

REVISTA EXTRANJERA

La organización militar de los ferrocarriles franceses (Conclusión).

El abastecimiento de víveres, material y municiones del ejército, se asegura también por las Reguladoras que, además, conservan en reserva, ya en su estación, ya á retaguardia, los trenes sanitarios afectos al ejército y dirigen estos convoyes sin dilación á los puntos designados por la Sanidad Militar.

Las Reguladoras deben, en sentido inverso, traer del frente las tropas que el General en Jefe destina á otro punto de su línea, los soldados permisionarios ó destinados á fábricas, minas, etcétera, los heridos y enfermos, las sacas postales, el material para reparar, los caballos enfermos, las armas y las municiones, las pieles de los animales que serán vendidas en Lyon y Clermont, los prisioneros, etc.

Además, las estaciones reguladoras comprenden, en principio, unas enfermerías de estación, unas estaciones de parada y comida, unos suplementos (*en-cas*), móviles de víveres y municiones, es decir, de aprovisionamientos sobre vagón.

Para la *ejecución local* de sus operaciones, toda Comisión reguladora dispone de *Comisiones de estación*.

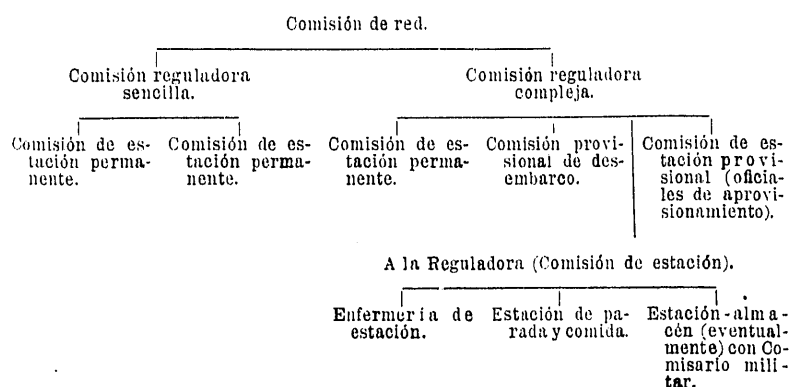
Las Comisiones de estación.—Estas Comisiones están formadas por un Comisario militar y sus auxiliares y un Comisario técnico que es, en general, el Jefe de estación. Los Comisarios militares de estación se reclutan entre los antiguos oficiales del cuadro activo, los Comisarios de vigilancia administrativa de las redes, los Ingenieros civiles ó personas habituadas á las cuestiones relativas á los ferrocarriles. En la Escuela Superior de Guerra, se han dado, en tiempo de paz, unos cursos para iniciarles en sus delicadas funciones.

Los Comisarios de estación son los intermediarios obligados entre las tropas que embarcan ó desembarcan en las estaciones, ó las atraviesan, y los agentes del ferrocarril, y tienen á su cargo operaciones análogas á las Reguladoras, pero, claro es, que dentro de su estación.

Parecen también estas Comisiones, de alojamiento, alimentación y servicio sanitario á las tropas que en ellas se estacionan y al personal de las vías férreas, á la seguridad y defensa de la vía y de la estación, y al buen entretenimiento de los materiales á su disposición. En ciertos casos, la Comisión de red ó las Reguladoras constituyen *Comisiones provisionales de desembarco* con los equipos de oficiales, llamados volantes, que tienen en reserva.

Del mismo modo, cuando hay que aprovisionar Cuerpos en estaciones en que no existen Comisiones permanentes se crean grupos de *Oficiales de aprovisionamiento* en las cuales la Reguladora delega para operaciones de corta duración.

En la zona de los ejércitos, la organización general del Servicio de los ferrocarriles puede representarse por el esquema siguiente:



Los anejos de las Reguladoras.—Las Reguladoras no están solamente unidas directamente á órganos de la vanguardia, sino que tienen que proveer á las tropas de víveres y de municiones. Los víveres se suministran á la Reguladora por unas *estaciones-almacenes*. Estas sirven para mantener disponibles á una distancia no muy grande del teatro de la guerra aprovisionamientos de todas clases.

Las estaciones-almacenes disponían, en principio, de *stocks* reunidos en tiempo de paz. La duración de las hostilidades ha obligado á reaprovisionar con frecuencia estos depósitos. Han reconstituido sucesivamente sus reservas, ya por la explotación directa de los recursos de la región en que están establecidas, ya por expediciones realizadas por nuevos centros de retaguardia: *estaciones de reparto de estaciones-almacenes, estaciones de agrupamiento de ganado, estaciones de agrupamiento de heno prensado, arsenales, etc.*

Por otra parte, en el movimiento de vanguardia á retaguardia, las Reguladoras tienen que evacuar enfermos y heridos: esta operación se hace por las *estaciones de reparto*.

Los ferrocarriles militarizados aparecen, pues, como organismos muy complejos que giran alrededor de un órgano central que es la Comisión reguladora, órgano de abastecimiento y de evacuación de un ejército. Da una clara idea de lo expuesto el esquema de la figura.

LAS COMISIONES DE FERROCARRILES DE CAMPAÑA.—Más allá de las *estaciones de transición*, todas las operaciones están confiadas á las *Comisiones de ferrocarriles de campaña*. El personal técnico de estas Comisiones está formado por las secciones de ferrocarriles de campaña.

Estas Comisiones están encargadas de la construcción, destrucción ó reparación de las vías ó obras de arte, de la elección é instalación de las estaciones abiertas al servicio de transportes, de la explotación de las secciones que le son afectas, de su conservación y policía general.

Zona del interior.—En esta zona, dependiendo del Ministro de la Guerra, las Comisiones de red se duplican por Subcomisiones, que, en general, corresponden á las Inspecciones principales de tiempo de paz; el Inspector principal, Comisario técnico, ejerce muchas veces las funciones de Comisario militar.

De las Comisiones y Subcomisiones dependen las Comisiones militares instituidas en las *estaciones de asamblea* (una para cada Cuerpo de ejército, encargadas de centralizar los envíos de hombres y de material destinados á la vanguardia, y de efectuar los transportes de retorno. Las Comisiones de estación del interior funcionan como las de la zona de los ejércitos.

Personal á la disposición de los ferrocarriles.—Desde el tiempo de paz, el personal técnico encargado de servir los ferrocarriles militarizados había recibido una organización especial. Este personal se había agrupado en diez *secciones de ferrocarriles de campaña*: nueve para las redes principales y una para las secundarias.

Cada sección comprende una fracción activa y una territorial. La primera se recluta entre los agentes de la red correspondiente á la sección. Tiene á su cabeza un Comandante, Ingeniero-Jefe de la compañía, y oficiales escogidos entre los agentes superiores de la red.

En tiempo de paz, los hombres pertenecientes á la sección podían ser convocados inopinadamente para revistas y ejercicios de instrucción.

En tiempo de guerra pueden las secciones ser *movilizadas* para ponerse á la disposición del Generalísimo. Están dotadas de un *uniforme especial*.

Cada sección tiene 1.500 hombres, repartidos en tres catego-

rias: explotación, tracción, vía. Los agentes de los ferrocarriles sometidos todavía á las obligaciones militares estaban afectos á las *subdivisiones territoriales*.

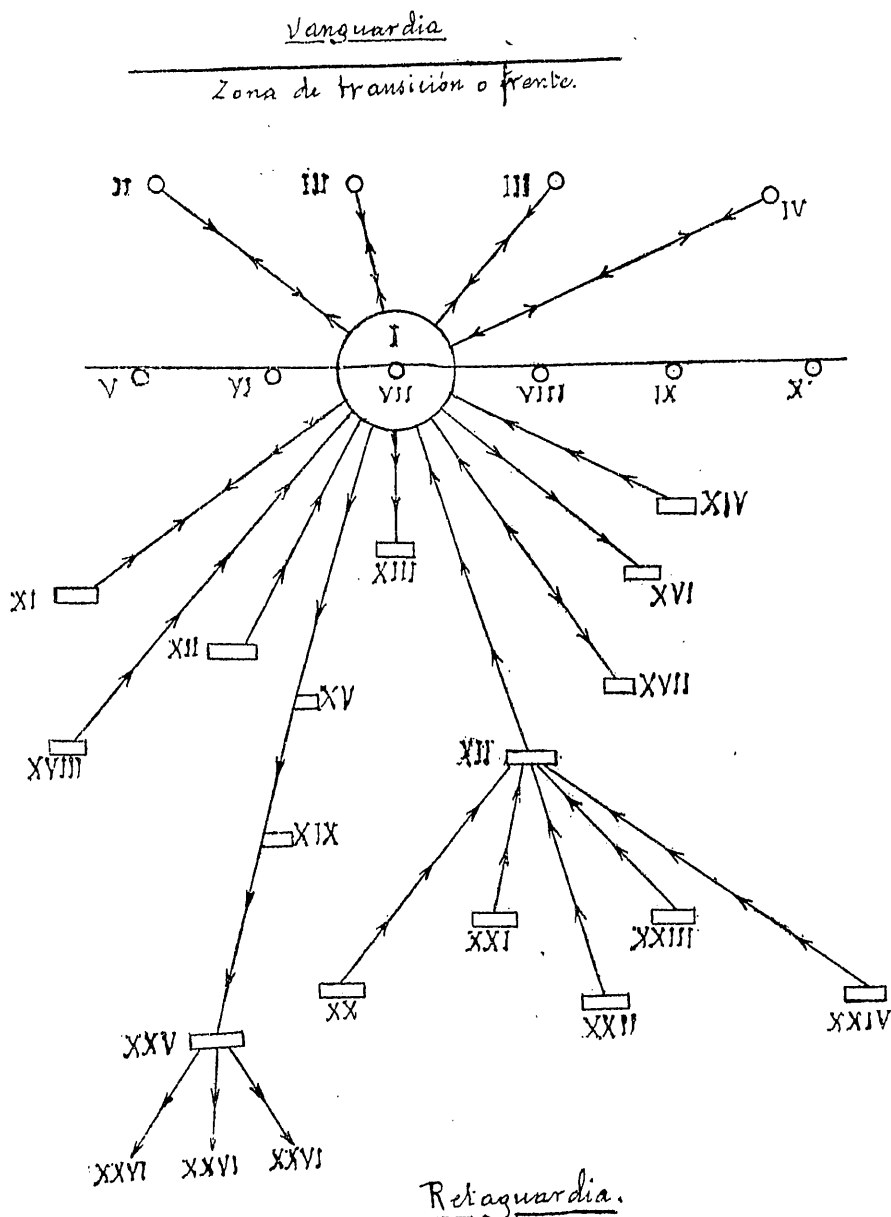
Debian, en la movilización, militarizarse y llevar el brazal distintivo de sus funciones: blanco, para la explotación; rojo, para la tracción, y amarillo, para la vía.

Además el 5.º regimiento de Ingenieros ó de Ferrocarriles

gonos: los *trenes de combatientes* formados por 30 vagones cubiertos y 20 *trucks* y los *trenes-parques* dotados de 28 *trucks*.

Un tren de combatientes recibe un batallón de Infantería, ó una batería, un escuadrón ó una compañía de Ingenieros. Se necesitan 142 trenes para transportar un Cuerpo de ejército con su impedimenta.

Para la evacuación de heridos se han creado cinco trenes



I.—Reguladora; II.—Comisión de estación de desembarco; III.—Comisiones de estación permanentes; IV.—Comisión de estación provisional (aprovisionamiento); V.—Suplemento (*en-cas*) móvil (viveres); VI.—Suplemento (municiones); VII.—Enfermería; VIII y XII.—Estaciones-almacenes; IX y XIX.—Estaciones de parada y comida; X.—Reserva de trenes sanitarios; XI y XVII.—Estaciones de asamblea; XIII.—Arsenal (recepción de material usado); XIV.—Reserva de los trenes sanitarios de la Reguladora; XV.—Enfermería de estación; XVI.—Estación de recepción de pieles para enviar á Lyon y Clermont-Ferrand; XVIII.—Arsenal (parque de reserva de municiones); XX.—Estación de agrupación de ganado; XXI.—Estación de reparto de estaciones-almacenes; XXII.—Arsenal; XXIII.—Comisión de aprovisionamiento regional; XXIV.—Estación de agrupación de heno seco; XXV.—Estación de reparto de heridos; XXVI.—Hospitales.

ha sido puesto á la disposición del Director de retaguardia. Este regimiento se ha subdividido, después de la movilización, en una serie de compañías, ciento, próximamente.

Se han destinado, además, á las diversas Comisiones, destacamentos de territoriales para protección de las estaciones, personal sanitario, obreros de administración, telegrafistas, gendarmes, etc.

EL MATERIAL DE EXPLOTACIÓN Y DE TRACCIÓN.—En la zona de los ejércitos se han tomado ciertas medidas para facilitar la tracción de los trenes. Durante el mes de Agosto de 1914 las locomotoras recibieron un doble equipo de maquinistas y fogoneros y se intercaló un vagón de carbón en cada tren para el aprovisionamiento de la máquina.

Para los movimientos de concentración y los de conversión, las Comisiones de red establecieron dos tipos de trenes de 50 va-

sanitarios llamados *permanentes*, de intercircularción, y trenes *semipermanentes*. Muchos de éstos son de intercircularción y llevan un vagón destinado á sala de operaciones ó uno especial con farmacia y sala de operaciones. Hay más de 100 trenes de esta clase.

También pueden *improvisarse* trenes para el transporte de heridos. La Compañía de P. L.-M. sola ha inmovilizado 1.600 carruajes para los transportes sanitarios.

Trenes de municiones van y vienen entre los arsenales y el frente, lo mismo que los de *aprovisionamientos cotidianos* entre las estaciones-almacenes y la vanguardia.

Los vagones inmovilizados para estos servicios son más de 22.000.

LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES Y LOS TRANSPORTES MILITARES DURANTE EL PRIMER PERÍODO DE LA GUERRA.—El 1.º de Agos-

