



## LES NAUFRAGÉS DU SAINT-DIDIER EN 1941

Depuis 82 ans, une stèle en pierre de Volvic située au cimetière des Planchettes à Cébazat, derrière le monument aux morts de 1914-1918, attire l'attention des visiteurs. Sur cette pierre sont inscrits les noms de quatorze soldats appartenant à la 253<sup>e</sup> batterie de marche envoyée en renfort par l'armée de Vichy au Levant (Syrie, Liban). Ils ont trouvé la mort lors du torpillage du cargo « Saint-Didier » le 4 juillet 1941 au large des côtes turques, dans la baie d'Antalya.

La 253<sup>e</sup> batterie de défense contre avion (DCA) appartenait au 404<sup>e</sup> régiment d'artillerie de défense contre avion (RADCA) qui avec deux autres batteries de DCA composaient ce régiment :

- La 254<sup>e</sup> batterie cantonnée aux Cézeaux au sud de Clermont-Ferrand était équipée de canons anti-aériens de 75 mm tractés.
- La 1222<sup>e</sup> batterie stationnée face aux ateliers industriels de l'aéronautique (AIA) à côté de la base aérienne militaire d'Aulnat était équipée de canons de 25 mm Hotchkiss Modèle 1939.

Cette batterie était cantonnée sur la commune de Cébazat.

Ces artilleurs étaient logés dans un camp composé de baraquements en bois au lieu-dit « Puy Champ Roche » à l'est du bourg de Cébazat, de l'autre côté de la voie rapide Clermont-Riom. On distingue encore le petit monticule naturel où se trouvaient installés les canons de DCA de 75 mm permettant aux canonniers d'avoir une vue dégagée à 360°. De petits fortins en béton se trouvaient éparpillés au sommet. Ils permettaient le stockage des munitions. L'un d'entre eux



Insigne régimentaire du  
404<sup>e</sup> RADCA

© Jean-François  
Capuano, collection  
personnelle

possède encore des armatures fixées dans le mur, qui servaient de supports à un poste de téléphone comme dans les défenses de la ligne Maginot. Il devait être relié aux autres batteries, à Aulnat et aux Cézeaux, mais également au PC de la 253<sup>e</sup> batterie qui tenait ses quartiers rue Sibony, dans une grande bâtisse à étages avec une cour intérieure. Elle se distingue par une sorte de pigeonnier au sommet du toit, encore visible de nos jours. Les artilleurs avaient installé des cuisines roulantes dans la cour. Ils pouvaient communiquer vers

l'extérieur avec le seul poste de téléphone situé dans cette maison. Ils étaient reliés avec l'Etat-major du 23<sup>e</sup> groupement de défense aérienne (DAT) installé rue Philippe Glangeaud à Clermont-Ferrand, à

côté du viaduc Saint-Jacques.  
Après l'armistice de juin 1940, la commission d'armistice allemande autorise le gouvernement français du maréchal



Camp de la 253<sup>e</sup> batterie de marche au Puy  
Champ Roche à Cébazat (2014)

© www.ign.fr

**DAT** : défense aérienne  
territoriale

**DCA** : défense contre avion

**DM** : division militaire

**FFL** : forces françaises libres

**PC** : poste de commandement

**RADCA** : régiment d'artillerie de  
défense contre avion

**RAF** : royal air force

Pétain, exilé à Vichy, à reformer une armée de 100 000 hommes qui prendra le nom « d'armée nouvelle ». Cette armée sera composée de quatre divisions militaires : les 12<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> DM. Un groupement de DAT sera affecté dans chaque division.

Ce 23<sup>e</sup> groupement de DAT était affecté à la 13<sup>e</sup> DM du Puy-de-Dôme en zone non occupée. Il était composé de plusieurs unités non encasernées réparties autour de Clermont-Ferrand : rattaché au 404<sup>e</sup> RADCA situé au Château des Vergnes au nord de Clermont, dont le PC était commandé par le lieutenant-colonel Lavayse . Il comportait aussi des postes d'écoute à Durtol et Pérignat-lès-Sarliève mais également à Usson en Forez, à Nonette, à Charbonnier-les-Mines, Lorlanges, Lubilhac, Anglard du Garabit. Le poste de commandement de ces unités se trouvait à Issoire. La mission principale de toutes ces unités était de protéger le terrain d'aviation militaire d'Aulnat.

Le 404<sup>e</sup> RADCA était composée d'environ 500 hommes. Une partie de ces artilleurs qui n'avaient pas été démobilisés après l'armistice de 1940 étaient issus des classes 1938-1939 ; ils ont intégré par obligation les effectifs de la nouvelle armée de Vichy. La plupart de ces soldats avaient été recrutés dans les différents « Chantiers de Jeunesse » actifs dans notre région dès 1940 (Groupement N° 1 de Tronçais dans l'Allier, N° 20 de Lapeau « Turenne », N° 21 des Noes Renaison (Loire), N° 42 de Châtel-Guyon, etc...).

Certains de ces jeunes ne se sont pas engagés dans cette armée nouvelle de Vichy par adhésion aux idées du maréchal Pétain mais plutôt pour bénéficier de la solde et des primes qui étaient très avantageuses. Comme Georges Mayenobe, orphelin de père et mère à quinze ans, issu d'une famille misérable qui ne pouvait le nourrir, il a dû subvenir à ses besoins et à ceux de son petit frère de huit ans son cadet en effectuant divers petits travaux mal rémunérés. Alors, après son service militaire dans l'armée de l'air, il profite de l'occasion pour s'engager en octobre 1940 dans cette nouvelle armée qui paye correctement ses soldats. Comme beaucoup d'hommes des classes 1938-1939, Gabriel Bessaguet (originaire de Dordogne) incorporé en novembre 1939 à la 95<sup>e</sup> batterie au quartier du 36<sup>e</sup> régiment d'artillerie

à Issoire va participer à la « drôle de guerre ». Il ne sera pas démobilisé après l'armistice du 23 juin 1940. Il rejoindra un régiment d'artillerie à Clermont-Ferrand et sera affecté par obligation en janvier 1941 à la 253<sup>e</sup> batterie de marche à Cébazat.

## L'AFFAIRE DE SYRIE

De mai à juillet 1941, survinrent les événements au Levant entraînant des combats fratricides entre des soldats français fidèles au maréchal Pétain et des soldats français des forces françaises libres (FFL) du général de Gaulle aidés par les troupes britanniques en Syrie et au Liban. Le gouvernement français de Darlan autorise les



*Georges Mayenobe,  
de la 13<sup>e</sup> batterie  
(assis au centre)  
© Collection privée  
Michel Chaudy*



*Artilleurs de la 283<sup>e</sup> batterie à l'exercice sur un canon  
anti-aérien de 75 mm (1941)*

© Collection privée Michel Chaudy

avions allemands à atterrir sur des aérodromes militaires du gouvernement de Vichy en Syrie et au Liban pour se ravitailler et aller bombarder les troupes britanniques qui mâtent une révolte d'indépendance dans le nord de l'Irak (120 appareils de la Luftwaffe vont transiter en Syrie en mai 1941).

Le 12 mai, en représailles, l'aviation anglaise de la RAF bombarde les aérodromes militaires de Vichy basés en Syrie. Les troupes britanniques renforcées par les forces françaises libres du général de Gaulle passent à l'offensive au Levant le 8 juin 1941, entraînant de douloureux affrontements entre Français. Cette guerre fratricide dure un mois et six jours. Les régiments de la Légion étrangère de chaque camp refuseront de se combattre mutuellement.

Le 14 juillet, les troupes de Vichy sont vaincues. Les Anglais du général Wilson mettent fin aux combats en signant à Saint-Jean-d'Acre une convention avec le représentant du gouvernement de Vichy, le général Verdilhac. Les troupes de Vichy ont droit aux honneurs militaires et gardent leurs armes. 37 600 soldats fidèles au maréchal Pétain regagneront la France et 4500 hommes de cette même armée iront compléter les effectifs des FFL de De Gaulle. Conformément aux ordres du Général De Gaulle, aucune décoration ou citation n'est accordée aux soldats des FFL pour les combats en Syrie.

### LE DÉPART DE LA 253<sup>e</sup> BATTERIE DE DCA AU LEVANT

**D**epuis fin mai 1941, toutes les batteries de DCA stationnées en zone libre sont informées par le haut commandement militaire d'un départ éventuel au Levant. Elles se préparent pour être envoyées en renfort aux troupes de Vichy au Liban. La 253<sup>e</sup> batterie se trouve en manœuvre à Palavas.

Le 8 juin, au début des combats en Syrie, l'ordre de départ est confirmé aux artilleurs qui ne cachent pas leur tristesse de partir. Les 253<sup>e</sup> et 254<sup>e</sup> batteries de la 13<sup>e</sup> DM de Clermont-Ferrand sont acheminées par voie ferrée jusqu'à Lyon où d'autres batteries de DCA se joignent à elles : la 282<sup>e</sup> batterie de Saint-Priest, la 13<sup>e</sup> batterie d'Avignon, la 14<sup>e</sup> batterie de Montpellier et la 12<sup>e</sup> batterie de Nîmes. Elles constituent le corps expéditionnaire d'artillerie pour renforcer les défenses des aérodromes au Levant.

Le 16 juin, tous les matériels et les hommes des 253<sup>e</sup> et 254<sup>e</sup> batteries de Clermont-Ferrand sont embarqués dans un train spécial au parc d'artillerie des Gravanches en présence du général commandant la 13<sup>e</sup> DM et du ministre de la Guerre et chef des armées, le général Huntziger. Il remettra à chaque soldat des cigarettes offertes par le maréchal Pétain.

Les batteries de DCA vont se reconstituer à Lyon en zone libre afin d'être acheminées sur Belfort en zone occupée par les Allemands. Les hommes de troupe prennent place dans des wagons à bestiaux, alors que les officiers sont installés à l'avant du train dans des voitures de voyageurs plus confortables.

Après le franchissement de la ligne de démarcation séparant les deux zones définies par le traité d'armistice de juin 1940, une escorte militaire allemande composée d'un officier et de cinq soldats monte à bord du convoi en gare de Chalon-sur-Saône dans le but de faciliter les



*Le cargo Saint-Didier à quai au port de Salonique, en grèce, en juin 1941*

© Navires & marine marchande, n°45 (2010)

démarches administratives pour la traversée des territoires occupés par l'armée allemande. Le voyage en train dure 10 jours à travers toute l'Europe de l'est occupée par la Wehrmacht. Il sera entrecoupé de nombreuses haltes organisées par les Allemands afin de permettre la restauration pendant ce transfert vers la Grèce. A chaque passage de frontière, la locomotive et les mécaniciens du pays traversé sont remplacés par ceux du pays suivant. Après le passage de la vraie frontière entre la France et l'Allemagne du côté Alsacien à Neuf-Brisach, le convoi traverse l'Allemagne d'ouest en est, puis l'Autriche, la Slovénie, la Croatie, la Serbie et la Macédoine. Le neuvième jour, il franchit la frontière entre la Macédoine et la Grèce à Eidoméni. Le 24 juin, il arrive en gare de Salonique où il est cantonné à l'abri des regards, à côté d'installations ferroviaires. Les soldats ont l'interdiction de quitter cette zone définie par les autorités militaires d'occupation allemande. Pour la première fois, des cachets de quinine sont distribués afin de les préparer au climat de la Syrie.

Le convoi ferroviaire croise de nombreux prisonniers de guerre français chargés de réparer une voie de chemin de fer, comme à Ulm en Allemagne. Ils sont surpris de voir des soldats français traverser l'Allemagne en toute liberté. Le cinquième jour du voyage, en gare de Zagreb, le train rencontre des wagons chargés de prisonniers anglais qui se dirigent vers des camps d'internement dans le nord de la Croatie. A leur passage, les 500 hommes du train entonnent la « Marseillaise » en hommage à ces soldats et à la Yougoslavie occupée.

Le 26 juin à 4 h du matin, les soldats sont sommés par leurs officiers de rejoindre les installations portuaires afin de procéder au chargement des matériels sur les deux cargos le « Saint-Didier » et le « Oued-Ypem » à quai sur le port de Salonique. Sur le pont du Saint-Didier s'entassent les camions, les tracteurs Somua à chenilles sur l'arrière, les cuisines roulantes et quelques canons de 25 mm de DCA pour assurer la défense en cas d'attaque ennemie ainsi que

les munitions et les vivres pour un mois. Les cales sont également pleines de matériels destinés aux troupes en Syrie (pièces détachées pour avions et pour les transmissions et d'autres matériels d'artillerie) C'est dans la soirée qu'une partie de la 253<sup>e</sup> batterie de marche et la 254<sup>e</sup> prend place avec le paquetage sur le pont du « Saint Didier » encombré de divers engins et matériels d'artillerie. Par manque de place, certains dorment sous les véhicules ou entre les caisses de munitions ; une partie de la 253<sup>e</sup> est même obligée d'embarquer sur l'Oued-Ypem.

Jusqu'au 29 juin, il ne se passe rien. Les troupes sont consignées à bord du Saint-Didier au mouillage à quai avec l'Oued-Ypem. Les hommes apprennent que l'escorte allemande retourne en France. Ils profitent de cette occasion pour écrire à leurs familles et remettent le courrier à l'officier allemand.

Le 30 juin enfin, le Saint-Didier appareille. Il quitte Salonique escorté par trois contre-torpilleurs de la marine française de Vichy (le « Guépard », le « Valmy » et le « Vauquelin ») à destination du



*Matériels embarqués sur des wagons au parc d'artillerie des Gavranches à Clermont-Ferrand*  
© Collection privée Michel Chaudy



*Distribution de café aux artilleurs de la 253<sup>e</sup> batterie avant le départ des Gavranches (Clermont-Ferrand), le 16 juin 1941*  
© Collection privée Michel Chaudy

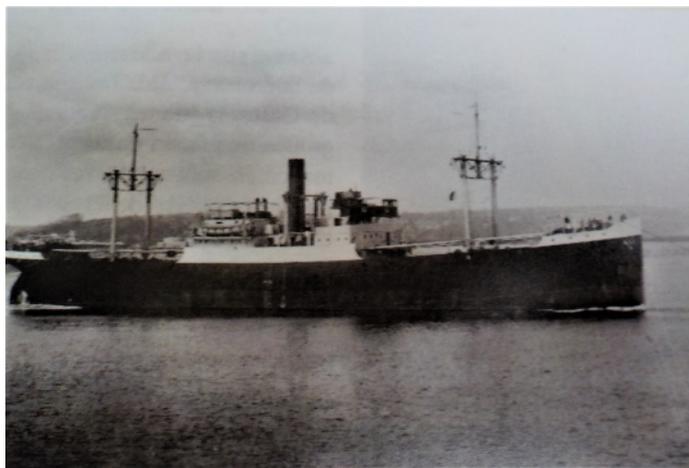


Itinéraire de la 253<sup>e</sup> batterie de Marche du 16 juin au 27 décembre 1941

© Jean-François Capuano

port de Beyrouth qui ne sera jamais atteint. Les navires longent les côtes des îles grecques de Sporades, Ski Athos, Andros.

Le 2 juillet 1941, il passe entre les îles Ikaria et Samos. A l'horizon se profilent les côtes turques. Le 3 juillet, au large de l'île de Kos, la menace d'une attaque par la flotte britannique se précise. Les officiers font effectuer des exercices de défense et d'évacuation en cas de torpillage. Dans la soirée, un message parvenant du haut commandement français au Levant décide du débarquement à Lattaquié en Syrie au lieu de Beyrouth au Liban situé dans un secteur de forte activité de navires de guerre anglais. Le convoi change de route et se dirige vers l'île de Rhodes.



## LE NAUFRAGE DU SAINT-DIDIER

Le 4 juillet 1941, un avion anglais attaque pour la première fois le Saint-Didier au large des côtes turques. Les tirs des batteries de DCA de 25 mm positionnées sur le pont empêchent le pilote d'ajuster son tir. La torpille est larguée trop tôt et manque son but. Elle passe sur l'arrière du cargo sans le toucher.

A 13h, nouvelle attaque des Britanniques, mais la torpille manque encore sa cible.

A 13h30, une nouvelle vague d'assaut d'avions ennemis lâche ses torpilles sur le Saint-Didier qui

Le Saint-Didier, cargo de 3000 tonnes, long de 100 m, transportant du vin de l'Afrique au Havre avant la guerre  
© Navires & marine marchande, n°45 (2010)

manœuvre en zigzaguant pour éviter la catastrophe. Deux torpilles frôlent la coque du navire sur bâbord sans le toucher. Une fois de plus le torpillage est manqué. Mais un des avions anglais revient au-dessus du bateau et largue une bombe qui s'écrase sur le pont arrière provoquant des dégâts matériels. Cependant, aucune victime n'est à déplorer.

A 14h30, le chef mécanicien signale des problèmes sur les chaudières du navire. Le navire doit faire route sur le port le plus proche pour réparer. L'ordre est donné au capitaine du Saint-Didier de rejoindre le port turc d'Antalya situé à moins de cinq miles de celui-ci.

A 16h, le cargo se présente devant le port turc. Les autorités militaires de ce pays neutre proposent leur aide qui sera refusée par le commandement. Elles autorisent le mouillage au large du port dans la baie pendant 24 heures afin d'effectuer les réparations.

Les soldats peuvent enfin se détendre un peu après ces rudes événements et se restaurer. Mais cela sera de courte durée.

A 16h50, quatre avions anglais volant au ras des flots se dirigent sur le Saint-Didier au mouillage. L'équipage est alors conscient que le voyage va prendre fin à Antalya et qu'il ne verra jamais les côtes syriennes.



*Matériels et personnels embarqués sur le pont du Saint-Didier, le 26 juin 1941 à Salonique  
© Collection privée Michel Chaudy*



*Sur le pont du cargo, canon de 25 mm de défense anti-aérien*

*© Navires & marine marchande, n°45  
(2010)*

Les artilleurs bondissent sur leurs pièces de DCA et déversent leurs feux sur les avions ennemis. La première torpille tombe à l'eau, mais passe sur l'avant du cargo et va exploser sur le quai du port turc blessant un enfant et tuant un cheval. Mais les suivantes foncent droit sur la coque du navire et viennent toucher l'arrière et le milieu du Saint-Didier. Les hommes se trouvant sur le pont sont projetés à une dizaine de mètres en l'air. Certains se retrouvent coincés par des débris et appellent au secours. L'ordre est donné d'évacuer le cargo, les survivants se jettent à l'eau et doivent parcourir 100 m à la nage vers le port pour éviter les flammes et les débris en feu. Trois torpilles vont toucher la cale 3, la soute et le compartiment des machines, donnant ainsi le coup de grâce

au Saint-Didier qui coule en moins de cinq minutes. Après avoir reçu l'ordre d'évacuation, des artilleurs de la 13<sup>e</sup> batterie d'Avignon continuent le feu sur les avions anglais avec leur canon de 25 mm jusqu'à épuisement du stock de munitions.

Les Turcs qui ont assisté à l'attaque envoient des embarcations afin de ramener les rescapés sur le port. Beaucoup de soldats sont gravement blessés. Ils sont aussitôt pris en charge par les autorités militaires turques qui les conduisent à l'abri dans un entrepôt de stockage de grains et de farine de blé. Ils procèdent à une fouille corporelle et confisquent armes, couteaux, rasoirs et appareils photos avant de distribuer des cigarettes.

Les blessés les plus graves sont conduits à l'hôpital d'Antalya où des médecins civils procèdent aux soins. A la nuit tombée, les gardiens turcs conduisent les rescapés dans une école vide en raison des vacances scolaires. De simples nattes étendues à même le plancher et une

couverture pour trois font office de couchages. Les officiers sont logés dans des hôtels en ville. Les militaires turcs distribuent du pain avec un morceau de fromage et de l'eau. Les blessés ont droit à un demi-verre de vin, ce qui est à souligner dans un pays musulman. Les soldats demeurent dans cette école jusqu'au 29 juillet 1941 sous surveillance militaire en attendant que les autorités britanniques décident de leur sort. Le haut commandement militaire anglais fait pression sur les Turcs pour les garder en captivité malgré les démarches du gouvernement de Vichy pour les faire rapatrier rapidement en France. Le bilan du torpillage du Saint-Didier est lourd pour la 253<sup>e</sup> batterie de DCA de Cébazat. Elle a perdu treize hommes, dont neuf hommes quelques jours après le naufrage qui seront inhumés dans le cimetière chrétien d'Antalya. Une plaque rappelle le souvenir de ces hommes tués le 4 juillet 1941. Il ne faut pas oublier les quatre disparus en mer et les trente cinq blessés de la batterie de DCA, certains sérieusement touchés après le torpillage, auxquels viennent se rajouter les cinq blessés de l'équipage du Saint-Didier dont l'un a eu le bras arraché dans l'explosion des machines.

### LES CAMPS DE PRISONNIERS

Le 29 juillet 1941, à 19h les prisonniers français quittent l'école d'Antalya à bord de plusieurs autocars. Les autorités militaires turques les transfèrent à 135 km plus au nord dans la ville de Burdur, dans un bourg de 3 000 paysans pauvres, sans route et avec une voie unique de chemin fer. La captivité des rescapés du Saint-Didier va se poursuivre de longs mois dans une caserne de l'armée turque servant de base d'entraînement. Les conditions de vie sont difficiles. La nourriture est exécrable : quelques raisins secs cuits à l'eau pour le petit déjeuner, une soupe avec parfois quelques morceaux de viande pour le dîner, de l'eau pour boisson et une boulette de pain par jour. Il faut manger avec les doigts : ni assiette, ni fourchette, un plat pour dix.

Le 2 août, les soldats sont informés que le ministre de la Guerre, le général Huntziger, a demandé leur rapatriement en France auprès des autorités britanniques.

Dans le camp de prisonniers les conditions de vie se dégradent peu à peu, des maladies apparaissent et prennent de l'ampleur comme le paludisme et la gale. Les plus atteints sont transportés à l'hôpital de Burdur pour y recevoir des soins.

Le 25 août, les autorités militaires françaises de Vichy font parvenir un wagon de vêtements neufs. Le lendemain, les soldats apprennent la mort à l'hôpital de Burdur de leur camarade Léon Delacourt. Le 8 septembre, réception des premiers courriers en provenance de France. Ils sont datés du 19 août 1941.

Le 4 octobre, déplacement dans un nouveau camp. Le convoi quitte Burdur sans regret pour rejoindre Isparta à 50 km plus au nord. C'est une ville un peu plus moderne, verdoyante, où l'on cultive de la vigne. Elle est installée dans une cuvette entourée de montagnes. Les Français y passeront l'hiver 1941. Le cantonnement est un peu plus neuf, avec une grande cour et de l'eau



Collection Henri Rouveure ©



*Tombes des soldats de la 253<sup>e</sup> batterie de Marche au cimetière chrétien d'Altaya*

© Collection privée Michel Chaudy

à volonté. Les conditions de vie s'améliorent de jour en jour. Les troupes disposent d'un réfectoire pour préparer les repas. Elles construisent un stade sur le terrain militaire du camp assez grand pour y installer un terrain de foot, de basket-ball, des sautoirs et une piste pour courir. Des matchs de foot entre batteries et les soldats turcs du camp sont ainsi organisés tous les dimanches. Les soldats ont le droit de sortir en ville pendant deux heures par groupes de cinq encadrés par un militaire turc.

Vers la fin octobre, les nuits sont de plus en plus froides. La neige fait son apparition sur les montagnes environnantes. Des couvertures supplémentaires, des pantalons et des vieilles vareuses de la Légion étrangère sont distribués. De petits poêles à bois permettent de chauffer les cantonnements.

Le 11 novembre, le moral des soldats français s'améliore. Ils ont l'espoir d'une prochaine libération car ils apprennent par leurs officiers que le gouvernement anglais accepte que les prisonniers du régime de Vichy regagnent la France.



*Les deux équipes, France et Turquie, pour l'ultime match du dimanche 14 décembre 1941 avec les officiers. La France bat la Turquie 4 à 2.*

© Collection privée Michel Chaudy

## LE RETOUR VERS LA FRANCE

Le 16 décembre, c'est le retour en train vers la France après six mois de captivité en Turquie. Les rescapés de la 253<sup>e</sup> batterie de marche du 404<sup>e</sup> RADCA de Cébazat arrivent en gare de Clermont-Ferrand le 27 décembre 1941. Ils regagnent le camp de Puy Champ Roche à Cébazat où ils sont libérés des obligations militaires le 1<sup>er</sup> janvier 1942.

D'autres soldats, toujours en cours de guérison, ou atteints de maladies contractées en captivité en Turquie, sont pris en charge à l'hôpital de Clermont-Ferrand pour y être soignés. Certains décèdent et sont inhumés au cimetière de Montferrand.

Chacun pourra se faire une opinion sur l'engagement de ces soldats dans ce conflit, mais il faut savoir que bon nombre d'entre eux, après leur démobilisation, ont rejoint la Résistance dans les maquis auvergnats et les FFL du Général de Gaulle en Afrique du nord. D'autres seront rappelés en 1945 pour renforcer les forces françaises de la 1<sup>ère</sup> Armée du Général de Tassigny qui participe à la reconquête de l'Allemagne.

Quant au «Saint Didier», il repose toujours à trente quatre mètres au fond de la baie d'Antalya en Turquie. Il est devenu un but d'excursion pour les plongeurs du monde entier. On peut y voir encore les carcasses des camions restées sur le pont du cargo.

La stèle au cimetière des Planchettes à Cébazat, n'a pas toujours été située à cet endroit. Elle a été inaugurée le 24 juillet 1942 au camp de la 253<sup>e</sup> batterie de DCA au Puy Champ Roche en présence de nombreuses autorités militaires de la 13<sup>e</sup> DM de Clermont-Ferrand, de la municipalité de Cébazat et de son maire, M. Castaigne, des anciens combattants et des écoles. La cérémonie s'est terminée par une messe célébrée en plein air par M. Courtadon, curé de Cébazat et par un déjeuner qui a réuni les officiers, sous-



*Epave du cargo Saint-Didier, coulé en juillet 1941 dans la baie d'Altay (Turquie)  
© Navires & marine marchande, n°45 (2010)*

officiers et soldats de la 253<sup>e</sup> batterie du 404<sup>e</sup> régiment d'artillerie de DCA. La stèle fut certainement déplacée au cimetière de Cébazat après la dissolution de la batterie de DCA en novembre 1942, lors de l'invasion des troupes allemandes qui ont pris possession de la zone libre et dissous l'armée de Vichy.

Depuis longtemps les témoins de cette histoire ont disparu. Seuls leurs témoignages consignés sur des cahiers d'école ou de simples carnets et des photographies qui ont échappé au naufrage de 1941 ont permis de reconstituer cet épisode. Il a été éclipsé par la grande histoire du conflit franco-britannique au Levant et ne figure pas dans nos livres d'école.

*Jean-François Capuano*



Stèle au cimetière des Planchettes (Cébazat) en hommage aux disparus du Saint-Didier, le 4 juillet 1941

© Collection C. H. A.

### LISTE DES MORTS ET DES DISPARUS DE LA 253<sup>e</sup> BATTERIE DU 404<sup>e</sup> RADCA

**Aspirant BRUNHES Georges**, 22 ans, disparu en mer, né dans le Val de Marne.

**Brigadier BACOU Henri**, 30 ans, disparu en mer, né dans l'Hérault.

**Brigadier LEGUILLY Jean**, disparu en mer.

**Canonier BUHAS Marcel**, 22 ans, décédé à l'hôpital Antalya, né dans l'Ain.

**Canonier CHATELLIER Raymond**, 22 ans, décédé à l'hôpital Antalya, né dans les Deux Sèvres.

**Canonier FLORET Michel**, 22 ans, disparu en mer, né à Thiers

**Canonier FONTAINE Jules**, 35 ans, disparu en mer, né en Belgique.

**Canonier LAMALLE Louis**, 22 ans, disparu en mer, né à Autun (Saône et Loire)

**Canonier MARCIE Emile**, 48 ans, disparu en mer, né à Melle (les Deux Sèvres)

**Canonier MARTIN Robert**, 22 ans, disparu en mer, né en Meurthe et Moselle

**Canonier THIEBAUD Louis**, 22 ans, disparu en mer, né à St Dié (Vosges)

**Canonier VALENTIN Georges**, disparu en mer, né à Bussang (Vosges)

**Canonier ZIMMERMANN Raymond**, 27 ans, disparu en mer, né dans la Meuse

**Canonier DELACOURT Léon**, 35 ans, décédé à l'hôpital de Burdur, né à Paris

### Remerciements

à Mme Mayenobe-Martinez pour l'envoi de documents et photographies de son père Georges Mayenobe;

et à M. Michel Chaudy, auteur du livre sur les naufragés du Saint-Didier, pour nous autoriser à utiliser certaines photographies de son livre pour illustrer notre revue.



- L'armée d'armistice, Louis Bordel.
- Comité Départemental de Liaison des Associations d'Anciens Combattants du Rhône, <http://sv69.e-monsite.com/pages/articles-39-45/la-campagne-de-syrie-en-1941.html>
- Journal L'Avenir, 25 juillet 1942 (<https://overnia.bibliotheques-clermontmetropole.eu/presse.php?titre=La%20presse%20auvergnate&id=3501>).
- Revue Navires et Marine marchande, n°45, 2010.
- Les naufragés du Saint-Didier, un épisode de la guerre au Levant, Michel Chaudy, édition de la Frenestrelle, 2021.
- Le 404<sup>e</sup> RADCA (période 1934-1939), forum ATF40 ([atf40.1fr1.net/t10389-404e-radca-1934-1940](http://atf40.1fr1.net/t10389-404e-radca-1934-1940))



## UN FOUR BANAL - DES FOURS BANAUX

**A**vant 1789, le pain est fabriqué à la maison. Le plus souvent c'est une tâche réservée aux femmes qui préparent elles-mêmes le pain qu'elles pétrissent dans la maie, et qu'elles cuisent dans le four commun. Les paysans sont tenus de faire cuire leur pain par le fournier, « l'homme du four », qui s'occupe de la gestion du four banal. Le droit de construire le four est réservé au roi ou au seigneur. Le four banal est un four à bois en briques réfractaires mis à disposition des habitants par le seigneur du lieu qui, bien sûr, prélève une redevance à chaque cuisson, le droit de « fournage ». Le mot banal vient de l'impôt instauré par le seigneur : la taxe de banalité ou « ban », et fournier vient du latin furnus, « four à pain » (à rapprocher de « fournil »). En 1793, la banalité (taxation) des moulins et des fours est abolie en France.

Les fourniers sonnent le cor chaque matin dès que leur four est chaud. A tour de rôle, les habitants viennent faire cuire leur pain pour une semaine ou deux. Les riches ont droit au pain de froment (céréale coûteuse), tandis que les pauvres se contentent de pain noir (farine de seigle). Les villageois doivent marquer leurs pains, pour qu'on puisse les reconnaître, en indiquant le jour du dépôt, et donner une bûche de bois pour le cuire.

Ne confondons pas fournier et boulanger :

le fournier au Moyen-Âge, se contente de cuire le pain amené par les habitants, alors que le boulanger fabrique le pain, pétrit la pâte. A l'origine, les boulangers devaient cuire leur pain au « four banal ». Chaque boulanger devait présenter sa marque, en bois le plus souvent, aux autorités municipales. La marque du pain était imposée pour retrouver si nécessaire, le boulanger ayant fabriqué et vendu du pain non-conforme.



*Les boulangers au XVIII<sup>e</sup> siècle*

© Jean-François Capuano