

## Les plus anciennes cartes de Djibouti et de Harar

par Philippe Oberlé\*

### Justin et Augustin Alavaill et DJIBOUTI, Journal franco-éthiopien

Le 4 février 1899 paraît le n°1 du premier journal publié à Djibouti, chef-lieu de la Côte française des Somalis. Il se nomme *DJIBOUTI, Journal franco-éthiopien*. Ce n'est pas un quotidien, mais un hebdomadaire publié le samedi. La population de ce petit territoire n'est pas assez nombreuse pour rentabiliser la publication d'un quotidien, on y dénombre alors moins d'un millier de Français et autres Européens.



Cette naissance fut même annoncée par un entrefilet du quotidien parisien *L'Aurore* du 17 février : « Vient de paraître, le *Djibouti, journal franco-éthiopien*. Cet organe, fondé à Djibouti même, sera le défenseur des intérêts généraux de la colonie française sur la côte Somalie. Il n'aura d'autre politique éthiopienne que celle du négus. Nous souhaitons longue vie et succès à notre nouveau confrère. »

L'imprimerie du journal appartient à l'Entreprise Générale qui est chargée de construire la voie ferrée de Djibouti vers le Harar en Éthiopie<sup>1</sup>. Le directeur du journal se nomme Justin Alavaill, un personnage qui a longtemps défrayé la chronique en France<sup>2</sup>. Né le 4 mai 1847 à Céret (Pyrénées-Orientales) dans une famille républicaine, il participe très jeune à des manifestations contre le Second Empire. Mobilisé dans la guerre contre la Prusse, il est fait prisonnier, s'évade, se range du côté des Communards, échappe à la répression, fonde en 1876 avec son frère Élie un éphémère journal radical-socialiste : *Le Républicain des Pyrénées-Orientales*. Il s'exile en Suisse, revient en France, est arrêté puis amnistié en 1878. L'année suivante il lance un nouveau petit journal : *La Farandole, ou la semaine anti-cléricale des diocèses du midi, revue politique, humoristique*. En 1885 il s'installe à Paris, devient rédacteur en chef du *National*. Il revient à Perpignan en 1889 au *Républicain*. En 1895, il est cofondateur de la Fédération socialiste des Pyrénées-Orientales. Il se présente à plusieurs élections, chaque fois battu, il part pour Djibouti.

Pourquoi Djibouti ? Beaucoup de cadres et d'employés de la Compagnie du chemin de fer venaient des Pyrénées-Orientales. Il est fort probable qu'un responsable lui ait proposé ce « job » de fonder un journal à la Côte des Somalis. Il s'est installé à Djibouti avec son épouse et son fils Augustin.

Tous les numéros du journal *DJIBOUTI* jusqu'au décès de Justin le 22 avril 1903 à Marseille (il était rentré en France pour se soigner d'une pneumonie contractée en Éthiopie) portent sous le titre la mention : « M. Justin ALAVAILL, Directeur, Plateau du Serpent, Djibouti (Afrique Orientale) ». Le journal comportait quatre pages. En bas de la dernière page était mentionné : « L'imprimeur-gérant, Augustin Alavaill fils », sauf pendant environ une année, de juillet 1899 à octobre 1900, où la mention était devenue : « Le directeur-proprétaire, Justin Alavaill ».

Augustin était donc chargé des aspects techniques, de l'imprimerie, tandis que Justin se réservait les rôles de directeur et de rédacteur. Mais Augustin pouvait aussi effectuer des reportages. C'est ainsi qu'en novembre 1901 Augustin signe un article publié sur quatre numéros consécutifs : "Notes de voyage entre Djibouti et Harar". En février 1902 un article relate un incident de frontière survenu sur la route de Zeila (Somaliland britannique), incident qui eut pour témoin un jeune Français, « M. Alavaill, reporter du DJIBOUTI ».

\* philoberle@netcourrier.com - Sauf mentions particulières, les illustrations proviennent de la collection de l'auteur.

Philippe Oberlé est l'auteur d'une *Histoire de Djibouti* publiée en 1985 par les Éditions Présence africaine, et rééditée en 2014 par les Éditions Discorama de Djibouti (discoramajib@gmail.com).

<sup>1</sup> Rosanna Van Gelder de Pineda, dans sa magistrale étude *Le chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba* (Editions L'Harmattan, 1995), considère même que le journal est une sorte « d'organe publicitaire » et un « service annexe » du Chemin de fer. De fait le journal rend compte régulièrement de l'avancée des travaux et des questions générales relatives au chemin de fer, mais il traite aussi de sujets forts variés concernant Djibouti et l'Éthiopie.

<sup>2</sup> Source de ces éléments biographiques : Wikipédia.



postal d'août 1902, une carte n°60 un cachet d'octobre 1902, une carte n°62 et une carte n°63 des cachets de juin 1903.

Nous connaissons les titres de ces cartes après les avoir collectées, merci à Francis Falceto qui nous a communiqué trois cartes qui nous manquaient.

- 51.- Chameau porteur d'eau
- 52.- Halte de caravane dans la brousse
- 53.- Gazelles de Djibouti
- 54.- Procession musulmane
- 55.- Abane Issa, Chef de caravane
- 56.- La gare des marchandises
- 57.- Femmes somaliennes
- 58.- Palmier sur la route de Zeylah
- 59.- Vieille mosquée à Tadjourah
- 60.- Palais du Gouvernement
- 61.- Femmes Galas
- 62.- Indigènes en wagon
- 63.- Jeunes lionnes apprivoisées du Gouverneur de Djibouti
- 64.- Quartier Somal
- 65.- Marché Somal
- 66.- La gare
- 67.- Berges de Djibouti
- 68.- Vallée du Laga-Haré
- 69.- L'escorte du Ras Makonnen (c'est la photo déjà reproduite en dessin pleine page dans *Le Monde Illustré* du 25 octobre 1902)
- 70.- Montagnes de Harar

On remarquera que toutes ces cartes sont relatives à Djibouti, à l'exception des trois dernières qui concernent la région du Harar.

Nous avons trouvé quelques cas de cartes Alavaill dont le sujet est différent de celui attendu. Une carte n°27 montre un « Guerrier Somali » au lieu du « Plateau de Djibouti vu de l'Est. » Une carte n°52 montre une « Famille somalie dans la brousse » et non la « Halte de caravane dans la brousse. » Une carte n°56 montre le « Jardin d'Ambouli, près Djibouti » et non « La gare des marchandises. » Peut-être y a-t-il eu des tirages successifs des séries de cartes, et en cas de perte d'une photo ou d'une similigravure il fallait changer de sujet tout en gardant le même numéro, indispensable pour la vente des séries complètes.

L'année 1903 est marquée par la maladie de Justin qui part se soigner en France, mais meurt le 22 avril peu de temps après son débarquement à Marseille. Le journal cesse de paraître du 21 mars au 30 mai. Augustin reprend alors la direction du journal, mais il semble qu'une mésentente se développe entre lui et les autorités de la colonie. Le 10 octobre 1903 paraît le dernier numéro. Augustin Alavaill rentre en France, on ne sait pas ce qu'il est devenu par la suite.

### *Les cartes de Harar*

On peut se demander pourquoi une série de cartes sur Harar apparaît au milieu des séries sur Djibouti. À ce sujet il faut rappeler que la construction du chemin de fer entre Djibouti et Addis-Abeba, le grand chantier de cette époque dans cette partie du monde, a commencé à Djibouti en octobre 1897. L'exploitation jusqu'au poste frontière avec l'Éthiopie, à Daouenlé, à 107 kilomètres, a débuté en juin 1900, et la voie ferrée a atteint Dire-Daoua en décembre 1902. La ville de Harar, perchée à 1 855 mètres d'altitude, s'était révélée inaccessible au chemin de fer. On a donc créé une gare et une ville nouvelle, d'abord nommée Addis-Harar (« La nouvelle Harar ») puis Dire-Daoua, nom ancien de ce lieu, au pied des montagnes, à une altitude de 1 200



**Annnonce du 10 mai 1902 :  
la quatrième série de cartes Alavaill, qui  
est la première sur Harar**



**Le haut de page du n°191 du DJIBOUTI du 22  
novembre 1902 qui annonce l'arrivée imminente de  
la voie ferrée au terminus du Harar, à Dire-Daoua.**

mètres. Longtemps, la ville principale resta Harar, alors que de nos jours Dire-Daoua est devenue bien plus importante que Harar, et l'une des très grandes villes du pays.

Les Français de l'époque étaient fascinés par l'antique cité de Harar, l'une des villes saintes de l'Islam, entourée de murailles du 16<sup>e</sup> siècle, longtemps fermée aux Européens. En 1855 seulement, le Britannique Richard Burton parvint à y pénétrer. Une mission catholique française a pu s'y installer en 1881. Au tournant du siècle, les pères capucins de la mission ont même tenu le premier bureau de poste de cette ville, reliée ainsi au reste du monde : de 1899 à 1908 le courrier partant de Harar pouvait recevoir un beau cachet « HARAR – POSTES FRANÇAISES<sup>3</sup> » ! Certains coloniaux de Djibouti auraient même rêvé d'annexer la région de Harar à l'empire colonial français ! En 1884 déjà, Arthur Rimbaud, dans sa seconde vie de négociant entre Aden et l'Éthiopie, écrivait : « On a occupé il y a un mois toute la baie de Tadjoura, pour occuper ainsi les têtes de routes du Harar et de l'Abyssinie. Mais ces côtes sont absolument désolées, les frais qu'on fait là sont tout à fait inutiles si on ne peut pas s'avancer prochainement vers les plateaux de l'intérieur, (Harar) qui sont alors de beaux pays très sains et productifs.<sup>4</sup> » Heureusement, la sagesse a prévalu, et la France n'a pas cherché à s'implanter en Éthiopie, autrement que de manière commerciale et pacifique.

### *Les cartes Alavaill : description et hypothèses d'édition*

Les cartes Alavaill sont bien sûr toutes du type « précurseur », avec le verso non divisé en deux parties, puisqu'elles sont antérieures à 1904. Le verso était exclusivement réservé à l'adresse, les écritures de correspondance devaient être mises au recto, à côté de la photo. C'est seulement fin 1903 qu'on « inventa » le verso divisé en deux parties, l'une pour la correspondance, l'autre pour l'adresse. Les photos pouvaient dès lors occuper toute la surface du recto.

Les cartes Alavaill ne portent aucune mention de photographe, imprimeur ou éditeur. Toutefois elles sont aisément reconnaissables, bien sûr grâce aux listes annoncées par le journal, mais aussi par quelques détails typographiques.

La 1<sup>re</sup> série porte en haut « DJIBOUTI », imprimé en rouge, et en bas le numéro suivi d'un point, d'un tiret allongé et du titre, le tout en rouge, avec une police de caractères très spéciale (voir photo). Sur toutes les cartes suivantes, toutes les inscriptions sont en noir, plus rien en rouge.

La 2<sup>e</sup> série porte en haut « *Djibouti, le* » en italique, très petit, et en bas le numéro suivi d'un point, d'un tiret et du titre en petits caractères droits standard (voir photo).

La 3<sup>e</sup> série porte en haut le simple mot « DJIBOUTI », en police de caractères très particulière, et en bas identique à la 2<sup>e</sup> série.

La 4<sup>e</sup> série, sur Harar, ne porte aucune inscription en haut. En bas, identique aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> séries.

Les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> séries : inscriptions identiques, haut et bas, à celles de la 3<sup>e</sup> série.

Des photos de cartes d'Alavaill (des séries 1 et 2) ont été reprises par Hugues Le Roux dans son livre *Ménélik et nous* publié à Paris en 1902<sup>5</sup>. Il avait visité Djibouti et l'Éthiopie de décembre 1900 à juin 1901, et fut très bien accueilli par le directeur du journal *DJIBOUTI*. Dans l'avant-propos de son livre, il remercie son « excellent confrère M. Justin Alavaill. »

Après le départ d'Augustin Alavaill fin 1903, des éditeurs peu scrupuleux ont reproduit pour la vente certaines de ses cartes, probablement sans son autorisation. Elles ne sont pas nombreuses, reprennent ses photos, avec des légendes identiques ou presque, mais ne portent jamais de numéros, et l'éditeur n'indique pas de nom.

Une question se pose : les cartes Alavaill ont-elles été imprimées à l'imprimerie Alavaill de Djibouti ou en France ? Une publicité pour l'imprimerie Alavaill a paru dans le *Journal officiel de la Côte des Somalis* du 15 juin 1901. Elle informe que l'imprimerie peut réaliser « tous travaux pour les administrations et le commerce » (tout laisse à penser



**Encart publicitaire pour l'imprimerie Alavaill, dans le Journal Officiel de la Côte française des Somalis, du 15 juin 1901.**

<sup>3</sup> Voir à ce sujet : Henri Tristant, *Histoire postale de l'Éthiopie sous le règne de l'empereur Menelik*, 1977, et Roberto Sciaky, *Ethiopia 1867-1936, History, stamps and postal history*, 1999.

<sup>4</sup> Lettre d'Arthur Rimbaud à sa famille, d'Aden, le 30 décembre 1884.

<sup>5</sup> Page de titre du livre : la carte Alavaill n°23 montrant un petit vendeur du journal *Djibouti*, p.67 la carte n°5, p.71 la carte n°13, p.73 la carte n°20, p.86 la carte n°16, p.91 la carte n°14.

qu'elle imprimait aussi le *Journal Officiel* local), « affiches de tous formats, en-tête de lettres et d'enveloppes, circulaires, prospectus, prix-courants, carte de visite ». Mais Alavaill pouvait-il imprimer des cartes postales ?

Pouvait-il fabriquer sur place, à partir de ses photos, les similigravures nécessaires à leur impression sur presse typographique ? Ceci est hautement improbable. L'auteur du présent article était rédacteur en chef du *Réveil de Djibouti*, lointain successeur (toujours hebdomadaire !) du *DJIBOUTI*, de 1965 à 1967. À cette époque nous devions encore envoyer nos photos en France par courrier aérien, et recevions nos similigravures en retour huit ou dix jours plus tard. Si Alavaill devait obtenir les similigravures de France, il pouvait aussi bien faire directement imprimer les cartes en France, car si l'on en juge par les pages du *DJIBOUTI*, la qualité d'impression chez Alavaill n'était pas grandiose ! La poste maritime fonctionnait très bien avec la France. Une chose est certaine : le journal ne contenait que de la typographie et aucune photo ou illustration.

Pouvait-il utiliser le procédé à plat de « phototypie », très en vogue à l'époque en France pour l'impression des cartes postales ? Ce procédé était complexe, il fallait une presse spéciale, et procéder à divers traitements et manipulations qui nécessitaient un opérateur formé en France<sup>6</sup>. Les quantités de cartes produites par Alavaill étaient trop limitées pour rentabiliser toutes ces dépenses. Il est donc très probable, mais non prouvé, qu'il faisait imprimer ses cartes en France, peut-être dans la région des Pyrénées-Orientales, d'où Alavaill père et fils étaient originaires et où ils avaient certainement conservé des amis.

Autre question : les cartes Alavaill sont-elles les plus anciennes cartes relatives à Djibouti et Harar ? Nous connaissons d'autres cartes avec verso « précurseur », non divisé, portant les noms d'éditeur de Arabiantz, Mérignac, ou « Au café de la Paix » de Djibouti. Il semble toutefois qu'elles soient plus tardives, de 1904 ou 1905 probablement, car les cachets postaux que nous avons relevés sur de telles cartes sont de 1905 à 1908.

Par contre il existe une petite série de cartes relatives à Djibouti qui se révèlent plus anciennes que les cartes d'Alavaill. Elles se présentent sous la forme de « cartes nuages », avec une image de mauvaise qualité dans une sorte d'ovale approximatif, et beaucoup de blanc tout autour pour permettre d'écrire un message au destinataire. Nous en connaissons au moins cinq dont voici les légendes exactes : « Palais du gouverneur (les seuls arbres de la ville) » (voir photo), « La Choqui Prison, ancien marché à eau », « Porte d'Amboulis en 1897 », « Parc aux chameaux près la porte d'Amboulis », « Coin de la place du Gouvernement ». Sur ces cartes on peut relever les dates d'envoi postal suivantes : 6 décembre 1901, 14 octobre 1900, 13 novembre 1899, 20 octobre 1899. La légende d'une carte mentionne l'année 1897 (« Porte d'Amboulis en 1897 »), mais cette carte n'a pas voyagé. Donc 1897 pourrait être soit l'année d'édition, soit simplement l'année de la prise de vue. Cette série de cartes est donc indiscutablement antérieure à celles d'Alavaill. Malheureusement nous n'avons ni la liste exacte, ni le nom du photographe ou de l'éditeur, ni la date d'édition. Le verso de ces cartes, destiné à recevoir l'adresse du destinataire, porte les mentions : *Protectorat de la Côte des Somalis – Djibouti – Carte postale*. Pour Harar, nous ne connaissons pas de cartes antérieures à celles d'Alavaill.

Nous serions reconnaissants à toute personne pouvant nous envoyer des informations complémentaires au sujet de cartes très anciennes concernant Djibouti ou Harar, de bien vouloir nous contacter par mail (adresse en début d'article).

Nous remercions vivement notre ami Hugues Fontaine qui a bien voulu relire cet article et nous apporter diverses informations complémentaires, notamment celles relatives aux cinq cartes les plus anciennes sur Djibouti, d'avant les cartes Alavaill. Aux personnes intéressées par la vaste région qui s'étend de Djibouti à Addis-Abeba, nous ne saurions trop recommander le magnifique ouvrage d'Hugues Fontaine, qui présente de nombreuses photographies et cartes postales anciennes, et qui est certainement à l'heure actuelle le plus bel ouvrage consacré à un train en Afrique<sup>7</sup>, ainsi que son blog internet qui traite non seulement du chemin de fer, mais aussi de l'iconographie ancienne de l'Éthiopie et de Djibouti.

Nous remercions également Yves Arnold, qui nous aida, il y a déjà plusieurs années, dans notre recherche sur les cartes anciennes de Harar, Patrice Garcia, responsable du site internet [www.photocartoutremer.com](http://www.photocartoutremer.com), pour ses précieux avis, ainsi que Pierre-Antoine Lebel, du Musée de l'Imprimerie et des Arts graphiques de Lyon, qui a bien voulu nous donner accès à la bibliothèque du musée pour étudier les questions relatives aux techniques d'impression des cartes postales au début du XX<sup>e</sup> siècle.

<sup>6</sup> Divers ouvrages techniques décrivent en détail le procédé de la phototypie. On pourra consulter celui de René Ponot, *Techniques graphiques*, de 1975, ou le *Dictionnaire encyclopédique du livre*, Editions du Cercle de la Librairie, 2011. On trouvera aussi sur internet un bon résumé : *Wikipédia*, au mot « Phototypie ».

<sup>7</sup> Hugues Fontaine, *Un train en Afrique, Djibouti-Éthiopie*, Centre français des études éthiopiennes – Shama books, 2012, en vente sur son blog <http://www.africantrain.org> et sur Amazon.

Les 12 cartes de la première série Alavall



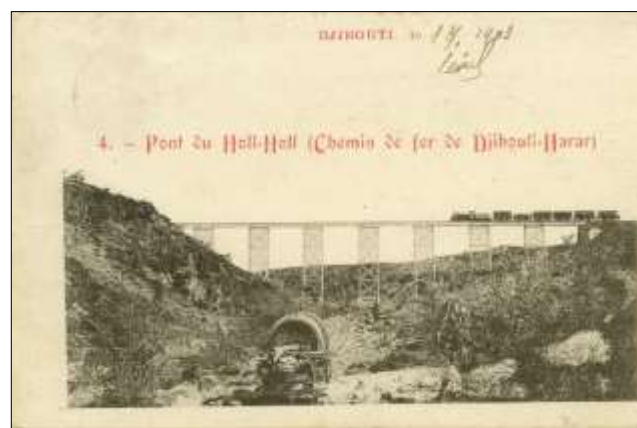
1.- *Le Palais du Gouverneur.* C'est le Palais du Gouverneur Lagarde, avec au premier plan le quai où accostaient les barques et chalands qui faisaient la navette avec les paquebots ancrés au large.



2.- *Jeunes Somalis sur la place Ménélik.* Cette place était et reste la place centrale de Djibouti. Les bâtiments étaient encore modestes, avec un seul niveau. L'orthographe du nom de l'Empereur d'Éthiopie a ensuite été standardisée en Ménélik, et non Ménélek.



3.- *Route du Plateau du Serpent.* Déjà le début des grands travaux, avec cette route qui allait relier le centre-ville au Plateau du Serpent.



4.- *Pont de Holl-Holl (chemin de fer de Djibouti-Harar).* C'est la plus ancienne carte postale montrant un pont de la voie ferrée et un train. (Collection Hugues Fontaine)



5.- *Distribution d'eau, par Chamelier arabe.* Avant l'installation d'un réseau de distribution d'eau potable, celle-ci était vendue de maison en maison au moyen de chariots tirés par des ânes ou des dromadaires.



6.- *Femme Somalie.* Cette femme est une prostituée de Djibouti, car les autres femmes n'acceptaient jamais de poser nues pour un photographe. (Collection Francis Falseto)

9.-  
Porte



7. — Chaise à porteurs du Ministre de France près l'Empereur Ménélik

7.- *Chaise à porteurs du Ministre de France près l'Empereur Ménélik.* Après avoir créé la Côte française des Somalis, Léonce Lagarde fut nommé en 1901 Ministre plénipotentiaire auprès de l'Empereur Ménélik, c'est-à-dire Ambassadeur. Comme tous les Européens de l'époque, il voyageait à cheval ou à dos de mulet. Toutefois une litière le suivait, il pouvait si nécessaire s'y reposer. Ce n'était pas réellement une « chaise à porteurs ». La litière était fixée à deux longs brancards supportés par deux mulets, l'un devant, l'autre à l'arrière. D'autres photos de cette époque montrent mieux ce



8. — Guerriers Somalis  
Ces deux hommes armés de sagaies...

8.- *Guerriers Somalis.* Ces deux hommes armés de sagaies faisaient certainement partie d'une escorte qui accompagnait une caravane vers l'Éthiopie.



9. — Porte d'Ambouli

9.- *Porte d'Ambouli.* Le hameau d'Ambouli se situait à la sortie de la ville de Djibouti en direction de l'Éthiopie. Il y avait là un poste de police et de contrôle. Les seuls jardins de Djibouti se situaient aussi à Ambouli.



10. — Aux alentours du Marché arabe

10.- *Aux alentours du Marché arabe.* Les Somalis, nomades, avaient du mal à se sédentariser à Djibouti. Aux origines de la ville, ce sont les Arabes originaires du Yémen qui pratiquaient les professions du commerce et de la construction.



11. — Chenal de Marée, près la Maison Bourhan

11.- *Chenal de Marée, près la Maison Bourhan.* La « Maison Bourhan » était l'une des premières constructions en dur à Djibouti. Une photo de cette maison, prise en 1892, est conservée aux Archives d'outre-mer à Aix-en-Provence. Burhan Abu-Bakr (1855-1921) ou Bourhan Bey fut le premier chef du village de Djibouti, nommé par le Gouverneur Lagarde en 1888. Il était fils d'Abu-Bakr pacha, chef de Zeila. Bourhan Bey est aussi le grand-père de Ali Aref Bourhan, né en 1934, dirigeant politique à Djibouti de 1960 à 1976.

**12.- Rue de Bender-Ghedid (Quartier Somali).** Tandis que le centre-ville de Djibouti se bâtissait d'immeubles commerciaux, de bureaux et de maisons en dur, dans les quartiers autochtones les habitants construisaient des cases de bois, de chaume, et de matériaux de récupération.



**Échantillons de cartes Alavaill des séries 2 à 6**



**19 (2<sup>e</sup> série).- Environs du marché.** Autour du marché autochtone, les habitations informelles s'étendent et formeront les nouveaux quartiers de la ville, en développement rapide.

**23 (2<sup>e</sup> série).- Vendeur de journaux.** Bien modestement, Alavaill oublie de préciser que ce vendeur de journaux ne vend en fait que son hebdomadaire *DJIBOUTI*. La tradition a perduré : lors du séjour de l'auteur à Djibouti en 1965/67, l'hebdomadaire *LE RÉVEIL DE DJIBOUTI* était encore vendu dans les rues le samedi par de jeunes garçons. (Collection Hugues Fontaine)



**25 (3<sup>e</sup> série).- Terrasses du Quartier Arabe.** Les maisons des commerçants arabes sont d'un standing nettement supérieur aux cases des autochtones. Elles comportaient en général la boutique en rez-de-chaussée et le logement à l'étage. À la saison la plus chaude on installait souvent les lits sur la toiture-terrasse pour profiter de la moindre brise nocturne.

**33 (3<sup>e</sup> série).- Wagon-poseur – Ligne de Djibouti-Harar.** Ce wagon transportait des tronçons de voie ferrée préparés et son équipement permettait de les poser directement sur le ballast. La ligne se nomme Djibouti-Harar car elle allait relier la ville de Djibouti à la région du Harar. En janvier 1902, date de l'édition de cette carte, on savait déjà que la ligne ne pourrait pas grimper jusqu'à la ville de Harar, et que la gare du Harar serait établie dans la plaine au pied des montagnes.





43. - La Farassmagala (une place de Harar).



44. - Eglise Ethiopienne et vieux Minaret de Harar.

**43 (série Harar).**- *La Farassmagala (une place de Harar)*. Sur la gauche de la place, le portail sombre surmonté de deux petits lions couchés est l'entrée du Guébi, la vieille résidence du Gouverneur de Harar. Mais à cette époque, le nouveau palais du Gouverneur Ras Makonnen était déjà achevé et a fait l'objet de la carte n°41 de la même série.

**46 (série Harar).**- *Eglise Ethiopienne et vieux Minaret de Harar*. Peu après la conquête de Harar par l'Empereur Ménélik en janvier 1887, ce dernier s'empressa de faire démolir la grande mosquée, tout en préservant curieusement le minaret. Il voulait marquer symboliquement la victoire des Amharas chrétiens sur la cité musulmane. En politique avisé, il ne toucha pas aux nombreuses autres mosquées de la ville, et les musulmans purent toujours pratiquer librement leur religion. Il fit construire une église orthodoxe sur le site de la mosquée démolie ; l'Italien Robecchi Bricchetti en dessina les plans. Le minaret fut utilisé très longtemps comme clocher, avant d'être finalement remplacé dans les années 1910 par le clocher carré qui est toujours en place.



59. - Vieille Mosquée de Tadjourah.



69. - L'Escorte du Ras Makonnen.

**59 (5<sup>e</sup> série).**- *Vieille Mosquée de Tadjourah*. La petite bourgade de Tadjourah, en Côte française des Somalis, était peuplée de Danakil (pluriel de Dankali) et non de Somalis. Sa modeste mosquée a défié les siècles, elle existe encore.

**69 (6<sup>e</sup> série).**- *L'escorte du Ras Makonnen*. Le reporter Augustin Alavaill a accompagné le cortège du Gouverneur de Harar de Djibouti à Harar, lors de son retour d'Europe en septembre 1902. Le Ras avait représenté l'Empereur Ménélik à Londres et à Paris. Le Ras est très probablement le personnage abrité sous l'ombrelle blanche. Cette carte est l'avant-dernière des 70 cartes publiées par Alavaill.

Détail de la carte n°69, présentant sans doute le Ras Makonnen (au centre)

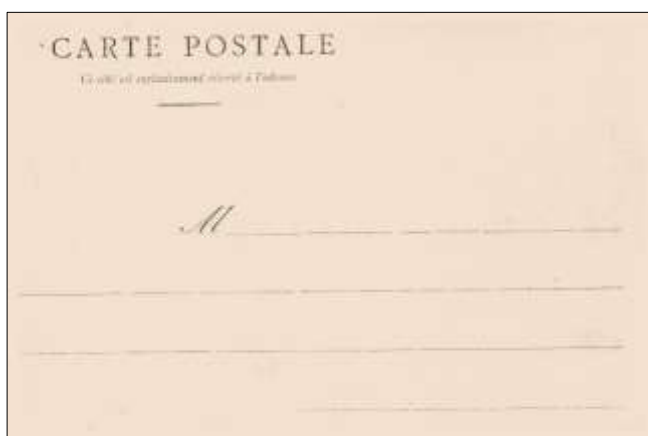


La série antérieure aux cartes Alavaill

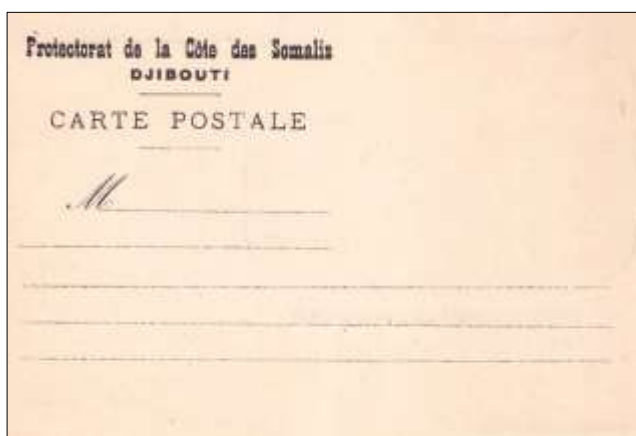


Une carte de la série antérieure aux cartes Alavaill: Palais du gouverneur (les seuls arbres de la ville). Cette carte est la plus ancienne connue montrant le Palais du Gouverneur. C'est par le décret du 20 mai 1896 que Djibouti était devenue le chef-lieu de la "Côte française des Somalis et dépendances". Datée du 13 novembre 1899, la carte porte un message expressif : "Je visite Djibouti jolie petite ville des Somalis. Il n'y fait pas froid je t'assure. Heureusement que l'on est en train de m'éventer pour t'écrire."

Les versos des cartes



Verso non divisé, réservé à l'adresse du destinataire, d'une carte Alavaill de la première série.



Verso d'une carte antérieure aux cartes Alavaill.