

suite de THIZY MEURT DU PALUDISME

Arrivée le lendemain matin à 7h.

Alors que les 371 et 372 sont envoyés dans les montagnes qui dominent la rive gauche du fleuve Vardar, donc à l'est, (voir CP 89), les 242 et 235, vont se diriger sur celles de la rive droite de la Cerna, un affluent du Vardar. L'historique décrit « un terrain montagneux, rocailleux, profondément raviné, sans arbre, ni verdure ; les liaisons sont difficiles. Les voitures sont remplacées par des ânes et des mulets.

Dès le 7 novembre, une des compagnies assaillie par deux bataillons bulgares doit donc reculer. Les jours suivants, l'attaque ennemie se poursuit. Le 242 comptabilise déjà 9 tués et 37 blessés. Relevé par le 148 R.I., il est alors envoyé sur la rive gauche du Vardar, à la hauteur de Demi Kapou pour préparer le repli de la Division. Les Serbes ayant été repoussés en Albanie, l'armée bulgare se jette sur les divisions françaises déployées sur un grand front. L'ordre d'évacuer la Serbie arrive
« Le 242 prend position au Kérés-Tépé par un froid de 23° en-dessous de zéro et s'y maintient jusqu'à ce que les derniers convois aient franchi le défilé du Demir Kapou. » Il repasse alors en Grèce et va couvrir la frontière gréco-bulgare au nord-ouest du lac Doiran.

23 EN DESSOUS DE ZÉRO

Le 11 décembre, au combat de Furka, il doit céder devant l'ennemi ramenant 2 tués et 26 blessés. **Le 12**, le JMO indique : « Après avoir marché pendant 17 heures, de nuit, par des chemins impossibles, particulièrement difficiles, et avoir fait à Dodelzi un long repos de 3 heures, le régiment arrive à Kalinova où il arrive à 17 heures. » Le JMO consacre plusieurs pages à ces journées éprouvantes. Puis c'est le départ toujours à pied en direction de Salonique par Kukus pour aller s'installer dans un campement sur la rive gauche du Galiko, un affluent du Vardar. A environ

15-20 km de Salonique. Nous sommes le 21 décembre.

PAS DE REPOS AVANT LE JOUR DEL'AN

Commence alors une période de 4 mois où les hommes du 242, comme tous ceux de la 57 DI, vont être employés à des travaux de défense et d'aménagement des routes.

Ils commencent dès le lendemain de leur arrivée, alors que leurs organismes viennent de supporter une période particulièrement éprouvante et qu'ils mériteraient bien d'abord quelques jours de repos. Ils devront se contenter des félicitations orales de leurs chefs. Ainsi, **le 23 décembre**, le rédacteur du JMO transcrit le message suivant du Lieutenant-Colonel : « Le Général commandant la 57ème Division a exprimé de vive voix au Lieutenant Colonel combien il avait été satisfait de la conduite du Régiment au combat de Furka, le 11 décembre 1915. Il a admiré l'endurance des hommes qui, après une journée de combat, ont marché toute la nuit et tout un jour, à travers des sentiers impossibles pour accomplir la mission prescrite. Le Lieutenant Colonel exprime aussi à tous également son contentement et sa reconnaissance. Il sait qu'au Régiment, il peut compter sur les officiers, sur les sous-officiers et sur les hommes, et, que jusqu'au bout, quelles que soient la longueur et la difficulté de la campagne, le Régiment fera tout son devoir, modestement, tranquillement, comme il l'a fait à Furka et durant la marche si dure qui a suivi le combat.

Pour perpétuer dans les annales du Régiment le souvenir de cette journée, le Lt-Colonel cite à l'ordre : ... » Suivent les noms des deux chefs de bataillons et les commandants des neuf compagnies. Les hommes de troupes se sont-ils sentis récompensés à travers leurs chefs ? On ne leur accordera même pas le jour de Noël en repos, car dit le JMO, « les travaux doivent être continués sans discontinuer. »

Ils obtiendront une pause le 1er janvier, mais ce sera à l'occasion de la remise de la Croix de guerre aux officiers cités plus haut devant tout le régiment rassemblé. Le 242 recevra le 4 janvier les félicitations, écrites cette fois, du commandant de la Division.

En janvier 1916, les hommes poursuivent les travaux de creusement de tranchées pour protéger Salonique. **Le 14**, le général de Division demande qu'ils soient « poussés avec activité », car on prévoit une attaque imminente de l'ennemi. Des compagnies sont envoyées se poster sur les collines de Pirnar, au dessus de la vallée du Galiko.

En février, les soldats continuent leurs travaux inlassablement, mais le dimanche 27, un jour de repos est accordé. Et mieux encore, **le 28**, les hommes apprennent que « le général en chef de l'Armée d'Orient fait connaître que des permissions pourront être accordées. 5% pour les officiers, 3% pour la troupe. » Le 9 mars, indique le JMO, « 64 hommes de troupe partent en permission. » (voir encadré p. 3).

En mars, les travaux se poursuivent. Les tranchées sans doute achevées, on se met à construire des abreuvoirs, des puits. Au cours de ces mois d'hiver, des officiers sont, certes en petit nombre, évacués « pour maladie », signale le JMO. On peut supposer qu'il y en a eu aussi parmi les poilus.

RETOUR VERS LE NORD

Le 21 mars, suite à une alerte militaire à la frontière serbe, le 242 est chargé de constituer une patrouille d'éclaireurs en direction d'Alexia au nord, pour vérifier la viabilité des voies de communication pour chevaux, voitures et mulets. **Le 29 mars**, le 242 part dans la région « Alexia-Snevce » pour remettre en état des pistes. Des détachements sont envoyés plus au nord « pour se renseigner sur la présence de l'ennemi et sur la valeur des chemins suivis. »

suite page 3**LE BURDIGALA COULÉ EN 1916****Son épave a été retrouvée en 2007.**

C'est à bord de ce bateau que Jean-Claude Thizy et son régiment ont été acheminés de Toulon à Salonique.

Le « Burdigala » avait été réquisitionné en 1914 par l'armée. En 1915, il assure le transport des troupes, mulets, chevaux et matériels entre Marseille ou Toulon et Salonique en Grèce.

Le 14 novembre 1916, lors d'un retour, à 2 miles de l'île Kéa, le bateau touche une mine. Il commence à tanguer, l'eau envahit la salle des machines, puis les autres parties du navire. Le contre-torpilleur anglais « Rattlesnake » se porte à son secours. Tous les marins sauf un sont sauvés, mais le "Burdigala" coule par 70 mètres de fond.

Pendant plus de 90 ans, ce navire tomba dans l'oubli. Jusqu'en 2007, où des géologues de l'université de Patras repèrent une épave avec leur sonar. Un an plus tard, des plongeurs la

découvrent et l'identifient : c'est celle du Burdigala. Depuis, s'est créé un groupe de recherches pour reconstituer la vie du navire. De nouvelles campagnes de fouilles ont eu lieu. Cette découverte et les résultats des recherches ont fait l'objet d'une grande exposition à Bordeaux en 2011.

Burdigala, ancienne dénomination de Bordeaux, doit son nom à la ville car il avait été baptisé ainsi par la compagnie Sud-Atlantique qui l'avait acheté en 1911 à une compagnie allemande. Elle l'avait fait venir à Bordeaux pour assurer la ligne postale de Buenos Aires.

Initialement, en 1898, ce bateau, -« Kaiser Friedrich » - avait été construit par une compagnie allemande pour battre le record de la traversée de l'Atlantique. Malgré ses 183 mètres et ses trois cheminées, il n'y parvint jamais. Par ailleurs, trop gros consommateur de charbon, il fut dès 1901 laissé à quai. En 1912, la compagnie française le rachetait.

D'après un article de Jean-Paul Vignaud paru dans Sud-Ouest du 18