



Redacción y Administración:

Fuencarral, 79. - Teléfono 24535

ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO

Año I. - Núm. 4

Madrid, 31 de Mayo de 1937

Precio: 25 cts.

# SERVICIO DE CONVOYES

Mi tercer trabajo dedicado a la Revista del Servicio de Tren del Ejército ha de tratar de las indicaciones que me parecen necesarias para el mejor desempeño de la misión de oficiales, clases y conductores en el Servicio de Convojes. Se me tienen anunciadas normas dadas por el Mando en cuanto a la reglamentación de dichos servicios. Pero mientras llegan y se imprimen los necesarios reglamentos, permitan y toleren mis lectores estas modestas opiniones que, en bien del Servicio, les ofrezco por si les pudieran ser útiles.

Las órdenes para los convojes emanan del Mando de la Sección 4.ª de los respectivos Estados Mayores. Estas órdenes han de ser traducidas en otras por los jefes del Servicio de Tren y han de comprender los extremos siguientes:

- 1.º Itinerario de ida y regreso.
- 2.º Puntos de embarque y desembarque del material a transportar.
- 3.º Número de camiones necesarios y características de la carga, o, en su defecto, tonelaje a transportar y si está embalado o a granel.
- 4.º Si se cuenta con protección, caso de ser necesaria.
- 5.º Puntos de aprovisionamiento de esencia, grasa, etc.

## FORMACIÓN DEL CONVOY

Después de repostados los coches y cerciorado el conductor de la buena marcha del motor, acudirán los camiones a los diferentes puntos de carga, agrupados en la forma más conveniente y atendiendo las indicaciones de los jefes de grupo.

El conductor tendrá especial cuidado de que su camión no se cargue con exceso. De advertirlo así, dará cuenta al jefe de su grupo si no se atendieran sus indicaciones por los cargadores.

## ENCUADRAMIENTO DE LAS UNIDADES

Los camiones se organizarán en grupos de marcha, llevando cada uno dos clases: uno, jalonador, y otro, cierrafiles. El jefe del convoy, después del embarque, reunirá todas las unidades automóviles a sus órdenes en el punto inicial, que ha de ser elegido en la confluencia de las distintas vías que, saliendo de los puntos de carga, puedan seguir los vehículos sin entorpecerse la marcha los unos a los otros. Desde este punto inicial partirán horarios e itinerarios. Una vez reunido el convoy, su jefe mandará poner en marcha los motores y pasará revista, cerciorándose de la buena marcha de los mismos y de que los coches van al completo de esencia y grasa, juego de herramientas y demás elementos reglamentarios.

## DISCIPLINA EN LA MARCHA

Los coches romperán la marcha por el orden que indique el jefe, o que haya sido previamente señalado, en la inteligencia de que ningún conductor podrá rebasar al que le preceda sin la orden ex-

itinerario o el horario previsto, en función de la situación táctica del momento.

## ALTOS

El primero, a los diez minutos de marcha, que será aprovechado por el jefe

cual los conductores irán provistos de un cubo o vasija equivalente. Si causas extraordinarias lo exigieran, se atenderá esta necesidad en cualquier momento.

La segunda parte de la marcha se hará en el mismo orden que la primera, hasta llegar al punto de etapa, donde se descargarán los coches y se recibirán órdenes.

El repostaje de aceite y gasolina se hará por lista, que pasará el jefe de grupo y que vigilará el jefe del convoy, que será quien vaya dando la entrada al surtidor o surtidores a los diferentes grupos, y terminada la operación, pedirá parte y dispondrá la marcha del convoy.

Los conductores irán constantemente pendientes del nivel de aceite, agua y gasolina y atentos al ruido del motor, evitando la marcha defectuosa del mismo, dando cuenta de cualquier anomalía que note al jefe de grupo.

Los conductores volverán la cabeza con frecuencia, y cuando noten que se ha detenido el coche que les sigue, se pararán también.

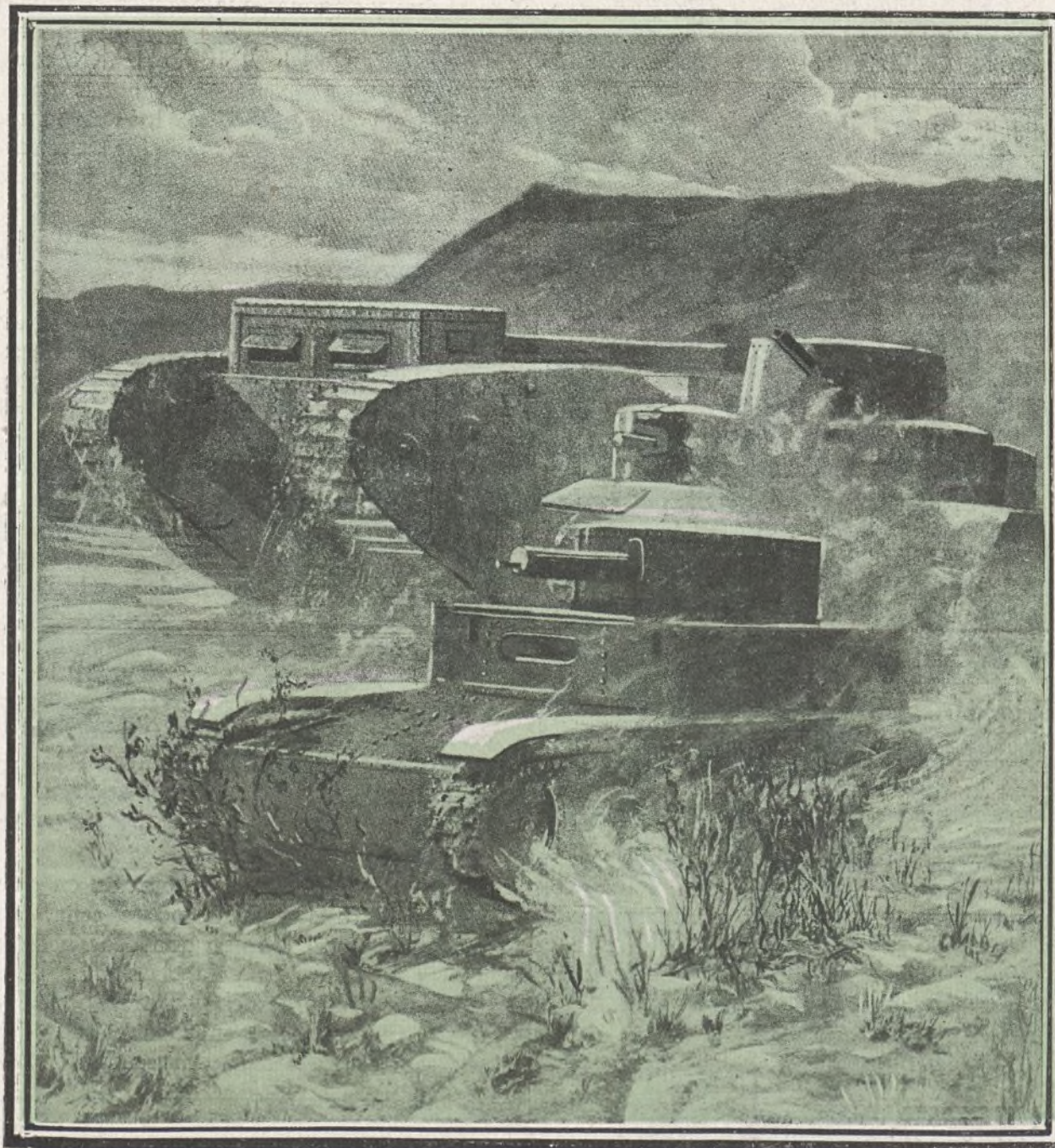
En todo convoy irá un equipo de socorro, precisamente a la cola, para atender las averías que se ocasionen, y como lo importante del convoy es llevar la carga al punto de etapa, conviene que vayan un par de camiones a medio cargar, o los que exija la importancia del convoy, para poder trasladar el cargamento del camión que, por averías de importancia, no pueda continuar la marcha.

La velocidad de marcha será la señalada por el jefe del convoy, conocida la que desarrollen los camiones en régimen normal.

El jefe del convoy dará todas las indicaciones útiles para la protección anti-aérea (reparto en la columna de las ametralladoras que para este fin deben tener de plantilla las secciones de transporte; inteligencia con el jefe de la tropa transportada, para la utilización, en caso necesario, de las máquinas de su plantilla; aumento de las distancias entre los camiones, con el fin de poder precipitar la marcha). Antes de utilizar las ametralladoras habrá que tener en cuenta que toda detención de la columna aumenta, regularmente, las probabilidades del éxito de un ataque aéreo.

En caso de posibles ataques terrestres, se ordenará un escalonamiento juicioso de los elementos del convoy, con el fin de poner a cubierto los carruajes y aprovecharse de los accidentes del terreno.

A. SANCHEZ BRAVO,  
Mayor del Cuerpo de Tren.



para ello, manteniendo los intervalos siguientes: en marcha, entre carruajes, 40 metros; entre grupos de marcha, 80 metros, y entre secciones, 100 metros. Durante los altos estas distancias se reducirán a tres metros entre carruajes y a 15 metros entre secciones. Si el objeto del convoy fuera el de transportar tropas, se tendrá en cuenta que los cuadros de mando de las mismas, durante la marcha, no tienen otra misión que la de asegurar el respeto y la disciplina de su fuerza. Excepcionalmente, y en caso de marcha por zonas amenazadas por el enemigo, el jefe de las unidades transportadas puede pedir al de convoy que modifique el

para cerciorarse de que los motores siguen funcionando normalmente.

Después se detendrá el convoy cada media hora de marcha, con objeto de que los motores descansen y puedan ser revistados por sus conductores y el jefe del convoy; el primer alto será de diez minutos, y los restantes, de quince. Estos altos tendrán también por objeto reunir el convoy, y, por fin, mediada la jornada, se dará un gran alto de dos horas de duración, que servirá para que coma el personal y repostar los vehículos de aceite y grasa y poner agua en los radiadores. Este menester se atenderá tantas veces como sea necesario, para lo





Los compañeros de la Hipomóvil momentos antes de salir de convoy en Cruz Verde.



Regreso de un convoy en La Solana.

## CRITICA INTERNA

Con bastante frecuencia hemos podido observar cómo los hombres más representativos del Frente Popular, la Prensa y los técnicos en materia del transporte se han ocupado públicamente de tan importante problema.

Todos, absolutamente todos, coincidían, al apreciar las bases fundamentales de este servicio, que era necesario organizarlo de forma que pudiera cubrir las necesidades que la guerra que mantenemos exige, sobre todo cuando vemos que en las guerras modernas depende la eficacia de los ejércitos de la perfección de sus organismos motorizados; como igualmente la falta de transportes por ferrocarril a las poblaciones cercanas a los campos de batalla, es suplida por el transporte por carretera para el abastecimiento de la población civil, como tenemos el caso de Madrid y otros lugares.

Basándome en estos razonamientos, que yo los creo justos, hay que llegar a la conclusión de plantearnos la siguiente pregunta: ¿Se ha atendido este problema en la medida que las circunstancias aconsejan, por quien puede y debe, sobre todo en lo que respecta al transporte militar? Yo creo que no. Porque si bien es verdad que ha habido hombres que se han entregado de lleno a resolver este enojoso problema, tenemos que decir que a los diez meses de guerra todavía no existe una organización de transporte eficiente, capaz de cubrir todas las necesidades que nos plantea la lucha que mantenemos contra el fascismo, hoy convertida en guerra de invasión.

Por las diversas características que al principio de la guerra ofrecía el transporte, ya que eran varios organismos los que desempeñaban esta función, la experiencia de la lucha aconsejaba la necesidad de fundir estos servicios en una sola organización de transporte militar, a fin de buscar la centralización de los mismos, con una sola dirección.

El resultado de este propósito, en lo que afecta a lo militar, fué la constitución del Servicio de Tren del Ejército, que encuadrando en el mismo al Cuerpo de Tren, Autotransporte y Parque Central de Automóviles, complementado con la creación del Regimiento de Etapas, constituye la organización más perfecta y eficiente, que por su estructuración puede dar unos resultados más positivos que los obtenidos anteriormente, llenando de este modo una aspiración de todos los antifascistas del transporte, que luchan por superarse cada día más en interés de ganar la guerra.

Interesa señalar que a pesar de haberse constituido el Servicio de Tren del Ejército en fecha 2 de febrero del presente año, que se publicó el Decreto,

en estas fechas todavía existe personal del Cuerpo de Tren que se halla sin acoplar a la nueva organización. ¿Causas? No lo sabemos. Únicamente podemos decir que tanta pasividad viene en perjuicio de la propia organización como del interés de ganar la guerra.

Porque bien claramente se expresa en el mencionado Decreto cuáles son las normas de organización en lo que se refiere a reclutamiento del personal, que dice: En primer término, pasará a formar parte la oficialidad del Cuerpo de Tren, y después, que las clases del mismo serán ascendidas. Y si bien es verdad que en lo que se refiere a los oficiales ha sido cumplido, no es menos cierto que en lo que a las clases se refiere, después del 2 de febrero, que se publicó el Decreto, todavía está sin resolver, siendo un derecho indiscutible, reconocido por el ministro de la Guerra. Y todo esto en perjuicio del propio Servicio de Tren, ya que los individuos que se encuentran en este caso, al no haberse atendido sus derechos, tampoco han sido acoplados en las nuevas unidades del Servicio de Tren, con perjuicio de quedarse sin percibir sus haberes, ni con arreglo a lo que antes les correspondiese, como lo que les pueda corresponder en la nueva situación.

Señalamos estos casos sin el propósito de censurar a nadie; únicamente nos guía el deseo de expresar las deficiencias que se observan para que sean corregidas por quien corresponda, en beneficio de la eficacia del Servicio de Tren, con el interés puesto en ganar la guerra cuanto antes, ya que es un deber ineludible de todos los antifascistas sinceros.

Andrés DOMINGUEZ

## Unas líneas

Queridos camaradas: No quisiera que estas líneas las echarais en olvido, no por la importancia que pudieran tener, sino por el gusto con que las escribo, y bien quisiera que todos tuviésemos el mismo sentimiento y las mismas ideas que yo.

Siempre fui un subordinado, y lo seguiré siendo para todos, porque opino que, al defender el mismo ideal, a todos nos une el mismo interés, y, por tanto, todos tenemos la obligación ineludible de respetarnos. Es para mí un gran dolor el que cuando por falta de conocimiento existen discordias que puedan llegar a ser faltas de disciplina, y si mi consejo pudiera servir de algo, es el Ayuntamiento de Madrid

## Apreciaciones sobre transportes

Las grandes masas que se movilizan en esta guerra, y los innumerables elementos que necesariamente se necesitan para la lucha, tales como subsistencias, evacuación del personal herido, así como del ganado, y con preferencia el municionamiento, ha aumentado la importancia que siempre tuvieron los medios de transporte.

Hace falta, ante todo, una rápida concentración, y esta guerra nos está corroborando lo que la Historia nos enseñó, o sea que de su mayor o menor rapidez depende en gran parte el resultado de las operaciones. El ejército que primero llega al teatro de la lucha es el que antes se halla en disposición de atacar y tiene la gran ventaja de la iniciativa, mientras que el que se retrasa en la concentración, queda sujeto a la voluntad del enemigo. Pero no se detiene ahí la necesidad de un rápido sistema de transporte, sino que, por el contrario, tal necesidad no hace más que empeorar.

Los centenares de millares de combatientes necesitan municiones en número considerable y toda clase de provisiones de boca en cifras verdaderamente fantásticas; además, hace falta evacuar el material inutilizado y capaz de reparación y los numerosos heridos a que da lugar el combate moderno con sus potentes medios de destrucción.

Según los datos más recientes, un Cuerpo de Ejército de dos divisiones, en total unos 37.500 hombres, necesitaría para ser transportado por ferrocarril 4.000 vagones, y con sus parques y convoyes administrativos, 8.000, o sea un total de 160 trenes de 50 unidades, número máximo de coches y vagones que permite el reglamento de transportes; sin embargo, es conveniente tomar como norma para el cálculo el número de 40 vagones para asegurar la continuidad de los transportes, dado además el trazado de nuestras líneas y la calidad del material de tracción de que disponemos; de este modo los 8.000 vagones darán lugar a 200 trenes, y suponiendo que se llegue a un promedio de 25 trenes diarios por línea, que no sería fácil conseguirlo, se tardarían cuatro días en embarcar un Cuerpo de Ejército. Esto, unido a las pocas vías que tiene España, hace ver lo lento que resultaría la concentración de nuestro Ejército por ferrocarril. En general, los automóviles no deben ser empleados como medio de transporte para unidades pie a tierra y su material de combate más que en el caso en que el recorrido sea inferior a 50 kilómetros, y para la artillería cuando la distancia sea menor a 80 kilómetros. Sin embargo, en circunstancias excepcionales, y cuando el trayecto que haya de hacer varíe entre 50 a 80 kilómetros, podrá cargarse en automóviles el material, dejando que el ganado, si lo lleva, marche por carretera, alargando las etapas.

En general, las circunstancias en que deba desarrollarse el combate señalarán en cada caso el empleo que debe hacerse de los automóviles y la clase del personal y material que debe ser transportado.

En consecuencia, en cada ejército los transportes ordinarios comprenden el Ser-

vicio de Caminos, Servicios de Tren automóvil y Servicios de Tren hipomóvil. Estos tres servicios funcionan bajo la autoridad del director de Transportes del correspondiente ejército, que tiene por misión disponer los detalles del plan del transporte y asegurar el entretenimiento, mejora y circulación de la red de carreteras y vías férreas que hayan sido asignadas al ejército, la que comprenderá la vía de 0,60 metros y los principales caminos hasta puntos determinados que pueden estar en el interior de la zona de acción del Cuerpo de Ejército. El problema más difícil es el de la circulación, pues no podrá realizarse el plan de transportes si las condiciones generales no han sido estudiadas minuciosamente, considerando no sólo el juego regular de abastecimiento y evacuación, sino también necesidades eventuales de maniobra.

Los diversos procedimientos, como dije en mi anterior artículo, llamados a emplearse son: caminos de simple corriente y caminos de doble corriente. Caminos automóviles, o sean los destinados a la circulación automóvil. Caminos guardados, destinados eventualmente a servir corrientes de transporte automóvil de gran intensidad (generalmente de tropas y municiones). Caminos hipomóviles, que son los destinados a la circulación hipomóvil.

**Servicio de Tren automóvil.**—El Servicio de Tren automóvil tiene la ventaja de asegurar un transporte rápido, elástico y poco vulnerable del personal, ganado y material; pero, en cambio, estos medios de transporte sufren un rápido deterioro y son de costosa y difícil reparación, y la ejecución del servicio requiere numeroso personal especializado.

**Servicio de Tren hipomóvil.**—El Tren hipomóvil debe utilizarse con preferencia a los medios automóviles cuando se trate de transportes a distancias que no excedan de 10 a 15 kilómetros, y en particular para los realizados en el interior de estaciones del ferrocarril y entre estaciones próximas, como también cuando los recorridos hayan de efectuarse sobre malos caminos. Son aplicables a su empleo las reglas de los transportes automóviles en cuanto a la no especialización de los carruajes, siendo conveniente evitar el fraccionamiento de unidades y los recorridos sin carga.

SANTOS LAFUENTE



Un compañero de la Motorizada en su peculiar misión.

REPETIREMOS: NADA ES TAN INEFICAZ COMO TRATAR TEMAS QUE NO CONCUERDAN CON EL OBJETO DE ESTA REVISTA

J. TOJA

Del Comité de Control e Información del Cuerpo de Tren.





El teniente coronel Tagüeña honra estas páginas con unas líneas que publicamos a continuación con emoción y como testimonio del cariño que todos le profesamos.

El Servicio de Tren, en sus dos Secciones, tanto en la Hipomóvil como en la Automóvil, es la medula del Ejército, el engranaje de la correa sin fin que abastece al frente. Unos buenos transportes, utilizando todos los medios, serán fundamentales para nuestra victoria, y los elementos que integran todas las Secciones del Servicio de Tren han demostrado en su actuación en los diez meses de guerra que se puede confiar con fundamento que han de saber dar al Transporte la organización y la perfección necesaria, mejorándola de día en día hasta conseguir un aprovisionamiento perfecto de todos los servicios, sin cuyo requisito no tendrá nunca nuestro Ejército la potencia necesaria para la lucha.

Manuel TAGÜEÑA,  
Jefe de la 30.ª Brigada.

## Al Cuerpo de Tren del Ejército

Camaradas: El momento por el cual atravesamos tiene una importancia para la victoria de la emancipación del proletariado, que si nos paráramos a fijar ideas partidistas perderíamos el tiempo (como tan lamentablemente lo han perdido y lo están perdiendo las que se llaman *Democracias europeas*) para la lucha contra el fascismo.

La emancipación de los obreros ha de ser obra de los trabajadores mismos, según los consejos de nuestros maestros antepasados y visto en nuestra propia experiencia, por lo cual nos hemos de apartar de discursos en estos momentos para dar paso a lo que se llama unión de todos los que aspiramos a desterrar el fascio de nuestra querida España; pero unión sin reservas, para que acabemos cuanto antes con la guerra y al mismo tiempo con quien se oponga a que todos los trabajadores seamos unos. Para ello es de necesidad imprescindible que nosotros los obreros del Cuerpo de Tren del Ejército, como los demás batallones de las diferentes Armas, todos unidos y con la convicción de cumplir nuestro cometido, vayamos al puesto que se nos designe como un solo hombre, olvidando nuestras pequeñeces para vencer y exterminar al fascio, que es sencillamente el conglomerado de la burguesía y del capitalismo internacional. Valladar que hemos de saltar, más que por la fuerza, por la fuerza de la razón que nos asiste, ante el mundo entero y democrático, de que luchamos, no por un mejoramiento personal, sino

## Momentos oportunos

Aprovechando la oportunidad que nos ofrece nuestra Revista TRANSPORTE EN GUERRA, quiero poner diáfana la situación de la Agrupación Hipomóvil en la retaguardia, hoy un poco confusa; pero antes ruego a todos los lectores de este gran semanario sepan perdonar mi corto conocimiento en cuestiones tan profundas; no obstante, quiero hacer mención de hechos de una gran trascendencia para todos los lectores de TRANSPORTE EN GUERRA, y aprovechando esta oportunidad, quiero dar a conocer, y en general a todos los que hoy componen el Servicio de Tren del Ejército, para que no olviden de que también existe esta Agrupación, pues a juzgar por mí, es muy poca la opinión que hoy está en antecedentes de la importancia que tiene esta Agrupación y los servicios tan importantes que la misma está efectuando; y yo, en estas cortisimas líneas, quiero llamar la atención a todos los que hoy componen el Servicio de Tren para que no olviden que sobre esta Agrupación hoy pesa un enorme trabajo, el cual se está desarrollando con el celo y abnegación que hoy exigen las circunstancias; y, sin embargo, estos servicios parece ser que para muchos carecen de importancia y no es así, pues hoy estos servicios tienen una importancia máxima, tanto para los ciudadanos como también la tiene para la capital.

Ahora hablemos un poco de su organización, pues para llegar a conseguir dar la vida que esta Agrupación necesitaba a su principio, costó trabajos ímprobos, pero, al fin, el hombre que se propuso organizar la misma lo consiguió, llegando ésta a adquirir la importancia que se la debió dar; no obstante, todavía no se han querido dar perfecta cuenta de la labor que este hombre realizó; yo en estas líneas no quiero encumbrar la actuación de un personaje, pero sí debo admirar a los hombres que para mí son dignos de todo elogio, y quiero llamar la atención a todos para que no olviden que es el hombre que hoy esta Agrupación está necesitando; él supo ir salvando todos los obstáculos que se le presentaron, llegando a conseguir en todo su organismo un perfecto desenvolvimiento de la misma, pues ya digo en líneas anteriores la importancia y responsabilidad que hoy recae sobre esta Agrupación; claro que también hay que tener en cuenta que todo esto se consiguió debido a la coope-

ración entusiasta y a los esfuerzos inauditos que se realizaron bajo su dirección. Ahora bien, yo estoy completamente seguro de que muchos se harán esta pregunta: ¿Qué labor está desempeñando en la guerra la Agrupación Hipomóvil? Y yo les contesto: la labor que a ésta le está encomendada es de una importancia vital, de la cual hoy no se puede prescindir; tanto para los frentes como también para la retaguardia; en fin, algún día sabrá toda la opinión la labor que desarrolló en el transcurso de la guerra la Agrupación Hipomóvil.

J. G. R.

De la A. H. de Madrid.

## Causa de la sublevación militar

Cuando el pensamiento de los profanos de la política vaga de sitio en sitio por encontrar algo que le sirva de orientación acerca de la sublevación militar, siempre encuentra algo, tal como recordar algunas charlas obtenidas con alguno de los que hoy riegan el suelo español con la sangre vertida de él mismo. Claro que estas orientaciones no son lo suficientemente satisfactorias para los que, como yo, miramos las cosas de una forma más desapasionada. Los militares sublevados no han sido impulsados al movimiento, como ellos dicen, por el inminente comunismo, que los dejaría al margen del Ejército, sumiéndolos en la más angustiosa situación económica; ni los regímenes de izquierda pretendieron tal maniobra, ni las circunstancias actuales lo permitían; lo que ha sucedido es que los que ostentaban el cargo de defensores de nuestra querida patria cobraban unas cuantas pesetas más, no para defender a nuestra España de una invasión extranjera, como es su misión, sino para defender sus propios intereses. Todos habréis observado que en cualquier carrera han sido acogidos los humildes con más fraternidad que en la militar, la cual se reservaba para los privilegiados por la fortuna, forma eficaz de su conservación.

Así que, camaradas, habréis observado que por su egoísmo nos han lanzado al inhumano lodazal de la guerra, aun cuando ellos enumerarán inverosímiles justificaciones.

El nuevo Ejército, incipiente hace meses y hoy encaminado al desarrollo viril, será el que salve a España de las garras enemigas, como lo hace actualmente, tributando su sangre en holocausto a la victoria del Frente Popular.

JESÚS DE LUELMO



Dos de nuestros combatientes cambiando impresiones sobre asuntos del servicio.



Un coche-taller en plena actividad.

## Preparación militar

Mis primeras palabras son de felicitación para los creadores de este periódico, órgano del Servicio de Tren del Ejército, que número por número van superándolo de manera acertadísima.

Como todos los que componemos los Batallones del Servicio de Tren del Ejército, quiero colaborar en este digno periodiquito. Gratísimo será para mí den cabida a estas modestas líneas. Poca literatura encontraréis; ahora que si mucho entusiasmo.

Mi tema primero, que creo que nos interesa: instrucción militar técnica y manejo de armas.

Nosotros los soldados de Transporte que desempeñamos cargo en oficinas, en nuestro anhelo de ganar la guerra, hemos querido contribuir en todo lo que podamos, y por esta razón hemos formado un pelotón de reserva, que nosotros le llamamos de choque, y todas las mañanas, quitándonos dos horas de descanso, las empleamos en hacer instrucción militar y técnica de armas.

Del entusiasmo que todos los compañeros han puesto en engrandecer el pelotón os daremos varios datos. Treinta éramos el primer día; el segundo se unió a nosotros la Motorizada, que compone otros tantos hombres, y sucesivamente hasta hoy, que somos ciento veinte.

Tengo también que manifestar que las compañeras mecanógrafas María Felisa Díez, Eloisa Gamito y Asunción Esteban, dando una prueba más de entusiasmo hacia todo lo que representa disciplina, progreso, cultura, no han escatimado nada; van a nuestro pelotón, hacen todos los movimientos con una uniformidad extraordinaria y una resistencia que ya quisiéramos para sí muchos hombres, habiéndose revelado como excelentes tiradoras.

Un afectuoso abrazo a nuestro instructor, teniente y camarada D. Vicente Méndez, que, con una resistencia digna de todo elogio, nos dirige con la paciencia y maestría que le caracteriza, hasta que con sus lecciones y nuestro concurso y voluntad llegará a ser un pelotón modelo.

LINO SERRANO.

Auxiliar administrativo de la Plana  
Mayor del 1.º Batallón.

ENRIQUE PADIAL  
1.º Batallón. 7.ª Compañía.  
Ayuntamiento de Madrid



# MANDOS DEL PUEBLO

Ocurren casos que, sin ser extraños, no dejan de tener novedad. Profesionalmente, un individuo era más apto que otro por su valer e interés en el oficio. Hoy se han cambiado los papeles; en algunos casos ocurre que el que antes mandaba es hoy mandado por aquel que antes era mandado, el cual no tenía otro interés que cobrar la semana, sin más aspiraciones profesionales, sindicales y políticas, y hoy le han colocado unos galones y le han ordenado mandar en los batallones profesionales, por las circunstancias de la guerra, y, naturalmente, existen discrepancias y despechos; pero veamos los motivos y razones para discutir esto. Como digo anteriormente, en el terreno profesional y sindical había compañeros con méritos sobrados para ser considerados como más capaces y más responsables en todos los actos, y otros eran más despreocupados; así ocurre que al encontrarse en la calle o coincidir en la misma Compañía dos compañeros que se encuentran en estas condiciones de haberse trocado los mandos, se miran asombrados y piensan en su interior el porqué se ha producido este pequeño fenómeno.

Quiénes hayan nombrado los mandos, que sin duda serán personas responsables, ¿han tenido en cuenta las circunstancias de valor guerrero, inteligencia, cultura y sacrificios que cada uno ha aportado a la causa que se defiende? Si es así, el que antes tenía más responsabilidad en todos aspectos debe someterse al nuevo mando, porque todos no tenemos las mismas disposiciones guerreras, que, aparte de otros conocimientos, son muy útiles para un buen servicio de convoyes y trincheras. Dar el pecho un mando es un acto de animosidad ejemplar para la fuerza, que a veces puede con esto ganarse un combate o acaso la guerra. Si, por el contrario, estos nuevos mandos han sido nombrados por una mala interpretación de quien los nombró o porque aquéllos, valiéndose de propagandas personales, que pueden ser ciertas, pero que no pueden tener el valor bélico suficiente que los momentos exigen, y si unas ilusiones—sin fundamento en estos tiempos—de grandeza o presunción, o porque piensan que siendo duros con los demás y negando el compañerismo, se cumple mejor la misión encomendada, ¡ah!, entonces hay error, y aquel que tenía más méritos profesionales, políticos o sindicales, tiene razón, y entonces el despecho está justificado y puede ser perjudicial para la causa que defendemos, y más si el que manda se pone en un plan de superioridad perso-

nal y militar fuera de los actos de servicio, despreciando y exigiendo una rectitud absurda y sin fundamento al que fué y es su compañero.

Un ejemplo: Cuando yo empecé a ganarme la vida con mi trabajo, tuve que ingresar en unas minas de carbón, porque no hallé otra cosa. Allí encontré camaradas que me tomaron cariño y me enseñaron a ser hombre. En aquellas minas era tal la democracia que había, que todos, viejos y jóvenes, nos tuteábamos, aparte el respeto. Pues bien, cuando ocurría un accidente, todos, viejos y jóvenes, éramos uno solo para avisar el peligro o efectuar un salvamento, por peligroso que fuera.

Si al ocurrir una explosión de grisú—que ocurrió—o un desprendimiento de

tierras, hubiera existido un tratamiento riguroso a las edades o al capataz, ¿hubiera habido más actividad o interés en el salvamento? No, porque se acepta obligado esas diferencias de trato, pero la camaradería no hubiera sido la misma.

Por todo lo dicho y notando que todos los compañeros no lo entienden así, lo cual es lamentable por la descoyuntura que provocan el grupo o grupos a que pertenecen, yo pienso que si los mandos creados por y para el pueblo no saben mezclar la democracia y el cariño con el respeto y la disciplina, no podrán dar el fruto apetecido y el descontento entre los compañeros de la misma profesión puede tener consecuencias desagradables para la República democrática española.

Pablo COSMEN

Sargento de la 8.<sup>a</sup> del 2.<sup>o</sup> B. T. A.  
S. T. E.

## EL ROSAL Y LA GUERRA

En su rama frondosa  
estaba a punto de brotar la rosa,  
cuando en la tierra ensangrentada  
cayó, partida en cascós, la granada,  
y la roja centella, de rosal y de rosa  
pudo borrar la huella.

Los anchos hoyos por la bomba abiertos  
fueron sepulcro de soldados muertos;  
pero el invierno, en breve,  
tumbas y sangre hundirá en su nieve;  
acaso el rastro de la guerra impura  
purificar quisiera su blancura...

El beso de su rayo  
enviará otra vez el sol de mayo,  
y como la granada, aunque inclemente,  
no destruyó del todo la simiente,  
brotará sobre la tierra de la fosa,  
en el mismo rosál, la misma rosa.

Tal vez del nuevo mayo la mañana  
la hará brotar más fresca y más lozana,  
pues siendo regla de la humana suerte  
que la vida se nutra de la muerte,  
y de una tumba fría  
con mayor vida nace en este día.

Qué admirable es tu ejemplo, ¡oh madre tierra!  
El odio te envilece con la guerra;  
tú contestas, piadosa, a sus horrores  
la misma sangre convirtiendo en flores.  
¿Y será siempre el bien un vano sueño?  
Persigue el hombre, con tenaz empeño,  
hacer la vida odiosa...,  
¡y la vida se empeña en ser hermosa!

Cecilio TARJUELO

Cabo de la 1.<sup>a</sup> Agrupación Hipomóvil del  
Servicio de Tren del Ejército (1.<sup>a</sup> Comp.<sup>a</sup>).

cauzados y nuestros pasos, por sus acciones, se han visto detenidos cuando se encaminaban hacia un fin práctico en el que la sociedad pudiera recoger conocimientos beneficiosos, la sociedad sacrificada y sufrienda, amante de la paz, del trabajo y de la libertad, y así vemos que los desposeídos de la fortuna eran despreciados como seres indeseables. No paran ahí los hechos ya expuestos, no se conformaban con estar ellos bien acomodados al mismo tiempo de tener al pueblo sometido a los trastornos normales que las deficiencias de un país sufre cuando aquellos que no debieran, están faltos de amor a la justicia y a la humanidad, sino también nos privaban de lo indispensable para vivir y para hacer mayor nuestro mal, no dudaron en dar lugar a conflictos como el que en estos momentos sufre el suelo español, invadido por hordas extranjeras que ellos trajeron y con las que hemos de terminar nosotros. Así nos encontramos a estas masas, a estos pueblos que forman la sociedad democrática de España.

Agrupada, ella es la que integra hoy las diferentes armas de que está formado nuestro Ejército Popular. Y en una de esas armas nos hayamos encuadrados nosotros, TRANSPORTES: este arma, que como ya han manifestado camaradas nuestros de sabido relieve técnico en esta materia, será imprescindible que exista bien organizada, para que las distintas armas que con ésta forman el Ejército, funcionen con coordinación en todos los movimientos que la guerra, para su desarrollo, exige en estos momentos. Conoci-

Cada una de las armas o cuerpos antes mencionados que componen el Ejército de hoy, con naturalidad y ahínco, se preocupa de que su desarrollo sea más perfecto a medida que avanza (desde una base límite), así hoy poseemos, dentro de nuestro Ejército, Cuerpos y Armas como son: Aviación, Artillería, Fortificación, Infantería, Carros de Combate, etcétera, que si no funcionaban en los primeros momentos con toda perfección, hoy, debido al empeño puesto, si se encuentran encuadrados y en sus distintos cometidos, cada una de las mencionadas, al mando de oficiales procedentes, unos, de las Escuelas, y otros, forjados en la lucha, funcionan con rendimiento, regularidad y éxito.

A nosotros nos cupo, en la que estamos encuadrados, la que, prescindiendo su buen funcionamiento, precisa celo continuo de todos para que dé un rendimiento de utilidad, extenso a la par, que perfecciona sus elementos.

Para que esa perfección llegue a ser un hecho, es preciso crear fuentes de enseñanza para todos los elementos que la componen, a cargo de competentes del mismo, que ex-

mientos diferentes y profesionales, y de los cuales los enseñados sacarán aplicaciones al desempeñar sus respectivos cometidos, persuadiéndonos todos que los efectuarán con más acierto y más prontamente cuanto mayor sea su competencia, por lo que es de primordial interés atender a su desarrollo.

Reconquistaremos así mucho tiempo de lo perdido, debido al apremio que siguió a la creación del Cuerpo, por causas como la inmediata aplicación, por urgencia de las diferentes unidades que se iban creando con muy escasos medios.

Para lograr este fin expuesto, para adquirir esa enseñanza, ese deseo de cumplir con el alto deber, es preciso se ponga en práctica el funcionamiento de unas Escuelas, que pudieran muy bien ser llamadas de perfeccionamiento intelectual y profesional para soldados, cabos y sargentos, etc., que sería la base para una labor cultural, y de la que sin duda se obtendrían grandes beneficios.

Estudiar su funcionamiento y normas, crearlas, poniéndolas en vigor, es el fin al que debemos atender todos.

M. MOLINA.

## Y va de cuento...

¡Con qué avidez recorren mis ojos la Prensa antifascista, en la que se nos da cuenta del transcurso de esta guerra civil por que atraviesa España, en la que hombres enemigos del fascismo exponen sus ideas! Así, pues, todos sabéis lo que es la Prensa antifascista y cuál es su fin; pero lo que sí me duele, como buen antifascista, es la desunión y tirantez de varios elementos, partidos u organizaciones, que, teniendo a sus afiliados luchando por una misma causa y confraternizando en todos momentos, haya a través de las líneas de los periódicos respectivos esa lucha, que no debe existir. ¿No luchamos todos por un mismo fin, aplastar al fascismo? Luego entonces, ¿para qué más discordias? ¿No veis que es perjudicial? Como buen antifascista, repito que me duele en extremo; sólo quisiera ver en los periódicos la misma camaradería y unión que en los que están en los parapetos.

Recuerdo en estos momentos, y muy apropiado para el caso, un cuento que no ha mucho tiempo encontré hojeando un libro escolar. Quiero insertarlo aquí, para que cada cual, los del Cuerpo de Tren y demás camaradas que lo lean, hagan un examen de conciencia, vean su comportamiento, y de él saquen la consecuencia. Dice así:

"Una vez vivía un hombre cuyos hijos nunca estaban en paz. En vano procuró vencerlos con sus palabras de que entre ellos debía reinar la armonía. Entonces pensó que podría hacerles entrar en razón por medio de un ejemplo. Así es que llamó a sus hijos y pidió que le trajeran algunos sarmientos. Hizo de ellos un haz, y dijo a los muchachos que probaran de quebrarlo. Todos lo probaron, uno tras otro; pero sin resultado.

Luego, desatando el haz, les dió los sarmientos para que los rompieran uno a uno. Entonces lograron hacerlo sin gran dificultad.

Cuando hubieron tocado el resultado de atacar los sarmientos estando separados, les dijo el padre:

—¿Veis, hijos míos, cómo os ha sido fácil romper los sarmientos uno a uno, y cómo resultaba imposible lograrlo cuando se hallaban unidos formando un haz? Vosotros también seréis fuertes permaneciendo unidos, mientras os ayudéis unos a otros; mas si os desunís, cada uno de vosotros será víctima de cualquier enemigo que ambicione vuestros bienes."

A. COLLADO



Unos camaradas de la Motorizada, 30.<sup>a</sup> Brigada, esperando la hora de reponer sus fuerzas.

(Fotos Yubero).

### VISADO POR LA CENSURA

## PROSIGO

Es mínimo el esfuerzo que preciso para comprender o ver, que el estado medio de cultura y bienestar, hartamente escaso, que con trabajos y sufrimientos improbos pudimos crearnos, se lo debemos en su totalidad a los "grandes" Gobiernos que han regido España, a esos Gobiernos capitalistas que han desarrollado política personalista, beneficiando a su clase y perjudicándonos doblemente, al restarnos todos los medios libres para adquirir cultura, en total sin apoyo para el progreso, como también nos inutilizaban al desposeernos de la asociación, único medio de nuestra clase que era propulsor de la educación y cultura que poseíamos, así como los hechos nos han demostrado que toda su política estribaba en envolver a la sociedad en un ambiente de incultura, para obrando a capricho y al amparo de su política, encumbrarse en su grandeza.

Con el transcurso del tiempo nos damos cuenta de que hemos sido mal en-