Titre : **19e ESCADRON DU TRAIN DES EQUIPAGES** **HISTORIQUE** **1914-1919**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Train des Equipages Militaires** **1914-1918**
Auteur :	Origine : **http://gallica.bnf.fr/** **Droit : domaine public** **Transcription intégrale**
Référence : CHARLES-LAVAUZELLE & Cie Éditeurs militaires 124, Boulevard Saint-Germain 1921	Transcripteur : **MF. ROBELIN** Date : **2016**

Ancestramil

Train des Équipages MILITAIRES

HISTORIQUE

GUERRE 1914-1918

19e ESCADRON

DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

Historique (Guerre 1914-1918)

———

AVANT-PROPOS

Par note du 25 avril 1919, le Ministre de la guerre prescrivait qu'un historique serait établi par chaque unité formant corps et devant en principe être maintenu en temps de paix. Le 16 mai le Ministre décidait l'extension de cette mesure à toutes les unités et, à tous les services ayant pris part à la guerre.

Avant de donner un aperçu aussi précis que possible des actes de dévouement, de ténacité et souvent de courage obscur accomplis par les conducteurs du 19e escadron, il est nécessaire de faire remarquer que l'historique qui va suivre ne peut ressembler en rien aux historiques d'autres régiments.

Si le train des équipages ne constitue pas une arme combattante, cependant le travail formidable accompli par nos territoriaux a contribué pour une large part à la victoire de nos armées.

L'ennemi le savait si bien que, pendant toute la campagne et surtout les deux dernières années, leurs aviateurs arrosaient copieusement nos bivouacs, nos garés de ravitaillement et les routes suivies par nos convois. Mais, malgré les dangers, les ravitaillements en vivres et les évacuations de blessés furent effectués d'une façon continue et parfaite, provoquant à tous les degrés de la hiérarchie des félicitations et des citations dont peuvent s'enorgueillir à juste titre de nombreux officiers, gradés et conducteurs du 19e escadron.

Peut-être, dans le résumé succinct que nous présentons, certains se plaindront d'une omission relative aux actes de courage accomplis par eux ou certains de leurs camarades. Mais cette omission serait involontaire et proviendrait d'oublis faits dans les journaux de marche. Ce qui est certain, c'est que tous ceux qui ont vu les conducteurs et gradés du 19e en campagne, savent qu'ils étaient toujours guidés par le sentiment du devoir et que, malgré dangers et fatigues, ils purent en toutes occasions évacuer les blessés et apporter au soldat combattant la ration quotidienne.

Ancestramil

Le chiffre des tués est suffisamment élevé pour montrer que la vaillance et l'esprit de sacrifice ont été l'apanage du soldat du 19e train.

Puisse leur mort servir d'exemple aux classes à venir et laisser dans le cœur des jeunes soldats de l'escadron un pieux souvenir de leurs anciens qui, se conduisant en héros, ont contribué à la victoire du droit et de la justice.

MOBILISATION.

Le 19e escadron du train, qui comprenait, en temps de paix, trois compagnies, devait assurer en campagne la mobilisation des formations destinées :

1° Au 21e corps d'armée;
2° Au corps colonial;
3° A des formations diverses;
4° Au camp retranché de Paris.
En outre, il avait à assurer la mobilisation d'un grand nombre d'éléments destinés au service automobile.

Dès le 2 août 1914, les opérations prévues au journal de mobilisation du corps se déroulent rapidement. Les compagnies prennent possession de leurs cantonnements et se mettent sur le pied de guerre, savoir :

1° 21e CORPS D'ARMÉE.

1re compagnie, capitaine **CHAPUIS**, 1re section du convoi administratif.
2e compagnie, capitaine **LEBOURG**, 2e section du convoi administratif.
4e compagnie, capitaine **LENAULT**, 3e section du convoi administratif.
9e compagnie, capitaine **DEVICQUE**, 4e section du convoi administratif.
10e compagnie, lieutenant **DEBUT**, Q. G. et G. B. C.
11e compagnie, capitaine **CARLIER**, Q. G. de D. I. et G. B. D.
12e compagnie, capitaine **LAINEY**, boulangerie de campagne n° 21.

Ces compagnies furent placées sous le commandement du colonel **NEYRAND**.

2e CORPS COLONIAL.

3e compagnie, capitaine **BERTOUT**, boulangerie de campagne n° 22.
6e compagnie, capitaine **LEMOUCHOUT**, Q. G. et G. B. C.
8e compagnie, capitaine **JAUSSOIN**, Q. G. de D. I. et G. B. D.

Ces compagnies furent placées sous le commandement du chef d'escadron territorial **SAINTON**.

3° FORMATIONS DIVERSES.

6e compagnie, capitaine **AYNIE**, G. Q. G.
7e compagnie, capitaine **VILLETTE**, Q. G. de la Ve armée.
22e compagnie, capitaine **Seguin**, C. V. A. X., 21e corps.

Ancestramil

23e compagnie, capitaine **de VAUREAL**, C. V. A. X., 21e corps.
25e compagnie, capitaine **MATHIEU**, compagnie de place à Epinal.
26e compagnie, capitaine **BAILLY**, compagnie au service des étapes.
27e compagnie, capitaine **CAVILLON**, 71# D. I. et G. B. D.

4° CAMP RETRANCHÉ DE PARIS.

20e compagnie territoriale, capitaine **de CAYLA**, compagnie de place.
21e compagnie territoriale, capitaine **KHAN**, compagnie de place,
24e compagnie territoriale, capitaine **BRANDIN**, compagnie de place.

FORMATIONS AUTOMOBILES.

En même temps que la mobilisation hippomobile, s'effectue, dès le 1er août, la mobilisation automobile.

La Compagnie générale des omnibus mettait sur pied les unités automobiles R. V. F. prévues au plan de mobilisation. Des unités T. M. et T. P. étaient également mises en route. Au total, environ 120 unités automobiles.
Au total, du 1er au 15 août 1914, le 19e escadron mit sur pied de guerre :

20 unités hippomobiles, soit environ 7.000 hommes;
120 unités automobiles, soit environ 12.000 hommes.

Changements survenus depuis la mobilisation.

A la suite de la réorganisation ou de la création de certains corps d'armée, quelques unités furent créées en 1915 et en 1916 et rattachées à l'escadron.

Ce sont :

13e compagnie, 2e corps colonial G. B. C.;
14e compagnie, Q. G. de la Xe armée;
15e compagnie, 0. G. de D. I. et G. B. D.;
17e compagnie, C. V. A. D. du 1er corps colonial;
18e compagnie, C. V. A. D. du 21e C. A.;
28e compagnie, évacuation des métaux;
29e compagnie, C. V. A. D. de la 106e D. I.;
32e compagnie, U. T., 16;
33e compagnie, C. V. A. X. 51.
34e compagnie, C. V. A. X. 52;
55e compagnie, Q. G. 1er corps colonial G. B. C.;
61e compagnie, Q. G. et G. B. D., 43e D. I.;
80e compagnie, G. M. R. 24;

Détachement du train de la maison militaire française près l'armée britannique;

35e compagnie du train, administrant tout le personnel rattaché au G. 0. G. américain;
30e et 31e compagnies (compagnies territoriales affectées aux services du G. M. P.).

Archivestramil

Toutes ces compagnies ont suivi les corps d'armée ou divisions auxquelles elles comptaient et ont pris part à toutes les opérations effectuées par ces grandes unités.

Il parait normal de résumer, par corps d'armée, l'historique du 19e escadron du train, qui comprendra donc, en raison des modifications survenues depuis le début de la mobilisation :

1° L'historique des formations affectées au 21e C. A., soit : les 1re, 2e, 10e, 11e, 15e, 18e et 61e compagnies;
2° L'historique des formations affectées au 1er corps colonial, soit : les 5e, 8e et 55e compagnies;
3° L'historique des formations affectées au 2e corps colonial, soit : les 4e, 9e et 13e compagnies;
4° L'historique des formations affectées, soit aux Q. G. d'armée, soit aux grandes unités indépendantes;
5° L'historique de la mission militaire française près l'armée britannique.

Historique de la 1re compagnie.

(C. V. A. D. de la 13e division. — 21e corps d'année.)

La 1re compagnie, formée à Paris, est embarquée le 12 août pour débarquer à Léveline et à La Chapelle et de là se rendre à Saint-Dié.
Son effectif se composait de 5 officiers, 182 gradés ou conducteurs, de 425 chevaux et 168 voitures.
Du 15 août au 2 septembre, la compagnie suit le corps d'armée, soit dans son avance, soit dans son recul, ravitaillant dans des conditions extrêmement difficiles.
Le 27 août, à Granvillers, les hommes de l'unité font la capture d'un aéroplane allemand qui avait atterri près du cantonnement.
Des étapes longues et pénibles amènent, du 3 au 25 septembre, la compagnie des Vosges à Châlons-sur-Marne, où elle assure le ravitaillement à Cuperly.
Le 4 octobre, l'unité s'embarque pour Armentières, où elle reste jusqu'au 13 mars, date à laquelle elle gagne Bruay. Dans cette région, 1 officier et 30 conducteurs assurent le transport de l'eau pour les tranchées de Notre-Dame-de-Lorette. Le service, très pénible, fait de nuit, cause la mort de plusieurs chevaux, blessés par des éclats d'obus.
Le 28 février, le corps d'armée débarque à Révigny (Meuse). C'est la période de l'attaque sur Verdun, période critique pour les combattants, mais pénible et dangereuse pour les conducteurs du train, qui fournissent des détachements pour assurer le ravitaillement de nuit et exploiter les ressources locales dans Verdun et les villages bombardés.
En particulier, le 13 mars, un détachement composé de 2 officiers, 3 gradés et 14 hommes est pris sous Verdun par une rafale d'obus qui tue le trompette **ABBAL**, contusionne le maréchal des logis **LAMBERT** et blesse le conducteur **TAUPIN**.
Le 26 mars, un détachement, commandé par un officier, ravitaille le front de Souville. Soumis à un bombardement violent, ce détachement perd 4 chevaux et 7 voitures.
Après avoir arrêté, le premier choc du flot allemand, le 21e corps avait bien mérité un repos qui lui fut donné à Bar-le-Duc, du 21 mars au 6 avril. Les conducteurs de la 1re compagnie avaient, eux aussi, fait largement leur devoir et apprécièrent le repos donné dans une région moins dangereuse.

Du 7 avril au 21 juillet, la compagnie suit le corps d'armée qui prend les tranchées en Champagne, et, en plus du ravitaillement quotidien, porte l'eau toutes les nuits aux tranchées de de Tahure.
Le 21 juillet, le convoi devient convoi de la 13e division.
En septembre, il est dirigé sur la Somme. La gare de ravitaillement, Guillancourt, et le bivouac sont bombardés presque chaque jour par l'artillerie et par les avions.
En décembre, la compagnie suit sa division, qui débarque à Vesoul. Elle reste dans cette région pendant tout l'hiver et trouve des routes presque impraticables en raison du verglas. Dans la zone de Belfort, la température rend encore les convois très pénibles.
Avril vit la compagnie dans le secteur de Soissons, où les détachements mis à la disposition du génie pour le transport des matériaux aux lignes avancées imposèrent un travail très dur et des fatigues accablantes. Malgré les dangers des bombardements, qui blessèrent des conducteurs et tuèrent des animaux, le moral de l'unité resta excellent.
L'endurance des conducteurs et l'entrain des gradés se firent voir encore l'hiver suivant, où, retournée à Delle, la compagnie assura les transports de matériaux par une température glaciale et dans un terrain très accidenté, avec neige et verglas. Les plus dures épreuves eurent lieu à Ronchamps, au col des Croix et au col de Holtplatz.
La 1re compagnie termina la campagne dans la région d'Unchair, Dormans, Condé-en-Brie, La Cheppe et Somme-Vesle.
C'est à Vitry-les-Reims, le 22 septembre, que le convoi est dissous et ses éléments rattachés à la 11e compagnie, qui forme un nouveau convoi à effectif restreint.

Citations obtenues par les officiers et sous-officiers

de la 1re compagnie.

NEYRAND, colonel (ordre général du 11 novembre 1914, croix de guerre). — A fait preuve de brillantes qualités militaires de commandement et d'organisation, depuis le début de la mobilisation, et, par son intelligente direction et son inlassable activité, a su donner à tous ses éléments une excellente direction.

CHAPUIS, commandant (ordre général du 11 novembre 1914, croix de guerre). - A remarquablement commandé sa section de C. V. A. D. (Vosges, Marne et Nord), a su faire rendre en toutes circonstances, souvent pénibles et difficiles, à son personnel et à ses attelages le maximum d'efforts, tout en maintenant ses éléments en parfait état.

GIRAUD, lieutenant (ordre du 13 mai 1916, croix de guerre). — Aux armées depuis vingt et un mois. Excellent officier de troupe ayant donné en toute circonstance le maximum d'efforts, d'abord dans une section de C. V. A. D., pendant dix-huit mois, ensuite comme adjoint au chef de corps. S'est toujours fait remarquer avantageusement dans l'exécution des missions périlleuses dont il était chargé. N'a qu'une préoccupation : le devoir militaire.

LAMBERT (Eugène), maréchal des logis, 1re compagnie (11 juin 1916). — Accompagnant un convoi de ravitaillement dans une localité fortement bombardée, s'est trouvé enveloppé par une rafale d'obus de gros calibre qui, tuant un trompette et trois chevaux, et blessant un conducteur et cinq chevaux, le contusionna fortement à l'épaule. N'a cessé de donner à ses hommes l'exemple du devoir et du calme, du mépris du danger, en restant le dernier sous le bombardement intense et en ne se faisant panser qu'après que tous ses conducteurs, ses chevaux et le matériel furent à l'abri des projectiles ennemis.

Ancestramil

Historique de la 2e compagnie

(19e train. — 21e corps d'armée,)

La 2e compagnie a été mobilisée à Paris. Son effectif comprenait : 5 officiers, 282 gradés ou conducteurs, 449 chevaux, 179 voitures.

L'embarquement a lieu en gare de Bercy et le débarquement à Saint-Dié. Jusqu'en septembre 1916, la 2e compagnie reste convoi de corps d'armée; elle partage les mêmes fatigues, dans les mêmes étapes et avec les mêmes dangers, que la 1re compagnie, et les conducteurs de cette unité surent, comme ceux de l'unité voisine, être dignes d'appartenir au vaillant 21e corps.

En septembre 1916, la compagnie devient convoi de la 43e division et occupe le bivouac de Cayeux jusqu'au 23 décembre, où elle s'embarque pour Villersexel (Haute-Saône). La 43e division reste dans cette région jusqu'au 13 août 1917, allant à deux reprises différentes prendre un secteur en Alsace. Aucun fait saillant n'est à signaler dans l'historique de la compagnie pendant ce laps de temps, si ce n'est les difficultés inhérentes à un pays très montagneux, où les routes présentent des pentes raides, rendues difficiles par la neige et le verglas. Tous, gradés et conducteurs, surent se jouer des mauvais passages et des intempéries et donnèrent satisfaction à toutes les demandes de ravitaillement.

Le 23 mai, la compagnie, cantonnée à Soissons, ravitaille journellement et est fréquemment bombardée par obus et par avions. Le 5 juillet, notamment, un bombardement par avions tue 7 chevaux et en blesse 6.

Après avoir occupé Vierzy, en septembre et octobre, le convoi se transporte à Montrou, puis à La Ferté-Gaucher.

L'hiver revoit la 2e compagnie dans les Vosges.

En mai, embarquement pour Compiègne et occupation du bivouac du bois des Bonnes, de Buzancy et du château de Vignois, au nord d'Armentières.

Les cantonnements principaux occupés en 1918 sont : Somme-Vesle, La Croix-en-Champagne, Bussy-le-Château, Somme-Suippes, Ambonnay et Reims.

C'est sur les coteaux de la Marne que le C. V. A. D. 43, après quatre années de travail ininterrompu, apprit l'armistice qui mettait fin à la grande guerre.

Les hommes de la 2e compagnie, commandés par un capitaine de réserve, le capitaine **LEBOURG**, ont rendu de nombreux services et, par leur moral élevé et leurs qualités d'endurance, ont su faire apprécier la ténacité et le courage des conducteurs du train.

Le chef qui a su les conduire et leur communiquer ses qualités d'activité et de dévouement a été récompensé par la citation suivante :

LEBOURG (Auguste), capitaine (13 mai 1916, croix de guerre). — Aux armées depuis le début de la campagne, commande avec distinction une section de C. V. A. D. qui a fonctionné sans arrêt. Montre, dans le commandement, des qualités d'organisation, d'endurance et de courage; a su obtenir de son personnel, dans des circonstances souvent difficiles et parfois périlleuses, le rendement maximum.

Historique de la 10e compagnie.

(Q. G. du 21e corps d'armée et G. B. C.)

Cette unité a été constituée à Paris, le 2 août 1914. Elle comprenait : 4 officiers, 356 gradés et conducteurs, 335 chevaux, 80 voitures; elle fut embarquée le 14 août à Paris et fut débarquée - à La Chapelle (Vosges), d'où elle se rendit par voie de terre à Saint-Dié.

La 10e compagnie suivit le 21eD corps d'armée dans tous ses déplacements et elle ne connut pas, comme les C. V. A. D., les difficultés de ravitaillement de jour et de nuit par tous les temps et même sous le bombardement; elle sut toujours, cependant, d'une façon parfaite, assurer tous les services qui lui furent demandés.

Le commandement voulut prouver sa satisfaction en décorant de la croix de guerre le chef de cette compagnie de conducteurs énergiques et endurants :

DÉHUT (Henri), capitaine 10e compagnie (13 mai 1916, croix de guerre). — Aux armées depuis vingt et un mois, commande d'une façon remarquable une compagnie du train depuis le début des opérations. A constamment fait preuve de réelles qualités de commandement, .d'énergie et d'endurance. S'est largement dépensé depuis le début de la campagne dans une tâche lourde.

Historique de la 11e compagnie.

(Q.G. et G. B. D. – 43e division.)

La 11e compagnie fut mobilisée à Paris, par le capitaine **CARLIER**. Elle suivit la division dans toutes ses positions. Elle eut les mêmes itinéraires que la 2 e compagnie et les cantonnements furent pris dans les mêmes régions.
Son historique ne relate pas d'événements saillants. Elle subit, cependant, de nombreux bombardements d'artillerie et d'avions et le tableau d'honneur des militaires tombés au champ d'honneur porte le nom du maréchal des logis **MIGEVIN**, et de deux conducteurs, **PATTE** et **GAGLIO** tués en faisant leur devoir; le premier à Hersin et les deux autres dans la Somme.

Morts au champ d'honneur.

MIGEVIN (Henri), maréchal des logis. — Le 22 décembre 1915, tué au champ d'honneur par éclat d'obus à Hersin.

PATTE (Lucien), 2e classe. — Le 13 septembre 1916, tué par éclat d'obus, route de Fay, à Fontaine-les-Cappy (Somme).

GAGLIO (Charles), 2e classe. — Le 21 novembre 1916, tué à Damécourt (Somme).

Historique de la 15e compagnie.

(Convoi du Q G. de la 170e division et G. B. D.)

Cette unité, constituée le 16 janvier 1917, à la création de la 170e division, fut affectée au 21e corps d'armée avec des éléments provenant des 1re et 2e compagnies.

Ancestrami

Elle était commandée par le lieutenant **LABOREL**, devant le courage duquel nous nous inclinons, car, six mois après sa prise de commandement, cet officier valeureux fut frappé au champ d'honneur en faisant bravement son devoir.
La compagnie, à peine formée, fut dirigée sur l'Alsace, où elle resta jusqu'au 17 mai. A cette date, elle fut embarquée pour Soissons, où elle subit de nombreux bombardements d'avions, en particulier les 14, 17 et 21 juillet. Pendant l'un de ces bombardements, un conducteur fut tué par un éclat de bombe.
Envoyée le 5 septembre à Villers-Cotterêts, l'unité eut encore à subir de nombreuses visites nocturnes d'avions, mais les nombreuses bombes lâchées ne causèrent aucune mort d'homme.
En décembre, le convoi s'est vu diviser en Alsace (Arches, Saint-Dié, Pont-Saint-Maxence), puis revient dans le Soissonnais, en mai 1918.
Le 1er juin, étant bivouaqués à Retheuil, les éléments du G. B. D. accomplissent un transport de blessés sur une route particulièrement dangereuse par les bombardements. Le conducteur **HUDINET**, volontaire pour aller chercher une voiture abandonnée, est pris par un violent bombardement et y est gravement blessé; il meurt deux jours après des suites de ses blessures.
En fin juin, la division, gagnant la Marne, le convoi occupe le camp de Chalons, Suippe et Vadenay jusqu'au 15 juillet, où se déclanche l'attaque ennemie.
Dans cette zone, le personnel de la compagnie, et, en particulier, le détachement du G. B. D., font preuve d'un courage et d'un dévouement dignes des plus grands éloges.
A Suippes, le 15 juillet, le cantonnement subit un violent bombardement. Le lieutenant **LABOREL**, commandant la compagnie, donne des ordres à ses conducteurs pour évacuer le cantonnement et se porter en arrière de la ligne de tir. C'est en donnant ces instructions qu'il est mortellement frappé au cœur par un éclat d'obus. Son ordonnance, sortant les chevaux d'une écurie, est aussi grièvement blessée. Le maréchal des logis **DIDIER**, prend le commandement de la compagnie et continue la tâche de son lieutenant. La compagnie peut quitter le cantonnement sans autre accident et bivouaque au camp des Carrières jusqu'au 19 juillet.

Le lieutenant **LABOREL** a été inhumé au cimetière de Vadenay le soir de sa mort. Les honneurs lui ont été rendus par les officiers du quartier général et par tous les hommes de sa compagnie profondément émus de la perte de ce véritable chef.

Le commandement de la compagnie est pris le 17 juillet par le lieutenant **GEO VALLERS**. Du 19 au 21. La compagnie subit, trois nuits, de violents bombardements d'avions et revient cantonner à Vadenay.

Après avoir occupé successivement les cantonnements de Chalons, Curtisels, Gingincourt. Jonchéry, la compagnie apprend la nouvelle de l'armistice à Boult-sur-Suippes, qu'elle quitte pour faire l'occupation de la Belgique.

Le convoi du A. G. de la 170e division fut durement éprouvé pendant deux ans. Il fut rendu hommage au dévouement de ce personnel par plusieurs citations, entre autres les suivantes :

LABOREL, lieutenant commandant la compagnie (croix de guerre).
Ayant reçu la mission de rassembler le personnel du Q. G. de la division hors du cantonnement bombardé par un tir très violent et précis de l'artillerie ennemie, a dirigé personnellement, sous un feu intense, cette opération, donnant ainsi l'exemple du plus beau courage. A été mortellement frappé par un projectile ennemi.

DIDIER (Alphonse), maréchal des logis (croix de guerre). — Sous-officier très énergique, a fait preuve d'initiative et de dévouement en plusieurs circonstances difficiles, notamment le 15 juillet 1918. « Etant dans un cantonnement violemment bombardé, et le lieutenant commandant

son -unité ayant été tué, a pris le commandement de la compagnie et, au plus fort du danger, a mis son convoi à l'abri du bombardement. »

RAT (Armand), conducteur (croix de guerre). — Dans un village soumis à un violent bombardement, a fait preuve de courage et de sang-froid en se portant sans hésitation au secours d'un officier qui venait de tomber mortellement frappé.

Historique de la 18e compagnie.

Cette compagnie fut formée à la date du 15 novembre 1916, à Cayeux-en-Santerre (Somme), avec les éléments de la 1re et de la 2e compagnie. Elle forma le C. V. A. D. 221, mis à la disposition des éléments non endivisionnés du 21e corps.
Elle suivit donc les mêmes itinéraires et occupa des cantonnements voisins de ceux occupés par la 1re et la 10e compagnie.
Ce convoi eut une tâche très dure, en particulier dans les Vosges, où les étapes, furent particulièrement pénibles, en raison de la neige et du verglas, rendant la marche et le ravitaillement très difficiles.
L'hiver 1917-1913 fut très rigoureux et le service très, dangereux (exploitation forestière, ravitaillement, transport en première ligne des matériaux téléphoniques.
Le personnel, bien commandé, fut à hauteur, de sa tâche et, sut triompher de toutes les difficultés par des efforts de volonté et d'énergie dignes d'éloges.

Historique de la 61e compagnie.

Cette unité fut créée le 10 janvier 1916. Elle attelait le convoi des éléments du Q. G. de la 43e division et du G. B. D. Elle suivit cette division pendant ses déplacements et occupa les mêmes cantonnements ou des cantonnements voisins de ceux de la 2e compagnie.
Le journal de marche de cette compagnie ne signale aucun incident grave et ne fait mention d'aucune citation.
Il est probable que, n'ayant pas d'histoire, cette unité a été relativement heureuse et n'a pas payé trop cher le dur tribut qu'exige la guerre.

HISTORIQUE DES FORMATIONS DU 19e ESCADRON DU TRAIN

AFFECTÉES AU 1er CORPS D'ARMÉE COLONIAL.

Les 5e , 8e et 55e compagnies, rattachées au 1er corps d'armée colonial depuis le début de la campagne (5e compagnie à la 2e division, 55e à la 3e , 8e , aux éléments non endivisionnés), ont, dans la mesure de leurs fonctions tactiques, pris part aux diverses opérations dont s'enorgueillit ce glorieux corps d'armée. Il suffira donc de rappeler brièvement les principales de leurs opérations pour évoquer du même coup des noms mémorables qui parlent au souvenir de tous les vaillants combattants : fantassins, artilleurs, sapeurs, cavaliers, au souvenir également de tous les dévoués soldats des services du 1er corps d'armée colonial, pour dresser aussi le journal de marche des 5e, 8e, et 55e compagnies.

Principales affaires auxquelles la 2e division a pris part :

Août 1914 : offensive en Belgique, vers Neufchâteau;

23 août au 6 septembre : retraite, par Martrincourt et La Croix;
6 au 11 septembre : bataille de la Marne;
Septembre 1914 à fin mai 1915 : front de Champagne (Massiges, ferme Beauséjour);
14 août 1915 - 13 novembre 1915 : front de Champagne (offensive de Champagne);
23 janvier 1916 : affaire de Frise;
1er juillet 1916 au 23 août : offensive de la Somme;
1er décembre 1916 au 16 mars 1917 : front de l'Avre, poursuite des Allemands sur la direction de Jussy - Saint-Quentin;
6 août 1917 : front devant Laffaux;
17 avril 1917 : attaque de Laffaux et des positions du nord;
10 au 15 mai 1917 : front ouest du moulin de Laffaux;
21 juillet au 23 août 1917 : Chemin-des-Dames (secteur de Craonne);
22 septembre au 20 octobre : deuxième séjour dans le secteur de Craonne (huit coups de mains de l'ennemi).

Principales affaires auxquelles la 3e division a pris part :

Août 1914 : Saint-Vincent, Neufchâteau (Belgique);
Septembre 1914 : bataille de la Marne (Dompressy, Ecriennes);
Fin septembre 1914 : Ville-sur-Tourbe, Becs-de-Ville;
Décembre 1914 : attaque du fortin de Beauséjour;
Février 1915 : Massiges, attaque et prise du fortin de Beauséjour;
Septembre-octobre 1915 : offensive de Champagne, Main-de-Massiges;
Février 1916 : bataille de Frise;
Juillet 1916 -: bataille de la Somme, prise de Dompierce, Assevillers, Flaucourt et Belley;
Mars 1.917 : poursuite des arrière-gardes allemandes de Beuvraignes à Saint-Quentin;
7 avril au 13 mai 1917 : bataille de l'Aisne (secteur de Vauxailles);
18 avril : offensive générale sur le front rive nord de l'Ailette (ferme de Bersy; violentes contre-attaques ennemies);
26 juillet au. 19 août 1917 : secteur d'Hurtebise (attaque du Monument; violentes contre-attaques ennemies);
15 septembre au 11 novembre 1917 : secteur d'Hurtebise (violents bombardements avec nombreux obus toxiques), poursuite des Allemands jusqu'à l'Ailette.
Si tous les détachements (au service de santé, au trésor et postes, à la remonte mobile, au Q. G.) de ces compagnies ont accompli leur devoir avec une ardeur inlassable, au prix de fatigues souvent très grandes, il importe, avant tout, de signaler de façon spéciale, le rôle assumé par les détachements du train aux groupes de brancardiers, dont la tâche s'est fréquemment compliquée de dangers, ainsi qu'en témoignent les blessures reçues par plusieurs gradés et conducteurs, qui ont amené la mort de quelques-uns d'entre eux.
A l'œuvre commune, gigantesque et sans exemple - dans l'histoire, le train a apporté une quote-part modeste, en vérité, mais, s'il ne s'auréole pas de gloire définitive comme les armes de combat, il peut-du moins être fier de sa fonction en raison de ce qu'il n'en peut attendre aucun lustre.
Et, en plus des citations individuelles qui ont été accordées aux militaires des 5e, 8e et 55e compagnies, et dont la liste suit chaque historique particulier, il leur en revient à coup sûr une petite partie, jalousement consignée sur leurs annales, des, félicitations globales, acquises soit par le corps d'armée colonial tout entier, soit par l'une ou par l'autre de ses divisions.
L'ordre général qui suit et qui est signé du général **BERDOULAT**, en est une preuve certaine :

Félicitations du général Berdoulat, commandant le 1er corps d'armée,

en date du 24 mars 1917.

ORDRE GÉNÉRAL N° 500.

Au cours des opérations offensives qui viennent de se dérouler du 17 au 23 mars, les troupes du 1r corps d'armée colonial ont fait preuve, encore une fois, comme en Champagne et sur la Somme, d'un entrain incomparable qui leur fait le plus grand honneur. Malgré, les difficultés exceptionnelles résultant de la destruction des voies de communications, tous, troupes de toutes armes, aviation, train des équipages, services, ont déployé des qualités d'énergie, de hardiesse et d'endurance qui sont d'un heureux présage pour les opérations offensives plus ardues que nous aurons encore à poursuivre.
En particulier, les troupes chargées du rétablissement des voies de communication ont fourni, sans répit, de nuit et de jour, un travail intensif et ont obtenu d'excellents résultats.
Le général commandant le 1er corps d'armée colonial adresse à tous, officiers, sous-officiers, caporaux et soldats, ses chaleureuses félicitations et ses affectueux remerciements.

Signé : Général BERDOULAT.

HISTORIQUE DES FORMATIONS AFFECTÉES AU 1er CORPS COLONIAL.

Historique de la 5e compagnie,

La 5e compagnie a été constituée le 1er août 1914. Elle était sous le commandement de : un capitaine (capitaine **LEMOUCHOUX**), deux lieutenants (lieutenant **DROPSY** et sous-lieutenant **DATHIS**), un aide-vétérinaire.
Elle attelle les formations sanitaires du corps d'armée (8 ambulances, le G. B. D. de la 2e et de la 3e division, le G. B. C. et les sections d'hospitalisation.
Embarquée à la gare de Pantin, l'unité débarque à Révigny et se rend à Bièvres.
Dès le début de la campagne, les étapes sont rendues fatigantes par les ordres de départ quelquefois contradictoires provenant de l'état-major et du service de santé.
La compagnie, presque toujours au bivouac d'alerte sur le côté droit des routes, commence l'évacuation des blessés.
Le 26 août, il faut repasser la Marne dont on fait sauter les ponts et la retraite commence sur le sud-ouest, dans la direction, de Vaux. Le bivouac est établi du sud de la ferme de Belle-Tour et de nombreux blessés sont recueillis non seulement sur les voitures réglementaires, mais sur des voitures réquisitionnées sur place.
Les conducteurs ramènent les malheureux par centaines et font jusqu'à cinq voyages par jour du champ de bataille à Vaux.
Le 27 août, le brigadier **LALOY** voit atterrir un avion allemand; il saute dans l'avion et reçoit d'un des officiers la plaque d'aviateur et le sabre.

Les blessés sont transportés à la gare de Buzancy, où est établi le bivouac d'alerte.
Le 1er septembre, cantonnement à Ville-sur-Tourbe, puis retraite jusqu'à Saint-Rémy-en-Bonzemont. Tous les jours, l'évacuation des blessés a lieu d'une façon continue.
Le 9, un brigadier et deux conducteurs, pris dans les combats de la ferme Saint-Jacques, sont portés disparus avec leurs chevaux et leurs voitures. Ils rentrèrent le 13 du camp allemand, ayant réussi à s'évader en laissant leurs chevaux et leurs voitures.
Le 12 septembre, départ pour Montcetz-l'Abbaye; on recueille les blessés, on enterre les morts.
Toute celte période fut périlleuse pour les conducteurs du train et il est certain que les journaux de marche des médecins de ces ambulances relatèrent le courage et le dévouement du personnel de la 5e compagnie, qui, dans des chemins défoncés par les obus, même sous le bombardement, surent effectuer, sans arrêt et d'une façon parfaite, le transport et l'évacuation des blessés.
A Ville-sur-Tourbe, il fut enlevé 239 blessés dans une journée.
Le vétérinaire **HEGARD** fut blessé par un obus qui éclata sous son cheval.
A la fin de l'année 1914, l'unité avait assuré l'évacuation de 2.336 blessés, sans compter ceux transportés avec brouettes et porte-brancards, ce qui avec les blessés évacués avec les autres équipes, porte le nombre total des évacuations à 6.419.
Des citations de conducteurs viennent alors récompenser le courage des hommes de la 5e compagnie.
En 1915, l'unité séjourne à Ham, assurant le transport de blessés de Vergony et de Massiges, à Braux, Sainte-Cahière et Valmy.
Le 27 mai, la compagnie quitte Ham, s'embarque à Cuperly et débarque à Amiens pour cantonner à Fiffes.
En juillet, départ pour La Fère-Champenoise, Cuperville, puis Valmy.
A Valmy, on apprend la mort du conducteur **CLEIN**, tué au bombardement de Sainte-Menehould en faisant l'évacuation des blessés.
Les ambulances occupent la ferme de Monperthuis jusqu'au 20 décembre. Dans cette zone, gradés et conducteurs effectuent les évacuations sous de violents bombardements. Si leur tâche était obscure, elle n'en était pas moins dangereuse, car il leur fallait conduire leurs voitures dans des terrains coupés de trous d'obus, sans éclairage, et n'ayant pour activer leurs efforts que les râles des moribonds, interrompus par l'explosion des obus.
Le courage et le dévouement de tous fut admirable et l'unité fut récompensée, le 17 novembre, par les citations accordées à un sous-lieutenant, à trois maréchaux des logis, un brigadier et dix conducteurs.
La compagnie est envoyée à Plessis-au-Roi, où elle reste jusqu'au 6 janvier 1916.
Pendant l'année 1916, l'unité avait effectué l'évacuation de 3.667 blessés; après des séjours à Bonneuil, Villers-Bretonneux et Lamotte-en-Santerre, les ambulances suivent le Q. G. de la division pendant l'offensive de la Sommé el cantonnent à Cappy et Catenay.
A la fin de 191 6, la compagnie était à Luvilly. Le G. B. D: 2 avait transporté, pendant l'année 1916, 412 blessés.
En 1917, dans l'Aisne, dans la Haute-Saône, à Belfort et dans la Marne, le dévouement des conducteurs ne se ralentit pas et toutes les missions sont accomplies, même dans les circonstances difficiles.
A la fin de l'année, l'unité était à Romains, puis à Ville-en-Tardenois, et, enfin, à Fontaine-sur-Ay. Plusieurs conducteurs payent de leur vie et de leur santé leur dévouement.
Des citations sont accordées à des gradés et conducteurs, et, le 8 août 1918, le G. B. D. était cité à l'ordre de l'armée.
Le 7 novembre, l'unité cantonne à Novion-Porcien, où l'armistice la trouve.
Il est inutile de faire remarquer la belle conduite et le moral de cette unité. Les citations qui suivent seront plus éloquentes que toutes les phrases qui pourront être écrites :

Citations obtenues par la 5e compagnie.

LEMOUCHOUX, capitaine (croix de guerre, ordre général n°.218, du 28 août 1916 et de la 2e division coloniale).

OUDOT, lieutenant (croix de guerre), 3e division coloniale. — 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 1915. En dehors de son service de transports, a toujours été volontaire pour le relèvement des blessés sur le champ de bataille, dirigeant les équipes de brancardiers et faisant preuve du mépris du danger le plus complet.

DROPSY, lieutenant (croix de guerre), 2e division coloniale. — En service au groupe des brancardiers divisionnaires depuis la mobilisation. S'est toujours fait remarquer par son activité, son dévouement et son sang-froid, notamment aux combats de Pin-Jausigue, Joulnay. Dans les attaques de septembre 1916, a fait preuve du plus grand courage au cours des évacuations de jour et de nuit dans une gare soumise aux bombardements continuels de l'artillerie ennemie.

FREYRE, adjudant (croix de guerre). — Au cours des combats des 1er et 7 juillet 1916, chargé d'accompagner un convoi de voitures allant chercher des blessés au poste des brancardiers, a conduit son convoi à destination malgré un tir de l'artillerie ennemie sur la route qu'il suivait. Au cours de cette mission; la monture de ce sous-officier a été blessée par un éclat d'obus.

GUÉDOIT, 2e conducteur (médaille militaire et croix de guerre avec palmes). — Excellent conducteur, a fait preuve, dans toutes circonstances, de courage et de dévouement. Blessé grièvement dans un poste de secours avancé dont il assurait l'évacuation. Guédoit est mort deux jours après des suites de ses blessures.

LEVILLAIN, maréchal des logis (croix de guerre). — Sous-officier très dévoué. Au cours des affaires du 21 juillet au 23 août 1916, a fait preuve de courage, de dévouement dans le commandement du service, allant chercher les blessés dans une zone battue par l'artillerie ennemie.

DESACHY, maréchal des logis (croix de guerre). — Dans la nuit du 4 au 5 février 1915, a donné à ses conducteurs l'exemple du calme, du sang-froid en continuant l'évacuation des blessés recueillis sous le feu de l'artillerie ennemie.

BOITELLE, maréchal des logis (croix de guerre). — A fait preuve de très brillantes qualités de courage et d'énergie en conduisant son détachement, sous un feu violent et dans un ordre parfait.

PAY, maréchal des logis (croix de guerre). — A fait preuve de très brillantes qualités de courage et d'énergie en conduisant son détachement sous un feu violent et dans un ordre parfait.

GERS, maréchal des logis (croix de guerre). — Agent de liaison du médecin-chef du groupe, a fait preuve de sang-froid et de courage en assurant son service sous le feu de l'ennemi et en participant très activement au transport des blessés.

PREYNAC, maréchal des logis (croix de guerre). — A fait preuve de courage et de dévouement au cours d'évacuations de blessés sous le bombardement ennemi.

MORELLE, brigadier (croix de guerre). — Chargé d'un convoi de blessés, a maintenu ses équipages sous le bombardement et a fait preuve du plus grand sang-froid.

MOREL, PARIS, DE LAMOTTE, VAN VASSENHOVE, PEITZ, 2es conducteurs (croix de guerre). — Belle conduite sous le feu de l'ennemi, restèrent à la tête de leurs attelages pour maintenir leurs chevaux énervés et permirent par leur sang-froid d'assurer l'évacuation totale des blessés du refuge dans la nuit du 2 au 3 octobre 1914.

VAISSIÈRE, 2e conducteur (croix de guerre). — A fait preuve de courage et de sang-froid en maintenant l'ordre dans ses voitures sous le feu violent de l'ennemi.

DEMOLLIÈRE, 2e conducteur (croix de guerre): - A fait preuve de courage et de dévouement au cours d'évacuation sous le bombardement ennemi.

TRABŒUF, 2e conducteur (croix de guerre). — A fait preuve du plus grand sang-froid en assurant le chargement des blessés dans une voiture sous le feu le plus violent.

MARCHAND, trompette (croix de guerre). — A montré du sang-froid et de l'énergie en dirigeant sous le feu de l'ennemi des voitures de blessés et maintenant des chevaux, malgré un violent bombardement.

FARGES, adjudant, commandant le détachement du G. B. D. (croix de guerre). — Citation à l'ordre de la brigade.

LÉPINE (croix de guerre). — Citation à l'ordre de la division. Tué en faisant son devoir.

Historique de la 55e compagnie.

(3e division du 1er corps colonial.)

Cette compagnie a partagé les mêmes dangers et son personnel a fait preuve du môme dévouement que celui de la 5e compagnie.
Le journal de marche n'a pu être retrouvé, mais les citations qui concernent cette unité parlent éloquemment du courage des hommes de ce vaillant convoi.

Citations obtenues par la 55e compagnie. — Ordre du général

commandant la division.

OUDOT, sous-lieutenant, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 30 octobre 1915). — A assuré, dans des conditions remarquables de rapidité et avec un dévouement absolu, le transport des nombreux blessés de la division du 25 au 30 septembre. En dehors de son service de transports, a toujours été volontaire pour le relèvement des blessés sur le champ de bataille, dirigeant les équipes de brancardiers et faisant preuve du mépris du danger le plus absolu.

RATTIER, brigadier fourrier, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 20 mars 1916). - A dirigé la manœuvre de ses voitures, le 12 mars 1916, avec le plus grand calme et le sang-froid le plus remarquable.

Ancestrami

CLERGET, 2e conducteur, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 20 mars 1916). — A fait preuve d'un sang-froid et d'un calme merveilleux en conduisant des voitures transportant des blessés, le 12 mars 1916, sous un bombardement violent.

GIRAUDIN, 2e conducteur, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 20 mars 1916). — Même citation.

LEROY, 2e conducteur, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 29 août 1917). — Sur le front depuis décembre 1915, très bon soldat; en maintes circonstances difficiles, a fait preuve de courage et de dévouement. Etant de garde aux voitures ,1e 12 juillet 1917, a été grièvement blessé et amputé.

GUILLON, 2e conducteur, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 27 avril 1917). — Excellent conducteur, faisant toujours son devoir de bonne humeur, même dans les circonstances les plus critiques. A fait preuve du plus grand courage en évacuant les blessés pendant les dernières attaques, notamment dans la nuit du 18 au 19 avril 1917, pendant laquelle il a su assurer son service sous un bombardement d'une extrême violence.

DELACOUR, 2e conducteur, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 1er octobre 1915).

MAUVELLE, 2e conducteur, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 13 octobre 1914).

BOISIER, 2e conducteur, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 16 mai 1917).

SAINTEVILLE, 2e conducteur, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 16 mai 1917).

PÉREZ, 2e conducteur, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 16 mai 1917).

GENESTRE, 2e conducteur, G. B. D. (croix de guerre, ordre du 16 mai 1917).

Historique de la 8e compagnie.

(Q. G. et G. B. C. du 1er corps colonial.)

La compagnie a été constituée sous les ordres du capitaine **JAUSSOIN**. Elle suivit le 1er corps colonial dans ses nombreux déplacements. Elle occupa successivement des cantonnements dans la Meuse, l'Argonne, la Marne, la Somme, Amiens, Sainte-Menehould, la vallée de l'Ourcq, l'Aisne et la Lorraine.
La guerre de mouvements ne laissa aucun répit aux militaires de cette unité. Ils contribuèrent jusqu'à l'extrême limite de leurs forces aux durs transports et effectuèrent sous des bombardements quotidiens des évacuations de blessés, assurant un dur labeur sans une plainte et sans une défaillance.
Le capitaine qui a su soutenir leur moral a dû être fier de voir que de nombreuses citations récompensaient leur courage.

Citations obtenues par la 8e compagnie.

JAUSSOIN, capitaine commandant (croix de guerre, ordre du 9 juillet 1917). — Sur le front depuis le début de la campagne, a fait preuve, dans l'exécution de son service, d'une activité inlassable et d'un dévouement digne de tous les éloges. A réussi, en particulier, comme

commandant du dépôt de remonte mobile, à remettre en état un grand nombre de chevaux évacués, facilitant ainsi le ravitaillement du corps colonial.

LAURENCEAU, brigadier maréchal (croix de guerre). — Energique, actif et dévoué, n'a jamais cessé, depuis le début de la campagne, de rendre les plus signalés services dans les différentes missions qui lui ont été confiées. Par son sang-froid et son courage, a maintenu l'ordre dans son atelier au cours de violents bombardements, notamment pendant la journée de travail du 17 mai 1917.

BENNOT, 2e conducteur (croix de guerre, ordre de l'armée du 2 août 1916). — Excellent soldat, volontaire pour toutes les missions périlleuses; la veille de l'attaque, a été, volontairement, couper les fils de fer jusqu'aux tranchées ennemies.

BERNARD, 2e conducteur (croix de guerre). — Très bon soldat, blessé le 5 août 1916 en exécutant la mission qui lui avait été confiée. A donné un bel exemple de courage et de ténacité en accomplissant cette mission jusqu'au bout, malgré la distance à parcourir et les souffrances endurées.

CLAUSTRE, 2e conducteur (croix de guerre). — S'est signalé lors d'un incendie provoqué par le bombardement et a contribué, par -son énergie, à préserver un dépôt de munitions qui se trouvait à proximité.

PORETTE, 2e conducteur (croix de guerre). — Sur le front depuis octobre 1914, a, depuis cette date, rempli les fonctions de conducteur du train de combat. A contribué, au cours de toutes les opérations auxquelles a pris part le régiment, aux transports de matériel et aux ravitaillements des unités engagées. A fait preuve de courage et de sang-froid en maintes circonstances, sous un violent bombardement.

LEROY, 2e conducteur (croix de guerre). — Sur le front depuis octobre 1914. Très bon soldat, a fait preuve, en maintes circonstances difficiles, de courage et de dévouement; étant de garde aux voitures, a été grièvement blessé à son poste.

LECLERC, 2e conducteur (croix de guerre). — Sur le front depuis octobre 1914. A, depuis cette date, rempli les fonctions de conducteur du train de combat. A concouru, au cours de toutes les opérations auxquelles a pris part l'unité, aux transports de matériel et aux ravitaillements des unités engagées. A fait preuve de sang-froid en maintes circonstances, sous un violent bombardement.

Ancestrami

HISTORIOUE DES FORMATIONS AFFECTÉES AU

2e CORPS COLONIAL.

———

Historique de la 4e compagnie.

La 4e compagnie fut formée le 2 août à l'effectif de : 4 officiers (capitaine **LENAULT**, commandant la compagnie, sous-lieutenants **LAMIENSSENS** et **CORNILLE**, vétérinaire **SEIVE**), le médecin auxiliaire **ASTRUC**, 281 hommes, 422 chevaux, 167 voitures.
Il manquait un officier : les fonctions d'officier furent confiées à l'adjudant **CHARRIER**.
Le convoi s'embarque le 15 août en gare de Bercy et débarque à Chatet (Vosges).
Comme C. V. A. D. d'armée, la compagnie fait la retraite de Sarrebourg. Pendant la retraite, le ravitaillement est très difficile. Dans les villages, on rencontre une population effrayée par rapproche de l'envahisseur. A Barbas, en particulier, vieillards, femmes et enfants, appelant et courant de tous côtés, prennent d'assaut les voitures de la compagnie afin de trouver une fuite plus rapide. Le capitaine fait laisser une partie du chargement à Azerailles et se dirige sur Affevillers, où il laisse la population ramenée pendant la retraite.
Successivement, la compagnie occupe Le Mesnil-Igney et Jassennes, dans l'Aube, où elle séjourne pendant la bataille de la Marne.
Le 13 septembre, après avoir procédé à l'enterrement des soldats morts dans cette localité, la compagnie gagne Francheville, puis Somme-Yèvre et Marsan. A Marsan, les gradés et conducteurs coopèrent à éteindre un incendie violent et parviennent à maîtriser le sinistre.
Jusqu'au 30 septembre, le convoi reste dans la Marne, opérant des ravitaillements très durs et souvent dangereux. Les gares et les cantonnements sont fréquemment visités par les avions, et les livraisons de vivres ont lieu souvent aux tranchées de deuxième ligne.
Le 14 juin, le capitaine **LENAULT** quitte la formation pour prendre, sur sa demande, le commandement d'une compagnie d'infanterie, à la tête de laquelle il tombe mortellement frappé quelques jours après. Le commandement de la compagnie est pris par le capitaine **GAILLARD**.
Le 30 septembre, le convoi est envoyé par voie ferrée à Liancourt (Oise), puis à Pont-Saint-Maxence.
En novembre 1916, le convoi devient divisionnaire et est dirigé sur Fismes (Aisne), où les bombardements sont très fréquents.
Le 11 mai, départ pour Charmes (Vosges), puis Rosières aux Salines, Lunéville, et cela jusqu'à fin septembre, où l'unité suit sa division à Verdun, puis dans les Vosges et dans la Haute-Marne.
La dissolution du C. V. A. D. est poursuivie alors que la compagnie était dans la Meuse.

Citations obtenues par la 4e compagnie.

CHARRIER, lieutenant (croix de guerre, ordre du 28 novembre 1917). — Officier d'un grand mérite. Aux armées depuis le début de la campagne, a montré, dans son service, un zèle et une activité qui ne se sont jamais démentis. A toujours été d'un bel exemple d'énergie et d'endurance dans les circonstances difficiles et parfois périlleuses pendant les opérations en Champagne (septembre 1915) et assurant le ravitaillement dans des gares exposées aux bombardements de l'ennemi à Viencourt et à Fismes (mars et avril 1917).

SEIVE, vétérinaire-major de 2e classe (croix de guerre, 3 mai 1917). — Vétérinaire zélé, actif et consciencieux. Au front depuis Je début de la campagne, a maintenu son effectif en parfait état avec le minimum de pertes. A assuré le service d'un groupement de chevaux blessés dans

un endroit violemment bombardé les 15, 16, 17 et 18 avril 1917. S'est dépensé sans compter et avec le plus grand dévouement.

BRILLA, adjudant (croix de guerre,- 28 novembre 1917). —. Sous-officier zélé, a été détaché dans le service du génie dans le secteur Roy - Lassigny, assurant chaque fois le transport de matériaux à Gury et à Lanny. A montré beaucoup de sang-froid pendant le bombardement des nuits des 4, 6 et 12 juin 1916. Toujours prêt pour les missions difficiles.

MICHELIN, brigadier (croix de guerre, 28 novembre 1917). — A assuré pendant plus de quatre mois, au service du génie, le transport de nuit de matériaux à Gury et à Lanny et essuyé plusieurs bombardements, notamment les 4, 6 et 12 juin 1916. A assuré également, .dans les secteurs de l'Aisne et de. Verdun, le ravitaillement en vivres du secteur.

POINÉE, conducteur de 1re classe (croix de guerre, 28 novembre 1917). — Volontaire pour tous les détachements dans le secteur de l'Aisne. A eu un cheval de son attelage blessé au cours d'un bombardement dans la nuit du 18 mars 1917.

BILLEN, conducteur de 1re classe (croix de guerre, 28 novembre 1917). — A assuré dans le secteur de Lanny et de Gury le transport de matériaux et essuyé un bombardement au ravin du Serpent (secteur de Verdun). Est toujours prêt pour les missions difficiles.

GARDET, conducteur de 1re classe (croix de guerre, 28 novembre 1917). — A assuré le transport de matériaux dans des endroits fortement bombardés, notamment dans le secteur de Verdun le 1er octobre 1917 (Hestacade de Helly). Toujours prêt pour les missions difficiles.

Historique de la 9e compagnie.

A la mobilisation, la 9e compagnie était à l'effectif suivant : capitaine **DEVICQUE**, commandant la compagnie; lieutenants **GUESDON** et **TRIBOUT**, sous-lieutenant **AUDEBERT**, vétérinaire aide-major de 1re classe **VORGIEN**, 322 hommes de troupe, 424 chevaux, 167 voitures.
Le 16 août, embarquement à Bercy. Débarquement à Gray.
La compagnie forme la section n° 4 du C. V. A. D. d'armée du 21e corps.
Jusqu'en mars 1916, la compagnie suit les mêmes mouvements que la 4e compagnie; à cette époque, elle devient C. V. A. D. de la division Marchand, du 2e corps colonial. Non seulement l'unité assure personnellement le ravitaillement en vivres de la division, mais elle assure le transport de rondins pour abris de tranchées à Tilloloy. Ce travail, assuré la nuit, est très pénible et périlleux, en raison des bombardements. Souvent, en arrivant en deuxième ligne, des rafales d'obus éclatent sur le convoi. Malgré le danger, les conducteurs prennent leurs chevaux par la bride, avançant au milieu du terrain labouré de mitraille. Les pertes de la compagnie, les blessés et les citations qui leur furent accordées montrent quelle abnégation et quel courage réfléchi il fallut à ces hommes déjà âgés pour effectuer partout et toujours les missions qui leur étaient confiées.
Après les périls du front, les conducteurs retrouvèrent le danger sur les routes et les gares de ravitaillement, qui sont fréquemment bombardées par avions, en particulier la gare de Wrencient.
Du 19 au 22 novembre, un détachement, important est mis à la disposition du génie pour transporter à Cappy (cote 99) des matériaux destinés à l'artillerie. Le service est encore dur et dangereux, en raison de routes défoncées et de bombardements journaliers.
Quelques hommes sont tués et blessés ainsi que quelques chevaux.

A partir du 18 novembre 1916, le C. V. A. D. 10/C passe sous les ordres du capitaine **GUESDON**.
A cette date, la compagnie suit tous les déplacements de la division Marchand, dans l'Oise, dans l'Aisne, dans la Marne, et, enfin, en Meurthe-et-Moselle.
A partir du 15 novembre 1917, l'unité cantonne dans la Haute-Marne, puis occupe le cantonnement do Sorcy-Saint-Martin (Meuse); elle y reste jusqu'au 30 mai.
A cette date, elle embarque à Void et débarque dans la Marne; elle se trouvait à Moujény, dans la Meuse, quand elle reçut l'ordre de dissolution de la compagnie.

Morts au champ d'honneur de la 9e compagnie.

SEGUIN, 2e conducteur. Tué par un éclat d'obus à la tête pendant le chargement de matériel des dépôts avancés du parc divisionnaire de Becquincourt (Somme), le 16 novembre 1916.

THOMAIN, 2e conducteur. Le 30 novembre, à Belloy-en-Santerre, a été atteint à l'abdomen par un obus qui lui a, de plus, arraché le bras, en effectuant le transport du matériel des dépôts avancés; succomba quelques heures après des suites de ses blessures.

TOUZET, maréchal des logis chef. Le 25 janvier 1915, blessé par une balle ayant occasionné une fracture du genou droit aux Eparges (Meuse).

JARRY, 2e conducteur. Le 30 octobre 1916, blessé à l'abdomen au bras et à l'oreille droite par des éclats d'obus en effectuant le transport de matériel des dépôts avancés à Belloy-en-Santerre.

PROVENDIER, 2e conducteur. Le 16 novembre 1916, a été blessé par un éclat d'obus au genou pendant le chargement du matériel des dépôts avancés au parc divisionnaire de-Becquincourt (Somme).

Citations obtenues par la 9e compagnie.

GUESDON, capitaine (croix de guerre, ordre du 21 octobre 1917). — Officier d'un très grand mérite. Aux armées depuis le début des opérations; commandant un C. V. A. D., a dirigé cette unité avec autorité dans des circonstances difficiles et périlleuses, sur la Somme, de septembre à décembre 1916, sur l'Aisne, de janvier à août 1917, et dans la région de Verdun, 1917. A montré dans son service un zèle et une activité qui ne se sont jamais démentis, malgré les difficultés considérables résultant de l'agglomération des troupes, du mauvais état des voies de communication et des bombardements de l'ennemi.

FOUET, vétérinaire-major de 2e classe (croix de guerre, ordre du 4 décembre 1917). — Officier énergique et organisateur, a fait le début de la campagne avec un groupe d'artillerie de campagne et s'est particulièrement dépensé à Charleroi et à Ypres. Evacué, est revenu au front avant guérison. N'a jamais marchandé sa peine ni regardé au danger pour remplir heureusement ses missions.

CLAVERIE, adjudant (croix de guerre, ordre du 2 novembre 1916). — Commandant un détachement, ayant un service périlleux à remplir sous les bombardements de l'ennemi, a refusé à plusieurs reprises d'être relevé et a tenu à assurer son service jusqu'au bout, donnant un bel exemple de courage, d'endurance et d'énergie.

CHENARD, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 2 novembre 1916). — Affecté à un détachement ayant un service, périlleux à assurer sous les bombardements de l'ennemi, a refusé à plusieurs reprises d'être relevé et a tenu à assurer le service jusqu'au bout, donnant ainsi un bel exemple d'énergie, d'endurance, de courage.

GOUJAUD, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 2 novembre 1916). — Même citation.

BORRÉ, brigadier (croix de guerre, ordre du 2 novembre 1916). —
A fait preuve d'initiative et d'énergie en aidant au transport de ses camarades blessés et en continuant à assurer son service sur un terrain découvert et bombardé, montrant ainsi un grand sentiment du devoir et d'abnégation.

CHARPENTIER, brigadier (croix de guerre, ordre du 2 novembre 1916). — Même citation.

CARLIN, brigadier (croix de guerre, ordre du 21 octobre 1917). — Chef de convoi toujours volontaire, a, par énergie et sang-froid, assuré les transports souvent périlleux et sous des violents bombardements.

THOMAIN, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 23 février 1917). — Bon conducteur, dévoué et brave. A assuré pendant plusieurs semaines le ravitaillement en matériel des dépôts avancés. A été mortellement blessé au' cours d'un transport de nuit, SEGUIN, 2e conducteur (ordre du 23 novembre 1916). — A assuré de nombreux transports en terrain découvert sous de violents bombardements, faisant preuve d'un, remarquable courage et du mépris du danger. A été grièvement blessé au cours d'un de ces services.

JARRY, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 23 février 1917). — Bon conducteur, dévoué et brave, a assuré pendant plusieurs semaines le ravitaillement-en/vivres et munitions des dépôts avancés. A été blessé au cours d'un transport de nuit. , »

PROVENDIER, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 27 novembre 1916). — A assuré de nombreux transports en terrain découvert sous de violents bombardements, faisant preuve d'un remarquable courage et du mépris du danger.

CHARENTRON, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 2 novembre 1916) - A fait preuve d'initiative et d'énergie en aidant au transport de ses camarades blessés et en continuant à assurer son service sur un terrain découvert et bombardé, montrant ainsi un grand sentiment du devoir et d'abnégation.

TOURLET, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 2 novembre 1916). — Même citation.

DUPUIS, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 2 octobre 1917). — Chargé d'un transport de vivres aux postes avancés, a montré de l'énergie et du sang-froid en accomplissant sa mission sous un violent bombardement.

Historique de la 13e compagnie.

La 13e compagnie a été constituée le 14 août 1915; l'effectif de cette compagnie comprenait : 2 officiers (lieutenant **de MAZIERES**, commandant la compagnie; sous-lieutenant **MAIGUET**), 9 sous-officiers, 8 brigadiers, 84 conducteurs.

L'unité forme le convoi du Q. G. du G. B. D. et des deux ambulances divisionnaires et se rend en Argonne, où elle reste jusqu'au 16 août.
Les cantonnements occupés par le Q. G. et le G. B. D. furent particulièrement bombardés pendant ce laps de temps; les conducteurs du G. B. D. assurèrent l'évacuation des blessés depuis Vienne-le-Château, pendant six semaines, dans des conditions essentiellement périlleuses, au moment des affaires du mois d'août.
Le 21 août, la compagnie retourne en Champagne. A Suippes, les bombardements fréquents-sont renouvelés plusieurs fois par jour. Le 12 septembre, le cycliste **COLLIN** est blessé aux mains et aux poignets. Le 20, un autre bombardement intense fait de nombreuses victimes.
Le 23, l'ouvrier en bois **VAN de MEUTER** est tué pendant sa faction de garde d'écurie.
Le 24, le convoi s'avance jusqu'à Souain.
Du 25 au 29, les évacuations de blessés sont faites en avant de Souain par les voitures du G. B. D. Malgré la violence du bombardement, aucun conducteur n'est atteint.
Seul, un cheval reçoit une balle dans l'épaule.
La compagnie gagne Epernay, puis l'Oise, puis le camp de Saint-Requières (Somme); le secteur est calme, les évacuations sont faites par auto. En août 1916, la compagnie est dans la Somme. Le 4 septembre, jour de l'attaque de la Xe armée, les voitures de blessés sont toutes dirigées sur Assevillers, avec des postes à Belloy-en-Santerre. Pendant dix-sept jours, les évacuations se font sans interruption, les blessés sont très nombreux, les conducteurs font preuve d'un grand courage et d'un dévouement admirable ; leur service est rendu extrêmement difficile par la pluie, les routes étant, de plus, continuellement défoncées par les obus. Tous courent le plus grand danger; mais, sous la direction énergique du lieutenant **de MAZIERES**, passé capitaine, le moral se maintient très élevé. Les conducteurs séjournent sur les routes, n'ayant que des abris insuffisants, et traversent trois zones où l'artillerie allemande fait de fréquents barrages. Les dispositions sont prises par les chefs de convoi avec un tel soin qu'aucun conducteur n'est atteint. Mais les dangers avaient été tels et la conduite de tous si belle que de nombreuses citations sont proposées pour le personnel de la compagnie.

Une seule est retenue, celle du brigadier fourrier. A ce moment, les actes de courage des combattants sont si nombreux que la tache modeste et cependant valeureuse de conducteurs du train ne passe qu'en second plan.
Après un repos à Bazonvilliers, le convoi retourne dans les précédents secteurs. Le 6 janvier 1917, la division quitte ces secteurs pour gagner la région de Lizy-sur-Ourcq, puis celle de Paissy, dans l'Aisne. Le secteur, d'abord très calme, devient chaque jour plus agité à mesure que l'aviation ennemie, à laquelle le champ est laissé libre, découvre les travaux faits en vue de l'attaque future.
Les cantonnements de Montini et de Paissy sont arrosés violemment par obus percutants et fusants et rafales de mitrailleuses.
Le 20 mars, cinq chevaux sont tués à Paissy.
Le 27 mars, le conducteur **JOUBERT** est blessé à Paissy.
Le 21 mars, les conducteurs **LISLE** et **BEULBES** sont blessés à Montini.
Le 9 avril, à Paissy, le maréchal des logis **LAMY** est grièvement blessé.
Le 15 avril, les éléments de la division sont en position pour l'attaque du lendemain, dont la date a été plusieurs fois remise.
Les voitures du G. B. D., dont les services d'évacuation des blessés sont devenus de plus en plus chargés, prennent leur chargement aux postes de secours situés à l'issue des boyaux d'évacuation et les transportent à L'H. O. E. d'Oeuilly.
Une équipe de mulets avec cacolets leur est adjointe, mais l'état des routes est tel que les évacuations vont avec une extrême lenteur; les blessés s'accumulent; beaucoup meurent faute d'être transportés à temps. Devant ce spectacle navrant, il n'est pas nécessaire d'exhorter les

conducteurs; qui, malgré la fatigue, les dangers et le manque de sommeil, marchent presque sans repos à côté de leur attelage pendant trois jours.
Pendant cette période, plusieurs chevaux ont atteint l'extrême limite de leurs forces; deux meurent en route, plusieurs doivent être abandonnés, quatre sont intoxiqués par les gaz, et les conducteurs, admirables de sang-froid et d'énergie, marchent sans se plaindre, sentant que leurs efforts, presque surhumains, peuvent sauver de nombreuses existences. Combien de parents, de femmes de combattants pourront dire que, s'ils ont revu les leurs, c'est grâce au dévouement des conducteurs de ces ambulances !
Le 19 avril, la division était relevée; le G. B. D. doit laisser une partie de ses voitures faute d'attelages sur le terrain.
La 15e D. I. C. est envoyée au repos à Baye, puis à Ramerupt, et, enfin, à Rosières-aux-Salines. Le 22 mai, elle reprenait un secteur à l'est de Lunéville.
Le secteur est calme, le service d'évacuation très réduit.
A la fin de 1917 et en 1918, le convoi passe à la disposition de la D. E. S. de la Ire armée et exécute des services divers : transport de matériel, exploitation de bois, service du génie, service des eaux, travaux de culture; en avril 1918, il transporte des obus pour l'artillerie.
La compagnie termine la campagne à La disposition de la IIe armée pour exécuter, sous les ordres des 13e, 15e, 16e et 6e corps d'armée, le ravitaillement de la cote 304 et du bois Bourru, en première ligne.
Cette unité a fait plus que son devoir pendant la campagne; la triste liste des morts et des blessés en est une preuve éclatante.
Les citations nombreuses, mais combien insuffisantes, montrent cependant que le commandement sut reconnaître le dévouement de ces modestes héros :

Liste des morts au champ d'honneur de la 13e compagnie.

LAMY, maréchal des logis. — Le 9 avril 1917, à Paissy (Aisne), a été mortellement blessé en assurant son service sous un violent bombardement. Evacué sur l'hôpital de Courladou. Décédé le 10 août des suites de ses blessures.

VAN DE MEUTER, 2e conducteur. — Le 23 septembre 1915, étant de garde d'écurie au cantonnement de Suippes (Marne), reçut, lors d'un bombardement de cette localité, un obus de 155mm, qui, traversant le toit sans éclater, le frappa à la tête, le projetant à une dizaine de mètres. Relevé immédiatement, ce conducteur fut transporté à l'ambulance, où les médecins ne purent que constater la mort.

Blessés de guerre de la 13e compagnie.

COLLIN (Henri), 2e conducteur. — Le 12 septembre 1915, à Suippes (Marne), a été blessé par deux éclats d'obus lors d'un bombardement.

LACAPÈRE (Julien), 2e conducteur. — Le 21 mars 1917, à Moulins (Aisne), a été blessé d'un éclat d'obus à la cuisse en se rendant à Paissy (Aisne) pour prendre un harnachement remis en réparation au sellier de la compagnie.

LISLE (Paul), 2e conducteur. — Le 21 mars 1917, a été blessé il Moulins (Aisne), en assurant son service lors d'un bombardement par obus.

Citations obtenues par la 13e compagnie.

LAMY, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 6 juin 1917). — Sous-officier, modèle de sang-froid et de ponctualité dans son service, qu'il a toujours assuré dans des circonstances les plus périlleuses sans tenir compte du danger,. A été tué en accomplissant vaillamment son devoir sous un violent bombardement.

PEYRI, brigadier fourrier (croix de guerre, ordre du 23 septembre 1916). — Chargé du service des évacuations par voitures du G. B. D. au poste de secours, s'est dépensé sans compter, de jour et de nuit pour assurer la bonne marche de son service, négligeant de s'abriter sous un violent bombardement, afin d'accélérer le chargement des voitures, du 2 au 20 septembre 1916.

LISLE, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 2 mai 1917). - Très bon soldat, ayant donné entière satisfaction par sa manière de servir depuis son arrivée. Grièvement blessé en faisant son service, le 21 mars 1917.

BRY, 2e conducteur (croix de. guerre, ordre du 2 mai 1917). — Chargé de l'évacuation des blessés dans une région dangereuse, a fait preuve du plus constant dévouement, allant même au-devant des ordres; à plusieurs reprises, a montré du sang-froid en tenant les chevaux à la main dans des passages difficiles et rassurant les blessés effrayés par l'éclatement proche des obus.

DESCOIN, 2e conducteur (croix de guerre; même ordre). — Même citation.

LA VERGE, 2e conducteur (croix de guerre, même ordre). — Même citation.

LOMBARD, 2e conducteur (croix de guerre, même ordre). — Même citation.

HISTORIQUE DES FORMATIONS DU 19e TRAIN AFFECTÉES SOIT AUX QUARTIERS GÉNÉRAUX D'ARMÉE, SOIT AUX GRANDES UNITÉS INDÉPENDANTES.

Historique de la 7e compagnie.

La 7e compagnie, de même que la 3e, a été mobilisée le 2 août 1914 et elle a été affectée au Q. G. de l'armée de Paris, devenue Ve armée.
L'unité a suivi le Q. G. dans tous ses déplacements.
Point de concentration : Rethel, le 6 août 1914.
Déplacement de Rethel en Belgique; de Belgique à Romilly-sur-Seine, par étapes; à Romilly-sur-Seine, reprise de la marche en avant avec stationnement prolongé.
Le 17 octobre, cantonnement à Jonchéry-sur-Vesles, Savigny-sur-Ardre, Seizy, Puis (Marne).
Ces déplacements ont lieu en 1915 et 1916.
Le 22 janvier 1917, la partie de la compagnie détachée à la D.E. S. (Savigny, Seizy, Puis) est transportée à Branscourt et Vandeuil (Marne).
Le 21 juillet 1917, toute la compagnie est revenue à Jonchéry-sur-Vesles, où elle cantonnait encore le 1er septembre 1917.
La compagnie quitte Jonchéry le 18 février 1918; de là elle gagne Cumières par route et y demeure jusqu'au 29 mars 1918.

Dirigée sur Epernay, l'unité embarque et est débarquée à Méru. La compagnie s'établit successivement à Pierry et à Saint-Martin-de-la-Braye, à Etang-de-Rue (Montmont), puis à La Fère-Champenoise.
Le 17 août, elle se rend à Ay et occupe Reims le 15 octobre.
Le 10 novembre 1918, elle était à Chaumont-Porcien, puis à Charleville et, enfin, à Neuf-Château (Belgique), où elle reste jusqu'en 1919.

Historique de la 6e compagnie.

La 6e compagnie, sous le commandement du capitaine **AYNIE**, attela les formations dépendant du G. Q. G.
Bien que les conditions d'existence matérielle aient été plus douces pour cette compagnie que pour les autres, il faut reconnaître que le chiffre des tués et des blessés et le nombre de citations attestent que le personnel de cette unité eut à souffrir de la guerre :

Tué au champ d'honneur.

ANDRIES, brigadier. — Le 5 mars 1918, mort par suite de grave intoxication par gaz vésicants à Reims (Marne).

Blessés en service commandé.

BERSON (Jean), 2e conducteur. — Disparu au cours d'un incendie provoqué par un bombardement aérien le 23 mars 1918.

GASTE, 2e conducteur. — 11 mars, contusions multiples et compression. Accident survenu pendant un bombardement d'avions à Paris.

MICROS, brigadier. — Le 22 mars 1918, blessé par bombe d'avion à la gare de Compiègne.

COULON, maréchal des logis. - Le 22 mars 1918, plaies multiples de la face par torpille d'avion à Compiègne.

GRENOT, 2e conducteur. — Le 30 janvier 1916 et le 15 mars 1916, blessé au nord de Spuin (Marne).

RACT, 2e conducteur. — Le 16 février 1918, blessé par bombe d'avion à Compiègne.

Citations obtenues par la 6e compagnie.

ANDRIES, brigadier (médaille militaire et croix de guerre). - Très bon soldat, assure depuis seize mois un service dans un poste constamment exposé à de violents bombardements. Gravement intoxiqué le 28 février 1918, est resté à son poste, ne consentant h se laisser évacuer qu'à la dernière extrémité. A reçu la médaille militaire avant de décéder, le 3 mars 1918.

CATTEAU, adjudant (croix de guerre, ordre du 2 septembre 1917). — En sursis d'appel jusqu'au trentième jour de la mobilisation et se trouvant dans les localités occupées par l'ennemi, a réussi à franchir les lignes allemandes pour venir se mettre à la disposition des autorités militaires françaises.

HANNOT, brigadier (croix de guerre, ordre du 8 juin 1917). — Installé dans une ville très bombardée, a su assurer le ravitaillement des unités en ligne et la transmission des messages qui lui parvenaient. A été presque journellement obligé de transporter ses pigeons dans un abri

Ancestrami

souterrain et n'a jamais hésité à aller chercher ceux qui arrivaient, quelle que fût la violence du bombardement.

STOLS, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 14 décembre 1917). — S'occupant spécialement des liaisons par pigeons voyageurs, lors des attaques allemandes du 23 juin sur un ouvrage de première ligne, a opéré les lâchers avec le plus grand sang-froid, malgré un très vif bombardement et a aidé ainsi à rétablir les liaisons avec le commandement.

Historique de la 12e compagnie.

La 12e compagnie a clé formée le 2 août 1914, à Gray (Haute-Saône). Elle était affectée à la boulangerie de campagne n° 21 et était commandée par le capitaine **LAINCY** assisté du sous-lieutenant de réserve **DIRAT**. Les deux sections étaient commandées par le sous-lieutenant **SEMOND**. La compagnie occupe le cantonnement de Montilly, près de Gray.
Le 21 décembre, elle se rend à Chargey.
Le 14 janvier 1916, elle devient boulangerie d'armée à Is-sur-Tille et occupe Autray-les-Gray, Spay (Côte- d'Or) et Bèze.
Le 22 juin, elle est envoyée à Géméoux, puis à Dongermain.
A partir du 15 décembre, l'unité occupant Toul est bombardée par avion le 21 février 1916.
Le 28 février, cantonnement à Guerpont jusqu'au 20 août, date à laquelle l'unité se rend à Silmont.
Le 10 octobre, le capitaine **LAINEY** passe le commandement au capitaine **ESCRIVANT**, assisté du lieutenant **CHEVALLIER**.
A partir du 12 janvier 1918, la compagnie remplace le C. V, A. X. 13 et assure les transports de la place de Bar-le-Duc jusqu'à l'armistice, sous le commandement du lieutenant **ROBIN**, nommé le 22 janvier 1917.

Historique de la 22e compagnie.

(C. V. A. X. 49.)

Le C. V. A. X. 49, qui portait, au début de la campagne, la dénomination de C. V. A. X. 1/21, a été formé, en août 1914, à Langres, par le capitaine **SEGUIN**.
Le 11 septembre, la compagnie était envoyée à Chaumont, puis à Bar-sur-Aube, Brenont-le-Château, Brébart. Après avoir traversé le champ de bataille, elle cantonne à Bussy-Létrée, où elle est mise à la disposition de la IXe armée.
Le 27 septembre, l'unité opère l'arrestation de trois prisonniers allemands qui s'étaient évadés et les conduit au O. G. de Chalons.
L'unité est employée aux labours à Seguy-aux-Moulins, à Vitry-la-Ville, à Omey, à Précigny.
Dans ce dernier cantonnement, elle fournit un détachement pour le transport du bois de la Veuve à Mourmelon.
Le 20 novembre, l'unité occupe Bossuet jusqu'au 12 décembre et fait le ravitaillement pour les recrues du 17e corps.
Le 13 décembre, à Neuville-le-Pont, la compagnie fait des transports extrêmement pénibles pour la réfection des routes, le transport du matériel du génie et les matériaux.
En 1915, à Vitry-le-François et à Chalons, le convoi fait des transports d'avoines.
En1916, 1917, 1918, la compagnie reste à la disposition de la XIe armée et fait des transports très pénibles, en particulier à Verdun.
La compagnie termine la campagne dans la Meuse.

Mort au champ d'honneur de la 22e compagnie.

LAVIENNE (Jean), 2e conducteur. — Tué à l'ennemi le 12 mai 1917. Avait reçu l'ordre de se rendre à Chauny pour y prendre un chargement destiné au service des eaux. Au retour, en bordure du canal de Saint-Quentin, un obus allemand de gros calibre est tombé sur l'avant de la voiture le tuant sur le coup.

Citations de la 22e compagnie.

COUDE, capitaine (chevalier de la Légion d'honneur, croix de guerre). — Arrêté de M. le Président du Conseil, Ministre de la guerre, en date du 29 décembre 1917 « Officier d'une haute valeur morale, d'un dévouement absolu, au front depuis le début des hostilités, a donné l'exemple du devoir militaire. A fait preuve, en maintes circonstances, de courage et d'énergie, notamment de septembre à décembre 1916, en assurant à proximité des lignes et dans des conditions très périlleuses un important service de transports. »

PITRE, 2e conducteur (croix de guerre). — Sur le front depuis le début de la campagne; animé du meilleur esprit de discipline, a fait preuve de beaucoup de courage dans la nuit du 16 au 17 mai 1917, en procédant à un ravitaillement malgré un violent bombardement.

Historique de la 27e compagnie.

Cette compagnie a été mobilisée à Epinal, le 4 août 1914, à l'effectif de : 1 officier (lieutenant Cavillon), 10 sous-officiers, 147 conducteurs, 198 chevaux, 72 voitures.
L'unité fut affectée à la 71e division de réserve. Elle attelait les éléments du Q. G. de la division, du G. B. D. et des ambulances.
Le 23 et le 24 août, les conducteurs du G. B. D. et des ambulances opèrent la relève des blessés au col de Sainte-Marie.
Ce service continue la nuit du 10 septembre, sur le champ de bataille de Rambervilliers. Près de Badonvilliers, en mai, les sous-officiers et conducteurs du G. B. D. et des ambulances se font remarquer par leur zèle, leur courage et leur sang-froid en assurant les évacuations à Péronne sous le feu de l'artillerie ennemie. Leur belle conduite est récompensée par des citations attribuées à un certain nombre d'entre eux.
En juin 1915, leur tâche continue au service de la 34e division d'infanterie. Après un repos au camp de Saffay, la division est envoyée à Verdun et le G. B. D. entre en fonctions au cabaret Rouge, pendant que les ambulances opèrent à Dugny.
Durant le séjour de la compagnie à Verdun, deux conducteurs sont tués et un autre blessé au cabaret Rouge. Successivement, la 71e division occupe le secteur de Vauquois (Argonne), la région de Triaucourt, le secteur de Lunéville et le secteur de Fromenville.
Le F.B.D. assure les évacuations dans des conditions périlleuses, en particulier à la cote 212, près du Mort-Homme.
Le maréchal des logis **ANCOT**, chef du détachement de l'ambulance 10/7, est décoré de la médaille militaire le 6 janvier 1917.
La 71E division, après un repos à Triaucourt, passe à la IVe armée, cantonnée à Dampierre, puis est rattachée au 31e corps jusqu'au mois de mai, où elle est affectée au 8e corps d'armée.
En juin, occupation des secteurs de Mourmelon et Presnes.
Les ambulances du G. B. D. continuent leurs évacuations sans faillir et à la satisfaction de tous.
Pendant 1917, les changements de secteurs et de cantonnements sont nombreux; ils ont lieu dans la Marne et l'Aisne.
En 1918, toujours dans l'Aisne, l'unité assure un service très pénible qui ne se ralentit pas en mars, lorsque la compagnie part dans le Pas-de-Calais. Ses cantonnements sont fréquemment

bombardés et les routes suivies pour les évacuations deviennent intenables en raison du tir de l'artillerie et des bombardements par avions.
Le 6 juin, trois conducteurs sont tués en effectuant des, évacuations. Un seul de ces modestes héros fut cité simplement à l'ordre du régiment. Après un séjour de deux mois dans les Flandres, l'unité quitte son cantonnement sous le bombardement et est embarquée pour Châlons-sur-Marne.
En juillet, leur bivouac à Tours-sur-Marne est bombardé et neuf chevaux sont tués et sept blessés.
En septembre, la compagnie va en Argonne, et, en novembre, l'armistice la trouve à Somme-Py.
Cette compagnie, formée de territoriaux, tous âgés, beaucoup pères de familles nombreuses, a donné un bel exemple de sang-froid et de courage pendant toute la campagne.

Les vieux conducteurs de cette unité ont eu à cœur de prouver que, malgré leur âge et leurs fonctions sans gloire, les soldats du train savaient faire leur devoir jusqu'au bout, sans souci de l'épuisement et quelquefois de la mort.

Tués à l'ennemi.

BUTTE, 2e conducteur. — Tué le 12 juillet, au Cabaret-Rouge, en faisant son devoir.

VALLÉE, 2e conducteur. - Tué le 12 juillet, au Cabaret-Rouge, en faisant son devoir.

TISSOT, COURAUD, GEOGER, 2es conducteurs. — Tués le 6 juin, à Monne-Bès, en effectuant le transport des blessés.

Blessé au champ d'honneur.

AUFRÈRE, 2e conducteur. — Blessé le 12 juillet, au Cabaret-Rouge, en faisant son devoir.

Citations de la 27e compagnie.

HENRY, brigadier (croix de guerre, ordre du 22 mai 1915). — A fait preuve d'un grand sang-froid en assurant l'évacuation des blessés pendant plusieurs jours et plusieurs nuits consécutives, dans des endroits dangereux battus par l'artillerie ennemie.

ANCOT, maréchal des logis (médaille militaire, croix de guerre, ordre du 6 janvier 1917).

BROUILLARD, 1er conducteur (croix de guerre, ordre du 22 mai 1915). — A fait preuve d'un grand sang-froid en assurant l'évacuation des blessés, pendant plusieurs jours et plusieurs nuits consécutives, dans des endroits dangereux battus par l'artillerie ennemie.

RICHARD, 1er conducteur. — Même citation, même ordre.

Historique de la 28e compagnie.

Par ordre ministériel en date du 21 novembre 1916, la 28e compagnie fut constituée à Paris et chargée de 1 évacuation des métaux de la zone des armées.
Le 15 octobre 1917, la compagnie est dirigée sur Arras, où elle fait partie des troupes détachées de la mission militaire française attachée à l'armée britannique.
Elle remplit cette tâche jusqu'à l'armistice.

Ancestrami

Citations de la 28e compagnie.

CHALMEY, lieutenant commandant la compagnie (croix de guerre, ordre du 11 février 1918). — Officier des plus méritants à tous points de vue. Commandant une compagnie chargée de la réquisition et de l'évacuation des métaux dans une place située à proximité immédiate de l'ennemi. A fait preuve, en maintes circonstances critiques de courage, de sang-froid pour assurer la bonne évacuation de son service et éviter toute panique parmi ses hommes, notamment Lors des bombardements du 10 novembre, du 23 novembre et du 27 décembre 1916, du 15 janvier, et des 5, 6, 7 et 8 avril 1917.

NOÉ, adjudant (croix de guerre, ordre du 11 février 1918). - Ancien sous-officier de carrière, plein de zèle et de dévouement. Surpris par un violent bombardement, le 24 novembre 1917, tandis qu'il dirigeait une évacuation de métaux, s'est exposé pour assurer la mise à l'abri judicieux des groupes de la corvée placée sous ses ordres.

HASENKNOFF (Louis), sous-lieutenant (croix de guerre, ordre du 3 septembre 1917). — D'abord mobilisé comme adjudant au groupe de brancardiers d'un corps d'armée, s'est distingué par son zèle et son courage, en 1914 et en 1915. Employé comme sous-lieutenant au service des réquisitions et évacuations de produits métallurgiques dans une place touchant aux tranchées de premières lignes, a fréquemment été surpris avec les soldats qu'il commandait par de violents bombardements, notamment le 4 et le 25 novembre 1916 et le 15 janvier 1917, a fait preuve de beaucoup de sang-froid et de courage pour éviter du désordre parmi ses subordonnés, appartenant, tous aux plus vieilles classes, et les faire abriter, ne s'abritant lui-même qu'après avoir assuré leur sécurité.

BRANGER, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 3 septembre 1917). — Employé au service d'évacuation des réquisitions métallurgiques dans une place touchant aux tranchées de premières lignes, s'est constamment offert pour diriger les travaux dans les endroits les plus exposés. Surpris pendant la nuit du 27 au 28 décembre 1916, tandis qu'il conduisait un convoi, par un violent bombardement d'obus dégageant des nappes de gaz qui se développaient en avant et en arrière de son convoi, a fait preuve de beaucoup de sang-froid pour éviter toute panique et arriver à destination sans accident.

TABILLON (Jean), maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 3 septembre 1917). - Mobilisé au début de la campagne comme fantassin, blessé, versé dans le train à la suite de rhumatismes articulaires contractés dans les tranchées, puis affecté au service des réquisitions et évacuations des produits métallurgiques dans une place fréquemment et violemment bombardée, s'est distingué à maintes reprises, notamment les 28 octobre et 23 novembre 1916, le 16 janvier 1917, par son courage et son sang-froid dans la conduite de travaux périlleux et urgents.

PIEAU, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 16 novembre 1917). — Brigadier appartenant à une compagnie chargée de la récupération et de l'évacuation des métaux dans une ville fréquemment bombardée, a fait preuve, en maintes circonstances, de beaucoup de courage et de sang-froid, notamment au cours des bombardements du 15 décembre 191G, du 10 février, du 10 mars et du 17 octobre 1917. Dirigeant, ce jour-là, des travaux dans la gare que visait spécialement l'artillerie ennemie, s'est courageusement porté au secours de plusieurs hommes que la chute d'un obus venait d'ensevelir dans l'abri où ils s'étaient réfugiés et les a aidés à se dégager.

Historique de la 32e compagnie.

(C. 7. 16.)

La 3e compagnie fut formée le 16 novembre 1916. Cette compagnie fut affectée à divers transports et en, particulier au service de santé. Elle exécuta ces fonctions successivement dans la Somme, le Pas-de-Calais, la Marne, les Ardennes, la Belgique.
Le 18 mars 1919, elle est mise à la disposition du Ministre des travaux publics, et c'est à ce service qu'elle fonctionnera jusqu'en juin 1919.

Citations de la 32e compagnie.

RIGOREAU, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 29 septembre 1916). — Soldat dévoué, a volontairement participé, le 8 août 1916, A dégager des victimes ensevelies par l'explosion d'un obus de gros calibre dans une maison à proximité d'un parc d'obus asphyxiants.

Historique de la 33e compagnie.

Cette compagnie fut formée à Hesdin, le 26 décembre 1914.
Elle fut successivement C. V. E. V. n° 1, puis C. V. A. X. 51.
L'unité fut employée aux travaux de construction d'hôpitaux temporaires sur le front, en Artois, à la réfection des routes, à l'édification des deuxième et troisième lignes de défense, à l'exploitation forestière et aux travaux de culture.
Le travail fut souvent très pénible, mais l'unité sut toujours être à hauteur de sa tâche.

Historique de la 34e compagnie.

Cette compagnie fut formée comme la 33e. Elle-eut à peu près les mêmes fonctions et opéra dans le Pas-de-Calais, la Somme, l'Oise et l'Aisne.

Morts au champ d'honneur.

LEPAGE, 2e conducteur. — Le 19 janvier 1916, étant en service à la sucrerie de Dainville (Pas-de-Calais), a été grièvement blessé par des éclats d'obus. Est mort des suites de cette blessure à l'hôpital d'Habrecq.

HENRI (Léon), 2e conducteur. — Le 13 décembre 1916, étant en service à Flancourt (Somme), a été atteint par des éclats d'obus qui lui tuèrent son cheval et le blessèrent à l'épaule et à la cuisse.

Citations du détachement de la 34e compagnie

à la 1re brigade russe.

SAILLY (Victor), maréchal des logis (médaille de Saint-Georges 4e classe, ordré de la 1re brigade russe, 9 juin 1917). — A fait preuve d'un grand dévouement et du plus réel mépris du danger, durant les combats du 16 au 19 avril 1917, dans l'accomplissement de son .noble devoir de soldat et a contribué ainsi au succès des opérations.

GAFFIAT (Henri), 2e conducteur. — Même date, même citation.

BARBAUD (François), 2e conducteur. — 16 septembre 1917, même citation. -

FRÉMOND (François), 2e conducteur. —Même date, même citation.

CHACHAY (Jean-Baptiste). — Même date, même citation.

Historiques des 23e, 26e, 29e et 35e compagnies.

Un certain nombre de commandants de compagnies n'ont pas fourni de journaux de marche. Il est impossible, par conséquent, de donner la moindre indication sur les incidents ou sur les difficultés qui ont été leur lot.
Tels sont : la 23e compagnie C. V. A. X. 50, la 26e compagnie U. T. 12, la 35e Q. G. franco-américain chargée des interprètes stationnés à Chaumont, la 29e compagnie C. V. A. D. 166.
Les seuls renseignements dont on dispose sont les citations attribuées à ces unités. Ce sont des titres qui parlent d'eux-mêmes et, en particulier, la 23e semble avoir rempli sa tâche d'une façon remarquable, car le commandement a voulu honorer le dévouement et le courage du personnel de cette unité, dont la conduite, en maintes circonstances, a été digne de tous les éloges. Les morts et les blessés de cette unité sont en nombre tel que l'on peut dire, sans crainte d'erreur, que ce convoi s'est conduit d'une façon admirable en dépit des dangers et a bien mérité de la patrie.

Morts au champ d'honneur (23e compagnie).

MERCIÉ, 2e conducteur. — Tué par éclat d'obus à Suippes (Marne).

AUZEVILLE, 2e conducteur. — Tué par éclat d'obus à Œuilly, le 24 juin 1917.

MAZUREAU, 2e conducteur. — Tue le 10 décembre 1917 en service commandé.

MANIQUET, 2e conducteur. — Très grièvement blessé le 3 décembre 1917, sur l'Aisne. Amputation du bras gauche.

JUILLET, 2e conducteur. — Très grièvement blessé en service commandé. Amputation du bras droit.

Citations obtenues par la 23e compagnie.

BAILLET, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 27 juin 1917).e- Sous-officier dévoué et courageux, a fait preuve de beaucoup d'énergie en assurant des ravitaillements des dépôts avancés, malgré de violents bombardements. Blessé à la tête le 17 juin, a assuré le retour de ses voitures et n'a quitté son service que sur un ordre formel d'aller se faire panser au poste de secours.

GUÉRILLOT, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 24 juin 1917). — Sous-officier très courageux et très énergique, se portant sans hésiter aux points les plus dangereux d'un chantier soumis pendant trois semaines à des bombardements très violents et répétés.

TRESSE, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 12 novembre 1917) i — A fait montre de grandes qualités de, bravoure et de sang-froid, se portant constamment, malgré de violents bombardements, aux points les plus dangereux, donnant ainsi le plus bel exemple à ses hommes.

DENIZET, brigadier (croix de guerre, ordre du 10 août 1917). Brigadier d'un courage et d'un dévouement remarquables, a assuré dans des circonstances difficiles, et malgré le bombardement, le ravitaillement des troupes en ligne, n'hésitant pas à se rendre aux points les plus dangereux pour exhorter ses conducteurs et les aider, leur donnant ainsi le plus bel exemple.

Ancestramil

MERCIER, brigadier (croix de guerre, ordre du 24 juin 1917). — A toujours fait preuve, comme chef de détachement, de sang-froid et d'initiative, malgré de fréquents et violents' bombardements. N'a jamais cessé d'accomplir les travaux dont il était chargé.

BLONDEL, brigadier (croix de guerre, ordre du 15 novembre 1917). — A toujours fait, durant cinq mois, le service dans un dépôt de munitions. A pris part à de nombreux ravitaillements pénibles et dangereux, s'est toujours comporté en brave soldat, faisant preuve d'un mépris complet du danger.

AUZEVILLE (Joseph), 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 24 juin 1917). — Soldat très dévoué et très courageux, ayant toujours fait preuve de beaucoup d'entrain et de sang-froid, blessé mortellement le 6 avril 1917.

HEDE, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 3 octobre 1917). — Soldat énergique et brave. Blessé alors qu'il conduisait une voiture de matériel destinée à un dépôt avancé, a continué sa route sous un bombardement violent et n'a consenti à se faire panser qu'à son arrivée au lieu du déchargement.

ALLIX, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 14 septembre 1917). — Etant détaché au génie pour effectuer des transports à l'avant et ayant été pris, dans la nuit du 1er au 2 août, sous un violent tir de barrage, a fait preuve de courage et de sang-froid, a eu ses deux mulets tués et a été grièvement blessé.

SOLCHEZ, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 28 juillet 1917). — Dans la nuit du -19 au 20 juillet, a été blessé et projeté hors de sa voiture, s'est ressaisi aussitôt, a repris son attelage et n'a voulu se faire panser, malgré les exhortations de son brigadier, qu'après avoir accompli sa mission.

PEILLIEN, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 28 juillet 1917).— Dans la nuit du 19 juillet, faisant son service sous un violent bombardement, a eu un cheval grièvement blessé, qui, en se débattant, a fait verser la voiture. S'est mis en devoir, aidé de son brigadier, de relever sa voiture et de la recharger. A accompli sa mission avec le cheval qui lui restait, ayant attaché l'autre derrière sa voiture.

DUBOIS, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 20 juillet 1917). — Dans la nuit du 19 juillet, sous un violent tir de barrage, n'a pas hésité à s'arrêter et à appeler son brigadier pour relever deux chasseurs à pied grièvement blessés et à les conduire dans sa voiture au poste de secours à Aizy.

PERRAIS, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 28 juillet 1917). — Dans la nuit du 22 au 23 juillet, sous un bombardement intense, s'est porté au secours d'un artilleur blessé grièvement, l'a pansé lui-même et l'a conduit jusqu'au poste de secours.

DORME, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 12 juillet 1917). — Blessé le 29 juin en conduisant son attelage par l'explosion de grenades qu'il était chargé de transporter. Est demeuré à son poste, malgré ses blessures, jusqu'à ce que ses chevaux aient pu être arrêtés.

ROUSSELYE, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 26 juin 1917). — S'est toujours acquitté avec zèle, sang-froid et courage des missions qui lui ont été confiées. Blessé en service commandé.

GRISARD, 2e conducteur (croix de guerre). — Même date, même citation.

BRIÈRE, 2e conducteur (croix de guerre). — Même date, même citation.

JARDOT, 2e conducteur (croix de guerre). — Même date, même citation.

LOMBARD, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 24 juin 1917). — Soldat courageux. N'a pas hésité à se porter au secours de ses camarades qui venaient d'être ensevelis. »

PONSARD, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 24 juin 1917). --. Soldat très courageux et très zélé. S'est offert volontairement pour transporter deux de ses camarades blessés. A fait preuve, en maintes circonstances, de beaucoup de sang-froid.

ROUSSELOT, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 24 juin 1917). — A toujours fait preuve, au cours de bombardements violents auquel a été soumis le secteur dans lequel il travaillait, de beaucoup de courage, de calme et d'énergie.

CAMBIER, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 1er novembre 1917). — Conducteur accomplissant constamment avec zèle et courage les missions qui lui furent confiées, malgré les difficultés et les bombardements.

MOULINOT, 2e conducteur (croix de guerre). — Même date, même citation.

RIFFAT, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 2 novembre 1917). — Conducteur très consciencieux, dévoué et brave. A été blessé le 28 octobre 1917 en accomplissant une mission dans un endroit particulièrement bombardé.

MABIQUET, 2e conducteur (médaillé militaire et croix de guerre, ordre du 26 décembre 1917). — A toujours été d'un bel exemple pour ses camarades, sachant leur communiquer des qualités de bravoure, de calme et de sang-froid devant le danger, accomplissant près des lignes, où il était constamment détaché, toutes les missions qui lui étaient confiées sans se soucier des violents et fréquents bombardements ennemis.

MARLIN, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 15 novembre 1917). — A fait, durant cinq mois, le service dans un dépôt de munitions. A pris part à de nombreux ravitaillements pénibles et périlleux. S'est toujours comporté en brave soldat, faisant preuve d'un complet mépris du danger.

VALLERCAN, 2e conducteur (croix de guerre). — Même date, même citation.

LAPROVOTE, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 24 juin 1917). — Brave soldat, a exécuté des transports de nuit à proximité des lignes ennemies. Blessé grièvement, a ramené un de ses chevaux blessé et a rapporté le harnachement de son deuxième cheval tué.

CORCELLUS, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 24 juin 1917). — Au cours d'un transport effectué de nuit tout près des lignes ennemies, a été blessé ainsi que les deux chevaux de son attelage, n'est rentré au cantonnement qu'après avoir exécuté sa mission.

MASSÉ, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 3 juin 1917). — Soldat courageux et énergique. Ne s'est jamais départi de son sang-froid. Se portant sans hésiter aux points les plus dangereux d'un chantier soumis à des bombardements violents et répétés.

BACHELEY, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 20 décembre 1916). — A fait preuve de courage et de sang-froid en plusieurs circonstances dans les ravitaillements poussés jusqu'aux tranchées; dans une gare de l'avant, sur laquelle les avions ennemis faisaient pleuvoir des projectiles, n'a pas craint de se précipiter pour éteindre une bombe incendiaire en ignition et a évité ainsi que l'incendie se propage.

VISSET, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 23 avril 1917). — Conducteur courageux et zélé, a montré beaucoup de calme et de sang-froid au cours de violents bombardements. Dans la journée du 11 avril 1917, a transporté au poste de secours un camarade blessé mortellement et a ramené ses chevaux blessés par des éclats d'obus.

Historique de la 26e compagnie.

La 26e compagnie U. T. 12 fut au service des étapes. Elle était commandée par le capitaine **BAILLY**, puis par le capitaine **MUNA**.

Mort au champ d'honneur.

ROTY, 2e conducteur. — Tué le 11 avril 1917 au cours d'un bombardement du bois de Beaumarais, alors qu'il se trouvait détaché pour travaux au 3e génie.

Citations obtenues par la 26e compagnie.

MUNA, capitaine (croix de guerre, ordre du 27 septembre 1917). Adjoint au chef d'escadron chargé d'assurer le ravitaillement en munitions d'une importante artillerie lourde, tant sur l'Aisne, en mars et avril, qu'en juillet, août, à Verdun, a fourni une somme de travail considérable pour s'acquitter de la lourde tâche qui lui incombait et a fait preuve, sans défaillance, d'un zèle, d'un dévouement et d'une confiance dignes d'éloges.

NOËL, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 23 avril 1917). — Très bon sous-officier. En toutes circonstances a fait preuve de sang-froid et d'énergie; notamment dans la journée du 17 avril 1917, sous un bombardement, a assuré le transport des munitions jusqu'aux batteries.

PERRO, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 23 avril 1917). — Bon conducteur, courageux et dévoué. Au cours d'un bombardement de bivouac, le 2 avril 1917, est resté à son poste et a été blessé par un éclat d'obus.

CHAISE, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 23 avril 1917). —Très bon conducteur, a fait preuve de calme et de sang-froid au cours d'un violent bombardement par obus asphyxiants, le 16 avril 1917. Dans la nuit du 19 au 20 avril 1917, sous un bombardement intense, n'a pas hésité à retourner atteler devant ses camarades restés enlizés.

ROTY, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 23 avril 1917). — Très bon et brave conducteur, ayant toujours donné l'exemple de courage et de dévouement. Tué à son poste dans l'accomplissement de son devoir.

BRENET, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 23 avril 1917). — Bon conducteur, ayant toujours fait preuve de calme et de sang-froid. A eu trois chevaux tués par l'éclatement d'un obus au cours d'un ravitaillement. Du 1er au 13 avril 1917, a assuré un service très périlleux à proximité des lignes ennemies.

DUVERGER, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 23 avril 1917). — Bon conducteur, dévoué et courageux, ayant fait preuve de bravoure au cours de ravitaillement en munitions. A été blessé assez grièvement le 17 mars 1917.

Historique de la 29e compagnie.

Cette compagnie attelait le C. V. A. D. de la 166e division.

Blessé en service commandé (29e compagnie).

JACOUTON, maréchal des logis. — Le 26 mai 1917, a été blessé dans le bois de Chasserny, bombardé par avions.

Citations obtenues par la 29e compagnie.

JACOUTON, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 28 juin -1917). — Sous-officier énergique et très dévoué, blessé grièvement au cours d'un bombardement dans la nuit du 26 au 27 mai 1917.

TOUCHEBŒUF, brigadier (croix de guerre, ordre du 1er mai 1918). — Détaché du 5 au 11 avril 1917, au parc du génie, a assuré, comme chef de détachement, avec beaucoup de courage et de sang-froid et malgré un bombardement continuel des chemins suivis par son convoi, le transport de matériaux destinés à des organisations défensives urgentes. A fait preuve, pendant cette période, du dévouement le plus complet.

Historique de la 35e compagnie.

Cette compagnie était rattachée au Q. G. franco-américain; elle était chargée des interprètes stationnés à Chaumont.

Mort au champ d'honneur.

BOTTE, maréchal des logis interprète. — Le 12 janvier 1918, tué au cours d'une reconnaissance à Seigheprey, accomplissant bravement son devoir.

Blessés en service commandé.

DUBOIS, maréchal des logis interprète. — Le 20 mars 1918, évacue pour brûlures produites par les gaz.

CHAUVEL, adjudant interprète. — Blessé deux fois, le 26 avril 1915 et le 14 juillet 1915 à Armentières.

Croix de guerre obtenues par la 35e compagnie.

CHAUVEL, adjudant interprète (croix de guerre, ordre du 22 avril 1918). — Excellent sous-officier; a toujours su conserver au feu une attitude crâne et énergique.

LEGOUZ DE SAINT-SEINE, adjudant-chef interprète (croix de guerre, ordre du 19 novembre 1917). — A pris part, comme volontaire, le.16 et le 18 novembre 1917, aux deux premiers raids effectués par l'armée américaine. S'y est fait éminemment remarquer par l'activité dont il a fait preuve et par les heureuses initiatives qu'il a prises. Avait déjà participé à plusieurs opérations de ce genre sur le front anglais. Animé d'un sentiment élevé du devoir, donnant toujours l'exemple de l'entrain, du dévouement et de la bravoure.

BOTTE, maréchal des logis (croix de guerre, ordre du 17 janvier 1918). — Sous-officier courageux et modeste, a été tué au cours d'une reconnaissance, le 12 janvier 1918, accomplissant bravement son devoir. Déjà cité deux fois, déjà décoré de la médaille militaire.

DUBOIS, maréchal des logis interprète (croix de guerre, ordre du 20 mars 1918). — De service dans un poste de commandement soumis pendant trois jours à un bombardement par obus toxiques, a continué à assurer son service avec le plus complet mépris du danger. Evacué en raison des brûlures produites par les gaz, a demandé à rester dans une ambulance pour rejoindre son poste dans le plus bref délai.

TERNE, maréchal des logis interprète (croix de guerre, ordre du 24 août 1916). — Malgré son état de santé défectueux, a tenu à servir dans une unité combattante, où il a toujours donné le plus bel exemple de courage et de dévouement. Blessé mortellement le 22 juillet 1916 en première ligne, où il avait accompagné volontairement le commandant du bataillon auquel il était attaché.

DUMAINE, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 22 mars 1918). — Bien que du service auxiliaire et d'une classe ancienne, a demandé à rester au front. A fait preuve, dans la nuit du 8 au 9 mars, d'un grand sang-froid et d'un courage remarquables. Etant en première ligne avec des troupes alliées qui n'avaient jamais vu le feu a organisé le service des signaux sous un bombardement violent.

MONTMARTIE, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 14 avril). - Militaire courageux, allant au-devant des ordres reçus dans l'accomplissement de son devoir. A pris part volontairement à des reconnaissances dangereuses.

FLOTTES, 2e conducteur (croix de guerre, ordre du 22 avril 1918). - Bon soldat, ayant toujours eu une très belle conduite au feu. A été blessé deux fois en faisant son devoir.

PIONNIER, 2e conducteur (croix de guerre). - Même date, même citation.

SERRE, 2e conducteur (croix de guerre). — Même date, même citation. •

Historique de la mission militaire près l'armée britannique.

Un détachement du 19e train, sous le commandement du lieutenant **HENNESSY**, administre les secrétaires automobilistes et interprètes de la mission.

Historique du dépôt.

Lors de la mobilisation, le dépôt du 19e escadron du train a été constitué de la façon suivante :

Capitaine **LESCOT**, commandant le dépôt;
Lieutenant **MARTIN**, trésorier;
Lieutenant **DUPUIS**, officier d'habillement;
Capitaine **KORN**, mobilisation automobile.
Ce dépôt administra, en plus des 213 unités hippomobiles et automobiles, 26 services spéciaux. Il a incorporé 45.000 chevaux et 150.000 hommes.
Le trésorier a payé de 2 à 4 millions de solde par mois.
Les services administratifs ont employé, en moyenne, 160 militaires et 230 dames pendant toute la durée de la guerre.
Les officiers désignés ci-dessus sont partis successivement au front et, après le départ du capitaine **LESCOT**, le dépôt a été commandé par le capitaine **CHAPUIS** le lieutenant-colonel **DESTARAC**, le lieutenant-colonel **MARTIN**.

Ancêtrama

Librairie Militaire CHARLES-LAVAUZELLE & Cie
PARIS, 124, Boulevard Saint-Germain, et LIMOGES

==========

Général CORDONNIER. — Une Brigade au feu (Potins de guerre).
Volume in-8o de 415 pages, avec 3 cartes hors texte. 12 »
Commandant P.-Louis RIVIÈRE. — Ce que nul n'a le droit d'ignorer de la guerre 1914-1918. Volume in-8o de 60 pages 2 50
Général, Feld Marschall VON HINDENBURG. — Aus Meinem Leben (Ma vie), avec préface-du général BUAT, traduit par le capitaine KŒLTZ, breveté d'état-major. Volume grand in-8° de 386 pages, avec 3 cartes hors texte 30 »
ERICH VON FALKENHAYN, général de l'infanterie, chef d'état-major des armées allemandes de 1914 à 1916. — Le commandement suprême de l'armée allemande (1914-1916) et ses décisions essentielles. Traduction et avertissement par le génénal A. NIESSEL. Volume grand in-8o de 236 pages, avec 12 cartes. 24 »
L'Angleterre au feu. — Dépêches de Sir Douglas Haig, mises en français par le commandant breveté GEMEAU, préface de M. le maréchal FOCH. Volume grand in-8o de 474 pages, avec 25 croquis dans le texte et 10 grandes cartes dans une pochette spéciale annexée au volume. 45 »
Général A. DUBOIS. — Deux ans de commandement sur le front de France (1914-1916). Deux volumes grand in-8o avec 30 cartes ou croquis. 25 »
Général BAQUET. — Souvenirs d'un Directeur de l'Artillerie. Les canons, les munitions (novembre 1914-mai 1915). Volume in-8° de 188 pages. 6 »
Général X. Y. — Réflexions sur l'art de la guerre. Volume in-8° de 204 pages. 5 »
LUCIEN CORNET, sénateur. — 1914-1915 ; Histoire de Sa guerre :
TOME Ier (des origines au 10 novembre 1914). 380 pages. 7 50
TOME Il (du 10 novembre 1914 au 31 mars 1915). 360 pag. 7 50
TOME III (1915. L'Italie, la Russie, les Dardanelles). 344 pages. 9 »
TOME IV (1915. Le Front de France, les Balkans). 386 pages. 10 »
TOME V (En préparation).
ERNEST GAY, Président du Conseil général de la Seine. — Paris Héroïque. La grande guerre. Avec le Discours-Préface prononcé par M. POINCARÉ, Président de la République, le 19 octobre 1919 à la remise de la croix de guerre à la ville de Paris. Volume ln-8° de 330 pages. 7 50
Général GOMER CASTAING. - Sur le front : Méditations et Pensées de guerre (août 1914-mars 1918). Préface du général DE MAUD'HUY.
Volume ln-18 de 220 pag. 5 »
Docteur LÉON WAUTIIY. - Psychologie du soldat en campagne. Volume grand in-8° de 108 pages, broché. 5 «
CHARLES LAFON, lieutenant de vaisseau, aviateur-aéronaute, lauréat de l'Institut. — La France ailée en guerre. Vol. in-8° de 284 pages. 10 »
La Grande Revanche (1870-1871) (1914-1919). Conférences morales et patriotiques sur la Grande Guerre. Volume in-8° avec portraits de M. Clemenceau et des trois maréchaux, gravures et cartes (16e édition). 3 50