



TRANSPORTE EN GUERRA



Redacción y Administración:

Fuencarral, 79. - Teléfono 24535

ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO

Año I. - Núm. 8

Madrid, 10 de Julio de 1937

Precio: 25 cts.

¿CUANTO GASTA TU COCHE?

Esta pregunta tuvo siempre un gran valor entre los aficionados al automovilismo. El gasto de gasolina y aceite ha sido, y sigue siendo, un factor importantísimo en lo relacionado con los coches de motor. La base más eficaz de la propaganda de una marca. El coche preferido por el público es, sin discusión, el de menor gasto de grasas y esencias.

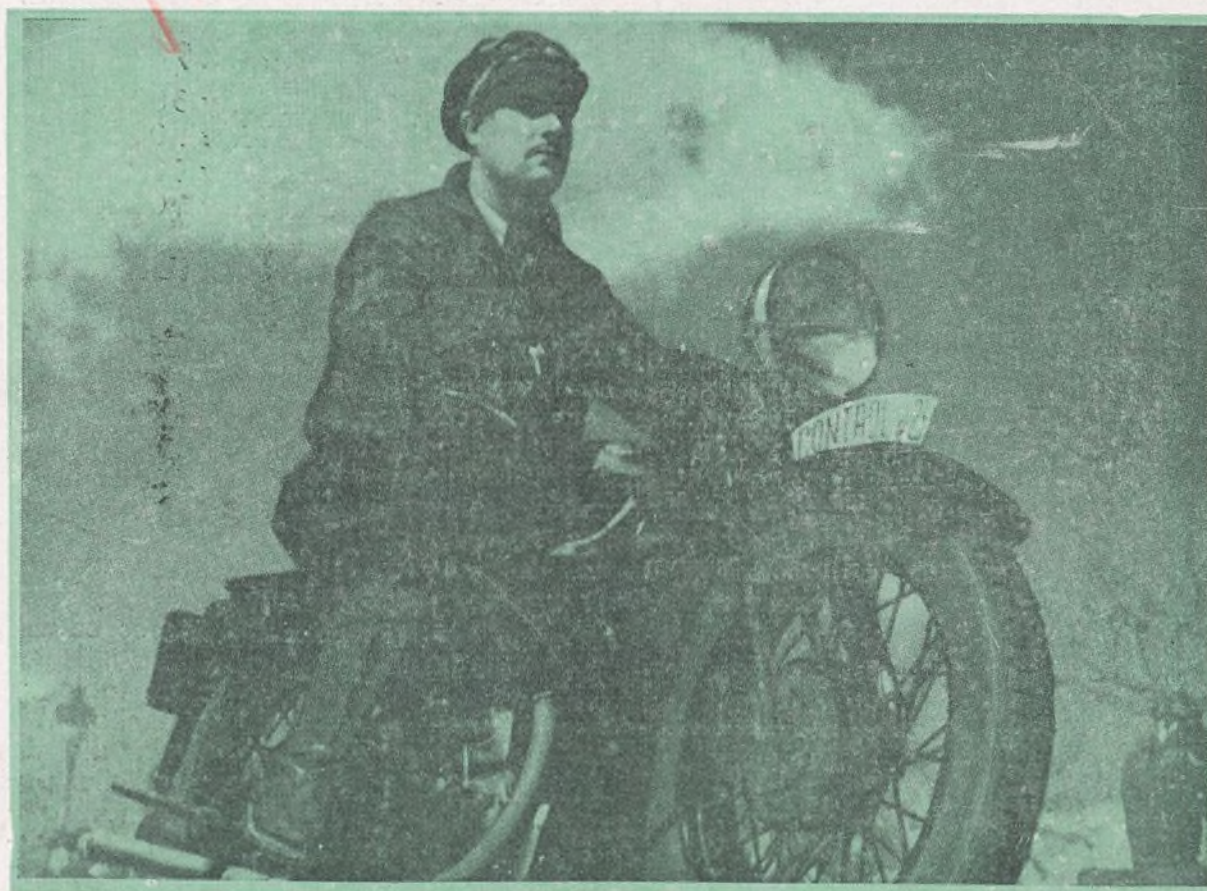
Y si particularmente se ha tenido en cuenta esa circunstancia, con mayor razón habrá que considerarla por las unidades militares y por los choferes en general cuando nuestra consigna es: «Una gota de gasolina, una gota de sangre.»

Pero si he de seguir reflexionando sobre este asunto, habré de insistir en que, sin pretexto alguno, cada coche debe tener su conductor o conductores. Así se podrá exigir al personal que atienda las necesidades de su coche; que estudie su mecanismo como el médico estudia el cuerpo humano, que lo tenga limpio y engrasado y que vea la manera de que dé el máximo rendimiento con el mínimo de gasto. Todo eso no se consigue si el conductor no tiene la certeza de que sólo él va a percibir los beneficios morales que tales cuidados reportarán al servicio y a la causa. Ocurre en esto como en todo. Nadie trabaja si no le aseguran el pleno disfrute del producto de su trabajo.

Para estudiar la forma de que nuestro coche marche al régimen normal con el gasto mínimo, ha de tenerse algún conocimiento de las fuerzas que impulsan al vehículo, de las que se le oponen a su marcha: deslizamiento, resistencia o rozamiento.

Una bola puesta sobre una superficie plana, con el mismo impulso, recorrerá más distancia que si la base de sustentación está llena de obstáculos, por pequeños que sean. Tanto al resbalar como al rodar, el movimiento no se produce sin un esfuerzo, tanto mayor cuanto mayor sea el peso del móvil. Por lo tanto, el esfuerzo que le pedimos a nuestro coche está en relación directa con el peso que haya de soportar o arrastrar y las condiciones que reúna la vía. De ahí lo peligroso de marchar por caminos enlodados, helados o pedregosos, y de ahí también el cuidado de que los conductores no carguen su coche más de lo que sea debido. El consumo, en esas circunstancias, cuando el motor, además de tener que vencer la resistencia que le

opone el aire y la vía, tiene que soportar más carga de la que calcularon al fabricarlo, el consumo entonces es mucho mayor al exceso de rendimiento que pueda proporcionar, y todos sus elementos se resienten, se desequilibran y, como sufren un desgaste exagerado, no solamente gastamos más sin provecho pro-



porcional, sino que pronto nos quedamos sin motor, sin coche.

Estoy acostumbrado a que, viendo que la carga fiscal de un camión son dos mil kilos, se me diga que tal vehículo carga cuatro toneladas. Se me permitirá decir que somos muchos los que tenemos un concepto equivocado de la resistencia de los coches. Nos parece que éstos pueden soportarlo todo, y si por añadidura tampoco observamos la consigna (una gota de gasolina, una gota de sangre), resultará, como resultó en los primeros días de este movimiento, que todos nos consideraremos con suficiencia para conducir coches, siempre que detrás de nosotros vaya un Parque de Reparaciones, un depósito de piezas de recambio y neumáticos y un tanque de la C. A. M. P. S. A., pero todos esos elementos no podrán evitar que, debido a nuestra impericia, nuestro coche vuelque en una curva o choque contra el primer árbol o guardacantón que se le ponga por delante. Es el producto de todos esos esqueletos de coches que se ven a las orillas de las carreteras.

El 75 por 100 de las averías que se producen en los coches son debidas al desconocimiento que tenemos de las condiciones normales en que todo vehículo automóvil debe trabajar. Al que os diga que se le ha fundido una biela, podéis decirle que ha descuidado el nivel del aceite. Al que os pregunte por los mo-

tivos de habérsele partido una culata, podréis contestarle que, seguramente, olvidó que el motor necesita ir bien abastecido de agua, limpia a ser posible, y cuando nada de esto haya ocurrido, será que de continuo se le ha exigido un esfuerzo superior al calculado, y ha llegado un momento de desequilibrio de los elementos que forman el vehículo, ocasionándole la muerte o lesiones graves.

Dentro del régimen normal, habremos de procurar no accionar la palanca de cambios sin necesidad ni presionar el pedal del freno, porque todo ello aumenta el gasto y habremos de tener cuidado de cómo funcionan los pistones dentro de los cilindros y si los segmentos cumplen su misión, porque de todo ello y de las juntas del cárter, a más del buen funcionamiento de las válvulas, depende un mayor o menor consumo de gasolina y aceite.

Existen procedimientos para probar el consumo. Uno de ellos requiere varios aparatos y determinadas condiciones a reunir por el depósito del coche. Este de-

berá estar graduado con precisión y colocado lo más cerca posible del carburador. La carretera en que la prueba haya de tener lugar debe estar kilometrada. Hay que contar también con aparatos contadores de vueltas. Se puede elegir la distancia de cinco kilómetros para recorrerlos en ida y vuelta, para así poder calcular la resistencia del aire y reducir la velocidad normal de marcha con el menor consumo. Esta operación ha de ser precedida de uno o varios ensayos para encontrar la posición más ventajosa del encendido y la cantidad de aire más conveniente para la mezcla del carburador. Esto es: lo que se llama entre nosotros «poner a punto el coche». He de recordar la conveniencia de que el motor esté caliente para hacer este reglaje.

El conductor que no pueda efectuar los ensayos que requiere este reglaje puede ir tomando nota de los recorridos efectuados, anotar lo más exactamente posible las distancias, la velocidad máxima, la media, la mínima y el consumo correspondiente a cada una. Tal examen puede servirle para darse cuenta de los consumos anormales que le indicarán la necesidad de una reparación o mejora en el entretenimiento. A los efectos del menor consumo, es atención preferente del conductor el buen reglaje del carburador o su cambio cuando, por efecto de las muchas modificaciones y limpiezas, se haga preciso.

El consumo de nuestro coche depende, por último, de la clase de gasolina utilizada. La de buena calidad ha de pesar de 600 a 700 gramos cada litro y producir unas 8.000 calorías. No debe contener cuerpos extraños. Caso que los contenga, se podrán encontrar filtrando un poco de gasolina en un papel secante.

Antonio SANCHEZ BRAVO

Cuanto mejor cuides tu coche; cuanto más cuidado pongas en su conservación, más contribuyes al acercamiento de la victoria y más laboras por nuestra Economía, ya que para lograr el triunfo, son necesarios todos los esfuerzos, todos los sacrificios y todas las abnegaciones, pues en la lucha gigantesca que estamos sosteniendo, cualquier entorpecimiento, cualquier descuido, puede anular nuestros esfuerzos.



INSTRUCCIÓN TÉCNICA PARA LAS TROPAS DEL BATALLÓN A LOMO

II

RECOMENDACIONES PARA LA MARCHA DE LAS COLUMNAS DE MULOS

Marche o no el tren con la tropa, no deberá nunca omitir su comandante el recoger todas las posibles informaciones sobre el camino a recorrer para hallarse en condiciones de superar todas las dificultades que puedan presentarse.

Los hombres y los mulos deben descansar y nutrirse, y antes de partir se pasará una detallada revista, tanto a unos como a otros, asegurándose minuciosamente de que los hombres están bien equipados y calzados, y que los mulos van perfectamente embastados y cargados. Pudiendo, será mucho menor inconveniente el retardar algunos minutos la partida, con tal de adquirir la certeza de que todo está en perfecto orden, que tener que pararse en marcha para ajustar las cargas. Se debe distribuir oportunamente a lo largo de la columna el personal de acompañamiento, fijando a cada uno de modo bien claro y determinado, su propio cometido.

Enviar delante de la columna una clase con algunos zapadores, si se puede disponer de ellos, con el encargo de buscar los pasos más practicables y repararlos si hace falta.

Sobre los caminos de suficiente anchura el tren podrá marchar de a dos; así se disminuirá la longitud de la columna y se podrá ejercer mejor la vigilancia por los hombres de acompañamiento.

En las marchas la columna se mantiene ordinariamente a la derecha del camino, y donde existan precipicios del lado opuesto al mismo.

Debiendo pararse la columna se hará cerrar a los mulos a la justa distancia y pararse a lo largo del lado del camino más conveniente. En cada hora de marcha hacer una breve parada de pocos minutos, eligiendo, naturalmente, aquellos trozos de camino que más se presten a ello. Estas paradas dan lugar a cerrar las distancias y a apretar las cinchas, repasar las cargas, mojar con la esponja los ojos, la boca y las narices y otras partes de los mulos, lo que les sirve de gran refresco.

Si la partida se ha verificado sin que los mulos hayan abrevado, y no se sabe dónde se podrá realizar esta operación, aprovechar la primera fuente o cauce de agua que se encuentre en la marcha, y allí abrevar a los pocos minutos de la llegada y sin descargar. En las marchas muy largas y fatigosas convendrá hacer a mitad de camino, aproximadamente, y posiblemente donde el agua no falte, una larga parada de una hora por los menos. En este caso, antes de abrevar se descargan los mulos sin quitar los bastes ni aflojar las cinchas, y se distribuirá el pienso.

En las paradas largas es absolutamente necesario que se deje libre el paso, y, por tanto, el tren debe detenerse en los terrenos laterales. Los mulos se dispondrán en

círculo y atarán uno a otro, mediante la cadena de la cabezada.

El pienso puede también ser consumido mientras el mulo camina; a tal objeto, es necesario que el camino sea bueno y no muy fatigoso. Es útil acostumbrar a los mulos a comer de este modo, porque al principio algunos no lo aceptan. Si a algún mulo se le detiene para arreglar la carga o por otra causa momentánea, no deben, en general, detenerse los demás; bastará que se detenga el cabo o algún soldado. Por otra parte, cuando algún mulo estuviese intranquilo, podrá detenerse con él otro mulo de la columna. Los mulos que queden detrás alcanzarán su puesto en la columna en la primera parada.

Antes de entrar el tren en senderos peligrosos, reconocerlos y no economizar fatigas para convertirlos en practicables. Al recorrer sendas que tengan trayectos de difícil recorrido, es conveniente dividir el tren en varios grupos, haciéndoles marchar a cierta distancia unos de otros y, por tanto, con cierta independencia entre sí; de este modo se podrán aprovechar sucesivamente, después de un paso difícil, aquellas partes de sendero que, siendo llanas o menos inclinadas, sirvan para dar algún descanso.

Cuando un mulo presente visibles indicios de sufrimiento o esté contuso, descargarle de la carga, que lo llevará un mulo de reserva, o, a lo menos, aligerarlo repartiendo entre otras varios mulos parte de la carga del mulo enfermo.

El temblor de las patas, la caída de los riñones, la transpiración abundante, demuestran claramente el excesivo cansancio del mulo.

CUIDADO DEL MULO AL LLEGAR AL FINAL DE LA MARCHA

Los mulos en las marchas pueden dormir al aire libre o acantonados; es siempre conveniente, cuando sea posible, acantonarlos, o, al menos, colocar a cubierto los bastes y las cargas. Antes de acantonar los mulos, el oficial o clase encargado del tren visitará los locales, haciendo limpiar los pesebres y refrescar las camas con paja nueva.

Al llegar al final de la marcha, los mulos quedarán, por lo menos durante media hora, con el completo de su equipo.

Al llegar a la etapa, los mulos serán frotados con paja, y cuando se haya hecho una marcha sobre camino polvoriento, se les lavarán los ojos, las narices y las extremidades y por intermedio de las patas.

Los bastes serán colocados en locales secos, después de haberlos hecho secar al sol o al aire. Se pasará revista de modo que todo esté siempre en estado de servicio.

Si los mulos quedan al aire, se les coloca en círculo del modo siguiente: colocados los mulos en círculo, con las grupas hacia fuera, cada conductor hace pasar la cadena de la cabezada del propio mulo en la anilla de la cabezada del que se encuentra a la derecha, y haciendo correr esta cadena, la sujeta al travesaño con la argolla que hay a la mitad de la cadena. Así puestos los mulos, basta un solo hombre de servicio en el centro de cada círculo; los otros conductores acampan en la proximidad. En cada círculo no se colocarán más de treinta mulos.

Cuando deban permanecer mucho tiempo en algún sitio, será preferible atarlos a una cuerda bien tendida entre dos piquetes fuertemente sujetos al suelo, a fin de que puedan acostarse sin ocasionar molestias.

Los bastes y accesorios se colocan unos sobre otros por unidades, cuidando de poner debajo alguna cosa, a fin de que el primero no toque en el suelo.

Las cargas, bien colocadas por unidades, estarán próximas a los bastes.

Tanto los bastes como las cargas deberán cubrirse con el cubrecargas.

La cebada será distribuida en el saco de pienso, y la paja o hierba, en tierra. El hombre de guardia deberá vigilar que los mulos no estropeen éstas.

CAPACIDAD DEL TRANSPORTE A LOMO

Es útil fijar la atención sobre un hecho bastante importante: el de la alimentación del medio de transporte, debiendo partir las varias secciones de mulos de transporte del almacén avanzado y volver. Realizando el mismo número de marchas, se tiene que un mulo podría alejarse del almacén de aprovisionamiento:

- 1 día, llevando 2 raciones para sí y 70 kilogramos de carga útil.
- 2 días, ídem 4 ídem íd. y 60 ídem íd.
- 3 días, ídem 6 ídem íd. y 50 ídem íd.
- 4 días, ídem 8 ídem íd. y 40 ídem íd.
- 5 días, ídem 10 ídem íd. y 30 ídem íd.
- 6 días, ídem 12 ídem íd. y 20 ídem íd.
- 7 días, ídem 14 ídem íd. y 10 ídem íd.
- 8 días, ídem 16 ídem íd. y 0 ídem íd.

CUENCA

NIÑO DE HOY, HOMBRE DE MAÑANA

Niños, mirad al horizonte claro y sereno. No lloréis a vuestros padres caídos en la lucha; ellos murieron pensando en vosotros, con la sonrisa en los labios y en su cerebro vuestra imagencita. Morían luchando, para que en el día de mañana, no lejano, dichoso y feliz, podáis trabajar sin opresión alguna. También ellos anhelaban compartir con vosotros ese preciado día, pero la metralla fascista segó su preciosa vida. Os lo repito, no los lloréis; a los héroes que saben morir en beneficio de una causa justa, no se les llora: se les admira. Cuando seáis hombres podréis decir muy alto: «Mi padre sucumbió como un valiente por la redención del proletariado mundial.»

Niño: tu padre, caído en esta cruel guerra, no morirá jamás en la mente de los hombres honrados; sabrán enaltecer su gesta gloriosa, y si es necesario formaremos con nuestros cuerpos murallas humanas para que el enemigo insensato no pueda llegar a vosotros, hijos del pueblo laborioso, que sois nuestra gran esperanza.

Huérfanos: el padre que os engendró ha perecido en la lucha contra el invasor y el traidor al suelo patrio, pero aquí estamos nosotros, vuestros nuevos padres, los que lucharemos hasta que os veamos libres de la barbarie humana, si no morimos, como tu progenitor, en la lucha contra el fascismo.

Niños, hombres del mañana, salud.

Justino DE PABLOS

Los camaradas de la Hipomóvil cuidan del ganado con el mayor entusiasmo.

SERVICIO DE CAMINOS

La misión del personal dedicado a este servicio es la de vigilar el entretenimiento de las vías de comunicación para carruajes de la zona de retaguardia, apertura de nuevas vías para los servicios del Ejército y las reparaciones y refuerzos de obras destruidas por el enemigo fuera de la zona avanzada.

La dirección del servicio la lleva el director de Transportes, auxiliado por diferentes jefes, cuya práctica en esta clase de trabajos sea una garantía de buena y activa ejecución.

Como órganos de ejecución y dependiendo de la Jefatura de Transporte de cada ejército, se practicará el servicio de la misma manera que en tiempos de paz, nombrando los ingenieros, si son castrenses, la autoridad militar, y si son civiles, el Ministerio del ramo, y tendrán la obligación de formalizar proyectos, presupuestos, reconstrucción de caminos, etc., teniendo a sus órdenes el personal de ayudantes, capataces, camineros y obreros eventuales que en tiempo de paz prestan sus servicios en la Jefatura de Obras Públicas. Este personal está militarizado, con sus correspondientes asimilaciones.

Tanto las Divisiones como los Cuerpos de Ejército cuentan con Compañías de Zapadores, que son las encargadas de las primeras recomposiciones en los trabajos que requieren esta especialidad; pero, generalmente, para la remoción de tierras, trabajos en las canteras y transportes del material, etc., hay necesidad de que lo efectúen faeneros circunstanciales, por estar absorbidos por trabajos de atrinchamiento los zapadores divisionarios, aun los de Cuerpo de Ejército. Para que podamos formar idea del trabajo de este personal, basta recordar algunos datos de la guerra europea, que son bien elocuentes. La organización defensiva de un kilómetro aproximado de frente necesitó 100.000 hombres-días; en el supuesto de que se haya de preparar un frente de División de cuatro kilómetros y se reduzcan los trabajos a lo indispensable, durará la ejecución muy cerca de los tres meses. La anchura de caminos que el Estado Mayor ha de exigir para establecer la circulación de carruajes es la siguiente: para un camino de simple corriente, tres metros y medio de calzada; para los de doble corriente, seis metros; para los de triple corriente, ocho metros. El máximo de pendiente será de 0,10 por 100.

Para un camino nuevo de doble corriente se necesitan por kilómetro 2.500 toneladas de material al pie de obra, y, sin contar los grandes movimientos de tierras, se emplearán en el mismo 4.000 hombres-días.

El entretenimiento de un camino de la misma clase con una circulación intensa, necesita de 10 a 20 hombres-días por kilómetro, con 5 a 20 toneladas de material al pie de obra. La preparación de una pista para carruajes de tracción animal en terreno castigado por la artillería es aproximadamente de 50 hombres-días por kilómetro.

ENRIQUE TEJADA



Qué es la Agrupación Hipomóvil en el frente: su trabajo

A vosotros, compañeros del Cuerpo de Tren, que sin cesar lucháis en la Sierra; a vosotros, que día tras día, sin descanso alguno, desafiando al aire, al agua y al sol, heladas y nevadas, sabéis, sin perder el buen humor, cumplir con vuestra delicada e importante misión, cual es la de abastecer en los frentes a los bravos defensores de nuestra libertad. A vosotros, que parecéis estar abandonados por desconocer vuestra misión: a vosotros, que parece ser que estáis ignorados, quiero dedicaros estos renglones, para que vuestra delicada e importante labor sea conocida por los que la ignoran y robustecida por los que ya la conocen.

¿Cómo se organizaron los destacamentos del Cuerpo de Tren en la Sierra? Al producirse en España el movimiento militar-cacique-católico-fascista, movimiento que tanta sangre de hermanos nuestros viene costando y que hoy día se ha transformado de guerra civil en invasión extranjera, nuestras bravas Milicias y soldados del pueblo, viendo que sus libertades iban a ser destruidas, se impregnaron de heroísmo y con las armas primeras que sus manos cogieron salieron, como dignos hijos de la República, a detener el paso de esa chusma aliada de la traición. Como una muralla infranqueable, nuestros héroes luchan en la Sierra, habiendo conseguido, durante el tiempo que llevamos transcurrido, hacer honor a esa sangre hispana que corre por nuestras venas, sangre de héroes y defensores de sus libertades, que han confirmado ante el mundo entero su dilema de «¡No pasarán!».

¡Sierra de Guadarrama! Mole gigan-

tesca que presentas con orgullo tus picachos llenos de copos blancos, pero que han sido regados con la sangre de los que te han defendido; silencio que sólo era interrumpido por el viento al azotar tus peñas, y que ahora ha sido roto por el monótono y triste sonar de las máquinas guerreras que siembran la muerte; abismos profundos apenas hollados por el ser humano, y ahora tantas veces visitados; senderos cubiertos por la nieve, infranqueables por el temor, y ahora tantas veces recorridos; viento frío, peligro a cada momento, todo esto y más encierras, Sierra de Guadarrama; pero ¿qué importa? Los que se sublevaron intentaron cruzarte; había que defenderte, y allí se fueron tus nobles hijos, donde aún luchan sin descanso entre tus peñas; pero no sólo cruzan por tus caminos los hombres que te defienden con las armas en la mano; hay otros hijos, hay otros soldados que ante la imposibilidad de abastecer mecánicamente a esos soldados que luchan en el parapeto, caminan sin temor a tus abismos, sin temor a tus fríos y nieve, con paso seguro, llevando en sus manos los ronzales de unos mulos que sobre sus lomos transportan víveres y material bélico para los que te defienden; estos que cumplen tan delicada e importante misión son los valientes hombres que forman el Cuerpo de Tren. Así comenzó a funcionar, y hoy tiene el orgullo de prestar sus servicios en todos los puntos de la Sierra, Jarama y Guadalajara.

En el próximo número, «Cómo funciona el Cuerpo de Tren en la Sierra».

A. COLLADO

INTELIGENCIA, TENACIDAD, ANTIFASCISMO

Cumpliendo el propósito manifestado en mi entrevista "Con un soldado del Transporte", prosigo la información ofrecida a los camaradas lectores de TRANSPORTE EN GUERRA.

—Camarada capitán: supongo que habrás leído la conversación mantenida con un soldado de tu Compañía y que acaba de aparecer en nuestro periódico.

—En efecto. Por cierto que...

—Te alude francamente, invitándote a que distraigas unos minutos para asomarte a las columnas de TRANSPORTE EN GUERRA, y digas algo para sus lectores de tu labor al frente de la Compañía que mandas.

Vacila un momento, me mira fijamente, y haciendo un gesto lleno de simpatía, no puede ocultar, a causa de su modestia, cierta desazón.

—¿Qué he hecho yo? Cumplí con el deber. Esto no creo que tenga importancia.

—El deber, camarada, en estas circunstancias históricas, adquiere gran volumen y plantea graves exigencias. El deber de un antifascista no tiene nada de común con el viejo concepto mecánico del deber.

Y yo tengo entendido que tú cumpliste, efectivamente, tu deber; pero que satisfaces al más exigente. Siendo así, también es deber tuyo explicar qué hiciste, para ejemplo y utilidad de los demás.

—¿Qué quieres de mí, entonces?

—Me vas a contestar a unas cuantas preguntas. ¿Cuándo te hiciste cargo del Transporte de la 3.ª División?

—A la creación del Tren Automóvil. Pero para contestarte deseo que vengas conmigo y puedas apreciar la veracidad de mis manifestaciones.

—¿Qué has hecho anteriormente?

—A últimos del mes de julio se creó el Batallón de Juventudes Campesinas, adscrito al 5.º Regimiento desde su creación, y que mandaba, puesto que él lo fundó, el comandante Cecilio Arregui, de cuyo camarada recibí las mejores lecciones de guerra y antifascismo.

—¿Tuviste en aquella unidad ya graduación?

—Desde soldado hasta teniente, pasando por sargento y alférez.

Llegamos al parque de la Sección de Sanidad de la Compañía divisionaria del Tren Automóvil.

—¿Cuál era la organización y funcionamiento del Transporte al hacer cargo de él?

—Deficiente. En primer lugar, en los mismos camaradas conductores, por carencia de organización y disciplina, dándose el espectáculo de que, mientras unos se excedían en su deber, otros no rendían lo debido. Al hacerme cargo, mi primera preocupación fué sentar los cimientos de la disciplina militar para coordinar todos los esfuerzos. Y, dicho sea en honor a la verdad, para lograr esto no hemos necesitado mucho, por cuanto que, salvo casos de incompreensión, la mayoría deseaba esta disciplina. Y esto nos evidencia que la militarización era anhelo de la inmensa mayoría de los camaradas del Transporte. Por otra parte, lo primero que hallé fué escaso material y éste muy trabajado, por ser todo anterior al movimiento. Ante la imposibilidad de utilizarlo con cierto rendimiento y de obtener material nuevo, mis primeros pasos se dirigieron a lograr una organización de talleres que respondiera a las necesidades de la División, juntamente con un escrupuloso control y distribución de los servicios, consiguiendo con esto corregir ciertas anomalías y logrando una economía de 3.500 litros diarios de gasolina, a la vez que se evitaba un desgaste inútil de material.

—¿No has tropezado con dificultades para lograr esto?

—En este orden te confieso que tuve verdaderos disgustos, tropezando a cada paso con incompreensiones tales como creerse ya propietarios de vehículos, aun cuando a veces su uso no estuviera muy justificado, y dándose, por el contrario, el caso doloroso de que un servicio tan necesario como Sanidad careciera de lo más elemental: ambulancias y coches sanitarios. Esas ambulancias que tú ves eran turismos.

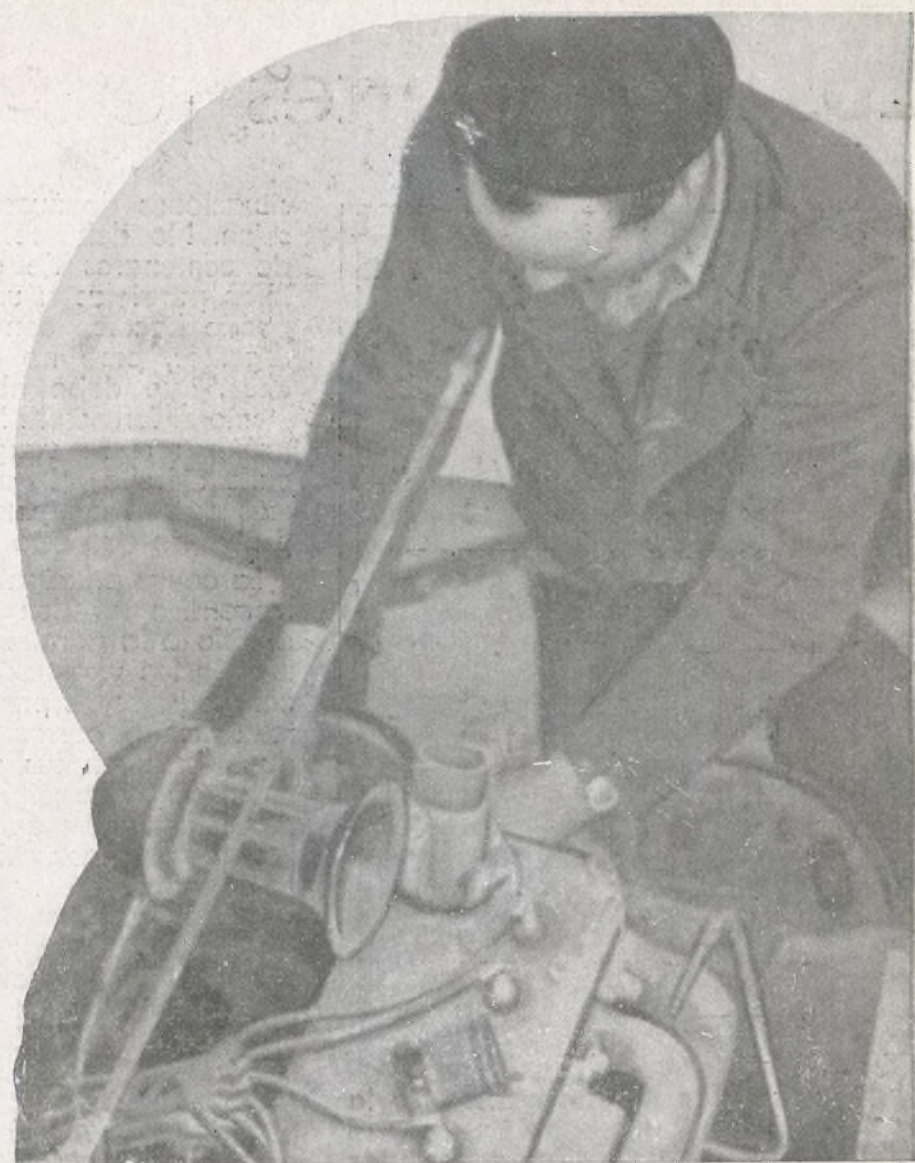


—Por mi parte veo que tu labor fué de verdadera justicia, retirando servicios no indispensables y atendiendo a los necesarios.

—Estos coches, que, como turismos, no rendían labor útil en la actualidad, prestan servicios de ambulancias gracias a una transformación mediante reforma y adaptación.

—Esto es en extremo interesante, pues veo que no teníais vehículos ambulancias, y al Gobierno, dada la envergadura del problema de proveer rápidamente de los previstos en las plantillas, tampoco le era posible atender a estas demandas; tú resolviste en lo posible este problema. Pero sería interesante que me dijeras cómo habéis atendido el aspecto económico de esta labor, que forzosamente comporta gastos crecidos.

—Efectivamente, en este orden también tuvimos grandes dificultades, logrando los recursos económicos a que te referías, por medio de suscripciones, colectas y festivales, siendo de justicia destacar el concurso para obtenerlos del comisario de Sanidad de la División y teniente del Tren, Alfonso Sabugo. Como ves, también hemos construido una cosa tan útil como es el camión-ducha, llevando a los mismos parapetos la higiene y curación incluso de algunas epidemias, la sarna, por ejemplo, que con estos duchados pre-



Obreros conscientes se ocupan del arreglo de nuestros coches.

parados medicinalmente puede ser combatida. Tenemos asimismo para acompañamiento de convoy este otro turismo, transformado en tanque de gasolina; dos coches-talleres y uno en preparación con altavoces, para el comisario, que irá hasta



la misma línea de fuego. Habrás advertido que todo esto no lo consigna la plantilla, pero en cuanto a su utilidad para la guerra es tan esencial como lo previsto en la misma.

Después de lo que vi no puedo ocultar mi satisfacción, felicitando a todos los camaradas de esta Compañía divisionaria del Cuerpo de Tren en la persona de su capitán, dirigiéndole una última pregunta:

—¿Estás satisfecho?

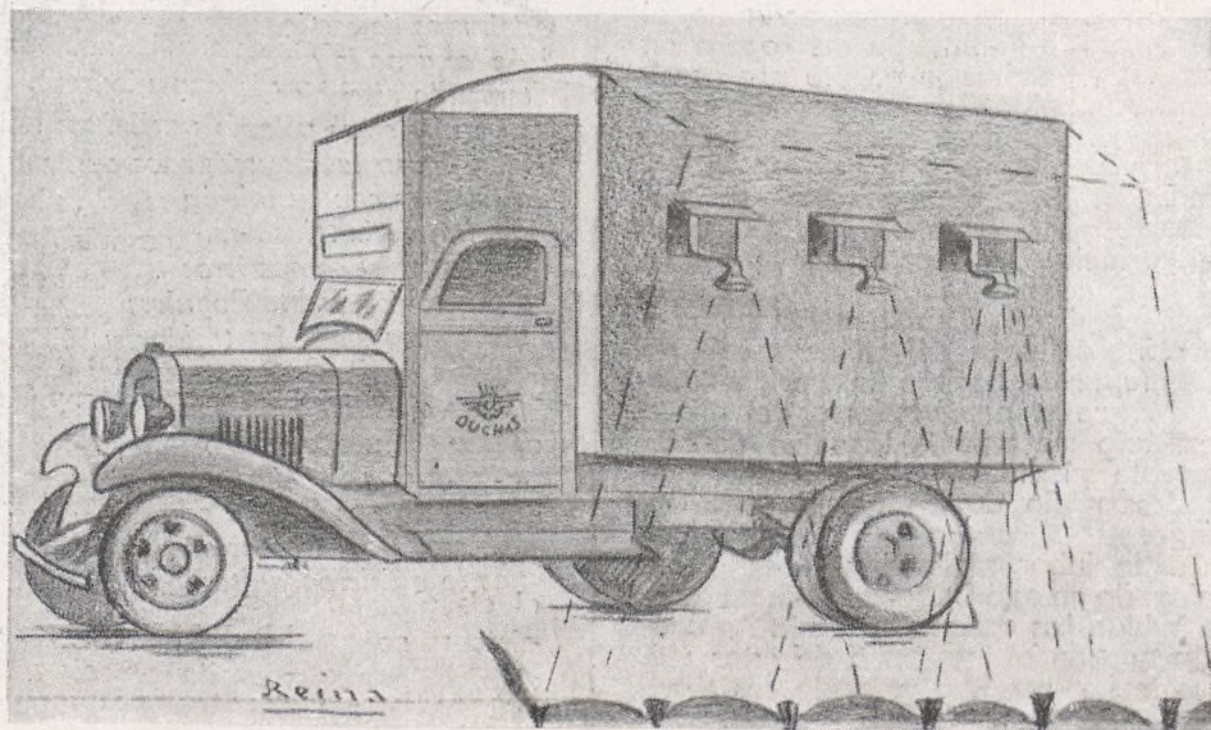
—Lo estoy, en efecto, por el apoyo que me prestan los mandos de la División y por la colaboración de los tenientes y camaradas que me rodean.

"Inteligencia, tenacidad, antifascismo" es el título que he creído corresponde a la entrevista con el camarada Pedro Santos, capitán de la Compañía divisionaria del Tren Automóvil, 3.ª División, y que podría muy bien sustituirse por este otro: "Forjando la nueva Patria".

B. GOIRIZ

Rogamos a todo el que quiera colaborar en el número extraordinario que se publicará el día 18 envíen los originales a la mayor brevedad posible, teniendo en cuenta que éstos no excedan de dos cuartillas de máquina.

**VISADO
POR LA CENSURA**



Los transportes ferroviarios



No obstante los grandes esfuerzos realizados por todos los ferroviarios de la España leal, este servicio no ha dado ni da el rendimiento de tráfico que en las actuales circunstancias se necesita para disminuir los transportes por carretera; pero nuestros camaradas del carril no son culpables de esta falta de rendimiento, ya que, como digo, en todas las ocasiones se han multiplicado en su servicio, haciendo jornadas intensivas y despreciando el peligro con gran entusiasmo, y para que de estos trabajos se pueda obtener una máxima utilidad, es preciso coordinar el transporte por ferrocarril con el transporte por carretera. Esta falta de coordinación es la causa de que hoy el transporte ferroviario ocupe un lugar secundario con relación al transporte en general.

Es conveniente crear un organismo para el fin que se persigue; lo aconsejan los muchos estudios realizados en este sentido por técnicos en la materia y como resultado de la práctica y la realidad durante las últimas guerras, en las que los contendientes tuvieron organizado dicho organismo para salvar las dificultades por falta de coordinación en las dos ramas del transporte.

Por lo que respecta a nuestra actual situación, vemos que el transporte por vía ordinaria (carreteras) está excesivamente recargado y hay que disminuirlo aprovechando el ferrocarril, construyendo las redes necesarias, puesto que tenemos mano de obra suficiente, y ampliando estaciones y muelles para facilitar el movimiento de trenes; la continuación del actual estado de cosas supone un gasto excesivo, y el empleo en grado máximo de automóviles y conductores, que podrían emplearse en otras actividades de nuestra lucha cuando las

situaciones de nuestro Ejército lo aconsejen. No debe tolerarse la circulación de centenares de camiones por carreteras paralelas a una línea férrea. Esto puede hacerse con algunos transportes urgentes, pero no con la totalidad de ellos, que debe absorberlos completamente el ferrocarril hasta la estación más próxima a la vanguardia o zona de cada ejército; el automóvil no debe ser más que el complemento del ferrocarril y siempre que éste no pueda funcionar.

La causa principal de que nuestros ferrocarriles no den más rendimiento es debido a la paralización en las estaciones de los vagones cargados por carecer de personal para la descarga y automóviles o carros para su transporte, que obstruyen las vías de las mismas, dificultan las maniobras de los trenes y, por último, hay que disminuir la circulación por atasco de la estación; para solucionar esto hay que ponerse de acuerdo con el transporte automóvil, con objeto de evitar que un vagón cargado se lleve horas y horas sin descargar en la estación de destino. Todo ello no es más que cuestión de organización y enlace entre los dos servicios, y así tendremos que cuando se vaya a realizar un transporte por ferrocarril, las operaciones de carga se efectúen precisamente a las mismas horas marcadas de antemano, sin retraso ni adelanto, y que todos los trenes cargados con material, mercancías o tropas, cuando lleguen a la estación de destino estén dispuestos los vehículos automóviles necesarios y personal de descarga suficiente para que el tren quede vacío en un plazo máximo de treinta minutos, y regresar a su punto de procedencia para efectuar un nuevo transporte, dejando libre la estación adonde llegó, la que podrá dar entrada inmediatamente a otro nuevo tren. De esta forma a esa estación podrán llegar y salir doble número de trenes que en la actualidad, y siendo tan enorme la superioridad de la capacidad de transporte del ferrocarril sobre el auto, se comprende la economía tan grande que supone emplear aquél, además de que siempre se dispondría de más medios de transporte disponibles para cualquier circunstancia imprevista. Una Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, integrada por expertos ferroviarios y oficiales del Ejército prácticos en los transportes, con sus correspondientes Comisiones de estaciones reguladoras y Comisiones de estación, subdivididas en tantas Comisiones de red como sean necesarias y cuya misión está bien definida en el Reglamento de los Servicios de Retaguardia, podría encargarse de anular completamente las deficiencias actuales poniendo en práctica esta intensificación del transporte por ferrocarril, con lo que obtendremos grandes ventajas económicas en beneficio de nuestra causa.

J. C.

"SÉPANLO TODOS"

Me interesa hacer constar, de la forma más concreta posible, lo ocurrido en esta Agrupación días atrás.

Unos cuantos compañeros, completamente identificados con el escrito que más tarde sería publicado, o mejor dicho, partícipes del mismo criterio que me indujo a publicar en nuestro periódico—TRANSPORTE EN GUERRA—del número anterior, con el título de "Necesitamos Comisario", tuvieron y consumaron el propósito de redactar una instancia dirigida al Comisariado General de las Fuerzas de la República, con la intención de que este puesto se me fuera confiado.

A este casi centenar de compañeros, que con su firma dan validez a una inteligencia, a unas aptitudes, que no merezco, les muestro mi agradecimiento personal sin titubeos, noblemente; pero es necesario, y ya que en esta cuestión hemos sido tildados, por alguien que teniendo el mismo derecho que todos, a expresar su opinión, intentó hacerlo de una forma poco leal; indudablemente tengo que manifestar algunos detalles ne-

cesarios para la buena conducta de cada cual.

Nadie podrá decir que estos camaradas hayan realizado la más infima coacción, porque dicha instancia fuera avalada por una firma más.

Nadie podrá decir que en esta ocasión se ha puesto en juego una amistad personal.

En esta ocasión atestiguo que este casi centenar de compañeros no les ha precedido nada más que el reconocimiento en mí, de unas cualidades que no poseo; pero que desde luego no es posible el que se consienta otra interpretación. No la ha habido, y esto tiene que prevalecer ante todos los dichos que puedan verse.

En este aspecto reconozco dos versiones para estos compañeros. Me cabe la plena convicción de que no se ha puesto de manifiesto en la forma que debiera haberse hecho, y no porque a mí se refiera. La Agrupación Hipomóvil la componen unos cientos de camaradas, de los cuales, muchos en estos momentos se encuentran en destacamentos, que tienen el

mismo derecho a que con ellos se hubiera consultado, aparte de que los que encontrándose de descanso, igualmente que el que tiene su puesto en ésta, me cabe la absoluta seguridad, hay bastantes se encuentran en las mismas condiciones que nuestros camaradas destacados.

Tenía que haberse puesto en antecedente de todos para que no hubieran surgido malas interpretaciones intencionadamente.

El motivo que les impulsó a realizar esta acción, me parece adivinar, fué con el objeto de que este camarada sea nacido de nuestra Agrupación, pero no por el hecho de que pertenezca a ella, sino porque en el ejercicio de sus funciones, que nuestra Agrupación tiene que realizar, sea un verdadero impulsor de ésta, sea un verdadero compañero que se desvele por la igualdad dentro de nosotros mismos, en todos los aspectos, si es que por motivos infundados se llegase a tener la impresión, o viceversa, si es que tales cosas existieran. Sea quien tenga que compartir las estancias, tanto buenas como malas de todos los que se encuentran en los distintos destacamentos. En una palabra, un camarada, sea quien fuere, pero con el asentimiento de todos, con la absoluta confianza que se precisa tener en dicho compañero.

En esta ocasión no habrá quien deje de censurar la acción llevada a cabo por estos compañeros; pero yo les suplico que hagan un verdadero estudio comparativo de ésta con otras, que con un verdadero ocultamiento, poco noble en estos casos, sin dar la cara como vulgarmente se dice, no tienen el arrojo de exponer claramente la cuestión ante un grupo de camaradas que en estos momentos hacen dejación de todos sus principios idealistas y no son partidarios nada más que de una consigna que todos anhelamos y que es imperiosa: aplastar al fascio.

Necesitamos urgentemente que todos, absolutamente todos, nos reunamos, hablemos, dejando atrás partidismos.

Y yo quiero, antes de terminar, puesto que parece ser que me he extendido demasiado, hacer una objeción que creo espera alguien.

Habría algún compañero que piense que todo esto es una patraña, un cuento, un embaucamiento, con miras a algún fin interesado, y yo les digo que el único fin que me guía en este trabajo, es la lealtad y la justeza que en todo momento tuve, tengo y seguiré teniendo, con arreglo a mi corta inteligencia.

ANGEL HERNÁNDEZ GALINDO

Reforzando una petición

En varios artículos aparecidos en los últimos números de TRANSPORTE EN GUERRA se pide por varios camaradas, con insistencia que demuestra la necesidad que todos sentimos de ello, el nombramiento de un comisario para nuestra Agrupación Hipomóvil. Con la pequeña experiencia que he podido adquirir en mi actuación como delegado político en el Destacamento de La Solana, durante tres meses, voy a intentar, en mi modestia, esbozar lo más brevemente que me sea posible las condiciones que a mi entender son precisas para que la labor del comisario y sus delegados sea fructífera. Ante todo, autoridad. Para ello es absolutamente necesario que los camaradas que vayan a ocupar estos puestos sean elegidos con toda objetividad, pues hay que tener en cuenta que el cargo de comisario no es un «enchufe», ni muchísimo menos. Por el contrario, es un puesto que exige del que lo ocupa un extraordinario espíritu de sacrificio, un gran amor por nuestra causa y un tacto especial para captarse por igual la simpatía de los mandos y las tropas de su unidad. Existen aún en nuestro Ejército muchos jefes y oficiales que todavía no aprecian en toda su integridad la capital importancia de la labor del comisario. Consideran a éste como un intruso que viene a mermarles una parte de su autoridad. Nada más lejos de la realidad. Precisamente la más importante de las funciones del comisario es acrecentar por todos los medios la disciplina y el acatamiento al mando, rodeando a éste del máximo prestigio y autoridad y siendo él en todo momento el vivo ejemplo de las virtudes militares y de todo orden que a los demás reclama.

Hecha esta pequeña exposición de las cualidades que a mi entender debe reunir un comisario, voy a explicar las razones que me han obligado a continuar en mi puesto de delegado, a pesar de haber dimitido los demás compañeros que conmigo fueron nombrados por el anterior comisario del Cuerpo, camarada Ramos, al cesar éste en su cargo. Presentada mi dimisión, como era obligado, al comisario de la Brigada que opera en este sector, no me la aceptó por considerar que habiendo sido aprobados por mí los cursillos para comisarios efectuados en este frente y hallándose la instancia correspondiente pendiente de contestación en el Ministerio de la Guerra, en Valencia, únicamente la denegación de la mencionada instancia podía obligarme a dimitir. Con la autorización y amable confianza del entonces jefe de la Agrupación, capitán Romeral, y esperando que el nombramiento del nuevo comisario me permita legalizar definitivamente mi situación, he continuado en el desempeño de las funciones de mi cargo.

De la labor realizada por mí como delegado en este Destacamento, no quiero hablar. Los camaradas de la Agrupación que en el transcurso de estos últimos tres meses han prestado sus servi-

cios en este frente, tienen la palabra. Unicamente quisiera hacer resaltar que del considerable número de analfabetos existente a mi llegada (un 25 por 100), sólo quedan hoy algunos semianalfabetos, ninguno de los cuales firma ya en las nóminas «con el dedo». Este halagüeño resultado se ha podido conseguir merced a la colaboración entusiasta, que me complace en agradecer desde estas columnas, de los camaradas Francisco García Batanero, Alfredo Campos, Leandro Simón y Gerardo Vilabella, que me secundan eficazmente. Para todos ellos mi saludo cordial, y para los camaradas que han tenido la paciencia de leerme hasta aquí, una petición de indulgencia.

Ramón MAYO

A los camaradas del Cuerpo de Tren

Bravas milicias del Transporte:

luchad por la libertad
de este honrado pueblo nuestro
para llegar a triunfar,
y si se tercia, morir;
pero que no demos tiempo
para que entren en Madrid.
Antes la vida perder
que esas hordas criminales
al pueblo puedan vencer.
Nos lanzaremos por la carretera
con el volante empuñado,
como hacen en la trinchera
los valientes milicianos.
Cuando a por su presa van
estos bravos del Transporte,
ni un palmo retrocederán,
y cada cual a su puesto
sin perder serenidad,
y todo aquel que retroceda
debemos de castigar.
Así se gana la guerra,
teniendo serenidad.
El coche corre veloz,
lanzado a por su presa
a cumplir con su misión
camino de la trinchera.
Camarada y compañero:
que eres del Frente Popular;
que nunca digan los traidores
que no supimos ganar.
¡Viva el Cuerpo de Tren!
Todo el mundo a trabajar,
a hacer una España honrada,
donde no nos falte el pan,
que esos viles traidores
nos lo quisieron quitar.

M. RAMÍREZ