

II. — MEMORIE E RELAZIONI

A. — I VIAGGI ALLA RICERCA DI FRANKLIN E IL DOCUMENTO DEL « FOX »,

del Sottotenente di Vascello ALBERTO DE RENSIS (1).

(con un fac-simile).

Franklin (al pari di Cook e di Nelson) fu mozzo e la sua gioventù fu spesa in grandi spedizioni marittime, le quali furono la causa della sua morte. Nel 1845 risolvette slanciarsi alla ricerca del passaggio del N.; scoperta che aveva attirato già molti prima di lui nei mari artici.

Barentz nel 1596, Weymouth nel 1602, James Hale nel 1605 e nel 1607 Hudson, il cui nome fu dato a quel vasto seno che si interna tanto profondamente nella terra americana, James Poole nel 1611, tutti si avanzarono più o meno nello stretto alla ricerca di quel passaggio, la cui scoperta avrebbe tanto abbreviato la via di comunicazione fra i due mondi.

Al comando dell'« Erebus » e del « Terror » (2), Franklin lasciò l'Inghilterra il 19 maggio 1845. Montò il Capo Farewel, quel capo tanto bene battezzato innanzi al quale individui intrepidi come Frobisher, Knight, Barlow, Waugham, Scroggs, Barentz, Hudson, Blosseville, Crozier e Franklin stesso coi suoi bravi compagni e il bravo Bellot passarono sicuri della loro volontà, della loro operosità, ma che la natura rigida, coi suoi stenti e le sue grandi fatiche, non doveva permettere loro più di rivedere: capo che fu veramente per tutti questi bravi il « Capo dell'Addio ». S'internò indi nel Mare di Baffin, toccò Disko (3), dove scrisse l'ultima lettera. In essa egli diceva che sperava poter presto muovere per lo Stretto di Lancaster. E

(1) Dobbiamo questo studio al nostro ufficiale di marina A. De Rensis, che trovasi, come è noto, a bordo della « Dijnphna » nella spedizione artica danese. (N. d. R.).

(2) Erebus e Terror sono i nomi di due monti ignivomi in piena attività in 176° long. e 78° lat. nel continente australe, l'esistenza dei quali è accertata da James Ross.

L'« Erebus » comandato da Franklin aveva a bordo 70 uomini fra ufficiali e marinai; aveva Fitz-James per capitano, Gore e Le Veconte per luogotenenti, Stanley per chirurgo; poi Des. Vœux, Sargent e Couch.

Il « Terror » contava 68 uomini, capitano Crozier, luogotenenti Little Hodgson e Irving, chirurgo Peddree e poi Horesby e Thomas.

(3) All'Isola Disko, chiamata anche Isola della Balena, approdava 14 anni dopo Mac Clintock nel suo viaggio di ritorno, portando invece le prove della perdita purtroppo certa dell'intero equipaggio.

qui si arrestarono le sue notizie. Una volta ancora, e per l'ultima, furono viste quelle navi nella Baja di Melville dai capitani delle baleniere « Principe di Galles » e « Intrapresa », ma da quel giorno non si seppe più nulla.

La mancanza assoluta di notizie su quel numeroso equipaggio determinò le molte ricerche, le quali condussaro poi alla scoperta del passaggio di N.-O., e alla ricognizione di quei continenti polari così stranamente frastagliati. Fu stabilito che, se per l'anno 1848 non fossero pervenute nuove della spedizione Franklin, il Governo inglese avrebbe immediatamente inviate altre spedizioni alla ricerca degli intrepidi esploratori.

Le notizie non giunsero e noi vediamo allora succedersi le spedizioni senza posa, ciò che torna ad onore del Governo inglese, il quale non badò a spese per la ricerca di un suo illustre cittadino, e il popolo inglese stesso, che volenteroso accorse sempre ad armare le navi che correvano incontro a pericoli grandissimi, allo scopo di salvare gli sfortunati dell'« Erebus » e del « Terror ».

Spedizioni dell'anno 1848.

Nell'anno 1848 partirono 3 spedizioni.

La prima lasciava l'Inghilterra il 31 gennajo. Moor, che comandava il « Plover », doveva dirigere per Panama ed ivi incontrarsi con Kellet, il quale comandava l'« Herald »; indi assieme, passando per lo Stretto di Bering, dovevano procedere alla ricerca dell'« Erebus » e del « Terror ».

I due bastimenti non s'incontrarono in quell'anno al posto convenuto, ma sibbene s'incontrarono nel 1849, quando Kellet aveva già fatto un viaggio nello Stretto di Bering e Moor aveva svernato nel ghiaccio al N. di questo.

Riunitisi i due bastimenti, furono fatte molte esplorazioni nei mari glaciali, ed in una di esse il tenente Pullen fece una ricognizione lungo la costa del continente americano, ma furono ricerche vane.

La seconda spedizione lasciò Liverpool il 25 marzo 1848. Essa era già preparata e pronta nel 1847. Questa volta, non colle navi si volevano fare le ricerche nei mari artici per ritrovare Franklin, ma invece Rae e Richardson dovevano farle servendosi esclusivamente di slitte e battelli per le escursioni.

Ammirevole esempio di sincera e vera amicizia diede Richardson, che vecchio a 70 anni, volle affrontare tutti i pericoli e le privazioni di un viaggio artico, per correre in soccorso del suo amico Franklin.

Corse al Canada, pervenne all'imboccatura del Mackenzie, dove a Separation Point lasciò un deposito di pemmican, indi andò verso l'E. fino

al Fiume Coppermine ed in battello seguì la costa fino a Capo Bathurst, ma non trovò la benchè minima traccia.

Invece Rae si era prefisso di visitare nell'estate 1849 le Terre Wolleston e Victoria, ma fu obbligato (23 agosto), suo malgrado, di ritornare, la fortuna non avendogli arriso, a conti fatti, punto più che al suo compagno.

La terza spedizione fu fatta sotto il comando di Ross (junior), che, avendo accompagnato suo zio nel primo e secondo viaggio (1), conosceva bene le regioni artiche.

Comandando l' « Enterprise » e l' « Investigator », Ross lasciò il Tamigi il 12 maggio, 1848; traversò la Baja di Baffin e lo Stretto di Lancaster e nel mese di settembre era alla punta N.-E. di North-Somerset.

Ogni giorno egli fece gettare in mare documenti destinati a far conoscere la sua posizione a quelli dell'« Erebus » e del « Terror » che a caso gli avessero trovati, e a dar loro una speranza di soccorso.

Preso in seguito dal ghiaccio, dovette restare fino all'agosto 1849 nel Porto Leopoldo all'ingresso del Passaggio del Principe Reggente.

Servendosi delle slitte, nella primavera furono esplorate minuziosamente la coste del North Somerset con tali grandi pericoli e sopportando tali privazioni, che quasi tutto l'equipaggio ammalò.

Numerosi *cairns* furono costruiti, ed in essi furono disposte carte con tutte le notizie e gli schiarimenti necessari, perchè la perduta spedizione avesse potuto, trovandoli, mettersi sulla buona via per ricevere soccorso.

Il luogotenente Mac Clure inutilmente esplorò la costa N. dello Stretto di Barrow.

Nè più fortunato fu Ross nell'attuazione della sua idea di voler giungere all'Isola di Melville (più verso l'O.), perchè i ghiacci lo trasportarono nel Mare di Baffin e quando infine fu liberato da essi, fece ritorno in Inghilterra, per nulla più ricco di notizie su Franklin di tutti i suoi compagni che lo avevano preceduto.

Temendo della sua sorte, intanto il Governo spediva in suo ajuto, nei mari artici, il « North Star » sotto il comando di Saunders. Egli non incontrava Ross, e, preso dai ghiacci (mentre questi già da un anno era in Inghilterra), svernava proprio in quei mari dove era stato Ross.

Spedizioni dell'anno 1850.

Al principio dell'anno 1850 partirono di nuovo l' « Enterprise » e l' « Investigator »; comandava il primo Collinson e il secondo Mac Clure. Entrambi per la via dello Stretto di Bering dovevano giungere all'Isola di Melville.

(1) In questo viaggio (1829) si era scoperto il polo magnetico.

L' « Enterprise », miglior veliere, giunse prima dell'altro allo Stretto di Bering, ma trovò tanto ghiaccio che fu obbligato di tornare indietro e svernare sulle coste della Cina.

Invece Mac Clure fu abbastanza fortunato per passare lo stretto gli ultimi giorni di luglio e di incontrare l' « Herald » e il « Plover », che, come si è detto, nel 1848-49 avevano fatto ricerche in questi mari (1).

Dopo aver seguite le coste fino al Capo Bathurst, si inoltrò nel mare verso l'E., credendo di poter dirigere dritto verso l'Isola di Melville, dove opinava incontrare le altre spedizioni dello stesso anno, e meglio ancora di trovare un passaggio.

Il 6 settembre scoprì la terra che chiamò di Baring, e che riconobbe poi far parte della Terra di Bank; scopriva in seguito quella parte di terra unita a quella di Wollaston, che chiamava Terra del Principe di Galles, ma all'estremità di questa i ghiacci gli opposero una barriera insormontabile. Arrestato nella sua corsa dal 1850 al 1851, fu obbligato a svernare, nel qual tempo si assicurò della comunicazione esistente fra lo Stretto ed il bacino di Parry (che è continuazione degli Stretti di Barrow e di Lancaster).

Non sarebbe errore dunque il dire che il 26 ottobre 1850 Mac Clure aveva scoperto il passaggio di N.-O.: potrebbe solo obbiettarsi che questo passaggio aveva il difetto di non esser del tutto navigabile.

Grandissima attività dimostrarono i suoi ufficiali durante lo sverno. Essi percorsero le coste circostanti: Creswell visitò la Terra di Baring; Hasselt una parte della Terra del Prince Albert, e Wynniat il Capo Walker.

Sopravvenuto infine nel luglio lo scioglimento dei ghiacci, Mac Clure tentò invano di giungere col suo bastimento nel bacino di Melville, e allora determinò di ridiscendere lo Stretto di Principe di Galles, girare la Terra di Bank e tentare all'O. quello che gli era fallito all'E..

Nell'estate 1851 egli passa dunque al S. ed all'O. della Terra di Bank, ma giunto alla punta N.-O. il suo bastimento, dopo pericolosa lotta cogli *icebergs*, rimane strettamente preso dal ghiaccio nel Golfo di Mercy all'ingresso di quella serie di stretti, che conducono al Mare di Baffin, ed ivi gli è forza restare fino al 1852.

Nell'aprile, sebbene non abbia che provviste per solo 18 mesi ancora, non si decide a far ritorno in Inghilterra, ma invece colle slitte attraversa lo Stretto di Mac Clure e si reca all'Isola Melville, dove sperava di trovare delle navi venute in suo ajuto (2).

(1) Il « Plover », giusta gli ordini del Governo, dovè restare in questi mari come bastimento deposito viveri.

(2) Infatti Austin eragli stato mandato incontro pel Mare di Baffin e lo Stretto di Lancaster.

Il 28 aprile è a Winter-Harbour, punto dove 33 anni prima aveva svernato Parry; le sue speranze restano deluse, non trova alcuna nave; trova solo un documento, dal quale apprende che Mac Clintock, luogotenente di Austin, è ivi passato l'anno precedente, ed è ripartito.

Pertanto non perde coraggio. Ripone nel *cairn* un nuovo documento, sul quale fa noto la sua intenzione di far ritorno in Inghilterra pel passaggio di N.-O., che ha scoperto, guadagnando per tal via lo Stretto di Lancaster ed il Mare di Baffin, ed indi ritorna alla Baja di Mercy per farvi un terzo sverno (1852-53).

Nel mese di marzo, ridotto tutto l'equipaggio a due terzi di razione (per difetto di viveri), dopo un inverno rigorosissimo, si determina a rimandare in Inghilterra metà del suo equipaggio, sia pel Mare di Baffin, sia pel Fiume Mackenzie e la Baja di Hudson, rinviando i meno validi, per i quali un quarto sverno sarebbe stato fatale, e l'altra metà è destinata a ricondurre in patria l'« Investigator ».

Tutto è pronto per la partenza fissata al 15 aprile, quando il 6, mentre egli era con Creswell, vide accorrere dal N., un uomo, il luogotenente Pim del « Resolute » (1). Questi diede la notizia che il « Resolute » e l'« Intrepid » erano in quei mari e, trovato il suo documento, erano alla ricerca di lui.

Fu deciso allora altrimenti. Mac Clure invece abbandonò il suo buon bastimento per imbarcarsi colla sua gente sul « Resolute » e sullo « Intrepid ».

Non trovando mare aperto, svernò ancora una volta (per la 4^a) nel ghiaccio (*pak*) al N. della Terra del Principe di Galles.

Nell'aprile 1854 col suo equipaggio e quel del « Resolute » e « Intrepid » andò fino all'Isola Beechey all'ingresso del Canale di Wellington, dove si riunì ai comandanti ed equipaggi di altri 4 bastimenti abbandonati (« Assistance », « Pioneer », « Resolute », « Intrepid ») ed, imbarcatisi tutti sul « Phoenix », « North Star » e « Talbot » mandati in soccorso, giungeva in Inghilterra il 28 settembre 1854, dopo un'assenza di più di 4 anni (2).

Fu messo sotto consiglio per aver abbandonato il suo bastimento; ma non solo non fu condannato, si ebbe invece una menzione onorevole per

(1) Ciò vedremo meglio in seguito. Il « Resolute », comandato da Kellert, assieme allo « Intrepid », comandato da Mac Clintock, svernavano all'altra parte dello stretto sulla costa S.-E. dell'Isola di Melville, ed avevano trovato come si è detto il documento di Mac Clure lasciato a Winter-Harbour.

(2) Uno dei sopradetti bastimenti, il « Poenix », comandato da Inglefield, l'anno prima aveva portato in Inghilterra Creswell, luogotenente di Mac Clure. Egli era stato spedito dal suo comandante per raggiungere il « Phoenix » e partire con esso onde portare in patria la notizia della scoperta del Passaggio di N.-O. — Creswell, dopo aver percorso 470 miglia sui ghiacci, raggiunse il bastimento, vi si imbarcò, ed il 7 ottobre 1853 era in Inghilterra, dove annunziava la scoperta.

il suo operato, e il Governo diede a lui ed al suo equipaggio la metà del premio di 20,000 lire sterline votate per darsi allo scopritore del Passaggio di N.-O..

Collinson aveva, come si è detto, passato l'inverno 1850-51 nel Porto di Hong-Kong. Lasciato questo porto il 2 di aprile, traversando lo Stretto di Bering, prendeva quasi la stessa via che l'anno prima aveva seguito l'« Investigator ». Cercò pure come questo di passare lo Stretto del Principe di Galles e fu obbligato a ritornare per la stessa via poche settimane dopo che Mac Clure era ritornato al S. della Terra di Bank.

Collinson era troppo in ritardo per riuscire a passare e fu obbligato quindi di svernare all'ingresso S. dello stretto.

Nel 1852 l'« Enterprise », traversando lo Stretto di Dease, passava fra la Terra Wollanston e la terraferma e svernava nel Golfo di Cambridge, sulla costa della Terra di Wollanston di faccia al Capo Turnagain, il quale è quasi a mezza strada fra l'imboccatura del Fiume Coppermine e il Fiume Back.

Nella primavera del 1853 da questo porto, Collinson colle slitte fece un viaggio al S.-E. e all'E. della Terra Vittoria e dopo essere giunto fino all'Isola Gateshead a N.-O. della Terra King William, dovette riconoscere che il dottor Rae era già giunto a questo punto nel 1851.

Ritornato a bordo dell'« Enterprise », mosse col bastimento verso l'O., passò l'imboccatura del Fiume Mackenzie e svernò fino al luglio 1854 nella Baja di Camden. Ripassando quindi per Bering, era di ritorno in Inghilterra nella primavera del 1855, senza aver potuto scoprire nulla della sorte di Franklin, benchè fosse stato così vicino al luogo della catastrofe e senza avere incontrata alcun'altra spedizione, benchè fosse stato così vicino alla gente dell'« Investigator », malgrado ancora che avesse mandato delle spedizioni con slitte ad esplorare le terre vicine.

Un'altra spedizione nel 1850 fu fatta sotto la direzione di Penny. Egli comandava i due bastimenti « Lady Franklin » e « Sophie ». Questa spedizione, partita da Aberdeen il 13 aprile, fu raggiunta da un'altra spedizione dello stesso anno, partita dall'Inghilterra il 5 maggio, comandata da Austin e composta dei due brigantini a palo « Resolute » e « Assistance », e dei due bastimenti ad elice « Pioneer » ed « Intrepid » (1).

Pochi giorni dopo furono raggiunti da un'altra spedizione sotto il comando di Ross, che, quantunque vecchio, avea il coraggio d'intraprendere, al comando della goletta « Felix », ancora un altro viaggio polare. La « Felix » avea a compagna l'altra goletta « Prince Albert » (comandata da Forsyth), che rimorchiava il « Mary » piccolo bastimento viveri.

(1) Stewart, un suo luogotenente, giunto al Capo Beecher a 76° 20' lat. N., vide il mare libero.

All'imboccatura dello Stretto di Lancaster questa squadra incontrava poi una spedizione americana mandata dal negoziante Grinnel di New York, che armate le due golette « Advance » e « Rescue », affidavane il comando al tenente de Haven.

Nello Stretto di Barrow, all'imboccatura del Canale di Wellington, di faccia all'Isola Beechey ed al Capo Reley, erano quindi nientemeno che 11 bastimenti.

Fu in questo posto che il 23 agosto furono trovate le prime tracce della spedizione di Franklin da Ommaney, comandante dell'« Advance », tracce che indicavano solamente, che la spedizione aveva svernato in quel posto.

Mentre Ommaney era andato verso il S. ed aveva visitato il gran golfo sulla costa O. della terra del Principe di Galles, che porta il suo nome, aveva mandato uno dei suoi tenenti nel Feel-Sound. Il tenente Steward, avanzandosi ancora più al S., giungeva fino a 14 miglia all'estremità di un raggio, percorso nello stesso tempo da Wyniatt dell'« Investigator » lungo la costa N. della Terra del Prince Albert.

Intanto il giorno dopo la scoperta delle prime tracce di Franklin (24) Forsyth col « Prince Albert » partiva per far ritorno in Inghilterra, e portare a Lady Franklin questa notizia.

Il 27 agosto fu visitata l'Isola Beechey, dove furono trovate ancora altre tracce della spedizione Franklin, fra le quali un *cairn* (che però non racchiudeva nulla) e tre segnali in legno, indicanti le tombe di 3 marinai della spedizione morti nel 1846 e dei quali portavano il nome.

Nei seguenti giorni, malgrado accurate ricerche, non fu rintracciato nulla. Si tentò di passare il Canale di Wellington verso l'Isola di Melville, ma invano: i bastimenti presi dai ghiacci dovettero svernare molto vicini l'uno all'altro.

Il « Felix » svernò nel Porto Assistance, il « Mary » fu tirato in terra sull'Isola Beechey; i quattro bastimenti di Austin svernarono un poco più verso l'O., all'Isola Griffith.

I due americani « Advance » e « Rescue » corsero seri pericoli.

Verso la fine di settembre 1850, circondate dai banchi di ghiaccio, battute e ribattute, furono spinte con forza portentosa nello Stretto di Lancaster. (Durante tutto l'inverno gli equipaggi furono sempre pronti ad abbandonare le navi, e per 3 settimane non si svestirono neanche). In questa critica situazione, dopo una deriva di 1000 miglia, furono cacciati fino nel mezzo del Mare di Baffin, ivi tentarono di far ritorno a New-York, ma fallì il tentativo e furono obbligati a svernare nel ghiaccio in blocchi, e solo l'autunno seguente (1851) poterono rimpatriare.

Gli altri bastimenti intanto nella primavera fecero diversi viaggi di esplorazione con slitte, e, grazie ai miglioramenti suggeriti nella loro costruzione da Mac Clintock, poterono fare viaggi più lunghi dei precedenti. Mac Clintock (che era sull' « Assistance ») fece il viaggio più lungo fra tutti, spingendosi fino all'Isola di Melville e al Capo Dundas, estremi punti toccati da Parry nel 1819, dove lasciò un documento, nel quale era descritto il suo viaggio colle slitte dal Golfo di Mercy (1).

Nel luglio i bastimenti di Penny cominciarono il viaggio di ritorno, ed in settembre erano in Inghilterra; gli altri bastimenti, sotto il comando di Austin e Ross, rimpatriavano nell'ottobre.

Certamente il risultato di questi viaggi non rispondeva allo scopo pel quale essi si erano fatti: e se è innegabile che numerose esplorazioni avevano portato molte conoscenze, non è meno vero che in quanto a Franklin, nulla avevano scoperto. Nello stesso anno 1850 fu tentato dalle lance del « Plover » sotto il comando di Pullen, di partire dall'imboccatura del Mackenzie e fare un viaggio di ricognizione, ma il ghiaccio non permise che si avanzassero, che ben di poco all'E. del Capo Bathurst, obbligandoli indi a tornare indietro.

Spedizioni dell'anno 1851.

In quest'anno Rae, al comando di una spedizione su battelli, visitava tutta la costa della Terra di Wollaston e Victoria da O. a E., e il 13 agosto giungeva all'Isola Gateshead (2), e, sebbene fosse di faccia al luogo, dove (come si è saputo dopo) erano stati presi nel ghiaccio i bastimenti di Franklin (1846-48), Rae non trovò nulla.

Un'altra spedizione partiva nello stesso anno pei mari glaciali. Lady Franklin aveva armato il « Prince Albert », dandone il comando a Kennedy.

Questi visitava tutti i paesi già visitati da Austin e Penny e dopo svernava al S. di Porto Leopoldo. Scopriva lo stretto che divide il North-Somerset dalla Boothia-Felix, al quale diede il nome di Bellot, giusto tributo (secondo dice lo stesso scopritore) all'ufficiale francese per gli importanti servizi che aveva resi alla spedizione, e nell'estate seguente fu obbligato a ritornare, per nulla più ricco di notizie dei suoi predecessori.

Spedizioni dell'anno 1852.

In seguito ai reclami di Lady Franklin e di molte persone influenti, il governo inglese nel 1852 mandò un'altra spedizione nei mari artici sotto il comando di Sir Edward Belcher.

(1) Mac Clure, come si è visto, trovò questo documenti l'anno dopo, quando fece il suo viaggio colle slitte.

(2) Lo stesso punto dove due anni dopo, 10 maggio 1853, giungeva Collinson.

E poichè il signor Creswell, temendo molto della sorte del figlio, che era sull' « Investigator », aveva fatto delle istanze al Ministero, perchè si cercasse di questa nave, di cui non si sapeva più nulla, Belcher ebbe ordine allo stesso tempo di far ricerca pure dei bastimenti di Collinson e Mac Clure.

Belcher era a bordo dell' « Assistance, » che aveva a compagni il « Pioneer » (Com. Osborn), il « Resolute » (Com. Kellet), e l' « Intrepid » (Com. Mac Clintock). Questi 4 bastimenti uniti al « North-Star » (Com. Pullen), che doveva restare all'Isola Beechey come bastimento deposito, partirono dall'Inghilterra il 21 aprile 1852.

L' « Assistance » e il « Pioneer » presero la via verso l'Isola di Melville per portare ajuto alla spedizione dell' « Enterprise » e dell' « Investigator ».

Al principio non fu possibile rintracciare nulla di queste navi, ma quando nell'autunno i bastimenti di Kellet e Mac Clintock erano presi dal ghiaccio, a piccola distanza dall'Isola di Melville, un'escursione in slitte trovava il rapporto che Mac Clure aveva lasciato sull'isola a Winter-Harbour nel mese di aprile dello stesso anno.

La stagione era troppo avanzata per poter passare lo Stretto di Parry fino alla Baja di Mercy e fu per questo che Mac Clure restò tutto l'inverno senza saper neanche che l'ajuto fosse così vicino.

Nella primavera dai bastimenti di Kellet e Mac Clintock furono fatte delle spedizioni con slitte per esplorare le terre circostanti. Una di queste comandate da Mac Clintock stesso traversò tutta l'Isola di Melville e percorse tutta la costa dell'Isola del Principe Patrik, credendo che l' « Investigator » fosse andato verso questa parte. Un'altra spedizione, sotto il comando del tenente Pim, ebbe, come si è detto avanti, la fortuna d'incontrare l' « Investigator », giunto al momento in cui tutto era disposto per sciogliere l'equipaggio.

Come si sa, i bastimenti di Kellet e Mac Clintock imbarcarono la gente dell' « Investigator » e poco dopo Creswell, imbarcato sul « Phoenix », portava a Londra la notizia della scoperta del passaggio di N.-O., mentre i suoi compagni, prima di poter rimpatriare, furono obbligati a passare un altro inverno (1853-54) nel ghiaccio in blocchi. Sir Belcher, incontrati in seguito Bellet e Mac Clintock, loro ordinava di abbandonare i bastimenti e recarsi all'Isola Beechey, dove poco dopo giunse egli stesso cogli equipaggi dell' « Assistance » e del « Pioneer » abbandonati pure per suo ordine.

Vediamo ora cosa aveva egli fatto intanto.

Egli aveva passato l'inverno 1852-53 al punto N.-O. dell'Isola Grinnel (al N. del Canale di Wellington), donde aveva mandate diverse spedizioni con slitte, ed una di esse, che nel 1853 giungeva fino alla stazione di

Kellett (Isola Melville), gli riportava la notizia che l'« Investigator » era stato trovato. Le altre spedizioni di slitte visitarono la costa della Terra Bathurst e dell'Isola Grinnel, e fra esse una, andando verso il S., aveva incontrato Pullen, che con una lancia del « North-Star » (che era all'Isola Beechey) aveva visitato il Canale di Wellington.

Anche egli (Belcher) aveva visitato questo canale, prima che fosse stato preso dai ghiacci ancora una volta, circa 20 miglia al N. di Beechey.

Abbandonati i bastimenti, come fu detto, raggiunse l'Isola di Beechey e il suo equipaggio, assieme a quello degli altri bastimenti abbandonati, fu imbarcato sul « North-Star », sul « Talbot » e sul « Phoenix ». Il 28 settembre 1854 era di ritorno in Inghilterra.

Egli ritornava senza nessuno dei 4 buoni bastimenti che gli erano stati affidati, ciò che fu molto commentato, e quando si seppe che d'altra parte egli nulla aveva scoperto su Franklin, il malumore aumentò. Fu messo sotto consiglio, dal quale ne uscì libero, ma non con onore.

Quantunque si riconoscesse, che per avere abbandonati i suoi bastimenti, senza che la spedizione poi avesse nulla rintracciato di Franklin, Belcher poteva essere disapprovato nella sua condotta e fosse quindi meritevole di esser castigato, pure non fu condannato, perchè a lui si doveva la salvezza dell'equipaggio dell'« Investigator ».

Si è visto come anche Mac Clure fu messo sotto consiglio, e si è visto pure come ne uscì con onore.

Altra spedizione del 1852 è quella dell'« Isabel », bastimento di proprietà di Lady Franklin e comandato da Inglefield. Questi visitava lo Stretto di Smith e il Whale-Sound, assicurandosi che Franklin non era passato per questi mari, e ritornando toccava (7 settembre) l'Isola Beechey, dove incontrava Pullen col « North-Star », e perciò, prima dell'arrivo di Belcher, egli aveva potuto portare in Inghilterra notizie di lui e dei suoi bastimenti.

Spedizioni dell'anno 1853.

Nel 1853 Lady Franklin mandava di nuovo l'« Isabel », sotto il comando di Kennedy, a fare ricerche del marito. Kennedy doveva provare di andare avanti per lo Stretto di Bering, ma, giunto appena a Valparaiso, fu obbligato a tornare indietro a causa di discordie a bordo.

Fu pure nell'anno 1853 che partiva dall'Inghilterra il « Phoenix », comandato da Inglefield (abbiamo di già accennato qualche cosa di questa spedizione), incaricato di portare a Beechey dei viveri pel Belcher, poichè l'ammiragliato considerò quest'isola il ritrovo generale delle spedizioni che erano in quei mari.

Il « Phoenix » era seguito dal trasporto « Breadalbane ».

Nel mese di agosto Inglefield passava lo Stretto di Lancaster e giungeva all'Isola Beechey, e sapeva che l'« Investigator » era stato trovato. Cercava allora di passare il Canale di Wellington, dove perdeva il « Breadalbane », schiacciato dal ghiaccio e colato a picco. Il tenente Bellot, francese, che già nel 1851 era stato con Kennedy ed ora, seguendo Inglefield per la seconda volta, si dedicava al servizio inglese, per una disgrazia vi perdeva la vita.

Come si è detto avanti, Inglefield tornava in seguito in Inghilterra, portando con sè il tenente Creswell.

Nè solo dall'Inghilterra partirono spedizioni alla ricerca di Franklin.

Il negoziante americano Grinnell mandava per ciò da Nuova York il suo bastimento « Advance » sotto il comando del dott. Kane.

Fu un lungo viaggio, interessante, ma privo di notizie sul conto di Franklin. Preso dal ghiaccio nello Stretto di Smith, nella primavera furono fatte diverse spedizioni colle slitte verso il N., e il luogotenente Morton, inoltrandosi attraverso i campi di ghiaccio, fece sventolare la bandiera degli Stati Uniti all'82°, raggiungendo una latitudine, alla quale fino allora non si era mai giunti.

Nell'autunno si tentò di far guadagnare il continente ad una parte dell'equipaggio, ma fallì il tentativo.

Nel 1855 Kane abbandonava il suo bastimento e con 2 battelli e alcune slitte, dopo molte fatiche, il 5 agosto giungeva ad Upernavik. Toccava in seguito Godhavn dove incontrava i due bastimenti americani « Artic » e « Release » mandati dal Governo in suo soccorso, e con essi tornava in patria.

Questo viaggio, per le sue grandi fatiche, gli costò ben caro; ad Havana, dove erasi ritirato per ristabilirvi la salute, morì.

Nell'anno 1853 partì ancora una spedizione.

Essa fu mandata per conto della Hudson-Bay-Company. Non avendo Rae voluto accettarne il comando, questo fu dato ad Andersen capo-sezione della Compagnia. La spedizione era forte di 18 uomini e disponeva di 3 canotti di cortecce di abete.

Lasciato il Gran Lago degli Schiavi, il 22 giugno seguiva il Fiume Back, fino all'Isola Montreal (Isola posta all'imboccatura di questo fiume) ed in seguito, essendo i canotti ridotti in pessimo stato, Andersen non potette raggiungere la Terra King William e dovette accontentarsi delle poche traccie fino allora trovate sulla spedizione Franklin e dell'acquisto fatto di alcuni utensili appartenenti alla spedizione Franklin comprati dagli Eschimesi. Non aveva potuto neanche raccogliere notizie dagli indigeni, poichè non aveva interprete.

Spedizioni dell'anno 1854.

Quest'anno vi furono due spedizioni. Una per via di terra, l'altra per via di mare.

La prima fu mandata dalla Hudson-Bay-Company sotto il comando del dottor Rae. Nella primavera egli lasciava il Golfo Repulse e giungeva al Fiume Castore e Polluce nell'aprile stesso, nel maggio era di caccia alla Terra King William. Ritornava al Golfo Repulse, donde mandava al suo Governo la notizia di una preziosa scoperta.

Durante il viaggio egli aveva trovato un Eschimese, che gli aveva raccontato che 4 anni prima un certo numero di gente bianca era giunta sulla costa del continente, ed altri erano giunti ad un'isola di caccia al Great-Fish-River. Un altro Eschimese gli aveva detto di aver visto circa 40 uomini bianchi sulla Terra King William, conducendo con loro un battello e delle slitte, e che poi si erano trovati più di 30 cadaveri, qualche tomba sulla terraferma e 5 cadaveri sull'isola di già accennata (alle bocche del Fiume Back).

Gli Eschimesi erano di opinione che questa gente fosse, in seguito alle più dure fatiche, morta di fame.

Rae acquistava dagli Eschimesi oggetti appartenuti a quegli uomini bianchi, e fra gli altri alcuni di argento che portavano i nomi di Franklin e di alcuni suoi ufficiali.

Lo stesso anno era di ritorno in patria ed il Governo gli accordava la metà della somma, che si era votata nel 1849 pel salvatore di Franklin.

La seconda spedizione era capitanata da Inglefield.

Comandava ancora questa volta il « Phoenix ». Giungeva all'Isola di Beechey lo stesso giorno che Belcher cogli equipaggi dei bastimenti abbandonati cominciava il suo viaggio di ritorno col « North-Star » e il « Talbot ». Inglefield imbarcava come si sa i comandanti dei bastimenti abbandonati (Belcher, Kellet, Osborn, Mac Clintock, Mac Clure) e faceva ritorno assieme agli altri, giungendo in Inghilterra nell'ottobre.

Gli animi pare che ora si raffreddassero, e tutto quell'interesse che fino allora si era mostrato per poter avere notizie della infelice spedizione di Franklin svanisce d'un tratto.

Non un solo bastimento partì in 2 anni, ma non si parlò neanche di qualche spedizione prossima da farsi.

Fu silenzio completo.

Questo silenzio si protrasse fino all'aprile 1856; quando Lady Franklin fece nuove istanze al Governo, perchè ancora una spedizione fosse fatta alla

ricerca del marito e dei suoi miseri compagni, ma a queste istanze il Governo non rispose. Ma la povera donna non perdette la speranza di un aiuto, e nel giugno rinnovò le sue preghiere.

Sebbene il « *Resolute* » (1), attrezzato a nuovo e tutto riparato e provvisto di viveri, fosse pronto per un altro viaggio artico, il Governo anche questa volta si mostrò sordo o meglio rispose: che oramai non poteva rischiare altra gente e spendere altri quattrini.

In seguito a questa risposta Lady Franklin non si smarrì, ben per la quarta volta decideva di mandare una spedizione a sue spese.

Fu questa la spedizione che non lasciò più dubbio sulla sorte del marito e dei suoi valorosi compagni.

Pel valore di 2000 sterline fu comprato, un piccolo bastimento a vapore di 140 tonnellate e ne fu affidato il comando all'esperto Mac Clintock.

Hold fast, fu sempre il motto della spedizione; *hold fast* era scritto sulla bandiera che Lady Franklin aveva fatto alzare all'albero del « *Fox* ».

Spedizione dell'Anno 1856.

Il « *Fox* », che tale era il nome del bastimento, era pronto nel mese di giugno ed il giorno 30 partiva da Aberdeen. A bordo erano 8 ufficiali e 17 uomini d'equipaggio, e, poichè tutto lo spazio a bordo era stato ben diviso, si erano potuti imbarcare viveri per 28 mesi.

Questa nave toccava Rittenbenk, dove, essendo una miniera di carbone, potè completare il suo carico, e indi diede fondo ad Upernavik, il paese più settentrionale abitato da Europei, dove si fornì di cani e vivere per essi.

Lasciato questo porto, prese la rotta al N.-O., per trovare il mare libero sulla costa americana, ma il ghiaccio centrale della Baja di Baffin oppose tale resistenza che fu forza volgere al N. sulla costa di Groenlandia.

Nei giorni seguenti si ebbe sempre ghiaccio in vista all'O. e non fu possibile trovare anche la minima apertura. Si fece rotta in seguito al S.-O., ma anche sempre i ghiacci barrarono la via.

Il 10 agosto era in vista di Devil's-Thumb (Pollice del Diavolo), montagna di forma singolare, situata com'è noto al principio della Baja di Melville, innanzi alla quale e molto vicino nel 1851 il « *Principe Alberto* » e nel 1853 l'« *Advance* » con Kane furono ostinatamente serrate dai ghiacci per molte settimane.

(1) Il « *Resolute* », abbandonato da Kellet nel 1854, era stato trasportato dal ghiaccio fino alla Baja di Baffin, dove fu incontrato da una baleniera americana, che lo rimorchiò nelle acque dello Stato. Il Governo degli Stati Uniti comprò questo legno; mosso da delicato pensiero, lo fece riparare, attrezzare completamente, pronto come per una nuova spedizione, e lo mandò in dono al Governo inglese.

Si sa difatti che questo punto è sempre ingombro di ghiaccio tanto colla corrente del N. che con quelle del S., non solo dal ghiaccio di mare, ma anche dagli *icebergs*, per modo che navigare in questo paraggio è difficilissimo, tanto vero che quivi molte baleniere fanno naufragio (1).

In seguito la temperaturà andò sempre abbassando, la nebbia incolse il « Fox », che per tutto il resto di agosto restò preso nel ghiaccio.

Si ebbe un po' di mar aperto il 1° e 2° settembre, ma i *nips* impedirono sempre al bastimento di togliersi dalla prigionia, ed, abbassandosi sempre più la temperatura, in circa 75° 30' di latit. N. e circa 64° di longit. O. Greenwich, il bastimento fu preso definitivamente dai ghiacci.

Allora furono fatti i preparativi di sverno, disponendosi allo stesso tempo a seguire la corsa del ghiaccio, che derivava al S..

In balia del ghiaccio rimasero fino al 26 aprile 1858, giorno in cui per un forte mare morto i ghiacci, essendo prossimi a sciogliersi, si ruppero ed il « Fox », usando la macchina dopo 18 ore di lavoro riuscì a venire in mare aperto (in circa 63° 50' di lat. N. e circa 57° di long. O. Greenw.), vale a dire dopo aver percorso circa 1200 miglia trasportato dalla corrente.

Fu volta la prora alla colonia danese di Holsteinborg e, dopo aver toccato altri porti della Groenlandia, il 17 maggio era a Rittenbenk dove completava di nuovo il suo carico di carbone.

Lasciato il 27 questo porto, il « Fox » dirigeva per lo Stretto di Lancaster, dove incontrava molto ghiaccio, e, dopo aver invano a causa del medesimo tentato di entrare nel Peel Sound, riusciva per ultimo ad entrare nel Passaggio del Principe Reggente.

Giunto all'altezza dello Stretto di Bellot, se ne tentò il passaggio, ma anche questa volta il ghiaccio vi si oppose, e allora (11 settembre) si dovette ormeggiare il bastimento nel Porto Kennedy. Con una lancia il Comandante Mac Clintock tentò di passare lo Stretto di Bellot, ma, giunto a mezza strada, il ghiaccio lo costrinse a ritornare.

Questo ghiaccio forte, compatto, e la stagione inoltrata fecero decidere il comandante a fare i preparativi per un secondo sverno.

Si cominciò subito a portare viveri quanto più al S. della costa O. di Boothia era possibile, e nello stesso tempo il tenente Hobson con 7 marinai portava un deposito di viveri verso la Terra King William con grandi pericoli e molte sofferenze (2).

(1) Nel 1830 non meno di 22 baleniere in un giorno furono schiacciate dal ghiaccio - e, strano davvero, UN SOLO uomo perdeva la vita.

(2) Quantunque la spedizione avesse viveri per soli 13 giorni tornò a bordo dopo 19 giorni. A causa di un forte movimento delle acque e di una forte corrente, il ghiaccio sul quale essa camminava, si ruppe, ed il pezzo, sul quale essa era (la spedizione di slitte), si allontanò dalla terra. Dopo due giorni di incerta sorte il vento calmò nella notte, il mare si gelò, ed Hobson ed i suoi poterono guadagnare la terra (settembre, 1858).

Fu tentato anche di lasciare un altro deposito di viveri più all'O., ma invano.

Nel mese di agosto intanto all'Isola Beechey, non lungi da un ceppo funerario eretto alla memoria di Bellot da John Barrow, era stata collocata una lapide coll'incisione qui in seguito riportata.

Essa era stata affidata ad Hartstein, perchè la collocasse al posto dove si supponeva avesse svernato la spedizione Franklin, ma Hartstein, non avendo potuto raggiungere l'Isola Beechey, aveva lasciata la lapide a Disko dove il « Fox » l'aveva presa.

Ecco l'iscrizione destinata ad eternare in quelle deserte regioni la memoria di nobili uomini, che nobilmente perirono pel trionfo della scienza e per la gloria della patria.

ALLA MEMORIA DI

FRANKLIN - CROZIER - FITZ-JAMES

E DI TUTTI I LORO BRAVI UFFICIALI E FEDELI COMPAGNI
CHE SOFFRIRONO E PERIRONO PER LA CAUSA DELLA SCIENZA
E PER LA GLORIA DELLA PATRIA

SI È ERETTA QUESTA LAPIDE IN QUESTO LUOGO
DOVE PASSARONO IL PRIMO INVERNO ARTICO
E D'ONDE PARTIRONO PER TRIONFARE DEGLI OSTACOLI O MORIRE

—
ESSA CONSACRA IL DOLORE DEI LORO COMPATRIOTTI ED AMICI
CHE LI AMMIRANO
E L'ANGOSCIA SOLO DALLA FEDE MITIGATA DI COLEI CHE HA PERDUTO
NEL CAPO CORAGGIOSO DELLA SPEDIZIONE
IL PIÙ FEDELE ED AMOROSO DEI MARITI

—
COSÌ EGLI LI CONDUSSE NEL PORTO
DOVE ERANO CHIAMATI.

Su questa stessa lapide più sotto era scritto:

« Questa pietra è stata consegnata agli ufficiali ed all'equipaggio della
« spedizione americana sotto il comando del luogotenente H. I. Hartstein, il
« quale deve cercare il Dott. Kane ed i suoi compagni. »

Alla sua base Mac Clintock poi fece collocare una lamina di ottone, sulla quale fu inciso:

« Questa pietra fu lasciata sull'Isola Disko dalla spedizione americana,
« la quale nel 1855 non potette raggiungere l'Isola Beechey, fu portata a
« bordo del bastimento « Fox », e qui eretta dal Comandante Mac Clintock,
« della marina reale, comandante l'ultima spedizione per iscoprire tracce di
« Franklin e dei suoi compagni.

« 1858 »

Nè si volle restare oziosi durante lo sverno; fu divisato di fare viaggi di esplorazioni colle slitte, e difatti il 13 febbrajo 1859 due spedizioni erano pronte a partire. L'una comandata da Young, disponeva di 1 slitta e 7 cani, l'altra da Mac Clintock di 2 slitte e 15 cani; entrambe avevano viveri per 24 giorni.

Mac Clintock lasciava il bastimento, allo scopo di raggiungere il Polo Magnetico, poichè, secondo le notizie attinte, i bastimenti di Franklin dovevano essere in quei paraggi; giungeva il giorno 28 ivi, ma nulla rinvenne nelle vicinanze.

Il 1º marzo incontrò sulle costa della Boothia Felix, degli Eschimesi che raccontavano come diversi uomini bianchi, che venivano dal N. erano morti di fame sopra un'isola situata all'imboccatura di un fiume, che era verso il S., e l'isola, essi dicevano, era tanto al S., che nelle sue acque si pescavano salmoni, ed altri pesci, che, dai connotati dati, non erano di certo abitanti dei mari artici.

Inoltre questi stessi Eschimesi avevano 2 slitte, molto semplici, la fattura delle quali mostrava non essere certamente costruite da loro, nè da altri indigeni. Da questi Eschimesi poi furono comprati 3 cucchiari e 3 forchette di argento, un pezzo di catena d'oro ed una grande medaglia di argento, tutti oggetti che furono riconosciuti appartenere ai compagni di Franklin. La medaglia, secondo l'iscrizione, risultava di essere stata proprietà del sotto medico Mac Donald.

Chiaramente gli uomini bianchi, di cui gli Eschimesi parlavano, erano gli sventurati di cui si voleva conoscere la sorte, e probabilmente erano gli stessi menzionati dagli Eschimesi, che avevano parlato col dottor Rae.

Il 3 marzo cominciava il viaggio di ritorno ed il 14 Mac Clintock era a bordo.

Intanto il tenente Young, partito il 17 febbrajo, con 4 uomini e una slitta, come si è detto, aveva provato di portare viveri sulla costa del Peel Sound, ed ivi depositarli, ma, giunto alla parte meridionale della costa O. della Terra del Principe di Galles, a causa delle molte fatiche sofferte, fu obbligato, stanco e mal ridotto, a far ritorno.

Scoprendosi in seguito a bordo che i viveri cominciavano a mancare, il 18 marzo il tenente Young con 2 slitte fu inviato a Fury Beach per prendere quivi dei viveri da un deposito lasciato dal «Fury» nel 1825 (comandante Ross). Il deposito fu trovato in ottimo stato di conservazione non solo, ma ben provvisto ancora, quantunque precedentemente l'equipaggio del «Victory» avesse preso da esso provvigioni per circa un anno.

Mac Clintock non si arrestava a quello che aveva fatto, e decise di fare altre due spedizioni colle slitte.

Queste erano pronte il 2 agosto. L'una la comandava egli stesso, l'altra il tenente Hobson.

Partendo dallo stesso punto e girando la Terra King William, l'uno da E. a O. e l'altro da O. a E., dovevano scrupolosamente esplorare le coste e le vicinanze e ritornare quindi al punto di partenza.

Mac Clintock toccava la Terra King Villiam presso Porto Parry e da questo punto seguiva la costa E.. Il 12 maggio era a Point-Ongle (punta N.-E. della bocca del Fiume Back) ed il 15 era all'Isola Montreal. In essa, malgrado le scrupolose ricerche fatte, non fu rinvenuto nulla.

Il 18 maggio cominciò il viaggio di ritorno, e lo stesso giorno era a Punta Duncan (limite O. della bocca del Fiume Back). Da questo punto traversò lo Stretto di Simpson, ed il 24 era sulla Terra King William, dove cominciava a percorrere la costa versò O..

Il giorno 15 cominciarono a rinvenirsi le prime tracce.

Fu trovato uno scheletro in posizione di uomo caduto bocconi; degli abiti restarono pochissimi avanzi; presso di esso furono rinvenuti un pettine, una spazzola ed un portafoglio con qualche lettera, ma l'umidità le aveva tanto danneggiate, che fu impossibile leggerle.

Il 27 a sera fu trovato un piccolo *cairn*, costruito dal tenente Hobson sei giorni innanzi, al limite del suo viaggio, il qual *cairn* conteneva una lettera diretta al comandante Mac Clintock.

Hobson in essa avvisava come al N.-O. della Terra King William a Point Victory il 6 maggio aveva trovata una scatola di latta contenente un rapporto dei compagni di Franklin, il quale dava notizie della sorte della spedizione.

Di questo documento è qui unito il *fac-simile*.

Continuando la sua rotta, Mac Clintock il giorno 29 giungeva in un piccolo seno della costa N. dell'isola, dove sulla costa scopriva un battello, ma questo era stato già trovato da Hobson, come indicava una sua lettera diretta a Mac Clintock, depositata nel battello stesso.

Sepolto sotto il ghiaccio, questo battello non si sarebbe potuto scoprire, se un puntale di legno non fosse sporto fuori; disotterrandolo, altri puntali simili furono trovati nel battello, per cui si opinò che questo fosse stato munito di tenda, sotto la quale gli sventurati avevano cercato di trovare un piccolo riparo alle intemperie.

Il battello poggiava sopra una pesante slitta di quercia colla prora al N.-E.. In esso Hobson aveva trovato due scheletri, l'uno di un giovane a prua, l'altro di un uomo più maturo, sotto i banchi; diversi strumenti, bussole, 5 orologi, 11 cucchiaini di argento, altrettante forchette, ecc.. Una parte degli oggetti portava il nome di Franklin, un'altra i nomi di 9 ufficiali.

Mentre il vestiario abbondava, di viveri non fu trovato che un po' di grasso di foca.

Ultimato il viaggio prefisso, Mac Clintock faceva ritorno a bordo il 19 giugno, dopo un'assenza cioè di 78 giorni.

Sulla spedizione di Hobson durata 74 giorni ora ci resta poco a dire, poichè indirettamente ne abbiamo parlato in quella di Mac Clintock.

Hobson aveva fatto un viaggio più breve del suo comandante, ma aveva scoperto il documento, il quale non lasciava più dubbio sulla sorte di Franklin: e, se non compì il suo giro, ciò fu a causa di malattia sopravvenutagli.

Frattanto il 7 aprile il tenente Young con una slitta tirata da uomini ed un'altra tirata da cani, guidata dall'Eschimese Samuel, lasciò il « Fox » per fare un'escursione.

Passato il Peel Sound al S. della Terra del Principe di Galles, scopriva che questa terra era divisa dalla Terra Victoria da un largo canale (Canale Lady Franklin e di Mac Clintock.)

Non essendo possibile agli uomini di trascinare la pesante slitta sul ghiaccio di questo stretto egli la rimandò indietro e solo con un uomo e la slitta tirata dai cani per 40 giorni visitò la costa.

Il 7 giugno faceva ritorno a bordo ammalato.

Passiamo ora al documento trovato da Hobson.

Senza lasciar dubbio esso indicava il viaggio di Franklin, e faceva capire la miseranda fine di quei coraggiosi navigatori.

L' « Erebus » e il « Terror » svernarono nei ghiacci all'Isola Beechey, dopo aver asceso il Canale di Wellington ed essere ritornati girando per la costa O. dell' Isola Cornwallis. L'intenzione era di raggiungere la costa americana, ma l'attuazione non fu possibile. Le tempeste furiosamente assalirono le navi, ed i ghiacci sempre più le imprigionavano, arrecando gravi danni alle stesse.

Per cercare la salvezza furono esplorate le terre circostanti, come prova il documento, che ci dà notizia di una spedizione capitanata da Gore, il quale, si sa, incontrò la morte.

Il dì 11 giugno, 1847, muore John Franklin (*prima che le navi fossero abbandonate*). Fu risoluto allora di abbandonare le navi (22 aprile, 1848), quando già le fatiche e gli stenti avevano fatte delle vittime fra marinai ed ufficiali.

Il comando della spedizione fu preso da Crozier e Fitz-James, i quali volevano guadagnare il continente americano.

Il tenente Irving, sotto un *cairn* eretto da James Ross, trovò (25 aprile) un documento, che è quello qui unito (lo stesso scoperto da Hobson), il

quale era stato ivi depositato dal morto comandante Gore. In esso furono scritte quelle altre notizie, che vi si riscontrano, e fra esse quelle della morte di Franklin, e della perdita totale per morte di 24 uomini fino a quel giorno fra ufficiali e marinai.

Dalle altre notizie raccolte risulta chiaro che gli sventurati si direbbero verso il Great Fish River; ma fin dove giunsero? Che cosa fu di loro?

Nel cercare di guadagnare il continente, probabilmente essi si divisero in più drappelli; e infatti nel 1854 il dottor Rae per mezzo di lettera partecipava al governo che gli Eschimesi dicevano di aver incontrato, nel 1850, 40 uomini bianchi estenuati dalle fatiche e dalle sofferenze, che viaggiavano sulla Terra King William, tirandosi dietro un battello.

Dissero più tardi gli Eschimesi che avevano scoperto molti cadaveri, alcuni seppelliti, altri no, chi sotto un battello capovolto, chi sotto una tenda e molti oggetti dispersi. Dicevano pure che alcuni di questi cadaveri erano su di un'isola all'imboccatura di un fiume.

La Hudson Bay Company, pregata dall' Ammiragliato, mandò i suoi agenti sul teatro dell' avvenimento. Il Fiume Back fu percorso in tutta la sua lunghezza; l'Isola di Montreal, Maconochie, la Punta Ogle furono visitate; ma nulla fu trovato.

Sicuro è che quei disgraziati erano morti di sofferenze e di fame.

Il documento tradotto letteralmente dice:

H. M. Ships (I bastimenti di S. Maestà) « Erebus » e « Terror » svernarono nel ghiaccio in latit. $70^{\circ} 5' N.$ e long. $98^{\circ} 23' O.$.. Avendo svernato nel 1846-47 all'Isola Beechey in lat. $74^{\circ} 43' 28'' N.$ e long. $91^{\circ} 39' 15'' O.$.. Dopo avere asceso il Canale di Wellington fino a 77° di lat. ed essere ritornati per la parte O. dell'Isola di Cornwallis.

JOHN FRANKLIN

Comandante la spedizione

Tutto bene.

25 aprile 1848. H. M. Ships « Erebus » e « Terror » furono abbandonati il 22 aprile a 5 leghe a N.-N.-O. di questo punto, essendo stati presi nei ghiacci fino dal 12 settembre 1846. Gli ufficiali e la gente consistenti in 105 anime, sotto il comando del capitano I. R. M. Crozier, sono sbarcati qui in lat. $69^{\circ} 37' 42'' N.$ e long. $98^{\circ} 41' O.$.. Questo documento è stato trovato dal tenente Irving sotto il *cairn* che si suppone sia stato innalzato da Sir James Ross nel 1831, 4 miglia più al N., dove era stato depositato dal fu comandante Gore nel maggio-giugno 1847. Il pilastro di Sir James Ross però non si è trovato, ed il documento è stato

trasferito in questo sito, che è quello nel quale il pilastro di Sir James Ross era eretto.

Sir John Franklin morì l'11 giugno 1847 e la perdita totale per morte nella spedizione è stata fino a questa data di 9 ufficiali e 15 uomini.

JAMES FITZ-JAMES

Comandante H. M. S. « Erebus »

J. R. M. Crozier comandante ed ufficiale anziano parte domani 26 per il Back Fish River.

Colla scoperta di questo documento la fine del viaggio di Mac Clintock era segnata.

Lo scopo era raggiunto, l'ultima parola di Franklin ed i suoi era detta.

Fatti i preparativi di partenza, il 7 agosto 1859 il ghiaccio, aprendosi, lasciò libera la via al « Fox » che lasciava il quartiere di sverno e, dopo aver toccato le colonie danesi in Groenlandia, il 23 settembre era a East-India-Dock in Londra.

Il bastimento fu subito disarmato e tutto l'equipaggio riceveva dal comandante Mac Clintock la medaglia artica.

Il tenente Hobson fu promosso al grado di *comander*.

Mac Clintock fu nobilitato, ebbe il diritto di preporre il titolo di *Sir* al suo cognome, fu nominato cittadino onorario di Londra e socio onorario della R. Società Geografica, la quale lo premiava colla grande medaglia d'oro.

Lady Franklin, riconoscente per quanto aveva fatto, gli regalava il bastimento.
