello de que resulta más económico; con ello se destruye mucho más pronto la materia activa de las placas y su armazón.

El electrolito, si la batería está descargada, debe tener 1,150 de densidad, y si está descargada, 1,227. Hay que tener en cuenta que éstos son datos medios para baterías sin determinar marca, pero de ningún modo ha de llegar la concentración a 1,400, que, si da más corriente, destruye las placas y el armazón en muy poco tiempo.

La batería no debe estar sin trabajar mucho tiempo: pierde de por sí el 1 por 100 de su capacidad cada día.

Por consiguiente, de no sacar el coche, debe su conductor, cada ocho días, poner en marcha el motor, empleando la manivela, y tenerle rodando una media hora, con el fin de que cargue la batería. Si ésta se abandona y llega a bajar a 1,85 voltios por elemento, entonces la dínamo no es suficiente para regenerarla, y hay que cargarla en el taller. La dínamo no debe dar más carga que la del 15 por 100 de la capacidad.

Muchos creen, erróneamente, que aumentando la intensidad de carga se aumenta la acumulación de electricidad en la batería. Una batería en carga no debe dar desprendimiento de gases. Estos gases que se desprenden son precisamente los que actúan sobre las placas para almacenar la electricidad.

Cuando por falta de corriente se os detenga el coche, examinad primero las conexiones, y si queréis ver si la batería tiene carga y no contáis con elementos de comprobación—que es lo más frecuente—, coged un alambre de instalación de luz, y si al unir los bornes os da chispa, la batería conserva carga, y la avería habrá que buscarla por otro lado; pero si os da chispazo, la batería se ha descargado, y si el encendido es sistema Delco, habréis de armaros de paciencia y buscar por todas partes una batería, única forma de poder continuar la marcha.

No destruid nunca la caja y los elementos de una batería descargada. Un buen electricista los aprovechará para la reparación y carga de otras baterías, por inútiles que os parezcan.

ANTONIO SANCHEZ BRAVO

Hablando con el Capitán Balaguer

A la salida del Ministerio de la Guerra nos encontramos a un antiguo camarada, entusiasta luchador antifascista y a quien conocimos con un fusil en la mano en el frente de Córdoba. Se llama Fernando Alcalá Balaguer y hoy es capitán del Servicio de Tren del Tercer Cuerpo de Ejército.

Aprovechamos la ocasión para pedirle unas impresiones de los momentos actuales, y no puede complacerme, porque el deber es ante todo y tiene muchos asuntos que resolver. Estrechamos su mano, no sin antes ponernos de acuerdo para visitarle en breve plazo y obtener estas impresiones.

Alcalá es un muchacho joven, poco presuntuoso y que no tiene orgullo; es muy estimado por todos con quienes ha convivido y es uno de los capitanes que más se están destacando en defensa de la causa por la cual todos luchamos.

Recordamos perfectamente su actuación como soldado en los frentes del Sur; en los primeros días del movimiento, cuando la toma de El Carpio y los combates de Villa del Río, Montoro, Pedro Abad, etc. Por aquel entonces, y bajo las órdenes del comandante Güemes y teniente Muñoz, organizadores del Regimiento de Jaén, lo designaron para hacerse cargo de los coches, camiones y todos cuantos vehículos se encontraban por allí, para organizar un Servicio de Tren Automóvil que pudiera abastecer todas las necesidades que el caso requería. En el poco tiempo que transcurrió fué uno de los mejores servicios organizados con que contaba el referido Regimiento.

Meses después, el comandante Güemes, considerado como uno de los valores más principales de nuestros camaradas, fué trasladado a uno de los

frentes más importantes de este sector: al Jarama. (¡Qué bien suena y qué bien escrito está su nombre en las páginas de nuestra nueva Historia!) ¡Jarama! No se olvidarán los días en que presenciaste la victoria: 13, 14 y 15 de febrero de 1937; cuando los invasores extranjeros querían pisar tus vegas, arrasarte tus campos; pero no contaron con que tenías un puñado de hombres valientes, españoles, camaradas inolvidables, que supieron no sólo defenderte, sino alejarlos y destruirlos. Allí estaban entre ellos los camaradas que menciono y cuyos nombres aún no están en la Historia, pero estarán; el uno, por su demostrada valentía, y el otro, por su eficaz ayuda.

En aquellos combates a que aludo anteriormente no faltó el menor detalle; las municiones estaban a su hora en los puntos más importantes; la comida, el agua, traslado de fuerzas, reparto de prensa; y llegó el momento de la calma, y Alcalá nuevamente fué trasladado para organizar otra Sección de Transportes, donde en este momento lo encontramos, y que con su amabilidad nos recibe, presto a facilitarnos todos cuantos datos le hayamos de pedir para nuestra entrevista.

—¿...?

—Como todos, con palos, piedras,

algunas escopetas y mucha voluntad para defender nuestra libertad.

—¿...?

—En El Vacar y Villa del Río. Allí nos llovían los obuses, balas y morteros; uno caía de los nuestros y diez del enemigo. Nuestro entusiasmo seguía como ahora, a pesar de que muchos nos separamos para marchar a otros frentes.

—¿...?

—Todos son buenos camaradas; al principio, el entusiasmo los llevaba a todos a conducir, y por menos de nada veía a un individuo con un volante que en su vida lo había visto trasladando a decenas de hombres a los puntos más peligrosos. Recuerdo un caso, en Pedro Abad, que podría servir de anécdota. Pasaba yo por allí a recoger unas órdenes, y me encontré un camión parado donde iban cuarenta hombres; llevaban allí dos horas; pregunté qué les pasaba y si podía ayudarles en algo; me dirigí al



chófer: «¿Qué te ocurre?» «No sé —me contestó—; yo no sé nada de coches, soy tripero; pero déjalo, compañero, que ya llegaremos a nuestro destino.» Claro que llegaron; les ayudé lo que pude y yo mismo les llevé.

—¿...?

—Ya lo sabéis vosotros; aquellos combates del Jarama fueron días de

gloria para nosotros; no he vivido época igual; todos cumplimos con nuestro deber como debíamos.

—¿...?

—Que la victoria será nuestra, no cabe duda; tenemos mucho entusiasmo; tardaremos algo en conseguirla, pero al final triunfaremos. Se lucha con el mismo entusiasmo o más, si cabe, que el primer día.

—¿...?

—¿De mis muchachos? Entusiastas, disciplinados y trabajadores; todo cuanto les mando me lo hacen sin replicar; van a todas partes y cuidan muy bien de sus vehículos; muy buena prueba de ello es que todo el material que tenemos está en funciones desde el principio del movimiento, y ya podéis suponer cómo estará con el trajín que ha llevado; pues, a pesar de eso, prestan un buen servicio.

—¿...?

—Todo se está arreglando y confío en que también a nosotros llegará el momento de dotarnos de buen material.

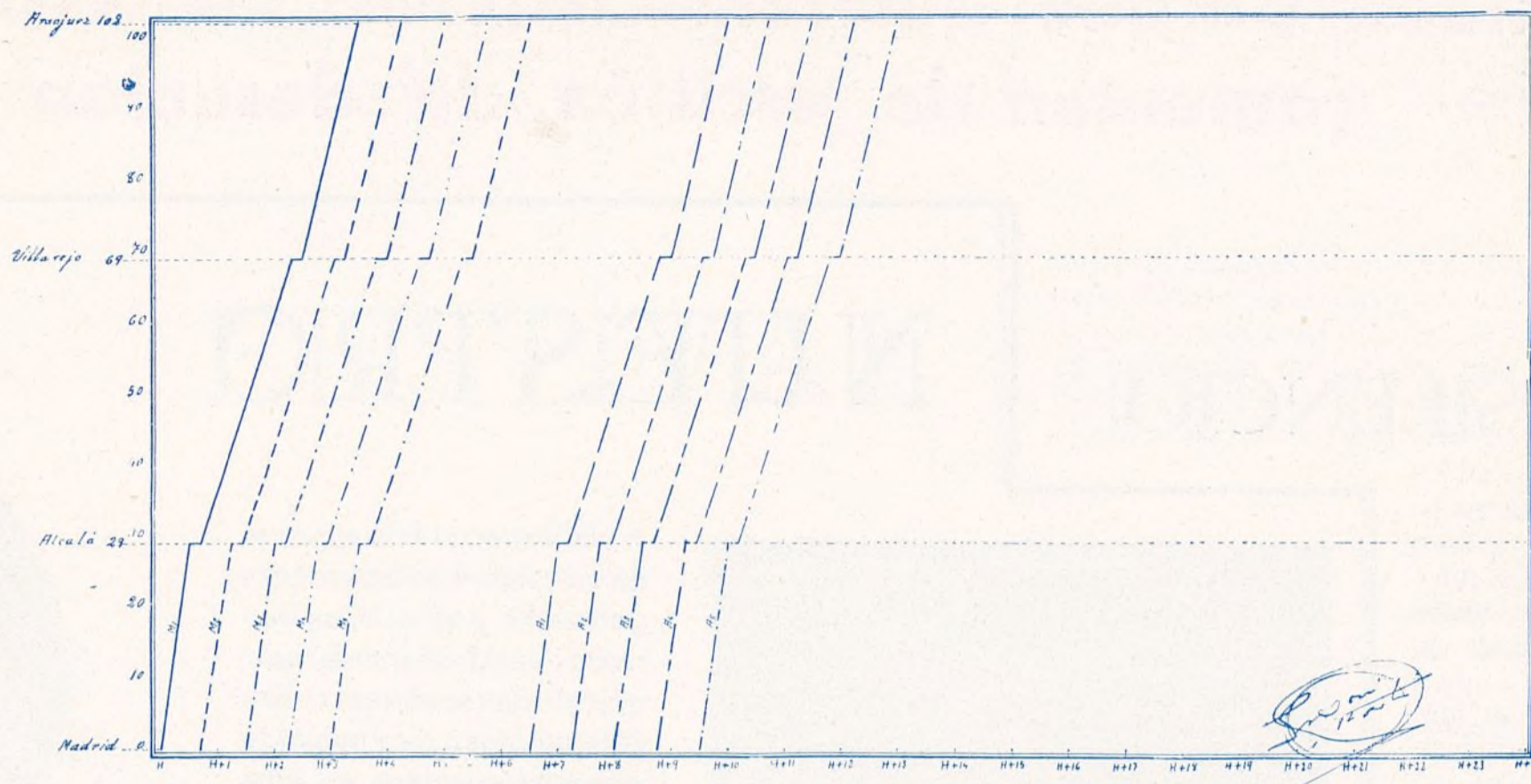
—¿...?

—No; a esa pregunta que me hacéis no puedo contestaros, porque no es de mi incumbencia, y a mí no me gusta aventurar cosas aunque salgan a maravilla.

Terminamos aquí nuestra información porque los soldados de la guardia irrumpen en la oficina para notificar al capitán que es llamado del Estado Mayor para resolver asuntos del servicio.

Nos despedimos de él y admiramos que, como tantos otros, Fernando Alcalá sube por sus propios medios, con el esfuerzo de su trabajo, que han llegado a hacerle de un soldado del frente de Córdoba, a capitán, nombrado oficialmente, del Servicio de Tren de uno de los frentes más importantes de este sector.

Gráfico que corresponde al adjunto
Plan de Transportes



**PLAN
DE
ABASTECIMIENTO**

**ARANJUEZ
MADRID**

NECESIDADES DE LA CAPITAL DE LA REPÚBLICA: 1.600 toneladas métricas.
ESTACIONES DE CARGA: Aranjuez y Tarancón.

DESDE ARANJUEZ SITUACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Unidades	Emplazamiento	Efectivos:		Capacidad de carga
		personal	material	
3	Aranjuez.	500	240	600 Tm. } 1.200 Tm.
3	Madrid.	500	240	

ITINERARIOS: Madrid-Canillejas-Torrejón-Alcalá-Los Hueros-Torres de la Alameda-Pozuelo-Valdilecha-Tielmes-Villarejo-Belmonte-Colmenar-Aranjuez.

Aranjuez-Villaconejos-Chinchón-Valdelaguna-Perales-Camporreal-Loeches-Torrejón de Ardoz-Madrid.

LUGAR DE CARGA: Aranjuez. PUNTO DE DESTINO: Madrid.

ORGANIZACIÓN: Se disponen diez convoyes de cuarenta camiones cada uno (dos secciones), que salen con un intervalo de cuarenta y cinco minutos cada convoy.

Los convoyes que salen de Aranjuez por la mañana se denominarán A1, A2, A3, A4 y A5; los que salen de Aranjuez por la tarde se denominarán M1, M2, M3, M4 y M5.

Convoyes	Salida de Aranjuez	Paso por Chinchón	Paso por Perales	Paso por Loeches	Llegada a Madrid	Observaciones
A1	H+0h 00'	H+ 1h 00'	H+ 1h 30'	H+ 3h 00'	H+ 3h 30'	Cinco minutos de parada en Chinchón, diez en Perales y cinco en Loeches para reunir el convoy.
A2	H+0h 45'	H+ 1h 45'	H+ 2h 15'	H+ 3h 45'	H+ 4h 15'	
A3	H+1h 30'	H+ 2h 30'	H+ 3h 00'	H+ 4h 30'	H+ 5h 00'	
A4	H+2h 15'	H+ 3h 15'	H+ 3h 45'	H+ 5h 15'	H+ 5h 45'	
A5	H+3h 00'	H+ 4h 00'	H+ 4h 30'	H+ 6h 00'	H+ 6h 30'	
M1	H+6h 30'	H+ 7h 30'	H+ 8h 00'	H+ 9h 30'	H+10h 00'	
M2	H+7h 15'	H+ 8h 15'	H+ 8h 45'	H+10h 15'	H+10h 45'	
M3	H+8h 00'	H+ 9h 00'	H+ 9h 30'	H+11h 00'	H+11h 30'	
M4	H+8h 45'	H+ 9h 45'	H+10h 15'	H+11h 45'	H+12h 15'	
M5	H+9h 30'	H+10h 30'	H+11h 00'	H+12h 30'	H+13h 00'	

Convoyes	Salida de Madrid	Paso por Alcalá	Paso por Villarejo	Llegada a Aranjuez	Observaciones
M1	H+0h 00'	H+ 0h 40'	H+ 2h 30'	H+ 3h 30'	Diez minutos de parada en Alcalá y Villarejo para reunir el convoy.
M2	H+0h 45'	H+ 1h 25'	H+ 3h 15'	H+ 4h 15'	
M3	H+1h 30'	H+ 2h 10'	H+ 4h 00'	H+ 5h 00'	
M4	H+2h 15'	H+ 2h 55'	H+ 4h 45'	H+ 5h 45'	
M5	H+3h 00'	H+ 3h 40'	H+ 5h 30'	H+ 6h 30'	
A1	H+6h 30'	H+ 7h 10'	H+ 9h 00'	H+10h 00'	
A2	H+7h 15'	H+ 7h 55'	H+ 9h 45'	H+10h 45'	
A3	H+8h 00'	H+ 8h 40'	H+10h 30'	H+11h 30'	
A4	H+8h 45'	H+ 9h 25'	H+11h 15'	H+12h 15'	
A5	H+9h 30'	H+10h 10'	H+12h 00'	H+13h 00'	

Aranjuez, con cisternas que desfilan por delante de los camiones en carga (se necesitan tres).

ORGANISMOS CUYA IMPLANTACIÓN ES NECESARIA PARA PONER EN PRÁCTICA ESTE PLAN:

1.º Comisión reguladora en la estación de embarque, con autoridad plena para actuar.

2.º Comisión reguladora de carreteras, que reglamente el tráfico, separando en absoluto la circulación automóvil de la hipomóvil, en el tiempo y en el espacio.

3.º Servicio de caminos que atiende a la conservación de éstos en razón directa de la intensidad del tráfico.

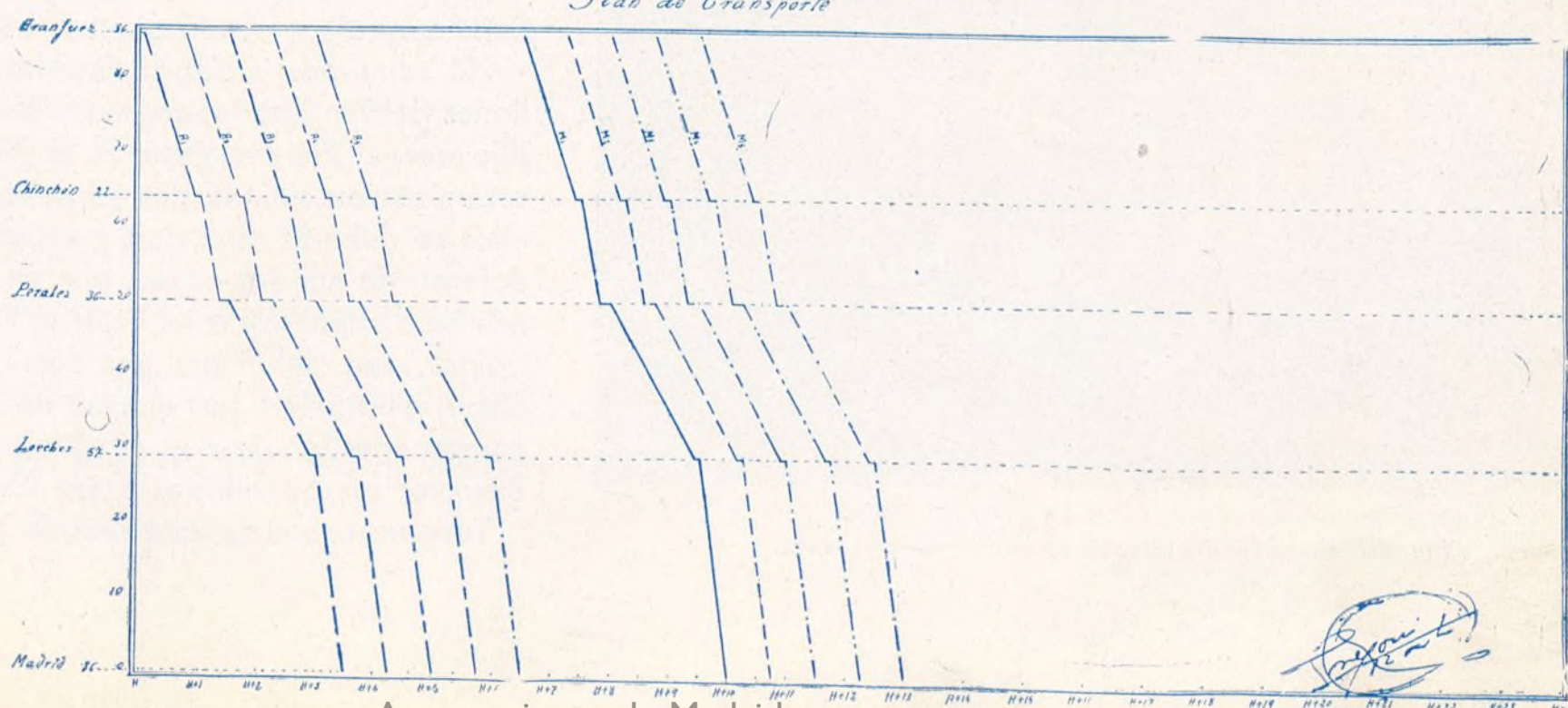
4.º Organización, en Madrid, de los centros de descarga en forma tal que esta operación se realice en el menor tiempo posible.

DESDE TARANCON

Con dos Compañías (160 camiones), situadas en este punto y siguiendo el mismo régimen horario, puesto que la distancia es la misma que desde Aranjuez, se transportan las 400 toneladas que faltan para completar las 1.600 de que al principio se hace mención.

MANZANEDO

Gráfico que corresponde al adjunto
Plan de Transporte



HORAS DE TRABAJO PARA EL PERSONAL DE CARGA: Mañana, de H+1h 00' a H+3h 00'. Tarde, de H+5h 30' a H+9h 30'.

PERSONAL INDISPENSABLE PARA LA CARGA: 175 hombres.

MATERIAL: 480 camiones.

GASOLINA: 40.000 litros.

ACEITE LUBRIFICANTE: 2.500 litros.

GRASA: 250 kilos.

PUNTO DE ABASTECIMIENTO DE ESENCIAS Y GRASAS: Madrid y Aranjuez.

FORMA DE REPOSTAJE: En Aranjuez.

Para defender la República es imprescindible la Unidad del pueblo. Todos los trabajadores, todos los españoles, quieren la Unidad porque quieren GANAR LA GUERRA. Quienes con sus actitudes, sus palabras o sus escritos fomentan la escisión, la desunión del pueblo, trabajan a favor del fascismo

¡A todos los conductores!

¡SILENCIO! ¡SILENCIO!

¡Soldados del Transporte! Otra vez vuelvo a recomendaros por escrito lo que ya muchas veces os he dicho en mis charlas y conferencias en vuestras Compañías. El conductor militar debe ser muy discreto y callado en todo acto de servicio.

Los soldados del Transporte, por su misión especial y trascendente, tienen la obligación forzosa de guardar en silencio todos los trabajos que efectúen dentro de la unidad militar de que formen parte. De lo que vean y sepan de los frentes en donde trabajan o de las baterías que trasladan de un sitio a otro en la campaña no dirán nada a nadie, ni a su madre, ni a sus hermanos, ni a su novia, ni tampoco a los amigos, por muy de confianza que lo parezcan. A nadie, absolutamente a nadie, ni en lugar alguno, los soldados del Transporte deben hablar de la situación de nuestras líneas ni de nuestros movimientos de tropas o materiales de guerra.

En lo que se refiere al secreto y valioso trabajo del Transporte en guerra, nuestros soldados conductores deben ser mudos, porque a vuestro lado, sin advertirlo, muy sagazmente disfrazados, puede haber falsos compañeros que hagan labores de espionaje para los encallados fascistas. El soldado hablador y charlatán es quien mejor facilita el trabajo de zapa y de observación de nuestros criminales enemigos.

Quiero yo con estas advertencias, con estos razonamientos, que todos seáis prudentes y quedéis enterados de los daños monstruosos que a nuestras libertades y a nuestra victoria puede acarrearle una mala e imprudente conversación. Un soldado que revela secretos a un espía emboscado nos puede hacer más daño que cinco divisiones de fascistas juntos. El charlatán, el imprudente, es el complemento que buscan en todo momento esas sombras ocultas e infamantes del espionaje extranjero y traidor. La mejor manera de contrarrestar los malos efectos de esos espías consiste en no decir nada a nadie de lo que hayáis visto en los frentes, ni entablar diálogos o conversaciones sobre las cosas que sólo pueden hablar y mencionar nuestros jefes populares o nuestros Estados Mayores. Tenemos la ex-



Calzada, en un momento de su brillante actuación.

NUESTRO

El jueves próximo pasado se celebró el festival organizado por el Comisariado del Transporte con objeto de socorrer a las compañeras de nuestros camaradas caídos en esta sangrienta lucha desde la militarización del transporte; el acto, como se esperaba, resultó brillantísimo, y en él se puso de manifiesto el entusiasmo de soldados, jefes y oficiales y el cariño que sentimos por la causa que prometimos defender.

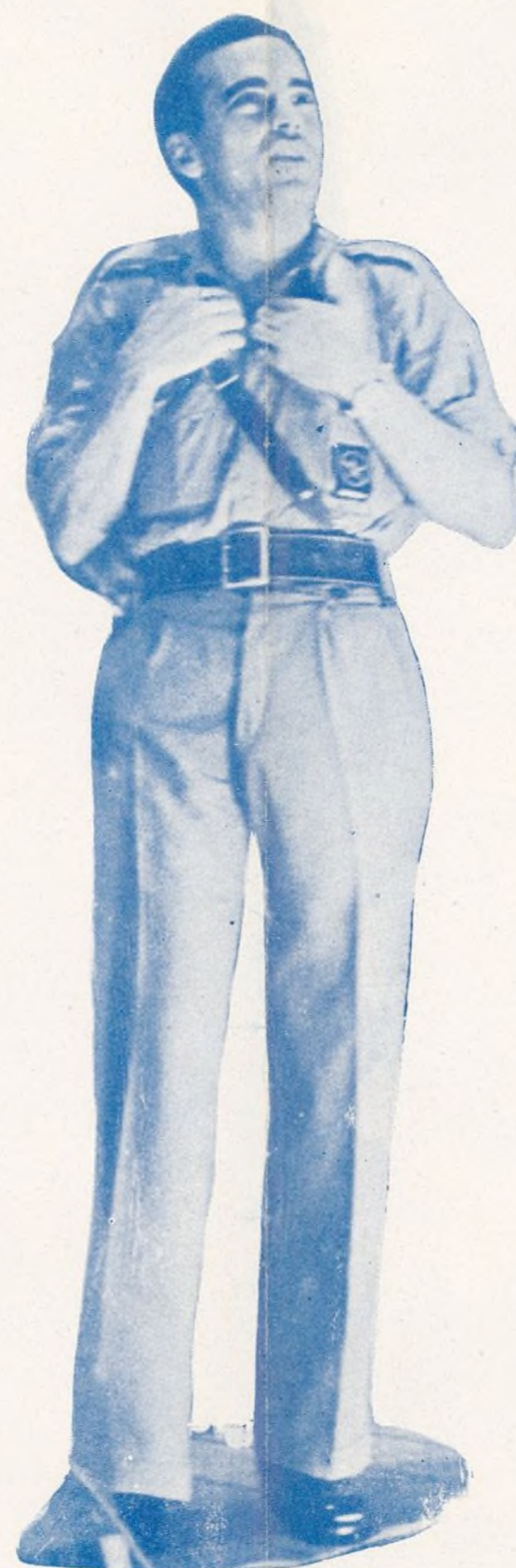
En la primera parte, notabilísimos artistas de «variétés» pusieron a contribución todo su arte y toda su valía para distraer a los espectadores que llenaban la hermosa sala del teatro Calderón; también actuó en esta primera parte un soldado del Cuerpo de Tren, que recitó maravillosamente unas composiciones poéticas.

La segunda parte, que revistió gran importancia, empezó con unas emocionadas palabras del camarada Rodríguez, dando cuenta del regalo de una bandera confeccionada por las compañeras del Sindicato de la Aguja y destinada al Batallón de Reserva del Transporte, que tan acertadamente dirige y orienta el camarada Méndez. El camarada Rodríguez explicó elocuentemente el significado del acto y puso de relieve la trascendencia y la importancia que tiene el que las mujeres tomen parte activa y se incorporen al movimiento social para aportar su entusiasmo y su valía. Una muchacha entregó la bandera al comandante Cuenca, que después de unas elogiosas frases la pasó a manos del abanderado, teniente Villa, que prometió defenderla y morir por la enseña que se le confiaba.

El capitán Salinero, jefe de los Servicios de Tren del Ejército del Centro, en una elocuente intervención, nos hizo saber las obligaciones que el Transporte, base casi fundamental de la victoria, tiene contraídas con la guerra.

El camarada Calzada, comisario de los Batallones del Transporte, en una brillante intervención, dijo que el Ejército popular se ha forjado en las organizaciones sindicales y partidos políticos, y a ellos se debe la disciplina y organización para la defensa de nuestra causa, que en plazo no lejano nos ha de conducir a la victoria. Y aconsejó que al traidor, sea del matiz que fuere, se le arrojara como a un pelele por encima de los parapetos al campo enemigo, que es el sitio propicio para desenvolver sus actividades y sus vilezas.

Tuvo un recuerdo emocionado para los que ho-



El camarada Antón, que pronunció un elocuente discurso.

FESTIVAL

ras antes habían caído en el cumplimiento de su deber y exhortó a todos los presentes para que las víctimas fueran vengadas, y todos se comprometieron a que los componentes del honroso y benemérito Servicio de Tren colocase su pabellón tan alto que sirva de ejemplo a los remisos y de estímulo a los que todavía no conocieron el peligro.

El comisario inspector del Ejército del Centro, camarada Antón, nos habló de la diferencia con que empezamos a luchar y la forma tan distinta, el modo tan diverso con que ahora desarrollamos nuestra guerra. Habló de aquellos primeros meses, tan llenos de heroísmo y tan carentes de eficacia militar, y comparó las enormes ventajas obtenidas en el tiempo transcurrido con la creación de nuestro potente Ejército, que cada vez camina con el paso más firme por la senda de la victoria. En su interesante discurso hizo algunas observaciones con respecto a las operaciones realizadas recientemente en los sectores del Centro, y puso de manifiesto la brillante actuación de los soldados del Transporte; labor que nunca se sabrá la importancia que tiene, pero que es uno de los factores integrantes de la victoria, victoria que hay que conseguir a toda costa, sin desmayos ni debilidades y sin olvidar que el camino que queda por recorrer todavía es largo y cruel. Todos los oradores fueron aplaudidos entusiastamente, así como la Banda del heroico comandante Lister, que actuó en el acto oficial con gran acierto. El espectáculo terminó con la actuación de notables artistas, y entre los cuales actuó con gran brillantez nuestro camarada Enrique Barrera, que cantó una bonita canción, luchando con las dificultades de la orquesta.

En este acto se puso de manifiesto la penetración y coordinación tan absoluta que existe entre toda la gran familia que componemos el benemérito y heroico Servicio de Tren del Ejército.

El público salió complacido de la fiesta, elogiando su organización y aplaudiendo su fin benéfico y altruista.

POR PREMURA DE TIEMPO, LA LIQUIDACION DEL FESTIVAL SE DARA A CONOCER EN EL PROXIMO NUMERO

perencia dolorosa de la Gran Guerra. Las revelaciones imprudentes de los soldados, cogidas al vuelo en muchas ocasiones por los espías, causaron verdaderas catástrofes, difíciles de olvidar. Si repasamos el sistema provocador del zarismo ruso, antes del glorioso movimiento bolchevique, podremos ver cómo los mayores cataclismos sociales se debieron a esa labor perniciosa del espionaje, favorecida siempre por el soldado hablador. Y eso no puede repetirse en nuestro Ejército, ni nuestro suelo patrio lo puede consentir.

Vosotros, soldados del Transporte, os habéis de poner en guardia completamente contra los habladores y contra los espías, que siempre toman la forma del que protesta mucho y parece defender al soldado más que nadie para crear el descontento y la desunión en nuestras unidades combatientes.

El provocador, el espía siempre habla mal de los jefes; dice que comemos poco y malo, que no tenemos descanso ni comodidad. Es una infamia hablar así en guerra; pero, sin embargo, ellos lo hacen fiando en la ingenuidad del soldado, al que tratan de impresionar para desmoralizarlo y hacerlo más débil en su lucha triunfal contra el capitalismo, que está sucumbiendo, y a quien ellos, los fascistas y los espías provocadores de nuestra retaguardia pretenden por medio de esas malas artes que denunciarnos poderlo todavía sostener.

¡Silencio! ¡Silencio siempre, soldados del Transporte! Prevenirse todos contra esos provocadores. La boca callada. Los ojos muy abiertos y vigilantes. Mirad a vuestro lado y descubrid al que habla mal y charla mucho de nuestras cosas. Digamos inmediatamente a nuestros jefes y comisarios quiénes son los que siempre protestan por la manía de protestar o hacernos daño, para que antes de que puedan realizar completamente sus ruines propósitos de espionaje y contrarrevolución sean todos descubiertos y castigados de forma tal, que no puedan levantarse más a ayudar al fascismo en su infame trayectoria de exterminio de la clase trabajadora y aplastamiento de la civilización.

C. CALZADA



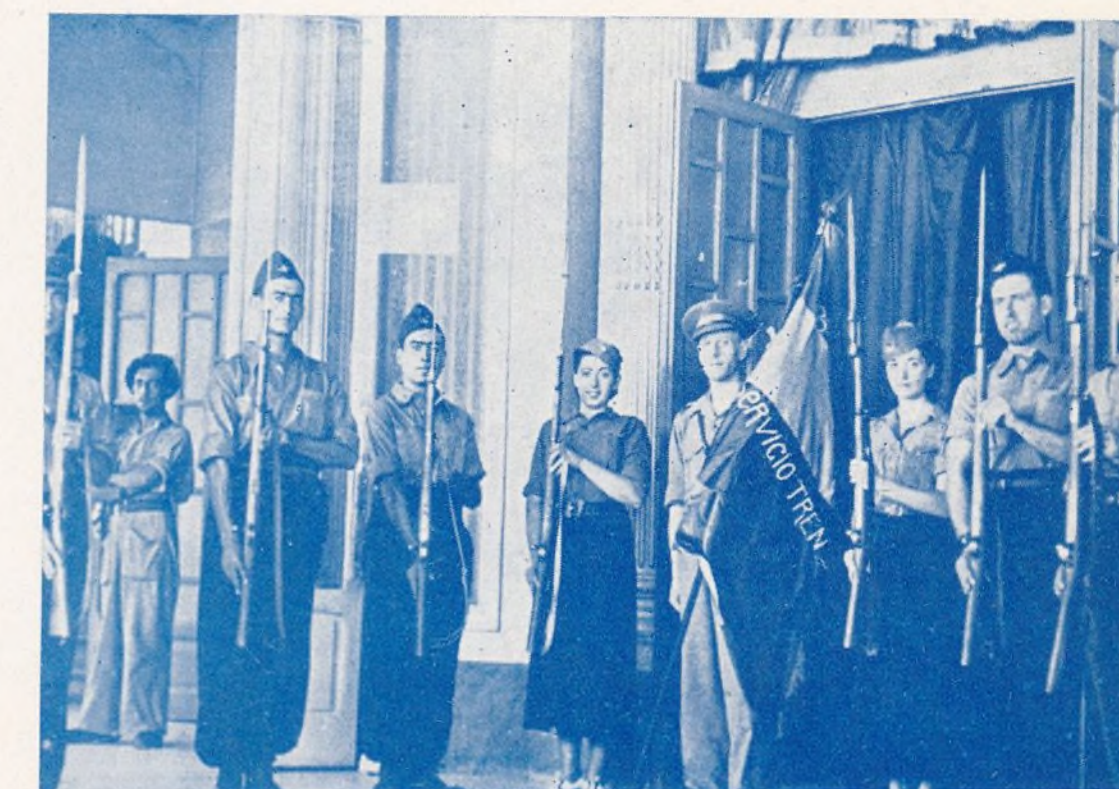
Vista del escenario durante la actuación de los oradores.



Aspecto que ofrecía la sala durante el acto oficial.



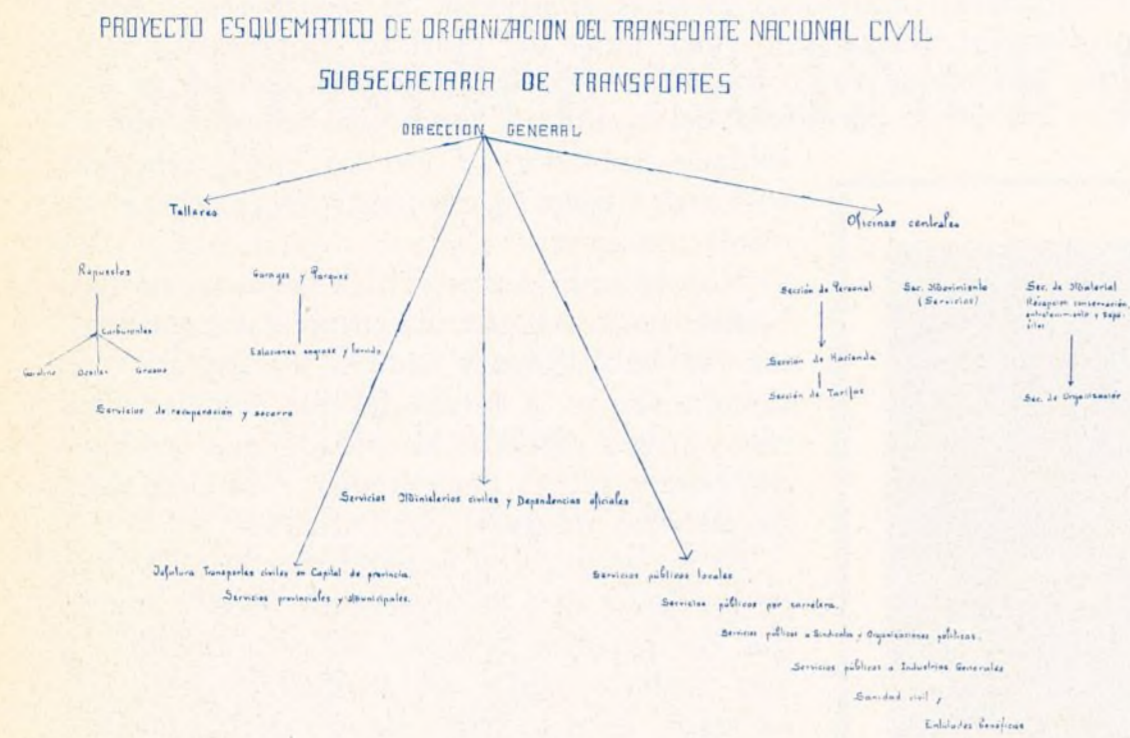
Salinero, durante su acertada intervención.



Nuestro piquete de honor presentando armas ante la bandera entregada al Batallón de Reserva.

Nacionalización del transporte público

En cuanto al Transporte civil, debemos hacer algo que venga a solucionar de una vez para siempre el problema, cada día de más importancia, de los servicios públicos e industriales.



Crear y hacer comprender a todos que "estamos en guerra", y que como tal hay que proceder y actuar.

Si son problemas de envergadura los que hay que resolver para llegar a una organización perfecta y ecuaníme de los transportes públicos, vayamos a resolver, a hacer y organizar, a poner todos los medios, pensando siempre, como he-

mos dicho atrás, que "estamos en guerra", y que los problemas grandes y las grandes obras son precisamente aquellas que se realizan cuando un país atraviesa, como el nuestro, por los instantes difíciles y trágicos en que estamos.

Empezando a resolver el problema del transporte civil, públicos y generales, separando el militar del civil, es a lo que tenemos que llegar.

Nacionalizando el transporte público, haciendo que el Estado, que el Gobierno sea el único dueño de todos los vehículos de tracción mecánica, haciendo que todos los ciudadanos tengan para todos sus servicios el coche que necesitan, y que todas las industrias tengan para su desarrollo y desenvolvimiento económico: el camión y el coche preciso.

A más de evitar que la economía automóvil es tan precisa como cualquier otra para la nación, evitaríamos así que tantos coches y camiones circularan por esas carreteras con el simple pretexto, la mayoría de las veces, de "servicios de guerra" y "coches oficiales", y además acabaríamos para siempre con los "nuevos ricos de la revolución", que son muchos, y de este modo haríamos obras en favor del Tesoro público, que es la nación; trabajos de organización que falta hacen, y así, poco a poco, que todos los servicios públicos del transporte mecánico pasaran a explotación del Estado, que es la República, y que somos todos.

(Adjunto un sencillo esquema de cómo podrían estar los servicios públicos del transporte automóvil organizados.)

Estúdiense y hagamos algo, ese algo que tanta falta hace para que la victoria, con organización y entusiasmo, llegue lo más rápidamente posible y con el menor quebrantamiento económico del Erario público.

¡Adelante, y organicemos nuestra victoria!

COMPANY,

Capitán del Cuerpo de Tren.

EL COCHE TALLER

Excelsa es la misión a desarrollar en el Transporte por este equipo de socorro ambulante, siempre dispuesto a practicar curas de urgencia en nuestros coches averiados, siempre dispuesto a poner en su camino a los que por incidentes inevitables se salieron fuera de él, siempre dispuesto a socorrer también a los que, por sufrir un descalabro grande, quedaron con alguno de sus miembros rotos.

Es como el perro de San Bernardo que sale a socorrer al viajero extenuado por la penosa marcha entre la nieve y con sus caricias y sus cantimploras le reconforta y no se separa de él hasta verle completamente restablecido, y caso de no conseguirlo, lleva el recado al primer puesto de socorro.

No dudo, compañeros, que os dignaréis poner vuestra atención en estas humildes y toscas líneas, en las cuales pondré todo lo que la carrera me enseñó desde que empezó esta guerra fratricida y sangrienta, en la que nos han sumido una banda de degenerados sin escrúpulos; no dudo, como decía antes, que os hayáis encontrado en momentos de verdadero apuro por resultar vuestro coche con averías no lejos de las líneas donde se batan nuestros hermanos, o en cualquier reducto o carretera donde la Artillería, especialista en mujeres y niños, era una amenaza constante.

Decídmelo: ¿No habéis pensado en el «Coche Taller», el cual os hubiese remolcado hasta un lugar de menos peligro, y en él enderezar el eje de vuestro coche, poner el capuchino de la ballesta, enderezar la barra de la dirección o cualquier otra avería que ocurriera, sin que para ello tuvieseis necesidad de desplazarnos a grandes distancias y poniéndonos el coche en servicio en muy corto espacio de tiempo?

Estoy seguro que sí; estoy seguro de que en aquellos momentos no os acordabais de otra cosa y considerabais como una necesidad apremiante, ineludible, inaplazable el tener en los Batallones, en las Compañías, en las Secciones, si cabe, esta clase de vehículos, con los cuales podrían subsanarse infinidad de casos análogos al vuestro.

Pero (aquí está lo malo) aquella avería se subsanó como buenamente se pudo y el camión siguió prestando servicio. A los pocos días, en ocasión en que tú estabas engrasando y limpiando el motor, oyes una voz que te llama por tu nombre. Te vuelves rápidamente hacia el sitio de donde partió, ves unos compañeros que bajan de otro coche y corren, gritando: «¡El relevo! ¡Ha venido nuestro relevo!» Saludos, preguntas, abrazos, apretones de manos, cambio de im-

presiones; hacéis la entrega de vuestros coches y a Madrid, a disfrutar unos días, después de las duras jornadas.

Descansáis; vuestros jefes os designan para otro servicio; después, otro; al día siguiente, otro, y con la vuelta al trabajo regular termina por alejarse de vuestro pensamiento el incidente que os sucedió, en el cual tanto y para tanto recordasteis al «Coche Taller».

¿Por qué esto? ¿Por qué este abandono? ¿Por qué este olvido de auxiliar tan preciso en estos duros momentos? ¿No pensáis que los compañeros que os han relevado y todos

los demás y tú mismo podéis necesitar de sus servicios?

En vez de darlo al olvido, debéis trabajar sin descanso para que se lleve a la práctica la obra de un «Coche Taller» encuadrado en cada Compañía, y con ello habréis realizado una magnífica labor, cuyos resultados no tardarán en darse a la luz. Y no dudéis que si los coches hablasen, no dejarían de alabaros, pues habríais prestado un gran servicio a ellos, a vosotros mismos y al Transporte en general, el cual, como todos sabemos, es tan necesario para la guerra.

Socorro CANDELAS

Palabras de gran valor

Estas palabras fueron escuchadas por varios camaradas y por mí en el entierro de los soldados que en el cumplimiento de su deber, uno de la 1.ª Compañía y el otro de la 6.ª, murieron en el frente de Quijorna.

Uno no tenía aquí familia; el otro tenía compañera, un niño y una niña. Eran un matrimonio feliz. El uno, soldado de los mejores, cumplidor de su deber, un verdadero camarada. Era el verdadero soldado el Frente Popular. Nunca protestó una orden; siempre activo en el servicio y rápido en lo que se le encomendaba; jamás nadie dió quejas de su cometido; por el contrario, siempre palabras de elogio de las Brigadas y Grupos ponderaban su buen comportamiento. Era el camarada que cuando algunos protestaban les salía al paso y les decía: "Más hacen los que están en las trincheras, y no se quejan."

Por su manera ejemplar y forma de contrarrestar a los que protestaban de los servicios, tenía las simpatías de sus jefes y compañeros.

Pero la metralla traidora nos quitó este ejemplar camarada y soldado. En la cámara mortuoria, su compañera, con los ojos arrasados de lágrimas,

está toda la noche; hasta la hora del cortejo fúnebre de los dos camaradas permanece junto al cadáver, y acompaña hasta el cementerio a su camarada.

Da las gracias emocionada a los amigos y compañeros que acompañan a los caídos. Y después de dejar en tierra a su compañero, secos de lágrimas los ojos que tanto lloraron, con rabia, como verdadera mujer antifascista, como verdadera luchadora, ejemplo de mujeres, dijo estas palabras, que yo, curtido por mi actuación sindical en las luchas, que no tengo lágrimas para nada, me emocionaron tanto, que me volví chico y lloré. Pero es que fueron unas palabras tan fuertes en boca de esta estimada compañera, que los corazones de bronce se ablandarían.

Estas fueron sus palabras: "Compañero y marido mío: yo te juro que haré que tu hijo se críe fuerte y sano para que venga a su padre."

Fuerte mujer, tus palabras fueron tan heroicas que lloré.

Ahora, camaradas, ayudar a esta luchadora para que ese hijo se críe fuerte para vengar a los caídos.

EL TENIENTE R. LARA

EL COMISARIADO DEL TRANSPORTE

Ruega a todas las viudas de nuestros compañeros caídos desde la militarización del Transporte, día 1 de marzo del 37, y se crean en el derecho de percibir de la recaudación del beneficio dado en su honor y Propaganda de Guerra, deberán pasarse por la Oficina del Comisariado, calle de Fernando el Santo, número 17, en el plazo de quince días a partir de la publicación de esta nota. De no hacerlo así, es que renunciarían a ello, y entonces dicho fondo pasaría para gastos de PROPAGANDA DE GUERRA y PROPAGANDA CULTURAL.

Madrid, 20 de agosto de 1937.

Carta a un camarada vacilante

Camarada: Yo te vi al volante, cuidando el vehículo o simplemente esperando órdenes para realizar algún servicio que como soldado se te encomendaba. Observé que cumplías, pero no con calor, con el ímpetu que otros camaradas tuyos. Había en ti un no sé qué raro e inquietante. Frente al arranque y decisión de los demás, que como movidos por un resorte se lanzaban al cumplimiento del deber, tú ofrecías raro contraste con tus movimientos tardos y cansinos, transpirando negro pesimismo frente al entusiasmo y optimismo de aquéllos.

¿Qué te ocurre? ¿Qué piensas? ¿Dónde está la barrera que en tu conciencia se opone al contagio patriótico de defensa de tus intereses frente a los del enemigo nacional y extranjero, que sólo buscan esclavizarte?

Se algo de tu pasado. Un trabajador de toda la vida, con origen social también trabajador. Salarios mezquinos. Maltratos. Esclavitud o servidumbre manifestada de mil formas, que a veces rayaba en lo inverosímil. El látigo de la esclavitud directa había sido sustituido por el otro, no menos terrible, de la amenaza de despido, con su secuela natural de paro y hambre. A costa de la deformación de tu espíritu, has logrado imprimir a tus órganos físicos maestría en el arte de la "servidumbre", ya inclinando la cabeza, ya manteniéndote rígido; riendo o sonriendo, o adoptando gesto serio, según el momento y las "buenas reglas" aconsejaran.

Conozco tu dolencia. Aquella vida te hizo perder fe en ti y en tu clase. El poder de la clase enemiga cegó los poros de tu espíritu, para evitar que la luz penetrara en él. Pero aquel poder que parecía invencible quedó destrozado, gracias al esfuerzo de tu clase. La luz de libertad y justicia da fuertes aldabonazos a las puertas de tu conciencia, y a ti, ciego hasta aquí, tanta luz te hace daño. No ves claro aún, porque el cambio ha sido rápido y brusco, pero por ello no desesperes. De ti depende, en gran parte, el logro de tu curación: propóntelo y lo conseguirás.

Es causa principal de tu vacilación en emprender el camino franco de tus camaradas creer todavía en el poder del enemigo y considerar justa su existencia. Y yo, camarada, como antifascista convencido, me veo en el deber de de-

cirte que tu posición ni es segura ni justa. Lo que hace un año parecía ser cierto, y el mismo derecho amparaba, hoy ha pasado a ser un triste recuerdo histórico, porque ellos mismos, en su ceguera, lo han querido. Por el contrario, lo que hace un año se vislumbraba como promesa, simplemente, hoy va camino de ser una realidad espléndida, en disputa, sobre todo, con el fascismo extranjero.

El fascismo español, que, como tal, hipotecó el porvenir de nuestra patria, ya no podría permitirse el disfrute opulento de las grandes extensiones de tierra que hasta aquí detentó, ni el industrial que tenía la protección aduanera para explotar mejor a sus consumidores, poniendo los artículos manufacturados al precio que se le antojara, porque los fascistas extranjeros querían vender también; los accionistas y banqueros, cobrando magníficos dividendos; los altos funcionarios del Estado y otros organismos, con retribuciones espléndidas; todos éstos, que hasta aquí fueron mezquinos y criminales con el trabajador asalariado, ¿qué no serían cuando tuvieran que enviar, en concepto de pago por la ayuda que Alemania e Italia les prestaron para consumir su traición, las principales riquezas de nuestro país? Entonces el fascismo español, que se sublevó para mantener sus privilegios, aniquilaría totalmente a la clase trabajadora, para que ésta fuera quien cargara con las consecuencias del empobrecimiento general de nuestro país.

No, camarada; ya es tarde. Aquellas miserables migajas que con aparente generosidad pudieron emplear para matar en ti en algún tiempo el espíritu de rebeldía, hoy ya no podrían disponer de ellas, porque las necesitarían para ellos, ya que lo que antes consumían se lo llevarían sus amos extranjeros.

Contigo hay camaradas que en el orden material estuvieron en las mismas condiciones que tú, pero en el orden moral supieron ser rebeldes cuando debían serlo; los hay incluso que, como pequeños industriales, propietarios y comerciantes, tuvieron una posición económica buena, y, sin embargo, la sacrificaron en aras de la libertad, de la justicia y de la dignidad humana. Toma ejemplo de ellos, que no tardarás en sentirte feliz por haber elegido este camino, y entonces aceptarás con agrado mis cordiales saludos antifascistas.

B. GOIRIZ

Algo de historia sobre el transporte

El abastecimiento de todo Ejército se efectúa por ferrocarril y carretera, haciéndose del mismo modo la evacuación de heridos y material recuperado e inutilizado; ideal sería que el ferrocarril pudiese seguir la marcha del ejército, pero esto nunca es posible, además de que el enemigo, por ataques aéreos, se encargaría de destruirlo, y de ahí nace la imperiosa necesidad de utilizar todas las carreteras y caminos para que el transporte automóvil e hipomóvil pueda continuar el abastecimiento que los ejércitos necesitan.

Fácil parece llevar a la práctica tal coordinación de transporte, pero bien contrario lo es en realidad. En ejércitos bien organizados, como el francés en la Gran Guerra, se dieron casos que ligeramente vamos a relatar, para poder comprobar lo arduo y complejo del problema, que solamente con la práctica se puede solucionar.

El general Dubois, en su obra «Dos años de mando en el frente francés», dice: «El día 23 de agosto de 1914, las carreteras estaban llenas de carruajes, de municiones, de víveres, de coches sanitarios, etc.; un oficial del Estado Mayor tardó en automóvil cuatro horas para recorrer una distancia de 11 kilómetros. El 31 del mismo mes, en Juneville, la confusión era espantosa; a media noche los coches obstruían las calles y la circulación a pie no era posible.» Estos incidentes eran corrientes durante todo el año 1914 por las carreteras de los ejérci-

tos de operaciones, y el Mando, con medidas enérgicas, fué poco a poco atenuando estos inconvenientes, sin suprimirlos en toda la campaña, pero dando algún tiempo después el alto ejemplo de organización de transportes siguiente: Cuando el ataque a Verdún por los alemanes, fué necesario suministrar a dicha plaza toda clase de elementos, personal, material, víveres, municiones, etc., no habiendo más vía de comunicación importante que la carretera de Bar-le-Duc a Verdún, con un recorrido aproximado de 60 kilómetros.

Llegados los refuerzos a Bar-le-Duc por ferrocarril (situación análoga a la nuestra de Aranjuez-Madrid), había que trasladarlos a Verdún en camiones, con la urgencia que el caso requería. Por esta carretera, que después fué llamada «Vía Sagrada», se transportaron en siete días 100.000 hombres y 25.000 toneladas de material, haciendo un recorrido aproximado de 600.000 kilómetros. Se llegaron a contar en veinticuatro horas 6.000 pasos de camión por un punto determinado de la carretera, o sea un camión cada catorce segundos, y en algunos momentos llegó a efectuarse cada cinco segundos.

La carretera tenía una anchura de siete metros, no permitiendo más que una corriente de ida y otra de vuelta; desde el primer momento quedó a cargo de una Comisión reguladora, que organizó la circulación con una gran rapidez, suprimiendo toda tracción que no fuera la automóvil. Como

dato muy significativo, exponemos que cuando un camión sufría una avería de importancia y no había espacio a los lados de la carretera para desplazarle y repararlo, se le arrojaba fuera de ella, sin dar importancia a su valor, que en todo momento era menor que el que suponía la pérdida de unos minutos en la parada de toda la circulación.

Explicado esto, tengamos en cuenta que Francia contaba con un transporte organizado con anterioridad a la campaña y que una vez declarada la guerra no tuvo más que amplificar las unidades y el número de vehículos, pero sirviéndoles de base fundamental las enseñanzas y preparaciones recibidas; al empezar la guerra el Servicio Automóvil Francés constaba de 10.000 hombres y 6.000 vehículos; al firmarse el armisticio dicho Servicio constituía una verdadero ejército, formado por 2.000 oficiales, 110.000 personal de tropa y 43.000 vehículos automóviles.

Comparemos estos datos con los que concurren en la actual campaña que sostiene el pueblo español en defensa de su libertad; sin Ejército, sin organización, sin material y únicamente con una gran voluntad y firmeza en la lucha, se fueron constituyendo algunas unidades que escasamente cubrieron las primeras necesidades del momento; posteriormente y con la adquisición de algún material, se organizaron las actuales unidades del Servicio de Tren, que poco a poco fueron encauzando su actua-

ción y atendiendo a las necesidades de la campaña. Desde luego y salvo ligeros defectos está efectuada la labor de conjunto (organización) y no falta más que la indispensable de detalle, que es la más sencilla, aunque cueste efectuarla algún pequeño sacrificio. Y digo pequeño sacrificio porque a personal como el que actualmente constituye los Batallones de Transporte, que voluntariamente se impusieron la disciplina y rigidez que la militarización lleva consigo, no puede causarles mucho esfuerzo el ir ateniéndose a una distancia convenida o a una velocidad limitada, como la buena marcha de un convoy requiere.

Estas pequeñas deficiencias son las que voluntariamente y por convencimiento hemos de hacer desaparecer, para que «nuestro Transporte» sea ejemplo del Mundo y para conseguir con nuestro esfuerzo que el día de mañana, cuando, conseguida la victoria, regresemos a nuestros hogares, podamos alardear también de que pertenecemos a un Cuerpo que prestó su cooperación más entusiasta a la causa de la Libertad y del Derecho y que para ello pusimos todo nuestro esfuerzo y voluntad, secundando ese admirable ejemplo que nos dan nuestros aviadores, marinos y restantes compañeros que constituyen el honroso y heroico Ejército popular y nunca olvidando que es el Servicio de Transportes uno de los factores decisivos en la consecución de la victoria de todo Ejército.

Abelardo VILLENA

MOMENTOS CULMINANTES

Camaradas: Los momentos históricos en que vivimos todos los antifascistas debieran ser en nosotros una obsesión constante—aferración—, puesto que son los que de una manera clara deciden nuestro futuro.

Son estos momentos de que podamos ver compensados nuestros anhelos de tantos años de sufrimiento y martirio, no perdiendo un segundo en lo que pudiera ser o presentar beneficio para nuestra obra de construcción.

No debemos malgastar inútilmente las condiciones físicas, que en provecho del enemigo van. Daros cuenta, camaradas, que él no pierde oportunidad para pretender ganar la pelea, empleando todos los procedimientos y resortes que emplea el fascismo y la reacción para arrebatarnos el bienestar del proletariado y crear el analfabetismo sin tener en cuenta nada humano.

Lucha con unos instintos feroces, propios de una fiera acorralada, viendo si le es posible encontrar una salida antes de acometer contra su perseguidor.

Nuestros camaradas y hermanos de

EL CAMPO EN LLAMAS

Humo gris. Ambiente de fuego y guerra. Nuestros campos, los que nos dan el sustento diario, arden bajo la metralla fascista; también caen en él hermanos nuestros; su sangre será el mejor abono para que vayamos en empuje común, sin distinción alguna, a derrumbar la barbarie humana, esclavizadora de libertades, y en día no lejano, cuando el triunfo final sea nuestro, las armas que hoy empuñamos para defender la Patria, nos servirán para salvaguardar todas nuestras ilusiones, y ese campo, sembrado hoy de metal y trilita, volverá a dar su preciado fruto, entonces seremos dichosos y felices, pero recordando siempre que esos campos han sido regados con sangre, con esa sangre generosa de hombres que todo lo dieron en pro de una humanidad más justa; ellos no pensaron más que en las venideras generaciones, las que plenamente disfrutarán nuestro triunfo; nosotros seguiremos su ejemplo, lucharemos hasta el fin; no queremos que nuestros hijos conozcan el aspecto trágico y desolador que ofrece ver el suelo envuelto en llamas. Nuestros descendientes defenderán lo que nosotros hemos conquistado a costa de tanta sangre generosa, como si se tratase de su propia vida.

Camaradas, al empuje final, hemos de aplastar al fascismo; entonces los campos sonreirán alegremente bajo la mano firme del campesino, fuerte y heroico, que bien ha sabido ganarse la tierra que trabaja, que es para todos vida y sustento.

JUSTINO DE PABLOS

clase, a pesar de la distancia que les separa, viven nuestra tragedia con la misma inquietud que en el año 17 vivían la suya. La sienten tan honda que nos alientan a través de tanta distancia.

Su ayuda, moral y material, es de agradecer, demostrándonos que en el fragor de la lucha conservamos la serenidad que nos está caracterizada desde los primeros momentos de la revolución, y este pueblo, esta clase pro-

letaria que supo vencer en los primeros días, con sus escasas armas, hoy, a través de trece meses de lucha, no podemos consentir ni tolerar los manejos que en la retaguardia, los trotskistas se afanan en provocar. Estos, camaradas, tenéis que comprender que no son producidos, naturalmente, por ningún trabajador honrado. Sólo pueden ser producidos por los interesados en que Franco pueda conseguir lo que perdió y no lo volverá a recuperar jamás.

¡Viva el Gobierno de la Victoria del Frente Popular, y castigo a quien pretenda atentar contra nuestra honrada lucha, que no es otra más que conseguir, cultura, trabajo, bienestar y libertad!

M. GALAN

ESTAMPAS DE LA GUERRA



Acuarela Lamadrid-Alzada.

HEROES ANONIMOS

Adelante, conductores,
cumpliendo vuestro deber;
adelante los valientes,
sonriendo ante la muerte,
con el ansia de vencer.

Mecánicos de taller,
alma y cerebro del coche,
imitad al combatiente,
que vigila ante la muerte,
sin descanso, día y noche.

Con vuestros viejos camiones,
la gloria ha de ser eterna,
demostrando al italiano
que el triunfo está «en nuestras manos»,
no en la máquina moderna.

Pensando siempre en el triunfo,
en aras del ideal,
hemos de asestar el golpe
al fascio, que se corrompe
bajo su sino fatal.

Cuando la guerra termine,
con clamores de victoria,
será para ti un honor
tener un puesto en la Historia,
de sacrificio y valor.

Félix MEDINA

CAMARADAS CONDUCTORES

Salud:

Diez años de oficio y uno de responsable del Transporte, en la actual guerra, me autorizan por la práctica a dar algunos consejos sobre la organización del Transporte.

1.º Todo carruaje debe ser siempre conducido por el mismo conductor, con esto se evitan, en su mayoría, los accidentes y las averías que sufren los vehículos por el cambio de manos, ¡y el mañana no le llevo yo!

2.º Todos los responsables debían tener la obligación de no entregar los carruajes sin antes hacer una revisión de carnets, teniendo el primer derecho los de más antigüedad y categoría de carnet, admitiéndose como conductores todos los camaradas que tengan carnet con anterioridad al 18 de julio de 1936, pues se da el caso de que muchos no se han acordado que eran profesionales hasta conocer la trinchera.

3.º Dentro de la documentación quedan algunos puntos que aclarar: un carnet no da derecho a creerse profesional: hay médicos, abogados, comerciantes, etc., etc., que tienen dicho documento, pero se debe concepcuar como turismo, toda vez que no viven de su explotación, como un chofer no es médico; por lo tanto, esos compañeros deben desempeñar cargos que vayan con su capacidad; de esa forma coadyuvan más a la Causa que ocupando cargos que no van con ellos.

4.º A los doce meses de lucha todavía quedan camaradas, en mayoría responsables, que tienen el hábito de usar los coches para menesteres particulares, y, en su inconsciencia, no reconocen que ellos quedan servidos, con un gran perjuicio para la causa, por la distracción de material que es necesario para otros servicios. Todos los jefes tienen sus carruajes destinados, de los cuales pueden servirse; a su criterio queda la utilización que de ellos hagan.

5.º Todos los conductores debemos tener la consciencia de que en gran parte depende del Transporte el triunfo de nuestra lucha, por lo cual debemos tener la fuerza de voluntad de olvidar nuestros vicios e inclinaciones para rendir en todo momento el servicio que debamos prestar.

Camaradas: esto os lo digo por experiencia propia.

¡Viva la unidad del Transporte, símbolo del triunfo!

YUBERO