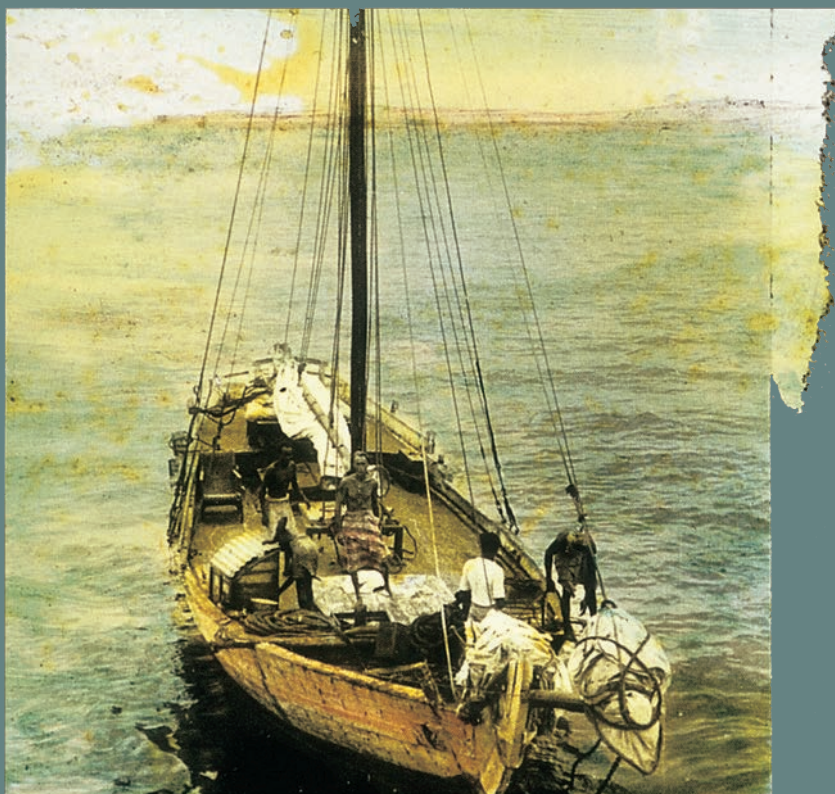


(1^{re} partie)

En mer Rouge, dans le sillage d'Henri de Monfreid

Comme on le sait la collection de timbres et d'histoire postale des anciennes colonies connaît toujours un vif succès et c'est assurément le cas pour Obock, la Côte française des Somalis et les Afars et Issas. Des timbres rares, de nombreuses variétés et des vedettes comme le 50 francs-or d'Obock, une valeur faciale record durant des années ! Beaucoup a déjà été écrit sur la corne de l'Afrique mais avec cette livraison, revisitons son histoire en nous intéressant à Henry de Monfreid.

Nous avons demandé à son petit-fils Guillaume, qui vient de sortir un ouvrage sur son grand-père, de retracer quelques éléments de sa vie hors du commun et de ses aventures en mer. Une occasion aussi d'évoquer la poste maritime à son époque.



Le *Moustérieh* en rade de Djibouti, Henry de Monfreid au pied du mât, vers 1935. « Les formalités de douane sont enfin terminées et mon boutre quitte le quai pour aller s'ancre en compagnie de trois autres, également chargés d'armes, en attendant l'heure du départ sous escorte du Daouéri (garde-côte à voile) ». © Archives Henry de Monfreid



Aquarelle d'Henry de Monfreid, non datée (Obock à marée basse vers 1920), au centre, la maison d'Henry de Monfreid. © Archives Henry de Monfreid

Rien en apparence ne prédestinait Henry de Monfreid à devenir un étonnant aventurier dans la corne de l'Afrique et un écrivain, il écrira 70 livres dont *Les Secrets de la mer Rouge*. Recalé à Centrale, réformé pour le service militaire, il débute en 1903 sa carrière comme ingénieur chimiste aux Laiteries Maggi avant de devenir - après d'autres métiers - exploitant agricole près de Melun. Une existence somme toute banale (par rapport à ce qui l'attend), sans éclat où souvent l'argent vient à manquer. En 1910, c'est même la vie qui semble se dérober à lui alors qu'il contracte la fièvre de Malte et perd ses terres sous la crue de la Seine. Il s'en sort, décide de tout quitter, à commencer par sa famille, et part pour l'Abyssinie à 32 ans pour faire du négoce de cuir et de café. Enfin sa vraie vie va débiter mais à bien observer l'enfance d'Henry, il portait déjà en lui les qualités qui allaient le propulser dans une existence aussi exceptionnelle

qu'extravagante. Encore fallait-il que tous les éléments du puzzle soient réunis, encore fallait-il une série d'échecs pour qu'il passe d'un mal vers un bien.

Si Monfreid est devenu un homme de lettres et un excellent aquarelliste, il doit un peu de ces qualités à son père, lui qui était peintre et seul ami de Gauguin. Le cadre familial a indéniablement servi de socle, de rocher, à partir duquel le jeune Henry sera éveillé aux arts tout comme à la vie maritime qui plaît aux esprits indépendants, aux hommes avides de liberté et de grands espaces. « *A tout âge la mer a exercé sur moi un effet magique, elle est comme un serpent qui me fascine et m'attire. J'ai grandi auprès d'elle et les sommeils de mon enfance ont été bercés du grondement de ses vagues. Mon printemps a éclos auprès de son azur et mon hiver finira peut-être au milieu de ses gouffres (...)* Mes jours de sortie je vais, lorsque le crépuscule a fait descendre l'ombre

sur la campagne et la mélancolie dans les cœurs, m'asseoir sur un coteau voisin de la ville. Là, les regards tournés vers l'horizon brumeux, derrière lequel se cache la mer, je cherche à jouir, dans les ombres humides de la soirée d'hiver, de la douce illusion d'un océan lointain. Puis quand la nuit enveloppe la campagne, je me retourne et à mes pieds, la ville avec ses lumières fauves me rappelle à la réalité » écrit Henry de Monfreid, il n'a que 15 ans. Lorsqu'il emprunte en 1911 le paquebot l'*Oxus* des Messageries maritimes, destination Djibouti, ce sont les lumières de la ville qui s'éteignent derrière lui et les couleurs, fortes contrastées de la mer Rouge et de l'océan Indien qui s'annoncent, elles l'éblouiront jusqu'à la fin de ses jours. Laissons à présent le soin à Guillaume de Monfreid de nous raconter la suite, riche en rebondissements.

Gauthier Toulemonde

Interview

© Alice de Monfreid



Guillaume de Monfreid est l'un des onze petits-enfants d'Henry de Monfreid. Architecte, il exerce son métier en France et à l'étranger : Afrique, Moyen-Orient, Orient dans les champs de la maîtrise d'œuvre, du patrimoine et de l'urbanisme. Grand voyageur, dessinateur, aquarelliste (il a notamment exposé au Salon de la Marine), il est aussi en charge du fonds documentaire de son grand-père (littérature, photographie et peinture) et de son utilisation.

Vous venez de publier *Henry de Monfreid, Hymne à la mer, que contient ce livre ?*

- Des inédits (écrits, dessinés et photographiés) mais pas

seulement. En effet, on y découvre une incroyable histoire d'amour à la mer alors qu'Henry de Monfreid n'a pas 15 ans. On peut y lire des poèmes dédiés à son

amante (la mer !), écrits à seize ans. Voilà qui révolutionne singulièrement les idées toutes faites à propos de lui. Il fallait donc le croire sur parole dans les livres qui racontent son enfance (*Le Cap des trois frères*, *Envers de l'aventure*, Grasset). Ses aventures en Abyssinie ou en mer Rouge ne sont que l'accomplissement de ses vœux les plus chers.

Avant de s'établir à Obock, il travaille en Ethiopie chez le négociant Guigniony et il reviendra souvent à Araoué. Pensez-vous qu'il ait mis volontairement le timbre à l'envers, compte tenu de ses rapports conflictuels avec le Négus ?

- Le pli date de 1928 et à l'époque ses rapports avec lui sont bons. Ma grand-mère avait peint un tableau qu'elle avait donné au Négus et Henry lui dit dans une lettre qu'il rédige le 20 février 1933 que le Négus a été très sensible à son cadeau et la remercie. Après 1933, les relations sont exécrables, avec la parution de ses livres *Vers les terres hostiles de l'Ethiopie* et *Drame éthiopien*, dans lesquels Henry dénonce la duplicité de l'empereur vis-à-vis de ses engagements internationaux



Lettre adressée en 1928, le Négus a la tête à l'envers.

(abolition de l'esclavage non réalisée, même chose pour les châtiments corporels, corruption etc.).

Sur quel type de bateau naviguait-il, quelles en étaient les particularités ?

- Ses deux ou trois premiers bateaux étaient des boutres traditionnels. On peut citer l'Ibn-el-Bahar et le Sahala. Avec eux il a fait de la contrebande d'armes. Pour être conforme à la vérité locale, il faut rajouter sur ces boutres joliment dessinés sur les timbres, quelques caisses d'armes ou de munitions dans les

cales. Car tous, y compris la colonie, vivaient de ce trafic. Aujourd'hui ce seraient des caisses de cigarettes ou de whisky. Ces bateaux étaient peu maniables : ils remontent très mal au vent, sont mal lestés avec des pierres et demandent une manœuvre pénible à chaque virement de bord. Ce sont les raisons pour lesquelles Henry a ensuite construit ses propres bateaux devant chez lui à Obock. Ce sont des hybrides faits de coques bretonnes et arabes, avec grément aurique. En mer Rouge, leurs silhouettes étaient reconnaissables entre mille ! Parmi ses bateaux, il y

Une caravane semblable à celles que rencontrait Monfreid.



« Nous croisons des bandes de Somalis avec le bouclier en peau d'hippopotame ».



A bord d'un Zaroug. © Archives Henry de Monfreid.

a le Ibn-el-Bahar (1919), l'Altaïr (1922) et le Moustérief (vers 1930). Henry naviguait plus vite que ses concurrents.

C'est l'Altaïr qui va se lancer dans une incroyable course-poursuite avec le Kaïpan dont le propriétaire a volé à Henry de Monfreid une cargaison de hachisch, achetée légalement aux Indes ? La piraterie était déjà très développée dans la région ?

- Tout à fait. Il retrouvera le Kaïpan aux Seychelles mais à cette occasion, Henry a télégraphié dans tous les ports de la mer Rouge et de l'océan Indien et l'histoire n'est pas passée inaperçue ! La piraterie fait, depuis toujours, partie intégrante de la culture locale. Des razzias sont aussi bien pratiquées sur terre que sur mer. Henry a dû faire face à de multiples reprises à la piraterie. Je cite une de ses lettres dans *Hymne à la mer* où il raconte : « *Ils ont tenté de nous empêcher de lever l'ancre et de hisser les voiles par une fusillade bien nourrie. Enfin, après une heure de manœuvres aussi périlleuses que compliquées nous avons pu nous éloigner. J'ai compté 195 balles dans les voiles, les mats et la coque (...). Quel métier il faut faire pour ne rien gagner !* ». La piraterie est encore pratiquée de nos jours et ce n'est pas le droit maritime ou que sais-je encore qui l'arrêtera.

Quels étaient ses rapports avec l'administration française à Djibouti ?

- La première page des

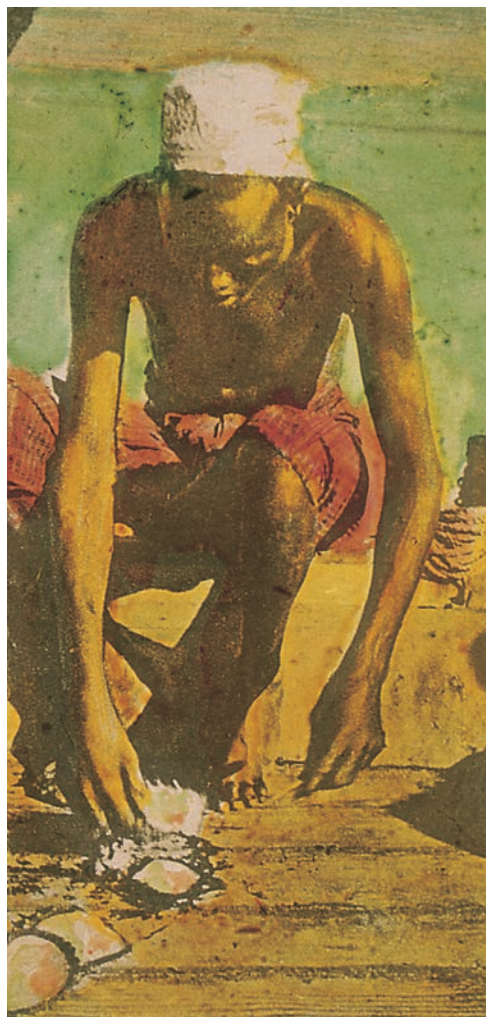
Timbre à l'effigie du gouverneur Léonce Lagarde qui n'était plus en fonction au temps d'Henry de Monfreid.



Secrets de la mer Rouge met le lecteur dans le bain lorsque le gouverneur répond à Henry lors de leur première rencontre : « *Je n'aime pas les révolutionnaires de votre espèce* ». Henry étant quelqu'un d'absolument libre, donc parfaitement incontrôlable pour un administrateur qu'il soit Français ou Anglais d'ailleurs, ses relations avec la colonie et ses représentants étaient souvent empreintes de grande méfiance, sinon détestables. C'était une sorte de jeu du chat et de la souris. L'administration pensant être le chat mais se retrouvant parfois souris. Des gouverneurs français ont arrangé contre lui de faux témoignages pour mieux le « coincer », quand un autre l'envoie chercher des renseignements chez les Turcs (alliés des Allemands en pleine Première Guerre mondiale). Cette opposition frontale à toute autorité a évidemment nui à Henry mais pas au point (malgré la prison) de l'empêcher de faire, tout compte fait, ce que bon lui semblait !

Derrière le masque propre et lisse de l'autorité occidentale, celui du colonisateur qui vient apporter sa bonne parole et ses bonnes manières (ce que l'on montre toujours sur les timbres), avec de magnifiques portraits de Somalis, il y a une réalité bien différente qu'Henry dénonce très souvent. La première de ces impostures officielles invisibles sur les timbres est la méfiance, sinon le mépris du colon pour l'autochtone. C'est d'ailleurs ce qu'écrit Henry à la première page des *Secrets de la mer Rouge* : « - *Vous n'avez pas honte de vous faire donner un nom indigène par les coolies de la plus basse condition ?*

- *Je n'en suis pas honteux, bien au contraire (...)*
 - *Alors l'opinion de ces sauvages vous intéresse plus que la nôtre ?*
 - *Peut-être* ». Il faut savoir lire entre les lignes !



Pêcheur de perles. © Archives Henry de Monfreid.

Malgré de longues absences en mer, il trouvait le temps d'écrire à sa famille ?

- On peut se demander comment il fait, mais aimant l'écriture, il trouvait toujours le temps d'écrire une à deux lettres par semaine, à sa femme ou à son père. On peut aussi se demander comment il se débrouillait pour envoyer son courrier. Car écrire ne suffit pas et en mer Rouge, les boîtes aux lettres sont rares ! Les lettres étaient souvent confiées à d'autres pour qu'ils les « mettent à la boîte ». D'ailleurs, il écrit souvent pour finir son courrier : « *J'arrête là, le courrier va partir* », sous entendu le paquebot en partance pour Marseille va emporter son courrier.

Propos recueillis par Gauthier Toulemonde ●●●



Deux beaux timbres de la Côte des Somalis émis en 1964.

La poste maritime de la Côte des Somalis

Comme nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer, ce sont les projets d'expansion de la France en Indochine mais aussi à Madagascar au cours du dernier quart du XIX^e siècle qui ont nécessité l'installation d'une base française dans la Corne de l'Afrique. Les Anglais, pour leur part, étaient présents à Aden et sur l'île de Périm. La France restait dépendante de ces derniers pour l'approvisionnement en charbon, ce qui n'était pas souhaitable compte tenu de nos relations parfois difficiles. C'est ainsi que la Côte des Somalis devient une escale stratégique pour la Marine nationale. Les bâtiments utilisés étaient ceux assurant les liaisons maritimes avec l'Extrême-Orient, l'Australie et l'océan Indien, des paquebots-poste de la Compagnie des messageries maritimes. A bord se trouvaient des agents postaux pratiquant en mer - mais aussi aux escales - la plupart des opérations postales et notamment le service des lettres simples et recommandées. Cela explique, mentionne Henri Tristan dans *Histoire postale de la côte des Somalis* (tome III *Le Monde des philatélistes*), que des affranchissements en timbres locaux des divers pays ou territoires affiliés à l'Union postale universelle (UPU) (où se situent ces escales) se trouvent oblitérés de timbres-à-date des services maritimes. A cette tâche s'ajoute celle prescrite notamment dans le *Bulletin mensuel des postes* de septembre 1887 : « Les agents des postes embarqués frapperont les correspondances au recto de leur timbre à date ordinaire indiquant la lettre distinctive de la ligne et le numéro d'ordre attribué au paquebot :
- Ligne (N ou T) ;
- Paq. Fr N° (1, 2, 3 etc.).
La lettre distinctive et la date d'entrée dans le service français qui sont indiquées dans le timbre

permettront toujours, en se reportant aux itinéraires, de constater le pays d'origine des correspondances ou de leur point d'entrée dans le service maritime français ». A l'époque les timbres utilisés dans les colonies françaises étaient d'un type unique. Il en allait de même pour les établissements postaux britanniques installés dans les ports du golfe Persique, du golfe d'Aden et de la côte orientale d'Afrique lesquels utilisaient les timbres de l'Inde. Pour Henri Tristan, l'étude des relations postales maritimes de la Côte des Somalis comporte trois périodes :

- La première va de 1884 à 1888 lorsque la base d'Obock n'offrait à la navigation qu'un simple mouillage, sans installation portuaire et donc accessible à de petites unités comme les avisos. Le courrier transitait par Aden. Le *Bulletin mensuel* des postes annonçant l'ouverture le 1^{er} septembre 1884 du bureau d'Obock mentionne : « Les correspondances seront acheminées de France par l'intermédiaire de paquebots français de la ligne d'Indochine, qui les déposeront à Aden. D'Aden à Obock, leur transfert sera assuré par les soins d'un bâtiment de l'Etat, mis à la disposition du commandant de l'établissement ». A l'ouverture du bureau d'Obock, la ligne

d'Indochine dénommée « ligne N » assure une escale à Aden de même qu'au retour. Toutefois dans le sens du retour, d'Aden à Marseille, le courrier pouvait emprunter en outre les paquebots de la ligne d'Australie (dénommé « ligne T ») ou la ligne de Marseille à Nouméa. - Durant la deuxième période (1888-1896), le mouillage à Obock devient praticable aux paquebots. Il permet à Obock d'être une escale pour la ligne de Marseille à la Réunion (« ligne V »). Le courrier peut ainsi être reçu directement de la métropole sans passer par Aden. Les cachets utilisés durant cette période appartiennent à deux types :

1. Des cachets octogonaux portant dans la couronne, à la partie supérieure, l'itinéraire de la ligne, différencié pour le voyage aller et pour le retour, dans le bas, la mention abrégée de l'indicatif de la ligne et du numéro du paquebot. Entre les inscriptions supérieure et inférieure figure un petit fleuron de chaque côté. **1**
 2. Des cachets de forme circulaire, de 23 millimètres de diamètre, avec un cercle intérieur discontinu en vingt segments, destinés au courrier des militaires et des marins et la légende « CORR DES ARMEES ». **2**
- Les affranchissements au



11 décembre 1892.
Obock-Paris. Ligne
maritime La Réunion
à Marseille.

D.R.

cours de cette période sont, de 1888 à 1891, les timbres des émissions générales des colonies puis, à partir de 1892, les timbres d'Obock (émissions générales surchargées OBOCK) puis les timbres spécifiques à Obock.

La troisième période débute en mars 1896 lorsque le port de Djibouti devient à même d'être utilisé comme escale pour les paquebots. Elle voit le déclin inexorable d'Obock. Avec la pacification de Madagascar, le trafic s'accroît conduisant à la création d'une nouvelle ligne de Marseille à la Réunion (« ligne U »). L'itinéraire est différent de la ligne V. Les cachets de la ligne U ressemblent beaucoup à ceux de la ligne V. On rencontre, essentiellement sur les correspondances de Djibouti, les cachets octogonaux à cercle intérieur continu. La couronne ne comporte pas des fleurons latéraux. La convention régissant l'exploitation des lignes U et V arrivant à expiration le 22 juillet 1912, une nouvelle convention décide la fusion des deux services en un seul. La conséquence fut le remplacement des anciens timbres-à-date à partir de début 1913 par d'autres, d'un type plus grand, de contour octogonal, sans cercle intérieur.

A la suite de torpillage de navires, du matériel de remplacement fut mis en place. Puis après l'arrêt des hostilités un paquebot n° 8 fut affecté à la ligne, doté d'un timbre-à-date hexagonal. Ces cachets restèrent en service jusqu'en 1940. Le port de Djibouti ne servait pas d'escales aux seules lignes de l'océan Indien. Concernant enfin



15 mars 1894. Départ d'Obock le 15 mars, ligne V La Réunion à Marseille. Paquebot n° 1 Sindh et transit à Marseille le 26 mars, ambulant Marseille à Lyon spécial, arrivée à Paris (Plaisance).

D.R.

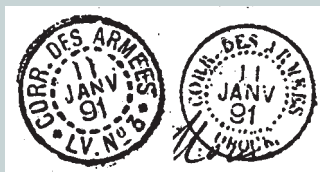


2 juin 1902. Djibouti – Paris. Port à 30 c, tarif imprimés recommandés. Ligne U La Réunion à Marseille. Paquebot n° 3 Melbourne.

D.R.



1



2

les escales à Djibouti de la ligne N, en 1896, l'itinéraire de la ligne est modifié de sorte que chaque paquebot fasse escale, soit à l'aller, soit au retour, alternativement à Aden et à Djibouti. Pour davantage de précisions sur ces cachets, se reporter à l'ouvrage d'Henri Tristan.

Pour aller plus loin



Guillaume de Monfreid, Henry de Monfreid, *Hymne à la mer*, éditions Arthaud.

Henri Tristan, *Histoire postale de la côte des Somalis*, tome III *Le Monde des philatélistes*.