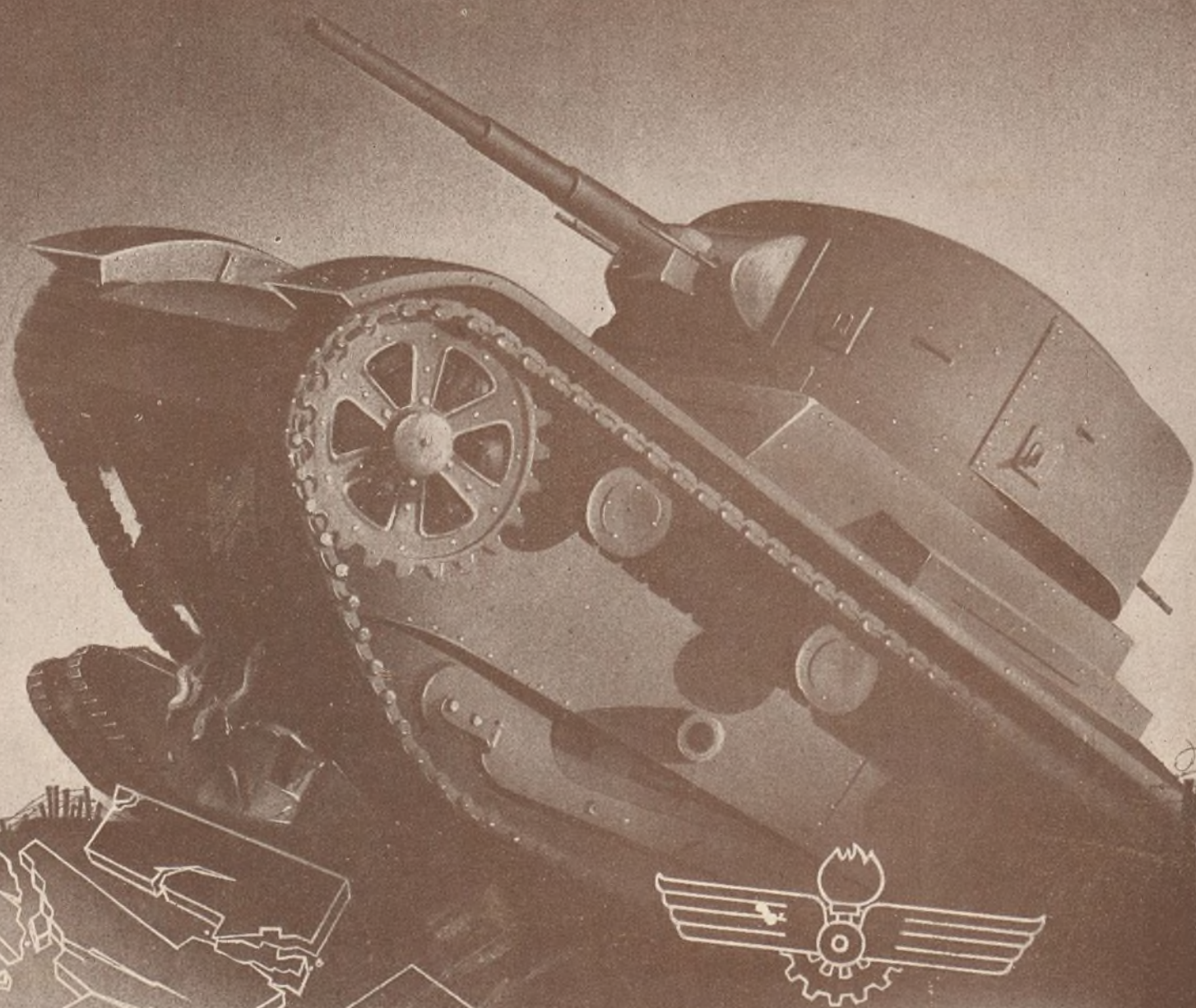


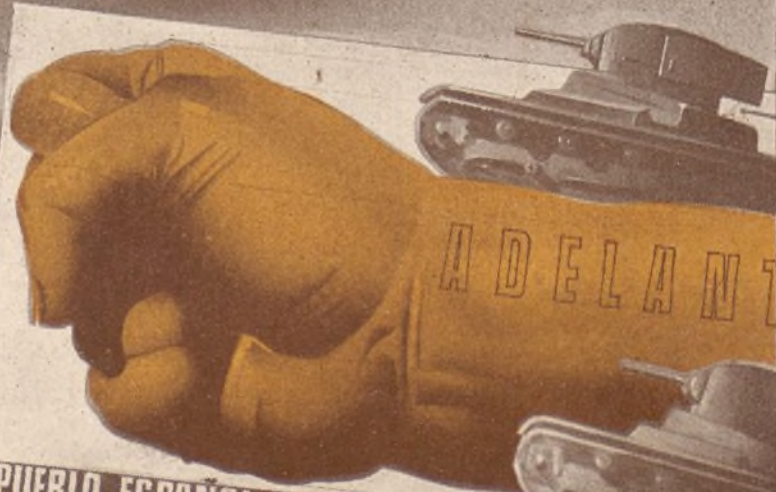
★
ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO DEL CENTRO
★

TRANSPORTE

en guerra

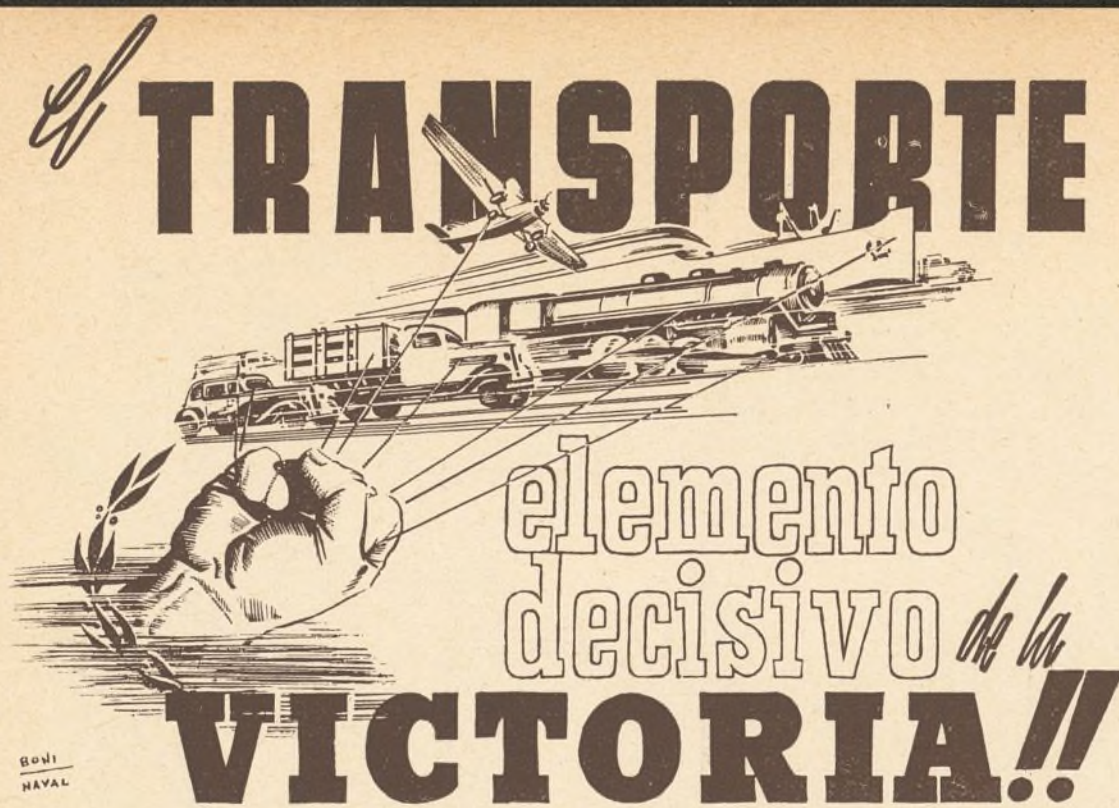


TANQUISTAS



ADELANTE

CON VUESTRO HEROISMO EJEMPLAR, CONTRIBUIS A LA VICTORIA DEL PUEBLO ESPAÑOL SOBRE LOS EJERCITOS INVASORES



La afirmación «el transporte es el elemento decisivo de la victoria», hecha en sucesivas ocasiones, oficial y públicamente, requiere, si queremos que así sea, ser convertida en realidad práctica y objetiva. Para llegar a tal conclusión, y teniendo en cuenta, dadas las características de las guerras modernas, que el transporte es el único medio existente para la distribución y movilidad de las necesidades de un pueblo en guerra, vamos a estudiar el problema dividiéndolo en sus dos aspectos más significativos: transporte militar y transporte civil; aunque hemos de partir de la base de que se hallan tan relacionados entre sí, que se hace imposible tratar dicho problema por separado, porque en nuestra guerra, como en cualquier otra de nuestro tiempo, si bien es verdad que ésta afecta principalmente a las fuerzas de vanguardia, no es menos cierto que la retaguardia, el pueblo, también la sufre y la hace con toda su intensidad, o por lo menos así debe ser, si queremos obtener pronto la victoria.

Desde el punto de vista militar debe considerarse el transporte como fuerza auxiliar de guerra, vinculándola totalmente al interés de la misma. Una vez considerado así, pasaría, por tanto, a depender directamente del Ministerio de Defensa Nacional, con lo que se habría conseguido la centralización, bajo una sola dirección o mando único. Pudiendo ser organizado en los dos aspectos, militar y civil, debidamente coordinados con arreglo a las necesidades generales de la guerra.

¿Ventajas? En el orden militar, al aumentar el activo de material que hoy se encuentra diseminado por ahí, mal aprovechado y peor atendido, contaríamos con lo preciso para dotar a las unidades de nuestro Ejército con lo indispensable para sus necesidades normales, y unos batallones de grueso transporte con el material preciso y bien

organizados, que estarían de una manera constante y efectiva a disposición del E. M. siempre que los necesitara.

En el orden civil, deberían tenerse en cuenta toda clase de servicios que se considerasen de utilidad pública, pudiendo ser distribuido el material estudiándose las necesidades e importancia de cada servicio a través de los Consejos municipales o provinciales y reglamentando debidamente su funcionamiento.

Regularizado el transporte de este modo, se evitarían, en gran parte, los vividores y especuladores que pululan

en nuestra retaguardia, los que suelen llenarse la boca de antifascismo estridente, y que en la mayoría de los casos tienen su origen en la facilidad que poseen para realizar intercambios y adquisiciones de materias necesarias en los puntos de producción, valiéndose de los medios de transporte que poseen, llegando incluso, en nombre de la revolución, a establecer unos métodos que en nada se diferencian, si no es en el calificativo, de los de las Empresas de explotación capitalista y como si en España no pasara nada.

Hay una parte esencialísima: el transporte por ferrocarril, que utilizado en toda su intensidad desarrollaría una capacidad de carga y reportaría tal economía, que permitiría, perfectamente coordinada con el transporte por carretera, aminorar en gran parte el consumo de energías y disponer de mayor número de material de este último para otros servicios o necesidades.

Centralizado en sus dos aspectos, bajo la dirección del Ministro de Defensa Nacional, creando una Subsecretaría del Transporte, requeriría además, si dicha medida se tomase por considerarla de interés general, que todos, absolutamente todos los antifascistas que queremos ganar la guerra, nos dispusiéramos, renunciando a toda clase de comodidades o intereses personales o de grupo, a apoyar de una manera decidida al Gobierno, sin limitarnos sólo y exclusivamente a aplaudir tal determinación, sino cumpliéndola y haciéndola cumplir, si esto fuera preciso, a los individuos u organismos que tratasen de eludir su aplicación, aunque para ello tengamos que multiplicar y redoblar nuestro sacrificio.

La solución de los grandes problemas requieren medidas enérgicas y eficaces, y nosotros necesitamos resolver el gran problema del transporte, convirtiéndole en el arma decisiva de nuestro triunfo.

A. DOMINGUEZ

EDITORIAL



NUESTROS PROPÓSITOS

TRANSPORTE EN GUERRA, la revista de todos, se considera en su segunda época a partir del anterior número, que dedicó al heroico Madrid en su aniversario de defensa.

Pulsó, en el curso de su primer época, el nervio y potencia de nuestros batallones a través de la maravilla de sus soldados, nuestros camaradas, que al presentarse en sus páginas, algunos en ingenua manifestación escrita de su pensamiento, ratificaban su deseo de superación, propugnaban por un potente y disciplinado Ejército, por aumentar sus conocimientos técnicos, cediendo cada uno los que poseía, y a través de sus escritos se veía en todos el deseo de Unidad, de aplastar pronto al fascismo.

Cada escrito publicado es la llama viva de una voluntad de vencer, la expresión genuina de un gran soldado del pueblo que no quiere que se malogre su afán.

¡Queridos jefes de nuestro gran Ejército! Enorgulleceos de vuestros soldados. Todos piensan y expresan, no importa en qué forma, su deseo único de superación; todos aportan su esfuerzo; sólo resta que canalicéis estos deseos, que coordinéis estas fuerzas dinámicas que poseen vuestros soldados.

¡Qué temible para nosotros sería si el conglomerado de los traidores dispusiera de soldados como los nuestros!

¡Y qué maravilloso si libremente cada soldado de ese contubernio aherrojado por tiranos y pistolas pudiera expresar libremente, como nuestros soldados, su pensar! ¿Qué quedaría, si así fuera, de ese Ejército?

En esta su segunda época, quiere TRANSPORTE EN GUERRA reforzar y purificar aún más su labor. Cuando vosotros, combatientes, os asoméis a sus páginas, elevad vuestro espíritu, aportad lo que sea una idea, una experiencia, un conocimiento que poseáis, una enseñanza que hayáis adquirido, o un deseo noble que queráis expresar para el mejoramiento de nuestro Ejército.

Nuestra Revista en esta segunda época quiere también superarse con el auxilio de todos; al tiempo que recoge todo el sentir de nuestros batallones quiere reforzar su sección técnica y pide a todos su aportación. A nuestros dignos jefes que viertan en ella sus conocimientos para enseñanza de todos; que dialoguen con sus soldados a través de sus páginas, vertiendo en ellas sus enseñanzas.

Por último, quiere nuestra Revista corregir las deficiencias que los camaradas hayan notado en ella y pide a todos sus iniciativas o sus quejas, si las hubiere.



Compañero de las trincheras: tú, que me preguntas eso, te diré, si mal no lo entiendo, que un chófer es uno de los principales piñones de un engranaje; que si ese piñón no es perfecto como los demás, siempre será un fallo en la rotación que tiene que hacer, y, por tanto, su cometido no es perfecto.

Un chófer es un hombre harto de aguantar años y años a un burgués que le tuvo sometido a un trato muy desigual al que se merece; el obrero que estuvo callado, sumiso a su trabajo, tan peligroso y de responsabilidad como es el de conductor de un automóvil, desde el 18 de julio de 1936, que vió y comprendió que era llegada su hora de libertad, no se paró en pensar en nada, y se echó a la calle; los unos con el automóvil que poseían, para prestarse a transportar a los llamados entonces milicianos (hoy poderoso Ejército) al cuartel de la Montaña, Guadarrama, Toledo, Guadalajara, Alcalá de Henares, etc., etc., y otros con cuantas armas pudieron allegarse y sin reparo alguno ponerse frente al enemigo, que quería llevarnos con nuestros hijos a una mayor esclavitud.

Pues bien, compañero; como comprendo que tu pregunta no va desacertada, porque en todos sitios tiene que haber algún desaprensivo, yo confío en que tú y los demás compañeros desistiréis de esa impresión sin

fundamento. El chófer en la guerra, en nuestra guerra, es un proletario consciente de su deber y de sus actos; en tu mismo campo tienes la respuesta con esos héroes conductores de tanques y carros blindados que tantas veces os han demostrado su arrojo en la lucha, que son los primeros en la línea de fuego; lo mismo que esos somos nosotros, los que quedamos a la retaguardia, pues de nuestras filas salieron, y también estamos dispuestos siempre a acudir donde seamos necesarios, con los camiones y sin ellos. Compañero que luchas en las avanzadillas o en la retaguardia, no dudes de tu compañero el chófer, que si tú expones tu vida en el campo, él la expone en la carretera y en todos sitios, para llevarte a ti las municiones que disparas y que el chófer no duda que irán a herir en el corazón a los que se levantaron en contra nuestra; que exponen su vida también al llevar los víveres que proporcionan el alimento a tu compañera y tus hijos; es más: si tú necesitas relevo, también están dispuestos a cubrir tu puesto en el campo y a relevarte para aguantar al enemigo, como tú lo haces. No te canso más, compañero que luchas en las trincheras; ten confianza en nosotros, como también nosotros la tenemos en ti.

LUIS ESTEBAN SANTAMARIA

INSTRUCCIONES A LOS SOLDADOS DEL TRANSPORTE

Camarada conductor: Al hacerte cargo del vehículo tienes la obligación de mirar el nivel del aceite, depósito de gasolina, radiador, presión de los neumáticos, batería, motor de arranque, amperímetro, frenos, bomba de aceite, luces, claxon, etc., y al notar alguna anomalía en el buen funcionamiento de alguno de estos órganos o en el vehículo en general, darás cuenta inmediata al jefe de la compañía o del convoy.

EN RUTA

1.º—Te abstendrás, en absoluto, de frecuentar bares, cafés, tabernas, etc., y, en general, todos aquellos sitios en que puedas encontrar aglomeración de personal o material.

2.º—No facilitarás datos a persona alguna referentes al servicio que prestas, ni mucho menos transportarás a nadie sin orden expresa del Jefe que manda el convoy.

3.º—La velocidad del vehículo no excederá, bajo ningún pretexto, de la que el Jefe de convoy ordene. Si marcha aislado, las velocidades no excederán de 50 kilómetros en carreteras de primer orden.

4.º—Nunca te desviarás de la ruta que te hayan señalado, a no ser por causa de fuerza mayor.

5.º—Bajo ningún concepto adelantarás en marcha a ningún vehículo del convoy, procurando, por todos los medios, conservar las distancias reglamentarias (de 20 a 50 metros).

6.º—Nunca te separarás de tu vehículo sin permiso del que mande la fuerza.

7.º—Si tu vehículo sufriese alguna avería, te ceñirás a tu derecha, y harás señales al que te preceda para que continúe la marcha, procurando reparar la avería por tus propios medios, e incorporándote después al convoy, y, en caso de que por la gravedad de la avería no pudieses repararla, te harás remolcar hasta el pueblo más próximo, donde pedirás los auxilios que necesites, procediendo, una vez reparado el vehículo, a continuar la marcha, o, en caso contrario, dando cuenta a la Jefatura del Batallón de no poderla continuar, para que ésta proceda a ordenar su recogida; pero nunca, ni por ningún motivo, abandonarás el vehículo que te haya sido encomendado.

8.º—Tienes obligación de prestar ayuda a todo vehículo que no pueda continuar su marcha, y muy especialmente a los que transportan material de guerra o víveres, exceptuándose de prestar esta ayuda a aquellos vehículos que van en convoy, o que, aun yendo aislados, el servicio que realicen sea tan urgente que el menor retraso en su llegada pueda influir en la marcha de las operaciones.

9.º—Atenderás y cumplirás cuantas indicaciones te sean hechas por los agentes y motoristas o plantones del Regimiento de Etapas, referentes a sitios peligrosos, caminos en mal estado, prestación de auxilios, etc.

Camarada conductor: Ten presente que con tu valor, disciplina, obediencia, abnegación y sacrificio el Transporte cubrirá las necesidades del compañero combatiente.

Nunca olvides que la guerra, además de ofrecer peligros, exige sufrimientos, fatigas y privaciones, y que el no dejarte vencer por ellas será tu primera victoria.

Pon en todos los servicios que prestes lo mejor de tu espíritu antifascista, y así todas las penalidades te parecerán pequeñas al compararlas con la magnitud y grandeza de la causa que defendemos.

Cuando triunfemos tu felicidad y bienestares serán interminables.

Al fascismo hay que destruirlo rápidamente.

El Comisario de Guerra,

Constantino Calzada.

Consejos a los CONDUCTORES de CAMIONES

Me dirijo a mis compañeros para orientarles sobre el entretenimiento del coche de modelo ruso, dándoles algunos consejos muy necesarios, que pueden efectuarse en horas ociosas, evitando de este modo el aburrimiento y encontrándose con la ventaja de que al salir de viaje no necesitan preocuparse del coche, salvo en excepciones que teniendo cuidado suceden muy de tarde en tarde.

Todos los que conducimos esta clase de coche sabemos cuán duro es todo él en general. ¿Habéis observado que al arrancar muchos de ellos pegan un tirón bastante fuerte? Pues esto desaparecerá con un poco de engrase; lo sé por propia experiencia. Quitad la chapa del piso y al descubrir el registro del embrague veréis en el collarín del mismo un cuadrado con un filtro en el interior; llenadlo de aceite hasta que rebose, y en el eje estriado que juegan los discos le dais a todas las estrías un poco de valvulina, pisando varias veces el pedal, lo que repetiréis dos o tres veces; esto os facilitará un arranque suave, por ser muy beneficioso este engrase. En el interior del volante hay un engrasador, el cual, dando a la manivela, procuraréis ponerle en la parte de arriba, y entonces con el tecaletín engrasáis el rodamiento que va al final del eje estriado.

TENSADO DE LOS FRENOS

Ruedas traseras.—Conviene hacerlo levantando una rueda, poniendo en el pedal la palanca del gato, que por ser corta se suplementa con una tabla de cuatro o cinco centímetros: un extremo al pedal y el otro a la chapa que bordea el asiento; éste es un procedimiento práctico. Luego se empieza a tensar la palomilla hasta que la rueda quede frenada; se quita la palanca del pedal y veréis que la rueda queda libre. Al mismo tiempo se puede tensar el freno de mano, dando a la palanca dos puntos para que agarre y tres para que frene. Haced lo mismo con la otra rueda.

Ruedas delanteras.—El tensado de éstas se hace también poniendo la palanca en el pedal con la tabla de suplemento, como para las traseras, puesto que las cuatro accionan sobre el mismo pedal. Al tener las dos ruedas en el aire y antes de empezar el trabajo, si vieseis que las bieletas de las ruedas están verticales,

éstas se sacarán, para adelantarlas una o dos estrías, lo que os permita, después de haber destensado las varillas por sus dos extremos con objeto de darlas todo su recorrido. Una vez hecho esto, colocaréis la palanca en el pedal, tensando las varillas hasta que notéis que se agarran por igual las dos. A continuación se retirará la palanca del pedal y veréis que las ruedas quedan libres. Si al moverlas hacia adelante o hacia atrás vieseis que se blocara alguna de ellas, aflojaréis la tuerca de la excéntrica, dando un poco de vuelta al espárrago que tiene dos planos, volviendo a apretar la tuerca; observad el efecto que hace, si no se saliese a la primera, procurando engrasar bien todos los mandos del puente y dando articulaciones para estar seguros de que el recorrido lo hace normal. Los frenos delanteros son un poco latosos; pero con un poco de buena voluntad se reglan.

CUIDADO DE LAS CUBIERTAS

Es muy sensible haber visto, y seguir viendo, las cubiertas nuevas quedarse en las lonas, en un simple viaje de ida y vuelta a Aranjuez; pero esto es debido a negligencia vuestra, que os perjudica sobremanera, pues volvéis de un viaje "tronchados" por el gran esfuerzo que tenéis que hacer para llevar el coche. ¿Sabéis las causas? Pues sencillamente voy a exponerlas: Cuando notéis que la dirección tira a un lado por haberse bloqueado una de ellas, es conveniente parar el coche, levantarlo, y con una llave aflojar la excéntrica, como indico anteriormente; pero si vieseis que se bloca hacia atrás, quitadla un poco, y así vais probando hasta conseguir que esto no suceda. De no conseguirlo, es preferible que la dejéis se bloque hacia atrás lo menos posible. Este trabajo es, sencillamente, para perder el menor tiempo posible en poder dominar con seguridad el coche hasta vuestro regreso al garaje, en el cual, aprovechando el tiempo que tengáis después de descansar, podéis conseguirlo.

Todo compañero que teniendo que hacer en su coche no lo efectúe, no cumple con la disciplina sindical-militar que debe tener como proletario.

ESTEBAN GIL ESPINOSA
Soldado 1.^a Compañía

Mucho se ha hablado del Frente Popular y del partido único, hasta tal punto, que no haré otra cosa que repetir una vez más lo que ya debe estar grabado en sobrerrelieve en la mente de todo buen antifascista. Pero se dice en buen español «que por mucho pan nunca es mal año». Y esto mismo es lo que voy a hacer, dar una cochura más de Frente Popular y partido único, a ver si es tan buen año de victorias, que antes de finalizar el mismo hemos conseguido la primera victoria, que es la de adherirse al Frente Popular y conseguir el partido único.

Sólo que me temo, por lo que me viene demostrando la experiencia de catorce meses y días, que al final de este segundo año de torrentes de sangre, vertida por miles de hermanos nuestros y millares de sacrificios hechos por todos, tan triste experiencia no nos dote de la alteza de miras que nos deje ver claro la responsabilidad en que estamos incurriendo casi todos y cada uno con nuestro apático proceder.

Demos de lado cuantos egoísmos pudieran influir y cuantos personalismos o cuestiones materiales pudieran desviarnos de nuestro camino espiritual, el máspreciado tesoro de nuestros ideales, desde el republicanismo al anarquismo, pasando por todas las demás doctrinas que nos son afines; hagámonos un cuerpo unido y que los millones de brazos musculosos y cabezas intelectuales, sin excepción de uno solo, den el apoyo y calor que precisa nuestro Gobierno de Frente Popular para hacer frente a la traición e invasión de que es objeto nuestra España.

Yo me pregunto: ¿Es que no somos los mismos vejados y oprimidos que éramos antes de la traición del 18 de julio de 1936? ¿Cuando todos, como un solo hombre, pedíamos el exterminio del fascismo? Pues si somos los mismos, y además del anhelo y deber de combatir al fascismo tenemos la responsabilidad de vengar la sangre vertida en los campos de batalla por tantos mártires de la libertad, ¿qué fenómeno o qué motivo nos impide cobijarnos bajo la misma bandera para dar el último y más alto ejemplo al mundo de nuestra responsabilidad, diciéndole que sabemos adonde empezamos y adonde queremos ir para salvarle de la tiranía totalitaria? No encuentro el móvil, no

lo he hallado nunca, a pesar de hacer innumerables investigaciones, no siendo en la incomprensión de un gran número de los que nos llamamos antifascistas.

Camaradas todos, no podemos seguir por este camino, por demás espinoso y expuesto. No seamos recelosos con nosotros mismos, si éste fuera el motivo de nuestra falta para la unidad, y seamos celosos con los intereses que nos son comunes si somos idealistas como decimos ser. Seamos la gran familia del Frente Popular que nos cobijamos bajo el mismo techo y bajo las mismas aspiraciones, la gran familia que para salvar a uno de la comunidad, lo da todo, lo sacrifica todo, hasta llegar al aniquilamiento personal; además que así

lo firmamos el 16 de febrero de 1936, primer paso de revolucionarismo, no demos un mentís a este primer paso; no hagamos lo que hacen los tascistas, que después de firmar acuerdos internacionales se ciscan en ellos como alimañas sin responsabilidad, y, en una palabra, seamos consecuentes con nuestro honor.

Y si con lo expuesto no nos es lo bastante, acordémonos de tantos seres queridos que nos pedirían cuentas desde sus tumbas por nuestra improcedencia con su conducta. Seamos dignos de los que supieron dar sus vidas por la libertad de los demás.

A vosotros, camaradas del Transporte, uno de los principales servicios de Guerra de que se tiene que valer nuestro Gobierno, nuestros hermanos de las trincheras, nuestra retaguardia, dejémosnos de rencillas que no nos conducen nada más que a rebajar nuestra moral; seamos ejemplo vivo de virilidad en el cumplimiento de nuestro cometido, seamos una de las primeras vanguardias unitarias que ya existen en nuestras organizaciones, que no se pueda decir nunca que el Transporte vamos a la zaga en cometido tan trascendental como es el combatir a los asesinos traidores, a los esbirros que los sirven y a los no menos asesinos que los ayudan; seamos consecuentes con el cometido tan honroso que nos ha destinado la guerra y la historia de nuestra patria, y, por último, seamos consecuentes con nuestro Gobierno de Frente Popular, que es el que nos ha de conducir a la victoria definitiva.

Un camarada del Primer Batallón, 2.^a Compañía
del Cuerpo de Tren del Ejército.

SEAMOS



CONSECUENTES



Manolo el de la Cava era un chaval de veinticinco años, de regular estatura y magnífica complexión física, oficial de albañil, que llevaba cuando yo lo conocí, allá en los primeros días del movimiento de julio, bastantes meses sin trabajo.

Hijo de un maestro de obras, pero que se rebelaba contra su padre porque éste, «al ascender» a maestro, se aburguesó. Flamenquillo y tal, procuraba que nunca le faltase el durito; pero, esto no obstante, cuando comenzó el movimiento que hoy ensangrienta España, fué de los primeros que salió en aquellas caravanas de muchachos hacia los picachos de la Sierra.

Más tarde, merced a ser uno de los que mejor asimilaron la guerra, por su comportamiento, por su valor y abnegación llegó a ser oficial en uno de los batallones de este heroico frente de Madrid.

Manolo el de la Cava ha muerto. Y ha muerto donde menos podía esperarlo él y donde seguramente él no lo hubiera deseado.

Manolillo ha olvidado unos momentos la misión que se le había confiado y «dispuso» «a su chófer» preparase «su coche» para ir a Madrid.

El conductor, obediente, cumple lo ordenado, y salen para Madrid. Dos kilómetros no más andados, y Manolillo le indica al conductor que le deje conducir. El conductor, respetuosamente, hace ver a su superior la orden que su otro superior técnico le tiene dada respecto a no dejar a nadie la conducción del coche, y máxime si quien lo intenta no está debidamente capacitado para ello. El pobre Manolo no lo estaba. Insiste entonces el oficial, y consigue sojuzgar, con su superioridad, al conductor, y coge el volante. El coche se pone en marcha, y Manolo, con la alegría rallana en su inconsciencia de lo que lleva en la mano, va pisando poco a poco el acelerador y lanzando el soberbio coche a una velocidad propia de la inconsciencia de Manolo en la materia de conducción.

Sucede lo inevitable. Un camión, cargado de municiones hasta arriba, intenta pasarle a gran velocidad, mayor aún que la del coche de Manolo (otro inconsciente), y lo consigue. De súbito, una camioneta cargada igualmente hasta arriba de víveres, sale de una bocacalle del pueblecito que atravesaba en aquel instante el oficial, y el golpe es terrible. La camioneta ha hecho dar tres vueltas de campana al soberbio y modernísimo coche, que queda completamente destrozado y, dentro de él, destrozado el oficial. El chófer, por obra de magia, sale despedido, y resulta totalmente ileso. La camioneta de víveres se estrelló también contra una de las esquinas y resultaron muertos sus ocupantes. Los víveres, esparcidos por el suelo. ¡Tarde han de comer los compañeros para quien iba aquel convoy tan necesario!...

Se ha abierto expediente, y de sus resultados, el conductor, que no supo imponerse con todos los respetos a su jefe, y que no cumplió las órdenes de su superior técnico, es enviado a un batallón disciplinario.

Y el pobre Manolillo, tan flamenco, tan buen chico, tan valiente y tan buen estratega, que había dado ya en su batallón días de gloria a la causa, perdió con su vanidad de aquel momento todo cuanto había hecho y perdió lo que es más triste, la vida.

CRISTOBAL CARNICER

Días atrás, mejor dicho, en números atrás de nuestro periódico TRANSPORTE EN GUERRA, he leído, con verdadera satisfacción, un artículo de un compañero de nuestro querido Batallón Hipomóvil que decía:

«A los compañeros que por su capacidad sean

paciones que tienen los muleros, según somos llamados, desde que comienzan sus trabajos de preparación para efectuar el convoy hasta que éste es consumado, estaríamos exentos de tales menciones; pero tenemos que reconocer que no podemos menos de mencionarlos por

"ACLAREMOS"

dignos de cargos superiores prestémosles nuestro máximo apoyo.»

Qué razón más poderosa manifiesta este compañero, y máxime cuando da detalles tan importantes como los que expuso.

Es un gran escrito por la justeza con que se hace, pero yo me permito [y no servirá de agravio a dicho compañero] decir que le ha faltado la exposición del caso contrario.

Es decir, tenemos compañeros que por su capacidad, inteligencia, etc., etc., son capaces para el desempeño de servicios de más responsabilidad; por lo tanto, deben ser ascendidos por tener conocimientos para ello; pero ocurre, y es muy lamentable, que algunos de los que ocupan en nuestro Batallón cargos y puestos de responsabilidad son portadores de una ineptitud grandísima, faltos de toda clase de conocimientos que se precisan tener, para de esta forma ser el verdadero maestro, como muy bien podríamos llamarle, del soldado.

Si estos compañeros supieran, por haberlo llevado a la práctica, cuáles son las distintas ocu-

el bien del Batallón y de la propia disciplina.

Así que, haciendo más las manifestaciones de tal escrito, por mi parte añado: que así como tienen estos compañeros un perfectísimo derecho a que se les ascienda, hay otros que son también merecedores de que sean ascendidos, pero a la inversa, ya que el grado de superioridad que ostentan no saben defenderlo ni en inteligencia, ni en sentido práctico; ni en ningún aspecto.

De esta cuestión son muchos, muchísimos, los compañeros que pueden dar más pruebas que este humilde soldado, que al hacer estas manifestaciones solamente le guía el propósito de que el 1.º Batallón Mixto de Transporte Hipomóvil sea modelo de organización en todos sus aspectos.

Que ascienda el que tenga derecho y a su vez pueda desempeñar el puesto que le asignen, avalados por sus conocimientos; pero que no ascienda ni le den puestos de responsabilidad a aquel que no pueda desempeñarlos.

ÁNGEL HERNÁNDEZ GALINDO

Soldado del 1.º B. M. T. H., 4.ª comp.ª

POESIA

YO TE LO PIDO

Por JUAN ALCAIDE SANCHEZ

Yo te lo pido, madre.

Igual que te quitabas tu mejor imperdible
para que me arrancase la más pequeña espina.
Como para que la rompiese me entregabas
la más preciosa flor de tus maceas...

Yo te lo pido, madre.

Dame tu mejor lágrima,
esa que algunas veces
te cuaja en una perla tu resuello.
¡Dame tu mejor lágrima!
¡La lágrima más tuya, madre mía!

Llevo en el Sinaí de mi destino
un mandamiento atroz que me deshace.
Cuando duermo, mis pulsos apalea.
Hace trizas mis sienes, si laboro.

Son las madres más altas las que llevan
sus nombres enganchados de los soles,
las que miran con párpados resecos
un retrato en la tumba de una alcoba...
Se levantan en mí, sorben mi calma,
me piden que no burle mi destino,
¡le imponen al artista su tributo!

He de esculpir la madre de las madres.
Todas me dan escombros de sus vidas:
los tristes espejismos de sus sesos,
los horribles saltos de sus bofes,
la tormenta de angustia de sus frentes...
y el mismo grito trágico: «¡Hijo mío!»...
Pero ninguna llora. Ya no lloran.
El llanto se les fué para dejarles
un plastrón de ceniza en los cabellos,
un bofetón de arena en las mejillas,
un cantoral arado sobre el rostro...
Y a tí te toca el llanto, el llanto tuyo,
¡tu llanto subterráneo, madre mía!

Yo te lo pido, madre.

¡La perla en que se cuaja tu resuello!
¡Pronto! ¡Yo te lo pido!... ¡Aunque me quede
huérfano de tu llanto cuando mueras!



Transcurren los años. Cuando fui niño frecuenté colegios. Más tarde, he cursado estudios y, por último, he tenido que ganarme la vida, sin que desde aquella fecha se me ocurriese volver a abrir un solo libro, y mis cortos conocimientos se han ido disipando, lo mismo que mi juventud, en el transcurso del tiempo. Hoy vuelvo a ser el niño que frecuenta la escuela, aunque sólo sea para recordar lo que tantos años relegué al olvido. Al acudir a las clases de tropa no me guía nin-

guna aspiración al ascenso; sólo me guía el poder saber, no sólo mis deberes, sino también mis derechos, y poder colocarme en el terreno a que soy acreedor y, al mismo tiempo, demostrar a mis camaradas, hombres jóvenes y capacitados, que hay que desechar el temor de ir a la clase y que el saber no ocupa lugar.

Tenemos medios culturales al alcance de todos, sin que éstos nos originen gasto alguno. Maestros de las «Milicias de Cultura», verdaderos camaradas, que se sacrifican en bien de todos, procurando instruirnos y hacernos aptos y capacitados para la lucha. Al mismo tiempo, el capitán Manzano trata de educarnos militarmente, explicándonos con palabra clara y sencilla y demostrando con figuras en el encerado todo cuanto puede sernos necesario para ser un buen militar, procurando sacar toda la utilidad y provecho posible, pues su gran experiencia le ha hecho comprender que sólo así se consigue un verdadero Ejército culto y disciplinado. Nadie ignora que el Transporte cuenta en la actualidad con un número de camaradas bastante cultos, donde muchos poseen dos o tres idiomas, y es lamentable que estos camaradas, por temor al ridículo, no quieran asistir a las clases, y esto tiene que desaparecer y debe desaparecer; no más temores.

Los que me conocéis sabéis que hasta he sido motejado por algunos camaradas por publicar algunos artículos, llegando a llamarme entre ellos el «Zozaya» de la Compañía; a pesar de todo, continúo haciendo oídos sordos, sin dejar de laborar cuanto puedo en beneficio de ellos y de la causa, y poco puede importarme como quieran juzgar mi asistencia a la escuela, donde lo menos que puedo alcanzar es algo de provecho.

Animo, camaradas, acudid a las clases, poned cada uno algo de su parte, no dejáros arrastrar por los que os aconsejen diciéndoos que tenéis mucha edad, que vais a hacer el ridículo; éstos que así aconsejan, más que amigos, son nuestros enemigos; hay muchos medios de ayudar al invasor, y éste puede ser uno de ellos.

A. MORIS

2.º Batallón, 4.ª Compañía.

Se da el caso, bien doloroso por cierto, de que hay quien llama «enchufados» a los que ostentamos las insignias del Cuerpo de Tren. Los que así hablan ignoran el trabajo que estos compañeros realizan en los frentes de combate. Nosotros, en realidad, no tenemos fusil ni trinchera

para defender la República. Nuestra única arma es el mulo, poca cosa (o mejor dicho, nada), comparado con las máquinas modernas, pero en ese mulo, que no puede competir con las armas automáticas, transportamos bombas, munición, ametralladoras, que llevamos hasta la misma trinchera y que repartimos, si es necesario, a los compañeros que, parapetados, hacen frente a los defensores de la esclavitud. Nuestra trinchera no la conocemos; nosotros tenemos que conducir el mulo, pues si le dejáramos suelto y nosotros nos fuéramos es-

condiendo entre los diferentes sitios que el terreno lo permite, el mulo se espantaría al ruido de las balas y las explosiones de los obuses. La única trinchera que tenemos es la «amabilidad» mayor o menor que las balas o metralla quieran.

Los que estamos en el Cuerpo de Tren Hipomóvil, las compañías 4.ª, 5.ª y 6.ª, de a lomo, nos jugamos la vida por la República lo mismo que el que está en una trinchera.

Camarada de Madrid, cliente del café donde da el sol, sin peligro de balas o metralla del frente, ¿por qué, en lugar de criticar la labor de un Cuerpo, no te callas para bien tuyo y de la República? Es lo menos que merecemos los que luchamos por la libertad de España.

ANICETO ALBA COLLADO

1.º Bón., 4.ª Comp.ª del Cuerpo de Tren Hipomóvil.

NUESTRA LABOR EN EL FRENTE

MORAL de la victoria



Mi satisfacción sería el que todos los que estamos luchando en la retaguardia (que también tiene importancia y valor como el de la vanguardia) llegásemos a tener, por lo menos, un pequeño concepto elemental de lo que significa la MORAL DE LA VICTORIA, por cuanto que yo, por mi modestia, soy el menos llamado a definir el concepto de Moral; pero, en mi corto y rudimentario conocimiento, me atrevo a comprender que la Moral es la ciencia que trata de las acciones humanas en orden a su bondad o malicia.

Sabemos que desde tiempos remotos se han ido formando familias, clanes, aldeas, pueblos, etcétera; siempre ha existido un antagonismo; los unos, luchando por ser superiores a otros semejantes y tener dominios ante sus vasallos o esclavos; los otros, por defender sus libertades y sus derechos; y yo me pregunto: ¿es que estamos en período de implantar leyes draconianas? ¿Es que acaso por el delito del desconocimiento de la Moral nos tenemos que eliminar de la disciplina, a la cual nos debemos todos, para conseguir el triunfo de la Libertad, que tanto anhelamos? No, camaradas; cada uno en su puesto, por insignificante que éste sea, es un responsable de sus actos, pues algún día, y no muy lejano, tendrá que rendir cuentas de su labor, pues, al parecer, no nos damos perfecta cuenta, por el período álgido que atravesamos, que es vergonzoso que por asuntos personales o tiquismiquis tengamos ciertas divergencias, que no tienen ningún valor, hasta llevarlos al campo político, por cuanto que es la misma causa que defendemos todos.

Con esto no hacemos más labor que profanar aquella célebre frase del Maestro, que decía: «Proletarios del Mundo, uníos». Muchos de nosotros no sabemos interpretar dicha frase, lo cual es bastante doloroso, porque al interpretarla de otra forma cometeríamos el delito de lesa humanidad, y el delito más grande es no darle ningún valor al hermano que está luchando en la vanguardia exponiendo su vida en holocausto de la Libertad y la Causa.

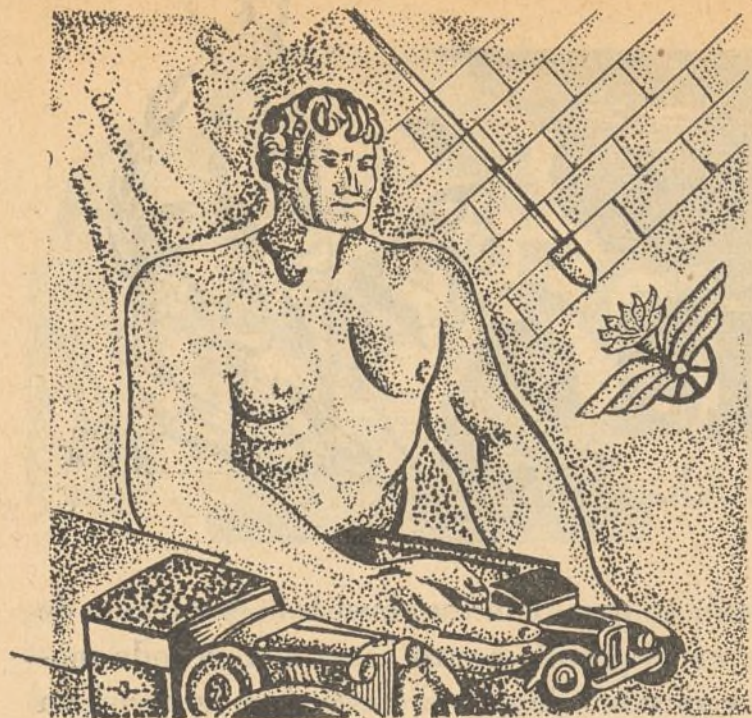
Yo, con esto, no quiero ni exijo el que seamos todos perfectos en su orden, pero sí quisiera que cada uno ponga de su parte todo lo que estuviese

a su alcance, para, con eso, buscar la emulación de superar en lo posible a otro camarada en todo momento y misión, deseando fuese ésta la consigna para todos los que laboramos en la retaguardia y desechar los prejuicios particulares y personales, por cuanto, pensando de esta manera, siempre seríamos las víctimas, pues no hay que interpretar, por el mero hecho de que a un camarada lo pongan en un cargo (por sus méritos u otra causa) de responsabilidad, se crea que es un *jerarca*, ni tampoco nos vamos a creer que el que no tenga responsabilidad de este cargo va a hacer lo que le venga en gana. No, camaradas, no; todos tenemos la misma responsabilidad (bien entendida), porque en este caso todos somos antifascistas. No crean algunos jefecillos (algunos de ellos tráfugas) de nuevo pentagrama que tienen el derecho (y en ocasiones mal interpretado) de pronunciarse en tesmóforo, ni mucho menos, ni creerse que su situación está hipotecada para toda su vida, pues vivimos, salvo excepciones, en un período transitorio y circunstancial, pues cuando consigamos la victoria, que no dudo alcanzaremos y que todos anhelamos, y vuelva la normalidad, todos, absolutamente todos, tendremos que contrastar nuestros actos más o menos; unos con más responsabilidad que otros. No quiero con esto hacer conjeturas dispares ni quisiera que nadie se molestase, pero tenemos que vivir con la realidad y no con vagas ilusiones; por eso, nuestro lema es: UNIÓN, UNIÓN y UNIÓN.

Y, para terminar, debo decir que si no ponemos los medios cada uno de su parte y esfuerzo, no adelantaremos absolutamente nada, porque si no hay moral, no hay orden; si no hay orden, no hay disciplina, y al no haber disciplina no podríamos conseguir la Victoria, y por eso digo que reconozco la labor que pueda hacer un camarada que esté en un puesto elevado, pero tampoco hay que olvidar que es importante la que pueda hacer el más insignificante de los demás camaradas.

JOSÉ ABELENDÁ BLANCO

Soldado primer Batallón local, octava compañía.



La Jefatura del Servicio de Tren del Ejército ha inaugurado un ciclo de conferencias técnicas a cargo de prestigiosos y reconocidos jefes, siendo la primera la pronunciada por el capitán Villena, cuyo extracto nos honramos en publicar, sintiendo que su extensión, comparada con lo reducido de nuestra Revista, no nos permita su publicación íntegra.

EL TRANSPORTE EN UN PERFECTO ABASTECIMIENTO DEL EJERCITO

Es el tema desarrollado por el conferenciante, que, después de definir lo que es el transporte, pasa a estudiar la importancia capital que tiene en la guerra y la función específica que en ella realiza.

Estudia lo que era el transporte en la antigüedad y pasa a conjugar todos los elementos que hoy lo integran, coordinándolos según las diversas exigencias para un buen servicio de guerra.

Hace historia de la evolución del transporte desde los primeros días de nuestra lucha hasta hoy y marca los jalones de lo que debe ser en el futuro, considerándolo en las aspiraciones siguientes:

1.^a *La centralización del transporte.*—Razona maravillosamente, con ejemplos prácticos y abundantes, las ventajas de este enunciado esencial, y recuerda que esta exigencia de todo Ejército moderno ya fué sentida por el hoy Excmo. Sr. Presidente de la República, pues por su iniciativa estudiaron las Cortes Constituyentes esta centralización, organizando el Cuerpo de Tren, y si bien se efectuaron cursos de capacitación para ello, no llegó a cristalizar esta importante reforma por determinadas maniobras políticas.

2.^a *No especialización del material.*—Se extiende ampliamente en este criterio, demostrando la necesidad de su adopción.

3.^a *Responsabilidad en los servicios.*

4.^a *Impulso eficaz en parques y talleres de reparación.*

5.^a *Ahorro de combustible.*—A propósito de ello dice: *España no es país productor de esencia, y el poder adquirir este preciado líquido le cuesta al Estado muchos sacrificios, que no están compensados con el inadecuado abuso que se hace de él y, por lo tanto, hemos de celar por todos los medios el reducir el consumo a lo más indispensable, sin que esto quiera decir que hayamos de carecer de él en lo que nos sea necesario.* Añade más adelante: *El uso del coche no debe de hacerse más que para los actos de servicio, y éstos ya sabemos todos cuáles son.*

6.^a *Protección de convoyes.*

Seis conclusiones que marcó el camarada capitán Villena con una certera visión de lo que debe ser el transporte en la guerra, conclusiones todas perfectas y lógicamente razonadas y que eleva a la superioridad como aspiraciones legítimas y ajenas a todo interés partidista,

A continuación expone la necesidad de conseguir una perfecta organización en los servicios de convoyes, Comisión reguladora de carreteras, rendimiento de los caminos y mejor oficio de los batallones de Caminos, basando todo su razonamiento sobre un perfecto conocimiento que el capitán Villena demuestra tener de las necesidades del servicio.

Muy interesante y amena esta conferencia, por lo que felicitamos al camarada Villena.



Mucho se habló de disciplina, y mucho, más que mucho, todo, se ha logrado con ella.

La disciplina es la base sobre la cual tiene que asentarse un Ejército; sin ella, el Ejército mejor pertrechado, el más numeroso, el de más fervoroso ideal y espíritu de lucha, será fácilmente derrotado.

La lucha moderna, la guerra técnica de hoy, es el conjunto de movimientos tácticos, de distribución de elementos, que en un momento determinado por el Mando se mueven y actúan según un plan preconcebido por él, para producir—nunca mejor empleado el argot del juego de ajedrez—un ataque, un jaque o un jaque mate.

Este plan radica en el Estado Mayor, y de él parte la orden a cada jefe de Sección—a algunos les separa grandes distancias—de la parte cuya ejecución le está confiada.

Para el éxito y mejor logro del objetivo propuesto, estas órdenes han de cumplirse estrictamente, sin medir sacrificio, ni el de la propia vida, pues en el conjunto de él han de sacrificarse muchas de éstas, que serían pérdidas estériles si una negligencia, un retraso o una indisciplina hicieran fracasar o retardar el final de la operación.

Para quien cometiera alguno de estos delitos, el Código de guerra tiene sanciones severas que se aplican en juicios sumarísimos.

La reunión de todos estos movimientos, de todas estas órdenes, constituyen el conjunto del plan estudiado, que a veces no es sino preparación de otro de más envergadura. ¡Cuán iluso, es por tanto, el soldado que trata de explicarse estos movimientos, su resultado y hasta su alcance!

Esta obediencia ciega, sin discusión, es disciplina.

No obstante lo rotundo del concepto, vamos a divagar sobre él.

En el Ejército del Borbón, la disciplina, tan férrea en su estructura, la aceptaba el soldado en forma obligada y la manejaban sus rectores en sentido caprichoso, invocándola, tonante, para satisfacer los rigores de su mal humor; disciplina externa, que cuidaba sólo del aspecto, de la rigidez aparente, de la plástica.

Era una disciplina de fuera hacia adentro sin llegar nunca a él, al íntimo, a menos que el individuo anulara su espíritu rebelde, que tenía que indisciplinarse contra lo absurdo de aquel Ejército y de aquella disciplina que la estulticia y orgullo de algunos jefes había bastardeado.

Aquella disciplina, aquel sujetar de la rebeldía interna, se mantenía por el temor al castigo, tan pródigo en aquellos mandos, que cada uno quería satisfacer sobre el inferior el rencor que guardaba hacia su superior.

En el Ejército del pueblo no puede ni debe darse jamás este sentido a la

DISCIPLINA

Al defender una causa justa, al defendernos del enemigo común, del fascismo asesino, no cabe el concepto de disciplina obligada; nuestra disciplina ha de ser voluntaria, conscientes nosotros de ella.

Disciplina voluntaria y consciente del ideal, la que arrastró a las masas trabajadoras de todos los matices a detener con su pecho y con su vida el paso del fascismo.

Disciplina voluntaria y consciente, la que hizo a estas mismas masas trabajadoras, a nuestras gloriosas milicias, encuadrarse en un Ejército regular renunciando al impulso generoso de ofrecer su vida en un avance caprichoso y desarticulado, reservando esta generosidad de su sangre, este deseo de vencer, para el instante en que el Mando ordene el ataque.

Disciplina voluntaria, que nace de dentro hacia fuera; se adueña de nuestro espíritu, llena nuestro ser y se manifiesta por rebose en lo externo.

Disciplina militar, que no entiende de categorías, que obliga a todos por el ideal común y que se manifiesta en toda su virtud de abajo a arriba, hasta el más alto, y desde éste, más espléndida y férrea, pues que ha de irradiar ejemplo, hasta el más modesto de los soldados de la libertad.

Es necesario, pueblo que combates, jefes, soldados, cuidar este sentido, llamemos nuevo, de la disciplina, elevarle, compenetraros de él.

Cuida de las manifestaciones externas de la disciplina; pero cuida antes de que se haya manifestado plena y potente en el espíritu del individuo. Que todos sientan en su plenitud la responsabilidad que les cabe, la que les señala el pueblo del que todos formamos parte.

Cuida y mima estas enseñanzas y no te canses nunca de prodigarlas, que auxiliares tienes y son tus alumnos, nuestros soldados, auténticos antifascistas.

Corrige las desviaciones que pudieran tener en este criterio, y las faltas que puedan cometer considéralas, mientras sea posible, como leves, y vuelve con más fuerza en tus enseñanzas, y con tu ejemplo cultiva su espíritu, edúcale.

Si algún correctivo hay que aplicar, que no produzca la desmoralización del individuo, sino que valga para elevar su moral antifascista y que surja en el deseo de superación.

No caigamos sin darnos cuenta, quizás por no haber valorado el temple de nuestro Ejército, en los moldes de aquella ya vieja y bastardeada disciplina, que deben haber quedado rotos para siempre. —UN REVOLUCIONARIO



★

Camaradas: este pequeño artículo es simplemente para reflejar entre nosotros la necesidad que tenemos todos de estar completamente unidos y llevarnos como verdaderos hermanos, si es que queremos vencer al fascismo.

Creo que comprenderéis todos que estamos en los momentos más decisivos de nuestra guerra sangrienta contra la invasión extranjera y los traidores que se sublevaron contra un Gobierno legalmente constituido, contra la voluntad de un pueblo.

Los momentos son graves, y nosotros, soldados del Transporte, jefes y oficiales, tenemos que estar cada uno en nuestro puesto de lucha y saber cumplir, con la mejor voluntad posible, todos los servicios que el Alto Mando nos ordena.

Muchos dicen y hablan de sacrificio, que tenemos que sacrificarlos y poner todo nuestro entusiasmo en la lucha para vencer; pero yo os digo, camaradas, que eso de sacrificio está demasiado visto en nuestra guerra.

Cuesta muy poco trabajo hablar de esto; pero llega el momento, y los que más chillan y vociferan son los que menos hacen.

Estamos en unos momentos en que la palabra «sacrificio» debe denominarse «obligación» y «deber» de todo buen ANTIFASCISTA.

Pero el caso es que, cuando luchamos contra unos desalmados que vendieron a nuestra querida ESPAÑA al extranjero y consintieron que invadiesen nuestro territorio, no hay sacrificio que valga; es un deber de todo antifascista honrado que sienta la causa del verdadero pueblo español, de luchar hasta morir defendiendo nuestro suelo y nuestra independencia.



★

Esto, naturalmente, camaradas, se consigue estando completamente unidos, sin discordias de parte de unos y de otros; no vale que se diga esto a cada momento, si nosotros mismos no ponemos de nuestra parte lo que sea necesario para evitar discrepancias que tanto benefician al enemigo. Nuestros jefes del Ejército popular tienen el deber ineludible, para dar ejemplo a los soldados, de respetar y serán respetados. Al mismo tiempo tienen el deber de hablar a un soldado con el respeto que éste se merece,

tratándole como a un compañero y camarada, y se verá que soldados y jefes forman un grupo de camaradería llevándose como verdaderos hermanos, y de esta forma defenderán hasta morir este suelo, tan querido por todos los españoles honrados y sinceros. No son los momentos propicios para dialogar y exponer quiénes son los que cumplen más firmemente con su deber; desde luego, creo que casi la totalidad de los compañeros del Transporte, jefes, oficiales y soldados, cumplen con aquel deber que las circunstancias de la guerra nos exigen.

Pero hay que darse cuenta que tenemos un número determinado de compañeros, incluidos todos, sin distinción de categorías, que deben de esmerarse un poquito más para que no haya ni uno solo que se pueda quejar por el trato, por los modales que tengan para con él o viceversa; todo esto se consigue si miramos más allá de nuestras trincheras y pensamos que Ejércitos invasores están pisoteando con la pezuña esta España, que es la envidia del mundo entero porque sabe luchar por su independencia y por la libertad de los pueblos oprimidos.

F. BAUTISTA

TENEMOS BANDA

Los batallones 1.º, 2.º Local e Hipomóvil tienen su banda. La constituyen camaradas, la mayor parte excelentes conductores que en los primeros momentos de nuestra lucha se pusieron al servicio de la causa, pudiendo cada uno de ellos presentar relación de hechos de guerra como el que más, que no de otra forma los hubiera aceptado nuestro Comisariado.

Su mismo director, camarada González, procede de la prestigiosa Brigada de nuestro querido comandante Líster, partiendo de lo que fué 5.º Regimiento, primero como camillero y más tarde, reconocidas sus dotes artísticas, como músico.

Yo pido a todos mis camaradas del Transporte, hoy Servicio de Tren del Ejército, que componen estos batallones, el máximo cariño y estímulo para los compañeros músicos, y les hago ver que tenemos una banda de verdaderos antifascistas a los que hay que tratar como tales y con el respeto que merece todo artista que pone sus servicios y su arte en favor de la clase trabajadora.

EL COMISARIO

UNOS APUNTES PROFESIONALES

Camaradas soldados del Transporte, del gran Ejército popular: Yo me voy a permitir escribir unas cuartillas de todo lo que esté a mi alcance sobre la cuestión del transporte en la guerra y de la capacitación profesional de los conductores.

Nosotros, soldados del Transporte, debemos y tenemos que capacitarnos más y mejor, debido a que cuanto mejor trabajemos, antes será la victoria y acortaremos las horas trágicas de la guerra. Si esto es rotundo, ¿por qué no estudiamos más teórica y prácticamente algunas partes de nuestra profesión? Nosotros todos sabemos lo que es sobre poco más o menos un coche o un camión. Lo sabemos conducir, pero el trabajo intenso a que se le somete en la guerra y los pocos cuidados que se le prestan, da al factor hombre soldado, hombre mecánico, un papel importantísimo en la guerra. Entonces yo pido la colaboración de todos los mecánicos que quieran aportar datos concretos de pequeñas averías ocurridas en ruta y reparadas por ellos mismos, y recogiendo estas enseñanzas podremos divulgarlas para elevar al mismo nivel a los camaradas que en la parte mecánica lo ignoran todo. Yo voy a empezar por hacer algo sobre el motor de explosión a gasolina.

Las averías más corrientes del motor a gasolina son: En el orden del encendido, los platinos quemados o sucios; la batería baja o desconectada; el condensador averiado; el hilo de corriente que va de la bobina al delco se hace masa; las bujías sucias, rotas o engrasadas; cables cambiados, el contacto no hace buen circuito, la tapa del delco está rajada o se pasa

la corriente, la pipa desarreglada y, por lo tanto, se perdió el punto, hay que rectificar y poner en orden el encendido; el orden del encendido es el siguiente: ya sabemos que el motor de explosión es de cuatro tiempos, a saber: admisión, compresión, explosión y escape. Entonces, cuando el pistón está en la parte alta superior y las válvulas están cerradas, es

cuando la chispa tiene que saltar para que la mezcla de gas que se encuentra en la cámara de explosión se inflame, y como es una mezcla de gasolina y aire comprimido de tres a cuatro atmósferas, ejerce al explotar una presión sobre el pistón, al cual le empuja hacia abajo con tal violencia, que si no estuviese unido al cigüeñal sería tal su potencia que haría un agujero en el suelo de unos 30 centímetros de profundidad; de forma que esta fuerza es aprovechada por el volante del motor, que, unida a la fuerza de inercia producida por otras explosiones, transmite la potencia por medio del embrague, el cual, a su vez, la transmite al cambio, y el cambio al diferencial por medio del árbol de transmisión; el diferencial le transmite a las ruedas motrices en sentido hacia adelante o hacia atrás.

Y a propósito que hablamos de la marcha, yo pregunto, o mejor, me dirijo a los conductores: ¿Qué precauciones debemos tomar cuesta arriba con el vehículo cargado? Antes, los camiones llevaban un ancla que, al subir un puerto, podían poner, y dicho aparato iba arrastrando, para caso de avería en los frenos o fallos del motor no pudiera irse hacia atrás. Pues bien, yo creo que los camiones modernos no traen ese aparato. Es preciso que los conductores lleven en el baquet un buen calzo de madera, porque se pudiera dar el caso de avería en frenos o motor subiendo un puerto o un cerro y, por lo tanto, el accidente sería de lamentables consecuencias.

Continuaré.

E. ESCUDERO,
COMISARIO

Verificado el fallo del Concurso de Periódicos murales, que oportunamente se anunció entre los camaradas del Servicio de Tren del Ejército del Centro, han correspondido las distinciones:

PRIMER PREMIO (cien pesetas), a la 2.^a compañía del 2.º batallón, por la originalidad y contenido político de su periódico mural.

SEGUNDO PREMIO (setenta y cinco pesetas), a la 2.^a compañía del 1.º batallón, por el contenido político y plástico de su confección.

TERCER PREMIO (cincuenta pesetas), a la 5.^a compañía del 1.º batallón, por lo acertado de su ejecución.

El importe de estos premios, según las condiciones del Concurso, se invertirá en libros para las bibliotecas de las compañías premiadas.

Nuestra felicitación a los camaradas de estas compañías favorecidas y a sus Comisarios políticos, a la vez que les animamos a continuar el trabajo cultural que han emprendido en común para que nuestros batallones sean modelo de entusiasmo antifascista y de inteligencia colectiva.



LA INDIVISIBILIDAD DE LA PAZ

El Presidente de los Estados Unidos, Roosevelt, en el discurso que pronunció últimamente hizo notar que es una ilusión perjudicial suponer que cualquier conflicto bélico puede ser indiferente para los países no combatientes. El imperialismo lo abarca todo. El reparto del mundo quedó hecho en 1919, y el desarrollo del capitalismo monopolista, al implicar una fase superior de la producción—proceso de concentración y aprovechamiento de la técnica—requería mercados seguros. Las guerras que puedan estallar hoy—comenzar ha dicho acertadamente Stalin—son disparos de tiro directo o indirecto contra los grandes países imperialistas.

Ahora mismo, con motivo de la Conferencia de las Nueve Potencias, se ha visto que nadie puede eludir su responsabilidad ante los conflictos bélicos. Se comprende que hay países más directamente amenazados que otros, porque la proximidad geográfica y los antagonismos económicos son causas determinantes en las acciones de los países. Pero por encima de estas contingencias, inherentes al régimen capitalista, se sitúa el interés general de la clase trabajadora, que es, en suma, la heredera del futuro histórico universal. La lucha fascismo contra comunismo es el equivalente de la lucha entre las fuerzas más reaccionarias del capitalismo imperialista contra el resto de las clases, incluidas grandes masas pequeño-burguesas. En esta lucha a muerte se dirime el problema fundamental de la libertad democrática, es decir, toda la historia de estos últimos tiempos, a partir de la revolución inglesa de 1648. En realidad, puede decirse que todos los países capitalistas desearían recurrir al fascismo antes que hacer concesiones que menguaran sus beneficios. Si las clases reaccionarias en Inglaterra, Bélgica, Francia, etc., no recurren a los métodos fascistas, es por dos razones esenciales: en Francia, por ejemplo, porque el bloque del Frente Popular opone una resistencia decisiva contra todo intento de las ligas fascistas, y en Inglaterra, Bélgica, etc., porque las clases reaccionarias, apoyadas a veces en vacilaciones de los líderes

obreros, se valen de lo que Lenin llamó «ilusiones constitucionales», es decir, el parlamentarismo, el arbitraje, la concesión, etc.

De este modo, paralelo al interés de los países imperialistas, pero en dirección contraria, surge también el interés del proletariado. La clase obrera, como vanguardia de la revolución, viene obligada a estudiar en qué medida cabe aprovechar los propios antagonismos imperialistas, a fin de poner a salvo la marcha ascendente de la respectiva revolución y del movimiento emancipador general. La más leve observación del panorama exterior nos demuestra que el proletariado mundial debe ponerse al lado de las democracias, incluyendo en ellas a la democracia más perfecta: la Unión Soviética, **pero sin que esta colaboración suponga una mediatización del proletariado.** Apoyar, sí; someterse, aun con espíritu de conciliación, no. La burguesía, por liberal y demócrata que sea, tiene sus limitaciones. En cambio, el proletariado no sólo puede andar en camino burgués, sino que continuará **andando** en la medida que rompa con la burguesía. Este es un objetivo que no quiero estudiar ahora si es inmediato o no, pero que es fundamental.

Defender la indivisibilidad de la paz representa obstruir el avance del fascismo, esto es, de la barbarie medieval remozada con aspectos modernos. Piénsese que, en el fondo, se cambiaría un imperialismo por otro; pero el proletariado sabe muy bien la diferencia que media entre uno y otro. El fascismo acelera la concentración de capitales y de la producción; esto es: arruina a los pequeños industriales, a los pequeños comerciantes; a la pequeño-burguesía. Los intelectuales que reflejan la ideología de esa clase, que podríamos llamar intelectuales semipuros, porque no se atreven a tocar a fondo la cuestión social—no pueden—, se ahogan en un régimen de represión como el fascista. Defendamos la indivisibilidad de la paz.

JUAN FALCES ELORZA

metralla...

por "esos"

Ya sé que se ha hablado "horrores" sobre ellos, y no hay nada nuevo que decir sobre esto. Además... ya habrá tiempo de que salden la deuda que con nosotros tienen contraída.

A muchos de ellos, desde luego, lo de la deuda les tendrá sin cuidado. Estaban acostumbrados: eran amantes cumplidores del "deber".

Se parecían a estos individuos que, cuando en algún sitio—un café, por ejemplo—se promovía una bronca, aprovechaban los momentos de desconcierto y precipitación para salir por pies y no meterse en líos. Y no pagar al camarero. Y llevarse el abrigo del vecino de mesa y las cucharillas.

¡Ah! Ya sé. El anterior recuerdo me lo ha sugerido las célebres rimas de Bécquer...
"Volverán las obscuras golondrinas..."



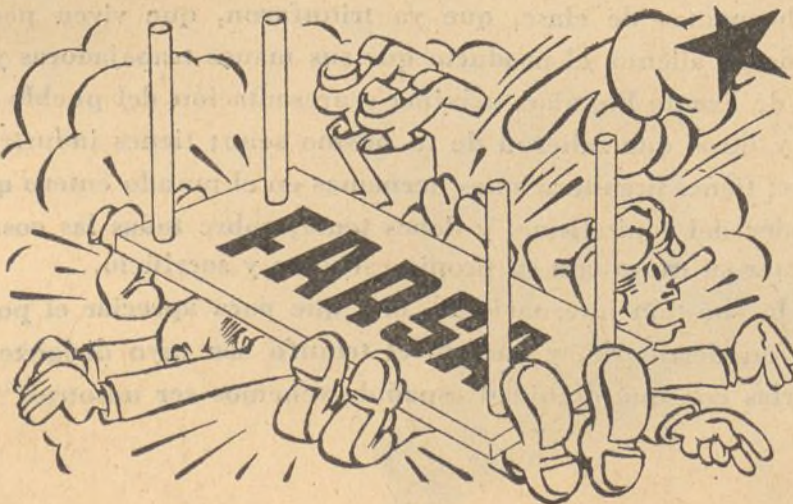
Yo soy de los que creen en el sino predestinado de las personas. ¡Fatalista, no más! Y algunas veces me ha preocupado la situación futura de algunos "compañeros" que actualmente "luchan y trabajan" incansablemente el destino (o "empleo"), porque luego tendrán que aceptar los reveses del destino, ya que antes aceptaron los destinos mismos. Sin revés y sin derecho.

Intimamente me he hecho la promesa de no dejar pasar un número de nuestra Revista sin dedicar un caluroso recuerdo a Mr. Eden y su distinguida familia.

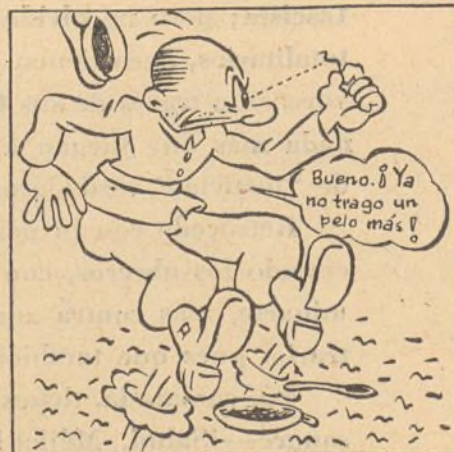
Y las promesas se cumplen. ¿Lo sabe von Franko?

El día 9 de los corrientes, y en pleno Parlamento británico, el diputado comunista camarada Gallacher ha preguntado al elegante señor Iden si la actitud del Gobierno inglés, respecto a España, depende de los intereses particulares de varios ministros, asociados, según parece, a la King Quest and Netefolds, Sociedad minera que tiene intereses en nuestro suelo.

¡Pero, hombre; pero, hombre! Eso no se hace. A eso se le llama vulgarmente poner el dedo en la llaga.



COSAS DE CILINDRITO





Camarada: ¿Por qué tus reacciones en tan diversos aspectos ante lo mutable de la cuestión internacional?

No, camarada, no te afectes tanto; nuestra lucha es nuestra, y esas fuertes naciones sólo tienen unos hombres muy serios para más caracterizar su jugar a "justicias".

Acuérdate, de muchacho, en tus juegos de "justicias", ¡qué serio te ponías!, y después, ¡cómo os alborozabais los dos bandos!

Analiza nuestra lucha y verás cómo de interesante esa cuestión internacional es sólo para fortalecerte en tu seguridad del triunfo.

La militarada traidora enarboló una bandera para encubrir sus apetitos. La Religión, el Respeto, el Orden. ¿Estaban amenazados, quizá, algunos de estos conceptos? No; encubrían con ellos otros inconfesables: lucha del capitalismo por su predominio total, con sus apoyos directos, la Iglesia y el militarismo, y en su todo, una tendencia que intenta su predominio en el mundo, y que cada vez tropieza con mayores resistencias, pues el trabajo se organiza y une para su defensa.

Había que derrocar a la organización del trabajo, única dificultad a su afán, y uniéronse con los países que, transitoriamente y por el temor, ya han conseguido este predominio, encarnándole en la dictadura fascista; pero no olvides, camarada, que este predominio del capital es patrimonio oficial de estos países totalitarios, pero tienen en él puestos sus ojos los capitalistas del mundo que directamente lo animan o favorecen a través de sus Gobiernos, que son también capitalistas y reciben la influencia del capital; por eso, nada más que juegan a "justicias". ¿Pensaste alguna vez, inocente, que sus protestas y anuncios eran de "justicias" verdaderos?

Retrocede con tu pensamiento, camarada, veinte años atrás y te encontrarás en plena revolución rusa, cuando los obreros, con menos armas que tú, luchaban contra las mismas naciones que hoy quieren dominarte, más contra aquellas otras que hoy juegan a "justicias", porque no pueden ser del bando contrario, pues que también en su seno hay organizaciones proletarias que se lo impiden.

Tú, camarada, tienes el mismo ímpetu que los proletarios rusos hace veinte años, y tienes hermanos de sangre—¡Salud, Méjico!—y hermanos de clase, que ya triunfaron, que viven pendientes de tu lucha y que te envían, con la savia de su aliento, el producto que sus manos trabajadoras y libres elaboran para ti. Tienes un Gobierno fuerte de Frente Popular, máxima representación del pueblo en su deseo de triunfo; tienes bravos jefes leales y otros que salieron de tu mismo seno; tienes industrias de guerra, que tu Gobierno acelera y perfecciona; tienes organizaciones hermanas en el mundo entero que, con su influencia, contrarrestan, en parte, el poder del capitalismo, y debes tener, sobre todas las cosas, el orgullo de proletario español, que quiere ganar su causa con su propio esfuerzo y sacrificio...

No te interesa, camarada, la cuestión internacional, más que para apreciar el poder del capitalismo y más reforzar tu pensamiento en derrotarle, y cuando el triunfo sea tuyo dirigirte a esas naciones que juegan a "justicias" y enseñarlas con qué dignidad española sabemos ser nosotros "justicias" verdaderos.

PEREZ

El festival celebrado el jueves próximo pasado en el teatro Calderón, organizado por nuestra Revista en honor de la Banda del Transporte, sirvió para patentizar—no obstante la rapidez con que hubo de organizarse el espectáculo—el entusiasmo de todos: soldados, oficiales y jefes, por aquello que signifique una mejora en nuestro Cuerpo.

La actuación de la Banda homenajeada fué lucidísima. Interpretó la "Internacional", varias obras de su repertorio y la vibrante "Marcha del Transporte", con letra de nuestro comisario, Calzada, y música de los camaradas José González y Julio Merino, director y subdirector, respectivamente, de la misma. En su actuación se pudo apreciar el formidable conjunto musical que forman. El popular himno de nuestro Cuerpo fué coreado con acierto por un grupo compuesto por camaradas de diferentes batallones del Transporte.

Contribuyeron también al interés del festival destacadísimos artistas de variedades, que con su excelente trabajo nos hicieron olvidar por unos momentos las tragedias de la guerra.

Mostramos nuestro agradecimiento, desde estas líneas, a todos ellos, que desinteresadamente nos prestaron su valiosa ayuda, y a los camaradas que asistieron al acto, demostrando su apoyo a una labor que promete ser fructífera.

A los componentes de la Banda y al comisario, Calzada, animador y creador de ella, nuestra felicitación sincera por haber dotado al Servicio de Tren del Ejército de una meritísima Banda.



Conjunto de la Banda del Transporte.



Camaradas asistentes al festival en su honor.



Camaradas que actuaron en los festivales.



Un aspecto de la sala durante los mismos.

Una prueba más de la cultura de nuestros batallones son los festivales organizados por el Local, en los días 16 de octubre y 6 de noviembre pasados.

El Cuadro artístico "Juan Oliva", alma y vida de estos festivales, formado en su totalidad por camaradas de dicho batallón, merece toda clase de alabanzas, ya que con una moral digna de elogio aprovechan sus horas de descanso para ensayar el trabajo de actos como éstos que reseñamos, y dedicarlos a beneficio de una institución por todos tan querida: el Socorro Rojo Internacional.

Sus desvelos tienen también otra misión espiritual, que cumplen: proporcionar una sana distracción a los compañeros francos de servicio que pueden asistir a estos actos culturales.

Es digno de aplauso el camarada Pepe Rosano, que, con ese altruismo que caracteriza a los antifascistas, está siempre dispuesto a colaborar en cuantos actos benéficos se celebran.

Vaya, pues, nuestra felicitación a los organizadores de estos festivales, que nos sirven de sedante en la lucha que sostenemos contra la traición y el fascismo.



RIVADENEYRA, S. A.—MADRID



En el frente y en la retaguardia, el vuelo de nuestra "Gloriosa" desata siempre las impacencias optimistas: "Son los nuestros", son los "chatos"... • ¡Qué lejos estamos de aquellos tiempos—nuestros primeros meses de lucha—en los que nuestros aviadores ocupaban la carlinga de aquellos aviones renqueantes y valetudinarios, con escasamente la fuerza necesaria para mantenerse en el aire, seguros de emprender una aventura cuyo desenlace probable era la muerte! • Hoy, el material humano sigue siendo el mismo: ímpetu, arrojo, desprecio generoso de la vida. El material mecánico ha evolucionado. Aquellos aparatos, que sólo servían para afrentar a los primeros héroes, que morían sin haber logrado castigar los crímenes que a diario cometía la facción, han dejado paso a unos aparatos potentes, veloces y ágiles. Hoy, el arma y el hombre se complementan. • El pueblo lo sabe y confía en ellos. Está seguro de que esos héroes que los tripulan serán los mensajeros que le traerán la victoria, con tanta ansiedad aguardada.

TRANSPORTE
de guerra