

RECUEIL
DE MÉMOIRES HYDROGRAPHIQUES

POUR SERVIR

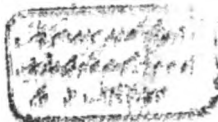
D'ANALYSE ET D'EXPLICATION

A L'ATLAS

DE L'OcéAN PACIFIQUE.

PAR LE CONTRE-AMIRAL DE KRUSENSTERN,

DIRECTEUR DU CORPS DES CADETS DE LA MARINE.



SAINT-PÉTERSBOURG,

DE L'IMPRIMERIE DU DÉPARTEMENT DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

1827.



PERMIS D'IMPRIMER,

A la charge de fournir au Comité de Censure sept exemplaires de cet ouvrage avant de le mettre en vente. St.-Pétersbourg, ce 9. Novembre 1825.

Charles de Poll, Censeur.

A SA MAJESTÉ IMPÉRIALE

NICOLAS I^{ER},

EMPEREUR ET AUTOCRATE

DE TOUTES LES RUSSIES,

ETC. ETC. ETC.

Sire!

En profitant de la permission gracieuse de dédier cet ouvrage à Votre Majesté Impériale, j'ose me flatter qu'Elle daignera accueillir cette faible marque de mon dévouement avec la bonté qui La caractérise; heureux si les efforts que je fais pour me rendre utile dans la carrière que j'ai

embrassée, ne sont pas jugés indignes
de l'attention de Votre Majesté.

Je suis avec le plus profond respect,

Sire,

de Votre Majesté Impériale,

le plus soumis et le plus fidèle serviteur

Kreusenstern.

ERREURS TYPOGRAPHIQUES.

Pag.	6.	latitude des Isles Meanges . . .	lisez	5° 00'	au lieu de	5° 15'
—	6.	longitude des Isles América . . .	—	200. 45.	—	159. 15.
—	6.	longitude des Isles Shanpee . . .	—	130. 50.	—	130. 58.
—	6.	longitude des Isles Yowl . . .	—	130. 57.	—	130. 00.
—	35.	longitude du Rocher Clipperton . . .	—	109. 19.	—	189. 19.
—	35.	longitude de l'Isle Morty . . .	—	128. 25.	—	128. 00.
—	67.	latitude de la Baie de Kiloudenskoj . . .	—	57. 17.	—	57. 27.
—	70.	latitude du Cap Ikolik . . .	—	57. 19.	—	57. 14.
—	72.	ligne 24 . . .	—	12'	—	12°
—	87.	longitude de la pointe NE de l'Isle Oumnack . . .	—	192. 14.	—	192. 28.
—	90.	latitude de la Baie de Samganooda . . .	—	53. 55.	—	52. 55.
—	100.	lignes 17 et 21 . . .	—	SO.	—	SE.
—	106.	latitude de l'Isle Brumeuse . . .	—	56. 14.	—	56. 10.
—	117.	High peaked island . . .	—	34. 5.	—	24. 5.
—	149.	longitude du Cap Horner . . .	—	130. 28.	—	130. 36.
—	177.	longitude du Mont King . . .	—	140. 26.	—	140. 46.
—	192.	longitude du Pic Fuss . . .	—	155. 10.	—	155. 24.
—	197.	longitude du Cap Ricord . . .	—	146. 34.	—	126. 34.
—	199.	Baie des Traitres lisez 43° 50' et 145° 16' au lieu de 43° 44' et 144° 59'				
—	210.	Port Khakodade } B-te Est . . . lisez 140. 48. au lieu de 141. 48. D°. } P-te Ouest — 140. 42. — 141. 42.				
—	208.	longitude de la pointe SE de Jesso d'après les observations du Cap Broughton, lisez 143° 7' au lieu de 141° 7°.				
—	220.	longitude de la Baie Nadicjeda . . . lisez 142. 27. au lieu de 152. 27.				
—	221.	latitude de la Baie de Jonquiére . . . — 50. 54. — 51. 54.				
—	221.	latitude de la Baie de Langles . . . — 47. 45. — 47. 25.				
—	240.	Baie de Mir lisez située à l'Ouest de la Baie de Harlem au lieu à l'Est.				
—	—	latitude de l'Isle Chung-Chow lisez 22° 25' au lieu de 22° 20'.				

Pag. 283. latitude de la pointe N de l'Isle

- Owhyhee lisez 20° 18' 30" au lieu de 20° 00'.
- 283. position de la pointe Est, 19° 32' et 205° 10' au lieu de 19° 34' et 205° 6'.
- 286. longitude de la Baie Whytea . . . 204° 54' au lieu de 205° 54'
- 289. latitude de la P-te Sud de l'isle
- Woahoo lisez 21° 15' 30" au lieu de 21° 11' 30"
- 365. longitude de l'Isle NO des Isles Calvert — 171. 11. ——— 170. 11.
- 372. longitude de la pointe N des Isles
- Korsakoff — 166. 58. ——— 166.
- 373. longitude des Isles Eschscholz . — 165. 24. ——— 166. 24.
- 375. longitude des Isles Banham, P-te SE, lisez 169° 50' au lieu de 168° 50'
- 390. latitude de Rodondo. — 0. 13. ——— 0. 15.
- 396. longitude de la Baie de Gardner — 89. 50. ——— 89. 38.
- 398. longitude de l'Isle Bindlo . . — 90. 06. ——— 90. 00.
- 404. longitude du Mont Zach . . . — 132. 20. ——— 132. 10.
- 404. latitude du Port de Tootori . . — 35. 36. ——— 35. 24.
- 404. latitude du Cap Kounasaky . . — 40. 25. ——— 40. 30.
- 405. longitude de l'Isle du Sud . . — 140. 03. ——— 148. 03.
- 405. latitude de l'Isle Kutoy (pointe Sud) — 47. 17. 30" ——— 47. 27. —
- 405. longitude de la Baie des Traitres — 145. 16. ——— 115. 16.
- 409. position de l'Isle Calpepper, lisez 1° 42' et 91° 34' au lieu de 1° 35' et 91° 15'.
- 409. longitude des Rochers de Norries, lisez 90° 20' au lieu de 90° 10'
- 409. longitude des Isles Eschscholz . — 165. 24. ——— 166. 24.
- 410. longitude de la Baie de Gardner — 89. 30. ——— 89. 10.
- 431. Isle Maldon, lisez 5° 26' S et 204° 10' (*) au lieu 3° 59' et 205° 00'

La position du Cap Eroen dans le tableau de l'Isle Jesse, pag. 466: 41° 49' 30" N et 144° 58' 30" a été adoptée par moi d'après l'ouvrage de Mr. Pardy: Table of positions pag. 162 et 163.

(*) Lord Byron's voyage in the Blonde, by M. Blexom, pag. 206.



AVANT-PROPOS.

LA seconde partie de mon Atlas de la Mer du Sud, qui paraît aujourd'hui, renferme des cartes de passages et de contrées dont la reconnaissance et les relèvemens détaillés n'ont été effectués que dans le courant des vingt-cinq dernières années, époque où les navigateurs Russes y ont eu une part si active, et dont les importantes expéditions ont infiniment contribué à étendre et à perfectionner les connaissances géographiques sur cette partie du monde. C'est au règne de l'Empereur Alexandre, c'est à la protection signalée qu'accordait ce souverain aux sciences en général et particulièrement à la géographie, que nous devons une infinité de découvertes précieuses, faites pour la plupart par des marins appartenants à la Russie.

L'Empereur NICOLAS I, dès Son avènement au trône, a donné une attention toute particulière à l'état de notre marine. A l'instar de Son auguste prédécesseur, il a manifesté le desir de voir étendre les bornes de nos connaissances dans la géographie

et la navigation; et déjà deux bâtimens expédiés par Ses ordres dans le courant de l'été dernier, traversent l'autre hémisphère, chargés de diverses recherches et de vérifications hydrographiques. Ces expéditions qui sans doute se renouvelleront, en contribuant à propager les connaissances relatives à la navigation, ont le précieux avantage de fournir à nos officiers de marine le moyen le plus sûr de se perfectionner dans une partie, où il est essentiel de joindre la pratique à la théorie.

En donnant une idée juste de l'exactitude, avec laquelle les navigateurs Russes ont toujours procédé, et de la précision de leurs observations astronomiques, je mets les nations étrangères à portée de juger elles-mêmes de l'importance des services qu'ils ont rendus à la navigation, et dont jusqu'à présent la majeure partie est demeuré inconnue. Quoique ce second volume ait pour objet de faire connoître aux navigateurs étrangers le résultat des opérations de la Marine Russe, je n'en exposerai pas moins avec la même impartialité tout ce qui a été fait sous ce rapport par les navigateurs des autres nations. Pénétré de respect pour les travaux de l'immortel Cook, du célèbre de La Pérouse et de tant d'autres navigateurs illustres qui ont suivi leurs traces, j'en ai fait mention toutes les fois

que l'occasion s'en est présentée, en leur rendant le tribut de reconnaissance qui leur est dû. J'ai d'autant plus volontiers entrepris cet ouvrage, que je crois par là m'acquitter d'un devoir sacré envers tous ceux qui, en se dévouant au bien public, vont explorer des parages inconnus et affronter tous les périls inséparables de telles entreprises. Leur mérite bien souvent n'est guères reconnu, et cependant chaque nouvelle reconnaissance d'une côte, chaque détermination exacte d'un danger ignoré jusqu'alors, préservent souvent la fortune et même la vie du navigateur et sont, par conséquent, des services éminens rendus à l'humanité. Dans le nombre des notions que nous possédons sur les isles de la Mer du Sud, il s'en trouve qui viennent de personnes dont le nom seul fait autorité et n'admet plus de doute; mais il en est d'autres, qui nous ont été transmises par des navigateurs d'une réputation moins généralement établie; leurs déterminations se contredisent souvent; j'ai donc dû entrer dans des détails qui étaient nécessaires pour trouver la vérité, et pour motiver le choix que j'en ai fait. Je ne doute nullement que tout marin éclairé ne me sache gré d'avoir inséré dans ces mémoires un examen détaillé des différentes opinions d'après lesquelles il peut fixer son ju-

gement et choisir lui même celle qui lui parait la mieux fondée.

Dans la première partie de ces mémoires, j'ai exprimé ma reconnaissance aux personnes qui ont bien voulu coopérer à mon entreprise, soit en m'aidant de leurs conseils, soit en me communiquant le résultat de leurs propres opérations. Je la leur réitère pour la continuation de ces importans et obligeans services, et je me fais en même tems un devoir bien doux d'ajouter ici d'une manière toute particulière les noms de MM. *Basil Hall*, capitaine de la marine anglaise, et *Duperrey*, capitaine de la marine française, auxquels je dois des matériaux qui m'ont été très utiles pour la confection du second volume de mon ouvrage. Le Capitaine Hall m'a communiqué une carte des Isles Gallapagos qu'il a visitées en 1821, pour y faire des observations du pendule. Cette carte, accompagnée d'une note explicative, a été construite par le Lieutenant Forster, un des officiers qui alors étoient à bord de son vaisseau (*). Le Capitaine Duperrey qui vient de terminer avec le plus brillant succès un

(*) Autorisé par l'Amirauté, Mr. Walker, membre du bureau hydrographique, a joint à la carte du Capitaine Hall, différentes notions sur les Isles Gallapagos, ainsi que des plans spéciaux de ces mêmes isles, construits par des officiers de marine, mais qui jusqu'à présent n'ont pas été publiés.

voyage de découvertes dans la Mer du Sud, m'a transmis, immédiatement après son retour, une notice très détaillée sur les principales observations astronomiques et nautiques faites dans le cours de son voyage. Il ne s'est point borné à cette première communication; il vient de me faire parvenir encore les premières épreuves des cartes de l'Atlas de son voyage, qui doit paraître sous peu; il y a joint un mémoire explicatif, contenant des observations astronomiques et autres, sur lesquelles est basée la construction de ces cartes. Ce procédé aussi noble que délicat est audessus de tout éloge. On n'a peut-être jamais vu le chef d'une expédition de découvertes communiquer à un officier d'une puissance étrangère des notions d'un aussi grand intérêt, avant la publication de son propre voyage, dont elles forment, au moins sous le rapport géographique, le principal mérite. Cette extrême prévenance de la part de Mr. le Capitaine Duperrey est infiniment flatteuse pour moi. Si les expressions me manquent pour lui en témoigner toute ma reconnaissance, je le prie d'être persuadé, que personne ne sent plus vivement que moi tout le prix d'un tel procédé.

Krusenstern.

St.-Pétersbourg, le 5
Octobre 1827.

HÉMISPHERE BORÉAL.

M É M O I R E

POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE GÉNÉRALE DE LA PARTIE BORÉALE DE L'OCÉAN PACIFIQUE.

D'APRÈS le plan que j'ai adopté pour les mémoires qui accompagnent cet Atlas, et dont j'ai rendu compte dans le premier volume, le mémoire qui servira d'explication à la carte générale de la partie boréale de l'Océan Pacifique, contiendra l'analyse des articles suivans :

1. *Des petits groupes d'isles.*
2. *Des isles, des ressifs et des bancs isolés et dispersés dans cet hémisphère.*
3. *Des côtes occidentales de l'Amérique, depuis le cinquième degré de latitude septentrionale jusqu'au Détroit de Behring.*

L'Analyse de la côte SO de l'Amérique, depuis le Cap Horn jusqu'au cinquième degré de latitude septentrionale, n'a pu faire partie du mémoire qui accompagne la carte générale de l'hémisphère austral, ainsi que je l'ai indiqué dans le premier volume page 59. Cette analyse et celle des côtes de l'Amérique situées au Nord des limites communes aux deux cartes, auraient dû l'une et l'autre être publiées dans le second volume; mais désirant donner une série de cartes spéciales de ces côtes, d'après l'échelle que j'ai adoptée, j'ai le projet d'en faire un ouvrage à part qui formera le troisième volume de

**

mon Atlas. Ces cartes s'étendront depuis le Cap Glacé jusqu'au Cap Horn; leur nombre pourra monter à 15; chaque carte sera accompagnée d'un mémoire détaillé. En attendant, je n'ai pas manqué de tracer sur la présente carte générale, d'après les meilleures données que nous possédions, toute la côte de l'Amérique qui devait y trouver place, c. à. d. depuis le cinquième degré de latitude boréale jusqu'au Cap Glacé.

L'Atlas de l'Océan Pacifique, pour être complet, exige encore plusieurs cartes spéciales d'une grande partie des côtes d'Asie, baignées par cet Océan; mais les côtes de la Presqu'isle du Kamtschatka, ainsi que celles de la mer d'Okhotzk ne nous étant que vaguement connues, et bien peu de points en étant encore déterminés astronomiquement, je me suis décidé à attendre que la reconnaissance de ces côtes, dont on doit s'occuper, soit terminée pour procéder à la rédaction de ce complément de mon Atlas, si toute fois ma santé me permet alors de m'en occuper.

L'Amiral Loewenorn vient de me communiquer une liste imprimée, tirée du Journal Américain Nantucky Inquirer, des découvertes les plus récentes dans la Mer du Sud, avec indication des longitudes et des latitudes de chacune. Cette liste est précédée d'un avis dont voici le contenu: « Les latitudes et les longitudes de ces isles et de ces ressifs sont pour la plupart tirées de relations manuscrites de différens capitaines baleiniers, de sorte que très peu d'entr'elles pourront se trouver sur les cartes généralement en usage. Nous ne saurions affirmer positivement l'authenticité de ces données, mais chaque détermination y étant basée sur des relevemens et des observations spéciales, nous croyons devoir les préférer à toutes celles qui existent. Les différences qui se rencontrent dans quelques endroits entre les rapports, ont été relevées et marquées avec la plus grande exactitude. » Le ton de cette assertion inspire la confiance, et nous trouvons en effet que plusieurs des isles dont la position nous est connue, sont très exactement indiquées dans cette liste, ce qui peut en quelque sorte nous

garantir son exactitude relativement à celles des isles sur lesquelles nous n'avons point de données ultérieures. Mais il se trouve que la position de plusieurs de ces isles et ressifs est tirée d'anciennes cartes, comme je le prouverai plus bas, et je ne saurois par conséquent guères admettre sans restriction l'existence de toutes les isles contenues dans la liste. En conséquence, j'ai omis sur ma carte toutes celles dont l'existence m'a paru douteuse; mais je les ai insérées sans exception dans le tableau ci-dessous où leurs noms se distinguent par des lettres italiques. Les isles qui n'ont point de noms y sont désignées par de grandes lettres de l'alphabet ainsi que les ressifs par de petites lettres. Sur ma carte toutes les isles tirées de cette liste sont marquées en outre par les lettres D. A. c. a. d. découverte américaine.

I. PETITS GROUPES D'ISLES DANS L'HÉMISPHERE BORÉAL DE L'OcéAN PACIFIQUE.

Tableau des petits groupes dans leur direction du Nord au Sud.

<i>Noms des isles.</i>	<i>Epoque de la découverte et par qui.</i>	<i>Latitude Boréale.</i>	<i>Longitude Orientale.</i>
Isles St.-Diomedé.	Beering en 1728.	65° 50' 00"	191° 00' 00"
Isles St.-Matwey.	Synd 1764.	60. 17.	187. 30.
Isles Pribuiloff.	Pribuiloff 1768.	57. 00.	190. 00.
Isles Shantar.		55. 30.	138. 00.
Isles Margaret.	Magie 1773.	27. 20.	145. 45.
Isles Borodino.	Ponafidin 1820.	25. 56.	131. 15.
Isles Grampus.	Meares 1788.	25. 40.	146. 40.
Les Volcanos.	Bernardo de Torres 1543.		
* Isles de Souffre. }	King 1779.	24. 48.	141. 13. *

<i>Noms des isles.</i>	<i>Epoque de la découverte et par qui.</i>	<i>Latitude Boréale.</i>	<i>Longitude Orientale.</i>
Isles Marshall.	Marshall en 1788.	21° 40'	151° 35' 00'
Isles Smith.	Johnstone 1807.	16. 53. 20'	190. 28. 30
<i>Groupe d'isles vues Gaspar Rico.</i>	<i>par un navigateur Americain.</i>	16. 30.	225. 30.
Isles vues par la	Flotte de Nassau en 1644.	14. 35.	168. 06.
Isles vues par la	Frégate Cornwallis en 1807.	14. 30.	168. 42.
Isles vues par le	Capit. Kotzebue en 1817.	14. 42.	169. 03.
Isles vues par le	Vaisseau Espagnol Maria.	14. 35.	168. 06.
Browns Range.	Buttler 1794.	11. 36.	162. 47.
Isles Sequeira.	Diego de Rocha 1527.		
Los Martires y Matelotes.	Lafita 1804.	8. 45.	131. 25.
Isles Meangis.		5. 15.	127. 00.
Isles Salibabo.		4. 6.	126. 40.
Isles America.	Vaisseau Americain en 1814.	3. 48.	159. 15.
Isles Asie.	Vaisseau Asie 1805.	1. 00.	131. 20.
Les Guedes.	Grijalva 1537.		
Isles Freewill.	Carteret 1567.	0. 57.	134. 25.
Isles St.-David.			
Isles St.-Catharine.	1808.	0. 39.	129. 11.
Isles Shanpee.		0. 30.	128. 58.
Isles Yowl ou Aiou.		0. 25.	130. 00.
Isles Ruib.		0. 10.	130. 00.

ISLES SITUÉES DANS LA PARTIE ORIENTALE DE LA MER DU SUD.

<i>Noms des isles.</i>	<i>Epoque de la découverte. et par qui.</i>	<i>Longitude Boréale.</i>	<i>Longitude Occidentale.</i>	
Isles de Revillagigedo.	Grijalva 1553.	18° 48'	110° 10' 00'	
	Villalobos 1542.			
			19. 20.	109. 52.
			19. 4.	111 06
			18. 19.	115. 6. 30.

LES ISLES DE ST.-DIOMEDE.

Furent découvertes et nommées par le Capitaine Beering en 1728. Elles sont situées précisément au milieu du détroit de Beering par 65° 50' de latitude et 191° 00' de longitude. Il y en a trois. Le Capitaine Kotzebue crut en avoir découvert une quatrième, mais il faut croire qu'il s'est trompé, parceque le Capitaine Wassilieff, qui passa et repassa ce détroit en 1820, n'en a rien aperçu. De pareilles déceptions optiques ne sont pas rares dans les mers glaciales. On attribue la découverte de ces isles à un certain Gwosdieff; mais comme il ne les a vues qu'en 1730, c'est à Beering qu'appartient certainement cette découverte.

LES ISLES DE ST.-MATWEY.

Ont été découvertes en 1764 par le Lieutenant Synd de la Marine Russe. Elles sont au nombre de trois. La plus grande, dont l'éten-

due est de 8 lieues dans une direction NO et SE, a été nommée par Cook *isle de Gore*. Le Cap Upright, la pointe méridionale de cette isle, est situé d'après ses observations par $60^{\circ} 17' N$ et $187^{\circ} 30' E$. Au S $72^{\circ} O$ de ce cap il y a une petite isle que ses rochers pointus ont fait nommer *Pinnacle island*. Il se trouve encore à trois milles au NO de la pointe orientale de l'isle Gore une petite isle que Cook n'a pu voir; mais dont l'existence n'est pas moins certaine, puisque le Capitaine Billings a passé entre les deux. La position géographique et l'étendue données à ces isles sur la carte de notre Amiralauté diffèrent beaucoup des indications ci-dessus: la grande isle c. a. d. l'isle de Gore y a une étendue de 12 lieues, et sa pointe méridionale y est placée par $60^{\circ} 17' 20'' N$ et $187^{\circ} 00' E$.

I S L E S D E P R I B U I L O F F .

Ce sont deux isles distinguées par les noms de *St.-Georges* et *St.-Paul* qui ont été découvertes en 1768 par le Pilote Pribuiloff. Ce n'est qu'en 1817 que leur position géographique a été déterminée astronomiquement par le Capitaine Kotzebue; elle diffère beaucoup des déterminations antérieures. L'isle de *St.-Georges* a une longueur de cinq lieues du NNE au SSO et son extrémité septentrionale est située par $56^{\circ} 36'$ de latitude et $191^{\circ} 00'$ de longitude. L'isle de *St.-Paul*, par $57^{\circ} 06' N$ et $190^{\circ} 00' E$, a une étendue de 10 milles dans une direction Nord et Sud. Il y a au Sud de cette isle une autre petite isle qui porte le nom de *Loutre Marine*. Le Capitaine Kotzebue la place par $57^{\circ} 2' 15'' N$ et $189^{\circ} 49' 30'' E$. Des chasseurs Russes prétendent avoir aperçu du sommet de la plus haute montagne de l'isle de *St.-Paul* une terre dans le SO. Le Capitaine Kotzebue ne la trouva point quoiqu'il eût fait plus de 25 lieues dans cette direction.

I S L E S S H A N T A R .

Groupe de plusieurs isles situées dans un golfe qui se trouve dans la partie occidentale de la mer d'Okhotsk ou Sakhalin, entre

le 55 et le 56^e degré de latitude vis-à-vis de l'embouchure du fleuve *Ouda*. Comme elles sont situées près d'un établissement considérable, la ville d'Oudinsk, il eut été fort intéressant d'en faire une reconnaissance particulière; cependant on les connaît si peu que nous en ignorons même le nombre. Le Général Comte de Suchtelen, ci-devant Chef de l'Etat Major et maintenant Ambassadeur de Russie à la Cour de Suède, m'a communiqué une carte manuscrite des isles Shantar, construite par le Sénateur Comte de Manteuffel, qui en 1801 fit un voyage à Oudinsk; mais, n'ayant pas visité lui-même ces isles, il n'a tracé sa carte que d'après quelques informations qu'on lui donna sur les lieux. Depuis cette visite du Comte Manteuffel, un officier de la marine, Borissoff, a été faire en 1806 une reconnaissance de ces parages depuis l'embouchure de la rivière Ouda jusqu'à celle de la *Tougoura*; mais il n'a pas vu toutes les isles de Shantar, et ne possédant pas les moyens nécessaires pour faire des observations astronomiques, il n'a pas même pu fixer avec précision la latitude des isles qu'il a reconnues. La carte de M. Borissoff, construite d'après une grande échelle, se trouve à l'Amirauté. Ce qu'elle contient de plus intéressant, c'est la configuration du golfe et des embouchures des rivières qui s'y jettent. Ces parages n'étant guères connus jusqu'à présent des géographes, je vais donner ici une courte description de cette carte.

A partir de l'embouchure de la Ouda, la côte, dans une étendue de 50 milles, prend une direction Est jusqu'à une pointe derrière laquelle se trouve une petite baie nommée *Baie des Cygnes*. La pointe occidentale de la baie, au large de laquelle se trouvent deux petites isles, porte le nom de *Cap Dougandsha*; depuis ce cap jusqu'à l'embouchure de la rivière de *Tougoura*, la côte se dirige au Sud; elle forme, par un promontoire situé à 25 milles plus au Sud que le Cap Dougandsha, la *Baie de Tougoura*, dont l'ouverture est de 12 milles, et la profondeur de 25 milles, c. à. d. toute l'étendue du promontoire dans une direction Nord et Sud. Ce promontoire qui, sur la carte de M. Borissoff, porte le nom de *Sinekinskoy*,

y est placé par $56^{\circ} 32'$ de latitude et $1\frac{1}{2}^{\circ}$ à l'Est de l'embouchure de la rivière de Ouda.

Quant aux isles de Shantar, Mr. Borissoff les a dessinées toutes sur sa carte quoiqu'il n'en ait vu que deux: l'isle Shantar, dite *la grande* et l'isle *Féklistoff*. La première a son grand diamètre dirigé du Nord au Sud, et peut avoir dans ce sens 13 ou 14 lieues environ; sa largeur n'excède pas 10 milles. Le parallèle de 55° coupe cette isle par son milieu; elle gît à 13 lieues environ à l'Est du Cap Dougandsha. Un canal de cinq lieues la sépare de l'isle Féklistoff dont l'étendue, dans une direction Est et Ouest, est de sept lieues environ. Sa pointe orientale, située sous le même parallèle que la pointe septentrionale de la grande isle de Shantar, et sous le méridien du Cap Sinekinskoy, porte le nom de *Cap Blanc*, probablement à cause des rochers blancs dont elle est formée. A la partie Sud de l'isle se trouve une baie profonde de dix milles environ d'ouverture, dans laquelle se jette une rivière. Selon toutes les apparences cette baie pourrait offrir un bon port. L'isle Féklistoff est, autant que nous le savons, la seule isle de tout le groupe qui soit habitée.

Au Sud de la grande isle de Shantar gît l'isle dite *la petite isle de Shantar* et l'isle qui porte le nom *d'isle Blanche*; la première est à dix milles à l'Est du Cap Sinekinskoy et la seconde à quatre milles à peu près de la côte, à environ dix milles à l'Ouest du *Cap des Cygnes*; une cinquième isle, qu'on peut aussi compter au nombre des isles de Shantar, porte le nom *d'isle aux Ours*.

La carte de Mr Borissoff présente encore quatre islots, dont deux gisent au NE de l'isle aux Ours et deux à 9 ou 10 milles au Nord de ces dernières. Cette carte ne donnant cependant de sûr que la configuration des côtes, nous sommes obligés, pour ce qui regarde les longitudes, de nous en tenir à une carte de la mer d'Okhotsk publiée par l'Amirauté, malgré plusieurs points douteux qui s'y trouvent et qui ne sauroient être éclaircis que par des observations astronomiques, faites sur les lieux mêmes; cette carte pour le moment est la seule qui contienne avec quelque exactitude les longitudes des

isles Shantar et des points remarquables sur la côte. La longitude d'Okhotsk déterminée avec la plus grande précision, nous offre un excellent point de départ, pour mesurer chronométriquement la différence de méridien entre cette place et les isles Shantar, et tous les points de la côte jusqu'au Cap Khabaroff, dont la longitude est également bien déterminée (*). Tout l'espace entre ce Cap et la pointe orientale de la Baie de Tougoura, qui ne peut pas être moins de 40 lieues, nous est absolument inconnu.

L'embouchure de la rivière d'Ouda est placée sur ma carte
 par 54° 00' N et 136° 00' E.
 Le Cap Dougandsha par 54 58 — et 137 30 —
 Le Cap Sinekinskoy — 54 32 — et 137 54 —
 L'embouchure de la Tougoura 54 00 — et 137 20 —

Il est au reste bien à désirer que ces parages soient explorés plus en détail, ce qui ne serait pas difficile en partant d'Okhotsk sur des baidares, accompagné d'un petit navire. L'Amiral Saritscheff a de cette manière levé toute la côte occidentale de la mer d'Okhotsk depuis le port de ce nom, jusqu'à l'entrée du golfe d'Oudinsk. La proximité du fleuve Amour ajouterait à l'importance qu'offre la connaissance exacte de ces isles, de même que l'examen de la côte d'Asie jusqu'au Liman d'Amour. Je reviendrai à cet examen dans le mémoire sur la carte de la presqu'isle de Saghalin.

ISLES MARGARET. ARCHIPEL DE BONIN-SIMA. LOS MALABRIGOS.

LES ISLES MARGARET ont été découvertes en 1773 par le Capitaine Magee, et se trouvent par 27° 20' de latitude et 145° 45' de longitude. Arrowsmith les prend pour les *Malabrigos* des anciennes cartes. Il est vrai que dans le récit que fait Galvaom sur le voyage du vaisseau le San-Juan, il est dit, que Bernard de la Torres avait découvert dans le voisinage du Tropique du Cancer le 25 Sept. 1543

(*) Le Cap Khabaroff a été déterminé par moi à bord de la Nadiejda par 53° 38' N et 141° 26' E.

une isle, à la quelle il donna le nom de Malabrigo (mauvais abri); mais ni Herrera ni Gaëtan ne parlent de cette découverte. Gaëtan était cependant pilote à bord du San-Juan, et la relation qu'il donna du voyage de la Torres mérite, selon l'Amiral Burney, la plus grande confiance; encore n'est-il question dans la relation de Galvaom que d'une seule isle, tandis que le groupe des isles Margaret en contient trois; enfin la latitude de celle-ci ne s'accorde pas avec celle de l'isle découverte par le Capitaine Magee.

Dans le cinquième volume de l'histoire chronologique de l'Amiral Burney il se trouve une liste des latitudes et longitudes, tirée d'un ouvrage imprimé à Manille en 1734, intitulé: *Navigacion Especulativa y Practica*, dont l'auteur, *Cabrero Bueno* était Ammirante et Pilot Major de la navigation entre les isles Philippines et la Nouvelle Espagne; d'après cette liste, les Malabrigos sont une chaîne de rochers dont l'extrémité septentrionale est située par la latitude de $27^{\circ} 45'$, et la méridionale par $26^{\circ} 16'$ de latitude, ce qui s'accorde assez bien avec la position des Malabrigos sur la carte d'Anson. La longitude est de 20° à l'Est de l'Embocadero de San-Bernardino, ou $145^{\circ} 45'$ à l'Est du méridien de Greenwich. La latitude de l'extrémité septentrionale ne diffère guères de celle des isles Margaret; mais néanmoins comme, outre l'indication des cartes, nous n'avons point d'autres notions sur ces isles, et que d'ailleurs les écrivains des XVI et XVII^{es} siècles n'ont fait aucune mention des Malabrigos, il n'est pas possible de décider sur l'identité de ces isles avec celles de Margaret.

Feu M. Titsingh rapporta en Europe un ouvrage japoноis publié à Jeddo en 1785 qui est actuellement dans la possession de M. Abel Rémusat à Paris. Cet ouvrage contient une description des pays voisins du Japon, accompagnée de cinq cartes dessinées avec beaucoup de soin et soumises à la graduation; une d'elles est la carte d'un Archipel de 89 isles, nommé *Bonin-Sima*, ce qui veut dire, isles inhabitées et désertes. D'après la description de ces isles qui se trouve dans l'ouvrage japoноis, elles sont situées à quatre degrés

au Sud de l'isle Fatsisio (*), ce qui placerait leur limite septentrionale à 29° ; dans un autre endroit il est dit que les isles Bonin-Sima sont au 27° de latitude. M. Rémusat paraît être d'avis que l'isle Dissapointment par $27^{\circ} 15'$ de latitude et $139^{\circ} 45'$ de longitude, est l'extrémité SO, et l'isle Moor par $31^{\circ} 27'$ N et $145^{\circ} 40'$ E, l'extrémité NE de cet Archipel, et que l'isle Forfana y appartient aussi (**). Sans vouloir nier l'existence de quelques isles, ou de quelques rochers et islots déserts, situés entre le 27 et 29 degrés de latitude (même au nombre de 89) et qui soient connus aux Japonais sous le nom de Bonin-Sima, je ne saurais croire qu'un Archipel d'une étendue comme celle admise par M. Rémusat et adoptée par Arrow-smith et Purdy sur leurs dernières cartes, ait pu rester inconnu jusqu'à présent (***). Quoique les isles Margaret soient situées sur le même parallèle que les isles Bonin, je ne les crois cependant pas identiques; on pourrait plutôt croire que les *isles de Arzobispo* des anciennes cartes espagnoles (si toutefois elles existent), soient les isles Bonin. Les isles Arzobispo sont marquées dans l'ouvrage de Bueno Cabrero entre la latitude de 26° et $28'$, et par 140° de longitude. L'isle *Bouna-Sima*, ou l'isle déserte, que M. Kaempfer dit avoir été découverte environ l'an 1675 à 300 lieues japonaises à l'Est de l'isle de Fatsisio (****), n'est apparemment autre chose que les isles Bonin de Mr

(*) Sur la traduction française d'une carte japonaise, qui se trouve au dépôt de cartes de l'Etat Major à St.-Petersbourg, et dont je parlerai dans le mémoire sur la carte du Japon, on a marqué près de l'isle Fatsisio: qu'il y a d'ici à 200 lieues japonaises, ou 100 lieues marines, des isles inhabitées, nommées *Monin-Sima* ou *Agasava-Sima*.

(**) Journal des savans, Juillet 1817.

(***) Un géographe Allemand (d'après la relation de Mr Rémusat) a fait de l'Archipel de Bonin-Sima un des quatre empires dont le Japon est composé.

(****) Kaempfer (Tom I, pag. 109 de l'édition française, Amsterdam 1732) remarque que l'isle Bouna-Sima pourrait bien se trouver à 300 lieues au Sud plutôt qu'à cette distance à l'Est de Fatsisio, parcequ'on y a trouvé l'Arrack, arbre qui n'existe que dans les climats chauds.

Rémusat. Il est fort à désirer que tout l'espace entre les isles au Sud du Japon et celles de Soufre, de même que les isles de Margaret, Grampus et l'isle Forfana soient explorées avec exactitude. Les batimens russes qui retournent du Kamtschatka pourraient le faire facilement, et sans la moindre perte de tems; leur route n'en est guères éloigné, et il ne s'agit que de faire route par le Nord plutôt que par le Sud de ces isles.

ISLES BORODINO.

Deux isles basses sablonneuses et inhabitées; elles furent découvertes le 20 Juin 1820 par le Lieutenant *Ponafidin* de la marine russe, commandant le vaisseau Borodino de la compagnie américaine, pendant sa traversée de Manille à la côte NO de l'Amérique. D'après lui la plus méridionale de ces isles a une étendue de dix milles dans une direction Est et Ouest, et il a déterminé sa position géographique par $25^{\circ} 50' N$ et $131^{\circ} 12' E$, d'après la moyenne de trois chronomètres, dont la marche avait été vérifiée à Manille, qu'il avait quitté depuis 17 jours. L'isle septentrionale gît au NNE à 4 lieues de la première, d'où l'on peut déduire sa latitude par $26^{\circ} 02'$, et sa longitude par $131^{\circ} 15' E$.

ISLES GRAMPUS.

Elles furent découvertes en 1788 par le Capitaine Meares du vaisseau Felice. Ce sont deux isles très proches l'une de l'autre, et une troisième au Sud-Ouest des premières. Leur position géographique n'est point indiquée dans le Journal du Capitaine Meares; mais on peut la déduire de la manière suivante. Le 4 Avril 1788 à midi par $24^{\circ} 44'$ de latitude observée et $145^{\circ} 41'$ de longitude, déduite des dernières observations lunaires, l'isle la plus au SO restait à l'ENE à la distance de 24 milles. Le lendemain on découvrit encore deux isles séparées par un canal de 9 à 10 milles aux quelles on donna le nom de *Grampus*; vers les six heures on en était rapproché de 5 milles. Il n'est pas fait mention dans le journal du Capitaine Meares de

latitude pour ce jour là, la longitude y est seulement marquée à $146^{\circ} 16'$; mais la Felice ayant fait route NE et NO pendant 24 heures, et ayant changé sa longitude de 31 minutes, on peut admettre qu'elle changea au moins du double en latitude, et que les deux isles soient d'un degré au Nord du point où se trouvait le vaisseau le 4 Avril; il suit delà, que l'on pourrait placer les deux isles par $25^{\circ} 40' N$ et $146^{\circ} 40' E$. Sur la carte de la mer du Sud par Arrowsmith les deux isles de Grampus sont placées par $25^{\circ} 10'$ et $146^{\circ} 00' E$; la troisième isle, c. a. d. celle que Meares a vue le 4 Avril, y manque, quoique d'après son journal elle doit certainement exister.

LOS VOLCANOS. ISLES DE SOUFRE. ISLE SAN-DIONISIO. ISLE ARZOBISPO.

Les Volcanos sont trois isles découvertes en 1543 par Bernardo de Torres entre le 24 et 25 degré de latitude; elles reçurent leur nom d'un volcan qui se trouve sur l'une d'elles. Il n'y a aucun doute que les isles de Soufre du Capitaine King ne soient les mêmes que les Volcanos. Nous les vîmes aussi sur la Nadiejda en 1805, et d'après nos observations, celle du milieu est située par $24^{\circ} 48' N$ et $141^{\circ} 13' E$, ce qui est précisément la même latitude et longitude que lui trouva le Capitaine King. Sur les cartes espagnoles l'isle la plus méridionale est nommée *San Augustino*, la plus septentrionale *San Alessandro*, et celle du milieu *isle de Soufre*. Espinosa nous apprend que l'isle méridionale a été vue en 1804 sur la corvette espagnole la Concepcion et a été nommée *San-Dionisio*; d'après lui cette isle a été de tout tems distinguée sous ce nom par les vaisseaux espagnols, qui naviguent entre Manille et la Nouvelle-Espagne. Par les observations faites sur la corvette Concepcion, l'isle San-Dionisio gît par $24^{\circ} 6' N$ et $141^{\circ} 44' E$. Nos observations sur la Nadiejda placent la plus méridionale des Volcanos par $24^{\circ} 14' 10''$ et $141^{\circ} 20' (*)$; il s'en suit que la latitude de $24^{\circ} 6'$ est fautive, ou

(*) D'après les observations du Capitaine King, la latitude de cette isle est de $7' 30'$ plus au Nord; mais comme il ne la vit qu'à quelque distance, et que nous

qu'il se trouve encore une isle au Sud de San-Augustin, dont cependant la latitude devra être au dessous de $24^{\circ} 6'$; car sans cela elle eut été vue par le Capitaine King, ou par nous. L'existence d'une isle, autre que celle de San-Augustin, me paraît donc fort douteuse. On peut cependant joindre au groupe des Volcanos l'isle découverte anciennement par les Espagnols et nommée *Arzobispo*; elle a été rayée des cartes à la vérité, mais son existence me paraît être constatée d'après un manuscrit qui a été communiqué au Capitaine Kotzebue à Manille en 1818. Il y est dit, que l'isle Arzobispo a été vue en 1812 et en 1813 par le Capitaine Solis de la corvette la Fidelidad, et par la frégate Vittoria, et antérieurement en 1807 par la frégate française la Canonière; d'après les observations faites à bord de cette dernière elle est située par $25^{\circ} 40' 30''$ N et $141^{\circ} 2' 30''$ E; mais comme la longitude de l'isle méridionale des Volcanos, observée à bord de cette frégate, diffère de la vraie fixée par le Capitaine King et moi, de 14 minutes, la longitude d'Arzobispo devra être $141^{\circ} 2' 30'' - 14' = 140^{\circ} 48' 30''$. Elle est élevée, mais plus petite que l'isle Alessandro, ayant son plus grand diamètre du Nord au Sud; elle est tellement nue qu'on n'y voit pas un buisson et ses rivages sont écores. Son nom lui vient d'un rocher à pic, dont la forme a quelque ressemblance avec une mitre d'évêque. La position des isles que Cabrera nomme Arzobispo s'accorde mieux avec celle des isles Margaret, qu'avec la position de l'isle vue par la corvette espagnole, comme nous la connoissons actuellement, même en y ajoutant les Volcanos.

ISLES MARSHALL. LOS JARDINES.

Deux petites isles découvertes en 1788 par le vaisseau Scarborough, commandé par le Capitaine Marshall et situées par $21^{\circ} 40'$ de latitude et $151^{\circ} 35'$ de longitude orientale. Elles sont nommées

sommes restés deux jours tout près de cette isle, je crois que la latitude de $24^{\circ} 14'$ est la plus correcte.

sur la carte d'Arrowsmith, *Jardines according to the Scarborough*, nom qui ne paraît pas leur convenir. En 1529 Alvaro de Saavedra, en retournant des Molucques à la Nouvelle-Espagne, découvrit un groupe d'isles basses qu'il nomma *Los buenos Jardines* (les bons jardins). Burney a calculé leur position géographique d'après leur distance de Tidore, (qu'il évalue à 1080 lieues d'Espagne,) entre les 10 et 12 degrés de latitude nord et 186° de longitude orientale. Ruy Lopez de Villalobos découvrit en 1543, entre le neuvième et le dixième degré de latitude nord, un groupe de petites isles qu'il nomma aussi *Los Jardines*. A en juger par la latitude de ces deux groupes, les isles découvertes par Marshall ne peuvent être ni les Jardines de Saavedra ni celles de Villalobos; il serait donc plus à propos de les distinguer par le nom de celui qui les a découvertes. Dans le mémoire qui accompagne la carte des isles Mariannes, j'ai observé que Galvaom nomma aussi Jardines les isles Mariannes.

ISLES SMITH. ISLES CAMISARES.

Ces isles découvertes le 14 Décembre 1807 par le Capitaine Johnstone de la marine anglaise, commandant la frégate le Cornwallis, sont situées par 16° 53' 20" de latitude et 190° 28' de longitude. Elles forment un groupe de petites isles et de rochers, liés ensemble par des ressifs de corail. Le Capitaine Johnstone nomma la plus grande de ces isles *Pelew*; une autre reçut le nom de *Happy island*; trois isles plus petites que les isles Pelew et Happy, furent nommées *les Frères*, et un groupe de rochers, *Vingora rocks*. Le groupe entier reçut le nom de *Smith*, d'après celui du premier Lieutenant de la frégate Cornwallis, le même qui depuis s'est rendu célèbre par ses travaux hydrographiques dans la mer Méditerranée. Le Capitaine Kotzebue vit l'extrémité méridionale de ces isles (il les nomme isles Cornwallis), le 20 Octobre 1817 pendant sa traversée des isles Sandwich aux isles Radack, et en détermina la position géographique par 16° 42' 36" N et 190° 20' E. D'après la description qu'il en fait, c'est un groupe d'isles rocailleuses, réunies par des ressifs et telle-

ment entourées de bancs de corail qu'on n'en peut approcher d'aucun côté; il manqua de s'y perdre. Ces isles ont aussi été vues en 1815 sur le vaisseau de la marine Royale d'Espagne, le Fernando, commandé par Don Felix Dayot; d'après les observations de cet officier l'extrémité nord de ces isles est située par $16^{\circ} 37'$ et $163^{\circ} 23' 30''$ à l'Ouest du méridien de Cadix, ou de $190^{\circ} 20'$ à l'Est de Greenwich. La différence considérable en latitude et la circonstance que le Capitaine Dayot ne fait pas mention des rochers, dont d'après les Capitaines Smith et Kotzebue ces isles sont pour la plupart composées, pourraient faire douter de leur identité, quoique la longitude déterminée sur la frégate Fernando s'accorde exactement avec celle déterminée sur la frégate Cornwallis et sur le Rurick. Si je n'avais passé ici avec la Nadiejda pendant la nuit, nous les aurions sans doute découvert en 1804, c. a. d. trois ans avant la frégate Cornwallis (*); au reste il n'est pas invraisemblable que la découverte de ces isles soit d'une date plus ancienne. Dans le manuscrit communiqué à Manille à M. de Kotzebue il est dit que Don Joseph Camisares, Pilote de la marine Royale d'Espagne, découvrit en 1786 pendant sa traversée de San Blas à Manille, une isle presque sous la même latitude et longitude; il la décrit peu élevée, couverte de buissons et environnée de rochers; lorsqu'elle lui resta au SE, elle paraissait présenter deux isles; il estima son étendue du NO au SE à environ 8 ou 9 milles.

GASPAR RICO. ISLE SAN BARTOLOME; ISLES CORNWALLIS.
ISLES VÛES EN 1644, 1796 ET 1817.

On n'a aucun renseignement sur la découverte de l'isle de Gaspar Rico. Les cartes espagnoles la placent entre les 15 et 16° de latitude nord et environ à 46° à l'Est du Canal de San Bernardino, c'est-à-dire à 170° à l'Est du méridien de Greenwich. En 1625 la flotte hol-

(*) Voyez le Journal de mon voyage autour du monde pag. 268 du premier volume de la traduction française.

landoise, dite de Nassau, passa à quelque distance d'une isle basse environnée de rochers que l'on crût être Gaspar Rico. En 1796 Don Ferdinand Quintano, commandant le vaisseau espagnol Maria, découvrit par $14^{\circ} 35' N$ et $185^{\circ} 41'$ à l'Ouest de Cadix, ou à $168^{\circ} 04'$ à l'Est du méridien de Greenwich, un groupe de cinq petites isles, réunies par des bancs de rochers qui occupaient un espace de 7 à 8 milles. Ces petites isles étoient inhabitées et couvertes çà et là de quelques arbres nains dépouillés de feuilles. D'après la latitude et le peu de différence de longitude, le Capitaine Quintano pensa qu'il avait rencontré l'isle San Bartolome, découverte par Salazar en 1536. Exactement dans ces mêmes lieux, la frégate Cornwallis, commandée par le Capitaine Johnstone, vit en 1807 un groupe de petites isles, qui sont, à n'en pas douter, les mêmes que celles découvertes par Quintano. D'après le Capitaine Smith qui alors se trouvait en qualité de lieutenant sur cette frégate, elles ont une étendue de 17 milles du Nord au Sud; il place leur milieu par $14^{\circ} 30' 30'' N$ et $168^{\circ} 42' E$. La plus grande des isles reçut le nom de *Sybille*; les autres ceux de *Fruitfull*, *Peterel*, *Danger*, *Rabbit*, et un groupe de rochers celui de *Scylla* (rocks of Scylla (*)). Le Capitaine Kotzebue a aussi vu ces isles en 1817, et en compte dix petites réunies par des ressifs et des bancs de corail, occupant un espace d'environ neuf milles; il s'y trouve en outre une trainée de rochers, qui s'étend à autant de milles à l'ONO, ce qui s'accorde parfaitement avec les descriptions qu'en donnent le Capitaine Smith et M. de Quintano. Le 17 Mars 1817 le Capitaine Kotzebue cotoya, à la distance d'un mille et demi, toute la partie occidentale de ce groupe, depuis son extrémité SO jusqu'à celle NO. Il en détermina le milieu par $14^{\circ} 42'$ et $169^{\circ} 3' 30''$. La différence de $21'$ en longitude entre les observations des Capitaines Smith et Kotzebue est trop grande, pour ne pas donner lieu à supposer qu'il s'est glissé une erreur dans le calcul de l'un ou de l'autre observa-

(*) Correspondance astronomique du Baron de Zach IV vol.

teur; on peut d'autant plus facilement l'admettre, que ces deux navigateurs ne diffèrent que de 8 minutes en longitude aux isles de Smith. Quelque confiance qu'ait le Capitaine Kotzebue dans l'exactitude de ses observations, il cède cependant volontiers à l'autorité d'un officier aussi habile que le Capitaine Smith. Pour ce qui est de la différence en latitude, qui paraît être encore plus grave, on pourrait l'expliquer, en admettant que toute l'étendue des ressifs qui entourent ces isles dans la partie nord, n'a pas été aperçue sur la frégate Cornwallis. Le Capitaine Quintano en a fixé l'extrémité nord même à $14^{\circ} 48'$, ce qui s'accorde très bien avec les observations du Capitaine Kotzebue. Le Capitaine Quintano fait aussi mention d'un haut fond qu'il place par $14^{\circ} 10'$ de latitude.

Il n'est pas vraisemblable que ces isles soient identiques avec le San Bartolome de Salazar, comme le Capitaine Quintano le paraît croire, puisque cette isle, d'après la description de Salazar, a une étendue de 8 lieues d'Espagne, et que la partie septentrionale en est haute et montueuse, ce qui ne s'accorde pas du tout avec la description des isles vues par les vaisseaux la Marie, le Cornwallis et le Rurick. L'Amiral Espinosa, si l'on en juge par sa carte, croit que ce qu'a vu Quintano est plutôt Gaspar Rico que San Bartolome, et selon toute apparence le Gaspar Rico, les isles vues par la flotte de Nassau, et celles vues en 1796, 1807 et 1817, ne sont toujours qu'un seul et même groupe.

BROWN'S RANGE.

Groupe de quatre isles liées entre elles par des rochers et des ressifs. L'isle la plus orientale, qui porte le nom de *Parry*, est située d'après Horsburgh, par $11^{\circ} 21'$ de latitude et $162^{\circ} 55'$ de longitude orientale. De cette isle s'étend une chaîne de ressifs et de rochers qui dans une direction ONO et NO a une étendue de 12 lieues, jusqu'à une isle, nommée *West danger island*, d'où le ressif prend une direction vers le Nord pendant 3 à 4 lieues; de sorte que l'extrémité NO de ce ressif doit être située par $11^{\circ} 50' N$

et $162^{\circ} 25'$ E. Sur la carte d'Arrowsmith l'isle la plus septentrionale est nommée *Arthem*. Ces isles furent découvertes en 1794 par le Capitaine Butler, commandant le vaisseau de la compagnie des Indes, Walpole.

ISLES SEQUEIRA. LOS MARTIRES Y MATELOTAS. CATRITAN.

Les isles de Sequeira ont été découvertes en 1527 par le Portugais Diego de Rocha, qui leur donna le nom de son pilote. Galvaom dans son *Tratado de Descubrimientos* dit que les isles de Sequeira se trouvent au neuvième degré de latitude, à l'Est de Mindanao et des isles de St.-Lazare (*). Dans l'année 1802 le navigateur Espagnol Lafita a découvert, par $8^{\circ} 45'$ de latitude et $131^{\circ} 25'$ de longitude, plusieurs isles qu'il a nommées *Martires y Matelotas*; d'après sa relation il y a deux isles basses plates, (tout près l'une de l'autre et de grandeur différente) et une troisième qu'il nomma *Catritan*, à 20 milles directement au Sud des Martires. Ces isles sont incontestablement les isles Sequeira de Diego de Rocha, et doivent conserver de préférence leur ancienne dénomination. L'Amiral Burney est d'opinion que ces isles sont les mêmes que celles découvertes par Sir Francis Drake, le 30 Septembre 1579, au huitième degré de latitude, et qu'il nomma *isles des Larrons*. J'aurai l'occasion de montrer dans le mémoire sur les isles Carolines que cette supposition n'a pas beaucoup de vraisemblance.

ISLES SALIBABO. ISLES MEANGIS.

Entre la pointe NE de l'isle de Célèbes et la pointe méridionale de celle de Mindanao, qui sont toutes deux situées sous le même méridien, gît une chaîne d'isles qu'on peut envisager comme formant les limites entre l'Océan Pacifique et la mer des Indes, ou du moins avec la partie de cette mer qu'on appelle *Mer de Célèbes*. Comme ces isles appartiennent plutôt à cette dernière qu'à l'Océan

(*) Burney *chronological history*, Tom 1, pag. 146.

Pacifique, je les passe sous silence; mais il y a deux autres groupes d'isles qui, étant situés à l'Est de cette chaîne d'isles, appartiennent à l'Océan Pacifique. Ce sont les isles *Salibabo* et *Meangis*. On a aussi nommé quelquefois les premières *Talour*, d'après le nom de la plus grande isle du groupe; mais le nom de *Salibabo* est plus usité. Nous connoissons fort peu ces isles, même leur position géographique n'est pas exactement déterminée. Le Capitaine Forrest les visita en 1774, et le vaisseau Anglais, le *Glatton*, les doubla en 1787 par le Sud. Plus tard le Capitaine Greig les visita aussi (*). La plus méridionale de ces isles est celle de *Kabruang* que l'on reconnaît à une montagne en forme de pic. Sa pointe méridionale est défendue par un ressif dangereux qui se prolonge à plus de trois milles au large; Horsburgh la place par $3^{\circ} 47'$ de latitude et $126^{\circ} 45'$ de longitude; position que nous devons adopter en attendant des données plus exactes.

L'isle *Salibabo*, située au Nord-Ouest de *Kabruang*, en est séparée par un canal de quatre milles de largeur. On y trouve dans la partie orientale une rade, qui n'est ouverte qu'aux vents de SE, et dans le fond de cette rade un port, nommé par Forrest, *Laron*, qui ne peut servir que pour de petits bâtiments. La profondeur de l'eau sur la rade est de 15 à 20 brasses, fond de sable, à un mille de terre; plus près le fond est rocailleux.

Un canal d'un mille de large sépare l'isle de *Salibabo* de celle de *Talour*, située directement au Nord de la première et la plus septentrionale du groupe. Forrest lui donne une circonférence de 30 lieues. Sur la carte des isles orientales des Indes par Arrowsmith (Chart of the East India islands) elle n'a qu'une étendue de 8 à 9 lieues, et sa pointe septentrionale y est marquée par $4^{\circ} 25' N$ et $126^{\circ} 33' E$. D'après Forrest il y a un bon port à la partie NO de l'isle.

A l'article des Rochers d'Iphigénie et du ressif de Northumberland, il sera fait mention des écueils qui sont situés dans la proximité des isles de *Salibabo*.

(*) Horsburgh East India Directory, vol. 2, pag. 378.

Les isles *Meangis* sont situées à dix lieues au NE des isles Salibabo; elles sont également composées de trois grandes et de plusieurs petites isles, qui sont même moins connues que les isles Salibabo. La carte d'Arrowsmith en marque sept, dont trois portent les noms de *Karotta*, *Namusa* et *Karkarang*. Celle-ci est la plus méridionale, et gît d'après cette même carte par $4^{\circ} 48'$ de latitude et $127^{\circ} 00'$ de longitude; la position de la plus septentrionale est par $5^{\circ} 5' N$ et $126^{\circ} 55' E$. Arrowsmith place encore deux isles entre ce groupe et celui de Salibabo qui, si elles existent, certainement ont été vues sur le vaisseau le Warren Hastings, puisque la route de ce vaisseau est marquée sur la carte d'Arrowsmith entre ces isles et celles de *Karkarang*. Quant à l'isle qui est située au Nord de ces isles par $5^{\circ} 33'$ de latitude, il en sera parlé dans l'article de l'isle de Palmas, découverte par le Capitaine Hunter à bord du vaisseau le *Waaksamheyd*.

ISLES AMÉRICA.

Ces isles, situées par $3^{\circ} 48'$ de latitude et $200^{\circ} 45'$ de longitude orientale, forment un groupe d'isles basses et boisées ayant environ dix lieues de tour. La découverte en a été faite en 1814 par un vaisseau américain, nommé *América*, pendant sa traversée des isles Washington à Canton. Le commandant du navire, Mather, les nomma d'après son vaisseau; il trouva un bon port sur la côte occidentale de l'isle, où il déposa quelques chèvres. Pendant son séjour aux isles Sandwich, le Capitaine Kotzebue reçut des renseignements sur cette découverte par un vaisseau américain qui s'y trouvait alors.

ISLES ASIE.

Trois petites isles basses découvertes en 1805 par le vaisseau *l'Asie* et situées par $1^{\circ} 00' N$ et $131^{\circ} 20' E$. Horsburgh donne 20 milles de largeur au canal qui sépare ces isles du groupe *Yowl*. Les isles, que le Capitaine Mackenzie vit le 9 Juin 1823 (*), ne peuvent être autres que les isles *Asie*, puisqu'il vit en même tems la plus

(*) Asiatic Journal, 1824 Juin.

NO des isles Yowl dans le SSE $\frac{1}{2}$ E à six lieues de distance, ce qui est, à deux milles près, la même largeur que M. Horsburgh donne à l'espace entre ces deux groupes. Il y a cependant une différence de 12 minutes dans la latitude, le Capitaine Mackenzie ayant déterminé le position de ces isles par $2^{\circ} 48' N$ et $130^{\circ} 33' E$.

LES GUEDES. ISLES FREEWILL. ISLES ST.-DAVID.

Les Guedes ont été découvertes en 1537 par Don Hernando de Grijalva et Alvarado, envoyés par Cortez pour faire des découvertes dans la mer du Sud. Suivant la relation du voyage de Grijalva par Galvaom, les Guedes sont situées à un degré au Nord de l'Equateur, à 125 lieues d'Espagne de Gilolo et à 40 lieues de Ternate (*), ce qui s'accorde parfaitement avec la position et la description que Carteret donne aux isles, qu'il nomma *Joseph Freewill*. Il les place par $0^{\circ} 50' N$ et $137^{\circ} 51' E$; mais comme il n'avait pas de montres marines à bord de son vaisseau, la longitude de ces isles ne sauroit être très correcte. Elles ont été vues depuis par plusieurs navigateurs. Le Capitaine Meares les place par $0^{\circ} 56' N$ et $137^{\circ} 00' E$; le lieutenant Macluer par $134^{\circ} 35'$; et en 1797 le Capitaine Williams du vaisseau Thames par $0^{\circ} 57'$ et $134^{\circ} 25'$. Mr Horsburgh les place par $0^{\circ} 55' N$ et $134^{\circ} 21' 30''$: la moyenne d'un grand nombre de très bonnes observations. Suivant la relation du Capitaine Barclay, qui y mouilla en 1805, ces isles, au nombre de quatre, sont bien peuplées et ont une étendue de 14 milles du Nord au Sud, et de 5 milles de l'Est à l'Ouest. Quoique basses, ces isles peuvent être aperçues à la distance de cinq lieues à cause des gros cocotiers dont elles sont couvertes. On les a aussi nommées isles de *St.-David*.

ISLES DE CATHARINE.

Trois petites isles par $0^{\circ} 39' N$ et $129^{\circ} 11' E$, situées à l'entrée septentrionale du détroit de Gilolo, formé par les isles Gilolo et Ge-

(*) Burney histoire chronologique des découvertes vol. I, pag. 180.

by (Gilolo passage). Le Capitaine Horsburgh en parlant de ces isles remarque qu'on voit sur les anciennes cartes hollandaises une isle dans ce même endroit, ce qui prouve que ces isles n'ont point été inconnues aux navigateurs hollandais. En 1808 le vaisseau *Ardessier* découvrit au NO des isles Catharine un islot ou rocher, situé par $0^{\circ} 45' N$ et $129^{\circ} 8' E$.

Isles Skanpee. Petit groupe de trois ou quatre isles qui s'étendent de 10 à 12 milles du Nord au Sud, et gisent par $0^{\circ} 30' N$ et $128^{\circ} 50' E$, directement au Nord du Cap Tabo, pointe orientale de Gilolo à la distance de 6 lieues. Sur les cartes d'Arrowsmith ces isles sont nommées *Scauffee*; elles sont aussi désignées sous le nom *Weeda*; mais comme il y a un groupe de petites isles, situées au Sud de l'Équateur près de Gilolo, portant le même nom, la dénomination de *Shanpee* est certainement à préférer.

On a découvert en 1818 à mi-chemin entre les Isles Catharine et *Shanpee* un écueil qui a reçu le nom de *Canton Packet shoal*, d'après le nom du vaisseau américain, sur lequel il fut découvert. D'après une notice qui se trouve dans l'ouvrage de Mr. Horsburgh pag. 476 et 477, c'est un rocher d'environ $\frac{3}{4}$ de mille de circuit.

Isles Yowl ou Aiou. Groupe d'environ vingt petites isles basses qui sont séparées des isles Asie par un canal de sept lieues de largeur. Le Capitaine Horsburgh, commandant le vaisseau l'Anna, passa par ce canal en 1793, et depuis cette époque il est nommé sur les cartes anglaises, *Anna Channel*. Ces isles forment un cercle et sont entourées de bancs et de rochers, qui en rendent l'approche fort dangereuse. Elles sont situées entre $0^{\circ} 19'$ et $0^{\circ} 40'$ de latitude Nord, et $130^{\circ} 57'$ et $131^{\circ} 15'$ de longitude E. Le Capitaine Meares qui les vit en 1788, ne trouvant pas sur les cartes ces isles, leur donna le nom de *Tatee*, parcequ'il avait entendu ce mot constamment dans la bouche des insulaires. C'est au Capitaine Forrest que nous devons la première connaissance de ces isles; il les visita en 1774, et nous donna le nom de plusieurs d'entr'elles. La plus grande est nommée *Ajou-Baba* (Père Ajou). Les ressifs dont ces isles sont

entourées ont, selon lui, 50 milles de circonférence. Un canal profond, dont la largeur est d'un mille et la longueur de cinq, sépare ce groupe en deux parties (*).

Isles Ruib. Près de la pointe NO de l'Isle de Waygiou gît un groupe de petites isles, auquel on pourrait donner le nom de *Ruib*, d'après la plus grande d'entr'elles. A la distance environ d'un mille de celle-ci sont situées les Isles *Gaimard*, *Gabert*, *Héclars*, *Requin* et *Gaudichaud*, ainsi nommées par Freycinet; elles sont toutes peu élevées et liées entr'elles par des ressifs. L'Isle Ruib dont le plus grand diamètre est de 5 milles, est placée précisément sous l'Equateur. L'Amiral Rossel en a déterminé la pointe méridionale par $0^{\circ} 4'$ de latitude australe et $130^{\circ} 5'$ de longitude orientale, et le Capitaine Freycinet la pointe septentrionale par $0^{\circ} 1' N$ et $130^{\circ} 4' 14''$. La petite isle de Balabalak est située à la distance d'un mille de l'Isle Ruib. Le canal qui sépare ces isles de l'Isle Waygiou, a été traversé par Bougainville, Forrest et par le Capitaine Rossel qui prit le commandement des vaisseaux lors du décès de l'Amiral Dentrecasteaux. La largeur de ce canal, quoique de cinq milles, est tellement rétrécie par une quantité de petites isles et de rochers, que la partie la plus étroite n'a gueres plus de deux milles de largeur. Le courant y porte au Sud avec rapidité; les vaisseaux de l'Amiral Dentrecasteaux le passèrent en peu d'heures, nonobstant un mousson contraire. En débouchant du détroit, ils découvrirent à 5 milles de l'Isle de Ruib un haut fond, sur lequel il n'y avait que $5\frac{1}{2}$ brasses d'eau; Bougainville donna à ce canal le nom de *Passage des Français*, qu'il conserve encore maintenant.

Le Passage de l'Uranie sépare les Isles Ruib des Isles Vayag (Wyang d'après la nomenclature de Horsburg). C'est un groupe de petits islots et de rochers, occupant une étendue de six lieues dans une direction ONO et ESE. Jusqu'à la reconnaissance de ce groupe par le Capitaine Freycinet, les cartes n'indiquaient ici qu'une seule isle. Ce navigateur a

(*) Forrest voyage to New-Guinea and the Moluccas, pag. 89.

distingué celles qui en sont les plus considérables par les noms *Laborde*, *Quelen*, *Stephanie*, *Labiche*, *Quoy* et *Pellion*. L'Isle Yne (Een) la plus orientale de ce groupe, ressemble beaucoup, dit ce navigateur, à la montagne de la Table, du Cap de Bonne-Esperance. Sa pointe Sud est située par $0^{\circ} 6' 50''$ N et $130^{\circ} 12' 50''$.

Au NO des Isles Vayag gisent les Isles *Syang* et *Eye*; le Capitaine Freycinet ne les a point aperçues, et l'Amiral Rossel ne les ayant vues que de loin, n'a pu en déterminer la situation d'une manière précise. D'après Horsburgh c'est une isle basse ayant 4 milles d'étendue, elle est située par $0^{\circ} 22'$ de latitude Nord et $129^{\circ} 55'$ de longitude Est à la distance de 4 lieues des Isles Wyang.

Eye, est une petite isle, située à deux milles au Nord et autant à l'Ouest de Syang par $0^{\circ} 24'$ N et $129^{\circ} 53'$. Le vaisseau anglois, le *Streatham* aperçut des brisans à une demi-lieue de son extrémité NO. On ne trouve pas cette isle sur la carte d'Arrowsmith.

Le Capitaine Ormsby, commandant le navire américain l'Asie, découvrit le 6 Août 1818 à 20 milles au Nord de l'Isle Eye un écueil, par $0^{\circ} 42'$ N et $130^{\circ} 04'$ E, qui reçut le nom du Capitaine du vaisseau (Horsburgh 2^d vol. pag. 479).

Quoique l'isle Guebé (Gebu d'après la nomenclature de Mr. Horsburgh) n'appartienne nullement à ce groupe, je crois cependant devoir en dire quelques mots, puisqu'elle est située près des Isles de Ruib et Vayag. La position de l'Isle Guebé est très inexacte sur la carte d'Arrowsmith; elle y a une longueur de 8 lieues dans une direction $NO\frac{1}{4}$ et $SE\frac{1}{4}E$, au lieu de 4 lieues sur une et demi de largeur, qu'elle a d'après les observations de l'Amiral Rossel et du Capitaine Freycinet. Le premier place sa pointe méridionale par $0^{\circ} 9' 45''$ S et $129^{\circ} 23'$, et le Capitaine Freycinet la pointe Nord par $0^{\circ} 0' 37''$ N et $129^{\circ} 20'$, ce qui s'accorde parfaitement avec les observations du Lieutenant Macluer et celles faites à bord du vaisseau le *True Briton*. Celles-ci placent la pointe septentrionale par $129^{\circ} 19'$, précisément sous l'Equateur. La petite isle *Fahou* (Fou ou Faux d'après Horsburgh) située dans la partie SO de Guebé, offre un port parfaitement fermé,

dans lequel les plus gros vaisseaux peuvent mettre à l'ancre (Voyez l'atlas du Capitaine Freycinet). Deux petites isles qui portent sur les cartes les noms de *Jyoi* et *Outah* gisent à la distance d'une lieue au Nord de la pointe Est de l'Isle *Guebé*. Le Capitaine Freycinet ne les vit pas, ayant passé au Nord de l'Isle *Guebé*.

A quelques degrés à l'Est des côtes du Japon on a désigné sur plusieurs cartes deux groupes d'isles, sous le nom d'isles de 1664 et d'isles de 1716. Ne croyant pas à leur existence, je ne les ai point placées sur ma carte. Le Capitaine Don-Domingo Navarro, commandant la frégate espagnole le *San Raphael* (*), a passé, ainsi que moi-même à bord de la *Nadiejda*, sur l'endroit où l'on marque ces isles, sans en avoir vu le moindre indice. Il faut croire que l'on a pris pour des isles les montagnes de la côte du Japon, qui n'est pas à une grande distance de ces soi-disant isles. L'existence d'un troisième groupe, sous le nom de 1668, n'est pas mieux établie.

~~~~~

PETITS GROUPES SITUÉS DANS LA PARTIE ORIENTALE DE L'OcéAN PACIFIQUE.

*Isles de Revillagegido.* Ce groupe est composé des isles *Socoro*, *Rocca Partida*, *San Benedicto* et *Santa Rosa*. En 1793 le Capitaine Anglais Colnet, qui n'avait vu que les trois premières, leur donna le nom de *Revillagegido* d'après le Vice-Roi de la Nouvelle-Espagne d'alors.

Il est bien probable que *Socoro* est la même isle, que celle que Grijalva en 1553 nomma *St.-Thomas*. Les observations du Capitaine Colnet la placent par  $18^{\circ} 48'$  de latitude boréale et  $110^{\circ} 10'$  de longitude occidentale du méridien de Greenwich.

L'isle *San Benedicto* est celle que Villalobos en 1542 nomma *Nublada*. Colnet lui donne le nom de *San-Berta*. D'après ses observations elle est située par  $19^{\circ} 20' N$  et  $109^{\circ} 52' O$ , et l'isle *Rocca Partida* par  $19^{\circ} 04'$  et  $111^{\circ} 6'$ . Quoique ces observations ne s'accordent pas entièrement avec celles faites par les officiers espagnols *Camacho* et *Torres*; je crois cependant devoir donner la préférence aux observations du Capitaine Colnet, dont l'exactitude est suffisamment prouvée dans d'autres occasions.

(\*) Mémoires d'Espinosa pag. 15 du second tome.

L'isle *Rocca Partida* est indiquée sur la carte d'Espinosa à  $3^{\circ} 40'$  à l'Ouest de Socora; il faut supposer que c'est d'après la relation du voyage de Villalobos faite par Herrera, suivant lequel la distance entre ces deux isles est de 80 lieues. L'isle que le Capitaine Colnet prit d'après sa forme pour la *Rocca partida* de Villalobos, n'est éloignée que d'un degré de l'isle Socoro.

L'Amiral Espinosa joint à ce groupe l'isle *Santa Rosa* par  $18^{\circ} 37'$  N et  $114^{\circ} 04' 30''$  O; cependant on ne la voit sur aucune carte, pas même sur celle d'Espinosa, ce qui aurait pu porter à douter de son existence, d'autant plus que nous manquions totalement de renseignements plus récents à ce sujet; mais enfin elle a été vue en 1815 par le Lieutenant Ponafidin de la marine russe, commandant le vaisseau de la compagnie américaine, le Souvoroff. Sa position géographique est déterminée par cet officier à  $18^{\circ} 29'$  de latitude et  $115^{\circ} 6'$  de longitude; elle est inhabitée et à six lieues de circonférence.

ISLES, RESSIFS ET BANCS ISOLÉS DANS L'HÉMISPHERE BORÉAL  
DE L'OCÉAN PACIFIQUE.

Tableau des isles dans leur direction du Nord au Sud.

| Noms des isles.                          | Epoque de la découverte<br>et par qui. | Latitude<br>Boréale.  | Longitude<br>Orientale. |
|------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Isle King.                               | Cook en 1778.                          | $64^{\circ} 54' 00''$ | $191^{\circ} 55' 00''$  |
| Isle du Traineau.                        | Ditto.                                 | 64. 30.               | 193. 57.                |
| Isle St.-Laurent. }<br>Isle de Clerke. } | Behring 1728.                          | 63. 42.               | 190. 10.                |
| Isle Nuniwack.                           | le C. Wasilieff 1821.                  | 59. 55.               | 193. 17.                |
| Isle St.-Jonas.                          | Billings 1791.                         | 56. 25.               | 143. 16.                |

| <i>Noms des isles.</i>                     | <i>Epoque de la découverte<br/>et par qui.</i>  | <i>Latitude<br/>Boréale.</i>  | <i>Longitude<br/>Orientale.</i>  |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| Isle Tschirikoff.                          | Vancouver 1793.                                 | 55° 49' 00'                   | 204° 52' 00'                     |
| Isle Behring. P <sup>te</sup> Sud.         | Behring 1728.                                   | 54. 41.                       | 166. 48.                         |
| Isle de Cuivre P <sup>te</sup> Sud.        | Ditto.                                          | 54. 33.                       | 168. 10.                         |
| <i>Roca de Plata.</i>                      |                                                 | 33. 48.                       | 150. 48.                         |
| <i>Isle Swift.</i>                         |                                                 | 33. 00.                       | 240. 54.                         |
| Rica de Plata. }<br>Crespo. }              | Crespo 1801.                                    | 32. 46.                       | 170. 10.                         |
| <i>Ecueil a.</i>                           |                                                 | 32. 00.                       | 147. 00.                         |
| Isle San. Mateo. }<br>Isle A. }            |                                                 | 31. 30.                       | 140. 00. }                       |
| Isle Moor. }<br>Rochers de Sylph. }        | Moor.<br>Dobell 1812.                           | 31. 27.<br>31. 25.            | 145. 40.<br>142. 40. }           |
| <i>Ecueil de Weeks.</i>                    | <i>R. Weeks.</i>                                | 31. 15.                       | 153. 00.                         |
| <i>Isle B.</i>                             |                                                 | 31. 00.                       | 147. 10.                         |
| <i>Isle Ganges.</i>                        |                                                 | 30. 45.                       | 154. 25.                         |
| Isle Ponafidin. }<br>Isle de St.-Pierre. } | le L.-Ponafidin 1821.<br>le L.-Powalishin 1820. | 30. 29.<br>30. 32.            | 140. 06.<br>149. 24.             |
| <i>Isle C.</i>                             |                                                 | 30. 00.<br>30. 00.<br>30. 00. | 141. 30.<br>144. 24.<br>143. 00. |
| Rica de Oro. }<br>Femme de Loth. }         | Meares 1788.                                    | 29. 51.                       | 157. 04.                         |



| <i>Noms des isles.</i>             | <i>Epoque de la découverte<br/>et par qui.</i> | <i>Longitude<br/>Boréale.</i> | <i>Longitude<br/>Orientale.</i> |
|------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| Isle D.                            |                                                | 29. 40.                       | 143. 06.                        |
| Isle Calonas.                      |                                                | 29. 26.                       | 143. 00.                        |
| Isle E.                            |                                                | 28. 53.                       | 162. 00.                        |
| Isle Cure.                         |                                                | 28. 30.                       | 176. 50.                        |
| Isle Bunker.                       |                                                | 28. 25.                       | 181. 35.                        |
| Isle Philadelphie.                 |                                                | 28. 20.                       | 187. 30.                        |
| Isle Patrocinio.                   | Zipiani.                                       | 28. 00.                       | 186. 30.                        |
| Isle F.                            |                                                | 28. 09.                       | 175. 48.                        |
| Ecueil de la Perle et Her-<br>mes. | par les vaisseaux Hermes<br>et la Perle 1822.  | 28. 00.                       | 183. 10.                        |
| Isle Disappointment.               | Vaisseau Nautilus 1799.                        | 27. 46.                       | 184. 00.                        |
| Isle Rosario.                      |                                                | 27. 25.                       | 140. 35.                        |
| Ecueil b.                          |                                                | 27. 15.                       | 139. 25.                        |
| Isle G.                            |                                                | 26. 06.                       | 160. 00.                        |
| Isle Lisianskoy.                   | le C. Lisianskoy 1805.                         | 26. 05.                       | 131. 52.                        |
| Lasker's Isle.                     |                                                | 26. 03.                       | 186. 18.                        |
| Tree island.                       |                                                | 26. 00.                       | 173. 24.                        |
| Isle Forfana.                      | Vaisseau San-Juan 1543.                        | 26. 00.                       | 145. 44.                        |
| Isle Laysan.                       |                                                | 25. 34.                       | 143. 00.                        |
| Ecueil c.                          |                                                | 25. 50.                       | 188. 10.                        |
| Ecueil Maro.                       | Vaisseau Maro 1820.                            | 25. 30.                       | 152. 50.                        |
|                                    |                                                | 25. 28.                       | 189. 40.                        |

| <i>Noms des isles.</i>            | <i>Epoque de la découverte<br/>et par qui.</i> | <i>Latitude<br/>Boréale.</i> | <i>Latitude<br/>Orientale.</i> |
|-----------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| <i>Isle H.</i>                    |                                                | 25° 22' 00'                  | 228° 34' 00'                   |
| <i>Rochers Bishop.</i> }          | le Nautilus 1799.                              | { 25. 20.                    | { 131. 15. }                   |
| <i>Isle J.</i> }                  |                                                | { 25. 12.                    | { 131. 36. }                   |
| <i>Isle Cooper.</i>               |                                                | 25. 04.                      | 228. 34.                       |
| <i>Isle Gardner.</i>              | le Maro 1820.                                  | 25. 03.                      | 192. 20.                       |
| <i>Isle Pollard.</i>              |                                                | 24. 48.                      | 192. 00.                       |
| <i>Isle Kendrick.</i> }           |                                                | { 24. 35.                    | { 134. 20. }                   |
| <i>Isle Rasa.</i> }               |                                                | { 24. 26.                    | { 131. 03. }                   |
| <i>Isle Marcus.</i>               |                                                | 24. 18.                      | 153. 42.                       |
| <i>Ecueil de deux frères.</i>     |                                                | 24. 14.                      | 191. 30.                       |
| <i>Isle Henderson.</i>            |                                                | 24. 6.                       | 201. 30.                       |
| <i>Isle Weeks.</i>                | R. Weeks.                                      | 24. 00.                      | 154. 00.                       |
| <i>Basses des frégates Franç.</i> | La Pérouse 1786.                               | 23. 45.                      | 194. 10.                       |
| <i>Isle Necker.</i>               | Ditto.                                         | 23. 34.                      | 195. 28.                       |
| <i>Isle Dexter.</i>               |                                                | 23. 24.                      | 163. 5.                        |
| <i>Isle aux Oiseaux.</i>          | Douglas 1789.                                  | 23. 06.                      | 198. 08.                       |
| <i>Isle Massachusets.</i>         |                                                | 22. 28.                      | 182. 55.                       |
| <i>Ecueil Krusenstern.</i>        | Lisianskoy 1805.                               | 22. 15.                      | 184. 13.                       |
| <i>Ecueil d.</i>                  |                                                | 22. 7.                       | 142. 24.                       |
| <i>Isle Peru.</i>                 |                                                | 21. 12.                      | 141. 42.                       |
| <i>Ecueil e.</i>                  |                                                | 21. 5.                       | 136. 48.                       |

| <i>Noms des isles.</i>      | <i>Epoque de la découverte et par qui.</i> | <i>Latitude Boréale.</i> | <i>Longitude Orientale.</i> |
|-----------------------------|--------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| <i>Isle L.</i>              |                                            | 21° 00'                  | 183° 30'                    |
| <i>Ecueil de Douglas.</i>   | Douglas 1789.                              | 20. 37.                  | 136. 10.                    |
| <i>Parece Vela.</i>         |                                            |                          |                             |
| <i>Isle Lamira.</i>         |                                            | 20. 30.                  | 166. 42.                    |
| <i>Isle M.</i>              |                                            | 20. 30.                  | 152. 50.                    |
| <i>Rochers de Nautilus.</i> | Bishop 1796.                               |                          |                             |
| <i>Velas.</i>               |                                            | 20. 15.                  | 136. 54.                    |
| <i>Copper island.</i>       |                                            | 20. 6.                   | 228. 6.                     |
| <i>Isle Mallon.</i>         |                                            | 19. 23.                  | 194. 37.                    |
| <i>Isle Week ou Wilson.</i> |                                            | 19. 21.                  | 166. 55.                    |
| <i>Isle Halcyon.</i>        | découverte en 1812.                        | 19. 23.                  | 165. 33.                    |
| <i>Isle de Wake.</i>        | Le Prin <sup>e</sup> William Henry 1796    | 19. 00.                  | 166. 40.                    |
| <i>Isle Folger.</i>         |                                            | 18. 22.                  | 155. 15.                    |
| <i>Ecueil f.</i>            |                                            | 18. 22.                  | 189. 30.                    |
| <i>Isle N.</i>              |                                            | 18. 22.                  | 204. 45.                    |
| <i>Ecueil de Wake.</i>      | Le Pr. William Henry 1796.                 | 17. 40.                  | 172. 40.                    |
| <i>Isle Tarquin.</i>        |                                            | 17. 09.                  | 160. 00.                    |
| <i>Isle O.</i>              |                                            | 17. 00.                  | 224. 00.                    |
| <i>Ecueil g.</i>            |                                            | 17. 06.                  | 156. 14.                    |
| <i>Isle P.</i>              |                                            | 16. 30.                  | 196. 6.                     |
| <i>Isle Q.</i>              |                                            | 16. 00.                  | 171. 42.                    |
| <i>Isle R.</i>              |                                            | 16. 15.                  | 226. 30.                    |
| <i>Isle S.</i>              |                                            | 16. 00.                  | 227. 00.                    |

| <i>Noms des isles.</i>            | <i>Epoque de la découverte<br/>et par qui.</i> | <i>Latitude<br/>Boréale.</i> | <i>Latitude<br/>Orientale.</i> |
|-----------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| <i>Isle H.</i>                    |                                                | 25° 22' 00'                  | 228° 34' 00'                   |
| <i>Rochers Bishop.</i> }          | le Nautilus 1799.                              | { 25. 20.                    | { 131. 15. }                   |
| <i>Isle J.</i> }                  |                                                | { 25. 12.                    | { 131. 36. }                   |
| <i>Isle Cooper.</i>               |                                                | 25. 04.                      | 228. 34.                       |
| <i>Isle Gardner.</i>              | le Maro 1820.                                  | 25. 03.                      | 192. 20.                       |
| <i>Isle Pollard.</i>              |                                                | 24. 48.                      | 192. 00.                       |
| <i>Isle Kendrick.</i> }           |                                                | { 24. 35.                    | { 134. 20. }                   |
| <i>Isle Rasa.</i> }               |                                                | { 24. 26.                    | { 131. 03. }                   |
| <i>Isle Marcus.</i>               |                                                | 24. 18.                      | 153. 42.                       |
| <i>Ecueil de deux frères.</i>     |                                                | 24. 14.                      | 191. 30.                       |
| <i>Isle Henderson.</i>            |                                                | 24. 6.                       | 221. 30.                       |
| <i>Isle Weeks.</i>                | R. Weeks.                                      | 24. 00.                      | 154. 00.                       |
| <i>Basses des frégates Franç.</i> | La Pérouse 1786.                               | 23. 45.                      | 194. 10.                       |
| <i>Isle Necker.</i>               | Ditto.                                         | 23. 34.                      | 195. 28.                       |
| <i>Isle Dexter.</i>               |                                                | 23. 24.                      | 163. 5.                        |
| <i>Isle aux Oiseaux.</i>          | Douglas 1789.                                  | 23. 06.                      | 198. 08.                       |
| <i>Isle Massachusets.</i>         |                                                | 22. 28.                      | 182. 55.                       |
| <i>Ecueil Krusenstern.</i>        | Lisianskoy 1805.                               | 22. 15.                      | 184. 13.                       |
| <i>Ecueil d.</i>                  |                                                | 22. 7.                       | 142. 24.                       |
| <i>Isle Peru.</i>                 |                                                | 21. 12.                      | 141. 42.                       |
| <i>Ecueil e.</i>                  |                                                | 21. 5.                       | 136. 48.                       |

| <i>Noms des isles.</i>      | <i>Epoque de la découverte<br/>et par qui.</i> | <i>Latitude<br/>Boréale.</i>            | <i>Longitude<br/>Orientale.</i> |
|-----------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|
| <i>Isle L.</i>              | Douglas 1789.                                  | 21° 00'                                 | 183° 30'                        |
| <i>Ecueil de Douglas.</i>   |                                                | 20. 37.                                 | 136. 10.                        |
| <i>Parece Vela.</i>         |                                                |                                         |                                 |
| <i>Isle Lamira.</i>         |                                                | 20. 30.                                 | 166. 42.                        |
| <i>Isle M.</i>              | Bishop 1796.                                   | 20. 30.                                 | 152. 50.                        |
| <i>Rochers de Nautilus.</i> |                                                |                                         |                                 |
| <i>Velas.</i>               |                                                | 20. 15.                                 | 136. 54.                        |
| <i>Copper island.</i>       |                                                | 20. 6.                                  | 228. 6.                         |
| <i>Isle Mallon.</i>         | découverte en 1812.                            | 19. 23.                                 | 194. 37.                        |
| <i>Isle Week ou Wilson.</i> |                                                | 19. 21.                                 | 166. 55.                        |
| <i>Isle Halcyon.</i>        |                                                | 19. 23.                                 | 165. 33.                        |
| <i>Isle de Wake.</i>        |                                                | Le Prin <sup>e</sup> William Henry 1796 | 19. 00.                         |
| <i>Isle Folger.</i>         | Le Pr. William Henry 1796.                     | 18. 22.                                 | 155. 15.                        |
| <i>Ecueil f.</i>            |                                                | 18. 22.                                 | 189. 30.                        |
| <i>Isle N.</i>              |                                                | 18. 22.                                 | 204. 45.                        |
| <i>Ecueil de Wake.</i>      |                                                | 17. 40.                                 | 172. 40.                        |
| <i>Isle Tarquin.</i>        |                                                | 17. 09.                                 | 160. 00.                        |
| <i>Isle O.</i>              |                                                | 17. 00.                                 | 224. 00.                        |
| <i>Ecueil g.</i>            |                                                | 17. 06.                                 | 156. 14.                        |
| <i>Isle P.</i>              |                                                | 16. 30.                                 | 196. 6.                         |
| <i>Isle Q.</i>              |                                                | 16. 00.                                 | 171. 42.                        |
| <i>Isle R.</i>              |                                                | 16. 15.                                 | 226. 30.                        |
| <i>Isle S.</i>              |                                                | 16. 00.                                 | 227. 00.                        |

| <i>Noms des isles.</i>   | <i>Epoque de la découverte<br/>et par qui.</i> | <i>Latitude<br/>Boréale.</i> | <i>Longitude<br/>Orientale.</i> |
|--------------------------|------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| Isle San Bartolome.      | Salazar 1536.                                  | 15° 10' 00'                  | 163° 43' 00'                    |
| <i>Ecueil h.</i>         |                                                | 14. 44.                      | 189. 10.                        |
| <i>Isle T.</i>           |                                                | 13. 19.                      | 191. 5.                         |
| <i>Isle U.</i>           |                                                | 13. 6.                       | 191. 36.                        |
| <i>Isle V.</i>           |                                                | 13. 6.                       | 194. 00.                        |
| <i>Isle W.</i>           |                                                | 11. 33.                      | 196. 00.                        |
| <i>Ecueil i.</i>         |                                                | 10. 00.                      | 180. 36.                        |
| <i>Isle Barber.</i>      |                                                | 8. 54.                       | 182. 00.                        |
| <i>Isle X.</i>           |                                                | 6. 36.                       | 194. 00.                        |
| Isle Palmyra.            |                                                | 5. 50.                       | 197. 30.                        |
| Isle Palmas.             | Hunter 1791.                                   | 5. 33.                       | 127. 00.                        |
| Isle Washington.         |                                                | 4. 30.                       | 200. 10.                        |
| Rochers d'Iphigénie.     | Douglas 1788.                                  | 4. 10.                       | 126. 40.                        |
| Isle Providence.         | Meares 1788.                                   | 4. 01.                       | 127. 10.                        |
| Isle Fanning.            |                                                | 3° 49'                       | 201° 10'                        |
| Ecueil de Northumberland | Rees 1796.                                     | 3. 36.                       | 126. 46.                        |
| Isle Nevil.              | Vaisseau Montrose 1781.                        | 3. 03.                       | 131. 04.                        |
| Isle de Lord North.      | Vaisseau Lord North 1782.                      | 3. 02. 45.                   | 131. 04.                        |
| Isle de Johnstone.       | Douglas 1788-                                  | 3. 11.                       | 131. 12.                        |
| Evening island.          | Carteret 1767.                                 |                              |                                 |
| St.-Helens shoal.        | Seton 1794.                                    | 2. 55. 30.                   | 131. 37. 30.                    |
| Ecueil de Carteret.      | Carteret 1767.                                 |                              |                                 |

| <i>Noms des isles.</i>             | <i>Epoque de la découverte<br/>et par qui.</i> | <i>Latitude<br/>Boréale.</i> | <i>Longitude<br/>Orientale.</i> |
|------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| Isle Morty } P <sup>te</sup> Nord. | Vaisseau Aurore 1816.                          | 2° 44' 00'                   | 128° 00' 00'                    |
| Isle Morty } P <sup>te</sup> Sud.  |                                                | 3. 00.                       |                                 |
| Isle du Noel.                      |                                                | 1. 58.                       | 202. 28.                        |
| Ecueil k.                          |                                                | 1. 00.                       | 179. 34.                        |
| Aurora Bank.                       |                                                | 0. 40.                       | 129. 30.                        |
| Isle Manuroan.                     |                                                | 0. 3. 30                     | 130. 48.                        |

## ISLES SITUÉES DANS LA PARTIE ORIENTALE DE L'Océan Pacifique.

| <i>Noms des isles.</i> | <i>Epoque de la découverte<br/>et par qui.</i> | <i>Longitude<br/>Boréale.</i> | <i>Longitude<br/>Occidentale.</i> |
|------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| Isle Galego.           | Duncan 1787.                                   | 1° 48' 00'                    | 104° 06' 00" O                    |
| Isle Malpelo.          |                                                | 3. 59.                        | 81. 10.                           |
| Isles Cocos.           |                                                | 5. 34. 10.                    | 86. 59.                           |
| Isle Duncan.           |                                                | 6. 00.                        | 106. 00.                          |
| Rocher Clipperton.     |                                                | 10. 28.                       | 189. 19.                          |
| New Blada.             |                                                | 18. 12.                       | 114. 3.                           |
| Isle Clarion.          |                                                | 18. 23.                       | 114. 45.                          |
| Isle Cloud.            |                                                | 19. 46.                       | 115. 00.                          |
| Isle Shaler.           |                                                | 22. 06.                       | 112. 14.                          |

## ISLE KING.

Elle est située dans la mer du Kamtschatka, au Sud du détroit de Behring. Cook la place par 64° 54' de latitude N et 191° 55' de longitude orientale: situation qui s'accorde parfaitement avec les ob-

\*\*

servations du Capitaine Kotzebue. Sur les cartes Russes elle porte le nom d'*Okiben*; j'ai cependant préféré lui laisser le nom donné par Cook, qui rappelle un marin des plus instruits et plus renommés dans les annales de la navigation.

#### ISLE DU TRAINEAU.

Petite isle par  $64^{\circ} 30' N$  et  $193^{\circ} 57' E$ , située près du Cap Rodney sur la côte d'Amérique. Cook qui mouilla entre cette isle et le Cap Rodney, la nomma isle du Traineau (Sledge island), parcequ'il y trouva un traineau très bien travaillé.

#### ISLE DE ST.-LAURENT. ISLE DE CLERKE.

Cette isle qui se trouve dans la mer du Kamtschatka fût découverte par Behring. Cook lui donna le nom d'isle de Clerke. Le Capitaine King cependant, dans le troisième volume du troisième voyage de Cook, ne lui donne pas ce nom, mais lui conserve celui de St.-Laurent. D'après les reconnaissances les plus récentes, cette isle a, dans une direction à peu près Est et Ouest, une étendue de 29 lieues. Cook, Clerke et le Capitaine de Kotzebue n'ont pu apercevoir la réunion de la partie Est à celle de l'Ouest, et comme la côte vers le milieu de l'isle est fort basse, tant du côté du Nord que de celui du Sud, il n'est pas étonnant qu'on a longtemps supposé, que cette isle était un groupe de plusieurs isles séparées; d'autant plus, qu'à une petite distance même de l'isle on ne voit que des montagnes isolées, qu'on prend facilement pour des isles. Il est hors de doute que les isles Macarius, St.-Stephen, St.-Théodor et St.-Abraham du Lieutenant Synd, ne soient que des mornes qui se trouvent sur l'isle St.-Laurent. En 1821 le Capitaine Chichmareff fit une reconnaissance détaillée de toutes les côtes de l'isle, excepté de la partie Est et Sud-Est, qui avaient déjà été explorées par le Capitaine Kotzebue en 1817. La partie occidentale fut aussi reconnue par ce navigateur et il parait, qu'il s'en approcha davantage que ne le fit le Capitaine Chichmareff. Sur la côte SO se trouve une petite baie ouverte, où



les officiers du Rurick descendirent à terre; elle est facile à reconnaître à une petite isle rocailleuse qui se trouve dans son voisinage; le temps ne leur permit pas de déterminer la position géographique de cette baie. Sur la carte du Capitaine Chichmareff la pointe NO de l'isle, à laquelle je donne son nom, est placée par  $63^{\circ} 46' N$  et  $188^{\circ} 19' E$ , exactement comme l'a trouvé le Capitaine Clerke:  $63^{\circ} 47' N$  et  $188^{\circ} 15' E$ . Ce dernier au reste prit cette partie pour une isle séparée, à laquelle il donna quatre lieues de circonférence, et qu'il dit pouvoir être aperçue à 12 lieues de distance. Une pointe très-saillante sur la côte Nord de l'isle, est située par  $63^{\circ} 12' N$  et  $190^{\circ} 10' E$ . Le Capitaine Kotzebue place la pointe orientale par  $63^{\circ} 18'$  et  $191^{\circ} 12'$ , et le Capitaine Chichmareff par  $191^{\circ} 25'$ ; on trouve aussi dans leurs cartes quelque différence pour la configuration de la partie orientale de l'isle.

L'isle que Cook vit près de cette pointe par  $63^{\circ} 10' N$  et  $190^{\circ} 10' E$ , est composée d'après Mr de Kotzebue de deux isles; sur la carte du Capitaine Chichmareff il y en a même trois; quant à leur position géographique, elle est telle qu'on la trouve sur la carte de Cook.

Mr de Kotzebue nous apprend, que les habitans de l'isle de St.-Laurent nomment la partie orientale de leur côte *Kaegalack*, et sa partie occidentale *Chibocho*. La côte d'Asie est nommée par eux *Weman*; et celle d'Amérique *Kilalack*.

Je dois faire remarquer ici, que l'isle située par  $63^{\circ} 4'$  de latitude et  $192^{\circ} 25'$  de longitude, (c. a. d. à 12 lieues à l'Ouest de l'isle St.-Laurent) que Cook crût apercevoir le 3 Août 1778, jour de la mort du Docteur *Anderson*, et à laquelle il donna son nom, n'existe probablement pas; car elle n'a jamais été vue depuis. Pour ne pas cependant faire disparaître des cartes le nom d'un homme que Cook nommait son ami, j'ai donné celui du *Cap Anderson* à la pointe orientale de l'isle de St.-Laurent. On peut également supposer, que l'isle placée sans nom sur les cartes du voyage de Cook, à peu près à un degré au Nord de l'isle de St.-Laurent, mais dont il ne fait pas mention dans la relation de son voyage, n'existe pas.

## ISLE NUNIWACK.

Cette isle, découverte par le Capitaine Wasilieff en 1821, se trouve au NO, et à la distance de 40 lieues du Cap Newenham, extrémité Nord-Ouest de la Baie de Bristol. Elle a une étendue de 70 milles dans une direction Est et Ouest, et environ la moitié de largeur. Son extrémité NE est située par  $60^{\circ} 32' N$  et  $194^{\circ} 30' E$ , et sa pointe SE par  $60^{\circ} 00'$  et  $194^{\circ} 53'$ . Un canal de 20 milles de largeur la sépare du continent, qui forme ici un gros cap par  $60^{\circ} 44' N$  et  $195^{\circ} 00' E$ , découvert par M. Etolin, officier de la marine Russe au service de la compagnie d'Amérique. M. Etolin donne le nom de *Vancouver* à ce cap, et celui de Cook au détroit qui se trouve entre le Cap et l'isle; mais comme il existe déjà un détroit qui porte le nom du fameux navigateur anglais, il me paraît plus propre de le nommer, si toute fois il mérite une dénomination à part, d'après l'officier qui y passa le premier.

## L'ISLE JONAS.

Cette isle, située dans la mer de Saghalin, fut découverte en 1790 par le Capitaine Billings, commandant la Corvette Russe, *Slava Rossii*. Ce n'est qu'un amas de rochers nus, d'environ deux milles de circuit et de 200 toises de hauteur. Hors la côte Ouest, cet islot est entouré partout de rochers détachés, contre lesquels les flots brisent avec violence, et qui s'étendent assez loin sous l'eau. La position géographique de l'isle a été déterminée par moi sur la *Nadiejda* en 1805, par  $56^{\circ} 25' 30''$  de latitude et par  $143^{\circ} 16'$  de longitude.

## L'ISLE TSCHIRIKOFF.

Elle fut ainsi nommée par le Capitaine Vancouver; mais son nom indigène est Oukamock. D'après la reconnaissance que le Capitaine Vancouver en a fait, elle a environ dix lieues de tour. Au Sud  $66^{\circ}$  Ouest, à deux milles de la pointe occidentale de l'isle, se trouve une roche aplatie et quarrée d'une hauteur remarquable, réunie à l'isle par une trainée de rochers. Cette pointe est basse et à quelque

distance a l'apparence d'être une isle. Les observations du Capitaine Vancouver placent le milieu de l'isle par  $55^{\circ} 49' N$  et  $205^{\circ} 04' E$ ; mais cette longitude doit être diminuée de 12 minutes, comme je vais le démontrer dans le mémoire qui accompagne la carte de l'isle Kodiack. D'après le Capitaine Golownin, l'extrémité septentrionale de l'isle de Tschirikoff est située par  $55^{\circ} 55' 45''$  de latitude et  $204^{\circ} 45' 15''$  de longitude; ce qui donne pour son milieu à trois minutes près la même longitude de Vancouver: différence égale à celle qui se trouve aux isles Trinité, situées au Sud de l'isle Kodiack. Vancouver supposa, que c'est l'isle que Behring a nommée *isle Brumeuse*, mais le Capitaine Cook ayant donné ce nom à une autre isle peu distante de celle-ci, il l'a appelée l'isle Tschirikoff. Je vais montrer dans le Mémoire, appartenant à la carte de la Presqu'isle d'Aliaska, que Cook et Vancouver se sont trompés tous deux sur la vraie position de l'isle Brumeuse, découverte par Behring.

## ISLE DE BEHRING.

Elle a été nommée d'après le célèbre navigateur Russe qui finit ses jours dans cette isle. Le Capitaine Golownin a déterminé la position géographique de son extrémité Sud, à  $54^{\circ} 21' N$  et  $166^{\circ} 44' E$ ; et le Capitaine Kotzebue celle de son extrémité Nord, à  $55^{\circ} 22' N$  et  $165^{\circ} 56' E$ . En adoptant ces deux déterminations, la longueur de l'isle Behring dans une direction  $N 33^{\circ} O$  et  $S 33^{\circ} E$ , serait de 17 lieues. A cinq milles au Sud de la pointe occidentale de l'isle, située d'après les observations du Capitaine Kotzebue par  $55^{\circ} 17' N$  et  $165^{\circ} 22'$ , ce navigateur vit un islot rocailleux qui avait échappé jusqu'alors aux navigateurs.

L'endroit où mouilla Behring et où il mourut, est situé du côté septentrional de l'isle. Dans son journal que possède l'Amirauté, il fixe la latitude de cet endroit à  $55^{\circ} 5'$ , ce qui est de 15 à 17 minutes trop Sud. Je prouverai dans mon mémoire sur la carte des isles Aléutiennes et sur celle de la Peninsule d'Aliaska, qu'il se trouve des erreurs dans les latitudes fixées par Behring; elles

s'élèvent jusqu'à un demi-degré et sont toujours trop au Sud. C'est à ces erreurs dans les latitudes de Behring, que l'on peut attribuer le malheur qu'il eut dans son trajet au Kamtschatka, et qui le priva du fruit de ses travaux et de la récompense que lui méritoient ses importantes découvertes. Il paroît, qu'à dater du 29 Septembre, où il se trouva à dix milles dans l'ENE de l'isle Sémitich, une des isles occidentales des isles Aléutiennes, (voyez le mémoire sur ces isles), son cours a toujours été ONO et NO $\frac{1}{2}$ O, jusqu'à l'extrémité N de l'isle Behring; au lieu de cela, s'il n'avoit pas d'après son calcul erroné crû être trop au Sud de la Baie Avatcha, il aurait dû gouverner O. S'il avoit suivi cette route, elle l'eût conduit sans faute en peu de jours à la Baie d'Avatcha.

#### L'ISLE DE CUIVRE.

Cette isle est située à l'Est de l'isle de Behring. Le Capitaine Golownin a déterminé la position géographique de cette isle par de très bonnes observations, savoir :

La pointe Nord par . . . . 54° 52' 30" N et 167° 32' 30" E.

La pointe Sud par . . . . 54 32 40 — et 168 10 51 —

d'où il suit, que l'étendue de l'isle est de dix lieues dans une direction NO et SE. Sur la carte de Cook, la pointe méridionale de l'isle de Cuivre est placée exactement sous la même latitude, quoiqu'il ne l'ait vûe qu'à une très-grande distance. Entre les deux isles de Behring et de Cuivre, il se trouve encore un islot que les chasseurs Russes nomment *isle aux Oeufs*, et un rocher qui ne se découvre qu'à mer basse.

#### FEMME DE LOTH. ISLE CRÉSCO.

On trouve sur toutes les cartes avec ces isles les noms de *Rica de Oro* et *Rica de Plata*: dénomination qui, paraissant être d'origine fabuleuse, n'inspire pas beaucoup de confiance, relativement à l'existence et à la position indiquée à ces isles sur les cartes. Il est arrivé cependant que deux isles découvertes à peu près dans la lati-

tude et longitude attribuées à Rica de Oro et Rica de Plata, ont été prises pour ces isles d'or et d'argent, quoique ce ne fussent que des rochers. L'une a été vue en 1789 par le Capitaine Meares par  $29^{\circ} 51' N$  et  $157^{\circ} 4' E$ ; il la nomma *Femme de Loth*. C'est un grand rocher de 350 pieds de hauteur. L'autre a été découverte le 15 Octobre 1801 par le galéon espagnol, El Rey Carlos, commandé par le Capitaine Crespo, dans sa traversée de Manille à Acapulco; je l'ai nommée sur ma carte *isle Crespo*. La position géographique en est  $32^{\circ} 46' N$  et  $170^{\circ} 10' E$ ; le vaisseau espagnol ayant aperçu cette isle à la distance de plus de dix lieues, il est à supposer qu'elle n'est pas basse. Comme les Japonois croient à l'existence d'une isle d'or et d'une d'argent, il est probable que les Espagnols leur ont emprunté ces noms attrayans, dans le tems où ils étaient dans la Mer du Sud à la recherche de ces métaux. Ce serait perdre inutilement son tems que de s'occuper de la recherche de ces isles fabuleuses.

#### ISLE SAN MATEO. ISLE MOOR. ROCHERS DE SYLPH.

C'est sur l'autorité de M. Arrowsmith que j'ai placé sur ma carte une isle par  $31^{\circ} 27'$  de latitude et  $145^{\circ} 40'$  de longitude, vue par le Capitaine Moor, dont elle porte aussi le nom. La carte de l'Amiral Espinosa lui donne celui de *San Mateo*. M. Dobell, autrefois Consul général de Russie à Manille, découvrit en 1812 dans son voyage de Manille au Kamtschatka un groupe de rochers, situés par  $31^{\circ} 25' N$  et  $142^{\circ} 40' E$ . Ces rochers peuvent être les mêmes que l'isle Moor; une erreur de trois degrés en longitude peut bien avoir lieu sur un vaisseau, où l'on ne possède pas les moyens de déterminer les longitudes astronomiquement; la latitude en est exactement la même. Il n'est guères non plus impossible, que l'isle Moor soit aussi identique avec l'isle que j'ai désignée sous la lettre A. dans le tableau des isles, et qui est située par  $31^{\circ} 30' N$  et  $140^{\circ} 00' E$ .

## ISLE PONAfidIN. ISLE ST.-PIERRE.

Cette isle fut découverte en 1820 par le lieutenant Ponafidin de la marine Impériale russe, pendant sa traversée de Manille à la côte NO de l'Amérique, par  $30^{\circ} 29'$  de latitude et  $140^{\circ} 6'$  de longitude. Elle lui parut comme formant trois mornes, ce qui lui fit donner le nom d'isle de trois collines; mais comme nous avons déjà dans cet Océan une isle qui porte le même nom, j'ai préféré lui donner le nom de l'officier qui en a fait la découverte. Elle est probablement la même que celle, découverte l'année suivante par le lieutenant Povalichin de notre marine, pendant sa traversée de Manille au Kamtschatka. Il la décrit comme un rocher nud qui a la forme d'un cône tronqué. M. Povalichin la place par  $30^{\circ} 31' 45''$  N et  $140^{\circ} 24' 40''$  E. La moyenne des observations de ces deux officiers place cette isle par  $30^{\circ} 30' 30''$  N et  $140' 15'$  E.

Les trois isles notées dans le tableau sous la lettre C. par  $30^{\circ} 00'$  N, et qui en longitude ne diffèrent que de trois degrés l'une de l'autre, ne sont probablement qu'une seule isle. Je les ai placées sur ma carte par  $143^{\circ}$  de longitude, étant la moyenne des trois déterminations.

Le Capitaine Horsburgh m'a écrit sous la date du 20 Octobre 1824, qu'un baleinier anglais avait découvert, par  $30^{\circ} 30'$  de latitude et  $182^{\circ} 30'$  de longitude, un banc d'une grande étendue, mais que le Capitaine anglais n'a pas supposé dangereux pour la navigation.

## ISLES CALONAS.

La position de cette isle dans la liste américaine:  $28^{\circ} 53'$  N et  $162^{\circ} 00'$  E, où elle est écrite Calunes, paroît ne pas être fondée sur des observations récentes, mais tirée des cartes. Sur celles d'Arrowsmith cette isle gît par  $28^{\circ} 53'$  N et  $158^{\circ} 00'$  E.

## ISLE CURE.

C'est une isle basse et très dangereuse par  $28^{\circ} 25'$  de latitude. Entre trois déterminations de longitude qui ne diffèrent entr'elles que de  $28'$ , la moyenne sera  $181^{\circ} 35'$ .

## ISLE DE PHILADELPHIE. ISLE BUNKER.

D'après une notice communiquée au Capitaine Kotzebue, un vaisseau Américain a découvert le 10 Janvier 1815 une isle par  $28^{\circ} 20'$  N et  $187^{\circ} 30'$  E. Comme elle ne porte pas de nom, je lui ai donné celui de Philadelphie. Il se trouve dans la liste américaine une isle sous le nom de *Bunker*, située par  $28^{\circ} 00'$  N et  $186^{\circ} 30'$  E. Il est bien probable, que ces deux isles sont identiques, et que par conséquent le nom de Philadelphie doit être rayé.

## ISLE PATROCINIO.

Cette isle, située par  $28^{\circ} 09'$  N et  $175^{\circ} 48'$  E, a été découverte dans l'année 1799 par le Capitaine Don Miguel Zipiani, commandant le vaisseau espagnol *Senhora del Pillar*. Son étendue est de trois milles du NNE au SSO.

## RESSIF DE LA PERLE ET DU HERMES.

Écueil, découvert en 1822 par deux baleiniers anglais, la Perle et le Hermes, qui se brisèrent tous deux sur cet écueil. Il est situé par  $27^{\circ} 46'$  N et  $184^{\circ} 00'$  E (\*).

## ISLE ROSARIO. ISLE DIS'APPOINTMENT.

L'isle Rosario est une petite isle assez haute, entourée de beaucoup de rochers isolés, qui la font paroître composée de plusieurs isles, au point, que quelques navigateurs espagnols ont cru réellement y en trouver deux ou trois. Sa position géographique a été fixée le 25 Septembre 1813 sur la corvette espagnole la *Fidelidad*, par  $27^{\circ} 6'$  de latitude et  $140^{\circ} 35'$  de longitude. Les observations du pilote de la corvette, Pientzenaver, la placent par la même longitude, mais de  $20'$  plus au Nord. Il n'est point décidé, laquelle de ces deux déterminations est la vraie. On ne sait pas non plus, si le nom de Rosario vient de quelqu'ancien navigateur, où s'il lui a été donné par le commandant de la corvette.

(\*) La notice sur cet écueil m'a été communiquée par mon ami Mr Horsburgh dans une lettre, datée de Novembre 1824.

Le manuscrit Espagnol communiqué à Manille au Capitaine Kotzebue, où il se trouve une notice sur la découverte de l'isle Rosario, ne dit rien à ce sujet. Dans la liste du Pilote Cabrera, dont j'ai parlé plus haut, il se trouve, par  $27^{\circ} 30' N$  et  $135^{\circ} 57' E$ , une isle qui pourrait bien être la même isle, que celle vue sur la corvette la Fidelidad; car en augmentant la longitude de  $135^{\circ} 57'$  par  $3^{\circ} 45'$ , dont les isles des Volcans sont placées trop à l'Ouest dans la liste de Cabrera, on obtient  $139^{\circ} 32'$ , ce qui ne diffère que d'un degré de la longitude déterminée sur la Fidelidad. Il est certain d'ailleurs, que l'isle Rosario, et l'isle Disappointment, ainsi nommée à bord du vaisseau le Nautilus en 1801, et située par  $27^{\circ} 15' N$  et  $139^{\circ} 25' E$ , ne sont qu'une seule et même isle.

#### I S L E L I S I A N S K O Y.

Le Capitaine Lisianskoy découvrit en 1805 dans sa traversée des isles de Sandwich à la Chine, par  $26^{\circ} 3' N$  et  $186^{\circ} 18' E$ , une petite isle de sable, environnée de bancs de rochers à laquelle il donna son nom. Quelques jours plus tard il découvrit encore un écueil par  $22^{\circ} 15' N$  et  $184^{\circ} 23' E$ ; il le nomma Krusenstern.

#### F O R F A N A.

Cette isle n'a point été retrouvée dans les derniers temps; son existence n'en paraît cependant pas moins certaine, d'après la relation de sa découverte faite en 1543 par le vaisseau San-Juan, dont il a été question à l'article des Volcanos et des isles Margaret, Gaetan, l'auteur de ce voyage, dit qu'elle est à 30 lieues d'Espagne,  $E \frac{1}{4} N$  des Volcanos; et comme la plus septentrionale de ces isles se trouve par  $25^{\circ} 14' N$  et  $141^{\circ} 10' E$ , il s'en suit que l'isle Forfana doit être placée par  $25^{\circ} 34' N$  et  $143^{\circ} 00' E$ .

#### I S L E D E G A R D N E R. E C U E I L D E M A R O.

Le Capitaine Allen, commandant le baleinier américain le Maro, découvrit le 2 Juin 1820 par  $25^{\circ} 03'$  de latitude, et  $192^{\circ} 20'$  de



longitude orientale, une petite isle d'environ un mille en circuit et de 150 toises de hauteur, ayant à sa pointe SO deux grands rochers qui se détachent de l'isle vers le NO. Elle reçut le nom de *Gardner*. On découvrit sur le même vaisseau, par  $25^{\circ} 28'$  N et  $189^{\circ} 40'$  E, un écueil qui fut nommé *Maro's reef*. C'est dans une gazette américaine, que m'a communiquée l'Amiral Loewenorn, que j'ai trouvé une notice sur ces deux découvertes. La position assignée dans la liste américaine à l'écueil de Maro:  $25^{\circ} 24'$  N et  $170^{\circ} 12'$  O, s'accorde parfaitement avec celle plus haut, mais on y a ajouté l'observation, que cet écueil a été aussi déterminé par  $25^{\circ} 48'$  et  $170^{\circ} 52'$ , de même que par  $25^{\circ} 28'$  et  $170^{\circ} 20'$ .

## BISHOP ROCKS.

Rochers découverts en 1796 par le Capitaine Bishop, commandant le vaisseau le *Nautilus*. Sur la carte d'Arrowsmith ils sont placés par  $25^{\circ} 20'$  N et  $131^{\circ} 15'$  E. Il ne paraît pas qu'on les ait vus depuis. L'isle, marquée dans la liste américaine par  $25^{\circ} 12'$  et  $131^{\circ} 36'$  E, n'est apparemment autre que ces rochers.

## ISLE RASA. ISLE KENDRICK.

La première est une petite isle basse couverte de buissons et entourée de rochers, ayant dans une direction NO et SE une longueur de 4 à 5 milles. Elle reçut le nom de *Rasa* en 1815 à bord de la frégate espagnole *Magellan*; mais elle avait déjà été découverte en 1807 par la frégate française la *Canonnière*, et sa position fixée par le commandant de cette frégate par  $24^{\circ} 30'$  N et  $130^{\circ} 18' 30''$  E. Le vaisseau *Magellan* se trouvant justement au moment de la culmination du soleil dans le parallèle de l'isle, sa latitude fut déterminée par  $24^{\circ} 26' 40''$  et sa longitude, déduite des distances lunaires observées trois jours auparavant, par  $131^{\circ} 03' 46''$  (\*). Si l'on prend la moyenne entre la longitude trouvée à bord de la frégate française et celle du vaisseau Espagnol, on obtiendra  $130^{\circ} 40'$ . Quoi-

(\*) Manuscrit Espagnol communiqué à Mr de Kotzebue.

qu'il ne soit pas improbable que l'isle découverte par le Capitaine anglais Kendrick par  $24^{\circ} 35' N$  et  $134^{\circ} 00'$ , fut la même que l'isle Rasa, il faudra cependant, avant que de décider sur cette identité, chercher l'une ou l'autre de ces isles. D'après Arrowsmith l'isle Kendrick est basse et longue de deux lieues.

#### ÉCUEIL DES DEUX FRÈRES.

J'ai nommé cet écueil, situé par  $24^{\circ} 14' N$  et  $191^{\circ} 30' E$ , d'après le vaisseau qui y fit naufrage.

#### BASSE DES FRÉGATES FRANÇAISES.

C'est le nom que La Pérouse a donné à un banc de rochers à fleur d'eau qu'il a découvert le 6 Novembre 1786, pendant son passage de Monterey à Macao. Dans une direction ONO cet écueil a une étendue de plus de quatre lieues; sur son extrémité NO se trouve un islot ou rocher fendu, de 50 toises de diamètre qui a 20 ou 25 toises d'élévation. L'espace entre ce rocher et les brisans est rempli par trois bancs de sable, élevés de quatre pieds au dessus de l'eau. La position géographique de l'isle a été fixée par Mr Dagelet, l'astronome de l'expédition, par  $23^{\circ} 45' N$  et  $168^{\circ} 10'$  de longitude occidentale de Paris, ou  $194^{\circ} 10'$  à l'Est de Greenwich, et la pointe Est de cette Basse par  $194^{\circ} 20'$  (\*).

#### I S L E N E C K E R.

Petit islot, découvert par La Pérouse le 5 Novembre 1786, et situé à la distance de 23 lieues à l'Est un quart SE de la Basse des frégates françaises, par  $23^{\circ} 34' N$  et  $195^{\circ} 28' E$ . Elle a environ 500 toises de longueur et tout au plus 60 d'élévation; ses bords sont à pic comme un mur et la mer y brise avec force.

#### PARECE VELA. VELA. DOUGLAS REEF. ROCHERS VUS PAR LE NAUTILUS.

L'écueil de Douglas, par  $20^{\circ} 37' N$  et  $136^{\circ} 10' E$ , fut découvert le 15 Septembre 1789 par le capitaine dont il porte le nom, à son

(\*) Voyage de La Pérouse 2 vol. pag. 298 et 302, édition in 4-to.

retour de la côte NO de l'Amérique à la Chine; son étendue est de cinq milles dans une direction ONO et ESE. Cet écueil et les rochers découverts par le Capitaine Bishop, commandant le vaisseau *Nautilus* en 1796, par  $20^{\circ} 15' N$  et  $136^{\circ} 54' E$ , sont probablement les mêmes que ceux nommés *Parece Vela* et *Vela* par d'anciens navigateurs espagnols. Les rochers vus par le *Nautilus* ayant, comme presque tous les rochers nus, quelque ressemblance avec un vaisseau sous voiles, ils reçurent probablement pour cette raison le nom *Vela*, signifiant voile. Quant au ressif dangereux découvert par le Capitaine Douglas, il reçut le nom de *Parece Vela* (serrez les voiles), ce qui indique, qu'il ne fallait s'en approcher qu'avec précaution, ou plutôt qu'il fallait s'en éloigner. En outre, les écueils sous les noms de *Parece Vela* et *Vela* ont sur la carte d'Anson la même position relative, qu'ont les rochers *Nautilus* et *Douglas*. La vraisemblance de leur identité, joint à ce que l'on voit déjà sur les cartes un rocher, découvert par le même Capitaine Bishop, m'a déterminé à nommer *Vela*, les rochers vus par le *Nautilus* en 1796, et *Parece Vela*, l'écueil de Douglas vu en 1789.

La liste américaine indique à un demi degré au Nord de ces deux ressifs un troisième; il est probable, que tous les trois ensemble ne forment qu'un seul grand ressif, dont l'extrémité Ouest a été vue par le Capitaine Douglas, celle de SE par le navire le *Nautilus*, et l'extrémité NO par les Américains.

*Espinosa* indique sur sa carte un écueil sous le nom *d'Abre ojos*: (ouvrez les yeux) par  $21^{\circ} 10' N$  et  $128^{\circ} 55' E$ , dont l'existence me paraît fort problématique, puisqu'étant situé dans la direction prise par tous les vaisseaux, venant de l'Est pour aller en Chine, il n'est guères probable qu'aucun de ces vaisseaux ne l'eût entrevu.

#### ECUEIL DE WAKE. ISLE HALCYON. ISLE DE WAKE.

En 1796 le vaisseau le *Prince William Henry* a découvert une isle qui se trouve sur la carte d'Arrowsmith sous le nom d'isle *Wake*, par  $19^{\circ} 00' N$  et  $166^{\circ} 40' E$ . Le Capitaine Kotzebue pendant son

séjour aux isles de Sandwich fut informé de la découverte d'une isle Halcyon faite par un Américain, par  $19^{\circ} 23' N$  et  $165^{\circ} 33' E$ . Si l'on savait quel degré de confiance on peut accorder à ces déterminations, il serait possible de décider sur l'identité de ces deux isles, dont les positions n'offrent pas beaucoup de différence. Mais au défaut de pareils renseignemens si importans pour la navigation, il faut laisser la question indécise jusqu'à plus ample information. On serait cependant disposé à croire à leur identité, puisque les observations faites à bord du vaisseau le Prince William Henry ne paraissent pas avoir le mérite d'une grande exactitude; car le Capitaine Golownin chercha l'écueil, découvrit la même année sur ce vaisseau par  $17^{\circ} 40' N$  et  $173^{\circ} 40' E$ , sans le trouver (\*). Il rapporte dans son journal qu'il se trouvait le 4 Avril 1818 à midi par  $16^{\circ} 56' N$  et  $174^{\circ} 32' 30'' E$ , qu'il dirigea sa route de manière, à ce que le lendemain au point du jour il se trouva dans le parallèle de l'isle, qu'il gouverna alors  $NO \frac{1}{4} O$ , par un beau temps et un vent frais de NE; mais qu'il n'eut pas le moindre indice de la proximité d'une terre. On peut donc en conclure, que cet écueil se trouve plus à l'Ouest, et c'est pour cette raison que je l'ai placé sur ma carte sous une longitude plus occidentale d'un degré, c. à. d. sous  $172^{\circ} 40'$ . La carte d'Arrowsmith lui donne une étendue de plus de 20 milles de l'ONO à l'ESE et le désigne sous le nom de *Wake's reef*. Comme l'isle Wake n'en est pas à une grande distance, et que la similitude des noms peut facilement donner lieu à une méprise, je me suis permis de changer le nom d'isle Wake en isle Halcyon, conservant le nom de Wake à l'écueil. La liste américaine indique aussi une isle, nommée Halcyon, par  $19^{\circ} 6' N$  et  $163^{\circ} 33' E$ , ce qui fait une différence de deux degrés pour la longitude et 17' pour la latitude. Si la latitude de  $19^{\circ} 6'$  est juste, la supposition ci dessus sur l'identité de cette isle avec l'isle Wake devient encore plus probable, malgré la plus grande différence en longitude.

(\*)  $17^{\circ} 40'$  et  $173^{\circ} 40'$ : les latitude et longitude sous lesquelles cet écueil est indiqué sur la carte d'Arrowsmith.

D'après la liste américaine il y a par  $18^{\circ} 22' N$  et  $155^{\circ} 15'$  de longitude orientale une isle nommée *Folger*, de même qu'une autre isle sans nom, située sous la même latitude de  $18^{\circ} 22' N$ , mais par  $155^{\circ} 15'$  de longitude occidentale. Quoiqu'il ne soit pas impossible qu'il y ait effectivement deux isles, il est cependant plus que probable qu'il y a une erreur ici, et que l'autre isle sans nom n'existe pas du tout.

La latitude de l'isle *Gaspar* est indiquée dans la liste américaine par  $15^{\circ} 00'$  et sa longitude par  $176^{\circ} 18'$ , sans cependant déterminer si cette dernière est orientale ou occidentale.

#### SAN BARTOLOMÉ.

Cette isle a été découverte en 1536 par Toribio Alonzo de Salazar qui, après la mort de l'Amiral Garcia Jofre de Loyasa, commanda la flotte destinée pour les Molucques. Il la place sous le  $14^{\text{me}}$  degré de latitude boréale, à  $328^{\circ}$  lieues d'Espagne des isles Mariannes c. à d. sous  $165^{\circ} 20'$  de longitude orientale. Le navigateur espagnol Don Ferdinand Quintano erut, que l'isle qu'il avait vue en 1796, était l'isle San Bartolomé; mais j'ai déjà fait voir à l'article de Gaspar Rico que probablement il s'est trompé. La carte d'Espinosa la place par  $15^{\circ} 10' N$  et  $163^{\circ} 43' E$ , sans indiquer les observations, sur lesquelles se fonde cette position.

D'après les mémoires d'Espinosa l'écueil de Manuel Rodriguez git par  $11^{\circ} 00' N$  et  $218^{\circ} 43'$  à l'Est de Greenwich; l'isle de Villalobos par  $14^{\circ} 55' N$  et  $188^{\circ} 58' E$ , et Gaspar Rico par  $15^{\circ} 15' N$  et  $171^{\circ} 24' E$  (\*). Ces données sont cependant si peu certaines, que la sûreté de la navigation ne peut rien gagner à ces indications insuffisantes, puisque dans le cas même de l'existence de ces isles on ne les trouvera certainement pas sous les latitudes et longitudes indiquées sur les cartes.

(\*) Mémoires d'Espinosa Tom. II, pag. 12.

## P A L M I R A.

Petite isle inhabitée par  $5^{\circ} 50' N$  et  $197^{\circ} 37' E$ , découverte le 7 Novembre 1802 par un vaisseau américain le Palmira, pendant sa traversée de l'isle Juan Fernandez à Manille. Suivant la description du Capitaine de ce vaisseau, Sawle, cette isle est platte, ayant dans son milieu un lagon, dont la longueur est de sept milles sur deux de largeur, et dans lequel on observa un flux et un reflux régulier. Dans une direction Est et Ouest, l'isle a une étendue de 14 milles et environ la moitié de largeur. Le vaisseau Palmira mouilla au côté Nord-Ouest de l'isle par 20 brasses, sur un fond de sable et de corail, à  $\frac{3}{4}$  de milles de distance de terre (\*).

## I S L E D E P A L M A S.

Le Capitaine Hunter, dont j'ai souvent eu l'occasion de parler dans le cours de cet ouvrage, pendant son voyage du Port Jackson à Batavia, découvrit par  $5^{\circ} 33' N$  et  $127^{\circ} 00' E$  une isle qu'il prit pour l'isle de Palmas, nom que j'ai conservé, quoique je n'aie aucune connoissance de la découverte d'une isle de ce nom. Il y a à l'extrémité NO de l'isle, dit le Capitaine Hunter, une colline élevée de forme ronde, et dans son voisinage plusieurs autres pareilles, dont la hauteur va toujours en diminuant, ce qui leur donne à une distance de cinq lieues, l'apparence de rochers (\*\*). Cette isle a été vue depuis à bord du vaisseau anglais le Volonteer, le 22 Juin 1813; en passant au Nord des isles Meangis, qui lui restaient dans le  $S \frac{1}{2} SO$  à six lieues, l'isle vue par le Capitaine Hunter fut relevée au  $N \frac{1}{2} NO$ ; elle avait l'apparence d'une meule de foin (\*\*).

## I S L E H O P E.

Cette isle par  $5^{\circ} 10' N$  et  $165^{\circ} 12' E$ , fut découverte en 1807 sur le vaisseau Hope. Elle est, dit on, d'une grande élévation. Le Capitaine

(\*) Hunter's historical Journal, pag. 247.

(\*\*) Memoires d'Espinosa Tome II, pag. 12.

(\*\*\*) Horsburgh India Directory. Tome II, pag. 379.

Duperry a cherché cette isle sur ce parallèle sans la trouver, et il croit qu'elle est identique avec l'isle Strong ou Oualan, située par  $5^{\circ} 21' 30''$  N et  $163^{\circ} 8'$  E, dont il sera question dans le mémoire sur la carte des isles Carolines. La supposition du Capitaine Duperry me paroissant très juste, je n'ai pas placé sur ma carte l'isle Hope indiquée sur les cartes anglaises. L'isle Strong dans la liste américaine est placée par  $5^{\circ} 23'$  N et  $163^{\circ} 10'$  E, ce qui est précisément la même position que celle déterminée par Duperry.

## ROCHERS D'IPHIGÉNIE.

Chaine de rochers très dangereux au dessus de l'eau, dont chacun à part peut avoir la grandeur d'un vaisseau, et qui s'étend jusqu'à dix milles dans une direction Est et Ouest. Ces rochers ont été découverts le 2 Mars 1788 par le Capitaine Douglas, commandant le vaisseau Iphigénia par  $4^{\circ} 10'$  N et  $126^{\circ} 39'$  E (\*). Sur la carte d'Arrowsmith ils se trouvent par  $4^{\circ} 10'$  N et  $126^{\circ} 00'$  E, à sept lieues de distance à l'Est des isles de Salibabo (\*\*).

J'observerai ici que ces rochers ne sauraient être situés aussi près des isles Salibabo; car ces isles étant hautes, elles eussent sans doute été vues du bord de l'Iphigénie, ce qui ne paraît pas avoir eu lieu, puisqu'il n'en est guères fait mention. Ils ne peuvent se trouver ni à l'Est ni à l'Ouest de ces isles; il n'est pas vraisemblable même qu'ils soient au Nord du parallèle de  $4^{\circ} 10'$ , puisque dans ce cas l'Iphigénie eût dû passer entre les isles Salibabo et les isles Meangis; vu la petite distance qu'il y a entre ces deux groupes (\*\*\*), un des deux n'eût pas manqué d'être aperçu, bien que les isles de Salibabo ne s'étendent pas autant au Nord que l'indiquent les cartes. Je suis donc porté à croire que les rochers d'Iphigénie

(\*) Voyage du Capitaine Meares, pag. 291, édition originale in-4to.

(\*\*) Sur la carte des Indes d'Arrowsmith ils sont placés à l'Ouest, et sur sa carte de la mer du Sud, à l'Est des isles Salibabo.

(\*\*\*) La distance entre l'isle de Talour, la plus grande des isles de Salibabo et l'isle de Kakerlang, la plus méridionale des isles Meangis, est de 30 milles.

doivent être placés bien plus au Sud que ne les place le Capitaine Douglas, et nommément à proximité de l'isle de Providence de Meares. D'abord on voit par le Journal de la Felice, qu'il y a près de cette isle un grand nombre de pareilles isles et rochers; de plus on peut conclure d'après ce que dit Meares de la découverte du Capitaine Douglas, que la mer dans le voisinage des rochers d'Iphigénie est aussi remplie de semblables écueils, puisqu'il en a été entouré depuis le deux jusqu'au six Mars, jour où le vaisseau se trouvait par  $3^{\circ} 45'$  N et  $129^{\circ} 7'$  E (\*). Si le Capitaine Douglas n'a pas eu d'observations de latitude le jour qu'il découvrit ces rochers, il se peut bien qu'il ait été entraîné beaucoup par les courants vers le Sud, puisqu'il dit lui même qu'ils portaient avec force vers le SE (\*\*). Je suis donc porté à croire, que les rochers découverts par l'Iphigénie, doivent être situés entre  $3\frac{1}{2}$  et  $4^{\circ}$  de latitude. Les vaisseaux de la Compagnie Anglaise des Indes, pendant leur traversée à la Chine ou en y retournant, se trouvant souvent dans le cas de naviguer dans ces parages, devraient prendre à tâche d'examiner plus particulièrement les environs des isles Salibabo et de Meangis.

#### ISLE PROVIDENCE.

Petite isle basse de sable, découverte le 15 février 1788 par le Capitaine Meares, pendant sa traversée de la Chine à la côte NO d'Amérique. Il la place par  $4^{\circ} 01'$  N et  $127^{\circ} 10'$  E; mais comme les courants ici sont irréguliers et très rapides, et que d'ailleurs le Capitaine n'a passé près de cette isle que dans la nuit, sa latitude pourrait bien n'être pas exacte.

#### ECUEIL DE NORTHUMBERLAND.

Cet écueil, découvert en 1796 par le Capitaine Rees, commandant le vaisseau le Northumberland, a une étendue de deux milles dans

(\*) They continued their course amidst this archipelago of rocky islands till the 6. Meares voyages to the NW coast of America, pag. 291.

(\*\*) In the position which the ship occupied, there was a strong current setting to the SE. Ibid. pag. 291.



une direction NNO et SSE. La position géographique d'une petite isle, située dans le milieu de cet écueil, est fixée par  $3^{\circ} 35' N$  à 10 ou 11 milles dans le  $S 14^{\circ} E$  de la pointe méridionale de l'isle Kabruang, la plus méridionale des isles Salibabo. Cet écueil ne se trouve point sur la carte d'Arrowsmith, ce qui est d'autant plus singulier, que l'existence en a été reconnue déjà en 1796, comme il paroît par la carte du voyage du Capitaine Forrest à la Nouvelle-Guinée, où l'on voit au SE de l'isle Kabruang un banc de sable avec les mots: *Shoal said to be*. Le vaisseau anglois le Glatton passa entre cet écueil et l'isle Kabruang, et ignorant l'existence du premier, encourut ainsi le plus éminent danger, uniquement parceque l'écueil ne se trouvait point marqué sur la carte d'Arrowsmith.

## ISLE FANNING. ISLE WASHINGTON.

L'isle Fanning, dont la position dans la liste américaine est fixée d'après la moyenne de trois déterminations différentes par  $3^{\circ} 48' N$  et  $201^{\circ} 13' E$  se trouve sur la carte de Purdy par  $3^{\circ} 40'$  et  $201^{\circ} 50'$ .

L'isle Washington se trouve sur la carte de Purdy sous la même latitude et d'un seul degré plus à l'Ouest de l'isle Fanning; dans la liste américaine elle est indiquée par  $234^{\circ}$  de longitude. Je préfère l'autorité de M. Purdy.

## ISLE MORTY.

L'isle de Morty est montueuse, et d'après la carte d'Arrowsmith elle a une étendue de 20 lieues dans une direction N et S. Horsburgh l'a réduite à 13 lieues; il fixa la position de son extrémité septentrionale par  $2^{\circ} 44'$  et sa longitude, mesurée par des chronomètres depuis l'isle de Siao, par  $128^{\circ} 25'$ . L'isle Morty forme avec la partie Nord de Gilolo le *détroit de Morty*, où il y a un mouillage sûr; on y trouve de l'eau et des rafraichissemens en abondance, et l'on peut se les procurer avec facilité. A l'entrée septentrionale de ce détroit et à cinq milles de l'isle Morty, gît la petite isle *Riow*.

(\*) Horsburgh East India Directory, 2 vol. pag. 379.

ISLE DE NEVIL. ISLE DE JOHNSTONE. ISLE DU LORD  
NORTH. ISLE DU SOIR. (Evening island).

Tous ces noms ne se rapportent qu'à une seule isle, qu'on trouve ordinairement sur les cartes sous le nom de *Lord North*, d'après le vaisseau par lequel elle a été ainsi nommée en 1782; mais comme il y a dans cette mer tant d'isles de North et de Nord, il me paraît plus propre de lui conserver le nom de *Nevil*, qu'elle a reçu en 1781 à bord du vaisseau le *Montrose*. En 1788 le Capitaine Douglas, commandant le vaisseau l'*Iphigénie*, lui donna le nom de *Johnstone*. Il lui donne trois milles de circonférence et dit, qu'on peut la reconnaître très facilement à un arbre isolé, qui se trouve dans son milieu et qui, à quelque distance, a l'apparence d'un vaisseau. Les navigateurs qui ont vû postérieurement cette isle, ne font cependant aucune mention de l'arbre. Douglas place cette isle par  $3^{\circ} 11' N$  et  $131^{\circ} 12' E$ ; mais les observations faites sur le vaisseau *Helen* en 1794 et sur le vaisseau le *Dorsetshire* en 1812, la placent par  $3^{\circ} 2' 45''$  et  $131^{\circ} 04'$ . Son étendue dans une direction ESE et ONO ne va qu'à une demie lieue. Il se trouve un ressif à son extrémité orientale. Je suis disposé à croire, que l'isle vue par le Capitaine Carteret le soir du 27 septembre, et qui est nommée sur la carte d'Arrowsmith *isle du Soir* (Evening island), est cette même isle de *Nevil*.

ECUEIL DE CARTERET. ECUEIL DE HELEN.

Le Capitaine Seton, commandant le vaisseau *Helen*, découvrit en 1794 un écueil très dangereux qui a cinq lieues d'étendue du NE au SO, et s'élève à peine de 4 à 5 pieds au dessus de la surface de l'eau; il lui donna le nom de son vaisseau, *Helens shoal*. La position géographique de cet écueil a été déterminée avec une grande exactitude dans ces derniers tems. Les observations du Capitaine Seton et celles faites en 1802 sur les vaisseaux le *Gange* et le *Canada*, de même que sur un vaisseau Suédois, le *Wasa*, en

1804, placent son extrémité SO par  $2^{\circ} 51' N$  et  $131^{\circ} 34' 30'' E$ , et son extrémité NE par  $3^{\circ} 00'$  et  $131^{\circ} 40' 15''$ .

On croit généralement que c'est le même écueil que découvrit Carteret, le 27 Septembre 1767 par  $2^{\circ} 53' N$  et  $136^{\circ} 10'$ . L'étendue et la description que donnent les navigateurs qui ont eu connoissance de l'écueil découvert par le Capitaine Seton, s'accordent parfaitement avec ce qu'en dit le Capitaine Carteret dans son voyage. Leur identité donc, malgré une différence de  $4\frac{1}{2}$  degrés en longitude, ne peut être révoquée en doute, et le Capitaine Horsburgh en est persuadé. Arrowsmith cependant n'était pas de cette opinion, et sur sa carte il place non seulement ces deux écueils, mais il y en ajoute même un troisième (\*). Il pense que dans le cas de l'identité des écueils, vûs par le Capitaine Carteret et le Capitaine Seton, ce dernier aurait dû apercevoir la petite isle que Carteret vit le 27 Septembre au soir; mais cette isle n'en est pas si rapprochée qu'elle paraît sur la carte d'Arrowsmith, où elle n'en est distante que de trois lieues, tandis que Carteret ne l'a vue que le soir, et plusieurs heures après avoir passé l'écueil, ce qui prouve un plus grand éloignement. La distance en doit être même quatre fois plus grande, si ma supposition sur l'identité de la petite isle de Carteret avec l'isle Nevil, dont il a été parlé dans l'article précédent, est fondée. Quant à la circonstance que Carteret la découvrit au Sud, tandis que l'isle Nevil devait lui rester à l'Ouest, cette difficulté peut s'expliquer ainsi: l'écueil de Carteret ou de Helen s'étend jusqu'au  $3^{\circ} 00'$  de latitude et  $131^{\circ} 40' 45''$  de longitude, il se trouve conséquemment à l'Ouest un peu au Nord, à la distance de 14 lieues de l'isle Nevil (\*\*), et comme Carteret parle d'un fort courant portant vers le Nord, il est probable, que son vaisseau fut fortement entraîné vers le Nord, après

(\*) Chart of the East India islands, additions to 1812.

(\*\*) Il ne peut y avoir aucun doute sur l'exactitude de la différence des méridiens entre l'écueil de Helen et celui de l'isle de Nevil; cette détermination n'ayant point été résumée de différentes observations, mais mesurée par le Capitaine Seton par le moyen des montres marines.

avoir passé cet écueil et avant qu'il aperçut l'isle, qui conséquemment devait lui rester au Sud (\*). On ne saurait admettre avec Arrowsmith l'existence de deux écueils: l'un avec une isle, l'autre sans isle; un très grand nombre de vaisseaux ayant passé par ici depuis 1767, ils auraient certainement dû les voir tous les deux. On ne saurait de même supposer une erreur dans la longitude, puisque tous vaisseaux anglais sont si amplement fournis de bons chronomètres.

Je ne comprends pas au reste, ce qui a pu porter Arrowsmith à changer si considérablement les positions de l'isle de Nevil et de l'écueil de Helen dans sa carte des isles de la mer des Indes, qui est sur une grande échelle. Il place l'isle Nevil par  $3^{\circ} 9' N$  et  $131^{\circ} 15' E$ ; l'extrémité Sud de l'écueil de Helen, auquel il ne donne qu'une étendue de 6 milles dans une direction de NE et SO, par  $2^{\circ} 48'$  et  $132^{\circ} 6'$ ; l'écueil de Carteret par  $133^{\circ} 35'$  et l'isle du Soir par  $2^{\circ} 48'$  et  $133^{\circ} 16'$ ; enfin il place un troisième écueil par  $133^{\circ} 30'$ . De ces cinq dangers il n'existe peut-être que la seule isle de Nevil et l'écueil de Carteret. Néanmoins, malgré mon intime conviction de l'identité de ces deux écueils, je suis loin de vouloir rendre les navigateurs trop confians sur ce point; je leur recommande, au contraire, d'examiner de la manière la plus attentive l'espace qui se trouve entre les méridiens de  $132^{\circ}$  et  $136^{\circ}$ .

#### ISLE DE NOËL. (CHRISTMAS ISLAND.)

Cette isle fut découverte pendant le troisième voyage de Cook, qui s'arrêta ici pour observer une éclipse de soleil le 30 Decembre 1777. L'isle a plus de 15 lieues de circuit avec un lagon dans son milieu; elle est entourée de tous cotés de rochers de corail. Sur la côte occidentale de l'isle, à quelque distance des ressifs, il se trouve

(\*) J'ai fait moi même une expérience pareille sur les effets des courants, dans l'archipel des isles Kouriles près des rochers que j'ai appelés *les Embûches*. Voyez le II vol. de mon Voyage autour du monde pag. 123 de la traduction française.

un banc qui a une étendue d'un mille environ, où l'on trouve un bon mouillage de 18 jusqu'à 30 brasses, fond de sable. La petite isle à l'entrée du Lagon sur la partie Ouest de l'isle, où Cook observa l'éclipse, fut déterminée par  $1^{\circ} 59' N$  et  $202^{\circ} 30' E$  (\*).

(ECUEIL AURORE. AURORA BANCK.)

Cet écueil, situé dans le détroit de Gilolo, a été découvert le 25 Décembre 1816 par le Capitaine Vint, commandant le vaisseau Aurora. La moindre profondeur qu'y trouva ce Capitaine fut de 8 brasses; mais un baleinier qui y a été depuis n'a trouvé sur une partie de ce banc que 5 pieds de profondeur. La position géographique de cet écueil a été déterminée par le Capitaine Vint par  $0^{\circ} 40' N$  et  $129^{\circ} 30' E$ . La plus septentrionale des isles de Catharine fut relevée en même tems à  $O \frac{1}{2} SO$  à la distance de 5 lieues.

I S L E M A N O U R A N .

Petite isle, située près de la côte septentrionale de l'isle Waygiou. L'Amiral Rossel a déterminé avec précision la position géographique de cette isle par  $0^{\circ} 3' 30'' N$  et  $130^{\circ} 48' E$ .

ISLES SITUÉES DANS LA PARTIE ORIENTALE DE L'OCÉAN PACIFIQUE.

I S L E D E S C O C O S .

L'étendue de cette isle du NE au SO est de quatre milles sur deux milles de largeur. Son extrémité NE offre une baie sûre, dans laquelle Vancouver mouilla et s'arrêta pendant quatre jours. D'après ses observations l'isle des Cocos gît par  $5^{\circ} 35' 12'' N$  et  $86^{\circ} 54' 26'' O$ . Malaspina la place par  $5^{\circ} 33' 10''$  et sa longitude, déduite de celle de Panama, est de  $86^{\circ} 59' 30'' O$ .

On voit sur quelques cartes, par  $10^{\circ} 20' N$ , une petite isle rocailleuse sous le nom de *Clipperton*, découverte par le navigateur de

(\*) Troisième voyage de Cook Tom. II. pag. 189.

ce nom qui en 1705 avait entrepris un voyage avec Dampier, mais qui s'en sépara sur les côtes de l'Amérique méridionale pour aller aux Indes. C'est dans ce trajet qu'il découvrit l'isle en question; mais comme personne ne l'a vue depuis, il est permis de douter de son existence. La liste américaine fixe la position de ce rocher par  $10^{\circ} 28' N$  et  $109^{\circ} 19'$  de longitude occidentale. Cette détermination ne me paroît pas être fondée sur des observations récentes. Arrow-smith et Purdy la placent par  $10^{\circ} 27' N$  et  $109^{\circ} 18' O$ .

#### I S L E D E D U N C A N .

Le Capitaine Duncan, commandant un vaisseau marchand, découvrit en 1787 par le 6<sup>me</sup> degré de latitude boréale une petite isle rocailleuse, à  $35^{\circ}$  Ouest de Valparaiso, ou  $106^{\circ}$  à l'Ouest de Greenwich. C'est probablement la même isle que le Capitaine Dubocage du vaisseau *La Découverte*, du Havre, découvrit au commencement du siècle passé, par  $4^{\circ} N$  et  $19^{\circ}$  Ouest de Valparaiso, comme on dit, le Vendredi de la Passion, ce qui lui fit donner le nom *d'isle de la Passion*. Cette circonstance est remarquée par le Barbinais, qui fit un voyage à la mer du Sud en 1714. L'isle de la Passion est indiquée sur la carte d'Espinosa par  $16^{\circ} 54' N$  et  $109^{\circ} O$ . Ces trois données sont si différentes l'une de l'autre qu'il vaudrait mieux, selon moi, rayer entièrement des cartes cette isle, dont l'existence est si problématique, et n'y laisser que l'isle vue par Duncan.

#### I S L E M A L P E L O .

Cette isle a été vue le 7 Mai 1804 par Don Antonio Quarteri, Lieutenant de la marine espagnole. Son étendue est de 5 à 6 milles dans une direction Nord et Sud et elle est tellement haute, que par un tems clair elle peut être aperçue à la distance de 8 à 10 lieues. Quarteri en détermina la position géographique par  $3^{\circ} 59' N$  et la longitude d'après un bon chronomètre d'Arnold, à  $81^{\circ} 10' O$  (\*). Les observations du Capitaine Colnet diffèrent beaucoup de celles de l'officier espagnol.

(\*) Mémoires d'Espinosa, Tom. I, pag. 222.

Il la place par  $4^{\circ} 20'$  N et  $80^{\circ} 45'$  E, et lui donne une étendue de neuf à dix milles, ajoutant qu'on peut l'apercevoir à une distance de 20 lieues (\*).

## ISLE SHALEK.

L'existence de cette isle indiquée sur la liste américaine par  $22^{\circ} 6'$  et  $112^{\circ} 14'$  O, à 40 lieues de la côte de Californie, me paroît aussi peu probable que celle de *l'isle Cloud* et d'une troisième isle au SO de celle-ci; d'après le peu de distance entre cette dernière et l'isle Santa Rosa, il est presque hors de doute que le vaisseau qui vit cette isle, eut aussi dû voir l'autre; si ces isles existoient d'ailleurs, elles auroient dû être vues toutes les trois par les vaisseaux qui naviguent ces parages en grand nombre dans toutes les directions.

(\*) Voyage du Capitaine Colnet, pag. 65 de l'édition originale.



---

# M É M O I R E

## POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DE L'ARCHIPEL DES ISLES KODIACK.

C'EST à Behring qu'appartient l'honneur d'avoir découvert l'isle de Kodiack pendant son voyage de découvertes, en retournant de la côte d'Amérique en 1741. Elle fut vue en 1763 par le marchand Russe Glotoff. En 1768 le fameux Cheleghoff en prit possession au nom d'une compagnie de marchands pour le commerce des pelleteries, dont il était le chef, et en 1799 elle fut cédée en toute propriété par le Gouvernement à une société d'actionnaires qui s'était formée de celle de Cheleghoff et de quelques autres associations pareilles, ayant adopté le nom de compagnie Américaine. Cette compagnie est aujourd'hui en pleine possession de cette isle, ainsi que de toutes celles situées entre le Kamtschatka et la côte NO de l'Amérique.

La carte de l'isle de Kodiack s'étend depuis le 55 jusqu'au 60 degrés de latitude et comprend huit degrés en longitude c. à. d. depuis le 201° jusqu'au 209°. Il est vrai que les isles de Kodiack ne comprennent que trois degrés en latitude et autant en longitude, mais pour y placer les détroits qui séparent cette isle au Nord et à l'Ouest du continent de l'Amérique, j'ai été obligé d'étendre ma carte de quelques degrés dans cette direction.

L'Archipel des isles Kodiack est composé de deux isles principales: *Kodiack* et *Afognack* et de plusieurs petites isles dans leur voisinage. Quoique l'isle Tschirikoff au Sud et les isles Stériles au Nord de Kodiack, n'appartiennent pas à cet archipel, je les ai cependant placées sur ma carte, parcequ'elles entroient dans ses limites.



Les longitudes que j'ai adoptées diffèrent de celles déterminées par Cook, Vancouver et plusieurs navigateurs qui ont visité ces parages, et voici les raisons qui m'y ont porté. On adopte généralement les longitudes observées par Vancouver, et sans doute l'exactitude de ce célèbre navigateur à cet égard mérite, à juste titre, la plus grande confiance des géographes et navigateurs; cependant il a été prouvé par les recherches savantes de l'astronome Oltman (\*), que le Capitaine Vancouver a déterminé la longitude du mont St.-Elie de 12' trop à l'Est, et voilà pourquoi j'ai diminué d'autant la longitude de tous les points qui se trouvent entre le mont St.-Elie et l'isle de Tschirikoff, tant sur l'isle Kodiack que sur celles qui l'entourent. Pour démontrer que cette correction ne peut avoir que très peu d'erreur, si toute fois il y en a, je pourrais citer les observations lunaires du Capitaine Golownin, excellent observateur, ayant en outre de très bons chronomètres anglais à bord de sa corvette, au moyen desquels il détermina la longitude de l'isle Tschirikoff et des isles de la Trinité après un trajet de 17 jours; ses déterminations se trouvèrent exactement d'accord avec les observations de Vancouver, corrigées de 12'.

L'isle de Kodiack est élevée, montueuse et très découpée. Son plus grand diamètre est d'environ 30 lieues dans une direction du NE au SO; sa largeur peut être évaluée à 15 lieues. Quoique nous ne possédions pas de connoissance précise de l'isle entière, sa partie orientale nous est cependant assez bien connue, parceque la compagnie américaine y expédie presque tous les ans des vaisseaux qui sont toujours commandés par des officiers habiles et qui y font quelquefois des séjours assez longs. Quant à sa côte occidentale elle nous est presque entièrement inconnue.

La côte de la grande isle de Kodiack se découpe de tous cotés en un grand nombre de baies larges et profondes qui contiennent d'excellents

(\*) Recherches sur la géographie du nouveau continent, basées sur les observations astronomiques et mesures barométriques de M. de Humboldt et de quelques autres voyageurs, par Oltman. Paris 1818, en allemand.

hâvres. Celle qui porte le nom de *Tschiniatskoy* est la plus grande et en même temps la plus importante, car c'est au fond de cette baie que se trouve la ville et le port de St.-Paul, chef lieu des établissements de la compagnie américaine, de même que pour tous les établissements qu'elle possède dans l'Océan Pacifique. Ce port étant aussi le seul fréquenté par les navigateurs étrangers, j'en ai tracé un plan d'après celui relevé par un officier de la marine, Wasilieff, que le Capitaine Golownin dit être beaucoup plus exact que celui qui est inséré dans le voyage du Capitaine Lisianskoy.

La Baie de Tschiniatskoy est formée par le Cap de ce nom et par une isle qui porte le nom de *Stérile*, qui a une étendue de six milles dans une direction NE  $\frac{1}{4}$  E et SO  $\frac{1}{4}$  O, et dont l'extrémité SO est entourée de rochers. L'ouverture de la baie entre cette pointe et le Cap Tschiniatskoy est de huit milles, et le gisement de ces deux pointes N  $\frac{1}{4}$  O et S  $\frac{1}{4}$  E. Les fréquentes brumes qui ont lieu sur la côte de Kodiack et qui souvent durent plusieurs jours, rendraient la recherche et l'approche de cette baie très difficile, s'il n'y avait une isle nommée *Ougack*, située à 15 milles au Sud du Cap Tschiniatskoy et à 2  $\frac{1}{2}$  milles de terre. Cette isle étant la seule sur la côte orientale au Nord de la baie, elle devient un point de reconnaissance infaillible pour les navigateurs qui visitent cette baie.

Le Port de St.-Paul est excellent sous tous les rapports; il est à l'abri de tous les vents; le brassage y est de 5, 6 et 7 brasses sur un fond d'une bonne tenue. C'est à proprement dire un canal, formé à l'Est par la côte de Kodiack et à l'Ouest par une isle qui porte le nom de *l'isle Proche*. Ce canal étant très étroit ne peut contenir que peu de vaisseaux à la fois; mais la rade extérieure en est aussi très sûre et parfaitement bien abritée. Le Capitaine Golownin dans la relation de son voyage fait une description complète de ce port, et donne les renseignements les plus détaillés sur ce qu'il y a à observer pour l'entrée et la sortie de la Baie de Tschiniatskoy. Comme son ouvrage n'a pas encore été traduit en françois, je crois que les marins me sauront gré d'en donner ici une traduction littérale. L'uti-

lité de pareilles notices, pour quelqu'un qui entre ici pour la première fois, est incontestable. Le Capitaine Lisianskoy par exemple et le Capitaine Golownin à leur première entrée dans cette baie, ont tous les deux risqué d'y perdre leurs vaisseaux par manque de bonnes cartes et de directions exactes, d'autant plus indispensables qu'on ne trouve pas de pilotes ici.

«Le Port de St.-Paul a deux entrées: l'une venant du Sud conduit au Port par la baie de Tschiniatskoy, l'autre venant du Nord passe par la rade extérieure du port. Ni l'une ni l'autre n'est dangereuse, pourvu que le vent soit favorable et le tems assez clair et serein, pour que l'on puisse apercevoir distinctement toutes les terres qui environnent le port; mais on ne doit pas en approcher de nuit ou pendant une brume, car on n'y trouve pas de fanaux et les courants peuvent aisément vous emporter de votre route vers les bancs et les rochers, qui y sont en grand nombre de tous côtés. Aussitôt qu'on a franchi le Cap Tschiniatskoy, qui est la pointe de l'entrée, on se trouve en face d'un rocher, nommé *Gorbun* par le Capitaine Lisianskoy, alors on doit gouverner au NO $\frac{1}{4}$ O $\frac{3}{4}$  du monde, et bientôt on apercevra, juste dans la direction de la proue, une petite isle élevée, qui est désignée sur la carte sous le nom de *Toporkowa*, et sur laquelle vous aurez soin de diriger votre cours. Cette isle vous indiquera la direction du courant et vous ferez attention de diriger la route droit sur elle, laissant d'abord à tribord l'isle Stérile, et puis le canal qui sépare celle-ci d'une autre isle, portant le nom *d'isle Boisée*. Quand vous serez en travers de la pointe Sud de cette dernière isle, qu'on reconnaît facilement aux rochers qui l'entourent, vous dirigerez au Nord en rangeant la côte orientale de l'isle Boisée aussi près que possible, eu égard aux sondes qui diminuent régulièrement des deux côtés jusqu'à l'entrée du port. D'après ces instructions, pourvu que le vent ne soit pas contraire, on peut, en portant peu de voiles et jettant la sonde des deux côtés, passer sans l'aide d'un pilote, les hauts fonds près des isles, marqués A et B sur la carte de la baie, et arriver jusqu'au

port même. Il faut observer que quoiqu'on ait marqué sur la carte à l'entrée du port des bouées, il ne s'en trouve point encore; il n'y a cependant pas de doute que l'agent de la compagnie ne les fasse placer incessamment aux endroits désignés par feu Mr Wasilieff.»

« Si, après être parvenu à la côte occidentale de l'isle Boisée, le vent ou d'autres obstacles ne permettraient pas d'avancer, on peut y mouiller avec toute sûreté jusqu'à ce que le tems devienne plus favorable. Dans le cas où un vaisseau serait entré dans la Baie de Tschiniatskoy et si le vent ne lui permettait pas d'entrer de suite dans le port par la route indiquée, c. à. d. entre l'isle Boisée et les isles A et B; mais que néanmoins le manque d'eau ou quelque autre accident lui imposât la nécessité absolue de relâcher ici, il trouvera un bon refuge tout près d'un cap désigné sur la carte sous le nom d'*Escarpé*. On doit alors, après s'être approché du rocher Gorboun, gouverner directement sur ce cap, c. à. d. au O<sup>3</sup> N jusqu'à ce que l'on relève dans l'ONO une pointe très saillante marquée qui se distingue aisément sur cette côte basse par son élévation et par sa forme à pic; alors on dirigera sur cette pointe en passant entre les hauts fonds E et D sans négliger cependant de sonder continuellement. Dès qu'on aura dépassé le Cap Escarpé, on doit un peu changer la direction vers le tribord pour mouiller sous l'isle Toporkowa; d'où il sera facile de parvenir au port, soit à voiles soit en se faisant touer. »

« Pour entrer au port de St.-Paul par la passe septentrionale, on gouvernera d'abord sur le *Cap aux Pins*, puis, s'étant approché de ce cap, qui doit être relevé au NO, à la distance d'un ou d'un demi mille, on donne dans le milieu du canal entre Kodiack et l'isle Boisée, et observant soigneusement de n'avoir pas à l'entrée du canal moins de 18 ou 20 brasses d'eau, on gouverne en ligne directe sur les isles A et B, jusqu'à ce que l'on découvre la ville St.-Paul; alors on peut entrer dans le port même, ou bien mouiller sur la rade extérieure; le meilleur mouillage est sous l'isle Boisée par 15, 16 ou 17 brasses, fond de sable. Plus près de l'entrée on a un

fond de vase, mais on n'y est pas si bien abrité, que sous l'isle boisée. »

« Si l'on veut entrer au port sous voiles, il faut attendre un courant contraire, ou avoir de bons cables; la largeur du port ne permettant pas de porter au vent, il faut jeter l'ancre en plein sillage. Au reste il vaut mieux pendant les mois d'été mouiller en rade où on s'affourche dans la direction des marées, le flot portant au NE et le jusant au SO. L'ancre de tribord doit être mise vers le SO et l'ancre de babord vers le NE, afin d'avoir les cables libres avec les vents de NO et Ouest, qui soufflent avec force et par grains. Si on ne compte pas rester longtems en rade, on peut mouiller avec une ancre, en faisant toujours attention aux marées qui changent régulièrement toutes les six heures » (\*).

Le Capitaine Lisianskoy détermina la latitude du Port St.-Paul par . . . . . 57° 46' 40" N.

M. Wassilieff par . . . . . 57 47 10 —

Le milieu . . . . . 57 46 50 —

Le premier détermina sa longitude par . . . . . 207° 51' 30" E.

M. Wassilieff par . . . . . 207 42 00 —

Le mauvais tems ne permit pas au Capitaine Golownin de faire ici des observations de longitude pendant le peu de jours qu'il y resta. Cook et Vancouver n'ont point eu connaissance de la Baie de Tschiniatskoy, mais on peut déduire la position géographique du Port de St.-Paul par celle du Cap Greville, qui gît au SO  $\frac{3}{4}$  S à  $2\frac{3}{4}$  de milles du Cap Tschiniatskoy, et qui porte sur les cartes russes le nom de *Tolstoy*, ou Cap Gros.

D'après Cook ce cap est situé par 57° 33' de latitude et 209° 15' de longitude orientale; d'après Vancouver par 57° 34' 30" et 208° 26'. La première détermination ne peut être prise en considération, car elle est très erronée, comme nous le verrons plus bas. En adoptant par conséquent la dernière et en la diminuant de 12', correction dont

(\*) Voyage du Capitaine Golownin, Tom. II, pag. 63 à 67 de l'original.

j'ai fait mention plus haut, on obtiendra pour vraie longitude du Cap Greville  $208^{\circ} 14' E$ ; et pour la position du Cap Tschiniatskoy  $57^{\circ} 37'$  et  $208^{\circ} 11'$ . D'après la carte de la Baie de Tschiniatskoy, le Port de St.-Paul gît au Nord  $41^{\circ} O$  à la distance de  $12\frac{1}{2}$  milles, ou  $9\frac{1}{2}$  milles au N et 15 minutes à l'Ouest du Port Tschiniatskoy; nous obtiendrons donc  $207^{\circ} 56'$  pour la longitude du port, qu'on peut admettre pour la vraie en attendant des observations plus exactes. La longitude ainsi fixée ne diffère que de  $4\frac{1}{2}$  minutes avec celle déterminée par le Capitaine Lisianskoy.

Il se trouve au Sud du Cap Greville une pointe, qui ne porte point de nom sur la carte de Vancouver. Sur les cartes russes cette pointe est nommée *Tonkoy* c. a. d. *Fin*, pour faire contraste au Cap Tolstoy ou Gros. Le Cap Tonkoy forme la pointe NE de la *Baie Igatskoy*, profonde coupure où la Compagnie a un établissement et qui fut reconnue en baidares par le Capitaine Lisianskoy; on y trouve de très bons ports, dont deux dans la partie occidentale de la baie, sont excellents; le Capitaine Lisianskoy fait surtout un grand éloge de celui situé au SO. La Baie d'Igatskoy, située par  $57^{\circ} 30'$  de latitude, a une étendue de 16 milles dans la direction à peu près Est et Ouest; mais sa largeur n'est guère au de là de  $2\frac{1}{2}$  milles, excepté à l'ouverture de la baie, où elle est de 4 milles. En y entrant on doit se tenir plus près de la côte Sud que de celle du Nord, qui est hérissée de rochers. Dans l'édition anglaise du voyage du Capitaine Lisianskoy, cette baie porte le nom *d'Ihack*; on a de même substitué un *h* au *g* dans le nom de l'isle Ougack, située à trois milles au Sud du Cap Tonkoy, comme en général plusieurs points sur l'isle de Kodiack sont autrement nommés dans ce voyage que dans celui de Cook. De telles variantes dans la nomenclature sur les différentes cartes rendent entr'autres infiniment difficiles les confrontations aussi nécessaires qu'utiles des longitudes de différens navigateurs, surtout ceux de Cook et de Vancouver, que les navigateurs russes même dans ces parages ont toujours à bord de leurs vaisseaux. Persuadé des grands avantages qu'il y a sous ce rapport, à retrouver toujours les mêmes noms d'endroits

sur les cartes russes et sur les cartes anglaises, je me suis décidé à conserver sur les miennes les dénominations adoptées par ces dernières et connues depuis longtemps par tout le monde.

Onze milles au Sud de la Baie Igatskoy se trouve la *Baie Kilou-denskoy*, où la Compagnie a également un établissement. D'après la description qu'en fait le Capitaine Lisianskoy, qui l'a examinée, elle ressemble beaucoup à la Baie d'Igatskoy, avec la seule différence qu'elle n'est pas aussi profonde; elle est proprement composée de deux baies, dont l'une a une direction vers l'Ouest, l'autre vers le Nord, toutes les deux peuvent servir d'abri aux bâtimens. Le Capitaine Lisianskoy fut empêché par le mauvais temps de sonder la baie, il dit cependant que d'après sa profondeur elle est partout propre au mouillage. L'entrée de la baie est située par  $57^{\circ} 27' 40''$  de latitude d'après les observations de ce même officier.

Dans la partie SE de Kodiack, au Sud de la baie que je viens de décrire, gît l'isle *Saltchidack*, ou *Siachladack*, qui a environ 20 milles de largeur dans une direction SO et NE. Sur la carte du Capitaine Lisianskoy elle a une direction OSO et ENE; mais on voit clairement par les voyages de Cook et de Vancouver, qu'entre le Cap Barnabas et la Pointe à deux têtes la direction de la côte est NE et SO (\*). D'après leurs cours, ni Cook ni Vancouver ne purent apercevoir que *Saltchidack* fût une isle, vû qu'elle n'est séparée de Kodiack que par un bras de mer fort étroit qui dans un endroit se rétrécit jusqu'à 250 toises, mais dont la largeur est de plusieurs milles aux extrémités NE et SO de l'isle. Le *Cap Barnabas* de Cook est la pointe NE de l'isle *Saltchidack*, et gît d'après Vancouver par  $57^{\circ} 10' N$  et  $207^{\circ} 45' E$ . La pointe que Cook nomma *Cap à deux têtes* (*Twoheaded point*) est située, comme il la supposait déjà alors, sur une petite isle dont Vancouver a déterminé la position par  $56^{\circ} 54' N$  et  $207^{\circ} 5' E$ , à huit milles au S  $61^{\circ} O$ , de la pointe Sud-Ouest de l'isle *Saltchidack*. C'est probablement la même isle,

(\*) Troisième Voyage de Cook, Tom. II, et voyage de Vancouver, Tom. III.

que l'Amiral Sarytscheff nomme *Nasikok* et qui d'après lui se distingue par une haute montagne, et est la plus septentrionale des quatre isles qu'on doit doubler avant d'entrer dans le *Port de l'Epiphanie*. Ceci s'accorde avec ce qu'en dit Vancouver: qu'elle forme la pointe Sud-Ouest de la grande rade, nom par lequel il désigne le Canal *Liachick* c. à. d. le canal, formé par la terre de Kodiack et la côte occidentale de l'isle Saltchidack. Le Capitaine Lisianskoy ne fait pas du tout mention de cette isle, quoiqu'il ait mouillé dans le Port d'Epiphanie. L'isle qu'on trouve sur sa carte par  $56^{\circ} 34'$  de latitude au SO de Saltchidack, quoiqu'elle soit placée exactement dans la même direction que celle marquée sur la carte de Vancouver, ne peut cependant être identique avec celle-ci, étant plus petite et plus éloignée de la côte que l'isle sur la carte de Vancouver. Cette partie exige une reconnaissance beaucoup plus exacte. Près de la pointe SO de Saltchidack, devant laquelle se trouve un rocher isolé à un demi mille de la côte, il y a une baie qu'on nomme *Myssoff* sur les cartes russes, et qui est nommée *Baie du Cap* sur l'exemplaire anglais de la carte du Capitaine de Lisianskoy, où elle est placée d'après ses propres observations faites sur les lieux par  $57^{\circ} 00'$  de latitude et  $206^{\circ} 55'$  de longitude. Sur la carte de Vancouver cette baie est marquée par  $57^{\circ} 00'$  et  $207^{\circ} 16'$  E.

L'ouverture du canal entre Kodiack et Saltchidack a 7 milles de largeur. Deux ports se trouvent ici sur la côte de Kodiack, le premier nommé *Kiack* est situé en face de la Baie du Cap; l'autre à 10 milles au Nord du premier, nommé *Baie de Nayoumlack*, dont la position géographique fut déterminée par  $57^{\circ} 00' 50''$  N et  $206^{\circ} 45'$  E. A quelques milles au Nord de cette dernière se trouve la Baie de l'Epiphanie; elle est petite, n'ayant qu'un mille de circonférence et 60 toises d'ouverture. Le brassiage y est de 12, 9, 8 et 5 brasses, fond de vase. Les habitans la nomment *Manikoks*; ce fût ici que Chélighoff mit pour la première fois pied à terre, et où le Capitaine Billings séjourna pendant plusieurs jours lors de son expédition en 1790. On trouve un plan de cette baie dans l'Atlas



de l'Amiral Sarytscheff; d'après les observations du Capitaine Billings cette baie gît par  $57^{\circ} 12'$  de latitude et  $205^{\circ} 47'$  de longitude. Les observations du Capitaine Lisianskoy la placent par  $57^{\circ} 06'$  N et  $206^{\circ} 46'$  E. Sa vraie longitude est de  $206^{\circ} 57'$ .

La pointe méridionale de Kodiack fut nommée par Cook: *Cap Trinité*. Il paraît qu'il n'a été vu ni par l'Amiral Sarytscheff, ni par le Capitaine Lisianskoy, ni même par le Capitaine Golownin qui le passa pendant un tems brumeux. Vancouver releva ce Cap le 5 Avril 1794 à midi au S  $77^{\circ}$  O, se trouvant alors par  $56^{\circ} 40'$  de latitude et  $207^{\circ} 30''$  de longitude. Le Cap à deux têtes lui resta en même tems au N  $33^{\circ}$  E; la pointe orientale des isles de la Trinité, au S  $42^{\circ}$  O, et la terre la plus au Nord en vue, au N  $13^{\circ}$  E. Sur la carte de Vancouver le Cap Trinité est placé par  $56^{\circ} 45'$  N et  $206^{\circ} 39'$  E.

A  $11\frac{1}{2}$  milles au Sud du Cap Trinité gisent deux isles que Cook nomma *Isles de la Trinité*. Elles sont si rapprochées qu'il aurait facilement pu les considérer comme n'en formant qu'une seule; il les supposa cependant séparées, et leur donna une étendue de 12 lieues dans une direction Est et Ouest, éloignées de 2 à 3 lieues de la côte. Ce sont en effet deux isles majeures, accompagnées de plusieurs autres petites isles, situées au Nord entre les premières et la terre voisine du Cap de la Trinité. Sur les cartes russes, l'isle orientale porte le nom de *Sitchunack* et l'isle occidentale celui de *Tugidack*. Vancouver et le Capitaine Golownin ont déterminé la position géographique de ces isles avec beaucoup de précision, et leurs observations s'accordent parfaitement. D'après le premier la pointe Est de l'isle Sitchunack gît par  $56^{\circ} 33' 30''$  et  $206^{\circ} 47'$  E; en la diminuant de  $12'$ , on a  $206^{\circ} 35'$ . Selon les observations du Capitaine Golownin cette pointe est par  $56^{\circ} 34'$  et  $206^{\circ} 38'$ . La longitude assignée par le Capitaine Cook à ces isles s'écarte de  $1\frac{3}{4}$  degrés de celles-ci. Vancouver qui avait accompagné Cook pendant son troisième voyage, et qui n'aurait certainement pas rejeté les observations de son grand maître sans des raisons bien fondées, les

trouve cependant erronées, tandis que les siennes méritent la plus grande confiance (*deduced from exceeding good observations, both before and after noon, correcteed by subsequeent observations*). Vancouver vit aussi les isles situées entre le Cap et les isles de Trinité, mais qui n'ont été reconnues ni par lui ni par d'autres navigateurs; la plus grande de ces isles porte sur les cartes russes le nom de *Ajanaghtack*.

Quoique la Compagnie Américaine possède depuis plus de 30 ans l'isle de Kodiack, nous ne connoissons que très imparfaitement la partie occidentale de cette isle, dont on n'a jamais fait une reconnaissance détaillée, de sorte que nous n'avons pas même une détermination sur la position exacte de quelques points principaux sur cette côte, d'après lesquels on pourrait déterminer la largeur du détroit de Chélighoff qui sépare l'isle Kodiack du continent opposé de l'Amérique. Nous ne possédons qu'une seule carte de cette isle sur une grande échelle, dans l'atlas du voyage du Capitaine Lisianskoy; mais comme elle n'est basée que sur des rapports détachés et des relevemens incomplets, je ne puis répondre de l'exactitude de ma carte, sur laquelle, faute d'autres matériaux, tout le rivage occidental est copié sur celle-là.

Il se trouve par  $57^{\circ} 00'$  de latitude entre le Cap Trinité et l'extrémité SO de Kodiack une baie qui porte le nom d'*Alitock*, où la Compagnie a un établissement. La pointe occidentale de Kodiack est le *Cap Ykolick* par  $57^{\circ} 14'$  N et  $205^{\circ} 58'$ , gisant au N  $25^{\circ}$  O à 38 milles de distance du Cap Trinité. A 18 milles au NE du Cap Ykolik, la Compagnie a un établissement nommé *Carluck*. C'est d'ici que toutes les baidares destinées pour le continent opposé mettent en mer, le détroit de Chélighoff ayant ici la moindre largeur c. à d. pas au delà de 35 milles.

A 12 milles au Nord de Carluck se trouve la *Baie Oujack* par  $57^{\circ} 42'$  de latitude; c'est une coupure profonde qui a une étendue de 27 milles, dans une direction S  $30^{\circ}$  E, et se trouve précisément opposée à la Baie Kiludenskoy sur la côte orientale de l'isle de Ko-

diack qui dans cet endroit se rétrécit tellement, qu'il n'y a qu'une espèce d'isthme de huit milles de largeur qui les sépare. L'ouverture de la baie, qui a quatre milles de largeur est presque entièrement formée par une isle placée devant l'entrée, de sorte qu'il n'y a des deux côtés qu'un canal étroit pour y entrer. La pointe septentrionale de la baie Oujack est un cap très saillant qui porte le même nom que la baie, et gît par  $57^{\circ} 54'$  de latitude. A droite de ce cap se trouve une seconde baie qui n'a que dix milles de profondeur, et à l'Ouest de laquelle gît l'isle *Ouganick*.

L'extrémité NO de Kodiack est située d'après la carte du Capitaine Lisianskoy par  $57^{\circ} 28'$  de latitude, et à deux milles de cette pointe gît une isle qui porte le nom *d'Isle du Nord*; elle a une étendue de 15 milles dans la direction ONO et ESE. Cette isle est séparée par un canal étroit de l'isle d'Afognack, dont la pointe orientale nommée par Cook *Cap Whitsunday*, est située par  $58^{\circ} 28' N$ ; un canal d'environ un demi mille de largeur la sépare de l'isle *Choujack* qui a une étendue de 14 milles du Nord au Sud. C'est cette isle que Cook nomma *Cap Banks*; il ne détermina pas sa longitude, mais il dit qu'elle gît dans le S  $61^{\circ} E$  à 12 lieues du Cap Douglas qu'il place par  $58^{\circ} 56' N$  et  $206^{\circ} 10' E$ . Sur la carte de Vancouver ce cap gît par  $58^{\circ} 52' N$  et  $207^{\circ} 21' E$ ; ce navigateur ne l'ayant cependant pas approché, j'ai cru devoir adopter pour latitude du Cap Douglas la moyenne entre ces deux déterminations, c. à d.  $58^{\circ} 54' N$ , et pour sa longitude celle de Vancouver avec la diminution de  $12^{\circ}$ , c. à d.  $207^{\circ} 09' E$ . Le relèvement de S  $61^{\circ} E$  donne pour une distance de 12 lieues,  $17'$  différence de latitude et  $1^{\circ} 2'$  différence de longitude; on aura donc pour la position géographique du Cap Banks  $58^{\circ} 54' - 17' = 58^{\circ} 37'$  de latitude, et  $207^{\circ} 09' + 1^{\circ} 2' = 208^{\circ} 11'$  de longitude.

La côte septentrionale de Kodiack, l'isle du Nord et la partie Sud de l'isle Afognack, forment un canal qui a 20 milles de longueur sur deux de largeur, et où l'on trouve de 10 à 20 brasses d'eau. Précisément dans le milieu de son entrée orientale se trouve une isle qui

a de 6 à 8 milles de circonférence, et ne laisse des deux côtés qu'une passe d'un mille de largeur.

A quatre milles du Cap Whitsunday, situé d'après les observations de Vancouver par  $208^{\circ} 47'$  E, gît une isle de huit milles de longueur et nommée par les Russes *Evratschey*, d'après le nom d'un petit animal qu'on y trouve en grand nombre, et dont les habitans de Kodiack employent les peaux pour faire leurs *Parques*, ou chemises en fourrures. Cette isle est la même vûe par Béhring qu'il crût être la pointe NE de Kodiack et qu'il nomme le Cap de *St.-Hermogène*. Cook trouva que c'était une isle et lui conserva probablement par égard pour Béhring le nom d'Isle de St.-Hermogène, que j'ai aussi préféré à celui d'Evratschey. Vancouver détermina la position géographique de son extrémité Sud par  $58^{\circ} 10'$  de latitude et  $208^{\circ} 56'$  de longitude. La Baie de la Trinité de Cook se trouve entre la partie NE de Kodiack et l'isle d'Afognack; ce n'est cependant pas une baie, mais les deux rives se rapprochent et forment le canal du Nord, dont j'ai parlé plus haut. Il ne fut pas possible à Cook de remarquer ce canal, mais il ne doutait pas de son existence.

On trouve sur nos cartes une isle, nommée Isle aux *Pins*, par  $57^{\circ} 56'$  de latitude, gisant près de la pointe NE de Kodiack; je doute cependant qu'on l'ait placée dans sa vraie position. Il faut aussi remarquer ici, que Vancouver a placé sur sa carte un groupe de rochers au Nord de l'isle de St.-Hermogène et une isle à l'Est de l'isle Chujack, qu'on ne trouve pas sur les cartes russes. Quant aux rochers, Cook les ayant aussi découverts au Nord de l'isle St.-Hermogène (\*), je les ai placés sur ma carte, de même que l'isle qui est située à l'Est et dont l'existence me paraît très probable.

Cook nomma l'entrée septentrionale du détroit de Chélighoff, *Baie de la Fumée* (Smoky Bay,) parcequ'il avait vu de la fumée s'élever non loin du Cap Banks. Cette entrée est située entre le Cap Banks sur l'isle Chujack et un promontoire sur le continent de l'Amérique, formé par deux très hautes montagnes. Cook lui donna le

(\*) Cook, troisième voyage, Tom. 3, pag. 384.

nom de Douglas. Vancouver a déterminé sa position par  $58^{\circ} 52'$ . Une petite isle rasée, nommée *Shaws*, sur le parallèle de  $59^{\circ}$ , gît au Nord du Cap Douglas, et la Baie d'Oujack en est au Sud. Je dois encore observer ici, que toute la côte d'Amérique, depuis le Cap Douglas jusqu'à l'extrémité de la Presqu'isle d'Aliaska, comprenant une étendue de 500 milles, est une terre totalement inconnue aux Géographes.

Le détroit de Chelighoff a une étendue d'environ 45 lieues dans la direction du NE au SO; sa largeur est d'environ 13 à 14 lieues. Ce détroit et le Golfe de Cook (Cook's Inlet) sont désignés sur les cartes russes par la dénomination *Kenay*; ce nom provient de la supposition que la côte opposée à Kodiack et le rivage de Cook's Inlet sont habités par la même peuplade qui habite Kodiack, et qui se nomme Kenay. Sur les cartes russes on donne au Cap Douglas et à la baie qui en est située au NO, le nom de *Kamyshatskoy*; le même nom est donné aussi sur quelques cartes à la Baie de Bristol; cet exemple frappant du peu d'accord qu'il y a encore dans la nomenclature dans ces parages me justifiera, j'espère, sur la préférence que j'ai donnée à celle de Cook, en la conservant comme la première que nous ayons appris à connoître.

En venant par l'Est, les caps nommés par Cook *Elisabeth* et *Banks* forment l'entrée du Golfe de Cook. Vancouver trouva que le Cap Elisabeth gît sur une isle par  $59^{\circ} 9'$  de latitude et  $208^{\circ} 57'$  de longitude. Derrière cette isle se trouve le Port Chatham, où la Compagnie a un établissement qui se nomme *Alexandroffsk*.

Dans le canal qui sépare le Cap Banks du Cap Elisabeth, gît un groupe de petits rochers très élevés, nommés par Cook *Isles Stériles* (Barren islands); ils sont situés entre les deux caps et dans le même alignement, par  $59^{\circ}$  de latitude, à neuf milles de distance du Cap Elisabeth, et à 15 milles du Cap Banks. Sur la carte de Vancouver leur extrémité Nord gît par  $58^{\circ} 58'$  de latitude et celle du Sud par  $58^{\circ} 52'$ .

Au Nord du Port Chatham la côte forme une coupure qui a une étendue de 50 milles dans la direction de l'Est à Sud à Ouest à Nord; elle porte le nom de Tschugatschouk. Le cap nommé par Cook *Beda*, par  $59^{\circ} 19'$  de latitude, en forme la pointe Sud, et l'*Anchor point* par  $59^{\circ} 38'$ , la pointe Nord.



---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DES ISLES ALÉOUTIENNES.

C'EST au célèbre Behring qui, comme nous l'avons vu dans l'article précédent, venait de découvrir l'isle Kodiack, que la Russie doit encore la première découverte des isles Aléoutiennes. Ce fut pendant son retour de la côte d'Amérique en 1741, qu'il découvrit plusieurs de ces isles, connues à present sous les noms de Semitsch, Kiska et Amschitka. En 1745 un marchand entreprenant, nommé Basoff, qui avait entendu parler de la quantité de loutres marines qu'on trouve auprès de ces isles, y fit un voyage; depuis cette époque les voyages y devinrent très fréquents, et cet archipel devint plus connu de jour en jour (\*). Mais quant à la connaissance de la position géographique des isles Aléoutiennes, nous la devons principalement à Mr le Vice-Amiral Sarytscheff qui accompagna le Capitaine Billings dans son expédition dite astronomique et géographique, et qui visita ces isles dans les années 1791 et 1792. Il détermina par des observations astronomiques la plupart de ces isles et dressa des cartes détaillées de plusieurs d'entr'elles, dont il avait fait le tour en baidares. C'est ainsi p. ex. qu'il a construit d'après ses propres relevemens une carte de l'isle Ounalachka sur une grande échelle qui jusqu'à present est la seule que nous en possédions. On ne saurait cependant passer sous silence, que c'est à Cook que nous devons

(\*) Voyez les découvertes des Russes par Coxe; Pallas dans ses mémoires du Nord, et le Journal de St.-Petersbourg des années 1781 et 1782.

la première détermination astronomique de l'isle Ounalachka et de quelques autres isles situées près d'elle.

Il est fort à regretter que les travaux hydrographiques d'un officier de la Marine, Wassilieff, qui était au service de la compagnie Américaine, soient perdus. J'ai déjà eu occasion de parler de lui dans l'article précédent. Muni d'un sextant, d'un chronomètre et de beaucoup de zèle et d'attachement pour sa profession, il avait pendant le tems de son séjour à nos colonies américaines, achevé une levée complète de toutes les isles Aléoutiennes, sans avoir eu un ordre exprès pour ce travail. Malheureusement il se noya sur la rade d'Okhotzk à son retour de l'Amérique en Russie, et l'on ignore ce que sont devenus ses précieux papiers et dessins (\*). Les Capitaines Golownin et Kotzebue ont aussi, dans les années 1817 et 1818, déterminé avec beaucoup d'exactitude la position de plusieurs isles. Le dernier surtout nous a donné de très bonnes notions sur la position exacte d'un groupe de cinq isles, situées au Nord Est d'Ounalachka, qui ne se trouvaient marquées que très imparfaitement sur les cartes. C'est grâce aux travaux et aux observations de ces officiers distingués, dont j'ai profité, que ma carte de ces isles aura quelque supériorité sur toutes celles qui ont été publiées jusqu'à ce jour, sans en excepter celle du fameux Arrowsmith de l'Océan Pacifique qui est la seule que je connaisse, où les isles Aléoutiennes soient dessinées d'après une échelle assez grande pour être convenable aux marins. Comme je serai dans le cas de relever dans ce mémoire les erreurs qui se trouvent sur cette carte, je me fais un devoir de déclarer ici que je ferai ces observations, non pas dans l'intention de critiquer le digne géographe anglais, dont j'ai toujours admiré le zèle infatigable pour le perfectionnement des cartes tant maritimes que géographiques; mais uniquement pour rectifier des erreurs qui, revêtues d'un nom aussi célèbre, ont sans doute passé dans quantité

(\*) On ne doit pas confondre celui-ci avec le Capitaine Wassilieff qui fut expédié en 1819, pour explorer les parties septentrionales de l'Océan Pacifique et particulièrement le détroit de Behring.



d'autres ouvrages, et pour donner en même tems un nouvel exemple du peu d'attention que les auteurs des meilleures cartes même, ont fait aux travaux géographiques des navigateurs russes. Le voyage de l'Amiral Sarytscheff a paru il y a plus de vingt années; il a été traduit en français et en allemand, et cependant il est resté inconnu à un des plus fameux géographes de l'Europe. J'aurai occasion de faire la même remarque en parlant des isles Kouriles.

Quoique sur une bien plus petite échelle que la carte d'Arrow-smith, la mappemonde de l'hydrographe anglais Purdy, dont il a paru une nouvelle édition en 1825, présente les isles Aléoutiennes avec beaucoup plus de précision que celle-ci, et l'on voit qu'il a consulté la carte de l'Amiral Sarytscheff. J'ai déjà eu plusieurs fois occasion de louer les travaux de Mr. Purdy, dans la première partie de cet ouvrage. Ce géographe distingué emploie toujours avec une saine critique les meilleurs matériaux et les plus nouveaux.

J'en ne connais aucune carte française récente sur laquelle les isles Aléoutiennes soient marquées, excepté celle de Mr Brué dans la seconde feuille de l'Asie de son atlas universel; elles y sont bien tracées, mais sans les corrections qui y ont été faites par MM. de Golownin et de Kotzebue, et que Mr Brué ne pouvait connaître, lors de la publication de son Atlas.

Les isles Aléoutiennes forment une chaîne qui s'étend à-peu-près de l'Est à l'Ouest, depuis l'isle Attou, située par  $172^{\circ} 45'$  de longitude, jusqu'à la presqu'isle d'Aliaska, dont la pointe occidentale git par  $196^{\circ} 15'$ . Ces isles comprennent donc une étendue de 23 degrés, et remplissent deux feuilles d'après l'échelle que j'ai adoptée. En latitude elles s'étendent du  $51$  jusqu'au  $55^{\circ}$  degré.

On a divisé ces isles en plusieurs groupes. Le groupe occidental, composé de quatre isles: Attou, Agattou, Semitsch et Bouldyr, a eu le nom d'*Isles proches*. Un autre groupe est nommé *Isles des Rats*: un troisième *Isles d'Andréanoff*, et le groupe oriental, *Isles des Renards*, parcequ'on n'a trouvé de ces animaux que sur les isles ap-

partenant à ce groupe. Il me paroît que ces subdivisions sont inutiles et qu'il est plus simple et plus convenable, de leur conserver le nom collectif *d'isles Aléoutiennes*.

## A T T O U.

Attou est la plus grande des isles Aléoutiennes. Son extrémité occidentale, ou du moins le cap que le Capitaine Golownin en 1808 crût être cette pointe, gît d'après les observations très exactes de ce navigateur, par  $52^{\circ} 58'$  de latitude et  $172^{\circ} 44'$  de longitude orientale. Il donna à cette isle une étendue de  $27\frac{3}{4}$  milles dans une direction de l'Est à l'Ouest; d'après ces dimensions la pointe orientale de l'isle doit être située par  $52^{\circ} 58'$  N et  $173^{\circ} 30'$  E. Sur la carte de l'Amirauté elle a une étendue de 48 milles; sa pointe occidentale devrait donc être située par  $172^{\circ} 17'$ ; et comme le Capitaine Golownin dit lui même qu'il ne pouvait pas bien distinguer si l'isle se terminoit ou non par la pointe qu'il prit pour la pointe occidentale, nous devons admettre les dimensions données par l'Amiral Sarytscheff, d'après lesquelles la pointe occidentale sera située par  $172^{\circ} 17'$  de longitude. On trouve dans la partie SE de l'isle une baie, où un vaisseau de la compagnie américaine mouilla, il y a quelques années; sur un plan de cette baie levé par feu le Lieutenant de Dawydoff elle porte le nom *Baie du Massacre*. Sa latitude peut être estimée à quelques minutes près par  $52^{\circ} 50'$  N.

Mr. Arrowsmith a très correctement placé la pointe orientale de cette isle par  $53^{\circ} 00'$  N et  $172^{\circ} 44'$  E; mais l'isle qu'il place à l'Ouest d'Attou n'existe probablement pas, puisque ni l'Amiral Sarytscheff ni le Capitaine Golownin ne l'ont vue. Il faut cependant observer ici, que sur les anciennes cartes russes une isle est placée à l'Ouest d'Attou.

## A G A T T O U.

Le milieu de l'isle *Agattou* gît d'après le Capitaine Golownin dans le SSE de la pointe orientale d'Attou. Il ne dit pas à quelle distance; sur la carte de l'Amirauté elle est de 15 milles. En admettant cette

distance, la position du milieu de l'isle sera par  $52^{\circ} 43' N$  et  $173^{\circ} 37' E$ ; d'après les relèvemens de l'Amiral Sarytscheff elle a une circonférence de 34 milles.

## S E M I T S C H.

Les deux petites isles Semitsch gisent dans l'ENE à six lieues de la pointe Est d'Attou c. à. d. par  $53^{\circ} 6' N$  et  $174^{\circ} 00' E$ ; elles sont situées à environ une demie lieue l'une de l'autre; leur étendue ENE et OSO, est de six à sept milles. La terre basse que vit Behring le 29 Octobre 1741, lors de son retour des côtes NO de l'Amérique au Kamtchatka, et à laquelle il donna le nom d'*Isle Abraham*, n'est certainement que les isles *Sémitsch* qu'il prit pour une seule isle. Il les releva à dix heures du matin à six milles dans l'Ouest, et à midi à dix milles dans l'OSO (\*). La latitude estimée est marquée ce jour la à  $52^{\circ} 31'$ , ce qui est de  $\frac{3}{4}$  de degrés trop au Sud.

On trouve sur la carte de l'Amirauté, comme sur celle de l'Amiral Sarytscheff, un groupe de rochers à 16 lieues dans l'Est de l'isle Attou, c. à. d. par  $52^{\circ} 58' N$  et  $174^{\circ} 50' E$ . Sur la carte d'Arrow-smith on ne voit pas de rochers; mais une petite isle sans nom par  $53^{\circ} 3' N$  et  $176^{\circ} 8' E$ . Cependant l'existence de ces rochers, aussi bien que de l'isle, est très douteuse, puisqu'aucun de nos navigateurs n'a aperçu ici un danger pareil. Ce n'est que sur les rapports verbaux des marchands pelletiers, que l'Amiral Sarytscheff a placé les rochers sur sa carte.

## B O U L D Y R.

Isle montueuse entourée de rochers à pic qui s'avancent à une demi-lieue de distance au large de la pointe SO de l'isle. D'après les observations de l'Amiral Sarytscheff, qui lui donne une circonférence de quatre lieues, elle est située par  $52^{\circ} 40' N$  et  $176^{\circ} 13' E$ . Deux grandes roches se trouvent à la partie occidentale de l'isle.

(\*) Journal manuscrit de Behring, au dépôt des cartes de l'Amirauté.

## K I S K A.

Isle montueuse, à l'exception de sa partie orientale qui est basse. Son étendue Nord et Sud est de 25 milles. Un rocher en forme de colonne gît à trois milles au NO de l'isle. D'après les observations de l'Amiral Sarytscheff, la pointe septentrionale de l'isle Kiska, est située par  $52^{\circ} 19' N$  et  $176^{\circ} 35' E$ . Sur la carte de l'Amirauté, elle est placée par  $52^{\circ} 22'$  et  $177^{\circ} 50'$ . J'ai cru devoir suivre cette dernière, et partout où il y a de la différence entre le journal et les observations de l'Amiral et la carte de l'Amirauté, j'ai toujours préféré cette dernière comme la plus récente, et publiée sous la direction de Mr. l'Amiral Sarytscheff, Hydrographe à l'Amirauté.

Behring a vu le 28 Octobre 1741 cette isle qu'il dit être très montueuse et à laquelle il donna le nom de *St.-Stéphan*. Il parle aussi de petites isles qui se trouvent à l'Est de Kiska; cependant au lieu de quatre, il n'en mentionne que trois. Behring releva cette isle le même jour à midi, par  $51^{\circ} 55'$  de latitude estimée, à quatre milles de distance dans le NNE. Cette détermination est cependant aussi d'un demi degré trop au Sud.

## ISLES TSCHEGOULA.

A une distance de 4 à 5 lieues de Tschegoula dans l'Est de l'isle Kiska gît un groupe de quatre petites isles montueuses, qui s'étendent à environ six lieues de l'Est à l'Ouest. Dans son journal, l'Amiral Sarytscheff nomme l'isle la plus occidentale Tschegoula. Se trouvant à midi par  $52^{\circ} 23'$  de latitude observée et  $176^{\circ} 59'$  de longitude, il releva l'isle Tschegoula dans le S  $5^{\circ} O$ ; une seconde isle lui restait au SE  $\frac{1}{2}$  SE à 11 milles, et la 3<sup>me</sup> et 4<sup>me</sup> qui sont très rapprochées, dans le SSE  $\frac{1}{2}$  E à huit milles. On releva au même instant la pointe septentrionale de Kiska dans le S  $75^{\circ} O$ . Sur la carte de l'Amirauté on trouve ce groupe sans nom par  $52^{\circ} 15' N$  et  $178^{\circ} 20' E$ . C'est aussi dans cette position que j'ai placé le milieu des quatre isles sur ma carte, en donnant à ce groupe le nom de Tschegoula.

## AMTSCHITKA.

Cette isle est située à environ 14 lieues dans l'ESE  $\frac{1}{2}$  E de la pointe Sud de Kiska. Elle n'est pas très montueuse et s'étend à environ 11 lieues du N  $72^{\circ}$  O à S  $72^{\circ}$  E. L'Amiral Sarytscheff, qui se trouva le 25 May 1790 par  $51^{\circ} 18'$  de latitude observée, releva la pointe Sud d'Amtschtka dans le N  $24^{\circ}$  O à sept milles de distance, ce qui donne pour cette pointe la latitude de  $51^{\circ} 25'$ . On trouve près de sa pointe Ouest, qui sur la carte de l'Amirauté est placée par  $51^{\circ} 43'$  N et  $178^{\circ} 45'$  E, deux petites isles, dont la plus grande porte le nom *d'isle aux Rats*, nom qu'on a étendu depuis au groupe entier. Sur la carte d'Arrowsmith, l'isle Amtschitka a une direction Est et Ouest; sa pointe occidentale y gît par  $52^{\circ} 25'$  N et  $180^{\circ} 00'$  E, et l'isle aux Rats par  $52^{\circ} 18'$  et  $179^{\circ} 40'$  E, ce qui fait  $40'$  plus Nord que d'après les observations de l'Amiral Sarytscheff. On trouve encore sur la même carte au Nord de l'isle Amtschitka cinq isles qui n'existent pas du tout.

Behring releva cette isle, à laquelle il donna le nom de St.-Marcien (Markiana), le 25 Octobre à minuit dans le NO, à une distance de  $8\frac{1}{2}$  milles d'Allemagne; il la dit être assez élevée et couverte de neige. La latitude ohservée à midi fut de  $50^{\circ} 50'$ , ce qui sans contredit est trop peu pour l'isle d'Amtschtka; mais j'ai déjà observé plus haut, en parlant de l'isle dite de Behring, que toutes les latitudes de ce navigateur étoient trop petites. Ces erreurs vont quelquefois jusqu'à  $\frac{3}{4}$  degré, comme nous l'avons vu plus haut et comme j'aurai occasion de le montrer encore dans le mémoire pour la carte de la péninsule d'Aliaska. Du reste comme, excepté le petit islot d'Amagtiniac, l'isle la plus méridionale de tout le groupe des Aléoutiennes est celle d'Amtchtka, il est évident que ce n'est guères qu'à elle que Behring a pu donner le nom de St.-Marcien.

## ISLE AUX SEPT MONTAGNES.

A huit lieues au Nord  $25^{\circ}$  Est de l'isle Amtschitka se trouve une isle avec sept montagnes, qui lui ont fait donner ce nom (*Semiso-pohnoy*). Elle est de forme ronde et a dix lieues de circonférence.

Les observations de l'Amiral Sarytscheff qui la passa de très près, lui assignent la position de  $51^{\circ} 59'$  N et  $180^{\circ} 22'$  E. Sur la carte d'Arrowsmith elle est placée par  $52^{\circ} 41'$  N et  $181^{\circ} 18'$  E.

#### ISLE GORELOY OU ISLE BRULÉE.

A 16 ou 17 lieues dans l'Est de l'isle aux Sept montagnes, et à environ six lieues à l'Ouest de l'isle Tanaga, dont il sera parlé plus bas, il se trouve une isle avec un volcan très élevé, dont le sommet est couvert de neiges éternelles; elle porte le nom d'*isle Brulée* (Goreloy). L'Amiral Sarytscheff lui donne une circonférence de six lieues. Sur la carte de l'Amirauté elle est située par  $51^{\circ} 56'$  N et  $181^{\circ} 20'$  E. Arrowsmith, qui la nomme *Ibrule*, la place par  $52^{\circ} 45'$  N et  $182^{\circ} 24'$ . Le mot *Ibrule* provient probablement de quelque carte française, où elle a été marquée vraisemblablement par abréviation I. brulée.

#### AMATIGNACK. ILLACK.

Deux petites isles, situées au Sud de l'isle Brulée, forment les plus occidentales des isles Andréanoffsky. Une de ces isles par  $51^{\circ} 5'$  de latitude et  $181^{\circ} 5'$  de longitude est nommée *Amatignack*; l'autre par  $51^{\circ} 24'$  N et  $181^{\circ} 42'$  E, *Illack*. Le nom d'Amatignack se trouve aussi sur la carte d'Arrowsmith; mais à  $1^{\circ} 20'$  trop au Nord.

#### ISLES DELAROFF.

A quatre lieues au NO de l'isle Illack se trouvent deux petites isles basses, très près l'une de l'autre. L'Amiral Sarytscheff en fait aussi mention et dit, qu'elles sont situées à 16 milles au SO de la pointe SO de l'isle Tanaga. Il passa entre cette dernière et les deux petites isles, et trouva ce passage très sain. Ces isles ne portant aucun nom sur les cartes, je les ai distinguées sous le nom de *Délaroff*, un des premiers fondateurs de la Compagnie Américaine.

#### TANAGA.

D'après les relèvements de l'Amiral Sarytscheff cette isle a environ onze lieues d'étendue de l'Est à l'Ouest, sur quatre de largeur. Elle

est située droit à l'Est de l'isle Brulée, et se distingue facilement par un volcan élevé qui se trouve à sa pointe NO. Il y a près de cette pointe une baie que l'Amiral Sarytscheff visita pendant son voyage et dont il a levé le plan. L'entrée de cette baie peut avoir quatre milles de largeur sur huit de profondeur. A son ouverture il y a 40 brasses d'eau qui se réduisent à sept et à huit brasses, lorsqu'on est à un demi mille de terre. C'est à cette distance dans la partie Nord de la baie, que le vaisseau que monta M. de Sarytscheff, mouilla, sur un fond de sable fin noir, vis-à-vis de l'embouchure de deux rivières qui prenant leur sources dans les montagnes, viennent se jeter ici dans la baie. Il est très facile de faire de l'eau dans cette baie, les embarcations pouvant remonter les rivières sans obstacles. D'après les observations faites dans cette baie, elle est située par  $51^{\circ} 52'$  N et  $181^{\circ} 58'$  E. Sur les cartes d'Arrowsmith la partie septentrionale de l'isle gît par  $52^{\circ} 40'$  N et  $183^{\circ} 40'$  E, et l'isle elle même y a une direction du N au S, au lieu d'en avoir une de l'E à l'O. Arrowsmith a aussi marqué cinq isles entre Tanaga et Amatignack; mais il n'y a que les deux qui gisent au SO de Tanaga, et que j'ai citées plus haut, qui existent réellement.

## K A N A G A .

Un canal de deux lieues de largeur sépare Tanaga de l'isle de Kanaga qui, dans une direction NE, a une étendue de huit lieues. La partie septentrionale de cette isle est remarquable par une haute montagne; au reste l'isle n'est pas très élevée. La pointe Nord gît par  $52^{\circ} 4'$  de latitude et  $183^{\circ} 10'$  de longitude. Près de sa partie occidentale se trouve une petite isle qui porte le nom d'isle *aux Loutres*. L'Amiral Sarytschef la releva le 16 Juin 1791 à midi dans le SO  $\frac{1}{2}$  S à 12 milles de distance. La latitude fut observée ce jour par  $52^{\circ} 8'$ , et la longitude par  $181^{\circ} 37'$ , ce qui donne pour la position de l'isle aux Loutres  $51^{\circ} 58'$  et  $181^{\circ} 26'$ . Sur la carte de l'Amirauté elle est placée d' $1^{\circ} \frac{1}{2}$  plus à l'Est. Ces différences qui se reproduisent bien souvent dans les cartes de ces parages, démontrent la

\*\*

nécessité de déterminer par de nouvelles observations astronomiques la position géographique de toutes ces isles.

## A D A C H.

Cette isle est située à deux lieues à l'Est de Kanaga; elle a la même étendue et la même direction que Kanaga. Il nous manque une description détaillée de cette isle, l'Amiral Sarytscheff n'en faisant mention que vaguement. D'après la carte de l'Amirauté, il se trouve un enfoncement sur la côte septentrionale de l'isle, et sa pointe NE y est placée par  $52^{\circ} 5' N$  et  $183^{\circ} 38' E$ .

## S I T C H I N.

Cette isle, située au NE d'Adach, est reconnaissable par un volcan très élevé. Le 13 Mai 1792 à midi, par  $52^{\circ} 13'$  de latitude observée, l'Amiral Sarytscheff la releva dans l'Est à la distance de 13 milles, de sorte que la latitude de cette isle est  $52^{\circ} 13'$ . Sur la carte de l'Amirauté, elle est marquée par  $52^{\circ} 10' N$  et  $183^{\circ} 55' E$ .

## A T C H A.

L'isle Atcha est située à huit lieues dans l'Est de Sitchin. C'est une des plus grandes des isles Aléoutiennes, ayant environ 20 lieues d'étendue dans une direction ENE et OSO. L'Amiral Sarytscheff a longé la côte méridionale, et le Capitaine Golownin la côte septentrionale de cette isle; tous deux à une petite distance. La pointe NE de l'isle, située d'après le journal de Mr. de Sarytscheff par  $52^{\circ} 31' N$  et  $186^{\circ} 20' E$ , se distingue par une haute montagne qui a été anciennement un Volcan. La pointe Ouest de l'isle gît par  $52^{\circ} 5' N$  et  $184^{\circ} 40' E$ . Une baie, nommée *Baie de Korovinskoy*, se trouve dans la partie NO de l'isle; mais on ne peut pas beaucoup la recommander. Mr. Wassilieff que j'ai cité plus haut, a hiverné ici avec un petit bâtiment; il trouva l'entrée si étroite et la profondeur d'eau si peu considérable, que de petits navires même ne sauraient y entrer qu'avec difficulté; d'ailleurs le fond est rocailleux (\*).

(\*) Voyage du Capitaine Golownin, Tom. I, pag. 172, de l'original



Tout l'espace compris entre les isles Sitchin, Atcha et Adach, est rempli d'une quantité de petites isles et d'islots dont on n'a encore déterminé ni le nombre, ni l'étendue, ni la position relative. La plus orientale de ces isles gît à sept milles dans l'Ouest de la pointe occidentale de l'isle Atcha; elle en est séparée par un canal, dans lequel on trouve 45 brasses d'eau, et par lequel l'Amiral Sarytscheff a passé.

## A M L I A.

C'est une isle allongée, très étroite et dénuée d'arbres. Des rochers coupés a pic composent sa partie orientale, et son milieu est garni de montagnes de forme conique. Son étendue de l'Est à l'Ouest est d'environ 15 lieues; sa largeur n'excède pas une lieue et demie. D'après les relèvemens du Capitaine Golownin la pointe occidentale de cette isle est située au S  $13^{\circ}$  O de la pointe NE de l'isle Atcha; c'est aussi dans cette direction que je l'ai placée sur ma carte, par  $52^{\circ} 6' N$  et  $186^{\circ} 10' E$ . Sur la carte d'Arrowsmith cette isle ne se trouve pas du tout.

## ROCHER KLOTSCHKOFF.

Un officier de notre Marine, Mr. Klotschkoff, commandant un petit bâtiment de la Compagnie Américaine, le Tschirikoff, découvrit en 1818 au NNE de l'isle Amlia, à la distance de 5 milles de sa pointe Est, un rocher élevé de 20 toises en diamètre, sur lequel il trouva un immense nombre de veaux marins. Ce rocher, que j'ai distingué par le nom de celui qui l'a découvert, n'a été marqué jusqu'à présent sur aucune carte.

## S É G U A M.

C'est une petite isle qui a environ cinq milles d'étendue du Nord-Est au Sud-Ouest. L'Amiral Sarytscheff place son milieu par  $52^{\circ} 22'$  de latitude et  $187^{\circ} 42'$  de longitude, à sept lieues de distance au NE  $\frac{1}{4}$  E de la pointe orientale de l'isle Amlia. Il est probable que

l'isle nommée Tenouam sur la carte d'Arrowsmith, par  $52^{\circ} 30' N$  et  $188^{\circ} 6' E$ , soit l'isle Séguam.

## A M O U G H T A.

Cette isle située dans l'Est de l'isle Séguam, est plus grande que celle-ci. L'Amiral Sarytscheff lui donne une circonférence de neuf lieues. Le Capitaine Kotzebue l'a vue, mais à une distance de dix lieues. Sur sa carte le milieu de l'isle est placé par  $52^{\circ} 33' N$  et  $189^{\circ} 15' E$ .

## T S C H E G O U L A.

C'est une petite isle qui gît tout près de la pointe NE d'Amoughta. D'après la carte de Mr. de Kotzebue elle est de forme circulaire, ayant trois milles de diamètre, et gisant par  $52^{\circ} 40' N$  et  $189^{\circ} 26' E$ .

## Y O U N A S K A.

L'isle Younaska, située à sept milles dans l'Est de Tschegoula, a environ cinq lieues d'étendue du NE au SO. D'après le Capitaine Kotzebue une haute montagne se présente dans le milieu de l'isle par  $52^{\circ} 40' N$  et  $189^{\circ} 45' E$ .

## ISLES DE QUATRE MONTAGNES.

Au Nord de Younaska se trouvent quatre isles volcaniques qui portent le nom *d'isles de quatre montagnes*; elles sont toutes les quatre très rapprochées. Le Capitaine Kotzebue n'en a vu que trois. Sur sa carte les deux méridionales gisent par  $52^{\circ} 52'$  de latitude et les deux septentrionales par  $53^{\circ} 00'$ . Le nom de l'isle au SO est *Ouliaga*; celle du NO se nomme *Tano*; celle du NE, *Tschiganock* et celle du SE *Chagamil*. La première et la dernière sont les plus grandes, ayant cinq à six lieues de pourtour. Arrowsmith a marqué ces quatre isles avec beaucoup d'exactitude; il n'y a que les noms qui sont défigurés sur sa carte. On trouve encore deux isles au Nord de ce groupe, mais qui ne portent point de noms.

## O U M N A C K.

A l'Est de ces quatre isles se trouve l'isle *Oumnack*. Après l'isle Ounalaschka elle est la plus grande de cet archipel, ayant à-peu-près 20 lieues de longueur du SO $\frac{1}{4}$ S au NE $\frac{1}{4}$ N; son élévation augmente dans cette même direction, et sa pointe septentrionale est composée de très hautes montagnes, parmi lesquelles se distingue un volcan très élevé, couvert de neiges éternelles. Cook vit cette isle le 29 Octobre 1778 quelques jours après avoir quitté Ounalaschka, et la nomme dans son journal *Amoughta*. D'après le Capitaine Kotzebue son extrémité SO gît par 52° 50' N et 191° 10' E; il n'a pas vu sa pointe NE. Sur la carte de l'Amirauté celle-ci est marquée par 53° 30' et 192° 20': position que l'on doit adopter jusqu'à ce que cette pointe soit déterminée plus exactement.

## S A M A L G A.

A deux milles au SO de la pointe Sud-Ouest de l'isle Oumnack gît la petite isle Samalga qui a une longueur de six milles. On trouve encore deux isles dans le SE d'Oumnack, que Mr. de Kotzebue a doublées de très près, ainsi que celle de Samalga. La plus grande de ces deux isles porte le nom d'*Ouegah*, et gît par 52° 56' N et 191° 38' E.

## B O G O S L O F F.

Une petite isle située au Nord de l'isle Oumnack a reçu le nom de Bogosloff. Elle est d'origine volcanique et ne parut qu'en 1796 après un tremblement de terre. La longueur de cette petite isle, du NO $\frac{1}{4}$ N au SE $\frac{1}{4}$ S, est de 1 $\frac{1}{3}$  milles; sa largeur est environ la moitié de sa longueur. Une chaîne de rochers se projette à une distance de deux milles au large de son extrémité NO, et une autre chaîne à un mille de la pointe SE. D'après les observations faites à bord du vaisseau du Capitaine Wassilieff et communiquées au Département de la marine, le pic qui occupe le centre de l'isle et dont la hau-

teur fut calculée à 350 toises, est situé par  $53^{\circ} 56' 20''$  de latitude et  $192^{\circ} 01' 40''$  de longitude (\*).

Le rocher nommé par Cook *Rocher navire* (*Ship rock*), qui a la forme d'une tour, n'est situé qu'à une distance de 200 toises de l'isle Bogosloff. Tout l'espace compris entre ce rocher et la pointe septentrionale d'Oumnack est encombré par des ressifs et des rochers. Le tremblement de terre, à la suite duquel apparut l'isle Bogosloff, explique aussi l'origine de ces ressifs, qui n'existaient pas avant cette époque, puisqu'en 1778 Cook, et treize ans plus tard l'Amiral Sarytscheff passèrent à pleines voiles entre l'isle d'Oumnack et le *Rocher navire*. Il doit se trouver une erreur pour la longitude de ce rocher dans le journal du Capitaine Cook, où elle est marquée par  $191^{\circ} 2' E$ . Cette longitude placerait ce rocher, de même que l'isle Bogosloff, à un degré dans l'Ouest du méridien de la pointe septentrionale de l'isle Oumnack; nous savons cependant qu'elle est située droit au Nord de cette pointe. Cook ayant quitté quelques jours plutôt le Port de Samganooda sur l'isle d'Ounalaschka, dont il avait déterminé la longitude par de nombreuses observations de distance lunaires, la fausse position du Rocher navire ne peut être attribuée qu'à une faute d'impression ou d'écriture; il doit y avoir  $192^{\circ} 2'$  au lieu de  $191^{\circ} 2'$ .

#### O U N A L A S C H K A .

L'isle *Ounalaschka* qui est la plus grande et la mieux connue de toutes les isles de cet archipel, suit après Oumnack. Elle a une étendue de 70 milles du NE au SO; le détroit qui la sépare d'Oumnack n'a dans sa partie méridionale qu'une largeur de quatre milles, rétrécie encore de moitié par l'isle de *Tinginack*, située dans son milieu; ce qui rend ce passage difficile pour de grands batimens.

(\*) Comme l'apparition de cette isle est un phénomène remarquable, j'ai placé à la fin de ce mémoire, la relation que le Gouvernement reçut dans ce tems, et j'ai placé sur ma carte un plan de cette nouvelle isle, d'après le dessin qu'en a fait Mr. Stein, naturaliste de l'expédition du Capitaine Wassilieff.

Au large du détroit, à cinq milles au Sud de l'isle de Tinginack, se trouve un ressif qui couvre à mer haute. La carte de l'isle Ounalaschka dans l'Atlas du Capitaine Kotzebue est la première sur laquelle ce ressif est marqué. L'extrémité SO d'Ounalaschka y est située par  $53^{\circ} 13'$  de latitude et  $192^{\circ} 13'$  de longitude, et celle du NE par  $54^{\circ} 01' N$  et  $193^{\circ} 38'$ .

On trouve sur les côtes d'Ounalaschka plusieurs profondes baies qui ont été presque toutes examinées et relevées par nos navigateurs. C'est la côte septentrionale qui en contient le plus grand nombre, comme par exemple, la *Baie du Capitaine*, celle des *Loutres*, la *Baie d'Iluluck*, de *Kalegha* et la *Baie Samganooda*, visitée par Cook. La Baie du Capitaine fut nommée ainsi, parceque le Capitaine Levacheff, se vit obligé d'y passer l'hiver de 1768 à 1769. On trouve un plan de cette baie, à grand point, dans l'Atlas qui accompagne le voyage du Capitaine Kotzebue. Elle est formée par les caps *Kalegha* et *Wesséloffsky* qui gisent dans une direction ENE et OSO, à neuf milles de distance l'un de l'autre, et peut avoir depuis son entrée jusqu'à sa partie la plus septentrionale 13 milles de longueur. La partie supérieure de la baie présente encore trois petites baies distinctes: celle de l'Est, celle du Nord, et celle de l'Ouest. Quant à la dernière, elle n'a pas encore été examinée en détail. Le Capitaine Levacheff hiverna dans la Baie du Nord, à laquelle j'ai donné son nom, pour mieux la distinguer. Elle n'est pas beaucoup à recommander. L'entrée, qui n'a guère plus d'un quart de mille de largeur, est formée dans l'Ouest par une pointe très saillante de la côte, et dans l'Est par la pointe méridionale de l'isle *Oumacknagh*. Une petite isle d'un mille de longueur, nommée *Ouknadagh*, est située au Nord de l'entrée du Port Levacheff.

La baie orientale porte le nom *Port Iluluck*, d'après un village de ce nom, où la compagnie a un établissement. L'Amiral Sarytscheff et le Capitaine Kotzebue l'ont visité et en ont fait une description détaillée. Le dernier dit, que ce serait le meilleur port de l'univers, si l'entrée n'en était pas si difficile; mais la grande profondeur d'eau

dans la baie extérieure c. à d. dans la Baie du Capitaine, présente de très grandes difficultés pour entrer au Port Illuluck; s'il survient un calme, l'on y reste exposé aux violents courants et aux grains qui ont souvent lieu ici. L'isle Oumacknagh, dont j'ai parlé plus haut, forme la partie occidentale de ce port qui, comme l'isle même, a une direction NE et SO; sa profondeur est de  $3\frac{3}{4}$  milles et son ouverture, formée par la partie septentrionale de l'isle Oumacknagh et la côte opposée, a deux milles de largeur. Elle est située à sept milles au Sud du Cap Kalegha, et communique avec le Port de Levacheff par un chenal étroit de 50 toises de largeur; les sondes au milieu du Port Illuluck sont de 8 à 16 brasses.

La moyenne des observations faites par Mr. de Kotzebue donne pour latitude de ce port . . . . .  $53^{\circ} 52' 25''$  N.  
et pour longitude . . . . .  $193^{\circ} 28' 00''$  E.

Il trouva la déclinaison orientale de l'aiguille aimantée . . .  $19^{\circ} 24'$ .

L'inclinaison septentrionale . . . . .  $68^{\circ} 45'$ .

L'établissement du port à . . . . .  $7^h 30'$ .

La plus grande hauteur des marées observée . . . . .  $5p 6^p$ .

La *Baie des Loutres*, située à quelques milles à l'Est de la Baie du Capitaine, est encore plus vaste que celle-ci, ayant 18 milles de profondeur dans une direction NE et SO. Sa largeur, tant à l'ouverture que dans toute la baie, excepté la partie Nord, est de quatre milles. L'Amiral Sarytscheff l'a examiné en détail sur des baidares. Les deux côtés de cette baie présentent une quantité de petites anses de deux à trois milles de profondeur qui offrent de bons mouillages; les ruisseaux qui tombent des montagnes voisines y fournissent de bonne eau. La partie occidentale de la Baie des Loutres est formée par une presqu'isle qui est la même terre que celle qui fait la partie orientale de la Baie du Capitaine. C'est à l'extrémité de cette presqu'isle que se trouve la *Baie de Samganooda*, où Cook mouilla deux fois. D'après les observations de ce navigateur elle gît par  $52^{\circ} 55'$  N et  $193^{\circ} 30'$  E; c'est-à-dire à deux milles vers l'Ouest de la longitude déterminée par le Capitaine Kotzebue pour le Port

Illuluck:  $193^{\circ} 28'$ . Mais comme d'après les relèvemens de l'Amiral Sarytscheff et d'après la carte de l'isle Ounalaschka publiée par l'Amirauté, la Baie de Samganooda est à sept milles à l'Est du Port Illuluck, il s'en suit que la différence de longitude entre Cook et Kotzebue est de cinq minutes, dont celle du dernier est plus orientale. Les tables lunaires ayant de nos jours acquis un plus haut degré d'exactitude que du tems de Cook, et la détermination du Capitaine Kotzebue étant le résultat des observations lunaires, faites pendant un séjour réitéré à Ounalaschka, j'ai crû devoir préférer la longitude déterminée par le Capitaine Kotzebue, et j'ai augmenté la longitude de la Baie de Samganooda, du Capitaine Cook, de 5 minutes.

Cook trouva la déclinaison de l'aiguille magnétique =  $19^{\circ} 59' 15''$ . L'inclinaison septentrionale =  $69^{\circ} 21'$ . La déclinaison n'est donc que d'un demi degré, et l'inclinaison de  $\frac{3}{4}$  de degré de plus que ne les trouva le Capitaine Kotzebue 40 années plus tard. D'après Cook l'établissement du port est à  $6^{\circ} 30''$ , et la plus haute élévation de la mer de  $3\frac{1}{2}$  à 4 pieds.

A en juger par la description que fait Cook de ce port, il est préférable au Port Illuluck. Il a quatre milles de longueur dans une direction  $S\frac{1}{2}O$ ; on peut mouiller partout avec sûreté; l'ouverture de la baie est d'un mille et se rétrécit vers le fond jusqu'à un quart de mille, où l'on mouille par quatre et sept brasses d'eau sur un fond de sable et de vase, étant entièrement enfermé par la terre. Ce port a encore l'avantage d'être plus rapproché de la haute mer, et n'a pas par conséquent l'inconvénient duquel se plaint le Capitaine Kotzebue en parlant d'Illuluck et dont il a été fait mention plus haut. Le principal mérite de cette baie-ci consiste en ce que l'on y trouve un établissement de la compagnie.

La baie, dans laquelle Cook voulut entrer d'abord, mais qu'il fut obligé d'abandonner de suite à cause de la grande profondeur de l'eau, se nomme *Kalegha*, située à quelques milles à l'Ouest de Samganooda.

L'isle de *Spirkin* qui forme la pointe orientale de la Baie des Loutres,

\*\*

a une étendue de dix milles dans une direction N  $\frac{1}{4}$  E et S  $\frac{1}{4}$  O. Le canal *Oudagagh*, qui sépare cette isle d'Ounalaschka, n'a qu'un mille de large et 3  $\frac{1}{2}$  milles de longueur dans une direction N 17° O; le brassage y est de 50 brasses.

Au NE de l'extrémité septentrionale de l'isle Spirkin, gît la petite isle *Ougalgan* qui en est séparée par un canal très sain, ayant environ un mille de longueur. Cook, l'Amiral Sarytscheff et le Capitaine Kotzebue l'ont traversé.

Il se trouve deux rochers près de la côte orientale de l'isle Spirkin, entre lesquels Cook passa dans la nuit du 26 Juin 1778 sans se douter du danger dans lequel il se trouvait; je ne les ai trouvés sur aucune carte. D'après ce qu'en dit Cook, le premier rocher gît au S  $\frac{1}{4}$  E à quatre milles de l'isle Ougalgan; l'autre à cinq milles directement au Sud de cette isle; leur distance l'un de l'autre est donc d'une lieue et demie, et ils se relèvent entre eux NE et SO (\*).

Jusqu'aujourd'hui aucun navigateur n'a exploré la côte orientale d'Ounalaschka, à l'exception de la petite baie *Killiliack* qui a été relevée par l'Amiral Sarytscheff, et dont il a donné un plan dans la relation de son voyage. On la reconnaît facilement par un cap remarquable nommé *Amtschtka* et situé un peu au Nord de l'entrée de la baie. Il y a outre cela encore une autre marque de reconnaissance; en s'approchant de terre sous le parallèle de la baie, Ounalaschka présente l'apparence d'être séparée ici en deux. La Baie de Killiliack est parfaitement abritée contre tous les vents. Son ouverture a une demi lieue de largeur; plus loin dans l'intérieur elle se rétrécit jusqu'à 120 toises. Les sondes y rapportent 11 brasses. Les observations de l'Amiral Sarytschef, du seul navigateur qui l'ait visitée, la placent par 53° 31' N et de 192° 43' E; d'après différentes combinaisons je l'ai placée sur ma carte par 53° 27' N et 193° 04' E.

La côte occidentale d'Ounalaschka a été examinée en détail tant par l'Amiral Sarytscheff que par le Capitaine Kotzebue sur des baïdares; nous connoissons donc parfaitement bien toutes les coupures

(\*) Troisième voyage de Cook Tom. II, pag. 240 de l'original.



qui s'y trouvent en grand nombre. La baie *Makouchinskoy* est située vers le milieu de l'isle; elle a une largeur de  $2\frac{3}{4}$  milles à son ouverture et une longueur de 11 à 12 milles dans une direction vers l'Est; on y trouve plusieurs anses qui probablement doivent être de bons mouillages. Le fond de cette baie se rapproche dans le pays de celui de la Baie des Loutres jusqu'à trois milles, et de sept milles de la Baie du Capitaine, de sorte que cette partie d'Ounalaschka forme une presqu'isle de 40 milles de circonférence, composée de hautes montagnes, parmi lesquelles se distingue un volcan fort élevé. Il y a encore plusieurs baies sur la côte occidentale d'Ounalaschka au Sud de la baie de Makouchinskoy, qui se trouvent toutes sur les cartes de M. M. de Sarytscheff et de Kotzebue.

## O U N A L G A.

Cette isle qui a sept lieues de circonférence, est la même que Cook nomme Oonella. Elle est située par  $53^{\circ} 59'$  N et  $193^{\circ} 48'$  E, à deux milles de la pointe septentrionale d'Ounalaschka, et précisément devant l'entrée de la Baie de Samganooda.

## A K O U T A N.

A trois milles au Nord d'Ounalga gît l'isle *Akoutan*, grande, montagneuse, de forme ronde et ayant de 12 à 13 milles de diamètre. Le Capitaine Kotzebue l'a fait reconnoître par le Lieutenant Chramtschenko sur des baidares, et c'est par là que nous possédons un relèvement exact de cette isle. Elle n'offre aucun bon port; on rencontre à la vérité quelques anses sur la côte septentrionale, mais qui ne peuvent être utiles qu'à de petits bâtimens. La pointe Nord l'isle Akoutan est située par  $54^{\circ} 15'$  de latitude et  $194^{\circ} 00'$  de longitude.

## A K O U N.

L'isle d'Akoun gît au NE à la distance d'une demi lieue d'Akoutan. Le canal qui les sépare est encombré d'islots et de rochers. Akoun a une étendue de  $1\frac{1}{4}$  milles dans une direction NE et SO; sa largeur est inégale. On y trouve deux anses, l'une dans

la partie NE, l'autre dans celle du NO de l'isle. L'extrémité septentrionale de l'isle gît par  $54^{\circ} 22' N$  et  $194^{\circ} 20' E$ .

## ISLES KRENITZIN.

A l'Est des isles *Akoutan* et *Akoun* gît un groupe de cinq isles qui, avant le Capitaine Kotzebue, n'étaient marquées correctement sur aucune carte, quoique dans la relation du voyage d'un navigateur russe, nommé Solovieff, entrepris dans les années 1770 à 1775, il se trouve une description détaillée de ces isles (\*). Le Capitaine Krenitzin les ayant vû le premier, je les ai appelées d'après son nom. Sur la carte d'Arrowsmith on ne voit que les noms de *Coogalga* et *Kighilga*, qu'il a pris de la carte de Coxe, inserée dans son ouvrage sur les découvertes des Russes. Voici une courte notice sur ces cinq isles, tirée du voyage du Capitaine Kotzebue.

1. *Aektock*, petite isle d'une lieue de circonférence; elle est située à deux milles au Sud de la pointe méridionale d'Akoun, par  $54^{\circ} 6' N$  et  $194^{\circ} 25' E$ .

2. *Abatanock*, à deux milles dans l'Est de l'isle Aektock; elle a quatre lieues de longueur dans une direction Est et Ouest; sa pointe orientale gît par  $54^{\circ} 5' N$  et  $194^{\circ} 49' E$ .

3. *Tigalda* ou *Kigalga*, de même étendue et direction que la précédente. Son milieu est situé par  $54^{\circ} 5' N$  et  $195^{\circ} 00' E$ . Une petite isle, jointe par une trainée de rochers à Tigalda, se trouve à son extrémité septentrionale.

Au NE de ces trois isles, gisent les deux petites isles *Ouektock* et *Ougamock*. La pointe septentrionale de cette dernière est située par  $54^{\circ} 15' N$  et  $195^{\circ} 12' E$ . La relation du voyage de Solovieff fait encore mention d'une sixième isle, nommée *Nangaman* qui doit se trouver au SE de Tigalda; mais, si elle existait dans cette direction, le Capitaine Kotzebue aurait dû la voir, ce qui apparemment n'a point été le cas, parcequ'il ne l'a point placée sur sa carte. Le ca-

(\*) Journal de St.-Pétersbourg 1782.

nal qui sépare les isles Ouektock et Ougamock de l'isle Ounimack, à 16 milles de largeur. Selon le Capitaine Kotzebue qui passa deux fois par ici, ce canal est parfaitement sain. Le Rurick étant le premier navire qui l'ait reconnu, je l'ai nommé *Détroit de Rurick*. Sa largeur entre Ounimack et l'isle Akoun est de 25 milles.

## O U N I M A C K.

C'est la dernière des isles Aléoutiennes. Son étendue dans une direction NE et SO est pour le moins de 50 milles. Elle est très montagneuse; Mr. de Kotzebue a calculé la hauteur d'une montagne de forme conique, située dans le milieu de l'isle, et il l'évalue à 5525 pieds. En l'année 1820 il apparut sur cette isle un nouveau volcan d'une hauteur considérable. Cook fait aussi mention d'une montagne de forme ronde près de l'extrémité SO de l'isle qui, au mois de Juillet, étoit toute couverte de neige.

Il se trouve à l'Amirauté une carte de l'isle d'Ounimack, levée par le Géodésiste Houdiakoff qui en fit le tour sur des Baidares en 1792. Cette levée n'est point à la vérité d'une très grande exactitude, mais elle est la seule que nous possédions de l'isle d'Ounimack. Outre les Capitaines Cook et Kotzebue qui n'en virent qu'une petite partie et à quelque distance, aucun navigateur Européen n'a jamais approché cette isle. D'après la latitude et longitude que lui donne Cook, savoir  $54^{\circ} 30' N$  et  $195^{\circ} 30' E$  (\*), il est à supposer qu'il a vu la partie SO de l'isle, car sur la carte du Capitaine Kotzebue la pointe SO de l'isle se trouve exactement dans la même position; de cette pointe la terre y prend une direction NO. Le dernier point de la terre que vit probablement Kotzebue, se trouve sur sa carte par  $54^{\circ} 45' N$  et  $194^{\circ} 50' E$ ; c'est sur cette latitude et longitude que j'ai placé l'extrémité occidentale de l'isle. Pour ce qui est de la partie septentrionale, nous n'avons aucune autre donnée positive que la carte de Hou-

(\*) Il y a dans le texte  $192^{\circ} 30'$ , mais ce ne peut-être qu'une faute d'impression, parceque Cook fixe en même tems la position d'une montagne située sur cette isle à  $195^{\circ} 40'$ .

diakoff. Je ne l'ai cependant pas exactement suivi, relativement à la direction de l'isle, qui d'après lui devrait être NE et SO; tandis que d'après mes combinaisons entre la position des extrémités E et NE de l'isle, dont la dernière gît par  $54^{\circ} 50'$  N et  $196^{\circ} 25'$  E, cette direction se trouve être E  $\frac{1}{2}$  N et O  $\frac{1}{2}$  S, comme j'aurai occasion de le faire voir plus en détail dans le mémoire suivant, en parlant du détroit Isanotzkoy, qui sépare cette isle de la presqu'isle d'Aliaska. Au reste ni l'une ni l'autre de ces directions ne sauroit être garantie comme certaine, et jusqu'à une nouvelle levée plus exacte de cette isle, elle sera toujours tracée sur les cartes d'une manière plus ou moins erronée, On ne trouve dans cette isle d'autre port que celui de Krenitzin situé dans le détroit de Isanotzkoy, où le Capitaine Krenitzin hiverna en 1768. Sur la carte de Mr. Houdiakoff sont marqués deux enfoncements, l'un sur la côte orientale et l'autre sur celle de l'Ouest, mais ce ne sont que des baies ouvertes.



Extrait d'un rapport, en date du 10 Juin 1817, par Mr. Baranoff, chef des établissemens de la Compagnie Américaine, sur la formation d'une isle volcanique qui s'est élevée du fond de la mer en 1796.

Il est généralement connu que plusieurs des isles Aléoutiennes sont composées de volcans, dont les uns sont éteints et les autres brûlent encore. En 1806 un nouveau volcan apparut sur l'une de ces isles, et voici ce qu'en disent les rapports d'Ounalaschka. Le 1 Mai de cette année une tempête subite du Nord s'éleva et le ciel s'obscurcit, ce qui dura pendant toute la journée. La nuit suivante la tempête augmenta; on entendit durant cette journée et la suivante un bruit sourd et un craquement lointain, semblable à des coups de tonnerre. A la pointe du troisième jour la tempête diminua et le ciel s'éclaircit. On observa alors entre Ounalaschka et Oumnack, et au Nord de cette dernière, une flamme sortant de la mer et peu après de la fumée, ce qui continua pendant dix jours consécutifs. Au bout de ce terme on remarqua quelque chose de blanc de forme ronde qui s'élevait au dessus de la surface de la mer et qui s'agrandissoit rapidement. Au bout d'un mois la flamme cessa tout à fait, mais la fumée augmentoit considérablement; elle élevoit avec elle une matière noire qui ressembloit à de la suie, et une quantité de petites pierres brûlées. En 1814 le premier Juin on expédia une baidare, montée par quelques hommes chargés d'examiner de plus près ce phénomène. Dès qu'ils furent à une distance de cinq verstes de cette isle, ils éprouvèrent un violent courant entre des rochers pointus, situés au dessous de la surface de la mer; cependant ils trouvèrent moyen de mettre pied à terre dans un endroit fort bas, où étoient couchés une quantité de lions marins sur des rochers. Cette isle n'étant formée que de précipices couverts de petites pierres qui sortent continuellement du cratère, obstruent la vue et couvrent la surface de l'isle, il leur fut impossible d'y faire des recherches par terre, mais en revanche ils en firent le tour dans leurs baidares et l'examinèrent dans toute son étendue. On ne peut trouver nulle part de l'eau douce.

En 1815 une seconde expédition fut envoyée vers cette isle et l'on trouva qu'elle étoit beaucoup plus basse que l'année dernière; le mauvais temps obligea d'y séjourner six jours. Le courant étoit toujours très violent autour de l'isle. La physionomie de l'isle avoit entièrement changé, on trouva des précipices comblés par des caps qui s'éroulent continuellement, en produisant de nouveaux précipices. Cette isle qui reçut le nom de *Bagosloff*, est située au Nord de l'isle d'Oumnack.

---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DE LA PRESQU'ISLE D'ALASKA.

LA Presqu'île d'Alaska se rattache aux îles Aléoutiennes, de sorte que l'on peut envisager la carte de cette terre comme une continuation de celle des îles Aléoutiennes. J'ai adopté pour bornes NE d'Alaska, la rivière *Agougack* qui se décharge dans la Baie de Bristol par 58° de latitude, d'où le continent s'élargit beaucoup. Cette rivière traverse toute la presqu'île à l'exception d'un isthme, qui d'après les cartes a cinq milles de largeur. Quoique je ne sache pas qu'on eut exploré cette rivière, ni l'isthme qui y est attaché, on ne saurait cependant douter de l'existence de ce dernier, puisque c'est en cet endroit que les employés de la compagnie américaine traversent Alaska, en allant de Kodiack à la Baie de Bristol (\*).

D'après les bornes que j'ai adoptées, la presqu'île aura une étendue de cent lieues dans une direction de NE et SO; sa largeur n'est tout au plus que de dix lieues. Nous devons le peu de notions imparfaites que nous avons sur la Péninsule d'Alaska, presque uniquement au Capitaine Cook qui, quoiqu'il en ait longé les deux côtes, ne nous a cependant pu indiquer que la direction et la largeur de cette terre. Une exploration détaillée de ces côtes nous manque encore jusqu'à présent, de même que la position géographique de tou-

(\*) Sur la carte de l'Amirauté l'isthme est placé par 57° 30' de latitude, et sur celle publiée par l'Etat Major par 57° 45'. L'embouchure de la rivière *Agougack* au contraire sur celle-ci est placée d'un demi degré plus au Sud. Je ne saurois décider laquelle de ces deux indications est la plus juste.

tes les isles dont sa côte méridionale est parsemée. Cependant il seroit de la plus haute importance pour la sûreté de la navigation entre Kodiack et les isles Aléoutiennes, de déterminer avec exactitude le nombre et la position des isles le long de cette côte. Il est étonnant, vû la quantité de navires qui ont parcouru cette mer depuis vingt ans, que l'on n'ait pas encore exploré ces parages. Depuis quelques années cependant, la compagnie américaine s'est occupée avec une sollicitude très louable d'une reconnaissance exacte des côtes septentrionales de l'Amérique; mais ayant commencé par ses possessions les plus éloignées, c. a. d. par celles situées entre le Détroit de Behring et la Baie de Bristol, elle n'est pas encore parvenue jusqu'à Aliaska; il n'y a cependant point de doute que cette presqu'isle ne soit bientôt comprise dans ses travaux, d'autant plus qu'elle est si proche de son principal établissement. Dans le mémoire qui accompagne la carte de Kodiack, j'ai déjà fait voir, que non seulement Aliaska, mais encore toute la côte d'Amérique, située au Nord de cette presqu'isle, c. a. d. la portion NO du détroit de Chélighoff, jusqu'à l'entrée du Golfe de Cook (Cook's inlet) nous est une terre inconnue, de sorte que les côtes d'Amérique qui restent encore à reconnoître, y inclus les isles Aléoutiennes, comprennent une étendue de 35 degrés en longitude (\*). Mais il faut absolument que ce travail soit commencé et terminé par un même navigateur, muni des meilleurs chronomètres, pour épargner à l'hydrographe qui aurait à construire une carte de ces parages la peine de concilier entr'elles les observations de différents navigateurs, dont le degré d'habileté et d'exâctitude, de même que la perfection de leurs instrumens, surtout des chronomètres, n'est pas connu.

La partie SO d'Aliaska est séparée de l'isle Ounimack par un détroit qui sur les cartes russes, porte le nom d'*Isanotzky*. Il est singulier que ce détroit ne soit pas marqué sur les cartes d'Arrowsmith, pas même sur la dernière édition de sa carte de la mer du Sud qui

(\*) J'ai montré dans l'article précédent que les isles Aléoutiennes demandent absolument aussi une nouvelle levée.

a paru en 1820, et sur laquelle Aliaska et Ounimack forment une seule terre, tandis que l'existence du détroit qui les sépare était déjà connue en 1768, comme les géographes étrangers ont pu s'en informer par l'ouvrage et la carte de Coxe sur les découvertes des Russes. D'ailleurs toutes les cartes russes, dressées depuis ce temps là, l'indiquent. Cook avait, à la vérité, passé devant ce détroit du côté Nord aussi bien que du côté Sud, sans le découvrir; mais cela s'explique par le journal du Capitaine Krenitzin qui dit que les entrées sont toutes les deux fort étroites, de sorte qu'à une petite distance elles se dérobent à l'oeil du navigateur. Il paroît qu'Arrowsmith, en omettant ce détroit, s'est obstiné à suivre Cook, malgré le lieutenant Roberts qui, en construisant la carte générale du troisième voyage de Cook, sépare Aliaska d'Ounimack, et malgré toutes les cartes tant angloises que françaises qui présentent Aliaska et Ounimack comme deux terres séparées.

Nous possédons deux cartes du Déroit d'Isanotzkoy, l'une du Capitaine Krenitzin et l'autre du Géodesiste Houdiakoff, dont j'ai fait mention dans le mémoire précédent. En 1792 le Capitaine Billings l'expédia d'Ounalaschka pour faire la levée de l'isle Ounimack et de la côte méridionale d'Aliaska. Sa carte diffère, il est vrai de celle de Krenitzin; cependant j'ai cru devoir la préférer, parceque ce dernier ne visita que la partie supérieure du détroit où son vaisseau hiverna, tandis que Mr. Houdiakoff la traversa dans toutes les directions, et releva aussi toutes les isles qui se trouvent dans la proximité de la partie méridionale d'Aliaska.

Le Déroit d'Isanotzkoy ne fait pas seulement la séparation d'Ounimack et Aliaska, il sépare encore Ounimack de l'isle *Ikaton*, située à  $3\frac{1}{2}$  milles au Sud de la pointe SO d'Aliaska. La partie supérieure ou septentrionale du détroit s'étend à 12 milles du N  $\frac{1}{4}$  O au S  $\frac{1}{4}$  E; sa largeur ne va pas au delà de quatre milles. A son extrémité septentrionale c. a. d. entre Aliaska et la pointe NE d'Ounimack (derrière la quelle se trouve la Baie de Krenitzin), ce

(\*) Le Capitaine Krenitzin a hiverné dans ce port avec son vaisseau la Ste-Catherine.



détroit n'a que deux milles de largeur; il doit être même moins large d'après la relation de Krenitzin, et de plus obstrué par un grand nombre de bancs. Voici ce qu'il en dit: « L'entrée NO de ce détroit est extrêmement difficile, à cause des bancs de sable et des courans, qui se font sentir pendant le flux et le reflux. Celle du SE est beaucoup plus facile et la sonde n'y rapporte pas moins de cinq brasses » (\*). Un haut fond d'une étendue considérable est marqué sur la carte de Krenitzin au milieu du détroit, qui en remplit presque toute la largeur. Sur la carte de Mr. Houdiakoff ce haut fond ne se trouve pas, mais la pointe NE d'Aliaska y est entourée de rochers; la largeur de l'entrée n'est cependant pas moins de deux milles, et comme sur la carte des sondes sont marquées dans toute la largeur du détroit, il faut supposer, que Mr. Houdiakoff a examiné le détroit en détail. Ce n'est qu'après une nouvelle reconnaissance de ce détroit que l'on pourra décider, si c'est la carte du Capitaine Krenitzin ou celle du Géodésiste qui mérite la préférence. D'après la carte du dernier, la pointe SE d'Aliaska gît au NO  $50^{\circ}$  à 37 verstes ou 21 milles de l'isle *Sannagh*, par  $54^{\circ} 27'$  et  $197^{\circ} 00'$ , la position de cette pointe sera par conséquent par  $54^{\circ} 41' N$  et  $196^{\circ} 34' E$ ; et comme l'entrée septentrionale du Détroit d'Isanotzkoy gît dans le N. O à 12 milles de la pointe SE d'Aliaska, il s'en suit, que cette entrée, de même que la pointe NE d'Ounimack est située par  $54^{\circ} 50' N$  et  $196^{\circ} 25' E$ .

La partie inférieure du détroit, c. à. d. la partie qui se trouve entre Ounimack et l'isle d'Ikatun, a huit milles de long sur quatre de large; cette largeur est cependant rétrécie de moitié par l'isle *Kitenamagan*, située à un demi mille d'Ikatun.

La pointe orientale d'Ounimack gît d'après la carte de Houdiakoff dans l'ONO à 19 milles de l'isle *Sannagh*, et conséquemment par  $54^{\circ} 34' 30'' N$  et  $196^{\circ} 30' E$ . Cette détermination ne peut certainement pas offrir une grande précision; cependant on ne sauroit aussi y

(\*) Les nouvelles découvertes des Russes par Coxe, pag. 254 de l'original in 4.

supposer grande erreur. Je citerai entr'autres pour exemple de l'exactitude du géodésiste russe la pointe SO d'Ounimack, qui d'après sa carte est située par  $54^{\circ} 21'$  de latitude, et qui d'après les observations du Capitaine Kotzebue gît par  $54^{\circ} 28' N$  et  $195^{\circ} 30' E$ . La levée du géodésiste ne s'étend cependant qu'à une distance de 26 milles le long de la côte d'Aliaska qui dans cette étendue se dirige à l'Est.

J'ai déjà observé plus haut, que nous ne saurions guères donner des détails sur la terre d'Aliaska, parceque le seul navigateur qui l'ait cotoyé, Cook, n'en put voir que quelques points isolés. Il est de même des isles qui se trouvent le long de la côte dans toute son étendue, jusqu'au détroit de Chelighoff et l'isle de Kodiack, et qui n'ont été reconnues que très imparfaitement. Cook, l'Amiral Sarytscheff et le Capitaine Golownin en ont cependant vu quelques unes; voici les résultats de leurs observations et des journaux de leurs voyages.

L'isle la plus occidentale, est l'isle *Sannagh*, séparée de la côte d'Aliaska par un canal de quatre lieues de largeur, rempli de petites isles et de rochers. C'est la même isle que celle que Cook vit le 20 Juin 1778 et qu'il nomma *Isle aux Soles* (Halibut island), à cause de la grande quantité de ce poisson qu'il prit auprès de cette isle. Elle a d'après lui une circonférence de sept à huit lieues; une haute montagne par  $54^{\circ} 27' N$  et  $197^{\circ} 00' E$ , que Cook nomma *Halibut head*, en occupe le centre (\*). Depuis l'Amiral Sarytscheff qui passa à la vue de cette isle le 20 Juin. 1791, aucun de nos navigateurs ne l'a revue. Elle est hérissée dans toute sa circonférence, d'une quantité de rochers nus et d'islets. L'Amiral Sarytscheff fait particulièrement mention de trois de ces derniers qui se trouvent à la partie orientale de l'isle, et dit encore, que de l'extrémité occidentale de l'isle s'étend une trainée de rochers hors de l'eau qui s'avance vers l'Est à deux lieues de distance; Cook ne les a point aperçus.

Depuis l'isle de Sannagh jusqu'aux isles de Choumagin la côte est bordée d'un grand nombre de petites isles. L'Amiral Sarytscheff, qui

(\*) L'Amiral Sarytschef place le Halibut head dans la partie NO de l'isle.

passa ici, dit, dans son journal, que de ce nombre, huit, dont il donne les noms, sont un peu plus grandes.

1. *L'isle Nanimack*, située au Nord de Sannagh à la distance de quatre lieues. Au SE de cette isle gisent une quantité de petits islots et de rochers hors de l'eau.

2. *Animack* ou isle de Rennes, gît à six milles au Nord de Nanimack. Au SE et à l'Est de cette isle se trouve un groupe de rochers et d'islets semblables à celui qui se projette au SE de l'isle Nanimack.

3. *Lialuskigh*, est situé au NE de l'isle Animack à la distance de 14 milles.

4, 5. Deux isles sans noms gisent à la distance de trois milles de celle-ci; l'une au Nord, l'autre au NE.

6. *Kuegdogh*, gît dans l'Est à deux milles de la cinquième isle.

7. *Kitagotagh*, est située dans l'ESE à la distance de trois milles de la sixième isle.

8. *Ounatchogh*, au NE à deux milles de la précédente. Entre ces deux dernières se trouve une roche aigue et haute.

Cook passa ces isles le 20 Juin 1778; il estime leur distance de la côte à sept lieues. Ce jour là à midi, se trouvant par  $54^{\circ} 44'$  de latitude et ayant l'isle Halibut au S  $65^{\circ}$  O, il releva dans le Nord une terre qu'il nomma *Rock point*; c'est apparemment une des isles situées près de la côte, dont une en effet est située par  $54^{\circ} 59'$  latitude qui correspond à celle de *Rock point*. Il est de même probable qu'une pointe qu'il releva au N  $80^{\circ}$  O, est l'isle aux Rennes.

Il y a vis-à-vis de l'isle Ounatchogh sur la côte d'Alaska un volcan très élevé, dont le sommet s'écroura en 1786 pendant une éruption. C'est peut être la même montagne de forme conique, que vit Cook et de laquelle il vit sortir de la fumée; il la place par  $54^{\circ} 48'$  N et  $195^{\circ} 45'$  E.

#### ISLES CHOU MAGUINE.

Après cette chaîne d'isles viennent celles de *Choumaguine*; elles forment un groupe de 13 isles montueuses et reçurent leurs noms du

Capitaine Behring en mémoire d'un de ses matelots qui fut enterré ici. L'Amiral Sarytscheff dans son journal nomme les deux isles les plus grandes de ce groupe, *Ounga* et *Nagay*. La première a d'après lui une étendue de douze lieues du Nord au Sud, sur une largeur de sept; il place son extrémité septentrionale par  $55^{\circ} 42'$ . L'isle *Nagay*, dans une direction pareille, a une longueur de huit lieues. Outre les isles d'Ounga et Nagay, l'Amiral Sarytscheff nomme encore celle de *Kagai*, *Sajouliucktusigh*, *Nuinack*, *Tagh-Kiniagh* et *Kiuniutany*. Toutes ces isles et plusieurs autres qui n'ont pas de noms sont très rapprochées l'une de l'autre. L'isle *Kagai* d'après l'Amiral Sarytscheff doit être située par  $55^{\circ} 5' N$  et  $199^{\circ} 27' E$ . Le Capitaine Golownin n'a vu de ces isles que l'isle *Tagh-Kiniagh* qu'il place par  $54^{\circ} 56' N$  et  $200^{\circ} 20' E$ . L'isle *Nuinack* est située à cinq lieues au SO de celle-ci. Cook prit la plus grande des isles Choumaguine pour l'isle Kodiack.

Sur la carte de l'Amirauté l'isle Ounga se trouve à une distance de dix lieues de la côte d'Aliaska. Cook au contraire donne au canal qui sépare l'isle Ounga des isles, dont la côte d'Aliaska sous ce parallèle est bordée, une largeur de cinq à six milles. Se trouvant au milieu de ce canal, il observa la latitude par  $55^{\circ} 18'$ , et c'est d'après cette observation que j'ai placé sur ma carte les isles que Cook dit être situées près de la côte; mais qui sont trop éloignées des isles Choumaguine pour être comptées comme y appartenant.

Dans le mémoire qui accompagne la carte de l'isle Kodiack, j'ai déjà dit que Vancouver supposait l'isle nommée par lui Tschirikoff être identique avec l'isle Brumeuse de Behring; mais comme lui et Cook ont pris différentes isles pour l'isle Brumeuse, j'ai examiné avec attention le journal de Behring quant à la position de cette isle, et voici ce qu'il en dit:

Pendant la nuit du 1 Août 1741 Behring vit terre subitement, et comme un fort courant portant au Sud, accompagné d'un épais brouillard et de calme, entraîna le vaisseau directement vers la terre, il fut obligé de mouiller par 18 brasses. Le lendemain à huit heures du matin, on aperçut que la terre, dont on était éloigné de quatre

milles, étoit une isle qui, dans une direction Est et Ouest, avait trois milles d'étendue; un ressif se projette à trois milles au large de la pointe Est, qu'on releva dans l'ESE. A huit heures du soir on leva l'ancre par un épais brouillard qui continuait toujours, et le lendemain à sept heures du matin, on releva l'isle dans le Sud, à la distance de sept lieues allemandes. Béhring place cette isle par  $55^{\circ} 32'$  et lui donne le nom de *St.-Stephan*, nom qui n'a pas été conservé; celui d'*Isle Brumeuse* qu'elle porte aujourd'hui, lui fut probablement donné par les officiers de son vaisseau, à cause du brouillard qui eut lieu pendant sa découverte (\*).

Le 4 Août on se trouvait près des isles Evdokéeff, dont la plus méridionale resta au SSO  $\frac{1}{4}$  O à 20 milles de distance; la latitude ce jour là est marquée par  $55^{\circ} 45'$ . Mais nous savons que les isles d'Evdokéeff gisent par  $56^{\circ} 10'$ ; il s'ensuit, que la latitude de Behring est à un demi degré près trop méridionale; si on applique la même erreur à l'isle de St.-Stephan, on obtient  $56^{\circ} 00'$ . Or, si l'on compare la latitude et l'étendue de cette isle, avec la latitude et la grandeur de l'isle Tschirikoff, qui a dix lieues de tour, on voit clairement qu'elles ne peuvent être identiques, comme on l'a cru jusqu'aujourd'hui, et c'est à cause de cette identité supposée, que l'on a omis entièrement l'isle Stephan des cartes. Je vais prouver cependant que Cook, Vancouver et l'Amiral Sarytscheff ont vu tous trois une isle là où l'isle de St.-Stephan doit être située. Cook ne fait pas mention dans son journal de cette isle, mais elle se trouve sur sa carte, et un passage du journal de Vancouver, que je citerai tout à l'heure, démontre qu'il l'a vue. L'Amiral Sarytscheff, se trouvant le 25 Juin 1791 au milieu des isles Evdokéeff, observa par  $56^{\circ} 10'$  de latitude. Le lendemain il se trouva par  $56^{\circ} 20'$  et un demi degré plus à l'Est que la veille. Il est dit dans son

(\*) L'Amirauté possède une carte manuscrite des découvertes de Béhring et Tschirikoff, où sont tracées leurs lignes de route et leurs découvertes. Sur cette carte qui a été construite par l'Astronome Krasilnikoff, l'isle découverte par Behring est marquée sous le nom Brumeuse, par  $55^{\circ} 41'$  de latitude, et environ 40 milles à l'Est des isles Evdokéeff.

journal de ce jour: une heure après midi nous vîmes une isle basse au S  $56^{\circ}$  E, à la distance de 26 milles, qui porte le nom d'Oukamock: la latitude de cette isle doit donc être  $56^{\circ}$  6'. Sur la carte originale de son voyage qui se trouve à l'Amirauté, elle est même placée par  $56^{\circ}$  14'. Le milieu de ces deux données est  $56^{\circ}$  10': latitude qui ne diffère pas de beaucoup de celle de l'isle St.-Stephan de Behring qui la releva dans l'E  $\frac{1}{2}$  S, lorsque les isles Evdokéeff lui restaient depuis le SSO  $\frac{3}{4}$  O jusqu'à OSO  $\frac{1}{2}$  O.

Vancouver observa le 4 Avril 1794 à midi, par  $55^{\circ}$  48' N et  $205^{\circ}$  4' E. Ayant couru depuis midi jusqu'à six heures 40 milles au N  $65^{\circ}$  E, la latitude à cette heure sera  $56^{\circ}$  5' et la longitude  $206^{\circ}$  10'. Il releva alors l'isle de la Trinité au N  $10^{\circ}$  E et une autre isle de l'O  $\frac{1}{2}$  rumb N à l'O  $\frac{1}{2}$  SO. A en juger par la latitude et à l'aire du vent, cette autre isle ne peut être que l'isle St.-Stephan de Behring. A cette occasion Vancouver dit: « je jugeai que cette dernière (c. à d. celle qu'il avait relevée de l'O  $\frac{1}{2}$  N à l'O  $\frac{1}{2}$  SO) était la terre que la « carte du Capitaine Cook place au SO de l'isle de la Trinité: Cette « terre, quoique le journal du Capitaine Cook n'en fasse pas mention, « fut vue par un de ses vaisseaux qui en longea le côté Sud: ce qui « prouve que la Résolution et la Découverte firent route assez près au « Nord de l'isle Tschérikoff, que le brouillard cachait à leur vue » (\*).

D'après ces preuves je n'ai pas hésité d'assigner sur ma carte une place à l'isle découverte par Behring. Je l'ai placée par  $56^{\circ}$  10' et  $204^{\circ}$  38', au N  $20^{\circ}$  O à sept lieues de la pointe septentrionale de l'isle Tschérikoff, et je lui ai conservé le nom de *St.-Stephan*, non seulement parceque c'est le nom donné par Behring, mais aussi parceque le nom d'isle Brumeuse est aussi donné par Cook à une autre isle.

#### ISLES EVDOKÉEFF.

Au NE des isles Choumaguine gisent les isles Evdokéeff, découvertes par Behring le 4 Août 1741, et nommées par lui à l'honneur du Saint de ce jour. Elles forment un groupe de sept isles, dont les

(\*) Voyage de Vancouver autour du monde, Tom. III, p. 92 de la traduction française.

trois plus grandes se nomment *Simidin*, *Alexinoy* et *Ageach*. D'après l'Amiral Sarytscheff, qui passa entre ces isles, elles sont toutes très rapprochées, bien hautes et entourées de rochers, dont quelques uns sont au dessous de l'eau et d'autres à découvert. On admet généralement, que la plus grande de ces isles c. à. d. l'isle *Simidin* est la même, que celle que Cook nomma *Foggy island* (isle Brumeuse), croyant que c'était celle que Béhring avait nommée ainsi. Il ne sera pas difficile à prouver, que cette supposition n'a aucun fondement. D'après les observations de Cook, l'isle Brumeuse gît par  $56^{\circ} 10' N$  et  $202^{\circ} 45' E$ . L'Amiral Sarytscheff observa pendant un calme qui le surprit le 25 Juin 1791 au milieu de ces isles, la position de son vaisseau par  $56^{\circ} 10' N$  et  $202^{\circ} 51' E$ , ce qui à la vérité s'accorde parfaitement avec celle que Cook donna à son isle Brumeuse; cependant on a vu dans le mémoire sur la carte de l'isle de Kodiack pag. 69, que la longitude de Cook était de deux degrés à peu près trop Ouest près des isles de Trinité, et près de l'isle de Tschirikoff qu'il avait vue quelques jours auparavant. Quoiqu'on ne puisse admettre cette même correction pour l'isle Brumeuse, il est cependant hors de doute que la longitude de  $202^{\circ} 45'$  est erronée. Le Capitaine Golownin n'a pas vu la grande isle *Simidin*; mais il a déterminé la position de l'isle la plus méridionale du groupe, par  $56^{\circ} 00' N$  et de  $203^{\circ} 38' E$ : longitude qu'on peut admettre à peu près aussi pour celle de l'isle de *Simidin*. En adoptant cette longitude, tout le groupe des isles *Evdokéeff* se trouvera plus rapproché de dix lieues du continent, qu'elle ne se trouve marquée sur la carte de l'Amirauté; néanmoins cette distance sera toujours plus grande, que ne l'est celle sur la carte de Cook entre son isle Brumeuse et le continent. En outre Cook ne parle que d'une seule isle, tandis que le groupe des isles *Evdokéeff* est composé de plusieurs isles. Il n'est donc pas improbable, que l'isle Brumeuse de Cook ne soit pas identique avec la plus grande des isles *Evdokéeff*; je crois plutôt qu'elle se trouve entre ces dernières et la terre ferme. Il n'y a au reste qu'une nouvelle reconnoissance qui puisse décider cette question.

\*\*

Le 16 Juin 1778, Cook, se trouvant à midi par  $56^{\circ} 9'$  de latitude et  $201^{\circ} 45'$  de longitude, releva au S  $58^{\circ}$  E un groupe de rochers à dix milles de distance; la position de ce groupe est donc d'après cela  $56^{\circ} 03' 30''$  N et  $202^{\circ} 00'$  E. Ces rochers ne se trouvent pas sur la carte de l'Amirauté; mais il s'y trouve un rocher au SO de la grande isle de Simidin par  $55^{\circ} 50'$  N, position évidemment différente des rochers vus par Cook.

Pour ce qui est de la partie septentrionale d'Aliaska, j'ai déjà observé plus haut, que quoique Cook l'ait longée, il n'en a cependant vu que très peu; néanmoins il a pu en tracer la direction avec précision. Il serait à désirer que les employés de la Compagnie Américaine, qui fréquentent aussi cette côte sur des baidares, prissent à cœur d'utiliser leurs voyages pour la géographie, et de nous procurer des notions plus détaillées sur ces parages inconnus.

#### BAIE DE BRISTOL.

Un grand enfoncement, formé par la Presqu'isle d'Aliaska et la côte opposée de l'Amérique, reçut du Capitaine Cook le nom de *Baie de Bristol*. Ayant longé la côte Nord d'Aliaska, il a fait aussi le tour de cette baie; mais les hauts fonds dont ces côtes sont obstruées, l'empêchèrent de la relever en détail. Ce travail fut entrepris en 1818 par un certain Oustiagoff, d'après le desir du feu Chancelier Comte Romantzoff qui en supporta aussi une partie des frais; mais comme cet officier ne possédait pas les connaissances astronomiques nécessaires à cet effet, on chargea en 1821 le Lieutenant Chramtschenko, officier de mérite (qui avait fait le voyage avec Mr. de Kotzebue sur le Rurick), d'une exploration détaillée de cette baie. Voici les principaux résultats de son travail (\*).

(\*) Depuis l'an 1821 MMs. le Lieutenant Chramtschenko et un autre officier de la marine au service de la compagnie américaine, Mr. d'Etolin, ont annuellement été envoyés sur deux bâtimens, pour explorer les côtes d'Amérique. C'est à ces officiers que nous devons une connaissance exacte de toute la côte depuis le Cap Newenham jusqu'à la Baie de Norton, dont Cook ne put s'approcher à cause du peu



Le Cap Newenham forme la pointe septentrionale de cette baie; on peut adopter pour son extrémité méridionale le Cap Ounimack qui est la pointe occidentale de l'isle de ce nom, et qui gît au SSO à la distance de 82 lieues du Cap Newenham, de sorte que toute la côte septentrionale d'Alaska forme la partie méridionale de la Baie de Bristol. Cette baie en contient une autre intérieure qui est formée par un promontoire, nommé *Constantin* sur les cartes russes, et dans laquelle viennent déboucher trois rivières. La plus septentrionale de ces trois est la rivière de Bristol. Les Ouglaghmoutes (c'est ainsi que se nomment les habitans des côtes de la Baie de Bristol) lui donnent le nom de *Quitshak*. Elle prend sa source dans le lac, nommé sur les cartes russes *Lac de Chéléghoff*, qui est encore réuni par une seconde rivière à un autre lac, *Ilimen*, situé par  $59^{\circ} 50'$  N. Cook place l'embouchure de la rivière de Bristol par  $58^{\circ} 27'$  N et  $201^{\circ} 55'$  E; mais nous savons que ce navigateur, n'ayant pu avancer plus vers le Nord à cause des hauts fonds qu'il y rencontra, ne put pas donner à sa détermination le degré d'exactitude qui le distingue ordinairement. Un peu à l'Est de la rivière de Bristol et à dix milles au Nord de l'embouchure de cette rivière, telle qu'elle est marquée par Cook, se trouve celle de *Naneck*, qui a une direction Est et Ouest, et près de laquelle est un village des Ouglaghmoutes.

La troisième rivière qui débouche dans cette baie intérieure, à l'Ouest de la rivière de Bristol, se nomme *Nouchagack*. Son cours a une direction NNO. L'ouverture formée au Nord par la côte et le Cap Constantin au Sud, peut être envisagée comme son embouchure extérieure, qui a 20 milles de largeur; elle conserve cette largeur à la distance de 30 milles; alors la direction tourne un peu vers l'Est et sa largeur commence à diminuer. Sous la latitude de  $58^{\circ} 27'$ , la de profondeur d'eau, de même que depuis cette baie jusqu'au détroit de Behring. Il seroit beaucoup à désirer que ces officiers distingués restassent assez longtems dans ces parages, pour compléter l'examen de la côte d'Amérique, dont j'ai parlé plus haut.


rivière a encore une largeur de trois milles. C'est ici sur la rive gauche, que la compagnie a fondé un établissement qui est nommé *Alexandroffsk*. Un banc de 15 milles de longueur dans une direction N et S, se trouve devant cet établissement; c'est entre ce banc et la terre ferme qu'est la passe à la Rade d'*Alexandroffsk*.

L'extrémité SE du Cap Constantin est située par  $58^{\circ} 29'$  N et  $201^{\circ} 15'$  E. C'est la même terre que Cook vit le dix Juillet 1778 dans le NO  $\frac{1}{4}$  O, et dont il se seroit approché, si la diminution subite de la sonde ne l'en eût empêché; il vira de bord par quatre brasses d'eau. La reconnaissance du Lieutenant *Chramtschenko* prouva en effet que le Cap Constantin est entouré de bancs de sable, à une distance de quatre lieues vers le Sud; en général toute la côte entre les embouchures des rivières *Nouchagack* et *Bristol* est parsemée de pareils bancs et de hauts fonds qui s'étendent si loin en mer, que l'espace compris entre la côte et le Cap Constantin, que j'ai nommé l'embouchure extérieure de la rivière *Nouchagack*, se trouve rétréci jusqu'à sept milles. Pour conserver le souvenir des travaux de MM. *Chramtschenko* et *Etolin*, j'ai donné le nom du premier à la baie intérieure, et celui du second au cap qui, formant la pointe orientale de cette baie, se trouve opposée au Cap Constantin.

A partir du Cap Constantin les terres prennent leur direction vers l'Ouest, et forment avec le Cap *Newenham* un grand enfoncement de 35 lieues d'ouverture, dans lequel se déchargent les deux rivières *Kululack* et *Tujugiak*. Il se trouve plusieurs isles dans cet enfoncement. Cook n'en a vu que la plus orientale, qu'il nomme *Round island*; quant aux autres, dans la distance à laquelle il les passa, elles lui parurent des montagnes du continent.

A la distance de 20 milles dans l'Ouest de l'isle Ronde, gît une grande isle, d'environ 50 milles de circonférence qui a été nommée *Hagemeister*, d'après le capitaine de ce nom, qui fut pendant quelque temps chef des colonies de la compagnie. Cook en a vu la pointe méridionale, sans cependant soupçonner qu'elle puisse appartenir à une isle. Ayant été surpris ici par un calme, il nomma ce

cap, *Calm point*. Le 13 Mai 1778 il la releva dans le N 16° O à sept lieues de distance, et comme il avait observé dans ce moment la latitude de 58° 13' et la longitude de 199° 10', il s'en suit que la pointe méridionale de l'isle *Hagemeister*, c. à. d. *Calm point*, est située par 58° 33' 30" N et 198° 49' E. Entre cette pointe et l'isle Ronde gisent encore quatre isles, dans une direction NE. Le Lieutenant Chramtschenko a passé entre ces isles et entre la terre ferme et l'isle *Hagemeister*. Ce canal a environ huit milles de longueur, et l'on y parvient tant par le Nord que par le Sud; le mouillage y est partout sûr; le canal porte aussi le nom de *Hagemeister*. A huit lieues à l'Ouest de *Calm point*, se trouve une pointe qui sur la carte de Cook n'a point de nom, et derrière laquelle, d'après la reconnaissance de Mr. Chramtschenko, il y a une petite baie qui offre un mouillage. Le promontoire, nommé par Cook Cap Newenham, situé à cinq lieues dans l'Ouest de cette baie, s'avance à autant de lieues de l'Est à l'Ouest. Il a sur toute cette étendue une largeur de cinq milles. Devant son extrémité la plus occidentale, gît une petite isle qui sur les cartes russes porte le nom d'isle aux *Lions de Mer*. D'après Cook le Cap Newenham est située par 58° 42' N et 197° 36' E. Depuis ce cap la côte d'Amérique prend une direction droit au Nord, et c'est d'ici que commencent les bancs de sable et les hauts fonds qui se trouvent devant l'embouchure de la grande rivière de *Kuskowime*, qui se décharge sous le parallèle de 59° 50' et qui a été explorée aussi par MM. de Chramtschenko et Etolin. A partir de ce parallèle la côte prend une direction vers l'Ouest.



---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DE LA PRESQ'ISLE DE CORÉE.

**L**E pays connu sous le nom de la Corée est une presqu'isle, dont la partie supérieure s'étend bien loin dans la Mantchourie. Ses limites sont: au Sud le canal qui la sépare du Japon; à l'Est la mer Japonaise et à l'Ouest la mer Jaune. Quant à ses limites au Nord, nous possédons aussi peu de lumières à cet égard qu'en général sur l'exi-stence politique de la Corée. Est ce un état indépendant ou non? Dans ce dernier cas, est-elle tributaire ou soumise à la Chine ou au Japon? Les Souverains de ces deux empires semblent prétendre l'un et l'autre à une certaine suzeraineté sur ce pays; mais on ne sait guères jusqu'à quel point ils l'exercent. Lors de mon séjour à Nangasaky on nous assura que la Corée se trouvait dans une certaine dépendance du Japon, et le Capitaine Golownin fut informé pendant son séjour à Jesso, que la Corée paye un tribut annuel à l'Empereur du Japon, que celui-ci entretient dans une isle, située entre ses états et la Corée, (probablement l'isle Tsus-Sima) un corps de troupes d'observation, et que même le gouvernement Japonais est en possession d'une forteresse dans la Corée même, où se trouve une forte garnison, sous les ordres du gouverneur de Tsus-Sima, qui est un personnage du plus haut rang. On lui dit aussi que l'héritier présomptif du trône de Corée étoit élevé à la cour du Japon, et qu'il est obligé de résider à Jeddo, jusqu'à son avènement au trône. Quoique nous n'ayions point de faits à opposer à ces assertions,

elles n'ont cependant pas de grande probabilité; il est plutôt à croire que les notions recueillies par Mr. de Golovnin se rapportent à l'époque de la conquête de la Corée par les Japonais qui eut lieu il y a plus de 200 ans. En effet, il n'est guères à supposer que les Coréens soient sujets de deux Souverains à la fois, et dans tous les cas ils ont toujours plus de motifs de se montrer soumis à la Chine qui leur est limitrophe, qu'au Japon, duquel ils sont séparés par une mer orageuse.

C'est à Danville que nous devons la première carte de la Corée qu'il publia en 1730, et qui se trouve dans son Atlas de la Chine. Quoique les Jésuites n'aient pas fait de carte de cette presqu'île, comme ils en ont fait des provinces chinoises, on ne doute pas cependant de l'exactitude de celle de Danville, puisqu'elle est la copie d'une carte originairement construite par des géographes coréens et qui se trouve dans le palais du Roi. Danville lui même croit, que si les missionnaires, en déterminant les bornes entre la Chine et la Corée, avaient trouvé des erreurs graves dans ces cartes, ils les auroient certainement relevées (\*). Il se peut que les bornes septentrionales indiquées par Danville soient exactes; mais quant aux côtes méridionales, et plus encore à celles de l'occident, elles ont été tracées très inexactement par les géographes coréens, comme l'ont prouvé les observations les plus récentes des Capitaines Maxwell et Hall, d'après lesquelles la largeur de la Corée dans une direction Est et Ouest est diminuée de plus de cent milles. La partie méridionale surtout de la presqu'île est réduite à la moitié de la surface, qu'elle occupait d'après les géographes coréens.

La plupart des géographes ont suivi Danville, et jusqu'aujourd'hui même on ne possède pas de meilleures sources pour la géographie de l'intérieur de la Corée. Arrowsmith dans sa carte du Japon et des provinces chinoises adjacentes (\*\*\*) a fidèlement copié la carte de

(\*) Danville Atlas de la Chine 1737. Avertissement.

(\*\*) Chart of Japan, the Kuriles and the adjacent coasts of the Chinese dominions. 1811.

Danville, et ce n'est que sur la côte méridionale et la côte SE qu'il a fait usage des observations de La Perouse et de Colnet. Mr. Abel Remusat possède une carte Japonaise de Corée, apportée en Europe par feu Mr. Titsingh, laquelle, d'après ce qu'en dit Mr. Remusat, paroît être très exacte et très détaillée: la distinction des villes capitales et secondaires, des bourgs, forteresses, campemens etc. est soigneusement marquée par des signes particuliers; la distance des principales villes aux capitales de chaque province, est exprimée en journées de chemin. Malheureusement les noms y sont écrits en chinois seulement, à l'exception des capitales où l'on a ajouté le nom Japonais (\*).

Nous n'avons aucune donnée sur l'étendue de la Corée vers le Nord, ni sur ce qui constitue ses limites avec la Mantchourie. Est-ce une chaîne de montagnes? ou bien sont-ce les deux rivières *Oulam Tumen* et *Yalou Kiang*? ces fleuves prennent tous les deux leurs sources dans une même montagne, appelée par les Chinois *Chang Pechan*; le premier se jette dans la mer du Japon et le second dans la mer Jaune, de manière qu'ils traversent toute la Corée dans une direction ENE et OSO.

Sur la carte de Danville la Corée s'étend jusqu'au 43<sup>e</sup> degré de latitude, et ce sont les provinces *Hienking* et *Pingnam* qui la séparent dans le NE et NO de la Mantchourie; la première est, d'après lui, garnie d'une muraille, qui cependant tombe en ruines. Le lit du fleuve Oula-Tumen s'étend aussi jusqu'au 43<sup>o</sup> de latitude; mais la péninsule, proprement dite, ne s'étend que jusqu'au 40<sup>o</sup>, où sa frontière occidentale est la province *Laatong*.

Ma carte de la Corée commence au 34 degré de latitude et 122<sup>o</sup> de longitude orientale, et s'étend jusqu'au 43<sup>me</sup> de latitude et 131<sup>o</sup> de longitude. Cette extension m'a donné la possibilité de placer dans le Sud l'isle de *Quelpart*, dans l'Est l'isle *Dagelet*, et dans le Sud-Est une partie du Japon, pour indiquer la largeur du détroit de Corée. Dans l'Ouest elle s'étend jusqu'à l'embouchure du fleuve *Yalou Kiang*.

(\*) Journal des Savans. Juillet 1817.

Depuis la navigation des Capitaines Maxwell et Hall, nous connoissons exactement le méridien sous lequel se trouve la côte occidentale de la Corée, et quoique La Pérouse, Colnet et Broughton n'aient pas relevé en détail les côtes Sud, SE et Est; leur navigation le long de ces côtes cependant en a fixé la direction, et leurs observations de longitude, surtout celle du Capitaine Broughton qui a passé au delà de l'extrémité septentrionale de la Corée, ont déterminé sa largeur dans la direction Est et Ouest qui n'est actuellement que de 35 à 55 lieues. C'est ainsi que nos connoissances de l'hydrographie de la Corée se fondent sur les observations de La Pérouse, Broughton, Maxwell et Hall. Pour ce qui concerne les isles du détroit de la Corée et la côte Sud-Ouest du Japon, j'ai suivi les observations et relèvemens que nous fîmes sur la Nadiejeda en 1805.

## CÔTE ORIENTALE DE LA CORÉE.

Le 28 Septembre 1797, étant par  $42^{\circ} 56' 40''$  de latitude et  $135^{\circ} 32'$  de longitude, le Capitaine Broughton, commandant le vaisseau la Providence, se trouvait à cinq lieues de la côte de Corée; la terre lui parut aride et déserte, et la côte hérissée de rochers; avec 90 brasses les sondes ne rapportaient pas de fond. Une haute montagne fut relevée dans le S  $84^{\circ}$  E. Le lendemain par un temps couvert, se trouvant assez loin de terre, il ne put voir le rivage que partiellement, et quoiqu'on se trouvât dans le parallèle de l'embouchure du fleuve Tumen, qui sur la carte de Danville gît par  $42^{\circ} 30'$ , ni cette rivière ni les petites isles dans son voisinage n'ont été vues. Ce ne fut que depuis la latitude de  $41^{\circ} 30'$ , que Broughton put entrevoir la côte sans interruption, jusqu'à l'extrémité SE de la Corée. Dans le parallèle de  $42^{\circ}$  il trouva une côte basse, mais dans l'intérieur du pays on aperçut de hautes montagnes. Un temps brumeux et une distance de six lieues de la côte, l'empêchèrent de voir bien distinctement tous les objets à terre. Les observations du midi lui prouvèrent l'existence d'un courant d'un mille par heure, portant au Sud. Ce courant, ainsi qu'une grande quantité de plantes, bois etc. flottant sur l'eau, lui

\* \*

firent supposer qu'il devait y avoir une rivière dans cette partie de la côte. Peut être l'embouchure du Tumen, que les géographes Coréens auront marquée trop au Nord, se trouve-t-elle ici. Dans le parallèle de  $41^{\circ} 32'$  on aperçut un enfoncement dans le N  $15^{\circ}$  E; on vit en même temps un groupe de rochers blancs, qui fut relevé le 4 Octobre à six heures du matin par N  $30^{\circ}$  E; ces rochers ne sont cependant pas marqués sur la carte; le journal ne dit pas même à quelle distance ils se trouvent de la côte. Une roche isolée et blanchâtre, qu'on vit le lendemain à trois lieues de terre, n'est pas non plus marquée sur la carte. Ce fut le 5 Octobre, par  $40^{\circ} 32'$  N et  $129^{\circ} 6'$  E, qu'on releva cette roche dans le N  $43^{\circ}$  O, à la distance de cinq à six milles; sa position géographique sera donc par  $40^{\circ} 36'$  de latitude et  $129^{\circ} 9'$  de longitude (\*).

Le six Octobre à midi, par  $39^{\circ} 39'$  de latitude, Broughton passa devant un grand enfoncement, dans lequel on vit une quantité de baleines. On releva la pointe Nord de cette grande baie, du Nord au N  $40^{\circ}$  O; et la pointe Sud, du S  $26^{\circ}$  O au S  $36^{\circ}$  O; dans l'intérieur on en vit une petite qui paroissait offrir un mouillage sûr. Une haute montagne, qu'on avait relevée le 7 Octobre à midi dans le S  $67^{\circ}$  O, à 5 ou 6 lieues de distance, est située à la pointe méridionale de la grande baie. Comme d'après les observations, le point du midi était par  $38^{\circ} 55' 26''$  N et  $128^{\circ} 20'$  E, la latitude de la montagne sera de  $38^{\circ} 48'$  et sa longitude par  $127^{\circ} 54' + 8' 30'' = 128^{\circ} 2' 30''$  E. Arrowsmith sur sa carte donne le nom de *Saddle hill* à cette montagne; mais elle s'y trouve à 17' plus au Nord que sur la mienne.

Sur la carte de Danville on trouve entre le 39 et 40<sup>e</sup> de latitude une grande baie, dans laquelle se jette une rivière, et à son embouchure se trouve la ville de *Yon-sing*. Cette baie est incontestablement la même que Broughton a vue, et à laquelle je donne

(\*) Cette longitude doit être augmentée de  $8' 30''$ , de même que toutes celles de la côte orientale de la Corée, comme je le démontrerai plus bas en discutant la position du Port de Chosan.



son nom. D'après Danville on y trouve neuf petites isles, qui toutes portent des noms.

La direction de la côte au Sud de la grande baie est SSE. Le Capitaine Broughton qui la cotoya jusqu'au  $36^{\circ}$  de latitude, pour la plupart de très près, n'y a pas aperçu le moindre danger; à trois lieues au large, on a 60 brasses de profondeur. Broughton dépeint la côte comme étant très aride, avec de hautes montagnes dans l'intérieur et sans enfoncement quelconque, excepté un seul qu'il découvrit au Nord d'une pointe basse qui ne peut être que le cap, nommé par La Pérouse, *Clonard*, formant l'extrémité orientale de la Corée. Les vents contraires ne permirent pas au Capitaine Broughton d'explorer cette baie; il paraît que La Pérouse l'aperçut aussi. D'après ses observations le Cap Clonard est situé par  $36^{\circ} 02'$ , et sur la carte il est à  $8' 30''$  à l'Est de la pointe Nord de l'isle Tsus-Sima, qui gît, d'après de très bonnes observations faites à bord de la *Nadieja*, par  $129^{\circ} 29' 30''$ ; la longitude du Cap Clonard sera donc de  $129^{\circ} 38' 00''$ . Sur la carte du Capitaine Broughton, le cap qui correspond au Cap Clonard, quoiqu'il se trouve à quelques minutes plus au Sud, est placé par  $129^{\circ} 30'$ ; si on y ajoute les  $8\frac{1}{2}$  minutes, on obtiendra la même longitude.

Suivant Broughton et La Pérouse la côte depuis le Cap Clonard prend une direction Sud jusqu'à l'entrée du *Port de Chosan*, où Broughton passa neuf jours, pour y faire de l'eau et du bois. Il est le seul Européen qui depuis le temps de Hamel ait jamais mis pied à terre sur la côte de Corée. Quoique son séjour parut causer de vives inquiétudes aux Coréens, la réception qu'ils lui firent ne fut cependant rien moins qu'hostile.

Le Port de Chosan est entouré de montagnes, dont Broughton trouva la plupart dépourvues d'arbres et de verdure. L'entrée de ce port est facile et ses eaux sont très saines. Une presqu'isle en forme la partie méridionale. A la partie septentrionale de l'entrée se trouvent des rochers noirs, et à deux milles à l'Ouest de ces rochers noirs, il y a un cap très escarpé, que Broughton nomme *Cap Magnétique*,

à cause des perturbations que l'aiguille aimantée y éprouva : elle se dirigeait vers l'Est au lieu de se diriger vers le Nord. La baie de sable dans laquelle mouilla le vaisseau la Providence, est au Nord de ce cap. Broughton détermina la latitude de la pointe Sud de l'entrée par  $35^{\circ} 2'$ , et la longitude du Port Chosan par  $129^{\circ} 7'$ . Cette détermination est le résultat de 99 séries de distances lunaires, mesurées sur la Providence pendant son séjour au port, de même qu'avant son arrivée et après son départ, et rapportées au méridien de Chosan par le moyen du chronomètre (\*). La longitude de l'isle Tsus-Sima ayant été fixée avec beaucoup d'exactitude à  $129^{\circ} 29' 30''$ , je trouve préférable de déduire la position de Chosan de celle de l'isle Tsus-Sima. L'extrémité N de cette isle fut relevée de Chosan au SSE à dix lieues de distance; il suit de là que la position de Chosan doit être  $129^{\circ} 15' 30''$ , c. à d.  $8' 30''$  plus à l'Est que ne l'indique Broughton; en conséquence j'ai appliqué la même correction de  $8' 30''$  à toutes les longitudes déterminées par Broughton sur la côte de Corée.

L'établissement moyen à Chosan est  $7^h 30'$ ; et le montant de l'eau 4 pieds.

La Pérouse et Colnet ont découvert deux isles sur la côte orientale de la Corée; la première qui en est éloignée de 38 lieues, reçut le nom de *Dagelet*, d'après l'Astronome de l'expédition française. Cette isle a trois lieues de circonférence; elle est très escarpée, mais couverte d'arbres depuis la cime jusqu'au bord de la mer; un rempart de roc vif et presque à pic, la cerne comme une muraille dans tout son contour, à l'exception de sept petites anses de sable; dans lesquelles il est possible de débarquer, et où l'on aperçut des chantiers pour la construction des bateaux (\*\*). La Pérouse place la pointe NE de l'isle par  $37^{\circ} 25' N$  et  $131^{\circ} 22' E$ ; mais avec la correction de l'Astronome, dans le troisième volume de ce voyage, pag. 414, elle n'est que de  $130^{\circ} 56'$ ; et c'est sous cette longitude que je l'ai placée

(\*) Broughton, voyage de découvertes etc., traduction française Tom. 2, pag. 245-250.

(\*\*) La Pérouse voyage autour du monde, Tom. 2, pag. 391.

sur ma carte. La seconde isle fut découverte par le Capitaine Colnet en 1789 et nommée d'après son vaisseau *Isle Argonaute*. Elle a une étendue de huit milles dans la direction NO et SE, et gît par  $37^{\circ} 52'$  de latitude et  $129^{\circ} 50'$  de longitude. Sa partie Sud est cernée de rochers.

Sur les cartes originales japonaises, dont il sera parlé dans le mémoire sur la carte du Japon, on trouve deux isles *Taka-Sima* et *Matu-Sima*, sous le même parallèle que les isles découvertes par La Pérouse et Colnet; mais elles y sont placées de trois fois plus loin de la côte de Corée que les isles Dagelet et Argonaute, néanmoins il est bien probable que ce soient les mêmes. *Taka-Sima* y est placée par  $37^{\circ} 48'$  et  $131^{\circ} 10'$ ; et *Matu-Sima* par  $37^{\circ} 40'$  et  $131^{\circ} 30'$ .

DÉTROIT DE CORÉE ET CÔTES SUD-EST ET SUD DE  
CETTE PRESQU'ISLE.

La mer située entre la Corée et le Japon porte le nom de *Détroit de Corée*. Sa largeur entre le Japon et la Corée ne peut être déterminée avec exactitude, puisque nous ne connoissons pas encore la vraie position de l'extrémité Sud-Ouest du Japon. La terre située par  $33^{\circ} 54'$  de latitude et  $129^{\circ} 41' 30''$  de longitude, que nous vîmes le 19 Avril 1805, en quittant Nangasaky, était peut-être l'isle Iki. Si cependant cette terre a été la côte du Japon, alors la largeur du Détroit de Corée seroit de 25 lieues là, où les côtes du Japon et de la Corée se rapprochent la plus. Au milieu de ce détroit et directement dans le Sud de la pointe SE de Corée, gît l'isle *Tsus-Sima* appartenante au Japon. Elle a une étendue de 12 lieues dans une direction à peu près Nord et Sud, et sa largeur ne peut être moindre que de 12 à 15 milles; car nous vîmes de la *Nadieja* de hautes montagnes dans l'intérieur à une assez grande distance de la côte. L'isle prend depuis son extrémité méridionale une direction vers le NE, jusqu'à une pointe saillante, derrière laquelle un canal étroit divise l'isle en deux parties, dont celle du Nord est plus montueuse, que la méridionale. D'après les observations faites sur la *Nadieja*,

la pointe méridionale de Tsus-Sima gît par  $34^{\circ} 6' 30''$  N et  $129^{\circ} 15'$  E; la pointe orientale par  $34^{\circ} 18' 45''$  et  $129^{\circ} 30'$ , et la pointe septentrionale par  $34^{\circ} 40' 30''$  et  $129^{\circ} 29' 30''$ . On peut donner toute la confiance possible à l'exactitude de ces observations, puisqu'il n'y avait que deux jours que nous avons quitté Nangasaky, dont la longitude fut déterminée par plus de mille distances lunaires, et où nous avons réglé avec le plus grand soin la marche de nos trois chronomètres. Les longitudes de La Pérouse s'accordent aussi parfaitement avec les nôtres, si on y applique les corrections de l'Astronome Dagelet, comme je l'ai expliqué très en détail dans le second volume de mon voyage autour du monde.

Par  $34^{\circ} 16' 30''$  N et  $129^{\circ} 55' -45''$  E, directement à l'Est à 23 milles de la pointe orientale de Tsus-Sima, gît un petit islot de rochers nuds, de forme ronde, que nous vîmes de la Nadiejda et que j'ai nommé *Colnet*, d'après le navigateur qui vraisemblablement a été le premier qui l'ait découvert.

L'isle de Quelpart gît au Sud de la pointe SO de la Corée, à peu près à 15 lieues de distance. La Pérouse et Broughton ont tous les deux passé cette isle de près; le premier en a cotoyé la partie SE et le second la partie SO. Nous verrons plus bas les résultats des observations faites par ces deux navigateurs; mais avant d'entrer dans une discussion sur leurs travaux je crois nécessaire, d'établir autant que possible la position géographique de la pointe SO de la Corée et des isles qui se trouvent dans son voisinage, et entre cette pointe et l'isle de Quelpart.

Toute la côte méridionale de la Corée est parsemée d'isles et de rochers, séparés par des canaux étroits, où l'on trouve des courans violens; les plus grandes de ces isles sont habitées et très bien peuplées (\*); mais on ne sait rien de positif ni sur leur nombre, ni sur leur position géographique. La Pérouse dit, que les isles qu'il vit pendant sa traversée de l'isle Quelpart à la côte de Corée, forment

(\*) Broughton, voyage des découvertes etc., pag. 257.

une chaîne de plus de 15 lieues en avant du continent de la Corée, dans une direction NE et SO, et que celles qui gisent le plus au Nord sont situées par  $35^{\circ} 15' N$  et  $130^{\circ} 00' E$  (\*). Il se trouve à la vérité dans l'Atlas de la Pérouse une carte, N<sup>o</sup> 44, sur laquelle on voit 63 points différents relevés, mais les relèvemens de ces points, qui n'ont été vus qu'à de grandes distances, ne sont pas suffisans pour nous donner une connoissance exacte de cette chaîne. Broughton, après son départ du Port de Chosan, prit sa route le long de la côte, dont la direction est SO et qu'il apercevait de temps en temps; mais il rencontra un si grand nombre d'isles, que ce ne fut qu'avec beaucoup de peine qu'il parvint à se frayer une route à travers quoiqu'il montât un très petit bâtiment. Il est bien à regretter qu'il ne nous ait pas tracé cette navigation sur une carte à grand point, la carte générale où sa route se trouve indiquée, étant construite sur une échelle trop petite pour avoir pu y marquer toutes ces isles avec quelque exactitude. Le troisième jour (c'était le 24 Octobre) il releva à midi une petite isle très haute au SO, à un mille de distance. Les observations de latitude le placèrent alors à  $34^{\circ} 17'$  et l'estime du vaisseau à  $126^{\circ} 21'$  de longitude: longitude qui doit être augmentée de  $40'$ , puisque les observations chronométriques du lendemain, donnèrent une longitude de  $40'$  plus à l'Est que celle de l'estime; si on y ajoute encore  $8' 30''$ , dont les longitudes du Capitaine Broughton ont été trouvées trop Ouest, comme je l'ai montré plus haut en discutant la longitude du Port de Chosan, nous obtiendrons pour longitude de la Providence à midi du 24 Octobre,  $127^{\circ} 9' 30''$ ; la position de la petite isle relevée, sera donc  $34^{\circ} 16' 30'' N$  et  $127^{\circ} 9'$ . Le même jour à dix heures du matin, il se trouva par le travers d'une pointe, que j'ai nommée d'après le vaisseau du Capitaine Broughton, *Cap Providence*. Ce cap lui restait à midi dans le N  $27^{\circ} E$  à sept milles de distance; sa latitude est donc  $34^{\circ} 24'$  et sa longitude  $127^{\circ} 14'$ . La côte prend d'ici

(\*) Ces isles ne peuvent s'étendre autant au Nord, puisque Broughton ne vit aucune isle sous le parallèle de  $35^{\circ} 15'$ .

une direction Ouest. Quant à la pointe SO de Corée, je l'ai placée sur ma carte par  $34^{\circ} 20'$  de latitude et  $126^{\circ} 45'$  de longitude, à dix lieues dans l'Ouest du Cap Providence. Je fonde cette détermination sur les observations du Capitaine Hall qui, pendant sa navigation le long de la côte occidentale de la Corée, a relevé de la cime d'une isle fort élevée, située par  $34^{\circ} 20'$  et  $126^{\circ} 6'$ , la côte de la Corée dans le NE et dans l'Est, à une distance d'environ 13 lieues; or il est presque certain que la terre relevée dans l'Est, était la pointe SO de Corée, d'où la côte commence à se diriger vers le Nord, et par conséquent la position de cette pointe de la Corée, telle que je l'ai adoptée, doit être assez juste.

Il se trouve une quantité d'isles devant ce cap, ou à dire plus correctement, au SO du Cap Providence. Broughton, qui en fut entouré, en compta plus de trente. La mer lui parut ouverte seulement depuis le SSO jusqu'au SSE; il fit route vers cette ouverture avec un vent d'Ouest, le flot portant au NE et le jusant au SE. Le soir il mouilla par 15 brasses, près des isles situées dans la partie Ouest du passage susmentionné; on releva encore plusieurs isles dans le SO, de même qu'une partie de *l'isle Quelpart* au  $S 6^{\circ} O$  et au  $S 26^{\circ} O$ . Le lendemain à midi on releva les extrémités de cette isle du  $S 18^{\circ} E$  au  $S 25^{\circ} O$ ; la latitude observée était de  $33^{\circ} 57'$  et la longitude corrigée  $126^{\circ} 50' 30''$ . L'isle haute qu'on avait relevée la veille dans le SO, restait alors au  $N 40^{\circ} E$  à huit lieues de distance et une isle de roches dans le SO; à deux milles plus loin une autre petite isle pareille restait dans le  $S 35^{\circ} E$ , et une troisième dans l'Est. On releva en même temps un groupe d'isles du  $N 71^{\circ} O$  au  $S 78^{\circ} O$ . Ce groupe doit être le même que celui que le Capitaine Hall a vu, et auquel appartient l'isle qu'il nomma *Lyra*, par  $34^{\circ} 10' N$  et  $126^{\circ} 8' E$ . D'après les relèvemens du Capitaine Broughton les isles méridionales de ce groupe s'étendent jusqu'à la latitude de  $33^{\circ} 50'$ ; il faut donc que celles-ci se trouvent beaucoup à l'Est de l'isle Lyra, autrement le Capitaine Hall aurait dû les voir.

Le 27 Octobre, par  $33^{\circ} 14'$  de latitude et  $126^{\circ} 21' 30''$  de longitude, une haute montagne dans le milieu de l'isle Quelpart fut relevée dans le N  $72^{\circ}$  E; une petite isle verte près de là dans le N  $36^{\circ}$  E, et un rocher gisant près de la pointe occidentale de Quelpart, dans le N  $27^{\circ}$  E, à la distance de deux à trois milles. Le rocher doit conséquemment se trouver par  $33^{\circ} 16' 30''$  et  $126^{\circ} 23'$ , et la pointe occidentale de Quelpart par  $33^{\circ} 18'$  et  $126^{\circ} 25'$ , en admettant trois milles de distance entre le vaisseau et le rocher. Broughton décrit cette pointe comme basse et terminée par des rochers.

La position géographique de la pointe Sud de Quelpart est fixée par Broughton à  $33^{\circ} 11'$  et  $126^{\circ} 20' + 8' 30'' = 126^{\circ} 28' 30''$ , et par La Pérouse à  $33^{\circ} 14'$  et  $126^{\circ} 35'$  (\*). Je dois cependant faire remarquer que sur la carte N<sup>o</sup> 45 de La Pérouse, la latitude de la pointe la plus méridionale de Quelpart est marquée par  $33^{\circ} 7' 47''$  et la longitude par  $126^{\circ} 18'$ ; en prenant la moyenne de ces deux déterminations, nous obtiendrons exactement les latitude et longitude déterminées par Broughton, et c'est celle que j'ai adoptée. Ce navigateur vit tout près de cette pointe deux isles basses entourées de rochers, qui lui parurent être réunies à l'isle de Quelpart.

De la pointe Sud de Quelpart la côte de cette isle prend, d'après la carte N<sup>o</sup> 45 de La Pérouse, une direction N  $72^{\circ}$  E, jusqu'à une pointe qui gît à huit lieues de là; c'est la pointe orientale de Quelpart; sa longitude se trouve donc à  $33^{\circ} 11' + 7' 20'' = 33^{\circ} 18' 20''$ , et sa longitude  $126^{\circ} 28' 30'' + 27', 30'' = 126^{\circ} 56'$ . Broughton place la pointe orientale de Quelpart par  $33^{\circ} 9'$  et  $127^{\circ} 50'$ . Il faut croire qu'il y a ici une erreur typographique dans la latitude fixée par Broughton, car il dit lui-même que l'isle de Quelpart a dans une direction ENE et OSO une étendue de 11 à 12 lieues, ce qui s'accorde avec les données de La Pérouse. On ne sauroit admettre que ce dernier se soit trompé sur la direction de la côte Sud de Quelpart,

(\*) La longitude de  $126^{\circ} 35'$  doit être la vraie, parcequ'en ce même jour (22 Mai 1787) la correction des chronomètres d'après la table de l'Astronome Dagelet étoit 0.

puisqu'il par une route NE  $\frac{1}{2}$  E, il longea la côte à deux lieues de distance avec un très beau temps. J'ai donc placé par 33° 18' 30" et 126° 56' la pointe Est de Quelpart. La Pérouse n'a pas déterminé la position de la pointe NE de cette isle, bien qu'il l'ait vue. Sur sa carte N° 43, qui est construite sur une très petite échelle, elle est placée par 33° 40' et 127° 15'; cette latitude est sans doute trop forte. Si, d'après Broughton, cette pointe est située dans l'ENE à 12 lieues de la pointe méridionale, sa latitude doit être 33° 25' et 127° 09'; cette latitude est peut-être juste, mais j'ai cru devoir adopter jusqu'à de nouvelles déterminations celle de 33° 30'.

La Pérouse fait une belle description de cette isle, au moins de la partie méridionale qu'il a très bien pu observer. Voici, comme il s'exprime: « Il n'est guère possible de trouver une isle qui offre un plus bel aspect. Un pic d'environ mille toises, qu'on peut apercevoir de 18 à 20 lieues, s'élève au milieu de l'isle, dont il est sans doute le réservoir; le terrain descend en pente très douce, jusqu'à la mer, d'où les habitations paraissent en amphithéâtre. Le sol nous a semblé cultivé jusqu'à une très grande hauteur (\*) ».

#### CÔTE OCCIDENTALE DE LA CORÉE.

J'ai déjà fait remarquer au commencement de ce mémoire que ce sont les Capitaines Maxwell et Hall qui nous ont donné les premiers renseignements exacts sur cette côte. Ils la longèrent depuis le 38° jusqu'au 34° de latitude, et quoique la quantité d'isles dont elle est garnie, ne leur permit pas d'en approcher partout pour l'explorer en détail, ils la virent cependant en grande partie en arrière de ces isles, et il leur fut possible d'en déterminer la direction avec précision.

Depuis le 38° de latitude et 125° 20' de longitude, qui est le premier point de la côte dont ils eurent connaissance, jusqu'au 36° 45', la côte court au SE, ensuite au Sud, jusqu'à une pointe sail-

(\*) La Pérouse, Voyage autour du monde, Tome 2, pag. 385. édition in 4-to.



lante, située par  $36^{\circ} 7' 38''$  et  $126^{\circ} 42' 24''$ . Derrière cette pointe se trouve une baie entièrement ouverte vers le Sud et formée par une langue de terre qui s'étend vers le Nord et l'Ouest. On la reconnaît par un pic élevé, situé dans la partie Nord de la baie, par  $36^{\circ} 13' N$ . La sonde ne donna pas au delà de trois brasses; les frégates anglaises y mouillèrent pendant une nuit. Un jour et demi avant la pleine lune, la haute marée fut observée à 2h 30', et la mer basse à 8 heures. L'eau s'éleva de 15 pieds. Cette baie se trouve sur la carte du Capitaine Hall sous le nom de *Basil*, nom qu'il faudrait, ce me semble, donner aussi au cap qui la forme. Le cap et la baie de Basil se trouvent aussi sur la carte de Danville, à la différence près, que la baie y est placée à un demi degré plus au Nord et  $1\frac{1}{2}$  degrés plus à l'Ouest. Les géographes coréens placent directement en avant du cap, quatre isles qui n'existent cependant pas; mais en revanche il se trouve au Nord et au Sud bien plus d'isles qu'ils n'en ont marquées sur leur carte.

De ce cap la côte suit la direction du Nord au Sud jusqu'à l'extrémité SO de la Corée, ce qui est aussi la direction des isles qui la bordent. Les isles découvertes par les Capitaines Maxwell et Hall depuis le  $38^{\circ}$  jusqu'au  $34^{\circ}$  de latitude, ont reçu le nom d'*Archipel de Corée*. Le groupe le plus septentrional de cet archipel gît à sept lieues environ de la côte; il est composé de plusieurs isles, dont les vaisseaux anglois ne virent de près que les plus occidentales. Celles-ci sont au nombre de trois, d'égale grandeur, et comprennent une étendue de cinq lieues dans une direction  $N\frac{1}{2}NO$  et  $S\frac{1}{2}SE$ . D'après les observations du Capitaine Hall et du Lieutenant Clifford, la pointe Ouest de l'isle septentrionale est située par  $37^{\circ} 58'$  de latitude et  $124^{\circ} 44' 30''$  de longitude; elle paroissait être réunie avec la seconde par un ressif; un rocher blanc gît près de la pointe occidentale de cette dernière. Dans la partie Sud de la troisième isle qui est habitée, se trouve un petit enfoncement, dans lequel l'*Alceste* et la *Lyra* mouillèrent par sept brasses d'eau sur un fond de sable noir; on y est à l'abri de tous les vents, hormis ceux du Sud-Ouest jusqu'au Sud-

Est. Un pic élevé de 7 à 800 pieds se trouve dans l'isle méridionale; de sa cime on peut apercevoir à une distance de 8 à 10 lieues la côte de Corée, qui est ici très montueuse, ayant un grand nombre d'isles placées en avant. Le Capitaine Hall, commandant la *Lyra*, donna à ce groupe le nom de *Sir James Hall*, d'après celui de son père le Baronet Sir James Hall, alors Président de la Société Royale d'Edimbourg.

Le second groupe est composé de cinq isles, et comme il ne porte aucun nom sur la carte du Capitaine Hall, je lui ai donné sur la mienne le nom de *Clifford*, d'après le lieutenant de ce nom, qui accompagnait le Capitaine Hall et qui a enrichi son journal de plusieurs intéressans mémoires. Le milieu de ce groupe est situé par  $36^{\circ} 44'$  et entre les  $125^{\circ} 42' 30''$  et  $125^{\circ} 57' 30''$  de longitude. A dix lieues à l'Est des isles de Clifford se trouve un autre groupe, par lequel commence proprement l'Archipel Coréen, puisque de là jusqu'à la pointe SO de cette presqu'isle, s'étend une chaîne d'isles en si grand nombre, qu'il fut impossible d'en faire compte, malgré toutes les peines qu'on se donna. Deux isles, situées à l'Ouest du Cap Basil, reçurent le nom de *Hutton* et une autre à cinq milles au SSO de ce même cap, celui de *St.-Helens*. Entre ces isles les sondes rapportent de 8 à 15 brasses. Le groupe méridional de l'Archipel de Corée fut nommé *Isles Amherst*. L'isle de *Windsor Castle* par  $34^{\circ} 40'$  et  $126^{\circ} 6'$  est la plus septentrionale et l'isle *Lyra* par  $34^{\circ} 10'$  et précisément sur le même méridien, est la plus méridionale de ce groupe. Entre ces deux isles se trouvent encore quatre isles, dont la plus au NO reçut le nom de *Thistle* et celle du SE, *Montréal*. La première git par  $34^{\circ} 22' 39''$  de latitude et  $126^{\circ} 2' 52''$  de longitude, la seconde par  $34^{\circ} 20'$  et  $126^{\circ} 08'$ ; les deux autres isles de ce groupe n'ont point de nom. Au milieu de ces isles, on trouve par 11 brasses d'eau, fond mou, un bon mouillage, qu'on a nommé *Murray Sound*. Les courans y sont rapides de 3 à 4 noeuds par heure. Le flux porte au NNE; la plus haute élévation de l'eau y fut observée de 15 pieds.

Il y a ici encore une isle qui a été vue par le Capitaine Ross, lors de son retour avec l'ambassade du Lord Amherst. Elle se distingue par un haut pic gisant d'après ses observations par  $24^{\circ} 5' 30''$  N et  $125^{\circ} 15'$  E. Il la nomma *High Peaked island*. Il est singulier que le Capitaine Hall ne l'ait pas vue.

Pour le tracé de la côte occidentale de la Corée depuis le  $38^{\circ}$  de latitude jusqu'à l'embouchure du fleuve Yalou Kiang par  $40^{\circ}$  de latitude, j'ai entièrement suivi la carte de Danville, ayant partout augmenté la longitude d'autant, que celle du Cap Basil a été trouvée trop petite, c. à d. d'un degré et demi.

#### VENTS ET COURANS.

Nous n'avons point de données concernant la direction des vents et courans sur les côtes de la Corée durant les mois d'hiver, cependant d'après le peu de notions que nous possédons sur les vents durant les mois d'été, il est très probable, qu'ils sont soumis à la même loi que sur la côte orientale de la Chine (\*), où la mousson de NE continue pendant neuf mois et celle de SO pendant trois mois. Je vais citer quelques dates en faveur de cette assertion:

En passant au mois d'Avril sur la *Nadieja* par le détroit de Corée, j'y ai rencontré pour la plupart des vents de Nord.

La Pérouse, qui y fut à la fin de Mai, n'y trouva pas encore à cette époque la mousson du SO établie dans toute sa force, et sur la côte orientale de la Corée, que ce navigateur n'explora à la vérité que jusqu'au  $37^{\circ}$ , les vents de Nord étoient même plus fréquens que ceux de Sud.

Le Capitaine Broughton trouva la même chose à la fin de Septembre et au commencement d'Octobre, lorsque, visitant la côte orientale de la Corée, il l'explora à  $5^{\circ}$  plus au Nord que La Pérouse.

Le Capitaine Hall a observé que durant les mois de Juillet et d'Août, on ne rencontre dans la Mer Jaune et le long de la côte occi-

(\*) Voyez pag. XXI de l'introduction au premier volume.

dentale de la Corée que des vents de Sud et de SO, qui y soufflent avec beaucoup de constance. Vers la fin d'Août et dans les premiers jours de Septembre, il y avoit déjà des vents de Nord, et le 9 Septembre le Capitaine Hall trouva, que la mousson de NE s'étoit parfaitement établie.



---

# M É M O I R E

## POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DES ISLES DU JAPON.

### INTRODUCTION.

LA carte des isles du Japon s'étend depuis le 29<sup>e</sup> jusqu'au 42<sup>e</sup> degré de latitude et du 129<sup>e</sup> jusqu'au 143<sup>e</sup> degré de longitude orientale; elle comprend par conséquent 13 degrés de latitude et 14 en longitude. Il a été nécessaire de placer sur cette carte une partie de celle de Jesso et de Corée, afin de pouvoir y tracer les détroits de Corée et de Sangar, qui forment les limites du Japon au Nord et au Sud-Ouest.

Nous n'avons que des connaissances très imparfaites sur l'intérieur de cet Empire, et Kæmpfer et Thunberg, les seuls Européens qui ont traversé une grande partie du Japon, seront probablement encore pour longtemps les uniques sources où l'on pourra puiser quelques notions authentiques sur ce pays (\*). Mais pour ce qui regarde les côtes du Japon, les voyages des Capitaines Gore et King, La Pé-

(\*) On a publié récemment sur ce pays intéressant des notions très curieuses, formant des suppléments importants aux ouvrages de Kaempfer et de Thunberg. Elles se trouvent dans un ouvrage publié par feu Mr. Titsingh sous le titre: *Illustrations of Japan*, et dans le troisième volume de l'ouvrage du Capitaine Golownin sur sa captivité chez les Japonais. Le traducteur françois de ce dernier ouvrage a eu tort, je pense, de n'en pas avoir traduit aussi le dernier volume, dont il existe une traduction anglaise, enrichie de beaucoup de notes instructives.

rouse, Broughton, Colnet, et celui que j'ai fait pendant les années 1804 et 1805 sur la *Nadieja*, nous ont fourni suffisamment de données pour tracer avec exactitude les vraies limites de cet Empire insulaire. Il est vrai qu'il y reste encore des lacunes assez considérables à remplir, comme p. ex. les côtes de l'isle *Sikokf* et une grande partie de la côte Nord de l'isle *Nipon*, où il n'y a que trois points qui soient déterminés astronomiquement; mais en attendant des reconnaissances plus exactes faites par des navigateurs Européens, on peut remplir assez correctement ces lacunes, en se servant des cartes japonaises dont j'aurai à parler tout de suite.

Parmi les cartes les plus récentes de cet Empire la plus belle est la magnifique carte d'Arrowsmith publiée en 1811 (\*). On y a fait entrer les observations de *Kaempfer*, ainsi que toutes les reconnaissances nautiques de nos temps; mais il paraît qu'on n'a fait usage d'aucune carte originale japonaise. L'Atlas de mon voyage autour du monde parut dans la même année. On y trouve une carte de la partie Sud-Ouest et une autre de la partie Nord-Ouest du Japon, explorée par moi, de même qu'une carte générale de toutes les isles japonaises. En construisant cette carte, j'avais déjà consulté une carte originale japonaise qui se trouvait alors à la bibliothèque de l'Académie Impériale des sciences, mais n'en ayant pas de traduction, je n'ai pu me servir de cette carte que pour tracer la configuration des côtes. La carte que je publie aujourd'hui et dont je vais donner dans ce mémoire une analyse détaillée, est construite sur une plus grande échelle que la précédente; j'ai tâché de la rendre aussi complète que possible, en faisant usage de toutes les notions que nous possédons sur ces côtes, depuis le voyage du Capitaine hollandais *Vries* qui le premier visita ces côtes, jusqu'à celui de la *Nadieja*. Les parties qui n'ont pas été explorées par des navigateurs Européens, sont tracées d'après une carte originale japonaise que pos-

(\*) Map of the islands Japan, Kuriles with the adjacent coasts of the Chinese dominions 1811, deux grandes feuilles.

sède Monseigneur le Grand Duc de Weimar, et dont Son Altesse Royale a eu la bonté de me faire parvenir une copie. Cette carte, dont très heureusement nous possédons une traduction françoise qui paroît être très fidèle, est d'une exactitude étonnante, comme j'aurai occasion de le prouver dans la suite de ce mémoire; et partout où je l'ai comparée à nos propres reconnaissances, de même qu'à celles d'autres navigateurs, j'ai toujours trouvé entr'elles une correspondance parfaite, tant pour les latitudes, que pour la direction et la configuration des côtes.

Depuis quelque temps on a apporté en Europe plusieurs cartes japonaises qui sont, ou bien de différentes éditions, ou bien des copies faites avec plus ou moins d'exactitude d'une même carte, levée probablement par ordre du gouvernement japonais. C'est ainsi par ex., que notre Amirauté possède une carte japonaise originale qui, portant le même titre et étant construite sur la même projection et d'après la même échelle que la carte que je dois aux bontés de Monseigneur le Grand Duc de Weimar, diffère néanmoins en plusieurs points de celle-ci. Mais il n'y a point de différence entre la carte de Son Altesse Royale, et une pareille carte que possédoit autrefois l'Académie des sciences de St.-Pétersbourg, et qui lui fut présentée par Mr. Laxman, lors de son retour du Japon; les deux cartes s'accordent si parfaitement entr'elles, qu'elles pourroient être envisagées comme identiques. Cette carte de l'Académie étant perdue depuis une dizaine d'années, j'ai cru réellement que celle du Grand Duc de Weimar devait être actuellement la seule de cette édition; mais j'ai eu tort; il en existe plusieurs. Mr. Klaproth, entr'autres, connu par son érudition dans les langues orientales, a envoyé de Paris, en 1820, au Dépôt des cartes de l'Etat Major, la traduction françoise d'une carte japonaise qu'il possède lui-même. A en juger d'après cette traduction, (Mr. Klaproth n'ayant pas envoyé ici l'original) la carte sur laquelle elle est faite doit être parfaitement identique avec celle du Grand Duc, de sorte que cette traduction de Mr. Klaproth, dont j'ai fait parvenir une copie à Son Altesse Royale, peut être envisagée comme

\*\*

une traduction de la sienne (\*). L'Amirauté possède aussi une traduction en langue russe de son original japonais; mais qui, comparée à la traduction française de Mr. Klaproth, est bien incomplète, ce qui est au reste assez étonnant, puisqu'elle a été faite par deux Japonais: Kisseleff et Kolotygin, établis à Irkutsk. Le premier est le même qui m'avait accompagné au Japon en qualité de truchement, et l'autre a été employé en 1805 et en 1806 par Mr. Klaproth à Irkutsk pour la traduction de la carte envoyée depuis au Dépôt géographique de l'état major (\*\*). On est surtout frappé de voir une différence considérable pour les noms dans les deux traductions; je suis cependant porté à croire que les noms dans la traduction de Mr. Klaproth doivent être préférés, d'abord parceque cette traduction porte l'empreinte d'une très grande exactitude, et puis parceque l'on y retrouve les noms des lieux par lesquels Kaempfer et Thunberg ont passé en allant à Jeddo, tels qu'ils en font mention dans leur voyage, tandis qu'ils ne s'accordent guères avec ceux de la traduction russe. La ville de Kokura, p. ex., y est nommée Ongura; la ville de Yesaia, Takaray, et ainsi de suite. Il se trouve en général dans cette traduction une quantité d'erreurs qui me paraissent provenir de négligence, et qui me font croire, que MM. Kisseleff et Kolotygin n'ont pas fait eux mêmes ce travail, mais qu'ils y ont employé leurs écoliers, en revêtant ensuite le travail de leur signature.

Mr. le Baron de Schilling possède aussi une pareille carte qui, d'après lui, porte la date de 1811. Il a eu la bonté de me la communiquer, et l'ayant comparée avec celles de Monseigneur le Grand Duc et la carte de l'Amirauté, je trouve qu'elle est exactement semblable à la dernière de ces cartes.

(\*) Il est dit dans un journal français (Journal Asiatique, N. 27), que la traduction envoyée par moi à Son Altesse Royale le Grand Duc « est une transcription française faite sur une version en langue Russe que possède le Baron de Schilling. » Je crois devoir observer ici, que la transcription en question est une copie exacte de la traduction française faite par Mr. Klaproth, qui se trouve au Dépôt des cartes de l'Etat Major, d'où je l'ai obtenue par les soins obligeants de Mr. le Baron de Schilling.

(\*\*) Journal Asiatique N. 27.



Avant de passer à l'analyse détaillée de ma carte, je crois nécessaire de prévenir, que dans le cours de ce mémoire j'indiquerai sous la dénomination: *Carte de Weimar* tant l'original de Monseigneur le Grand Duc que la traduction française de Mr. Klaproth, et que je nommerai *Carte de l'Amirauté*, la traduction russe de Kisseleff et de Kolotygin, de même que son original Japonois.

#### DESCRIPTION DES CARTES JAPONOISES.

Toutes les cartes japonaises que j'ai vues jusqu'à présent portent un titre qui, occupant partout exactement le même espace, doit sans doute aussi avoir le même contenu. Mr. Klaproth n'ayant pas traduit celui de sa carte, je vais traduire ici littéralement ce titre, d'après la traduction russe de la carte de l'Amirauté, d'autant plus que ce titre forme en même tems un aperçu statistique du Japon.

« Carte générale des États du Japon, contenant les limites des 66 provinces gouvernées par des Princes qui exercent dans leurs provinces un pouvoir monarchique, mais qui sont en même tems subordonnés à un Monarque Suzerain. Sur cette carte sont indiqués, la capitale Jeddo, les villes de provinces et de districts et les villages les plus considérables, y compris les isles situées dans la partie Nord-Est de l'Empire, les ports, les courants et les marées. »

« Le grand Monarque du Japon d'après sa grandeur et sa puissance porte le titre d'Autocrate sublunaire. Si la ligne de ses descendants vient à s'éteindre, on choisit un successeur au trône parmi les plus illustres Princes gouvernants les trois villes les plus importantes et les plus anciennes de l'Empire qui sont *Kishouno-Kouni*, *Ovarino-Kouni* et *Mitono-Kouni*. »

« D'après le règlement général concernant la navigation, il est défendu à tous les bâtimens particuliers, de naviguer autour des côtes de Japon. Ce droit n'est accordé qu'aux bâtimens de la couronne, expédiés pour quelque besoin particulier par le gouvernement lui même. Les navires particuliers ne pourront aller que jusqu'à un endroit indiqué, et avec une permission expresse du

« gouvernement, ayant soin de prendre, en retournant, la route  
« indiquée sur la carte. Ce n'est que dans des cas urgents, comme  
« par une tempête ou lors de quelque autre danger, qu'on pourra  
« prendre un autre chemin et mouiller le long des côtes. »

« L'empire du Japon depuis les temps les plus reculés est composé  
« de sept principautés.

« LA PREMIÈRE et la plus ancienne contient cinq provinces :

« 1) La province intérieure. 2) *Yamato-Kouni*. 3) *Yamasiro-Kouni*  
« (Masiro). 4) *Kavatschino-Kouni* (Kavatsi) et *Setzuno-Kouni* (Sets) (\*).

« LA SECONDE PRINCIPAUTE est divisée en quinze provinces :

« 1) *Igano-Kouni* (Yega). 2) *Iseno-Kouni* (Isse). 3) *Simano-Kouni*.  
« 4) *Owarino-Kouni*. 5) *Mikavana-Kouni* (Mikawa). 6) *Tootomino-Kouni*  
« (Tootomi). 7) *Surungano-Kouni*. 8) *Kay* (Kafi). 9) *Yzono-Kouni*.  
« 10) *Sangami*. 11) *Mousasino-Kouni* (Mousasi). 12) *Ava*. 13) *Kazou-*  
« *sa*. 14) *Simoosa*. 15) *Chitatchi* (Fitats) (\*\*).

« LA TROISIÈME PRINCIPAUTE contient huit provinces :

« 1) *Oomi*. 2) *Minono-Kouni*. 3) *Fida*. 4) *Sinano*. 5) *Kootsouke*. 6) *Si-*  
« *mazouke* (Simotsouke). 7) *Moutzou*. 8) *Deva* (\*\*\*) .

(\*) D'après la géographie Japonaise publiée sous le titre de *Sitsi Jossou*, citée par Kaempfer, ces cinq provinces sont nommées *Gokinay*, ce qui signifie Provinces de revenu Impérial. Il les nomme Yamatto, Yamasiro, Kavatzy, Idsumi et Sitzu, ou Tsino-Kouni. (Kaempfer histoire du Japon Tom. 1, pag. 111, édition d'Amsterdam 1732 in 12mo). On voit que les noms sont les mêmes; la petite différence qu'il y a, ne provient que de la prononciation. C'est le même cas avec les noms des autres provinces. Pour mieux faire voir la différence qui existe dans l'orthographe de ces cartes, je placerai à côté de chaque nom de province le nom qui correspond à celui de la traduction française de Weimar, excepté ceux qui s'accordent parfaitement.

(\*\*) D'après la géographie Japonaise, c'est la première des sept grandes contrées de l'Empire du Japon, suivant la division de l'Empereur *Siusium*. Elle y est nommée *Tookaido*, c'est-à-dire la contrée du SE.

(\*\*\*) Dans la géographie de Kaempfer cette division est la seconde contrée, nommée *Tossando* c. à d. la contrée orientale montagneuse. Elle comprend toute la partie septentrionale du Japon. Moutzou et Deva sont de toutes les provinces du Japon les plus grandes.

« LA QUATRIÈME PRINCIPAUTÉ (nommée par Kaempfer Fokku Rokudu, c. à. d. contrée du Nord) est composée de sept Provinces :

« 1) *Wakasa*. 2) *Etshizen* (Yetsizen). 3) *Etschigo* (Yetsingo). 4) *Kan-ga* (Kaga). 5) *Noto*. 6) *Etshou* (Yetsioa). 7) *L'isle de Sado*.

« LA CINQUIÈME PRINCIPAUTÉ contient huit provinces :

« 1) *Ywami*. 2) *Ysomo*. 3) *Chooki* (Fooki). 4) *Ynaba*. 5) *Tasima*, « 6) *Tanga*. 7) *Tamba* et *l'isle Oki* (\*).

« LA SIXIÈME PRINCIPAUTÉ, (nommée par Kaempfer *Sanjoda*, c. à. d. la contrée méridionale ou chaude) est composée de huit Provinces :

« 1) *Nangato*. 2) *Souo*. 3) *Aki*. 4) *Bingo*. 5) *Bitchou*. 6) *Bisen*. 7) *Mi-masaky* et *Charima* (Farima).

« LA SEPTIÈME PRINCIPAUTÉ contient neuf provinces :

« 1) *Tsikouzen*. 2) *Tsikougo*. 3) *Busen*. 4) *Bungo*. 5) *Chigo* (Figo), « 6) *Fisen*. 7) *Fiounga*. 8) *Oosoumi*, 9) *Satzouma* (\*\*).

« Outre ces sept principautés il y a encore l'isle de Sikokf, située « dans la partie méridionale du Japon, et divisée en quatre provinces :

« 1) *Ava*. 2) *Sanouki*. 3) *Yo*. 4) *Tosa* (\*\*\*)

« Les isles *Iki* et *Tsus-Sima* forment aussi deux provinces, ce qui « en tout porte le nombre à 66.

« Toutes les 66 provinces sont gouvernées par des Princes que le « Monarque Suzerain peut changer et punir selon sa volonté.

« Copié et traduit à Irkoutsk d'après l'original imprimé japonais, en « 1809 au mois de Février. Tout ceci a été littéralement traduit du

(\*) La cinquième division ou principauté du Japon, d'après Kaempfer, porte le nom de *Sanindo* c. à. d. la contrée montagneuse du Nord ou froide; elle est bornée par la mer du Japon et forme ainsi la côte NO du Japon.

(\*\*) C'est l'isle, que nous connoissons sous le nom de *Kiusiu*, dont est composée la septième principauté. D'après Kaempfer elle est la sixième, et se nomme *Sakkiado*, c'est-à-dire, la contrée des côtes de l'Ouest.

(\*\*\*) C'est d'après la géographie Japonaise la septième contrée, *Nankaido*, ou contrée des côtes du Sud. Outre les quatre provinces, nommées dans le titre de la carte, on y compte aussi l'isle *Avad-Sima* et la province de *Kino-Kouni* dans le Nipon, opposée à l'isle de Sikokf.

« Japonais par les translateurs, le conseiller honoraire Kolotygin et le « Registrateur de collègue Kisseleff. »

CARTE DE MONSIEUR LE GRAND DUC DE WEIMAR.

La carte de Weimar est une carte platte, c. à. d., une carte dont les degrés de latitude et longitude sont égaux, les Japonais ne connaissant pas sans doute une autre projection. Elle n'est pas graduée; les méridiens et les parallèles se terminent irrégulièrement, aussitôt qu'ils passent les limites de la terre ferme. Les degrés de latitude sont marqués à chaque parallèle; quant aux degrés de longitude, quoique les méridiens soient tirés à chaque degré, le nombre de ces derniers n'est cependant point indiqué par des chiffres. Les Japonais n'ayant point adopté à l'instar des Européens un premier méridien, duquel on puisse compter les degrés de longitude, il devient nécessaire de choisir un point déterminé avec précision qui puisse en tenir lieu; et comme aucun endroit du Japon n'a été déterminé avec plus d'exactitude que Nangasaky, j'ai adopté pour premier méridien de cette carte le méridien de cette ville; il passe à  $129^{\circ} 52'$  à l'Est du méridien de Greenwich. Mais en comptant de ce méridien jusqu'à celui du Cap Sangar (\*), situé près de la limite NE de Nipon, il y a, d'après nos observations faites sur la Nadiejda, une différence de  $10^{\circ} 22'$  en longitude, tandis que sur la carte de Weimar cette différence n'est que de  $8^{\circ} 23'$  et sur celle de l'Amirauté de 8 degrés; il faudroit donc étendre le Japon, sur les cartes du pays, de deux degrés dans la direction de l'Ouest à l'Est, et par conséquent appliquer une correction proportionnée à tous les points intermédiaires, situés entre les méridiens de Nangasaky et le Cap Sangar. Cette correction, sur huit degrés de longitude, fait 15 minutes par chaque degré. En prenant l'isle Oki, dont nous avons vu la partie méridionale, et le Cap Noto, dont la longitude a été également déterminée par La Pérouse, pour points intermédiaires, on

(\*) Le cap qui sur la carte de Weimar correspond au Cap Sangar, y est nommé Koo-doomi, par  $41^{\circ} 23'$  N.

obtiendrait une correction un peu plus grande que 15' pour chaque degré entre Oki et le Cap Noto, et une moindre entre Noto et le Cap Sangar; mais tout ce calcul n'étant qu'approximatif et la différence de trop peu de conséquence, j'ai cru pouvoir me contenter d'une correction moyenne pour toute l'étendue. Pour prouver que cette correction est assez exacte, on n'a qu'à comparer les longitudes de quelques points déterminés par des observations astronomiques, avec des longitudes indiquées sur la carte de Weimar et corrigées de cette manière. A la pointe Sud de l'isle Oki, p. ex. la différence n'est que de sept; au Cap Noto trois; au Cap des Russes la différence est de 20'; mais en revanche au Cap Gamaley qui n'en est qu'à 15 lieues, elle n'est que de deux minutes: preuve que l'anomalie près du Cap des Russes ne tient pas à la correction. Je dois faire observer ici que notre détermination de la longitude de l'isle Oki s'accorde mieux avec la carte de l'Amirauté qu'avec celle de Weimar. Mais comme la pointe Sud de l'isle Sikokf est correctement placée sur celle-ci, elle ne s'y trouve plus sous le même méridien avec l'isle Oki, comme elle devrait se trouver à peu près selon nos observations.

Quant aux latitudes sur la carte de Weimar, il y a peu d'erreur, ce qui prouve que les Japonais n'ignorent pas les méthodes astronomiques pour la détermination des latitudes (\*). Les villes de Nan-

(\*) Le Capitaine Golownin m'a raconté, qu'un des savans japonais, nommé Mami Rinso, dont il est parlé dans son ouvrage (Tom. I, pag. 355 de l'édition française) lui apporta un jour différens instrumens mathématiques et entre-autres deux Sextans, l'un anglois, l'autre hollandois, dans l'intention de se faire montrer la manière dont les officiers russes s'en servent. L'astronome japonais savoit prendre la hauteur du soleil, à l'horison naturel et artificiel, qui ne différoit que de très peu de la hauteur observée par les officiers russes. Il calcula la latitude à midi avec beaucoup d'exactitude, sans négliger même la correction pour la réfraction et la parallaxe. Les tables dont il se servoit étoient hollandoises. Quoique ce Japonais eût une idée très claire de la longitude géographique, il paroissoit cependant ne pas connoître les méthodes de la déterminer par des observations astronomiques, et il ne pût réussir à mesurer des distances de la lune au soleil, malgré tou-

gasaky et Matsumay, situées aux extrémités de l'Empire du Japon, y sont placées sous leur vraie latitude, de même que plusieurs autres points qui s'accordent parfaitement avec nos observations. Cependant il y a aussi des points dont les latitudes ne sont pas aussi exactes, et où l'on trouve quelques fois des erreurs qui vont jusqu'à un demi degré; ceci arrive surtout pour les latitudes des isles situées à quelque distance de la côte, où probablement les géographes et astronomes japonais n'ont pas été eux mêmes, pour faire leurs observations.

Outre la mer qui entoure le Japon, les limites de cette carte sont : dans l'Ouest une partie de la Corée, au Nord la partie méridionale de Jesso et au Sud les isles du détroit de Van Diemen. Les provinces de l'Empire se distinguent par les couleurs, le nom de chaque province est inscrit dans un cadre oblong peint en blanc; les villes sont marquées par des carrés en rouge. Les montagnes sont peintes en vert et représentées en élévation. Les rivières et les lacs sont enluminées en bleu et les routes marquées par des lignes rougeâtres.

#### CARTE DE L'AMIRAUTÉ.

La carte de l'Amirauté est faite sur la même échelle et sur la même projection que la carte de Weimar. Les provinces y sont également distinguées par différentes couleurs; mais les couleurs ne sont pas les mêmes. La traduction russe a une explication des signes qui probablement existe aussi sur la carte de Weimar, mais qui ne se trouve pas sur la traduction française. D'après cette explication les noms des provinces et des résidences des gouverneurs doivent être marqués dans des carrés plus ou moins grands; les petites villes par des ovales; (la direction tantôt horizontale, tantôt inclinée de celles-ci paraît se régler sur l'emplacement). Les forteresses y sont

tes les peines qu'il se donnoit pour y parvenir. Nous savons aussi par l'ouvrage de Mr. de Golownin, que le gouvernement japonais retenoit alors malgré lui, un Astronome hollandais, nommé Laxman, et qu'on se servoit de lui pour faire des observations astronomiques.

marquées par un triangle avec un point en dedans. On y trouve de même différens signes pour des ports, pour des cantonnemens, pour les temples, pour les endroits où se sont données anciennement des batailles remarquables etc. Une ligne pleine signifie, comme sur la carte de Weimar, les bornes d'une province; une ligne pointillée celle d'un district. Les distances d'un endroit à un autre le long des côtes, indiquées par des lignes pointillées qui les réunissent, sont fixées en milles japonais, nommés *Ri*, de même que les distances des isles à la terre ferme et d'une isle à une autre.

La grandeur d'un *Ri* japonais ne nous étant pas exactement connue, j'ai tâché de la déduire par approximation de la manière suivante.

1. Dans la traduction russe de la carte de l'Amirauté un *Ri* est évalué à 1246 toises françaises, de sorte qu'un *Ri* est égal à  $1\frac{1}{2}$  de mille, dont 60 à un degré.

2. En comparant sur la carte japonaise la distance de plusieurs endroits avec celle qui a été déduite des observations astronomiques, je trouve que 32 *Ri* font exactement un degré de l'Equateur, de sorte qu'un *Ri* est égal à 1, 8 milles.

3. D'après Kaempfer  $2\frac{1}{2}$  *Ri* font une lieue d'Allemagne de 15 à un degré, ce qui fait 1, 6 milles. En prenant la moyenne de ces trois déterminations on obtient 1, 56 de milles de 60 à un degré; je fixerai donc le *Ri* à  $1\frac{1}{2}$  de pareilles milles. Il est au reste toujours difficile de fixer avec précision la grandeur des milles japonais; Kaempfer lui-même dit, que dans les distances d'un lieu à un autre, fixées par les Japonais, il y avait toujours quelque chose de bien vague; cependant je suis porté à croire que d'après l'évaluation que j'ai établie, il ne saurait au moins y avoir d'erreur considérable.

#### HYDROGRAPHIE DES CÔTES DU JAPON.

L'Empire du Japon est composé des trois grandes isles principales: *Nipon*, *Kiusiu* et *Sikokf*. Ces isles sont entourées d'un nombre prodigieux d'autres isles de différentes grandeurs. Les isles de Kiusiu

\*\*

et Sikokf sont surtout tellement cernées d'isles, d'islots et de rochers que l'approche en devient très dangereuse. Les côtes des grandes isles sont aussi extrêmement coupées, de sorte qu'elles ne sont composées que de promontoires très saillants, et de baies plus ou moins profondes. Kaempfer, à cause de cette constitution physique de ces côtes, compare le Japon aux isles de la Grande Bretagne.

La plus méridionale des isles du Japon est Kiusiu. Je commencerai par elle.

#### ISLE KIUSIU.

Le mot Kiusiu signifie selon Kaempfer, *Pays des neuf*. L'isle a cette dénomination parcequ'elle est divisée en neuf grandes provinces, dont *Fisen*, *Tsikouzen* et *Tsikougo* sont situées au Nord; celles de *Bousen*, *Boungo* et *Fiouga* à l'Est; la province d'*Oosoumi* est dans le Sud; celle de *Satsouma* dans l'Ouest, et *Figo* dans l'intérieur. Dans une direction du Nord au Sud, l'isle de Kiusiu a une étendue de 65 lieues sur une largeur de 40. Elle est séparée de l'isle de Nipon par un canal qui se rétrécit jusqu'à deux milles de largeur. Le détroit qui la sépare de l'isle de Sikokf, diminue aussi dans un endroit jusqu'à la largeur de dix milles. C'est le détroit de Van-Diemen qui forme ses limites méridionales, ainsi que le détroit de Corée forme ses limites occidentales. De tous les ports qui doivent se trouver dans les différentes baies, dont la côte de Kiusiu est partout garnie, celui de Nangasaky, dans la province de Fisen, est le seul qui soit connu aux Européens, puisque ce n'est qu'à ce port seul que les Japonais ont permis aux Hollandais d'arriver pour y faire le commerce; c'est dans ce port aussi que nous restâmes sur la *Nadjda* depuis le mois d'Octobre 1804 jusqu'en Avril 1805.

Outre la description détaillée du Port de Nangasaky, contenant tout ce qui est nécessaire au navigateur pour entrer et pour sortir avec sécurité de ce port, on trouve encore dans mon voyage une carte à grand point de la baie, dans laquelle se trouve Nangasaky, de même qu'un plan de ce port; mais comme ce voyage et surtout l'Atlas qui y appartient ne saurait être, à cause de son volume, d'un



usage général (\*), je trouve conforme au but du présent ouvrage d'y insérer quelques notions nautiques, relativement à la Baie de Kiusiu et du Port de Nangasaky. J'ai ajouté aussi à la carte du Japon le plan du port même, et quoiqu'il soit réduit au quart de l'échelle primitive, je suis persuadé qu'il pourra servir de guide assez sûr aux navigateurs.

Nous avons déterminé en 1804 et 1805 la latitude de la ville Nangasaky par . . . . .  $32^{\circ} 45' 00''$  N.

La longitude par . . . . .  $129^{\circ} 52' 00''$

La latitude de l'entrée du port . . . . .  $32^{\circ} 43' 40''$

La longitude . . . . .  $129^{\circ} 47' 00''$

La longitude est conclue par la moyenne de 1028 distances lunaires, observées par Mr. Horner, Astronome de l'expédition et par moi, à l'Est et à l'Ouest de la lune.

La moyenne de toutes les observations de la déclinaison de l'aiguille est de . . . . .  $1^{\circ} 45' 36''$  Ouest.

L'établissement des marées dans les nouvelles et pleines lunes est à . . . . .  $7^h 52' 00''$

La plus haute marée que nous y observâmes eut lieu le deux Avril, le jour du Perigée et deux jours après la nouvelle lune, la mer monta à 11 pieds 5 pouces. La parallaxe horizontale de la lune était ce jour là  $59' 48''$  et sa déclinaison boréale  $19^{\circ} 42'$ .

La plus basse marée eut lieu le 25 Mars, deux jours après la quadrature, trois jours après l'Equinoxe et autant après l'Apogée. La mer monta ce jour là à un pied deux pouces. Ainsi la différence des marées se porta à 10 pieds 3 pouces (\*\*).

La détermination exacte de l'entrée du Port de Nangasaky ne laisse aucun doute sur la route à prendre pour y arriver. Si cependant le défaut d'observations laissait quelque incertitude à cet égard, les

(\*) La carte de la Baie Kiusiu et le plan de Nangasaki se trouve dans l'Atlas qui accompagne la traduction française de mon voyage.

(\*\*) Dans la traduction française de mon voyage, Tom. I, pag. 402, les dates, mentionnées ici dans le texte, sont erronées.

hauteurs qui se trouvent à proximité du port sur la côte, la feraient bien vite reconnaître. Elle n'offre pas d'élévation considérable dans le voisinage des Caps Nomo et Seurote qui forment l'entrée de la Baie Kiusiu ; le port et la ville de Nangasaky, au contraire, sont entourés de hautes montagnes, entre lesquelles on en distingue quelques-unes, à l'extrémité Sud, qui sont aplaties, et parmi elles un pic très élevé, situé à-peu-près à l'ESE de l'entrée. Le mieux est de se tenir, autant que l'on peut, à égale distance entre les isles Gotto et la côte de Kiusiu, et de gouverner au NE jusqu'à ce qu'on soit arrivé par le travers de la passe, et ensuite, droit à l'Est: on aperçoit bientôt la montagne derrière Nangasaky, qui même à une grande distance, est une marque de reconnaissance à laquelle on ne peut se méprendre. Arrivé de neuf à dix milles de distance de l'entrée, on aperçoit un arbre isolé sur l'isle *Ivo-sima*, à la côte Sud de l'entrée (voyez le plan). Quand cet arbre reste au S 85° E, il est sur la même ligne que la cime du pic dont je viens de parler. Ces deux points, très faciles à reconnaître, indiquent si bien la route à tenir, qu'il est impossible de se tromper; si, au contraire, dès qu'on a connaissance de Kiusiu, on se dirige sur le Cap Nomo, et que l'on prolonge ensuite la côte, on risque d'être entraîné trop près des rochers, soit en temps de calme, soit aussi par les marées qui, au temps des syzigies, portent avec force, ou bien de se tromper d'entrée, et de s'engager dans une passe qui se trouve ici par 32° 40' N. Il est possible qu'elle conduise aussi à Nangasaky; mais comme elle n'a jamais été relevée par les navigateurs Européens, on ne saurait garantir sa sûreté, d'autant plus qu'on y voit plusieurs brisans.

On peut diviser le Port de Nangasaky en trois parties; chacune en est très sûre. La première est l'extérieure, à l'O de l'isle Papenberg; la seconde est celle du milieu à l'Est de cette isle; et la troisième est l'intérieure, devant la ville qui est au fond du port.

La rade extérieure, à l'O de Papenberg, est à l'abri de tous les vents, excepté ceux de NO et ONO. Mais comme ceux-ci soufflent rarement et avec peu de force pendant la mousson du NE, elle est

sûre dans cette saison. Le fond en est excellent. Nous n'y restâmes mouillés, la première fois, que huit jours, pendant lesquels le vent n'avait jamais beaucoup fraîchi; cependant nous fûmes obligés de faire beaucoup d'efforts pour lever notre ancre; la seconde fois nous n'y restâmes qu'une nuit, et nous eûmes également de la peine à lever l'ancre. Si l'on n'a pas l'intention de rester longtemps à ce mouillage, une ancre d'affourche suffit au lieu d'une seconde maitresse ancre. La nôtre était sur 18 brasses.

La rade du milieu, ou celle qui est à l'Est de Papenberg, est entièrement entourée par la terre, et aussi sûre que l'intérieure, à laquelle je la préférerais même, parceque le fond en est meilleur, quoiqu'il soit moins bon que celui de l'extérieur.

Dans la rade du milieu jusqu'à celle de l'intérieur, où est la ville de Nangasaky, on doit gouverner au N 40° E. La distance entre ces deux rades est de deux milles un tiers, et le brassiage diminue de 18 à 5 brasses. Le fond n'étant que de vase molle n'est pas si bon près de Nangasaky que dans la rade extérieure et dans celle du milieu, et comme le canal est entièrement ouvert au SO vers la mer, on y est moins à l'abri que sous le Papenberg.

Les navigateurs qui viennent pour la première fois à Nangasaky, ne doivent pas faire attention aux bateaux japoais qui viendront à leur rencontre à plusieurs milles en mer, mais continuer de faire route vers la rade extérieure. Ils pourront même avancer sans le moindre danger, jusqu'à la rade du milieu, surtout pendant les moussons de SO.

#### CÔTE SO DE KIUSIU.

Le Cap *Nomo*, faisant la pointe SO de la Province de Fisen, forme aussi la pointe Sud de la baie que j'ai nommée *Kiusiu*, et dans laquelle se trouve Nangasaky. D'après nos observations le Cap Nomo est situé par 32° 35' 10" de latitude et de 129° 42' 30" de longitude. Sur la carte de l'Amirauté la partie méridionale de Fisen forme une baie; cette baie ne se trouve pas sur celle de Weimar; mais on y voit

au large de la pointe Sud de la terre de Fisen (qui y porte le nom de *Wakinosaky*) une isle *Kaba-Sima*. Je suis porté à croire la carte de Weimar plus correcte en cet endroit, puisque sur une carte de ces côtes, dans la collection de Dalrymple, construite par un navigateur anglais, Alexandre Hume, je trouve pareillement une isle marquée dans l'Est du Cap Nomo.

Sur la même carte du Capitaine Hume on voit dans l'ONO à la distance de six à sept milles du Cap Nomo un groupe de rochers ou islots. Ce groupe se trouve aussi sous le nom de *Hen and chickens*, sur une autre carte de la même collection de Dalrymple, dans le NO à six milles du Cap Nomo. Il se trouve également dans la même direction et à la même distance sur toutes les deux cartes japonaises; celle de Weimar la nomme *Mitou-ussi*, et celle de l'Amirauté *Miusima*. Nonobstant ces témoignages sur l'existence de ces isles, je ne saurais l'adopter, ayant passé avec un temps parfaitement serein le huit Octobre 1804, le Cap Nomo à la distance de six milles, sans apercevoir le moindre indice de ces dangers. Je suis donc disposé à croire, qu'on les confond avec des rochers situés au Nord du Cap Nomo. L'espace entre Nangasaky et les Caps Nomo et Wakinosaky, est une presqu'isle qui forme la côte occidentale d'une baie que Kaempfer nomme *Aba*. Une pareille presqu'isle, mais d'une étendue plus grande, et sur laquelle est placée la ville de *Simabara*, forme la côte orientale de cette baie.

Le Cap que sur ma carte de la Baie de Kiusiu, j'ai appelé d'après d'anciennes cartes hollandaises, *Seurote*, fut la terre la plus septentrionale que nous aperçumes à bord de la *Nadieja*. D'après les cartes japonaises, il faut croire que la terre que j'ai prise pour ce cap est une des isles dont toute la côte de Kiusiu entre Nangasaky et le détroit de Firando est bordée. Les plus grandes de ces isles portent les noms d'*Osima*, *Matu-sima*, *Kaki*, *Kido* etc. La première est probablement celle que j'avois prise pour le Cap *Seurote*; mais comme le nom d'*Osima* se retrouve si souvent sur les cartes japonaises, je lui ai conservé le nom de Cap *Seurote*; d'après nos obser-

vations il est situé par  $32^{\circ} 58' 30''$  N et  $129^{\circ} 35' 00''$  E. La terre opposée à l'isle O-sima ne termine pas la côte de Fisèn, comme je l'avois supposé à bord de la Nadiejda, mais elle s'étend encore de quelques milles plus vers le Nord et forme la partie occidentale de la Baie d'Oomoura, située au Nord de la Baie de Nangasaky et à l'Ouest de la grande Baie d'*Arima*, appelée aussi *Simabara* d'après la ville de ce nom.

Selon ce que dit Kaempfer de la Baie d'Oomura, elle n'est pas navigable pour de grands bâtimens, ayant trop peu d'eau. Sa direction sur la carte de Kaempfer est NO et SE; sur les cartes japonaises, au contraire, elle est presque Nord et Sud, ce qui est sans aucun doute plus juste. Sur la carte de l'Amirauté elle porte le nom de *Tajoura*, ce qui est décidément une erreur; on a confondu ce nom avec celui d'une isle qui se trouve à l'entrée de la baie et qui est nommée *Dayoura* sur la carte de Weimar. La ville d'Oomoura est située à la côte orientale de la baie. Selon la route de Kaempfer elle doit être par  $33^{\circ} 00'$  et  $130^{\circ} 00'$ ; car il fit voile de *Tokitzi*, village situé sur la côte Sud de la baie, pour *Sinongi*, qui est à deux milles à l'Ouest de la ville d'Oomoura, en traversant la baie de SSO à NNE, et il compte dix milles japonais de Nangasaky à *Sinongi* dans la direction du N  $15^{\circ}$  E. J'ai placé sur ma carte la ville d'Oomoura par  $33^{\circ} 00'$  et  $130^{\circ} 07'$ .

La pointe NO de Kiusiu est marquée sur la carte de Weimar par  $33^{\circ} 36'$  de latitude et  $10'$  à l'Ouest du méridien de Nangasaky c. à. d. par  $129^{\circ} 42'$ . Sur la carte hollandoise de la collection de Dalrymple, dont j'ai fait mention plus haut, la côte occidentale de Kiusiu s'étend de dix milles plus au Nord que sur la carte de Weimar, de sorte que la pointe NO de Kiusiu y est placée par  $33^{\circ} 46'$ , et au large de cette pointe on y marque trois isles; dont la plus grande porte le nom de *Woeyma*. J'ai placé sur ma carte la pointe NO par  $33^{\circ} 42'$  et  $129^{\circ} 45'$  E. A l'Ouest de cette pointe, et au Sud de l'isle *Woeyma* se trouve l'isle *Firando*, où les Hollandois avoient autrefois un établissement. Cette isle a une étendue de 20 milles dans une di-

rection NE  $\frac{1}{4}$  N et SO  $\frac{1}{4}$  S; elle est séparée de l'isle Kiusiu par un canal de deux milles de largeur, qui est rempli de rochers et porte le nom de *Yekatoutsi*. D'après les cartes japonaises Firando est partagé en deux par un chenal étroit; sur la carte hollandaise on y voit bien un enfoncement assez profond, mais qui cependant ne la coupe pas entièrement. Le Port de Firando, situé par 33° 39' de latitude se trouve dans la partie NO de l'isle; il est abrité dans l'Ouest et dans le Nord par les isles Kittseky et Woeyma. Sur la carte de Weimar ce port est à 16' à l'Ouest du méridien de Nangasaky c. à d. par 129° 36' E, ce qui doit être à-peu-près juste; cependant nous ne possédons aucune observation astronomique pour déterminer sa longitude.

#### C Ô T E N O R D D E K I U S I U .

La côte septentrionale de Kiusiu, d'après les cartes japonaises ressemble beaucoup à celle de l'Ouest, étant fortement découpée et garnie d'une quantité d'isles. Aucun navigateur Européen n'ayant encore visité cette partie de la côte, nous sommes obligés, pour en dessiner le contour, de suivre entièrement les cartes japonaises. Près de la pointe NO se trouve marquée une baie profonde; comme elle n'y a pas de nom, je lui ai donné celui de *Fisen* d'après la province où elle est située. A l'Est de celle-ci, il y en a une seconde, que j'ai désignée par le nom de *Foukouaka*, qui est celui d'une ville, située dans la partie Sud de la baie.

La pointe Nord de Kiusiu qui est entourée de plusieurs petites isles, est nommée *Cap Kanero-Misaky* sur la carte de Weimar; elle y est placée par 34° 5' de latitude à 50' à l'Est du Méridien de Nangasaky. Sur la carte d'Arrowsmith elle est marquée par 33° 50' N et 130° 25' E. Le tracé de la côte septentrionale de Kiusiu sur la carte de ce Géographe paraît démontrer qu'il n'a pas fait usage des cartes japonaises; car cette côte qui est garnie d'une quantité de baies profondes y est marquée par une ligne droite. Une autre preuve de ce que j'ai avancé, c'est la position de l'isle Iki, qu'il a placée

au large de la pointe Nord de Kiusiu, tandis que d'après les cartes japonaises, elle est située au Nord de l'isle *Firando* près de la pointe NO de Kiusiu.

Le détroit, formé par la partie NE de Kiusiu et la côte opposée de Nipon, a 14 milles de largeur à son ouverture; mais plus vers l'Est il se rétrécit de manière à n'avoir plus qu'un mille. Il continue dans cette largeur pendant deux à trois milles et commence alors de nouveau à s'élargir. Ce n'est cependant pas à l'endroit le plus étroit de ce canal que l'on passe de Kiusiu à Nipon; la traversée se fait au SO de ce canal où l'on s'embarque, à la ville de *Kokoura*, située dans la province de *Bousen*, pour passer au fameux *Port de Simonoseki*, dans la province de *Nangata*. Entre *Kokoura* et *Simonoseki* il y a une isle nommée par Kaempfer *Kikiusima* ou *Firosima*, sur la carte de Weimar elle porte le nom de *Fiki*. Kaempfer passa par la ville de *Kokoura* lors de son voyage à Jeddo; il dit qu'elle est à la distance de 55 *Ri* ou 82½ milles anglais de *Nangasaky*. Sur la carte de Weimar, *Kokoura* est situé par 33° 53' de latitude et à 1° 10' à l'Est de *Nangasaky*, ce qui fait 131° 17'.

#### C Ô T E E S T D E K I U S I U .

A l'exception d'une petite partie de la côte orientale de Kiusiu, que le Capitaine Broughton et moi avons vue, aucun navigateur Européen ne l'a explorée. Nous sommes donc obligés de copier les cartes japonaises. Sur la carte de Weimar la mer à l'Est de la ville de *Kokoura*, ou à l'Est du détroit qui sépare Kiusiu de Nipon, est nommée *Swoonada*. Mais ce nom peut aussi se rapporter à la baie, formée par la terre de *Kokoura* et la pointe NO de Kiusiu. Sur ma carte j'ai nommé cette baie *Nakats*, d'après une ville qui y est située. La pointe NE de Kiusiu est marquée sur la carte de Weimar par 33° 08' N et 1° 38' à l'Est de *Nangasaky*, de sorte qu'en y appliquant la correction, sa longitude sera de 131° 54'; c'est ainsi que je l'ai marquée sur ma carte. A l'Est de cette pointe se trouve la petite isle *Fima-sima*.

\*\*

De la mer Swoonada; ou, d'après le nom que je lui ai donné, de la Baie Nakats, un bras de mer se porte dans une direction Est vers le détroit qui sépare l'isle de Sikokf de celle de Nipon; un autre qui se dirige vers le Sud, sépare Sikokf de Kiusiu. Ce canal que j'ai nommé *Détroit de Boungo*, d'après la province qui en forme la côte occidentale, est rempli d'islots et de rochers, et se rétrécit jusqu'à n'avoir dans un endroit que dix milles de largeur. Le passage étroit se trouve entre une pointe très saillante de Kiusiu que j'ai nommée Cap Boungo et le Cap Misaky, extrémité occidentale de Sikokf. Sur la carte de Weimar le Cap Boungo se trouve par  $33^{\circ} 18' N$  et  $54'$  à l'Est de Nangasaky; en y appliquant la correction adoptée par moi, ce cap, et par conséquent toute la côte, devrait se trouver de dix minutes plus à l'Est que j'en ai marqués sur ma carte; mais la détermination précise de plusieurs autres points de cette côte au Sud du Cap Boungo, et la direction que donne la carte japonaise à cette côte, n'admettant point toute la correction qui iroit ici jusqu'à  $28'$ , je m'y suis borné à une correction de  $18'$ . Le Cap Boungo est la pointe méridionale d'une baie, dans laquelle sont situées les trois grandes villes *Finodo*, *Sayki* et *Fnai*. J'ai désigné la baie elle-même par le nom de la première de ces villes. Les villes *Ousouky* et *Satakan* appartenant aussi à la province de Boungo sont situées chacune sur une baie, mais toutes les deux sont insignifiantes.

Au Sud de la province de Boungo se trouve la Province Fiouga. C'est sur les côtes de cette dernière qu'est situé le cap que j'ai nommé *Tschirikoff* par  $32^{\circ} 14'$  de latitude et  $131^{\circ} 42'$  de longitude, et le *Cap Cochrane*, bien facile à reconnaître à une montagne de forme conique, qui gît derrière cette pointe. Dans le parallèle du Cap Cochrane, situé d'après nos observations par  $31^{\circ} 51' N$  et  $131^{\circ} 27' E$ , il y a une haute montagne qui sur la carte de Weimar porte le nom de Kirisimasan. Au Sud du Cap Cochrane, nous en vîmes un autre par  $31^{\circ} 28' N$  et  $131^{\circ} 27'$ , que j'ai nommé *Cap Danville*. Ce cap et le *Cap Nagaeff* par  $31^{\circ} 15'$  et  $131^{\circ} 11'$  forment les deux extré-



mités d'une baie, que j'ai nommée d'après la province dans laquelle elle se trouve *Baie Osoumi*. Sur la carte de Weimar le Cap Danville porte le nom de *Dayno-Misaky*; sur celle de l'Amirauté *Tachysaky*. La pointe méridionale de Kiusiu est le cap que j'ai nommé *Tschitschagoff*, par  $30^{\circ} 56' 45''$  N et  $130^{\circ} 36' 30''$  E; elle forme avec la pointe sur laquelle se trouve le *Pic Horner*, par  $31^{\circ} 9' 30''$  N et  $130^{\circ} 36'$  E, l'entrée d'une baie profonde qui a une direction NE. Sur la carte de Weimar on trouve dans le fond de la baie une isle ronde, nommée *Sakoura*, avec une haute montagne dite *Mitate* par  $31^{\circ} 30'$  et  $130^{\circ} 42'$ . J'ai donné à cette baie le nom de l'isle. La terre entre cette baie et celle de *Osoumi* forme la Province nommée *Osoumi*.

Au Nord de cette province se trouve celle de *Satzouma*. J'ai nommé sa pointe occidentale *Cap Tschesmé*; elle gît par  $31^{\circ} 24'$  N et  $130^{\circ} 02'$  E, et forme avec le *Cap Kagul*, situé par  $31^{\circ} 42' 20''$  et  $130^{\circ} 7'$ , l'ouverture d'une baie que j'ai nommée *Satzouma*. Le Cap Tschesmé porte sur la carte japonaise le nom de *Nomano-misaky* et le Cap Kagul celui de *Fasimisaky*.

Le canal situé entre la partie méridionale de l'isle Kiusiu et les isles gisant au Sud de celle-ci forme le détroit connu sous le nom de *Van-Diemen*. Ayant passé ce détroit sur la *Nadiéjda* par un temps très favorable, j'ai été à même d'en faire un relèvement très exact dont les détails se trouvent dans la relation de mon voyage. Ce relèvement donne en même tems une preuve de l'exactitude des cartes japonaises: Le Cap Tschitschagoff gît d'après nos relèvements au S  $55^{\circ}$  O du Cap Danville, à la distance de 52 milles; sur la carte de Weimar ce cap qui porte le nom de *Satano-misaky*, est placé à 47 milles au S  $65^{\circ}$  O. Le Cap Tschesmé gît au N  $55^{\circ}$  E du Pic Horner à 27 milles; sur la carte de Weimar ce cap est au N  $45^{\circ}$  E à 25 milles. Nous avons trouvé le gisement de l'isle du Volcan au S  $45^{\circ}$  E du Cap Tschitschagoff à 22 milles; la carte de Weimar la place au S  $48^{\circ}$  E et à la même distance. Quoique je n'aie pas trouvé partout une concordance aussi parfaite et réellement admirable, les différen-

ces ne sont cependant jamais très considérables. En général cette carte prouve évidemment les connaissances et les progrès des Japonais dans la science de la géographie.

En adoptant d'après la carte de Weimar la direction de la pointe méridionale de Kiusiu et la distance depuis cette pointe jusqu'à la ville de *Cango-Xima* ou *Kago-sima*, située d'après la même carte au Nord de la baie de *Sakoura* vis-à-vis l'isle de ce nom, on obtient pour latitude de cette ville  $31^{\circ} 34'$  et pour sa longitude  $130^{\circ} 34'$  (\*).

Au NO de la Baie de *Satzouma* gît un groupe d'isles que j'ai nommé dans la relation de mon voyage *Meac-sima* d'après les cartes anciennes. Ces isles dans la direction NE et SO ont une étendue de 18 milles, sans compter les petits islots de roche, dont elles sont entourées de tous cotés. J'ai donné le nom de *Symplegades* à deux de ces islots qui gisent au SO à deux lieues de *Meac-sima*, et entre lesquels je passai avec la *Nadiejda*. J'ai de même nommé *Rochers de la Nadiejda* un autre groupe de rochers noirs et aigus, situés au N  $39^{\circ} 0'$  à sept milles de la pointe Sud de *Meac-sima*, par  $31^{\circ} 42'$  N et  $129^{\circ} 35'$  E. Je déterminai encore la pointe SO de *Meac-sima* par  $31^{\circ} 35'$  et  $129^{\circ} 40'$ , et sa pointe NE par  $31^{\circ} 49'$  et  $129^{\circ} 51'$ . Les deux cartes japonaises s'accordent en ce que les isles *Meac-sima* sont au nombre de trois grandes et de plusieurs petites isles; mais elles diffèrent totalement pour les noms des premières. La carte de Weimar les nomme *Simo-kosiki*, *Naka-kosiki* et *Kami-kosiki*. La carte de l'Amirauté les désigne par *Shory*, *Schury* et *Geriu*. Nous avons estimé la largeur du canal qui se trouve entre *Meac-sima* et la côte opposée à 16 milles; sur les cartes japonaises elle n'est que de dix milles, ce qui est peut-être plus juste que notre estimation qui n'a été qu'approximative, parcequ'ayant aperçu beaucoup de rochers dans ce canal, nous crûmes trop dangereux d'en hasarder l'entrée.

Au NE des isles *Meac-sima* gît l'isle *Nanga-sima* qui est située si près de la terre ferme, qu'en la passant nous ne pouvions du bord

(\*) Ce fut en cet endroit que s'embarqua en 1558 le fameux missionnaire François de Xavier, pour aller à Firando.

de notre vaisseau la supposer être une isle. Les isles Meac-sima et Nanga-sima sont les plus méridionales d'une chaîne d'isles qui gît à proximité de la côte de *Figo*, et qui remplit toute l'étendue de la mer située entre les baies de Satzouma et d'Arima. La plus grande des isles de cette chaîne est *Amakousa*; celle-ci, de même que deux autres situées au NE, est séparée par un canal de trois à quatre milles de largeur de la Presqu'isle de Simabara, qui forme la partie occidentale du golfe, nommé Arima sur la carte de Kaempfer. C'est au bord de ce golfe que se trouvent la ville de *Saga*, capitale de Fisen, *Yanagava* située à l'embouchure de la rivière du même nom; *Yesafaia* et *Takesakki*. Je cite ces endroits, parcequ'on les trouve sur la carte de Weimar et que Kaempfer en fait mention. Il s'embarqua à *Takesakki* pour aller à *Yanagava*.

La distance entre les isles Amakousa et Meac-sima est trois fois plus grande sur ma carte que sur les cartes japonaises. Cette différence qui provient de ce que sur les dernières l'isle Meac-sima s'étend jusqu'au  $32^{\circ}$ , tandis que d'après les observations faites à bord de la *Nadiéjda*, l'isle la plus NE ne va que jusqu'à  $31^{\circ} 49'$ , pourroit peut-être s'expliquer, en admettant que nous n'ayons pas vu toute l'étendue de l'isle la plus NE, qui en effet d'après les cartes japonaises paroît être la plus grande de tout ce groupe. Ne possédant point une détermination plus précise de cette partie, je m'en suis tenu aux observations faites à bord de la *Nadiéjda*.

Nous passons maintenant aux isles qui sont situées à l'Ouest et au Nord de *Kiusiu*.

J'ai déjà parlé dans le mémoire précédent de la position géographique de l'isle *Tsus-sima* et de la petite isle de Colnet, situées dans le détroit de Corée. Je crois seulement nécessaire d'observer ici que ces isles, ainsi que la pointe SE de Corée, sont très incorrectement placées sur les cartes japonaises. Sur la carte de Weimar par ex. la pointe septentrionale de l'isle de *Tsus* est marquée par  $35^{\circ} 30'$ , sur celle de l'Amirauté par  $35^{\circ} 52'$ ; la vraie latitude est de  $34^{\circ} 40'$ . La

position de la pointe SE de Corée est  $35^{\circ} 5'$ ; sur la carte de Weimar elle est par  $36^{\circ} 45'$  et sur celle de l'Amirauté  $36^{\circ} 30'$ . L'isle de Colnet, nommée *Gooko-Sima* sur la carte de Weimar et *Anbasima* sur celle de l'Amirauté, est marquée sur la première à 50 milles et sur la seconde à 65 milles de l'isle de *Tsus*, tandis que d'après nos observations elle est située dans l'Est de *Tsus* à 27 milles. Ces graves erreurs font supposer, comme je l'ai déjà observé plus haut, que les travaux effectifs des Astronomes et Géographes japonais ne se sont guères étendus au-delà des côtes de leur propre pays et des isles les plus voisines.

Le 19 Avril 1805 nous vîmes, par  $33^{\circ} 55'$  de latitude et  $129^{\circ} 45'$  de longitude, une terre qui selon toutes les apparences devait être l'isle que les cartes japonaises placent ici sous le nom d'*Iki*; la distance de cette terre jusqu'à la pointe méridionale de *Tsus-sima* dans une direction S  $70^{\circ}$  O fut trouvée à 27 milles; mais l'étendue de 15 milles dans une direction Nord et Sud, que lui donnent les cartes japonaises, est du double et peut être même du triple de trop; car si cette isle avait effectivement une telle étendue, elle toucherait presque aux isles situées au Nord de *Firando*. Sur ma carte, où elle est placée à 11 milles au Nord de la pointe NO de *Kiusiu*, son étendue de ENE et OSO est de neuf et celle du N au S de cinq milles; et le canal, par lequel elle est séparée des isles qui entourent *Firando*, a six milles de largeur.

#### I S L E S G O T T O .

Dans le OSO de l'isle de *Firando* s'étend une chaîne d'isles, auxquelles on donne communément le nom de *Gotto*. Sur la carte de Weimar elles sont nommées *Go-t-oo* ou les cinq isles, et effectivement elles y sont composées de cinq grandes et de beaucoup de petites isles; celle du SO est la plus grande et c'est la seule où l'on ait marqué une ville nommée sur la carte de Weimar *Fououye*. Les autres isles portent les noms de *Fisago-sima*, *Narou-sima*, *Nissi-sima*, *Figasi-sima*. Du reste l'isle de *Firando*, située dans la même direction

et éloignée seulement de six à sept milles de la plus voisine des isles Gotto, devrait proprement aussi faire partie de ce groupe.

Les isles Gotto se trouvent aussi sur la carte de la partie SO du Japon, faite d'après un manuscrit hollandais dont j'ai parlé plus haut. Cette carte contient tant de détails, qu'on la supposerait être dressée d'après des relèvemens très exacts. Cependant il est difficile de savoir à quoi s'en tenir, et s'il faut préférer cette carte aux cartes japonaises, vû la grande différence entre l'étendue, la direction et le nombre des petites isles faisant partie de cet archipel. P. ex. sur la carte hollandaise la plus grande des cinq isles n'est pas celle du SO, comme l'indiquent les cartes japonaises, mais celle du NE; celle-ci y porte le nom de *Timoor* et a une étendue de 30 milles du Nord au Sud; il s'y trouve au large de sa pointe septentrionale un groupe de petites isles, occupant un espace de plus de huit à dix lieues. Le canal qui sépare ces isles de l'isle Firando a une largeur de dix milles; il est rempli de sondes. On trouve aussi sur cette carte des sondes, non seulement sur la côte orientale de toutes les isles de Gotto, mais encore dans toutes les passes entre les grandes isles, et même entre les petits islots qui entourent la pointe septentrionale de l'isle Timoor. Les sondes marquées dans les différentes baies de ces isles, paroissent indiquer que les baies ont été spécialement examinées. Cette carte se distingue encore des cartes japonaises, en ce qu'on y a marqué une chaîne de petites isles et de rochers qui s'étend de la pointe Est de Timoor, (qui y gît par  $33^{\circ} 10'$ ), dans une direction orientale vers l'isle de Kiusiu. Tous ces détails, joints à ce que les Géographes et Astronomes japonais n'ont pas comme je l'ai déjà observé, employé la même précision dans leurs levées des parages plus éloignés, m'ont porté à préférer cette carte hollandaise aux cartes japonaises, quant au tracé des isles Gotto. Nous ne vîmes sur la Nadijeda que les isles occidentales de ce groupe, et nous déterminâmes la position de la pointe la plus avancée de l'isle de SO, que j'ai nommée *Cap Gotto*, par  $32^{\circ} 35'$  N et  $128^{\circ} 44'$  E. Sur la carte hollandaise cette pointe est de 13 plus au Sud et sur celle de Weimar 13 plus au Nord. Nous vîmes

près de ce cap un gros rocher qui était comme divisé en trois parties (\*).

#### ISLES SITUÉES PRÈS DE KIUSIU.

Les isles que d'après d'anciennes cartes j'ai nommées *Oreilles d'âne*, sont deux islots de roche; l'un est plat, l'autre, à un mille de distance plus au Sud, est assez haut et se termine en deux pointes; il peut avoir deux milles de circonférence. Ces deux islots par  $32^{\circ} 2' 30''$  N et  $128^{\circ} 36' 30''$  E, sont éloignés de 33 milles au S  $9^{\circ}$  O du Cap Gotto, et de 58 milles au N  $65^{\circ}$  O de la pointe SO de Meac-sima. La carte de Weimar indique en cet endroit quatre isles, savoir: *Taka*, *Osima*, *Mesima* et *Kouka-saki*.

Parmi les isles qui sont situées dans le détroit de Van-Diemen il y a en a deux assez grandes; l'une est nommée *Tanega-sima*, et l'autre *Yakouno-sima*. La première est plate et couverte d'arbres qui lui donnent un aspect riant. Sa direction est à-peu-près du Nord au Sud dans toute sa longueur qui est de 18 milles; sa largeur n'est guères que de six milles. La pointe nord de cette isle, gît d'après nos observations par  $30^{\circ} 42' 30''$  N et  $131^{\circ} 00'$  E. L'autre isle, *Yakouno-sima* est montueuse; selon la carte de Weimar, il y a sur cette isle une montagne nommée *Mitake*. J'ai déterminé le milieu de l'isle par  $30^{\circ} 23'$  N et  $130^{\circ} 30'$  E.

Les cinq petites isles dans le détroit de Van-Diemen, que j'ai vues sur la Nadiédjeda et auxquelles j'ai donné alors des noms, sont toutes indiquées sur les cartes japonaises. Un rocher nud, d'un mille environ de diamètre, gît à quatre lieues à l'Ouest de l'extrémité septentrionale de *Tanega-Sima*; je lui ai donné le nom de *Seriphos*. Sur la carte de Weimar il est nommé *Oumawo* c. à. d. d'après la traduction française *Queue de cheval*. Dans l'Ouest de ce rocher, à la distance de six lieues, se trouve une isle assez élevée, que j'ai

(\*) Dans la traduction française de mon voyage on a traduit le mot par lequel j'avais désigné la figure de ce rocher, par *Trifide* ou *trèfle*.

appelée *Apollo*; les cartes japonaises la nomment *Take-sima* ou *isle des Roseaux*. A deux lieues de cette isle et par  $30^{\circ} 43'$  et  $130^{\circ} 17'$  gît une isle avec un volcan, nommée sur la carte de Weimar, *Yewo-sima* ou *isle du Souffre*. Elle y est placée précisément dans la même direction et à la même distance, de l'isle *Take-sima*, de la pointe méridionale de Kiusiu, et de l'isle Yakouno-sima, qu'elle doit avoir d'après nos relèvemens. Une isle située à cinq lieues au Sud de l'isle du Volcan, qui a deux lieues de circonférence, ne se trouve pas sur les cartes japonaises; je lui avais donné le nom de *Julie*. Une cinquième isle à l'Ouest de l'isle du Volcan et à laquelle j'ai conservé le nom de *St.-Clair* qu'elle porte sur les anciennes cartes, ou du moins qu'on a donné à une isle qui se trouve près de la côte méridionale de *Satzouma*, est située d'après nos observations par  $30^{\circ} 45' 15''$  N et  $129^{\circ} 54' 15''$  E. Elle porte sur la carte de Weimar le nom de *Kouros-sima*, ou *isle noire*.

On a marqué sur cette carte deux isles au Sud de Tanega-sima et Yakouno-Sima, dont la plus méridionale, par  $29^{\circ} 30'$  N, porte le nom de *Kikiay*, ce qui d'après la traduction de Mr. Klaproth signifie *isle de la frontière des Diables*. L'autre par  $30^{\circ} 00'$  de latitude y est nommée *Yerabou*. Sur la carte de l'Amirauté on ne trouve que la seconde isle, parceque cette carte ne s'étend pas si loin vers le Sud. Nous ne vîmes pas ces isles sur la *Nadiéjeda*; mais le Capitaine Colnet a passé entr'elles. Sur les anciennes éditions des cartes d'Arrowsmith de la mer du Sud, elles portent le nom de *Kikiay* et *Ousa-sima*; sur la dernière édition de cette carte, de même que sur sa carte du Japon, on ne trouve que le nom de *Pinnacle island*, sans que l'on nous donne une raison de cette omission. Il paroît néanmoins qu'elles existent; car d'après le journal du Capitaine Broughton on peut supposer qu'il a vu toutes ces isles; mais il ne donne pas leur position géographique dans son journal, et sa carte est sur une trop petite échelle pour que l'on puisse les bien distinguer. On y voit, par  $30^{\circ}$  de latitude et  $130^{\circ}$  de longitude, trois grandes et plusieurs petites isles; dans le journal il n'est question que de deux de ces isles, dont une a trois ou quatre lieues

\*\*

d'étendue du NE au SO; d'après sa description les extrémités en sont basses; mais la côte orientale qui présente des rochers arides, s'élève à pic jusqu'à une hauteur considérable. Cette isle est sans doute celle de Yerabou. L'autre isle, dont il est fait mention, est garnie de montagnes nues, de hauteurs inégales et en général peu élevées. J'ai placée celle-ci au SE de la première. Broughton aperçut également ici une roche (\*), qui est probablement le *Pinnacle island* de Colnet, marqué sur la carte d'Arrowsmith par  $29^{\circ} 55'$  de latitude. Quant à l'isle Kikiay, je l'ai placée au SSE à la distance de 20 milles du groupe, dont Yerabou est l'isle principale.

Arrowsmith, dans la dernière édition de sa carte de la mer du Sud, a encore marqué plusieurs isles au Sud de celles-là. Il nomme une de ces isles, par  $28^{\circ} 25'$  de latitude et  $130^{\circ} 00'$  de longitude, *Bungelow island*; il donne le nom de *Harbour island* à une autre isle entourée de plusieurs petits îlots par  $28^{\circ} 36'$ , et sous le même méridien que *Bungelow*; outre cela il place un groupe de rochers au NO de celle-ci à la distance de dix lieues. Je ne connais pas l'époque de la découverte de ces isles. Le Capitaine Broughton a placé sur sa carte par  $28^{\circ} 20'$  et  $130^{\circ} 15'$  deux isles qui, d'après son journal, doivent être celles qu'il vit le 13 Juillet 1797 à 5<sup>h</sup> 15' de l'après midi; mais ce n'est probablement pas lui qui leur a donné les noms de *Bungelow* et de *Harbour island*, parcequ'il n'en dit rien dans son journal. J'ai tâché de placer sur ma carte aussi bien que possible ces isles, d'après les données incomplètes que nous en possédons.

#### I S L E D E S I K O K F.

Le nom de Sikokf ne se trouve pas dans les cartes japonaises; on n'y voit que les noms des quatre provinces dont cette isle est composée, savoir: *Jyo* à l'Ouest, *Sanouki* au Nord, *Tosa* au Sud et *Ava* à l'Est.

(\*) Voyage de découvertes par le Capitaine Broughton, traduction française, Tom. II, pag. 114.



Sikokf est la plus petite des trois principales isles, qui composent l'Empire Japonais. Dans une direction du NE au SO elle a une étendue de 140 milles sur 60 de largeur. Elle gît directement dans l'Est de l'isle Kiusiu, dont elle est séparée par le détroit de Boungo qui dans toute sa longueur est bordé par la côte occidentale de Sikokf, et qui, dans l'endroit le plus étroit, n'a guères au delà de dix milles de largeur. J'en ai déjà parlé en traitant de la côte orientale de Kiusiu. Les détroits qui dans le Nord et dans l'Est séparent Sikokf de Nipon, ne sont guères plus larges; ils sont outre cela tellement encombrés d'une infinité de petites isles, que souvent le passage d'une de ces isles à une autre n'est que d'un mille de largeur. Kaempfer et Thunberg, dont la route depuis Kokura jusqu'à Osacca les conduisit le long des côtes et par ces passages étroits, attestent l'existence de ces milliers d'isles. Le premier de ces voyageurs a publié deux cartes de cette traversée, sur lesquelles sans doute ces passes dangereuses sont exactement indiquées. Plusieurs de ces isles situées sur la route paroissent aussi être bien placées sur la carte, quoiqu'elles ne s'accordent pas partout avec les cartes japonaises; mais cette différence s'explique facilement, parceque Kaempfer n'a pu marquer d'autre terre, que celles qu'il a vues sur sa route. Entr'autres Kaempfer place entre l'isle Avadsi-sima et la pointe de Nipon, où gît la ville d'Akasi dans la province de Farima, une isle de huit milles de longueur, qu'il nomme *Nodai-sima*. Cette isle n'existant pas du tout sur la carte de Weimar, il est probable que Kaempfer se soit trompé en prenant pour une isle séparée, la terre septentrionale de l'isle Avadsi-sima; aussi le canal qui sépare son isle *Nodai-sima* de la pointe opposée de Nipon, a-t-il sur sa carte la même largeur que donne la carte de Weimar au canal entre cette pointe et la pointe septentrionale d'Avadsi-sima, c. à. d. environ deux milles.

L'isle Avadsi-sima qui est située au NE de Sikokf devant la Baie d'Osacca a sur la carte de Weimar une longueur de 30 milles dans une direction Nord et Sud. Elle est séparée, comme nous l'avons vu, au Nord de Nipon par le canal d'Akasi et au Sud-Ouest de Sikokf

par un canal de quatre milles de largeur, mais également encombré de petites isles, de sorte que l'isle Avadsi-sima ferme presque entièrement du côté occidental, le passage à la Baie d'*Osacca*. Le passage du SE entre cette isle et Nipon est de la même nature; sa largeur est de six milles, mais il y a deux isles placées par le travers. La ville de *Smoto* paraît être la seule ville dans Avadsi-sima; elle est située sur la carte de Weimar par  $34^{\circ} 20'$  de latitude et  $4^{\circ} 26'$  à l'Est de Nangasaky.

J'ai appelé l'extrémité NO de Sikokf, Cap *Yemafar* d'après une ville de ce nom qui se trouve tout près d'elle. Sur la carte de Weimar cette pointe est placée par  $34^{\circ} 10'$  de latitude et à-peu-près sous le même méridien que la pointe méridionale de cette isle. Le Cap *Yemafar* forme en même temps la pointe occidentale d'une grande baie que j'ai appelée aussi *Yemafar*, dans laquelle sont situées plusieurs isles et au bord de laquelle on voit les villes *Yemafar*, *Komats* et *Sayzioo*. La Province de Sanouky se trouve à l'Est de cette baie et la terre vis-à-vis de Sanouky est une péninsule, nommée *Kosima*, appartenante à la Province de Biteou. Les isles Sikokf et Nipon se rapprochent ici de nouveau jusqu'à cinq milles, et tout cet intervalle est rempli d'isles. La ville de *Takamats* dans la province de Sanouky est située près la pointe NE de Sikokf, au large de laquelle se trouve l'isle *Sioodo-sima*, qui dans une direction NO et SE a une étendue de neuf milles.

Le Cap *Toubakino-misaky* dans la province d'Ava est la pointe orientale de Sikokf. Il est situé par  $33^{\circ} 52'$  de latitude et  $4^{\circ} 8'$  à l'Est de Nangasaky. Un canal de dix milles de largeur qui sur la carte de Weimar porte le nom de Mer *Foukai-Yerioumi*, sépare ici Sikokf de Nipon. Je l'ai appelé *Canal de Kino* d'après la province qui en occupe la partie orientale.

La pointe méridionale de Sikokf ne porte point de nom sur la carte de Weimar; je l'ai nommée *Cap Tosa*, étant située dans cette province; Arrowsmith lui donne le nom d'*Oblakoff*, mot russe, qui signifie *nuages*. Au reste j'ignore l'origine de cette dénomination. Le

Capitaine Broughton a vu ce cap dans les années 1796 et 1797, et nous le vîmes aussi le 30 Septembre 1803; mais nous en étions trop éloignés pour en faire une description exacte. Le cap nous paraissoit être une terre élevée. Peut-être cependant la terre que nous vîmes, n'étoit-elle qu'une montagne située derrière le cap; la description suivante que nous fîmes alors de cette terre, offre assez de ressemblance avec les cartes japonaises. « A partir de la pointe méridionale, la côte tourne brusquement au Nord, et nous paraissait former une petite baie dont nous pouvions distinguer les côtes Nord et Ouest. Depuis cette baie la côte court à l'ONO et paraît former encore un petit enfoncement. Le terrain qui est montagneux près du cap, s'abaisse peu à peu jusqu'à cet enfoncement, et se relève ensuite, de sorte que le fond de la baie présente une grande vallée bornée à l'Est par une chaîne de montagnes escarpées, entre lesquelles on en voit deux qui se distinguent par leur hauteur, ce qui rendra toujours cette partie de la côte très facile à reconnoître. » Sur la carte de Weimar l'on voit en effet à huit milles au Nord de la pointe méridionale une petite baie, nommée *Semitsououra*; au Nord de celle-ci une seconde, et enfin encore une troisième à huit lieues au Nord du Cap Tosa. Celle-ci, qui dans son ouverture a une isle nommée *Oki*, porte le nom de Golfe de *Tentsi*. Derrière cette baie est marquée la montagne *Sasayama*; c'est probablement la même que nous avons vue à bord de la *Nadijeda*, et que Broughton, qui l'a vue également, nomme *Mont de Selle* (Saddle point).

Depuis la Baie de *Tentsi* jusqu'à un promontoire très saillant, que j'ai nommé *Naka-oura* d'après un bourg qui s'y trouve, la direction de la côte dans une distance de 15 lieues est N 60° O. De là, elle tourne droit au Nord et continue dans cette direction jusqu'au Cap *Misaky*, qui est la pointe la plus occidentale de *Sikokf*. C'est cette partie de la côte, ayant environ une étendue de 20 lieues, qui forme le côté oriental du détroit de *Boungo*, dont j'ai parlé plus haut. Les deux rives de ce canal sont fortement coupés, et forment par là une

rangée de petites baies dans et devant lesquelles se trouve un grand nombre d'isles. Sur la carte de Weimar, le Cap Misaky git par  $33^{\circ} 18'$  N et  $2^{\circ} 5'$  à l'Est de Nangasaky. Ce cap forme la pointe NO d'une grande baie qui sur une ouverture de quatre lieues a une profondeur de sept lieues. La distance entre le Cap Misaky et le Cap Yemafar est de 24 lieues; la direction du rivage est NE. On voit plusieurs isles le long de cette côte; sur l'une d'entr'elles se trouve une montagne nommée *Jono-kosoutsy*; il n'est cependant pas sûr que ce nom appartienne à l'isle, ou seulement à la montagne.

Sur la carte de Weimar la pointe méridionale de Sikokf git par  $32^{\circ} 18'$  de latitude et à  $3^{\circ} 5'$  à l'Est du méridien de Nangasaky, ce qui est de 20' plus au Sud que je ne l'avais déterminé en Septembre 1804; mais nous nous trouvions alors à une trop grande distance de terre, et les circonstances étaient peu favorables pour déduire correctement cette latitude (\*), il est donc très probable, qu'elle soit moindre que je ne l'ai déterminée alors. Les observations du Capitaine Broughton prouvent aussi que je me suis trompé dans cette détermination, et je m'accorde avec lui à admettre  $32^{\circ} 25'$  pour la latitude de la pointe méridionale de Sikokf, dans la supposition que la terre qu'il releva le 22 Novembre 1796 au N  $40^{\circ}$  E, et le 16 Juillet de l'année suivante au N  $46^{\circ}$  E, étant ce jour là presque dans la même latitude et longitude qu'en 1796, était la pointe méridionale de Sikokf et non la pointe orientale de Kiusiu, comme il a pu supposer, puisqu'à quelque distance de là vers le Nord ces deux isles se rapprochent beaucoup. La supposition paroît être justifiée par un article du journal du Capitaine Broughton, du 22 Novembre, jour où il se trouva par  $32^{\circ} 7'$  de latitude et  $132^{\circ} 47' 50''$  de longitude observée. Voici ce qu'il en dit: « Nous avons relevé une montagne au N  $24^{\circ}$  E et les extrémités de la terre au N  $40^{\circ}$  E et à l'O  $\frac{1}{4}$  N « Ayant vu entre ces deux extrémités des sommets de montagnes de

(\*) Nous n'eûmes qu'un seul relèvement de ce cap dans le N  $20^{\circ}$  E.

«distance en distance, j'ai supposé que toutes ces terres étaient jointes ensemble, et ne formaient qu'une seule terre» (\*).

Depuis la pointe méridionale de Sikokf jusqu'à sa pointe orientale, la côte tient une direction NE; elle est moins découpée que les côtes Ouest et Nord, et l'on y rencontre neuf petites isles. Le seul point remarquable est le Cap Mourodonosaky par  $33^{\circ} 8'$  de latitude et  $3^{\circ} 45'$  à l'Est de Nangasaky. Depuis ce cap jusqu'à celui d'Awa la distance est de 18 lieues.

#### I S L E N I P O N .

L'isle Nipon forme la partie septentrionale du Japon. Les Japonais ne donnent pas à cette isle seule, mais en général à tout l'Empire le nom de Nipon ou Nifon qui signifie en Japonois *fondement* ou *origine du soleil*, de *Ni* feu et *pon* base, *fondement* (\*\*). Des sept grandes divisions dont cet Empire est composé, six, ayant 51 provinces, appartiennent à cette isle. Elle a une étendue de plus de 700 milles dans une direction NE et SO; sa largeur varie de 50 à 150 milles; proprement elle forme un demi cercle qui s'étend depuis le détroit de Sangar jusqu'à l'isle de Kiusiu. Nipon est un pays fort élevé et tout couvert de montagnes, dont quelques unes comme les monts *King*, *Fusi*, *Tilésius* et quelques autres sont d'une hauteur considérable. Le mont *Tilésius* était encore couvert de neige au mois de Mai.

La province de *Nangata* est celle qui se trouve le plus à l'Ouest de Nipon, et le point le plus occidental y est le Port de *Simonosaky*, vis-à-vis de la ville de Kokoura sur l'isle Kiusiu, d'où se fait ordinairement la traversée d'une isle à l'autre. Ce port est situé par  $33^{\circ} 00'$  de latitude et à  $1^{\circ} 8'$  à l'Est de Nangasaky, ce qui fait, avec la correction de  $15'$  par degré,  $131^{\circ} 20'$  E à l'Est de Greenwich. D'après

(\*) Broughton, Tome I, pag. 207, édition française.

(\*\*) Kaempfer Tom. I, pag. 93, édition française in 12; et Langlès dans une des notes de la traduction française du voyage de Thunberg.

la route du Capitaine Colnet, tracée sur la carte d'Arrowsmith, ce navigateur a dû voir une partie de la côte de Nangata; mais son voyage n'ayant jamais été publié, j'ai été obligé de suivre entièrement la carte japonoise. La côte de Nangata est bordée d'un grand nombre de petites isles; une des plus considérables parmi elles, nommée *Mino-sima*, gît à cinq lieues au Nord de l'embouchure d'une rivière et de la ville de *Faghi*, située par  $34^{\circ} 44'$  de latitude et  $1^{\circ} 28'$  à l'Est de Nangasaky. Non compris Simonosaky, le seul port de mer de cette province, d'après la carte de Weimar, est *Faghi*. A son entrée se trouve une petite isle *Oo-sima*: nom qu'on rencontre souvent sur les cartes japonoises.

La province de *Ywami* est limitrophe à celle de Nangata, et toutes les deux sont baignées par la mer. La ville de *Famada* qui gît sur la carte de Weimar par  $35^{\circ} 30'$  de latitude et à deux degrés à l'Est de Nangasaky, se trouve à l'embouchure d'une petite rivière qui se décharge ici dans la mer. La ville de *Touwano*, située à  $22'$  dans l'Est de *Faghi*, est à la distance de huit milles de la côte.

La terre que nous vîmes le 22 Avril 1805 par  $35^{\circ} 44'$  N et  $132^{\circ} 34'$  E est probablement la pointe NO, ou quelque autre pointe saillante d'une presqu'isle qui, sur les cartes japonoises, a une étendue de 40 milles dans une direction Est et Ouest, et que je nomme *Itsoumo*, d'après le nom de la province à laquelle elle appartient, et qui est limitrophe de *Ywami*. Sur la carte de Weimar la pointe NO de la presqu'isle est nommée *Ourieouno-misaky*, et y est placée par  $35^{\circ} 32'$  et à  $2^{\circ} 24'$  à l'Est de Nangasaky. Cette position s'accorde assez bien avec nos observations astronomiques. En traçant cette partie de l'isle sur ma carte, j'ai tâché d'accorder autant que possible nos relèvemens avec les cartes japonoises; je ne me suis cependant pas permis de changemens considérables, parceque ne nous étant trouvés que très peu de tems en vue de la terre, nous n'avons guères pu en faire une levée exacte, et ne saurions par conséquent nous en rapporter qu'à nos observations astronomiques. Nous aperçûmes ici deux montagnes élevées dont la plus haute est d'une forme arrondie; je

l'avais nommée alors montagne de *Zach*, en l'honneur du célèbre astronome de ce nom; elle est située par  $35^{\circ} 20'$  N et  $132^{\circ} 20'$  E. C'est probablement la même montagne qui se trouve sur la carte de Weimar sous le nom de *Fosidaka-Yama*.

Directement au Sud de la presqu'île d'Itsoumo est un lac, nommé *Mitzou-Oumi*, qui communique avec la mer par un canal, dont l'entrée Nord se trouve à la pointe orientale de la presqu'île. Les deux villes principales de cette province: *Motouya* et *Yoneko*, sont situées sur le bord de ce lac, la première au Nord de l'entrée et la dernière au Sud.

D'après la carte de Weimar le groupe Oki est à 50 milles au Nord de la pointe NO de la presqu'île de Itsoumo. On ne saurait douter que la terre que nous vîmes par  $36^{\circ} 6'$  de latitude et qui s'étendoit au Nord jusqu'au  $36^{\circ} 16'$ , ne soit la partie méridionale des îles d'Oki; par conséquent la distance de là jusqu'à la côte opposée ne saurait être au delà de 20 milles, au lieu de 50 comme l'indiquent les cartes japonaises. Une si grande erreur dans la distance donne lieu de supposer une erreur pareille dans la grandeur et les dimensions données aux îles par ces mêmes cartes. Le groupe d'Oki y est composé de quatre grandes et de plusieurs petites îles qui s'étendent à environ 16 lieues du SSO au NNE. Il se trouve à la partie méridionale de la grande île d'Oki une baie assez large dans laquelle est située la ville principale de ces îles: *Yematso*. Sur la carte de l'Amirauté la distance depuis cette baie jusqu'à l'entrée du lac *Mitzou-Oumi*, dont il a été question plus haut, est marquée à 37 Ri ou 55 milles, mais en mesurant cette distance tant sur cette carte que sur celle de Weimar, elle est de  $1^{\circ} 12'$ . J'ai diminué toutes ces dimensions à proportion de la grande erreur constatée par nous, qui se trouve dans la largeur du canal entre Nipon et Oki, surtout relativement à l'étendue des îles de ce groupe. L'extrémité septentrionale de la grande île est placée sur ma carte par  $36^{\circ} 30'$ , tandis que sur les cartes japonaises cette île s'étend au delà de  $37^{\circ}$ .

\*\*

A partir de la presqu'île d'Itsoumo, la côte prend une direction à peu près Est jusqu'à un cap que j'ai nommé *Tanga*, d'après la province dans laquelle il se trouve. Sa position géographique est par  $32^{\circ} 52'$  N et de  $4^{\circ} 27'$  à l'Est de Nangasaky. L'étendue de la côte depuis *Itsoumo* jusqu'à *Tanga* comprend les provinces de *Foki*, *Yenaba*, *Tasima*. Le seul port de mer dans la province de Yenaba se trouve à la ville de *Tootori*, par  $35^{\circ} 36'$  N et  $3^{\circ} 45'$  de Nangasaky, située au fond d'une baie dans laquelle se jette la rivière de *Karougawa*. Depuis le Cap *Tanga*, la côte se dirigeant vers le Sud forme un grand enfoncement qui a environ 15 lieues d'ouverture sur 10 de profondeur, et qui est borné par la Province de *Wakasa* dont la côte est très coupée. Au fond de cette baie que j'ai distinguée par le nom de *Wakasa* sont les villes de *Tanaby* et *Kobama*; la première par  $35^{\circ} 28'$  N et  $4^{\circ} 4^{\circ} 30'$  de Nangasaky, et la seconde par  $35^{\circ} 36'$  N et  $4^{\circ} 57'$  de Nangasaky (\*).

La côte prend depuis la partie orientale de la Baie de *Wakasa* jusqu'au promontoire de *Noto* une direction environ NNE. Les trois provinces de *Yetsingo*, *Kaga* et *Noto* se trouvent dans cette étendue, où l'on ne voit sur la carte de Weimar que deux ports de mer : savoir les villes *Daisioozi* et *Komatzi*; la première par  $36^{\circ} 20'$  et  $5^{\circ} 32'$  de Nangasaky, l'autre par  $36^{\circ} 32'$  et  $5^{\circ} 38'$  de Nangasaky.

J'ai conservé le nom de *Cap Noto* pour l'extrémité de la péninsule qui comprend toute la province de *Noto*; sur la carte de Weimar elle est nommée *Sousnomissaki*. Tout le promontoire s'étend à 50 milles dans une direction Nord et Sud. La Pérouse a déterminé la position de ce cap par  $37^{\circ} 36'$  N et  $135^{\circ} 44'$  à l'Est du méridien de Paris; cette longitude doit être diminuée de  $44'$ , puisque d'après la table de correction de Dagelet, la correction du Chronomètre N 19 à bord de l'*Astrolabe* était de  $44'$  pour ce jour là, ce qui donne  $137^{\circ} 20'$  à l'Est de Greenwich. Sur la carte de Weimar

(\*) On voit sur la carte de Weimar au Sud de la Baie de *Wakasa* un grand lac, *Biwano-ouni*, qui communique avec la Baie d'*Osacca* par une rivière.



ce cap est placé par  $5^{\circ} 54'$  à l'Est de Nangasaky, ce qui, avec la correction de  $15'$  par chaque degré, fait  $137^{\circ} 15'$ .

Ayant déterminé la position du Cap Itsoumo par  $35^{\circ} 42' N$  et  $132^{\circ} 33' E$ , il s'ensuit que la direction du cap Noto sera  $N 69^{\circ} E$  et  $S 69^{\circ} O$ , et la distance entr'eux de 100 lieues environ.

Sur les deux cartes japonaises, la partie occidentale du promontoire Noto est bordée de petites isles dont une, à deux lieues de la côte dans le OSO du cap, est nommée sur la carte de Weimar, Boukoura; mais on n'y trouve pas l'isle que La Pérouse vit à cinq lieues au NO du Cap par  $37^{\circ} 51' N$  et  $136^{\circ} 56' E$ . Il la nomme *Jootsima* et la décrit comme petite, plate et boisée, n'ayant que deux lieues de circonférence. La Pérouse marque encore par  $37^{\circ} 36' N$  et  $136^{\circ} 50'$  une isle de roche, à l'Ouest du Cap Noto; elle est trop éloignée de la terre pour la supposer identique avec l'isle Boukoura; je l'ai marquée sur ma carte sous le nom *Astrolabe*.

Le cap que j'ai nommé *Cap des Russes* est le troisième point déterminé astronomiquement sur la côte septentrionale de Nipon. Il gît au NE à 200 milles de distance du Cap Noto. Les Provinces de *Yetsiou*, *Yetsingo* et *Deva* comprennent toute cette étendue. Aucun navigateur européen n'ayant approché de cette côte, j'ai dû la dessiner fidèlement d'après la carte de Weimar. On y remarque d'abord un grand enfoncement, formé dans l'Ouest par la partie méridionale de la presqu'isle de Noto, et dans l'Est par une terre qui s'avance au Nord et que j'ai nommée *Cap Yetsiou*, d'après le nom de la province à laquelle il appartient. Il gît par  $37^{\circ} 17' N$  et  $6^{\circ} 22'$  à l'Est de Nangasaky et est remarquable par une montagne qui sur la carte de Weimar porte le nom de *Yoko-Yama*. Cette baie reçoit un grand nombre de rivières, à l'embouchure de l'une desquelles est située la ville de *Toyama*, nom par lequel j'ai aussi distingué la baie.

Depuis le Cap Yetsiou la côte, pendant une distance de dix lieues, continue à courir vers l'Est, jusqu'à une pointe par  $37^{\circ} 25'$  et  $6^{\circ} 58'$  à l'Est de Nangasaky qui sur la carte de Weimar porte le nom de

*Yatsou-saki*, d'où elle commence à se diriger vers le NE<sup>1</sup>/<sub>2</sub> N et puis presque droit au Nord. Entre les caps de Yetsiou et de Yatsou-saki on trouve les villes de *Ytovo-gawa* et *Takata*, situées à l'embouchure des rivières de *Fime-gawa* et *Seki-gawa*. La première d'elles est assez considérable. Au Nord du cap Yatsou-saki, il n'y a que les deux villes *Fonzioo* et *Akita* qui soient situées près de la côte; la première par 39° 22' N et 7° 54' à l'Est de Nangasaky; la seconde par 39° 38'. Ces deux villes ne sont pas placées sur ma carte d'après la longitude des cartes japonaises avec la correction adoptée; j'ai préféré de les placer d'après les relèvemens et les distances du Cap des Russes, que l'on doit supposer plus exactes. On voit de même ici à la distance de deux milles de la côte une petite isle, nommée *Awa-sima*, la seule qui se trouve sur toute cette étendue.

Le Cap des Russes, qui est nommé sur la carte de Weimar *Oga-sima* et sur celle de l'Amirauté *Nankaba*, est un grand promontoire qui s'avance à 35 milles vers le SO. Il est très reconnaissable par une montagne à sommet arrondi qui s'élève sur son milieu. Vers le Nord il tient à la terre ferme par une étroite langue de terre qui sur les cartes japonaises n'a tout au plus qu'un mille de largeur; voilà pourquoi, pendant assez longtems, nous primes ce promontoire pour une isle, jusqu'à ce que nous eûmes reconnu sa réunion avec la terre qui gît derrière le cap. D'après nos observations, il est situé par 39° 50' de latitude et 139° 44' de longitude; sa pointe septentrionale gît par 40° 00' et celle du Sud par 39° 40'. Toute cette péninsule est généralement montagneuse et consiste en une suite de pointes saillantes; les côtes en sont rocailleuses et escarpées. Sur la carte de Weimar le cap *Oga-sima* est placé à 7° 30' à l'Est de Nangasaky ou à 139° 15' de Greenwich, ce qui est 30' plus Ouest que d'après nos observations. J'ai déjà parlé de cette erreur à la page 137, et aussi de ce qu'à la distance de 15 lieues plus au Nord, la différence entre nos observations et la carte de Weimar, avec la correction proposée de 15' par degré, n'est plus que de 3 minutes. C'est sans contredit par suite de cette erreur de la carte japonaise,

que la direction de la côte depuis le cap Oga-sima y est N 25° E, au lieu que d'après nos observations et nos relèvemens, elle est à peu près Nord.

L'isle de Sado gît entre le cap Noto et le cap des Russes. Aucun navigateur européen ne l'a vue. D'après les cartes japonaises elle est montueuse et a environ 15 lieues de longueur sur 7 à 8 de largeur. Sa pointe septentrionale gît sur la carte de Weimar par 38° 57' et 6° 30' à l'Est de Nangasaky, et sa pointe méridionale par 38° 14' N et 7° 3' de Nangasaky. Près de cette pointe se trouve la ville de *Siro*, apparemment la capitale de l'isle. La moindre largeur du canal qui sépare l'isle du continent, est d'environ dix lieues (\*).

Je dois faire remarquer ici une différence dans la direction et la position géographique de cette isle, entre les deux cartes japonaises et la traduction française, quoique celle-ci soit en tout autre point le Fac-simile de la carte de Weimar, comme je l'ai dit au commencement de ce mémoire. Sur la traduction française la pointe Nord de Sado qui y est nommée *Waki-saky*, gît par 38° 3' de latitude à 50 milles de distance, au N 25° O de la pointe méridionale de l'isle. Sur les cartes de Weimar et sur celle de l'Amirauté la pointe Nord de Sado est placée de quelques minutes plus au Sud et de 15' plus à l'Est. Mais comme sur toutes les trois cartes la configuration et les dimensions de l'isle sont les mêmes, il est à supposer que les différences en question proviennent d'une erreur de copiste dans l'original, sur lequel a été faite la traduction française.

Il se trouve plusieurs isles près des côtes de Sado; une des plus considérables parmi elles est une isle nommée *Tabou-sima*; elle est située au NE  $\frac{1}{4}$  E à la distance de dix lieues du Cap *Waki-saky* par 39° 15' N au Nord de la pointe orientale de Sado. Sur la carte française la distance de l'isle au cap est moins grande.

(\*) Dans la traduction russe de la carte de l'Amirauté il est dit que l'on trouve des usines d'or sur l'isle de Sado. Kaempfer qui nomme cette isle *Sador*, parle aussi des mines d'or qui doivent s'y trouver.

Ayant cotoyé la terre de Nipon depuis le Cap des Russes jusqu'à l'entrée du détroit de Sangar c. à. d. jusqu'à la pointe NO de Nipon à une distance de trois ou quatre milles, nous avons été dans le cas d'en faire une levée très détaillée. A environ huit lieues au Nord du Cap des Russes, nous vîmes à l'embouchure d'une rivière, une ville assez considérable; plusieurs navires y étaient mouillés; et quatre bateaux bien armés sortirent du port pour s'approcher de nous et probablement pour nous attaquer; mais après nous avoir observé pendant quelque tems, ils rebroussèrent chemin. Sur la carte de Weimar on voit à-peu-près à la même distance au Nord du cap Oga-sima l'embouchure d'une rivière *Nosiri-gawa* et la ville *Nosiri*; cette rivière est sans doute la même de laquelle nous vîmes sortir ces bateaux. D'après nos observations la ville de Nosiri gît par  $40^{\circ} 15' N$  et  $140^{\circ} 5' E$ .

Le cap que j'ai appelé *Gamaley* et qui gît par  $40^{\circ} 37' N$  et  $139^{\circ} 49' E$ , est nommé sur les cartes de Weimar *Nangasaky* et le *Pic Tilésius*, sous le même parallèle, *Tsougar-Fouzi*. Le cap *Gamaley* est un point très remarquable, parceque la côte prend ici une direction toute différente. Depuis le Cap des Russes elle est  $N \frac{1}{2} O$ , mais à partir du Cap *Gamaley* elle court d'abord au NE, à l'ENE et ensuite à l'Est, en sorte que la côte forme ici une grande baie, dont un cap. très saillant, que j'ai nommé *Cap Greig*, est la pointe septentrionale. Nous avons déterminé la position géographique du cap Greig par de très bonnes observations à  $41^{\circ} 9' 16'' N$  et  $140^{\circ} 08' E$ . La côte a sur les cartes japonaises la même direction que nous lui avons trouvée; elle forme ici également un grand enfoncement que nous avons observé aussi; mais on y voit marqué un peu au Sud du Cap Greig la petite baie de Sosogata, dont l'entrée est si étroite que nous n'avons pu l'apercevoir, quoique nous l'ayons passé, à la distance de 4 à 5 milles. Le cap Greig porte sur la carte de Weimar le nom d'Oosaky; il y est placé par  $41^{\circ} 25'$  de latitude et  $8^{\circ} 16'$  à l'Est de Nangasaky. J'ai nommé la pointe NO de Nipon, *Cap Sangar*, d'après le détroit de ce nom; sur les cartes

de Weimar il est nommé *Koo-domari*; d'après de très bonnes observations ce cap gît par  $41^{\circ} 16' 30''$  et  $140^{\circ} 14'$  et forme avec le cap Nadiéda, situé sur l'isle de Jesso par  $41^{\circ} 24' 10''$  N et  $140^{\circ} 9' 30''$  E, l'entrée occidentale du détroit de Sangar, qui n'a conséquemment que 9 milles de largeur. Sur la carte de Weimar cette distance est précisément la même, sur celle d'Arrowsmith elle est de 13 milles; peut être a-t-il pris la moyenne distance entre la mienne et celle de Broughton, qui lui donne 18 milles. Le détroit a 21 lieues de longueur dans une direction OSO et ENE. Dans le mémoire sur la carte de l'isle de Jesso, on trouve la description de la partie septentrionale du détroit et des deux isles *O-sima* et *Ko-sima*, situées vis-à-vis de l'entrée occidentale, et dont la première a un Volcan. Les rochers marqués sur la carte de Weimar sous les noms *Komi-sowo*, *Naki-sowo* et *Simo-siwo* doivent être sous l'eau, autrement le Capitaine Broughton aurait dû les voir.

Quant à la partie méridionale du détroit de Sangar, nous la connaissons moins que la partie opposée. Le Capitaine Broughton n'en a vu qu'une petite partie; sa carte d'ailleurs est tracée sur une trop petite échelle pour qu'elle puisse servir de guide exact; mais pour les détails qui manquent sur la carte de Broughton, on peut s'en rapporter aux cartes japonaises. On y trouve une grande baie qui a sept milles d'ouverture, et une profondeur de 35 milles dans la direction Est et Ouest. Je l'ai distinguée sur ma carte par le nom de *Baie de Sangar*. Cette baie contient plusieurs isles et reçoit deux rivières; la terre qui en forme la partie Nord est une péninsule montueuse qui a la même direction que la baie, et qui forme avec la côte opposée un canal de 20 milles de longueur sur 8 de large.

La pointe la plus avancée de la péninsule au Nord, c'est la pointe septentrionale de Nipon. D'après les observations du Capitaine Broughton elle gît par  $41^{\circ} 31' 40''$  N et  $140^{\circ} 50'$ , ayant été relevée le 27 Août à midi dans l'Ouest. D'après lui c'est une pointe très basse (running out to a low point).

L'entrée orientale du détroit de Sangar a neuf lieues de largeur entre le Cap Esarne sur Jesso et l'extrémité NE de Nipon. Sur la carte de Weimar, celle-ci porte le nom de Serisa-saky; Broughton l'appelle Nambu. Ce nom qui n'existe pas sur les cartes japonaises, date du temps de Vries, qui l'avait donné à un port et à un cap situés sur la côte orientale de Nipon. Le Capitaine Broughton n'a pas déterminé la position géographique de la pointe NE par des observations directes; mais on peut la déduire par les relevemens pris de cette pointe au Cap Esarne et à la pointe Nord de Nipon, dont la position est si bien déterminée.

Le premier Août 1797 à midi, le Capitaine Broughton se trouvant par  $41^{\circ} 32' 47''$  N de latitude observée, la pointe NE de Nipon fut relevée dans le S  $84^{\circ}$  O à 4 lieues de distance, d'où il suit que sa latitude doit être de  $34^{\circ} 32'$ ; mais comme on ne put apercevoir la terre à bord de la Providence (nom du vaisseau commandé par le Capitaine Broughton) que très indistinctement, ce relèvement n'est point sûr, de sorte qu'il faut s'en tenir aux dates suivantes.

A la page 158 tome second de l'édition française du voyage du Capitaine Broughton (pag. 277 de l'original), il est dit que le Cap Nambu c. à. d. la pointe NE de Nipon se trouve à neuf lieues dans le S  $22^{\circ}$  E de la pointe Esarne, qui gît par  $41^{\circ} 49' 20''$  N et  $141^{\circ} 20'$  (voyez le mémoire sur la carte de l'isle de Jesso); la pointe NE doit donc se trouver par  $41^{\circ} 24'$  N et  $141^{\circ} 33' 30''$  E.

A la page 162 du même tome, il est dit que la pointe la plus septentrionale de Nipon étant située par  $41^{\circ} 31' 40''$  N et  $140^{\circ} 50'$  E, le cap Nambu doit se trouver par  $41^{\circ} 21' 30''$  et  $141^{\circ} 27'$  E E. Le milieu de ces deux déterminations est donc  $41^{\circ} 22' 45''$  et  $141^{\circ} 30'$  E, et il s'en suit que la pointe septentrionale de Nipon gît de dix à onze lieues dans le N  $58^{\circ}$  E du Cap Sangar; la pointe NE de Nipon de  $10\frac{1}{2}$  lieues dans le S  $73^{\circ}$  O, de la pointe septentrionale, et de neuf lieues dans le S  $12^{\circ}$  E du cap Esarne, au lieu de S  $22^{\circ}$  E, comme il a été marqué plus haut. C'est d'après ces données que j'ai tracé le détroit de Sangar. Sur la carte de Weimar la pointe N

de Nipon est placée par  $41^{\circ} 34'$  et  $8^{\circ} 46'$  de Nangasaky, ce qui fait avec la correction,  $140^{\circ} 45'$ . La pointe NE de Nipon, par  $41^{\circ} 30'$  et  $9^{\circ} 10'$  à l'Est de Nangasaky, égale à  $141^{\circ} 23'$ . La longitude de la première pointe ne diffère donc que de  $4'$ , et de la seconde que de  $8'$  de la vraie longitude. On y voit au large de la pointe NE de Nipon plusieurs isles, dont la plus grande porte le nom de *Dodosima*. Broughton n'en fait pas mention; il faut donc croire que ce ne sont que des rochers et probablement les mêmes que ceux qu'il releva le dix Août dans le N  $40^{\circ}$  O à cinq ou six milles de distance.

Le Capitaine Broughton parle d'une baie située à l'Ouest de la pointe NE, au fond de laquelle se trouve une ville qui gît dans le OSO de la pointe NE. Cette baie est aussi marquée sur la carte de Weimar et le nom de la ville y est *Gawa-siro*.

Toute la partie septentrionale de Nipon jusqu'à la latitude de  $37^{\circ}$  appartient à la province de *Moutsou*. Quant à sa côte orientale, nous en possédons à la vérité les reconnaissances de trois différens navigateurs; mais aucun d'eux n'ayant relevé cette côte en détail, il reste encore beaucoup à faire pour avoir un travail complet (\*).

Je vais comparer ces relèvemens entr'eux et je tâcherai de les concilier avec les cartes originales japonaises.

La première reconnaissance dont nous pouvons tirer quelque parti date de 1642; c'est celle des vaisseaux hollandais le *Castricum* et le *Breskes*, commandés par le Capitaine *Vries*. La seconde fut faite en 1777 par les Capitaines *Gore* et *King*, qui après la mort des Capitaines *Cook* et *Clerk* avaient pris le commandement des vaisseaux la *Resolution* et le *Discovery*. La 3<sup>me</sup> est celle du Capitaine *Broughton* en 1796 et 1797. Ni le Capitaine *King* ni *Broughton* n'ont publié leurs relèvemens en détail; ce n'est que de la reconnaissance du Capitaine *Vries* que nous possédons une carte à grand point, insérée dans l'Atlas de *Jansen*. C'est une carte plate dont l'échelle

(\*) Les navigateurs Russes *Spanberg*, *Shelting* et *Walton* ont à la vérité aussi relevé cette côte; mais leurs travaux hydrographiques ne se sont pas conservés.

est de 2,4 pouces au degré, ce qui est le double de l'échelle de la carte du Capitaine King de la côte orientale de Nipon, dans le dernier volume du 3<sup>me</sup> voyage de Cook; mais comme tous les ouvrages hydrographiques du XVII<sup>e</sup> siècle étaient encore très imparfaits, on ne peut pas prétendre à une grande exactitude dans la carte du Capitaine Vries. Des sondes y sont cependant marquées le long de toute la côte.

Le Capitaine Vries n'ayant aperçu la côte orientale de Nipon que par  $40^{\circ} 10' N$  et le Capitaine King par  $40^{\circ} 27'$ , toute la partie NE de Nipon depuis le point où King aperçut la terre jusqu'au détroit de Sangar, espace d'environ 20 lieues, n'a été vue que par le Capitaine Broughton; mais les détails de la reconnaissance de cette partie de la côte manquent aussi, de sorte qu'on ne saurait la tracer que d'après les cartes japonaises. Sur la carte de Weimar la côte, à partir de la côte NE de Nipon, se dirige vers le Sud jusqu'à une pointe appelée par moi *Yatsoudo*, d'après le nom d'une ville, située près de cette pointe; elle gît par  $41^{\circ} 4' N$  et  $9^{\circ} 20'$  à l'Est de Nangasaky. La rivière Itsigawa qui passe devant la ville de Yatsoudo, a son embouchure près de ce cap.

Le 26 Octobre 1779 à midi le Capitaine King, se trouvant par  $40^{\circ} 5' N$  et  $142^{\circ} 28' E$ , vit la terre, et releva dans le NO  $\frac{1}{2}$  N à six lieues de distance un cap qu'il prit pour l'extrémité septentrionale de Nipon. Sur sa carte cette pointe est placée par  $40^{\circ} 27' N$  et  $142^{\circ} 00' E$ . D'après la carte de Weimar ce doit être le Cap *Misaky* qui gît par  $40^{\circ} 42'$  et  $9^{\circ} 35'$  de Nangasaky et qui s'avance de beaucoup vers l'Est. Si on en retranche dix minutes dont je suppose les latitudes des cartes japonaises trop septentrionales, on obtiendra une latitude qui s'accorde avec la latitude assignée par King à la pointe extrême de la terre vue au Nord. Le cap relevé par Broughton le 8 Août 1797 (étant par  $40^{\circ} 33'$  de latitude observée), dans le S  $81^{\circ} O$ , est apparemment aussi ce même cap *Misaky*, et le rocher blanc dont il parle, doit se trouver près de ce cap. Broughton dit qu'au Nord de cette pointe la côte commence à tourner à l'Ouest, et qu'elle forme



une grande baie. Effectivement sur la carte de Weimar la côte forme en cet endroit une baie qui y est nommée *Kouzi*. La ville la plus proche d'ici, c'est *Maki* (\*).

D'après la carte de Vries, ce navigateur vit la terre de Nipon par  $40^{\circ} 10'$ , et la prit pour l'extrémité la plus septentrionale du Japon (de Nort hoek van Japan). Il me semble que ce cap doit être le même, que celui qui sur la carte de Weimar est marqué sous le nom de Cap et Fort *Kounasaky*, par  $40^{\circ} 28' N$  et  $9^{\circ} 33'$  de Nangasaky. Si, d'après ce que j'ai dit plus haut, on retranche dix minutes de la latitude ci-dessus, il n'y aura pas une grande différence. Le Cap *Kounasaky* forme avec le Cap *Misaky* une baie ouverte, dans laquelle se jettent plusieurs rivières.

Le Port de *Nambu* est placé sur la carte de Vries par  $39^{\circ} 30'$ . King le place par  $39^{\circ} 48' N$  et  $142^{\circ} 25'$ , ce qui prouve qu'ils n'ont pas pris la même baie pour le Port *Nambu*. Le Capitaine *Broughton* a marqué dans son journal plusieurs relèvemens du Port *Nambu*, d'après lesquels on pourrait en calculer la latitude et la longitude; mais comme il a adopté la détermination du Capitaine *King*, il est plus simple de s'en rapporter à celle-ci. Le nom de Port *Nambu* n'existant pas sur les cartes japonaises, il est difficile de décider à laquelle des baies, dont il se trouve un grand nombre sur cette côte, le Port *Nambu* correspond le mieux. Mais comme il y a une ville nommée *Onambu* à dix lieues de la côte, et sous le même parallèle une baie avec deux petites isles à son ouverture, il me parait hors de doute, que c'est cette baie qui est nommée Port *Nambu* par les Capitaines *King* et *Broughton*. Sur la carte de l'Amirauté la ville *Onambu* est placée par  $40^{\circ} 6' N$ ; si on en retranche les  $10'$ , dont il est fait mention, on aura  $39^{\circ} 56'$ ; mais nous verrons bientôt qu'aux isles qui entourent le Promontoire de *Figamy*, la latitude des cartes japonaises est même de  $25'$  trop au Nord, et d'après cela il n'y a plus

(\*) Il y a outre celle-ci dans la partie Nord de Nipon encore deux villes de ce même nom.

aucune difficulté d'admettre l'identité de cette baie avec le port Nambu, dont la pointe Nord est nommée *Tano-fama* et la pointe Sud *O-saki*.

A neuf milles au Sud du Port Nambu, il y a une baie dont Broughton fit la description suivante. « L'ouverture située au Sud « de Nambou est ouverte au NE. La pointe SE de l'entrée est élevée, très escarpée et couverte d'arbres jusqu'au sommet. Cette « pointe est aisée à reconnaître puisqu'elle est beaucoup plus élevée « que la côte qui en est au Sud. Il y a quelques roches au large de « la pointe NE qui présente une montagne très avancée dans la mer. » Broughton vit aussi une haute montagne avec un sommet plat par  $39^{\circ} 16' N$ , qui doit être la même que celle que Vries vit au Sud du Port Nambou et qu'il nomma *haute montagne de table* (Hoge Tafel Berg).

Sur la carte de Weimar on trouve une grande rivière nommée *Figamy*, qui près de la ville de *Yanats* se divise en deux branches. De ces deux branches, l'une se jette dans la mer vers l'Est et l'autre vers le SE, de sorte qu'elles forment une isle qui dans une direction Nord et Sud tient une longueur de 30 milles, et a la figure d'un grand promontoire qui s'avance de presque toute son étendue vers le Sud. J'ai nommé ce promontoire ou plutôt cette isle *Figami*, d'après la rivière par laquelle elle est formée, et j'ai fixé la position de sa pointe NE d'après les relevemens du Capitaine King, puisqu'il me paraît certain que la terre qu'il vit le 28 Octobre était la terre de *Figami*; il la prit lui-même pour une grande isle ou bien pour un groupe d'isles (Tome II, page 398 de l'original in 4), et il l'a tracée sur sa carte comme une isle. Se trouvant le 28 Octobre à midi par  $38^{\circ} 16'$  de latitude et  $142^{\circ} 9'$  de longitude, il releva la terre la plus septentrionale en vue dans le  $NO \frac{1}{4} N$ , et une haute montagne dans le  $O \frac{1}{4} N$  à cinq lieues. Le premier relèvement ne saurait être que la pointe NE de *Figami*. Je l'ai nommé *Cap Gore* d'après le Chef de l'expédition anglaise; il est placé sur ma carte par  $38^{\circ} 39' N$  et  $141^{\circ} 52' E$ . Le Promontoire de *Figami* est entouré d'une quantité d'isles dont les plus septentrionales sont celles que le Ca-

pitaine Vries a nommées *Isles des Tortues* (Shildpaads Eylanden). Je les ai placées près de la pointe NE de Figami, ce qui s'accorde aussi avec la carte de Weimar où elles sont nommées *Esima* et *Desima*. Une des isles méridionales porte sur la carte de Vries, le nom de *Toy*; une seconde celui d'*isle basse de table* (Lage Tafel Eyland). Il paraît que Vries n'a pas vu les isles qui sont situées à la côte occidentale de Figami, et qui sur la carte de Weimar sont nommées *Naga-fama* et *Taziro*. Broughton nomme d'après Danville, les petites isles qui gisent au large de Figami, *Matzimai*. Il parle d'une petite isle par  $38^{\circ} 15'$ , séparée d'une autre de la même grandeur par un canal étroit, qu'il nomme *isle de Pic*, et au N  $4^{\circ}$  E de celle-ci quelques autres petites isles basses qui n'en sont pas éloignées. Il fait mention de deux autres isles basses d'une assez grande étendue. King a aussi vu ici deux isles. Il seroit au reste difficile d'assigner une position exacte à toutes les isles qui gisent ici; c'est pourquoi j'ai préféré suivre la carte de Weimar; sur celle-ci l'isle la plus méridionale est séparée de Figamy par un canal étroit et porte le nom de *Kinkwa-zan*, qui signifie couleur d'or; on prétend qu'on a trouvé de l'or dans cette isle. Peut-être est-ce là la fameuse isle de *Kin-sima* qui, à cause de l'or qu'on croyait pouvoir y trouver, a été si souvent l'objet de recherches infructueuses.

Derrière le Promontoire de Figami, la côte de Nipon tourne à l'Ouest, et puis reprend sa direction vers le Sud, de sorte qu'elle forme une grande baie que j'ai appelée sur ma carte *Baie de Senday*, d'après une ville de ce nom, située à la distance de six milles de la côte.

Il est difficile de trouver sur la carte japonoise des points qui pourroient correspondre aux caps, appelés par Vries *Lage Lande Hoek* (pointe de basse terre): au *Rooch Hoek* (Cap Fumée) et au *Cap Kennis*, parceque les données que nous avons sont en trop petit nombre et trop imparfaites pour fournir à des comparaisons. Cette carte n'offre aucun cap particulièrement saillant sur toute l'étendue de la côte, depuis la Baie Senday jusqu'au  $36^{\circ}$  de latitude; toute cette partie paroît être un pays entièrement plat. Le point qui correspond le

mieux avec le Lage Lande Hoek, marqué sur la carte hollandaise par  $38^{\circ}$  de latitude, à proximité de la Baie Senday, où mouillèrent les Hollandois, est la terre *Ivanouma*, devant laquelle gisent deux petites isles et où deux fleuves se jettent dans la mer. La latitude de  $37^{\circ} 44'$  donnée au Cap Fumée, de même que la distance depuis cet endroit jusqu'au Lage Lande Hoek, font supposer que le premier pourroit bien être une pointe peu avancée sur laquelle est située la ville de *Naka-moura*. Cette ville d'après la carte japonaise gît par  $38^{\circ} 15'$ , mais si l'on en déduit  $25'$ , dont l'isle Figami et les isles situées près d'elle ont été trouvées trop Nord, on obtient  $37^{\circ} 50'$ . A 15 milles au Sud de Nakamura, auprès de la ville de *Kooyazoukou* se trouve une baie dans laquelle débouche une petite rivière, et à côté de laquelle le rivage forme aussi un légère saillie. Il me paroît que ce pourroit être le Cap Kennis des Hollandois, qui gît à la même distance, c. à. d. à 15 ou 16 milles au Sud du Cap Fumée. La carte hollandaise place le Cap Kennis par  $37^{\circ} 24'$ , ce qui est exactement la latitude donnée à ce cap par le Capitaine King. Cependant ces deux déterminations peuvent être erronées, même celle du Capitaine King qui, ayant passé dans une trop grande distance de terre, ne put en fixer la position qu'approximativement (\*). Le cap *Boomtsje Hoek* (Pointe aux abrisseaux) des Hollandois par  $37^{\circ} 5'$  de latitude, se trouve sur leur carte près de l'embouchure d'une rivière, environ à dix milles au Sud d'une ville portant le nom de Gessima. Ce nom ne se trouve point sur la carte japonaise, mais on y voit une ville nommée *Tayro*, au Nord de l'embouchure du fleuve *Samayava*. La terre entre la ville et le fleuve qui y porte le nom de *Kone*, est apparemment le *Boomtsje Hoek*. Les latitudes s'accordent moyennant une déduction de  $25'$ , erreur qui paroît exister dans les déterminations de toutes ces latitudes.

Sur la carte de Vries la côte se retire au Nord et au Sud du Cap, nommé le *Sandt duynige hoek*, ou Pointe des Dunes par  $36^{\circ} 00'$  de

(\*) Troisième voyage de Cook, III vol., pag. 401.

latitude et forme ainsi deux enfoncements, dont celui du Nord porte le nom de *Walves Bocht* (Anse des baleines), l'autre *Laage Inbocht* (basse coupure). Le Capitaine King aperçut ici une terre qu'il prit pour une isle, et à l'Ouest de cette isle une terre basse qu'il crut être le Sandt Duynige hoek des Hollandais. Broughton dit aussi que cette pointe, vue d'une certaine distance, ressemble à une isle, et qu'elle lui paraissait détachée de la côte, à laquelle cependant elle doit tenir par des terres basses. Le Sandt Duynige hoek ne peut être autre que le Cap Imbooga-saky sur la carte de Weimar, par  $36^{\circ} 15' N$  et  $9^{\circ} 10'$  de Nangasaky. La rivière de *Sassa-gawa* se jette dans la mer près de ce cap, d'où on peut conclure que la côte doit y être basse, et que les Hollandais ont choisi un nom analogue à la localité du terrain. Ce qui me confirme le plus dans la supposition que le Sandt Duynige hook et le Cap Imbooga Saky soient identiques, c'est que de celui-ci la côte se retire au Nord et au Sud, comme sur la carte de Vries. J'ai adopté pour latitude de ce cap celle de  $35^{\circ} 52'$ , ce qui est un tiers de degré plus au Sud que sur la carte de Weimar, et pour longitude  $141^{\circ} 00' E$ . Sur la carte de King ce cap est placé par  $35^{\frac{1}{2}}^{\circ}$ , mais cela ne s'accorde pas si bien avec la carte japonoise.

Le Capitaine King n'a pas marqué dans son journal la position du Cap Blanc, le Witte hoek des Hollandois; sur sa carte il est placé par  $35^{\circ} 13' N$  et  $140^{\circ} 40' E$ : position adoptée aussi par Broughton, qui l'a doublé de très près. Cette pointe est sans contredit celle qui est marquée sur la carte de Weimar *Katsoura-saki*, par  $35^{\circ} 35' N$  et  $9^{\circ} 6'$  à l'Est de Nangasaky. Une haute montagne, dont le sommet est rond et que King a placée par  $35^{\circ} 20' N$  et  $140^{\circ} 46' E$ , fut nommée *Mount King* par le Capitaine Broughton. Sur la carte de Vries on voit également une haute montagne un peu au Nord du parallèle du Cap Blanc. Toute la côte comprise entre ce cap et le *Sandt Duynige hoek* est très basse.

D'après Broughton, la côte prend une direction Sud-Ouest à partir du Cap Blanc, jusqu'à l'extrémité méridionale d'un promontoire qui s'avance vers le Sud à plus de vingt lieues, et sur lequel se trouvent

les provinces d'*Auva* et de *Kazousa*. J'ai donné le nom de *King* à sa pointe SE; elle paraît être la même que la pointe nommée sur la carte de Vries *Dehoek Bosho* et située par  $35^{\circ} 13'$ , puisque la terre tourne brusquement d'ici au NO. La côte SO du promontoire, qui est placée à 20 milles dans l'O  $\frac{1}{2}$  N de la précédente, porte sur la carte de Weimar le nom de *Sou-saki*. J'ai placé le cap King par  $34^{\circ} 54' N$  et  $140^{\circ} 19' E$ , en déduisant sa position des observations du Capitaine Broughton, qui se trouvant le 31 Juillet à midi par  $34^{\circ} 56' N$  et  $139^{\circ} 25' E$ , releva ce cap dans le S  $18^{\circ} O$  à trois lieues; mais cette longitude doit être augmentée de 54 minutes, puisque le lendemain la longitude du cap Blanc, bien déterminée par King, lui montra une erreur d'autant de minutes dans ses chronomètres. Les Promontoires d'*Ava* et de *Kazousa* forment avec un autre promontoire, qui leur ressemble tant en direction qu'en étendue, l'entrée de la baie extérieure de *Jeddo*. Je l'ai nommé *Izou*, d'après le nom de la province qui occupe tout le promontoire, et la Baie *Odawara* d'après la ville d'*Odawara* qui est située au fond de la baie à 35 milles au SO de la ville de *Jeddo* par  $35^{\circ} 20' N$  et  $139^{\circ} 16' E$ . La distance entre les deux promontoires de King et d'*Izou*, est d'après la carte de Weimar de 20 lieues; ils se relèvent entr'eux OSO  $\frac{1}{2} O$  et ENE  $\frac{1}{2} E$ ; un troisième promontoire que j'ai nommé *Sigami*, puisqu'il est occupé tout entier par la province de ce nom, se trouve entre les deux premiers; mais il ne s'étend pas si loin vers le Sud et forme avec le Cap *Sousaky*, l'entrée de la baie intérieure de *Jeddo*, à laquelle on parvient par un canal de 16 milles de longueur sur quatre de largeur. La Baie de *Jeddo* est d'après *Kaempfer* et *Thunberg* peu profonde, pleine de vase au fond, de sorte que des navires d'une charge un peu considérable ne sauraient aller jusqu'à la ville; on les décharge à une lieue ou deux au dessous. Plusieurs rivières viennent déboucher dans cette baie.

La ville de *Jeddo* est située dans la province de *Mousasi* sur la côte NO de la baie entre les embouchures des rivières *Tama-gawa* et *Tode-gawa*. La position géographique de *Jeddo* n'a pas été jus-

qu'à présent déterminée par des observations astronomiques. La seule observation de latitude est celle de Kaempfer, qui la fixe à  $35^{\circ} 32'$ ; sur les cartes japonaises elle est placée par  $35^{\circ} 55'$ . Arrowsmith a adopté  $35^{\circ} 50'$ ; je ne puis cependant pas admettre une erreur de  $20'$  dans l'observation de Kaempfer, d'autant moins que les latitudes des cartes japonaises sur les côtes de l'Est sont de 10 à 30 minutes trop grandes. J'ai donc placé Jeddo par  $35^{\circ} 40'$ , ce qui tient à peu-près le milieu entre toutes ces déterminations. Quant à la longitude de Jeddo, nous manquons aussi de données spéciales et positives pour la déterminer. Sur la carte d'Arrowsmith elle est placée par  $139^{\circ} 30'$  E; sur celle de Weimar elle se trouve à-peu-près sous le même méridien que le cap Sangar, dont j'ai déterminé la position par  $140^{\circ} 14'$ . Je préfère cependant de la calculer par la différence du méridien entre Jeddo et les Caps King et Blanc, qui tous deux sont bien déterminés. La différence entre le Cap King et Jeddo est d'après la carte de Weimar de  $25'$ , par conséquent Jeddo se trouverait être par  $139^{\circ} 44'$ . Entre Jeddo et le Cap Blanc il y a une différence de  $55'$ , ce qui donnerait pour Jeddo  $139^{\circ} 45'$ . La moyenne entre ces deux déterminations est  $139^{\circ} 50'$ , que j'ai adoptée pour la vraie longitude de la ville de Jeddo, jusqu'à ce que nous ayons des observations faites à Jeddo même.

Il y a au large de la Baie de Jeddo un groupe d'isles, vues par Vries et le Capitaine Broughton. Tous deux ont passé par leur milieu et auraient pu nous fournir les notions les plus exactes pour déterminer avec précision leur position géographique. Aussi Vries nous a-t-il tracé une carte de ces isles sur une échelle assez grande, mais c'est une carte du XVII<sup>e</sup> siècle, qui ne saurait satisfaire les Hydrographes de nos temps. Le Capitaine Broughton nous a également fourni une carte (la carte générale de son voyage), où sont marquées ces isles; mais l'échelle en est beaucoup trop petite pour l'usage des navigateurs.

La plus grande des isles de ce groupe est celle du *Volcan*. Vries l'a désignée sur sa carte sous le nom d'*Isle Brulante*. (Brandten Ey-

\*\*

land) par  $34^{\circ} 5' N$ ; il place un groupe de rochers au SO. Tout cela s'accorde très bien avec la latitude que donne le Capitaine Broughton à cette isle, et en général avec la description qu'il en fait. Se trouvant le 11 Novembre à midi par  $34^{\circ} 1' 40''$  de latitude observée, il releva l'extrémité Sud de l'isle du Volcan dans le  $S 88^{\circ} O$ ; il dit aussi qu'il y a quelques rochers noirs à deux ou trois milles de distance, de même qu'à la pointe Est de l'isle. D'après lui l'isle du Volcan est grande, bien cultivée et couverte de verdure jusqu'au sommet d'une montagne très élevée qui s'y trouve, et qui offre un point de vue très agréable.

L'isle appelée par Vries *du Prince* (Prens Eyland) est placée par ce navigateur au SE à 12 milles de l'isle du Volcan. Cette isle doit être la même que celle que Broughton nomme *Outer island* (isle au large), quoiqu'on ne voye pas pourquoi elle aurait mérité ce nom, étant située assez au milieu de la chaîne. Il la releva le 11 Novembre (par  $34^{\circ} 1' 40''$ ) dans le  $S 8^{\circ} O$  à cinq milles de distance, ce qui la placerait par  $33^{\circ} 56'$ ; dans un autre endroit il est dit qu'elle git à la distance de 13 à 14 lieues au N  $\frac{1}{2}$  O de l'isle Fatsizioo, dont il sera parlé plus bas, ce qui la placerait par  $33^{\circ} 46'$ ; enfin sur sa carte elle git par  $33^{\circ} 42'$  et  $139^{\circ} 50'$ . Le milieu de ces trois déterminations sera  $33^{\circ} 48'$  et c'est sous cette latitude que je l'ai placée sur ma carte; cette détermination s'accorde aussi très bien avec le gisement et la distance de 12 milles, de l'isle Brulante, d'après les indications de Vries. Broughton passa par le canal qui sépare ces deux isles et qu'il trouva parfaitement sain. Vries n'a pas marqué sur sa carte un groupe de rochers qui d'après Broughton sont situés à cinq ou six lieues au SO de l'isle du Prince, et qu'il passa le 13 Novembre à  $8^h 30'$  le matin, à trois lieues de distance. A midi ils furent relevés dans le  $N 70^{\circ} E$  à la distance de trois milles; il me parait au reste que c'est par erreur typographique qu'ils sont marqués  $N 70^{\circ} E$  au lieu de  $N 70^{\circ} O$ .

Sur la carte de Vries on trouve un groupe de cinq isles sous le nom *des Isles Brisées* (Gebroken Eylanden), occupant une étendue de plus de 12 lieues dans une direction NE et SO. Le journal de Brough-



ton ne dit pas que les isles qu'il vit le 13 et 14 Novembre au Nord de l'isle du Volcan, fussent celles que Vries nomma isles Brisées, cependant il est à supposer qu'elles faisaient au moins partie de celles-là. Plusieurs d'entr'elles, dit-il, sont très petites et ressemblent à de petites montagnes rondes (round hummocks); celles du centre sont longues et étroites et leurs côtes escarpées et blanches. Quelques unes de ces isles qui de loin avaient l'air d'être séparées, vues de plus près, se trouvaient réunies par des isthmes fort bas. Voici les détails que le Capitaine Broughton donne sur ces isles, et d'après lesquels j'ai tâché d'en fixer la position.

Au Nord de l'isle du Volcan, à la distance de 5 à 6 lieues, il y a une isle qu'il nomme *Broken-island* (isle hachée). Sa plus grande étendue du NE au SO est de 4 à 5 milles, et sa pointe Nord assez élevée, se termine par une côte escarpée d'une couleur blanchâtre. Le 13 Novembre à midi, se trouvant par  $33^{\circ} 59'$  de latitude, il releva l'isle *Hachée* du N  $15^{\circ}$  O à N  $29^{\circ}$  O. D'après ces relèvemens cette isle doit se trouver par  $34^{\circ} 21'$  et  $139^{\circ} 37'$ . Broughton ayant traversé le canal qui sépare l'isle Hachée de celle du Volcan, n'y trouva aucun danger. Au large de la pointe SO de cette isle, il vit une grande roche entourée de plusieurs petits rochers. Au Nord de l'isle Hachée il y en a deux, dont la plus au Sud, que je distinguerai par la lettre A, est très basse; la plus septentrionale des deux, B, est plus grande et assez élevée dans quelques parties. Le terrain en est inégal et les parties les plus élevées sont jointes par des terres fort basses qui, disparaissant de loin, font paraître cette isle, comme étant composée de plusieurs autres. La montagne la plus au Sud est remarquable par une tâche blanche, et on aperçoit une roche au large, dans l'Ouest de cette isle. La distance entre ces deux isles n'est pas marquée par Broughton, je les ai séparées par un canal de trois milles. Deux isles qui offrent l'aspect de deux petites montagnes rondes (je les distinguerai par la lettre C), se trouvent à 4 ou 5 milles de distance au Nord de l'isle B. Les quatre isles avec l'isle Hachée sont sans doute les isles Brisées de Vries, quoiqu'elles

soient d'une moindre grandeur et qu'elles occupent moins d'espace qu'on ne devrait supposer d'après la carte du navigateur hollandais.

Au Nord de ces isles, et presque au milieu de l'entrée de la Baie de Jeddo, gît une grande isle, qui sur les deux cartes japonaises est placée par  $34^{\circ} 50'$  et porte le nom *d'Osima*. La carte de l'Amirauté seule indique qu'il y a un Volcan sur cette isle. Cette indication sert d'explication à un passage du journal de Broughton du 30 et 31 Juillet 1797, qui sans cela pourrait être taxé d'erreur. Il y est dit, qu'à midi du premier de ces jours, par  $34^{\circ} 38'$  de latitude et  $138^{\circ} 35'$  de longitude (qui doit être augmentée de  $54'$ ), l'isle Volcano s'étendait du N  $32^{\circ}$  E au N  $3^{\circ}$  E. Il paraîtrait d'après cela, que l'isle Volcano a une latitude de beaucoup plus élevée que celle de  $34^{\circ}$ , comme nous l'avions reconnue plus haut; mais il est évident que parmi les isles situées au large de la Baie de Jeddo, il y en a deux avec un Volcan, que toutes les deux ont été reconnues comme telles par le navigateur anglais; mais qu'il ne les a point distinguées l'une de l'autre par quelque dénomination séparée. Pour éviter toute erreur à ce sujet, je nomme la seconde des isles au Volcan, *Vries*, en l'honneur du navigateur qui l'a découvert le premier. D'après les cartes japonaises on devrait la nommer O-sima; mais ce nom est donné à un si grand nombre d'isles, qu'il seroit même utile pour la navigation de le reproduire le moins possible. Le 31 Juillet à 4 heures, cette isle fut relevée dans l'Est à 2 ou 3 milles de distance; au milieu de l'isle s'élève une haute montagne, et de la partie occidentale du sommet, on vit sortir à plusieurs reprises une colonne de fumée. Le 14 Novembre 1796 cette même isle fut relevée du N  $38^{\circ}$  O au N  $50^{\circ}$  O à 4 ou 5 lieues de distance; le Mont Fusi (\*) sur la carte de Nipon restant en même tems par  $48^{\circ}$  O. Sur la carte de Weimar l'isle O-sima est placée par  $34^{\circ} 50'$  N; si on en retranche  $10'$ , nous aurons exactement la latitude déterminée par le Capitaine Broughton c. à. d.  $34^{\circ} 40'$ ; j'ai donc adopté cette latitude; quant à

(\*) C'est ainsi que l'appelle Broughton. Sur la carte de Weimar il est nommé Oo-siro.

la longitude, je l'ai placée par  $139^{\circ} 32'$  d'après les relevemens de Broughton.

Quoique les cartes japonaises et surtout celle de Weimar indiquent ici un grand nombre d'isles, il n'est cependant pas probable qu'il s'en trouve effectivement, outre celles dont j'ai tâché de fixer la position d'après le journal du Capitaine Broughton. L'isle qui sur la carte de Weimar correspond le mieux à l'isle Brulante de Vries y est nommée *Kami-Atouma*; de même l'isle *Mikoura*, doit être l'isle du Prince. On voit aussi sur cette carte deux isles assez grandes: *Ssin-sima* et *Miake*, l'une au Nord, l'autre au NE de l'isle du Volcan. Il s'y trouve encore plusieurs autres isles plus petites, mais qui ne sont probablement que des rochers; elles sont nommées: *Sikine* située entre *Kami-Atouma* et *Ssin-sima*, *Yama Domari* à l'Ouest de celle-ci, *Ayno-sima* et *Tassi-sima* entre *Ssin-sima* et *O-sima*; les isles *Daimioo* à l'Est de *Kami-Atouma*; et dans l'Ouest de l'isle *O-sima*, l'isle *Fata-sima*.

Au Sud de cette chaîne d'isles se trouve un groupe connu sous le nom de *Fatsizioo*; il est composé de la grande isle de *Fatsizioo*, de deux petites isles *Awo-sima* et *Ko-sima*, dont la première est située à l'Est et la seconde à l'Ouest, et de plusieurs petites isles, dont la côte Nord de *Fatsizioo* est bordée. Vries nomma la grande isle de *Fatsizioo* *Oongelooky Eyland* (Isle malheureuse). D'après Broughton cette isle gît par  $33^{\circ} 6'$  N et  $140^{\circ} 00'$  E; elle s'étend du NO au SE et a environ quatre lieues de long; sur la carte de Weimar elle en a le double. Ni Vries ni Broughton n'ont vu l'isle *Awo-sima*; mais l'isle *Ko-sima* a été vue par l'un et l'autre de ces navigateurs. Vries l'a nommée *Ronde Holm* (Colline Ronde) à cause d'une haute montagne qui s'y trouve. D'après Broughton elle n'a pas plus d'une lieue de circonférence et gît au SO de l'isle de *Fatsizioo*; le canal qui les sépare n'a que deux à trois milles de largeur. Vries qui passa par ce canal, y mouilla près de la côte SO de *Fatsisio* par 20 brasses.

Les Hollandais ont découvert une isle au Sud de *Fatsisio*, à laquelle ils donnèrent le nom *Isle du Sud* (*Zuyden Eyland*). Cette isle

ne se trouve pas sur la carte du Capitaine Vries; mais elle se trouve sur la carte générale de la Tartarie chinoise de Gerbillon dans l'Atlas de Danville, où elle est marquée sous la latitude de  $32^{\circ} 30'$ . D'après la route du Capitaine Colnet, commandant en 1789 le vaisseau l'Argonaute, il paraît qu'il est le seul des navigateurs modernes qui l'ait retrouvée, et il est probable que c'est d'après ses observations, qu'Arrowsmith l'a placée sur une des éditions anciennes de sa carte de la mer du Sud par  $32^{\circ} 45'$ ; néanmoins dans la dernière édition de cette carte publiée en 1820, cette isle est placée par  $32^{\circ} 30'$  sous le nom d'Onango-sima. Purdy a placé par  $32^{\circ} 25'$  une isle sous le nom d'*Onanga* et une autre isle sous le nom *South* par  $31^{\circ} 30'$ . J'ai adopté la latitude de  $32^{\circ} 30'$  et  $140^{\circ} 3'$ . On a marqué sur la carte de l'Amirauté une isle nommée Awo-sima, gisant dans l'ESE de Fatsizioo à la distance de 20 Ri ou de 30 milles; elle est sans doute identique avec l'isle du Sud des Hollandais. Sur la carte de Weimar on ne voit aucune isle au Sud de Fatsizioo, mais il s'y trouve, comme il a été dit plus haut, tout près de Fatsizioo une isle nommée Awo-sima.

Il est à remarquer que sur toutes les deux cartes japonaises on a tracé à mi-chemin entre Fatsisio et le groupe situé au Nord, trois lignes indiquant un courant dans une direction Est et Ouest; il porte le nom de courant *Kourouse-gawa*, c'est-à-dire *courant du gouffre noir*, avec la remarque suivante: «Ce courant a 20 Matsi ( $\frac{2}{3}$  d'un Ri « japonais c. à d. environ  $\frac{2}{3}$  d'un mille) de largeur; il a sur dix Matsi « un cours très rapide. En hiver et au printemps il est très difficile « à naviguer, mais en été et en automne les vaisseaux peuvent le passer. » Il est probable que la difficulté du passage de ce courant a été grossie dans cette note, et qu'il ne s'agit que d'un courant fort qui est peut-être plus rapide en hiver et au printemps qu'en été et en automne. Sur la carte de Weimar on a encore marqué à l'extrémité occidentale de ce courant une isle nommée *Oye*, qui ne se trouve cependant pas sur la carte de l'Amirauté, et qui probablement n'existe pas, puisque Vries, Colnet ou Broughton auraient dû la voir.

Il a été dit plus haut que le Promontoire d'Izou forme la côte occidentale de la baie extérieure de Jeddo, ou, comme je l'ai nommée, *Baie Odowara*. A l'Ouest de ce promontoire se trouve une baie spacieuse, environ de la même profondeur que la baie Odowara. Arrowsmith la nomme Baie Tootomena, d'après le nom de la province Tootomi qui forme le rivage occidental de la baie. J'ai conservé le nom de Tootomi à la baie, de même qu'au cap qui en est la pointe occidentale et qui est situé par  $34^{\circ} 42'$  et  $138^{\circ} 14'$ . L'entrée de la baie entre ce cap et celui de *Izou*, qui gisent Est et Ouest, a dix lieues de largeur. Une autre baie à l'Ouest de celle-ci et qui s'avance encore plus dans la terre, porte sur la carte de Weimar le nom de *Issiwa-oumi*; sur la carte d'Arrowsmith elle est nommée *Owari* d'après la province dont elle baigne en grande partie les côtes. Cette baie très vaste en contient deux autres séparées par un promontoire qui, dans une direction N et S, se prolonge à environ huit lieues et dont la pointe méridionale est nommée *Cap Moro-saky*. La baie occidentale a une profondeur d'environ 40 milles sur 15 milles de largeur; elle gît dans la direction du promontoire qui en forme la côte orientale. La baie occidentale a 24 milles de profondeur sur dix de largeur; l'entrée en est formée par les deux Caps *Moro-saky* et *Iro-saky*; le dernier est la pointe extrême du promontoire qui a une direction à-peu-près Est et Ouest, et forme la partie méridionale de la baie que j'ai appelée *Tawara*, d'après le nom d'une ville située dans cette baie. Un grand nombre de villes sont placées le long du rivage de ces deux grandes baies, dans lesquelles se jettent plusieurs rivières considérables. Dans la *Baie d'Owari* on trouve les villes de *Takas*, *Kanda*, *Kouwana*, *Tu*, *Toba* et *Nogaya*; et dans la baie orientale les villes *Nisioo*, *Yosida* et *Tawara*. La province *Ysse* occupe toute la partie occidentale de la Baie d'Owari; sa partie méridionale forme une petite province séparée nommée *Sima*. J'ai appelé *Cap Sima* la pointe extrême de cette terre; elle est placée sur la carte de Weimar par  $34^{\circ} 20'$  N et  $6^{\circ} 12'$  à l'Est de Nangasaky. A partir de ce cap la côte prend une direction SO jusqu'à la pointe méridionale de Nipon;

l'isle d'O-sima gît au large de ce cap. Le Capitaine Broughton qui le doubla à une petite distance, détermina sa position par  $33^{\circ} 25'$  N et  $135^{\circ} 47'$  E. Sur la carte de Weimar cette isle gît par  $35^{\circ} 25'$  N et  $5^{\circ} 20'$  à l'Est de Nangasaky. Le cap étant très bas et l'isle O-sima se trouvant au large de ce cap, Broughton nomme le tout une presqu'isle (The insulated appearance of the peninsula will always make it known. Broughton page 256).

La côte prend d'ici une direction NO et forme avec la pointe SE de l'isle de Sikokf une grande baie, au fond de laquelle se trouve un canal dont l'entrée a dix milles de largeur; il est situé entre la pointe Ouest de Nipon et la pointe Est de Sikokf et mène à la Baie d'Osacca. Au Nord de ce canal se trouve la grande isle *Avad-sima*. La baie intérieure d'Osacca est située à l'Ouest de cette isle. La ville d'Osacca, est marquée sur la carte de Weimar par  $34^{\circ} 42'$  et  $5^{\circ}$  à l'Est de Nangasaky. Sur la carte d'Arrowsmith cette ville est placée par  $34^{\circ} 52'$  et  $135^{\circ} 24'$ .

Il me paraît nécessaire de terminer cet article par une observation concernant la nomenclature employée par moi sur ma carte et dans ce mémoire. J'ai souvent conservé les dénominations adoptées antérieurement par les géographes, de même que celles données par moi dans les années 1804 et 1805 pendant la reconnaissance que j'ai faite des côtes du Japon; dans d'autres cas, j'ai nommé des baies et des promontoires d'après les noms des provinces auxquelles ils appartenaient et d'après les noms des principales villes situées dans leur proximité, sans égard pour les noms donnés à ces endroits sur les cartes japonaises dont je me suis servi dans ce travail. On pourrait m'objecter qu'il aurait mieux valu donner la préférence à ces derniers, comme originaux et indigènes, que de leur en substituer d'autres à volonté; cette objection serait parfaitement juste, si les noms japonais étaient suffisamment distinctifs entr'eux, pour ne pas donner lieu à des méprises, ce qui cependant n'est pas le cas. P. ex. sur les cartes japo-

noises les noms de beaucoup de promontoires se terminent par le mot Saki; il est connu que Sima signifie une isle (\*), Gawa une rivière; néanmoins nous trouvons une quantité de noms de villes qui finissent par la première de ces terminaisons, de même que plusieurs promontoires qui ont tantôt l'une, tantôt l'autre des dernières terminaisons; de plus nous avons vu dans le cours de ce mémoire, les différences totales qui se trouvent entre les noms dans les deux traductions russe et française. Dans le premier cas la similitude des terminaisons et dans le second l'incertitude pour le choix auraient toujours occasionné beaucoup d'embarras. J'ai tâché d'éviter tous ces inconvénients, en désignant d'une manière aussi précise que possible, par des dénominations choisies avec soin de la carte japonaise même, les différents points remarquables tant sur les isles que sur les côtes. Les navigateurs, et c'est uniquement à leur usage que ce travail est destiné, ont besoin de pouvoir trouver ces points sans difficulté et sans risquer quelques dangereux qui-pro-quo; il leur est absolument indifférent que tel cap soit nommé *Danville* ou *Dayno-misaky*, Sima ou *Daywoodaga-saky-misaky*; Segami ou bien *Negatsourouno-misaky*, Noto ou *Sousnomis-saky*, pourvu que le nom désigne distinctement l'endroit; d'ailleurs les noms adoptés par moi présentent encore l'avantage d'être plus brefs que la plupart des dénominations japonaises, et c'est par ces raisons que je ne crains pas de reproches de la part des navigateurs, en ne conservant pas toujours ces dernières.

Du reste on ne parviendra à une connaissance exacte du Japon que lorsque ce pays aura été exploré en détail par des voyageurs européens; mais comme, d'après le système exclusif, adopté par le gouvernement japonais, on ne saurait se flatter d'y parvenir encore de longtems, il seroit à désirer qu'un géographe se chargeât de composer, d'après les matériaux que nous possédons aujourd'hui

(\*) Il y a un grand nombre d'isles qui toutes sont nommées O-sima.

une géographie entière de ce pays remarquable, ouvrage qui nous manque totalement. En ce cas le présent travail, quoiqu'exclusivement rédigé sous le rapport hydrographique, pourrait cependant encore être de quelque utilité au rédacteur d'une telle géographie.





---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DES ISLES KOURILES.

LA chaîne des isles Kouriles, occupant tout l'espace entre le Kamtchatka et l'isle de Yesso, tient une étendue de 160 lieues dans une direction NE et SO. Le Canal de la Boussole divise ces isles en deux parties: celles du Nord appartiennent aux Russes, celles du midi aux Japonois. Parmi ces dernières les plus considérables sont: Ouroup, Ytouroup, Kounachir et l'isle Tschikotan ou Spanberg; on y trouve des postes militaires pour la défense et des établissemens pour faciliter le commerce avec les Ainos (\*). Les isles septentrionales appartenant à la Russie sont presque toutes d'origine volcanique; il n'y en a qu'un très petit nombre qui soit habité, la population y est bien peu nombreuse et l'on n'y trouve aucun établissement des Russes.

Il se trouve dans l'Atlas de mon voyage une carte des isles Kouriles que j'avais dressée tant d'après nos propres relevemens et observations en 1805, que d'après le journal original du Capitaine Golownin qui avait été chargé en 1811 de faire la levée de cet Archipel. Dans le mémoire qui accompagna ma carte, publié dans les Nouvelles Annales des voyages, je ne fis pas mention des Data sur la position des isles septentrionales, que nous avions explorées sur la Nadiejda; mais je renvoyais à ce sujet à la relation de mon voya-

(\*) D'après Malte Brun les Japonois nomment toute la chaîne de ces isles Kouroumissa e. à. d. *chemin des herbes marines*, et d'après Golownin ils désignent la partie qui leur en appartient par la dénomination *Toi-sima* e. à. d. *isles lointaines*.

ge, où se trouvent en détail toutes mes observations, relèvemens et remarques hydrographiques; ce mémoire contenait en outre des discussions sur la reconnaissance des isles méridionales de cet archipel, faite en 1787 et 1797 par Mr. de La Pérouse et le Capitaine Broughton, et une réclamation en faveur des découvertes de Spanberg, Laxmann et autres navigateurs russes qui ont marqué les isles méridionales des Kouriles avec beaucoup plus d'exactitude que ne l'ont fait les auteurs des plus récentes cartes françaises et anglaises.

Depuis la première publication de ma carte des isles Kouriles le Capitaine Golownin a publié le journal de son voyage, dans lequel se trouve une carte de ces isles d'après la reconnaissance qu'il a faite des isles méridionales de cet archipel. Quoique cette carte, quant à la partie méridionale, ait servi principalement de base à celle que je publie actuellement, elle diffère cependant de la mienne en plusieurs endroits, c. à. d. en ceux qui n'ont pas été reconnus par ce navigateur lui-même. On a aussi trouvé depuis dans les archives de l'Amirauté une carte des isles septentrionales des Kouriles, d'après les relèvemens faits en 1790 par un Géodésiste Gilaeff. En conséquence je crois de mon devoir, de rendre compte avec la plus scrupuleuse exactitude de toutes les données, d'après lesquelles j'ai reconstruit cette carte. La critique que le Capitaine anglais Cochrane a fait de ma carte des isles Kouriles, publiée en 1813, mérite à peine qu'on y fasse attention. Le Capitaine Ricord, qui fit le trajet du Kamtschatka à Okhotzk avec Mr. Cochrane sur un même vaisseau affirme, que ce voyageur n'avait pour tout instrument qu'un simple Octant; il n'avait donc pas même les moyens de découvrir des erreurs dans ma carte, dressée d'après des observations faites avec les meilleurs instruments possibles, par un astronome connu et par des officiers de la marine bien exercés dans la pratique de l'astronomie nautique. Quant au Cap Povorotnoy sur la côte orientale du Kamtschatka, où il a cru trouver une erreur de dix-neuf minutes de latitude dans ma carte, Mr. Cochrane ignore probablement, que le Cap Povorotnoy est le même que le Cap Gavarea du Capitaine King,

et que sa latitude de ce cap ne diffère de la mienne que d'une seule minute.

La reconnaissance des isles Kouriles, à l'exception de la côte septentrionale de Kounashir et d'Itouroup, que le Capitaine Golownin fut empêché d'explorer, peut être envisagée comme complète. C'est un des problèmes les plus difficiles de l'hydrographie qui est résolu: le brouillard duquel ces isles sont constamment enveloppées, les courans violens qu'on rencontre dans tous les passages ou détroits qui les séparent, les bords accores de leurs côtes, et l'impossibilité de mouiller près de terre, sont autant d'obstacles, qui mettent continuellement à l'épreuve la patience et la persévérance des marins. La Pérouse et le Capitaine Broughton qu'on doit certainement considérer comme des navigateurs habiles et intrépides, ont aussi éprouvé ces obstacles, et comme la vaste étendue de leurs voyages de découvertes et la saison avancée ne leur permettaient pas de s'arrêter longtems près de ces isles, on ne peut les blâmer de ne pas les avoir explorées entièrement, comme l'a fait le Capitaine Golownin, qui avait uniquement pour objet la reconnaissance complète de cet Archipel.

La plus septentrionale des isles Kouriles est l'isle *Alaid*. Elle est petite et gît d'après mes observations faites en 1805, par  $50^{\circ} 54' N$  et  $155^{\circ} 32' E$ . ALAIID.

D'après la manière de compter au Kamtschatka les isles Kouriles, l'isle *Soumshou* est la première en nombre, l'isle *Alaid* ne faisant pas proprement partie de ce groupe. Son extrémité méridionale se termine en langue de terre basse, de même que son extrémité septentrionale qui est éloignée de dix milles dans une direction  $SO \frac{1}{4} O$  du Cap Lopatka, pointe méridionale du Kamtschatka. Ce dernier cap est également bas et a peut-être jadis été réuni à l'isle de Soumshou; on prétend que le canal qui les sépare est rempli de hauts fonds. L'étendue de l'isle est de dix milles dans une direction N et S, et le milieu de l'isle gît par  $50^{\circ} 46'$  et  $156^{\circ} 26' E$ . SOU-  
SHOU.

**POROMOU-SHIR.** L'isle *Poromoushir* est du nombre des plus grandes de cet Archipel, ayant 20 lieues de longueur du NE au SO. La partie méridionale est très montueuse; la partie Sud-Ouest l'est moins; on y trouve cependant une haute montagne par  $50^{\circ} 15'$  de latitude et  $155^{\circ} 24' 15''$  de longitude. Nous ne pouvions approcher de l'extrémité NE qui était cachée par l'isle de Soumshou, séparée de celle de Poromoushir par un canal d'un mille au plus. Nous vîmes cependant la pointe méridionale de cette dernière isle par dessus la terre basse de l'isle Soumshou et sur une même ligne avec l'isle Alaid qui nous restait au N  $66^{\circ}$  O. Il est donc impossible que la pointe Nord de Poromoushir soit plus au Nord que  $50^{\circ} 50'$  N; d'après la levée du Géodésiste Gilaeff elle s'étend jusqu'au  $51^{\circ}$  de latitude. On ne s'étonnera pas d'une erreur de 10' en latitude, quand on saura que les marins russes ont souvent fait dans ces parages des erreurs de 20 à 30 minutes en latitude.

**SHIRINKY.** L'isle de *Shirinky* est petite, n'ayant guère plus de deux milles de diamètre; elle est située par  $50^{\circ} 10'$  N et  $154^{\circ} 58'$  E. Le 26 Août 1805 à midi nous n'en étions qu'à quatre milles; elle nous restait alors du N  $2^{\circ}$  E jusqu'au N  $11^{\circ}$  E.

**MONKON-RUSHY.** L'isle de *Monkonrushy* ayant la même forme à peu près que la précédente, est un peu plus grande que celle-ci; elle gît par  $49^{\circ} 51'$  N et  $154^{\circ} 32'$  E.

**AVOS.** Le Lieutenant Khwostoff, commandant le vaisseau la *Junon* de la compagnie russe-américaine, découvrit en Juin 1806 un rocher situé à huit milles au SO de l'isle Monkonrushy, auquel il donna le nom d'*Avos*, parcequ'en l'apercevant, le Lieutenant Khwostoff crut découvrir sa conserve qui portait ce nom. Ce rocher est entouré d'un ressif dangereux formé de roches à fleur d'eau. Nous ne le vîmes pas, et je ne l'ai trouvé sur aucune carte, excepté sur celle publiée en 1802 par le dépôt des cartes de notre Etat-Major, où il porte le nom de *Magetshadack*, ou isle des Lions marins; on l'y a marqué trop grand; mais sa position dans le Sud de l'isle Monkourushy est juste, et le nom d'isle des Lions Marins ne laisse aucun doute sur son identité avec le rocher Avos.

L'isle *Onnekotan* a une étendue de 28 milles dans une direction ONNEKO-TAN. NE  $\frac{1}{4}$  N et SO  $\frac{1}{4}$  S. Ayant longé sur la Nadiéjeda la côte occidentale de cette isle à une petite distance, nous pûmes l'apercevoir distinctement, ce qui ne fut pas le cas pour la côte orientale, que nous passâmes à une grande distance. Nous n'aperçûmes même que très indistinctement et à travers un gros brouillard, la pointe NE. La pointe SO, que j'ai nommée *Cap Krenitzin*, gît d'après nos observations, faites sur la Nadiéjeda, par  $49^{\circ} 19' N$  et  $154^{\circ} 44' E$ , et son extrémité SE, à deux milles à-peu-près plus au Sud. Le canal ou détroit qui sépare cette isle de celle de Poromoushir a 19 milles de largeur. Il est bien sain; tous les batimens allant d'Okhotzk au Kamtschatka ou en Amérique et de retour, choisissent de préférence ce canal.

L'isle de *Kharamoukotan* gît au SO  $\frac{1}{4}$  S à huit milles d'Onneko-KHARAMOUKOTAN. tan. Quoique le canal qui sépare ces deux isles soit sain, les courants y sont très violents, et je crois que par un vent faible, ou si on y est surpris par un calme, le passage pourrait être dangereux. Il est vrai que j'ai traversé ce canal sans aucun accident, mais le vent était alors bien frais. L'isle a une forme ronde, son diamètre est de sept milles; un pic, élevé dans son centre, gît d'après nos observations par  $49^{\circ} 8' N$  et  $154^{\circ} 39' E$ .

L'isle *Shiashkotan* gît au SO  $\frac{1}{4}$  O de Kharamoukotan, ayant 12 milles SHIASHKOTAN. de longueur dans une direction NNE et SSO. Son milieu est situé par  $48^{\circ} 52' N$  et  $154^{\circ} 8' E$ . L'isle Ekarma est placée sur ma pre-EKARMA. mière carte des isles Kouriles au Sud de l'isle Shiashkotan; elle en est située au Nord à la distance d'un mille au plus, d'après la carte du Géodésiste Gilaeff. Il est probable qu'il a raison, parceque j'ai trouvé depuis mon voyage une des anciennes cartes russes qui place également l'isle Ekarma au Nord de Shiashkotan. Je n'avais à bord de la Nadiéjeda que deux cartes sur lesquelles se trouvaient les isles Kouriles: l'une était la carte publiée lors de mon départ par le dépôt des cartes de l'Etat-Major; l'autre était la carte générale du voyage de l'Amiral Sarytscheff; l'une et l'autre marquaient une petite isle au *Sud* de l'isle Shiashkotan, et comme le 31 Mai 1805 je dé-

couverts terre dans cette direction, sans cependant pouvoir distinguer à travers le brouillard, si c'était une petite île ou bien l'extrémité d'une grande terre, je crus voir l'île Ekarma. En supposant d'après cela, que la partie septentrionale de l'île Shiashkotan sur ma carte, soit l'île Ekarma, celle-ci doit être située par  $49^{\circ} 00'$  N et  $154^{\circ} 8'$  E, et c'est ainsi que je l'y ai dessinée. Il pourra cependant y avoir une erreur de 2 à 3 minutes, tant dans la latitude de l'île Ekarma que dans celle de Shiashkotan, vu que nous en étions assez éloignés et que le tems était brumeux.

**TSHIRINKOTAN.** L'île *Tshirinkotan* est petite et n'a guères au delà de sept milles de circonférence; nous la vîmes deux fois, le 30 Mai à travers un brouillard et le 11 Juillet par un tems clair. Elle est située à huit lieues à l'Ouest de l'extrémité méridionale de l'île de Shiashkotan par  $48^{\circ} 44'$  N et  $153^{\circ} 24'$  E.

**LES EMBÛCHES.** Le 30 Août 1805 nous découvrîmes quatre petits îlots ou plutôt rochers, dont l'un à fleur d'eau. Nous les doublâmes à la distance de deux milles, et à midi ils nous restèrent à l'Ouest; le courant était si violent que, quoique nous portions toutes voiles dehors avec un vent très frais, nous courrions risque d'être jetés sur ces rochers. Je les ai nommés les *Embûches*, à cause du danger où nous nous trouvâmes si inopinément; les courants violents autour de ces rochers mettront toujours dans l'embarras tout navigateur qui les passe d'assez près. Ils sont situés au SE  $\frac{1}{2}$  E de l'île Tshirinkotan par  $48^{\circ} 35'$  N et  $153^{\circ} 44'$  E. Le temps couvert nous empêcha de déterminer avec exactitude la position géographique de ces îles; je doute cependant qu'aucun navigateur les ait vues avant ou après moi.

**RAUKOKO.** L'île *Raukoko* est petite mais montueuse, et porte un pic élevé, situé d'après nos observations par  $48^{\circ} 16' 20''$  de latitude et  $153^{\circ} 15'$  de longitude.

**MATAUA.** L'île de *Mataua* est située directement au Sud de Raukoko; le détroit qui sépare ces deux îles a, d'après nos mesures, huit milles et d'après celles du Capitaine Ricord dix milles de largeur, et fut

nommé par celui-ci *Détroit de Golownin*. L'isle de Mataua a une longueur de six milles du Nord au Sud. Le Pic Sarytscheff, gisant dans son milieu, est situé d'après un grand nombre de très bonnes observations faites à bord de la *Nadiédjeda*, par  $48^{\circ} 6' N$  et  $153^{\circ} 12' 30'' E$ .

L'isle *Rashau* par  $47^{\circ} 47' N$  et  $152^{\circ} 55' E$  a environ cinq lieues RASHAU. de circonférence, elle est située au Sud de l'isle Mataua. J'ai nommé le détroit qui sépare ces deux isles, *Détroit de la Nadiédjeda*, parce que nous fûmes les premiers qui le passèrent en 1805; ce canal a 16 milles de largeur; il est très sain, mais les courants y sont violents.

C'est ici que finit ma reconnaissance des isles Kouriles et que commence celle du Capitaine Golownin.

Après l'isle de Rashau suit *Ushishir*. Elle est composée de deux USHISHIR. isles, jointes ensemble par un ressif de 200 toises de longueur; chacune de ces deux petites isles a une longueur d'une demi-lieue dans une direction NNE et SSO. Une trainée de rochers s'étend de la plus septentrionale de ces isles vers l'isle de Rashau; ces rochers sont bornés par un petit islot qui fut nommé *Srednoy* d'après le nom SREDNOY. d'un des officiers de la *Diane*. Il gît au SO à six milles de l'extrémité méridionale de Rashau et au NNE à  $3\frac{3}{4}$  milles de la plus septentrionale des isles d'Ushishir; son étendue Est et Ouest est un mille. Le Capitaine Golownin traversa le canal qui sépare l'isle d'Ushishir de celle de Ketoy et le trouva très sain. La pointe méridionale d'Ushishir est située par  $47^{\circ} 32' 40'' N$  et  $152^{\circ} 38' 30'' E$ . Je dois remarquer que sur la carte des découvertes russes, publiée en 1802 par le Dépôt des cartes de l'Etat-Major, l'isle d'Ushishir est aussi marquée comme en faisant deux.

L'isle *Ketoy* est située à  $12\frac{1}{2}$  milles au SO de l'isle Ushishir; elle KETOY. est haute et montueuse ayant 8 milles de circuit. Son extrémité méridionale gît par  $47^{\circ} 17' 30'' N$  et  $152^{\circ} 24' E$ .

L'isle *Simusir* a une étendue de 27 milles NE et SO sur une lar- SIMUSIR. geur de cinq milles. Quoiqu'elle ait une circonférence de 25 lieues,

on ne trouve cependant aucun bon mouillage sur ses côtes. Il se trouve à la partie septentrionale de l'isle une baie, qui fut aussi reconnue par le Capitaine Broughton; quoique très spacieux, ce port n'est cependant navigable que pour de petits bâtimens, à cause d'un ressif situé au milieu de son entrée; il ne se trouve ici à marée haute que 12 à 15 pieds, et à marée basse 6 pieds d'eau (\*). Le pic nommé par La Pérouse *Prevost*, est situé à 10 milles au S  $44^{\circ}$  O de la pointe NE de l'isle, et gît d'après le Capitaine Golownin par  $47^{\circ} 2' 50''$  N et  $151^{\circ} 52' 50''$  E. La longitude du Pic Prevost selon les observations de La Pérouse, corrigées par Dagelet, ne diffère que de trois minutes de celle déterminée par le Capitaine Golownin. A l'extrémité méridionale de l'isle nommée par La Pérouse, *Cap Rollin*, se trouve une haute montagne par  $46^{\circ} 51' N$  et  $151^{\circ} 37' E$ . La longitude de la pointe NO de l'isle est  $151^{\circ} 55'$ ; sa latitude  $47^{\circ} 11'$ . Le Capitaine Golownin fut le premier qui ait traversé le détroit entre l'isle de Simusir et celle de Ketoy; il lui donna le nom de *Détroit de la Diane* d'après celui de son vaisseau.

**TORPOY.** Entre les isles Simusir et Ouroup gisent les islots qui sur la carte de La Pérouse portent le nom des *quatre frères*; il n'y en a cependant que trois. La plus septentrionale est l'isle *Ronde* (Round island) de Broughton, qui sur ma carte ainsi que sur celle du Capitaine Golownin porte le nom *d'isle de Broughton*. Les deux autres sont nommées par les Kouriles *Tschirpoy* ou *Torpoï*; elles gisent dans la direction de NNE et SSO à une demi-lieue l'une de l'autre; la plus septentrionale de ces deux isles se distingue par trois mamme-lons pointus. L'isle méridionale est un volcan éteint. D'après les observations du Capitaine Golownin, la septentrionale des deux *Torpoï* est située par . . . . .  $46^{\circ} 32' 45''$  et  $150^{\circ} 37' 10''$   
La méridionale par . . . . .  $46^{\circ} 29' 15''$  et  $150^{\circ} 33' 30''$

(\*) On trouve aussi dans le premier volume du voyage de Golownin un plan de ce port, levé par les officiers de la Diane, qui doit être plus correct que celui que j'avais copié d'après un plan trouvé à Kamtschatka et inséré dans l'Atlas de mon voyage.



De la pointe Nord de l'isle septentrionale s'étend vers l'Est un ressif qui a un demi mille d'étendue et ressemble beaucoup à une digue; à son extrémité se trouve un rocher élevé.

L'isle Broughton est un rocher nud mais très élevé. Le canal entre ces trois isles et l'isle Simusir fut nommé par La Pérouse *Canal de la Boussole*. D'après le Capitaine Golownin, l'isle de Broughton est située par  $46^{\circ} 42' 30''$  N et  $150^{\circ} 28' 30''$ , et d'après le Capitaine Broughton elle gît par  $149^{\circ} 58'$  E. ISLE  
BROUGH-  
TON.

L'isle la plus voisine vers le SO est *Ouroup*, que les Hollandais nommèrent *Terre de la Compagnie*. La pointe NO est montueuse, comme toute l'isle, qui est couverte de montagnes dont plusieurs sont très hautes. Elle a 18 lieues d'étendue du NE au SO, et sa plus grande largeur est d'environ cinq lieues. Une chaîne de rochers s'avance de la pointe NE de l'isle jusqu'à cinq milles au large dans une direction ENE, et à la distance d'un mille de la côte se trouve un grand rocher de forme pyramidale avec deux autres plus petits; le premier est assez élevé pour être aperçu par un tems clair à sept lieues de distance. La pointe la plus septentrionale de l'isle, nommée par La Pérouse *Cap Castricum*, est située d'après la carte du Capitaine Golownin par  $46^{\circ} 16'$  N et  $150^{\circ} 22'$  E, et la pointe méridionale, nommée par les Hollandais *Cap van der Lynd* par  $45^{\circ} 39'$  N et  $149^{\circ} 34'$  E. On trouve un rocher de forme circulaire au SO à un demi-mille de la pointe méridionale de l'isle; mais le ressif marqué sur les cartes hollandaises n'existe pas. OUROUP.

Le *Détroit de Vries* sépare Ouroup de l'isle *Itouroup*. La pointe NE de cette dernière isle est haute et à pic, et remarquable par trois mammelons. D'après le Capitaine Golownin elle gît par  $45^{\circ} 38' 30''$  N et  $149^{\circ} 14'$  E; la largeur du détroit sera conséquemment de  $13\frac{1}{4}$  milles dans une direction Est et Ouest. La pointe méridionale d'Itouroup, que je nomme *Cap Ricord*, est située d'après les observations de Golownin et de Ricord, par  $44^{\circ} 29'$  N et  $126^{\circ} 34'$  E; l'isle aura d'après cela une étendue de 47 lieues du NE  $\frac{1}{4}$  E au SO  $\frac{1}{4}$  O; sa plus grande largeur est d'environ six lieues. Le Capitaine Golow- ITOU-  
ROUP.

nin n'a reconnu que la partie méridionale de l'isle, et n'a vu de la partie septentrionale que le Cap NO, nommé par La Pérouse *Cap de Vries*; d'après ses observations il gît par  $45^{\circ} 37'$  N et  $149^{\circ} 01'$  E. Le Capitaine Broughton a examiné de plus près que La Pérouse, la partie SO de l'isle, depuis le Cap Trou jusqu'à l'extrémité SO; mais nous ne connaissons pas encore la partie NO située entre le Cap Trou et le Cap Vries. Le Cap Trou est placé par  $45^{\circ} 35'$  sur la carte de la Pérouse et par  $45^{\circ} 00'$  sur celle de Broughton, la première latitude est certainement trop boréale. Les Japonais ont à la partie SO de l'isle Itouroup deux établissements: *Sana* et *Urbítsh*.

**TSCHIKOTAN** Au Sud de la pointe SO de l'isle Itouroup se trouve l'isle *Tschikotan*, que le Capitaine Broughton nomme *Spangberg*. Le milieu de l'isle est situé d'après les observations du Capitaine Golownin par  $43^{\circ} 53'$  et  $146^{\circ} 43' 30''$  E, et la pointe SO par  $43^{\circ} 51'$  et  $146^{\circ} 45' 30''$ . L'isle n'a que cinq milles de longueur dans une direction N et S, et autant de l'E à l'O. Du milieu de l'isle s'élève un morne uni au sommet. On dit qu'il se trouve un bon port dans la partie SO de l'isle. Au SO  $\frac{1}{4}$  O de l'isle Tschikotan, à la distance de neuf à dix milles, gisent plusieurs islots rocailleux, vus aussi par le Capitaine Broughton le 5 Octobre 1796. Le Capitaine Golownin passant entre ces islots et les cotoyant de très près, en remarqua surtout un qui a un mille de longueur, il est plat, étroit et couvert de verdure. Il le compare pour la figure à l'isle de Saltholm dans le Cattégat. L'isle de Tschikotan fut vue du bord du *Castricum*, mais supposant que c'était l'extrémité orientale de l'isle Jesso, on la nomma *Cap Canal*. L'espace compris entre Jesso et Tschikotan est la Baie de Walvis de Vries, de même que les isles qu'il nomme Walvis, sont celles situées entre Jesso et Tschikotan, dont je viens de parler.

**KOUNASHIR.** Le *Canal Pico*, ainsi nommé par le Capitaine Vries, qui le passa le premier, sépare l'isle Itouroup de l'isle Kounashir, la dernière des isles Kouriles. Vries en 1643, le Capitaine Loffzoff du vaisseau russe *St.-Catharine* en 1793, le Capitaine Broughton en 1797 et le Capitaine Golownin en 1813 passèrent ce détroit. J'ai nommé la pointe

NE de Kounashir *Cap Loffzoff*; elle est marquée sur la carte de Golownin par  $44^{\circ} 29' 15''$  de latitude, qui est précisément aussi la latitude de la pointe méridionale d'Itouroup, et par  $146^{\circ} 8'$  de longitude; de sorte que la largeur du détroit est de 16 milles dans une direction Est et Ouest. Le *Pic Antoine*, nommé par les habitans Tschatschanouboury, est situé près de la pointe NE et d'après plusieurs observations faites par les Capitaines Golownin et Ricord, par  $44^{\circ} 31' N$  et  $145^{\circ} 46' E$ . Au NE du Pic Antoine il y en a un autre moins élevé. Les Hollandois en font également mention, et le nomment *Mont Marie*.

Il est à remarquer que la partie Est du détroit de Pico, c'est-à-dire la côte SO de l'isle Itouroup est autrement tracée sur la carte du Capitaine Golownin que sur celle du Capitaine Broughton; mais comme ce dernier cotoya de très près cette partie de l'isle, depuis le Cap Trou jusqu'à l'extrémité la plus méridionale de l'isle Itouroup, il a été dans le cas de voir plus distinctement cette côte, qu'elle n'a pu être vue à bord de la Diane.

La partie SO de Kounashir forme une baie, nommée par les officiers de la Diane, la *Baie des Traitres*, parceque ce fût ici que les Japonois, après avoir attiré à terre le Capitaine Golownin, s'emparèrent de lui et le firent prisonnier. Les deux pointes qui forment la baie gisent dans une direction NO et SE  $60^{\circ}$  à  $11 \frac{1}{2}$  milles de distance l'une de l'autre. La profondeur de la baie n'est pas égale des deux cotés; le côté de SE dont le rivage bas et sablonneux, forme une langue de terre d'à-peu-près sept milles de longueur, tandis que le coté opposé qui forme aussi une langue de terre, n'a que cinq milles. Le flot qui ne monte guères au delà de  $4 \frac{1}{2}$  pieds vient de l'Est, il se dirige le long de la côte et retourne autour de la pointe SO vers le détroit qui sépare Kounashir de Jesso et que je nomme sur ma carte *Détroit de Jesso*. L'établissement japonois situé dans la Baie des Traitres gît par  $43^{\circ} 44' N$  et  $144^{\circ} 59' 30'' E$ , et la pointe NE de l'isle Kounashir étant située, comme nous avons vu plus haut, par  $44^{\circ} 29' N$  et  $146^{\circ} 8' E$ ; son étendue totale sera de

70 milles dans une direction NE et SO. Ne se soit pas autant approché Capitaine Golownin vit distinctement la côte SE de l'isle, quoiqu'il de celle du NE, il fût cependant à même de la distinguer suffisamment pour pouvoir en avoir une connaissance assez exacte. D'après les rapports du Japonais Kachi (\*), qui avait plusieurs fois cotoyé l'isle de Kounashir dans ses traversées d'Itouroup à Matmay, elle est entourée de rochers et de dangers. Quant à la côte septentrionale de Kounashir, nous ne la connoissons pas du tout, de sorte que j'ai été obligé de m'en rapporter à une carte japonaise de Jesso, sur laquelle l'isle de Kounashir est aussi dessinée.

Avant de terminer cet article, je dois observer que l'isle de Kounashir ne se trouve pas dans la dernière édition (de 1820) des cartes de l'Océan Pacifique par Arrowsmith, et qu'en général il n'y est fait aucune correction ni pour l'étendue ni pour la position des isles Kouriles, qui y sont encore marquées exactement telles qu'elles l'étaient dans les anciennes éditions de cette carte. Sur la mappemonde de Purdy les isles Kouriles sont dessinées d'après les cartes russes les plus récentes, à l'exception de l'isle Kounashir qui n'y est point marquée comme isle, mais que l'on a joint à Jesso d'après les cartes anglaises, preuve qu'on ne croyait pas à son existence.

J'ai traité dans l'introduction de cet ouvrage T. I, pag. xviii des vents près des isles Kouriles; il serait donc superflu d'en parler de nouveau dans ce mémoire.

(\*) Voyez le voyage du Capitaine Ricord.



---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DE L'ISLE DE JESSO.

Cette isle est la fameuse Terre de Jesso qui en son temps a fait l'objet de tant de discussions critiques parmi les géographes. Le Capitaine hollandais Vries, ayant navigué le long de la côte orientale de cette isle, en donne le premier quelques notions spéciales, mais elles furent insuffisantes pour donner une idée exacte de sa position. Enfin les recherches détaillées faites dans les années 1787 et 1797 par La Pérouse et le Capitaine Broughton, et en 1805 à bord de la *Nadiéjeda* ont éclairci tous les doutes à ce sujet, de sorte, qu'à l'exception de la côte septentrionale de cette isle, la géographie nous en est parfaitement connue.

Mr. Malte Brun, dans le troisième volume de son *Précis de Géographie*, fait mention de deux ouvrages japoноis sur Jesso, apportés en Europe par Titsingh. Tous les deux portent le titre de *Jesso-ki* c. à. d. description de Jesso; l'un de ces ouvrages a été écrit en 1720 et l'autre en 1752. D'après ces descriptions les Japoноis connaissent cette isle sous le nom de Jesso c. à. d. *rivage*, et ils donnent à ses habitans celui de *Mosin* qui signifie: *corps couverts de barbe*. Les Mosins, y est il dit, avaient jadis fait des conquêtes dans le Japon et s'étaient même emparés de la côte septentrionale jusqu'à la montagne Ojama, mais ils furent repoussés bientôt dans leur isle, et n'ayant pu la défendre contre les Japoноis ils furent subjugués à diverses reprises par ceux-ci, de manière, qu'ils ne conservent leur indépendance que dans la partie méridionale de Saghalin. Le Capitaine Golownin, ayant eu, pendant son séjour à Jesso, l'occasion de

communiquer avec souvent les gens de lettres japonais, dont il loue beaucoup les connaissances et l'instruction, nous donne, tant sur le premier établissement des Japonais à Jesso, que sur le nom de cette isle et sur ses habitans, des renseignemens très curieux, qui cependant different beaucoup de ce qu'en rapportent les auteurs japonais cités par Mr Malte Brun. Voici ce qu'en dit à-peu-près Mr. de Golownin: il y a 400 ans qu'un prince japonais acheta aux indigènes de Jesso une partie de la côte Sud-Ouest de cette isle, qui jusqu'à présent encore est designée par le nom de *terre japonoise*. Le prince ayant aussi dans son titre celui de Souverain de *Matsoumay*, transféra cette dénomination à son nouveau domaine, et bientôt l'isle entière reçut le nom de *Matsoumay*. Le poisson étant un des principaux objets de consommation des Japonais, il est probable que ce fut la grande quantité de cet article le long des côtes de Jesso, qui engagea le gouvernement japonais à y former plusieurs établissemens d'industrie et de commerce, qui de nos temps se sont étendus jusqu'à Saghalin et à la partie méridionale des Kouriles.

Lors du premier établissement des Japonais dans l'isle, les indigènes, dit le Capitaine Golownin, se nommoient eux mêmes *Einso*, nom duquel dérivent probablement les noms actuels de *Jesso*, *Aino* et *Insu*. Broughton est le seul, au reste, qui se soit servi de cette dernière dénomination, la plus proche du nom originaire d'Einso, qui a pu se conserver dans quelques parties de l'isle, et nommément dans les environs de la Baie aux Volcans que Broughton a visitée et où il a séjourné quelque temps. J'ai adopté le nom de Jesso comme étant le plus généralement connu par les géographes européens. Pour ce qui est du nom d'Aino, il est hors de doute que c'est celui que portent les habitans originaires de l'isle. Les Japonais eux-mêmes s'en servent pour les indiquer; c'est ainsi, p. ex., qu'ils nomment *Ainokfuki*, terre des Aino, les parties de Jesso où ils n'ont point d'établissement, et qui probablement se trouvent dans l'intérieur de l'isle.

La carte de l'isle de Jesso, dans cette collection, est pour la majeure partie une copie de la carte N. 68 de l'Atlas de mon voyage autour du monde, sur laquelle la côte occidentale de cette isle est tracée d'après nos propres relèvemens sur la Nadiédjeda en 1805, mais où l'on ne trouve pas la côte orientale dont nous n'eûmes point connoissance. Cette côte fut aperçue pour la première fois en 1643 par les vaisseaux hollandois le *Castricum* et le *Breskes*, et de nos jours, *Laxman* en 1792, le Capitaine *Broughton* en 1796, et le Capitaine *Ricord* de la Marine Impériale Russe, commandant la corvette la *Diane*, en ont aussi vû quelques parties; mais aucun navigateur n'a exploré la côte septentrionale jusqu'à son extrémité orientale. D'après la carte du Japon et des isles Kouriles d'Arrowsmith, la côte septentrionale de Jesso doit avoir été découverte en 1643 par les Hollandois; mais cette assertion se trouve en contradiction avec le journal du Capitaine *Vries*; car on n'y voit pas que ce navigateur ait entrevu cette côte, même à une certaine distance. J'ai montré dans l'article précédent, que le Pic *Anthony* et la montagne de *Marie* ne se trouvent pas sur l'isle de Jesso, comme *Vries* le croyoit; erreur dans laquelle est aussi tombé *Arrowsmith* en se rapportant à lui. Ces incohérences et en général ce manque de guides européens dans cette partie, nous obligent à nous en rapporter en attendant, aux cartes japonoises pour cette partie de Jesso. Le dépôt des cartes de l'Etat-major en possède deux de cette isle, dont l'une est en effet très exacte. Toute la côte occidentale avec tous les golfes, les baies et les isles qui se trouvent dans son voisinage y sont tracés, précisément comme nous les avons trouvés par notre reconnaissance. On rencontre le même accord pour la partie orientale de la côte qui nous est déjà connue. On ne commettra donc pas d'erreurs sensibles, en copiant d'après la carte originale japonoise les parties des côtes de Jesso qui n'ont pas encore été relevées par des navigateurs européens.

L'isle de Jesso a la figure d'un triangle, dont les côtes ont 100, 85 et 73 lieues de longueur.

\*\*

Les trois extrémités de ce triangle sont :

1. Le cap Soya, la pointe septentrionale de l'isle, situé par . . . . .  $45^{\circ} 31' 15''$  N et  $141^{\circ} 51' 00''$  E.
2. Le cap Nadiéjda, sa pointe méridionale par . . . . .  $41^{\circ} 25' 10''$  et  $140^{\circ} 9' 30''$
3. Le cap Broughton, sa pointe orientale par . . . . .  $43^{\circ} 38' 30''$  et  $146^{\circ} 7' 30''$

Au Sud-Est l'isle de Jesso est séparée des isles Kouriles par un détroit, que j'ai nommé *Détroit de Jesso*, et qui dans sa moindre largeur, c'est-à-dire, vis-à-vis l'extrémité Sud-Ouest de l'isle Kounashir a, suivant la carte du Capitaine Golownin, huit milles (\*). Cette partie de la côte n'a point été reconnue et probablement ne le sera pas de sitôt. On sait seulement qu'elle forme ici une baie profonde, et que l'extrémité de l'isle Kounashir s'avance fort loin dans cette baie, de manière, que le cap oriental de l'isle de Jesso cache entièrement le détroit qui sépare ces deux isles, ce qui fit croire aux navigateurs qui longèrent cette côte à quelque distance, que Kounashir et Jesso ne font qu'une isle. Cette supposition a été faite non seulement par le Capitaine Vries, mais aussi par le Capitaine Broughton, et jusqu'à ce moment la plus grande partie des Géographes, tant en France qu'en Angleterre, sont encore dans cette même erreur.

Le cap oriental de l'isle de Jesso git, suivant les relèvemens du Capitaine Broughton, au S  $65^{\circ}$  O à dix lieues de l'isle de Tschikotan; celle-ci se trouvant par  $43^{\circ} 53'$  N et  $146^{\circ} 43' 30''$  (\*\*), la vraie position de ce cap sera donc par  $43^{\circ} 38' 30''$  de latitude et  $146^{\circ} 7' 30''$  de longitude.

Sur une carte très détaillée de la partie SE de l'isle de Jesso, dont nous sommes redevables à Laxman et que j'ai insérée dans

(\*) C'est en traversant ce détroit que le Capitaine Golownin après la trahison des Japonais, fut transporté de Kounashir à Jesso.

(\*\*) Voyez le mémoire sur la carte des Kouriles, pag. 198.



l'Atlas de mon voyage (N 104), la pointe orientale de cette isle fait l'extrémité d'une langue de terre de dix milles de longueur, entourée de rochers et d'islots. Du côté intérieur de cette langue de terre, à six milles dans le OSO, se trouve le *Port Nemoro*, où mouilla le vaisseau l'Elisabeth que montait Laxman, et où se trouve un établissement japonais. Les isles nommées sur la carte de Mr. Laxman, *Sinshi*, *Moshmari* et *Mashiri*, qui se rattachent à la pointe orientale par une trainée de rochers, gisent à deux milles directement dans l'Est de cette pointe, et ont une étendue de quatre milles dans une direction Nord et Sud. Deux autres isles *Fakarero* et *Erou* sont situées de trois milles plus à l'Est. Ce sont probablement les mêmes isles que le Capitaine Broughton aperçut le 5 Octobre 1796, et dont il dit qu'elles sont arides et entourées de roches. Le détroit qui sépare Jesso et l'isle Tschikotan a dix lieues de longueur; mais il est beaucoup retréci par des rochers et des brisans qui occupent sur la carte de Golownin une étendue de 20 milles, de sorte, qu'il n'y a peut être, pour passer ce détroit, de passage sain qu'entre les isles Walvis et l'isle Tschikotan, où Broughton et Golownin ont tous deux passé, comme l'on a vu dans le mémoire précédent. Arrow-smith, tant sur sa carte du Japon et des isles Kouriles que sur sa carte de l'Océan Pacifique, ne donne que douze milles, pour la largeur du détroit entre Jesso et Tschikotan, et la distance entre Jesso et les isles Walvis n'y est tout au plus que de cinq milles.

En honneur du navigateur anglois qui, à peu de chose près, fit le tour de toutes les côtes de l'isle de Jesso, et qui détermina le premier la position géographique de son extrémité orientale, je l'ai nommé *Cap Broughton*.

Quant à la position géographique de l'extrémité NE de Jesso, j'ai déjà dit au commencement de cet article que j'ai tracé la côte Nord d'après une carte japonoise, et me conformant à peu près à cette carte, j'ai placé la pointe NE par  $44^{\circ} 35'$  de latitude et  $145^{\circ} 00'$  de longitude. Quoique la détermination de cette position soit assez arbitraire, il faut cependant, faute d'autres renseignemens plus sûrs,

s'en contenter. Je l'ai nommé *Spanberg* en honneur du premier navigateur russe qui visita ces passages. Sans le malheureux accident qui atteignit le Capitaine Golownin à l'isle de Kounashir, nous connoîtrions aussi bien cette côte que nous connoissons celle de l'Ouest. On se rappellera que cet officier avoit été chargé de reconnoître toute la côte septentrionale de Jesso jusqu'au Détroit de la Pérouse.

Le Cap Broughton et un autre cap, situé à 13 milles de celui-ci dans le N 60° O, forment les deux extrémités d'une baie que j'ai indiquée sur ma carte sous le nom de *Laxman*, et dans laquelle se trouve le *Port Fureck* à sept milles au SO de Nemoro. Il se trouve encore près de la pointe NO de cette baie un port du nom de *Notsky*, dont la position géographique est à peu près 43° 45' N et 145° 52' E.

La carte de Laxman marque encore le Port d'Atkis, où il mouilla pendant sa traversée de Nemoro au Détroit de Sangar, et que les Russes visitèrent déjà en 1777. Sa latitude et longitude peuvent être établies d'après sa distance et son relèvement du Cap Broughton. Le Port d'Atkis étant indiqué sur la carte à 38 milles au SO  $\frac{1}{2}$  O de ce cap, il doit être situé par 43° 20' N et 145° 30' E. Le nom d'Atkis ressemble si fort à celui d'*Acqueis* des Hollandois, qu'on ne peut s'empêcher de croire, que ces deux noms ne soient la dénomination du même lieu, d'autant plus que la description que les Hollandois font d'Acqueis, est très conforme à celle que Laxman donne d'Atkis. Suivant les Hollandois Acqueis est situé dans le fond d'une grande baie qui a huit milles de profondeur sur deux de largeur. Sur la carte de Laxman cette baie a six milles de profondeur sur un mille et demi de largeur. Les latitudes données à ce port diffèrent cependant de deux degrés, les Hollandois l'indiquant par 45° 10'; mais comme ils ne disent pas dans leur description de Jesso, si c'est à la côte orientale ou à la côte septentrionale que se trouve le Port d'Acqueis, et comme le vaisseau le *Castricum* longea la côte orientale, on peut plutôt supposer que la latitude de 45° 10' provient d'une erreur typographique et qu'elle doit être 43° 10', que

de croire avec Burney que le Port d'Acqueis soit situé dans l'OSO du Cap Aniva (\*). Il est probable que les Hollandois découvrirent ce port en retournant du Nord et immédiatement avant d'avoir été à la Baie de Bonne Espérance.

On a vu dans le mémoire précédent que la baie nommée par Vries *Walvis Boght*, n'est autre chose que l'espace compris entre l'isle de Spanberg et la pointe orientale de Jesso, et que ses *isles de Walvis* sont celles qui sont situées dans ce détroit à dix milles au OSO de l'isle Spanberg. A la distance de 40 milles de cette baie de Walvis, dans la direction du SO, on voit dessiné sur la carte de Jansen une baie, et au milieu de son ouverture une isle sous le nom *isle des trois Rois* et au Nord de celle-ci plusieurs autres. Il n'y a point de doute, que cette baie qui ne porte aucun nom sur la carte de Jansen, ne soit la baie d'Atkis. Non seulement la distance du cap Canal, que j'ai, dans le mémoire des isles Kouriles, démontré être identique avec l'isle Spanberg, mais aussi la distance de la Baie de Walvis à cette baie, est la même, et la latitude que lui donne la carte hollandaise s'accorde parfaitement avec celle que j'ai calculée pour Atkis. Quant au *Pic Tamary*, placé sur la carte hollandaise à l'entrée septentrionale de la baie d'Atkis, sa latitude ne peut être au delà de  $43^{\circ} 20'$  ou  $43^{\circ} 25'$ . Arrowsmith la place par  $43^{\circ} 55'$  c. à. d. sous la latitude de l'isle Spanberg. Il faut croire que le Géographe anglois a été porté à la placer ainsi d'après un relèvement du Capitaine Broughton, fait le 8 Octobre; celui-ci releva à midi de ce jour, étant par  $44^{\circ} 31'$  de latitude et  $146^{\circ} 24'$  de longitude, au S  $52^{\circ}$  O une montagne qu'il prit pour le Pic Anthony, et Arrowsmith a probablement crû que ce pic devait être le Pic Tamary.

Entre Atkis et le Cap Broughton, Laxman place plusieurs isles près de terre, entre autres une isle à l'entrée du Port Atkis, et deux isles, jointes ensemble par un ressif, à sept milles au NE. de l'en-

(\*) Burney chronological history of the discoveries in the South sea Tom.III, pag. 159.

trée; elles portent le nom de *Kikimushiri* et de *Chigab*. Les deux isles *Eroro* sont placées sur sa carte à douze milles plus loin dans la même direction; mais aussi près de terre. Il en a mis deux autres également près de terre, au SO à quatre milles du Cap Broughton: elles sont désignées sous les noms d'*Imoshiri* et *Somoshiri*.

Au SO de la Baie d'Atkis se trouve dessinée sur la carte de Jansen la *Baie de Bonne Espérance*. Elle est assez profonde; mais l'entrée en est retrécie par des brisans qui se rattachent aux deux points de son ouverture. D'après la carte hollandaise, le Capitaine Vries paroît avoir pénétré jusqu'au fond même de la baie, où est marqué son mouillage au Sud d'une petite isle. On y voit partout des sondes en dedans de la baie, variant depuis 5 jusqu'à 18 et 19 brasses. Une pointe saillante, nommée le *Cap Swars*, et située sur le côté droit de la baie, en forme avec la terre opposée l'entrée à la partie supérieure de la baie, où d'après la carte de Jansen les Hollandois mouillèrent au Sud d'une petite isle. La pointe orientale de la Baie de Bonne Espérance y est nommée *Cap Matsuyker* par  $43^{\circ} 00'$  de latitude. Depuis cette baie la côte prend une direction Est et ENE jusqu'à la Baie d'Atkis. Le Capitaine Broughton a passé la Baie de Bonne Espérance sans y entrer, et il y aperçut une montagne qu'il nomme dans son journal *Peaked hill*. D'après ses relèvements et les observations à midi le 3 Octobre, ce pic doit être situé par  $43^{\circ} 00'$  de latitude et  $144^{\circ} 12'$  de longitude.

L'extrémité SE de l'isle Jesso gît au SO de la Baie de Bonne Espérance. Sur quelques cartes, elle est nommée *Evosn*, sur d'autres *Eroen*, et quant à sa position géographique elle est aussi très différemment placée sur les cartes. Sur celle de Jansen elle est marquée par  $42^{\circ} 4'$  de latitude, Broughton la place par  $41^{\circ} 38'$ . Arrow-smith a pris apparemment le milieu de ses deux déterminations en la marquant sur sa carte de Japon par  $41^{\circ} 52'$  de latitude. Quant à la longitude, le Capitaine Broughton la place par  $141^{\circ} 7'$ , Arrow-smith par  $143^{\circ} 10'$ . Je me suis décidé pour la position que lui a donné le Capitaine Ricord en 1813:  $41^{\circ} 59'$  N et  $142^{\circ} 48'$ ; mais

j'augmente cette longitude de sept minutes, parceque la longitude du Cap Esarme, déterminée par le Capitaine Broughton et que j'ai admise pour la vraie, diffère également de sept minutes de la longitude de ce cap, déterminée par le Capitaine Ricord.

La *Baie des Volcans*, ainsi nommée par le Capitaine Broughton à cause de trois Volcans qui s'y trouvent, est située dans l'Ouest du Cap Eroen. L'entrée de la baie entre le Cap Esarme et le Cap Edormo a onze lieues de largeur. La profondeur de l'eau au milieu de la baie est de 50 brasses, et le fond diminue à mesure qu'on approche de terre.

Le *Cap Esarme* est arrondi et remarquable; sa partie la plus élevée est couverte de laves et plus bas on voit des parties boisées, séparées par des espaces où la lave a coulé. La position géographique de ce cap d'après les observations du Capitaine Broughton est par  $41^{\circ} 49' 20''$  N et  $141^{\circ} 20'$  E; d'après celle du Capitaine Ricord  $41^{\circ} 48' 00''$ , et  $141^{\circ} 13'$ . J'ai préféré la position déterminée par le Capitaine Broughton; d'abord pour la latitude elle a été déterminée par le relèvement le 25 Août 1797, le cap restant à midi dans l'Ouest à la distance de 2 à 3 milles, où il n'y pouvoit être une erreur, et quant à la longitude, elle a été le résultat des observations faites en 1796 et 1797.

Le Port *Endormo* ou Edomo, suivant l'orthographe du Capitaine Ricord qui l'a visité en 1813, est situé dans la partie Est de la Baie des Volcans derrière le Cap Edormo. Lorsqu'on veut entrer dans le port, il faut tenir une petite isle (\*), située à l'entrée même qui a trois lieues de largeur, détachée de la pointe de babord de l'entrée, jusqu'à ce qu'on soit à moins d'un quart de mille d'une roche qui ne découvre qu'à demi-marée. Alors on peut gouverner au SE. Le fond y est bon, et à mesure qu'on avance, la profondeur diminue jusqu'à deux brasses; on peut mouiller partout où on juge à propos.

(\*) Le Capitaine Broughton nomme cette isle Hans Oldsen, d'après le nom d'un matelot qui y fut enterré.

L'entrée du port, suivant les observations du Capitaine Broughton, est par . . . . .  $42^{\circ} 19' 30''$  N et  $141^{\circ} 7' 30''$  E.

Selon le Capitaine Ricord, par  $42^{\circ} 21' 15''$  et  $146^{\circ} 56' 00''$

La variation à terre fut observée par  $0^{\circ} 16' 30''$  NO  
à bord du vaisseau . . .  $1^{\circ} 27' 20''$  NE

La mer y est pleine à 5 heures  $30''$  les jours de nouvelle et pleine lune. La mer monte de 6 pieds.

Le Cap Esarme et l'extrémité NE de Nipon forment l'entrée orientale du Détroit de Sangar, dont la largeur est de neuf lieues. Mr. Laxman fut le premier Européen qui soit entré dans ce détroit à bord du vaisseau russe St.-Catharine; mais le Capitaine Broughton est le premier navigateur qui l'ait passé d'un bout à l'autre. Il est à regretter que la carte sur la quelle il l'a tracé soit sur une trop petite échelle pour en avoir une idée exacte. J'ai parlé de la partie méridionale de ce détroit dans le mémoire sur la carte du Japon. Le Cap Sangar, les extrémités Nord et NE du Japon, et les Caps Nadiéjeda et Esarme sont les seuls points de ce détroit qui ont été déterminés astronomiquement. Sur la côte septentrionale du détroit se trouve la Baie Khakodade, (le Capitaine Broughton écrit Agodaddy), visitée en 1792 par Laxman et en 1813 par le Capitaine Ricord. Cette baie est d'une étendue considérable; elle est formée au Sud par une presqu'isle longue de  $3\frac{1}{2}$  milles, sur laquelle est bâtie la ville de Khakodade qui après Matsumay est la ville la plus considérable de l'isle. Suivant le journal du Capitaine Broughton, se trouvant à midi le 28 Août par  $41^{\circ} 32' 45''$  N, la pointe orientale de la Baie de Khakodade restoit au N  $17^{\circ}$  E à quatre lieues de distance; donc sa latitude  $41^{\circ} 43' 30''$ , et c'est sous cette latitude que je l'ai placée. Il se trouve dans l'ouvrage du Capitaine Ricord un plan de cette baie; la latitude et la longitude n'y sont pas marquées, mais on y voit que la pointe orientale de l'entrée est marquée à la distance de  $8\frac{3}{4}$  milles, et la pointe occidentale de  $13\frac{1}{2}$  milles directement à l'Ouest d'un cap qui est situé à 18 milles au S  $70^{\circ}$  O du Cap Esarme; donc la première doit être située par  $41^{\circ} 42'$  et  $141^{\circ} 48'$  et la seconde

par la même latitude et par  $141^{\circ} 42'$  de longitude. C'est d'après ces données que j'ai dessiné sur ma carte la Baie de Khakodade.

J'ai nommé *Cap Romanzoff* l'extrémité Nord-Ouest de l'isle de Jesso. Ce cap est situé par  $45^{\circ} 25' 50''$  de latitude et  $141^{\circ} 34' 20''$  de longitude. Une langue de terre étroite et basse s'étend de cette pointe au NO à près d'un mille. Il y a une grande baie entre le Cap Romanzoff et un autre, gisant à S  $62^{\circ}$  O à la distance de 14 milles, et qui est appelé par les habitans du pays *Soya*. La Nadjeda mouilla dans cette baie, qui reçut aussi le nom de *Romanzoff*, à l'entrée d'un petit enfoncement, situé dans la partie méridionale de la grande baie à deux milles de la côte la plus prochaine, par 10 brasses, fond excellent de sable fin et de vase. Le Cap Romanzoff nous restoit alors au N  $68^{\circ}$  O et le Cap Soya, situé par  $45^{\circ} 31' 15''$  N et  $141^{\circ} 51'$  E, au N  $60^{\circ}$  E.

Près du Cap Romanzoff se trouvent les deux isles *Refunshery* et *Rioshery*. La première est le Cap Guibert et la seconde le Pic de Langle de La Pérouse qui croyoit, que toutes deux faisoient partie de Jesso. Le Pic de Langle, situé d'après nos observations par  $45^{\circ} 11' N$  et  $141^{\circ} 12' 15'' E$ , est probablement la montagne que les Hollandois nommèrent Blyde Berg. Le Cap Guibert, c. à. d. la pointe NE de l'isle Refunshery, gît d'après nos observations par  $45^{\circ} 27' 45'' V$  et  $141^{\circ} 04' 00'' E$ ; elle est élevée dans son centre et a une étendue de 12 milles dans la direction de N  $\frac{1}{2}$  NE et S  $\frac{1}{2}$  SO.

Plus loin vers le Sud par  $44^{\circ} 28' N$  et également près de la côte, se trouvent les deux petites isles *Teurire* et *Yanikessery* qui gisent au NO à 12 milles du *Cap Schischkoff*. Celui-ci, situé par  $44^{\circ} 20'$  de latitude et  $141^{\circ} 37'$  de longitude, forme avec le *Cap Malespina* une baie ouverte avec un rivage bas; elle est reconnoissable à une montagne que j'ai nommée *Pallas* et qui est située par  $44^{\circ} 00' N$  et  $141^{\circ} 54' E$ .

Le Cap Malespina au NO et le *Cap Novosilzoff* au SE, situés NE  $\frac{1}{2}$  E et SO  $\frac{1}{2}$  O l'un de l'autre, forment les deux pointes d'un grand enfoncement, qui a 20 lieues de profondeur du NO au SE sur 14

\*\*

de largeur, et auquel j'ai donné en 1805 le nom de *Golfe de Strogonoff*. Le premier de ces caps gît par  $43^{\circ} 42' 15''$  et  $141^{\circ} 18' 30''$ ; l'autre par  $43^{\circ} 14' 30''$  et  $140^{\circ} 25' 30''$ . Ce dernier s'avance à plus de 20 milles dans la mer dans une direction Nord et Sud.

Au Sud du Cap Novosilzoff se trouve la *Baie de Sukhtelen* qui n'est séparée de la Baie du Volcan que par un isthme de 15 milles de largeur. Le Cap *Koutousoff* qui forme la pointe méridionale de la Baie de Sukhtelen est reconnoissable à une haute montagne dont la position géographique est par  $42^{\circ} 38' N$  et  $140^{\circ} 01' E$ . A peu près au Sud de ce cap il s'en trouve un autre qui sur les cartes des Japonais porte le nom de *Oote Nizavou*, et dont nous avons déterminé la position par  $42^{\circ} 18' 10''$  et  $139^{\circ} 46'$ . Au SE de celui-ci se trouve l'isle *Okosir* éloignée de la côte de Jesso de 12 milles; elle est située par  $42^{\circ} 09'$  et  $139^{\circ} 30'$  et dans une direction NNE  $\frac{3}{4} E$  et SSO  $\frac{3}{4} O$  a une étendue de 11 milles. A 40 milles dans le S  $8^{\circ} E$  du Cap *Oote Nizavou* gît le Cap *Sineko*, situé d'après nos observations par  $41^{\circ} 39' 30'' N$  et  $139^{\circ} 54' 15''$ .

Sur la carte de l'isle de Jesso qui se trouve dans l'Atlas de mon voyage, le cap qui forme la pointe NO de la *Baie de Matsumay*, et que je distinguerai par ce même nom, ne s'avance pas autant vers le Sud qu'il devoit s'avancer d'après le journal du Capitaine Broughton. Comme le navigateur anglois est entré plus loin dans cette baie que nous, il a aussi pu déterminer sa position plus correctement que nous n'avons pu le faire sur la Nadijeda. D'après ses relèvemens les deux caps qui forment la baie, gisent dans une direction N  $70^{\circ} O$  et S  $70^{\circ} E$ ; j'ai donc avancé le Cap *Matsoumay* de deux milles plus au Sud que je ne l'avais placé en 1805. Quant à la pointe SE de la baie, nommée par nous le Cap Nadijeda, elle a été alors déterminée avec une grande précision par  $41^{\circ} 25' 10''$  de latitude et  $140^{\circ} 9' 30''$  de longitude. D'après cette position et d'après le relèvement du Capitaine Broughton, le Cap *Matsumay* se trouvera par  $41^{\circ} 30'$  et  $139^{\circ} 57'$  et la distance entre les deux caps sera de quatre lieues. La ville de Matsumay étant située exactement dans



l'Est du Cap à sept milles de distance, elle se trouvera être par  $41^{\circ} 30'$  et  $140^{\circ} 04'$ . D'après Broughton une petite isle qui paroît être réunie par des ressifs à la terre ferme, se trouve près de la pointe NO; il y découvrit un petit bâtiment, qui probablement est une maison de garde.

Les deux isles *O-sima* et *Ko-sima* ne sont que des montagnes de roches noires d'origine volcanique. En venant du Nord, on ne sauroit avoir de meilleurs guides pour entrer dans le détroit, l'isle Ko-sima étant exactement vis-à-vis de son milieu. L'isle O-sima, de forme ronde par  $41^{\circ} 31' 30''$  N et  $139^{\circ} 19' 15''$  E, a six milles de circuit. L'autre, qui est allongée a dix milles de tour et gît par  $41^{\circ} 21' 30''$  et  $139^{\circ} 46'$ ; un rocher assez haut se trouve au Nord à quelque distance de cette dernière isle. Le canal entre ces deux isles qui a dix milles de largeur, est parfaitement sûr.

Le Capitaine Broughton qui a aussi reconnu la côte occidentale de Jesso passa le détroit de Sangar de l'Ouest à l'Est. Suivant nos observations en 1805, l'entrée occidentale du détroit se trouve entre le Cap Nadiéjeda sur l'isle Jesso et le Cap Sangar sur l'isle Nipon, le dernier gît par  $41^{\circ} 16' 30''$  N et  $140^{\circ} 14'$  E; et comme le Cap Nadiéjeda est situé par  $41^{\circ} 25' 10''$  et  $140^{\circ} 9' 30''$ , le détroit par conséquent a une largeur de neuf milles; c'est ainsi qu'il est aussi indiqué sur la carte publiée en françois à St.-Pétersbourg par ordre de Mr. de Soimonoff, alors Ministre du commerce. Sur toutes les cartes antérieures et postérieures la largeur du détroit est beaucoup plus considérable.

J'ai dit plus haut que le Capitaine Broughton est le premier et le seul navigateur européen qui ait passé par le Détroit de Sangar; c'est au moins le seul dont nous ayons eu connoissance. Il n'est cependant pas impossible qu'un Capitaine Tipping, commandant un vaisseau de commerce qui en 1786 fit le voyage de Calcutta à la côte NO de l'Amérique, l'ait prévenu dans ce passage. Il n'y a à la vérité rien de certain sur sa navigation, sinon qu'il périt corps et biens bientôt après son arrivée sur cette côte; tout ce qu'on en sait

est qu'il a traversé le détroit de Corée et la mer du Japon; mais on ignore si pour entrer dans l'Océan, il a passé entre Saghalin et Jesso, ou entre Jesso et Nipon. Dans le premier cas, c'est à La Pérouse qu'il auroit enlevé l'honneur d'avoir été le premier à passer le détroit qui porte son nom; dans le second il auroit privé le Capitaine Broughton de la gloire d'avoir passé le premier le dangereux détroit de Sangar. J'ai eu occasion de voir à Canton un Capitaine Guise qui avait été en Amérique en même tems que Tipping où il l'avait vû; mais il ne put me donner aucun détail satisfaisant sur cet objet.

**VENTS ET COURANS.** Aucun navigateur n'a visité les côtes de Jesso, excepté le Capitaine Broughton et moi, et tous les deux nous fûmes trop peu de tems près de ces côtes pour pouvoir déterminer avec exactitude les vents régnans de ces parages. Nous les trouvâmes variables et on peut conclure la même chose de la navigation du Capitaine Broughton sur la côte orientale de cette isle. Dans le Détroit de La Perouse sur la côte septentrionale de cette isle, les marées changent régulièrement; leur direction est Est et Ouest. Le Capitaine Broughton éprouva de violents courants à la partie Sud de l'isle dans le Détroit de Sangar; ce courant était beaucoup plus fort dans le milieu du passage que sur les côtes, c'est pourquoi les vaisseaux japoais qu'il rencontra dans le détroit se tenoient aussi près de la côte que possible. Broughton dit qu'il porte à l'Est, ce qui s'accorde avec ce que nous observâmes à son entrée occidentale. En traversant le détroit, il observa cependant deux fois un courant portant au Nord.



---

# M É M O I R E

## POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DE LA PRESQ'ISLE DE SAGHALIN.

Ce furent les Mantchoux qui donnèrent à la grande isle, opposée à leur pays, le nom de *Saghalin*, d'après la grande rivière Saghalin Ula qui se jette dans la mer vis-à-vis la côte NO de cette isle, et c'est sous ce nom que nous connoissons cette terre. Outre la dénomination de Saghalin, les géographes et les navigateurs lui ont donné les noms de *Oku-Jesso*, de *Karapta*, de *Tschoka* et de *Sandan*. Le premier de ces noms ne tire apparemment son origine que d'une erreur géographique des Japonois qui, ayant entendu parler d'une grande terre inconnue au Nord de Jesso, la nommèrent Oku-Jesso c. à. d. le grand Jesso, pour la distinguer du petit Jesso qui leur étoit connu. D'après Mr Malte Brun (\*) Oku-Jesso signifieroit la partie supérieure ou septentrionale de Jesso. Dans les deux cas cette dénomination signifieroit toujours plus ou moins un pays inconnu et éloigné. On a dit que le nom de Karapta est celui que donnent les indigènes ou Ainös au pays de Saghalin; mais les Japonois établis à l'extrémité septentrionale de Jesso nous ont dit qu'ils ne comprennent sous le nom de Karapta ou Karafuto que telle partie de Saghalin qu'ils occupoient eux mêmes. Ils supposoient aussi que Karafuto est une isle qui n'avoit que la moitié de l'étendue de Jesso et qui étoit séparée de la terre de Sandan, située au Nord,

(\*) Précis de la Géographie universelle, Tom. III, pag. 466.

par un détroit dont la largeur surpassoit de très peu celui entre Jesso et Karafuto (\*). Le nom de Tschoka n'est pas non plus la dénomination propre de cette terre; les Japonois au moins ne la connoissent pas; il n'appartient positivement qu'à une partie de Saghalin; La Pérouse et d'après lui le Capitaine Golownin sont d'avis que c'est la partie méridionale, mais il est plus probable que l'on désigne par ce nom la partie SO de l'isle, où La Pérouse mouilla la première fois. S'il étoit positivement prouvé, que les indigènes et les Japonois de même que les Chinois qui occupent la partie septentrionale du pays, appliquoient à toute cette terre en général le nom de Karafuto, il seroit peut-être plus convenable de préférer cette dénomination à celle de Saghalin, qui lui a été donnée par une nation étrangère. Mais Karafuto, comme nous venons de voir, n'étant qu'une dénomination partielle et le nom de Saghalin étant exclusivement connu et adopté par les géographes européens, il ne seroit guères ni nécessaire ni facile d'y substituer un autre nom. Toutes ces considérations m'ont porté à conserver sur ma carte le nom de Saghalin, jusqu'à ce que la vraie dénomination soit avérée par des données certaines.

Saghalin est actuellement en possession des Japonois et des Chinois; les premiers en occupent la partie méridionale et les derniers la partie septentrionale. Le Capitaine Golownin dit qu'avant l'époque du voyage de La Pérouse il ne se trouvoit aucun établissement japonais, ni à Saghalin ni dans les Kouriles méridionales. Mais l'apparition de ce navigateur sur leurs côtes fit craindre aux Japonois et aux Chinois qu'il ne s'emparât de ce pays et qu'ils ne devinssent par là voisine de quelque puissance européenne; ce furent ces appréhensions qui engagèrent les deux gouvernemens à prendre incessamment possession du midi et du Nord de l'isle, et à y fonder des établissemens (\*\*). J'ai visité celui de la Baie d'Aniwa, et la frai-

(\*) Voyage autour du monde sur les vaisseaux la Nadiédja et la Neva, Tome II, pag. 59 de l'édition française.

(\*\*) Il ne me paroît cependant guères probable que le gouvernement chinois ait

cheur des batimens que j'y vis, m'a servi de preuve convaincante de la nouveauté de toute cette colonie, comme je l'ai énoncé dans mon voyage.

Ayant reconnu pendant mon voyage autour du monde les côtes du Sud, de l'Est et du Nord-Ouest de Saghalin, la carte que je donne aujourd'hui de cette terre est une copie exacte de celle qui s'en trouve dans l'atlas de mon voyage. Quant à la côte occidentale, La Pérouse et le Capitaine Broughton en ont fait la reconnoissance en 1787 et 1796.

L'étendue de Saghalin dans une direction du Nord au Sud est d'environ 170 lieues. Sa largeur ne va pas en général au delà de 15 lieues; ce n'est que près de la Baie d'Aniva qu'elle peut avoir jusqu'à 25 lieues; mais à sa partie septentrionale la largeur n'excède pas même trois lieues. La partie du Sud aussi bien que celle du Nord finissent par une baie; les Hollandois ont donné le nom de *Baie d'Aniva* à la première et j'ai nommé *Baie du Nord* la seconde.

Le Détroit de La Pérouse, probablement le même que les anciens géographes nommaient *Tessoy*, sépare Saghalin de l'isle Jesso et se trouve entre le Cap Crillon et le Cap Soya. Le premier qui forme la pointe SE de Saghalin, est situé d'après les observations faites à bord de la Nadiéjeda par  $45^{\circ} 54' 15''$  N et  $141^{\circ} 58'$  E. Dans le voyage de La Pérouse et sur les cartes qui accompagnent cet ouvrage, le Cap Crillon est placé par  $45^{\circ} 57'$  N et  $140^{\circ} 34'$  de Paris. J'ai montré dans le second volume de mon voyage, que d'après la table des corrections, dressée par Mr Dagelet, la longitude du Cap Crillon devait être  $139^{\circ} 48' 39''$  ou  $142^{\circ} 08'$ . Le Cap Soya est la pointe orientale de la Baie de Romanzoff; il gît d'après nos observations par  $45^{\circ} 31' 15''$  N et  $141^{\circ} 51'$  E. On trouve à-peu-près au milieu du

une part quelconque à l'occupation du Nord de Saghalin; une colonie de Mantchoux, qui y est venue sans doute de la côte opposée, nous parut être établie ici depuis bien longtems et nous n'y vîmes aucun employé chinois, tandis que l'établissement dans la Baie Aniva se trouvoit sous l'administration directe d'officiers militaires, envoyés à cet effet par le gouvernement japoноis.

Détroit de La Pérouse, dont la largeur est de sept lieues, une roche presque à fleur d'eau; que La Pérouse nomma *La Dangereuse*; elle gît par  $45^{\circ} 47' 15''$  N et  $142^{\circ} 8' 45''$  E, à dix milles dans le S  $48^{\circ}$  E du Cap Crillon. A onze milles à l'Ouest de ce cap, se trouve l'Isle *Monneron*, longue de sept milles dans une direction Nord et Sud.

Le Cap Crillon et le Cap Aniva sont les deux pointes qui forment l'ouverture de la Baie d'Aniva. J'ai déjà parlé du premier. Le cap Aniva dont nous avons fixé la position géographique par  $46^{\circ} 2' 20''$  N et  $143^{\circ} 38' 20''$  E, est très reconnaissable par sa forme; ce n'est qu'un seul grand rocher dont le sommet est fendu profondément. La carte du voyage de La Pérouse place le cap Aniva par  $46^{\circ} 3'$  et  $144^{\circ} 24'$ . Si cette carte avait été dressée d'après la table des corrections de Dagelet, dont j'ai parlé plus haut, sa longitude n'aurait différencié de la nôtre que d'une minute et demie. Le relèvement de ces deux caps est N  $83^{\circ}$  E et S  $83^{\circ}$  O à la distance de 22 lieues l'un de l'autre; la profondeur de la baie est de 17 lieues dans une direction presque N et S. Au fond de la baie c. à d. dans sa partie septentrionale, se trouve une anse, nommée par les Hollandais *Anse des Saumons*; nous y mouillâmes le 15 Mai 1805 et nous y trouvâmes un établissement japonais. La position géographique de notre mouillage est de  $46^{\circ} 41' 15''$  N et  $142^{\circ} 33'$  E, à  $2\frac{1}{2}$  milles au S  $49^{\circ}$  E de la factorie japonaise.

Au Nord de la Baie d'Aniva, à la côte orientale de Saghalin, se trouve la baie, nommée par les Hollandais *Baie de Patience*; après en avoir fait le tour, nous mouillâmes à sa partie septentrionale par  $49^{\circ} 14'$  et  $143^{\circ} 49'$ . Cette baie qui s'étend jusqu'à la latitude de  $49^{\circ} 19'$ , est très spacieuse; mais à l'exception de sa partie septentrionale, elle n'offre aucun mouillage sûr. Les Hollandais ont tracé encore une autre baie au Nord-Est de l'extrémité septentrionale par  $49^{\circ} 25'$ ; mais je suis convaincu que cette prétendue baie n'existe pas, car nous avons vu distinctement que la côte septentrionale de la baie se dirige à l'E et S et puis au Sud. Le gisement des caps Aniva

et Patience, qui en forment l'ouverture, est N  $16^{\circ}$  E et S  $16^{\circ}$  O à la distance de 60 lieues l'un de l'autre. Le Cap Patience, situé d'après nos observations par  $48^{\circ} 52'$  N et  $144^{\circ} 46' 15''$ , est très bas et formé par une double colline; une langue de terre plate s'étend de sa base assez loin au Sud; la terre est également très basse au Nord. A cinq lieues au Sud du Cap Patience se trouve une isle entourée de ressifs, que l'équipage du vaisseau le *Castricum*, nomma *Isle des Phoques* (Robben Eyland); nous avons reconnu à bord de la *Nadiédéda* en 1805 le gisement et l'étendue des rochers qui entourent cette isle. La pointe NE se trouve d'après nos observations par  $48^{\circ} 36'$  N et  $144^{\circ} 33'$  et la partie que l'on peut envisager comme la pointe SO, par  $48^{\circ} 28'$  et  $144^{\circ} 10'$ ; de sorte que la circonférence de ce ressif est environ de douze lieues. Les cartes hollandaises, construites pendant l'expédition du Capitaine Vries, placent la pointe SO par  $48^{\circ} 24'$ .

Toute la partie méridionale de Saghalin jusqu'à l'extrémité de la Baie Patience est montueuse; les Pics Bernizet, (le Spenberg des Hollandais), Lamanon, Mongez et le Mont Tiara, que j'ai nommé ainsi à cause des trois pitons qui en forment le sommet, sont d'une assez grande élévation. Le Mont Tiara et le Pic La Martinière sont situés par  $50^{\circ}$  de latitude; cependant la vraie limite entre la partie montueuse et la partie basse de la presqu'isle, est le *Cap Delisle de la Croyère*, situé par  $51^{\circ} 00' 30''$  et  $143^{\circ} 43'$ . A partir de ce cap, nous ne trouvâmes qu'un pays de dunes. La côte est de sable et si basse qu'à une distance de 2 à 3 lieues on la perd de vue. Près de la pointe que j'ai nommée *Pointe des Dunes*, par  $51^{\circ} 53'$  et  $143^{\circ} 14'$ , elle s'élève à peine au dessus du niveau de la mer. La Pérouse fait une description pareille de la côte occidentale de la presqu'isle située sous le même parallèle; il suit de là que la conformation de Saghalin est la même dans toute sa largeur. L'intérieur du pays est pour la plupart couvert d'arbustes si serrés qu'ils paraissent ne former qu'une seule masse, interrompue çà et là par des monticules de sable qui présentent dans ces plaines à perte de vue, l'apparence

\*\*

d'isles au milieu de la mer. Dans le voisinage du *Cap des Hauts Fonds* par  $52^{\circ} 32' 30''$  et  $143^{\circ} 14' 30''$ , nous trouvâmes à la distance de dix milles de la terre, un banc de sable qui s'étend à plusieurs milles du NE au SO.

Depuis le  $54^{\circ}$  degré de latitude, la côte commence de nouveau à s'élever, les rivages sont escarpés en plusieurs endroits et composés de rochers semblables à de la craie.

J'ai donné le nom de *Cap Elisabeth* à la pointe NE de Saghalin; elle gît par  $54^{\circ} 24' 30''$  N et  $142^{\circ} 46' 30''$  E. Ce cap et le *Cap Marie* par  $54^{\circ} 17' 30''$  et  $142^{\circ} 17' 45''$ , forment l'ouverture de la baie, nommée par moi Baie du Nord, où nous trouvâmes, par  $54^{\circ} 15' 45''$  et  $142^{\circ} 37'$ , un village, habité par des Tartares qui paraissent s'être emparés de la partie septentrionale de Saghalin, tandis que les Japonois sont maîtres de la partie méridionale. Les deux Caps Elisabeth et Marie sont distants l'un de l'autre de six lieues dans une direction N  $65^{\circ}$  E et S  $65^{\circ}$  O. Au SE du Cap Marie nous découvrîmes une rade ouverte, où nous mouillâmes et à laquelle je donnai le nom de mon vaisseau: *Baie de Nadijeda*; elle gît par  $54^{\circ} 10' 15''$  et  $152^{\circ} 27' 24''$  E.

La côte du NO de Saghalin offre un aspect plus agréable que la côte orientale. Des montagnes couvertes de bois jusqu'à leur sommet, sont entrecoupées de vallées, dont l'herbe touffue annonce un sol fertile et propre à la culture. Le rivage presque partout escarpé et généralement de couleur jaune, ressemble à un mur élevé par l'art pour entourer le pays. Il est interrompu en quelques endroits par des terres basses, où l'on voit des habitations. La limite entre la terre haute et la terre basse dans cette partie, se trouve sous le même parallèle que dans la partie NE; au delà de cette limite le rivage est bas et sablonneux, et garni seulement de quelques dunes isolés. (Voyez mon voyage autour du monde Tom. 2, pag 216 et 217 de l'édition française.)

Les côtes de Saghalin et la côte opposée de la Tartarie se rapprochent au  $53^{\circ} 28'$  de latitude et de  $141^{\circ} 52'$  de longitude, et for-



ment un canal qui a dix milles de largeur. Le canal est à 28 lieues directement au Nord de l'isthme par  $52^{\circ} 5'$  qui, comme je vais le démontrer tout à l'heure, joint d'après toute vraisemblance Saghalin à la Tartarie. J'ai donné le nom de *Liman de l'Amour* à la mer ou à l'espace situé entre cet isthme et le canal, parceque c'est dans cet espace que le fleuve *Amour* se jette dans la mer. Ne connoissant pas exactement le parallèle où se trouve cette embouchure, je l'ai placé par conjecture par  $52^{\circ} 30'$ . En tout cas il ne saurait y avoir d'erreur que de quelques lieues de plus au Nord ou au Sud.

La côte occidentale de Saghalin a la même physionomie que la côte orientale; aussi basse vers le milieu et élevée vers le Nord et le Sud, elle est aussi dépourvue de mouillages sûrs: les baies nommées par La Pérouse, *Baie de Jonquiere* par  $51^{\circ} 54'$ ; *Baie d'Estaing* par  $48^{\circ} 49'$  et la *Baie de Langle* par  $47^{\circ} 25'$ , où La Pérouse mouilla, ne pouvant être considérées que comme les rades foraines.

J'ai déjà parlé en détail des vents et des marées qui règnent sur les côtes orientales et occidentales de la Presqu'isle de Saghalin dans mon introduction pag. xxii et xxiii. Il me reste à ajouter ici, que me trouvant à la côte NO de Saghalin, où cette presqu'isle forme un large canal avec la côte opposée de la Tartarie qui se termine par le Liman du fleuve Amour, nous éprouvâmes un courant si violent portant au Nord, que malgré un vent frais du SSO, qui nous faisait filer sept nœuds par heure, il nous fut impossible de diriger la proue du vaisseau vers le NO. La proximité de l'embouchure du fleuve en était incontestablement la cause; il est cependant curieux que l'effet de ce courant ne continuât pas plus longtemps, car à peine eûmes nous débouqué de ce canal, et gagné la haute mer, que la vitesse du courant, quoiqu'encore assez près de terre, n'était plus que de  $1\frac{1}{2}$  milles par heure.

VENTS ET  
COURANS.



## S U P P L É M E N T.



Quoiqu'on n'ait pas déterminé positivement que Saghalin soit une presqu'isle, ce fait me parait cependant être hors de doute d'après le raisonnement que j'en ai donné dans le second volume de mon voyage, et dont voici un court résumé.

1. La Pérouse n'a certainement pas pénétré jusqu'à l'extrême limite du Golfe de Tartarie qu'il nomma *Manche de Tartarie*; cependant, d'après ce qu'il remarqua lui même et d'après des informations qu'on lui donna à la Baie de Castries, il conclût que Saghalin et la côte opposée de Tartarie devaient avoir une jonction au Sud de l'embouchure du fleuve Amour.

2. Les expériences faites à bord de la Nadiéjeda au Nord de l'embouchure de l'Amour, sur la pesanteur spécifique de l'eau de mer qui y fut trouvée parfaitement douce et d'une pesanteur égale à celle de l'eau douce à bord, paroissent prouver qu'il n'existe point de communication libre entre les eaux du golfe et celles de la mer de Saghalin; car s'il y en avait une, les vents du Sud qui pendant les mois d'été soufflent presque continuellement dans le Golfe de Tartarie, devraient nécessairement faire entrer une portion assez forte d'eau salée dans le Liman de l'Amour et par là dans la mer de Saghalin. Cependant ceci n'arrivant point, il parait évident qu'il y a un obstacle naturel qui empêche cette communication.

3. Le courant rapide que nous éprouvâmes au Nord de l'Amour n'aurait pu exister, si les eaux de ce fleuve, après s'être jettées dans la mer, pouvaient se partager et s'écouler également au Nord comme au Sud.

4. Le Capitaine Broughton pénétra dans le Golfe de Tartarie à cinq lieues plus au Nord que La Pérouse, jusqu'à un point où les sondes ne rapportèrent que 4 brasses; alors il trouva une baie de

3 à 4 milles d'étendue qu'il fit reconnoître par son Master Chapman, dans une chaloupe. Celui-ci n'ayant pu apercevoir aucune terre au NE, crût qu'il y avait effectivement un passage pour aller au Nord, mais le Capitaine Broughton, ne partageant pas cette opinion, résolut d'examiner lui-même le point douteux; il fit donc voile au Nord jusqu'à ce que, la profondeur diminuant toujours, il n'avait plus que deux brasses d'eau; il se convainquit alors, qu'au Nord et au NE, même au delà de l'endroit où Mr. Chapman avait jugé qu'il pourrait y avoir un passage de communication avec la mer, il y avait des terres basses et des bancs de sable qui fermaient le passage (\*). Broughton fait aussi mention de a tranquillité parfaite de l'eau dans cet endroit, qui lui parût une preuve convaincante de ce qu'il se trouvait au fond d'un golfe.

Ces raisons me paraissoient suffisantes; un célèbre géographe cependant ne les jugea pas telles. Il défend l'existence d'une division entre Saghalin et la Tartarie, parceque Danville et les missionnaires, en se réglant sur les cartes japonaises et chinoises ont été de cette opinion. Mais il me parait qu'on peut très bien concilier le témoignage de Danville et des missionnaires avec la non-existence d'un passage c. à. d. avec les bancs de sable et les terres basses qui le ferment et qui furent pleinement vûs par Broughton; il est possible et même probable que ces bancs, s'accroissant peu à peu par les alluvions du fleuve de l'Amour, ont fini par se joindre entièrement, mais qu'elles ne se découvrent qu'à la mer basse. Les alluvions n'ayant pas fait tant de progrès à l'époque de la construction des cartes japonaises, il est assez naturel que les géographes japonais ne les aient pas vues, et qu'ils aient en conséquence marqué une baie au lieu d'un canal. Feu Mr. Arrowsmith me raconta pendant mon dernier séjour en Angleterre, que Mr. Chapman, lui avoit dit, que l'isthme de sable qui unit Saghalin à la Mantchourie et qu'il avoit vû distinctement, se trouve inondé par les très grandes marées, et qu'alors les habitants traversent

(\*) Voyage du Capitaine Broughton, traduction française, Tome II, pag. 191 et 192.

cet espace en canots; mais cette circonstance n'étant point mentionnée dans le journal de Broughton, je présume que Chapman n'a pas été dans le cas de voir lui même les habitans passer par dessus de l'isthme de cette manière, et que son récit d'une pareille communication n'est fondé que sur une supposition, ou peut-être sur des informations qu'on lui a données depuis. Au reste l'assertion de Chapman est conforme aux notions données à La Pérouse par les Bitchys, habitans de la Baie de Castries. Lorsqu'il leur traça sur du papier la côte de Tartarie et l'isle de Saghalin, en laissant un passage entre deux, ils lui prirent aussitôt le crayon et joignirent par un trait l'isle au continent; ensuite passant leur pirogue sur le sable, ils donnèrent à entendre qu'ils avaient poussé ainsi leur embarcation sur un banc de sable qui joint l'isle au continent; puis arrachant quelques herbes du fond de la mer, ils les plantèrent sur le sable pour exprimer qu'il y avoit aussi de l'herbe marine sur le banc qu'ils avoient traversé (\*). La Pérouse fut si convaincu de la vérité de ces informations, qu'il abandonna le projet d'envoyer une chaloupe au fond du golfe pour vérifier le fait. Mr. Barrow a aussi vu une ancienne carte portugaise sur laquelle Saghalin est dessiné comme une presqu'isle; elle tenoit à la côte de Tartarie par un isthme près de l'embouchure de l'Amour.

Au reste, l'opinion des géographes différera sur ce point jusqu'à une nouvelle reconnoissance de cette partie, qui doit être faite sur des baidares faciles à trainer à travers des bancs de sable. Pour faire cette reconnoissance avec sûreté, il faudra l'entreprendre à partir du Golfe de Tartarie; car si on le commençoit par le Nord, on seroit obligé de croiser l'embouchure de l'Amour, ce qui pourroit reveiller la méfiance du gouvernement Chinois. Le vaisseau destiné à une telle expédition devrait rester dans la Baie de Castries pendant le temps que les baidares seroient à examiner la jonction en question. Une pareille reconnoissance auroit non seulement pour but la solution

(\*) Voyage de la Pérouse, Tom III, pag. 72.

de ce problème, mais aussi de faire la reconnaissance de la terre au Sud de l'embouchure de l'Amour, ainsi que de la côte occidentale de Saghalin au Nord de l'isthme, par lequel il tient au continent.

Pour éclaircir encore plus parfaitement la géographie de cette partie du globe, il faudroit à l'expédition proposée de la partie Sud, en réunir une autre qui viendrait du côté du Nord; celle-ci partirait du Port d'Oudinsk ou des Isles de Shantar, situées avant ce port. Cette expédition feroit, outre une levée de ces isles, celle de la côte de Tartarie depuis Oudinsk jusqu'au Cap Khabaroff, que nous connoissons bien imparfaitement, de même que la reconnaissance des terres au Nord de l'embouchure de l'Amour et de la partie occidentale de Saghalin, au Sud du Cap Golowatscheff, que nous ne connoissons pas du tout. Pour surmonter mieux les courans rapides qui sortent de l'embouchure du liman de ce fleuve, la reconnaissance devoit se faire sur des baidares. Le vaisseau chargé de l'expédition pourroit croiser pendant ce tems dans le canal entre la côte de Mantchourie et la partie Nord de Saghalin, ou rester à l'ancre dans la Baie de Nadiéjeda pour attendre le retour de la chaloupe; peut-être trouveroit il un mouillage convenable derrière deux isles que nous aperçumes près du Cap Romberg. Toute cette reconnaissance pourroit être terminée avant que la politique défiante des Chinois fut à même d'y porter des obstacles.





---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DE L'ISLE DE FORMOSE ET DE LA COTE SUD-EST DE LA CHINE.

Nous n'avons jusqu'à ce jour que peu de notions sur l'isle de Formose. Les Hollandois qui depuis 1624 jusqu'en 1662 avoient un établissement sur la côte Sud-Ouest de l'isle, nous ont, il est vrai, fait connoître une partie de sa côte occidentale, cependant la partie Nord-Ouest, Nord-Est et Est nous est pour ainsi dire entièrement inconnue. D'après Mr. Du Halde une chaîne de montagnes divise l'isle en deux parties dans toute sa longueur, et sépare ainsi les habitans de la partie orientale de ceux de la partie occidentale.

Il est connu que ces derniers se trouvent sous la domination des Chinois qui s'y sont établis en grand nombre, tandis que la partie orientale est habitée uniquement par les indigènes de Formose, qui autant que nous savons, occupent aussi la partie Nord de l'isle et sont tributaires des Chinois. Quant aux dimensions de Formose, on peut fixer avec beaucoup de précision la plus grande longueur de l'isle, vû que les extrémités Nord et Sud ont été déterminées astronomiquement par des navigateurs modernes; d'après ces observations elle occupe une étendue de 70 lieues dans une direction N 17° E et S 17° O. Sa largeur au contraire nous est inconnue, puisqu'aucun navigateur européen ne s'est approché de la côte orientale; on peut cependant la supposer être de 20 lieues environ.

La pointe méridionale de Formose est basse, mais à proximité de là se trouvent de hautes montagnes que l'on peut apercevoir à 20 lieues de distance. Le Capitaine Broughton dans son journal dit, que

\*\*

l'extrémité méridionale de Formose est formée par deux pointes et que la côte entre elles est un rivage bas et sablonneux bordé de sable (\*). Le Capitaine Maxwell, commandant la frégate l'Alceste passa en 1817 entre la pointe SE de Formose et l'isle de Botol Tobago Xima, et vit au dessous de la première de hauts brisans, qui étoient si violents qu'on pouvoit en entendre le bruit à la distance de quatre milles (\*\*). Le Capitaine Broughton ne remarqua pas ces brisans, quoiqu'il ait doublé cette pointe de très près, et fit route ensuite vers le Nord, à peu de distance de la côte; je les ai marqués sur ma carte sous le nom de *Ressif d'Alceste*.

Les longitudes déterminées par différens navigateurs pour la pointe Sud de Formose diffèrent depuis  $120^{\circ} 42'$ , jusqu'à  $121^{\circ} 22' E$ . Sur ma carte la pointe SE est placée par  $21^{\circ} 54' N$  et  $120^{\circ} 54' E$ , et la pointe SO par  $21^{\circ} 53' 30''$ . Cette position est fondée sur les données suivantes: Le Capitaine Ross (\*\*\*) ne fait pas mention, il est vrai, de la longitude de la pointe méridionale, mais elle peut être aisément déduite de celle qu'il a déterminée pour les Rochers de la Vela Rete. Ayant mesuré deux fois la différence des méridiens entre Vela-Rete et Macao par quatre chronomètres, il l'a trouvé être  $7^{\circ} 19' 20''$ ; la longitude de Vela Rete est donc  $120^{\circ} 51' 50''$ , et comme suivant le Capitaine Broughton sa latitude est de  $21^{\circ} 42'$ , et qu'elle gît dans le S  $12^{\circ} O$  à quatre lieues de la pointe SE, et S  $34^{\circ} E$  à cinq lieues

(\*) Voyage de découvertes par le Capitaine Broughton dans la partie septentrionale de l'Océan Pacifique, Tome II, pag. 16 de la traduction française.

(\*\*) Horsburgh East India Directory; supplément pag. 32.

(\*\*\*) Le Capitaine Ross, au service de la compagnie des Indes angloises, est certainement ici le meilleur guide. Pourvu des meilleurs instrumens et de plusieurs chronomètres, il est depuis 15 années occupé à perfectionner l'hydrographie des mers des Indes et de la Chine, et la science lui est déjà redevable d'un grand nombre d'excellentes cartes de ces parages. C'est à l'amitié du Capitaine Horsburgh, rédacteur des travaux du Capitaine Ross et à la libéralité des Directeurs de la compagnie, que je dois l'avantage de posséder cette belle collection, et je profite de cette occasion pour leur en témoigner ici publiquement ma reconnaissance.



de la pointe SO de Formose, la première doit être située par  $21^{\circ} 54' N$  et  $120^{\circ} 53' 15'' E$ , et la seconde par  $21^{\circ} 53' 30''$  et  $120^{\circ} 42' 30''$ . D'après le Capitaine Broughton ces deux pointes gisent l'une par l'autre  $N 85^{\circ} 12' O$  et  $S 85^{\circ} 12' E$ . L'Amiral Burney indique  $120^{\circ} 57'$  pour la longitude de la pointe SE, et les observations de La Pérouse la placent par  $120^{\circ} 54'$ .

A huit milles environ de la côte SO de Formose se trouve une petite isle habitée par des pêcheurs que La Pérouse, Broughton et Ross ont vûe; elle est nommée *Lamay* (\*); sa position géographique a été fixée par le Capitaine Ross par  $22^{\circ} 19' 15'' N$  et  $120^{\circ} 27' E$ ; elle n'a pas au delà de 6 à 7 milles de circonférence, mais elle est assez haute pour être aperçue à une distance de six lieues. Le Capitaine Ross passa entre cette isle et Formose, ce qui le mit à même d'avoir une bonne vue de la partie SO de la côte; il mouilla deux fois près d'une ville très peuplée, nommé *Ponglieu* et située vis-à-vis de l'isle Lamay. La première fois, ce fut dans 15 brasses d'eau à trois milles de la ville qui lui restoit alors au  $N 59^{\circ} E$ , et l'isle Lamay de  $S 86^{\circ} O$  jusqu'au  $N 82^{\circ} O$ . La seconde fois il mouilla aussi par 15 brasses à trois milles de la côte de Formose et à 5 ou 6 milles de Lamay, qu'il releva du  $S 14^{\circ} O$  jusqu'au  $S 3^{\circ} O$ ; il releva en même temps sur Formose une ville, située à l'embouchure d'une petite rivière, au  $N 58^{\circ} O$ . Près de l'isle Lamay, il n'y a pas de fonds, mais à trois milles à l'Est se trouve l'extrémité d'un banc sur lequel il y a 15 à 20 brasses d'eau, fond de vase molle et qui s'étend jusqu'à la côte de Formose.

Le *Port de Tayouan* où se trouvoit anciennement l'établissement hollandois, gît d'après le Capitaine Broughton, au  $N 18^{\circ} O$  de l'isle de Lamay; la rade est située derrière une isle, sur la pointe septentrionale de laquelle fut construit le *Fort Zeeland*. On entre dans la

(\*) Sur la carte de la province de Fokien dans l'Atlas de Chine de Danville, cette isle est nommée *Siao-lieau-Kieou*. J'ai tiré les noms de plusieurs pointes et rivières de Formose de cette même carte.

rade par le Nord et par le Sud de l'isle; et voila pourquoi les deux passes ont reçu les noms de *Rade septentrionale* et *Rade méridionale*. Le brassiage n'y est cependant pas au delà de 13 à 14 pieds à haute marée, et il n'y a que de petits bâtimens, ne tirant pas plus de huit pieds, qui puissent mouiller dans la rade intérieure. Lorsque les Hollandois furent menacés par le fameux Coxiga, auquel dans la suite ils furent obligés de céder leur établissement, ils construisirent un port, nommé *Fort Province* sur la terre ferme, précisément en face du Fort Zeeland. La position géographique de cet établissement n'a pas été déterminée; mais vû la proximité des isles Pescadores, on peut la déduire à peu d'erreur près; je l'ai placé sur ma carte par  $23^{\circ} 3'$  de latitude et  $120^{\circ} 22'$  de longitude, et le Fort Province par  $23^{\circ} 3'$  et  $120^{\circ} 26'$ . Les Hollandois s'étoient également établis dans la partie Nord de Formose, où ils possédoient deux forts, celui de *Tamsui* et à 10 milles plus à l'Est celui de *Kelong*, qu'ils avoient pris aux Espagnols (\*). Il se trouve ici aussi une baie, reconnoissable à une haute montagne, devant laquelle gît une isle que le Capitaine Broughton nomme *Quelong*. Le 5 Juillet 1797 à midi, il observa la latitude méridienne par  $25^{\circ} 18' 44''$  et la longitude par  $121^{\circ} 52'$ . L'isle *Quelong* lui resta alors dans le Sud  $72^{\circ}$  O; la pointe NO de Formose dans le S  $80^{\circ}$  O; et la pointe NE dans le S  $48^{\circ}$  O; on peut donc adopter avec assez d'exactitude  $25^{\circ} 17' 30''$  pour la pointe NO de Formose, ou plutôt pour sa pointe septentrionale. Broughton vit encore en même tems trois petites isles au NE de *Quelong* à la distance de cinq lieues; il passa entre elles et Formose; la première fut relevée au N  $10^{\circ}$  O; la seconde au N  $13^{\circ}$  O et la troisième au N  $55^{\circ}$  O. Je les ai placées sur ma carte d'après les relèvemens susmentionnés, ayant eu égard cependant à la route que prit Broughton: la position que je leur ai donnée s'accorde parfaitement avec celle que leur assigne Burney. Ces isles furent déjà marquées sur les cartes hollandaises de Jansen Bleau et de Hessel Geritz (\*\*).

(\*) Burney chronological history of the discoveries in the South seas Tom.III, pag. 257.

(\*\*) D. Tome III, pag. 470.

Comme le Capitaine Broughton longea la côte Ouest de Formose, la direction qu'il lui donne, doit être assez exacte depuis Tayouan jusqu'à la pointe septentrionale de l'isle. Pour ce qui regarde la côte orientale, nous n'en connoissons encore rien, Broughton n'ayant vû qu'une petite partie de la côte SE. Voici ce qu'il en dit: « depuis la « pointe méridionale de l'isle Formose, la côte continue à être basse « jusqu'à 8 ou 10 lieues plus au Nord. A deux ou trois lieues dans « le Nord de cette pointe, on peut mouiller par 15 et 20 brasses d'eau, « à un demi mille de la côte qui est d'un abord facile, et sur la- « quelle on trouve plusieurs sources d'eau. Par 22° 30' de latitude les « terres commencent à s'élever, et la côte est formée par des mon- « tagnes très-hautes et à pic, dont le sommet est couvert de bois. « Cette chaine de montagnes s'étend dans la direction du Sud au « Nord » (\*). Broughton quitta la côte de Formose par 23° 12' N. Sur la carte de Horsburgh cette côte, à partir de la pointe méridionale, prend une direction tout à fait Nord, ce qui s'accorde aussi parfaitement avec le passage du Capitaine Broughton que je viens de citer.

La petite isle que Broughton nomme la *Basse*, mais qui sur la carte de Horsburgh est nommée *Sama-sana*, a une étendue de cinq milles dans une direction NNE et SSO; elle est entourée de rochers surtout dans sa partie septentrionale. Le Capitaine Broughton qui la passa de près, la place par 22° 40' N et 121° 32' E à dix milles de la côte de Formose; c'est aussi dans cette distance que je l'ai placée sur ma carte; sur celle de Horsburgh elle est à neuf lieues de Formose, probablement d'après les journaux des vaisseaux de la compagnie des Indes, le Glatton et le Canton, qui pendant un calme furent entraînés près d'elle.

Une détermination exacte des dangers situés près de la partie méridionale de Formose est sans contredit de la plus grande importance pour les vaisseaux qui naviguent dans ces parages pendant un

(\*) Broughton voyage de découvertes Tome II, pag. 18.

temps mauvais, comme il l'est presque toujours dans le Déroit de Formose. Le principal danger dans ce déroit, c'est l'écueil de Vela-Rete. Ayant déjà donné la position géographique de cet écueil pag. 227, j'ajouterai seulement ici que les rochers dont il est formé, sont en partie à fleur d'eau, et en partie élevés au dessus de la surface. Le Capitaine Broughton ayant passé entre le Vela-Rete et la pointe SE de Formose, trouva le passage très sain; il y éprouva un courant qui portoit à l'Est avec une vitesse de 30 milles en 24 heures et qui, après qu'il eut doublé Formose, portoit au Nord.

A douze lieues vers l'Est de la pointe SE de Formose se trouvent deux isles, nommées le grand et le petit Botol Tobago Xima. Le Capitaine Ross détermine la différence de méridien entre Vela-Rete et la pointe occidentale de la grande isle Botol, située par  $21^{\circ} 59'$  de latitude, à  $42'$ , ce qui lui donne la longitude de  $121^{\circ} 33' 50''$  E (\*). Cette isle a 3 ou 4 milles d'étendue; elle est très peuplée, surtout dans la partie méridionale où se trouvent plusieurs villages. Si on la relève dans le NNE ou SSO, elle a l'apparence d'une selle, et est assez haute pour pouvoir être vue à 16 ou 17 lieues de distance. La petite Botol Tobago qui est aussi élevée, gît à 2 ou  $2\frac{1}{2}$  milles au SE de la grande, un ressif qui a plus de 100 brasses de longitude se rattache à son extrémité méridionale.

Le déroit entre l'isle de Formose et les deux isles Botol Tobago Xima d'un côté, et les isles *Bashee* de l'autre, forme l'entrée orientale de la mer de la Chine et se nomme le *Déroit de Formose*. Les seuls dangers que l'on connoissoit dans ce canal étoient les rochers de Vela-Rete; mais comme ils se trouvent à 14 lieues dans l'Ouest de la petite isle Botol Tobago, ils laissent assez de largeur au déroit pour le passer même pendant une nuit orageuse, bien entendu qu'on ait vû l'isle Botol Tobago avant la nuit tombante, ou qu'on

(\*) Dans un autre endroit la longitude de Botol Tobago Xima est marquée par le Capitaine Ross à  $121^{\circ} 37' 22''$ . Le milieu de ces déterminations donneroit avec  $42'$  différence de méridien,  $120^{\circ} 55'$  pour la longitude de Vela-Rete.

ait eu des observations très exactes, de manière à pouvoir entièrement se fier sur sa position. J'en ai fait l'expérience à bord de la *Nadiéjeda*. Je me trouvois le 17 Novembre 1805 à midi à 50 milles dans l'E<sup>1</sup> N de la petite isle Botol Tobago, lorsqu'à deux heures de l'après midi nous eûmes subitement un vent très fort du Nord, accompagné d'une grosse mer de la partie SO, et un temps si brumeux que je ne pus espérer de reconnoître l'isle Botol Tobago. Connoissant cependant la marche excellente de mes chronomètres, et ayant eu de bonnes observations, je croyois qu'il valoit mieux traverser le détroit dans la tempête que de mettre par un tel temps en cape hors du détroit, ce qui pourroit devenir très dangereux à cause de l'incertitude de la direction des courans. Je fis gouverner au SO  $\frac{1}{4}$  O; cette route me fit approcher beaucoup plus près que je ne l'aurois voulu, d'un danger qui, quoique déjà découvert alors, n'étoit cependant pas encore indiqué sur les cartes à mon départ d'Europe. Si le courant avoit porté seulement un peu au Nord, j'aurois facilement pu me briser sur ce ressif qui a été nommé ressif de *Cumbrian*, mais qui doit porter le nom de *Gadd*, d'après celui qui l'a, le premier, découvert. Ce fut le 12 Janvier 1800 qu'on le découvrit à bord d'un vaisseau suédois l'Oster Gothland, commandé par le Capitaine *Gadd*. Comme la latitude de  $21^{\circ} 45'$  qu'il lui avoit trouvée, correspond exactement avec la latitude de *Vela-Rete*, et que d'ailleurs sa longitude ne différoit que de 20 minutes, on supposa d'abord que cet écueil n'étoit autre chose que *Vela-Rete* et on ne le marqua pas sur les cartes. En 1808 cependant on découvrit à bord du vaisseau la *Charlotte*, commandé par le Capitaine *Purefoy* un écueil à l'endroit indiqué par le Capitaine *Gadd*, et la même année il fut encore vu sur la frégate angloise *Cornwallis*. Le Lieutenant *Smith*, dont j'ai déjà fait mention dans le cours de cet ouvrage (pag. 17) et qui servoit alors sur cette frégate, déterminâ la latitude du ressif par  $21^{\circ} 42' 30''$  N, directement au Sud de la petite isle de Botol Tobago, ce qui ne permit plus de douter de l'existence d'un écueil, autre que celui de *Vela-Rete*; mais le Capitaine *Tate* commandant le vais-

seau le *Cumbrian*, ayant découvert en 1809 un nouvel écueil par  $21^{\circ} 35'$  de latitude, on étoit embarrassé de décider, si les observations du Lieutenant Smith et des Capitaines Gadd et Purefoy étoient exactes, ou si l'écueil découvert en 1809 n'étoit pas un danger différent de celui découvert en 1800 et en 1807. Le Capitaine Tate ayant déclaré que la latitude de  $21^{\circ} 35'$  avoit été déterminée deux jours de suite par un tems extrêmement favorable, chose qui est bien rare dans le Détroit de Formose, on n'avoit pas le moindre doute sur l'exactitude de ses observations. La question enfin a été résolue par le Capitaine Ross. Après avoir vainement cherché l'écueil du Capitaine Tate par  $21^{\circ} 35'$ , il a trouvé l'écueil du Capitaine Gadd par  $21^{\circ} 43'$ , c. à. d. exactement dans la latitude déterminée par le Lieutenant Smith et le Capitaine Purefoy. Cet écueil, dont l'étendue d'après le Capitaine Ross n'est pas au delà de 100 Yards, gît dans le S  $2^{\circ}$  E de la petite isle de Botol Tobago, à la distance de 13 milles.

*Les Pescadores* ou isles *Ponghou* sont un groupe d'isles, d'islots et de rochers joints ensemble par des ressifs, situés entre Formose et la côte opposée de la Chine. Elles comprennent une étendue de 16 lieues dans une direction N et S, entre  $23^{\circ} 6'$  et  $23^{\circ} 54'$  de latitude. Les isles principales de ce groupe sont: *Pehoe* ou *Ponghou*; l'isle *des Pécheurs*; l'isle *Haute*; deux isles de *Table*; l'isle *Rover*; les isles *d'Ouest*, *de Sud*, *d'Est*; l'isle *des Ressifs* (Reef island); l'isle *basse* et l'isle *des Oiseaux*. Elles sont séparées de la côte de la Chine par un canal de 30 à 35 lieues de largeur. Celui qui est entre ces isles et Formose, n'a pas au delà de dix lieues d'après la carte de Horsburgh; sur celle de Danville sa largeur n'est que de sept lieues. Aucun des deux détroits qui se trouvent à l'Est, et à l'Ouest des isles *Pescadores* n'a été exploré; on ne sauroit donc prononcer sur la sureté de la navigation d'autant moins qu'il y a plusieurs haut-fonds dans tous les deux. Ceux qui se trouvent à l'Ouest et au Sud des *Pescadores* furent omis dans les nouvelles cartes, quoiqu'on les trouve marqués dans les vieilles cartes hollandaises de Vankeulen (\*);

(\*) Burney memoir to a chart of the China sea.

et ce n'est que depuis que La Pérouse et plus tard Broughton les ont trouvés, qu'ils ont reparus sur les cartes. Ce dernier tomba inopinément et de nuit sur un banc où il n'y avoit que trois brasses, et La Pérouse avoit des sondes si inégales qu'elles diminuoient tout d'un coup de 40 à 12 et 8 brasses, ce qui l'obligea de revirer de bord et de retourner au Sud. Il aperçut sur l'isle de Formose l'embouchure d'une grande rivière, située par  $23^{\circ} 25'$  de latitude, et des bancs de sable qui s'étendent de 4 à 5 lieues au large; de sorte qu'il n'estimoit guères le canal entre les isles Pescadores et ces bancs à plus de quatre lieues de largeur. La Pérouse mouilla par le travers de cette rivière sur 37 brasses fond de vase (\*). Le vaisseau anglois, l'Elise, découvrit aussi un banc de 5 à 8 brasses avec des sondes régulières, directement dans l'Ouest de l'isle Haute. Sur la carte de Horsburgh ce banc a une assez grande étendue. Ross n'y trouva pas moins de sept brasses; il y mouilla par  $22^{\circ} 51' N$  et  $119^{\circ} 01' E$ ; à un second mouillage près des Pescadores il trouva 13 brasses fond de sable avec des coquillages; on releva alors l'isle Haute depuis  $S 24^{\circ} E$  jusqu'au  $S 79^{\circ} E$ , et la *ville de Paukfo* sur la grande isle de Ponghou au  $N 35^{\circ} E$ , à la distance de huit milles. L'isle d'Ouest qui est composée de deux rochers élevés, restoit alors dans le  $N 37^{\circ} O$ . L'isle Haute située par  $23^{\circ} 14' N$  et  $119 26' E$ , peut être aperçue à six lieues de distance; sa pointe occidentale se termine par un brisant qui s'avance d'un mille au large.

La collection des cartes de Dalrymple contient deux cartes détaillées de ce groupe; l'une d'après une carte hollandoise manuscrite et l'autre d'après les relèvemens d'un Capitaine Duff, faits en 1792. La première est sans contredit la meilleure; elle contient des détails qu'on ne pouvoit obtenir que par une reconnaissance exacte, que les Hollandois étoient bien en état de faire, puisqu'ils furent si longtems en possession de ces isles. Sur la carte du Capitaine Duff la route de son vaisseau est tracée à l'Ouest des isles Pescadores,

(\*) La Pérouse voyage autour du monde, Tome II, pag. 374.

il ne put donc dessiner sur sa carte que ce qu'il avoit observé lui même. Le Capitaine Broughton ne parle que de l'isle des Pêcheurs qui lui a paru très peuplée et bien cultivée. Il remarqua une coupure à sa partie NE, et un rocher isolé à environ un mille dans l'intérieur de l'entrée de cette baie. Sur la carte hollandaise l'entrée Nord de la rade, formée par l'isle Ponghou et l'isle des Pêcheurs, porte le nom de *Porte d'enfer* (Hell gate); l'entrée Sud est d'après cette carte plus large que la porte d'enfer.

Pour ce qui regarde la position géographique des Pescadores, j'ai suivi la nouvelle carte de la mer de Chine par Horsburgh qui a probablement pris pour base les déterminations du Capitaine Ross. L'isle méridionale est placée dans la carte d'Horsburgh par  $23^{\circ} 6'$  de latitude, et l'isle aux Oiseaux qui est la plus septentrionale du groupe, par  $23^{\circ} 52'$ ; la plus orientale s'y trouve par  $23^{\circ} 9'$  et  $119^{\circ} 49'$ , et l'isle la plus occidentale par  $23^{\circ} 21'$  et  $119^{\circ} 23'$ . Le milieu de la grande isle c. à d. de l'isle Ponghou est situé par  $23^{\circ} 33'$  et  $119^{\circ} 34'$ ; la ville de *Pankfoo* ne peut pas cependant se trouver sur cette isle, comme on devoit le supposer d'après Ross, puisqu'il donne 8 milles pour distance entre cette ville et l'isle Haute, tandis que celle-ci est à  $19'$  au Sud de la grande isle.

On désigne ordinairement par la dénomination de Détroit ou Canal de Formose, le détroit entre cette isle et la Chine, aussi bien que celui qui se trouve entre Formose et les isles Bashees. Pour éviter l'inconvénient qui peut resulter dans les explications géographiques, si l'on désignoit du même nom deux objets très différens l'un de l'autre, j'ai nommé le premier *Détroit de Fokien* d'après la province qui forme toute sa partie occidentale, et j'ai conservé celui du *Détroit de Formose* au canal qui sépare cette isle des isles Bashee.

#### CÔTE SUD ET SUD-EST DE LA CHINE.

Le Capitaine Ross et le Lieutenant Maughan ont reconnu avec le plus grand détail la côte méridionale de la Chine jusqu'au  $24^{\circ}$  de



latitude. Voici une liste des cartes de cette partie de la Chine publiées par M. Horsburgh d'après leurs relèvemens.

1. Carte des différens passages pour arriver à Macao. 1808.
2. Relèvement de la côte méridionale de la Chine. 1808.
3. Plan du Port Namou.
4. Plan du Port Hui-Ling-sang.
5. Plan du passage de Lintin à Bocca Tigris.
6. Plan du Port de Tien-Pack.
7. Plan de la Baie de Harlem.
8. Carte de la côte de la Chine, à l'Est de l'isle le grand Ladrone.
9. Continuation de la côte de la Chine, depuis Breaker point jusqu'aux isles de Lamok. 1816.
10. Carte des isles et des passages situés à la partie SO de la Chine 1821.

Toutes les remarques hydrographiques du Capitaine Ross relativement à son travail, ont été insérées dans le grand ouvrage de M. Horsburgh, (East India Directory), qui est aussi l'éditeur de ses cartes.

Il est à supposer, que les longitudes du Capitaine Ross sont très exactes et préférables à toutes celles déterminées antérieurement. Je n'en citerai que quelques unes, dont j'ai fait usage pour la construction de ma carte de la côte de Chine, appartenante à ce mémoire. Il a déterminé Canton par  $113^{\circ} 15'$  E. Macao par  $113^{\circ} 31' 30''$ . L'isle de Potoe, nommée aussi isle du Passage par  $113^{\circ} 37' 50''$  (\*). L'isle la grande Ladrone par  $113^{\circ} 43'$ . La détermination de cette isle par le Capitaine Horsburgh qui dans la première édition de sa carte

(\*) Je dois observer ici, qu'ayant pris dans mon voyage autour du monde, en quittant les côtes de la Chine, l'isle de Potoe pour mon point de départ, j'en avois fixé la longitude d'après le milieu des observations de différens navigateurs, par  $113^{\circ} 45'$ , et que conséquemment il se trouve dans toutes les déterminations de longitude faites sur la Nadiéjeda depuis cette isle jusqu'au détroit de la Sonde, une erreur de  $7' 10''$  trop à l'Est. Voyez mon voyage autour du monde, Tome second.

de la mer de Chine fait passer son premier méridien par cette isle, n'en diffère que d'une seule minute.

La carte du Capitaine Ross des passages qui conduisent à Macao, construite d'après une très grande échelle, présente toutes les isles situées près des entrées; avec l'aide de cette carte et des mémoires qui l'accompagnent, tout vaisseau, venant du Sud ou de l'Est, peut hardiment risquer d'entrer à Macao sans avoir besoin de recourir aux misérables pêcheurs ou pilotes du pays qui, vu leur ignorance, n'oseroient pas prendre sur eux de conduire de grands vaisseaux européens, si le passage étoit réellement dangereux.

Après s'être orienté par les deux isles, la grande Ladrone et les Oreilles d'âne, qui sont les meilleures marquées, le vaisseau fera route directement sur l'isle de Potoe; le passage entre cette isle et *l'isle Montanha* a  $4\frac{1}{2}$  milles de largeur, et la profondeur de l'eau y est de 5 à 6 brasses. Si le tirant d'eau ne surpasse pas 20 pieds, le meilleur mouillage sera à  $1\frac{1}{2}$  milles de l'entrée du *Typa* (Rade intérieure de Macao) à l'ESE de la ville; la profondeur y est de  $4\frac{1}{2}$  brasses.

La grande isle de Ladrone est visible à neuf lieues de distance; elle se distingue de toutes les autres isles situées à proximité de Macao, par une haute montagne en forme de dôme. L'isle appelée les Oreilles d'âne, située à 17 milles dans l'Est  $10^{\circ}$  Sud de la grande Ladrone, a reçu son nom de deux pics, qui se trouvent à l'extrémité Ouest de l'isle. Depuis la publication de la carte du Capitaine Ross, on a découvert le 20 Août 1820 sur le vaisseau le Cambridge, un écueil très dangereux dans le passage entre les Oreilles d'âne et les isles de Lema; il n'a qu'une étendue de 20 à 30 pieds; le brassage y est de 17 pieds. Son gisement est à un mille de *North white Rock*, rocher qui se trouve tout près des Oreilles d'âne. Tout à l'entour du Rocher de Cambridge, les sondes donnent 21 et 22 brasses et diminuent subitement jusqu'à 5 et 6 brasses (\*).

(\*) Horsburgh East India Directory; supplément pag. 52.

L'Amiral Burney a marqué sur sa carte de la Chine, d'après de vieilles cartes hollandoises, un haut fond à 25 milles au SE de la grande Ladrone, sous le nom de *Wacksachtig Ground* (\*). Il faut cependant supposer qu'il n'existe pas, car le Capitaine Ross l'auroit sans doute retrouvé.

Les vaisseaux destinés pour Canton, qui pendant la mousson du NE entrent par le Détroit de Formose dans la mer de la Chine, doivent faire route par le *Passage de Lema*, pour ne pas manquer la Rade de Macao, ce qui peut arriver facilement quand on passe au Sud des isles de Lema. L'entrée de ce passage entre les isles Lema et *Pootoy* a six milles de largeur; il est très sain, comme toute la route depuis Lema jusqu'à la Rade de Macao qui n'a que des dangers visibles et par conséquent faciles à éviter; le brassiage y est de 17 à 20 brasses sur un fond de vase. Si cependant on entre ce passage pendant un tems couvert, on doit prendre garde de trop s'approcher des isles, dont la partie septentrionale du canal est parsemée. La distance de Lema jusqu'à *l'Isle Lantao* est de 23 milles et la route Ouest. *L'Isle de Lintin* est située à mi-chemin; on peut la doubler par le Nord ou par le Sud; si on la laisse à gauche c. à d. au Sud, il faut faire attention à quelques rochers qui s'étendent à environ un mille de distance au large de la pointe NE de l'isle.

A l'Ouest de Lintin se trouvent deux petites isles *Chi-chow* et *A-chow*, éloignées d'une demi lieue l'une de l'autre. C'est entre ces deux isles qu'on fait route; le brassiage y est de 12 à 13 brasses, et il n'y a aucun danger dans ce passage, hormis un haut-fond à l'Ouest de l'isle A-chow. De là on entre dans le canal, nommé *Passage de Lantao* qui est plus étroit et a huit milles de long, la route à suivre est NO à-peu-près. Dès qu'on a passé l'isle de Lantao, et qu'on relève une haute montagne qui se trouve sur cette isle dans l'Est, on se trouve déjà sur la Rade de Macao en 5 et 6 brasses; plus près de la *Typa* la profondeur n'est plus que de 4 et 3½ brasses.

(\*) Chart of the Coast of China and of the Eastward etc. 1810.

Le passage entre les isles de Lema est non seulement très sain; mais il offre encore l'avantage d'avoir dans sa partie Nord, d'excellens ports où l'on peut mouiller avec la plus grande sécurité, lorsqu'on est surpris par un Ty-fong. On peut trouver dans les ouvrages de Mr. Horsburgh et du Capitaine Ross des notices très détaillées sur la côte méridionale de la Chine et des passages qui conduisent à Macao et à Canton; notions dont on ne sauroit se passer quand on a à naviguer ces parages (\*).

Le *Cap Fokay* par  $22^{\circ} 33'$  de latitude et  $114^{\circ} 53'$  de longitude forme la pointe méridionale d'une baie, qui sur les cartes angloises porte le nom de *Harlem*, et où l'on est abrité tant que les vents soufflent du NE à l'Est. La petite isle de *Mendoza* qui est élevée et accore, se trouve directement devant l'ouverture de la baie par  $22^{\circ} 31' 22''$  N et  $114^{\circ} 50' 45''$  E, dans le S  $52^{\circ}$  O à  $8\frac{1}{2}$  milles de la pointe Fokay. A un demi mille au SO du cap Fokay et à environ un mille dans le Nord de l'isle Mendoza, se trouve la petite isle *Tsincoe* qui est bien remarquable par le trou qu'elle a dans son milieu. Le Capitaine Ross recommande aux navigateurs qui craindraient un Ty-fong, de ne point aller chercher un abri dans la baie de Harlem, mais de courir 9 ou 10 milles plus à l'Ouest, vers un port sûr et vaste, que les Européens nomment *Baie de Bias* et les Chinois *Ty-lo-so*; cette baie a  $4\frac{1}{2}$  milles de largeur sur environ neuf milles d'enfoncement, et une profondeur de dix brasses qui diminue graduellement en s'avancant au Nord. L'isle nommée par les Chinois *Chung-Chow* et par Dalrymple *Single-island*, gît au SE de l'entrée de la Baie de Harlem, d'après les observations du Capitaine Ross par  $22^{\circ} 20'$  N et  $114^{\circ} 40' 15''$  E.

La *Baie de Mir* en Chinois *Ty-po-hoy*, est située à l'Est de la Baie de Harlem. On y est abrité de tous les vents, excepté de ceux qui

(\*) On a commencé à publier, dans les excellentes Annales maritimes et coloniales de Mr. Bajot, une traduction de quelques parties de l'ouvrage de Mr. Horsburgh. La description des côtes Sud-Est de la Chine se trouve dans les N-os Janvier, Février et Mars de l'année 1825.

viennent du Sud au SO. L'entrée de la baie a cinq milles et demi de largeur; mais une grande roche noire hors de l'eau et quelques rochers couverts, situés au SO de celle-ci, réduisent à une largeur de trois milles le canal par lequel passent les navires et qui se trouve compris entre la côte de l'Est et la roche noire. On trouve sur la carte du Capitaine Ross une grande ville *Tysammie* par  $22^{\circ} 46' 30''$  et  $115^{\circ} 24' E$  et deux d'une moindre importance, situées sur la côte: *Chup-ching* par  $22^{\circ} 43' 30'' N$  et  $115^{\circ} 27' E$ , et *Kheeseak* par  $22^{\circ} 49'$  et  $115^{\circ} 50'$ .

Un point très important pour la navigation de la mer de la Chine est le rocher, nommé par les Européens *Pedro Branco* et par les Chinois *Tysing-cham*. Quand on le relève au Nord, il a l'apparence de deux rochers séparés; son sommet est de couleur blanche. Il gît d'après Ross au  $S 50^{\circ} 15' E$  de l'isle Tsincoe; au  $S 42^{\circ} E$  à 19 milles du Cap Fokay, et au  $S 21^{\circ} 27' E$  d'un rocher blanc, situé directement dans l'Est à huit milles du Cap Fokay. Le brassiage tout à l'entour de Pedro Branco est de 20 jusqu'à 40 brasses d'eau. Quoique beaucoup de navigateurs aient déterminé sa longitude, celle que lui donne le Capitaine Ross doit être préférée à toutes les autres, puisqu'elle se fonde sur des mesures chronométriques réitérées entre Macao et ce rocher. Sa position géographique est  $22^{\circ} 19' 30'' N$  et  $115^{\circ} 7' 45''$ . D'après cette longitude il a déterminé au moyen de trois excellents chronomètres plusieurs points importants de la Mer de Chine. C'est ainsi p. e. qu'il a fixé à  $1^{\circ} 36'$  la différence de méridien entre ce rocher et le dangereux ressif de Pratas, ou proprement dit, de la petite isle qui se trouve à l'extrémité occidentale de ce ressif, et comme la traversée du Capitaine Ross de Pedro Branca aux Pratas ne dura que 24 heures, il ne peut y avoir d'erreur dans sa détermination qui est de  $115^{\circ} 7' 45'' + 1^{\circ} 36' = 116^{\circ} 43' 45''$ . Il résulte  $116^{\circ} 44' 45''$ , si on la calcule d'après la direction et la distance de la pointe N de l'isle Lema aux Pratas, que le Capitaine Ross détermina à  $S 58^{\circ} 55' E$ , 157 milles. Le Capitaine King trouva exactement la même longitude; il en détermina la latitude

par  $20^{\circ} 42' 55''$ ; la pointe NE du ressif par  $20^{\circ} 47' N$  et  $116^{\circ} 53' 45''$ ; la pointe NO par  $20^{\circ} 45'$  et  $116^{\circ} 42' 30''$  (\*). Ce dangereux écueil est de forme circulaire et composé de rochers de coraux, dont les uns sont au niveau de l'eau, et les autres couverts par deux à huit pieds; plusieurs vaisseaux y ont échoué.

Le Capitaine Ross a vainement cherché le Banc du St.-Esprit dans la position qu'on lui assigne sur beaucoup de cartes. La moindre profondeur qu'il trouva, par  $19^{\circ} 30' 10'' N$  et  $113^{\circ} 6' E$ , fut de dix brasses; le vaisseau le Grosvenor trouva ici une profondeur de  $6\frac{3}{4}$  brasses. Ce peu de profondeur, joint à une commotion irrégulière de la mer en cet endroit, que le Capitaine Ross y trouva également, peut avoir induit en erreur des navigateurs et leur avoit fait supposer ici quelque haut-fond. Mais quoique le Capitaine Ross n'en découvrit pas, on fera toujours bien d'user de la plus grande circonspection en passant cet endroit.

A partir du Cap Fokay la côte de la Chine prend une direction ENE; on trouve le détail des relevemens faits par le Capitaine Ross dans le supplément de l'ouvrage de Mr. Horsburgh. La côte prend brusquement une direction Nord, près d'une pointe située par  $22^{\circ} 56' 45'' N$  et  $116^{\circ} 31' 30''$ , que Ross nomme sur sa carte *Breakers point*.

Le Cap de Bonne Espérance situé par  $23^{\circ} 13' 45'' N$  et  $116^{\circ} 50' E$  est une pointe très saillante, où les Chinois ont une forteresse. Au NE à cinq lieues de ce cap se trouve l'isle de Namao, séparée du continent par un chenal de 2 à 3 milles, dans lequel le Capitaine Ross ne trouva pas moins de  $3\frac{1}{2}$  brasses d'eau. Namao a 12 milles de longueur de l'Est à l'Ouest; son extrémité NE gît par  $23^{\circ} 32' N$  et  $117^{\circ} 13' E$ .

A douze milles au SE de Namao gisent les isles de Lamock par  $23^{\circ} 17' N$  et  $117^{\circ} 21'$ . Ce groupe composé de trois petites isles et d'un gros rocher, s'étend à quatre milles du NE  $\frac{1}{4}$  E au SO  $\frac{1}{4}$  O. Au large de l'isle la plus méridionale se trouve une trainée de rochers qui

(\*) Troisième voyage de Cook, Tome III, pag. 412, édition originale.

se prolonge à environ cinq milles de distance. Le canal entre ces isles et l'isle de Namao est très rétréci par un groupe d'islots et de rochers, de sorte que sa plus grande largeur n'excède pas six milles.

Comme la reconnaissance du Capitaine Ross ne s'étend pas au delà du  $24^{\circ}$  de latitude, j'ai copié la partie de la côte de la Chine depuis cette latitude jusqu'au  $27^{\circ}$  bornes de ma carte, d'après celle de la Province de Fokien dans l'Atlas de la Chine, dressé par Danville d'après les relevemens des Jésuites. J'ai cependant fait usage des observations et des relevemens recueillis par différens navigateurs anglois, et dont on trouve les données dans les ouvrages de Mr Horsburgh. Feu l'Amiral Burney a suivi dans sa carte de la côte de la Chine (Chart of China with the sea eastward) celle de Van-Keulen, qui cependant ne peut être comparée à celle de Danville. Par exemple l'entrée au Port Amoy est marquée sur la carte de Danville par  $24^{\circ} 22'$  de latitude; d'après les observations du Capitaine Ross elle est par  $24^{\circ} 20'$ . Sur la carte de Burney elle est par  $24^{\circ} 35'$ . Les deux rochers, gisant dans le NE des isles de Lamock, nommés sur les cartes angloises, *les Frères*, ne se trouvent pas du tout sur la carte de Burney. Sur celle de Danville elles sont placées par  $23^{\circ} 32'$  de latitude sous les noms de *Tasiang-chang* et *Siao-chang*, et d'après le Capitaine Ross l'islot méridional est situé par  $23^{\circ} 32'$  et à  $27\frac{1}{2}$  milles au N  $58^{\circ}$  E de l'isle la plus SO du groupe Lamock. Il n'y a donc aucune erreur de latitude dans la carte de Danville tant pour le Port Amoy que pour les islots les Frères; les longitudes y sont aussi justes: Amoy y est à  $1^{\circ} 50'$  à l'Est du méridien de Peking ou par  $118^{\circ} 17'$  à l'Est de Greenwich, et les Frères à  $1^{\circ} 23'$  à l'Est de Peking ou  $117^{\circ} 50'$  de Greenwich. Les observations astronomiques du Capitaine Ross placent l'entrée du Port Amoy à  $118^{\circ} 16'$  et les Frères à  $117^{\circ} 48'$ . Voici encore un exemple. L'isle de la Chapelle, nommée par les Chinois Nanting ou Nantin, git d'après le Capitaine Ross à  $47\frac{1}{2}$  milles au N  $36\frac{1}{2}$  E de l'islot le plus méridional des Frères, par  $24^{\circ} 11'$  N et  $118^{\circ} 20'$  E. Sur la carte de

\*\*

Danville, elle est située par  $24^{\circ} 10'$  de latitude, à 48 milles N  $43^{\circ}$  E des Frères. On ne sauroit exiger une plus grande concordance, ni de preuve plus évidente de l'exactitude de la carte de Danville et de l'excellente méthode employée par les Jésuites, les P. P. Mail-la et Henderer, qui ont fait la levée de la Province de Fokien.

Les vaisseaux destinés pour Amoy, nommé par les Chinois *Hin-mensou*, gouvernent d'abord sur l'isle de la Chapelle, connue aussi chez les Anglois sous le nom d'*Isle Percée* (perforated island), à cause d'une ouverture qu'on observe à travers d'elle, quand on la relève à l'ENE ou à l'OSO. Ayant l'isle à quatre lieues au N  $\frac{1}{2}$  NO, et se trouvant par 26 brasses d'eau, on doit en examinant la côte, voir dans le NO  $\frac{1}{2}$  N une montagne ronde; à la vue de cette montagne qui est très remarquable, il faut gouverner sur l'isle de la Chapelle que l'on peut passer tant d'un côté que de l'autre. De là il faut se diriger au N, sur l'entrée de la baie ou du port, en se conservant par 11 ou 12 brasses d'eau, et l'on ne tardera pas à apercevoir *Ou-su* ou la *grande Goave* qui est une isle alongée, placée dans l'entrée, et ayant une montagne rocaillense à chacune de ses extrémités, ainsi qu'une baie de sable dans son milieu. Sa plus grande étendue est de deux milles du N au S. On trouve à la distance de 2 milles à l'Est de cette isle une roche assez élevée nommée par Ross *Cow-chat*, qu'il place par  $24^{\circ} 20'$  N et  $118^{\circ} 16' 30''$  E; elle peut être laissée d'un bord ou de l'autre; mais il est préférable de la doubler à l'Est, en s'en tenant à une distance d'un mille par 16 brasses d'eau. D'ici l'on aperçoit le chenal qui est entre la *petite Goave*, située au Nord de la grande et les cinq isles qui en sont au NE; il a environ un mille et demi de largeur, et l'on trouve juste au milieu du chenal dans lequel il faut nécessairement se tenir, une profondeur de 12 à 14 brasses (\*). Quand on est rendu ici, il faut gouverner au NO  $\frac{1}{2}$  N; cette route conduit à la Rade intérieure d'Amoy, formée

(\*) Sur le plan du Port Amoy dans la collection de Dalrymple, copié d'après Van Keulen, la petite Goave est nommée *Isle Angloise* et les cinq isles, (dont il en marque cependant six), *isles de Touffa*.



par la côte SO de l'isle Amoy et l'isle de *Colong-su*. La distance depuis l'isle Ou-su jusqu'à la Rade d'Amoy est de 15 milles, le brassiage diminue de 11 à 8 brasses. L'embouchure de la rivière de *Chincheu* est sur la côte Sud de la baie, et au NE à 9 milles du rocher Cow-chat on trouve la grande isle de *Quemoy*, nommée par les Chinois *Kin-men-sou*.

D'après Horsburgh la Baie de Toe-kow gît à 11 ou 12 lieues dans le NE de l'entrée de la Baie d'Amoy; c'est une baie ouverte exposée aux vents d'Est et d'ENE. A 3 ou 4 lieues plus loin et dans la même direction, par  $24^{\circ} 54'$  de latitude et  $118^{\circ} 40'$  de longitude, se trouve la *Baie de Chinchow* qui est grande, et dans laquelle on est à l'abri des vents de N et de S, par les pointes de terre qui s'avancent de chaque côté. On trouve sur la carte de Danville une baie, située dans la même direction et à la même distance d'Amoy que celle de Chinchow, dans laquelle se décharge la rivière *Nannganti*, à l'embouchure de laquelle se trouve la ville de *Sinen-tcheou-fou*.

Les isles de *Lamyet* qui forment une chaîne d'une étendue de plus de 20 lieues, commencent depuis le 25 degré de latitude. La plus grande de ces isles est nommée *Hai-tan-ching*, Horsburgh n'en fait pas mention. La plus méridionale de ces isles, par  $24^{\circ} 59' 15''$  et  $119^{\circ} 34' 30''$ , est nommée par Ross, *Ock-sow*. Les vaisseaux de l'ambassade du Lord Amherst passèrent entre cette isle et le continent; le brassiage y étoit de 13 brasses.

Les pointes *Pekia-so* au Nord et *Meikou-so* au Sud; à 6 lieues de distance l'une de l'autre, forment une grande baie, dans laquelle la rivière *Chang* se décharge. Sur la carte de Danville cette rivière est nommée *Minngantsking*; à son embouchure se trouve la ville de *Foutcheou-fou*. On trouve dans la collection de Dalrymple (d'après une carte manuscrite hollandaise publiée par Bellin) le plan de cette baie, qui y est nommée *Hocsieu* ainsi que la ville *Foucheu*. Devant cette baie se trouve une chaîne d'isles qui barricadent presque entièrement son entrée. Sur la carte de Dalrymple celles qui sont le plus au Sud, portent le nom de *Narden* et *Crocodil*. La dernière

est à sept milles à l'Est de la pointe *Mey-hou-so*, et forme l'entrée principale de la baie, qui est encore retrécie par un dangereux ressif de rochers dans le Nord de la pointe *Mey-hou-so*, à la distance de cinq milles de la côte.

D'après Horsburgh le *Port de Ting-hoy* est situé par  $26^{\circ} 10' N$  et  $119^{\circ} 57' E$ . Cette position a probablement été déterminée par le vaisseau anglois, le *Canton*, qui le 7 Avril 1797 mouilla devant l'ouverture de cette baie. Sur les cartes de Danville, aussi bien que sur celles de Dalrymple, *Tinghoy* se trouve à sept milles vers l'Ouest de la pointe *Pekia-so*. Ce cap forme également la pointe méridionale d'une profonde baie, qui est obstruée de beaucoup d'isles et dans laquelle se déchargent plusieurs rivières. Une grande presqu'isle, qui dans une direction NNE et SSO a plus de 20 lieues de longueur, en forme sa limite septentrionale. Son extrémité Sud gît d'après la carte de Danville par  $26^{\circ} 23' N$ . C'est ici que se termine ma carte.

#### VENTS ET COURANS.

Les deux cartes, l'une de l'isle Formose, qui représente une grande étendue des côtes méridionales de la Chine et de la mer qui les baigne, et la carte suivante des isles *Bashee* et *Babuyanes* (N 27 de cet Atlas), sur laquelle se trouve toute la côte N et une partie de la côte NO de l'isle de *Luçon* jusqu'au 16<sup>ème</sup> degré de latitude, peuvent être utiles aux vaisseaux destinés pour *Canton* ou *Manille*, et particulièrement à ceux qui entrent dans la Mer de Chine par le Détroit de Formose. Quoiqu'elles ne contiennent que la partie septentrionale de cette mer, une parfaite connoissance des vents, des moussons et des courans qu'on y trouve, est toujours un objet de la plus grande importance pour les navigateurs qui visitent ces parages; je crois donc leur rendre un service, en ajoutant ici un article sur les moussons, les vents et les courans dans la Mer de Chine, contenu dans l'excellent ouvrage du Capitaine Horsburgh: *East India Directory*, ouvrage qui ne se trouve peut-être pas entre les mains de chacun. Je donne cet article en entier d'après une traduction faite par le Lieutenant

Predeau de la Marine Royale de France, qui se trouve dans les Annales maritimes et coloniales, et je n'en ai retranché que ce qui y est dit sur les typhons, au sujet desquels j'ai déjà inséré des notions assez détaillées dans l'introduction au premier volume de ces mémoires.

#### DE LA MOUSSON DU SO.

La mousson du SO commence généralement dans la Mer de Chine, au milieu ou vers la fin d'Avril; elle y règne jusques dans la première quinzaine du mois d'Octobre, et chaque année, son retour n'éprouve qu'une accélération ou qu'un retard de 12 à 15 jours. Elle s'établit plutôt aux environs des golfes de Siam, de Tonkin, et le long des côtes de l'Ouest que dans la partie orientale de la pleine mer, ou sur les côtes de la Chine, de Palawan et de Luçon. On la ressent aussi plus tard au Sud du Cap Padaran, de Pulo-Sapata, et le long de la côte de Palawan, au S de la Mer de Chine, que dans la partie du Sud, car il arrive fréquemment que les vents de S prévalent entre le Détroit de Sincapour et Pulo-Sapate, jusqu'au 8, 10 ou 15 Octobre, quoique des vents de NE ou de l'Est soufflent dans le Nord de cette mer. En Septembre et pendant une grande partie d'Octobre, on rencontre à l'extrémité Ouest de Palawan de fortes brises de SO, accompagnées de temps sombres et pluvieux.

Durant le mois de Mai, il existe souvent au large des brises faibles et variables, et pendant toute la mousson du SO on éprouve quelque fois, pendant un jour ou deux, des vents d'Est et de SE, particulièrement dans la partie Nord de la Mer de Chine, où ces vents prédominent fréquemment dans l'une ou l'autre mousson. Aux environs de Formose, de même qu'entre cette isle et la côte de Chine, des vents du Nord à l'Est prévalent aussi fort souvent dans les mois de Juillet, d'Août et Septembre.

La mousson du SO est dans toute sa force en Juin, Juillet et Août; et c'est à cette époque qu'elle éprouve le moins de variations. Durant ces trois mois, ainsi que dans le mois de Mai, il sort quel-

quelques fois du Golfe de Siam des rafales extraordinairement violentes, qui se font sentir jusqu'à Pulo Condore et Pulo-Sapate. De gros nuages annoncent l'approche de ces grains; et quand on les voit monter, il faut diminuer de voiles sans perdre de temps.

Du Golfe de Siam au Cap Padaran, la mousson du SO souffle près de terre, parallèlement à la côte: en se tenant à peu de distance du rivage, on éprouve quelquefois pendant la nuit, de légères brises de terre, auxquelles succède, le lendemain matin, un petit intervalle de calme occasionné par l'influence du soleil: les vents de la mousson reprennent ensuite leurs cours, et ils soufflent avec force pendant toute la journée. Les brises de terre et de mer sont plus régulières sur la côte de Cochinchine, depuis le Cap Padaran jusqu'au Golfe de Tonkin; et dans la mousson du SO le vent du large y est remplacé presque tous les soirs par une brise de terre, qui ne s'élève pas toujours à la même heure, mais dont l'influence se fait sentir toutes les nuits: elle est suivie de calmes ou de légères brises qui durent ordinairement jusqu'à midi, heure à laquelle les vents s'établissent au SE.

Sur la côte de Luçon, on a, pendant les mois de Mars et d'Avril, de très beaux temps, ainsi que des brises régulières de terre et de mer; mais depuis le mois de Juin, où la mousson du SO commence à acquérir de la force, jusqu'en Octobre, où elle commence à diminuer, le temps est généralement couvert, et les vents, qui soufflent perpendiculairement à la côte, y amènent beaucoup de pluies. En Juin, Juillet et pendant une partie du mois d'Août, on ne rencontre dans toute la Mer de Chine que des temps sombres et pluvieux. Des vents de Sud et de SSE prévalent souvent sur la côte Sud de la Chine, pendant la mousson du SO.

La mousson du NE commence fréquemment, dans le Nord de la mer de Chine, à la fin de Septembre ou au commencement d'Octobre; mais dans la partie Sud de cette mer, on la ressent rarement avant le mois de Novembre, attendu que de petits vents de S ou des brises variables y prévalent pendant la majeure partie d'Octobre. Dans

de certaines années, il fait beau en Septembre et Octobre, et la mousson du NE ne s'établit pas toujours par un coup de vent. Le moment de l'équinoxe est pourtant dangereux; et aux environs de cette époque, il survient souvent des tempêtes auxquelles on est également exposé en Octobre, lors du changement de la mousson.

La mousson du NE est généralement établie dans le mois de Novembre; mais c'est en Décembre et Janvier qu'elle a le plus de force et de régularité. A cette époque, le temps est souvent couvert; les pluies sont abondantes et la mer est fort mauvaise, particulièrement dans les environs de Pulo-Sapata, et dans l'espace compris entre cette isle et le détroit de Sincapour; il n'est pourtant pas rare de rencontrer parfois quelques séries de beaux jours. Les vents variables qui règnent sur les côtes de Palawan en Octobre, Novembre et dans les premiers jours de Décembre, permettent aux navires de longer, pendant cette époque, la côte NE ou SO de cette isle; mais on y rencontre fréquemment des temps très couverts. Dans la mousson du NE, les vents varient ordinairement du N au NE sur la côte de Luçon; mais lorsque parfois ils passent au NO et à l'Ouest, ils soufflent avec une violence extrême, et sont accompagnés de pluie. Dans le golfe de Tonkin, on trouve, près de la côte, de petites brises de terre dans le mois de Novembre; mais la mousson du NE prévaut en général le long de la côte de Cochinchine jusque dans le Sud du Cap Padaran, depuis Septembre ou les premiers jours d'Octobre jusqu'au commencement ou au milieu d'Avril.

La mousson du NE commence à s'affaiblir dans le mois de Février. Pendant ce mois et celui de Mars elle ne souffle plus que modérément: il règne alors un très beau tems dans toute la mer de Chine, et sur la côte de Luçon les vents ont de la propension à suivre la marche des brises de terre et du large. Pendant la mousson du NE, on a sur la côte Sud de la Chine des vents d'ENE qui suivent la direction de la côte. Ils varient quelquefois du côté de terre, et d'autres fois vers le SE; mais il est rare qu'on y éprouve des brises régulières de terre ou du large.

De fortes brises d'ENE ou de NE règnent quelquefois, pendant plusieurs jours de suite, sur la côte de Chine, dans les mois de Septembre et d'Octobre. A la même époque, il survient aussi des coups de vent sur la côte Ouest de Luçon: ceux-ci commencent du N au NO, passent successivement à l'O, à l'OSO, au Sud, et soufflent avec force de toutes ces directions. Ils sont toujours accompagnés d'une très-grosse mer et d'une grande quantité de pluie; mais ils ne durent jamais que fort peu de temps.

On éprouve quelquefois des coups de vent de NE sur la côte de la Chine, pendant la mousson du SO; et le navire la Cérés, après avoir reconnu la grande Ladrone, le 16 Juillet 1802, fut rejeté, dans l'espace de quatre jours, dans l'Ouest du rocher nommé *Bonnet de Mandarin* (Mandarins Cap), situé par  $21^{\circ} 28' N$  et  $112^{\circ} 22' 30'' E$ ; il éprouva pendant ce temps de très-fortes rafales et des courans Ouest, filant un ou deux milles par heure. Les vents de NE durèrent neuf jours, pendant lesquels la Cérés fut obligée de tenir la mer, et elle n'arriva à Macao que le 26 Juillet.

Durant les mois de Mai, Juin, Juillet et Août, on éprouve quelquefois de forts coups de vent dans la partie NO de la mer de Chine, particulièrement entre le 14<sup>me</sup> degré de latitude N et l'Isle de Hainan, à l'ouverture du Golfe de Tonkin. Ces tempêtes commencent ordinairement du NO au NNO; elles sortent du golfe avec une extrême violence, et sont accompagnées de temps sombres et d'un déluge de pluie; du NO les vents passent à l'O, puis au SO, et ils se modèrent en s'approchant du Sud. Lorsque ces tempêtes de NO se font sentir dans le voisinage de l'Isle d'Hainan, ou sur la côte de la Cochinchine, de fortes brises de Sud-Ouest ou de Sud prévalent ordinairement au même instant, au milieu de la mer de Chine.

Les courans sont très variables dans la mer de Chine, et leurs directions, ainsi que leur vélocité, dépendent beaucoup des circonstances locales. Au Sud et au milieu de cette mer, ils commencent généralement à porter vers le Nord à la fin d'Avril ou dès les pre-

miers jours de Mai, et lorsque la mousson du SO a de la force, ils conservent cette direction jusqu'au commencement de Septembre; mais ils sont peu constans durant cette mousson, et quand parfois le vent est foible ou modéré, les courans prennent différentes directions. Après le fort de la mousson, on ne rencontre au large que peu ou point de courans de NE, et il leur arrive quelquefois de courir au Sud.

Le long de la côte de Camboge, depuis Pulo-Oby jusqu'au Cap Padaran, les courans portent ordinairement à l'ENE, parallèlement à la côte, depuis le mois d'Avril jusqu'au milieu d'Octobre; et durant la même époque, ils courent généralement au NO le long de la côte Malaise depuis l'entrée du Détroit de Sincapour jusqu'au Golfe de Siam. Près de la côte de Cochinchine, au Nord du Cap Padaran, il y a fort peu de courans pendant la mousson du SO, et quand, de ce cap au Golfe Tonkin, ils ont parfois une légère influence, elle se trouve alternativement dirigée vers le Nord et vers le Sud. Lorsque des coups de vent de NO ou d'Ouest sortent du Golfe de Tonkin, les courans, aux environs des Paracels et dans les autres lieux où ces raffales se font sentir, portent généralement au SO ou au Sud: leur direction oblique ou entièrement opposée à celle que suit le vent, occasionne alors une mer épouvantable.

Sur la côte Sud de la Chine, le vent influe beaucoup sur le courant; dans les grandes brises de SO, il court à l'Est parallèlement à la côte, mais il a rarement de la force. Près et parmi les isles situées à l'occident de l'entrée de Macao, on éprouve généralement un courant Ouest, occasionné par les eaux qui sortent de la rivière de Canton: sa force, entre Macao et l'isle Saint-Jean, est environ d'un mille ou deux par heure, et sa direction varie de l'OSO à ONO. Mais ce courant ne règne pas pendant toute la mousson du SO; il se ralentit parfois, et alors on peut éprouver l'effet d'une foible marée portant à l'Est.

Sur les côtes de Luçon et de Palawan, les courans vont généralement au Nord pendant toute la mousson du SO; mais souvent il

\*\*

n'en existe pas, et près de terre il est rare qu'ils aient de la force. Lorsque de gros vents d'Ouest prévalent aux environs des Isles Bashi, alors les courans se dirigent vers l'Est; mais généralement ils courent au Nord avec force, ou ils varient du NNO au NE.

Pendant la mousson du NE, les courans dans la mer de Chine portent généralement au SO, et leur vélocité est subordonnée à celle du vent: car lorsqu'au commencement de la mousson les vents soufflent avec force, on éprouve une augmentation de courant vers le SO; et quand, au contraire, la mousson dégénère ou qu'on n'a que des brises modérées et foibles, on ne ressent plus que peu ou point de courant.

Dans la partie occidentale de la mer de Chine, le long de la côte Malaise et de celle de Cochinchine, le courant commence généralement à porter vers le Sud au milieu d'Octobre, quelquefois même plutôt le long de la dernière de ces deux côtes, et il suit la même direction jusqu'au mois d'Avril. Dans le mois de Mars, les courans portent constamment au Sud dans les environs de Pulo-Aor; et à cette époque on trouve par fois, dans ces mêmes parages, des calmes ou de légères brises d'Est. Sur la côte de Cochinchine et dans le voisinage de l'isle d'Hainan, des courans du Sud au SO commencent à se faire sentir vers le milieu de Septembre; ils augmentent rapidement près de terre, depuis le quinzième degré de latitude jusqu'au onzième ou onzième degré et demi, et de là ils diminuent à mesure qu'on s'avance dans le Sud. Pendant la mousson du NE depuis le quatorzième degré de latitude N jusqu'au Cap Padaran, on éprouve fréquemment, le long des côtes, des courans S, de 40, 50 et quelquefois 60 milles par 24 heures. La force de ces courans n'est pas toujours la même; mais ils sont bornés dans les limites que nous venons de donner: ils diminuent au Cap Padaran; et à l'entrée du Golfe de Siam, ils courent au SO avec moins de vélocité.

Le long de la côte Sud de la Chine, les courans, pendant la mousson du NE, vont presque toujours à l'OSO parallèlement à la côte; et après des Ty-fongs ou des coups de vent, ils ont quelque



fois une force inconcevable. A 20 ou 30 lieues de terre, les courans sont rarement aussi rapides que sur la côte; et par 30 ou 40 brasses d'eau, il y en a beaucoup moins que sur les bancs, près des côtes ou entre les isles. Les courans d'Ouest se ralentissent quelque fois près de terre, et ils sont alors remplacés par une espèce de marée.

Entre Formose et la côte de Chine, les courans portent au Sud dans la mousson du NE, et quand ces vents prévalent, ils portent généralement au SO et au Sud, dans l'espace compris entre l'extrémité Sud de Formose et le Nord de Luçon: mais lorsqu'on éprouve des brises variables, les courans se dirigent souvent vers le Nord. Ils sont très-variables sur la côte Ouest de Luçon, et vont tantôt au Nord et tantôt au Sud. La même irrégularité a lieu sur la côte de Palawan, où les courans sont entièrement dirigés par les vents, et où ils n'ont de force que par l'effet des tempêtes. A l'Est de Formose, aux environs de Botel-Tobago-Xima, les courans portent généralement au N ou au NE avec assez de violence, dès les premiers jours de Mars: ils peuvent parfois éprouver quelques changemens, mais cette direction leur est ordinaire pendant presque toute la mousson du Sud-Ouest, et ils prennent la direction opposée dans la mousson du NE.





---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DES ISLES LIQUEO ET MADJICOSIMAH.

Au NE de l'isle Formose et dans la même direction que celle-ci, entre les parallèles de 24 et de 27° de latitude septentrionale, se trouvent deux groupes d'isles, qu'on peut envisager comme ne formant qu'un seul archipel: savoir celles de Liqueo et de Madjicosimah. Les Japonois affirment que les habitans de cet archipel non seulement leur sont tributaires, mais qu'ils sont même sujets du Japon. Cette assertion est probablement fausse, car il est connu que l'Empereur de la Chine jouit du droit de souveraineté sur ces isles, et que le Roi des Isles Liqueo, investi par lui, paye un certain tribut annuel à la Chine.

Nous devons la première connoissance juste et détaillée de cet archipel au Père Gaubil, Jésuite, d'après une relation publiée par un ambassadeur chinois, que l'Empereur Kanghi envoya en 1710 au Roi de Liqueo. Le nom Madjicosimah n'y paroît pas cependant; c'est le Capitaine Broughton qui, en visitant ces isles en 1796 et 1797, nomma ainsi les isles situées au SO, et celles du NE, Licheux. Toutes les deux sont nommées Loochoo par le Capitaine Basil Hall, qui en 1816, commandant la corvette la Lyre, visita les isles du NE et nous a donné un tableau bien attrayant de l'amabilité de leurs habitans. L'Amiral Burey dans son histoire chronologique des découvertes dans la mer du Sud, nous apprend aussi, que les Isles de Liqueo ont été visitées en 1803 par un Capitaine anglois Torey, le même dont il est fait mention dans le premier volume de mon

voyage. Le Capitaine Hall a joint à son ouvrage une carte de la grande isle de Liquéo, d'après laquelle j'ai tracé cette isle sur ma carte. Je préfère aussi de traduire en entier la notice hydrographique qui accompagne sa carte, au lieu d'en faire un extrait.

« Cette isle est nommée par les habitans *Loochoo*; nos cartes varient beaucoup dans la manière d'écrire sa dénomination, cependant la plupart les nomment *Lekeys*; les Chinois l'appellent *Low-kow*. Mr Horsburgh dans son ouvrage écrit *Lieou-kieou* ou *Lieu-cheu* (\*).»

« L'isle est située entre les  $26^{\circ} 4' 45''$  et  $26^{\circ} 52' 30''$  de latitude et entre le  $127^{\circ} 34'$  et  $128^{\circ} 18'$  de longitude orientale, ayant environ 20 lieues d'étendue dans une direction NE, et une largeur presque uniforme de 10 à 12 milles. L'extrémité Nord est élevée et escarpée, et les sommets couverts d'arbres. La côte NE est également escarpée, mais entièrement aride et nue. La partie SE est basse, et à ce qu'il paroît très peu cultivée; celle du Sud, du SO, et de l'Ouest et particulièrement les deux premières, sont de hauteur moyenne; elles présentent l'aspect d'une grande fertilité et d'une agriculture très soignée; c'est aussi dans cette partie que la masse de la population s'est rassemblée. La partie Nord-Ouest est en général aride et nue.»

« Il y a deux profonds enfoncements, un à chaque côte de l'isle; dans celui de l'Ouest on trouve au moins 10 brasses d'eau, et il paroît qu'il n'y a point de banc de corail, tandis que celui de l'Est, ayant très peu de profondeur, est non seulement cerné par un large banc de corail, mais il y a encore des écueils dans son milieu qui sont d'autant plus dangereux, qu'on n'y découvre aucun brisant ni

(\*) On trouve dans les *Nouvelles Annales des voyages* une description des Isles Liquéo, composée par Mr Klaproth à Paris sur différentes cartes chinoises et japonaises dont il est possesseur. D'après cette description qui contient des détails tout nouveaux sur l'histoire et la géographie de ces isles, le véritable nom indigène de cet archipel seroit *Oghii*. Les Chinois le nomment *Lieu-Khieu* et les Japonais, en transformant L en R, l'appellent *Rieu-kieu*.

changement dans la couleur de l'eau, ni variation de sondes, qui puissent avertir du danger; ceci étant en général applicable à tous les dangers qu'on trouve autour de cette isle, la navigation en est très dangereuse, surtout pendant la nuit.»

« La pointe la plus remarquable de cet archipel est l'isle nommée par le Capitaine Broughton *Pain à sucre* (Suggar loaf), et par les habitants *Egooshcoond* (tour au chateau); on l'aperçoit distinctement à la distance de 25 milles quand l'œil est élevé de 15 pieds au dessus de la surface de l'eau. C'est une montagne de forme conique dont l'aspect varie très peu, de quelle partie qu'on la relève. Comme il ne se trouve aucun pic qui lui ressemble, ni dans l'isle ni dans ses environs, elle ne peut être prise pour une autre et devient par là le meilleur point de reconnoissance. Sa latitude est par  $26^{\circ} 43'$  N et j'ai lieu de croire cette détermination très exacte; sa longitude, déterminée par deux chronomètres est de  $127^{\circ} 44'$  ou  $6'$  à l'Est de l'observatoire de Napakiang. La base du cône est couverte de maisons jusqu'à un tiers de sa hauteur, et toute l'isle a l'air d'un jardin. Lorsqu'on se trouve à peu près dans le méridien de de cette isle, son sommet paroît plus arrondi.»

« On trouve sur l'isle de Loochoo deux endroits où les vaisseaux peuvent mouiller avec sûreté: la *Rade de Napakiang* dans la partie Sud-Ouest de l'isle et le *Port Melville* dans sa partie Nord-Ouest. C'est dans la première où furent mouillés pendant plus d'un mois les vaisseaux de Sa Majesté, l'*Alceste* et la *Lyra*. Par le moyen d'une base de 1319 pieds, mesurée sur un banc de corail qui asséchoit à mi-marée, nous fumes en état d'en lever le plan qui accompagne cette notice. La latitude de l'observatoire fut déterminée par  $26^{\circ} 13' 23''$ : moyenne de trois hauteurs méridiennes du soleil, observées avec un sextant de Cary et de cinq hauteurs observées avec un cercle de Troughton. La plus grande différence étoit de  $20''$ . Sa longitude est de  $127^{\circ} 38'$  Est; elle est fixée en mesurant la différence de longitude entre l'observatoire et l'isle Lintin, située à l'entrée de la rivière de Canton par  $113^{\circ} 48'$  E, pendant une traversée qui

ne dura que six jours. A cette occasion les deux chronomètres à bord de la Lyra donnèrent, à moins d'un mille près, la même différence de longitude que donnèrent les deux chronomètres de l'Alceste, c'est-à-dire:  $13^{\circ} 50'$ . La longitude déterminée par des distances lunaires fut de  $127^{\circ} 37' 28''$  E. Le Père Gaubil place Napakiang par  $26^{\circ} 2'$  de latitude et par  $126^{\circ} 26'$  de longitude. »

« Le plan de la Rade de Napakiang suffit pour servir de guide aux vaisseaux qui désireroient y entrer. Le danger principal existe dans les ressifs extérieurs, où la mer ne déferle pas quand il fait beau et qu'il y a peu de houle. L'on fera bien dans ce cas, d'envoyer un canot en avant à la distance d'un quart de mille au moins, et on doit virer de bord immédiatement en approchant ces ressifs qui sont à pic. Un vaisseau venant de l'Ouest doit faire route entre l'isle la plus au NE d'un groupe d'isles élevées, situées au Sud-Ouest, et une isle verte et basse avec des ressifs très étendus au Nord, située par  $26^{\circ} 15'$  de latitude Nord. Après avoir dépassé cette isle il fera route à l'Est  $\frac{1}{2}$  Sud, pour passer l'Isle de Recessif (Reef island) à la portée de moins d'un mille de distance. »

« En approchant l'isle de Loochoo on découvrira une pointe boisée très remarquable, ayant à son sommet des rochers qui ressemblent aux ruines d'une abbaye. Cette pointe beaucoup plus avancée vers l'Ouest que la partie Nord-Est, forme la partie Sud du mouillage. On remarquera bientôt le Port de Napakiang dans la partie Sud de la baie, et on fera route dans cette direction, laissant la Pointe de l'Abbaye à la distance d'une demi-lieue. Quand on se trouvera exactement entre cette pointe et les ressifs extérieurs qui se trouvent au Nord c. à. d. à babord, on gouvernera à l'Est  $\frac{1}{2}$  Nord. Un rocher très remarquable, et ressemblant à la tête d'un cabestan, se trouve dans la partie SE du mouillage; lorsqu'on le relève dans le SSE à la distance d'un demi-mille, on doit mouiller pour éviter un ressif de corail dangereux, qui en est situé au Nord un peu à l'Est, à la distance de  $\frac{3}{4}$  de mille. Mais comme on est exposé dans cette position, on pourra pénétrer plus avant dans l'intérieur, dès qu'on

aura signalé avec le canot l'extrémité de ce ressif. Si on se propose de rester longtems dans ce port, on pourra se faire touer dans le *Barn-Pool*, en prenant soin de placer un canot de chaque coté de l'entrée. On trouve ici deux petites rivières. Le meilleur mouillage seroit probablement à leur embouchure, le fond étant de vase que les rivières déchargent. On trouve dans la partie Est de ce port un puits fourni par une source, et des débarquemens aux entrées de tous les deux ports. Il y a un passage sûr entre le ressif qui sert à mesurer la base, et les ressifs extérieurs. Si on se propose de faire route au Nord, on doit suivre cette passe, si toutefois le vent permet de gouverner Nord, NNE ou NNO. On trouve le point de reconnaissance pour cette route, en relevant le fort ou le Rocher du Cabestan, dans une ligne avec une pointe formée par des arbres qui sont sur la plus haute partie de l'intérieur du pays; ils sont dans une ligne quand on les relève au S 17° E. On ne conseilleroit certainement pas à un étranger de choisir ce passage pour entrer; mais venant du Nord, il peut longer la côte à la distance de deux ou trois milles, jusqu'à ce qu'il relève l'Isle du Ressif dans l'Ouest; alors il fera grande attention à découvrir les ressifs, faisant route en dehors d'eux, jusqu'à ce qu'il se trouve près de la Pointe de l'Abbaye (Abbey point); parvenu à ce point il agira comme il a été dit plus haut. Lorsqu'on vient du Nord, faisant route vers Napakiang, on voit au Sud de la Pointe de l'Abbaye une très remarquable hauteur, de forme unie ou de table; en tenant sur la même ligne la pointe Est de cette hauteur et la face Ouest de la Pointe de l'Abbaye, on évite tout danger, et lorsque l'Isle du Ressif se trouve être dans une ligne avec la plus septentrionale des isles qui sont au large, on est placé précisément devant l'entrée Nord. »

« Le seul danger qu'on rencontre en venant du Sud, est un ressif de corail à fleur d'eau, de forme circulaire, dont à marée basse quelques rochers découvrent. Chaque fois que nous passames ici, le mer y brisoit avec force; mais d'après ce que nous avons observé près d'autres ressifs pareils, il faut supposer que pendant le beau

\*\*

temps, il n'y a aucune batture. Ce ressif gît à l'Ouest  $15^{\circ}$  Nord à la distance de huit milles de l'extrémité Sud de l'isle par  $26^{\circ} 7' N$  et  $127^{\circ} 26' E.$  »

« *Le Port Melville* se trouve sur la côte Nord-Ouest de la grande isle de Liquéo. Tout bâtiment qui désire y entrer, doit commencer par reconnoître le Pain de Sucre et faire route entre cette isle et un groupe d'isles au Nord, droit vers le fond de la grande baie, qui se trouve entre le Pain de Sucre et l'extrémité Nord de Liquéo; alors découvrant l'Isle de Herbert tout près de terre, on se dirige sur son extrémité Ouest, et quand on la relève dans l'Est à un tiers de mille de distance, et le Pain du Sucre dans le Ouest  $\frac{1}{4}$  Nord, un peu caché par une pointe de terre basse de couleur vert foncé, on trouve un bon mouillage par 17 ou 20 brasses de profondeur. »

« L'ouverture du port est étroite et on ne doit y entrer qu'à l'aide des embarcations qui doivent préalablement sonder et placer des marques. Un grand vaisseau pour entrer dans ce port ou pour en sortir, trouvera avantageux de se faire touer. »

« Le plan de ce port avec les directions qui s'y trouvent, rendent superflus des détails plus amples; le port est sûr et peut contenir une flotte nombreuse; il s'étend du Nord au Sud à deux milles à peu près, variant remarquablement en largeur et en forme. Dans la partie Nord il y a deux bassins ou anses circulaires, où l'on trouve de 9 à 15 brasses d'eau, fond de bonne tenue; la largeur de ces bassins est environ d'un tiers de mille, à quelques endroits les rochers à pic qui forment les rivages opposés du port, se rapprochent jusqu'à 100 brasses; la sonde n'y rapporte pas moins de 16, 18 et 20 brasses d'eau; on trouve ici plusieurs criques très bien situées, dont quelques unes ont des rivages en pente et composés de couches, d'autres les ont escarpés et à pic. Toutes les parties de ce port sont également abritées contre les lames de la mer et contre les vents en général. Ce port est parfaitement bien constitué pour des réparations de navires; car non seulement on y trouve partout un excellent mouillage; mais il y a encore beaucoup d'endroits pro-



pres à débarquer les hommes et les munitions et pour abattre en carène un vaisseau. »

« On trouve plusieurs grands villages sur la côte d'une baie assez étendue, qui communique avec la mer dans le NE. Un de ces villages se nomme *Oonting*, situé sur la côte occidentale du port, un autre village assez grand, nommé *Cooe* se trouve à la partie Sud de l'Isle Herbert. »

« Dans la partie Sud du Port de Melville s'élève une chaîne de montagnes, du sommet desquelles on peut apercevoir la partie Sud-Ouest de la grande baie occidentale, le Port de Melville et les côtes adjacentes. »

« La latitude de l'Isle Herbert qui est directement en face de l'ouverture du Port Melville, est de  $26^{\circ} 44'$ ; sa longitude qui est aussi celle du Port Melville,  $127^{\circ} 55'$  E, ou  $17'$  à l'Est de l'observatoire de Napakiang. Du centre de l'isle on relève à dix milles à peu près le Pain du Sucre par Ouest  $4 \frac{1}{2}$  N. »

« Comme toute cette côte est cernée de dangereux ressifs de corail, il faut donner la plus grande attention à la sonde, et du moment qu'elle ne rapporte que 8, 7 ou 6 brasses, il faut immédiatement virer au large. Le 11 Octobre, courant vers la partie occidentale de l'isle Herbert, nous passâmes par un banc de corail, sur lequel nous sondâmes neuf brasses d'eau; la pointe occidentale de cette isle nous restoit alors au S  $8^{\circ} 40'$  O, à la distance de 4 à 5 milles. Avant et après nous avions de 30 à 60 brasses; j'ignore si à quelques endroits de ce banc on trouve moins que neuf brasses; mais la circonstance mérite d'être remarquée et démontre la nécessité d'une constante vigilance, en s'approchant de ces bancs de corail. »

« Le groupe d'isles situé au Nord du Port Melville, git entre  $26^{\circ} 54'$  et  $27^{\circ} 4'$  N; la pointe septentrionale de celle qui est le plus au Nord, est située par  $127^{\circ} 57'$  E, ou  $19'$  à l'Est de notre observatoire. Ces isles ont reçu le nom de *Montgommerry*; il paroît qu'il

ne se trouve ici aucun bon mouillage. Au large de celles qui gisent le plus au Sud et au SO, se trouvent des ressifs dangereux.»

« L'extrémité Nord du grand Lochoo, *Hope point*, gît par  $26^{\circ} 52' 30''$  N; cette détermination ne peut s'écarter de la vraie latitude que d'une ou tout au plus de deux minutes. Nos observations nous donnèrent  $27^{\circ} 00' 15''$ , au moment où nous la relevâmes dans l'E  $59^{\circ}$  S à la distance estimée de neuf milles. Cette estimation fut trouvée juste d'après un relèvement fait depuis dans une traversée directe. Quant à sa longitude, elle a été fixée à  $31'$  à l'Est de l'observatoire, ou par  $128^{\circ} 9'$  E.»

« Depuis la pointe Hope, la côte, pendant une distance de quatre lieues, se dirige à peu près au SE  $\frac{1}{4}$  E. Nous crûmes nécessaire de donner une attention particulière à déterminer avec exactitude cette direction et cette distance, parceque d'autres cartes placent non seulement cette pointe plus au Nord, mais qu'elles donnent à la côte une direction Est et Ouest. La pointe NE, *le Cap Sidmouth*, près de laquelle se trouve un islot, gît par  $26^{\circ} 47'$  N et  $128^{\circ} 18'$  E ou  $40'$  à l'Est de l'observatoire. La latitude fut déterminée par une hauteur méridienne de Sirius et par une hauteur de l'étoile polaire à l'aube du jour, où l'horizon étoit parfaitement bien défini; mais comme au moment de l'observation le vaisseau se trouvoit à quelques milles au Sud de cette pointe, il est possible qu'il y ait une erreur de deux milles. Nous avons l'intention d'examiner aussi les deux isles, situées au NE de la pointe Nord; mais un courant rapide nous emporta si loin au dessous du vent, qu'il nous fut impossible d'atteindre notre but; il est donc probable que ces deux isles ne sont pas exactement placées sur la carte » (\*).

« Il est dangereux pendant la mousson du NE, d'entrer dans un grand enfoncement situé vers le milieu de la côte orientale de l'isle, que nous avons nommée *Baie de Barrow*; mais comme le vent avait

(\*) Dans la description de Mr Klaproth il est parlé de sept isles situées au Nord de la grande Liquéo. Les deux isles les plus rapprochées de celle-ci se nomment *Yulo* et *Wukido*, et ce sont probablement celles vues par le Capitaine Hall.

tourné un peu vers l'Ouest en l'approchant, nous y entrâmes avec des sondes de 20 à 30 brasses. Ayant atteint le fond de la baie à la distance de 3 à 4 milles, et voulant changer la route au Nord, où nous aperçûmes une baie, la sonde diminua tout d'un coup de 20 à 8 brasses; le gouvernail fut immédiatement mis sous le vent et quand nous fûmes dans le lit du vent, elle ne rapporta que de 5 brasses. Pendant que nous virames de bord, nous remarquâmes que la mer brisoit sur un rocher qui n'étoit qu'à la distance de 100 yards sous le vent, de sorte que si au lieu de virer de bord vent devant, nous eussions viré vent arrière, nous aurions infailliblement donné dessus.»

« Depuis la pointe NE de l'isle jusqu'à sa pointe SE, la côte se dirige au S 40° E. La côte au NE de la Baie de Barrow est escarpée et paroît être saine; mais celle au SO présente une formidable barrière d'islots et de ressifs de corail, où la mer déferle à une grande distance. En approchant cette côte même dans un beau temps, on doit user de la plus grande précaution.»

« D'après les observations faites à terre avec la plus grande exactitude, la pointe méridionale de l'isle gît par 26° 4' 46" de latitude et par 127° 35' de longitude, ou 3 minutes à l'Ouest de l'observatoire. On trouve un bon mouillage par 20 et 30 brasses au Sud, un peu à l'Est de cette pointe. Un écueil dangereux, dont j'ai déjà parlé, se trouve entre cette pointe et les isles occidentales; il est situé par 26° 7' N et 127° 26' E, à N 15° 26' O de la pointe méridionale, à la distance de huit milles. Tout près de cette pointe, à la côte occidentale de l'isle, il se trouve un port, formé par des ressifs de corail; l'entrée en est étroite et difficile, et il a peu de profondeur.»

« A la partie orientale de la plus grande des isles de SO gît un rocher de forme conique, derrière lequel nous crûmes trouver un havre convenable; mais après l'avoir examiné, il se trouva n'être propre qu'à recevoir de petites embarcations; il est situé par 26° 11' N.»

« L'Isle du Ressif gît à l'Ouest ; Nord à la distance de deux lieues de Napakiang. Son extrémité Nord est garnie de ressifs qui s'étendent fort loin au large; mais la pointe Sud est plus saine. »

« Entre Napakiang et le Pain du Sucre on ne trouve pas de mouillage sûr; la baie située au Nord de Napakiang fut examinée par Mr. Mayne, le Master de la frégate Alceste; mais on n'y découvrit que deux anses, dans les quelles il y avoit peu d'eau. »

« Le flot porte au NE le long de la côte, et le jusant dans la direction opposée. L'établissement du port est à 9 heures et le montant de l'eau 9 pieds. »

La déclinaison occidentale de l'aiguille aimantée, déterminée avec la plus grande précaution, fut observée par . . . . .  $0^{\circ} 52'$ .

La longitude de l'observatoire de la Lyre à Napakiang par la moyenne de 36 séries de distances lunaires à l'Est et à l'Ouest de la lune, fut déterminée. . . . .  $127^{\circ} 37' 28''$  E.

Par la moyenne de quatre chronomètres à . . . . .  $127^{\circ} 38' 30''$ .

La latitude est de . . . . .  $26^{\circ} 13' 39''$  N.

*Isles qui entourent la grande isle de Liquéo.*

Sur la carte du Capitaine Hall, la côte SE de l'isle, depuis sa pointe Sud jusqu'à la Baie de Barrow, est garnie d'un grand nombre d'isles et de ressifs. D'après la description des Isles Liquéo par Mr Klaproth, dont j'ai fait mention dans la note pag. 256 les trois principales de ces isles, situées le long de la côte, se nomment: *Ykey*, *Famasima* et *Tsukata*. Il y est question d'une quatrième isle plus grande, mais éloignée, qui cependant n'a point été vue par le Capitaine Hall.

Quant aux isles situées au Sud-Ouest de la grande isle de Liquéo, elles ont été vûes par le Capitaine Broughton, et en dernier lieu le Capitaine Hall vit celles qui en sont les plus proches. Le premier, en se réglant d'après la carte de Gaubil, donne le nom de *Koomis-sang* à l'isle la plus occidentale; elle a une étendue de huit milles dans une direction Est et Ouest; le terrain est bas au milieu de l'isle; mais sa partie méridionale est assez élevée. Chaque extrémité

de cette isle est défendue par une longue pointe de sable qui se termine par un rocher. L'isle de Koomisang git à l'O  $\frac{1}{2}$  N à 15 lieues du Port de Napakiang, et au S  $60^{\circ}$  O à 17 lieues de l'Isle du Pain de Sucre (c. à d. par  $26^{\circ} 19' N$  et  $126^{\circ} 50' E$ ). La carte du Capitaine Hall ne s'étendant pas aussi loin vers l'Ouest, cette isle n'a pu y être placée. Mr Klaproth nomme cette isle Koumichan et Koumijama. Elle est appelée par les indigènes Amakirrima, nom par lequel est désigné sur la carte du Capitaine Hall, tout le groupe d'isles sur la côte SE de Liquéo. Il est probable que l'isle de Korumah, située d'après Broughton à 20 milles dans l'Est de Koomisang par  $26^{\circ} 19' N$  et  $127^{\circ} 10' E$  appartient aussi à ce groupe. On voit encore sur la carte de Broughton, à 9 milles au Nord de Koomisang, l'isle de Tusima, et à 15 milles au Nord de Korumah, celle d'Agenhu. Le Capitaine Broughton releva la pointe Ouest de Korumah, vue dans l'alignement de Tunatchi, au S  $8^{\circ} E$ , et la même isle Korumah dans l'alignement d'Agenhu au N  $3^{\circ} E$  et S  $3^{\circ} O$ . Il doit y avoir encore une isle entre Komisang et Korumah d'après Broughton qui dit: « Nous trou-  
« vant à environ trois milles dans l'Ouest de Korumah, nous doublames  
« une petite isle (\*) »

On peut encore envisager comme appartenant au groupe des isles Liquéo, l'Isle du Souffre, nommée Lunghoang-chan sur la carte de Gaubil, et qui a été très inexactement placée sur la plupart des cartes. Quelques unes l'ont placée d'un degré environ trop au Nord et d'autres au delà d'un degré trop à l'Ouest. Sa latitude est de  $27^{\circ} 56'$  (\*\*), et sa longitude, d'après les observations du Capitaine Hall,  $128^{\circ} 45' E$ . On voit sortir du cratère d'un volcan qui s'y trouve, une fumée qui a l'odeur de souffre. La côte méridionale de l'isle est élevée de 4 à 500 pieds.

(\*) Voyage de Broughton, traduction française, Tome II, pag. 93.

(\*\*)  $27^{\circ} 56'$  est une faute d'impression dans l'ouvrage du Capitaine Hall. Le 13 Septembre à midi, on avait observé la latitude par  $27^{\circ} 48'$  et une heure avant l'observation, la corvette la Lyra se trouvait tout près de l'isle. Mr Macleod la place d'après Burney par  $27^{\circ} 56'$  et  $128^{\circ} 11' E$ .

Mr Klaproth, dans sa description, compte encore comme appartenant au groupe Liquéo, l'isle *Kikiay* et vers le Sud, une isle nommée *Tatao* qui est de dix fois plus grande que la première, et que les indigènes appellent petite Liquéo. Nous ne connoissons entre la grande Liquéo et le Japon aucune autre isle que les Isles de *Harbour* et de *Bungelow*, désignées sur ma carte du Japon comme les plus méridionales des isles appartenantes à cet empire. D'après le peu de notions que nous possédons sur ces isles et que j'ai rassemblées dans le mémoire qui accompagne la dite carte, ni l'une ni l'autre n'approchent de l'étendue que donne Mr Klaproth à l'isle de *Tatao*. Toute cette partie n'étant que très vaguement connue, elle exige une nouvelle reconnaissance plus détaillée et plus exacte.

*Isles Madjicosimah.*

Le Capitaine Broughton a nommé Madjicosimah les isles situées au Sud-Ouest des Isles Liquéo. On lit sur la carte de Gaubil les noms de *Pat-chong-chan*, *Tayping-chan*, *Ou-komi*, *Koumi-chan* et *Matchi-chan* (\*). Les deux premières sont indubitablement les isles *Patchu-san* et *Typin-san* et le groupe des isles Madjicosimah de Broughton et les isles *Komisang* et *Tunatchi*, ont assez de rapport avec *Koumi-chan* et *Matchi-chan* de Gaubil, quoique celles-ci appartiennent aux isles Liquéo. La plus grande des isles Madjicosimah est celle de *Typinsan*. Broughton qui passa le long de sa côte méridionale à une distance de 2 ou 3 milles, rapporte qu'elle est basse et couverte de bruyères ou d'herbes grosses, et qu'elle a dans une direction NO et SE une longueur de 18 milles. Dans le journal de son voyage il fait mention d'un banc de rochers, qui s'étend au large de la pointe SE de l'isle; quelques unes de ces roches étaient à fleur d'eau, d'autres découvertes. Il parle en outre d'une terre qu'il prétend avoir vu du haut des mats, au nord de ce banc, et d'une autre qu'il découvrit presque en même tems dans le NO. Quoique l'échelle

(\*) Burney memoir explanatory of a chart of the coast of China, etc.

de sa carte soit assez grande, on n'y trouve cependant ni cette terre ni le banc de rochers; quant à celui-ci, je l'ai marqué au large de la pointe SE de l'isle, mais je n'ai pas osé y placer les deux isles qu'il crut voir; il me parut cependant nécessaire d'en faire mention ici. Etant le 3 Décembre à midi par  $24^{\circ} 39' 20''$  de latitude observée, il releva la pointe SE de Typinsan dans le N  $9^{\circ}$  Ouest à une distance de 2 à 3 milles; la pointe occidentale de l'isle (dont le terrain est très bas) dans le N  $85^{\circ}$  Ouest, et le banc de roches au N  $22^{\circ}$  E.

Sur sa carte la pointe SE de Typinsan est marquée par  $24^{\circ} 44'$  et  $125^{\circ} 38'$  et le ressif sur le quel il fit naufrage par  $25^{\circ} 7'$  et  $125^{\circ} 15'$ . Ce ressif s'étend à 15 milles de la pointe NO de l'isle, dans une direction Nord, et l'on peut présumer qu'il occupe une étendue considérable.

La description que fait Gaubil de l'isle *Koumi*, et particulièrement la circonstance qu'elle se trouve à l'Ouest de l'isle Patchu-sang, et qu'elle est la plus grande des neuf isles situées au Sud-Ouest de la grande isle de Liquéo, donnent lieu à la supposition de l'Amiral Burney, que Koumi pourroit bien se trouver être l'isle de *Rachokoko* de Broughton, et que conséquemment l'isle que vit La Pérouse par  $24^{\circ} 33' N$ , n'est point l'isle de Koumi. Burney croit que l'Isle de la Harpe qui, d'après la carte de Formose par Van Keulen, gît par  $23^{\circ} 40'$  de latitude à 20 milles dans l'Est de Formose, pourroit bien être l'isle de Koumi. En attendant que la chose soit décidée, j'ai conservé sur ma carte sous le nom de Koumi, l'isle que La Pérouse a vue, ainsi que l'Isle de la Harpe. La Pérouse place l'isle Koumi par  $24^{\circ} 33' N$  et  $123^{\circ} 16' E$ ; Broughton l'a indiquée sur sa carte par  $24^{\circ} 27'$  et  $123^{\circ} 33'$ . Sur la mienne elle est marquée par  $24^{\circ} 27'$  et  $122^{\circ} 53'$  d'après une correction dont je parlerai plus bas.

Comme l'isle d'*Ykima* que Gaubil place sur sa carte au Sud de Typinsan, n'a point été vue par Broughton, quoiqu'il eut doublé celle-ci par le Sud, son existence paroît douteuse; il est cependant aussi possible que l'isle d'*Ykima* n'ait point été vue, parcequ'elle est trop basse, ou bien encore qu'elle se trouve à une plus grande distance de Typinsan

\*\*

que ne le suppose Gaubil; l'Amiral Burney paroît avoir été de cette opinion, car sur sa carte elle est placée beaucoup plus loin vers le Sud. En attendant que nous ayons des notions plus certaines à ce sujet, j'ai placé sur ma carte l'isle d'Ykima à 20 milles au Sud de la pointe la plus orientale de Typinsan.

On compte encore parmi les isles Madjicosimah, les isles *Tiaoyu-su* et *Hoapinsu*, qui selon Broughton sont séparées par un canal de huit milles. Ayant passé entre les deux, il était plus en état que La Pérouse d'en donner une description détaillée. La première qui n'a que 3 ou 4 milles d'étendue dans la direction de l'Est à l'Ouest, est élevée; on y voit dans l'intérieur deux montagnes en forme de pic. Une trainée de rochers, dont une partie est au dessous de l'eau et l'autre à découvert, s'étend à 3 ou 4 milles dans le NE de l'isle. L'isle de Tiaoyu-su est peu étendue et peu élevée, mais elle est, comme l'isle de Hoapinsu couverte de bois et entourée de rochers. Broughton place Hoapinsu, par  $25^{\circ} 40'$  et  $123^{\circ} 27'$  et Tiaoyu-su par  $25^{\circ} 48'$  et  $123^{\circ} 34'$ . La Pérouse place la première par  $25^{\circ} 44'$  et  $123^{\circ} 24'$  et Tiaoyu-su par  $25^{\circ} 55'$  et  $123^{\circ} 47'$ . Sur un plan de Hoapinsu dans l'Atlas de La Pérouse, la pointe occidentale de cette isle est marquée par  $25^{\circ} 49'$  et  $122^{\circ} 39' 45''$  c. à. d. sous le méridien de l'isle Koumi, et l'isle de Tiaoyu-su dans le NE à la distance de  $3\frac{1}{2}$  milles; on y voit aussi entre elles les rochers au nombre de cinq, qui suivant le texte forment un groupe, et qui ont échappé à la vûe du Capitaine Broughton. Sur ma carte, la première est marquée par  $25^{\circ} 40'$  et  $122^{\circ} 57'$  et la seconde par  $25^{\circ} 48'$  et  $123^{\circ} 05'$ . Broughton découvrit le même jour qu'il passa ces isles, un grand rocher élevé et ressemblant beaucoup à la roche appelée Pulo Sapata dans la Mer de Chine. Il le passa au Nord à la distance de trois milles, et détermina sa position par  $25^{\circ} 57'$  et  $124^{\circ} 30'$ . Sur sa carte ce rocher est marqué dans le N  $77^{\circ}$  E. de Tiaoyu-su à la distance de 17 lieues, et c'est ainsi que je l'ai dessiné sur la mienne.

D'après Mr Klaproth, le groupe des isles Madjicosimah n'est composé que de l'isle Typinsan, qu'il nomme Tyfeesan, et de six peti-



tes isles, dont on ne voit cependant sur sa carte que deux, savoir les isles *Eraboo* et *Ykima*. Les quatres autres se nomment *Manna*, *Farama*, *Korima* et *Ukama*. Il ne désigne point par quelque dénomination particulière, le groupe situé à l'Ouest et composé de sept grandes et de plusieurs petites isles. Ces deux groupes à la vérité, sont si rapprochés, que l'on peut très bien les réunir sous le nom commun de Madjicosimah. La plus considérable des isles du groupe occidental est celle de Patchusan, que Mr Klaproth nomme Patchungchan. De tous les noms qu'il donne à ces isles il n'y a que celui de l'isle de Koumi qui se trouve sur les anciennes cartes. Les noms japoins de ces isles sont: *Kuri-sima*, *Nami-Yenema*, *Karakay-suky*, *Youné-kony* et *Fatama*.

Je dois remarquer ici que dans ma carte de cet archipel, j'ai diminué de 30 minutes la longitude des isles Madjicosimah du Capitaine Broughton. Cette correction ne paroitra certainement pas trop grande, si l'on considère, que ces isles ne sont éloignées que de  $2\frac{1}{2}$  degrés de la grande Liquéo et que la longitude qu'il donne au Port de Napakiang est de 35' 30" plus Est, qu'elle n'a été déterminée par des observations très exactes du Capitaine Hall.

J'ai montré dans mon traité sur les vents et les courans Tome I. que le long de la côte d'Asie et des isles qui sont placées au large de cette côte, et même jusqu'à une grande distance de terre, un changement régulier de mousson a lieu, avec cette différence cependant, qu'au lieu de souffler durant six mois du NE et six mois du SO, ceux du NE y soufflent pendant neuf et dix mois, et ceux du SO seulement deux à trois mois; et si même dans le cours de ces neuf mois les vents du NE sont remplacés quelquefois par ceux de SO, ce n'est que de courte durée. Cette règle a également lieu près des isles de Liquéo.



CHAPTER IV

The first part of the chapter discusses the importance of the study and the objectives of the research. It also outlines the scope and limitations of the study. The second part of the chapter discusses the methodology used in the study, including the data sources and the analytical techniques. The third part of the chapter discusses the results of the study and the conclusions drawn from the findings. The fourth part of the chapter discusses the implications of the study and the recommendations for future research.

---

# M É M O I R E

POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE  
DES ISLES DE BASHEE ET DE BABUYANES.

LES deux groupes, dont cet Archipel est composé, sont situées entre les isles Formosa et Luzon, et forment avec Formosa les limites orientales entre la Mer du Sud et celle de la Chine. On y trouve plusieurs passages d'une mer à l'autre; tous les vaisseaux venant de la Mer du Sud et qui, pendant la mousson du NE, entrent dans la mer de Chine doivent traverser cet archipel: ceux destinés pour la Chine prennent par le Canal de Formosa c. à d. entre Formosa et les Isles Bashee, et ceux destinés pour Manille, passent entre les Isles de Bashee et les Isles Babuyanes, ou bien entre ces dernières et l'Isle de Luzon.

## GROUPE DES ISLES DE BASHEE.

Ce groupe contient en tout neuf isles, qui d'après leur position relative sont nommées, les unes *Bashee du Nord* et les autres *Bashee du Sud*. Les Bashee Nord sont composées de trois grandes et de plusieurs petites isles, qui sont toutes hautes et s'étendent sur un espace de six lieues dans une direction Nord et Sud; celle qui est située le plus au Nord porte particulièrement le nom de *Bashee Nord* et se distingue par une montagne en forme de pic, qui peut être vue à la distance de 13 lieues; deux petites isles gisent dans son voisinage. L'isle qui fait le milieu de ce groupe septentrional est à  $3\frac{1}{2}$  milles du SSO de l'isle du Nord. La carte de ces isles publiée en 1810 par l'hydrographe Horsburgh place encore ici deux

petites isles, l'une à la partie NE, l'autre à la partie SO de ce groupe. Le canal entre les deux isles du Nord et du Milieu est très sain; le 13 Octobre 1801 le vaisseau de la compagnie des Indes le Royal Amiral, et en 1805 plusieurs navires anglais destinés pour la Chine sous convoi du vaisseau le Blenheim de 80 canons, commandé par le Capitaine Bissel, passèrent par ce canal (\*).

La distance entre l'isle du Milieu et celle du Sud est de sept milles, et la passe très saine. En 1764 le vaisseau le Valentine et en 1797 l'Arniston y passèrent.

Selon La Pérouse l'Isle du Nord gît par  $21^{\circ} 9' N$  et  $122^{\circ} 01' E$  et selon le Capitaine Ross par  $22^{\circ} 2'$ . En adoptant avec Horsburgh, que la distance de cette isle à l'isle de Botol Tobago Xima soit de 55 milles dans une direction NNE et SSO, et donnant à la dernière selon le Capitaine Ross la longitude de  $121^{\circ} 7' 30''$ , nous obtenons pour l'isle du Nord la longitude de  $122^{\circ} 00' 15''$ . L'Isle du Milieu gît par  $21^{\circ} 3' 30''$  et l'Isle du Sud par  $20^{\circ} 54'$  directement au Sud de l'isle du Nord.

Les Bashee méridionales sont composées d'une chaîne d'isles, pour la plupart fort élevées. 1. L'isle Bayat ou l'isle d'Orange. 2. Une isle ronde que j'ai appelée Dampier. 3. Batan ou l'Isle Grafton. 4. Sabtang ou Monmouth avec les deux petites isles Bashee et l'Isle aux Chèvres et 5, les Isles Balington ou isles de Richmond.

L'Isle Bayat gît à 13 milles au Sud de la plus méridionale des isles du Nord. D'après Dampier qui en 1687 visita ces isles, elle est la plus grande du groupe; il lui donne une étendue de 7 à 8 lieues en longueur et de deux en largeur. Horsburgh cependant a réduit de beaucoup cette étendue; d'après lui, l'isle Bayat n'a que huit milles dans une direction Nord et Sud, et peut être aperçue à 13 lieues de distance. Il faut supposer que ce n'est que sur des don-

(\*) C'est ce même vaisseau qui en 1806, dans la traversée des Indes au Cap de Bonne Espérance, périt corps et biens, ayant à son bord l'Amiral Troubridge. Il faut supposer qu'il fut englouti par un ouragan près de l'isle de France, où ces ouragans sont fréquens, surtout aux mois de Janvier et de Février.

nées plus récentes et surtout bien sûres, que Horsburgh s'est décidé à faire ce changement dans la détermination de Dampier, qui en général a la réputation d'une grande exactitude. Les matelots hollandais qui se trouvaient à bord du vaisseau avec Dampier, donnèrent à cette isle le nom *d'Isle d'Orange*, en honneur de Guillaume III, Roi d'Angleterre. Sur la carte de Horsburgh la partie septentrionale de cette isle est placée par  $20^{\circ} 41' N$  et  $121^{\circ} 56'$ .

Entre les Isles du Nord et l'Isle d'Orange se trouvent encore deux petites isles, dont la position ne paraît cependant pas être déterminée avec précision. Une petite isle montueuse de forme ronde, portant sur quelques cartes le nom de Grafton (\*) gît à l'Est de l'Isle d'Orange par  $20^{\circ} 34' 30'' N$  et de  $122^{\circ} 04' E$ . Je montrerai plus bas que le nom de Grafton a été donné par Dampier à une autre isle; celle-ci n'ayant pas été nommée par lui, je l'ai désignée sous le nom d'Isle *Dampier*. Il est assez singulier qu'il ne fasse pas du tout mention de cette isle dans le journal de son voyage; peut-être n'est ce que le rocher que l'on voit sur sa carte environ à cinq milles au Nord de l'isle d'Orange.

Vers le Sud, *l'Isle de Batan* est la plus proche de celle de Dampier, n'en étant distante que de 24 lieues dans une direction  $S 15^{\circ} O$ . Le canal entre ces deux isles est sûr et facile; un vaisseau anglais, le *True Briton*, l'a traversé pendant la nuit du 14 Juin 1802. L'isle Batan est montueuse; elle a une étendue de 3 lieues dans la direction NNE et SSO. Une haute montagne située à son extrémité septentrionale gît d'après Mr Horsburgh par  $20^{\circ} 25' 30''$  de latitude et de  $122^{\circ} 08'$  de longitude. Sa pointe méridionale, par  $20^{\circ} 15'$  et  $122^{\circ} 3'$ , est entourée de rochers et de brisans qui s'étendent fort au large. Un pic pyramidal mais peu élevé se trouve près de cette pointe. La *Baie d'Iwana* est située sur la côte occidentale de cette

(\*) Sur la carte des détroits, isles et dangers situés entre Luzon et Formosa, publiée par Horsburgh en 1810, cette isle est nommée *High round island or Grafton island*.

isle; on y a depuis  $5\frac{1}{2}$  jusqu'à 8 brasses, fond de sable blanc; le mouillage est à un quart de mille à l'Est d'un village.

On a généralement adopté que l'isle à l'Est de l'Isle d'Orange est la même, que celle qui reçut de Dampier le nom de Grafton (\*). Cela n'est cependant pas vraisemblable, car cette isle ayant une forme ronde et environ 5 à 6 milles de circonférence, gît à 12 milles au Nord de l'isle Batan, tandis que l'isle nommée Grafton par Dampier, a quatre lieues d'étendue du Nord au Sud, et qu'il donne une longueur de trois milles au canal qui la sépare de l'Isle Monmouth. Or la longueur de l'isle de Batan étant de 4 lieues, et la largeur du canal entre elle et Sabtang de 3 milles, il me paraît vraisemblable: 1. que c'est l'isle Batan, et non pas l'Isle ronde à l'Est de l'isle d'Orange, à laquelle Dampier a donné le nom de Grafton, et 2. que ce n'est pas l'Isle Batan, mais l'Isle Sabtang qui a reçu le nom de Monmouth. On n'a qu'à examiner la carte de Dampier et lire avec attention la description qu'il fait de l'endroit, où il resta à l'ancre depuis le 13 Août jusqu'au 26 Septembre, et l'on verra alors, que ce mouillage ne saurait être situé à la côte occidentale de l'isle Batan. Voici un résumé de sa navigation entre ces isles. Après être resté à l'ancre pendant 3 ou 4 jours près de l'isle de Grafton où il fit de l'eau, il cingla au Sud le long de la côte de cette isle; puis il passa par le canal qui la sépare de l'isle Monmouth et mouilla pendant quelques heures, à cause du flot, tout près de la pointe septentrionale de l'isle Monmouth; ensuite il longea la côte occidentale de cette isle, et ne trouvant point de mouillage sûr, il se dirigea sur l'Isle Bashee et mouilla dans la passe qui sépare cette isle de l'Isle Monmouth (\*\*), en face d'une petite baie sablonneuse par 7 brasses d'eau, fond de sable. Dampier ne s'exprime pas distinctement

(\*) Les navigateurs ont donné le nom de Grafton à différentes isles de ce groupe. Byron nomme ainsi l'isle du nord des Bashee septentrionales, et Wallis celle du milieu.

(\*\*) C'est aussi dans ce même canal que Mr de Surville, commandant le vaisseau français le St.-Jean Baptiste, mouilla le 23 Août 1769.

sur la largeur de ce canal, mais on ne saurait la supposer être moins de 2 à 3 milles; il en dit: *Here is a pretty wide channel between these two islands and anchorage all over it. The depth of water is 12, 14 and 16 fathoms.*

Il est d'autant plus à regretter, que l'étendue des Bashee méridionales et leur position relative n'ayent point encore été déterminées en détail et d'une manière exacte par les navigateurs de nos tems, que cette détermination eût pu être bien facilement faite par ceux qui passent de la mer du Sud à Manille.

L'Isle *Sabtang* ou *Monmouth*, a d'après Dampier une étendue de 9 milles du Nord au Sud; le canal qui la sépare de l'isle *Batan*, tient 3 milles. A l'Ouest de *Sabtang* gît la petite isle de *Bashee*; elle est basse à l'exception d'une montagne qui en occupe le centre. L'isle nommée par Dampier, *Isle aux Chèvres*, gît à  $1\frac{1}{2}$  milles à l'Ouest de l'isle de *Bashee*; elle est rase et de même étendue que celle-ci, c. à. d. qu'elle peut avoir à peu près 5 à 6 milles de circonférence. La précieuse collection des cartes de Dalrymple contient entr'autres la copie d'une carte de l'Isle de *Monmouth* et des deux Isles de *Bashee* et des *Chèvres*, par le Capitaine *Surville*. D'après cette carte, plus récente et plus détaillée que celle de Dampier, l'Isle de *Monmouth* a une longueur de six milles; l'Isle de *Bashee* en a une de  $2\frac{3}{4}$ , et l'Isle aux *Chevres* une de  $2\frac{1}{2}$  milles; la direction de toutes les trois isles est Nord et Sud. Le canal entre l'Isle de *Monmouth* et celles de *Bashee* a un peu au delà de deux milles de largeur.

Le vaisseau de Mr de *Surville*, le *St.-Jean Baptiste*, avait mouillé par 14 brasses à une distance de  $\frac{3}{4}$  de milles de la terre, près de la partie Sud de l'Isle de *Bashee* qui d'après *Surville* est la plus élevée et où il remarqua un village. Toutes les trois isles sont cernées d'un ressif coupé par de petits canaux qui, en temps de calme, sont praticables pour les embarcations des habitans de ces isles; mais qui deviennent impassables quand la mer est agitée.

Les Isles de *Balington* ou de *Richmond* sont les plus méridionales du groupe de *Bashee*. Dampier n'en fait pas mention, et j'ignore

\*\*

qui leur a donné le nom de Richmond. Ce sont trois petites isles hautes et escarpées, très rapprochées l'une de l'autre dans une direction  $E \frac{1}{4} S$  et  $O \frac{1}{4} N$ . On peut les apercevoir à 9 lieues de distance. La plus grande de ces trois isles est celle située à l'occident; lorsqu'on la relève dans le NE, on y aperçoit une ouverture dans son milieu. Elle gît par  $19^{\circ} 58' N$  et  $122^{\circ} 12' E$ , à huit lieues de distance dans le  $NE \frac{1}{2} E$  de la plus septentrionale des Isles de Babuyanes; et au Sud de la pointe méridionale de l'isle Sabtang. Les passages au Nord et au Sud des Isles de Richmond sont parfaitement sains; ils sont aussi les plus larges de tous ceux qui se trouvent entre ces isles; voilà pourquoi le détroit situé entre le groupe des Bashee et celui des Babuyanes a reçu le nom du *Grand Passage*; on l'appelle aussi *Canal de Balington* (\*).

Le tems entre les isles de Formosa et Luçon est généralement orageux, tant dans la mousson du NE que pendant celle du Sud-Ouest; les Typhons mêmes n'y sont pas rares. Les courans sont rapides entre ces isles; d'après Dampier le flux porte au Sud et le jussant dans la direction opposée. La plus grande ascension de l'eau est de huit pieds.

#### ISLES DE BABUYANES.

Ce groupe est composé de cinq grandes et de plusieurs petites isles et d'islots de roche. Ces isles présentent entr'elles des détroits assez larges; mais on n'y trouve pas de mouillage à cause de la trop grande profondeur.

(\*) Le Capitaine Kotzebue pendant son dernier voyage a passé en Janvier 1826 entre les isles de Bashee et Babuyanes. D'après ses montres marines, dont il a réglé la marche quelques jours plus tard lors de son arrivée à Manille, il a déterminé la longitude de la pointe NE de l'isle Batan par  $122^{\circ} 4' 30''$ , ce qui ne diffère que de  $3' 30''$  de la longitude de Mr Horsburgh. La même différence se trouve dans la longitude des isles Balington: il place l'isle la plus occidentale par  $122^{\circ} 08'$  et la plus orientale par  $122^{\circ} 10'$ . La longitude de  $121^{\circ} 55' 15''$ , que donne Mr de Kotzebue à la petite isle de Bashee, approche encore davantage de celle de Mr Horsburgh qui la fixe à  $121^{\circ} 57'$ .



*Clara Babuyan* est l'isle la plus septentrionale de ce groupe; son étendue est de 6 à 7 milles. Un ressif de rochers et de brisans s'avance au large de la pointe occidentale de l'isle, et à la distance d'un mille de la pointe Sud se trouve un islot rocailleux en formé de pain de sucre. Le milieu de l'Isle de Clara Babuyan est situé d'après Mr Horsburgh par  $19^{\circ} 37' N$  et  $121^{\circ} 54' E$ ; elle est une des plus élevées du groupe et a un volcan dans l'intérieur.

L'Isle *Calayan* gît au SSO à 25 milles de Clara Babuyan; elle est montueuse et peut être aperçue à 15 lieues de distance; son étendue du SE au NO est de 2 à 3 lieues. Au large de la pointe Sud est une trainée de rochers hors de l'eau, qui se prolonge à environ un mille de distance. A  $1\frac{1}{2}$  milles de la pointe NE se trouve une isle qui a un mille de longueur dans une direction du Nord au Sud; elle est située par  $19^{\circ} 28' 30''$  et  $121^{\circ} 27'$  et porte le nom de *Panuctan*. Le milieu de l'isle Calayan est par  $19^{\circ} 25'$ ; semblables à l'isle de Clara Babuyan, ses côtes sont escarpées et on ne trouve nulle part de mouillage à leur proximité.

L'Isle *Dalupiri* est la plus occidentale du groupe; c'est une isle inhabitée située à 13 milles dans le SO à peu près de l'Isle Calayan, dont elle a l'étendue et la direction; on l'aperçoit à 10 ou 11 lieues de distance; on n'y trouve aucun mouillage. A  $1\frac{1}{2}$  milles de son extrémité méridionale se trouve la petite Isle *Rijutan*, dont la partie Sud est entourée de rochers et de brisans. La position géographique de l'extrémité NO de cette dernière est fixée par  $19^{\circ} 6' N$  et  $121^{\circ} 14' E$ ; et celle de la pointe NO de l'Isle Dalupiri par  $19^{\circ} 13' 30''$  et  $121^{\circ} 10' E$ .

L'Isle *Fuga* est à quatre lieues au SE de Dalupiri; elle a une étendue de huit milles dans la direction Est et Ouest; sa largeur est à peu près de quatre milles. Deux petites isles *Baretta* et *Mabag* qui ont une direction Nord et Sud, se trouvent à l'Ouest de l'Isle Fuga. Le canal qui sépare ces deux isles de l'Isle Fuga forme le *Port de Musa*, dont l'entrée la plus facile est par le Sud, entre la points occidentale de Fuga et l'isle Baretta; on y trouve

neuf brasses d'eau dans le canal, et 16 en dehors. L'entrée Nord ainsi que celle de l'Ouest entre Baretta et Mabag, sont toutes deux dangereuses. Quoique le Port de Musa soit abrité contre tous les vents, on ne saurait cependant le recommander. Le mouillage le moins mauvais dans ce port se trouve vers la partie NE de Baretta; il a une profondeur de 15 à 16 brasses. Le 5 Novembre 1764 le vaisseau anglais, le London, ayant perdu quelques jours plutôt ses mâts, mouilla ici. L'eau monte de 3 à 6 pieds; mais la direction du courant est très irrégulière.

*L'Isle Camiguin* gît directement à l'Est de Fuga et au Sud de Clara Babuyan. Une haute montagne, qui est un volcan éteint et que l'on aperçoit à la distance de 20 lieues, se trouve sur la pointe méridionale de cette isle. Sa position géographique est par  $19^{\circ} 00' N$  et  $121^{\circ} 57'$ . Dans la partie SO se trouve une baie d' $1\frac{1}{2}$  milles de profondeur; elle a une ouverture de trois milles, devant laquelle est située une petite isle d'une demi-lieue de circonférence, qui abrite cette baie contre tous les vents. La baie, ainsi que l'isle, portent le nom de *San Pio Quinto*. On y entre par le Nord et par le Sud de l'isle; la passe du Sud, située entre l'isle *San Pio Quinto* et la pointe Ouest de Camiguin, a  $1\frac{1}{2}$  milles de largeur. Les sondes y rapportent d'abord  $40^{\circ}$  brasses et diminuent ensuite régulièrement. La passe du Nord a un mille de largeur et se trouve entre la pointe Nord de l'isle et celle du Nord de la baie, d'où s'étend un ressif qui se prolonge à un quart de mille de distance de la côte. Le fond est bon dans toute la baie, quoique on y trouve par-ci-par-là du corail; le meilleur mouillage est à l'Est de l'isle *San Pio Quinto* par 15 et 16 brasses, vis-à-vis d'une petite rivière qui gît à l'ENE de l'isle. Cette baie est la seule dans ces isles, où un vaisseau puisse mouiller avec sûreté, et elle est beaucoup à préférer au Port de Musa. L'eau monte ici de six pieds.

Outre ces cinq isles, on trouve ici encore deux groupes de rochers, appartenant aux isles Babuyanes. Le plus septentrional qui gît à l'ENE à 13 milles de la pointe Nord de l'isle Camiguin, porte le nom de *Didicas*;

il est composé de quatre rochers fort élevés et de plusieurs autres qui dans une direction du NE au SO ont une étendue de deux milles; vûs de loin ils ressemblent à des navires. On doit prendre garde de s'en approcher, parceque pendant la mousson du SO les courants portent avec force au Nord, et qu'on ne trouve aucun mouillage ici.

Le second groupe nommé *Guinapac*, gît au SO à six milles des rochers *Didicas* et à 4 ou 5 milles de la partie NE de l'isle *Camiguin*. Il est composé de deux roches assez élevées en forme de tours, mais d'inégale hauteur, et entourées d'un grand nombre de petits rochers.

La moindre largeur du canal entre les *Babuyanes* et l'isle *Luçon* est de cinq lieues; il se trouve entre l'isle *Fuga* et le *Cap Pata*, pointe Nord de *Luçon*. Le canal entre l'isle *Camiguin* et le *Cap Engano*, pointe NE de *Luçon* a sept lieues de large; tous les deux sont très sains. Le *Cap Pata* gît par  $18^{\circ} 45'$  de latitude et  $121^{\circ} 9'$  de longitude; on le reconnoit à une haute montagne et à plusieurs petits islots qui se trouvent dans sa proximité. Le *Cap Bayador*, pointe NO de *Luçon* par  $18^{\circ} 31'$  N et  $120^{\circ} 39'$  E, est bas et entouré de rochers et de ressifs. Quoique l'on trouve des sondes entre ces deux caps, il n'y a cependant aucun mouillage sûr.

Entre le *Cap Pata* et le *Cap Engano*, la côte forme un grand enfoncement, où l'on peut mouiller par 35 et 40 brasses à  $1\frac{1}{2}$  milles de terre; dans la partie Est de la baie on peut même mouiller à 3 ou 4 milles de terre. Le seul danger à éviter en approchant de terre, est un ressif, qui a une étendue de deux milles dans la direction ESE et ONO; il gît dans le N  $\frac{1}{4}$  NE de l'embouchure de la rivière *Abulu* (située par  $18^{\circ} 29'$  N et  $121^{\circ} 32'$  E), au S  $18^{\circ}$  E de la pointe orientale de l'isle *Fugu*. A l'ESE de la rivière *Abulu* se trouve la ville *Aparri*, située à l'embouchure d'une rivière du même nom, qui a  $\frac{1}{3}$  de mille de largeur. On y trouve un très bon mouillage par 10 et 12 brasses d'eau à 12 milles de l'embouchure, en relevant l'église de la ville dans le Sud, et la haute montagne sur l'isle *Camiguin* dans le NNE. A 8 ou 9 lieues de la ville *Aparri*, se trouve

le *Port de St.-Vincent*; quoique ce port, qui peut contenir 3 à 4 vaisseaux, soit très sûr en lui même, son entrée est étroite et dangereuse par la quantité d'écueils et de brisants qui se trouvent près de la petite isle de St.-Vincent, et près de la pointe SO de l'isle Palubi qui forme le port. Au reste on trouve sur toute la côte entre Aparri et St.-Vincent un bon mouillage par 20 et 25 brasses d'eau.

Le Cap Engano, généralement réputé être la pointe NE du Luçon, n'est cependant que la pointe NE d'une isle qui porte le nom de Palubi, de même que celui d'Engano. Cette isle se rattache à Luçon par une trainée de rochers qui cernent l'isle Palubi de tous cotés, particulièrement à la pointe Est. La pointe méridionale de cette isle qui forme l'extrémité orientale du Port St.-Vincent, est reconnoissable à une montagne ronde. Depuis le Cap Engano une trainée de rochers se prolonge dans la direction ENE jusqu'à trois milles de la côte, et se termine par de hauts fonds qui s'étendent encore à un mille au delà. Directement dans le Nord de ce cap gisent deux petites isles, dont la plus septentrionale se nomme *Lava* ou Cap Islet. Elle a une longueur d'un demi mille et peut être aperçue de 8 à 9 lieues de distance.

Comme pendant la mousson du SO, les courants portent constamment au Nord, les vaisseaux faisant route vers l'Est, peuvent hardiment s'approcher de cette isle jusqu'à un mille, et faire ensuite route à l'ENE; on doublera alors le ressif qui cerne le Cap Engano à un mille de distance.

La position de l'extrémité méridionale de Formose ainsi que les dangers qui se trouvent dans le Canal de Formose, ont été discutés dans le mémoire qui accompagne la carte de cette isle.



---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DE L'ARCHIPEL DES ISLES DE SANDWICH.

L'Archipel des Isles de Sandwich fut découvert en 1778 par le Capitaine Cook dans sa traversée des Isles de la Société à la côte NO de l'Amérique. Il donna à ces isles le nom de Sandwich, en honneur du premier Lord de l'Amirauté d'alors.

Il est probable que ces isles soient les mêmes que celles qu'on trouve sur les anciennes cartes espagnoles par la même latitude, mais beaucoup plus à l'Est, sous les noms de *Los Monjos*, *la Mesa* et *la Disgraciada* (\*). Cette conjecture est fondée sur ce que le mot Mesa en espagnol signifie table: nom que les marins donnent ordinairement à une certaine espèce de montagnes dont le sommet est plat, et qu'il se trouve sur l'isle Owhyhee, appartenante à ce groupe, une montagne de ce genre appelée Mowna Roa par les indigènes. La route que prit La Pérouse avant que d'atterrir aux isles de Sandwich, démontra évidemment qu'il ne peut y exister un autre groupe à l'Est. Vancouver chercha aussi, mais en vain, les isles Monjos et Mesa en février 1793, pendant sa traversée de la Californie aux Isles de Sandwich.

(\*) Sur la carte espagnole qu'avoit Lord Anson, les isles Los Monjos et Mesa sont de 20° à l'Est de l'isle Owhyhee; sur deux cartes espagnoles manuscrites, dont Burney parle, ces isles sont de 15° et d'après les tableaux de Cabrera Bueno (Burney V Tome), elles sont seulement de 10° plus orientales que celleci. Il faut cependant observer qu'on n'a aucune notion authentique sur la découverte des isles de Monjos et de Mesa, et que c'est à tort qu'on l'a attribué à Gaetan.

Cet archipel est composé de 13 isles, dont 11 furent découvertes par Cook; les deux dernières, savoir: l'Isle de Necker et celle des Oiseaux, furent découvertes par La Pérouse et le Capitaine Douglas. Elles gisent entre le  $18^{\circ} 54'$  et  $23^{\circ} 34'$  de latitude Nord, et entre le  $195^{\circ} 28'$  et  $205^{\circ} 10'$  de longitude orientale. Voici leurs noms dans une direction du SE au NO d'après les renseignemens que nous devons aux navigateurs qui les ont découvertes:

1 *Owhyhee*. 2 *Mowee*. 3 *Morokinne*. 4 *Tahoorowa*. 5 *Ranai*. 6 *Morotoy*. 7 *Woahoo*. 8 *Atooi*. 9 *Oneehow*. 10 *Oreehoua*. 11 *Tahoora*. 12 *Isle de Necker* et 13 *Isle aux Oiseaux*. L'écueil découvert par La Pérouse et qu'il nomme *Basse des frégates Françaises*, doit aussi faire partie de cet archipel.

Les notices hydrographiques qui se trouvent sur ces isles dans le présent mémoire, sont en grande partie tirées des voyages de Cook, de King et principalement de celui de Vancouver. Les cartes que ces navigateurs en ont données sont très exactes, et comme jusqu'à ce moment il n'en existe point de meilleures dont on puisse se servir, il est naturel que la carte de cet archipel placée dans mon atlas, soit une copie fidèle de celle qui se trouve dans l'atlas du voyage de Vancouver. Cependant ces isles étant situées sur la grande route entre la Chine et la côte NO de l'Amérique, et cette route étant très fréquentée aujourd'hui, beaucoup de navigateurs les ont visitées dans ces derniers temps et plusieurs d'entr'eux ont de beaucoup augmenté les notions sur l'hydrographie de ces isles, que nous devons aux navigateurs célèbres qui les ont visitées les premiers. Le Capitaine Golownin p. e. a donné sur ces isles dans la relation de son voyage autour du monde, des renseignemens très détaillés et qui sont utiles lors même qu'on possède le voyage de Vancouver, puisqu'ils contiennent tout ce qui a été publié sur les isles de Sandwich depuis leur découverte jusqu'en 1818, époque des voyages de Mr de Golownin. Les navigateurs russes surtout ne sauraient se passer de sa description de ces isles, parcequ'il n'existe point de traduction ni du troisième voyage de Cook ni de celui de Vancouver. Le Ca-

pitaine Golownin et le Capitaine Kotzebue, qui visita les isles Sandwich presqu'en même tems, sont aussi les premiers qui aient donné une description et un plan du *Port Honorure* sur l'isle Woahoo. Ce port n'était guère connu jusqu'alors, quoiqu'il soit le seul dans cet archipel où un vaisseau puisse mouiller avec sûreté par quelque vent qu'il fasse.

*L'Isle d'Owhyhee*, la première de cet archipel à partir du SE, a OWHYHEE. acquis une triste célébrité par la mort du Capitaine Cook qui, comme on sait, fut tué ici par les naturels du pays. Elle est la plus grande de ces isles, ayant une circonférence de 75 à 80 lieues; sa configuration est celle d'un triangle dont les pointes Nord, Sud et Est forment les sommets. La pointe septentrionale que Vancouver nomme pointe occidentale, est située par  $20^{\circ} 00'$  de latitude septentrionale et  $204^{\circ} 02'$  de longitude orientale; la pointe méridionale par  $18^{\circ} 54'$  et  $204^{\circ} 15'$  et la pointe orientale par  $19^{\circ} 34'$  et  $205^{\circ} 6'$ .

Trois montagnes volcaniques qui appartiennent aux plus hautes de la terre, se trouvent dans cette isle; on les nomme *Mowna Kaah*, *Mowna Roa* et *Mowna Wororay*. La première est située dans la partie septentrionale et est remarquable parcequ'elle se termine en trois sommets pointus. Le Capitaine King évalue sa hauteur à 18.400 pieds, d'après la ligne de neige calculée par Bouguer. D'après les observations du Capitaine Kotzebue elle n'a que 13.080 pieds de hauteur. Le *Mowna Roa*, la plus élevée des trois, située dans la partie méridionale de l'isle, est remarquable par son sommet plat; d'après Mr Horner le plateau, que forme cette montagne à son sommet a une étendue de 13000 pieds carrés, et sa hauteur est de 13.500 pieds. Si cette estimation est juste, cette montagne a donc 650 toises plus de hauteur que le Pic de Teneriffe; d'après les calculs du Capitaine Kotzebue elle a même une hauteur de 14880 pieds. Dans la langue du pays *Mowna Roa* signifie la haute montagne (\*).

(\*) Le Capitaine Kotzebue nous apprend qu'il y a sur l'isle Woahoo un village et une rivière, qui tous les deux portent le nom de *Mowna Roa*.

La troisième montagne, Mowna Wororay est située près de la côte occidentale de l'isle; elle est la seule des trois, dont le sommet se termine en pointe; le Capitaine Kotzebue calcule sa hauteur à 1687 toises.

Malgré la grande étendue de l'isle on n'y trouve pas un seul bon port; les quatre rades, que nous y connoissons jusqu'aujourd'hui, ne sont sûres que pendant les mois d'été. La meilleure parmi elles est *Karakakoa* sur la côte méridionale; comme elle n'a qu'un mille de profondeur avec une ouverture d'un mille et demi, on ne reconnoît guère cette rade à quelque distance, sans les rochers noirs qui bordent la partie Nord de la baie. D'après Vancouver les deux pointes qui la forment, gisent dans une direction NNO et SSE. Les rochers qui la cernent, y rendent le débarquement très difficile; il n'y a qu'un seul endroit près du village, où le rivage soit sablonneux. Le brassiage dans la baie est de 12 à 20 brasses, fond de sable. Le mouillage de Vancouver, qu'il suppose être le meilleur, est déterminé par les relevemens suivans: Les pointes de la baie S 5° E et N 87° E, à une encablure et demie de la terre la plus proche. Les relevemens du Capitaine Golownin sont à peu près les mêmes, l'ancre du bas bord était par 20 et celle de tribord par 14 $\frac{1}{2}$  brasses.

D'après les observations de Cook, de King et de Bailey la latitude de la Baie de Karakakoa est de . . . . . 19° 28' 00" E. et la longitude, déterminée par 253 séries de dis-

tances lunaires, de . . . . . 204° 00' 00" E.

Le résultat des observations de Vancouver, qui en 1792 et 1793 visita trois fois ces isles, s'accorde à deux minutes près en longitude et à deux secondes en latitude; c'est pourquoi Vancouver adopte comme vraie la position fixée par Cook. Les marées sont régulières ici, mais bien peu fortes. Le Capitaine Cook détermine l'établissement du port à 3h 45' et le montant de l'eau de 2 pieds 7 pouces. Le flot vient de l'Est. Le Capitaine King remarque, que lorsque la lune est au dessus de l'horizon, l'eau s'élève à 4 pouces de plus que lorsque cet astre est au dessous.



La *Baie Tyahatooa* nommée aussi *Kowrooa*, d'après le nom d'une des pointes qui forment son ouverture, est située par  $19^{\circ} 37' 30''$  N et  $203^{\circ} 54' 30''$  E, directement au Nord de la Baie de *Karakakoa*. Elle est même moins sûre que celle-ci, n'étant formée que par un léger enfoncement qui s'écarte peu de la direction générale de la côte. D'après *Vancouver*, elle ne mérite guère le nom de baie, quoique le Capitaine *Meares* lui donne la préférence sur *Karakakoa*. Le brassiage y est de 15 à 16 brasses, sur un fond excellent. Le Capitaine *Golownin* en mouillant ici, n'eut besoin que d'une seule maitresse ancre et d'un ancre d'affourche. Il relevait alors la pointe Nord de la baie au N  $68^{\circ}$  O; sa pointe Sud par S  $25^{\circ}$  E, et le sommet de la montagne *Wororay* par N  $64^{\circ}$  O. Cette montagne est le meilleur point de reconnaissance pour les vaisseaux qui veulent entrer dans la rade, n'étant éloigné que de 5 à 6 milles de la côte dans la direction de NE, de sorte qu'on doit approcher la côte jusqu'à ce qu'on relève la montagne par le NE, et c'est alors que la rade se distingue par la couleur blanche de son rivage. Un grand avantage de la Baie de *Tyahatooa* sur celle de *Karakakoa*, c'est d'après *Vancouver* la facilité du débarquement qui résulte de la saillie de deux pointes, entre lesquelles est une petite anse, défendue à son entrée par quelques rochers qui brisent la violence du flot et rendent très commode la communication avec le rivage. Vers la partie méridionale de l'anse, il ya une source qui sort abondamment de quelques rochers assez généralement couverts par l'eau de la mer; mais quand la mer est basse, cette source donne un ruisseau d'eau excellente (\*).

La *Baie Toeagh*, la même que le Capitaine *King* appelle *Toeahahha*, gît au Nord de la baie *Tyahatooa* par  $20^{\circ} 3'$  N et  $204^{\circ} 02'$ . *Vancouver* mouilla ici le 14 Février 1793 par 25 brasses, fond de beau sable brun et de vase; les pointes de la baie restèrent alors N  $36^{\circ}$  O et S  $31^{\circ}$  O du compas; le *Moray* au N  $67^{\circ}$  E, et l'aiguade au S  $87^{\circ}$  E à un mille et un quart. Le *Moray* est un bon indice pour arri-

(\*) *Vancouver III Tome*, pag. 63 de la traduction française in 4-to.

ver au mouillage; il est situé sur une éminence stérile au Sud du village, et on doit le tenir en même ligne qu'une petite colline en forme de selle qui se trouve, à l'Est sur un terrain, descendant des hauteurs qui dominant le village de Toeaigh, vers la côte Nord de cette baie. Au coté opposé de ce mouillage, il y a un ancrage bon et sain, sur une étendue de près d'un mille, où beaucoup de navires peuvent mouiller à la fois sans aucun inconvénient par rapport au fond; mais où ils sont exposés à la violence des vents et de la mer, sur  $113^{\circ}$  dans la partie Ouest du compas. Le village de Toeaigh est situé dans un bocage de cocotiers, derrière une grève de sable. Un ressif de rocher de corail, qui se prolonge à environ trois milles en mer, le rend inaccessible en ligne droite; mais on peut débarquer commodément dans un chenal étroit entre le ressif et la côte près du Moray au SE de la grève, d'où il y a encore deux milles à faire à pied pour arriver au village (\*).

La *Baie de Whytea* est située sur la côte orientale d'Owhyhee par  $19^{\circ} 45'$  de latitude et  $205^{\circ} 54'$  de longitude. D'après la description qui se trouve dans le voyage de Vancouver, c'est une baie profonde où la sonde rapporta 25 à 30 brasses fond de sable, et qui est abritée par un ressif situé par le travers de la pointe SE, mais elle est tout à fait ouverte aux vents du Nord. Cette dernière circonstance ne s'accorde cependant pas avec une description de cette baie faite par un Capitaine américain nommé Davis, et insérée dans la relation du voyage du Capitaine Golownin. Mr Davis, qui y mouilla, la dit être parfaitement à l'abri des vents du Nord par un ressif qui se prolonge au large de la pointe à l'entrée de la baie. On ne voit cependant pas par cette description, si le ressif en question est le même que celui dont parle Mr Whidbey, le Master du Capitaine Vancouver, ou si la pointe NO de la baie est aussi défendue par un ressif. Mr Whidbey n'ayant pu faire une reconnaissance complète de cette baie, il serait à désirer qu'on en fit un relève-

(\*) Vancouver II Tome, pag. 113-116.

ment détaillé pour savoir, si la description favorable qu'en a fait le Capitaine Davis est exacte. Dans ce cas la Baie de Whytea serait la seule dans tout l'archipel, excepté le Port Honorure sur l'isle de Woahoo, qui, vû sa situation à la côte orientale de l'isle, fut à l'abri des vents impétueux du Sud qui fréquentent ces parages pendant les mois d'hiver. Le Capitaine américain dit aussi qu'on peut y faire de l'eau avec facilité, et que les produits de ces isles s'y trouvent abondamment, la partie orientale de l'isle étant plus fertile que les autres.

L'Isle de Mowee qui gît au NNO à huit lieues d'Owhyhee, est <sup>MOWEE.</sup> la seconde de cet archipel pour son étendue; elle a 40 milles de longueur dans une direction ONO et ESE, et 40 lieues de circonférence. Son extrémité NO est située par  $21^{\circ} 3'$  de latitude et  $203^{\circ} 23'$  de longitude; et celle de l'Est par  $20^{\circ} 44'$  et  $203^{\circ} 57'$ . C'est celle que j'ai adoptée sur ma carte. Les observations du Capitaine Kotzebue pendant son dernier voyage, placent la pointe orientale par  $203^{\circ} 49' 42''$  et la pointe occidentale par  $203^{\circ} 12'$ .

L'isle de Mowee a comme Owhyhee de hautes montagnes qu'on aperçoit à 30 lieues de distance. On supposait anciennement, que cette isle, n'ayant ni bon mouillage, ni eau, ni bois, ne pouvait être d'aucune utilité pour les navigateurs; aujourd'hui nous savons par le Capitaine Golownin, que de toutes les isles de Sandwich, l'isle de Mowee est celle où l'on trouve le plus de facilité à faire de l'eau. Dans une lettre officielle adressée par Mr Elliot de Castro, Secrétaire d'Etat du défunt Roi Tameahmea, au Capitaine Golownin, il lui donna avis, d'après les ordres de Sa Majesté de ne pas faire de l'eau à Karakakoa, mais sur l'isle de Mowee.

Dans la partie Sud de l'isle on trouve une grande et profonde baie, où il y a un mouillage sur 7 brasses, fond de sable et de corail brisé; elle se nomme *Mackarray*. La terre derrière cette baie forme un isthme de la largeur de cinq milles, qui partage l'isle en deux parties à peu près égales. La baie étant située à la partie méridionale de l'isle, elle paroît devoir être abritée contre les vents

du Nord et exposée aux vents du Sud; néanmoins on y voit exactement le contraire. La Baie de Mackarray est bien abritée des vents du Sud et du SO par les isles Morokinne et Tahoorowa, situées dans cette direction; mais elle est exposée aux vents alisés qui y soufflent quelque fois avec une grande violence à cause de l'isthme plat, qui ne saurait les arrêter, comme l'a éprouvé Vancouver, qui est persuadé que, vû le mauvais fond de mouillage, il est impossible de se tenir sur les ancres pendant un coup de vent du Nord ou du NE.

La *Baie de Raheina* située à dix milles au NO de la baie de Mackarray, offre un meilleur mouillage, quoiqu'elle ne soit formée que par un très petit enfoncement dans la côte. Vancouver y mouilla le 11 Mars 1793 par 25 brasses et détermina sa latitude par  $20^{\circ} 50'$  et sa longitude par  $203^{\circ} 19'$ . Cette baie est abritée contre les vents du Sud et de l'Ouest par les isles Ranai et Tahoorowa; mais entièrement ouverte aux vents du SO.

On assura au Capitaine Cook, qu'il se trouvait près de la pointe Est de l'isle un très bon port, préférable même à la Baie de Karakoa; on lui indiqua aussi un port qui s'appellait *Keepo Keepo*, situé à la partie NO de l'isle; Vancouver cependant n'a trouvé ni l'un ni l'autre; le dernier est peut être la même petite anse dans le canal qui sépare Mowee de l'isle Morotoy, où Vancouver mouilla pendant quelques heures par 19 brasses fond de sable.

TAHOOROWA.

*L'isle de Tahoorowa* située au SO de Mowee n'est point habitée. Vancouver la décrit comme une terre stérile et d'un aspect triste. D'après sa carte elle a une circonférence de 25 milles, et son extrémité NE est située par  $20^{\circ} 36' N$  et  $203^{\circ} 26' E$ . Un canal de  $5 \frac{1}{2}$  milles la sépare de l'isle Mowee; c'est dans ce canal que gît la petite isle inhabitée Morokinne par le  $20^{\circ} 37' N$  et  $203^{\circ} 30' E$ .

RANAI.

*L'isle de Ranai* est séparée de la partie NO de l'isle Owhyhee par un canal de sept milles de large. Elle a une étendue de cinq lieues dans une direction NO et SE. Sa partie septentrionale a une apparence

fertile et produit en abondance des ignames, des patates et du taro. L'extrémité NO de l'isle est située par  $20^{\circ} 58' 30''$  N et  $202^{\circ} 57'$  E.

*L'isle de Morotoy* gît directement au Nord à sept milles de Ra-Morotoy. nai, et à égale distance au ONO de la partie NO de l'isle Mowee. Elle a une longueur de 11 lieues dans une direction Est et Ouest, sa largeur n'est que de 3 à 5 milles. La position géographique de sa pointe orientale est par  $21^{\circ} 9'$  N et  $203^{\circ} 16'$  E. Cette isle, ainsi que Ranaï, n'ont point de mouillages; leur population est peu nombreuse. Le Capitaine Kotzebue a remarqué près de sa pointe orientale une petite isle qui apparemment avoit échappé à la vue de Vancouver. Il fixe sa position par  $21^{\circ} 13' 30''$  et  $203^{\circ} 10' 48''$ , ce qui est aussi, à une demi minute près, la longitude de la pointe orientale de Morotoy.

*L'isle de Woahoo*, située à sept lieues NO de Morotoy est du nombre WOAHOO. des grandes isles de cet archipel, ayant dans une direction NO et SE une étendue de 11 lieues; sa largeur est de la moitié à peu près. D'après Vancouver son extrémité méridionale gît

par . . . . .  $21^{\circ} 11' 30''$  et  $202^{\circ} 10'$ .  
celle de l'Est . . . . .  $21^{\circ} 19' 30''$  et  $202^{\circ} 20'$ .  
et celle du Nord . . . . .  $21^{\circ} 43' 00''$  et  $202^{\circ} 00'$ .

Woahoo présente un aspect magnifique. De riches plaines bien cultivées et couvertes de bananiers et de palmiers, variées de collines ornées de la plus belle verdure, portent l'empreinte d'une grande industrie. Cette isle porte à juste titre le nom de jardin des isles de Sandwich; elle est en même tems la plus fertile, possédant en abondance tous les fruits de la région des tropiques, elle produit non seulement le fruit à pain et toutes les racines indigènes, comme les ignames, les patates et surtout du taro en une telle profusion, qu'on en envoie de grandes quantités à Owhyhee; mais on y trouve aussi des oranges, des citrons, des ananas, des melons d'eau et du raisin, introduit par les Européens qui se sont établis ici et qui cultivent aussi les légumes d'Europe; c'est surtout, d'après ce que nous en disent le Capitaine Kotzebue et le Capitaine Golownin, un Espagnol nommé

Marini qui, sous ce rapport, a rendu de très grands services à sa nouvelle patrie; il a fait même des essais pour la culture du froment, du riz et du tabac. Outre cette fertilité de l'isle elle a encore le grand avantage sur toutes les autres isles de cet archipel, de posséder le magnifique Port de Honorure, qui réunit tous les avantages qu'exige un beau port. L'entrée en est facile, le port est vaste et abrité contre tous les vents, et l'on y trouve de l'eau et même du bois en abondance. Il n'y a pas longtems que ce port est fréquenté par les Européens, quoiqu'il fut visité déjà en 1793 par le Capitaine Brown, commandant le vaisseau Butterworth, qui lui donna le nom de *Fairhaven*. On avait bien déjà parlé de ce port au Capitaine Vancouver, sous le nom de Hoonoo; mais on lui en avait fait une description si peu favorable, qu'il le passa sans le faire reconnoître, et c'est à MM. de Golownin et Kotzebue que nous devons l'obligation d'en avoir fait une description détaillée.

*Le Port de Honorure* est situé sur la côte méridionale de l'isle, dans un enfoncement dont les deux pointes qui le forment, gisent dans une direction NO et SE  $82^{\circ}$ , distantes l'une de l'autre de 15 milles; ces deux pointes sont en même tems les extrémités Sud et SO de l'isle. La première des deux pointes est élevée et a la forme d'un crater; celle du SO au contraire est basse et entourée d'un ressif qui s'avance jusqu'à un quart de mille. Toute l'étendue de la côte entre ces deux pointes est également cernée d'un ressif de corail, où, près de la pointe SO, se présentent deux ouvertures qu'on reconuait facilement au calme de la mer dans cet endroit, tandis qu'elle se brise avec force sur les autres parties du ressif. C'est en dedans de ce ressif que se trouve le port Honorure, et c'est l'ouverture la plus occidentale, qui en forme l'entrée. D'après le plan du Capitaine Kotzebue (\*) la passe qui conduit à la forteresse de

(\*) Le plan du Capitaine Kotzebue est construit d'après une échelle de 30 toises sur un pouce, et remplit deux grandes feuilles; c'est d'après ce plan que j'ai réduit celui qui se trouve sur ma carte des Isles de Sandwich.

Honorure, a depuis son entrée une largeur de 120 brasses; la longueur de ce canal est de 800 toises; le brassiage y est de 5 à 6 brasses (\*). A  $1\frac{1}{2}$  encablures du ressif et à-peu-près dans la direction de la passe, se trouve un écueil de corail qu'on laisse à gauche en entrant. Dès qu'on s'approche de l'entrée et qu'on est en vue de la forteresse, les pilotes viennent à la rencontre du navire et le conduisent au port; mais comme on ne peut pas trop se fier à eux, il est plus prudent d'éclairer sa route par de petites embarcations.

Tout bâtiment qui voudra entrer dans le Port de Honorure, doit mouiller à l'entrée, vû que pendant le jour le vent souffle constamment de terre, et ce n'est qu'avant le lever du soleil qu'on doit profiter du calme pour se faire remorquer dans le port; mais le mouillage est toujours dangereux, à cause de sa position exposée, de la proximité du ressif et du fond rocailleux. Le Capitaine Kotzebue mouilla ici par huit brasses d'eau sur un fond de roche et de sable, et quoiqu'il ne soit resté à l'ancre que pendant douze heures, les cables en souffrirent beaucoup. Le Capitaine Golowniu mouilla un peu plus loin, c. à. d. à un demi mille de distance, où la profondeur est déjà de 25 brasses. Dans tous les cas il est prudent de ne pas perdre un moment et d'entrer dans le canal le plutôt possible.

D'après les observations du Capitaine Kotzebue, pendant son premier voyage sur le Rurick, la latitude du Port Honorure est  
de . . . . .  $21^{\circ} 17' 57''$  N.

La longitude, la moyenne de plusieurs séries de distances lunaires, observées pendant son séjour ici . . .  $202^{\circ} 08' 00''$  E.

Le Capitaine Golownin a déterminé la position géographique de son mouillage en dehors du port par  $21^{\circ} 16' 47''$  de latitude et de  $202^{\circ} 9' 30''$  de longitude.

Le Capitaine Kotzebue pendant son second voyage en 1824 sur la Corvette l'Entreprise, détermina la latitude de la ville de Honorure

(\*) La description faite de ce port par le Capitaine Brown, dans le second volume du voyage du Capitaine Vancouver, s'accorde parfaitement avec celle que j'ai donnée ici.

|                                                                                                        |                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| par . . . . .                                                                                          | 21° 18' 00"         |
| et sa longitude, par la moyenne de 400 distances lunaires<br>à l'Ouest et à l'Est de la lune . . . . . | 201° 59' 30"        |
| La déclinaison orientale de l'aiguille . . . . .                                                       | 10° 00'             |
| L'inclinaison septentrionale . . . . .                                                                 | 49° 20'             |
| En 1817 la déclinaison de l'aiguille aimanté fut trouvée<br>et l'inclinaison . . . . .                 | 10° 57'<br>42° 47'. |

L'établissement du port est à 2<sup>h</sup> 45'; et-la plus haute ascension de l'eau fut observée de 6 pieds.

Depuis le 27 Novembre jusqu'au 17 Décembre, époque de son séjour ici, la hauteur du baromètre fut de 29 pouces 8 lignes, mesure angloise, et celle du thermomètre de 75° de Fahrenheit.

A neuf milles à l'Est du Port Honorure, et au Nord de la pointe méridionale de l'isle, se trouve la *Baie Whyteete*, où Vancouver mouilla plusieurs fois. Ignorant l'existence de Honorure il parle de cette baie comme du meilleur mouillage dans ces isles; on en trouve une description détaillée dans son voyage. Ce fut ici que le Lieutenant Hergest et l'Astronome Gooch furent massacrés par les habitans de l'isle.

D'après les observations du Capitaine Vancouver la baie de Whyteete gît par 21° 16' 42" N et 202° 9' 30" E; mais comme elle est située à neuf milles à l'Est du Port de Honorure, la longitude de celui-ci doit être de 202° 00' 30", exactement conforme aux observations du Capitaine Kotzebue faites pendant son second voyage en 1824.

La *Baie de Whymea* est située sur la côte occidentale en dedans de la pointe Ouest de l'isle, qui en forme la pointe SO. Vancouver n'y a pas mouillé; quant à sa position géographique, c'est celle de la pointe Ouest de l'isle: 21° 38' N et 201° 54'.

**ATOOL.** *L'Isle d'Atooi* est située à 23 lieues au NO de Woahoo. Elle est la plus septentrionale et la plus occidentale de cet archipel, et la première des isles Sandwich qui fut découverte par Cook. La forme de cette isle est à peu près circulaire, ayant son plus grand diamètre de 27 et son plus petit de 20 milles. Elle est aussi très montueuse, ce-



pendant elle l'est moins que les isles Owhyhee, Mowee, et Woahoo. Vancouver qui a fait le tour de toute l'isle à une petite distance, décrit ses côtes comme principalement formées de montagnes à pic. L'extrémité SE de l'isle est un promontoire de roche élevé, stérile et si escarpé qu'il tombe perpendiculairement dans la mer.

Elle est située par . . . . .  $21^{\circ} 51'$  N et  $200^{\circ} 30'$  E.

L'extrémité Ouest par . . . . .  $22^{\circ} 04'$  et  $200^{\circ} 10'$ .

La partie septentrionale de l'isle a sur le parallèle de  $22^{\circ} 15'$  une direction presque Est et Ouest.

Atooi, quoiqu'elle soit d'une étendue considérable est dépourvue de mouillages, où un vaisseau puisse ancrer avec quelque sûreté. La carte de Vancouver indique ici sur la côte septentrionale une rade; c'est probablement la même dont on a raconté au Capitaine Golownin pendant son séjour ici, qu'elle se nommait Honoroa, et qu'un bâtiment américain, l'Entreprise, y avait mouillé en 1818; mais qu'il avoit été obligé de la quitter bientôt à cause de sa situation trop exposée aux vents alisés et aux houles de l'océan.

La seule baie où les vaisseaux qui visitent l'isle Atooi peuvent trouver un abri quelconque, est la *Rade de Whymea*, située sur la côte méridionale de l'isle, à six milles de l'extrémité Ouest; mais elle n'offre aucune sûreté pendant l'hiver, étant ouverte aux vents de SO. Quoiqu'elle soit située sous le vent, Cook dit, qu'on n'y est pas même à l'abri des vents du Nord, puisque les montagnes dans l'intérieur, par dessus lesquelles ils soufflent, leur font changer de direction et les forcent de suivre celle de la côte, de sorte que, si sur la côte septentrionale le vent est NE, il est d'ESE et SE sur la côte méridionale. On peut faire de l'eau ici avec facilité; mais le bois y manque. Le Capitaine Vancouver mouilla deux fois à Whymea: la première fois le 9 Mars 1793 par 23 brasses, fond mou. Les pointes de la baie lui restaient à N  $77^{\circ}$  O et S  $65^{\circ}$  E, et la rivière au S  $35^{\circ}$  E, à une demi lieue. Vancouver remarque que la Rade de Whymea n'a de bon ancrage que sur une étendue peu considérable, le fond étant parsemé d'amas de roches, qui se rencontrent souvent immé-

diatement auprès d'un fond de vase, de sorte qu'on doit user d'une extrême précaution pour éviter ces écueils.

Cook détermina la latitude de la Rade de Whynea à  $21^{\circ} 54'$ .

Quant à sa longitude, elle fut fixée par 72 séries de distances lunaires, observées en partie dans la rade même et en partie avant et après, et réduites par les chronomètres à cette rade, à . . .  $200^{\circ} 13' 0''$  E.

Le Capitaine King la détermina à . . . . .  $200^{\circ} 20'$ .

et Vancouver à . . . . .  $200^{\circ} 18' 15''$ .

qui est celle qu'on peut adopter comme la longitude vraie.

Le Capitaine King trouva en 1779 la déclinaison orientale de l'aiguille aimantée à  $8^{\circ} 6'$ , et l'inclinaison septentrionale à  $40^{\circ} 41'$ .

Avant de quitter cette isle, je crois nécessaire d'observer encore, qu'elle fut occupée en 1817 par la Compagnie Américaine Russe, qui l'abandonna cependant bientôt après.

**ONEHOW.** Un canal de 13 milles sépare Atooi de *Onehow*. Cette isle a une étendue de 16 milles dans une direction NE et SO  $15^{\circ}$ , sa largeur est à peu près d'un tiers de sa longueur. Comme cette isle produit des ignames en très grande quantité, elle est beaucoup fréquentée par les navires européens. Vancouver y mouilla deux fois: la première fois par  $21^{\circ} 46' 30''$  N et  $199^{\circ} 40'$  E, par le travers de la partie Sud de l'isle, à environ  $\frac{3}{4}$  de mille de la côte, sur 14 brasses, fond mou de sable régulier et de bonne tenue. La pointe SE de l'isle lui restait alors au S  $77^{\circ}$  E du compas; sa pointe Ouest au N  $48^{\circ}$  O, et l'isle Tahoorā au S  $58^{\circ}$  O. Un an plus tard il mouilla par le travers du côté Ouest d'Onehow par 18 brasses. La pointe NE de l'isle fut relevée au Nord  $25^{\circ}$  E du compas à une demi lieue; l'isle Tahoorā au S  $43^{\circ}$  O, et la partie extérieure du ressif qui s'étend depuis la pointe NO d'Onehow, au N  $8^{\circ}$  E. Vancouver préfère le premier de ces mouillages, puisque dans le second la profondeur est plus grande et que le fond y est parsemé de beaucoup de roches; il est aussi exposé à toute la violence des vents de Nord et de NO et des houles de l'Océan (\*). Cook mouilla aussi par le tra-

(\*) Voyage de Vancouver, édition française in 4-to, pag. 83, Tome III.

vers de la partie Sud de l'isle sur 26 brasses à  $\frac{3}{4}$  de mille de terre; mais ses observations assignent une position de  $3\frac{1}{2}'$  plus au Nord du mouillage de Vancouver. Voici les relèvemens du Capitaine Cook. La pointe SO de l'isle au S  $65^{\circ}$  E à 3 milles; celle du Nord au N  $\frac{1}{4}$  E à 3 milles, et l'isle Tahoorà au S  $61^{\circ}$  O à 7 lieues de distance (\*).

*L'Isle Oreehooa* est séparée de la pointe septentrionale d'Onehow OREE-HOOA. par un canal d'environ un mille de largeur; c'est une petite isle inhabitée qui n'offre qu'un rocher escarpé nud et stérile.

La petite isle *Tahoorà* qui est aussi inhabitée, gît à 20 milles AU TAHOORA. S  $70^{\circ}$  O de l'extrémité Sud de l'isle Onehow, par  $21^{\circ} 39'$  N et  $199^{\circ} 28'$  E, d'après les observations de Vancouver. Le Capitaine King la place par  $21^{\circ} 43'$  N et  $199^{\circ} 36'$ . Ce n'est qu'un rocher stérile, assez haut et n'offrant aucune trace d'habitans.

*L'isle aux Oiseaux* située d'après Vancouver au N  $51^{\circ}$  O à 39 lieues ISLE AUX OISEAUX. d'Onehow est un rocher nud, d'un mille d'étendue dans une direction NE et SO  $74^{\circ}$ . Elle fut découverte le 13 Avril 1789 par le Capitaine Douglas de l'*Iphigénie* qui lui donna le nom qu'elle porte aujourd'hui. Les habitans des isles de Sandwich, qui ne la connoissaient pas auparavant, lui ont donné le nom de Modoo-Manoo, qui signifie également dans leur langue, isle aux Oiseaux. Le Capitaine Douglas la place par  $23^{\circ} 07'$  de latitude et  $198^{\circ} 10'$  de longitude. Le Capitaine Broughton par  $23^{\circ} 3' 50''$  et  $197^{\circ} 53'$  et le Capitaine Vancouver par  $23^{\circ} 6'$  et  $198^{\circ} 8'$ ; c'est cette dernière détermination que j'ai adoptée.

*L'Isle de Necker et la Basse des frégates Françaises*, vû leur peu d'éloignement des isles de Sandwich, peuvent être comprises dans le même groupe.

La première est située par . . . . .  $23^{\circ} 34'$  et  $195^{\circ} 28'$ .

La seconde . . . . .  $23^{\circ} 45'$  et  $194^{\circ} 10'$ .

On trouve leur description dans le mémoire qui accompagne la

(\*) Troisième voyage de Cook, Tome II de l'original.

carte générale, sous la rubrique des isles et dangers isolés dans l'hémisphère boréal pag. 46.

**VENTS ET COURANS.** Les Isles de Sandwich sont situées dans la région des vents alisés du NE; par conséquent les vents régnants qui soufflent souvent avec beaucoup de force y sont entre N et E. Tous les mouillages étant situés sous le vent, ils devraient offrir de très bons abris; mais, comme je l'ai déjà fait voir plus haut, le voisinage des hautes montagnes qui se trouvent sur presque toutes ces isles et qui arrêtent souvent les vents alisés, leur fait prendre une direction parallèle à la côte bien différente de leur direction ordinaire. Cette circonstance n'est cependant pas la seule cause d'un tel changement, la saison de l'année y a aussi une grande influence. Pendant les mois d'été, par exemple, les vents soufflent régulièrement du NE, tandis que pendant les mois d'hiver ils changent tout à fait leur direction et soufflent autant du Sud et SO que du Nord et du NE; c'est particulièrement pendant les équinoxes qu'il y a des coups de vent impétueux du SO; c'est alors que le séjour près de ces isles est fort dangereux, vû que toutes les rades et les mouillages sont exposés à ces vents et que le fond en est partout mauvais. Aussi dès que l'on est surpris ici par une tempête, le seul moyen de se sauver est de couper les cables et de gagner la haute mer. Quoique ces coups de vent viennent assez à l'improviste, on a cependant des indices qui pronostiquent d'avance un pareil tems; c'est ordinairement un calme parfait, des nuages noirs qui s'accumulent dans le SO, et une forte houle de cette partie de l'horizon.

A proximité de terre, les brises de mer et de terre changent régulièrement; mais elles ne sont que très foibles; souvent aussi elles sont interrompues par des calmes et par des grains très violents qui descendent des hautes montagnes avec impétuosité. Pour éviter ces inconvéniens et ces dangers, on doit, en faisant route le long des côtes de ces isles, toujours se tenir à une distance de 10 à 15 milles de terre, parceque l'on peut être sûr alors d'y trouver le vent alisé bien frais.

D'après Cook les courans sont très irréguliers près des Isles de Sandwich, et ils ne se règlent pas toujours sur les vents alisés; c'est ainsi qu'il éprouva un fort courant portant au NE, quoique le vent souffloit du même rhomb. Près de l'isle Atooi, lui et Vancouver éprouvèrent aussi un fort courant de NE, le premier au mois de Février et le second au mois de Mars. Il est à supposer que ces courans, portant au NE dans les parages des vents alisés, étoient l'effet d'un vent de SO, qui avoit régné durant quelque tems avant cela; car, comme je l'ai dit plus haut, ces vents soufflent assez fréquemment ici dans les mois d'hiver. Cette supposition gagne encore de vraisemblance par les observations du Capitaine Golownin qui, se trouvant au même endroit dans le mois de Septembre, ne rencontra point ce courant de NE.

Dans les baies des Isles de Sandwich, les marées changent régulièrement toutes les six heures; mais en dehors des baies et le long des côtes des isles, on n'a pas observé de marées; ce ne sont que des courans qui se font sentir. Près de l'isle Onehow, Cook remarqua que le flot venait du NO, tandis que près des isles méridionales il venait de l'Est.





---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DES ISLES MARIANNES.

L'ARCHIPEL *des Mariannes* est composé d'une chaîne d'isles volcaniques, qui comprennent dans une direction Nord et Sud une étendue de 140 lieues. Ces isles sont situées entre le 13° 13' et 20° 30' de latitude septentrionale et sous le méridien de 146° 00' de longitude orientale. Voici les noms des isles qui composent cet Archipel.

1. *Guahan* ou Guam, 2. *Rota*, 3. *Aguijan*, 4. *Tinian*, 5. *Saypan*, 6. *Farallon*, 7. *Anatajan*, 8. *Sariguan*, 9. deux petites isles nommées *Les Farallones*, 10. *Guguan*, 11. *Alamaguan*, 12. *Pagan*, 13. *Grigan*, 14. *Assomption*, ou Isle de Volcan, 15. *Les isles Uracas*, 16. *Rocher de Guy* ou Farallon de Pajaros. Magellan fut le premier navigateur qui découvrit ces isles le 6 Mars 1521; il ne vit cependant que Tinian, Saypan et Aguijan. Ses compagnons de voyage les nommèrent les *Isles aux voiles latines* (*Islas de los velas latinas*) à cause de la forme triangulaire des voiles, que portent les canots ou proas de leurs habitans, et que la plupart des navigateurs désignent par cette dénomination (\*). Les Espagnols les nomment

(\*) Dampier a fait une description détaillée de ces proas ou canots si fameux par leur vélocité. Un voyageur a remarqué récemment, que Dampier a commis une erreur en disant que le balancier, dont ces proas sont armés, se trouve du côté sous le vent. Ceci sans doute ne peut être qu'une faute d'impression; car Dampier savait certainement que le balancier ne pouvoit se trouver placé ainsi, au reste il est armé au côté courbé du canot et non pas au côté plat. Anson leur donne une vitesse de 20 et Dampier une de 24 milles par heure.

\*\*

aussi *Ladrones* à cause de la grande inclination au vol de leurs habitans, malgré le Père Gobien qui, en écrivant une histoire de ces isles, prétend que les naturels ont ce vice en horreur. Antoine Galvaom en fait mention sous le nom de *los Jardines* et de *los Prazeras*, ou isles agréables (\*). Ce fut en 1668 qu'elles reçurent le nom de *Mariannes*, en honneur de la veuve du Roi d'Espagne Philippe IV, Marie Anne d'Autriche; elles ont conservé ce nom jusqu'aujourd'hui, et il a fait oublier tous ceux qu'on leur avait donné précédemment.

Les avantages que ces isles offroient aux Espagnols par leur situation sur la grande route d'Acapulco à Manille, et par la facilité d'y faire de l'eau et de s'y procurer des provisions fraîches, les engagèrent à en prendre possession. Sous prétexte de convertir les indigènes à la religion chrétienne, ils établirent en 1668 dans l'isle de Guahan, sous la direction d'un certain Padre de Sanvitores, une mission qui étendit bientôt son influence sur les autres isles habitées. La bonne intelligence ne dura cependant pas longtemps entre les missionnaires et les insulaires, qui après quelques mois commencèrent à se révolter contre eux. Les mécontentemens augmentoient de jour en jour, le baptême surtout les contrarioit, et la mort d'un enfant qui suivit de près cette cérémonie, leur fit croire que la mort était une suite inévitable du baptême ce qui provoqua une révolte complète. On en vint aux armes; mais que peuvent des gens non armés contre une troupe de guerriers bien disciplinés, et munis d'armes à feu. Ils furent obligés de céder, et on finit par les exterminer, ce qui se fit si rapidement que, quand Dampier visita l'isle de Guahan en 1686 c. à d. 18 ans après l'arrivée du Père Sanvitores, il n'y trouva plus que 100 indigènes (\*\*), quoique originairement cette isle ait eu une population de 40000 habitans. Ce ne fut qu'en 1695

(\*) Burney histoire chronologique des découvertes, Tome III, pag. 284.

(\*\*) Les indigènes de ces isles tirent leur origine des habitans des Philippines; du moins cela est-il vraisemblable par l'analogie de leur langue avec celle de Tagala qui est une des principales langues dans les isles Philippines. Au reste la race primitive des indigènes n'existe plus.



que se termina toute résistance dans les isles, ce qui prouve que jusqu'à ce tems les insulaires n'avaient pas abandonné l'espoir de recouvrer leur indépendance; mais une maladie épidémique termina l'œuvre de leur destruction, et lorsque Anson visita en 1742 l'isle de Tinian, il la trouva entièrement déserte. Cette isle qui naguères comptoit une population de 30.000 hommes, n'étoit plus habitée que par des sangliers et des bêtes à corne. Les rapports de Sanvitores démontrent qu'on n'a pas exagéré le nombre des indigènes: il y est dit entr'autres que pendant la première année de son séjour, il baptisa 13.000 habitans et qu'il en convertit 20.000. Aujourd'hui toutes les isles sont désertes à l'exception de Guahan, dont la population d'après Malespina se monte à 4000 personnes; il ne dit cependant pas combien il y avait dans ce nombre de la race des habitans primitifs; selon Mr de Kotzebue il n'en existoit en 1817 qu'un seul couple, après la mort duquel toute la race des indigènes se trouva éteinte. Mr de Kotzebue nous apprend encore, que les Americains qui font le commerce de pelleteries entre la côte NO de l'Amérique et la Chine, avaient fait un établissement aux Isles de Saypan et Grigan. Ils avaient enlevé à cet effet quelques familles des habitans des Isles de Sandwich, pour les employer à cultiver la terre et à élever du bétail; mais à peine les Espagnols en furent-ils instruits, qu'ils envoyèrent à la nouvelle colonie un détachement de soldats qui détruisirent toutes les plantations et emmenèrent avec eux comme prisonniers, les colons des isles de Sandwich. Mr de Chamisso, le naturaliste qui accompagna Mr de Kotzebue, a donné une relation détaillée sur cette entreprise faite en 1810 par un Capitaine Brown, commandant le navire americain, le Derby.

La plus méridionale des Mariannes est l'isle de Guahan; elle est, GUAHAN. si non la plus grande, au moins la principale des isles de cet archipel; car outre qu'elle est le siège de l'administration, elle est la seule qui soit habitée. Elle a environ sept lieues de longueur dans une

(\*) Voyage de Dampier, 1 vol. pag. 300, édition de 1729 en 4 vol. in-8°.

direction du NE au SO, et trois de largeur, et elle est bordée dans la plus grande partie de son contour d'une chaîne de ressifs qui découvrent. N'ayant pas connaissance d'un relèvement détaillé de sa partie orientale, j'ai été obligé de tracer cette partie d'après des cartes déjà connues; quant à la côte occidentale, le Capitaine de Kotzebue en a publié une carte et une description, dont voici le précis.

A partir de la pointe Nord de l'isle, nommée *Pata*, par  $13^{\circ} 34' N$  et  $144^{\circ} 45' E$ , jusqu'au Cap *Tuloberspit* la côte, qui est d'une hauteur moyenne, court au Sud. Le Cap *Tuloberspit* est facile à reconnaître à un rocher de forme cylindrique qui s'élève à pic de mer, et qui se trouve à son extrémité la plus avancée. De ce cap la côte prend une direction à l'Est, en formant un enfoncement dont l'extrémité méridionale est nommée *Oka*, et qui gît à trois milles au  $SO \frac{1}{4} O$  du Cap *Tuloberspit*. Cette baie ainsi que celle d'*Agana*, située plus au Sud, n'offre cependant aucun bon mouillage, quoique le Père Gobien dans son histoire des Mariannes prétend que la Baie d'*Agana* est la meilleure rade de l'isle de Guahan, qu'on y est parfaitement en sûreté et qu'on y trouve un bon mouillage par 10 et 12 brasses.

Le Cap *Oka* et le *Cap du Diable*, ainsi nommé par les habitans, forment les deux extrémités de la Baie d'*Agana*. Ces deux pointes sont à  $3 \frac{3}{4}$  milles de distance l'une de l'autre, dans une direction  $NE \frac{1}{4} E$  et  $SO \frac{1}{4} O$ . La ville de *St.-Ignacio de Agana* est située dans la partie occidentale de la baie tout près du Cap du Diable; elle a un aspect riant et peut contenir environ 200 maisons et 1500 habitans. En venant du Nord on l'aperçoit, dès qu'on a doublé le Cap *Tuloberspit*. D'après la carte de Kotzebue la ville d'*Agana* est située par  $13^{\circ} 28' N$  et  $144^{\circ} 45' E$ ; d'après Malespina elle gît par  $13^{\circ} 26'$  et  $144^{\circ} 41'$ .

Les seuls mouillages fréquentés sont le *Port de la Caldera de Apra* et le *Baie Umatac* (\*); dans l'un et l'autre de ces ports on peut se

(\*) Sur ma carte des Mariannes on trouve le plan du Port de la Caldera de Apra d'après le Capitaine de Kotzebue. Il y a aussi dans la collection de Dalrymple

procurer des provisions en abondance et faire de l'eau avec facilité. Le premier surtout, entièrement fermé par des ressifs de corail, est à l'abri de tous les vents; le seul désavantage qu'il offre consiste en ce que l'entrée en est difficile pour de grands vaisseaux. Dans l'Ouest, l'entrée en est formée par une langue de terre longue et étroite, nommée *San Carlos de Orotá* située par  $13^{\circ} 27' N$ , et dans l'Est par l'isle *Apapa*, qui abrite ce port contre les vents du Nord, et qui paroît être réunie à la terre ferme, lorsqu'on vient du Nord. En avant du Cap Orotá se trouve une petite isle rocailleuse. La distance entre l'isle Apapa et le Cap Orotá est de  $2 \frac{1}{2}$  milles dans une direction ENE et OSO; mais un banc de corail qui s'étend de l'isle Apapa vers l'Ouest, rétrécit de moitié ce passage qui en outre devient encore plus difficile par un haut fonds placé précisément au milieu du passage; un vaisseau richement chargé venant d'Acapulco y avait échoué peu de tems avant l'arrivée du Capitaine Kotzebue. Mais comme de l'un et de l'autre coté de ce haut fond, il se trouve un passage sain d'un demi mille de largeur, cette entrée ne seroit guères dangereuse, si on avait soin de placer des bouées ou des pavillons sur les deux extrémités du banc. Le brassage dans le passage au NE du banc, n'étant que de  $5 \frac{1}{2}$  brasses fond de corail, le Capitaine Kotzebue conseille de passer au SO du banc, et de se tenir aussi près que possible du coté d'Orotá, où la profondeur de l'eau est suffisante pour les plus grands vaisseaux. Après avoir dépassé le banc, on entre dans un bassin, où l'on peut mouiller si les circonstances l'exigent; mais comme l'eau y est d'une très grande profondeur et que le fond est mauvais, on fait mieux, si le vent et les marées le permettent, de gouverner de suite dans l'inté-

un plan de ce port fait en 1733 par Antonio Rodriguez; mais le banc, situé dans le milieu de l'entrée, y manque entièrement.

(\*) Une forteresse destinée à défendre l'entrée du port, est bâtie sur une hauteur qui se trouve sur la langue de terre Orotá. Elle est très bien située et paroît parfaitement répondre à son but.

rieur du port, où l'on jette l'ancre à la distance d'un quart de mille de la petite isle de Santa Cruz par 15 brasses. Il y avait sur cette isle, au temps du Capitaine Kotzebue, une batterie de trois canons du calibre de six livres.

Depuis l'entrée du port jusqu'à l'isle de Santa Cruz, il y a deux milles de distance, et comme il est probable que l'on n'a pas encore sondé dans toute l'étendue du port, il seroit peut être dangereux d'essayer de louvoyer avec un vent contraire pour y entrer ou pour en sortir, comme le fit Mr de Kotzebue; il sera donc plus prudent d'attendre le vent d'Ouest qui s'élève ici tous les matins à l'aube du jour, et de se faire touer dans le plus étroit de la passe. Une petite rivière se jette dans le port à trois quarts de milles de l'isle Santa-Cruz; c'est là où l'on fait de l'eau, mais il faut expédier les embarcations à la haute marée, puisque sans cela il seroit difficile d'atteindre l'embouchure de la rivière; on remplit les tonneaux à marée basse et l'on attend le flot pour retourner.

D'après les observations faites par le Capitaine Kotzebue dans l'isle de Santa-Cruz, le Port de Caldera de Apra est située

par . . . . .  $13^{\circ} 26' 40''$  de latitude.

et . . . . .  $144^{\circ} 50' 00''$  de longitude.

La déclinaison de l'aiguille en 1817 étoit .  $5^{\circ} 34'$  E.

Malespina n'a point déterminé la longitude de ce port; mais il a fixé la longitude de la Baie Umatac, qui n'est tout au plus qu'à cinq milles à l'Ouest de la Caldera, à  $144^{\circ} 34'$ ; et comme j'adopte la longitude de Malespina pour la vraie, il s'ensuit que la longitude du Capitaine Kotzebue est de 11 milles trop à l'Est. En diminuant d'autant la longitude de la pointe septentrionale de Guahan, et celle de la ville d'Agana, déterminées par Mr de Kotzebue à  $145^{\circ} 00'$  et à  $144^{\circ} 41'$ , la pointe Nord de Guahan devoit être par  $144^{\circ} 49'$  et la ville d'Agana par  $144^{\circ} 34'$ ; mais d'après les observations de Malespina la première gît par  $144^{\circ} 40'$  et Agana par  $144^{\circ} 45'$ : donc les longitudes de Kotzebue diffèrent à ces deux points de 10 et de 4 minutes des longitudes de Malespina. Cette inégalité dans les différences, qui ne

devoit pas avoir lieu, laisse croire que le Capitaine Kotzebue, dont les observations en général sont si exactes, en cotoyant la partie occidentale de l'isle, n'eut pas la possibilité, de déterminer par des observations directes la position de plusieurs points situés sur la côte occidentale de l'isle, ce qui est encore prouvé par la latitude du Cap Pata qui sur sa carte est de sept milles plus au Nord, que celle de Malespina.

La pointe Sud-Ouest de Guahan git d'après Malespina par  $13^{\circ} 14'$  et  $144^{\circ} 33' 30''$ . Directement au Nord de ce cap se trouve la Baie d'Umatac, où tous les galeons espagnols venant d'Acapulco et destinés pour Manille, et en général tous les vaisseaux qui visitent Guahan pour peu de tems s'arrêtent. Le mouillage y est bon, et on y est en parfaite sûreté pendant la mousson du NE, ce qui n'est pas le cas pendant celle du SO, cette baie étant entièrement exposée aux vents de Sud et de Ouest. Pendant cette dernière mousson le vent est variable vers les syzigies et surtout lorsque la lune est en conjonction avec le soleil. Quelques fois il passe par tous les points de l'horison, en soufflant avec la plus grande violence.

Le Capitaine Golownin qui a donné dans la relation de son voyage un plan et beaucoup de détails sur cette baie, y mouilla le 22 Novembre 1818 par 25 brasses d'eau sur un fond de sable fin, à la distance d'un demi mille de la terre. Une petite isle de  $1\frac{1}{4}$  milles de longueur, nommée *Isle de Cocos*, gisant tout près de la côte, lui restoit dans le  $S\frac{1}{2}O$ , et un groupe d'islots de roches, que le Capitaine Golownin désigne sous le nom de *Farifi*, et situé à la partie Nord de la baie, dans le  $N 25^{\circ} O$ ; la forteresse *Mamba* dans l'Est  $\frac{1}{4}$  Nord (\*). Trois jours lui suffirent pour faire de l'eau et pour se procurer toutes sortes de provisions fraîches.

La moyenne d'un grand nombre d'observations donnèrent à Malespina la latitude de la Baie Umatac . . . . .  $13^{\circ} 17' 52''$ .

La longitude fut déterminée de la manière suivante:

(\*) Manban d'après l'orthographe de Dalrymple, qui dans sa collection a un plan de la Baie Umatac, d'après une levée faite à bord de la frégate espagnole, l'*Astrea*.

1. La moyenne de quatre chronomètres donna après une traversée de 59 jours pour différence de méridien entre Acapulco et Umatac . . . . .  $115^{\circ} 27' 16''$ .

La longitude orientale d'Acapulco . . . . .  $260^{\circ} 00'$   
 donc celle d'Umatac . . . . .  $144^{\circ} 32' 44''$ .

2. La moyenne de ces mêmes chronomètres donna après une navigation de 11 jours pour différence de méridien entre Palapag, dont la longitude étoit déterminée avec grande précision

et Umatac . . . . .  $19^{\circ} 36' 00''$ .  
 La longitude orientale de Palapag . . . . .  $124^{\circ} 56'$

donc la longitude d'Umatac. . . . .  $144^{\circ} 32' 00''$ .

3. La différence de méridien entre Palapag et Manille fut trouvée le 28 Mars 1792 . . . . .  $4^{\circ} 2' 50''$ .

Celle entre Palapag et Manille . . . . .  $19^{\circ} 36'$   
 donc entre Manille et Umatac . . . . .  $23^{\circ} 38' 50''$ .

La longitude orientale de Manille . . . . .  $120^{\circ} 57' 30''$ .  
 donc la longitude d'Umatac . . . . .  $144^{\circ} 36' 20''$ .

La moyenne de ces trois déterminations. . . . .  $144^{\circ} 33' 41''$ .

Dalrymple fixe la latitude de la Baie par . . . . .  $13^{\circ} 21' 18''$ .  
 et sa longitude par . . . . .  $144^{\circ} 19' 45''$ .

L'observation d'une immersion du second satellite le 19 Février 1792, place Umatac par  $144^{\circ} 13'$ ; mais Espinosa rejette cette observation et préfère celle déterminée par des montres marines (\*).

L'établissement du port est . . . . . 8h 20'  
 l'ascension de l'eau ne monte qu'à  $1\frac{1}{2}$  pieds.

Le Capitaine Golownin détermina en 1818 la déclinaison orientale à  $7^{\circ} 30'$  et l'inclinaison boréale à  $14^{\circ} 45'$ .

D'après d'anciennes traditions il existe un ressif au Sud de Guahan, portant le nom de *Santa Rosa*, sur lequel échoua en 1696 un vaisseau espagnol, commandé par Juan Rodriguez. Sur la carte

(\*) Mémoires d'Espinosa, Tome II, pag. 3.

de Cantova cet écueil a une étendue de 20 lieues dans une direction ENE et OSO et une largeur d'environ la moitié. Sur celle publiée par Dalrymple, un banc découvert en 1740 par M. Galves, pilote du *Gallon*, est dessiné à dix milles dans le SO de Guahan par  $13^{\circ}$  de latitude. Néanmoins on pourroit douter de son existence, puisqu'aucun navigateur de nos tems ne l'a retrouvé; un vaisseau américain entr'autres a passé en 1804 par dessus ce haut fond sans y trouver des sondes; il est certain au moins que son étendue, s'il existe réellement, n'est pas aussi grande qu'elle est désignée sur la carte de Cantova. Mais comme on n'a pas décidément cherché cet écueil et que par conséquent sa non-existence n'est point prouvée, je n'ai pas voulu l'omettre dans ma carte. En l'y plaçant, j'ai cru cependant pouvoir en diminuer de beaucoup l'étendue, et j'ai placé son milieu par  $12^{\circ} 30'$  de latitude et  $144^{\circ} 30'$  de longitude.

A 13 lieues au NE de la pointe septentrionale de Guahan gît l'isle **ROTA.** *Rota* ou *Sarpan*; elle a une étendue de quatre lieues dans une direction NE et SO (\*). Mr de Kotzebue dit que la partie septentrionale de l'isle est plus basse que celle du Sud; il estime celle-ci avoir une hauteur de 3 à 400 toises. D'après les observations de Malespina le milieu de l'isle gît par  $14^{\circ} 09'$  et  $145^{\circ} 10'$ . Près de Rota se trouve une petite isle de peu d'élévation par  $14^{\circ} 01'$  de latitude. Cette position s'accorde parfaitement avec celle qu'Espinosa donne au ressif *Antupis*, placé sur sa carte par  $14^{\circ} 01'$  et  $145^{\circ} 03'$ . Le Père Gobien prétend que l'on trouve de bons mouillages aux extrémités Nord et Sud de l'isle; mais il est le seul qui en fasse mention. D'après des informations données à Mr de Kotzebue, il doit se trouver un haut fond de 28 pieds d'eau a mi-canal entre Guahan et Rota, mais plus près de cette dernière; on prétendit même qu'avec une mer orageuse on pouvoit y remarquer des brisans. C'est sans doute le même ressif, indiqué sur la carte espagnole publiée par

(\*) D'après la carte manuscrite espagnole publiée par Dalrymple, la direction de Rota est Est et Ouest.

Dalrymple, sous le nom de *Shoal of Antury*, et placé par  $13^{\circ} 50'$  entre Guahan et Rota, mais plus près de Guahan. Il y occupe une étendue de trois lieues NE et SO. Il y a donc deux dangers dans ces parages: celui-ci et le ressif de Santa Rosa, dont la vraie position nous est inconnue, malgré le grand nombre de vaisseaux qui passent annuellement les isles méridionales des Mariannes, et qui auroient bien dû en prendre connaissance.

**AGUIJAN.** L'isle la plus voisine de Rota à 12 lieues au NE, est *Aguijan*, dont Espinosa place le milieu par  $14^{\circ} 55'$  et  $145^{\circ} 44' 30''$  E.

**TINIAN.** Un canal de six milles sépare Aguijan de l'isle de *Bona Vista* ou *Tinian*, si célèbre par sa fertilité et par le nombre prodigieux de ses bestiaux. Elle a une étendue de 20 milles dans une direction NO et SE sur huit milles de largeur. La rade qui se trouve à la partie occidentale de l'isle, tout près de sa pointe méridionale, étant ouverte et le fond très mauvais, on ne peut conseiller d'y mouiller, surtout depuis le mois de Juin jusqu'en Octobre. Lord Anson y mouilla le 27 Août 1742 par 22 brasses sur un fond de sable dur et de corail. Il relevoit de son mouillage les deux extrémités de l'isle NO  $\frac{1}{4}$  N et SE  $\frac{1}{4}$  E; le milieu de l'isle Aguijan au SSO; le pic de l'isle Saypan étoit visible par dessus l'isle de Tinian dans le NNE  $\frac{1}{4}$  E un ressif de rochers situé entre le vaisseau et la terre dans le ESE  $\frac{1}{4}$  E. Le Commodore Byron ayant mouillé dans la même rade le 31 Juillet 1765 par 16 brasses, à 1  $\frac{1}{2}$  milles de la terre, se plaint beaucoup des dangers de ce mouillage. Le Capitaine Wallis qui resta ici depuis le 19 Septembre jusqu'au 16 Octobre 1767, n'en parle pas mieux; il mouilla par 22 brasses à un mille de la terre et un demi mille du ressif.

D'après les Mémoires d'Espinosa, le milieu de l'isle Tinian est situé par  $15^{\circ} 00'$  N et  $145^{\circ} 45'$  E. Pasco Thomas, le maître de mathématiques à bord du Centurion, détermine la latitude de Tinian par  $14^{\circ} 58'$ , ce qui s'accorde à merveille avec les observations d'Espinosa.



L'isle de *Saypan* qui se distingue par un pic élevé, est si près de Tinian, que l'on passe de l'une à l'autre dans de petits bateaux par dessus un bas fond. Cette isle est fertile, boisée et la plus grande des Isles Mariannes, ayant une longueur de dix lieues dans une direction Nord et Sud. D'après les Mémoires d'Espinosa le milieu de l'isle est situé par  $15^{\circ} 10' N$  et  $145^{\circ} 48' E$ . On trouve dans la collection de Dalrymple trois plans des isles Saypan et Tinian, qui sont tracés d'après des manuscrits espagnols et dont l'un porte la date de l'année 1758. La coïncidence de ces trois plans entr'eux est si grande, que l'on peut les envisager comme copie d'un même original. D'après ces plans, l'isle de Saypan a dans une direction N et S une étendue de neuf à dix lieues, et le canal qui la sépare de l'isle de Tinian, a trois milles de largeur. La direction de la côte occidentale de l'isle Saypan, à partir de sa pointe Sud, est d'abord NO, puis elle tourne au Nord. Toute cette côte est cernée par un ressif qui, depuis sa pointe Nord, court droit au Sud, jusqu'au parallèle de son extrémité Sud, où à cause de sa direction divergente de celle de la côte même, le ressif s'en trouve éloigné de 15 milles. L'isle de Tinian occupe environ la moitié de cette largeur, de sorte qu'il se forme ici une rade abritée contre tous les vents, excepté peut-être celui du Sud. Les plans espagnols donnent quelques indications des sondes et nommément le long du ressif, où l'on trouve de 25 à 30 brasses. Vers le milieu la profondeur doit être plus grande et par conséquent, l'endroit peu propre à mouiller. Plus haut la largeur de la rade est beaucoup moindre et les sondes y indiquent 15 à 16 brasses; c'est ici que sur les plans espagnols l'ancrage est marqué. Je dois remarquer ici, que ce ne sont que les isles de Guahan, Rota et Tinian qui ont été reconnues et déterminées par Malespina lui même. Après avoir détaillé les observations astronomiques qui ont servi à déterminer la longitude de la Baie d'Umatac, il dit « Nous avons déterminé par des opérations trigonométriques la position des extrémités N et S de l'isle de Guahan et celle la ville de St. Ignatio de Agana, et les opérations chronométriques ont donné la

« situation des isles Tinian et Rota par rapport à Guahan. Quant à la « position géographique et la configuration du reste des isles, elle est « fondée sur des données moins authentiques (\*). » Comme la plupart des vaisseaux qui sont destinés pour Canton ou pour Manille, visitent Guahan, la plus méridionale de ces isles; il est bien naturel que celles du Nord soient peu fréquentées, et tout ce que nous connaissons de leurs positions, est dû aux rapports superficiels de quelques baleiniers qui traversent cette chaîne au Nord de Guahan. Il nous faut donc attendre que quelque navigateur, dont le but unique sera le perfectionnement de la géographie, fasse un relèvement exact de chaque isle séparément. Jusqu'à ce temps là, nous devons nous contenter des positions qu'Espinosa a assignées dans ses mémoires hydrographiques à ces isles, et qui sont fondées sur des observations de plusieurs officiers espagnols, comme Don Juan Ibargoitia, Don Marcelo Ayenso et Don Joaquin de Marquina. C'est aussi de ces positions que j'ai fait usage dans la construction de ma carte.

**FARELLON.** Dans la direction du NE, la première isle qui suit après Saypan à la distance de 25 lieues, est celle nommée *Farellon* par Espinosa. D'après les observations du Lieutenant Ibargoitia qui aborda à cette isle en Avril 1801, elle est située par  $16^{\circ} 42' N$  et  $146^{\circ} 15' 30''$ .

**ANATAJAN** Les Isles *d'Anatajan* et *Seriguan* gisent au NE de Farellon; elles  
**SERIGUAN.** sont toutes deux d'égale grandeur, chacune ayant une étendue de quatre lieues. Le canal qui les sépare a une largeur de cinq à six milles. Espinosa place la pointe méridionale de la première sous la latitude de  $17^{\circ} 00'$  et  $146^{\circ} 23' 30''$  de longitude, et la pointe méridionale de la seconde par  $17^{\circ} 16'$  et  $146^{\circ} 19'$ . Ces deux isles furent vues par Anson. Anatajan lui parut être montueuse; il chercha en vain un mouillage ici. Il dit en parlant de l'isle Seriguan qu'elle avait l'air d'un haut rocher.

(\*) Mémoires d'Espinosa, Tome II, pag. 4.

Directement au Nord de Seriguan se trouve l'isle *Guguan*, dont GUGUAN.  
la pointe méridionale d'après les observations d'Ibargoitia gît par  $18^{\circ} 7' N$  et  $146^{\circ} 28' E$ ; elle occupe sur les cartes une étendue de cinq lieues dans une direction presque Nord et Sud.

Au SO de celle-ci, à la distance de trois lieues environ, se trouve FARELLON.  
une petite isle qu'Espinosa nomme aussi *Farellon*, par  $17^{\circ} 47' N$  et  $146^{\circ} 12' 30''$ . Il y a plusieurs cartes des isles Mariannes où, au lieu d'une seule isle, on en trouve deux, portant le nom de Farellon.

L'isle *Alamaguan*, par  $18^{\circ} 15' N$  et  $146^{\circ} 25' 30'' E$ , est marquée à ALAMA-  
GUAN.  
quatre milles au Nord de Guguan; on lui donne une direction Est et Ouest, et une étendue de sept lieues. Il faut supposer cependant que cette longueur est au delà de la véritable, parceque Espinosa dans ses mémoires n'en a déterminé que le milieu, comme on ne le fait ordinairement que pour de petites isles, ou pour celles sur lesquelles on manque de données plus détaillées.

L'isle *Pagon* gît précisément au milieu de la distance qui se trouve PAGON.  
entre les isles Alamaguan et Grigan, isle la plus proche vers le Nord. Don Ayenso a déterminé la position de la pointe Nord de l'isle Pagon par  $18^{\circ} 46' N$  et  $146^{\circ} 11' 30'' E$ . On la trace sur les cartes comme ayant une forme presque circulaire, dont le diamètre est environ de quatre lieues.

Sur la carte d'Espinosa L'isle *Grigan* occupe une étendue de huit GRIGAN.  
lieues dans une direction Nord et Sud. Don Ayenso détermina la pointe Nord par  $19^{\circ} 21' N$  et  $145^{\circ} 15' 30'' E$ . Un navigateur françois, Péron, qui a publié des mémoires sur ses voyages dans lesquels se trouvent plusieurs déterminations basées sur des observations astronomiques, et qui par conséquent sont de nature à inspirer de la confiance, fixe la latitude de l'isle Grigan par  $19^{\circ} 42' 30''$  c. à d. 20' de trop, et quant à sa longitude il dit, qu'elle est située à neuf milles à l'Est du méridien de l'isle Assomption, tandis que d'après les observations des officiers espagnols, reconnues par Malespina et publiées par Espinosa, l'isle Grigan est de 20 milles plus à l'Ouest. La même différence a lieu pour la grandeur de l'isle; Mr Péron ne lui

donne que six milles de circonférence. Si les données de ce navigateur n'ont, comme il paroît, aucun fondement, il est bien répréhensible de les publier comme authentiques, et de compromettre ainsi la sûreté des navigateurs qui se fieroient à de pareilles notions.

ASSOMPTION.

L'isle la plus voisine de Grigan est l'isle *Assomption*, nommée par Espinosa Le Grand Volcan, toute l'isle n'étant effectivement qu'un volcan que La Pérouse supposoit n'être pas même éteint encore. Il évalue sa hauteur à 200 toises, et fixe sa latitude à  $19^{\circ} 45'$  et sa longitude à  $145^{\circ} 35'$ . Dans les Mémoires d'Espinosa elle est placée par  $146^{\circ} 6'$ .

URACCAS.

C'est un groupe de trois isles de roche, qui d'après les Mémoires d'Espinosa gisent par  $20^{\circ} 6' N$  et  $145^{\circ} 57' E$ . La Pérouse se trouvant à l'ancre près de l'isle Assomption, les releva dans le N  $28^{\circ} O$  à la distance de cinq lieues.

ROCHER DE GUY.

L'islot de roche que le Capitaine Douglas découvrit le 12 Septembre 1789 pendant sa traversée de la côte NO d'Amérique à la Chine, par  $20^{\circ} 30'$  et  $145^{\circ} 32'$ , et auquel il donna le nom de *Guy*, peut être envisagé comme faisant partie de la chaîne des Mariannes, vu sa proximité de la partie septentrionale de cet archipel. Sur la carte d'Espinosa et dans ses mémoires, cette isle porte le nom de *Farallon de Paxaros* et git d'après les observations du Lieutenant Macquina par  $20^{\circ} 30' N$  et  $146^{\circ} 18' E$ . Espinosa a cependant diminué cette longitude de  $31'$ , ce qui s'accorde à cinq minutes près avec celle déterminée par le Capitaine Douglas. Comme il existe déjà trois isles sous le nom de Farallon, cette raison suffit, je pense, pour conserver à l'isle la plus septentrionale de cette chaîne, le nom que lui donne le Capitaine Douglas, préférablement à celui qu'elle porte sur la carte d'Espinosa.

VENTS ET COURANS.

Les Mariannes sont situées dans la région des tropiques du Nord et conséquemment dans celles des vents alizés du NE. Ce vent n'est pas cependant celui qui y domine. Les moussons du NE et du SO que l'on trouve dans la Mer de Chine, sur les côtes

de la Chine et près des Isles Philippines s'étendent jusqu'aux Mariannes et quelquefois au delà de ces isles; de sorte que les limites entre les moussons et les vents alizés se trouvent près de cet archipel, comme je l'ai déjà remarqué dans le premier volume de cet ouvrage, en traitant des vents et des courans.

Les courans suivent ordinairement la direction des vents, et probablement c'est aussi le cas près des Mariannes. Le Capitaine Gollownin rencontra à la vérité, au commencement de Décembre près de la partie Sud de l'Isle de Guahan, un courant rapide portant au NE, quoique les vents soufflassent de cette partie, et un officier espagnol l'assura qu'un pareil courant y a lieu ordinairement; mais ce phénomène, pouvant provenir de quelque raison locale, n'est qu'une exception qui ne détruit nullement la règle générale.

Entre les isles de Tinian et Aguijan on remarqua sur le Centurion un violent courant, dont la direction étoit alternativement SSE et NNO, ce qui paroît prouver l'existence de marées régulières. Le flot qui portoit au NNO étoit plus rapide que le jusant, et duroit plus longtems que celui-ci. Pasco-Thomas que j'ai cité plus haut, remarqua aussi, que pendant les syzigies le flot étoit de deux pieds moindre que pendant les quadratures, ce qui est contraire à ce qui a lieu ordinairement. La plus grande ascension de l'eau fut de huit pieds; avec le vent du SO le flot montoit plus haut qu'avec d'autres vents (\*).

(\*) Burney histoire chronologique, Tome V, pag. 72.





---

# M É M O I R E

## POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DES ISLES CAROLINES.

LES géographes nomment *Carolines* ou *Nouvelles Philippines* toutes les isles disséminées au Sud des Mariannes, à peu près à 15 degrés à l'Est et environ autant à l'Ouest du méridien de ces dernières. On n'est cependant pas d'accord aujourd'hui sur les limites à donner à ce grand archipel. Généralement ce sont les isles Palaos ou Pellow qui sont censées être les plus occidentales, et effectivement on ne sauroit étendre les Carolines plus loin vers l'Ouest; car il ne se trouve aucune isle sous le parallèle des Carolines à moins de 60 lieues de distance à l'Ouest des isles Palaos. Il est difficile de déterminer les limites orientales de cet archipel, car tout l'espace compris entre les isles Palaos et celles de Ralick et Radack, c. à d. l'Archipel des Isles Marshall, (\*) est parsemé d'isles, de sorte qu'il paroît naturel d'admettre ces dernières comme limite vers l'Orient. Ce sont donc les isles Radack et Ralick qui sur ma carte forment les limites orientales de cet archipel, sans cependant y appartenir ou en faire partie, comme Mr. de Chamisso l'a fait entendre dans son mémoire sur les Carolines (dans le troisième vol. du voyage de Mr de Kotzebue), où il y ajoute même les Mariannes, dont les anciens habitans qui avoient une communication continue avec les Carolines, sont d'après lui, probablement de la même race. On pourroit peut-être admettre cette réunion des Mariannes et des isles Ralick et Radack aux

(\*) Ce sont les isles connues sous le nom de Mulgrave. Voyez le mémoire suivant.

Carolines, surtout celle de ces dernières, dont les habitans, d'après tout ce que nous avons appris sur leur compte, sont effectivement de la même race que ceux des Carolines; mais en revanche il y auroit beaucoup à objecter contre la proposition de Mr. de Chamisso, de donner à cet archipel le nom de *première province du grand Océan*.

Quant à ma carte des isles Carolines, elle est en trois feuilles, et comprend huit degrés en latitude c. à. d. toute l'étendue entre le troisième et onzième degré, et 36 degrés en longitude; commençant au 130<sup>me</sup> degré, elle s'étend jusqu'aux isles Ralick et Radack situées par 166° de longitude, de sorte, que la carte de ces dernières isles qui commence à 164° peut être envisagée comme une continuation de la carte des Isles Carolines dans la direction de l'Ouest à l'Est, tout comme celle des Mariannes peut être envisagée comme continuation des Carolines dans le sens du Sud au Nord. puisque celle-ci est terminée au onzième degré où l'autre va commencer.

Pour ne pas occasioner de confusion et induire en erreur les navigateurs par un nombre d'isles qui n'existent peut-être pas, ou qui, si même elles existent, ne sont pas placées par leur vraie latitude et longitude, je n'ai marqué sur ma carte que les isles dont l'existence et la position ont été constatées par des navigateurs dignes de foi. Ce n'est que lorsque les isles ou tout autre danger sont placés avec une critique aussi scrupuleuse dans une carte, qu'elle peut devenir utile au marin chargé d'explorer ou de traverser des parages peu connus. En effet, quelle utilité le navigateur peut-il retirer d'une carte, à laquelle il n'ose ajouter foi, parcequ'elle n'est basée que sur des oui-dire ou sur des rapports vagues de quelques insulaires. Etant presque sûr de ne pas rencontrer le danger là où l'indique sa carte, celle-ci ne sauroit ni le guider ni lui permettre de diminuer de vigilance. Il vaut donc certainement mieux omettre sur une carte les dangers dont l'existence et la position ne sont point averées, que de vouloir la surcharger d'un nombre d'indications fausses ou peu certaines. Je sais bien que beaucoup de marins, envisageant autrement ce sujet, trouvent que c'est compromettre la sûreté de la navigation



que de ne pas marquer sur les cartes tout ce qui a été indiqué de dangers par les navigateurs; mais je me suis déjà expliqué ailleurs à ce sujet, et je crois avoir justifié suffisamment mes principes. C'est surtout en traçant la carte des Carolines, qu'il m'eut été impossible de ne point marquer plusieurs isles doublement, si j'avais voulu me permettre d'y placer indistinctement toutes celles indiquées sur les anciennes cartes. Je laisse aux navigateurs futurs, envoyés à la découverte de ces parages, à remplir les lacunes qui peuvent s'y trouver; je suis sûr cependant qu'on ne découvrira guères ici cette quantité d'isles, à laquelle on pourroit peut-être s'attendre, d'après le grand nombre qui s'en trouve placé sur toutes les cartes. On ne trouvera donc sur la mienne que les isles qui ont été déterminées astronomiquement; mais je ne manquerai pas de citer dans ce mémoire toutes les notices qui nous sont parvenues en outre par les missionnaires, par les Amiraux Espinosa et Burney, et en dernier lieu par Mr de Chamisso, d'après les renseignemens que lui en a donnés le gouverneur des isles Mariannes, Don Luis de Torres, qui lui même a visité ces isles. Je tâcherai en outre, de calculer la position approximative des isles dont les dates sont plus ou moins certaines, et j'espère ainsi que, quoique ma carte contienne beaucoup moins d'isles que toute autre carte de cet archipel, elle ne pourra cependant point exposer le navigateur, s'il prend la peine de consulter ces mémoires.

L'intéressant voyage de découvertes du Capitaine Duperrey, sur la corvette du Roi la Coquille, ne pouvant parvenir à la connoissance du public qu'après la publication du présent volume de mon atlas, je regrettois beaucoup de ne pouvoir en profiter lors de la confection de celui-ci, lorsque je fus surpris de la manière la plus agréable par une lettre infiniment obligeante du Capitaine Duperrey, accompagnée d'un mémoire, contenant toutes les observations astronomiques et nautiques faites par ce navigateur pendant sa navigation dans la partie septentrionale de l'Océan Pacifique. C'est grace à cette communication, que je me vois entr'autres aussi en état d'enrichir ma

carte des Carolines de plusieurs isles découvertes et très exactement déterminées (\*).

Ce sont les navigateurs *Ruy Lopez de Villalobos* et *Miguel Lopez de Legaspi*, qu'on peut envisager comme les premiers qui ont découvert ces isles. Villalobos, pendant sa traversée de la Nouvelle Espagne aux Philippines, découvrit en 1543 plusieurs isles situées dans l'espace occupé actuellement par l'archipel des Isles Carolines. Le second en 1565 pendant la même traversée en découvrit aussi quelques unes. Les isles découvertes par Villalobos furent nommées par lui *Los Reyes*, *Isles de Corail*, *Los Jardines*, *Los Matelotas* et *Los Arrecifos*; celles découvertes par Legaspi sont: *Los Barbudos*, *Los Placeros*; *Isla de Paxares* et *Los Hermanos*. Ces dernières ne peuvent être éloignées des Mariannes, puisqu'elles furent découvertes en moins de dix jours avant son arrivée à ces dernières. Il est vraisemblable que ces isles se trouvent dans des découvertes faites de nos jours; mais on ne sauroit cependant avérer ce fait avec certitude que pour les Matelotas et les Arrecifos, dont les premières ont conservé leur nom primitif, et les dernières sont les Palaos ou isles de Pellew.

On a aussi crû, que le Portugais *Diego de Roche* fut le premier qui découvrit cet archipel, croyant que les isles qu'il découvrit en 1525 entre les 9 et 10<sup>me</sup> degrés de latitude à l'Est de Mindanao et les Philippines, et qu'il nomma d'après le pilote de son vaisseau, *les Isles Sequeira*, furent les mêmes que les isles Pellew; mais on ignoroit alors que les isles Sequeira ont été retrouvées, (voyez cet article à la pag. 21 de ce volume) et qu'elles gisent à quelques degrés à l'Ouest des Isles Pellew, et conséquemment hors des parages que nous admettons pour limites occidentales des Carolines.

Il est tout aussi peu démontré, que les isles que découvrit *Alvaro de Saavedra* en 1628 sous le 11<sup>o</sup> de latitude, et qu'il nomma

(\*) J'aurai occasion dans les deux mémoires suivans, de faire pareillement mention avec reconnaissance de ce procédé obligeant de Mr le Capitaine Duperrey.

*Reyes* appartiennent aux Carolines. Pour prouver ceci, il faudroit adopter l'opinion de Galvaom qui, dans son rapport sur le voyage de Villalobos, suppose l'identité des *Reyes* de ce dernier avec les *Reyes* de Saavedra, de même que de celles-ci avec les Isles Sequeira et les isles Pellew. J'ai déjà prouvé, que l'identité de ces dernières n'est point admissible, et pour ce qui est de celle des Isles Sequeira et Los *Reyes*, Burney en a déjà rejeté la supposition, à cause de la trop grande différence qui se trouve dans leurs latitudes. Au reste on n'a jamais retrouvé les *Reyes* de Villalobos ni celles de Saavedra, qu'on ne doit cependant pas confondre: les premières doivent être situées par  $9^{\circ}$  de latitude et à l'*Est* des Mariannes, puisque les *Reyes* furent les premières isles que Villalobos découvrit dans ces parages, et que leur distance des Arrecifos c. à. d. des isles Pellew est de 250 lieues d'après son Pilote Gaetan. Les *Reyes* de Saavedra au contraire ne peuvent aucunement être situées à l'*Est* des Mariannes, mais à plusieurs degrés à l'*Ouest*, puisque Saavedra, en quittant ces isles, fit route pour l'isle de Mindanao; et comme les *Reyes* sont situées par  $11^{\circ}$ , et la plus méridionale des isles Mariannes par  $13\frac{1}{2}^{\circ}$ , les *Reyes* doivent être plus près de Mindanao que des Mariannes c. à. d. à peu pres sous le méridien de  $135^{\circ}$ .

Le fameux Sir Francis Drake a aussi une part à la découverte des Carolines. Pendant sa traversée de la côte NO de l'Amérique aux Philippines, il découvrit le 30 Septembre 1579 par  $8^{\circ}$  de latitude plusieurs isles habitées. A cause de la disposition au vol que montroient ses habitans, il donna à ces isles le nom d'*Isles aux Voileurs*. Burney suppose que ce ne peuvent être que les Isles de Pellew. On peut cependant objecter à cette hypothèse, qu'il n'est pas croyable, qu'avec un vent alizé Drake eut pu mettre 13 jours à faire le court trajet des isles Pellew aux Philippines; cette distance n'étant que de 150 lieues, il n'auroit donc fait que 35 milles par jour; Drake auroit certainement aussi parlé de la grande étendue de sa découverte, si c'étoient les isles Pellew; outre cela les habitans de ces isles n'ont jamais montré la moindre disposition au vol; ils sont bien

différemment caractérisés par Wilson (\*); les Isles aux Voleurs de Sir Francis Drake ne seroient-elles pas plutôt les treize isles découvertes par Wilson sous la latitude de  $7\frac{1}{2}$  degrés? Celles-ci sont à 300 lieues des Philippines: distance qui convient beaucoup mieux à la traversée de 13 jours, que celles des isles Pellew.

Le premier navigateur après Drake qui ait fait une nouvelle découverte dans la zone des Carolines, fut *Lorenzo de Baretto* qui, après la mort d'Alvaro Mendana, prit le commandement de la flotte (\*\*). C'étoit le 23 Décembre 1595 qu'on découvrit, par  $8^{\circ}$  de latitude dans l'Est des isles Ladrões ou Mariañnes, une grande isle habitée qui doit appartenir aux Carolines. J'en parlerai plus en détail à l'article Quirosa, placé à la fin de ce mémoire.

Le Père Gobien dans son histoire des Ladrões raconte, qu'en 1686 l'Amiral Espagnol Don Francisco Lazeano découvrit une grande isle au Sud des Ladrões, à la quelle il donna le nom de *Carolina*, en honneur du Roi Charles Second, alors régnant. Faute de connoître exactement la vraie position géographique de cette isle, on a appliqué le même nom à d'autres isles de cet archipel, et par la suite du tems il paroît qu'on est parvenu à donner à l'archipel entier le nom de *Carolines*. On a aussi donné à ces isles le nom de *Nouvelles Philippines*, mais cette dénomination ne s'est pas conservée, et aujourd'hui nous ne les connoissons que sous le nom de Carolines.

Nous ignorons entièrement la position de l'isle Caroline découverte par Lazeano; nous ne savons pas même si elle est petite ou grande, haute ou basse, et peut être est ce la même isle que celle

(\*) Cette remarque est justement faite par Burney, quoiqu'elle prouve contre son hypothèse.

(\*\*) Mendana mourut le 18 Octobre 1595; on avait nommé son épouse Dona Isabella Baretto commandant en chef de l'Armée, et son frère Lorenzo Baretto Capitaine général sous ses ordres; de manière, qu'on peut supposer que ce fut proprement lui qui fut l'Amiral de la flotte.

qui fut découverte pendant le second voyage de Mendana. Un gouverneur des Mariannes, Don Joseph de Quiroga, envoya à la recherche de l'isle Carolina, dans l'intention de convertir au christianisme sa population, supposée être très nombreuse; mais l'isle ne fut pas trouvée et son zèle pieux demeura sans succès.

En 1696 Juan Rodriguez, le même qui fit naufrage sur le ressif de Santa Rosa (voyez le mémoire sur les Isles Mariannes pag. 306) découvrit entre le 10 et 11<sup>o</sup> de latitude, à peu près à 45 lieues de Guahan, une isle nommée par les habitans *Farroilep*, et deux autres petites isles; aucun navigateur moderne cependant n'a cherché ni retrouvé cette découverte.

Dans la même année deux canots avec 29 hommes furent emportés des Carolines et jettés sur l'isle de Samal. Les dépositions verbales des naufragés, recueillies par le *Père Clain*, lui ont fourni les matériaux pour une description de ces isles, qui se trouve dans le premier volume des lettres édifiantes, et que l'Amiral Burney a placée dans le cinquième volume de son ouvrage.

Depuis cette époque plusieurs expéditions furent entreprises des Philippines vers les Carolines. Parmi les relations publiées à ce sujet, la plus complète est celle du *Père Juan Antonio Cantova*, qui visita en 1721 plusieurs de ces isles. Cette relation est accompagnée d'une carte qui, malgré qu'elle n'ait aucune valeur sous le rapport géographique, a cependant servi de base à toutes celles publiées de ces isles jusqu'à ce jour. Cette carte, de même que la relation du *Père Cantova*, se trouve dans le 18<sup>e</sup> volume des lettres édifiantes. Burney en a donné une traduction anglaise.

Pendant son second voyage en 1731, Cantova fut assassiné dans l'isle Mogmog.

En 1783 le Capitaine Wilson fit naufrage aux isles de Pellew; la relation de son voyage contient des détails très circonstanciés sur ces isles et leurs habitans, qui sont les seuls insulaires de cet archipel que nous connoissons; les isles Pellew sont de même aussi les

seules de toutes les Carolines, dont la position soit déterminée avec précision.

Par les Mémoires d'Espinosa on voit que le 26 Mars 1787 deux canots avec 13 hommes, s'étant embarqués à l'isle de Lamurec, furent jettés sur l'isle Guahan après une traversée de six jours. Un des naufragés qu'Espinosa nomme Capitaine, et dont le nom étoit *Tamar Umar Luyto*, donna au Gouverneur Don Juan Azliqui des renseignements assez détaillés sur plusieurs de ces isles qu'il nomma, et dont il fixa même la population. Le gouverneur fit construire d'après ces données une carte, dont il donna une copie à l'Amiral Espinosa pendant son séjour à Guahan. Mr de Chamisso nous apprend dans le troisième volume du voyage du Capitaine Kotzebue, qu'en 1804 le navire américain, la *Marie de Boston*, commandé par le Capitaine William Boll, fit voile de Guahan pour les Carolines, dans l'intention d'y chercher le Trepang. Don Louis de Torres, Vice-Gouverneur de Guahan, raconta à Mr de Kotzebue pendant le séjour qu'il fit dans cette isle, qu'il avoit accompagné le Capitaine Boll, comme passager. Pendant ce voyage plusieurs isles, dont je parlerai dans la suite de ce mémoire, furent déterminées astronomiquement; Mr de Chamisso apprit aussi de Don Louis de Torres, qu'un vaisseau espagnol Le *San-Antonio de Manille*, commandé par Manuel Dalton, pendant sa traversée de Manille à Guahan, découvrit le 10 Décembre 1814 une grande isle avec une montagne élevée, par  $7^{\circ} 20'$  de latitude et  $151^{\circ} 55'$  de longitude; mais ni ces données ni celles du capitaine américain ne méritent confiance, et je pense qu'il sera plus convenable d'attendre des recherches et des reconnoissances plus précises, que probablement le Capitaine Duperrey nous a déjà procurées.

Depuis le voyage de Don Louis de Torres une communication continuelle a lieu entre les habitans des Carolines et ceux des Mariannes. Les Caroliniens commencent ordinairement leurs voyages au mois d'Avril et s'embarquent à Lamurec; ils comptent deux jours de traversée depuis Lamurec jusqu'à l'isle déserte *Fayo*, et trois



| <i>Noms des Isles</i>                           | <i>Latitude N.</i> | <i>Longitude E.</i> |
|-------------------------------------------------|--------------------|---------------------|
| Isles découvertes par Wilson.....               | 7° 14' 00"         | 145° 08' 00"        |
| Swede island.....                               | 7. 30.             | 146. 36.            |
| Isle Tucker }.....                              | 7. 22.             | 146. 48.            |
| Isle Satuhual }.....                            | 7. 21. 52.         | 147. 06. 36.        |
| Isle Pigali.....                                | 8. 11. 53.         | 147. 40. 10.        |
| Isle Ibargoitia }.....                          | 6. 35.             | 148. 47.            |
| San Bartolome }.....                            |                    |                     |
| Isle Poulousouk }.....                          | 6. 40.             | 149. 23.            |
| La Kata }.....                                  | 7. 22.             | 149. 13.            |
| Poulouhot }.....                                | 7. 19. 30.         | 149. 17.            |
| Alet }.....                                     |                    |                     |
| Los Martires.....                               | 7. 34.             | 149. 29.            |
| Isle Anonima.....                               | 6. 50.             | 150. 21.            |
| Isles Hall.....                                 | 8. 36.             | 150. 21.            |
| Groupe de Hogoleu.....                          | 7. 27.             | 151. 44.            |
| Isle d'Urville.....                             | 7. 05. 18.         | 152. 36. 52.        |
| Isles Mortlock.....                             | 5. 25.             | 153. 25.            |
| Isle San Raphael.....                           | 7. 18.             | 153. 24.            |
| Isle Bordelaise.....                            | 7. 39.             | 155. 05.            |
| Isle de Monteverde.....                         | 3. 27. 30.         | 155. 48.            |
| Los Valientes }.....                            | 5. 40.             | 157. 40.            |
| Les Sept isles }.....                           |                    |                     |
| Isle de San Augustin et Baxo trista.....        | 7. 24.             | 158. 02.            |
| Isles Musgrave.....                             | 6. 15.             | 159. 15.            |
| Isles Duperrey.....                             | 6. 39.             | 159. 49.            |
| Isles de Mac-Askill.....                        | 6. 13. 30.         | 160. 48.            |
| Isle Arrecifos.....                             | 9. 36.             | 161. 08.            |
| Isle Oualan ou Isle Strong (Havre de Coquille). | 5. 21. 30.         | 163. 00. 42.        |



## LES PALAOS OU ISLES DE PELLEW.

Il n'y a pas de doute que ces isles ne soient les mêmes que les isles Arrecifos de Villalobos. D'après la relation de Gaetan, pilote sur le vaisseau de Villalobos, les Arrecifos gisent à 30 lieues d'Espagne à l'Ouest des Isles Matelotas, découvertes par lui, et à 140 lieues dans l'Est de Mindanao. J'aurai occasion de montrer que leur distance des Matelotas est un peu plus grande; mais celle de 140 lieues indiquée pour leur éloignement à l'Est de Mindanao, est parfaitement exacte. Il dit que leur circonférence est de 25 milles d'Espagne: étendue qui ne sauroit être appliquée qu'aux isles de Pellew. Pour ce qui est du nom d'Arrecifos, il se rapporte clairement aux ressifs, dont effectivement ces isles sont hérissées.

Les isles de Pellew, dont le nom indigène est *Panloque*, d'après les rapports des missionnaires espagnols, les Pères Clain et Cantova, sont composées d'une chaîne d'isles, entourées de ressifs et de rochers qui s'étendent à peu près à 40 lieues dans une direction presque Nord et Sud. Leur plus grande largeur n'est cependant pas au delà de cinq lieues; mais en y ajoutant les ressifs qui les entourent en tout sens, cette largeur pourroit s'étendre au double. Le grand ressif qui découvre en plusieurs endroits, commence à la pointe SO de l'isle Pillelew; sa limite septentrionale n'est pas déterminée avec précision; d'après ce qu'en dit le Capitaine Douglas, commandant le vaisseau l'Iphigénie en 1788, le ressif s'étend jusqu'au parallèle de 8° 40'. Il s'avance jusqu'à cinq lieues en mer du côté de l'Ouest; mais du côté de l'Est il ne s'étend guères au delà de cinq milles.

Nous avons appris à connoître les habitans des isles Pellew, tant sous le rapport politique que moral, par la relation du naufrage du Capitaine Wilson en 1782, publié par Mr Keats, et par le supplément de ce voyage, publié en 1803 par Mr Hockin; il est cependant bien à regretter qu'aucun de ces ouvrages ne contienne, pour la partie nautique, de notice quelconque qui puisse être

utile aux navigateurs. La seule position géographique qui se trouve indiquée dans tout l'ouvrage, est celle de l'isle Oorolong par  $7^{\circ} 19'$  N et  $134^{\circ} 41'$  E; encore n'est-il point dit sur quoi se fonde cette longitude; excepté celle-ci, on chercheroit en vain une détermination géographique des points les plus intéressans pour l'expédition même, comme p. ex. du ressif sur lequel échoua l'Antilope, du havre, nommé *l'Anglois* (English harbour) où l'équipage construisit un nouveau bâtiment pour son retour en Chine, du Port Amalakulla, dans lequel mouillèrent en 1791 les vaisseaux le Panther et l'Endeavour. D'après ce que nous venons de dire, on jugera bien que la carte du Capitaine Wilson ne sauroit être très exacte, aussi n'est ce pas une carte particulière des isles Pellew à grand point, mais simplement une carte générale des Carolines sur une échelle de cinq degrés sur deux pouces. Les seules notions hydrographiques que nous ayons sur les isles Pellew, se trouvent dans le grand ouvrage de Mr Horsburgh, East India Directory, tome second, pag. 439. Cette notice est composée d'après les levées faites dans le courant des années 1793 et 1794 par le Lieutenant Macluer et consignées par lui sur cinq cartes qui se trouvent dans la grande collection des cartes de Dalrymple, mais qui sont peu connues ailleurs. Elles sont intitulées:

1. Chart of the Pellew islands, made in the East India company's vessels Panther and Endeavour under the command of John Macluer, publiée en 1791.
2. A sketch of the Southern range of the Pellew islands, by John Macluer, publiée en 1791.
3. Sketch of the harbour at the East und ESE end of Corror, one of the Pellew islands.
4. Sketch of the North part of the Pellew islands, by J. M' Cluer, publiée en 1794.
5. Chart of the Pellew Archipelago, from observations in 1793 and 1794 by John M' Cluer, with his last corrections, till his final departure; publiée en 1796.

Macluer observe lui même, que les isles situées au Sud de l'isle Coror sont exactement tracées, et qu'il n'y a que celles au Nord qui méritent moins de confiance, n'étant proprement qu'une esquisse. J'aurai l'occasion de prouver plus bas que les cartes N 1 et 2, quoique fondées sur une même levée, ne s'accordent cependant point entr'elles. Il faut donc se tenir principalement à la dernière de ces cartes c. à. d. à la carte générale. Ayant été construite d'après toutes les données du Lieutenant Macluer qui a séjourné deux fois aux Isles Pellew, cette carte mérite la préférence sur toutes les autres. Comme elle est l'unique guide que nous possédions pour la navigation de ces isles, et qu'elle ne se trouve que dans la collection de Dalrymple qui est peu répandue, j'ai cru rendre un service essentiel aux navigateurs qui se trouvent dans le cas de devoir y mouiller, en faisant tracer sur la première feuille de ma carte de l'Archipel des Carolines, sur laquelle se trouvent les Isles Pellew, la partie méridionale de la carte de Macluer. J'ai conservé la même échelle qui est six fois plus grande que celle de là mienne.

L'ouvrage de Mr Horsburgh contient aussi des notices relativement à la position géographique de ces isles; celles-ci ont pu y être déterminées avec la plus grande précision, parceque tous les vaisseaux qui, ayant manqué la mousson, se voyent obligés de choisir un passage Est, pour aller en Chine ou pour s'en retourner de là, prennent connoissance des Isles Pellew et principalement de celles du Sud. J'ai profité aussi pour la description de ces isles, consignée dans ce mémoire, de quelques notices tirées de l'ouvrage de Mr l'Amiral Espinosa, et faites par des officiers espagnols qui visitèrent les Isles Pellew après Wilson et Macluer.

Les bornes du groupe des Isles Pellew vers le Nord se composent de quatre petites isles basses, qui, d'après la plus grande d'entr'elles, portent le nom de *Kyangle*. Cette grande isle qui a une circonférence d'environ quatre milles, gît par 8° 8' de latitude; les trois autres se nomment *Arayonzet*, *Carapellas* et *Korack*. Tout ce groupe est entouré d'un ressif, dont le diamètre dans une direc- KYANGLE.

tion Nord et Sud a  $4\frac{1}{2}$  milles. La plus grande des isles Kyangle est celle que vit le Capitaine Douglas, en 1788 dans sa traversée de Mindanao à la côte NO de l'Amérique, et qu'il nomma *Isle Moore*; elle gît d'après lui par  $8^{\circ} 6' N$  et  $134^{\circ} 6' E$  (\*). Le Capitaine Douglas vit en même tems deux isles basses ou bancs de sable par  $8^{\circ} 13''$  de latitude et à huit milles à l'Ouest de isle Moore (\*\*); il les nomma *Good Look out islands*. Ces isles ne sont autres que le ressif placé sur la carte de Macluer par  $8^{\circ} 16'$  de latitude, à onze milles au NO des Isles Kyangle, duquel, à ce que dit ce capitaine, quelques parties sont à découvert (some parts dry). La position géographique que donne Douglas à ces isles de Good Lookout, correspond exactement avec la position assignée à ce ressif, de sorte que sur ma carte j'ai mis à la place de ce dernier, deux isles réunies par des bas fonds, auxquelles j'ai conservé le nom qui leur a été donné par le Capitaine Douglas. Le ressif qui entoure les Isles Pellew de tous côtés et principalement au Nord, d'après la carte de Dalrymple, ne va que jusqu'à ces isles c. à. d. jusqu'à  $8^{\circ} 16'$ ; mais il est évident, qu'il s'étend de beaucoup plus loin vers le Nord (\*\*\*). Le Capitaine Douglas dit que ce ressif ne s'étend qu'à 15 milles au Nord des isles Good Look out; d'après cela, sa limite septentrionale se trouveroit par  $8^{\circ} 31'$ ; mais plus loin il dit lui même que l'extrémité septentrionale du ressif est par  $8^{\circ} 45'$ , et que vers l'Ouest il se prolonge à perte de vue (\*\*\*\*). D'après les observations de ce navigateur, la limite orientale de ce ressif se trouve par  $134^{\circ}$

(\*) La longitude déterminée par Douglas est de  $50'$  trop Ouest.

(\*\*) Quoique Douglas fixe la latitude de ces isles à  $8^{\circ} 13'$ , elle doit être de  $8^{\circ} 16'$ ; il les releva le 3 Avril à midi dans l'OSO  $\frac{1}{2}$  S à la distance de 9 milles; la latitude observée étant à ce moment  $8^{\circ} 25'$ .

(\*\*\*) Ce ressif se trouve sur la mappemonde de Purdy, où il s'étend jusqu'à  $8^{\circ} 30'$ ; mais il manque sur toutes les éditions des cartes d'Arrowsmith excepté sur la dernière édition de sa carte de la mer du Sud, où ce ressif va jusqu'à la latitude de  $8^{\circ} 45' N$ .

(\*\*\*\*) Meares voyage in the years 1788 et 1789, pag. 298.

13' et celle de l'Ouest par  $133^{\circ} 13'$ , c. à. d. avec l'addition de 50', entre  $134^{\circ} 20'$  et  $135^{\circ} 03'$ , ce qui fait 29' vers le Nord et autant vers l'Ouest de plus que l'on n'admettoit jusqu'ici. Les détails que donne le Capitaine Douglas sur ce ressif, et qui ne laissent aucun doute sur l'exactitude de ses assertions, montrent à quel danger éminent s'exposent les vaisseaux qui passent au Nord des isles Pellew, sans connoître l'étendue de ce dangereux ressif. Pour engager les navigateurs à la plus grande prudence, j'ai non-seulement étendu sur ma carte ce ressif jusqu'à  $8^{\circ} 45'$  N et  $134^{\circ} 20'$  E, mais j'ai encore rempli, d'après Douglas, tout l'espace entre les Isles Kyangle et Good-Look-out, d'islots et de brisans. La carte de Macluer n'en indique aucun en cet endroit. D'après les observations du capitaine espagnol Ibargoitia, ce ressif s'étend au Nord des Isles Kyangle jusqu'au  $8^{\circ} 26'$ . En 1800 cet officier, allant de Manille à l'Isle de Mindanao, doubla les isles Pellew par le Nord. Je citerai ici le passage de son journal relativement à ces isles. « Le 27 Août à 9 heures du « matin, on découvrit des hunes les plus septentrionales des Isles « Pellew. Ce sont de petits islots que l'on releva au SE de la bous- « sole, mais dont on passa trop loin (à cinq lieues environ) pour « en observer exactement l'étendue et les distances relatives. Peu « après avoir eu connoissance de ces isles, on jetta la sonde, elle « rapporta 15 brasses fond de coquilles brisées et corail. On se pressa « de passer au Nord de ces isles, le brassiage augmenta jusqu'à 29 « brasses, où l'on perdit de vue la terre. La latitude ayant été ob- « servée d'une manière satisfaisante, on gouverna à l'Est, mais bien- « tôt l'on se trouva sur un fond de rochers par 12, 10 et 8 bras- « ses. On mit alors la cape au Nord et avec la sonde à la main et « les chaloupes en avant du bâtiment, on réussit à se dégager de « ces écueils dangereux. La latitude de ces bancs fut déterminée par «  $8^{\circ} 26' 30''$  N et la longitude, d'après un milieu entre plusieurs suites « de distances lunaires, observées au moment où l'on se vit engagé, « de  $134^{\circ} 50'$  à l'Est du méridien de Greenwich. Ces bancs s'aper- « çoivent encore, lorsqu'on a perdu de vue les plus septentrionales

« des Isles Palaos et s'étendent de là à peu près au NO  $\frac{1}{2}$  N" (\*). La longitude du Capitaine Ibargoitia est parfaitement d'accord avec celle de Mr. Horsburgh.

**KOSSOL.** A trois milles au Sud des Isles Kyangle gît une petite isle sablonneuse, nommée *Kossol*, séparée de la pointe septentrionale de l'isle Babelthouap par un canal ayant dix milles de largeur, et qui est probablement rempli de bancs et de brisans. Le Lieutenant Macluer, ou bien l'éditeur de sa carte, Dalrymple, suppose que le Capitaine Douglas a passé entre l'isle Kossol et l'extrémité Nord de Babelthouap, où se trouve marqué un canal de quatre milles de largeur, ayant de 10 à 20 brasses de profondeur, sur un fond de sable et de corail. Mais cette supposition ne s'accorde nullement avec ce que dit le journal de ce Capitaine sur sa navigation près des Isles Pellew: le 2 Avril il observa par 7° 25' de latitude et le lendemain par 8° 20'; mais la terre qu'il vit pendant cet intervalle de tems, fut toujours relevée dans l'Ouest, ce qui prouve évidemment qu'il devoit se trouver à l'Est de ces isles, et que par conséquent il ne passa point entre les isles Kossol et Babelthouap, comme on est porté à le croire d'après la carte de Macluer. Or, comme il n'est donc guères certain que ce canal soit navigable et sain, il ne seroit pas prudent de s'aventurer à y entrer avant de l'avoir fait examiner soigneusement. Il se trouve sur la carte de Macluer, dans la direction de ce prétendu passage, à cinq milles dans l'Ouest de la pointe méridionale de Kossol, un ressif marqué *Hauts Brisans* (high breakers); quoiqu'on ne voye pas si ce ressif a été vu par Mr Macluer lui même, ou s'il l'a tracé sur l'autorité de Douglas, j'ai cru néanmoins devoir le placer sur ma carte, d'autant plus que tout ce parage semble être rempli de ressifs et de dangers.

**BABEL-THOUAP.** L'isle *Babelthouap* est la plus grande des Isles Pellew. Elle a une étendue de neuf lieues du N au S. Une haute montagne, du sommet de laquelle Macluer pouvoit voir tout le groupe, se trouve dans la partie septentrionale par 7° 40' de latitude. Son extrémité

(\*) Mémoires d'Espinosa Tom. II, pag. 22.

orientale gît d'après la carte de Macluer par  $7^{\circ} 41' N$  et  $134^{\circ} 58' E$ , et son extrémité septentrionale par  $7^{\circ} 49'$  et six minutes dans l'Ouest de la pointe orientale. Cette isle est divisée en plusieurs districts, dont *Artingall*, *Emmelagui* et *Emevings*, qui ont chacun leur propre chef, nommé Ericle, sont les plus considérables; il paroît qu'ils n'étoient pas alors sujets du Roi ou Abba Thulle, puisqu'ils étoient en guerre avec lui. Trois petites isles, *Arteck*, *Kattow* et *Oorokoo* gisent près de la pointe septentrionale de l'isle.

Un canal de deux milles de largeur sépare l'isle Babelthouap de l'isle *Coror*, qui en est située au Sud. Elle a dans une direction Est et Ouest une étendue de six milles. D'après la carte de Macluer elle est composée de plusieurs isles tellement rapprochées qu'on les prendroit pour une seule. Le roi des Isles Pellew a sa résidence à *Coror*.

On voit sur la carte de Macluer à l'Est du canal qui sépare l'isle Babelthouap de celle de *Coror*, un ressif qui dans une direction NE et SO a une étendue de dix milles. L'espace qui se trouve entre ce ressif extérieur et celui qui entoure de près les deux isles, doit former un port très sûr; aussi la carte lui donne-t-elle la dénomination de *Nouveau Port* (New harbour). Les sondes y sont indiquées de 10 à 16 brasses de profondeur; mais on y voit aussi plusieurs bas fonds.

Au Sud de *Coror* se trouve l'isle *Uruckthapel*. Le canal qui sépare ces deux isles a sur l'une des cartes de Macluer une largeur de cinq milles, tandis que sur l'autre il n'en a que la moitié. Tout cet espace est occupé par un ressif, à travers lequel il y a un passage qui conduit à un excellent port, parfaitement abrité contre les vents de NE et SO par les isles *Coror* et *Uruckthapel*, et contre ceux du NO par les isles *Amallakell*, *Assakysui* et *Imungs*. Il paroît que c'est ce même havre, dont Macluer a donné un plan séparé sur la carte marquée par moi N. 3, et dont Wilson fait mention dans son ouvrage; néanmoins sur une autre carte de Macluer (marquée N<sup>o</sup> 2) on trouve une remarque qui paroît indiquer que ni le havre, ni le passage qui y mène n'ont été explorés par lui; il y dit: que pendant

\*\*

les deux moussons le havre en question devoit être un port excellent, *si toute-fois le passage du milieu qui y conduit étoit reconnu sain et navigable* (should the middle channel prove navigable, it will be an excellent harbour in both monsoons). D'ailleurs les deux cartes N. 1 et N. 2 diffèrent tellement entr'elles, de même que du plan N. 3, représentant le port situé du côté Est de Coror, que les navigateurs ne doivent en suivre les indications qu'avec beaucoup de précaution.

D'après la description qu'en fait Horsburgh, il y a dans le ressif qui entoure les deux isles Coror et Urukthapel, et précisément en travers de la pointe orientale de la dernière, une ouverture située par  $7^{\circ} 16'$ , dans laquelle on peut mouiller avec sûreté. Dans la partie intérieure de cette ouverture il y a deux passages entre des ressifs, l'un portant au NO, l'autre au NE, par le premier qui a 7 à 8 brasses d'eau, on parvient au canal qui sépare Coror d'Urukthapel; par le second, qui a de 10 à 25 brasses d'eau, on passe le long de la partie orientale de l'isle et le Nord de Coror jusqu'à sa pointe NO, c. à. d. que le passage est en dedans du canal qui sépare Coror de Babelthouap (\*).

**ERRAKONG** Au Snd d'Urukthapel gît *l'isle Errakong*. Le ressif qui entoure les deux isles du côté de l'Est, forme au SE de la première un très beau port qui a deux entrées: l'une de l'Est, et l'autre de l'Ouest. Cette dernière qui se trouve au bout méridional de l'isle Urukthapel, entre celle-ci et Errakong et quelques petits islots, n'a tout-au-plus qu'un demi mille de largeur, de sorte que l'on ne sauroit guè-

(\*) Voici l'original: « Fronting the high bluff East point of Urukthapel, there is a large opening in the reef, with anchorage and good soundings in latitude about  $7^{\circ} 16'$ , having a small channel to the NW with 7 and 8 fathoms, through the middle of the reef inside, between that island and Coror. When within the opening of the outer reef, another branch of the channel stretches along the East side of Coror to the NE, where there is a good shelter inside the reef, and this channel, leads round the East and North sides of Coror, to the western point of the island, with soundings in it from 10 to 25 fath. » Horsburgh East India Directory 2 vol. pag. 439.



res recommander ce passage pour de grands bâtimens. Mais en revanche, il se trouve du côté Est de l'isle deux autres passages à travers le ressif, qui pourroient être préférables à celui-ci: le premier par  $7^{\circ} 14' 30''$ , a  $\frac{3}{4}$  de milles de largeur; le second situé à un mille et demi de là vers le Sud est beaucoup plus étroit que le premier; néanmoins le Lieutenant Macluer y passa avec son vaisseau. C'est apparemment le port que Horsburgh nomme Errakong. Du côté NO de Urukthapel git la petite isle *Oorolong* qui n'a que 3 ou 4 milles en longueur. Macluer mouilla le premier jour près de cette isle et c'est d'ici qu'il se dirigea au SE, le long de la côte d'Urukthapel, pour arriver au Port d'Errakong. L'isle Oorolong est placée par  $7^{\circ} 18'$  sur une des cartes de Macluer et par  $7^{\circ} 22'$  sur l'autre; le milieu entre les deux déterminations sera peut-être la vraie latitude et correspond le mieux avec celle donnée par Wilson. Sur la carte générale elle est placée par  $7^{\circ} 18' 30''$ .

A  $7\frac{1}{2}$  milles au Sud d'Errakong git une isle d'un aspect riant et PELELEW. fertile, nommée *Pelelew* qui a huit milles de longueur dans une direction NNE et SSO. Entre son extrémité septentrionale et l'isle Errakong, en dedans du grand ressif, gisent d'après la carte de Macluer plusieurs petites isles, dont l'une nommée *Akamokum* est séparée par un ressif, à travers lequel se trouve un passage qui a tout au plus  $\frac{1}{4}$  de mille de largeur. Ce passage git par  $7^{\circ} 8'$  de latitude; il paroît que Macluer le traversa, parceque sur sa carte on voit une ancre aux deux bouts de ce passage, et sur la carte générale il y est dit que c'est un bon chenal. A l'extrémité Sud de *Pelelew* commence le ressif qui entoure les isles *Pellew* du côté de l'Ouest et dans l'enceinte duquel se trouvent plusieurs isles, comme p. ex. *Oorolong*, *Kylo*, *Kourakong* et autres qui paroissent être liées entr'elles par des ressifs et des bas fonds.

L'isle *Angour* forme l'extrémité Sud-Ouest du groupe; elle est ANGOUR. basse et a une étendue de 3 à 4 milles dans la direction NE et SO. Le canal qui la sépare de l'isle *Pellew*, a cinq milles de largeur; il est sain, mais on n'y a pas des sondes, puisque les rivages des deux

isles sont escarpés. Le Capitaine Ibargoitia qui passa par ce canal de l'Est à l'Ouest avec un vent d'Ouest, c. à. d. en louvoyant, n'y trouva pas de sondes, même à la distance d'un mille de terre. Il détacha une chaloupe vers la côte méridionale de cette isle, pour y faire de l'eau; mais elle ne pût s'en approcher de plus de deux encablures, tant à cause du peu de fond, qu'à cause du ressac. Les insulaires s'empressèrent de remédier à cet inconvénient, en chargeant leurs canots des barriques et en les portant jusqu'à un demi mille dans l'intérieur du bois, où devoit se trouver de l'eau; mais on n'en rapporta que peu et de mauvaise qualité. Directement à l'Ouest de la pointe SO de cette isle, à la distance d'une demi lieue, le Lieutenant Macluer trouva un banc avec dix brasses d'eau sur un fond de roche, et en 1806 on découvrit à bord du vaisseau le Mangles un ressif qui s'étend à un demi mille de cette même pointe; le Capitaine Horsburgh cependant, qui visita ces parages dans la même année, ne put l'apercevoir, quoique sa route eut porté beaucoup plus près de la pointe SO que celle du vaisseau le Mangles, ce qui donne lieu à croire que ce ressif n'existe pas du tout. Mr. Horsburgh fixe la position de la pointe SO de l'isle Angour par  $6^{\circ} 53' 30''$  N et  $134^{\circ} 21'$ , longitude moyenne déterminée par beaucoup de distances lunaires et par des montres marines sur 17 différens vaisseaux anglois. D'après le Capitaine Ibargoitia qui nomme cette isle Niaur, elle gît par  $6^{\circ} 53' 55''$  N et  $134^{\circ} 31'$  E; cette longitude déterminée par des distances lunaires mesurées le 21 Novembre près de cette pointe, prouve l'exactitude des observations du Capitaine espagnol; elle diffère à la vérité de dix minutes avec la moyenne des 17 observations ci dessus, mais si l'on n'admet de ce nombre que quatre observations de navigateurs d'une exactitude reconnue, ce qui est sans doute préférable, il ne se trouve plus qu'une différence d'une seule minute (\*).

Le Capitaine Ibargoitia en 1801 resta pendant cinq jours sous petites voiles près de ces isles; ayant été pendant ce tems en relation

(\*) Horsburgh 2-e édition, pag. 440.

continue avec leurs habitants, il les trouva tout aussi bons que le Capitaine Wilson les a décrits. Ils apportèrent avec un généreux désintéressement toutes sortes de provisions qu'ils possédoient, comme poissons, cocos, bananes et diverses espèces de racines. Ils lui dirent que l'isle de Coror étoit la seule où l'on pouvoit mouiller. Mr. Ibargoitia avait bien le desir de s'y rendre, mais les vents et les courants l'en empêchèrent (\*).

J'ai déjà dit dans l'introduction à ce mémoire que les isles de *Sanserol* ou *St.-André*, *Pulo Marrière*, et *Pulo Anne* ou *isle du Courant*, doivent être comprises dans le groupe des isles Pellew; il ne me reste donc plus qu'à indiquer ici leurs positions.

LES ISLES SANSEPOL OU St.-André sont deux petites isles découvertes en 1710 par le vaisseau espagnol le San Trinidad, commandé par Padilla qui portoit des missionnaires allant de Manille aux Carolines. Un de ces pères leur donna le nom de St.-André; on apprit cependant par un des indigènes des isles Pellew, qui servoit comme interprète sur le vaisseau, que le nom de ces isles étoit *Sanserol*, et qu'elles appartenoient au groupe des Palaos. Pendant le séjour que fit ici le Lieutenant Macluer, il apprit aussi que les habitans des Isles Sanserol faisoient de fréquens voyages vers les Palaos (\*\*). D'après Horsburgh, la plus méridionale des deux isles Sanserol qui est aussi la plus grande, est nommée par les habitans *Codocopuis*; les deux isles gisent dans une direction NNE et SSO et sont séparées par un canal de  $1\frac{1}{2}$  à deux milles de large. Toutes deux sont basses et réunies par un ressif. D'après la moyenne de beaucoup d'observations faites sur sept différens vaisseaux, leur position géographique est par  $5^{\circ} 20'$  N et  $132^{\circ} 16'$  E, dans le N  $16^{\circ}$  O de Pulo Anna ou Isle du Courant à la distance de  $14\frac{1}{2}$  lieues.

*Isle du Courant.* Cette isle fut découverte sous le nom de Pulo Anna en 1761 par les vaisseaux Carnavaron, Princess Augusta et War-  
ISLE DU  
COURANT.

(\*) Mémoires d'Espinosa, Tome II, pag. 26.

(\*\*) Les missionnaires *Duberron* et *Cortil* descendirent à terre, mais furent massacrés par les habitans, comme on l'apprit depuis.

wick. Selon la description qu'on en fit alors, elle est petite, basse et boisée, et située par  $4^{\circ} 34'$  N. Le vaisseau le Grosvenor en détermina la latitude par  $4^{\circ} 35'$ , et en 1769 le vaisseau le Ponsonby la place à 12 lieues au NO  $\frac{1}{2}$  O de Poulo Marrière par  $4^{\circ} 37'$  N. Elle fut encore vue en 1785 par le vaisseau le True Briton; on la décrit comme petite et basse ayant aux extrémités Nord et Sud un ressif, qui s'étend à un mille de terre; les observations faites à bord de ce dernier vaisseau, fixèrent sa position géographique par  $4^{\circ} 38'$  de latitude et  $131^{\circ} 20'$  de longitude (\*). Cette isle a été vue plusieurs fois dans les derniers tems, et Mr Horsburgh ayant pris la moyenne de beaucoup d'observations faites à bord de dix différens vaisseaux, fixe sa latitude par  $4^{\circ} 38' 30''$  et sa longitude par  $132^{\circ} 3' 30''$ , à  $10\frac{1}{2}$  lieues au N  $52^{\circ}$  O de Poulo Marrière. Il est bien probable, et Mr Horsburgh est aussi de cette opinion, que l'isle que Carteret découvrit le 12 Octobre 1767 par  $4^{\circ} 40'$  et  $14^{\circ} 24'$  à l'Ouest du Cap de la Reine Charlotte sur la Nouvelle Hannonre, c. à. d. à  $135^{\circ} 10'$  E, est la même que l'isle Poulo Anna, quoiqu'il y ait une différence de  $3^{\circ}$  en longitude. Carteret la nomma *Isle du Courant* (Current island) parcequ'il trouva près de cette isle un fort courant portant au Sud; il la dit être basse, boisée et guères plus considérable qu'un grand rocher.

P. MA-  
RIÈRE.

POULO MARIÈRE. Petite isle habitée qui a dans une direction N et S deux milles de longueur sur un de largeur. Le milieu de l'isle est élevé et peut être aperçu à  $4\frac{1}{2}$  lieues de distance. Les Pères Duberron et Cortil, dont il a été fait mention plus haut, furent informés à Sansarol de l'existence de cette isle sous le nom de Marrière, de même que de celle de l'isle du Courant sous le nom de *Poulo*, signifiant comme on sait, isle (\*\*). Poulo Marrière a été retrouvée de nos jours en 1781 par le Montrose. Mr Horsburgh a fixé sa position géographique par  $4^{\circ} 19' 30''$  N et  $132^{\circ} 28' 15''$  E; moyenne

(\*) Robertson memoir of a Chart of the China Sea.

(\*\*) Burney chronological history, Tome V, pag. 13.

d'un grand nombre d'observations tant chronométriques que lunaires. Sur la carte d'Arrowsmith elle porte aussi le nom de *Hastings*.

D'après le mémoire de Robertson, les vaisseaux le Ponsonby et le Pocock ont découvert par 6° 50' N deux petites isles qui, dans une direction Est et Ouest, sont à trois ou quatre lieues de distance l'une de l'autre. La plus occidentale de ces isles gît au N 28° E des Isles de St.-André, mais il n'est point fait mention de la distance qui les sépare de ces dernières. Horsburgh, qui a examiné les journaux de ces vaisseaux, doute cependant de l'existence de ces deux isles. Il croit que les isles vues par le Ponsonby et le Pocock furent les plus méridionales des isles Pellew, d'autant plus que la longitude de ces isles et leur direction vers les isles Sanserol sont les mêmes que celles des Isles Pellew. En me conformant à l'avis d'un juge aussi compétent, j'ai omis ces isles sur ma carte.

#### LES MATELOTAS.

Les premières notions de ces isles furent données par Villalobos qui les découvrit en 1545. Selon la relation du voyage de ce navigateur, publiée par Galvaom dans son *Tratado des descubrimientos* (voyez Burney tome I, pag. 230) c'est un groupe d'isles habitées, dont les habitans vinrent en bateaux à la rencontre des Espagnols, tenant une croix en main et criant *Buenos dias, Matelotas*, ce qui fut cause que Villalobos leur donna le nom de *Matelotas*. Cette circonstance prouve cependant que leurs habitans avoient déjà communiqué auparavant avec des Européens, ce qui est aussi confirmé par cette même relation, d'après laquelle Antonio Galvaom, étant gouverneur des Moluques, envoya Francisco de Castro vers ces isles, pour en faire baptiser les habitans. Les relations du voyage de Villalobos par Herrera, de même que celle par Gaetan et Grijalva, parlent des *Matelotas* comme d'une petite isle; mais on sait que les navigateurs de ces tems ne furent pas très exacts dans leurs descriptions. Il est probable aussi que les trois isles, dont Cantova dit

qu'elles gisent à une distance de six à huit lieues espagnols de Jap, sont les Matelotas.

Dans le second volume de son *Indian Directory*, Horsburgh donne des notices très détaillées sur ces isles, qui ont été souvent reconnues dans ces derniers tems par des vaisseaux, faisant route pour la Chine par l'Est, ce qui les oblige quelquefois de passer même à l'Est des Isles Pellew. Les Matelotas sont composées de plusieurs petites isles basses et boisées, réunies entr'elles par des ressifs et des bancs de sable, ce qui en rend l'abord dangereux; aussi est il plus sûr de les doubler par l'Ouest. L'isle méridionale est la plus grande; de longues bandes de ressifs sur lesquels la mer déferle avec force, s'étendent de cette isle à une grande distance vers le NO. L'espace compris entr'elle et les deux isles au Nord, est également rempli d'écueils et d'islots rocailleux. Le 22 Janvier 1798, le vaisseau anglois Duckingfield Hall, commandé par le Capitaine Moring fut affalé sur la partie orientale de ces isles; comme le vent souffloit du SE et que le courant portoit avec violence vers l'Ouest, il lui auroit été impossible de les doubler, si heureusement le courant n'eût changé de direction vers les sept heures du matin. Peu de tems après que l'on eut relevé l'isle du Sud par le S  $10^{\circ}$  O et les deux isles du Nord par N  $10^{\circ}$  E et O  $\frac{1}{2}$  S, la profondeur diminua subitement jusqu'à 11 brasses, et la sonde ne rapporta que 5 brasses. Le Capitaine Moring ayant mis la cape au NNE, la profondeur augmenta; on passa cependant encore par deux endroits, où la sonde ne rapporta que 5 brasses. A 10  $\frac{1}{2}$  heures le vaisseau doubla l'isle du Sud et fut hors de tout danger. La direction relative des deux isles septentrionales est NE  $\frac{3}{4}$  E et SO  $\frac{3}{4}$  O. Au large de la pointe NE de l'isle la plus septentrionale se trouve un ressif qui se prolonge à six milles de distance. Selon les observations faites sur les vaisseaux Duckingfield-Hall et Hindostan, l'isle méridionale des Matelotas est située par  $8^{\circ} 21' N$  et  $137^{\circ} 45' E$ , et celle du Nord par  $8^{\circ} 34'$  et  $137^{\circ} 46' 30''$ . Ces isles furent aussi vues au mois de Décembre de l'année 1796 à bord du Suffolk, vaisseau du pavillon

de l'Amiral Rainier, qui commandoit l'escadre angloise dans les mers des Indes orientales, pendant sa traversée d'Amboyne aux Indes; il leur donna le nom de *Spencer Keys*. La collection de Dalrymple contient une carte de ce groupe; l'isle la plus méridionale nommée *Grand Key*, y est placée par  $8^{\circ} 17'$  et  $137^{\circ} 33' 30''$ , d'après des distances lunaires qui s'accordoient avec la longitude trouvée par deux chronomètres. Les deux isles au Nord y sont placées par  $8^{\circ} 34'$  et  $137^{\circ} 40'$ . Comme le ressif qui s'étend vers le Nord n'est probablement pas compris dans la latitude assignée à l'isle septentrionale, on peut l'étendre au moins jusqu'à la latitude de  $8^{\circ} 41' N$ .

## ISLE JAP. RESSIF DE HUNTER.

L'isle Jap qui est située au N  $19^{\circ} E$  à 21 lieues des Matelotas, et qui a été reconnue dans les tems modernes par plusieurs vaisseaux, n'est pas aussi grande qu'on la dessine généralement sur les cartes. Cantova lui donna une circonférence de 40 lieues; il place encore trois petites isles, à 20 milles de distance de la grande isle. Dans la carte d'Arrowsmith elle a une étendue de 20 lieues du N au S. Une reconnoissance plus détaillée de ces isles nous apprendra s'il s'en trouve effectivement une qui corresponde pour l'étendue à celle décrite par Cantova, ou si c'est l'isle Jap de l'Archipel des Carolines, comme le suppose Mr Horsburgh. Son extrémité Sud qui est basse, est située par  $9^{\circ} 30' 30''$  d'après des observations faites sur l'Exeter, le Hawke et le Dundas en 1792, et sur le Swallow en 1804; son extrémité Nord gît par  $9^{\circ} 40' N$  et  $138^{\circ} 08'$ ; son étendue du Nord au Sud ne sera donc que de dix milles. Elle se présente à quelque distance comme deux ou trois isles séparées. Au large de la pointe Sud de l'isle se prolonge un ressif très dangereux dans une direction OSO à la distance de six milles; en effet toute l'isle est hérissée de rochers. Les habitans de Jap ont beaucoup de ressemblance avec ceux des Isles Pellew; ceux qui vinrent à bord du Swallow prononcèrent souvent le mot Jap. Horsburgh est d'opinion que les trois isles découvertes en 1791 par le Capitaine

\*\*

Hunter, situées par  $9^{\circ} 34'$  N et  $137^{\circ} 32'$ , et qu'il passa à la distance de huit lieues, ne sont autres que l'isle de Jap; leur aspect étoit pareil à celui de cette isle qui, comme nous avons vu, paroît aussi être composée de trois isles; la latitude est la même et la différence de longitude n'est que de  $47'$ . On ne sauroit d'après cela douter de leur identité, c'est pourquoi j'ai omis sur ma carte les trois isles, vues à bord du vaisseau Waaksamheyd que montoit le Capitaine Hunter.

Il se trouve au NNE de ces isles un ressif sur lequel le Capitaine Hunter passa sans y toucher, mais dont il put parfaitement distinguer les rochers sous l'eau. Cet endroit pouvant être dangereux pour la navigation, je l'ai indiqué sur ma carte sous le nom de *Ressif de Hunter*, par  $9^{\circ} 57'$  N et  $138^{\circ} 10'$  E. Ce ressif se trouve sur la mappemonde de Purdy, où il s'étend jusqu'à la latitude de  $8^{\circ} 30'$ ; mais il manque sur toutes les cartes d'Arrowsmith, excepté la dernière édition de sa carte de la Mer du Sud, où il va jusqu'à la latitude de  $8^{\circ} 45'$ .

#### ISLES MACKENZIE.

Le Journal Asiatique de Londres (Juin 1824) fait mention de la découverte d'un groupe d'isles qui, d'après sa position, appartient à l'Archipel des Isles Carolines, et comme j'ai toujours trouvé que les notices hydrographiques de ce journal sont très exactes, la plupart étant communiquées par Mr Horsburgh, je n'ai pas hésité d'admettre cette notice comme authentique. Les Isles Mackenzie furent découvertes en 1823 par le Capitaine Mackenzie, commandant le navire anglois le James Scot, pendant une traversée d'Acapulco à Calcutta. Voici un extrait de son journal. » Le 7 Juin 1823 par  $10^{\circ} 15'$  N et  $139^{\circ} 38'$  E, nous vîmes dans le SO  $\frac{1}{2}$  S à 7 lieues, un groupe d'isles basses couvertes d'arbres qui dans une direction NO et SE avaient une étendue de sept lieues. La position de la plus septentrionale des isles, fut fixée par  $10^{\circ} 15'$  N et  $139^{\circ} 35'$  E. Le lendemain on observa la latitude de  $9^{\circ} 57'$  et la longitude de  $139^{\circ} 49' 30''$ ; la partie mé-



ridionale de ce groupe restoit alors dans l'O<sup>3</sup>S à neuf milles de distance; la plus voisine de ces isles, dont on détermina la position par 9° 58' N et 139° 55' E, fut relevée dans l'O<sup>3</sup>N à quatre milles de distance; l'on voyoit en même tems quatre isles dans le Nord. Les relèvemens et les distances n'étant pas indiqués avec précision, dans la notice qu'en donne le Journal Asiatique, il est difficile d'assigner une place à chacune de ces isles; cependant on peut présumer que les observations de longitude sont exactes, puisqu'il est dit plus loin, qu'elles étoient le résultat d'observations chronométriques et de distances lunaires; par conséquent en plaçant ce groupe par 10° 5' de latitude et 139° 40' de longitude, il n'est pas probable qu'il puisse y avoir une erreur grave dans sa position, d'après laquelle, au reste, il paroît devoir appartenir au groupe connu sous le nom d'isles de *Feis*.

## ISLES DE PHILIP.

Ce sont deux petites isles, éloignées l'une de l'autre de cinq milles et vues également par le Capitaine Hunter en 1791. La plus orientale qui est en même tems la plus grande, git par 8° 6' N et 140° 03' E (\*), mais comme la longitude de Jap déterminée par Hunter est de 47' en moins, j'ai appliqué cette même différence aux isles Philip, ce qui leur donne la longitude de 140° 50'.

Sur la carte de la Mer du Sud par Arrowsmith, on trouve avec la date de 1791 deux isles gisant à 65 lieues dans le OSO des isles Philip, par 6° 30' et 143° 00'. Purdy les a marquées aussi sur sa mappemonde. Ce n'est certainement pas Hunter qui a découvert ces isles, car dans la relation de son voyage il n'est fait mention que des deux isles que j'ai reconnues identiques avec l'isle de Jap, et des isles de Philip; et comme on ignore absolument qui a découvert ici deux isles en 1791, j'ai cru devoir les omettre sur ma carte.

(\*) Hunter historical journal pag. 24.

## LES TREIZE ISLES.

C'est ainsi que le Capitaine Wilson nomme un groupe d'isles, dont six grandes et sept petites, qu'il découvrit du bord de son vaisseau. D'après lui les plus méridionales de ces isles sont situées sous le parallèle de  $7^{\circ} 16'$  N et par  $144^{\circ} 30'$  de longitude.

## ISLES DE WILSON.

A l'Est des Treize Isles ci dessus, ce même navigateur découvrit à une distance de 20 milles deux petites isles basses, si rapprochées l'une de l'autre qu'on les prit au premier abord pour une seule; comme il ne leur donna aucun nom, je crois qu'on peut les nommer d'après lui; elles sont placées sur sa carte par  $7^{\circ} 14'$  N et  $144^{\circ} 50'$  E.

LES ISLES SWEDE sont un groupe de six isles basses habitées, gisant par  $7^{\circ} 30'$  N et  $146^{\circ} 10'$ .

L'ISLE DE HAWEIS se trouve sur la carte du Capitaine Wilson, mais il n'en est pas fait mention dans son journal.

## ISLE TUCKER.

C'est une petite isle habitée qui a tout au plus un circuit de deux milles. Selon les observations du Capitaine Wilson, elle est située par  $7^{\circ} 22'$  de latitude et  $146^{\circ} 48'$  de longitude. Cette isle, ainsi que les isles de Swede, de Haweis, celles que j'ai nommées Wilson et les Treize Isles, furent toutes découvertes par le Capitaine Wilson sur le vaisseau le Duff en 1793. D'après le Capitaine Duperrey qui a visité l'isle Tucker, elle est appelée *Setuahal* par les indigènes qui l'informèrent en même temps, que les isles situées dans l'Ouest se nomment Lamurrec. Le Capitaine Duperrey est pour cette raison porté à croire que les isles découvertes par Wilson, et dont je viens de donner la position géographique, doivent appartenir toutes au groupe des Isles Lamurrec.

Le Capitaine Duperrey a déterminé la latitude de *Setuahal* par  $7^{\circ} 22'$ ; sa longitude par  $147^{\circ} 6'$ , c. à d. de 18 minutes de plus que

celle de Wilson; il faut donc ajouter ces 18' aux longitudes de toutes les isles découvertes dans ces parages par ce dernier. C'est ainsi que les Treize Isles doivent être placées par  $144^{\circ} 48'$ , les Isles Wilson par  $145^{\circ} 8'$ , les Isles Swede par  $146^{\circ} 28'$  et l'isle Haweis par  $146^{\circ} 38'$ . Je dois remarquer ici que sur une carte de Mr. Purdy (\*) publiée en 1822, la longitude de toutes ces isles est exactement telle que je l'ai corrigée d'après les observations du Capitaine Duperrey. Quoiqu'elle soit publiée par la librairie de Laurie et Whitle, le mérite des dernières éditions appartient néanmoins à Mr. Purdy, dont j'ai souvent fait mention dans le cours de cet ouvrage.

## ISLE COQUILLE.

Le Capitaine Duperrey découvrit le 3 Juillet 1824 une isle, dont il place le centre par  $8^{\circ} 12' 38''$  de latitude et  $147^{\circ} 41' 34''$  de longitude du méridien de Greenwich. Il ne manquera pas de donner à cette isle un nom, mais jusqu'à ce que nous connoissions ce nom, je la distinguerai par celui de son vaisseau.

## ISLE ANONIMA.

Cette isle qui est habitée, fut vue en 1801 par le Capitaine Ibargoitia sur le vaisseau le Philippine, qui en détermina la position géographique par  $8^{\circ} 36' N$  et  $150^{\circ} 00' E$ ; elle reçut le nom d'Anonima, parcequ'elle n'en avoit pas jusqu'alors sur les cartes.

## ISLE KATA. ISLES MARTIRES.

L'Isle Kata, par  $7^{\circ} 22'$  de latitude et  $148^{\circ} 52'$  de longitude, et les Isles Los Martires par  $7^{\circ} 37'$  et  $149^{\circ} 8'$ , furent également vues par le Capitaine Ibargoitia pendant les années 1799 et 1801. L'isle Kata est basse, et sa plus grande longueur se trouve dans une direction SO et

(\*) Cette carte porte le titre: *Chart of the Western part of the Pacific Ocean, exhibiting the track of the Walpole*. Elle fut publiée pour la première fois par le Capitaine Butler, commandant le Walpole; la dernière édition date de 1822.

NE. C'est la même isle qui fut vue le 29 Novembre 1795 par le Capitaine James Mortlock, commandant le vaisseau Young William, à une distance de huit milles. Il en détermina la position géographique par  $7^{\circ} 21' N$  et  $148^{\circ} 53' E$ , ce qui s'accorde à une minute près avec les observations du Capitaine Ibargoitia. D'après la carte de Dalrymple cette isle a une direction NO et SE, et sa plus grande étendue est de  $2 \frac{1}{2}$  milles. Selon la description du capitaine espagnol, les Martires forment un groupe de petites isles, dont la partie orientale est défendue par un brisant considérable. Les deux isles les plus occidentales paroissent réunies par un ressif; entre celles-ci et deux autres isles situées à l'Est, il paroît y avoir un passage, mais qui est très étroit. Pendant que le Philippine se trouvoit près de ces isles, il étoit entouré d'un grand nombre de canots qui continuèrent de trafiquer jusqu'à ce qu'on eut perdu de vue les isles. Les insulaires étoient tellement avides du fer, qu'ils offroient tout ce qu'ils avoient sur leurs pirogues pour la moindre pièce de ce métal. Les noms de Kata et de Martires n'ont point été donnés à ces isles par le Capitaine Ibargoitia; on les trouve déjà sur des cartes espagnoles manuscrites, où ces isles sont placées dans le même ordre et dans la même position relative, dans lesquels le Capitaine Ibargoitia les a vues (\*). Pendant son premier voyage en 1799 ce navigateur auroit couru risque de se perdre sur ces isles, s'il n'avoit eu à bord la carte française construite pour servir à l'expédition de l'Amiral Dentrecaesteaux; cette carte seule contenoit ces isles, tandis qu'elles ne se trouvoient pas sur les autres cartes qu'il avoit à bord de son vaisseau. Le Capitaine Duperrey a eu connoissance de ce groupe; il est d'après lui composé de trois petites isles, dont il donne les noms: *Tametam*, *Fanadek*, et *Holap*. La position de l'isle Tametam est . . . . .  $7^{\circ} 22' N$  et  $149^{\circ} 21' 6''$ .  
de l'isle Fanadek . . . . .  $7^{\circ} 34' 19''$   $149^{\circ} 29' 16''$ .  
de l'isle Holap . . . . .  $7^{\circ} 37' 21''$   $149^{\circ} 31' 13''$ .

(\*) Mémoires d'Espinosa Tome II, pag. 30.

ce qui fait pour le milieu de ce groupe  $7^{\circ} 34'$  et  $149^{\circ} 27'$ , ne différant donc que de  $19'$  en longitude de celle déterminée par le Capitaine Ibargoitia: correction que j'ai appliquée à la longitude de l'isle Kata et de l'isle Anonyma. La longitude de la première sera donc  $148^{\circ} 52' + 19' = 149^{\circ} 11'$  et celle de l'Isle Anonyma  $150^{\circ} 19'$ .

## G R O U P E H O G O L E U.

Dans les observations que m'a communiquées le Capitaine Duperrey, il dit avoir trouvé le 24 Juin 1824 un groupe d'isles qu'il croit être celles de Hogoleu. Il en fixe

|                              |                        |    |                           |
|------------------------------|------------------------|----|---------------------------|
| l'extrémité Nord à . . . . . | $7^{\circ} 43' 30''$ N | et | $151^{\circ} 46' 00''$ E. |
| ——— Sud à . . . . .          | $7^{\circ} 12' 30''$   |    | $151^{\circ} 41' 20''$    |
| ——— Est à . . . . .          | $7^{\circ} 32' 30''$   |    | $152^{\circ} 01' 00''$    |
| ——— Ouest à . . . . .        | $7^{\circ} 20' 00''$   |    | $151^{\circ} 29' 30''$    |

de sorte que ce groupe a une étendue de 31 milles du Nord au Sud et autant de l'Est à l'Ouest.

## I S L E S M O R T L O C K.

C'est un groupe de petites isles, découvert le 27 Novembre 1795 par le Capitaine Mortlock, dont il a été fait mention à l'article de l'isle Kata. D'après une carte qui s'en trouve dans la collection de Dalrymple, ce groupe est composé d'une chaîne de petites isles, ayant à peu-près 20 milles d'étendue dans une direction Est et Ouest, et de deux isles plus considérables, ayant chacune environ deux milles d'étendue, et situées à six milles au Sud de la principale chaîne. Le Capitaine Mortlock n'ayant longé le groupe que par le côté Sud, il est possible qu'il s'étende au nord plus loin que ne l'indique sa carte, où il est placé d'après les observations de ce navigateur par  $5^{\circ} 17'$  N et  $153^{\circ} 28'$  E. Comme ces isles ne portent aucun nom sur les cartes, j'ai cru pouvoir leur donner le nom du Capitaine qui les a découvertes.

## ISLE SAN AUGUSTIN ET ÉCUEIL BAKO TRISTA.

Ils furent découverts en 1773 par un navigateur espagnol Don Philippe Tomson. L'isle a six milles d'étendue dans une direction NNO et SSE. Au large de sa pointe SE se trouve un ressif très dangereux qui se prolonge à environ six milles de distance. Monteverdo, officier de la marine espagnole, la vit aussi en 1808; il lui donne la latitude de  $7^{\circ} 18' N$  et la longitude de  $153^{\circ} 58'$  déduite de distances lunaires. Sur les cartes d'Espinosa et d'Arrowsmith ces isles n'ont pas de nom et ne sont indiquées que par l'année 1806. Il seroit juste de les nommer San Augustin, nom qui leur fut déjà donné en 1773 par celui qui en fit la découverte.

## ISLES DE MONTEVERDO.

Groupe de 20 petites isles basses et habitées, ayant une étendue de dix milles dans une direction NE et SO, elles furent découvertes en 1806 par le Capitaine Don Juan Baptiste Monteverdo pendant sa traversée de Manille à San Blas. D'après ses observations elles sont situées par  $3^{\circ} 27' 30'' N$  et  $155^{\circ} 48' E$ .

## ISLE IBARGOÏTIA. ISLE SAN BARTOLOME.

Cette isle fut découverte en 1799 par le Capitaine Ibargoïtia et revue une seconde fois en 1801 par le même officier, ce qui m'a porté à lui donner son nom. D'après ses observations elle git par  $6^{\circ} 35'$  de latitude et  $148^{\circ} 47'$  de longitude. Le navigateur espagnol la prit pour l'isle San Bartolome (voyez plus loin l'article de Quirosa). On la trouve aussi sur la carte d'Espinosa et celle d'Arrowsmith, avec la remarque qu'elle fut découverte en 1597 par Quiros: supposition qui me paroît être erronée; car ni Mendana ni Quiros qui servoit comme pilote pendant le second voyage de Mendana en 1596, n'ont découvert une isle San Bartolome. Il est vrai qu'on a découvert une isle du nom San Bartolome; mais ce fut en 1536 par  $15^{\circ}$  de latitude Nord.

## ISLE DUPERRÉY.

Le Capitaine Duperrey a découvert le 23 Juin 1824 une isle, par  $7^{\circ} 3' 38''$  de latitude et  $152^{\circ} 42' 22''$  de longitude, à laquelle il ne donne point de nom, et que je ne saurois par conséquent désigner que par le sien.

## LOS VALIENTES. LES SEPT ISLES. ISLES RAVEN.

Pendant sa traversée de Manille à San Blas, le navigateur espagnol Don Philipe Tomson découvrit en 1773 un groupe de sept isles, dont il fixa la position géographique par  $5^{\circ} 40' N$  et  $158^{\circ} 31' E$ . En 1793 le Capitaine Musgrave, commandant le vaisseau le Sugarcane, les vit aussi et leur donna le nom des *Sept Isles*. L'année suivante elles furent nommées *Raven islands* à bord du vaisseau Britania. Selon les observations du Capitaine Musgrave qui me paroissent être les plus exactes, ces isles sont situées par  $5^{\circ} 40' N$  et  $157^{\circ} 40' E$ . Don Joaquin Laftá vit aussi ces isles en 1802 et détermina leur longitude par  $158^{\circ} 04'$ . Elles portent le nom de Sept Isles sur la carte d'Arrowsmith à cause de leur nombre; je les nomme *Valientes* sur la mienne, puisque ce fut le premier nom qu'elles reçurent lors de leur découverte.

## ISLES MUSGRAVE.

Sur la carte d'Arrowsmith on trouve deux isles placées par  $6^{\circ} 12' N$  et  $159^{\circ} 15' E$ . La route du vaisseau le Sugarcane passant tout près de ces isles, il faut supposer qu'elles furent découvertes à bord de ce vaisseau, et comme elles ne portent aucun nom, je leur ai donné le nom du Capitaine Musgrave commandant le Sugarcane.

On trouve sur la même carte deux autres isles par  $5^{\circ} 12' N$  et  $160^{\circ} 55' E$ , avec la remarque qu'elles ont été vues par les vaisseaux le Sugarcane et la Lady Barlow. D'après Horsburgh deux isles, qu'il nomme *Mac-Askill islands*: nom du Capitaine du vaisseau Lady Barlow, sont situées par  $6^{\circ} 12' N$  et  $160^{\circ} 55' E$ . La position de ces isles que le Capitaine Duperry nomme *Takay* et *Pelelep*, a été déterminée par lui de la manière suivante. L'extrémité Nord de

\*\*

la première par . . . . .  $6^{\circ} 12' 50''$  N et  $160^{\circ} 47' 20''$  E.

L'extrémité Sud de la seconde par .  $6^{\circ} 12' 15''$  et  $160^{\circ} 47' 00''$ .

Il est évident que ce sont deux isles très petites qui dans une direction N et S n'ont toutes les deux ensemble que  $2\frac{1}{2}$  milles d'étendue. Il est probable qu'elles sont identiques avec les isles situées d'après Arrowsmith par  $6^{\circ} 12'$  N, et que je nomme Isles Musgrave; cependant comme la longitude de celles-ci a été notée de  $1\frac{1}{2}$  degrés plus à l'Ouest, j'ai cru devoir marquer sur ma carte tous les deux groupes. En revanche je n'y ai point placé les isles qui se trouvent sur la carte d'Arrowsmith par  $5^{\circ} 12'$  et  $160^{\circ} 55'$  E, étant convaincu que ces isles n'existent pas.

#### ISLES AOURA, ONGAI et MONGOUL.

On voit par les observations du Capitaine Duperrey, que ces isles, découvertes par lui le 18 Juin 1824, forment un groupe de petites isles très rapprochées l'une de l'autre. Il place l'extrémité NE d'Aoura

par . . . . .  $6^{\circ} 41' 45''$  N et  $159^{\circ} 50' 50''$  E.

L'extrémité NO d'Ongai par . . . . .  $6^{\circ} 41' 35''$  et  $159^{\circ} 45' 20''$

L'extrémité Sud de Mongoul par . . . . .  $6^{\circ} 39' 15''$  et  $159^{\circ} 45' 40''$

#### ISLE ARRECIFOS.

D'après Horsburgh cette isle a été découverte en 1811 à bord du vaisseau la Providence, par  $9^{\circ} 31'$  N et  $161^{\circ} 8'$  E. Horsburgh lui donne le nom d'Arrecifos, probablement parcequ'on a remarqué sur les anciennes cartes, dans la partie orientale de la chaîne des Carolines, une isle sous ce nom. Horsburgh ne fait pas mention de l'étendue de l'isle; il se borne à dire qu'elle est hérissée d'une chaîne non interrompue de ressifs qui forme un cordon impénétrable, et n'offrant pas la moindre apparence de passage.

#### ISLE OUALAN.

C'est la plus orientale des isles Carolines. Elle fut découverte en 1804, par le Capitaine Crozer, commandant un navire américain,



qui lui donna le nom de *Strong* (\*) d'après le gouverneur de Massachusetts; il la place par  $5^{\circ} 12'$  de latitude et  $162^{\circ} 57' 45''$  de longitude. Une notice de cette découverte fut insérée dans le *Moniteur* du 1<sup>er</sup> Février 1800; mais nonobstant cela on ne lui a pas assigné une place sur les cartes. C'est le géographe distingué, Mr. Buache, qui avait communiqué au Capitaine Duperrey lors de son voyage, la connoissance de cette isle, en l'engageant d'en faire la recherche, ce qui lui réussit aussi en Juin 1824. Il y passa dix jours et trouva, que la détermination de la position géographique, tant en latitude qu'en longitude, par le Capitaine américain étoit très exacte. Cette isle fait une exception bien remarquable des isles basses dont ces mers sont parsemées, par les montagnes dont elle est composée; la montagne la plus élevée que le Capitaine Duperrey a nommé *Mont Crozer* a 656, 8 mètres et la montagne de *Buache* 583, 5 mètres de hauteur. L'isle court du NE au SO et a huit milles de largeur sur neuf de longueur. Une ceinture de rocs de corail, épaisse d'un mille, entoure presque entièrement l'isle. En dedans de ce cordon de ressifs se trouvent deux havres, dans lesquels même de grands batimens peuvent trouver un bon mouillage. Le *Port de Lélé*, ou la *Baie de Pané* des naturels, où résident les chefs et la majeure partie de la population, est le plus spacieux; mais comme il est situé sur la côte orientale de l'isle et que les vents regnans sont de la partie d'Est, il n'est pas facile d'en sortir, d'autant moins qu'on n'a pas de fonds dans la passe. Le *Havre de la Coquille*, où ce vaisseau mouilla, est situé sur la côte occidentale de l'isle et à cause de cette position il a de grands avantages sur le *Port Lélé*. La mer y est calme et tranquille comme dans un étang et est à peine ridée par le vent. L'ancre y est très beau et très tenace par un fond de vase noir, dans le voisinage de deux petits islots situés au fond de ce havre. D'après les observations faites sur la *Coquille*, cette isle git par  $5^{\circ}$

(\*) L'isle *Strong* se trouve sur la liste des découvertes américaines, dont j'ai parlé dans le premier mémoire de ce volume, par  $5^{\circ} 23' N$  et  $163^{\circ} 10' E$ .

21' 23" N et 160° 41' 46" à l'Est de Paris, ou 163° 2' de Greenwich. La variation orientale fut observée de 8° 50'.

L'isle d'Oualan, dit le Capitaine Duperrey, peut devenir un jour d'une grande importance. Placée sur la route des navires qui vont de la Nouvelle-Hollande en Chine, elle présente à la fois des ports de carenage, de l'eau en abondance et des rafraichissemens de différentes espèces (\*).



Nous parlerons maintenant des isles, dont l'existence ne paroît pas douteuse à la vérité; mais qui, n'ayant pas été déterminées astronomiquement, ne peuvent être placées dans leurs vraies positions par les Hydrographes. Il n'y a point de doute que plusieurs de ces isles se trouvent déjà sur les cartes sous d'autres noms; car si toutes les isles nominativement indiquées, existoient réellement, elles auroient dû être retrouvées au moins pour la plus grande partie, ces parages ayant été explorés et coupés souvent dans différentes directions.

Nous possédons cinq nomenclatures des Carolines. La première fut publiée par le Père Clain d'après des rapports de quelques indigènes naufragés sur l'isle de Samal. Elle contient 32 isles et il paroît que c'est celle dont les noms ont été le plus défigurés. La seconde est celle du Père Cantova, publiée dans les lettres édifiantes et dans le cinquième tome de Burney. La troisième fut faite à Guahan d'après les rapports d'un habitant des Carolines, nommé par Espinosa Tamur Umar Luyto qui, après une traversée de six jours depuis Lamurrec, fut jeté sur l'isle de Guahan le 26 Mai 1787. La quatrième se trouve sur la carte de Don Louis de Torrès dans le troisième volume du voyage du Capitaine de Kotzebue, dont Mr. de

(\*) Observations sur l'isle de Oualan ou Strong, faites par Mr. Lesson, Médecin de la corvette du Roi la Coquille. Journal des voyages, Mai 1825. La détermination de la latitude et longitude et celle des hauteurs de l'isle, sont tirées du mémoire manuscrit du Capitaine Duperrey.

Chamisso est l'auteur. Torrès avoit lui même visité plusieurs des Isles Carolines et d'après les données qu'il avoit recueillies pendant ses voyages, il avoit construit une carte qui, quoique variant beaucoup de celle de Cantova, n'a cependant pas plus de valeur sous le rapport géographique que celle-ci. Je me contenterai d'alléguer un seul fait, pour prouver le peu de cas que les géographes peuvent en faire. Sur la carte de Torrès, à l'extrémité Sud de l'Isle de Jap, se trouve l'Isle de *Ngoloe*, et tout près au Nord les Isles *Mogmog*; cependant tous les navigateurs qui ont vu l'Isle de Jap et qui l'ont passée tant par le Sud que par le Nord, n'ont pu y apercevoir ni isle, ni islot ni rocher quelconque. C'est aussi à Mr. de Chamisso que nous devons la cinquième nomenclature des isles Carolines. Il l'a composée d'après les informations reçues de *Kadu*, ce Carolinien qui joue un rôle si intéressant dans le voyage de Mr. de Kotzebue. Il étoit natif d'Ulea et fut emporté au large dans un de ses voyages par un gros temps; après avoir été balotté pendant huit mois en mer, il fut jetté sur une des Isles de Radack, où le Capitaine Kotzebue le trouva. Il s'attacha tellement à cet officier qu'il ne voulut plus le quitter et s'embarqua à bord du *Rurick*. Il avoit visité toutes les isles situées à l'Ouest d'Ulea jusqu'aux isles de *Pellew*; vers l'Est il avoit été jusqu'à l'isle de *Setoal*. *Kadu* étant doué de beaucoup d'esprit naturel et de bon sens, ses notions sur les Carolines sont certainement supérieures à toutes celles des autres Caroliniens qu'on avoit jusqu'alors examinés sur la géographie de ces isles. Il a fourni un grand nombre de noms; mais il reste à décider encore si tous sont des noms d'isles. Il est de même très difficile à déterminer si ces noms sont les véritables; car il se trouve une grande différence entre les nomenclatures de *Kadu*, de *Cantova* et de *Clain*, comme par exemple les noms des isles *Tuch*, *Rug*, *Theug* et *Sheug*, que Mr. de Chamisso prétend être identiques. Une autre preuve du peu de justesse de ces indications sont, les Isles *Pellew* que nous connoissons parfaitement bien par le Capitaine *Wilson* et le Lieutenant *Macluer*, et dont il n'y a que l'isle *Pelelew*

que nous trouvons dans la liste de Cantova. Cependant il me semble qu'on peut admettre comme principe, que parmi toutes ces isles, celles qui se retrouvent dans plusieurs nomenclatures, ayant des noms parfaitement semblables ou bien si peu différents, qu'on ne sauroit manquer de les reconnoître pour les mêmes, doivent exister. Ce sont ces isles que je comprends dans la seconde classe des Carolines. J'y ajouterai encore celles qui ont été découvertes, à la vérité par des navigateurs modernes; mais dont la position géographique n'a pas été déterminée avec assez de précision.

Voici la nomenclature des Carolines communiquée par le Père Clain et tirée du cinquième volume de l'ouvrage de l'Amiral Burney.

*Paiz, Lamululutup, Saraon, Jaropio, Vallefey, Setavan, Cutac, Ifaluc, Piraulop, Itac, Pic, Piga, Lamurec, Pue, Falait, Caravarwen, Ilatu, Lamuluir, Tavas, Saypan, Tacaulep, Repiyang, Tavon, Mutecasan, Piyu, Olatan, Palu, Cacumyal, Pyaloumung, et trois isles inhabitées Piculat, Hulatan et Tagitan.*

Cantova divise les Carolines en cinq groupes qu'il nomme bien improprement Provinces. Le groupe qui se trouve le plus vers le NE est nommé par lui *Cittac*; il est composé des isles *Torres* ou *Hogoleu* qui en est l'isle principale; les autres dans une direction de l'Est à l'Ouest sont *Etil, Ruac, Pis, Lamoil, Falalu, Ulatu, Magur, Uloul, Pullep, Puluot, Temetam, Shoug, Pata, Peule, Foup, Capeugeug, Cuop*. Les isles de la seconde province sont aussi situées à l'Est des Mariannes entre le 8 et le 9 degré de latitude. Cantova en compte 26, dont 14 sont habitées. Les noms des isles plus grandes sont *Ulee, Lamurec, Seteol, Ifeluc, Eurrupuc, Farroilep, Elato, Olimarau et Fahueu*.

Les isles de la troisième province sont situées à l'Ouest des Isles Mariannes. *Feis* en est l'isle capitale, puis suivent *Falolep, Oiescur, Mogmog, Sagalen, Guielop, Gauri, Lusiep, Alalut, Pugelup, Pig, Faleimel, Faitahun, Fantarai, Caire, Pigileilet, Soin, Troilem, Lam, Elat, Petasaras Medencang, Marurul*.

*Jap* est l'isle principale de la quatrième province, puis viennent *Ngoli Laddo* et *Petangoras*.

La cinquième province est *Panlew* ou les Isles *Palaos*; leurs noms sont *Pelelew*, *Coxongal*, *Tagalatu*, *Cogeal*, *Jalap*, *Mogulibie* et *Negarool*, et de plus les isles *Sourol* et *Codocopuis*, quoiqu'elles se trouvent à quelque distance d'ici.

D'après la nomenclature du Carolinien Tamur-Umal-Luyto les isles de cet archipel dans une direction de l'Est à l'Ouest sont: *Carao*, *Falopi*, *Ingerig*, *Orusulue*, *Elat*, *Lamuluc*, *Luosap*, *Ohala*, avec 1000 habitants sans y compter les femmes et les enfans; *Oloul* avec 200 habitants; *Ponlag* 100, *Poloac* 600, *Sove* 500, *Pigal* et *Piguela*, toutes deux inhabitées; *Satavan* 400 habitants; *Lamurrec* 1400, *Faliva* 1000, *Fayo* inhabitée, *Farroilep*, *Olie* 1000, *Fais*, *Falalap*, *Mugmug*, *Jap*, *Ngulue* et *Palao*. Luyto n'a pas été lui même sur les sept premières ni sur les six dernières; mais il prétendit avoir visité lui même toutes les autres. La population de plusieurs des isles que je viens d'énumérer; quoique probablement inexacte, donne cependant lieu à des conclusions sur leur étendue; c'est ainsi p. ex. que d'après cette évaluation Lamurec, Olu, Ohala, Faliva doivent être du nombre des plus grandes isles (\*).

On trouve les isles suivantes sur la carte de Don Louis Torres: *Pannog*, *Yapa*, *Ngolog*, *Mugmug*, *Fais*, *Farrulep*, *Ulea*, *Ifeluc*, *Aurupig*, *Fallao*, *Pigulao*, *Elat*, *Mugneck*, *Setahuel*, *Namuhil*, *Magor*, *Pesaras*, *Olol*, *Pollap*, *Tamatam*, *Poloat*, *Sog*, *Rug*, *Lugulusi*, *Pis*, *Lemo*, *Ruac*, *Merilo* et *Falalu*.

D'après les informations communiquées par Kadu, les Carolines sont composées des isles: *Ulea*, *Raur*, *Pelliau*, *Mario*, *Thageiliep*, *Engeligerait*, *Tarreman*, *Falalis*, *Futalis*, *Lusage*, *Falalegala*, *Falilemoriel*, *Fallelepalap*, *Faloctig*, *Woesafo*, *Lugolop*, *Ifesang*, *Seliep*, *Pugel*, *Tabogap*, *Tarremat*, *Piel* et *Ulimerè*. Toutes ces isles appartiennent au groupe d'Ulea, d'où Kadu étoit natif; il

(\*) Mémoire d'Espinosa Tom. II, pag. 16.

faut supposer qu'il les connoissoit trop bien pour en omettre même le plus petit islot. Quant au grand nombre des noms, on ne les trouvera pas exagéré, si on réfléchit que Wilson découvrit 21 isles sur une étendue de 40 lieues.

Les noms des autres isles communiquées par Kadu sont *Fatoilep, Uetasich, Eurupugk, Ifeluc, Elat, Lamurrec, Setoan, Ollimorau, Fayo, Bigelli, Saugk, Buluath, Tuch, Savounemusoch, Nugor, Toroa, Fanope, Malilegotol, Wuguielsugar, Giep, Vageval, Lomuil, Pullop, Eap, Feis, Mogemug, Thageleu, Essor, Talalep, Elalap, Cor, Lussiep, Ongulug, Pig, Faleiman, Teiteval, Fararai, Pige-lali, Zam, Ellelo, Malauli, Tongross, Malamat, Tarembay, Song, Ellepig, Eo, Eoo, Lussa, Ngoli, Pelli, Lamunuir, Sansorol, Cathogule, Sorol, Lugalot et Umalugwoth.*

D'après Kadu l'Isle de Jap est très grande et divisée en 46 districts, dont il a donné les noms, ajoutant que les chefs de ces districts sont en guerre continuelle; mais comme nous savons que toute l'étendue de Jap ne se porte qu'à dix milles, il faut croire que les noms des 46 districts ne sont probablement que ceux de familles, habitants de cette isle (\*).

Sur la carte de Serrano qui est la première que nous connoissons sur les Isles Carolines et qui fut construite d'après les rapports des insulaires, on trouve dans la partie occidentale de cet archipel une isle, nommée *Amorsol*; on y trouve aussi dans la partie orientale, l'Isle Torres dont Cantova fait également mention.

De toutes ces nomenclatures il résulte qu'il n'y a que les isles *Lamurrec, Ulea, Ifeluc, Elat, Farroilep, Falalep, Fais, Jap, Zaraol, Satavan, Palaos, Pais, Mogmog, Ngoloe* et *Sansorol*, dont l'existence ne puisse être revoquée en doute, parceque ces noms se retrouvent dans presque toutes les différentes données que je viens de citer. A ces isles on peut ajouter encore les isles *Tougoulou*,

(\*) Voyage de Mr. de Kotzebue Tom III. Le mémoire de Mr. de Chamisso sur les Isles Carolines contient beaucoup de détails intéressans et nouveaux.

*Pelalep*, *Mongoul*, *Ougay*, *Aoura* le groupe de *Hogoleu*, *Tametam*, *Setuahal*, *Fanadick* et *Holap* qui ont été visitées par les Capitaines Freycinet et Duperrey (\*). Il y en a certainement un plus grand nombre; mais il est difficile de reconnoître leur identité à cause de la différente prononciation des noms.

*Ulea*, contenant comme nous venons de voir, le plus grand nombre d'isles, paraît être le groupe le plus important de cet archipel. En 1804 Don Luis de Torres avait visité sur un vaisseau américain, la *Marie* commandé par le Capitaine Boll, l'Isle d'*Ulea*, et depuis cette époque ses habitants ainsi que ceux de *Lamurrec* visitent annuellement *Guahan*, qu'ils nomment *Wagal*, pour y échanger du fer. Le Capitaine Boll place *Ulea* par  $7^{\circ} 00'$  de latitude et  $144^{\circ}$  de longitude.

*Lamurrec* est probablement aussi la principale de plusieurs isles, formant un groupe séparé. Nous avons vû à l'article de l'isle *Tucker* pag. 342, que d'après les informations qu'on y avoit données au Capitaine Duperry, l'isle *Lamurrec* est située dans l'Ouest de l'isle *Satahual*. Cette position correspond au rapport du Carolinien *Luyto* qui dit, que l'Isle *Lamurrec* est située au Sud de l'isle *Guahan* à la distance de 134 lieues, et qu'elle appartient à un groupe de 13 isles. D'après cela *Lamurrec* pourrait bien se trouver être le groupe de *Treize Isles de Wilson*, et *Ulea*, celui des *Isles de Swede* et de *Haweis*. Il se peut aussi que toutes les isles découvertes par *Wilson* appartiennent au groupe *Lamurrec*; alors il faut supposer que les isles vûes par *Ibargoitia* à l'Est des *Isles de Wilson*, et que j'ai placées sur ma carte sous les noms d'*Ibargoitia*, de *Kata*, les *Martires* et *Anonyma*, appartiennent au groupe d'*Ulea*. La dernière supposition me paraît être la plus probable.

Les *Isles d'Ifeluc* et de *Farroilep* appartiennent aussi à la seconde province de *Cantova* c. à d. au même groupe, et ne peuvent donc être à une grande distance de l'isle *Ulea*. D'après *Espinosa*, *Ifeluc* qu'il nomme *Iselook*, a été vue en 1801 sur le vaisseau américain *Lydia*, par  $8^{\circ} 36' N$  et  $147^{\circ} 14' E$ .

(\*) N. 29 Bulletin de la Société de géographie.

L'isle *Farroilep*, de même que deux petites isles situées dans son voisinage, a été vue en 1696 par le navigateur espagnol Rodriguez entre le 9 et 10 degré de latitude, à 45 lieues espagnoles au SE de Guahan. Le Capitaine américain Borneman a, dit on, fixé sa position par  $8^{\circ} 3'$  de latitude et par  $144^{\circ} 30'$  de longitude. Quoique ni l'une ni l'autre de ces déterminations n'inspirent beaucoup de confiance, il faut néanmoins chercher ces isles aux environs de cet endroit.

Le groupe de *Falalep* d'après la division de Cantova appartient à la troisième province; il est composé de 25 isles et comprend une étendue de 25 lieues espagnoles en longueur et 15, en largeur. *Fais* qui en est l'isle principale a six lieues de tour. Ces isles furent découvertes en 1712 par un navigateur espagnol Bernard Eguy; il les plaça à trois ou quatre degrés à l'Ouest du méridien des Mariannes, ce qui feroit  $142^{\circ}$  de longitude; c'est sous ce méridien et par  $10^{\circ}$  de latitude, que l'hydrographe Purdy les a placées sous le nom d'Isles d'Eguy. Il n'est pas improbable qu'on les retrouve dans ces environs. Ce sont peut-être les isles découvertes en 1823 par le Capitaine Mackenzie, dont il a été parlé à l'article pag. 340.

Les isles *Mognog* et *Zaraol* appartiennent aussi à ce groupe. Ce fut sur la première que le Père Cantova fut massacré. Il faut également ajouter les isles *Fallao* et *Piguella*, dont le Capitaine Borneman a déterminé la position par  $8^{\circ} 5'$  N et  $146^{\circ} 45'$  E. Quoique l'isle Fallao ne se trouve dans aucune des nomenclatures citées plus haut, il n'y a pas de doute qu'elle ne soit l'isle Falalu de Cantova; l'isle de Piguella par  $8^{\circ} 6'$  N et  $147^{\circ} 17'$  E, est citée par Tamur Luyto.

En 1625 la Flotte de Nassau, pendant sa traversée de Guahan aux Moluques, découvrit huit jours après avoir quitté Guahan, deux isles, l'une par  $10^{\circ} 18'$ , la seconde par  $9^{\circ} 45'$  de latitude Nord. Cette dernière qui a 16 milles anglois de longueur, est aussi élevée que Guahan; un grand ressif se prolonge de son extrémité NE jusqu'à la distance de huit milles en mer (\*). La route de cette flotte n'étant

(\*) Burney second volume pag. 34.



pas précisément connue, ni tracée sur les cartes, il est impossible d'assigner une place à ces isles, et jusqu'à présent on n'en a pas encore retrouvé, dont la description s'accorde avec celle-ci; au reste il est probable qu'elles appartiennent aux Isles Falalep.

Il n'y a pas de doute sur l'existence de l'isle *Fayo*, parcequ'on trouve son nom sur la liste de Tamur-Umal-Luyto, et que d'après Mr. de Chamisso les habitans des Carolines relachent à l'isle *Fayo* pendant leur traversée de Lamurrec à Guahan; elle doit être à une moindre distance de la seconde que de la première.

Il y a encore une isle que je comprends dans cette seconde classe des Carolines, c'est l'isle *Quirosa*. Dans l'introduction historique de ce mémoire j'ai déjà fait mention de cette isle, comme d'une découverte de Mendana. Sur la carte du Cosmographe Portugais *Teixeira*, qui vécut au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, sa position géographique a été fixée par 6° 40' N et 14° à l'Est de Guahan c. à. d. par 158°, de longitude. Figueroa dit aussi que cette isle git par 6° de latitude et qu'elle a 30 lieues d'Espagne de circonférence. D'après la description qu'en fait Quiros, qui étoit Capitaine et Pilote Mayor à bord de l'Adelantada, cette isle a 25 lieues d'Espagne de tour; elle est hérissée de ressifs et de rochers de tous les cotés, excepté dans la partie qui s'étend du SE jusqu'au SO. Quiros dit aussi qu'à 4 lieues à l'Ouest de cette isle se trouvent quatre petites isles basses. L'isle paroissoit très peuplée et ses habitans ressembloient à ceux des Ladrones ou Mariannes. Elle n'a pas été retrouvée de nos jours. Burney croit que ce pourroit être l'isle Hogoleu ou Torres de Cantova, quoiqu'il l'ait placé sur sa carte sous le nom de Quirosa. D'après la route tenue par la flotte espagnole, Burney en a calculé la longitude à 154° (\*). Le 26 Décembre la flotte quitta l'isle découverte et fit route au NNO jusqu'au parallèle de 15°, où elle prit une direction Ouest, jusqu'à ce qu'on aperçut les Ladrones.

(\*) C'est exactement par cette longitude que le Capitaine Duperrey a trouvé le groupe des Isles Hogoleu.

On ne peut pas admettre avec Espinosa, que l'isle découverte en 1799 par Ibargoitia sous  $6^{\circ} 35'$  de latitude et  $148^{\circ} 47'$  de longitude; et que le premier a placée sur sa carte sous le nom de San Bartolome, soit identique avec l'isle découverte par Quiros en 1599 après la mort de Mendana; car d'abord aucune isle découverte pendant le second voyage de ce dernier navigateur ne reçut le nom de San-Bartolome; on peut en outre supposer avec raison, que si l'isle découverte par Ibargoitia avait eu une aussi grande étendue que celle que donnent à l'isle Quirosa les relations de Quiros et Figueroa, nommément de 75 à 90 milles de circonférence, Ibargoitia l'auroit certainement marquée dans son journal.

La dernière des isles douteuses de cet archipel est celle qui a été découverte en 1814 à bord du vaisseau espagnol par  $7^{\circ} 20'$  de latitude N et  $151^{\circ} 55'$  de longitude; on dit qu'elle est grande et montagneuse.

Enfin je dois encore ajouter qu'il n'est pas hors des limites de la vraisemblance, que l'isle découverte par Saavedra par 7 degrés de latitude (\*) et qu'il nomma *Isle de Hombres Blancos*, appartienne aussi aux Isles Carolines; mais les données qu'on en a, sont trop peu satisfaisantes pour pouvoir en dire quelque chose de certain. Cette supposition au reste se fonde sur ce que Saavedra trouva des hommes blancs et à barbe sur cette isle, et que d'après Cantova on a également trouvé sur quelques unes des Carolines des hommes d'une couleur plus claire que d'ordinaire sur d'autres isles.

#### VENTS ET COURANS.

Le gisement des Carolines entre les 3<sup>me</sup> et 8<sup>me</sup> degrés de latitude se trouve dans la région des vents alizés du NE. Quoique cet archipel ne soit pas exploré dans toutes les directions, comme nous l'avons vu plus haut, on connoit cependant par les relations de beaucoup de navigateurs qui l'ont traversé du Sud au Nord, que les vents du NE ne sauroient y être les vents regnants, ce qui est con-

(\*) Il faut supposer que la latitude est septentrionale, quoique ce ne soit pas exprimé dans le journal.

firmé par le fait, les habitans de plusieurs des isles occidentales ayant été emportés avec leurs pirogues vers l'Est et le NE: preuve que pendant une partie de l'année les vents soufflent de l'Ouest. Les Isles de Pellew se trouvent, comme on sait, dans les limites des moussons que l'on peut étendre jusqu'au méridien des isles Mariannes; et même à quelques degrés au delà, jusqu'à l'endroit où ils sont arrêtés par les vents alizés. Ce dernier fait paroît être prouvé par la circonstance, que les habitans des Carolines qui font leurs voyages annuels de Lamurrec à Guahan, situé à plusieurs degrés à l'Est de cette isle, s'embarquent ordinairement, d'après ce que Mr. de Chamisso en dit, en Avril, et retournent en Mai ou Juin, c. à d. qu'ils s'embarquent vers la fin de la mousson d'Est, probablement pour n'avoir pas longtems à attendre le retour de la mousson d'Ouest, avec laquelle ils reviennent, en Mai ou en Juin, où cette mousson se trouve être dans toute sa force. Mr. de Chamisso au reste a fait une supposition toute opposée à la mienne, en disant que les Caroliniens, retournent en Mai ou en Juin avant le rétablissement des vents d'Ouest; il est connu que la mousson d'Ouest ne s'établit jamais plus tard qu'au mois de Mai.

L'isle Guahan étoit située à sept degrés plus Nord que les Isles Ulea, et des pirogues parties d'ici étant jettés souvent sur Guahan, ce fait prouve aussi, que les vents violents de cette mousson soufflent du SO et probablement aussi du SSO et du Sud. Au reste il est possible encore qu'il y ait souvent des anomalies dans les vents régnants tant moussons qu'alizés; plusieurs navigateurs ayant remarqué près des Isles de Pellew, de Jap et des Matelotas des vents d'Ouest pendant les mois de Décembre et de Janvier, et des vents de Nord pendant les mois de Juillet et d'Août. Ces changemens du cours des vents quand ils arrivent subitement et avec impétuosité, sont probablement cause de ce que des embarcations prises par un tel vent et ne pouvant lui résister, sont emportées vers l'Est et le NE.

Il est plus difficile de combiner les causes qui ont emporté Kadu d'Ulea aux isles Radack, situées à une distance de 450 lieues de

Ulea et formant les limites orientales des Carolines. Cela s'explique néanmoins en quelque sorte par le terme de huit mois qu'il a employé pour faire ce trajet; probablement il fut surpris par un gros tems d'Ouest qui l'emporta vers l'Est, jusqu'à ce qu'il fut parvenu à la région des vents alizés. Arrivé jusqu'ici, il fut balotté pendant plusieurs mois de coté et d'autre, luttant contre les vents d'Est jusqu'à ce qu'enfin il parvint à Radack; mais pour qu'il ait pu y parvenir, il faut supposer que dans cette région des vents alizés on rencontre aussi des brises d'Ouest, ce qui prouveroit qu'il existe des anomalies même si loin dans l'Est.

Pour ce qui est des courans, on en a rencontré au Sud des Isles Pellew un bien violent, portant à l'Est à raison de deux et trois milles par heure, surtout pendant les mois de Juin, Juillet et Août c. à. d. pendant la force de la mousson du SO. Dans le mémoire sur les vents et courans dans le premier volume de cet ouvrage, j'ai fait mention de ce courant qui occupe une Zone de 60 à 70 lieues de largeur, et s'étend depuis les Isles Pellew jusqu'au méridien de 148° ou 150° de longitude orientale.

---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DE L'ARCHIPEL DES ISLES MARSHALL.

L'Archipel des Isles Marshall s'étend depuis le  $4^{\circ} 45'$  de latitude septentrionale jusqu'au  $12^{\text{me}}$  degré, et depuis le  $165^{\circ}$  jusqu'au  $172^{\circ}$  de longitude orientale. Au Sud il est séparé des Isles Gilbert par un canal d'environ 50 lieues de largeur; à l'Est l'isle la plus proche est celle de Palmyra, située à plus de  $20^{\circ}$  de là vers l'Est; au Nord se trouvent plusieurs roches et islots inhabités, tels que Gaspar Rico, Halcyon et les rochers découverts à bord du Prince William Henry, sous le méridien de  $172^{\circ} 40'$ ; au NE se trouve le groupe des Isles Brown (Brown's Range). Quoique ce groupe ne soit guères éloigné de plus de quatre degrés à l'Ouest des Isles Marshall, je ne l'ai cependant pas compris au nombre de celles-ci, parceque les indigènes de ces isles n'en ont point connaissance. Cet archipel a été en premier lieu découvert en 1788 par le Capitaine Marshall de la marine anglaise, lors d'un trajet du Port Jackson en Chine, qu'il fit conjointement avec le Capitaine Gilbert sur les vaisseaux le Scarborough et la Charlotte. Comme le Capitaine Marshall en qualité d'officier de la marine royale, était chef de l'expédition, c'est lui qui doit être regardé comme le premier qui ait vu cet archipel, auquel pour cette raison j'ai cru devoir donner son nom, comme cela avait déjà été proposé antérieurement. Le Capitaine Gilbert s'étant permis de donner des noms à plusieurs des isles de cet archipel, qui en avaient déjà reçu du Capitaine Marshall, et le Capitaine Bishop qui dix ans plus tard en trouva quelques unes, les ayant nommées aussi

cette variété de dénominations n'a pu manquer de produire une confusion d'autant plus grande, que les longitudes observées par ces officiers diffèrent considérablement entr'elles.

Outre les isles découvertes par le Capitaine Marshall, cet archipel contient encore une rangée d'isles, situées à trois degrés dans l'Ouest des premières et occupant autant de degrés en largeur dans une direction Nord et Sud, que la rangée orientale. Ces isles ont été découvertes fortuitement et à différentes époques par des navires anglais allant aux Indes. Le Capitaine Kotzebue lors de son premier voyage en 1817, avait le projet d'en faire l'exploration; mais ayant passé entre ces isles pendant une nuit obscure et orageuse, où un fort courant l'entraîna avec une telle rapidité vers l'Ouest qu'il traversa ce groupe sans l'apercevoir, il ne put en prendre connaissance. Ce ne fut qu'à son dernier voyage qu'il découvrit trois groupes appartenants à cette chaîne. Ce sont les seules isles dont la position géographique et l'étendue soient déterminées avec exactitude; quant au reste, à l'exception d'un seul groupe déterminé par le Capitaine Duperrey, elles n'ont pas été explorées en détail, et nous ne les connaissons que très imparfaitement, comme on le verra plus bas.

Il n'en est pas ainsi des isles découvertes par le Capitaine Marshall; celles-ci ont été explorées dans le plus grand détail par le Capitaine Kotzebue qui, après avoir employé plusieurs mois à cet examen, lors de son voyage sur le Rurik dans les années 1816 et 1817, les visita encore en 1824. C'est à lui que nous devons la connaissance des noms des différens groupes qui composent cet archipel; nous savons par lui aussi que les indigènes nomment *Radack* la chaîne d'isles situées à l'Est, et *Ralik* celle à l'Ouest. Tant que l'on ne connaissait pas exactement les erreurs dans les longitudes des Capitaines Marshall et Gilbert, on ne pouvait guères décider si la chaîne d'isles vue par ces navigateurs était celle de l'Est ou de l'Ouest. Dans le cas où les longitudes de Marshall auraient été trouvées justes, il s'en suivait qu'il aurait découvert la chaîne orientale;

si au contraire les longitudes de Gilbert étaient les vraies c'était la chaîne occidentale que l'on avait découverte à bord du Scarborough et de la Charlotte, et alors l'honneur de la découverte du groupe oriental appartenait sans doute au Capitaine Kotzebue. Le Capitaine Duperrey vient d'éclaircir les doutes à ce sujet; les observations qu'il a faites sur les longitudes des isles Mulgrave, le groupe le plus méridional de cet archipel, et qu'il a eu la complaisance de me communiquer, s'accordent à peu de minutes près avec les longitudes du Capitaine Marshall; mais elles diffèrent de  $2\frac{1}{2}$  degrés des longitudes du Capitaine Gilbert (\*). Par conséquent les isles vues par le Capitaine Bishop et le Capitaine Kotzebue n'étaient autres que celles découvertes par Marshall: supposition qui avait déjà été faite antérieurement, quoique sans preuve décisive.

Voici un tableau des isles qui composent la chaîne d'isles nommée *Radack* dans une direction Nord et Sud.

| <i>Noms de Marshall et de Gilbert.</i> | <i>Noms du Capitaine Bishop.</i> | <i>Noms du Capitaine Kotzebue.</i> | <i>Noms des indigènes.</i> |
|----------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|----------------------------|
| Isles Mulgrave.                        | .....                            | .....                              | Mille.                     |
| Isles Arrowsmith.                      | .....                            | .....                              | Meduiro et Arno.           |
| Isles Ibbetson.                        | .....                            | Isles du Marquis de Traversey.     | Aour.                      |
| Isles Calvert.                         | Bass Reef-tied-islands.          | I. Araktchéeff.                    | Kaven.                     |
| Isles Chatham.                         | Bishop Junction-islands.         | I. Romanzoff.                      | Otdia.                     |
| Isles Barbadoes.                       |                                  | I. Tschitschagoff.                 | Eregup.                    |
| Tindel et Watts.                       | .....                            | I. Heiden.                         | Legiep.                    |
| I. Button.                             | .....                            | I. Krusenstern.                    | Ailu.                      |
|                                        | Steep-to-island.                 | .....                              | Bigar.                     |
|                                        |                                  | I. du Nouvel an.                   | Temo.                      |
|                                        |                                  |                                    | Miade.                     |

(\*) Arrowsmith qui avait marqué, sur sa carte de la Mer du Sud, la route de la Charlotte et les isles découvertes par les Capitaines Marshall et Gilbert, avait adopté les longitudes de ce dernier qui sont de deux degrés plus à l'Est, que celles qui se trouvaient sur la carte et dans la relation du Capitaine Marshall.

## ISLES MULGRAVE. ISLES MILLE.

Le nom de Mulgrave qui leur fut donné par le Capitaine Marshall, a été étendu aussi sur toute la rangée d'isles découvertes par ce navigateur. D'après ses observations l'extrémité de ce groupe git par . . . . .  $5^{\circ} 58' N$  et  $172^{\circ} 03' E$  et l'extrémité Nord par . . . . .  $6^{\circ} 29' N$  et  $171^{\circ} 10' E$ , il suit de là, que son milieu doit se trouver par  $6^{\circ} 13'$  et  $171^{\circ} 36'$ .

Mais l'étendue que donne Marshall à ces isles est beaucoup trop grande. Le Capitaine Duperrey a fixé l'extrémité Sud de ce groupe par . . . . .  $6^{\circ} 07' N$  et  $171^{\circ} 59' 40'' E$ ; son extrémité Nord par . . . . .  $6^{\circ} 19' 50''$  et  $171^{\circ} 49' 30''$  ce qui donne pour son milieu . . .  $6^{\circ} 13' N$  et  $171^{\circ} 54'$ .

Les Isles Mulgrave sur la carte de Mr de Kotzebue portent le nom *Mille*.

## ISLES ARROWSMITH. MEDURO. ARNO.

On trouve sur la carte de la mer du Sud par Arrowsmith un groupe de quatre isles, entre lesquelles les vaisseaux Scarborough et Charlotte passèrent dans la nuit du 25 au 26 Juin, après avoir quitté les isles Mulgrave. Les deux isles à l'Ouest du passage qui sur la carte porte le nom de *Fordyce passage*, sont nommées *Isles Arrowsmith*, et celles situées à l'Est se nomment *Pedder* et *Daniel*. Dans la relation du Capitaine Marshall, contenue dans le voyage du Gouverneur Philip du Port Jackson en Chine, il n'est question que d'une seule isle qu'il aperçut sous le vent (a large island under the lee quarter). Il est assez probable qu'à bord de la Charlotte on ait vû deux isles, qui sur le Scarborough ont été prises pour une seule. La latitude de ces isles n'est pas indiquée dans cette relation, mais comme le lendemain à midi la latitude observée était de  $7^{\circ} 25'$  et que la route du vaisseau par un vent foible avait été Nord, il est à supposer qu'elles se trouvent par  $7^{\circ}$  de latitude. La position de  $7^{\circ} 10'$ , dans laquelle sont indiquées sur la carte du Capitaine Kotzebue les deux Isles Meduro et Arno, s'accorde le mieux avec celle des Isles Arrowsmith.



## ISLES IBBETSON. ISLES DU MARQUIS DE TRAVERSEY. GROUPE AOUR.

La carte d'Arrowsmith place les Isles *Ibbetson* par  $8^{\circ} 12' N$ ; il est hors de doute que ces isles sont identiques avec celles auxquelles le Capitaine Kotzebue donne le nom du Marquis de Traversey et que les indigènes appellent *Aour*. D'après le relèvement très détaillé de Mr. de Kotzebue, ce groupe est composé de 32 petites isles qui gisent par  $8^{\circ} 18' 40''$  de latitude et  $171^{\circ} 12'$  de longitude, et occupent une étendue de 13 milles dans une direction NO et SE.

## ISLES CALVERT. BASS REEF-TIED-ISLANDS. ISLES ARAKTCHÉEFF. GROUPE KAWEN.

Ces isles furent découvertes le 29 Juin 1788 sur les vaisseaux Scarborough et Charlotte. Le nom de Calvert ne se trouvant point dans la relation du Capitaine Marshall, il leur a été donné probablement par le Capitaine Gilbert. D'après Mr de Kotzebue ce groupe porte le nom de *Kaven*; il lui donne dans une direction NO et SE une étendue de 32 milles sur 13 de largeur. La plus considérable de ces isles est celle située dans la partie NO du groupe; elle a  $2\frac{1}{4}$  de mille de longueur sur  $\frac{3}{4}$  de mille de largeur et gît par  $8^{\circ} 54' 20''$  de latitude et  $170^{\circ} 49'$  de longitude; l'isle située à l'extrémité SE du groupe gît par . . .  $8^{\circ} 29' 30'' N$  et  $170^{\circ} 11' E$ .  
Marshall la place par . . . . .  $8^{\circ} 59'$  et  $170^{\circ} 24'$ .

Nous avons déjà vû aux Isles Mulgrave que les latitudes de ce navigateur sont de 10' trop au Nord; une faute pareille se trouve également ici; la longitude qu'il donne à ces isles s'accorde, à 12' près, avec celle de Mr. de Kotzebue. Les Isles Calvert sont encore identiques avec les Bass Reef-tied-islands, ainsi nommées à bord du vaisseau Nautilus; ce vaisseau le 5 Juillet 1799, par  $8^{\circ} 30' N$  et  $172^{\circ} 13' E$ , se trouvoit à l'extrémité Sud de ce groupe, mais, comme nous verrons dans le mémoire sur les Isles Gilbert que les longitudes déterminées à bord du Nautilus sont de 53' trop Est, il s'en suit que la véritable longitude des Bass-Reef-tied-islands est  $172^{\circ} 13'$  —

53' = 171° 20', ce qui ne diffère que de neuf minutes de la longitude que donne le Capitaine Kotzebue aux isles Kawen; ces deux groupes sont donc les mêmes. Mr de Kotzebue trouva dans les ressifs qui réunissent ces isles, un passage par lequel il entra à voiles dans le lagon qui ici, comme dans toutes les isles de corail, se trouve dans le milieu de l'isle.

ISLES CHATHAM. ISLES BARBADOS. BISHOP JUNCTION-ISLANDS. ISLES ROMANZOFF. ISLES TSCHITSCHAGOFF. OTDIA. EREGUP.

Les isles nommées *Chatham* sur les vaisseaux Scarborough et Charlotte, forment d'après la levée très détaillée de Mr de Kotzebue, deux groupes rapprochés l'un de l'autre, que les indigènes nomment *Otdia* et *Eregup*; ce dernier qui d'après les observations de Mr de Kotzebue gît par 9° 6' de latitude et 170° 04' de longitude, est le plus méridional. Les isles dont il est composé occupent une étendue de 24 milles dans une direction NO et SE sur quatre milles de largeur. Ce sont les mêmes isles qui furent nommées à bord du Nautilus, Bishop Junction-Islands; mais comme sur la carte de ce vaisseau qui se trouve dans la collection de Dalrymple, elles n'occupent qu'une étendue de 18 milles, il est à supposer que la partie NO de ce groupe n'a point été vue par le Nautilus. D'après les observations faites sur ce vaisseau, elles gisent par 9° 9' 30" N et 171° 17' E; en diminuant cette longitude de 53', d'après ce que j'ai dit plus haut, on obtient 170° 24'.

Un canal de cinq milles de largeur que le Capitaine Kotzebue traversa sur le Rurick, sépare le groupe Eregup de celui d'Otdia. Il est composé de 65 isles qui, dans une direction Est et Ouest, ont une étendue de 30 milles sur 16 milles de largeur. Le lagon du milieu qui a 26 milles de longueur et de 12 à 13 milles de largeur, a été exploré dans toutes les directions par le Capitaine Kotzebue. Il y trouva deux entrées différentes: l'une par laquelle il entra dans le lagon n'avait que 50 brasses de largeur; l'autre par laquelle il en sortit, avait une largeur de 150 brasses. La plus grande pro-

fondeur fut trouvée dans le milieu du lac, où il y avait 31 brasses, fond de corail.

La plus orientale de ces isles est celle d'Otdia, nom que porte aussi le groupe entier.

La latitude du havre dans lequel mouilla le Rurik et qui reçut le nom de *Port Noel*, a été fixée par un grand nombre d'observations à  $9^{\circ} 28' 10''$  N et sa longitude à  $170^{\circ} 16' 50''$  E: résultat de plus de 300 distances lunaires. La déclinaison orientale de l'aiguille aimantée fut trouvée  $17^{\circ} 55'$ .

Le Capitaine Kotzebue donna à ce groupe le nom du Comte Romanzoff qui, comme on sait, fournit les frais de l'expédition du Rurik.

Il est assez probable que le nom de Chatham fut donné à ces isles par le Capitaine Gilbert, parceque le Capitaine Marshall les prit pour les isles Barbados indiquées sur la carte d'Anson. D'après la relation du Capitaine Marshall les vaisseaux se trouvèrent le 30 Juin à midi par  $9^{\circ} 34'$  de latitude Nord et  $169^{\circ} 22'$  de longitude, après avoir passé dans la matinée du même jour entre deux isles, distantes de 15 milles l'une de l'autre et entourées de ressifs. Quoiqu'il ne soit guères probable, que ce fut le passage entre Otdia et Eregup qui a une direction Est et Ouest et dont la largeur n'est que de cinq milles, cependant la latitude de  $9^{\circ} 34'$ , observée une heure après que les vaisseaux furent sortis du canal (by eleven o'clock they were entirely clear of all the land), s'accorde mieux avec la position du susdit passage, qu'avec le canal entre Eregup et Kawen qui a douze lieues de largeur et gît par  $8^{\circ} 54'$  de latitude. Cette considération me porte à croire, que le nom de Barbados n'a pu être donné par le Capitaine Marshall à aucun autre groupe qu'à celui d'Otdia et Eregup; quant au premier de ces groupes, il n'a point été aperçu par le Nautilus.

#### ISLES TINDAL et WATTS. ISLES KRUSENSTERN. GROUPE AILOU.

On trouve au Nord d'Otdia un groupe d'isles qui dans une direction  $N \frac{1}{4} NO$  et  $S \frac{1}{4} SE$  a 15 milles de longueur sur cinq de lar-

geur. Selon les observations du Capitaine Kotzebue la plus septentrionale de ces isles gît par  $10^{\circ} 27' 15''$  N et  $170^{\circ} 00'$  E. Les indigènes appellent ce groupe Ailou. Mr de Kotzebue lui donna le nom de Krusenstern; mais il est hors de doute, que ces isles sont identiques avec celles qui sur la carte, de Marshall se trouvent indiquées sous le nom de Tindal et Watts par  $10^{\circ} 27'$  N et  $170^{\circ} 00'$  E. Arrow-smith ne les a point placées sur sa carte parceque le Capitaine Marshall n'en fait point mention dans son récit. Le Capitaine Kotzebue trouva entre le ressif et les isles qui entourent le lagon intérieur un passage, par lequel il entra dans le lagon.

#### ISLES DU COMTE HEIDEN. GROUPE LEGIEP.

Entre les deux groupes Ailou et Otdia, mais plus vers l'Ouest que ceux-ci, se trouve un groupe d'isles qui dans une direction à peu près NO et SE, a une étendue de 24 milles, sur environ 10 de largeur. Ce groupe nommé *Legiep* par les indigènes, gît dans le ONO des isles Otdia à la distance de 11 lieues, par  $9^{\circ} 51' 30''$  N et  $169^{\circ} 13' 30''$  E. Le Capitaine Kotzebue lui donna le nom de l'Amiral Comte de Heiden. De tous les groupes d'isles explorés ici par Mr de Kotzebue, celui-ci est le seul qui ait été découvert en premier lieu par lui. Vû son gisement vers l'Ouest et la distance, à laquelle il se trouve de l'isle Otdia, ce groupe n'a pu être vu par les vaisseaux Scarborough et Charlotte, même dans le cas où ils eussent passé les Isles Otdia du côté de l'Ouest. Ce groupe n'a non plus pas pu être vu par le Nautilus, dont la route depuis les Isles Bishop fut toujours NNO. La carte du Nautilus indique de plus encore que ce fût vers la nuit qu'on quitta les Isles Bishop; de sorte qu'on ne vit pas même les Isles Otdia, malgré qu'on les ait passées de très près. Ce ne fut qu'à l'aube du jour que l'on aperçut la petite isle nommée *Steep-to*, sur la carte du Nautilus, et qui sur celle de Mr de Kotzebue porte le nom de *Temo*. D'après les observations de ce dernier, elle gît par  $9^{\circ} 58'$  N et  $169^{\circ} 45'$  E à une distance de 20 milles à l'ENE  $\frac{1}{2}$  E

des Isles Legiep. Le Nautilus a donc passé celles-ci à la distance de 15 milles, sans cependant les apercevoir.

ISLES BUTTON. ISLES KOUTOUSOFF ET SOUVOROFF. ISLES OUDERIK ET TAGAY.

Au Nord des isles Ailou se trouvent deux petits groupes d'isles basses, mais habitées, et séparées par un canal de  $3\frac{1}{2}$  milles de largeur. D'après le Capitaine Kotzebue, qui les visita pour la première fois en 1816, le canal gît par  $11^{\circ} 11' 20''$  N et  $169^{\circ} 50' 30''$  E. Les deux groupes ensemble occupent une étendue de 25 milles dans une direction N et S. Mr. de Kotzebue en 1816 donna le nom de *Koutousoff* au groupe septentrional et celui de *Souvoroff* au groupe méridional. Ayant visité ces isles une seconde fois dans l'année suivante, il apprit que les indigènes nommaient le premier groupe *Ouderik* et le second *Tagay*. Mr. de Kotzebue avait tout lieu de prendre ces isles pour une nouvelle découverte, parcequ'elles ne se trouvaient sur aucune des cartes qu'il connaissait, pas même sur celle d'Arrow-smith. Il ignorait l'existence d'une carte qui se trouve dans le voyage du Gouverneur Philip, et sur laquelle on voit ici deux isles sous le nom de *Button islands* par  $11^{\circ} 15'$  N. Elles diffèrent à la vérité de deux degrés pour la longitude avec les deux groupes découverts par Mr de Kotzebue; mais comme jusqu'ici les longitudes du Capitaine Marshall s'accordent toujours parfaitement avec celles de MM. de Kotzebue et Duperrey, cette différence ne provient apparemment que de ce que la carte qui accompagne la relation du Capitaine Marshall, est construite avec bien peu de soin et sur une trop petite échelle.

ISLES DAWSON. BIGAR.

D'après les indications données par les habitans d'Ouderik et de Tagay, il y a au Nord de celle-ci un petit groupe d'isles auquel ils donnent le nom de *Bigar*. Ce sont apparemment les mêmes isles qui, sur la carte de Marshall, portent le nom de Dawson.

## ISLE DU NOUVEL AN. MIADY.

Il y a dans l'Est du groupe Ailou, par  $10^{\circ} 8' 30''$  N et  $170^{\circ} 55' 15''$  une petite isle que le Capitaine Kotzebue découvrit le premier Janvier 1817, ce qui lui fit donner le nom d'*Isle du Nouvel an*. C'est une petite isle boisée et basse; dans une direction N et S elle a trois milles de longueur sur  $\frac{3}{4}$  de largeur. Les indigènes l'appellent *Miady*.

## ISLES RALIK.

La chaîne des Isles Ralik d'après la relation des indigènes est composée de neuf groupes et de trois isles séparées. Elles se trouvent toutes entre le  $167^{\circ}$  et  $168^{\circ}$  de longitude orientale. La plupart de ces isles, comme je l'ai dit au commencement de ce mémoire, ont été découvertes avant que le Capitaine Kotzebue eût visité les Isles Radack et qu'il fût informé de leur existence; mais excepté celles vûes par le Capitaine Duperrey et par le Capitaine Kotzebue pendant son dernier voyage, le reste de ces isles exige une nouvelle reconnaissance. Voici un tableau nominatif de ces isles, dans lequel on voit les noms qui leur furent donnés par les navigateurs lors de la découverte, de même que les noms indigènes d'après la carte de Mr de Kotzebue.

| Noms des isles.                         | Découverte par                                        | Noms des indigènes. | Latitude Nord.   | Longitude Est.    |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------|------------------|-------------------|
| Les Pescadores.                         | { Wallis en 1767.<br>Kotzebue en 1825. }              | Bigini.             | $11^{\circ} 19'$ | $167^{\circ} 35'$ |
| Isles Rimsky-Korsakoff.                 | Kotzebue en 1825.                                     | Radogala.           | 11. 22.          | 166. 52.          |
| Isles Eschscholz.<br>extrémité occid. } | D.                                                    | Udia-Milai.         | 11. 40.          | 166. 24. 25''     |
| Isle Patterson.                         | le navire Elizabeth.                                  | Quadelan.           | $8. 55. 48''$    | 166. 28. 30.      |
| Isle Margareth.<br>extrémité S.         | en 1809. <sup>11</sup><br>le navire Océan<br>en 1804. |                     |                  |                   |

| <i>Noms des isles.</i> | <i>Découverte par</i>    | <i>Noms des indigènes.</i> | <i>Latitude Nord.</i> | <i>Longitude Est.</i> |
|------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Isle Ly dia.           | le nav. Océan en 1804.   | Namou.                     | 9° 04'                | 166° 00'              |
| Isle Catharine.        | D.                       | Lileb.                     | 9. 14.                | 165. 47.              |
| Groupe Musquillo.      | Bond 1799.               | } Odia.                    | 7. 36.                | 168. 30.              |
| Isles Ross et Lambert. | Dennet 1797.             |                            |                       |                       |
| Isles Elmore.          | Elizabeth 1809.          | Helut.                     |                       |                       |
| Isles Banham.          | { D.<br>{ Duperrey 1824. | } Kyli.                    | 6. 6.                 | 169. 36.              |
| Isles Baring.          | Bond 1792.               |                            |                       |                       |
| Isle Princesse.        | Dennet 1797.             | Ebon.                      | 5. 55.                | 168. 13.              |
| Isle Hunter.           | D.                       | Tebot.                     | 8. 20.                | 167. 30.              |
| Isle Boston.           | Roy 1824.                | Namureck.                  | 5. 46.                | 169. 00.              |
|                        |                          |                            | 4. 45.                | 168. 10.              |

ISLES PESCADORES. ISLES RIMSKY-KORSAKOFF. ISLES ESCHSCHOLZ. BIGINI  
RADOGALA et UDIA-MILAI.

Le Capitaine Wallis découvrit le 3 Septembre 1767 deux isles qu'il crut être les Isles Pescadores, placées sur la carte d'Anson par 10° de latitude et 40° à l'Est du Canal de San Bernardino. Il est dit dans le journal du Capitaine Wallis, qu'à cinq heures du matin, on vit une terre à cinq milles dans l'ENE, de même qu'une autre dans le NO une demi-heure plus tard. A huit heures on releva les isles sous le vent depuis le SO  $\frac{1}{4}$  O jusqu'à l'Ouest, ainsi que celles au dessus du vent depuis le NE  $\frac{1}{4}$  N jusqu'au NE à neuf milles de distance. On vit en outre à une grande distance plusieurs petites isles qui avaient l'air d'islots plats (had the appearance of flat keys). La position géographique d'une de ces isles fut déterminée par 11° N et 167° 30' E et celle de l'autre par 11° 20' et 167° 02'.

\*\*

Il doit y avoir ici une erreur, parceque l'isle orientale ne saurait se trouver située plus vers le Nord que l'isle occidentale.

En Octobre 1825 le Capitaine Kotzebue découvrit trois groupes d'isles dans ces parages. Le plus oriental parmi les trois est un groupe de forme circulaire, composé d'isles basses et inhabitées, qui ont environ dix milles de diamètre et dont le milieu gît par  $11^{\circ} 19' 12''$  N et  $167^{\circ} 35'$  E, ce qui correspond exactement avec la position assignée par Wallis aux Pescadores. Le second groupe d'isles, découvert par le Capitaine Kotzebue et auquel il donna le nom de *Rimsky-Korsakoff*, d'après son second Lieutenant, a  $5\frac{1}{4}$  milles d'étendue dans une direction ENE et OSO. D'après ses observations il trouve la pointe Nord par . . .  $11^{\circ} 31' 00''$  N et  $166^{\circ}$  E.  
la pointe orientale par . . . .  $11^{\circ} 26' 45''$  et  $167^{\circ} 14' 20''$   
la pointe SO par . . . . .  $11^{\circ} 08' 20''$  et  $166^{\circ} 26' 30''$ .

Les longitudes de Wallis étant très exactes, comme je l'ai prouvé dans un autre endroit, en réfutant la supposition de l'identité des Pescadores avec les *Isles Koutousoff* du Capitaine Kotzebue, on ne saurait douter, d'après la parfaite concordance qui se trouve entre les déterminations de ces deux navigateurs, que les isles que Wallis crut être les Pescadores ne soient l'extrémité Ouest du groupe oriental et l'extrémité Est du groupe occidental de Kotzebue; d'autant plus que malgré qu'il n'en soit pas fait expressément mention dans le journal du Capitaine Wallis, il est cependant hors de doute que ce navigateur passa entre les deux groupes.

J'ai conservé la dénomination de Pescadores au groupe oriental et le nom de Rimsky-Korsakoff à celui qui gît vers l'Ouest, et je suppose que l'on ne saurait trouver à y redire, si l'on considère que le Capitaine Wallis n'a fait qu'entrevoir une des extrémités de ce groupe, tandis que Mr de Kotzebue en a non seulement vu toute la circonférence de plus de cent milles, mais qu'il en a fait pour la majeure partie un relèvement très détaillé.

Pour ce qui est du troisième groupe que le Capitaine Kotzebue a nommé *Eschscholz* d'après le Naturaliste de son vaisseau, il n'en a



vu que la partie occidentale, un vent très fort l'ayant empêché d'en examiner l'étendue vers l'Est. D'après ses observations l'extrémité occidentale de ce groupe gît par  $11^{\circ} 40' N$  et  $166^{\circ} 24' 25'' E$ .

ISLES OcéAN. ISLE PATTERSON. QUADELAN. NAMOU. LILEB.

Le navire anglais l'Océan découvrit en 1804 trois isles: la première *Margaretha*, par . . . . .  $8^{\circ} 52' N$  et  $166^{\circ} 15' E$ ,  
la seconde *Lydia*, par . . . . .  $9^{\circ} 04' N$  et  $165^{\circ} 58' E$   
et la troisième *Catharina*, par. . . . .  $9^{\circ} 14' N$  et  $166^{\circ} 02' E$ .

L'isle *Margaretha* est sans contredit la même qui reçut le nom de *Patterson* à bord du vaisseau anglais *Elizabeth* en 1809. D'après Purdy (\*) son extrémité Sud gît par  $8^{\circ} 55' 48'' N$  et  $166^{\circ} 28' 30''$ , sa direction est du ONO à l'ESE; elle est basse et bien boisée. Cette isle étant toute couverte de cocotiers présente un aspect bien fertile. Les longitudes déterminées à bord du navire *Elizabeth* s'accordent parfaitement avec celles du Capitaine Duperrey, comme nous le verrons dans l'article suivant, la longitude de  $166^{\circ} 30'$  doit être préférée à celle de  $166^{\circ} 15'$ ; en conséquence celles des deux autres isles doivent également être plus fortes de  $15'$ . La position des isles Quadelan, Namou et Lileb, placées sur la carte de Mr de Kotzebue au SSO des isles Bigini et Radogala, s'accorde si exactement avec celle des Isles Océan, que leur identité ne saurait presque pas être revoquée en doute. Il serait à désirer que ces isles fussent reconnues plus exactement. Pendant le dernier voyage du Capitaine Kotzebue il a eu information d'une isle vue par un baleinier américain en 1823, et qui occupe exactement la position du milieu de ces trois isles; dans une direction ONO et ESE, elle a une étendue de 18 milles, ce qui est au moins le double de l'isle *Lydia*.

ISLES ROSS et LAMBERT; GROUPE MUSQUILLO. ISLES ELMORE. ODIS et HELUT.

Sur la carte du Capitaine Kotzebue le groupe Odis se trouve par  $8^{\circ} 15' N$ , et celui de Helut par  $7^{\circ} 30'$ . D'après les notions recueillies par ce navigateur aux isles Radack, le groupe Odis a une très

(\*) Table of positions pag. 154.

grande étendue; il est le principal des groupes qui forment la chaîne Ralick. Jusqu'à présent nous ne connaissons entre le 8 et le 8 $\frac{1}{2}$ ° de latitude aucune autre isle, hormis celle découverte en 1797 et nommée *Isle Princesse*; elle git par 8° 20' et 167° 30'; mais d'après son peu d'étendue, on ne saurait la supposer identique avec le groupe Odia. La position de celui-ci s'accorde mieux avec celle d'un groupe, découvert en 1792 par le Capitaine Bond à bord du vaisseau Royal Admiral et nommé *Musquillo group*. D'après la relation du Capitaine Bond ce groupe est composé d'environ une vingtaine d'isles très peuplées et réunies par des ressifs fort dangereux, vu leur peu d'élévation; ils s'étendent depuis 7° 20' et 168° 20' jusqu'à 7° 52' N et 168° 11' E; de manière qu'ils occupent environ 14 à 15 lieues d'étendue dans une direction NO et SE. Le Capitaine Den-net, commandant le vaisseau Britannia, vit ces isles, et n'ayant aucune connaissance qu'elles eussent été découvertes antérieurement, il leur donna les noms de Lambert et Ross. Il les dit être composées de deux groupes, dont celui au NO reçut le nom de Ross et celui au SE le nom de Lambert. Quoique le Capitaine Bond ne parle que d'un seul groupe, on ne saurait cependant douter de l'identité de ces deux découvertes, d'après la parfaite concordance dans leurs longitudes et latitudes, indiquées par les deux navigateurs. Il est de même très probable que les *Isles Elmore*, ainsi nommées à bord du vaisseau Elizabeth et qui sur la carte d'Arrowsmith sont indiquées par 7° 40' N et 168° 45' E, sont identiques avec le groupe Musquillo. Cette latitude est à-peu-près le milieu de celle du groupe de Ross et Lambert; la longitude est d'un demi degré plus orientale; mais cette différence se réduit à la moitié, parceque, comme nous verrons dans l'article suivant, les Isles Banham découvertes également à bord du vaisseau Elizabeth, ont été trouvées placées de 15' trop à l'Est, d'après les observations plus récentes du Capitaine Duperrey. J'ai donc diminué de 15' la longitude des Isles Elmore, de sorte que le milieu de celles de Lambert et Ross s'en trouve par 168° 30' E.

## ISLES BANHAM. ISLES KYLI.

Ces isles furent découvertes en 1809 à bord du vaisseau Elisabeth. Elles se trouvent sur la carte d'Arrowsmith par  $5^{\circ} 40'$  de latitude et  $169^{\circ} 50'$  de longitude. Le Capitaine Duperrey a vu également ce groupe; il en fixe les extrémités: celle NO par  $6^{\circ} 15' 45''$  et  $169^{\circ} 27' E$ , et celle SE à  $5^{\circ} 58'$  et  $168^{\circ} 50'$ ; ce qui donne à ce groupe 27 milles d'étendue dans une direction NO et SE. Le milieu du groupe se trouve par conséquent par  $6^{\circ} 6' N$  et  $169^{\circ} 36' E$ . La différence dans les latitudes observées par le Capitaine Duperrey et celles trouvées à bord du vaisseau Elisabeth est si considérable, que l'on aurait pu supposer l'existence d'un autre groupe au Sud de ces isles; mais cette supposition n'est point admissible, parceque dans ce cas le dernier groupe aurait du être vu par la Coquille. Il y a donc plutôt lieu de croire qu'il existe une erreur dans la latitude indiquée à bord de l'Elisabeth qui peut-être n'a pas été déduite d'observations directes. L'isle nommée Kyli sur la carte du Capitaine Kotzebue par  $6\frac{1}{2}^{\circ}$  de latitude, n'est certainement pas identique avec les Isles Banham.

## ISLES BARING. ISLES EBON.

Ce sont deux petites isles par  $5^{\circ} 55' N$  et  $168^{\circ} 13' E$ , découvertes en 1792 par le Capitaine Bond à bord du vaisseau Royal Admiral. Nous n'avons aucune notion sur leur étendue. La position des isles Ebon placées sur la carte de Mr de Kotzebue par  $5^{\circ} 50'$  de latitude, s'accorde le mieux avec celles des Isles de Baring.

## ISLE PRINCESSE. ISLE TEBOT.

Le Capitaine Dennet commandant le vaisseau Britannia, découvrit en 1797 par  $8^{\circ} 20' N$  et  $167^{\circ} 30' E$  une petite isle à laquelle il donna le nom de Princesse. C'est apparemment la même isle qui sur la carte du Capitaine Kotzebue se trouve placée sous le nom de Tebot, par  $8^{\circ} 20' N$ .

## ISLE HUNTER. NAMURECK.

C'est encore le Capitaine Dennet qui découvrit cette isle par  $5^{\circ} 46'$  N et  $169^{\circ} 00'$  E. Il lui donne deux milles d'étendue dans une direction NO et SE. On voit sur la carte de Mr de Kotzebue une petite isle, nommée Namureck, dont la position par  $5^{\circ} 30'$  parait s'accorder très bien avec celle de l'isle Hunter.

## ISLE BOSTON.

Je dois la connaissance de cette isle au Capitaine Duperrey. Elle forme l'extrémité méridionale de la chaîne de Ralick, et fut découverte le 25 May 1824 à bord d'un vaisseau américain commandé par le Capitaine George Roy. Ayant rencontré ce dernier quatre jours après cette découverte, le Capitaine Duperry fut à même de rectifier la longitude du Capitaine Roy d'après les chronomètres de la Coquille, et l'on peut en conséquence admettre comme juste la longitude de  $168^{\circ} 10'$  déterminée à bord du Boston. La latitude de l'Isle Boston a été déterminée à  $4^{\circ} 45'$  N.



---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DES ISLES GILBERT.

CET archipel est composé des trois groupes d'isles: *Kingsmill*, *Scarborough* et *Simson* qui, dans une direction NE  $\frac{1}{4}$  N et SO  $\frac{1}{4}$  S, depuis 1° 35' de latitude méridionale jusqu'à 2° 10' de latitude septentrionale, occupent une étendue d'environ cent lieues. Si l'on veut encore ajouter les isles Byron et Pitt, l'une au Sud l'autre au Nord de l'Equateur, à cet archipel, il occupe en tout un espace de cinq degrés en latitude et de six en longitude. Le groupe méridional c. à d. celui de Kingsmill a été découvert en 1799 par le Capitaine Bishop, commandant le vaisseau *Nautilus*. Les deux autres groupes ont été découverts par les vaisseaux *Scarborough* et *Charlotte*, sous les ordres des Capitaines Marshall et Gilbert, dont nous avons parlé dans le mémoire précédent, et comme on a donné à l'archipel composé des Isles Radack et Ralick, découvert à bord de ces mêmes vaisseaux, le nom d'un des commandans, il me paraît juste de donner à l'archipel qui fait le sujet de ce mémoire, celui de l'autre Capitaine et de le nommer *Archipel des Isles Gilbert*.

Il se trouve dans la description du voyage du Gouverneur Philip (\*) une notice sur la découverte des deux groupes septentrionaux, mais les dates qu'elle contient sont aussi incomplètes et aussi peu satisfaisantes que l'est la carte jointe à cette relation, comme j'aurai occasion de le montrer plus bas. Pour ce qui est des isles décou-

(\*) The voyage of Governor Philip to Botany Bay London 1789.

vertes à bord du Nautilus, il n'en existe aucune description imprimée; mais on trouve dans la collection de Dalrymple une carte qui paroît être faite avec beaucoup d'exactitude; d'après les levées de deux officiers de ce vaisseau, Roger Simpson et George Bass (\*). Le but du voyage du Nautilus ayant été purement mercantile, il est à supposer que le Capitaine Bishop, en prenant connaissance de ces isles, n'en a déterminé qu'approximativement la direction et les contours, de même que l'étendue du ressif qui en borde la partie occidentale, qu'il avait seule cotoyée; ce n'est donc qu'ainsi que j'ai pu les tracer sur ma carte.

C'est en 1824 que la plupart de ces isles ont été reconnues par le Capitaine Duperrey, lors de son voyage de découvertes. D'après les observations que ce navigateur a eu la bonté de me communiquer tout récemment, il résulte qu'en général les notices du Capitaine Marshall relativement à ces isles, et surtout ses calculs de latitudes sont très peu exacts, mais que ses longitudes sont très exactement déterminées. En revanche les longitudes du Capitaine Gilbert, malgré la préférence que leur accorde Arrowsmith, sont marquées de  $2\frac{1}{2}$  degrés, de même que celles du Capitaine Bishop de  $1\frac{1}{2}^{\circ}$  trop à l'Est.

Outre les isles découvertes par les vaisseaux Scarborough, Charlotte et Nautilus, il s'en trouve encore quelques unes à proximité de cet archipel qui ont été découvertes plus tard, et qui doivent nécessairement en faire partie. Il est même à supposer que le nombre en augmentera encore par de nouvelles découvertes.

#### GROUPE DES ISLES KINGSMILL.

Ce groupe, qui est le plus méridional des trois groupes, est composé d'une chaîne d'isles basses et sablonneuses, qui dans une direction NE et SO, tiennent une étendue d'environ 30 lieues. Le nom de Kingsmill ne se trouve point sur la carte de Dalrymple, et

(\*) Chart of islands in the Pacific Ocean, seen in the Nautilus.

n'est apparemment que la dénomination collective de deux sousdivisions de ce groupe; dont l'une se nomme *Isles Bishop*, et l'autre *Sydenham Teast*. Ce dernier est composé de l'Isle *Dog* et de cinq petites isles qui en sont séparées par un ressif très considérable, mais qui cependant peuvent être contigues avec l'Isle *Dog*. Ce que le Capitaine Duperrey nomme la partie NO et N de l'isle n'est probablement autre chose qu'une de ces petites isles, dont l'une située le plus au SO est nommée *Two tree island*, sur la carte du *Nautilus*, où elle se trouve placée par  $0^{\circ} 37' S$  et  $175^{\circ} 09' E$ ; d'après la même carte le Cap *Morai*, pointe occidentale de l'Isle *Dog*, gît par  $0^{\circ} 43' S$  et  $175^{\circ} 30' E$ . Le Capitaine Duperrey place la pointe NO de cette isle par  $0^{\circ} 36' S$  et  $174^{\circ} 20' 20'' E$ , et la pointe SE, par  $0^{\circ} 48' S$  et  $174^{\circ} 34' 20'' E$ . J'ai montré dans le mémoire précédent, que les longitudes du *Nautilus* sont à peu-près de 50' trop à l'Est; en y appliquant cette correction, les longitudes de ce vaisseau se trouveront être très bien d'accord avec celles du Capitaine Duperrey. Le vaisseau *Elisabeth* a trouvé en 1809 dans ces parages une isle qui fut nommée *Blainey*, et que l'on dit être longue, basse et toute couverte de cocotiers. Elle a une direction  $NO \frac{1}{4} O$  et  $SE \frac{1}{4} E$  et gît par  $0^{\circ} 32' S$  et  $174^{\circ} 20' E$  (\*). D'après cela, cette isle paroît être identique avec celles qui sont censées former la partie NO de l'Isle *Dog*.

Les Isles *Bishop* sont séparées des Isles *Sydenham Teast* par un canal qui a 20 milles de largeur. On ne voit sur la carte du *Nautilus* qu'une seule de ces isles et nommément celle de *Drummond*, dont la côte occidentale y occupe un espace de 26 milles; elle est entièrement garnie d'une chaîne continue de rochers et de ressifs, au dehors de laquelle le *Nautilus* mouilla par 18 brasses. A cinq milles dans l'Ouest de ce ressif, s'en trouve un autre, séparément indiqué sur la carte sous le nom de *Nautilus shoal*, par  $1^{\circ} 30' S$  et  $175^{\circ} 53' E$ . Il est à présumer d'après le cours de ce vaisseau, qu'il a dû s'en approcher de très près. D'après les observations du Capitaine Duperrey la pointe N de l'Isle *Drummond* gît par  $1^{\circ} 1' S$  et  $174^{\circ} 46' E$ ; sa pointe S par  $1^{\circ} 33' 30'' S$  et  $175^{\circ} 10' 50'' E$ , et le Nau-

(\*) Purdy Tables of positions, pag. 153.

tilus Reef se trouve par  $1^{\circ} 33' 40''$  S et  $174^{\circ} 59'$  E. Les Isles Kingsmill sont toutes habitées; les plus grandes sont même très peuplées, et Mr. Bass nous en dépeint les habitans d'une manière très avantageuse. On trouve ici des cocotiers et des arbres à pain en abondance, de même que des platanes, du bambou et de la racine de tarrow.

#### GROUPE DE SIMPSON.

Les premières isles découvertes dans ces parages par Marshall et Gilbert furent celles qui se trouvent au NE des Isles Kingsmill; il y en a trois, ayant la même direction que celles-ci. Une de ces isles reçut le nom *Hopper*; elle a une étendue de six lieues dans une direction NE et SO et gît par  $0^{\circ} 3'$  S et  $173^{\circ} 43'$  E. La seconde isle nommée *Henderville* a six lieues de longueur et se trouve au SE de la précédente. La troisième, de la même étendue est nommée *Woodle*; elle gît à la distance d'une lieue au NO de la seconde. Les marins en donnant la latitude d'une isle, sous-entendent généralement son milieu et non ses extrémités; il suit de là, que la pointe Nord de l'Isle Hopper sera de quelques minutes au delà de l'Equateur, et la pointe Sud par  $0^{\circ} 11'$  S, de même que l'extrémité meridionale de l'Isle Henderville par  $0^{\circ} 26'$  S et le milieu de l'Isle Woodle, à peu près par  $0^{\circ} 20'$  S. Le Capitaine Duperrey a vu deux de ces isles, et nommément celles de Henderville et de Woodle, et ses observations prouvent la fausseté des déterminations faites à bord du Scarborough. D'après le navigateur français l'étendue des Isles Henderville de même que celle de Woodle, n'est que de six et de sept milles; la pointe Nord de la première gît par  $0^{\circ} 12' 10''$  N et  $173^{\circ} 42'$  E, et sa pointe Sud par  $0^{\circ} 5' 50''$  et  $173^{\circ} 43'$ . De même l'extrémité septentrionale de l'Isle Woodle se trouve par  $0^{\circ} 16'$  N et  $173^{\circ} 27' 15''$  et son extrémité meridionale par  $0^{\circ} 10' 50''$  N et  $173^{\circ} 29' 40''$  E.

Le Capitaine Duperrey n'a point vu l'Isle Hopper, mais il suppose avec la plus grande vraisemblance, qu'elle doit être identique avec l'Isle Dundas, vue en 1809 par le vaisseau Elizabeth. Elle gît sur la carte d'Arrowsmith par  $0^{\circ} 15'$  S et  $174^{\circ} 00'$  E. Purdy dans ses *Tables of positions* la place: d'après les distances lunaires, par  $173^{\circ} 54'$  E et d'après le Garde-temps par  $174^{\circ} 09'$  E; ce qui donneroit pour



moyenne  $174^{\circ} 00'$  E (\*). L'exactitude de cette détermination peut être vérifiée par la confrontation des longitudes de différentes autres isles à proximité de celle-là, et déterminées à bord de l'Elizabeth, de même que par le Capitaine Duperrey. Telles sont les Isles Hall, Sherson et Taswell au Sud, et les Isles de Banham au Nord de l'Isle Dundas. Les longitudes de toutes ces isles fixées à bord de l'Elizabeth, s'accordent à quelques minutes près avec celles déterminées d'après les observations du Capitaine Duperrey; donc la longitude de l'Isle Dundas doit être aussi exacte et l'identité des Isles Hopper et Dundas mise en évidence.

Les Isles de Roger Simpson, découvertes par le Nautilus, sont situées à une distance de cinq lieues au NE des Isles Woodle et Henderville, et peuvent par conséquent être envisagées comme formant un même groupe avec celles-ci et l'Isle Hopper. Elles sont composées de la grande isle de Simpson, de celle de Harbottle et de plusieurs petites isles, desquelles le Nautilus passa très près. Le Capitaine Duperrey n'a point vu les Isles Simpson; je les ai placées sur ma carte d'après celle construite à bord du Nautilus, appliquant toutefois à la longitude de ces isles une correction d'autant vers l'Ouest, que les Isles Kingsmill ont été trouvées sur cette même carte gisant plus à l'Est par le Capitaine Duperrey.

Au SO par  $0^{\circ} 7'$  N et  $173^{\circ} 35'$  E, on voit une isle sur la carte du Nautilus, mais elle n'est qu'indiquée, de sorte que l'on ne saurait fixer sa grandeur. Cette terre ne peut être autre que l'Isle Henderville, dont la position a été donnée plus haut.

#### ISLES DE SCARBOROUGH.

Le troisième groupe de l'Archipel des Isles de Gilbert est composé des Isles *Marshall*, *Gilbert*, *Knoy* et *Mathew*, découvertes à bord des vaisseaux Scarborough et Charlotte. A ce groupe appartient aussi le petit groupe dit les *Six Isles*, et l'isle nommée *Cook* à bord du vaisseau Elizabeth, si toute-fois elle n'est pas du nombre de celles vues par les Capitaines Marshall et Gilbert. J'ai nommé ce groupe Scarborough, d'après le vaisseau que montait le Capitaine Marshall.

(\*) Purdy donne à l'Isle Dundas une latitude de  $0^{\circ} 9'$  N, ce qui est sans contredit une faute d'impression.

Les détails qui se trouvent dans le voyage du Gouverneur Philip relativement à ces isles sont tout aussi incomplets et aussi peu sûrs que ceux sur les Isles Hopper, Woodle et Henderville. D'après la relation contenue dans cet ouvrage, ce groupe forme une chaîne d'isles qui dans une direction NO et SE ont une étendue de 30 lieues, et dont le milieu gît par  $1^{\circ} 50' N$  et  $173^{\circ} 00' E$ ; les isles situées dans la partie NO seraient donc par  $2^{\circ} 20' N$  et  $172^{\circ} 30' E$ ; et celles situées dans la partie SE par  $1^{\circ} 15'$  et  $173^{\circ} 34'$ ; mais ces notices sont aussi très inexactes, comme le prouvent les observations astronomiques que le Capitaine Duperrey a eu la bonté de me communiquer. Ces dernières cependant n'indiquent point la grandeur des isles, je n'ai pu les tracer sur ma carte qu'approximativement. Le Capitaine Duperrey fixe le milieu de l'Isle Gilbert

par . . . . .  $1^{\circ} 16' 15'' N$  et  $173^{\circ} 4' 20''$ .

L'extrémité Sud de l'Isle Knoy par. 1. 20. et  $173. 00. 40$ .

L'extrémité Nord de l'Isle Mathews. 2. 06. et  $173. 27. 20$ .

Il ne fait point mention d'une Isle Marshall; mais comme l'Isle Hall vue en 1809 sur le vaisseau Elizabeth par  $0^{\circ} 54' N$  et  $173^{\circ} 03'$  se trouve exactement dans une même ligne de direction avec les Isles Woodle, Henderville, Hopper et Gilbert, et qu'elle n'est distante de cette dernière que de 15 milles, je suis porté à croire que c'est l'Isle Hall que Marshall a nommée Gilbert, et que par conséquent l'isle prise par Duperrey pour celle de Gilbert doit être celle nommée Marshall. En conséquence je n'ai adopté sur ma carte que ces deux dernières dénominations, et j'ai annullé le nom de Hall. La position de l'Isle Hall a été déterminée par le Capitaine Duperrey de la manière suivante:

Son extrémité Nord par . . .  $0^{\circ} 59' 19'' N$  et  $173^{\circ} 04' 45'' E$ .

Son extrémité Sud . . . . .  $0^{\circ} 49' 26''$  — —  $173^{\circ} 03' 20''$  —

Son extrémité Ouest. . . . .  $0^{\circ} 51' 56''$  — —  $174^{\circ} 01' 00''$  —

Pour ce qui est de l'Isle Mathews, (ainsi nommée par Marshall), je suis porté à croire, que l'isle que le Capitaine Duperrey prend pour celle-ci, n'est point celle ainsi nommée par Marshall, mais qu'elle est plutôt une nouvelle découverte du Capitaine Duperrey. D'après ses observations elle gît à 30 milles dans l'Est des Six Isles, dont il sera question ci-après, et si, comme on le peut supposer d'après ses re-

lèvemens, son cours était à l'Ouest de ces isles, il est impossible qu'il ait pu voir en même temps ce groupe et l'Isle Mathews, à moins qu'elle ne soit très haute, car il en a été éloigné de près de 15 lieues. Il me paraît donc probable, que le nom de Mathews a été donné à quelque autre isle, et peut-être à l'Isle de Cook, découverte en 1809 sur le vaisseau Elizabeth, et qui est placée sur la carte d'Arrowsmith par  $1^{\circ} 16'$  et  $172^{\circ} 00'$  c. à. d., sur le parallèle de l'Isle Knoy, et comme elle n'en est éloignée que de 17 lieues, le vaisseau qui passa entre eux doit l'avoir aperçue.

Dans la relation des découvertes faites par le Capitaine Marshall, qui se trouve dans le voyage du Gouverneur Philip, il est encore fait mention d'un groupe composé de six isles, auxquelles il donne les noms de *Marshall*, *Allen*, *Gillespy*, *Clerk*, *Smith* et *Scarborough*. Le Capitaine Marshall en a déterminé le milieu par  $2^{\circ} 58'$  N et  $173^{\circ} 00'$  E, et comme il leur donne une direction N  $\frac{1}{4}$  NE et S  $\frac{1}{4}$  SO, il en résulte que ce groupe devait se trouver entre les parallèles de  $2^{\circ} 38'$  et de  $3^{\circ} 18'$ . Mais ces isles n'ayant été vues par aucun des navigateurs subséquens et particulièrement pas par le Capitaine Duperrey, qui d'après sa route au Nord aurait dû nécessairement les rencontrer si elles existaient, il y a tout lieu de supposer que ces isles ne sont autres que le petit groupe de six isles, dont le navigateur français a déterminé la position par  $1^{\circ} 55'$  N et  $172^{\circ} 55'$  E; je le nommerai *Isles Charlotte*, le nom de *Six Isles* ne me paraissant pas assez distinctif.

Outre les trois groupes de Kingsmill, Simpson et Scarborough dont l'Archipel de Gilbert est composé, il y a encore deux isles qui en doivent faire partie, savoir celles de *Byron* et de *Pitt*. La première, située dans le parallèle et à l'Est des Isles Kingsmill, fut découverte le 3 Juin 1765 par le Commodore Byron. Selon ce navigateur, c'est une isle d'un aspect agréable et très peuplée; il y vit plus de mille habitans rassemblés sur le rivage. La latitude de cette isle est de  $1^{\circ} 18'$  S et sa longitude, suivant Byron, de  $173^{\circ} 46'$  E; mais comme la longitude des Isles du Roi George c. à. d. des Isles Oura et Tiookea

dont il avait connaissance vingt jours auparavant, était près de quatre degrés trop à l'Ouest (\*), il faut appliquer une correction d'autant à la longitude de l'Isle Byron; elle sera donc de  $177^{\circ} 45'$ . Il est réservé aux navigateurs futurs de déterminer plus correctement sa véritable longitude. Quant à l'isle *Pitt*, j'ignore l'histoire de sa découverte. A en juger par la carte d'Arrowsmith, où elle est placée par  $3^{\circ} 00'$  de latitude Nord et  $174^{\circ} 30'$  E, à peu près dans le méridien des Six Isles, elle doit avoir été découverte aussi par les vaisseaux Scarborough et Charlotte, la route de ces vaisseaux étant marquée tout près d'elle; dans ce cas sa longitude doit être diminuée, comme nous avons vu plus haut, de près de deux degrés; voilà pourquoi au lieu de  $174^{\circ} 30'$ , je l'ai placée par  $172^{\circ} 40'$  de longitude. Un islot se trouve à 20 milles au Nord de l'isle. Si elle était située plus loin vers l'Est, le Capitaine Duperrey aurait dû la voir.

(\*) Voyez l'article des Isles Basses; pag. 262 du premier volume.



---

## M É M O I R E

### POUR SERVIR D'ANALYSE ET D'EXPLICATION A LA CARTE DES ISLES GALLAPAGOS.

**S**UR la carte d'Amérique et de la mer du Sud dans le *Theatrum Orbis terrarum* d'Ortelius édition de 1570, les Isles Gallapagos sont dessinées sous le nom qu'elles portent aujourd'hui. Quoiqu'il soit assez probable que ces isles aient été connues longtemps avant cette époque, Dampier est cependant le premier navigateur qui nous en ait donné des notions détaillées dans son voyage en 1684. Jusqu'alors aucune nation ne les avait visitées, à l'exception des Espagnols qui se les étaient appropriées, comme situées près de la côte de l'Amérique espagnole. Elles n'étaient connues que sous le nom de *Gallapagos*, qui signifie Tortue, par ce que ces isles abondent en tortues tant de mer que de terre. On les a aussi appelées *Isles Enchantées* (*Encantados*), non pour la beauté du climat, comme quelques navigateurs l'ont supposé, mais à cause des courants rapides et des calmes qui règnent près de ces isles, et en rendent l'approche aussi difficile que le départ.

Dans le quatrième volume du voyage de Dampier il se trouve une carte de ces isles appartenant au journal du Capitaine Cowley; la plupart des noms qu'elles y portent, leur ont été donnés par ce navigateur. Il suppose que le Capitaine Eaton les avait découvertes, probablement parcequ'il appartenait à la petite escadre de Dampier, qui mouilla près de ces isles en 1684.

En 1794 le Capitaine Colnet, élève de Cook, explora ces isles et déterminâ la position de plusieurs d'entr'elles astronomiquement. Sa carte diffère de beaucoup de celle du Capitaine Cowley, et il est

même jusqu'à présent presque la seule autorité pour la géographie de ces isles.

Dans les années 1813 et 1814, le Capitaine Porter commandant la frégate *Essèx* des Etats unis d'Amerique visita plusieurs fois ces isles. On en trouve une carte dans son voyage publié en Amerique, par laquelle il parait ainsi que par le journal même, que le Capitaine Porter a eu connaissance de quelques isles que le Capitaine Colnet n'a pas vues, et par conséquent il a fourni quelques données qui contribuent à perfectionner les cartes de cet archipel; mais il faut avouer en même temps que sa carte laisse encore beaucoup à désirer, d'autant plus qu'elle est souvent en contradiction avec le texte du journal.

Ces isles ont aussi été visitées dans les années 1814 et 1815 par les Capitaines Pipon et Fyffe de la marine anglaise, commandans, le premier la frégate *Tagus* et le second le vaisseau *Indefatigable*. L'amirauté anglaise m'ayant communiqué la copie des cartes composées sur ces vaisseaux et indiquant leur route entre ces isles, j'aurai soin de faire mention dans la description suivante, de tout ce qui a été déterminé par l'un ou l'autre de ces deux vaisseaux, relativement à la position géographique de ces isles.

Le Capitaine Basil Hall de la marine, commandant la frégate de S. M. B. le *Conway*, visita cet archipel en Janvier 1822 dans l'intention de faire des observations du pendule sur telle des isles qui se trouve précisément sous l'Equateur; il ne resta que neuf jours dans cet archipel, dont il passa la plus grande partie sur l'isle Abingdon. Etant destiné pour un autre service, il ne put faire une reconnaissance exacte de toutes les isles. Les observations astronomiques qu'il y fit sont cependant importantes pour la géographie de cet archipel, puisqu'elles ont été faites avec la plus grande exactitude, et qu'elles nous donnent la différence de longitude entre ses observations et celles du Capitaine Colnet, qui étaient jusqu'alors les seules qui méritassent la confiance des marins, d'autant plus qu'elles s'accordaient parfaitement avec les observations du Capitaine

Vancouver; nous voyons cependant aujourd'hui qu'elles étaient d'un tiers de degré trop Ouest.

Les notices nautiques et hydrographiques sur les Isles Gallapagos faites à bord de la frégate Conway, n'ont pas été publiées dans l'ouvrage du Capitaine Hall, mais communiquées dans un mémoire hydrographique composé par le Lieutenant Foster. J'en ai obtenu une copie de l'Amirauté sur les instances du Capitaine Hall auquel je m'étais adressé à ce sujet, de même que la copie d'une carte montrant la route de la frégate Conway entre ces isles. J'ai déjà eu occasion de louer la libéralité des hydrographes de l'Amirauté anglaise, et c'est avec la plus grande satisfaction que je reitère encore une fois mes remerciemens pour ce nouveau témoignage de la part que prennent en général les officiers de la marine anglaise à tout ce qui a rapport à la perfection des sciences nautiques, même hors de leur pays.

Dans la construction de ma carte des Isles Gallapagos j'ai suivi principalement celle du Capitaine Colnet, et là où je me suis permis d'en dévier, je n'ai pas manqué de donner dans le mémoire suivant les raisons qui m'ont porté à faire des changemens. J'ai surtout profité de chaque notice qui se trouve dans le mémoire hydrographique de Mr. Foster. Quant aux longitudes de ces isles, les déterminations du Capitaine Hall sont plus orientales que celles du Capitaine Colnet de 14 à 20 minutes; adoptant les longitudes du Capitaine Hall comme vraies, je n'ai pas hésité à diminuer d'autant toutes les longitudes qui n'ont pas été déterminées par le Capitaine Hall.

L'Equateur traverse le milieu de cet archipel. Dampier dit (vol. 1, pag. 100 de ses voyages) que sur les premières cartes espagnoles, ces isles sont placées entre le cinquième degré de latitude Nord et le cinquième degré de latitude Sud. Les observations du Capitaine Cowley étaient plus exactes; d'après lui elles ne s'étendent que depuis le deuxième degré de latitude Nord jusqu'au deuxième degré Sud; ce qui est aussi leur vraie étendue. En longitude elles comprennent trois degrés; c'est-à-dire depuis

\*\*

le 89 jusqu'au 92 degré, par conséquent leur éloignement de la côte d'Amérique est d'environ 140 lieues. Dampier les place à 110 lieues de la côte, par 68° de longitude, ce qui est plus de 20° trop à l'Est; mais il supposait lui même qu'elles devaient être placées plus à l'Ouest. Cowley est plus correct; sur sa carte ces isles sont placées entre les méridiens de 82. et 85°; ce qui ne diffère que de sept degrés de leur vraie longitude.

Les isles qui composent cet archipel, sont *Albemarle*, *Narborough*, *James*, *Norfolk*, *Charles*, *Crossmann*, *Bruttle*, *Dean*, *Euro*, *Dassigny*, *Abingdon*, *Bindlo*, *Culpepper*, *Wenman* et le rocher *Rodondo*; toutes celles-ci ont reçu leurs noms de Cowley. Le Capitaine Colnet y a ajouté les isles de *Chatham*, de *Hood*, de *Gardner*, *Caldwell*, *Watson*, *Enderby*, *Champion*, *Barrington*, *Jervis*, *Duncan* et l'écueil de *Macgowen*. Plusieurs de ces isles sont petites, et ont peut-être aussi été vues par Cowley. Le Capitaine Porter a encore enrichi la nomenclature de ces isles de deux noms, *Porter* et *Downes*, et le Capitaine Fyffe de l'isle *Indefatigable*.

#### ISLE ALBEMARLE.

La plus grande isle de cet archipel est l'isle Albemarle; son étendue du Nord au Sud est de 25 lieues. La partie méridionale de l'isle qui est séparée de la partie septentrionale par un isthme nommé *Perry*, a une direction toute différente c. à. d. Est et Ouest; la partie septentrionale s'étend aussi vers l'Ouest, de sorte, que la côte occidentale de l'isle forme une grande baie, dans laquelle se trouve l'isle Narborough. Le cap *Berkley*, situé par 0° 4' N et d'après la carte du Capitaine Hall par 91° 22' O, est l'extrémité NO de l'isle Albemarle, et en même temps la pointe occidentale de la presqu'isle septentrionale. Le Cap *Cristophe*, la pointe occidentale de la presqu'isle méridionale, git par 0° 51' S et 91° 12' (\*). Ces

(\*) Le Capitaine Vancouver et le Capitaine Colnet ont déterminé la longitude de ce Cap à 91° 23'



deux caps et le Cap Douglas, la pointe occidentale de l'isle Narborough par  $0^{\circ} 18' S$  et  $91^{\circ} 23'$ , sont à peu de minutes près tous sous le même méridien. L'extrémité septentrionale de l'isle Albemarle est entourée de rochers qui s'avancent à deux milles en mer; elle est située par  $0^{\circ} 15' N$  et  $90^{\circ} 58' O$ . Le Capitaine Cowley l'a nommée *Cap Albemarle*. L'extrémité méridionale de l'isle, le *Cap Rose* de Colnet, gît par  $1^{\circ} 00' S$  et  $90^{\circ} 52'$ .

La carte du Capitaine Pipon donne à la côte entre les Caps Rose et Woodford une direction droit à l'Est, et le dernier s'y étend de 8 à 9 milles plus vers l'Est que sur la carte de Colnet. Quoique celui-ci n'ait pas vu d'aussi près la partie méridionale d'Albemarle que le Capitaine Pipon, on ne saurait cependant admettre sans restriction la correction de ce dernier, parceque dans ce cas la distance entre les deux Isles Albemarle et Indéfatigable serait beaucoup moindre, qu'elle ne doit l'être d'après la carte du Capitaine Hall. En conséquence je n'ai étendu le Cap Woodford que de quatre milles vers l'Est, de sorte que la longitude sera  $90^{\circ} 36'$ .

La position des Isles Bruttle et Crossmann, situées à proximité du Cap Woodford, diffère sur les cartes de MM. Pipon, Colnet et Hall. D'après la carte du premier, tout l'espace entre ces deux isles et celle d'Albemarle est rempli de rochers, ce qui est peut-être juste; mais la distance entre les isles Crossmann et Indefatigable, qu'il fixe à 6 milles, est sans doute trop petite. Le Capitaine Hall qui passa ici en allant de l'isle d'Abingdon à celle de Charles, fixe cette distance à 15 milles, et d'après la carte de Colnet elle est de 13 milles. J'ai cru devoir adopter cette dernière détermination.

#### I S L E N A R B O R O U G H.

Cette isle étant située dans le milieu de l'enfoncement qui se trouve à la côte occidentale de l'isle Albemarle, forme deux baies, dont l'une est située au Nord et l'autre au Sud de l'isle. Celle du Sud est nommée par Cowley *Baie Elizabeth*. Colnet voulut en faire la reconnaissance, mais il ne trouva nulle part de mouillage, pas même

à  $1\frac{1}{2}$  milles de terre. Celle du Nord fut nommée par lui *Baie de Banks*; elle est probablement la même que la Baie de Monk de Cowley. Colnet n'ayant pas examiné les Baies d'Elizabeth et de Monk, on ignorait si l'isle de Narborough était jointe à l'isle Albemarle ou non (\*). Le Capitaine Porter a résolu le premier ce problème, et a trouvé la séparation de ces deux isles, par où il passa. Il donna à ce canal le nom de *Decatur passage*; la sonde y donna 80 à 80 brasses. Le Capitaine Pison y a passé aussi, et le Capitaine Fyffe l'a fait examiner par ses chaloupes.

L'isle Narborough a une étendue plus considérable sur la carte du Capitaine Pison que sur celle de Colnet. D'après lui le Cap Hammond, formant la pointe méridionale de l'isle, se trouve de 4' plus vers le Sud, de même la pointe NE étant placée de  $2\frac{1}{2}'$  plus au Nord, que sur la carte de Colnet, il se trouve que l'isle aurait cinq milles de plus en longueur, que ne l'indique le Capitaine Colnet.

A la distance de deux milles de la côte orientale de l'isle Albemarle gît *l'Isle enchantée* de Cowley (enchanted island), nommée ainsi parcequ'elle lui apparut sous différentes formes, tantôt comme une forteresse en ruines, tantôt comme une grande ville etc. Elle est située par  $0^{\circ} 31' S$  et  $90^{\circ} 40'$ . Directement à l'Ouest du Cap Albemarle à la distance de sept lieues, se trouve un grand rocher nud qui a à peu-près un quart de mille de circonférence, et auquel Cowley a donné le nom de *Rodondo*; on l'apercevait à neuf lieues de distance. Vancouver et Colnet ont déterminé sa position géographique par  $0^{\circ} 15' N$  et  $91^{\circ} 30'$ ; sur la carte du Capitaine Hall elle est marquée par  $91^{\circ} 21'$ .

#### I S L E J A M E S.

Un canal de 4 à 5 lieues de largeur sépare l'Isle d'Albemarle de l'isle nommée par Cowley *Duke of York island*, mais qui porte sur

(\*) The apparent point of division of these islands (Albemarle and Narborough) is so low on both, that i am in doubt whether they are separated. Colnet voyage pag. 146.

sa carte le nom de James. L'étendue de cette isle depuis son extrémité NO ou le *Cap Stephens* jusqu'à celle du Sud, nommée par Colnet *Cap Nepean*, est de huit lieues. Le *Cap Stephens* gît d'après Colnet par  $0^{\circ} 5' S$  et  $90^{\circ} 22'$ , et le *Cap Nepean* par  $0^{\circ} 28' S$  et  $90^{\circ} 26'$ .

On voit encore sur la carte du Capitaine Pipon près du *Cap Nepean*, une petite isle que je nommerai aussi *Nepean*. Quoiqu'elle ne se trouve ni sur la carte de Colnet ni sur celle de Porter, on ne saurait néanmoins douter de son existence, vû que la frégate le *Tagus* a passé entre cette isle et le *Cap Nepean*.

Sur la côte Ouest de l'Isle James se trouve une montagne, remarquable par sa figure et sa hauteur qui d'après le Capitaine Hall est de plus de mille pieds. Il lui donne le nom de *Pain de Sucre* et il dit, que si le dôme de l'église de St.-Paul était sur une plus grande échelle, il lui ressemblerait beaucoup. Cette montagne est située d'après les observations du Capitaine Hall par  $0^{\circ} 18' S$  et  $90^{\circ} 28' 28''$ , ou  $18^{\circ} 57' 28''$  à l'Ouest de Valparaíso, dont il avait fixé la position par l'occultation d'une étoile à  $71^{\circ} 31' 00''$ . Sur la carte du Capitaine Colnet, cette montagne est placée par  $0^{\circ} 18' S$  et  $90^{\circ} 42' 30''$  c. à. d.  $14'$  plus Ouest que celle du Capitaine Hall. En adoptant cette correction j'ai diminué les longitudes du *Cap Nepean* et du *Cap Stephens* de  $14'$ .

A quelques milles au NE de la montagne du *Pain de sucre* se trouve une grande baie, nommée *Albany Bay* d'après une petite isle qui l'abrite contre les vents du Nord. Ce furent les Boucaniers qui lui donnèrent ce nom, et qui faisaient leur principal séjour dans cette baie. Colnet y mouilla et il en fait un grand éloge; elle est entièrement abritée du côté de l'Ouest par l'isle d'Albemarle. Le brassage dans l'intérieur de la baie est de 7 à 15 brasses; le bois y est en abondance, et quoique Colnet n'y ait trouvé de l'eau douce qu'à un seul endroit, il croit cependant qu'on pourroit en trouver davantage. Le Capitaine Porter n'est pas de cet avis, mais en général on trouve très peu d'eau dans toutes ces isles. La Baie d'Al-

bany abonde en poissons et en tortues qui sont d'une qualité supérieure. D'après les observations du Capitaine Colnet, la position géographique de cette baie, dont le Capitaine Porter a changé le nom dans celui de *Cowan*, nom d'un de ses officiers, est par  $0^{\circ} 12' S$  et  $90^{\circ} 40'$ , longitude qui doit être diminuée d'autant que la longitude du Pain de sucre se trouvait plus occidentale que celle du Capitaine Hall c. à. d. de 14 minutes, elle sera donc  $90^{\circ} 26'$ .

Sur la côte Nord de l'isle et à six lieues à l'Est de la Baie Albany, on en trouve une seconde qui d'après le Capitaine Porter est toute aussi sûre que celle d'Albany. Elle fut nommée *Baie d'Adams*, d'après le nom de l'aumonier de la frégate qui en fit la reconnaissance et qui à ce qu'il paraît, était chargé de la partie hydrographique à bord de la frégate Essex. On y mouilla à un demi mille de terre par 13 brasses, fond de sable. La carte du Capitaine Porter marque encore plusieurs islots à l'Est et au Sud de l'isle que j'ai également placés sur ma carte, mais pour ce qui regarde la côte occidentale de l'isle James, j'ai cru devoir suivre préférentiellement celle du Capitaine Colnet, nonobstant la critique sévère que fait le Capitaine Porter en plusieurs endroits de son journal de la carte du Capitaine Colnet, et on va voir si j'ai eu tort (\*). Le Capitaine Colnet a reconnu en canot toute la côte occidentale de l'isle James. Il dit distinctement, qu'il en atteignit l'extrémité méridionale par  $0^{\circ} 28' S$ , nommée par lui Cap Nepean, il parle aussi d'un petit ruisseau tout près de ce cap qu'il a nommé *Watson creek*, tandis que sur la carte du Capitaine Porter la côte occidentale de l'isle James ne s'étend que jusqu'à  $0^{\circ} 18' S$ . Si cette détermination de latitude était exacte, cette côte devait se terminer par la montagne, nommée par le Capitaine Hall Pain de sucre, dont la latitude est  $0^{\circ} 18'$ ; or nous savons par Colnet et par Hall, qu'elle s'étend

(\*) On peut juger de la sévérité, avec laquelle le Capitaine Porter traite le Capitaine anglais, par les paroles suivantes: We were now convinced that no reliance whatever was to be placed on Colnet's voyage, which has been drawn only from fancy or the incorrect informations of others. (Porter's voyage pag. 158.)

plus loin vers le Sud. Mais ce qui prouve le plus en faveur de la carte du Capitaine Colnet, ce sont les propres mots du Capitaine Porter pag. 220, où il dit: qu'il a examiné l'Isle de James jusqu'à 12 milles au Sud de la Baie d'Albany, dans l'espérance de trouver de l'eau douce. Or cette baie étant par  $0^{\circ} 12' S$ , il a donc examiné l'isle jusqu'au parallèle de  $0^{\circ} 24'$ , ce qui est six milles plus au Sud qu'il n'en a placé la pointe méridionale sur la carte. Dans un autre endroit il dit avoir été jusqu'au ruisseau Watson Creek, qui est aussi par  $0^{\circ} 24' S$ . Au reste, on ne sauroit douter de la précision des latitudes observées par le Capitaine Colnet; en effet, la latitude de la plupart des isles sur la carte du Capitaine Porter coïncidant parfaitement avec celle du Capitaine Colnet, comme p. ex. celle de l'Isle Rodondo, de l'isle Cowley, de l'isle Albany, du Cap Marshall et d'autres, il n'est pas probable qu'il puisse se trouver une erreur de dix minutes uniquement à la partie méridionale de l'isle James. Il est clair que Mr. Adams, ou celui qui a construit la carte des Isles Gallapagos pour accompagner le journal du Capitaine Porter, a pris la pointe SO de la Baie d'Albany pour la pointe Sud de l'Isle James, et qu'il n'a pas dessiné la côte qui se trouve au Sud de la baie.

## ISLE NORFOLK.

L'Isle James étant incorrectement placée sur la carte du Capitaine Porter, il est à craindre qu'il n'en soit de même pour la position de l'isle, à laquelle il a donné son nom et qui se trouve placée sous celui de Norfolk sur la carte de Cowley. Quoiqu'elle y soit placée à l'Est de l'Isle James au lieu de s'en trouver au Sud, on ne sauroit cependant douter de son identité avec l'Isle Porter: elle est certainement l'unique grande isle à proximité de l'Isle James, parceque s'il y en existait encore une de pareille étendue outre celle de Norfolk, elle n'aurait pas échappé à Cowley qui a donné des noms jusqu'à la plus petite des Isles Gallapagos. Il est évident d'après le cours de Colnet indiqué sur sa carte, que passant à une certaine

distance devant l'Isle Norfolk, il a été induit par sa conformation dans une erreur, à laquelle plusieurs autres navigateurs ont été sujets dans des circonstances pareilles: le milieu de cette isle étant probablement plus bas que ses deux extrémités NE et SO, ces dernières ont été prises pour deux isles séparées, et placées comme telles sur sa carte sous les noms de *Jervis* et *Duncan*, erreur qu'on ne saurait laisser subsister (\*). Le Capitaine Porter de son côté, croyant avoir fait une nouvelle découverte, a donné son nom à cette même isle. Il en est de même du Capitaine Fyffe qui l'a nommée *Indefatigable*, d'après le nom du vaisseau qu'il commandait. Selon les observations contenues dans le journal du Capitaine Porter, la pointe NE de l'Isle Porter ou Indefatigable, que je nomme Norfolk, gît par  $0^{\circ} 31' N$  et  $90^{\circ} 12' 45'' E$ , et sa pointe NO par  $0^{\circ} 42' N$  et  $90^{\circ} 27' E$ , ce qui lui donnerait 18 milles d'étendue dans une direction NE et SO  $37^{\circ}$ , tandis que sur la carte du même navigateur son étendue est marquée à 29 milles, dans une direction NE et SO  $65^{\circ}$ . D'après le mémoire de Mr. Foster la latitude de son extrémité septentrionale est de  $0^{\circ} 33' 36''$ .

Le Capitaine Porter donne le nom de *Rochers de Bainbridge* à deux rochers qui se trouvent à l'extrémité NE de l'isle Norfolk. Il est à remarquer ici que sur sa carte les Rochers de Bainbridge sont placés à la côte orientale de l'isle, tandis que ceux situés sur la côte NE n'y ont point de nom. J'ai préféré suivre l'autorité du journal.

A la partie NO et NE de l'isle, le Capitaine Cowley place les Baies de Norwich et de Yarmouth; ces deux enfoncemens ne sont peut-être que l'entrée Nord et Sud du canal qui sur la carte de Porter sépare une petite isle de l'Isle Norfolk.

Le Capitaine Hall sur sa carte, place à l'Ouest de l'Isle Norfolk plusieurs petites isles, qui, jointes à l'Isle Enchantée de Cowley et

(\*) Il est assez probable que l'Isle nommée Norfolk par Colnet n'existe pas du tout, parce qu'aucun des navigateurs qui ont visité après lui ces îles, n'a vu d'isle quelconque à l'Est de celle de James.

à un groupe de rochers remarquables par leur couleur blanche, y retrécissent et embarrassent beaucoup le passage. D'après cette même carte, la distance entre l'Isle Nepean et les rochers blancs est de cinq milles, ainsi que celle entre ces derniers et les isles voisines de l'Isle Norfolk, de huit milles. Ces rochers, d'après le mémoire de Mr. Foster sont situés par  $0^{\circ} 33' 36''$  et sous le même méridien avec le Pain de Sucre; on ne sauroit adopter cette position, parcequ'alors ces rochers doivent être trop près de l'Isle de Nepean et un passage entre eux deviendrait presque impossible. Je les ai donc placé un peu plus loin vers l'Ouest par  $90^{\circ} 32'$  de longitude.

## ISLE CROSSMAN.

L'Isle nommée *Downes* par le Capitaine Porter, n'est autre que l'Isle *Crossmann* de Cowley. Le Capitaine Hall qui a passé entre celle-ci et l'Isle Norfolk, la place dans une direction SO à 12 milles de la pointe SO de cette dernière. D'après la carte de Porter cette distance n'est que de 6 milles.

## ISLE BARINGTON.

L'Isle *Barington* de Colnet gît au SE de celle de Norfolk; elle a d'après Colnet une direction NE et SO, mais d'après le Capitaine Pignon sa direction est presque Est et Ouest. Le premier la place de 10' plus au Nord que le dernier, position que j'ai cru devoir adopter.

## ISLE DU ROI CHARLES.

L'Isle la plus méridionale des Isles Gallapagos reçut du Capitaine Cowley le nom du Roi Charles (King Charles Island). Elle a environ cinq lieues de longueur dans une direction N et S. Sa pointe SO, nommée *Saddle point*, est située d'après les observations du Capitaine Hall par  $1^{\circ} 20' S$  et  $90^{\circ} 10' 30'' O$ . Près de cette pointe par  $9^{\circ} 6' 35''$ , il y a une baie que Hall, d'après Colnet, nomme *Post office bay* et où il mouilla le 4 Janvier 1822; cependant sur la carte de Colnet, publiée dans le journal de son voyage, on ne trouve ni

\*\*

le nom de Saddle point, ni celui de Post office Bay. La pointe SO de l'isle y est marquée par  $1^{\circ} 22'$  et  $90^{\circ} 40'$ , ce qui est de  $29' 30''$  plus Ouest que la longitude du Capitaine Hall. La Baie de la Poste doit être la même que celle nommée par le Capitaine Porter, *Baie d'Essex*, qu'il place par  $1^{\circ} 18'$  et  $90^{\circ} 35'$ . Un grand rocher noirâtre, nommé *Dismal Rock*, forme selon lui son extrémité NO.

A l'Est de l'Isle de Charles se trouvent cinq isles nommées par Colnet, *Enderby*, *Champion*, *Caldwell*, *Watson* et *Gardner*. La dernière qui est aussi la plus méridionale de ces cinq isles, a été déterminée par le Capitaine Hall; son centre gît par  $1^{\circ} 22' 32''$  S et  $89^{\circ} 58' 32''$ ; sur la carte de Colnet elle est marquée de  $20' 30''$  plus à l'Ouest: correction qui doit être appliquée aux Isles Enderby, Watson, Champion et Caldwell, dont les longitudes deviennent par là  $90^{\circ} 04'$ ;  $89^{\circ} 58'$ ;  $90^{\circ} 02'$ ;  $90^{\circ} 02'$ .

#### I S L E H O O D.

A l'Est de l'Isle Charles se trouve l'isle qui a été nommée par Colnet *Hood*; elle a d'après lui une longueur de quatre lieues dans une direction NNO et SSE; sa largeur à la partie Nord n'excede pas deux milles. D'après le Capitaine Porter elle est à peu près ronde, ayant un diamètre de quatre lieues; ce qui peut être est plus exact, puisqu'il se trouve dans la partie Nord de l'isle une baie formée par plusieurs isles où le Capitaine Porter mouilla et qu'il nomme *Baie du Commodore Rodgers*; elle avait reçu le nom de *Gardner* du Capitaine Colnet. Le meilleur mouillage est au milieu de la baie par 12 brasses d'eau; on y est parfaitement abrité. La position géographique de cette baie est d'après Colnet  $1^{\circ} 18'$  S et  $89^{\circ} 30' 30''$ ; si on en deduit  $20' 30''$ , il reste  $89^{\circ} 10'$ .

Au NO de l'Isle de Hood à la distance de sept milles, gît selon le Capitaine Colnet *l'Ecueil Macgowen*. Quoique le Capitaine Porter dise distinctement pag. 234, que cet écueil n'existe que sur la carte du Capitaine Colnet, puisqu'un ressif réuni à la partie NO de l'Isle Hood ne peut être le même que celui de Macgowen, il n'a cependant pas hésité à le placer sur sa carte fidèlement d'après la posi-



tion que lui assigne Colnet. Nous restons donc dans l'incertitude, s'il faut s'en tenir au texte du Capitaine Porter ou bien à sa carte.

## ISLE CHATHAM.

L'isle la plus orientale et, après l'Isle Albemarle, la plus grande des Gallapagos, c'est l'Isle *Chatham*; elle est située entre les parallèles de  $0^{\circ} 45'$  et de  $1^{\circ} 15' S$ ; son étendue du NE au SO est de 13 lieues, et sa largeur moyenne de dix milles. La *Baie de Stephens*, une grande baie, où Colnet et le Capitaine Porter ont mouillé, est située dans la partie SO de l'isle; le mouillage y est excellent par 12 et 20 brasses d'eau. Au milieu de l'ouverture de cette baie, se trouve un rocher, *Kiker*, qu'on laisse à tribord en entrant, c'est-à-dire qu'on passe entre ce rocher et la pointe NE de la baie; quand on a mouillé, le rocher de *Kiker* reste à l'OSO à deux milles de distance; la position géographique du rocher d'après Colnet est par  $0^{\circ} 51' S$  et  $89^{\circ} 38'$  de longitude; en la diminuant de  $20'$ , on aura  $89^{\circ} 18'$ . A huit milles au S  $55^{\circ} O$  de ce rocher, on en trouve un second, nommé *Rocher de Dalrymple*. Sur la côte orientale de l'Isle de Chatham est située la *Baie de Hobb*, et sur la côte occidentale *Wreck Bay* que Colnet nomme ainsi, parcequ'il y trouva les débris d'un vaisseau naufragé; aucune de ces deux baies ne paraît être sûre, mais ce navigateur recommande beaucoup la Baie de Stephens.

Les isles nommées par Cowley, Lord Abingdon, Lord Wenman, Bindlo et Lord Culpepper, sont les plus septentrionales de cet archipel.

## ISLE ABINGDON.

L'Isle *Abingdon* a une étendue de cinq lieues dans une direction Nord et Sud. Une baie d'un mille de largeur se trouve à la partie méridionale de l'isle; elle est située entre le Cap Chalmers, pointe SO de la baie et le Cap Ibbetson, pointe Est; elle est entièrement exposée aux vents de SSE qui sont les vents regnants dans ces parages, et n'offre conséquemment dans la mauvaise saison aucune sûreté aux vaisseaux qui viennent y mouiller; aussi n'y a-t-il point

d'eau sur l'isle. Sur la carte du Capitaine Porter la baie porte le nom du Commodore Rodgers. Le Capitaine Hall s'est arrêté ici pendant quelques jours pour faire des observations de pendule. Le mouillage de la frégate Conway était par 18 brasses fond de sable; le Cap Ibbetson restait alors au N 83° E, et le Cap Chalmers au S 86° O; une haute montagne au centre de l'isle au N 30° O. La position géographique de la pointe SO de la baie est d'après les observations du Capitaine Hall par 0° 32' 19" et 90° 20' 39"; d'après celles du Capitaine Colnet par 0° 30' et 90° 48'.

La variation de l'aiguille aimantée en 1822 était de 8° 20' Est; le Capitaine Colnet la trouva 8° en 1794.

La plus grande élévation de l'eau observée le 10 Janvier, quatre jours après la pleine lune, fut de 6 pieds 10 pouces. La mer était pleine ce jour là à quatre heures de l'après midi, et étaie à 11h. Le 14 Janvier la mer était pleine à 6h35' du matin et à 6h 45' l'après midi l'eau s'éleva de 4 pieds 5 pouces.

La pointe septentrionale de l'isle, située par 0° 48' N et 90° 20', est entourée de rochers qui portent le nom de *Rochers de Norries*. Cowley marque encore sur sa carte un rocher *Rycot* à la partie occidentale de l'isle; mais probablement il n'existe pas, n'étant marqué ni sur la carte de Colnet ni sur celle du Capitaine Porter.

#### I S L E B I N D L O.

L'Isle *Bindlo* est d'après Colnet de peu d'étendue, mais comme il n'a pas vu sa partie orientale, on peut présumer, qu'elle est plus grande qu'il ne l'a dessinée sur sa carte. Sur la carte du Capitaine Porter elle a dans une direction Est et Ouest une longueur de 13 milles; sur celle du Capitaine Hall sa longueur du NO au SE est de huit milles. Sa position géographique est 0° 24' N et 90° O.

#### I S L E S W E N M A N E T C U L P E P P E R.

Les Isles de Wenman et de Culpepper sont très incorrectement placées sur la carte de Cowley, et donnent une juste idée de l'imperfection

de l'hydrographie de ce temps. Il donne à chacune de ces isles une étendue de 15 lieues; d'après Vancouver qui passa entre les deux isles, ainsi que d'après Colnet, la circonférence de l'Isle de Wenman n'est que de huit milles, et celle de Culpepper encore moins. La première est située par  $1^{\circ} 23' N$ . et d'après les observations de Colnet par  $91^{\circ} 44'$ ; la seconde par  $1^{\circ} 42' N$  et  $92^{\circ} 02'$ . En diminuant ces longitudes de 28', on aura  $91^{\circ} 16'$  et  $91^{\circ} 34'$ .

## ISLES EURE ET DASSIGNY.

On trouve sur la carte de Cowley à l'Est de l'Isle Bindlo deux isles, dont l'une est par  $0^{\circ} 20' N$  et l'autre précisément sous l'Equateur. La première porte le nom *d'Eure*, la seconde de *Dassigny*; il faut croire qu'elles sont très petites, ou que leur position est très incorrecte, car Colnet n'en eut aucune connaissance; il paraît cependant qu'une de ces isles existe: le Capitaine Porter a marqué sur sa carte par  $0^{\circ} 25' N$  et  $89^{\circ} 30'$  une isle que plusieurs baleiniers prétendent avoir vue; cette isle doit être l'Isle Eure et c'est sous cette latitude que j'ai placé sur ma carte l'Isle Eure. Sur celle de Hall une isle, dont la position correspond à celle d'Eure, est placée par  $0^{\circ} 28' N$  et  $89^{\circ} 42' O$ ; il est cependant à douter qu'elle ait été vue à bord de la frégate. Le Lieutenant Downes qui commandait sous les ordres du Capitaine Porter la corvette Essex Junior, a aussi vu terre dans cette position. Il est à regretter que ni le Capitaine Porter, ni le Lieutenant Downes ne l'aient pas reconnue de près, car il est probable qu'ils auraient alors trouvé l'Isle de Dassigny qui doit assurément exister. Sur la carte de Cowley elle gît dans le SO de l'Isle Eure, par conséquent entre cette isle et l'Isle James.

Quoique cet archipel soit situé sous l'Equateur, la chaleur y est cependant modérée. La brise de mer rafraîchit l'atmosphère pendant le jour, tandis que la nuit elle souffle de terre. Les mois de Novembre, Décembre et Janvier sont pluvieux et le temps orageux; mais les mois de Mai, Juin, Juillet et Août sont beaux et le temps constant. Dampier, Cowley et Colnet font l'éloge de ces isles, et les

VENTS ET  
COURANS.

recommandent particulièrement comme une relâche commode pour prendre des rafraîchissemens.

Les vents régnants sont du SSE, et les courans du SE au NO sont si impétueux, qu'on doit être fort sur ses gardes en naviguant près de ces isles. Le Capitaine Hall ayant l'intention de s'arrêter dans la Baie d'Albany, située presque sous l'Equateur même, pour faire ses observations de pendule, dans son passage entre les Isles Albe-marle et James fut entraîné par les courants au delà de l'Equateur. Par une comparaison exacte entre les observations et le point de l'estime, le Capitaine Hall obtenoit pour résultat que le courant portait au N  $40^{\circ}$  O avec une vitesse de  $1\frac{1}{4}$  à  $1\frac{1}{2}$  milles par heure (\*). Colnet trouva au Nord du Rocher Rodondo pendant le mois d'Avril un courant portant au Nord de la vitesse de 4 à 5 milles par heure; mais à l'Ouest du rocher, le courant portait à l'Ouest; les vents étaient alors généralement foibles.

(\*) Mémoire du Lieutenant Foster.







|                              | Indications des Points.                       | Latitude Boréale. | Longitude orientale.     |                          | Indications des points.   | Latitude Boréale. | Longitude orientale. |
|------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Baie de Bristol.             | Promontoire de Constantin.                    | 58° 28' 00'       | 201° 15' 00'             | Isle Amherst.            | Groupe de Sir James-Hall, |                   |                      |
|                              | Isle Hagemeister, P-te Sud (Calm point) . . . | 58. 33. 30.       | 198. 49.                 |                          | isle Nord. . . . .        | 37° 58'           | 124° 44' 30'         |
|                              | Cap Newenham . . . .                          | 58. 42.           | 197. 36.                 |                          | D. isle Sud . . . .       | 37. 39. 30'       | 125. 13.             |
|                              | Cap Etolin . . . . .                          | 58. 38.           | 201. 40.                 |                          | Cap Basil . . . . .       | 36. 07. 38.       | 126. 42. 22.         |
|                              | Embouchure du fleuve Ougaguck . . . . .       | 57. 52.           | 202. 36.                 |                          | Isle Windsor. Cartle .    | 34. 40.           | 126. 08.             |
| <b>PRESQU'ISLE DE CORÉE.</b> |                                               |                   |                          |                          | Isle Thistle . . . . .    | 34. 22. 39.       | 126. 02. 52.         |
| <i>N° 21 de l'Atlas.</i>     |                                               |                   |                          |                          | Murray Sound . . . . .    | 34. 22.           | 126. 06.             |
| C o r é e.                   | Embouchure du fleuve Yalou-Kieng. . . . .     | 40. 00.           | 124. 36.                 | Isle Clifford . . . . .  | 36. 43. 30.               | 125. 55.          |                      |
|                              | Embouchure du fleuve Toumen . . . . .         | 42. 30.           | 131. 00.                 | Isle Montreal . . . . .  | 34. 20.                   | 126. 08.          |                      |
|                              | Rochers blancs . . . . .                      | 41. 39.           | 130. 17.                 | Isle Lyra . . . . .      | 34. 10.                   | 126. 08.          |                      |
|                              | Roche blanche . . . . .                       | 40. 36.           | 129. 17. 30.             | Isle Hutton. . . . .     | 36. 08.                   | 126. 15.          |                      |
|                              | Baie de Broughton, Pointe N. D. Pointe S.     | 40. 00.           | 128. 28. 30.             | High peaked island ! .   | 34. 5. 30.                | 125. 15.          |                      |
|                              | Isle de l'Argonaute . . . .                   | 37. 52.           | 129. 50.                 |                          |                           |                   |                      |
|                              | Isle Dagelet, Pointe NE.                      | 37. 25.           | 130. 56.                 | <b>EMPIRE DU JAPON.</b>  |                           |                   |                      |
|                              | Ville de Sanpou. . . . .                      | 37. 12.           | 118. 36.                 | <i>N° 22 de l'Atlas.</i> |                           |                   |                      |
|                              | Cap Clonard . . . . .                         | 36. 03.           | 129. 38. 30.             | <b>ISLE KIUSIU.</b>      |                           |                   |                      |
|                              | Embouchure de la rivière Pinghai . . . . .    | 36. 43.           | 128. 30.                 | Nangasaky . . . . .      | 32° 45' 00'               | 129° 52' 00'      |                      |
|                              | Port Chosan . . . . .                         | 35. 02.           | 129. 15. 30.             | Cap Nomo . . . . .       | 32. 35. 10.               | 129. 42. 30.      |                      |
|                              | Isle Haute . . . . .                          | 34. 16. 30.       | 127. 09.                 | Cap Seurote . . . . .    | 32. 58. 30.               | 129. 35.          |                      |
|                              | Cap Providence . . . . .                      | 34. 24.           | 127. 14.                 | Ville d'Omura. . . . .   | 33. 00.                   | 130. 07.          |                      |
|                              | Pointe SO de la Corée.                        | 34. 20.           | 126. 45.                 | Port de Firando . . . .  | 33. 39.                   | 129. 36.          |                      |
|                              | Pointe Nord . . . . .                         | 34. 40. 30.       | 129. 29. 30.             | Pointe NO de Kiusiu .    | 33. 42.                   | 129. 45.          |                      |
|                              | Pointe Est . . . . .                          | 34. 18. 45.       | 129. 30.                 | Pointe N. . . . .        | 34. 04.                   | 130. 55.          |                      |
|                              | Pointe Sud. . . . .                           | 34. 06. 30.       | 129. 15.                 | Pointe NE . . . . .      | 33. 53.                   | 131. 53.          |                      |
|                              | Isle Colnet . . . . .                         | 34. 16. 30.       | 129. 55. 45.             | Ville de Kokura . . . .  | 33. 53.                   | 131. 17.          |                      |
|                              | Pointe occidentale . . . .                    | 33. 18.           | 126. 25.                 | Isle Amakusa, P-te NO.   | 32. 26.                   | 130. 05.          |                      |
|                              | Roches près la pointe occidentale . . . . .   | 33. 16. 30.       | 126. 23.                 | Cap Boungo . . . . .     | 33. 20.                   | 132. 05.          |                      |
| Pointe méridionale . . . .   | 33. 11.                                       | 126. 28. 30.      | Cap Tschirikoff . . . .  | 32. 14.                  | 131. 42.                  |                   |                      |
| Pointe orientale . . . . .   | 33. 18. 30.                                   | 126. 56.          | Cap Cochrane. . . . .    | 31. 51.                  | 131. 27.                  |                   |                      |
| Pointe NE . . . . .          | 33. 30.                                       | 127. 07.          | Cap Danville . . . . .   | 31. 28.                  | 131. 27.                  |                   |                      |
| Isle Basse . . . . .         | 33. 56.                                       | 126. 50.          | Cap Nagaëff . . . . .    | 31. 15.                  | 131. 11.                  |                   |                      |
|                              |                                               |                   | Cap Tschitschagoff . . . | 30. 56. 45.              | 130. 36. 30.              |                   |                      |
|                              |                                               |                   | Pic Horner . . . . .     | 31. 09. 30.              | 130. 28.                  |                   |                      |
|                              |                                               |                   | Isle Sakoura . . . . .   | 31. 30.                  | 130. 42.                  |                   |                      |
|                              |                                               |                   | Cap Tichesma. . . . .    | 31. 24.                  | 130. 02.                  |                   |                      |
|                              |                                               |                   | Cap Kagul . . . . .      | 31. 44.                  | 130. 07.                  |                   |                      |
|                              |                                               |                   | Ville de Cagoxima . . .  | 31. 33.                  | 130. 34.                  |                   |                      |
|                              |                                               |                   | Mont Choubert . . . . .  | 31. 41.                  | 131. 12.                  |                   |                      |
|                              |                                               |                   | Mont Ounga . . . . .     | 31. 46.                  | 130. 14.                  |                   |                      |

|  | Indications des points.      | Latitude<br>Boréale. | Longitude<br>orientale. |  | Indications des points.      | Latitude<br>Boréale. | Longitude<br>orientale. |
|--|------------------------------|----------------------|-------------------------|--|------------------------------|----------------------|-------------------------|
|  | Rocher Nadiejda . . .        | 31° 42' 40"          | 129° 34' 00"            |  | Pointe N de l'Isle d'Oki.    | 36° 30' 00"          | 133° 16' 00"            |
|  | Rochers Sympégades . . .     | 31. 28.              | 129. 38.                |  | Cap Tanga . . . . .          | 35. 52.              | 135. 25.                |
|  | Isles Meac-Sima; Islot NE.   | 31. 49.              | 129. 51.                |  | Port de Footori . . . . .    | 35. 24.              | 134. 34.                |
|  | D. Islot SO.                 | 31. 35.              | 129. 40.                |  | Port Tanaba . . . . .        | 35. 28.              | 135. 24.                |
|  | Isle Ki . . . . .            | 33. 55.              | 129. 45.                |  | Port Komaba . . . . .        | 35. 36.              | 135. 50.                |
|  | Cap Gotto . . . . .          | 32. 35.              | 128. 44.                |  | Port Daysiousi . . . . .     | 36. 15.              | 136. 48.                |
|  | Isle Tanega-Sima; pointe N.  | 30. 42. 30.          | 131. 00. 00.            |  | Port Komats . . . . .        | 36. 24.              | 136. 58.                |
|  | Isle Jakono-Sima . . . . .   | 30. 23.              | 130. 30.                |  | Cap Noto . . . . .           | 37. 36.              | 137. 20.                |
|  | Isle Seriphos. . . . .       | 30. 43. 30.          | 130. 47. 27             |  | Isle Boukoura . . . . .      | 37. 30.              | 137. 03.                |
|  | Isle Oumaro. . . . .         |                      |                         |  | Isle Jootsi-Sima . . . . .   | 37. 51.              | 136. 56.                |
|  | Isle du Souffro. . . . .     | 30. 43.              | 130. 17. 27             |  | Isle Astrolabe . . . . .     | 37. 36.              | 136. 50.                |
|  | Jeto-Sima. . . . .           |                      |                         |  | Cap des Russes . . . . .     | 39. 50.              | 130. 44.                |
|  | Isle Apollos. . . . .        | 30. 43. 45.          | 130. 24.                |  | Cap Jetsiou . . . . .        | 37. 17.              | 137. 52.                |
|  | Isle Taka-Sima. . . . .      |                      |                         |  | Port Toyama . . . . .        | 36. 56.              | 137. 50.                |
|  | Isle St.-Clair. . . . .      | 30. 45. 15.          | 129. 54. 15             |  | Port Itouvo-gawa . . . . .   | 37. 13.              | 138. 13.                |
|  | Isle Kouro-Sima. . . . .     |                      |                         |  | Cap Jatsou-Saky . . . . .    | 37. 25.              | 138. 32.                |
|  | Isle Julie . . . . .         | 30. 27.              | 130. 14. 30.            |  | Port Takata . . . . .        | 37. 15.              | 138. 32.                |
|  | Oreilles d'Ane . . . . .     | 32. 02. 30.          | 128. 36. 30.            |  | Isle Ava-Sima . . . . .      | 38. 30.              | 139. 30.                |
|  | Isle Yerabou . . . . .       | 30. 00.              | 130. 04.                |  | Ville de Fonziou. . . . .    | 39. 20.              | 146. 04.                |
|  | Isle Kikiay. . . . .         | 29. 30.              | 130. 18.                |  | Ville Akita. . . . .         | 39. 38.              | 140. 07.                |
|  | Isle Pinnacle . . . . .      | 29. 53.              | 129. 48.                |  | Isle Sado {Pointe N. . . . . | 39. 04.              | 138. 20.                |
|  | Harbour island . . . . .     | 28. 36.              | 130. 14.                |  | { Ville de Sirô. . . . .     | 38. 24.              | 138. 32.                |
|  | Isle Bungelew. . . . .       | 28. 20.              | 130. 15.                |  | Isle Tabu-Sima . . . . .     | 39. 15.              | 138. 50.                |
|  | <b>ISLE SIKOKU.</b>          |                      |                         |  | Ville de Nosiri . . . . .    | 40. 15.              | 140. 05.                |
|  | Ville de Smota sur l'Isle    |                      |                         |  | Cap Gamaley . . . . .        | 40. 37.              | 139. 49.                |
|  | d'Avadsima . . . . .         | 34. 20.              | 135. 03.                |  | Pic Tilesius . . . . .       | 40. 37.              | 140. 10.                |
|  | Cap Jemafar . . . . .        | 34. 18.              | 133. 18.                |  | Cap Greig . . . . .          | 41. 09. 16'          | 140. 08.                |
|  | Cap Ava . . . . .            | 33. 52.              | 135. 00.                |  | Cap Sangar. . . . .          | 41. 16. 30.          | 140. 14.                |
|  | Cap Tosa . . . . .           | 32. 25.              | 133. 17.                |  | Pointe septentrionale de     |                      |                         |
|  | Cap Naka-Oura . . . . .      | 32. 47.              | 132. 32.                |  | Nipon . . . . .              | 41. 31. 40.          | 140. 50.                |
|  | Cap Misaky . . . . .         | 32. 22.              | 132. 15.                |  | Cap NE de Nipon . . . . .    | 41. 22. 45.          | 141. 30.                |
|  | Cap Mourodono-Saky . . . . . | 33. 08.              | 134. 22.                |  | Cap Yatsoudo . . . . .       | 41. 02.              | 141. 46.                |
|  | <b>ISLE NIPON.</b>           |                      |                         |  | Cap Misaky . . . . .         | 40. 42.              | 142. 00.                |
|  | Port-Simonoseky . . . . .    | 33. 00.              | 131. 20.                |  | Cap Kunasaky. . . . .        | 40. 30.              | 142. 00.                |
|  | Ville de Faghi . . . . .     | 34. 40.              | 131. 26.                |  | Port Nambou . . . . .        | 39. 48.              | 142. 20.                |
|  | Ville de Famada. . . . .     | 35. 00.              | 131. 56.                |  | Cap Gore . . . . .           | 38. 39.              | 141. 52.                |
|  | Cap Itsouma . . . . .        | 35. 44.              | 132. 35.                |  | Isle Kinkwazan . . . . .     | 38. 15.              | 141. 52.                |
|  | Mont Zach . . . . .          | 35. 20.              | 132. 10.                |  | Pointe de basse terre (Lage  |                      |                         |
|  | Ville de Jematso dans        |                      |                         |  | Lande Hock) . . . . .        | 37. 30.              | 141. 16.                |
|  | l'Isle Oki . . . . .         | 36. 10.              | 133. 10.                |  | Cap Kennis . . . . .         | 37. 24.              | 141. 30.                |
|  |                              |                      |                         |  | Pointe des dunes (Sand-)     |                      |                         |
|  |                              |                      |                         |  | dynige Rock). . . . .        | 35. 52.              | 141. 00.                |
|  |                              |                      |                         |  | Cap Inboogo-Saky . . . . .   |                      |                         |
|  |                              |                      |                         |  | Cap Blanc . . . . .          | 35. 13.              | 140. 40.                |



| Indications des points.                      | Latitude Boréale. | Longitude Orientale | Indications des points.                                  | Latitude Boréale. | Longitude Orientale. |
|----------------------------------------------|-------------------|---------------------|----------------------------------------------------------|-------------------|----------------------|
| Cap King . . . . .                           | 34° 54' 00"       | 140° 19' 00"        | Isle Kharamoukotan . . .                                 | 49° 08'           | 154° 39' 00"         |
| Mont King . . . . .                          | 35. 20.           | 140. 26.            | Isle Shiashkotan . . . . .                               | 48. 52.           | 154. 08.             |
| Cap Sousaky . . . . .                        | 35. 00.           | 139. 52.            | Isle Ekarma . . . . .                                    | 49. 00.           | 154. 08.             |
| Cap Izou . . . . .                           | 34. 41.           | 139. 03.            | Isle Tchirinkotan . . . . .                              | 48. 44.           | 153. 24.             |
| Cap Sigamy . . . . .                         | 35. 11.           | 139. 44.            | Les Embûches . . . . .                                   | 48. 35.           | 153. 44.             |
| Ville d'Odawara . . . . .                    | 35. 20.           | 139. 15.            | Isle Raoukoko . . . . .                                  | 48. 16. 20"       | 153. 15.             |
| Ville de Jeddo . . . . .                     | 35. 40.           | 139. 50.            | Isle Mataua . . . . .                                    | 48. 06.           | 153. 12. 30.         |
| Mont Fusy . . . . .                          | 34. 50.           | 139. 02.            | Isle Rashau . . . . .                                    | 47. 47.           | 152. 55.             |
| Isle de Vries . . . . .                      | 34. 40.           | 139. 32.            | Isle Ushishir, pointe Sud.                               | 47. 32. 40.       | 152. 38. 30.         |
| Isle Brisée . . . . .                        | 34. 21.           | 139. 36.            | Isle Ketoy . . . . .                                     | 47. 27.           | 152. 27.             |
| Isle A. . . . .                              | 34. 26.           | 139. 41.            | Pic Prevost . . . . .                                    | 47. 02. 50.       | 151. 52. 50.         |
| Isle B. . . . .                              | 34. 28.           | 139. 46.            | Cap Rollin . . . . .                                     | 46. 51.           | 151. 37.             |
| Isle C. . . . .                              | 34. 33.           | 139. 46.            | Pointe NO . . . . .                                      | 47. 11.           | 151. 55.             |
| Isle du Volcan . . . . .                     | 34. 01. 20"       | 139. 34.            | Isle Broughton . . . . .                                 | 46. 42. 30.       | 150. 28. 30.         |
| Isle de Prince. . . . .                      | 33. 48.           | 139. 50.            | Torpo septentrional . . .                                | 46. 32. 45.       | 150. 37. 10.         |
| Isle au large (outer-island)                 | 33. 34.           | 139. 35.            | Torpo méridional . . . . .                               | 46. 29. 15.       | 150. 33. 30.         |
| Isle Fatsizioo . . . . .                     | 33. 06.           | 140. 00.            | Ouroup, cap Kastricoum.                                  | 46. 16.           | 150. 22.             |
| Isle du Sud (Zuyden Eyland)                  | 32. 30.           | 148. 03.            | D. cap Vander-Lynd.                                      | 45. 39.           | 149. 34.             |
| Cap Totomy . . . . .                         | 34. 42.           | 138. 14.            | Pointe NE . . . . .                                      | 45. 38. 30.       | 149. 15.             |
| Cap Yrosaky . . . . .                        | 34. 31.           | 137. 22.            | Cap Ricord, pointe Sud.                                  | 44. 29.           | 146. 34.             |
| Cap Morosaky . . . . .                       | 34. 38.           | 137. 12.            | Cap de Vries, pointe NO.                                 | 45. 37.           | 149. 01.             |
| Cap Sima . . . . .                           | 34. 10.           | 137. 18.            | Cap Trou . . . . .                                       | 45. 08.           | 148. 00.             |
| Pointe méridionale de Ni-pon.                | 33. 25.           | 135. 47.            | {I. Tchikotan} le milieu.                                | 43. 53.           | 146. 43. 30.         |
| Cap Sirasaky . . . . .                       | 33. 52.           | 135. 12.            | {I. Spanberg } La pointe SO                              | 43. 51.           | 146. 45. 30.         |
| Ville d'Osacca . . . . .                     | 34. 41.           | 135. 30.            | Cap Loffzoff . . . . .                                   | 44. 29. 15.       | 146. 08.             |
|                                              |                   |                     | Pic Antoine . . . . .                                    | 44. 31.           | 145. 46.             |
|                                              |                   |                     | Baie des Traitres, établis-<br>sement Japonois . . . . . | 43. 50.           | 145. 16.             |
| <b>ISLES KOURILES.</b>                       |                   |                     | <b>ISLE JESSO.</b>                                       |                   |                      |
| N° 23 de l'Atlas.                            |                   |                     | N° 24 de l'Atlas.                                        |                   |                      |
| Isle Alaid . . . . .                         | 50. 54. 00.       | 155. 32. 00.        | Cap Nadiejda, pointe Sud<br>de l'Isle . . . . .          | 41° 25' 10"       | 140. 09. 30.         |
| Isle Soumshou . . . . .                      | 50. 46.           | 156. 26.            | Cap Broughton, Cap Est.                                  | 43. 38. 30.       | 146. 07. 30.         |
| Isle Poromoushir, Pic Fus                    | 50. 15. 30.       | 155. 10. 10.        | Cap Eroen, pointe SE . . .                               | 41. 49. 30.       | 142. 58. 30.         |
| {Pointe NE . . . . .                         | 50. 46. 30.       | 156. 18.            | Cap Spanberg, pointe NE.                                 | 44. 35.           | 145. 00.             |
| {Pointe SO . . . . .                         | 50. 00.           | 155. 24. 15.        | Cap Soya, pointe Nord.                                   | 45. 31. 15.       | 141. 51.             |
| Isle Shirinky . . . . .                      | 50. 10.           | 154. 58.            | Cap Romanzoff, pointe NO.                                | 45. 25. 50.       | 141. 34. 30.         |
| Isle Monkonrushy . . . . .                   | 49. 51.           | 154. 32.            | Pic de Langle, (sur l'isle<br>de Rioshery) . . . . .     | 45. 11.           | 141. 12. 15.         |
| Islet Avos . . . . .                         | 49. 46.           | 154. 20.            |                                                          |                   |                      |
| Isle Onnekotan, cap Kre-<br>nitzin . . . . . | 49. 19.           | 154. 44.            |                                                          |                   |                      |

| Indications des points.                                | Latitude Boréale. | Longitude Orientale. | Indications des points.                            | Latitude Boréale.           | Longitude Orientale. |              |
|--------------------------------------------------------|-------------------|----------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------|--------------|
| Cap Guibert, sur l'isle de Refunchery . . . . .        | 45° 27' 45"       | 141° 04'             | Cap Ratmanoff . . . . .                            | 50. 48. 30.                 | 143° 53' 15"         |              |
| Port Atkis . . . . .                                   | 43. 20.           | 145. 30.             | Cap Delisle de la Croyere.                         | 51. 00. 30.                 | 143. 43.             |              |
| Port Furek . . . . .                                   | 43. 34.           | 145. 52.             | Pointe des Dunes . . . . .                         | 51. 53.                     | 143. 14.             |              |
| Baie Khakodade, pointe orientale de l'entrée . . . . . | 41. 42.           | 141. 48.             | Colline de Liaison . . . . .                       | 52. 42. 30.                 | 143. 00.             |              |
| Port Edormo (entrée) . . . . .                         | 42. 19. 30.       | 141. 07. 30'         | Cap des Bas-fonds . . . . .                        | 52. 32. 30.                 | 143. 14. 30.         |              |
| Port Notski . . . . .                                  | 43. 45.           | 145. 52.             | Cap Wurst . . . . .                                | 52. 57. 30.                 | 143. 17. 30.         |              |
| Isle Yanikessery . . . . .                             | 44. 29. 45.       | 141. 23. 15.         | Cap Loevenstern . . . . .                          | 54. 03. 15.                 | 143. 42. 30.         |              |
| Cap Esarme . . . . .                                   | 41. 49. 20.       | 141. 20.             | Cap Elizabeth . . . . .                            | 54. 24. 30.                 | 142. 46. 30.         |              |
| Cap Schischkoff . . . . .                              | 44. 20.           | 141. 37.             | Cap Marie . . . . .                                | 54. 17. 20.                 | 142. 17. 45.         |              |
| Isle Teurire . . . . .                                 | 44. 27. 45.       | 141. 16. 45.         | Cap Golovatcheff . . . . .                         | 53. 30. 15.                 | 141. 55.             |              |
| Mont Pallas . . . . .                                  | 44. 00.           | 141. 54.             | Cap Horner . . . . .                               | 46. 08.                     | 142. 28.             |              |
| Cap Malespina . . . . .                                | 43. 42. 15.       | 141. 18. 30.         | Isle Monneron . . . . .                            | 46. 09.                     | 141. 14.             |              |
| Cap Rayten . . . . .                                   | 42. 57.           | 140. 16.             | Baie de Langle . . . . .                           | 47. 45.                     | 141. 58.             |              |
| Cap Novossilzoff . . . . .                             | 43. 14. 30.       | 140. 15. 30.         | Mont Lamanon . . . . .                             | 48. 45.                     | 141. 56.             |              |
| Cap Koutousoff . . . . .                               | 42. 38.           | 140. 01.             | Baie d'Estaing . . . . .                           | 48. 59.                     | 142. 00.             |              |
| Baie de Bonne Espérance (entrée) . . . . .             | 42. 58.           | 144. 22. 00.         | Baie de la Jonquière . . . . .                     | 50. 54.                     | 142. 16.             |              |
| Cap Oota Nitsavou . . . . .                            | 42. 18. 10.       | 139. 46.             | Cap Boutin . . . . .                               | 51. 52.                     | 141. 53.             |              |
| Isle Okosir . . . . .                                  | 42. 09.           | 139. 30.             | Cap Khabaroff . . . . .                            | 53. 38.                     | 141. 26.             |              |
| Cap Sineko . . . . .                                   | 41. 39. 30.       | 139. 54. 15.         | Cap Romberg . . . . .                              | 53. 26. 30.                 | 141. 45.             |              |
| Ville Matsumay . . . . .                               | 41. 30.           | 140. 04.             | Embouchure de la rivière d'Amour . . . . .         | 52. 40.                     | 140. 40.             |              |
| Isle Osima . . . . .                                   | 41. 31. 30.       | 139. 19. 15.         | Baie De Castrie . . . . .                          | 51. 27.                     | 141. 00.             |              |
| Isle Kosima . . . . .                                  | 41. 21. 30.       | 139. 46.             | Cap Monty . . . . .                                | 50. 30.                     | 140. 57.             |              |
| <b>PRESQ'ISLE SAGHALIN.</b>                            |                   |                      | Cap Lesseps . . . . .                              | 49. 32.                     | 140. 33.             |              |
| <i>N° 25 de l'Atlas.</i>                               |                   |                      | Baie de Suffrein . . . . .                         | 47. 48.                     | 138. 48.             |              |
| Cap Crillon . . . . .                                  | 45. 54. 00'       | 141. 58. 00'         | Cap Dougangea . . . . .                            | 54. 58.                     | 137. 30.             |              |
| La Dangereuse, Roche . . . . .                         | 45. 47. 15.       | 142. 08. 45.         | Embouchure de la rivière Tougoura . . . . .        | 54. 00.                     | 137. 20.             |              |
| Cap Aniva . . . . .                                    | 46. 02. 20.       | 143. 30. 20.         | Cap Senekinskoy . . . . .                          | 54. 33.                     | 137. 55.             |              |
| Cap Levenörn . . . . .                                 | 46. 23. 10.       | 143. 40. 20.         | <b>ISLES LIQUEO.</b>                               |                             |                      |              |
| Anse des Saumons . . . . .                             | 46. 43. 15.       | 142. 30.             | <i>N° 26 de l'Atlas.</i>                           |                             |                      |              |
| Cap Tonin . . . . .                                    | 46. 50.           | 143. 33.             | Grand Liqueo.                                      | Rade de Napakiang . . . . . | 26° 13' 30"          | 127° 38' 00" |
| Mont Spenberg . . . . .                                | 47. 33.           | 142. 20.             | Port Melville, entrée . . . . .                    | 26. 44.                     | 127. 55.             |              |
| Cap Seniavin . . . . .                                 | 47. 16. 30.       | 143. 00.             | Cap Sidmouth . . . . .                             | 26. 47.                     | 128. 18.             |              |
| Cap Moulousovsky . . . . .                             | 47. 57. 45.       | 142. 44.             | Hope point . . . . .                               | 26. 52. 30.                 | 128. 09.             |              |
| Cap Dalrymple . . . . .                                | 48. 21.           | 142. 50.             | Pointe méridionale . . . . .                       | 26. 04. 40.                 | 127. 35.             |              |
| Robben Eyland . . . . .                                | 48. 34.           | 144. 25.             | Isle Herbert . . . . .                             | 26. 44.                     | 127. 55.             |              |
| Cap Patience . . . . .                                 | 48. 52.           | 144. 46. 15.         | Le Pain du Sucre . . . . .                         | 26. 43.                     | 127. 44.             |              |
| Cap Bellingshausen . . . . .                           | 49. 35.           | 144. 25. 45.         | Isles Montgomery, la plus septentrionale . . . . . | 27. 04.                     | 127. 57.             |              |
| Mont Tiara . . . . .                                   | 50. 03.           | 143. 37.             | Isle du Souffre . . . . .                          | 27. 56.                     | 128. 25.             |              |
| Cap Rimnik . . . . .                                   | 50. 11. 30.       | 144. 03.             | Isle Koomisang . . . . .                           | 26. 20.                     | 126. 50.             |              |

| Indications des Points.    |                                       |             | Latitude Boréale.           | Longitude Orientale.                    | Indications des points.                       |                            |                              | Latitude Boréale.     | Longitude Orientale.             |             |              |
|----------------------------|---------------------------------------|-------------|-----------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-------------|--------------|
| Isle Madjicosimah.         | Isle Koroumah . . . .                 | 26. 19.     | 127. 10.                    | Isle Luion.                             | Cap Engano . . . . .                          | 18. 43.                    | 122. 18.                     | Isle Formose.         | Cap Engano . . . . .             | 18. 43.     | 122. 18.     |
|                            | Isle Agenhu . . . . .                 | 26. 34.     | 127. 10.                    |                                         | Isle Lava ou Cap Islet . . . . .              | 18. 46.                    | 122. 15.                     |                       | Isle Lava ou Cap Islet . . . . . | 18. 46.     | 122. 15.     |
|                            | Isle Tusima . . . . .                 | 26. 33.     | 126. 50.                    |                                         | Port St.-Vincent . . . . .                    | 18. 40.                    | 122. 14.                     |                       | Port St.-Vincent . . . . .       | 18. 40.     | 122. 14.     |
|                            | Isle Typinsan, pointe E.              | 24. 42.     | 125° 07' 00"                |                                         | Cap Pata . . . . .                            | 18° 45'                    | 121° 09'                     |                       | Cap Pata . . . . .               | 18° 45'     | 121° 09'     |
|                            | Isle Ykima . . . . .                  | 24. 22.     | 125. 06.                    |                                         | Cap Bayador . . . . .                         | 18. 31.                    | 120. 39.                     |                       | Cap Bayador . . . . .            | 18. 31.     | 120. 39.     |
|                            | Isle Patchusan, pointe Nord . . . . . | 24. 39.     | 124. 00.                    |                                         | Cap Caravellos . . . . .                      | 18. 44.                    | 121. 02.                     |                       | Cap Caravellos . . . . .         | 18. 44.     | 121. 02.     |
|                            | Isle Rachokoka . . . . .              | 24. 24.     | 123. 34.                    |                                         | ISLE FORMOSE.                                 |                            |                              |                       | ISLE FORMOSE.                    |             |              |
|                            | Isle de la Harpe . . . . .            | 23. 40.     | 122. 20.                    |                                         | N° 27 de l'Atlas.                             |                            |                              |                       | N° 27 de l'Atlas.                |             |              |
|                            | Isle Koumi . . . . .                  | 24. 27.     | 122. 53.                    |                                         | Cap SE . . . . .                              | 21° 54' 00"                | 120° 53' 00"                 |                       | Cap SE . . . . .                 | 21° 54' 00" | 120° 53' 00" |
|                            | Isle Tiayusu . . . . .                | 25. 8.      | 123. 56.                    |                                         | Cap SO . . . . .                              | 21. 53. 30.                | 120. 42. 30.                 |                       | Cap SO . . . . .                 | 21. 53. 30. | 120. 42. 30. |
| Isle Hoapinsu . . . . .    | 25. 40.                               | 122. 57.    | Port de Tayouan . . . . .   | 23. 03.                                 | 120. 27.                                      | Port de Tayouan . . . . .  | 23. 03.                      | 120. 27.              |                                  |             |              |
| Roche . . . . .            | 25. 59.                               | 123. 52.    | Cap Est . . . . .           | 23. 56.                                 | 121. 58.                                      | Cap Est . . . . .          | 23. 56.                      | 121. 58.              |                                  |             |              |
| ISLES BASHEE ET BABUYANES. |                                       |             |                             |                                         | Isles situées près de Formose.                |                            |                              |                       |                                  |             |              |
| N° 26 de l'Atlas           |                                       |             |                             |                                         | N° 26 de l'Atlas                              |                            |                              |                       |                                  |             |              |
| Isle Bashee.               | Isle du Nord . . . . .                | 21° 09' 00" | 122° 02' 00"                | Isles Pescadores.                       | Isle Queiong . . . . .                        | 25. 16.                    | 121. 32.                     | Côte Sud de la Chine. | Isle du Nord . . . . .           | 21° 09' 00" | 122° 02' 00" |
|                            | Isle du Milieu . . . . .              | 21. 03. 30' | 122. 00.                    |                                         | Trois isles, vues par le Capitaine Broughton. | 25. 26.                    | 121. 52.                     |                       | Isle du Milieu . . . . .         | 21. 03. 30' | 122. 00.     |
|                            | Isle du Sud . . . . .                 | 20. 54.     | 122. 00.                    |                                         | Isle Lamay . . . . .                          | 22. 19. 15.                | 120. 27.                     |                       | Isle du Sud . . . . .            | 20. 54.     | 122. 00.     |
|                            | Isle Bayat, pointe Nord               | 20. 41.     | 121. 56.                    |                                         | Isle Sama-Sana . . . . .                      | 22. 40.                    | 121. 31.                     |                       | Isle Bayat, pointe Nord          | 20. 41.     | 121. 56.     |
|                            | Isle d'Orange . . . . .               |             |                             |                                         | Isle de la Harpe . . . . .                    | 23. 40.                    | 122. 20.                     |                       | Isle d'Orange . . . . .          |             |              |
|                            | Isle Dampier . . . . .                | 20. 34. 30. | 122. 04.                    |                                         | Ecueil Vela-Rete . . . . .                    | 21. 42.                    | 120. 52.                     |                       | Isle Dampier . . . . .           | 20. 34. 30. | 122. 04.     |
|                            | Isle Batan, pointe Nord               | 20. 25. 30. | 122. 08.                    |                                         | Ecueil Gadd . . . . .                         | 21. 43.                    | 121. 39.                     |                       | Isle Batan, pointe Nord          | 20. 25. 30. | 122. 08.     |
|                            | Isle Grafton . . . . .                |             |                             |                                         | Grande I. Botol Tobago Xima                   | 21. 59. 30.                | 121. 34.                     |                       | Isle Grafton . . . . .           |             |              |
|                            | Isle Sabtang, pointe Nord             | 20. 17.     | 122. 00.                    |                                         | Petite I. Botol Tobago                        | 21. 57. 30.                | 121. 38. 30.                 |                       | Isle Sabtang, pointe Nord        | 20. 17.     | 122. 00.     |
|                            | Isle Monmouth . . . . .               |             |                             |                                         | Isle Ponghon . . . . .                        |                            |                              |                       | 23. 33.                          |             |              |
| Isle aux Chèvres . . . . . | 20. 15. 30.                           | 121. 56.    | Isle des Pêcheurs . . . . . | 23. 34.                                 | 119. 26.                                      | Isle aux Chèvres . . . . . | 20. 15. 30.                  | 121. 56.              |                                  |             |              |
| Isle Bashee . . . . .      | 20. 14.                               | 121. 58.    | Isle Haute . . . . .        | 23. 14.                                 | 119. 26.                                      | Isle Bashee . . . . .      | 20. 14.                      | 121. 58.              |                                  |             |              |
| Isles Balington . . . . .  | 19. 8.                                | 122. 13.    | Isle de Sud . . . . .       | 23. 08.                                 | 119. 30.                                      | Isles Balington . . . . .  | 19. 8.                       | 122. 13.              |                                  |             |              |
| Isles Babuynes.            | Isle Clara-Babuyan . . . . .          | 19. 37.     | 121. 54.                    | Isle des Oiseaux . . . . .              | 23. 52.                                       | 119. 38.                   | Isle Clara-Babuyan . . . . . | 19. 37.               | 121. 54.                         |             |              |
|                            | Isle Calayan . . . . .                | 19. 25.     | 121. 24.                    | Isle de l'Est . . . . .                 | 23. 09.                                       | 119. 49.                   | Isle Calayan . . . . .       | 19. 25.               | 121. 24.                         |             |              |
|                            | Isle Panuctan . . . . .               | 19. 28. 30. | 121. 27.                    | Isle de l'Ouest . . . . .               | 23. 21.                                       | 119. 23.                   | Isle Panuctan . . . . .      | 19. 28. 30.           | 121. 27.                         |             |              |
|                            | Rochers Didicas . . . . .             | 19. 15.     | 122. 11.                    | Isle Basse . . . . .                    | 23. 46.                                       | 119. 38.                   | Rochers Didicas . . . . .    | 19. 15.               | 122. 11.                         |             |              |
|                            | Rochers Guinapac . . . . .            | 19. 07.     | 122. 04.                    | Ville de Canton . . . . .               | 23. 07. 10.                                   | 113. 15.                   | Rochers Guinapac . . . . .   | 19. 07.               | 122. 04.                         |             |              |
|                            | Isle Camiguin, pointe SE.             | 19. 00.     | 121. 57.                    | Ville de Macao . . . . .                | 22. 12. 30.                                   | 113. 31. 30.               | Isle Camiguin, pointe SE.    | 19. 00.               | 121. 57.                         |             |              |
|                            | Isle Dalupiri, pointe NO.             | 19. 13. 30. | 121. 10.                    | La grande Ladrone . . . . .             | 21. 57. 10.                                   | 113. 43.                   | Isle Dalupiri, pointe NO.    | 19. 13. 30.           | 121. 10.                         |             |              |
|                            | Isle Rijutan, pointe NO.              | 19. 06.     | 121. 14.                    | Isle Chungchou (Single Island . . . . . | 22. 25.                                       | 114. 40. 15.               | Isle Rijutan, pointe NO.     | 19. 06.               | 121. 14.                         |             |              |
|                            | Isle Mabag . . . . .                  | 19. 02.     | 121. 18.                    | Isle Mendoza . . . . .                  | 22. 31. 20.                                   | 114. 50. 45.               | Isle Mabag . . . . .         | 19. 02.               | 121. 18.                         |             |              |
|                            | Isle Fuga . . . . .                   | 19. 01.     | 121. 21.                    | Rocher Pedro Branco . . . . .           | 22. 19. 30.                                   | 115. 07. 45.               | Isle Fuga . . . . .          | 19. 01.               | 121. 21.                         |             |              |
| Port Musa . . . . .        | 19. 02.                               | 121. 18.    |                             |                                         |                                               | Port Musa . . . . .        | 19. 02.                      | 121. 18.              |                                  |             |              |

|                           | Indications des points.                    | Latitude Boréale. | Longitude Orientale.      |                           | Indications des points.    | Latitude Boréale. | Longitude Orientale. |
|---------------------------|--------------------------------------------|-------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|-------------------|----------------------|
| Côte Sud de la Chine.     | Isle Pratas . . . . .                      | 20. 44.           | 116. 43. 45.              | Isle Guahan.              | Isle aux Oiseaux. . . .    | 23. 06.           | 198. 08.             |
|                           | Breakers point. . . . .                    | 22. 56. 45.       | 116. 31. 30.              |                           | Isle Neeker. . . . .       | 23. 34.           | 195. 28.             |
|                           | Cap de Bonne Espérance.                    | 23. 13. 45.       | 116. 50.                  |                           | <b>ISLES MARIANNES.</b>    |                   |                      |
|                           | Isle Namao, pointe NE                      | 23° 32' 00"       | 117° 13'                  |                           | <i>N° 29 de l'Atlas.</i>   |                   |                      |
|                           | Isle Ock-sow . . . . .                     | 24. 59. 15.       | 119. 34. 30'              |                           | Cap Pata, pointe Nord.     | 13. 35.           | 144. 45.             |
|                           | Cap Fokay . . . . .                        | 22. 33.           | 114. 53.                  |                           | Ville Agana . . . . .      | 13. 26.           | 144. 40.             |
|                           | Isles Lamock . . . . .                     | 23. 17.           | 117. 21.                  |                           | Port Caldera de Apra .     | 13. 26. 40.       | 144. 39.             |
|                           | Port Amoy (entrée). . .                    | 24. 28.           | 118. 14.                  |                           | Pointe SO . . . . .        | 13. 14.           | 144. 33. 30.         |
|                           | Islet méridional des Frères                | 23. 32.           | 117. 48.                  |                           | Baie Umatac . . . . .      | 13. 17. 50.       | 144. 33. 41.         |
|                           | Isle Nantin (Isle de la Chapelle). . . . . | 24. 11.           | 118. 20.                  |                           | <b>ISLES SANDWICH.</b>     |                   |                      |
|                           | Port de Tinghoy . . . .                    | 26. 10.           | 119. 57.                  |                           | <i>N° 28 de l'Atlas.</i>   |                   |                      |
| <b>ISLES SANDWICH.</b>    |                                            |                   |                           | <i>N° 28 de l'Atlas.</i>  |                            |                   |                      |
| I. Mowee. Isle Owwhyhee.  | Pointe Nord . . . . .                      | 20. 20.           | 204. 02.                  | Isles Radack.             | Banc Santa - Rose . . .    | 12. 30.           | 144. 30.             |
|                           | Pointe Sud. . . . .                        | 18. 54.           | 204. 15.                  |                           | Isle Rota . . . . .        | 14. 09.           | 045. 10.             |
|                           | Pointe Est. . . . .                        | 19. 34.           | 205. 08.                  |                           | Isle Antupis . . . . .     | 14. 01.           | 145. 03.             |
|                           | Baie Karakakoa . . . .                     | 19. 28.           | 204. 00. 21.              |                           | Isle Aguijan . . . . .     | 14. 52.           | 145. 44. 30.         |
|                           | Baie Kowrooa . . . . .                     | 19. 37. 30.       | 203. 54. 30.              |                           | Isle Tinian . . . . .      | 15. 00.           | 145. 45.             |
|                           | Baie Toeaigh . . . . .                     | 20. 03.           | 204. 02.                  |                           | Isle Saypan, pointe Nord.  | 15. 30.           | 145. 46.             |
|                           | Pointe NO . . . . .                        | 21. 03.           | 203. 22.                  |                           | Farallon méridional.       | 16. 42.           | 146. 15. 30.         |
|                           | Pointe Est . . . . .                       | 20. 44.           | 203. 57.                  |                           | Isle Anatajan, pointe Sud. | 17. 00.           | 146. 23. 30.         |
|                           | Baie Rahcina . . . . .                     | 20. 50.           | 203. 19.                  |                           | Isle Sariguan, pointe Sud. | 17. 16.           | 146. 19.             |
|                           | Isle Tahoorowa, pointe NE                  | 20. 34.           | 203. 26.                  |                           | Farallon septentrional .   | 17. 47.           | 146. 12. 30.         |
|                           | Isle Morokinne . . . .                     | 20. 37.           | 203. 30.                  |                           | Isle Guguan, pointe Nord.  | 18. 07.           | 146. 28.             |
| Isle Ranai, pointe NO.    | 20. 58.                                    | 202. 57.          | Isle Alamaguan . . . .    | 18. 15.                   | 146. 25. 30.               |                   |                      |
| Isle Morotoy, pointe Est. | 21. 09.                                    | 203. 16.          | Isle Pagon . . . . .      | 18. 46.                   | 146. 11. 30.               |                   |                      |
| Isle Woahoe.              | Pointe Est . . . . .                       | 21. 19.           | 202. 20.                  | Isle Grigan, pointe NO.   | 19. 21.                    | 146. 15. 30.      |                      |
|                           | Pointe Nord. . . . .                       | 21. 43.           | 202. 08.                  | Isle Assumption . . . }   | 19. 45.                    | 146. 06.          |                      |
|                           | Port de Honorure . . .                     | 21. 19.           | 201. 58. 30.              | Isle Grand Volcan . . }   |                            |                   |                      |
|                           | Baie Whymea . . . . .                      | 21. 38.           | 201. 54.                  | Isle Uraccas . . . . .    | 20. 06.                    | 145. 57.          |                      |
|                           | Baie Whyteete . . . .                      | 21. 16. 42.       | 202. 09. 30.              | Rocher de Guy. . . . .    | 20. 40.                    | 145. 52.          |                      |
|                           | Pointe SE . . . . .                        | 21. 51.           | 200. 30. 00.              | <b>ISLES MARSHALL.</b>    |                            |                   |                      |
|                           | Pointe O . . . . .                         | 22. 04.           | 200. 10.                  | <i>N° 33 de l'Atlas.</i>  |                            |                   |                      |
|                           | Rade de Whymea . . .                       | 21. 56. 15.       | 200. 18. 15.              | Isles Mulgrave, le milieu | 6. 13. 00.                 | 6. 13. 00.        |                      |
|                           | Isle Onchow . . . . .                      | 21. 46. 50.       | 199. 44.                  | Isles Mille . . . . .     |                            |                   |                      |
|                           | Isle Oreehooa . . . . .                    | 22. 02.           | 199. 52. 30.              | Isles Arrowsmith . . .    | 7. 00.                     | 7. 00.            |                      |
|                           | Isle Tahooraa . . . . .                    | 21. 39.           | 199. 28.                  | Isles Meduro et Arno. }   |                            |                   |                      |
|                           |                                            |                   | Isle Ibbetson. . . . .    | 8. 18. 40.                | 8. 18. 40.                 |                   |                      |
|                           |                                            |                   | Isles Traversey . . . . } |                           |                            |                   |                      |
|                           |                                            |                   | Isles Aour. . . . .       |                           |                            |                   |                      |

| Isles Raïck.                               |                   |                      | Isles Scarborough. Isle Simpson.        |                   |                      |
|--------------------------------------------|-------------------|----------------------|-----------------------------------------|-------------------|----------------------|
| Indications des points.                    | Latitude Boréale. | Longitude Orientale. | Indications des points.                 | Latitude Boréale. | Longitude Orientale. |
| Isles Calvert } Isle NO.                   | 8° 54' 20'        | 170° 49' 00'         | Isle Cook . . . . .                     | 1° 16' 00'        | 172° 00' 00'         |
| Isles Bass. }                              |                   |                      | 1. 24.                                  | 172. 58.          |                      |
| Isles Kaven. }                             | 9. 06.            | 170. 04.             | Isle Marshall } . . . . .               | 1. 16. 15.        | 173. 04.             |
| Isles Tschitschagoff . . . . .             |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isle Eregup . . . . .                      | 9. 28. 10.        | 170. 16. 50.         | Isle Gilbert } Pte Nord.                | 0. 59. 20.        | 173. 04. 45.         |
| Isles Romanzoff . . . . .                  |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isles Otdia . . . . .                      | 9. 51. 30.        | 196. 13. 30.         | Isle Simpson, pointe NO.                | 0. 30.            | 173. 54.             |
| Isles Heiden . . . . .                     |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isle Legiep . . . . .                      | 10° 8' 30.        | 170. 55.             | Isle Woodle, pointe NO.                 | 0. 16.            | 173. 27.             |
| Isle du Nouvel an . . . . .                |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isle Miade . . . . .                       | 10. 27. 15.       | 170. 00.             | Isle Henderville, pointe Nord . . . . . | 0. 12. 10.        | 173. 42. 30.         |
| Isle Tindel et Watts . . . . .             |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isle Krusenstern . . . . .                 | 11. 11. 20.       | 169. 50. 30.         | S. E.                                   |                   |                      |
| Isles Ailu . . . . .                       |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isle Button . . . . .                      | 11. 48.           | 170. 07.             | Isle Hopper . . . . .                   | 0. 15.            | 174. 00.             |
| Isle Koutousoff . . . . .                  |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isles Dawson . . . . .                     | 11. 19.           | 167. 35.             | Isle Dundas . . . . .                   | 0. 32.            | 174. 20.             |
| Isle Bigar . . . . .                       |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isles Pescadores . . . . .                 | 11. 22.           | 166. 52.             | Isle Blainey . . . . .                  | 0. 48.            | 174. 34. 20.         |
| Isles Rimsky-Korsakoff . . . . .           |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isles Radogala . . . . .                   | 11. 40.           | 166. 24. 30.         | Two Tree island . . . . .               | 1. 01.            | 174. 46. 08.         |
| Isles Eschholz . . . . .                   |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isles Udia-Milai . . . . .                 | 8. 55.            | 166. 28.             | Isle Dog, P-te SE . . . . .             | 1. 33. 30.        | 175. 11.             |
| Isle Patterson . . . . .                   |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isle Margareth . . . . .                   | 9. 04.            | 166. 11.             | Isle Drummond, P-te Nord.               | 1. 33. 40.        | 174. 56.             |
| Isle Lydia . . . . .                       |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isle Catharina . . . . .                   | 9. 14.            | 166. 15.             | D. P-te SE.                             | 1. 13.            | 177. 40.             |
| Isles Musquillo, pointe NO                 |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isles Ross et Lambert, pointe NO . . . . . | 7. 18.            | 168. 30.             | ISLES GALLAPAGOS.                       |                   |                      |
| Isles Elmore . . . . .                     | 6. 06.            | 169. 36.             | N° 34 de l'Atlas.                       |                   |                      |
| Isles Banham . . . . .                     |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isles Baring . . . . .                     | 5. 55.            | 168. 13.             | Isle Culpepper . . . . .                | Nord.             | Ouest.               |
| Isle Hunter . . . . .                      |                   |                      |                                         |                   |                      |
| Isle Boston . . . . .                      | 5. 40.            | 169. 00.             | Isles Wenman . . . . .                  | 1. 35. 15.        | 91. 15. 00.          |
| ISLES GILBERT.                             |                   |                      | Isle James. Albemarle.                  | 1. 22.            | 91. 16.              |
| N° 34 de l'Atlas.                          |                   |                      | Rochers de Norries . . . . .            | 0. 48.            | 90. 10. 40.          |
| Isle Pitt . . . . .                        | 2. 56.            | 172. 30.             | Cap Ibbetson . . . . .                  | 0. 30. 45.        | 90. 15. 45.          |
| Isle Mathews, partie Nord.                 | 2. 06.            | 173. 27. 20.         | Pointe Chalmers . . . . .               | 0. 31. 30.        | 90. 20. 15.          |
| Isles Charlotte . . . . .                  | 1. 56.            | 172. 55.             | Isle Bindlo . . . . .                   | 0. 21. 15.        | 90. 06.              |
|                                            |                   |                      | Isle Euro . . . . .                     | 0. 22. 30.        | 89. 42.              |
|                                            |                   |                      | Pointe Albemarle . . . . .              | 0. 15.            | 90. 58.              |
|                                            |                   |                      | Cap Marshall . . . . .                  | 0. 01. 30.        | 90. 50.              |
|                                            |                   |                      | Cap Berkley . . . . .                   | 0. 04.            | 91. 21. 30.          |
|                                            |                   |                      | Rocher Rodondo . . . . .                | 0. 12.            | 91. 21.              |
|                                            |                   |                      | Cap Barrington . . . . .                | 0. 48. 30. S      | 90. 37.              |
|                                            |                   |                      | Cap Woodford . . . . .                  | 0. 56.            | 90. 36.              |
|                                            |                   |                      | Cap Rose . . . . .                      | 1. 00.            | 90. 52.              |
|                                            |                   |                      | Cap Stephens . . . . .                  | 0. 05.            | 90. 22.              |
|                                            |                   |                      | Cap Nepean . . . . .                    | 0. 28.            | 90. 26.              |
|                                            |                   |                      | Pain de Sucre . . . . .                 | 0. 18.            | 90. 26.              |

| I. Norfolk.<br>I. Narborough. | Indications des points. | Latitude Australe. | Longitude Occident.         | Indications des points. | Latitude Australe. | Longitude Occident. |
|-------------------------------|-------------------------|--------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------------|---------------------|
|                               | Cap Douglas . . . .     | 0° 17' 00'         | 91° 22' 00'                 | Isle Crossmann . . . .  | 0° 57'             | 90° 28' 00'         |
| Cap Hammond . . . .           | 0. 32. 30.              | 91. 10. 15.        | Isle Bruttie. . . . .       | 0. 59.                  | 90. 37.            |                     |
| Isle Enchantée de Cowley.     | 0. 31. 00.              | 90. 40.            | I. Chatham. {               | 0. 49.                  | 88. 47.            |                     |
| Rochers blancs . . . .        | 0. 33. 36.              | 90. 32.            |                             | Pointe Ouest            | 1. 01. 30'         | 89. 25.             |
| Pointe Est . . . . .          | 0. 41.                  | 90. 03.            | Isle Hood, Baie de Gardner. | 1. 18.                  | 89. 10.            |                     |
| Pointe Ouest . . . . .        | 0. 40.                  | 90. 20. 30.        | Isle Champion. . . . .      | 1. 14.                  | 89. 58. 15.        |                     |
| Pointe NE . . . . .           | 0. 33. 36.              | 90. 10.            | Isle Enderby . . . . .      | 1. 17.                  | 90. 04.            |                     |
| I. Barrington. {              | Pointe NE.              | 0. 49.             | 89. 48. 30.                 | Isle Watson . . . . .   | 1. 20.             | 89. 58.             |
|                               | Pointe SO.              | 0. 55.             | 89. 56.                     | Isle Gardner . . . . .  | 1. 23.             | 89. 57. 30.         |

## INDEX ALPHABÉTIQUE.

| A.                    |                        | pag.      |                          | pag. |
|-----------------------|------------------------|-----------|--------------------------|------|
| Aba, baie . . . .     | Isle Kiusiu.           | 144       | Amherst, isles . . .     | 126  |
| Abatanock, isle . .   | Isles Krenitzin.       | 94        | Amoy, port . . . .       | 242  |
| Abingdon, isle . .    | Archipel de Gallapagos | 397       | Amoy, isle . . . .       |      |
| Abraham, isle . . .   | Archipel des Isles     |           | Isle Hinmenson . . .     | 244  |
|                       | Aléoutiennes.          | 79        | Amoughta, isle . . .     | 86   |
| Abre ojas, écueil.    | Carte générale.        | 47        | Amtschtka, isle . . .    | 81   |
| Aektock, isle . . .   | Isles Krenitzin.       | 94        | Amtschtka, cap . . .     | 92   |
| Adach, isle . . . .   | Archipel Aléoutien-    | 84        | Anatajan, isle . . .     | 310  |
|                       | nes.                   |           | Anchor point . . . .     | 74   |
| Afognack . . . . .    | Archipel de Kodiak.    | 71        | Anderson, isle . . .     | 37   |
| Agana, baie . . . .   | Isles Guahan.          | 304       | Anderson, cap . . . .    | 37   |
| Agattou, isle . . .   | Archipel Aléoutien-    |           | Angour, isle . . . .     | 333  |
|                       | nes.                   | 78        | Animack, isle . . . .    | 98   |
| Ageagh, isle . . . .  | Isles Evdokeeff.       | 107       | Aniva, baie . . . .      | 217  |
| Aguijan, isle . . .   | Arch. de I. Mariannes. | 308       | Aniva, cap . . . . .     | 217  |
| Aiow, isles . . . .   | Carte générale.        | 23        | Anonima, isle . . . .    | 343  |
| Ajanaghtack, isle .   | Archipel de Kodiak.    | 71        | Antoine, isle . . . .    | 199  |
| Akamokum, isle . .    | Isles Pellew           | 333       | Antury } haut fond.      |      |
| Akasi, canal . . . .  | Isle Nipon             | 157       | Atupis }                 | 308  |
| Akoun, isle . . . .   | Arch. Aléoutiennes     | 93        | Aour, isles . . . . .    | 365  |
| Akoutan, isle . . .   | D <sup>o</sup> .       | 93        | Aoura, isle . . . . .    | 348  |
| Alaid, isle . . . . . | Archipel de Kouriles.  | 191       | Apapa, isle . . . . .    | 303  |
| Alamaguan, isle . .   | Arch. de Mariannes.    | 312       | Apollos, isle . . . .    |      |
| Albany, baie . . . .  | Isle James.            | 391       | Iana-Sima . . . . .      | 155  |
| Cowan, baie . . . .   |                        |           | Archipel de Corée.       | 125  |
| Albemarle, isle . .   | Archipel Gallapagos.   | 388       | Argonaut, isle . . . .   | 119  |
| Albemarle, cap . . .  | Isle Albemarle.        | 388       | Matu-Sima . . . . .      |      |
| Alcøste, ressif . . . | Formose.               | 228       | Arrecifos, isle . . .    | 348  |
| Aléoutiennes . . . .  | Archipel.              | 75 - 97   | Arrowsmith . . . . .     | 364  |
| Alexandroffsk. . . .  | Port Chatham.          | 73        | Meduro et Arno . . .     |      |
| Alexandroffsk. . . .  | Baie de Bristol.       | 110       | Arthem, isle . . . . .   | 21   |
| Alexinoy, isle . . .  | Isles Evdokeeff.       | 107       | Arzobispo, isle . . .    | 16   |
| Aliaska, Presqu'isle  |                        | .98 - 111 | Asie, isles . . . . .    | 23   |
| Alitock, baie . . . . | Isle de Kodiak.        | 70        | Assomption, isle . .     | 312  |
| Amatignack, isle . .  | Arch. Aléoutiennes.    | 82        | Le grand Volcan . . .    |      |
| Amakirrima . . . .    | Arch. de Liqueo.       | 265       | Astrolabe, isle . . .    | 165  |
| America, isles . . .  | Carte générale.        | 23        | Atcha, isle . . . . .    | 84   |
|                       |                        |           | Atkis, port . . . . .    | 206  |
|                       |                        |           | Atooi, isle . . . . .    | 292  |
|                       |                        |           | Côte de la Corée.        |      |
|                       |                        |           | Côte SE de la Chine.     |      |
|                       |                        |           | D <sup>o</sup> .         |      |
|                       |                        |           | Arch. Aléoutiennes.      |      |
|                       |                        |           | D <sup>o</sup> .         |      |
|                       |                        |           | Isle Ounalaschka . .     |      |
|                       |                        |           | Archipel Mariannes       |      |
|                       |                        |           | Côte d'Amérique.         |      |
|                       |                        |           | Carte générale.          |      |
|                       |                        |           | Isle St.-Laurent.        |      |
|                       |                        |           | Isles Pellew.            |      |
|                       |                        |           | Presqu'isle Aliaska.     |      |
|                       |                        |           | Presqu'isle Saghalin.    |      |
|                       |                        |           | D <sup>o</sup> .         |      |
|                       |                        |           | Archipel des Carolines.  |      |
|                       |                        |           | Isle Kounashir.          |      |
|                       |                        |           | Archipel de Mariannes.   |      |
|                       |                        |           | Arch. des Isles Marshall |      |
|                       |                        |           | Archipel Carolines.      |      |
|                       |                        |           | Isle Guahan.             |      |
|                       |                        |           | Detroit de Van-Die-      |      |
|                       |                        |           | men.                     |      |
|                       |                        |           | Côte Ouest de Corée.     |      |
|                       |                        |           | Côte Est de Corée.       |      |
|                       |                        |           | Archipel Carolines.      |      |
|                       |                        |           | Archipel Marshall.       |      |
|                       |                        |           | Brown's Range.           |      |
|                       |                        |           | Carte générale.          |      |
|                       |                        |           | D <sup>o</sup> .         |      |
|                       |                        |           | Archipel Mariannes.      |      |
|                       |                        |           | Côte de Nipon.           |      |
|                       |                        |           | Archipel Aléoutiennes.   |      |
|                       |                        |           | Isle de Jesso.           |      |
|                       |                        |           | Archipel Sandwich.       |      |

|                                              |                         | pag.    |                                            |                               | pag.                |
|----------------------------------------------|-------------------------|---------|--------------------------------------------|-------------------------------|---------------------|
| Attou, isle . . .                            | Archipel Alcouthiennes. | 78      | Blainey, isle. . .                         | Isles Simson                  | 380                 |
| Aurore, écueil . . .                         | Carte générale.         | 57      | Blanc, cap . . .                           | Isle Nipon                    | 177                 |
| Avadsi - Sima . . .                          | Japon.                  | 156     | Witte hoek . . .                           |                               |                     |
| Avos, isle . . .                             | Archipel Kouriles       | 192     | Cap Katsoura-saki                          |                               |                     |
| <b>B.</b>                                    |                         |         | Blanc, cap . . .                           |                               | 11                  |
| Babelthuap, isle . . .                       | Isles Pellew            | 330     | Blanche, isle . . .                        | Isles Shantar                 | 11                  |
| Babuyanes. . . . .                           | Archipel                | 272-280 | Bogosloff, isle . . .                      | Isles Alcouthiennes           | 87                  |
| Baie du Cap . . . . .                        | Isle Kodiack            | 68      | Boisée, isle . . .                         | Baie de Tschiniatskoy         | 63                  |
| Balington, isles . . .                       | Isles Bashee            | 275     | Bona-Vista . . . . .                       | Isles Mariannes               | 308                 |
| Richmond, isle . . .                         |                         |         |                                            | Bonin-Sima, isles . . .       | Carte générale      |
| Balington, canal . . .                       | Do.                     | 276     | Bonne Esperance, Cap                       | Côte SE de la Chine           | 242                 |
| Bainbridge, rochers.                         | Isle Norfolk            | 394     | Boomtjes hock . . .                        | Isle Nipon                    | 176                 |
| Banham, isles . . . . .                      | Isles Marshall          | 375     | Pointe aux arbris-<br>seaux . . . . .      |                               |                     |
| Isles Kyli . . . . .                         |                         |         |                                            | Borodino, isles . . .         | Carte générale      |
| Banks, cap . . . . .                         | Do.                     | 73      | Boston, isle . . . . .                     | Isles Marchall                | 376                 |
| Banks, baie . . . . .                        | Isle Narborough         | 390     | Botol Tobago-Xima                          | Detroit de Formose            | 232                 |
| Barbados . . . . .                           | Isles Marshall          | 366     | Breaker's point, Cap                       | Côte SE de la Chine           | 242                 |
| Baretta, isle. . . . .                       | — Babuyan               | 277     | Brisées, Isles . . . . .                   | Au Sud de la Baie<br>de Jeddo | 180                 |
| Baring . . . . .                             | — Marshall              | 375     | Gebroken Eylanden.                         | Presqu'isle Aliaska           | 108                 |
| Isles Ebon . . . . .                         | — Gallapagos            | 395     | Bristol, (Baie) . . . . .                  | Baie de Bristol               | 109                 |
| Barrington, isle . . .                       |                         |         |                                            |                               |                     |
| Barnabas, cap . . . . .                      | — Kodiack               | 67      | Quitshak . . . . .                         |                               |                     |
| Barrow, baie. . . . .                        | Gr. Isle de Liqueo      | 262     | Broughton, isle . . . . .                  | Isles Kouriles                | 197                 |
| Bashee, isles . . . . .                      | Archipel                | 272-280 | Round island . . . . .                     |                               |                     |
| Basil, baie . . . . .                        | Côte de la Corée        | 125     | Broughton, cap . . . . .                   | Isle de Jesso                 | 205                 |
| Basil, cap . . . . .                         | Do.                     | 12      | Broughton, baie . . . . .                  | Côte Est de Corée             | 116                 |
| Basse, isle . . . . .                        | Isle Formose            | 231     | Bouldyr, isle . . . . .                    | Isles Aleouthiennes           | 79                  |
| Basse des frégates fran-<br>çaises . . . . . | Archipel Sandwich       | 295     | Brown's range, isles                       | Carte générale                | 20                  |
| Batan . . . . .                              | Isles Bashee            | 273     | Brulée, isle . . . . .                     | Isles Aleouthiennes           | 82                  |
| Isle Grafton . . . . .                       |                         |         |                                            | Brumeuse, isle . . . . .      | Presqu'isle Aliaska |
| Bayador, cap . . . . .                       | Isle Luçon              | 279     | Bruttle, isle . . . . .                    | Arch. de Gallapagos           | 188                 |
| Bayat, isle . . . . .                        | Isles Bashee            | 272     | Buache, mont . . . . .                     | Isle Oualan                   | 349                 |
| Isle d'Orange . . . . .                      |                         |         |                                            | Bungelow Island . . .         | Japon               |
| Beda, cap . . . . .                          | Côte d'Amérique         | 74      | Bunker, isle . . . . .                     | Carte générale                | 43                  |
| Behring, isle . . . . .                      | Carte générale          | 39      | Isle Philadelphia . . .                    |                               |                     |
| Berkley, cap . . . . .                       | Isle Albemarle          | 387     | Button, Isles . . . . .                    | Archipel de Marchall          | 369                 |
| Bernizet, pic . . . . .                      | Saghalin                | 218     | Isles Koutousoff et<br>Souvoroff . . . . . |                               |                     |
| Spenberg . . . . .                           |                         |         |                                            | I' Ouderik et Tagay           | Archipel de Gilbert |
| Bigar, isles . . . . .                       | Isles Marshall          | 369     | Byron, Isle . . . . .                      |                               |                     |
| Bigini, isle . . . . .                       | Do.                     | 371     | <b>C.</b>                                  |                               |                     |
| Bindlo, isle. . . . .                        | Isles Gallapagos        | 397     | Calayan, Isle . . . . .                    | Isles Babuyanes               | 277                 |
| Bishop junction islands                      | — Marshall              | 366     | Caldera de Apra, port                      | Isle Guahan                   | 304                 |
| Bishop, rocher . . . . .                     | Carte generale          | 45      | Caldwell, isle . . . . .                   | Archipel Gallapagos           | 396                 |
| Bishop, isle. . . . .                        | Isles Kingsmill         | 379     |                                            |                               |                     |



|                         |                              | pag. |                        |                      | pag.                   |
|-------------------------|------------------------------|------|------------------------|----------------------|------------------------|
| Calm point, Cap .       | Isle Hagemeister             | 111  | Cheleghoff, détroit    | Isle de Kodiack      | 70                     |
| Calonas, isle . . .     | Carte générale               | 42   | Cheleghoff, lac. . .   | Amérique             | 109                    |
| Calvert, isles . . .    | Archipel de Marchall         | 365  | Chevres, isle aux . .  | Isles Bashee         | 275                    |
| Bass-reef-tied, isles.  |                              |      | Chichmareff, cap . .   | Isle St.-Laurent     | 37                     |
| Isles Araktschéeff .    |                              |      | Chinchow, baie . . .   | Côte SE de la Chine  | 245                    |
| Isles Kawen . . . .     |                              |      | Chogamil, isle . . .   | Isles de 4 montagnes | 86                     |
| Camiguin, isle . . .    | Isles Babuyan                | 278  | Chosan, port . . . .   | Presqu'isle de Corée | 117                    |
| Canal, cap . . . . .    | Isles Kouriles               | 198  | Choujack . . . . .     | Isles de Kodiack     | 71                     |
| Canton, ville . . . .   | Chine                        | 237  | Choumagin, groupe      | Presqu'isle Aliaska  | 102                    |
| Cap à deux têtes, isle  | Isles de Kodiack             | 237  | Chungchow, isle . . .  | Côte SE de la Chine  | 240                    |
| Isle Nasikok . . . . .  |                              |      | Chupcheng, ville . .   | D°. . . . .          | 241                    |
| Cap Banks, isle . . .   | D°. . . . .                  | 67   | Clara Babuyan, isle    | Isles Babuyan        | 277                    |
| Isle Choujack . . . . . | D°. . . . .                  | 71   | Clapperton, isle . .   | Carte générale       | 57                     |
| Cap de St.-Hermogen,    | D°. . . . .                  | 72   | Clerke, isle . . . . . | D°. . . . .          | 36                     |
| isle . . . . .          | D°. . . . .                  | 72   | Clifford, isle . . . . | Presqu'isle de Corée | 126                    |
| Isle Evratshey . . . .  | Isle Nipon                   | 165  | Clonard, cap . . . . . | D°. . . . .          | 117                    |
| Cap des Russes . . . .  |                              |      | Cocos, isle . . . . .  | Carte générale       | 57                     |
| Ogasima . . . . .       |                              |      | Cocos . . . . .        | Baie de Umatac       | 305                    |
| Nankaba . . . . .       |                              |      | Codocopuis, isle . .   | Isles Sanserol       | 335                    |
| Cap Nord de Nipon . .   | . . . . .                    | 170  | Colnet, isle . . . . . | Détroit de Corée     | 120                    |
| Cap NE de Nipon . . .   | . . . . .                    | 170  | Constantin, cap . . .  | Baie de Bristol      | 109                    |
| Cap Sud-Ouest de        | Presqu'isle de Corée         | 121  | Cook, golfe de . . . . | Côte d'Amérique      | 73                     |
| Corée . . . . .         |                              |      | Cook, isle . . . . .   | Isles Scarborough    | 381                    |
| Cap du Diable, cap      | Isle Guahan                  | 302  | Coquille, isle . . . . | Isles Carolines      | 343                    |
| Capitaine, baie du      | Isle Ounalaschka             | 89   | Coquille, havre . . .  | Isle Oualan          | 349                    |
| Cure, isle . . . . .    | Carte générale               | 42   | Corée, Presqu'isle . . | . . . . .            | 112 - 128              |
| Carolines, archipel     | . . . . .                    | 314  | Cornvallis, isles . .  | Carte générale       | 18                     |
| Carteret, écueil . . .  | Carte générale               | 54   | Gaspar Rico . . . . .  |                      |                        |
| Ecueil de St.-Helens)   | D°. . . . .                  | 24   | San Bartolome . . .    | Isles Pellew         | 331                    |
| Catharina, isles . . .  | Isles Océan                  | 373  | Coror, isle . . . . .  | D°. . . . .          | 335                    |
| Catharina, isle . . .   | Carte générale               | 21   | Courant, isle du . . . | Côte SE de la Chine  | 244                    |
| Catritan, isle . . . .  | Isle Abingdon                | 397  | Poulo Anna . . . . .   |                      |                        |
| Chalmer, pointe SO      | Archipel Gallapagos          | 396  | Cowchat, rocher . . .  | Carte générale       | 40                     |
| Champion, isle . . . .  | Presqu'isle de Corée         | 114  | Cresco, isle . . . . . | Isle Albemarle       | 388                    |
| Chang-Pechan, mont      | Côte SE de la Chine          | 242  | Rica de Plata . . . .  | Archipel Gallapagos  | 395                    |
| Chapelle, isle de       |                              |      | Archipel Gallapagos    | 395                  | Cristophe, cap . . . . |
| Nanting . . . . .       | Isles Scarborough            | 383  | Crozier, mont . . . .  | Carte générale       | 40                     |
| Charles, isle du Roi    | Côte d'Amérique              | 74   | Cuivre, isle . . . . . | Isles Gallapagos     | 397                    |
| Charlotte, isles . . .  | Archipel Gallapagos          | 397  | Culpepper, isle . . .  | Isles Shantar        | 9                      |
| Chatham, port . . . .   | Archipel des Isles Marshall. | 366  | Cygnés, (baie des)     | D°. . . . .          | 11                     |
| Chatham, isle . . . .   |                              |      | D. . . . .             |                      |                        |
| Chatham, isles . . . .  |                              |      | Dagelet, isle . . . .  | Côte de la Corée     | 118                    |
| Isles Barbados . . . .  |                              |      | Taka-sima . . . . .    |                      |                        |
| Bishop Junction isles   |                              |      |                        |                      |                        |
| Isles Romanzoff . . .   |                              |      |                        |                      |                        |
| Isles Tschitschagoff    |                              |      |                        |                      |                        |
| Otdia et Eregup . . .   |                              |      |                        |                      |                        |

|                          |                       | pag. |                         |                      | pag.    |
|--------------------------|-----------------------|------|-------------------------|----------------------|---------|
| Daisioozi, port . . .    | Isle Nipon            | 164  | Errakong, isle . . .    | Isles Pellew         | 332     |
| Dalrymple, rocher        | Isle Chatham          | 399  | Esarme, cap . . .       | Isle Jesso           | 209     |
| Dalupiri, isle . . .     | Isles Babuyanes       | 277  | Escarpé, cap . . .      | Baie de Tshiniatskoy | 64      |
| Dampier, isle . . .      | Isles Bashee          | 273  | Eschholz, isles . . .   | Isles Marshall       | 371     |
| Danger, island . . .     | Isles Cornwallis      | 19   | Est, isle d' . . .      | Isles Pescadores     | 234     |
| Dangereuse, roche .      | Détroit de la Pérouse | 218  | Etolin, cap . . .       | Baie de Bristol      |         |
| Daniel, isle . . .       | Isles Arrowsmith      | 364  | Etolin, détroit . . .   |                      | 38      |
| Dassigny . . . . .       | Isles Gallapagos      | 399  | Eure, isle . . . . .    | Isles Gallapagos     | 399     |
| Dawson, isles . . . }    | Isles Marshall        | 369  | Evdokeeff, isles . . .  | Presqu'isle Aliaska  | 106     |
| Bigar . . . . . }        |                       |      | Evosn, cap . . . . . }  | Isle Jesso           | 208     |
| Decatur, passage . .     | Isle Narborough       | 390  | Eroen . . . . . }       |                      |         |
| Delaroff, isles . . .    | Isles Aléoutiennes    | 82   | Essex, baie . . . . .   | Isle du Roi Charles  | 395     |
| Delisle de la Croyere,   |                       |      | Eye, isle . . . . .     | Isles Ruib           | 27      |
| cap . . . . .            | Saghalin              | 219  |                         |                      |         |
| Disappointment, isle     | Carte générale        |      |                         |                      |         |
| D'Estaing, baie . . .    | Saghalin              | 220  |                         |                      |         |
| Deux frères, écueil      | Carte générale        | 46   | F.                      |                      |         |
| Didicas, rochers . .     | Isles Babuyanes       | 278  | Faghi, ville . . . . .  | Isle Nipon           | 162     |
| Dismal Rock . . . .      | Isle du Roi Charles   | 396  | Fais, isle . . . . .    | Isles Carolines      | 357     |
| Dog, isle . . . . .      | Isles Kingsmill       | 379  | Falalep, isle . . . . . | D <sup>o</sup> .     | 356     |
| Dougandsha, cap . .      | Isles Shantar         | 9    | Famada, ville . . . .   | Isle Nipon           | 162     |
| Douglas, écueil . . .    | Carte générale        | 46   | Fanadek, isle . . . .   | Isles Carolines      | 344     |
| Douglas, cap . . . . }   | Côte d'Amérique       | 71   | Fanning, isle . . . .   | Carte générale       | 51      |
| Cap Kamushatzkoy }       |                       |      | Farallon, isle . . . .  | Isles Mariannes      | 311     |
| Drummond, isle . . .     | Isles Kingsmill       | 379  | Farallon de Paxaros     |                      |         |
| Duncan, isle . . . .     | Carte générale        | 58   | rocher . . . . .        | D <sup>o</sup> .     | 311     |
| Duncan, isle . . . .     | Isles Gallapagos      | 394  | Farallon, isle . . . .  | D <sup>o</sup> .     | 311     |
| Dundas, isle . . . .     | Isles Simson          | 380  | Farifi, islots de roche | Baie de Umatac       | 305     |
| Dunes, pointe des        | Saghalin              | 219  | Farroilep, isle . . . . | Isles Uolines        | 355     |
| Duperrey, isle . . .     | Isles Carolines       | 347  | Fatsisioo . . . . . }   | Isle Nipon           | 183     |
|                          |                       |      | Oongelooky Eyland }     |                      |         |
| E.                       |                       |      | Fayo, isle . . . . .    | Isles Carolines      | 357     |
| Een, isle . . . . .      | Isles Ruib            | 27   | Feklistoff, isle . . .  | Isles Shantar        | 10      |
| Ekarma, isle . . . .     | Isles Kouriles        | 193  | Femme de Loth, isle }   | Carte générale       | 40      |
| Elizabeth, cap . . . .   | Côte d'Amérique       | 73   | Rica de Oro . . . . . } |                      |         |
| Elizabeth, cap . . . .   | Saghalin              | 220  | Figamy, isle . . . . .  | Isle Nipon           | 174     |
| Elizabeth, baie . . .    | Isle Narborough       | 389  | Fime-gava, rivière . .  | D <sup>o</sup> .     | 166     |
| Elmore, isles . . . .    | Isles Marshall        | 373  | Firando, isle . . . . . | Isles Gotto          | 152     |
| Embûches, islots . .     | Isles Kouriles        | 194  | Fokay, cap . . . . .    | Côte SE de la Chine  | 240     |
| Enderby, isle . . . .    | Isles Gallapagos      | 396  | Folger, isle . . . . .  | Carte générale       | 49      |
| Endormo, port . . . .    | Baie de Volcan        | 209  | Fordyce, passage . . .  | Isles Arrowsmith     | 364     |
| Eogoosh . . . . . }      |                       |      | Forfana, isle . . . . . | Carte générale       | 44      |
| Pain à sucre . . . . . } | Isles Liqueo          | 257  | Formose, isle . . . . . |                      | 227-253 |
| Epiphanie, port . . . }  |                       |      | Formose {               |                      |         |
| Manikoks . . . . . }     | Isle de Kodiack       | 68   | Pointe SO               |                      |         |
| Eregup, isle . . . . .   | Isles Marshall        | 366  | Pointe SE               |                      |         |
|                          |                       |      | Pointe N.               |                      |         |
|                          |                       |      | Frères, isles . . . . . | Isles Smith          | 17      |
|                          |                       |      | Frères, isles . . . . . | Côte SE de la Chine  | 24      |



| J.                            |                       | pag.    |                             |                       | pag.                   |
|-------------------------------|-----------------------|---------|-----------------------------|-----------------------|------------------------|
| James, isle . . . . .         | Arch. de Gallapagos   | 390     | Karakakoa, baie . . . . .   | Isle Owyhee           | 284                    |
| Isle du Duc d'York . . . . .  |                       |         | Karkarlong, isle . . . . .  | Isles Meangis         | 23                     |
| Japon, Empire . . . . .       | Isles Carolines       | 128-188 | Karotte, isle . . . . .     | Do.                   | 23                     |
| Jap, isle . . . . .           |                       |         | Karou-gawa, rivière         | Isle Nipon            | 164                    |
| Ibargoitia, isle . . . . .    | Do.                   | 346     | Kata, isle . . . . .        | Isles Carolines       | 343                    |
| Ibbetson . . . . .            |                       |         | Kazousa, cap . . . . .      | Isle Nipon            | 178                    |
| Isles Traversey . . . . .     | Isles Radack          | 365     | Kendrick, isle . . . . .    | Carte générale        | 45                     |
| Isles Aour . . . . .          |                       |         | Kennis, cap. . . . .        | Isle Nipon            | 175                    |
| Ibbetson, cap Est. . . . .    | Isle Abingdon         | 397     | Ketoy, isle . . . . .       | Isles Kouriles        | 195                    |
| Jeddo, ville . . . . .        |                       |         | Khaboroff, cap. . . . .     | Carte générale        | 9                      |
| Jervis, isle . . . . .        | Isle de Nipon         | 178     | Khakodade, port . . . . .   | Isle Jesso            | 210                    |
| Jesso, isle . . . . .         | Isles Gallapagos      | 394     | Kharamoukotan . . . . .     | Isles Kouriles        | 193                    |
| Jesso, détroit . . . . .      | Isle Jesso            | 201-214 | Kheeseak, ville Isle        | Côte SE de la Chine   | 213                    |
| Ifeluc, isle . . . . .        |                       |         | Isles Carolines             | 202                   | Khramtshenko . . . . . |
| Igatskoy, baie . . . . .      | Isle de Kodiack       | 66      | Kiack, port . . . . .       | Isle Kodiack          | 68                     |
| Ikatun, isle . . . . .        | Aliaska               | 100     | Kiker, rocher . . . . .     | Isle Chatham          | 397                    |
| Ilimen, lac . . . . .         | Amérique              | 109     | Kikiay, isle . . . . .      | Japon                 | 155                    |
| Illack, isle . . . . .        | Isles Aléoutiennes    | 82      | Killiliack, baie . . . . .  | Isle Ounalashka       | 92                     |
| Illuluck, port . . . . .      | Baie du Capitaine     | 90      | Kiloudenskoy, baie          | Isle Kodiack          | 67                     |
| Indefatigable, isle . . . . . | Isles Gallapagos      | 393     | Kinkwa-zan, isle . . . . .  | Isle Nipon            | 175                    |
| Jonas, isle . . . . .         | Carte générale        | 38      | King, isle . . . . .        | Carte générale        | 36                     |
| Jootsima, isle . . . . .      | Côte de Nipon         | 165     | Okiben . . . . .            |                       |                        |
| Iphigenie, rochers . . . . .  | Carte générale        | 51      | King, mont . . . . .        | Isle Nipon            | 177                    |
| Irosakky, cap . . . . .       | Isle de Nipon         | 185     | King, cap . . . . .         | Do.                   | 178                    |
| Isanotzkoy, détroit . . . . . | Aliaska               | 98      | Dehock bosho . . . . .      | Archipel Gilbert      | 378                    |
| Isle aux deux arbres          | Isles Kingsmill       | 379     | Kingsmill, groupe           |                       |                        |
| Isle aux Lions de mer         | Baie de Bristol       | 111     | Kiska, isle . . . . .       | Isles Aléoutiennes    | 80                     |
| Isle enchantée . . . . .      | Isles Gallapagos      | 390     | St.-Stéphan . . . . .       | Aliaska               | 103                    |
| Itouroup, isle . . . . .      | Isles Kouriles        | 197     | Kitagotagh, isle . . . . .  | Isles Choumaguin      | 104                    |
| Itsoumo, presqu'isle          | Isle du Nipon         | 162     | Kiuniutanang, isle          | Empire du Japon       | 140                    |
| Julie, Isle . . . . .         | Détroit de Van-Diemen | 155     | Kiusiu, isle . . . . .      | Isles Aléoutiennes    | 85                     |
| Ivo-sima, isle . . . . .      | Isle Kiusiu           | 142     | Klotshkoff, rocher          | Isles Scarborough     | 382                    |
| Iwana, baie . . . . .         | Isle Batan            | 273     | Knoy, isle . . . . .        |                       | 60 - 74                |
| Izou, cap . . . . .           | Isle de Nipon         | 178     | Kodiack, archipel.          | Isle Nipon            | 164                    |
|                               |                       |         | Komatz, port de mer         | Archipel de Liqueo    | 264                    |
|                               |                       |         | Koomissang, isle . . . . .  |                       |                        |
|                               |                       |         | Amakirrima . . . . .        | Isle Atcha            | 84                     |
|                               |                       |         | Korovinskoy, baie . . . . . | Archipel de Liqueo    | 265                    |
|                               |                       |         | Korumah . . . . .           | Jesso                 | 213                    |
|                               |                       |         | Kosima, isle . . . . .      | Isles Pellew          | 330                    |
|                               |                       |         | Kossol, isle . . . . .      | Isles de Madjicosimah | 267                    |
|                               |                       |         | Koumi, isle . . . . .       | Isle Nipon            | 173                    |
|                               |                       |         | Kouna-saky, cap . . . . .   | Isles Kouriles        | 198                    |
|                               |                       |         | Kounashir, isle . . . . .   | Isles Pellew          | 333                    |
|                               |                       |         | Kourakong, isle . . . . .   |                       | 189 - 200              |
|                               |                       |         | Kouriles, archipel          | Jesso                 | 212                    |
|                               |                       |         | Koutousoff, cap . . . . .   |                       |                        |
|                               |                       |         |                             |                       |                        |
| K.                            |                       |         |                             |                       |                        |
| Kaba-Sima . . . . .           | Isle Kiusiu           | 144     |                             |                       |                        |
| Kabruang, isle . . . . .      | Isles Salibabo        | 22      |                             |                       |                        |
| Kagay, isle . . . . .         | Isles Choumaguin      | 104     |                             |                       |                        |
| Kalegha, baie . . . . .       | Isle Ounalashka       | 91      |                             |                       |                        |
| Kalegha, cap . . . . .        | Baie du Capitaine     | 89      |                             |                       |                        |
| Kamischitzkoy, cap            | Côte d'Amérique       | 73      |                             |                       |                        |
| Kanaga, isle . . . . .        | Isles Aléoutiennes    | 83      |                             |                       |                        |



|                            |                     | pag. |                           |                     | pag.    |
|----------------------------|---------------------|------|---------------------------|---------------------|---------|
| Miady, isle . . .          | Isles Marshall      | 370  | Namusa, isle . . .        | Isles Meangis       | 23      |
| Milieu, isle du . . .      | Isles Bashee        | 272  | Naneck, rivière . . .     | Baie de Bristol     | 109     |
| Mille, isles . . .         | Isles Marshall      | 364  | Nangasaky, port et ville  | Isle Kiusiu         | 141     |
| Misaky, cap. . . .         | Isle Sikokf         | 160  | Nangata . . . . .         | Isle Nipon          | 161     |
| Misaky, cap. . . .         | Isle Nipon          | 172  | Nanting, isle . . . .     | Côte SE de la Chine | 243     |
| Mitzou-oumi, lac . . .     | D <sup>o</sup> .    | 163  | Napakiaug, port . . .     | Isle grande Liqueo  | 257     |
| Mogmog, isle . . . .       | Isles Carolines     | 356  | Narborough, isle . . .    | Isles Gallapagos    | 389     |
| Mongoul, isle . . . .      | D <sup>o</sup> .    | 348  | Narden, isle. . . . .     | Côte SE de la Chine | 245     |
| Monk, baie . . . . .       | Isle Narborough     | 388  | Nasikok, isle . . . . .   | Isle de Kodiack     | 68      |
| Baie de Banks . . . .      |                     |      | Nautilus, rochers . . .   | Carte générale      | 47      |
| Monkonrushy, isle . . .    | Isles Kouriles      | 192  | Nautilus, ressif. . . .   | Isles Kingsmill     | 379     |
| Monmouth, isle . . . .     | Isles Bashee        | 272  | Nayoumleck, baie . . .    | Isle de Kodiack     | 68      |
| Montanha, isle . . . .     | Entrée de Tigris    | 238  | Necker, isle. . . . .     | Carte générale      | 46      |
| Monteverde, isles . . .    | Isles Carolines     | 346  | Necker, isle. . . . .     | Archipel Sandwich   | 295     |
| Montgomery, isles . . .    | Isles Liqueo        | 261  | Nepean, isle . . . . .    | Isles Gallapagos    | 391     |
| Montreal, isle . . . .     | Côte de Corée       | 126  | Nepean, cap . . . . .     | Isle James          | 391     |
| Moor, isle . . . . .       | Carte générale      | 41   | Nevil, isle . . . . .     | Carte générale      | 54      |
| Morai, pointe . . . . .    | Isle Dog            | 379  | Isle du Lord North        |                     |         |
| Moro-saky, cap. . . . .    | Isle Nipon          | 183  | Isle de Johnstone . . .   |                     |         |
| Morotoy, isle . . . . .    | Archipel Sandwich   | 289  | Isle du Soir . . . . .    | Japon               | 161-188 |
| Mortlock, isles . . . .    | Isles Carolines     | 345  | Nipon, isle . . . . .     |                     |         |
| Morty, isle . . . . .      | Carte générale      | 53   | Noel, isle du . . . . .   | Carte générale      | 56      |
| Motouya, ville . . . . .   | Isle Nipon          | 163  | Noel, port . . . . .      | Isle Otdia          | 367     |
| Monneron, isle . . . . .   | Saghalin            | 218  | Nomo, cap . . . . .       | Isle Kiusiu         | 143     |
| Morodonosaky, cap. . . .   | Isle Sikokf         | 161  | Nord, baie . . . . .      | Saghalin            | 217     |
| Mowie, isle . . . . .      | Archipel Sandwich   | 287  | Nord, isle du . . . . .   | Isle de Kodiack     | 71      |
| Mowna Roa . . . . .        | Isle Owwhyhee       |      | Nord, isle du . . . . .   | Isles Bashee        | 272     |
| Mowna Kaah. . . . .        |                     |      | Norfolk, isle . . . . .   | Isles Gallapagos    | 393     |
| Mowna Wororay . . . . .    |                     |      | Indefatigable. . . . .    |                     |         |
| Mulgrave, isles. . . . .   | Isles Marshall      | 364  | Isle Porter . . . . .     | Isle Abingdon       | 397     |
| Mille . . . . .            |                     |      | Jervis et Duncan . . .    |                     |         |
| Murray Sound . . . . .     | Côte de Corée       | 126  | Norries, rochers . . . .  | Carte générale      | 54      |
| Musa, port . . . . .       | Isle Babuyan        | 277  | North, isle du Lord       | Côte SE de la Chine | 238     |
| Musgrave, isles . . . . .  | Isles Carolines     | 347  | North white Rock, ro-     |                     |         |
| Musquillo, isles . . . . . | Isles Marshall      | 373  | cher . . . . .            | Carte générale      | 53      |
| Myssof, baie . . . . .     | Isle de Kodiack     | 68   | Northumberland, écu-      |                     |         |
|                            |                     |      | eil . . . . .             | Isle Norfolk        | 394     |
| N.                         |                     |      | Norwich, baie . . . . .   | Isle Nipon          | 168     |
| Nadiejeda, détroit . . . . | Isles Kouriles      | 195  | Nosiri, ville. . . . .    | D <sup>o</sup> .    | 164     |
| Nadiejeda, cap. . . . .    | Isle Jesso          | 213  | Noto, cap . . . . .       | Isle Jesso          | 206     |
| Nadiejeda, baie . . . . .  | Saghalin            | 220  | Notsky, port. . . . .     | Baie de Bristol     | 109     |
| Nagay, isle . . . . .      | Isles Choumaguin    | 104  | Nouchagack, rivière       | Isles Marshall      | 370     |
| Namao, isle . . . . .      | Côte SE de la Chine | 242  | Nouvel an, isle . . . . . | Isle Jesso          | 211     |
| Nambu, port . . . . .      | Isle Nipon          | 173  | Novosilzoff, cap . . . .  | Baie de Bristol     | 109     |
| Namou, isle. . . . .       | Isles Marshall      | 373  | Newenham, cap . . . . .   | Isles Revillagegido | 28      |
| Namurek, isle . . . . .    | D <sup>o</sup> .    | 376  | Nublada, isle . . . . .   | Isles Choumaguin    | 104     |
|                            |                     |      | Nuinack, isle . . . . .   | Carte générale      | 38      |
|                            |                     |      | Nuniwack, isle. . . . .   |                     |         |

| O.                    |                      | pag. |                         |                        | pag.    |
|-----------------------|----------------------|------|-------------------------|------------------------|---------|
| Océan, isle . . .     | Isles Marshall       | 373  | Oumnack, isle . . .     | Isles Aléoutiennes     | 87      |
| Ock-sow, isle . . .   | Isles Lamyet         | 245  | Ourop, isle . . .       | Isles Kouriles         | 197     |
| Odawara, baie . . .   | Isle Nipon           | 178  | Terre de la compagnie   | Isles Shantar          | 11      |
| Odia, isles . . .     | Isles Marshall       | 373  | Ours, isle des . . .    | Isle Nipon             | 185     |
| Oiseaux, isle aux .   | Isles Pescadores     | 234  | Owhyhee, isle . . .     | Arch. Sandwich         | 283-287 |
| Oiseaux, isle aux .   | Archipel de Sandwich | 295  | P.                      |                        |         |
| Oka, cap . . .        | Isle Guahan          | 302  | Poolo Anna, isle .      | Isles Pellew           | 335     |
| Oki, isle . . .       | Mer du Japon         | 163  | Pagon, isle . . .       | Isles Mariannes        | 311     |
| Okiben, isle . . .    | Carte générale       | 36   | Patience, baie . . .    | Saghalin               | 218     |
| Onehow, isle . . .    | Arch. de Sandwich    | 204  | Patience, cap . . .     | Baie de Patience       | 218     |
| Ongay, isle . . .     | Isles Carolines      | 348  | Pain du sucre, mont     | Isle James             | 391     |
| Oota-Nizavou, cap     | Isle Jesso           | 212  | Palmas, isle . . .      | Carte générale         | 50      |
| Orange, isle d' . .   | Isles Bashee         | 272  | Palmira, isle . . .     | Do.                    | 49      |
| Oreehooa, isle . . .  | Arch. de Sandwich    | 295  | Pane, baie . . .        | Isle Oualan            | 349     |
| Oreilles d'Ane, isle  | Côte SE de la Chine  | 238  | Panuctan, isle . . .    | Isles Babuyan          | 277     |
| Oreilles d'Ane, isles | Isles du Japon       | 154  | Parece Vela . . .       | Carte générale         | 46      |
| Orolong, isle . . .   | Isles Pellew         | 333  | Ecueil de Douglas       | Do.                    | 26      |
| Orota, cap . . .      | Isles Guahan         | 303  | Passage des Français    | Do.                    | 58      |
| Osacca, ville . . .   | Isle Nipon           | 186  | Passion, isle . . .     | Do.                    | 58      |
| O-sima, isle . . .    | Isle Jesso           | 213  | Pata, cap . . .         | Isles Babuyanes        | 279     |
| Otdia, isle . . .     | Isles Marshall       | 366  | Pata, cap . . .         | Isles Guahan           | 302     |
| Oualan, isle . . .    | Isles Carolines      | 348  | Patrocínio, isle . .    | Carte générale         | 42      |
| Ouektock, isle . . .  | Isles Krenitzin      | 94   | Patterson, isle . . .   | Isles Océan            | 373     |
| Onda, rivière . . .   | Carte générale       | 6    | Paukfo, ville . . .     | Grande isle de Ponghou | 235     |
| Oudagagh, canal .     | Isle Ounalaschka     | 92   | Pêcheurs, isle des.     | Isles Pescadores       | 233     |
| Ouderik, isle . . .   | Isles Marshall       | 369  | Pedder, isle . . .      | Isles Arrowsmith       | 364     |
| Ouegagh, isle . . .   | Isles Aléoutiennes   | 87   | Pedro Branco . . .      | Côte SE de la Chine    | 241     |
| Ouest, isle de . . .  | Isles Pescadores     | 234  | Tysing-cham . . .       | Isles Musgrave         | 347     |
| Ougack, isle . . .    | Isles de Kodiak      | 62   | Pelelep, isle . . .     | Isles Pellew           | 333     |
| Oungalgan, isle . .   | Isles Ounalashka     | 92   | Pelelew, isle . . .     | Isles Smith            | 17      |
| Ougamock, isle . .    | Isles Krenitzin      | 94   | Pelew, isle . . .       | Isles Carolines        | 32-     |
| Ouganik, isle . . .   | Isles de Kodiak      | 71   | Pelelew, isles . . .    | Côte SE de la Chine    | 244     |
| Oujack, baie . . .    | Do.                  | 71   | Perforated island .     | Carte générale         | 43      |
| Oukamock, isle . .    | Do.                  | 70   | Perle et Hermes, ressif | Isle Albemarle         | 388     |
| Ouknadagh, isle . .   | Baie du Capitaine    | 89   | Perry's Isthmus . .     | Détroit de Fokien      | 233     |
| Oulam-Tumen, rivière  | Presqu'isle Corée    | 114  | Pescadores . . .        | Isles Cornwallia       | 19      |
| Ouliaga, isle . . .   | Isles de 4 montagnes | 86   | Ponghu . . .            | Carte générale         | 43      |
| Oumacknagh, isle .    | Baie du Capitaine    | 89   | Peterel, isle . . .     | Isles Carolines        | 341     |
| Ounalashka, isle . .  | Isles Aléoutiennes   | 88   | Philadelphie, isle.     | Baie de Patience       | 219     |
| Ounalga, isle . . .   | Do.                  | 93   | Philip, isles . . .     | Isle Nipon             | 176     |
| Ounatchogh, isle . .  | Aliaska              | 103  | Phoque, isle des . .    | Isles Kouriles         | 198     |
| Ounga, isle . . .     | Isles Choumagin      | 104  | Pic, isle . . .         | Corée                  | 114     |
| Ounimack, isle . . .  | Isles Aléoutiennes   | 95   | Pico, canal . . .       |                        |         |
| Ounimack, esp. . .    | Isle Ounimack        | 109  | Pingnam, province       |                        |         |

|                          |                      | pag. |                         |                      | pag.             |
|--------------------------|----------------------|------|-------------------------|----------------------|------------------|
| Pinnacle, island . . .   | Isles de St.-Matwey  | 8    | Raheine, baie . . .     | Isle Mowee           | 288              |
| Pinnacle, island . . .   | Japon                | 156  | Ralik, isles . . .      | Arch. de Marshall    | 370              |
| Pins, cap aux . . .      | Baie de Tschiniatzky | 64   | Ranai, isle . . .       | Isles Sandwich       | 288              |
| Pins, isle aux . . .     | Arch. Kodiack        | 72   | Rasa, isle . . .        | Carte générale       | 45               |
| Pitt, isle . . .         | Isles Gilbert        | 383  | Isle Kendrick . . .     |                      |                  |
| Pohoe, isle . . .        | Isles Pescadores     | 233  | Rashaua, isle . . .     | Isles Kouriles       | 195              |
| Ponafidin, isle . . .    | Carte générale       | 42   | Rats, isle aux . . .    | Isles Aléoutiennes   | 81               |
| St.-Pierre . . .         |                      |      |                         |                      |                  |
| Ponglieu, ville . . .    | Isle Formose         | 229  | Raukoko, isle . . .     | Isles Kouriles       | 194              |
| Poromoushir . . .        | Isles Kouriles       | 192  | Raven island . . .      | Isles Carolines      | 347              |
| Post office bay . . .    | Isles du Roi Charles | 395  | Refunshery, isle . . .  | Isle Jesso           | 211              |
| Baie Essex . . .         |                      |      |                         |                      |                  |
| Porte d'enfer, entrée    | Isles Pescadores     | 236  | Ressifs, isle des . . . | Isles Pescadores     | 234              |
| Porter, isle . . .       | Isles Gallapagos     | 393  | Revillagegido, isles    | Carte générale       | 28               |
| Potoe, isle . . .        | Entrée de la rivière | 237  | Rica de Oro, isle . . . | Carte générale       | 40               |
| Isle du Passage . . .    |                      |      | de Tigris               | Rica de Plata, isle  | D <sup>o</sup> . |
| Pratas, écueil . . .     | Mer de Chine         | 241  | Richmond, isles . . .   | Isles Bashee         | 275              |
| Prevost, pic. . .        | Isle Simusir         | 196  | Ricord, cap. . . .      | Isle Itouroup . . .  | 197              |
| Pribuiloff, groupe . . . | Carte générale       | 8    | Rijutan, isle . . .     | Isles Babuyanes      | 277              |
| Prince, isle du . . .    | Au Sud de la Baie    | 180  | Rimsky-Korsakoff . . .  | Isles Marshall       | 371              |
| Outer island . . .       |                      |      | de Jeddo                | Rioshery, isle . . . | Isle Jesso       |
| Mikoura . . .            | Isles Marshall       | 375  | Riow, isle . . . .      | Carte générale       | 53               |
| Princesse, isle . . .    |                      |      |                         |                      |                  |
| Isle Tebot . . .         | Isle de Kodiack      | 62   | Rocca Partida, isle     | Isles Revillagegido  | 28               |
| Proche, isle . . .       |                      |      |                         |                      |                  |
| Providence, isle . . .   | Carte générale       | 50   | Rocher navire . . .     | Isles Aléoutiennes   | 88               |
| Providence, cap . . .    | Presqu'isle de Corée | 121  | Rodondo, islot . . .    | Isles Gallapagos     | 390              |
| Province, fort . . .     | Formose              | 230  | Rollin, cap. . . .      | Isle Simusir         | 196              |
|                          |                      |      | Romanzoff, cap. . . .   | Isle Jesso           | 211              |
|                          |                      |      | Romanzoff, baie . . .   | D <sup>o</sup> .     | 211              |
|                          |                      |      | Romanzoff, isle . . .   | Isles Marshall       | 366              |
|                          |                      |      | Ronde Holm . . . .      | Japon                | 183              |
|                          |                      |      | Ko-sima . . . .         |                      |                  |
|                          |                      |      | Rooch hook, cap . . .   | Isle Nipon           | 175              |
|                          |                      |      | Cap Fumée . . . .       | Carte générale       | 43               |
|                          |                      |      | Rosario, isle . . .     |                      |                  |
|                          |                      |      | Desappointment, isle    | Isle Albemarle       | 389              |
|                          |                      |      | Rose, cap . . . .       | Isle Hood            | 396              |
|                          |                      |      | Rogers, baie . . . .    | Isles Marshall       | 373              |
|                          |                      |      | Ross et Lambert . . .   |                      |                  |
|                          |                      |      | Groupe Musquillo . . .  | Isles Elmore . . .   | 357              |
|                          |                      |      | Isles Elmore . . . .    |                      |                  |
|                          |                      |      | Odia et Helut . . . .   | Rota                 | 307              |
|                          |                      |      | Rota                    |                      |                  |
|                          |                      |      | Sarpan . . . .          | Baie de Bristol      | 234              |
|                          |                      |      | Round island, isle      |                      |                  |
|                          |                      |      | Rover, isle . . . .     | Isles Pescadores     | 234              |
|                          |                      |      | Ruib, isles . . . .     | Carte générale       | 26               |
|                          |                      |      | Ruib, isle . . . .      | Isles Ruib           | 26               |
|                          |                      |      | Rurick détroit . . . .  | Isles Aléoutiennes   | 95               |
|                          |                      |      | Rycot, rocher . . . .   | Isles Gallapagos     | 397              |

## Q.

|                           |                     |     |
|---------------------------|---------------------|-----|
| Quadalan . . . .          | Isles Marshall      | 373 |
| Quatre frères, isles      | Isles Kouriles      | 196 |
| Quatre montagnes, isles   | Isles Aléoutiennes  | 86  |
| Quelong, isle . . . .     | Isle Formose        | 230 |
| Quelpart, isle { P-te Sud | Côte de Corée       | 120 |
| { P-te Est                |                     |     |
| Quemoy, isle . . . .      | Côte SE de la Chine | 245 |
| Isle Kin-men sou . . .    |                     |     |
| Quirosa, isle . . . .     | Isles Carolines     | 357 |
| Quitshan, rivière . . .   | Baie de Bristol     | 109 |

## R.

|                         |                       |     |
|-------------------------|-----------------------|-----|
| Rabbit island . . . .   | Isles Cornwallis      | 19  |
| Rachokoko, isle . . . . | Arch. de Madjicosimah | 264 |
| Radogala, isle . . . .  | Isles Marshall        | 371 |



| S.                         |                     | pag.    |                            | pag.                        |
|----------------------------|---------------------|---------|----------------------------|-----------------------------|
| Sabtang, isle . . .        | Isles Bashee        | 274     | Setuahal, isle . . .       | Isles Carolines . . .       |
| Isle Monmouth . . .        |                     |         | Seurote, cap . . .         | Isle Kiusiu . . .           |
| Saddle hill, mont.         | Corée               | 116     | Shaler, isle . . .         | Carte générale . . .        |
| Saddle point, cap.         | Isle du Roi Charles | 395     | Shantar, groupe . . .      | Carte de Saghalin . . .     |
| Sado, isle . . .           | Mer du Japon        | 167     | Shanpee, isles . . .       | D°. . . . .                 |
| Saghalin, presqu'isle      |                     |         | Scauffee . . . . .         |                             |
| Oku-Jesso . . . . .        |                     | 215-221 | Weeda . . . . .            |                             |
| Karafta . . . . .          |                     |         | Shaws, isle . . . . .      | Isle Kodiack . . . . .      |
| Tschoka . . . . .          |                     |         | Shiashkotan, isle . . .    | Isles Kouriles . . . . .    |
| Sajouliucktusigh, isle     | Isles Choumagin     | 104     | Shirinky, isle . . . . .   | D°. . . . .                 |
| Salibabo, isles . . .      | Carte générale      | 21      | Schischkoff, cap . . .     | Isle Jesso . . . . .        |
| Saltchidack, isle . . .    | Isles de Kodiack    | 67      | Sidmouth, cap NE . . .     | Gr. Isle de Liqueo . . .    |
| Sama-sana, isle . . .      | Isle Formose        | 231     | Sigamy, cap . . . . .      | Isle Nipon . . . . .        |
| Samalga, isle . . . . .    | Isles Aléoutiennes  | 87      | Sikokf, isle . . . . .     | Japon . . . . .             |
| Samganooda, baie . . .     | Isle Ounalaschka    | 91      | Sima, cap . . . . .        | Isle Nipon . . . . .        |
| Sandtduynige hoek . . .    | Nipon               | 176     | Simabura, baie et ville    | Isle Kiusiu . . . . .       |
| Pointe des Dunes . . .     |                     |         |                            |                             |
| Sandwich, archipel . . .   |                     | 281-297 | Simonosaky, port . . .     | Isle Nipon . . . . .        |
| Sangar, cap . . . . .      | Isle Nipon          | 168     | Simpson, groupe . . . .    | Isles Gilbert . . . . .     |
| Koo-domari . . . . .       |                     |         |                            |                             |
| Sangar, baie . . . . .     | D°. . . . .         | 169     | Simusir, isle . . . . .    | Isles Kouriles . . . . .    |
| Sangar, détroit . . . . .  | D°. . . . .         | 210     | Sinekinkoy, cap . . . .    | Côte de Tartarie . . . .    |
| Sannagh, isle . . . . .    | Aliaska . . . . .   | 102     | Sineko, cap . . . . .      | Isle Jesso . . . . .        |
| Sanserol, isles . . . . .  | Isles Pellew        | 335     | Single, island . . . . .   | Côte SE de la Chine . . .   |
| Isles St.-André . . . . .  |                     |         |                            |                             |
| Sarpan, isle . . . . .     | Isles Mariannes     | 307     | Sitchin, isle . . . . .    | Isles Aléoutiennes . . . .  |
| Saumons, anse des . . .    | Baie Aniva          | 218     | Sitchunak . . . . .        | Isles de Kodiack . . . . .  |
| Saypan, isle . . . . .     | Isles Mariannes     | 309     | Six isles . . . . .        | Isles Scarborough . . . .   |
| Scarborough, groupe . . .  | Isles Gilbert       | 381     | Smith, isles . . . . .     | Carte générale . . . . .    |
| Scauffee, isles . . . . .  | Carte générale      | 25      | Isles Camisares . . . . .  |                             |
| Seylla rocks . . . . .     | Isles Cornwallis    | 19      | Smoto, ville . . . . .     | Avadsi-sima . . . . .       |
| Seguam, isle . . . . .     | Isles Aléoutiennes  | 85      | Socoro, isle . . . . .     | Isles Revillagegido . . . . |
| Seki-gawa, rivière . . . . | Isle Nipon          | 166     | St.-Thomas . . . . .       | 28                          |
| Semitsch, isle . . . . .   | Isles Aléoutiennes  | 97      | Soir, isle du . . . . .    | Carte générale . . . . .    |
| Isle Abraham . . . . .     |                     |         |                            |                             |
| Senday, baie . . . . .     | Isle Nipon          | 175     | Soufre, isles du . . . . . | Carte générale . . . . .    |
| Sept montagnes, isle . . . | Isles Aléoutiennes  | 81      | Soufre, isle du . . . . .  | Détroit de Van-Diemen . .   |
| Sept isles . . . . .       | Isles Carolines     | 347     | Soumchou, isle du . . .    | Archipel de Liqueo . . . .  |
| Sequeira, isles . . . . .  |                     |         | Souvoroff, isles . . . . . | Isles Kouriles . . . . .    |
| Los Martires y Mate-       | Carte générale      | 21      | Soya, cap . . . . .        | Isles Marshall . . . . .    |
| lotas . . . . .            |                     |         |                            |                             |
| Catritan . . . . .         |                     |         | Spanberg, cap . . . . .    | Isle Jesso . . . . .        |
| Seriguan, isle . . . . .   | Isles Mariannes     | 310     | Spenberg, pic . . . . .    | D°. . . . .                 |
| Seripohos . . . . .        | Détroit de Van-Die- | 154     | Spencer Keys . . . . .     | Saghalin . . . . .          |
| Oumaró . . . . .           | men                 |         | Spirkin, isle . . . . .    | Isles Carolines . . . . .   |
|                            |                     |         | Srednoy, isle . . . . .    | Isle Ounalaschka . . . . .  |
|                            |                     |         |                            | Isles Kouriles . . . . .    |



|                                           |                       | pag. |                            |                               | pag.                    |
|-------------------------------------------|-----------------------|------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Tortue, isles de . . .                    | Isle Nipon            | 175  | Uruckthapel, isle . . .    | Isles Pellew                  | 331                     |
| Tosa, cap . . . . .                       | Isle Sikokf           | 158  | Ushishir, isle . . .       | Isles Kouriles                | 195                     |
| Toubakino-misaky . . .                    | D <sup>o</sup> .      | 158  |                            |                               |                         |
| Tougoura, baie . . . .                    | Côte de Tatarie       | 9    | V.                         |                               |                         |
| Tonkoy, cap . . . . .                     | Isle Kodiack          | 66   |                            |                               |                         |
| Touwano, ville . . . .                    | Isle Nipon            | 162  | Valientes, isles . . .     | Isles Carolines               | 347                     |
| Toyama, ville . . . . .                   | D <sup>o</sup> .      | 165  | Sept Isles . . . . .       |                               |                         |
| Traineau, isle du . . .                   | Carte générale        | 36   | Raven islands . . . .      |                               |                         |
| Traitres, baie des . . .                  | Isle Kounashir        | 199  | Vancouver, cap. . . .      | Côte d'Amérique               | 38                      |
| Traversey, isles . . . .                  | Isles Marshall        | 365  | Van der Lynd, cap . . .    | Isle Ouroup                   | 197                     |
| Treize isles . . . . .                    | Isles Carolines       | 342  | Vela . . . . .             | Carte générale                | 47                      |
| Trinité, cap . . . . .                    | Isle Kodiack          | 69   | Rochers de Nautilus . .    |                               |                         |
| Trinité, baie . . . . .                   | D <sup>o</sup> .      | 69   | Rock point, cap . . . .    | Aliaska                       |                         |
| Trinite, isles . . . . .                  | Arch. de Kodiack      | 72   | Vela-Reta, écueil . . . .  | Détroit de Formose            | 228                     |
| Trois Rois, isle des . .                  | Isle Jesso            | 210  | Vingora rocks . . . . .    | Isles Smith                   | 17                      |
| Trou, cap . . . . .                       | Isle Itouroup         | 198  | Volcan, isle du . . . . .  | Au Sud de la baie de<br>Jeddo | 179                     |
| Tschegoula, isle . . . .                  | Isles Aléoutiennes    | 80   | Isle Brulante . . . . .    |                               |                         |
| Tschegoula, isle . . . .                  | D <sup>o</sup> .      | 86   | Kami-Atouma . . . . .      |                               |                         |
| Tschicotan, isle. . . . .                 | Isles Kouriles        | 198  | Volcanos, isles . . . . .  | Carte générale                | 14                      |
| Spangberg . . . . .                       |                       |      |                            |                               | Volcans, baie . . . . . |
| Cap canal. . . . .                        | Isles aux 4 montagnes | 86   | Vries, isle . . . . .      | Au Sud de la Baie de<br>Jeddo | 182                     |
| Tschiganock . . . . .                     |                       |      |                            |                               | O-sima. . . . .         |
| Tschiniatzkoy, baie . . .                 | Isles Kodiack         | 62   | Vries, détroit . . . . .   | Isle Itouroup                 | 198                     |
| Tschiniatskoy, cap. . . .                 | D <sup>o</sup> .      | 66   |                            |                               |                         |
| Tschirikoff . . . . .                     | Archipel de Kodiack   | 70   | W.                         |                               |                         |
| Ougamock . . . . .                        |                       |      |                            |                               |                         |
| Tschirinkotan, isle . . .                 | Isles Kouriles        | 193  | Wakasa, baie . . . . .     | Isle Nipon                    | 164                     |
| Tschitschagoff, cap . . .                 | Isle Kiusiu           | 366  | Wake, écueil . . . . .     | Carte générale                | 47                      |
| Tschitschagoff, isles . .                 | Isles Marshall        |      | Wake, isle . . . . .       | D <sup>o</sup> .              | 47                      |
| Tsus-sima, isle . . . . .                 | Détroit de Corée      |      | Wakino-saky, cap . . . .   | Isle Kiusiu                   | 144                     |
| Tucker, isle . . . . .                    | Isles Carolines       | 342  | Waki-saky, cap. . . . .    | Isle Sado                     | 166                     |
| Setuahal . . . . .                        |                       |      |                            |                               | Walves boght . . . . .  |
| Tugidack, isle . . . . .                  | Archipel de Kodiack   | 69   | Anse des baleines. . . .   | Isle Jesso                    | 207                     |
| Tujugijack, isle . . . . .                | Baie de Bristol       |      | Walvis boght . . . . .     |                               |                         |
| Tuloberspit, cap . . . . .                | Isle Guahan           | 302  | Walvis, isles . . . . .    | D <sup>o</sup> .              | 207                     |
| Tyahtatooa, baie . . . .                  | Isle Owhyhee          | 285  | Washington, isle . . . .   | Carte générale                | 51                      |
| Typinsan, isle . . . . .                  | Arch. de Madjicosimah | 267  | Watson, isle . . . . .     | Isles Gallapagos              | 396                     |
| Tysammia, ville . . . . .                 | Côte SE de la Chine   | 241  | Watts, isle . . . . .      | Isles Marshall                | 367                     |
| Tysing-cham . . . . .                     | D <sup>o</sup> .      | 241  | Weeda, isles. . . . .      | Carte générale                | 25                      |
| U.                                        |                       |      | Wenman, isle . . . . .     | Isles Gallapagos              | 397                     |
| Udia-Milai, isle . . . . .                | Isles Marshall        | 371  | Weseloffsky, cap . . . . . | Baie du Capitaine             | 89                      |
| Ulea, groupe . . . . .                    | Isles Carolines       | 353  | West Danger island . . . . | Brown's Range                 | 21                      |
| Umatac, baie . . . . .                    | Isle de Guahan        | 305  | Whitsuntide, cap. . . . .  | Isle Afognack                 | 71                      |
| Upright, cap . . . . .                    | Isles de St.-Matwey   | 8    | Whymea, baie . . . . .     | Isle Woahoo                   | 292                     |
| Uraccas, groupe de ro-<br>chers . . . . . | Isles Mariannes       | 312  | Whymea, rade . . . . .     | Isle Atooi                    | 293                     |
|                                           |                       |      | Whytea, baie . . . . .     | Isle Owhyhee                  | 286                     |



# SUPPLÉMENTS.



---

## S U P P L É M E N T S .

### HÉMISPHERE AUSTRAL.

#### SUPPLÉMENT AU MÉMOIRE SUR LA CARTE GÉNÉRALE.

Le premier volume de mon atlas ayant paru en 1824, et plusieurs isles ayant été découvertes depuis cette époque, je les indique dans ce supplément. Parmi ces découvertes il s'en trouve un grand nombre, tirées d'une liste de découvertes faites pour la plupart à bord de vaisseaux marchands américains, et que feu l'Amiral Lœvenorn a bien voulu me communiquer (v. pag. 4<sup>me</sup> du présent volume). Quoique l'existence de la majeure partie des isles et des dangers indiqués dans cette liste ne me paraisse guères vraisemblable, j'ai néanmoins cru devoir en faire mention dans le tableau suivant, où, pour mieux les distinguer, ces noms se trouvent imprimés en lettres italiques. Le Capitaine Kotzebue m'a communiqué aussi la notice d'un groupe de quatre petites isles dans l'hémisphère austral, et de trois isles, découvertes en 1824 dans l'hémisphère boréal par un baleinier américain. Ces trois isles sont désignées dans mon tableau par les lettres X, Y, Z; la première est petite, les deux autres plus grandes et d'une forme ovale; toutes les trois cependant sont basses. Les isles découvertes en 1824 par un Américain, Kemin, et qui m'ont été également communiquées par le Capitaine Kotzebue, sont toutes désignées dans mon tableau par le nom de celui qui les a découvertes. Si l'existence de

\*\*

ces isles se confirme dans la suite, il sera facile de les distinguer par d'autres noms qu'on pourra leur donner.

Mr. de Wallenstein, Secrétaire de la légation de Russie près des Etats Unis, à la complaisance duquel je dois déjà plusieurs notions nautiques très intéressantes, vient de me communiquer deux listes d'isles récemment découvertes dans la Mer du Sud. L'une de ces listes en date de Callao du 13 Mai 1826, porte un caractère officiel, elle est adressée par un certain Capitaine Jones, au Secrétaire de l'Amirauté, Southard. L'autre tirée des journaux américains donne, d'après une note qui l'accompagne, un dénombrement d'isles découvertes pour la plupart à bord du vaisseau américain Loper, revenu depuis peu d'une expédition dans la Mer du Sud. En confrontant ces deux listes, on ne trouve qu'une seule isle nommée *Oeno*, dont la latitude et la longitude correspondent exactement dans toutes les deux. Il s'y trouve aussi une isle nommée *Starbuck*, mais la grande différence de sa position géographique d'après les deux listes, donne lieu à croire que ce sont deux découvertes différentes. Quoique ces deux listes ne portent pas un grand caractère d'authenticité, vu qu'elles ne donnent aucun détail propre à déterminer d'une manière positive l'existence des isles indiquées, j'ai cru néanmoins devoir les insérer dans ce mémoire, comme pouvant un jour devenir l'objet d'une discussion.

Les journaux américains nous ont communiqué dans les derniers temps des notions sur un nombre infini de pareilles découvertes; mais en les examinant on ne saurait s'empêcher de regretter que les rédacteurs de ces journaux n'aient pas mis plus de soin et de critique dans le choix de ces communications, et qu'ils ne se soient bornés à n'admettre parmi ces découvertes que celles dont l'existence est plus ou moins avérée par une description détaillée de la grandeur, de la forme et des autres qualités distinctives de l'isle en question, de même que par l'indication des moyens employés pour déterminer sa position géographique. Ce n'est qu'alors que de telles notions peuvent devenir utiles, tandis que maintenant étant dépourvues de ces



détails, elles ne servent qu'à embrouiller et dérouter le navigateur et à embarrasser l'hydrographe, par l'impossibilité dans laquelle il se trouve de distinguer dans ce chaos la vérité de l'erreur (\*).

Outre les isles nouvellement découvertes, le tableau suivant contient encore les noms des isles qui se trouvent déjà dans le premier volume, mais dont la position géographique a été depuis déterminée plus correctement.

## T A B L E A U

DES ISLES DANS LEUR DIRECTION DE L'OUEST A L'EST.

| <i>Noms des isles.</i>       | <i>Epoque de la découverte et nom du navigateur.</i>          | <i>Latitude Australe.</i> | <i>Longitude Orientale.</i> |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Ecueil Elizabeth... ..       | .....                                                         | 30° 05' 00"               | 159° 00' 00"                |
| Pyramide de Ball .....       | Le C-ne Kroucheff en 1822.                                    | 31. 43.                   | 159. 20.                    |
| Ecueil a.....                | .....                                                         | 26. 06.                   | 160. 00.                    |
| Isle A.....                  | .....                                                         | 31. 19.                   | 160. 42.                    |
| Ecueil b.....                | .....                                                         | 23. 48.                   | 164. 15.                    |
| Isle Mitre.....              | Selon les observations du<br>Capitaine Kroucheff.             | 11. 55.                   | 170. 00.                    |
| Isle Cherry.....             |                                                               | 11. 35.                   | 170. 20.                    |
| Isle Y.....                  | .....                                                         | 2. 50.                    | 170. 18.                    |
| Isle Birney.....             | Découverte en 1823.                                           | 2. 30.                    | 171. 20.                    |
| Isle Sidney.....             | D°.                                                           | 2. 30.                    | 171. 40.                    |
| Isle St.-Augustin, pointe NE | (Selon les observations<br>du Capitaine Duperrey<br>en 1824.) | 5. 38. 10.                | 176. 09. 50.                |
| Isle Grand Cocal.....        |                                                               | 6. 01. 48.                | 176. 27. 03.                |
| Isle Onaseuse.....           | Capitaine Hunter 1823.                                        | 15. 31.                   | 176. 11.                    |

(\*) Le Baron Wrangel, pendant son dernier voyage dans les années 1825, 1826 et 1827, a dirigé sa route de manière à pouvoir constater l'existence de plusieurs de ces isles; il n'a rien trouvé, et il n'y a pas de doute que sauf quelques exceptions, des bancs de brume ont été pris pour des isles.

| <i>Noms des isles.</i>                                        | <i>Epoque de la découverte et nom du navigateur.</i> | <i>Latitude Australe.</i>     | <i>Longitude Orientale.</i>      |
|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| Isle Grenville ..... }<br>Isle Rotumah ..... }                | Selon les observations du Capitaine Duperrey. }      | 12° 31' 00''                  | 177° 15' 00''                    |
| Isle Neerlandaise .....                                       | Capitaine Koerzen 1825.                              | 7. 10.                        | 177. 33.                         |
| Isle Indépendance ..... }<br>Isle B. .... }<br>Isle Z. .... } |                                                      | 10. 25.<br>10. 45.<br>10. 40. | 179. 00.<br>179. 35.<br>179. 36. |
| Isle X. ....                                                  |                                                      | 7. 25.                        | 179. 28.                         |
| Groupe Mitchel .....                                          |                                                      | 9. 06.                        | 179. 48.                         |
| Isle Plasquet .....                                           |                                                      | 9. 18.                        | 179. 50.                         |
| Isles de Chatham, P-te NE                                     | Broughton en 1795.                                   | 43. 48.                       | 183. 46.                         |
| Isle Cornwallis .....                                         |                                                      | 44. 36.                       | 184. 33.                         |
| Isle Kemin .....                                              | } Découvertes par le Capitaine Kemin en 1824. }      | 4. 45.                        | 186. 20.                         |
| Ecueil .....                                                  |                                                      | 5. 38.                        | 187. 06. 15.                     |
| Isle .....                                                    |                                                      | 3. 41.                        | 187. 08.                         |
| Isle C. ....                                                  |                                                      | 6. 34.                        | 193. 30.                         |
| Ecueil c. ....                                                |                                                      | 10. 46.                       | 193. 54.                         |
| Isle .....                                                    | } (Découverte par le Capitaine Kemin en 1824. }      | 26. 00.                       | 199. 01.                         |
| Isle D. ....                                                  |                                                      | 6. 45.                        | 199. 12.                         |
| Ecueil Bunker .....                                           |                                                      | 0. 17.                        | 199. 20.                         |
| Isle Broke .....                                              |                                                      | 1. 13.                        | 200. 30.                         |
| Isle Rorotonga .. }<br>Isle Roxburgh .. }                     | } Capit. White en 1824. }                            | 21. 30.                       | 200. 00.                         |
|                                                               |                                                      | 21. 36.                       | 200. 42.                         |
| Isle Mittiario .... }<br>Isle Mauti ..... }                   | } Lord Byron en 1825. }                              | 19. 55.                       | 202. 06.                         |
|                                                               |                                                      | 20. 08.                       | 202. 40.                         |
| Isle Starbuck .....                                           | D°.                                                  | 5. 58. 30.                    | 204. 02.                         |
| Isle Bellingshausen .....                                     | Kotzebue, 1824.                                      | 15. 48.                       | 205. 30.                         |

| <i>Noms des isles.</i> | <i>Epoque de la découverte et nom du navigateur.</i> | <i>Latitude Australe.</i> | <i>Longitude Orientale.</i> |
|------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Isle Maldon . . . .    | Lord Byron en 1825.                                  | 3° 59' 00"                | 205° 00' 00"                |
| Isle Caroline . . . .  | } Capitaine Broughton.                               | 9. 57.                    | 209. 35.                    |
| Isle Thornton . . . .  |                                                      | } Capitaine Thornton.     | 10. 04.                     |
| Isle E . . . . .       |                                                      | 16. 00.                   | 221. 00.                    |
| Isle F . . . . .       |                                                      | 17. 00.                   | 222. 00.                    |
| Isle Oeno . . . . .    | Capitaine Worth en 1824.                             | 23. 57.                   | 228. 55.                    |
| Isle Anderson . . . .  |                                                      | 24. 21.                   | 231. 30.                    |
| Isle Pilgrim . . . . . |                                                      | 24. 40.                   | 255. 20.                    |

ISLES STEPHENS, En parlant de la découverte de ces isles (pag. 6 du premier volume) j'ai déjà prononcé mon opinion sur ce que probablement le Capitaine Carteret avait donné ce nom aux Isles Providence de Dampier, et que par conséquent les Isles Stephens n'existent point. Ma supposition est maintenant avérée par le Capitaine Duperrey qui a cherché les Isles Stephens, sous la longitude et latitude indiquées, sans les trouver.

PYRAMIDE DE BALL (pag. 20). La position de ce rocher, situé à trois lieues au SE de l'Isle de Lord Howe a été déterminée par le Capitaine Kroucheff de la marine Russe par 31° 43' S et 159° 20' E. Il suit de là que l'isle de Lord Howe est située par 31° 37' S et 159° 15' E. Le Lieutenant Ball place cette isle par 31° 30' S et 159° 10' E.

ISLES MITRE et CHERRY (pag. 21). Le Capitaine Kroucheff en 1822 a eu connaissance de ces isles. La première qui n'est point habitée a, d'après lui, deux milles de longueur dans une direction NO et SE; elle est escarpée, couverte de bois et n'est composée proprement que de deux collines et d'un rocher qui se rattache à l'isle par un isthme de sable. Cette conformation lui donne quelque res-

semblance avec une mitre. Le Capitaine Kroucheff place la pointe SE de l'isle par  $11^{\circ} 55' S$  et  $170^{\circ} 20' E$ ; le Capitaine Edwards la place par  $11^{\circ} 37' S$  et  $169^{\circ} 40' E$ ; enfin le Capitaine du vaisseau le Neptune par  $170^{\circ} 42'$  de longitude.

L'Isle Cherry, qui a trois milles de longueur, est plus basse que l'Isle Mitre. A la distance d'un mille de la partie méridionale de l'isle, se trouve un rocher qui y est joint par un rëssif; on rencontre également du coté opposé un pareil rëssif qui se rattache à la pointe N de l'isle, située d'après le Capitaine Kroucheff par  $11^{\circ} 35' S$  et  $170^{\circ} 00' E$ . Cette isle est habitée et nommée *Annula* par les indigènes.

ISLES BIRNIE ET SIDNEY. J'ai tiré les noms et la position géographique de ces deux isles de la mappemonde de Purdy, d'après lequel elles ont été découvertes en 1823; l'isle Sidney gît par  $2^{\circ} 30' S$  et  $171^{\circ} 40' E$  et l'isle Birnie par  $3^{\circ} 30'$  et  $171^{\circ} 20'$ .

ISLE WALPOLE (pag. 21). La position géographique de cette isle découverte en 1794 par le Capitaine Butler fut déterminée par lui à  $22^{\circ} 40'$  de latitude S et  $169^{\circ} 15'$  de longitude E. Elle n'a cependant été trouvée dans cette latitude et longitude, ni par le Capitaine Golownin en 1817, ni par le Capitaine Kroucheff, commandant la corvette Apollon, de la marine russe en 1822.

ISLES ST.-AUGUSTIN et GRAND COCAL (pag. 23). La position géographique de ces isles découvertes par Maurelle en 1781 a été déterminée par le Capitaine Duperrey, qui nous a fait connaître au juste les erreurs dans les longitudes du navigateur espagnol. Il a fixé la pointe NO de l'Isle St.-Augustin par  $5^{\circ} 38' 9''$  et  $176^{\circ} 9' 49''$  et sa pointe SE par  $5^{\circ} 42' 7''$  et  $176^{\circ} 8' 57''$ , le milieu de l'Isle Grand Cocal par  $6^{\circ} 1' 48'' S$  et  $176^{\circ} 27' 30''$ . Ces longitudes ne diffèrent que de  $10'$  de celles déterminées à bord du vaisseau Elizabeth, par lequel ces isles furent nommées Sherson et Taswell. Sur la mappemonde de Purdy, (édition de 1825) ces isles se trouvent placées à un degré plus loin vers l'Est.

ISLE ONASEUSE. Cette isle, située par  $15^{\circ} 31' S$  et  $176^{\circ} 11' E$ , fut découverte au mois de Juillet de l'année 1823 par le Capitaine

Hunter à bord du vaisseau Donna Carmelite. Elle est assez grande et bien peuplée.

ISLE ROTUMAH (pag. 24). Cette isle a été visitée dernièrement par le Capitaine Duperrey. D'après une notice qui en a été publiée par un des officiers de cette expédition, le milieu de l'isle gît par  $12^{\circ} 31' S$  et  $177^{\circ} 15'$ ; elle s'étend du Nord au Sud et peut avoir de 4 à 5 milles de longueur. L'extrémité Sud se termine en pointe basse, au bout de laquelle s'élève un morne conique qui paraît former un islot séparé. Deux islots, dont l'un très plat, sont à deux ou trois milles de l'extrémité Nord. Les habitans de Rotumah ressemblent aux Taitiens et se distinguent avantageusement des autres habitans de cet Océan par la douceur de leur caractère. D'après le mémoire que m'a communiqué le Capitaine Duperrey, l'islot *Atangota* près la pointe Est de l'isle, gît par  $12^{\circ} 33' 20''$  et  $177^{\circ} 15' 44''$ . La pointe *Noataou*, partie SE, par  $12^{\circ} 33' 30''$  et  $177^{\circ} 14' 16''$ .

ISLE NEERLANDAISE. Cette isle, par  $7^{\circ} 7'$  de latitude S et  $177^{\circ} 33'$  de longitude E de Greenwich, fut découverte le 14 Juin 1825 par la frégate hollandoise *Maria Reigersbergen* et la Corvette *Pollux*, commandées par les Capitaines *Koerzen* et *Reg* dans leur trajet de l'isle Noukahiva aux Molucques. L'étendue de cette isle n'est pas marquée dans la relation de cette découverte, il y est dit que les habitans ont le teint cuivré et qu'ils sont très sauvages et enclins au vol. Journal litter. 1826 N<sup>o</sup> 23.

ISLES CHATHAM (pag. 31). Une carte à grand point de ces isles se trouve dans l'ouvrage de l'hydrographe Purdy, intitulé: *Tables of positions etc.* Cette carte est accompagnée d'une note (pag. 92) qui dit que les Isles Chatham ont été de nouveau explorées en 1809 par le vaisseau anglais *Pegasus*. Les longitudes observées par un des officiers de ce vaisseau, nommé Stewart, diffèrent de  $\frac{3}{4}^{\circ}$  de celles du Capitaine Broughton. Mr Stewart place le cap Young, pointe NE de l'Isle Chatham, par  $183^{\circ} 46'$  c. à d. à  $44'$  plus à l'Est que je ne l'ai indiqué dans ces mémoires pag. 13 d'après le Capitaine Broughton. En conséquence tous les points de cette isle, de même que

les autres isles appartenant au groupe Chatham et fixées par le Capitaine Broughton, devront être reculés d'autant vers l'Est. Mr. Stewart place le Cap Munnings par  $184^{\circ} 20'$  et la pointe Sud de la grande Isle de Chatham par  $184^{\circ} 00'$ . Le petit groupe des cinq isles, qui ont eu le nom de *44 degrees islands*, parcequ'elles se trouvent exactement sous le  $44^{\circ}$  de latitude, gît par  $184^{\circ} 43'$ .

Au SE de l'Isle Chatham se trouve l'Isle Pitt qui a environ 8 lieues de circonférence et dont le milieu gît par  $44^{\circ} 25'$  et  $184^{\circ} 25'$ . A l'Est de l'Isle Pitt on voit une trainée de rochers (*sea reefs*) qui, avec les deux isles *Native Island* et *Starkey*, ont une étendue de 12 milles dans la direction Est et Ouest. A la distance de 7 milles au SE de l'Isle Pitt, se trouve l'Isle Cornwallis, découverte par la frégate du même nom. Cette isle, d'après les observations du Capitaine William Smyth, alors Lieutenant sur la frégate Cornwallis, est située par  $44^{\circ} 36'$  de latitude et  $184^{\circ} 33'$  de longitude Est; estimation qui sert de preuve à l'exactitude des observations faites à bord du Pegasus. Vers le Sud et l'Ouest, l'Isle Pitt est entourée de plusieurs petites isles qui d'après la carte de Purdy (*tables of positions*) portent les noms de *Asses Ears*, *Stormy island*, *Devils cap*, *Redondo*, *Saddle Isle* et *Haycock*. Le *Eastern Reef* gît à 16 milles à l'Est de l'Isle Cornwallis et la petite Isle *Pyramide* à la même distance à l'Ouest.

ISLE STARBUCK. D'après les observations du Capitaine Lord Byron, commandant la frégate La Blonde, cette isle est située par  $5^{\circ} 58' 30''$  S et  $204^{\circ} 02'$ .

ISLE MALDON. Cette isle fut découverte par Lord Byron en 1825. Sa pointe SO gît par  $3^{\circ} 59'$  de latitude S et  $205^{\circ} 00'$  de longitude E: la moyenne de cinq chronomètres.

ISLE THORNTON. Un balainier anglais découvrit cette isle pendant sa traversée des côtes du Pérou à la Nouvelle Hollande. D'après le rapport du Capitaine de ce vaisseau, elle a 15 milles de longueur, sur 5 de largeur et gît par  $10^{\circ} 04'$  de latitude et  $209^{\circ} 44'$  de longitude. La latitude et la longitude de l'isle Caroline, découverte par le Capitaine

Broughton, correspond à peu de minutes près avec celle de l'isle Thornton. Quoique le Capitaine White donne à sa découverte une étendue trois fois plus grande que celle donnée par le Capitaine Broughton à l'isle Caroline, il n'y a cependant pas de doute que ces deux isles ne soient identiques, si toute fois il n'y a pas d'erreur dans la position géographique déterminée par le baleinier.

**ISLES KEMIN.** Une de ces isles découvertes par le Capitaine Kemin est inhabitée et a un lagon dans son milieu. Elle est située par  $4^{\circ} 45'$  de latitude australe et par  $186^{\circ} 20' 15''$  de longitude orientale : moyenne de mesures chronométriques et de distances lunaires.

L'autre par  $3^{\circ} 41' S$  et  $187^{\circ} 08'$  est une petite isle basse, entourée de ressifs de corail. Elle fut découverte le 8 Janvier 1824.

La troisième isle est bien petite et gît par  $26^{\circ} 00' S$  et par  $199^{\circ} 01' E$ . On la découvrit le 25 Août, 1821.

**ISLES AMSTRONG et ANDERSON.** Quoique la première de ces isles diffère de deux degrés en longitude de celle de Roxburgh, dont il sera parlé plus bas à l'article des Isles de Cook, la latitude étant exactement la même, je suis porté à croire qu'elles sont les mêmes. L'identité des isles Anderson et Elizabeth me paroît être encore moins douteuse, la longitude de ces deux isles ne différant que d'un demi degré, et la latitude de cinq minutes.

**ISLE INDEPENDANCE. ISLES B et Z.** La position des isles marquées dans le tableau par les lettres B et Z est exactement la même; elle s'accorde aussi beaucoup avec la position de l'isle Indépendance, au moins pour la longitude, ce qui me fait croire que ces trois isles ne sont qu'une même isle.

**ISLE PLASQUET. GROUPE MITCHEL.** L'Isle Plasquet étant située sous le même méridien que le groupe des Isles Mitchel, à la distance de 12 milles au Sud, fait supposer qu'elle est la plus méridionale de ces isles; c'est pourquoi j'ai supprimé sur ma carte le nom de Plasquet.

**ISLES DE COOK.** Dans le premier volume de cet ouvrage j'ai désigné par la dénomination collective *d'Isles de Cook* les isles Whytotakee, Watebo, Mahowarah, Okatootaia et le petit groupe des Isles

Harvey, parceque la plupart de ces isles a été découverte par le Capitaine Cook. Cette dénomination paroit avoir été approuvée par MM. Purdy et Brué, qui tous les deux l'ont adoptée dans leurs dernières cartes (\*). On a découvert depuis dans ces parages quatre isles, savoir: Roxburgh, Mitiaro, Mauti et l'Isle Rorotonga, qui doivent faire partie des Isles de Cook, attendu qu'elles sont situées à peu de distance des autres isles de ce groupe; il me parait cependant probable que plusieurs de ces isles sont placées deux fois sous différentes dénominations, comme je tâcherai de le prouver plus bas.

**ISLE ROXBURGH.** C'est une isle assez élevée, par  $21^{\circ} 36'$  de latitude S et  $200^{\circ} 42'$  de longitude E qui fut découverte le 5 Mars 1824, par le Capitaine White, commandant le Medway, lors de son trajet des côtes occidentales de l'Amérique. Ce Capitaine fixa la longueur de l'isle dans une direction O et E à vingt milles, mais il n'eut pas le temps nécessaire pour déterminer sa largeur (\*\*).

1. *Mitiaro.* Cette isle d'après la relation du Capitaine Dibbs, commandant en 1823 la Goelette l'Endeavour (imprimée dans le 28<sup>e</sup> tome du Journal des voyages), gît par  $19^{\circ} 55'$  de latitude S et  $202^{\circ} 06'$  de longitude orientale à la distance de 25 milles de l'isle Wateoo. C'est une isle basse ayant un grand bouquet d'arbres au milieu. Elle a de 3 à 4 milles du Nord au Sud et un mille de l'Est à l'Ouest. Sa population ne monte qu'à une centaine d'habitans.

2. *Mauti.* C'est une isle basse, située d'après le Capitaine Dibbs par  $20^{\circ} 03'$  S et  $202^{\circ} 33'$  E, à 50 milles à l'Est de Wateoo; elle a six ou huit milles de circonférence. Lord Byron qui visita cette isle en 1825 sur la frégate La Blonde, la place par  $20^{\circ} 08'$  et  $202^{\circ} 40'$  E.

3. *Rorotonga.* Le Capitaine Dibbs place cette isle par  $21^{\circ} 18'$  et  $200^{\circ} 05'$  E; d'après les observations faites à bord d'un navire anglais le Seringapatnam qui la vit en 1814, elle gît par  $21^{\circ} 30'$  S et  $200^{\circ}$

(\*) Purdy, a chart of the world, quatrième édition 1826, et Brué, carte particulière de la Polynésie.

(\*\*) Extrait d'une lettre de Mr Horsburgh en date du 20 Octobre, 1824.



00' E. Il me paraît très probable, que cette île est la même que celle de Roxburgh.

Le Journal Asiatique du mois de Février 1827 contient un mémoire tiré des transactions de la société des missionnaires, dans lequel ce groupe est nommé *Hervey*. Il est composé de six îles, savoir: *Manaia*, *Rorotonga*, *Aitutake*, *Mauti*, *Mitaro* et *Auti*. On ne fait aucune mention dans ce mémoire de la position géographique de ces îles.

*Manaia* est l'île Manglea de Cook, le nombre de ses habitans y est estimé de 1000 à 1500.

*Rorotonga*. J'ai déjà dit plus haut que cette île doit être la même que celle de Roxburgh. Ce qui vient à l'appui de mon opinion c'est la grandeur de ces deux îles. Le Capitaine White fixe la longueur de l'île Roxburgh à 20 milles, et d'après le récit des missionnaires la population de l'île Rorotonga est de 6 à 7000 habitans, ce qui prouve une étendue considérable.

*Aitutake* doit être l'île Whytootakee de Cook.

Il y a une très grande conformité sous le rapport de grandeur, de latitude et de position relative entre les îles Mauti et Mittiaro et celles de Wateoo et Okatootaia. Sans la différence de 55' qui existe entre la longitude de l'île Mauti déterminée par Lord Byron et celle de l'île Wateoo déterminée par le Capitaine Cook, je serois porté à croire qu'il n'existe que l'une de ces îles. Quant aux îles Okatootaia et Mittiaro l'identité m'en paroît plus vraisemblable. Mais dans aucun cas il ne peut y avoir 4 îles; les Missionnaires qui paraissent connaître si bien ces îles et même le Capitaine Dibbs ne parlent que de 3, savoir: Mauti, Mittiaro et Atiou. J'ai le même doute sur l'existence de l'île Mahowarah.

(\*) D'après le rapport des Missionnaires, il est évident qu'ils ont fait de ces îles le chef-lieu de leur résidence, car il paroît que le Christianisme y a fait des grands progrès.

Dans cette supposition le groupe des Isles Cook, serait composé des isles suivantes, savoir :

|                                 |           |             |
|---------------------------------|-----------|-------------|
| 1. Whytootakee par . . . . .    | 18° 54' S | 200° 29' O. |
| 2. Isles Harvey . . . . .       | 19. 18. — | 201. 06.    |
| 3. Okatootaia } . . . . .       | 19. 51. — | 201. 37.    |
| Mittiaro. } . . . . .           | 19. 55. — | 202. 26.    |
| 4. Wateoo . . . . .             | 20. 01. — | 201. 45.    |
| 5. Mauti . . } . . . . .        | 20. 08. — | 202. 40.    |
| Mahowarah } . . . . .           | 20. 15. — | 202. 03.    |
| 6. Roxburgh. } . . . . .        | 21. 36. — | 200. 42.    |
| 7. Rorotonga. }                 |           |             |
| 8. Manaia, ou Mangepa . . . . . | 21. 57. — | 201. 53.    |

Dans la dernière édition de la carte de la mer du Sud de feu Mr. Arrowsmith, il se trouve dans ces parages deux isles découvertes par un Capitaine Henry: l'une nommée Ruruti y est placée par 20° 20' de latitude et 200° de longitude, l'autre Rimatera par 22° 37' et 207° 59'. Cette dernière étant très éloignée ne peut faire partie des Isles de Cook; mais l'isle Ruruti, si toute fois elle existe, doit y appartenir.

Dans les suppléments du premier volume pag. 296, 297 et 307, j'ai déjà parlé des Isles Rearson, Humphrey Vavitoo, Albion et de l'écueil Elizabeth, dont il n'est pas question dans le mémoire relatif à la carte générale de la partie australe de l'Océan.

#### N O U V E L L E H O L L A N D E.

**CAP LEUWIN** (pag. 34). D'après une communication faite au Capitaine Horsburgh par le Capitaine Scott et un Mr. Wright, il se trouve près de ce cap une rivière dont l'embouchure est masquée par une isle située en avant, de sorte qu'à quelque distance en dehors, les navigateurs ne peuvent l'apercevoir (\*).

**ISLE HAMMANT.** Cette petite isle dont l'élévation est de 30 pieds, a environ 400 yards de circuit. Elle fut découverte le 6 Juillet 1817 sur le Brig

(\*) Troisième édition de l'ouvrage de Mr. Horsburgh, East India Directory 1826.

Endeavour, commandé par le Capitaine Hamman. Il aperçut en même temps trois brisans: l'un à 3 milles au SO de l'isle, un autre au NO  $\frac{1}{4}$  N à 6 milles et un troisième au NE  $\frac{1}{4}$  E à la distance d'un mille. Horsburgh, dans la 3<sup>me</sup> édition de son *East India Directory* pag. 99 du premier volume dit, que trois heures plus tard, on découvrait l'isle Kangaroo, ce qui prouve que la position géographique de l'isle, 36° 27' et 127° 02', comme l'a déterminée le Capitaine Hamman, doit être inexacte, parceque l'isle Kangaroo est située par 35° 43' et 137° 58'.

Le Journal Asiatique du mois d'Octobre 1826 fait mention d'un ressif dangereux par 36° 55' de latitude et 140° 20' de longitude, découvert à bord du vaisseau *Sesostris* commandé par le Capitaine Mangles. Cette longitude ne saurait être juste, attendu que le méridien de 140° 20' passe par l'intérieur de la Nouvelle-Hollande à la distance de 40 milles de la côte.

J'ai déjà fait mention dans ce mémoire (pag. 59) de la dernière levée des côtes N et NO de la Nouvelle-Hollande qui a été faite par le Capitaine Philipp King, pendant les années 1819, 20 et 1821. L'exploration de sa côte septentrionale a engagé en 1824 le gouvernement anglais, d'y faire un nouvel établissement qui, par la proximité des Moluques et de la Nouvelle-Guinée, peut devenir de la plus grande importance pour le commerce. Près de cette côte sont situées deux isles très rapprochées l'une de l'autre et séparées de la Nouvelle-Hollande par le *Détroit de Clarence*. L'isle occidentale a reçu le nom de *Bathurst* (\*) et l'isle orientale celui de *Melville*. L'extrémité nord de cette dernière est le *Cap Léoben* du Capitaine Baudin; des cartes antérieures lui donnent le nom de *Cap Van-Diemen*. Le même navigateur français a donné les noms de *Helvetius* et de *Fourcroix* à deux caps de l'isle Bathurst. Je dois faire observer ici qu'à la distance où se trouvaient les vais-

(\*) C'est la même isle que j'ai désignée dans mon mémoire pag. 54 sous le nom de King, ignorant dans le tems celui de Bathurst.

seaux français du rivage, il leur sembla que les trois caps, Helvetius, Fourcroix et Léoben appartenaient à la terre ferme. Le *Canal d'Aspley* qui sépare les deux isles Bathurst et Melville, est très étroit; c'est là que se trouve le nouvel établissement nommé *Port Cockburn*, par  $11^{\circ} 25'$  de latitude et  $130^{\circ} 28'$  de longitude.

On voit sur plusieurs cartes anglaises le méridien de  $135^{\circ}$  qui partage la Nouvelle-Hollande en deux parties presque égales, tracé comme une ligne de démarcation, ce qui donne lieu de supposer que ce méridien a été adopté par le gouvernement anglais pour limites de ses possessions; cependant il n'existait aucun acte officiel à ce sujet. Maintenant cette supposition vient d'être confirmée par la prise en possession de la côte N de la Nouvelle-Hollande et des isles situées à proximité; car la proclamation faite à ce sujet en Janvier 1825 par le gouverneur anglais à Bombay, dit expressément que les possessions anglaises s'étendront à l'avenir depuis le  $129^{\circ}$  jusqu'au  $135^{\circ}$  de latitude; c'est donc le méridien de  $129^{\circ}$  qui forme la ligne de démarcation.

#### ERREURS TYPOGRAPHIQUES DANS CE MÉMOIRE.

|      |    |                          |            |                    |       |                  |
|------|----|--------------------------|------------|--------------------|-------|------------------|
| Pag. | 13 | Isles de Horne           | au lieu de | $14^{\circ} 13' S$ | lisez | $14^{\circ} 18'$ |
| —    | 21 | Ecueil Durand            | — — —      | 22. 16.            | S     | — 22. 06.        |
| —    | 22 | Isle Cherry              | — — —      | 11. 17. 30'' S     | —     | 11. 37. 30'      |
| —    | 30 | Isle Sala Gomez          | — — —      | 204. 35.           | E     | — 254. 35.       |
| —    | 32 | Cap des Adieux           | — — —      | 37. 55.            | S     | — 31. 55.        |
| —    | 32 | Cap Banks                | — — —      | 145. 25.           | E     | — 140. 23.       |
| —    | 34 | Cap Wilson               | — — —      | 136. 24.           | E     | — 146. 24.       |
| —    | 34 | Cap des Adieux           | — — —      | 31. 35.            | S     | — 31. 55.        |
| —    | 36 | Rocher Haul-off-rock     | — — —      | 31. 43.            | S     | — 34. 43.        |
| —    | 49 | Pte NE de l'Isle Bernier | — — —      | 113. 05.           | E     | — 113. 15.       |
| —    | 55 | Imperieuse Reef          | — — —      | 118. 17.           | E     | — 118. 51.       |
| —    | 55 | Hibernia shoal           | — — —      | 10. 56.            | S     | — 11. 56.        |



**SUPPLÉMENT**  
**AU MÉMOIRE SUR LA CARTE DE LA NOUVELLE-GUINÉE.**

Le Capitaine Duperrey a exploré une partie de la côte septentrionale de la Nouvelle-Guinée, et notamment l'espace entre le Cap Dory et Auranswary et entre Dory et le Cap de Bonne Esperance (\*). Ayant mouillé dans le Port Dory, il en a déterminé la position géographique par  $0^{\circ} 51' 49''$  de latitude et par  $134^{\circ} 04' 33''$  de longitude: résultat de la différence des méridiens de ce havre et du Cap de Bonne Esperance de la Nouvelle Guinée, également mesuré par des montres marines (\*\*).

Le Capitaine Forrest détermine la latitude du Port Dory par  $0^{\circ} 46'$  et sa longitude par  $131^{\circ} 00'$ . Le Capitaine Horsburgh fixe la longitude du Cap Dory qui ne diffère que de peu de minutes de celle du port de ce nom, à  $133^{\circ} 25'$ . La carte d'Arrowsmith place ce cap par  $134^{\circ} 40'$ . J'ai indiqué dans mon mémoire sur la Nouvelle-Guinée (pag. 70) le procédé que j'avais employé pour trouver la longitude du Cap Dory, par  $133^{\circ} 51'$ , ce qui ne diffère que de  $13'$

(\*) Nous avons l'espoir de parvenir bientôt à une entière connaissance de toute cette grande isle, par l'expédition qui partit de France l'année dernière sous les ordres du Capitaine Durville et dont le but principal est d'explorer en détail les côtes de la Nouvelle-Guinée.

(\*\*) Voilà la marche diurne du Chronomètre N 26 de Motel employé préféralement par le Capitaine Duperrey; elle est telle qu'elle doit inspirer la plus grande confiance à toutes ces mesures chronométriques.

|                                                |       |       |
|------------------------------------------------|-------|-------|
| Le 19 Mars 1824 au Port Jackson . . . . .      | + 28" | 2897. |
| Le 16 Avril à la Nouvelle-Hollande . . . . .   | + 28. | 2544. |
| Le 14 Juin à Ualan (isles Carolines) . . . . . | + 27. | 8607. |
| Le 8 Août à Dory . . . . .                     | + 28. | 2857. |
| Le 10 Septembre à Sourabaya . . . . .          | + 28. | 9415. |
| Le 15 Novembre à l'isle de France . . . . .    | + 29. | 8873. |
| Le 12 Janvier 1825 à St.-Hélène . . . . .      | + 29. | 5236. |
| Le 27 Janvier à l'Ascension . . . . .          | + 29. | 8897. |

de la longitude fixée par le Capitaine Duperrey. Il est bon d'observer que j'ai adopté pour longitude du Cap de Bonne Espérance  $132^{\circ} 31'$ , ce qui comparativement aux observations de l'Amiral Dentrecaesteux donne une différence en plus de six minutes à l'Est.

*Ecueil Alert.* Il se trouve un écueil dans l'Ouest du Déroit de Torres dont je n'ai point parlé dans mon mémoire relatif à ce déroit. Le nom lui vient de ce que le vaisseau qui y toucha en 1817 portoit ce nom. La longueur de cet écueil est estimée à 200 toises et sa largeur à 25. Sa latitude est de  $9^{\circ} 52' S$  et sa longitude de  $140^{\circ} 50' E$ .

Le Déroit de Torres a été de nouveau exploré par le Capitaine de la marine anglaise Philip King, dans les années 1819, 20 et 21. Je ferai connoître dans le plus grand détail le résultat des recherches de cet officier, dès que son ouvrage aura paru. Dans ce moment je n'en possède encore que les cartes représentant la côte NE, Nord et NO de la Nouvelle-Hollande. Je dois la communication de ces cartes à la complaisance de Monsieur l'hydrographe de l'Amirauté de Londres, et je me fais un devoir de lui en témoigner ici toute ma reconnaissance.

#### ERREURS TYPOGRAPHIQUES DANS CE MÉMOIRE

|         |                                                |                   |             |       |                    |   |
|---------|------------------------------------------------|-------------------|-------------|-------|--------------------|---|
| pag. 61 | Cap Nord au lieu de . . . . .                  | $145^{\circ} 30'$ | E           | lisez | $148^{\circ} 30'$  | E |
| — 62    | Isles près du Cap Longuerue                    | 141. 23.          | E           | —     | 147. 23.           |   |
| — 64    | Foul point . . . . .                           | 0. 32.            | S           | —     | 0. 52.             |   |
| — 67    | Isle Riche . . . . .                           | $5^{\circ} 20' S$ |             | —     | $8^{\circ} 02' S$  |   |
| — 68    | Isle de la Couronne . . . . .                  | 145. 00.          | E           | —     | 147. 20.           |   |
| — 76    | Au lieu de l'isle Gilolo ligne 8, il faut lire |                   |             |       | Isle de Geby       |   |
| — 78    | Ressif de Pandora . . . . .                    | $143^{\circ} 35'$ |             | —     | $143^{\circ} 58'$  |   |
| — 79    | Isle Wamwar . . . . .                          | 143. 01.          |             | —     | 143. 44'           |   |
| — 81    | Boot island . . . . .                          | 14. 59            | et 154. 50' | —     | 14. 3. et 144. 86. |   |

## SUPPLÉMENT

## UN MÉMOIRE SUR LA CARTE DE LA MER DU CORAIL.

**MELLISH'S KAYS AND REEF** (pag. 94). L'écueil de Mellish fut découvert en 1812 par le Capitaine Bristow commandant le vaisseau Thames par  $17^{\circ} 16'$  S et  $156^{\circ} 12'$  E. Il y a une description très détaillée de ce ressif dans la Table de Positions de Mr. Purdy, d'après laquelle il occupe une étendue de 4 lieues.

**L'ÉCUEIL BAMPTON.** Sur la carte de Flinders il est placé entre  $18^{\circ} 47'$  et  $19^{\circ} 30'$  de latitude. Purdy le place entre  $19^{\circ} 00'$  et  $19^{\circ} 50'$ ; il reste à savoir laquelle de ces latitudes est plus exacte; je préfère la carte de Flinders.

On a tout récemment découvert dans cette mer de nouveaux écueils dont je dois la communication à la complaisance de mon ami le Capitaine Horsburgh, savoir:

**RESSIF DE KENN** (Kenns reef). Ce ressif, qui dans une direction NO et SE a 9 milles de longueur sur 6 à 7 de largeur, se trouve à l'Est de la route indiquée par le Capitaine Flinders sur sa carte générale. Les rochers et les bancs de sable, en partie à fleur d'eau, dont il est composé et qui partout sont très escarpés, sans aucune sonde à leur proximité, en rendent l'approche excessivement dangereuse. Le Capitaine Kenn qui l'a découvert en 1824, en a fixé la position par  $21^{\circ} 9'$  S et  $155^{\circ} 49'$  E, d'après des observations chronométriques faites durant un court trajet de cinq jours, du Port Jackson.

**ISLES AVON** (Avons islands). Ce sont deux petites isles basses éloignées l'une de l'autre d'environ deux milles dans une direction ESE et ONO; elles paraissent se joindre à la partie méridionale du ressif de Bampton. Elles furent découvertes en 1823 à bord du vaisseau Avon

\*\*

par le Capitaine Summer qui en a fixé latitude à  $19^{\circ} 31' S$  et la longitude (par distances lunaires) à  $158^{\circ} 10' 30'' E$ .

**GROUPE DE FARQUAR** (Governor Farquars group). Ce groupe, composé de sept islots bas de sable, dont trois sont couverts d'arbustes et qui sont liés ensemble par des ressifs, occupe un grand espace. Il fut découvert en 1821 à bord du vaisseau français *Les Trois Frères* commandé par Mr. Tregrosse, accompagné du Brig anglais *Jessie*. A la partie orientale du groupe se trouvent deux de ces islots sous le méridien de  $151^{\circ} 47'$ , et celui qui est à l'extrémité occidentale, git par  $17^{\circ} 39' S$  et  $151^{\circ} 27' E$ . Il n'y a pas de doute que l'écueil découvert par le Lieutenant Vine par  $17^{\circ} 45'$  et  $151^{\circ} 40'$  (voy. pag. 94) est un des islots qui fait partie du groupe de Farquar. Un Mr. Lihou a nouvellement découvert par  $17^{\circ} 25'$  et  $151^{\circ} 45'$  un ressif dont l'étendue est de 46 milles, dans une direction NNE et SSO. Il est évident que ce ressif est le même que le groupe de Farquar, qui probablement s'étend jusqu'à l'écueil Alert par  $17^{\circ} 02'$  et  $151^{\circ} 49'$ .

**ISLOTS DE TREGROSSE** (Tregrosse islets). Ce sont deux petites isles découvertes par le même Capitaine Tregrosse, situées dans l'Ouest des Isles Farquar par  $17^{\circ} 42'$  de latitude et  $153^{\circ} 43'$  de longitude; l'extrémité occidentale des ressifs qui lient et entourent ces isles, git par  $17^{\circ} 44'$  et  $150^{\circ} 32'$ .

**ECUEIL SAUMAREZ** (Sir James Saumarez's shoal). Cet écueil, situé par  $21^{\circ} 40'$  de latitude et  $153^{\circ} 46'$  de longitude, a été découvert par le même Mr. Lihou, dont il a été parlé dans l'article des Isles de Farquar.

**BANC DE WELSH**. Dans la carte du Capitaine King se trouve un écueil par  $21^{\circ} 15'$  et  $153^{\circ} 56'$  de longitude qui porte ce nom.

J'ai déjà donné pag. 91 une liste des isles et des écueils situés dans la Mer du Corail. Je la place ici de nouveau avec toutes les découvertes qui se sont faites depuis cette époque jusqu'à la fin de l'année dernière.



|                                              |               |             |
|----------------------------------------------|---------------|-------------|
| Ecueil Flinders . . . . .                    | 12° 10' S     | 146° 55' E. |
| Ecueil Wells . . . . .                       | 12. 20.       | 158. 43.    |
| Ecueil Indispensable . . . . .               | 12. 30.       | 160. 40.    |
| Premier écueil de Bougainville. . . . .      | 15. 17.       | 147. 57.    |
| Second écueil de Bougainville . . . . .      | 15. 35.       | 148. 06.    |
| Batture de Diane. . . . .                    | 15. 41.       | 150. 25.    |
| Ecueil Alert . . . . .                       | 17. 02.       | 151. 49.    |
| Ecueil Mellish . . . . .                     | 17. 16.       | 156. 12.    |
| Ecueil Flinders . . . . .                    | 17. 46.       | 148. 30.    |
| Farquars groupe, islot occidental . . . . .  | 17. 39.       | 151. 27.    |
| Ecueil Vine . . . . .                        | 17. 45.       | 151. 40.    |
| Islots de Tregrosse . . . . .                | 17. 44.       | 150. 32.    |
| Ecueil de Bampton entre. . . . .             | entre 18. 47. | et 158. 03. |
|                                              | et 19. 30.    | 158. 48.    |
| Isles Ayon . . . . .                         | 19. 31.       | 158. 13.    |
| Vine horse shoe shoal, Pointe N . . . . .    | 20. 05.       | 151. 50.    |
| Ecueil Frédéric, Pointe NE . . . . .         | 20. 44.       | 154. 25.    |
| Ecueils et bancs de Bellona, Booby . . . . . | entre 20. 40. | et 158. 15. |
| Minerva et Baring . . . . .                  | et 21. 50.    | 159. 30.    |
| Isle dans l'intérieur de cet espace. . . . . | 21. 21.       | 159. 17.    |
| Ecueil Ball. . . . .                         | 21. 00.       | 160. 36.    |
| Ecueil Welsh . . . . .                       | 21. 15.       | 153. 56.    |
| Ecueil Saumarez . . . . .                    | 21. 40.       | 153. 46.    |
| Ecueil du Midi . . . . .                     | 21. 58.       | 154. 20.    |
| Banc du naufrage (Wreck reef) . . . . .      | 22. 11.       | 155. 17.    |
| Banc du Caton . . . . .                      | 23. 06.       | 155. 23.    |
| Ecueil Flinders . . . . .                    | 23. 35.       | 151. 40.    |
| Isles Albion . . . . .                       | 23. 45.       | 152. 30.    |

## ERREURS TYPOGRAPHIQUES DANS CE MÉMOIRE.

|         |                    |            |                       |       |                     |
|---------|--------------------|------------|-----------------------|-------|---------------------|
| Pag. 91 | Ressif de Deptford | au lieu de | 151° 15' E            | lisez | 151° 00'            |
| — 91    | Ressif de l'Elize  | — — —      | 152. 50.              | —     | 152. 40.            |
| — 92    | Banc de la Bellone | — — —      | 158. 30.              | —     | 159. 50.            |
| — 93    | Ecueil Wells       | — — —      | 157. 18.              | —     | 157. 58.            |
|         |                    |            | 158. 03.              | —     | 158. 43.            |
| — 94    | Ecueil Mellish     | — — —      | 17° 00' S et 150° 00' | —     | 17° 16' et 156° 12' |
| — 95    | Ecueil Bellone     | — — —      | 158. 30.              | —     | 159. 50.            |
| — 97    | Ecueil Midday      | — — —      | 21. 48.               | —     | 21. 58.             |
| — 97    | Isle de Flinders   | — — —      | 23. 25.               | —     | 23. 35.             |

## S U P P L É M E N T . . . . .

AU MÉMOIRE SUR LA CARTE DE LA PARTIE SE DE LA NOUVELLE-HOLLANDE.

BAIE DE BATEMAN (pag. 105). Le Lieutenant Johnson de la marine anglaise découvrit en 1822 l'embouchure d'une rivière qui se décharge dans cette baie. Il remonta cette rivière dans le Brig Snapper, jusqu'à la distance de 40 milles, sans rencontrer le moindre obstacle. Cette rivière fut nommée *Clyde*, et la contrée dans laquelle elle prend sa source, reçut le nom d'Arglyshire- (Asiatic Journal, Octobre 1822).

BAIE MORETON (pag. 100). Mr. Oxley découvrit dans cette baie une rivière plus considérable que toutes celles connues jusqu'à ce jour dans la Nouvelle-Hollande, à laquelle il donna le nom de *Brisbane*. L'ayant parcouru jusqu'à la distance de 50 milles depuis son embouchure, il remarqua que cette rivière avoit ordinairement de 3 à 9 brasses d'eau; mais dit-il, il y a à 20 milles de la mer une traînée de rochers sur laquelle on ne trouve que 12 pieds d'eau à la mer pleine. A la distance à laquelle parvint Mr. Oxley, le flux s'élevait à  $4\frac{1}{2}$  pieds et avoit une vitesse de 4 milles par heure. La sus-dite rivière dont la largeur est de trois milles, vient du SO dans la direction des Marais de Macquarie; dont elle n'est peut-être qu'une décharge. (Philosophical magazin N<sup>o</sup> 314 1822).

## ERREURS TYPOGRAPHIQUES DANS CE MÉMOIRE.

Pag. 100 Double island point, au lieu de 25° 50' lisez 25° 56'  
 — 102 Port Macquarie entrée . . . 151. 52. 55" — 152. 55. 55".

## S U P P L É M E N T

## AU MÉMOIRE SUR LA CARTE DE L'ISLE DE VAN-DIEMEN.

On trouve vers le milieu de l'entrée du Déroit de Dentreca-  
steaux deux isles, auxquelles l'Amiral français donna le nom *d'Isles*  
*Stériles*, et de l'extrémité desquelles s'étend au Sud un ressif  
de deux milles de longueur. L'espace entre ces isles et le Cap Bruny  
est sain et sans le moindre danger; mais tout l'espace situé entre  
les Isles Stériles et la côte opposée, dans la direction des  
Bayes de la Recherche, des Ormiers et des Moules, est rempli de  
rochers et de bas fonds, entre lesquels cependant on trouve quelques  
passages navigables. Les Isles Stériles, d'après la carte de Dentreca-  
steaux, gisent dans une même ligne, N 78° O et S 78° E, avec le  
Cap Bruny et l'observatoire des Français en 1792, à 5  $\frac{1}{2}$  milles du  
premier et 4  $\frac{3}{4}$  du second. Des journaux tant anglais que français  
rapportent, qu'en 1824 un vaisseau anglais, l'Actéon, découvrit à  
l'entrée du Déroit de Dentrecasteaux, deux petites isles entou-  
rées d'un ressif sur lequel il échoua. Le Capitaine de l'Actéon  
donna à cette découverte le nom de son vaisseau; mais on ne  
saurait douter de l'identité des Isles Stériles avec les Isles Actéon.  
Un des officiers de l'expédition de l'Amiral Dentrecasteaux, Mr. de  
Gréatin, ayant fait en canot la traversée depuis la Baie de la Recherche  
jusqu'au Cap Bruny, aurait dû nécessairement voir les Isles Actéon  
si elles existaient, cependant il n'a vu que les Isles Stériles.  
Quant au ressif qui se trouve à l'extrémité de ces isles, il est très  
possible qu'il s'étende plus loin vers le Sud que ne l'indique la  
carte française. Le Capitaine de l'Actéon lui donne une étendue  
de six milles.

LE ROCHER DE BELL (BELLS ROCK). pag. 127 fut découvert le 13 No-  
vembre 1824 par le Capitaine Bell à bord du vaisseau la Minerve qui

passa entre ce rocher et les rochers de Reid (Reids Rocks). Il en est situé environ à 6 milles au Sud, ce qui rend ce passage encore plus dangereux.

Cette feuille étant déjà entièrement composée et prête pour l'impression, au moment où je reçois l'ouvrage du Capitaine King (\*) dont jusqu'ici je ne possédois que les cartes, il m'est impossible d'insérer ici tout ce que cet ouvrage contient de nouveau sur les côtes de la Nouvelle-Hollande. Obligé de remettre ces détails à une autre époque, je ne saurois cependant me dispenser de rendre compte d'une circonstance qui m'a particulièrement frappé: en naviguant autour de la partie méridionale de la terre de Van-Diemen, le Capitaine King a trouvé la côte entre la *Baye de la Tempête* (Storm Bay) et le Cap Sud-Ouest, très incorrectement tracée par Dentrecaesteaux ainsi que par Flinders (\*\*), qui parmi les navigateurs modernes jouissent à juste titre de la réputation d'observateurs exacts et dignes de foi. Les erreurs relevées par le Capitaine King, se rapportent principalement aux latitudes. D'après lui le Cap Sud-Ouest gît par  $43^{\circ} 39'$ , tandis que Flinders le place par  $43^{\circ} 32'$ , et Dentrecaesteaux par  $43^{\circ} 33'$ . Ce dernier ayant observé la latitude à midi et doublé le cap à 4 heures après midi à la distance d'un mille, on ne pouvoit présumer qu'il eut pu tomber dans une erreur aussi considérable en déterminant la latitude de ce cap. Néanmoins les observations du Capitaine King s'accordent parfaitement avec celles des Capitaines Cook et Fourneaux, le premier plaçant le Cap Sud-Ouest par  $43^{\circ} 37'$  et le dernier par  $43^{\circ} 39'$ , exactement comme le Capitaine King. Il paroît d'après cela que l'on doit adopter pour véritable latitude du Cap

(\*) Narrative of a survey of the intertropical and western coasts of Australia, performed between the years 1818 and 1822 by Capitaine Philip P. King, London 1827.

(\*\*) ....it appeared that the coast between Storm Bay and the SW Cape was very erroneously laid down, both by Captain Flinders and the french expeditions under Dentrecaesteaux and Baudin.

Sud-Ouest  $43^{\circ} 39'$ ; de même que sa longitude par  $146^{\circ} 12'$ , d'après l'indication du Capitaine King.

Ce navigateur a de même trouvé une erreur dans la latitude du Rocher *Mew Stone* qui, d'après Flinders, gît par  $43^{\circ} 41'$  et que le Capitaine King place par  $43^{\circ} 46'$ . On doit attribuer ces erreurs à ce que le Capitaine Flinders, en explorant la côte méridionale de la terre de Van-Diemen en 1798 sur le Norfolk, petit bâtiment de 70 tonneaux, n'avoit point à sa disposition tous les moyens que lui offrit plus tard le navire Investigator. Je n'ai point hésité à corriger toute la côte méridionale d'après les indications du Capitaine King. La latitude qu'il donne au *Cap Méridional* s'accorde à une demi-minute près avec celle de Flinders. Le Capitaine King a encore trouvé, que le *Cap Tasman* (Tasman head) est placé trop au Sud. Il donne à ce cap, relativement au *Cap Méridional*, une direction N  $56^{\circ}$  E, d'après une boussole dont la déclinaison orientale étoit de  $6^{\circ}$ ; sur la carte de Flinders, cette direction est N  $76^{\circ}$  E, ce qui donne une erreur de  $\mathcal{Y}$  dans la latitude.

#### ERREURS TYPOGRAPHIQUES DANS CE MÉMOIRE.

|          |                                                            |                   |   |       |                   |
|----------|------------------------------------------------------------|-------------------|---|-------|-------------------|
| Pag. 110 | L'isle Trefoil au lieu de                                  | $144^{\circ} 30'$ | E | lisez | $144^{\circ} 43'$ |
| — 112    | Rocher Mewstone . . . . .                                  | 156. 28.          | E | —     | 146. 28.          |
| — 113    | Port du NO . . . . .                                       | 157. 22.          | E | —     | 147. 22.          |
| — 118    | Cap Portland . . . . .                                     | 40. 33. 30" S     | — | —     | 40. 43. 30"       |
| — 120    | Low head . . . . .                                         | 146. 17. 38.      | E | —     | 146. 47. 30.      |
| — 126    | Cap Keraudren . . . . .                                    | 144. 58.          | E | —     | 144. 51.          |
| — 131    | Les Isles de Curtis gisent à 11 milles, lisez à 21 milles. |                   |   |       |                   |



## S U P P L É M E N T

## AU MÉMOIRE SUR LA CARTE DES ISLES DE L'AMIRAUTÉ.

Lorsque ce mémoire a paru, je n'avois d'autres renseignements sur la position géographique des Isles Purdy et Elizabeth, faisant partie de l'Archipel des Isles de l'Amirauté, que la Mappemonde de Purdy auquel je m'en suis rapporté. Mais depuis, cet hydrographe m'a communiqué une carte à grand point, publiée par lui en 1822 (\*) sur laquelle se trouve indiquée l'Isle Elizabeth, ainsi que plusieurs autres situées au Sud de la grande Isle de l'Amirauté. Ces isles découvertes en 1817, à bord du vaisseau Sir Andr. Hammond commandé par le Capitaine Bristow sont :

1. *Elizabeth*. Isle habitée, basse et bien boisée qui dans une direction NE et SO a deux milles de longueur; en y joignant un ressif qui l'entoure, elle a le double de cette étendue. On ne peut y aborder que par un seul endroit situé à la partie NE de l'isle. La latitude de cette isle est de  $2^{\circ} 55'$  et la longitude  $146^{\circ} 49'$ . A deux milles à l'Est de cette isle, se trouve une petite isle dont le diamètre est à peu près d'un mille; il y a un lagon au milieu.

2. *Haycok* et *Platform*. Deux petites isles rapprochées l'une de l'autre et entourées d'un ressif. Elles se trouvent à 22 milles au NE de la précédente. Au SO de l'Isle Haycok gît un rocher isolé qui fait partie de ce groupe, n'en étant éloigné que d'un demimille. Le vaisseau Hammond, se trouvant le 19 Mai à 12 milles de distance à l'Est de ce groupe, releva en même temps les quatre isles suivantes, savoir: l'isle *Ronde* (round isle) au NO  $80^{\circ}$  à la distance de 21 milles; l'isle *Haute* (high island) au NO  $50^{\circ}$  à la distance de 11 milles; l'isle *Basse* (low island) au NO  $20^{\circ}$  à la distance de 19 mil-

(\*) Cette carte en trois feuilles s'étend depuis le  $17^{\circ}$  de latitude Nord jusqu'au  $48^{\circ}$  de latitude S et de  $146^{\circ}$  jusqu'au  $176^{\circ}$  de longitude orientale et porte le titre suivant: *Chart of the Western part of the Pacific Ocean exhibiting the track of the Walpole from the SW cape of New Holland to the island of Tinian.*

les, et la quatrième au NE  $45^{\circ}$ , à la distance de 23 milles. Cette dernière gît par  $2^{\circ} 24' S$  et  $147^{\circ} 36' E$ , et se trouve par conséquent presque dans la position de l'Isle San Miquel, ainsi nommée par Maurelle en 1781.

3. *Isles Purdy*. C'est un groupe de petites isles inhabitées, découvertes le 16 Février 1817 à bord du même vaisseau. Les noms de ces isles sont: a) *Bat Island*; cette isle n'a gueres au delà de deux milles de longueur, elle est couverte de gros arbres et porte deux collines qui à quelque distance ont l'air de deux isles séparées. b) *Mouse* et *Mole*; deux petites isles dans l'Est de la précédente; elles sont séparées par un canal de 4 milles de largeur à travers lequel passa le Hammond; ce canal est indiqué sur la carte par les mots: *excellent channel*. L'Isle Mole, qui est située le plus au NO des deux, gît par  $2^{\circ} 51' S$  et  $146^{\circ} 15' E$ .

4. *Latent Reef*. Ressif de quatre milles d'étendue, situé à 4 milles dans l'Ouest de l'Isle Mouse. La partie septentrionale de ce ressif est composée d'une masse de roc solide (appears like a solid bed of rocks.)

On voit encore sur cette carte deux autres ressifs; l'un à 19 milles dans l'Ouest de *Latent Reef* et à 7 milles dans le SO de *Bat island*, et l'autre par  $2^{\circ} 25' S$  et  $146^{\circ} 22' E$ . On a remarqué ici dans les mois de Février et de Mars un fort courant, portant de l'Ouest à l'Est.

#### ERREURS TYPOGRAPHIQUES DANS CE MÉMOIRE.

Pag. 131, ligne 8 Au lieu de 1761 lisez 1767.

— 138 Isle St.-Mathew au lieu de  $149^{\circ} 50'$  lisez  $149^{\circ} 40'$ .



\*\*

## S U P P L É M E N T

AU MÉMOIRE SUR LES CARTES DES ISLES DE LA NOUVELLE-IRLANDE ET DE LA NOUVELLE-BRETAGNE.

Ayant découvert une erreur de onze milles dans la longitude du Cap St.-George, dont dépend celle de l'Isle du Duc d'York et par conséquent celle de la côte NE de la Nouvelle-Bretagne, j'ai totalement refait les deux cartes de la Nouvelle-Irlande et de la Nouvelle-Bretagne.

Bougainville et l'Astronome Verron observèrent au Port Praslin le 13 Juillet 1766 une éclipse de soleil, d'après laquelle La Lande calcula la longitude par  $152^{\circ} 59' 30''$ . Dentrecasteaux n'a pas fait d'observations au Port Praslin, mais il a fixé la longitude du Cap St.-George, situé sous le même méridien avec le Port Praslin, par  $152^{\circ} 48' 40''$ . La longitude de Dentrecasteaux m'ayant paru trop faible, j'ai donné la préférence à celle de Mr. La Lande, mais je me suis trompé. Les observations récentes du Capitaine Duperrey et un nouveau calcul de l'observation de l'éclipse, fait par l'astronome français *Nell de Breauté*, avec les tables nouvelles et par les méthodes rigoureuses, ont prouvé que les observations de Dentrecasteaux ont été ici, comme partout, de la plus grande précision. Mr. de Breauté ne s'est pas contenté de calculer l'éclipse d'après les tables de Burkhardt, il a fait un second calcul avec les tables du Baron de Damoiseau, formées suivant la théorie de l'attraction. Il a eu ainsi deux résultats indépendant l'un de l'autre, qui n'avaient rien de commun. Il a employé en outre une autre méthode pour parvenir à la plus grande précision possible. Ordinairement les Astronomes ne calculent les lieux de la lune que pour le milieu de l'éclipse, et les obtiennent par les mouvemens horaires pour les instants du commencement et de la fin; mais Mr. de Breauté a calculé directement les lieux du soleil et de la lune pour le commencement et la fin. En supposant exacte la lon-



gitude anciennement déterminée par Mechain, il a obtenu une première longitude, avec laquelle il a recommencé un nouveau travail qui ne différait à peine que d'une seconde, et qui était indépendant de l'erreur de l'ancienne longitude. Voici les résultats définitifs arrêtés et approuvés par le bureau de longitude pour la longitude orientale du Praslin.

|                                            |                |
|--------------------------------------------|----------------|
| Par les tables du Baron de Damoiseau . . . | 150° 27' 8" 1. |
| — — — — — Burkhardt . . .                  | 150. 29. 21.   |

Moyenne. . . . . 150. 28. 14. 5.

Ce qui ne diffère que de 26'' des observations de Mr. l'Amiral Rossel.

Les observations faites au Port Praslin par le Capitaine Duperrey possèdent le même degré de précision: 138 distances observées à l'observatoire de la Coquille (situé à 15'' plus à l'Orient que celui de la Boudeuse) le placent par . . . . . 150° 29' 53''  
et 72 distances ramenées par les montres. . . . . 150. 30. 33. 7.

Moyenne. . . . . 150. 30. 13.

Les montres ont donné une minute de moins:

|                               |                 |
|-------------------------------|-----------------|
| N° 160 de Berthoud . . . . .  | 150° 29' 1" 5.  |
| N° 26 de Motel . . . . .      | 150. 28. 54. 2. |
| N° 3377 de Breguet, . . . . . | 150. 29. 23. 7. |

Moyenne. . . . . 150. 29. 06. 4.

C'est ce dernier résultat que je préférerois aux autres. L'opinion de Mr. Breauté paroît être également qu'on ne sauroit accorder trop de confiance à l'observation de MM. Bougainville et Verron; car dit-il, il est difficile, de répondre à 2 et 3'' sur la fin d'une éclipse, et l'on peut même supposer une erreur encore plus grande sur le commencement (\*). Le Capitaine Duperrey cependant a adopté la longitude de 150° 28' 14''; ainsi il faut s'en rapporter à son avis.

Le Cap St.-George, se trouvant à peu près sous le même méridien que le Port Praslin, la longitude de ce cap par conséquent ne sera

(\*) Extraits d'une lettre de Mr. Nell de Breauté adressée à moi datée 20 Juillet.

point  $152^{\circ} 59' 20''$  comme je l'avais indiqué dans mon mémoire, mais  $152^{\circ} 48' 14''$ , ce qui ne diffère que de  $30''$  des observations de l'Amiral Dentrecaesteaux. Tous les autres points sur la côte de la Nouvelle-Irlande, ont été corrigés d'après le même principe. Je place le Port Hunter sur l'Isle d'York, située dans l'Ouest du Cap Stephens, (pointe NE de la Nouvelle-Bretagne) par  $152^{\circ} 10'$ , d'où il résulte entre cette isle et la Nouvelle-Irlande une distance de 20 à 25 milles, ce qui s'accorde parfaitement avec celle estimée par le Capitaine Hunter. Pour ce qui est de la distance entre l'Isle d'York et la Nouvelle-Bretagne, nous ne possédons guères d'autres données propres à la déterminer, que la carte en trois feuilles de la partie occidentale de la Mer du Sud, par Purdy, sur laquelle se trouve indiquée la route du navire Cornwallis en 1796, entre l'Isle d'York et le Cap Stephens. D'après la dite carte, cette distance est de cinq milles, et celle entre le Port Hunter et le Cap Stephens de sept milles, ce qui donne pour ce dernier la longitude de  $152^{\circ} 3'$ . J'ai placé d'après les observations de l'Amiral Dentrecaesteaux, par  $4^{\circ} 12'$  et  $151^{\circ} 41'$ , le cap que cet Amiral crut être celui de Stephens, et je l'ai nommé *Cap Lambert* d'après le Comte Lambert, actuellement Sénateur Russe, qui se trouvait alors à bord du vaisseau Français. Ayant diminué la longitude du Cap St.-George de 11 milles, j'ai dû diminuer également du même nombre de minutes celle des Caps Palliser et Buller, situées au Sud de l'Isle York, ainsi que celle du Cap Orford et celle du Port Montague.

On voit sur la carte de Purdy la route d'un Capitaine Bristow qui passa en 1812 près des isles situées le long de la côte de la Nouvelle-Irlande et qui y portent le nom de *Hibernian Range*. Quoique la position de ses isles diffère beaucoup sur ma carte, je n'ai pas cru devoir les changer, attendu que nous avons tout lieu d'espérer que nous aurons sous peu des renseignemens plus détaillés et plus corrects sur ces isles.

J'ai placé sur la carte de la Nouvelle-Bretagne un plan du Port Hunter, tiré de la collection de Dalrymple.

**NOUVELLE HANOVRE** (pag. 145). Cette isle n'ayant pas été examinée depuis Tasman et Dampier, on la trace très différemment. Sur les cartes de Dentreasteaux, la Nouvelle Hanovre a la forme triangulaire, dont les côtes Est et Ouest, se réunissent en pointe vers le Nord par  $2^{\circ} 8'$  de latitude; sur la carte d'Arrowsmith au contraire la côte Nord comprend une aussi grande étendue que la côte Sud, et lui est parallèle. Il me paraît que cette dernière est plus exacte, puisqu'elle s'accorde avec ce que Tasman dit de cette isle dans son Journal: que la côte Nord a dans une direction Est et Ouest une étendue de 10 à 12 lieues. Le 7 Avril 1643, étant par  $2^{\circ} 35'$  de latitude et  $150^{\circ} 58'$  de longitude (de Greenwich) la direction de la côte fut relevée de  $O \frac{1}{2} N$  et ONO. Dans l'après midi on aperçut une terre élevée dans l'Ouest et dans l' $O \frac{1}{2} N$ ; pendant la nuit on doubla une grande baie qui ne peut être autre chose que le canal qui sépare la Nouvelle-Irlande de la Nouvelle Hanovre. Le lendemain matin on passa quatre isles basses et un peu avant midi encore trois autres. L'après midi on se trouva près d'une pointe basse, devant laquelle gisaient deux isles; elle fut nommée pointe *de Salomon Sweert*, d'après un des membres du conseil (\*). A partir de cette pointe la côte s'étend vers le Sud; elle forme donc l'extrémité NO des Isles de la Nouvelle-Hanovre. Le lendemain matin on releva une terre dans le  $SE \frac{1}{2} E$  et une isle basse dans le SSO, qui doivent être les isles de Portland. C'est d'après cette description que j'ai tracé la côte Nord de la Nouvelle-Hanovre, et j'ai placé le Cap Salomon Sweert par  $2^{\circ} 22' S$  et  $150^{\circ} 00' E$ , et comme la côte à l'Ouest de la baie que Tasman passa de nuit, a d'après lui, ainsi que d'après Dampier une direction  $O \frac{1}{2} N$  et ONO, il est évident que la partie Ouest de la Nouvelle-Irlande c. à. d. la partie N de la Nouvelle-Hanovre, doit avoir cette direction, et la position de son extrémité NO, sera de  $2^{\circ} 34' S$  et  $150^{\circ} 45' E$ .

(\*) Dalrymple, Burney.

## SUPPLÉMENT

AU MÉMOIRE SUR LA CARTE DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE.

Le Capitaine Duperrey a de nouveau exploré la côte NE de la Nouvelle-Zélande. Il mouilla dans la Baie des Isles (Bay of islands) dont il détermina la position avec la plus grande exactitude. Il a également déterminé les longitudes de différens points dans les environs de cette baie, qui diffèrent considérablement de celles adoptées sur les cartes d'après les observations du Capitaine Cook. Voici ce que le Capitaine Duperrey m'a communiqué de ses observations, relativement à la Baie des Isles.

L'observatoire de la Coquille était établi sur la côte dans le district *Teangamati*, au pied de la montagne *Kolokawa*. Ayant déterminé sa latitude par huit séries de hauteurs circonméridiens par  $35^{\circ} 15' 11''$  et sa longitude par  $174^{\circ} 15' 30''$ , on en a déduit les positions suivantes :

Le rocher de la Sentinelle près du Cap Pocock par  $35^{\circ} 9' 7''$  S et  $174^{\circ} 12' 50''$  E.

L'établissement des missionnaires à Kédékédé, par  $35^{\circ} 14' 3''$  S et  $173^{\circ} 59' 42''$  E.

Le Cap Bret par  $35^{\circ} 10' 15''$  S et  $174^{\circ} 24' 45''$  E.

Le Cap Knuckle par  $172^{\circ} 57' 40''$  E.

Le Cap Nord de la Nouvelle-Zélande par  $173^{\circ} 52' 40''$ .

La dernière de ces déterminations me paroît d'autant plus étrange, qu'elle diffère considérablement de celle de l'Amiral Dentrecasteaux, dont les observations sont si exactes et qui dans cet endroit ne diffèrent que de quatre minutes des longitudes fixées par le Capitaine Cook. S'il se trouvait effectivement une aussi grande erreur dans la position du cap Nord, déterminée par Cook et Lapérouse, il s'en suivrait que les longitudes données par ces navigateurs au Cap Marie de Van-Diemen et aux Isles des Trois Rois, devraient être corrigées en conséquence. L'Amiral Dentrecasteaux

place le Cap septentrional par  $173^{\circ} 01'$ , c. à d. à  $51'$  plus à l'Est que le Capitaine Duperrey. D'après les observations de cet Amiral, la différence entre les méridiens de ce cap et celui de Marie de Van-Diemen, et des Isles des Trois Rois serait de  $18' 30''$  et de  $51'$ , ce qui donnerait au Cap Marie de Van-Diemen une longitude de  $173^{\circ} 33' 30''$  et aux Isles des Trois Rois  $173^{\circ} 01'$ . En conséquence on devra porter considérablement vers l'Ouest tout le rivage occidental de la partie Nord de la presqu'île. Il y a  $43'$  de différence entre les observations des Capitaines Cook et Duperrey relativement à la position du Cap Knuckle, extrémité Nord de la Baie Doubtless, et  $15'$  entre celle que donnent ces deux navigateurs à la Baie des Isles. Nous devons donc attendre la publication du voyage du Capitaine Duperrey pour savoir s'il faut effectivement diminuer de  $15'$  la longitude de toute la côte Est de la presqu'île septentrionale, depuis la Baie des Isles jusqu'au Cap Oriental.

J'ai dit, pag. 213, que la baie nommée *Sablonneuse* (Sandy bay) par Cook, étoit peut-être la même que celle à laquelle le Capitaine Surville donna le nom de *Lauriston*; mais j'ai reconnu depuis que la Baie Sablonneuse n'est autre que la Baie Doubtless, devant laquelle le Capitaine Cook passa le 9 Décembre 1769, sans y entrer. Huit jours après, le Capitaine Surville y mouilla et lui donna le nom de Lauriston. D'après la distance qu'il admet depuis le Cap Nord de la Nouvelle-Zélande (le Cap Surville) à cette baie, on pourrait supposer qu'il mouilla dans la partie Sud de la Baie Sablonneuse; mais d'après un plan qui se trouve dans la collection de Dalrymple, où cette baie a aussi une direction Est et Ouest, et dont la position et la distance des deux pointes qui en forment l'ouverture, s'accordent parfaitement avec celles de la Baie Doubtless, on doit être convaincu, que la Baie de Lauriston ne peut être, malgré la différence de  $10'$  qui se trouve entre leurs latitudes, que la Baie Doubtless. Sur le plan de Dalrymple, la Baie de Lauriston a une profondeur de dix milles. Il se trouve au SO de sa pointe la plus occidentale une petite baie ouverte à l'Est, dans laquelle

mouilla le Capitaine Surville avant que d'entrer plus loin, et à laquelle il donna le nom de *Chevalier*. Il y trouva 14, 15 et jusqu'à 17 brasses d'eau. Son second mouillage fut à un mille au Sud dans un petit enfoncement qui reçut le nom d'*Anse de Refuge*, parceque le vaisseau ayant chassé de ses ancrs pendant une forte tempête il se refugia dans cette anse. La profondeur n'y est que de 3 à 4 brasses; une petite isle de roche gît à un demi-mille au SE de la pointe orientale de l'*Anse de Refuge*.

ERREURS TYPOGRAPHIQUES DANS CE MÉMOIRE.

Pag. 211 Cap Jackson au lieu de 175° 30' E lisez 174° 31' 30".  
 — 214 Cap Pocock — de 174. 24. — — 174. 26. 30. E et 35° 8 10".  
 — 215 Isle Portland — — 177. 46. — — 177. 38.

S U P P L É M E N T

AU MÉMOIRE SUR LA CARTE DES ISLES DES NAVIGATEURS.

Le desir que j'ai manifesté à la fin de mon mémoire sur les Isles des Navigateurs, de voir une nouvelle exploration de ces isles, vient de se réaliser presque en même temps par les Capitaines Kotzebue et Duperrey. Nous ne connoissons point encore le résultat des opérations du Capitaine Duperrey, mais Mr. de Kotzebue a présenté à l'Amirauté une nouvelle carte construite par lui même, d'où il résulte que les longitudes de ces isles déterminées par La Pérouse sont portées vers l'Est à 22' de plus qu'elles ne doivent l'être. On ne saurait douter de l'exactitude des observations de Mr. de Kotzebue, parcequ'elles ont été faites peu de jours après son départ des Isles de la Société. Ce même Capitaine a reconnu aussi que la petite isle vue par La Pérouse entre les Isles Pola et Oyolava, nommée *Calinassé* sur la carte, n'est point une isle; ce n'est que l'extrémité SE de l'Isle

Pola que Mr. de Kotzebue prit lui même d'abord pour une isle séparée, erreur dans laquelle il se trouva induit par la conformation de cette terre, qui présente une colline assez élevée et entourée d'un rivage très bas, ce qui lui donne à une certaine distance l'air d'une isle détachée. Le Capitaine Kotzebue conserva le nom de Calinassé à une petite isle, située près d'Oyolawa que La Pérouse ne vit pas; il nomma *Crête de Coq* une autre petite isle à proximité de celle-ci.

Aucune des isles de cet archipel ne présente un bon et sûr mouillage, parceque, d'après la conformation et la position de ces isles, aucune d'elles ne se trouvant exactement sous le vent, elles sont toutes entourées de forts brisans qui, surtout près de l'Isle Pola, s'élèvent à une hauteur de 120 pieds. Néanmoins il est à supposer que sur les côtes NO et N des Isles Pola et Oyolava qui n'ont point encore été explorées, on pourra trouver des mouillages convenables. A 75 milles dans l'Est des Isles des Navigateurs, le Capitaine Kotzebue découvrit une petite isle, à laquelle il donna le nom de *Kordioukoff* d'après son premier Lieutenant, ignorant qu'elle avoit précédemment été découverte par le Capitaine Freycinet, qui la nomma *Rose*, nom de son épouse qui l'accompagnait. Cette isle est extrêmement dangereuse à cause de son peu d'élévation, et d'un ressif qui l'entoure de tous côtés. Mr. de Kotzebue la place à  $14^{\circ} 32' 40''$  S et  $191^{\circ} 54'$  E; le Capitaine Freycinet en fixe sa position à  $14^{\circ} 33'$  N et  $191^{\circ} 51'$  E, ce qui nous donne une nouvelle preuve de l'exactitude des observations du Capitaine Kotzebue, qui en général méritent partout la plus grande confiance.

Je n'ai pas placé sur ma carte des Isles Navigateurs celles de *Fotoona* et *Latoona*, dont j'ai fait mention à la dernière page du mémoire relatif à ces isles, parceque n'ayant pas été reconnues jusqu'à présent, il m'a été impossible de leur assigner une situation.



## SUPPLÉMENT

## AU MÉMOIRE SUR LES ISLES DE SOCIÉTÉ.

D'après les observations du Capitaine Cook, la longitude du Port Ohamaneno sur la côte occidentale d'Uliéta est de  $208^{\circ} 25' 22''$ , et celle du Port Owharre sur la côte occidentale de Huaheine de  $208^{\circ} 52' 24''$  (\*), ce qui donne une différence de  $27' 02''$  entre les méridiens de ces deux ports. Mais l'astronome Bayley qui a calculé la longitude de ces deux points d'après les observations lunaires faites par le Capitaine Cook et le Lieutenant King, la fixe à  $208^{\circ} 23' 38''$  et  $208^{\circ} 37' 37''$ , ce qui ne donne pour différence de méridiens que  $14' 1''$  (\*\*). J'ai indiqué dans mon mémoire les raisons qui m'ont déterminé, à ne point adopter cette dernière différence.

La longitude des isles situées au NO d'Otahiti est encore sujette à une incertitude de  $10'$ . L'Isle Maurua d'après Cook gît à  $32'$  à l'Ouest du Port Owharre, ce qui donne pour longitude de cette isle  $207^{\circ} 53' 22''$ , ou bien  $207^{\circ} 51' 38''$ , selon la longitude donnée au Port Owharre par Cook, ou par Bayley. Sur la carte du Capitaine Cook l'isle Maurua est placée par  $208^{\circ} 00'$ ; j'ai adopté  $207^{\circ} 51'$  pour la mienne.

Les observations du Capitaine Kotzebue donnent des résultats différens. Ce navigateur dans son dernier voyage, ayant été très près des Isles Uliéta et Maurua, en a déterminé la longitude avec la plus grande précision. Les ayant passées 24 heures après son départ de la Baie de Mataway, où il avait réglé la marche de ses chronomètres d'après la longitude bien reconnue du Cap Vénus, et en prenant les angles horaires au moment où ces deux isles pouvaient être relevées au Nord, nommément la pointe occidentale de l'Isle Uliéta (\*\*\*)

(\*) Troisième voyage de Cook, II vol. pag. 138 de l'édition originale 4-to.

(\*\*) The original observations made in the course of a voyage to the Northern Pacific Océan by Mr. Bayley pag. 34, and 43.

(\*\*\*) La côte Ouest d'Uliéta ayant une direction tout à fait N et S, on peut admettre que la longitude de la pointe Ouest d'Uliéta, déterminée par le Capitaine Kotzebue, est la même que celle du Port Ohamaneno.



à 9 heures du matin, et le milieu de l'Isle Maurua à 5 heures après midi, il détermina la première à  $1^{\circ} 59' 8''$  et la seconde à  $2^{\circ} 42' 50''$  à l'Ouest du Cap Vénus. Ce cap étant situé par  $210^{\circ} 32' 50''$ , il s'en suit, que la pointe Ouest d'Uliéta doit se trouver par  $208^{\circ} 33' 42''$  et le milieu de Maurua par  $207^{\circ} 50'$ , ce qui place la première à  $8' 20''$  plus à l'Est et la seconde à  $10'$  plus à l'Ouest, que ne l'a fixé le Capitaine Cook. Les Capitaines Duperrey et Beechy ont probablement levé toute espee. de doute à cet égard.

Le plan de la Baie de Mataway dans l'Isle d'Otahiti qui se trouve joint à la première édition de ma carte des Isles de Société, est une copie de celui donné par le Capitaine Cook. Mr. de Kotzebue a profité de son séjour dans cette baie pour en faire une nouvelle levée très soignée et de la plus grande exactitude qui, quoique conforme en général au plan du Capitaine Cook, offre néanmoins plusieurs détails intéressans, qui ne se trouvent point sur le plan anglais. Telle est entr'autres une petite isle, située à un mille à l'Est du Cap Vénus, devant une pointe qui peut facilement être prise pour le cap même. Entre le ressif qui entoure cette isle, et celui qui s'étend à l'Est du Cap Vénus, se trouve une baie nommée *Moutouau* dont l'entrée a une largeur de 200 toises. A 100 toises de la terre le brassage y est de 12 à 15 brasses. Le Banc de Dauphin, situé à l'entrée même de la baie, a environ 50 toises de moins en étendue sur le plan de Mr. de Kotzebue, que sur celui du Capitaine Cook. La Baie de Mataway étant très fréquentée de nos temps, j'ai substitué dans ma carte actuelle ce nouveau plan de Mr. de Kotzebue, à celui du Capitaine Cook.



## S U P P L É M E N T

## AU MÉMOIRE SUR LA CARTE DES ISLES BASSES.

J'ai déjà parlé dans un des articles supplémentaires relatifs aux Isles basses, des isles découvertes dans cet archipel en 1823 par le Capitaine Duperrey. Dans le courant de l'année 1824 le Capitaine Kotzebue en a découvert encore une, et de plus exploré et déterminé une seconde, dont l'existence est demeurée incertaine depuis un siècle. La première qu'il nomma *Predpriatié* (Entreprise) d'après son vaisseau, gît par  $15^{\circ} 58' 15''$  S et  $140^{\circ} 11' 30''$  O. Elle a dans une direction ENE et OSO quatre milles de longueur sur  $1\frac{1}{4}$  de largeur. Comme toutes les isles de corail, elle est basse avec un lagon au milieu, et très bien cultivée. L'autre isle retrouvée et déterminée par Mr. de Kotzebue est celle nommée *Carlshoff* par Roggewein. Elle a dans une direction E et O dix milles de longueur sur quatre de largeur, et renferme également un lagon. Roggewein la place à 12 lieues d'Allemagne dans l'Est des Isles Pernicieuses; je l'avais en conséquence placée sur ma carte par  $15^{\circ} 20'$  et  $145^{\circ} 20'$ , et effectivement c'est presque dans cette position que le Capitaine Kotzebue l'a trouvée. D'après ses observations le milieu de Carlshoff gît par  $15^{\circ} 27'$  de latitude et  $145^{\circ} 31' 12''$  de longitude.

ISLE SPIRIDOFF. J'ai dit dans le mémoire sur cette carte, que l'isle découverte en 1816 par le Capitaine Kotzebue à bord du Rurick, par  $14^{\circ} 41'$  de latitude et  $145^{\circ} 00'$  de longitude, à laquelle il donna le nom de Spiridoff, pouvait bien être l'Isle Oura, qui est la plus méridionale des Isles du Roi George. La relation du dernier voyage de Mr. de Kotzebue confirme mon opinion. Quoique le mauvais temps l'ait mis dans l'impossibilité d'explorer en détail les deux isles du groupe du Roi George, il put cependant approcher à une distance de six millès de la plus méridionale, ce qui le mit à portée de se convaincre qu'elle se trouve sous la même longitude et sous la même latitude que celle de Spiridoff, et ayant vu très distinctement l'extrémité Sud de l'isle septentrionale, ainsi que le canal qui

sépare ces deux isles, on ne saurait plus douter de l'identité des Isles Spiridoff et Oura.

ISLES PALLISER. Dans son voyage à bord du Rurick le Capitaine Kotzebue n'avait vu que la partie septentrionale de la première isle du groupe Palliser, ou Pernicietuses comme Roggewein les avoit nommées; mais lors de son dernier voyage en ayant exploré la partie Sud, il y trouva un ressif qui s'étend à 11 milles de la pointe Sud dans une direction Ouest, et au bout duquel gissent deux petites isles. Mr. de Kotzebue croit que ce sont celles que le Capitaine Cook a désignées sous le nom de la quatrième des Isles Palliser; cette supposition ne me paraît guères fondée, vu que le Capitaine Cook désigne très exactement la position de ces quatre isles: la quatrième gît au NNE de l'extrémité occidentale de la troisième, et à 18 milles de distance à l'Ouest de la première des Isles Palliser (\*), ce qui correspond exactement avec la position de l'extrémité Sud des Isles Rurick, comme je l'ai déjà démontré dans mon premier volume. D'après les observations du Capitaine Kotzebue l'extrémité Sud de la première Isle Palliser gît par  $15^{\circ} 34' 25''$  S et  $146^{\circ} 6' 50''$  O, et les deux petites isles situées à l'extrémité du ressif ci-dessus mentionné, par  $15^{\circ} 30'$  S et  $146^{\circ} 20' 50''$  O (\*\*).

Faisant mention des déterminations du Capitaine Kotzebue, je dois encore remarquer, que les longitudes déterminées par lui dans son premier voyage se trouvent être de  $5' 36''$  plus à l'Est, que celles du second voyage; mais celles-ci se trouvant basées sur la longitude du Cap Vénus, sont par conséquent plus exactes que les premières; il faut donc ajouter  $5'$

(\*) Second voyage du Capitaine Cook, édition originale in 4-to premier vol. pag. 316.

(\*\*) Je dois ici faire mention d'une faute d'impression qui s'est glissée dans mon mémoire à l'article des Isles Palliser. Il y est dit page 271, que la quatrième de ces isles gît au NNE de l'extrémité *Est* de la troisième isle, tandis qu'elle se trouve effectivement au NNE de l'extrémité *Ouest* de la troisième isle, et à six lieues dans l'Ouest de la première isle: mots qui y sont entièrement omis.

36" aux longitudes occidentales fixées à bord du Rurick pour les isles de cet archipel. En conséquence les longitudes se trouveront:

Pour l'Isle aux Chiens à . . . . . 138° 52' 30" de longitude.

— Romantzoff à . . . . . 143. 34.

— Spiridoff, ou Oura à . . . . . 145. 5. 36.

L'extrémité Est de la Chaine Rurick à . . . . . 146. 35. 30.

— Ouest de l'Isle Prince de Galles à 148. 27. 30.

et le milieu de l'Isle Krusenstern . . . . . 148. 45. 36.

Les longitudes déterminées dans le second voyage de Mr. de Kotzebue ne diffèrent que de 3' 10" de celles du Capitaine Bellingshausen, celles-ci étant plus à l'Est; cette différence n'est que très petite, et en adoptant la moyenne entre les déterminations du Capitaine Kotzebue et du Capitaine Bellingshausen, elle doit être bien près de la longitude vraie. Nous avons tout lieu d'espérer que nous aurons bientôt une carte très exacte de cet archipel par le Capitaine Beechy qui est parti sur la frégate Blossom, pour aller à la rencontre du Capitaine Franklin dans le Détroit de Béhring, si toutefois ce voyageur peut pénétrer jusqu'à ce détroit. On sait déjà que le Capitaine Beechy a exploré dans toutes les directions l'Archipel des Isles Basses, et qu'il y a découvert plusieurs isles inconnues jusqu'ici.

C'est de lui aussi que nous devons attendre des éclaircissemens sur la longitude des deux isles situées à l'Ouest de celle du Prince de Galles, dont j'ai fait mention à la page 281, et qui offre une différence de 27' entre les observations de MM. de Kotzebue et Bellingshausen, quoique pour les autres isles de cet archipel ils s'accordent à quelques minutes près.

F I N.

## INDEX ALPHABÉTIQUE DES SUPPLÉMENTS.

|                                   |                         | pag. |                        |     | pag. |
|-----------------------------------|-------------------------|------|------------------------|-----|------|
| <b>A.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
| Acteon, isle .....                | Isle Van-Diemen ....    | 447  |                        |     |      |
| Alert, écueil .....               | Détroit de Torres....   | 442  |                        |     |      |
| Anderson, isle .....              | Carte générale .....    | 435  |                        |     |      |
| Annula.....                       | D <sup>o</sup> .        | 432  |                        |     |      |
| Apsley, canal .....               | Nouvelle-Hollande ...   | 440  |                        |     |      |
| Armstrong, isle.....              | Carte générale.....     | 435  |                        |     |      |
| Avon, isles.....                  | Mer du Corail.....      | 443  |                        |     |      |
| <b>B.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
| Ball, pyramide de<br>(isle) ..... | Carte générale .....    | 431  |                        |     |      |
| Bampton, écueil ....              | Mer du Corail.....      | 443  |                        |     |      |
| Bat, island.....                  | Isles Purdy .....       | 451  |                        |     |      |
| Bateman, baie .....               | Nouvelle-Hollande ...   | 456  |                        |     |      |
| Bathurst, isle.....               | D <sup>o</sup> .        | 439  |                        |     |      |
| Bell, rocher.....                 | Isle Van-Diemen ....    | 447  |                        |     |      |
| Bret, cap.....                    | Baie des Isles.....     | 456  |                        |     |      |
| Brisbane, rivière.....            | Nouvelle-Hollande ...   | 456  |                        |     |      |
| <b>C.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
| Carlshoff, isle .....             | Isles Basses .....      | 462  |                        |     |      |
| Chatham, isles .....              | Carte générale.....     | 433  |                        |     |      |
| Cherry, isle } .....              | D <sup>o</sup> .        | 431  |                        |     |      |
| Annula }                          |                         |      |                        |     |      |
| Chiens, isle aux. ..              | Isles Basses.....       | 464  |                        |     |      |
| Clarence, détroit de              | Nouvelle-Hollande ...   | 439  |                        |     |      |
| Cockburn, port.....               | Isle Bathurst ...       | 439  |                        |     |      |
| Cook, isles .....                 | Carte générale.....     | 435  |                        |     |      |
| Cornwallis, isle.....             | Isles Chatham.....      | 435  |                        |     |      |
| Crête de Coq.....                 | Isles des Navigateurs.  | 459  |                        |     |      |
| <b>D.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
| Dory, port .....                  | Nouvelle-Guinée. ....   | 441  |                        |     |      |
| <b>E.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
|                                   | Elisabeth, isle.....    |      | Isles de l'Amirauté..  | 450 |      |
| <b>F.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
|                                   | Farquhar, groupe....    |      | Mer du Corail.....     | 444 |      |
| <b>G.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
|                                   | Grand Cocal, isle....   |      | Carte générale.....    | 432 |      |
| <b>H.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
|                                   | Hammant, isle .....     |      | Nouvelle-Hollande ...  | 438 |      |
|                                   | Haycock, isle.. .....   |      | Isles de l'Amirauté... | 450 |      |
|                                   | Hibernian range, isles. |      | Nouvelle-Irlande.....  | 454 |      |
| <b>I.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
|                                   | Independance, isle...   |      | Carte générale .....   | 435 |      |
| <b>K.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
|                                   | Kédékéde.....           |      | Baie des Isles.....    | 456 |      |
|                                   | Kemim, isles .....      |      | Carte générale .....   | 435 |      |
|                                   | Kordiukoff, isle ....   |      | Isles des Navigateurs. | 459 |      |
|                                   | Kenn's reef .....       |      | Mer du Corail.....     | 443 |      |
|                                   | Knukle point.....       |      | Baie Doubtless .....   | 456 |      |
|                                   | Krusenstern, isle....   |      | Isles Basses .....     | 459 |      |
| <b>L.</b>                         |                         |      |                        |     |      |
|                                   | Lambert, cap .....      |      | Nouvelle-Bretagne....  | 454 |      |
|                                   | Latent Reef, écueil.    |      | Isles de l'Amirauté... | 451 |      |
|                                   | Leuwin, cap.....        |      | Nouvelle-Hollande ...  | 438 |      |

| M.                     |                        | pag. |                        |                       | pag.                    |     |
|------------------------|------------------------|------|------------------------|-----------------------|-------------------------|-----|
| Maouti, isle .....     | Isles de Cook.....     | 436  | Rose, isle             | }.....                | Isles des Navigateurs.. | 459 |
| Maurua, isle.....      | Isles de Société.....  | 460  | Isle Kordinkoff        |                       | Isles de Cook.....      | 437 |
| Maldon, isle.....      | Carte générale.....    | 435  | Rorotango.....         | Carte générale.....   | 433                     |     |
| Mataway, baie.....     | Isle Otaiti.....       | 461  | Rotumah, isle.....     | Isles de Cook.....    | 436                     |     |
| Mellish kays.....      | Mer du Corail.....     | 443  | Roxburgh, isle.....    | Isles Basses.....     | 464                     |     |
| Melville, isle.....    | Nouvelle-Hollande...   | 437  | Rurick, isles.....     | Isles de Cook.....    | 436                     |     |
| Meridional, cap.....   | Isle Van-Diemen.....   | 449  | Ruruti.....            |                       |                         |     |
| Mew Stone, rocher...   | D°.                    | 449  |                        |                       |                         |     |
| Mitre, isle.....       | Carte générale.....    | 431  | S.                     |                       |                         |     |
| Mitfiaro, isle.....    | Isles de Cook.....     | 436  | Saumarez, écueil....   | Mer du Corail.....    | 444                     |     |
| Mouse et Mole, isles.. | Isles Purdy.....       | 451  | Sentinelle, rocher...  | Nouvelle-Zélande...   | 456                     |     |
| Moutouau, baie.....    | Isle Otaiti.....       | 461  | Sidney, isle.....      | Carte générale.....   | 432                     |     |
| Munnings, cap.....     | Isle Chatham.....      | 434  | Starbuck, isle.....    | D°.                   | 434                     |     |
| N.                     |                        |      | Starkey, isle.....     | D°.                   | 434                     |     |
| Native island.....     | Isles de Chatham...    | 434  | St.-Augustin, isle.... | D°.                   | 432                     |     |
| Neerlandoise, isle.... | Carte générale.....    | 433  | Stephens, isles.....   | D°.                   | 431                     |     |
| Nord, cap.....         | Nouvelle-Zélande...    | 456  | Stériles, isles.....   | Isle Van-Diemen....   | 447                     |     |
| Nouvelle Hanovre....   | Nouvelle-Irlande....   | 445  | St.-George, cap.....   | Nouvelle-Irlande....  | 453                     |     |
| O.                     |                        |      | Sud-Ouest, cap.....    | Isle Van-Diemen....   | 448                     |     |
| Onaseuse, isle.....    | Carte générale.....    | 432  | Spiridoff, isle.....   | Isles Basses.....     | 462                     |     |
| P.                     |                        |      | T.                     |                       |                         |     |
| Palliser, isles.....   | Isles Basses.....      | 463  | Thornton, isle.....    | Carte générale.....   | 434                     |     |
| Pitt, isle.....        | Isles de Chatham...    | 434  | Tregrosse, isles.....  | Mer du Corail.....    | 444                     |     |
| Plasquet, isle.....    | Carte générale.....    | 435  | U.                     |                       |                         |     |
| Platform, isle.....    | Isles de l'Amirauté..  | 450  | Ulieta, isle.....      | Isles de Société..... | 466                     |     |
| Port Praslin.....      | Nouvelle-Irlande....   | 452  | W.                     |                       |                         |     |
| Predpriatie.....       | Isles Basses.....      | 462  | Walpole, isle.....     | Carte générale.....   | 432                     |     |
| Purdy, isles.....      | Isles de l'Amirauté... | 451  | Welsh, écueil.....     | Mer du Corail.....    | 444                     |     |
| R.                     |                        |      | Y.                     |                       |                         |     |
| Rimatera.....          | Carte générale.....    | 438  | Young, cap.....        | Isle Chatham.....     | 433                     |     |
| Romantsoff, isle....   | Isles Basses.....      | 464  |                        |                       |                         |     |

---

## ADDITIONS.

.....

Ce volume étoit imprimé, lorsque Mr. le Capitaine Duperrey eut la bonté de m'envoyer un exemplaire de toutes les cartes qui doivent accompagner la description de son dernier voyage. Cet envoi me met dans le cas de faire un grand nombre de corrections sur mes cartes. Ne pouvant plus faire entrer ces corrections dans les mémoires déjà imprimés, je me fais un devoir d'en marquer les plus essentielles dans ce supplément. J'y joindrai quelques notices qui m'ont été communiquées par Mr. Horsburgh, et des corrections extraites, tant de l'ouvrage du Capitaine Freycinet: *Hydrographie et Géographie*, que du voyage du Lord Byron que je viens de recevoir.

### N O U V E L L E - G U I N É E.

ISLES SHOUTEN pag. 68. La position géographique de ces isles, découvertes par Shouten près de la côte septentrionale de la Nouvelle-Guinée, et qui depuis n'ont été vues par aucun autre navigateur, vient d'être déterminée par le Capitaine Duperrey, sous le parallèle de 3° 30' latitude Sud, entre le 143° et 145° de longitude orientale de Greenwich, ce qui établit une différence considérable entre la direction que donne ce navigateur à cette partie de la côte, et celle que j'avois précédemment donnée sur ma carte.

*Port Dory.* Les derniers résultats des observations qui m'ont été communiquées antérieurement par le Capitaine Duperrey, (pag. 441 de ce volume) fixent la longitude de ce port par  $131^{\circ} 45' 6'' 9'''$  de Paris, équivalant à  $134^{\circ} 5' 7''$  de Greenwich. C'est d'après cette longitude que j'ai marqué la position de *l'Isle Longue*, qui sur un plan de Macluer se trouve indiquée à 34 milles dans le NO du Port Dory.

#### ISLES DE SOCIÉTÉ.

J'ai dit page 460 de ce volume, que d'après les observations du Capitaine Kotzebue, la longitude du Port Ohamaneno sur l'Isle Uliéta était de  $8' 20''$  plus à l'Est, et celle de l'Isle Maurua de  $10'$  plus à l'Ouest que ne l'a indiqué Cook. Les observations du Capitaine Duperrey sur cette dernière s'accordent à une minute près avec celles de Mr. de Kotzebue; mais elles diffèrent de  $4'$  pour la longitude du Port Ohamaneno. D'après Cook, l'Isle Maurua git à  $2^{\circ} 32'$  dans l'Ouest du Cap Vénus; Mr. de Kotzebue a trouvé, comme le Capitaine Duperrey  $2^{\circ} 43'$ . Le Port Ohamaneno git d'après Cook à  $2^{\circ} 09'$  à l'Ouest du Cap Vénus. Kotzebue le place à  $1^{\circ} 59'$ ; Duperrey à  $2^{\circ} 03'$ . La différence de méridien entre ce port et celui d'Owharre sur l'Isle Huaheine, que le Capitaine Cook fixa dans son premier voyage à  $32'$  et dans son second voyage à  $27'$ , et pour laquelle l'astronome Bayley n'admet que  $17'$ , a été trouvée par le Capitaine Duperrey conforme à la première évaluation de Cook, c. à. d.  $32'$ .

J'avais adopté  $149^{\circ} 27' 20''$  pour longitude du Cap Vénus, comme la moyenne des observations de Wales et Bayley, mais cette longitude est trop petite de  $1\frac{1}{2}$  minutes: l'Astronome espagnol Ferrer, d'après ce que me mande le Capitaine Duperrey, a calculé selon les tables les plus récentes les observations du passage de Vénus en 1769; le résultat en est  $149^{\circ} 29' 36''$ . L'Astronome Enke a calculé cette même observation et a trouvé:  $149^{\circ} 28' 43'' 5$ . L'Astronome Preuss qui accompagna le Capitaine Kotzebue, observa, sur la Pointe Vénus une occultation le 4 Avril 1824. Cette observation calculée



par l'Astronome Wurm à Stuttgart, donne  $149^{\circ} 29' 28'' 6$ . Deux occultations observées par Cook en 1773 et 1774 et calculées par l'Astronome Triesnecker, donnent  $149^{\circ} 27' 45''$  (\*). Donc le terme moyen de ces 4 observations est  $149^{\circ} 28' 46'' 5$ .

Le Capitaine Duperrey donne un plan de la Baie Matavay, qui s'accorde parfaitement avec celui de Mr. de Kotzebue, et en outre un autre plan de la baie située à l'Est de Matavay qui y porte le nom de *Papeite*, au lieu de celui de *Motanoa* que lui donne le Capitaine Kotzebue. Cette dernière dénomination est adoptée sur le plan du Capitaine Duperrey pour la petite isle, qui se trouve à l'entrée de la baie.

#### N O U V E L L E - I R L A N D E .

*Isles Fead, Isle Goodman, Lyra Shoal, Circular Reef* (\*\*).

Le groupe des Isles Fead, découvertes le 16 Février 1826 à peu de distance au NO de la Nouvelle-Irlande, par le Capitaine Renneck, commandant le vaisseau la Lyra, occupe un espace de 9 lieues dans une direction NO et SE; il est composé d'une chaîne d'isles basses et de bancs de sables, entouré d'un ressif dont l'extrémité N git par  $3^{\circ} 9'$  de latitude S, et par  $154^{\circ} 22'$  de longitude E. La plus méridionale des Isles Fead, nommée *Goodman*, située par  $3^{\circ} 27'$  S et  $154^{\circ} 45'$ , est séparée des isles septentrionales; le Capitaine Renneck n'ayant point exploré le passage qui les sépare, on ne sait s'il est dangereux ou non. Au Sud de cette isle, par  $3^{\circ} 33'$  S et  $154^{\circ} 37'$  E, se trouve un haut fond détaché avec un ressif. La plus grande partie de ces isles est habitée, elles sont riches en cocotiers. Le Capitaine Renneck en longeant la côte d'une de ces isles, vit une centaine de naturels qui avec des branches vertes saluaient le vaisseau.

(\*) Schumacher Astronomische Nachrichten N<sup>o</sup> 84. 1825.

(\*\*) Je dois la communication de ces découvertes à mon digne ami Mr. Horsburgh.

*Le Banc de Lyra* (Lyra shoal) fut découvert huit jours plus tard (le 8 Février) par le Capitaine Renneck. C'est, dit-il, une bande étroite de rochers qui s'étend dans une direction NO et SE à 11 milles, c. à. d. depuis  $1^{\circ} 48'$  jusqu'à  $1^{\circ} 59'$  de latitude Sud, il en fixe la longitude à  $153^{\circ} 28'$  E. Le navire Lyra passant au milieu et par dessus ce ressif, distingua parfaitement les rocs de corail sous le vaisseau. La profondeur fut estimée à quatre ou cinq brasses, mais on n'eut pas le tems de jeter la sonde.

Le même vaisseau Lyra découvrit le 7 Novembre 1825 au Sud de la grande Isle de l'Amirauté un ressif de forme circulaire, qui pour cette raison fut nommé *Circular Reef*. L'intérieur de ce ressif a environ trois à quatre milles de diamètre, on n'y parvient que par une ouverture d'un quart de mille, la profondeur en est assez considérable. D'après la position du *Ressif Circulaire*, déterminée par  $3^{\circ} 18'$  S et  $147^{\circ} 40'$  E, il est à présumer, que c'est le même ressif que celui contre lequel échoua le navire Sidney et dont la position est fixée par  $3^{\circ} 20'$  S et  $146^{\circ} 50'$  E. Voyez le mémoire des Isles Amirauté pag. 140.

#### ISLES CAROLINES.

1. Parmi les cartes qui m'ont été transmises par le Capitaine Duperrey, il s'en trouve une à grande échelle, du *Groupe Hogoleu*. Ce groupe est composé d'un nombre considérable d'isles dont la majeure partie a reçu des noms de ce navigateur. La plus grande d'entr'elles, nommée *Tol*, peut avoir tout au plus 10 milles de circonférence.

L'isle *Pise*, la plus septentrionale du groupe gît  
 par . . . . .  $7^{\circ} 42' 35''$  et  $151^{\circ} 49' 15''$   
 — *Givry*, la plus méridionale . . . . .  $7. 08. 55.$  —  $151. 51. 48.$   
 — *Torres*, la plus occidentale . . . . .  $7. 20.$  —  $151. 28.$   
 — — L'isle la plus orientale.  $7. 33.$  —  $151. 59.$

2. *Isles Duperrey*. Les officiers de la *Coquille* ont donné le nom de Duperrey aux trois Isles Aoura, Ougai et Mougoul. Elles occupent une étendue de moins de deux milles, dans une direction pres-

que N et S. D'après la dernière détermination du Capitaine Duperrey, l'extrémité NO de l'Isle Ougai git par  $6^{\circ} 39' 40''$  et  $159^{\circ} 49' 3''$ .

3. L'isle découverte par le Capitaine Duperrey, par  $7^{\circ} 5' 18''$  et  $152^{\circ} 36' 52''$  (voyez pag. 347) a reçu le nom *D'Urville*.

4. *Isle San Rafael*. Le Capitaine Monteverde a découvert en 1806, par  $7^{\circ} 18' N$  et  $153^{\circ} 54' E$ , une isle qu'il suppose être celle que Tomsen vit en 1773, à laquelle il donna le nom de San Augustin, et dont il détermina la position par  $7^{\circ} 24'$  et  $157^{\circ} 12'$  (voyez pag. 346). Le Capitaine Duperrey est d'un avis contraire; il croit que l'isle vue par Monteverde est une nouvelle découverte, à laquelle il donne le nom de *San Rafael*, d'après le vaisseau commandé par ce capitaine, et je partage son opinion. Il est certain, que la longitude de l'Isle San Augustin d'après Tomsen, exige une vérification; cependant, si l'on compare la longitude qu'il donne aux Isles Valientes, à celle que leur assigne le Capitaine Musgrave, on voit que la longitude de Tomsen est de 50' trop à l'Est, et que par conséquent celle de l'Isle San Augustin doit être  $158^{\circ} 02'$ .

5. La position des *Isles Martires* (voyez pag. 344), d'après les dernières observations du Capitaine Duperrey, est fixée de la manière suivante :

|                       |                                                      |
|-----------------------|------------------------------------------------------|
| Tamatam par . . . . . | $7^{\circ} 32' 17'' N$ et $149^{\circ} 29' 53'' E$ . |
| Fanadick — . . . . .  | $7. 34. 18. — — 149. 28. 38.$                        |
| Olap — . . . . .      | $7. 37. 17. — — 149. 30. 34.$                        |

D'après cela, le milieu de ce groupe se trouverait par  $7^{\circ} 34' N$  et  $149^{\circ} 29' E$ . Comme cette longitude diffère de 21' de celle assignée à ces isles par Ibargoitia, il faudra augmenter d'autant la longitude qu'il donne aux Isles Kata, à l'Isle Anonima, et à une isle à laquelle j'ai donné le nom de cet officier: ce qui donnera pour longitude de la première  $149^{\circ} 13'$ , pour celle d'Anonima  $150^{\circ} 21'$ , et pour l'Isle Ibargoitia  $149^{\circ} 08'$ . L'Isle Kata est identique avec les deux Isles *Enderby*, découvertes le 27 Février 1826 par le même Capitaine Renneck dont il a été parlé plus haut. Il les place par  $7^{\circ} 18' N$  et  $149^{\circ} 12'$ , ce qui ne diffère que d'une minute de la longitude de l'Isle Kata d'après la correc-

tion que j'ai adoptée. Elle est aussi identique avec les deux isles *Poulouhot* et *Alet*, vues par le Capitaine Freycinet sous la latitude  $7^{\circ} 19' 25''$  et  $149^{\circ} 17'$  de longitude. L'Isle *Ibargoitia* a été vue et déterminée par le Capitaine Freycinet. Il la nomme *Poulousouk* et la place par  $6^{\circ} 40'$  et  $149^{\circ} 23'$ . La plus grande dimension de cette isle qui est basse et bien boisée, est environ deux milles dans le sens du méridien. Elle est entièrement cernée par des ressifs, et à l'extrémité de ses deux pointes la mer brise à une grande distance au large.

6. Le Capitaine Freycinet indique sur sa carte un banc à la distance de 15 milles dans l'Est de Poulousouk, vû par le navire espagnol le Paz.

7. *Isle Pigali*. L'isle que j'ai nommée La Coquille dans mon mémoire, se trouve sur la carte du Capitaine Duperrey sous le nom de *Pigali* par  $8^{\circ} 11' 50''$  et  $147^{\circ} 40'$  E. Son diamètre, y compris le ressif qui l'entoure de tous côtés, n'a guères au delà d'un mille.

8. *Isles Giulay*. Le véritable nom des *Treize Isles* de Wilsen est d'après le Capitaine Freycinet, *Guilay*. Elles ont été visitées par le Major Don Luis Torrès. D'après le plan qui s'en trouve dans la carte de Freycinet, elles occupent une étendue de 25 lieues, mais je doute qu'elle soit aussi considérable.

9. *Isles Hall*. *Isle Bordelaise*. On trouve dans les Annales maritimes de l'année 1827 la relation d'un voyage autour du monde, fait par le Capitaine Saliz dans le courant des années 1825, 1826 et 1827 sur le navire français Le Péruvien. Dans cette relation il est question d'un groupe d'isles découvert en 1822 dans l'archipel des Carolines, par un Capitaine anglais Hall, et auquel le Capitaine Saliz a donné le nom de ce navigateur anglais. C'est donc d'après ce dernier que j'ai indiqué ce groupe sur ma carte, sous le nom d'*Isles Hall*. Ce groupe formant une chaîne de petites isles, a une étendue de 35 à 40 milles dans une direction Est et Ouest. Cette chaîne est coupée à peu près dans son milieu par un canal qui a reçu le nom du vaisseau (*Lady Blackwood passage*). La latitude des Isles Hall

est fixée à  $8^{\circ} 45'$  et la longitude à  $152^{\circ} 00'$  du méridien de Greenwich. Cette découverte est sans contredit nouvelle, mais les isles découvertes par le même Capitaine Hall à un degré plus au Sud, sont probablement les mêmes dont le Capitaine Duperrey a déterminé la position sous le nom d'*Isles Hogoleu*.

Il paraît encore d'après la relation de Mr. Saliz, que ce même capitaine a découvert le 18 Juin 1826, par  $7^{\circ} 39'$  latitude Nord et  $155^{\circ} 05'$  longitude Est de Greenwich, une petite isle plate, unie et garnie de bois, qui a environ un ou deux milles d'étendue et une élévation à peu près de 80 pieds. Il lui donna le nom de son vaisseau, *la Bordelaise*, en admettant néanmoins, qu'elle pourrait bien être identique avec une isle découverte en 1806 par le navigateur espagnol Monteverde, par  $7^{\circ} 18'$  de latitude et  $153^{\circ} 54'$  de longitude, et à laquelle le Capitaine Duperrey a donné le nom de *San Raphaël*; mais il n'est nullement probable que cette dernière soit identique avec l'Isle Bordelaise (\*).

#### I S L E S M A R I A N N E S.

Lorsque je reçus l'Atlas du Capitaine Freycinet, la carte des Isles Mariannes étoit gravée et le mémoire imprimé depuis longtemps; je me borne donc à quelques observations relatives aux trois isles septentrionales des Isles Mariannes, savoir *Assomption*, *Uraccas* et *Farellon de Paxaros*, que le Capitaine Freycinet n'a pas vues. La Pérouse détermina la première de ces isles par  $19^{\circ} 45'$  N et  $145^{\circ} 35'$  E; donc il n'y a pas de doute sur sa position. Sur la carte de ce navigateur les islots nommés *Mangs* sont marqués au Nord de l'Isle de l'Assomption, et en effet ils doivent y être d'après ce qu'il dit lui-même pag. 311 du second volume: « A trois heures l'Astrolabe ayant mis sous voile de l'Isle Assomption, nous continuâmes notre route à l'O  $\frac{1}{2}$  NO, prolongeant

(\*) J'ai fait réimprimer les feuilles 323 et 324, qui contiennent le tableau de toutes ces isles, afin d'y insérer les additions et les corrections que j'ai dû faire d'après les documens qui me sont parvenus depuis l'impression de ce mémoire.

à 3 ou 4 lieues les *Mangs* qui nous restaient au NE  $\frac{1}{2}$  N.» En outre il les avait relevés de son mouillage de l'Isle Assomption dans le N 28° O (\*) à la distance de cinq lieues. Il me paraît très probable, que les *Mangs* et les *Uraccas* sont les mêmes, et les brisans aperçus par le Capitaine Freycinet dans le SO de l'Assomption, doivent être une nouvelle découverte.

J'ai fait graver une nouvelle carte de ces isles d'après les observations du Capitaine Freycinet, et je joins ici un tableau comparatif des longitudes déterminées par ce navigateur et Malespina.

TABLEAU DES ISLES MARIANNES DANS LEUR DIRECTION DU SUD AU NORD.

| NOMS DES ISLES.                              | FREYCINET.           |              | MALESPINA.   |              |
|----------------------------------------------|----------------------|--------------|--------------|--------------|
|                                              | Latitude.            | Longitude.   | Latitude.    | Longitude.   |
| Isles<br>Guahan.                             | P-te Nord .....      |              | 13° 34' 00"  | 144° 45' 00" |
|                                              | Ville d'Agana .....  | 13° 27' 50"  | 144° 57' 25" | 13. 26.      |
|                                              | Caldera de Apra..... | 13. 25. 50.  | 144. 51. 15. | 144. 41.     |
|                                              | P-te SO .....        |              | 13. 14.      | 144. 33. 30. |
|                                              | Baie d'Umatac .....  | 13. 17. 15.  | 144. 52.     | 13. 17. 52.  |
| Isle la Rota.....                            | 14. 09.              | 145. 29. 30. | 14. 09.      | 145. 10.     |
| — Aguijan .....                              | 14. 53. 44.          | 145. 44. 01. | 14. 55.      | 145. 44. 30. |
| — Tinian.....                                |                      |              | 15. 00.      | 145. 45.     |
| — Saypan.....                                | 15. 14. 30.          | 145. 56.     | 15. 10.      | 145. 48.     |
| — Farellon de Medenilla.....                 | 16. 00.              | 146. 13.     | 16. 42.      | 146. 45.     |
| Anatajan.....                                | 16. 20.              | 145. 52.     | 17. 00.      | 146. 23.     |
| Seriguan.....                                | 16. 40.              | 146. 00.     | 17. 16.      | 146. 19.     |
| Farellon de Torres.....                      | 17. 16. 30.          | 146. 03.     | 17. 47.      | 146. 12. 30. |
| Guguan.....                                  | 17. 35. 30.          | 146. 03. 30. | 18. 07.      | 146. 28.     |
| Alamaguan.....                               | 18. 05.              | 146. 02.     | 18. 15.      | 146. 25. 30. |
| Pagon, Pointe N.....                         | 18. 16. 30.          | 146. 00.     | 18. 46.      | 146. 11. 30. |
| Grigan, Pointe N.....                        | 18. 50. 30.          | 145. 50. 30. | 19. 21.      | 146. 15. 30. |
| Mangs.....                                   | 19. 32.              | 145. 33. 30. |              |              |
| Assomption.....                              | 19. 45.              | 145. 35.     | 19. 45.      | 146. 06.     |
| Uraccas.....                                 | 20. 00.              |              | 20. 06.      | 145. 57.     |
| Farallon de Pazaros ou Rocher<br>de Guy..... |                      |              | 20. 30.      | 145. 47.     |

(\*) A l'indication du relèvement des *Mangs* 28° O, le Nord ou le Sud ayant été omis, je pense qu'on doit admettre Nord, attendu qu'il serait en contradiction avec ce qu'il énonce pag. 311.

## ISLES MARSHALL.

1. Le Capitaine Duperrey a fait quelques petites corrections dans la position des Isles *Banham* et *Mulgrave*, qu'il a déterminée de la manière suivante :

|                                       |            |      |                 |
|---------------------------------------|------------|------|-----------------|
| Isles <i>Mulgrave</i> : extrémité Sud | 6° 7' 00"  | N et | 171° 56. 50" E. |
| ————— SO,                             | 6. 9. 50.  | —    | 171. 56. 50.    |
| ————— NO,                             | 6. 19. 46. | —    | 171. 48. 55.    |
| Isles <i>Banham</i> : extrémité SE,   | 6. 00. 00. | —    | 169. 49. 20.    |
| ————— NO,                             | 6. 16. 15. | —    | 169. 30. 40.    |
| ————— Ouest                           | 6. 14. 45. | —    | 169. 26. 34.    |
| L'Isle <i>Boston</i> gît par . . . .  | 4. 45. N   |      | 168. 10. E.     |

## ISLES GILBERT.

Je n'hésite pas un moment à accepter la nomenclature du Capitaine Duperrey. Ayant adopté pour le groupe méridional le nom de *Kingsmill*, qui lui est donné sur toutes les cartes publiées depuis la navigation du *Nautilus* en 1799, j'avais donné celui de *Bishop* à l'Isle Drummond et quelques autres petites, en mémoire de celui qui le premier les a découvertes; mais il est bien plus simple, comme dit le Capitaine Duperrey, de nommer tout le groupe d'après le Capitaine Bishop, de rayer entièrement le nom de *Dog* que j'avais adopté pour l'isle septentrionale d'après Dalrymple, et de donner à celle-ci le nom de *Sydenham*.

1. Il n'y a point de doute, que les Isles *Hopper*, *Henderville* et *Woodle* ne peuvent être situées au Sud de l'Equateur, comme on pouvait le supposer d'après les notices qui se trouvent sur la route du Capitaine Marshall dans le voyage de Philip, mais qu'elles doivent se trouver au Nord de l'Equateur, puisque dans le cas contraire le Capitaine Duperrey aurait dû les avoir vues. En effet il a vu deux isles dont il a déterminé la position par 0° 8' et par 0° 13' de latitude Nord, qui d'après mon avis ne sont autres que les Isles *Henderville* et *Woodle*, et pour lesquelles Duperrey même a adopté

\*\*

ces noms. Quant à l'Isle Hopper, le Capitaine Duperrey ne l'a point vue.

2. Je suis très porté à croire, que l'isle nommée *Simson* par le Capitaine Bishop n'existe point, et que la terre qu'il a vue, n'est autre que les isles vues par le Capitaine Duperrey et peut-être une petite isle située au Nord de celles-ci; car si l'isle *Simson* s'étendait effectivement jusqu'à 35' de latitude, on aurait dû l'apercevoir à bord du vaisseau *Elisabeth*, dont la route, à ce qu'il paraît, a été à l'Est de l'isle nommée *Dundas*, et que je crois de même être aussi identique avec les Isles *Woodle* et *Henderville* vues par le Capitaine Duperrey. D'après toutes ces considérations, je n'ai placé sur ma carte que les deux isles vues par le Capitaine Duperrey, n'indiquant point les Isles *Simson* et *Dundas*, attendu qu'il n'y a encore rien de certain sur leur position et leur existence.

3. Le Capitaine Duperrey suppose que l'Isle *Knoy* est identique avec celle nommée *Cook*, à bord du vaisseau *Elisabeth*. La route de ce navire ayant été à l'Est de la terre dite *Isle Cook*, il a dû nécessairement aussi voir l'Isle *Gilbert*; ce qui me porte à croire, que le vaisseau *Elisabeth* n'ayant vu que l'extrémité Sud de l'Isle *Knoy* et l'Isle *Gilbert*, les a pris pour une seule isle, à laquelle il a donné le nom de *Cook*. Cette erreur a pu avoir lieu très facilement, si la partie Nord de l'Isle *Knoy* est basse et si elle a une direction plus occidentale que sa partie Sud, ce qui à une certaine distance peut la dérober à la vue. Dans ce cas la latitude de 1° 16' 50" donnée à l'Isle *Cook*, s'accorde parfaitement. L'Isle *Marshall* n'ayant point été vue du vaisseau *Elisabeth*, il est clair qu'elle ne saurait se trouver à l'Est de l'Isle *Knoy*; il faut donc supposer que c'est une des deux isles situées au Sud de cette dernière.

4. Il est prouvé clairement par le mémoire que m'a fait parvenir le Capitaine Duperrey, que l'Isle *Pitt* ne gît point sous la longitude de 172° 40', mais qu'elle doit être située plus vers l'Est.

Pour arriver à une connaissance exacte de l'archipel des Isles *Gilbert*, il nous manque encore: 1. une nouvelle détermination exacte



de la position de l'Isle Byron. 2. Une nouvelle exploration des régions dans lesquelles les vaisseaux Nautilus et Elisabeth ont vu les Isles Simson et Dundas, qui déciderait si ces deux isles existent en effet, ou si, d'après ma supposition, elles sont identiques avec les Isles Henderville et Woodle vues par le Capitaine Duperrey. 3. Une détermination détaillée sur la position des Isles Hopper, Marshall et Pitt.

#### I S L E S S A N D W I C H.

A la page 286 du mémoire sur les Isles Sandwich, j'ai parlé des différentes relations qui se trouvent dans le voyage du Capitaine Vancouver et celui du Capitaine Golownin au sujet de la Baie de Whytea, située sur la côte orientale de l'Isle Owhyhee. Cette baie a été examinée depuis dans le plus grand détail sur la frégate anglaise La Blonde qui y a séjourné plus d'un mois. La description qu'en fait Mr. Malden Lieutenant de cette frégate (\*), s'accorde parfaitement avec celle communiquée au Capitaine Golownin par un capitaine américain Davies, et confirme son opinion qu'elle est réellement supérieure à toutes les autres de ces isles. Elle a reçu le nom de *Byron*, et d'après les observations faites sur la Blonde elle est située par  $19^{\circ} 43' 51''$  et  $0^{\circ} 52'$  dans l'Est de la Baie de Karakakoa, ce qui ne diffère que d'une minute en latitude et autant en longitude des observations du Capitaine Vancouver.

L'Astronome Tarkhanoff qui accompagna le Capitaine Wasilieff dans son voyage au Détroit de Behring, m'a communiqué le résultat de ses observations au Port de Honorure sur l'Isle de Woahoo. Il y a observé deux occultations : le 26 Mars et le 5 Décembre 1821, qui lui ont donné  $202^{\circ} 10'$ ; cette longitude ne diffère que de deux minutes des observations du Capitaine Freycinet.

#### I S L E S B O N I N.

J'ai taché de prouver à l'article des Isles Margaret, Malabrigos et Bonin-Sima (pag. 12 et 15), que l'archipel des Isles Bonin-Sima ne saurait avoir la grandeur que lui donnent les cartes

(\*) Voyez le voyage du Lord Byron sur la frégate La Blonde.

les plus récentes, et que ce n'est apparemment qu'un groupe de petites isles et de rochers d'une petite étendue. Le Capitaine Kotzebue vient de me faire parvenir quelques notions à ce sujet, accompagnées d'une légère esquisse des Isles Bonin, qui lui a été communiquée par un Américain nommé John Ebbet, lequel dit avoir visité ces isles en 1824. On voit sur cette esquisse quatre isles dont deux très petites, situées dans une direction N et S. Leur position géographique est à peu près indiquée par  $27^{\circ}$  de latitude et  $140^{\circ}$  de longitude, ce qui s'accorde avec la position de l'Isle Disappointment. D'après le récit verbal du capitaine américain, les Isles Bonin sont d'une élévation médiocre, couvertes d'une très belle verdure et portant des arbres de haute futaie; elles lui parurent être d'origine volcanique. La plus grande d'entr'elles lui parut avoir environ 50 milles de circonférence; aucune de ces isles n'est habitée et l'on y a en vain cherché quelque port abrité. Le Capitaine Ebbet y trouva un navire japonais qui avait été jeté sur ces isles par une tempête, et dont le capitaine soutenait qu'il trouverait sans peine la route de son pays. D'après ce rapport il ne s'agit que de retrouver l'Isle Disappointment, et si dans les environs on découvre quelque groupe de rochers, il n'y a pas de doute que ce ne soient les Isles Bonin. J'ai montré à l'article de l'Isle Disappointment pag. 42, qu'elle doit être identique avec l'Isle Rosario qui est en effet entourée de beaucoup de rochers isolés.

*Brown's Range.* Pag. 20 de ce volume j'ai adopté la position de ces isles ainsi qu'elle se trouve selon l'ouvrage du Mr. Horsburgh, c. à. d.  $11^{\circ} 21' N$  et  $162^{\circ} 55' E$  pour la pointe méridionale de ces isles. Le Capitaine Kotzebue passa ce groupe en Octobre 1825 et détermina cette même extrémité par  $11^{\circ} 21' N$  et  $162^{\circ} 31' 30'' E$ .

*Isles América* pag. 23. La position géographique de ces isles étant presque la même que celle des Isles Fanning et Washington, il est très probable qu'elles sont les mêmes.

~~~~~

T A B L E

DES ARTICLES CONTENUS DANS CE VOLUME.

	Pag.
AVANT PROPOS	VI.
MÉMOIRE Pour servir d'analyse et d'explication à la carte générale de la partie Boréale de l'Océan Pacifique	3
MÉMOIRE Sur la carte de l'Archipel des Isles Kodiack	60
MÉMOIRE Sur la carte des Isles Aléoutiennes	75
MÉMOIRE Sur la carte de la Presqu'isle d'Aliaska	98
MÉMOIRE Sur la carte de la Presqu'isle de Corée	112
MÉMOIRE Sur la carte des Isles du Japon	129
MÉMOIRE Sur la carte des Isles Kouriles	189
MÉMOIRE Sur la carte de l'Isle de Jesso	201
MÉMOIRE Sur la carte de la Presqu'isle de Saghalin	215
MÉMOIRE Sur la carte de l'Isle de Formose et de la côte Sud-Est de la Chine.	227
MÉMOIRE Sur la carte des Isles Liqueo et Madjicosimah	255
MÉMOIRE Sur la carte des Isles de Bashee et de Babuyanes	271
MÉMOIRE Sur la carte de l'Archipel des Isles de Sandwich	281
MÉMOIRE Sur la carte des Isles Mariannes	299

T A B L E.

	Pag.
MÉMOIRE Sur la carte des Isles Carolines	315
MÉMOIRE Sur la carte des Isles Marshall	361
MÉMOIRE Sur la carte des Isles Gilbert	377
MÉMOIRE Sur la carte des Isles Gallapagos	385
TABLEAU Des latitudes et longitudes des points principaux dans la partie	
Boréale de l'Océan Pacifique	401
INDEX ALPHABÉTIQUE	411
SUPPLÉMENTS aux mémoires de l'hémisphère Austral	427
INDEX ALPHABÉTIQUE DES SUPPLÉMENTS	465
ADDITIONS.	467
ERREURS TYPOGRAPHIQUES	479

