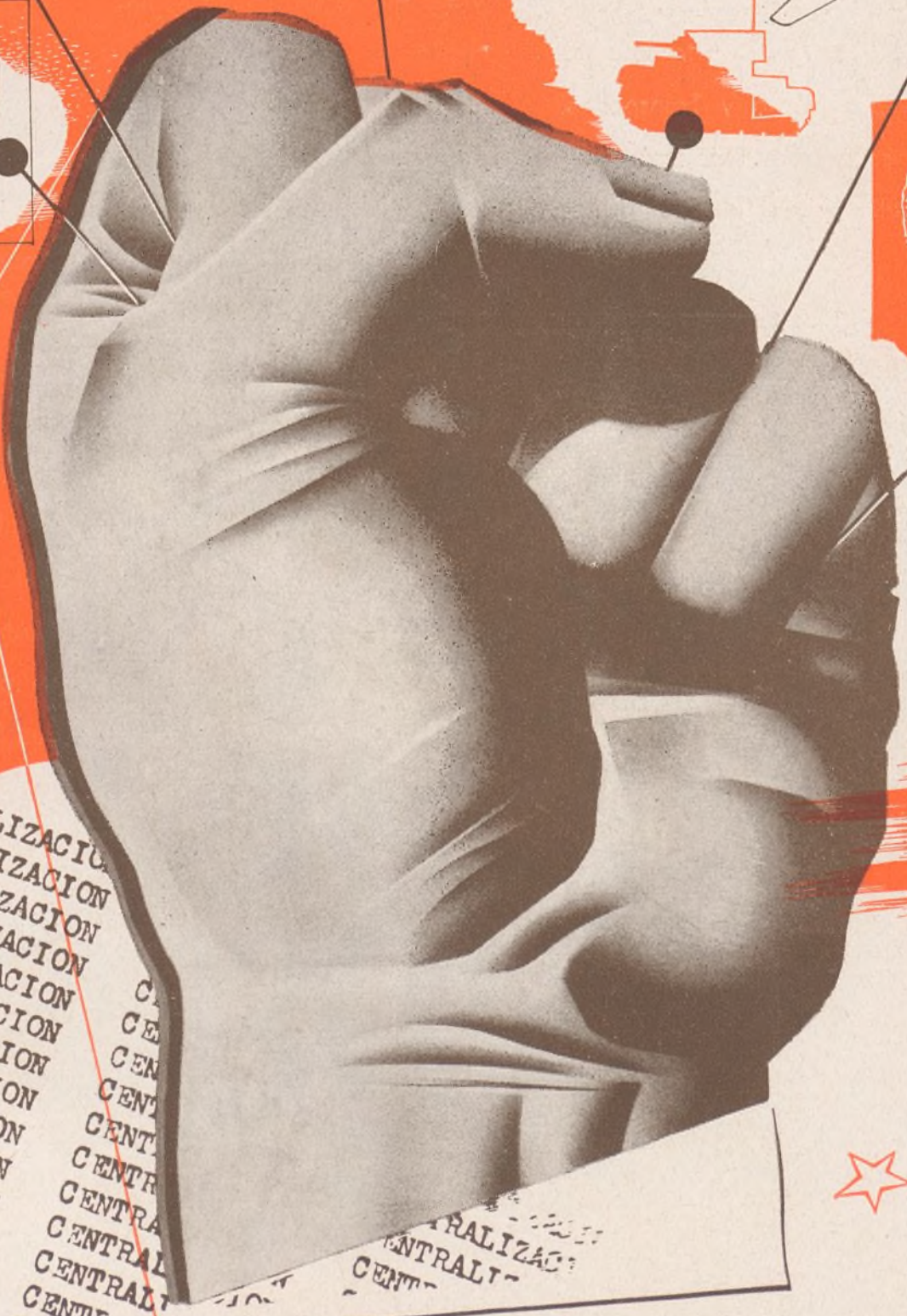




ЖИЗНЬ

ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO DEL CENTRO

[illegible]

C E N T R A L I Z A C I O N

Ayuntamiento de Madrid

La importancia del S. T. en el Ejército del Centro, las exigencias de la guerra, han marcado la necesidad de que nuestra Revista fuera, a la vez que un periódico de base, un órgano de difusión de la técnica militar del transporte y de las experiencias que en la misma guerra se han adquirido.

Para cumplir esta función, que como órgano del S. T. del Ejército del Centro le corresponde, ha quedado encuadrada como un servicio más en la Jefatura de Retaguardia y Transportes, y desde ella recogerá todo aquello que sea difusión de las

enseñanzas adquiridas, que puedan ser directrices para la superación de nuestra técnica del transporte en la guerra; la perfección de nuestro proceder como soldados que todos somos del gran Ejército Popular; las iniciativas que recojan las necesidades sentidas; las razonadas aspiraciones que se inspiren en el deseo de mejoramiento de todos, para bien de la Causa; los conocimientos culturales que a todos nos es necesario.

Nuestra Revista ha de ser el exponente de nuestro valer, la que marque lo que somos y a lo que podemos llegar, y es necesario para ello que todos, jefes y oficiales, comisarios y soldados, puesto que todos juntos tenemos que ganar la guerra, aportemos a ella, en expresión escrita, nuestros conocimientos, nuestros consejos y nuestras orientaciones.

Comienza nuestra Revista su tercer época, que condensa con las anteriores una sola idea: ser útil a nuestra Causa, que con el esfuerzo y sacrificio de todos hemos de ver pronto triunfante, y espera que para ayudarla en su labor se haga crítica serena de cada número y, con la lealtad de camaradas, se nos marquen las deficiencias o falsas orientaciones que pudiéramos emprender.

TRANSPORTE EN GUERRA es de todos, y entre todos tenemos que formarla.



EDITORIAL

LA GUERRA MANDA

Analicemos el hecho sintético de que nuestra España leal haya sido partida en dos por el empuje brutal de hierro y metralla que el fascismo ha acumulado.

Esta circunstancia, que rompe la continuidad de nuestras comunicaciones con el territorio hermano de Cataluña, crea una situación grave; no debemos engañarnos.

en parte de la prensa extranjera, y en algunas Cancillerías también, se iniciaban campañas, ritos funerarios a la que creían extinguida República Española.

La quinta columna ha reforzado su cínica desfacheted de augurios, profecías contra nuestra moral combativa; la pulcritud de nuestro proceder y en el galardón, hecho factura, que piensan cobrar en ese triunfo hipotético con que sueñan,

Momentos difíciles, pero no desesperados si aprovechamos todas las infinitas energías que aún no teníamos en rendimiento.

Hagamos cumplir las movilizaciones que nuestro Gobierno decreta y creemos en nuestros hombres la conciencia de lucha; démosles el temple necesario, el valor español de la dignidad, el sentido de disciplina, que es obediencia rígida; el de la responsabilidad, que es conciencia de nuestros hechos; inculquémosles la fe en el triunfo, la fortaleza en la resistencia; exaltemos su heroísmo; unámosles en la política recta, diáfana, del Frente Popular, que a todos cobija. "Que nuestras Divisiones imiten la actuación de las que en Lérida y Tortosa han quedado frenando al enemigo y arrancándole parte de sus conquistas. Camaradas comisarios: toda esta magnífica y meritoria labor es vuestra; debéis superar en ella—palabras del comisario general de los Ejércitos de la Zona Centro—la de las jornadas más dolorosas de nuestra guerra.

Atended con preferencia a esa multitud de combatientes que están reforzando el volumen de nuestro Ejército, bisoños en la lucha y quizás no compenetrados en la necesidad de nuestra unidad en el Frente Popular.

Favorezcamos el bello gesto de rebeldía de la magnífica mujer española, que es liberación, y con su entusiasmo ha de convertirse en magnífico sustituto del hombre en sus trabajos de la retaguardia. Que colabore al triunfo que también ella ha de gozar.

De esta forma, con un Ejército capacitado y pleno de fe en la victoria, demostraremos la verdad expresada por el teniente coronel Líster de que los ejércitos invasores sólo saben avanzar sobre ruinas abandonadas; pero que cuando de estas ruinas surge un puñado de españoles que supieron resistir y que avanzan con la seguridad de su razón, estos ejércitos corren, porque ni tienen moral de lucha ni razón en su avanzar.

Trabajen las industrias de guerra sin tope de jornada y superen las necesidades de nuestros combatientes.

Tengamos fe en nuestro Gobierno, compendio de todos los españoles honrados, que todo lo tenía previsto, y que, por boca de su presidente, promete no ha de faltarnos víveres ni material.

En la más rica región productora de alimentos—que está en nuestro poder—, que no quede un palmo de terreno al que no se le exija, como a los hombres, el máximo rendimiento. El suelo español es antifascista y no soporta el peso de pezuñas extranjeras.

Agrupémonos todos en torno a nuestro Gobierno de guerra, máxima e indivisible autoridad en toda la España leal, y cumplamos y hagamos cumplir las órdenes que por sus representantes legítimos se den.

Han desaparecido todas nuestras diferencias; sólo somos un pueblo compacto con un Gobierno que nos dirige en la lucha final contra el fascismo.

Aceleremos la puesta en práctica de todas las cláusulas del trabajo en común de nuestras dos grandes sindicales; que nuestra lentitud en poner a rendimiento todas nuestras energías no sea dificultad para nuestro Gobierno.

El enemigo tiene prisa, y también la hemos de tener nosotros en ofrecer a nuestro Gobierno la masa compacta de un pueblo unido, identificado, dispuesto a todos los sacrificios que él nos imponga para conseguir la victoria.

Un Gobierno en abstracto es sólo un conjunto de pocos hombres de buena voluntad; pero cuando el pueblo no sólo promete, sino que convierte en realidades todas las asistencias de sus recursos inagotables, entonces este Gobierno y este pueblo son siempre invencibles.

ferrocarriles

y COORDINACION de los TRANSPORTES en GENERAL



RESUMEN DE LA CONFERENCIA PRONUNCIADA POR EL MAYOR DE INGENIEROS D. JUAN B. DIAMANTE EN LA JEFATURA DE RETAGUARDIA Y TRANSPORTE DEL EJÉRCITO DEL CENTRO EL DIA 11 DE DICIEMBRE DE 1937.

Inicia el tema el conferenciante diciendo que atenderá más al aspecto técnico del problema que al estrictamente militar, pues que en él resultarían algo artificiosas sus palabras.

La aparición del automóvil —dice— inició una dualidad de conceptos en todo lo que hacía referencia al transporte.

Por un lado, las líneas férreas; obras costosas de gran complejidad en orden a organización, material, personal, etc, y de gran gasto en su sostenimiento. De otro, las carreteras construídas con mucha antelación a las líneas férreas con fines de comunicación entre los centros urbanos y de economía.

El automóvil apareció circulando por caminos ya construídos, cuyo coste no gravaba la explotación. Era un medio económico; los vehículos costaban poco; la complejidad de su funcionamiento casi nula.

Parecía que el automóvil, por estas circunstancias, iba a anular al ferrocarril.

Ha pasado cerca de medio siglo y las líneas férreas subsisten y aun se acrecentan. Ningún medio de transporte se ha anulado; lo que pasa es que el transporte, reflejo del desenvolvimiento en la vida económica de un país, presenta una amplitud tal que hace compatible al ferrocarril con el automóvil, y a éste con todos los demás medios del transporte: el aéreo, el marítimo, el fluvial. Cada uno tiene peculiaridades que le determinan como más apto para determinadas circunstancias del transporte.

Ninguno de los medios del transporte tiene patente de superioridad, sin ponerlos en contacto con la topografía del país, con las factorías del mismo, con los productos de la tierra, con todo lo que constituye la base de la economía en relación con el tráfico.

El tráfico ferroviario exige líneas de trazado limitado en pendiente y rampa, curvas de radio mínimo, terraplenes bien ejecutados y consolidados.

El automóvil permite gran elasticidad en el trazado de las explanaciones, mayores pendientes y curvas de radio mucho más pequeño.

En España, segundo país de Europa en importancia altigráfica, pesan mucho estas consideraciones.

Refiriéndose a los costes del transporte por tonelada y kilómetro, por ferrocarril y por carretera, se extiende

el conferenciante en atinadas observaciones de carácter técnico, y entra a estudiar las autopistas, comparando los criterios y prácticas en las diferentes naciones, llegando a la conclusión de que éstas, desde un punto de vista técnico-económico, no son adecuadas, y mucho menos en España, en donde la circulación automóvil no tiene la importancia necesaria para llegar a estas soluciones.

Hace detenido estudio de lo ocurrido en España con el transporte desde que se inició la guerra, y dice:

“Han quedado en territorio leal 5.000 kilómetros de línea férrea; pero el frente de Madrid, decisivo para la guerra, queda aislado ferroviariamente y comprimidos frente y retaguardia, siendo pueril hacer diferencias entre el abastecimiento comestible de frente y retaguardia.

Las dos principales comunicaciones ferroviarias con Madrid, Levante y Cataluña, están interrumpidas; por tanto, el abastecimiento de Madrid, con una población civil que excede de un millón de habitantes, hay que considerarlo como un problema militar.

Este problema se resuelve de manera simplista construyendo un ferrocarril, que es lo que se está haciendo; pero esto requiere el estudio del amplio problema de reparación en el material móvil y de vías, abastecimiento de combustible y una cuidadosa política ferroviaria que evite perjuicios en el resto de nuestras comunicaciones ferroviarias de la retaguardia.

¿De qué forma se resuelve esto? La solución no puede darla uno solo, es obra de muchos con buena voluntad y competencia.

En España no sólo se sublevó el Ejército, sino con él la Magistratura, el Cuerpo diplomático, los Cuerpos de Estado, los técnicos y todo el organismo estatal. Era nuestro problema no sólo crear lo que hoy es magnífico Ejército, sino crear e higienizar todos los Cuerpos del Estado, desconfiar de todos e ir midiéndolos a los hombres no por lo que digan, sino por su rendimiento.

Estos grandes problemas colectivos, colectivamente deben resolverse, y para ello es prudente ver si el problema se ha dado ya en otros individuos y cómo lo han resuelto.

El problema ferroviario en la Gran Guerra pudiera darnos algunas enseñanzas.

Francia tuvo la suerte de salvar la mayor porción de su material móvil; pero cuando los americanos llegaron a Francia, ya muy avanzada la guerra, no llegaron un millón de hombres, que este volumen hubiera estorbado, sino que llegó un volumen de hombres con todos los servicios auxiliares que esto requiere. Los americanos llevaron a Francia una red ferroviaria americana, con sus locomotoras y vagones; establecieron una admirable red de abastecimiento, y al señalarles la Alsacia y la Lorena como frente de combate, marcaron en el mar la posible y variable llegada de sus buques, y como no podía preverse el puerto por el que llegaran las mercancías, en virtud de la guerra submarina, establecieron una organización ferroviaria que permitía el rápido transporte de los suministros al frente americano, y esto obligó a crear sus talleres, a instalar nuevas playas de vías y a una serie de medidas y obras que en época normal no hubieran sido necesarias.

Esto recuerda la situación de nuestra estación de Albacete, nudo ferroviario de gran importancia, pues que por ella ha de pasar lo destinado a todos los frentes.

Es un tapón enorme, que en los meses que llevamos de guerra podríamos haberla transformado, con obras convenientes, en una estación almacén que recoja todo cuanto pueda llegar para los ejércitos combatientes y lo distribuya y lo canalice hacia todos los frentes.

Podríamos no haber calcado la organización ferroviaria de los americanos en Francia; pero sí, de su lectura, haber sacado las conclusiones interesantes y copiado la voluntad que los americanos pusieron en resolver el problema. Dar solución a nuestra cuestión ferroviaria y haber visto qué talleres de reparación teníamos y si eran suficientes para nuestro material; montarlos en plan de gran rendimiento; conocer nuestro "stock" de piezas de recambio; ver si el combustible de que disponíamos era suficiente; estudiar importaciones escalonadas, y prever, en fin, un plan de continuidad y eficiencia.

El nuevo ferrocarril me parece excelente; pero no olvidemos que las líneas férreas, por las características de su trazado, requieren grandes movimientos de tierra, que pueden hacerse relativamente pronto, pero que requieren tiempo para su consolidación.

Es necesario, pues, no caer en frivolidad cuando se hable de estas cuestiones, y aun cuando se esté construyendo un ferrocarril no podemos desentendernos de la coordinación general de los transportes.

Actualmente se están haciendo transportes en automóvil desde Barcelona y Valencia hasta Madrid, no precisamente de municiones ni víveres, sino de mercancías que muy bien pudieran esperar los pocos días de retraso que en el ferrocarril tuvieran. Estos transportes se están haciendo por empresas particulares, no solamente con un considerable gasto de gasolina, sino con un quebranto del material, que le hace perder eficacia cuando se le requiere para fines militares, además de que su uso se hurta a necesidades más perentorias y que producirían un mayor rendimiento a la causa.

Una solución que pudiera apuntarse es la de dividir la España leal en zonas, que pudieran ser zonas de Ejército o zonas de Cuerpo de Ejército.

Calcular, dentro de estas zonas, el tráfico diario necesario y señalar módulos de transporte, que pueden calcularse reduciendo las necesidades de víveres, municiones y material de un hombre en kilogramos por día; estableciendo estas reducciones tanto para la población

civil como para la combatiente; viendo las industrias de cada zona y módulos de transporte que necesitan para su desenvolvimiento. Con todo esto, llegaremos a tener números para razonar, y con ellos, no ya en Madrid, sino en todas las zonas, señalar una serie de itinerarios dentro de las mismas y calcular, para cada uno de ellos, el número de toneladas diarias que deben circular.

Dentro de estas zonas existen unas líneas ferroviarias, unas carreteras y unos caminos; fijar el programa de circulación, según los destinos, y señalar en cada zona un cupo determinado de camiones, para dar satisfacción a las necesidades del transporte, que se han de destinar.

Entonces no habría de permitirse que un camión que pertenezca al cupo de una zona pueda salir de la misma. Habría que obligar a que los camiones circularan exclusivamente por la zona y recorrido que se le tenga señalado.

Esto podría tener excepciones limitadísimas, en caso de gran necesidad, y ante los movimientos de gran masa de hombres podrían montarse servicios especiales que cubrieran sus necesidades.

El hecho de estar en estado de alarma hace que los ferrocarriles no dependan todavía de Guerra, sino que dependan de Obras Públicas. Existen una serie de organismos, como, por ejemplo, las Comisiones reguladoras de Estación, especificadas en los reglamentos militares, y que en el día de hoy no se sabe de modo concreto de quién dependen ni qué atribuciones tienen.

Es preciso que se aborde con urgencia el problema ferroviario. La situación actual no es culpa de los Sindicatos ferroviarios, porque éstos no tienen la amplitud necesaria, ni las atribuciones, ni incluso la competencia para solucionar estas cuestiones.

Los Sindicatos en España, entre ellos el ferroviario, estaban ambientados para hacer una lucha de clases, de reivindicaciones proletarias, y de pronto se han encontrado con que tenían que hacerse cargo de la economía de un país, y esto es complicado y difícil de manera inmediata.

Las aptitudes de los hombres, como la de las colectividades, no se crean repentinamente, y con el curso del tiempo, los Sindicatos se irán amoldando a las circunstancias y de ellos tendrán que salir los hombres necesarios a la nueva organización económica.

Tendrán que considerarse los Sindicatos como Cuerpos integrantes del Estado, no como unos particulares frente a un patrono, sino como entidades que están trabajando para la nación, de la cual son parte integrante.

Debemos atender también a la opinión pública, interesándola poco a poco en estos problemas.

Mucho más podría hablarse de estas cuestiones; pero sólo he tratado de hacer ver que existe un problema de coordinación de transportes, de conservación de líneas y de organización militar de las mismas. Es necesario unificarlos, dar soluciones y buscar los hombres necesarios para ello; luego, es necesario hacer llegar al pueblo el espíritu de que los fracasos que se puedan tener son sólo momentáneos, que se superan a fuerza de voluntad.

Que no nos encontremos, cuando tengamos el triunfo, con que nos ha llegado, no digo sin merecerlo, sino sin haber contribuido con todo nuestro sacrificio, voluntad e inteligencia a hacer un triunfo merecido, a lograrle no sólo por la fuerza de las armas, sino por la del entusiasmo y voluntad de vencer."

ABRIL

14

1931

UNA FECHA UNA CONDUCTA

Los luchadores del Transporte: Toda la Prensa de la España republicana, que es tanto como decir de la España toda, ha dedicado un lugar preferente a conmemorar esa fecha, jalón de la Historia de nuestra Patria.

Y suponemos que "en el otro lado", en el terreno que ocupan nuestros antípodas, también algunos periodiquillos habrán dedicado al 14 de abril algunos comentarios más o menos "incisopunzantes".

Se han cumplido, pues, siete años de la proclamación del Régimen, cuya misión, entre otras muchas, todas de capital importancia, había de ser la de elevar el nivel medio de vida del trabajador manual, del obrero, la de rescatarlo de un ambiente de humillación en el que se ahogaba.

Recordad, camaradas, aquellos días del año 1931. Todos cuantos trabajabais el taxi engalanasteis vuestro coche con banderas tricolores y pudisteis seleccionar los clientes sin más que mirar sus rostros. El enemigo del nuevo régimen os miraba al subir y daba las señas con desprecio, sin duda pensando en que el último reiría con más ganas.

Y es que ellos esperaban "esto". Lo esperaron siempre. Lo que no pudieron esperar nunca, jamás, es que bajo las bombas lanzadas por sus aviones extranjeros y la metralla de sus cañones, tú, obrero del Transporte, continuaras riendo con sana alegría. Esto, no; esto no lo pudieron concebir nunca. Y al ver ahora tu misma risa, tu misma alegría dominando tu trabajo agotador, quieren reír también ellos; mas la risa no asoma a sus labios; es un rictus de rabia lo que en ellos se dibuja. "Con la Iglesia topamos, amigo Sancho", decía Don Quijote. "¡Siempre el Transporte!", dirán ellos.

Tú, antiguo obrero del Transporte, hoy soldado del Tren del Ejército, has sabido cumplir siempre con tu deber de ciudadano y de soldado. Has sabido en todo

momento oponer a la traición el dique formado con tu fervor republicano. En la paz, corrías con tu coche buscando el colegio electoral en que habías de depositar tu voto republicano. Y en la guerra, por agotador que sea el trabajo que sobre ti pese, tu organismo no se agota nunca.

Ni el cansancio ni el sueño impiden la presión de tu pie sobre el acelerador. Despiertos tus sentidos, conduce a los hermanos combatientes allí donde hacen acto de presencia aquellos que no quisieran volver a ver tu risa, aquellos que quisieran convertirla en mueca de muerte; pero que están condenados a verte reír siempre, aun en los momentos más duros...

14 de abril de 1931. Piensa en aquella fecha. Y piensa en este 14 de abril de 1938. Después... ¡fíjate en ti mismo! ¡Si eres un héroe!

Conmemora el séptimo aniversario de tu República pensando en el significado de nuestra lucha, pensando en el sufrimiento de tantos hermanos en poder de los que ayudan a dos países extranjeros a repartirse tu Patria, pensando en nuestra victoria y pensando, por encima de todo, en tu dignidad.

Sólo con esto, si alguna vez has sentido decaer tu ánimo, lo verás enardecerse más y más, hasta sentir un grito que saldrá de lo más hondo de tu ser, y que romperá el aire de España con un estruendo de apocalipsis: ¡Victoria! ¡Viva la República!

Este y no otro es tu porvenir, soldado del Transporte. Hazte, como hasta hoy, acreedor a él, y la Patria, libre, independiente, premiará tu esfuerzo, tu sacrificio, prometiéndote, en un régimen de justicia social, continuar riendo con alegría, sólo posible si impera la paz y el amor entre los hombres; esto es, la República.

UNO DE TANTOS

N. de R.—Ante la elevación de precios que han sufrido todos los materiales que integran la confección de nuestra Revista, nos vemos obligados a rectificar los precios de suscripción mensual actuales. Estos serán a partir del presente número:

Suscripción de Jefes y oficiales. . . .	3,00 pesetas al mes.
" de soldado.	1,50 " " "

Para corresponder a este aumento prometemos intensificar y mejorar nuestra Revista hasta ponerla a la altura que el S. T. E. merece.



EXPERIENCIAS

EN

TRANSPORTE

HIPOMOVIL

Hace ya tiempo que en mí existe el deseo de abordar ciertos temas, de sumo interés para la causa, que todo aquel que se llame y sea antifascista defiende con ahínco y tesón. De gran interés también para nuestro querido Batallón Hipomóvil, y digo querido, porque los que en el principio de la lucha fuimos destinados al Cuerpo de Tren Hipomóvil (hoy Primer Batallón Mixto de Transporte Hipomóvil), pasamos y sufrimos todas las amarguras y sinsabores que la falta de medios nos imponía.

Hoy, merced al interés y desvelos de ciertos compañeros, no interesa su graduación ni nombres, disponemos de un Batallón en condiciones inmejorables de organización en todos sus aspectos, capaz de realizar el trabajo que por la Superioridad fuera ordenado.

Los que vimos, día tras día, semana tras semana el fruto de nuestro trabajo; los que vimos nuestras ambiciones de poseer material (en gran número concedidas), nos sentimos enorgullecidos de que se nos mande trabajar y poder hacerlo.

Aprovechando el medio de difusión de nuestro periódico (TRANSPORTE EN GUERRA), tan codiciado entre todos los transportistas, voluntariamente me impongo el trabajo de detallar las obligaciones que los jefes de Destacamento de nuestro Batallón Hipomóvil tienen encomendadas, y principalmente las Compañías denominadas a Lomo, por ser en las que más tiempo conviví.

Los servicios de Transporte Hipomóvil, como punto esencial, tiene por objeto el transporte de todo cuanto nuestros compañeros del Transporte Móvil no pueden realizar en las diferentes sierras donde existen nuestros Destacamentos, bien sea porque los caminos que tengan que recorrer sean inaccesibles para la tracción mecánica o porque así convenga al Mando. En otros casos, es el blanco tan positivo que ofrecería su voluminosidad a los disparos enemigos lo que lo aconseja.

El Batallón Hipomóvil (sus Compañías a Lomo) tiene a su cargo el transporte, hasta el mismo parapeto, de todo cuanto nuestro compañero, que no puede apartarse de la trinchera, necesite. No tiene límite, ni asignación determinada, sean víveres, munición, material, etc., etc.; tiene que transportar todo cuanto en la trinchera se necesite.

Nuestro medio de transporte es el mulo, que por su carencia de entendimiento, y por la imprudencia de su conductor (el mulero), puede ser víctima de disparos enemigos; por estas y otras razones, que más adelante ex-

pondré, requiere tanto celo y vigilancia, por no decir más, que un automóvil o camión.

El mulo no es como un coche, que una pieza rota o desgastada impide su marcha; pero que una repostación déjale útil para nuevo servicio. Para el mulo no existen piezas de repuesto, y nos es muy necesario para la lucha que sostenemos contra la invasión italo-alemana.

En líneas anteriores he puesto de relieve mi larga permanencia en nuestro Batallón, y, por este motivo, me atrevo a hacer unas sugerencias relacionadas con el trabajo de inspección que deben realizar los jefes de Destacamento.

Como punto primero, consignaremos la estancia del ganado y material en los Destacamentos, ya que el personal, como más comprensible, de común acuerdo y bajo las órdenes de sus superiores, se estaciona según las circunstancias lo requieran.

El ganado debe tener las máximas atenciones en lo que se refiera a estancias en cuadras o cercados, como asimismo en sus necesidades de limpieza, herraje y esquilador. Tampoco serán excesos las preocupaciones en las horas de pienso y abrevadero, pues será la forma de que al realizar un servicio el ganado pueda responder en su cometido.

El material debe conservarse en inmejorables condiciones, para poder desempeñar su aplicación, además de no crear inconvenientes en el trascurso del convoy.

El embaste del ganado se hará con el máximo interés, y de esta forma evitar que en plena marcha sea necesario arreglarle. Para esto es necesario que cada baste sea colocado en el mismo mulo siempre que su conductor tenga necesidad de prestar servicio, no olvidando el colocar la manta de ganado debajo del baste, para evitar las rozaduras en los lomos del animal, y que a causa de ellas más tarde no podría prestar el servicio en perfectas condiciones, si es que no queda exento de él por una temporada.

Una vez embastados los mulos se procederá a la carga del convoy en el punto de partida, procurando el responsable del mismo (cuando éste sea de varios números) el seleccionar las cargas en su volumen y peso, para la mejor marcha del convoy. Es de mucha importancia que la carga esté nivelada, para que no se venza a un lado u otro.

Cargado el convoy, se repasará todo el atalaje del animal, para que quede bien oprimido al mismo en sus diferentes aspectos, y así se evitarán los roces, que producen las heridas que más tarde habrán de curarse. Las cuerdas que sirven de amarre entre la carga y el baste serán atadas con destreza, para que en momento de prisa y obscuridad sea más fácil el descargue.

En el transcurso del convoy será condición precisa el marchar por sitios donde la ascensión a los picos sea menos agotadora. Los caminos mejor transitables. La exposición al blanco enemigo menos visible.

En los servicios largos, siempre que las circunstancias lo requieran, ha de procurarse el dar descanso al mulo.

Es, pues, obligación de un jefe de Destacamento inculcar a sus soldados que estos cometidos sean consumados.

La labor de un jefe de Destacamento no se reduce a su estancia en el cuartel. Su verdadera labor es incalculable. Es el trabajo del hombre dinámico.

El personal a su cargo bien atendido y escuchado en todos, cuantos problemas solicite su ayuda.

El ganado, sus cuadras, cercados, limpieza, piensos, etcétera, todo bajo su revisión.

Material, convoyes, caminos a recorrer, etc., todo bajo su vigilancia.

Si estas acciones se hubieran llevado a cabo por todos los jefes de Destacamentos desde el primer día, ganado y material estropeado que tuvo que ser abandonado tendríamos hoy en condiciones de prestar servicio; pero es necesario que nos demos cuenta que cada uno en su puesto tiene que dar el rendimiento que su destino le marque. Que no es posible el andar con dejaciones o negligencias, que redundan en perjuicio de un pueblo que es nuestro, y como nuestro tenemos que defenderle.

ANTONIO ALVAREZ

Teniente 5º Compañía, Primer B. M. T. H.

RUTAS

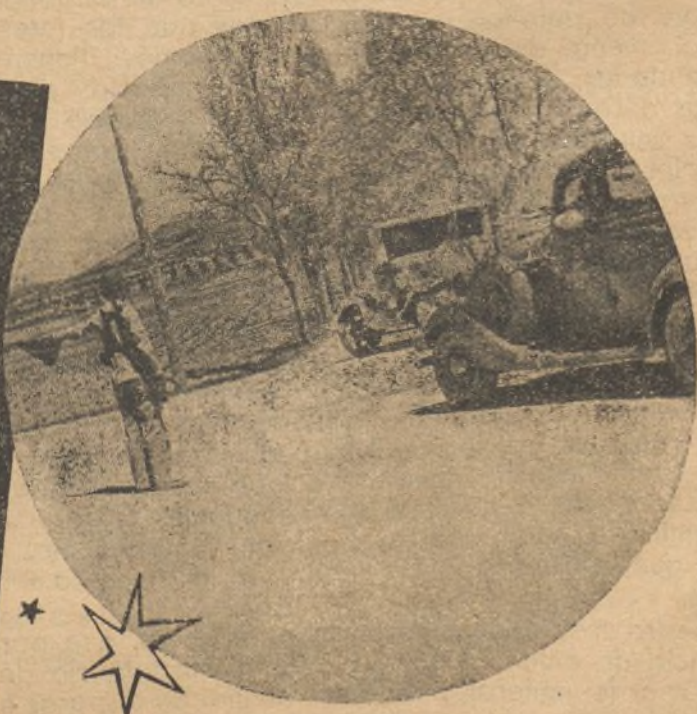
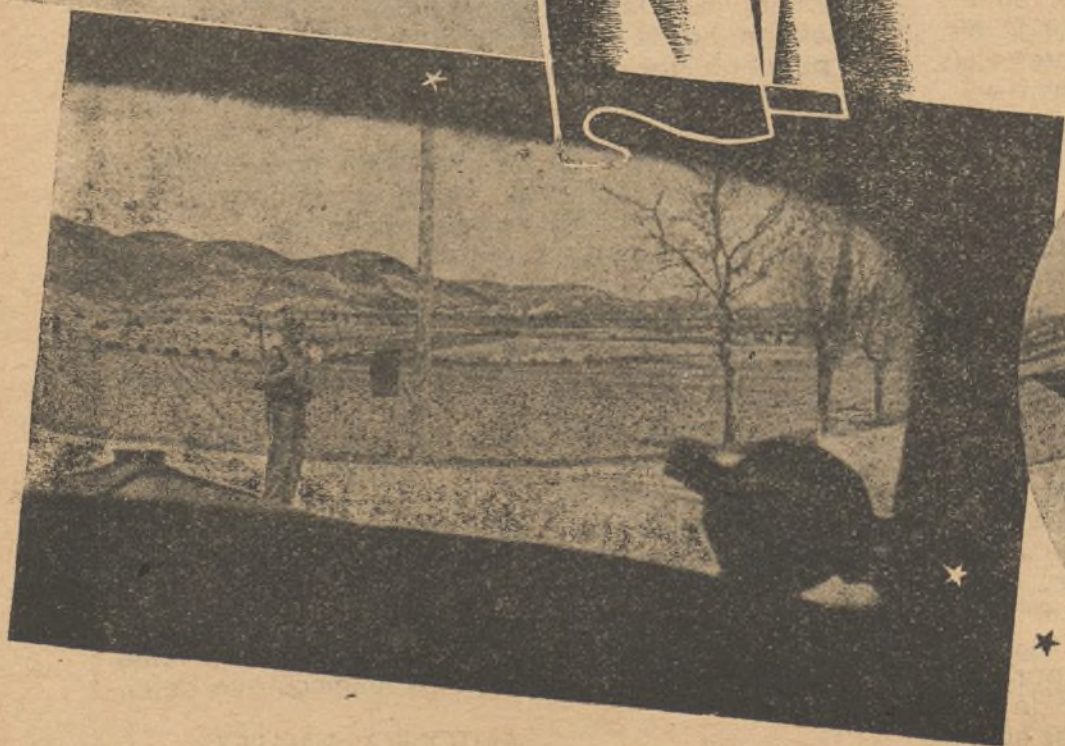
DE LA

Alcarria



Testigos son estas tierras del brío de nuestro Ejército, y nuevamente han vuelto a serlo en las rápidas operaciones en que nuestro valiente Ejército del Centro ha arrancado al enemigo unos kilómetros para nuestra España leal, al tiempo que con su empuje, unido al de otros frentes, han defendido a nuestros camaradas que en el Este ponen sus pechos por barreras para defender a nuestra hermana Cataluña, dando lugar a que sus hijos se preparen a defenderla con el ardor y heroísmo con que ellos saben hacerlo cuando la ven en peligro.

Brillantes operaciones, llevadas a la práctica con tanto valor y técnica, que han merecido el ascenso a tenien-



te coronel al mayor camarada Cipriano Mera.

Las operaciones previstas en la táctica moderna tienen dos tiempos: el primero, su preparación, acumulando rápidamente, y sin que el enemigo lo descubra, todos los elementos de hombres y material que el Alto Mando considere precisos para la operación; el segundo, la acción en sí, el ataque previsto y calculado en la forma que el Alto Mando lo ordena.

El primer tiempo, y a él hemos de concretarnos, corre a cargo del Servicio de Tren del Ejército, que con sus diferentes secciones organiza el transporte de las unidades combatientes y del material bélico.

Si las unidades de transporte de que disponen los S. T. E. son insuficientes, por el gran volumen a transportar a través de su sección correspondiente, requisas los vehículos que sean necesarios, y con ellos al personal civil que los conduce.

Este sistema de requisa, producto de la no militarización de todo el transporte, hoy propugnada ya y articulada en las condiciones de trabajo en común de las dos Sindicales hermanas U. G. T. y C. N. T.,

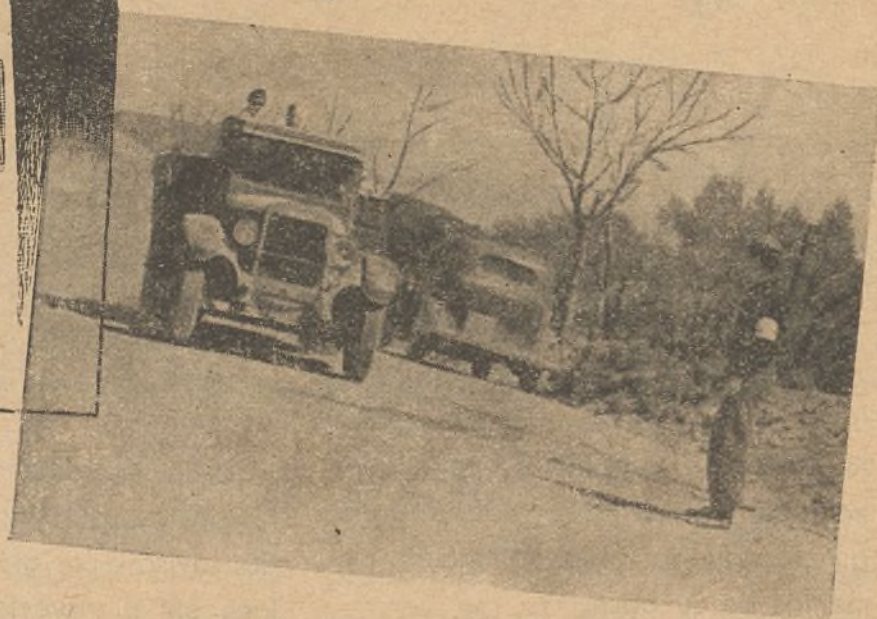
Este

número

ha

sido

censurado.



A partir de Guadalajara y hacia el enemigo, la organización y comportamiento del S. T. E. ha sido tan perfecta y armónica con los momentos y circunstancias, que el jefe de la zona de los Ejércitos ha felicitado a nuestro jefe, capitán Salinero.

Entre todas las Secciones de la Jefatura que integran el mecanismo de una movilización, todas de maravilloso funcionamiento, aun cuando de aparente obscurecida labor, merece destacarse en punto aparte la desarrollada por la Comisión Reguladora de Carreteras (C. R. C.), y cuya importancia es necesario que todos conozcan.

C. R. C.

La técnica del transporte por carretera no se reduce a la que rige la formación de un convoy ni a las reglas específicas de él; es necesario un organismo que, con plena autoridad y responsabilidad, coordine estos convoyes, marque horarios, jalone rutas, distribuya aparcamientos y repostajes, etc., etc.; un elemento coordinador de todo el sistema e imprescindible en su total rendimiento cuando el volumen del transporte adquiere la envergadura de una operación

de iniciativa propia, como la presente, o de iniciativa del enemigo, como la anterior en estas mismas tierras alcañeñas.

Esta autoridad que la C. R. C. tiene no merma ni se inmiscuye en la que corresponde al jefe del convoy.

Veamos cómo ha funcionado la C. R. C. en operaciones

En el replanteo de la operación, la C. R. C. marcó los itinerarios de ida y regreso, determinando las carreteras de doble y sencilla corriente; emplazamiento de las estaciones portátiles de repostaje, de los servicios auxiliares de grúas, de los conductores de reserva, apartaderos para coches averiados, estacionamientos convenientes para el camuflaje de los convoyes y curso de las órdenes necesarias a todas las fuerzas que han de ser su auxiliar en todo el trayecto para el exacto cumplimiento de este plan de trabajo en el momento que se determine.

A las diez de la noche recibió la C. R. C. orden de formación en el circuito de las operaciones; a las seis de la mañana del siguiente día se hallaban jalonados los 650 kilómetros, total del circuito, incluyendo el de las ambulancias y ruta de hospitales.

Este trabajo se efectuó por dos equipos de cuatro y dos soldados, respectivamente, del Batallón de Etapas, mandados por el comandante jefe de la C. R. C. y por el teniente ayudante.

Ocho grúas jalonadas en el total trayecto han cuidado de que ningún coche averiado entorpezca la carretera, y un mecánico de reserva que acompaña a la grúa comprueba si es realmente avería o desconocimiento mecánico del conductor.

Los coches averiados han sido remolcados por la grúa más próxima hasta el aparcamiento de la siguiente, y así, en sucesión de remolques, han sido traídos hasta Madrid, consiguiendo que las grúas falten sólo momentos de su base.

Otro equipo de grúas, en recorrido constante, completa la labor de las de base fija.

Un servicio escalonado de coches rápidos, con un teniente y mecánico de reserva, vigila la carretera para que los coches de avería aparente sigan su marcha o para ordenar su remolque en caso necesario. Estos coches llevan motoristas de enlace.

El servicio de repostaje de esencia lo han dado ocho surtidores de campaña montados por el Cuerpo de In-

tendencia. Este servicio es esencial quede en función antes de pasar el primer grupo de transporte. El retraso, no ya de un día, sino de unas horas con la fijada por la C. R. C. podía producir el estancamiento, por falta de esencia, de los vehículos, y probable y doloroso quebranto caso de que la aviación enemiga los localizara.

Los servicios de enlaces también son necesarios con la amplitud que se requiere; la falta del personal previsto deja incompleto el sistema y deficiente la actuación, deficiencia que se acentúa en el transcurso de la coordinación.

Se ha montado también servicio de motoristas, que vigilan la carretera, dan aviso a las grúas y sirven de enlace en el trayecto de su recorrido. Motoristas, coches de vigilancia y grúas llevan el banderín distintivo de la C. R. C.

El personal auxiliar de la C. R. C. en estas operaciones ha sido tomado del Primer Batallón de Etapas, y junto a los pontones fijos, en los tránsitos de los pueblos, en los extremos de nuestros puentes, pontones humanos, los bravos camaradas de Etapas regulan y ordenan nuestro tráfico de guerra y controlan la documentación que autoriza el tránsito por estas ar-



terias, por las que corre el espíritu combativo de nuestros soldados en ansia de redención de nuestras tierras, prostituídas por la planta del invasor.

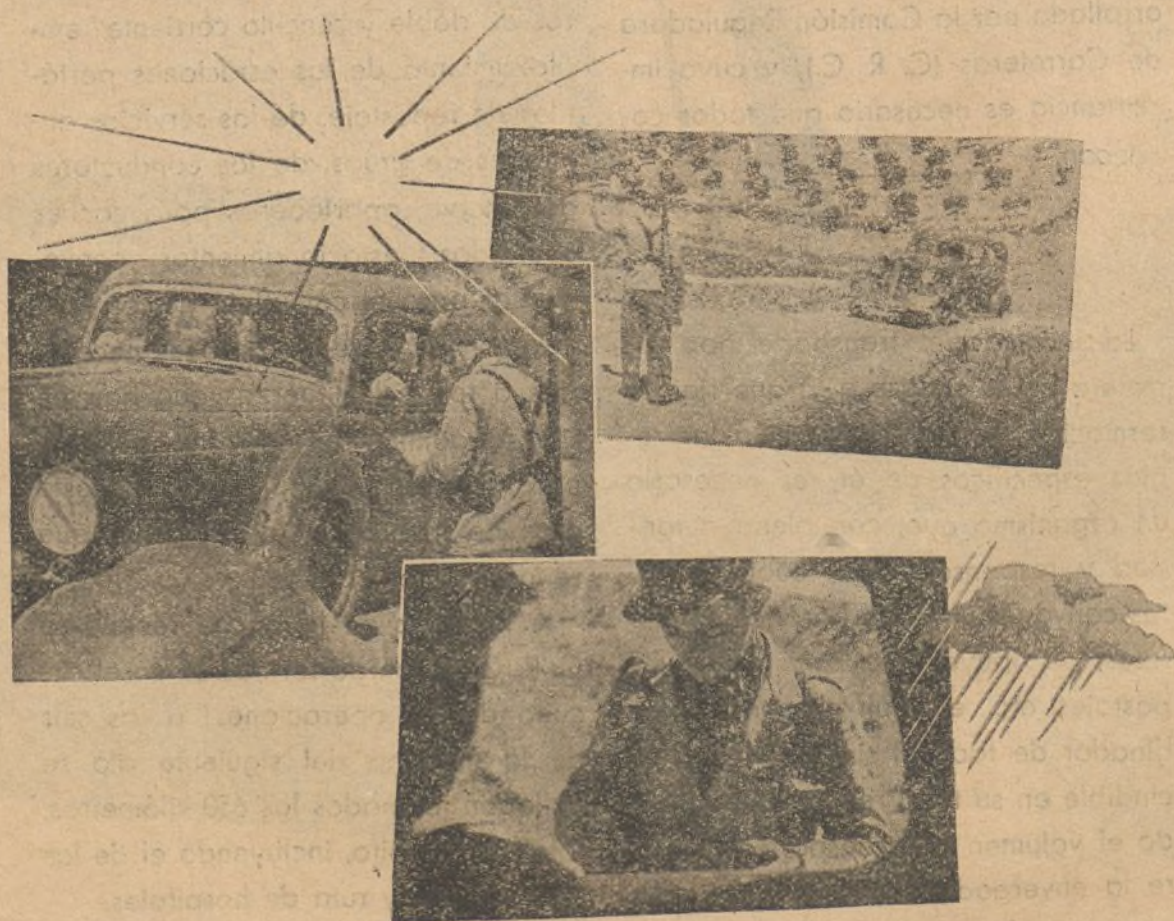
Con el capitán Muñoz, jefe del Primero de Etapas, he recorrido todo el circuito, y al felicitarle por la disciplina y camaradería de todos sus puestos, respondió con la sencillez de los jefes del pueblo:

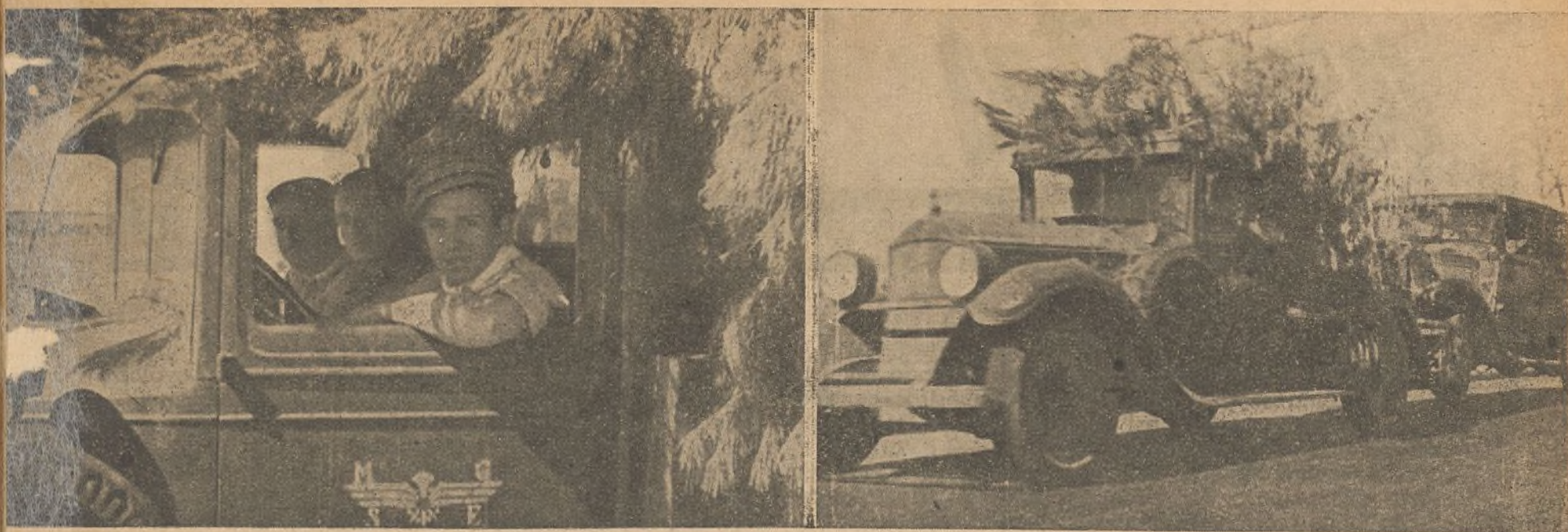
—Soy un camarada más entre ellos; saben mi responsabilidad y la cubren con su proceder de soldados antifascistas.

Magnífica y necesaria actuación la de estos soldados, que cumplen con el cometido que les corresponde en el complicado engranaje de un Ejército en operaciones.

También estos soldados tienen campo para el heroísmo del cumplimiento del deber cuando la aviación fascista bombardea el propio terreno de su jurisdicción; el soldado de puesto puede hurtar su cuerpo a la metralla guareciéndose según convenga; pero atento siempre a acudir, caiga lo que cayere, a cumplir con su cometido en el momento que sea preciso. También los puestos finales de la C. R. C. deben ser ocupados por los soldados de Etapas con la entereza del soldado que ocupa un lugar de peligro; pero, consciente, sabe que no puede abandonarlo.

Inmediatamente





fué habilitada una carretera para el tránsito, que por su situación obligaba a llevar los faros apagados, y en el curso de ella fueron montados jalones luminosos contra aviones que indicaban a los conductores perfectamente la ruta a seguir.

Con el personal de Etapas y reserva más próxima de conductores se arreglaron los embudos que las bombas habían producido y se restablecía la circulación prevista antes de los veinte minutos de suspenderla. Al siguiente día, la Sección de Ingenieros daba firmeza al arreglo. Muchos y curiosos detalles más de perfecta organización omitimos; pero es necesario señalar que, a pesar de la constante actuación de la aviación italo-

germana y de los miles de camiones que han cruzado esta ruta (en un día solo muchos centenares), no ha habido ni un solo accidente ni camión perdido por bombardeo; tan perfecta fué la organización y camuflaje.

El material de la C. R. C. demuestra que estuvo en su sitio.

Esta es la primera operación en que actúa el servicio de la C. R. C.; sus elementos, la mayor parte recuperados, aun cuando con su eficacia con-

seguirá disponer de los materiales precisos, y al frente de ella al camarada Pedro Gutiérrez, secretario del Sindicato Metalúrgico de Madrid "El Baluarte", que de antiguo trae su historial antifascista, y que luchador desde el primer día, ostenta hoy bien ganados los galones de comandante, y cuya fotografía, honra para los antifascistas, publicamos (perdón, camarada Gutiérrez), y en su labor titánica sólo tiene la ayuda de otro gran obrero, otro antifascista verdad, el camarada Nicolás Unzué, hoy teniente de nuestro S. T. E.

Y detrás de todo ello, como organizador y vigilante incansable, el jefe de los Servicios de Retaguardia y Transportes del Ejército del Centro.



apuntes

PROFESIONALES



Ya he visto en varias ocasiones con agrado en esta Revista cómo se pretende orientar a nuestros conductores (noveles y veteranos) en la parte más interesante del automóvil: el equipo eléctrico.

Es ésta una materia que, por regla general y salvo raras excepciones, no se conoce a fondo, por carecer de la base teórica suficiente.

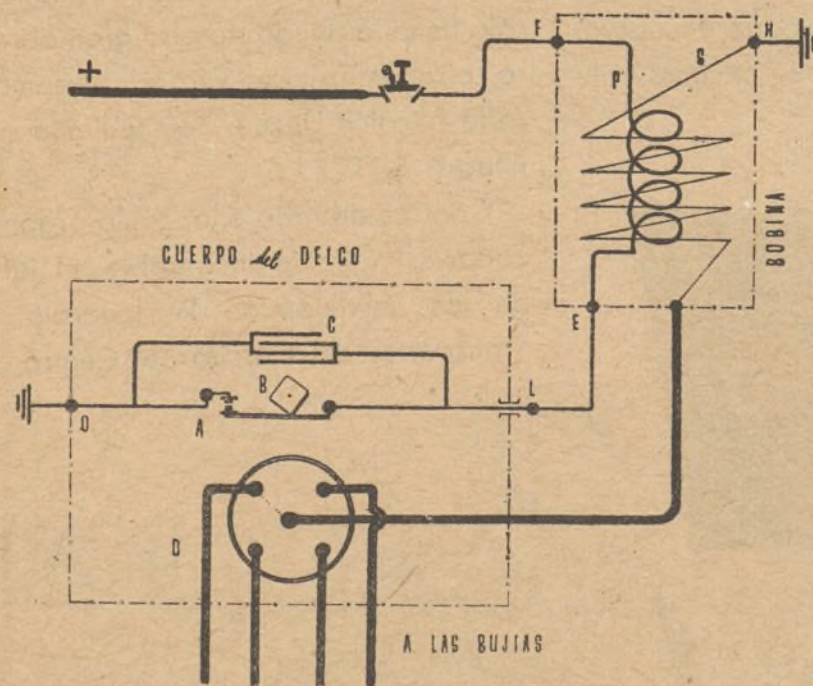
El equipo eléctrico en el automóvil podemos dividirlo para su estudio en los siguientes circuitos:

1º Circuito productor de energía eléctrica (dínamo).
2º Circuito de acumulación de la energía producida por la dinamo (acumuladores).

3º Circuitos en general consumidores de la energía eléctrica fabricada por la dinamo y almacenada en la batería de acumuladores (luces, señales acústicas, motor eléctrico de puesta en marcha y encendido de las bujías).

Todos estos circuitos eléctricos son a cual más interesantes; pero he de dar preferencia en este primer artículo al de "encendido".

El grabado representa el conjunto del esquema teórico del circuito conocido con el nombre de "Delco" (D. E. L. C. O., iniciales de la primera fábrica americana que construyó este sistema).



La corriente de la batería pasa formando un circuito con el enrollamiento primario (P) de la bobina de transformación y los contactos del ruptor (platinos A). Este es el circuito primario o de baja tensión.

El circuito secundario o de alta tensión está formado por el enrollamiento secundario (S) de la bobina, el distribuidor y la bujía.

La corriente que circula por el primer circuito (baja tensión o primario) es directamente traída de la batería, y, por consiguiente, es de un voltaje reducido (6, 8, 12 voltios), incapaz de hacer saltar una chispa entre dos puntas metálicas (bujía) que no se tocan aunque estén muy próximas (6 a 8 décimas de milímetro).

Es preciso elevar la tensión hasta 8 ó 10.000 voltios para que sea capaz de vencer la resistencia tan enorme que supone la separación de menos de un milímetro de las puntas (electrodos) de la bujía.

Pero la corriente continua que suministra la batería no se puede transformar si no se la interrumpe bruscamente por medio del ruptor (platinos A). Es precisamente en ese momento de la interrupción cuando pasa del primario al secundario un efuvio magnético generador de una descarga de alta tensión (10.000 voltios), que marcha por un cable muy bien aislado desde la bobina a la tapa de bakelita (D) que cubre el llamado "Delco" (distribuidor).

El prisma cuadrangular (B) tallado en el mismo eje del distribuidor nos producirá, al girar, cuatro interrupciones del circuito primario por cada vuelta, que corresponderán exactamente con el paso de la ficha (dedo o pipa) del distribuidor frente a cada uno de los contactos, sucesivamente, de los cables de las bujías.

Los contactos E y F son los tornillos que corrientemente van colocados a ambos lados del cuello de salida de alta tensión.

El contacto (H), como se ve en la figura, es una soldadura interna de un extremo de la bobina secundaria a la envoltura metálica que forma el conjunto llamado "bobina".

Cuando el montaje de la bobina es así, es preciso asegurar bien el contacto de la armadura de la bobina a masa.

La bobina puede montarse también, interiormente, uniendo (H) a (F), en lugar de hacerlo a masa.

El contacto (L) es el tornillo que suele estar colocado en el cuerpo del "Delco", y que lo atraviesa de dentro afuera, convenientemente aislado, para que no haga masa.

Por el contrario, el contacto (O) tiene por objeto asegurar la toma de masa de un platino y del condensador (C).

La misión de este condensador, probablemente conocida por todos, es principalmente evitar la producción de una chispa excesivamente fuerte entre los platinos, merced al efecto de absorción eléctrica (condensación) que produce al ser colocado en paralelo (derivación) con éstos.

Del mal funcionamiento del condensador deriva la conocida avería "quemarse los platinos".

En otro artículo expondré más detalladamente otros temas referentes al encendido (ignición), que debe ser en todo momento la preocupación primordial del buen conductor.

JOSE MARIN

Siendo necesario para los Oficiales del Servicio de Tren del Ejército y conveniente para los soldados del Transporte el conocimiento de la "Táctica de los Transportes Automóviles y de la circulación en Campaña", comenzamos en el presente número la publicación de ella en forma encuadernable, y oportunamente se ofrecerán las cubiertas para conservar esta publicación.

EL PUNTO DEL DELCO

AL ALCANCE DE CUALQUIER CONDUCTOR

Sabido es, camaradas, que lo que voy a tratar en este trabajo, muy discreto, pero con muchos deseos de servir a la causa, está muy divulgado y discutido; pero, según mi criterio, no está todavía lo suficientemente claro y, sobre todo, comprendido. Mucho ha discutido la Ingeniería de motores de automóvil, y en cuyas discusiones han abundado los distintos criterios, de cuál sería el método más perfecto del aparato que tenga la función de producir y distribuir una chispa eléctrica capaz de encender una mezcla gaseosa comprimida dentro de un cilindro. Pues bien, camaradas, después de tanto discutir, han adoptado, casi por unanimidad, el sistema DELCO, que, como muy bien sabéis todos, sus principales elementos son: la batería, que tiene una corriente de baja tensión; la bobina, que transforma esa corriente en alta; condensador; ruptor; ficha; tapa; etc. Generalmente, el constructor coloca el DELCO en un sitio del motor que le ofrece la máxima seguridad de marcha; pero por causas imprevistas o defectos de montaje, dicho DELCO pierde su punto, y claro, por una insignificancia técnica de esta clase, el vehículo no llega a su destino, y los trastornos morales y materiales son graves para la guerra, y a esto principalmente se dirige este trabajo, con la esperanza de que me haré comprender.

Supongamos, camaradas, que el punto de ese aparato se ha perdido por cualquier causa, y, claro, hay que hallarlo. ¿Cómo hacerlo? Pues es muy sencillo. Os voy a poner como tipo un motor de cuatro cilindros. Lo primero que haréis es hallar el tiempo de compresión del primer cilindro. Unos miran válvulas, otros volante; pero eso tiene muchos inconvenientes, y, sobre todo en carretera. Para ganar tiempo y comprenderlo mejor, yo os recomiendo el sistema siguiente: quitar la primera bujía; hacer que os dé cualquiera a la manivela; ponéis un dedo en el agujero de la bujía que falta, y según va dando a la manivela lentamente, notaréis una presión sobre el dedo. Ese es el punto de compresión. En ese tiempo, dejaréis que llegue el pistón arriba; lo comprobareis con un alambre u otra cualquier cosa parecida.

En el momento de llegar al punto muerto alto, ese es precisamente el punto de motor que deseamos. En estas condiciones el pistón, observaréis cuál es el cable del primer cilindro y os fijáis dónde está conectado en la tapa del DELCO. Entonces le hacéis girar a la ficha medida en su eje, en el sentido de giro que le corresponda, y cuando la ficha se halle en contacto con el primer cable, observando que en ese instante debe abrirse el martillo ruptor, ese es el punto aproximado y suficiente para que el vehículo marche; sin perjuicio de que, con más elementos, el mecánico, en el parque, haga un reglaje perfecto.

También puede suceder otro pequeño trastorno al trabajar en el DELCO, y es perder la distribución de los cables por salirse éstos de la tapa u otra cualquier causa, y no se sabe cómo iban colocados. Si eso sucediere, es sencillo ponerlos en su lugar (sigo el ejemplo de un motor cuatro cilindros).

Ya tenemos el DELCO a punto y sabemos cuál es el primer cable. Quitáis las otras tres bujías; metéis el dedo en el agujero del primer cilindro; daréis a la manivela hasta que haga presión o sople. Ese es el período de compresión del primer cilindro. Se sigue dando a la manivela despacio, y observaréis que después del uno soplará el tres. En ese caso, ya se halló el trabajo del motor, que será 1-3-4-2. Podría ocurrir que, en lugar de ser 1-3-4-2, fuese 1-2-4-3. Si la presión del dedo se produce después del 1 en el 3, entonces el motor trabajará 1-3-4-2, y si la produce después del 1 el 2, será 1-2-4-3. Como ya sabéis cuál es el primer cable y cómo se halla colocado en la tapa, y fijándose para donde gira la ficha, el que va en la tapa a continuación del 1 irá al 3, el otro al 4 y el otro al 2. De esta forma queda ya fijado el punto que deseamos.

Yo creo que teniendo un poco de amor al motor no será muy difícil comprenderme. En trabajos sucesivos trataré de cosas que interesan directamente al transporte y a la causa.

AVELINO LEOZ

De la Sección de pesados, Primer Bat. Local

Las dos Organizaciones propugnan por el mantenimiento y vigorización del Comisariado de Guerra, y porque dentro de él las fuerzas antifascistas estén juntamente representadas.

(Del acuerdo de Unidad de Acción entre C. N. T. y U. G. T.)



EL PROBLEMA *de*

EVACUACION *de* HERIDOS *y* ENFERMOS *de* GUERRA

VISTO POR UN PROFESIONAL DEL TRANSPORTE

SU PRINCIPIO, DESARROLLO Y SOLUCION

Para nadie que lea estas líneas creo será un secreto la forma en que se viene desarrollando la guerra, pues es de sobra conocido por todos que, para desgracia nuestra (y llamo desgracia más a la incomprensión que todavía existe en las naciones que se llaman democráticas que a las adversidades que hemos venido padeciendo), dada la excesiva movilidad de los frentes y lapsus de tiempo sumamente cortos para realizar la evacuación urgente de aquellos puntos indicados por el Mando, se planteó al principio de la guerra el problema con toda intensidad, máxime cuando el material de que se disponía era de todo punto inadecuado para realizar dicho servicio. La mayoría de éstos se han ejecutado más bien por el amor propio puesto y capacidad de unos hombres de buena voluntad que por los medios con que se contaba para su realización.

Sobre este hecho se pueden enumerar casos como el realizado en el histórico mes de noviembre con los autobuses del servicio urbano de Madrid; material con el cual hubo de evacuarse, fuera de la plaza, todos los heridos y enfermos de guerra que estuviesen en condiciones para ello; servicio llevado a cabo felizmente con un número de unidades insuficiente e inapropiado, pues su estado era bastante precario por el continuo trabajo a que ya estaba sometido antes del 18 de julio de 1936.

Gracias al esfuerzo continuo y por las enseñanzas recogidas, este material se encuentra hoy transformado y adaptado para realizar este servicio, de tan gran utilidad para la guerra.

Una de las dificultades que más agudizaron el problema de la evacuación era la carencia absoluta de ambulancias con un elevado número de camillas. Y digo que más lo agudizaron, porque es corriente que las ambulancias, por término medio, estén dotadas de dos a cuatro camillas. Estas, naturalmente, tienen su aplicación para los frentes y lugares donde las distancias sean cortas y el número de heridos a transportar en camilla estén en relación con la capacidad de las mismas; pero salta a la vista que para realizar la total evacuación de

un hospital que tenga una dotación de cuatrocientas camas, siendo el porcentaje del 20 por 100 los que necesitan ser evacuados acostados, vemos que si, para los sentados, con diez unidades se puede resolver el problema, en cambio se necesita nada menos que veinticinco ambulancias de cuatro camillas, lo cual supone un empleo excesivo de unidades, que pueden ser aplicadas a otros fines, un gasto innecesario de combustible y quizá lo más sensible, al menos moralmente, el que, por regla general, el herido que necesita ser transportado en camilla es por encontrarse en un estado de gravedad superior a los transportados sentados, siendo de todo punto necesario que vaya convenientemente asistido mientras dure el período de evacuación a grandes distancias.

Pero, claro está, se tropieza con la dificultad de la cantidad de personal auxiliar que es necesario para subsanar dicha dificultad, la cual se ha procurado corregir en parte creando, de esos mismos autobuses del servicio urbano de Madrid, ambulancias capaces de veinte a veinticuatro camillas, en las cuales ya se ha previsto el señalar el sitio que ha de ocupar el personal facultativo que acompañe a la expedición y el de todos los utensilios que sean necesarios para el cumplimiento de su misión.

A pesar de todas las modificaciones e innovaciones realizadas, es elocuente que la lucha que se viene desarrollando cada vez toma caracteres de más envergadura, teniéndose, por tanto, que buscar la manera, no de resolver los problemas sobre la marcha, como hasta ahora ha venido sucediendo, sino tenerlos ya resueltos, para que cuando llegue el momento y surjan las dificultades poderlas hacer frente y vencer con el esfuerzo mínimo, no restándonos energías que podamos dedicar a otras actividades.

Con las enseñanzas recogidas y las deducciones sacadas de la práctica en el tiempo transcurrido, he sacado la consecuencia de que sería de todo punto conveniente, para llevar a cabo un mejoramiento en lo que a los transportes de heridos se refiere, ir rápidamente a la creación de trenes de evacuación de tipo automó-

vil, los cuales, además de reunir las condiciones de comodidad y asistencia para el herido, al igual que ocurre con los trenes de vía férrea, tiene una de carácter excepcional, y es la de su movilidad extraordinaria, cualidad por la cual pueden ser utilizados en todos aquellos puntos donde se carece de ferrocarril, y aun en algunos casos ser preferible su empleo existiendo aquél, dada la facilidad con que el número de unidades de que se compone puede circular a las distancias convenientes, ser camuflados cuando así convenga, e incluso, posibilidad que no tiene el ferrocarril, poder cambiar el itinerario si por causas de fuerza mayor fuese necesario. Todas estas ventajas demuestran su eficacia, no sólo ya por lo que respecta a la evacuación de tal o cual centro sanitario, sino por su empleo en caso de ofensiva o contraofensiva, donde si disponemos, por ejemplo, de las ambulancias ligeras para la evacuación de los puestos de socorro al puesto de clasificación, sitio donde se encontrará el **Tren automóvil**, el cual estará dotado del número correspondiente de unidades para heridos sentados y acostados, como también del material complementario de coche quirófano, cocina, aljibe, etcétera. Una vez clasificados los heridos, son trasladados inmediatamente al **Tren automóvil**, para ser transportados por éste a los centros destinados, pudiendo decir, en una palabra, que más que trenes de evacuación son hospitales móviles, donde el herido puede estar cómodamente atendido el tiempo necesario hasta su definitivo ingreso en el hospital correspondiente. Esto, como mencionaba antes, en caso de ofensiva o contraofensiva. Pero veamos también la aplicación en los casos donde, sintiendo el mando la necesidad de evacuar un determinado hospital, con vistas a una próxima operación, quiere que esto se realice con la mayor reserva y el menor tiempo posible, pues, hasta ahora, estos servicios se han venido efectuando de una manera incompleta, unas veces por carecer de coches dotados del suficiente número de camillas y otras por no estar preparados los heridos, hecho que puede evitarse si en el **Tren automóvil** se disponen los elementos necesarios para ser acogido el herido con toda garantía, no dando lugar, con la tardanza al efectuar el servicio, de desbaratar los planes del Mando y de que se entere quien no debe de ellos.

Por haber vivido períodos donde la evacuación ha revestido caracteres extraordinarios, he podido sacar la conclusión de que es de todo punto contraproducente para la buena marcha del servicio, en lo que se refiere al control de las unidades y posibilidad de marchar conjuntamente, como asimismo para la comodidad del herido, el que se efectúen las evacuaciones como hasta ahora se vienen realizando, y que se lleven a cabo de la siguiente forma: Recibidos los números o nombres de los hospitales y la cantidad de heridos a evacuar en cada uno de ellos, se procede a enviar las unidades necesarias para efectuarla, dándose el caso de que si el convoy lo han de formar X unidades, hay hospitales que el número de heridos a evacuar cuadra perfectamente con la capacidad del vehículo o vehículos a ello

destinado, pudiendo, por tanto, realizar el embarque de los heridos al vehículo con toda normalidad y en un tiempo reducido; pero, por el contrario, si en los hospitales a evacuar hay cantidades pequeñas, siendo necesario que un vehículo se desplace a tres o cuatro de ellos para llenarse totalmente, esto trae consigo un retraso enorme en el embarque de los heridos y, además, produce el malestar consiguiente a los que han de ser recogidos en último lugar y a aquellos otros que, después de haber sido embarcados, se encuentran en un punto determinado esperando el incorporamiento del resto de las unidades para que empiece a marchar el convoy conjuntamente.

Todo lo anteriormente mencionado tiene, a mi modo de ver, una solución sencillísima, y que, además, encaja perfectamente con la creación de los **Trenes automóbiles**. Por ejemplo: Si dedicásemos un hospital X, con un número de camas proporcional, y fuésemos depositando en él, con ambulancias ligeras y ómnibus de los que por su estado no pueden emplearse para los servicios de carretera desde los diferentes hospitales, todos los heridos que se encuentran en condiciones de ser evacuados, quedarían todos ellos centralizados en el mencionado hospital X, con lo cual se conseguiría una armonía total en el servicio, pues bastaría simplemente desplazar uno de estos **Trenes automóbiles** a dicho lugar y en breves instantes proceder a su evacuación. Se ha venido repitiendo de una manera constante por todos los técnicos que en las guerras el factor hombre es el más importante, y si esto es así, el herido merece nuestra máxima atención, aunque no sea más que desde el punto de vista egoísta, pues, lógicamente, hay que darse cuenta de que cada herido recuperado e incorporado al frente de batalla son dos efectivos más con que contamos para la lucha: uno, el del herido recuperado que ha dejado una cama en el hospital, y otro, el del hombre incorporado nuevamente, con el doble ansia de vencer, sin que le importe caer otra vez, porque sabe que disponemos de servicios que se ocupan de él y que lo atienden como se merece. En esto, camaradas del transporte, nosotros podemos colaborar de una manera eficaz, procurando que en la misión que nos está encomendada pongamos todo cuanto haga falta, sacrificándonos hasta el límite, estando pendientes, en todo momento, de que la carga que transportamos son nuestros hermanos, que han dejado en el campo de batalla trozos de su cuerpo y raudales de su sangre por defender la Causa más justa y más noble que los siglos han conocido: la Causa de la razón y de la justicia, que quiere ser pisoteada por la fuerza.

De momento no quiero cansaros más, pues el tema es una fuente inagotable de la cual podemos recoger enseñanzas de una gran utilidad. Pero he de continuar ahondando en estos problemas del transporte de heridos, por ser quizá de los más importantes que el Ejército del Centro tiene, y que no están, pese a la buena voluntad de todos, totalmente solucionados.

SALVADOR FOJACA

Capitán Bllón. Local, Cñía. Ambulancias.

CÓMO SURGIERON LOS COMISARIOS



La función del comisario data de tiempos remotos, recibiendo nombres distintos quien la encarnaba, y aun encubriéndolos, a veces, con nombres que correspondían a cargos muy diferentes.

Se dibujó ya más exactamente la función del comisario en la Revolución Francesa; pero en ella tenían por principal objeto la vigilancia de los mandos, para que no traicionaran a la causa de la Revolución.

Más tarde, en la U. R. S. S., surge ya el comisario, en su función total y plena, cuando la revolución triunfante se hizo cargo del poder.

Cuando los ejércitos blancos, amparados y protegidos por el imperialismo mundial, amenazaba seriamente a la revolución; cuando todas las naciones imperialistas atacaban a la U. R. S. S., con las armas o con el boicot económico, surge la necesidad y se crea el comisario político. Fueron éstos los hombres que con su valor y capacidad política imprimieron en las organizaciones de combate una conciencia de clases y colaboraron directamente en la creación del hoy glorioso Ejército Rojo.

Si comparamos el papel que jugaron en la U. R. S. S. los comisarios políticos y el que están desempeñando en España, nos encontraríamos que no existe diferencia alguna.

En España, los primeros comisarios surgieron cuando el fascismo español, ayudado de forma descarada y vergonzosa por los países fascistas y cuando los países democráticos, con su postura de "no intervención", les prestaban la mejor de las ayudas, avanzaban consiguiendo victoria tras victoria.

Entonces fué cuando, al analizar las causas de estos avances y teniendo en cuenta nuestra gran escasez de armamentos, se vió la necesidad de enviar a los frentes donde existía un mayor peligro a abnegados antifascistas, que con su capacidad política y su heroísmo pudiesen, en primer lugar, con su ejemplo, parar en seco los avances del ejército invasor, e imprimir después una con-

ciencia de clases a nuestras organizaciones de combate, para llegar más tarde a una organización perfecta de las mismas.

Cierto es que aquellos bravos luchadores de que se componían nuestras organizaciones de combate, salidos de las Sindicales y de los partidos políticos; aquellos abnegados antifascistas, no se percataban de que tal estructuración daba lugar a que los provocadores, los agentes del fascismo tuviesen un formidable campo de acción; que con unas Milicias sin unos mandos que fuesen ciegamente obedecidos, sin una seria disciplina y sin que todos nuestros combatientes supiesen plenamente cuál era el carácter de nuestra lucha, no era posible, no solamente infligir serias derrotas al enemigo, sino ni siquiera contener su avance.

Aquí empezó la efectividad del comisario, y para nadie es un secreto el papel tan formidable que en aquellos difíciles días por que atravesó la clase obrera española jugaron los comisarios. Con su capacidad política lograron imprimir a nuestros milicianos de entonces respeto y obediencia al mando; con su valor y heroísmo lograron que el conglomerado fascista detuviera su rápido avanzar y se dejara contingentes enormes de sus mejores fuerzas de choque en los avances lentos, si es que los conseguía. Con su capacidad técnica adquirida a través de las luchas diarias, colaboraron de una manera directa a formar lo que hoy es orgullo de toda la clase obrera mundial, el glorioso Ejército Popular.

Mucho es, y honradamente así hay que reconocerlo, lo que han realizado los comisarios dentro de nuestro Ejército; sin embargo, mucho más le queda todavía que realizar al glorioso Cuerpo del Comisariado para ajustar su función a los momentos actuales y conseguir que su sacrificio y trabajo sea efectivo, para conseguir el aplastamiento definitivo y absoluto del ejército invasor.

UN SOLDADO DEL BATALLON LOCAL T. A.

TÁCTICA

DE LOS TRANSPORTES AUTOMÓVILES Y DE LA CIRCULACIÓN EN CAMPAÑA

PROLOGO

Las enseñanzas de nuestra guerra, las obtenidas con horas de estudio y las escritas por otros Ejércitos extranjeros, con aplicaciones prácticas al momento actual, nos permite a que, sin miedo a incurrir en errores, recopilamos todo lo útil de tales enseñanzas y se publique en nuestra querida Revista técnico-profesional TRANSPORTE EN GUERRA, seguros de que su lectura y enseñanzas será de gran utilidad para los mandos dependientes de la Dirección General de los Servicios de Retaguardia y Transporte; que nuestros soldados lo verán con agrado, recogiendo la parte a ellos concerniente y que todos procurarán comentar o hacer la crítica de los artículos que se vayan escribiendo, con el fin de que nuestra Revista pueda publicar la verdadera táctica de los transportes automóviles y de la circulación en campaña.

En la Guerra Europea, los transportes jugaron un papel importante, y ello nos demostró la importancia de esta verdadera fuerza de guerra. Nosotros hemos comprobado que el Servicio de Tren no sólo tiene por misión prolongar el ferrocarril, sino que en las improvisaciones rápidas para substituirle. Que hacen recorridos nuestros convoyes de varios centenares de kilómetros, con velocidades medias de 25 a 30 y en ocasiones de 35 kilómetros hora. Que se han trasladado muchas toneladas y muchos miles de soldados de unos frentes a otros, con una exactitud casi matemática.

Todo esto se va consiguiendo a los veinte meses de guerra, y no es extraño que anteriormente los transportes no funcionaran con tanta exactitud, pues si el Ejército de la República fué creación del momento, su cimentación estaba reglada y no había más que organizarlo con arreglo a los reglamentos vigentes; pero no así con el transporte. El Servicio de Tren ha sido creado por la necesidad imperiosa de la guerra; antes no había nada práctico hecho. El Estado español no había previsto que, en caso de guerra, los transportes podrían proporcionarle un serio conflicto, y sobre la marcha de los acontecimientos fué necesario crearlo.

Nuestra experiencia ha probado la eficacia del transporte; hemos visto que su pleno rendimiento no puede obtenerse sin la organización y reglamentación de la circulación por las carreteras. Debemos tener en cuenta que nuestro servicio llamado transportes por vía ordinaria necesita una reglamentación en las carreteras y una disciplina en el personal tan rígida como en los ferro-

carriles. El convoy de camiones, una vez puesto en marcha, necesita que el funcionamiento de la C. R. C. sea perfecto, a fin de cumplir con exactitud su misión. Esta reglamentación en las carreteras debe ser completa en todos los Ejércitos, ya que el material automóvil no se limita a la acción de un solo Ejército, sino que su intervención es casi general en todos los frentes o en la mayor parte de éstos.

Vemos que nuestro mayor enemigo es el avión de caza; pero que nuestro transporte es poco vulnerable; no obstante, se debían estudiar medios de defensa antiaérea para convoyes algo considerables.

Con nuestros camiones hemos substituído muchas veces al ferrocarril.

La guerra nos ha hecho adquirir tal práctica, que con nuestro asesoramiento permitimos al mando concebir planos de transporte, con una medida exacta del esfuerzo que pueden rendir las unidades automóviles, y que son capaces de transportar verdaderas masas de maniobras.

Vemos que motorizar el Ejército es una de las constantes preocupaciones de nuestro Gobierno, y que esta motorización se infiltra cada día más y más en todos los servicios y en todas las Armas; es muy fácil que veamos en nuestro Ejército grandes unidades de combate del tipo enteramente motorizado. De verse esto plasmado en la realidad, nos impondría la acumulación de cantidades elevadas de vehículos y de aparatos motorizados de todas las marcas y de todos los tipos; algo de este problema ya lo tenemos planteado, y vemos, en menor cuantía, cómo tenemos que resolver la conservación, reparación, abastecimiento y las evoluciones del material automóvil.

Para lograr todo lo anterior es por lo que intentamos publicar estas hojas; no nos guía más fin que el de ser útiles a todos nuestros compañeros. Como al principio se dice, los párrafos que sigáis leyendo son sacados de la más severa de las experiencias conocidas hasta el día.

En ningún Ejército se da como segura una organización; todas están sujetas a evoluciones, como consecuencia de estudios basados sobre las necesidades que los medios imponen, y, como es lógico, el transporte es uno de los medios que más expuesto se halla a estas evoluciones. Por eso necesitamos estar capacitados para que las unidades de transporte y los elementos de la circulación se adapten a las necesidades de una ejecución muy rápida, a fin de realizar las concepciones del Mando, ya que de nuestro servicio depende en mucho el curso de las operaciones.

ORGANIZACIÓN DE CONJUNTO

PAPEL DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN LOS EJERCITOS

Determinado en el Reglamento de los Servicios de Retaguardia, y visto prácticamente, los servicios de transportes están encargados:

1º Asegurar todos los transportes de personal y material prescritos por el Mando, que tiene por objeto:

a) Llevar a un punto determinado las tropas y el material destinados a la constitución de los Ejércitos y a las necesidades de las operaciones (transportes de cobertura, de movilización, concentración y los transportes en el curso de las operaciones).

b) Asegurar a los Ejércitos la aportación de cantidades considerables de material, de aprovisionamiento y de refuerzos que les son necesarios para vivir y combatir (transportes de abastecimiento).

c) Evacuar a puntos elegidos al personal y material que no son necesarios en los frentes (transportes de evacuación).

2º Ejecutar, en los límites fijados por el Mando, ciertos transportes económicos indispensables para la vida del país (muchos de ellos realizados por el sustituto de Carabineros en sus elementos propios de transportes).

3º Prever y aconsejar al Mando el entretenimiento y construcción de los medios de comunicación (excepción de aquellos que pertenezcan a servicios especiales).

DIFERENTES CLASES DE MEDIOS DE TRANSPORTE

Las diferentes clases de medios de transporte apropiados a las necesidades del tiempo de guerra son:

A) La vía férrea, que comprende los caminos de hierro de vía normal, de vía métrica, de vía de 0,60 metros.

B) La vía de tierra, que permite efectuar los transportes automóviles y los transportes hipomóviles.

C) La vía navegable, que comprende los canales, las corrientes de agua canalizadas y los ríos de curso libre.

D) La vía aérea, que permite los transportes por avión y, eventualmente, por dirigibles.

E) La vía marítima.

REPARTICION GENERAL DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

El ministro fija, al comienzo de la guerra, los límites que separan el territorio colocado bajo la autoridad del comandante jefe, que toma el nombre de zona de los Ejércitos, y del territorio que queda bajo su autoridad, que toma el nombre de zona del interior (fig. 1ª).

De la misma manera, los diferentes medios de transporte se colocan bajo la autoridad del general en jefe o del ministro, según que éstos se encuentren dentro de una o de otra zona.

ORGANOS DE DIRECCION DE LOS TRANSPORTES EN LOS EJERCITOS

En el Gran Cuartel General, la 4ª Sección del Estado Mayor está encargada de combinar el conjunto de estos

diversos medios de transporte, teniendo en cuenta la situación y las disponibilidades.

El director de los Transportes por Carretera tiene la responsabilidad de la organización de la circulación y de los transportes automóviles e hipomóviles por la red de carreteras.

Los Batallones de Transportes Automóvil (B. T. A.) constituyen la reserva general del Estado Mayor Central, y se hallan colocados bajo la autoridad directa del jefe



Fig. 1ª

de Retaguardia y Transporte del Ejército correspondiente, si su residencia está comprendida dentro de la zona de acción de dicho Ejército, o del director de Transportes por Carretera (D. T. C.) si se halla en la zona de retaguardia o del interior. Estos Batallones son mandados por comandantes jefes, y constan de x compañías de camiones, generalmente todos del mismo tipo; también tienen compañías de especialidades.

Existe una Escuela de Automovilismo, que depende del director general. En ella se capacitan los oficiales que deben prestar sus actividades en el Servicio de Tren del Ejército (S. T. E.).

En el Ejército, los transportes dependen directamente del general que manda el Ejército. El mismo dispone de un grupo automóvil de Ejército y en algunos cuenta con B. T. A. y Batallones hipomóviles, combinados por el jefe de Retaguardia y Transportes del Ejército, y puesto en práctica por los comandantes jefes de dichas unidades.

En el Cuerpo de Ejército, los transportes dependen directamente del general en jefe. Un jefe de Retaguardia

y Transportes de C. de E. asegura allí el mando de las unidades del Tren.

En las otras Divisiones, son los capitanes que mandan las unidades automóbiles los que, respectivamente, aseguran los transportes según las órdenes del general de División, del cual dependen directamente.

En el grupo de Ejércitos, el director de los Transportes por Carretera puede tener un delegado, que juega, cerca del jefe de Grupo de Ejércitos, el papel de consejero técnico y coordina, según las necesidades, el empleo de las unidades de reserva general puestas a la disposición de las C. R. C. colocadas cerca de los Ejércitos que forman parte de este grupo de Ejércitos.

ORGANOS EJECUTIVOS DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA

El servicio de transportes por carretera dispone:

a) De las unidades del tren automóvil.

b) De las unidades del tren hipomóvil.

c) De las Comisiones reguladoras de carreteras.

COORDINACION DE LA CIRCULACION Y DE LOS TRANSPORTES

Las unidades de transporte y el servicio de circulación, ramas distintas en apariencia, se complementan recíprocamente. Sin embargo, en período de estabilización, las unidades de transporte automóvil pueden pasarse sin el concurso de la circulación. Para las acciones de fuerzas importantes, es por la combinación de estos dos medios por la que se obtiene la ejecución rápida y segura de los transportes; el mejor rendimiento con el menor trastorno para los trenes y elementos de los combatientes.

Esta combinación es obra de la Dirección de los Transportes por Carretera, por medio del jefe de la reserva general del Servicio de Tren y de las Comisiones reguladoras de carreteras.

EL TREN AUTOMÓVIL

LAS UNIDADES

GENERALIDADES

Los vehículos automóbiles están, salvo algunas excepciones, constituidos en unidades homogéneas, es decir, formadas por coches de la misma marca y del mismo tipo, a excepción, sin embargo, de los vehículos de enlace y de mando que entran en la composición de estas unidades. Las diferentes formaciones son: la Sección, la Compañía, el Batallón y la Agrupación.

SECCION

La Sección, bajo las órdenes de un teniente, es la más pequeña unidad que pueda normalmente estar aislada.

Existen de varias clases:

1º La Sección de transporte de personal o de material, formada de 20 camiones o autobuses del mismo tonelaje, de la misma marca y del mismo tipo, o de 25 camionetas, o de 25 coches de turismo. Estas dos últimas categorías se llaman: unas, Secciones de camionetas; las otras, Secciones ligeras.

2º Las Secciones de Carretera, destinadas al transporte de los materiales necesarios para la refección de las carreteras, y compuestas de 16 a 20 camiones o tractores especialmente dispuestos para estos tractores.

3º Las Secciones de abastecimiento, destinadas al transporte de heridos. No son éstas, generalmente, homogéneas, y comprenden 20 vehículos, susceptibles de transportar heridos, unos acostados y otros sentados, según la naturaleza de sus heridas.

4º Las Secciones de camiones cisternas.

5º Las Secciones de tractores.

Las Compañías o Secciones de carretera, sanitarias y de abastecimiento de carne fresca, que forman parte

de las unidades de dotación orgánica de las grandes unidades, no dependen del tren automóvil más que desde el punto de vista técnico.

La Sección consta de dos grupos, mandados cada uno de ellos por un sargento; cada grupo se divide en dos subgrupos, que lo manda un cabo.

COMPAÑIA

Una Compañía comprende, en principio, una Sección de mando, los servicios generales y cuatro Secciones. Es la unidad administrativa.

Así, pues, existen Compañías de transporte (pesados, camionetas y ligeros), Compañías de carretera, Compañías de abastecimiento de carne fresca, Compañías sanitarias, Compañías de camiones, cisternas, etc.

Para asegurar los servicios permanentes de los Cuarteles generales de las grandes unidades (Divisiones de infantería, de caballería, Cuerpos de Ejército, Cuerpos de caballería, Ejército, Gran Cuartel general) y los de algunas de estas grandes unidades, ha habido que crear Compañías heterogéneas. Se agrupan en ellas las secciones y vehículos especiales diversos necesarios a estos Cuarteles generales y grandes unidades.

En el Ejército y en el Gran Cuartel general, los elementos afectos al servicio del Cuartel general son bastante importantes para formar, sin otra asociación, Compañías de Cuartel general de Ejército, formando por dicho motivo lo que se denomina "Grupo automóvil de Ejército".

Por otra parte, cada Ejército posee un número variable de Compañías de transportes homogéneas y de Compañías sanitarias.

RESERVA GENERAL DE TRANSPORTE

Las formaciones automóbiles no afectas orgánicamente a las grandes unidades, constituyen la reserva gene-

ral del Tren, a disposición directamente del Gran Cuartel general.

Esta reserva general comprende:

Estados mayores y Compañías de Comisión reguladora de carreteras.

Compañías automóviles de carretera.

Compañías automóviles sanitarias.

Compañías automóviles de abastecimiento de carne fresca; Compañías de camiones, cisternas, tractores.

Y, en fin, Compañías automóviles de transporte de personal y de material, organizadas en Batallones y Agrupaciones automóviles de transporte.

BATALLON

El Batallón tipo se compone de una Plana Mayor, de siete Compañías de automóviles pesados, de una Compañía ligera y de una Compañía de camionetas.

La Plana Mayor comprende en sí:

1º Un Estado mayor propiamente dicho (jefe de Batallón, comandante y oficiales adjuntos).

2º Un oficial ayudante, que fuera de las funciones diversas, colabora en ruta al aprovisionamiento, al abastecimiento de las Compañías en víveres, ropas, esencia, etcétera.

3º Un oficial jefe del Detall, encargado de las oficinas.

4º Un oficial pagador-habilitado.

5º Dos médicos, encargados del servicio sanitario del conjunto del grupo.

La Sección de Plana Mayor es una unidad especial que comprende todo el personal y el material necesarios

para los servicios generales del Batallón (contabilidad, aprovisionamientos de todas clases y un taller de reparación de segundo grado). El taller está dirigido por un oficial del C. A. S. E. y asegura las reparaciones que no pueden efectuarse con los medios propios de los talleres de las Compañías.

AGRUPACION

La Agrupación se compone de una Plana Mayor y de un número variable de Batallones. Esta Plana Mayor está administrada por la Sección de Plana Mayor de uno de estos Batallones.

SIGNOS DISTINTIVOS DE LAS UNIDADES

Varios Batallones, también las Agrupaciones constituidas con vehículos del mismo tipo, pueden estar llamados a evolucionar en una misma zona. Ocurre entonces que es difícil, y a menudo imposible, reconocer las unidades (Batallones, Compañías, Secciones) y, sobre todo, los vehículos, reconocimiento indispensable, sin embargo, para las necesidades del servicio y en interés de la disciplina.

Para evitar esta dificultad, cada Compañía pinta, con ayuda de patrones, en los lados y delante de cada vehículo, una insignia de la unidad (emblema del Cuerpo de Tren), cuyo color varía con la Sección. En cada Batallón, los camiones están numerados del 1 al 500. La insignia y el número de orden son de 0,40 metros de altura; no deben tapar el número de la matrícula del vehículo.

EL MATERIAL

VEHICULOS

Los vehículos empleados en los diversos servicios automóviles proviene, en su mayor parte, de la requisita. Son los camiones cuyo tonelaje útil varía de dos a siete y diez toneladas. Pueden transportar bien sean 25 a 30 hombres o bien tres o cuatro carritos porta-ametralladoras u otros aparatos mecánicos o de combate.

Desentoldados, pueden transportar cocinas rodantes o material de artillería; con un acondicionamiento simple y rápido, pueden transportar nueve caballos los camiones de siete toneladas (excepcionalmente, cinco toneladas), y provistos de un acondicionamiento especial pueden transportar un carro de combate. Los autobuses o autocares de 16 a 30 plazas, los camiones-cisternas conteniendo de 3.000 a 5.000 litros.

Las camionetas son de un rendimiento inferior. Tienen la ventaja de convenir a los itinerarios más estrechos o accidentados y a los puentes menos resistentes. En muchas circunstancias, estos vehículos pueden ser útilmente empleados sobre terrenos o pistas no empedrados, pero bien cuidados. Su velocidad es, por lo menos, igual a la de los camiones sobre neumáticos y superior a la de los camiones sobre bandajes; pero su carga útil no alcanza dos toneladas y puede descender a 250 kilos.

Los coches de turismo constituyen un medio de transporte muy rápido y muy ágil, pero de un rendimiento

muy débil. Salvo raras excepciones, no se debe utilizar. Hasta ahora sólo lo hemos utilizado en el frente de Guadalajara en marzo del 37, no siendo útiles más que aisladamente, como medio de reconocimiento o de enlace. Se han constituido en la actualidad unidades completas.

Las motocicletas desprovistas de "sidecar" no transportan más que al conductor. El "sidecar", cuando existe, puede servir para transportar paquetes o, si es preciso, a un agente de enlace, o bien a un hombre provisto de un arma automática. La motocicleta sin "sidecar" constituye el medio de enlace más ligero y más rápido si va pilotada por un conductor joven, hábil y disciplinado.

El servicio de Sanidad utiliza camionetas especiales de una suspensión particularmente cuidada; camionetas de requisita escogidas; autocares-ambulancias, susceptibles de transportar vehículos especializados; camiones de esterilización, de cirugía, de farmacia, de radiología; camiones-estufas; camiones- duchas, etc.

El abastecimiento de carne fresca está asegurado por camiones provistos de un acondicionamiento especial para la suspensión de cuartos de carne y su aireación, sin peligro de alteración.

Los camiones y tractores afectos a las unidades de carretera están, en general, preparados para el transporte de los materiales necesarios para la refección de las



el TRANSPORTE en la guerra

Los ejércitos modernos tienen por base la motorización. La Gran Guerra trajo esta nueva modalidad táctica, a la que todas las naciones prestan especial atención. Lo dilatado de los frentes, la movilidad de las grandes masas de hombres y material que se precisan mover en un momento determinado, el factor sorpresa que debe caracterizar a algunos de estos movimientos, requieren un transporte fuerte, de gran masa de vehículos, que han de moverse con una regularidad perfecta.

Los itinerarios por que han de circular estos vehículos son siempre limitados en relación a la gran masa que representa, y se necesita un orden tan perfecto, una marcha tan cronométrica, una disciplina tal en todo el sistema de circulación, que podemos decir que hombres y máquinas tienen que moverse como verdaderos autómatas en los tiempos y espacios previstos por el Mando, sin olvidar que el fallo de un camión o de su conductor puede ser el tapón que paraliza todo el sistema y que puede producir hasta su fallo absoluto. A la regularidad de estos camiones y a la fiel observancia de las órdenes del Mando suele ir confiada el éxito o fracaso de una operación.

Los camaradas del Transporte saben que la responsabilidad de esta precisión, necesaria para el movimiento de los vehículos, está compartida también por los camaradas que constituyen la C. R. C. y por los que organizan y forman la Sección de Etapas. Son elementos todos de los Servicios de Tren que se coordinan y completan. Todos son necesarios y esenciales y en todos se precisa la obediencia absoluta.

En España no estábamos iniciados en esta disciplina del transporte, y al vernos lanzados a esta guerra que nos impone el fascismo internacional, nos vimos obligados a improvisar el Servicio, como a todo nuestro gran Ejército, y en ello estamos empeñados.

Hemos de oponer a un servicio de transporte y motorización rígido y disciplinado por el terror, un transporte coordinado en el que concurren los esfuerzos, se hermanen las voluntades, sea única la disciplina de jefes y soldados y cuyos movimientos rijan una técnica eficiente.

Este es uno de los principales problemas que gravitan sobre nuestra responsabilidad.

La técnica ya creada y modificada, de acuerdo con nuestros medios y circunstancias, inculcarla entre nuestros oficiales, saturarles de ella; no solamente que la

sepan o conozcan, sino que sepan aplicarla en los momentos precisos de nuestra lucha. Agudizar su sentido de responsabilidad, enseñarles a interpretar y a dar órdenes.

Es problema capacitar a los mandos medios en la técnica que a su cargo corresponde.

A los camaradas soldados, magníficos conductores y mecánicos, inculcarles aun más el concepto de disciplina y obediencia y cariño hacia sus vehículos; que olviden costumbres adquiridas en la profesión que fué ejercida en una sociedad capitalista, que nunca ha de volver; y a aquellos otros que a la profesión pertenecen por incidencia de la guerra, capacitarlos profesionalmente, y a todos, cuya confianza en la victoria es grande, porque tienen noción de su fuerza combativa y creadora y se saben asistidos por todos los proletarios del mundo, enseñarles que el enemigo tiene posiciones dentro de nuestras filas; que él es quien produce los sabotajes, el que propala bulos, el que trata por todos los medios de rebajar nuestra moral, porque saben que con ella somos invencibles, y enseñarles a descubrir a estos enemigos que en nuestras filas se emboscan.

Es función primordial que nuestros talleres impriman una gran celeridad a su trabajo, que éste sea reflejo de su entusiasmo y deseo de vencer y que cuiden de estudiar aquellas averías que pudieran haberse producido por actos de negligencia o sabotaje, para que sus autores reciban la sanción que corresponda.

Al Transporte Hipomóvil, camaradas de labor callada y meritoria, enseñarles el buen cuidado que requiere el semoviente para conservarle en las necesidades de nuestra lucha; enseñarles que el mulo tiene un rendimiento determinado y que una sobrecarga innecesaria puede inutilizarle; que precisa de cuidados y desvelos, por parte de su conductor, para mantenerle en su máximo rendimiento.

Todo este programa, que ya ha comenzado a ser realidad, tenemos entre todos que realizarlo hasta su límite; cada uno en su función ha de poner los medios para ello, y el Comisariado no ha de regatear su labor para conseguir, en estrecho abrazo con jefes y oficiales, que el Servicio de Tren del Ejército ocupe el lugar que por su función le corresponde.

MANUEL GONZALEZ
Comisario de los Batallones S. T. E.

DISCIPLINA

8/N.

TRANSPORTE EN GUERRA

Invitado por la Redacción de nuestro periódico "TRANSPORTE EN GUERRA" a colaborar en sus páginas, gustoso voy a ello, con el deseo de contribuir con mi modesto esfuerzo y escasos conocimientos al sostenimiento de nuestra Revista.

Voy a hablaros de una virtud militar tan esencial para la vida de un Ejército como lo es la sangre para el cuerpo: la DISCIPLINA.

Esta virtud militar es en nuestro Cuerpo quizá de más necesidad que en ninguno por la índole especial de nuestro servicio. Labor oscura y callada la nuestra; nuestras tropas no conocen los halagos de la victoria; sólo conocen las penalidades y los sufrimientos precisos para, en buena parte, contribuir a ella. Sin embargo, aunque parezca insignificante nuestra labor, no lo es, ni mucho menos; la Historia nos demuestra que un Ejército, para poder combatir con brío y pujanza, necesita tener una organización de transporte, que lleve a los combatientes hasta las primeras líneas cuanto necesita como soldado y como hombre. ¿Qué sería de una tropa, aunque tuviese la moral todo lo elevada que queramos, si no tuviese a nuestros soldados que les pusiesen a su disposición municiones de boca y de guerra?

Por muy aguerrida que esta tropa fuese, si no tuviese quien le llevase cartuchos a las trincheras, llegaría un momento en que su moral le abandonaría y tendría que dejar las posiciones que tras grandes esfuerzos se conquistaron. Nuestros soldados, con una abnegación y heroísmo sin par, sorteando a veces las trágicas parábolas de los obuses, las tupidas cortinas de metralla y los mortíferos surtidores de las bombas de aviación, y siempre las inclemencias del tiempo y los enemigos de la carretera, conducen sin vacilar hasta las trincheras cuanto necesita el soldado. Para nuestro conductor no hay horas intempestivas; todas son buenas para sentarse en un "baquet" y, apretando los puños sobre el volante o sobre las riendas, y sin más voluntad que llegar y llegar cuanto antes, templando los impulsos de su corazón, que le impele a volar, domina el automóvil o el semoviente a él confiado, distinguiendo perfectamente cuándo éste canta o cuándo solloza.

Si lo primero, por su rostro sereno y curtido se ve un rictus de satisfacción, y si solloza, solícitamente busca el motivo de sus lamentaciones y cariñosamente las evita, viéndose, una vez esto conseguido y al oír de nuevo el cántico de su coche, que el rostro del conductor es el exponente de una intensa satisfacción.

Pero todos estos servicios inapreciables que prestan nuestros soldados los hacen impulsados por un elevado mandato, por una fuerza superior. Es la DISCIPLINA, virtud militar que consiste en la puntual observancia de todas las obligaciones militares. Se extiende a todas las categorías militares; ahora bien, que de distinto modo, pues así como al soldado le basta con saber obedecer, al que ejerce un mando, desde el cabo hasta la categoría más elevada, no le basta con ello, sino que también ha de mandar con acierto a los que están a sus órdenes.

Esta disciplina ha de salir de lo más íntimo del ser de cada uno para que sea eficaz, puesto que si tuviese por base el TERROR, no nos interesa, porque de nada nos serviría, y ésta es la principal diferencia entre nuestro Ejército y el que actualmente tenemos enfrente. Nuestros soldados se han impuesto voluntaria y espontáneamente una disciplina, y los que por engaño o a la fuerza luchan con los oficiales fascistas, no tienen más disciplina que la del terror, impuesta no por la fuerza de la razón o del convencimiento, sino por la razón de la fuerza. Para que sea sólida, tiene que fundarse en la propia es-

timación, que impulsa al cumplimiento del deber, y en la confianza y respeto que todos debemos sentir hacia nuestros superiores.

Nuestras Ordenanzas dicen que el soldado ha de tener "mucha confianza en su disciplina, y por ella seguridad en la victoria", cuya apreciación ha quedado claramente probada como vemos en numerosos ejemplos de nuestra Historia. Vemos que tropas muy inferiores en número a otras menos disciplinadas han conseguido sobre éstas triunfos ruidosos, y aun en el caso de que la superioridad numérica de un Ejército haya determinado el éxito de la empresa, siempre la disciplina del vencido ha impuesto respeto, al menos, al vencedor.

Es la DISCIPLINA el alma de todo Ejército y tiene que ser severa, pues la tolerancia de pequeñas faltas, insensible e indefectiblemente, llevará a la comisión de otras mayores. Ha de ser también justa, ya que por ella no solamente se castigan las faltas, sino que se premian también las acciones loables, y el primer guardador de la disciplina debe ser el buen militar, ya que cuando aquélla está bien sostenida produce la interior satisfacción de que hablan las Ordenanzas.

La disciplina ha seguido la organización de los ejércitos y ha evolucionado con los mismos. La griega se fundaba en recompensas y penas de índole moral, como son la gloria y la vergüenza. En otros Ejércitos estaba fundada en el afecto al jefe, como con Gustavo Adolfo, o en el terror, como en tiempos de Federico.

En los Ejércitos del Primer Imperio, la práctica de la guerra y el espíritu de Cuerpo dieron lugar a una disciplina muy original en aquella época. Al día siguiente de una batalla se formaban las Unidades, y constituidas a modo de sala de justicia, que se llamaba "Consejo de Iguales", enjuiciaban a los soldados que habían estado ausentes del campo de batalla, a los que previamente se había citado para que compareciesen, y después de escuchar la defensa que cada uno se hacía, dictaban su resolución soberana e inapelable, por la que se absolvía o se imponía la sanción fraternal (ya que hermanos de armas eran jueces e inculpadados), que en el propio instante se aplicaba.

La obediencia es el corolario inmediato y elemento esencial de toda disciplina. Puede ser la obediencia activa y pasiva. Esta última es el ejecutar a cierra ojos las órdenes recibidas; no es la más eficaz. La activa consiste en ejecutar las órdenes del superior del mejor modo posible, teniendo en cuenta las miras y el propósito del que manda, entrando en buena parte la iniciativa del soldado, pero solamente en los medios para llegar al cumplimiento de la orden recibida. Es la forma de obediencia más eficaz y está basada en la confianza que los subordinados han de tener en los jefes, y es de absoluta necesidad en la guerra. El soldado no ve más que un pequeño sector del campo de batalla y no puede juzgar del conjunto, por lo que es preciso que tenga confianza en la autoridad de quien manda, aunque el soldado no se dé cabal cuenta de la necesidad y oportunidad de la orden, obedeciendo con lealtad, decisión y vigor.

Obedecer en tales condiciones no es rebajarse ni caer en el servilismo; es poner al servicio de la idea del jefe todas las fuerzas, tanto físicas como morales, y engrandece y agiganta a los que voluntaria y abnegadamente a ella se someten.

En un Ejército en armas, el factor moral es uno de los más importantes. El viejo problema de la guerra es quitar al enemigo de enfrente con el menor riesgo. El hombre, por muy valiente que sea, vacila en atacar a un

adversario mejor armado que él, y, por lo tanto, la moral del soldado está en función directa del armamento que posee y del rendimiento que de él sabe sacar.

Si ponemos en el platillo de una balanza las fuerzas morales (defensa de la causa, patriotismo, etc.), que cristalizan en la disciplina, y en el otro las materiales, como son cañones, ametralladoras, aviones, carros, etc., parece inclinarse la balanza del lado de éstas al considerar lo estéril del sacrificio y valor del combatiente ante el cañón que desde lejos le pulveriza, de la ametralladora que le detiene con sus cortinas de fuego o del carro que le aplasta a su paso. Parece ser que todo este aparato bélico arrolla fácilmente a las virtudes militares; pero, sin embargo, no es así.

Hace unos días leí en un periódico: "En el empleo del hombre y del material en la guerra se siguen dos criterios distintos; predomina el factor hombre sobre el material en los Ejércitos democráticos, que sin menospreciar el gran alcance de la técnica militar, no ignoran que su última instancia es la mano humana quien la realiza. En los Ejércitos fascistas e imperialistas predomina el material sobre el hombre. A este respecto ha dicho el general Requin, del Estado Mayor Central francés: "El material sólo vale en la medida que las fuerzas instruidas y disciplinadas saben usarlo para realizar las combinaciones del jefe", y también que "a nada conduce oponer el material al hombre, puesto que es éste quien sirve al material".

La Guerra Europea (1914-18) ha confirmado la verdad, tan antigua como la guerra misma, de que ésta es una lucha entre dos voluntades en la que el factor moral entra como parte esencialísima. Esa preponderancia se consolida y manifiesta cualquiera que sea el aspecto en que se considere la lucha, ya se trate de naciones beligerantes en conjunto, de ejércitos, de operaciones o del combatiente aislado.

El carácter de la guerra ha cambiado con la evolución de los pueblos en sus creencias y organizaciones sociales. Antiguamente se peleaba por un dios, por un rey o por un amo, y las guerras eran eminentemente dinásticas o religiosas. A partir de la Revolución Francesa ha cambiado la concepción de las mismas; hoy las guerras son por cuestiones de honor, defensa del territorio (como en nuestra lucha actual) o específicamente económicas.

En 1792, Francia entera se levanta ante la amenaza de coalición europea, que se propone desmembrar parte de su territorio. El genio militar de Napoleón, aprovechándose de este sentir popular francés, y apoyado en su fervor moral, utiliza el instrumento de guerra forjado al calor de este ideal de independencia e inaugura la guerra de movimiento, buscando la decisión no sólo en la maniobra, como en el siglo precedente, sino en el aniquilamiento del adversario. Por ello este gran estratega dijo: "Las fuerzas morales entran por tres cuartas partes en el resultado final, y las fuerzas numéricas y materiales no entran más que por un cuarto."

Pero como las mismas causas producen idénticos resultados, en 1808, cuando los aguerridos, bien organizados y siempre victoriosos soldados de Napoleón, por sorpresa, invadieron España y conquistaron buena porción de ella (mayor que la que actualmente tenemos invadida por alemanes e italianos), surgieron las primeras escaramuzas, y con ellas las primeras fáciles victorias de aquel Ejército poderoso. Llegó un momento en que Madrid y distintas capitales estaban en poder del invasor, y Andrés Torrejón, alcalde de Móstoles (que por ser del pueblo sentía hondamente el amor a su tierra), lanzó a los demás Municipios españoles un apremiante mensaje, llamando a las puertas morales del pueblo. El mensaje, como reguero de pólvora corrió por toda nuestra Patria, y nuestros escasos elementos y fuerzas improvisadas en guerrillas hostilizaban constantemente al invasor, hasta que éstas fuerzas, impulsadas por el sacro fuego del patriotismo y un fiero espíritu de independencia, se unieron en apretado haz como un solo hombre, y con una sólida disciplina consiguió nuestro bisoño Ejército (que también, como el actual, había salido del pueblo) hacer morder el polvo a los ejércitos invasores, que en triunfo siempre habían paseado Europa y parte de Asia. Las altivas águilas napoleónicas fueron abatidas

en nuestra España, comenzando con ello el ocaso de la estrella del conquistador corso.

Más reciente tenéis nuestro caso actual. En julio del 36, cuando los elementos facciosos que hoy tenemos enfrente atacaron a nuestras valerosas pero desorganizadas Milicias, éstas no podían resistir el empuje de aquel maquinismo bélico; no tenían organización militar; carecían de disciplina, hasta que llegó un día memorable, el 8 de noviembre, hallándose ya el enemigo en las puertas de Madrid, el ministro de Defensa Nacional lanzó una vibrante proclama a las Milicias, y una valerosa Junta de Defensa, presidida por el general Miaja, lanzó la consigna de "Resistir es vencer", y se puso con ello el primer jalón de nuestra disciplina. Primeramente hubimos de conformarnos con clavar los pies en tierra y no ceder ni un palmo más de terreno al invasor; después vino la transformación de nuestras gloriosas Milicias en Batallones, Brigadas y Divisiones, y poco a poco se empezó a capacitar a todos los combatientes, tanto en las trincheras como en la retaguardia.

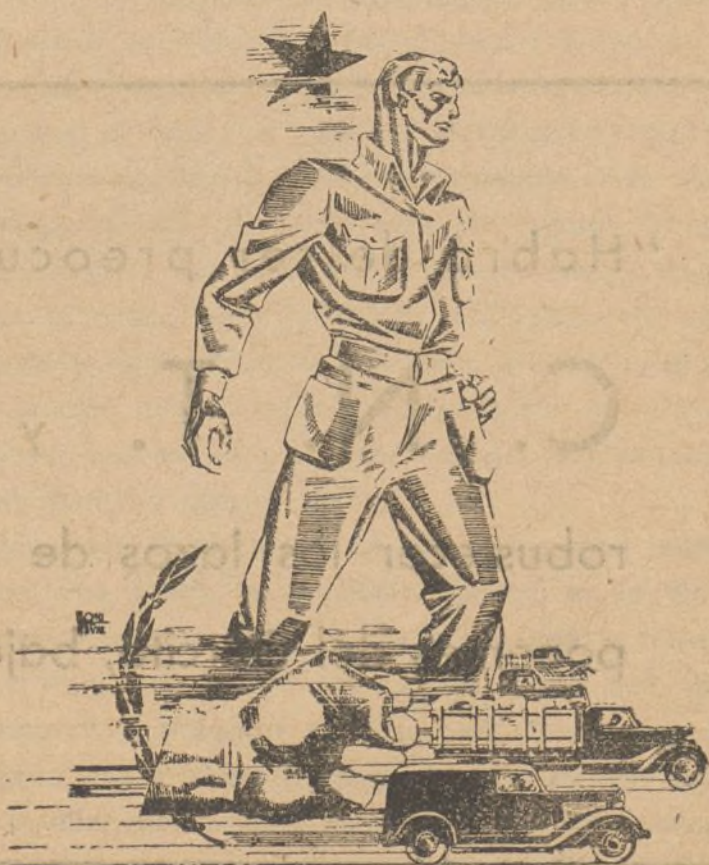
En cuantos sitios había un combatiente allí empezó a funcionar una escuela; donde había uno que supiese leer, allí surgió el maestro de sus compañeros, y donde había un analfabeto surgía un hombre con ganas de aprender.

Nuestros esfuerzos no han sido vanos, y esta mayor capacitación ha sido el más firme puntal para conseguir nuestra DISCIPLINA actual, que nos ha dado por fruto victorias que todos conocéis, y esta disciplina, cuanto mayor sea, más acelerará el triunfo de nuestras armas sobre el fascismo. Tened la seguridad plena que de dos ejércitos en lucha vence siempre, indefectiblemente, el más disciplinado, no el más numeroso.

Más casos podría citaros; pero basta ya. No olvidéis que la instrucción fortifica la DISCIPLINA, y que en cuanto lleguemos a poseer esta preciada virtud militar en grado suficiente, nuestro glorioso Ejército Popular hará morder el polvo a los ejércitos invasores, y una vez conseguido esto podremos dedicarnos a trabajar sin descanso en el taller, en el campo, en la oficina o en el cuartel hasta que en nuestra Patria, y teniendo por base los sólidos cimientos de "PAZ, JUSTICIA, TRABAJO Y FRATERNIDAD", levantemos una gigantesca pirámide que se alce sobre las cimas montañosas más elevadas del Universo y les lleve el abrazo de solidaridad a todos los pueblos del Mundo por medio de un enorme Sol, que brillando en la cúspide de esta simbólica pirámide represente la felicidad de todos los oprimidos.

CAPITAN ASENSIO

Bat. Local.



La guerra terminará pronto

Frase que ha corrido por la retaguardia y que tuvo su engendro en la imaginación de los degenerados de espíritu, que al amparo de nuestra hidalguía son altavoces de los traidores, vasallos de sus señores.

Decidles, soldados del Transporte, a "esos" que visten su alma de esclavos, que nosotros, los obreros españoles, somos suficientes para mantener la dignidad de la raza contra todos los rebaños que quieran enviarnos. Que nuestra pujanza, brío y fe en el triunfo nos ha convertido en caballeros de la Libertad. Si aquellos otros que se llamaron hidalgos peleaban por "su Dios y por su Patria", nosotros peleamos por la Paz y por la Libertad de todos los oprimidos del mundo y encarnamos hasta la esperanza de gran parte de esos mismos rebaños que contra nosotros vienen enviados.

Decidles que si su radio recoge en las ondas de la traición promesas de triunfo, ondas de optimismo sereno y de dignidad late y emana de nuestros corazones y también atraviesan mares y fronteras, para ser recogidos por los receptores espirituales de nuestros hermanos del mundo que, como nosotros, saben de las agresiones y métodos del capitalismo.

Decidles que cuando la retaguardia de los de "ellos" se desmorona, discute y huye ante los triunfos rotundos

que en la guerra hemos tenido y superaremos, nuestra retaguardia, ante un triunfo parcial, que sólo han obtenido por la mecánica de guerra que sus señores envían, se une como un solo hombre y hace promesa solemne de, codo con codo, corazón con corazón, rendir el máximo esfuerzo y la vida, si preciso fuera, junto a la máquina de guerra o al lado de las máquinas que han de producirla.

Decidles, soldados del Transporte, que mientras sus mujeres prostituyen aun más su conciencia, y con golpes de pecho, remilgonas y mogigatas, suspiran por aquella sociedad que tenía su mercancía de prostíbulo en los palacios y en las "casas bien", nuestras mujeres se levantan airadas contra la tiranía y acuden con virilidad de raza a ocupar los puestos de trabajo que los luchadores dejaron vacantes, para con su esfuerzo crear una España libre y feliz para sus hijos.

Decidles a "esos", que no pueden comprender nuestra gesta ni nuestras palabras, porque para ello hace falta ser español y sentir el orgullo de serlo, que la guerra, sí, se acabará pronto, porque antes se agotará la falsa resistencia de "ellos" que la granítica voluntad de vencer que todos los trabajadores tenemos.

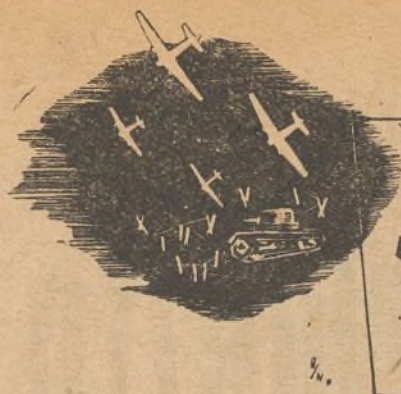
UN REVOLUCIONARIO

"Habrá de ser preocupación permanente de la

C. N. T. y de la U. G. T.

robustecer los lazos de confraternidad entre los componentes del Ejército, bajo la bandera del antifascismo."

(Del acuerdo de Unidad de Acción entre la U. G. T. y la C. N. T.)



VIGILANCIA

EN EL FRENTE Y EN LA RETAGUARDIA

Atravesamos una fase en nuestra lucha que, como bien ha dicho públicamente nuestro Gobierno a través de sus representantes, son estos momentos, sin poder ser calificados de críticos, sí por lo menos de graves.

Con la ofensiva emprendida por las fuerzas mercenarias e invasoras de alemanes e italianos en el frente de Aragón, el enemigo, en nuestra retaguardia, aprovechando esta circunstancia guerrera, intenta con sus procedimientos habituales desencadenar una campaña de desmoralización en nuestro pueblo, lanzando a través de sus agentes bulos, argumentos derrotistas y, lo que es peor, incrementar en esta hora los actos de sabotaje y de traición.

Atendiendo las órdenes de nuestro Gobierno, que tiene el apoyo máximo del Frente Popular y de todos los españoles dignos y honrados de todo el pueblo español, debemos disponernos a dar la batalla al enemigo, de manera tan enérgica, que allí donde aparezca debe quedar aplastado o denunciado a las autoridades competentes. Colaborando de esta forma infligiremos una derrota mortal al enemigo.

No es en el transporte donde el espía, el saboteador, el bulista y el derrotista (que con su cobardía manifiesta vierte frases de desaliento, pretextando a veces haber visto lo que dice, por haber estado en tal o cual frente, o que el enemigo avanza porque dispone de un ejército mejor que el nuestro) desarrollan menos actividad, sino, por el contrario, aprovechando las características que el transporte ofrece, utilizándole por medio de sus agentes para saber el movimiento de nuestras tropas, la situación de los frentes y las armas de que disponemos en cada sitio.

Soldados del Transporte: sobre vosotros pesa la responsabilidad de ser la fuerza motriz de la movilidad de nuestro glorioso Ejército. Una negligencia en el servicio, un sabotaje en los coches es un acto de traición. Desemascarar y aplastar con energía al emboscado que, fingiendo servir a nuestra Causa, se mezcla entre vosotros para favorecer con sus actos al enemigo es un deber de todo antifascista. Vigilancia revolucionaria hasta entre nosotros mismos; que cada soldado observe la conducta de sus compañeros. Cuando regreséis del frente debéis saber la vida que hacen vuestros compañeros, saber sus andanzas, lo que dicen, lo que hacen, y cuan-

do descubráis a través de sus actos al agente del enemigo, denunciarle a vuestros superiores y a vuestros comisarios.

También existen logreros, que hay que combatir. Estos no sienten lo que significa el concepto del deber y aprovechan toda ocasión en su beneficio propio, cuando nuestros mejores hermanos dan su sangre generosa por aplastar al fascismo, o tratando de eludir todo trabajo o servicio que suponga sacrificio o peligro. Estos son la escoria de la vitalidad de nuestro Ejército, que también hemos de combatir por dignidad y decoro de nuestra conciencia antifascista. Estos elementos se caracterizan por su interés por emboscarse a costa de toda clase de humillaciones y de "coba", y tienen la habilidad de emplear toda clase de procedimientos para informarse bien dónde pueden mejor dar satisfacción a sus apetitos.

Contra todos estos enemigos hemos de combatir con más entusiasmo y ahinco, si cabe, que lo hacemos contra los mercenarios de Mussolini, las hordas pardas de Hitler y todo el conglomerado de la "España Nacionalista". No podemos permitirnos el más leve descanso mientras queden elementos de la "quinta columna" entre nosotros y no hayamos derrotado al invasor, desalojándole del último palmo de nuestro suelo.

Cualquier debilidad en este sentido puede acarrear-nos serios contratiempos, que podemos y debemos evitar. Está claro que la situación presente, situación grave, requiere de todos el máximo sacrificio, el entusiasmo vivo para la lucha y la fe inquebrantable en la victoria.

Respondiendo al llamamiento de nuestro Gobierno, fiel intérprete del sentir del pueblo, no hemos de regatear esfuerzos para colaborar, sabedores de nuestro triunfo y de la dirección acertada del mismo, a poner en marcha nuestro trabajo siguiendo sus indicaciones y normas, que son el exponente, hoy por hoy, de nuestros sentimientos y nuestra victoria.

Soldados conductores: En vuestras manos tenéis un arma que puede ser elemento decisivo en la Victoria; del uso que de ella hagáis puede depender el retraso en el triunfo o su pronta consecución. Evitar que los emboscados y traidores puedan combatirnos en nuestro campo, convirtiendo el transporte, libre de enemigos, en el auxiliar que necesita nuestro Ejército para vencer.

A. DOMINGUEZ

COSAS DE

CILINDRITO



Todavía acuden a nuestra memoria aquellos tiempos de euforia en los que tirábamos o malgastábamos todas esas cosas que momentáneamente pudieran no servirnos o ser un estorbo. También, y esto era lo peor, desechábamos cosas utilísimas y necesarias, pero que exigían de nosotros un cuidado, una preocupación o un arreglo que no estábamos dispuestos a prestar, a tener o hacer, porque, "después de todo, nos iban a dar igual". Además, no había escasez... Que se pinchaba un neumático a un coche, admitámoslo como ejemplo, pues no importaba, ni era necesario arreglarlo; todos sabíamos dónde estaba el garaje en que encerraba su magnífico coche don X Y Z... • La época de las vacas gordas cedió el paso a la época de las vacas flacas, arrastrándonos a la escasez y obligándonos, influenciados por nuestro más materialista egoísmo, a ser cuidadosos con el material que manejábamos. • La cosa más insignificante de nuestro material o accesorios debe sentir el calor de nuestro celo. • Algo que parezca hoy inútil o inservible, mañana podremos necesitarlo, y entonces, a lo peor, nos sucede lo que gráficamente demostramos con "Cilindrito". ¡Y suponeros lo desagradable que debe ser encontrarse...!

LABOR

CALLADA Y HEROICA

Callada es la de los valerosos soldados y clases del Servicio Hipomóvil.

Pero yo la conozco y sé la importancia que tiene, y la labor heroica de estos bravos muchachos, tanto en el frente de Teruel como en Somosierra-Guadarrama, y tantos otros donde, por el clima de nieve y hielo y por lo malo del terreno, el automóvil no podía ejecutar los servicios, tanto de municionamiento como de víveres, allí estaban los llamados "acemileros" con sus mulos, el baste preparado, para recibir la carga, tanto de víveres como de municiones, siempre dispuestos ante todas las temperaturas, por muy altas o bajas que fueren, subiéndose montañas cubiertas de

nieve, por vericuetos, agarrados al roncal de la caballería, y siempre adelante, para que no falte a nuestros queridos combatientes lo necesario para combatir por nuestra querida República.

¡Qué contentos se muestran los combatientes cuando llega el convoy, y qué satisfecho el "acemilero" por haber cumplido su deber! Y a su regreso, antes de ocuparse de su descanso, se tienen que preocupar de la limpieza de la caballería, pues el sudor y el polvo, si se les deja, es terrible para estos animales. Una de las partes más sensible es la cabeza, pues si se deja el testuz sin quitar el sudor, y lo mismo las carrilladas, pueden sobrevenir granulaciones, de importancia para su curación, pues degenera en mataduras, y en los mulos es malo de curar por lo esquivos que son, y el falseo de dichas mataduras requiere pericia y conocimiento del mulo y del correaje, y lo mismo ocurre con los bastes sobre lomo, pues de una rozadura puede producirse lo que entre profesionales llamamos "uña", que sobreviene de la manta arrugada o mal almohadillado del baste. Dicha rozadura es difícil de curar. Lo mismo pasa a los dedicados al tiro de carruajes. Un collarón mal acoplado, o la cruz mal limpia, pueden producir "lechines", que luego, si no se falsea esa parte, degenera en mataduras, dicho vulgarmente. También hay que ocuparse de la boca de la caballería, pues ocurre que, teniendo mucho tiempo el bocado puesto, o dándoles piensos fuertes, se les hinchan las bases del paladar, y hay que enjuagarles la boca con un hisopo remojado en sal, vinagre, ajos y orégano, y cuando con el enjuagatorio no se consigue nada, hay que emplear el pinchazo en el paladar con un bisturí, o, en su defecto, con un clavo de herrar, perfectamente desinfectado, y se quita dicha hinchazón bucal.

También se tiene que ocupar del pienso y herraje, y también de las enfermedades, que en las caballerías de carga y tiro suelen ser: irritación por exceso de trabajo, para lo cual se efectúa la frotación de riñones y lavativas con sulfato de sosa, o agua caliente a falta de la sosa.

Esto que explico y otras varias cosas más son las que tienen que ejecutar estos fieles servidores del Frente Popular antes de ocuparse de su persona. Por lo que veis, es muy poco el tiempo que tienen para su aseo y descanso; pero siempre se les ve sonrientes y satisfechos, con esa satisfacción tan grande como es la del DEBER CUMPLIDO, que es la manera de acabar con el fascio.

R. LARA

Teniente de la primera del primer Batallón.

OBEDIENCIA!

de GUERRA

Los camaradas del Transporte, que siempre fuimos obreros y sentimos de cerca la explotación nuestra y de nuestros hermanos; que en nuestra dignidad recibimos los zarpazos y atropellos de la degenerada clase señorial, que despilfarraba en juergas del más vergonzoso ejemplo lo que producía la clase trabajadora, sentimos la alegría de la libertad, que ya creíamos definitiva con el triunfo de nuestra **obediencia de Unidad** el 16 de febrero de 1936.

Sabiéndose derrotados y perdidos sus predominios de jerarcas, apelaron, como siempre hicieron, al golpe de fuerza, y nuevamente la **obediencia de Unidad** nos dió el triunfo el 18 de julio.

Disciplina y obediencia a nuestros jefes para conseguir el triunfo que tanto deseamos.

Recuerdo el hecho ocurrido una noche de octubre en la sierra, que patentiza la obediencia y disciplina de los soldados del Transporte. Caía una gran nevada, que paralizó el transporte, y no pudieron llegar los relevos para los hombres que llevaban muchos días en las trincheras. El jefe del Sector requirió a nuestro responsable para saber si en caso de necesidad podría contar con nosotros para relevar a aquellos camaradas, y, en efecto, a las órdenes de un compañero, que hizo las veces de teniente, se hizo la guardia en las trincheras más avanzadas que en aquel Sector había. Esto es Obediencia y Disciplina.

Con ella, sin más ideal que nuestro acendrado antifascismo, unidos todos y todos por ley de **Obediencia**, haremos retroceder a la canalla invasora, y esta **Obediencia de Unidad**, ya por todos acatada, nos dará el definitivo triunfo por el que ofrecemos nuestra vida.

PEDRO CALLE

Sargento Responsable de Transporte de la 209 Brigada.

índice de legislación

Decretos, órdenes y disposiciones relacionadas con el Servicio de Transportes, publicadas a partir de la creación del SERVICIO DE TREN DEL EJÉRCITO—Decreto de 31 de enero de 1937 ("D. O." núm. 28)—hasta el 31 de octubre de 1937 ("D. O." núm. 216).

SITUACIONES

O. C. 9 septiembre 1937 ("D. O." 226). Determina que cuando sea detenido cualquier jefe u oficial por supuesto delito o falta cometida, se dará cuenta directamente por el jefe de la Unidad a que pertenezca el interesado al jefe del Gabinete de Información y Control de la Subsecretaría de Guerra.

SUCESION DE MANDOS

O. C. 15 octubre 1937 ("D. O." 250). Dispone que en los Centros y dependencias donde exista plantilla de jefes y oficiales no combatientes se haga cargo del mando el jefe u oficial de plantilla de mayor categoría o más antiguo, y cuando lleve consigo mando de Unidades armadas, el de mayor categoría o más antiguo que pertenezca a Arma o Cuerpo combatiente.

REQUISA DE MATERIAL AUTOMOVIL

O. C. 13 enero 1938 ("D. O." 14). Aclarando dudas surgidas con motivo aplicación Ley de Requisas de 29 julio 1918 ("C. L." 169) del Reglamento de Estadística y Requisición aprobado por O. C. 13 enero 1921 ("C. L." 16) y O. C. sobre requisita de material automóvil de 5 julio 1937 ("D. O." 164).

SUELDOS, HABERES Y GRATIFICACIONES

O. C. 5 julio 1937 ("D. O." 135). Dispone que el personal de conductores y auxiliares de las Unidades del Servicio de Tren herido o lesionado en accidentes del servicio perciba la gratificación diaria de cinco pesetas que le asigna el Decreto de 30 enero 1937 ("D. O." 18), siempre que la estuviera devengando en el momento del hecho que produjo la herida o lesión.

ORGANIZACION

O. C. 10 diciembre 1937 ("D. O." 299). Creando ocho parques centrales de automóviles independientes entre sí y dependiendo todos de la Dirección de Transportes por Carreteras; dejando sin efecto la plantilla del Parque Automóvil del Ejército publicada en el "D. O." 73 de 25 marzo 1937.

ORGANIZACION

O. C. 23 noviembre 1937 ("D. O." 294). Constituyendo una Compañía mixta de Transporte Automóvil para los servicios de evacuación, con el personal, material y elementos de la Sección de Transportes de la Oficina Central de Evacuación del Ministerio de Trabajo y Asistencia Social.

AUTOMOVILISMO

O. C. 12 noviembre 1937 ("D. O." 273). Secretaría. Anulando la O. C. de 1 octubre 1937 ("D. O." 237), por la que se autorizaba al Servicio de Investigación Militar (S. I. M.) para extender las hojas de ruta.

RECLUTAMIENTO

O. C. 25 noviembre 1937 ("D. O." 290). Autorizando a los jefes de los Batallones de Enlace para admitir voluntarios, siempre que no estén comprendidos en los reemplazos llamados a filas.

UNIFORMIDAD

O. C. 14 noviembre 1937 ("D. O." 276). Declarando reglamentaria como prenda de abrigo para jefes y oficiales el capote cuyas características se publican.

UNIFORMIDAD

O. C. 24 noviembre 1937 ("D. O." 293). Declarando reglamentario para las fuerzas del Batallón Especial de Transporte Automóvil núm. 1 (S. T. E.) el uso de uniforme color azul de las características que señala.

AUTOMOVILISMO

O. C. 4 enero 1938 ("D. O." 5). Aclarando O. C. 11 noviembre 1937 ("D. O." 273) sobre anulación de la facultad otorgada al jefe del Servicio de Investigación Militar para expedir hojas de ruta, en el sentido de que dicha anulación se refiere para aquellos coches que no estén asignados a dicho Servicio de Investigación Militar.

HABERES

O. C. 1 enero 1938 ("D. O." 9). Dispone que den desestimadas todas las peticiones hechas por diversas autoridades y Unidades para que se conceda gratificación diaria de cinco pesetas a los conductores y auxiliares de vehículos automóviles que no pertenecen al Servicio de Tren, por no comprenderles los preceptos del Decreto 30 enero 1937 ("D. O." 28) y O. C. 13 junio 1937 ("D. O." 144).

MILICIAS DEL TRANSPORTE

O. C. 14 enero 1938 ("D. O." 19). Dispone que los jefes, oficiales y sargentos de las Milicias del Transporte equiparados a dichas categorías al ser confirmados en sus nombramientos en campaña con arreglo a la O. C. 22 septiembre 1937 ("D. O." 299), y en cumplimiento del Decreto de 13 febrero 1937 ("D. O." 39), lo serán con el epígrafe único de "Cuerpo de Tren".

PLANTILLAS

O. C. 10 diciembre 1937 ("D. O." 299). Dejando sin efecto la plantilla del Parque Automóvil del Ejército publicada en el "D. O. 73 de 25 de marzo de 1937.

SUELDOS, HABERES Y GRATIFICACIONES

O. C. 13 junio 1937 ("D. O." 144). Dispone que la gratificación diaria de cinco pesetas a conductores y auxiliares de vehículos automóviles concedida por Decreto de 30 enero 1937 (Diario Oficial" 18), comprende tanto al personal militar como al civil militarizado que desempeña dichos cometidos, alcanzando también este derecho al personal de esta clase de la Escuela Automovilista, que será considerado como perteneciente a una Unidad de Transporte.

SERVICIOS AUTOMOVILISTICOS

O. C. 10 enero 1938 ("D. O." 13). Considerando como jefes de Unidades Armadas al director del Material, jefe de Intendencia, Sanidad, de Instrucción del Grupo Protección de Vuelo y delegado político de la Subsecretaría de Aviación, a los efectos del art. 1º de la O. C. 6 septiembre 1937 ("D. O." 215), relativa al uso de automóviles.



Terminada en el presente número la publicación de toda la legislación del Servicio de Transportes, a partir del próximo se comenzará a publicar toda la de carácter general correspondiente al año 1937.

"El

TRANSPORTE

que por sus características se precise para los fines de guerra, será puesto a disposición del Gobierno, centralizado y militarizado, respetando aquel que sea de ineludible necesidad, para que no sufran extorsiones la producción y el comercio en la retaguardia."

(Del acuerdo de Unidad de Acción entre la U. G. T. y la C. N. T.)

NUESTROS JEFEES MILITARES

En estos momentos, cuya trascendencia será decisiva para nuestras armas, nosotros, soldados motoristas del glorioso Ejército Popular, de este Ejército forjado en plena pelea, estamos dispuestos a cumplir la consigna para que fué creado: Defensa de nuestra Patria y Libertad de nuestro Pueblo.

Hoy, cuando el mismo traidor Franco reconoce la gran potencia de nuestros soldados, cuando recomienda a sus hordas que tienen que batirse con un poderoso Ejército, tenemos que hacer memoria y admirar la gran obra que todos los antifascistas, siguiendo las órdenes de nuestro Gobierno, hemos forjado.

¿Cómo ha podido ser creado ese Ejército que asombra al Mundo? Con jefes como Miaja, Rojo, Líster, Galán, Mera y tantos otros que pusieron su inteligencia al servicio del Pueblo. Ante esto, hagamos un resumen de nuestra unidad, que en estos momentos debe de ponerse a la altura de nuestro Ejército no ostentando ningún nombre de Milicias, y esto hay que repetirlo para descubrir a todos los elementos de la quinta columna que, aprovechándose de la fusión de los diferentes grupos motorizados de enlace, para crear un fuerte y unido Batallón, tratan de especular con el glorioso nombre de Hierro, de buscar la cizaña para nuestra desunión, que es la única forma de poner en peligro la victoria.

Hoy, recogiendo todo lo bueno y lo heroico de Hierro y de Etapas, sólo tenemos una consigna en nuestro Batallón de Enlace: luchar hasta aplastar a Franco.

En nuestra Unidad sólo debe haber antifascistas; estamos vigilantes los unos de los otros, y donde surja un saboteador tenemos un enemigo, y nuestro deber es aplastarle.

Luchemos contra los bulistas del abrazo de Vergara y contra los que, maliciosamente, dicen que la guerra dura mucho. Debemos hacer nuestras las palabras de nuestro camarada presidente del Consejo: "En España no habrá paz mientras nuestra independencia no esté firmemente asegurada". Hagamos glorioso el nombre del Primer Batallón de Enlace cumpliendo todas las órdenes con disciplina y pensando en nuestra próxima y segura victoria; terminemos de una vez con los pusilánimes. Nosotros,

bajo el mando de nuestro comandante Avalos y de nuestro comisario Pascual, llevaremos con orgullo todas nuestras tareas, porque ellos nos darán el ejemplo.

Todos los soldados tenemos derecho a conocer a nuestros jefes. ¿Quién es el camarada comandante Isidro? Los fascistas bien le conocen como un gran enemigo suyo, como demostró tantas veces cuando en el bienio negro, con aquellos gloriosos oficiales de Asalto que se llamaban Castillo y Moreno, jugándose la libertad y la vida, enarbolaron con valentía la bandera antifascista en el Cuerpo de Asalto, que tan buenos servicios prestó y presta a nuestra causa.

Hoy le tenemos al mando de nuestra Unidad, lo que para nosotros, soldados motoristas, debe ser un orgullo.

¿Quién es nuestro comisario Pascual? El obrero sencillo que antes luchó en las huelgas contra aquella burguesía cerril que hoy nos hace la guerra. Hoy, para orgullo nuestro, le tenemos al frente de nuestro Comisariado, donde él, con la colaboración de todos, ha de saber ser digno hijo de la clase trabajadora. Estos son nuestros jefes.

Este es el Ejército dirigido por antifascistas, al cual hace mención en un manifiesto a sus falanges el traidor Franco. Así, todos unidos, con una sola idea en nuestra mente: la de aplastar al fascismo.

Soldados: Nuestra misión es fortalecer nuestro Ejército. Que no quede ni un solo motorista sin saber el manejo de la ametralladora y demás elementos de guerra; no perdamos tiempo en el bar o en el paseo; nuestra Patria nos necesita.

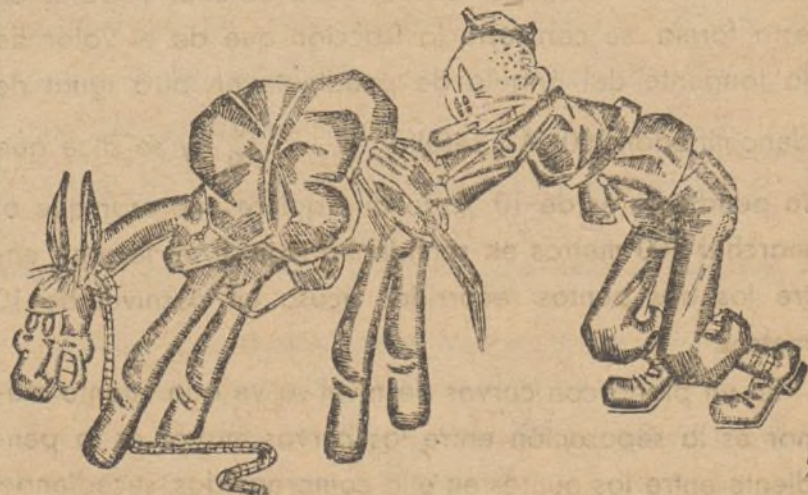
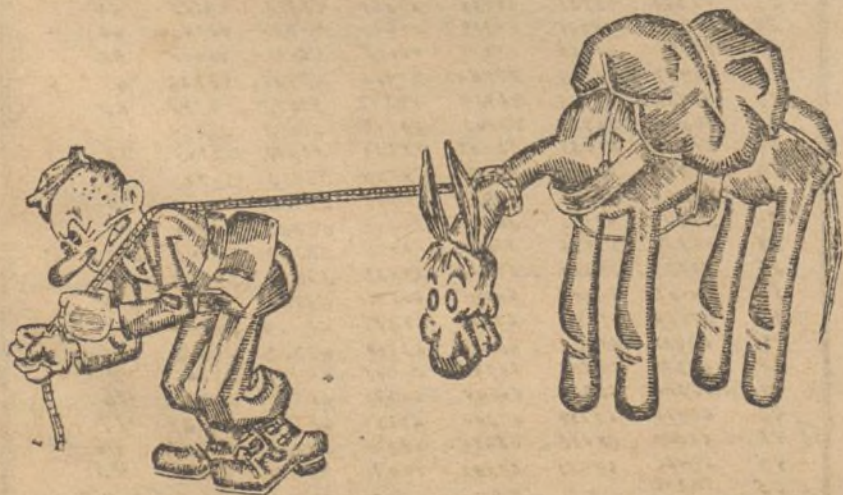
ALFOHCO R. KAHÓ

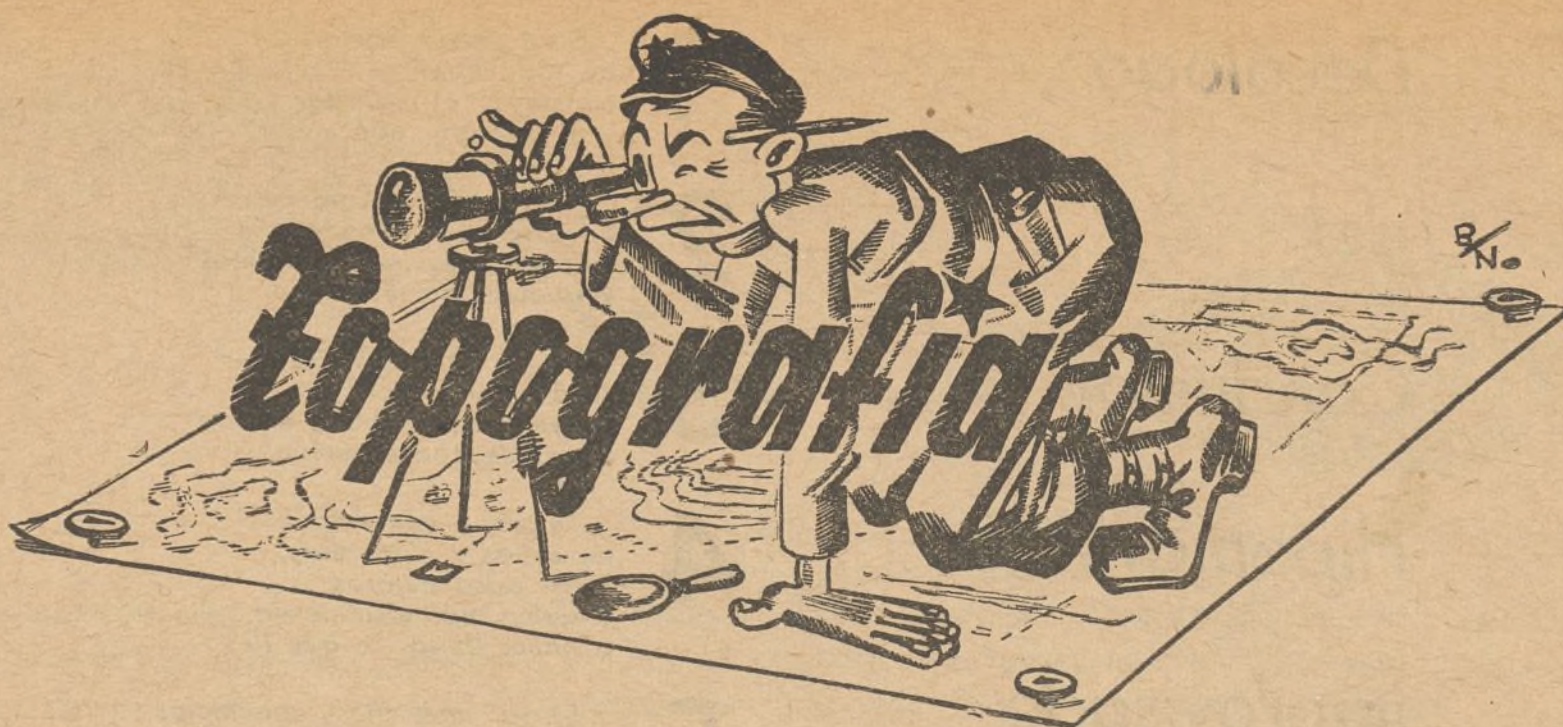


Decálogo del Conductor Hipomovilista, improvisado por un Humorista ★

- 1 Será deber primordial de todo buen conductor, conservar el material y el ganado, aún mejor.
- 2 Nunca el aire superior llevarás al ordenado, sino en casos muy extremos y que te sea mandado.
- 3 De los bastes y atalajes será tu preocupación conservarlo en buen estado y uso de conservación.
- 4 Tu mano conservarás en calles y carreteras, y así paso dejarás a quien más urgente va a hacer llegar lo que lleva.
- 5 Si por montañas, con mulos te enviaran convoyar, no agotes al animal agarrándote a su cola.
Despeñados podéis ser no sólo tú, el animal que no es tuyo, es del Estado, que con cuido y con cariño ahorrará un dineral.
- 6 El ganado ha de beber, ha de comer, descansar, ser herrado y bien cuidado, del que te has de preocupar.
- 7 Ocúpate del convoy, que es tu misión presente, que pronto, cuando triunfemos, todos nos solazaremos llevando muy alta la frente.
- 8 Del camarada jamás le preguntarás partido, porque Antifascistas todos van por el mismo camino.
- 9 Obediencia, disciplina, fe ciega, triunfo final, que aportando todos todo, éste no se hará esperar.
- 10 Nuestro lema, el sacrificio, si es que a ello hubiere lugar, que luchando por la Causa que hoy luchamos los más, somos los más, los mejores; luchamos por LIBERTAD.

GARCIOSKI





(Continuación.)

PENDIENTES.—Si tenemos dos puntos **A** y **B'** (fig. 22) en el terreno y los suponemos unidos por una recta, y después trazamos una horizontal **AB** por el punto de menor altura **A**, habremos formado un ángulo de pendiente **B'AB** de la línea que con la horizontal la ha formado.

Cuando el valor de la pendiente del terreno es constante se llama pendiente uniforme, y pendiente variada en caso contrario.

La longitud de la proyección de una recta **AB** (fig. 22)

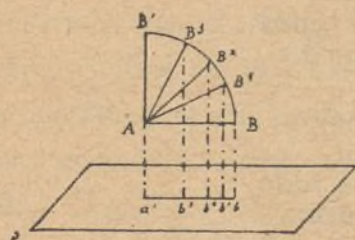


Fig. 22

sobre el plano de comparación **P** varía con la pendiente de la misma, siendo esta proyección **ab** igual a la proyectante **AB** cuando la pendiente es 0, esto es, paralela al plano de comparación, y va disminuyendo esta

proyección a medida que aumenta la pendiente (figura 22), reduciéndose a un punto cuando la recta **AB'** es perpendicular al plano de proyección citado.

Se expresa el valor de un ángulo de pendiente en milésimas o en tanto por ciento. Para obtener el valor en esta forma, se convierte la fracción que da el valor de la tangente del ángulo de pendiente en otra igual de denominador 100. Así resulta $\frac{1}{10} = \frac{10}{100}$, y se dice que la pendiente es de 10 %, lo que quiere expresar que al marchar 100 metros en sentido horizontal, el terreno entre los dos puntos recorridos acusa un desnivel de 10 metros.

En un plano con curvas de nivel se ve que cuanto menor es la separación entre las curvas mayor es la pendiente entre los puntos en ella comprendidos, sucediendo

lo contrario al aumentar la separación entre dichas curvas. Cuando esta separación es constante la pendiente es uniforme en la porción de plano representada.

Las pendientes se clasifican en suaves, medias y fuertes.

— Tabla de senos —

Grados	0'	10'	20'	30'	40'	50'	Grados
0	0'0000	0'0029	0'0058	0'0087	0'0116	0'0145	89
1	0'1745	0'2036	0'2326	0'2618	0'2908	0'3199	88
2	0'3490	0'3781	0'4071	0'4362	0'4653	0'4943	87
3	0'5234	0'5524	0'5814	0'6105	0'6395	0'6685	86
4	0'6976	0'7266	0'7556	0'7846	0'8136	0'8426	85
5	0'8716	0'9005	0'9295	0'9585	0'9874	1'0164	84
6	1'0453	1'0742	1'1031	1'1320	1'1609	1'1898	83
7	1'2187	1'2476	1'2764	1'3053	1'3341	1'3629	82
8	1'3917	1'4205	1'4493	1'4781	1'5069	1'5356	81
9	1'5643	1'5931	1'6218	1'6505	1'6792	1'7078	80
10	1'7365	1'7651	1'7937	1'8224	1'8509	1'8795	79
11	1'9081	1'9366	1'9652	1'9937	2'0222	2'0507	78
12	2'0791	2'1076	2'1360	2'1644	2'1928	2'2212	77
13	2'2495	2'2778	2'3062	2'3345	2'3627	2'3910	76
14	2'4192	2'4474	2'4756	2'5038	2'5320	2'5601	75
15	2'5882	2'6163	2'6443	2'6724	2'7004	2'7284	74
16	2'7664	2'7943	2'8223	2'8502	2'8780	2'9059	73
17	2'9437	2'9715	2'9993	3'0271	3'0548	3'0825	72
18	3'1102	3'1378	3'1654	3'1930	3'2206	3'2482	71
19	3'2757	3'3032	3'3306	3'3581	3'3855	3'4129	70
20	3'4402	3'4675	3'4948	3'5221	3'5493	3'5765	69
21	3'6037	3'6308	3'6579	3'6850	3'7121	3'7391	68
22	3'7661	3'7930	3'8200	3'8468	3'8737	3'9005	67
23	3'9273	3'9541	3'9808	4'0075	4'0341	4'0608	66
24	4'0874	4'1139	4'1404	4'1669	4'1934	4'2198	65
25	4'2462	4'2725	4'2988	4'3251	4'3513	4'3775	64
26	4'4037	4'4298	4'4559	4'4820	4'5080	4'5340	63
27	4'5600	4'5858	4'6117	4'6375	4'6633	4'6890	62
28	4'7147	4'7404	4'7660	4'7916	4'8171	4'8426	61
29	4'8681	4'8935	4'9189	4'9442	4'9695	4'9948	60
30	5'0200	5'0452	5'0703	5'0954	5'1204	5'1454	59
31	5'1704	5'1953	5'2202	5'2450	5'2698	5'2945	58
32	5'3192	5'3438	5'3684	5'3930	5'4175	5'4420	57
33	5'4664	5'4908	5'5151	5'5394	5'5636	5'5878	56
34	5'6119	5'6360	5'6601	5'6841	5'7080	5'7319	55
35	5'7565	5'7804	5'8043	5'8281	5'8519	5'8756	54
36	5'8993	5'9230	5'9467	5'9703	5'9939	6'0175	53
37	6'0410	6'0645	6'0880	6'1114	6'1348	6'1582	52
38	6'1815	6'2048	6'2281	6'2514	6'2746	6'2978	51
39	6'3210	6'3441	6'3672	6'3903	6'4133	6'4363	50
40	6'4593	6'4822	6'5051	6'5280	6'5509	6'5737	49
41	6'5966	6'6193	6'6420	6'6647	6'6874	6'7100	48
42	6'7326	6'7551	6'7776	6'8001	6'8225	6'8449	47
43	6'8672	6'8895	6'9118	6'9341	6'9563	6'9785	46
44	6'9996	7'0217	7'0438	7'0658	7'0878	7'1097	45
45	7'1315	7'1533	7'1750	7'1967	7'2183	7'2399	44

tes, según que sus valores queden por bajo de 100, 250 ó 500 milésimas, los que corresponden, respectivamente, a 5° 30', 14° y 28°, aproximadamente, y con estos datos podemos establecer unos límites que determinan la accesibilidad para los distintos elementos. Son éstos: de 2°, accesible a cualquier carruaje cargado; hasta 2° 30', máxima pendiente en las líneas férreas; hasta 3° 30' máxima pendiente de nuestras carreteras de primer orden; hasta 4°, normal de la carretera de montaña; mayores de 5°, penosas para carruajes; de 8°, máxima de nuestras carreteras de montaña; de 9° 30', cuestas difíciles en los caminos de montaña; mayores de 10°, penosas para carga; mayores de 15°, inaccesible a cualquier carruaje; mayores de 30°, inaccesibles para cargas, y mayores de 45°, inaccesibles al hombre.

Vamos a dar un procedimiento práctico para hallar la pendiente entre dos puntos comprendidos entre dos curvas de nivel. Conocidos los dos puntos en el plano, trazamos la normal por ellos a las curvas de nivel y medimos esta longitud en el plano. Hallamos después la equidistancia gráfica, esto es, la diferencia de nivel entre los dos puntos reducida al plano, que la hallamos dividiendo esta equidistancia por el denominador de la escala, y dividiendo, por fin, esta equidistancia por la longitud de la normal, nos dará un cociente, y buscando este número o el que más se aproxime en la tabla de

senos encontraremos a su izquierda, en la columna de grados, el correspondiente a la pendiente buscada.

Ejemplo: Sean dos puntos **A** y **B** del plano de Madrid, que pueden ser: el **A**, la fuente de las Cuatro Estaciones, y el **B**, la puerta del Parterre de entrada al Retiro. Trazamos la normal a estas dos curvas **AB**, medimos esta distancia en el plano, que es de 0,010; la equidistancia de las curvas correspondientes es de 20 mm., que dividida por el denominador de la escala es:

$$20 : 50.000 = 0,0004.$$

Ahora dividimos el resultado de esta división por 0,010 y tendremos

$$0,0004 : 0,010 = 0,0400.$$

Después, en la tabla de senos (fig. 23), buscamos el número que más se aproxima a éste y vemos que en la columna correspondiente a los grados corresponde a los 24°, siendo este número el que mide los grados de la pendiente que corresponde a una pendiente media.

CAPITAN ASENSIO

(Continuará.)

NOTA.—La presente lección requiere el conocimiento de ciertos principios matemáticos que, aunque ligeramente, ya se han explicado en números anteriores, pero para la mejor comprensión, debe explicar y fijar el miliciano de cultura.

ESTE ES EL DEBER

BATALLON DE ENLACES

En las tierras alcarreñas, testigo de tantos héroes ignorados, el motorista del Batallón de Enlaces camarada Juan Domínguez Nadador fué sorprendido por la Aviación enemiga cuando era portador de un parte urgente.

Consciente del peligro, pero más consciente aún de la responsabilidad de su deber, continuó sobre su máquina, siendo alcanzado por una de las bombas, que destrozó una de sus piernas, siendo necesario amputársela.

PRIMER BATALLON MIXTO HIPOMOVIL

Huetos, puñadito de casas, amparo de las mujeres y niños que quedan en el lugar, ha sido "objetivo militar" de la aviación del crimen.

Una bomba cae sobre un refugio y sepulta a un anciano y a tres soldados de la 75 Brigada.

La 4ª Compañía del B. M. H., que en las cercanías se hallaba en descanso, acude en socorro sin necesidad de orden alguna, y durante ocho horas sin interrupción trabaja en el descombro, logrando salvar de la muerte a tres de los sepultados.

Estos son nuestros soldados; éste es el deber que todos sienten los que, por encima de su instinto de conservación, ponen el interés de los demás, el cumplimiento de la obligación que les marca la propia convicción de sus ideales. El Ejército del Pueblo está formado por héroes como éstos, y a este Ejército no puede vencerle ningún otro que traiga como moral de lucha el robo y el asesinato en beneficio de una clase de privilegiados.

metrala...

por "Esos"

Si nosotros pretendiésemos, a estas alturas, descubrir las magníficas dotes que adornan a nuestra juventud, sólo conseguiríamos hacer el ridículo. Nuestra juventud tiene todas esas virtudes, que sobradamente conocemos, y otras muchas que no se han percibido. Casi toda ella se encuentra movilizada. En los primeros momentos, la mayoría se lanzó a las armas, y manejándolas continúa. Y el resto de esa juventud, que, embargada por la explicable emoción de aquellas horas inolvidables, no siguió su ejemplo, lo ha ido haciendo lentamente, pero con acierto y sabiduría. Vamos a ser más claros. Hubo un resto de nuestra juventud que no se incorporó desde el principio a nuestra lucha de defensa; pero esto no quiere decir que no sintiesen la guerra, la "sentía" más que los primeros. Además, nadie les había obligado...

Después, antes de que movilizasen a su quinta, dos meses antes solía ser el plazo, se incorporaban voluntarios. El que lo hiciesen para escoger arma no dice nada en contra de su rasgo, pues su elección derivaba casi siempre hacia las olvidadas por aquellos impulsivos jóvenes del fusil de los primeros momentos: Sanidad, Intendencia, Transportes, etc., etc.; máxime si se tiene en cuenta que no se paraban a mirar si sus aptitudes se adaptaban a las exigencias del funcionamiento de dichos Cuerpos. Ellos han salvado todos los obstáculos. Han aprendido a diferenciar el yodo del árnica, a poner en marcha y a parar un coche, a pesar garbanzos y a despachar botas, etc., etc., etc.

Hay días desgraciados. En la experiencia de todos está archivado. Esto disculpará al compañero que le ocurrió lo que vamos a relatar.

El coche se le había parado a 25 kilómetros de Madrid de la manera más inexplicable. Nada: unos ruiditos y, en seguida, un parón en seco. Hizo lo que todos hemos visto hacer en estos casos: levantó el capó, se tumbó debajo del coche, hurgó las tripas al motor, aflojó dos tornillos, apretó seis tuercas y... el coche seguía sin arrancar.

Con dolor en la cabeza y grasa en las manos buscó un teléfono para llamar al Parque pidiendo una grúa que le remolcase. Llegó la grúa con la rapidez de un sereno, y a las cuatro horas estaban en el garaje. Y allí, ante los asombrados ojos de sus compañeros, explicó el caso.

Ninguno acertó de momento a adivinar la causa de la avería.

Uno dijo, con ese acento del gracioso que busca el chiste:

—¡A ver si es que no tiene gasolina en el depósito!

Todos acogieron esta observación con ironía. Surgieron las risas de escepticismo y frases de:

—¡Que te calles, orejas!

—¡No seas merluzo!

—¡Que le conviden al adivino!

Después, risitas de sospechas, adobadas con frases de:

—Os advierto que a lo peor es verdad.

—Pudiera ser...

—Parecería mentira que tú acertases...

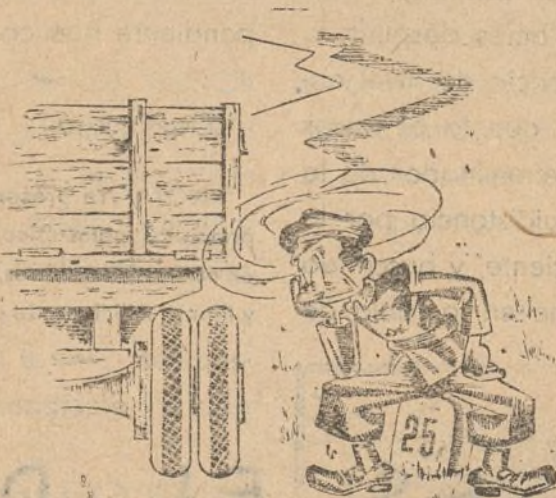
Y, finalmente, ya la franca duda con toda su seriedad:

—Sí; tiene que ser eso.

—No puede ser otra cosa.

—¡Vamos a verlo!

Se dirigieron al depósito, le miraron y... ahora es cuando la desgracia hace su aparición. Efectivamente, la



carencia absoluta de gasolina en el depósito del coche era la única avería. Echaron, e inmediatamente el motor empezó a cantar.

Después, excusándose el compañero conductor del coche, decía:

—¡Quién iba a suponerlo! ¡Lo había oído uno tantas veces contar como chiste!

Cuando se escribe en letras de molde se corre el riesgo de ser indiscreto; pero, ¡qué caramba!, si es preciso se arriesga uno.

Hoy vamos a escribir algo que pertenece a la categoría de lo indiscreto, sólo para satisfacción de algunos y enseñanza de los más.

El caso es...

Ayer, por casualidad —estas cosas suceden siempre por casualidad—, nos encontramos, al lado de varios papelotes y un trozo de periódico atrasado con manchas de tortilla, dos cartas. Vamos a transcribir algunos de sus párrafos. Como veréis en seguida leyéndolas, la una está escrita por uno de tantos, y la otra por uno de los pocos, pues no abundan mucho; suelen ser casi únicos por la especialidad de su cargo.

Dicen así:

"Fulano de Tal y Tal..."

Mi querido y entrañable camarada: Mucho tiempo sin verte llevo, por no querer molestarte en la gran labor que sobre ti pesa; pero la circunstancia de que mi querido hijo pertenezca a la primera quinta a movilizar, y mi deseo de que se presente voluntario, me hacen recurrir a ti, invocando nuestra antigua amistad, para que veas de enviarle a algún sitio donde el muchacho esté bien, etc., etc."

Segunda carta, que debe ser la respuesta a la anterior:

"... Mucha alegría me produjo tu carta por saber de ti, y celebro que tu hijo piense presentarse voluntario para cumplir el deber que todos tenemos de defender nuestra Causa sin medir sacrificios. Te agradezco el recuerdo que dedicas a nuestra antigua amistad, y en memoria de ella me complace atender tu petición, esperando sólo me digas a qué frente prefieres sea destinado tu hijo, etc., etc."

Varios camaradas de nuestros batallones, lescogidos!, fueron destinados a la conducción de coches Diesel.

El día que marchaban en auto hasta el tren que habría de llevarles al punto donde se harían cargo de dichos coches, la conversación de todos ellos giraba inevitablemente sobre las características de los Diesel.

Con esa agilidad mental que produce la clarividencia de juicio que distingue a muchos de nuestros camaradas, iban exponiendo sus teorías.

—Sí, sí; tienen ruedas, igual que los otros...

—Me han asegurado que el cambio es exacto...

—Un poco más grandes creo que son—expuso un tercero.

Y alrededor de estas tres afirmaciones continuaron discutiendo.

Uno de dichos conductores, el más tímido de todos, insinuó:

—Me parece que es que no necesitan gasolina; que funcionan con aceite pesado.

Aquí llegaban en su conversación cuando montaron en el tren. Ignoro si llegaron a ponerse todos de acuerdo.

Creíamos haber entendido que era conveniente llevar azulados los cristales de los faros, para amortiguar la luz. Es más, si no patinamos, hay algo ordenado oficialmente en este sentido. Pues bien; todos sabemos que son escasos los que cumplen esta prudente medida, dando a entender los que no lo hacen que no les da la gana hacerlo o que quieren "deslumbrarnos" a los demás con "sus" coches.

Vamos a tomar esto en serio. Que hay otros compañeros que se tienen que cohibir hasta de encender el mechero.

BONI
NAVAL 38

ESPAÑA



EL "GENERALÍSIMO":

PERDONA, COMPAÑERO: ¿ME PERMITES AYUDARTE?

VICTORIA REDIMIREMOS AL MUNDO

UNIDOS VENCEREMOS Y CON NUESTRA



De las ruinas que el fascismo siembra, de los cuerpos que ya destrozados cayeron en la lucha, de los hermanos que combaten en nuestros frentes, surge la voluntad poderosa de un pueblo que no quiere ser esclavo, porque nunca llevó grilletes de ignominia; y en unidad de hermanos, en abrazo leal de camaradas, con un solo ideal, antifascismo, constituyen una voluntad, un deseo único: Frente Popular para vencer. Un mandato único: todos a la lucha; ya nuestras mujeres, nuevas heroínas de la historia, a los lugares de trabajo, a sustituir a los luchadores. • Cuando el proletariado se une, cuando todos los positivos valores de un pueblo se incorporan a la lucha, cuando es sólo un ideal el que alienta, no hay poder, ni armamento, por diabólico que fuere, que pueda dominarle. • Y nosotros, en este bloque de acero que hemos constituido, venceremos y podremos decir al mundo con la autoridad de nuestra victoria: Antifascistas del mundo entero, uníos, y el fascismo caerá como castillo de naipes que levantara un loco en colaboración con un capitalismo que no tiene razón de existencia.