

tuarse á guardar las prescripciones que se le exigen, sin esfuerzo, convencido de la ventaja que le reportan.

Las principales condiciones de una buena disciplina de marcha, son las siguientes :

La cadencia regular del paso que lleva la cabeza de la columna y que ha de hallarse en proporcion con la profundidad de la masa.

Que nadie se detenga, quede rezagado ó se separe de su fila, á ménos de causa imperiosa, y con el competente permiso : esta excepcion desaparece al atravesar poblaciones.

Que se conserven escrupulosamente las distancias : si alguna de éstas se aumentase demasiado durante el trayecto, no debe cerrarse á la carrera ó aumentando el aire desordenadamente, sino esperando un alto ú otra ocasion oportuna para verificarlo.

Durante los altos y descansos sobre el camino, los oficiales deben, ante todo, inspeccionar el material, los caballos, el equipo, herraje, etc. Cuidarán, ademas, con solicitud de averiguar si existe algun

enfermo, impidiendo á los soldados que coman frutas verdes, que beban aguas frias estando acalorados, salvo el caso de emprender seguidamente la marcha.

Si á estas prescripciones generales se añade una inspeccion continua al calzado de los infantes, á la colocacion del equipo en los cuerpos montados, y al asiento de los jinetes para que no se abandonen, sobre todo, hácia el fin de la jornada, se logrará indudablemente atenuar el rigor de la fatiga, previniendo toda causa que tienda á debilitar los resortes físicos y morales del soldado.

La disciplina será tanto más severa cuanto más difícil y delicada es la operacion que se ejecuta, como por ejemplo, en las marchas de noche, en las retiradas, y en los pasos de los desfiladeros.

§ 16.—Empleo de los caminos de hierro y los telégrafos en campaña.

La utilizacion de los caminos de hierro y telégrafos, dentro de la esfera militar, y su aplicacion á las operaciones de la

guerra, ha venido á ser un nuevo y poderoso elemento de combate, cuya influencia en la direccion de una campaña, se acentúa más y más de dia en dia, á compas del progreso de tan maravillosos agentes.

Variable, la aplicacion de dichos elementos, durante el curso de la campaña, su papel es de primera importancia al estallar la guerra, y ántes de romperse las hostilidades, esto es, en el período de la concentracion de los ejércitos beligerantes.

Los poderosos efectivos numéricos que cuentan los ejércitos actuales y los destructores efectos de las modernas armas de fuego, producen un rápido desenlace en las guerras de la época que atravesamos; por cuya razon puede asegurarse que de dos ejércitos iguales en número é instruccion, poseerá incontrastables ventajas de carácter estratégico, aquel que con mayor rapidez dirija sus tropas desde las guarniciones del interior sobre la base de operaciones escogida, segun el plan adoptado, esto es; aquel que verifique más pronto la concentracion, pues indudable-

mente se hallará en condiciones de atacar y batir en detalle con fuerzas superiores las partes incompletas ó sin cohesion del ejército enemigo.

Hé aquí determinada la poderosa influencia de las vías férreas y las líneas telegráficas. En épocas anteriores, con lentos y escasos medios de locomocion y transporte, la concentracion de los ejércitos en la frontera ó línea-base de operaciones, era asunto de muchos meses y de entorpecimientos sin cuento por lo ménos. Hoy, en algunas semanas, en breves dias tal vez, se trasladan millares de hombres y caballos y un inmenso material de guerra, que constituyen seguidamente un grande ejército, el cual posee desde luego la ventaja de llevar á cabo una especie de sorpresa estratégica por su sola presencia en masa ordenada sobre el teatro de operaciones.

Pero las ventajas que quedan señaladas se derivan de tres factores, á saber: *la organizacion del ejército; la calidad y condiciones de la red de caminos de hierro, y la manera de utilizarlos.*

En las potencias militares donde el ejér-

cito es una fuerte institucion, garantía segura del orden interior y sólida muralla contra el extranjero enemigo; en esas naciones que viven alerta para no ser sorprendidas; donde se estudia en el gabinete por la mañana lo que á la tarde se practica en el campo de maniobras, y que al siguiente dia tal vez habrá de ejecutarse sobre el campo de batalla; donde la paz, por último, es *un alto*, una preparacion, un *¿quién vive?* de la guerra; en esos Estados existe en principio y de hecho un sistema llamado *territorial-militar*, por medio del cual los diferentes cuerpos de ejército en que el todo está dividido se reclutan, completan y aumentan en zonas ó círculos determinados: en éstos se hallan establecidos los *cuarteles generales de milicias*, donde radican los estados exactos de todos los elementos de la fuerza pública y útil que cada uno posee, así como tambien *los depósitos del material de guerra* completo, fijos en puntos determinados por su número, entidad y situacion, con arreglo y en vista de la guerra más probable que pudiera estallar.

De este modo, preparada en la paz la

movilizacion del ejército, la máquina toda espera el impulso para funcionar del modo más sencillo y breve sin ninguna clase de vacilaciones y entorpecimientos.

Mas para que este sistema encuentre su complemento en el terreno y que las hostilidades puedan emprenderse con igual rapidez y energía, se hace preciso que el Estado posea y disponga de un gran número de vías férreas independientes y paralelas en lo posible, y que partiendo de los grandes centros del interior se dirijan hácia el teatro de la guerra. Dichas líneas ademas deben estar provistas del material y personal necesarios, y un reglamento especial que dicte todas las disposiciones conducentes á una rápida y ordenada traslacion de los ejércitos en un momento dado y con prevision de los más pequeños detalles de tiempo, modo y lugar.

Ademas de la economía de tiempo que procura el transporte de las tropas por las vías férreas, produce la notable ventaja de que aquellas lleguen al teatro de la guerra sin experimentar las numerosas bajas de toda especie que por los antiguos

medios sufrían á causa de la fatiga en los primeros dias de marcha. Téngase en cuenta, no obstante, que esta ventaja tiene su parte de inconvenientes ; pues el soldado entra desde luégo en campaña y comienza las hostilidades, falto de la preparacion de simulacro de guerra que adquiriría por medio de dichas marchas y otras prácticas que podía llevar á cabo ántes de dar frente al enemigo : esto produce considerables bajas en los primeros dias de operaciones.

Concentrados los ejércitos y ya dentro de la zona de accion del enemigo, no es posible utilizar los ferro-carriles, porque aparte de que aquel habrá destruido las líneas que pudieran servir al invasor, no es fácil tampoco impedir en toda la extension de aquella, que pequeñas columnas ó partidas sueltas las inutilicen levantando algunos rails. Podrán emplearse, no obstante, si se hallan intactos cuando se trate de verificar una *diversion* hácia los flancos del enemigo ; mas como en este caso las cabezas de las columnas han de venir á parar á la esfera de combate, será de suma importancia asegurar el desem-

barque contra toda sorpresa peligrosa, mision que corresponde á la caballería ligera, la cual desparramándose por la zona del desembarque, advertirá con tiempo la presencia del enemigo ó impedirá en lo posible su aproximacion.

En cuanto á los caminos de hierro situados á espaldas del ejército (sean los suyos propios ó los del enemigo, habilitados), son de grande utilidad para transporte de las reservas y material que vienen á reforzar de continuo las tropas combatientes, y así los emplearon con eficacia los prusianos en 1866 y 1870-71, trasladando cuerpos enteros desde un teatro de la guerra á otro. En la guerra defensiva, estas líneas y las transversales son de grande importancia para socorrer las alas amenazadas, así como para asegurar el curso de un rio, una línea de fronteras, etc.

Las vías férreas, durante el curso de la campaña tienen su más alta significacion como *líneas capitales de enlace* (1) con la base de operaciones.

En tal concepto sirven:

(1) *Haupt-verbündungs-linien.*

1.º Para la expedición de *refuerzos* desde el interior del país á los territorios enemigos ocupados, cuando éstos no poseen los recursos necesarios; igualmente las municiones de boca y guerra, y por último, las piezas de grueso calibre para el sitio de plazas.

2.º Para el envío hácia el país desde el territorio enemigo de los heridos transportables, enfermos, prisioneros y botín de guerra, con el objeto de que el ejército quede desembarazado de toda *impedimenta* no utilizable.

De todo lo dicho se deduce que los ejércitos deben procurar la posesión del mayor número de líneas á retaguardia de las operaciones; apoderarse de las del enemigo que puedan servir á su objeto y destruir las que no le sean de ningún provecho. Y de esto aparece también á primera vista que los caminos de hierro constituyen hoy un objetivo particular de la guerra que da lugar á procedimientos especiales. A la *pequeña guerra* incumbe el ataque y defensa de las vías, atendiendo especialmente á ocupar los núcleos de las líneas ó puntos de intersección y em-

palme, pues es el modo de impedir al enemigo con un solo golpe, el empleo de varias en el todo ó parte de su trayecto.

En cuanto á los principios relativos á la destrucción ó recomposición de las vías férreas, esto constituye un nuevo objeto, causa de un elemento nuevo que merece séria atención.

La imposibilidad de impedir en absoluto, sobre todo operando en el país enemigo, la destrucción de las vías en ciertos puntos importantes, como puentes, túneles, viaductos, etc., ha suministrado la idea de mantener en las estaciones principales brigadas de obreros con los útiles y el material *ad hoc* para reparar los daños causados por el contrario. Este fin se alcanza más eficaz y perfecto con la creación de *secciones* llamadas de *ferro-carriles*. En Prusia existe en paz un *batallón de ferro-carriles*, que se descompone en *doce compañías* durante la guerra, las cuales poseyendo todos los elementos necesarios y compuestos de obreros inteligentes, tienen por objeto la recomposición de las vías destruidas y construcción de las necesarias en cierto límite. Además

existe en el ejército un *personal auxiliar* que suple y reemplaza en caso de necesidad á los empleados de las líneas y desempeña el servicio de maquinistas, guarda-frenos, guarda-agujas, etc.

Veamos ahora cómo está constituida y organizada y cómo funciona esta *maquinaria auxiliar de la guerra* para el rápido y ordenado transporte de las grandes masas de tropas y material de todos los ejércitos de la confederación alemana.

Tan luego como amenaza el peligro de una guerra, un delegado del Estado-Mayor general, redacta y establece en cada cuerpo de ejército un *cuadro de transportes* y un *cuadro de marcha* (1).

La dirección y exacto cumplimiento del servicio de transportes se halla á cargo de varias comisiones y autoridades en esta forma:

1.º La *Comision central*: ésta reside en la capital y se compone de un jefe ó general, como presidente, un oficial del Ministerio de la Guerra, un comisario de

(1) *Fahr-Tableau und Marsch-Tableau.*

administración militar y dos consejeros de los Ministerios de Fomento y Estado. Dicha comisión examina los cuadros de transporte y marcha desde el punto de vista de las exigencias técnicas de los caminos de hierro y de la posibilidad de su ejecución; una vez aprobado y decidido dicta las medidas y órdenes generales del movimiento.

2.º La *comision ejecutiva* que se compone de dos miembros de la *central* que son el oficial de estado mayor y el del Ministerio de Fomento. Ambos de comun acuerdo disponen lo necesario para llevar á cabo los transportes de tropas, según el número de líneas y puntos de concentración de que dispone la *ejecutiva*. Esta sigue más tarde agregada al cuartel general, pues terminada la concentración le incumbe el cuidado de utilizar en provecho del ejército tanto las vías interiores como las del enemigo.

3.º Las *comisiones de líneas*: éstas son tantas como líneas principales se explotan: se componen de un general y un alto empleado de los caminos de hierro: tienen por objeto el cumplimiento de las

medidas dictadas por la comision ejecutiva, no pudiendo ésta vigilar á un tiempo los transportes de todas las líneas.

4.º y último. *Las comisiones de etapa* que se componen de un oficial de estado mayor, jefe de etapa; un oficial subalterno, como segundo de aquel; uno de administracion, dos de caminos de hierro y un delegado del gobierno civil de la provincia. Cada una de estas comisiones se estaciona en los puntos principales de embarque, desembarque y alto de los transportes: su cometido es la vigilancia directa de la formacion de los trenes de tropas, su salida á las horas marcadas, el mantenimiento del orden en las estaciones de arribada y descanso, y, por último, cuando fuere preciso, la preparacion y reparto de las provisiones necesarias á las tropas que cruzan sin desembarcar.

Con semejante organizacion desde la más grande hasta la más pequeña rueda del servicio de ferro-carriles aplicados á la guerra, funcionan tan ordenadas y armónicas que los resultados han de ser altamente beneficiosos al ejército que la posee en aquel grado de desarrollo.

Estas instituciones, además, prestan relevantes servicios cuando ya el ejército se halla sobre el territorio enemigo; pues allí no sería prudente conservar en sus puestos á los empleados que hubieren permanecido y la explotacion de las vías está sujeta á numerosas dificultades técnicas que sólo se hallan al alcance de militares peritos escogidos y destinados al efecto.

La organizacion de los convoyes ó trenes militares se hace del modo siguiente: Sobre la base del *cuadro de transportes* y del *cuadro de marcha*, cada comision de línea establece y forma un *indicador de movimiento* y un *indicador de convoyes*. El primero calcado sobre la forma del que se emplea en paz, le reemplaza durante la guerra; el segundo distribuye los trenes diarios con arreglo al cuadro de transportes, é indica, por lo tanto, las horas de salida y llegada, los puntos ó estaciones de parada y de aprovisionamiento de cada convoy de tropas. Todos los trenes de una misma línea forman una serie numerada en orden sucesivo.

Siempre que sea posible debe recorrerse todo el trayecto sin efectuar trasbordo.

Los trenes vacíos vuelven á su punto de partida sin pérdida de tiempo y podrán emplearse de nuevo á los dos dias si el trayecto no excede de 300 kilómetros; á los cuatro dias cuando aquel es de 300 á 600 ó 700 kilómetros de longitud; desde esta cifra á los 900 no efectuarán su vuelta hasta el quinto dia y así sucesivamente.

Por regla general un convoy militar transporta las fuerzas siguientes:

Un batallon de 1.000 plazas á lo sumo, ó

Un escuadron de un máximo de 150 caballos, ó

Una batería de artillería de seis piezas, ó

Las tres cuartas partes de una columna de municiones, víveres, etc., incluyendo en estas cifras todos los bagajes y demas impedimenta que las fuerzas llevan consigo en pié de guerra.

La capacidad de los trenes ordinarios se calcula á razon de 16 infantes con su equipo y armas por *cada eje de coche*, ó bien de tres á cuatro caballos con uno ó dos hombres para custodiarlos, ó por último, de $\frac{1}{2}$ á $\frac{2}{3}$ carruaje de artillería. El número de ejes en cada convoy es de 60 al

mínimum y 100 término máximo. La velocidad, incluyendo las paradas, es de 22 á 26 kilómetros por hora. Cada ocho ó nueve horas se detienen durante una ó dos para comer y dar pienso al ganado.

El número de trenes que deben expedirse diariamente se fija y limita á ocho ó diez sobre líneas de una vía sola y de 12 á 14 en los caminos de doble vía.

REGLAMENTO VIGENTE EN FRANCIA Y BÉLGICA
PARA EL TRANSPORTE DE TROPAS POR LAS
VÍAS-FÉRREAS (1).

Reglas generales.

Los transportes por caminos de hierro, atendida la masa y rapidez de los trenes y la importancia de este servicio, exigen la más completa seguridad, exactitud y

(1) Insertamos de preferencia este reglamento, ajeno al texto é inserto en la traducción que dos oficiales belgas han hecho de la obra del general Paris, por creerlo más completo y de fecha más reciente que el original, el cual es anterior á la guerra franco-alemana y ha sufrido alteraciones posteriormente, al paso que el de los ejércitos francés y belga lleva la fecha de 1.º de Julio de 1874.—(N. del T.)

pronta y puntual observancia de los principios relativos al servicio de explotación en todo cuanto concierne á las operaciones anteriores y posteriores al movimiento.

La administracion de los caminos de hierro recibirá anticipadamente instrucciones acerca de la fuerza y composicion de las tropas y material que ha de embarcarse : dicho aviso le será dado por el ministro de la Guerra directamente, ó por los comandantes generales de divisiones y brigadas, ó en fin, por conducto del intendente militar del distrito en consecuencia y con arreglo á las órdenes del jefe de las tropas.

Durante el trayecto, el jefe superior de la fuerza embarcada debe respetar en un todo las medidas, que en lo relativo á la parte técnica del servicio, adopte el encargado de la direccion del tren y responsable por lo tanto del movimiento.

A.— MEDIOS DE TRANSPORTE.

I.— Empleo del material.

La distribucion del material es como se sigue :

1.º Coches de primera clase para generales y jefes : de segunda clase para los grados inferiores hasta alférez (1). Excepciónanse de esta regla los ayudantes de campo y oficiales á las órdenes que tienen derecho á la primera clase, cualquiera que sea su graduacion, cuando viajan con sus generales respectivos.

2.º Para la tropa se destinan wagoes de viajeros de las tres clases, y en caso de necesidad absoluta, los de mercancías cubiertos, en inteligencia que tengan el espacio suficiente para que todos los hombres puedan sentarse.

3.º *Para los caballos* : 1.º en Francia :

(1) En los casos de urgencia y en los transportes de carácter estratégico, esta regla no se observará estrictamente, pues á falta de coches de la clase marcada, los oficiales ocuparán, sin atencion á categorías, los wagoes que haya disponibles á la hora determinada para la salida del tren.

wagones-caballerizas, de ganado y de mercancías. 2.º en Bélgica: *boxes*, *wagones de tropa montada*, de bueyes, de mercancías, etc.

4.º *Para carruajes de todas clases*: 1.º en Francia: trucks ó plata-formas, con barandas giratorias: 2.º en Bélgica: wagones de carbon, otros planos, trucks, etc.

En Bélgica todos los coches para transporte de tropas y caballos están provistos de linternas: en invierno las empresas tienen obligacion de llenar de paja ó heno el piso de los coches de viajeros.

A cada *ocho* ó *nueve* hombres de infantería con armas y equipo se les dan *diez* plazas de asientos en los coches, y el mismo número á cada *ocho* de caballería ó artillería.

B.—DISPOSICIONES PRELIMINARES.

1.—Orden del movimiento.—Medidas generales.

Tan luego como las tropas reciben la orden de marcha, el jefe del cuerpo ó destacamento, por sí ó por medio de uno de sus oficiales, se avista con el jefe de esta-

cion, á fin de determinar la clase y número del material necesario para el transporte, número de hombres, caballos, equipajes, etc., la composicion general de cada convoy y los obreros que requiere la disposicion de los trenes y los cargamentos.

El encargado de este cometido examinará los alrededores de la estacion y muelle de embarque á fin de estudiar los puntos á propósito para que la tropa forme y se disponga con desahogo y en el mejor orden. Hecho esto recibe una copia del itinerario y conviene con el jefe de estacion la hora en que las tropas deben encontrarse en el local. El dicho jefe pone en comunicacion al oficial con los conductores de los trenes.

El dia del embarque, el jefe de la fuerza envía al director de la compañía un *bono de ferro-carril*, en el cual figura un estado numérico de hombres, caballos, carruajes, equipajes, etc., que van á ser embarcados. En Bélgica el precio del transporte es el mismo de las tarifas con un descuento de 25 por 100.

Si el transporte exige varios trenes, el cargamento de éstos, que deberá ser el

máximo, se calculará por la fuerza motriz de las máquinas, y no por la division orgánica de regimientos, batallones, compañías, baterías, escuadrones, etc. Únicamente es de rigor que no viajen en un mismo tren fuerzas de armas diferentes.

Cuando el número de coches necesarios excede de *ocho*, la autoridad militar tiene la obligacion de exigir un tren *especial*. Los trenes especiales se distinguen en *facultativos militares y extraordinarios*.

Los primeros son los que cada compañía de ferro-carriles tiene consignados y reservados para cada una de las líneas de su explotacion; esta prevision tiene por objeto el que las necesidades militares en los casos normales sean satisfechas sin entorpecer ni turbar la marcha general de los trenes ordinarios que funcionan en las líneas.

Los *extraordinarios* son aquellos que la autoridad militar tiene derecho á pedir á cualquier hora, siempre que lo exija el órden público y el servicio del Estado.

2.— Alimentacion de las tropas durante el trayecto.

En todo transporte estratégico las tropas reciben ántes del embarque el pan necesario para todo el trayecto, siempre que éste no exceda de cuarenta y ocho horas; pero si excede, se hará una segunda distribucion en el punto de parada que convenga.

Las tropas llevarán consigo una comida fría preparada en el cuartel, y ademas, en las estaciones convenientes se les dará cada veinticuatro horas café por la mañana y un rancho caliente á la tarde.

Si el trayecto excede de veinticuatro horas, se dará otra comida fría, que deberá ser provista por compra directa que harán las compañías en el tránsito.

En cualquier otro trayecto ordinario de veinticuatro horas el itinerario señalará una parada de dos horas en un punto donde exista guarnicion: se avisará á ésta de antemano para que en el cuartel más próximo al camino de hierro tenga preparado un rancho caliente á la hora de llegada del tren.

3.—Alimentacion de los caballos durante el transporte.

El itinerario señala los altos para dar agua y pienso. La administracion cuida de que en las estaciones designadas se tengan dispuestas las raciones necesarias de heno y avena.

En cuanto al agua, incumbe á la Compañía de Caminos de hierro disponer lo necesario para que se coloquen toneles llenos á lo largo del andén. En esta disposicion, el agua se dará á los caballos por medio de *sacos de tela impermeable*, que la administracion tendrá prevenidos en las estaciones al efecto.

En Bélgica, donde los transportes son de corta duracion, sólo se distribuye á los hombres el pan y una racion de carne fría: se embarca media racion de heno por caballo, y se distribuye media de avena despues del desembarque.

C.—FORMACION DEL CONVOY.

1.—Llegada de las fuerzas y material á la estacion.

La infantería y los ingenieros deben llegar á la estacion *cuarenta y cinco minutos* ántes de la hora señalada para partir: los caballos, carruajes, equipajes, etc., *media hora* ántes que la tropa.

La caballería llegará *hora y media* ántes de la salida, y *dos horas* la artillería.

Los caballos tomarán pienso dos horas ántes del embarque, y agua seguidamente á dicho pienso.

En Bélgica la infantería acude á la estacion media hora ántes, y las otras dos armas con hora y media de anticipacion á lo sumo.

2.—Preparativos en la estacion.

El oficial nombrado de *cargamento* se personará en la estacion ántes de la llegada de la tropa, acompañado de un sargento que le sirva de ayudante para pro-

ceder al reconocimiento del tren, tomando nota de la clase y capacidad de cada wagon, en el orden en que están colocados, de cabeza ó cola del convoy.

A medida que el oficial hace sus anotaciones, el sargento le sigue numerando los coches con yeso ó tiza, y adoptando diferente serie de numeracion para cada clase de carruajes, esto es, de hombres, de ganado y de material, no dejando de marcar al lado del número de orden el de hombres ó ganado que puede contener cada uno de aquellos. Estas inscripciones se harán en el espacio medio de las portezuelas con el objeto de que no se borren con el roce de los hombres al subir y bajar.

Al llegar la fuerza á la estacion formará ésta cerca del embarcadero, la infantería en batalla, la caballería y artillería en fila, ó segun la capacidad del terreno, pero siempre con el desahogo conveniente á evitar entorpecimientos.

Los carruajes de artillería ú otra clase se dirigen al pié de las rampas en el orden que deben ser embarcados: esta operacion se ejecuta por los sirvientes de la estacion, á los que se puede prestar ayuda

con la tropa necesaria. El embarque de las monturas y equipos se hará por algunos soldados á las órdenes de un cabo ó sargento.

Los músicos y la banda se dirigen con su jefe y depositan los tambores é instrumentos grandes en el coche destinado al efecto.

3.—Guardia de convoy.

Esta guardia tiene por objeto el mantenimiento del orden en las estaciones de parada y descanso. La monta un oficial con un sargento, un cabo, un tambor, un trompeta ó corneta y 15 soldados de infantería; ocho soldados si pertenecen á las otras dos armas. Dicha guardia debe ocupar el wagon que precede ó sigue al de los oficiales, y tiene bajo su guarda á los arrestados durante el trayecto.

4.—Embarque de carruajes.

Los dos *trenes* de cada pieza, se separan y colocan sobre el *truck*, teniendo cuidado de observar las reglas siguientes:

1.^a Repartir bien el nivel de la carga en las plataformas, de modo que gravite principalmente sobre los ejes.

2.^a Procurar que los timones, las ruedas de respeto y demas puntos salientes no sobresalgan de los topes de los wago- nes, á fin de evitar choques peligrosos entre dos cargas consecutivas.

3.^a Asegurar con cuidado las ruedas, atándolas con cuerdas para que no giren, etc.

4.^a Inspeccionar bien el material una vez colocado, haciéndolo cubrir si es preciso con grandes lienzos ó telas impermeables sobre todo cuando llevan municiones y materias inflamables.

5. — Embarque de caballos.

I. Perpendicularmente á la via.

Miéntas que los soldados llevan los equipos á los wagoes respectivos, los oficiales examinan los destinados para caballos, cada uno los que correspondan á su seccion; celarán que la paja esté bien esparcida sobre el piso, y que tambien se

esparza sobre el puente que une el andén al coche.

Terminada la operacion de los equipos, el comandante da la señal de embarque. Dos hombres se colocan á los lados de los puentes volantes, para que los caballos no se salgan de la rampa ni se atraviesen al pasar.

El primer soldado de la fila avanza hácia el coche llevando el caballo sujeto por las riendas de la brida; los demas siguen guardando la distancia de tres metros, de cola á cabeza.

El primero entra en el wagon, gira á la derecha y coloca su caballo al costado derecho contra el lado menor del wagon, la cabeza opuesta á la puerta. El segundo entra del mismo modo, gira á la izquierda y coloca su caballo al extremo opuesto y en semejante forma.

Los restantes continúan en el mismo orden, de modo que el tercero se coloca á la izquierda del primero, el cuarto al lado derecho del segundo, y así sucesivamente (1).

(1) Los caballos más dóciles deben ser embarcados los primeros. Cuando alguno se resiste á entrar en el wagon, se