

NOTICE SUR L'EXPÉDITION DE DÉCOUVERTES, ENVOYÉE PAR LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD DANS LA MER DE SUD; PAR M. KRUSENSTERN. (lu le 7 juin 1839.)

On a souvent reproché au gouvernement des États-unis de l'Amérique du Nord, de n'avoir encore envoyé aucune expédition de découvertes dans la mer du Sud, bien que ce fût lui précisément qui aurait dû, préférablement à tout autre, mettre un terme à l'incertitude qu'il pouvait y avoir relativement à l'existence d'un grand nombre d'îles que des navigateurs, appartenant à la marine marchande de l'Amérique, prétendent avoir découvertes. Dans une note, qui se trouve dans l'introduction du volume supplémentaire de mes mémoires hydrographiques sur la mer du Sud, on aura pu voir que l'essai d'une pareille expédition avait été fait de la part de l'Amérique, il y a déjà plus de dix ans: non pas cependant de la part du gouvernement comme je le croyais alors, mais de celle de quelques particuliers. L'expédition avait du reste manqué complètement. Cette première tentative n'ayant pas réussi, le gouvernement s'est décidé à équiper lui même, et encore sur une très-grande échelle, une expédition du

même genre. Une frégate de 36 canons et plusieurs corvettes devaient en faire partie. Des préparatifs si extraordinaires avaient fait naître l'idée, que le gouvernement américain avait en vue quelque entreprise politique — il est certain cependant qu'il n'en est pas ainsi, j'ose même affirmer que le but dans lequel ce gouvernement s'est décidé à expédier une si nombreuse escadre, est de nature à lui valoir la reconnaissance des navigateurs qui visiteront à l'avenir la mer du Sud, et les premiers rapports des chefs de l'expédition paraissent du moins prouver que mon opinion à cet égard n'est pas sans fondement. Je ne connais pas, il est vrai, les instructions qui ont été données au chef, mais autant qu'on peut en juger, le but principal qu'on se propose, paraît être d'examiner avec le plus grand soin les parties de la mer du Sud dans lesquelles les navigateurs dont nous avons parlé plus haut, prétendent avoir découvert des îles et des bas-fonds, afin de pouvoir, ou en constater l'existence, ou bien décider avec la plus grande certitude qu'ils n'existent pas, et afin d'autoriser pour ainsi dire, dans le dernier de ces cas, les hydrographes à les rayer définitivement de leurs cartes. C'est donc à juste titre qu'on lui a donné en Amérique le nom de „Exploring expedition“. Un examen consciencieux, comme il a été projeté par le gouvernement des États-unis, doit offrir des résultats plus positifs lorsqu'il est exécuté par un grand nombre de navires, qu'il ne présenterait si l'expédition ne se composait que d'un seul, ou de deux bâtimens, comme c'est d'ordinaire le cas dans les expéditions de découvertes. Lorsque plusieurs vaisseaux marchent de front à une distance de quelques milles l'un de l'autre, ils occupent, comme de raison, un espace considérable, de manière que même l'île la plus basse située dans les mers qu'ils traversent ne saurait leur échapper.

Sur plusieurs points, par exemple, on voit sur les cartes trois ou quatre îles l'une près de l'autre; il n'en existe peut-être qu'une seule, mais pour le prouver jusqu'à l'évidence, il faut examiner dans tous les sens les mers à l'entour. En revanche, il y a quelques exemples, que les navigateurs passant près d'un couple d'îles très rapprochées l'une de l'autre, n'en ont jamais vu qu'une seule, tantôt l'une, tantôt l'autre, et que l'existence de l'autre en a été révoquée en doute. Quoi qu'il en soit, et de quelque poids que fussent les motifs qui avaient d'abord déterminé ce gouvernement, on a dû sentir que l'équipement d'une si grande expédition présenterait nécessairement de très grandes difficultés, et que son départ en serait retardé. Le ministère de la marine s'est décidé par conséquent à la réduire à une échelle moins grande; il fut décidé nommément que la grande frégate n'en ferait point parti, et que le nombre de savans serait moins grand qu'on ne l'avait d'abord proposé. Néanmoins l'expédition se compose encore de six bâtimens placés sous les ordres du lieutenant Wilkes, savoir:

Le Vincennes, corvette de 750 tonneaux, ayant 150 hommes d'équipage, vaisseau du commodore.

Le Peacock, corvette de 500 tonneaux, 130 hommes d'équipage, sous les ordres du lieutenant Hudson.

Le Relief, transport de 450 tonneaux, 75 hommes d'équipage, sous les ordres du lieutenant Long.

Le Porpoise, brick de 200 tonneaux, 65 hommes d'équipage, sous les ordres du lieutenant Ringgold.

Le Sea-Gull, goëlette de 115 tonneaux, 15 hommes d'équipage, sous les ordres du Mitchman Head.

Le Flying-fish, goëlette de 90 tonneaux, 12 hommes d'équipage, sous les ordres du Mitchman Knox.

Les savans attachés à l'expédition sont MM. Couthong, Pickering, Dane, Peale, naturalistes; Brackenridge, jardinier; Brown, mécanicien; Drayton, dessinateur; Hall, philologue et Davenport, interprète.

L'expédition a mis à la voile des côtes de l'Amérique le 18 août 1838; le premier rapport du lieut. Wilkes est daté de Rio-Janeiro le 27 novembre. Déjà, pendant cette première traversée, il s'était mis à la recherche de plusieurs dangers que l'on voit sur les cartes de l'Océan atlantique, désignés sous les noms de Rocks, de Shoals, de Vigies etc. qui y ont été marqués sur la foi des récits de quelques capitaines de navires marchands, méritant d'ordinaire très-peu de confiance, dangers qui probablement n'existent pas, et que cependant on n'ose rayer de ces cartes sans preuves positives, parcequ'on craint qu'ils pourraient, s'ils existaient cependant, devenir funestes aux navigateurs. Horsburgh déjà était d'opinion que ce qui avait été pris pour un rocher, une pointe de terre ou un récif de corail par quelque navigateur passant à une certaine distance, n'avait souvent été qu'une baleine morte, un arbre déraciné, ou bien un essaim de poissons. (Horsburgh East-India directory, dernière édition de 1836.)

Le lieut. Wilkes a cherché onze de ces dangers sans avoir pu trouver un seul; les six navires de l'expédition ayant, d'après son rapport, marché à une distance considérable l'un de l'autre, de sorte que ce qui aurait échappé au premier vaisseau, aurait dû être vu nécessairement par le second, ou du moins par le troisième, et ainsi de suite; le lieut. Wilkes est parfaitement autorisé d'en nier positivement l'existence, et tout hydrographe peut désormais rayer ces dangers de ses cartes.

En cinglant vers l'île de Madère, on chercha par 57° de latitude, et 40° de longitude O. de Greenwich une de ces Vigies que le lieut. Wilkes désigne sous le nom de *Ste.-Anne*; aucun de ces navires ne l'a aperçu; en revanche, on a vu dans ces parages un arbre flottant, qui paraissait avoir environ 120 pieds de long, et une circonférence de 15 pieds.

Par $19^{\circ} 50' N.$ et $20^{\circ} 50' O.$ on a cherché également en vain un rocher qui porte sur les cartes le nom de Mary rock; à une distance de 50' plus à l'ouest, le rocher Bona Felix; de même on n'a trouvé ni Bonnette shoal par $16^{\circ} 32' N.$ et $10^{\circ} 57' O.$; ni Patty's overfalls, ni Triton's bank par $0^{\circ} 52' N.$ et $17^{\circ} 46' O.$, ni même Warley shoal. Ce dernier danger avait été découvert, en 1813, par le navire Warley faisant partie d'un convoi de 8 voiles de la compagnie des Indes orientales. D'après les récits du capitaine de ce navire, ce bas fond aurait 100 pieds de long sur 50 de large, et Horsburgh l'a placé, en prenant la moyenne de toutes les observations faites à bord des 8 vaisseaux du convoi, par $5^{\circ} 4' 20'' N.$ et $21^{\circ} 25' 40'' O.$ Le lieut. Wilkes n'en doute pas moins de son existence, et il a raison. Non seulement il s'était en vain mis lui-même à la recherche de ce danger; mais encore le lieut. Hudson, qui avait été séparé de son commodore suivant l'instruction dont il avait eu connaissance, a de même cherché le bas fond du Warley sous le méridien et le parallèle par lesquels Horsburgh l'avait placé. Une circonstance qui prouve encore que ce bas-fond n'existe pas, c'est que les longitudes, calculées moyennant les chronomètres à bord des vaisseaux de l'expédition, ne sauraient être que très exactes; et que celles qui avaient été calculées à bord des navires en route vers l'Inde, ne l'étaient pas moins. Par conséquent les uns et les autres se sont bien certaine-

ment trouvés exactement sur le même point, et l'on peut être sûr que les officiers américains ont cherché Warley shoal au point même que les capitaines des navires marchands avaient voulu désigner.

Sur la mappemonde de Purdy, dernière édition, l'on voit entre le 28° et le 21° de longitude O. et près de la ligne plusieurs dangers semblables, tels que Shoal of 1761, Breakers 1750, Shoal of 1747, Vigies 1754 et 1758. Il paraît que l'expédition a traversé la ligne beaucoup plus loin vers l'ouest, et que par conséquent elle ne s'est point mise à la recherche de ces dangers; c'est d'autant plus probable que le lieut. Wilkes n'en fait point mention.

Il est presque certain que ces dangers n'existent point, mais néanmoins il faudra les conserver sur nos cartes, jusqu'à ce qu'un examen de ces mers, également soigneux, nous en ait fourni des preuves.

Au delà de la ligne, le lieut. Wilkes a exploré une région où on avait vu, à bord de la Nadeshda, lors de mon retour en Europe en 1803, un phénomène que les officiers et les savans de notre expédition avaient pris pour une éruption d'un volcan sousmarin. D'après les observations faites à bord de la Nadeshda, c'était par $2^{\circ} 45'$ S. et $20^{\circ} 43'$ longitude O. Le lieut. Wilkes n'y a rien trouvé. Il faut donc supposer que le phénomène observé par nous était effectivement une éruption volcanique, dont les traces ont de nouveau disparu par la suite, comme on a vu plus tard s'élever au dessus des ondes et disparaître peu de tems après, p. e. l'île Sabrina non loin des Azores, et l'île Graham dans la Méditerranée.

L'on voit d'après ces notices, que les premiers travaux de ces navigateurs américains répondent parfaitement au but que l'on se propose dans une expédition hydrographique, et leur premier rapport permet d'es-

pérer, que ceux qui nous en parviendront par la suite seront également satisfaisans. Les premières nouvelles ultérieures que nous en aurons, seront probablement datées de la côte S. O. de l'Amérique. Il serait à désirer que l'expédition, en doublant le Cap Horn se mît à la recherche des Iles Aurore découvertes en 1762 et dont Weddel a nié positivement l'existence (*A voyage towards the South Pole 1827*), bien que leur position ait été déterminée avec une grande apparence d'exactitude en 1794 par le Cpte. Malespina de la marine royale espagnole, commandant le navire *Atrevide*, et chargé d'examiner ces mers. Ce navigateur espagnol y a même découvert une troisième île désignée sous le nom d'*Isla Nueva*.

Mais c'est surtout pour l'hydrographie de la mer du Sud, que l'expédition américaine ne saurait manquer d'avoir les résultats les plus importants; et comme le succès en répondra sans doute à l'attente des navigateurs, je ne manquerai pas de faire connaître ces résultats à l'Académie qui a bien voulu recevoir avec indulgence ce que j'ai eu antérieurement l'honneur de lui communiquer.

D'après une notice qu'ont publiée les feuilles publiques, et qui n'est parvenu à notre connaissance qu'après la rédaction de cet article, un capitaine Burrows aurait retrouvé les îles Aurore, mais la latitude et la longitude sous lesquelles ce navigateur les place, et l'étendue qu'il leur donne, ne permettent pas de croire que les îles vues par lui soient effectivement celles qui avaient été examinées par le navigateur espagnol Melespina et décrites par Espinosa dans l'ouvrage dont nous avons fait mention. Voici d'abord la latitude des deux navigateurs: Burrows les place par $53^{\circ} 22' S.$; d'a-

près Malespina la plus méridionale de ces îles est placée par $53^{\circ} 15'$, la plus septentrionale par $52^{\circ} 37'$. Quant à la longitude, elle est d'après Burrows de $44^{\circ} 18'$, d'après Malespina de $41^{\circ} 40'$ O. du méridien de Cadix, c'est-à-dire $47^{\circ} 57'$ de Greenwich. Burrows ne leur donne d'ailleurs qu'une étendue de $2\frac{1}{2}$ milles, tandis qu'elles auraient d'après Malespina une étendue de 38 milles. Toutes ces circonstances prouvent assez que les îles aperçues par Burrows ne sauraient être identiques avec celles qui avaient été vues par Malespina à bord de l'Atrevide. On pourrait supposer que Burrows n'ait vu que l'île la plus méridionale du groupe, mais une différence de $3\frac{1}{2}$ degrés dans la longitude rend même une supposition pareille très peu vraisemblable. Purdy n'a point marqué ces îles sur les dernières éditions de sa carte générale (Chart of the World) sur lesquelles on ne voit que les Shag Rocks par $53^{\circ} 40'$ et $46^{\circ} 20'$ O, longitude qui diffère de même considérablement de celle qui leur est assignée par Burrows; ce dernier les place au Sud des îles qu'il a vues, donc a peu près par $44^{\circ} 30'$. (Note ajoutée le 6 juillet 1839).

(Tiré du *Bulletin scientifique publié par l'Académie Imp. des Sciences de St.-Petersbourg*, T. VI. N. 6.)