

Redacción y Administración:

Fuencarral, 79. - Teléfono 24535

ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO

Año I. - Núm. 6

Madrid, 20 de Junio de 1937

Precio: 25 cts.

# IDEAS SOBRE EL TRANSPORTE

Vamos en este nuestro quinto artículo a empezar el estudio, siquiera sea someramente, de la cuestión *transportes de guerra*, que es lo que mejor encaja en el título y finalidad de esta Revista.

Empezaré por la clasificación de los vehículos automóviles utilizados en los ejércitos, y diré que tal clasificación viene impuesta por la misión; de modo que llamamos *camiones* a los vehículos más potentes, a los que son capaces de transportar mayor número de toneladas, siempre dentro de los límites que nos impone la resistencia de las obras de fábrica, según tenemos indicado. Designamos con el nombre de *camionetas* a los coches que sólo pueden transportar hasta dos toneladas. Estos coches, a cambio de su menor tonelaje, tienen una mayor velocidad de marcha y pueden ser empleados en el traslado de heridos y enfermos, y llamamos *coches de enlace* a los de turismo.

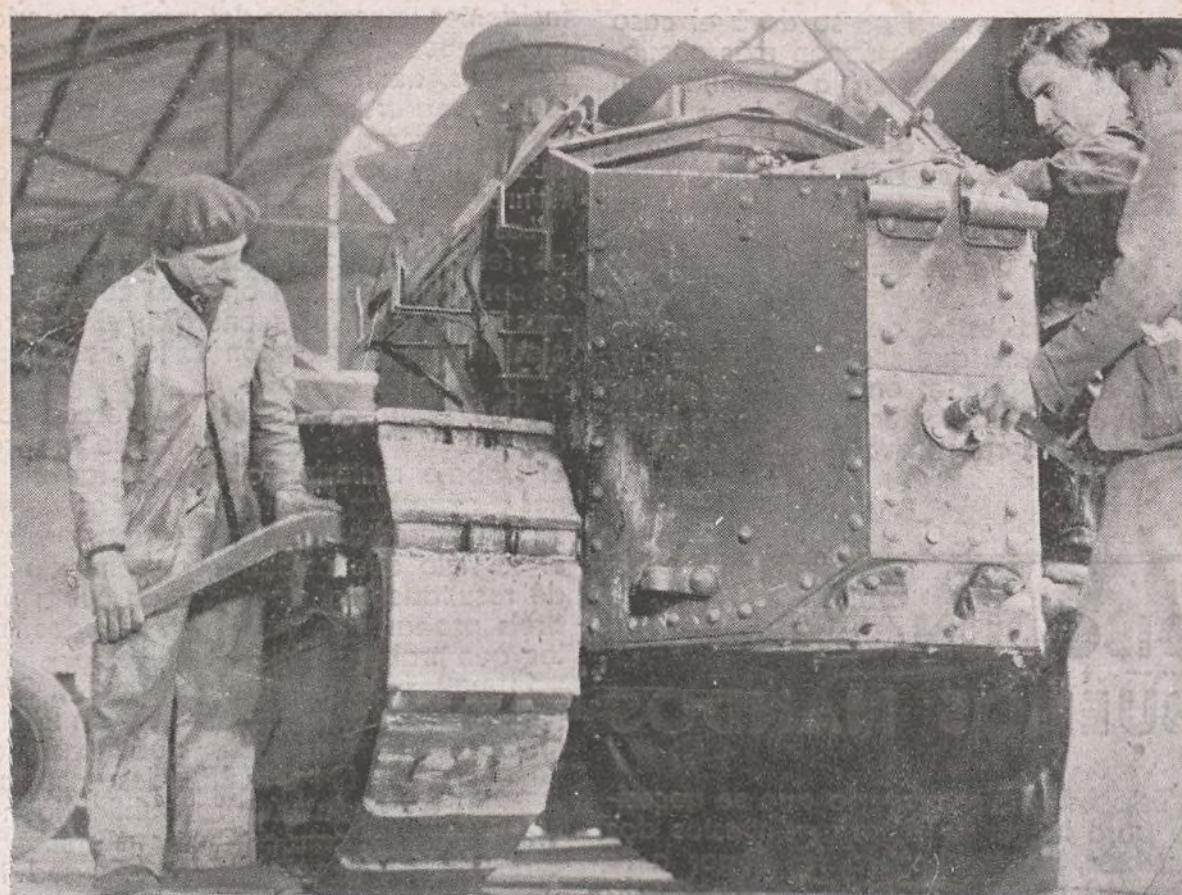
Todos esos vehículos, al pasar a formar un convoy, cambian su capacidad de carga. No vale multiplicar el número de vehículos por su tonelaje. A eso se le llama capacidad técnica, o teórica, que discrepa de la capacidad útil, porque se imponen reducciones normales de las que no se puede prescindir. A todo vehículo debe dejarse en reposo un día por cada cinco de trabajo, tiempo que se aprovechará por el conductor para una revista minuciosa de todos los órganos del coche, para limpiarle, atenderle y repararle. La capacidad útil ha de calcularse normalmente en los dos tercios de la capacidad técnica. En esa forma el material debe dar su máximo rendimiento. Para ello es preciso que los convoyes circulen a plena carga sobre los más largos recorridos posibles. Es ventajoso tener previsto lo necesario para que los coches regresen cargados. Por eso se llama corriente de *abastecimiento y evacuación*, porque los vehículos que llevan hacia el frente tropas y material deben regresar con heridos o enfermos o con el producto de la *recuperación*.

La base técnica de la utilización de los vehículos es la *no especialización*, salvo los coches destinados a servicios especiales, como los sanitarios, los volquetes del servicio de carreteras, etc. De modo que, con carácter general, todo camión o camioneta debe ser apto para transportar indistintamente cargamento de material o personal. Dentro de la regla de no especialización se admiten camiones con bancos abatibles, que indistintamente pueden transportar de 16 a 22 hombres, según su tipo; dos a cinco toneladas de material diverso; tres o cuatro carros de ametralladoras; una cocina móvil; tres a cinco caballos (misión especial), etc. Una camioneta puede transportar 12 hombres equipados, o una tonelada o tonelada y media de material diverso; un carro-cocina, etc. Un coche de reconocimiento puede llevar tres o cuatro hombres equipados.

A los convoyes destinados para el transporte de un batallón o grupo de artillería se les ha de agregar el 10 por 100 de camiones de socorro, que, como ya se ha dicho, tienen la misión de cargar el contenido de los camiones que por avería no puedan continuar la marcha, ya que, lo repetimos, la misión no quedará cumplida si no hacemos llegar la carga al punto de etapa señalado. Por eso dice el "Memento", al tratar del transporte de material, que el jefe de un convoy automovilístico (o hipomóvil) es responsable de la buena ejecución del transporte que se le ha encargado, y si los camiones se averían ha de tomar las medidas que el ca-

documentado. Otras dificultades nacen del desconocimiento de los coches por quien los manda, y a veces por quien los conduce. Cuando esto sucede se corre grave peligro de destruir el material sin beneficio para nadie.

En la guerra cada cual ha de conocer la potencia, radio de acción, resistencia y eficacia de sus armas. Y el que manda, además de conocer a fondo cuanto se relacione con el material que manejan sus hombres, ha de conocer a los camaradas a sus órdenes para emplear a cada cual en aquello que pueda dar mayor rendimiento. No se concibe a un jefe que no conozca a su gente, que ignore las caracte-



so requiera para que la carga siga, ya utilizando los camiones de socorro, ya disponiendo que otros vehículos hagan viajes suplementarios. Pero el jefe del convoy no es responsable de la existencia del material anunciado; esto pertenece al jefe del servicio remitente, quien designará un conductor del convoy que se hará cargo del material cargado. Este conductor monta, de ordinario, en el último coche y en forma que le permita vigilar que ningún objeto se pierda en el curso del transporte. Si la importancia del material lo requiere, el servicio remitente puede nombrar un conductor para cada camión.

La experiencia de estos días aconseja que cada conductor lleve la "Hoja de Ruta" correspondiente al coche que conduce. Así, las operaciones de repostaje y reparación de averías en marcha no presentarán las mismas dificultades que si el coche se queda retrasado del convoy e in-

ísticas de su material. Gonzalo de Córdoba, Aníbal, Alejandro, Napoleón, etcétera, tenían de la psicología del soldado un profundo conocimiento y sabían de la bondad, valor y arrojo de los hombres que conducían al combate.

Los oficiales y clases del Servicio del Tren no deben desconocer las posibilidades de los hombres y los coches que manda. Para ello no hace falta más que un poquito de organización. Cada capitán, su Compañía; cada teniente, su Sección; cada sargento, sus diez coches; cada cabo, sus cinco, y cada conductor, el suyo, de manera permanente y responsabilizada. Lo de mandar material por esas carreteras sin conocer sus particularidades, sin cohesión en el personal, sólo proporciona desprestigio para las unidades y quien las manda y gasto inútil y perjuicio para la Causa.

ANTONIO SANCHEZ BRAVO

Ayuntamiento de Madrid

## EDITORIAL

Al hacer nuestro acostumbrado viaje a algunos de los destacamentos del Servicio de Tren, hemos podido observar ciertas anomalías. ¿A qué se deben? A mi entender, a los mandos; al decir esto no es que nos queramos referir a todos, pues de sobra sabemos que actualmente contamos con jefes lo suficientemente capacitados para desempeñar el cargo que se les ha asignado; pero, sin embargo, la depuración de algunos de ellos en el Servicio de Tren es una cuestión para solucionar rápidamente, y para fundamentarnos en algo, os vamos a explicar algunos de los casos que se ven en ciertas zonas. Primero: Tenemos compañeros en los parapetos que tienen un permiso para cuarenta y ocho horas; pues bien, estos camaradas lo primero que tienen que hacer es buscar el control que esté más cercano, y una vez allí esperar que algún compañero le quiera desplazar al sitio donde tiene que descansar (que bien merecido se lo tiene). Pasa un coche, otro, etc., etc.; unos no pueden, porque van de convoy, y es orden general no detenerse; pero se da el caso que el citado camarada no puede ir a descansar por falta de vehículo, mientras que Fulano, que es amigo del conductor, llega a su destino; esto se debe solucionar rápidamente; claro que se dirá que no hay coches suficientes; ya lo creo que los hay; mirar por las carreteras, y en el mismo Madrid, la cantidad de coches que se utilizan inútilmente; sacrificuémonos un poco en beneficio de los que derraman su sangre en defender las libertades de un pueblo que quiere ser libre. El segundo caso: Un compañero necesita hacer un largo viaje, y en el trayecto necesita repostar el coche; se dirige a la primera gasolinera que encuentra y explica el caso, y le dicen: «Mira, compañero, nosotros no te podemos facilitar la gasolina sin una autorización del Estado Mayor. ¿Ves aquel hotel, una vez pasado aquel cerro? Ahí te agenciarán el previo vale.» El compañero empieza a andar, y al cabo de media hora llega al Estado Mayor, y después de una larga discusión, el jefe, bondadoso, le entrega un vale para «cinco litros de gasolina»; total, que cuando este compañero ha realizado su trabajo, lo ha hecho con «cinco o seis horas de retraso». Claro que habrá quien diga que lleve vales, pero los vales ya sabemos, compañeros, que en numerosos sitios no sirven, porque abastecen por medio de cartilla, y nosotros, desde estas líneas, apuntamos la sugerencia de que en todo el territorio leal debe existir el mismo modo para abastecer los coches, y si es que hay rencoros personales o rencillas políticas, deben desaparecer, puesto que todos luchamos con un mismo fin: aniquilar al fascismo. Y, por último, compañeros, y digo por último por el reducido espacio de papel, no porque no hubiera infinidad de casos que contar, debemos luchar para que el jefe que nos mande esté lo suficientemente capacitado, pues sin este factor tan importante no llegaremos a corregir nuestros mismos defectos.





Después de su habitual trabajo, los camaradas del Transporte se ejercitan en el manejo de las armas.

## CRITICA INTERNA

Hemos entrado en la fase decisiva de esta guerra cruel que padecemos, donde se hace preciso el aprovechamiento de todas nuestras energías a través de una buena organización, que tenga una dirección única. Y con arreglo a las necesidades de la guerra, estudie y señale las normas, supeditadas a un plan general, que, convertidas en órdenes, sean el arma eficiente para la consecución rápida de la victoria.

Este es el papel que en materia de transportes tiene encomendado la Dirección general de Transportes. Pero es preciso decir que dicha Dirección no cumple su cometido con la voluntad y rapidez que requieran las actuales circunstancias por que atravesamos.

Me voy a referir a un «caso» que parece insoluble y tal vez se resuelva cuando termine la guerra.

Cuando se formó el Servicio de Tren del Ejército, y, como consecuencia, la Dirección de Transportes, pasó a formar parte del mismo el personal del Cuerpo de Tren con todo el material disponible para su acoplamiento en las nuevas unidades que habían de organizarse.

Después de una larga espera, este personal fué destinado al primer Batallón Local de Transporte Automóvil, no sin antes haberle sido quitado el material, con el que hasta la creación del Servicio de Tren vinieron prestando servicio en todos los frentes. Claro es que se nos dijo que como el material hacía falta, no podía permanecer inactivo, cosa que nos hubo de parecer bien, y había que acoplarle en aquellas unidades ya creadas; pero una vez que este personal iba a formar el primer Batallón Local, cuando estuviera éste constituido se entregaría el material que se precisase.

Bien; pues esta es la fecha que, después de más de «dos» meses que fué constituido el primer Batallón Local, todavía no tenemos material, ni siquiera mando nombrado, y como consecuencia de ello tenemos a más de «cuatrocientos» hombres inactivos, ociosos, que no prestan ningún servicio útil que contribuya a ganar la guerra.

¿Se da cuenta de esto el director de Transportes? Tal vez se nos diga que como no hay material no se puede mandar, y, por lo tanto, como el Batallón no ha de funcionar, no hace falta nombrar mando que lo dirija.

Un poco de voluntad y una buena organización y habrá material y todo lo

que sea preciso. Así no se dará el caso que muchas Brigadas tienen más camiones que el asignado en la plantilla, con gran perjuicio para el servicio y para el propio material, que al estar inactivo se deteriora por su falta de cuidado y las malas condiciones de conservación, ya que los tienen que tener apartados en los caminos o cualquier otro lugar del campo.

Señalamos estas deficiencias que se observan, para que sean corregidas por quien corresponda, en la seguridad de que si es así, habremos prestado un buen servicio a la causa que defendemos.

A. DOMINGUEZ

## DISCIPLINA Y BUENOS MANDOS

Esto es precisamente lo que se necesita para lograr la victoria; sin estos dos factores, se nos hará difícil llegar a la etapa final de la jornada. En mi artículo anterior, publicado en el número 5 de TRANSPORTE EN GUERRA, lo dedicaba exclusivamente a la necesidad de la falta de comisarios en los Batallones 1º y 2º del Servicio de Tren; hoy lo dedico especialmente con la sola idea de dirigirme a los camaradas choferes oficiales y jefes, sin la más mínima intención de lastimar vuestros sentimientos humanos.

Verdaderamente, hemos ganado muy poco en más de diez meses de guerra en cuanto a la perfección y al cumplimiento de nuestro deber; desgraciadamente es así; no hace falta que yo os lo diga; esto lo reconoceréis también vosotros, y verdaderamente esto tiene que terminarse a pasos agigantados. Los hombres que forman parte de este glorioso Cuerpo, todos, o en su mayor parte, tienen capacidad comprensible para reconocer el significado de utilidad que representan nuestros servicios al Gobierno de la República; esto es, cuando los servicios son bien realizados. Los servicios que no se hagan bien son perjudiciales, hasta el extremo de poder ser criminales.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, os recomiendo, camaradas choferes, oficiales y jefes, procurar rectificar todos los errores de que habéis sido ob-

# PROSIGO

Decía yo en mi segundo artículo que publicó esta Revista que, para el buen funcionamiento y buena marcha de este Cuerpo que se está reorganizando, sería base fundamental la implantación de Escuelas que atiendan al perfeccionamiento intelectual y profesional. ¡Sí! Adonde el individuo se eduque e instruya con la enseñanza que en ella reciba. Me indujo a expresarme así, haciendo esa sugerencia, por creer que las condiciones educativas que reunimos la mayoría de los que componemos este Cuerpo, a mi juicio, no son todo lo sólidas como para que funcionen en ciertos puestos con el acierto y eficacia que su desempeño requiere.

Y para tal fin manifestaba que todos nuestros estudios y explicaciones, por tanto, deberían tender a poner en vigor las mismas.

¿Acaso puede haber quien sin poseer un conocimiento limitado de su cometido facilite y aporte en todos ellos el rendimiento normal?

¿Acaso no haya sido motivo el desposeer esos conocimientos, que hayan influido en un todo al retraso de la organización de este Cuerpo de Transporte, tan querido por todos los que con nosotros integran el Ejército?

Era imprescindible y exigía el momento cuando ya se había producido el chispazo de guerra, a aquellos voluntariosos y decididos que tomaron la dirección, a

jeto; los jefes procurarán, cuando de éstos dimane la formación de convoyes, ordenarlos con la mayor certeza y seguridad, para de esta forma poder obtener el mayor rendimiento posible; la oficialidad a que se confíe la conducción de un convoy, deberá cumplir y hacer cumplir las órdenes que haya recibido de los mandos superiores, siempre y cuando por incidentes imprevistos del mando superior haya que modificarlas; los camaradas choferes, acatar y obedecer todo cuanto les sea transmitido por los mandos; de esta forma llegaremos a obtener lo que todos ansiamos: un Servicio de Tren honroso y disciplinado.

Los mandos es el corazón de un Cuerpo; esto lo conocéis todos. Pues bien, si el corazón funciona bien, el cuerpo corresponde con toda energía; si desgraciadamente el corazón falla, caso perdido. ¿No es cierto?

Pues bien, camaradas choferes; vosotros, por ser los que habéis de realizar el trabajo material, obedeced las órdenes de vuestros superiores tal y conforme se os transmitan; de esta forma, cuando el servicio que os sea encomendado no dé resultados satisfactorios, la culpa podréis probar que es de los mandos, de los que trabajan intelectualmente.

El mayor del Cuerpo de Tren, A. Sánchez Bravo, nos viene trazando un Reglamento, el cual se viene publicando en TRANSPORTE EN GUERRA desde su fundación; en cada número publicado nos viene dando conocimientos técnicos y prácticos de gran utilidad; recoged todas estas instrucciones, por creerlas de suma importancia para la buena marcha de nuestro glorioso Cuerpo.

Hago constar también que la casi totalidad de los que forman parte del Servicio de Tren del Ejército han sido en su mayoría choferes que prestaban servicios particulares y en el punto; éstos tenían conocimientos de un Reglamento muy distinto al que por las necesidades de la guerra hemos tenido que implantar; naturalmente, casi todos hacían la circulación individual; hoy es en unidades compactas, y siempre de acuerdo con las necesidades del momento; por esta razón, todos debéis estar al tanto de las órdenes que se os vayan transmitiendo, para de esta forma forjar el mejor desenvolvimiento de la circulación de nuestros convoyes.

Por tanto, camaradas, a todos os pido os unáis en un cuerpo, con un solo corazón puro, quien ha de transmitir por su ramificación las órdenes que todos sus miembros han de recibir y cumplir con la exactitud y lealtad que para lograr la victoria de nuestra independencia se necesita.

Disciplina y buenos mandos. Salud, camaradas.

En el Ayuntamiento de Madrid

F. BAUTISTA

aquellos capaces que entre nosotros quedaron en prestar en el estudio atención a lo más conveniente para oponer sólida resistencia a la traición capitalista. Así vieron con el tiempo la imperiosa necesidad, y como factor de no menor importancia, el crear organizado el Transporte. Esto hace nueve meses. Aquel Transporte que Azaña, por el tiempo de su Gobierno y con su claro saber, puso a la vista de todos al ofrecer por libre solicitud, a los que voluntariamente lo solicitasen, el formar parte como elementos orgánicos en la formación de este Cuerpo de Tren. Pero otros Gobiernos que le sucedieron vinieron a sorprender en plenitud organizadora, seguramente, a los elementos que con voluntad trataban de formarlo, viéndolo éstos truncadas sus aspiraciones de crear dicho Cuerpo, pues eran eliminados de su obra al quedar en situación de disponibles.

Para la formación de este Cuerpo, en los momentos aquéllos, se disponía de esa oficialidad profesional que había cursado los estudios precisos que les exigían los programas del mencionado Cuerpo de Tren. Se precisaba ahora darle amplitud y así las circunstancias concurren en atraernos a muchos elementos de los distintos Cuerpos y Armas, que ya estaban creados, para la incrementación de dicho Cuerpo, pero por concurrir a ellas circunstancias, aquellos elementos que ingresaron, no todos poseían los conocimientos profesionales que este Cuerpo requería, y así su formación por la necesidad del momento, fué precipitada.

¿Qué cualidades se precisaban en el elemento hombre para dar cumplimiento al deseo de formación que aquella oficialidad se proponía?

Entonces como ahora, se precisaban elementos que distribuidos con orden y precisión diesen el rendimiento normal para su afianzamiento y creación del organismo. Y esas condiciones, que yo creo indispensables en el momento, son:

Primero. Conductores que acaten y cumplan las órdenes que el inmediato superior les dé.

Segundo. Jefes de Sección, de Grupo, etc.

Para dar satisfacción a estos cometidos, para que el desarrollo en el transporte, de cualquier materia, sea efectuado de uno a otro punto con su debida regularidad, y por lo tanto con perfecto orden, tendremos que poseer:

Primero. El soldado conductor, instruido en el manejo del coche y con conocimientos mecánicos y tácticos.

Segundo. Jefes de Sección y de Grupo. ¿Quiénes podrán desarrollar dicho cometido? Aquellos que a más de poseer las cualidades que antes expreso, se producen en tonos amables, de cordialidad y cariño, haciendo cumplir a todos empleando medios capaces y que nunca tiendan a ser efectuados, sin conformidad, por el que los tenga que ejecutar, ya que todos los actos que un superior ordena han de ser justos, por ser reglamentarios.

¿Cómo conseguir las paradas de las unidades que integran un convoy, necesarias en un trayecto X?

¿Cómo efectuar la carga y también la descarga con el debido orden?

¿Cómo efectuar las marchas con la regularidad que antes de partir se hayan indicado?

¿Cómo abastecer a los coches a su debido tiempo, de grasas, esencias, etc., todo ello para bien de la organización y conservación del material?

¿Cómo conseguir esta disciplina? Consiguiendo en el elemento hombre (conductor, etc.), una misma manera de ver, de pensar y de obrar, con lo que habríamos conseguido una disciplina intelectual, que le hará obedecer las órdenes.

Y los jefes de convoyes, en el mismo orden superior, deben poseer los conocimientos precisos:

Primero. Para ser respetados y sus órdenes obedecidas.

(Continuará.)



## NECESITAMOS COMISARIO

Verdaderamente, tenía que haberse abordado este tema, que de una forma concreta pienso desarrollar.

Es tan necesario, que no puede hacerse ninguna objeción en contra.

Es tal la labor que tiene que realizar este camarada, que no hay posibilidad de poder diagnosticar su trabajo, ya que éste es improbable, de "enchufe", como vulgarmente se dice.

El comisario es el punto de enlace entre todos los componentes de la Brigada, Batallón, Compañía, etc., etc.; en una palabra, todo lo que concierne entre jefes y soldados, así como en sentido inverso.

El comisario es el que en todo momento tiene la obligación ineludible de dilucidar todas las cuestiones que puedan plantearse, aun cuando éstas sean de mera importancia, entre camaradas que en el ejercicio de sus funciones tengan que ostentar distintos puestos en el cumplimiento de las mismas.

El comisario es el que tiene que velar por la mayor convivencia entre todos, desde luego sin distinción de ideas, ya que todos anhelamos los mismos propósitos.

El comisario es el que tiene la obligación de inculcar que todos, absolutamente todos, den el mayor rendimiento posible, y de una forma locuaz desenmascarar a todo aquel que, valiéndose de recursos viejos, pueda estar encubierto y, como es natural, sin prestar ninguna obra provechosa a la causa, y éstos, a su vez, avalados por camaradas que, valiéndose del privilegio de su cargo, proceden con una deslealtad enorme para con el resto de los compañeros, que, animados por un espíritu de lucha magnífico, estas acciones no le sirven nada más que para desilusionarse, siempre y cuando no tenga en su mentalidad un claro concepto de lo que en estos momentos defendemos.

El comisario, tanto en los asuntos que conciernen a la interioridad orgánica de su Cuerpo, como en lo que se refiere a cultura, emancipación, higiene de sus soldados, etc., etc., es como si dijéramos la palabra, tan cariñosa, padre. El padre,

que para todos sus hijos quiere siempre lo mejor. El padre, que lleva por el buen camino a sus hijos. El padre, que se desvela siempre por conseguir lo que de sus hijos es. En una palabra: el comisario es insustituible para el soldado.

Y aprovechando esta oportunidad, me pregunto: nosotros, los que componemos la Agrupación Hipomóvil, ¿no tenemos derecho a tener nuestro comisario? Nosotros, ¿no necesitamos los servicios que un comisario desempeña tanto como el que más?

Es de todos sabido que en nuestra Agrupación existe un porcentaje bastante numeroso que, por la clase de vida que nos hicieron pasar precisamente los que hoy tenemos de enemigos, no pudimos llegar a poseer el grado de cultura e inteligencia que desde luego, ungentemente y por una necesidad imperiosa tenemos que conseguir; pero también es sabido que existe otro porcentaje que, conociendo las características del Cuerpo al que pertenecemos, puesto que es de casi reciente creación, tienen capacidad suficiente para desempeñar cierta labor. Tienen la imprescindible fuerza vital para ejercer dicho puesto, adornando sus cualidades con el conocimiento interno de nuestra Agrupación.

No creo sea necesario profundizar más en la cuestión.

Necesitamos comisario, como, a su vez, los respectivos delegados. Es urgente que de nuestra querida Agrupación Hipomóvil salga designado un camarada comisario, pero con el asentimiento de todos, con la plena confianza de todos, y de esta forma podremos tener un camarada que, con anterioridad a todo, conoce a fondo los servicios que la Agrupación Hipomóvil presta en los frentes de lucha.

Un camarada designado lealmente, democráticamente, que en todo momento tendrá que cumplir su cometido, nacido del seno de la Agrupación, ya que tenemos camaradas aptos para ello.

ANCEL HERNANDEZ GALINDO

## Cultura y disciplina

El mando del Servicio de Tren del Ejército ha establecido unas clases escolares por camaradas maestros nacionales para la instrucción de todos los compañeros de este Servicio. Estas clases estarán clasificadas por grupos, según el grado de saber de cada compañero; habrá primera y segunda enseñanza, completamente gratuitas, y por este medio, tan al alcance de todos, nos darán cultura estos compañeros maestros de escuela. Sí: maestros de escuela. ¿Os chocha, os parece extraño que a nuestras edades vayamos a la escuela? Algunos dirán que sí, y dirán también que para llevar un automóvil saben bastante, y otros, más ignorantes, dirán que están bien de lectura, contabilidad y ortografía y muchas cosas más; pero si lo tienen que demostrar en la pizarra, veremos que, aparte de algunos, todo son ilusiones y creencias de que, porque en la niñez se haya aprendido, todavía lo conservan, y esto es un error, porque, por la poca práctica, lo aprendido se olvida, y queda en nosotros tan sólo un recuerdo de las buenas notas que nos daban nuestros profesores; esto, al que era aplicado.

"Yo también sé mucho", pero quiero aprender más, y os invito de buena fe a acompañarme a aprender y a emularme en lo poco que ahora sé. Para mí sería una gran satisfacción si, por yo ser muy torpe, no aprendiera lo que necesito, poniendo toda mi voluntad, y vosotros llegarais a alcanzar un grado de cultura tan superior como para regir los destinos de una nación.

Después de estas observaciones preliminares os voy a dar mi modesta opinión del porqué debemos estudiar.

Ahora, porque, necesitamos ir acos-

tumbrándonos al estudio y captarnos las simpatías de nuestros hermanos de clase y de todo el mundo, porque, aunque vosotros no os deis cuenta, la marcha de cultura que con voluntad firme va adquiriendo un pueblo llega a conocerse a través de las fronteras, y se adquiere, lógicamente, respeto y admiración.

Y después, cuando se liquide el fascismo en España, no sabemos lo que el Destino nos tiene reservado personalmente por nuestra capacidad o inteligencia. ¿Quién duda que en nuestro país se está haciendo una revolución, y que por este motivo sufrirá una evolución nuestro sistema de vida y administración? ¿Quién duda que el camarada que se crea más torpe, y por esto menos apto para desempeñar un cargo de responsabilidad, no pueda llegar a ser ingeniero u otra profesión, de las cuales posiblemente necesitaremos con premura, por las pérdidas de nuestros camaradas que en la lucha han caído? Pues estudiando se puede conseguir esto, tan fácil ahora y tan difícil cuando para presentarnos en una oposición profesional teníamos que ingresar en una academia, donde nos dejábamos la mitad de nuestro jornal por aspirar a una plaza del Estado o del Ayuntamiento, que regularmente no alcanzábamos por los muchos padrinazgos que existían. Pensadlo bien; no despreciéis a la ciencia, y aprovechad estas clases que los compañeros maestros y el Servicio de Tren nos ofrecen. El que no sepa, porque sus circunstancias de la niñez no se lo hayan permitido, que aprenda y se aplique, y el que sepa mucho, que aprenda más, que no le perjudica, porque ningún sabio ha desechado una enseñanza; por no creer nunca que su sabiduría Ayuntamiento de Madrid

sar que de un ignorante se puede aprender siempre algo.

Hablando de enseñanzas, quiero decir también algo acerca de la instrucción militar que en estos días se enseña a los compañeros que de buena voluntad van a aprenderla.

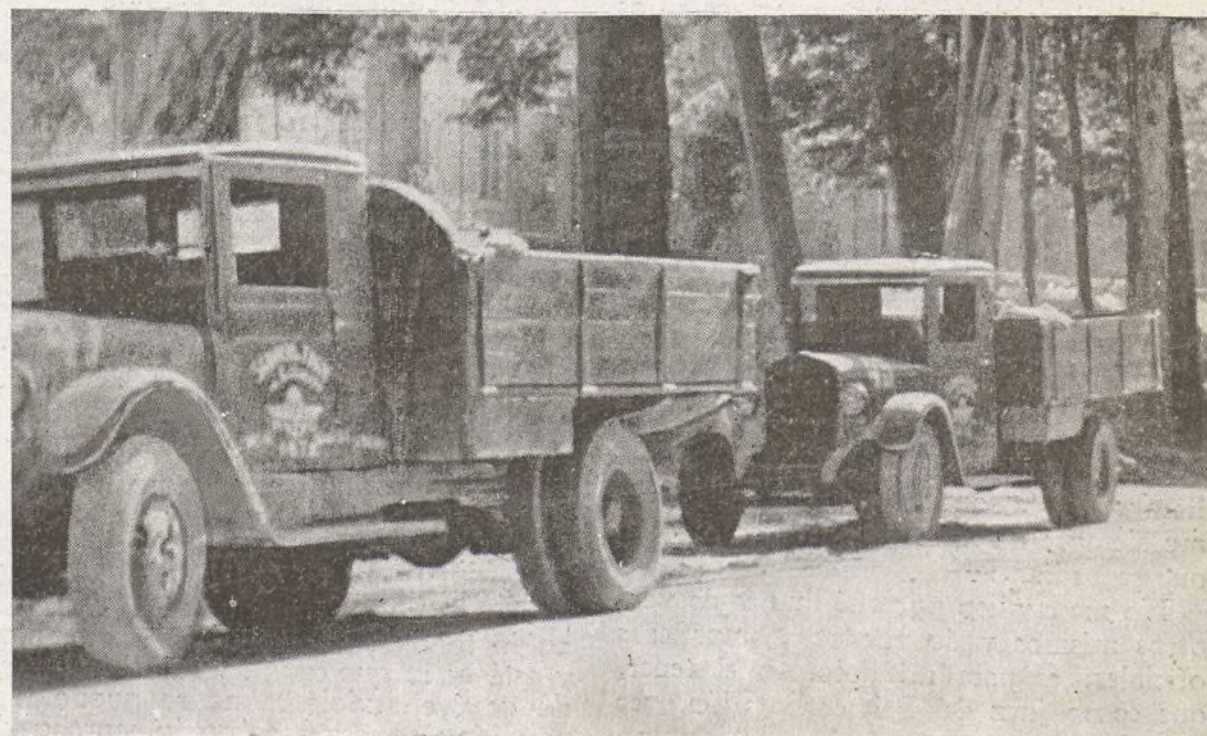
El automovilista, cuando va conduciendo, ni necesita manejar un fusil ni marcar el paso; porque no es posible, ¿verdad? Pues bien: si el automovilista tiene que formar a pie por algún motivo, ¿cómo se arreglaría para hacer un desfile vistoso en la entrega de una bandera, en una formación conmemorativa, en una marcha o en una maniobra que hubiera que efectuar en el frente, si fuera necesario? ¡Pues de ninguna manera, porque no es posible hacer lo que no se ha aprendido.



Con esto que os digo sé, o por lo menos me lo figuro, que me calificaréis como militarista; y yo honradamente os digo que os equivocáis, por lo que os voy a decir, y creo que si pensáis bien nos pondremos de acuerdo. Yo no sé la instrucción militar, y quiero aprenderla: primero, porque quiero aprender algo que no sabía, y poder hablar de ello cuando surja, como de cualquier otra materia, aunque después no use de esta instrucción; segundo, porque creo que en estos momentos es necesario para la causa, y tercero, porque pienso que la instrucción militar que hoy nos enseñan no tiene nada que ver con la de los militares traidores que se sublevaron, ya que aquella instrucción era precisamente para tener al soldado con una disciplina de tiranía y rigidez tal, que algunos caracteres no la podían soportar sin cometer alguna imprudencia, por faltarles a veces de palabra o de obra a algunos superiores; pero hoy no ocurre lo mismo. Nuestra instrucción militar es para un ejército que defiende y defenderá al pueblo, y que nosotros debemos saberla, como la sabe el único país que vive en una democracia como la que nosotros defendemos, y luchamos por ello por ser nuestro deber en estos momentos, en los cuales tenemos que someternos a todo lo que sea necesario sin desmayos y con todo el calor y entusiasmo que las circunstancias reclaman, si verdaderamente sentimos la causa antifascista y queremos hacer una España grande y próspera para el futuro. Después, cuando esto termine, podemos elegir lo que más nos convenga, y discutir si las enseñanzas culturales y militares nos fueron favorables o nos perjudicaron moral o materialmente o estaban de acuerdo con nuestros sentimientos de antifascistas y amantes de una España nueva y progresiva.

PABLO COSMEN

*La victoria en la guerra, es la unión y la disciplina.*



Aquí el arma del soldado del Transporte, tan necesaria como el fusil en la guerra.

## ORGANIZACION

*Una de las mayores dificultades que tenemos en el Transporte para su desarrollo es nuestra falta de conocimientos militares.*

*Para poder adquirir conocimientos indispensables en el Tren del Ejército es necesario crear en todas las unidades comisarios políticos, periódicos murales, hogar del soldado; que nos den charlas políticas, culturales y profesionales, y crear las Brigadas de reserva, donde aprendamos el manejo de las armas.*

¿QUE DEBE SER EL COMISARIO POLÍTICO?

*Este compañero debe ser el enlace entre los mandos y el soldado. Debe estar ligado a la base, estudiando todos nuestros problemas y solucionándolos de una manera consecuente. En una palabra: ha de ser el que nos haga comprender lo que es la guerra y las dificultades que hay para que las cosas estén como los más exigentes quisieran. Para que este compañero cumpla el gran papel que se le encomienda, debe ser elegido por nosotros mismos, y siempre será aquel que más se haya distinguido en querer ganar la guerra.*

PERIÓDICO MURAL

*Este tiene un gran papel que cumplir, pues por medio de él, aquellos compañeros más consecuentes y que mejor comprendan el carácter de nuestra guerra, con sus artículos se pondrán en condiciones de dar más rendimiento a aquellos compañeros más atrasados, pues uno de sus objetivos debe ser hacer comprender a todos la necesidad de acatar la disciplina que nosotros mismos nos hemos impuesto.*

HOGAR DEL SOLDADO

*Debe existir en todas nuestras unidades, para que nuestras guardias se hagan más distraídas y darles facilidades a aquellos compañeros que quieran elevar sus conocimientos, cosa que por sus propios esfuerzos no podrían conseguir.*

BRIGADAS DE RESERVA

*Esta consigna debemos ponerla en práctica, no ya los del Transporte, sino toda la retaguardia. Debemos tener como enseñanza lo de Guadalajara, pues si hubieran existido estas Brigadas cuando las mejores unidades de nuestro Ejército contuvieron y dieron el castigo que todos conocemos al ejército invasor italiano, nos habiéramos presentado unos miles de hombres de refresco, y bien seguro que no se hubieran quedado donde los dejaron estas fuerzas por estar agotadas.*

*Hay otra necesidad de crear estas Brigadas, y es la de que el enemigo lo tenemos a tiro de fusil, y si algún día tratase de romper algún frente, poder estar todos en condiciones de ocupar un puesto de vanguardia, y entonces sí que podremos decir que no pasarán y que los echaremos.*

RAIMUNDO SANTOS



# ECONOMÍA

Aunque sin adornos ni elocuencia florida, sino tosco y sencillo como es mi ser, escribo estas líneas amparado en la benevolencia y cariño con que se lee siempre nuestra querida revista.

Lo que ahora absorbe toda mi atención, por mi cargo administrativo, es la economía; pues trataremos de eso.

La economía, como todos sabemos, es la palanca que mueve todos los factores de nuestra vida; y claro, con mucha más intensidad, en la guerra. Habréis leído a muchos caudillos que dijeron que "la guerra la ganaba el que tenía la última peseta"; es una gran verdad, pero con mucho más motivo lo dirían si hubieran conocido la guerra moderna, en que por la enorme cantidad de material y elementos que desgasta, hay que aprovechar todos los recursos que estén a nuestro alcance.

Vosotros, compañeros del transporte, los que en lugar del fusil empuñáis el volante o las bridas, sois los que más debéis fijaros en esto, puesto que en vuestras manos está el material y sois los que transportáis los elementos, así que todo lo que podáis ahorrar, ahorrarlo, y lo que podáis aprovechar, por poco que os parezca que vale, aprovecharlo, pues la guerra es una enfermedad que lo consume todo, y es el pueblo el que lo tiene que pagar; que ahora no es el amo, ni el señorito el que lo paga, que es el pueblo el que lo suda, y si se le exprime demasiado se agota, pues es mucho el gasto y el sacrificio que tiene con esta lucha en que se ve envuelta España.

Vosotros necesitáis un espíritu de sacrificio y un sentido del deber aún más exacto que el que está en una trinchera, pues aquél, si el enemigo le ataca, se defiende, esto es lógico, aunque sólo sea por propia conservación, y si le mandan atacar va encuadrado en sus mandos sin disponer de voluntad propia. En cambio, vosotros vais la mitad de las veces aisla-

dos, y de la iniciativa y buena voluntad que pongáis depende el servicio que se realiza, así que no tenéis que envidiar al que se llena de gloria en la lucha, pues vosotros sois héroes ocultos, que es donde está el verdadero mérito, en el sacrificio y la humildad.

Al principio de este conflicto hubo, a mi parecer, una equivocación, y fué confundir la guerra con una lucha electoral, y así como en aquella un hombre más es un voto más, creyeron algunos que un hombre más debía ser un fusil más, sin tener en cuenta que a veces uno con un teléfono o con un camión hace más que diez o veinte fusiles.

También ha habido en España el error de creer que el buen soldado es el suicida, y yo he visto, con dolor, en mis años de campaña en Africa, que se llenaba de alabanzas al soldado que se subía al parapeto, sin objetivo ninguno, a de-

cir que no le importaba que le dieran un tiro, que como veréis es una cosa estúpida, muchas veces lo mataban, y ¿qué conseguía este soldado? Por lo pronto, que tuviéramos un hombre menos, llenar su casa de luto y obligar a otro compañero a ir a ocupar su puesto.

El valor se debe aprovechar como los elementos en cosas útiles; cuando sea necesario no se debe escatimar el valor para cumplir con su deber, pero no gastarlo en tonterías estériles y absurdas, porque eso es darle ventajas al enemigo, las cuales debemos evitar.

No sigamos el ejemplo de algunos compañeros inconscientes, que por desgracia hemos visto que se las dan de hombres rompiendo y destruyendo cosas, esos son los mayores enemigos de nuestra economía, pues de esa forma no hace falta que el enemigo nos destruya, sino que nos destruímos nosotros mismos.

Así, queridos compañeros, hay que mirar por todo, pues en ello va nuestro triunfo. ¿No sentís satisfacción cuando venís, por ejemplo, a Madrid con un camión de víveres? ¿No recapacitáis en las casas que se pueden remediar y en los niños a quien se le puede quitar el hambre con vuestra carga? Pues si lo pensáis procurar que llegue a su destino. Tened en cuenta que si a las mujeres que están en las colas las dejaran, ellas traían, aunque fuera arrastrando el camión que vosotros abandonasteis. Esto es pensando en la población, que cuando se trata del combatiente que se encuentra sin comida o municiones y el enemigo ataca, la cosa es mucho más angustiosa y de más importancia.

Perdonarme si os he molestado, pues no tengo facultades de escribir, pero sí buena voluntad.

MANZANO

## Añoranza de mi Talavera

¿Qué es de ti, mi Talavera?  
¿Qué es de ti, mi tierra amada?  
¿Quién en tu prado estuviera  
gozando la primavera  
de tus rosas perfumadas?

¿Quién con su planta profana  
la nobleza de tu tierra?  
¿Quién a ti te hace la guerra  
en tu fe republicana?

¿Qué ambiente es el que en ti impera?  
¿Eres de la antigua Roma?  
¿Eres ciudad alemana?  
¿O respiras el aroma  
de cabila musulmana?

¿No sientes tú con sonrojo  
que esas tropas de invasión  
van dejando en ti despojos  
y sembrándote de abrojos  
hasta tu liberación?

Vuelve en ti, ciudad orgullo,  
noble perla toledana;  
vuelve a sentir el orgullo  
de tus hijos... del mañana.

Esperamos, madre tierra,  
no ha de estar lejano el día  
que la misma caravana  
que huyó de ti tan lejana  
vuelva a ti con alegría.

FÉLIX MEDINA

## DISCIPLINA Y ACATAMIENTO A LOS MANDOS

Hemos visto que sin disciplina no hay Ejército.

A través de nuestra lucha contra el fascismo nacional e internacional, nosotros, compañeros del transporte, que hemos dado a la Causa todo lo que tenemos y que seguimos dando, daremos nuestra vida para el triunfo de la victoria de todos los trabajadores; nosotros no podemos por ningún motivo el retrasar este final que todos ansiamos, para no incurrir en equivocaciones lamentables y que hoy tienen una pena en el Código Militar y que todos debemos ver con buenos ojos, pues los verdaderos soldados del pueblo debemos acatar a rajatabla los mandos impuestos por nuestro Gobierno del Frente Popular; yo, que he visto durante la lucha, que habéis respondido a la llamada como un solo hombre y que habéis cumplido con una voluntad digna de todo elogio en los sitios de peligro y que había que llegar, nosotros no podemos, por una mala comprensión, el empañar nuestra idea de verdaderos revolucionarios; nosotros que hemos perdido muchos de nuestros mejores militantes de las organizaciones, tenemos que honrar a nuestros queridos muertos para que vean que su sacrificio, al afrontar sus vidas, no ha sido estéril; vosotros, que no habéis hecho nunca una sola protesta cuando las necesidades primeras exigían, que sin comer, sin vestir apenas y sin alimento alguno, salíamos con la sonrisa en la cara y el ánimo siempre dispuesto a obedecer todo lo que se pedía.

No me explico por qué dudáis de vosotros mismos y de vuestros compañeros oficiales; es para mí doloroso el tener, que como juez del Primer Batallón, ver que algunos compañeros buenos, por no

medir sus acciones haya que imponerles el castigo que con arreglo al Código de Justicia Militar debe imponerse; esto, querido camaradas, es más doloroso para mí que para vosotros mismos, pues yo participo de igual manera en vuestras penas y en vuestras alegrías, creyendo debéis mirar a vuestros compañeros oficiales con cariño, daros cuenta que la responsabilidad de vuestros actos la lleva él consigo, pues la mayor satisfacción en el parte es el "sin novedad".

Nosotros, compañeros oficiales, tenemos una obligación mayor que nuestros

compañeros soldados, pues debemos velar siempre por su bienestar, por su cultura, por su bien vestir, y en fin, por el contento de las molestias de la situación actual sea lo mejor posible; por el hecho de ser oficiales debemos ser los más sacrificados y servir de ejemplo a todos, tratándoles con el respeto que como hombres se merecen, y más como compañeros vuestros, para de este modo captarse la confianza y el cariño, que es el mejor galardón y la mejor labor en beneficio de la Causa que todos defendemos, y de este modo impediremos que la pezuña del fascismo pose en nuestra querida España.

MENDEZ

## DIFERENCIAS

Estas cuantas líneas van dirigidas exclusivamente a todos los que en la actualidad componen los Servicios de Tren del Ejército, en las cuales quiero poner de manifiesto las anomalías que existieron entre ambas Agrupaciones, cosas que nunca debieron acontecer, pues ambas están desarrollando idéntica labor.

Bien; aunque supongo que estas líneas llegarán un poco retrasadas, y creo que antes de ahora se debió hacer esta salvedad, la hago hoy porque creo que aún hay tiempo de que se puedan subsanar los errores que se llevaron a cabo hacia la Agrupación Hipomóvil; digo anteriormente que existieron algunas diferencias, porque es cierto que las hubo, como también hubo algunas anomalías, y todas éstas fueron a parar siempre a la parte más débil; y digo esto porque hay un refrán que dice: «Al árbol caído todo se vuelve darle con el pie», y esto es lo que aquí sucedió hasta hoy; de aquí en adelante no se puede fijar una idea concreta sobre la marcha de

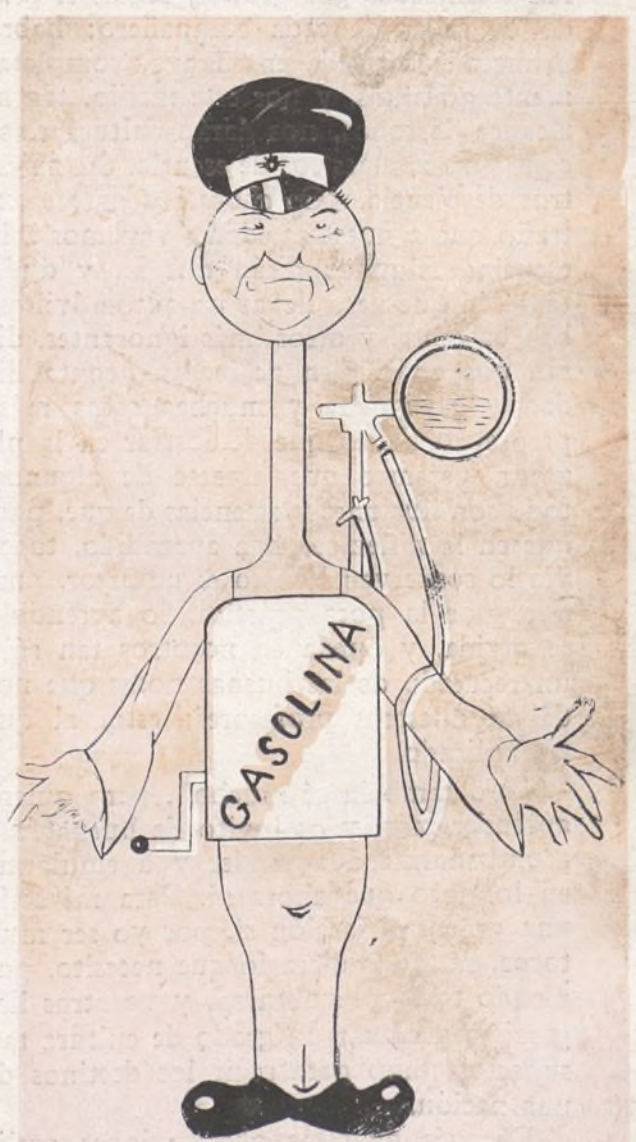
la misma, pero es fácil adivinar que ésta tenga un desarrollo distinto que en su vida anterior, del cual creo que saldremos más beneficiados en todos sus aspectos.

Pues bien, hablemos un poco de la Agrupación Automóvil y de la Hipomóvil, a las cuales van dirigidas estas cortas líneas; dichas Agrupaciones están efectuando análogos servicios, y por lo tanto las dos debieron gozar del mismo prestigio, pero no fué así: todos se ocuparon de que el automóvil obtuviera los mayores éxitos y beneficios; cosas que nunca debieron suceder así, pues hoy la Hipomóvil está rindiendo tantos beneficios a la nación como aquella otra, y sin embargo hoy sufre inconscientemente algunas vejaciones, tanto morales como materiales, y éstas han continuado hasta hoy; ahora bien, de aquí en adelante es fácil que las anomalías y diferencias que existieron entre ambas Agrupaciones, tengan su fin; y entonces, tanto aquella como ésta fijarán un rumbo a seguir,

o, de lo contrario, tendrán que eliminar por completo la diferencia que existió entre los soldados de un mismo organismo, cosa que no debió suceder, pues yo creo que tanto aquéllos como éstos están efectuando servicios de una gran importancia para la guerra; pero, a juzgar por las apariencias, los que se están realizando por la Agrupación Hipomóvil carecen de valor alguno, y no es así, pues si los que están realizando aquéllos son importantes, los que está realizando ésta, también lo son; por lo tanto, si aquéllos tienen algunos privilegios adquiridos, éstos también los deben tener; he aquí la forma de forjar una buena disciplina dentro de los ámbitos de este Cuartel, sin dejar de olvidar un solo momento que hoy estamos luchando hasta conseguir nuestro propósito por una República de carácter democrático; y nosotros, en estas líneas, queremos dar a conocer la situación en que hemos estado hasta hoy, pues si sobre esta cuestión no se toman medidas energéticas y contundentes, no es fácil que se llegue a una conclusión, pues de continuar como hasta aquí, es fácil que también continúen las discrepancias que existieron hasta hoy entre ambas Agrupaciones.

José G. R.

## VISADO POR LA CENSURA



—Mirad cómo me estoy quedando. ¡No abusar!