



TRANSPORTE EN GUERRA



Redacción y Administración:

Fuencarral, 79. - Teléfono 24535

ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO

Año I. - Núm. 7

Madrid, 30 de Junio de 1937

Precio: 25 cts.

TRANSPORTE DE FUERZAS

Por ANTONIO SANCHEZ BRAVO

Diversas son las consideraciones que pueden hacerse acerca de esta clase de transporte. Según que intervengan o no las Comisiones Reguladoras de Carretera y sus Cantones. En el caso que nos ocupa, doy por supuesto—como así es en la actualidad—que no existen tales organismos y que la orden del transporte viene directamente de la Sección 4ª del Estado Mayor al jefe de los Servicios, y que éste es quien la completa para su realización.

El jefe del Servicio del Tren, como director de transportes de la zona de su demarcación, dará instrucciones previas a los jefes de los elementos ejecutivos del transporte. En dichas instrucciones pueden darse detalles como la designación del punto inicial, hora fija y punto de reunión de los diferentes núcleos que hayan de cooperar al servicio, sitio del embarque de las tropas, etc.

Los muelles han de organizarse, disponerse o formarse en el sitio más conveniente, dentro de lo posible, y en número suficiente para que el embarque pueda hacerse lo más rápidamente posible. La longitud aproximada de los muelles puede ser de 800 metros para los batallones de Infantería, 160 para una compañía de ametralladoras, 500 para las cocinas de un regimiento de Infantería y 1.000 para un grupo de Artillería. Estos muelles han de ser elegidos en buenas carreteras, a ser posible empedradas, pero alejadas de las de circulación intensa, y de tal forma dispuestos, que no se produzca confusión durante las operaciones de embarque. Los muelles deben estar lo más cerca posible de las tropas acantonadas, pero situados fuera de las localidades cuando éstas constituyan puntos de circulación difícil.

Un oficial del Servicio del Tren Automóvil, designado como comandante del muelle de embarque, dirige la preparación y ejecución del mismo y responde ante el Mando de su buen funcionamiento y aplicación. Será él quien determine la distribución de vehículos sobre el te-

rreno. Le auxiliará un oficial de la tropa que haya de embarcar, enviado con antelación, que ha de facilitar los informes necesarios respecto a efectivos de personal, indumentaria y equipajes a transportar. Los coches del convoy formarán a lo largo del muelle, con intervalos de cinco metros, y con veinticinco a treinta minutos de antelación sobre la hora de salida, para permitir al comandante dar las instrucciones a los jefes de sección, al objeto de que cuando la tropa salga del «lugar de espera», pueda ir embarcando en los camiones, de forma que sus diversos elementos se sucedan, de cabeza a cola de la columna de camiones, en el mismo orden que se han presentado los hombres al embarque. Se evita así ocasionar confusiones en las disposiciones que el comandante de la tropa haya podido tomar en relación con la defensa del convoy en caso de ataque. Así se logra también que las unidades no se disgreguen y que la tropa vaya bajo la vigilancia y el mando de sus jefes naturales.

La experiencia demuestra que es preferible colocar el convoy a vanguardia de la tropa que haya de embarcar, que a la retaguardia.

Los hombres montan en los camiones que se les haya indicado y colocan sus armas y mochilas según las órdenes recibidas. Cada camión debe recibir su car-

ga normal. Los jefes de grupo vigilarán que los ayudantes, antes de romper la marcha, cierren bien las puertas. Terminado el embarque, las formaciones automóviles se dirigen a la carretera por el itinerario marcado, de forma que pasen por el «punto inicial» a la hora señalada, que habrá sido calculada de manera que las distintas formaciones se sucedan normalmente con las distancias reglamentarias, para lo cual ha de observarse rigurosamente la hora fijada para el embarque y tiempo a invertir en él. Este tiempo suele ser de treinta minutos para tropas a pie y de hora y media para tropas de artillería.

La disciplina y seguridad durante la marcha aconseja disponer que una fracción de los hombres transportados en los camiones de cabeza y cola de cada compañía de transportes actúen como vigilantes para ser utilizados durante los altos y cuando sea necesario.

Los hombres que lo soliciten, y una vez apreciada por el Mando la necesidad, podrán descender de los coches durante los pequeños altos. Cuando éstos hayan de ser de larga duración, se apeará todo el personal, siempre que el jefe así lo disponga.

El jefe de grupo y los conductores de cada camión son responsables del orden, y en particular deben impedir que se fume o enciendan luces.



El desembarque de la tropa se hace siguiendo instrucciones parecidas a las del embarque, y la operación se efectúa bajo la responsabilidad del comandante de la tropa transportada. El desembarque debe efectuarse con la máxima rapidez y el más perfecto orden, al objeto de dejar libre lo más pronto posible el material automóvil y las carreteras.

EDITORIAL

Desde que se creó el Cuerpo de Comisarios, son muchas las pruebas de heroísmo, espíritu de sacrificio, entusiasmo y capacidad que este magnífico Cuerpo viene dando constantemente, haciéndose acreedor al cariño y la admiración de nuestros jefes y soldados y del pueblo antifascista en general.

A la labor constante e inteligente de los comisarios se debe en gran parte el que hoy contemos con un Ejército regular, disciplinado y fuerte, por su alta moral y espíritu combativo. Ha sido en aquellas unidades donde el comisario ha sabido trabajar mejor, donde más se han observado estas ventajas.

El comisario, que con su ejemplo constante ha llevado a cabo la labor de dotar a nuestros soldados de una moral nueva, llegando a lo más profundo de su sensibilidad de antifascistas e hijos del pueblo, explicándoles diariamente el significado de nuestra lucha, ha sabido superarse diariamente, llegando a ser hoy el mejor auxiliar del Mando, consiguiendo a la vez que entre mandos y soldados exista una estrecha compenetración, dentro de la mayor fraternidad.

Es en estas unidades del Transporte, que constituyen el servicio auxiliar más importante del Ejército de vanguardia, donde más alta debe estar la moral y el concepto de la responsabilidad, ya que si no reúnen estas condiciones la movilidad de nuestro Ejército no puede hacerse con la debida regularidad, y, por tanto, el Estado Mayor queda falto de este factor importantísimo, para llevar a feliz término las operaciones que de antemano haya estudiado.

Es preciso darse cuenta del importante papel que juegan los comisarios en el Ejército. Sobre todo, el que les está reservado en los Batallones del Transporte, que por ser unidades que desarrollan sus actividades la mayor parte del tiempo en zonas de retaguardia, están influenciadas por el ambiente de algunas localidades que no se enteran o no quieren enterarse de que estamos en guerra.

De la atención que se preste a los comisarios en el Transporte depende el que este importante servicio inicie el camino justo, en virtud del cual queden corregidas todas las deficiencias existentes; consiguiendo de este modo poner al Transporte en las condiciones que le corresponde en estos momentos y el cumplimiento de la misión histórica que la guerra ha deparado a estos trabajadores.

INSTRUCCION TECNICA PARA LAS TROPAS DEL BATALLON A LOMO

TRANSPORTES Y CARGAS

Las unidades que operan en la montaña deben llevar tras sí cuanto necesitan para vivir y combatir, pues no pueden contar, como las demás, con los organismos a ello dedicados (Intendencia, Parques, etc.).

Estos transportes, por la dificultad del tránsito en montaña, deben hacerse en la mayor parte de los casos a lomo, y por tanto, la organización de este servicio es tan importante e indispensable

los depósitos y de defensa móvil a lo largo de la línea de marcha, si ésta no es segura. Un buen servicio de transporte para tropa de montaña debe componerse por lo general:

1.º De cierta cantidad de mulos de carga que marchen inmediatamente detrás de la tropa y lleven los objetos de primera necesidad, o sea: víveres, municiones, tiendas y equipajes, equipo general de la tropa y útiles de zapa y mina.



Cuidamos del ganado, tan necesario en estos momentos.

con respecto a la preparación de la guerra de montaña como la organización del terreno y constituye parte integrante de la de esta clase de tropas.

Un servicio de aprovisionamiento, a través de una zona montañosa, con una profundidad de varias jornadas de marcha es costoso, complicado y difícil. Un mulo de carga no lleva más que 140 a 150 kilogramos de peso total, del que deduciendo el del baste, atalaje y objetos necesarios para cuidado del mulo, quedan 100 kilogramos de carga útil.

Pero como el mulo debe llevar también la cebada y la hierba seca o paja, para poder vivir durante la marcha, a razón de 10 kilogramos por cada día, o cinco si sólo lleva cebada, esto hay que disminuirlo de la carga útil que puede transportar.

Es evidente, que el rendimiento efectivo de un transporte a lomo está en razón inversa a la longitud de la marcha, y que pasado un cierto número de jornadas deja de ser posible, pues el mulo no transportará más que lo que consume. Por todo ello, en el caso de líneas de marcha muy largas, es preciso establecer almacenes intermedios y organizar servicios de enlace que exigen gran cantidad de mulos y de personal de acompañamiento, de escolta, de custodia de

2.º De cierto número de carros de montaña, que sigan a las tropas sobre la línea de marcha, hasta donde sea posible el transporte rodado y que harán las veces de parques almacenes de aprovisionamiento y centros de compra y requisición de víveres y mercancías.

3.º De cierto número de mulos de carga que hagan el servicio de enlace entre los carros y los mulos que siguen a la tropa.

Se incurre en grave peligro si se quiere organizar el servicio de transportes para la guerra de montaña haciéndolo muy numeroso, pesado y complicado, y por lo tanto de difícil funcionamiento sobre los escasos y malos caminos con que generalmente se cuenta. La necesidad de reducirlo al mínimo aparecerá más evidente cuanto mayor desarrollo se quiera dar a la guerra de montaña, tanto con carácter ofensivo como defensivo. En efecto, es evidente que se podrá emplear fuerzas tanto más numerosas (aparte los demás factores tácticos y logísticos), cuanto menor sea la impedimenta que tengan que llevar tras sí.

JUAN CUENCA,
Capitán.

(En números sucesivos continuaremos estos interesantes artículos.)

galvana literaria de nuestros compañeros, hagamos una propaganda todo lo amplia que sea necesario y, por tanto, capaz de hacer llegar las lecturas profesionales y de educación primaria a todos los compañeros. Ahora, después de hacer estas manifestaciones, en las cuales quiero que comprendáis mi buen deseo para todos los compañeros, voy a decir algo a estos que no saben leer. Dan de lado a la Prensa por los motivos que expongo, pero yo les doy un consejo: si no saben leer, que pidan con interés al compañero que sepa, que les enseñe las primeras letras, y mientras tanto, que les lean la actualidad de los acontecimientos para estar al corriente tanto bélica como sindicalmente de la situación, así no tendrán motivos para alegar ignorancia, que si en el terreno sindical puede perjudicarles, y en el de guerra puede pasarse, sin darse cuenta, al enemigo en una marcha por carretera por ignorar al no leer o pedir que le lean lo que ocurre y la situación en que se encuentran los distintos frentes de lucha. En otro aspecto, debe pensar, si es joven, que tiene una obligación de saber el papel que desempeña en la guerra, porque puede vivir la victoria. Prácticamente lo sabe; pero moralmente, si no lee y estudia los acontecimientos internacionales y diplomáticos, jamás podrá dar una explicación concreta de su actuación en la guerra, que, como español, tiene la obligación de saberla. Si es viejo, puede tener la satisfacción al morir del porqué luchó para sus hijos o nietos, y si vive, ¡con qué emoción contará a los suyos el porqué él fué guerrero! ¡Tan viejo, y llevaba la munición a los frentes para ganar la guerra o empuñaba con coraje un fusil para matar al enemigo! Pero ¿qué guerra? ¿Qué enemigo? ¡Ah! Porque lo decían los demás. ¿Tenía conciencia plena de por qué luchaba? Si no leía, si no sabía lo que significan las ideas y qué diferencias existen en ellas para provocar una guerra, ¿cómo podría explicárselo a sus nietos en los ratos apacibles del hogar, por oídas, por figuraciones suyas? No; así no se pueden explicar acontecimientos históricos a las nuevas generaciones; podrían equivocar el camino y juzgar torcidamente la conducta de sus antepasados. Todo por falta de cultura, por no tener interés en adquirirla leyendo libros y revistas, unos, porque les parece tarde para aprender, y otros, porque desechan la sabiduría por un rato de paseo, charla o unas cañas de cerveza, por creerlo más agradable que sentarse en una silla con un libro en las manos y deducir en su soledad lo que quieren decir las letras de molde.

La Historia de un pueblo es misión del historiador darla a conocer, pero de una forma amplia y a veces tan complicada, que hay que adivinar lo sucedido para poder sacar la consecuencia después de haber pasado unos años; por esto, el que la haya vivido y al mismo tiempo haya estudiado los acontecimientos políticos del ocurrido, podrá formar un complemento entre la Historia impresa y sus conocimientos vividos y adquiridos por medio de las lecturas de aquella época, tan ricos y sustanciales que pueden

servir de una orientación clara y terminante a las nuevas generaciones. Por el contrario, el que en su día trate de dar una explicación por medio de la lectura histórica que otro haga y el papel que él haya desempeñado, ¿podrá asegurar la veracidad de lo ocurrido si él no estudió en el momento oportuno por medio de lecturas el origen y alcance de la guerra? No; podrá explicar su actuación, pero no conocerá el mar de fondo que originó el cataclismo humano, porque los comentarios que se escuchan pueden ser con buena o mala intención, pero lo que se lee tiene más garantía, por ser responsable tanto el periódico como el escritor del texto que nos interese leer.

Los niños, nuestros hijos o los de los demás, que en estos momentos para mí deben ser todos unos, tienen tal memoria y se fijan tanto en lo que ocurre en su infancia, que difícilmente lo olvidan; pero como su pequeño cerebro no puede acumular los datos que no comprende, necesita una explicación del padre o abuelo para completarlo. Si éstos cuentan la vida con todos los datos que adquirieron por la lectura, unidos a su propia actuación, será más concreta la explicación y los niños lo escucharán como cosa propia, causando tal efecto en su ánimo que les quedará grabado para siempre; mientras que si la Historia la leen por sí solos y alguien les da explicaciones fundadas en comentarios oídos, puede ocasionar discrepancias con la misma Historia, y entonces los niños dudan y lo toman como una historia más de su patria o una simple lección de escuela.

Ahora, ya desarrollado muy modestamente este pesado artículo, voy a decir a todos: A los jefes de Batallón, que estimulen la lectura de nuestra Prensa, mandando en abundancia ejemplares lo más económicamente posible a todas las compañías. A las Organizaciones y Sindicatos, que hagan otro tanto. A los colaboradores, que se animen y escriban sin descanso, en bien de la cultura de todos los compañeros. Y a los lectores, un poco de buena voluntad para leer, que es una distracción agradable y educativa, pudiendo ser muy útil para ellos y para la generación venidera, que es la llamada a liquidar la polémica que de tiempos pasados venimos discutiendo. Y para terminar os diré que se puede ser un buen obrero, un buen compañero, pero por ignorancia, a veces, se puede cometer una locura, que siendo un niño se puede dispensar, pero siendo un hombre no tiene disculpa; por tanto, nunca es tarde para poner los medios, evitando con ello muchas cosas. ¿Cómo se consigue esto? Ya lo digo anteriormente: adquiriendo cultura con buena voluntad y sin sonrojarse porque otro compañero le enseñe lo que sepa. Las circunstancias no son de miramientos, ni del qué dirán, sino de conciencia de hermanos y proletarios para el bien general de la democracia universal.

PABLO COSMEN

VISADO POR LA CENSURA

MAS PROPAGANDA CULTURAL

Con gran entusiasmo he empezado a escribir en TRANSPORTE EN GUERRA por tener grandes aficiones literarias y no haber tenido nunca ocasión de poder publicar mis modestos escritos, porque las casas editoras y la Prensa diaria lo negaban alegando que tenían sus escritores y no podían, por tanto, aceptar artículos de escritores desconocidos. Cuánta inteligencia se ha desaprovechado—no hablo por mí—y cuántas enseñanzas juveniles que no por ser noveles dejaban de ser provechosas, y, sin embargo, como digo, las imprentas no las aceptaban.

Estoy apenado por el poco fruto que dan lo que otros colaboradores y yo mandamos a TRANSPORTE EN GUERRA al darme cuenta que lo que escribimos

no lo leen todos los compañeros. ¿Es por falta de propaganda? ¿O es porque los lectores no se encuentran por ninguna parte cuando el periódico se pone a la venta? Algunos se han suscrito con verdadero entusiasmo, los demás, o ignoran que el periódico existe o no tienen el menor interés por capacitarse en las enseñanzas del momento. Debe propagarse y orientar la cultura—aunque los compañeros redactores de la prensa del Transporte trabajan sin descanso—de forma, que todo compañero del Servicio de Tren o Transporte civil no quede sin leer el periódico de guerra y el de las organizaciones sindicales. Para esto es necesario que los que tenemos interés en despertar la inteligencia y la



Las Compañías rodadas de la Agrupación Hipomóvil, que están prestando grandes servicios a la capital de la República.

DESCALABROS

He aquí un título que, debido a su extravagancia y poco usual, no lo quisiera mencionar, pero las circunstancias por que estamos atravesando exigen poner diáfana la situación en todos sus aspectos orgánicos. Ya en un número anterior ponía de manifiesto las pocas condiciones que poseo para dedicarme a esta labor; no obstante, insistiré siempre sobre los temas a que me vengo dedicando.

Estas líneas son para mí de una gran importancia, las cuales me obligan a dirigirme a todos vosotros por medio de esta Revista, y en particular a los actuales jefes de los Servicios de Tren del Ejército, para que no olviden que las deficiencias que existieron en la Agrupación Hipomóvil las pudieron haber evitado a su debido tiempo, pues érais los únicos que poseáis atribuciones para haber evitado lo que en la misma aconteció; pero, a juzgar por mí, no hicisteis la menor intención para que quedarais enterados de lo que en ésta ocurría.

No debemos olvidar un solo instante que estamos viviendo unos momentos muy trágicos, como también lo son difíciles, y que de esta lucha que sostenemos, de la que no dudo un solo momento en nuestro triunfo definitivo, depende la reivindicación total de toda la masa trabajadora, la cual está luchando en los campos de batalla solamente por el logro de una ambición, y si existe tal cosa, la única ambición que nos empuja a las líneas de combate es el aplastamiento total de nuestro enemigo. Pues bien: para conseguir lo que nos proponemos hacen falta armas y hombres de buen temple; aunque no hay que olvidar que para conseguirlo se necesitan ambas cosas, pero principalmente estamos necesitando hombres, pero hombres que no tengan que ir a las líneas de combate; necesitamos hombres que estén dotados de una inteligencia despejada y tengan una voluntad férrea, pues de éstos son de los que estamos más necesitados, pues bien sabéis que las batallas no solamente se ganan en las trincheras, pues para que una operación sea coronada con el éxito que todos anhelamos se necesita siempre una cabeza principal para la dirección de ésta, de la cual no solamente depende una victoria sobre nuestro enemigo, sino que también se dilucida la vida de miles de hombres, pues si esta operación da los resultados que todos deseamos, se debe ratificar la confianza que los mandos tenían en él depositada por ser un hombre que antes de dar la orden de ataque estudió el pro y el contra de la operación que él quería llevar a cabo. Ahora bien: si el resultado de la misma le es adverso, los mandos le deben retirar inmediatamente la confianza que en él tenían depositada, pues de continuar en el cargo que sus superiores

le encomendaron con tan poco éxito, el descalabro sería mayor, y entonces no le podríamos exigir a él ninguna responsabilidad de las derrotas que tuviera, pues la responsabilidad que a aquél le teníamos que exigir se la debemos exigir a los mandos, pues éstos son los únicos responsables de las derrotas de aquél, ya que si hubieran tenido en cuenta los mandos la incapacidad de éste no hubiera ocurrido tal descalabro, pues al hombre que le está encomendada una misión de la cual dependen miles de hombres y de él no se obtiene ningún rendimiento fructífero, se le debe retirar sin excusa alguna toda la confianza que en él se tenía depositada

y buscar al hombre que reúna condiciones y dotes para enfrentarse con un enemigo que está sobre nosotros en condiciones muy ventajosas, y entonces los beneficios que se obtengan serán de un valor incalculable, pues de no ser así, cada día que pase las decepciones serán mayores.

Lo que me obliga a mí a escribir estas líneas es para que queden bien patentes las manifestaciones que en ellas hago; las cuales son de una gran importancia para todos y en particular para nosotros. No hace mucho tiempo se comenzó la organización de los Batallones de los Servicios de Tren del Ejército, obteniendo de

éstos hasta hoy los máximos rendimientos; claro que todo esto se consiguió debido a que su organización tuvo un desarrollo perfecto; pero en un corto plazo surgen acontecimientos inesperados en el seno de esta Agrupación, cosas que no debieron suceder si los actuales mandos hubieran tenido en cuenta que se iba a cometer un error, que hoy han logrado subsanar. Pues bien: de la noche a la mañana surge lo inesperado: aquel que poseía capacidad y puso todo su entusiasmo para el engrandecimiento de esta Agrupación, es desplazado no sabemos dónde; claro que si los jefes hubieran tenido en cuenta la labor que éste realizó en beneficio de la misma, no hubiera ocurrido nada de todo esto, pues de entonces hasta ahora la Agrupación tuvo un desarrollo imperfecto por parte de los jefes que fueron designados para el desempeño de tal cargo. Ya hago ver en líneas anteriores que las circunstancias por que estamos atravesando son harto difíciles, y que éstas exigen de todos nosotros los máximos rendimientos, pues de todos los que estamos luchando, tanto en los frentes como en la retaguardia, depende el triunfo próximo sobre nuestros adversarios, y para que todo este sueño sea una realidad debemos sacrificarnos en toda la extensión de la palabra, pero no los sacrificios que muchos se imponen, pues anteriormente digo que si al que se le designa para el cumplimiento de un deber, y éste no lo realiza como los mandos ordenan, se le debe retirar inmediatamente de él y buscar al hombre que esté capacitado para su desarrollo, cuando se encuentra aquello que costó trabajos improbos el lograrlo hallar, no se le debe obstaculizar; al contrario, se le debe dar toda clase de facilidades para su perfecto desarrollo, y más cuando la labor que éste está realizando redunde en beneficio de todos nosotros, pues si la labor de éste fuera al contrario, seríamos los primeros en censurarlo, exigiendo, por tanto, su inmediata sustitución.

Yo en estas líneas no quiero molestar a nadie, pero sí debo advertir a los mandos para que no olviden que las circunstancias por que estamos atravesando exigen de todos nosotros un máximo esfuerzo, pero tampoco quiero que olviden los errores que se han venido cometiendo hasta aquí en todo lo que respecta a la Agrupación Hipomóvil; es muy doloroso el tenerlo que manifestar, pues cuando no fué por una causa fué por otra; el caso es lamentable, pero es más triste el tenerlo que decir; lo único que han estado haciendo hasta hoy fué obstaculizar en todos sus órdenes la labor que esta Agrupación venía desarrollando; así que, de tener en cuenta las manifestaciones que aquí planteo, podríamos obtener en todos los aspectos de la guerra unos ventajosos resultados.

J. G.



Nuestros compañeros tanquistas preparan su máquina para futuros combates.

¿Qué es el transporte?

Es el eje central de un mecanismo muy complicado, por lo cual hay que tener ese eje muy bien centrado siempre para que no se pare esa máquina.

El Transporte ha sido, aun en los tiempos de absoluta tranquilidad, un factor muy importante; sin transporte no se pueden hacer muchas cosas; el vehículo, sea cual fuere, acompañado de su conductor, es indispensable en todos los momentos. Sin un transporte bien organizado, no hay población que trabaje, no hay guerra que se gane. Lo digo esto por el servicio que presta dicha unidad; por ejemplo: una pieza de Artillería es muy útil; una ametralladora, lo mismo, como todo el material bélico de combate; pero ¿quién los alimenta? El Transporte, que no mirando horas ni caminos, llega con la carga que se le confía al sitio que se la destina, lo mismo en municionamiento, suministro de víveres, conducción de ambulancias o servicios rápidos.

El conductor, con su gran empeño de cumplir su cometido, se aproxima todo lo que puede a sus compañeros, para que éstos trabajen lo menos posible y rindan más. Todo esto es lo que hace el conductor, sin reparar en peligros de ninguna clase, porque comprende que tiene una obligación que cumplir por la causa, y, por tanto, lo hace con gusto; prueba de ello es que conductores que traen el coche con varias horas de viaje, una vez terminada su tarea preguntan: «¿Tengo que hacer algo más?» Eso es trabajar por la causa y defender nuestros propios derechos.

Conductores que llevan en la Sierra cinco y seis meses sin ver a sus familiares, y todavía no hay ninguna duplicada

de permiso para marcharse; conductores que trabajan no uno, ni dos días, sino muchos, completos, con sus respectivas noches, por caminos y veredas para cumplir una orden dada por sus jefes; conductores que, al principio del movimiento, cogieron coches que en tiempo normal no ofrecían garantía para ir por buenas carreteras, y hoy, a fuerza de sacrificios—porque esa es la pura verdad—, están en condiciones de trabajar, como lo están demostrando. Todo esto por el interés que tiene el conductor con su coche, que es su mejor amigo, y como tal así lo trata.

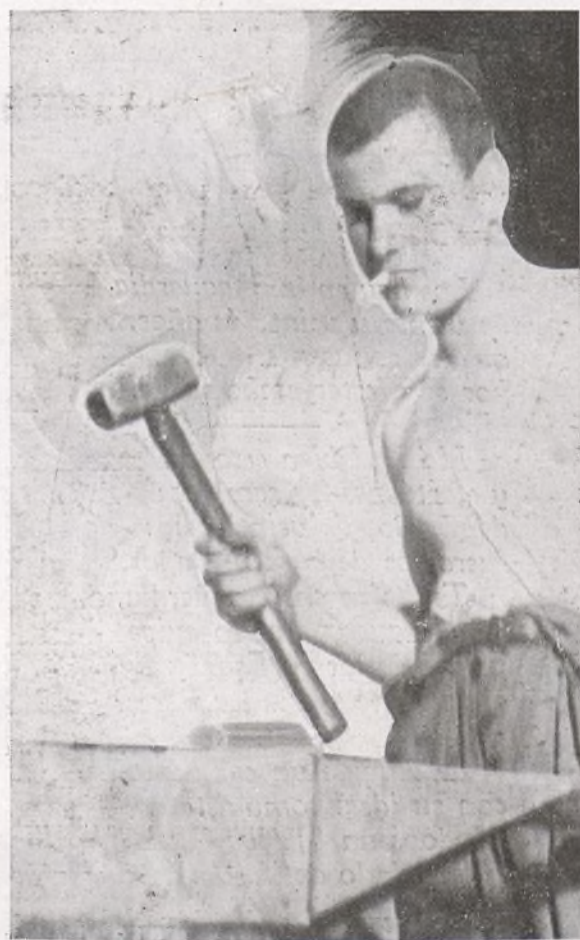
Coche y conductor merecen toda clase de atenciones; no se le deben poner trabas en nada ni en ninguna parte.

Un conductor debe ser respetado en todos los sentidos, porque el conductor sabe que debe respetar, y así lo hace.

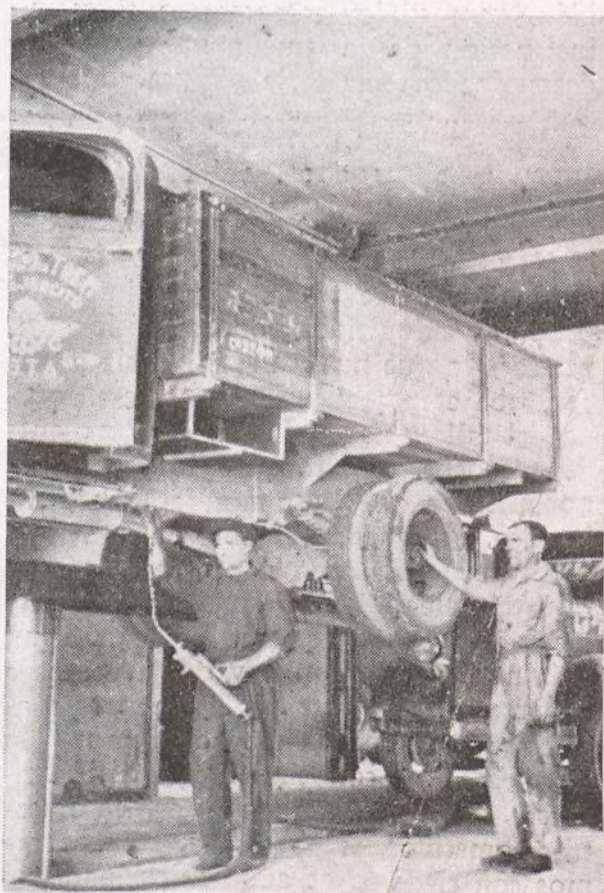
Esto es el Transporte: un Cuerpo que dentro de la desorganización que existía, se ha reorganizado él mismo, nombrándose los mandos según las aptitudes de cada uno, y hoy, a pesar de ser amigos antiguos por la profesión y tener una gran confianza entre nosotros, nos respetamos entre sí y respetamos los mandos como el que más; porque ha de ser un cabo el que nos dé una orden, y la cumplimos, porque sabemos que el uno mandando y el otro obedeciendo nos dirigimos al mismo fin.

Y si seguimos el camino que hemos emprendido, no seremos el amigo de profesión ni el conocido del Sindicato, sino que seremos «el camarada conductor», y diciendo esto de corazón, diremos que todos, absolutamente todos, estamos fundidos en uno solo.

Felipe ROMERO



Para que estos compañeros den tregua al trabajo, es necesario cuidar de los vehículos que el pueblo nos ha encomendado para su defensa.



Engrase de un coche en una de las Compañías del Servicio de Tren del Ejército.

CON UN SOLDADO DEL TRANSPORTE

En el deseo de ofrecer a los lectores de TRANSPORTE EN GUERRA la opinión de un soldado del Cuerpo de Tren del Ejército, decidí buscar—cosa fácil, pues son ya muchos los que ven claro sobre el Transporte y sus problemas—quién por su condición de soldado y antifascista probado sirviera a este propósito.

—¿El camarada Pedraza?

—Sí. ¿Qué deseas?

Me hallo ante él: menudo de cuerpo, rasgos enérgicos acusados por su rostro un tanto recio de hombre de Castilla, no exento, sin embargo, de simpatía.

—Quisiera que me dieras tu opinión sobre el transporte en la guerra y, concretamente, sobre nuestro transporte como elemento esencial de nuestro Ejército Popular. Pero previamente, dime: ¿qué hacías antes de comenzar la guerra?

—Trabajaba de cerrajero, porque a pesar de que soy conductor, en este oficio no tenía trabajo. También sé algo de mecánico.

—¿Qué hiciste al estallar el movimiento faccioso?

—Fui voluntario con un grupo del pueblo a Navacerrada, debutando con un fusil el 21 de julio.

—¿Puedes decirme algo de cómo funcionaba el Transporte en los primeros días del movimiento?

—Yo no he sido del Transporte desde el primer día, pero desde luego vi que con muchas dificultades y carácter

irregular. Todo el viejo Ejército se desmoronó, teniendo por nuestra parte que improvisarlo todo: Intendencia, Sanidad, etcétera, etc. A nosotros, concretamente, el Comité de El Escorial nos suministraba y atendía en la medida de lo posible, a cuyo grupo yo pertenecía.

—Y a juicio tuyo ¿qué importancia tiene el Transporte en la guerra?

—Decisiva. Un mal servicio del transporte en el Ejército, comprometería seriamente nuestra victoria.

—Con respecto a la militarización, ¿qué opinas?

—La militarización, mientras dure la guerra, la considero indispensable. Si se hubiera establecido antes, la eficacia del transporte hubiera sido mayor.

—¿Estás satisfecho de la organización y funcionamiento actual?

—Si lo comparamos con aquellas primitivas milicias, tenemos que reconocer que hemos recorrido largo trecho; pero yo creo que aún podríamos mejorarlos.

—¿Qué crees que necesitaríamos para lograr una organización perfecta en el Transporte?

—Unión y disciplina por nuestra parte, procurando capacitarnos para dar un mayor rendimiento. Y por la del Gobierno que facilite aquello que falta con arreglo a las plantillas.

—¿Entonces los servicios no están atendidos en la medida de lo necesario por falta de elementos?

—Efectivamente. Además de que faltan muchos de los vehículos previstos en las plantillas, hay también dificultades para la adquisición de piezas; no andan muy sobrados tampoco de mecánicos especializados para reparar los vehículos averiados.

De esto podrían informarte mejor que yo el capitán de la Compañía y algunos tenientes, que están realizando una labor con la ayuda de aquellos camaradas más entusiastas, que cuando la conozcas habrá de sorprenderte.

—Y, finalmente, ¿qué piensas de nuestro Ejército en conjunto y del desenlace probable de nuestra guerra?

—Que sus componentes vamos comprendiendo que su eficacia depende de que estemos todos los antifascistas estrechamente unidos, aceptando una disciplina rígida, única forma de acabar con el enemigo del otro lado y con la quinta columna, que si no logra que el enemi-

go nos venza en los campos de batalla, por lo menos están interesados en alargar la lucha, sacando el máximo beneficio de ella.

Me despido de este camarada, soldado de la Sección de Mando de la Compañía Divisionaria del Cuerpo de Tren. 3.ª División, satisfecho de cómo aquellas viejas consignas de militarización, Ejército Popular, disciplina, etc., etc., van tomando cuerpo en la conciencia de nuestros combatientes, y un tanto intrigado por saber cómo los mandos en colaboración con sus mejores soldados ven cen dificultades, logrando eficacia y regularidad en los servicios, prometiendo a los camaradas lectores de TRANSPORTE EN GUERRA hacer lo posible para informarme e informarles en el próximo número para ejemplo y enseñanza de todos.

GORRIZ

EL MIEDO

En el transcurso de esta cruenta guerra entre el fascismo y un pueblo que lucha heroicamente por sus libertades y dignidad nacional, hemos oído hablar, o hemos presenciado innumerables veces casos de valentía inaudita, tanto en los frentes como en la retaguardia, y exponiendo nuestra opinión, o en nuestro fuero interno, hemos pensado: «Ese camarada desconoce el miedo.» Nada tan lejos de la realidad, en mi opinión, es esta total ausencia de miedo que nosotros creemos en estos camaradas que realizan tales actos de valentía.

El miedo es en nosotros instintivo. ¿Quién, por valiente que se crea, cuando ha marchado por primera vez al frente no se ha encogido instintivamente o se ha arrojado al suelo al oír el silbido de un proyectil?

El miedo es congénito a nosotros, pero hay algo que nos hace olvidar que éste existe, y ello es el ideal, la fe del que lucha por una causa justa y que nos arroja a los actos de valentía y heroísmo con un aplomo y sangre fría del que luego nos asombramos nosotros mismos.

Inútil es decir que estos casos son numerosos, y prueba de ello son estos jefes que antes de la revolución eran menestrales u obreros o campesinos, y que, al igual que el alquimista con sus reortas procede a la descomposición de líquidos mediante otros, compuestos de más potencia y valor, asimismo también nuestros camaradas todos, jefes y soldados, han sabido con la composición del

ideal, entusiasmo y fe, acallar el innato instinto de la conservación.

Mi compañero X., allá por tierras de Talavera prestaba su colaboración a la causa con un camión, al cual cuidaba con especial esmero; un día cayó enfermo, y de su coche hizo cargo un camarada. A los pocos días, la Superioridad ordenó un convoy por sectores batidos por el enemigo, viéndose éste sorprendido, y a pesar de los esfuerzos realizados, hubo que abandonar los vehículos, quedando éstos entre dos fuegos.

X. tenía fama de cobarde, probada en innumerables ocasiones por la ligereza que imprimía a sus piernas cuando divisaba algún avión enemigo, aunque éste estuviera a considerable distancia. Pronto tuvo noticias del suceso, y sabedor de que entre los coches hallábase el suyo, el cobarde, despreciando el peligro que ello suponía, y arrastrándose, llegó donde estaba su camión, al cual, a pesar de las ráfagas de ametralladoras que los rebeldes le enviaban, logró ponerlo a salvo, guardando como recuerdo de esta hazaña una mano agujereada, mudo exponente de su heroicidad.

Desde entonces X. dejó de ser cobarde, aun cuando sus piernas funcionaran con la misma ligereza que antaño al divisar un avión. El cambio de su proceder lo produjo la conciencia de que su vehículo era un arma tan importante como el fusil para la causa de la Libertad.

La fe y el ideal convirtieron a un cobarde en el exponente máximo del arrojo y valentía.

P. SERRA

PROSIGO

II

Segundo. Para comprender y efectuar bien las órdenes de sus superiores.

¿Cómo conseguir en el hombre esa misma manera de ver, de pensar y de obrar?

¿Cómo conseguir en él, también, que adquiera los conocimientos intelectuales que le haga disciplinado en sus actos? Convinieron todos en acatar, para esa reorganización tan querida, el único medio que en todos sus aspectos nos ofrece base para cualquier obra buena, y que es la escuela. La escuela donde el individuo adquiere la instrucción precisa para el desempeño de su cometido, y por comprenderlo así me lanzo a explicar este único medio de adquirir pericia, aun sin contar con la preparación que la materia requiere, para detallar su conveniencia en este caso, dando así cumplido deseo a mi conciencia.

La escuela es el único medio en donde se funde y se coaliga el hombre; es en donde se moldea y se encauza, también, para cualquier cometido al recibir instrucción de la enseñanza que sobre determinado tema se le ofrezca.

Ya manifestaba yo en mi artículo anterior, que fuimos eliminados de la sociedad... y por lo tanto no nos fué ofrecida una enseñanza, una educación; la mayoría de nosotros poseemos los conocimientos que tenemos, por iniciativa propia y adquiridos con sacrificios improbos, ya que nuestra inteligencia se encontraba atenta al trabajo; en la máquina del taller, en la oficina, en el volante de un coche, etc., forjados los pocos conocimientos que poseemos, a la par del trabajo, así queda palpable que nuestros actos en la vida para el progreso no fueron coordinados, y basándome en este fruto, que estos sistemas de regir a un país nos proporcionan, y que tenemos a la vista, abordo este problema para manifestar, que aunque no conocemos, "la mayoría", los conocimientos básicos para ser ejemplos unos de otros, en nuestros cometidos, si por ello nos encontramos con el deseo de adquirirlos, para así desarrollar nuestra inteligencia y nuestros actos con dignidad y eficacia.

Y he ahí donde nace nuestro deseo y preocupación de ser competentes en la materia que la guerra nos ha colocado circunstancialmente, tocando varias razones, no proviene del egoísmo como habría quien pensase, sino que estriba, principalmente, en eliminar el perjuicio que ocasiona cualquier servicio de los que hoy componen nuestra defensa, que al no funcionar con regularidad no aporta la ayuda eficaz que los ejercicios de la guerra exige para su desenvolvimiento.

¿Cómo eliminar esa irregularidad? Poniendo en práctica, como antes digo, la escuela, que se hace más y más imprescindible el que exista, cuando observamos que los cuadros de mando han de proceder de estos elementos que lo integran hasta cubrir las respectivas plantillas de clases y oficiales que lo han de encuadrar.

¿Qué es la escuela? Entre otras varias acepciones, una es la que sirve para designar el conjunto de alumnos que se educan e instruyen bajo la dirección de un mismo profesor, y en este sentido, ésta, podemos ampliarla diciendo que escuela es una pequeña sociedad donde se hace el aprendizaje para cualquier materia de la vida.

El adjetivo "primaria" (escuela primaria profesional), hemos de entenderla en el sentido que es donde comienza la cultura del hombre, es donde se echan los cimientos que sirven de fundamento a las artes y a las ciencias, etc., es donde se adquiere el aprendizaje; sin la escuela es imposible el progreso en el orden intelectual y material.

Por eso, a la par que presentamos la importancia del transporte, al expresar su funcionamiento, sus conveniencias y su organización, debemos crear la capacidad profesional e intelectual del que nos escucha.

¿Cómo situar ese límite de cultura? Propugnando la creación de la escuela de perfeccionamiento intelectual y profesional, punto de apoyo, que ofrece a la cultura, palanca que mueve a la Humanidad a la perfección y bienestar.

M. MOLINA.

Contra los emboscados

Compañeros que lucháis en esta guerra de España: nunca podréis tolerar pasión estando en campaña.

Yo veo cosas, sin duda, que no me gustan ni pizca: una son los emboscados, y también los enchufistas.

Se ven hombres en campaña reforzando las trincheras, que por defender a España se baten como las fieras.

Sin embargo, se ven chulos dentro de la capital: son milicianos de cuento sin clase para luchar.

Conozco yo un miliciano que cuenta cuarenta años, y se encuentra en la trinchera pasando sus mil trabajos.

Los hay en la retaguardia de veinte y veintidós años, que no conocen el frente, por sólo estar emboscados.

Meditad bien estos versos, y efectúense los cambios: dentro los de veinticinco; fuera los de cuarenta años.

Trabajen en retaguardia, que la guerra nos lo exige para aplastar en España al fascismo y quedar libres.

Se despide un camarada con su ideal comunista, dándoos un "¡Viva Rusia!" y un saludo antifascista.

ESTEBAN LAFUENTE