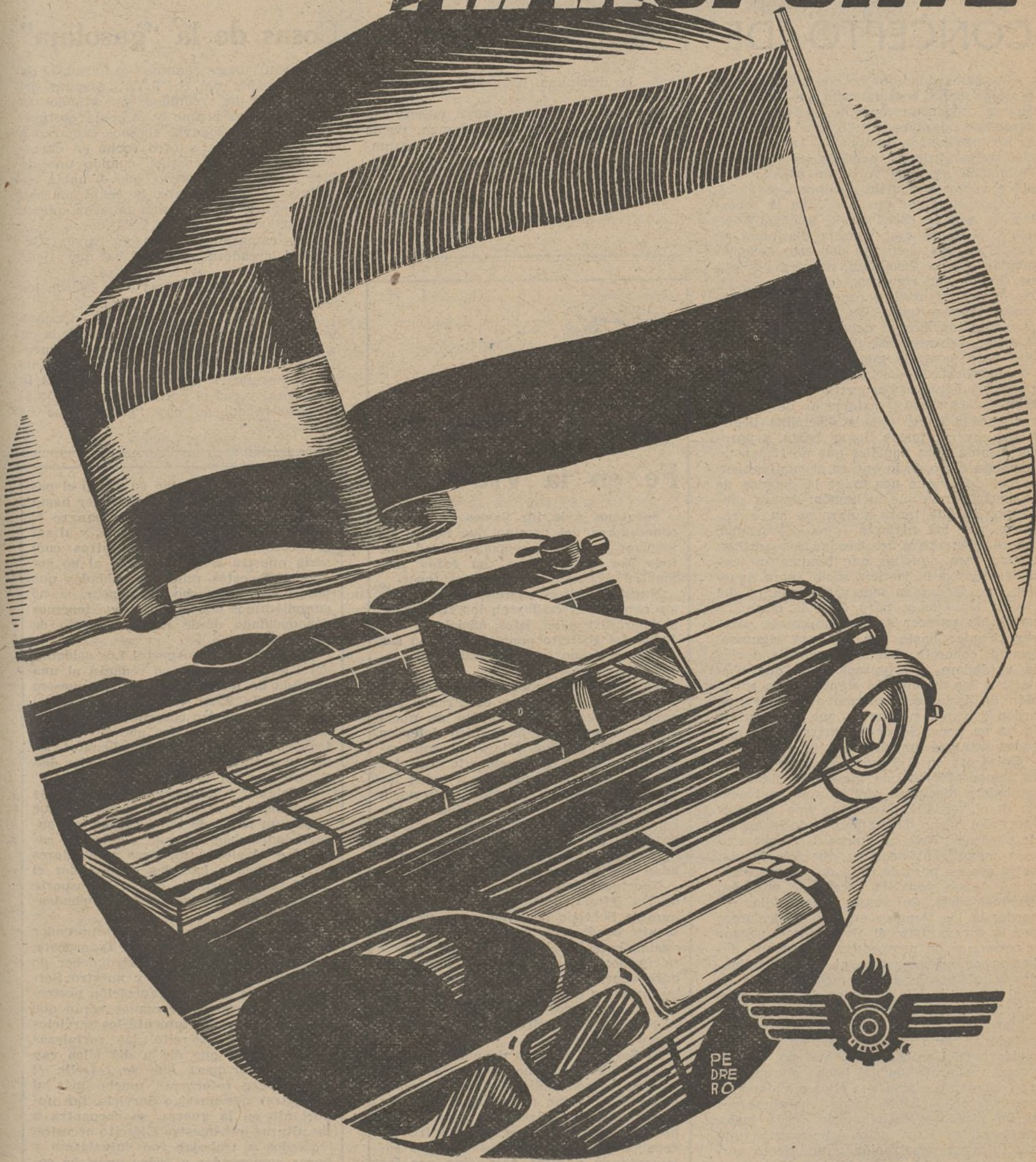


Nuestro **TRANSPORTE**



RETAGUARDIA Y TRANSPORTE DEL III CUERPO DE EJÉRCITO

Año I

Madrid, 15 de diciembre de 1937

Núm. 1

Ayuntamiento de Madrid



COMISARIOS

CONCEPTO DE LA DISCIPLINA Cosas de la "gasolina"

Hay camaradas que no comprenden bien, o mejor dicho, confunden lo que es la disciplina; tienen un concepto equivocado de su verdadero significado. Algunos creen que el ser obedientes, metódicos, en la ejecución de las órdenes recibidas, es decir, disciplinados, significa volver al pasado; significa volver a aquella disciplina de sumisión por el temor que inspiraba la soberbia de aquella casta de la espuela y del sable. Y no es eso; nuestra disciplina no puede ser ésa; pero no por esto debemos olvidar que la disciplina, nuestra disciplina, ha de ser rigurosa, concreta, exacta. Ha de ser rigurosa, porque en las actuales circunstancias todos los verdaderos antifascistas tenemos el deber de imponernos nosotros mismos esa disciplina tan precisa para ganar la guerra. Y si, como todos sabemos, la disciplina es una de las partes fundamentales para conseguir el triunfo, las mismas exigencias de la guerra pueden hacer que la disciplina llegue a ser severa; puede llegar hasta a parecer tiranía para aquellos que no tienen un concepto claro de lo que es el cumplimiento del deber que nos exige la defensa de la causa por la que luchamos; de esa causa por la que tanta sangre se ha derramado por los mejores hijos del pueblo. Ahora bien: para los verdaderos antifascistas, para aquellos que tengan un verdadero deseo de justicia social, para aquellos que lleven en sus venas sangre del pueblo trabajador, para éstos, la disciplina no puede parecer severa, no puede parecer tiranía; basta con que sea rigurosa, exacta, concreta; basta con que la demos la verdadera interpretación, de que obedecer a los mandos no significa una sumisión de esclavos, sino que al recibir una orden debemos pensar en que el ejecutarla va en beneficio de la guerra, a la que todos estamos supeditados.

Quizá sea en el Servicio de Tren—y esto es lamentable—donde menos se siente la verdadera disciplina, donde más equivocado es el verdadero concepto que debemos tener del hecho de mandar y de la acción de obedecer. Esto no quiere decir que seamos menos antifascistas que los demás; quizá sea un poco de falta de comprensión, quizá de un poco de exceso de vitalidad revolucionaria, de exceso de rebeldía, recordando los tiempos en que obedecíamos por la fuerza. Pero si olvidamos el pasado y pensamos en perspectiva del futuro, debemos comprender que al ser disciplinados, obedientes, no lo somos de tal o de cual jefe, sino que lo somos de causa misma. Máxime si tenemos en cuenta que la inmensa mayoría de nuestros jefes son trabajadores como nosotros, que no son unos vividores del militarismo, que no pueden hacer una profesión del hecho circunstancial de mandar, sino que ellos mandando y nosotros obedeciendo, todos laboramos por el fin rápido y satisfactorio de la lucha emprendida. Para esto debe existir una absoluta compenetración y un afecto mutuo entre mandos y soldados. Y con un poco de buena voluntad, un poco de buen deseo y con el pensamiento fijo en el ma-

ñana, la disciplina no podrá parecernos severa.

Y pensemos que al retrasar un servicio, el cumplir una orden con desgana, puede producir víctimas entre nuestros hermanos de las trincheras, que aguantan heroicos la embestida del fascismo invasor.

Máximo TRAPERO
Delegado político de Compañía.



Fe en la victoria

Surgimos a la luz firmes y seguros, conocedores del camino que hemos de recorrer y con la responsabilidad que todo los antifascistas, en estos momentos graves, tenemos que tener.

Nuestro primer saludo para todos los camaradas caídos en los frentes de la libertad y a los jefes, oficiales y soldados del Ejército popular, que con sus pechos detienen las embestidas del fascismo invasor.

Vaya también nuestro reconocimiento a nuestro Gobierno de Frente Popular, representante genuino de nuestro gran pueblo, y al heroico defensor de Madrid, general Miaja; al camarada Antón, hasta ayer comisario inspector del Ejército del Centro, y a todos los jefes y comisarios de nuestro Servicio de Tren, que con su capacidad están colaborando con gran acierto a que la base fundamental de la victoria, TRANSPORTE, marche con la normalidad que nuestro Ejército necesita.

Nacemos como órgano de expresión de los jefes, comisarios y soldados de nuestro Servicio de Tren, y en un momento donde una parte del territorio nacional está ocupado por un Ejército faccioso, que sintiéndose impotente para vencer, ha abierto sus puertas en las sombras de una traición a los Ejércitos extranjeros de Alemania, Italia y Portugal; Ejércitos negros del fascismo europeo.

El Servicio de Tren de nuestro Cuerpo de Ejército conocemos cuál sería nuestra responsabilidad si no fuéramos capaces de estar a la altura que las circunstancias exigen, al haber comprendido que luchamos por nuestra independencia y por las libertades no solamente de nuestro país, sino por las de todos los países, por la humanidad doliente de trabajadores y por la paz del mundo.

Aspiramos y nacemos con la pretensión de que la capacidad técnica y cultural de nuestros soldados del Servicio de Tren aumente, para que así nuestro rendimiento sea mayor, con el fin de que nuestro apoyo al glorioso Ejército popular sea como se merece y como estamos obligados a que sea.

El Transporte sabe que contamos con un Ejército popular potente y disciplinado; que tenemos miles de hombres

Estaban unos cuantos camaradas de una compañía del S. T. E., después del servicio del día, reunidos comentando las incidencias del mismo y la mala costumbre que tienen todavía algunos camaradas de pasar en ruta a otro coche en carreteras estrechas y malas, cuando uno de ellos aseguró, muy serio, que él había inventado lo que llamaba la sexta marcha y que aplicando la misma impedía que le pasaran.

—Sí, camaradas; no asombrarse. ¡Capacidad creadora e inventiva que tiene uno!

—Explicáte, "Enri Ford"—le dijeron los camaradas.

—Pues mirad: Se coge una persiana de esas de esterilla y se lleva enrollada en la parte trasera del coche, y con una cuerda que vaya al «baquet»; y cuando sintáis que viene uno "a por vosotros", soltáis la persianita, y con el polvo que ésta hace al ir arrastrando, no hay "gachó" que os pase.

decididos a detener con su pecho el paso del invasor odiado; a defender hasta derramar la última gota de sangre el suelo de nuestra querida patria, y al saber esto comprendemos nosotros cuál sería nuestra responsabilidad al no ser dignos de estos miles de soldados que paran con su pecho al invasor, si no cumpliéramos con el deber que tenemos encomendado desde nuestro puesto de lucha.

¡Soldado del Transporte! Los soldados del Ejército popular no cederán ni una pulgada de terreno al enemigo; nuestro Servicio de Tren estará satisfecho si cumplimos nuestro cometido con el mismo entusiasmo que los que se encuentran en las trincheras defendiendo la libertad que después del triunfo todos disfrutaremos por igual.

¡Oficiales y comisarios de nuestras compañías y secciones! Vosotros, que jugáis un papel de tan inmensa responsabilidad, debéis instruir y dotar de capacidad técnica a nuestros conductores y mecánicos y hacerles comprender el papel tan importante que el Transporte juega en nuestra guerra de independencia.

Si todos vosotros hacéis comprender esto a nuestros soldados del Transporte, habréis cumplido con vuestro deber de auténticos antifascistas, y nuestro Servicio llegará a una organización perfecta, donde nuestros hermanos verán que al funcionar perfectamente los servicios auxiliares del Ejército, las fortalezas inexpugnables que día a día ellos van construyendo para que se estrelle el fascismo se reforzarán mucho más al demostrar que nuestro Servicio, tan importante en la guerra, se encuentra a las alturas que nuestro Ejército necesita.

¡Todos a trabajar con entusiasmo y hacer comprender a todos nuestros camaradas cuál es nuestro deber en estos momentos en que la integridad de nuestra patria peligra!

¡Adelante, camaradas del Transporte!

¡Seamos dignos de aquellos camaradas que lo dieron todo por ver libre a nuestra patria del invasor extranjero y del fascismo, y conquistaremos la libertad no sólo para nosotros, sino para el mundo entero!

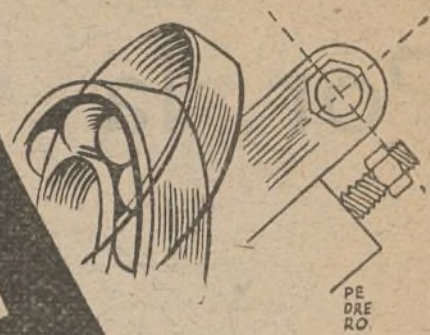
L. RELANO

Comisario del S. de T. del
III Cuerpo de Ejército.

«¿Qué decíamos? ¿Sociedad de Naciones? ¿Comité de Londres? ¿Tratos diplomáticos? ¿Amistades preciosas? ¿Propaganda? Muy bien; todo eso es admirable; pero el Ejército de la República vale más. ¡El Ejército de la República!»

AZANA

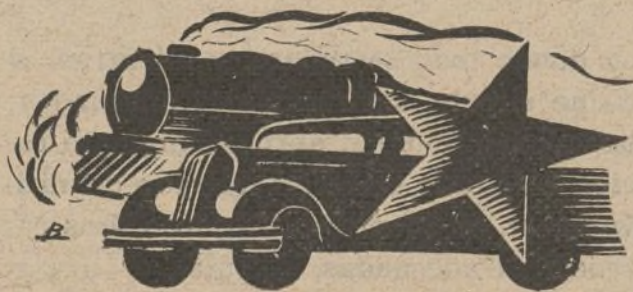
página TÉCNICA



MECANICA DEL AUTOMOVIL

El automóvil es, en general, todo vehículo que se desplaza por sí mismo, y más concretamente el que se mueve por el terreno por medio de un motor de explosión.

Motores de gasolina denominamos todos aquellos que, por medio de un carburador, se les hace pasar cierta cantidad de aire y gasolina, que, mezclados,



producen una fuerza motor. Esta mezcla, por lo regular, se compone de veinte partes de aire y una de gasolina.

Elementos principales del motor. Los principales elementos de un motor de explosión y las funciones que cada uno de ellos desempeña, pueden describirse claramente si se compara aquél con un mortero o cañón. El cuerpo principal del motor es un bloque metálico con un hueco perfectamente cilíndrico y liso, en el cual ajusta un pistón que equivale a la bala en la comparación hecha con el mortero; el pistón se desplaza alternativamente a lo largo del cilindro sin salir de él, mientras que el proyectil abandona el cuerpo del mortero al disparar éste. Los movimientos alternativos del pistón en el interior del cilindro, están limitados por la biela, unida mediante articulaciones a aquél y al cigüeñal. Esta conexión que establece la biela permite transformar el movimiento alternativo de pistón en un movimiento giratorio de cigüeñal. El volante es una pieza redonda, pesada, montada sobre uno de los extremos del cigüeñal, y cuyo objeto es regularizar el movimiento giratorio de este último; y en los motores de uno, dos, tres y cuatro cilindros almacenan, durante los periodos de producción de potencia, la energía necesaria para vencer las resistencias de los

periodos restantes del ciclo e impedir la detención del motor. La presión resultante de la explosión de la mezcla comprimida en un cilindro, actúa sobre el pistón y las paredes de la cámara de combustión, obligando al primero a desplazarse a lo largo del cilindro, siempre que la resistencia opuesta a este movimiento no sea excesiva. El esfuerzo aplicado sobre el pistón se transmite al codo del cigüeñal por intermedio de la biela, comunicándole un movimiento de giro hasta que el pistón llega al extremo de su recorrido. El retroceso del pistón en el cilindro para expulsar los gases quemados, consume un cierto trabajo a expensas de la energía acumulada en el volante del motor y del trabajo



útil desarrollado por los demás cilindros.

Las válvulas son, después de los elementos que acabo de describir, las más importantes en un motor de explosión. Por lo general se emplean en número de dos por cilindro, una para abrir y cerrar el paso a los gases que debe aspirar éste, y la otra para dar salida durante el cuarto periodo a los gases quemados. Las dos válvulas se mantienen aplicadas contra sus asientos mediante resortes durante los periodos en que deban permanecer cerradas.

La bujía es un pequeño aparato cuyo

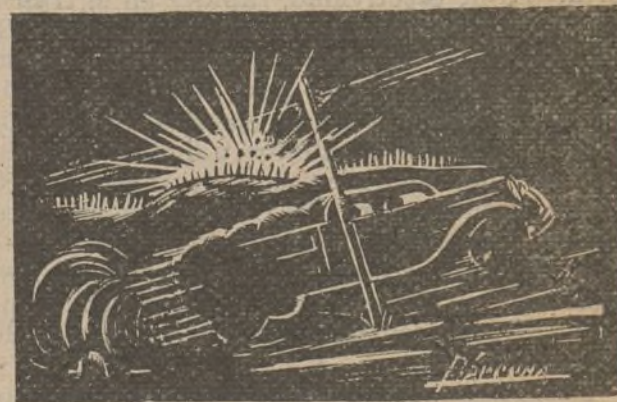
Cuando empuñas el volante de tu coche, tu mano dirige uno de los cables que conducen a la victoria. Que tu pulso sea firme, camarada.

Ayuntamiento de Madrid

objeto, análogo al de la espoleta de un cañón, es provocar la explosión de los gases comprimidos en el cilindro mediante la producción de una chispa eléctrica que salta entre dos puntas metálicas.

El levantamiento de las válvulas se consigue, generalmente, por medio de levas y taquets. Dichas levas se montan o forman parte de un árbol denominado "árbol de levas", cuyo movimiento de giro se obtiene con una transmisión de engranajes desde el cigüeñal. El cigüeñal soportado por cojinetes de fricción o rodamientos montados en el carter que cierra el motor por su parte inferior y sirve de colector de aceite de engrase de los mecanismos interiores en la mayoría de los casos. Los cilindros se apoyan sobre la mitad superior del carter, a la que se sujetan mediante espárragos. Sobre la misma mitad del carter suelen montarse, con el empleo de cojinetes o rodamientos adecuados, los árboles de levas, aun cuando el emplazamiento de éstos pueda variar según el constructor.

Además de los elementos enumerados en todo motor, son necesarios otros elementos auxiliares, tales como la bomba de circulación de agua de enfriamiento,

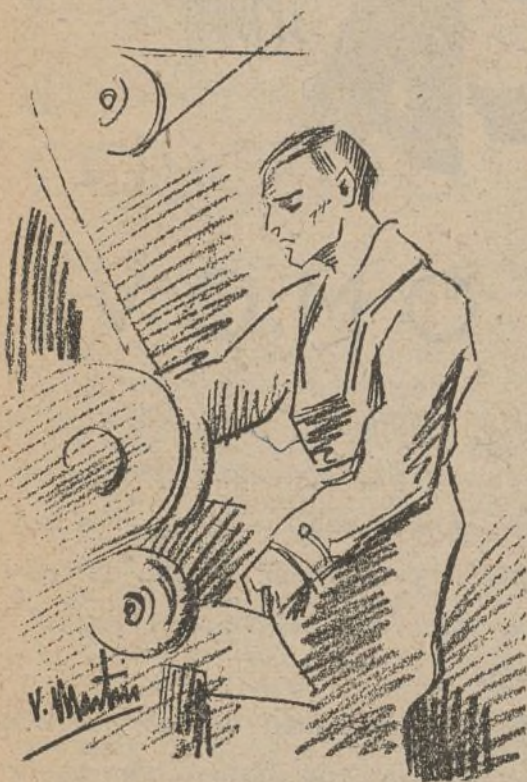


to, el ventilador, la magneto para el encendido, el sistema de engrase, etc. Todos los elementos que constituyen un motor y los diferentes tipos actualmente en uso serán descritos en otros números.

ADRIAN SIERRA

Oficial del Servicio de Tren
del III Cuerpo de Ejército.

Por la victoria y el aplastamiento del fascismo: dinamismo en el Transporte



Tras del frente, erizado de bayonetas firmemente sujetas, el frente del trabajo. Nuestra guerra, que cada día nos enseña algo, que cada día también nos obliga a hacer algo nuevo. La guerra se extiende y se amplía. En una palabra, crece. Toda España va lentamente entrando primero, de prisa después, en la vida guerrera. Una economía de guerra en el campo y en todas las cocinas de España; una cultura y una creación de guerra en todos los talleres y Universidades de España. Pero también, y prin-

COORDINACION

Como fundamento de organización, aprovechamiento y rendimiento:

En todo lo que se refiere a los medios de transporte, por todos sus procedimientos: aéreo, férreo, marítimo, hipomóvil o motorizado, ha de ser coordinado, toda vez que los principios fundamentales son el aprovechamiento de medios para el mayor rendimiento, mayor economía y mayor rapidez en acción conjunta.

De los medios:

El procedimiento quizá sea lo que más interés tenga: economía como fundamento principal de efectividad, rapidez en el transporte, saber lo que se ha de transportar. El ferrocarril es siempre un medio económico de transporte seguro, pero lento. El marítimo, de consecuencias económicas de lógica en algunos productos y que es imprescindible por sus medios de transbordo. El aéreo, rápido, pero de consecuencias poco prácticas; pero se pueden esperar en el futuro grandes resultados. El transporte mecanizado, utilísimo, pero costoso. El hipomóvil, imprescindible como principio de transbordación.

Los países de nueva creación, al compás de su establecimiento, han iniciado sus medios de transporte bajo un tipo de medios modernos. Sobre esto se establecen procedimientos modernísimos, como la «cable-aérottransportación», ferrocarriles elevados y ferrocarriles subterráneos, que por su rapidez y economía son imprescindibles.

Pero debe tenerse en cuenta, sobre todo, que lo esencial en el transporte es que los procedimientos y medios se compaginen con las necesidades del país donde ha de efectuarse y con sus posibilidades de combustible en fuerza.

De todo lo cual trataremos con detalle en artículos sucesivos.

(Continuará.)

cialmente, una potente industria de guerra.

Se trata de que todo el campo y toda la industria sean dirigidos férreamente por el Gobierno con un criterio estricto de guerra.

Tal el taller que hoy vamos visitando. Todo el Cuerpo de Ejército adolecía de su falta. Existía el viejo taller, pero en él no se podía trabajar. Los automóviles, en espera de una reparación tardía, apresurada y siempre provisional. Y por las líneas del teléfono, y por las conversaciones, la angustia viva de los servicios detenidos, de las necesidades que no se cumplen.

Y todo esto muere hoy. Vamos por las naves del taller, entre autos sin cuento, testigos aún de ese pasado. Pero entre estos automóviles circulan hoy muchos obreros que apresuradamente van poniendo orden en la maquinaria. Las dinamos, los tornos, están junto a estos automóviles viejos como unos trastos viejos más. Pero es por unas horas. Poco a poco se coloca cada cosa en su sitio; las correas empiezan a vibrar y el taller comienza a serlo. Estos automóviles ya salen del taller. Hoy, pocos aún; mañana, todos.

Hablamos con los obreros y responsables del taller. Sus esperanzas: el porvenir de la reparación inmediata y segura de todo vehículo. La creación de una reserva de recambios, que convierta todo accidente en simple suceso; el convertir el taller, en una palabra, de almacén de coches en almacén de mecanismos



en donde todo se repare, y mientras, el coche circule con recambios adecuados; la vulcanización, el aprovechamiento racional de todo material retirado definitivamente. El montaje cuidadoso. Las carrocerías adecuadas, fuertes.

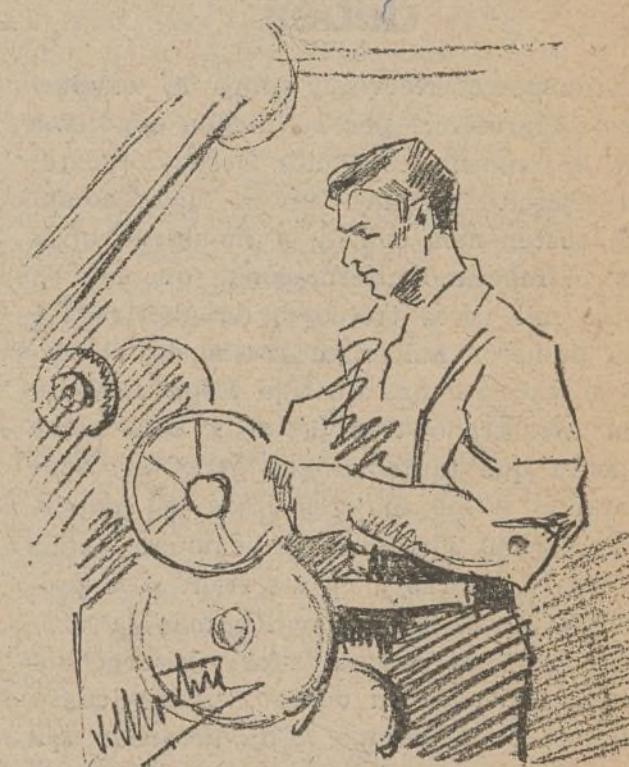
La sala de máquinas es lo más terminado. Allí todo se mueve prodigiosamente. Contra la heterogeneidad de marcas y tipos de automóviles, la inteligencia y la máquina reaccionan adecuando las piezas más dispares, a veces rehaciendo totalmente la pieza. Terminaremos, me dice alguien, haciendo automóviles. (Y en su bromeo hay tanta seguridad como noble ilusión.)



ller, ordenado y laborioso, su cuartel, limpio y cuidado, serán los dos temas de estos obreros abnegados que mantendrán desde nuestro taller central el frente del trabajo, inexpugnable también al enemigo extranjero. Cada pieza que terminen, cada vehículo que arreglen, será una victoria al enemigo. La guerra es hoy una suma de velocidad y de inteligencia. La motorización de nuestro Ejército crece. Pero nada valdría el esfuerzo del Gobierno si los obreros no supieran ya cómo ayudarlo y cómo aprovechar toda riqueza. España, nación pobre, ha empezado en julio de 1936, y sigue hoy, a conquistar su riqueza. En esta conquista nuestro taller central es ya primer combatiente.

El Cuerpo de Tren, bajo la enérgica dirección de sus mandos, ha conquistado una condición de la victoria: el taller. Ahora se dispone a conquistar la inmediata: la colaboración del taller y del parque. Es decir, en seguida, cuando el taller logre apurar la obra atrasada, vieja, cada mecánico puede acompañar a cada conductor por las carreteras. El aprendizaje del motor, de la reparación sobre la carretera, del cuidado de los mecanismos, de la limpieza, etc., podrá ser una obra de colaboración entre mecánicos y conductores para lograr hasta lo posible la igualación de conocimientos conductor-mecánico, base de un Cuerpo de Tren activo y eficaz.

Hasta que esto llegue, saludamos en el taller que nace la voluntad indomable del pueblo español en su lucha, que



saca de donde no hay y crea prodigiosamente. A los bravos obreros del Jarama, que con sus tornos y sus fresadoras, sus forjas y sus yunques ayudan a los combatientes a convertir el valle del Jarama en el cementerio central de los italianos y alemanes, que intentan convertir a esos combatientes y a esos obreros en los esclavos de choque del fascismo europeo, nuestro saludo de esperanza ve en ellos los forjadores de la victoria del pueblo español. (De la Sección de Cultura del Comisariado del tercer Cuerpo de Ejército.)

A los camaradas del Transporte

Por primera vez os dirijo estas pocas letras, para manifestaros que en estos momentos luchamos por una libertad, y para lograrla sabéis que es necesario acabar con el enemigo, y vosotros os preguntaréis que qué hemos de hacer nosotros si no manejamos el fusil.

Es muy sencillo: No solamente se combate al enemigo con el fusil, pues hay otros elementos tan necesarios como el fusil o el mortero, y es el Transporte, y en él el camión o el coche rápido; por eso os aconsejo lo cuidéis lo mejor posible, y si alguna duda tenéis, preguntársela a vuestros superiores. No por eso os creáis más inferiores que los demás.

También os aconsejo que guardéis el mayor respeto a vuestros superiores, porque veo que muchas veces os tienen que amonestar por no cumplir con las órdenes que os mandan.

Y eso es lamentable, ya que todos luchamos por la misma causa.

Camaradas: Sólo os pido que después de estas pequeñas advertencias sigamos todos hacia adelante, con la mayor decisión.

Tomás M. TEXERAS.

Oficial del III Cuerpo de Ejército.
Servicio de Tren.

NUESTRAS OBLIGACIONES

Recorriendo kilómetros y kilómetros por las carreteras polvorientas se pueden presenciar casos desagradables que a todos nos interesa corregir.

Fácilmente lo conseguiremos si todos ponemos la fuerza de voluntad necesaria, de la cual estamos poseídos todos los antifascistas, y de lamentar es que por desidia en algunos camaradas, la voluntad se disuelva. Deberíamos avergonzarnos cuando al pasar por el lado de un camarada que se encuentra en la carretera averiado, no le preguntamos si necesita de nuestro auxilio para que pueda llevar la mercancía o lo que transporte con la mayor rapidez a su destino. (En la foto número 3 podemos apreciar cómo el coche grúa tiene que llevarse a remolque un ligero, que, después de estar horas y horas en la carretera, tiene que ser remolcado porque los vehículos que pasaron no le han prestado ayuda; es más, ni han querido pararse.)

No aleguemos ignorancia, pues la mayoría sabemos en las condiciones que se encuentra en la actualidad el transporte: carecemos totalmente de herramientas, pues infinidad de coches no pueden efectuar el servicio asignado por falta de un atornillador, un gato, una llave o una mano voluntaria y bondadosa que se preste a ayudar o a enseñar al que no sepa. (En la foto número 3 podemos apreciar cómo el coche grúa tiene que llevarse a remolque un ligero, que, después de estar horas y horas en la carretera, tiene que ser remolcado porque los vehículos que pasaron no le han prestado ayuda; es más, ni han querido pararse.)

En nuestra profesión tenemos obligaciones y deberes que cumplir, y si siempre se ha prestado ayuda, ¿por qué no ha de hacerse ahora? Cunda el ejemplo de la fotografía número 2, donde el motorista pregunta a un averiado si le ocurre algo.

En la gasolina, como siempre se nos ha dicho, nunca, en ningún tiempo, ha pasado de largo si en su camino encontró algún compañero averiado; y hoy, que por las circunstancias en que atravesamos nos debemos ayuda el uno al otro, sucede, con grave perjuicio para todos, porque el camión transporta víveres y tiene que estar en su punto a la hora precisa, y el ligero lleva o trae a cualquier oficial, portador de algo de interés, que tiene que entregar a su hora; en fin, que analizando bien, todos los servicios son precisos y de urgencia, y darnos cuenta que estamos en guerra. Por eso, el ejemplo o la costumbre que existía tiene que continuar, aun a costa de sacrificios; hoy más que nunca, para evitar el bochornoso espectáculo de ver los coches en las carreteras averiados y, lo que es peor, con averías fáciles de subsanar en poco tiempo.

Sed vosotros los primeros en prestar ayuda, aunque no tengáis herramientas en vuestro vehículo.

(Del periódico mural del Servicio de Tren de la 16 División.)



¡LA AMETRALLADORA SIEMPRE DISPUESTA A DISPARAR! ¡EL CAMIÓN SIEMPRE DISPUESTO A MARCHAR!

Ayuntamiento de Madrid

En primera línea en el cumplimiento de su deber

Transporte: Nervio y alma de los pueblos progresivos, por su misión específica que desempeña es factor decisivo dentro del Ejército popular. En la lucha común que sostenemos contra el monstruo invasor, el fascismo internacional, que merced a los mil veces traidores de nuestra Patria pudieron hollar nuestro suelo, el suelo de nuestra más querida España, y nos han arrastrado tras de sí a esta lucha cruenta que tanta sangre generosa viene costando a los mejores hijos del pueblo. Este pueblo que tan heroicamente lucha en las trincheras y en los frentes de producción hasta derramar los más la última gota de su sangre y los otros regando con el sudor de su cuerpo, en fábricas y talleres, en el campo, para arrancar con su esfuerzo de las entrañas de la tierra todo lo necesario: municiones, pan, abrigo y todo lo indispensable para que nuestros hermanos puedan hacer frente, tanto a las inclemencias del tiempo como a la hidrofobia del enemigo, que se prepara para las contiendas sucesivas con el deliberado propósito de hundirnos en la más negra esclavitud que jamás pudiera imaginar los más indiferentes a nuestra lucha. Camaradas, es Transporte que por su composición ideológica y social el organismo del pueblo en el Ejército que juega un gran papel en esta guerra y todos y cada uno de nosotros los componentes del Transporte en el Ejército popular, haciendo honor a la tradición revolucionaria y de hombres conscientes que saben la grandeza que significa el triunfo de nuestra causa y que en estos momentos tienen que pensar que Transportes puede ser un elemento decisivo en la batalla y que la estimación de nuestro deber, la falta de honda preocupación a todos nos alcanzaría la responsabilidad y a Transportes en mayor grado por ser el elemento que facilita la multiplicación de la potencialidad de las armas, teniendo un servicio capaz de llenar su cometido. Debemos aguzar nuestro interés como revolucionarios, como antifascistas y como españoles que anhelamos la independencia de nuestra patria sin reservas y sin distinción de matices políticos debemos entregarnos de lleno a la causa, de ganar la guerra, único objetivo que hoy debe de ser causa de honda preocupación de todo antifascista honrado. Y Transportes irá a la cabeza en el cumplimiento de su misión histórica como siempre la supo cumplir.

De aquí manos a la obra.

15 DIVISION

«En los frentes y en la retaguardia, en las trincheras, en los Hogares del Combatiente, en las fábricas, en las organizaciones, en las calles y en las casas, en la Prensa y por la radio, en todas partes debe estar presente la consigna, ya popular en España, de «No hablar; el enemigo escucha.»

COMANDANTE CARLOS

Páginas de

POR LA VICTORIA Y LA CULTURA

La guerra que sostenemos nos impone imperiosamente una preparación, una capacitación en todos los órdenes, una cultura de todo el proletariado para poder desenvolver las necesidades imprescindibles.

Esto que nos exige la guerra, nos es de gran necesidad para, una vez ganada, or-

ganizar, reconstruir y construir la Nueva España.

Hoy que podemos adquirir los conocimientos para todo ello, puesto que estamos en posesión de los elementos precisos, debemos estudiar, pedir que los poseedores de cualquier materia enseñen, eduquen, preparen a todos, tanto para conseguir la victoria como para, después de obtenerla, crear la gran nación proletaria.

Para todo esto se precisa también que todos nos demos cuenta de estas necesidades, y, por tanto, pongamos toda nuestra voluntad para estudiar, para que nos enseñen, para que nos preparen; leer mucho—libros, periódicos, todo cuanto nos sea posible—y, sobre todo, asistir a las clases de cultura general y especiales que ya están dándose en casi todas las unidades.

Todo el que se crea con inclinación o capacidad determinada para un oficio, arte o ciencia, debe manifestarlo a los profesores, quienes, previo estudio y examen de cada uno, harán la selección pertinente.

Esto nos dará lugar a formar los grupos adecuados para la enseñanza pedagógica de las Secciones correspondientes, y, como consecuencia, a la mayor rapidez para lograr la capacitación tan deseada por todos.

No olvidéis, sino por el contrario, debéis arraigar en vuestro pensamiento que nuestra victoria depende de la preparación y utilización adecuada de todos los que luchamos, utilizándonos para lo que valgamos y sepamos, e igualmente, después, para ser útiles a la construcción, a la formación de la Patria que todos deseamos.

Si carecéis de libros, de periódicos, de profesores, pedidlos, exigidlos de vuestro comisario, que él os dará cuanto necesitéis para estudiar, para enseñaros, para prepararos, pues el comisario no regatea ningún medio a este fin.

No reparéis en la hora, en el momento ni en la ocasión; para el logro de nuestros anhelos todos debemos prestarnos con fraternal entusiasmo, sin detenernos, sin decaer, por grandes que fueran los obstáculos.

¡Animo, camaradas del Transporte! Vosotros que por vuestros conocimientos estáis obligados a tener, por lo menos, una cultura inicial, porque para ser conductores, mecánicos, operarios de taller, os ha sido precisa, sois los llamados no solamente a perfeccionaros en vuestra cultura, sino también a enseñar, a educar, a preparar a los que no lo posean.

Leed, estudiad.

Luis BLANCO MONTARDIT

Auxilia administrativo de la 15 División.

En una ciudad sitiada, el racionamiento es una cuestión vital. Para tu coche lo es una administración perfecta de gasolina.

CONSEJOS

Camarada conductor: Tienes obligación de prestar ayuda a todo vehículo que no pueda continuar su marcha, y muy especialmente a los que transportan material de guerra o víveres, exceptuándose de prestar esta ayuda aquellos vehículos que van en convoy o que, aun yendo aislados, el servicio que



realicen sea tan urgente que el menor retraso en su llegada pueda influir en la marcha de las operaciones.

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



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

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



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

Cuando triunfemos, tu felicidad y bienestar serán interminables.

Al fascismo hay que destruirlo rápidamente.

Ayuntamiento de Madrid

de colaboración

¡ATENCIÓN AL TRANSPORTE!

Es indudable que en la guerra moderna el Servicio de Tren Automóvil es un elemento de una importancia trascendental, y de su buen funcionamiento depende la realización de otros servicios a los cuales se halla íntimamente ligado, actuando a modo de engranaje de éstos, y sobre todo de algunos determinados, como Intendencia, Sanidad, Municionamiento, etc.

Reconocida su importancia, éste tiene que ser objeto de una especial atención por parte del mando, para que éste pueda desenvolverse con arreglo a sus muchas necesidades, y esta atención, a mi juicio, creo debe dirigirse a tres puntos básicos que abarcan todo el problema del Transporte: Organización, material y personal.

Examinemos ahora cada uno de estos puntos, con ligeras observaciones sacadas de la práctica, como consecuencia de varios meses de convivencia en el transporte de este C. de E.

En la organización del Transporte se ha hecho mucho, muchísimo, lo mismo que en otras unidades de nuestro glorioso Ejército; pero también hay que reconocer que todavía existen defectos, que si se trabaja con el entusiasmo característico de nuestros mandos y de nuestros soldados pueden subsanarse en plazo muy breve.

No es mi intención hacer aquí una labor crítica, sino únicamente señalar algunas causas que creo motivan que el Servicio de Tren de nuestro C. de E. no se desenvuelva como desearíamos todos los que en él militamos.

La labor realizada por el alto mando del Transporte es fantástica si se tiene en cuenta los inconvenientes con que ha tenido que luchar hasta conseguir un Servicio de Tren organizado, y quizá el mayor de estos inconvenientes haya sido la falta de material. Pero, sin embargo, hoy día el Transporte del tercer C. de E. ya debía de estar dotado de un material mejor que con el que hasta la fecha está realizando sus servicios. Hemos atravesado una época en que el Transporte en general no disponía de material adecuado; pero hoy ya lo tiene, lo tiene y con todas las condiciones necesarias para los servicios de guerra, porque el Gobierno dota a nuestro Ejército de toda clase de material moderno, lo mismo en este que en otros servicios. Ahora bien: este material no ha llegado todavía al Servicio de Tren de este C. de E. ¿Por qué? Quizá sea por uno de estos defectos que yo quería señalar.

Hay unidades fuera de este C. de E. que poseen un material magnífico, y hay también material de esta clase prestando otros servicios que no tienen la trascendencia que los que realiza una compañía del Servicio de Tren, en que constantemente tiene que prestar atención a infinidad de servicios de una urgente realización y que no admiten aplazamiento, pues éste llevaría consigo enormes perjuicios y quizá hasta la pérdida de muchas vidas.

El personal con que cuenta hoy día el Transporte de este C. de E. ha dado pruebas, y constantemente las da, de que ha sabido compenetrarse de la importancia de su misión en la guerra, y a ellos me dirijo para que como soldados de este Ejército, gloria de la República, en el cual han ingresado la mayoría voluntariamente para poner su capacidad técnica al servicio de la guerra, en los días duros de lucha que

nos quedan lleguen al máximo en sus sacrificios, pues así se lo pide y se lo exigen sus camaradas, hoy héroes, caídos en defensa de nuestra causa.

¡Camarada soldado del Transporte: Imítalos!

Fernando SANCHEZ MONGE

Delegado de la Compañía del S. de T. de la 16 División.



¡VIGILANCIA!!

Es muy necesario, compañeros del Servicio de Tren, que seamos muy discretos y callados en todo acto de servicio.

Los soldados conductores, por su misión especial y trascendente, tienen la obligación ineludible de guardar silencio de todos los trabajos que efectúan dentro de los servicios que realizan.

De lo que vean y sepan del sector por donde operan, no lo dirán ni a su propia madre, pues todos sabemos cómo el enemigo está agazapado en nuestras líneas,



procurando, sin ser advertido, enterarse de cómo están nuestras trincheras, dónde está emplazada la artillería, dónde los nidos de las ametralladoras; es decir, todo lo que significa un secreto militar, que tan buenos resultados pueden darle al enemigo.

Por tanto, compañeros del Servicio de Tren, seamos mudos, pues el soldado charlatán es quien mejor facilita el trabajo de información a los criminales fascistas; vosotros os habéis de poner en guardia contra los habladores y contra los espías y provocadores, que siempre esperan cualquier oportunidad para protestar y lograr conducirnos a la indisciplina y al fracaso de nuestra lucha.

MASERO

«¿Qué es esto de una guerra entre dos ideologías? Yo no sé cuál es la del adversario; pero nosotros nos batimos porque queremos seguir siendo españoles libres y respetados en todas partes. ¿Esto es una ideología peligrosa? ¿No tenemos a la vista los datos más elementales de la condición humana traducida al español? Pues por esto es por lo que nosotros nos batimos.»

AZAÑA

El espíritu de la Democracia

En Italia y Alemania domina una forma de gobierno tiránica al servicio totalmente de los intereses capitalistas y que anula por el terror todo lo que tiene olor de liberalismo; es el látigo despiadado y duro de una clase—la de los grandes accionistas—sobre la pequeña burguesía y las masas laboriosas; es el encadenamiento de todos los esfuerzos humanos—trabajo, inteligencia—al servicio de las ambiciones capitalistas: ansias de mercados, de monopolios comerciales, de dominación de otros pueblos libres. Esta forma de tiranía se denomina "fascismo".

La democracia es el Gobierno del pueblo, por el pueblo y para el pueblo; es decir, el Gobierno en servicio de la libertad humana; el encauzamiento de todas las actividades en beneficio de la colectividad; "el sistema político en que todos los hombres, cualquiera que sea su origen, disponen de las mismas facilidades para bastarse a sí mismos y dirigir a sus conciudadanos".

No cabe duda que esta definición es vaga y general y que, bien visto, no existe perfecta democracia donde existen clases, pues la clase más poderosa, más fuerte, la clase que detenta las riquezas, detenta el Poder en beneficio propio, y esto es tiranizar a las otras clases, sujetarlas al trabajo en su exclusivo beneficio. ¿Podemos llamar democrática la forma de regirse políticamente Inglaterra o Francia? Los Gobiernos y los Parlamentos ingleses o franceses, que parecen surgidos de la libre voluntad de infinidad de millones de ciudadanos, nobres y ricos, poseedores y desposeídos, son Gobiernos y Parlamentos que miran por los intereses de los poseedores de los explotadores. Las ventajas, concesiones y mejoras que consigue la clase trabajadora, la masa laboriosa, son ventajas debidas a la lucha, a la oposición a las leyes, al Gobierno y al Parlamento. Las Constituciones de Inglaterra o de Francia respetan la propiedad; pero no respetan al trabajador frente al capitalista en la medida para hacerle libre. En las democracias inglesa y francesa el trabajador tiene que humillarse al patrón; no tiene derecho al trabajo; la única libertad que tiene es la libertad que irónicamente llamaba Marx "la libertad de morir de hambre".

Inglaterra y Francia son países imperialistas en su política exterior. Bajo su férula tienen a infinidad de pueblos de color en Africa, Asia y Oceanía, que roban y explotan en beneficio de la metrópoli. He aquí lo que es el imperialismo: el gobierno de muchas naciones por una sola en su propio beneficio.

¿Quiere esto decir que no puede existir democracia perfecta? Donde no existen clases, puede existir verdadera democracia. La hubo en Grecia en la antigüedad, donde los ciudadanos no eran muy ricos ni muy pobres, donde la Constitución limitaba las riquezas particulares de los ciudadanos e impedía que el pobre muriera de hambre; la puede haber en la U. R. S. S., cuando se ponga en vigor la Constitución staliniana, ya que la grandiosa Revolución que desató el genio de Lenin anuló por completo la explotación del hombre por el hombre. Francia inició con la Revolución del 90 un hondo y admirable movimiento hacia la igualdad de derechos y hacia la libertad democrática. El mundo pudo admirar el despertar de un pueblo gobernándose a sí mismo con gran espíritu de fraternidad, hasta que el imperialismo de Napoleón y el retorno de la autocracia con la Restauración ahogaron en flor los principios democráticos.

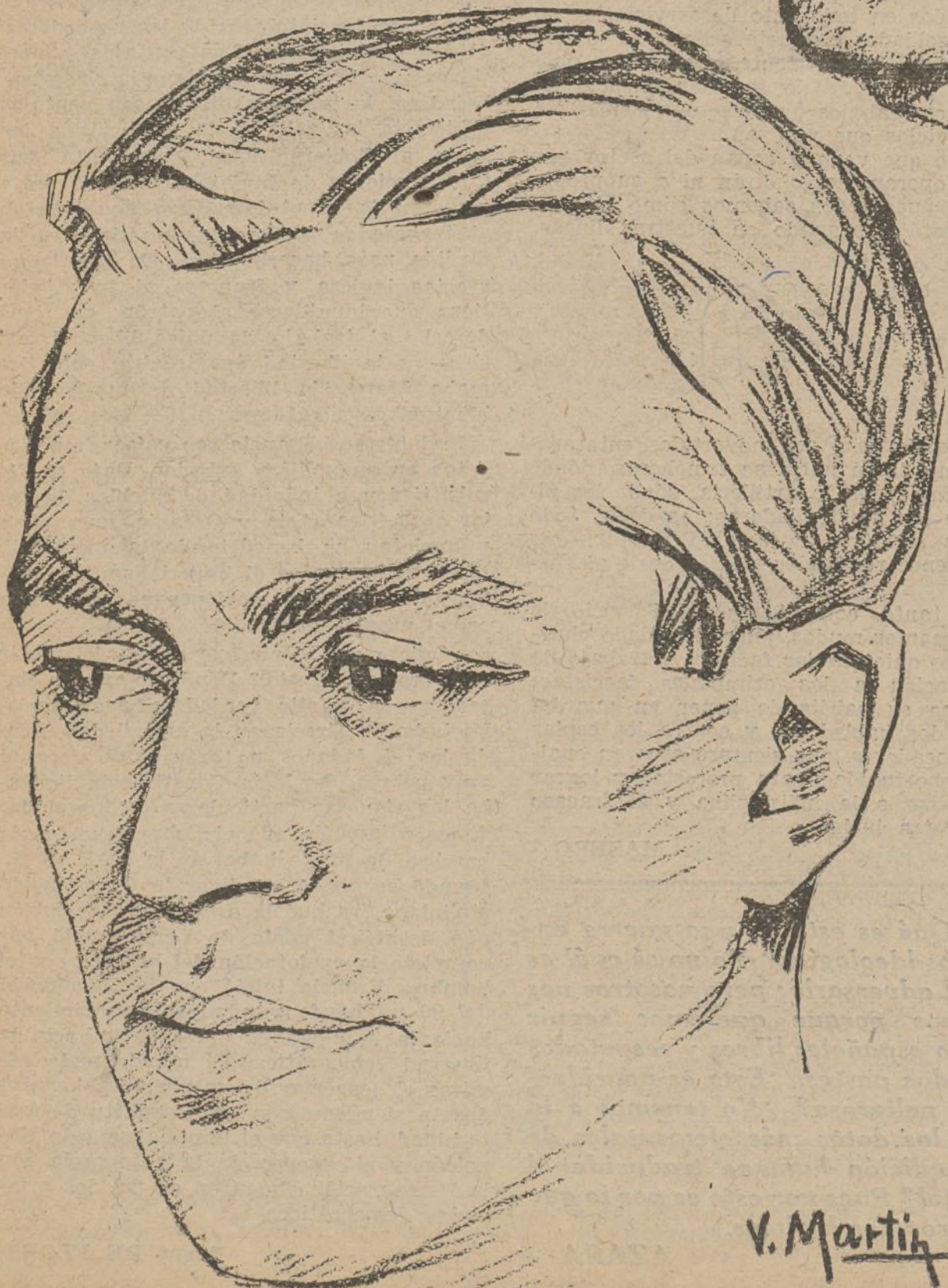
Roger DE FLOR

El general Miaja, defensor de Madrid y Jefe del Ejército del Centro

Ninguna figura del actual momento supedita al general Miaja, al heroico defensor de Madrid. El nombre del heroico general quedará en la Historia con la categoría de héroe.

Todos los momentos de peligro, los heroicos y grandiosos momentos de noviembre del pasado año, viven con la sombra colosal de este general, que supo supeditar todo, desde su capacidad de gran militar hasta su honradez de español, a la causa popular, a la causa de la República española.

El fascismo no puede vencer. Primero, porque hay un pueblo dispuesto a jugarse el todo por el todo, y segundo, porque los hombres de la categoría del general Miaja viven vigilantes para encauzar los anhelos heroicos del pueblo.



El camarada Antón.

Si existen militares heroicos, existen también hombres heroicos surgidos del pueblo, que sólo viven para el pueblo. Uno de éstos es, indiscutiblemente, el camarada Antón.

Por eso, NUESTRO TRANSPORTE, al mismo tiempo que al general Miaja, le rinde un homenaje de verdadera admiración. ¡Cuánto puede el pueblo cuando se lanza a empresas gigantescas! Antón es un pedazo del alma heroica del pueblo. Sin él, nuestros valerosos soldados del Centro no hubieran podido escribir, con sangre de sus propias venas, la gesta heroica de la defensa del territorio leal, que tanto admira al mundo entero.