

# **Journal des marches et opérations de la section des chemins de fer de campagne Cameroun du 6 septembre 1914 au 20 avril 1916**

Le document qui suit est le *Journal des marches et opérations* de la section des chemins de fer de campagne accompagnant le corps expéditionnaire des troupes françaises d'A.O.F envoyé au Cameroun au début de la guerre de 1914.

Cette section des chemins de fer comprend une quarantaine de personnes, d'horizons divers, tant professionnels que géographiques.

Certains sont des militaires de carrière, appartenant au Génie ou à d'autres corps techniques (des artilleurs notamment), d'autres sont des réservistes mobilisés, certains étant cheminots dans le civil.

Ils sont en provenance de divers territoires d'Afrique de l'Ouest, Sénégal, Guinée, Dahomey.

Cette section est placée sous les ordres du capitaine Chardy<sup>1</sup>, assisté de quelques officiers, MM Chapey et Bigot, puis en octobre 1915 M. Le Révérend. On trouve également une trentaine de sous-officiers et une dizaine de civils. Elle utilise également un certain nombre de manœuvres indigènes pour ses grands chantiers (reconstruction de ponts, réfection des voies, abattage et transports de billes de bois...)

Les chemins de fer du Kamerun allemand comprenaient 2 lignes principales, la ligne du Nord de Bonabéri à Nkongsamba, et la ligne du Centre de Douala à Eséka, prolongée par une ligne Décauville<sup>2</sup> jusqu'à Makak. Très tôt après le débarquement à Douala du corps expéditionnaire franco-anglais, il est décidé que la section anglaise de chemin de fer sera chargée du service du chemin de fer du Nord, et la section française du service de la ligne du Centre.

Le travail ne va pas manquer. Les Allemands ont cherché à rendre inutilisable le matériel roulant. Ils ont également détruit un certain nombre d'infrastructures. Par ailleurs, les troupes alliées feront régulièrement appel au savoir-faire des hommes du Génie pour diverses tâches matérielles.

La traction et le matériel : la section s'efforce de remettre en état les locomotives et le matériel roulant. Des locomotives ont été trouvées à Douala ; d'autres seront trouvées à Eséka ; des locomotives Décauville enfin seront trouvées à Makak, toutes sabotées, généralement par l'enlèvement des bielles motrices. Il convient donc soit de fabriquer ou d'adapter de nouvelles bielles, soit d'en faire venir, de Guinée notamment, pour remettre le matériel en état de marche. Il faut aussi aménager des wagons en ambulance, en blinder d'autres qui accompagneront les convois. Les wagons trouvés près d'Eséka ont été sabotés par l'enlèvement des boîtes à graisse et des coussinets, qui assurent la liaison entre les essieux et le châssis. La section va aussi porter un effort particulier sur l'utilisation de lorrys. Ces wagonnets légers

---

<sup>1</sup> Eugène Labaylesse-Chardy est âgé de 35 ans en août 1914. Il est ancien élève de l'école polytechnique et a effectué sa carrière militaire dans le Génie ; depuis 1909, il est capitaine et affecté en Côte d'Ivoire.

<sup>2</sup> Un Décauville est un chemin de fer à voie étroite, avec des rails et traverses métalliques et un matériel d'exploitation (locomotive et wagons) adapté. Les Décauville pouvaient servir de voies provisoires en attendant la construction de voies définitives.

peuvent éventuellement être démontés et remis en place sur des portions de rails non rattachés à l'ensemble du réseau. Ils vont donc faciliter le transport de vivres et de munitions à destination des divers postes et des colonnes opérationnelles.

La voie : Le chemin de fer du Centre comprend un certain nombre de ponts enjambant des rivières. C'est bien entendu le maillon faible d'une voie, et à chaque recul des Allemands, ils font sauter quelques travées. De même, des opérations de commandos sont lancées pour détruire des ponts ou faire sauter des rails et couper les arrières d'une colonne ou d'un poste. La section de chemin de fer devra ainsi entreprendre la réfection ou la reconstruction complète du pont sur la Dibamba à Japoma, du pont sur la Sanaga à Édéa (k<sup>m</sup> 81), du pont du ravin de Libnjok (k<sup>m</sup> 98), du pont sur la Kélé (k<sup>m</sup> 121), du pont sur la Lingen (k<sup>m</sup> 147), puis des ponts de la voie Décauville : sur la Petite Malumé (k<sup>m</sup> 189), sur la M'Pobé (k<sup>m</sup> 194), la M'Banga (k<sup>m</sup> 197,5), la Grande Malumé (k<sup>m</sup> 201).

À l'annonce de chaque destruction, le capitaine Chardy se rend sur place, il établit un projet de réparation ou de reconstruction, divers chantiers sont organisés, l'un sur place, un autre éventuellement chargé d'abattre des arbres et de mener les billes dans une scierie pour obtenir la matière première semi-prête, un enfin dans les ateliers de Douala pour ce qui est technique. La relation sur le papier paraît simple, alors que la réalisation s'effectue en quelques semaines ou quelques mois, selon la difficulté de l'entreprise. Il convient ensuite de tester l'ouvrage, en y faisant circuler des convois, de plus en plus chargés, et tout se déroule sans difficultés.

La section des chemins de fer doit également procéder à l'entretien et la réfection des voies : parfois, les rails ou traverses ont été démontés par les ennemis, parfois les pluies ou tornades obligent à refaire les remblais. Il faut aussi reconstruire des gares, des ateliers d'entretien, des aiguillages, des voies de garage.

La pose et l'entretien de lignes téléphoniques le long des voies est également l'affaire d'équipes spécialisées de la section de chemin de fer.

La section s'est efforcée de permettre le meilleur trafic possible alors que la continuité de la voie n'existe plus. Des convois ferroviaires ou des lorrys tractés manuellement relient des points entre deux chantiers de réfection, avec transbordement des marchandises ou des hommes à chaque point de rupture.

Autres activités : La section de chemin de fer est également chargée de la reconstruction dans le port de Douala d'un wharf ferroviaire, permettant lors du déchargement des bateaux de charger directement la cargaison sur des wagons ou wagonnets.

Étant composée d'hommes du Génie, elle va être chargée de divers petits travaux notamment pour le service de santé (travaux de plomberie, de constructions pour l'hôpital, fabrication de lits, de brancards...)

✎ ✎

En 1916, alors que les dernières troupes allemandes ont quitté le Cameroun pour passer dans le Muni espagnol, qui est un territoire neutre, le chemin de fer du Centre rapatrie à Douala des unités de l'A.O.F, de l'A.E.F ou anglaises, appelées à regagner leurs zones d'affectation ou à se rendre en Europe.

Le *Journal de marche et opérations* du Capitaine Chardy se termine sur une note de fierté : « À signaler qu'à partir du 20 avril, le chemin de fer du Centre a pu être ouvert à l'exploitation commerciale voyageurs et marchandises. »

La mission principale est achevée, malgré pendant près de vingt mois la présence proche des ennemis, le climat hostile et la modestie des moyens techniques.

**Corps expéditionnaire du Cameroun**  
**Journal des marches et opérations**  
**de la section des chemins de fer de campagne**  
**pendant la campagne entreprise au Cameroun**  
**du 6 septembre 1914 au 20 avril 1916**



DATE	Historique des faits
6 septembre	<p>La section de chemin de fer de campagne a été constituée, à Dakar, le 6 septembre 1914 par exécution du 3<sup>ème</sup> addendum à l'ordre général N° 22 en date du 2 septembre du général de division commandant supérieur des troupes de l'A.O.F. Elle devait comprendre :</p> <p>Personnel militaire      1 capitaine du génie Commandant                                            2 officiers d'adm<sup>on</sup> du Génie                                            1 adjudant du Génie                                            2 sergents major "                                            28 sergents           "                                            1 caporal infirmier (inf<sup>ie</sup> col<sup>le</sup>)</p> <p>Personnel civil           1 chef ouvrier d'art des chemins de fer de l'AOF                                            8 indigènes mécaniciens et chauffeurs</p> <p>Ont été appelés à la date du 6 septembre :</p> <p>a) à <u>Dakar</u>           1 Capitaine du Génie Labaylesse-Chardy Eugène                                            1 officier d'administration de 2<sup>ème</sup> cl. du Génie Bigot Jules                                            1 adjudant du Génie                                            1 S<sup>t</sup> major    id                                            21 sergents   id                                            1 infirmier section des infirmiers coloniaux</p> <p>présents à Dakar. Ce personnel était prélevé sur le contingent d'officiers et de sous-officiers mobilisés le 2 août au chemin de fer de la Côte d'Ivoire.</p> <p>b) à <u>Conakry</u>       1 officier d'adm<sup>on</sup> de 2<sup>ème</sup> cl. du Génie Chapey Claude                                            1 sergent major du Génie                                            7 sergents du Génie</p> <p>prélevés sur le personnel mobilisé du chemin de fer de la Guinée.</p>
8 septembre	<p>Remplacement du sergent <u>Lavail</u> rentré en traitement à l'Hôpital par le sergent <u>Bonhomme</u> de la section indigène du Génie.</p> <p>Préparation d'un parc léger d'outillage pris à la section d'artillerie.</p>
9 septembre	<p>Embarquement de la section sur le vapeur "<u>Général Archinard</u>" à 17<sup>H</sup>. Départ de Dakar à 20<sup>H</sup> à destination de Conakry et Cotonou.</p>
10	Rien à signaler.
11 septembre	
12 septembre	Arrivée à Conakry à 20 <sup>H</sup> .
13 septembre	Embarquement du personnel complémentaire. Chargement d'un petit stock de matériel de chemin de fer et d'outillage préparé, sur ma demande, par le chemin de fer de Conakry au Niger.
14 septembre	<p>Départ de Conakry</p> <p>Le directeur du chemin de fer de Conakry n'a pu fournir que deux mécaniciens et deux chauffeurs indigènes.</p>

		Composition définitive de la section :	
	Personnel militaire	1 capitaine du génie 1 officier d'adm <sup>on</sup> de 2 <sup>ème</sup> cl. du Génie 1 officier d'adm <sup>on</sup> de 2 <sup>ème</sup> cl. du Génie 1 adjudant 2 sergents major du Génie 27 sergents	Capitaine Chardy M. Chapey M. Bigot
	Personnel civil	1 soldat infirmier section infirmiers coloniaux 1 chef ouvrier d'art 2 mécaniciens indigènes 2 chauffeurs indigènes	M. Joly
15-16-17-18 septembre	Rien à signaler		
19 septembre	Arrivée à Grand-Bassam à 15 <sup>H</sup> .		
20 septembre	Départ de Bassam à 10 <sup>H</sup> .		
21 septembre	Rien à signaler.		
22 septembre	Arrivée à Cotonou à 16 <sup>H</sup> . Débarquement de la section.		
23 septembre	Débarquement du matériel. La section doit attendre à Cotonou des instructions du Colonel Commandant la Colonne expéditionnaire pour être acheminée sur sa destination définitive au Cameroun.		
24 septembre au 1 <sup>er</sup> octobre	Séjour à Cotonou. Instructions et conférences aux sous-officiers sur les services exploitation et voies. Manipulations télégraphiques. Rien de particulier à signaler.		
1 <sup>er</sup> octobre	Reçu du Commandant militaire du Dahomey avis de l'arrivée, le lendemain, d'un bateau anglais (steamer <i>Ancobra</i> ) envoyé de Lagos pour prendre la section française de chemin de fer.		
2 octobre	Embarquement du parc et du matériel dans la matinée. Embarquement du personnel l'après-midi à 15 heures.		
	Personnel	1 capitaine 2 officiers d'adm <sup>on</sup> 1 adjudant 2 sergents majors 27 sergents 1 soldat infirmier 1 agent civil 2 mécaniciens } indigènes venus de Guinée 2 mécaniciens } 14 ouvriers embauchés à Cotonou	
	<u>Nota</u> : Le Sergent du Bénie Boulestreau resté à l'hôpital de Cotonou atteint de dysenterie reste à Cotonou.		
3 octobre	Arrivée à Lagos. Transbordement de la section, personnel et matériel, sur vapeur " <u>Mendi</u> " qui doit être dirigé sur <u>Duala</u> , dont la nouvelle de reddition aux alliés est parvenue à Cotonou le 1 <sup>er</sup> octobre.		
4 et 5 octobre	Rien à signaler.		
6 octobre	Arrivée à Duala. Débarquement de la section. Le Capitaine Commandant la Section reçoit du Colonel Mayer l'ordre de se mettre à la disposition du Général Dobell C <sup>dt</sup> les forces alliées.		

7 octobre	<p>Débarquement du matériel. Installation du personnel au campement autrefois occupé par les agents du chemin de fer, côté est de la voie ferrée. Conférence avec le Général anglais, puis avec un Capitaine du Corps du Royal Engineer chargé des Services techniques à l'Etat-Major du Général Dobell.</p> <p>Le service du chemin de fer du centre avait été pris par une section anglaise de chemin de fer formée en majeure partie d'officiers et de sous-officiers, agents mobilisés du chemin de fer de Nigeria.</p> <p>Après conférence et conformément à mes suggestions, il est décidé que la section française de chemin de fer prendra le service du chemin de fer du Centre, ligne sur laquelle doivent se poursuivre les opérations de la colonne des troupes françaises, tandis que la section anglaise serait chargée du service du chemin de fer du Nord le long de laquelle les troupes anglaises devraient opérer.</p>
8 octobre	<p>Passation du service par la section anglaise ; seul le service de la traction est passé contradictoirement et régulièrement ; pour les autres services, aucune formalité régulière n'est accomplie.</p> <p>Les Anglais ont réparé une locomotive type 17<sup>T</sup> par ajustage de 2 bielles motrices improvisées (bielles de commandes doublées et assemblées pour joints à boulons).</p> <p>À 8<sup>h</sup> du matin, départ d'un convoi formant train d'essai (1 machine, 1 wagon ambulance aménagé avec des lits de camp, 2 wagons tombereaux). Arrivée du train à Japoma à 9<sup>h</sup>45. L'injecteur de la locomotive fonctionnant mal, le mécanicien est obligé de faire remplir sa chaudière par un orifice d'autoclave. La machine est ensuite remise en pression et quitte Japoma à 17<sup>h</sup>30. Arrêt du train de retour au k<sup>m</sup> 4 par suite du manque de pression. Les blessés venant de Japoma sont transbordés sur 3 lorrys* plates. Arrivée à Duala à 23<sup>h</sup>.</p> <p style="text-align: center;"><u>Reconnaissance préliminaire du pont de Japoma.</u></p> <p>Envoi d'un détachement comprenant l'officier d'adm<sup>on</sup> Bigot, l'Adj<sup>t</sup> Lorasso, le S<sup>t</sup> M<sup>or</sup> Dumont, le S<sup>t</sup> Durmont avec mission de reconnaître la brèche et de rendre compte de l'état des lieux.</p> <p>Au retour l'officier rend compte que 2 travées de 60<sup>m</sup> ont été détruites par les Allemands, Le pont proprement dit comprend 5 travées représentant une longueur de 320<sup>m</sup>. La profondeur d'eau à hauteur des brèches est d'environ 5 à 6<sup>m</sup>, et le rail est établi à 16<sup>m</sup> environ au-dessus du fond du lit de la rivière. C'est dire que la réparation sera difficile et assez longue. Le capitaine commence l'étude d'un projet de réparation.</p>
9 octobre	<p>Départ d'un détach<sup>t</sup> à 7<sup>h</sup>, pour remettre en état la locomotive restée la veille au k<sup>m</sup> 4. Retour du convoi à midi. La locomotive a besoin d'une visite générale et de réparations.</p>
10 octobre	<p>Reconnaissance du capitaine Chardy Cd<sup>t</sup> la section au pont de Japoma.</p>
11 octobre	<p>Recherche de matériaux à Duala en vue des travaux à entreprendre.</p> <p>Le capitaine rend compte à l'état-major Anglais qu'il va essayer de faire la réparation du pont de Japoma, mais que les travaux exigeront environ deux mois.</p> <p>Il propose à l'état-major d'améliorer le passage de fortune aménagé au pont de Japoma (échelles de cordes, câble transbordeur) en construisant une passerelle pour piétons devant permettre le passage continu des tirailleurs et des porteurs en file indienne. Cette passerelle achevée, les travaux de réparation du pont pour voie ferrée seront activement poursuivis. Ces propositions sont approuvées.</p>

\* Les lorrys sont des wagonnets utilisés généralement pour les travaux de maintenance de la voie. On peut les démonter, les transporter et les utiliser sur des portions de rail non rattachées au réseau.

12 octobre	<p>Départ pour Japoma d'un chantier de construction comprenant</p> <p>1 officier d'adm<sup>on</sup> M. Bigot  1 adjudant Lorasso  6 S/officiers Gallerand, Minaut, Chevretton, Maje, Roques, Dumont  25 ouvriers  250 manœuvres indigènes</p> <p>Après installation sommaire, les travaux devront être immédiatement entrepris.  1 sous-officier prend à Japoma les fonctions de chef de station.</p>
13-14 octobre	<p>Sur proposition du Capitaine, il est décidé de transborder sur RG* 2 wagons de 5<sup>T</sup> de charge et un wagon de 10<sup>T</sup> en vue d'utiliser ces véhicules pour le ravitaillement de la Colonne Mathieu.</p> <p>Construction d'une portière pour le transport des wagons démontés ainsi que pour le transbordement des animaux de la Colonne.</p>
15-16 octobre	Remontage des travaux sur RG. Continuation des travaux de la passerelle.
17 octobre	Achèvement de la passerelle provisoire qui pourra servir au passage de la colonne secondaire (colonne Mathieu). Organisation d'un district d'entretien de la voie de Duala à Japoma.
18-19-20-21 octobre	Construction de la passerelle définitive latérale au pont, la passerelle provisoire ayant servi au passage de la colonne devant être enlevée pour permettre d'entreprendre les travaux définitifs de l'estacade. Commencement des approvisionnements des bois.
21 octobre	À 15 heures, le commandant de la colonne signale de nombreuses coupures dans la voie entre les k <sup>m</sup> 22 et 26. Il est fait alors envoi d'un train de matériel. 150 <sup>m</sup> de voie à Japoma et une équipe de réfection est tenue prête.
22 octobre	<p>Départ de la colonne secondaire : la section détache 1 serg<sup>t</sup>, 30 manœuvres avec un lorry chargé de matériel, en vue de procéder au rétablissement de la voie afin de permettre la circulation du wagon blindé réparé par nos soins, et des lorrys et wagons chargés du ravitaillement.</p> <p>La section détache en outre un sergent et des manœuvres pour entreprendre la réparation d'au moins un fil téléphonique.</p> <p>Dès le k<sup>m</sup> 22 l'ennemi a multiplié les coupures et dès qu'il a appris qu'un canon armait un wagon, il procède à l'enlèvement de grandes portions de voie. La réparation devient longue. En outre on manque de matériel.</p>
23 octobre	Le chef de l'État-major anglais donne l'ordre de surseoir à la réparation de la voie, la colonne renonçant à pouvoir faire suivre les wagons. La colonne secondaire atteint le soir la gare de Pitti k <sup>m</sup> 30.500. Le commandant signale l'existence de nombreuses coupures du k <sup>m</sup> 22 au k <sup>m</sup> 26 mais à partir de ce point la voie est intacte jusqu'au k <sup>m</sup> 35 où l'avant-garde couche.
24 octobre	<p>Le commandant de la colonne fait connaître que la voie est intacte du k<sup>m</sup> 35 au k<sup>m</sup> 57 ; il demande dès lors la réparation de la voie du k<sup>m</sup> 22 au k<sup>m</sup> 26 pour permettre évacuations et ravitaillement en lorrys.</p> <p>Ordre est donné à l'officier d'Adm<sup>on</sup> Bigot d'organiser un chantier de pose prélevé sur les travailleurs et d'entreprendre aussitôt la réfection. La reconnaissance précise qu'il manque 490<sup>m</sup> de voie.</p>
25 octobre	Fait envoi de 2 trains de 150 <sup>m</sup> de voie. Arrivée par vapeur "Gabon" du sergent Boulestreau resté malade à Cotonou. Arrivée de 10 ouvriers et 65 manœuvres provenant de la Côte d'Ivoire et envoyés sur ma demande.

\* RG : rive gauche.

26 octobre	<p><u>Colonne</u>. La colonne secondaire est arrêtée par une sérieuse résistance au k<sup>m</sup> 61 à Logbatjek.</p> <p><u>Construction</u>. Fait envoi d'un approvisionnement supplémentaire de voie (300<sup>m</sup>). À l'arrivée du 2<sup>ème</sup> train à Japoma, la locomotive déraile par suite de la rupture d'une tige d'accouplement des sabots des freins.</p> <p><u>Traction</u>. M. Joly chef de dépôt part en lorry à 17<sup>H</sup> ; la locomotive est enraillée dans la nuit et remise sur rails à 2 heures du matin.</p> <p><u>Construction</u>. Le 26 à midi, la passerelle latérale pour piétons est terminée.</p>
27 octobre	<p>À 14 heures, la pose de voie est achevée, la continuité du rail est assurée jusqu'au k<sup>m</sup> 61 et jusqu'au pont d'Edéa (k<sup>m</sup> 81).</p>
28 octobre	<p>Commencement de la réparation proprement dite du pont de Japoma conformément au projet arrêté par le Capitaine C<sup>dt</sup> la Sect. Mise en confection des chevalets.</p> <p>Le Colonel Mayer signale au Quartier Général que la colonne principale est arrivée à Edéa le 27 octobre à 9<sup>H</sup> du matin.</p>
29 octobre	<p>Le Com<sup>t</sup> Mathieu signale qu'il part à 8<sup>H</sup> de Kopongo K<sup>m</sup> 62 vers Edéa, l'ennemi semble avoir battu en retraite à la faveur de la nuit. La colonne secondaire arrive au pont d'Edéa bras nord de la Sanaga à 14<sup>H</sup>.</p> <p><u>1 travée de 60<sup>m</sup> détruite</u> dans un pont comportant 4 travées semblables, indépendantes de 60<sup>m</sup> chacune. Voie intacte du 62 au 81.</p>
30 octobre	Rien à signaler
31 octobre	<p>Construction. Installation d'une sonnette à déclic* sur le pont détruit en vue du battage des pilots destinés à soutenir l'extrémité de la travée métallique affaissée.</p> <p><u>Nota</u>. Pendant toute la période précédente, les services, Exploitation et Traction assurent Le mouvement des trains entre Duala et Japoma. Les ateliers de Duala préparent l'approvisionnement des matériaux et la mise en état de l'outillage, nécessaires au pont de Japoma (construction d'une sonnette, équarrissage des bois de charpente, confection de sabots de pilots, de boutons de charpente, etc.) Enfin la traction procède au montage de 30 wagons neufs trouvés à Duala.</p>
1 <sup>er</sup> novembre	<p>Commencement du battage des pilots.</p> <p>Le colonel Mayer signale qu'une reconnaissance envoyée sur la voie ferrée au k<sup>m</sup> 98, a trouvé le pont sur le Ravin de Libnjok entièrement détruit. Brèche de 76<sup>m</sup>80, au-dessus d'un ravin d'environ 20<sup>m</sup> de profondeur. Le Colonel considère le pont comme étant très difficilement réparable.</p>
2 novembre	Rien à signaler
3 novembre	<p>Départ de Japoma du premier convoi de ravitaillement destiné à Edéa, vivres et matériel sont chargés sur wagon à frein tiré par des porteurs agissant sur des câbles tracteurs.</p> <p>À cet effet, 2 wagons supplémentaires de 10<sup>T</sup> à frein ont été transportés sur RG où ils ont été remontés.</p>
4-5-6 novembre	<p>Construction aux ateliers d'une 2<sup>ème</sup> sonnette à déclic destiné à activer battage pilots.</p> <p>Déchargement à Duala de 3 chalands contenant du matériel de voie.</p> <p>Expédition à Bonabéri pour le chemin de fer du Nord de 6 wagons neufs démontés.</p> <p>Approvisionnement de fers et madriers réquisitionnés. Préparation des travures constituées par des <b>!</b> assemblés.</p> <p>Construction. Battage de pilots au support B. Consolidation de la sonnette.</p>

\* Une sonnette est un dispositif permettant d'enfoncer des pieux ou pilots servant de fondation à des ouvrages de génie civil. La sonnette porte un outil cylindrique massif appelé mouton qui par son poids enfonce le pieu.

	Confection du 4 <sup>ème</sup> chevalet. Levage des longerons sous rails de la travée n° 5.
7 novembre	Expédition de la 2 <sup>ème</sup> sonnette et mise en action du battage avec mouton de 200 K <sup>g</sup> .
	Mise en place des calages et des supports de la travée 5 Aux ateliers préparation d'une sonnette robuste pour mouton de 800 k <sup>g</sup> .
du 8 au 12 novembre	Le levage des longerons sous rails de la travée 5 est achevé. Mise en place des supports. Battage des pilotes supports de la partie métallique en porte à faux de la 5 <sup>ème</sup> travée. Fixation du dispositif d'attache à la pile de la travée métallique affaissée, au moyen de cinquenelles en câbles. Construction d'1 pile de calage en rails et traverses de bois dur, pile destinée à consolider l'appui de départ de la travée brisée.
	<u>Construction</u> . Achèvement de la sonnette de 8 <sup>m</sup> (expédiée le 12). Continuation de la préparation des travures. Confection de tirants filetés destinés à relier la travée affaissée à la travée précédente restée en place.
13 novembre	Essai en atelier de la machine de 40 <sup>T</sup> (n° 105) remise en état après ajustage de 2 bielles motrices reçues du chemin de fer de Nigeria sur ma demande, bielles qu'il a fallu allonger.
	<u>Exploitation</u> . Le 12 novembre, transport de Japoma à Duala de 2 compagnies (retour de la colonne).
14-15-16-17 novembre	Continuation des travaux en cours. Rien à signaler. Achèvement du battage des pilotes de la 5 <sup>ème</sup> travée.
18 novembre	Mise en montage de la machine 17 <sup>T</sup> trouvée aux ateliers. Transport de 100 tirailleurs et de 26 <sup>T</sup> de vivres.
	<u>Traction</u> . Arrivée de 2 locomotives demandées par mes soins au chemin de fer de Guinée. <u>Reconnaissance</u> . Un officier d'administration M. Chapey, 2 s/off S <sup>ts</sup> Doudard Briandet sont envoyés le 17 à Edéa en vue de reconnaître l'état de la ligne de Japoma à Edéa et de déterminer les aménagements à effectuer, en vue de l'exploitation future qui suivra achèverm <sup>t</sup> pont Japoma.
19 novembre	Continuation des trav <sup>x</sup> en cours. Etablissement d'un 2 <sup>ème</sup> fil téléphonique de Duala à Japoma (S <sup>t</sup> Arnaut). Mise en montage aux ateliers d'une locomotive 17 <sup>T</sup> de Guinée. La 2 <sup>ème</sup> locomotive venue de Guinée est mise en service au chemin de fer du Nord par ordre du général Dobell.
20 novembre	Départ de Duala d'un détachement S <sup>t</sup> Leguay, 25 manœuvres monteurs avec mission d'établir de Japoma à Edéa un 2 <sup>ème</sup> fil téléphonique pour permettre les communications directes.
	Soir. Arrivée à Edéa de la reconnaissance de l'officier Chapey.
21 novembre	S <sup>t</sup> Leguay rend compte que le 2 <sup>ème</sup> fil a été entièrement enlevé jusqu'au k <sup>m</sup> 21, ce qui retardera son départ. Réparation d'un wagon voyageur et aménagement d'un tombereau en wagon couvert.
	<u>Constr<sup>on</sup></u> . Battage des pilotes battée 4. Levage des chevalets jusqu'au support 8. Mises en place des premières traverses.
22-23-24 novembre	Continuation des travaux en cours. Rien à signaler.
25 novembre	Visite du Railway par le Gouverneur général de la Nigéria. L'officier du Génie Chapey rend compte qu'il a effectué, conformément à mes instructions, la reconnaissance du pont détruit du k <sup>m</sup> 98. Consolidation par le détachement de M. Chapey de la passerelle suspendue laissée par le Génie de campagne entre les 2 piles de la travée de 60 <sup>m</sup> détruite du

	pont sur la Sanaga. M Chapey rend compte qu'il rentrera vers le 10 X <sup>bre</sup> après avoir construit une portière destinée au transbordement à la Sanaga bras nord.		
26 novembre	<u>Télégraphie</u> . Pose du 2 <sup>ème</sup> fil atteint le k <sup>m</sup> 57.		
27 novembre	Reçu avis que le détachem <sup>t</sup> du B <sup>on</sup> n° 1 envoyé vers Dehane a eu une attaque très sérieuse et a subi de grosses pertes (2 off tués, 1 off grièv <sup>t</sup> blessé, 5 sous-officiers ou soldats blessés, plusieurs tirailleurs tués, etc.)		
28 novembre	<u>Télégraphie</u> . Pose du 2 <sup>ème</sup> fil atteint Edéa. Installation d'un poste central. <u>Ateliers</u> . Fin du montage de la machine 17 <sup>T</sup> de Guinée. Essais satisfaisants. Construction de 2 bielles motrices pour locomotive n° 2. Blindage de l'abri des mécaniciens des locomotives en service.		
29-30 nov.	Rien à signaler.		
1 <sup>er</sup> décembre	Rapatriement de 2 s/off pour raisons de santé (S <sup>t</sup> Drapier, S <sup>t</sup> Caillat).		
1 <sup>er</sup> au 5 décembre	Rien à signaler. Pose d'un poste téléphonique en gare de Lungahé. Continuation des travaux en cours.		
6 décembre	Achèvement du battage des pilots du pont de Japoma. Levage des chevalets 9 et 10.		
7 décembre	Achèv <sup>t</sup> et mise en place à Edéa de la portière de transbordement.		
8 décembre	Rien à signaler.		
9 au 14 décembre	Achèv <sup>t</sup> du levage des chevalets et mise en place des traverses.		
15 décembre	Transformation de wagons blindés destinés au transport de l'escorte des trains. <u>Achèvement du pont de Japoma</u> .		
16 décembre	Essai du pont de Japoma. Train d'essai		
	1 machine	17 <sup>T</sup>	
	2 wagons chargés	29 <sup>T</sup>	
	2 wagons vides		
	Affaissement peu sensible au support 13 (moins de 2 <sup>mm</sup> ). Résultats satisfaisants. Machines et wagons peuvent passer normalement.		
17 décembre	Aménagement de créneaux dans le wagon blindé déjà sur RG et ayant servi au canon.		
18 décembre	Départ du 1 <sup>er</sup> train régulier de service de Duala à Edéa (k <sup>m</sup> 81). À Logbatjek, l'aiguille ayant été tournée, la machine s'engage sur la voie de garage où un rail avait été enlevé. Le mécanicien ignorant le parcours s'aperçoit trop tard de l'erreur d'aiguillage et la machine déraile des 2 essieux avant (1 <sup>H</sup> 15). À 18 <sup>H</sup> , arrivée de la machine de secours n° 12 avec engins.		
19 décembre	De 5 <sup>H</sup> 30 à 12 <sup>H</sup> , relevage de la locomotive et rétablissement de la voie. Départ de Logbatjek à 13 <sup>H</sup> 40. Arrivée à Edéa 16 <sup>H</sup> 28.		
20 décembre	Train de retour départ d'Edéa à 9 <sup>H</sup> 30. À Kopongo, rupture d'un joint de prise de vapeur. Fais obturer par un joint plein. Machine repart à 16 <sup>H</sup> et trouve à Lungahé machine de secours demandée à Duala. Le train remorque rentre à Duala à 20 <sup>H</sup> .		
21 décembre	Réparation des machines 1 et 2.		
22 – 23 "	Blindage d'un wagon couvert et de l'abri de la machine 12. <u>Construction</u> . Travaux d'achèvement de l'estacade. Repliement du matériel.		
24 décembre	2 <sup>ème</sup> train sur Edéa. Voyage s'effectue sans incident.		
25 décembre	Train de retour sans incident.		

27-28-29 décembre	Travaux en cours  <u>Nota</u> Pendant le mois de décembre furent effectués les travaux nécessaires au mouvement des trains. Réparation de la pompe de Lungahé. Installation des postes téléphoniques de Lungahé et Kopongo sur le circuit omnibus. Aménagement de la gare terminus provisoire du k <sup>m</sup> 81. Pose d'une voie de garage de 100 <sup>m</sup> ; construction d'une petite gare. L'aménagement fut terminé le 30.
30 décembre	3 <sup>ème</sup> train Duala Edéa sans incident.
31 décembre	Rien à signaler.

1915	Année 1915
1 <sup>er</sup> janvier	Train de retour Edéa Duala sans incident. Reçu de l'Etat major anglais l'ordre d'entreprendre la réparation du wharf de Duala afin de permettre l'accostage des navires calant 5 <sup>m</sup> à 5 <sup>m</sup> 50 en vue d'opérer les manutentions directement de navire à wagon. La reconnaissance effectuée au wharf montre que tous les pilots sont inutilisables et doivent être remplacés. Le capitaine établit un projet comprenant une voie d'accès centrale se divisant en 2 tronçons vers la tête du wharf de façon à encastrer la grue à vapeur.
2-3 janvier	Service courant. Commencement des travaux du wharf.
4 janvier	Train sur Edéa. Personnel : 2 mécaniciens indig., 2 chauff., 3 serre-freins 2 sous-officiers            S <sup>t</sup> Neuville, chef de train S <sup>t</sup> Ventre, payeur.  Composition : machine 12, 1 wagon blindé, 1 ambulance, 2 wagons vitrés. Le départ du train de Duala est d'abord retardé d'une heure pour attendre un courrier. Aussitôt après le départ du train de Duala, le capitaine est avisé qu'un assez fort détachement ennemi a été signalé au voisinage de <u>Kopongo</u> k <sup>m</sup> 62. L'état-major général anglais transmet l'ordre d'arrêter le train à Japoma. Quelques minutes après, le colonel Mayer, commandant les troupes françaises, m'informe que toutes les mesures de protection ayant été prises à Edéa, le train peut continuer sa marche. Je rends compte à l'état-major anglais et prescris à Japoma de faire continuer le train. L'escorte ayant été renforcée à 50 tirailleurs, le train quitte Japoma à 9 <sup>H</sup> et arrive sans incident à Kopongo à 11 <sup>H</sup> 35. Là le colonel Mayer donne l'ordre d'arrêter le train et de le conserver en gare jusqu'à nouvel avis. Pas d'incident jusqu'au soir.
5 janvier	À 5 <sup>H</sup> du matin la gare de Duala reçoit par téléphone avis que le poste de Kopongo est attaqué depuis 4 <sup>H</sup> du matin par un fort détachement allemand qui a tenté un assaut sans succès : 5 tirailleurs du poste sont blessés. Je donne l'ordre de tenir sous pression un train prêt à partir. À 6 <sup>H</sup> 30, le S <sup>t</sup> M <sup>or</sup> du Génie Dumont, chargé de l'entretien des lignes téléphoniques à Edéa et qui a rejoint Kopongo la veille avec un détachement de renfort, rend compte que les communications téléphoniques avec Edéa sont coupées. L'attaque ennemie continue. À 7 <sup>H</sup> il fait connaître que la machine est intacte et que le personnel du chemin de fer est indemne. À 7 <sup>H</sup> 20, un train de secours demandé par l'état-major anglais pour envoyer un détachement de tirailleurs est tenu prêt à partir. Le détachement comprend 2 Européens, Cap <sup>ne</sup> Charvet : 100 tirailleurs. Départ du train de Duala à 8 <sup>H</sup> 20. Arrivée à Lungahé sans incident à 13 <sup>H</sup> . Le train en repart à 13 <sup>H</sup> 15. À partir du k <sup>m</sup> 50, la reconnaissance est effectuée à pied et en avant du train ; à l'arrivée à Logbatjek k <sup>m</sup> 58, le sergent indigène chef de poste rend compte qu'il n'a vu aucun parti ennemi.

	<p>Le détachement, dont la présence n'est plus nécessaire à Kopongo, revient à Lungahé et rentre à Duala avec le train spécial ; arrivée à 20<sup>h</sup>30.</p>
6 janvier	<p>Le colonel Mayer fait savoir au Quartier général anglais que, le 5 janvier, à 5<sup>h</sup> du matin, en même temps que le poste de Kopongo, une forte attaque était lancée par l'ennemi à Edéa. À 8<sup>h</sup>30, l'ennemi était partout repoussé, avec de fortes pertes. Il signale que l'on a trouvé 60 cadavres, dont 14 d'Européens, parmi lesquels 5 officiers. Les troupes françaises ont pris une mitrailleuse, 50 fusils, des caisses de munitions et plusieurs équipements. Nos pertes sont relativement faibles : 4 tués dont 1 Européen, 11 blessés.</p> <p>Le train montant du 4, qui avait été retenu à Kopongo, repart le 6 au matin à destination d'Edéa, mais précédé par une escorte de tirailleurs.</p> <p>Le sergent major du Génie Dumont a tenté la veille d'effectuer la réparation de la ligne téléphonique de Kopongo vers Edéa mais l'importance des coupures est telle que le travail ne peut être achevé le soir. Il est repris le lendemain pendant la marche du train sur Edéa. À 11<sup>h</sup>30, la communication téléphonique avec Edéa est rétablie et le train peut atteindre le k<sup>m</sup> 81.</p>
7 janvier	Rien à signaler.
8 janvier	<p>Retour du train d'Edéa : voyage normal.</p> <p>Le S<sup>t</sup> major Dumont rend compte que les sous-officiers de service au train du 4, s<sup>ts</sup> Neuville, Ventre, ont participé à la défense de Kopongo.</p> <p>Le colonel fait connaître qu'on a découvert 6 nouveaux cadavres de blancs.</p>
9-10-11 janvier	Continuation des travaux en cours. Achèvement du pont de Japoma. Préparation de la sonnette à vapeur destinée aux travaux du wharf.
12 janvier	Train Duala Edéa sans incident.
13 janvier	<p>Reçu du Chief engineer une lettre informant que le général Dobell donne l'ordre d'effectuer la réparation du pont d'Edéa et d'envisager la reconstruction du pont détruit du k<sup>m</sup> 98.</p> <p>Le capitaine arrête le projet de réparation du pont d'Edéa, estacade de chevalets sur palées de pilots spécialement contreventés, en raison de la hauteur du rail et de la profondeur de l'eau.</p>
14 janvier	<p>Le colonel Mayer confirme la nécessité de réparer dès que possible le pont d'Edéa.</p> <p><u>Constructions</u> : travaux courants.</p> <p><u>Traction</u> : mise en service d'une 2<sup>ème</sup> locomotive de 40<sup>T</sup> (n° 104) par ajustage de 2 bielles motrices reçues de Conakry et après confection de 2 biellettes de connexion.</p>
15 au 25 janvier	<p>Service normal. Train de ravitaillement.</p> <p><u>Construction</u> : préparation du matériel et de l'outillage destiné au pont d'Edéa, Visite et mise en état d'une sonnette à vapeur (mouton automoteur de 1000 k<sup>g</sup>) ; préparation de 3 bateaux devant servir à la construction d'une portière support de sonnette.</p> <p>Abattage et débitage de billes de bois dur à Lungahé pour la construction des pièces équarries destinées aux travaux de charpente.</p> <p>Trains de ravitaillement normaux. Trains de service pour transporter les billes abattues à la scierie de Bonabéri.</p>
26 janvier	<p>Départ de l'officier du Génie Chapey et du détachement de sous-officiers désignés pour les travaux du pont d'Edéa.</p> <p>La machine 12 qui remorque le train ayant eu une panne d'injecteur, est remplacée par la machine n° 1 envoyée au secours du train arrêté à Lungahé.</p>
27 janvier	Jusqu'à cette date, les trains étaient remorqués par une machine type 17 <sup>T</sup> à vide pouvant remorquer 5 à 6 wagons. Le transport d'1 compagnie avec porteurs et

	<p>bagages exigeait la mise en marche de 2 trains. En outre, on disposait seulement de 3 machines type 17<sup>T</sup>. Le Capitaine comm<sup>t</sup> la section cherche alors à augmenter la capacité du trafic, en faisant passer sur le pont de Japoma une machine 40<sup>T</sup> qui restera normalement en service à Edéa et qui sera chargée d'assurer la traction des trains sur le tronçon Lungahé-Edéa et retour, tandis que de Duala et Lungahé les trains seraient remorqués par des petites machines passant normalement sur le pont de Japoma.</p> <p>Le calcul ayant montré qu'en faisant passer une locomotive, machine et tender séparés, les efforts transmis au pont n'étaient pas supérieurs à ceux développés par le passage d'un train chargé remorqué par une petite locomotive 17<sup>T</sup>, le capitaine décide de faire passer une grosse locomotive (machine et tender séparés).</p> <p>Les essais ont lieu le mercredi 27 et sont satisfaisants. La machine rentre ensuite à Duala.</p>
28-29-30 janvier	<p>Mise en place de la machine 2. Service courant.</p>
31 janvier	<p>Le colonel Mayer demande qu'il soit procédé à un transport de troupes, revenant de Kribi :</p> <p style="padding-left: 40px;">Etat-major du B<sup>on</sup> N° 2 3 Compagnies 1 sect. artillerie 1 sect. mitrailleuses sect. HR. Magasin dépôt</p> <p>Le transport est prévu au moyen d'un train par compagnie et par jour. Une machine de 40<sup>T</sup> est envoyée sur la RG du pont de Japoma et restera en service à Edéa pour remorquer les trains de Lungahé à Edéa et vice versa. Entre Duala et Lungahé, il sera fait chaque jour 2 trains de 5 à 6 wagons enlevant 1 C<sup>ie</sup>. Départ d'1 C<sup>ie</sup> (C<sup>ie</sup> Modest).</p>
1 <sup>er</sup> février	<p>Le transport amorcé est interrompu par ordre du quartier général anglais à la suite de renseignements indiquant des rassemblements ennemis sur la rivière Dibamba à Bouton. Le train prévu pour le 1<sup>er</sup> février emporte la section d'artillerie et la sonnette à vapeur destinée au pont d'Edéa.</p>
2 février	<p>Transport 2<sup>ème</sup> C<sup>ie</sup> et état-major. Demande d'un transport spécial de Japoma à Lungahé, 75 tirailleurs ; demande annulée ensuite.</p>
3 février	<p>Rien à signaler.</p>
4 février	<p>Transport d'une C<sup>ie</sup> à Japoma (C<sup>ie</sup> Haillot). Reste du transport interrompu.</p>
5-6 février	<p>Service courant. Rien à signaler.</p>
7 février	<p>Construction. Achèvement du montage de la sonnette à vapeur sur une portière de 3 bateaux.</p>
8-9 février	<p>Service courant. Travaux en gare de Duala, réparation des longines de la fosse à piques.</p>
10 février	<p>Service courant. Achèvement du transport de la 3<sup>ème</sup> C<sup>ie</sup> du B<sup>on</sup> n° 2.</p>
11-12-13 février	<p>Service normal. Relève de la 4<sup>ème</sup> C<sup>ie</sup>. Transport de Japoma à Duala. Relève des postes de la ligne.</p>
13 au 17 février	<p>Service courant et continuation des travaux en cours.</p>
18 février	<p>Transport d'une C<sup>ie</sup> d'Edéa à Japoma (C<sup>ie</sup> Haillot).</p>

du 18 février au 9 mars	<p>Service courant. Pont d'Edéa, wharf : continuation des travaux en cours. Ateliers : transformations aux wagons blindés. Aménagement d'un 3<sup>ème</sup> wagon blindé. Transports ordinaires de ravitaillement et de personnel. Le 28 février, transport de la C<sup>ie</sup> européenne d'Edéa à Duala en vue de son rapatriement. <u>Voies</u> : Mise en train de chantiers spéciaux de réfection des remblais de grande hauteur, en mauvais état de Pitti à Lungahé où des éboulements de masse sont à craindre. Remblais des k<sup>m</sup> 22, 30, 33, 36 et 41.500. <u>Pont de Japoma</u> – La visite de l'estacade ayant montré que certaines pièces et montants fortement altérés devaient être remplacés, des travaux de réparation sont entrepris sans interrompre la circulation. Tous les bois sont goudronnés et visités. Cimentage des pilots d'appui de l'extrémité de la travée 5. Abattage de pièces et de billes de bois dur au k<sup>m</sup> 22 pour en tirer des poutres simples destinées au remplacement des poutres doubles armées dont la solidité est compromise par la détérioration des bois employés.</p>
9 mars	<p>Voyage du capitaine à Edéa. Visite des chantiers Le battage des pilots est achevé jusqu'à la palée 6. Cinq chevalets sont confectionnés. La mise en place des chevalets est également commencée.</p>
10 mars	<p>À 18<sup>H</sup>20, un détachement ennemi que l'on estime comprendre 2 Européens, 35 tirailleurs, signalé, depuis un ou 2 jours, comme ayant franchi la Sanaga en aval d'Edéa, fait sauter au k<sup>m</sup> 70 le bâtiment abri des voyageurs (station d'Ehang) et 3 rails de la voie principale. L'explosion est entendue à Edéa et à Kopongo. Une reconnaissance de 29 tirailleurs indigènes commandée par un Adjudant, envoyée d'Edéa, avait atteint au moment de l'explosion le k<sup>m</sup> 73. L'Adjudant rend compte de l'explosion. Il passe la nuit sur la voie. La ligne téléphonique d'Edéa est coupée.</p>
11 mars	<p>Envoi du S<sup>t</sup> M<sup>or</sup> Dumont et des équipes de télégraphistes pour réparer le fil. Départ à 7<sup>H</sup>. Le S<sup>t</sup> M<sup>or</sup> Dumont a ordre de renseigner sur importance des coupures de manière à envoyer le matériel voulu. À 10<sup>H</sup>30, la communication téléphonique est rétablie ; les renseignements fournis par S<sup>t</sup> M<sup>or</sup> Dumont sont les suivants : 3 rails coupés en courbe dont un seulement sur le petit rayon. Envoi du Sergent du Génie Maze avec équipe et matériel dont rail court. Départ à 11<sup>H</sup>30. Arrivée au k<sup>m</sup> 70 à 14<sup>H</sup>30. Le travail est achevé à 17<sup>H</sup>. Le train régulier venant de Duala ce jour-là a été retenu à Lungahé par ordre de l'état major anglais. Je prescris au train de continuer sa route sur Kopongo en partant au plus tôt à 16<sup>H</sup>. Le train continue ensuite sur Edéa où il arrive à 19<sup>H</sup>.</p>
12 mars	<p>Train de retour Edéa Duala sans incident. À la suite de la tentative de destruction de la voie par l'ennemi, le capitaine donne des instructions pour constituer des dépôts réguliers de matériel de voie. Il fait placer, entre autres, dans chaque train de l'outillage et du matériel de voie pour au moins une longueur.</p>
12 mars	<p>Arrivée à Duala de Monsieur le Gouverneur Fourneau venu en mission.</p>
13-14 mars	<p>Service courant.</p>
15 mars-16 mars	<p>Voyage à Edéa du Gouverneur.</p>
17 mars	<p>Retour du Gouverneur.</p>
18 mars	<p>Continuation des travaux en cours.</p>

	<u>Atelier</u> : mise en train des travaux de préparation des longerons sous rails destinés au pont d'Edéa.
19 mars	Levage du 3 <sup>ème</sup> chevalet au pont d'Edéa.
20 mars	Transport de Duala à Edéa de la C <sup>ie</sup> Barféty (4 <sup>ème</sup> C <sup>ie</sup> Bat <sup>on</sup> n° 2).
21-22-23 mars	Service courant. Rien à signaler.
24 mars	Service courant. Fin du battage des pilots du pont d'Edéa. Levage du 5 <sup>ème</sup> chevalet.
25 au 30 mars	Service courant. Pendant toute la période du 1 <sup>er</sup> au 30 mars, tous les travaux en cours sont continués, notamment au wharf où le battage des pilots atteint la tête du wharf. Confection aux ateliers de lorrys légers. Travaux divers à l'imprimerie et à l'hôpital de Duala. Réfection des remblais des k <sup>m</sup> 40 et 41.500. Travaux de consolidation du pont de Japoma.
1 <sup>er</sup> avril	Levage du chevalet 11 (pont d'Edéa).
2 avril	Rien à signaler.
3 avril	Levage du chevalet 12. Transport de la C <sup>ie</sup> Baude, 160 tirailleurs de la section anglaise du génie.
4 au 6 avril	Service courant. Reçu avis d'avoir à préparer le transport des troupes anglaises de la colonne Haywood destinées à opérer sur la route d'Edéa à Jaundé. En vue des évacuations futures, mise en train de l'aménagement d'un wagon ambulance supplémentaire, d'un wagon blindé et de deux wagons couverts.
8-9-10-11 avril	Transport des troupes anglaises du Lt-Colonel Haywood 939 tirailleurs 754 porteurs 75 tonnes marchandises, munitions et 2 canons.
12 avril	<u>Achèvement du pont d'Edéa.</u>
13 avril	Essai du pont d'Edéa avec machine 12 <sup>T</sup> .
14 avril	Essai du pont d'Edéa avec train remorqué par machine de 40 <sup>T</sup> . Les essais sont tout à fait satisfaisants et le pont présente une grande solidité. Reçu avis du forçement du passage de la Kélé par la colonne du comm <sup>t</sup> Mathieu. Le Sergent major <u>Dumont</u> de la section de chemin de fer envoyé avec la colonne pour assurer le rétablissement des communications téléphoniques et faire la reconnaissance des lignes, a pris part au combat de la N'Kélé et a été blessé à la cuisse en opérant la reconnaissance de la rivière en un point choisi pour la traversée. Eut une belle attitude au feu en reconnaissant à ses sapeurs de ne pas venir le chercher en raison du tir ajusté de l'ennemi.
15 au 24 avril	Service courant. Préparation en envoi de lorrys pour effectuer les transports de ravitaillement au-delà du pont du k <sup>m</sup> 98 jusqu'au poste de So Dibanga enlevé à l'ennemi. Le 18 avril. Arrivée du S <sup>t</sup> du Génie Decaudoir venu de Dakar. Travaux d'installation et d'aménagement de la gare d'Edéa. - mise en service de la pompe d'alimentation - construction d'un abri remise de locomotives avec petit atelier d'entretien et fosse à piques. - Etude du triangle de rebroussement et exécution des terrassements.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installation d'un poste téléphonique.</li> <li>Transport de 2 C<sup>ies</sup> françaises et de 500 porteurs</li> </ul>						
25 avril	<p>Départ du détachement chargé de la réparation du pont du k<sup>m</sup> 98.  Achèvement du rétablissement de la continuité de la voie du k<sup>m</sup> 117 au k<sup>m</sup> 121 (S<sup>t</sup> Roques). À signaler l'enlèvement de 2 k<sup>m</sup> de voie du k<sup>m</sup> 121 au k<sup>m</sup> 123 immédiatement après le pont Kélé.</p>						
26 au 27 avril	Rien à signaler.						
28 avril	<p>Départ de la colonne du commandant Méchet transportée par train du k<sup>m</sup> 84 au k<sup>m</sup> 98.  Le S<sup>t</sup> du Génie Cohen Scali, mécanicien, est désigné pour accompagner la colonne, pour reconnaître le matériel roulant qui serait pris à l'ennemi et le cas échéant l'évacuer ou le rendre inutilisable.</p>						
28 avril au 2 mai	Rien à signaler.						
3 mai	<p>Transport de 41 mulets, 35 canonnières.  Commencé réparation machine 710 avec des bielles reçues de Guinée.</p>						
4 et 5 mai	Rien à signaler.						
6 mai	<p>Prise de <u>Sende</u> Bidjoka k<sup>m</sup> 150 par la colonne Méchet après de sérieux combats le long de la voie ferrée.  Le pont de 30<sup>m</sup>50 du k<sup>m</sup> 147 (ruisseau de la Lingen) a été détruit par l'ennemi.  Entre les k<sup>m</sup> 147 et 150 la voie est coupée sur une grande longueur, les rails et les traverses ayant été enlevés.  La ligne téléphonique est coupée en de nombreux endroits, le fil est enlevé entre les k<sup>m</sup> 123 et 147.</p>						
7 mai	Transport de la C <sup>ie</sup> Bergeron de Duala à Edéa.						
8 mai	<p>Transport de 500 porteurs anglais de Duala à Edéa.  Un sergent télégraphiste a achevé le 10 mai la pose d'un 2<sup>ème</sup> fil téléphonique d'Edéa au 98 ; la communication avec la Kélé est assurée au moyen d'un seul fil du 98 à Kélé, depuis le 6 mai.</p>						
9 au 12 mai	<p>Service courant. Rien à signaler.  Reçu avis de la promotion de l'Adj<sup>t</sup> Lorazzo dans Ordre Médaille Militaire.</p>						
13 mai	<p>Prise d'<u>Eséka</u> k<sup>m</sup> 173.6 par la colonne Méchet. Pertes légères.  On trouve au k<sup>m</sup> 178 une grosse quantité de matériel roulant.</p> <table border="0"> <tr> <td>5 locomotives</td> <td>type 40 <sup>T</sup></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>type 27 <sup>T</sup></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>type 17 <sup>T</sup></td> </tr> </table> <p>les bielles motrices et les bielles de connexion ont été enlevées à toutes les machines</p> <p>200 wagons divers (fourgons, wagons voyageurs, plates-formes, etc.  Tout ce matériel est abandonné sur la voie au bout du rail, mais la rame est embouteillée par un important déraillement provoqué par l'ennemi qui a bousculé dans une tranchée une vingtaine de wagons de ballast.  En raison du peu de temps dont dispose la colonne, qui ne doit pas stationner à Eséka, le S<sup>t</sup> du Génie Cohen Scali se contante d'enlever à <u>toutes</u> les machines une série de pièces essentielles : injecteurs, bouchons d'autoclave, leviers des régulateurs, robinets de presse de vapeur, etc.  Le S<sup>t</sup> Cohen Scali, au cours de son travail retrouve dans la brousse 2 bielles motrices, 4 biellettes de distribution, ainsi que 4 lorrys.</p>	5 locomotives	type 40 <sup>T</sup>	1	type 27 <sup>T</sup>	1	type 17 <sup>T</sup>
5 locomotives	type 40 <sup>T</sup>						
1	type 27 <sup>T</sup>						
1	type 17 <sup>T</sup>						
13 au 19 mai	<p>Travaux courants. Achèvement des aménagements de la gare d'Edéa.  Dépose de 15 k<sup>m</sup> de fil téléphonique à Duala en vue de leur utilisation pour les réparations de la ligne.</p>						

20 mai	Départ de colonel Mayer d'Edéa.
23 mai	Arrivée à Wum Biagas.
24 mai	Rien à signaler
25 mai	Départ de la colonne franco-anglaise de Ngwé. <u>Traction</u> . Mise en service de la locomotive 110.
26 mai	Service courant. Commencé l'ajustage des 2 bielles motrices ramenées d'Eséka sur une nouvelle machine 40 <sup>T</sup> n° 111. Mise en train de la préparation des longerons sous rails destinés au k <sup>m</sup> 98. <u>Pont du k<sup>m</sup> 98</u> : Depuis le 25 avril travaux d'installation du chantier ; puis approvisionnement des bois et dégagement des poutres brisées gênant la construction de l'estacade. Le chantier comprend une estacade avec des chevalets sur fondation et des chevalets sur semelles. Un tronçon métallique de 21 <sup>m</sup> affaissé doit être relevé, mis à hauteur et s'appuiera d'une part sur la calée RD et, d'autre part, sur une pile en charpente sur fondation. Le 26 mai, les tronçons métalliques, non utilisables, sont séparés du tronçon à utiliser dont on commence alors le levage. Installation d'une plate-forme support de sonnette. Confection de chevalets, de fondations. <u>Approvisionnement des matériaux</u> . Depuis le 1 <sup>er</sup> mai, abattage de billes à Lungahé pour la confection des pièces équarries nécessaires à l'estacade. Extraction des moellons et cailloux de granit à Edéa, en vue de leur utilisation pour les fondations des supports du pont du 98.
26 mai au 15 juin	Service normal d'exploitation. Continuation de tous les travaux en cours. <u>Pont de Japoma</u> : changement des montants douteux. Remise à niveau des rails sur la travée n° 5. Préparation des longerons pont k <sup>m</sup> 98. 14 juin, essai de la machine 111 qui entre en service.
16 juin	Situation des travaux du pont du k <sup>m</sup> 98 : Supports 1, 2, 3, 4 terminés et moisés Support 5 en cours de levage Patées 6 et 7 moisées et terminées Patée 8 battage terminé Patée 9 en cours. Tronçon métallique mis horizontal et relevé de 9 <sup>m</sup> à une extrémité.
19 et 20 juin	Retour de la colonne française à Edéa.
21 juin	Transport des troupes anglaises retour de la colonne. Effectif transporté : 2500 indigènes (tirailleurs et porteurs).
21 au 30 juin	Service normal. Continuation de tous travaux en cours. Le 28 juin, reprise de la réfection des remblais du k <sup>m</sup> 30.
2 et 3 juillet	Transport des troupes anglaises, 2 <sup>ème</sup> contingent Edéa Duala : 380 tirailleurs, 2000 porteurs. Travaux courants : du 1 <sup>er</sup> juin au 2 juillet, travaux divers à Duala, à l'hôpital français, ainsi qu'à l'ambulance récemment créée (confection de lits, installation d'eau, aménagements de bûchers, poulaillers, etc.) Le 3 juillet, rapatriement du S <sup>t</sup> major Dumont.

Du 3 juillet au 4 août	<p>Continuation de tous travaux en cours : Pont du 98 ; réfection des remblais k<sup>m</sup> 30, 33,37 etc. Travaux divers en gare de Duala. Drainages. Wharf, etc.</p> <p>Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, en prévision de l'accroissement de trafic qu'entraîneront les projets du commandement, pour la reprise des opérations à la fin de la saison des pluies, le Capitaine Cd<sup>t</sup> le SCFC, décide de renforcer l'appui du tronçon de 45<sup>m</sup> de la travée 3 affaissée, en battant un nombre supplémentaire de pilots, disposés de telle sorte qu'on puisse admettre qu'ils supporteront l'excès de charge dû au passage des locomotives de 40<sup>T</sup> par rapport aux trains remorqués par les machines 17<sup>T</sup>.</p> <p>Après renforcement, le passage des trains de 12 à 14 wagons chargés remorqués par une machine 40<sup>T</sup> pourrait avoir lieu normalement sans sujétion.</p> <p>Une sonnette spéciale doit être installée à l'intérieur de l'estacade et le battage sera fait sans interruption de la circulation des trains. Le travail est en cours.</p> <p>Le 26 juillet, au pont du k<sup>m</sup> 98 le tronçon métallique relevé atteint sa hauteur et sa position définitive.</p>
6 août	<p>Arrivée de 4 sous-officiers venant de Dakar.</p> <p>Reçu du Chief Engineer une demande de renseignements, émanant de l'Etat-major général, au sujet de la possibilité de réparer le pont détruit sur la Kélé k<sup>m</sup> 121.</p> <p>Le sergent major Vauthier et le sergent Chevetton sont décorés de la Médaille militaire.</p>
7 août	<p>Rien à signaler.</p> <p>Reçu notification que le Capitaine Chardy Cd<sup>t</sup> la section et l'officier d'adm<sup>on</sup> du Génie Chapey sont promus chevaliers de la légion d'Honneur à la date du 13 juillet 1915.</p>
8 août	<p><u>Achèvement du pont du k<sup>m</sup> 98.</u></p>
9 août	<p>Essais du pont du km 98 avec train remorqué par machine de 40<sup>T</sup>. Essais très satisfaisants. L'essai dynamique a été fait à la vitesse de 20 k<sup>m</sup> à l'heure.</p>
10-11-12 août	<p>Service courant.</p> <p>Reconnaissance à la <u>Kélé</u> k<sup>m</sup> 121 du Capitaine et de l'officier du Génie Chapey.</p> <p>Il est décidé de construire en aval une estacade sur palée de pilots ; ouvrage raccordé par une dérivation d'environ 1 k<sup>m</sup> permettant de franchir la rivière à une côte plus basse de 3 à 4<sup>m</sup> que celle de l'ancien pont.</p>
13 au 18 août	<p>Travaux courants. Repliement du chantier du k<sup>m</sup> 98. Transports de matériel au pont de Kélé.</p>
19 août	<p>Départ de l'officier du Génie et des s/off désignés pour le chantier de réparation de la Kélé.</p>
20 au 23 août	<p>Rien à signaler.</p>
24 août	<p>Expédition de la sonnette à vapeur et de 3 bateaux supports.</p>
du 29 août au 1 <sup>er</sup> septembre	<p>Service courant. Le 27 et le 28 août, voyage à Edéa et So-Dibanga du Gouverneur Général Merlin et du Général Aymerich.</p>
1 <sup>er</sup> septembre	<p>Achèvement des travaux du triangle de rebroussement d'Edéa.</p> <p>À la suite de fortes tornades, éboulement dans la tranchée précédant le pont de Japoma. Voie coupée au k<sup>m</sup> 41.500. Les trains 1 et 2 n'ont pu être faits qu'au moyen d'un transbordement en ce point.</p> <p><u>Ateliers.</u> Mise en confection de 2 passages à niveau pour la traversée de la route par 2 des voies du triangle de rebroussement à Edéa.</p> <p>Mise en confection de 6 boucliers portatifs en tôle d'acier. Ces boucliers demandés par Colonel Mayer sont destinés à être portés par les éclaireurs d'avant-garde dans une marche en avant.</p>

2 septembre	<p><u>Pont de Japoma.</u> Renforcement de l'appui terminé. Les essais de circulation d'une machine 40<sup>T</sup> avec tender de 36<sup>T</sup> sont aussitôt entrepris. Le train passe sans trace d'affaissement.</p> <p>Rapatriement de 2 sous-officiers (Durmort et Arnaule, serg<sup>ts</sup>).</p>										
3 septembre	Travaux de réfection des remblais au k <sup>m</sup> 30.500 ; 36.500 et 41.500.										
4 septembre	Dépose de 2 aiguillages à Logbatjek, chargement et transport à Edéa, en vue de leur emploi pour le triangle de rebroussement.										
5 septembre	<p>Service courant.</p> <p>Reçu de Bonabéri 6 wagons réintégrés au chemin de fer, 1 wagon de 3<sup>ème</sup> classe à boggies prêté.</p> <p><u>Pont de la Kélé.</u> L'officier du Génie Charpey rend compte que du côté de la RD il existe un banc de roche dure qui ne permet pas le battage des pilots. Le capitaine décide de faire une travée de 10<sup>m</sup> en battant des palées courbes de pilots, à la limite du banc rocheux.</p>										
6 et 7 septembre	Service courant. Rien à signaler.										
8 septembre	Train remorqué par machine 40 <sup>T</sup> remorquant 12 wagons dont 7 chargés à 10 <sup>T</sup> passe sur pont de Japoma.										
9 au 11 septembre	Réparation des transports de troupes.										
12 septembre	<p>Transport des C<sup>ies</sup> Plat et Friry.</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>23 Européens</td> <td rowspan="3">}</td> <td rowspan="3">Jusqu'à Edéa</td> </tr> <tr> <td>383 tirailleurs</td> </tr> <tr> <td>9 tonnes</td> </tr> <tr> <td>20 Européens</td> <td rowspan="3">}</td> <td rowspan="3">d'Edéa à So Dibanga</td> </tr> <tr> <td>270 tirailleurs</td> </tr> <tr> <td>11<sup>T</sup> bagages</td> </tr> </table>	23 Européens	}	Jusqu'à Edéa	383 tirailleurs	9 tonnes	20 Européens	}	d'Edéa à So Dibanga	270 tirailleurs	11 <sup>T</sup> bagages
23 Européens	}	Jusqu'à Edéa									
383 tirailleurs											
9 tonnes											
20 Européens	}	d'Edéa à So Dibanga									
270 tirailleurs											
11 <sup>T</sup> bagages											
13 septembre	<p>Transport d'une C<sup>ie</sup> anglaise</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>87 soldats</td> <td rowspan="2">}</td> <td rowspan="2">de Duala à Edéa</td> </tr> <tr> <td>750 porteurs</td> </tr> </table>	87 soldats	}	de Duala à Edéa	750 porteurs						
87 soldats	}	de Duala à Edéa									
750 porteurs											
du 12 au 19 7 <sup>bre</sup>	<p>Continuation des travaux en cours.</p> <p><u>Ateliers.</u> Réparation à machine 104. Mise en état d'une nouvelle machine 40<sup>T</sup> (mach. n° 112) par ajustage de 2 bielles. Mise en service le 16 septembre.</p> <p>Montage de 2 wagons couverts et aménagement en wagons ambulance.</p> <p>Confection de brancards à blessés pour l'Hôpital et le service de santé des divers bataillons.</p> <p>Mise en confection d'un lorry blindé avec des tôles d'acier, disposées de façon à pouvoir être rapidement démontées et remontées.</p> <p><u>Voies.</u> Abattage de billes. Réfection des remblais du 41.500 terminée, du k<sup>m</sup> 36 en cours.</p> <p><u>Le 18 septembre.</u> Achèvement du triangle de rebroussement d'Edéa.</p> <p>Le 18 septembre, fin de la pose du deuxième fil téléphonique jusqu'à So-Dibanga permettant de communiquer directement d'Edéa à So Dibanga.</p> <p><u>Ponts.</u> Travaux en cours. Battage des pilots atteint la 8<sup>o</sup> palée.</p>										
19 septembre	<p>Dans la nuit du 18 au 19 septembre, les Allemands tentent la destruction du pont du k<sup>m</sup> 109, par rupture de la charpente métallique.</p> <p>La reconnaissance envoyée le lendemain trouve une caisse de dynamite non explosée, le pont n'est pas entièrement rompu et n'a pas quitté ses appuis. La partie centrale est simplement affaissée. La réparation sera facile et demandera environ une quinzaine de jours.</p>										

20 septembre au 30 septembre	<p>Service courant. Continuation des travaux en cours.</p> <p>Transport de matériaux d'Edéa au pont du 109 et d'outillage et de bois de Kélé au 109 au moyen de 2 wagons poussés à bras.</p> <p>Au <u>30 septembre</u>, achèvement du lorry blindé pour mitrailleuses.</p> <p>Au pont de Kélé, le battage est terminé, sauf celui de la dernière palée.</p> <p>Au pont 109, confection des fondations. Construction des chevalets supports.</p>
1 <sup>er</sup> au 7 octobre	<p>Continuation des travaux des ponts du k<sup>m</sup> 109 et de la Kélé.</p> <p>Préparation aux ateliers des poutres support des chevalets sur palée double.</p> <p>Préparation des longerons du pont Kélé.</p> <p>Mise en construction à Duala d'une voie Décauville* destinée à relier le magasin de l'Intendance au wharf du chemin de fer</p>
8 octobre	<p>Achèvement du pont du k<sup>m</sup> 109. La circulation par train jusqu'à la Kélé k<sup>m</sup> 121 est de nouveau établie.</p> <p>Récupération de matériaux commandés en Guinée.</p>
8 au 12 octobre	<p>Service courant.</p> <p>Le 12 octobre, arrivée par vapeur <i>Iméréthie</i> de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 officier d'Adm<sup>on</sup> 2<sup>ème</sup> classe d'artillerie coloniale M. Le Révérend</li> <li>1 sergent major du Génie</li> <li>1 sergent d'Inf<sup>rie</sup> coloniale</li> <li>2 canonniers, 1 soldat, réservistes, agents des chemins de fer de l'A.O.F</li> </ul> <p>Arrivée d'1 bataillon de renfort sous le commandement du chef de B<sup>on</sup> Durif.</p> <p>Le 9 octobre, décès à l'Hôpital de Duala du S<sup>t</sup> Bonhomme évacué de Kélé le 1<sup>er</sup> octobre pour bilieuse.</p>
13 au 17 octobre	<p>Service courant.</p> <p>Atelier – Travaux d'ajustage de 2 bielles reçues de Guinée à la machine n° 112.</p> <p>Travaux de renforcement de longerons enlevés au pont détruit de la Kélé de manière à utiliser ces longerons à la portée de 10<sup>m</sup> correspondant à l'écartement des 2 palées, encadrant le banc de roche du lit de la Kélé.</p> <p>Travaux de remplacement des supports de la travée 5 du pont de Japoma presque entièrement achevés.</p> <p>Le 17 octobre, levage du chevalet 13 au pont Kélé.</p> <p>16 octobre, rapatriement d'un sergent major (Vaulthier).</p>
18 octobre	<p>Renseignements reçus de la colonne Méchet en marche de So Dibanga vers Eséka :</p> <p>Tous les ponts sont intacts depuis la Kélé jusqu'au k<sup>m</sup> 147, où le pont de la Lingen 30<sup>m</sup>50 a été détruit. Les ponts rencontrés sont tous de type 20<sup>m</sup> ou 30<sup>m</sup>.</p> <p>Le lorry blindé démontable a rendu de grands services à la colonne lors de la marche ; l'ennemi a vainement essayé vers le k<sup>m</sup> 145 de faire sauter le lorry blindé, au moyen d'une charge à explosion automatique disposée sur la voie. La ruse a été éventée.</p>
19 et 20 octobre	<p>Le Comm<sup>t</sup> <u>Méchet</u> rend compte qu'il a pris le poste de Lingen, k<sup>m</sup> 147.</p> <p>Il signale que la voie est coupée en 10 ou 12 endroits entre les k<sup>m</sup> 142 et 147, et que l'ennemi a enlevé la plupart des rails.</p>
20 au 25 octobre	<p>Continuation des travaux en cours.</p> <p>Confection aux ateliers de Duala de 4 lorrys légers. Pose de freins aux lorrys en</p>

\* Un Décauville est un chemin de fer à voie étroite, cette voie étant formée d'éléments métalliques (rails et traverses) assemblés qui peuvent se démonter et être transportés facilement. Les chemins de fer Décauville étaient utilisés dans des ports ou des zones industrielles, dans de grandes exploitations agricoles. Par ailleurs, des Décauville étaient mis en service parallèlement à la création de voies de chemin de fer larges, pour approvisionner le chantier futur : tel est le cas à l'est d'Eséka, où une voie Décauville prolonge la voie venant de Douala, sans se juxtaposer totalement avec le futur tracé.

	service, visite et réparation générale de ces véhicules que le colonel Mayer désire utiliser au-delà des derniers ponts détruits au k <sup>m</sup> 122 d'abord, puis au k <sup>m</sup> 147.																																																							
25 octobre	<p>Mise en service de So Dibanga k<sup>m</sup> 122 à la Lingen k<sup>m</sup> 147 de 10 lorries pour les transports de ravitaillement. Toutefois les lorries devront s'arrêter au k<sup>m</sup> 142, jusqu'au moment où les coupures de la voie auront été réparées.</p> <p>Reconnaissance du Capitaine Chardy et de l'officier d'adm<sup>on</sup> du Génie Chapey, du k<sup>m</sup> 122 au k<sup>m</sup> 147, avec un convoi. Envoi simultané du S<sup>t</sup> du Génie Neuville et des équipes de pose, pour rétablir la continuité de la voie du k<sup>m</sup> 142 au 147. Le S<sup>t</sup> Neuville emporte du petit matériel de voie mais devra rechercher le matériel lourd (rails et traverses) dont on signale la présence vers k<sup>m</sup> 150.</p> <p>Le détail des coupures reconnues est indiqué ci-après :</p> <table border="0"> <tr> <td>142.800</td> <td>manque</td> <td>2</td> <td>longueurs</td> <td></td> </tr> <tr> <td>143.900</td> <td>"</td> <td>3</td> <td>"</td> <td>(traverses en place)</td> </tr> <tr> <td>144</td> <td>"</td> <td>3</td> <td>"</td> <td></td> </tr> <tr> <td>144.300</td> <td>"</td> <td>2</td> <td>"</td> <td></td> </tr> <tr> <td>145</td> <td>"</td> <td>10</td> <td>"</td> <td>(traverses en place)</td> </tr> <tr> <td>145.150</td> <td>"</td> <td>8</td> <td>"</td> <td>(traverses en place)</td> </tr> <tr> <td>145.50</td> <td>"</td> <td>6</td> <td>"</td> <td></td> </tr> <tr> <td>145.800</td> <td>"</td> <td>5</td> <td>"</td> <td>(dont 2 préparés)</td> </tr> <tr> <td>146.400</td> <td>"</td> <td>1</td> <td>"</td> <td></td> </tr> <tr> <td>146.500</td> <td>"</td> <td>2</td> <td>"</td> <td></td> </tr> <tr> <td>146.600</td> <td>"</td> <td>7</td> <td>"</td> <td></td> </tr> </table> <p>Au total environ 500<sup>m</sup> de voies à réparer.</p> <p><u>Ponts</u> – Dans cette section on rencontre 5 ponts de 20<sup>m</sup>, 7 de 30<sup>m</sup> laissés intacts par l'ennemi.</p> <p><u>Dépôts de rails</u>                    au k<sup>m</sup> 141    13 rails      Au k<sup>m</sup> 147    18    "</p>	142.800	manque	2	longueurs		143.900	"	3	"	(traverses en place)	144	"	3	"		144.300	"	2	"		145	"	10	"	(traverses en place)	145.150	"	8	"	(traverses en place)	145.50	"	6	"		145.800	"	5	"	(dont 2 préparés)	146.400	"	1	"		146.500	"	2	"		146.600	"	7	"	
142.800	manque	2	longueurs																																																					
143.900	"	3	"	(traverses en place)																																																				
144	"	3	"																																																					
144.300	"	2	"																																																					
145	"	10	"	(traverses en place)																																																				
145.150	"	8	"	(traverses en place)																																																				
145.50	"	6	"																																																					
145.800	"	5	"	(dont 2 préparés)																																																				
146.400	"	1	"																																																					
146.500	"	2	"																																																					
146.600	"	7	"																																																					
26 octobre	Retour de la reconnaissance. Donné ordre au S <sup>t</sup> Neuville de hâter la réparation de la voie en disposant au besoin les attaches à raison d'une traverse sur deux, de manière à permettre aux convois de ravitaillement d'amener les lorries chargés jusqu'au pont de Lingen.																																																							
27-28-29 oct	Continuation des travaux en cours. Le 29 octobre à midi, achèvement des travaux de réfection de la voie jusqu'au k <sup>m</sup> 147, que peuvent alors atteindre les lorries.																																																							
30 octobre	Prise d'Eséka par la Comm <sup>t</sup> Méchet. Deux ponts, l'un de 30 <sup>m</sup> k <sup>m</sup> 170 (Libi) l'autre de 40 <sup>m</sup> k <sup>m</sup> 169.500 sont signalés comme étant restés intacts. <u>Ateliers</u> – Continuation des travaux de préparation des longerons du pont Kélé. Mise en service d'une nouvelle locomotive de 40 <sup>T</sup> (machine n° 112) Déchargement du charbon cédé par Marine (70 tonnes).																																																							
31 octobre	Achèvement de la pose du fil téléphonique de Kélé à Eséka. Travail commencé le 18 octobre (sergent du Génie Leguay). <u>Pont Kélé</u> – situation : Mise en place des longerons de culée RG au chevalet 5. Commencement de la pose de voie sur RG. Longueur à poser : 700 mètres. Le matériel (rails et traverses) a été envoyé de Duala à partir du 15 octobre, déchargé sur RG. Le matériel destiné à la pose sur RD (environ 2 k <sup>m</sup> ) est déchargé sur RG puis transporté au moyen d'une portière sur la RD.																																																							
1 <sup>er</sup> – 2 novembre	Service courant. Rien à signaler. Commencement de la pose des 2 k <sup>m</sup> de voie à rétablir sur RD Kélé.																																																							
3 novembre	Départ de l'officier d'Adm <sup>on</sup> du Génie Le Révérend avec 3 sous-officiers,																																																							

	<p>S<sup>ts</sup> Cohen Scali, S<sup>t</sup> Decaudarn, S<sup>t</sup> Mounicou avec mission d'essayer de dégager la voie obstruée au k<sup>m</sup> 178 par le déraillement provoqué par l'ennemi, puis de dégager et de mettre en ordre de marche une locomotive et une rame de wagons de manière à pouvoir assurer dès que possible la circulation par train entre le dernier pont détruit k<sup>m</sup> 147 et Eséka. La mise en place de ce tain supprimerait les convois de ravitaillement effectués avec les lorrys.</p> <p>Arrivée de 2 sous-officiers du Génie (S<sup>ts</sup> Cloître et Ramey).</p>												
4 novembre	<p>S<sup>t</sup> Neuville fait connaître qu'il existe du k<sup>m</sup> 147 au k<sup>m</sup> 159 d'importantes coupures de la voie :</p> <table border="1"> <tr> <td>K<sup>m</sup> 149</td> <td>12</td> <td>longueurs</td> </tr> <tr> <td>149.6</td> <td>8</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>150.7</td> <td>50</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>156.600</td> <td>3</td> <td>"</td> </tr> </table> <p>Ordre est donné au St Neuville d'entreprendre réparation pour permettre d'effectuer les transports par lorrys du k<sup>m</sup> 147 au k<sup>m</sup> 173 dès que le pont Kélé permettra aux trains d'atteindre la Lingen.</p>	K <sup>m</sup> 149	12	longueurs	149.6	8	"	150.7	50	"	156.600	3	"
K <sup>m</sup> 149	12	longueurs											
149.6	8	"											
150.7	50	"											
156.600	3	"											
5-6-7 novembre	Service courant.												
8 novembre	Pluies violentes sur le tronçon Duala Edéa qui provoquent 2 coupures de la voie au k <sup>m</sup> 53 et au k <sup>m</sup> 63. Le train descendant d'Edéa a pu passer mais le train montant est moins heureux, le tender de la machine ayant déraillé. Le train est remis sur rail à 15 <sup>H</sup> et continue sa marche sur Edéa.												
9 novembre	Service courant. Réparation des coupures de la voie des k <sup>m</sup> 53 et 63.												
10 novembre	Achèvement du pont de la Kélé qui est aussitôt livré à la circulation. Les essais ont lieu avec un train chargé remorqué par une machine type 40 <sup>T</sup> .												
11 novembre	Mise en marche du premier train de ravitaillement jusqu'à la Lingen. Tous les lorrys en service sont transbordés sur la rive est de Lingen afin d'effectuer les transports jusqu'à Eséka. Aménagement d'une voie de garage et d'1 dépôt provisoire pour une locomotive à So Dibanga.												
12-13 novembre	Transport à Lingen au moyen d'un train spécial laissé à So Dibanga, des approvisionnements de vivres entreposés à So Dibanga. Transports de service d'outillage et de matériel à Lingen pour le chantier de réparation du pont détruit. Achèvement du rétablissement de la voie du 147 au 157. Travaux de ballastage et de finissage de la voie posée à la Kélé. À Eséka le 13 novembre l'officier d'Adm <sup>on</sup> d'artillerie Le Révérend fait connaître que le déblaiement de la tranchée obstruée a été achevé le 12. Le 13, on ramène à bras du k <sup>m</sup> 179 à Eséka 1 machine de 27 <sup>T</sup> démunie de la plupart de ses pièces ainsi qu'un certain nombre de wagons que l'on a montés sur des boîtes à graisse envoyées de l'arrière. Afin de dégager les machines 40 <sup>T</sup> et vu le petit nombre de boîtes à graisse et de coussinets disponibles, on déraile tous les wagons qui ne peuvent être remis sur leurs essieux. Travail de remise en état d'une machine 40 <sup>T</sup> (n° 102) par ajustage de 2 bielles motrices et de pièces envoyées de Duala. 12 novembre – réparation de la dernière coupure de la voie signalée au k <sup>m</sup> 171. Travail effectué par les travailleurs du chantier d'Eséka.												
14 novembre	Achèvement des travaux de réfection de la voie du k <sup>m</sup> 147 au k <sup>m</sup> 173 (Eséka) mais pour la circulation des lorrys.												
15-16 novembre	Installation du chantier de réparation du pont de la Lingen k <sup>m</sup> 147.												

	<p>Commencement des travaux de fondation des chevalets supports.  Transport d'un convoi de ravitaillement avec les lorries de Lingen à Eséka.  Transport de troupes 2 C<sup>ies</sup> de So Dibanha à Lingen.</p>
17 novembre	Le chantier Eséka ramène du k <sup>m</sup> 178 8 wagons couverts.
18 novembre	Départ du colonel Mayer d'Edéa à destination d'Eséka. Transport de l'Etat major et de 2 C <sup>ies</sup> B <sup>on</sup> n° 4 d'Edéa à Lingen. Rapatriement d'un sous-officier malade (S <sup>t</sup> Vendre). Le capitaine part à Eséka.
19 novembre	<p>Le chantier Eséka ramène du k<sup>m</sup> 178 la machine 102 qui a été mise en ordre de marche. Dix wagons couverts sont également ramenés.  Départ du colonel Mayer de Lingen. La locomotive d'Eséka et un train viennent attendre le convoi du colonel au k<sup>m</sup> 163.  La voie ayant été sommairement réparée notamment entre les k<sup>m</sup> 149 et 150, ordre est donné au S<sup>t</sup> Neuville de compléter les attaches et de consolider la voie par bourrage.</p>
20 et 21 novembre	<p>Transport de 2 C<sup>ies</sup> d'Edéa à Eséka avec transbordement à Lingen.  Transport de concentration à Eséka.</p>
22 novembre	<p>À 5<sup>H</sup> du matin, une violente explosion est entendue à Eséka. L'ennemi a dû tenter une destruction de la voie pour gêner nos communications.  La ligne téléphonique Eséka Lingen est coupée.  À 8<sup>H</sup>, un détachement de 1 officier, 50 tirailleurs est envoyé avec un train spécial pour accompagner une reconnaissance faite par le Capitaine C<sup>dt</sup> SCFC.  Au k<sup>m</sup> 170 l'ennemi a fait sauter un rail. La réparation est aussitôt exécutée et à 10<sup>H</sup> le train continue sa marche jusqu'au poste de la Libi (k<sup>m</sup> 157). Le chef de poste rend compte qu'il a été attaqué au petit jour par un détachement ennemi d'environ 30 fusils. Après une heure de combat, l'ennemi a repris la brousse.  La communication téléphonique ayant été rétablie, le train repart de Libi à destination d'Eséka où il arrive à 14<sup>H</sup>30 sans incident.  À l'arrivée le colonel Mayer requiert le train pour se rendre au k<sup>m</sup> 178 dont le poste installé dans un blockhaus est attaqué par un fort parti ennemi depuis le matin. Le Capitaine Peretti chef du Poste demande qu'on vienne chercher des blessés et il réclame l'envoi de munitions.  Le train, escorté par un détachement, quitte Eséka à 15<sup>H</sup>. À son arrivée au k<sup>m</sup> 178 l'ennemi continue son attaque mais d'une façon intermittente. À 17<sup>H</sup> le feu se ralentit puis s'éteint.  Profitant de l'accalmie les blessés sont transportés dans le train qui quitte le 178 à 17<sup>H</sup>30.  Un quart d'heure plus tard au k<sup>m</sup> 175, alors que le train franchissait un espace découvert (bananeraie), une violente fusillade de mitrailleuses s'abat sur le train. Aucun blessé. Retour du train à Eséka à 17<sup>H</sup>30.  Le capitaine et M. L'officier Le Révérend accompagnent ces trains.</p>
23 novembre	Achèvement des transports de troupes et de ravitaillement.
24 novembre	<p>Départ d'Eséka de la colonne Mayer.  Sérieux engagement au lieu-dit le manège k<sup>m</sup> 180.  Le train du même jour envoyé à Lingen rencontre une patrouille de tirailleurs qui a été attaquée par l'ennemi en même temps que le fil téléphonique était coupé. Le train effectue cependant sans incident le voyage jusqu'à Sende k<sup>m</sup> 151. Mais au retour, le train s'étant arrêté pour ramasser le corps d'un tirailleur blessé le matin, le train est vivement attaqué, de tous côtés, par un détachement ennemi qui cherche à s'approcher de la locomotive. Le sergent Cohen Scali mécanicien, conservant tout son sang froid, fait remonter les militaires dans le train, puis remet en marche aussitôt, pendant que l'escorte riposte par son feu à l'attaque ennemie. Le train rentre à Eséka sans incident.</p>

25 novembre au 30 novembre	<p>Sur les chantiers et services de l'arrière, continuation des travaux en cours.</p> <p>À l'arrière, service courant. Rien à signaler.</p> <p>À <u>Eséka</u>, continuation des travaux de dégagement du matériel roulant. 3 fourgons, 2 plates-formes sont ramenés en gare tandis que les autres wagons situés avant les locomotives sont déraillés.</p> <p>À <u>Lingen</u>, travaux de réparation du pont. Achèvement des fondations. Levage des premiers chevalets.</p> <p>Aux ateliers de Duala préparation des longerons</p> <p>26 novembre. Rapatriement d'1 sergent du Génie et de 2 canonniers arrivés en octobre !</p>																																	
1 <sup>er</sup> au 10 décembre	<p style="text-align: center;">Etat du matériel recensé existant au terminus</p> <table border="0" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">Locomotives</td> <td style="padding-right: 10px;">1</td> <td style="padding-right: 10px;">machine</td> <td style="padding-right: 10px;">27<sup>T</sup></td> </tr> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>"</td> <td>17<sup>T</sup></td> </tr> <tr> <td></td> <td>5</td> <td>"</td> <td>40<sup>T</sup></td> </tr> </table> <table border="0" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">Locomotives</td> <td style="padding-right: 10px;">41</td> <td>fourgons</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2</td> <td>fourgons poste (boggies)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3</td> <td>voyageurs à boggies</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4</td> <td>voyageurs à essieux</td> </tr> <tr> <td></td> <td>62</td> <td>plates-formes charge 10<sup>T</sup></td> </tr> <tr> <td></td> <td>23</td> <td>plates-formes charge 7<sup>T</sup></td> </tr> <tr> <td></td> <td><u>29</u></td> <td>plates-formes charge 5<sup>T</sup></td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">TOTAL : 164</p> <p>Pont Kélé : liquidation du chantier. Evacuation du matériel. Parachèvement de la voie.</p> <p>Travaux d'aménagement à la gare d'Eséka, en vue du service prochain des trains venant de Duala.</p> <p>Construction d'un petit atelier de réparation, d'un hangar pour les machines, d'une fosse à piques, etc.</p> <p>Mise en train de la construction d'un barrage destiné à créer une réserve d'eau pour les machines.</p> <p>Continuation de l'évacuation des wagons abandonnés au k<sup>m</sup> 178 en utilisant des boîtes coussinets de fortune en bois dur confectionnés aux ateliers.</p> <p>Mise en service de 50 lorrys Decauville, réparés en novembre aux ateliers de Duala et munis de freins à main, en vue de leur utilisation pour les convois de vivres et de ravitaillement à faire en arrière de la colonne au-delà d'Eséka.</p>	Locomotives	1	machine	27 <sup>T</sup>		1	"	17 <sup>T</sup>		5	"	40 <sup>T</sup>	Locomotives	41	fourgons		2	fourgons poste (boggies)		3	voyageurs à boggies		4	voyageurs à essieux		62	plates-formes charge 10 <sup>T</sup>		23	plates-formes charge 7 <sup>T</sup>		<u>29</u>	plates-formes charge 5 <sup>T</sup>
Locomotives	1	machine	27 <sup>T</sup>																															
	1	"	17 <sup>T</sup>																															
	5	"	40 <sup>T</sup>																															
Locomotives	41	fourgons																																
	2	fourgons poste (boggies)																																
	3	voyageurs à boggies																																
	4	voyageurs à essieux																																
	62	plates-formes charge 10 <sup>T</sup>																																
	23	plates-formes charge 7 <sup>T</sup>																																
	<u>29</u>	plates-formes charge 5 <sup>T</sup>																																
12 décembre	<p>Départ du Sergent télégraphiste Hémerly et de ses équipes, pour poser un fil téléphonique du 178 vers Mangelès.</p> <p>Achèvement des travaux de réparation du pont de Lingen k<sup>m</sup> 147. Essais très satisfaisants.</p>																																	
13 décembre	<p>Mise en marche du premier train de Duala à Eséka. Marche normale.</p>																																	
14 au 20 décembre	<p>Service courant.</p> <p>La voie étant toute entière livrée à la circulation, le Capitaine C<sup>dt</sup> la SCFC mat en vigueur, à partir du 16 décembre, un service de trains réguliers à raison de trois trains dans chaque sens par semaine.</p>																																	
21 décembre	<p>Reçu avis que la Colonne française à laquelle l'ennemi oppose une résistance opiniâtre, a occupé Mangelès après 5 jours de combat.</p> <p>Service courant.</p> <p>Toutes les locomotives abandonnées au k<sup>m</sup> 178 sont ramenées à Eséka d'où elles seront successivement évacuées sur Duala.</p>																																	
27 décembre	<p>Départ d'Eséka du Capitaine et de l'Officier d'Adm<sup>on</sup> Le Révérend, en vue d'effectuer la reconnaissance de la voie Decauville Eséka Mangelès, en vue de la réparation des ponts détruits et de l'utilisation de la voie, pour les convois de</p>																																	

	ravitaillement avec lorrys poussés à bras ou même remorqués par une locomotive. 26 décembre. Rapatriement d'1 s/off S <sup>t</sup> Martin et 1 canonnier.																
28-29 décembre	<p>Enumération des ponts détruits.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>K<sup>m</sup></th> <th>Pont sur</th> <th>Brèche</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>189</td> <td>Petite Malumé</td> <td>50<sup>m</sup></td> </tr> <tr> <td>194</td> <td>M Pobé</td> <td>50<sup>m</sup></td> </tr> <tr> <td>197.5</td> <td>M Banga</td> <td>40<sup>m</sup></td> </tr> <tr> <td>201</td> <td>Grande Malumé</td> <td>30<sup>m</sup></td> </tr> </tbody> </table> <p>(nombreux supports brûlés ou détruits)</p>	K <sup>m</sup>	Pont sur	Brèche	189	Petite Malumé	50 <sup>m</sup>	194	M Pobé	50 <sup>m</sup>	197.5	M Banga	40 <sup>m</sup>	201	Grande Malumé	30 <sup>m</sup>	29 X <sup>bre</sup> : Commencement des travaux de réparation du pont de la Petite Malumé.
K <sup>m</sup>	Pont sur	Brèche															
189	Petite Malumé	50 <sup>m</sup>															
194	M Pobé	50 <sup>m</sup>															
197.5	M Banga	40 <sup>m</sup>															
201	Grande Malumé	30 <sup>m</sup>															
30 décembre	Le fil téléphonique atteint Mangelès. Un poste intermédiaire est installé à M Pobé. Service courant.																
31 décembre	<u>Achèvement des travaux de réparation du wharf de Duala.</u>																

1916	Année 1916
1 <sup>er</sup> au 4 janvier	Service courant.
4 janvier	Reçu avis que la colonne a trouvé à Makak k <sup>m</sup> 218 8 locomotives Décauville mais dont les bielles et la robinetterie et le tuyautage ont été enlevés. Les chaudières ont été rendues inutilisables par des explosions de charges placées dans le foyer.
5 janvier	Envoi de Duala d'un deuxième chantier de réparation des ponts de la voie decauville sous la direction de l'officier d'adm <sup>on</sup> du Génie Bigot. Ce 2 <sup>ème</sup> chantier s'occupera d'abord de la réparation du pont de la M'Pobé pendant que le 1 <sup>er</sup> chantier (Le Révérend) après réparation du pont de la Petite Malumé commencera la réparation de la Grande Malumé puis de la M Banga.
6 janvier	Achèvement du pont de la Petite Malumé.
7 janvier	Transport du chantier Le Révérend à la Grande Malumé.
8 au 14 janvier	Travaux de réparation des ponts de la M'Pobé (chantier Bigot) et de la Grande Malumé (chantier Le Révérend).
14 janvier	La circulation des lorrys est assurée au pont Grande Malumé.
15 janvier	Installation du chantier Le Révérend à M Banga. Commencement des travaux.
16 janvier	La pose du fil téléphonique atteint le 32 <sup>ème</sup> kilomètre après Mangelès (vers Olama).
17-18 janvier	Travaux en cours.
19 janvier	Achèvement du pont de la M'Pobé par le chantier de l'officier Bigot et du pont de la M Banga par chantier Le Révérend. Les convois du k <sup>m</sup> 180 à Mangelès peuvent être assurés au moyen de lorrys.
20 janvier	Envoi de M. Bigot en reconnaissance à Mangelès et Makak pour examiner les locomotives et voir s'il est possible de réparer et mettre en ordre de marche au moins une machine ; M. Bigot doit en outre se rendre à Makak où a été découvert un dépôt de pièces enlevées aux locomotives de la voie normale.
21-22 janvier	Mise en service de 20 lorrys decauville supplémentaires, pris au k <sup>m</sup> 189, après les avoir munis de boîtes à graisse et coussinets confectionnés aux ateliers de Duala. Il est rendu compte que les foyers des locomotives sont entièrement détériorés par les explosions qui y ont été faites et que les machines sont inutilisables.

23 janvier	La pose du fil téléphonique atteint Olama sur la route de Jaundé à Kribi.
24 janvier	Essai de la machine 40 <sup>T</sup> n° 112 nouvellement mise en service.
25 janvier	Demande au Chief Engineer de mettre à la disposition de la section une des locomotives de son décauville du chemin de fer de Victoria.
26 janvier	Le Chief Engineer fait connaître qu'une locomotive décauville type 6 <sup>T</sup> des plantations de Tiko sera envoyée au wharf de Duala le lendemain.
27 janvier	Arrivée de la machine locomotive (châssis et chaudière séparés).
28-29 janvier	Déchargement de la locomotive et mise sur wagon à Duala. Construction au k <sup>m</sup> 180 d'un portique improvisé pour servir au remontage de la locomotive.
30 janvier	Expédition de la locomotive à Eséka.
31 janvier 1 <sup>er</sup> et 2 février	Opérations de déchargement de la locomotive et translation sur la plate-forme de voie Décauville, située parallèlement à la voie normale mais à flanc de coteau et à une côte supérieure d'environ dix mètres. 2 février. Pendant qu'on travaillait à hisser la chaudière, à la suite d'une fausse manœuvre, et de la rupture d'un cordage, la chaudière du poids de 2 t se renversa en suivant la pente naturelle du terrain. Monsieur l'officier Le Révérend eut malheureusement la fâcheuse idée d'essayer de s'opposer au mouvement de la chaudière ; il fut renversé et se trouva coincé entre le sol et la chaudière. Il fut ainsi très gravement blessé (contusions internes et fracture du bassin). Monsieur Le Révérend fut aussitôt évacué sur Eséka.
3 février	Le S <sup>t</sup> du Génie Cohen Scali rend compte qu'il a réussi à hisser la chaudière et le châssis de la locomotive sur la plate-forme decauville et qu'il entreprendra le lendemain le montage.
4 février	Continuation des travaux en cours. Transport de 350 porteurs de Duala à Eséka pour les colonnes de l'AEF.
6 février	Service courant. Achèvement du montage de la locomotive au k <sup>m</sup> 178.
7 février	Essais de la machine. Mauvais fonctionnement des injecteurs exige que l'on entreprenne des réparations.
8 février	Après de nouveaux essais, il est constaté que le foyer de la locomotive est en mauvais état et que plusieurs tubes et entrecroises laissent fuir l'eau de la chaudière.
9 février	D'après les instructions du Colonel Mayer, ordre est donné au sergent téléphoniste Hémary de ne pas continuer la pose du fil au-delà d'Olama vers Ebolowa et de déposer même le fil qui aurait pu être posé au-delà d'Olama qui doit rester provisoirement le dernier poste occupé par les troupes AOF.
10 février	Voyage du capitaine à Eséka puis au 178.
10 au 19 février	Réparations à la chaudière et au foyer de la locomotive Tiko (dudgeonnage des tubes, mâtage des entretoises, etc.) Travaux d'aménagement pour la constitution d'un point de transit entre convoi par voie normale et convoi par lorrys Décauville, au k <sup>m</sup> 180. Construction de 2 cases, 1 petit atelier, fosse à piques. Pose d'une voie de garage. Pose de 350 <sup>m</sup> de voie au terminus de manière à repousser une rame de wagon et à dégager ainsi l'accès pour les trains de l'emplacement choisi comme point de transit. 16 février. Retour à Eséka du sergent téléphoniste.
21 février	Mise en service de la locomotive Décauville. Voyage de Mangelès à Eséka. Les

	/essais confirment que vu la faible puissance de la machine et les fortes rampes de la voie, la locomotive Tiko ne peut remorquer que 6 wagons chargés. Le rendement est donc très faible et le cas échéant il sera nécessaire de faire des transports au moyen de convois de lorrys.
22 février	Commencé la pose d'un fil téléphonique du k <sup>m</sup> 178 au poste de Balège établi sur le Njong sur la nouvelle route d'étape d'Eséka à Lolodorf.
25 février	Les sergents Chevretton, Cusenot, Gallerand et Minault sont promus adjudants ; le S <sup>t</sup> Pierre est promu sergent major.
25 au 28 février	Service courant. Poste téléphonique de Balège terminé. 26 février : arrivée de 2 sous-officiers ; S <sup>t</sup> Minard, S <sup>t</sup> Guicheteux.
1 <sup>er</sup> mars	Installation d'un service régulier de train au Décauville entre le 178 et Mangelès. Les sergents Casteuble, Martin J, Majé sont promus adjudants ; le S <sup>t</sup> Baron est promu sergent major.
2 au 7 mars	Service normal. Avarie légère aux tubes de la machine de réserve (108) à Eséka.
8 mars	Envoi d'une machine 112 à Eséka en remplacement machine 108. Transport de la C <sup>ie</sup> Friry d'Edéa à Eséka.
11 mars	Retour du B <sup>on</sup> n° 4 C <sup>dt</sup> Durif d'Eséka à Edéa.
12 mars	Reçu avis d'avoir à faire revenir la locomotive Tiko réclamée par les Anglais pour l'exploitation de leur plantation.
14 mars	Rapatriement de MM les officiers Bigot et Le Révérend et de 2 s/off Leguay Soudard. Installation du poste téléphonique de Njéké.
15 au 20 mars	Transport de troupes d'Eséka à Duala du B <sup>on</sup> Mathieu et des porteurs.
21 mars	Retour à Duala de la locomotive Tiko. Transport d'Edéa à Duala de la C <sup>ie</sup> Peretti. Le 20 mars, transport d'Edéa à Duala de la C <sup>ie</sup> Delteil.
22 au 27 mars	Transport pour les troupes anglaises. Transport de 20 voitures automobiles, outillage et matériel.
28 <sup>r</sup> mars	Transport de la colonne Morisson AEF.
30 mars	Transport de troupes anglaises : 1 C <sup>ie</sup> française 20 Européens 360 soldats 607 porteurs 15 chx mulets 2 canons 10 tonnes bagages
2 avril	Transport de troupes et porteurs AEF colonne Hutin.
3 avril	Achèvement du transport des troupes AEF.
du 3 au 10 avril	Service courant.
10 au 16 avril	Transport des troupes de la colonne Mayer devant être évacuées : B <sup>on</sup> n° 1, C <sup>dt</sup> Chambert B <sup>on</sup> n° 2, C <sup>dt</sup> Mathieu 2.500 porteurs.
	Au cours de toute la période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 août, travaux courants

d'entretien des ponts, des bâtiments, etc.

En outre depuis le 1<sup>er</sup> février réception de l'épi de protection du pont de la Sanaga fortement ébranlé par les dernières crues.

À partir du 1<sup>er</sup> avril, le rôle de la section de chemin de fer est pour ainsi dire terminé. À cette date est créé un Commissariat du Gouvernement ; le Capitaine Comm<sup>t</sup> la section est chargé d'assurer le service des T<sup>x</sup> publics proprement dits et le service du chemin de fer du Nord.

À signaler qu'à partir du 20 avril, le chemin de fer du Centre a pu être ouvert à l'exploitation commerciale voyageurs et marchandises.

Duala, le 20 avril 1916  
Le Capitaine du Génie  
Commandant la section de chemin de fer de campagne  
*signé E. Chardy*

Modèle A

Colonne expéditionnaire du Cameroun  
Section de chemin de fer de campagne

Etat nominatif des officiers, sous-officiers et soldats  
tués, blessés, faits prisonniers ou disparus  
au combat de la Kélé le 13 avril 1915

Nom	Grade	Tué	Blessé	Prisonnier	Disparu	observations
Dumont	S <sup>t</sup> major		1			
Totaux			1			
Total général		1				

Modèle B

Colonne expéditionnaire du Cameroun  
Section de chemin de fer de campagne

Etat nominatif des officiers, sous-officiers et soldats  
morts des suites de leurs blessures ou morts de maladie dans les  
hôpitaux

Noms	Grades	Dates	Lieux	Morts		observations
				des suites de blessure	de maladie	
Bonhomme Urbain	Sergent	9 octobre 1915	Duala		bilieuse	
Totaux						

Modèle C

Colonne expéditionnaire du Cameroun  
Section de chemin de fer de campagne

Etat général des pertes éprouvées pendant la durée de la campagne

Nom des combats	Dates	Tué	Blessé	Morts de maladie	Prisonniers	observations
Combat Kélé	13 avril 1915		1			
	9 octobre			1		
	Total		1	1		
Total général		2				

Modèle D

Colonne expéditionnaire du Cameroun  
Section de chemin de fer de campagne

Relevé des mutations survenues pendant la campagne  
parmi les officiers

Nom et prénom	Grade	Mutation
Le Révérend	Officier d'Adm <sup>on</sup> d'artillerie coloniale (2 <sup>ème</sup> classe)	Arrivé à la section le 12 octobre provenant de la Direction d'artillerie de Dakar
Bigot Jules	Officier d'Adm <sup>on</sup> de 2 <sup>ème</sup> classe du Génie	Rapatrié pour raisons de santé (maladie d'yeux). Le 14 mars 1916 est dirigé sur Dakar
Le Révérend	Off. d'Adm <sup>on</sup> de 2 <sup>ème</sup> classe d'artillerie coloniale	Rapatrié par Conseil de santé à la suite d'une blessure grave en service commandé par accident de travail. Quitte la section le 14 mars 1916.
Brunet	Off. d'Adm <sup>on</sup> de 2 <sup>ème</sup> cl. d'artillerie coloniale	Arrivé le 10 avril venant de Dakar. Est affecté au service des chemins de fer créé depuis le 1 <sup>er</sup> avril
Jourdren	Off. d'Adm <sup>on</sup> de 3 <sup>ème</sup> cl. d'artillerie coloniale	id.

*signé* E. Chardy