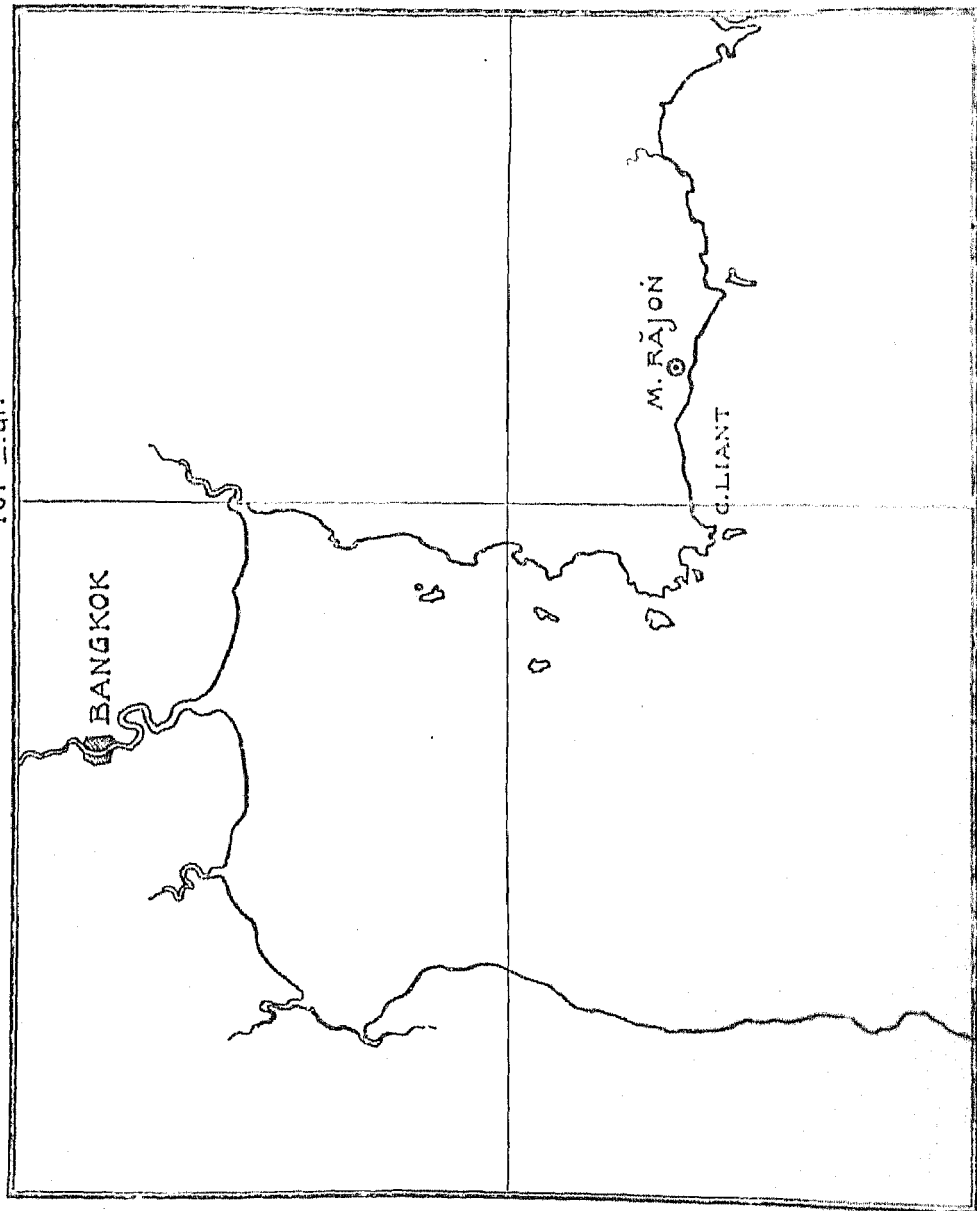


101° E. Gr.

13° N.

13° N.

101° E. Gr.



BANGKOK

M. RÄJÖN

G. LIANT

## Note sur le nom du Cap Liant

par

J. BURNAY

A propos d'une carte portugaise de l'Indochine, anonyme et datant des environs de 1580, Gabriel Marcel, dans Fournereau, *Le Siam Ancien*, I, p. 18, fait les remarques suivantes : " Pour la partie du royaume de Siam sise au fond de golfe, nous relevons quatre noms

### CORRIGENDA.

---

P. 97, l. 14, lire : qui touchent le Cap Liant.

P. 98, l. 12, lire : le nom de Liam...

P. 99, note, l. 17, lire : c'est ce que.....

P. 101, l. 29, lire : *cit.* I, pl. XIV,

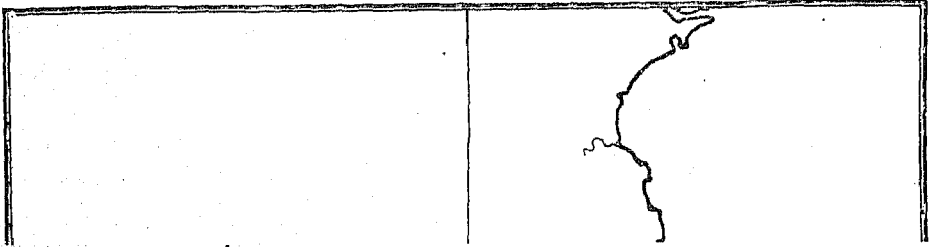
En second lieu, c'est à tort que Gabriel Marcel parle d'un cap Liant " qui n'est autre qu'Liam," puisque, ainsi qu'il le dit lui-même, sur sa carte étudiée, Liam est un nom de ville.

Ce qui est exact, c'est que, déjà sur des cartes du XVIIIème

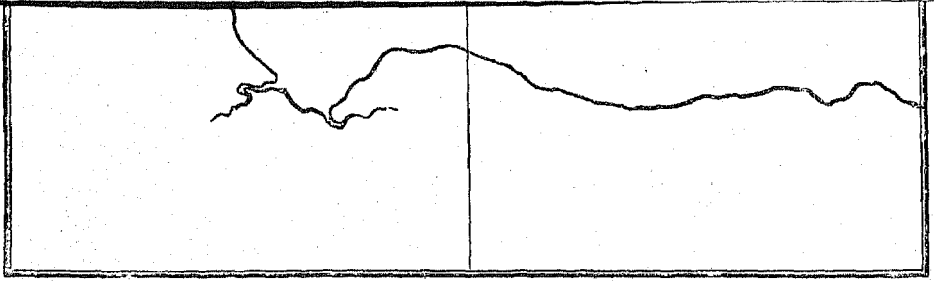
---

(1) Le nom est bien connu des auteurs anglais. V. Crawford, *Journal of an Embassy* ....., 2ème éd., London, 1830, I, carte; Sir John Bowring, *The Kingdom and People of Siam*, I, p. p. 31 (citation tirée de Moor, *Notices*..... p. 239); H. Warington Smyth, *Five Years in Siam, from 1891 to 1896*, London, 1898, I, p. 1; II, pp. 156 et 265.

13° N.



13° N.



## Note sur le nom du Cap Liant

par

J. BURNAY

A propos d'une carte portugaise de l'Indochine, anonyme et datant des environs de 1580, Gabriel Marcel, dans Fournercau, *Le Siam Ancien*, I, p. 18, fait les remarques suivantes : " Pour la partie du royaume de Siam sise au fond de golfe, nous relevons quatre noms de villes : Siam, Odlà, Anso et Iliam. Nous avons lieu de penser que la localité ici désignée sous le nom de Siam n'est pas Louvo, mais bien Ajuthia, Jutia, Judia ou Odia, dont on a fait ici deux localités différentes, genre d'erreur qu'on retrouve fréquemment sur les cartes.

" Odlà est incontestablement Ajuthia ; Anso est orthographié sur les cartes un peu postérieures Anjo, et Iliam a fini par devenir Liant ; on trouve encore sur les cartes françaises un cap Liant qui n'est autre qu'Iliam."

Ce texte présente de menues inexactitudes. Nous retiendrons seulement celles qui touchent au Cap Liant.

A lire Gabriel Marcel, on croirait que les cartes françaises sont seules à connaître aujourd'hui le Cap Liant. Mais les cartes anglaises n'ont guère d'autre nom pour ce point. <sup>(1)</sup> Il faut dire seulement que la prononciation *liant*, à côté de *laiant*, invite à penser que, pour certains Anglais au moins, ce nom de Liant est quelque chose de français.

En second lieu, c'est à tort que Gabriel Marcel parle d'un cap Liant " qui n'est autre qu'Iliam," puisque, ainsi qu'il le dit lui-même, sur la carte étudiée, Iliam est un nom de ville.

Ce qui est exact, c'est que, déjà sur des cartes du XVIIIème

---

( 1 ) Le nom est bien connu des auteurs anglais. V. Crawford, *Journal of an Embassy* ..... 2ème éd., London, 1830, I, carte ; Sir John Bowring, *The Kingdom and People of Siam*, I, p. p. 31 ( citation tirée de Moor, *Notices*..... p. 239 ) ; H. Warrington Smyth, *Five Years in Siam, from 1801 to 1806*, London, 1808, I, p. 1. ; II, pp. 156 et 265.

siècle, Liam (mais non Iliam) apparaît comme nom de cap, à côté de Liam nom de ville.<sup>(1)</sup>

Le cap Liam est le cap *de* Liam, et c'est ainsi, par exemple, que Blaeuw le nomme dans son Atlas publié en 1663. Cf., en 1781, le *Neptune Oriental*, de d'Après de Manneville, dans Fournereau, *op. cit.* I, pl. XV.

Si haut que nous remontions, Liam est portugais. Or, à date ancienne, c'est exclusivement le nom sous lequel les Européens connaissent la ville que les Siamois appellent เมืองระยอง (M. Rājong, *Pallegoia*). Il est vrai qu'aujourd'hui les cartographes européens eux-mêmes n'appellent plus Rājong que Rājong. Mais, sur les vieilles cartes, le nom de Liant ne s'applique pas encore au cap, auquel seul il s'applique aujourd'hui, sous la forme à peine altérée de Liant.

Il est donc invraisemblable que le nom de Liam ait rien à faire avec le nom siamois du cap Liant: แหลม ล้อม สาน (*lém sām sán*)<sup>(2)</sup>. J'y vois, au contraire, la forme prise en portugais par le nom siamois de la ville de Rājong.

(1) Cf. la carte de Janssonius (Fournereau, *op. cit.* I, pl. IX); C. Liam; la carte de Pieter Goos, vers 1666 (Fournereau, *op. cit.* I, pl. X), qui porte *Liam* (la ville) et *Hoock van Liam* pour le cap; et, encore, Hamilton, *A new Account of the East Indies*, London, 1727. La carte qui fait face à la page 160 du tome II, porte *Liam Point* et *Liam*.

(2) Sic et non *sém sán*. La transcription *sahem san* qui figure sur les cartes de l'Amirauté britannique 2720 et 2721, et dans le *China Sea Pilot* (cf. infra, Appendice), entre autres, est due à une fausse interprétation de la graphie siamoise ambiguë ล้อม ล้อม สาน, que l'on trouve à côté de ล้อม ล้อม สาน. Il existe une île เกาะ ล้อม สาน (*mé sán*) et une passe du même nom (ช่อง ล้อม สาน). V. Admiralty Chart 2720. Nous avons là un bon exemple de la manière dont s'établit la nomenclature géographique. Autre exemple: l'Atlas du Touring Club italien, 95-96, appelle le cap Liant: *Cape Liantar*. Le relevé des sources cartographiques qui ont servi à établir cette nomenclature, porte *Cape Liantor*, ce qui s'explique tout simplement à partir d'une carte qui, comme celle de l'Amirauté britannique 2721, porte, sur deux lignes, à la différence de 2720 :

Cape Liant or  
Lem Sahem San

Translitéré, le Siamois ( เมือง ) ๙๑๑๑ donne *aa?yān*. Mais, si cette prononciation existe, elle n'est pas la plus courante, et il faut transcrire *a'yān* pour rendre l'usage ordinaire.

Or, la voyelle, ultra brève et de timbre instable, qui figure dans la première syllabe de *a'yān*, est sujette à subir l'influence de la consonne initiale de la syllabe suivante. C'est ainsi, que dans *ph<sup>i</sup>yān* < เมือง ( *ph<sup>a</sup>yān*, "témoin") et *๙๑๑๑๑๑๑๑๑๑* ( *khā<sub>3</sub>phā<sub>3</sub> r<sub>3</sub> phu:<sup>5</sup>th<sup>i</sup> tsau<sub>3</sub>* ) < *๙๑๑๑๑๑๑๑๑๑*, un *a*, exactement comparable à celui de *a'yān*, est passé à *i*.

Quant à *a>l*, c'est un des lieux communs de la phonétique siamoise.

La seule objection que nous voyions à tirer port: *Liam* d'un siamois: *a'yān*, est d'ordre chronologique, car nous ne sommes pas renseignés sur la date des évolutions que nous venons de signaler ou de rappeler. Mais l'hypothèse est hautement vraisemblable et, quand on connaîtra mieux les emprunts du portugais au siamois,

Il n'est pas douteux que la ville nommée Liam sur les anciennes cartes soit celle que les Siamois appellent Rājong. Ce que je voudrais démontrer en détail c'est que le nom du Cap Liam repose sur *siam*.

เมือง. A ma connaissance, cela n'a pas été fait jusqu'à présent, bien que cette explication, si naturelle, ait été entrevue par le traducteur siamois de la version anglaise de La Loubère. En effet dans la légende siamoise de la carte à nomenclature anglaise qui est reproduite en tête de cet ouvrage et qui est prise à l'original anglais du XVII<sup>ème</sup> siècle, le cap

Liam est appelé เมือง เมือง. La carte anglaise originale, qui ne porte pas Liam la ville, porte, pour le cap, *Cap (sic) of Lion*, ce qui correspond assez mal au nom donné par l'ouvrage français: *cap du Lion*, mais le suppose. On trouvera plus bas des renseignements sur ce *cap du Lion*.

J'avoue que je ne suis pas encore parvenu à m'expliquer l'*i* initial d'*Liam*. Mais, à ma connaissance, le cap n'a jamais porté ce nom, qui, comme non de la ville, a disparu de bonne heure pour faire place à la forme Liam, étudiée au texte. S'agit-il d'une prothèse vocalique ou d'autre chose, c'est ce que l'étude des documents portugais anciens pourrait seule nous apprendre.

on pourra décider si *l* et *i* sont, à pareille date, (fin du XVIème siècle), portugais ou siamois.

Passons à la diphtongue finale :-*ân*.

Le -*am* de *Liam*, si le mot est portugais, doit se lire-*âu*. Au XVIème siècle, *am* s'écrit très souvent en portugais là où, aujourd'hui, l'on a presque exclusivement la graphie plus phonétique : *do*. Ex : *Joam*, aujourd'hui *João* (Jean). Le diplomate et polyglotte français La Loubère note l'équivalence des deux graphies dans sa relation *Du Royaume De Siam*, Paris, 1691, I, p. 19.

Si les Siamois ont emprunté directement au portugais le mot *leilâo* (vente aux enchères), en siamois : เลิล้อ, nous avons un exemple de port. *am* = *do* passant en siamois à *ani*. L'inverse, siam. *ân* port. *do*, est infiniment vraisemblable, car, de même que le siamois ignore les diphtongues à premier élément nasal suivi de *u* (*âu*) du portugais, de même le portugais ignore les diphtongues de type siamois *ani*. Des faits, trop connus en phonétique pour que j'ai besoin de les rappeler, montrent dès lors combien il est naturel de poser l'équivalence siam :- *ân* port :- *do*. Le timbre même de la nasale portugaise est un argument de plus en faveur de cette thèse, puisque, dans la série des nasales portugaises, on n'en voit pas qui réponde mieux au *â(ü)* du siamois que *â* dans *do*. C'est vainement que l'on objecterait que le portugais répond à siamois *âm*, par *do* (écrit *am*) dans les exemples sûrs : *Siam*, *Sido*, (ສຶມ) et *Menam*, *Mendo* (ເມນໍ້), car, à supposer qu'il ne s'agisse pas là d'emprunts graphiques mal interprétés par la suite, siam. *âm* > port. *do* n'exclut pas siam. *ân* > port. *do*. (1)

Pour achever l'explication phonétique de *Liam* < เลียม, il nous reste à rendre compte de la chute de *y* intervocalique, puisque port. *Liam* = *liâu*, non *liyâu*.

Mais le portugais du XVIème siècle avait l'hiatus, comme le

(1) Comparez, entre autres, *Xatigam-Chittagang*, c'est-à-dire quelque chose comme *ts'ittagôn*. Mais il ne s'agit pas là d'un emprunt au siamois.

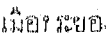
portugais moderne, dans des mots exactement comparables à Liam, tels que *leão* (*leão*) "lion", *real* "royal, réel", *pior* "pire", etc... (v. les observations, de M. J. J. Nunes, *Compêndio de Gramática Histórica Portuguesa*, pp. 71-72, Nos. 31 et 32).

Il est d'autant plus licite d'invoquer *leão* (*leão*) "lion" que, au cours de l'histoire, le nom du cap Liam a été interprété par *cap du Lion*. C'est en effet ainsi que La Loubère, sur la carte qui est en tête de l'ouvrage déjà cité, appelle le cap Liam.

Il se peut que l'interprétation soit de l'érudit La Loubère lui-même. C'est un point que je n'ai pas examiné sérieusement, faute de pouvoir suivre les anciens documents d'assez près.

Mais, évidemment, rien n'est plus naturel que de poser cette étymologie quand on a pour toutes données le nom même du cap Liam et de vagues analogies. Elle devait être proposée un jour ou l'autre, et de bonne heure les marins portugais eux-mêmes ont dû commettre cette erreur d'interprétation, dès qu'ils ont oublié le rapport entre le nom du cap Liam et le nom de Liam, la ville.

Liant, le cap Liant, avec un *t*, de nos cartes modernes, s'explique sans peine maintenant.

Longtemps, les cartographes ont écrit correctement Liam, et pour le cap Liant et pour , jusqu'au jour où un graveur distrahit a pris le dernier jambage de l'*m* pour un *t* final, faute très facile à commettre si, dans l'original, le *t* final ne dépassait pas le corps des lettres basses, comme dans certaines écritures des XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles. Je ne sais qui a commis la faute pour la première fois. En tout cas, elle a fait fortune, et elle a fini par éliminer la vieille forme.

Une carte de Robert, 1751, reproduite dans Fournereau, *op. cit.* pl. I, XIV, donne *C. Liam* pour le cap, mais *Liant* pour la ville.

Gueudeville, 1713-1719, ne nomme pas le cap, mais il appelle la ville *Lian*, et Danville, en 1755, ne donne pas le nom de la ville, mais il a déjà *C. Liant*. Enfin, La Harpe (v. en dernier lieu : *Un*



*Empire Colonial Français, L'Indochine*, Paris, 1929, I, p. 157 )  
nomme *Liant* et le cap et la ville, et il a une *rivière de Liant*.

Plus tard, enfin, *Liant*, comme nom de ville, a disparu, remplacé par *Rājong*. C'est l'état de la plupart des cartes modernes, reproduit sur le croquis qui accompagne cette note.

Cette histoire est instructive. Au début, des marins portugais venus à *Ajuthia* ont appris tant bien que mal à situer sur des cartes grossières quelques localités. A côté d'autres, dont l'histoire est plus obscure, ils ont noté *Rājong* qu'ils prononçaient *Liau*. Puis avec le temps, après de nouvelles navigations menées au moyen des vieilles cartes, les côtes, d'abord imprécises, ont été dessinées avec plus d'exactitude. Les pilotes ont appris la position de certains points d'atterrissage, parmi lesquels l'un très important,<sup>(1)</sup> qu'il leur fallait presque toujours reconnaître quand ils cherchaient la barre du *Ménam*, était constitué par ce promontoire entouré d'îlots qui, sur les vieilles cartes, n'avait point encore reçu de nom, mais se trouvait

(1) Cf. H. Warrington Smyth, *Five Years in Siam, from 1891 to 1896*, London, 1898, I, p.1: "The first land made by vessels bound to Bangkok is that of Cape Liant, known to the Siamese as Lem Sa Mesan (sic), and the islands off it form an awkward landfall in the thick weather of the south-west monsoon. Here the Siamese Government have built a much required light-house. It is the second important light in the gulf, the other being the melancholy screw-pile sentinel on the bar of the Me Nam Chao Praya."

Voir encore Joseph Conrad, *The Shadow-Line*, éd. Tauchnitz, p. 151 :

"I asked :

"Was there any wind at all this morning?"

"Can hardly say that, sir. We've moved all the time though. The land ahead seems a little nearer."

That was it. A little nearer. Whereas if we had only had a little more wind, only a very little more, we should have been abreast of *Liant* by this time and increasing our distance from that contaminated shore."

Il s'agit d'un voilier qui va de *Bangkok* à *Singapour*.

ibid. p. 158: "Faint, hot puffs eddied nervelessly from her sails. And yet she moved. She must have. For, as the sun was setting, we had drawn abreast of Cape *Liant* and dropped it behind us: an ominous retreating shadow in the last gleams of the twilight."

ibid. p. 162: "Two more days passed. We had advanced a little way—a very little way—into the larger space of the Gulf of Siam."

tout proche du petit port, déjà baptisé, lui, de Liam.<sup>(1)</sup>

Les pilotes ignoraient à peu près tout de la vie des côtes, des usages propres aux pirates, aux pêcheurs, aux navigateurs locaux, étrangers aux routes de haute mer. Peu leur importait d'ailleurs. Le point d'atterrissage était reconnu. Il fallait bien lui donner un nom, mais un nom quelconque suffisait et l'on avait Liam sous la main. Dès lors, la ville de Liam et le cap du même nom ont figuré côte à côte sur les cartes, le nom du cap posé là, d'après celui de la ville, voisine, par de lointains graveurs, sur la foi d'une relation, sur les dires d'un pilote retour des Indes. Cependant l'identité des noms ne changeait rien aux différences profondes des choses qu'ils servaient à nommer. Liam—Rājong était un petit port de rivière, obscur peu connu des gens de mer européens, qui, dans ce pays où le monopole des denrées les plus intéressantes pour le commerce extérieur était entre les mains du Roi, ne fréquentaient guère qu'Ajuthia d'abord, plus tard Bangkok.<sup>(2)</sup> Qu'importait à un marin comment se nommait Rājong, que ce fût Liam ou autrement. Et le jour où des terriens, des Européens établis dans le pays, les missionnaires

(1) A vol d'oiseau, la distance entre Rājong et le point qui est appelé Cap Liam sur la carte de l'Amirauté britannique 2720, est, si je ne me trompe, de 18 à 20 miles marins.

(2) Sur le commerce de ces parages, au début du XVIIIème siècle, voir Hamilton, *op. cit.* II. 193.

“ And now it is Time to steer my Course to the Southward again as far as *Cambodia*. Coastinꝝ along Shore, the first Place we meet with is *Bankasoy*, a Place not frequented by Strangers, tho' it produces much Agala and Sapan-woods, and Elephants Teeth; but all are sent to the King, who, for all his gaudy Titles, yet stoops to play the Merchant. . . : But *Bankasoy* is famous, chiefly for making *Ballichang*, a Sauce made of dried Shrimps, God-pepper, Salt and a Sea-weed or Grass, all well mixed, and beaten up to the Consistency of thick Mustard.”

*Ibid.* II. 195.

“ The Coast of *Liampe* and *Chiampe* are the Territories of *Siam*, but for 50 Leagues and more along the Sea-shore, there are no Sea-ports, the Country being almost a Desert. It produces good Store of Sapan and Agala-woods, with Gum-lack and Stick-lack, and many Drugs that I know but little about.”

Sur l'organisation du commerce extérieur dans l'ancien Siam, voir S. A. R. le Prince Damrong Rājānubhāb, *Histoire du second règne* (en siamois), pp. 329 sqq.

par exemple, ont voulu nommer cette bourgade plus exactement parce qu'ils étaient mieux informés, plus méticuleux qu'autrefois, que leurs habitudes linguistiques avaient changé, qu'est-ce que cela pouvait faire à des gens de mer ?

Pour le cap Liant il en allait autrement. D'abord les Européens fixés dans le pays s'y intéressaient peu. Son nom échappait ainsi à leurs entreprises. Et ce n'était pas les gens de mer, intéressés à éviter toute modification de pur luxe, qui allaient y toucher.

Les navigateurs sont des gens qui cherchent leur chemin dans des conditions difficiles. Quand une fois ils connaissent bien un repère, il ne faut plus rien y changer. Tout changement, ne serait-ce que d'un mot, dans une tradition de cette nature une fois ancrée dans l'esprit des gens de mer, entraîne des erreurs de navigation pendant un certain temps, et une erreur de navigation, c'est souvent un bateau qui s'en va par le fond corps et biens.

Les lois et règlements, de par le monde, interdisent à qui que ce soit, même aux propriétaires, de modifier la configuration des amers.

Les mêmes nécessités qui ont déterminé cette législation expliquent peut-être le conservatisme des milieux maritimes en matière de toponomastique des côtes, conservatisme dont l'histoire du cap Liant n'offre qu'un exemple parmi d'autres.

Liam-Rājong et Liam (Liant), le cap, ont mené quelque temps, dans les usages des Européens qui fréquentaient ces mers, des vies parallèles, mais au fond indépendantes, et l'on ne doit pas s'étonner si Liam (Liant), comme nom du cap, c'est-à-dire d'un point d'atterrissage important, survit à Liam nom de la bourgade maritime de Rājong, c'est-à-dire d'un endroit dont il suffit, pour savoir où l'on est, de demander à n'importe qui comment il s'appelle, et dont le nom indigène, par conséquent, n'a pas eu de peine à resurgir.

Cette étude rend compte, je l'espère, de la façon dont l'accident géographique "Cap Liant", tel qu'il est figuré sur les

anciennes cartes, a reçu son nom, comment ce nom a fini par devenir Liant, et comment il s'est maintenu jusqu' à nos jours à la différence de *Liam* comme nom de la ville de ຂຽນ. Mais, à partir du milieu du XIXème siècle, l'histoire toponomastique du cap Liant est entrée dans une nouvelle phase, à la suite des travaux des hydrographes européens, qui sur leurs cartes ont précisé les tracés et la nomenclature d'une façon beaucoup plus ferme que les géographes antérieurs, lesquels, outre qu'ils se recopiaient les uns les autres, ne donnaient que des tracés sommaires. Je n'ai point compétence pour suivre le détail de ces travaux, mais je voudrais montrer encore quelle est la valeur actuelle de l'expression géographique cap Liant.

Cette valeur est double, comme il arrive bien souvent.

(1) Sur les cartes sommaires, pour le terrien, et même pour le marin quand il ne recherche pas la précision, le cap Liant est le promontoire terminal de la côte orientale de la baie de Bangkok.

Dans ce premier sens, il est évident que le nom ne désigne pas un accident géographique rigoureusement défini, mais il désigne bien quelque chose, une articulation de la côte, le point à partir duquel la baie de Bangkok s'élargit, devient, en quelque sorte, le golfe de Siam, "the larger space of the Gulf of Siam", comme dit Conrad.

(2) Pour le navigateur et l'hydrographe, le cap Liant est le point qui est ainsi désigné par les cartes marines, de l'Amirauté britannique, par exemple, et qui porte un certain feu. Comme le dit le *China Sea Pilot*, ( Voir l'Appendice p. 108 ), ( dans ce second sens ) "Cape Liant ( Lat. 12°35½' N., Long. 100°57' E.) is the Southeast extreme of the promontory forming the east point of the entrance of Bangkok bay."

C'est ainsi, avec un grossissement presque comique, que le cap Horn, au sens de l'art. 73, 3 et 4 ( ancien ) du Code de Procédure civile français, est autre chose que le cap Horn des hydrographes.

Or, c'est de longue date que l'expression géographique Cap Liant a cette double valeur. Nos vieilles cartes sur lesquelles j'ai essayé de bâtir l'histoire de ce nom, peuvent nous induire en erreur. Elles ne nous montrent toutes, avec leur tracé sommaire, que le cap Liant au premier sens. Mais c'était bien le Cap Liant, dans l'autre sens, que les marins, dès les premières navigations sans doute, allaient reconnaître.<sup>(1)</sup> Une pareille habitude nautique semble toute naturelle quand il s'agit d'un navire venant de Poulo Obi, mais on la comprend moins bien pour les bâtiments venus de Singapoure. Quel besoin d'aller reconnaître ce point d'atterrissage situé à l'écart de la route idéale Singapoure-Bangkok, à plusieurs milles dans l'Est, alors que, semble-t-il, on a d'autres points d'atterrissage plus commodes ?

Les navigations des Détroits à Bangkok, au temps de la marine à voile, ne se faisaient guère qu'en mousson de Sud-Ouest. Or, par mousson de Sud-Ouest, la côte orientale de la péninsule malaise est une région de vents faibles. L'abbé de Choisy,<sup>(2)</sup> à défaut des instructions nautiques, suffirait à nous édifier sur ce point. D'autre part, le centre du golfe de Siam, où l'on trouve plus de vent, est semé de dangers, si bien que les pilotes préféreraient gagner un point situé *grosso-modo*, à une quarantaine de milles dans l'Ouest de Pulo Obi et là mettre le cap au nord-nord-ouest en suivant à peu près la même route que les bâtiments venus de Cochinchine.

En d'autres termes, la route idéale des Détroits à Bangkok n'était pas celle des bâtiments à voiles, et, en pratique, tous les bateaux qui venaient des détroits, pénétraient dans la baie de Bangkok par le Sud-Est. Par conséquent, c'est sur le cap Liant qu'ils atterrisaient.

---

(1) Remarquons qu'à l'époque où nous nous plaçons, ces parages étaient sans feux. L'atterrissage devait se faire de jour, en règle générale.

(2) *Journal du Voyage de Siam*. . . , Paris, M. DC. LXXXVII., pp. 170 et suiv. : du 4 septembre au 23. Mais il faut surtout renvoyer, parmi les voyageurs de ce temps, à La Loubère, *op cit*, II, p. 80 et suiv., en particulier, p. 83.

Si nous supposons maintenant un vaisseau marchant *Sud-Ouest-Nord-Est*, et cherchant la côte orientale de la baie de Bangkok, un tel vaisseau, par prudence, allait encore atterrir sur le Cap Liant.

Il y avait grand intérêt. S'il cherchait un atterrissage au Nord-Ouest du Cap Liant, une faible dérive de quelques degrés vers le Nord le jetait sur les parages malsains, semés de ces roches presque submergées, qui bordent à quelque distance la partie méridionale de la côte est de la baie de Bangkok. Au contraire, s'il cherchait à reconnaître le cap Liant, situé à l'articulation de deux côtes saines, il échappait, même avec une assez forte dérive vers le Nord, au Rocher Blanc et autres dangers.

Toutes bonnes raisons pour que le nom de cap Liant, de fort bonne heure, ait eu pour les gens de mer un sens assez étroit, assez précis, beaucoup mieux délimité que son sens banal dans l'usage de nos cartes courantes.

Au sens nautique, en somme, et sans doute de très bonne heure, le cap Liant c'était le Cap Liant que nous trouvons sur *Admiralty Chart* 2720, plus *เกาะลิบง*, qui, d'un peu loin, se confond avec lui.

Si l'on voulait prévoir l'avenir de ce nom, au passé compliqué, on pourrait dire sans doute qu'au sens large, pendant bien longtemps encore, le nom de Liant se maintiendra sur nos cartes courantes à l'exclusion de tout autre. Il répond à une nécessité et le nom local ne saurait le remplacer d'une manière adéquate. Sur les cartes marines, il est vrai ce nom subit déjà la compagnie du nom indigène. Mais cela ne lui présage nullement une fin prochaine, même par nos temps d'instructions nautiques beaucoup plus rigoureuses qu'autrefois, en matière de nomenclature comme pour le reste. Pour des marins européens, pour ceux du moins qui ne cabotent pas depuis des années dans les parages du Cap Liant, le nom de *Lem Sahemsan*, dénué du reste de toute existence en siamois, ne sera pendant longtemps encore qu'une curiosité.

Je voudrais en terminant exprimer tous mes remerciements au Capitaine Hébert, commandant le vapeur Paul Beau, à qui je dois d'utiles renseignements. Si je n'ai pas su les interpréter comme il faut, la responsabilité en incombe à moi seul.

## APPENDICE.

*The China Sea Pilot*, 1st ed., London, 1912, vol. III, p. 180 :

"Routes between Saigon and Bangkok.—.....South-west monsoon.—From off Cambodia point, the route is westward of all the real and reported dangers in the fairway of the Gulf of Siam until in lat. about  $10^{\circ} 40' N.$ ; a certain amount of shelter is afforded by bearing towards the Malay side of the gulf. From westward of the Koik bank a course may be steered direct for Koh Leun, *passing within sight of Koh Chuen light* (c'est moi qui souligne), thence direct to Bangkok bar.

North-east monsoon.—From off Cambodia point steer north-westward between the Panjang group and the islands southward of Koh Tron, thence passing a few miles westward of Koh Rong and Koh Samit. From thence a vessel may proceed westward of Kusrovie rocks, shaping course to pass westward of the reported Victory shoal for Koh Chuen light, or may proceed northward along the coast, westward of Koh Kut and Koh Clang, and thence northward of Fasama and Victory shoals, or southward of these dangers *for Koh Chuen light*, rounding it (même remarque que plus haut) and proceeding northward to Koh Luen and thence to Bangkok, as before; the whole route is in comparatively smooth water."

Pour la navigation entre Singapoure et le Golfe du Siam par mousson de Sud-Ouest et par mousson de Nord-Est, voir le même ouvrage pp. 41-50, passim.

Pour l'état, en 1912, du Cap Liant, et des parages du Cap Liant *v. ibid.* p. 162-163 :

COAST. The bay to the westward of Lem Ya is fringed with a sandy beach to its western extreme, Lem Sahemsan, or Cape Liant, distant 27 miles. Nearly midway, at about  $1\frac{1}{2}$  miles off-shore, is Koh Sakait with sunken rocks around it, but all lying within the 3-fathoms edge of the bank fronting the coast.

RAYONG. A stream, on which is the town of Rayong, discharges north-eastward of Koh Sakait; its mouth is continually shifting, and its bar is nearly dry at low water. A small white light is exhibited here when the mail steamers call, bi-weekly. The town has about 2,500 inhabitants. The principal products are pepper and gamboge.

About 5 miles westward of Koh Sakait are rocks above water, also within the 3-fathoms contour.

Charts 2720, 2721.

CAPE LIANT or Lem Sahemsan. Cape Liant (Lat.  $12^{\circ} 35\frac{1}{2}' N.$ , Long.  $100^{\circ} 57' E.$ ) is the South-east extreme of the promontory forming the east point of the entrance of Bangkok bay.

Light. On the South-east extreme of Cape Liant, a fixed white light is exhibited occasionally, visible at the distance of 6 miles in clear weather.

On approaching Cape Liant from the southward, the islands Chuen and Me-san off it, being the highest land in the neighborhood, will be first seen.

Hin Chalan, the outermost island, will not be observed until it is within the distance of 5 miles; it is a white rock, 40 feet high, and steep-to.

The channel between Hin Chalan and Chuen is  $2\frac{1}{2}$  miles wide, with deep water. The channel between Chuen and Me-san is a mile in width, and deep; Sail rock, 45 feet high, lies in its western approach and Koh Ronkou, 118 feet high, at its eastern end. There are no dangers shown on the chart.

Chong Me-san, the channel between Cape Liant and Koh Riat, is only a quarter of a mile wide, but is much used by coasting craft, and has apparently a depth of 4 fathoms. During springs the tidal stream runs with considerable velocity through it, so that it should never be attempted by a sailing vessel without a fair and commanding breeze.

Buoy. A spit, with about 10 feet at low water near its extreme, extends one mile north-westward of Koh Me-san, forming the south side of the entrance from the westward. A spit extends north-eastward of Koh Riat, south side of the eastern entrance; it is marked by a buoy, not to be depended on; the channel is northward of it.

On the north side are the shoals extending southward of Koh Pra and Koh Yoh Nok, as charted; the mainland is bordered by shallow water to a short distance beyond the points of the bays. North-eastward of Cape Liant is a reef which dries at times; position not given.

Light. Koh Chuen (Lat.  $12^{\circ} 31' N.$ , Long.  $100^{\circ} 56' E.$ )

From Phahurat Lighthouse painted white on the summit of Koh Chuen, is exhibited, at an elevation of 466 feet above high water, a group flashing white light with a period of twenty seconds, showing thus:—flash, one-and-a-half seconds; eclipse, three seconds; flash, one-and-a-half seconds; eclipse, fourteen seconds. It is visible in clear weather from a distance of 20 miles.

A sector of fixed red light is shown from the same lighthouse over Hin Chalan, to the southward.

Chart 2720, Koh Ta Kut to Cape Liant.

Sheltered bay lies between the point situated 3 miles northward of Cape Liant and Len Putau; it is about 4 miles wide, with good anchorage in about 3 fathoms water, sheltered by several islands fronting its entrance, mentioned below and with Koh Pra.

The eastern horn of Sheltered bay may be known by a cone-shaped hill 454 feet in height. Koh T'ki lies south-westward of the conical hill; and has a reef extending nearly to the rock above water three-quarters of a mile northward of it. A path of  $3\frac{3}{4}$  fathoms lies about a mile  $255^{\circ}$  true of Koh T'ki. The best entrance apparently is between Koh T'ki and the  $3\frac{3}{4}$  fathoms patch, and from thence eastward of Koh Mu, but it is apparently only available for vessels of light draught.



