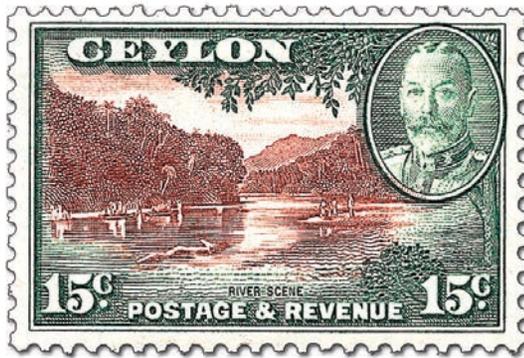




Ceylan par voie de mer

Superbe semi-moderne s'inscrivant bien dans la tradition britannique.



Dans l'océan Indien, il y a des îles mythiques d'un point de vue philatélique. Si Maurice en est probablement la plus emblématique, Ceylan mérite plus qu'un simple détour. Faisons donc escale à Colombo, étape de lignes N, Q et T de nos paquebots pour l'Extrême-Orient et l'océan Indien.

Lundi 23 septembre 1901 2 h de l'après-midi
 « Nous allons arriver à Colombo dans un couple d'heures. Nous ne savons pas encore quand nous partirons. Si le transbordement des marchandises, des bagages, des passagers et des 2 à 300 sacs de lettres et journaux qui forment le courrier de Chine peut être fait sans encombre, nous partirons ce soir même à 9 ou 10 heures. Mais il faut tenir compte des formalités de douane, du service de santé qui pourrait nous retarder assez pour faire remettre à demain ce transbordement et par conséquent le départ.(...) Les passagers sont en général heureux d'arriver à Colombo, d'abord parce que 10 jours de traversée leur semblent longs et puis que, depuis ce matin, il y a un peu de tangage et de roulis, juste assez pour indisposer les plus délicats. Comme il y a 4 ou 5 courriers pour la Chine chaque mois, cette lettre partira au plus tard dans 4 ou 5 jours, vous l'aurez donc vers le 10, le 15 au plus tard du mois prochain. C'est bien long tout de même. Nous mettrons 6 jours pour aller à

seront assez rares jusqu'à ce que j'arrive au Japon, mais une fois arrivé vous aurez régulièrement une lettre toutes les semaines. Outre ma lettre de Port Saïd, j'ai mis à Suez une carte postale représentant « l'Armand Béhic » et affranchie avec les timbres de la compagnie du Canal de Suez. Je vais vous en mettre une autre à terre représentant le « Salazie » et affranchie en timbres de Ceylan.(...)

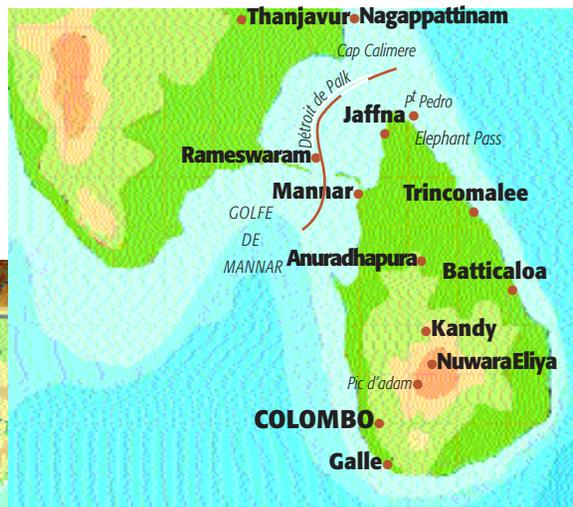
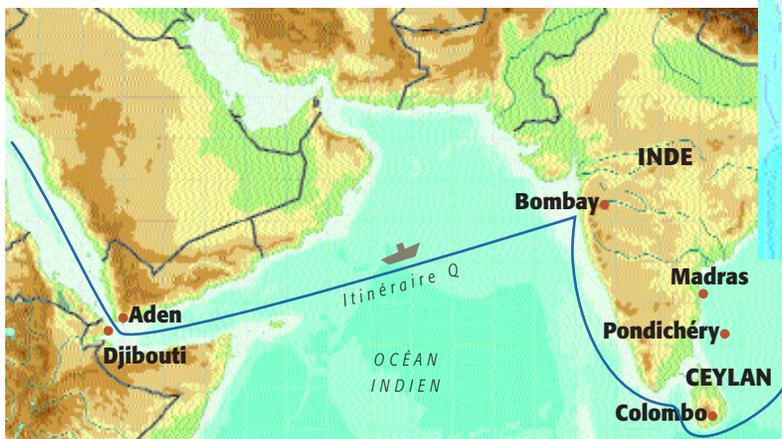
Vendredi 27 septembre 1901
 « De quoi vous parlerai-je cette fois ? Je ne vois guère que la soirée passée à Colombo où nous sommes arrivés vers 3 h lundi matin. Nous sommes venus amarrer auprès du « Salazie » qui devait partir le lendemain à 8 h du matin. Tout autour de nous, étaient déjà une foule de canots montés des naturels et aussi ces embarcations à balancier avec lesquelles ils peuvent affronter les plus fortes tempêtes bien qu'elles ne soient faites de quelques planches et des troncs d'arbres. Et aussitôt arrachés, nous étions envahis par les Cingalais ainsi qu'on appelle les habitants qui du reste ressemblent absolument aux Hindous, ce qui est très naturel, puisque Ceylan touche aux Indes. (...) A peine arrêtés, un petit remorqueur de la Cie des Messageries est venu nous accoster et nous mener à terre. L'impression à l'arrivée est tout ce qui a de plus favorable ; il y a tout d'abord le débarcadère le plus commode et le plus pratique que je n'ai jamais vu, les Anglais ont voulu faire à Colombo un grand port, il n'y avait rien naturellement, mais ils y ont mis le prix et ont fait là quelque chose de splendide.

Le coup d'œil de Colombo est magnifique. Ce n'est pas à proprement parlé une ville, il y a seulement autour du débarcadère quelques hôtels, magasins, les bâtiments de la douane, etc... Et ensuite un énorme espace de grandes avenues bordées de jardins au milieu desquels se trouvent des maisons, des villas. Figurez-vous toute une ville où les rues sont semblables à la route de Trouville (...), avec, en plus, l'éclairage au gaz qui va d'un bout à l'autre de ces avenues jusqu'à trois ou quatre kilomètres du débarcadère. Et avec cela, la végétation tropicale dans toute sa force : bananiers, palmiers, baobabs, etc... La végétation est tellement active qu'elle est considérée comme, peut être, la



Un pli à destination de l'Ecosse bien intéressant avec le 1 shilling violet (N°41). L'enveloppe est ensuite réexpédiée à Manchester d'où l'utilisation d'un 1 penny rouge.

Singapour, le « Salazie » ne filant que 13 nœuds. La lettre que j'y mettrai vous arrivera donc 12 ou 15 jours après celle-ci. Du reste en voyant dans le Matin le passage des paquebots, vous pourrez prévoir l'arrivée de mes lettres qui viennent soit par les paquebots des Messageries Maritimes, soit par la ligne des paquebots anglais. Malgré tout, les nouvelles



Les liaisons maritimes qui étaient assurées par les paquebots français et anglais en partance de Colombo vers l'Inde devaient faire le tour de l'île impérativement. Les expéditions par le détroit de Palk étaient assurées par de petits catamarans locaux.

plus belle du monde et c'est là que les commentateurs de l'Écriture Sainte croient qu'était le Paradis terrestre.

Du reste, on ne voit que 2 couleurs dans cette ville : du rouge et du vert. Le vert des arbres, de l'herbe, des buissons. Tout le reste est rouge, le sol est très riche en fer et d'un rouge vif, plus que les briques cuites. Les murs sont en briques, les toitures des maisons en tuiles, jusqu'au plus petit hangar tout est rouge. Et comme le rouge et le vert sont deux couleurs qui s'harmonisent très bien, ce rouge et ce vert très vifs, sous la lumière brillante de ces régions, offrent un coup d'œil magnifique » (...)

Je vous embrasse de tout cœur.

Votre fils,

Joseph

Cette correspondance est de Joseph Tremble, un Français originaire de Honfleur, sorti de l'école Polytechnique en 1900. Elle est absolument passionnante à lire car elle donne de la vie aux timbres et lettres que l'on peut notamment collectionner sur Ceylan.

Il est possible de retrouver l'intégralité de la correspondance sur internet <http://dtriaud.free.fr> afin de vivre dans l'ambiance de ces paquebots. Les deux lettres dont nous publions des extraits sont relatives à un voyage en Extrême-Orient débuté à Marseille en septembre 1901. L'auteur embarque sur l'Armand Behic sur la ligne T dont la destination finale est Nouméa et prend place à Colombo sur le Salazie qui rejoindra Yokohama au Japon, ligne N.

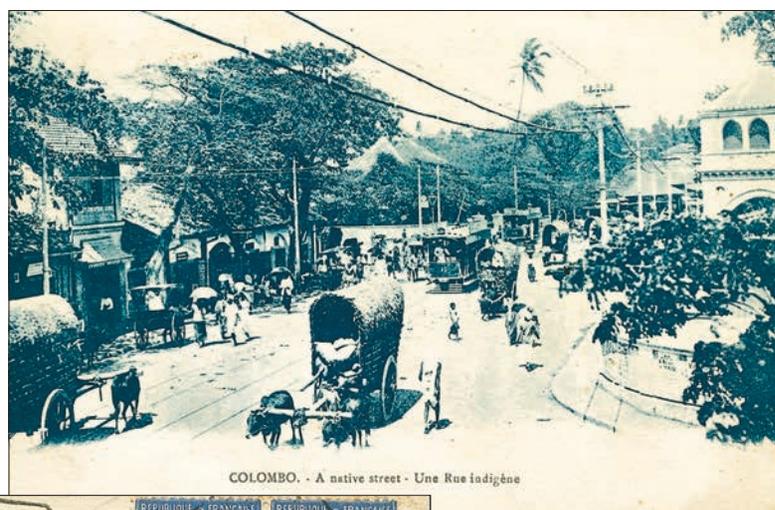
L'escale de Colombo est donc bien connue des Français car elle figure sur plusieurs lignes de paquebots partant de

Marseille. Dans son livre *La Poste maritime française*, Raymond Salles rappelle qu'à cette époque la capitale de Ceylan était périodiquement le lieu de rendez-vous de quatre paquebots français, ceux montant et descendant de Yokohama et d'Australie. La convention maritime de novembre 1894 avait prévu qu'un départ sur deux de la ligne N Marseille-Yokohama comporterait une escale à Bombay afin de donner satisfaction au négoce travaillant avec cette grande ville d'Inde. Le paquebot en route vers le Japon s'arrêterait donc à Colombo.

Sur le plan postal et durant la période allant de janvier 1896 à mai 1903, il fut

décidé que le navire empruntant l'itinéraire « Q » (via Bombay) n'emporterait pas de courrier pour les escales situées au-delà de Colombo, pas plus qu'il n'était prévu d'agent postal. Ce dernier était amené à prendre le paquebot à destination de l'Australie qui rejoignait à Colombo le navire en partance pour Yokohama. On procédait aux échanges de dépêches postales et d'agents postaux de la manière suivante :

- Dans le sens Marseille - Colombo - Yokohama, l'agent postal et les dépêches pour l'Extrême-Orient étaient embarqués sur le paquebot en route vers l'Australie (parti cinq jours plus tard de ●●●)



COLOMBO. - A native street - Une Rue indigène

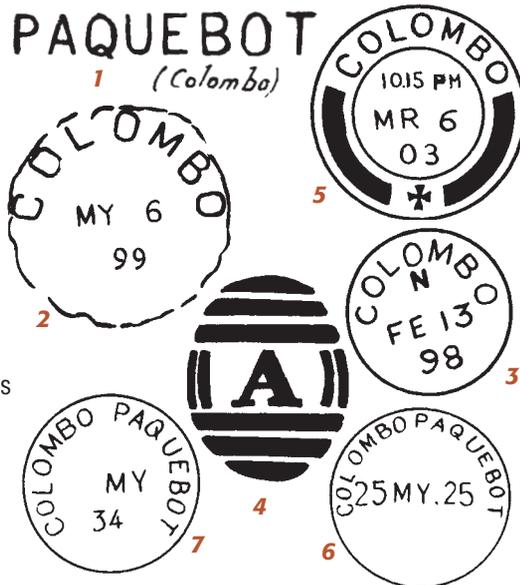


Cette carte adressée de Colombo en 1934 pour le Nord de la France fait apparaître une oblitération « MARSEILLE A KOBE » mais ne mentionne pas le nom Colombo. Ces cachets ont été introduits le 1^{er} décembre 1932.

ROUTE DU THÉ

Quelques oblitérations

La faible nombre de lettres connues durant la période de l'itinéraire «Q» via Bombay laisse supposer que les passagers en partance vers l'Extrême-Orient évitaient le plus possible d'emprunter cette liaison qui prenait cinq à six jours de plus. Les lettres ou cartes affranchies avec des timbres français étaient oblitérées soit avec la marque « PAQUEBOT Colombo » ou d'un des cachets à date (2 à 5). Sur les lignes françaises d'Indochine entre 1923-39, des bateaux passent par Colombo avant de partir vers Pondichéry et Madras pour se diriger enfin vers l'Indochine (6 à 7).



Marseille que le bateau transitant par Bombay) qui rejoignait à Colombo le paquebot se dirigeant vers Yokohama.

• Dans le sens Yokohama - Colombo - Marseille, l'agent postal et les dépêches pour Marseille étaient transférés à Colombo sur le paquebot venant d'Australie, qui arrivait à la même date et rentrait directement sur Marseille, ce qui permettait au courrier d'Extrême-Orient d'arriver dans la cité phocéenne environ cinq jours plus tôt que le paquebot de la ligne N venant de Bombay.

Il n'y avait plus comme le rappelle Raymond Salles de service postal sur les paquebots d'Extrême-Orient durant leur trajet entre Marseille et Colombo. C'étaient les commissaires des paquebots qui recevaient les lettres des passagers et les déposaient aux escales. A noter que l'ouvrage de Raymond Salles traite exclusivement des plis affranchis avec des timbres français et déposés en mer aux soins du commissaire du paquebot. Si Joseph Tremble adresse une lettre affranchie d'un timbre de Ceylan, on peut donc trouver aussi des plis comportant un timbre de France avec une oblitération « Colombo ».

Les lettres, des bateaux et des pigeons

La première lettre connue de Ceylan date d'avril 1757. Elle était à destination de Batavia (Indonésie) et s'explique par le fait que Ceylan était à l'époque sous administration hollandaise. Arrivés après les Portugais qui se manifestent à Ceilao (ancien nom de Ceylan) dès le début du XIV^e siècle, les Hollandais les chassent en

1658 avec la prise de Jaffna. Il faut attendre les années 1795-96 pour voir arriver en force les Anglais qui font de l'île une colonie en 1802.

Les débuts de la poste à Ceylan sont loin d'être connus avec précision. On sait que la Compagnie des Indes anglaises (East India Company) disposait d'un bureau qu'elle gérait elle-même. Le premier témoignage postal de l'administration britannique date de 1809 avec un pli émanant d'un soldat anglais. On y trouve la mention « Colombo Post Free » ainsi que le cachet « SHIP LETTER CAP OF GOOD HOPE ». La lettre a transité jusqu'au Cap (Afrique du Sud) par un bateau privé avant d'être prise en charge par la poste britannique locale chargée de l'expédier à Londres. Un service postal intérieur se met en place progressivement et en 1846 une liaison quotidienne est assurée par diligence entre Colombo et Kandy, ainsi que de Colombo à l'autre port important, Galle (autrefois Pointe de Galle). Pour les provinces de l'Est, c'est un service à pied qui effectue l'acheminement du courrier.

Ceylan est une île, qui plus est située à proximité des Indes. La transmission du courrier par bateau est une nécessité mais en mer la ligne droite n'est pas toujours possible. La passe entre Ceylan et l'Inde est impraticable pour des paquebots (contrairement à ce qui est indiqué dans certains ouvrages) à cause de multiples bancs de sable et de récifs. Indépendamment des liaisons rapides par vapeur qui reliaient Galle à Madras ou Calcutta (en contournant l'île), certains courriers ont donc été acheminés en Inde via le détroit de Palk. Suivant le sens

de la mousson, des petits catamarans locaux apportaient le courrier à partir de Jaffna ou Point Pedro au Cap Calimere ou de Mannar à Rameswaram. Toujours bien exotique et méconnu, un service par pigeons (pour le compte du journal le *Colombo Observer*) a été en activité de 1850 à 1858 entre Galle et Colombo ! Cette période nous conduit à évoquer l'apparition des premiers timbres.

Clairement Ceylan n'est pas en avance dans ce domaine si on la compare avec l'île Maurice, l'Inde et même Le Cap pour n'évoquer que des pays baignés par l'océan Indien. Une ordonnance datée du 1^{er} mai 1854 annonce un changement de tarif et l'émission de timbres dans la colonie. Le directeur de la poste locale commande immédiatement 60 000 timbres au tarif de 6 pence alors en usage en Grande-Bretagne qui seraient surchargés « CEYLON ». La demande est approuvée par le Colonial Office mais rejetée par le département des impôts. On passe alors commande à Perkins Bacon qui utilise le fond des timbres de la Pacific Stream Navigation auquel on ajoute le profil de la Reine, dessiné par Corbould et gravé par Humphrys. Au total 60 000 timbres à 6 pence imprimés sur papier bleu arrivent à Colombo en décembre 1855 mais ne seront mis en vente qu'au 1^{er} avril 1857 et non en 1855 comme le mentionnent certains catalogues. Le 24 août 1857 sera émis le 1 pence imprimé lui aussi sur du papier bleuté. Les autres valeurs émises durant la période 1857-58 le seront sur papier blanc. Le retard d'émission de ce timbre a suscité de nombreuses critiques dans la presse locale, à l'exception du *Colombo Observer* qui avait investi dans des pigeons qui faisaient remarquablement leur travail, permettant au journal de publier des informations avant ses concurrents ! En revanche le *Colombo Times* vit avec l'apparition du timbre et l'amélioration du service postal le moyen de ne plus se faire pigeonner. Les journalistes des deux journaux repriront quant à eux leurs plumes, cette fois-ci à armes égales. ■

A suivre

Nicolas de Pellinec

Bibliographie :

- Encyclopédie Robson Lowe tome 3
- *La poste maritime française* de Raymond Salles, tomes V et VI.