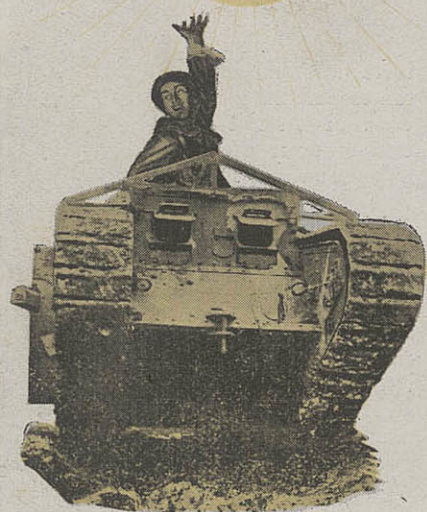


INC 1594



TRANSPORTE

GUERRA

ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO

Redacción y Administración:

Fuencarral, 79. - Teléf. 24535

Año I. - Núm. 1

Madrid, 29 de Abril de 1937

Precio: 25 cts.

Editorial

Sean nuestras primeras palabras de salutación a todos los periódicos, revistas y entidades que ponen su valía en la lucha feroz que estamos sosteniendo contra la horda fascista que quiere invadir nuestro suelo. A los bravos luchadores de todos los frentes, nuestro más encendido entusiasmo, nuestra más fervorosa admiración.

Este periódico, con toda su modestia, pero con toda voluntad, sale a la luz gracias al generoso altruismo de la oficialidad y comisarios del Cuerpo de Tren y Transportes que, dándose cuenta de la necesidad de que dichos organismos tuvieran su portavoz, hicieron el sacrificio económico necesario. Pero como esto no puede ser permanente, es preciso que todos y cada uno de los componentes de Servicio de Tren y Transportes sea un propagandista entusiasta del periódico, a cuyo efecto, es necesario que se suscriban todos como un solo hombre en sus respectivas Compañías o Batallones, teniendo siempre presente que con un pequeño sacrificio mensual se puede realizar una labor de propaganda y de cultura, cosas ambas muy necesarias para la consecución de nuestros fines, y así habremos puesto todos algo en esta empresa, que, no siendo de nadie, será el esfuerzo y la capacitación de los que poseemos el noble ideal de un mundo mejor, para los que soñamos que en nuestra patria, en esta patria mártir y heroica, triunfe para siempre la Justicia, la Paz y la Libertad, y un mundo mejor sea el resultado de nuestros sacrificios.

Tenemos grandes proyectos, algunos de realización inmediata, puesto que próximamente se harán reportajes gráficos de los frentes donde luchan nuestros bravos camaradas. Para todos estos proyectos recabamos el concurso y la colaboración de todos, esperando que esta colaboración dé como resultado que lo que empezó siendo el esfuerzo de unos hombres de buena voluntad, se convierta en algo que sea el orgullo de todos los que luchamos por una cultura superior.

UNAS PALABRAS...

Los compañeros de la revista TRANSPORTE EN GUERRA me piden unas líneas para las páginas de dicha publicación, a cuya pretensión no puedo negarme, si bien he de confesar que esto último sería mi deseo, por considerar en mi modestia que yo no soy hombre de palabras, sino de trabajo.

Pero ante la insistencia de estos amables compañeros, que no quieren prescindir de mi humilde colaboración en la obra que ellos se proponen realizar, y aunque es muy reducido el espacio de que dispongo, y más aún la falta de tiempo, dentro de mi brevedad y concisión voy a intentar reflejar el pensamiento y sentimiento que ocupa mi alma en estos históricos momentos de lucha, de entusiasmos y de heroísmo.

¿Qué es el Transporte en el momento actual?

El alma de la guerra; la más poderosa arma en esta lucha fratricida, bárbara y sangrienta. Y por ser así, los hombres que ocupamos puestos de responsabilidad, conscientes de nuestro deber en estos supremos momentos históricos, creo debemos prescindir de literaturas y de retórica para hablar con claridad tajante de la realidad, con la sobriedad que caracteriza a los hombres sujetos a una disciplina militar.

Por esta razón, y aunque sería interminable cuanto pudiera decir sobre tan importante materia, considero necesaria la meditación y el estudio, con el fin de trazar directrices que conduzcan a inspirar y orientar, las cuales se han de traducir en soluciones prácticas, ya que así lo exigen la responsabilidad y el deber. Prometo, pues, hacerlo con la extensión que el tema se merece.

Quiero aprovechar esta ocasión que se me brinda para resaltar la gran labor realizada por el compañero Barranco al frente del Comité de Auto-Transportes, como también del consejero delegado González Marín y del Comité que presidía el compañero Villalta, a todos los cuales envío desde estas columnas un sincero y leal saludo, lleno de fraternal cordialidad.

También quiero hacer constar aquí, con máximo entusiasmo, la gran satisfacción que siento al poderme ver asistido de la valiosa colaboración de los compañeros capitanes Romero, Cendolero, Tejada y Hoyos, teniente Mediante y del asesor Guillermo Benito, los cuales, por su probada lealtad a la causa y gran afecto hacia mí, me permite poder realizar una obra que sin estas colaboraciones no sólo no me sería posible realizar con la facilidad que felizmente lo hago, en bien de la República, sino que posiblemente me vería obligado a caer rendido y desfallecido en la lucha. Entre estos colaboradores, también no podré jamás olvidar al teniente Company y capitán Rosales, del Cuerpo de Tren, y a la demás oficialidad, clases y soldados que conmigo compartieron horas de trabajo y de sacrificio. Y, por último, cuando las explosiones de los obuses de los facciosos entonan himnos trágicos de destrucción y de muerte, de barbarie e incivildad, acude a mi mente el recuerdo emocionado de los tenientes Crespo y Landa, caídos en el cumplimiento de su deber con el heroísmo que caracteriza a mis heroicos hermanos de lucha que sucumbieron por la libertad, por la civilización y por la justicia.

Teófilo GIMENO BRIONES



El jefe del Servicio de Tren del Ejército del Centro, comandante Briones, acompañado de su ayudante, capitán Romero.



El doctor Morales, del Servicio de Tren, que publica un notabilísimo artículo en este número.

Instinto de matar

Hemos presenciado algunos hechos como los siguientes: El curso de una hora vulgar en una calle muy frecuentada ha sido roto por dos notas breves y secas: dos disparos.

Un hombre avanza hacia nosotros con las manos en el vientre gritando: «¡Me han matado!», y como absorbido por el vano de un portal, se desploma. A los pocos pasos, parado, está el matador, con el revólver en la mano.

Contrasta su gesto natural con el de los transeúntes huyendo. Al detenerlo se deja llevar como un autómatas, como un hombre de blanda voluntad.

Otro caso. La pequeña columna de vanguardia, entre acebuches, ha sido envuelta por la niebla. Al despejarse ésta se encuentra cercada por el enemigo, que tira a quemarropa. El pánico es fulminante y la columna huye. Providencialmente, fuerzas de refresco que entran en el bosque, contienen la huida y sorprenden al enemigo, quedando algunos de éstos malheridos al pie de los árboles. Un jefe, reaccionando al cambiar la suerte de la columna, descarga su pistola sobre uno de aquellos heridos indefensos; el gesto, el furor del desfogue sobre el cuerpo inerte es el espectáculo más elocuente que hemos contemplado de un instinto refrenado y suelto impetuosamente. El comandante yacía, poco después, aletargado tranquilamente sobre el suelo.

Un poco más. El secretario de un prócer tiene siempre en sus labios las más gratas alabanzas para éste. Es hombre culto, de despejada inteligencia, que dedica abnegadamente sus funciones de hombre de confianza. El prócer se ve en una postura difícil; su reputación de hombre invulnerable, por un hecho sospechoso de delito, ofrece un punto débil. Porque penetra la inteligencia y cultura del secretario, el único que podía salvarle, para aniquilarle totalmente. En los días posteriores al fallo condenatorio, el secretario, inquieto, nervioso habitualmente, dándole esta movilidad física y de ideas tal vez el matiz más interesante en su valía, se torna reposado, de elocuencia blanda y apacible.

Otros muchos casos de menos relieve observados cotidianamente, mostrándonos la pugna en que los hombres viven, perseguidos y perseguidores, nos han hecho pensar, preguntándonos:

¿Existe en el hombre, en todo hombre, el instinto de matar? Y convenidos profundamente, nos hemos contestado: Sí; es indudable. Tan potente, tan unánime como el instinto sexual, alientan al hombre la tendencia fatal e inexorable a anular a su congénere el hombre.

Ambos instintos tienen una calidad análoga, que facilita la identificación del matar; como puro instinto es innato, está recluso en la honda subconciencia, y, en pugna con la conciencia, tiene bravas e impetuosas salidas, seguidas de sedación orgánica, esquema de acrecentamiento y almacenamiento de tensión, con brusca caída de potencial tras la descarga rápida y fugaz.

Entre el proceso del acto sexual y



El comandante Fernández, jefe del Servicio de Tren Automóvil, que en el próximo número publicará un interesante trabajo.

LO QUE SERÁN EN BREVE LOS BATALLONES DEL TRANSPORTE

En los momentos actuales y difíciles, por ser éstos en los que se trabaja para la rápida formación de los Batallones del Transporte —siendo éste quizá la base fundamental de la guerra, pues comprobado está que el Ejército que más movilidad tenga tiene más probabilidades de ganar la misma—, es cuando se ve la enorme importancia que tiene este servicio y cuando se vislumbra la verdadera eficacia de su resultado una vez que su constitución esté terminada.

La militarización del transporte ha sido de un resultado insospechado, pues su base principal, la disciplina del conductor, se ha conseguido en su plenitud, pues nuestros compañeros se han penetrado con la misma de forma admirable, digna de encomio, ayudando a esta tarea difícil que tenemos encomendada.

Lo que antes era tan difícil conseguir de hombres rebeldes, debido a su emancipación de profesión e ideas, al darse cuenta de lo que representaba para todos esa militarización, sin dudar, sin pensarlo y demostrando una vez más de lo que son capaces los obreros que han ganado su pan conduciendo automóviles, sin miramiento de edades ni partidos, todos, como un solo hombre, se han sujetado a una disciplina férrea, tenaz—insospechada para ellos—, la que el militarismo impone, pero con un solo fin, con un solo deseo, con una sola voluntad: la de ganar esta guerra cruel, infame, contra el fascismo internacional.

El transporte requiere toda clase de sacrificios; los de hoy, mucho más grandes que los de ayer, y los de mañana serán superiores. Sin embargo, nuestros compañeros no escatiman ninguno de ellos, y por todas partes se

encuentra y se les ve: se dan cuenta de la enorme importancia que tienen los servicios que se les encarga, y los cumplen, y nadie podrá decir haya podido escuchar una queja o un reproche.

Estamos al final de la definitiva aprobación de los Batallones del Transporte, y es de esperar que éstos, constituidos y en pleno desarrollo, coadyuven de una manera firme y terminante a ganar la guerra.

Contando con esa disciplina, con la constancia de sus componentes, la unánime voluntad de todo obrero del volante, en la actualidad militares, la benevolencia de camaradas afectos a esta militarización e instructores militares nuestros, no es difícil preconizar éxitos merecidos a estos Batallones, que nacen con el deseo de ser baluarte de que todos los que trabajamos para la causa deseamos que sea una realización en breve plazo.

Es necesario que todos nos demos cuenta de la enorme diferencia que existe hoy en el transporte, de la gran transformación que ha sufrido el mismo, y que ello se debe a los Batallones, que, a pesar de estar en formación, actúan de manera distinta a otros tiempos, y que de una manera automática realizan sus servicios en silencio, acudiendo al sitio que se les ordena.

Firmemente debemos todos ayudar y respetar, sin introducir injerencias, esa rueda inmensa del transporte—de la cual todos los que trabajamos en el mismo somos uno de tantísimos dientes—, para que siga su camino de propulsión, y que, con sus alas predispuestas a las alturas, el transporte alcance lo que por derecho propio le pertenezca, y que en estos momentos es el anhelo general: la ayuda a ganar la guerra contra el criminal fascismo.

COMANDANTE DAVID.

Mayor del 1.º y 2.º Batallones

del acto homicida existe la indiscutible analogía del organismo.

* * *

En el niño alienta expresivo el instinto de matar. Conciencia y subconciencia, fundidas en un simple movimiento, tienden a destrozar cuanto está a su alcance. Instintos sexual y de matar se confunden indiferenciados, atraídos por cuanto en torno de ellos se mueve y que nada más sentido quieren destruir, gozándolo. Las tiernas garras de sus manos, las encías se ahincan en el pecho y mejillas de la madre, que las recibe como caricias, sin percatarse del ingenuo designio de aquel cachorro torpe y flojo en su orientación y determinación.

Cuando el conglomerado vital se va diferenciando y la conciencia empieza a discernir valores y relieves, y se suscitan apetencias, cualquier desviación del camino rectilíneo del deseo enreda al instinto, que se revuelve contra la causa oscura que se interpone en su ruta.

La represión energética de estos conatos de liberación del instinto lo van recluyendo en las honduras de lo subconsciente, y en este oculto rincón, nuevas experiencias van añadiendo y afianzando seguras ligaduras. Todo padre, todo individuo puede vanagloriarse de haber refrenado a su modo una porción de esa fiera bravía del instinto de matar.

Dr. José MORALES DIAZ
Capitán médico del Cuerpo de Tren.

(De su libro «Sugestiones y Medicaciones Biológicas».)

Algo sobre el Tren

Uno de los factores más importantes para la victoria de un Ejército es tener bien organizados sus transportes en la retaguardia, y así como aquél necesita un mando único para obtener el mayor rendimiento de los transportes, es también imprescindible un mando único, una organización militar y unificación absoluta de todos los medios. El estudio de esta materia, tan descuidada y muy poco cultivada en España, por ser tan necesaria en estos momentos de intensa lucha, en la que los transportes son el alma vital de nuestros Ejércitos, necesitamos ponerlo en práctica.

A simple vista parece ser que los transportes por carretera no tienen importancia, siendo todo lo contrario, puesto que todos sabemos que en las más decisivas batallas de esta última guerra se decidió la victoria por quienes mejor organizados tenían sus medios de comunicación y sus transportes, por lo que los principales Ejércitos procuraron siempre tenerlos organizados; así vemos cómo en el Ejército belga los mulos y caballos hasta de las mismas compañías de ametralladoras y máquinas de acompañamiento de Infantería están a cargo de una sección de Tren del Ejército correspondiente, actuando en su servicio con independencia administrativa de la unidad a que están agregados. En las distintas naciones de Europa también tienen organizado su Cuerpo de Tren; aquí en España se sentía la organización de este Cuerpo desde el año 1878, cuyos primeros trabajos fueron hechos por Aramburu y Muñoz; en 1886 el general Castillo intentó la creación del Cuerpo; en 1892 y 1895 se presentaron en el Ministerio de la Guerra sendos proyectos con el mismo fin, pero todos fueron rechazados por el abominable absolutismo que imperaba en aquella nefasta época; últimamente nuestro presidente Azaña creó el Cuerpo durante su permanencia en el Ministerio de la Guerra, con un proyecto aprobado en las Cortes Constituyentes por ley de 12 de septiembre de 1932. ¡Y para qué recordarnos la terrible odisea que antes de la sublevación soportaron los actuales jefes y oficiales del tan repetido Cuerpo de Tren desde la aprobación de la ley! Sería interminable esta narración, cuyas consecuencias fueron la no creación del Cuerpo y la serie de sufrimientos morales, vejaciones y atropellos de que fuimos objeto por los secuaces de Lerroux, Gil Robles y comparsa.

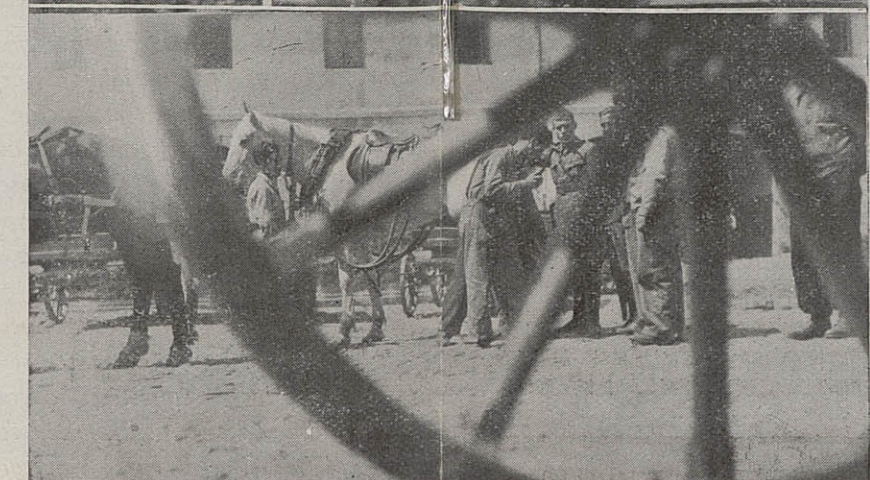
Una de las razones que nuestros obstruccionistas ponían en juego era el llamado "tecnicismo" para dirigir el nuevo Cuerpo.

Cuando, como dice muy bien un escritor militar español al hablar de la oposición que por dicha razón oponía el arma de Artillería, en Francia, al reformarse allí, durante la guerra, el Cuerpo de Tren con oficiales y tropas procedentes del arma de Caballería: "Es una idea muy corriente que, si bien los autos fueron un día patrimonio de algunos técnicos especialistas, su difusión actual les hacen familiares a los oficiales, clases y hasta soldados de todas las armas y Cuerpos, y ese rumbo se acentúa cada vez más, debido también a que la Artillería tiene bastante con la resolución de los múltiples problemas técnicos de su propio armamento, y necesita además concentrar intensamente la atención sobre los medios químicos de lucha."

Algo parecido podría decirse a los que en las actuales circunstancias se opongan a la organización de los Servicios de Tren del Ejército Popular, puesto que esas tendencias particularistas de arma o de partido son opuestas a la necesaria coordinación para obtener un máximo rendimiento de los medios de transporte con que contamos. Es preciso evitar los atascos en



El capitán Cuenca, de la Agrupación Hipomóvil.



1. Algunos oficiales de la Agrupación Hipomóvil.—2. Un momento de la clase teórica de la Agrupación Automóvil.—3. Enseñanza de herraje en el patio del cuartel Hipomóvil. (Fotos Yubero.)

creando el Cuerpo de Tren en Francia, y tal fué la preponderancia que tomó este Cuerpo durante la guerra europea 1914-1918, que en la actualidad, notablemente reducidos sus efectivos en tiempo de paz, cuenta con una plantilla de personal de tres coroneles, 12 tenientes coroneles, 43 comandantes, 182 capitanes, 182 tenientes, 1.865 suboficiales y 11.839 de tropa; todos sabemos que en las más decisivas batallas de esta última guerra se decidió la victoria por quienes mejor organizados tenían sus medios de comunicación y sus transportes, por lo que los principales Ejércitos procuraron siempre tenerlos organizados; así vemos cómo en el Ejército belga los mulos y caballos hasta de las mismas compañías de ametralladoras y máquinas de acompañamiento de Infantería están a cargo de una sección de Tren del Ejército correspondiente, actuando en su servicio con independencia administrativa de la unidad a que están agregados. En las distintas naciones de Europa también tienen organizado su Cuerpo de Tren; aquí en España se sentía la organización de este Cuerpo desde el año 1878, cuyos primeros trabajos fueron hechos por Aramburu y Muñoz; en 1886 el general Castillo intentó la creación del Cuerpo; en 1892 y 1895 se presentaron en el Ministerio de la Guerra sendos proyectos con el mismo fin, pero todos fueron rechazados por el abominable absolutismo que imperaba en aquella nefasta época; últimamente nuestro presidente Azaña creó el Cuerpo durante su permanencia en el Ministerio de la Guerra, con un proyecto aprobado en las Cortes Constituyentes por ley de 12 de septiembre de 1932. ¡Y para qué recordarnos la terrible odisea que antes de la sublevación soportaron los actuales jefes y oficiales del tan repetido Cuerpo de Tren desde la aprobación de la ley! Sería interminable esta narración, cuyas consecuencias fueron la no creación del Cuerpo y la serie de sufrimientos morales, vejaciones y atropellos de que fuimos objeto por los secuaces de Lerroux, Gil Robles y comparsa.

Una de las razones que nuestros obstruccionistas ponían en juego era el llamado "tecnicismo" para dirigir el nuevo Cuerpo. Cuando, como dice muy bien un escritor militar español al hablar de la oposición que por dicha razón oponía el arma de Artillería, en Francia, al reformarse allí, durante la guerra, el Cuerpo de Tren con oficiales y tropas procedentes del arma de Caballería: "Es una idea muy corriente que, si bien los autos fueron un día patrimonio de algunos técnicos especialistas, su difusión actual les hacen familiares a los oficiales, clases y hasta soldados de todas las armas y Cuerpos, y ese rumbo se acentúa cada vez más, debido también a que la Artillería tiene bastante con la resolución de los múltiples problemas técnicos de su propio armamento, y necesita además concentrar intensamente la atención sobre los medios químicos de lucha."

Algo parecido podría decirse a los que en las actuales circunstancias se opongan a la organización de los Servicios de Tren del Ejército Popular, puesto que esas tendencias particularistas de arma o de partido son opuestas a la necesaria coordinación para obtener un máximo rendimiento de los medios de transporte con que contamos. Es preciso evitar los atascos en

NUESTROS PROPOSITOS

Forzoso será que comparemos los métodos empleados dentro del ejército de ayer con el de hoy. Cuando éste era una institución dedicada principalmente a salvaguardar los intereses de una clase que venía deteniendo la riqueza, se imponía en los cuarteles una disciplina de tipo prusiano, que ahogaba toda manifestación de justicia; hoy, sin embargo, la base de nuestro Ejército puede dirigirse a sus oficiales y jefes al objeto de que sean subsanadas aquellas deficiencias que redunden en perjuicio evidente para ellos.

Ayer le convenía al elemento dominante que los cerebros tuviesen un tupido velo para dominarlos a su antojo; hoy, la República suelta de par en par los gritos de la cultura, dando satisfacción a un deseo que se manifiesta imperiosamente en nuestra juventud, y coloca a ésta en condiciones de que una vez se reintegre a su función creadora, cumplidos los compromisos militares contraídos, pueda encontrarse en condiciones de impedir que sea explotada secularmente como lo ha sido hasta el presente.

Hacer hombres libres es el lema de la hora actual, y para ello, a la par que se empuña el fusil en las trincheras cuando cesan las máquinas guerreras de hablar el lenguaje de muerte, el libro y el periódico hacen su aparición en estos lugares, porque ellos son, en fin de cuentas, también el factor poderoso de nuestro triunfo.

A esto obedece la publicación de este periódico que nace hoy y en el cual han de colaborar todos los camaradas que puedan aportar alguna idea provechosa. Ha de ser al propio tiempo el aglutinante de todos cuantos elementos intervengan en la función que tenemos encomendada y el portavoz de nuestros anhelos; desde sus columnas haremos una crítica de nuestra propia labor para corregir defectos anteriores, y será el más esforzado defensor de nuestro Gobierno del Frente Popular.

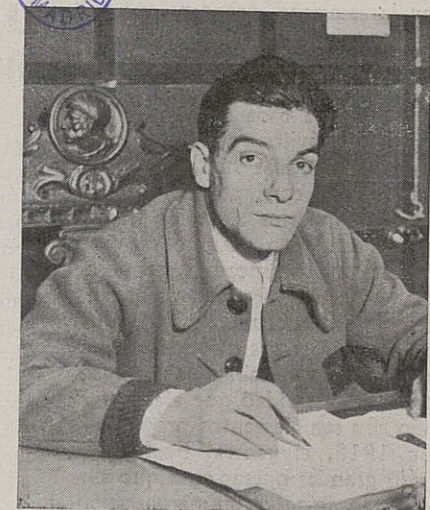
A. RAMOS
Comisario

todos los puntos, organizando militarmente los centros de carga y descarga, los caminos, desviaciones de tráfico, aprovechamiento del material; en fin, de todo lo relativo a un buen servicio de transporte, creando las Comisiones reguladoras necesarias, delimitando las zonas de cada ejército, Cuerpo de ejército, división y brigada, y aplicar rotundamente los métodos esenciales para llegar a la más perfecta organización, a base de que no quede un solo coche, camión ni camioneta que no estén encuadrados dentro de este servicio.

Los medios de transporte del Ejército, principalmente los automóviles, repartidos entre tantos organismos, en la práctica, cuando es necesario hacer un transporte común a todo el Ejército, se presenta el verdadero desbarajuste y no se puede conseguir el rendimiento debido.

Tanta es la necesidad de que todos los medios de transporte del Ejército de una nación estén reunidos en un Cuerpo, que representa un verdadero lujo no hacerlo así, pues veamos lo que dice un ilustre jefe de Estado Mayor de nuestro Ejército sobre tal necesidad:

— "El servicio automóvil en campaña ha de funcionar con carácter autónomo dentro del Ejército, sin que se creen



Nuestro comisario Ramos, por el que todos sentimos un gran afecto.

unidades para determinados organismos. Hacerlo así sería la negación de las cualidades que van unidas a su empleo y el desconocimiento que supone en los organizadores del rendimiento útil que de los mismos se puede esperar.

"En tiempo de paz es de todo punto necesario se siga una organización similar a la de guerra, creándose un solo centro automovilista para todo el Ejército, de donde han de partir las diferentes secciones para prestar el servicio que se haya solicitado, que quedan de nuevo a disposición de la referida entidad una vez terminada la misión que se le haya encomendado. Crear secciones exclusivas para Artillería, para Intendencia, para Ingenieros, dirigidas y administradas independientemente, supone, además de un gasto excesivo, imposible de tolerar racionalmente, una ignorancia de los medios de utilización de los automóviles, por lo cual es necesario que se acepte aquel principio fundamental, que es consecuencia de una teoría que ha sufrido, después de varias vicisitudes, la confirmación de la práctica.

"Las secciones de camiones serán la base de la organización automovilista, y éstas se emplearán para conducir lo mismo municiones, personal, avituallamientos de Intendencia o material de Ingenieros.

"Con esta organización el Alto Mando podrá siempre hacer frente a todas las circunstancias, por tener en su mano fuertes reservas que emplear en cada caso.

"Posteriormente a 1914, el Ejército francés, por la experiencia adquirida



El comandante David, que colabora en este número con un notable artículo.

rida en la campaña, organizó sus servicios automóviles en esta forma. Los ingleses y americanos prefirieron, siguiendo las tradiciones y costumbres de la paz, dar a cada servicio el número de automóviles que consideraban necesarios para todas sus necesidades. Estos tenían, en conjunto, un número de camiones superior al de los franceses, y, sin embargo, cuando era preciso hacer un transporte urgente de fuerzas, el Ejército francés, utilizando sus reservas, conseguía verificarlo en breve plazo, mientras que los ingleses y americanos terminaban con retraso, por tener cada unidad que efectuar el traslado con sus elementos propios.

"En 1918, el general Foch, proyectando grandes operaciones que exigían el transporte de numerosas unidades, propuso y fué aceptada la constitución de una gran reserva automóvil de 24.000 camiones, correspondiendo a cada Ejército aliado 8.000. Los ingleses y americanos no pudieron proporcionar la cantidad que se pedía, por impedírsele la organización especial de sus tropas, a pesar de estar más recientemente dotados de estos medios de transporte."

Por tanto, es indispensable ayudar incondicionalmente a la formación y organización del nuevo Servicio de Tren del Ejército de la República, servicio tan importante como decisivo en nuestra actual lucha, y aprovechar el excelente cuadro de jefes y oficiales capacitados insuperablemente y dispuestos, como siempre, a sacrificarlo todo por la máxima eficacia y rendimiento de servicio tan preciso como imprescindible para ganar la guerra.

JUAN CUENCA NAVARRO,
Capitán de Tren.

CULTURA

La labor realizada por el Cuerpo de Tren hipomóvil, meritoria, altruista y romántica, tropieza con las dificultades propias de todo lo que empieza, de todo lo que se improvisa, y es labor digna de tenerse en cuenta por el porcentaje tan elevado de analfabetos que prestan sus servicios en dicho Cuerpo.

Aunque algo se hace, es incalculable el esfuerzo que se realiza para que la labor que estamos llevando a cabo dé el fruto apetecido.

De un lado, nuestra habitual indiferencia a todo lo que represente un esfuerzo, una disciplina, y de otro, el abandono, la indiferencia con que las clases directoras han tenido el problema de la enseñanza de los humildes, han creado un estado de ignorancia, de abandono, del cual estamos saliendo afortunadamente, pues desde que se desencadenó el huracán de la guerra, parece que todos nos hemos dado cuenta de que nuestro porvenir y nuestra liberación han de surgir de nuestra mayor capacidad para la solución de los problemas que la vida nos plantea en sus diversos aspectos, de nuestra CULTURA, palabra que nos está costando mucha sangre conocer lo que quiere decir.

Desde luego que es necesario hacer constar nuestro agradecimiento a los Jefes, Oficiales y Comisarios, por la ayuda tan eficaz.

Y es necesario que tengan todos muy presentes las clásicas palabras que dicen: "Todo español está obligado a servir a su Patria con las armas en la mano." Pero también con los libros.

REDACCION

DIVULGACION DEL TRANSPORTE ORGANIZACION DADA PARA EL EJERCITO POPULAR

No se pretende exponer orientaciones nuevas que pudieran darse al transporte militar, ni sacar a relucir si está bien o mal enfocada la cuestión, ya que personas de reconocida solvencia en la materia han intervenido en la organización, siendo la fuente de información bien conocida, pues se adopta de plano la forma francesa; y así, vamos directamente a la formación definitiva, sin andar con tanteos, perjudiciales siempre, y más en nuestro caso actual, pues en Francia puede decirse que el transporte militar ya pasó el período experimental, hallándose actualmente con potencialidad adecuada a su Ejército y orientaciones bien definidas. Sólo deseo, a grandes rasgos, divulgar la forma adoptada para que no se confundan las funciones de los distintos órganos ejecutores.

El Servicio de Tren del Ejército lo integran los organismos ejecutivos (Tren automóvil e hipomóvil), el Parque Automóvil del Ejército y la Escuela Automovilista, individualidades bien definidas que se complementan para la consecución del mismo fin.

La Escuela se encarga de la formación teóricopráctica del conductor.

El Parque tiene a su cargo el material no entregado a unidades y las reparaciones en general, y los Trenes automóviles e hipomóviles se encargan de realizar el transporte.

ÓRGANOS EJECUTIVOS

El Ejército lo forman varios Cuerpos de Ejército, y cuenta esta gran unidad con dos compañías de automóviles sanitarios, tres compañías de automóviles de transportes y una compañía de Cuartel General de Ejército para las necesidades de éste.

Incorporados al Servicio de Tren del Ejército existen Batallones locales automóviles e hipomóviles. Los primeros, a base de material con ruedas sencillas, para atender a los servicios de la población, y los segundos están dotados de material de arrastre y lomo, a base todo de tracción sanguínea. Estos últimos generalmente son la prolongación del servicio automóvil que discurre por caminos carreteros y la montaña.

Y, por último, existen Batallones de Transporte Automóvil (B. T. A.), formando agrupaciones cada dos, que no están afectos a ninguna gran unidad, pudiendo moverse, por tanto, de uno a otro Ejército, según disponga el Estado Mayor, con arreglo a sus necesidades, como consecuencia de los planes de operaciones.

FUNCIONES

De todas las unidades citadas, puede decirse que la más interesante desde el punto de vista estratégico es la que tienen que realizar los B. T. A., pero que aún no cumplen su verdadera misión por motivos que se omiten. Estos B. T. A. deben en todo momento disponer de una gran masa automóvil, para que, tan pronto el Mando estime llegado el instante de operar por sorpresa en un frente determinado, volcar en él con la máxima rapidez una cantidad grande de material bélico y hombres. De este modo, las fuerzas que un día cualquiera actúan en un frente, a las pocas horas pueden hallarse en otro que se estime necesario operar, y así se consigue multiplicar la acción del combatiente.

Los momentos actuales no son los más favorables para realizar en pocos días una organización de esta envergadura, pues se tropieza con la incompreensión de algunos, que pretenden contar con elementos propios para su desenvolvimiento dentro de la zona avanzada y desplazamientos de unos a otros frentes, inmovilizando un material que se precisa para atender a las necesidades de otros más compenetrados de la misión que le está encomendada al transporte, muy especialmente a los B. T. A., respetando sus unidades como cosa propia, ya que en todo momento el Estado Mayor las puede poner a su disposición, al mismo tiempo que no abusa de lo que pertenece a todas las unidades del Ejército, pues todos pueden utilizarlos igualmente.

Los egoístas que retienen material causan un daño enorme a las demás unidades del Ejército popular y, por tanto, a la causa antifascista, pues con su conducta desarticulan el transporte en grandes masas, que tanto interesa en la guerra de estos tiempos.

F. NARANJO



El capitán Naranjo cambiando impresiones con el capitán Manzanero.

¡GUERRA a los FASCISTAS!

Es inútil vuestro esfuerzo; es inútil vuestra saña: al gran pueblo de Madrid no le vencerán las armas. Porque cada madrileño es un león, y sus garras son puñales que se hunden en vuestras mismas entrañas.

Cometeréis muchos crímenes y realizaréis hazañas «heroicas», como son: fusilar a gente honrada, lanzar bombas sobre asilos donde se alberga la infancia, sobre hospitales de sangre, sobre las colas formadas por indefensas mujeres; pero la guerra, ¡canallas!, no la ganaréis JAMAS, aunque os ayude Alemania; y no entraréis en Madrid aunque recibáis de Italia todo el material de guerra que construyen en sus fábricas.

Sois traidores, sois cobardes, asesinos y canallas, pero os falta la razón, y aquí es la razón quien manda; y como el pueblo la tiene, lo que se dice sobrada, todos como un solo hombre, con entusiasmo en el alma y fuego en el corazón, han empuñado las armas, y dispuestos a perder la vida, que tanto aman, están defendiendo a tiros el prestigio de su PATRIA.

¡Guerra contra los traidores!
¡Guerra contra la canalla
fascista, que vende a trozos
el territorio de ESPAÑA!

Esteban LAFUENTE

LABOR SANITARIA

La labor sanitaria realizada por el Cuerpo de Tren, con la cooperación del capitán doctor Morales y la ayuda eficaz del practicante Fernando Hernanz, digna de todo elogio, debe servir de ejemplo para los demás Cuarteles, ya que, además de haber inyectado al personal de este Cuerpo, se ha vacunado a personas del elemento civil en número de mil quinientos adultos, y a gran cantidad de niños.

Desde luego, esta labor se sigue realizando con todo entusiasmo y sus resultados no se harán esperar.

Se ruega a todos los colaboradores simplifiquen los artículos que nos remitan, de forma que éstos no excedan de dos cuartillas de máquina a dos espacios.

* * *

Los artículos enviados y que no aparecen en este número se publicarán en breve.

TODA COLABORACION PARA ESTE PERIODICO SE ENTREGARA EN LA REDACCION, FUENCARRAL, 79.

VISADO por la CENSURA

UNIÓN POLIGRÁFICA, CONSEJO OBRERO.