

## مدفون در یخ

### موسیقی ابتدایی

سال سال ۱۸۴۵ میلادیه. نیروی دریایی بریتانیای کبیر قوی ترین نیروی دریایی زمانه خودشه و مهمترین ماموریت بریتانیا در اون زمان فتح گذرگاه شمال غربیه. گذرگاه شمال غربی مسیری دریایی هست که اقیانوس اطلس شمالی رو از شمال کانادا و از بین راهها و گذرگاه های پر وییچ و خم و از بین مجمع‌الجزایر قطبی به اقیانوس آرام متصل میکنه. در واقع برای عبور از این منطقه باید از هزاران کیلومتر مسیره‌های پر پیچ و خم عبور کرد و چیزی که عبور از این مسیر طولانی رو غیر ممکن میکنه یخ هست. حتی در تابستون هم اقیانوس شمالی پوشیده از یخه بیخود نیست که بهش می گن اقیانوس منجمد شمالی. در طی تلاش های مختلف بخش های خیلی کمی از این مسیر نقشه نگاری شده بود اما هنوز ۱۸۰ هزار کیلومتر مربع کاملا ناشناخته و بکر مونده بود. سفر به همچین منطقه ناشناخته ای اونم در دل اقیانوس منجمد شمالی قطعا سخت ترین و طاقت فرساترین سفرها خواهد بود اما کسی که بتونه این کار رو انجام بده بی شک نامش در تاریخ ثبت میشه و افتخار و شکوه نصیبش میشه. چه کسی شایستگی فرماندهی اکتشافی به این بزرگی رو داره.

اون فرد کسی نبود جز سر جان فرانکلین. دریانورد بریتانیایی معروف اون زمان که از ۱۵ سالگی وارد نیروی دریایی پادشاهی شده بود و بیش از ۴۵ سال تجربه دریانوردی داشت. در چندین جنگ شرکت کرده بود. در جنگ های انقلاب فرانسه در جنگ های ناپلئونی که در زمان ناپلئون بناپارت صورت گرفت و همچنین در جنگ ۱۸۱۲ بین آمریکا و بریتانیا که مقدمه استقلال آمریکا و تشکیل این کشور شد. در دو تا ماموریت موفق اکتشاف قطب هم شرکت کرده بود اما بیشتر شهرت آقای فرانکلین به خاطر سفر اکتشافی کاپرماین بود. کاپرماین اسم منطقه ای در شمالگان بود که برای نقشه برداری از اون منطقه این ماموریت انجام شد اما با شکست مواجه شد و ۱۱ نفر از بیست نفر خدمه آقای فرانکلین چون

خودشون رو از دست دادن. نه نفر باقی مونده از جمله خود آقای فرانکلین با خوردن چرم کفشهاشون تونستن زنده بمونن. برای همین شهرت آقای فرانکلین این بود. مردی که کفشهایش را خورد.

### موسیقی

چیزی که میشنوید اپیزود ششم از فصل دوم ژرفاست. در پادکست ژرفا ما هر موضوعی که کمک کنه به هدف اصلی ژرفا یعنی تشویق ادمها به ژرف اندیشیدن و عمیق شدن در سبک زندگی به سراغش میریم. امروز هم با یه موضوع مرتبط با دریاها و اقیانوس ها برگشتم، چیزی که بیشتر از هر چیز دیگه ای عاشقشم و یکی از دغدغه های اصلی ژرفا هم همینه. همین ابتدا این رو هم بگم که ما پادکست ژرفارو کاملا داوطلبانه و برای ادای دین به طبیعت می سازیم و درامدی از بابت نداریم. اما اگر دوست دارید در این مسیر و در هزینه های پادکست کمکی به ما بکنید بسیار خوشحال میشیم. شما می تونید از لینک کمک مالی حامی باش که در توضیحات پادکست گذاشتیم استفاده کنید. از سایت ما هم اگر دیدن کنید ژرفاپادکست دات کام، لینک کمک مالی اونجا هم هست. برای کسانی که خارج از ایران هم هستند لینک پی پل رو گذاشتیم که می تونن از اون طریق و به صورت کاملا اختیاری به ما کمک کنن. لطفا اگر فکر می کنید هدف ما درسته و این پادکست میتونه آدمهای بیشتری رو آگاه کنه، ما رو در این مسیر و برای تولید محتوای بهتر و وزین تر یاری برسونید. من علیرضا پاینده هستم. دغدغم طبیعته و در هر قسمت از پادکست ژرفا سعی می کنم عشق به طبیعت خصوصا دریاها و اقیانوس ها رو به مردم عزیز کشورم ایران هدیه بدم.

### موسیقی

قبل از ورد به ماجرای سفر اکتشافی فرانکلین بهتره یک مقدار در مورد دوران طلایی اکتشاف توضیح بدم. این باعث میشه هم اون بستر زمانی و شرایط و اوضاع دنیا در اون زمان رو بهتر درک کنیم و نگاه بهتری داشته باشیم به اون ماجرا و اتفاقات رو هم بهتر درک کنیم. عصر طلایی اکتشاف به دورانی اطلاق میشه که در اون دریانوردها به خصوص دریانوردهای اروپایی شروع کردن به اکتشاف گوشه گوشه دنیا و آروم آروم کامل کردن نقشه دنیا و اصلاح کردن فهم ما از وضعیت قاره ها و اقیانوس ها و دریاهای

روی زمین. این دوران طلایی اکتشاف از قرن پانزدهم شروع شد و تا قرن هفدهم هم ادامه داشت یعنی حدودا سیصد سال. بعضی از این سفرهای اکتشافی انگیزشون کامل کردن نقشه دنیا بود که خوب معمولا با یک بودجه ای از طرف دولت ها حمایت میشد. بعضی هاشون به دنبال گنج یعنی طلا و نقره عازم مناطق کشف نشده میشدن تا شاید سرزمینی پر از منابع طلا پیدا کنن. اما شاید تعجب کنید که مهم ترین دلیل این سفرهای اکتشافی پیدا کردن مسیرهای بازرگانی جدید برای تجارت ادویه و ابریشم بود. مثلا اروپایی ها به شدت دنبال این بودن که مسیری رو از اقیانوس و از سمت غرب به طرف آسیا پیدا کنن تا مجبور نباشن برای تجارت همیشه مسیر خشکی رو برن که سخت تر بود و پر هزینه تر. شما در سفرهای دریایی نیروی رایگان باد رو در اختیار داری و البته جریانات دریایی که تجارت دریایی رو بسیار مقرون به صرفه تر از تجارت از راه خشکی می کنه.

این تلاشها زمانی بیشتر شد که امپراطوری عثمانی قسطنطنیه یا همون استامبول فعلی رو فتح کرد و بر شرق اروپا مسلط شد. حالا دیگه حتی همون مسیر خشکی هم به سمت شرق بسته شد و امپراطوری عثمانی به طور جدی تجارت اروپایی ها با شرق رو از خاکش محدود کرد. تنها راه آبی باقی مونده برای اروپایی ها تجارت از مسیر مدیترانه گذر از کانال سویز و ورود به دریای سرخ و بعد هم ورود به اقیانوس هند بود که با تسلط عثمانی ها بر شمال آفریقا این مسیر هم بسته شد.

پرتغالی ها پیشگامان عصر اکتشاف بودن. اونها سعی کردن راه جایگزینی رو با دور زدن آفریقا پیدا کنن. اوایل قرن پانزدهم بود که پرتغالی ها جزایر آزورس در شمال اقیانوس اطلس رو پیدا کردن. بعد تر جزایر مادیرا رو در شرق آفریقا کمی بالاتر از جزایر قناری پیدا کردن. اواسط قرن پانزدهم پای پرتغالی ها به سنگال در غرب آفریقا باز شد. اواخر قرن پونزدهم رسیدن به دماغه امید نیک در شاخ آفریقا یعنی منتها الیه جنوبی قاره آفریقا و بالاخره در سال پایانی قرن پانزدهم یعنی سال ۱۴۹۹ واسکو دو گاما دریانورد معروف پرتغالی که شاید اسمش رو شنیده باشید چون یکی از موفقترین دریانوردان تاریخه به نخستین فردی تبدیل شد که اروپا و آسیا را از طریق مسیری دریایی به هم پیوند داد. واسکو دوگاما از شاخ آفریقا

هم عبور کرد قاره آفریقا رو دور زد و وارد اقیانوس هند شد و بعد از بیست ماه تونست خودش رو به هند برسونه.

این اکتشاف بزرگ جغرافیایی سرنوشت ملت‌های شرقی را در آینده تغییر داد و میشه گفت باعث ورود اروپائیان و استعمار مشرق زمین شد. واسکو دو گاما بار دیگه سال ۱۵۰۲ به هند سفر کرد و در کالیکوت شهری تقریباً در جنوب هند دست به کشتار تعداد زیادی از هندی‌ها زد. اون برای اینکه حکام محلی حساب کار دستشان بیاید، صیادان بی‌سلاح را می‌گرفت و مثله می‌کرد و سر و دست و پای آن‌ها را با پیامی کتبی برای حکام محلی هند می‌فرستادن تا بفهمند مقاومت بی‌فایده است. با چنین روش‌هایی بود که پرتغال سعی داشت بر هند مسلط بشه. یکی از خدمه کشتی واسکو دو گاما درباره برخورد آن‌ها با کشتی مسلمانایی که از سفر حج برمی‌گشتند اینطوری نوشته:

یک کشتی کاروان حج را گرفتیم که ۳۸۰ مرد و عده زیادی زن و بچه سرنشین داشت. لاقلاً ۱۲۰۰۰ سکه و دست‌کم به اندازه ۱۰۰۰۰ سکه مال و اموال از آن‌ها گرفتیم. سپس کشتی و همه سرنشینانش را با باروت آتش زدیم.

هموطن دیگه واسکو دوگاما به نام آلفونسو د آلبو کرکی تقریباً در همان ایام (۱۵۰۷م) و هم‌زمان با روی کار آمدن صفویان در ایران از بندر گوا به خلیج فارس آمد و هرمز را تصرف کرد. قلعه پرتغالی‌ها در هرمز یادگار همان ایامه. در این دوره امپراتوری پرتغال خودش را امپراتور آفریقا- فارس و هند می‌خواند. یعنی تمام آفریقا ایران و هند رو برای خودش تصور می‌کرد. حدوداً صد سال پرتغالی‌ها جزیره هرمز رو تصاحب کرده بودن تا اینکه در زمان شاه عباس حاکم فارس امام قلی خان که از لره‌ای ممسنی بود ابتدا بندر گمبرون یا همون بندر عباس فعلی رو آزاد کرد و بعد قشم رو باز پس گرفت و نهایتاً جزیره هرمز رو محاصره کرد و قلعه پرتغالی‌ها رو در هم کوبید و بعد از صد سال شکست مفتضحانه ای رو به پرتغالی‌ها تحمیل کرد و اون‌ها رو از خلیج فارس برای همیشه اخراج کرد. این اتفاق روز دهم اردیبهشت سال ۱۶۲۲ صورت گرفت. امروزه هم در تقویم کشورمون روز دهم اردیبهشت روز ملی خلیج فارس هست که به مناسبت اخراج پرتغالی‌ها از خلیج فارس در چنین روزی نام گذاری شده.

بر خلاف پرتغالی ها که بیشتر بر دوز زدن آفریقا متمرکز بودن اسپانیایی ها به دنبال راهی از غرب بودن. اسپانیایی ها با این فرض درست که زمین گرده میدونستن که اگر به اندازه کافی به سمت غرب برن از اون سمت کره زمین به شرق آسیا میرسن. استدلالشون هم کاملا درست بود اما در محاسباتشون جای قاره امریکا خالی بود. در واقع تا اون زمان کسی از وجود قاره آمریکا خبر نداشت جز خود بومی های آمریکا که در این قاره زندگی میکردن. قبلا در اپیزودهای قبلی اشاره کردیم که ۱۴ هزار سال پیش انسان ها وارد این قاره شده بودن. زمانی که عصر یخی بود و سطح آب اقیانوس ها ۱۲۰ متر پایین از سطح امروزش بود و این باعث شد حدافاصل بین شرق روسیه و آلاسکا در آمریکا که الان دریاست در اون زمان با پایین آمدن سطح آب دریاها خشک شد و انسان تونست پای پیاده ۱۴ هزار سال پیش وارد قاره آمریکا بشه. اما بعدتر عصر یخی تموم شد و یخ ها آب شد سطح آب اقیانوس ها دوباره بالا اومد و این مسیر به دریایی که الان هست تبدیل شد و قاره امریکا به کل ارتباطش با بقیه دنیا قطع شد. تا اینکه همین حدودا ۵۰۰ سال پیش بود که کریستف کلمپ ایتالیایی که البته برای اسپانیا کار می کرد در مهمترین سفر اکتشافی تاریخ به صورت اتفاقی قاره آمریکا رو کشف کرد. این که میگم اتفاقی به این دلیل که به دنبال راهی به سمت هند میگشت اما به جاش سر از باهاما در آمریکای لاتین درآورد. اونها حتی وقتی با بومی های آمریکا روبه رو شدند فکر کردن که هندی ها رو میبینن برای همین هندی صداشون میکردن. حتی الان هم بومی های آمریکای شمالی هندی یا همون ایندین اطلاق میشه.

این اکتشاف اسپانیایی ها راه رو برای تسلط اونها بر آمریکا باز کرد و اونها کم کم بخش های زیادی از قاره تازه کشف شده آمریکارو تصاحب کردن. به خاطر همینکه قبل از استقلال کشور آمریکا بخش های زیادی از این کشور مستعمره اسپانیا بود از جمله مثلا ایالت کالیفرنیا. بعدها پرتغال هم وارد این قاره شد و اختلاف های بین دو این دو کشور بر سر تسلط بر قاره امریکا به وجود اومد که نهایتا باعث شد این دو کشور پیمانی رو بین هم امضا کنن تا سرزمین های تازه کشف شده رو بین خودشون تقسیم کنن. اما این پیمان خیلی زود توسط بقیه کشورها نادیده گرفته شد.

بریتانیای کبیر و فرانسه خیلی زود پا به میدان گذاشتن و کم کم بر شمال آمریکا یعنی کانادای امروزی و بخش هایی از شمال غرب آمریکا مسلط شدن. در اولین سفر اکتشافی جان کبوت دریانورد ایتالیایی که برای بریتانیا کار می کرد خودش رو رسوند به نیوفوند لند که الان اسم شرقی ترین استان کاناداست و پای انگلیس رو به این منطقه باز کرد. بعد از اون یکی از موفق ترین دریانوردان انگلیسی در اکتشاف کانادا و شمال شرق آمریکا آقای هنری هودسون بود که الان اسمش رو روی خیلی از رودخونه ها و خلیج ها و عوارض جغرافیایی در امریکا و کانادا میبینیم چون خودش کاشفشون بود. معروفترینش رودخونه هودسون هست در شهر نیویورک هست و یا خلیج هودسون در کانادا. هودسون اولین کسی بود که جزیره منتهن رو در نیویورک نقشه برداری کرد. البته در اون زمان منتهن جزیره ای بکر و ناشناخته بوده نه مثل الان که تمام اون جنگل ها و درخت های بلند با برج ها و آسمون خراشها جایگزین شدن. همونجا که برج های دو قلو تو یازده سپتامبر با برخورد هواپیما نابود شدن.

بگذریم میدونم که خیلی جسته گریخته صحبت کردم اما قصدم این بود که با این اطلاعات پراکنده صرفا یک تصویری به دست بدم از دوران طلایی اکتشاف که برای سه قرن ادامه داشت و پر بود از سفرهای جالب و پر ماجرا برای کشف ناشناخته ها. اما در بین همه این سرزمین های تازه کشف شده یک مسیر در دنیا وجود داشت که از همه سخت تر و ناممکن تر بود طوری که تا پایان عصر طلایی اکتشاف هم ناشناخته باقی موند و همه تلاشها برای گذر از اون با شکست رو به رو شد.

این مسیر جایی نیست جز گذرگاه شمال غربی. گذرگاه شمال غربی مسیری دریایی هست که اقیانوس اطلس شمالی رو از شمال کانادا و از بین راهها و گذرگاه های پر وییج و خم و از بین مجمع‌الجزایر قطبی به اقیانوس آرام متصل میکنه. در واقع برای عبور از این منطقه باید از هزاران کیلومتر مسیره‌ای پر پیچ و خم عبور کرد و چیزی که عبور از این مسیر طولانی رو غیر ممکن میکنه یخ هست. حتی در تابستون هم اقیانوس شمالی پوشیده از یخه بیخود نیست که بهش می گن اقیانوس منجمد شمالی. کشف این مسیر برای نیروی دریایی بریتانیا و برای همه دنیا خیلی خیلی با اهمیت بود. چون اگر این مسیر کشف میشد کشتی ها دیگه مجبور نبودن یا بیان پایین قاره آفریقا رو دور بزنن و بعد برگردن

سمت آسیا که گفتم ابتدا پرتغالی ها از پشش براومدن و یا اینکه مجبور نبودن مسیر دوم رو برن. مسیر دوم چی بود؟ اینکه اقیانوس اطلس رو بیان به سمت غرب برسن به آمریکا بعد تمام راه رو بیان پایین تا نوک آمریکای جنوبی جایی که کشور شیلی هست و بعد قاره آمریکا رو دور بزنن و از اون سمت دوباره برن به سمت بالا و البته غرب تا برسن به آسیا برای تجارت با چین و هند. باید یادآوری کنم که در اون زمان کانال پانامایی وجود نداشت. کانال پاناما در مرکز قاره آمریکاست و دو تا اقیانوس اطلس و آرام رو به هم وصل می کنه و امروزه کشتی ها از اون عبور می کنن و به جای اینکه برن تا جنوب قاره از همون مرکز آمریکا میرن به اون سمت قاره. این کانال یک ابرپروژه مهندسی بود که تازه سال ۱۹۱۴ آمریکایی ها تونستن از پشش بر بیان. تا قبل از اون چند تا کشور تلاش کرده بودن که این ارتباط آبی رو ایجاد کنن ولی موفق نبودن. در مجموع ۲۷۵۰۰ نفر کارگر جون خودشون رو از دست دادن تا احداث این کانال نهایتا میسر بشه. بگذریم پس در اون زمان کانال پانامایی هم وجود نداشت و همه توجه ها به سمت گذرگاه شمال غرب معطوف بود که بالاخره شاید بتونن یه جوری ازش رد بشن و از همون بالا از مسیر شمالگان بیان به سمت آسیا.

شرح تک تک این تلاشها برای عبور از این مسیر حقیقتا شنیدنیه اما ما امروز سراغ معروفترینش رفتیم. یعنی سفر اکتشافی ای که توسط سر بنجامین فرانکلین دریانورد بریتانیایی انجام شد. خوب بریم سراغ داستان آقای فرانکلین.

### صدای دریا و بوران

سال ۱۸۴۵ میلادیه. نیروی دریایی بریتانیای کبیر قوی ترین نیروی دریایی زمانه خودشه و مهمترین ماموریت بریتانیا در اون زمان فتح گذرگاه شمال غربیه. در طی تلاش های مختلف بخش های خیلی کمی از این مسیر نقشه نگاری شده بود اما هنوز ۱۸۰ هزار کیلومتر مربع کاملا ناشناخته و بکر مونده بود. سفر به همچین منطقه ناشناخته ای اونم در دل اقیانوس منجمد شمالی قطعا سخت ترین و طاقت فرساترین سفرها خواهد بود اما کسی که بتونه این کار رو انجام بده بی شک نامش در تاریخ ثبت میشه و افتخار و شکوه نصیبش میشه. اما چه کسی شایستگی فرماندهی اکتشافی به این بزرگی رو داره. این انتخاب

حتی برای نیروی دریایی بریتانیا هم آسون نبود. اولین کسی که برای این هدف انتخاب شده بود کاشف قطبی معروف Sir William Edward Parry بود. ادوارد پری دریانورد ولزی بریتانیایی بود که تونسته بود رکورد بیشترین پیشروی در شمالگان رو نصیب خودش کنه و در اون زمان از همه بیشتر به قطب شمال نزدیک بشه. رکوردی که تا پنجاه سال بعدش کسی نتونست جابجاش کنه. اون تونسته بود تا عرض جغرافیایی ۸۲ درجه و ۴۵ دقیقه هم برسه. یعنی خیلی نزدیک به ۹۰ درجه جایی که قطب شمال قرار داره. حواسمون باشه که قطب شمال یک نقطه است ولی شمالگان به همه سرزمین های قطبی ای که بالای ۶۶/۵ درجه هستند اطلاق میشه که همیشه سرد و پوشیده از یخ هستند. آقای ادوارد پری بارها و بارها در شمالگان ماموریت های موفق رو به سرانجام رسونده بود اما این بار در یک نامه و به صورت رسمی عذر خواهی کرد و از قبول این مسولیت سر باز زد. اون در نامش خیلی ساده گفت که دیگه از شمالگان و سفرهای جانکاهش خسته شدم.

گزینه بعدی Sir James Clark Ross بود. این دریانورد موفق در طول پنجاه سال خدمتش در نیروی دریای انگلیس شش ماموریت موفق در شمالگان و یک ماموریت موفق در جنوبگان انجام داده بود. بیشتر سواحل جنوبگان رو ایشون برای اولین بار نقشه برداری کرده بود. اما وقتی که موعد سفر اکتشافی به گذرگاه شمال غرب نزدیک شد ایشون هم که تازه ازدواج کرده بود از این ماموریت استعفا داد و دلیلش هم این بود که به همسرش قول داده که دیگه به سفرهای پر خطر شمالگان و جنوبگان نره. از همینجا میشه فهمید که گذرگاه شمال غرب چه مسیر و چه چالش بزرگیه که چنین دریانوردهای بزرگی از قبول این مسولیت خودداری کردن.

گزینه بعدی یک دریانورد اهل ایرلند بود به نام Francis Crozier که در اکتشاف های قطبی بسیار باتجربه بود اما هم به دلیل ایرلندی بودنش و هم به دلیل اینکه از طبقه متوسط جامعه اون زمان بود یعنی نجیب زاده و اشرافی زاده نبود انتخاب نشد. اونها نمی خواستن که این افتخار بزرگ نصیب کسی غیر از یک بریتانیایی نجیب زاده بشه. به هر حال بریتانیا در دوره ویکتوریا بود و اشرافیت خیلی مهم



بود در اون دوره. بنابراین ایشون انتخاب نشد اما کنار هم گذاشته نشد و شد فرمانده دوم که بعدا اسمش رو زیاد خواهم شنید. آقای کروزیو.

و اما گزینه آخر برای فرماندهی این ماموریت کسی نبود جز سر جان فرانکلین. دریانورد بریتانیایی معروف اون زمان که بالاخره ایشون این مسولیت رو قبول کرد. در لینکلن شایر در شرق انگلیس به دنیا اومد. پدرش فروشگاه بزرگی در لینکلن شایر داشت. بالای اون فروشگاه خونه پدریش بود و فرانکلین همون بالا به دنیا اومد. همونجا در کلیسای محل غسل تعمید داده شد و با اعتقادات مسیحیت انجیلی اونجلیزم بزرگ شد. از ۱۵ سالگی وارد نیروی دریایی پادشاهی شد و بیش از ۴۵ سال تجربه دریانوردی داشت.

در چندین جنگ شرکت کرده بود. در جنگ های انقلاب فرانسه در جنگ های ناپلئونی که در زمان ناپلئون بناپارت صورت گرفت و همچنین در جنگ ۱۸۱۲ بین آمریکا و بریتانیا که مقدمه استقلال آمریکا و تشکیل این کشور شد. در دو تا ماموریت موفق اکتشاف قطب هم شرکت کرده بود اما بیشتر شهرت آقای فرانکلین به خاطر سفر اکتشافی کاپرماین بود. کاپرماین اسم منطقه ای سرد و قطبی در شمال کانادا بود که برای نقشه برداری از اون منطقه این ماموریت انجام شد اما با شکست مواجه شد و ۱۱ نفر از بیست نفر خدمه آقای فرانکلین چون خودشون رو در این ماموریت از دست دادن. نه نفر باقی مونده از جمله خود آقای فرانکلین با خوردن چرم کفشهاشون تونستن زنده بمونن. برای همین شهرت آقای فرانکلین این بود. مردی که کفشهایش را خورد.

بعدش مدتی از دریانوردی دور شد و شد معاون فرماندار تاسمانی. تاسمانی جزیره ای در جنوب استرالیا است که جز قلمرو پادشاهی بریتانیا بود و الان یک ایالت های استرالیاست. خیلی دوران موفق رو به عنوان معاون فرماندار در اونجا نداشت و حالا اکتشاف گذرگاه شمال غربی موقعیتی بود که خودش رو دوباره اثبات کنه و نامش رو در تاریخ ثبت کنه. بنابراین موافقت کرد و آقای سر جان فرانکلین شد فرمانده سفر اکتشافی به گذرگاه شمال غرب. همسرش خانم جین هم به شدت پشتیبانش بود. که حالا از همسرش هم جلوتر و در طول داستان بیشتر خواهیم شنید. فرمانده دوم اکتشاف هم شد آقای فرانسیس کروزیو. همونکه ایرلندی بود و از طبقه متوسط و نمیخواستن فرمانده اول باشه.

دو تا کشتی عازم این سفر شدن. کشتی اول که اسمش بود اچ ام اس اربوس و کشتی اصلی بود. ما اینجا بهش می گیم کشتی اول. آقای فرانکلین به عنوان فرمانده در این کشتی بود. و کشتی دوم به نام اچ ام اس ترور که اینجا ما بهش خلاصه می گیم کشتی دوم که آقای فرانسیس کروزی به عنوان فرمانده دوم در اون کشتی بود. هر دو کشتی در اصل کشتی های جنگی بودن ولی بعدتر برای ماموریت در قطب دوباره طراحی شده بودن. و چند ماموریت موفق قطبی رو از سر گذرونده بودن. مثلا کشتی اول همون کشتی ای بود که آقای راس باهاش رکورد نزدیک شدن به قطب رو زده بود.

کشتی دوم هم تاریخ پر باری داشت. در جنگ ۱۸۱۲ بین امریکا و انگلیس شرکت کرده بود و حتی در نبرد بالتیمور و در بمباران دژ مکنری شرکت داشت. دژ مکنری یک مکان خیلی استراتژیک بود مشرف به اقیانوس اطلس که برای آمریکایی ها خیلی اهمیت داشت و انگلیسی ها سعی داشتن تصاحبش کنن. کشتی های بریتانیایی که کشتی دوم داستان امروز ما هم جزش بود این دژ رو محاصره کردن و به توپ بستنش اما آمریکایی ها در دژ مقاومت کردن و اون نبرد نهایتا به نفع امریکایی ها تموم شد و تبدیل شد به نماد مقاومت امریکایی ها و حتی سرود فعلی ملی امریکا در همون زمان سروده شد که شعرش وصف اون شب بمباران دژ هست و مقاومت آمریکایی ها.

هر دو کشتی به آخرین تکنولوژی های اون زمان مجهز شدن. اون زمان یعنی ۱۷۷ سال پیش. هر دو موتور بخار داشتن که نیرو رو منتقل می کرد به پروانه های بزرگ برنجی در زیر آب. در واقع این دو کشتی اول کشتی هایی بودن که به این تکنولوژی مجهز میشدن. ۲۵ اسب بخار قدرت این موتورها بود و اجازه میداد تا کشتی ها با سرعت ۴ گره دریایی حرکت کنن. سیستم بخار هم از بخش های مختلف کشتی می گذشت که باعث گرم شدن کابین ها و بخش های مختلف کشتی میشد. میشه گفت اولین سیستم های گرمایشی مرکزی دنیا در این کشتی ها به کار گرفته شد. هر دو کشتی با صفحات آهنی تقویت شده بودن تا بتونن یخ ها رو بشکنن. طوری که ضخامت بدنه کشتی دو برابر شده بود. خلاصه این دو کشتی فضا پیمای عصر خودشون بودن از حیث به کار بردن آخرین تکنولوژی های روز.

کشتی‌ها برای سه سال آذوغه بار زدن. هر کشتی ۸۰۰۰ قوطی غذای کنسرو شده دو تن تنباکو ۷۵۶۰ لیتر نوشیدنی‌ها الکلی بار زدن. کتابخونه کشتی‌ها ۱۲۰۰ جلد کتاب داشت. تعدادی سگ و الاغ و وسایل بازی ابزار موسیقی و خلاصه هر چی که فکر کنید در این کشتی‌ها وجود داشت. از همه مهتر ۱۳۴ نفر خدمه با تخصص‌های مختلف برای این سفر انتخاب شدن. مجموعاً بار کشتی‌ها برای سه سال کافی بود ولی میشد با برخی محدودیت‌ها حتی تا پنج سال هم کافی باشه. در روزهای آخر همسر فرانکلین به پرچم بریتانیا که از ابریشم دوخته بود رو به همسرش اهدا کرد تا در نقطه‌نهایی به اهتزاز دربیاره.

بالاخره روز موعود فرا رسید و هر دو کشتی در نوزدهم می سال ۱۸۴۵ از جنوب انگلیس به راه افتادن و راهی اقیانوس بیکران شدن. اولین مواجهه اون‌ها با شمالگان در گرینلند اتفاق افتاد. یک ماه در مسیر بودن تا به گرینلند برسن. همونطور که گفتم کاپیتان فرانکلین مجموعاً آدم مذهبی‌ای بود و در طول مسیر گاهی فرازهایی از انجیل رو برای خدمه کشتی میخوند و بعدش همه با هم دعا می‌کردن. این باعث نوعی اتحاد و ایمان و قوت قلب بین اعضا میشد. اعتقاد داشت که در سفرهای سخت مثل این نیاز به چنین اعتقاد و ایمانی به قدرت برتر هست و گرنه آدم‌ها خیلی زود جا میزنن. که به نظر خیلی هوشمندانه بوده. به هر حال اعتقادات مذهبی ابزاری بوده برای اتحاد و کاپیتان فرانکلین به خوبی ازش استفاده می‌کرده.

یک ماه طول کشید تا رسیدن به سواحل غربی گرینلند با اون صخره‌های یخی بزرگش. حالا دیگه میشد گفت شمالگان رو دارن مزه می‌کنن. گرینلند رو میشه گفت یه جورایی آخرین کشور دنیاست. بزرگترین جزیره دنیاست ولی کلاً ۵۶ هزار نفر جمعیت داره چون تقریباً تمام این کشور پوشیده از یخ به ضخامت سه کیلومتره و همیشه درشون زندگی کرد. گرینلند یعنی سرزمین سبز اما هیچ سبزی‌ای در این کشور وجود نداره. فقط سفید. گفته میشه که اولین بار یک جناب‌تکار رو وقتی از خاک ایسلند تبعید می‌کنن اون به همراه خانوادش با قایق، خاک ایسلند رو ترک میکنه و به سرزمینی دورتر در شمال غرب میرسه؛ و اونجا را گرینلند به معنی سرزمین سبز نام گذاری می‌کنه به این امید که این اسم، فریبندگی خاصی برای مهاجران داشته باشه و جمعیت بیشتری را برای مهاجرت به اون منطقه تشویق بکنه. بیچاره اون

مهاجرایی که با فکر جزایری سبز مثل هاوایی زدن به دل دریا و سر از جهنم قطبی گرینلند درآوردن. گرینلند الان در واقع متعلق به دانمارک ولی به صورت خودمختار اداره میشه.

بگذریم وقتی کشتی ها به گرینلند رسیدن خیلی زود اونجا مجبور شدن ۵ نفر رو پیاده کنن. هر پنج نفر مریض شده بودن و قادر به ادامه مسیر نبودن. اونجا مدت کوتاهی توقف کردن نامه هایی که برای خانوادشون نوشته بودن رو پیاده کردن و دوباره راهی ادامه مسیر شدن. یکی از افسرهایی که در کشتی اول بود یه جوون ۳۱ ساله بود به نام فیتزجیمز. این جوون علیرغم سن کمش تونسته بود شجاعت خودش رو در چندین جنگ و ماموریت نشون بده و بنابراین به عنوان ناخدای کشتی اول و زیر درست فرانکلین خدمت میکرد. نامه ای رو به خانوادش نوشت که هنوز موجوده و در اون نامه گفته بود

سر جان منظورش کاپیتان فرانکلینه. سر جان پر از روحیه زندگی و انرژی و امیده. در شرایط حساس خوب قضاوت می کنه حافظه بسیار قوی ای داره و اون یکی از بهترین هاست. حرف زدن با اون لذت بخش و آگاهی دهنده است. بی شک اون بهترین گزینه برای فرماندهی این اکتشاف بزرگه. همه اینها نشون میده که تا گرینلند اوضاع رو به راه بود و همگی هم روحیه خوبی داشتن.

بالاخره در تاریخ ۱۲ جولای از گرینلند هم جدا شدن و وارد خلیج بافین شدن که یک دریای بزرگه حدافاصل شمال کانادا و گرینلند. یک ماه طول کشید تا از این دریا هم عبور کنن. دریایی که توش پر است از قطعات سرگردان یخ که همینطور شناور هستن. اواخر جولای هر دو کشتی توسط دو تا شکارچی نهنگ دیده شدن و طبق گزارش اونها حال فرانکلین و همه خدمه خوب بوده و مشکلی هم وجود نداشته. اما این تازه آغاز سفر بود و میشد گفت بخش اصلی سفر تازه از بعد از دریای بافین شروع میشه. چون باید وارد تنگه لنکستر میشدن تا به غرب برن. از اینجا به بعد دیگه باید قدم به قدمشون رو حساب شده ورمیداشتن. با وجود یخ و سرمای شدید پیشرفت خوبی داشتن که به لطف باد موافق و البته موتورهایی بخار ممکن شده بود. ۹۰۰ مایل یعنی حدودا ۱۴۵۰ کیلومتر پیشروی کردن. اما این به هیچ وجه کافی نبود.

خیلی زود یخ متراکم مانع از پیشروی هر دو کشتی شد. نه به سمت شمال راهی بود و نه به سمت غرب. وقتی این اتفاق میفتاد نزدیک بودن به جزیره Cornwallis. یک دور دور این جزیره زدن تا بالاخره در جنوب جزیره تونستن محل امنی رو پیدا کنن تا پهلو بگیرن. محلی که از باد در امان بود و چون جنوب جزیره بود تقریباً در مرز بین دریای یخ زده و یخ نرده بود. از اون بالاتر دیگه همه جا یخ بود. تصمیم گرفتن زمستون رو همونجا بگذرونن.

الان که ۱۷۷ سال از اون ماجزا میگذره اگر به اون ساحل در جزیره Cornwallis بریم هنوز آثار اون حضور هست. تپه هایی که برای رهایی از باد به پا کرده بودن میدان تیر آشپزخونه و وسایلی که به جا گذاشتن. شب هارو در کشتی می گذروندن ولی صبح ها کشتی رو ترک می کردن و به ساحل میومدن تا قدری فعالیت کنن و از حبس در کشتی ها در بیان. فرانکلین میدونست که باید همه رو فعال و امیدوار به زندگی نگه داره. بنابراین دستور میداد تا بازی کنن تیراندازی کنن حتی به همدیگه سواد خوندن و نوشتن یاد میدادن چون خیلی از خدمه سواد نداشتن. الکل میخوردن و هر وقت هم که هوا اجازه میداد یه گروه کوچیک میرفتن بررسی وضعیت و نقشه نگاری اطراف و عده ای هم به شکار خرس قطبی که گوشت تازه براشون آرزو شده بود. خلاصه سعی می کردن با این روشها زمستون رو به سلامت بگذرونن.

به محض اینکه بهار از راه رسیده و کشتی ها از محاصره یخ در اومدن دوباره زدن به دل دریا برای ادامه مسیر. مطلب عجیب اینکه هیچ گزارشی از خودشون اونجا به جا نداشتن که این اتفاق غیر معمولی بود. اصولاً و طبق راه و رسم دریانوری هر جا که متوقف میشی باید حتما گزارش خودت و تیمت رو بنویسی و به جا بزاری. تنها چیزی که از خودشون به جا گذاشتن سه تا قبر بود. بله هر کسی نمیتونه اون سرمای کشنده رو تحمل کنه و سه نفر از خدمه در همون جزیره جون خودشون رو از دست دادن و همونجا به خاک سپرده شدن.

با آغاز فصل بهار مسیر رو به جنوب آزاد شد و هر دو کشتی مسیر جنوب رو در پیش گرفتن. فرانکلین و همه خدمه خیلی خوشحال و مشعوف بودن که به نظر اوضاع دریا روبه راهه و دارن با سرعت خوبی پیشروی می کنن. اونها تونستن ۲۰۰ مایل دیگه پیشروی کنن یعنی ۳۲۰ کیلومتر. در هر کشتی چند تا

متخصص یخ بود. اینها از دکلها بالا میرفتن و کارشون این بود که خیلی با دقت کشتی رو از بین این یخ های متراکم پیش ببرن و بهترین مسیر رو انتخاب کنن. به نظر میرسید که فتح گذرگاه شمال غرب خیلی دیگه دور از دسترس نباشه.

رسیدن به انتهای سرزمین کینگ ویلیام و اینجا بود که به یه دو راهی رسیدن. یا باید به سمت راست میرفتن و یا چپ و تصمیم گرفتن به سمت راست برن چون دهانه بزرگتری داشت. اما چیزی که نمیدونستن این بود که با این تصمیم دارن میرن به دل حادثه و این بزرگترین اشتباهشون بود. برخوردن به دریایی از یخ غیر قابل نفوذ که از تنگه ویکتوریا میومد. سالهای سال بعد کاشفان قطبی فهمیدن که برای گذر از این مسیر باید سرزمین کینگ ویلیام رو دور زد و از پایینش وارد شد و در واقع سرزمین کینگ ویلیام یه جزیره بزرگه و میشه از جنوبش رفت تا به یخ ها برخورد نکرد اما در اون زمان کسی نمیدونست که کینگ ویلیام یک جزیره است. بعد از اینکه اون دو راهی رو رفتن به سمت راست خیلی زود متخصصان یخ که بالای دکل ها بودن از دور آثار یخ های قهوه ای رو دیدن که این اصلا نشونه خوبی نبود. اصطلاحا به یخ های قدیمی ای که بر اثر گذر زمان و اثر جزر و مد روشن مقداری آثار رنگ قهوای هست میگویند و یخ های قهوه ای. تصور کنید انگار یخ هایی که مقداری کثیف هستن. این یعنی یخ ها خیلی قدیمین و احتمالا حالا حالاها هم خواهند بود و با تغییر فصل آب نمیشن. مضاف بر اینکه چون قدیمین رفته به رفته روی هم جمع شدن و ضخامت زیادی دارن پس غیر قابل نفوذن.

به تنگه ویکتوریا که رسیدن دیگه کشتی ها به کل از حرکت ایستادن. دیگه هیچ چیزی دورشون نبود جز لایه های ضخیم یخ. پس تنها کاری که میتونستن بکنن این بود که صبر کنن و زمستون رو پشت سر بزارن تا شاید تابستون بعد که از راه میرسه راه فراری براشون باز کنه. این بار برخلاف زمستون قبلی دیگه جانپناهی نمیتونستن پیدا کنن. نه راه پس بود و نه راه پیش. کشتی ها قفل شده بودن در یخ ها. زندگی در کشتی دیگه براشون طاقت فرسا شده بود. به خصوص که صدای دایمی درهم فشرده شدن الوار کشتی توسط لایه های یخ واقعا آزار دهنده است علاوه بر اینکه هر لحظه نوید در هم شکسته شدن کشتی رو میدن.

با همه این اوصاف همه خدمه زمستون سال ۱۸۴۶ رو با موفقیت پشت سر گذاشتن. بهار که رسید کشتی ها همچنان در یخ متراکم گرفتار بودن. بنابراین کاپیتان فرانکلین تمام امیدش به تابستون بود. در ما می اون سال که میشه تقریباً اوایل تابستون کاپیتان فرانکلین دستور داد تا چند نفر با استفاده از سورتمه بزبن به دل یخ ها و برن سمت جزیره کینگ ویلیام تا هم بررسی ای رو انجام بدن و هم پیام درخواست کمکی رو اونجا بزارن. هشت نفر با سورتمه ها راهی شدن و بعد از پنج روز تقلا در کولاک و یخ رسیدن به جزیره کینگ ویلیام و اونجا پیام درخواست کمک خودشون رو گذاشتن.

البته اونها میدونستن که حالا حالاها کسی حالی از اونها نخواهد پرسید. تازه یک سال و اندی از شروع ماموریت گذشته بود و برای ماموریت های شمالگان و جنوبگان خیلی عجیب نبود اگر حتی تا چهار پنج سال از کشتی ها خبری نباشه. اما همسر آقای فرانکلین بیکار نشست و با توجه به اینکه پدر بانفوذی در لندن داشت شروع کرد به نامه نگاری با نیروی دریایی برای متقاعد کردن اونها برای شروع عملیات جستجو. تحت فشارها بالاخره نیروی دریایی کمیته ویژه شمالگان رو که متشکل از افراد با تجربه در این زمینه بود تشکیل داد. در این جلسه James Clark Ross هم حضور داشت. همون که گزینه اول فرماندهی برای عملیات اکتشاف گذرگاه غربی بود. و ایشون مسئول یک عملیات اکتشافی شد برای پیدا کردن فرانکلین و تیمش اما متأسفانه دو هفته قبل از اینکه حتی این عملیات نجات شروع بشه کاپیتان فرانکلین که مبتلا به بیماری مرموزی شده بود چون خودش رو از دست داد اما در بریتانیا کسی از این ماجرا خبری نداشت. پرچم ابریشمی که همسر فرانکلین بهش اهدا کرد تا در نقطه پیروزی به اهتزاز دربیارن رو روی فرانکلین کشیدن و جنازش رو در جایی از کشتی نگه داری کردن تا شادی روزی بتونن به کشورش برگردونن.

کروزیفر فرمانده کشتی دوم شد فرمانده کل عملیات. بهار و تابستون هم دردی رو دوا نکرد و حالا هر دو کشتی زمستون دوم خودشون رو همونجا تجربه میکردن. تا اون زمان ۲۰ نفر دیگه هم چون خودشون رو از دست دادن شامل ۱۲ خدمه و ۸ افسر. در بهار سال ۱۹۴۸ افراد باقی مونده سه سال بود که با سرمای

کشنده دست و پنجه نرم می کردن. حالا دیگه منابع غذایی‌شون هم رو به اتمام بود و میدونستون که برای کمتر از یک سال دیگه غذا دارن. همچنان هم خبری از رهایی در یخ ها نبود.

اینجا بود که کاپیتان کروزیئر به ناچار دستور به ترک کشتی رو داد. در تاریخ ۲۸ اپریل ۱۹۴۸. تنها هدف کروزیئر این بود که ۱۰۴ نفر باقی مونده رو از اون مهلکه نجات بده. میدونست که کشتی ها دیگه بستر مرگ اونها هستند و اگر اونجا بمونن هیچ امیدی به زنده موندنشون نیست. همه افراد پیاده شدن. هر چی که نیاز داشتن از جمله غذاهای باقی مونده رو سوار قایق های کوچیک کردن و بعد قایق ها رو وصل کردن بالای سورتمه ها و زدن به دل یخ ها به سمت جزیره کینگ ویلیام. برای چهار روز پیشروی کردن تا رسیدن به این جزیره. نامه درخواست کمکی رو که ۱۱ ماه قبل اون تیم هشت نفره از خودشون اومدن همینجا و گذاشتن و برگشتن به کشتی پیدا کردن و به روزش کردن.

دفعه قبل در اون نامه نوشته بودن که اگر چه ما در یخ گرفتار شدیم اما حال همه خوبه. اما این بار در حاشیش نوشتن که کاپیتان فرانکلین و بیست نفر دیگه مردن. نکته عجیب در این نامه اینه که در پایین نامه این بار به قلم کاپیتان فیتزجیمز و با خط خیلی بد نوشته شده بود که فردا ۲۷ام همه ما به سمت جنوب و رودخانه بک فیش حرکت می کنیم. تا رودخانه بک فیش حداقل ۳۲۰ کیلومتر راه بود و اونجا که رسیدن تازه باید ۱۳۰۰ کیلومتر دیگه میرفتن تا برسن به اولین جایی که میتونستن از کسی کمک بگیرن یعنی تا یکی از شعبه های کمپانی هادسون بی که در کار تجارت پشم بود و برای اینکه با اسکیمو ها در تماس باشه اونجا در ناکجا آباد شعبه ای داشت. این کار و طی کردن این مسافت در اون سرما و روی اون یخ ها عملا غیر ممکن بود.

بهترین تصمیم شاید این بود که مسیر اومده رو برگردن. یعنی برن به سمت شرق. چون اینطوری کشتی های نجات میتونستن پیدااشون کنن. کشتی های نجات که راه دیگه ای برای اومدن نداشتن پس حتما اگر به اون سمت میرفتن احتمال پیدا شدنشون خیلی زیاد بود.

به هر حال ۱۰۴ نفر راهی جنوب شدن و ساعت ها و روزها در برف و کولاک و سرمای کشنده شمالگان پای پیاده حرکت کردن. اما بدتر از سرمای جانکاه فشار روانی ای هست که به شما وارد میشه. اونهایی



که به قطب رفتن همگی تایید می کنند که محیط اونجا واقعا بی رحمه. اولین ضربه ای که به شما میزنه ضربه روحیه. چون شما اونجا معنی واقعی تنهایی رو میفهمی. مجرد محض. این از هر چیز دیگه ای بیشتر تو رو آزار میده. اینه که خودتو میبازی و تسلیم طبیعت میشی.

حتی امروز و با تکنولوژی های امروز هم رفتن این مسیر پای پیاده تقریبا غیر ممکنه. چه به برسه به ۱۷۷ سال پیش که حتما اونها لباس مناسب و کفش و مناسب این کار رو نداشتن. اگر به خاطر نداشتن لباس مناسب و در اثر فعالیت کمی عرق کنی این ریسک هیپوترمی یا همون سرمازدگی رو به شدت افزایش میده. وقتی دچار سرمازدگی میشی ابتدا بدنت شروع می کنه به لرزیدن بعد مغز احساس خطر می کنه و تلاش می کنه تا اندامها را حفظ کنه. وقتی سرمازدگی ادامه پیدا میکنه مغز برای حفظ اعضای داخلی، مجبور به قربانی کردن اندامهای خارجی می شه و اینکارو چطور انجام میده با منقبض کردن عروق محیطی مثل عروق پوست در دست ها و پاها. اینطوری گردش خون رو تا حد امکان در اعضای داخلی و حیاتی مثل قلب، کبد و کلیه برقرار می کنه. تو این حالت ابتدا دست ها و پاهاتون بی حس میشن و در صورت ادامه پیدا کردن نکرورز اتفاق میفته یعنی سلولهای بخشی از دست و پا میمیرن و نهایتا باید قطع عضو انجام بشه. احتمال این اتفاق در نقاطی که دورتر از قلب هستن یا سطح بیشتری رو در معرض سرما دارن بیشتره. مثل انگشت های دست و پا و بینی و گوشها. خیلی هاشون دچار این اتفاق شدن. اصطلاحا فراست بایت شدن و بافت سر انگشتان و بینی و گوشهاشون مرد. بدتر از همه اینکه مجبوری برای نجات بقیه عضو و رهایی از درد خودت یا دیگری اون عضو رو قطع کنه. بنابراین به کرات این اتفاق افتاد که کسی خودش و یا از دیگری درخواست کنه که انگشتش رو مثلا قطع کنه.

اگر پاهای شما خشک نباشن حالا بر اثر عرق کردن و یا خیس شدن در آب حتما در اون سرما فراست بایت خواهی شد. بعد بلورهای یخ در بافت پاهای شما تشکیل میشه و پاهای شما مثل چوب خشک میشن. صبح به صبح وقتی میخواستن چکمه های چرمی خودتون رو بیوشن که در اون زمان اصلا منعطف نبود یکی دیگه می باید با ضربه های چکش از پایین این چکمه رو کمک می کرد تا بالا بره.

القصد توصیف جهنمی که درش گرفتار شده بودن واقعا فراتر از حد تصویره.

کاپیتان جیمز کلارک راس که برای نجات به گذرگاه غربی اومده بود بعد از ماه ها تلاش دست خالی به بریتانیا بازگشت. عملیات جستجو برای نجات فرانکلین و خدمش شاید یکی از بزرگترین و پرهزینه ترین عملیات های نجات در طول تاریخه. نیروی دریایی بریتانیا ۲۰ هزار پوند برای پیدا کردن فرانکلین و ۱۰ هزار پوند برای پیدا کردن کشتی ها در نظر گرفت. در زمستون اون سال ۱۳ کشتی رفتن به سمت شمالگان و گذرگاه غرب و تلاش کردن تا فرانکلین رو پیدا کنن. دریانوردهای زیادی هم داوطلب شدن که به کمک بیان و برن برای جستجو. در یکی از جالب ترین اونها کاپیتانی به نام Robert McClure سه سال و نیم شمالگان رو وجب به وجب گشت. نهایتا کشتی اونها هم در یخ گیر کرد و مجبور شدن تا کشتی رو ترک کنن. اما خوشبختانه خیلی زود پیداشون کردن و نجاتشون دادن.

با هر وسیله ای که میتونستن دنبال اینها میکشتن. با کشتی با سورتمه هایی که به سگ ها بسته شدن حتی خلاقیت های جالبی به خرج دادن مثلا در جاهای مختلف بالون هایی رو به هوا میفرستادن که از دور دیده بشه و این بالن ها وصل بود با یک طناب به زمین. اگر از راه دور این بالن ها رو میدیدن میتونستن بیان و پاش پیامی حاوی موقعیت کشتی های نجات رو پیدا می کردن. یا مثلا همین پیامها رو وصل میکردن به روباه های قطبی و روباه هارو رنگ می کردن که دیده بشن. تا میتونستن غذا و ابزار در نقاط مختلف رها می کردن تا شاید به دست اونها برسه. اما به نظر خبری از فرانکلین و تیمش نبود. البته فرانکلین که خیلی وقت بود مرده بود و اینها ازش بی خبر بودن.

همسر فرانکلین اما ناامید نمیشد و مصرانه پیگیر عملیات های نجات بود. اون حتی نامه ای نوشت به رییس جمهور وقت آمریکا آقای زاکاری تیلور و درخواست کمک کرد. رییس جمهور آمریکا هم دستور داد تا تمام کشتی های نظامی و البته شکارچی های نهنگ امریکایی حواسشون باشه تا اگر ردی از فرانکلین دیدن به کمکش برن.

همسر فرانکلین حتی پارو فراتر گذاشت و سال ۱۸۵۰ یعنی ۵ سال بعد از شروع ماموریت فرانکلین شروع کرد پول جمع کردن برای راه اندازی سفر نجات خودش مستقل از نیروی دریایی. این سفر هم انجام شد و بی نتیجه برگشت.

سال ۱۸۵۴ یعنی نه سال بعد از سفر فرانکلین هنوز همسرش ناامید نشده بود. واقعا باور داشت که فرانکلین زنده است. بنابراین آخرین عملیات نجات رو ترتیب داد. این بار با توجه به اینکه پول خیلی زیادی نتونست جمع بکنه یه کشتی خیلی کوچیک رو اجاره کرد و اون رو سپرد به کاپیتانی به نام Leopold McClintock. آقای McClintock بیشتر از اونی که یک دریانورد باشه متخصص سفر زمینی بود با استفاده از سورتمه و سگ. اون به زحمت خودش رو با کشتی کوچیکش رسوند به جزیره کینگ ویلیام و تصمیم گرفت تا میتونه این جزیره رو جستجو کنه. اون تونست بخش های زیادی از جزیره کینگ ویلیام رو به لطف سورتمه ها و سگ هاش بگرده و بالاخره موفق شد نامه ای که اونجا رها شده بود رو پیدا کنه. همون نامه ای که ابتدا اون تیم هشت نفر گذاشتن و بعدش ۱۰۴ نفر باقی مونده قبل از حرکت به سمت جنوب به روزش کرده بودن. اونجا بود که متوجه شدن کاپیتان فرانکلین مرده و ۱۰۴ باقی مونده به سمت جنوب رفتن. این بود که به سرعت به سمت جنوب حرکت کردن و در هشتاد کیلومتری جنوب از دور یک قایق کوچیک رو دیدن. کمی که بهش نزدیک شدن دیدن که یک نفر نشسته و یه پتویی رو دور سر خودش انداخته و یک تفنگ هم در دستشه که سر تفنگ از پتو بیرون زده. خوشحال خودشون رو رسوندن به قایق و پتو رو کنار زدن اما با یک اسکلت رو به رو شدن. علاوه بر اون در کف قایق هم یک اسکلت دیگه بود. حتما شما هم با من هم عقیده اید که چه امید واهی ای داشتن. مگه در اون نامه تاریخ سال ۱۹۴۸ ذکر نشده بود یعنی شش سال قبل و خوب معلومه قایقی که اینجا در خشکی می بینی و اون آدم زیر پتو نمیتونسته زنده باشه. ولی خوب شاید اون صحنه از دور فریبنده بوده و البته ما جای اونها نیستیم شاید انسان در بدترین شرایط هم باور داره که ممکنه معجزه ای رخ بده. خانم فرانکلین هم منتظر چنین معجزه ای بود و هنوز از ماجرا خبر نداشت. ۴۰ عملیات جستجو بدون نتیجه مونده بود اما عملیات جستجوی آخر که خودش ترتیب داده بود بالاخره از سرنوشت فرانکلین رمزگشایی کرده بود. سال ۱۸۵۹ یعنی ۱۴ سال بعد از شروع اکتشاف فرانکلین بالاخره نامه ای از کاپیتان McClintock به دست خانم فرانکلین رسید و در اون ذکر شده بود که جان فرانکلین در یازدهم ژانویه ۱۹۴۷ درگذشته. اینجا بود که خانم فرانکلین به شدت متاثر شد و امیدهای خودش رو از دست رفته دید.

امروزه مجسمه فرانکلین به عنوان قهرمان در قلب لندن نصب شده و خیلی ها اون رو مکتشف گذرگاه غربی میدونن. اگر چه فرانکلین زنده نموند اما اون اونقدری پیشروی کرد که چیزی نمونده بود تا وارد اقیانوس آرم بشه و این مسیر رو تموم کنه. در واقع تا جایی که اون پیشروی کرد کافی بود چون از اون سمت هم اکتشافاتی قبلا انجام شده بود و با کنار هم گذاشتن نقشه های دو سمت مسیر گذرگاه غربی با اکتشاف فرانکلین دیگه کامل شده بود. خانم فرانکلین هم برای اثبات نام همسرش تلاش زیادی کرد. معروف شده بود به ملکه شمالگان. کسی که هرگز دست از جستجوی شمالگان برنداشت و اونقدر گشت و گشت و گشت تا به نتیجه رسید. برای خیلی ها شده بود مظهر وفاداری و وقتی در سال ۱۹۷۵ از دنیا رفت یعنی سی سال بعد از مرگ فرانکلین هرگز ازدواج نکرده بود. در جایی که دفنش کردن خودش یک قبر خالی هم در نظر گرفته بود تا اگر جنازه فرانکلین رو یک روز پیدا کردن همونجا و در کنار اون به خاک بسپرن.

در اون سالها نویسنده و روزنامه نگار آمریکایی ای بود نام Charles Francis که در سینسیناتی زندگی می کرد. این آدم وقتی ماجرای فرانکلین رو شنید تصمیم گرفت خودش دست به کار بشه و بره تا پرده از راز فرانکلین و مهمتر از اون ۱۰۴ نفر باقی مونده برداره. اونقدر این ماجرا براش جالب بود و اونقدر ذهنش رو درگیر کرده بود که حاضر شد جون خودش رو به خطر بندازه و بره به شمالگان دنبال ردی از این ماجرا بگرده تنها دنبال باقی مونده ها هم نبود واقعا تو ذهنش پرورونده بود که ممکنه هنوز تعدادی از اون ۱۰۴ نفر زنده مونده باشن. پا شد رفت از امریکا به شمال کانادا و شروع کرد با اسکیمو ها زندگی کردن و شد یک اسکیمو. باهاشون غذا میخورد باهاشون سفر می کرد لباس اونهارو میپوشید و یاد گرفت که چطور میشه با این سرما و این طبیعت خشن کنار اومد و زندگی کرد. ده سال به این کار ادامه داد و هم یافته های اسکیموها رو کنار هم گذاشت و هم خودش تونست اسکلت های زیادی رو پیدا کنه که نشون میداد همه اون ۱۰۴ نفر جون خودشون رو از دست دادن. بعضی از اونها تونسته بودن تا جنوب جزیره کینگ ویلیام هم برس یعنی خیلی نزدیک شده بودن به بخش اصلی قاره آمریکا اما عجل امونشون نداده بود. در بین اسکیموهای شمال کانادا معروف هست که اگر میخواید به جزیره کینگ

ویلیام برید هرگز تنها نرید چون اونجا ارواح سرگردان وجود داره و این رو به خاطر این میگن که هنوز که هنوزه هر از گاهی یه اسکلتی در یک بخشی از جزیره از دل یخ و برف پیدا میشه.

تمام این اسکلت ها و اشیای پیدا شده منتقل شدن به بریتانیا. سوالهای زیادی بود که هنوز جواب داده نشده بودن و تا سالها بعدش هم بدون پاسخ موندن. دو تا سوال از بقیه سوالها مهمتر بودن سوال اول اینکه اگه یادتون باشه پنج نفر در همون یک ماه اول مریض شدن و در گرینلند پیاده شدن. بعد از اون سه نفر در زمستونی که در Cornwallis گذروندن مردن. بعد هم فرانکلین و بیست نفر دیگه مردن. این عددها و این تعداد مریضی غیر معموله. خصوصا زمانی که شما در کشتی هستی همچنان اوضاع نسبتا خوبه. غذای کافی داری و به لطف مورتوهای بخار کشتی گرم نگه داشته میشه. چرا باید اینهمه ادم بمیرن. چرا فرانکلین انقدر زود مرد. تکلیف اون ۱۰۴ معلومه. بی پناه در دل یخ ها همشون از سرما و گرسنگی مردن. اما اون بیست و سه نفر دیگه چرا مردن اون پنج نفر چرا مریض شده بودن. این مهمترین سوالی بود باید جواب داده میشد. سال ۱۹۸۰ یعنی همین ۴۲ سال پیش کانادایی ها اون سه نفری که در جزیره Cornwallis دفن شده بودن رو برای آزمایش بیرون کشیدن. بعد از ۱۳۵ سال جنازه تقریبا سالم بودن به علت یخ زدن فاسد نشده بودن. در هر سه تا جنازه به طور غیر معمولی غلظت بالای از سرب گزارش شد. با بررسی متوجه شدن شرکتی که به اونها سفارش ۱۶ هزار غذای کنسروی رو داده بودن تنها هفت هفت وقت داشته و با توجه به ظرفیت این شرکت احتمالا در تولید این کنسروها عجله شده و دقت کافی انجام نشده. سرب روکش قوطی ها به درون غذاها رسوب کرده و باعث بیماری در کاپیتان فرانکلین و بقیه خدمه شده. از طرفی غذای داخل کنسروها به اندازه کافی پخته نشده بودن که این باعث رشد باکتری botulinum در غذا میشه و سمی که این باکتری رها می کنه کشنده است.

دلیل دیگه این بیماری ها احتمالا اسکوربوت بوده. اسکوربوت یه بیماریه که در اثر کمبود ویتامین سی به وجود میاد و به دلیل نخوردن گوشت تازه و سبزیجات و میوه برای مدت طولانی به وجود میاد. در اثر این بیماری اولش در پاهات و بازوهات احساس خستگی می کنی، بعد کم کم بافت های بینی و لته

هات سست میشن اسفنجی میشن طوری که دندونهای شروع به افتادن می کنه. کم کم زخمها باز میشه، چرک می کنه و نهایتا از شدت خستگی و عفونت می میری.

سوال دوم این بود. کسایی که این اسکلت ها رو پیدا کرده بودن گزارش هایی از آدمخواری داده بودن. این گزارش ها اکیدا توسط نیروی دریایی بریتانیا رد شد. چنین چیزی در جامعه بریتانیا بسیار مایع خجالت بود و نیروی دریایی بریتانیا نمیخواست این مساله رو بپذیره. اونها معتقد بودن بریتانیایی ها هرگز آدمخواری نمی کنن. این سقوط اخلاقی رو هرگز نمیخواستن باور کنن. این سوال تا قرن بیستم بی پاسخ موند. سال ۱۹۹۳ یعنی ۲۹ سال پیش مقدار زیادی از اسکلت های اون ۱۰۴ نفر پیدا شد و به انگلیس آورده شد. بررسی های جنایی و پزشکی قانونی روی این استخون ها نشون داد کلی اثار بریدگی روی این استخون ها هست که تنها دلیلش میتونه آدم خواری باشه. یک چهارم استخونهایی که پیدا کرده بودن آثار این بریدگی ها رو داشتن و اینها احتمالا نشونه اینه که شدت گرسنگی در بین اون ۱۰۴ نفر به قدری رسیده بوده که دست به چنین کاری زدن. اما نکته مهم ماجرا اینه که در زمانی که این ادم خواری ها انجام میشه فرانکلین زنده نبوده و خوب تایید ادم خواری خدشه ای به محبوبیت فرانکلین وارد نمیکنه. اصولا در سفرهای دریایی به نظر کم آدم خواری اتفاق نیفتاده. در اپیزود یازدهم ماجرای حقیقی موبی دیک یک موردش رو تعریف کردیم که پیشنهاد میکنم حتما گوش کنید.

ماجراهای سفر اکتشافی فرانکلین هنوز هم تموم نشده. همین سال ۲۰۱۴ بود که بالاخره کشتی اول اچ ام اس اربوس بعد از ۱۷۰ سال در قعر دریا پیدا شد. دو سال بعد هم کشتی دوم یعنی اچ ام اس ترور پیدا شد. هر دو کشتی به طرز خارق العاده ای سالم موندن. عکسهای این دو کشتی رو حتما در یک پست در اینستاگرام ژرفا به زودی میزارم تا ببینید. آدرس صفحه اینستاگرام ژرفا در توضیحات هست. تحقیقات بیشتر روی هر دو کشتی قرار بود که سال ۲۰۲۰ صورت بگیره که به علت پندمی کرونا به تعویق افتاد. به نظر میرسه هنوز میتونیم منتظر افشای اسرار بیشتری از سفر اکتشافی فرانکلین باشیم.

خوب داستان آقای فرانکلین هم اینجا به پایان میرسه. اگر دوست دارید نظرتون رو در موردش برام بنویسید و با دوستانتون هم به اشتراک بزارید. این اپیزود تهیه شده بود توسط افسانه قضاوی، میلاد پاینده و من علیرضا پاینده.

اسپانسر این قسمت از ژرفا ماجرازیه. ماجرازی برگزارکننده سفرهای گروهی گردشگری با تمرکز بر ژانر گردشگری ابیه. یعنی چی؟ یعنی در کنار تمام فعالیتهایی که در یک سفر توریستی ممکنه انجام بشه مثل بازدید از آثار باستانی تاریخی و گردشگری غذا و آشنایی با آداب و رسوم و فرهنگ اون منطقه به خورده بیس گردشگری آبیشون بیشتره. نزدیکترین توری که دارن اینه که برای ۱۹ تا ۲۹ ام بهمن ماه دارن میرن سریلانکا. سریلانکا معروف هست به مروارید اقیانوس هند. یه کشور بسیار زیباست که تماما جزیره است و با اون طبیعت بکرش انکار تکه ای از بهشت افتاده در جنوب آسیا و اقیانوس هند. یه همچین سفری برای یکی مثل من خیلی خیلی هیجان انگیزه. چرا چون این سفر چند تا هایلایت داره. پر رنگ ترینش ویل واچینگه. یعنی تماشای نهنگ ها. من خودم اینجا بارها رفتم و دیدم یکی از پرطرفدارترین فعالیتهاست در جایی که امکانش هست. اما تا به حال نشنیده بودم و ندیده بودم در ایران چنین توری وجود داشته باشه و فکر می کنم که برای اولین باره که ماجرازی چنین برنامه مهیجی رو داره. اونم تماشای نهنگ آبی. بزرگترین موجودی که کره زمین در طول تاریخ به خودش دیده. سنگین تر از فیلها، ماموت ها و حتی دایناسورها. به غیر از اون استند آپ پدل در جنگلهای مانگرو اسنورکلینگ و رپور سفاری هم جز برنامه های این سفر هست. چیزی که برای خود من خیلی اهمیت داشت این بود که حامد برگزار کننده این تور که پیجش رو پیشنهاد می کنم حتما دنبال کنید حامد ادونچرر در توضیحات لینکش رو گذاشتیم. حامد تورلیدر این سفر خیلی واقفه به گردشگری پایدار. علاوه بر اصول ایمنی بر هر آنچه که به طبیعت آسیب میرسونه واقفه و از انجامش جلوگیری میکنه. علاوه بر اون اطلاعات خوبی داره که وقتی مشغول تماشای نهنگ ها یا کوسه نهنگ ها یا هر فعالیت دیگه هستین در اختیارتون میزاره که این سفر رو جذاب تر هم میکنه. پس پیشنهاد می کنم این سفر رو از دست ندین. یه لینک پی دی اف در توضیحات

پادکست هست که جزییات سفر به سریلانکا رو به همراه یک سری عکس در اختیار شما میزاره و اینطوری میتونید تصویری هم از این سفر داشته باشید. اگر تمایل دارید اطلاعات بیشتر بگیرید از پیج حامد ادونچرر یا ماجرازی که در توضیحات پادکست گذاشتیم دیدن کنید و باهاشون ارتباط بگیرید.