Titre : **15e ESCADRON DU TRAIN DES EQUIPAGES MILITAIRES** **HISTORIQUE** **1914-1919**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Train des Equipages Militaires 1914-1918**
Auteur :	Origine : **http://gallica.bnf.fr/** **Droit : domaine public** **Transcription intégrale**
Référence : Imprimerie RULLIERE FRERES Avignon 1 rue Collège du Roure 1920	Transcripteur : **MF. ROBELIN** Date : **2016**

Ancestramil

HISTORIQUE

DU

15e ESCADRON DU TRAIN

DES

EQUIPAGES MILITAIRES

PENDANT LA CAMPAGNE 1914 - 1918

———

SOMMAIRE

Le présent travail est divisé en huit parties :

La 1re comprend l'historique des compagnies du 15e Escadron actif.

La 2e comprend l'historique des compagnies du 15e Escadron territorial.

La 3e comprend l'historique des compagnies créées au cours de la campagne.

La 4e comprend l'historique des compagnies des unités de l'A

La 5e comprend l'historique des compagnies des unités des T. F. L.

La 6e comprend la liste des citations obtenues par les militaires de l'Escadron.

La 7e comprend la liste des blessés.

La 8e comprend la liste des militaires tués, morts des suites de leurs blessures, et de maladies contractées ou aggravées au cours de la campagne.

———————————

Ancestrami

HISTORIQUE

DU

15e ESCADRON

DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

PENDANT LA CAMPAGNE 1914-1918

_____

Pendant plus de quatre ans, des millions d'hommes se sont heurtés dans une lutte sans merci. Au lendemain de la paix, enfin survenue, il a paru intéressant d'établir pour tous les Corps et sous forme d'historique; un résumé des opérations auxquelles ils ont été mêlés; résumé qui permettra de les suivre par la pensée sur les différents fronts et de recueillir pour l'avenir des enseignements et des exemples.

En ce qui concerne le 15e Escadron du Train, il ne saurait être question d'entrer dans le détail de la vie en campagne de chacune de ses compagnies qui, dès le début de la Mobilisation, ont opéré isolément à la suite des grandes unités auxquelles elles étaient rattachées.

Le récit en deviendrait fastidieux à force d'uniformité.

On s'est donc seulement efforcé dans le présent travail, après avoir indiqué quelles ont été les compagnies formées soit au début, soit au cours de la campagne, de noter les événements saillants auxquels elles ont été mêlées, de souligner les faits intéressant tout particulièrement l'Arme, enfin de recueillir les noms de ceux qui se sont particulièrement distingués pendant les opérations, de ceux qui ont heureusement survécu à leurs blessures et de ceux qui sont morts glorieusement dans l'accomplissement de leur devoir.

_____

FORMATIONS MOBILISÉES

PAR LE

15e ESCADRON DU TRAIN

=====

A la mobilisation, les trois compagnies actives du 15e Escadron du Train, renforcées par les réservistes, forment les compagnies ci-après :

1re Compagnie. - C. V. A. D. n° 1 du 15e Corps.
2e Compagnie. - C. V. A. D. n° 2.
3e Compagnie. — Boulangerie d'Armée.
4e Compagnie. — C. V. A. D. 3/15.

Ancestramil

5e Compagnie. - A la disposition du Service de Santé du 15e C. A.
6e Compagnie. - C. V. A. D. 4/15.
7e Compagnie. - Affectée aux services divers de la 65e D. I. (Division indépendante).
8e Compagnie. — Quartier Général du 15e C. A. et ses divers services.
9e Compagnie. — Affectée aux services divers de la 75e D. I. (Division indépendante).
10e Compagnie. — C. V. A. D. sur bâts de la 65e D. I. (Equipages muletiers de convoi administratif).
11e Compagnie. — C. V. A .D. sur bâts de la 75e D. I. (Equipages muletiers de convoi administratif).
40e Compagnie. — Compagnie de dépôt de l'Escadron de réserve.

Le 15e Escadron forme également un Escadron territorial se composant de la Compagnie numérotée de 21 à 32 inclus, plus une compagnie de dépôt prenant le numéro 41

21e Compagnie. — C. V. A. D. 65e D. I.
22e Compagnie. — C. V. A. D. 65e D. I. et plus tard Armée d'Orient (Compagnie d'Arabas et Compagnie mixte.
23e Compagnie. — C. V. A. D. n° 75.
24e Compagnie. — C. V. A. D. n° 75.
25e Compagnie. — Groupe n° 4 de Commandement d'Etapes.
26e Compagnie. — Transports de la Place de Toulon.
27e Compagnie. — Transports de la Place de Nice.
28e Compagnie. — Transports de la Place de Marseille.
29e Compagnie. — C. V. A. D. 44e D. I.
30e Compagnie. — Transports de la Place de Marseille.
31e Compagnie. — C. V. A. X. 40.
32e Compagnie. — C. V. A. X. 41.
41e Compagnie. — Dépôt de l'Escadron Territorial et plus tard dépôt annexe de l'Armée d'Orient.

Au cours de la Guerre et par suite de la marche des opérations, l'Escadron a eu à former diverses unités créées au fur et à mesure des besoins et numérotées de la façon suivante :

18 Octobre 1914. — Groupe d'attelages n° 1.
18 Octobre 1914. — Groupe d'attelages n° 2.
2 Février 191 5. — 33e Compagnie Muletière.
2 Février 1915. — 34e Compagnie Muletière.
16 Novembre 1915. — 51e Compagnie D. I. du T.A.O Base Salonique.
25 Décembre 1915. - 5e Compagnie bis Q. G. et Formations sanitaires de la 30e D. I. Armée d'Orient.
1er Janvier 1916. — 55e Compagnie, Groupe de Brancardiers, Q. G. et Services divers de la 123e D. I.
1er Janvier 1916. — 65e Compagnie, Groupe de Brancardiers, Q. G. et Services divers de la 29e Division.
15 Mai 1916. —122e Compagnie, Compagnie Muletière A. 0.
1er Juin 1916. — 70e Compagnie, formation sanitaire de l'A. F. Q.
14 Juillet 1916. — Dépôt de blessés et malades légers.
1er Novembre1916. - 17e Compagnie C. V. A. D. 215
15 Novembre 1916. – 35e Compagnie, Compagnie tombereaux 12.
1er Décembre 1916 - 36e Compagnie C. V. A. X. 42.

Ancestramil

22 Février 1917. – 53e Compagnie Muletière.
1er Juin 19I7 - 80e Compagnie, 28e Groupe Mobile de Remonte.

Plus tard, au moment de l'expédition de Palestine, il a été créé au 15e T. E. M. trois nouvelles compagnies :

La 101e — - C. V. A D des T. F. L.
La 102e. — - Q. G. des T. F. L.
La 103e. — C. V. A. D. des T. F. L.
Le 15e Escadron a en outre mobilisé un certain nombre d'unités automobiles.
Il a été, en 1917, chargé de l'administration de toutes les formations autos de l'Armée d'Orient dont le nombre s'élève à 148.
L'historique des compagnies énumérées ci-dessus est résumé succinctement dans le présent travail, sauf en ce qui concerne les formations automobiles dont l'histoire fera 1 objet d'un ouvrage spécial établi par le service Auto.

_____

15e ESCADRON
DU TRAIN DES EQUIPAGES MILITAIRES
==========

PREMIÈRE PARTIE

_____

RÉSUMÉ

DES OPÉRATIONS EFFECTUEES

PAR LES COMPAGNIES MOBILISÉES

AU 15e ESCADRON DU TRAIN ACTIF

AU COURS

DE LA CAMPAGNE 1914-1919

_____

15e ESCADRON DU TRAIN

Historique de la 1re Compagnie

La 1re Compagnie, formée par un noyau actif provenant de la 1re compagnie, a été portée par l'arrivée des réservistes à l'effectif de :

Ancestrami

2 officiers :
Capitaine **COMBES**, commandant la compagnie, officiers
Vétérinaire-major : **VIVIEN**,
299 hommes — 179 voitures.

La concentration des différents éléments composant l'unité s'est faite du 2 au 10 août 1914.
Les 11 et 12 août, la compagnie s'embarqua en cinq échelons qui se trouvent concentrés, le 14 août, aux gares de débarquement de Mirecourt et de Diarville.
Par étapes, la compagnie se rend à la Garde (Lorraine annexée) où elle est mise à la disposition du 15e C. A. et prend la dénomination de C. V. A. D. 1/15. Le service du ravitaillement commence le 19 août, en gare d'Embermenil.
Le 20 août, la compagnie, par ordre du Q. G., se replie et se dirige sur Blainville, où le ravitaillement est interrompu par suite de l'évacuation de la gare. Le convoi passe la Moselle sur ponts de bateaux du Génie et arrive à Neuvillers-sur-Moselle.
Pendant les mois de septembre et octobre, la compagnie assure le ravitaillement des T. R. des 29 et 30 D. I. dans la Meuse et l'Argonne, rayonnant aux alentours de Verdun, Dombales, Nixeville. Le C. V. A. D. 1/15 continue le ravitaillement des divers éléments du 15e C. A. dans la même région jusqu'au mois de mars 1915.
Pendant cette période, la tâche de la compagnie a été rendue des plus difficiles, par les mauvais temps de la saison et le mauvais état des routes, détrempées par des pluies continuelles.
Le 7 mars, la compagnie cesse le ravitaillement de l'avant et se dirige par étapes sur Couvonges (Haute-Marne) pour être employée comme C. V. A. D. d'armée, service qu'elle exerce jusqu'au 1er juin 1915.
A cette date, la compagnie reprend le ravitaillement des troupes de l'avant (29e division), elle a comme gare de ravitaillement Dombales.
Elle fournit, en outre, cinquante voitures pour grossir les T. R. des bataillons isolés et augmenter les éléments de transport du Génie.
Dans ces deux derniers services, les détachements ont à souffrir tirs de harcèlement exercés à l'arrière des lignes.
Le 1er septembre, le bivouac de Récicourt est bombardé. Le conducteur **CAREC Clément** est tué et le soldat **ALAZAY Pascal** est blessé.
Le 24 février 1916, le conducteur **ROSSI Paul** est tué par une bombe d'avion lancée sur le bivouac à Dombales. Nous sommes alors en pleine attaque allemande sur Verdun. Les routes et cantonnements de l'arrière sont constamment bombardés ; la compagnie n'en continue pas moins à assurer très régulièrement le ravitaillement des éléments de la 29e D. I.
L'esprit de devoir, l'énergie, la volonté et le dévouement de tous, triomphent de toutes les difficultés et font oublier les fatigues, les intempéries et les dangers affrontés.
En raison même des fatigues imposées au personnel et aux animaux, la Compagnie, comme la Division d'ailleurs, est relevée du secteur de Verdun à la date du 25 mars et après avoir été ramenée à l'arrière est dirigée par voie ferrée sur Dunkerque où elle continuera comme par le passé à assurer le ravitaillement de la 29e D. I.
Le 7 novembre 1916, le C. V. A. D. change d'organisation, les effectifs sont diminués, les excédents sont versés à la 18e compagnie du 12e T. E. M.
L'effectif du C. V. A. D. est alors : 3 officiers — 130 hommes — 192 chevaux — 74 voitures.

Le convoi change de nom et prend le titre de C. V. A. D. 29, attaché par conséquent à la 29e D. I. où il reste jusqu'au 1er décembre 1916. A cette date, il est mis à la disposition du 2e C. A. et reste dans cette situation jusqu'au 21 décembre de la même année.

Le 22 décembre, il revient dans l'Oise pour être affecté à nouveau à la 29e D. I.

Le 9 janvier 1917, le C. V. A. D. 29 s'embarque à destination de Dunkerque. Une partie de ses effectifs est mise à la disposition de la D. E. S. de Dunkerque, et le reste assure le ravitaillement de la division. La compagnie reste dans cette région jusqu'en juin 1917.
Le 15 mai 1917 les conducteurs **CODE Alphonse** et **COLIN Joseph** sont tués par l'explosion d'une caisse de grenades. Le conducteur **DANTHON** est blessé dans les mêmes circonstances.
Le 26 juin 1917, le C. V. A. D. 29 est dirigé sur Pont-d'Oye (Pas-de-Calais) où il ravitaille la 29e D. I.
Le 23 novembre 1917, la compagnie revient à Dunkerque, sa mission consiste à ravitailler la 29e D. I. et à assurer les transports du 7e Génie.
Le 12 décembre, les conducteurs **BISSON, SIMMONOT** et **POULESSARD** intoxiqués par les gaz sont évacués. Le 21 mars 1918, le vétérinaire **ARDENS** est blessé par un éclat d'obus.
Le 31 mars 1918, le C.V.A.D. quitte la région du Nord et vient se fixer dans la Somme où il assure le ravitaillement de la 29e D. I.
Le 18 avril 1918, la compagnie quitte la région de la Somme et va cantonner à Soulivy-Gallet (Oise).
Le 21 avril, le C. V. A. D. s'embarque à St-Omer-en-Chaussée à destination de Nançoy-Tronville (Meuse) où il débarque le 22 avril 1918.
Le C.V.A.D. occupe les cantonnements de Ligny-en-Barois et assure le ravitaillement de la 29e D. I. dans la région de Verdun.
La Compagnie fournit également un fort détachement à la 24/21 du Génie à Verdun, et continue son service dans la Meuse jusqu'au 25 août 1918.
Pendant cette période, le conducteur **DENIS Valentin,** détaché au Génie, est tué par l'explosion d'une caisse de grenades et le conducteur **GOUTTE** est blessé dans les mêmes circonstances.
Le 26 août, la compagnie embarque à Revigny à destination de Chevrières (Oise). Pendant les mois de septembre et octobre le C. V. A. D. 29 assure le ravitaillement des T. R. de la 29e D. I. dans les régions de la Somme et de l'Aisne.
Le 26 octobre 1918, le C V. A. D. 29 est réduit à l'effectif de 1 officier, 4 sous-officiers, 59 hommes, 60 animaux, 36 voitures. Il passe à la compagnie du Q. G. de la même division.
Jusqu'à l'armistice, le C V.A.D. 29 reste dans la région de l'Oise.
Le 30 décembre, la compagnie fait mouvement pour aller dans l'Aisne, où elle séjourne jusqu'au 9 mars 1919. A cette date la compagnie est embarquée sur Kirn en Allemagne où elle fait de l'occupation jusqu'au mois d'août 1919.

Pendant l'occupation en Allemagne la compagnie a assuré le service de place.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

Historique de la 2e Compagnie

C. V. A. D. 15e C. A.

La 2e compagnie à l'effectif de :

2 officiers Capitaine **ZAPP**,
Lieutenant **MARAVAL**,
292 hommes, 448 chevaux, 179 voitures,

Ancêtre mail

A été mobilisée à Orange dès le premier jour de la mobilisation et dirigée le 12 août par voie ferrée sur le 15e C. A. en Lorraine. Après son débarquement à Mirecourt, la 2e compagnie prénommée 2e Section de C. V. A. D. du 15e C. A. a rejoint par étapes cette grande unité à Bourdonnay où elle commence, dès le 18 août, à fonctionner comme organe de ravitaillement en vivres.
Le 20 août, à la suite des affaires de Dieuze et Morhange, la compagnie reçoit l'ordre de se replier (en assurant sa sécurité) sur la rive gauche de la Meurthe. Le mouvement s'effectue avec ordre et régularité et après une marche de nuit longue et pénible, la compagnie arrive à Dombale-sur-Meurthe au petit jour; elle y ravitaille les trains régimentaires qui n'avaient pu, en raison des circonstances, assister à la distribution de la veille.
Pendant la période de résistance et de contre-offensive du Grand-Couronné et des hauteurs de Saffais, la compagnie continue son service de ravitaillement en vivres alternant avec le C. V. A. D. 1/5 (1re compagnie).
Dès le début de septembre et alors que s'annonçait la bataille de la Marne, la compagnie se porte dans la région de Bar-le-Duc, suivant avec le 15e C. A., les étapes de notre victoire et de notre avance, après les affaires de Wassincourt, Rembercourt-aux-Pots, et les combats de la vallée de l'Aire, elle arrive dans la région située entre l'Argonne et Verdun. Là, jusqu'au printemps 1915, à la bonne comme à la mauvaise-saison, elle assure journellement, dans des centres soigneusement choisis, le ravitaillement en vivres de tout le personnel du 15e C. A. (hommes et chevaux).
A cette date, elle est mise à la disposition du Directeur des Etapes et des Services de la IIIe Armée. Au moment où cette unité quitte le front, elle reçoit du général **HEYMANN**, commandant le 15e C. A., une lettre de félicitations pour le zèle et le dévouement déployés par tout son personnel et les services rendus en facilitant la tâche de l'Intendance.
La compagnie passe, dans la zone de l'arrière, les mois de mars, avril, mai 1915, procède à la réorganisation et à la mise en état de tous ses équipages. Suivant les ordres du commandement elle contribue efficacement à la mise en culture de tous les terrains situés au Sud de l'Ornain en mettant la totalité de ses conducteurs et attelages à la disposition des cultivateurs de la région.
Rappelée dans la zone de l'avant en juin 1915, la compagnie rejoint par étapes le 15e C. A. dans la région de Valmy. Elle suivra dès lors le sort de cette grande unité jusqu'à sa dissolution.
Il serait fastidieux d'énumérer les services accomplis journellement par cette unité ; l'essentiel est de retenir que tous ses moyens ont été employés par l'Etat-Major et l'Intendance pour assurer au mieux les questions de ravitaillement et les transports divers nécessités par les circonstances et les opérations militaires.
A la date du 20 août 1915, la compagnie quitte la région de l'Argonne pour se rendre par voie ferrée sur l'Aisne (secteur situé entre Soissons et Berry-au-Bac). Elle restera dans ce secteur jusqu'en novembre de la même année cantonnée sur les bords de la Vesle, aux Vantaux, où un camp aussi confortable que possible est organisé et procure un bon abri aux 300 hommes et 500 chevaux de la compagnie.
En dehors du ravitaillement quotidien effectué parle C. V .A. D., de multiples transports pour le compte du Génie de la 126e D. I. sont assurés de nuit dans la région de Pontavert et Berry-au-Bac.
Au cours de ces missions les conducteurs **CORRANÇON, PEDROUX**, **LELACEUX, SILY** sont blessés par éclats d'obus, le conducteur y **FORET** est tué.
Au cours du mois de novembre 1915, la compagnie est envoyée au repos dans la région d'Epernay et rejoint par étapes, au début de décembre, le secteur de Champagne, région de Massiges, Beauséjour, et stationne au cantonnement de St-Marc-sur-Auve.
Pendant tout cet hiver 1915 -1916 elle continue le service normal des C. V. A. D. pour le compte des divisions organiques du 15e C. A. (123e et 126e).

Tous ceux qui ont parcouru le front de Champagne connaissent l'état des routes et des chemins pendant la période des pluies et des neiges de l'hiver. Cela suffit pour indiquer les difficultés matérielles rencontrées par nos équipages pour mener à bien les missions qui leur étaient dévolues. Toutes ont été remplies néanmoins d'une façon intégrale.
En mai 1916 et alors que l'ennemi essaye par tous les moyens à triompher de notre résistance à Verdun, le corps d'armée est appelé dans ce secteur et la 2e compagnie du 15e E. T. E. M. suivant le mouvement arrive le 20 mai 1916 sur la rive gauche de la Meuse où elle bivouaque à v111ers-sur-Cousance. Tandis que les divisions du corps d'armée ou rattachées momentanément à ce corps opposent une victorieuse résistance à la cote 304 et au Mort-Homme, la compagnie s'emploie de toutes ses forces à faciliter la tâche des défenseurs en portant à pied d'œuvre tout ce qu'il était humainement possible de porter pour leur permettre de vivre, de tenir, de vaincre.
La compagnie n'est pas seulement à la disposition de l'Intendance, mais encore de l'Artillerie pour le transport des munitions, et à la disposition du Génie pour le transport de matériaux de toutes sortes.
Des magasins de vivres sont organisés en des points tels que Esnes, Montzeville et le quart en réserve (forêt de Hesse) et alimentés chaque jour après le ravitaillement des unités montant en ligne. C'est au cours d'une mission de ce genre que furent blessés les conducteurs **PERIC**, **BELLIDENTY, BARBIER, CAZOTTE,** ce dernier amputé de la jambe gauche est décoré de la Médaille militaire. Tous ces militaires ont été l'objet d'une citation.
La compagnie pendant toute cette période d'été 1916 a en outre assuré la fenaison et la moisson dans cette région évacuée par la population civile, poussant les travailleurs et les équipages chargés d'enlever les gerbes, le plus près possible des lignes.
Toute la récolte en céréales a pu être ainsi sauvée.
Un centre de battage a été organisé à Villers-sur-Cousance. Le blé a été expédié à l'arrière et la paille distribuée sur place pour l'alimentation des animaux ou le couchage de la troupe.
A la date du 1er octobre et par suite de la réorganisation des C. V. A. D. la 2e compagnie prélève sur son effectif les éléments nécessaires à la constitution d'une nouvelle compagnie portant le n° 17 et destinée à servir d'organe de ravitaillement aux E. N. E. du 15e C. A.
La 2e compagnie devient compagnie divisionnaire, affectée au C. V. A.D. de la 126e D. I. Le capitaine **ZAPP** prend le commandement de la 17e compagnie de nouvelle formation et passe au lieutenant **ASPE** le commandement de la 2e compagnie.
Avec la 126e D. I.. la compagnie reste dans le secteur de Verdun et assure le même service que celui relaté plus haut jusqu'en septembre 1917. Après un repos d'un mois environ dans la région de Arcis-sur-Aube, suivant sa division, elle occupe le secteur de Lorraine dans les environs de Nancy. Elle y séjourne jusqu'en juin 1918.
Lors de l'attaque allemande du 8 juin de la même année, dans la direction d'Estrées-St-Denis, elle suit la division qui est portée rapidement sur l'Oise, opère dans la région de Montdidier et contribue jusqu'à l'armistice au succès qui devait nous apporter la victoire.
Le C. V. A. D. 126 a pu pendant toute cette période, comme d'ailleurs pendant toute la campagne, exécuter tous les travaux qui lui ont été demandés et maintenir d'une façon parfaite ses chevaux et son matériel.
Cette unité a été dissoute à la date du 26 octobre 1918. Tous ses éléments ont été affectés à la 5e compagnie du 15e E.T.E.M. ou versés à d'autres formations de l'armée.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

_____

Historique de la 3e Compagnie

(Boulangerie de Campagne)

_____

La 3e compagnie du 15e Escadron du Train des Equipages dont le noyau actif provenait de l'ancienne troisième compagnie a été formée à partir du 2 août 1914 à l'effectif de :

3 officiers

Capitaine **CALVET**,
Lieutenant **RICHARD**,
Sous-lieutenant **VERGER**.
338 hommes de troupe, 520 animaux, 184 voitures.

Elle a quitté Orange par voie ferrée (sept trains) les 7 et 8 août et a été dirigée sur la gare régulatrice d'Is-sur-Tille où elle est arrivée le 9 août 1914. Cantonnée à Dienay (Côte-d'Or) elle a assuré du 10 août au 14 novembre 1914 les services de transport de bois, de farine et de pain de la B. O. C. 15 affectée à la D. O. A. de la IIe armée.
Mise en route le 14 novembre pour faire partie de la B.O.A. de la IVe armée, elle est arrivée à Lavau (près Troyes) le 19 novembre 1914, où elle a séjourné jusqu'au 15 décembre 1915. Dans cette position elle a assuré le service des transports de la B. O. C. 15 de la Place de Troyes et divers détachements ont été employés à l'exploitation forestière et à celle des ressources locales (foin, paille, avoine).
Du 15 décembre 1915 au 10 juin 1917, la compagnie a été employée au service du débardage du bois dans diverses forêts du département de l'Aube, notamment à Lusigny, Vendeuil, Essoyes.
Le 11 juin, elle a été mise en route sur Châlons-sur-Marne où a lieu la dissolution. Le personnel, les animaux et le matériel y ont été répartis dans les diverses unités du Train de la IVe armée.
La compagnie ayant, pendant presque toute la campagne, séjourné dans le département de l'Aube, aucun fait saillant n'est à signaler en dehors d'un incendie qui, dans la nuit du 27 au 28 janvier 1915 occasionna la mort du conducteur **MOSNIER** et la perte de 13 animaux. Cette unité a contribué, pendant toute sa durée, au bon fonctionnement d'une boulangerie de campagne.
Elle a travaillé sans arrêt apportant à l'aide de ses voitures, à cet organe de ravitaillement, les matières premières et le combustible nécessaires. Elle a assuré en outre, chaque jour, l'enlèvement et le transport à la gare régulatrice des milliers de rations destinées aux troupes.

==========

Archives Mil

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 4e Compagnie

———

La 4e compagnie du 15e E. T. E. M. formée à l'effectif de :

2 officiers
Capitaine **GILLET**,
Lieutenant **SAINT-MAURICE**,
280 hommes de troupe, 426 chevaux, 167 voitures,

s'embarque le 14 août 1914 à Orange par voie ferrée et débarque à Vittel pour aller cantonner à Contrexéville (Vosges).
Elle prend le nom de C. V. A. D. 3/15.
Le convoi est mis comme organe d'armée à la disposition du Sous-Intendant militaire pour le ravitaillement des troupes en opérations. Le 7 septembre, deux sections sont mises à la disposition du Chef d'escadron commandant le Groupe de Section de Parc n° 15 à Beroy (Meuse) jusqu'au 4 mars 1915. Elles s'occupent de transport de munitions et de matériel; le 7 mars, la compagnie rejoint la zone de l'avant (ouest de Verdun) et remplace, au 15e C. A., le convoi de corps d'armée envoyé au repos.
Elle assure le ravitaillement quotidien des Trains Régimentaires.
Le 8 avril 1915, le brigadier **LARETTE Emile** et les conducteurs **PAULIN, JULICH, BERNARD** et **CHARASSE** sont cités à l'ordre du w 15e C A. pour le motif suivant : « Chargés de conduire un convoi de paille aux tranchées et violemment attaqués par une mitrailleuse, ont rempli avec un merveilleux sang-froid la mission qui leur avait été confiée. »

Le ravitaillement est assez périlleux, les denrées sont livrées aux parties prenantes à l'arrière du front, mais la livraison de la paille de couchage se fait parfois aux tranchées de 2e ligne
Au mois de mai 1915, plusieurs voitures sont détachées dans les régiments de la 30e D. 1 pour renforcer les Trains régimentaires.
La compagnie est restée jusqu'au 4 juin 1915 à la disposition du 15e C. A. dans la région Je Verdun et de l'Argonne opérant toujours comme organe de ravitaillement.
De juin à juillet 1915, la compagnie assure, comme organe de l'arrière, une série de transports commandés par le général D. E. S. La plupart des hommes et des chevaux sont mis à la disposition des agriculteurs pour les travaux agricoles de la fenaison.
Du 2 août 1915 au 21 février 1916, la C. V. A. D. 3/15 assure le ravitaillement de la 48e D. I.
Lors de l'attaque du 21 février sur Verdun, tous les convois d'armée qui se trouvaient dans la région, sont employés pour suppléer dans la mesure du possible à l'insuffisance des voies ferrées et des trains de ravitaillement aboutissant à Verdun.
Dans ce but, la compagnie est portée de Bar-le-Duc à Laheycourt et s'occupe spécialement du ravitaillement des divisions suivantes : 77e, 40e, 25e, 76e, 17e, 18e et 10e. Le convoi travaille à plein, le personnel hommes et chevaux fournit pendant toute cette période, février à juin inclus, le maximum d'efforts.
En juillet 1916, la compagnie est divisée en deux fractions, l'une est mise à la disposition du Génie pour le transport du matériel, l'autre à la disposition de l'Intendance pour l'exploitation des fourrages, région de Foucancourt (Meuse).

Le mois de septembre est employé au ravitaillement de la 130e D. I. D'octobre en novembre 1916, la compagnie s'occupe du chargement et transport des munitions de la gare de Nixeville au dépôt de munitions du P. A. du 11e corps. Les convois se font surtout de nuit pour ne pas éveiller l'attention de l'ennemi. Ce transport et ce stockage de munitions ont été faits en vue de la préparation de l'attaque qui eut lieu avec succès le 15 décembre de la même année.
La compagnie a été dissoute à la date du 30 novembre 1916, en exécution des ordres du G. Q. G. relatifs à la réorganisation des convois. Une partie des éléments de cette unité assure la formation du C. V. A. D. des E. N. E. du XIe C. A. (11e escadron du T. E. M), l'autre est affectée au C. V. A. X. 42, (36e compagnie du 15e T. E. M.).

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 5e Compagnie

———

L'historique de la 5e compagnie se divise en deux parties :

1° la première allant du 2 août 1914 au 31 décembre 1915 pendant laquelle cette unité a desservi en moyens de transports toutes les formations sanitaires du 15e C. A. et des divisions de réserve.

2° la deuxième partie, allant du 1er janvier 1916 au 26 janvier 1919, pendant laquelle cette unité a été affectée au quartier général et services divers de la 126e D. I.

a) 1° PÉRIODE 1914-1915

Les formations sanitaires mobilisées dès le 2 août 1914 par la 5e compagnie commandée par le capitaine **LAURENT**, pour lieutenant M. **PASQUIER** et comme vétérinaire M. **MOSSE**, étaient les suivantes :

2 ambulances	effectif	13 hommes
4 ambulances de C.A.	de	16 chevaux
4 ambulances de division	chaque	6 voitures
4 ambulances de division isolée	formation	

4 ambulances alpines : 59 hommes, 52 mulets.
14 sections d'hospitalisation : 4 hommes, 7 chevaux, 3 voit.
2 groupes division de brancardiers : 1 officier, 63 hommes, 71 chevaux, 22 voitures.
1 groupe de brancardiers de corps : 1 officier, 83 hommes, 90 chevaux, 27 voitures.
Toutes ces formations sanitaires étaient affectées à une grande unité et leurs marches, mouvements et opérations dépendaient naturellement de la dite unité. Les médecins appelés à rédiger l'historique des formations sanitaires (ambulances ou groupes de brancardiers) ne manqueront certainement pas de faire ressortir la part revenant au Train des Equipages dans l'enlèvement, le transport et l'évacuation des malades et blessés.
Ils pourront, mieux que personne, témoigner du zèle, du courage et du dévouement déployés par le personnel du Train dans toutes les circonstances périlleuses de la campagne. Le capitaine commandant était affecté au groupe de brancardiers de corps qui prit une part très active aux

Ancestramil

opérations en Lorraine et aux environs de Verdun en 1914, en Argonne, à Soissons et en Champagne en 1915.
Par suite de l'extension donnée au service automobile et à la nécessité d'évacuer les blessés avec le maximum de rapidité, une partie des équipages du train fut remplacée par des voitures automobiles. Cette modification importante entraîna une réorganisation de la 5e compagnie qui, au mois de décembre 1915, fut affectée au Q. G. de la 126e D. I.

2° PÉRIODE 1916-1919

La 5e compagnie réorganisée à la date du 1er janvier 1916 par le capitaine **LAURENT** comprend les éléments du Train du Q. G. de la 126e D. I., le G. B. D. 126, la S. H. 4/15, les ambulances 6/15, 10/15, et le G. E. 126. Elle suivra désormais jusqu'à sa dissolution (qui eut lieu en janvier 1919) la 126e D. I., prenant part dans la mesure de ses attributions aux opérations militaires qui eurent lieu principalement à Verdun en 1916 et 1917 (16 mois) et sur l'Oise, en 1918. On conçoit l'importance de la tâche accomplie par cette unité pendant ces périodes de durs combats, tant pour le service du Q. G. que pour le service de santé.
L'importance de cette tâche ressort des difficultés multiples surmontées et dont les principales sont les suivantes : Insécurité des cantonnements, des voies de communications, bombardements intensifs, tirs de barrage, intoxication par les gaz. Le moral des hommes a toujours été à hauteur de la situation et a toujours permis même dans les circonstances les plus difficiles d'assurer dans de bonnes conditions toutes les missions confiées.
En octobre 1918, par suite de la dissolution des C. V. A. D. l'effectif de la 5e compagnie a été augmenté par le détachement chargé du service des subsistances de la 126e D. I.
Le commandement en a été donné à cette époque au capitaine **ZAPP** qui l'a conservé jusqu'à sa dissolution.
Après l'armistice, la compagnie s'est rendue par étapes de Guise à Hochfelden près Strasbourg. C'est là que la dissolution de cette unité a été faite à la date du 21 janvier 1919.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 6e Compagnie

C. V. A. D. 4/15

———

Mobilisée à Orange le 2 août 1914 à l'effectif de :

3 officiers
Capitaine **JACQUIER**.
S/Lieutenant **CHIROSSEL**,
Vétérinaire **TRILLE**,
311 hommes, 423 chevaux, 160 voitures.

La compagnie est dirigée à la date du 15 août par voie ferrée sur la frontière de l'Est.

Ancestramil

Elle débarque dans les environs de Bar-le-Duc où elle fonctionne comme organe de l'Armée, destinée à assurer éventuellement le ravitaillement des formations de l'avant. Cette unité se stabilise pendant l'hiver 1914-1915 dans les cantonnements de Beurrey et de Couvonges, mettant à la disposition des agriculteurs la majeure partie de ses équipages. En mars 1915, cette unité passe organe de l'avant et assure pendant trois mois le ravitaillement quotidien en vivre des T. R. du 15e C. A. (Région située entre Verdun et l'Argonne).
De juin 1915 à février 1916, la compagnie fonctionne comme organe de l'arrière exécutant les services, transports, travaux ordonnés par la D E. S. A partir du 21 février, en raison de l'attaque de Verdun, elle contribue très efficacement pendant près d'un an au ravitaillement des multiples divisions qui se succèdent dans ce secteur. Elle met à la disposition de ces grandes unités le maximum de ses moyens de transport pour satisfaire aux besoins des troupes combattantes, non seulement en ce qui concerne les vivres, mais encore le matériel de défense des premières lignes.
La compagnie installe elle-même au bivouac de la ferme Monjouy, un camp donnant un abri relativement confortable à tous (hommes et chevaux).
A la date du 8 janvier 1917, la compagnie est dirigée par étapes dans les Vosges et devient convoi de la 70e D. I.
Elle suit cette division dans ses différents mouvements.
Embarquée le 18 mai à Belfort, elle est dirigée sur Soissons, où jusqu'au 30 juin 1917, date de sa dissolution, elle continuera dans d'excellentes conditions le service normal des convois divisionnaires. Après la dissolution de la 6e compagnie, les officiers et hommes de troupe forment conformément aux ordres donnés, la 30e compagnie du 2e Escadron du Train.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

_____

Historique de la 7e Compagnie

_____

La 7 compagnie mobilisée le 2 août 1914 comprend l'effectif suivant :

3 officiers

S/Lieutenant **VALLAT** Cdt la compagnie,
S/Lieutenant **BOY**,
(Vétérinaire A. M. 2e classe **CLAVET**,
17 sous-officiers, 22 brigadiers. 336 conducteurs, 335 chevaux ou mulets, 183 bâts, 58 voitures.

Cette compagnie est affectée au Q. G. et services divers de la 65e division de réserve ; cette dernière faisant elle-même partie des troupes de couverture à la frontière italienne.
C'est pour cette raison que la 7e compagnie doit être mobilisée rapidement ; les premiers détachements importants devant être mis en route sur St-Martin-du-Var le 4 août à 6 heures.
Outre les éléments signalés ci-dessus, la 7e compagnie comprenait deux boulangeries légères alpines.

Ancestramil

Du 4 au 15 août, tous les éléments de cette unité ont été concentrés et cantonnés dans la zone Antibes, St-Laurent-du-Var, St-Martin-du-Var. A partir du jour où l'Italie a proclamé sa neutralité, c'est-à-dire vers le 15 août, la 7e compagnie a suivi la 65e D. I. vers la frontière de l'Est et a débarqué à Saint-Mihiel le 20 août.
Les deux boulangeries légères alpines n'étant plus d'aucune utilité dans la guerre de mouvement sont séparées de la 7 compagnie et dirigées vers l'intérieur. Ces deux éléments après différents stationnements dans des gares régulatrices sont enfin affectés fin novembre : la première aux troupes d'occupation d'Alsace (vallée de la Thür), la deuxième dans les Vosges (zone de Gérardmer).
L'armistice a retrouvé ces formations dans ces mêmes zones respectives. Il n'y a donc rien de saillant à signaler les concernant.
La 7e compagnie proprement dite ne comprenait plus à partir du 20 août que le détachement administrant et attelant le Q. G. et les services divers, les ambulances et le groupe de brancardiers de la 65e D. I.
Fin août et septembre 1914 la 65e D. I. opère dans la région de St-Mihiel et autour de Verdun. Après la bataille de la Marne, alors que la guerre de position commençait, la 7e compagnie stationne au Q. G. de la division à Pierrefite-sur-Aire jusqu'en mai 1913. Du mois de mai 1915 au mois de mai 1916, la 65e D. I. occupe un secteur en Woëvre : Q.. G. à Domèvre-en-Haye, secteur relativement calme.
De juin 1916 à janvier 1917 (secteur de Verdun) elle est sur la rive gauche de la Meuse. Dans cette zone tout le personnel de la compagnie et en particulier les détachements des G. B. D. firent preuve d'un courage et d'un dévouement digne des plus grands éloges. Cantonnés à Fromereville, gradés et conducteurs soumis à un bombardement quotidien des plus violents durent assurer un service très dur. Chaque nuit les hommes du G. B. O. avaient pour mission l'évacuation des morts et des blessés des postes de secours de la zone du Mort-Homme et de la côte 304. Tâche ingrate, obscure et périlleuse, les conducteurs de petites voitures pour blessés étaient obligés de se frayer un passage à travers des pistes émaillées de trous d'obus, sans lumière d'aucune sorte, n'ayant pour les encourager que le râle de moribonds coupé par l'éclatement des marmites. Quelques citations récompensèrent le courage des meilleurs. Malheureusement elles ne furent pas assez nombreuses, tout le personnel aurait mérité de recevoir la Croix de guerre tant convoitée à cette époque.
En janvier 1917, la 7e compagnie suit sa division en Argonne (Q. G. aux Islettes) puis, en octobre de la même année elle suit cette grande unité envoyée d'urgence en Italie au secours de nos alliés transalpins. Elle occupe le secteur du Piave jusqu'en mars 1918, époque à laquelle la 65e D. I. fut rappelée en hâte vers le front français, au moment de la furieuse offensive allemande en Picardie et dans la Somme.
Elle prend part aux opérations qui se déroulent en avril et en mai dans le Santerre. Au mois de juin la 65e D. I. devenant 2e division marocaine, la 7e compagnie ne subit aucune transformation et continue à suivre sa nouvelle division dans de nombreux déplacements, notamment en Argonne et en Champagne où le détachement du G. B. D. subit de nombreuses pertes en gradés, hommes et animaux.
Après l'armistice, la 7e compagnie fait partie des troupes d'occupation en Alsace. Elle est dissoute à Vittel (Vosges) dans le courant de mars 1919.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 8e Compagnie

———

La 8e compagnie du 15e Escadron du Train est affectée au Q. G. et aux services du C. A. Pendant la période du 2 au 13 août 1914, cette unité s'organise et se mobilise à Orange.

L'effectif est de :

2 officiers

S/Lieutenant **BOUSSIE**,
S/Lieutenant **ASPE**,
231 hommes de troupe, 178 chevaux, 35 voitures.

Cette unité est divisée en plusieurs éléments affectés 1° à l'Etat-Major du C. A., au Trésor et Postes, aux services de l'Intendance, Santé, Prévôté, etc. ; 2° aux sections d'hospitalisation 7 à 12 et aux ambulances 9 à 15 ; 30 au dépôt de remonte mobile.
Le sous-lieutenant **BOUSSIE**, commandant la compagnie, reste avec le D. R. M. formant la portion principale, le sous-lieutenant **ASPE** est affecté au Q. G. du 15e C. A.
Le lieutenant-Colonel **PIVET** commandant le Train des Equipages du 15e C. A. compte dans le cadre de cette unité et fait partie du Q. G. du Corps d'Armée.
Ces différents éléments se sont embarqués en plusieurs trains à destination de Mirecourt (Vosges). La portion de cette compagnie affectée au Q. G. a suivi ce dernier dans tous ses mouvements assurant le transport des vivres, bagages et archives de l'état-major et contribuant dans la mesure de ses attributions aux opérations militaires qui se déroulèrent en Lorraine en 1914, en Argonne, dans l'Aisne et en Champagne en 1915, à Verdun en 1916-1917, en Lorraine et sur l'Oise en 1918.
Aucun saillant n'est à retenir.
Les formations sanitaires n'ont été rattachées à cette compagnie qu'au point de vue administratif. Comme il a été dit pour la 5e compagnie, l'historique de ces éléments sera relaté dans l'histoire du service de santé du 15e C. A.
Quant au dépôt de Remonte Mobile, il eut une tâche assez compliquée en raison de la perte énorme des animaux comptant aux unités combattantes et de leur remplacement qui s'imposait. Cette formation fonctionna jusqu'en 1917, non seulement comme organe de ravitaillement en chevaux, mais encore comme hôpital vétérinaire et dépôt de chevaux malades. Ces opérations étaient rendues difficiles par le grand nombre d'animaux reçus de l'intérieur et le grand ombre de chevaux évacués de l'avant. Le personnel en nombre relativement restreint, eut à déployer une somme de travail considérable pour assurer les soins et la nourriture des animaux qui se succédaient d'une façon incessante. Les lieux de stationnement successifs du D. R. M. furent les mêmes que ceux du 15e C. A. (Lorraine, Argonne, Champagne, Verdun). Dans le courant de 1917 le D. R. M fut dissout et devint organe d'armée en prenant le nom de Groupe Mobile de Remonte.
En résumé, la 8e compagnie, ainsi que tous les éléments qui lui furent rattachés, a toujours rempli avec zèle et intelligence les missions qui lui ont été confiées.

==========

Ancêtres mil

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 9e Compagnie

———

La 9e compagnie du 15e Train a été mobilisée le 2 août 1914 sous le commandement du Lieutenant **GASTINEL** du même escadron à l'effectif de :

3 officiers
Lieutenant **GASTINEL**.
Lieutenant **MILLO**.
Vétérinaire **SALVET**.
227 hommes de troupe, 171 animaux

Elle attelait les services de la 75e division de réserve.
Elle comprenait deux boulangeries alpines sous le commandement direct du lieutenant commandant la compagnie et les différents services de la division sous les ordres du lieutenant de réserve **MILLO**.
Les deux détachements de boulangerie sont partis le deuxième jour de la mobilisation pour aller à l'Escarène et à Peira Cava prendre les fours de campagne et les animaux de bât qui devaient les transporter.
Le lieutenant **MILLO** se rendait à Avignon pour y concentrer ces divers éléments. Dans le courant du mois d'août, la 75e division était transportée de Nice à Verdun et cette division ayant été dissoute à la fin du mois, ses divers éléments ont été disloqués.
La boulangerie embarquée, après étapes, à Bar-le-Duc ne fut débarquée qu'à Saincaise. Quant aux autres éléments placés sous les ordres du lieutenant **MILLO**, la compagnie ne les a jamais revus. Après un stationnement de 5 à 6 semaines à Saincaise, la boulangerie alpine a été rattachée à la boulangerie de la 5e armée qu'elle suivit jusqu'à sa dissolution.
De Saincaise, elle est allée à Melun, puis à Nangis, et enfin à Château-Thierry.
Elle a été employée à différents transports de bois pour le ravitaillement de la boulangerie et aux expéditions de pain et de farine.
Elle a été ensuite détachée pour faire l'exploitation des fourrages à l'arrière de la 5e armée. (Région de Coulommiers).
C'est dans cette situation qu'elle a été dissoute le 15 juin 1917. Aucun événement à signaler, aucune perte.

==========

Archives Familiales

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 10e Compagnie

———

Cie d'Equipages muletiers.

———

Les 2. 3, 4, 5 août 1914, la 10e Compagnie du 15e Escadron du Train procède à sa mobilisation et à sa constitution à Orange sous les ordres du Lieutenant **DE FERRIER DE MONTAL,** Commandant la Compagnie. Elle comprend trois équipages militaires et deux convois administratifs à l'effectif de :

2 Officiers

Lieutenant **DE FERRIER DE MONTAL,**
Lieutenant **OBSCUR**,
366 conducteurs— 301 mulets — 35 chevaux.

La mobilisation terminée, elle embarque le 6 août 1914 pour Nice où se trouvent les éléments de la 65e D. I. dont elle fait partie, cette Division assure la couverture de la frontière italienne.
La 10e compagnie cantonne : le premier équipage à Nice, les deuxième et troisième équipages à Saint-Laurent-du-Var.
Le 23 août 1914, débarquement en gare de la Bruyère et cantonnement au quartier Humbert.
Le 5 septembre 1914, la 10e Compagnie reçoit du général commandant le Groupe des Vosges l'ordre de faire partir le troisième équipage muletier pour le col de la Schlucht, avec mission de ravitailler en vivres le 28e Chasseurs Alpins, le premier et deuxième équipages cantonnent à Gérardmer.
Le 25 novembre 1914, la compagnie quitte Gérardmer pour aller cantonner au Rudlin, elle assure au Clavaire, au Lac Blanc et à la Tête de Faux, le ravitaillement en vivres des troupes combattantes.
Le 10 décembre 1914, en ravitaillant à la Tête de Faux, vers 16 heures, les conducteurs **PASTOR** et **RICHARD** sont blessés d'un éclat d'obus. Les 2 sections du deuxième équipage (Chef de détachement : Maréchal-des-logis **BARTHOLI**) en subsistance au 215e R. I. sont cités à l'Ordre du Régiment. Ces deux sections assurent un service très pénible sur des routes bombardées nuit et jour par l'artillerie ennemie.
Le 28 janvier 1915, le conducteur **GRANIER Pierre**, du 2e équipage, opérant le ravitaillement du 229e Régiment d'Infanterie est blessé mortellement par des éclats d'obus et enseveli au Clavaire du Lac Blanc.
Le 29 janvier 1915, le lieutenant commandant la Compagnie est évacué par suite de maladie. Il est remplacé par le lieutenant **OBSCUR**.
La 10e Compagnie assure le ravitaillement intensif des 229e Régiment d'Infanterie, 14e Chasseurs, 11e Génie et 9e Régiment d'Artillerie. Le 12 avril 1915,1e conducteur **ANTONPIETRI** est blessé au ravitaillement et transporté à l'ambulance alpine de Rudlin.

Archives familiales

Le 20 mars 1916, la compagnie est affectée à la 46e D. I. pour la ravitailler et occupe différents cantonnements. Le 1er équipage à Carbillet, le deuxième au Rudlin et au Reischberg.
Le 8 décembre 1915. Le conducteur **MANDOLINI Joseph** est blessé par une balle ennemie au cours d'un ravitaillement à Blanrupt; le 9 décembre ce conducteur est blessé à nouveau par éclats d'obus à l'ambulance alpine au Calvaire où il était en traitement.
Transporté à l'Hôpital de Fraise, il y meurt le 29 décembre 1916 des suites de ses blessures. Citation n°73. Ordre du 1er Bataillon C. P. du 15 décembre 1916. Médaille Militaire et Croix de Guerre avec palme avant sa mort.
Le 29 décembre, les conducteurs **PASTOURET** Joseph et **BEDAT** Jean sont blessés par éclats d'obus au cours d'un transport de bois destiné à la scierie de Carbillet. Ils sont cités à l'Ordre du Q. G. 161e D. I. (n° 1, 23 janvier 1917). Le 8 février 1917, le conducteur **DUDON Félix** est blessé grièvement au cours d'un ravitaillement au Linge. Les conducteurs **BUCHERONNI Jean** et **LUCHE Louis** se portent courageusement à son secours. (Citation n° 5 à l'Ordre du 215e Régiment d'Infanterie en date du 13 février 1917)
Le 5 Mars 1917, le conducteur **MEIL Henri** est blessé au cours d'un ravitaillement en première ligne sur la route de Poiris. Citation à l'ordre du Q. G. 161e D. I. n° 3 du 10 Mars 1917.
Pendant cette période, la compagnie eut à subir de nombreux bombardements par l'artillerie ennemie.
Le 13 avril 1917 les conducteurs **CAILLAT Joseph, GRAPPELOUP Firmin** et **ARNAUD Jules** sont tués par éclats d'obus à Rouquet en allant ravitailler les premières lignes au Linge. Ils sont inhumés à Morlières. Les conducteurs **PONCIN Louis, BIEUSCHEVEL Marius** sont blessés dans les mêmes circonstances, ce dernier assez grièvement. Le maréchal-des-logis **BARLE Raoul,** le brigadier **BOUVIER Marius**. les conducteurs **SUDRESS, DOUSON, AUGIER** et **TOULOUSE** se portent courageusement au secours des conducteurs tués et blessés. Le conducteur **BIEUSCHEVEL** est cité à l'Ordre de l'Armée n° 4851 et reçoit la Médaille Militaire, les conducteurs **CAILLAT, GRAPPELOUP, ARNAUD**, maréchal-des-logis **BARLE** et le brigadier **BOUVIER** sont cités à l'Ordre de la 161e D. I. n° 66 du 24 avril 1917. Les conducteurs **PONCIN, SUDRESS, DOUSON, AUGIER** et **TOULOUSE** sont cités à l'ordre du Q. G. 161e D. I. n" 5 du 24 avril 1917.
Pendant la période du 1er décembre 1916 au 1er, mai 1917, la compagnie subit des bombardements assez fréquents dans ses cantonnements et les différents centres de ravitaillement. Le 1er mai 1917 le premier équipage cantonne à Reischberg, le deuxième à Carbillet, le troisième à Cazon-Martin.
Le 3 juin 1918, le conducteur **JOSSUM** est blessé grièvement en allant ravitailler en première ligne à la Tête de Faux. (Cité à l'Ordre du Q. G. n° 33736, Médaille Militaire).
Le 12 juin 1918 le conducteur **BALLOT** est légèrement blessé par éclat d'obus en descendant au repos.
Bombardement des cantonnements de Rudlin, les conducteurs **St-LÉGER, PAUL Léon, SIRIES** sont blessés.
Le 17 juin 1918, le conducteur **PETIT Jean** est légèrement blessé par éclat d'obus.
Le 24 juillet, le conducteur **VARIET**, de service au Lonchbac, est blessé grièvement par une grenade oubliée dans une baraque alors que pour éviter un accident il procédait à l'enlèvement de cet engin (Médaille Militaire sans Croix de Guerre). Ordre n° 36 E. du G. Q. G. le 21/7/1918.
Le 29 août 1918 bombardement du camp où est cantonnée la compagnie, 17 mulets tués, 2 blessés.
Le 2 septembre de 1 heure à 1 heure 1/2, la compagnie est bombardée par obus à gaz asphyxiants (ypérite) par rafales de 100 à 150; de 3 heures à 4 heures du matin, même bombardement, d'obus à ypérites. Le brigadier **POIRIER** a été tué par éclats d'obus au moment où il donnait l'alerte à son escouade. (Citation à l'Ordre de la D. I.).

Les conducteurs **DUBOIS Jules, AUGER** et **DELRIEUX** blessés et intoxiqués sont évacués sur l'hôpital de Fraise.
Le cantonnement ypérité est abandonné dans la soirée par la compagnie qui va cantonner à Rudlin et à Reischtag où elle doit reconstruire son cantonnement délabré.
Le 3 et 4 septembre, 1 adjudant, 4 maréchaux-des-logis, 8 brigadiers, 106 conducteurs sont évacués sur les Formations sanitaires par suite d'intoxication (gaz ypérité).
Le 6 et 8 septembre, 10 mulets meurent des suites de l'intoxication, le 2 octobre, 4 chevaux deviennent aveugles des suites de gaz ypérité, le 3 octobre, malgré le déficit en personnel et en animaux, la compagnie assure son ravitaillement en première ligne.
Du 11 novembre 1918, date de l'armistice, au 9 février 1919, la compagnie reste en occupation en Alsace annexée à Bassemberg, à Stége et à Urbais et ravitaille à Schlestadt pour le compte de la 20e D. 1.
Par ordre n° 3110/1 du général commandant la IVe Armée, la 10e Compagnie du 15e T. E. M. est dissoute à la date du 10 février 1919.

==========

15e ESCADRON

———

Historique de la 11e Compagnie

———

Equipage muletiers

———

La 11e Compagnie du 15e Escadron du Train des Equipages Militaires, mobilisée et constituée à Orange, à l'effectif de :

1 officier : Lieutenant **PREVEL**,
340 hommes de troupe — 333 animaux,

comprend trois équipages muletiers de convoi administratif. La période de concentration a lieu du 2 au 5 août 1914 inclus.
Sa mobilisation terminée, la Compagnie quitte Orange le 6 août 1914 pour rejoindre, à Nice, les éléments de la 75e D. I. envoyés à la frontière italienne.
L'attitude de l'Italie nettement favorable à la France et à ses Alliés décida le commandement à relever les troupes employées à la défense des Alpes ; ces troupes, et par suite la 11e Compagnie furent immédiatement dirigées sur les fronts du Nord et du Nord-Est.
La 11e Compagnie embarquée, le 23 août à Nice va s'installer dans la région Vosgienne secteur de Gérardmer.
Un détachement de 30 mulets de bât est envoyé le 20 septembre à Beillard, le 3e équipage est dirigé sur Cornimont le 25 septembre, le même jour le 1er équipage rejoint St-Dié.
A partir du 1er octobre la compagnie se trouve répartie de la façon suivante :

1er équipage à St-Dié chargé de ravitailler les éléments de la 41e D. 1.
2e équipage et S. H. R. à Gérardmer à la disposition de la 58e D. I.

Ancestramil

3e équipage à Cornimont à la disposition de la même Division.
Le 1er janvier 1915, la compagnie est incorporée dans les éléments de la 1re armée et fait partie de la subdivision de cette Armée dénommée « détachement d'Armée des Vosges ».
Les 1er et 3e équipages assurent le ravitaillement de l'Infanterie de la 410 D. I. (du Train Régimentaire aux positions de première ligne).
Le 2e équipage ravitaille dans les mêmes conditions les éléments d'Infanterie de la 47e D. I.
Le 6 mars 1915, par suite de l'affectation du deuxième équipage à la 41e Division, la compagnie entière se trouve groupée dans cette Division à la disposition des 41e, 82e et 132e Brigades. Chaque équipage est fractionné en plusieurs détachements chargés d'assurer le ravitaillement des Corps d'Infanterie du point d'arrêt de leur Train Régimentaire aux positions de première ligne, voire même jusqu'aux tranchées et le transport des munitions sur la ligne de feu.
Le 21 février 1916 un convoi de ravitaillement est violemment canonné, il a un homme blessé.
Durant la période comprise entre le 21 février et le 10 mars, le cantonnement d'un détachement du 1er équipage est soumis à un bombardement quotidien et méthodique qui tue un certain nombre d'animaux et occasionne de sérieux dégâts matériels.
Pendant les mois de juillet, août et septembre 1915, tous les éléments de la Compagnie ont supporté de nombreux bombardements par obus et par avions; c'est ainsi que le 7 août un conducteur du détachement de Lesseux est légèrement blessé.
Le même jour, dans la soirée, le détachement de Coichot est alerté et se tient prêt, comme ordre lui en est donné, à se porter en avant avec une compagnie du 115e Territorial et une du 157e qui se trouvent en réserve. Les 13 et 19 septembre, le détachement de Lesseux a encore un conducteur blessé.
Courant novembre 1916, les 41 et 58e D. I. sont relevées par les 47e et 76e D. I. mais la compagnie garde ses cantonnements pour ravitailler les deux nouvelles Divisions.
A partir du printemps 1917, la 118 Compagnie ravitaille successivement les 129e, 63e et 12e D. I. alors que recommence la période des bombardements.
Le 26 avril, la compagnie a un homme tué, deux blessés au cantonnement de la Goutte-Horel.
Le 20 juillet, un obus de gros calibre tombe dans le cantonnement de Combrimont et blesse douze mulets.
Le 25 juillet, le deuxième équipage muletier est spécialement affecté aux services divers de la 166e D. I.
La compagnie continue à effectuer le même service jusqu'à sa dissolution qui a lieu le 10 février 1919.
Ses éléments sont versés à la 5e Compagnie du 10e Escadron du Train.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 40e Compagnie – Dépôt

———

La 40e Compagnie créée le 2 août 1914 constitue une des deux unités de dépôt de l'Escadron.
Ces deux unités étaient commandées par le Capitaine **PAOLI,** promu par la suite Chef d'Escadron.
L'effectif de guerre de 10 officiers, Il sous-officiers. 16 brigadiers, 373 hommes et 277 animaux a été triplé et quadruplé par l'affluence des réservistes et territoriaux.

Ancestramil

Sa tâche plus modeste que celle accomplie par les unités du front n'en a pas moins été d'une utilité réelle et incontestable.
Le principal rôle de cette compagnie consistait à recevoir à coucher, habiller, équiper, administrer, instruire les milliers d'hommes destinés aux Armées, à constituer les renforts demandés en hommes et chevaux. Cette tâche était surtout compliquée du fait que les officiers et les sous-officiers étaient constamment renouvelés au cours de la campagne.
La 40e Compagnie a été chargée également de l'administration du Centre de Groupement d'Orange, organe qui a reçu au cours des hostilités de nombreux contingents Russes, Serbes et Grecs. Ces contingents après avoir été organisés, instruits, équipés et dotés de chevaux et de matériel roulant étaient dirigés sur l'Armée d'Orient.
La 40e Compagnie a été dissoute le 1er novembre 1919 pour former la y Compagnie de l'Escadron sur pied de paix.

15e ESCADRON

DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

==========

DEUXIÈME PARTIE

_____

RÉSUMÉ

DES OPÉRATIONS EFFECTUÉES

PAR LES COMPAGNIES MOBILISÉES

AU 15e ESCADRON DU TRAIN TERRITORIAL

AU COURS

DE LA CAMPAGNE 1914-1919

_____

Ancestrami

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 21e Compagnie

C. V. A. D. n° 137e D. I.

———

La 24e Compagnie du 15e Train a été constituée à Orange du 2 au 10 août 1914. Son effectif était le suivant :

1 Capitaine : **MOUQUET**,
1 Lieutenant : **PRADAL**,
1 Vétérinaire : **SOUCHON**,
254 hommes de troupe, 387 animaux, 157 voitures.

Le 23 août 1914, la compagnie embarque à la gare d'Orange et forme 5 trains ; elle est dirigée sur la gare régulatrice d'Is-sur-Tille.
Pendant l'année 1914, la compagnie est mise pour le ravitaillement à la disposition des 63e et 65e Divisions qui opèrent dans la région de Saint-Mihiel.
En 1915, après avoir pris un petit repos, la compagnie est affectée à la 16e D. I. C. de la 1re Armée et ravitaille également la 73e Division jusqu'en septembre. A ce moment elle est affectée à la 132e Division d'Infanterie et mise à la disposition du Général commandant le secteur Nord de Verdun.
En 1917, conformément aux ordres reçus du G. Q. G., la compagnie qui ne comprend plus qu'une section, est reformée de la façon suivante :

3 Officiers,
7 Sous-officiers,
122 hommes de troupe, 190 animaux, 73 voitures.

En Champagne, la compagnie fournit au Service du Génie divers détachements qui transportent du matériel pour des travaux de défense en ligne. En septembre 1918, cette unité est mise à la disposition P. A. D. et contribue au ravitaillement en munitions des troupes opérant sur l'Oise
En octobre 1918, en application de la circulaire n° 22418 du G. Q. G. 16 octobre et de la note 1449 1/1 de l'A. F. B. du 23 octobre, la compagnie est dissoute.
La 21e compagnie a, pendant la campagne, assuré des transports multiples non seulement pour le ravitaillement en vivres mais encore pour les ravitaillements en munitions et matériels du Génie.
Ces services ont toujours été accomplis soit de jour, soit de nuit à la satisfaction complète du commandement, malgré les difficultés de toutes sortes provenant de l'état du terrain des régions, de la température et du feu de l'ennemi.

==========

Ancestramil

15e ESCADRON DU TRAIN

———

22e Compagnie

———

L'historique de la 22e Compagnie a été inséré dans le chapitre relatif à l'Armée d'Orient.

==========

5e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 23e Compagnie

———

Comme l'indiquait le plan de mobilisation générale, la 23e Compagnie (C. V. A. D. 65) formée le 2 août 1914, quittait Orange par voie ferrée le 23 août avec son chargement complet sauf le pain de guerre.

Sa composition était la suivante :

1 Capitaine Commandant : **STEINER-PONS,**
1 Lieutenant : **LACOSTE**,
1 Vétérinaire : **SEYN**.
3 adjudants, 1 maréchal-des-logis-chef, 12 maréchaux-des-logis, 1 brigadier-fourrier, 19 brigadiers, 220 conducteurs, 347animaux.

Débarquée le 26 août, elle installait son cantonnement à Tillonbois dans la région de Saint-Mihiel et suivait tous les mouvements de la 65e Division (IIIe Armée, Général **SARRAIL**) à laquelle elle était rattachée.
Son chargement fut complété en pain de guerre le 1er septembre à la gare de Nubécourt.
Le 6 septembre, elle ravitaillait en vivres de réserve des éléments du 6e C. A. — Suivant le mouvement de la 65e Division, elle complétait le 15 septembre son chargement à Toul.
Par ordre de la D. E. S. n° 149, le 10 janvier 1915, la 23e compagnie passait à la Ire Armée.
Se déplaçant continuellement jour et nuit pour assurer le ravitaillement des éléments des divers corps d'armée, fournissant des détachements jusqu'aux premières lignes, la compagnie composée uniquement de territoriaux assure un service plutôt pénible ; les évacuations en personnel dans les différents hôpitaux augmentent sans cesse ; les pertes en chevaux sont très élevées.
Pendant la première année de campagne, la 23e compagnie a été chargée du ravitaillement dans la zone de Bar-le-Duc, Nubécourt, Ligny-en-Barois, Manoncourt, etc.
Le 5 octobre 1915, le capitaine **DUBUS** venant du dépôt prend le commandement de la compagnie en remplacement du capitaine **STEINER-PONS** évacué.
Du 23 octobre au 1er novembre un peloton fut détaché pour assurer le ravitaillement de la 128e Division d'Infanterie.

Mémoire Tramil

En 1916, du 13 janvier au 11 février, la compagnie fut mise à la disposition de la 51e D. I. et assura journellement son ravitaillement dans la région de Souilly-Verdun.
Le 22 février, la grande offensive allemande sur Verdun se déclenche, la compagnie est provisoirement dédoublée. Une moitié partagée en fractions renforce les C. V. A D. Divisionnaires; l'autre assure le ravitaillement de la 72e Division dans la région de Lempire, Nixeville, Ferme de Franas.
Le 28 février, l'ordre arrive d'aller cantonner à Erize-Saint-Dizier et le 8 mars elle se rend à Pierrefitte-sur-Aire afin de renforcer les convois du 2e C. A.
Le 1er juin, un détachement se trouvant à Bar-le-Duc fut bombardé par des avions ; cinq hommes furent blessés dont trois succombèrent; en outre cinq animaux furent tués sur le coup.
A partir du 22 juillet 1916, la compagnie assure le ravitaillement des E. N. E. du 14e C. A.
Par ordre de la D. E. S. du 24 août, la compagnie est rattachée à la VIIe Armée (34e C. A.) et s'embarque à la gare de Nonçoy-Trouville pour Belfort. Au débarquement, elle prend son cantonnement à Roppe.
Le service de la 23e compagnie est des plus variés, elle fournit les détachements aux régiments d'infanterie, aux compagnies du Génie, aux moissons, au transport du bois et au ravitaillement des différentes unités; pour ces raisons, la surveillance du personnel et des animaux est des plus pénibles, 1'administration est rendue difficile.
Le 23 octobre le conducteur **REVOILON Baptiste,** détache au 99e régiment d'Infanterie Territorial est tue d'un éclat d'obus sur la route de Bitschwiller à Thann en conduisant du matériel de tranchée aux premières lignes.
A partir du 7 novembre 1916, le C. V. A. D. 65 transformé est dénommé C. V. A. D. 157 et affecté à la 157e D. I.; il est composé de la façon suivante :
3 officiers, dont 1 vétérinaire,
1 adjudant, 5 sous-officiers, 10 brigadiers, 102 conducteurs, 172 animaux, 67 voitures.

En 1917, le 18 mars, la 157e D. I. fait mouvement, la compagnie va cantonner à Brébotte où des éléments sont détachés dans tous les services de la Division. Le 19 juin elle embarque à destination de Damery, région d'Epernay, et le 9 juillet cantonne à la Garenne-de-Gueux. Ce cantonnement est bombardé à plusieurs reprises par des pièces à longue portée.
En 1918, le 15 février, le capitaine **MARQUIS**, venant du dépôt, prend le commandement de la compagnie en remplacement du capitaine **DUBUS** évacué.
Le 26 mai, le cantonnement de Garenne-de-Gueux devient cantonnement d'alerte et le 27 mai, la compagnie fait mouvement sur la route de Soissons à Reims où elle est bombardée par avion.
A partir de ce moment, son service est des plus pénibles, par suite de l'embouteillage des routes, des nuits entières sont passées - à assurer un service qui en tout autre cas s'effectuerait facilement en moins d'une heure.
Malgré l'effort presque surhumain demandé à tous, malgré la retraite de l'Aisne qui ne sera que momentanée, le personnel ne se départit pas de son sang-froid et l'entrain continue à régner.
Jusqu'au 1er novembre 1918, date de la dissolution du C.V.A.D. 157, la 23e compagnie a en toutes circonstances rendu de grands services, le cadre s'est montré énergique et la troupe très disciplinée.
Pendant l'offensive de Champagne, de septembre à octobre 1918, le C. V. A. D. 157 a ravitaillé directement des unités américaines engagées, aussi en récompense des services rendus, le Général commandant la 157e D. I. (Ordre n° 241 du 9 novembre 1918) a cité à l'Ordre de la Division, les militaires ci-après : Sous- Lieutenant **PICKERT**, Adjudant **DUPONT**, Maréchal-des-logis **MOUNIER**, Brigadier **DUCROS**, les conducteurs **DIGONNET** et **SACMANN**.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 24e Compagnie
C. V. A. D. 158

———

La 24e compagnie a eu une durée relativement courte, formée à la date du 1er janvier 1917, elle a été dissoute le 5 novembre de la même année. Sa composition était la suivante :

3 officiers
Lieutenant **GAUDEFROY**, commandant.
Lieutenant **GUILLEMANT**,
Vétérinaire **BASSET**,
119 hommes, 174 animaux, 67 voitures.

Son service pendant la campagne a consisté à ravitailler en vivres la 158e D. I. Indépendamment des transports nécessaires pour le ravitaillement de cette Division, la 24e compagnie a mis tous ses moyens en œuvre pour l'exploitation forestière, l'exploitation agricole, les convois de fourrages et de paille de couchage, le fonctionnement de la coopérative, le transport d'une partie des bagages des régiments d'infanterie. Cette unité a pris part à toutes les opérations de la 158e D. I. et en particulier dans les secteurs de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme.
L'unité a été dissoute le 5 novembre 1917 en même temps que la 158e D. I. en exécution de la note 2127/F du 5 novembre du Général commandant le Groupe des Armées du Nord.
Les éléments de cette unité ont été répartis entre les différentes unités du Train du 3e Corps d'Armée.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 25e Compagnie

GROUPE DE COMMANDEMENT D'ÉTAPES & U. T. H./8

———

La 25e compagnie formée à Orange le 2 août 1914 avec des éléments territoriaux de la région était affectée au Groupe de commandement d'étapes n° 4.

Son effectif était de :

1 officier: Capitaine **BLONDEAU**.
5 sous-officiers, 9 brigadiers, 57 conducteurs, 44 animaux.

Elle s'embarquait le 8 août à 9 h. 30.
Dirigée primitivement sur Nice, elle quitte le 15 août cette localité pour Besançon, où elle reste jusqu'au 22 avril 1915 à la disposition de la G. R.

Ancestramil

Transportée par voie ferrée à Sézanne, la 25e compagnie devient le noyau d'une nouvelle unité, unité de transport hippomobile n° 8.

Son effectif était de :

4 officiers.
16 sous-officiers, 23 brigadiers, 189 conducteurs, 445 animaux, 127 véhicules.

Elle reçoit son complément d'effectif des 4e, 6e, 8e, 5, 14e et 18e Escadrons du Train.

Constituée complètement le 13 juin 1916, elle cantonne à Crépy-en-Valois, elle dirige des détachements à la disposition de la 87e D. I. et du 13e C. A. Le capitaine et la P. G. restent à la disposition du C. A. 20 à Foncières. Ses divers détachements assuraient des transports de munitions et de matériel de Génie.
Regroupée le 23 septembre 1916, elle est mise à la disposition du Groupe des Armées du Nord et vient bivouaquer à Cappy à la disposition du 33e C. A. pour assurer les transports du Génie et du P. A. D. Elle occupe les mêmes cantonnements jusqu'au 22 décembre.
Pendant cette période la compagnie eut à subir de nombreux bombardements tant par avions que par pièces à longue portée. Elle eut à déplorer la perte du brigadier **VUTH** et des conducteurs **MOUQUET** et **ROUSSEL**. Le dernier fut tué par éclat d'obus pendant un ravitaillement en gare de Froissy, elle perdit également une vingtaine d'animaux.
Le 22 décembre 1915 jusqu'au 20 avril 1917, elle est remise à la disposition de la D. E. S. Elle assure les transports de munitions pour le G. P. A. 23.
En avril 1917, mise à la disposition du service de regroupement des munitions de la IIIe Armée, elle cantonne à Montdidier et dans ses environs jusqu'au 24 mars 1918; elle passe ensuite à la disposition de la IIIe Armée pour assurer les transports du matériel et des denrées récupérées.
En juillet elle cantonne à Gicourt (Oise).
Au repli des armées allemandes, elle suit nos troupes victorieuses.
L'armistice la trouve à St-Quentin où elle séjournera jusqu'à sa dissolution en octobre 1919 et sera employée aux transports pour la reconstitution des régions dévastées.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 26e Compagnie

COMPAGNIE DE PLACE DE TOULON

———

Mobilisée à Toulon dès le premier jour de la mobilisation à l'effectif de :

3 officiers
Capitaine **VALLET**,
Lieutenant **D'ISSARD DE CHENERILLES,**
Vétérinaire **BIMET**,
308 hommes, 448 chevaux, 180 voitures.

Cette unité a été mise à la disposition du Vice-Amiral gouverneur militaire de Toulon qui l'a employée à tous les transports nécessités par le service de la Place et du Port.

Cette compagnie composée uniquement de R. A. T. a effectué pendant la guerre un service analogue à celui du Train des Equipages du temps de paix, avec cette différence qu'en raison des besoins impérieux de la guerre, les équipages ont été avec juste raison d'ailleurs, mis à contribution dans la plus large mesure possible.
L'histoire de cette compagnie est sensiblement la même que celle des autres compagnies de Place formées par l'Escadron et affectées à Nice (27e compagnie) et à Marseille (28e et 30e). Elle se résume en une vaste entreprise opérant pour le compte de l'Etat, assurant tous les transports nécessités par l'embarquement où le débarquement des troupes de renfort des Armées d'Orient et du Levant, assurant également le débarquement des troupes venant des colonies et destinées au front français, le transport des denrées et du matériel destinés au ravitaillement national ou au ravitaillement des Armées.
Indépendamment des voitures fournies au service de la Place elle-même, de nombreux éléments de transports ont été détachés par ces compagnies dans d'autres places du littoral ou de la 15e Région, en particulier pour le service des usines de guerre, des camps de prisonniers, des hôpitaux et dépôts de convalescents, des centres d'hébergement et des camps d'instruction, des camps de rassemblement des troupes d'Orient et du Levant, enfin pour l'exploitation forestière du massif de l'Estérel.
Si ces compagnies n'ont pas eu la gloire de servir au front, il faut leur reconnaître le mérite d'avoir par un labeur incessant, qui n'a pris fin que longtemps après l'armistice, contribué dans toute la mesure de leurs moyens au succès général de nos Armées et au bon fonctionnement de leur ravitaillement.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

_____

Historique de la 27e Compagnie

COMPAGNIE DE PLACE DE NICE

_____

Mobilisée à Nice dès le premier jour de la mobilisation à l'effectif de :

3 officiers
Capitaine **BOULAY**,
Lieutenant **YOL**,
Vétérinaire **ARNAUD**,
308 hommes, 448 chevaux, 180 voitures.

Cette unité a été mise à la disposition du Général Gouverneur militaire de Nice pour les transports nécessités par le service de la Place, du Port et des Forts environnants.
Nous ne nous étendrons pas dans le détail des services rendus par cette unité pendant la campagne, ces services étant les mêmes que ceux relatés plus haut à propos de la 268 compagnie.

==========

Ancestrame

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 28e Compagnie

COMPAGNIE DE PLACE DE MARSEILLE

———

Mobilisée à Marseille dès le premier jour de la mobilisation à l'effectif de :

4 officiers
Capitaine commandant **TAILLADE**.
Lieutenant **DOISTEAU**.
Lieutenant **BORTOLI**.
Vétérinaire **BEZARD**.

Cette unité a été mise à la disposition du Général gouverneur militaire de Marseille qui l'a employée suivant les besoins à tous les services, transports, corvées, etc., nécessités par l'importance du Fort et de la ville, les mouvements incessants de troupes, les débarquements journaliers de denrées et de matériel, et leur expédition à destination de l'intérieur ou du front.
L'histoire de cette Compagnie étant sensiblement la même que celle des autres compagnies de Place, il y a lieu de se reporter pour les détails généraux relatifs au travail exécuté et au rendement fourni, à ce qui a été dit précédemment à propos de la 26e compagnie.
La 28e compagnie a été dissoute le 1er novembre 1919.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 29e Compagnie

C. V. A. D. 129

———

Formée à Orange le 3 août 1914, la 29e Compagnie part pour Montbéliard et Belfort à l'effectif de :

3 officiers
Capitaine **DEMEURE**,
Lieutenant **MORIN LA TOUR,**
Vétérinaire **BATTAREL**,
16 sous-officiers, 18 brigadiers, 408 hommes, 400 animaux, 167 voitures.

Dès son arrivée sur le théâtre des opérations elle est mise à la disposition de la 1re Armée dont le Quartier général était à Rambervilliers. Elle est affectée à la 129e Division qu'elle

Ancestramil

accompagnera pendant toute la durée des hostilités. Elle effectuera le service du ravitaillement dans les Vosges, la Meurthe-et-Moselle et la Meuse jusqu'en juin 1915.
A cette date nous la voyons au Rudlin (Vosges) avec la 129e Division, effectuant l'attaque du Linge.
Du 26 août au 29 septembre, elle se rend par étapes dans la Marne, où elle est mise à la disposition de la IVe Armée jusqu'au 28 octobre.
Elle revient dans les Vosges avec la VIIe Armée où elle demeure jusqu'en juin 1916.
Avec la IIe Armée, elle retourne dans la Meuse et la Meurthe-et-Moselle jusqu'en novembre.
A partir de ce moment la 29e compagnie occupe différents secteurs du front avec les Ille, IVe, Ve, VIIe, VIlle et Xe Armées.
Ces affectations successives montrent que cette unité a été constamment sur la brèche, ravitaillant la 129e D. I. partout où celle-ci s'est trouvée engagée.
La 29e compagnie a été dissoute en décembre 1918.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 30e Compagnie

COMPAGNIE DE PLACE DE MARSEILLE

———

Effectif :

2 officiers
Capitaine **RECOLIN**,
Vétérinaire **MONCET**,
308 hommes, 448 chevaux, 180 voitures.

Tout ce qui a été dit à propos de l'historique des autres compagnies de Place s'applique à la 30e compagnie.
Il suffit donc pour avoir tous les renseignements intéressant cette unité de se reporter aux détails énumérés plus haut à propos des 26e et 28e compagnies.

==========

Ancestrami

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 31e Compagnie Territoriale

C. V. A. X. 40

———

La 31e compagnie a été formée à Orange le 3 août 1914. Son effectif était de :

4 officiers
Capitaine commandant **AUBERT**,
Lieutenant **GOURGAS**,
Lieutenant **CARRUETTE**,
Vétérinaire **MARJACHON**,

15 sous-officiers, 21 brigadiers, 230 soldats, 420 chevaux, 180 voitures.
Elle stationne à Orange jusqu'au 2 février 1915, de là, elle se rend à Pouxeux (Vosges) pour être mise à la disposition du Général commandant la D. E. S. de la VIIe Armée. De Pouxeux elle fournira divers détachements dont le rôle sera surtout d'entretenir les routes.
Le 8 juillet 1916, nous la trouvons dans la Haute-Saône à Corbenay jusqu'au 5 novembre 1917. De là elle ira cantonner à Luxeuil jusqu'en avril 1917, époque de sa dissolution. Comme tous les convois auxiliaires, cette unité a été pendant toute la campagne morcelée en de multiples détachements d'importance variable (de 10 à 50 voitures environ) mis à la disposition de l'Intendance, du Génie, du Service Forestier et du Service Routier.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 32e Compagnie Territoriale

C. V. A. X. 15/3

———

La 32e Compagnie est formée à Orange le 2 août 1914. Elle comprend :

3 officiers
Capitaine **PANSIER**,
Lieutenant **ROUSSELIER**,
Vétérinaire **PAILLET**,
16 sous-officiers, 262 brigadiers et soldats, 421 chevaux, 180 voitures.

Ancestramil

Jusqu'au 15 septembre 1915, elle est chargée d'assurer le service de la Place d'Orange. Elle quitte Orange le 15 septembre à destination de Château-Thierry où elle est mise à la disposition de la D. E. S. de la Ire Armée sous la dénomination de C. V. A. X. 15/3.
Du 23 septembre au 15 novembre, elle assure le ravitaillement du 38e C. A. aux environs de Reims. Nous la trouvons à partir du 1er décembre à Beton-Basoches (Seine-et-Marne) au service de la D. E. S. de la Ve Armée pour l'exploitation et les transports des fourrages.
Le 29 janvier 1916, elle fournit 159 voitures attelées aux différents Corps d'Infanterie de la Ve Armée.
Du mois de février au mois de mars, elle se reconstitue et assure divers services dans l'Aisne, à la scierie de Chambrecy, aux Ponts-et-Chaussées de Bourrèche, à l'exploitation forestière de Cierge, de Cohen. — Du 20 mars au 3I décembre 1917, elle vient à Sancy-les-Meaux (Seine-et-Marne) assurer l'exploitation des fourrages pour la Ve Armée. Pendant cette période son service consiste en dehors du ravitaillement en fourrages, en travaux d'exploitation forestière aux environs de Villers-Cotterêts.
A partir du 1er janvier 1918, elle opère à Crouy-sur-Ourcq, St-Quentin, Mareuil, Rosières, Armentières jusqu'au 28 mars. A cette date la compagnie vient à Meaux. Elle effectue des transports de Meaux à Lisy-sur-Ourcq, pendant que quelques-uns de ses détachements assurent divers services dans la région. En juin elle vient à Villers-Bois pour être mise à la disposition de la VIe Armée. Elle continue à assurer les mêmes services qu'elle effectuait jusqu'à ce jour dans la région de Reims — La 32e compagnie se porte le 26 novembre 1918 en Belgique et assure les transports pour l'évacuation du matériel du Génie se trouvant sur le terrain. Elle est dissoute le 31 décembre de la même année.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 41e Compagnie de Dépôt

———

L'historique de la 41e Compagnie est sensiblement le même que celui de la 40e Compagnie, avec cette différence que la première de ces deux unités a constitué à partir de 1915 l'annexe de l'Armée d'Orient.
A ce titre elle a été chargée de rassembler, d'équiper et d'expédier sur les bases indiquées, tous les militaires du Train des Equipages, destinés au renfort des Troupes d'Orient et du Levant.
Cette tâche se poursuit encore à l'heure actuelle et il suffit de jeter un coup d'œil sur les contrôles nominatifs de l'unité, contrôles qui sont de véritables bottins, pour se rendre compte de l'importance de la tâche accomplie par les officiers et gradés subalternes pour l'encadrement, l'organisation et la mise en route de ces renforts.
Si cette unité n'a pas été au danger, elle n'en a pas moins accompli une tâche de la plus haute importance puisqu'elle consistait à alimenter en personnel les unités du front.

Ancestramil

TROISIÈME PARTIE

———

RÉSUMÉ

DES OPÉRATIONS EFFECTUÉES

PAR LES COMPAGNIES CRÉÉES AU

15e ESCADRON DU TRAIN

DES ÉQUIPAGES MILITAIRES AU COURS

DE LA CAMPAGNE 1914-1919

———

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 17e Compagnie

———

Cette compagnie a été créée au cours de la campagne à la date du 1er novembre 1916 lors de la réorganisation des convois administratifs.
Les D. I. et les E. N. E. de Corps d'Armée furent alors dotés d'organes tels que : C. V. A. D..- Groupes d'exploitation - Ambulances — G. B. D. etc., leur permettant d'assurer leur subsistance, leurs mouvements, leurs opérations sans avoir recours à des éléments de transport étrangers.
La 17e Compagnie à l'effectif de :

3 officiers
Capitaine **ZAPP**,
Lieutenant **MARAVAL**,
Vétérinaire **OUDEZ**,
129 hommes — 190 chevaux — 73 voitures,

fut affectée aux E. N. E. du 15e C. A. et prit le nom de C.V.A.D. 215. Tous ses éléments furent prélevés sur la 2e Compagnie (C. V. A. D. 2-15).
L'organisation eut lieu d'abord à Ville-sur-Couzance (région de Verdun), puis dans la région de Bar-le-Duc à Mussey pendant tout le mois de novembre 1916. A la date du 30 novembre, le C. V. A. D. 215 est mis à la disposition du Groupement **MANGIN** (Groupement D. E. à Verdun). C'est la période de préparation de l'attaque du 15 décembre. La Compagnie a pour mission de transporter au front le matériel du Génie, nécessaire pour la réfection des routes et chemins que

Ancestramil

suivront ce jour-là l'artillerie et les troupes d'assaut dans le secteur de Douaumont (rive droite de la Meuse).
Elle est placée pour cette mission sous les ordres du Colonel **CALONI**, commandant le Génie du Corps (même Groupement).
Le travail consiste à prendre livraison chaque jour, au service forestier, dans les bois de Lempire et de Lemmes de plusieurs milliers de fascines et d'en assurer le transport à la Chapelle- Ste-Fine, à Fleury devant Douaumont, et sur le plateau de Froide-Terre.
Le Capitaine reçoit du Colonel Commandant le Génie les points de destination à donner au matériel, assure de jour la reconnaissance du terrain, s'entend sur place avec les officiers du Génie chargés du travail et conduit de nuit les convois chargés.
Pour effectuer ce travail qui est de la plus haute importance, le capitaine utilise toutes ses voitures, même les chariots de parc et les fourgons. Les convois journaliers qu'il forme comprennent un minimum de 60 voitures, l'effort produit par tout le personnel et par les animaux est énorme.
La longueur du trajet quotidien aller et retour parcouru par les équipages est de 40 kilomètres (Lemmes, Verdun, Fleury devant Douaumont).
Ils partent à 5 heures du soir et rentrent à 5 heures du matin harassés, fourbus, trempés de sueur et de pluie. Ils ne songent à leur repos que lorsque tous les soins nécessaires sont donnés aux animaux. Ce repos n'est d'ailleurs que relatif, puisque la compagnie est au bivouac, en plein champ, dans la boue et que les hommes comme les officiers n'ont pour abris que les toiles de tente ou les bâches de voitures. Quant aux chevaux, ils sont en plein air, à la corde.
Le nombre considérable de troupes stationnées à cette époque dans le secteur de Verdun n'a pas permis de donner un cantonnement à la Compagnie ; des installations de fortune ont été construites dans le courant du mois de décembre, malgré le travail intensif du convoi, et à l'aide des matériaux obtenus à grand peine du service du Génie.
C'est au milieu d'un bruit infernal produit par notre artillerie et les canons ennemis que nos convois traversent Verdun et parcourent les chemins d'accès aux positions. Ces chemins étaient d'ailleurs tels que les voitures s'embourbaient très souvent, exigeant de la part des gradés et conducteurs des efforts surhumains pour les dégager et permettre aux chevaux de les sortir du mauvais pas.
Les animaux étaient d'ailleurs souvent à bout de forces, aussi les pertes en chevaux pendant cette période ont été importantes (environ deux chevaux par jour).
L'attaque du 15 décembre réussit pleinement, nos troupes firent onze mille prisonniers, reprirent plusieurs crêtes importantes et plusieurs villages et réalisèrent une avance de cinq ou six kilomètres. La Compagnie a contribué dans la mesure de ses attributions au succès de cette opération en assurant, comme le prouvent les dix citations décernées par le Général MANGIN, intégralement la mission qui lui avait été confiée.
Après cette époque il était de toute nécessité de réorganiser le terrain reconquis, et remettre en état les routes détruites par l'ennemi ou par le tir de notre artillerie, dans le voisinage des premières lignes.
C'est à ce travail que la Compagnie fut employée comme précédemment, jusqu'au premier janvier 1917, les points de destination du matériel du Génie transporté étaient : la carrière d'Audremont, le ravin de la Couleuvre et le ravin de la Goulette.
A la date du 1er janvier 1917 la compagnie rejoint le 15e C.A. dans le secteur de la Meuse, situé entre les Eparges et Verdun. Après un mois de service normal de ravitaillement des E N. E. du C. A. elle est portée à nouveau, en même temps que la Grande Unité à laquelle elle est rattachée, dans le secteur Nord de Verdun (rive droite) où elle restera jusqu'en septembre 1917.
Le personnel du C. V. A. D., capitaine en tête est employé pendant toute cette période aux services les plus divers, les plus variés, remplissant à la fois les fonctions de C. V. A. D. et de C V A. X.

Rien de saillant à signaler si ce n'est l'effort produit pour assurer la fenaison dans toute la vallée de la Meuse depuis Dieue, Ancemont jusqu'à Charny. Le convoi a pu ainsi récupérer 800 tonnes de foin qui ont permis d'assurer l'alimentation en fourrage des 30.000 chevaux du Corps d'Aimée pendant plus d'un mois. Cela a permis au commandement de disposer des moyens de transport par voie ferrée pour l'acheminement d'autres marchandises et en particulier des munitions.
Une autre conséquence heureuse de ce travail a été d'éviter la perte d'une denrée précieuse, tout en assurant aux cultivateurs le remboursement de la valeur de leurs récoltes réquisitionnées par l'Intendance.
Sous le commandement de son capitaine le C. V. A. D. 215 a en outre pendant toute cette période assuré la mise en culture de 400 hectares de terrain (labours, semailles de céréales, moissons, battages, expédition à l'arrière du blé, de l'orge, de l'avoine récoltés, et distributions sur place de la paille de couchage et alimentaire). Tout en assurant ces travaux le convoi mettait tous ses moyens en œuvre pour contribuer dans la mesure indiquée par le commandement à la préparation de l'attaque qui devait avoir lieu le 20 août.
Comme celle du 15 décembre de l'année précédente, cette attaque valait à nos armes une victoire (8000 prisonniers et une avance de plusieurs kilomètres), mais dans la nuit qui suivit cette belle victoire, l'ennemi furieux de sa défaite s'acharna sur les cantonnements de l'arrière, non seulement sous forme de tirs à longue portée, mais encore au moyen de bombardements intensifs de nuit par avions. La Compagnie était alors cantonnée à Lemmes Ce village reçut cette nuit-là plus de 200 bombes. 10 hommes appartenant à des régiments territoriaux furent tués et 20 blessés.
L'hôpital de Vadelincourt situé à 800 mètres du cantonnement fut incendié. Le dépôt de munitions de Lemmes (Meusien) situé aux portes du village fut également incendié. On se représente la situation de la Compagnie dans cette circonstance, tout le personnel sous la direction des officiers fut employé à secourir les blessés civils et militaires, à les transporter à l'aide des voitures du convoi à l'hôpital de Souilly.
Plusieurs maisons étant effondrées, tout le monde s'est ingénié et mis au travail pour retirer les victimes des décombres ; plusieurs de ces victimes ont été ainsi sauvées d'une mort certaine.
Pendant la quinzaine qui suivit cette date, la Compagnie ne connut aucun repos à cause des incursions aériennes qui étaient de règle plusieurs fois par nuit.
Après cette dure période et à la date du 20 septembre, la compagnie est envoyée au repos par étapes dans la région d'Arcis-sur-Aube, où elle reste environ un mois, elle met à profit cette période pour se réorganiser et mettre en état le harnachement, le matériel, l'habillement et l'équipement.
Au mois d'octobre la compagnie va occuper le secteur de Lorraine à l'Est de Nancy, où elle restera jusqu'au 9 juin 1918.
Cette période est relativement calme comme d'ailleurs le secteur occupé. La Compagnie n'a rien fait de particulièrement intéressant à signaler. Elle accomplit simplement le service normal des C. V. A. D.
Il n'en est pas de même de la période qui va suivre, car à la date du 9 juin et alors que l'ennemi fait un suprême effort sur Compiègne, le C. A. et ses Divisions sont transportés sur l'Oise par voie ferrée. Les troupes arrivent à temps pour arrêter net l'ennemi et le réduire à l'impuissance.
Deux mois après. à la date du 10 août, le Corps d'Armée prenant part à la grande offensive française, déloge après une série de durs combats l'ennemi des hauteurs qui dominent le Matz.
C'est alors une série de succès à l'actif du 15^{e} C. A. marqués par les étapes de Lassigny, Noyon, Ham, Nesle, St-Quentin, Guise, etc.
On conçoit de quelle importance était le service de ravitaillement pendant cette période, combien était difficile la tâche des convois pour ravitailler les troupes et suivre leur avance. Par un effort de volonté et d'énergie dignes d'éloges, le Train des Equipages Militaires aidé du

personnel mis à sa disposition par les C. I. D. trouvait le moyen d'assurer la moisson de toute la zone évacuée par la population civile et de procurer ainsi au pays et à l'armée plus de 70.000 quintaux de blé.
Dans ce but tout l'outillage agricole qui se trouvait dans les villages bombardés et qui par suite pouvait être détruit, a été récupéré par le C. V. A. D. 215.
A la date du 26 octobre, le C. V. A. D. 215 est dissous, ses éléments sont répartis dans diverses formations de l'Armée, sauf une fraction d'environ 30 voitures qui est rattachée administrativement à la 8e compagnie.
En résumé, la 17e compagnie a été une belle unité, bien organisée, dont le personnel, animé du plus bel esprit de patriotisme, s'est donné sans compter pour faciliter la tâche du commandement et des troupes combattantes.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 33° Compagnie Muletière

———

Le plan de mobilisation exécuté en août 1914 n'avait prévu qu'un nombre restreint de compagnies muletières et ce nombre fut jugé insuffisant lorsqu'il fallut organiser des opérations dans les montagnes des Vosges où les fortes côtes et la pénurie de routes carrossables rendaient nécessaires les transports sur bâts.
C'est pour répondre à ces besoins que fut constituée le 1er février 1915 la 33e compagnie du 15e T. E. N. dont le départ eut lieu le lendemain 2 février.
A cette époque les ressources du dépôt comprenaient surtout d'anciens auxiliaires qui venaient d'être versés dans le service armé et qui, après une instruction intensive, d'ailleurs continuée au front chaque fois que les circonstances le permettaient, se trouvèrent dans la zone des armées trois semaines après leur incorporation.

L'effectif réglementaire de la 33e compagnie était le suivant :

3 officiers : Lieutenant **ROLLAND**,
(2 adjudants faisant fonctions d'officiers).
12 sous-officiers — 27 brigadiers — 321 conducteurs — 3 chevaux d'officiers — 18 chevaux de selle — 300 animaux de bât.

Le cadre des officiers était incomplet et ne comprenait qu'un lieutenant territorial **ROLLAND**. Le déficit de deux officiers étant comblé par deux adjudants faisant fonctions d'officiers. Le 4 février 1915 au matin, la compagnie débarque à Bussang et ce fut aussitôt l'acheminement vers l'Alsace où elle pénétra le même jour à dix heures par une route en partie obstruée par la neige.
Le premier village alsacien après la frontière (Urbise) fut le cantonnement où la Compagnie eut quelques jours pour compléter son organisation, entraîner les hommes à la marche en montagne, recevoir le matériel qui n'avait pu être touché au départ.
Le 26 février, le deuxième équipage de la Compagnie fut dirigé sur Gérardmer où il eut à fournir un travail excessivement pénible.

Ancestramil

Son premier convoi qui normalement devait être d'un parcours de 30 kilomètres dura exactement 36 heures, le guide qui lui avait été donné pour le conduire aux lignes s'étant égaré, les hommes durent pendant cette longue marche se suffire avec des vivres qui avaient été en partie gelés.
Cet équipage transporté dans la région de Rudling fait les convois pendant les dures attaques du Linge, des Trois Epis et de la Tête de Faux.
Les deux autres équipages ont à faire les convois qui partent de la vallée de la Thür et se dirigent vers les crêtes.
Le 2 avril 1915, le maréchal-des-logis **MICHEL** du deuxième équipage est blessé à Gérardmer par une bombe d'avion et meurt le 4 avril.
Le 15 avril, le troisième équipage campe à Isaac-Hutt (région de Breitfirts) par 22 degrés de froid. Il s'organise un baraquement malgré un amoncellement de neige qui par endroits atteint jusqu'à 5 mètres.
Le 17 avril les 1er et 3e équipages font leurs convois pendant le combat qui aboutit à la prise de la côte 1025 (Schnepfeuriet) et portent aux combattants le matériel qui doit servira organiser les nouvelles positions.
Un travail intensif continue pour préparer les attaques de Mithlach et de Metzeral, pris en juin, et un convoi de la compagnie couche à Mithlach, le jour de la prise de ce village.
Pendant les combats à Metzeral, le premier équipage assure le ravitaillement des troupes d'attaque, les convois faisant 52 kilomètres, hommes et animaux marchant un jour sur deux.
Le 21 juillet, pendant le déchargement dans Mithlach, un obus ennemi éclate au milieu d'un groupe, blesse grièvement le conducteur **REVESS** qui doit subir l'amputation d'une jambe et obtient la Médaille Militaire et la Croix de Guerre.
A partir de fin juillet 1915 se place une période de calme au point de vue combat, mais pendant laquelle la Compagnie travaille constamment pour transporter des vivres, du matériel, des munitions qui constituent des dépôts près des lignes en vue des prochaines attaques.
En septembre, le deuxième équipage revient dans la vallée de la Thur.
Du 25 décembre 1915 au 15 janvier 1916, la Compagnie participe par des convois aux affaires de l'Hartmannwillerskopf, période très dure, où elle perd 8 mulets tués par l'artillerie ennemie qui en blesse 19 autres.
Les mesures de précaution prises, la surveillance très étroite de ces convois font que pendant ces affaires aucun conducteur ne fut blessé malgré un bombardement effroyable qui visait surtout à couper les communications avec l'arrière.
C'est à la suite du travail très pénible fourni d'ailleurs avec un entrain admirable, qu'elle avait fait pendant ces différentes attaques, que la Compagnie eut la satisfaction d'être félicitée par le Général commandant la D. I. (Général **NOLLET**) et le très grand honneur d'être passée en revue par le Président de la République d'abord, puis par une délégation d'Officiers Serbes.
Après janvier 1916, le secteur devint calme, mais les convois continuent pénibles, afin de constituer les approvisionnements ou de renforcer les lignes de défense pour les opérations futures.
Pendant les années 1917-1918, la 33e Compagnie qui cantonne en Haute-Alsace à Oderen, au camp de Tresch et de Marksten continue d'assurer le ravitaillement en première ligne de la 151e D. I. Ce service très pénible s'effectue sous les bombardements fréquents de l'artillerie ennemie.
Le 17 novembre 1918, elle quitte ses cantonnements de Haute-Alsace et va en occupation à Eghiseim (Alsace annexée). Le 2e équipage est détaché à Munster pour la récupération du matériel.
Le 20 février 1919, en exécution du message 9055 T/I du 11 février 1919 du Général commandant la IVe Année, la 33e Compagnie du Train est dissoute.

Cette formation s'est toujours fait remarquer par son moral, sa discipline sa tenue et la ponctualité avec laquelle elle a assuré son service dans des conditions souvent très difficiles et très pénibles.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 34e Compagnie Muletière

———

La 34e Compagnie formée le 1er février dans les conditions et dans le même but que la 33e Compagnie, s'embarque le 2 février 1915, à l'effectif de :

2 officiers et l'adjudant faisant fonctions,
12 sous-officiers — 27 brigadiers — 321 conducteurs — 33 chevaux de selle — 300 mulets.

Le 5 février, débarquée à Gérardmer, la Compagnie va cantonner à Xourupt, où elle reçoit le matériel, le harnachement qu'elle n'avait pu toucher avant le départ.
Le 19 février un premier détachement de 80 conducteurs et 80 mulets de bât va renforcer les équipages d'un bataillon de Chasseurs Alpins pour l'affaire du Reichakerkapf.
Le 25 février, l'équipage comprenant un officier, 100 conducteurs, 100 mulets se rend à Wildemstein pour le ravitaillement de ce secteur.
Les éléments restés à Xourupt assurent le ravitaillement des troupes du secteur de Gascheney-Reichakerkapf dans des conditions particulièrement pénibles. En effet le parcours à effectuer normalement est de 70 kilomètres, partant à midi, les convois ne sont de retour que le lendemain à midi. Les conducteurs font preuve d'une énergie louable car ils ont à lutter contre les intempéries d'un climat rigoureux, les difficultés de toute nature en pays montagneux, accrues par la marche sur une couche de neige atteignant parfois 4 mètres de hauteur. Fréquemment ils doivent relever les animaux tombés, refaire les chargements etc…
Le 1er avril, l'équipage de Wildemstein rentre à Xourupt et participe aux convois ci-dessus.
Les 15 et 17 avril, des détachements sont mis à la disposition du 3e Bataillon de Chasseurs Alpins, l'un à Kolben Wassen, l'autre à Schlucht.
Le 10 mai, bombardement par obus de gros calibre de la Schlucht, le conducteur **LACOMBE** est tué ainsi que trois mulets.
Le 2 juin la Compagnie quitte ses cantonnements à Xourupt et va camper au Collet (pentes du Honech), ce déplacement a pour avantage de réduire de moitié la durée des convois qui ne s'effectuent que de nuit.
Le 5 juin un détachement de 1 sous-officier, 45 conducteurs avec 45 mulets est mis à la disposition du 43e R. I. Territorial. (Bataillon **CONSIGNY**) à Neuwasen.
Le 7 juin, un détachement de 1 sous-officier, 20 hommes et 20 mulets se rend à Gascheney à la disposition de la Brigade occupant le secteur pour le transport du matériel de tranchée.
Le 10 juin, le lieutenant **TERRIER** prend le commandement de la Compagnie en remplacement du capitaine **DUBUS** rappelé au dépôt.
Le maréchal-des-logis **BLANC** reçoit une lettre de félicitations pour le concours apporté spontanément par son détachement à une batterie de 75 permettant à celle-ci de faire un tir en

rafales extrêmement rapide sur la crête du Linge. Bombardement du camp de Neuwasen, le conducteur **VIALA Baptiste** très grièvement blessé est transporté à l'ambulance 2/65 où il succombera des suites de ses blessures.
Le détachement quitte Neuwasen, se rend à Kierbaltz, y séjourne deux jours et va camper à Baltmesmirs.
Le 25 juillet le chef d'escadron **HUBERT**, commandant un Groupe du 21e R. A. C., adresse la lettre suivante au commandant de la 34e Compagnie :
« J'ai appris que dans la journée du 22 juillet, lors d'un chargement rapide et urgent que dut exécuter la batterie **WATRIN** (32e du 21e R. A. C.), le personnel du 15e Escadron des Equipages du Train, employé au ravitaillement du 43e R. I. T. s'est porté rapidement et spontanément à l'aide de la batterie pour le transport des munitions et a réussi ainsi en très peu de temps à transporter 800 obus d'une position à l'autre, permettant ainsi à la batterie une ouverture de feu rapide et brutale. A plusieurs reprises ce personnel a aidé les batteries dans des circonstances analogues. Je me suis permis d'adresser quelques mots de remerciement à ce personnel et vous prie de croire à ma reconnaissance et à mon admiration pour le concours apporté et pour les marques de camaraderie et d'énergie données par le personnel de la 34e Compagnie du 15e Escadron du Train ».
Le 7 septembre **MICHEL Henri** est blessé par éclat d'obus, le 22 janvier 1916, le conducteur **MORIN Adrien** gravement blessé à Bolhmesmiss reçoit la Croix de Guerre.
Le 28 janvier un équipage au complet est envoyé à Gaswelgg, à la disposition de la 3e Brigade de Chasseurs Alpins et prend part aux opérations du Linge par les transports qu'il effectue dans cette zone.
Il rentre au Callet le 5 avril.
Le 18 mai un équipage se rend à Mitlach à la disposition des Bataillons d'Infanterie opérant dans le secteur de la Fecht.
Le 25 juin, un équipage va relever à Gascheney les éléments qui se trouvent à la disposition de la Brigade occupant le secteur.
De jour, mais principalement de nuit, le transport redouble /d'intensité et les hommes doivent redoubler d'efforts et d'endurance.
Le 27 juillet l'équipage de Mitlach se rend par moitié à Nislimatt et Schulstmach où il assure le ravitaillement des troupes du secteur de Morelière et de Sulzern-Ausperbach.
Le 15 octobre, le lieutenant **LASCAUD** prend le commandement de la Compagnie en remplacement du lieutenant **TERRIER** rentrant au dépôt.
D'octobre à avril, tout en continuant les convois de ravitaillement, la Compagnie participe au déblaiement des routes au moyen de traîneaux qui sont utilisés pour le transport lorsque la neige empêche la circulation des véhicules de toute nature de concert avec les équipages bovins qui sont attachés à la Compagnie, les grandes voies sont déblayées au moyen de chasse-neige traînés par les bœufs et les mulets. L'hiver est des plus rigoureux, on note fréquemment 28 degrés au-dessous de zéro. A partir du 5 avril, les trois équipages alternent entre eux pour assurer le ravitaillement en vivres, matériel et munitions dans les secteurs de la rive gauche de la Fecht.
Le 1er et le 2 mars, bombardement du camp de Duthil, les baraquements occupés par la section du maréchal-des-logis **COTTE** sont détruits, la section se rend à Gascheney.
Les 23 et 25 avril, bombardement du camp de Gascheney.
Les 3, 4 et 5 juin, bombardement du camp du Callet.
Le subsistant **VIAUGNE** est tué, deux autres subsistants sont blessés.
Les 15 et 20 juin, bombardement par obus à gaz du camp de Gascheney, 3 hommes ypérités sont évacués, un mulet et un cheval tués.
Les bombardements de camps deviennent systématiques à partir de cette date. Les plus violents ont lieu les 13, 15, 16, 19, 21 et 22 octobre à Schiesroth et surtout les 18, 20, 21, 23, 27, 29 à

Gascheney. Le soldat **GABIROU** est tué au cours d'un convoi. Le soldat **GUIRAUD** grièvement blessé est évacué.
Le lieutenant **BOU** fait preuve d'un sang-froid remarquable lors de ces tirs de harcèlement et par les mesures prises à temps, il n'y a à déplorer que des pertes matérielles, 12 animaux tués et dégâts de toute nature.
Les hommes donnent la preuve d'un bel esprit de discipline et de stoïcisme, assurant quand même les transports avec mépris du danger.
Le 7 novembre le lieutenant **BOU** reçoit la Croix de Guerre avec une belle citation à l'Ordre de l'Infanterie Divisionnaire de la 162e D. I.
Les 8 et 9 novembre le bombardement de Gascheney redouble d'intensité, mais il n'y a encore que des pertes en animaux et en matériel, les abris sont ébranlés, mais c'est la fin ; le 11 avec l'armistice les nerfs se détendent, les hommes sont gais et n'aspirent plus qu'à descendre dans cette belle Alsace qu'ils voient des hauteurs depuis quatre ans.
Le départ a lieu le 16 novembre, la compagnie va cantonner à Turkeim où elle défile à la suite des 127e et 327e régiments d'Infanterie.
Le 17 novembre elle entre à Colmar, les hommes rivalisent d'entrain et de dévouement et de bonne tenue, ce qui vaut les félicitations des-colonels des 127e et 327e R. I. par la voie de leurs décisions. Après avoir été longtemps à la peine, ils sont enfin à l'honneur Le 2e équipage va cantonner à Ustenschlag et y séjourne quatre jours et se rend à Husseren.
Le 2 décembre, la compagnie est rassemblée à Munster et va à Soultzbach le 11 décembre, où elle est employée à la récupération du matériel de guerre.
La 34e Compagnie est dissoute le 20 février 1919. Cette formation a fourni un travail considérable sur les crêtes vosgiennes. Elle a été le refuge des isolés attardés dans les neiges et comme l'ont affirmé les généraux et les colonels sous les ordres desquels elle se trouvait placée, la Providence des troupes de l'infanterie lors de leurs déplacements.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique du Groupe d'Attelages N° 1

———

Le Groupe d'Attelages n° i formé au dépôt du 15e Escadron du Train s'est embarqué à Orange à destination de Verdun le 20 octobre 1914.

Son effectif au moment du départ était le suivant :

2 officiers
Lieutenant **CARCASSIN**,
Vétérinaire **MARGAILHON**,
3 adjudants — 8 sous-officiers — 12 brigadiers -- 127 conducteurs - 235 animaux.

A peine débarqué il quitte Verdun le 23 octobre 1914 et se rend à Rupt devant Saint-Mihiel où il est mis à la disposition de la 75e Division, il n'y reste que quatre jours.
Le 27 octobre 1914, il repart sur Verdun, où il est affecté à l'Artillerie Lourde de la défense de cette Place. Il assure un service jusqu'au 24 janvier 1915.

Le 25 janvier 1915 il est dirigé sur Ste-Menehould pour être misa la disposition de la D. E. S. de la Ille Armée comme élément d'étapes détaché dans la zone de l'Avant, il est employé au Service routier, reste à la IIIe Armée jusqu'au 26 juin et passe sans changer de cantonnement sous les ordres de la D. E. S de la IVe Armée où il continue à assurer le même service jusqu'au 14 novembre 1916 inclus.
Le 15 novembre 1916, le Groupe d'Attelages n° 1 est dissous et ses éléments sont versés à diverses compagnies du Génie, soit à l'Artillerie, soit au Service routier. Cette unité a fourni tout le rendement que l'on était en droit d'attendre d'elle.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique du Groupe d'Attelages N° 2

———

Comme le précédent, le Groupe d'Attelages n° 2 a été formé au dépôt du 15e Escadron du Train, il s'est embarqué à Orange le 23 octobre 1914.

Il se compose au moment du départ de :

2 officiers
Lieutenant **DEVILLE**,
Vétérinaire **PAILLET**,
3 adjudants — 8 sous-officiers — II brigadiers - 3 maréchaux-ferrants - 128 conducteurs - 236 animaux.

Cette formation débarque en Champagne quelques jours plus tard et va s'installer à la Ferme de Suippe (Marne) où elle est mise à la disposition de l'Artillerie.
Formé depuis deux mois à peine le Groupe d'Attelages est dissous le 15 décembre 1914 et ses éléments sont versés au 9e R. A. P. (Batterie de 120 et 15 5 court.)
Les Groupes d'Attelages mis à la disposition de l'Artillerie ont permis d'attendre la création d'unités constituées d'Artillerie lourde, créations qui ont lieu par la suite.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 55e Compagnie

———

Formée le 1er janvier 1916 en exécution de l'Ordre n° 1/8196 E du 23 décembre 1915 du Général commandant le 15e C. A. avec des éléments provenant des Compagnies 5/15 et 13/7, la 55e Compagnie avait la composition suivante :

Ancestramil

2 officiers
Lieutenant **MENAGER**, commandt la Compagnie, -
Sous-Lieutenant **THOREL**,
1 maréchal-des-Logis fourrier — 9 maréchaux-des-logis — 1 brigadier-fourrier — 1 brigadier-maréchal-ferrant — 9 brigadiers — 105 conducteurs — 115 animaux — 60 voitures.

Affectée au service de la 133e Division d'Infanterie, elle fut divisée en trois groupes :

1° la Compagnie.
2° le G. B. D.
3° les Ambulances 2/155 et 3/155.

Pendant le premier trimestre 19161 ces différents groupes occupent les cantonnements suivants :

la Compagnie à Somme-Bionne (Marne).
le G. B. D. à Minaucourt (Marne).
l'Ambulance 2/155 à Hans (Marne).
et l'Ambulance 3/155 à Somme-Tourbe (Marne).

La Compagnie assure le ravitaillement du Q. G. à Valmy.
Du 9 au 11 janvier, le G. B. D. transporte de jour et de nuit avec ses propres voitures plus de 800 blessés sur une route prise continuellement sous le feu de l'ennemi; les conducteurs de la 55e Compagnie continuent à remplir leur noble et obscure mission dans le calme le plus complet.
Le 1er mai la Compagnie quitte Somme-Bionne et installe son cantonnement à Fleury-sur-Aire, d'où elle ravitaille journellement le P C. à Bethelainville.
Le G. B. D. quitte Minaucourt et s'installe dans la région de Verdun où il évacue journellement des blessés à Ville-sur-Couzances.
Le 15 juillet, installation du cantonnement à Fleury-sur-Aire.
Jusqu'au commencement de novembre 1917, la 55e Compagnie assure un service normal dans la région de Nancy ; le G. B. D. cantonne à Cercueil (Meurthe-et-Moselle).
Le 7 novembre la 55e Compagnie cantonne à Lenoncourt (Meurthe-et-Moselle), quitte ce cantonnement le 5 juin 1918 et s'embarque à Blainville, débarque et cantonne à Senlis, d'où elle se rend à Cléroix (Oise).
Jusqu'au 1er novembre, elle cantonne dans le département de l'Oise et assure un service très chargé et pénible parfois sous les bombardements.
A partir de ce moment elle ne reste que fort peu de temps dans chaque cantonnement, fait un déplacement continuel de l'Aisne à la Somme, de l'Aube au Nord et de la Marne à la Haute-Marne jusqu'au moment de sa dissolution le 19 janvier 1919.

==========

Ancestramil

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 35e Compagnie

COMPAGNIE DES TOMBEREAUX 12

———

La Compagnie a été formée aux Armées le 15 novembre 1915 avec des éléments venant des 15e, 16e et 17e Escadrons du Train des Equipages Militaires et mise à cette date à la disposition de la VIIe Armée.

Son effectif était de :

1 officier : Lieutenant **CARCASSIN**,
7 sous-officiers - 11 brigadiers 140 conducteurs - 250 animaux — 110 tombereaux.

Du jour de sa formation jusqu'au 3 mars 1919, date de sa dissolution, elle a été divisée en plusieurs détachements ayant pour A mission de transporter les matières premières et outils nécessaires à l'entretien du réseau routier de la Haute-Alsace compris entre Belfort, la frontière Suisse et Dannemarie.
De plus elle a coopéré à l'établissement d'une route neuve du Ballon d'Alsace à la vallée de la Doller.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 36e Compagnie Territoriale

———

La 36e Compagnie a été formée le 1er décembre 1916. Elle prend la dénomination de C. V. A. X. N° 42 à l'effectif de :

4 officiers
Capitaine **DERIVAUX**,
Lieutenant **SAINT-MAURICE**,
Lieutenant **VETEL**, Vétérinaire
14 sous-officiers — 22 brigadiers — 248 hommes — 431 chevaux — 180 voitures.

Dès sa formation, la Compagnie est dirigée sur Nixeville (Meuse) où elle demeurera jusqu'au 17 février 1917. Le 22 mai elle se rend au camp de Balleycourt-Sartelles qu'elle quittera le 13 février 1918 pour se rendre à Vaubécourt (Meuse).

Ancestramil

Son service consiste à effectuer des transports pour les subsistances, à évacuer des malades, à envoyer des détachements pour la réfection des routes, pour l'exploitation forestière, pour la fenaison et pour le ravitaillement des travailleurs indo-chinois. Puis vient le service de ravitaillement du 81e R. 1. et de la 19e D I. (Carrière des Anglais).
Le secteur que cette unité ravitaille est constamment sous le feu de l'ennemi. Malgré ce danger les gradés et hommes assurent vaillamment leur service, ainsi qu'en témoignent nombreuses récompenses qui leur ont été accordées.
Le 10 décembre 1918, la Compagnie se rend à Saint-Mihiel (Meuse) où elle séjournera. Elle assure le service de Place et fournit des attelages aux régions libérées jusqu'au 15 septembre 1919, date de sa dissolution.
La tâche la plus importante accomplie par la 36e Compagnie s'est déroulée à Verdun, où elle a séjourné pendant près de 2 ans, de 1916 à 1918.
Le C. V. A. X. 42 a pendant toute cette période été à la disposition des Colonels commandant le Génie des nombreux Corps d'Armée qui se sont succédés dans ce secteur presque toujours mouvementé, que ce soit sur la rive gauche ou sur la rive droite de la Meuse. Toutes les routes, sentiers et chemins ont été parcourus de jour et surtout de nuit par les conducteurs du Train, emportant aux premières lignes le matériel de défense qui leur était indispensable pour tenir/résister et vaincre.
Ces transports de nuit, par tous les temps sur des routes soigneusement repérées et violemment bombardées, nécessitaient de la part de tous, officiers et hommes de troupes, un effort considérable, une résistance physique énorme, une volonté ferme dans l'accomplissement du devoir, une énergie farouche pour arriver au but envers et contre tout, enfin un esprit de discipline et des sentiments militaires dignes d'éloges.
Les militaires de cette formation sont d'autant plus dignes d'éloges que par leur âge (tous R.A.T.) et leur situation de famille (pères de 3 ou 4 enfants) ils avaient par sollicitude du commandement été placés dans un convoi auxiliaire pour être relativement à l'abri du danger.
Parmi la liste des blessés et tués qui figure à la fin de cet ouvrage, un très grand nombre appartient au C. V. A. X. 4.2.
Il en est de même pour les militaires ayant été l'objet d'une citation.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 53e Compagnie

———

Une note du G. Q. G. en date du 22 janvier 1917 prescrivait la formation de six compagnies muletières. Celle qui fut formée par la Ve Armée lut rattachée au 15e Escadron du Train et prit le numéro 53.
Cette unité fut constituée aux Armées le 22 février 1917 au moyen d'éléments puisés dans différents corps de troupe de la Ve Armée.

Son effectif composé de :

1 officier, Sous-Lieutenant **ROBERT**,
155 hommes de troupe — 409 animaux,

était réparti de la façon suivante :

1°/ Un personnel fixe comprenant :
l'Officier commandant,
son ordonnance,
les comptables,
les cyclistes,
les ouvriers,
les conducteurs de voitures montés et non montés rattachés au G. P. A. de la Ve Armée.

2°/ Cinq sections muletières mises à la disposition des Corps d'Armée constituant la Ve Armée savoir :

1re Section à la disposition du 1er C.A. cantonnée à Unchair.
2e Section à la disposition du 5e C. A. cantonnée aux Venteaux.
3e Section à la disposition du 32e C. A. cantonnée à Châlons-sur-Verger.
4e Section à la disposition du 7e C. A. cantonnée à la Garenne-de-Gueux.
5e Section à la disposition du 58e C. A. cantonnée à Rilly-la-Montagne.

Tous ces détachements furent placés en subsistance dans des unités occupant les mêmes cantonnements qu'eux.

Le premier avril 1917, la portion principale de la Compagnie se porte au village de Beaucourt (Marne) où elle reste jusqu'au mois de mai 1918. A ce moment elle rassemble tous ses éléments et vient au complet occuper successivement les cantonnements de Bazoches (Aisne) et de Bollincourt (Oise).
Le 2 octobre 1918, la 53e Compagnie se met en mouvement, elle quitte Bollincourt et vient cantonner le 4 octobre au village de Pimprey qui se trouve à deux kilomètres environ de Ribécourt.
Elle occupe ce cantonnement jusqu'au moment de sa dissolution le 7 mars 1919.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 62e Compagnie

DU Q. G. DE LA 129° DIVISION

———

En exécution des prescriptions de la décision n° 5780 du Général commandant, en chef en date du 9 mars 1916, la 62e Compagnie (Compagnie du Q. G. de la 129e Division) fut créée aux Aimées le 1er avril 1916 par les éléments suivants venus de la 29e Compagnie du 15e T. E. M. (C.V.A.D. 129).

I°/ Isolés du Quartier Général.

Ancestramil

2°/ Groupe de G. B. D.
3°/ Ambulance 2/71.
4°/ — 3/44.
5°/ — 4/66.
6°/ Section d'Hospitalisation 9/8.
7°/ Section d'Hospitalisation 3/63.

Son effectif en personnel et animaux du Train était au jour de sa fondation de :

1 officier : Sous-lieutenant **BORNE**,
4 sous-officiers — 3 brigadiers — 60 conducteurs — 35 chevaux — 2 mulets.
Elle suivit la 129e D. I. dans toutes ses opérations du 1er avril jusqu'au jour de sa dissolution, prenant part à différentes grandes affaires, notamment à Verdun en juin 1916, dans la Somme en décembre 1916, dans l'Aisne en juin et juillet 1917 et dans l'Oise de juillet à novembre 1918.
Elle fut dissoute à Sarrebruck le 28 février 1919.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 65e Compagnie

———

La 65e compagnie formée le 1er janvier 1916 en exécution de la note 8863 du Général commandant en chef a été destinée à atteler pour le Q. G. et les services divers de la 29° Division d'Infanterie.
Le commandement en fut confié au lieutenant **PASQUIER** de la 5e Compagnie de l'Escadron.
Elle fut formée à Dombale-en-Argonne avec les éléments des formations sanitaires provenant de la 5e Compagnie et le détachement du Q. G. appartenant à la 8e, elle comprenait :

les 3 Groupes du Q. G ,
les ambulances 14/15 et 7/15,
les sections d'hospitalisation 6 et 8,
le G. B. D. 29, soit un effectif de :
1 officier : Lieutenant **PASQUIER**,
10 sous-officiers, 10 brigadiers, 94 conducteurs, 129 animaux, 61 voitures de modèles divers.

Elle assurait en même temps la subsistance de 127 hommes de troupe et 17 chevaux.
Elle continua jusqu'au commencement de février au lieu de sa formation, d'où elle se rapproche des lignes ennemies en même temps que le Q. G. de la Division; c'était au moment de l'offensive allemande sur Verdun.
Jusqu'au 24 mars, date où la Division fut relevée, son personnel eut à effectuer un service très pénible, de jour et de nuit, sous des bombardements intenses, transportant avec tous ses véhicules, les blessés, et cela dans les parages à jamais historiques d'Esnes, Mallancourt, Avaucourt, cote 304, le Mort-Homme. Aucune perte d'hommes ne fut pourtant à déplorer.
La Division reformée au début d'avril est transportée par voie ferrée en Belgique, où elle tient le secteur de Nieuport ; la 65e Compagnie peut, pendant le séjour dans ce secteur, remettre sa

Ancestramil

cavalerie et son matériel en état, elle cantonne successivement à Looberghe, Bergues et Coxy de Bains, elle assure son service normal au Q. G. et dans les formations sanitaires.
L'offensive de la Somme déclenchée en juillet 1916 nécessite l'emploi de D. I. relativement fraîches, la 29e y prend part à partir du 15 octobre. La 65e Compagnie, embarquée à Bergues, est cantonnée à partir de cette date et jusqu'au 9 janvier dans la région de Froissy, Bochy-Condé, Esquenay et Gravillers.
En janvier 1917 elle suit à nouveau la Division dans le secteur de Nieuport, elle reprend ses anciens cantonnements et son service normal. A partir de la mi-juin 1917 et jusqu'au 30 mars 1918, la Compagnie est venue sur la frontière Franco-Belge; ses cantonnements sont tantôt d'un côté ou de l'autre de la frontière.
Pendant cette période, le 1er octobre 1917, le lieutenant **PASQUIER** touché par la loi du 10 août 1917 passe à la 7e Compagnie du 4e Escadron du Train, il est remplacé par le lieutenant **LAREILLET** venant de la 1re Compagnie du 1er Escadron.
De la région flamande, elle est ramenée dans la Somme où elle cantonne une vingtaine de jours dans les environs de Boves, Saviet-en-Amiennois.
Embarquée à St-Omer-en-Chaussée le 20 avril 1918, la 65e Compagnie débarque à Ligny-en-Barois, elle cantonne dans la Meuse : Tannois, Belrupt, Lempire jusqu'à la mi-août ; c'est pendant son séjour dans la région meusienne que l'ambulance passe organe d'Armée et est affectée à la 70e Compagnie du 2e Escadron du Train.
Le 25 août 1918, elle débarque à Pont-Ste-Maxence (Oise), c'est de là qu'elle prendra enfin la marche en avant. L'armistice la trouve à Vervins.
Le 26 octobre la Compagnie s'adjoint le C. V. I. D. formé par une partie du C. V. A. D. 29 dissous.
De l'armistice au 9 mars 1919, la 65e Compagnie cantonne à Fresnoy, St-Amand-les-Eaux.
Le lieutenant **LAREILLET** démobilisable le 8 janvier 1919 passe le commandement au lieutenant **LAVAL** qui est lui-même remplacé par le capitaine **BICHON**.
Le 10 mars la 65e Compagnie entre enfin en territoire allemand, elle s'installe avec tous ses éléments à Sobenheim et Orderheim.
Le 25 avril l'Ambulance 14/15 est dissoute, la Compagnie ne comprend plus que le Q. G., le G. B D. et le C. V. I. D Ces trois formations occupent successivement Bade, Munster, Bingen et Orderheim.
Le capitaine **BICHON** démobilisable passe le commandement au lieutenant **RAIMBERT** détaché du 55e R I.
C'est à ce dernier qu'incombera la tâche de conduire la compagnie jusqu'à son point terminus et de la dissoudre.
En août 1919, la 29e Division est désignée pour rentrer à l'intérieur. Les éléments de la Compagnie se groupent à Bade, Munster et à Kreusnach; c'est de ces localités qu'ils sont embarqués en chemin de fer à destination d'Orange où la Compagnie est dissoute le 1er septembre 1919.

==========

Ancestramil

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 80e Compagnie

G. M. R. 28

———

En exécution des prescriptions de la décision ministérielle n° 18464 3/3 du 24 mai 1917, le G. M. R. 28, détachement de la 70e Compagnie du 2e Escadron du Train, se constitue en unité administrative le 1er juin 1917 et devient la 80e Compagnie du 15e Escadron du Train.

Son effectif était à la date de sa formation :

1 Lieutenant : **BOUSSIE**,
2 Sous-lieutenants,
4 Sous-officiers - 6 brigadiers 70 conducteurs - 542 chevaux ou mulets.
Du 1er juin 1917 au 14 janvier 1919 elle resta cantonnée à Souhesme-la-Petite (Meuse), alimentant en animaux les unités en secteur et recevant ceux indisponibles destinés aux hôpitaux vétérinaires de l'arrière.
Le 15 janvier 1919 elle fut mise à la disposition de la VIIIe Armée, suivit celle-ci en occupation et opéra successivement :
1° Landsthald près de Kaiserslauten (Bavière rhénane) du 17 janvier au 22 mai.
2° Landau du 23 mai au 25 juillet 1919, jour de sa dissolution.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique

du Dépôt de Blessés et Malades légers

———

Dans le courant de l'hiver 1914-1915, en raison du grand nombre de petits malades et blessés, dont l'état n'était pas suffisamment grave pour nécessiter l'évacuation sur une formation sanitaire, le Général **HEYMANN** commandant le XVe C. A. créa un Dépôt d'éclopés qui plus tard prit le nom de Dépôt de Blessés et Malades légers.
Cette formation rattachée administrativement au 15e Escadron fut commandée par le lieutenant **PARENT** du dit Escadron, et pourvue d'un personnel technique, Médecins et Infirmiers, et d'un personnel comptable, maréchaux-des-logis chefs et fourriers.
Ce dépôt fonctionna depuis janvier 1915 jusqu'en juin 1918 suivant le 15e C. A. dans les différents secteurs occupés en Argonne, en Champagne, dans l'Aisne, à Verdun, en Lorraine.

Ancestramil

Il ne fut dissout qu'au moment de la reprise des opérations actives sur l'Oise en 1918, en raison des difficultés de fonctionnement de cet organe, résultant des opérations elles-mêmes et des mouvements et déplacements des troupes.
Cette formation qui relevait au point de vue technique de la Direction du Service de Santé, a rendu de précieux services, en recueillant parfois par centaines, les hommes déprimés par les fatigues de la tranchée, ou blessés légèrement par le feu de l'ennemi, ou atteints d'affections diverses causées par les souffrances de la campagne et le froid de l'hiver. Le commandant de cette unité a toujours cherché à atteindre dans toute la mesure du possible le perfectionnement de l'aménagement des locaux, de façon à procurer aux malades avec les soins médicaux, le maximum de confort physique et moral.
C'est ainsi que dans tous les secteurs il a été possible d'installer des salles de douches, de désinfection, d'épouillage, des chambres séparées pour les hommes atteints de fatigue générale gelure des pieds, bronchites, blessures légères, maladies vénériennes, intoxication par les gaz, etc., de salles de lecture, récréation, cinéma, etc.
Les malades après quelques jours de traitement rejoignaient directement leur dépôt divisionnaire et pouvaient ainsi du jour au lendemain rejoindre leurs corps respectifs.
Le Lieutenant **PARENT**, commandant ce dépôt, a été remplacé en mai 1914 par le Lieutenant **PELLEGRIN** du même Escadron qui en assura le fonctionnement jusqu'en janvier 1918, date de son affectation à l'artillerie en exécution de la loi **MOURIER**.
Le Lieutenant **LAVAL** du 101e R. I. T. lui succéda jusqu'à la dissolution de cette unité.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique du Service Automobile

———

Indépendamment des formations hippomobiles énumérées dans le présent travail, le 15e Escadron du Train a mobilisé un certain nombre d'unités automobiles destinées au transport du personnel et matériel du front français.
Il a été chargé, en outre, au cours de la campagne de l'Administration de toutes les unités de cette catégorie de l'Armée d'Orient, au nombre de 148 environ.
L'Historique de ces formations ne saurait entrer dans le cadre que nous nous sommes tracé aujourd'hui, il fait d'ailleurs l'objet d'une étude spéciale, entreprise par le Service automobile lui-même, tant pour le front français que pour les théâtres d'opérations extérieurs.

Ancestramil

QUATRIÈME PARTIE

_____

RÉSUMÉ

DES OPÉRATIONS EFFECTUÉES

PAR LES COMPAGNIES MOBILISÉES

AU 15e ESCADRON

DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

ET DÉTACHÉES

A L'ARMÉE D'ORIENT

PENDANT LA CAMPAGNE 1914-1919

_____

ARMÉE D'ORIENT

____

Le front français, objet de toutes les craintes et de tous les espoirs, obsédait l'opinion publique au point de la rendre nettement défavorable à tout ce qui lui était étranger.
L'Armée d'Orient qui avait participé à l'échec des Dardanelles, qui portée au secours des Serbes était arrivée trop tard pour leur éviter une retraite désastreuse, ne devait pas être épargnée par les critiques. Et pourtant, bivouaqués dans la neige, privés de tout, de ravitaillement, de correspondance, de permission, minés par la nostalgie, décimés par la fièvre, ses éléments avaient subi à travers les montagnes de Serbie et d'Albanie la retraite la plus dure que l'on puisse imaginer. Menacés de mourir de froid ou de faim, ils pouvaient encore craindre d'être jetés à la mer au bout de leur randonnée.
Celui qui n'a pas vécu ces heures tragiques ne peut se faire une idée des souffrances physiques et morales endurées par l'Armée d'Orient. L'histoire le dira plus tard.
Elle dira aussi que c'est cette poignée de héros qui, en montant à l'assaut du Sokol, provoquait l'écroulement du front de Macédoine et déclencha le mouvement d'où devait sortir la Paix.
Notre rôle a été plus modeste. Nous dirons simplement qu'à l'Armée d'Orient, comme au front français, comme partout, le soldat du Train, souvent installé dans des cantonnements très insuffisants, bivouaquant n'importe où, dans la neige comme dans la boue, a fait vaillamment son devoir, avec cette abnégation, ce dévouement qui ont souvent forcé l'admiration de tous.

Le 15e Escadron du Train a fourni à l'Armée d'Orient cinq unités:

La 5e Compagnie bis : Compagnie du Q. G. de la 30e D. I.

La 22e Compagnie: Compagnie mixte d'Arabas et mulets de bât.
La 51e Compagnie : Dépôt intermédiaire du Train.
La 70e Compagnie : Formation Sanitaire de l'A. F.O.
Et la 122e Compagnie : Compagnie de mulets de bât.

Nous donnons ci-après l'historique de chacune de ces formations.

15e ESCADRON DU TRAIN

Historique de la 5e Compagnie bis

La 5e Compagnie bis a été formée le 25 décembre 1915 au front français ; elle comprenait au moment de sa formation :

> 1 officier : Sous-lieutenant **PECOUD**,
> 1 Adjudant – 1 maréchal-des -logis chef — 1 maréchal-des-logis fourrier - 6 maréchaux-des-logis — 5 l brigadiers dont 1 maréchal-ferrant — 73 conducteurs — 8 chevaux de selle 78 chevaux de trait — 42 voitures.

Elle était destinée à atteler les fourgons à bagages du Q. G. et les Formations Sanitaires de la 30e D. I. Elle suivit cette Division en Champagne et à Verdun où elle resta jusqu'au 19 août 1916. Après cette date, la 30e D. I. est rassemblée dans les environs de Saint-Dizier où la 5e Compagnie bis est cantonnée jusqu'au 24 août, jour de son embarquement à Saint-Eulien ; elle débarque le 25 août à Château-Thierry, et se dirige par voie de terre sur le front de l'Aisne, à Maisy, où elle cantonne jusqu'au 15 décembre 1916.
La 30e D. I. étant affectée à l'Armée d'Orient, la 5e Compagnie bis s'embarque à Neuilly-St-Front et débarque le 25 décembre à Toulouse où doit avoir lieu le rassemblement de la Division et en constitution d'après le type de l'Armée d'Orient.
A la date du 1er janvier et en exécution de la note du Général commandant la 17e Région n° 65/20 du 28 décembre 1916, la Compagnie 5 bis est transformée, conformément au tableau d'effectif des unités en campagne en Orient. La composition devint la suivante :

> 3 officiers
> Lieutenant **DELAVELLE**, Comt la Compagnie.
> Sous-lieutenant **PECOUD** au Q. G.
> Vétérinaire **A.-M. PLANEL. -**
> 1 adjudant — 1 maréchal-des-logis chef — 1 maréchal-des-logis fourrier— 11 maréchaux-des-logis - 19 brigadiers dont 1 brigadier fourrier et 1 brigadier maréchal — 356 conducteurs - 389 chevaux ou mulets — 79 voitures.

Ancestramil

Elle attèle les éléments suivants :

Q. G. 1er et 2e Groupes — Service des Subsistances — Parcs de bétail —Ambulances 8/15 et 3/15 — Sections d'hospitalisation 3/15, 231 et 210 et enfin le Groupe de Brancardiers Divisionnaires

Tous ces éléments quittent Toulouse à partir du 23 janvier 1917 et s'embarquent à destination de Salonique: le Q. G. à Toulon sur le *Lutecia* le 25 janvier 1917, les hommes du G.B.D. et de l'Ambulance 15 sur le *Britannia* à Marseille le 30 janvier, les chevaux et mulets de ces deux formations sur le *Deukkala* le 8 février, l'Ambulance de colonne mobile et les trois S. H. O. sur le *Uimbaut* le 8 février. Ce qui reste sur le *Melbourne* le 8 février.

Au fur et à mesure de son débarquement à Salonique, la Compagnie est dirigée sur le camp de Zeintenlick où elle reste jusqu'au 21 février 1917. Elle est alors dirigée par voie de terre et en une seule étape sur Topcin.
Le Q. G. est cantonné dans une ferme, les autres formations sont bivouaquées aux abords de cette ferme, à partir du 11 avril 1917, jour où elle quitte Topcin la Compagnie suivra la 30e Division dans toutes ses pérégrinations à travers la vieille Grèce et la Macédoine. Elle ira avec elle à Athènes provoquer l'abdication du Roi Constantin et remontera sur le front où elle viendra prendre le 20 août 1917 le secteur de Monastir.
Débarquée en gare de Barésani (Serbie) les éléments de la 5e Compagnie bis sont cantonnés: le Q. G. à Bukovo, les formations sanitaires à Vélusina. Ils y resteront jusqu'au moment de l'offensive de septembre 1918.
L'Ambulance alpine 3/15 envoyée à Lubojna sur les bords du lac Prespa, est mise à la disposition de la Brigade Russe. Mal installée, complètement délaissée par les Russes, elle verra fondre ses effectifs en hommes et animaux, les premiers évacués pour paludisme, les autres mourant de l'excès de fatigue et du manque de nourriture.
Les voitures du Q. G. seront employées à l'exploitation forestière et à des transports de toutes sortes pour le compte du Génie, de l'Artillerie et de l'Intendance.
Le G. B D. et les autres formations sanitaires pendant leur séjour à Vélusina seront employées à l'évacuation des malades et des blessés et au ravitaillement des formations sanitaires installées en pleine montagne dans un pays à peine accessible aux seuls mulets de bât.
Après la rupture du front Bulgare, la 5e Compagnie bis suit la 30e D. I. en Bulgarie, sur les bords du Danube, s'arrête à Bucarest, où elle se repose pendant plus d'un mois, descend à Odessa, se replie en essuyant Le feu des bolcheviks et revient à Bucarest où elle est dissoute le 7 juin 1919.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 22e Compagnie

———

La 22e Compagnie débute au front français comme C.V. A.D. de la 71e D. I. Elle possède à sa formation un effectif de :

3 officiers
Capitaine **MOIRENC**, commandant.
Lieutenant **CAREC**.
Vétérinaire **COQUILLAT**,
233 hommes de troupe, 259 animaux, 92 voitures.

Elle est attachée à la 75e Division qu'elle suit dans tous ses déplacements jusqu'au 15 Octobre 1915.
L'Armée d'Orient demandant des moyens de transport, elle est désignée. Elle s'embarque à Cette, sur le vapeur *l'Hydaspres* le 31 octobre 1915 et débarque à Salonique le 10 novembre 1915. Elle échange son matériel, devient compagnie mixte à 250 arabas et 100 mulets de bât, reste attachée à la base de Salonique pendant la campagne de Serbie et la construction du camp retranché jusqu'en avril 1916. A ce moment elle est mise à la disposition de la 156e D. I. comme C.V. A D.
A la date du 26 avril et conformément à la note 16986 T.D.E. du 21 mars 1918, la 22e Compagnie se dédouble, elle conservera 250 arabas et passera 100 mulets de bât à la 122e D. I. en formation.
Ainsi réduite, la 22/1) s'installe au bivouac au kilomètre 6 de la route de Florina à Pisodéri, d'où elle assure le ravitaillement vers l'Albanie par le col de Pisoléri.
Au mois de septembre 1918, elle suit la 75e Division qui attaque, passe à l'Armée de Hongrie où elle reste jusqu'au moment de sa dissolution qui a lieu à Szeged le 31 août 1919.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 51e Compagnie

D. I. T. de l'A. O.

———

La note de service 25518 3/3 du 9 novembre 1915 prescrivit la formation de la 51e Compagnie, dépôt du Train de l'Armée d'Orient. Cette unité est constituée à Orange au dépôt du 15e T.E.M. le 15 novembre 1915.

Son effectif comprend :

4 officiers
Capitaine **LEROY**,
Lieutenant **MARQUIS**,
Lieutenant **BOUBÉE**,
Lieutenant **OLIVE**,
1 adjudant — 1 maréchal-des-logis chef — 1 maréchal-des-logis fourrier - 16 maréchaux-des-logis - 11 brigadiers dont 1 maréchal-ferrant — 306 conducteurs — 215 animaux.

Ancestramil

Ainsi constituée la 51e Compagnie s'embarque à Marseille, à bord de *l'Odessa* le 6 décembre 1915, débarque à Salonique le 14 décembre et va s'installer au camp de Zeintenlick où elle contribue au service de la base : transport de matériel de Génie et d'Artillerie, denrées et munitions de toutes sortes, destinés à la formation des approvisionnements de réserve du camp retranché de Salonique. En plus de ce service elle sera le dépôt intermédiaire du Train des Equipages de l'A. O. Les dépôts intermédiaires étaient chargés de prendre en subsistance tous les éléments de leur arme qui passaient par la base de Salonique : renforts venant de la Métropole, permissionnaires à l'aller et au retour, militaires sortant des hôpitaux, très nombreux, de Salonique, etc.
Quand on saura que le Train des Equipages possédait à l'Armée d'Orient plus de soixante compagnies, on comprendra ce que fut la tâche de la 51e. Elle s'est toujours montrée à hauteur de cette tâche et les officiers qui l'ont commandée successivement, le capitaine **BREUILLARD**, **DESPAX, CHARMETON, HOMBOURGER** et **MUNA**, ont su édifier sur un terrain aride et complètement nu un camp tout à fait moderne où les militaires de passage, la plupart convalescents, trouvaient tout le confort désirable au point de vue couchage, installation et distractions.
Le Capitaine **DESPAX**, un des principaux organisateurs, a été chaudement félicité par le Général en Chef ainsi qu'en témoigne la citation que l'on trouvera plus loin ; la 51e Compagnie existe encore, elle se trouve actuellement à Constantinople où elle continuera sa tâche ardue de dépôt intermédiaire du Train.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 70e Compagnie

———

La 70e Compagnie du 15e Escadron du Train des Equipages Militaires est formée le 1er juin 1916 à Zeitenlik (ordre 5649/H du 19 mai 1916 du Général commandant en chef les A A.) Elle englobe tous les détachements du Train, misa la disposition des diverses formations sanitaires non endivisionnées de l'Armée d'Orient et le Groupe de Brancardiers de Corps n° 1 précédemment rattachés à la Compagnie 31/18 du T. E. M.
Le Sous-lieutenant **HUEZ**, commandant le détachement du G. B. C. I., prend le commandement de la nouvelle compagnie.
Le 10 novembre 1916, le G.B.C. n°2 arrive en Orient le détachement du Train de cette formation est pris à l'effectif de la Compagnie.
Le 1er février 1917, le lieutenant **REBY** commandant le détachement du G. B. C. n° 2 prend le commandement de la Compagnie. Le sous-lieutenant **HUEZ** passe au G. B. C. I. Entre temps la Compagnie reçoit plusieurs éléments venus de France, notamment le G. B. C. 3, les ambulances alpines 17 et 18, les ambulances de colonnes mobiles A et B.
Le lieutenant **REBY** étant évacué pour maladie, le lieutenant **HUEZ** reprend le commandement de la Compagnie à la date du 19 octobre 1917.
Les 7 et 11 mai 1917 à la suite du combat de Makovo et en faisant l'évacuation des blessés de la 2e Brigade Russe, trois conducteurs sont blessés légèrement, le brigadier **CAPELY Félix** et le conducteur **AMOR BEN SAA**D sont blessés légèrement, le brigadier **CAPELY** est amputé

du bras droit, le conducteur **HEIRWEICH** François est blessé grièvement et meurt à l'ambulance.
La Compagnie ne forme pas une unité homogène, son effectif est réparti en 33 détachements sur tout le front de l'Armée d'Orient.
Les Formations attelées par la Compagnie sont les suivantes : G. B. C. n° 2 — G. B. C. n° 1 - G. B. C. n° 3 — Ambulance 2 nouvelle — Ambulance 2/59 — Ambulance 13/21 — Ambulance 11/7 — Ambulance 6/17 — Ambulance 2 Coloniale — Ambulance 3 Coloniale — Ambulance 10/10 — Ambulance de colonne mobile A — Ambulance de .colonne mobile B — Ambulance de colonne mobile C — Ambulance 1/57 - Ambulance 2/57 — Ambulance 3/57 — Ambulance 8/3 - Ambulance divisionnaire 5 — Ambulance alpine 17 — Ambulance alpine 18 — Section d'hospitalisation 3 — Section d'hospitalisation 3/38 — Section d'hospitalisation 11/8 — Section d'hospitalisation 12/8 - Section d'hospitalisation 5/17 - Section d'hospitalisation 2 Coloniale. - Section d'hospitalisation 2/57 - Section d'hospitalisation 3/57 — Section d'hospitalisation 1 - Hôpital d'évacuation 2 — Hôpital de Florina — Hôpital de Gradobor.
Le service assuré est toujours pénible, le plus souvent périlleux.
Le G. B. C. n° 1 est affecté successivement dans les secteurs d'attaque à la 17e D. I. C., à la 156e Division, à la 57e Division et à la 16e Division Coloniale, tantôt en renfort des G. B. D. de ces Divisions, tantôt en remplacement de ces formations.
Le G. B. C. n° 2 fait fonctions de G. B. D. pour la Division Russe, jusqu'à la dissolution de cette Division, puis remplace le G. B. D. 156.
La tâche quotidienne utile et modeste exige individuellement l'initiative et le dévouement absolu. Ce dévouement, cette abnégation dont tous ont fait preuve a valu à quelques-uns des plus méritants, les distinctions suivantes :

CAPELY Félix, brigadier, Médaille Militaire. Croix de Guerre, Croix St-Georges.
MILLOT Jules, maréchal- des-logis, Croix de St-Georges (4e d°).
LABORDE-LAULHE Henri, conducteur, Médaille St-Georges (4e d°).
YZEM AMEUR LE MAHAMED, conducteur, Médaille St-Georges (4e d°).
SADOK BEN ABDELKADER, conducteur, Médaille St-Georges (4e d°)
AMOR BEN SAAD, conducteur, Médaille St-Georges (4e d°).

Comme toutes les unités d'Orient, la 70e Compagnie eut des pertes énormes, elle les supporta vaillamment, et n'en continua pas moins à assurer ponctuellement et consciencieusement son service.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 122e Compagnie

———

La 122e Compagnie formée le 21 avril 1916 provenait du dédoublement de la 22e Compagnie mixte du 15e E. T. E. M.
Elle avait été constituée à Salonique par ordre n° 16986 T. D. E. du 25 mars à l'effectif de :

2 officiers
Lieutenant **BOUCLIER**,
Vétérinaire **AUX**,
1 adjudant - 1 maréchal-des-logis chef — i maréchal-des-logis fourrier - 3 maréchaux-des-logis — 9 brigadiers — 89 conducteurs — 13 chevaux de selle — 108 mulets de bât.

Le 16 mai, la Compagnie est dirigée sur Alexia où elle doit être mise à la disposition de la 57e D. I. pour le ravitaillement des éléments poussés sur le versant Nord de Kruso-Balkans ; elle arrive à destination le 19 mai et dès le lendemain est mise à la disposition du Sous-Intendant militaire ; elle reste attachée à la 57e D. I. assurant un service de ravitaillement très pénible jusqu'au 6 septembre 1916. A cette date elle est mise à la disposition de la 115e Brigade qu'elle suit jusqu'à Kosani, passe le 13 septembre à la 156e D. I. et le 15 septembre est remise à la disposition de la 57e D. I. pour le ravitaillement de la colonne **BOBELET**. Elle se promène encore jusqu'à fin septembre de la 57e D.I. à la Brigade Russe, assurant un service chargé et très irrégulier, rendu difficile par le manque de conducteurs. Le 24 février 1917, la Compagnie toujours à la disposition de la 57e D. I. reçoit un renfort de personnel et animaux qui porte son effectif à 2 officiers - 1 vétérinaire auxiliaire — 1 adjudant - 1 maréchal-des-logis chef - 7 sous-officiers - 10 brigadiers— 132 conducteurs — 24 chevaux de selle et 200 mulets de bât.

Le 23 mai 1917, le Général commandant l'A.F.O. par note de service 5116/R.I.T. donne l'ordre de diriger la 122e Compagnie sur Slivica où elle sera aux ordres de l'Armée pour effectuer à partir du 26 des transports de vivres sur Yven. Ce service dure jusqu'au 9 mai 1917. Le lendemain elle est mise à la disposition de la 17e Division Coloniale pour transporter des munitions.
Le 16 juin 1917, elle quitte la région d'Yven, et à partir de ce moment elle se déplacera à tout instant, par tous les temps, passant du ravitaillement au transport des munitions, et de là à l'exploitation forestière, assurant son service dans des conditions déplorables avec un effectif d'animaux réduit par suite de l'indisponibilité de la plupart d'entre eux et sur des pistes ravinées par les pluies et transformées en torrents.
Cette situation durera jusqu'à la dissolution de la Compagnie qui a lieu en fin mai 1918.

Ancestramil

CINQUIÈME PARTIE

———

RÉSUMÉ

DES OPÉRATIONS EFFECTUÉES

PAR LES COMPAGNIES MOBILISÉES

AU 15e ESCADRON

DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

ET DÉTACHÉES

A L'ARMÉE FRANÇAISE DU LEVANT

AU COURS DE LA CAMPAGNE 1914-1919

———

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 101e Compagnie

———

La 101e Compagnie à l'effectif de :

5 officiers
Capitaine **GIARD**,
Sous-lieutenant **ROUX**,
Sous-lieutenant **LANGE**,
Sous-lieutenant **XANS**,
Lieutenant **BUSSONNET**,
231 hommes de troupe — 130 chevaux a été créée et organisée au 15e Escadron du Train à Orange au printemps 1919 ; elle a été embarquée sur Beyrouth (Palestine) dans les premiers jours d'avril.

Cette unité est encore en pleines opérations à la disposition du Général commandant les Troupes françaises du Levant, comme Compagnie de base, chargée de toutes les questions de transports automobiles pour le compte de la Place, de l'Intendance, de l'Artillerie, du Génie et des services divers.
Son historique paraîtra ultérieurement.

==========

Ancestramil

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 103e Compagnie

———

En raison de l'importance de l'expédition de Palestine, le Commandement a résolu dans le courant de l'année 1919 la création d'une unité nouvelle du Train des Equipages des T. F. L. Cette unité porte le numéro 103, son effectif est de:

5 officiers
Capitaine **IZARD**,
Lieutenant **LACROIX**,
Lieutenant **TESTANIÈRE**,
Lieutenant **GIRARD**,
Sous-lieutenant **MORLOT**,
12 sous-officiers— 16 brigadiers- 227 hommes - 369 mulets.

Cet effectif est à la date de ce jour 25 octobre 1919 rassemblé au 15e Escadron du Train à Orange et tenu prêt à être enlevé à bref délai.

==========

15e ESCADRON DU TRAIN

———

Historique de la 102e Compagnie

———

Cette unité a été créée au dépôt du 15e E. T. E. M. à Orange, elle a été embarquée sur Beyrouth en octobre 1918. Son effectif est de :

1 officier : Lieutenant **GASALTA.**
35 hommes de troupe — 32 animaux — 8 voitures.

La 102e Compagnie, est affectée au Q. G. et services divers de T. F. L.
Les opérations militaires en Palestine étant encore actuellement en cours, l'historique de cette unité paraîtra ultérieurement.

———

Ancestrami

SIXIÈME PARTIE

_____

ETAT NOMINATIF

DES OFFICIERS

SOUS-OFFICIERS, BRIGADIERS ET SOLDATS

DU 15e ESCADRON DU TRAIN DES ÉQUIPAGES

AYANT ÉTÉ L'OBJET D'UNE CITATION AU COURS

DE LA CAMPAGNE 1914-1919

_____

LISTE DES CITATIONS

DES OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS, BRIGADIERS

ET SOLDATS DU

15e ESCADRON DU TRAIN AU COURS DE LA CAMPAGNE 1914-1919

_____

DUVAL Eugène-Emile, **Lieutenant-Colonel.**

Ordre du C. A. du 26 Janvier 1917.

« Grâce à son activité, à son esprit du devoir, à sa parfaite connaissance des moyens d'action du T. E. M., à son dévouement de tous les instants, a obtenu des unités sous ses ordres, un excellent rendement, assurant le ravitaillement des unités de l'Armée dans des circonstances parfois très difficiles. »

VANNECON Paul-Aristide, **Chef d'Escadron.**

Ordre Général 337 du Général commandant le 15e C. A.

« Sur le front depuis le début de la campagne, s'est fait remarquer dans les opérations du début sur la Marne, puis en Champagne, à Verdun et tout récemment sur l'Oise, a assuré toujours avec une parfaite et inlassable énergie les diverses missions à lui confiées, quelles que fussent les difficultés de la situation, et sans aucun souci du danger auquel il était exposé ».

Ancestramil

VENNER Jean-Paul-Louis, Chef d'Escadron.

Ordre de l'Escadron du 5 Novembre 1914.

« Commandant la 1re Compagnie affectée à la Section du C.V A.D. 3 pour l'endurance, le dévouement, la ponctualité avec lesquels cette unité n'a cessé d'assurer son service de ravitaillement malgré les difficultés très grandes, notamment en Belgique où bien que l'ennemi soit signalé à proximité, elle a réussi au prix des plus louables efforts à ravitailler les troupes provenant du feu qui n'avaient rien touché depuis trois jours. Le Commandant VENNER est aussi dévoué que brave et administre sa compagnie avec distinction ».

GIARD Marie-Pierre-Michel-Louis, Chef d'Escadron.

Ordre n° 193 de l'A D. 130.

« Officier pleinement dévoué à son devoir, a vigoureusement pris en main son unité, s'est distingué par son attitude courageuse lors de plusieurs ravitaillements de munitions aux positions de batterie, et notamment dans celui du 30 août 1917 exécuté sous sa direction malgré un violent bombardement le 9 novembre 1917. »

Ordre n° 181 de la 38e D. I.

Citation Ordre N° 191 de la 38e D. I. du 16 Avril 1918.

« Comme Commandant du C. L. est parvenu dans une période critique à surmonter toutes les difficultés pour ravitailler de jour comme de nuit sous le bombardement trois batteries de son Groupe. S'est dépensé sans compter dans des circonstances particulièrement difficiles. »

Citation Ordre 274 de la 38e D. I. du 29 Décembre 1918.

« Au cours de la période du 18 juillet au 31 août 1918, a pu assurer grâce à son énergie et à son grand ascendant sur son personnel et malgré des pertes sérieuses, le ravitaillement en munitions des batteries du groupe, à faire marcher son unité jusqu'à l'extrême limite de résistance des hommes et des chevaux. »

ZAPP Noël-Jean-Baptiste, Capitaine.

Ordre du C. A. 15 n° 175 du 3 Août 1916.

« Officier d'un mérite exceptionnel. Sur le front depuis le début de la campagne, a donné chaque fois que l'occasion s'en est présentée des preuves d'un courage et d'un dévouement inlassables dirigeant personnellement les divers ravitaillements qu'opérait son convoi en des lieux fréquemment soumis aux bombardements et donnant à ses hommes un exemple qui a eu pour effet d'élever très haut le moral de tous. »

Ordre n° 345 du C. A. 15 du 4 Octobre 1918.

« Chargé pendant trois années consécutives du service agricole du C. A. s'est acquitté de sa mission avec autant de compétence que d'inlassable dévouement. Il vient encore de se distinguer

Ancestrami

en faisant moissonner plus de trois mille hectares de terrain dont une partie sous le feu du canon ennemi rendant ainsi au pays des services inappréciables. »

LASCAUD Auguste, Capitaine.

Ordre n° 46 de la 38e D. I. du 28 Novembre 1918.

« Venu sur le front le 4/10/16. Officier modèle, dévoué et courageux.

A fait preuve des meilleures qualités militaires en assurant le ravitaillement en première ligne dans un secteur difficile et particulièrement le 18 octobre 1918 sous un violent bombardement. ».

IZARD Albert- Jean-Louis, Capitaine.

Ordre n° 513 du 20e C. A. du 14 juillet 1917.

« Très bon officier, aux attaques de l'Aisne commandait le détachement du Train des Equipages, affecté au Groupe de Brancardiers de la 39e D. I., a prêté le concours le plus précieux au service de santé, en particulier le 20 mai 1917 à Ostel où sous un violent bombardement de l'ennemi il a fait preuve de courage et de sang-froid en contribuant au service des évacuations ».

VETEL Jules-Marie, Capitaine.

Ordre du 15e C. A.

« Officier animé d'un haut sentiment du devoir. Sur le front depuis le début de la campagne, a toujours fait preuve de hautes qualités de dévouement, de sang-froid et d'énergie notamment au cours de nombreux transports qu'il a effectué en première ligne pour le service du Génie en Champagne 1915 et dans le secteur de Verdun en 1916 et 1917 où ses détachements ont subi de lourdes pertes. A toujours mené à bonne fin les missions qui lui ont été confiées malgré les difficultés et en montrant partout un réel mépris du danger et en maintenant ainsi très haut le moral de son personnel. Au cours des récentes opérations sur l'Oise comme adjoint au Chef de Corps, a continué à déployer de belles qualités de sang-froid et de commandement. »

BOUCLIER Henri-Gustave, Capitaine.

Ordre du Régiment n° 34 du 8 Février 1918.

« En Orient depuis plus de 34 mois, y a rendu les plus grands services sous les bombardements violents à Anadolili, à Vittolorn, à Sliveid et même en première ligne où sa compagnie faisait des ravitaillements en munitions, a toujours pris des mesures rapides et judicieuses pour éviter le plus possible les pertes de son unité, a constamment montré l'exemple du plus grand courage et du plus entier dévouement. »

BICHON Marcel-Gabriel, Capitaine.

Ordre de l'Armée du 28/11/1916 « A pris une part aux opérations du 1er novembre 1916. Sous un bombardement d'une extrême violence a porté sa compagnie à l'avant dans un ordre parfait,

et par ses dispositions énergiques a contribué à enrayer complètement une forte attaque allemande ; a été grièvement blessé au cours de l'action. »

TEXIER-BERNIER Georges, Capitaine.

Ordre n° 2373. « Chef d'une section de mitrailleuses, s'est distingué par sa belle attitude au feu, a contribué le 25 août 1914 au bois de Saint-Agnan à arrêter une attaque allemande, a été blessé le 30 août 1914 à Tourterois, au moment où il tirait personnellement avec sa mitrailleuse sur les troupes allemandes. Revenu au front à peine rétabli a été blessé à Soing, le 21 décembre 1914 en allant reconnaître de nuit un emplacement pour ses mitrailleuses. »

FOARE Adolphe-Charles-Gabriel, Capitaine.

Ordre n° 85 du 2e C. A. du 2 Avril 1915.

« Depuis le début de la campagne a commandé un dépôt de remonte mobile et le dépôt de chevaux malades du Corps d'Armée, avec une intelligence, une activité et une initiative dignes de tout éloge. »

DESPAX Louis-Joseph-Marie, Capitaine.

Ordre n° 78 du Général commandant en chef les Armées Alliées du 20 Novembre 1918.

« Officier remarquable à tous les points de vue, bien que libéré de ses obligations militaires s'est engagé pour la durée de la guerre. Volontaire pour l'A.D. y a rendu les plus grands services. 1°/ à la tête d'un C.V. A. X. qui a donné toujours le maximum de rendement, son unité ayant été bombardée plusieurs fois par avion ennemi, a par son énergie et son sang-froid réussi à maintenir le calme parmi son personnel et grâce aux mesures judicieuses qu'il a fait prendre a pu réduire au minimum les pertes éprouvées — 2°/ comme Commandant de gîte d'étapes de Florina qu'il a organisé d'une manière parfaite où il a encore subi le bombardement par avion. — 3°/a la tête du dépôt intermédiaire du T. E. M. dont il a su faire une unité de tout premier ordre qui mérite d'être pris comme modèle. »

GIRARDEY Claude-Antoine-Armand, Capitaine.

Ordre du Régiment n° 2.

« Commandant de Compagnie énergique, d'un dévouement absolu. A toujours fait preuve de courage et de sang-froid en toutes circonstances au cours des opérations contre l'Armée Bulgare fin 1918. A guidé sérieusement sa compagnie dans une région montagneuse de parcours très difficile, exécutant des ravitaillements de jour et de nuit dans des conditions ardues et dangereuses malgré les privations, la maladie décimant son personnel et de nombreuses pertes d'animaux..»

MIESCH, Capitaine.

« A la Division depuis la mobilisation et Commandant la Compagnie de T. E. M. du Q. G. depuis le début de 1915, a réussi grâce à son activité infatigable et à l'autorité morale qu'il avait acquise sur son personnel à maintenir malgré toutes les difficultés ses équipages dans un état, tel qu'ils ont pu faire face en toutes les circonstances aux besoins de la troupe. A pris part avec

la Division aux Batailles de Verdun, de la Somme, de l'Aisne, du Soissonnais et de Dormans et a su assurer le service de ces formations dans les situations les plus critiques en particulier sous les violents bombardements du début de l'attaque de Verdun où il avait reçu le commandement des T. R. »

BACQUET Louis-Albin, Capitaine.

Ordre de la 167e D. I. n° 193 du 15. Octobre 1918.

VALLAT Léonce- Joseph, Lieutenant. 7e Compagnie du 15e T. E M.

Chargé de l'exploitation de la voie de 60 à proximité des lignes ennemies, s'est acquitté de sa tâche pendant Huit mois, de janvier à septembre 1917 avec un zèle et un dévouement parfaits. A particulièrement dam les journées du 24 janvier, 18 mars et 22 avril courageusement payé de sa personne en faisant rétablir sous le bombardement la voie coupée par les obus. »

MARAVAL, Lieutenant.

Ordre général n° 212 du Général commandant le Groupement D. E. du 15 Décembre 1916.

« Officier plein de zèle, de dévouement et d'entrain. A toujours depuis le commencement de la campagne mené à bien les missions dangereuses qui lui ont été confiées. En particulier les transports de première ligne de matériel de guerre de Génie dans des zones soumises à des bombardements intenses.

LAFONT Paul-Gabriel, Lieutenant, Compagnie 11/16 du T. E. M.

Ordre du Régiment n° 2.

« Officier de peloton énergique, d'un dévouement absolu. A toujours fait preuve de courage et de sang-froid en toutes circonstances. Au cours des opérations contre l'Armée Bulgare fin 1918 a guidé sûrement son peloton dans une région montagneuse, de parcours difficile, exécutant des ravitaillements de jour et de nuit dans des conditions ardues et dangereuses, malgré les privations, la maladie décimant son personnel et de nombreuses pertes d'animaux. »

BOU Jean-Baptiste, Lieutenant, 34e Compagnie du 15e T.E.M.

« Officier très courageux et très dévoué. Sur le front depuis quatre ans a fait preuve de belles qualités et a donné l'exemple du courage et du sang-froid lors des nombreux et violents bombardements des divers cantonnements occupés par son détachement à Mitlach en 1916 et notamment à Nicolas le 23 octobre 1918, puis journellement depuis cette époque. Par de sages mesures a réussi à maintenir l'ordre et la discipline, évitant ainsi des pertes en hommes qui se seraient fatalement produites. »

MARTIN Adonaï, Lieutenant commandant la 5e Compagnie du 15e T. E. M.

Ordre du 15e C. A.

« Officier de la territoriale, dévoué et très crâne. Au front depuis le début de la guerre a commandé pendant onze mois le détachement du Train du G. B. D. 126 et a participé à toutes

les opérations de guerre auxquelles ce groupe a pris part. A assuré d'une façon parfaite, dans des conditions particulièrement difficiles et dangereuses, surveillant les ravitaillements des postes avancés sur des routes violemment bombardées.»

PELLEGRIN Théophile, Lieutenant, 8e Cie du 15e T.E.M.

« Commandant le dépôt de petits blessés et malades du 15e C. A. à Glorieux. Pendant les derniers combats, s'est mis spontanément à la disposition du Directeur du Service de Santé, a rendu les services les plus signalés en assurant la canalisation des blessés entre Bras et Mongrignon, n'a pas hésité à se porter sur les routes fortement bombardées pour accomplir sa mission. »

ASPE André-François, Lieutenant commandant la 2e Compagnie du 15e T. E. M.

« Officier très énergique, donnant constamment le plus bel exemple du devoir au personnel sous ses ordres, se fait remarquer par la belle tenue de son unité et par le rendement brillant qu'il obtient. Pendant deux années consécutives a assuré en payant de sa personne, des transports difficiles et dangereux en Champagne, dans l'Argonne et à Verdun. S'est affirmé tout récemment devant Verdun comme Commandant d'unité digne d'éloges par son calme, son sang-froid et un réel mépris du danger. »

BORNE Léon-Pierre-Alphonse, Lieutenant.

Ordre N° 11 du Q. G. de la 129e D. I. du 10/9/18.

« En campagne depuis le début de la mobilisation dans des secteurs mouvementés, Verdun, sur la Somme, au Chemin des Dames, dans les Flandres, a assuré son ravitaillement avec régularité et courage malgré un bombardement sérieux. »

CARABASSE Raphaël-Joseph-Antoine-Marie, Lieutenant.

Ordre de la Division n° 450.

« Commandant la Compagnie du Train de la Division, officier énergique en toutes circonstances malgré des difficultés de circulations, a assuré pendant quatre ans les services des convois de la Division. »

LACOMBLE, Lieutenant.

Ordre n° 5 du Régiment.

« A pendant la retraite de Belgique et à des moments très critiques rendu les plus précieux services à sa formation notamment au Château de Cutz le 17 septembre 1914 où il a sous un violent bombardement assuré personnellement le transport des blessés dans les sous-sols, où pris par l'ennemi il avait pendant tout le temps qu'il était resté dans les lignes allemandes réussi à assurer le ravitaillement de nombreux blessés. En Orient depuis le 13 mars 1918, a pris part à l'avance des troupes et a été pour son personnel un modèle de dévouement. »

Ancestrami

LANGE Lucien-Louis, Lieutenant.

Ordre du Régiment n° 490 du 13 Juillet 1918.

« Chargé du ravitaillement en munitions du Groupe a fait sur des positions de batteries évacuées, des reconnaissances délicates et périlleuses, en particulier dans les journées du 27, 29 et 30 mai 1918. Dans la nuit du 30 au 31 mai, les échelons étaient soumis à des tirs de gros calibres, ayant provoqué l'incendie des locaux d'un groupe voisin, a assuré par son énergie et sa présence d'esprit le service d'évacuation des unités bombardées. »

MIGNOT Adrien-Marius-François, Lieutenant.

Ordre n° 60 de la 27e Division d'Infanterie.

« Toujours volontaire pour les services dangereux et ayant eu souvent à franchir avec son convoi des zones violemment battues, s'est transporté aux endroits les plus exposés pour encourager ses conducteurs. Le 28 mars 1916 sous un bombardement intense et renversé par son cheval blessé, n'a songé qu'à sa troupe qu'il a maintenue dans un ordre parfait.»

BOUTONNET Emile-Marie-Louis, Lieutenant.

Ordre n° 50 de l'Art. Div. de la 38e D.I. du 6 Novembre 1917.

« Officier calme et énergique. A pendant la période active du 1er au 26 octobre 1917, montré le plus grand sang-froid et la plus grande bravoure dans les ravitaillements qu'il a dirigé quand la colonne traversait les zones violemment battues par le tir ennemi. »

LAVAL Paul-Roger, Lieutenant.

Ordre du Régiment n° 38 du 23 Juin 1917.

« Pendant un bombardement intensif par avions du camp de sa compagnie, n'a pas hésité à sortir de son abri pour se porter au secours de quelques hommes que l'éclatement .d'une bombe avait enfouis dans la tranchée où ils avaient cherché un refuge. A reçu une forte commotion et a eu le tympan perforé par l'explosion d'un projectile tombé non loin de lui »

OUDOT Charles, Lieutenant.

Ordre Général n° 7791, 3e Division Coloniale du 30/ 10/1915.

« A assuré dans des conditions remarquables de rapidité et avec un dévouement absolu le transport de nombreux blessés de la Division du 25 au 30 septembre inclus, en dehors de son service de transports, a toujours été volontaire pour le relèvement des blessés sur le champ de bataille, dirigeant les équipes et faisant preuve du mépris du danger le plus complet. »

Ancestrami

SAMAT Jean-Baptiste-Toussaint-Paul, Lieutenant.

Ordre du 6e C. A. Juin 1915.

« Plein de jeunesse, d'entrain et d'allant, a constamment fait preuve de sang-froid et de courage en exécutant avec calme et bravoure sa tâche délicate dans des circonstances particulièrement pénibles et dangereuses ».

PECOUD Léon-Georges-Antoine, Lieutenant.

Ordre n° 202 de la 30e D. I. du 21 Janvier 1919.

« Véritable officier de campagne, actif, débrouillard, a montré de remarquables qualités d'initiative, du courage et d'énergie, d'abord dans un régiment comme Chef de section, en France, puis en Orient comme Commandant de compagnie du T. E. M. au cours des opérations en Macédoine, Serbie et Bulgarie.

RETOUT, Lieutenant.

Ordre du Parc d'Artillerie du 1er C. A.

« Excellent officier de réserve, sur le front depuis le début de la campagne. Le 21 juillet 1917, sous un violent bombardement a dégagé lui-même plusieurs chevaux de son convoi qui après s'être enfuis dans la direction des lignes, s'étaient pris dans les fils de fer barbelés. A été blessé légèrement à la main d'un éclat d'obus ».

SILVAN Isidore, Lieutenant.

Ordre du Régiment n° 1.

« Officier du Train détaché dans l'Artillerie lourde. Zèle infatigable 'et dévouement rare, a assuré le ravitaillement dans des circonstances très difficiles et sous do violents bombardements, notamment dans la période du 6 au 24 décembre 1917 et le 15 juillet 1918, pendant la défensive devant Reims. »

SKAWINSKI Paul-Roger, Lieutenant.

« Aille de son unité où il s'est trouvé seul officier pendant les récentes opérations, se prodiguant partout à la fois, en tout temps et à toute heure. Est un admirable exemple pour ses hommes, s'est distingué en juin 1918 et plus particulièrement au cours des opérations du 8 au 15 août 1918. »

DELAROCQUE Pierre-Henri, Lieutenant.

Ordre du Régiment n° 23 du 20 Avril 1917.

« Officier plein d'entrain, a toujours fait preuve de courage et de sang-froid dans les circonstances difficiles où il s'est trouvé. A notamment le 5 août 1917 réussi par son attitude à ramener en bon ordre un convoi qu'il dirigeait et qui avait été pris sous un violent bombardement. »

Ancestrami

XANS Jean-Raoul, Lieutenant.

Ordre n° 68 du 8 Octobre 1918.

« Chargé de nombreux ravitaillements aux positions de batterie, en Champagne 1917-1918, devant Noyon, Soissons et dans la Somme 1918, a fait preuve en toutes circonstances de sang-froid, d'énergie et d'un sentiment au-dessus de ses devoirs. »

JEAN-BILLARD Gaspard-Claude-Léon-Fernand, Lieutenant.

Ordre n° 41.

« Officier d'un dévouement et d'un courage à toute épreuve. Pendant la bataille des Flandres en mai 1918 a exécuté des reconnaissances et pris la liaison avec l'Infanterie dans des conditions particulièrement dangereuses, parcourant des zones soumises au feu violent de l'ennemi. A rendu également d'excellents services pendant la retraite de la Marne et au cours de l'offensive de Champagne en septembre 1918. »

FAYOLLE Pierre, Lieutenant.

Cité à l'Ordre du 13e C. A. n° 15.

SABON Emile-Antoine, Lieutenant.

A l'Ordre n° 349 de la 58e D. I. du 16 Juin 1918

PETRAUD Paul-Louis Gaston, Lieutenant.

A l'Ordre du Régiment, Général commandant en chef n° 26 du 8 Avril 1917.
A l'Ordre du Régiment, Général commandant la 30e D.I. du 7 Septembre 1919.

LESECQ Albert-Marie-Léon, Lieutenant.

Ordre de la Brigade n° 39.

MENAGER Pierre-Paul-Emile, Lieutenant.

Ordre du 15e C. A. du 24 Octobre 1917.

PERRAULT Pierre, Lieutenant.

Ordre du Régiment.

BLAINEAU Jean-Elie-Fernand, Lieutenant.

Ordre de la Brigade du 9 Novembre 1917.

CORNUT Louis-Amédée-Philippe, Lieutenant.

Ordre du Q. G. de la 12ge D. I. du 13 Janvier 1919.

Ancestrami

JULIA Alexis, Sous-lieutenant 8e Comp. du 15e T. E. M.

Ordre du 15e C. A.

« Officier de très grand mérite, qui ne cesse d'apporter depuis le début de la campagne le plus grand dévouement dans l'accomplissement de son service. A fait preuve de réel talent d'organisation et d'énergie alors qu'il commandait en juillet 1915 un détachement cantonné dans une zone soumise fréquemment au bombardement de l'ennemi ».

GROS, Sous-lieutenant.

Ordre de l'Escadron.

« Officier ne cessant de donner des preuves de la plus grande activité, d'un dévouement inlassable et d'un sang-froid remarquable. S'est distingué d'une façon particulière dans la conduite de nombreux convois de munitions aux positions de batterie pendant l'hiver 1917-1918 et tout récemment au cours des opérations dans la région de l'Oise comme Adjoint au Directeur du Service Agricole du C. A. en récupérant des quantités considérables de récoltes dans un secteur sous le feu des canons ennemis. »

DUNEL Alfred-Georges, Sous-lieutenant.

Ordre du Régiment du 13 Août 1918.

« A toujours fait preuve de zèle et de dévouement en même temps que de belles qualités de calme et de jugement et de sang-froid. A notamment effectué dans des conditions périlleuses en juin 1916, le ravitaillement en vivres et munitions de la D. I. dans le secteur de Souville. S'est encore distingué au plus haut point dans les dernières semaines dans la région de la Fère-en-Tardenois en assurant de façon brillante un service particulièrement difficile. »

ROUX Elie-Paul, Sous-lieutenant.

Ordre n° 22 du Parc du 32e C. A.

« Officier plein d'entrain et d'énergie, a fait preuve d'un dévouement absolu et de tous les instants en particulier du 5 août au 5 septembre 1918, dans la région de Verdun à de nombreux ravitaillements en munitions sous le feu. A donné plusieurs fois l'exemple du plus grand sang-froid en particulier dans la nuit du 7 septembre où son groupe de voitures a été pris à une position de batterie avancée sous un tir d'obus de gros calibre. »

BERANGIER Marie-Clément-Emile, Sous-lieutenant.

Ordre n° 341 de la D. I.

« Appelé à coopérer avec ses voitures du C. V .A. D. au ravitaillement en munitions d'infanterie des unités engagées dans un combat en rase campagne sans les moyens normaux de ravitaillement, a accompli sa mission dans les conditions prescrites malgré de violents tirs de harcèlement ennemis. »

Ancestrami

MORLOT Jules-Charles, Sous-lieutenant.

Ordre Général n° 89, 1re Division Coloniale du 26/U/18.

« Très bon officier, dévoué et actif. S'est fait remarquer par son allant et son bon esprit militaire pour conduire des convois dans une zone battue par l'artillerie ennemie. »

DEGROND Joseph-Emmanuel, Sous-lieutenant.

Ordre du Service de Santé du 2e C C. du 18 Mai 1918.

« A depuis 1915 grâce à un sang-froid et à une énergie dignes de tout éloge, assuré les services de ravitaillement du Groupe jusqu'aux premières lignes dans des secteurs difficiles et soumis aux bombardements de l'ennemi. »

KNITTEL Paul-Pierre, Sous-lieutenant.

« Sous-officier dévoué et énergique. A assuré pendant dix jours le ravitaillement des postes du Génie et de l'Infanterie dans des conditions particulièrement pénibles et dangereuses, notamment le 28 novembre 1916, ayant eu deux conducteurs blessés et trois chevaux tués, plusieurs voitures versées, a réussi par son calme et son sang-froid à maintenir l'ordre dans son convoi et a accompli sa mission en ramenant son matériel. »

REVERT Albert-Eléonore-Anatole, Sous-lieutenant.

Ordre N° 68 du 32e C A.

« A quitté la République Argentine où il habitait depuis dix ans pour rentrer en France en août 1914 dès qu'il a eu connaissance du décret de la mobilisation. A pris part avec sa division aux opérations de l'Aisne et de Verdun pendant lesquelles il a fait preuve dans les circonstances difficiles et périlleuses, de courage et de sang-froid. »

ALBERTIN Fabien, Sous-lieutenant.

Ordre n° 31.

« Officier très énergique et très brave. A assuré avec beaucoup de calme et de sang-froid le service de liaison avec l'infanterie et les ravitaillements avec l'infanterie divisionnaire, au cours des opérations dans la Somme et dans l'Aisne en 1918 dans des circonstances souvent pénibles et particulièrement dangereuses. »

AESCHIMANN Daniel-Fritz, Sous-lieutenant.

Ordre du Régiment.

« Sous-officier dévoué, calme et courageux, qui antérieurement en maintes circonstances, a demandé à remplir des missions dangereuses pour lesquelles en raison de ses fonctions il n'était pas désigné. Dans la nuit du 21 au 22 septembre 1917,'est accouru spontanément pour porter secours à quatre personnes ensevelies sous un abri démoli par une bombe. A coopéré de toutes

ses forces aux opérations de sauvetage accomplies sous un violent bombardement jusqu'au dégagement des personnes ensevelies dont une a pu être retirée vivante. »

BOULANGER Alexandre, Sous-lieutenant.

Ordre n° 45 de la Division.

« Officier d'un dévouement exemplaire. A la Division depuis le début de la campagne. A participé à toutes les opérations. S'est toujours présenté comme volontaire pour les missions dangereuses, notamment à Verdun les 21 et 25 février 1916, dans la Somme 1918, pendant l'Offensive de, l'Aisne 1917, s'est montré en ces circonstances difficiles plein d'énergie et de sang-froid donnant par son exemple une haute idée du devoir du gradé aux hommes placés sous ses ordres ».

VIAL Pierre-Gabriel-Fernand, Sous-lieutenant.

Ordre de l'A. O. n° 125.

« Chef de section dévoué et plein d'entrain, s'est maintes fois signalé par son allant et son sang-froid au cours de ravitaillements et de reconnaissances des dépôts avancés d'infanterie en août, septembre et octobre 1918. »

BUSSONNET Léon-Gilbert, Sous-lieutenant.

Citation à l'Ordre de l'Artillerie de la 40^{e} Division n° 40.

BLANCHET, Médecin Aide-Major 1re classe.

Ordre n° 41 de la Division.

« A fait preuve du plus grand dévouement dans la direction des brancardiers chargés de relever les blessés sur la première ligne le 13 avril 1915. »

CHABASSE Charles-Etienne-Paul, Vétérinaire Aide-Major,

Ordre n°31 Art. 12e D. I. du 10 Décembre 1918.

« A fait preuve des plus belles qualités de dévouement et de sang-froid en assurant son service de façon parfaite sous le feu, notamment au cours des combats sur la Lys et sur l'Escault en octobre et novembre 1918. »

DESQUINS Léopold-Gaston. Vétérinaire A. M. 2^{e} classe.

Ordre n° 21 du 27 Octobre.

« Affecté comme Chef de service à mon unité stationnaire pendant 14 mois consécutifs dans un secteur constamment et violemment bombardé où il assurait un service pénible et dangereux jusqu'aux premières lignes, s'est fait hautement apprécier tant par son habileté professionnelle que par son dévouement. Initié de l'esprit du devoir est allé constamment dans les postes les plus exposés visiter les animaux du détachement de son unité dont la surveillance était

Ancestrami

cependant assurée régulièrement par un Aide-major, et s'est rendu en pleine nuit, aux endroits les plus dangereux toutes les fois (nombreuses) que le bombardement par obus explosifs et asphyxiants avait causé de forts accidents aux animaux, par son dévouement inlassable, ses connaissances techniques, a sauvé, guéri et conservé à son unité un grand nombre de chevaux gravement intoxiqués par les gaz. »

VIGNON Georges-Ernest, Vétérinaire 1re classe.

Ordre du Régiment n° 96 en date du 19 Octobre 1915.

« Dans un Groupe engagé depuis le début de la campagne a assuré son service avec un zèle soutenu et une compétence souvent dans des conditions périlleuses ».

SONNET Eugène-Emile, Vétérinaire Major 2e classe.

A l'Ordre du Régiment, Ordre Général n°30.

ROUX Elie-Paul, Sous-Lieutenant.

Ordre du Régiment N° 565 du 8/7/1918 « Officier dévoué et brave, a été gravement intoxiqué par les gaz le 27 mai 1918, pendant une attaque ennemie. A demandé à ne pas être évacué secondant de son mieux le Commandant de batterie pendant toute la durée de l'attaque ».

Ordre de la Division n°228 du 22 Novembre 1918.

« Chef de Section d'un dévouement hors ligne, vient encore de se signaler pendant les offensives du 20 octobre au 10 novembre 1918 en remplissant ses fonctions avec le plus grand calme et dans des circonstances très difficiles ».

ARNAL François-Joseph n° mle 05542, Conducteur, du Groupe de Brancardiers de la 29e Division.

« Le 19 février ayant été blessé deux fois par des éclats d'obus a fait preuve de courage et de sang-froid en attendant la fin de sa mission et en ramenant lui-même sa voiture au cantonnement. Son cheval avait reçu trois blessures ».

PAULIN - JULIEN - BIMARE - CHARRASSE, Conducteurs de la 4e Compagnie.

« Chargés de conduire une voiture de paille aux tranchées et violemment attaqués par une mitrailleuse ont rempli leur rôle avec un merveilleux sang-froid et ont réussi à remplir complètement leur mission B.

BOULET Georges, mle 439 — GATELIER J. mle 7594, Conducteurs du 5e E. T E. M. U V. A. X rattachés au C. V A. D. 2/15.

« Ont été blessés par un éclat d'obus de gros calibre au cours d'un bombardement auquel le convoi dont ils faisaient partie avait été soumis».

Ancestramil

CESAC Elie, mle 08389, de la 2e Compagnie.

« A demandé à faire partie comme conducteur d'un convoi chargé de ravitailler en grenades les lignes avancées, dans une zone fréquemment battue par l'Artillerie ennemie. A été blessé de trois éclats d'obus au cours d'une de ces missions ».

FERRAND-VALERY, Conducteur 2e Compagnie ; C.V.A.D., 2/15.

« Excellent soldat animé du plus pur esprit du devoir, a été sérieusement blessé au bras droit et à la poitrine alors qu'il accomplissait le 3 juin 1916, un transport de vivres pour les troupes se rendant en première ligne. A fait preuve une fois de plus dans cette circonstance de courage et de sang-froid ».

TRIBES Emile, Conducteur, 15e E.T.E.M.

« Cantonné dans une localité battue par l'artillerie ennemie s'est employé volontairement et avec beaucoup d'énergie à l'enlèvement de caisses de grenades emmagasinées dans une maison que venaient d'incendier les obus, et malgré un intense bombardement dirigé sur ce point. »

MARTINEAU Ernest, Conducteur, C.V.A.D. 2/11.

« Excellent sujet, aux armées depuis le début de la campagne particulièrement apprécié par ses Chefs. Blessé à la jambe par un éclat d'obus pendant qu'il coopérait à décharger près du front, de nuit, du matériel du génie qu'il avait conduit jusque-là sans s'occuper de sa blessure, a arrêté ses chevaux pris de peur, ramené la voiture au dépôt pour terminer le déchargement, puis au cantonnement où il a consenti enfin à se laisser donner les premiers soins, suivis d'évacuation ».

L'HOUR François, mle 9257, Conducteur, C.V A.D. 2/11.

« Très bon soldat, toujours volontaire pour les missions périlleuses, et donnant constamment l'exemple du dévouement et de l'abnégation. Grièvement blessé dans la soirée du 21 juin alors qu'il traversait avec sa voiture un village soumis à un violent bombardement. A succombé le lendemain des suites de ses blessures ».

MOREAU Raymond, Conducteur, C.V.A.D. 2/11.

« Excellent conducteur, d'un dévouement absolu, chargé d'un service de transport vers l'ennemi, s'est maintenu à son poste de travail malgré la violence du bombardement. Tué par éclats d'obus ».

GIRIBONI Jean, Conducteur, C. V.A.D. 2/15.

« Etant détaché au service du Génie pour le transport de matériel de défense dans une zone fréquemment bombardée, a été blessé le 13 juin 1916 par un éclat d'obus à son poste de conducteur qu'il n'a quitté pour se faire panser que lorsque son remplacement a été assuré par le chef du détachement ».

Amicale

BARBUT Fernand, Conducteur, C.V.A.D. 15.

« S'est toujours comporté au cours de la campagne d'une façon exemplaire et avec une conviction profonde du devoir. A donné une nouvelle preuve de ses qualités le 23 juin 1916 où étant détaché comme conducteur au Service du Génie et momentanément abrité contre le bombardement, il s'est empressé de sortir de l'abri pour réparer le désordre causé par un obus qui a tué ou blessé plusieurs chevaux, a secouru ses camarades de l'infanterie et du Génie blessés, a été blessé lui-même au cours de cette opération par un éclat d'obus qui lui a traversé la cuisse droite ».

MAINGNAULT Georges, Brigadier, C.V. A. D 2/11.

« Très bon gradé, zélé et dévoué. A trois reprises différentes, s'est offert comme volontaire pour aller chercher une voiture de matériel qui avait dû être abandonnée la veille dans un terrain difficile et constamment battu par les feux de l'ennemi. A accompli sa mission avec succès ».

HAURAY Constant-Alexis, Conducteur, C.V.A.D. 2/11.

« Excellent conducteur, courageux et dévoué, s'est offert comme volontaire pour aller chercher une voiture de matériel qui avait dû être abandonnée la veille dans un terrain difficile et constamment battu par les feux de l'ennemi. A accompli sa mission avec succès ».

ROUSSEL Pierre-Mathurin, Conducteur, C.V.A.D. 2/11.

« Excellent sujet, méritant à tous égards et d'un dévouement au-dessus de tout éloge, tué par éclats d'obus auprès de sa voiture dans une gare violemment bombardée par le feu de l'ennemi ».

PRAUD Arsène-Prospert, Conducteur, C.V.A.D. 2/11.

« Soldat au front depuis le début de la campagne, a fait preuve d'un dévouement et d'une discipline qui ne se sont jamais démentis. Le 28 août 1916 faisant partie d'un convoi à proximité des lignes ennemies, a été tué sous une rafale d'obus dans l'exécution de son service ».

TENON Ange, Conducteur, C.V.A.D. 2/15.

« Soldat d'un dévouement absolu, toujours volontaire pour les missions les plus périlleuses. Blessé au cours d'un transport de nuit près désalignés ennemies, a succombé des suites de ses blessures ».

JAGOT Jean-Pierre, Brigadier, C.V.A.D. 2/11.

« Le 28 août 1916, étant chef d'un convoi à proximité des lignes ennemies, a eu un conducteur tué et deux blessés par éclats d'obus. A conservé son sang-froid, a maintenu l'ordre dans son détachement et prodigué des soins aux blessés sous le feu ennemi ».

DENOS Armand, Conducteur, C.V.A.D. 55.

« S'est montré très digne et très courageux au moment d'un bombardement violent de l'ennemi, en s'employant avec dévouement et sang-froid à relever des chevaux blessés et une voiture

Ancestrami

tombée dans un ravin près des lignes ennemies. S'est déjà fait remarquer plusieurs fois par sa belle conduite devant le danger ».

BONNAL Louis, Adjudant-Chef, 1 Se T.E.M. Groupement Muletier.

Ordre n° 46 de la 38e D. I. du 28 Novembre 1918.

« Adjudant-Chef énergique, dévoué et courageux. Excellent commandant d'équipage, 3 ans et 7 mois de front, a toujours fait preuve des meilleures qualités de courage et de dévouement, et plus particulièrement le 30 septembre 1918, pendant le bombardement du camp de Trifonce ».

ROUSSEL Camille, mle 3200, Conducteur 15e, E T. F. M.

Ordre de l'A. L du 11e C. A. n° 15.

« A fait preuve de courage et de sang-froid en restant le 13 juillet, pendant un violent bombardement des batteries en obus fusants, à la tête de ses chevaux affolés et en les maîtrisant. A ainsi empêché le désordre dans la colonne et évité la perte des voitures de munitions »

BRAJON, Vital, mle 483 b., Conducteur, 15e T.E.M.

Ordre de la 470 Division n° 3 du 20 Décembre 1915.

« Accompagnant un convoi de ravitaillement dans une zone particulièrement exposée au bombardement et contusionné par l'éclatement d'un projectile, s'est porté avec beaucoup de sang-froid et de dévouement au secours d'un camarade frappé mortellement auprès de lui ».

BOUTONNIER Marcel, mle 7606 b., Conducteur, 15e T.E.M.

Ordre de la 47e Division, n° 3 du 20 Décembre 1915.

« Etant chef de convoi et surpris par le bombardement dans une zone particulièrement exposée, a conduit son convoi à l'abri avec un grand sang-froid et s'est ensuite porté avec beaucoup de dévouement au secours d'un de ses conducteurs frappé mortellement ».

CONSTANTIN Baptiste, mle 03799, Conducteur, 15e T.E.M.

Ordre du 43e Inf. Territ n° 57, du 7 août 1916.

« Au retour d'un ravitaillement sous une violente rafale de balles de mitrailleuses, n'a pas hésité à se porter en arrière de son détachement pour maintenir l'ordre et le calme. A eu le mollet traversé par une balle. Très bon soldat, au front depuis 18 mois ».

FERON Alphonse, mle 05487, Conducteur, 15e T. E. M.

Ordre n- 98 du 38e Artillerie du 24 Décembre 1916.

« Bombardier courageux, énergique et expérimenté. Bien que territorial est venu et a été maintenu dans une batterie d'artillerie de tranchée. S'est fait remarquer par l'entrain avec lequel il a servi son mortier en toutes circonstances ».

HENRY Joseph, mle 10240 b., Conducteur, 15e T.E.M.

Ordre n° 57 du 43e Inf. Territ. du 20 Mai 1917.

« Très bon soldat, a toujours fait preuve de courage en toutes occasions, notamment le 4 mai 1917, en secourant sous un violent bombardement son caporal blessé ».

CHAMBERT Jean, mle 01122, Maréchal-des-Logis, 15e T.E.M.

Ordre n° 128 du 1er régt. d'Art de Mont. du 24 Août 1916.

« Le 2 août 1916, sous un violent bombardement, a fait procéder à l'évacuation de la zone dangereuse occupée par sa pièce avec le plus grand calme. S'est porté de sa personne à un endroit très exposé pour porter secours aux blessés ».

PASTOR Auguste, mle 01502, Conducteur, :5e T.E.M.

Ordre du Bataillon de Chasseurs-Alpins du Sous-Secteur Weiss-Westtstein n° 3 du 13 Mai 1915.

BOULET Georges, mle 439 ; GATELIER Jules mle 7594, Conducteurs.

Ordre du 15e C.A., n° 10 du 12 Juin 1915.

« Ont été blessés par un éclat d'obus de gros calibre au cours d'un bombardement auquel le convoi dont ils faisaient partie a été soumis ».

HUGO Baptistin, mle 7059, Brigadier.

Ordre du Régiment n° 240 du 6 Janvier 1917.

« Gradé faisant toujours preuve du plus grand zèle et du meilleur esprit. Chargé d'un transport de vivres en un point avancé des lignes et ayant eu ses voitures embourbées dans des trous d'obus au moment où son convoi était soumis à un violent bombardement, a gardé son sang-froid et par son esprit d'énergie et de décision a assuré sa mission en transportant à dos d'homme le chargement de ses voitures ».

CHAUVIER Emile, mle 6733 ; DARBECHI Jérôme, mle 03709 ; GILLES Fernand, mle 463 ; GUE Jules, mle 02042. Conducteurs.

« Faisaient partie d'un convoi chargé d'un transport de vivres en un point avancé des lignes. Les voitures ont été immobilisées par le bombardement de l'ennemi. N'ont pas hésité à assurer leur mission, à faire plusieurs parcours sous le feu en transportant sur le dos les vivres qui constituaient le chargement du convoi

Ancestramil

MARTIN Louis, mle 011010, Adjudant.

Ordre n° 362 du 31 Août 1917.

« Sous-Officier plein de zèle et de dévouement. Pendant la période du 12 au 27 août, s'est employé d'une façon remarquable à l'organisation et à la conduite des convois chargés en matériel de toute sorte pour l'infanterie en première ligne. Très calme et très sûr. Le 21 août a su maintenir un ordre parfait dans son convoi sous un bombardement intense de l'ennemi »

SAINT-PICHE Etienne, mle 052, Maréchal-des-Logis.

« Gradé calme et courageux, donnant dans toutes les circonstances difficiles le meilleur exemple aux hommes placés sous ses ordres. Chargé le 20 août de la conduite d'un convoi transportant du matériel en première ligne et la colonne ayant été prise sous un violent bombardement pendant qu'elle était attaquée à la mitrailleuse par des avions ennemis, a réussi par son sang-froid à garder à sa troupe du calme qui lui permit de mener à bien la mission qui lui était assignée ».

GOURDON Emile, mle 5134, Maréchal-des-Logis.

« Gradé énergique et courageux, accomplissant son devoir avec le plus grand sang-froid et le plus grand zèle et un dévouement dignes de tout éloge. Dans la nuit du 21 août par ses qualités exceptionnelles de calme et de sang-froid a su mener à bonne fin dans une zone violemment bombardée par l'ennemi une mission aussi délicate que périlleuse qui lui avait été confiée. Ses qualités de volonté se sont d'autant mieux affirmées qu'il ne connaissait pas le chemin à parcourir et qu'il était dépourvu de vivres. Très brave, gradé modèle à tous les points de vue ».

DUCH Jules, mle 5036, Brigadier.

« Étant chef d'un convoi transportant du matériel du Génie en première ligue, a fait preuve de beaucoup de calme et de sang-froid en faisant régner un ordre parfait dans un convoi pendant un bombardement violent de l'ennemi. S'est toujours fait remarquer par ses belles qualités militaires auxquelles il associe un zèle et un dévouement dignes de tout éloge ».

FERRIER Clément - Marius, mle 06766, Conducteur, C.V.A.X 4.

« Bon conducteur, dévoué et énergique; a fait preuve de beaucoup de courage et de sang-froid au cours d'un ravitaillement en se tenant à la tête de son attelage sous un bombardement violent de l'ennemi, pendant lequel un de ses chevaux a été tué. Toujours volontaire pour les missions dangereuses ».

PORTELANCE Léon, mle 4327, Conducteur, C. V. A. X. 4.

« Bon conducteur dévoué et énergique, a fait preuve de courage et de sang-froid au cours d'un ravitaillement en première ligne pris sous un bombardement violent de l'ennemi et ayant été renversé par l'explosion d'un obus, fortement contusionné s'est relevé et est allé reprendre son attelage qui pris de frayeur s'était enfui, l'a ramené au point de chargement malgré la persistance du bombardement. Toujours volontaire pour les missions dangereuses ».

GILLES Michel, mle 468, cl. 1887, Conducteur, 17e Cie 15e T.E.M.

« Agé de 50 ans, engagé volontaire pour la durée de la guerre, n'a cessé depuis qu'il est au front de donner à tous ses camarades l'exemple du devoir, de l'entrain, du dévouement et de la discipline, toujours prêt à marcher, surtout pour le transport de matériel en première prêt à marcher qu'il a accompli pendant deux mois sans aucun souci du ligne. Service qu'il a accompli pendant deux mois sans aucun souci du danger ».

FARDEAU Léon-Charles, mle 07318, C.V.A.X. 4.

« A fait preuve de courage, de sang-froid et d'énergie au cours d'un ravitaillement en première ligne dans la nuit du 16 au 17 août 1917, pris sous un violent bombardement de l'ennemi, est resté à la tête de son attelage où il a été blessé ».

VIVIEN Edmond-Anatole, Maréchal-des-Logis, mle 2048, du C. V.A.X. 4.

« Chef d'un détachement de dix voitures chargées de matériel à destination d'un dépôt situé dans les premières lignes et ayant eu la plupart de ses conducteurs et deux chevaux intoxiqués par les gaz, a su prendre toutes les dispositions voulues pour sauver la totalité de son convoi, ramenant lui-même les chevaux et la voiture d'un conducteur se trouvant dans l'impossibilité de conduire par suite d'une forte intoxication ayant nécessité son évacuation immédiate ».

VRIGNONNEAU Charles-Jacques; mle 8068, Brigadier C.V.A.X. 4.

« Dans les circonstances les plus difficiles et en particulier dans la nuit du 16 au 17 août 1917, a fait preuve de courage, de sang-froid et d'initiative par ses belles qualités, a réduit au minimum les pertes de son convoi pris sous un tir de barrage ».

WESTEN Albert, mle 14609. Conducteur, C.V.A.X. 4

« Chargé de la conduite d'une voiture de matériel à destination des premières lignes et ayant eu un cheval tué sous lui par éclats d'obus, a très rapidement coupé les traits de l'animal tombé, sauvant ainsi son deuxième cheval, sa voiture et son chargement pris sous un tir de barrage ».

BRIHIEZ Alphonse, mle 08381 bis, Conducteur, C.V.A, X. 4.

« Faisant partie d'un convoi de voitures chargé de cartouches destiné aux premières lignes, a eu sa voiture complètement brûlée par la chute d'un obus incendiaire, n'a pas hésité un seul instant malgré l'explosion du chargement à dételer ses chevaux, les sauvant ainsi d'une mort certaine ».

CHACNAUD Camille, mle 08362 bis, Conducteur, C. V.A.X. 4.

« Conducteur plein de courage et de dévouement, déjà grièvement blessé en décembre 1916, a continué à faire preuve des plus belles qualités en se portant toujours volontaire pour les missions dangereuses, pris dans la nuit du 17 au 18 août 1917 dans une émission de gaz asphyxiants, malgré un bombardement intense, a continué sa route jusqu'aux premières lignes, accomplissant intégralement sa mission ».

Ancestrami

PLEZ Adolphe, mle 01483 - MAILLE Louis-Philéas-Joseph, mle 22600 — BRIZAY Jean-Marie, mle -9216 — LEPAGE François, mle 10410 - SERRE Guillaume mle 12403 — DELARAI Edmond-Jules, mle 5308 - GABILLEAU Hilaire m18 5493, Conducteurs, C. V. A. X. 4.

« Conducteurs très dévoués et très énergiques. Pris par une forte émission de gaz asphyxiants, ont par leur ferme volonté surmonté les maladies de l'intoxication et continué leur mission jusqu'au bout ».

JEAN Ernest mle 01140, Brigadier, C.V.A.X. 42.

« Gradé énergique et courageux. Dans la nuit du 18 au 19 août 1917, conduisant un convoi de munitions d'infanterie aux postes avancés a été pris sous un bombardement violent suivi d'une forte émission de gaz, a réussi par son sang-froid et son courage à conduire son chargement au point voulu ». *

RICARD Joseph, mle 01685, Conducteur, C.V.A.X. 42.

« Toujours volontaire pour les missions dangereuses, d'un courage à toute épreuve, a été trois fois les 15, 16 et 18 août 1917 intoxiqué par les gaz. A refusé malgré ses souffrances à se laisser évacuer avant d'avoir terminé sa mission ».

COURANT Joseph, le 3008, Conducteur, C.V.A.X. 42.

« D'un courage et d'un dévouement au-dessus de tout éloge, s'est fait remarquer par sa belle conduite le 15 août 1917, alors que faisant partie d'un convoi de munitions il eut un de ses chevaux tué par éclats d'obus, gravement intoxiqué a refusé de se laisser évacuer ».

LECOMTE Louis - Clément mle 976 bis, Conducteur, C.V.A.X 42.

« Se trouvant les 15 et 18 août 1917 dans une zone violemment battue par l'artillerie ennemie et soumise à une très forte émission de gaz asphyxiants, a courageusement poursuivi l'accomplissement de sa mission malgré la perte de l'un de ses chevaux, mort par intoxication, a le 18 août, achevé le transport dont il était chargé, très grièvement intoxiqué ».

GROS Noël, mle 9876, Conducteur, C. V. A. X. 42.

« Conducteur modèle à tous égards. A toujours fait preuve au cours d'un transport effectué dans un secteur dangereux d'un mépris absolu du danger, en particulier les 15 et 17 août 1917 alors qu'il participait à un transport de munitions d'infanterie aux postes avancés, gravement intoxiqué, a refusé de se laisser évacuer avant d'avoir accompli sa mission ».

ALLÈGRE Charles, mle 02376, Conducteur, C.V.A.X. 42.

« Excellent conducteur, courageux et dévoué, le 15 août 1917 faisant partie d'un convoi violemment bombardé n'a pas hésité à rechercher pendant plus d'une heure dans une zone particulièrement battue par les obus spéciaux, son attelage que l'explosion avait effrayé, bien que sérieusement intoxiqué n'a rejoint le cantonnement qu'une fois sa mission terminée ».

Ancestramil

CHATEIGNIER Louis, mle 7073, Conducteur, C. V.A.X. 42.

Excellent soldat, d'un courage exceptionnel, faisant partie le 17 août 1917 d'un convoi de munitions soumis à un bombardement d'une grande intensité suivi d'une forte émission de gaz. A fait l'admiration de tous par son grand sang-froid et son énergie. Très gravement intoxiqué n'a rejoint le cantonnement qu'après l'accomplissement intégral de sa mission ».

MAZURIER Charles, Maréchal-des-Logis, C.V.A.X. 42.

« Gradé modèle de sang-froid. Dans la nuit du 15 au 16 août 1917, étant chef d'un convoi de munitions à destination des premières lignes, a perdu plusieurs hommes et chevaux tant par le bombardement que par les émissions de gaz asphyxiants, par son initiative et son énergie il a réussi à emmener intégralement son chargement au point fixé, bien que dépourvu d'une partie de son personnel et de ses chevaux ».

NOEL Victor, Brigadier, 53e Compagnie Muletière.

« Excellent gradé, discipliné, courageux et dévoué, affecté au service du ravitaillement par mulets, dans un secteur soumis à des bombardements violents, a assuré sa mission avec le plus grand dévouement ».

COUTURIER Eugène, mle 494 — MOLINIER Joseph, mle 1548 - COURTEIX Henri, mle 1079, Conducteurs, 53e Compagnie Muletière.

« Très bons soldats, disciplinés et courageux, affectés au service du ravitaillement par mulets dans un secteur violemment bombardé, ont toujours assuré leur mission avec le plus grand dévouement ».

LEDREAU Jean, mle 3114, Conducteur, 53e Compagnie muletière.

« Bon et brave soldat, en campagne depuis le début, tué dans la nuit du 31 juillet au 1er août en assurant une corvée de ravitaillement par mulets ».

BOURIANNE Paul, mle 17130, Conducteur.

« Très bon soldat, en campagne depuis le début, faisant partie d'une corvée de ravitaillement par mulets, dans la nuit du 6 au 7 août, a été mortellement blessé. »

BUY Jean-Claude, Maréchal-des-Logis, 55e Compagnie du 15e T. E. M.

« Excellent sous-officier, assure depuis deux ans le service de vaguemestre à l'Etat-Major de la D. I. dans des conditions souvent périlleuses, lors des attaques d'août 1917, devant Verdun, s'est rendu chaque jour aux postes de la D. I. par un itinéraire violemment bombardé.),

DAVRAIVILLE Charles-Maxime, mle 017927, Conducteur, 55e Compagnie.

« Excellent et brave soldat, engagé dans l'infanterie pour la durée de la guerre, est versé au train après une grave blessure, a toujours fait preuve d'un mépris du danger, le 8 août 1817 au cours d'un violent bombardement, s'est courageusement porté à découvert en s'élançant à la tête des chevaux effrayés qu'il a réussi à maintenir. »

Ancestrami

DESVIGNES Jean Baptiste, mle 03925, 55e Compagnie 15e T. E. M.

« Très brave soldat, sur sa demande a accompagné chaque soir au, cours des attaques d'août 1917 devant Verdun par un itinéraire constamment bombardé, les voitures de ravitaillement destinées au personnel du poste de commandement de la D. I. »

BASCHAMPS Pierre-Marius, mle 4622, Conducteur, C. V. A. D. 123.

« Conducteur courageux et dévoué. S'est fait remarquer par son sang-froid et son énergie au cours de ravitaillements effectués en première ligne pour le Génie, dans le secteur de Verdun en 1916 et 1917, et notamment les 28 et 29 mai 1918, détaché isolément sur sa demande dans la zone avancée du secteur de Lorraine, a été pris sous le bombardement ennemi et a rempli complètement les missions qui lui avaient été confiées. Toujours volontaire pour les missions dangereuses. »

SICAULT François, mle 9136, Brigadier, C. V. A. D. 126

« Le 20 août faisait partie d'un convoi chargé de matériel en première ligne, la colonne ayant été soumise à un violent bombardement alors qu'elle était attaquée à la mitrailleuse par des avions ennemis, s'est montré calme et courageux, a été dans une large mesure le chef de convoi dans l'accomplissement de la mission. »

VIRELO Marcellin, mle 03394, Conducteur, C. V.A.D. 126.

« Excellent soldat qui ne cesse de donner à tous ses camarades l'exemple du devoir, d'un dévouement sans bornes, il recherche par tous les moyens à se rendre utile et à faciliter la tâche de ses supérieurs. Dans la nuit du 21 août, en l'absence du chef de détachement, n'a pas hésité à prendre le commandement du convoi, où il sut faire régner l'ordre et le calme malgré le bombardement violent de l'ennemi et les émissions de gaz asphyxiants. »

BOMBRUN Clément, mle 10291 — LOMBART Etienne, mle 8082 — PENOT Fernand, mle 01600 — SANGLIER Auguste, mle 2411 — DELEUZE Louis, mle 575 — ROUVIER Isidore, mle 03616 — VERNOL Eugène, mle 9739 —RICHARD Jules, mle 6280 — TEXIER Pierre, mle 4873 — PLANTIN André, mle 9334/2 — TOUBERT Mathias, mle 6542 — PERRIER Auguste, mle 2417, Conducteurs, C. V. A. D. 126.

« Se sont montrés très braves et très disciplinés au cours d'un transport de matériel en première ligne par leur sang-froid et leur mépris du danger, ont facilité la tâche du chef de convoi dans un moment très difficile sous un bombardement violent de l'ennemi. »

CHAPON Noé, mle 01610, Conducteur, C V. A. X. 42.

« Excellent conducteur sous tous les rapports, s'est montré au cours des nombreux transports à l'avant d'un sang-froid et d'un courage exceptionnel, en particulier le 9 septembre 1917, faisant partie d'un convoi violemment bombardé dont le chef venait d'être grièvement blessé, a spontanément pris le commandement et a poursuivi malgré les pertes éprouvées l'accomplissement intégral de la mission. »

COURSOU Gilbert, Brigadier, C. V. A. D. 55.

« S'est montré très digne et très courageux au moment d'un bombardement violent de l'ennemi en s'employant avec dévouement et sang-froid à relever les chevaux blessés et une voiture tombée dans un ravin près des lignes ennemies. Gradé très énergique ne cessant de donner l'exemple du devoir. »

LOUIS Alphonse-Frédéric, Conducteur, C. V. A. D. 55.

« S'est montré très digne et très courageux au moment d'un bombardement de l'ennemi en s'employant avec dévouement et sang-froid à relever des chevaux blessés et une voiture tombée dans un ravin près des lignes ennemies. S'est déjà fait remarquer plusieurs fois par sa belle conduite devant le danger ».

CHAUVIN Emile, mle 6733 — DARBECHI Gérôme, mle 03707 — GILLES Fernand, mle 463 et GUE Jules, mle 02042, du C. V. A. D. 126.

« Faisaient partie d'un convoi chargé d'un transport de vivres en un point avancé des lignes ; les voitures ayant été immobilisées par le bombardement de l'ennemi, n'ont pas hésité pour assurer leur mission à faire plusieurs parcours sous le feu en transportant sur le dos les vivres qui constituaient le chargement d'un convoi. »

PAGÈS Gabriel-Louis, Conducteur, G. B. D. 126.

« Le 17 décembre 1916, malgré un bombardement violent a continué à assurer son évacuation de blessés avec calme et sang-froid, a eu trois chevaux tués à côté de lui. »

CARNOT Henri-Germain, Maréchal-des-Logis, mle 1468, G. B. D. 126.

« Sous-officier brave et courageux, au front depuis le début de la campagne, a fait preuve de remarquables qualités d'endurance et d'énergie, a assuré son service dans des conditions périlleuses en particulier dans les journées des 18 et 19 décembre 1916, en dirigeant les services de ravitaillement sur des routes soumises au feu violent de l'ennemi. »

GUICHARD Louis, mle 3076, Brigadier, G. B. D. 123.

« Excellent gradé, très courageux, au front depuis avril 1915 s'est toujours acquitté d'une façon parfaite des missions souvent difficiles et périlleuses qui lui ont été confiées. Le 17 décembre 1916, a fait preuve de beaucoup de calme et de sang-froid en faisant continuer le service d'évacuation de blessés malgré un violent bombardement au cours duquel trois chevaux de son détachement ont été tués. »

TÊTU Olivier, mle 3023 — JUMELET Arthur, mle 05982, Conducteurs, G. B. D. 123.

« Conducteurs courageux et calmes, le 17 décembre 1918 ont continué d'assurer le service d'évacuation des blessés, malgré un bombardement violent au cours duquel un cheval de leur attelage a été tué. »

Ancestrami

VALQUE Paul, mle 07894, Brigadier, C. V. A. X. 4.

« Gradé, modèle de calme et de sang-froid, chef d'un petit convoi transportant du matériel en première ligne dans la nuit du 20 au 21 juillet 1917, a été pris sous une rafale de l'artillerie ennemie, moment critique dans lequel il a eu son guide et plusieurs conducteurs tués. Par une initiative heureuse a vu mener à bout la mission qui lui avait été confiée en s'employant lui-même à la conduite des voitures ayant perdu leur conducteur. A maintenu devant le danger un ordre parfait dans son détachement et n'a cessé pendant la durée du bombardement de donner à ses hommes le plus bel exemple de courage et d'abnégation. »

VERDIER Paul, mle 12909, Brigadier, C. V. A. X. 4.

« Commandant un convoi de 13 voitures chargé de matériel de Génie destiné aux premières lignes, lequel fut pris pendant le déchargement sous une rafale d'artillerie ennemie. A par son sang-froid et son attitude maintenu l'ordre et le calme parmi les hommes et assura sa mission jusqu'au bout. »

FOULLOT Arthur, mle 4547, Conducteur, C. V. A. X. 4.

« Faisant partie d'un convoi chargé de matériel du Génie destiné aux premières lignes, a eu sa voiture brisée et ses chevaux blessés par un obus. Malgré un violent bombardement a dégagé ses animaux qu'il a ramené au cantonnement. »

CHEVRIER Charles, mle 11900, Conducteur, C. V. A. X. 4.

« Faisant partie d'un convoi chargé de matériel du Génie destiné aux premières lignes, a eu &a voiture brisée par un obus. Les chevaux affolés s'étant emballés, malgré le bombardement a par sa vigueur et son sang-froid maîtrisé ses chevaux, évitant ainsi un désordre dans le convoi ».

BERNARD Antoine, mle 01728 — MICHEL Paul, mle 01705, Conducteurs, C. V. A. D. 215

« Etant détachés dans un poste de D. C. A. de première ligne, ont toujours assuré avec zèle le ravitaillement de cette unité dans des conditions particulièrement dangereuses. »

TONNELIER Paul, mle 12208, Brigadier, C. V. A. X. 4.

« Chef d'un convoi de 9 voitures chargées de matériel du Génie destiné aux premières lignes, a été pris deux fois sous un bombardement intense d'obus asphyxiants, assurant pour la première fois ce service et fortement incommodé par les gaz, a rempli sa mission et est rentré au cantonnement dix heures après son départ avec son convoi au complet. »

LIGNEAU Fernand, mle 6091, Brigadier, C. V. A. D. 4.

« Chef d'un convoi de 12 voitures chargées de matériel du Génie destiné aux premières lignes, a été pris sous un bombardement intensif d'obus asphyxiants. Renversé par le souffle d'un obus, s'étant fait une entorse, a sauvé sous le feu le chargement de deux voitures renversées dans un trou d'obus. -A amené son chargement à bonne destination et ramené son convoi au complet au cantonnement. »

Ancestrami

DRAGON François, mle 9417 — GILLOT Armand, mle 4475 — FERRICE Clément, mle 6766 — VENOT Maurice, mle 5767, Conducteurs, C. V. A. X. 4.

« Conducteurs disciplinés et énergiques, pris dans une émission de gaz asphyxiants, malgré les malaises endurés, ont aidé sans ordres leurs camarades à relever, à amener à bonne destination le chargement de voitures destiné aux premières lignes et renversées dans des trous d'obus, donnant ainsi un bel exemple de camaraderie dans le danger. »

CARIAC Joseph, mle 1313, Brigadier, C. V. A. X. 4.

« Excellent gradé, modeste autant que brave, conduisant un convoi de matériel a fait preuve de beaucoup d'initiative et de sang-froid en réparant avec le matériel qu'il convoyait sous un violent bombardement une passerelle qu'un obus venait de couper, accomplissant ainsi intégralement sa mission. »

FEUTRIER Léon-Théodore, mle 10400 — LEGER Albert, mle 1325 — PECQUEUR Théophile, mle 11810, Conducteurs, C. V. A. X. 4.

« Excellents conducteurs, braves et dévoués, faisaient partie d'un convoi de matériel, ont utilement aidé leur chef de convoi à réparer sous un bombardement violent une passerelle qu'un obus venait de couper. »

BUREAU Léonard, mle 11195, Brigadier, C. V. A. X. 4.

« Dans la nuit du 5 au 6 septembre 1914 alors qu'il se trouvait dans une localité occupée par l'ennemi, n'a pas hésité au péril même de sa vie à traverser les lignes ennemies pour se porter en deçà du champ de bataille et accomplir tout son devoir de bon Français, sentiments très * nobles qu'il ne cesse de porter très haut en donnant tous les jours une preuve complète d'abnégation, n'a pas de nouvelles de sa famille depuis septembre 1914, époque à laquelle il n'a pas hésité au risque de se faire tuer à grossir le nombre des combattants français. »

PETIT Ferdinand, Mle 6300, Conducteur, C.V.A.X. 4.

Dans la nuit du 5 au 6 septembre 1914. (Même citation que ci-dessus)

VALLET Alexandre, Mle 8925. Conducteur. C. V. A. X. 4.

« Dans la nuit du 22 au 23 septembre 1914. (Même citation que ci-dessus),

CAZIER Joseph, mle 12622, Conducteur, C. V.A.X. 4.

« Dans la nuit du 22 au 23 septembre 1914, alors qu'il se trouvait dans une localité occupée par l'ennemi, n'a pas hésité au péril même de sa vie à traverser les lignes ennemies pour se porter en deçà du champ de bataille y accomplir tout son devoir de bon français. Sentiments très nobles qu'il ne cesse de porter très haut en donnant tous les jours une preuve plus complète de son abnégation. N'a pas de nouvelles de sa famille depuis septembre 1914, date à laquelle il n'a pas hésité au risque de se faire tuer à venir grossir le nombre des combattants français ». •

Ancestrami

CARBON Auguste mle 922, Conducteur, C.V.A.X. 4

« Dans la nuit du 3 au 4 septembre 1914, (Même citation que ci-dessus).

BADART Pierre, mle 07963, Trompette, C.V.A.X 4.

« Dans la nuit du 4 au 5 septembre 1914. (Même citation que ci-dessus).

ARNAL Auguste mle 02654, Conducteur, C.V.A.X. 4.

« A toujours fait preuve de courage, de sang-froid et d'abnégation au cours de nombreux transports effectués aux postes avancés. Le 13 avril 1917 bien que fortement contusionné au cours d'un violent bombardement, s'est courageusement porté au secours de son brigadier très grièvement blessé ».

BRY Ambroise, mle 1846, Brigadier, C. V. A. X. 4.

« Chargé d'amener du matériel du Génie destiné aux premières lignes, a été pris sous un bombardement violent, a par sa prudence, son sang-froid fait franchir la zone battue par le feu de l'ennemi à tout son convoi sans avoir de pertes et a assuré complètement sa mission. Gradé consciencieux, brave en qui on peut avoir toute confiance ».

GAULTIER Eugène, mle 1111, Conducteur, C.V.A.X. 4.

« Conducteur énergique, dévoué, resté calme et plein de sang-froid sous un bombardement violent, a sans aucun ordre, aidé à dégager trois chevaux d'un attelage abattu et dont la voiture avait été brisée par le feu de l'ennemi. A sauvé le chargement en le rechargeant sur une autre voiture ».

DUPEYRON Marie, mle 823, Conducteur, C. V.A.X. 4.

(Même citation que ci-dessus).

COURTASSE Marcel-Toussaint, mle 01041, Maréchal-des-Logis, C.V.A.X. 42.

« Sous-officier d'un courage et d'un sang-froid remarquables. S'est distingué à maintes reprises au cours de nombreux transports effectués aux postes avancés du Génie. Dans la nuit du 17 au 18 février 1917, son convoi étant violemment bombardé, a été sérieusement contusionné alors qu'il tentait de dégager l'attelage d'une voiture renversée. Le 25 mai s'est courageusement porté au secours d'un conducteur, dont les chevaux venaient d'être abattus par un projectile de gros calibre. Volontaire pour rester à un détachement pénible et dangereux ».

BUFFACH Henri mle 7424, Conducteur, 26e Compagnie, C.V.A.X. 34.

« Au cours d'un ravitaillement dans la nuit du 26 au 27 juin 1917 conduisant une voiture chargée de matériel de Génie, à destination des premières lignes, a été pris sous un bombardement ennemi, blessé à la cuisse gauche par un éclat d'obus, a malgré sa blessure continué sa mission jusqu'au bout en donnant à ses camarades un bel exemple du devoir. Bon soldat, courageux, fait preuve d'une abnégation absolue et d'un dévouement sans bornes »

Ancestrami

DESPEAUX Louis - Maurice, mle 5545, Conducteur C.V.A X. 4.

« A fait preuve de courage, de sang-froid et d'énergie au cours d'un ravitaillement en première ligne dans la nuit du 30 au 31 juillet 1917 pris sous un bombardement violent de l'ennemi a été blessé par éclats d'obus au bras gauche et à l'œil gauche. Ayant eu un cheval de son attelage tué et l'autre blessé, a persisté à remplir son service, a ramené au cantonnement sa voiture avec le cheval intacts, et n'a consenti à se faire panser que lorsque sa mission a été terminée ».

MONTAIGNE Pierre, mle 5959, Brigadier, C.V.A.X. 126.

« Brigadier dévoué et courageux. Dans la nuit du 13 au 14 juin 1918, chef d'un détachement avec mission d'enlever d'une ferme abandonnée près des lignes du blé qui était amoncelé, fut pris au cours de l'opération, sous un violent bombardement ennemi. A fait preuve d'un sang-froid remarquable et a accompli complètement sa mission, a été blessé grièvement par éclats d'obus ».

CURNIER Gustave, mle 13517, Conducteur, 8e Compagnie, 15e T.E.M.

« Excellent conducteur qui a toujours montré le plus grand dévouement, a servi pendant deux ans dans une unité d'infanterie territoriale, où il s'est signalé le 16 juin 1915 en sauvant sous le bombardement plusieurs chevaux et du matériel pendant l'incendie du cantonnement provoqué par les obus. N'a cessé au cours de la campagne de donner des preuves d'un courage et d'une énergie inlassable ».

« CARPENTIER Elie-Auguste, mle 5905 — FRANÇOIS André-Louis mle 3319, Conducteurs, 8e Compagnie, 15e T.E.M.

« Sur le front depuis le début de la campagne, se sont montré en toutes circonstances un modèle de courage, d'énergie et de dévouement au cours des ravitaillements qu'ils ont effectué notamment au 411e Régiment d'Infanterie, dans des conditions souvent périlleuses, dans la zone de Verdun 1916 et 1917 et à l'attaque du 20 août 1917 où plusieurs camarades ont été tués à leurs côtés ».

DUCHEMIN Adrien-Narcisse, mle 1163, Conducteur 1re Cl. Service Auxiliaire, 8e Compagnie, 15e T.E.M.

« Soldat du Service Auxiliaire aux Armées depuis le début de la campagne, détaché comme cycliste du Prévôt du C. A. A fait preuve en toute occasion d'un excellent esprit de zèle et d'un dénouement absolu, à maintes reprises et particulièrement dans les offensives en direction de Noyon et de St-Quentin, a assuré dans des zones violemment bombardées de jour et de nuit la liaison avec les postes de police du champ de bataille, exécutant ponctuellement les missions confiées en témoignant ainsi beaucoup de sang-froid et de courage ».

DELALEUF Léon-Denis mle 02810, Conducteur, 5e Compagnie, 15e T. E. M.

« Venu de l'infanterie pour blessure de guerre, reçu en octobre 1915 en Champagne, n'a cessé depuis son retour au front et en particulier à Verdun 1916 et sur l'Oise 1918, de donner des preuves de courage et de dévouement ».

COURRIOL Antoine, mle 6826/ B, Conducteur, 5e Compagnie, 15e T.E M.

« Venu de l'infanterie pour blessure de guerre, reçu à Secheprey en 1915, n'a cessé depuis son retour au front et en particulier au cours des opérations de l'Oise en 1918 de donner des preuves de courage et de dévouement ».

REUX Victor-Marie-Joseph, mle 3085, Conducteur, 5e Compagnie, 15e T.E.M.

« Venu de l'infanterie pour blessure de guerre, reçu en septembre 1915 à la Barasée, n'a cessé depuis son retour au front et en particulier à Verdun 1916 et sur l'Oise en 1918, de donner des preuves de courage et de dévouement ».

AMIEL Louis, Maréchal-des-Logis, 5e Compagnie.

Ordre n° 73, 30e D. I.

« Cavalier vigoureux. A rempli comme agent de liaison au début de la campagne des missions périlleuses sur des pistes chroniquement battues par des tirs de barrage. Gradé énergique et crâne. A pu dans la nuit du 27 au 28 juin regagner grâce à son sang-froid, ses blessés, son personnel indemne et tout le matériel utilisable malgré un très violent tir qui brisa deux voitures de son convoi et tua un cheval ».

« CHAVE Gaston, Conducteur, mle. 04343.

Ordre d a Régiment no 44 du 23 Juillet 1916.

« Très bon conducteur. Dans la nuit du 27 juin 1916 gravement contusionné, n'en a pas moins continué jusqu'au bout sa mission rendue périlleuse par un tir de barrage. A dû être évacué ».

AVIAS Ménome, mle 8634, Conducteur.

« Soldat modèle. A rempli en toutes circonstances avec dévouement les missions périlleuses qui lui ont été confiées à plusieurs reprises. Surpris par un tir de barrage dans la nuit du 3 août, et blessé assez grièvement a exécuté jusqu'au bout sa consigne, a ramené lui-même sa monture et n'a consenti à se faire panser qu'après tous ses camarades. A dû être évacué ».

CASIMIR — NARDY - TOUACHE — VINCENTY BERTHELY, Conducteurs, 11e Compagnie.

Ordre de la D. I. n° 72 du 8 Novembre 1914.

« Détachés pour assurer le ravitaillement d'une Compagnie de Chasseurs-Alpins, ont demandé spontanément à se joindre à une section de cette Compagnie partant au secours d'un petit poste violemment attaqué, et ont fait avec la plus grande bravoure le coup de feu avec les Chasseurs de cette section ».

Ancestramil

COURSON André-Maurice, mle 99, Brigadier, 29e Compagnie.

Ordre du Régiment n° 1 du 9 juillet 1916.

« Quoique malade, n'a cessé d'accompagner en première ligne les ravitaillements. Le 29 juin guidant une colonne de caissons d'artillerie dont la plupart des voitures atteintes par l'artillerie ennemie ont fait explosion. A mené à destination celles qui restaient ».

DONJON Edouard, Maréchal-des-logis, Mle 1711, 29e Comp.

« Très bon sous-officier, du 23 juin au 2 juillet a montré de belles qualités de courage et d'énergie en amenant sous des tirs de barrage très violents les ravitaillements destinés à la première ligne. »

GINOUES François, mle 1334, Brigadier

« S'est toujours offert pour accompagner les convois. S'est distingué dans l'accomplissement du ravitaillement particulièrement dangereux. Le 25 juin a été seul en plein jour sur un terrain sans cesse battu, dégager une voiture brisée et l'a ramenée ».

BORLOT Paul-Amédée, mle 3165, Maréchal-des-logis.

« Sous-officier actif, débrouillard et plein de bravoure. Toujours volontaire pour les missions difficiles et notamment pour les transports de matériel aux lignes avancées soumises au bombardement. Mission qu'il remplit toujours avec succès et assurance. »

MEGY Robert-Clément, mle 8101, Brigadier.

« Brigadier sérieux. Animé d'un profond esprit du devoir. Accomplit avec dévouement toutes les fois que l'occasion s'en présente, les missions dangereuses qui lui sont confiées avec d'autant plus de mérite qu'il est père de 4 enfants, donnant ainsi à tous l'exemple du devoir. »

NIVARD François, Mle 598, Conducteur.

« Excellent soldat. Au cours d'un transport de matériel de Génie dans une zone bombardée, a été blessé par éclats d'obus. Après s'être fait panser sommairement par ses camarades a continué sa mission jusqu'au bout. »

GUERIN Alexandre, MIe 4118, Maréchal-des-logis.

Ordre du Régiment n° 94 du 29 Décembre 1916.

« A fait preuve de courage et de mépris du danger en secondant son Lieutenant lors d'un bombardement qui a immobilisé pendant deux heures le convoi dont il commandait une fraction, a contribué activement au maintien de l'ordre et à l'application des mesures destinées à éviter les pertes. »

Ancestrami

BODIN Arthur, Mle 9126, Brigadier.

« Gradé donnant l'exemple du courage et montrant devant le danger un calme qui inspire confiance aux hommes. Ayant eu pendant un convoi lors d'un bombardement l'un de ses conducteurs blessés par éclats d'obus, l'a remplacé à son poste de conducteur après lui avoir fait porter secours et a conduit à destination dans de bonnes conditions malgré le bombardement sa fraction de convoi. »

MARCIRIER Pierre-Henri, Mle 9386.

« A été blessé par éclats d'obus à son poste de conducteur pendant un bombardement lors d'un transport au front de matériel du Génie. A tait preuve de courage, de dévouement, de mépris du danger en demandant à continuer quand même son service. Transporté au poste de secours a dû être évacué immédiatement. »

JOURDAN Antoine, Mle 03386

« Au cours d'un bombardement qui a immobilisé pendant deux heures le convoi dont il faisait partie, a fait preuve de courage et de mépris du danger dans la garde du matériel et des animaux pendant que sur l'ordre du chef de convoi, ses camarades étaient abrités. A prêté une aide efficace pour l'enlèvement des chevaux tués. »

BLANC Sylvain, Mle 4278.

Même citation que le conducteur **JOURDAN**.

REVEST Joseph-Marius-Fernand, Mle 04407, 33e Compagnie.

« Soldat plein d'entrain qui s'est toujours montré très attaché à ses devoirs, a été très grièvement blessé le 31 juillet 1918. Amputé de la cuisse droite. (Médaille Militaire).

RICARD Joseph, Mle 01685, Conducteur.

« Toujours volontaire pour les missions dangereuses. D'un courage à toute épreuve a été blessé trois fois les 15, 16 et 18 août et intoxiqué par les gaz, a refusé malgré ses souffrances de se laisser évacuer avant d'avoir terminé sa mission. »

COURANT Joseph, Mle 3008.

« D'un courage et d'un dévouement au-dessus de tout éloge s'est fait remarquer par sa belle conduite le 15 août 1917, alors que faisant partie d'un convoi de munitions il eut un de ses chevaux tué par éclats d'obus. Gravement intoxiqué, a refusé de se laisser évacuer. »

LECOMTE Louis-Clément, Mle 7404.

« Se trouvant les 15 et 18 août 1917 dans une zone violemment battue par l'artillerie ennemie et soumise à une forte émission de gaz asphyxiants, a courageusement poursuivi l'accomplissement de sa mission. Malgré la perte de l'un des chevaux mort par intoxication, a le 18 août, achevé le transport dont il était chargé. Très grièvement intoxiqué. »

Ancestramil

CHATAIGNIER Louis, Mle 707, Conducteur.

« Excellent soldat, d'un courage exceptionnel. Faisant partie le 17 août d'un convoi de munitions, soumis à un bombardement d'une grande intensité, suivi d'une forte émission de gaz, a fait l'admiration de tous par son grand sang-froid et son énergie. »

CHABOT Ernest-Joseph, Adjudant, 17e Compagnie.

Ordre n° 212 du 16 Décembre 1916.

« Adjudant d'un excellent esprit militaire. Animé d'une volonté et d'une énergie qui triomphe de toutes les difficultés et qui lui permit d'assurer sous le feu de l'ennemi, des transports de matériel destiné aux premières lignes du front. »

VIRELO Marcellin, Mle 03394.

« Le 20 août faisait partie d'un convoi chargé de transporter du matériel en première ligne. La colonne ayant été soumise à un violent bombardement alors qu'elle était attaquée à la mitrailleuse par des avions ennemis, s'est montré calme et courageux, dans une large mesure le chef de convoi dans l'accomplissement de la mission. »

LAMY Aurèle-Stéphane, Mle 5231, 36e Compagnie.

« Très bon conducteur. A donné de nombreuses preuves de courage, notamment le 13 avril 1917, alors que faisant partie d'un convoi violemment bombardé, il tentait de maîtriser ses chevaux blessés. Grièvement blessé par éclat d'obus. »

FIALAIX Gabriel-André, Mle 02966.

« Excellent conducteur, volontaire pour rester à un détachement pénible et dangereux. S'est maintes fois signalé par son mépris du danger, en particulier le 13 avril où pendant un bombardement intense, il eût ses deux chevaux tués et fut lui-même grièvement blessé. »

PLANCHENAULT Paul-Joseph-Prosper, Mle 02764.

« Très bon soldat, s'est courageusement conduit au cours de nombreux transports effectués dans un secteur particulièrement dangereux, notamment le 13 avril 1917. Le convoi dont il faisait partie étant soumis à un violent bombardement, a eu l'un de ses chevaux tués et a été lui-même grièvement blessé. Mort le jour même des suites de ses blessures. »

JEAN Ernest, MIe 01140, Brigadier.

Ordre n° 360 du 25 Août 1917.

« Gradé énergique et courageux. Dans la nuit du 16 au 19 août, conduisant un convoi de munitions d'infanterie aux postes avancés, a été pris sous un bombardement violent, suivi d'une forte émission de gaz. A réussi par son sang-froid et son courage à conduire son chargement au point voulu. »

Ancestramil

PEYRI Eugène-Fernand, Mle. 07206, 7e Compagnie, Ambulance Alpine 2/65.

Ordre n° 53 du 3 Septembre 1915 de la vue Armée.

« A toujours fait preuve de courage et d'un grand esprit militaire ; s'est présenté comme volontaire pour accompagner deux médecins sur la ligne de feu ; a été tué en accomplissant sa mission. »

ALBERTIN Fabien-Joseph, Maréchal-des-Logis, Mle 6449.

Ordre n° 919, 65e D. I. du 3 Juillet 1916.

« A sollicité un commandement permanent du détachement de la Compagnie affecté à l'évacuation des morts et des blessés des postes de secours régimentaires. A assuré ce service du 19 au 30 juin sous les bombardements les plus violents, faisant preuve du plus grand sang-froid et du mépris absolu du danger. »

ARMAND Lucien, Mle 04239.

« Très bon conducteur qui a toujours fait preuve de remarquables qualités de sang-froid. Dans la nuit du 28 juin à 24 heures, alors qu'il transportait dans sa voiture deux blessés, a eu son cheval tué par éclats d'obus. Est venu prévenir son sous-officier au poste de secours, a aidé les brancardiers à décharger les blessés, à déharnacher son cheval sous un bombardement très actif et après avoir reçu un autre cheval a continué avec calme son service jusqu'à la fin de la nuit. »

ESPRANGLE Victor-Félicien, Mle 04946.

« Conducteur courageux et dévoué. Dans la nuit du 22 juin, transportant dans sa voiture deux blessés couchés et un assis sur le siège, lorsque son mulet fut blessé par de multiples éclats d'obus. Le blessé assis fut lui-même gravement atteint. A continué sa route jusqu'au poste de secours et après avoir déposé les blessés a reçu un autre cheval, a assuré avec sang-froid digne des plus grands éloges, son service jusqu'au jour. »

GILBERT Joseph, Maréchal-des-Logis, MIe 1023.

Ordre du Régiment n° 27 du 20 Octobre 1914.

« S'est spontanément offert à diverses reprises en dehors de son tour de service pour diriger sous le feu de l'artillerie ennemie des groupes de voitures destinées à l'évacuation des blessés. S'est toujours au cours des différentes attaques, fait remarquer par le zèle et l'entrain avec lequel il a assuré le service du relèvement des blessés jusqu'aux lignes les plus avancées. »

BONHOMME Désiré, Mle 3410, Conducteur.

« Blessé d'une balle au bras, pendant qu'au cours d'une attaque il conduisait une voiture de transport de blessés et invité par un officier à aller se faire panser a répondu : Il faut que je mette d'abord mon attelage à l'abri, je me ferai soigner après. »

SEPTIÈME PARTIE

_____

LISTE DES OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS, BRIGADIERS & SOLDATS TITULAIRES DE L'INSIGNE DES BLESSÉS DE GUERRE AU TITRE DE LA CAMPAGNE 1914-1919.

_____

NOMS & PRENOMS	GRADES	GENRE DE BLESSURE
Blaison Alexandre,	Adjudant	Maladie aggravée
Carouac Frédéric,	M. d. L. C.	-
Melin	-	Blessé de guerre
Latière Gaston,	M. d. L.	Maladie contractée
Pouget Charles.	Brigadier	Blessé de guerre
Poiblanc Félix,	Conducteur	-
Arlaud Edmond,	-	-
Rancher Victor,	-	-
Durand Georges,	-	-
Castinel Louis,	-	-
Albertini Jean,	-	-
Diard Jules,	-	-
Von Jean,	-	-
Girard Amédée,	-	Maladie aggravée
De Perrethi Jacques,	-	Blessé de guerre
Cardon,	-	-
Lang Siméon,	-	-
Salvestre Jacques	-	-
Vivian Emile,	-	-
Cresp Joseph,	-	-
Baccialone,	-	-
Marie Marius,	-	-
Aujiani Joachin,	-	-
Charlène Firmins	-	-
David Justin,	-	-
Baille Félix,	-	-
Nicou Marcel,	-	-
Passeron Olivier,	-	-

Ancestrami

Riou,	-	Blessé de guerre
Veinardit Auguste,	-	-
Sagouit Jean,	-	Blessé en service commandé
Maugin Lucien,	-	Blessé de guerre
Taillume François,	-	-
Riochet Isidore,	-	-
Pottain Paul,	-	-
Chaine Ernest,	-	-
Nigul Victor,	-	-
Philippe Anatole,	-	-
Thaon Honoré,	-	-
Paban Henri,	-	Maladie aggravée
Jennat Auguste,	-	-
Pacalt Emile,	-	Blessé en service commandé
Dumont Léopold,	-	Blessé de guerre
Champagne Louis,	-	-
Ravay-Brosse,	-	Maladie aggravée
Philippon François,	-	-
Bompard Auguste,	-	-
Roussel Auguste,	-	-
Falliéres,	-	Maladie contractée
Savon Louis,	-	Maladie aggravée
Blanc Albert,	-	Blessé de guerre
Stanislas Joseph,	-	-
Trepardoux Claude,	-	-
Roux Henri,	-	-
Sambuc Denis,	-	Maladie aggravée
Louvatière Joseph,	-	-
Auttien Alexandre.	-	-
Durrane Henri,	-	-
Jourdan Louis,	-	-
Ode Joseph,	-	-
Barral Jacques,	-	-
Brun Alphonse	Conducteur	Maladie aggravée
Bonardi Joseph,	-	-
Naydat Joseph,	-	-
Gentil Louis,	-	-
Belin Raoul	-	-
Reynier Marius,	-	-
Deaudelin Auguste,	-	-
Brueu Paul,	-	-
Franchise Louis,	-	-
Carriogio Baptistin,	-	-
De Ziska.	-	-
Multure Stanislas,	-	-
Eyssautier,	-	-
Lamarque Henri,	-	-
Groy Charles,	-	-
Assena Paul.	-	-
Nicolas Eugène,	-	-

Ancestrami

Laffaye Alexandre,	-	Maladie aggravée
Balmelle Baptiste,	-	-
Vernet Marie,	-	-
Perrin Emile,	-	-
Boyer Henri,	-	-
Marinier Marcel,	-	-
Enjoubert Hilaire,	-	-
Chapus François,	-	-
Autemaud Fernand,	-	-
Vercely Justin,	-	Blessé de guerre
Marot Germain,	-	-
Demairer Louis,	-	Maladie aggravée
Ebrard Hippolyte,	-	-
Perret Louis,	-	-
Saurin Auguste,	-	-
Otonello Jean,	-	-
Seince Antoine,	-	-
Boulay Albert,	-	-
Sibaud Gustave,	-	-
Bonneau Christain,	-	-
Perrot Charles,	-	-
Champ Elie,	-	-
Ferrer Léon,	-	-
Blaison Alexandre,	-	Blesse de guerre
Beliando Ernest,	-	Blessé de guerre
Bodin Félix,	-	-
Garde Firmin,	-	-
Vigne	-	-
Bouisson Marcel,	-	Maladie contractée
Marty Germain,	-	-
Sclavo Marius,	-	-
Coundevey Gustave,	-	-
Degnit Léon,	-	-
Lallemand Gaston,	-	Maladie aggravée
Vidal Jules,	-	-
Tardieu Maurice,	-	-
Lotigu Loun,	-	-
Ravinel Emile,	-	Blessé de guerre
Roger Emile,	-	-
Sonys Emilien,	-	-
Martheresse Martin,	-	Maladie contractée
Narbonne Louis,	-	Maladie aggravée
Meyssen Etienne.	-	Blessure service commandé
Castellan Emile,	-	Maladie service commandé
Vanel Mathieu,	-	Blessure de guerre
Falu Jean.	-	Maladie contractée
Mars Joseph,	-	Blessure service commandé
Bronguiaert Henri,	Conducteur	Maladie contractée
Poest Esprit,	-	-
Vezzaul Pali,	-	Blessure de guerre

Ancestramil

Ballestrier Jean,	-	Maladie contractée
Tissot Louis,	-	-
Viguier André,	-	-
Desmoulig Ferdinand,	-	Blessure de guerre
Kron Henri,	-	Maladie contractée
Bonnet Irénée,	-	-
Bressy Joseph,	-	-
Chanoux Louis,	-	-
Desrieux Louis,	-	-
Gombaud J.-B.,	-	-
Assecoud Alfred,	-	-
Butin Franck,	-	-
Giroud Denis,	-	-
Henri François,	-	Blessure de guerre
Marias,	-	Maladie contractée
Barbier Charles,	-	Blessure de guerre
Alazay,	-	Maladie contractée
Laussel Paul,	-	-
Logerot Victor,	-	Blessure de guerre
Rue Laurent,	-	-
Fournier Joseph,	-	Maladie contractée
Vincent Antoine,	-	-
Giraud Gaston,	-	-
Munier Noël,	-	-
Masser,	-	-
Gendre,	-	-
Daumas Albert,	-	Blessure de guerre
Experton Célestin,	-	-
Reysson Raymond.	-	Maladie contractée
Tevyeles Henri,	-	Biessure de guerre
Isnard Arthur,	-	-
Truffy Jean-Marie,	-	-
Vial,	-	Maladie contractée
Chainet Henri,	-	-
Aumage Louis,	-	-
Couderc Sylvain,	-	-
Emieux Emile,	-	-
Choinard Maurice,	-	-
Roubaud Paul,	-	-
Gairaud Léon,	-	-
Guiaud Benoit,	-	Blessure de guerre
Jansern,	-	Maladie contractée
Pitoiset,	-	-
Armand Paul,	-	Blessure de guerre
Ballet Edmond,	-	Intoxication par gaz
Lepeyre Franck,	-	Maladie
Marc,	-	-
Gontard,	-	-
Anal Léon,	-	Blessure
Gandoffo.	-	-

Ancestramil

Bussonnet,	-	Intoxication par gaz
Sabatier,	-	Blessure
Battu,	-	Blessé en service commandé
Dubreuil Julien,	-	Intoxication
Glesquier,	-	Blessure
Barrin Jules,	-	Blessé en service commandé
Gain Joseph,	-	Intoxication
Gibut Auguste,	-	-
Floravant Félix,	-	Maladie contractée
Gastebled Léon,	-	-

15e ESCADRON DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

HUITIÈME PARTIE

LISTE NOMINATIVE DES OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS, BRIGADIERS & SOLDATS DU 15e ESCADRON DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

« MORTS POUR LA FRANCE »

PENDANT LA CAMPAGNE 1914-1919

LISTE DES

MILITAIRES DU 15e ESCADRON DU TRAIN

« MORTS POUR LA FRANCE"

Avant de publier la liste des militaires du 15e Escadron du Train Morts pour la France ", nous devons évoquer la mémoire du Lieutenant-Colonel **PIVET**, commandant l'Escadron, décédé le 25 avril 1917, à Verdun.
Après une carrière bien remplie, passée presque entièrement en campagne, à Madagascar, dans le Sud Oranais et au Maroc, le Lieutenant-Colonel **PIVET** succombait en pleine guerre, en

pleine activité de service, au front, à Dugny près Verdun, à la suite des fatigues imposées par la campagne.
Sa vie militaire a été un exemple constant de travail, de dévouement, de zèle, d'activité et d'énergie.
Il a tenu à donner jusqu'à la mort cet exemple en résistant jusqu'au bout à la maladie, en refusant de se laisser évacuer et en donnant, malgré le mal qui le terrassait, l'exemple du devoir et de l'énergie, allant partout où sa présence était nécessaire, maintenant très haut le moral de la troupe, par ses sentiments patriotiques, son esprit absolu du devoir et sa foi absolue en la victoire de nos armes.
Ses dernières paroles : Vive la France, notre bien aimée Patrie résument ses sentiments et sa vie de soldat.

Ancestramil

XVe RÉGION

15e ESCADRON

DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

_____

ÉTAT NOMINATIF

DES OFFICIERS DU 15e ESCADRON DU TRAIN DES E.M.

« MORTS POUR LA FRANCE »

PENDANT LA CAMPAGNE 1914-1919

NOMS & PRÉNOMS	GRADE	DATE DU DÉCÈS	NATURE DU DÉCÈS
PIVET Charles,	Lieut-Colonel	24 Avril 1917	Mort de maladie
VALLET Elie,	Commandant	4 Juillet 1917	Mort de maladie
CHERREY Juste-Marie,	Vétérinaire	11 Octob.1918	Mort de maladie
BOYER,	Vétérinaire	2 Avril 1917	Mort dans les Vosges
GODTROY Léon,	Lieutenant	20 Nov. 1918	Mort de maladie
LEMOINE Emile,	Lieutenant	23 Octob. 1918	Mort de maladie en service commandé
St-SATURNIN (de),	Lieutenant	25 Fév. 1916	Mort de maladie
MAIN René-Louis,	Sous-Lieutenant	6 Juillet 1918	Mort de maladie
REGAUD Gabriel,	Sous-Lieutenant	27 Sept. 1918	Suite d'explosion

Amicale Arrami

TUÉS A L'ENNEMI

Blachère Guy,	mar.-des-logis	5/4/15
Vignol Emile,	-	1/9/18
Rumpelmayer V. S.,	brigadier,	28/3/15
Virth Henri,	-	2/12/16
Moreau Louis,	-	29/1/17
Poirier Basile,	-	2/6/18
Monnier Antoine,	-	1/9/18
Tibaud Louis,	trompette,	26/7/15
Aubert Léon,	conducteur	20/9/14
Clément Henri,	-	25/10/14
Granier Edouard,	-	28/1/15
Lacombe Henri,	-	10/5/15
Peyri Eugène,	-	28/7/15
Carrel Clément,	-	1/9/15
Mullot Eugène,	-	29/8/15
Sarraire Victor,	-	21/2/16
Rossi Paul,	-	24/2/16
Compte Jacques,	-	20/5/16
Liotard Paul,	-	28/5/16
Manein René,	-	19/5/16
Vigne Charles,	-	11/6/16
Pouzache Henri,	conducteur	16/6/16
Labro Fernand,	-	19/6/16
Lamteaume Paul,	-	27/6/16
Moùquet Etienne,	-	2/12/16
Mondoloni-Joseph,	-	30/12/16
Passe Germain,	-	29/1/17
Pescheux Victor.	-	28/1/17
Roux Marius,	-	30/12/17
Descure Jean,	-	29/7/17
Zennuiti Seddik, -	-	3/9/17
Eynard Jean,	-	29/5/16
Ali Ben Redjed	-	17/5/18
Denis Valentin,	-	22/5/18
Moulin Joseph,	-	20/5/18
Djidel Amar,	-	9/6/18
Duboisy Jules,	-	2/9/18
Ange Benoist,	-	3/9/18
Delrieu Laurent,	-	3/9/18
Bérard Honoré,	-	1/9/18
Congretel Eugène,	-	11/6/18

Ancestrami

MORTS DES SUITES DE LEURS BLESSURES

Dumas Louis,	conducteur	6/9/14
Amet Alphonse	-	19/11/14
Guillermet Jean-Paul	-	4/11/14
Richard Auguste,	-	15/12/14
Vache Clément,	-	30/12/14
Branjon Marie,	-	26/2/15
Bonnet Jean,	-	13/2/15
Bressy Georges	-	26/4/15
Antoupietri Joseph,	-	2/5/15
Casals Charles	-	24/7/15
Mauraud Victorin,	-	23/8/15
Pourret Félix,	-	21/8/15
Riquier Eugène,	-	8/10/15
Mornay Jean,	-	18/10/15
Queyron Victor,	-	24/9/15
Viala Baptiste,	-	16/10/15
Baussier Jean,	-	18/1/16
Coutel François,	-	19/8/14
Bloudin Jean,	-	2/1/15
Morin Charles,	-	10/11/17
Jean Etienne,	-	11/2/16
Bombourg François	-	5/2/16
Caries Jacques,	-	3/4/16
Gautier Jules,	-	6/4/16
Labrot Jules,	-	9/7/16
Tenon Auge-Victorin	-	28/8/16
Roussel François,	-	11/12/16
Comboul Albert,	conducteur	9/2117
Grapelouix François,	-	13/4/17
Caillard Joseph,	-	13/4/17
Planchenaud Paul	-	13/4/17
Arnaud Jules,	-	13/4/17
Louin Emile,	-	15/4/17
Léoni Grégoire,	-	6/8/17
Dupoux Claude,	-	17/11/17
Chevallier Eugène.	-	4/11/17
Dhuez Charles,	-	14/11/17
Rouxel François,	-	8/1/18
Viesse Georges.	-	5/2/18
Bunouf Pierre,	-	10/6/18
Guillermin Michel,	-	8/6/18
Gabirou Jean,	-	26/7/18
Wattbled Albert,	-	20/6/18
Imbert Paul,	-	16/8/18
Nivard Armand,	-	7/9/18
Bragny Joseph,	-	30/9/18
Disse Joseph,	-	6/1/19
Steen Rémy,	adjudant,	24/8/17

Ancestrami

Michel Louis,	maréch-des-logis,	4/5/15
Chauday J.-B.,	-	2/10/19
Barnoin François,	brigadier,	27/12/14
Gallantini Louis,	-	14/8/14
Bar Marcel,	-	5/8/19

MORTS DE MALADIE CONTRACTÉE EN SERVICE

Riche Charles,	adjudant,	14/10/14
Bertrand Charles,	-	19/10/16
Antonetti Pierre	-	13/11/17
Brun Jacques,	-	4/11/18
Roméas Adolphe,	-	9/10/18
Petron Adolphe,	adjudt-Chef,	3/12/18
Fabre Martin,	mar.-des-logis	15/9/15
Maifret Auguste,	-	23/9/15
Fontaine Marius,	-	22/10/15
Galy Jules,	-	28/3/17
Braillon Alcide,	-	27/4/17
Bérard Véran,	-	4 /6/17
Fabre Félix,	mar.-des-logis	19/6/17
Lavigne Georges	-	20/7/17
Bastardie Jean	-	29/11/17
Desrieux Auguste,	m.-d.-l. fr,	5/5/18
Franche Léon,	m.-d.-l.	9/6/18
De Bernis Frédéric,	-	15/7/18
Legrand Auguste,	-	5/10/18
Lacombe Henri,	-	8/10/18
Doulsière Henri,	-	20/11/18
Boivieux Sylvain,	-	21/10/18
Bauer Henri,	-	14/10/18
Bamberger Lucien,	-	9/10/18
Dartois Eugène,	mar.-d.-logis	28/10/18
Auge Pierre,	-	10/10/18
Carli Dominique	-	26/10/18
Ferrond-Platted M.	-	26/10/18
Dieudonné Gustave,	m.-d.-l. c.	7/11/18
Giros Alexandre,	mar.-d.-logis	2/11/18
Moesner dit Berger,	-	31/10/18
Tambouret Jean,	-	29/11/18
Quinemant Camille,	-	11/10/18
Giraudon Jean,	-	5/11/18
Panier Auguste,	-	7/12/18
Chichivieux Jean	-	23/1/19
Barthélemy Henri	-	23/1/19
Verdier Georges	-	26/12/18
Champeil Charles,	-	20/12/18
Croissant Edmond,	-	28/10/18

Ancestrami

Trouas Léo,	mar.-d.-logis	12/10/18
Gon Jean-Baptiste	-	17/2/19
Lagier Emile,	-	14/3/19
Prevost Georges,	-	17/3/19
Duchenet Louis,	Adjudant	
Corraze Henri,	brigadier	6/5/15
Jaubert Emile,	-	5/3/15
Vernet Albert,	-	14/6/15
Roux Félix,	-	26/8/16
Cyssau Adrien,	-	15/9/16
Brouat Marcel,	-	11/12/16
Turrel Paul,	-	12/1/17
Baradier Léonce,	-	13/2/17
Aubert Edouard,	brigadier F.	27/7/17
Brusson Germain,	brigadier	1/11/17
Baron Auguste,	-	24/3/18
Fallot Jean,	-	22/6/18
Roumy François,	-	13/7/18
Hamard Louis,	-	28/7/18
Lebailly Gabriel,	-	23/8/18
Lefèvre Georges,	-	25/8/18
Colin Constant,	-	30/8/18
Challler Jean,	-	17/9/18
Massot Louis,	-	4/10/18
Mamel Léon,	-	14/10/18
Mazaudier François	-	15/10/18
Bastide Jean,	-	26/10/18
Laubertie François	-	3/11/18
Subielles Pierre	-	4/11/18
Bouillon Camille,	-	1/10/18
Dansot Jacques,	-	12/10/18
Riffier Jean,	-	13/10/18
Pele Constant,	-	20/12/18
Capdeville Louis,	-	17/12/18
Lachenaud Jean,	-	23/1 0/18
Goulesque Albert,	-	31/12/18
Gabet Alexandre,	-	24/12/18
Delhorme Eugène,	-	21/10/18
Dubray Arnaud,	-	11/12/18
Durand Raymond	-	17/10/18
Lefèvre Henri,	-	5/1/19
Dangeard Louis	-	24/10/18
Sinoquet Fernand,	-	3/11/18
Paris François, ,	-	2/4/19
Rakotosan François,	-	29/6/19
Girod Aimé,	-	20/3/19
Touchbœuf, Fernand,	-	11/2/19
Pouget Albert,	-	3/4/19
Massemyn Damase	-	17/3/19
Tourret Cyrille,	-	29/8/17

Ancestramil

Taliani Joseph,	conducteur	3/10/14
Bruny Désiré,	-	6/10/14
Fadat Emile,	conducteur	3/10/14
Mazin Gustave	-	6/10/14
Bonnet Pierre	-	9/9/14
Blanchard Anicet	-	28/11/14
Masele Jean	-	5/12/14
Verdaune Emile	-	3/12/14
Reynaud Jules,	-	28/12/14
Agnely Marius	-	11/1/15
Maunier Armand,	-	28/1/15
Bourrillou Justin,	-	2/1/15
Martin Léopold,	-	20/1/15
Laugier Valentin	-	20/1/15
Cremillieux Marius,	-	13/2/15
Cousseau Jean,	-	16/2/15
Touzanne Alfred	-	24/4/15
Gonnet Emile	-	3/3/15
Henry Emmanuel	-	7/3/15
Boulet Marcel,	-	7/3/15
Besset Paul,	-	28/2/15
Pascal Daniel,	-	23/3/15
Tampon Siméon,	-	25/3/15
Petit Aimé	-	13/2/15
Bonnaud Ferdinand	-	4/3/15
Argnon Joseph,	-	15/4/15
Andrieu Joseph,	-	31/3/15
Touzanne Alfred,	-	24/4/15
Bessi Augustin,	-	29/10/14
Estellon Joseph,	-	25/2/15
Verdinq Pierre,	-	16/4/15
Latty Antoine,	-	31/1/15
Rampon, Louis,	-	9/11/14
Blanc Louis,	-	7/6/15
Blanc Cyrille,	-	23/6/15
Sartré Adrien,	-	6/2/15
Ney Georges,	-	15/6/15
Lautier Joseph,	-	9/6/15
Augustin Joseph,	-	1/7/15
Tassy Lucien,	-	11/6/15
Faure François,	-	27/8/14
Rainaud Paul,	-	10/8/15
Laugier Honoré,	-	6/8/15
Archimbaud Mathieu,	-	5/10/15
Puzin Adolphe,	-	24/9/15
Berenguier M.-J.	-	12/10/15
Foret Lucien,	-	24/10/15
Pascal Eugène,	-	24/10/15
Gilles Joseph,	-	20/11/15
Castelli Jacques	-	8/1/15

Ancestrami

Michel Alexandre	conducteur	2/11/14
Iperti Philippe,	-	20/3/16
Bardy François,	-	12/4/16
Durand Elie-Jules,	-	11/4/16
Berger Jacques,	-	25/4/16
Philip Jean,	-	9/5/16
Colas Désiré,	-	16/4/16
Jofinin Léon,	-	5/5/16
Voile Honoré.	-	2/6/16
Eysseric Félix,	-	1/6/16
Théron Gaston,	-	2/6/16
Rouvière Emile	-	19/6/16
Bourdier Félix,	-	27/6/16
Fhinor Joseph,	-	18/7/16
Fauget Henri,	-	19/7/16
Peine Paul,	-	9/7/16
Caputo Joseph,	-	9/7/16
Gérard Jean,	-	30/6/16
Moine J. B.	-	1/8/16
Simon Victor,	-	13/7/16
Chapseul Jean,	conducteur	27/7/16
Verne Joseph,	-	24/7/16
Pellerier Jules,	-	9/8/16
Fialaix Charles,	-	10/8/16
Dal Jules,	-	12/7/16
Roxas Michel,	-	5/9/16
Barbottin Léon,	-	8/8/16
Gobet Claude,	-	7/7/16
Barbe Alexandre,	-	24/7/16
Georges Jean,	-	21/8/16
Parisel Jules,	-	19/8/16
Petit Jules,	-	24/8/16
Roche Jean,	-	31/8/16
Verger Charles,	-	15/7/16
Jouglas Pierre,	-	27/8/16
Barthélemy Lazarin,	-	29/9/16
Richard Henri,	-	1/10/16
Menier Paul,	-	27/9/16
Troussel Frédéric	-	22/9/16
Kadour Mohamed,	-	8/10/16
Goujon Victor-Elie,	-	27/9/16
Manger Louis,	-	1/10/16
Roelens Fortuné,	-	5/10/16
Moyne Pierre,	-	4/10/16
Geoffroy Joseph,	-	12/10/16
Revollon Baptiste,	-	23/10/16
Lafont Edouard,	-	28/10/16
Bellard Albert,	-	8/10/16
Claveson Victor,	-	28/10/16
Tarlet Antoine,	-	15/11/16

Ancestramil

Garrabos Etienne,	conducteur	24/10/16
Delsons Félix,	-	5/10/16
Laroche Jules,	-	5/12/16
Venedy Joseph,	-	14/11/16
Guenean Pierre,	-	12/12/16
Pietrequin Adolphe,	-	10/12/16
Laborde Pierre,	-	20/10/16
Garnier François,	-	16/12/16
Pousada Vincent,	-	16/12/16
Bret Paul,	-	19/12/16
De Luca Marcel,	-	22/10/16
Guillon Auguste,	-	28/11/16
Laffite Bernard,	-	2/1/17
Campredon Jean,	-	4/1/17
Dombre Maurice,	-	2/2/17
Reymond Alphonse,	-	9/2/17
Tassy Gabriel,	-	31/1/17
Lafont Louis,	-	31/1/17
Forest Edmond,	-	16/1/17
Baligan Joseph,	-	11/2/17
Bode Jules,	-	21/1/17
Faraéje Ben Salem,	-	25/1/17
Garein Constantin,	-	9/3/17
Prêt Antoine,	-	7/3/17
Broc Auguste,	-	15/3/17
Pansin Albert,	-	12/2/17
Jean William,	-	2/3/17
Azzouz Mohamed,	-	6/12/17
Larrouy Clément,	-	26/3/17
Macagno Jean,	-	4/3/17
Mistre Eugène	-	27/3/17
Paloumere Henri,	-	3/4/17
Maingot René,	-	19/4/17
Mouraille Auguste,	-	20/4/17
Raton Gustave,	-	8/5/17
Cadareux François.	-	29/4/17
Ramdani Ben Mohamed,	-	11/6/17
Bregeon,	-	21/7/17
Depardon,	conducteur	18/6/17
Gionni,	-	24/7/17
Chautreuil Paul,	-	23/6/17
Jaillon Marius,	-	13/7/17
Ebaudy Georges	-	30/7/17
Janier Victor,	-	18/7 17
Chareyre Léon,	-	6/7/17
Absaryi Belahouel,	-	21/8/17
Fleury Louis,	-	21/8/17
Brero Charles,	-	20/8/17
Hubert Benjamin,	-	28/7/17
Terrisse Ernest,	-	13/9/17

Ancestrami

Bazin Joanès,	conducteur	22/8/17
Lanzard Eugène	-	16/9/17
Dellab Yaya Ben,	-	18/9/17
Moamed Ben Abdalla,	-	27/5/17
Chigros Louis,	-	1/10/17
M'Ahmed Mohamed,	-	17/7/17
Benson Alphonse,	-	1/10/17
Eymas Urbain.	-	8/10/17
Cosse Joseph,	-	9/10/17
Latarge Léonard,	-	3/10/17
Mazouz Saïd	-	22/10/17
Merabti Ben Babah,	-	10/9/17
Voiturier Auguste,	-	28/10/17
Pailhes Henri,	-	5/11/17
Gauthier Casimir,	-	29/10/17
Lebrun René,	-	26/10/17
Abrad Eugène,	-	20/11/17
Gabignon Jean,	-	22/11/17
Vagueur Alfred,	-	2/11/17
Camman Léon,	-	5/11/17
Rabier Jules	-	11/10/17
Barry Joseph,	-	18/11/17
Jolivet Emile,	-	22/11/17
Manteau Marius,	-	22/11/17
Loyer Octave,	-	4/11/17
Hamou Marius,	-	24/10/17
Delmart Alfred,	-	10/10/17
Duchet Jean,	-	3/11/17
Parsy André,	-	25/10/17
Lebout Léon,	-	21/10/17
Cabannes Joseph,	-	16/11/17
Roussel Victor,	-	9/11/17
Pallier Jacques.	-	2/12/17
Bois Joseph,	-	29/11/17
Pigeault Alex.,	-	24/12/17
Michel Antoine,	-	2/1/18
Canetrier Clément	-	7/2/17
Diouma Ba	-	13/12/17
Leclerc Victor.	-	21/12/17
Lopez Antoine,	-	23/12/17
Boutet Emmanuel,	-	1/1/17
Gilbert Marius.	-	16/12/17
Lartizieu André,	-	15/1/18
Henault Marius,	-	24/12/17
Forengs Michel,	-	31/1/18
Chouteau Louis,	-	4/2/18
Chabanne Charles,	-	21/1/18
Amor Louis,	-	22/1/18
Theiret René,	-	22/1/18
Sellah Ahmed,	-	27/1/18

Ancestramil

Rousselet Louis,	-	17/1/18
Darmaillacq Dominique	-	21/1/18
Ledoyen Louis,	-	21/1/18
Ternchiraiterai	-	7/2/18
Laugier Marius,	-	28/2/18
Gibert Eugène,	-	8/3/18
Malbuyez Josué,	conducteur	28/2/18
Feuille Léopold,	-	6/2/18
Roustand Alexandre,	-	9/12/17
Cani Marius,	-	7/3/18
Legrand Fernand,	-	16/3/18
Deloche Augustin,	-	16/3/18
Claustre Jean-François,	-	23/3/18
Chazel Gustave,	-	15/3/18
Chaussamy Roger,	-	26/3/18
Benoist Lucy,	-	14/1/18
Matignon Sylvain,	-	23/3/18
Zebiri Ben Ahmed,	-	4/2/18
Leduc Honoré,	-	13/3/18
Toucas Charles,	-	30/3/18
Vagner André,	-	9/2/17
Jeanne Victor,	-	17/4/18
Bazège Bernard,	-	12/4/18
Guirand Marius,	-	1/5/18
Simond Emile,	-	14/3/18
Jouvanti Maurice,	-	24/4/18
Macomba Baye,	-	7/5/18
Fortinean Auguste,	-	19/12/17
Demeulemester Auguste	-	12/5/18
Arvieu Théodore,	-	22/5/18
Brouazin Henri,	-	23/8/18
Zidanne Mohamed B. Kader	-	18/5/18
Gosnet Gustave,	-	9/5/18
Pouille René,	-	14/5/18
Debrit André.	-	13/5/18
Bernaudeau Jean,	-	25/5/18
Michel Fernand,	-	13/6/13
Moulin Jean,	-	4/6//18
Mattei Vincent,	-	13/6/18
Bire Emile,	-	11/6/18
Cabret Albert.	-	31/5/18
Besson Jean-Pierre,	-	11/6/18
Vericel Joseph,	-	22/5/18
Dolla Joseph,	-	20/5/18
Cordeil Ernest,	-	27/5/18
Lanone Eugène,	-	6/5/18
Gueusset Jean,	-	17/5/18
Delorme J.-B.	-	9/6/18
Martin Jules,	-	23/6/18
Leduc Elie,	-	2/6/18

Ancestrami

Esnault Maxime,	conducteur	31/5/18
Aimar Berkave Ben,	-	19/6/18
Filoche Alphonse,	-	16/6/18
Blettery Jean,	-	5/7/18
Colomb Jean-Marie	-	7/7/18
Manchon Paul,	-	11/7/18
Dupin Henri,	-	19/6/18
Kervizie Louis	-	20/6/18
Notaire Philibert,	-	23/6/18
Verrier Célestin,	-	28/5/18
Colombier Arthur,	-	11/5/18
Oge André,	-	29/6/18
Cagnoli Louis,	-	25/7/18
Paoli Louis,	-	28/7/18
Régis Georges,	-	16/7/18
Prieur Rémy,	-	21/2/18
Lesot Casimir,	-	22/7/18
David Georges,	-	5/7/18
Arbez Aime	-	10/7/18
Fouque Fidèle,	-	15/4/18
Arpillard Charles	-	21/7/18
Chastant Henri,	-	13/8/18
Callleret Eugène,	-	27/6/18
Colombani Antoine,	conducteur	28/8/18
Fumery Paul-Charles,	-	27/6/18
Guillou Hervé	-	16/6/18
Serre Régis,	-	28/6/18
Michaud Théophile	-	18/8/18
Prioreau Jean,	-	30/7/18
Mauzaize Louis,	-	3/8/18
Dieuzeide Louis,	-	24/2/18
Brignard Blaise,	-	8/8/18
Gouyet J.-B,	-	20/10/18
Morin Pierre,	-	19/10/18
Ravenasy Bernard,	-	28/8/18
Crestani Barthélémy,	-	23/10/18
Dubrouillet Joseph,	-	1/10/18
Boussiron Florent,	-	24/10/18
Mulot Jean-Baptiste,	-	3/9/18
Vinson Marcel,	-	30/10/18
Mattincci Jules,	-	5/10/18
Stiquel Louis,	-	1/10/18
Drouillaud Jules,	-	1/10/18
Fauqueinbergue Germain	-	3/10/18
Besnard Henri,	-	5/10/18
Collineau Paulin,	-	21/9/18
Charrier Marcel,	-	26/9/18
Baret François,	-	30/9/18
Thichaut Eugène,	-	3/10/18
Grosjean Jules,	-	21/10/18

Ancestramil

Guillais Maxime,	conducteur	13/10/18
Bouilloy Constant,	-	19/10/18
Garnier Gabriel,	-	11/10/15
Ruer Eugène,	-	21/10/18
Broussoudoux Fernand,	-	21/10/18
Pontille Alexandre	-	
Serguier Fernand,	-	27/10/15
Darbecchi Gérôme,	-	14/10/18
Brunet Louis,	-	23/10/18
Chabalier Jules,	-	2/10/18
Decock Gaston,	-	13/10/18
Pegos Joseph,	-	17/10/18
Jauny Georges,	-	22/10/18
Jouan Edouard,	-	23/10/18
Bordet Jean,	-	23/9/18
Masbon Elie,	-	25/9/18
Maison Léon,	-	19/10/18
Pouillet Noël,	-	10/10/18
Girollet Alfred,	-	1/11/18
Michon Henri,	-	18/10/18
Le Mercier Albert,	-	18/10/18
Loisel Charles, ,	-	25/10/18
Quinsart Julien,	-	18/10/18
Mathias Marcel,	-	12/10/18
Decool Eugène,	-	11/10/18
Pélissier Victor,	-	29/8/18
Gay Jean,	-	18/9/18
Aubregat Julien,	-	16/9/18
Garbarino Marius,	-	16/9/18
Cantrel Elie,	-	14/9/18
Laffont Jean,	-	19/9/18
Dancie Albert,	-	8/9/18
Roux Eugène,	-	30/9/18
Talamandier Pierre,	-	28/9/18
Bierge Louis,	-	22/9/18
Brun Henri,	-	30/9/18
Pommier Jules,	-	20/9/18
Boulicot Jean-Marie,	-	22/8/18
Plaisance Jean,	-	5/8/18
Hilaire Henri,	-	4/10/18
Roure Léopold,	conducteur	12/10/18
Millet Paul,	-	8/10/18
Dichamp Marius,	-	12/10/18
Chamanon Louis,	-	28/9/18
Steenbakhers Achille,	-	24/9/18
1mbert Michel,	-	24/9/18
Godart Henri,	-	13/10/18
Benoist Guyot-Denis,	-	9/10/18
Legrand Eugène,	-	14/9/18
Bruneau Victor,	-	14/10/18

Ancestramil

Roméas André,	conducteur	20/10/18
Viennet Léon,	-	19/7/18
Flamand Gaston,	-	12/10/18
Gachassin Jean,	-	10/10/18
Blun Paul,	-	28/9/18
Leboel Maxime,	-	29/9/18
Anglessy Antoine,	-	22/10/18
Paris Paul,	-	29/9/18
Cochen Pierre,	-	16/10/18
Couzelin Eugène,	-	23/10/18
Labanière François,	-	19/10/18
Frenat Georges,	-	14/10/18
Beliot Léon,	-	22/10/18
Coste Henri,	-	5/11/18
Duran Jean,	-	21/10/18
Lambert Paul,	-	18/10/18
Lecontre Gérôme,	-	14/10/18
Placet Jacques,	-	1/11/18
Le Mat Hervé,	-	28/10/18
Greffier Pierre,	-	28/10/18
Viviers Albert,	-	5/11/18
Coines Paul,	-	21/11/18
Boisonte Louis,	-	16/10/18
Giraud Eugène	-	12/10/18
Labous Emile,	-	16/10/18
Pouzerat Antoine,	-	4/10/18
Mequignon Victor,	-	12/10/18
Timoner Pasquel,	-	16/10/18
Hermitte Joseph,	-	12/10/18
Bussat Louis,	-	9/11/18
Misson Mathurin,	-	12/11/18
Drevon Joseph,	-	8/11/18
Brot Anatole,	-	27/10/18
Verges Joseph,	-	22/10/18
Audrain François	-	26/10/18
Fraysse Toussaint,	-	27/10/18
Dorée Joseph,	-	7/11/18
Brouillet Emile,	-	18/11/18
Dubois Gustave,	-	27/10/18
Blanc Casimir,	-	3/11/18
Boisgontier Albert.	-	11/10/18
Bersan Léon,	-	11/11/18
Chevalier Ernest,	-	5/11/18
Renault André,	-	11/11/18
Monteil Louis,	-	7/11/18
Toesca François,	-	15/11/18
Bret Victor,	-	10/10/18
Amiel Joseph,	-	3/12/18
Viard Louis,	-	15/11/18
Lacroix Jean,	-	7/11/18

Ancestramil

Roux François	conducteur	26/10/18
Limousin Jacques,	-	1/12/18
Herpin André,	-	27/10/18
Bastit Jean-Marie,	-	21/10/18
Despierres Laurent,	-	12/10/18
Rittimainn Marc,	-	20/10/18
Bourrette François,	-	22/10/18
Chanel Benoist,	-	3/10/18
Degrand Edouard	conducteur	13/10/18
Fabre Pierre,	-	12/10/18
Gillon Maurice	-	19/10/18
Le Diot Georges-Louis,	-	18/10/18
Le Strat Eugène,	-	22/10/18
Protin Julien,	-	16/10/18
Badour Jean,	-	13/10/18
Gambillaud Pierre,	-	21/10/18
Arnaud Jacob,	-	30/10/18
Deneuville Albert,	-	16/10/18
Michel Jules,	-	9/9/18
Woiley Prospert,	-	3/11/18
Hance Marcel,	-	3/11/18
Malinverno Albert,	-	24/10/18
Florentin Joseph,	-	22/10/18
Sauvage Albert,	-	25/10/18
Delamarze Charles,	-	18/8/18
Fournier Eugène,	-	27/10/18
Rullier Joseph,	-	17/10/18
Magnan Amédée,	-	14/10/18
Calvet Louis,	-	1/11/18
Tinard, Collet,	-	2/11/18
Maneval Pierre,	-	10/10/18
Clochet Pierre,	-	24/10/1S
Deguillaume Marcel,	-	19/10/13
Blanc Jacques,	-	21/10/18
Gendron Maximin,	-	14/10/18
Pilvilain Alexandre,	-	12/11/18
Dunierge Marceau,	-	17/10/18
Monnet Joseph,	-	27/10/18
Many Louis,	-	20/10/18
Poultier Paul,	-	14/10/18
Patin François,	-	28/10/18
Patron Achille.	-	8/10/18
Coeuret Henri	-	11/10/18
Chartagnac Pierre,	-	29/8/18
Cucchi Joseph,	-	30/10/18
Cornet Arthur,	-	30/10/18
Béraud Antoine,	-	3/12/18
Héraud Jean,	-	23/10/18
Gary Jean,	-	1/12/18
Aube Auguste,	-	13/10/18

Ancestramil

Vaillant Georges	conducteur	22/11/18
Petiot Agnan,	-	28/10/18
Vidou Jean,	-	25/11/18
Deveaux Louis,	-	29/10/18
Amic Paulin,	-	23/10/18
Miramont Adrien,	-	27/11/18
Chauvin Marcel,	-	28/10/18
Amblard Germain,	-	29/10/18
Pailheret Georges,	-	16/10/18
Jourand Olivier	-	6/11/18
Duchesne Léon,	-	20/11/18
Bastier Henri	-	24/11/18
Baraille Pierre,	-	20/11/18
Moulin Paul, ,	-	18/11/18
Perènnez Joseph,	-	24/10/18
Chapin Alphonse,	-	17/11/18
Canet Charles,	-	25/10/18
Lagne Armand,	-	25/10/18
Nivet Jean-Louis,	-	24/11/18
Morazin Jean,	-	2/10/18
Dallement Jean,	-	25/11/18
Delaplanche François	-	2/10/18
Tapiau Pierre,	-	30/11/18
Planchez Emile,	-	15/10/18
Lavergne Pierre,	-	15/11/18
Mollier Auguste,	-	24/11/18
Desne Marcel,	conducteur	30/11/18
Leclerq Emile,	-	5/12/18
Bousquet Emile	-	8/11/18
Malik,	-	29/11/18
Germain Edmond,	-	20/11/18
Rainianja Jean,	-	14/12/18
Alais Jean,	-	3/11/18
Sonnier Louis,	-	30/11/18
Looten Géry,	-	20/10/18
Robin Eugène,	-	18/11/18
Le He Jean,	-	8/12/18
Deneuil Pierre,	-	10/12/18
Segues Jean,	-	11/12/18
Pie Albert,	-	15/12/18
Legrand Joseph,	-	7/10/18
I.aty Honoré,	-	19/11/18
Pauvert Honoré,	-	15/10/18
Jousseaume Aimé,	-	20/10/18
Billy Antonin,	-	8/12/18
Barthez Louis,	-	17/12/18
Ferragut Justin,	-	9/11/18
Gouin Ferdinand,	-	20/12/18
Peter Jules,	-	20/12/18
Procot Victor,	-	16/12/18

Ancestramil

Fildier Robert,	conducteur	13/12/18
Lepoutre Georges,	-	24/12/18
Noël Armand,	-	23/11/18
Guichard Georges	-	19/11/18
Jouen Gustave,	-	4/11/18
Sasanova, Jean	-	21/10/18
Serre J.-B.,	-	31/12/18
Angeard Louis,	-	8/12/18
Aurenty François,	-	28/11/18
Guérin Camille,	-	1/12/18
Doudeau Louis,	-	27/12/18
Debond Vincent,	-	22/11/18
Larnelle Albert,	-	1/1/19
Auger Louis,	-	31/12/18
Matignon Charles,	-	1/1/19
Tissot Mathieu,	-	31/12/18
Rouleau Jules,	-	21/12/18
Gehin Charles	-	7/11/18
Cassagne Emile	-	28/12/18
Poivienna François,	-	12/1/19
Aublanc Pierre,	-	5/1/19
Rovel Henri,	-	15/1/19
Gerbaud Gabriel,	-	11/1/9
Drahy Alfred	-	3/12/18
Prevost Clément,	-	11/1/19
Sagniel François,	-	7/12/18
Chaumont Charles,	-	19/12/18
Nenot Augustin,	-	15/1/19
Moiron Louis,	-	5/11/18
Lecointe Auguste,	-	8/12/18
Guinal Jean,	-	12/1/19
Finet Paul,	-	12/11/18
Chieux Emile	-	3/12/18
Hotier Emmanuel,	-	12/1/19
Phety René,	-	30/10/18
Theze René,	-	12/11/18
Kander Louis,	-	2/11/18
Robinet Jules,	-	19/11/18
Gayon Louis,	-	24/10/18
Hverteo Robert,	-	25/10/18
Mercier François	-	1/11/18
Lorcery Philippe,	-	7/12/18
Povagean Eugène,	-	12/11/18
Schereck Emile,	-	201/1/18
Picaud Gustave,	conducteur	12/10/18
Siterne Léonard,	-	26/10/18
Goujon Fernand,	-	26/10/18
Huet Denis	-	31/10/18
Julien Marius,	-	27/11/18
Harel Augustin,	-	10/11/18

Ancestrami

Hauttieroche Charles	conducteur	1/11/18
Escarment Pierre,	-	17/11/18
Pennois Paul,	-	1/12/18
Espigat Georges,	-	4/11/18
Duval Joseph,	-	17/11/18
Dubois Gustave	-	27/10/18
Chauhas Durand,	-	9/12/18
Duban Léon,	-	7/12/18
Bertrand Aimé	-	3/12/18
Mainy Louis,	-	5/12/18
Bonnet Léon,	-	11/12/18
Athan-Ase Firmin,	-	18/12/18
Chareyre Henri,	-	11/12/18
Pellet Jean,	-	9/12/18
Rouel Auguste,	-	14/12/18
Chalumeau Ambroise	-	16/11/18
Vernet Honoré,	-	26/11/18
Vautier Henri,	-	16/12/18
Vaillant Maurice,	-	13/12/18
Rochereau Eugène,	-	4/1/19
Bisson Camille,	-	13/12/18
Denis Pierre,	-	15/12/18
Augendre Jean,	-	3/12/18
Botton Julien,	-	25/12/18
Demettre Lucien,	-	23/12/18
Dumazinel Edouard,	-	13/1/19
Basset Georges,	-	28/7/17
Favereau Delphin,	-	4/11/18
Leclerq Emile,	-	5/12/18
Capes Martin,	-	30/1/19
Dupuis Emile,	-	12/12/18
Broudant François	-	7/1/19
Dreuille Emile	-	26/1/19
Journet Daniel,	-	1/2/19
Vacherie Pierre	-	20/2/19
Polo Lucien,	-	6/11/18
Lemartinel Louis,	-	22/2/18
Deyraud Louis,	-	7/2/19
Loireau Maurice,	-	21/2/19
Noël Louis,	-	6/11/18
Casiougue Riémain	-	14/12/18
Berchaduc André,	-	13/1/19
Michel Henri,	-	3/1/19
Malinier Joseph,	-	1/1/19
Gardi Ernest,	-	29/12/18
Legoupil Albert,	-	21/1/19
Dezord Léon,	-	16/10/18
Torrigrossa Baptistin,	-	29/10/18
Bailly Maurice,	-	25/12/18
Embri François,	-	4/1/19

Ancestramil

Cubières Léon,	conducteur	21/10/18
Branchu Lucien,	-	11/1/19
Faure Xavier,	-	2/2/19
Theard Auguste,	-	6/2/19
Demillers François.	-	3/2/19
Mounier Charles,	-	21/2/19
Morière Gaston,	-	19/2/19
Mortureux Maurice,	-	8/10/18
Rigaud Clément,	-	19/10/18
Boue Marcel,	-	26/10/18
Bouchet Emile,	-	25/10/18
Allain Louis,	-	28/10/18
Telon Alexandre,	conducteur	16/10/18
Gourdot Georges,	-	18/10/18
Boiorg Jules,	-	16/10/18
Moyne Claude,	-	19/10/18
Roty Fernand,	-	26/10/18
Lasserre Grégoire,	-	4/11/18
Pelletier Alsène,	-	18/10/18
Royer Henri,	-	3/11/18
Daumas Valentin,	-	12/10/18
Homo Jean,	-	27/10/18
Muray Alfred,	-	10/10/18
Arnaud Bruno,	-	5/11/18
Parisot Albert,	-	24/10/18
Marquie François.	-	4/11/18
Couzier Léon,	-	18/10/18
Debert Georges,	-	23/10/18
Le Huche Pierre,	-	22/10/18
Beaudoin René,	-	4/10/18
Palabard Georges,	-	6/11/18
Mousset Maurice,	-	9/11/18
Gaby Léon,	-	12/11/18
Grout Georges,	-	6/11/18
Harel Henri,	-	29/10/18
Bastide Maurice,	-	7/11/18
Beillard Louis,	-	10/11/18
Romieu Pierre,	-	5/5/19
Issoire Fernand,	-	16/10/18
Tureau Eugène,	-	19/6/18
Dru Gaston,	-	3/2/19
Freneat François,	-	17/11/18
Prot Henri,	-	26/10/18
Jarnoux Joseph,	-	25/10/18
Remy Louis,	-	20/12/18
Tenagut Justin,	-	9/11/18
Mizon Maurice,	-	25/6/19
Géhin Camille,	-	25/6/19
Bruneau Victor,	-	11/10/18
Artus Auguste,	-	12/6/19

Ancestramil

Delage Jules,	conducteur	1/7/19
Genelot Eugène,	-	6/3/19
Souveton Léon-Etienne,	-	14/12/18
Cariiat Pierre,	-	22/2/19
Kerneizo Jean,	-	8/11/18
Mariguy Pierre,	-	24/10/18
Billet Auguste,	-	17/3/19
Guiraud Eugène,	-	9/12/18
Couden Emile,	-	21/7/19
Moiice Joseph,	-	11/6/19
Bihet Marcel.	-	9/11/18
Penet Joany,	-	4/8/18
Pany Louis,	-	23/5/19
Noailletas Antoine,	-	2/7/19
Artaud Henri,	-	1/6/19
Ben Saïd,	-	21/12/19
Bernard. Joseph,	-	23/10/18
Mottier Clément,	-	
Lougrais Joseph,	-	24/10/18
Carbonne François,	-	10/8/19
Mary Robert,	-	24/7/19
Cornez Raymond,	conducteur	14/8/19
Gouvenec François,	-	6/7/18
Verdun Léon,	-	25/10/18
Davoid René,	-	25/8/18
Noel Louis,	-	6/11/18
Basted Henri,	-	26/7/19
Souleillet Siméon,	-	20/3/19
Perrin Antoine,	-	12/12/18
Tampin Charles,	-	20/9/19
Thomas André,	-	25/7/19
Mottier Clément	-	31/8/19
Donnot Emile,	-	21/2/19
Boher Joseph,	-	2/3/18
Séjourne Gaston,	-	22/2/19
Bechard Joseph,	-	22/2/19
Ronault Pierre,	-	23/2/19
Lalique Armand,	-	17/2/19
Alavoine Alexandre,	-	17/2/19
Lanoue Augustin.	-	8/12/19
Augier Antoine,	-	4/2/19
Pigat Alfred,	-	27/2/19
Guichard Joseph,	-	6/2/19
Rochas François.	-	1/1/19
Fedy Louis,	-	18/2/19
Mandine Marcel,	-	8/2/19
Leblanc Ernest,	-	7/3/19
Pras Félix,	-	1/3/19
Degorce Louis,	-	25/2/19
Sicard René,	-	22/3/19

Ancestrami

Sarrazin Victor,	conducteur	13/4/19
Courbethier Claude,	-	15/3/19
Pernot Edmond,	-	23/3/19
Cagadoumeco François,	-	4/2/19
Colombel Alphonse	-	26/1/19
Le Calvez Jean,	-	24/10/18
Accaire Etienne	-	10/10/18
Malard Félix,	-	15/3/19
Galinie Jean-Marie,	-	12/3/19
Solliaz Michel	-	11/11/18
Salin Armand,	-	14/2/19
Schiennez Henri,	-	22 2/19
Piettre Edouard,	-	19/3/19
Paturel Louis.	-	22/3/19
Collet Camille,	-	12/10/18
Bartholonnie Maurice,	-	11/2/19
Moiret François,	-	11/4/19
Boucard Albert,	-	3/5/19
Evette Charles,	-	18/4/19
Lemoux Gaston,	-	3/5/19
Biard Louis,	-	18/11/18
Villaret Antoine,	-	2 4/3/19
Le Calvez François,	-	4/2/19
Gonnord Ernest,	-	10/1/19
Razafindratoto,	-	
Katsimakotre,	-	11/4/18
Fayot Jean-Marie,	-	20/10/18
Caillot Marcel,	-	
Raillard Louis,	-	29/3 19
Sevestre Arthur,	-	4/4/19

MORTS ACCIDENTELLEMENT

Guérin Léon,	brigadier	25/8/18
Canesse Paul,	-	4/2/19
Guérin Achille	conducteur	13/6/15
Carli Nicolas,	-	3/12/16
Brou Auguste,	-	19/3/17
Gode Alphonse	-	15/5/17
Colin Joseph,	-	15/5/17
Grave Louis,	-	9/7//17
Ayadi Ahmed,	-	30/6/17
Dorgnon, Léon,	-	10/3/15
Tretagne Jules,	-	7/8/17
Garcin Raphaël,	-	13/8/17
Abaza Ahmed,	-	14/9/17
Wattelet Louis	-	29/9/17
Capelle Louis,	-	3/12/17
Larcher Auguste	-	12/12/17

Ancestramil

Ravel Rosia,	conducteur	27/2/18
Courtois J.-B.,	-	8/4/19
Langlois Louis.	-	30/3/18
Bachin Ben Abdalhab	-	2/4/18
Despre Emile,	-	12/5/18
Leistz Joseph,	-	27/5/18
Poras Joseph,	-	10/6/18
Rouquette René	-	27/7/18
Alio Marius	conducteur	27/7/18
Brocaires Louis	-	3/6/18
Colas Gaston,	-	22/8/18
Ameline Charles,	-	27/7/18
Petel Louis,	-	29/9/18
Cassu André,	-	22/8/18
Dupré Jules,	-	17/8/18
Menez Alain.	-	14/9/18
Roquecave Jean,	-	20/11/18
Bazin René,	-	10/11/18
Brin Louis,	-	6/10/18
Jouve Victor,	-	29/12/18
Yvonnet Camille,	-	27/2/19
Perron Joseph,	-	30/11/18
Hamelin Ferdinand,	-	14/2/19
Duvillier Fernand,	-	11/1/19
Galland Pierre,	-	18/12/18
Petremann Emile,	-	22/2/19
Blanchard Emile,	-	11/6/19
Doumergues Ernest,	-	7/5/19
Brousse Henri,	-	20/4/19
Cartier Auguste,	-	29/6/19
Even Ferdinand,	-	2/8/19
Bridier René,	-	10/8/19

En résumé, le 15e Escadron du Train a montré, au cours de cette guerre si longue et si terrible, toutes les qualités que l'on pouvait attendre d'une troupe animée d'un profond sentiment du devoir, désireuse de contribuer le plus possible, dans sa modeste sphère, au succès des opérations.

Qu'il s'agisse d'effectuer des ravitaillements de toute nature : vivres, munitions, matériel du génie qu'il fallait souvent transporter jusqu'aux premières lignes ou de la relève des blessés, à proximité du champ de bataille, on peut dire sans le moindre orgueil, mais avec une noble fierté, que tous, officiers et soldats, ont été constamment à hauteur de leur mission et qu'ils ont accompli jusqu'au bout leur devoir, simplement, héroïquement, avec une modestie telle que trop souvent, leur dévouement obscur est passé inaperçu.

Les unités de l'Escadron (comme toutes celles du Train d'ailleurs) qui se composaient au début des opérations, d'éléments à peu près homogènes, ont été par suite des circonstances, maintes fois dissociées et privées de leurs meilleurs gradés et conducteurs versés dans d'autres armes.

Ancestramil

Tous nos jeunes officiers ont eu le même sort et, pendant les dernières années de la guerre, l'effectif des Compagnies se composait exclusivement de gradés et hommes de l'Armée Territoriale de toutes provenances.
Malgré cette situation très préjudiciable à la bonne marche du service, nos Compagnies ont fourni en toutes circonstances et quelles que fussent les difficultés d'exécution, un effort ininterrompu qui s'est traduit par un rendement voisin du maximum.
La satisfaction du Commandement, qui s'est souvent affirmée au cours de la campagne par de nombreuses citations, collectives et individuelles, en est la meilleure preuve. Une longue liste de morts termine cet historique sommaire.
Ces morts sont survenues, soit à la suite d'événements directs de la guerre (bombes d'avions, éclats d'obus, intoxication par les gaz), soit à la suite de maladies contractées en service.
Les premières montrent que nombreux ont été les détachements du Train qui se sont trouvés sous le feu de l'ennemi ; les autres quelles dures fatigues ont dû supporter nos hommes tant en France qu'en Orient où ils ont été, en outre, sévèrement éprouvés par le climat.
Le 15e Escadron du Train a payé à la mort un lourd tribut. Les noms de ces victimes de la guerre seront ici pieusement conservés et leur souvenir ne sera pas invoqué en vain quand de jeunes soldats viendront à l'Escadron prendre la place de leurs aînés.
Devant un tel exemple, ils comprendront sans peine la grandeur et la noblesse de la mission qui leur incomberait, si, eux aussi, devaient se retrouver un jour devant la même tâche.
Le cœur empli de la même ardeur patriotique, ils partiraient sans aucun doute, calmes et confiants, brûlants du désir d'égaler leurs devanciers et si soucieux de maintenir la réputation de leur Escadron qu'ils n'hésiteraient pas, le cas échéant, à se dévouer comme eux et, comme eux, à offrir à la France le suprême sacrifice.

Ancestramil