



Redacción y Administración:
Fuencarral, 79. - Teléfono 24535



TRANSPORTE

EN GUERRA

ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO DEL CENTRO

Año I. - Núm. 2

Madrid, 10 de Mayo de 1937

Precio: 25 cts.

ORIENTACIONES

Me piden mis compañeros unas cuartillas para publicarlas en TRANSPORTE EN GUERRA, y con ello me proporcionan una gran satisfacción. Entiendo que los individuos, como las colectividades, deben relacionarse públicamente con la opinión que ha de mantenerles y apoyarles para emplearles cómo y cuándo les necesite. Y la opinión de hoy, fuertemente presionada por el enemigo y forzada a sostener esta lucha cruenta, fratricida, sin precedentes históricos en España, ha de saber de los conocimientos, de las posibilidades, de los entusiasmos, de la lealtad de las diferentes Armas, Cuerpos e Institutos que luchan en nuestros frentes.

Al Cuerpo de Tren, en esta campaña, le toca una de las papeletas más difíciles. Y la ha de resolver sin contar con elementos ni organización militar de ninguna clase anteriores a estos sucesos. Hijo de la República, el Cuerpo de Tren estaba relegado al olvido y confinados en la situación de disponibles forzosos todos los jefes y oficiales que habían hecho el curso de capacitación dispuesto por Azaña para poner en vigor la ley de Reclutamiento de la oficialidad. El pueblo, sin embargo, ha proporcionado al Cuerpo de Tren del Ejército los numerosos elementos del transporte civil de que disponía. Millares y millares de obreros del volante ofrecieron desde el primer momento su cooperación leal y entusiasta, y gracias a ellos y al esfuerzo gigantesco que hubieron de realizar las unidades del Cuerpo de Tren organizadas en Madrid pudieron aguantarse las primeras embestidas del enemigo y pensar después en el encuadramiento de las unidades que, bajo el denominador común de Servicio de Tren, se están organizando.

El combate moderno exige tal cantidad de elementos de todas clases y tal persistencia y continuidad en la acción, que no puede fiarse el servicio de abastecimiento y evacuación de nuestros frentes a la casualidad, ni puede desempeñarlo ninguno de los otros Cuerpos, Armas y Servicios del Ejército, porque todas las actividades que en un momento, y mientras dure la campaña, puedan desarrollar, las necesita, las exige su misión propia.

El Cuerpo de Tren, el Servicio de Tren—como queramos llamarle, porque la misión es la que caracteriza y específica y no la denominación—tiene asignadas por los Reglamentos y por las disposiciones vigentes importantísimas misiones, y para desempeñarlas necesita una organización e instrucción perfectas y una moral elevadísima, porque ha de cumplirlas, generalmente, bajo la acción del enemigo, de noche, para poder ocultarse a sus observaciones y atravesar sin bajas las zonas batidas por la artillería de gran alcance y llevarles a nuestros hermanos lo necesario para «vivir y combatir». Esta es la consigna de honor del Cuerpo de Tren: proporcionar a los combatientes cuantos elementos les sean necesarios para la vida y el combate, para lo que necesariamente ha de maniobrar de noche y ha de sufrir toda clase de penalidades y soportar grandes fatigas sin otra esperanza de recompensa que la que le proporcione su interior satisfacción. El Cuerpo de Tren, por lo tanto, tiene una misión de-

finida, depende del Alto Mando y responde ante la Sección 4ª del Estado Mayor de las órdenes que reciba.

Para cumplir esa misión necesita, como preparación, un estudio completísimo de nuestra red de carreteras y caminos vecinales y la formación de estadísticas detalladas, escrupulosas, de la existencia y producción de camiones, camionetas, coches rápidos, carruajes y caballerías

de todas clases para ir organizando y empleando los medios de locomoción que exija el «terreno» y que la zona pueda proporcionar con sus elementos propios.

Que nadie crea que con solo el automóvil podemos resolver el problema del transporte, porque las guerras pasadas no contaron con tal vehículo y, sin embargo, se abastecieron. Hay que tener

previsto el caso, y con mucha más razón cuando no producimos toda la esencia que nos hace falta para nuestros motores. Los que hayan de ser adquiridos en lo sucesivo debieran ser de los que se alimentan con aceite pesado, combustible que producimos en abundancia.

Pero a todo eso se le ha de dar unidad de acción y que todos los individuos que formamos en las filas del Transporte sepamos someternos al mando único, a la organización única, y que ese mando y esa organización estén nutridos, compuestos por hombres técnicos, capacitados para organizar, mandar y conducir toda clase de convoyes—desde los compuestos por los camiones más modernos hasta los que haya que organizar con bueyes, con burros y camellos—, organizar y dirigir los Parques de reparación de automóviles—verdadera medula del transporte—y organizar y disponer la defensa de los convoyes, organizar y vigilar la circulación por carretera y los trabajos de carga y descarga en Parques y estaciones. Para todo ello hacen falta los conocimientos que el actual presidente de la República mandó proporcionar en la Escuela de Automovilismo que, a cargo del personal del Cuerpo de Tren y del Cuerpo de Ingenieros, debiera estar funcionando para dotar al Servicio de Tren de las clases y oficiales de que precisa. Mientras tanto, deben organizarse en las unidades del Tren cursillos para ampliar los conocimientos imprescindibles para la técnica del transporte y publicarse en esta Revista trabajos relacionados con nuestra especialidad, con lo importante de nuestra misión. Así podremos lograr que TRANSPORTE EN GUERRA sea un verdadero «Manual de consulta para el conductor», en cuanto a lo que ha de tener en cuenta para la mejor conservación de su coche, el más apropiado uso y manejo de sus elementos y la forma más eficaz de prestar el servicio, de cumplir sus obligaciones militares. Para los cabos y sargentos ha de constituir un «Guía» práctico en cuanto a la forma de tratar al personal y cumplir las órdenes de los oficiales, de los comisarios y demás autoridades, y para todos debe constituir la Revista la cantera inagotable de donde sacar orientaciones que convertir en realidades, en esa difícil misión educadora y directora que han de realizar. Tampoco estaría de más una Sección administrativa, donde los entendidos proporcionaran sus conocimientos sobre la materia. Esto serviría de vulgarización y consulta respecto a los derechos de cada cual. Y no digamos nada de la «Página del Comisariado», al servicio de los de este Cuerpo, en la que tan buena labor educativa se puede realizar.

La Revista, según mi leal saber y entender, debe ser de todos y para todos los que cooperamos a la realización del Transporte en el Ejército leal de la República española.



Nuestros bravos compañeros del Hipomóvil saben cumplir con su deber con el gesto de los grandes guerrilleros.

Antonio SANCHEZ BRAVO
Mayor del Cuerpo de Tren.



VISITANDO ALGUNOS DE NUESTROS FRENTES

La tranquilidad que se disfruta en algunos frentes de los que hemos recorrido permite hacerse la ilusión de que la guerra no existe. Nuestro viaje, casi cinematográfico, tenía por objeto hacer llegar a las manos de nuestros compañeros el primer número de esta Revista. Consuela el ánimo y hace trabajar con entusiasmo la cordial acogida y el cariñoso recibimiento con que fuimos recibidos en todos los sitios que visitamos. En el primer punto donde arribamos para hacer esta información, Aranjuez, donde a la belleza de sus parques y jardines se une la simpatía de sus moradores, fuimos recibidos cariñosamente, encontrando toda clase de facilidades para el cumplimiento de nuestra misión, por el capitán jefe Florentino Saugar y los tenientes Victoriano Arranz y Bernardo de la Bella. Visitamos todos los parques y talleres; sacamos unas fotos, y quedamos admirados de la organización y el entusiasmo con que se trabaja, trabajo que rinde y rendirá la eficacia necesaria para la consecución de nuestros fines. Un abrazo y una despedida efusiva puso fin a nuestra visita. Visitamos otros pueblos, donde nuestra llegada les causó inmensa alegría. Todos tienen deseos de que llegue prensa a sus manos. Nuestros ejemplares se agotaron; algunos dicen que esta Revista debe repartirse gratis en los frentes, ya que en las esferas oficiales se cuenta con medios económicos para ello.

A lo largo de nuestra peregrinación hemos interrogado a varios compañeros acerca del servicio:

—Estamos satisfechos. La organización es casi perfecta, y aunque se trabaja mu-



cho, ya que aquí hemos impuesto la jornada intensiva, lo hacemos gustosos, porque vemos que la labor que se realiza en los talleres es fructífera; ya no se ven por esas carreteras autos abandonados ni motores deshechos. Una organización racional y una técnica al servicio de la causa han hecho que el problema de los transportes esté en vías de solución.

A través del terreno recorrido en los lugares que visitamos se ve la mano experta y el talento organizador del comandante jefe David.

Nuestra misión

La Prensa constituye en la actualidad el alimento espiritual del hombre civilizado.

La calidad y la cantidad de publicaciones de una colectividad organizada son el exponente de la cultura y capacidad de los miembros que la forman.

Así, pues, era natural que al organizarse el Servicio de Tren del Ejército, constituido con personal donde afortunadamente no hay ningún analfabeto, surgiera inmediatamente la idea de crear el órgano de expresión de todos los que ostentamos el emblema del Transporte Militar, y que rápidamente cristalizase este propósito en la publicación del primer número de TRANSPORTE EN GUERRA, merced al entusiasmo e iniciativas de los que en aquellos días eran comisarios delegados de guerra de los B. T. A. y al de los infatigables chicos que han tomado sobre sí la tarea de dar forma tangible a los deseos por todos sentidos.

Y ya que hago uso de estas columnas que se me ofrecen para saludar a todos los lectores de TRANSPORTE EN GUERRA, aprovecho también para haceros unas recomendaciones.

En la antigüedad el hombre luchaba sólo con el hombre; los medios de ataque y defensa eran tan rudimentarios, que no valía la pena tenerlos en cuenta en la contienda; eran la fuerza y la destreza los únicos factores a considerar.

Posteriormente aparecieron las armas blancas, y más tarde, con la invención de la pólvora, las de fuego, y ya entraron en juego dos factores: el hombre y el material.

Y ahora, modernamente, con los progresos de la mecánica y la ciencia, aplicados a los medios de ataque y defensa, se ha llegado a la mecanización de los ejércitos, dotándolos de armas automáticas y diversos ingenios de guerra, y a la motorización, dándoles una movilidad que jamás tuvieron, con lo que las grandes concepciones estratégicas pueden llevarse a la práctica con una rapidez insospechada hasta ahora, explotando en beneficio propio la sorpresa y desmoralización que en el adversario produce verse atacado en determinados puntos por unas fuerzas que pocas horas antes se encontraban hostilizando en otro frente, a veces a centenares de kilómetros.

Para que estos movimientos puedan verificarse con la precisión que las necesidades de la guerra exigen, es indispensable que los medios motorizados puestos a disposición de los ejércitos sean inteligentemente manejados desde todos los puntos de vista.

El plan mejor preparado por los Estados Mayores se malogra si las fuerzas que han de tomar parte en su desarrollo no se encuentran en el teatro de operaciones a la hora prevista.

El fracaso de un plan de operaciones lleva consigo la secuela de pérdida de territorios, de posiciones ventajosas, de material y de lo que más vale: de vidas humanas, de valores que se pierden para siempre.

El retraso, aunque sea de minutos, en la llegada al punto donde han de utilizarse elementos materiales necesarios para vivir y combatir una tropa que puede encontrarse en situación apurada, da al traste con el espíritu más elevado de ésta y la condena al sacrificio estéril en muchos casos.

Ved, jefes de convoy de todas las categorías y conductores del Servicio de Tren, la importancia de la misión que nos ha sido confiada; ved que de vuestra diligencia en la realización de los servicios, de la puntualidad con que lleguen a su destino los refuerzos en hombres y materiales que transportáis, depende un éxito que puede ser parcial, pero que de la suma de éxitos parciales resulta la victoria total y definitiva.

Estad siempre a la altura de los combatientes del frente, que luchan sin des-

canso, sin contar las horas ni los días, insensibles a las fatigas y a las privaciones.

De la misma manera que ellos cuidan el armamento para que éste sea eficiente y se conserve en buen estado, cuidad vosotros el camión que se os ha entregado para que pueda dar el rendimiento necesario, a fin de que de nada carezca el hombre de las trincheras, que todo se lo merece.

Tened siempre presente que el Estado, al entregaros un material costoso y eficiente, ha depositado en vosotros una confianza, y que a esta confianza hay que corresponder, haciéndose dignos de ella. ¿Cómo? Teniendo siempre el camión en disposición de servicio. No olvidéis que el camión no vale sólo el dinero que ha costado, sino que tiene un valor en uso, es decir, el valor incalculable de los servicios que puede prestar.

Hay quien piensa que la aplicación de la mecánica a todas las actividades ha disminuido el valor del hombre, y que concretamente en la guerra vencerá el que tenga mejor material, y esto es un error que nosotros contrastamos diariamente. Un camión magnífico, en manos de un mal conductor, estará siempre averiado y no dará rendimiento alguno; en cambio, un camión mediano, en unas manos cuidadosas, será mucho más útil.

No olvidemos que todas las máquinas van manejadas por hombres, y es el hombre la máquina más perfecta.

GREGORIO MARTIN,
Comandante del 2.º B. T. A.

EL SALUDO MILITAR

En el Ejército del pueblo, a cuyo nacimiento y desarrollo estamos asistiendo, hay camaradas que se sienten ofendidos en sus sentimientos democráticos por la obligación en que están de saludar militarmente a sus jefes; estos compañeros, que confunden lamentablemente, al pensar así, el verdadero significado de la palabra democracia, exponen sus quejas en términos semejantes a éstos: «Ya estamos como antes...» «Ya no hay libertad ni camaradería...» Para estos compañeros debemos hacer algunas consideraciones sobre este tema del saludo militar.

El saludo al superior representa un acto de cortesía, y la cortesía es una de las conquistas de la civilización; el que se conviva en la mesa o que se tenga una estrecha amistad con un jefe no debe ser obstáculo para que, con el saludo, se le rinda testimonio de respeto y afecto. Porque el jefe que se encuentra sin esta muestra de afecto por parte de los soldados, se siente un poco aislado de ellos, ya que esto le da motivo para creer que sus soldados no le conocen. El saludo, en nuestro Ejército, es prueba de solidaridad.

No hay por qué comparar el saludo de ahora con el de los tiempos antiguos, porque ambos responden a dos espíritus totalmente diferentes. El saludo del Ejército Popular no tiene más que una manera de hacerse. En el ejército de antes de la sublevación había castas para el saludo; había una serie de maneras de saludar según la categoría del jefe saludado; el saludo representaba sometimiento y servilismo, hasta tal punto, que en presencia de un general el soldado tenía que abandonar su flexibilidad humana y se veía forzado a convertirse en estatua durante algunos minutos.

En nuestro Ejército, el saludo es sólo una muestra de simpatía y afecto; es también una manifestación de respeto «hacia la capacidad del jefe», elevado al puesto que ocupa por la voluntad de aquellos que luego han de saludarlo. Nuestro saludo no tiene «clases», es único para todos los superiores, como único es el respeto que por ellos debemos sentir; es alegre y rápido en su forma y más que trabajo, da alegría ejecutarlo.

¡Salud y República!

A. CASANOVAS

Cabo del Comité Central e Información del
Cuerpo de Tren.



... Ya no se ven por esas carreteras "autos" abandonados... Nuestros compañeros cuidan de que esto no suceda.

De todo un poco

En el editorial del primer número de este periódico se menciona la labor de propaganda y cultura para la consecución de nuestros fines dentro de una colaboración eficaz; claro es que para que se realice positivamente la propaganda, es preciso antes tener cultura social, para que las nuevas ideas forjadas en los sentimientos de los educandos tengan la utilidad que se propone el educador; esta tarea pertenece únicamente a los que poseen el arte de enseñar, deducido y forjado siempre en las observaciones de la práctica; además, no debe olvidarse nunca que cada persona es un caso distinto y que nuestro temperamento, por otra parte, tiene el defecto de asimilar mejor lo que conviene a sus intereses particulares que lo que interesa hacer para el bien de la colectividad; de estos hechos sufridos por el desgraciado, amparados por quien no debió convertirlo y recogidos para mejor satisfacción y lucro de los preferidos y menos doloridos surgió esta revolución de sangre, que daña a todos y no beneficia a nadie en la actualidad; pero esta masa revolucionaria, que aspira a vivir dentro de un régimen en el futuro de humanidad, desarrolla sus hechos ahora con una disciplina común para conseguir las libertades que se pretenden. «No» por las poderosas razones que parte de ellos creen que disciplina es autoridad de látigo o vejatoria para las personas y las cosas, cuando no es más que unificación de los esfuerzos de todos, o sea verdadera cooperación útil con sacrificios personales y de partido, donde los fulanismos y menganismos se honran por completo si su función tiende a aplicar sus fuerzas en el punto donde debe levantarse la figura sublime de la Libertad española; pongo punto y no base de una figura para que por buena fe existan descuidos en esta disciplina legal que exige imperiosamente las circunstancias que vivimos.

Un ejemplo, expuesto en forma de apología por un amante del saber, da normas para los no convencidos y para los que son lo que no sintieron, por no haber sentido nunca lo que la fortuna les otorgó: unos puercoespines, sintiendo en su organismo un frío intenso, formaron un grupo, que su instinto les marcaba para fortalecerse mutuamente con el calor del que tenía más al que tenía menos; se acercaron tanto los unos a los otros, que sus espaldas les perjudicaban; al separarse por el dolor que experimentaron y continuando el mismo frío, volvieron a juntarse nuevamente, sufriendo menos dolor que anteriormente; repitieron la misma operación hasta colocarse a tal distancia que el calor para todos era el mismo, sin causarse perjuicios y con agradecimiento mutuo.

Este caso de convivencia animal es una pauta de enseñanza común que conviene, sin ironía, para el presente; meditar sobre ello y obrar en consecuencia.

Diego FERNANDEZ



El capitán Saugar, jefe de uno de nuestros destacamentos, con los tenientes Bernardo de la Bella y Victoriano Arránz.

El transporte y la guerra

No quisiera dejarme arrastrar por la pasión, para que mis afirmaciones se adaptasen a la realidad y resultasen tanto más verdaderas cuanto esta adaptación fuese más perfecta, pues la pasión es una enfermedad de la voluntad que ciega al entendimiento, obligándole a ver las cosas tal como ella quiere que sean, y no como en sí son.

Cuando se ha tratado de la importancia de alguna disciplina en el orden científico, o de algún Arma en el militar, siempre se han expuesto diversos argumentos con el fin de demostrarla, argumentos que no pocas veces acusaban la falta de ilación lógica por estar interesado el que los exponía en sacar conclusiones que no fluían de las premisas.

Hoy día, a mi modo de ver, es importante para la guerra todo aquello que reporte más utilidad a la misma. A más utilidad, más importancia; a máxima utilidad, importancia máxima. Y esa utilidad estriba en la rapidez de su solución favorable.

Todas las armas, no cabe duda, contribuyen a esta rápida solución, aunque de distinta forma. La Artillería, con sus certeros disparos, deshace las concentraciones enemigas, desmoronando al adversario; la Aviación destruye los objetivos militares, como depósitos de víveres, municiones, etc., procurando destrozar los medios de defensa contrarios y sembrando el terror por todas partes; la Infantería se bate con fiereza en las trincheras y ocupa las posiciones designadas por el Mando. Todas son importantes. Pero a la espalda de la línea de fuego

desempeña un papel trascendental la rapidez y movilización de los servicios, y quizá no tenga mayor influjo en la suerte de la campaña que el servicio de transporte.

En el período inicial de la guerra, los ferrocarriles, y en su defecto los automóviles, realizan el milagro de la movilización y de la concentración. Pocos días son suficientes para trasladar a los depósitos de vestuario y armamentos a los héroes, que, pertrechados de todo lo necesario, son conducidos a sus destinos respectivos.

La Historia, maestra de la vida, nos brinda en sus páginas innumerables casos en que el transporte ha ejercido gran influencia en la solución de una guerra. Abrámosla y hojémosla con detenimiento.

Durante la Gran Guerra los abundantes medios de transporte permitieron a Alemania tener un numeroso ejército, que tan pronto estaba en el frente occidental, para reforzar los puntos débiles, como en el oriental, para atacar a los lugares en que se calculaba podía el enemigo presentar escasa resistencia. Las consecuencias pronto se dejaron sentir: avanzaron hasta las puertas de Varsovia; invadieron por segunda vez la Prusia oriental; amenazaron invadir Hungría por los Cárpatos, y se apoderaron de Primislao.

Las guerras de la segunda mitad del siglo pasado se han caracterizado porque en la contienda han tomado parte grandes contingentes de hombres, que se movían con rapidez por haber alcanzado grandes proporciones los medios de transporte. Los siguientes da-

Coordinación del transporte

Antes de entrar en el fondo de la cuestión a que pienso dedicarme en el presente artículo, permítaseme dedicar unas frases de elogio a los que han sabido plasmar en realidad el deseo de todos de contar con una Revista portavoz de los que componemos el Transporte.

Con suma complacencia ha llegado a mi poder el primer número de TRANSPORTE EN GUERRA, en el cual varios compañeros entusiastas y animosos han puesto toda su ilusión con el fin de poder elevarlo a la categoría de Revista profesional; bien logrado lo tienen en su principio; pero para conseguir lo que debemos aspirar que llegue a ser, es necesario que todos, absolutamente todos, prestemos nuestra colaboración más eficaz y cooperemos moral y materialmente a su sostenimiento y difusión.

Nunca mejor ocasión que la presente para la aparición de esta Revista; el reciente impulso y reorganización del Transporte (de que tan necesitados estábamos), así como también la fusión en uno solo de todos los elementos que anteriormente lo constituían, nos obligan a una estrecha relación que de ningún modo puede ser llevada a efecto mejor que por medio de una Revista dedicada exclusivamente a rendir culto a la profesión y que al propio tiempo nos sirva de inagotable fuente donde podamos adquirir provechosas enseñanzas, que, llevadas a la práctica, se traduzcan en un mayor rendimiento del servicio y con ello podamos dar un paso más hacia la victoria, ya que en su consecución entra como uno de los factores más indispensables el relativo a la buena coordinación de los medios de transporte.

¿Y qué es la coordinación en los medios de transporte? Entendámosla en el sentido de que de nada nos servirían los mejores planes tácticos y estratégicos emanados de nuestro Estado Mayor si a la hora de efectuar una concentración de fuerzas, cambio de frente, abastecimiento, etc., no estuviesen las unidades encargadas del transporte en el preciso momento y sitio que se las hubiese señalado; cualquier retraso, por insignifi-

cante que nos parezca, puede ocasionar la muerte de infinitos compañeros en las trincheras o, cuando menos, el posible abandono de posiciones que nunca debieron perderse, y esta idea ha de quedar grabada en la mente de todos los elementos ejecutores del transporte, para que, ordenado que sea un servicio, cada cual dentro de sus actividades, proceda al mejor desempeño de la función que le haya sido encomendada.

Tantísima importancia tiene el Transporte en el Ejército, que puede considerarse como su propia vida; está en sus manos su salud y la posibilidad de sus operaciones; se moviliza y concentra con rapidez debido a él; vive y combate por él también; le aproxima hasta las mismas trincheras por sus elementos hipomóviles cuanto precisa para subsistir y combatir, y al propio tiempo le retira cuanto pueda ser un entorpecimiento para el mejor desarrollo de la lucha, como son los heridos, enfermos, prisioneros, material deteriorado o recuperado, etcétera, y tanto en las victorias como en los fracasos de un Ejército entra un tanto por ciento muy elevado en su consecución la perfecta coordinación con que hayan actuado los elementos del Transporte.

Desde este punto de vista, y ante trascendencia tan importante en la vida de un Ejército, compete un estudio muy detallado de los planes de Transporte y una completa cohesión de todos los órganos ejecutores, dando al material el empleo adecuado, y al propio tiempo tendiendo a su mejor aprovechamiento.

Como anteriormente queda expuesto, y merced a la nueva estructuración del Ejército Popular, y en particular a la nueva organización dada al servicio de Transportes, cabe esperar en poco tiempo un precioso rendimiento en el servicio, que se convertirá en un paso definitivo a la consecución de la victoria, por la que actualmente se encuentra luchando el pueblo español en defensa de su Libertad y de su Historia.

Abelardo VILLENA

Llegada de la Prensa a nuestros destacamentos de la Sierra.

(Fots. Yubero.)



tos confirmarán esta afirmación. En la guerra sostenida por los pueblos germánicos con Dinamarca, desde el año 1849 a 1851, se transportaron en veintiséis días, desde Austria-Hungría al campo de operaciones, 75.000 infantes, 8.000 caballos y 1.800 carruajes, habiendo considerado como un éxito grandioso haber llegado a transportar en un día 8.000 infantes, 550 caballos y 180 carruajes.

En el año 1859 Francia había progresado enormemente, porque el día 28 de abril había conseguido la formación de 30 trenes militares que conducían hombres y material de guerra a Lombardía para atacar a Austria.

Si en el año 1866 Prusia destruyó a Austria en pocos días, lo debió a la acción de los medios de transporte, y en el año 1870, si los Estados alemanes a los dieciocho días de ser declarada la guerra traspasaban la frontera, se debió en gran parte a la rapidez de la movilización y transporte de su ejército.

El caso contrario nos le presenta Francia en esta misma guerra. Sus derrotas las debe a la falta de organización del transporte. Por esto, cuando el Gobierno creía que eran suficientes treinta y seis horas para transportar el 10.º Cuerpo, la falta de organización le puso de manifiesto, con gran detrimento de sus intereses, que tuvieron que invertir doce días para efectuar dicho servicio.

Francia no quedó inactiva después de este fracaso. Aprovechó la lección de la guerra de 1870, y en la conflagración europea pudo expedir nada menos que 400 trenes consecutivos, separados por intervalos de cinco minutos.

El automóvil, el ferrocarril; en general, el transporte, representa, consiguientemente, la economía del tiempo y la multiplicación del factor hombre, bases esenciales de una pronta victoria.

FIDEL OMONIAS

VISADO POR LA CENSURA
Ayuntamiento de Madrid

Reglamentación del Servicio de Tren del Ejército



El secretario del Comité de Control e Información, que en unión de sus compañeros de Comité realiza una labor abnegada en beneficio de todos.

Antes de pasar a desarrollar un tema tan importante en esta guerra como es la reglamentación de los transportes, no debo dejar pasar la ocasión de dedicar un tributo de admiración y respeto a todos los jefes y oficiales de este Cuerpo, sin olvidar a mis queridos compañeros del Cuerpo Auxiliar Subalterno del Ejército, que con su altruismo han contribuido a que podamos tener un periódico portavoz técnico, que era de lo que estábamos faltos los componentes que hoy nos agrupamos bajo el emblema de "Servicios de Tren".

Y a vosotros, camaradas obreros heroicos del volante, igual que a los no menos heroicos, pertenecientes a Hipomóvil, mi salutación más sincera por vuestro abnegado sacrificio, que realizáis a diario, digno de todo elogio.

¡Sublime soldado español! Tú eres una de las preciadas flores del jardín espiritual de España, porque conoces y practicas la ciencia del dolor y del sacrificio, y sabes rendir la vida con el más gallardo de los gestos.

Por eso yo, un humilde e insignificante español, te canto a ti. ¡Héroe sin estatua! Tú eres para mí una de las primeras figuras de la nueva Patria que entre todos estamos creando, porque posees el inestimable mérito de saber obedecer, y la obediencia es la primera cualidad de un buen soldado del nuevo Ejército.

* * *

El Servicio de Tren automóvil en el Ejército tiene por misión atender con la rapidez propia de este órgano a los transportes de personal, ganado y material. Este ha de poseer automóviles suficientes para realizar los importantes transportes que suponen los abastecimientos y evacuaciones, colaborando en todo momento a la movilidad en las concentraciones de tropas para la batalla, a condición de utilizarlo obteniendo el máximo de su rendimiento. Esto sólo se consigue encargándose una autoridad de la coordinación de los transportes y unificando los que existían en:

Servicios de Tren del Ejército, que en todo momento estarán en contacto con la Comisión reguladora de vía férrea y de carreteras, cuya misión de coordinación corresponde al Mando.

Estos órganos entran en funciones en el momento en que aumenta la intensidad de los transportes, y entonces el director de Transportes, con arreglo a las instrucciones del Mando, designará el conjunto de carreteras que ha de quedar sometido a un tráfico intenso, como asimismo marcará los principales itinerarios con circuitos cerrados, y, si le fuera posible, determinará las líneas generales de circulación y distribuirá las Comisiones reguladoras que en dichos itinerarios han de funcionar, y cuyo cometido consiste principalmente:

En el estudio previo de los transportes que han de facilitar los movimientos de las grandes unidades y la preparación, en la parte que les afecta, de los transportes para las fuerzas transeúntes o que se

estacionen en las zonas de dichas Comisiones.

En la designación de puntos de embarque y desembarque para las fuerzas.

En la formación de itinerarios en la red que tienen asignada; y

En el estudio de cuanto tienda a obtener de la red de carreteras y de los medios puestos a su disposición el mayor rendimiento.

La Comisión de Embarque determinará la hora y sitios de embarque, orden de sucesión de los elementos del convoy, hora de salida, las instrucciones que se crea oportuno comunicar a las Comisiones reguladoras de carreteras del trayecto y desembarque, y horas probables de llegada a las respectivas zonas.

Por su parte, las Comisiones de Desembarque tomarán las precauciones consiguientes para recibir la fuerza o el material, determinando los itinerarios de regreso de los vehículos, si no figuran en el plan, y atendiendo en lo posible a que sean diferentes al de ida.

Todo estudio de un plan de transporte se ajustará a los siguientes puntos:

Itinerario de ida y de regreso.

Puntos de embarque y desembarque y muelles disponibles.

Repartición de las carreteras entre las Comisiones reguladoras, y designación de éstas.

Puntos de aprovisionamiento de esencia, grasas, etc.

Número de automóviles necesarios.

Movimientos preparatorios de las unidades que han de intervenir, y alojamientos de las mismas, si procede.

Medidas de protección que pudieran ser necesarias, y plazo total de la ejecución del transporte.

Las órdenes de transporte proceden del Mando, que las comunica a los jefes de unidades o servicios interesados y al director de Transporte del Ejército, y éste, a su vez, las dirige a la agrupación automóvil y a las Comisiones reguladoras, y otras que pudiéramos llamar

Líneas de Etapas, que tendrían a su cargo los órganos de transporte del Ejército, que recibirían las expediciones de abastecimiento llegadas por vía férrea para conducirlas por las líneas de etapas hasta el punto de contacto con los servicios de transporte de primera línea, y en donde, inversamente, entregarán las expediciones de evacuación conducidas por dichas líneas de etapas, y cuyos puntos estarían establecidos a lo largo de las líneas de etapas para las paradas y relevos de los convoyes, siempre en contacto con los Servicios de Transporte del Ejército y los de primera línea, que, a medida que los transportes se muevan con las tropas, las cabezas de etapa respectivas, con todos sus elementos constitutivos, se trasladarían, a su vez, siguiendo los movimientos de aquéllas, para estar a su proximidad y garantizar así la seguridad y oportunidad de los abastecimientos.

El servicio del tren hipomóvil se efectúa mediante carruajes de tiro o animales de carga. Estos elementos pueden ser regulares o permanentes y transitorios o complementarios, según estén o no organizados militarmente.

Los primeros están constituidos por el Tren hipomóvil y por elementos orgánicos de las unidades afectas eventualmente por el Mando al Tren hipomóvil.

Estos transportes se realizan en análoga forma a la indicada para el servicio automóvil, con el que debe funcionar armónicamente, en atención a que en algunos casos lo complementarán o sustituirán, y en ocasiones circularán por las mismas vías o parte de ellas, estando sujetos a las Comisiones reguladoras de carreteras y siéndoles aplicables, en general, las mismas reglas para la circulación.

Este servicio de transporte ha de limitarse a recorridos cortos, bien sobre carretera, ya sobre caminos que, no siendo a propósito para los automóviles, sean utilizables para la tracción hipomóvil.

El Tren hipomóvil estará constituido por un número variable de unidades agrupadas en secciones y por el de unidades de montaña que, según las condiciones de

la región en que se opere y la clase y estado de los caminos, se juzgue necesario por el Mando.

Los elementos transitorios o complementarios de transporte reciben el nombre genérico de convoyes, que, con arreglo a su constitución y fines, se dividen en fijos y eventuales, según el carácter, permanente o no, de su organización. Los primeros constituyen los llamados convoyes auxiliares. Los segundos, convoyes eventuales, son transitorios y se crean cuando las circunstancias lo aconsejan, cesando al terminar su misión y organizándose mediante requisición del personal, ganado y material, con arreglo a diferentes procedimientos, de los cuales se elige el más apropiado al caso, y cuyos procedimientos indicados son:

Por convoyes directos.—La expedición recorre todo destino, a razón de una etapa diaria, regresando en igual forma, si vuelve con carga, o salvando dos etapas diarias, si regresa vacío.

Por relevos alternativos de carruajes con sus tiros.—Los elementos transportados se descargan en cada punto de eta-

pa, para volverlos a cargar en vehículos semejantes, preparados al efecto por requisita, que los transportan en el mismo día al punto de etapa siguiente, donde pernoctan. Adelantan, por consiguiente, los efectos transportados dos etapas diarias.

Por relevos alternativos de tiros.—Se cambian los tiros en cada punto de etapa, sin mover la carga de los carruajes. Los efectos transportados pueden recorrer tres etapas diarias.

Puede ser también por relevos sucesivos de carruajes y tiros.—Cada convoy puede avanzar una etapa diaria en el menor tiempo posible; entrega la carga a otro semejante, y pernocta en el punto de llegada, esperando al siguiente día, que recibirá nueva carga y podrá recorrer otra etapa. Los carruajes y tiros adelantan una etapa diaria, y la carga avanza varias etapas en un día, pues recorre los trayectos con la mayor rapidez posible, sin más pérdida de tiempo que la que representa la carga y descarga.

SANTOS LAFUENTE

RELATO HISTORICO

Publicado el primer número del semanario TRANSPORTE EN GUERRA, me he sentido, una vez más, orgulloso de pertenecer a esta unidad, en donde tan alto se pone en todos sus aspectos el nombre del Ejército, y evidente demostración de ello es la esmeradísima presentación de este semanario y la inteligente colaboración de mis compañeros, tanto en el orden técnico como de cuantas divulgaciones científicas en él se desarrollan. De aquí que yo, sin pretensiones de enseñar nada nuevo, pero sí con el firme deseo de ser uno más, quizá el último de vosotros, con una gran voluntad y un firmísimo propósito de hacer una labor útil, me proponga escribir unas cuartillas para tratar del tema, que, por lo importante que es (por ser la base de todo ejército), me sugiere desarrollarlo en términos que, por no ser míos, y si de un glorioso escritor militar (general Villamartin), quiero copiarlo íntegramente, para que lo leáis repetidas veces y saboreéis su contenido. Se trata, como habréis comprendido, de *disciplina militar*, y os repito es fundamental en todo ejército y lo que conduce de una manera definitiva al triunfo.

Ejemplo evidente de lo que os estoy hablando y de los desastres a que conduce la indisciplina es el siguiente relato histórico:

"En 1744 sufrió nuestra plaza de Melilla un ataque por 50.000 moros, con artillería y mando por oficiales ingleses. Entonces la guarnición era escasa, y las fortificaciones incapaces de contener una seria acometida. Sin embargo, se rechazó la agresión, porque los moros, faltos de disciplina y de vínculos de subordinación, huían del peligro; era imposible hacerles presentar cara al peligro, y la deserción iba minando las filas, hasta el extremo de que el exiguo número que llegó a quedarles obligó a la retirada, sin lograr su intento."

El párrafo que os mencionaba antes del gran escritor Villamartin dice así:

"Es la virtud que por sí sola circunscribe todas las otras, que es complemento de todas ellas y la manifestación visible, constante, en todos los actos de la *buena educación militar de las tropas*. La *disciplina* es el respeto al ciudadano, a la propiedad; es el aprecio a sí mismo, el asco, los buenos modales, la aversión a los vicios, la puntualidad en el servicio, la exactitud en la obediencia; es el escrupuloso respeto a las leyes y reglamentos, la austera dignidad en la subordinación; sin ella, el Ejército es odiado en su mismo país; con ella, es admirado hasta del enemigo; ella conserva en toda su fuerza las demás virtudes; al relajarse, se relajan todas; por consiguiente, celando y fomentando ésta se asegura el imperio de las demás."

Ninguna definición más amplia expresa mejor el verdadero sentido de la palabra *disciplina*. ¡Y qué enseñanzas más provechosas sacamos de esos conceptos tan maravillosamente expresados! Yo, como compañero leal a todos vosotros y a la causa que con tanto ardimiento defendemos, os ruego los tengáis siempre muy presentes, en beneficio de nuestra democrática República, por la que estamos todos dispuestos a los máximos sacrificios, en beneficio también de nuestra patria y por último en nuestro propio beneficio, por ser hijos de una nación que gracias a nuestra férrea disciplina sea grande, vigorosa y siempre republicana.

ROGELIO ROMERAL.

DISCIPLINA

Todos conocéis la consigna lanzada por un partido (no importa cuál; uno que se caracteriza por su adhesión al Frente Popular): el mando único. Pues bien: se debe recordar la obligación que tenemos todos de cumplirla exactamente.

Nosotros los soldados del Transporte tenemos que desplegar por encima de todo esta bandera. También debemos tener en cuenta que no sólo somos militantes de un Sindicato; que también somos soldados, y que tenemos un concepto de las circunstancias, y, por tanto, se os ruega os comportéis como soldados conscientes de un deber a realizar, como soldados, como camaradas y como antifascistas. ¿Queremos ganar la guerra? ¿Queremos asegurar el porvenir? Sed disciplinados, camaradas, y, sobre todo, en todos los lugares donde os encontréis debéis ser verdaderos soldados de la República española, la nueva República que nace.

LINO SERRANO



Capitán Romeral, de la Agrupación Hipomóvil.