Észak csalóka fényei

az eltűnt Franklin-expedíció története

TIT Hajózástörténeti, Modellező és Hagyományőrző Egyesület
Dr. Balogh Tamás, 2018.

Észak csalóka fényei

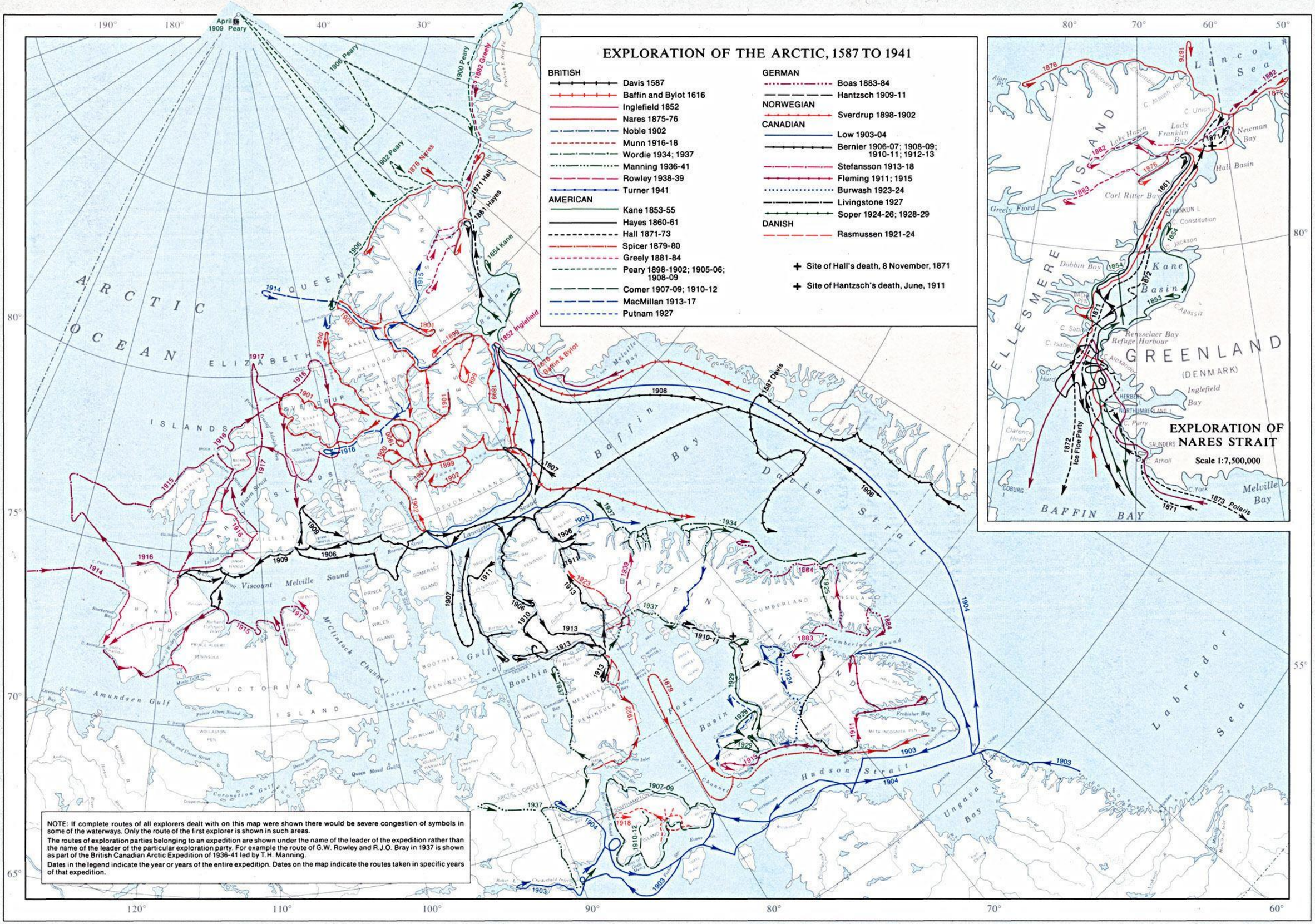
„Az Északnyugati-átjáró felfedezője." Ez a titulus áll Sir John Franklin (1786-1847) brit tengerész, utazó szobrának talapzatán az angliai Spilsbyben. Lehet egy földrajzi hely felfedezőjének tekinteni valakit, aki sohasem adhatott hírt felfedezéséről a világnak? Sir John Franklin, a hannoveri Guelf-érdemrend parancsnoki keresztjének birtokosa, a Királyi Földrajzi Társaság tagja, a Van Diemen-föld (Tasmania) kormányzója, a TERROR és az EREBUS nevű kutatóhajókból álló brit sarkkutató expedíció parancsnoka 1847. június 11-én vesztette életét. 2018 áprilisában pedig 170 éve annak, hogy a jégbe fagyott hajókat elhagyó túlélő legénysége megkísérelt gyalogszerrel hazajutni a végtelen jégmezőkön át. Írásunkkal – amely első ízben közli magyar nyelven az expedíció eltűnésével kapcsolatos inuit visszaemlékezéseket és gyűjti össze a teljes kutatástörténetet – az eltűntekre emlékezünk.

Irány északnyugat!

Elsőként egy velencei hajós, Giovanni Caboto kapott megbízást 1497-ben VII. Henrik angol királytól arra, hogy nyugat felé indulva keressen közvetlen tengeri összeköttetést a Kelettel. Eljutott az újfoundlandi partokig, s – noha átjárót nem talált – megnyitotta az utat az azt kereső követői hosszú sora előtt. Az átjáró létezését közvetve igazolták a bálnavadászok tapasztalatai, a Bering-szoros környékén ugyanis gyakran megfigyeltek grönlandi bálnákat, s viszont. Baszk bálnavadászoknak köszönhetők az első észak-amerikai sarkvidéki felfedezőutak is, hiszen a XVI. század óta járták az arktikus vizeket, s őket követve jutott el Jacques Cartier 1534-ben a Szent Lőrinc folyó torkolatáig és Labrador partjaihoz. A nyomában járó Davis 1585/87 folyamán már az északi szélesség 72. fokáig, Baffin és Bylot 1616-ban pedig az északi szélesség 77. fokáig jutott, tovább, mint korábban bármelyik európai. Felfedezéseik nyomán megnyílt a Davis-szoros és a Baffin-öböl, az észak-kanadai arktikus szigettenger labirintusa azonban teljesen feltérképezetlen maradt, így nem lehetett tudni, vajon vezet-e innen hajózható jégmentes vízi út tovább, nyugat felé.

A XVIII. század végén kelet felől, illetve a kontinens belsejéből is tettek erőfeszítéseket a felkutatására. 1772-ben Samuel Hearne a Hudson-öböl délnyugati partjáról észak-nyugat felé indulva, gyalogosan szelte át a kontinenst a tengerig, amelyet a Coppermine-folyó torkolatánál ért el, ahol indián vezetői a helyi inuit törzsre támadtak (Bloody Falls-i mészárlás), mire visszafordult. 1778-ban James Cook a brit parlament által 1774-ben kitűzött 20 000 fontos díj reményében a Bering-szoros felől – nyugat-kelet irányban haladva – igyekezett felderíteni az átjárót az utolsó útján. Csupán a Jeges-fokig (Icy Cape) jutott, valamivel az északi szélesség 70. foka felett, ahol útját állta a jég és visszafordult. Végül 1789-ben Alexander McKenzie vágott neki, hogy feltérképezze a Nagy Rabszolga-tó vízrendszerét, s így jutott el a tavat a sarki tengerrel összekötő Kuukpak- (McKenzie-) folyó torkolatáig. Eltekintve ettől a három csekély ponttól, Észak-Amerika sarki tengeri partvonalának nagy része továbbra is ismeretlen maradt.

Az Atlanti- és a Csendes-óceánt Kanada északi partjai mentén összekötő hajózható vízi út képzete azonban a napóleoni háborúkat követően újra élénken foglalkoztatni kezdte a brit admiralitást. A birodalom-építés üteme felgyorsult, s az ország vezetői ismét gyors és közvetlen tengeri összeköttetést kerestek Nagy-Britannia és a Távol-Kelet között. Az Afrika megkerülésével Angliából Kínába vezető, mintegy 30 000 km hosszú tengeri út akkoriban 89 napig tartott (s a Szuezi-csatorna 1869-es megnyitása után is csak 21 000 km-esre és 61 naposra rövidült). Egy hajózható Északnyugati-átjáró mintegy a felére (14 470 km-esre) csökkentette volna ezt a távot. Az átjáró legnagyobb propagátora Sir John Barrow (1764-1848), 1804-től az admiralitás második titkára volt, aki a testület lordjai, a miniszterelnök, Lord Grey (1806-ig az Admiralitás első lordja) és a király, IV. Vilmos feltétlen bizalmát is élvezte (nem mellékesen: ő volt az is, aki kijelölte Napóleon második száműzetésének helyéül Szent Ilona szigetét). Kezdeményezésére 1815-1840 között 13 tengerészeti expedíciót indítottak az átjáró felkutatására, s több szárazföldi kutatóutat a kontinens északi partvonalának feltérképezésére.



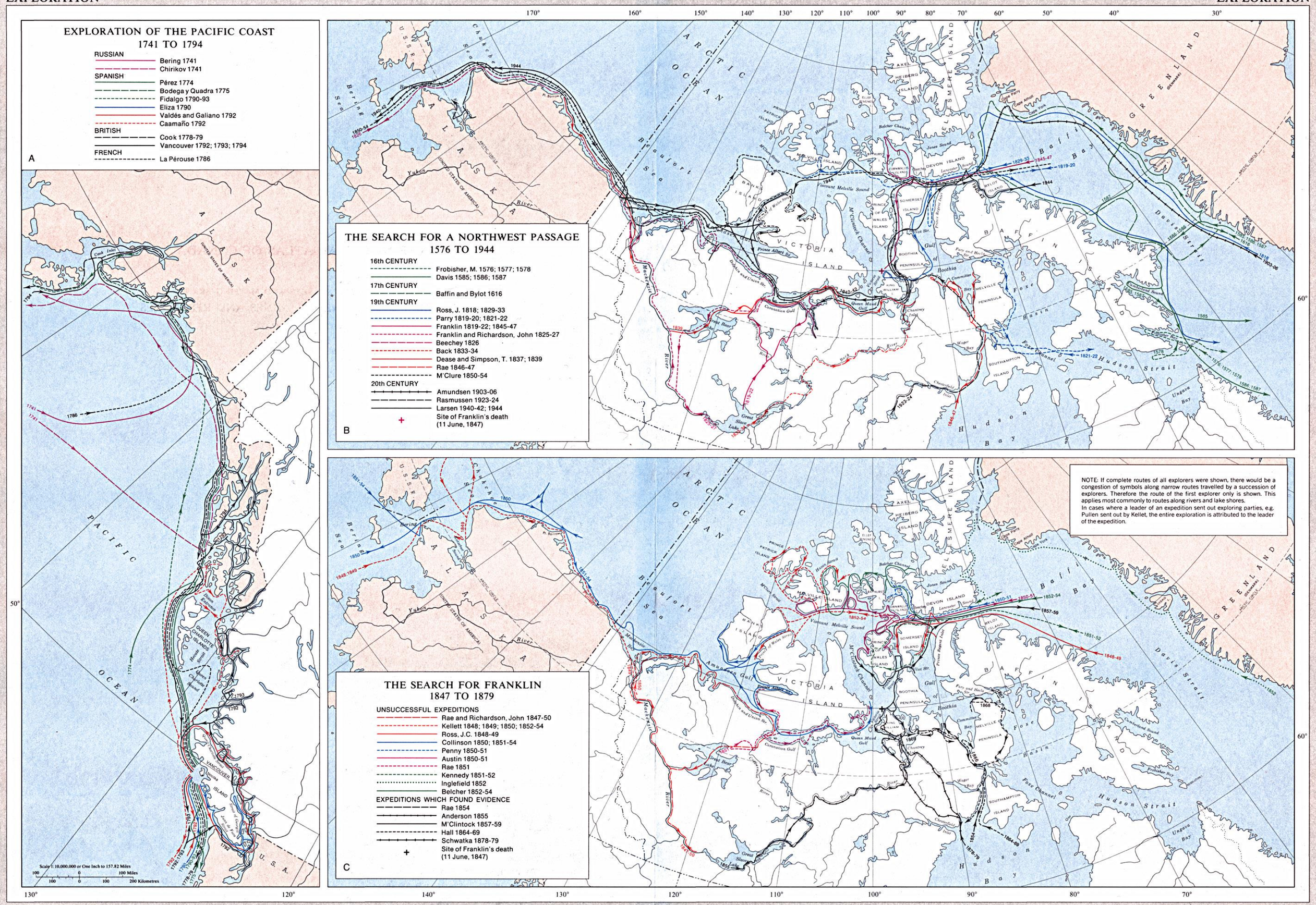
Lambert Conformal Conic Projection Standard Parallels 49°N. and 77°N.

Scale 1:12,500,000 or One Inch to 197.29 Miles

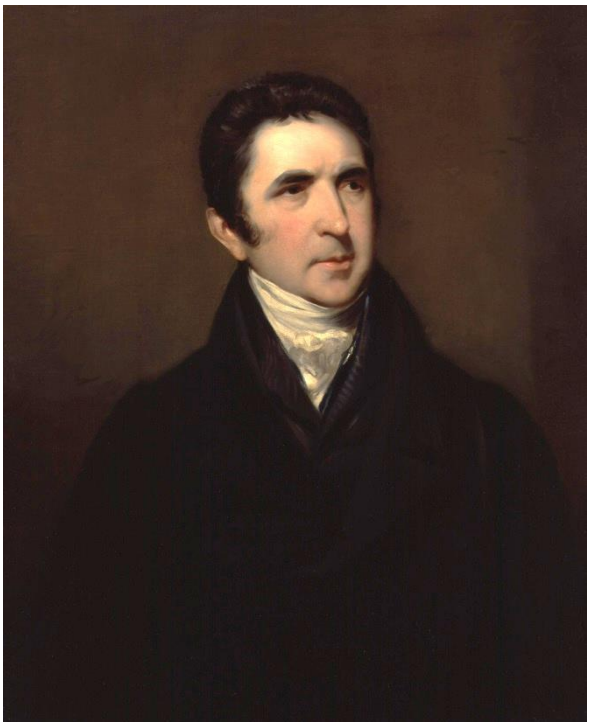
100 0 100 200 300 Miles

100 0 100 200 300 400 Kilometres

EXPLORATION



Lambert Conformal Conic Projection Standard Parallels 49°N. and 77°N.

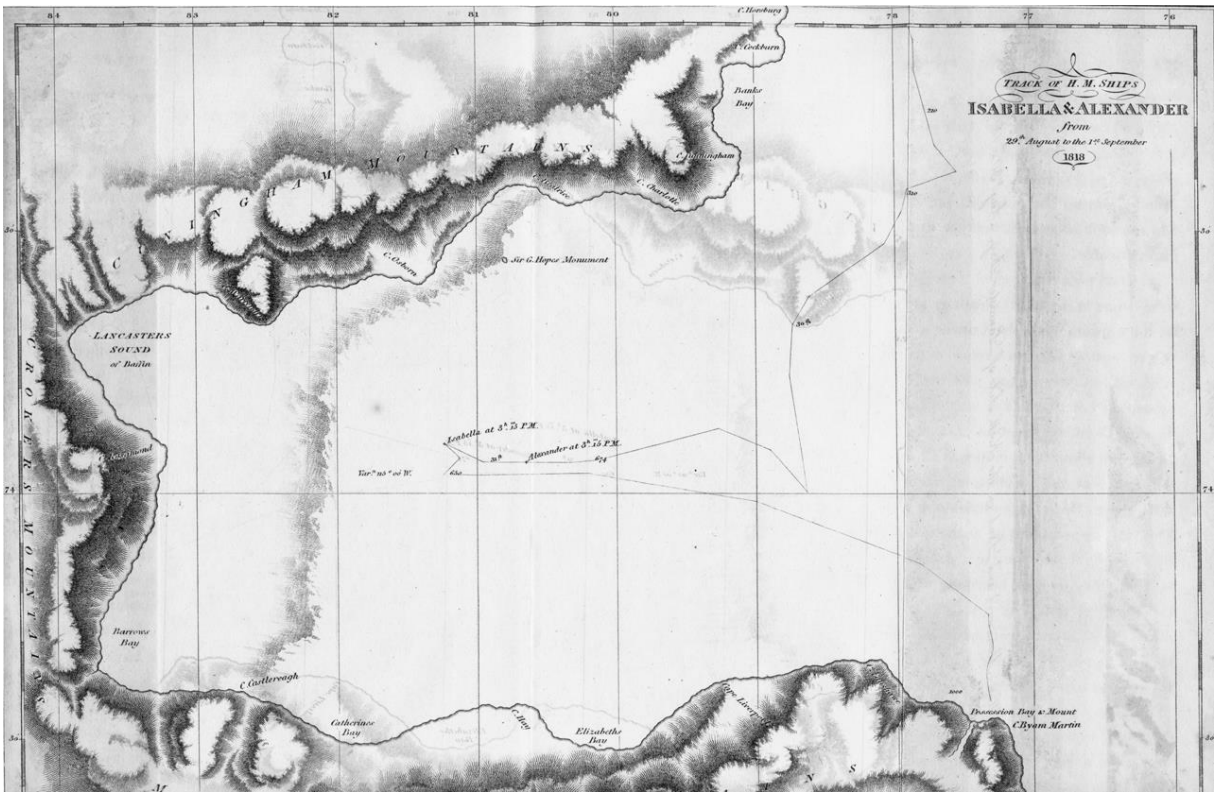


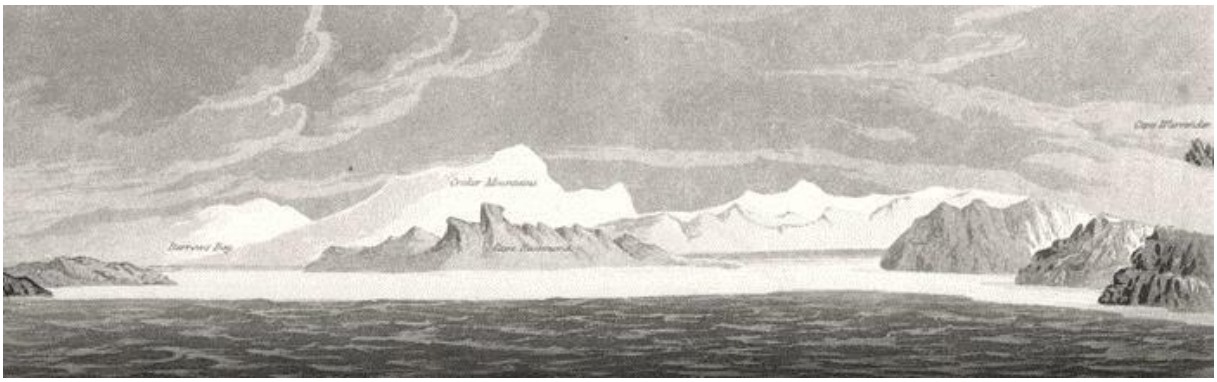
John Barrow és John Franklin portréja (Stephen Pearce, 1850-1886).

Ezekben az expedíciókban John Franklin is részt vett. 1800-ban csatlakozott a flottához első osztályú önkéntesként, s még abban az esztendőben részt vett Koppenhága ostromában. Első természettudományos utazását 1801/03 között tette Matthew Flinders parancsnoksága alatt az Ausztráliát körülhajózó, s azt első ízben önálló kontinensként azonosító brit expedíció tagjaként. 1805-ben Traffalgarnál harcolt az H.M.S. BELLEROPHONE sorhajó fedélzetén (ezen a hadihajón adta meg magát Napóleon 1815. július 15-én, s augusztus 7-ig ez a hajó szolgált a szállásaként is Szent Ilonára történő átszállítása előtt), 1818-ban pedig David Buchan (1780-1838) Északi-sarkot kereső expedíciójában a TRENT kutatóhajó parancsnoka volt. Első önálló expedíciójára 1819/21 között indult George Back és Dr. John Richardson társaságában a Coppermine-folyó völgyében azzal a céllal, hogy a Hearne által szerzett ismereteket bővítve annyit térképezzen fel az északkanadai partvonalból, amennyit csak lehetséges. Expedíciója elérte a sarki tengert, ám csak mintegy 800 km-nyi partvonalat tudott feltérképezni a Coppermine-folyó és a Kent-félsziget nyugati részén lévő Flinders- és Franklin-fok között, a Hátraarc-pontig – a York herceg szigeteket és a Koronázás-öböl partjait is beleértve – mielőtt készletei kimerülése és a zord időjárás visszafordulásra kényszerítette a nagyrészt már az éhezés állapotában lévő csapatot, amely a szállása ablakait takaró és a csizmáit alkotó állatbőröket is megette, végül zuzmókon és mohákon vegetált. Útja során a 20 fős expedíció 11 tagja életét vesztette, magát Franklint is úgy emlegették, mint „az ember, aki megette a saját csizmáit". Franklint magasztalták bátorságáért és kitartásáért, kapitánnyá léptették elő, s a Királyi Társaság tagjává választották. Bár az európaiak által ismert terület bővülését illetően sikeres volt az expedíció, tulajdonképpeni célját – a William Edward Parry Északnyugati-átjárót kereső HECLA és GRIPPER nevű hajóival való egyesülést – nem sikerült elérnie.

John Ross portréja.

Parry (1790-1866) 1819/21 közötti sarki expedíciója a Barrow által az Északnyugati-átjáró felkutatására kiküldött első expedíciót követte, amelynek John Ross (1777-1856) volt a parancsnoka. Ross 1818-ban megtalálta ugyan az átjáró valódi bejáratát jelentő Lancaster-szorost, amelyet elsőként William Baffin írt le 1616-os útján, azonban a szorosba hajózva azt tévesen öbölként azonosította, mert úgy látta, hogy azt nyugat felől hegylánc (Croker-hegység) zárja le, mire visszafordult, azt jelentve, hogy a Baffin-öböl zsákutca, mert abból sehol sem nyílik nyugat felé vezető vízi út.





Fent: A Lancaster-szoros térképe John Ross szerint. Lent: A nem létező Croker-hegység „látképe”.

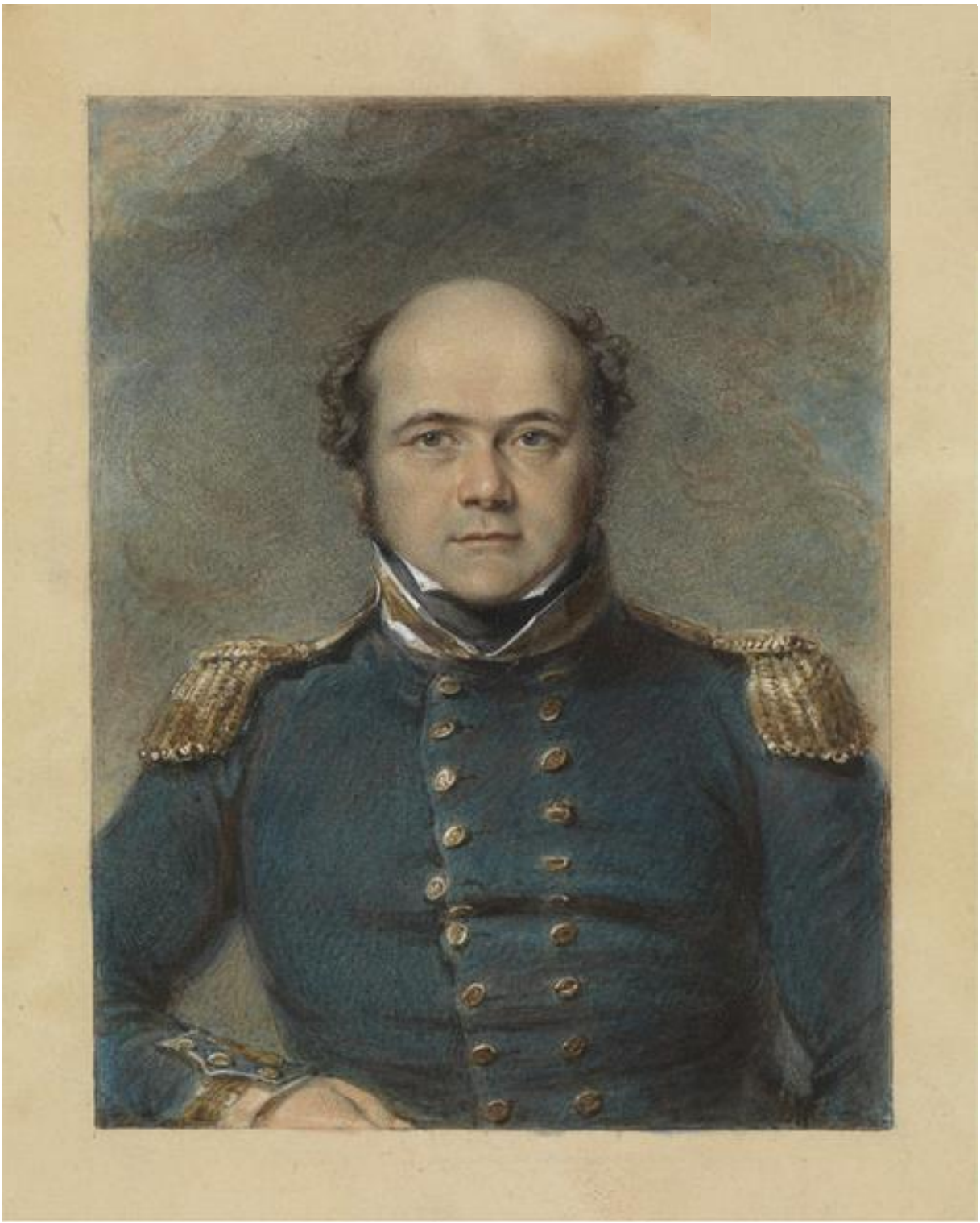
Parry – aki Ross hadnagyaként volt jelen az expedíción – azonban nem hitt ebben, s a következő évben behajózott a szorosba. Mivel 1819 szokatlanul enyhe év volt, messzebb jutott nyugat felé a sarki tengeren, mint előtte bárki más. Felismerte, hogy a Croker-„hegységet” valószínűleg csak jégtorlaszok alkották, így a helyükön megnyílt Barrow-szoroson áthaladva még csaknem 1 000 km-t hajózhatott nyugat felé az utóbb róla elnevezett Parry-csatornában, mielőtt a jég neki is útját állta a Melville-szigeten. Mivel áthaladt a nyugati hosszúság 110 fokán kiérdemelte a parlament ezért felajánlott 5 000 fontos díját, s ezzel – anélkül, hogy tudta volna – lényegében bejárta az Északnyugati-átjáró háromnegyedét, hiszen itt már csak alig 300 km választotta el a Beaufort-tengertől (amelynek az év nagy részében fagyott felszíne akkoriban csak a kanadai partok melletti szűk sávban engedett fel a nyár végén, rövid időre). Az expedíció rendkívüli sikerét bizonyítja, hogy a két éves út alatt összesen egyetlen embert veszítettek…

Fent: William Edward Parry portréja. Lent: A Parry-expedíció térképe.

Franklin második kanadai sarki útjára Parry harmadik expedíciójával párhuzamosan került sor 1825/27 folyamán, amikor az admiralitás elhatározta, hogy újabb összehangolt akciót indít az Északnyugati-átjáró megtalálására. Parry még 1821-ben arra kapott megbízást, hogy a Baffin-sziget déli oldalán, a Hudson-szoroson áthaladva, a Hudson-öböl északnyugati részén (1819/21-es útjához képest mintegy 850 km-rel délebbre) keressen átjárót nyugat felé. Feltérképezte a Southampton-sziget észak-nyugati csücskét a Fagyott-szorossal, a Repulse-öblöt és a Melville-félsziget nyugati partját a Fury és Hecla szorosig (az expedíció hajói – FURY és HECLA – után), majd 1823 októberében visszatért Angliába. 1824 májusában azonban már fordulhatott is vissza, ezúttal azzal az utasítással, hogy járja végig a Régensherceg-csatornát, amelyet még 1819-ben fedezett fel, s amelyről azt feltételezték, hogy észak felől kapcsolatban állhat a Fury és Hecla szorossal. Közben Frederick William Beechey (1796–1856) hadnagynak – aki Franklin beosztottja volt az 1818-as Buchanan-, s Parry kísérője az 1819-es expedícióban – Cook nyomában járva kelet, vagyis a Csendes-óceán felől kellett behajóznia a sarki tengerre. Franklin feladata pedig az volt, hogy a két tengeri expedíció között a szárazföldön próbáljon kapcsolatot teremteni, folytatva az észak-kanadai partvonal felderítését.

Franklinnak ez a második expedíciója a korábbinál jóval sikeresebb és szervezettebb volt. Ő maga a McKenzie-torkolattól nyugatra, Richardson pedig kelet felé, a Coppermine-torkolatig haladva folytatta a kutatást. Bár a Franklin-Richardson expedíció mintegy 2 000 km-nyi észak-kanadai partvonalat térképezett fel, a tengeri egységekkel való találkozó ezúttal is elmaradt: Beechey ugyan – bár az ő hajói sem juthattak tovább a Jeges-foknál – előreküldött csónakjaival 1826. augusztus 22-én elérte Alaszka legészakibb pontját, a Barrow-fokot, ám onnan már nem tudott tovább haladni kelet felé. Pedig Franklin hat nappal korábban már várt rá, onnan alig 270 km-re, a Visszatérés-zátonynál. Parry helyzete még kétségbe ejtőbb volt: még 1825. augusztus 25-én visszatérni kényszerült Angliába, miután FURY nevű hajóját összeroppantotta a jég, s teljes készletét és legénységét a HECLA-nak kellett átvennie. Parry és Richardson között ekkor több mint 1 600 km volt a távolság (Franklin és Richardson augusztus 16-án érték el a McKenzie torkolatot, ahol szétváltak). Mindennek fényében különösen figyelemre méltó, hogy 1827 februárjára Franklin épségben vissza tudott térni embereivel expedíciója kiindulópontjára, s onnan Angliába. Nem is maradt el a megérdemelt elismerés: 1829-ben lovaggá ütötték és még abban az évben a Francia Földrajzi Társaság aranyérmével is kitűntették, 1836-ban pedig megkapta a Guelph-érdemrend parancsnoki keresztjét és a görög Megváltó Rend lovagkeresztjét is, s kinevezték a Van Diemen-föld (Tasmania) kormányzójává. S míg a gyarmati közigazgatásban dolgozott, kollégái folytatták az Északnyugati-átjáró utáni hajszát.

A Sir John Franklin expedíciói által felderített észak-kanadai partszakaszok térképe (az ábrázolás bal oldalán)

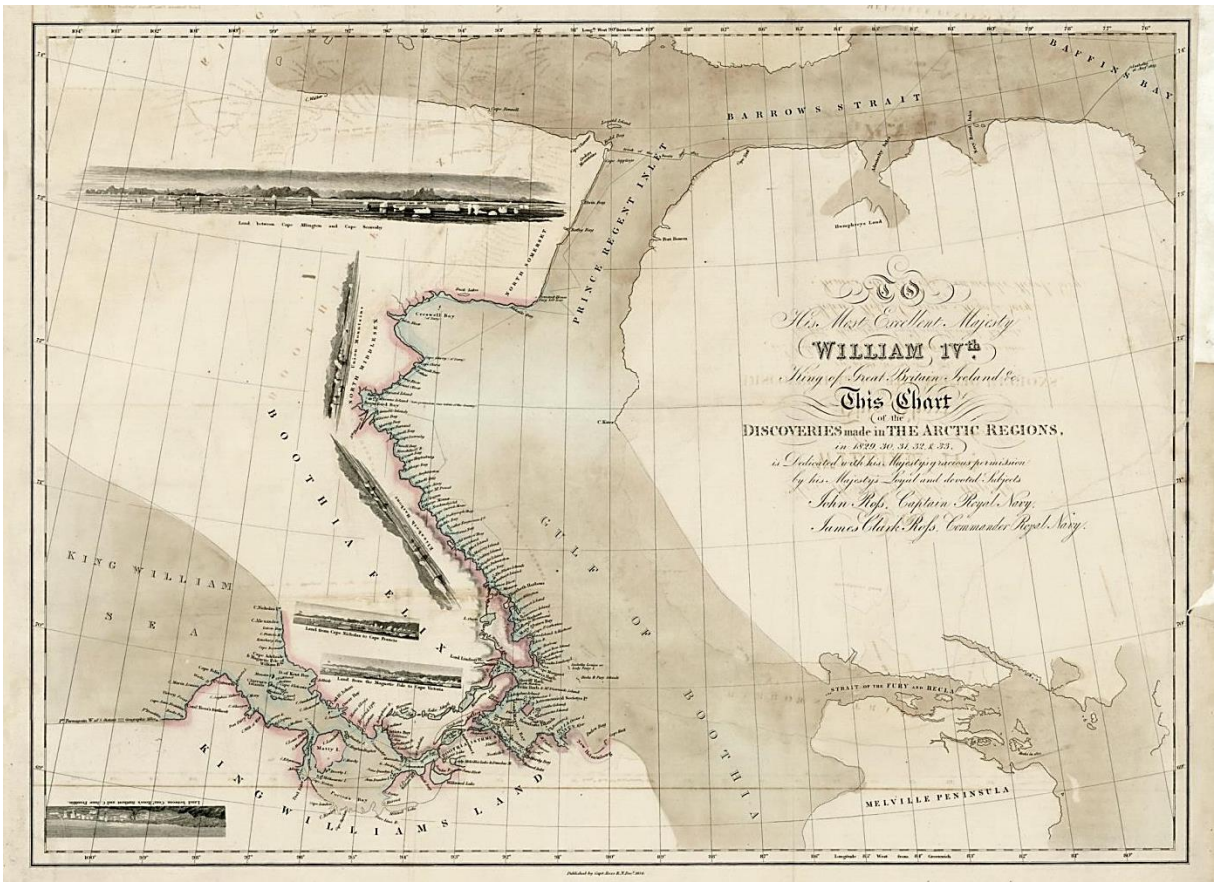


Sir John Franklin.

1829/33 között John Ross – hogy kiköszörülje a nem létező Cokburn-hegység azonosítása miatt a hírnevén esett csorbát – új expedíciót ajánlott az admiralitásnak, ám az érdektelen maradt. Ross nem kívánt szakmájában bukott ember maradni, ezért meggyőzte Felix Booth dúsgazdag gin-kereskedőt, aki felszerelte neki a VICTORY gőz-vitorlást (amelybe John Ericsson, a USS MONITOR későbbi konstruktőre, tervezett – utóbb használhatatlannak bizonyult – gőzgépet). Az úton unokaöccse, James Clarck Ross kísérte, aki Parry valamennyi útján járt már a térségben. A személyes ambíciót jelzi, hogy a második Ross-expedíció kiindulópontja a Régensherceg-csatornának az a pontja volt, ahol Parry elvesztette a FURY-t 1825-ben (Fury-part).

James Clark Ross portréja (Stephen Pearce, 1850-1886).

1829. augusztus 13-án ért a helyszínre. A hajótest már elenyészett, a szétszóródott felszereléséből azonban sok hasznosítható holmit magához vett, s folytatta az utat dél felé, ezzel ő lett az első európai az északról a Régensherceg-csatorna, délről a Fury és Hecla szoros által határolt nagy vízfelületen, amelyet expedíciója mecénása után Boothia-öbölnek nevezett el. A kartográfiai munkát az öbölnek az észak-nyugati átjáró szempontjából fontosabb – ugyancsak Booth-ról elnevezett – nyugati partvidéke feltérképezésével kezdte, ám azon sehol sem talált átjárót nyugat felé szeptemberig, amikor is a VICTORY jégbefagyott.



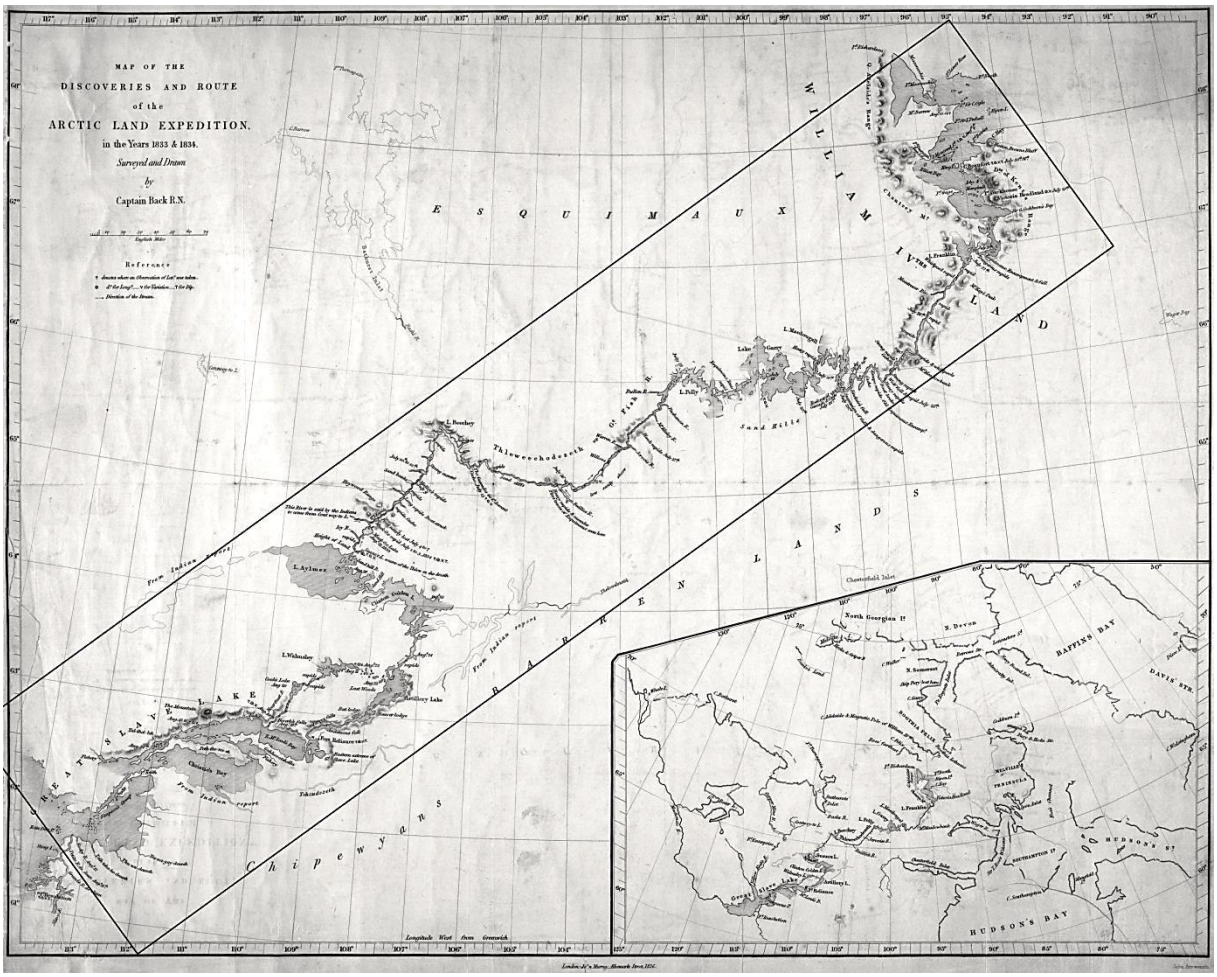
A Ross-expedíció térképe (fent) és a Franklin-fok látképe (lent).

1830 januárjában netsilik inuitok érkeztek – egy közeli, nagy közösség lakói – akiktől élelemhez és információkhoz jutottak (egyiküknek, aki térdtől lefelé elvesztette a bal lábát, a hajóács falábat faragott). Elmondták, hogy nem messze nyugatra tenger van, így tavasszal James Clarck Ross útra kelt, s a 3,2 km hosszú Graham-völgyön átkelve el is érte a tengert. Kiderült, hogy Boothia félsziget, melyet a Boothia-földszoros választ el a kontinenstől. A következő évben folytatták a kutatást. Az ifjabb Ross 1831. június 1-én a félsziget nyugati partján az Adelaide-fok közelében azonosította az északi mágneses pólust (barátjával és bizalmasával, Francis Crozier-val, a Királyi Asztronómiai Társaság tagjával még Parry útjain tökéletesítették a földmágnesesség megfigyelésében szerzett jártasságukat). A fok nyugati előterében, alig 50 km-re délnyugatra pedig nagyobb szárazföld körvonalait észlelte, amelyet Vilmos király-földnek, a két szárazföld közötti vízfelületet John Ross szorosnak nevezve el. Készletei fogyatkozása miatt azonban nem tisztázhatta, hogy a Vilmos király-föld a Boothia-félsziget, azaz végeredményben a kontinens része-e, vagy önálló sziget. Csupán a Vilmos király-föld egy részét járhatta be annak legészakibb csücskétől, a Felix-foktól 7 km-re délnyugatra vissza kellett fordulnia. A magaslati pontról az előtte fekvő jeges tájon végigtekintve a tiszta időben azonban még feltárult előtte egy nagyobb öböl, amelyet George Back-ről (Franklin 1819/21-es útitársáról) nevezett el, s annak délnyugati csücske, az általa szabad szemmel észlelhető legtávolabbi szárazulat. Az elvégzett helyzetmeghatározás alapján kiderült, hogy ez a pont – James Clarck Ross utazásának legnyugatibb pontja – és Franklin 1819/21-es expedíciójának legkeletibb pontja (a Hátraarc-pont) között csupán 411 km a távolság. Ezért ezt az utolsó parti kiszögellést James Clarck Ross Franklin-foknak nevezte el…

1831. augusztusban enyhült a jég szorítása és a VICTORY útnak indulhatott. Ám csupán 7,5 km-t tehetett meg, mielőtt újra bezárult körülötte a jég, ezért 1832 januárjában John Ross a hajó elhagyása mellett döntött. A hajó csónakjait szántalpakra helyezték, megrakták a szükséges felszereléssel és elindultak északra, a FURY roncsaihoz, amelyek közt újabb hasznosítható tartalékokkal remélték kiegészíteni a készleteiket. Abban bíztak, hogy a Régensherceg-csatornához közeledve, vagy azon túl, a Barrow-, illetve a Lancester-szorosban nyílt vízre találhatnak, ahol felveszik őket a bálnavadászok. Május 29-én hagyták el a hajót, s július 1-én érték el a FURY roncsait, ahol három csónakot javíthatónak találtak. Ezekkel augusztus végére értek a Barrow-szorosba, amelyet azonban teljesen fagyott állapotban találtak, így – miután a csónakokat a Batty-öbölben hagyták – gyalog visszatértek a Fury-partra, ahol átteleltek. 1833. július 8-án indultak el a csónakokért, s végül augusztus 14-én nyílt tengerre leltek. A nyitott csónakokban tengeren töltött 11 napnyi vitorlázás után augusztus 26-án vette fel őket a brit haditengerészet sarki kutatóhajója, az ISABELLA (amellyel Ross 1818-ban, majd Parry 1819-ben járt ezeken a vizeken). Négyszeri áttelelésre még nem volt példa a sarki expedíciók történetében, ahogyan arra sem, hogy egy 23 fős expedíció ennyi idő alatt csupán 3 embert veszítsen. Rosst és csapatát mindenki halottnak hitte, visszatérése, eredményei és a csekély veszteség általános lelkesedést keltett. Hazájától lovagi címet, több külföldi kitűntetést – a svédektől például a Sarkcsillag Rend lovagkeresztjét – a brit és francia földrajzi társaságoktól aranyérmet kapott, 1834-ben pedig a Bath Rend tagjává avatták.

A következő utazáshoz épp Ross hosszú távolléte miatti aggodalom vezetett, amikor George Back (1796-1878) – a flotta akkor épp hajó nélkül, fél fizetésen, vagyis tartalékban lévő hadnagya (Franklin 1819/21-es és 1825/27-es útjának térképésze és grafikusa) – azt javasolta, hogy a prémvadászok Nagy Rabszolga-tóig vezető útvonalait követve a Haningayok (vagy Nagy Hal) folyó mentén jussanak el északkeletre, Ross valószínű táborához. Fehér ember addig nem látta ezt a folyót, de az indiánok beszámolóiból már tudtak róla. 1833 februárjában elhagyta Angliát, augusztusban ért a Nagy Rabszolga-tóhoz, ahol George McLeod a Hudson Öböl Társaság alkalmazottja épített számukra téli tábort Fort Reliance néven a tó keleti végében. 1834 márciusában levelet kapott, amelyben tájékoztatták, hogy Ross visszatért Angliába, ezért új parancsot kap: térképezze fel a partvonalat a Vilmos Király földtől Franklin Hátraarc-ponjáig.

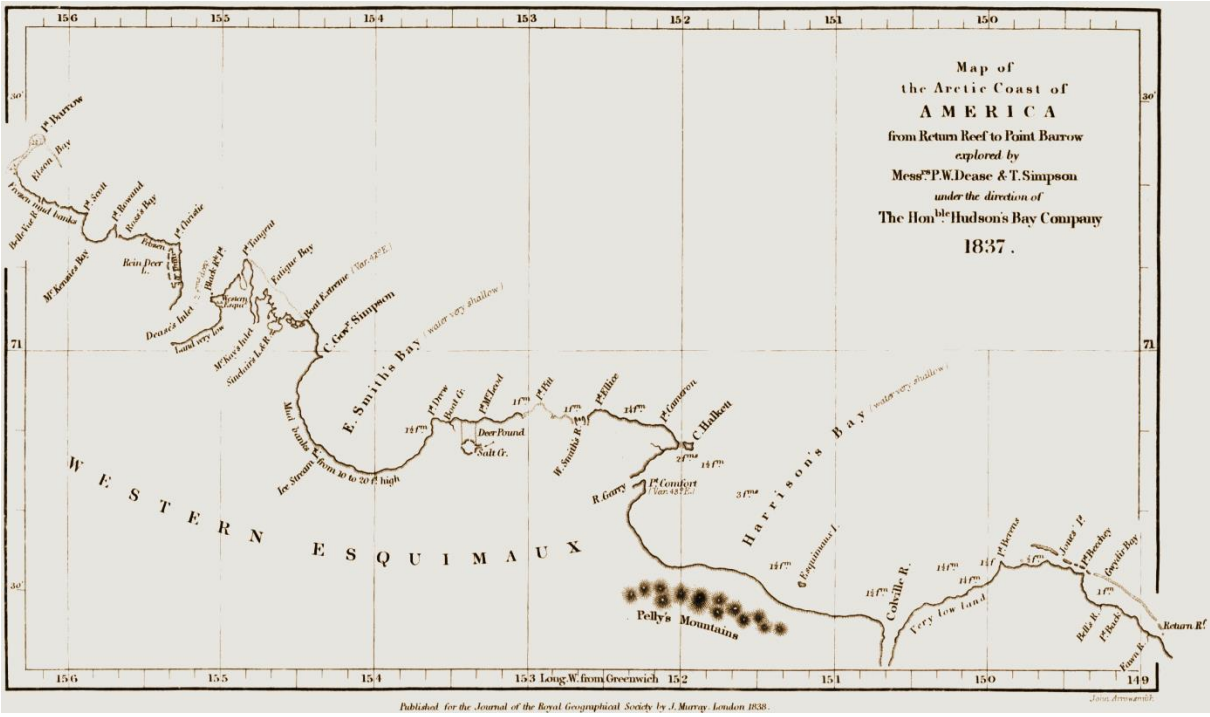
George Back és a Nagy Hal- (vagy Back-) folyó torkolatának térképe.



A Back-expedíció térképe.

Back 1834. június 7-én indult útnak és 28-án érte el a kopár területen észak-keletnek tartó folyót, majd július 28-án a tengert. A torkolatot vizsgálva – amelyet Kántálás-öbölnek nevezett el – attól északra észrevette a Vilmos király földet, de bölcsen visszafordult. Szeptember 27-én ért vissza Fort Reliance-be, 1835. szeptember 8-án pedig Angliába. Bár nem járta be a Franklin-fok és a Hátraarc-pont közötti területet, az Európaiak számára új folyó feltérképezését eredményező, veszteség nélkül végrehajtott utazásáért kapitánnyá nevezték ki a tengernagyi tanács parancsára (vagyis nem a szolgálati időn alapuló, automatikus előléptetést eredményező rangsorolással), ami különös megtiszteltetést jelentett.

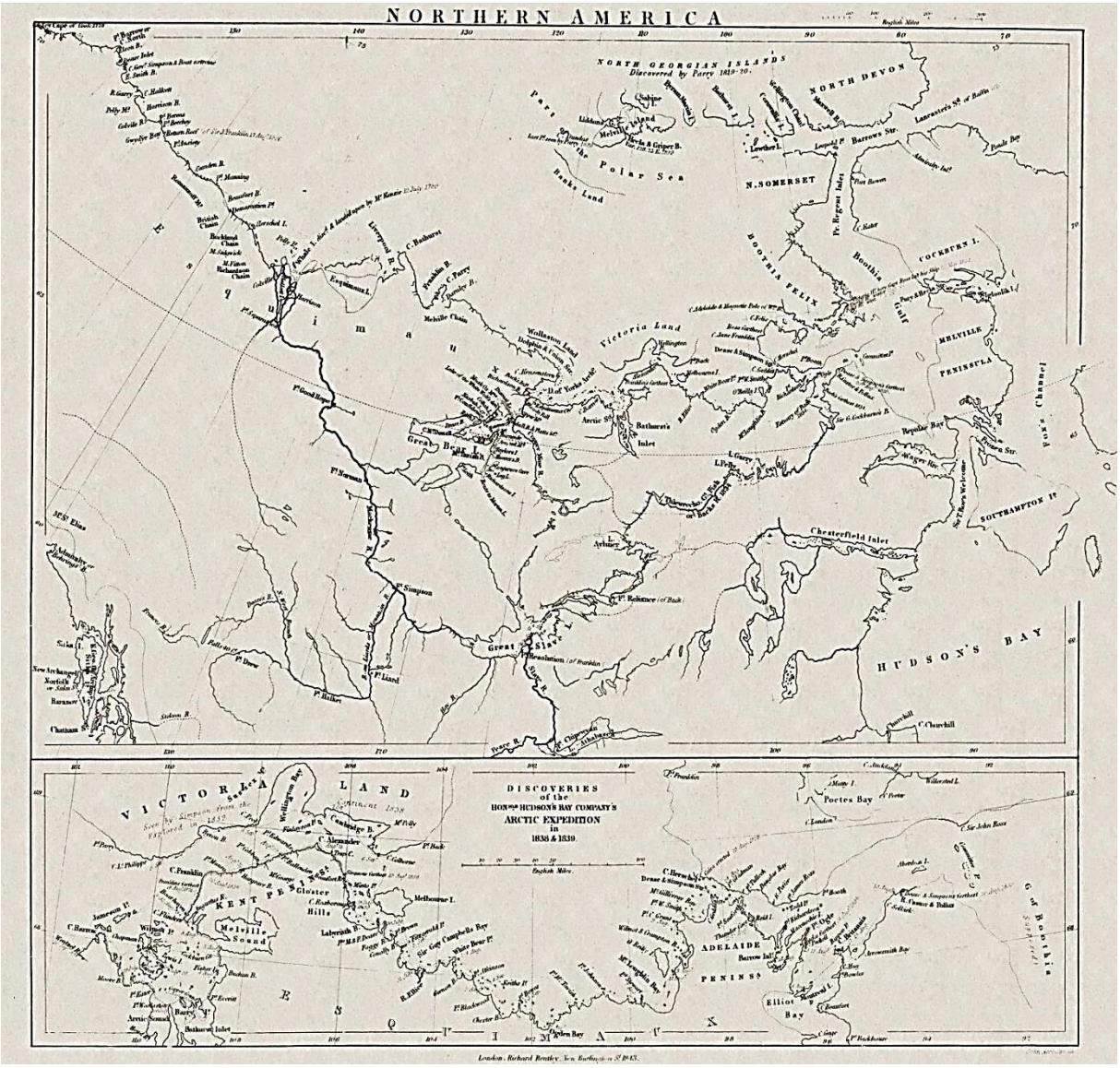
A Hátraarc-pont és a John Ross-szoros közötti partvidék teljes feltérképezésének feladata végül Peter Warren Dease (1788-1863) és Thomas Simpson (1808-1840) expedícióinak sikerült 1837/39 és 1839/40 között. Dease a Hudson-öböl Társaságnak a Franklin mellé rendelt segítője volt 1819/21-es és 1825/27-es expedícióján, Simpson pedig a haditengerészet tisztjeként csatlakozott (ám ez az expedíció inkább a társaság, mint a flotta akciója volt). Azt tűzték ki célul, hogy 12 fős csapatukkal 1936/39 között eltűntetik a megelőző expedíciók által a partvidék – az Északnyugati-átjáró – térképén hagyott utolsó fehér foltokat. 1837. június 1-én érték el a McKenzie-folyó torkolatát, ahonnan Franklin 1825/27-es útjának nyugati végpontjához, a Visszatérés-zátonyhoz meneteltek, majd onnan továbbhaladva, augusztus 4-én érték el a Barrow-fokot (Beechey 1826-os utazásának legkeletibb pontját), feltárva ezzel az ott még hiányzó utolsó 270 km-es partszakaszt, majd visszatértek a Nagy Medve-tóhoz, hogy ott átteleljenek. A következő évben keletre fordultak, hogy az 1819/21-es Franklin- és az 1829/33-as Ross-, illetve az 1833/34-es Back-expedíció által összegyűjtött információk közötti hézagokat is kitöltsék. 1838. augusztus 20-án értek a Hátraarc-ponthoz, ahol hullámzó, nyílt tengert találtak, amelyen túl, északon új szárazföldet észleltek, amelynek a Viktória-föld nevet adták, s látótávolságban lévő partjait térképen is rögzítették. A kontinens és a Viktória-föld közötti vízfelület a Dease-szoros nevet kapta.



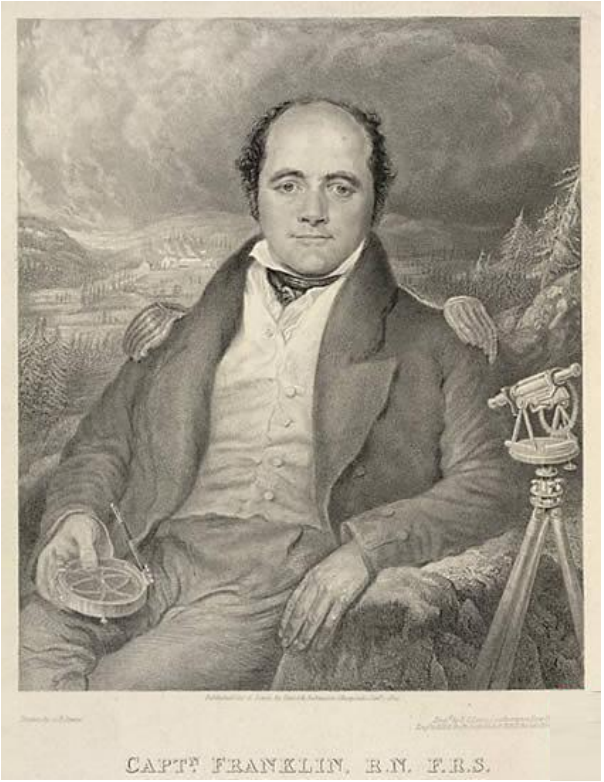
A Dease-Simpson expedíció útvonala (fent és a túloldalon) és Thomas Simpson portréja.

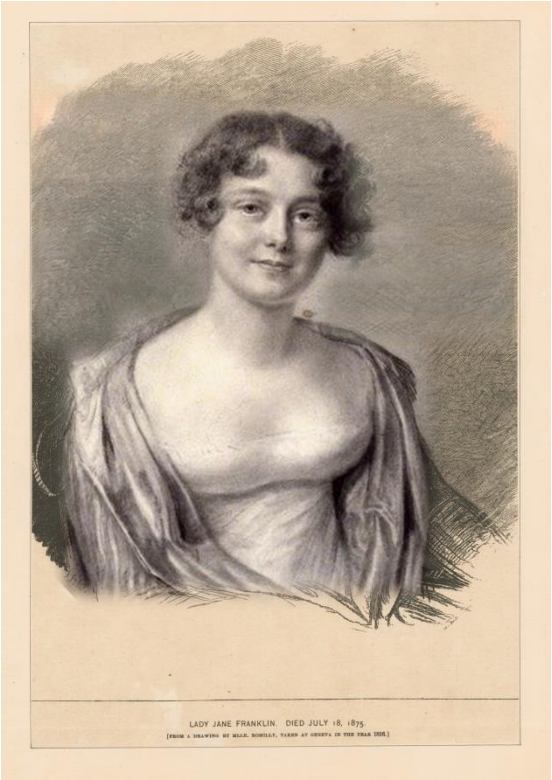
Télre visszatértek a Nagy Medve-tóhoz, 1839. június 15-én azonban újra útra keltek északkelet felé. Útjuk során felfedezték a Maud királyné-öblöt és az Adelaide-félszigetet a Vilmos király-földtől délnyugatra, a két szárazulat közötti vízi utat pedig Simpson-szorosnak nevezték el. Útban kelet felé, Back raktárára bukkantak a Kántálás-öbölben fekvő Montréal-szigeten. Augusztus 20-án a Castor és Pollux-folyó torkolatán túl érték el útjuk legkeletibb pontját, amelyet Sir John Ross-foknak neveztek el. E pont helyzetét azonban tévesen a Boothia-félszigeten határozták meg, ezzel azt sugallva, hogy közvetlen vízi út lehet a Maud királyné-öböl és a Boothia-öböl között, s, hogy Boothia talán sziget (amely ráadásul még össze is függ a Vilmos király földdel).

Mivel a kutatók maguk is bizonytalanok voltak ide vágó megfigyeléseik helyességében, azt tervezték, hogy a következő évben visszatérnek és egészen a Fury és Hecla-szorosig bejárják a területet, hogy minden kétséget eloszlassanak. A visszaúton a Vilmos király-föld déli partját követték addig a pontig, ahonnan úgy látták, hogy a szárazföld már északnak fordul, s a pontot Herschel-foknak nevezték el. Innen átváltottak a Maud királyné-öböl déli partjára, s azt követve tértek vissza a Coppermine-folyó torkolatához, 1839. szeptember 16-án. Összesen 3 070 km-t tettek meg kenukkal, mindössze 61 nap alatt. A sarkvidék kutatásának történetében ez volt a leghosszabb kenuval megtett utazás. Az út sikerének elismeréseként az új uralkodó, Viktória királynő, évi 100-100 font életjáradékot ajánlott az utazóknak, ám Thomas Simpson már nem vehette át ezt az elismerést: az Egyesült Államok területén keresztül Angliába tartó hazaútján máig tisztázatlan körülmények között erőszakos halált halt egy lövöldözésben, amelyben Simpson és az őt kísérő négyfős csoport két tagja életét vesztette. Az Iowa Terület amerikai hatóságai a két túlélő vallomása alapján nyomozásuk során azt állapították meg, hogy Simpson – azzal gyanúsítva kísérőit, hogy iratai megszerzéséért az életére törnek (naplója és térképei jól jöhettek volna a Hudson-öböl Társaság amerikai riválisainak) – kettejüket lelőtte, az egyikük azonnal meghalt, a másikuk halálosan megsebesült, mire a másik kettő elszaladt. Amikor visszatértek, a két kísérőt holtan, Simpsont pedig lőtt sebekkel a sátrában fekve, de még életben találták, mellette a fegyverével. Néhány perc múlva kiszenvedett, így tőle semmit sem tudtak meg a sérülései okáról. Az amerikaiak öngyilkosságot állapítottak meg... (Simpsont ezért az egyház tiltása miatt csak jeltelen sírban helyezhették örök nyugalomra Kanadában, ahová a holttestét visszaszállították).



Három évvel később, 1843-ban Franklin tasmaniai kormányzósága dicstelenül véget ért. Bár az érkezését nagy várakozások előzték meg a helyiek részéről, aminek eleinte megnyerő modorával sikerült is megfelelnie, hamarosan mégis nehézségei adódtak. Feltűnt ugyanis második felesége, Jane Griffin (1791-1875) aktivitása. Első feleségét, Eleanor Anne Porden költőt, még Eleanor Isabella nevű leányuk születése után két évvel, tuberkulózisban vesztette el, 1825-ben. Ezután indult második sarki expedíciójára, melyről hazatérve, 1828. november 5-én nőül vette első felesége barátnőjét, a tapasztalt utazót, aki inspirálta és bátorította férje kormányzói ténykedését, a kritikusok szerint talán túlságosan is. Képzőművészeti gyűjteményt (glypthotékát és galériát) alapított (utóbbi Lady Franklin Galéria néven máig működik), támogatta férje – mint a társadalmi különbségek oktatás útján történő felszámolásának meggyőződésese híve – oktatási rendszer reformjára és a Tasmániai Királyi Társaság megalapítására irányuló kezdeményezését és síkra szállt egy egyetem alapításáért is. Ezen kívül az első európai nő volt, aki kísérőjével, Christina Stewarttal együtt átkelt a Port Phillip-Sydney és a Hobart-Macquarie Harbour útvonalon. Végül Franklin új (méltányos bérezésen alapuló) közfoglalkoztatási rendszert vezetett be, ami a gazdasági válsággal sújtott 1840-es években – amint egyre több bank ment csődbe és egekbe szöktek a munkabérek – egyre népszerűtlenebbé tette a személyét. Ez 1843. augusztus 21-én végül a visszahívásához vezetett.





Sir John és Lady Jane Franklin.

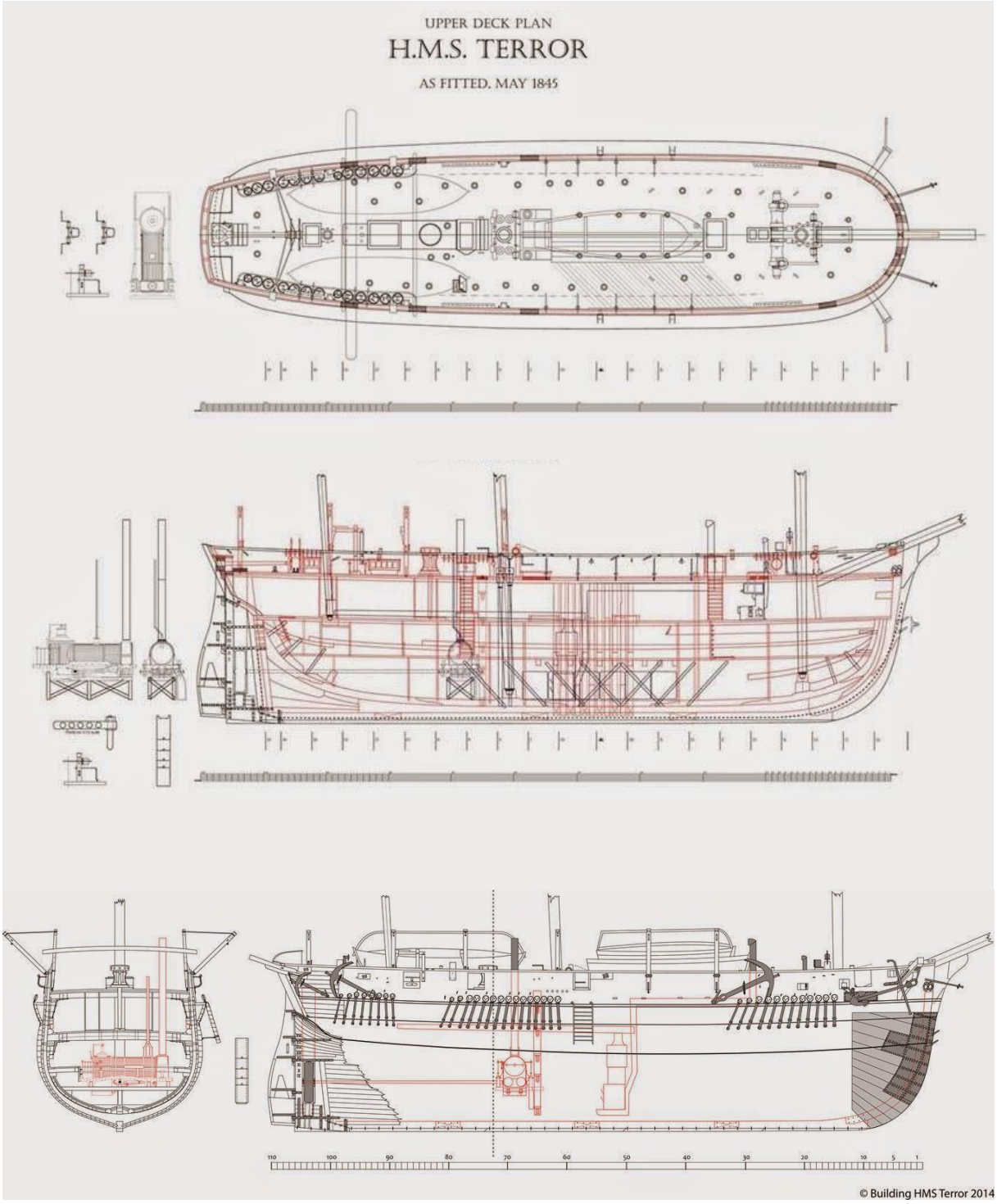
Az utolsónak szánt expedíció:

Alig egy évvel később, 1844 végén a 82. évében járó John Barrow egy utolsó, erőteljes, jól felszerelt expedíció kiküldését javasolta az északi sarkvidékre, hogy az végre megrajzolja az Északnyugati-átjáró térképének még hiányzó részleteit. A maga részéről ezt a gesztust egy minimum 1818 – de a történeti előzményekkel együtt inkább 1497 – óta tartó „verseny" befutójának szánta. Hisz az 1818-1840 közötti kutatás eredményeként az észak-kanadai szigettenger ismeretlen területe 18 700 km^2-re zsugorodott, s úgy tűnt, hogy végre az összes információ a rendelkezésre áll ahhoz, hogy az első brit hajók végighajózhassanak az Északnyugati-átjárón. Becsülhetővé vált az is, hogy ehhez már csak egy kb. 1 670 km hosszú útvonalat kell feltárni… Aligha meglepő hát, hogy a javaslatot 1845 januárjában az admiralitás elfogadta.

Barrow elsőként William Edward Parry-t kívánta megbízni a kutatócsoport vezetésével, ám ő udvariasan elhárította a felkérést. A következő jelölt James Clark Ross volt, ő viszont megfogadta új hitvesének, hogy befejezi az arktiszi kutatásokat. A harmadik jelölt James Fitzjames (1843-1818) – az 1834/37-es Eufrátesz-expedíció és az 1839/42-es első kínai ópiumháború résztvevője – volt, akit viszont az admiralitás utasított vissza fiatal kora és a sarkvidéki tapasztalat hiánya miatt. Mégis talán az ő jelölése a legérdekesebb, mivel az HMS CORNWALLIS hadihajó fedélzetén együtt szolgált John Barrow fiával, George-dzsal. Amikor a hajójuk 5 napig Szingapúrban vesztegelt, egy bizonyos – közelebbről nem ismert – okból George Barrow olyan kompromittáló helyzetbe került a parton, ami az egész családját botránnyal fenyegette. Fitzjames lefizetett valakit, s a titok birtokába került. Míg eddig az esetig John Barrow egyértelműen az ifjú Fitzjames pártját fogta és egyengette az előmenetelét, addig az eset után egy olyan utazás parancsnokául ajánlotta, amely előreláthatóan évekre a lehető legtávolabb tartja majd Angliától és még kifejezetten veszélyes is. Barrow természetesen nem halálos ítéletként, hanem páratlan megtiszteltetésként kommunikálta a felkérést… Akárhogy is, az mindenesetre az admiralitás vétója után is biztos volt, hogy Fitzjames utazik: őt nevezték ki az expedíció egyik hajója, az HMS EREBUS parancsnokává. Barrow ekkor új vezető után nézett. Felötlött benne George Back neve, de őt végül maga vetette el arra hivatkozva, hogy túlságosan sokat vitatkozik. Francis Rawdon Moira Crozier (1796-1848) személyét szintén mérlegelte, ám a sznob viktoriánus Angliában a kiváló tengerész és sarkkutató veterán (Parry 1821/23-as és 1824/25-ös expedíciójának résztvevője, James Clark Ross 1839/43-as délsarki útján az HMS TERROR kutatóhajó parancsnoka) ellen szólt alacsony társadalmi státusza és ír származása. Ezzel együtt az ő szolgálatairól sem mondtak le: őt nevezték ki az expedíció másik hajója, az HMS TERROR parancsnokává, egyben az egész küldetés parancsnokhelyettesévé. Barrow azonban még mindig nem talált parancsnokot…

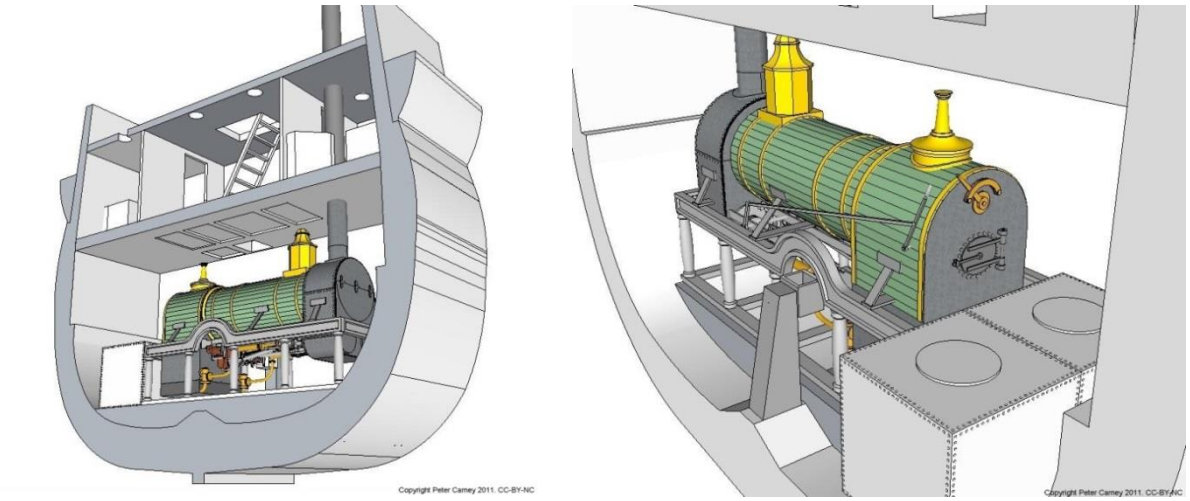
Mindenesetre már nem sok lehetősége maradt. Így – vonakodva bár – végül az egyetlen emberhez fordult, akihez még fordulhatott és 1845. február 5-én az 59 éves Sir John Franklint kérte fel az expedíció vezetésére, aki a megbízást elfogadta. Tisztában volt ugyanis azzal, hogy a tasmaniai fiaskó által megtépázott tekintélyére egy biztosnak látszó, hatalmas földrajzi felfedezés sikere és a nyomában járó nyilvánosság a legjobb gyógyszer… Franklinnak – látszólag – minden rendelkezésére állt a sikerhez: az 1818-1840 közötti sarki kutatások egyesített térképanyaga, a sarki hajózásban képzett tengerész személyzet, a legmodernebb kutatóhajók és bőséges felszerelés. A legutolsó két évtizedben a sarkkutató expedíciók gyakorlati tapasztalatai jelentősen bővültek. Bár az európaiak jellemzően elutasították a szélsőséges körülményekhez jól alkalmazkodó inuitok tudásának alkalmazását, a saját expedícióik veszteségeit csekélynek tartották és eltökéltségükben, technikai fejlettségükben bízva legyőzhetőnek tartottak minden akadályt.

A brit admiralitás a tengerparti erődök ostromához használt korábbi bombázó-hajókat vette igénybe a hajókat összeroppantással fenyegető jégvilág kutatására. Az 1813-ban épült VESUVIUS-osztályú bombázók közül 3, az 1814/57 között épült HECLA-osztályú bombázók közül pedig 12 egység felépítését tervezték, de végül csak 2, illetve 8 hajó készült el. Előbbi típusba tartozott a TERROR, utóbbiba az EREBUS (ahogyan Parry FURY és HECLA nevű kutatóhajói is).

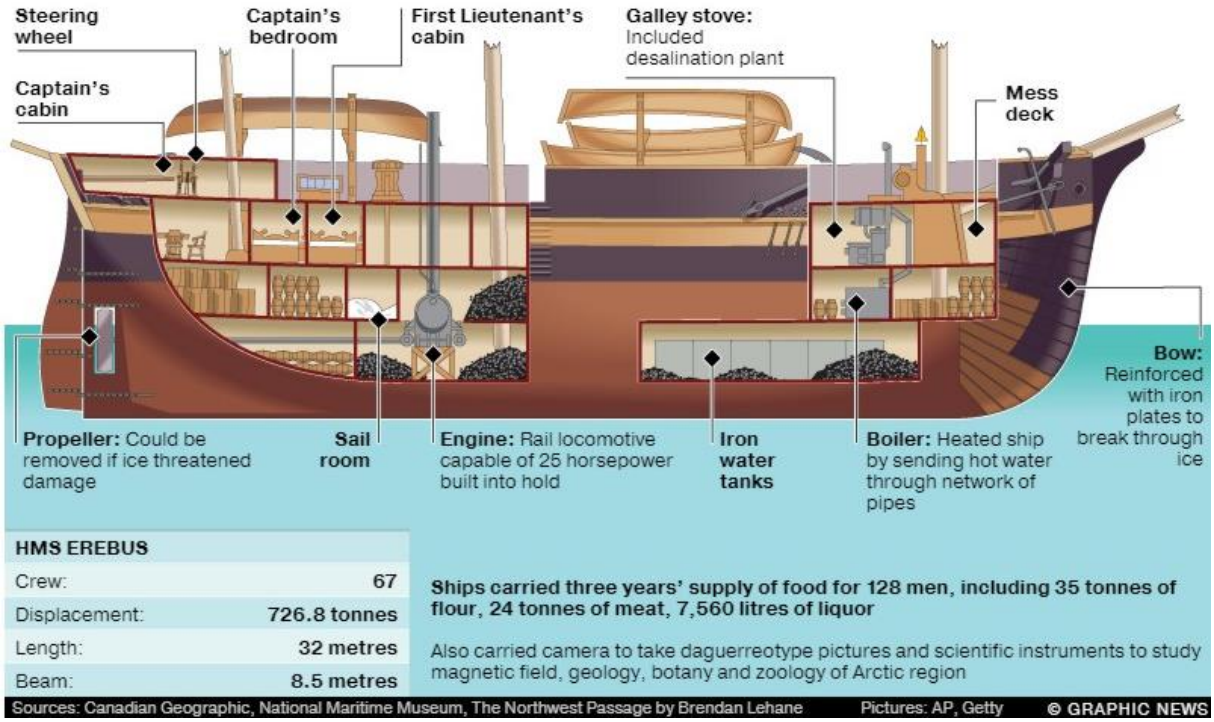


Az H.M.S. TERROR tervei.

Ezek bordázata és palánkozása eleve úgy készült, hogy ellenálljon az eredeti rendeltetésüknek megfelelően a fedélzetükre szerelt egyetlen hatalmas mozsárágyú elsütésekor fellépő szakítóerőnek. A rendkívüli erőhatások elviselésére ezek a hajók tehát speciális megerősítésekkel épültek, ám az ilyen bombázók sarkvidéki kutatóhajóvá történő átalakításakor a héjazatra még egy további palánksort is szereltek és a belső merevítésüket is megerősítették. A hajók orrának víz alatti részét pedig még a jégtöréskor a fa palánkokat a széthasadozástól megvédő fémburkolattal is ellátták. A hajók gépészetét szintén a legkorszerűbb technikával szereltek fel.



A kimondottan erre az útra felkészített TERROR és EREBUS testébe 25 lóerős gőzgépet építettek (lényegében a London-Croydon vasút egy-egy mozdonyát), ami az újonnan beépített hajócsavart mozgatta, amely 4-6 csomós (7,4-11,1 km/h) sebességet biztosított (addig mindkét hajó kizárólag vitorlák segítségével haladhatott).



Az H.M.S. ERBEUS gőzgépe és metszete.

A 32 m hosszú, 8,5 m széles, 726,8 t térfogatú, háromfedélzetes járműveken hajónként 67 fős legénységet szállásoltak el a felső fedélzet alatt, ahol külön vízmelegítőt építettek be a fűtéshez szükséges meleg víz előállítására, amit csővezetéken juttattak el a szállásokra. A legénység kényelméhez még egy 1 000 kötetes könyvtárral is hozzájárultak. Az ivóvíztartályokat menet közben tengervízzel is feltölthették, amelyeket a fedélzeti sótalanítóval desztillálva ivóvízzé alakíthattak. A hajók a természettudományos vizsgálatok céljára a dagerrotípiák készítésére alkalmas fényképezőgépet, a mágneses mező, valamint az arktikus régió földtana, növény- és állatvilága megfigyeléséhez szükséges eszközöket vittek magukkal. A legénység ellátásához 3 évre elegendő élelmiszer-tartalékot – 35 t lisztet, 24 t húst (10 élő marhát és 15 t pemmikán konzervet), 7 560 l likőrt és (a skorbut megelőzésére) 350 l citromlevet – halmoztak fel a két kutatóhajó raktáraiban.

A pemmikán észak-amerikai indián eredetű étel, illetve tartósítási módszer (elnevezése a cree-nyelv ’pimihkan’ szavából ered, melynek töve a faggyú, háj jelentésű ’pimi’ szó). A pemmikán fő összetevője a vadhús, amit napon vagy tűz mellett keményre szárítottak, kövekkel apróra törtek, majd faggyúval kevertek, s ebbe a masszába gyúrták a bogyós növények termését. A XX. század első felében európai üzemek is gyártották a sarkkutatók, majd a hadseregek ellátására. E modern formájában a pemmikán minden szükséges tápanyagot magában foglaló koncentrátum lett, és ízesítésekor szem előtt tarthatták a különböző expedíciók sajátos igényeit, ízlését is. Fő alkotórésze 65-70% húspor volt, amit a zsiradék mellett gyümölcs- és zöldségkivonattal egészítettek ki. Hidegen, vagy felmelegítve (víz hozzáadásával) főzelékként, levesként fogyaszthatták. Az indiánok húsbőség idején alkalmazott, a felesleget a téli időszakra tartósító módszerének felhasználásával így készítették el a sarkkutatók jól eltartható, tápláló és egyben a skorbut ellen is védő élelmiszertartalékát. A harmadik Franklin-expedíció 8 000 db 1-8 fontos (0,45-3,6 kg-os) pemmikán-konzervet vitt magával (ami másodlagos élelmiszerforrást jelentett azokra az időkre, amikor a hajókon szállított és frissen leölt 10 vágómarha húsa elfogyott).

Az admiralitás 1845. május 5-én adta át Franklinnak az utazástól várt célokat és a követendő direktívákat összefoglaló parancsot, amely nagyrészt a Parry és Franklin admiralitással folytatott megelőző levelezéséből levont következtetéseken alapult:

„Nagy-Britannia és Írország Egyesült Királysága nagyadmirálisi hivatalának végrehajtó biztosai által

1. Mivel Őfelsége kormánya célszerűnek tartotta, hogy a tengeren további kísérletet tegyenek az Atlanti-óceántól a Csendes-óceánig vezető Északnyugati-átjáró felkutatására, amelynek immár csak egy kis része hiányzik, kijelöljük Önt az ezen szolgálatra felkészített expedíció parancsnokságára, amely Őfelségének az Ön irányítása alatt haladó "Erebus" hajójából fog állni, amely magával viszi Őfelsége "Terror" hajóját, annak a kapitányával (Crozier), akit mi az Ön parancsnoksága alá helyeztünk, s úgyszintén magával viszi a "Barretto Junior" szállítóhajót is,amelynek az a feladata, hogy az Ön rendelkezésére álljon felszerelése, ruházata és egyéb készletei szállítása érdekében.

2. A tengerre szállás után először olyan utat kell választania, amely a szél és az időjárás figyelembevételével a legmegfelelőbb a Davis-szoros eléréséhez, ahová magával viszi a szállítóhajót is addig a pontig, ameddig a jég miatti akadályoztatás elkerülésével lehetséges, ügyelve arra, hogy ne veszélyeztesse a hajót azzal, hogy megengedi neki, hogy a jégbe kerüljön, vagy azzal bármilyen erőszakos érintkezésnek legyen kitéve; mert így élvezheti a lehető legkorábbi alkalmat arra, hogy a szállítóhajó raktereiből kiürítse az expedíció használatára szánt ellátmányt, s azután a hajót visszaküldheti Angliába, a parancsnokának olyan utasításokat adva, amilyeneket a legmegfelelőbbnek tart, ezt az alkalmat is megragadva arra, hogy további szándékairól titkárunkat tájékoztatásunk érdekében értesítse.

3. Ezután a megbízatását teljesítve folytathatja az útját a Baffin-öbölbe, a lehető leghamarabb eljutva a szoros nyugati oldalára, ha úgy találja, hogy a jég inkább a keleti oldalon vagy középen tömörül; de mivel nincsenek konkrét irányok, hiszen ezek a jég helyzete miatt évről-évre változnak, persze a saját megfigyelései szerint kell kijelölnie a leginkább megfelelő útirányt, annak érdekében, hogy a leggyorsabban megérkezhessen a Lancaster szorosba a fent említettek szerint.

4. Mindazonáltal úgy gondoltuk, hogy megfelelő minden hajót egy kis gőzmotorral és egy propellerrel felszerelni, amelyet csak akkor szabad használni, hogyha a hajókat masszív jégtömegek között kell átsegíteni, miközben ellenkező irányú a szél vagy teljesen csendes, bízunk benne, hogy az ilyen esetekben általános nehézségek nagymértékben mérsékelhetők, de mivel a hajókon elszállítható üzemanyag szükségszerűen csekély, csak a valóban szükséges esetekben használják.

5. Tekintve, hogy a Lancaster-szoros és a folytatását jelentő Barrow-szoros vizein négyszer haladt át Sir Edward Parry akadálytalanul, és azóta gyakran bálnavadász hajók is jégmentesen találják, ahogyan Sir Edward Parry is egyenes úton haladhatott a Melville-szigetig és vissza, anélkül, hogy bármilyen nehézségbe ütközött volna, azt reméljük, hogy az átjáró fennmaradt mintegy 900 mérföld hosszú része szintén akadálymentes lesz a Bering-szorosig, ezért nyugat felé haladva nem fog megállni, hogy meg-

vizsgálja a szorosból északi vagy déli irányban kivezető csatornákat, hanem továbbra is időveszteség nélkül nyugatnak tart, kb. a 74¼ szélességi körig, amíg el nem éri a Walker-fokon áthaladó hosszúsági kört, azaz kb. a nyugati hosszúság 98. fokát. Ettől a ponttól elvárjuk, hogy minden erőfeszítést megtegyen arra, hogy dél és nyugat felé haladjon, olyan irányban, amely közvetlenül a Bering-szoros felé vezet, ahogy a jég helyzete és kiterjedése, vagy a jelenleg még ismeretlen földterületek megengedik.

6. A Sarki-tenger e részére irányítjuk Önt, mivel nézetünk szerint itt nyílik a legjobb lehetőség arra, hogy átjusson a Csendes-óceánra, hiszen a "Hecla" és a "Griper" által a Melville-sziget legdélnyugatibb pontját képező Dundas-fokon 1820-ban megfigyelt jégtorlaszok szokatlan nagysága és látszólag állandó állapota miatt csak időveszteségé keletkezne, ha ismét arra kísérelné meg az átkelést; ezért, ha az előző pontban elrendelt irányban állandónak tűnő jég állná útját, áthaladhat a Devon és Cornwallis szigetek közötti szoroson, ha azt jégmentesnek látja; feltéve, hogy az eltelt időre, s a hajózási idény végének előjeleire tekintettel figyelmesen megvizsgálta, hogy ez a szoros a szigettengerből kivezető, a nyílt tengerhez való praktikusabb kapcsolatot kínál, ahol sem szigetek, sem partok nem képesek feltartóztatni és rögzíteni az úszó jégtömeget; ha pedig e szoros szomszédságában kényszerülne áttelelni, az Ön szabad mérlegelésének tárgya az, hogy a következő évszakban végighalad-e a fent említett szoroson, avagy délnyugat felé folytatja az utat az előző utasítások szerint.

7. Ön, mint a Sarki tenger amerikai partvonala tájékozott utazóinak egyike, tisztában van azzal, hogy az e partoktól északra ma még ismeretlen messzeségbe nyúló szigetcsoportok a nyugati hosszúság 120. fokán túl nem terjednek tovább nyugat felé, s a Sarki-tenger amerikai partjáról e ponttól a Bering-szorosig már nem láthatók további szárazföldek.

8. Ha sikerül áthaladnia a Bering-szoroson, akkor a Sandwich-szigetekre kell mennie, ahol fel kell szerelnie a hajókat és fel kell frissítenie a személyzetet, s lehetőséget kell találnia arra, hogy Panamán keresztül Angliába küldött egyik tisztjével vagy küldöncével eljuttassa nekünk munkájának és felfedezéseinek valamennyi részletét, ha pedig ez nem volna lehetséges, akkor a két hajóval a panamai partokhoz kell hajóznia, hogy onnan egy tiszt a lehető leggyorsabban eljuthasson velük Angliába nem vesztegetve az időt a Horn-fok megkerülésével.

9. Ha az utazás bármely szakaszában a hajózási idény korlátai miatt a hajózás nem volna biztonságos, vagy a személyzet egészsége, a hajók állapota és az összes egyéb körülmény miatt együttesen arra kényszerülne, hogy a sarkvidéken átteleljen, akkor minden törekvését egy védett, biztonságos horgonyzóhely felfedezésének kell szentelnie, ahol a hajókat a télre biztonságba helyezheti, az Önre bízott emberek egészsége és kényelme, úgyszintén az ellátmány biztonsága érdekében, s ha célszerű, találkoznia kell minden bennszülöttel, legyen az eszkimó vagy indián, arra törekedve, hogy velük barátságos viszonyt ápoljon, e célból szabadon ajándékozhat nekik bármit a hajók készleteiből, amit hasznosnak vagy kellemesnek tartanak; mindazonáltal ügyelnie kell rá, hogy részükről ne érhesse meglepetés, s minden óvintézkedést megtegyen és folyamatosan figyeljen minden ellenségességre; jutalmak felajánlása esetén azokat úgy fizeti ki, ahogyan a legjobbnak gondolja, feltéve, ha előbb eljuttatják a Hudson-öböl Társaság valamely telepére az Ön helyzetére és állapotára vonatkozó információkat, azzal a sürgős kéréssel, hogy azokat a lehető legkorábbi futárral Angliába továbbítsák.

10. A fent írtak végrehajtásának módja a parancsnok belátásán múlik, s – tekintve, hogy Ön a sarkvidéki szolgálatban jelentős tapasztalattal rendelkezik és a jelen expedíció céljai teljes mértékben ismertek Ön előtt – meggyőződésünk, hogy nem tehetünk jobbat, mint, hogy az Ön megítélésére bízzuk azt, hogy még ebben a hajózási idényben átkel-e az átjárón, vagy áttelel a tengerparton, azzal a céllal, hogy a következő idényben feleljen meg mindazon reményeknek és várakozásoknak, amelyek az idei megfigyelései alapján a küldetés sikeréhez vezethetnek, avagy visszatér Angliába, hogy beszámoljon nekünk ezen megfigyelések eredményeiről, mindig szem előtt tartva az Ön, a tisztek és a legénység egészsége, kényelme és biztonsága iránti aggodalmunkat, s megfelelően mérlegelve, hogy milyen előnyökkel kecsegtet a következő hajózási idénynek egy előretolt pozícióból történő megkezdése, illetve, hogy ezt az előnyt milyen mértékben ellensúlyozhatják az áttelelés során elszenvedett veszteségek, vagy az Angliába való visszatérés által biztosítható pihenés és karbantartás hiánya.

11. Helyénvalónak tartjuk figyelmeztetni Önt arra a szerencsétlenségre, amelyet az Ön parancsoksága alá helyezett két hajó elkülönítése okozhat, kivéve a baleset vagy az elkerülhetetlen szükség eseteit, és azt szeretnénk, hogy ha a "Terror" parancsnoka, mindenben az Ön megfelelő bizalmát élvezné, megismertetné vele utasításai általános hátterét, valamint időről időre megvitatná vele e parancsok végrehajtására vonatkozó nézeteit és szándékait, hogy teljes mértékben kihasználhassák azokat az előnyöket, amelyekkel az Önök együttes erőfeszítései egy ilyen szolgálat sikeréhez hozzájárulhatnak; és hogy az elkerülhetetlen szétválás vagy Önt érő esetleges baleset esetén Crozier kapitány is rendelkezzen az Ön eme érdekes vállalkozás kielégítő eredménnyel történő befejezésére vonatkozó elképzeléseire és szándékaira vonatkozó legfrissebb ismeretekkel.

12. Azt is ajánljuk, hogy a két hajó közötti érintkezés olyan gyakori legyen, amennyire az a két hajóról tett megfigyelések egyeztetése szempontjából lehetséges, annak érdekében, hogy bármely tudományos felfedezést a lehető leggyorsabban megoszthassanak egymással a másik előnyére és tájékoztatására, a jövőbeli észlelések megkönnyítésére, s az észlelési eredmények megőrzési valószínűségének növelésére.

13. Nagy mennyiségű értékes eszközt halmoztunk fel a hajók fedélzetén az Ön parancsnoksága alatt, amelyek listáját átadjuk, s amelyek épségben történő visszaszállításáért Ön viseli a felelősséget; ezek közül az egyik a legújabb fejlesztésű földmágnesesség-mérő eszköz, melynek használatát a Királyi Társaság elnöke és Tanácsa határozottan ajánlja, mivel az északi sarki tengeren végzett mágneses megfigyelések jelentős előnyt biztosítanak azokkal a kutatókkal együttműködve, akik jelenleg egy egységes rendszert dolgoznak ki az Anglia által a saját területein és befolyásának köszönhetően egyéb távoli vidékeken létrehozott mágneses megfigyelőközpontokban; s ez az együttműködés ebben az évben annál is kívánatosabb, mivel ezeket a csodálatos létesítményeket, amelyek nagy megbecsülést szereztek azoknak a nemzeteknek, amelyek jelentős költséggel emelték őket, el fogják hagyni. Az Északi-sarkvidéken végzett eddigi egyetlen – és csupán részleges – mágneses megfigyelés most negyedszázados, ám a mágneses jelenségek jelentős változásoknak vannak kitéve. Sabine ezredes kijelentette, hogy a megfigyelés eszközeit és módszereit nagymértékben javították, s hogy a korábbi megfigyeléseket nem lehet pontosan egybevetni azokkal, amelyek most készülnek; ezért a következtetései szerint a sarki tengeren való áthaladás a földgolyó mágneses felmérésének befejezése előtt begyűjthető legfontosabb adatokat szolgáltathatja.

14. E téma fontosságáról meggyőződve, helyénvalónak tartottuk Sabine ezredest arra kérni, hogy értékes ismereteinek felhasználását Fitzjames parancsnoknak megengedje, ezért arra utasítjuk Önt, hogy ezt a fontos tudományágat Fitzjames parancsnok közvetlen felügyelete alá helyezze; és – ahogyan számos más tiszt is hasonló utasításokat kapott Woolwich-nál – mindennap megfigyeléseket hajtson végre a hajókkal a tengeren (ha az időjárás és egyéb körülmények nem akadályozzák) a mágneses elhajlás intenzitásáról, a levegő- és a vízhőmérséklet tengerfelszínen és különböző mélységekben történő megfigyelésével.

15. Arra az esetre, ha a hajókat nagy szélességi körön tartaná fogva a téli időszak, az expedíciót hordozható megfigyelőközponttal láttuk el, amelyek az Őfelsége kormánya által a brit gyarmatokon létrehozott rögzített mágneses és meteorológiai megfigyelőközpontokban használatos eszközökhöz hasonlítanak.

16. Szándékunk szerint egy ilyen téli fogság esetén megfigyeléseket kell tenni ezekkel az eszközökkel a fent említett megfigyelőközpontok által megállapított eljárás szerint, e célból a Woolwich-ban adandó utasításokkal együtt részletes iránymutatásokat fogunk szolgáltatni, amelyek - amint azt bizalmasan közöljük – meghatározzák majd az elvégzendő mérések helyét, sajátos fontosságát és magas elméleti értékét.

17. Olyan eszközöket is biztosítottunk, amelyek kifejezetten a légtükrözési jelenségek – refrakciók – alacsony magasságban történő megfigyelésére szolgálnak, e témáról is kapnak további iránymutatásokat; ezeket a megfigyeléseket ki kell egészíteni minden olyan meteorológiai megfigyeléssel, ami általánosan hasznos lehet; s, ha alkalom nyílik rá, ki kell tapasztalni a tenger mélységét és az aljzat természetét, az árapály emelkedését és erősségét, valamint az áramlatok irányát és sebességét.

18. Meg kell értenie, hogy bár az Atlanti-óceánról a Csendes-óceánra vezető tengeri út megtalálása ezen expedíció elsődleges célja, mégis azon földrajzi helyek tényleges pozíciójának megállapítása, amelyek mellett újra során nyugat felé elhalad, valamint az egyéb természettudományos megfigyelé-

sek, amelyekre alkalma nyílhat, a legértékesebbnek, s a legérdekesebbnek kell bizonyuljanak az Ön parancsnoksága alatt álló valamennyi tiszt számára is, akiknek a legnagyobb érdeklődést és fontosságot kell mutatniuk e tárgyak iránt.

19. E célból nemcsak az Északi-sarkvidék áramlatok meghatározására, hanem az Ön előrehaladásáról történő tudomásszerzés lehetőségének gyakoribbá tételére kívánjuk, hogy az északi szélesség 65. fokának átlépése után naponta egyszer, a tényleges áramlatok megállapításakor, dobjanak a vízbe egy a dátumot és a pozíciót feltüntető papírlapot tartalmazó, szorosan lezárt palackot vagy rézhengert, s hasonló értelmű parancsot adjon a "Terror" parancsnokának is, amely a két hajó elválása esetén végrehajtandó; e célból mindegyik hajót több nyelvű papírokkal láttuk el.

20. Minden hatalmában álló eszközt használjon fel arra, hogy összegyűjtse és megőrizze a növény- és állatvilág egyedeit, ha ezt anélkül teheti, hogy az a fogságát okozná, a nagyobb állatokról pedig pontos rajzok és leírások készüljenek. Bízunk benne, hogy hasznos segítséget kap a parancsnoksága alatt álló tisztektől, akik közül sokan e tekintetben képzett szakemberként képviselnek bennünket.

21. A két hajó egyikének helyrehozhatatlan sérülése esetén a sérült hajó tisztjeit és legénységét a másik hajóra kell átvenni, és velük együtt egyedül kell folytatni az utat, vagy vissza kell térni Angliába. Ennek érdekében mindkét hajó tisztjei és legénysége köteles továbbra is ellátni a saját feladatait az adott szolgálati helyén és beosztásában azon a hajón, amelyre átvették őket. Ennek megfelelően, ha az Ön hajóját érné sérülés, akkor Ön a "Terror" parancsnokságát veszi át, ha pedig Önnel történne végzetes baleset, akkor Crozier kapitány kap felhatalmazást arra, hogy az "Erebus"-t irányítsa, miközben a rangidős tiszt követi őt a „Terror" parancsnoki posztján. Arra az esetre, ha Ön bármely fogyatékossága, betegsége vagy más ok miatt képtelenné válna az expedíció folytatására, ezen utasításokat végrehajtás céljából át kell adnia Crozier kapitánynak és tisztjeinek, akik attól kezdve legjobb tudásuk szerint felelnek az abban foglaltak végrehajtásáért.

22. Ön a jelen utasításokban meghatározott feladatai végrehajtása során köteles minden lehetőséget megragadni arra, hogy tájékoztassa Titkárságunkat az előrehaladásával és az Angliába történő visszatérésével kapcsolatos információkról, s teljes körű beszámolót kell nyújtania az egész utazás során tett intézkedéseiről, ügyelve arra, hogy mielőtt elhagyná a hajót, a tisztektől és az altisztektől, valamint a fedélzeten tartózkodó összes többi személytől elkérje az általuk vezetett naplókat és az általuk készített rajzokat, grafikákat, s Crozier kapitánynak és tisztjeinek is hasonló utasításokat adjon. Nevezett naplók, jegyzetek és okmányok további elhelyezésére vonatkozó utasítások ezt követően fognak megadatni, amint azt helyénvalónak találjuk.

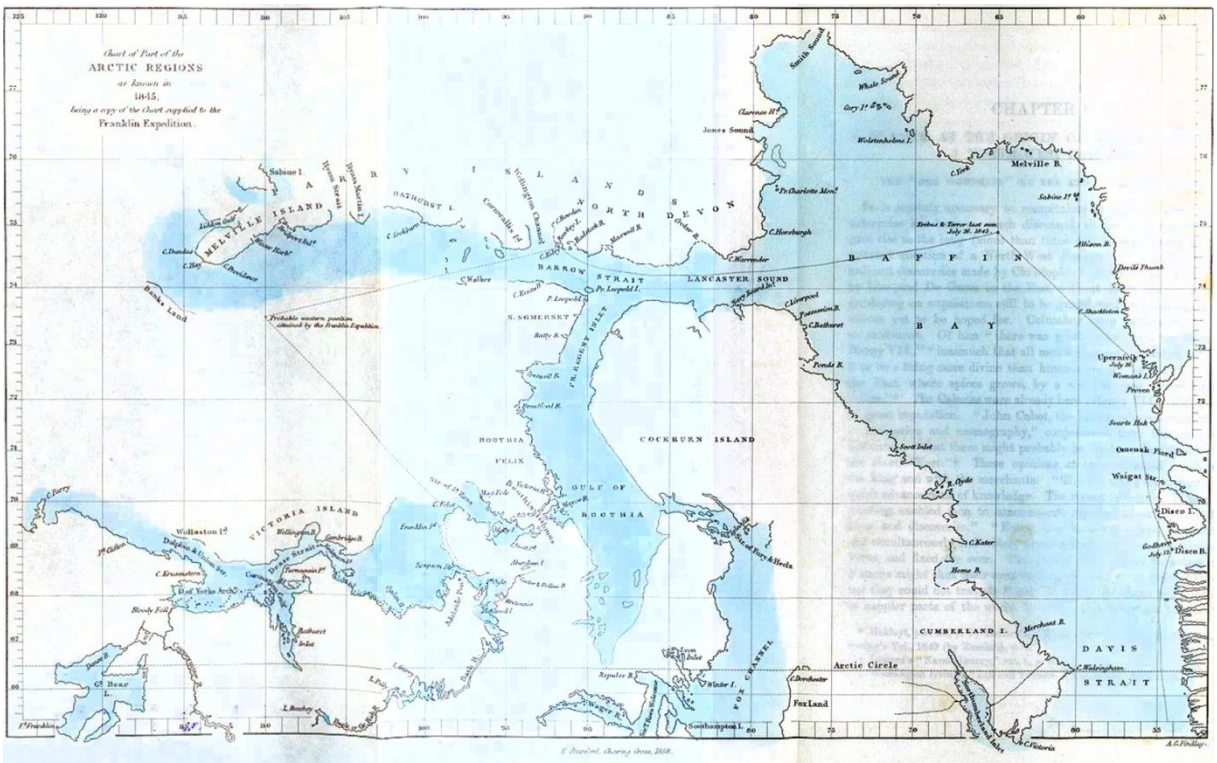
23. Abban az esetben, ha az Ön távollétében Anglia valamely más hatalommal ellenségeskedés viszonyba keveredne, Ön semmilyen körülmények között sem tanúsíthat ellenséges magatartást, mivel az Ön vezetése alatt álló expedíció kizárólag a felfedezés és a tudomány szolgálatában áll, s minden civilizált nemzetnek tiszteletben kell tartania azt a gyakorlatot, miszerint az ilyen hajókat a hadműveletekből kizárják; bízunk ebben, amint hogy abban is bízunk, hogy minden segítséget meg fog kapni bármely külföldi hatalom hajójától, amellyel találkozhat; e célból különleges bejelentést tettünk az egyes kormányok számára.

Kelt, 1845. május 5-én.

Haddington
G. Cockburn
W.H. Gage

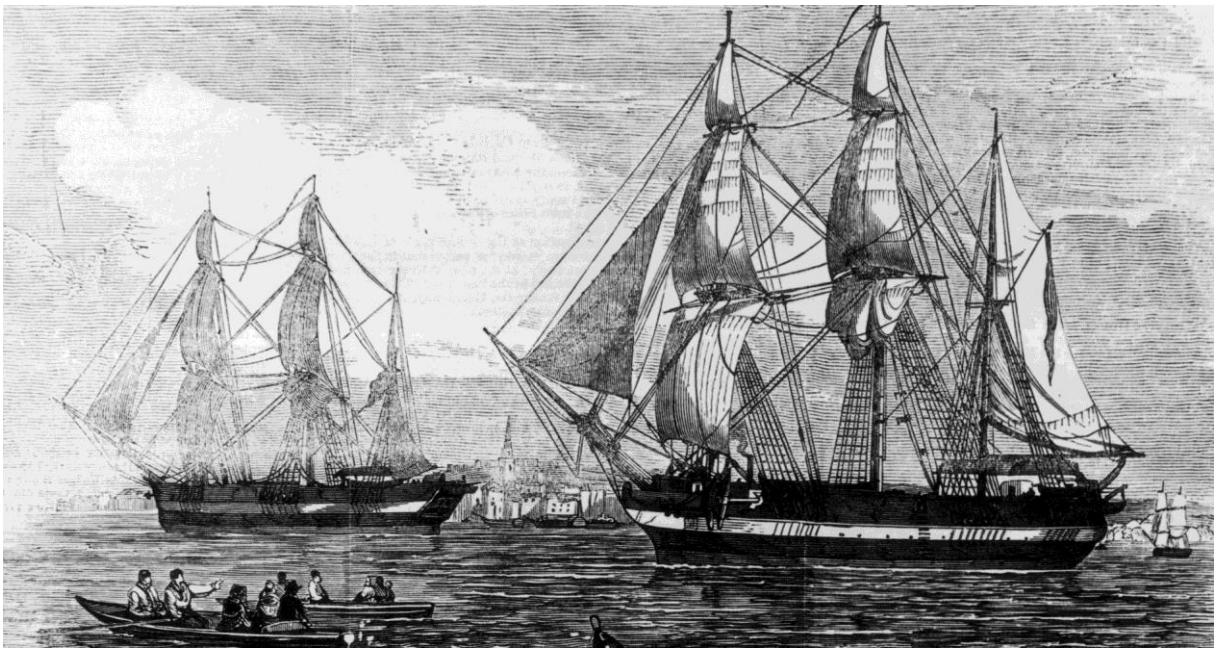
Sir John Franklin, KCH,
Az H.M.S. "Erebus" kapitánya részére, Woolwich-ban

Őlordságaik felhatalmazásával
W.A.B. Hamilton"



Az utasításokhoz mellékelték azt a térképet is, amely az észak-kanadai szigettenger 1845-ben ismert területeit ábrázolta (egyesítve mindazokat az ismereteket, amelyeket a megelőző expedíciók gyűjtöttek össze, s amelyek Franklin rendelkezésére állhattak útja megszervezéséhez).

Behajózták a 24 tisztet és a 110 fős legénységet, s 1845. május 19-én vitorlát bontottak észak felé. A TERROR és az EREBUS (mindkét hajót – mint általában a brit bombázóhajókat – az ógörög mitológia alvilágából vett nevekre keresztelték, a TERROR önmagáért beszél, EREBUS vagy Erebor pedig az alvilág legsötétebb bugyra) a Londontól délkeletre fekvő Greenhithe-ból indult, s Anglia keleti partjai mentén észak felé haladt.



Fent: az admiraltiás által Franklinnek átadott tárkép a sarki tengerről. Lent: Az EREBUS és a TERROR útnak indul.

Május 28-án az Orkney-szigeteken a Viharos-öbölben (Stromness-bay) rövid időre megálltak, majd Június 3-án reggel a BARETTO JUNIOR szállítóhajó kíséretében és a haditengerészet RATTLER nevű csavaros gőz-szlupja fedezete alatt tovább indultak Grönland déli csücske felé. (Az év elején szolgálatba állított RATTLER volt az a hajó, amely 1845 márciusában megmérkőzött az azonos méretű és teljesítményű lapátkerekes ALECTO-val, amikor a két hajó tatját összekötötték és adott jelre egyszerre elindították a gépeiket. A kötél megfeszült, s a csavaros RATTLER egyre határozottabban kezdte maga után vonszolni a lapátkerekeivel kétségbeesetten csapkodó ALECTO-t bebizonyítva ezzel a hajócsavaros meghajtás nagyobb hatékonyságát.) A TERROR és az EREBUS voltak az első csavargőzösök a sarki tengeren.

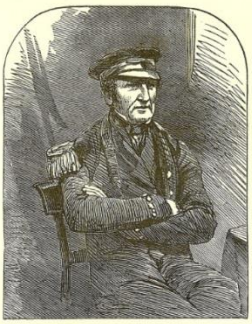
Az expedíció július 4-én áthaladt a Davis-szoroson, s július 8-án érkezett a Baffin-öbölben fekvő Bálnaszigethez (Whalefish island) a Disko-öbölben, Grönland nyugati partjain. Itt áthajózták a BARETTO JUNIOR által szállított készleteket és a 10 ökröt, amelyet levágtak és feldolgoztak. A legénység tagjai itt írták meg utolsó leveleiket az otthon maradottaknak. Crozier kapitány is levelet küldött, többek között James Clark Rossnak, amelyben így írt: „*Minden jól megy, de – attól tartok – sajnálatosan későn érkeztünk. Abból ítélve, amit az itteni időjárásból, a metsző keleti szélből tanulhattunk, s a bálnavadászoktól hallhattunk, hogy tudniillik már az Asszonyok szigetei (Women Isles) magasságában, az északi szélesség 73. fokánál is nagyon sok a hal, a jég korán tör előre. Nagyon kemény időjárás elébe nézünk. Attól félek, hogy kései indulásunknál fogva nem lesz időnk körülnézni és felmérni a helyzetünket, hanem csak fejest ugrunk a jégbe, mint 1824-ben – James, bárcsak itt lennél! Akkor szemernyi kétségem se lenne, hogy a helyes irányba tartunk.*”

A készletek átrakodása után 1845. július 12-én a BARETTO JUNIOR visszafordult Angliába. Fedélzetén a legénység leveleivel, 1 tiszttel, 2 beteg tengerésszel, valamint a TERROR vitorlamesterével és puskaművesével, akiről kiderült, hogy nem ért a mesterségéhez (1 embert már korábban hazaküldtek Stromnessből). Ezzel az expedíció végleges létszáma 129 főre csökkent. A TERROR és az EREBUS pedig folytatta útját északra a nyugat-grönlandi partok mentén Upernavikig, ahová július 16-án érkeztek meg. A hajók útirányát itt északnyugat, vagyis a Lancaster-szoros felé módosították. Tíz nappal később érték el a jéghatárt az északi szélesség 74° 48’-énél és a nyugati hosszúság 66° 13’-énél, ahol a PRINCE of WALES és az ENTERPRISE bálnavadász-hajókkal találkoztak. Az utóbbi hajó parancsnoka, Martin kapitány, beszélt Franklinnel is, aki közölte vele, hogy két embere ismeretlen okból meghalt, a többiek azonban tengeri madarak húsát is besózva öt évre elegendő készletekkel vágnak neki az Északnyugati-átjárónak. Ekkor látták őket utoljára…

Az EREBUS és a TERROR utolsó észlelése a Disco-öbölben (a helyszínen készült egykorú szénrajz).

LIEUT. COUCH. (MATE.)

LIEUT. FAIRHOLME.



C. H. OSMER. (PURSER.)

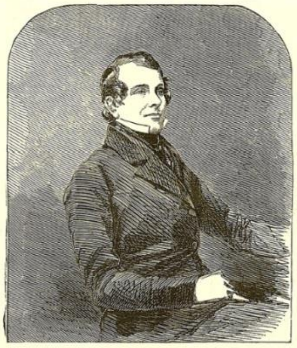
LIEUT. DES VŒUX. (MATE.)

CAPTAIN CROZIER. ("TERROR.")

CAPTAIN SIR JOHN FRANKLIN, K.H.C.

COMMANDER FITZJAMES. (CAPTAIN.—"EREBUS.")

LIEUT. GRAHAM GORE. (COMMANDER.)



S. STANLEY. (SURGEON.)

LIEUT. H. T. D. LE VESCONTE.

LIEUT. R. O. SARGENT. (MATE.)

JAMES READ. (ICE-MASTER.)

H. D. S. GOODSIR. (ASSISTANT-SURGEON.)

COLLINS. (2ND MASTER.)

PORTRAITS OF CAPTAIN SIR JOHN FRANKLIN, AND HIS CREW.—(SEE NEXT PAGE.)

A Franklin-expedíció tisztjei.

Az elveszettek kutatása:

Azután, hogy 1845. július 26-án sor került a Franklin-expedícióval való utolsó érintkezésre, két év telt el anélkül, hogy akár csak a legcsekélyebb értesüléssel is rendelkeztek volna Európában a kutatócsoportról. 1847. január 27-én ezért John Ross levélben fordult az admiralitás lordjaihoz Franklinnak tett ígéretére hivatkozva, miszerint önként jelentkezik a feladatra, hogy bizonyosságot szerezzen a sorsáról, ha 1847. január közepéig sem kapnának hír felőle. Előadta, hogy *„a sarkvidéken szerzett tapasztalataim alapján az a véleményem, hogy Franklin nem volt képes áthaladni a Bering-szoroson, mivel, ha ez sikerült volna neki, akkor e hó közepéig már értesültünk volna róla, ezen kívül nagyon valószínű, hogy hajóit – ha meg nem semmisítette – a jég tartja fogva, s sodorta olyan helyre, ahonnan nem szabadulhatnak. Nem untatom Lordságtokat azokkal a további érvekkel, amelyek alapján a fenti következtetésre jutottam, ami térkép hiányában ráadásul tökéletlen is lehet, de ha kívánják, azonnal részt veszek az Önök tanácskozásán, s meghatározom a hajók lehetséges helyzetét és előadom a magyarázataimat is, melyekről kétlem, hogy ne találnák kielégítőnek azokat. Hiszem, hogy – ha csak ki nem küldenek egy expedíciót a közelgő hajózási idényben a sorsukról tájékozódni –, csak kevés tiszt és tengerész térhet vissza, ha lesz egyáltalán olyan, aki visszatérhet, valaha is ebbe az országba. Úgy érzem hát, hogy kötelességem előtárni a véleményemet, s önként felajánlani szolgálataimat.”*

1847. május 18-án Dr. Richard King (1811-1876) sebész, sarkkutató, etnográfus – George Back 1833/34-es expedíciójának tagja – Earl Grey gyarmatügyi miniszterhez írott levelében adott hangot aggodalmának. *„Uram! E pillanatban egyszáz és huszonhat embert fenyeget az éhhalál közvetlen veszélye. Sir John Franklin 1845-ös sarkvidéki expedíciója, amennyire tudhatjuk, nem hallatott magáról többé attól fogva, hogy vitorlát bontott. Szükséges tehát megkísérelni a mindig figyelmes brit közvélemény előtt, ha nem mindjárt a kormány mindenható erőfeszítése által, megmenteni honfitársainkat.”* Emlékeztetett rá, hogy a haditengerészeti expedíció ötlete elhibázott, mivel az Északnyugati-átjáró hiányzó elemeinek felderítésére szerinte sokkal alkalmasabb a szárazföldi kutatás, amelyet a Nagy Hal-folyó torkolattól kiindulva kellett volna folytatni. Erre vonatkozó javaslatát már 1845. február 20-án előterjesztette, amellett érvelve, hogy – ha már tengeri expedíció mellett döntöttek – egyidejűleg egy szárazföldi expedíciót is ki kellene küldeni, amely a parton kísérheti Franklint (ugyanúgy, ahogyan az 1819/21-es és az 1825/27-es expedíciók is kombinált – tengeri és szárazföldi – expedíciók voltak). Eredeti elgondolásához visszatérve King most azt javasolta, hogy a korábban általa ajánlott Nagy Hal-folyó menti útvonalon küldjenek egy mentőcsapatot Franklinért. Amikor nem kapott választ, King az ’Athenaeum’ c. folyóiratban nyílt levélként tette közzé a felhívását. A nyílt levélre Charles Richard Weld (1813-1869) író, a Királyi Társaság történésze válaszolt, felhívva a figyelmet arra, hogy az expedíció élelmiszer-tartalékai bőségesen elegendők, így nincs ok az aggodalomra. Alexander Kennedy Ibister (1822-1883), a Hudson-öböl Társaság alkalmazottja pedig higgadtan kifejtette, hogy bár King becslése a Franklin-expedíció által elért földrajzi hosszúságról valószínűleg helyes (vagyis a kutatók minden bizonnyal tényleg a Nagy Hal-folyó torkolatvidékének földrajzi hosszúságán tartózkodnak), egy szárazföldi expedíció nem lenne képes elegendő élelmet magával vinni fel, északra 126 embernek.

Végül 1847 júliusában maga Lord Barrow reagált az aggodalmakra: *„A Sir John Franklin és a hajói legénységét alkotó bátor férfiak sorsa miatti aggodalmas szorongás nagyon is természetes, de kissé korai, mivel csupán abból ered, hogy semmi hírt sem hallottunk felőlük azóta, hogy a jég beállt a Baffin-öbölben, ahol az utolsó bálnavadászhajó látta őket az 1845-ös hajózási idényben, szemben a Lancaster-szoros bejáratával. A szorosba való behajózást semmilyen nehézség sem akadályozta.* […] *A Lancaster-szoros után Franklinnek a kapott parancsok szerint át kellett haladnia a Barrow-szoroson, egészen az annak déli partján fekvő szigetekig, elkerülve a Melville-szigetet, nemcsak veszélyes partjai miatt, de azért is, mivel kívül esik tervezett útvonalán. Ilyen módon elérve a Barrow-szoros déli oldalán fekvő utolsó szigetet, egyenesen a Bering-szoroshoz kellett hajóznia mindenféle kitérő nélkül, kivéve azokat a hátráltató körülményeket, amelyek a jéggel vagy a sarki tenger még ismeretlen szigeteivel való találkozásból fakadhatnak, a saját belátásukra bízva, hogy az efféle akadályokat északi*

vagy déli irányban kerüljék ki. Egy biztos – a legutóbbi hajózási idényben nem haladtak át a Bering-szoroson, ha pedig az idei idényben haladtak volna át rajta, valamikor szeptemberben vagy októberben, akkor arról csak február vagy március folyamán értesülnénk. Így tehát jelenleg nincs okunk a biztonságuk miatt aggódni; ám, ha a következő két hónapban sem hallunk felőlük, az admiralitás kétségkívül intézkedni fog minden lehetséges vizsgálatról, amely a sorsukat illeti. Ám, hogy hol történjen ez a vizsgálat, az a legnehezebb kérdés: Ha követték az utasításokat, akkor a sarki tenger partjai és bejáratai jelentik a leginkább átvizsgálandó pontokat. […] *Az első lépés, hajókat küldeni a sarki tenger bejárataihoz, hogy ott az indiánoktól vagy az eszkimóktól tudakozódjanak, látták-e a hajókat, s ha igen, akkor milyen állapotban, mikor és hol; ezen kívül bátorítani kell a bálnavadászokat a további információgyűjtésre. Az észak-amerikai partvonalon azonban úgy vélem, minden vizsgálat szükségtelen. Tekintettel arra, hogy a Hudson-öböl Társaságnak a partvonaltól csekély távolságra számos telepe működik, ahol intenzív érintkezés zajlik az eszkimókkal és az indiánokkal, azon kívül e partok oly fájdalmas emléket jelentenek Sir John Franklin számára, hogy valószínűleg feltétlenül elkerülné őket, ha pedig mégis partra szállni kényszerülne, nem vesztegetné az időt és igyekezne minél előbb eltávolodni onnan. A sarki tenger többi partja is lakott, akárcsak Szibéria, ezért biztos vagyok benne, hogy ha ott léptek volna partra, akkor arról az orosz kormány is tudomást szerzett volna, s értesítést küld Angliába.*"

King-et azonban nem sikerült megnyugtatni. November 25-én újabb levélben fordult a nyilvánossághoz, immár nyíltan az admiralitás felelősségét firtatva. Emlékeztetett rá, hogy az expedíció különös veszedelembe kerül, ha arra kényszerül, hogy harmadszor is átteleljen a sarki régióban. Felhívta a figyelmet arra is, hogy annak idején John Ross sarki expedíciójának a felmentésére is gyalogos mentőcsapatot küldtek ki. Ezért „*hogy megmentsük honfitársainkat az éhínség minden borzalmától és annak szörnyű következményeitől, ajánlom uraságtoknak, hogy vállalják a legmerészebb utat, melyet valaha is javasoltak – ám, amelyet a körülmények egyúttal a legindokoltabbá is tesznek*". A közvélemény – amely addig meg volt győződve róla, hogy a modern ember minden nehézség dacára alapvetően mégiscsak kézben tartja a sorsát – nem tudta elfogadni, hogy egy jól felszerelt, kora minden technikai vívmányával ellátott expedíció teljes egészében nyomtalanul eltűnhet. A sarki expedíciók hosszabb ideje kifejezetten sikeresen folytak. Igaz, néha történt egy-egy haláleset, de a viktoriánus kor embere számára a sarkvidék meghódítása kész tény volt. Ezért a nyilvánosság csakhamar sürgetni kezdte a konkrét lépéseket.

1848. március 7-én végül megjelent a felhívás: „*Őfelsége kormánya 20 000 font jutalmat ad annak a félnek vagy feleknek bármely országból, aki az admiralitás tanácsának megítélése szerint felfedezi, vagy hatékonyan megmenti Őfelsége 'Erebus' és 'Terror' kutatóhajóinak legénységét, úgyszintén 10 000 font jutalmat kap az, aki megmenti e hajók legénységének bármely tagját, vagy olyan információt biztosít, amelyek a legénység vagy a legénység bármely tagja megmentéséhez vezetnek vagy akinek a saját erőfeszítései révén elsőként sikerül tisztáznia a sorsukat.*" Lady Jane Franklin további 5 000 fonttal toldotta meg a jutalmat. Az óriási összeg sokak fantáziáját megmozgatta (a 25 000 font mai árfolyamon 2 480 000 font, azaz az értéke csaknem 850 000 000 Ft). Azonnal 15 expedíció indult útnak, 1857-ig pedig még további 40 (6 szárazföldi, 34 tengeri). A kutatók közül néhányan maguk is felfedezővé váltak, így a Franklin megmentésére indított expedíciók végül nagyobb mértékben járultak hozzá a kanadai sarkvidék feltérképezéséhez, mint amilyen mértékben a Franklin-expedíció járult volna hozzá a sikere esetén. Az admiralitás – amely azt gondolta, hogy Franklin valahol a McKenzie- és a Coppermine-folyók torkolata közötti partszakasszal szemben fekvő szigetek térségében, a még feltérképezetlen területen van – egyidejűleg három mentőexpedíciót küldött, határozottan megtiltva minden olyan tevékenységet, ami nem a túlélők mielőbbi megtalálásához kapcsolódik. Az első csoportot Sir John Richardson (Franklin 1825/27-es expedíciójának tagja) és Dr. John Rae (1862-1893) sarkkutató vezette (a Hudson-öböl Társaság orvosa, aki 1846/47 között bejárta a Boothia-öböl addig feltérképezetlen délnyugati, déli és keleti partjait) a szárazföldön keresztül délről észak felé haladva. A két tengeri expedíciót James Clark Ross vezette Francis Leopold McClintock (1819-1907) hadnagygyal közösen kelet-, illetve Sir Henry Kellett (1806-1875) és William Pullen (1813-1887) nyugat felől.

£20,000

REWARD

WILL BE GIVEN BY

Her Majesty's Government

TO ANY PARTY OR PARTIES, OF ANY COUNTRY, WHO SHALL RENDER EFFICIENT ASSISTANCE TO THE CREWS OF THE

DISCOVERY SHIPS

UNDER THE COMMAND OF

SIR JOHN FRANKLIN,

1.—To any Party or Parties who, in the judgment of the Board of Admiralty, shall discover and effectually relieve the Crews of Her Majesty's Ships "Erebus" and "Terror," the

£20,000.

OR

2.—To any Party or Parties who, in the judgment of the Board of Admiralty, shall discover and effectually relieve *any* of the Crews of Her Majesty's Ships "Erebus" and "Terror," or shall convey such intelligence as shall lead to the relief of such Crews or *any* of them, the Sum of

£10,000.

OR

3.—To any Party or Parties who, in the judgment of the Board of Admiralty, shall by virtue of his or their efforts first succeed in ascertaining their fate,

£10,000.

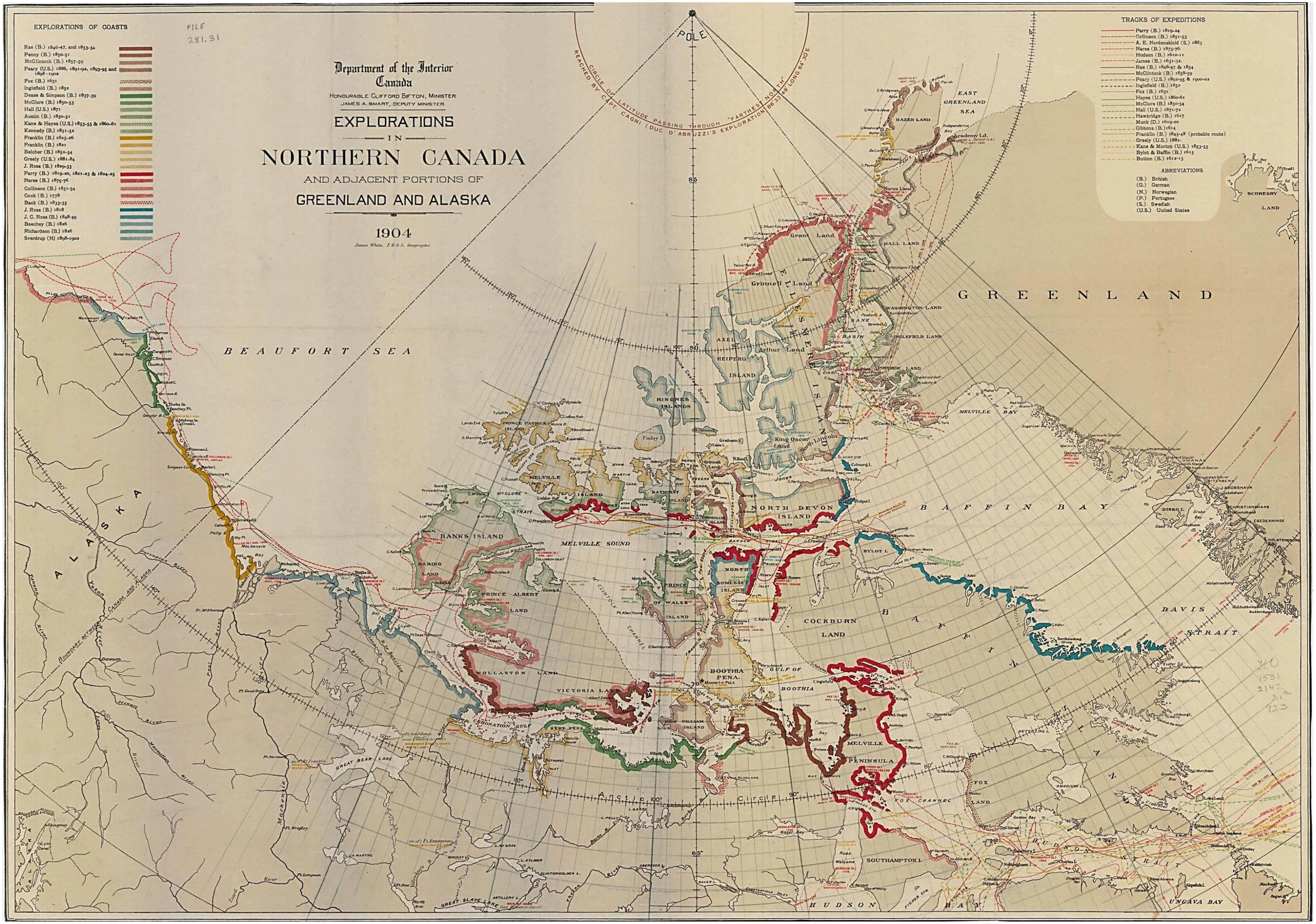
W. A. B. HAMILTON,

Secretary of the Admiralty.

Admiralty, March 7th, 1850.

100. (3—51)

FILE
281.31


Department of the Interior
Canada
HONOURABLE CLIFFORD SIFTON, MINISTER
JAMES A. SMART, DEPUTY MINISTER
EXPLORATIONS
IN
NORTHERN CANADA
AND ADJACENT PORTIONS OF
GREENLAND AND ALASKA
1904
James White, F.R.G.S. Geographer
EXPLORATIONS OF COASTS
Rae (B.) 1846-47, and 1853-54
Penny (B.) 1850-51
McClintock (B.) 1857-59
Peary (U.S.) 1886, 1891-92, 1893-95 and 1898-1902
Fox (B.) 1631
Inglefield (B.) 1852
Dease & Simpson (B.) 1837-39
McClure (B.) 1850-53
Hall (U.S.) 1871
Austin (B.) 1850-51
Kane & Hayes (U.S.) 1853-55 & 1860-61
Kennedy (B.) 1851-52
Franklin (B.) 1845-46
Franklin (B.) 1821
Belcher (B.) 1852-54
Greely (U.S.) 1881-84
J. Ross (B.) 1829-33
Parry (B.) 1819-20, 1821-23 & 1824-25
Nares (B.) 1875-76
Collinson (B.) 1851-54
Cook (B.) 1778
Back (B.) 1833-35
J. Ross (B.) 1818
J. C. Ross (B.) 1848-49
Beechey (B.) 1826
Richardson (B.) 1826
Sverdrup (N.) 1898-1902
TRACKS OF EXPEDITIONS
Parry (B.) 1819-24
Collinson (B.) 1851-53
A. E. Nordenskiöld (S.) 1883
Nares (B.) 1875-76
Hudson (B.) 1610-11
James (B.) 1631-32
Rae (B.) 1846-47 & 1854
McClintock (B.) 1858-59
Peary (U.S.) 1892-95 & 1900-02
Inglefield (B.) 1852
Fox (B.) 1631
Hayes (U.S.) 1860-61
McClure (B.) 1850-54
Hall (U.S.) 1871-72
Hawkridge (B.) 1617
Munk (D.) 1619-20
Gibbons (B.) 1614
Franklin (B.) 1845-48 (probable route)
Greely (U.S.) 1881
Kane & Morton (U.S.) 1853-55
Bylot & Baffin (B.) 1615
Button (B.) 1612-13
ABREVIATIONS
(B.) British
(G.) German
(N.) Norwegian
(P.) Portugese
(S.) Swedish
(U.S.) United States
POLE
CIRCLE OF LATITUDE PASSING THROUGH "FARTHEST NORTH" REACHED BY CAPT. CAGNI (DUC D'ABRUZZI'S EXPLORATION) 86°33'49" LONG 64°30'E.
BEAUFORT SEA
ALASKA
GREENLAND
EAST GREENLAND SEA
HAZEN LAND
Nares Land
Grant Land
HALL LAND
Grinnell Land
ELLESMERE ISLAND
WASHINGTON LAND
KANE BASIN
INGLEFIELD LAND
AXEL HEIBERG ISLAND
Arthur Land
PRINCE PATRICK ISLAND
BANKS ISLAND
MELVILLE ISLAND
MELVILLE SOUND
BATHURST ISLAND
NORTH DEVON ISLAND
King Oscar Land
North Lincoln Land
BAFFIN BAY
DISKO I.
SCORESBY LAND
DAVIS STRAIT
BYLOT I.
COCKBURN LAND
NORTH SOMERSET ISLAND
PRINCE OF WALES ISLAND
BOOTHIA PENA.
GULF OF BOOTHIA
MELVILLE PENINSULA
FOX LAND
FOX CHANNEL
SOUTHAMPTON I.
HUDSON STRAIT
HUDSON BAY
UNGAVA BAY
PRINCE ALBERT LAND
WOLLASTON LAND
VICTORIA LAND
CORONATION GULF
KENT PENA.
GREAT BEAR LAKE
GREAT SLAVE LAKE
Arctic Circle
Mackenzie River
Canada and Alaska
Boundary between

„Az Arktiszi Tanács (Arctic Council) a Sir John Franklin utáni keresést tervezi" Stephen Pearce festménye (1851). A képen balról jobbra: George Back (1796–1878), William Edward Parry (1790–1855), Edward Joseph Bird (1799–1881), James Clark Ross (1800–1862), Francis Beaufort (1774–1857), ifj. John Barrow (1808–1881), Edward Sabine (1788–1883), William Alexander Baillie Hamilton (1803–1881), John Richardson (1787–1865), Frederick William Beechey (1796–1856)

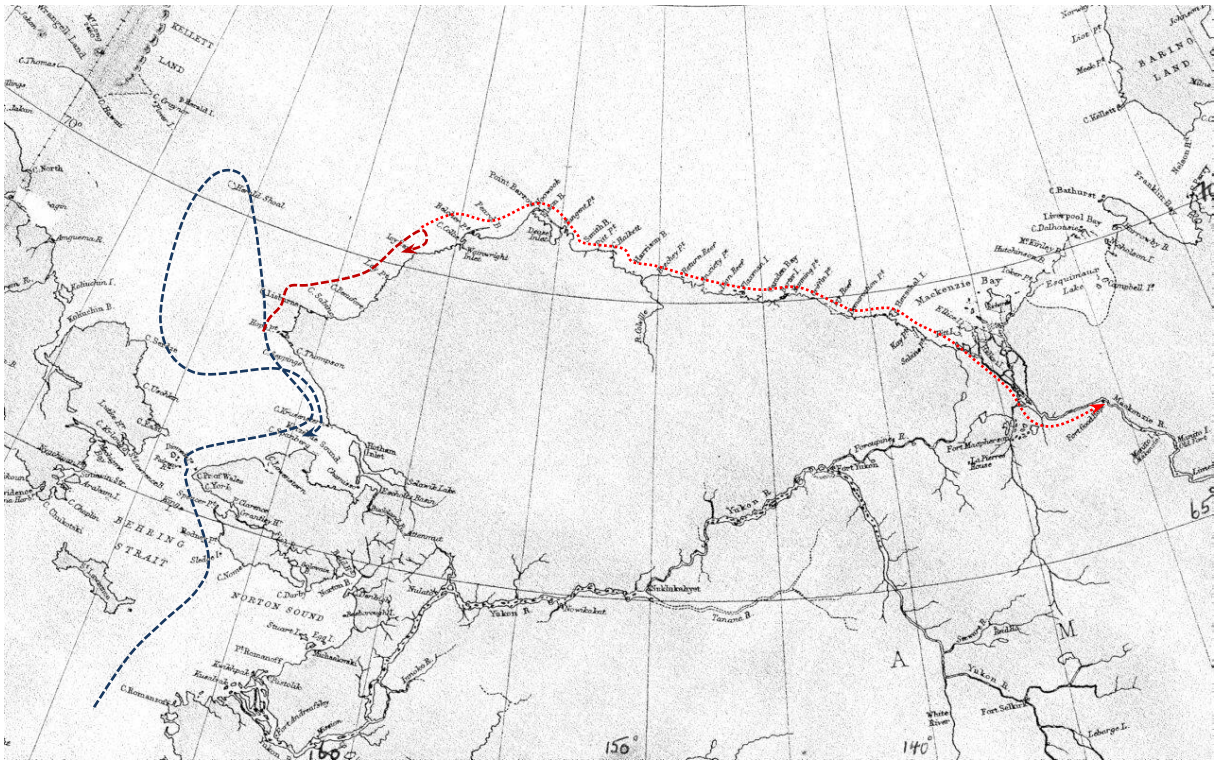
Rae és Richardson abból a feltevésből indult ki, hogy a Dease és Simpson 1837/39-es expedícióján a Dease-szorostól északra látott szárazföldek – a Wollaston- és a Viktória-föld – között talán csatorna húzódik, amely így teljes mértékben egybevágna Franklin utasításaival, hogy tudniillik a nyugati hosszúság 98. foka után a Barrow-szorostól délnyugatra haladjon. 1848. július 15-én értek a Nagy Rabszolga-tó partján álló Fort Resolution prémvadász telepre, ahonnan a McKenzie-folyó mentén haladva érték el a tengert. Átkelni azonban nem tudtak a rossz időjárás miatt (-51 °C-t mértek), így a Nagy Medve tóhoz tértek vissza áttelelni. 1849 folyamán a júliusban kezdődő rövid nyarat kihasználva igyekeztek újra átjutni a Wollaston-földre, mindhiába. Augusztus 23-án feladták és a Coppermine-folyó torkolatáig átvizsgálták az észak-kanadai partvonalat, majd felkészültek a Ross-expedícióval való egyesülésre. Semmit sem találtak és Ross sem érkezett meg, ezért visszafordultak, s Richardson 1849. november 6-án visszatért Londonba. Rae 1851. június 15-ig folytatta a kutatást, eredménytelenül.

Ross és McClintock az ENTERPRISE és az INVESTIGATOR hajókkal a Barrow-szoros déli partvonalát kutatta át. Az összetorlódó hatalmas jégtorlaszok miatt csak az Észak-Somerset-sziget északkeleti csúcsán lévő Port Leopoldig jutottak, ahol a hajók befagytak. 1849 tavaszán McClintok kutyaszánnal indult el a sziget felderítésére. Az északi partvonalat követve a Rennel-fok és a Walker-fok között sikeresen rábukkant a Peel-szorosra, ahonnan a sziget nyugati partjai mentén dél felé indult tovább. A szorost azonban olyan vastag, összefüggő jégtakaró borította, hogy arra a következtetésre jutott: Franklin semmiképpen sem mehetett arra, ezért visszafordult. A következő nyáron a hajók kiszabadultak, így megpróbáltak eljutni velük északra, a Wellington-csatornába, ám a jég ott is olyan torlaszokat emelt, hogy kénytelenek voltak visszatérni Angliába.

Kellett eredetileg Észak-Amerika nyugati partjait térképezte fel Guayacil és Vancouver között, amikor befutott a parancs, hogy HERALD nevű hajójával várja be a Honolulu felől érkező, William Pullen parancsnoksága alatt haladó PLOVER vitorlást, s együtt késedelem nélkül induljanak északra, az eltűnt Franklin expedíció nyomába.

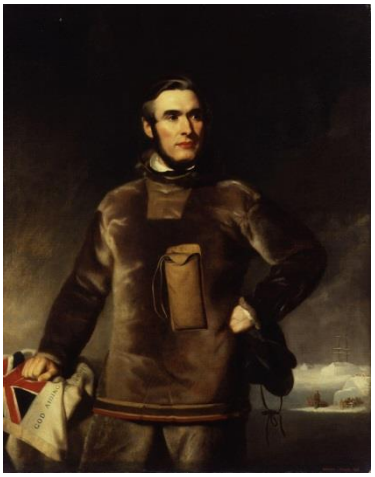
A hajók 1849. július 27-én a nyugat-alaszkai Kotzebue-öbölben találkoztak, ahonnan a HERALND megkísérelt behajózni a Csukcs-tengerre, ahol felfedezte a piciny Herald-szigetet, ám annál tovább nem juthatott. Kellett ezért 4 csónakot indított útnak 2 tiszttel és 22 tengerésszel, Pullen parancsnoksága alatt a McKenzie-folyó torkolatához, hogy egyesüljenek Richardson és Rae expedíciójával. A Jeges-foknál azonban olyan sűrű volt a jég, hogy a két legnagyobb csónakot Pullen visszafordította, s a maradék két kisebb bálnavadász-csónakkal és egy, a helyi inuitoktól vásárolt umiakkal folytatta az utazást 13 emberével.

Fent: Francis Leopold McClintock és Sir Henry Kellett portréja (Stephen Pearce, 1850-1886). Lent: A HERALD és a PLOVER találkozása.

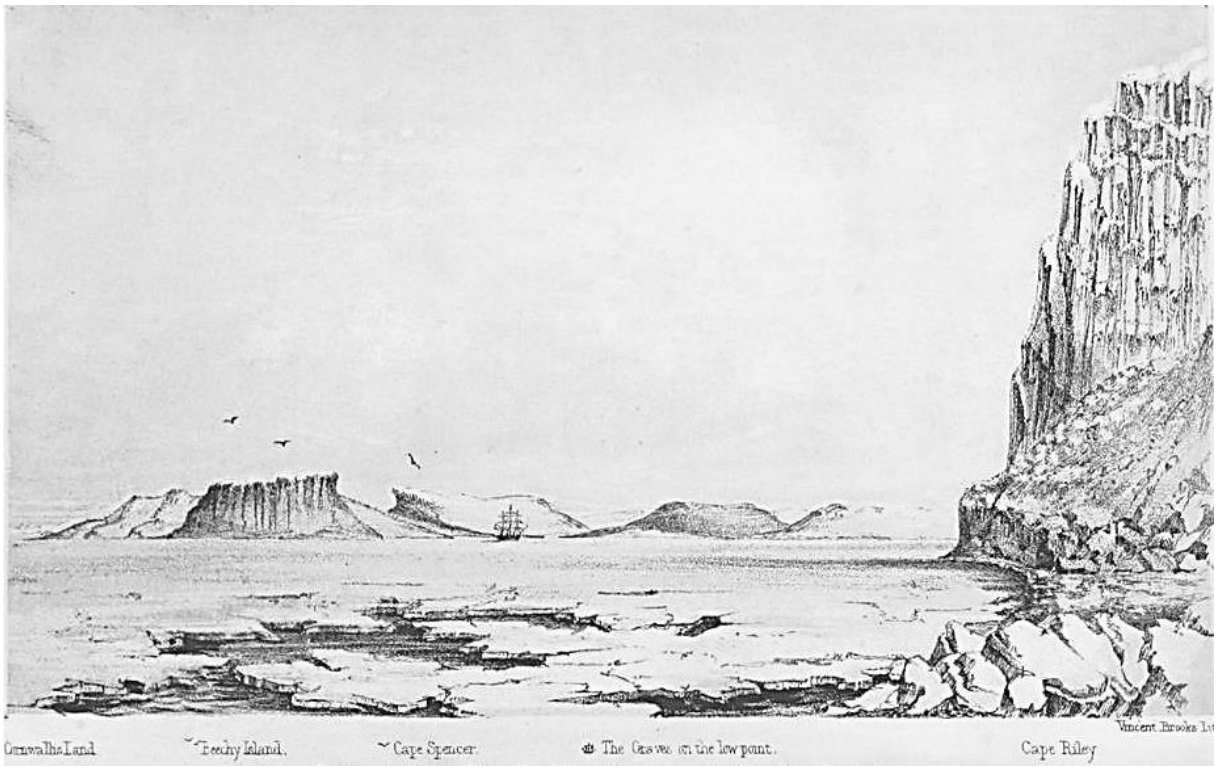


A Kellett-Pullen expedíció útvonala (Kellett kék, Pullen piros).

Szeptember 2-án sikeresen megérkezett a McKenzie-torkolatba, ezzel ő lett az első európai, aki megszakítás nélkül egyvégtében végighajózta az észak-alaszkai partokat. Októberben ért el Rae táborába, aki megjegyezte, hogy kivételesen szerencsések, amiért hajózható tengert találtak és így gyorsan haladhattak, különben – a sarki körülményekhez képest hiányos öltözékükben – halálra fagytak volna.
Pullen a tél folyamán új parancsot kapott az admiralitástól, amelyben a Viktória- és a Banks-föld felderítésére utasították. Emberei önként vállalták, hogy vele tartanak a kis csónakon, amelyet a TRY AGAIN ('Próbáld újra') névre kereszteltek. 1850-ben neki is vágott az útnak, le a McKenzie-folyón, de elérve a tengert azt tapasztalta, hogy átjárhatatlan mennyiségű tört jégtáblát halmozott egymásra a dél felé mozgó hatalmas jégár. Augusztus 15-ig próbált utat találni a jégben, mindhiába. Ekkor visszafordult, ám út közben még felfedezte a McKenzie-torkolatban fekvő parányi Pullen- és Hooper-szigeteket. A Nagy Rabszolga-tó nyugati partjától nem messze fekvő Fort Simpson telepen telelt át, s embereivel 1851-ben tért vissza Londonba.



Horatio Thomas Austin, William Penny és Sherard Osborn portréja (Stephen Pearce, 1850-1886).



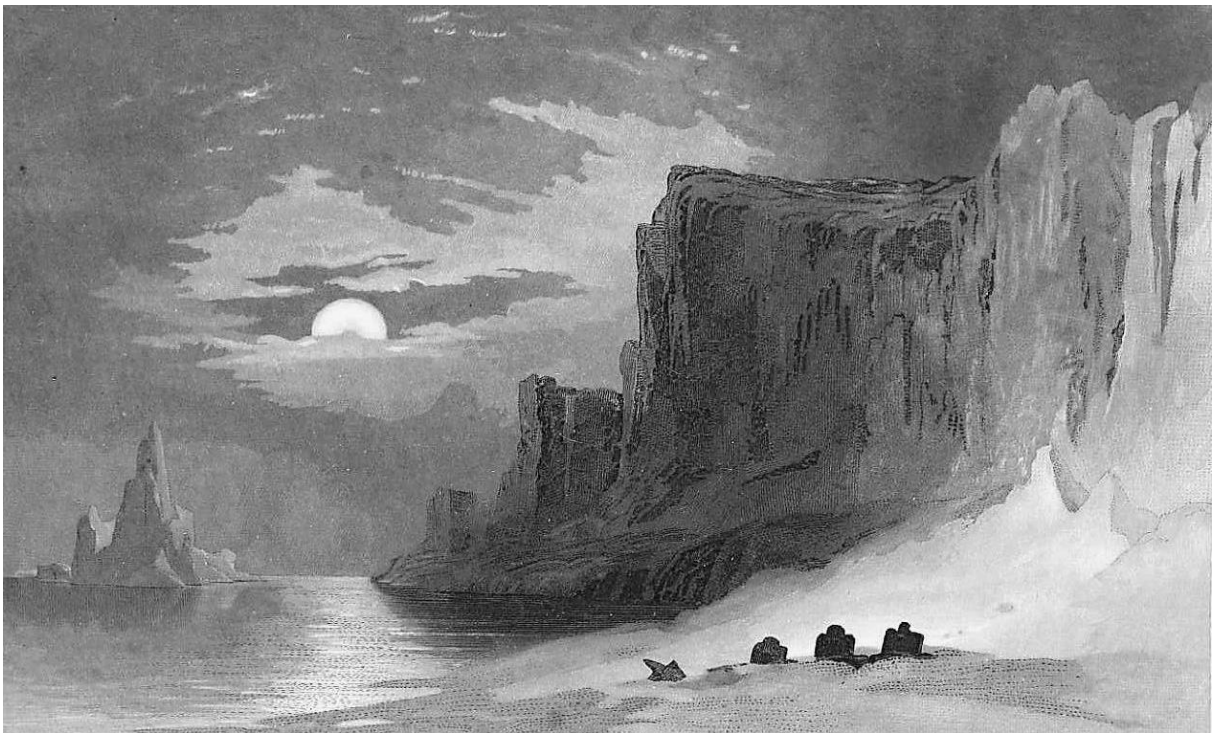
A Beechey-sziget (balra).

Az admiralitás nagy reményeket fűzött az expedíciókhoz – különösen Ross útjához –, ezért váratlan volt a kudarc. Az előrehaladás folyamatos hiányával szembesülve, s Lady Jane Franklin sürgetésére 1850. január 15-én újabb nagyszabású expedíció kiküldését határozták el, „*melynek kizárólagos feladata, hogy híreket szerezzen és segítséget nyújtson Sir John Franklinnek és társainak, nem pedig a tudományos vagy a földrajzi kutatást szolgálja*”.

A Franklin jelenlétére utaló első kézzelfogható jeleket végül ez, a Horatio Thomas Austin (1801-1865), Robert Le Mesurier McClure (1807-1873), Robert Collinson (1811-1883), William Penny (1809-1897) és Sherard Osborn (1822-1875) által vezetett, 1850/53-as expedíció találta meg, amely a RESOLUTE és a LADY FRANKLIN, valamint az INVESTIGATOR, az ENTERPRISE és a PIONEER hajókkal hatolt be az Északnyugati-átjáróba (a RESOLUTE, a LADY FRANKLIN és a PIONEER Austin, Penny és Osborn parancsnoksága alatt Ross 1849-es expedícióját követve kelet-, az INVESTIGATOR és az ENTERPRISE pedig McClure és Collinson parancsnoksága alatt nyugat felől).

Austin, Penny és Osborn a Wellington-csatorna déli bejáratánál fekvő apró Beechey-szigeten Franklin első táborának nyomára – szeneszsákokra, kötelekre és rengeteg konzervdobozra – bukkant. Felleltek még ács és puskaműves működésére utaló jeleket is, több használt ruhát, s végül három sírt: az 1846. január-április folyamán meghalt John Torrington (1826-1846), a TERROR főfűtője, Thomas Hartnell (1821-1846), matróz és William Braine (1814-1846) tengerészgyalogos földi maradványaival az EREBUS-ról.

Mivel hajóik 1850 októberében befagytak, kutyaszános különítményeket szerveztek, amelyek 1851 márciusáig felderítették a szomszédos területeket. Austin nyugat felé, a Griffith-, a Russel-, a Lowther- és a Byam Martin-szigetet, a Cornwallis-, a Bathurst- és a Melville-sziget déli-, Penny az északi területeket, a Wellington-szorost, Osborn pedig a Walesi herceg-sziget északi partvidékét térképezte fel. További nyomokat azonban nem találtak.

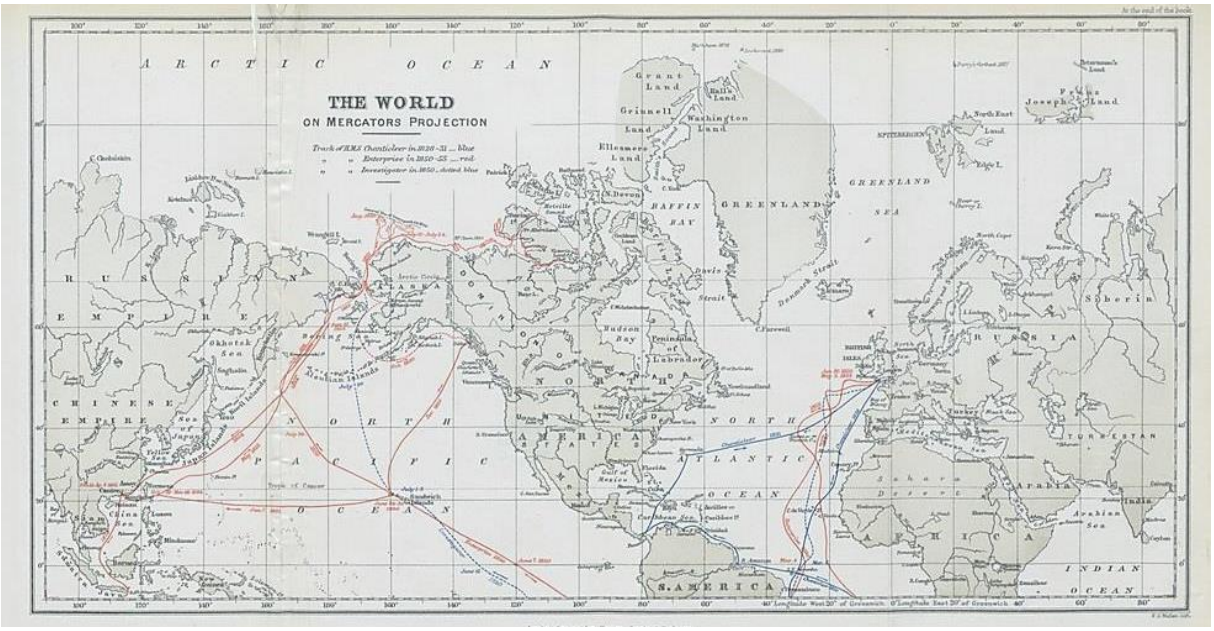


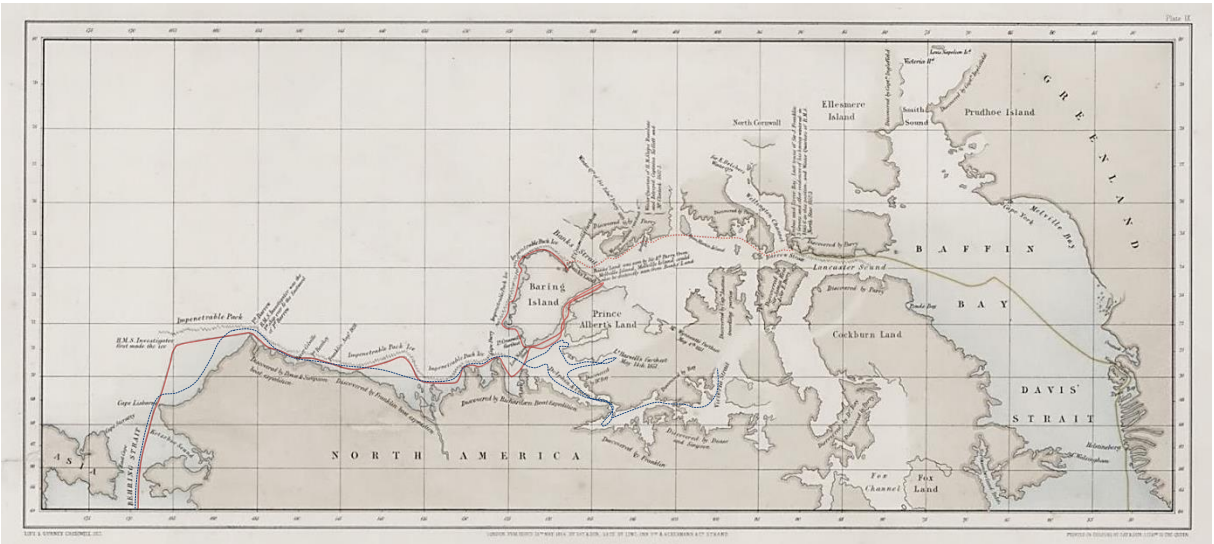
Az első sírok megtalálása a Beechey-szigeten

Ezalatt az INVESTIGATOR-t vezénylő McClure (aki Ross 1848/49-es útján, mint az ENTERPRISE hadnagya, járt már itt) a Csendes-óceán felől igyekezett a térségbe az ENTERPRISE kíséretében. A két hajó 1850. március 15-én kerülte meg a Horn-fokot, amikor is egy viharban szem elől tévesztették egymást. Az INVESTIGATOR július 20-án ért a sarkvidékre az alaszkai Lisburne-fok közelében, ahol McClure elhatározta, hogy nem vár az ENTERPRISE érkezésére, hanem egyedül vág neki az átjárónak. Augusztus 2-án az északi szélesség 72° 1'-nél észlelték az első jégmezőket, majd megkerülték a Barrow-fokot. Addig ekkora hajó még nem járt ezeken a vizeken. Az ENTERPRISE két héttel később ért a fokhoz, de akkor már

Robert Le Mesurier McClure és Robert Collinson portréja (Stephen Pearce, 1850-1886).

erős jégképződést tapasztalt, ami nagyon megnehezítette a dolgát. Jégzátonyra futott és vissza kellett fordulnia javításra. Csak a következő évben térhetett vissza. A két hajó ettől kezdve nem látta egymást, lényegében külön úton jártak. McClure augusztus 19-én kapcsolatba lépett a kontinensen lévő Warren-fok közelében élő inuitokkal, akik beszámoltak neki egy fehér ember haláláról. Ám később kiderült, hogy a történetnek nincs köze Franklin expedíciójához, a halott John Richardson 1848/49-es szárazföldi expedíciójának egyik tagja volt. Az INVESTIGATOR 1850. szeptember 1-én ért a Bathurst-fok és a Parry-fok közötti Franklin-öbölbe, ahol 5-ig maradt. Innen észak felé indulva 7-én szárazföldet pillantottak meg, amelyet – nem tudva, hogy a Parry által 1819/21-ben felfedezett Banks-föld déli partján járnak – Bering-szigetnek neveztek el. A sziget Nelson-foknak nevezett déli csücskétől északkeletre tartva szeptember 10-én egy csatornát fedeztek fel, amelyet az északi szélesség 73° 10'-éig követhettek, mielőtt jégbe fagytak volna. A Walesi hercegcsatorna névre keresztelt vízi útnak a jégbe fagyott hajóhoz közeli északi kapuját Investigator-szorosnak nevezték el, majd felkészültek a télre: leszerelték és téliesítették a hajót, a megromlott élelmiszert öt frissen levadászott pézsmatulok húsával helyettesítették. McClure 7 tengerész kíséretében szánkón indult útnak az addigi megfigyelések pontosítására október 21-én. Tíz nap múlva tért vissza a bizonyossággal: „*Az a vízfelület, amelyen most vagyunk, kapcsolatban áll a Barrow-szorossal az északi szélesség 73° 31' és a nyugati hosszúság 114° 39'-énél, ami az Atlanti- és a Csendes-óceán közötti Északnyugati-átjáró létezését bizonyítja*".

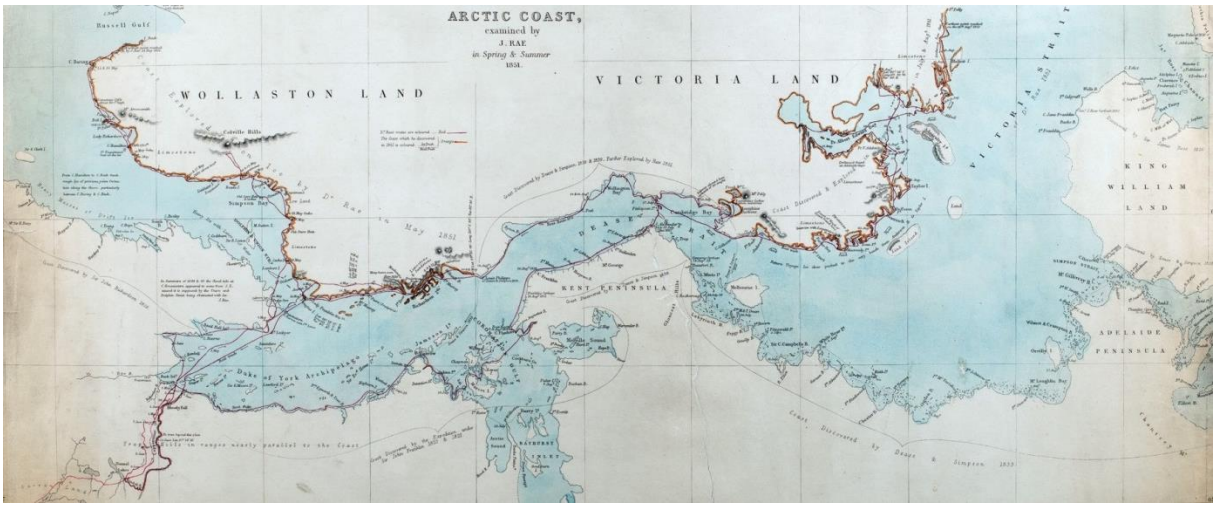




A McClure-Collinson expedíció útvonala (fent) és az Északnyugati-átjáróban megtett utazás (lent).

A Banks-föld és a Melville-sziget közötti átjáró, a Banks- (ma McClure-) szoros.

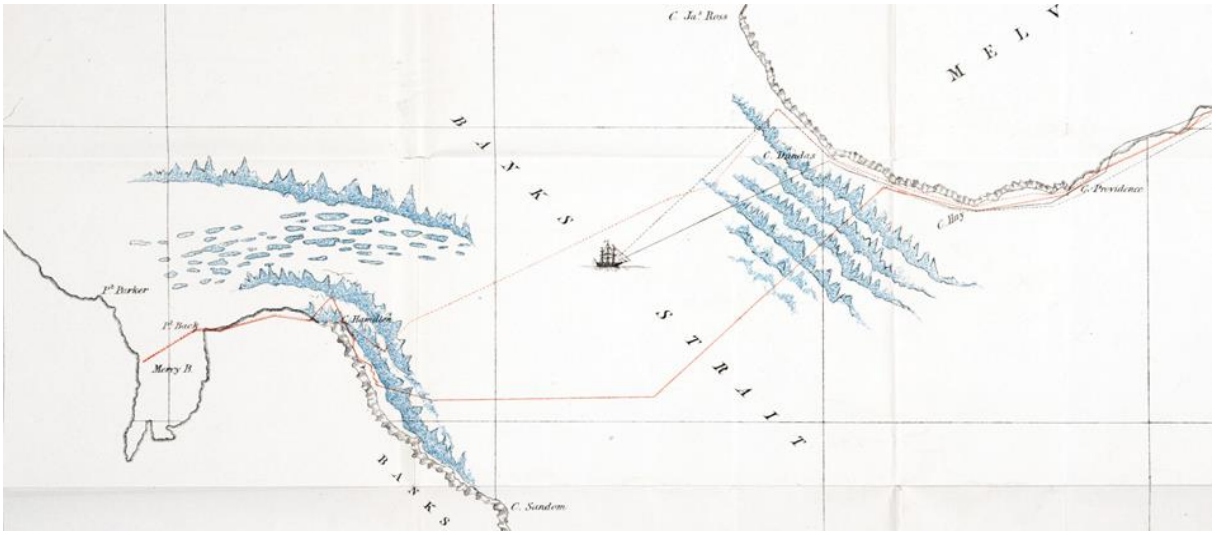
A Banks-föld egyik 180 m-es magaslatáról körbetekintve a Melville-sziget és a Banks-föld között is átjárót észlelt, amelyet jégmentesnek látott. Ezt a Banks-szoros névre keresztelte (ma McClure-szorosnak hívják). November 11-én beköszöntött a tél, s a nap csak 83 napos sötétség után, 1851. február 3-án kelt fel újra. A kiküldött kutyaszános csapatok kiderítették, hogy a Banks-föld sziget, s azonosították annak pontos kiterjedését, a Walesi herceg-szoros délkeleti oldalára – a Viktória-szigetre – küldött csapatok pedig május 14-én alig 74 km-re jártak attól a ponttól, ahol tíz nappal később John Rae elérte a saját utazásának legészaknyugatibb pontját. Elkerülték egymást… Július 14-én az INVESTIGATOR kiszabadult a jég fogságából. Az északról dél felé áramló úszó jéggel azonban – motor és hajócsavar híján – nem tudtak szembeszállni, pedig a Mellville-sziget alig 83 km-re volt csupán. McClure ezért elhatározta, hogy délről megkerüli a Banks-földet és annak nyugati oldalán igyekszik elérni a Banks-szorost, ahol a nyílt vizet látta. Az INVESTIGATOR sikeresen megkerülte a szigetet, azonban 1851. szeptember 24-én újra jégbe fagyott, s többé nem is szabadult ki.



John Rae 1849/51-es expedíciójának útvonala a Wollaston-földi északnyugati végponttal.

Az összetorlódó jég által felemelt és összeroppantott INVESTIGATOR. (Samuel Gurney Cresswell, 1827-1867, festménye).

A második áttelelés során, 1852. április végén a legénységen a skorbut jeleit tapasztalták. McClure ezért szánkóval igyekezett átkelni a Melville-szigetre, ahol azt remélte, hogy Austin embereivel találkozhat, ám csak az általuk 1851-ben írt, s az Edward Parry által 1819/21-ben emelt kőrakás alá rejtett üzeneteket találta meg… Elhelyezték a saját üzeneteiket, majd visszatértek, s felkészültek a hajó elhagyására. McClure az erősebbeket egy kelet felé tartó útra osztotta be, a gyengébbeket pedig délre, a McKenzie-folyó torkolatához kívánta küldeni, hogy ott a Hudson-öböl Társaság prémvadászaitól kérjenek segítséget. 1852 kemény tele azonban elhalasztotta a tervek végrehajtását. 1853. április 5-én meghalt a személyzet első tagja, John Boyle. Másnap, miközben a sírját ásták, egy, a tenger felől közeledő alakra lettek figyelmesek: Bedford Pim hadnagy volt az, az 1852-ben a sarkvidékre Sir Edward Belcher (1799-1877) vezetésével visszatért H.M.S. RESOLUTE fedélzetéről, aki az előző évben a Melville-szigeten hagyott üzenetük útmutatását követve talált rájuk. Megmenekültek.



Bedford Pim hadnagy szánkós különítményének útja a Melville szigettől a Banks-földig.

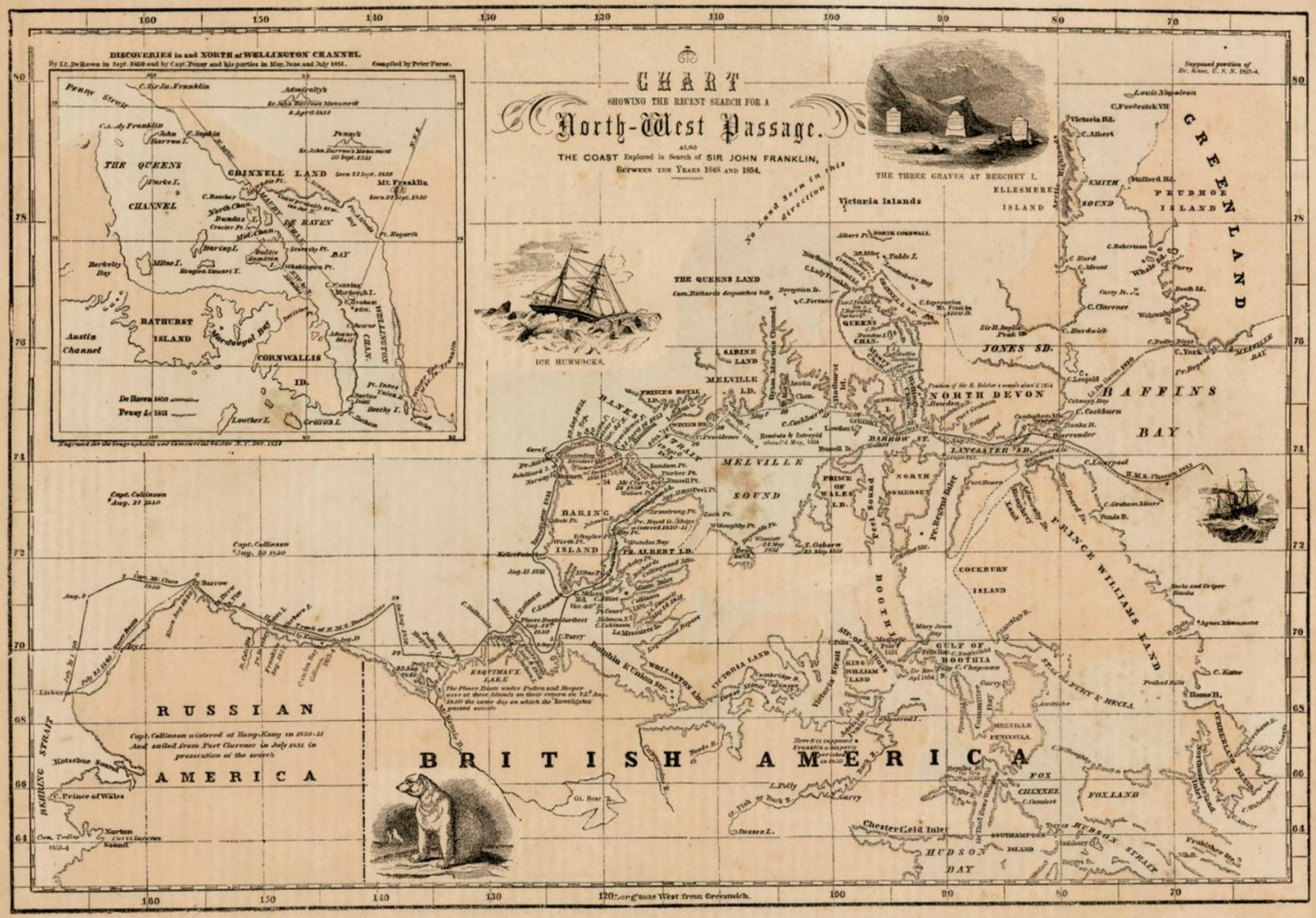


CHART
SHOWING THE RECENT SEARCH FOR A
North-West Passage.
ALSO
THE COAST Explored in Search of SIR JOHN FRANKLIN,
BETWEEN THE YEARS 1848 AND 1854.
DISCOVERIES in and NORTH of WELLINGTON CHANNEL
By Lt. De Haven in Sept. 1850 and by Capt. Penny and his parties in May, June and July 1851.
Compiled by Peter Force.
THE THREE GRAVES AT BEECHEY I.
ICE HUMMOCKS.
GREENLAND
RUSSIAN AMERICA
BRITISH AMERICA
BAFFINS BAY
JONES SD.
NORTH DEVON
LANCASTER SD.
PRINCE WILLIAMS LAND
PRUDHOE ISLAND
SMITH SOUND
ELLESMERE ISLAND
Victoria Islands
THE QUEENS LAND
MELVILLE SOUND
BANKS LAND
BARING ISLAND
PR. ALBERT LD.
BOOTHIA
GULF OF BOOTHIA
COCKBURN ISLAND
FOX LAND
HUDSON BAY
Chesterfield Inlet
SOUTHAMPTON ISLAND
ESQUIMAUX LAKE
Dolphin & Union Str.
Longitude West from Greenwich.

Több részletben, szánkókon, gyalogosan érték el a RESOULTE horgonyzóhelyét, s 1854. október 6-án érkeztek meg a London melletti Ramsgate-be. McClure expedíciója négy évig és tíz hónapig volt távol, egy hajót és 5 embert vesztett. Mint minden hajóját elvesztő tisztet, őt is katonai törvényszék elé idézték, de semmilyen elmarasztalásban nem részesült. Ellenkezőleg: bejelentették, hogy ő az első ember, aki, bár gyalogosan, de áthaladt az Északnyugati-átjárón. A sors fintora, hogy a Franklint keresők találták meg azt, amit Franklin keresett…

A földrajzi felfedezés tehát megtörtént, Franklinról azonban továbbra sem volt semmi hír… Az ENTERPRISE csak 1851-ben térhetett vissza a térségbe. Augusztus 29-én nyílt vizet pillantott meg, amely északkeletre vezetett. Ez volt a Walesi herceg-szoros. Collinson rögtön arra gondolt, hogy megtalálta az Északnyugati-átjárót, de amikor behajózott a szorosba, annak keleti partján, egy kis dombon zászlórudat pillantott meg. Partra szállt, s megvizsgálta, amikor is kiderült, hogy a rudat McClure emelte, s az ott elhelyezett üzenet az is elárulta, hogy McClure itt töltötte az előző telet. Collinson szintén át akart jutni a szoroson, de csak alig valamivel sikerült tovább jutnia, mint McClure-nak egy évvel azelőtt. Visszafordult, s újabb üzenetet talált egy parti kőrakás alatt, amely arról tudósított, hogy alig 18 nappal korábban McClure is itt járt, ám a Banks-föld körülhajózására vonatkozó szándékát nem említette.

A telet a Viktória-sziget északnyugati partján lévő Minto-öbölben töltötte, majd 1852. augusztus 5-én kiszabadulva a jég fogságából, délnyugatra hajózott a sziget partjait követve a Koronázási-öbölbe (Coronation Gulf). Ez volt a legkeletibb pont, amelyet egy, a Bering-szoros felől érkező hajó a sarki tengeren addig elért. 1853-ban sikerült eljutnia a Pelly-fokhoz, a sziget legkeletibb pontjára. Itt egy inuit vadász térképet rajzolt neki a keletebbre fekvő szomszédos területekről, amelyen egy hajó pozícióját is feltűntette. Ha Collinson nem hagyja figyelmen kívül ezt a fontos jelzést, vagy ha jobbak a tolmácsai, szánkós kutatócsapatot kellett volna küldenie az értesülés kivizsgálására, s akkor talán még megtalálhatta volna Franklin néhány életben maradt emberét, már, ha életben volt még akkor közülük bárki is. Nem így tett. Felszedte a horgonyt és visszatért a Bering-szoroshoz, amelyen keresztül hajójával együtt elhagyta a sarkvidéket…

William Kennedy és Joseph René Bellot portréja.

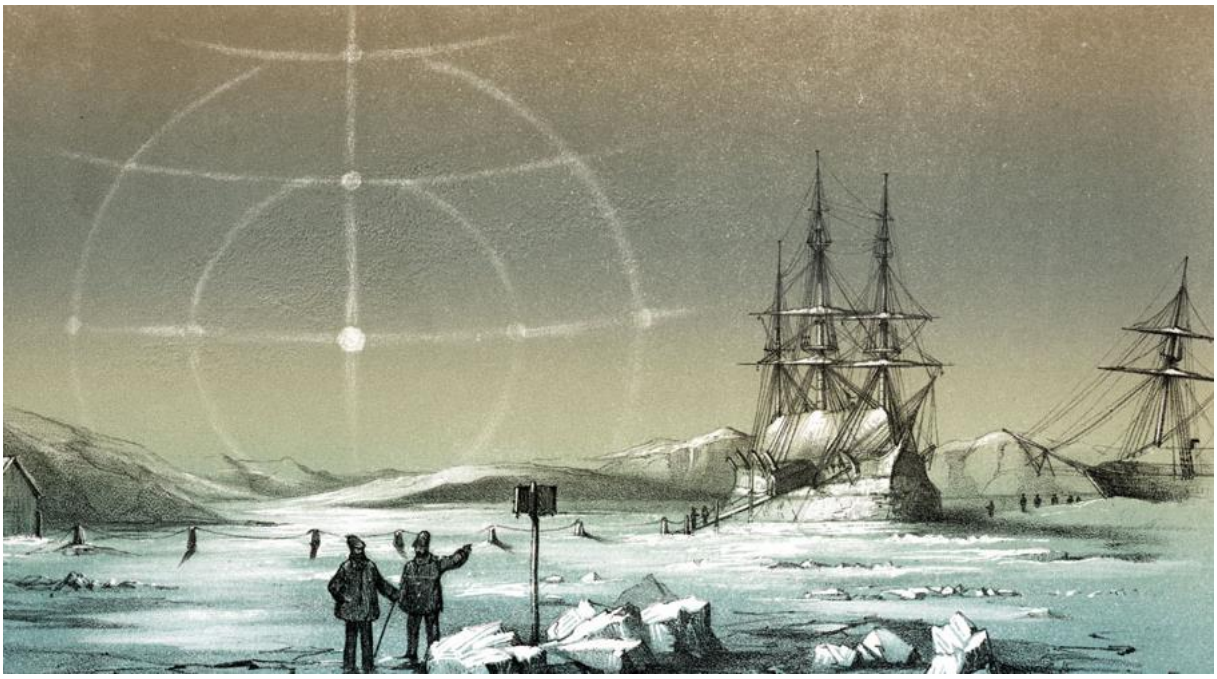
Közben – az admiralitás erőfeszítéseit elégtelennek tartva – Lady Jane Franklin maga is rengeteg pénzt költött különböző kutatócsoportok finanszírozására. Még nevelt lánya, Franklin első házasságából származó gyermeke, Eleanor örökségének egy részét is erre a célra használta fel. Eleanor azonban hét év elteltével minden reményt feladott és Philip Gell, egy vidéki pap felesége lett. Mivel Franklin vagyonának a leánya volt az örököse, Lady Franklin csak életjáradékot kapott, ezért a saját apjához fordult, aki azonban – felismerve, hogy lánya mindent eltűnt férje felkutatására költene – az unokája javára kizárta őt az örökségből. Lady Jane Franklin mégis felszerelte a PRINCE ALBERT nevű vitorlást és 1851-ben és William Kennedy (1814-1890), Alexander Kennedy Ibister testvére parancsnoksága alatt és Joseph René Bellot (1826-1853), a francia haditengerészet alhadnagya kíséretében útnak indította. 1852 októberében tértek vissza – anélkül, hogy egyetlen embert is vesztettek volna (Kennedy okosan annyi túlélési technikát elsajátított az inuitoktól, amennyit csak tudott) – de Franklin nyomát nem találták meg. Észak-Somerset partjait szánnal körüljárva 1 800 km-t tettek meg. Útjuk során felfedezték egyebek közt a Bellot-csatornát, bizonyítva ezzel Észak-Somerset sziget jellegét.

Az admiralitás 1852/54 között indította a legnagyobb, egyben az utolsó expedícióját Sir John Franklin elveszett expedíciójának felkutatására Sir Edward Belcher parancsnoksága alatt. A RESOLUTE (Henry Kellett), az ASSISTANCE (Edward Belcher) és a NORTH STAR (William Pullen) vitorlások, valamint a PIONEER (Sherard Osborn) és az INTREPID (Leopold McClintock) gőzösök indultak el a Wellington-csatorna (ASSISTANCE és PIONEER) és a Melville-sziget (RESOLUTE és INTREPID) átkutatására, míg a NORTH STAR bázishajóként a Beechey-szigeten maradt (a legénység a McLELLAN bálnavadász hajó roncsaiból felépítette a Northumberland Házat, amelynek maradványai ma is láthatók a szigeten). Belcher, Austin és Penny 1850/51-es expedíciójának eredményei (Franklin Beechey-szigeti táborhelyének megtalálása) alapján úgy gondolta, hogy a Wellington-csatornában kell keresni az elveszett expedíciót, Kellett pedig Collinson és McClure után is kutatott a Melville-szigetnél (Parry 1819/21-es útja óta ezek voltak az első európai hajók ezen a távoli vidéken). Az expedíció számára a PHOENIX segédhajó (Edward Inglefield) szállított utánpótlást Angliából a Beechey-szigetre 1853/54 folyamán. Joseph René Bellot – akinek a PRINCE ALBERT tengerészeivel szánkón megtett útja általános elismerést keltett – szintén a legénység tagja volt (1853 augusztusában vesztette életét, amikor két társával együtt útnak indult a jégmezőn, hogy kapcsolatot létesítsen Belcher-rel, ám hirtelenmegnyílt alattuk a jég és elnyelte őket).

Edward Belcher és Sherard Osborn portréi (Stephen Pearce, 1850-1886)

A RESOLUTE és az INTREPID elhalad egy jéghegy mellett.

Az expedíció hajói mind befagytak, ezért szánokkal folytatták a kutatást. Belcher felfedezte a Penny-szoroson túli területeket, a Devon sziget északnyugati partjait, a Belcher-csatornát, a Bathurst-sziget északi és a Melville-sziget északkeleti partvonalát. Kellett és McClintock pedig feltérképezte a Melville-sziget többi részét, továbbá felfedezte és feltérképezte az attól északnyugatra fekvő Patrick herceg-szigetet és megmentette McClure kapitány Banks-szigeten rekedt legénységét, amelyet a PHOENIX szállított vissza Angliába. Franklinnak azonban nyomát sem találták. Mi több: Belcher 1854 áprilisában Kellett és McClintock kapitányt befagyott hajóik elhagyásra és a NORTH STAR-hoz való visszatérésre utasította, július végén pedig ő maga és Osborn kapitány is ugyanígy cselekedett.



A RESOLUTE és az INTREPID a befagyott tengeren.

Angliába történt visszatérésük után Belchert hadbíróság elé állították, mivel úgy gondolták, hogy túlságosan korán hagyta el a hajókat. Ezt alátámasztotta, hogy az elhagyott RESOLUTE 1855. szeptember 10-én kiszabadult a jég szorításából és sodródni kezdett. A GEORGE HENRY amerikai bálnavadászhajó talált rá, a Baffin-sziget partjainál, 1 900 km-re délkeletre attól a ponttól, ahol elhagyták. Az amerikai kormány 1856. december 16-án visszaszolgáltatta a hajót Nagy-Britanniának, amit Viktória királynő azzal köszönt meg, hogy a hajó 1879-es lebontása után a testét alkotó tölgyfából három íróasztalt készíttetett, amelyek közül az egyiket az Egyesült Államok Elnökének ajándékozta. Az ún.: Resolute-asztalt azóta több elnök is használta az ovális irodában (a legutóbb éppen Barack Obama). Belchert – bár nem ítélték el – soha többé nem engedték hajóra.

A jégbe fagyott RESOLUTE és az INTREPID (fent) és a hajók evakuálása (lent).

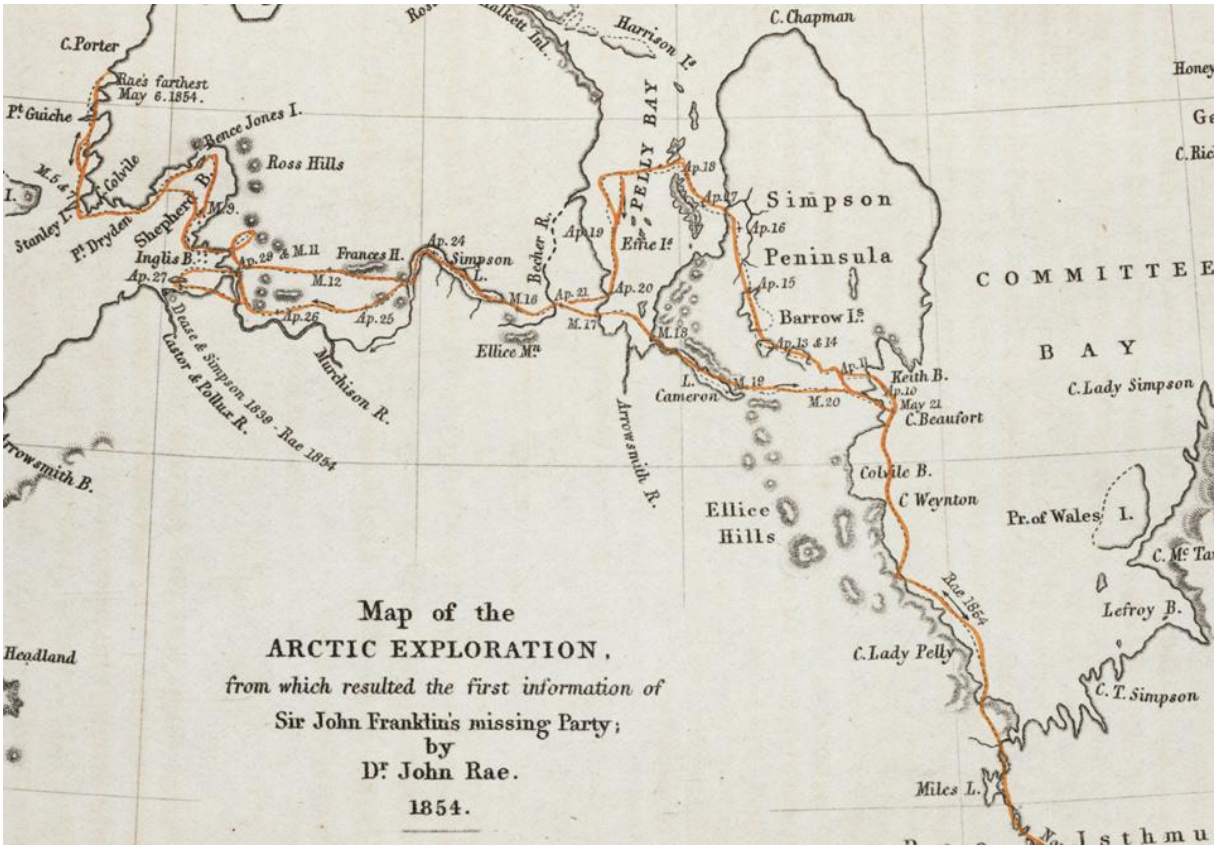
A Viktória királynő által ajándékba adott Resolute-asztal a Fehér ház Ovális irodájában Ronald Reagan elnöksége idején.

Az admiralitás egészen eddig meg volt győződve arról, hogy a Walker-foktól délre nincs mit keresni. Rae és Richardson 1848/51-es, Ross és McClintock 1848/49-es, Kellett és Pullen 1848/51-es, Austin, McClure, Collinson és Penny 1850/53-as expedícióit abból a téves feltevésből kiindulva küldték ki, hogy Franklin a Walker-fok elérése után nyugat felé haladt tovább a Parry-csatornában (akkori nevén Melville-öbölben). Amikor ott nem találták meg, Belcher, Osborn, Kellett, McClintock és Pullen 1852/54-es expedícióját északra, a Wellington-csatornába küldtek azon az alapon, hogy Franklin nyomát a csatorna bejáratánál fekvő Beechey-szigeten sikerült megtalálni. Vagyis továbbra is figyelmen kívül hagyták Richard King 1847-es érveit, amelyek amellett szóltak, hogy Franklint a Nagy Hal-folyó torkolatvidékén kell keresni. Újabb hosszú évek teltek el eredménytelen kutatással, mire belátták, hogy nincs más lehetőség. Ám akkorra annak a lehetősége, hogy még életben találhatnak valakit, a minimálisra csökkent…

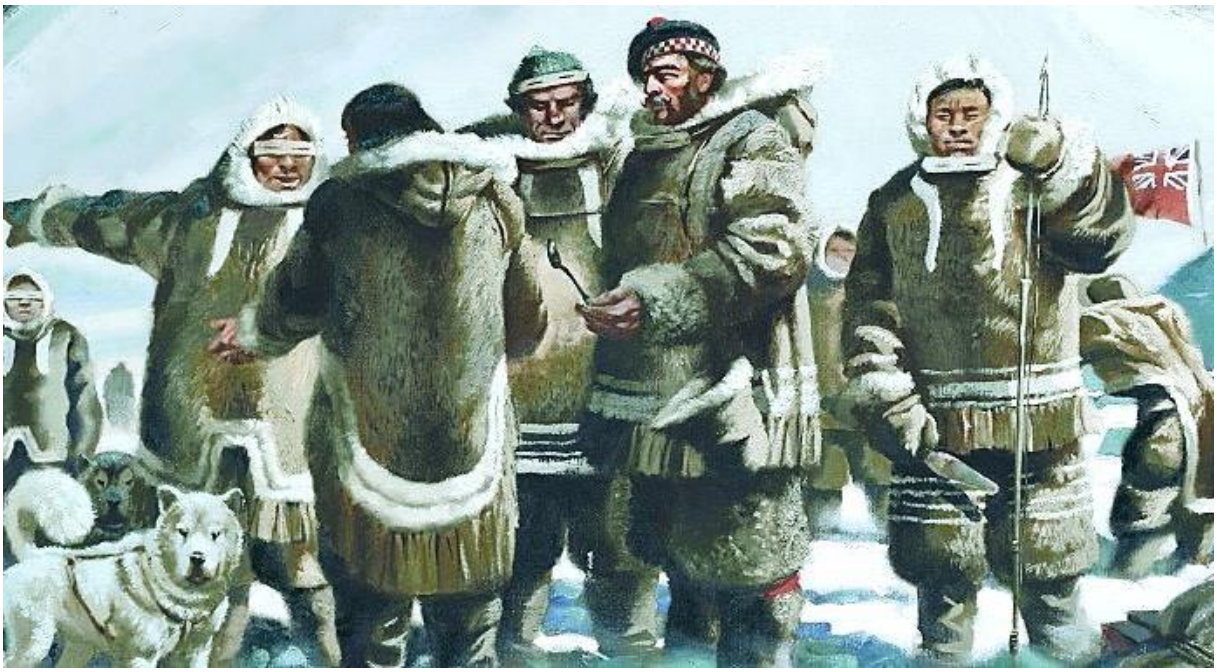
Az admiralitás nem akart újra kockáztatni, mivel úgy látta, hogy emberi élet megmentésre már nincs remény, ezért hallani sem akart többé a Franklin-ügyről. Lady Franklin azonban nem hagyta annyiban. Mivel a 1852-ben a PRINCE ALBERT semmit sem talált, Lady Franklin 1853-ban újabb hajót indított, a Van Diemen föld polgárainak egykori kormányzójuk iránti tiszteletből felajánlott 1 671 fontos támogatásából. Az ISABEL a haditengerészet kétárbocos brigantinja volt, amelybe gőzgépet is szereltek. A hajó parancsnoka ismét William Kennedy lett, aki ezúttal a Bering-szoros felől kísérelte meg a sarki tengeren való átkelést. Legénysége azonban Valparaisoban fellázadt ellene, arra hivatkozva, hogy a hajó túl kicsi egy ilyen expedícióhoz. Kikötöttek, s a legénység szétszéledt, Kennedy pedig két éven keresztül ingázott a dél-amerikai partokon, abban a reményben, hogy új legénységet fogadhat, mindhiába. 1855-ben visszatért Angliába.

Közben John Rae is új expedíciót szervezett a Boothia-félsziget kontinenssel való kapcsolatának felderítésére, a Hudson-öböl és a sarki tenger közötti partvonal utolsó fehér foltjának tisztázására 1853/54 között. 1853. június 13-án indult a Hudson-öböl délnyugati partján fekvő York Factory telepről, s június 24-én ért a Chesterfield-öbölhöz, amelyben egy addig ismeretlen folyót talált. Azt követte északnyugatra csaknem 390 km-nyit, míg végül túl keskeny lett ahhoz, hogy továbbhaladjon rajta. Mivel már benne járt az évben, nem maradt elég ideje ahhoz, hogy még a tél beállta előtt a szárazföldön átvontassa csónakját a sarki tengerig, ezért visszatért a Hudson-öböl partján, a Repulse-öbölben 1846/47-es expedíciója során használt táborába, s ott telelt át. 1854. március 31-én hagyta el az öböl vizeit, s az általa 1846/47-ben felderített mintegy 90 km széles Rae-földszoroson átkelve ért a Boothia-öbölbe, az ahhoz csatlakozó Bizottság-öbölben (Comittee-bay), ahonnan a tengert borító jégmezőn, a part mentén haladt tovább északnyugatra. A Keith-öbölből kiindulva átvágott a Simpson-félszigeten, s a Pelly-öbölbe érve inuitokkal találkozott.

Egyikük egy arany sapkaszalagot viselt, amely valaha egy brit haditengerész egyenruháját díszítette. Rae megkérdezte, hogy hol szerezte, mire azt a választ kapta, hogy 10-12 napi járásra onnét, azon a helyen, ahol kb. 35 'kob-lu-na' (fehér ember) halt éhen. Rae azonnal megvásárolta a sapkaszalagot és felajánlotta, hogy megvesz minden hasonló holmit, majd a Simpson-tó és a Murchison-folyó mentén nyugat felé tartva nekivágott a szárazföldnek. 1854. április 27-én elérte a Murchison torkolatát, ahol fagyott tengert talált. Mivel néhány mérföldnyire nyugatra megtalálta Dease és Simpson 1837/39-es útjának legkeletibb pontját, úgy döntött, hogy észak felé indul tovább a Bellott-szorosig, hogy ezzel végre berajzolja a Berring-szoros és a Hudson-öböl között még hiányzó utolsó partszakaszt is a térképre. Ugyan csak a de la Guiche-fokig jutott, amelyet május 6-án ért el (így még vagy 240 km-nyi partszakasz feltérképezetlen maradt Ross 1829/33-as utazásának északi végpontja és a Bellot-szoros között), ez a pont azonban már rajta volt Ross 1829/33-as térképén, s mivel a partvonal innen északnak tartott, bebizonyosodott, hogy a Vilmos király-föld önálló sziget, amely nem kapcsolódik a Boothia-félszigethez. A két szárazföld közötti tengerrészt ekkor Rae-szorosnak nevezte el.



John Rae 1853/54-es expedíciójának útvonala.



John Rae a relikviákat felajánló eszkimók között.

Mivel csak két társa volt az úton, úgy döntött, hogy visszafordul. Május 26-án ért vissza a Repulse-öbölbe, ahol néhány inuit család várt rá, akik azért érkeztek, hogy korábbi kérésének megfelelően európai használati tárgyakat cseréljenek vele. Azt mondták, hogy négy téllel azelőtt más inuitok 40 kob-lu-nával találkoztak, akik egy csónakot vonszoltak magukkal dél felé. A vezetőjük egy magas és erőteljes testalkatú ember volt, távcsővel. Gesztusokkal kommunikáltak, s elmondták, hogy a hajóikat összeroppantotta a jég, ezért délre tartanak, remélve, hogy elejthetnek néhány rénszarvast. Amikor a következő tavasszal az inuitok visszatértek, 30 tetemet találtak a szárazföldön, s további 5-öt egy szigeten, egyeseket sátrakban, másokat kint, ismét másokat egy felfordult csónak alatt. A csónak mellett a kannibalizmus nyomait is felfedezték (egy csizmát, amelyben emberhúst főztek, s több csöves csontot, amelyet jól láthatóan azért törtek ketté, hogy hozzáférhessenek a velőhöz). Rae több fontos tárgyat is megszerzett: Franklin Hannover-rendjelét, egy ezüst tálat, amelybe a „Sir John Franklin, K.H.C." feliratot gravírozták, húsz ezüst kanalat és villát a két hajó tisztjeinek, köztük Gore, Le Vesconte, Fairholme, Couch és Goodsir monogramjaival, számos összetört puskát, órákat, iránytűket, távcsöveket, és egy mellényt, Des Voeux, az EREBUS első tisztjének monogramjával. Az inuitok szerint ezek mind a felfordult csónakból származtak. E fontos bizonyítékokkal a birtokában Rae úgy döntött, hogy nem folytatja az expedíciót, hanem olyan hamar Angliába indul, amilyen hamar a jég olvadása megengedi. 1854. augusztus 4-én hagyta el a Repulse-öblöt, ám Angliában a krími háború (1853-1856) veszteséglistái nagyobb érdeklődést keltettek, mint egy 7 éve eltűnt expedíció maradványai. Az admiralitás mindazonáltal kifizette a maradványok megtalálóinak felajánlott 10 000 fontot, s a Hudson-öböl Társaságot a terület ismételt átkutatására utasította.

Ennek nyomán James Anderson, a társaság főügynöke, a Nagy Hal-folyó mentén északra indult (elsőként azóta, hogy Richard King ezt a javaslatot tette 1847-ben), s evezőket, szerszámokat és egy törött hajópalánkot talált a TERROR névvel a Montréal-szigeten 1855-ben, sőt még Lady Fraklin ajándéka, egy ostábla is előkerült. Mivel az admiralitás már csak tehertételnek érezte az ügyet, Rae bizonyítékai alapján le is zárta azt, s Franklint törölték a flotta aktív tisztjeinek névsorából. Lady Franklin tiltakozott. Szerinte a fellelt tárgyak legfeljebb azt bizonyítják, hogy a hajókat elhagyták, semmi többet, elvégre az eszkimók 30-40 emberről beszéltek, az expedíció azonban 129 lelket számlált, így a megtalált holttestek akár egy kiküldött kutatócsapat tagjai is lehettek. A kannibalizmus hírét pedig képtelen volt elhinni. Barátja, Charles Dickens nyilvános írásaiban foglalt állást amellett, hogy brit férfiak nem tesznek ilyet.

THE FRANKLIN RELICS.

FRANKLIN'S GUELPHIC BADGE.

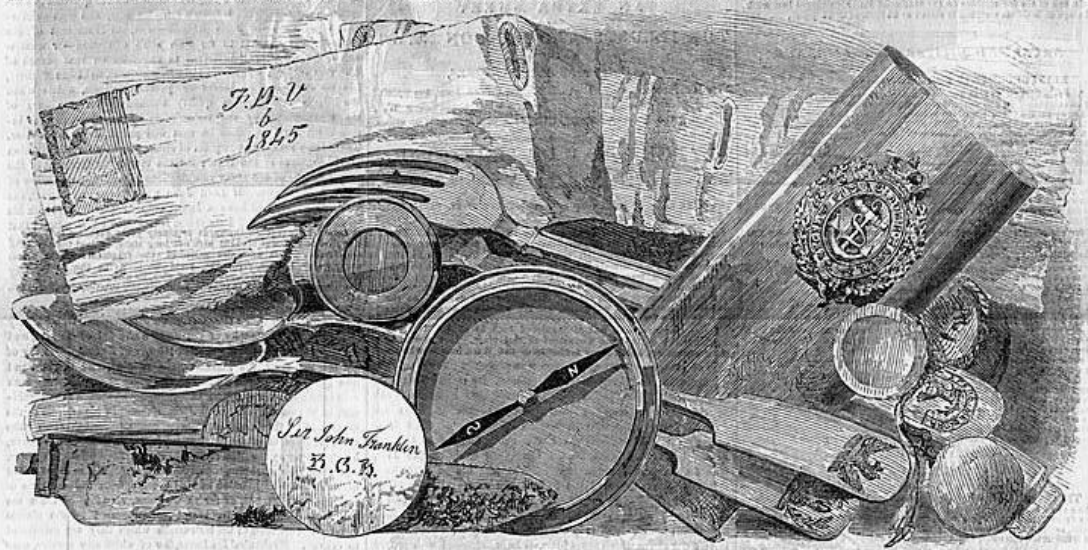
MEDALLIC PORTRAIT OF SIR J. FRANKLIN, BY DAVID.

FRANKLIN'S GUELPHIC BADGE.

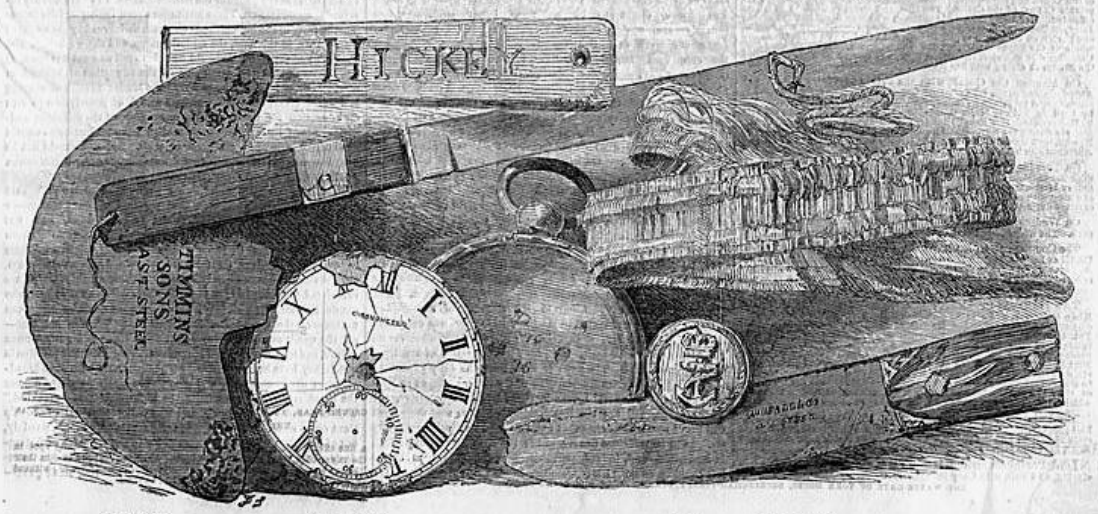
We this week engrave the Relics of the Franklin Expedition, which have just been brought to this country by Dr. Rae, and were described in our Journal of last week. To these we have added an Illustration of kindred interest—a medallic Portrait of the lamented Sir John Franklin, executed in bronze by M. David. His Portrait is flanked with an Engraving (actual size) of the Badge of the Knight's Grand Cross of the Royal Hanoverian Guelphic Order, worn by Franklin.

We should add that the several Relics have been carefully drawn from the originals, by permission of the First Lord of the Admiralty. They have been grouped within a glass case, and will be treasured at the Admiralty office, as memorials of the ill-fated Expedition.

The remaining articles are specified beneath the Illustrations. The



PART OF FLANNEL SHIRT. PIECE OF PLATE. PART OF COMPASS. CERTIFICATE CASE. BUTTONS, LINKED WITH CORD



COOK'S KNIFE. KNIFE HANDLE. BUTTON. GOLD-LACE BAND.

A Franklin-expedíció után John Rae által 1854-ben összegyűjtött relikviák.

Lady Franklin maga is ebben hitt: „*A holtak csontjait meg kell keresni … eltemetett feljegyzéseiket ki kell ásni és utolsó leírt szavaikat meg kell menteni a pusztulástól*.” – erősködött. Hűvös elutasításban volt része…

A további kutatás kérdését az alsóházban is felvetették, a Times pedig azt dörögte, hogy Lady Franklin azt csinál a saját pénzével, amit akar, de közpénzt költeni helytelen egy „*olyan oktalan tervre, mint Sir John Franklin maradványainak további keresése*”.

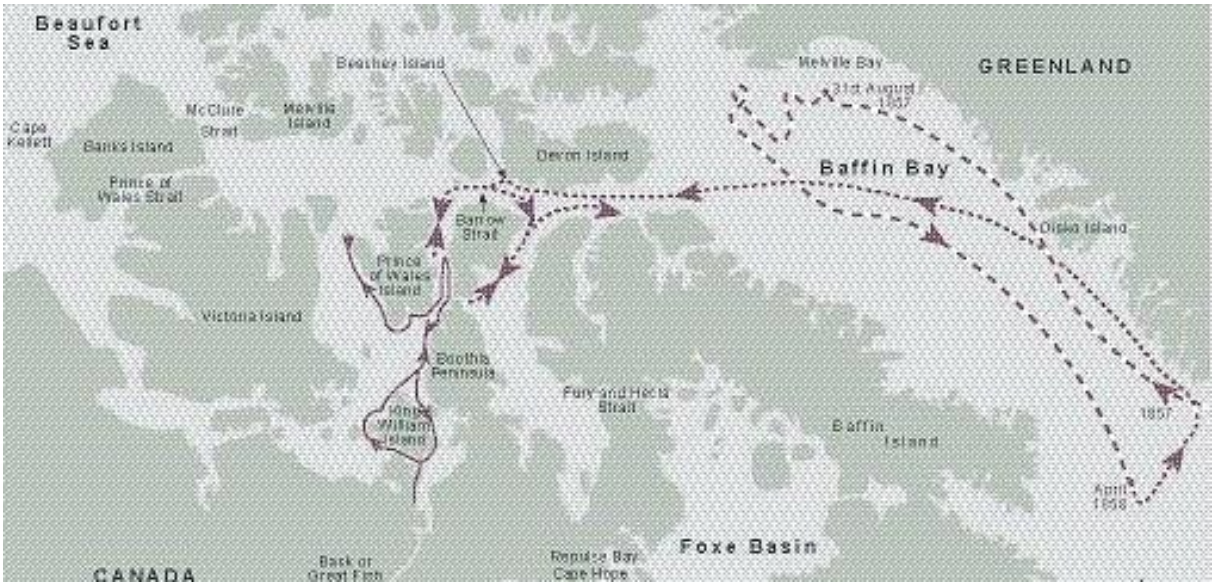
Lady Franklin mégsem adta fel, s a barátai anyagi támogatásából, illetve a közadakozásból befolyt 6 000 fonton újabb expedíciót szervezett. A flottától sikertelenül igyekezett bérbe venni az HMS RESOLUTE kutatóhajót, így végül a kisebb FOX gőzjachtot bérelte ki, amelynek a vezetését Leopold McClintock sarkkutatóra (Belcher 1852/54-es útján az INTREPID parancsnokára) bízta. A kormány – talán, hogy a lelkiismeretén könnyítsen – hozzájárult a felszereléshez: fegyvert, lőszert, élelmiszert, jelzőeszközöket, jégfűrészeket és – horgonyokat, valamint ruházatot biztosított a tengerre szálló 26 embernek, akik 1857. július 1-én indultak el Aberdeenből. Upernaviktól akadálytalanul jutott el az északnyugat-grönlandi Melville-öbölig, ahol 1857 augusztusában a FOX jégbe fagyott, s áttelelt. „*Most már értem, hogyan őszülhet meg valaki pár óra alatt*” – írta McClintock a naplójába, miközben a jég olyan erővel dolgozott a hajótest oldalán, hogy a meggyötört fa-szerkezet folytonos recsegését és ropogását hallgatta. A legénység morálját és erőnlétét Dr. Walker, a hajóorvos különféle feladatokkal igyekezett fenntartani. Iskolát szervezett a tengerészeknek, gyakoroltatta velük a jégkunyhó-építést, vagy, amikor elejtettek egy jegesmedvét, a bőrét kikészítették Lady Franklin számára. 242 jégbe fagyva töltött nap után 1858. április 26-án a FOX kiszabadult, s délre ment a Davis-szoroban lévő grönlandi Holsteinborgba, hogy kiegészítse a készleteit és lelket öntsön a legénységbe. Onnan május 10-én indult el északra, hogy ismét megkíséreljen bejutni az Északnyugati-átjáróba.

Augusztus 11-én érkezett meg a Beechey-szigetig, ahol emlékművet emelt Franklin és tengerészei számára, mivel már nyilvánvalóan nem számított rá, hogy túlélőket találhat. A kő emlékművet Lady Franklin adományából az amerikai Henry Grinnel készítette, s ma is látható. (Sőt, az eredetileg csak a Franklin expedíciónak állított emlékmű azóta a sarkvidéki kutatásokban meghalt minden ember emlékművévé vált, amennyiben már a létesítésekor elhelyezték rajta Joseph René Bellot emléktábláját is, amelyet Lady Franklin készíttetett – ami miatt a pénzügyek feletti vita újra elemi erővel lángolt fel a lady családjában – s a hasonló emléktáblák azóta csak szaporodtak rajta.) McClintock az Észak-Somerset-sziget északi partjait követve megkísérelt áthaladni a Peel-szoroson, hogy délre fordulva érje el a Vilmos király-földet, a szorosban azonban útját állta a jég. Ezért visszafordult és az Észak-Somerset-sziget keleti partjai mentén délnek hajózott a Bellot-csatornáig, ott kísérelve meg az átkelést nyugatra. A 2 km széles, 25 km hosszú, kis mélységű csatornában, a 8 csomós (1,5 km/h) ellenirányú áramlással és a sűrű jégrajzással azonban nem dacolhatott. A FOX számára így végül a Boothia-félsziget északkeleti csücskén lévő Kennedy-foknál jelölték ki a következő telelőhelyet 1858. szeptember 28-án.

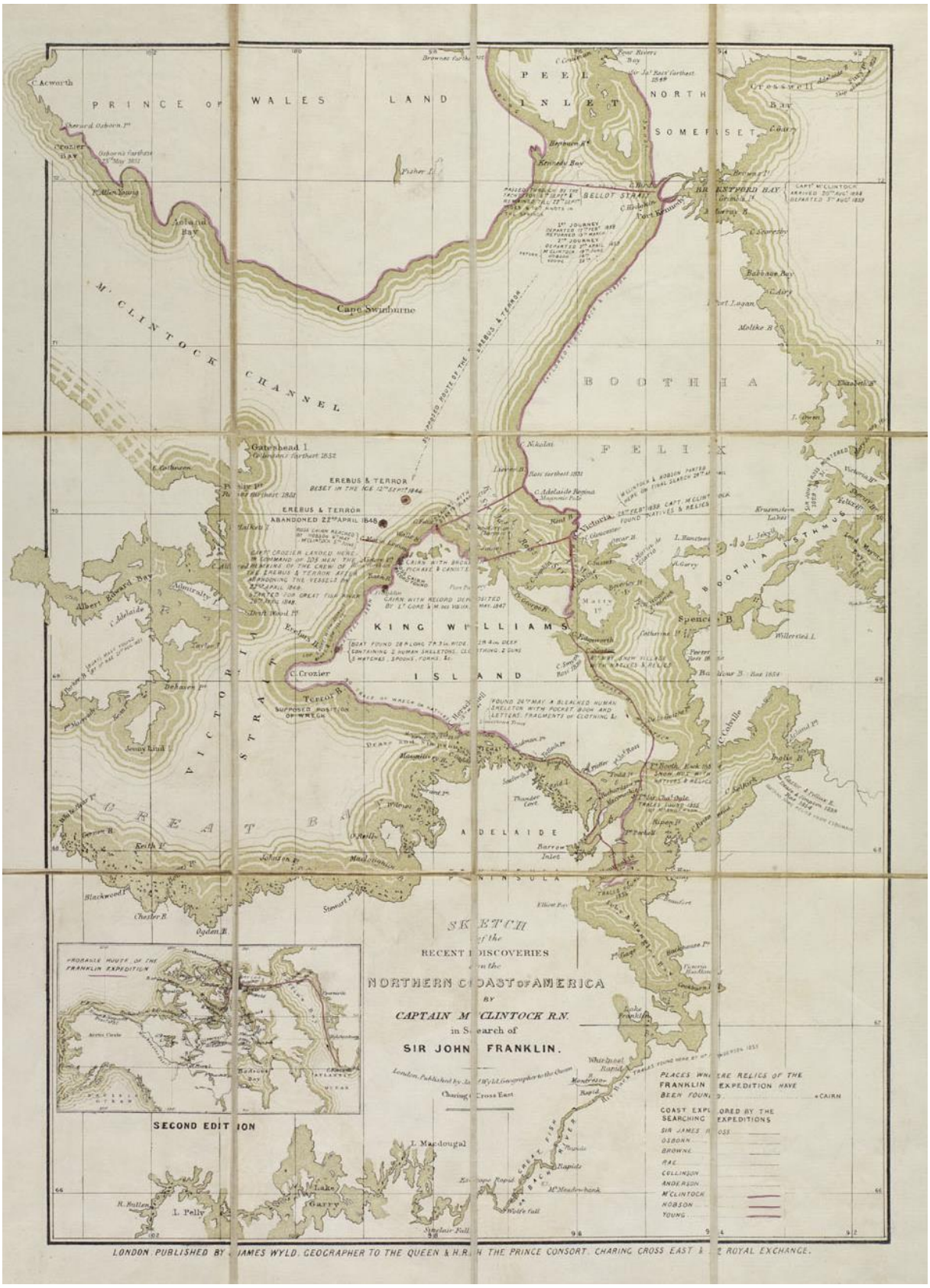
A Franklin expedíció emlékére a Beechey-szigeten McClintock által elhelyezett emlékmű a felállításakor és napjainkban.

Leopold McClintock és William Robert Hobson.

Innen szánok segítségével indultak útnak a következő nyáron a környék felderítésére. 1859. március 1-én eszkimókkal találkoztak. Egyikük egy csillogó haditengerészeti gombot viselt a ruháján. Amikor kikérdezték őket, az eszkimók újabb gombokat, hat ezüstkanalat és –villát, késeket és egy medált aadtak át Dr. Alexander McDonald, a TERROR másod-hajóorvosának nevével. Franklinről mindazonáltal semmit sem tudtak, mivel a tárgyakat más eszkimókkal cserélték, akik nagy hajókról meséltek nekik, amelyeket a Vilmos király-föld közelében összeroppantott a jég. McClintock úgy érezte, hogy végre közel jár a 14 éves titok megoldásához, ezért kutatóutat szervezett. 1859. április 2-án hagyták el a hajót, s május 28-án a kutatócsoport kettévált: a Boothia-félsziget nyugati partján északra tartó csoportot Allen Young (1827-1915) a FOX vitorlamestere, a délnek tartó csoportot McClintock vezette. Young feltérképezte a Walesi herceg sziget déli felét, hogy kiegészítse Osborn 1851-ben a sziget északi felén végzett kutatásait, McClintock pedig sikeresen elérte a Vilmos király-földet, ahol szintén kettéosztotta a csapatát.



A McClintock expedíció útvonala



Az egyik csoport William Robert Hobson (1831-1880) hadnagy vezetésével a sziget nyugati-, McClintock pedig a keleti partján indult el azzal a céllal, hogy így körüljárják a szigetet és a déli oldalán találkozzanak. Szinte azonnal rájöttek, hogy jó helyen járnak: Hobson csapata egy kőrakás alatt 1859. május 6-án rábukkant az egyetlen írásos üzenetre, amelyet az elveszett expedíciótól valaha is megtaláltak.

A kőrakás szétbontása.

„9-10 óra körül feltűnt egy nagy kőrakás, amelyről egyértelmű volt, hogy nem eszkimó tábor. Ezért utasítást adtam a sátrak felállítására, hogy átvizsgálhassuk a területet. Első feladatunk a kőrakás lebontása volt, a köveket óvatosan emeltük le, egyiket a másik után. Elegendő távolságra hordtuk őket, hogy helyet biztosítsunk a környék későbbi átvizsgálásához. A rakás belsejében nem találtunk mást, csak egy háromszögletűre hajtogatott fehér papírlapot és egy vastag kötéldarabot. A papír teljesen védtelen volt az időjárással szemben, csak a rakás kövei védték valamelyest, amelyek közül sok leesett. Köztük volt két üvegpalack számtalan töredéke is, amelyekben valószínűleg további papírokat kívántak biztonságba helyezni. A megtalált papírlap körülbelül 2 m-rel lejjebb volt az eredetileg 2,5 m magas, az alapjánál 2,75 m széles rakás tetejéhez képest, annak belsejében. Miután megnyugodhattam abban, hogy a kőrakás belsejében semmi mást nem rejtettek el, a rakás középpontjától számított 3 m sugarú körben 1,5 m széles, több mint 0,3 m mély kutatóárkot ástunk, amennyire a fagyott föld megengedte. A kőrakás belsejében is ástunk, de eredménytelenül. Távolabb megtaláltuk néhány sátorlap maradványát. A sátorhelyeket megvizsgálva számos bizonyítékot találtunk az EREBUS vagy a TERROR legénységéhez tartozó különítmény itt-tartózkodására. Egy medvebundát, egy törölközőt és számos kisebb tárgyat, melyek közül a legkisebb egy doboz tű volt, illetve egy vörös lobogó, egy távcső, egy harisnya és egy kesztyű maradványai. […] A sátrak közelében tűzrakásra utaló nyomokat is láttunk. […] Mivel a sátrak elég kicsik voltak, legfeljebb 10-12 embert fogadhattak be. […] Nincs kétségem afelől, hogy a tábort a partraszálló csapatnak sietve kellett elhagynia – talán azért, hogy visszatérjenek a hajóikra – hiszen más körülmények között elképzelhetetlennek tartom, hogy az emberek hátrahagyják a sátraikat, a háló- és a főzőeszközeiket. […] 130 m-nyire a nagy kőrakástól kisebb kőhalmokat láttunk. […] Körben tűzhelyekre utaló kénkő és faszén, üres teás és kávéskannák, valamint egy róka állkapocscsontja. A helyszín pozíciója 69°63' észak, 98° nyugat, a Felix-fok közelében. […] 6-án reggel, mintegy két órás utazás végén egy kisebb, s attól 5,5-7,0 km-re egy nagyobb kőrakást találtunk. Az első dolog, amire rábukkantunk, egy fém üzenethenger volt a rakás tetejéről minden bizonynyal véletlenül lehullott kövek között a földön. A benne elrejtett üzenet rövid megállapítást tartalmazott az expedíció mozgásáról.”

H. M. S. Ships Erebus and Terror

28 of May 1847 } { Wintered in the Ice in Lat. 70° 5' N Long. 98° 23' W

Having wintered in 1846 — 7 at Beechey Island in Lat 74° 43' 28" N. Long 91° 39' 15" W after having ascended Wellington Channel to Lat 77° and returned by the West side of Cornwallis Island.

Commander.

Sir John Franklin commanding the Expedition.

All well

WHOEVER finds this paper is requested to forward it to the Secretary of the Admiralty, London, *with a note of the time and place at which it was found:* or, if more convenient, to deliver it for that purpose to the British Consul at the nearest Port.

QUINCONQUE trouvera ce papier est prié d'y marquer le tems et lieu ou il l'aura trouvé, et de le faire parvenir au plutot au Secretaire de l'Amirauté Britannique à Londres.

CUALQUIERA que hallare este Papel, se le suplica de enviarlo al Secretario del Almirantazgo, en Londrés, con una nota del tiempo y del lugar en donde se halló.

EEN ieder die dit Papier mogt vinden, wordt hiermede verzogt, om hetzelve, ten spoedigste, te willen zenden aan den Heer Minister van de Marine der Nederlanden in 's Gravenhage, of wel aan den Secretaris der Britsche Admiraliteit, te London, en daar by te voegen eene Nota, inhoudende de tyd en de plaats alwaar dit Papier is gevonden geworden.

FINDEREN af dette Papiir ombedes, naar Leilighed gives, at sende samme til Admiralitets Secretairen i London, eller nœrmeste Embedsmand i Danmark, Norge, eller Sverrig. Tiden og Stœdit hvor dette er fundet önskes venskabeligt paategnet.

WER diesen Zettel findet, wird hier-durch ersucht denselben an den Secretair des Admiralitets in London einzusenden, mit gefälliger angabe an welchen ort und zu welcher zeit er gefundet worden ist.

Party consisting of 2 Officers and 6 men left the Ships on Monday 24th May (184)

G. M. Gore Lieut.

Chas F. Des Vœux Mate.

1848. This Ships Crew and Relics were deserted on the 22nd April, 5 leagues NNW of this where it has been deposited by Lieutenant Graham Gore in 1847. The Officers & Crews composing the late Sir James Ross's sledge party of 105 souls - under the Command of Lieut. F. R. M. Crozier landed here — in Lat 69° 37' 42" Long 98° 41' in August 1848 and the last of the Officers died on the 11 June 1849 leaving no Survivors to tell the tale of their sufferings.

The Crew of Sir John Franklin's Ships Terror and Erebus were deserted once before in Sept. 1846. The Officers & Crews composing the late Sir James Ross's sledge party of 105 souls - under the Command of Lieut. F. R. M. Crozier landed here — in Lat 69° 37' 42" Long 98° 41' in August 1848 and the last of the Officers died on the 11 June 1849 leaving no Survivors to tell the tale of their sufferings — This paper was found by the Crew of Sir John Franklin's Ships Terror and Erebus wintered in the Ice in Lat 70° 5' N Long 98° 23' W in 1846 — 7 and deserted on the 22nd April, 5 leagues NNW of this where it has been deposited by Lieutenant Graham Gore in 1847. The Officers & Crews composing the late Sir James Ross's sledge party of 105 souls - under the Command of Lieut. F. R. M. Crozier landed here — in Lat 69° 37' 42" Long 98° 41' in August 1848 and the last of the Officers died on the 11 June 1849 leaving no Survivors to tell the tale of their sufferings —

A megtalált feljegyzés valójában két üzenetet tartalmazott. Az elsőt 1847-ben írta Graham Gore (1808-1846), az EREBUS hadnagya, s az admiralitás által az expedíció helyzetének folyamatos jelzésére kiadott többnyelvű nyomtatványra írták a hajók pozíció-adataival és a legfontosabb közlendőkkel. (Érdekesség, hogy Graham Gore nagyapja John Gore (1729-1790) James Cook hadnagya volt az Északnyugati-átjárót kereső utolsó, sarki útján, s Cook halála után ő vette át két felfedezőhajója, a RESOLUTION és a DISCOVERY közül az utóbbinak a parancsnokságát.) Ez az üzenet jókedvről és reményről tanúskodott, s valószínűleg az a csapat helyezte el a parton délre tartó útján, amelynek a visszaúton sietősen hátrahagyott nyomaira Hobson bukkant rá 1859. május 5-én. Ez az üzenet így szólt:

„Május 28. Őfelsége EREBUS és TERROR hajói jégbe fagyva teleltek az északi szélesség 70°5', nyugati hosszúság 98°23'-nél, miután előzőleg 1845-1846-ben a Beechey-szigetnél teleltek, az északi szélesség 74°42'28" és a nyugati hosszúság 90°39'15"-nél azután, hogy felhajóztak a Wellington-csatornán a 77. szélességig és a Cornwallis-sziget nyugati oldala mentén tértek vissza. Az Expedíciót Sir John Franklin vezényli. Mindenki jól van. A különítmény, két tiszt és hat ember, 1847. május 24-én hagyta el a hajókat. Gm. Gore, hadn., Chas. F. des Voeux, első tiszt."

Az üzenetből sugárzó optimizmust azonban egy csapásra semmivé tette a remegő kézírással a nyomtatvány szélén, a margón körbefutó feljegyzés, amelyet tizenegy hónappal az előző után vetettek papírra:

„1848. április 25. Őfelsége TERROR és EREBUS hajóit április 22-én elhagytuk, három ír mérföldnyire [6,15 km-re] *észak-északnyugatra innen, miután 1846. szeptember 12-e óta a jégbe fagyva sodródtak. A tisztek és a legénység ez idő szerint 105 lelket számlál, F.R.M. Crozier kapitány parancsnoksága alatt, amikor partra szálltunk itt az északi szélesség 69°37'42", nyugati hosszúság 98°41'-nél. Ezt a papírt a vélhetően még Sir James Ross által 1831-ben 4 mérfölddel északabbra épített kőhalom alól, ahol a néhai Gore korvettkapitány 1847 júniusában elhelyezte, Irving hadnagy hozta át e helyre, ahol eredetileg Sir James Ross oszlopa állt. Sir John Franklin 1847. június 11-én meghalt. Az expedíció halottainak száma a mai napig 9 tiszt és 15 főnyi legénység. F.R.M. Crozier kapitány, rangidős tiszt és James Fitzjames kapitány, H.M.S. EREBUS. Utóirat: És holnap, 26-án elindulunk Back Nagy Hal-folyójához.*"

Megvolt hát a kétségbevonhatatlan bizonyíték: Franklin halott. S még egy dermesztő felismerés: a menekülők úti célja a Nagy Hal-folyó volt, vagyis azoknak, akik ide küldték volna a mentőexpedíciót, mindvégig igaza volt, az admiralitás pedig, amely folyton máshol kereste Franklint, végzetesen tévedett…

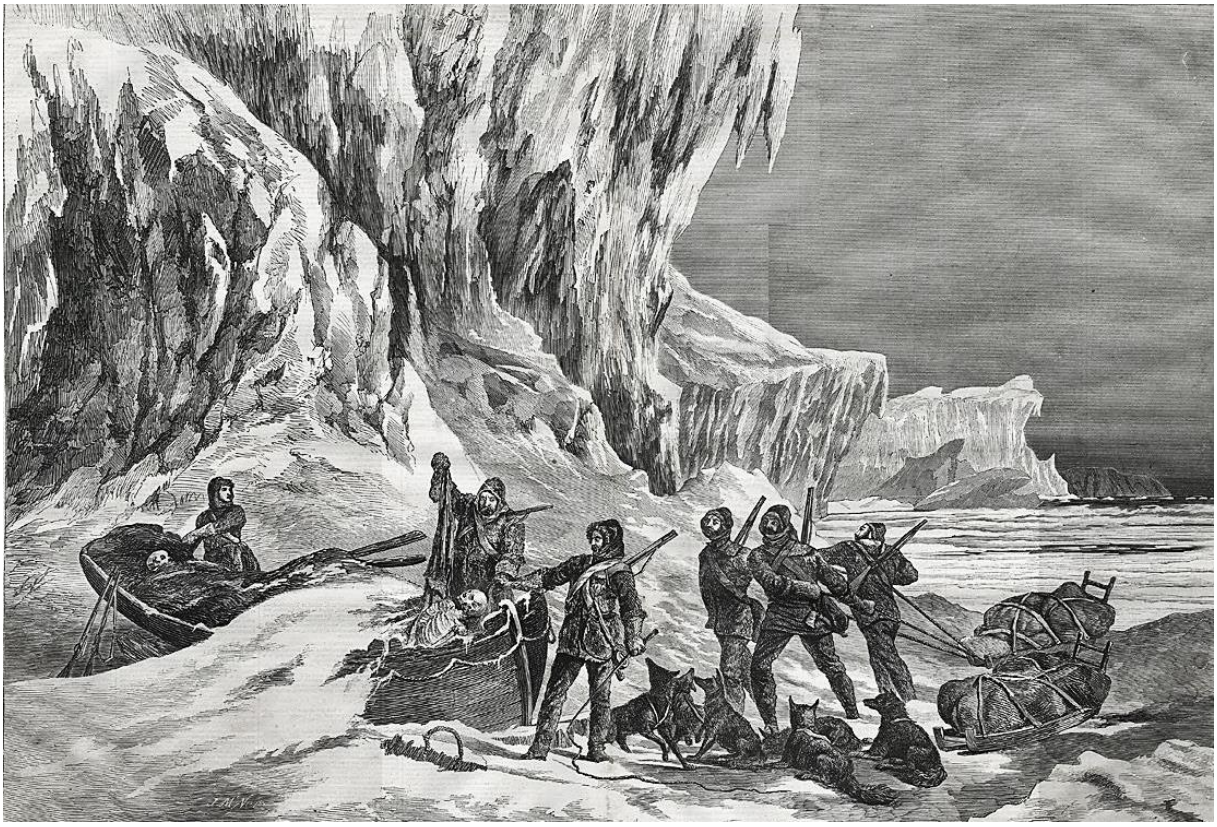
A kőhalom környezetében további tárgyak árulkodtak az erre vonulókról. Egy távcsőlencse, egy drótkeretes kék szemüveg ón tokban, egy 'E' betűvel jelölt kis pemmikán-doboz, két duplacsövű puska, töltények egy kesztyű ujjaiba kötve, egy zacskó három különböző méretű gyutaccsal, egy kis biblia margójegyzetekkel, a 'Wakefieldi lelkész' [Oliver Goldsmith novellájának] egy példánya, több kisebb vallási könyv, 11 ezüst desszertkanál és ugyanennyi desszertvilla a TERROR és az EREBUS tisztjeinek monogramjával. Ezen kívül 4 teáskanna, 2 zsebtájoló, 2 kis zárható palack, 2 ezüst zsebkronométer és 3 ezüstóra alkotta a leletanyagot.

Hobson folytatta a kutatást: *„Május 22-én megkezdtük távollétünk 57. napját. Az időjárás egyre roszszabbra fordult, de az erős délkeleti szél segítségével 9 mérföldnyit haladhattunk. [...] 24-én a Backöböl messze vitt minket a parttól, ezért Louist és Edwardot küldtem, hogy a part mentén haladjanak (én túlságosan sántítottam ahhoz, hogy magam menjek). Három óra múlva értem utol Louis-t, s akkor észrevettem, hogy egy nagy csónakot néz előttünk a parton, ezért utasítást adtam a sátrak felállítására, magam pedig előrementem egy kis szánkóval és a kutyákkal, meghagyva a többieknek, hogy kövessenek, ha végeztek a táborveréssel.*

A helyszínhez közeledve a csónakot jó általános állapotban láttam, bár egy lyuk volt a jobb oldalán 3,6 m-nyire a tattól, alighanem egy medve kártételének a nyoma. Láthatóan minden módon igyekeztek csökkenteni a súlyát. A nélkülözhető fa- és fém-alkatrészeket leszerelték, s egy nagy és erős szánra erősítették. Volt néhány írásjel a taton, de nem tudtam kibetűzni.

A csónakban sokféle felszerelést találtunk. A tat jobb oldalán két darab kétcsövű puska volt, mindkettő a tusáján állt, egyik csövük üres, a másik töltve volt. A fellelt tárgyak közül az egyik kronométer, a 3 óra, az ezüst legtöbbje és az összes muníció a csónakban volt. A tat bal oldalán egy nagyméretű emberi állkapocscsontot, a közelben pedig más, hasonló nagyságú csontokat találtunk. A lábszárcsontok helyzete alapján úgy tűnt, hogy a férfi keresztben feküdt a csónakban, fejjel a tat bal oldala felé egy medvebőr alatt, körülötte sok ruhadarabbal. Ez utóbbiak olyan szilárdan összefagytak, hogy jégcsákánnyal kellett szétbontani őket, de darabokra törtek. Nem tudnám megmondani, hogy mit viselt. Az apró kéz- és lábfejcsontok a kesztyűkben és a harisnyákban maradtak. A csontokat körülvevő ruhadarabok nagy száma alapján több emberhez kellett tartozniuk. A Parkinson és Fordsham típusú kronométert a maradványok mellett találtuk meg, olyan helyzetben, mintha az elhunyt deréktájon egy nadrágzsebben hordta volna, ezért arra következtettem, hogy a halott egy tiszt, de ezen kívül nem volt ott semmi más, ami a következtetést megerősíthette volna.

Május 28-án elhagytuk a Vilmos király-földet, miután egy hónapot töltöttünk legbarátságtalanabb partjain. A világ egyetlen részén sem tapasztaltam ilyen rossz időjárási viszonyokat… Állatok közül csak medvét és rókát láttunk. Mindkettőből sokat. Az utóbbiak nagyon szelídek, több alkalommal is előfordult, hogy megölték őket a kutyák, miután játszottak velük egy darabig. A túlélőknek a legkisebb esélye sem volt arra, hogy a parton vadásszanak. Szarvasnak és pézsmatuloknak nyomát sem láttunk. Madárból is csak néhány nyírfajd és pár hó sármány akadt. Meg kell említenem még a lemmingeket, amelyek közül szintén sokat láttunk, és egy farkast, amely nagy távolságból követte a szánkóinkat.”

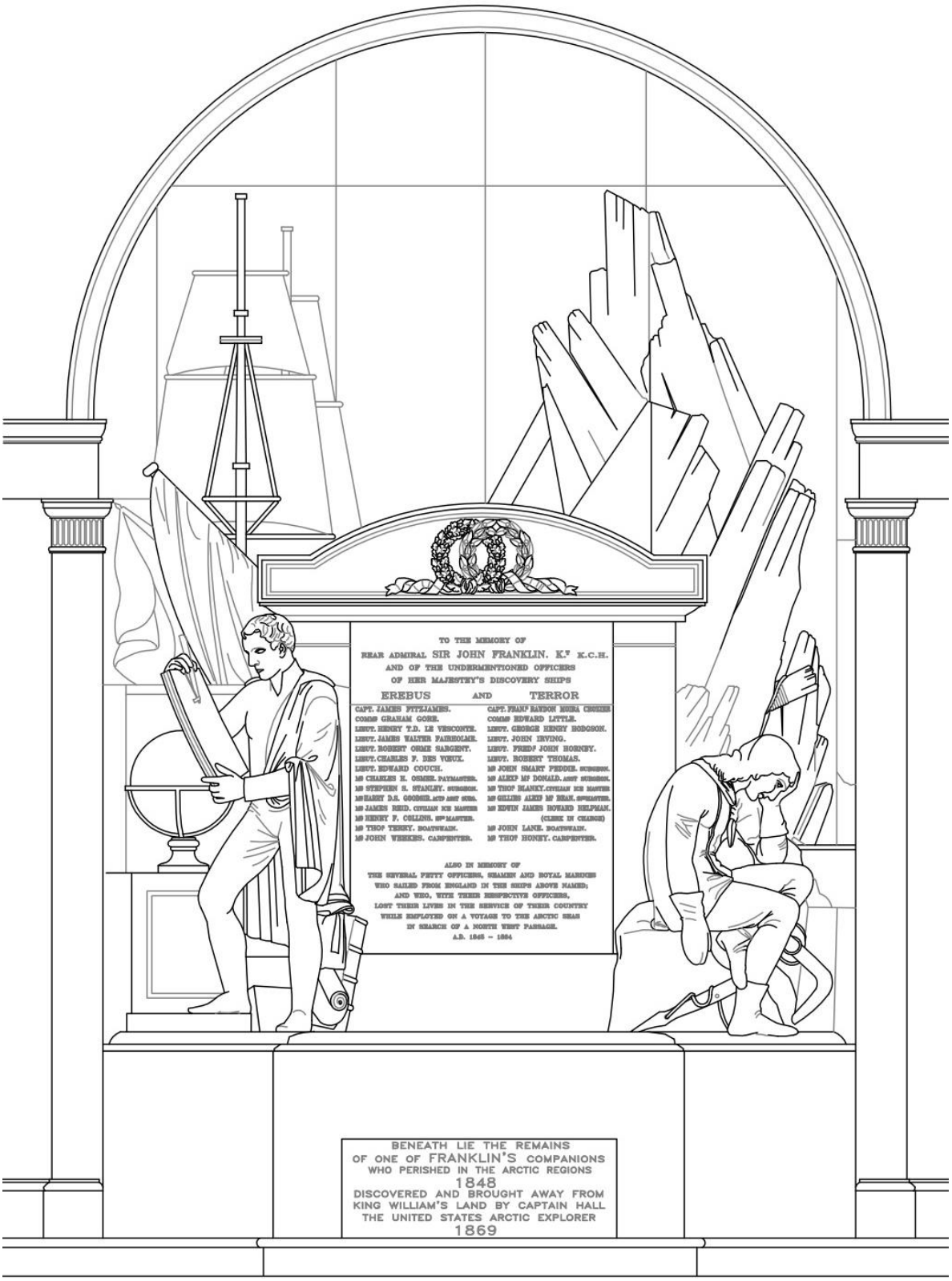


William Robert Hobson és emberei rátalálnak a csónakra.

Temetetlen holttest az Éhezés-öblében.

Hobson június 14-én, McClintock 19-én, Young pedig 27-én tért vissza a FOX-hoz. Az expedíció két gépész tagja meghalt (egyikük skorbutban, másikuk balesetben). Augusztus 9-én felolvadt a hajót körülvevő jég, így haza indulhattak. 1859. szeptember 21-én értek Londonba két ládára való relikviával. Úgy tűnt, hogy végre fény derült Franklin sorsára és Lady Franklin számára is véget ért a kutatás. A maradványok helyzete azt is egyértelművé tette, hogy Franklin mit ért el: végighaladt az Északnyugati-átjáró Rennel-foktól a Felix-fokig (az Észak-Sommerset-szigettől a Vilmos király-földig) tartó – előtte európaiak számára még ismeretlen – szakaszán, ezzel a Davis- és a Bering-szoros közötti ismeretlen útvonal hossza a Vilmos király-földi Franklin-fokot és a Kent-félszigeti Hátraarc-pontot elválasztó 411 km-re szűkült. Az 1847-1857 közötti 10 évben 22 expedíciót szervezett a brit állam és Lady Franklin. Ez most véget ért. Más kutatók azonban még évtizedekig kutatták a szerencsétlenül jártak végzetét. Sőt, a kutatás tulajdonképpen a mai napig folytatódik, hiszen Franklin végső nyughelye még ma sem ismert…

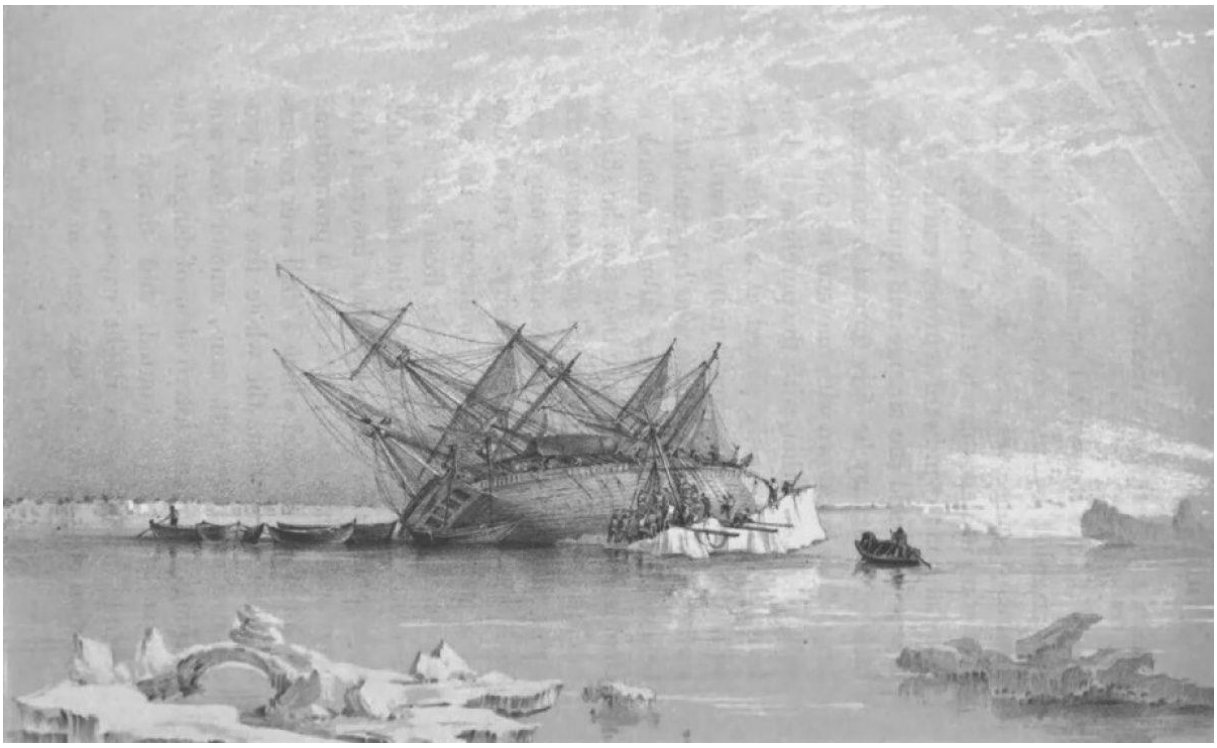
Az 1860-as évtized elején tűnt fel Charles Francis Hall (1821-1871) amerikai kovács, szatócs és újságíró azzal a céllal, hogy felderítse az expedíció eltűnésének rejtélyét. Évekig élt az eszkimók között, tanulmányozva és elsajátítva túlélési technikájukat és a nyelvüket. Az Amerikai Földrajzi Társaság támogatásával és közadakozásból kibérelte a GEORGE HENRY bálnavadászhajót (ugyanazt, amelyik megmentette a Belcher 1852/54-es expedícióján elhagyott RESOLUTION kutatóhajót), amellyel a Baffin-szigeti Frobisher-öbölbe hajózott, ahová 1860. szeptember 27-én érkezett, s 1861 júliusáig maradt. Inuit kalauzait követve felkereste Frobisher hajdani bányászati tevékenységének helyszíneit, Franklinról azonban nem tudott meg semmit, viszont azt halotta, hogy valahol fehér emberek élnek az eszkimók között. Az amerikai polgárháború miatt csak 1864-ben indulhatott útnak ismét, amikor is sikerült eljutnia a Vilmos király-földre (1864/69), ahol a sziget déli, délnyugati partjain és a szemben fekvő Adelaide-félszigeten több mint 50 temetetlen csontvázat, 5 sírt, 2 csónakot és számos relikviát talált. A legnagyobb – 30-40 csontvázat magába foglaló – lelőhelyet az Éhezés-öblének (Starvation cove) nevezte el.



A Franklin-expedíció emlékműve Greenwichben.

Az inuitok által megmutatott egyik sekély sírban jó állapotú csontvázra és ruhadarabokra bukkant, amelyeket utóbb Angliába szállíttatott, ahol a Greenwich-i Régi Királyi Haditengerészeti Kollégium Franklin-emlékművében helyezték végső nyugalomra őket (az 1930-as években Thomas Henry Huxley antropológus megvizsgálta és Le Vescont hadnagy földi maradványaiként azonosította őket, egy 2009-es vizsgákat azonban tisztázta, hogy Harry Goodsir, az EREBUS másod-hajóorvosa tért haza).

Hall felismerte, hogy az eszkimók között élő fehér emberek története alighanem csak szóbeszéd, azt azonban elképzelhetőnek tartotta, hogy az expedíció hivatalos feljegyzései egy kőhalom alatt találhatók. Inuit tolmácsai, I-ki-iru-ik és felesége, Tu-kul-ito segítségével szisztematikusan kikérdezte az inuitokat, s végül arra a meggyőződésre jutott, hogy Franklin expedíciójának túlélő tagjait egyszerűen hagyták éhen veszni. Nem vette figyelembe, hogy a helyi lakosok számára gyakorlatilag lehetetlen volt egy ilyen nagyszámú csoport folyamatos táplálása. Összesen több száz oldalnyi inuit beszámolót jegyzett le. Ezek között megtalálhatók a TERROR és az EREBUS sorsára vonatkozó beszámolók is: „*Pah-tu-rak, egy nyílt, intelligens arcú, 60 év körüli idős ember, minden tétovázás nélkül válaszolt a kérdéseinkre* […] *az öregember és felesége egyetértett abban, hogy a hajót* […] *tavasszal nehéz jégtömegek árasztották el. Miközben a jég lassan összetörte, a férfiak az életükért dolgozva igyekeztek kirakodni az ellátmányt; de még azelőtt, hogy tekintélyesebb mennyiséget tudtak volna kimenekíteni, a jégtorlódás felfordította a hajót, összezúzta az árbocokat és lyukakat ütött az alján, így azonnal elsüllyedt, és soha többé nem látták. Számos ember, aki a szolgálati helyén dolgozott, nem tudott időben kijutni, a hajóval együtt süllyedtek el, és megfulladtak.*”



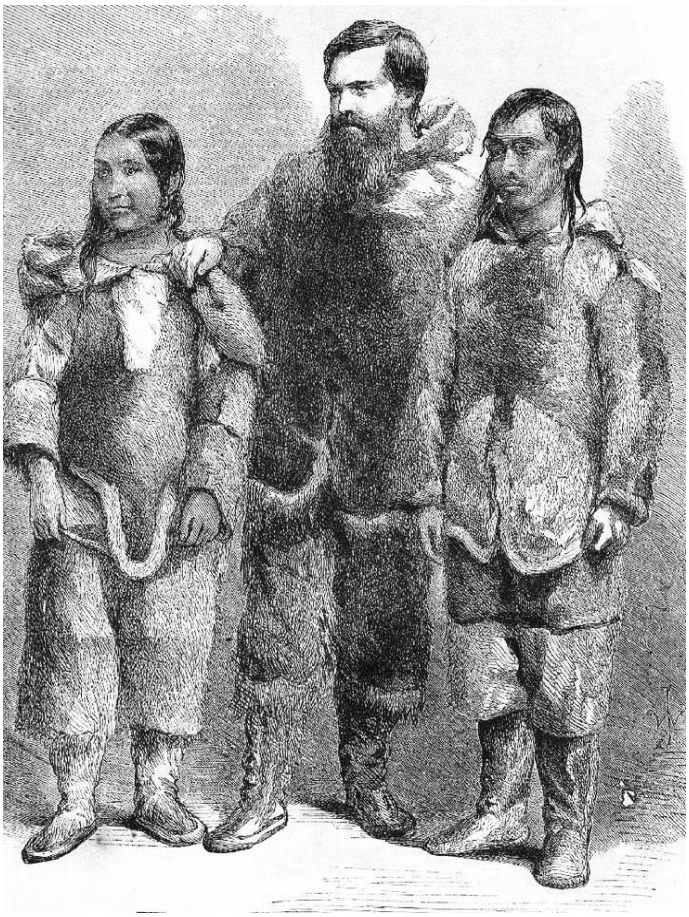
A TERROR elsüllyedése.

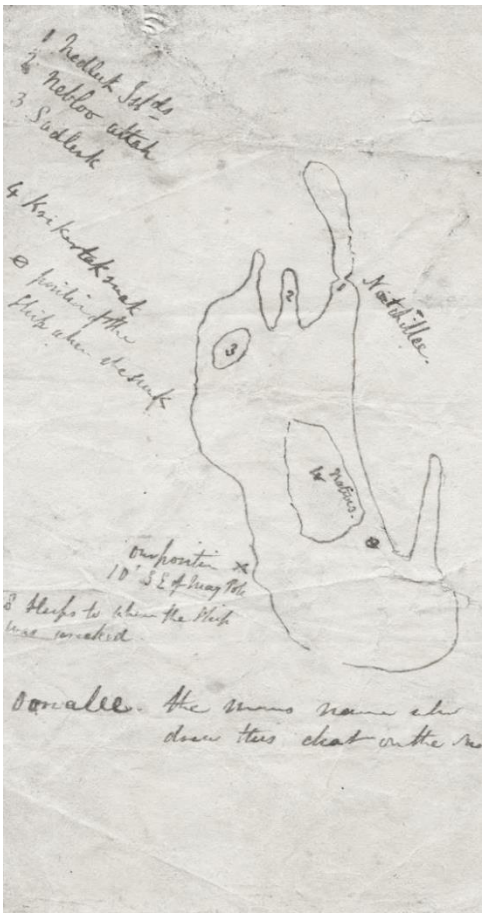
A beszámolók a másik hajó sorsát is részletesen feltárták: „*Pah-tu-rak* […] *elmondta, hogy a Grant-foktól 14 km-re halott embert látott egy nagy hajó fedélzetén, a hajó hátsó részében lévő hálóhelyen. A hajónak négy nagy ’oszlopa’* [árboca] *volt, az egyik előre nyúlt, a másik három egyenesen állt. A szárazföldön, a Smith- és a Graham-fok közelében az eszkimók a fehér ember nyomait látva arra következtettek, hogy vadászni indultak. Eleinte négy ember nyomait látták, egy ponton túl azonban már csak hárman mentek tovább. Az eszkimók – mivel nem tudták, hogyan juthatnának fel a hajóra – lyukat vágtak a bal oldalán. Nyáron a jég elolvadt, s az addig jobbra megdőlt hajó felegyenesedett. A bal oldala víz alatti részén vágott lyuk ekkor a víz alá került, a víz beáramlott és a hajó lassan süllyedni kezdett. A fedélzeten ón és porcelántányérokat, evőeszközöket és négy, nyitott, vörös ón dobozt találtak, amelyben zsírral teli hús volt. A hajó belsejében sok üres hordóra és a horgonyláncokra bukkantak. Amikor a hajó végül teljesen elsüllyedt, csak az árboccsúcsok látszottak ki a vízből, sok mozdítható tárgy pedig a felszínre úszott és a partra sodródott belőle, ezeket a bennszülöttek összegyűjtötték. A hajó fedélzetén könyveket is láttak, amelyek utána a vízen lebegve szintén partra sodródtak.*” 1869. május 14-én kannibalizmusra utaló történeteket is rögzített az inuit Tuk-pi-tu és felesége, E-ve-suk által a Todd-szigeten (a Vilmos király-föld legdélebbi pontján) talált 5 holttesttel kapcsolatban a tolmácsoknak elmondottak alapján:

„Kérdés: Látták azokat az embereket, akik meghaltak azon a szigeten? – Válasz: Csak 5, hosszú ideje meghalt fehér ember koponyáját látták. Kérdés: Látták Tu-lu-ark-ot? – Válasz: Az 5 fehér ember holttestét egy helyen látták, Tu-lu-arkét a negyediktől kicsit távolabb. Amikor először látták őket, ruhák és némi hús volt a csontokon, s amikor végeztek a tupik [tupi: állatbőrből készült sátor, inuit nyári lak] *felállításával a kutyák közelében, még több kob-lu-na* [fehér ember] *húst találtak. Ez azután történt, hogy E-ve-suk látta a koponyákat, amelyekről úgy beszélt, mintha a saját szemével látta volna őket. Egész télen át látta a holttesteket, amelyek fekete ruhát viseltek. Kérdés: Miből gondolta E-ve-suk, hogy Tu-lu-arkot látja? – Válasz: Az apjától hallotta, hogy néz ki, aki személyesen látta, amikor Tu-lu-ark hajóinak a fedélzetén járt, s Tu-lu-ark volt az es-e-mut-ta* [vezető, parancsnok]. *Széles vállú öregember volt, vastag és súlyos szürke hajjal, telt, kerek arccal és kopasz fejjel. Az első nyár és az első tél után azonban már nem látták többé és Ag-lu-ka volt az új es-e-mut-ta. Kérdés: Gondolja, hogy a csontok most is ott vannak? – Válasz: E-ve-suk szerint a jég olvadása miatt nyáron minden csupa sár, a talaj ázott és puha, ezért a csontok valószínűleg elsüllyedtek. Amikor az inuitok megtalálták őket, csupán egyetlen ember teste nem volt megcsonkítva, rajta volt az összes hús, a kezét kivéve, azt csuklóból levágták, a többiekről azonban a legtöbb hús hiányzott, mintha valaki azért vágta volna le, hogy megegye.*"

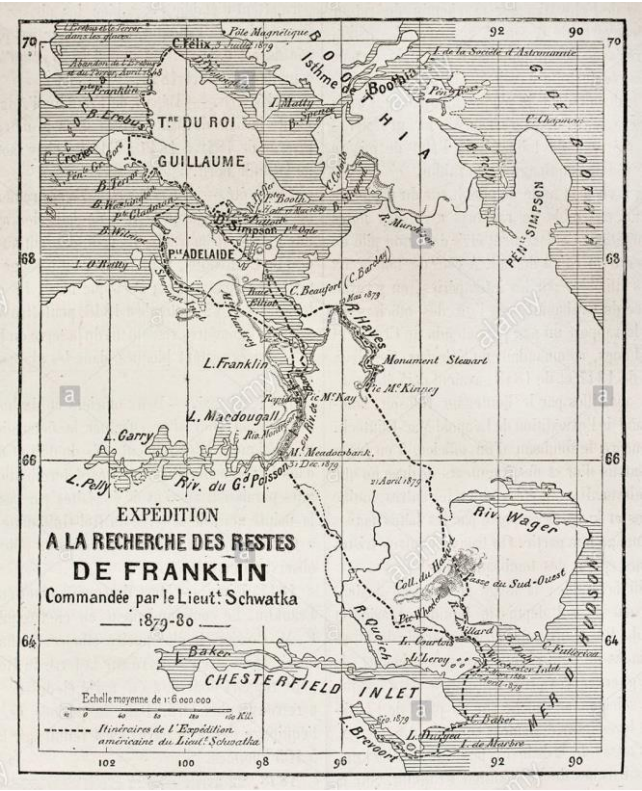
A névhasználat igényel némi magyarázatot. Tu-lu-ark gyakori inuit név, ami azt jelenti, „Horgasorrú" (az inuit névadási gyakorlat az indiánhoz hasonlóan gyakran a külső fizikai tulajdonságok megfigyelésén alapult). Az európaiak közül először John Ross kapta ezt a nevet arca jellegzetessége miatt, s mert az európai nevek gyakran kimondhatatlannak bizonyultak az inuitok számára. Mivel Ross egy expedíció vezetőjeként járt az inuitok között, ők később az azonos pozícióban megjelent Franklin azonosítására is a Tu-lu-ark nevet használták. Ez utóbb sok félreértést szült, mivel az európai és amerikai kutatók folyamatosan Franklint értették alatta, míg az inuitok gyakran a helyszínen jelenlévő tényleges vezetőre gondoltak (noha eredetileg a vezetőre külön szavuk volt, az es-e-mut-ta). Így fordulhatott elő, hogy a történtek után 20 évvel a helyszínen járt Hall számára átadott információkban már keveredik Franklin és Crozier Tu-lu-arkként történő megnevezése az egyre öregebb szemtanúk elbeszéléseiben. Crozier-t eredetileg a szintén gyakori Ag-lu-ka – „Hosszúléptű" – néven emlegették a bennszülöttek. Ag-lu-ka Tu-lu-ark halála után lett e-se-mut-ta, talán ez az oka annak, hogy – miként Ross-ról Franklinra – egy idő után Franklinról őrá is átszállt a Tu-lu-ark elnevezés a folyton Tu-lu-ark után érdeklődő fehér felfedezőknek újra és újra elmesélt történetekben. A fenti elbeszélésben mindenesetre nyilvánvaló a keveredés: E-ve-suk apja olyan személyleírást adott Tu-lu-arkról, amelyből valóban rá lehet ismerni Frankilnre, a Todd szigeti halottak között azonban őt már semmiképpen sem láthatták, hiszen akkor már több mint egy éve halott volt. Így hát a Todd-szigeti csapat Tu-lu-arknak nevezett vezetője vagy Crozier volt, vagy valaki más, mindenesetre nagyon valószínű, hogy a vezetői minősége, nem pedig a Franklinnel való személyazonossága miatt illették ezzel a névvel (arról nem is beszélve, hogy egy temetetlen csontváz látványát mennyire lehet megfeleltetni egy korábbi személyleírásnak).

Hall expedícióját 1878/79-ben Frederick Gustavus Schwatka (1849-1892), az Egyesült Államok hadseregének hadnagya követte. A Hudson-öböltől a Nagy Hal-folyó torkolatáig, illetve a Vilmos király-föld északi csúcsáig és vissza 11 hónap és 4 nap alatt 4 360 km-t tett meg kutyaszámon, ami a legnagyobb így megtett táv volt addig. Útja során több relikvia mellett megtalálta a TERROR-on szolgált Irving hadnagy sírját, akinek a csontjait magához vette és hazaküldte Skóciába, eltemetni. Schwatka szintén számos inuit beszámolót rögzített, amelyek kiegészítették a korábbi történetmozaikokat: *„A bennszülöttek első ízben még a tengerparttól messze, a jégbe fagyva látták a hajókat.* […] *Akik feljutottak a fedélzetre, igyekeztek megtudni, hogy van-e ott valaki, s amikor senkit sem találtak, átkutatták az egészet. A tatkabint zárva találták, ezért betörték az ajtaját. Ott egy halott embert láttak, akinek a teste nagyon nagy volt és nehéz – öt ember kellett hozzá, hogy megemeljék – s kivételesen hosszú fogai voltak. Ott hagyták, ahol rátaláltak. A hajón minden, a vitorlák, a kötelek, teljes rendben voltak. Időről időre visszatértek, hogy elvigyék, amire szükségük van, de egy alkalommal, amikor újra megjelentek, már nem látták mást, csak a vízből kiálló árboccsúcsokat. Mivel kiverték a hajó néhány palánkját a víz alatti részen, a hajó olvadáskor elsüllyedt. A hajót ezután feldarabolta a telente visszatérő jég. Árbocok, hordók, dobozok sodródtak a partra.*"





Charles Francis Hall és inuit tolmácsai, Tu-kul-ito (a képen balra) és a férje, I-ki-iru-ik (a képenjobbra) és az inuit Oonalee által készített térképvázlat, amely az elsüllyedt EREBUS helyét jelöli.



Gustavus Schwatka dagerrotípiája és az általa bejárt útvonal térképe.

A menekülők sorsáról is újabb részletek váltak ismertté: *„Egy 55 esztendős netszilik nő A-lan-gja is a tagja volt annak a csapatnak, amelyik a balsorsú hajók túlélőivel találkozott a Washington-öbölben* [a Vilmos király-föld délnyugati részén, a Herschel-fok közelében]. *Elmondta, hogy az öböl keleti partján a férje, két másik férfi és a feleségeik társaságában tíz fehér emberrel találkozott, akik egy szánkót, s azon egy csónakot vonszoltak magukkal sok évvel ezelőtt. A szán a jégen haladt, s a jégmező széles repedése választotta el az inuitoktól. Míg a nők továbbhaladtak a parton, az inuit férfiak bevárták a fehér idegeneket a repedésnél. A fehérek közül öten sátort állítottak a parton; öt másik pedig a csónakkal maradt. Az inuitok a fehérek közelében vertek tábort, s a két csapat öt napon át együtt maradt. Ez idő alatt az inuitok számos fókát leöltek a jégen, s a fehéreknek adták azokat. A-lan-gja elmondta, hogy a férjét ezért egy szeletelő késsel ajándékozták meg az idegenek. Az ötödik napon mind az Adelaide-félsziget felé indultak, mert attól tartottak, hogy a jég törékennyé válik, s ha sokáig várnak, nem tudnak majd átkelni rajta; így is csak este haladhattak, amikor alacsonyan járt a nap, s a vékony jég kissé újra megvastagodhatott. A fehérek követték őket, de nagy szánjukat és nehéz csónakjukat vonszolva csak lassabban haladhattak. Az inuitok ezért megálltak, hogy a Gladman-foknál bevárják őket, ám mivel a jég összetört, nem tudtak átkelni a kontinensre, ezért egész nyáron a szigeten maradtak. A fehéreket nem látták többé.* […] *A-lan-gja elmondta, hogy a fehéreken nem volt szőrme-ruha, s néhányuk igen sovány volt, ajkuk pedig kemény, száraz és fekete.* […] *A következő tavasszal, amikor a földről csaknem minden hó elolvadt, egy sátort láttak, a Terror-öböl végében. A sátorban és kint a homokon holttestek hevertek. Nem volt hús rajtuk, nem volt ott semmi csak a ruhák és a csontok, amelyeket még összetartottak az inak. A-lan-gja nem látta jelét annak, hogy ahhoz a csapathoz tartoznának, amellyel korábban találkozott. Távolabb egy-két sírt is találtak, amelyeket nem háborgattak. Ez a történet attól a nőtől, aki látta szegény, éhező felfedezőket, felkeltette az érdeklődésünket, hiszen minden szava és arckifejezése tele volt a tragédia rettenetével, s a fehér férfiak szomorú sorsa miatt könnyek szöktek a szemébe, amikor felidézte a táborhelyen történteket, ahol sokan elpusztultak és a vadállatok martalékává váltak.”*

Gustavus Schwatka látványtérképe a Vilmos király-földről.

Sir John Franklin szobra szülővárosában, Spilsbyben (1861).

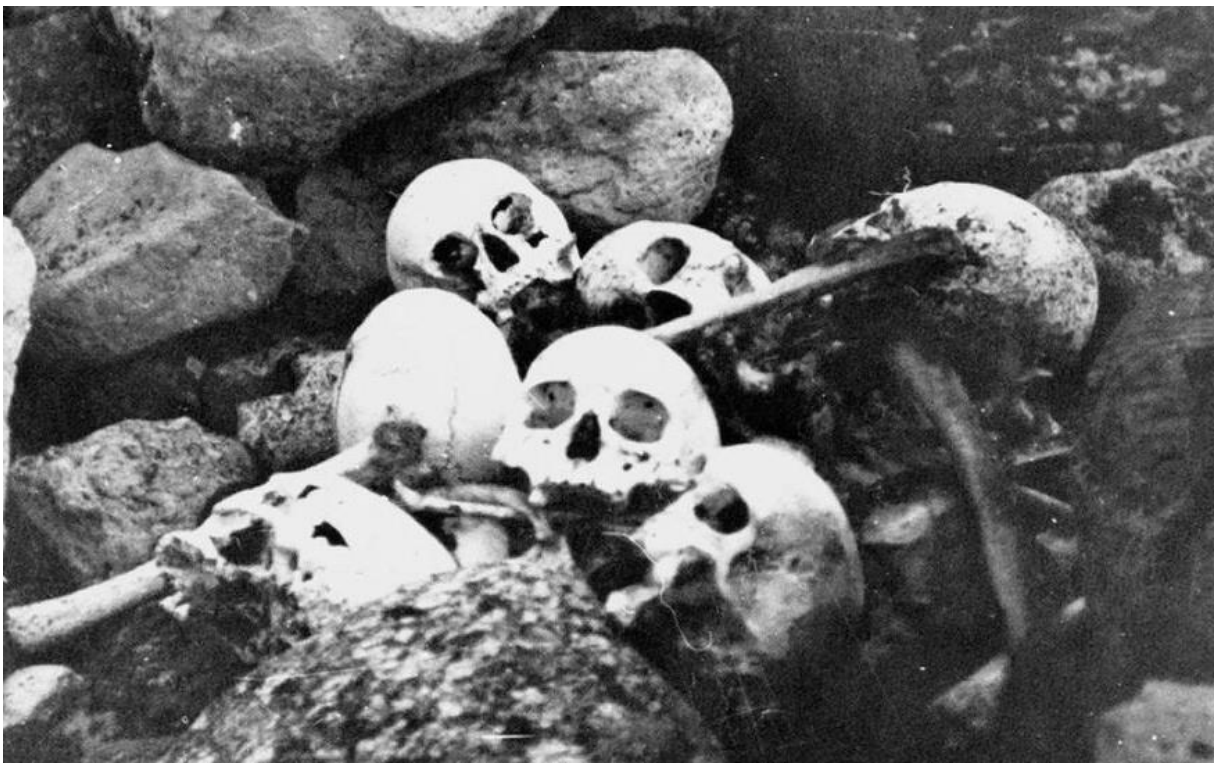
A XIX. században már nem folytatták a kutatást. Sir John Franklin történetét a brit sarkkutatás szomorú epizódjaként lezárták. Több emlékművet – egész alakos bronz szobrot és emléktáblát – emeltek a felfedezők emlékére. Lady Jane Franklin 1860-ban állhatatossága jutalmául megkapta a Királyi Földrajzi Tárasag alapítóinak emlékérmét, s mostohalányával is kibékültek. Franklin pedig köztéri szobrokat kapott: 1861-ben szülővárosában, Spilsby-ben, 1865-ben Hobartban, a Van Diemen-föld (Tasmania) fővárosában, végül 1866-ban Londonban, a Waterloo téren. Matthew Noble alkotásának talapzatára Lord Alfred Tennyson komponált feliratot: „*Nem itt! Csontod pór északé; s Te / Hon hős tengerésze / A művészet vigyen boldogabb útra / Nem földi pólusra.*”

Sir John Franklin szobra a londoni Waterloo téren (Matthew Noble alkotása, 1866).

A XX. és XXI. században ismét Franklin expedíciójára irányult a figyelem.

1924-ben Knud Johan Victor Rasmussen (1879-1933) grönlandi dán antropológus az eszkimók eredetének tisztázására indított ötödik régészeti/néprajzi gyűjtő- és kutatóútján 1921/24 között 16 hónapos kutyaszán-útra indult Északkelet-Kanadából Alaszkába. Útja során eljutott az Éhezés-öblébe, ahol egy Iggiararjuk nevű öregember mesélt neki a történtekről: *„Apám két társával a Vilmos király-föld nyugati oldalán fókavadászaton volt, amikor kiáltásokat hallottak és felfedeztek három fehér embert, akik a túlparton álltak. Mivel tavasszal már nyílt víz volt a szorosban, egy ideig nem tudtak átjutni hozzájuk. A fehér férfiak nagyon vékonyak és betegek voltak, a fehérek ruháiba öltözve, kutyák nélkül, szánkókkal utaztak, amelyeket maguk vontattak. Fókahúst vásároltak, amiért késsel fizettek. Nagy öröm volt mindkét oldalon ebben az alkuban, a fehér férfiak felszeletelték a húst, s később az apám sátrához mentek és ott maradtak, mielőtt visszatértek a saját kis sátrukba, amely nem állati bőrből készült, hanem valami fehér anyagból, mint a hó. A föld még nem élt, s úgy tűnt, hogy az idegenek csak vadon élő madarakat vadásztak a Vilmos király-földjén. Apa és népe szívesen segítette a fehér embereket, de nem értették őket; jelbeszéddel próbálták megértetni magukat. Elmondták, hogy egykor sokan voltak; most már csak kevesen, és elhagyták a hajóikat. Déli irányba mutatva megérttették, hogy a hazájukba akarnak menni. Nem találkoztak újra, és senki sem tudja, hogy hová lettek.”* Rasmussen feljegyezte, hogy Iggiararjuk – annak érdekében, hogy az elbeszélése megbízhatóságának nyomatékot adjon – felsorolta a kab-lu-nákkal találkozó összes inuit ember nevét: Ma-ngak és a felesége, Uk-alik, Kab-lut és a felesége, Ili-u-ana, U-ku-ar-ars-suk és a felesége, Put-ulik, Ker-nek és a felesége Tet-ka-tak, valamint Pa-na-tok és a felesége, E-ve-suk. Rasmussen maga is látta két ember maradványait, amelyek fölé kőhalmot emelt, a következő üzenettel: *„Örömet éreztünk, hiszen valószínűleg ők is örülnének annak, hogy folytatódik a munka, amelyért az életüket adták*”

1926-ban Peter Norberg szőrmekereskedő egy koponyát talált az Adelaide-félszigeten. Amikor a Kanadai Királyi Társaság antropológusai megvizsgálták, bebizonyosodott, hogy egy fiatal fehér férfi csontvázához tartozott, azaz nagy valószínűséggel a Franklin-expedícióban eltűnt egyik tengerészé lehetett.



A William Skinner és Paddy Gibbson által az Adelaide-félszigeten 1945-ben fellelt emberi maradványok.

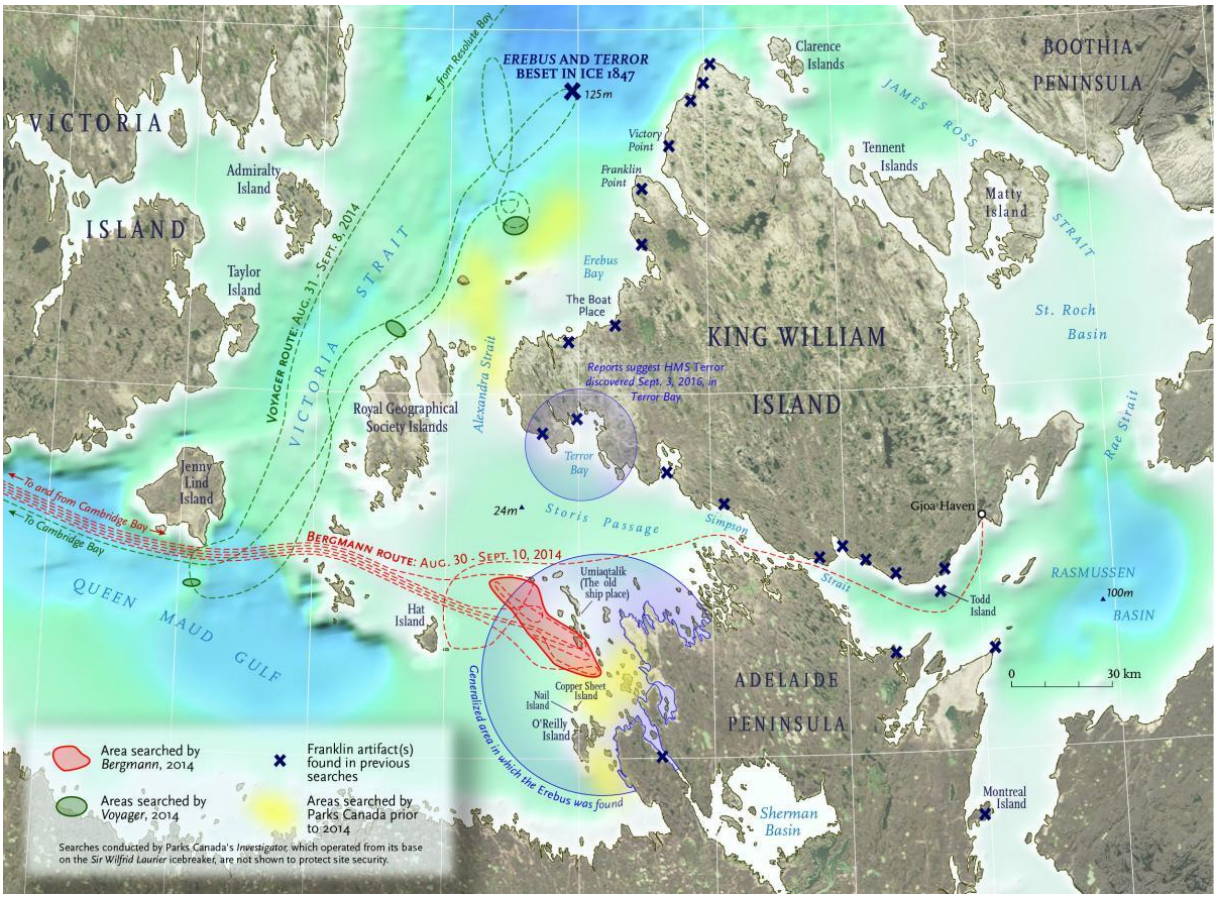
Lachlan Taylor Burwash (1874-1940) őrnagy, aki az északi területek bányászati kitermeléséért felelős kutatóként széleskörű felhatalmazással rendelkezett a terület átkutatásához, jutalmat ígért minden olyan valós – igazolható – történetért, amit még nem mondtak el korábban. Felhívására két inuit, Enuk-sak-ak és No-u-ja jelentkezett, akik elmondták, hogy a Vilmos király-föld északkeleti oldalán lévő Matty-sziget közelében 22 fa ládát találtak, benne vörös konzervdobozokkal. Ez megegyezett a Franklin-expedíció konzervdobozainak leírásával. Burwash a zord időjárás miatt soha nem jutott el a szigetre, így nem tudta ellenőrizni az állításokat. 1926-ban viszont ő is járt az Adelaide-félszigeten, ahol három férfi maradványaira bukkant. A ruházatuk maradványai között fellelt IV. György kori (1820-as) ezüst félkoronás és a matrózzubbony elefántcsont gombja egyértelműen azonosította a Franklin-expedíciót. Ez megerősítette Pah-tu-rak 1869-es beszámolóját, mivel ezeket a leleteket az Éhezés-öblétől 28 km-re nyugatra találták meg, az Adelaide-félsziget északi részén. Ezek a bizonyítékok egyúttal azt a mindaddig népszerű elképzelést is megkérdőjelezték, miszerint az Éhezés-öblében talált tengerészek a Todd-szigetről keltek át. Ezzel a Washington-öböl és a Herschel-fok közelében történt találkozásokról szóló inuit beszámolók is felértékelődtek, hiszen az újabb leletek azt valószínűsítették, hogy Franklin-tengerészei itt keltek át a Simpson-szoroson és innen jutottak el az Éhezés-öblébe, vagyis Crozier emberei nem az eredeti tervek szerit, egyetlen nagy csapatban, hanem több kisebb csoportra szakadva meneteltek.

Franklin elveszett expedíciójának maradványai után lényegében máig tart a kutatás. 1981 júliusában tíz éves törvényszéki antropológiai vizsgálatsorozat indult Owen Beattie és James Sawelle vezetésével, amely a Beechey-szigeten döbbenetes épségben megmaradt három holttestből 1984-ben és 1986-ban vett minták nyomelem-analízisével megállapította, hogy az expedíció tagjai skorbutban szenvedtek, s a három elhunyt halálának oka tüdőgyulladás, illetve csont-tbc volt. A Vilmos király-földi minták elemzése pedig a csontok felületén a kannibalizmust alátámasztó, késektől származó vágásnyomokat azonosított. A laboratóriumi tesztek ráadásul minden holttest esetében súlyos ólommérgezésre utaltak (a vizsgált csontok mindegyike váratlanul magas – tízszeres – ólomkoncentrációt mutatott az egykorú inuit maradványokból nyert kontrollmintához képest). A tengerészek tehát súlyos szellemi és testi problémáktól szenvedtek, ami kétségtelenül hozzájárult a halálukhoz. Az ásatások 1992-ben a Vilmos király-földön folytatódtak azon a helyszínen, ahol Leopold McClintock 1857/59-es expedíciója egy csónakot és benne 2 holttestet talált. A régészek 400-nál is több csontdarabot ástak elő, amelyeken szintén az ólommérgezés és a kannibalizmus nyomait – a hús lekaparására utaló vágásokat – észlelték, megerősítve azokat a beszámolókat, amelyek szerint egyesek végül halott társaik húsát fogyasztották. A tengerészek egészsége ellen kíméletlen támadást intéző hideg mellett tehát az éhség és hiánybetegségei (pl.: a skorbut), a tüdőgyulladás, a tuberkulózis és az ezek hatását súlyosbító ólommérgezés vezetett az expedíció tagjainak pusztulásához.

A Beechey-szigeti sírok.

Az expedíció első áldozatai a Beechey-szigeten.

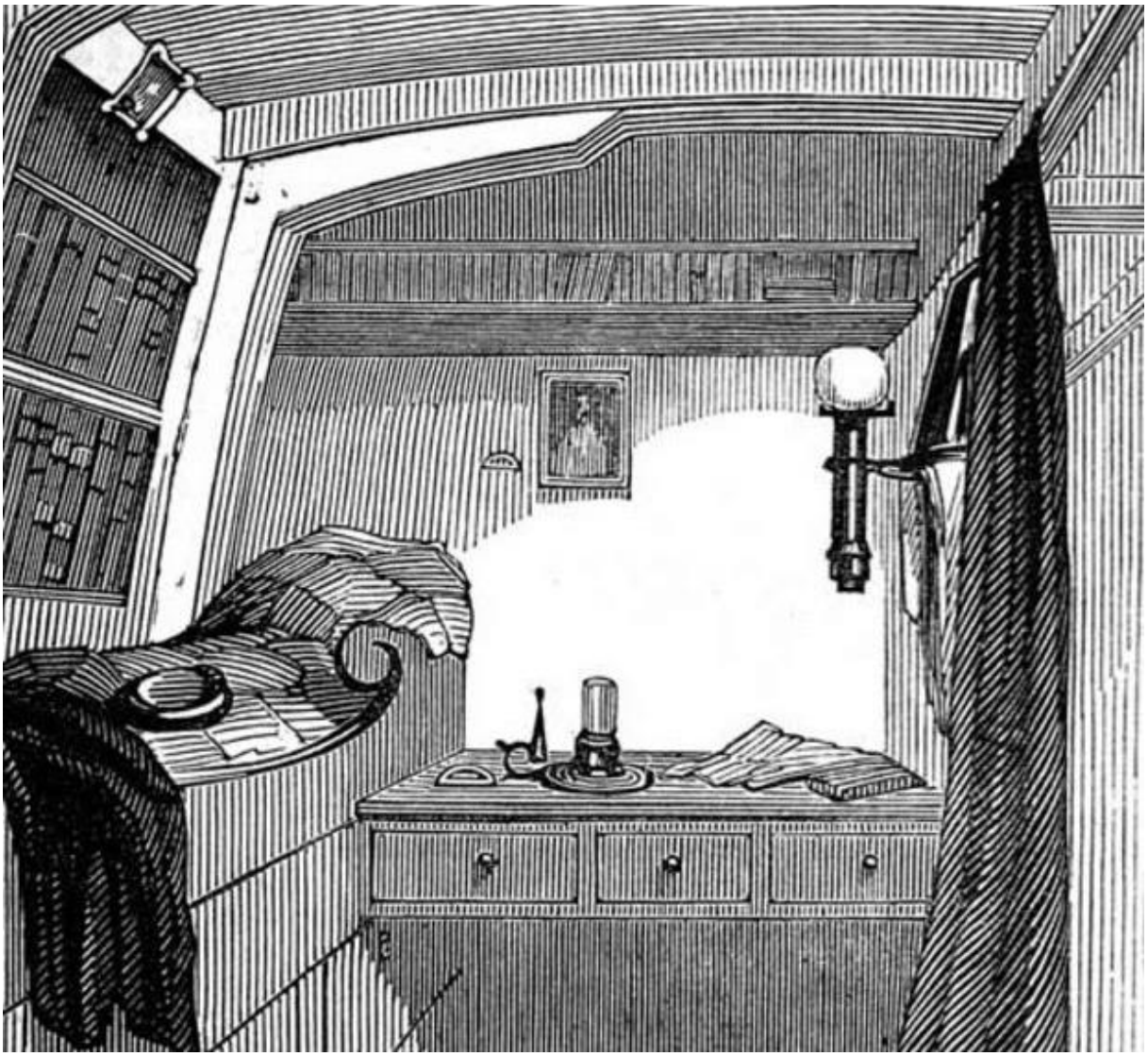
2007-ben a klímaváltozással összefüggésben minden addiginál kisebb méretűre zsugorodott a sarki tengert borító jégtakaró, s már szeptemberben sem érte el a Lancaster-szorost és a Parry-csatornát. Az Északnyugati-átjáró – a viktoriánus kor óta első ízben – egész évben hajózható maradt… A Kanadai Nemzeti parki Szolgálat kezdeményezésére ezért a Kanadai Parti Őrség 2008. augusztus 18-án búvárrégészeti expedíciót indított a TERROR és az EREBUS roncsainak megtalálására annak érdekében, hogy megelőzzék a szenzációra éhes kincsvadászokat és biztonságba helyezhessék a várható leleteket. A Robert Grenier és Dorothy Harley Eber vezette expedíció a SIR WILFRID LAURIER kutatóhajó fedélzetén érte el az inuit elbeszélésekben megjelölt helyet az O'Reilly-sziget északi és az Adelaide-félsziget északnyugati partja közti Wilmot & Crampton-öbölben, ahol az öböl 40 km^2-es területének négy évig tartó (2008, 2010, 2012, 2013) átvizsgálása után végül rátaláltak az EREBUS csaknem teljes épségben konzerválódott maradványaira. A felfedezést 2014. szeptember 2-án jelentették be. A kutatást segítette Louie Kamookak (1959-2018) néprajzkutató, a Kanadai Királyi Földrajzi Társaság tiszteletbeli alelnöke, a Vilmos király-földi Gjoa Havenben élő tanár, az iniut elbeszélt történelem szakértője. Kamookak egész életét a Franklin-expedícióra vonatkozó inuit emlékek kutatásának szentelte, s kulcsszerepet játszott a hajóroncsok megtalálásában, bebizonyítva az inuit elbeszélések igazságát és erejét, hiszen a hajóroncsok lehetséges pozícióját kizárólag az általa 30 éven keresztül végzett gyűjtő- és elemzőmunka eredménye alapján sikerült meghatározni. A TERROR roncsaira – szintén az inuit elbeszélésekben jelölt helyen – nem az áramlatok útvonalán, hanem a védett Terror-öböl közepén bukkantak rá 2016. szeptember 12-én. 2017. október 23-án a brit kormány bejelentette, hogy a leletek egy része és a halottak földi maradványainak hazaszállítása fejében lemond a hajóroncsokra vonatkozó tulajdonjogáról Kanada javára.



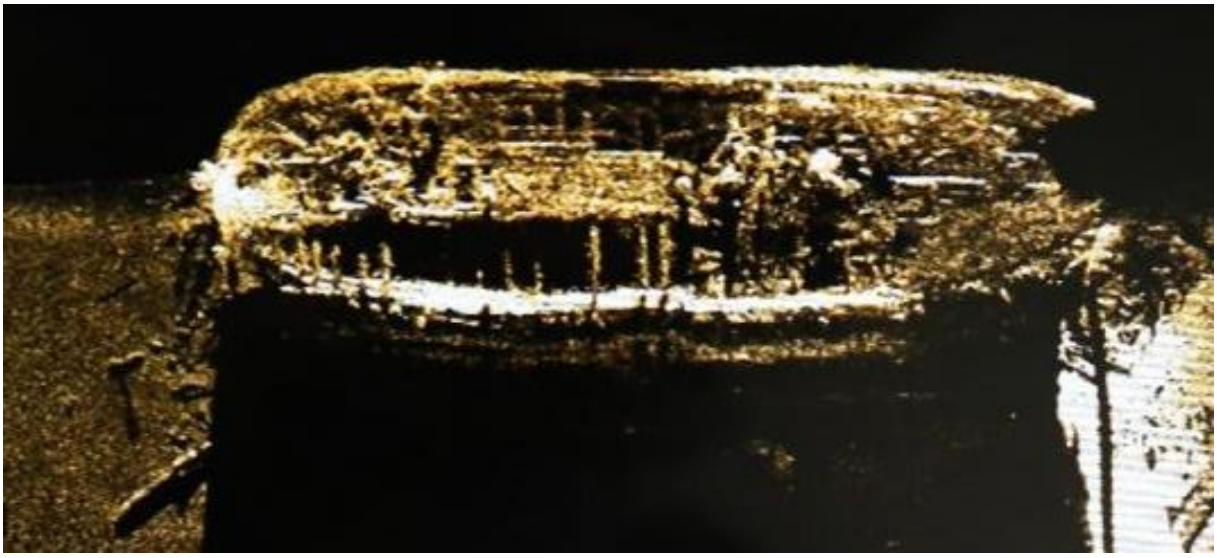
Az EREBUS és a TERROR roncsának kutatása és a lelőhelyek.

A hajók kis mélységben találhatók. Az EREBUS 11, a TERROR 24 m mély vízben, jó állapotban maradt fenn. Az EREBUS azonosítását a hajóharang, a TERROR-ét pedig a gőzgép kéménye segítette. Mindkét hajón épek a legénységi terek, a tiszti étkezdék, az élelemraktárak. Sok felülvilágító ablak még most is a helyén van, és még mindig van bennük üveg. Egyes fedélzeti nyílások zárva, mások nyitva vannak. Lényegében csak az árbocok hiányoznak (részlegesen) és a felső fedélzet deszkázata, illetve a tat tiszti lakosztályai sérültek. A TERROR roncsainak helyzete és a horgonyhasználat bizonyítékai folyamatos üzemeltetésre utalnak, felvetve annak a lehetőségét, hogy néhány tengerész megkísérelte újra birtokba venni és útnak indítani a hajót.

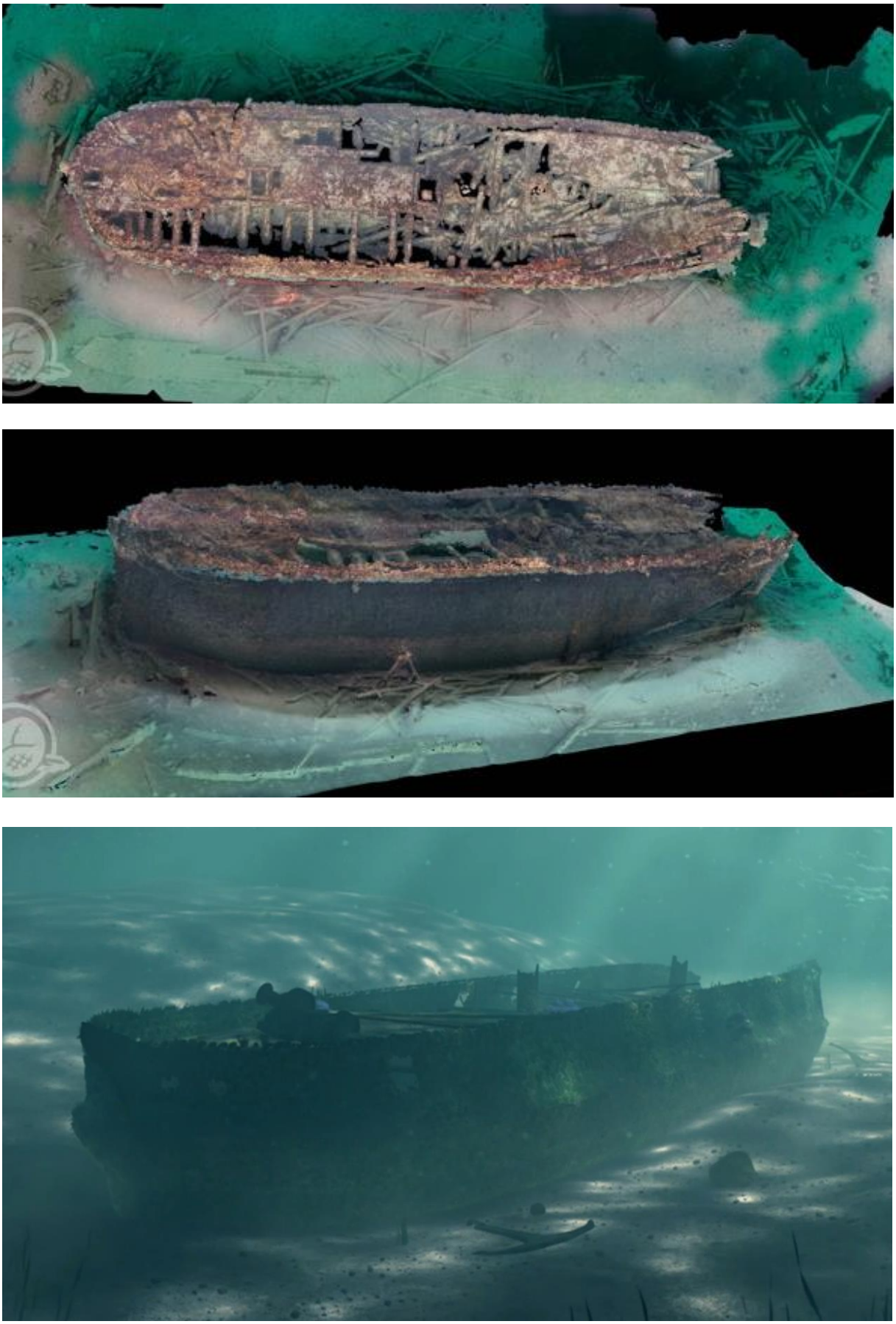
Ezt az inuit beszámolók időmeghatározásra vonatkozó részleteivel kapcsolatos európai és amerikai fordítási/értelmezési bizonytalanságok is megerősítik. A Francis Hall által 1864/69-es útján gyűjtött beszámolók szerint az eszkimók arról beszéltek, hogy „*az első nyár és az első tél*” után – vagyis legalább két (az 1847/48-as és az 1848/49-es) „tél” elmúltával – is felkeresték a hajókat, tehát több éven át kapcsolatot tartottak a fehérekkel a hajóikon, mielőtt elhagyták volna azok fedélzetét. John Rae 1854-ben azt az információt kapta az inuitoktól, hogy „*négy téllel azelőtt*” – azaz 1850-ben – találkoztak Franklin legénységével. A délre sodródott második hajón pedig még azután is láttak legalább négy embert, hogy az első hajó – fedélzetén számos olyan emberrel, „*aki* […] *nem tudott időben kijutni*” – elsüllyedt. Ezen körülményekre tekintettel körvonalazható egy új kronológia, amely alapján a hajókat a Crozier által a Victory-fokon elhelyezett üzenet szerint megindított 1848-as kiürítést követően legalább részlegesen megkísérelték újra felszerelni és ezután vagy elsodródtak, vagy elvitték őket arra a helyre, ahol az inuitok 1849-ben rájuk találtak, s ahol ma is megtalálhatók. Ha – amint az sejthető – esetleg emberi irányítással jutottak el ide, az azt jelenti, hogy a legénység talán nem is gyalogszerrel, hanem a hajókkal igyekezett eljutni a Nagy Hal-folyó torkolatához. Ez mindenesetre gyorsabbnak és biztonságosabbnak is tűnhetett számukra, mint a hosszú gyaloglóshoz rosszul felszerelt (még szánhúzó kutyákkal sem rendelkező) menetoszlopok útnak indítása…



Az EREBUS tiszti szállása egykor (fent) és ma (lent).

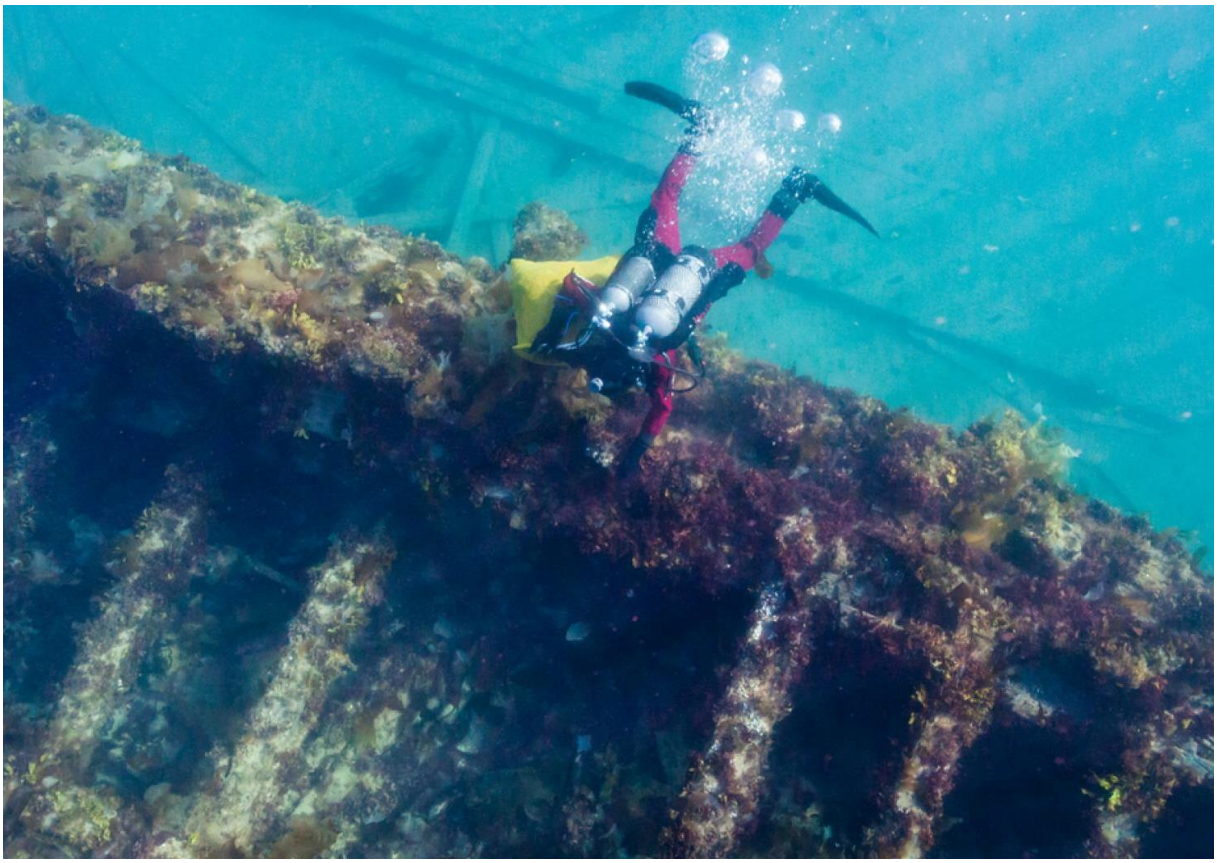


Az EREBUS. A jég fogságából a tengerfenékre (modellek és SONAR-kép).



Fotogrammetriával (modern 3D képalkotó eljárással) készült kép az EREBUS roncsairól.

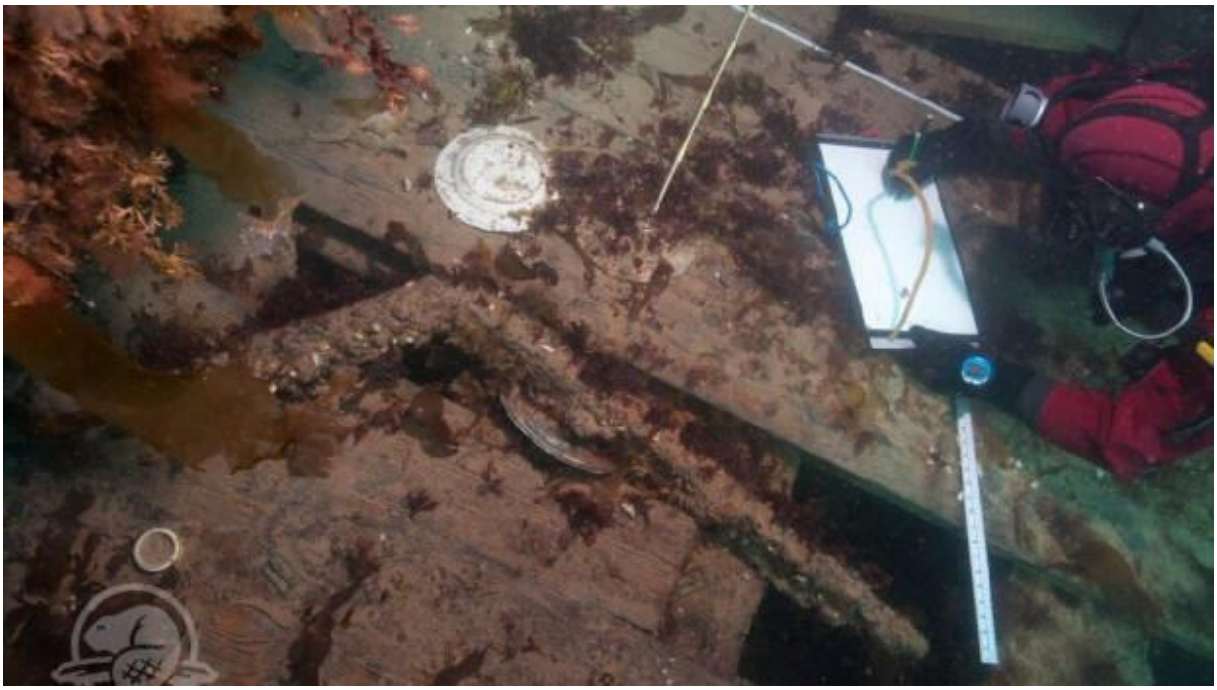
Az EREBUS roncsának orra.



Az EREBUS felső fedélzetének romjai,.

Az EREBUS legénységi konyhája.

Az EREBUS legénységi szállása.

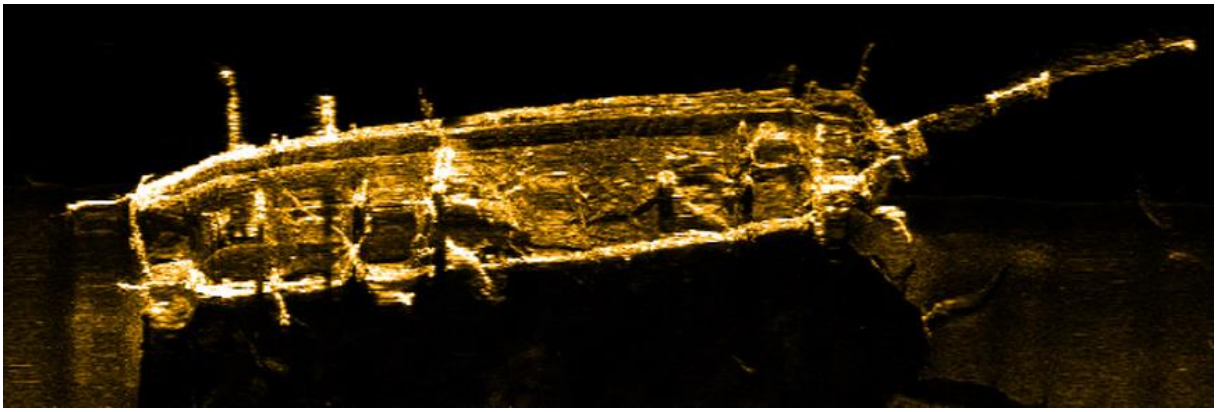


Porcelán tányér az EREBUS tiszti étkezőjében

Az EREBUS hajóharangjának megtalálása. Túloldalon a TERROR roncsairól készült SONAR-kép.

Ez a lehetőség pedig egy további kérdést is felvet, ahogyan azt Keith Millar, a Glasgow-i Egyetem kutatásvezetője 2016-ban megfogalmazta: „*Mindkét hajót nagyon messze találták meg attól a ponttól, ahol először elhagyták őket. Vagyis, ha a tengerészek visszatértek és szándékosan navigáltak a védett öblökbe, akkor semmiképp sem lehettek rossz egészségi állapotban, mivel a hajók irányítása jó fizikai erőnlétet igényel.*”

A modern „Arktiszi Tanács", a kanadai kormány és a kutatócsoport képviselői 2014 novemberében.



A TERROR 2016-ban azonosított roncsairól készül SONAR-felvétel.

Millar csapata ezért a Franklin után küldött expedíciók orvosi jelentéseiben leírt mintegy 1 500 esetet átvizsgálva arra a következtetésre jutott, hogy a tapasztalt skorbut-, tuberkulózis- és ólommérgezés esetek semmiképpen sem kényszeríthették térdre az expedíciót, amennyiben a későbbi kutatócsoportok hajóin tapasztalt feltételek valóban hasonlítottak a TERROR és az EREBUS fedélzetén uralkodó körülményekhez. Millar szerint ezért a Franklin-expedíció valószínűleg sokkal inkább balesetek, illetve rossz döntések áldozata, mint amilyen szerinte a nehéz terepen, rémes időjárási körülmények között végrehajtandó több száz kilométeres gyalogmenet elrendelése is volt. Robert Parks, a Waterloo Egyetem professzora ugyanakkor arra emlékeztet, hogy a Crozier által 1848-ban hátrahagyott üzenet szerint a hajók elhagyásakor – alig több, mint három évvel azután, hogy a hajók elindultak Angliából – már 24 ember halott volt, s közülük 15 tiszt. A korábbi és a későbbi expedíciók egyike sem mutatott időarányosan hasonlóan magas mortalitást: *„A Franklin-expedíciót közvetlenül megelőző és az azt követő sarkvidéki expedíciók egyikén sem tapasztalható olyan magas halálozási ráta, amely akárcsak megközelítené ezt az értéket."* – figyelmeztetett. A kutatók ezért a roncsok további vizsgálatától remélnek választ az elveszett expedícióval kapcsolatos rejtélyes kérdések megválaszolására.

Francis Rawdon Moira Crozier, James Fitzjames, Graham Gore, Charles de Voeux, James Fairholm, Henry Foster Collins, Edward Couche, Charles Hamilton Osmer, Harry Goodsir, James Reid, Stephen Stanley, Henry Thomas Dundas le Vesconte

Átjáró a halálba:

Az Északnyugati-átjáró kutatása hasonló ahhoz, mint amikor Kolumbusz Kristóf Indiába indult: neki egy egész földrész állta az útját, amelynek a létezéséről sejtelme sem volt, az Északnyugati-átjáró kutatói előtt pedig ott húzódott a teljes kanadai sarkvidéki szigettenger halálos veszedelmekkel – elsősorban az éh- és fagyhalállal – fenyegető labirintusa. A majd' 1,5 millió km^2 kiterjedésű hatalmas területen még napjainkban is csupán 14 000 ember él, vagyis nem egészen 102 km^2-re jut 1 ember.

Ez olyan, mintha egy Kaposvár méretű városban egyetlen egy ember élne, s őt kellene megtalálni, ha segítségre van szükségünk. Ráadásul olyan körülmények között, amikor évente 80-100 napon keresztül nem kel fel a nap, s teljes a sötétség. Amikor az úgynevezett „nyár" április végénél, május elejénél soha sem kezdődik korábban és augusztusban rendszerint véget is ér, s a többi évszak nem is létezik, csak és kizárólag a metsző, jeges tél. Nem ritka a -61 °C-os hőmérséklet, amikor a következő nyár képtelen felolvasztani az előző tél jegét, s a friss jégmezők a tavalyiakra torlódnak.

Különösen gyakori jelenség ez a szigetek közötti észak-déli irányú csatornákban, amelyek partjai természetes szűkületként rögzítik a mozgó jégmezőket, megállítva és feltorlódásra kényszerítve őket. A sekélyebb – alig 10-11 m mély – csatornák vize ilyenkor a mederfenékig befagy. A hajósoknak itt esélye sincs az előrehaladásra, s az életben maradásuk is kizárólag attól függ, hogy mennyire képesek alkalmazkodni a szélsőséges életkörülményekhez. Sátor vagy iglu? Posztó vagy medvebőr? Konzerv vagy friss hal-, fóka-, pézsmatulok-, esetleg medvehús? Aki nem képes alkalmazkodni, az meghal. Éhen veszik, vagy megfagy. Más lehetőség nincs.

A Franklin-expedíció története nem értelmezhető az Északnyugati-átjáró felkutatására indított expedíciók ismerete nélkül. Ezek az expedíciók (amelyekben Franklin maga is tevékenyen részt vett) egyrészt szinte a szó szoros értelmében kijelölték az utat Franklin előtt, másrészt a végrehajtásához szükséges képzett legénységet is kinevelték, biztosították a számára (minimálisan változó személyi összetételben, de szinte az egész sarkkutató közösség érintett volt csaknem az összes expedícióban).

Az átjáró kutatására az 1818-1903 közötti 85 évben indított expedíciók két nagy csoportba sorolhatók: a Franklin előtti és a Franklin utáni expedíciók csoportjába. Míg az előbbi csoportba tartozó utazásokat (40 db) egyetlen ember, John Barrow eszméje motiválta, az utóbbiakat (55 db) jellemzően az eltűnt Franklin-expedíció felkutatásával összefüggő tudományos szenzáció foglalkoztatta (a britek az átjáró kérdését a maguk részéről McClure 1850/53 közötti expedíciója után megoldottnak tekintették, annak ellenére, hogy hajóval első ízben csak a norvég Roald Amundsennek sikerült végighaladnia rajta 1903/06 között).

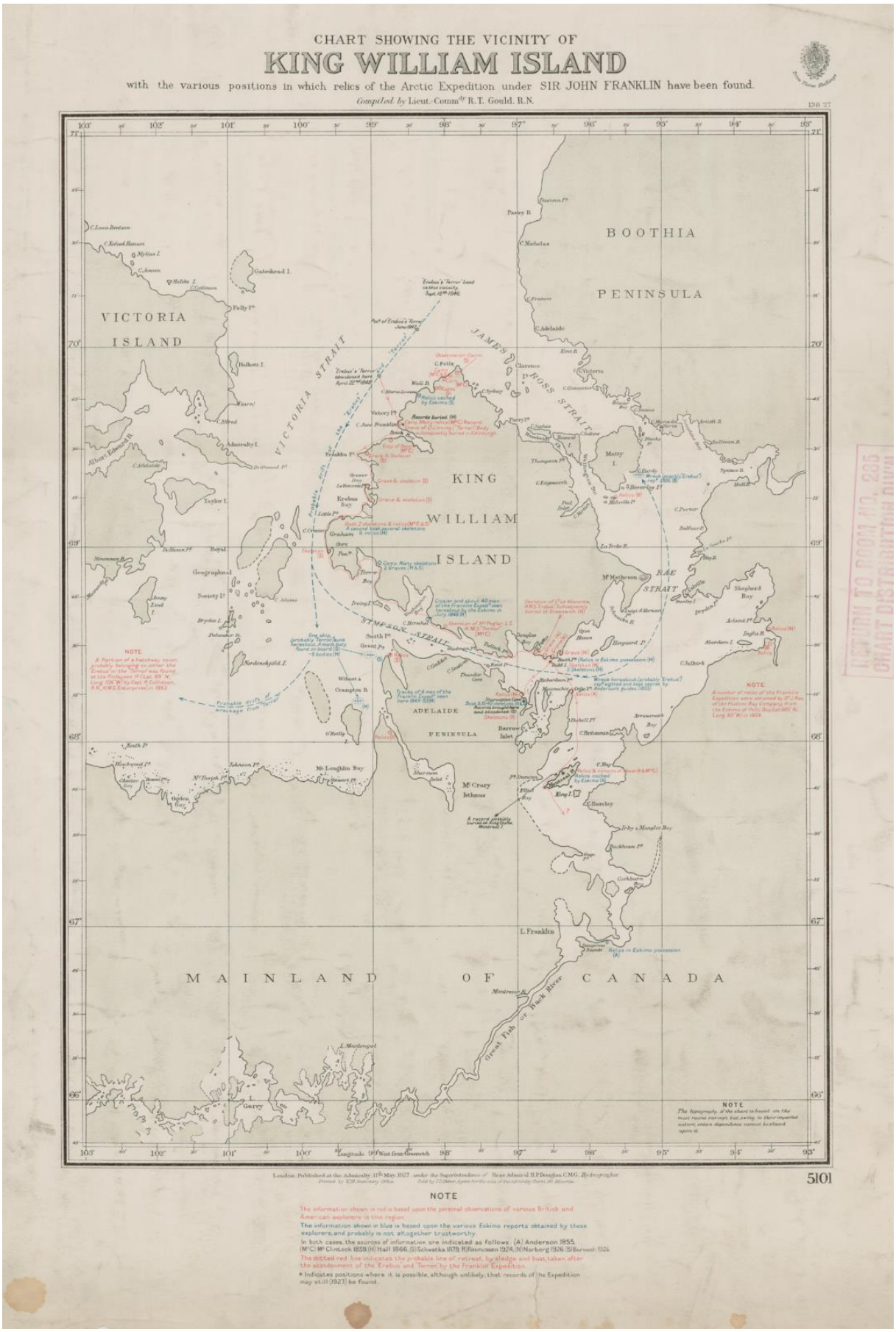
Franklin, azt követően, hogy a Lancaster-szorosnál behatolt az Északnyugati-átjáróba, a Beechey-sziget elérése és a szigeten töltött első tél (1845/46) után északnak fordult a Barrow-szorosból a Wellington-csatornába, a Cornwallis-sziget keleti oldalán. Mivel az admiralitástól kapott parancsának 5. és 6. pontja ezt egyértelműen csak bizonyos feltételek teljesülése esetén tette lehetővé a számára, azt kell feltételeznünk, hogy a nyugat felé vezető elsődleges útirányt a jég elzárta, miközben a Wellington-csatorna jégmentes, de legalábbis részlegesen hajózható maradt. Az 1846. évi hajózási idény első felét így a Cornwallis-sziget megkerülésével töltötte (a Wellington-csatorna északi pontján lévő Penny-szorost elérve, azt valószínűleg fagyott állapotban találták, mert – ezúttal a Cornwallis-sziget nyugati oldalán hajózva – visszatértek a Beechey-szigethez. Ez már önmagában is felfedezés volt, hiszen a Cornwallis-szigetről addig nem tudták biztosan, hogy különálló sziget, vagy a tőle nyugatra fekvő Bathurst-sziget része (ám, mivel a Franklin-expedíció térképei elvesztek, ezt a felfedezést végül is nem Franklin, hanem az utána kutató William Penny eredményeként tartja számon a kartográfia története).

Franklin ezt követően, az 1846. évi hajózási idény második felében tovább indult a Walker-fok, azaz a nyugati hosszúság 98. foka felé. Utasításai szerint annak elérése után délnyugat felé kellett továbbhaladnia.

Ő mégis határozott déli útirányt választott. Miért? Biztosan nem tudjuk, de az admiralitástól kapott térképére tekintve egyértelműnek tűnik: elvben itt várt rá a legkevesebb meglepetés. Hiszen, ha az Észak-Somerset-szigettől nyugatra, útban a Walker-fok felé, délre vezető jégmentes csatornát talál, az – hacsak a csatorna utóbb nem bizonyul öbölnek – elvezethet a Vilmos király-földhöz. A Walker-fok és a Vilmos király-föld északi részén fekvő Franklin-fok (James Clark Ross 1829/33-as expedíciójának legnyugatibb pontja) között pedig csak 500 km a távolság. Onnan már csak 411 km a Franklin által 1825/27-ben elért Hátraarc-pontig megteendő út hossza, ami ráadásul ismert vizeken vezet. Vagyis Franklin tudta: ha délre tart, a Vilmos-király szigetig csak 500 km-t kell ismeretlen vizeken hajóznia, így, ha ezt az utolsó szakaszt teljesíti, gyakorlatilag átkel az Északnyugati-átjárón. Franklin ezt meg is tette. Bizonyítékul szolgálnak rá expedíciójának maradványai. A felfedezést azonban – mivel nem élte túl – ezúttal sem az ő, hanem McClure nevéhez kapcsolja a világ, aki végül is egy nyugatabbra fekvő, másik útvonalon haladt át gyalogosan az Északnyugati-átjárón (Amundsen, akinek elsőként sikerült hajóval átkelnie, viszont lényegében Franklin útját követve teljesítette a távot).

Mindent egybevéve, Franklin expedíciója 1845. május 19. és 1848. április 22. között 708 napot töltött hajón, ebből 588 napot jégbe fagyva (vagyis a hajók csupán 120 napig működhettek ténylegesen hajóként, utána csupán a legénység szállásai voltak, fűtött és fedett helyek a hideg ellen, de mozdulni nem tudtak). 1845-ben Greenhithe-tól Stromnessen, Disco-n és Upernavikon keresztül mintegy 5 850 km-t tettek meg az Atlanti-óceánon, majd a Lancaster-szoros bejáratától a Beechey-szigetig további mintegy 400 km-t hajóztak a sarki tengeren. 1846 folyamán a Cornwallis-sziget körül a Wellington-csatornán a Penny-szorosig és vissza körülbelül 600 km-t haladtak, majd ugyanabban az évben a Beechey-szigettől a Vilmos-király szigetig még 670 km-t jutottak előre, amikor is szeptember 12-én befagytak. Ha a Vilmos király-föld és a Boothia partjai közötti utat választják, talán sikerrel járnak, de mert azt hitték, hogy a Vilmos király-föld félsziget, a nyugati oldalán haladtak el, ahol a sekély meder a tengerfenékig befagyott. Így 1846/47 telét és – mivel az eszkimók szerint a következő nyár emberemlékezet óta a leghidegebb volt, s a hajók nem tudtak kiszabadulni – 1847/48 telét is a Vilmos király-föld északnyugati partjainál töltötték, a jégbe fagyva. 1847 nyarán Franklin egy járőrrel elküldte Gore hadnagyot, hogy keressen útjelző kőrakásokat, amelyek létfontosságú navigációs adatokat tartalmazhattak. Épp ekkor tőlük alig 270 km-re, anélkül, hogy ezt valamelyikük is tudta volna, térképezte fel John Rae a Boothia-öböl partvonalának utolsó fehér foltjait. Miután nem sikerült az útjelzőket megtalálni, Gore sietve visszatért, s megtudta, hogy Franklin június 11-én, alig valamivel a 61. születésnapja után meghalt. Halála okáról nem maradt fenn feljegyzés, ahogyan végső nyughelyéről sem. Feltételezések szerint egy léken át a tengerbe temették, ami azért hihető, mert a part túlságosan távol volt ahhoz, hogy a temetéshez és a gyászszertartáshoz a teljes legénységet odáig kivezényeljék. Ezután Crozier vette át a parancsnokságot. Júliusra a részleges olvadás miatt mozgásba jött jégtömeg kb. 37 km-rel vitte a hajókat dél felé, így a part távolsága csekély 125 m-re csökkent. Gore, 8 másik tiszt és 15-en a legénység tagjai közül, haltak meg először. Crozier ekkor jutott arra az elhatározásra, hogy megmenekülésük egyetlen lehetséges útja az, ha elhagyják a hajókat és a jégen menetelnek a Vilmos király-föld egy olyan pontjára, ahonnan elérhetik a szárazföldet és segítséget szerezhetnek. 1848. április 22-én 105 életben maradt tengerész elhagyta a hajókat és a készleteikkel megrakott csónakokat vontatva elindultak a jégen. A viharok, a rendkívüli hideg és az általános gyengeség miatt három nap alatt csak kevesebb, mint 3 km-t haladtak. A Victory-fokot elérve, Gore korábbi üzenetének margójára írva újabb üzenetet hagytak. Crozier itt felismerte, hogy nincs fontosabb a gyorsaságnál, ezért hátrahagytak néhány csónakot, s a rajtuk szállított készletekből minden nélkülözhetőt és innen csak a legszükségesebb holmikat vitték magukkal. Április 25-én az útjelzőnél hagyták az üzenetet, 26-án pedig megkezdték a több mint 400 km-es gyilkos utat a kontinens felé. 320 km-t tettek meg gyalogosan a Montréal-szigetig (az alapján, hogy a hajóktól legtávolabbi emberi maradványokra később itt bukkantak). Innen már csak alig 100 km-re volt az az eszkimó tábor, amelyet George Back észlelt a Nagy Hal-folyó torkolatában 1833/34-ben. Vagyis majdnem sikerült. Majdnem…

A Franklin-expedícióhoz tartozó emberi maradványok, hajózási eszközök és személyes használati tárgyak lelőhelyeinek térképét Rupert Thomas Gould korvettkapitány készítette el 1927-ben, egyetlen térképen összesítve az 1855-ös (Anderson), 1859-es (McClintock), 1866-os (Hall), 1879-es (Schwatka), 1924-es (Rasmussen) és 1926-os (Norberg, Burwash) expedíciók eredményeit.



Rupert Thomas Gould korvettkapitány 1927-es térképe az addig fellelt maradványokról

Jelenetek a történtek 170. évfordulójára 2018-ban forgatott, 'The TERROR' c. filmsorozatból.

A maradványok pozíciója első pillantásra azt sugallja, hogy azokat egyetlen visszavonuló embercsoport hagyta hátra haladás közben, s ahol véget érnek a nyomok, nagy valószínűséggel ott ért véget a történet. Mivel a leletek túlnyomó többsége egyetlen, a Vilmos király-föld északi pontjától, a nyugati partok mentén a déli pontjáig, illetve a szemben fekvő Adelaide-félsziget északi partjáig és a Montréal szigetig húzódó hatalmas lelőhelyen található, kézenfekvőnek tűnik ez a feltételezés. Ám ebbe a képbe nem illeszthetők be a többitől jelentősebb távolságra – a Vilmos király-föld keleti oldalán – megtalált leletek. Az 1933-ban (Rasmussen) és 1948-ban (Learmonth) által talált további leletek ráadásul azt erősítik, hogy a Vilmos király-föld déli részén talált maradványok nem a visszavonulók fő csoportjához, hanem egy attól ismeretlen okból különvált (talán a nehéz időjárási körülmények miatt irányt tévesztett, vagy a túlélési esélyek növelése érdekében szabad vadászatra felhatalmazott) csapathoz tartoztak. A leletek alapján azt sem lehet kizárni, hogy néhányan út közben rájöttek, hogy a menetelés meghaladja az erejüket és visszafordultak a hajók, illetve a korábban hátrahagyott nélkülözhetőnek ítélt felszerelések felé.

Akárhogy is Crozier előtt két lehetőség állt, amikor a hajók elhagyásáról és a visszavonulás módjáról döntött: vagy délre indul a Nagy Hal-folyó torkolata felé, a sziget nyugati partján (320 km), vagy kelet felé fordul a sziget északi és keleti partján North Hendon felé (354 km). Az első esetben, ha sikerül elérnie a kontinenst, két további lehetősége volt: vagy felveszi a kapcsolatot a Back által az 1833/34-es expedícióján a folyótorkolatnál talált inuitokkal, ha pedig nincsenek ott, akkor a folyót követve Back útvonalát járja be visszafelé a Nagy Rabszolga-tó partján fekvő Fort Resolute-ig (1 640 km), vagy eltávolodva a folyótól délkeletre indul a Hudson-öböl partján fekvő Repulse-öböl felé (744 km). Mindkét lehetőség rendkívüli nehézségeket tartogatott. Először is ott volt a távolság: a Vilmos király föld körül megtett úttal együtt a teljes táv csaknem 2 000 km-t jelentett volna. Igaz, hogy Back embereinek ezt a távolságot oda-vissza kellett megtenni, Franklin legénységének pedig csak oda, de ők már három sarki telet töltöttek a hajókon, szinte állandó sötétségben, konzervekből táplálkozva és az ólommérgezés tüneteit mutatva. Az út nagy részét ugyan folyón kellett volna megtenniük, de folyásiránnyal szemben, nagy tengeri csónakokkal a torkolatig 155 métert eső folyó 83 zúgója és zuhatagja közt vitorlázva, a Nagy Hal-folyó felső folyása és a Nagy Rabszolga tó mellékvizei között ráadásul a szárazföldön vonszolva a csónakokat. Azután ott volt a kapcsolatteremtés bizonytalansága: a Repulse-öböl felé ugyan lényegesen – mintegy 900 km-rel – kisebb lett volna a távolság, amiből 436 km-t szárazföldön, 308 km-t fagyott tengeren kellett volna megtenni, de egy olyan öbölbe, amelyből aligha van kiút, mivel teljesen esetleges, hogy mikor jár arra egy bálnavadász-hajó (az első állandó bálnavadász-telepek csak az 1860-as években létesültek ott). A Boothia-félsziget megközelítése ehhez képest jóval egyszerűbb kimenetelűnek tűnt: a reális cél a Ross által 1830-ban North Hendonnál talált netsilik inuitokkal való kapcsolatfelvétel lehetett a segítségkérés és a túlélés érdekében.

Crozier képzett tengerész és sarki veterán volt. Pontos ismeretekkel rendelkezett a térségről. Bár Ross a második expedícióján sikerrel járt egy ilyen helyzetben, ő azonban végig egy eszkimó falu közelében telelt át, így a helyiekkel együttműködve szükség esetén folyamatosan kiegészíthette a készleteit, az ő emberei tehát jobb esélyekkel néztek szembe azzal a lehetőséggel, hogy hosszú ideig várniuk kell, amíg valaki észreveszi őket, mint Franklin emberei, akik öt évre elegendő készletükből három évnyit már feléltek. 1850-ben egy 500-800 font (226,5-362,0 kg) rakománnyal terhelt, 7 kutya által húzott szán 30-40 mérföldet (55,6-74,0 km) tett meg naponta. John Rae 1848-ban naponta legfeljebb 27 mérföldet (50 km-t) volt képes haladni gyalogszerrel, ám ő pihent volt, jó erőben, megfelelő kondícióban egy ilyen teljesítményhez. Franklin embereinek állapotát össze sem lehet hasonlítani az övével. Bár nem tudjuk biztosan, nem lehet kizárni, hogy néhányan skorbuttól szenvedtek (ez a betegség McClure embereinél a második áttelelés után jelentkezett, Franklin legénysége pedig már a harmadik télen volt túl 1848 áprilisában), viszont tömeges volt az ólommérgezés miatti általános gyengeség.

Ólommérgezésről akkor beszélünk, ha az ólom 40 mikrogramm/liter feletti koncentrációban van jelen a vérben. Dózistól függően hosszabb idő – akár több hónap – is eltelhet, mire a szervezet fokozatosan telítődik a méreggel. Az ólom a szervezetből nem tud távozni, mert a nagy fajsúlya miatt lesüllyed a

belekben, s a bélperisztartika nem bír el vele. Egy lenyelt pénzérme a széklettel kiürül, az ólom nem. Az atipikus tünetek – enyhe hasfájás, gyengeség, sápadtság, fáradtság – nem vallanak egyértelműen az ólommérgezésre (számos más betegségnek is tünetei), így a panasz oka homályban maradhat. A vérszegénység és az ún.: „ólomszegély" (amikor az ólom már a fogínyen is lerakódik) azonban egyértelmű tünet. Az ólom a mennyiségtől függően mérgez: nagy dózisnál a tünetek hamarabb jelentkeznek és súlyosabbak. Ha a mérgezést nem fedezik fel, a panaszok egy idő után nagyon súlyossá válhatnak. Klasszikus tünetet jelentenek az idegrendszeri bénulások – mint például a radiális idegbénulás, ami miatt a kézfej lógni kezd – vagy az eszméletvesztés. Erős ólomvegyületekkel (pl.: ólomtetraetillel) történő mérgezés esetén pedig halál is bekövetkezhet.

A TERROR és az EREBUS pemmikán-tartalékát Stephen Goldner, egy olyan beszállító készítette, akivel a haditengerészet 1845. április 1-én – alig hét héttel a hajók indulása előtt – kötött szerződést, így rendkívül igyekeznie kellett, ami néhány esetben a minőségbiztosítás rovására ment. A konzervdobozokat ólommal forrasztották le, ám a kapkodás miatt a forraszanyag helyenként "*vastag és felületesen megmunkált volt, és úgy csorgott le a dobozok belső felületén, mint az olvadt gyertyaviasz*". Vagyis a legénység szervezete azután, hogy a Disco-öbölben leölt tíz vágómarha friss húsa elfogyott és áttértek a konzerv-fogasztásra, egyre nagyobb mértékben telítődött ólommal (amellyel kezdettől fogva érintkeztek, hiszen a hajók vízvezeték-rendszerét is ólomcsövekből készítették).

Crozier kapitányt és 30-40 emberét a Herchel-fok közelében látták utoljára az eszkimók 1848 júliusában. A Herschel-fok és a Jane Franklin-fok – a partraszállás helye – közötti távolság mintegy 190 km. Mivel április 26-án kezdték meg a dél felé tartó menetelést, ha júliusra csak a Herschel-fokig jutottak, az azt jelenti, hogy legalább 66 napra volt szükségük (július 1-ig) a 190 km megtételéhez. Ez alapján átlagosan kevesebb, mint 3 km-t tettek meg naponta. Ez valószínűtlenül kevésnek tűnik. Még akkor is, ha nyilvánvalóan az ólommérgezés tüneteitől szenvedtek és pihenőket iktattak be az úton (a fellelt maradványok alapján mintegy 25-28 km-enként egyet). Számításba kell azonban venni azt, hogy az inuitoknak a jelenségek megfigyelésén alapuló időérzékelése alapvetően eltért az európaiakétól. Az időt és a teret nem egységekre bontva, hanem viszonyrendszerként értelmezték (a rövidebb távolságokat például úgy fejezték ki, hogy „8 alvásnyira van" – vagyis 8-at kellett aludni, amíg az ember elért az út egyik végétől a másikig, a hosszabb utazásokat pedig a „holdak" számával jelölték). Előfordulhatott tehát, hogy a júliusra vonatkozó európai értelmezés egyszerű fordítási hiba következménye. Ezek alapján elmondhatjuk, hogy az utolsó biztos időpont-meghatározás a Franklin-expedíció idővonalán 1848. április 26. A legtöbb ember július végére halott volt. A Francis Rawdon Moira Crozier vezetése alatt álló utolsó 30-40 tengerész 1850-ben pusztult el, alig 100 km-re a Nagy hal-folyó torkolatától északra, az Éhezés-partján és a Montréal-szigeten. Bár Richard King már 1847-ben azt javasolta, hogy itt kezdjék a kutatást a túlélők után, akiket akkor még több mint két éven keresztül életben találhattak volna, a mentőexpedíciókat mégis mindig máshová küldték. A kutatók sorsát különösen szomorúvá teszi ez a körülmény, az tudniillik, hogy megmenekülhettek volna. John Rae – az első kutató, aki eljutott ide – már csak 4 évvel a haláluk után érkezhetett…

Epilógus:

Franklin 1825/27-es expedícióján kísérője volt egy az „első nemzetségbe" tartozó sárgakés törzsbeli indián, Akaitcho (Nagyláb). Franklin sokat beszélgetett vele az Északnyugati-átjáróról és utóbb lelkesen emlékezett vissza rá, hogy Akaitcho milyen figyelmesen hallgatta, amikor arról beszélt neki, hogy az átjáró nagyon fontos dolog, mert jólétet hozhat az embereknek. Akaitcho azonban nyilvánvalóan ráébredt, hogy Franklin túlértékeli a várható előnyöket, s olyan kérdést tett fel neki, amelyre a sarkkutató nem tudott válaszolni: „*Ha az északnyugat-átjáró annyira fontos a kereskedelemben, mégis miért nem fedezték még fel?*" Amikor Franklint végül felkérték az expedíció vezetésére, buzgón kijelentette: „*Szívemnek semmi sem kedvesebb, mint az Északnyugati-átjárót elérni.*" Parry, így kommentálta: „*Ha nem hagyják odamenni, ez az ember belehal a csalódásba*". Nem tudta elkerülni a sorsát…

A Sir John Franklint ábrázoló egyetlen ismert és fennmaradt dagerrotípia

Források:

Kötetetek:

- Marjai Imre: Felfedezések könyve, Budapest, Móra, 1986.
- Harris, John: Nyomtalanul, Gondolat, Budapest, 1990.
- Hutchinson Gillian: Sir John Franklin's Erebus and Terror Expedition: Lost and Found, Bloomsbury Publishing, 2017.
- Walpole, Garth: Relics of the Franklin Expedition: Discovering Artifacts from the Doomed Arctic Voyage of 1845, McFarland, 2017.
- Woodman, David C.: Unravelling the Franklin Mystery: Inuit Testimony, McGill-Queen's Press - MQUP, 1992

Weboldalak:

- https://news.nationalgeographic.com/2017/04/franklin-expedition-ship-watson-ice-ghosts/
- https://en.wikipedia.org/wiki/Franklin%27s_lost_expedition
- http://www.macleans.ca/society/letters-the-franklin-expedition-was-not-significant-canadian-history/
- http://franklinsghost.blogspot.hu/2011/09/artifacts-recovered-from-hms.html
- http://www.canadianmysteries.ca/sites/franklin/archive/archiveImageMapIndex_en.htm
- http://erebusandterrorfiles.blogspot.hu/
- https://en.wikipedia.org/wiki/John_Franklin
- https://en.wikipedia.org/wiki/Francis_Crozier
- https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Erebus_(1826)
- https://en.wikipedia.org/wiki/Erebus
- https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Terror_(1813)
- http://buildingterror.blogspot.hu/2013/07/
- https://en.wikipedia.org/wiki/Beechey_Island
- https://en.wikipedia.org/wiki/King_William_Island
- https://www.archaeology.org/issues/220-1607/features/4559-canada-erebus-discovery
- https://wattsupwiththat.com/2016/09/12/hms-terror-from-doomed-frankin-expedition-believed-found-in-arctic/
- http://premiershipmodels.co.uk/blog/20-the-lost-expedition-of-john-franklin-ship-now-discovered-infographic
- https://www.uh.edu/engines/epi1241.htm
- https://secretlibraryleeds.net/2016/09/07/a-menagerie-of-maps/
- http://franklinslostexpedition.blogspot.hu/
- https://www.gov.mb.ca/chc/archives/hbca/spotlight/john_rae.html
- https://www.rmg.co.uk/discover/explore/john-franklin-final-north-west-passage-expedition-1845
- http://www.rcgs.org/programs/expeditions/expeditions_how_to_apply.asp
- http://visionsnorth.blogspot.hu/2009/04/it-is-perhaps-most-evocative-document.html

- https://wattsupwiththat.com/2016/09/12/hms-terror-from-doomed-frankin-expedition-believed-found-in-arctic/
- http://premiershipmodels.co.uk/blog/20-the-lost-expedition-of-john-franklin-ship-now-discovered-infographic
- https://www.uh.edu/engines/epi1241.htm
- https://secretlibraryleeds.net/2016/09/07/a-menagerie-of-maps/
- http://franklinslostexpedition.blogspot.hu/

- https://www.gov.mb.ca/chc/archives/hbca/spotlight/john_rae.html
- https://www.rmg.co.uk/discover/explore/john-franklin-final-north-west-passage-expedition-1845
- http://www.rcgs.org/programs/expeditions/expeditions_how_to_apply.asp
- https://www.historymuseum.ca/virtual-museum-of-new-france/economic-activities/basque-whalers/
- https://libweb5.princeton.edu/visual_materials/maps/websites/northwest-passage/titlepage.htm
- https://libweb5.princeton.edu/visual_materials/maps/websites/northwest-passage/ross-first.htm
- https://libweb5.princeton.edu/visual_materials/maps/websites/northwest-passage/parry-first.htm
- http://special.lib.gla.ac.uk/exhibns/month/sep2006.html
- http://www.dailymail.co.uk/news/article-1195810/Very-British-cannibals-How-epic-Navy-voyage-Arctic-came-truly-sinister-end.html
- http://www.lrfoundation.org.uk/public_education/HEC-Blogs/Hecla-Rediscovered-The-Story-of-an-Arctic-Explorer-pt-1.aspx
- https://www.npg.org.uk/collections/search/portrait/mw42213/Thomas-Simpson
- https://ice.lindahall.org/index.shtml
- http://collections.dartmouth.edu/arctica-beta/html/EA15-67.html
- http://kabloonas.blogspot.hu/2016/07/
- https://www.gov.mb.ca/chc/archives/hbca/spotlight/john_rae.fr.html
- http://starvationcove.blogspot.hu/
- http://www.ric.edu/faculty/rpotter/inuittest.html
- https://www.thestar.com/news/canada/2016/09/21/accidents-not-illness-may-have-killed-many-officers-in-franklin-expedition-says-scottish-study.html?utm_content=bufferd665c&utm_medium=social&utm_source=pinterest.com&utm_campaign=buffer