

Due navi, una missione – scovare una volta per tutte lo sfuggente passaggio a Nord-ovest.

È il 19 Maggio del 1845, e il capitano Sir John Franklin, insieme a 129 uomini divisi in due equipaggi, salpa da Greenhithe con le navi più sofisticate dell'epoca, la HMS Erebus e la HMS Terror. È un comandante esperto, e ha già guidato altre due esplorazioni alla ricerca del passaggio a Nord-ovest.

Questa volta le navi a sua disposizione sono talmente avanzate che il morale è alto, anche se lui, Sir John Franklin, non è la prima scelta della Marina Britannica, e questo incarico gli è arrivato quasi per caso.

Ad ordinare l'esplorazione è stato Sir John Barrow, che è secondo segretario dell'Ammiragliato dal 1804, sono più di 40 anni! È ossessionato dalla ricerca del passaggio a Nord-ovest, tanto che in questi 40 anni ha spedito verso il Polo Nord decine di esploratori, tra cui anche il nostro protagonista sir John Franklin prima di adesso: nel 1818, nel 1819 e nel 1825.

Tra mille difficoltà queste spedizioni hanno se non altro restituito una pur vaga comprensione della zona, al punto che le aree ancora assenti da qualsiasi mappa si vanno riducendo. Il passaggio a Nord-ovest deve essere in quell'area ignota, circa 180.000 km quadrati.

È in questa zona inesplorata che bisogna cercare la breccia, e nel 1845 sir John Barrow ha ormai 82 anni, sa che la sua carriera si avvia verso il tramonto, e vuole fortissimamente vuole che la scoperta del passaggio porti, tra gli altri, anche il suo nome.

Questa ultima spedizione da lui ordinata deve assolutamente andare a buon fine.

Il comandante prescelto da Barrow in realtà non era Franklin, ma Edward Parry, che ne ha avuto abbastanza del freddo e del ghiaccio, e così, pur onorato, rifiuta. Seconda scelta, James Clark Ross, che però rifiuta a sua volta perché ha appena promesso alla giovane moglie di aver chiuso con le esplorazioni pericolose verso la cima del mondo. Scelta numero tre: James Fitzjames. L'ammiragliato però si oppone, Fitzjames per comandare da solo è troppo giovane. Numero quattro: George Back. No, non va bene, troppo polemico e litigioso. Francis Crozier, una carriera invidiabile, ma è irlandese, cosa che per Barrow è un difetto! Riluttante Barrow finisce per scegliere John Franklin per la Erebus, e si piega a Francis Crozier, l'irlandese, per il comando della Terror; dopotutto lui e la nave si conoscono, Crozier ne è già stato comandante quando hanno viaggiato insieme nel 1841.

La Terror è stata costruita a Topsham, in Devon. È una bombarda, disegnata quindi non per operare contro altre navi, ma piuttosto bersagli terrestri. Il suo scafo è forte, costruito per resistere alle peggiori esplosioni, e la nave ha visto la guerra in prima persona, contro gli Stati Uniti nel 1812.

Dopo la “carriera militare” la Terror è stata dedicata all'esplorazione, e si è già avventurata a Nord nel 1836, sotto il comando del già citato George Back, dove ha subito gravi danni nel cosiddetto Stretto Ghiacciato. Mai nome fu più appropriato.

La Erebus è più giovane, è stata costruita in Galles nel 1826, e si unisce alla Terror nell'esplorazione successiva, una volta che tutto è stato riparato, dalla parte opposta del globo, al comando c'è James Clark Ross, che a questo punto non ha ancora fatto la promessa alla giovane moglie e si va in Antartide.

Per questo viaggio entrambe le navi subiscono un vigoroso aggiornamento tecnologico. Gli scafi vengono ulteriormente rafforzati e vengono installati sistemi di riscaldamento interno. Insieme, la Erebus e la Terror circumnavigano e aiutano a mappare gran parte del continente.

Percorrono lo stesso viaggio tre volte, nel 1841, 1842 e 1843, ma non senza incidenti. In una particolare circostanza le navi vengono travolte da una tempesta così violenta che il mare, punteggiato di enormi schegge ghiacciate, si infrange sui ponti con una rabbia tale che gli alberi maestri si scuotono come fucilli. Qualsiasi altra imbarcazione sarebbe stata spacciata.

E non è tutto. Nel Marzo del 1842 manca poco che si distruggano a vicenda.

La Erebus vede all'ultimo un iceberg che spunta appena visibile nella neve, e vira aggressivamente tagliando la strada alla Terror però, che non può evitare in un colpo solo sia la Erebus che l'iceberg, e così la collisione è inevitabile.

Gli scafi impattano uno contro l'altro, e il sartame si impiglia in una morsa letale. Lo scontro è così violento che tutti a bordo perdono l'equilibrio e vengono scaraventati a terra, gli alberi si spezzano e volano via.

Agganciate l'una all'altra ai piedi dell'iceberg le navi sembrano condannate, finché la Terror con una manovra disperata riesce a superare la montagna di ghiaccio e a divincolarsi dalla Erebus.

Naturalmente, al loro ritorno, entrambe le navi hanno bisogno di consistenti riparazioni, e forti dell'esperienza guadagnata vengono aggiunte lastre di ferro di 6 metri ciascuna ai fianchi delle prue, piastre spesse 25cm a rafforzare gli scafi perché possano sopportare la pressione del giacchio e tavole in più sui ponti superiori. Vengono anche installati motori a vapore ed eliche, cosa che richiede la completa ricostruzione della poppa.

Si tratta di una scelta coraggiosa, perché le eliche sono una tecnologia ancora in fase di sviluppo e un motore comporta una considerevole scorta di carbone da imbarcare, togliendo posto ad equipaggiamento e provviste.

È in questo stato che la Erebus e la Terror stanno per partire da Greenhithe, e a bordo c'è persino posto per un certo grado di raffinatezza e comodità, 1000 libri ordinati in eleganti librerie galleggianti e tre anni di provviste, incluse lattine di zuppa, verdure, carne salata, pemmican. A bordo ci sono anche bestiame, un cane e una scimmia.

Le 8000 lattine di cibo in scatola sono fornite da Stephen Goldner, che ha vinto l'appalto il 1 Aprile del 1845, appena 7 settimane prima della partenza.

Così il controllo qualità purtroppo si rivelerà estremamente scadente. Le saldature in piombo alle lattine erano spesse e fatte in modo frettoloso, e il piombo era colato copiosamente all'interno delle lattine stesse, contaminandone il contenuto. Ma naturalmente, alla partenza, questo non lo sa nessuno.

L'equipaggio è inglese, irlandese, gallese e scozzese. Gli unici ufficiali con esperienza nell'Artico sono Sir Franklin comandante della Erebus, Francis Crozier, il suo secondo sulla Terror, il tenente della Erebus Graham Gore, l'assistente medico della Terror Alexander MacDonald, e i due "ice-masters", i marinai esperti nella navigazione attraverso il ghiaccio, James Reid per la Erebus e Thomas Blanky per la Terror.

Le prue puntano verso le acque gelate del Canada settentrionale.

Già nel 1523 il sovrano francese Francesco I aveva inviato Giovanni da Verrazzano ad esplorare le coste del Nord America, dalla Florida a Terranova, alla ricerca di una via per giungere in Asia, ma è stata l'Inghilterra a battezzare l'ipotetica desiderata rotta "passaggio a Nord-ovest", ed è questa ricerca affannosa che ha alimentato gran parte dell'esplorazione europea di entrambe le coste americane dalla fine del 15° secolo in avanti, bordesando e cabotando alla ricerca di una fessura.

Quando è risultato evidente che non c'è alcun varco nel cuore del continente americano, l'attenzione ha virato verso l'ipotesi di una strada verso nord. Le conoscenze scientifiche all'epoca sono quello che sono, per esempio in tanti erano convinti che l'acqua del mare non potesse ghiacciare, e ci si mise pure il Capitano James Cook a confermare l'ipotesi, alla fine del 18° secolo, quando raccontò che gli iceberg dell'Antartide, una volta sciolti, erano fonte di acqua dolce.

Nonostante le scarse informazioni gli esploratori erano persuasi che una via che passasse vicina al Polo Nord verso l'Asia dovesse esistere, ed è con questa certezza che sono partite la Erebus e la Terror.

Anche l'ammiraglio inglese è convinto che stavolta ci siamo, entro l'anno Sir Franklin arriverà allo stretto di Bering, con in tasca la mappa perfettamente tracciata del passaggio a Nord-ovest.

La navigazione inizia senza alcun intoppo.

A luglio del 1845 la spedizione attracca lungo la costa ovest della Groenlandia, e da lì gli uomini inviano quelle che purtroppo saranno le loro ultime lettere.

Imbarcano altri tre anni di provviste.

A fine mese, il 28 Luglio 1845, la spedizione Franklin viene avvistata da alcuni balenieri lungo la costa dell'Isola di Baffin.

E poi... scompare.

Nessuno sa nulla, dove siano le navi, cosa ne sia stato dell'equipaggio. Niente.

La moglie di Sir Franklin, Jane, inizia a tempestare l'ammiragliato di richieste perché qualcuno faccia qualcosa. Si fida ciecamente delle abilità del marito, e anche del suo secondo, Crozier, e sa che quel silenzio assordante è sintomo di una cosa sola: un incidente.

Vuole a tutti i costi che vengano mandate squadre di ricerca per aiutare gli equipaggi della Erebus e della Terror.

Le ci vuole un po' per farsi ascoltare, tanto che all'arrivo della primavera del 1850 la donna, disperata, è pronta a seguire qualsiasi indizio.

È circa in questo periodo che si fa avanti un armatore di nome William Coppin, che si mette in contatto con lei con una lettera. La lettera dice che il fantasma della sua figlioletta sa dove trovare la spedizione Franklin.

William Coppin vive a Derry, nel nord dell'Irlanda, con la moglie, i loro 5 figli piccoli e la sorella della moglie. La storia lo ricorda come un formidabile imprenditore pieno di vittoriana vivacità ed interesse nei confronti del progresso tecnologico, capace di dare lavoro a centinaia di uomini nel porto di Derry.

Nel maggio del 1849, quindi un anno prima della lettera, la figlioletta di tre anni di nome Louisa, detta Weesy, era purtroppo venuta a mancare a causa di una grave febbre tifoide, ma non per questo si era allontanata del tutto dalla sua famiglia, pare!

Poco dopo la sua morte infatti gli altri bambini avevano iniziato a vedere in giro per casa una sfera di luce azzurrognola e compatti avevano affermato di essere certi si trattasse di Weesy, al punto che la famiglia aveva preso l'abitudine di mettere un posto a tavola per la manifestazione luminosa della piccola Louisa.

Una notte la sorella più grande di Weesy, Anne, inizia a puntare il dito contro una parete, e a richiamare l'attenzione della zia su una scritta che sta aparendo sul muro. La zia però non vede nulla, al che la ragazzina dice di leggere in lettere luminose "il signor Mackay è morto".

Si tratta di un caro amico di famiglia, e così il giorno dopo la zia va a casa del signor Mackay, per sincerarsi vada tutto bene, così, per scrupolo, ed è lì che scopre con orrore che il signor Mackay è morto improvvisamente durante la notte.

Passano le settimane, con altri episodi di chiaroveggenza o messaggi dall'aldilà inviati da Weesy, finché la zia suggerisce di chiedere alla bimba se sappia cosa sia successo alla Erebus e alla Terror.

A quel punto la scomparsa delle navi non solo è fatto noto, fioriscono le più assurde teorie, è ormai una storia che cattura la curiosità di tutto il paese.

Interpellata sulla sorte della spedizione Franklin Weesy risponde riempiendo la stanza con un panorama artico, le due navi bloccate in mezzo a picchi innevati e stretti canali. Quando le viene chiesto se Franklin sia ancora vivo risponde solo: "Un uomo dal volto rotondo sale sull'albero e agita il proprio cappello". Le viene chiesta la posizione esatta della nave e lei risponde con una serie di sigle e abbreviazioni.

Anne, la sorella più grande, è l'unica a vedere e poter interpretare i messaggi di Weesy, e li trascrive su dei pezzi di carta, per farli vedere al padre quando sia di ritorno, perché in questo momento William Coppin è fuori città per un viaggio di lavoro.

Al suo ritorno viene messo a parte della faccenda e mantiene una posizione piuttosto neutra, non vuole dire di non credere alla figlia Anne, ma allo stesso tempo non sente di poter agire sulla base delle rivelazioni dall'altro mondo, vuole essere cauto, immagino.

Finché, qualche mese dopo, a Maggio del 1850, viene a sapere che Lady Jane Franklin sta preparando una spedizione di ricerca, ed è allora che decide di scriverle per raccontarle l'accaduto.

I due si incontrano anche dal vivo, e durante quei colloqui Coppin dà a Lady Jane la posizione che gli ha riferito la figlioletta morta.

Qui è dove le fonti divergono. Stando ad una versione dei fatti sono state proprio le visioni di Anne e di Weesy a convincere Lady Jane a puntare le ricerche a sud, verso la baia del Principe Reggente, invece che a nord, come aveva deciso prima di incontrarlo. Altrove pare che Lady Jane avesse già

considerato di indirizzare la missione verso quella baia in particolare.

In alcuni documenti inoltre le indicazioni di Weesy appaiono chiarissime ed inequivocabili, e alle iniziali di cui ha parlato William Coppin nella sua lettera si aggiungono alcuni messaggi scritti in lettere luminose sul muro, incluso "Erebus e Terror. Sir John Franklin, baia del Principe Reggente, Point Victory, Canale Victoria".

Ora, il punto clou è questa nomenclatura "canale Victoria", che all'epoca dei fatti ancora non esisteva su alcuna mappa.

William Coppin spiega la cosa come prova dell'onniscienza di Weesy, e aggiunge che, dopo quel primo messaggio con le iniziali, erano state eseguite numerose sedute spiritiche quindi i dettagli in più erano emersi in quelle circostanze.

Secondo History Today invece la frase precisa era emersa fin da subito ed era stata proprio quella ad impressionare e convincere Lady Jane a cambiare la traiettoria della missione.

Come che sia all'inizio di Giugno la Prince Albert parte con la speranza di poter tornare a casa con almeno qualche notizia in merito a Sir Franklin.

Ma quando arrivano alla baia del Principe Reggente è tutto ghiacciato e non si può andare oltre.

Capitano della Prince Albert è Charles Forsyth, il quale non torna del tutto a mani vuote.

Al suo ritorno in Inghilterra dà la notizia: sono state localizzate tre fosse sull'isola di Beechey, la cui posizione conferma dove la Terror e la Erebus abbiano passato almeno parte dell'inverno. Geograficamente così riaffiora la speranza che Franklin e i suoi uomini si siano diretti effettivamente verso la baia del Principe Reggente dopo essersi fermati appunto sull'isola di Beechey.

Da qui in avanti si rinvigoriscono le ricerche e vengono mandate numerose spedizioni sulle tracce delle due navi, tra il 1847 e il 1880 ne partirono ben 30.

Nel 1854, nove anni dopo le ultime notizie della spedizione Franklin, l'esploratore John Rae sta viaggiando per conto della Hudson Bay Company, la compagnia commerciale più antica del Canada, nonché una delle più antiche del mondo, ancora in attività. Arriva a porto Repulse, a nord della Groenlandia, e parlando con gli Inuit scopre che pare ci sia una nave abbandonata, da qualche parte lungo la costa ovest.

Le spedizioni di ricerca avvenute fino a quel momento non si sono azzardate a cercare in quella zona, perché sono convinte che sia tutto bloccato dal ghiaccio. John Rae torna in Inghilterra e fa rapporto all'ammiragliato di questa notizia bomba oltre ad alcune illazioni, secondo cui i superstiti di questa misteriosa nave naufragata sulle coste della Groenlandia si sarebbero lasciati andare al cannibalismo e, riferisce, gli Inuit gli hanno raccontato di pentole contenenti stufati di carne umana. A dimostrare il collegamento tra il racconto di John Rae e la spedizione Franklin c'è il gran numero di manufatti che l'esploratore riporta in patria, tutti di fattura inglese, incluso un piatto con il nome Sir John Franklin.

Jane Franklin ovviamente nega furiosamente le accuse di cannibalismo, e con lei si schiera anche Charles Dickens, che scrive e pubblica vari articoli che mettono in discussione la credibilità di John Rae e della sua spedizione, presentandolo come un sensazionalista in cerca di 15 minuti di gloria. Questa storia del cannibalismo è soltanto un'offensiva diceria. C'è un'altra cosa però che ha fatto John Rae mentre era in Groenlandia. Ha battezzato un piccolo canale d'acqua Stretto Victoria.

Certo è che gli Inuit alcune storie di naufraghi le hanno, e iniziano in questi anni a tramandare oralmente vicende con protagonisti alcuni *qablunaaq*, europei in lingua Inuinnaqtun ormai ridotti ad ombre dopo un tragico naufragio, stando alle leggende, vagano disperati senza più una destinazione. Le superstizioni si rafforzano, e nel decennio successivo, tra il 1850 e il 1860 non si contano gli avvistamenti della Erebus e della Terror in versioni "navi fantasma", con a bordo le anime perdute durante l'infausta spedizione.

Anche se la prima spedizione della Prince Albert ha fallito, la seconda, nel 1852 riesce a penetrare lo strato di ghiaccio, e a raggiungere finalmente la baia del Principe Reggente attraverso quel piccolo pertugio appena ribattezzato stretto Victoria da John Rae.

Ed è grazie a questo percorso che finalmente, nel Febbraio del 1859, si trova qualche risposta. A riuscirci è la spedizione di Leopold McClintock, che sta viaggiando verso il Polo Nord magnetico, ed incontra un gruppo di Inuit che li avverte di una nave schiacciata dal giacchio sulla costa dell'isola di King William. Pare che i superstiti, qualche dozzina di uomini, siano riusciti a raggiungere l'isola, ma siano ormai presumibilmente morti di fame. Un altro gruppo di Inuit, ad Aprile, vende loro alcuni artifatti della spedizione Franklin. Infine, in un segnalatore in pietra a Victory Point la spedizione McClintock trova due documenti, che oggi sono conservati al Museo Marittimo Nazionale a Greenwich. Sono le ultime posizioni certe delle Erebus e della Terror, prima di essere abbandonate, irrimediabilmente incastonate nel ghiaccio, il 22 Aprile del 1848. Il primo documento racconta anche della morte di Sir Franklin l'11 Giugno del 1847. Tra la stesura del primo documento e il secondo sono morti altri 24 uomini. Su carta intestata dell'ammiragliato c'è il rapporto dell'accaduto, per mano di Crozier e di Fitzjames. Le navi sono rimaste incastrate nel ghiaccio a settembre del 1846 e abbandonate quasi due anni dopo, appunto a primavera del '48. Francis Crozier e James Fitzjames hanno poi guidato i restanti 105 uomini verso sud, alla ricerca del fiume, anche questo dal nome appropriato, Back, che avrebbe potuto condurli verso la terraferma del Canada e poi l'America. Un viaggio impossibile. McClintock trova anche una scialuppa di salvataggio, con all'interno due corpi. Uno è quello di un uomo seduto a poppa, il corpo e i vestiti sono intatti e preservati dal gelo. Ha in grembo due fucili carichi. A prua c'è un altro uomo, raggomitolato su se stesso. Entrambi sono morti di ipotermia. In mezzo ai due uomini, a bordo della scialuppa 18 kg di cioccolata, cinque Bibbie, otto paia di stivali e una copia de "Il parroco di Wakefield", uno dei libri più popolari dell'epoca vittoriana. La spedizione di McClintock tornò in Inghilterra a Settembre del 1859, e i suoi componenti vennero inneggiati come gli scopritori della sorte della spedizione perduta. Leopold McClintock fu fatto cavaliere e tutti i suoi ufficiali ricevettero una ricompensa di 5000 sterline. Non ciascuno, da dividersi!

Per William Coppin e Lady Franklin la scoperta della sorte della spedizione proprio nei posti nominati da Weesy sono la prova che lo spettrale messaggio ha detto la verità. Ciò nonostante nessuna delle due parti rende pubblica la cosa, probabilmente perché intorno al 1860 il mesmerismo e lo spiritismo erano visti con un certo imbarazzo, molto diversamente da come la cultura e la società li considerassero appena dieci anni prima. La comunità degli esploratori però mantiene viva la storia, tutti se la raccontano bisbigliandola come una litania, e nel 1889 Coppin stesso assume un ghost writer e la pubblica in un libro che si intitola "Sir John Franklin: l'autentico segreto della scoperta del suo destino. Una rivelazione". Negli archivi della Marina è anche conservata una lettera di Lady Jane in cui dice "Non ho alcuna esitazione nel dire che il ritrovamento è avvenuto grazie alla rotta della bambina, che rappresentava le navi in un punto che credevamo inaccessibile, ma che alla fine è stato dimostrato la Erebus e la Terror avessero effettivamente percorso". Tuttavia William Coppin muore nel 1895, ormai in rovina, con la sua storia ancora fermamente smentita dall'establishment della Marina. C'è chi sostiene tra l'altro che, visto l'interessamento di Dickens nella faccenda, lui fosse a parte anche dell'evoluzione soprannaturale delle ricerche, che qualcuno gli avesse raccontato della ragazzina fantasma che ha fatto ritrovare le navi perdute, e c'è una ragione specifica se non abbiamo alcun documento in merito: nel 1860, quindi qualche mese dopo la scoperta della verità sulla spedizione di Franklin, Dickens accumulò tutte le sue lettere dei precedenti 20 anni nel giardino della sua casa a Gad's Hill Place e le bruciò tutte, in quello che è noto appunto come "il falò di Gad's Hill Place". C'erano tanti demoni in quel momento nella vita di Dickens che potrebbe aver voluto mettere a tacere con quella drastica cancellazione del passato, ma è comunque interessante notare il tempismo. Tra l'altro probabilmente la storia di Weesy Coppin gli fu di ispirazione per "The frozen deep" "Le profondità ghiacciate", una rappresentazione a sfondo soprannaturale che scrisse insieme a Wilkie

Collins nel 1856.

E così anche Sir John Franklin fallì nel suo tentativo di aprire il passaggio a Nord-ovest.

I primi ad attraversarlo furono gli uomini della spedizione McClure, inviata alla ricerca della Franklin. Che amara ironia.

Solo nel 1906 l'esploratore Norvegese Roald Amundsen fu il primo a completare il passaggio interamente via nave.

Franklin fallì presumibilmente per colpa di una combinazione di sfortune ed elementi a sfavore, tra cui 2 inverni eccezionalmente rigidi nel 1846 e nel 1847, così il costante pericolo dell'ipotermia, avvelenamento da piombo, carenza di zinco, e la più piratesca delle malattie, il temibile scorbuto, ma nessuno può sapere con certezza esattamente cosa sia successo in quei lunghi mesi di immobilità nel gelo.

I sopravvissuti alle difficilissime condizioni di vita a bordo della Erebus e della Terror, guidati da Francis Crozier e James Fitzjames, partirono verso il Canada e scomparvero. Non sono mai stati ritrovati e nessuno ha mai più saputo nulla di loro.

Nel 1986 i corpi delle tre tombe trovate sull'isola di Beechey sono stati riesumati e sottoposti ad autopsia.

Si tratta di John Hartnell, 25 anni, sottoufficiale sulla Erebus, morto nell'inverno del 1846, ad appena sei mesi dall'inizio del viaggio. Il marinaio John Shaw Torrington, 20 anni e il soldato scelto William Braine, 32 anni. Ciascuna bara portava il loro nome su targhette di ottone.

I corpi, perfettamente conservati nel ghiaccio, hanno rivelato come causa della morte tubercolosi e avvelenamento da piombo, riconducibile alle lattine mal sigillate di provviste.

Nel settembre del 2014 un gruppo di ricercatori canadesi insieme alla Parks Canada ha localizzato il relitto della HMS Erebus nel Golfo della Regina Maud.

Due anni dopo, a Settembre del 2016, è stata ritrovata anche la HMS Terror, a sud dell'isola di King William, proprio come avevano detto gli Inuit, che ancora oggi si dicono sicuri che l'isola sia abitata dagli spiriti inquieti di Franklin e i suoi uomini smarriti.

Se le posizioni dei due relitti sono più o meno note la location precisa è un segreto conservato con attenzione. Ogni estate, quando il clima è più mite, la Parks Canada mette insieme una squadra inuit che si mette di guardia e controlla che nessuno solchi quelle acque protette alla ricerca dei relitti.

Quando vengano portati sul luogo giornalisti o altri studiosi vengono spenti GPS, telefoni e telecamere. Quello che si sa però è che la Erebus è appena sotto il livello del mare, esposta al moto ondoso, e si va per questo deteriorando molto in fretta.

La Terror invece è al sicuro a 25 metri di profondità, completamente intatta, ancora ben intenta a proteggere i suoi segreti.

E ad ogni immersione i ricercatori sperano di trovare una lattina, perfettamente conservata, con una chiusura ermetica magari, che conservi magari il racconto preciso di cosa è successo in quei lunghissimi mesi gelati. Ad oggi purtroppo ancora niente.

https://en.wikipedia.org/wiki/Franklin%27s_lost_expedition

<https://www.mentalfloss.com/article/633644/franklin-expedition-fate-foretold-by-ghost>

<https://www.strangeoutdoors.com/strange-stories-from-history/franklin-expedition>

https://en.wikipedia.org/wiki/Northwest_Passage

<https://www.rmg.co.uk/stories/topics/what-happened-to-erebus-terror-crew-true-story>

<https://www.rmg.co.uk/stories/topics/hms-terror-erebus-history-franklin-lost-expedition>

[https://en.wikipedia.org/wiki/John_Rae_\(explorer\)](https://en.wikipedia.org/wiki/John_Rae_(explorer))

<https://www.mentalfloss.com/article/633644/franklin-expedition-fate-foretold-by-ghost>

<https://www.historytoday.com/trail-terror>

<https://www.rct.uk/collection/1059757/sir-john-franklin-the-true-secret-of-the-discovery-of-his-fate-a-revelation-by-j>

<https://www.charlesdickensinfo.com/life/bonfire-gads-hill-place/>

<https://www.pc.gc.ca/en/lhn-nhs/nu/epaveswrecks>

<https://explorersweb.com/a-visit-to-sir-john-franklins-sunken-ship-the-erebus/>