

Cada soldado ata á su caballo con el ronzal y lo más corto posible; quita la brida, sale con ella, y se dirige al puesto que le corresponde en la fila: los dos últimos caballos que cierran el espacio del wagon, no entrarán hasta que todos los demas estén atados y los hombres fuera del coche.

Colocado el último caballo se echa la barra de cierre, se separa la rampa y se cierra la puerta (1).

Los dos últimos soldados que entran en el wagon, permanecen en él *de servicio de cuadra*; se colocan entre los caballos

le separa un momento y avanza el siguiente, tras del cual se empuja á aquél: si esto no basta, se le hace dar una vuelta para enfilarlo hácia la puerta, ó bien se le cubre la cabeza con una manta. Uno de los medios más seguros en este caso consiste en que dos soldados se coloquen á los lados de la grupa y se den las manos por encima de la cola, tocando con los brazos las nalgas del caballo: en esta disposicion se le empuja, miéntras el que le conduce tira con igual objeto. Pero si el animal es bravo y coecedor, reemplazará á los brazos de los hombres una ó dos cinchas unidas, con las cuales se le empuja por detras de las nalgas.

(1) Tanto en el embarque como en el desembarque, cuando hay necesidad de dejar la puerta abierta algunos instantes, del lado de las grupas, conviene echar la barra momentáneamente, á fin de impedir que algun caballo recule y se caiga no encontrando apoyo.

por el lado de las cabezas y se sientan en los banquillos giratorios que deben tener todos los coches-caballerizas: sus compañeros de seccion deben encargarse de sus armas, bridas y demas efectos que les fueren embarazosos.

Debajo de cada banquilla se coloca un haz ó jabeguín de heno.

II.—Embarque en direccion paralela á la via.

En este caso, la puerta de entrada está por el lado pequeño del wagon. El primer soldado entra, se inclina á la derecha y coloca su caballo contra la pared longitudinal del lado de entrada, de modo que la cabeza de aquél mire al centro del coche: los demas van entrando y colocan sus caballos al lado del que les precede. Dispuesta la primera fila, los dos últimos soldados, echan la barra, y sin desembriar sus caballos salen del wagon y van á buscar las sillas.

De igual modo se procede para la otra fila de caballos en cada wagon.

En el intervalo que de esta manera queda entre las cabezas de ambas filas,

colocan los soldados sus monturas en dos montones ó pilas, así como los jabequines de heno. Las bridas bien unidas por los testers se ponen encima de las sillas.

En la artillería las piezas se aproximan al embarcadero arrastradas por los caballos del tronco: los delanteros y medios reunidos con los de silla están ya dispuestos al embarque, y á éstos se unen aquellos, despues que se desenganchan de los carruajes.

Es principio muy importante que no se embarque en los wagoes ni un solo caballo más de los que pueden contener, atendiendo á razones de comodidad, conservacion del ganado y holgura de los hombres que lo cuidan y custodian.

D.—EMBARQUE DE TROPA.—TRAYECTO.

1.—Embarque.

El ayudante mayor divide la fuerza de infantería en fracciones correspondientes á la capacidad de los coches, no haciendo separacion de compañías. A cada fraccion le da el nombre de 1.º, 2.º, 3.º etc. wa-

gon. Los cabos y sargentos se reparten de modo conveniente á la seguridad del órden y la disciplina: se nombrará para cada fraccion un sargento, jefe de wagon.

Los gastadores, banda de cornetas y tambores, músicos, etc., conservan su puesto en batalla, de modo que ocuparán los primeros coches.

Cada fraccion debe formar frente al coche que le corresponde, dispuesta en batalla y en cuatro filas, de modo que ocupe un frente igual á la longitud del wagon.

Los soldados se quitarán los morrales, manteniéndolos en la mano: los dos primeros hombres con su fusil y morral suben al compartimiento: los demas avanzan y van entregando á aquellos sus morrales, que colocan seguidos y alineados sobre las banquetas y demas sitio reservado al efecto.

Hecho esto, los soldados entran uno tras otro, sentándose y manteniendo el fusil entre las piernas con la culata descansando en el piso.

Terminado el embarque, el sargento que acompaña como ayudante al oficial encargado escribe con yeso ó tiza en el

costado del wagon y junto al número de orden el de la compañía. Igual inscripcion se hace del otro lado, lo cual tiene el importante objeto de que los soldados reconozcan fácilmente sus coches al buscarlos para renovar la marcha en las estaciones donde desembarcan.

Los oficiales no suben á los coches hasta que la tropa esté completamente instalada y bien cerradas las portezuelas, operacion que debe celar el agente encargado de la direccion del convoy.

El jefe de la fuerza, como responsable de cuanto concierne al personal á sus órdenes, deberá, ántes de subir al tren, pasar una rápida revista á los coches, acompañado por el jefe de tren y el oficial de la guardia ó reten.

Si la tropa marcha con bandera, ésta se depositará en el coche del jefe del cuerpo ó en el de los oficiales, bajo la guarda del abanderado.

Semejantes prescripciones rigen para la caballería y artillería: los hombres colocan sus armas (carabina ó sable) entre las piernas ó al costado con el regaton ó la culata en tierra.

En cuanto á los lanceros, se necesita una operacion preparatoria: se enrollarán las banderolas sobre el asta: dos soldados por fraccion toman tres ó cuatro lanzas cada uno y las introducen oblicuamente en el coche, reuniéndolas contra el dintel de la puerta ó fijándolas por medio de un cordel á la barra superior del techo. En Bélgica las lanzas se reunen en grupos de tres y se depositan en el wagon de equipajes.

2.—Marcha de los trenes.

Durante el trayecto queda terminantemente prohibido: 1.º Pasar la cabeza ó los brazos por las ventanas mientras el tren esté en marcha. 2.º Cambiar de coche. 3.º Dar gritos ó producir fuertes ruidos. 4.º Fumar cuando hay paja ó heno en el piso de los wagoes. 5.º Abrir las portezuelas. 6.º Echar pié á tierra en las estaciones de parada ántes de la señal convenida.

Los soldados de caballería cuidarán que los caballos no saquen la cabeza por las ventanillas, procurando calmar á los es-

pantadizos durante el trayecto, y sin olvidar que cada vez que suena el silbato de la locomotora para emprender la marcha ó detenerse, deberán sujetar los caballos por la cabezada, hablándoles, tanto para sostenerlos un tanto contra el vaivén, como para evitar que se espanten.

En caso de que ocurra alguna desgracia en un wagon-caballeriza, uno de los soldados agitará por la ventanilla una banderola ó pañuelo para que sirva de aviso al jefe ó conductor del tren.

3.—Altos y estaciones.—Descansos.

El jefe de la fuerza informará detalladamente á sus oficiales, ántes de romper la marcha, de las estaciones en que la tropa puede apearse y de la duracion de cada parada. Llegados á éstas, los oficiales saldrán rápidamente á colocarse delante de los wagones que ocupan sus compañías, á fin de presidir y ordenar la operacion.

La guardia ó reten bajará tambien sin perder momento, colocando centinelas en los puntos que crea necesario, y en particular sobre la parte interior de la vía,

para impedir que los soldados abran las portezuelas y bajen por el lado opuesto al andén.

Al toque de *alto* que hará un corneta de órdenes, los hombres, despues de depositar sus armas sobre los asientos, bajarán de los coches con orden y sin precipitacion: esto, no obstante, tiene libertad para quedarse el que lo desee. Tres minutos ántes de partir se tocará *marcha*, á cuya señal acudirán todos á sus coches respectivos.

En todo trayecto de veinticuatro horas por lo ménos, el itinerario debe señalar un alto de dos horas en la estacion de un punto donde exista guarnicion: ésta se hallará prevenida anteriormente para que en el cuartel más próximo al camino de hierro se tenga preparado un rancho caliente á la tropa que viaja y á la hora de la llegada del tren.

En este caso, la tropa en orden de formacion, con armas y morrales, será conducida al cuartel por los oficiales de semana: terminado el rancho volverán en la misma forma á la estacion.

El itinerario de marcha señalará igual-

mente los puntos de parada para dar agua y pienso á los caballos.

En la estacion anterior á la de destino, se advertirá á la tropa la próxima llegada, con el objeto de que se preparen y arreglen con decencia sus prendas de uniforme.

Llegado el tren á la estacion, el jefe de la tropa hará reconocer la disposicion, dimensiones y salidas de aquella. El oficial comandante de la guardia coloca los centinelas necesarios para mantener el órden, y destina otra parte de su fuerza para guardar los equipajes y escoltarlos despues al cuartel.

El oficial encargado del desembarque debe enterarse de las disposiciones que ha tomado el jefe de estacion para verificar aquel, respecto á los caballos y material; verá por sí mismo si existe el personal de sirvientes necesarios al efecto, dando cuenta de todo al jefe superior, quien prestará á la empresa la fuerza que necesite, y dispondrá lo conveniente para el alojamiento de la tropa.

INFANTERÍA.

4.—Desembarque.

Tan luego como llega el tren á la estacion de destino, se tocará un punto de *atencion*, y seguirá á éste el toque de *marcha*. El jefe y los oficiales bajan los primeros; aquél da instrucciones á éstos de los sitios á propósito para reunir sus fuerzas, segun los datos que habrá recibido del oficial de cargamento.

Hecha la señal conveniente, salen los soldados con órden, llevando sus fusiles; los morrales se los irán poniendo á medida que los reciban de los dos últimos hombres de cada coche; en esta disposicion se ordenan por fracciones como para el embarque, despues de lo cual se forman por compañías fuera de la estacion y en el sitio designado.

El oficial de equipajes con una parte de la guardia y demas hombres necesarios se dirige al muelle de descarga, donde se desembarcarán primero los caballos de oficiales, y seguidamente, los carros de

regimiento y su ganado de tiro, así como los equipajes, que cuidará el oficial conductor sean dispuestos del modo conveniente para su transporte al cuartel ó alojamientos.

CABALLERÍA.

Desembarque de hombres.

Al hacer alto el tren se tocará *llamada*: los soldados bajan de los coches con sus armas y bridas; los oficiales de sección los dirigen delante de los wagones de caballos.

Allí y á conveniente distancia depositan las armas ó las colocan en pabellones y forman en batalla, dejando ancho espacio entre su frente y los coches.

Los *coraceros* dejarán los cascos y corazas en los wagones.

Los sirvientes de la estación colocan los puentes volantes, permaneciendo todavía las puertas cerradas. Dos soldados se colocan á derecha é izquierda de las rampas como para el embarque.

Desembarque de caballos.

Enterado el jefe de la fuerza de que cada fracción se halla delante del coche que contiene sus caballos respectivos, dará la señal de desembarque.

Si los caballos están colocados *transversalmente á la vía*, se entregarán las bridas de los dos caballos del centro á los soldados de caballeriza quienes los embriдан. Seguidamente, si los caballos están con las grupas hácia el andén, se sacarán los dos citados haciendo paso atrás. Los demás soldados entrarán en el wagon á poner bridas y sacarán sus caballos de frente al andén, girando ántes á derecha é izquierda.

Pero si los caballos están colocados en dirección de la vía los soldados recogen primero las monturas que se hallan amontonadas en el intervalo de las dos filas y van á depositarlas en fila y delante del sitio donde han de formar.

Cada uno embriда su caballo y salen estos en hilera, una fila primero y la otra despues.

Desembarque de los equipos.—Formacion y marcha.

Formada la tropa con los caballos y en el mismo orden que para el embarque, esto es, en una sola fila, de modo que cada soldado de la segunda se halle á la izquierda del que cubre en la primera, se procederá al desembarque de las monturas.

Al efecto y préviamente los sargentos y soldados que fueron destinados para el embarque de aquellas se dirigirán al wagon donde se encuentran.

A una señal del comandante los soldados de primera fila entregan sus caballos á los de segunda y van á buscar sus equipos que pondrán y ajustarán sin precipitarse y con el mayor cuidado, bajo la inspeccion de los oficiales y sargentos. Ensilados los caballos de la primera fila, los soldados de la segunda, entregando los caballos á sus compañeros de primera, van á su vez á buscar las monturas y hacen igual operacion.

Los oficiales pasan una ligera revista

de sillas y grupas, rectificando lo que estuviese mal colocado.

Terminado esto, el comandante dispone que los hombres tomen sus armas, cascos, corazas, etc.; manda montar á caballo, y una vez reunida toda la fuerza, desfila al punto de su destino.

El conductor de equipajes, acompañado de los individuos nombrados de este servicio y una parte de la guardia, se dirige al muelle de desembarque de aquellos.

Esta operacion se lleva á cabo por los sirvientes de la estacion, con ayuda de la tropa al efecto.

El conductor dicta las medidas necesarias para transportar los equipajes al cuartel, ya sea en los carros del regimiento si los hay, ó por otro medio fácil y pronto en el caso contrario.

ARTILLERÍA.

Desembarque de hombres.

Llegado el tren á la estacion se tocará *marcha*: los artilleros bajan de los coches con sus carabinas y morrales ó bridas.

Los oficiales y sargentos conducen á los sirvientes de las piezas frente á los *trucks*. Allí dejan á parte los efectos que llevan.

El oficial encargado del desembarque del ganado reúne á los artilleros conductores delante de los wagones donde va aquél y los forma en batalla dejando ancho espacio.

Los empleados de la estacion colocan el puente volante ó rampa y en seguida se sitúan dos artilleros á los lados de éste para el embarque.

Desembarque del ganado.

Este acto se verifica en un todo, conforme queda explicado para la caballería.

Desembarque de sillas, atalajes y material.

El desembarque de sillas y atalajes se lleva á cabo en análogas formas que las descritas para la caballería.

Terminada la operacion, los caballos del tronco de cada carruaje permanecen sobre el desembarcadero á fin de arras-

trar las piezas al sitio designado. Las demás parejas desocuparán el local.

A medida que cada carruaje desciende al muelle, se engancha al tronco que espera y es conducido al punto inmediato donde se forma toda la batería.

En Bélgica todos los trenes militares están provistos del material y aparatos necesarios para hacer señales, y remediar los contratiempos que se ocasionen en el trayecto, así como para verificar un desembarque en medio de la vía, fuera de las estaciones, cuando un caso de urgencia, por razones de carácter militar, lo requiere imperiosamente.

El *telégrafo*, despues del ferro-carril, ha venido á ser en las guerras modernas un agente que presta importantes servicios á los ejércitos de operaciones, por medio de la fácil y rápida transmision de noticias y órdenes.

El telégrafo en campaña debe establecer una continua comunicacion entre los cuarteles generales de los diferentes cuerpos de ejército y el del mando en jefe:

ademas un inmediato y recíproco enlace entre los cuerpos expresados, y por último, la necesaria relacion con los telégrafos permanentes del país ó territorio en que se opera.

Existen al efecto las llamadas *divisiones de telegrafía de campaña y de etapa* que se estacionan sobre el mismo teatro de operaciones en los principales puntos de etapa, poniéndose en comunicacion directa con la red de telégrafos del Estado.

La mision de las *divisiones de telegrafía de campaña*, es la siguiente :

1.º Establecer, diariamente y á medida que el ejército avanza, la comunicacion instantánea entre el cuartel del general en jefe y los de los cuerpos de ejército.

2.º Interrumpir las comunicaciones entre los telégrafos enemigos, de manera que no puedan funcionar por el pronto, pero que sea posible no obstante repararlos fácilmente y utilizarlos por las *divisiones de telégrafos de etapa* á medida que el ejército avanza é invade el territorio enemigo.

3.º Establecer la comunicacion tele-

gráfica entre los ejércitos por medio de la red de telégrafos del Estado, y en ciertos casos por la de las *divisiones de etapa*.

La mision de las *divisiones de etapa* consiste principalmente en desarrollar y extender las líneas telegráficas del país hácia el interior del teatro de la guerra.

Dichas *divisiones* dependen de la autoridad superior del inspector general de etapa, y se hallan bajo las inmediatas órdenes de otro inspector especial, que tiene á su cargo la continua comunicacion entre las diferentes divisiones de telégrafos de campaña y de estos con las inspecciones permanentes establecidas á retaguardia.

CRÓNICA

DE LA

GUERRA DE ORIENTE.