

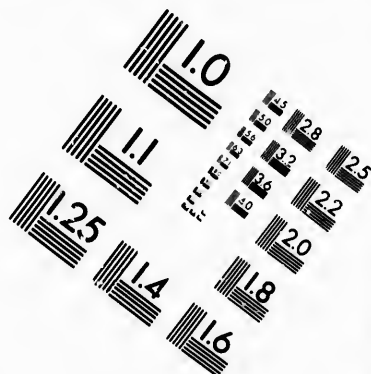
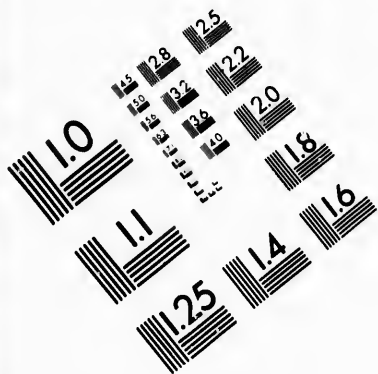
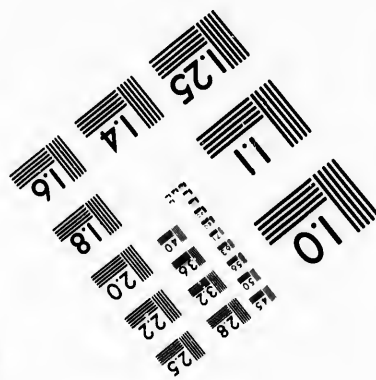
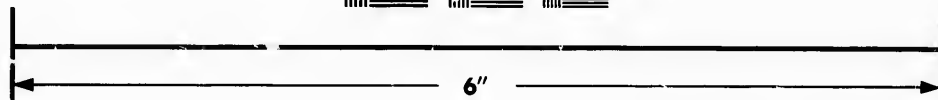
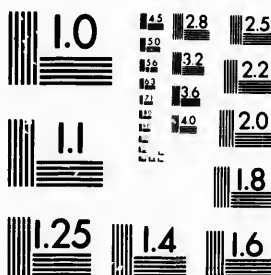


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1982

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- ☐ Coloured covers/
Couverture de couleur
- ☐ Covers damaged/
Couverture endommagée
- ☐ Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- ☐ Cover title missing/
Le titre de couverture manque
- ☐ Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur
- ☐ Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- ☒ Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur
- ☐ Bound with other material/
Relié avec d'autres documents
- ☐ Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distortion le long de la marge intérieure
- ☐ Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- ☐ Additional comments:
Commentaires supplémentaires:

- ☐ Coloured pages/
Pages de couleur
- ☐ Pages damaged/
Pages endommagées
- ☐ Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées
- ☒ Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- ☐ Pages detached/
Pages détachées
- ☐ Showthrough/
Transparence
- ☐ Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression
- ☐ Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire
- ☐ Only edition available/
Seule édition disponible
- ☒ Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	14X	18X	22X	26X	30X	
☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐
12X	16X	20X	24X	28X	32X	

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

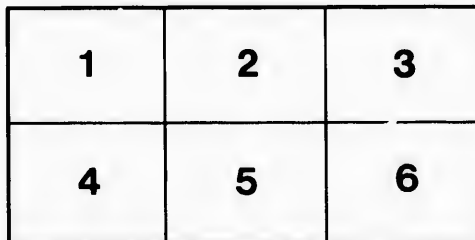
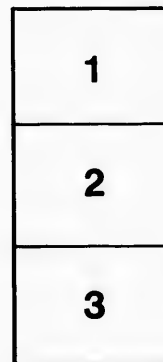
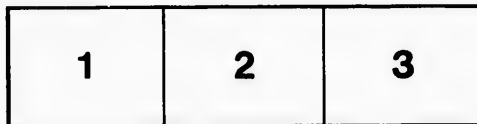
National Library of Canada

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol $\rightarrow$ (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

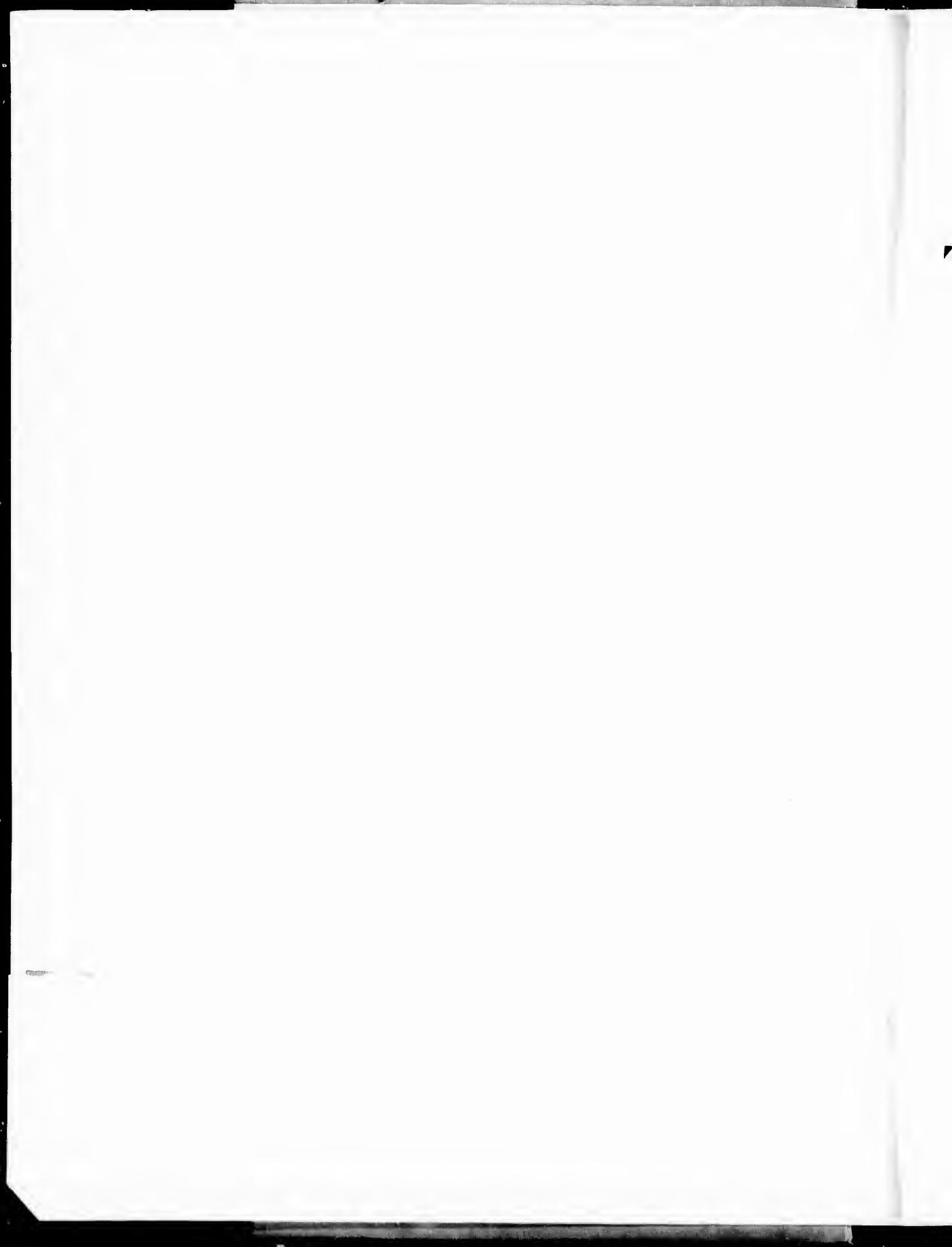
Bibliothèque nationale du Canada

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole $\rightarrow$ signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.



621

TEN COLOURED VIEWS

TAKEN DURING

THE ARCTIC EXPEDITION

OF

HER MAJESTY'S SHIPS "ENTERPRISE" AND "INVESTIGATOR,"

UNDER THE COMMAND OF

CAPTAIN SIR JAMES C. ROSS, R.N., KT., F.R.S.

DRAWN BY W. H. BROWNE, ESQ., LIEUT. R.N., LATE OF H.M.S. "ENTERPRISE."

ON STONE BY CHARLES HAGHE.

WITH

A SUMMARY OF THE VARIOUS ARCTIC EXPEDITIONS

IN

SEARCH OF CAPTAIN SIR JOHN FRANKLIN, K.T., K.C.H.,

AND HIS COMPANIONS IN H.M. SHIPS "EREBUS" AND "TERROR."

Dedicated, by Special Permission,

TO THE LORDS COMMISSIONERS OF THE ADMIRALTY.

LONDON:

JOHN WILKINSON & CO. LTD. PRINTERS

BY APPOINTMENT

TO HER MAJESTY THE QUEEN, H.R.H. PRINCE ALBERT, H.R.H. THE DUCHESS OF KENT, AND THE ROYAL FAMILY.

1850.

C. WITTING, DE AT FORT ROOSE, STRAND

LIST OF PLATES.

GREAT GLACIER NEAR UPPERNAVIK, GREENLAND.

FIORD NEAR UPPERNAVIK.

ONE OF THE MANY BEAUTIFUL "FIORDS," OR INLETS OF THE SEA, WHICH PENETRATE THE SHORES OF GREENLAND.

RAVIN NEAR PORT LEOPOLD.

THE SUMMIT OF THE CLIFFS ABOUT NINE HUNDRED FEET.

THE BIVOUAC, CAPE SEPPINGS, LEOPOLD ISLAND.

THE PARTY, UNDER COMMAND OF LIEUTENANTS ROBINSON AND BROWNE, AT DINNER ON THE ICE, AFTER THE FIRST SOUTHERN DEPOSIT OF PROVISIONS, MAY, 1848.
TEMPERATURE, FORTY DEGREES.

NORTH-EAST CAPE OF AMERICA, AND PART OF LEOPOLD ISLAND.

THE CLIFFS OF DARK LIMESTONE, INTERSECTED BY VEINS OF GYPSUM, ASCEND TO THE HEIGHT OF SEVEN HUNDRED FEET.

TERMINATION OF THE CLIFFS, NEAR WHALER POINT, PORT LEOPOLD.

PRINCE REGENT'S INLET.

THE PARTY UNDER LIEUTENANTS ROBINSON AND BROWNE ARRIVING WITH THE SLEDGES AT THE SECOND SOUTHERN DEPOSIT OF PROVISIONS.

REMARKABLE APPEARANCE IN THE SKY ALWAYS OPPOSITE THE SUN.

PORT LEOPOLD.

THE DEVILS THUMB.

A REMARKABLE ROCK ON THE COAST OF GREENLAND.
FIVE SHIPS BOILING AND WHIPPING IN THE FURK, AND ENDEAVOURING TO PUSH THEIR WAY THROUGH THE MIDDLE ICE IN RAFFIN'S BAY.

NOON IN MID-WINTER.

U. S. S. SHIPS "ENTERPRISE" AND "INVESTIGATOR" IN WINTER QUARTERS, PORT LEOPOLD, NORTH SOMERSET—NOON IN DECEMBER.

LISTE DES PLANCHES.

GRAND GLACIER PRÈS UPPERNAVIK, GROËNLAND.

BRAS DE MER PRÈS UPPERNAVIK.

LE PLUS BEAU DES NOMBREUX BRAS DE MER QUI PÉNÈTRENT LES CÔTES DU GROËNLAND.

RAVIN PRÈS DE PORT LÉOPOLD.

LE SOMMET DES ROCS À PIC EST ENVIRON À 900 PIEDS.

LE BIVOUAC AU CAP SEPPINGS, ISLE LÉOPOLD.

LE DÉTACHEMENT AUX ORDRES DES LIEUTENANTS ROBINSON ET BROWNE, DINANT SUR LA GLACE APRÈS AVOIR FAIT LE PREMIER DÉPÔT DE PROVISIONS DU SUD, MAI, 1848. 40 DEGRÉS RÉAUMUR.

CAP NORD-EST DE L'AMÉRIQUE ET PARTIE DE L'ISLE LÉOPOLD.

CÔTES À PIC DE ROCHERS CALCAIRES BRUNS, ENTRE COUPÉS DE VEINES DE GYPSSE, S'ÉLEVANT À 1100 PIEDS.

FIN DES ROCHERS À PIC, PRÈS WHALER-POINT (POINTE DU BALEINIER), AU PORT LÉOPOLD.

ANSE DE MER DU PRINCE RÉGENT.

LE DÉTACHEMENT AUX ORDRES DES LIEUTENANTS ROBINSON ET BROWNE ARRIVANT AVEC DES TRÂNEAUX AU 2ME DÉPÔT DES PROVISIONS DU SUD.

EFFET REMARQUABLE DANS LE CIEL ET TOUJOURS OPPOSÉ AU SOLEIL.

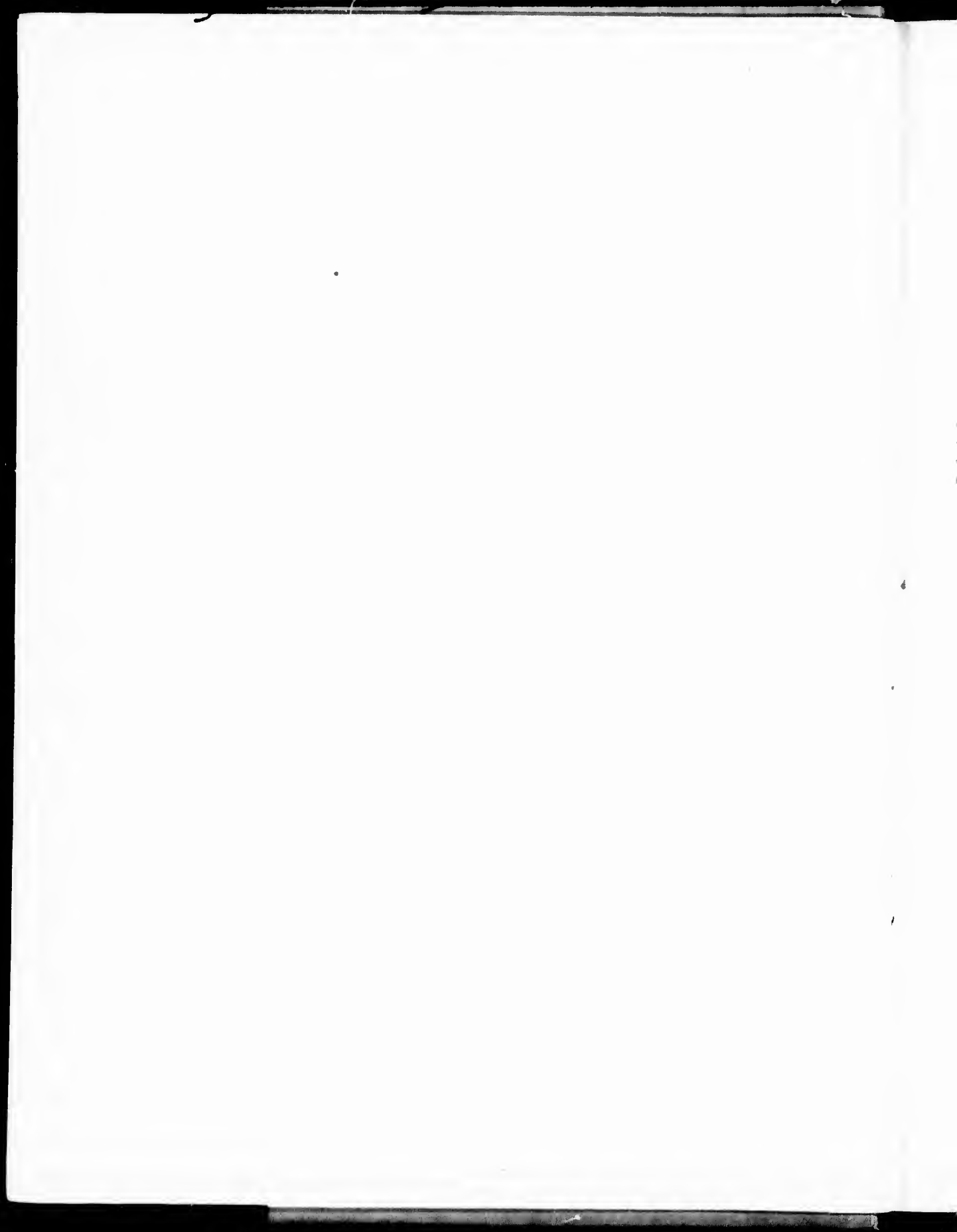
PORT LÉOPOLD.

LE POUCE DU DIABLE.

ROCHE REMARQUABLE SUR LES CÔTES DU GROËNLAND.
LES VAISSEAUX BRISANT LA GLACE ET SE BALANT AU CAÛSTAN POUR SE FRAYER UN PASSAGE AU MILIEU DES GLACES DANS LA BAIE DE RAFFIN.

MIDI AU MILIEU DE L'HIVER.

LES VAISSEAUX U. S. M. "L'ENTERPRISE" ET "L'INVESTIGATOR" DANS LEURS QUARTIERS D'HIVER AU PORT LÉOPOLD, "NORTH SOMERSET,"—MIDI EN DÉCEMBRE.



SUMMARY
OF THE VARIOUS ARCTIC EXPEDITIONS IN SEARCH OF
SIR JOHN FRANKLIN.

IN introducing to the public the following faithful delineations of the most interesting scenery in the Arctic regions, and of some remarkable positions of the ships composing the expedition of Captain Sir James Clark Ross in the recent search for Sir John Franklin and his missing companions, it will be unnecessary to give anything more than the most concise outline of dates and facts connected with Franklin's enterprise for the discovery of the North-west Passage, and the various measures which have been taken to ascertain the fate of those who have now been unheard of for more than four years and a half. Indeed it would be a superfluous task at the present moment to give anything beyond a mere formal record of these expeditions; for such has been the increasing and absorbing interest which the absence of the devoted Franklin and his gallant crews has excited, that literally the press of the whole world has, for some time past, teemed with the most diffuse accounts of the proceedings of the Arctic voyagers, and the hopes and fears entertained by the millions of the habitable globe on behalf of the missing expedition.

After an interval of many years a new expedition to discover the "North-west Passage" was recommended by the President and Council of the Royal Society; and, doubtless, originated from that same enlightened source—we allude to the late Sir John Barrow—whence sprang the whole of the modern series of voyages into the Arctic regions: enterprises that have brought forward some of the first officers and seamen in the British navy; have led to most important discoveries; and have essentially raised the character of this great maritime nation.

The Government having entertained the recommendation of the Royal Society, it will be remembered, that, early in the year 1845, the bomb-vesels *Erebus* and *Terror*, the former commanded by Sir John Franklin himself, and the latter by Captain Crozier, were commissioned and fitted out at the royal dockyard, Woolwich. A steam engine of twenty-horse power was supplied to each ship, and the requisite alterations were made for adopting the screw-propeller. The ships, each with a complement of sixty-nine officers and men, sailed from Greenhithe, on the 19th May, proceeding in tow of H.M.'s screw steamer *Rattler*, a transport (*Baretta Junior*), in command of Lieut. Griffiths, accompanying them, in tow of H.M.'s steamer *Monkey*. The three ships were towed about forty miles off the Fern Islands on the 26th May, and shortly afterwards the steamers, manning their rigging and giving three hearty cheers, parted company, leaving the *Erebus*, *Terror*, and the transport, all under canvas, continuing their voyage under a fresh

SOMMAIRE
DES DIFFÉRENTES EXPÉDITIONS ARCTIQUES À LA RECHERCHE DE
SIR JOHN FRANKLIN.

En présentant au public les dessins suivants des vues très fidèles et les plus intéressantes des régions Arctiques, et de quelques positions remarquables des vaisseaux composant l'expédition du Capitaine Sir James Clark Ross à la nouvelle recherche de Sir John Franklin et ses compagnons égarés, il est inutile de donner au-delà d'une esquisse correcte des faits et dates relatifs à l'entreprise de Franklin pour la découverte du Passage Nord-ouest, et des mesures de toute espèce qui ont été prises pour s'assurer du destin de ceux dont on n'a plus entendu parler depuis plus de quatre ans et demi. En vérité, il serait superflu de produire ici, autre chose qu'un simple résumé, car tel a été l'intérêt croissant et absorbant que l'absence du dévoué Franklin et de ses courageux équipages a excitée, que, littéralement, la presse de l'univers, dans ces derniers temps a retenti des récits les plus étendus des aventures des voyageurs au pôle Arctique, et entretenu les espérances et les craintes de milliers d'hommes de ce globe habitable en faveur de cette expédition.

Après un intervalle de plusieurs années, une nouvelle expédition pour la découverte du Passage Nord-ouest fut sollicitée par le Président et le Conseil de la Société Royale, et sans doute doit son origine à la même source éclairée—nous faisons allusion au célèbre Sir John Barrow—d'où naquit cette série de voyages modernes à travers les régions arctiques, qui a répandu tant d'éclat sur plusieurs des premiers officiers et marins de la flotte Anglaise, a conduit aux plus importantes découvertes, et ont élevé singulièrement le caractère de cette grande nation maritime.

Le Gouvernement ayant accueilli la proposition de la Société Royale, on doit se rappeler qu'au commencement de l'année 1845 les canonnières *Erebus* et *Terror*, la première commandée par Sir John Franklin en personne, et la dernière par le Capitaine Crozier, furent équipées et expédiées du port royal de Woolwich. Une machine à vapeur de la force de 20 chevaux fut fournie à chaque vaisseau, et les plus parfaits changements furent opérés pour leur appliquer l'hélice. Les vaisseaux, chacun avec un équipage de soixante-neuf officiers et marins, partirent de Greenhithe le 19 Mai, remorqués par le steamer à hélice de S.M. le *Rattler*, un transport (*Baretta Junior*), commandé par le Lieutenant Griffiths, les accompagnant, remorqué par le bateau à vapeur de S.M. le *Monkey*. Ces trois navires furent conduits en remorque à environ 40 milles des îles Fern le 26 Mai, et quelques temps après, montant sur les haubans et leur envoyant trois salves d'applaudissements partis du fond du cœur, ils les quittèrent, abandonnant l'*Erebus*, le

breeze. On the 14th July the expedition reached the Whale Fish Islands in Ballin's Bay, and here the *Barretto Junior*, having transferred her cargo, returned to England. The *Erebus* and *Terror* then, having been completed with provisions and stores for three years, which Sir John Franklin considered would last for four years without much inconvenience, that is to say, to July, 1849, the expedition proceeded up the east side of Ballin's Bay, and was last seen on the 26th July, 1845, in Melville Bay, in the stream of Lancaster Sound, as reported by Captain Dannett of the whaler *Prince of Wales*, which ship was boarded by Captain Fitzjames and six officers. *Nothing has been heard of them since this period.*

By his instructions Sir John Franklin was ordered to proceed through Lancaster Sound and Barrow Straits direct to Cape Walker, and thence to pursue the first favourable opening in a south-west course towards Behring's Straits. Failing to discover an opening he was authorised to retrace his steps, and to proceed up the Wellington Channel, and endeavour to penetrate to the northward of the Parry Islands, and having passed them to shape a southward course for attaining the object of the expedition, namely, the discovery of a North-west Passage.

In 1848 a strong expression of public opinion on the necessity of ascertaining some intelligence of Sir John Franklin induced the Government to set on foot three other expeditions to proceed by various routes in search of the absent voyagers.

The principal of these expeditions was that under Sir James Clark Ross, and was commissioned to follow as closely as possible the supposed track of Sir John Franklin. It consisted of H.M.S. *Enterprise* (commanded by himself), and H.M.S. *Investigator*, commanded by Captain Bird, each ship (like the *Erebus* and *Terror*) having a complement of sixty-nine officers and men. They sailed from the river Thames on the 12th May, 1848, in tow of H.M. steamers *African*, *Fearless*, and *Monkey*, and arrived at the Whale Fish Islands on the 22d June. They were off Uppermavik on the 13th July, and on the 28th August off Cape Liverpool, at the entrance of Lancaster Sound, and nothing was heard of their subsequent proceedings from this date until their unlooked for return off Scarborough, on the 3rd November, 1849, and it was only by a cylinder thrown overboard off Cape Liverpool, and picked up by a whale ship, that their position was ascertained on the 28th August.

On the 11th of September Sir James Ross entered the harbour of Port Leopold, Whaler Point, situated on the south shore of Barrow Straits, and there remained frozen in until the 28th August 1849, when the ships got clear of the harbour by cutting a canal of about two miles in length through the ice. All progress to the westward was stopped by an icy bar stretching across Barrow Straits.

The ships had scarcely got into the Straits before they found themselves embellied in an extensive floe of ice, which swept them helplessly 250 miles out, through Lancaster Sound, down to the western shores of Ballin's Bay. The season

Terror, et le transport, tous sous voiles et continuant leur voyage aidés par une fraîche brise. Le 1 Juillet l'expédition atteignit les îles de la Baleine dans la Baie de Ballin, et là, le *Barretto Junior* ayant transbordé sa cargaison, retourna en Angleterre. L'*Erebus* et le *Terror* ayant alors complété trois années de vivres et provisions que Sir John Franklin pensait pouvoir durer quatre ans sans beaucoup d'inconvénients, c'est-à-dire, jusqu'en Juillet 1849, l'expédition s'avança vers les côtes Est de la Baie de Ballin, et fut vue la dernière fois le 26 Juillet 1845, dans Melville Bay, dans le courant du passage de Lancaster, comme il a été rapporté par le Capitaine Dammatt du balancier *Prince of Wales*, qui a été arresté par le Capitaine Fitzjames et six officiers. Depuis cette époque on n'a rien connu de leur sort.

Par ses instructions, Sir John Franklin avait reçu l'ordre de s'avancer à travers le passage de Lancaster et le détroit de Barrow en se dirigeant sur le Cap Walker, et ensuite de saisir la première occasion favorable de s'ouvrir un passage dans le sud-ouest pour pénétrer jusqu'au détroit de Behring. Faute de découvrir un passage, il était autorisé à revenir sur ses pas, et, portant sur le Canal Wellington, chercher à doubler les îles Parry au nord, et après les avoir dépassées, continuer sa course au Sud pour atteindre l'objet de l'expédition, qui étoit la découverte d'un passage au Nord-Ouest.

En 1848, l'opinion publique se prononçant fortement sur la nécessité de s'assurer de quelques nouvelles de Sir John Franklin, engagea le Gouvernement à préparer trois autres expéditions pour s'avancer par différentes routes à la recherche des voyageurs absents.

La principale de ces expéditions étoit celle sous le commandement de Sir James Clark Ross, et étoit chargée spécialement de suivre d'aussi près que possible la marche prescrite de Sir John Franklin. Elle se composoit l'*Enterprise*, vaisseau de S.M., commandé par Sir James Ross en personne, et de l'*Investigator*, vaisseau de S.M. aux ordres du Capitaine Bird, chaque vaisseau, comme l'*Erebus* et le *Terror*, ayant un équipage de soixante-neuf hommes état-major compris. Ils sortirent de la Tamise le 12 Mai, 1848, remorqués par les vapeurs de S.M. *African*, *Fearless*, et le *Monkey*, et arrivèrent aux îles de la Baleine le 22 Juin. Ils dépassèrent Uppermavik le 13 Juillet, et le 28 le Cap Liverpool à l'entrée du passage de Lancaster, et l'on ne sut plus rien des progrès de leur route depuis cette date jusqu'à leur retour inattendu devant Scarborough, le 3 Novembre 1849, si ce n'est par un cylindre jeté par dessus le bord au Cap Liverpool, et qui fut recueilli par un balancier, ce qui fit connaître leur position au 28 Août.

Le 11 Septembre, Sir James Ross entra dans le port Léopold, à la pointe du Balancier, situé sur les côtes Sud du détroit de Barrow, et là, il fut arrêté par la glace jusqu'au 28 Août 1849, quand les vaisseaux purent sortir du port en coupant un canal de deux milles de longueur à travers la glace; tous leurs efforts pour s'avancer dans l'Ouest avoient été vains pour rompre une barrière de glace qui fermoit le détroit de Barrow.

A peine les vaisseaux étoient-ils entrés dans le détroit qu'ils furent pris eux-mêmes au milieu d'un immense banc de glace qui les entraîna irrésistiblement à plus de 250 milles hors du goulet de Lancaster, jusque sur les côtes Ouest de la

then being too far advanced all attempts at regaining their lost position were abandoned.

In the spring of 1840, whilst the ships were housed over at Leopold Island, various exploring parties were sent out. Sir James Ross, with a large party, with whom was Lieutenant McClintock (of the *Enterprise*), traced the northern shores of North Somerset as far as Cape Bunny, and then (forty miles short of Cape Walker) finding the land trending due south, followed it down towards the Magnetic Pole, in hopes of finding some signs of Franklin's party, but without success. Another party, under the command of Lieutenant Barnard (of the *Investigator*), crossed Barrow's Straits, as far as Cape Hurd, some distance short of the Wellington Channel; but discovering no traces returned to the ships. A third party, under the command of Lieutenant F. Robinson (of the *Investigator*), proceeded down Prince Regent's Inlet, as far as the spot on which the *Lure's* provisions were landed, but with no better effect. A fourth party, under the command of Lieutenant W. H. Browne (of the *Enterprise*), crossed the Inlet; but after an absence of eight days, finding nothing to indicate the track of the missing expedition on that coast, returned to head-quarters.

Another of the expeditions, fitted out in 1848, is that now absent under the command of Captain Moore, who left England in H.M.S. *Plover* (manned by a complement of fifty-two), 31st January, 1848, and was heard of a few days since by H.M.S. *Herald*, under Captain Kellett, C.B., who had been sent to Behring's Straits to communicate with it, and had returned to Mazatlan. This expedition had penetrated to lat. 75 deg. 51 min. N., and long. 168 deg. W. A sub-expedition in boats, under Commander Pullen, had been detached to search along the coast to the Mackenzie River, the commander having instructions to make his course homeward to the Admiralty, if successful in communicating with the Hudson's Bay parties, *vis* North America. Captain Moore was left at winter quarters, 29th September, 1849, in Kotzebue Sound, with the intention of proceeding to the northward, and communicating with Point Barrow in the present year.

The third expedition, of 1848, was that under Dr. Sir John Richardson, who, with Dr. Rae, left Liverpool, March 25th, proceeded to North America, and there with a party from England, of seamen and marines, and sappers and miners, and, accompanied by Mr. Bell and a party of the Hudson Bay Company's servants, proceeded overland to explore the Arctic Sea betwixt the Mackenzie and Coppermine Rivers east and west. Sir John returned to England from an unsuccessful search, 6th November, 1849; having left Dr. Rae, and a small but effective party of volunteers, to attempt this summer the examination of the passages between Wollaston Banks and Victoria Islands, so as to cross the routes of some of the detached parties expected to have been sent out by Sir James C. Ross.

Increasing public interest in Franklin's fate last year induced the Government to commission another man-of-war vessel, for the purpose of replenishing the stock of provisions in the ships of Sir James C. Ross; and, by preventing the return of the

Baie de Hallin. La saison étant trop avancée tous les efforts pour regagner leur première position furent abandonnés.

En printemps de 1840, pendant que les vaisseaux étaient couverts de leurs tentes sur l'île Léopold, divers détachements furent expédiés. Sir J. Ross, avec une forte troupe, dont le Lieutenant McClintock (de l'*Enterprise*) faisait partie, parcourut les côtes septentrionales du Nord Somerset jusqu'au Cap Bunny, et alors 40 milles en deça du Cap Walker, rencontrant la terre courant droit au sud, ils la prolongèrent jusqu'au Pôle Magnétique, dans l'espoir de rencontrer quelque trace de Sir J. Franklin et de ses compagnons, mais sans succès. Un autre détachement commandé par le Lieutenant Barnard (de l'*Investigator*) franchit le détroit de Barrow jusqu'à la hauteur du Cap Hurd, quelque peu au dessous du canal Wellington, mais n'apprenant aucune trace, revint aux vaisseaux. Une troisième troupe, aux ordres du Lieutenant F. Robinson (de l'*Investigator*), pénétra au fond du bras de mer du Prince Régent jusqu'au lieu où les provisions du *Lure* avaient été débarquées, mais n'eut pas un meilleur effet. Un quatrième parti, sous le commandement du Lieutenant W. H. Browne (de l'*Enterprise*), traversa le bras de mer; mais après une absence de huit jours, n'apprenant sur cette côte aucune trace de l'expédition perdue, revint au quartier général.

Une autre expédition, envoyée en 1848, est celle maintenant absente sous les ordres du Capitaine Moore, qui fit voile d'Angleterre sur le navire de S.M. le *Plover*, manœuvré par 52 hommes, le 31 Janvier 1848, et fut reconnue peu de jours après par l'*Herald*, vaisseau de S.M., commandé par le Capitaine Kellett, C.B., qui a été envoyé au détroit de Behring pour communiquer avec lui, et est revenu à Mazatlan. Cette expédition a pénétré à lat. N. 75° 51', et long. W. 168°. M.G. Une sous-expédition en bateaux sous le Commandant Pullen a été détachée à la recherche le long de la côte de la rivière Mackenzie, le commandant ayant des instructions pour revenir à l'Amirauté, s'il pouvait réussir à communiquer avec les détachements partis de la Baie d'Hudson, par l'intérieur du Nord-Amérique. Le Capitaine Moore fut laissé à ses quartiers d'hiver, le 29 Septembre 1849, dans l'anse de Kotzebue, avec l'intention de s'avancer vers le nord, et de communiquer avec la pointe Barrow cette année.

La troisième expédition de 1848, est celle sous les ordres du Dr. Sir John Richardson, qui, avec le Dr. Rae, quitta Liverpool le 25 Mars, s'avancant vers le Nord-Afrique, et là, avec un parti d'Anglais, marins et matelots, sappeurs et mineurs, accompagné par Mr. Bell et un détachement des employés de la compagnie de la Baie d'Hudson, pénétra à travers les terres pour explorer la Mer Arctique entre les rivières Est et Ouest Mackenzie et Coppermine. Sir John retourna en Angleterre après une recherche infructueuse le 6 Novembre 1849, ayant laissé le Dr. Rae avec un faible, mais déterminé détachement de volontaires attendre cet été pour examiner les passages entre les Côtes Wollaston et l'île Victoria, comme pour rencontrer les pas de quelques uns des détachements qu'on s'attendait avoir été expédiés par Sir James C. Ross.

Le public s'intéressant de plus en plus au sort de Sir J. Franklin, l'an dernier le Gouvernement résolut d'armer un autre vaisseau de guerre pour renouveler les vivres et les provisions des navires de Sir J. C. Ross, et en preventing le retour de

Investigator, to continue the assistance of that ship in prosecuting the search for the *Erebus* and *Terror* during the summer of 1850. Under the command of Mr. Saunders, Master, R.N., and with a crew of sixty-three officers and men, the *North Star* left the Thames, 16th July, 1849, was towed to Cape Farewell by H.M.S. *Stromboli*, commanded by Lord A. W. Bismarck, and was last seen and heard of in latitude 74 deg. 3 min. north, longitude 59 deg. 10 min. west, off Devil's Point, working a passage round or through the middle ice of Ballin's Bay.

Lastly, we have to notice the expeditions of the present year 1850. With reference to these we may state, that first, under Captain Collinson, C.B., the *Enterprise*, commanded by himself, and the *Investigator*, Commander McClure, manned by 133 officers and men, having been fitted at Woolwich in the most efficient manner, and being provided with new apparatus for breaking the ice, plans and inventions for blowing it up, and balloons for conveying thousands of messages wherever the wind listeth, sailed from Plymouth Sound on Sunday, the 20th January, for Behring's Straits, to take up and carry on the search of the *Phoebe*; the passage of the ships to be accelerated by being towed through the Straits of Magellan. Secondly, we may notice, that, under another able captain of the Royal Navy, two screw steam-vessels and two sailing-ships are about to be commissioned for the purpose of renewing the search commenced for Sir John Franklin by way of Lancaster Sound and Barrow's Straits; and in this expedition, which is to be under the command of that distinguished, energetic, and popular officer, Captain H. T. Austin, C.B., we have reason to believe several of the lieutenants of Sir James Ross's expedition will have the opportunity of serving, and among them the gallant and talented officer who has contributed to our portfolio the accompanying views of the Arctic regions.

Whilst we are thus briefly reviewing the several expeditions which have been fitted out by the English Government, and are about to be commissioned, with the view of relieving Sir John Franklin, or ascertaining the fate of the crews of the *Erebus* and *Terror*, it is justly due to the United States to acknowledge, with thankfulness, the most friendly interest evinced by all ranks and classes of generous America in the search for the missing navigators. Already in Behring's Straits the American vessels, pursuing their whaling operations, have been met by H.M.S. *Herald* in extreme northern latitudes, there emulating the exertions of the British expeditions; whilst the last mail from Washington has afforded us the gratifying intelligence that the gallant PRESIDENT OF THE STATES has, in his sovereign capacity, recommended to Congress the fitting out a national expedition to assist in the search, *viz* Lancaster Sound.

Nor must we, as Englishmen, omit an expression of thanks to the EMPEROR OF RUSSIA for the prompt and liberal manner in which HIS IMPERIAL MAJESTY has met, and in some respects anticipated, the wishes and requests of our Government, in instituting a search for the missing expedition in those remote regions of the empire of Russia which are bounded by the Arctic Seas.

L'Investigator, de continuer le secours de ce navire pour poursuivre la recherche de *L'Erebus* et *le Terror* pendant l'été de 1850. *L'Etoile du Nord*, sous le commandement de Mr. Saunders, Maître, R.N., et avec un équipage de soixante-trois officiers et matelots, quitta la Tamise le 16 Juillet 1849, remorquée jusqu'au Cap Farewell par le *Stromboli*, navire de S.M., et commandé par Lord A. W. Bismarck, et fut vue et reconnue sous lat. N. 74° 3', long. W. 59° 30', M.G., au delà de la pointe du Diable, se frayant un passage autour ou à travers le milieu des glaces de la Baie de Ballin.

Enfin, il nous reste à parler des expéditions de cette année 1850. La première sous la conduite du Capitaine Collinson, C.B., commandant *L'Enterprise*, accompagnée de *L'Investigator*, commandant McClure, équipés de 133 hommes y compris les officiers, choisis avec le plus grand soin à Woolwich, et pourvus de nouveaux appareils pour casser ou faire sauter la glace, et envoyer des ballons pour disperser des milliers de messages abandonnés aux vents, partit de la rade de Plymouth le Dimanche 20 Janvier, pour le détroit de Behring, afin de rechercher et découvrir *le Phoebe*; le voyage de ces navires étant accéléré par leur remorquage jusqu'au détroit de Magellan. Secondement, nous avons à remarquer que sous les ordres d'un capitaine très expérimenté de la Marine Royale, deux navires à vapeur et deux vaisseaux à voile seront équipés sous peu de jours pour recommencer la recherche de Sir John Franklin par le passage de Lancaster et le détroit de Barrow. Dans cette expédition, nous avons raison de croire que quelques uns des lieutenants de l'expédition de Sir James Ross, qui doit être sous le commandement de ce remarquable, énergique et populaire officier, le Capitaine H. T. Austin, C.B., auront l'occasion de servir, et parmi eux le brave et intelligent officier qui a contribué à notre portefeuille en lui apportant les vues si intéressantes des régions arctiques.

Pendant que nous passons en revue si brièvement les différentes expéditions qui ont été faites par le Gouvernement Anglais, et qui sont sur le point d'être exécutées dans l'intention de découvrir Sir John Franklin ou de s'assurer du destin des équipages de *L'Erebus* et *le Terror*, c'est un tribut de reconnaissance à payer aux Etats-Unis et à les remercier du vif intérêt que les hommes de tous rangs et de toutes classes de la généreuse Amérique ont montré au sujet de ces navigateurs égarés. Déjà des vaisseaux Américains dans le détroit de Behring, en se livrant à leurs opérations baleinières, se sont rencontrés avec le navire de S.M. *L'Herald* dans les latitudes de l'extrémité Nord, et rivalisaient d'émulation avec les efforts des expéditions Anglaises; pendant que la dernière maille de Washington nous apportait l'heureuse nouvelle que le généreux PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS a demandé au Congrès, au nom de son pouvoir souverain, d'équiper une expédition nationale pour nous aider dans nos recherches, par la route du détroit de Lancaster.

On ne peut, comme Anglais, refuser l'expression de ses remerciemens à l'EMPEREUR DE RUSSIE pour la promptitude et la manière généreuse avec la quelle sa MAJESTÉ IMPERIALE a consenti et sous certains rapports prévu les souhaits et les demandes de notre Gouvernement, en faisant rechercher l'expédition perdue dans ces régions éloignées de l'empire de Russie, qui sont bornées par les Mers Arctiques.

recherche de
ous le com-
ixante-trois
sui au Cap
Boucleré,
au delà de
des glaces

La pre
Enterprise,
3 hommes
pourvus de
allons pour
de de Ply-
chercher et
embarquement
ne sous les
s à vapeur
mencer la
le Barrow,
tenants de
irquable,
casion de
tre porte-

itions qui
exécution
estiu des
uyer aux
gs et de
vigateurs
e livrant
The Herald
es efforts
ous nous
demandé
nationale

à l'Est-
a quelle
abais et
due dans
es Mers

Inve.

the 4

Mr.

the

well

last

40 n

ico o

I

ence

prise.

by G

man

and i

sages

20th

Flora

Strain

the 1

le co

Frank

which

office

licite

and a

portfo

WI

Etter c

view of

Erebus

thankfu

Americ

Americ

Harold

expedir

intellig

capaci

the se

No

Russa

and in

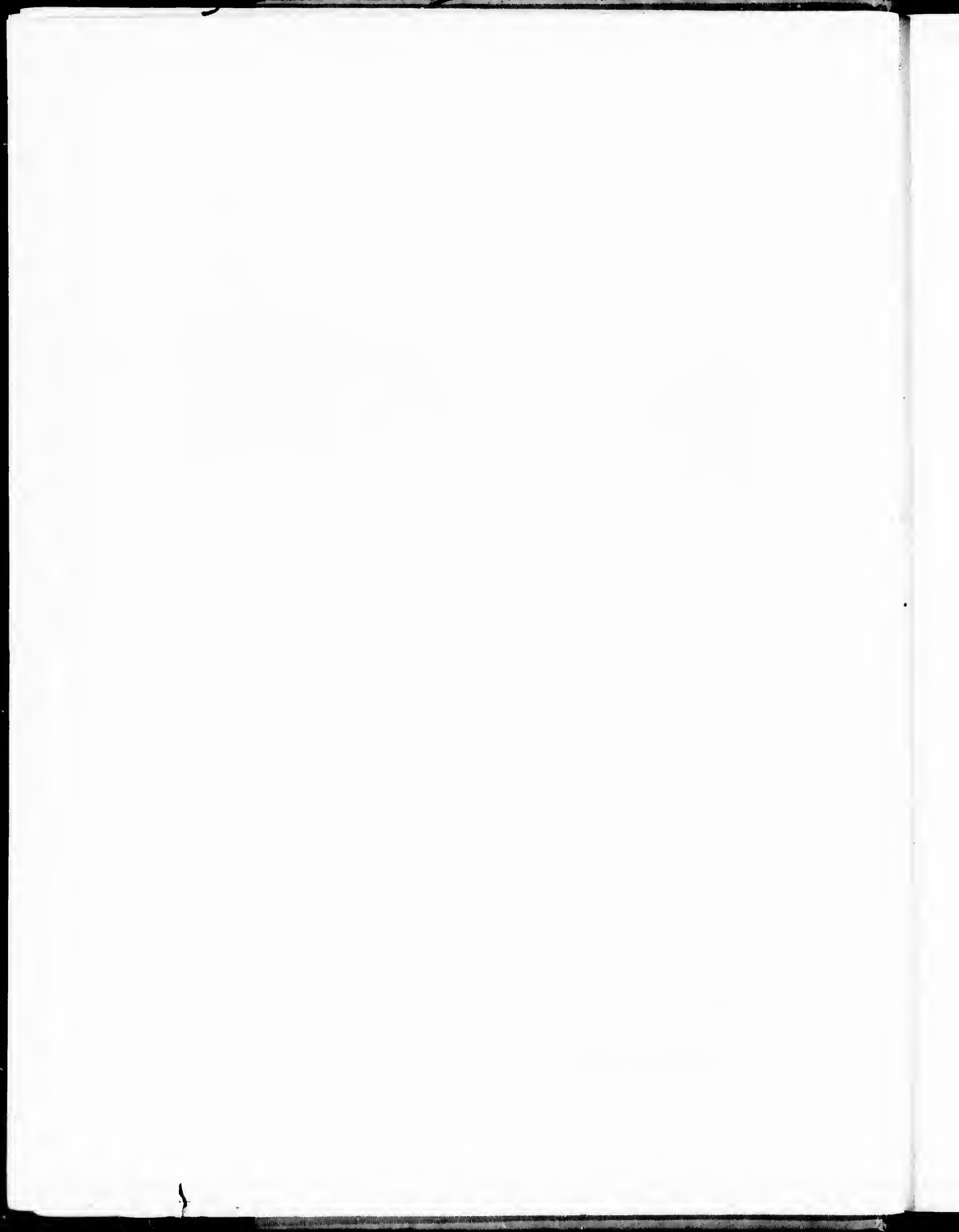
giventh

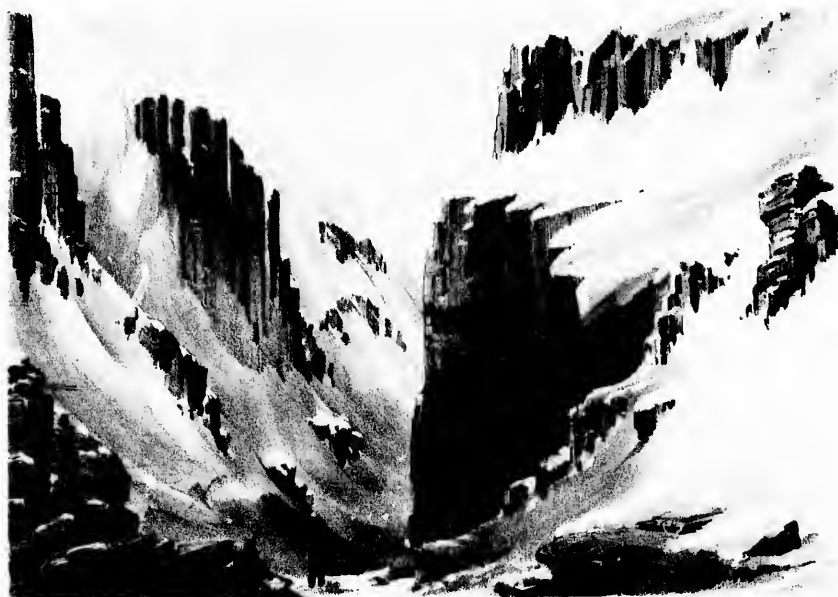
of Rus

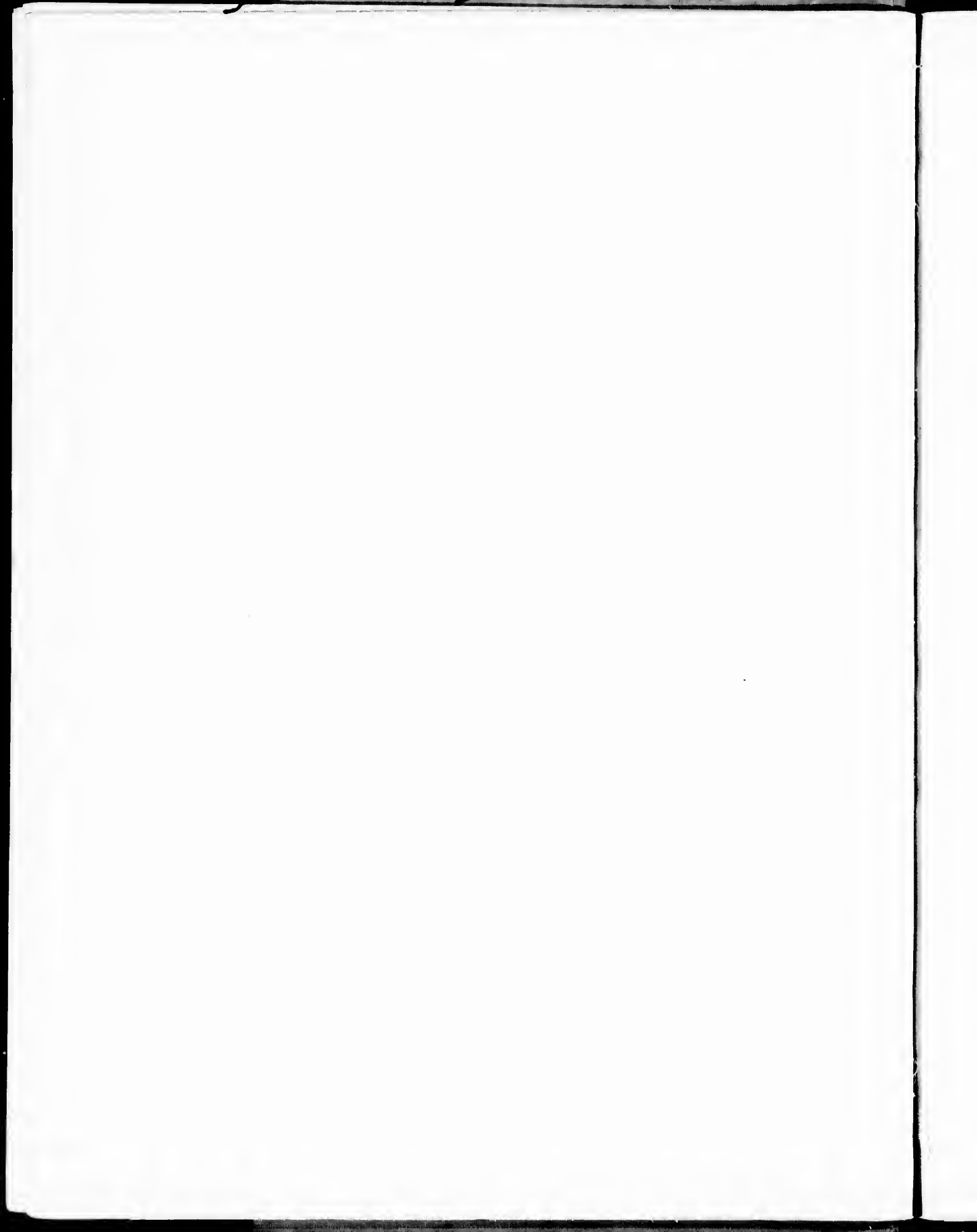


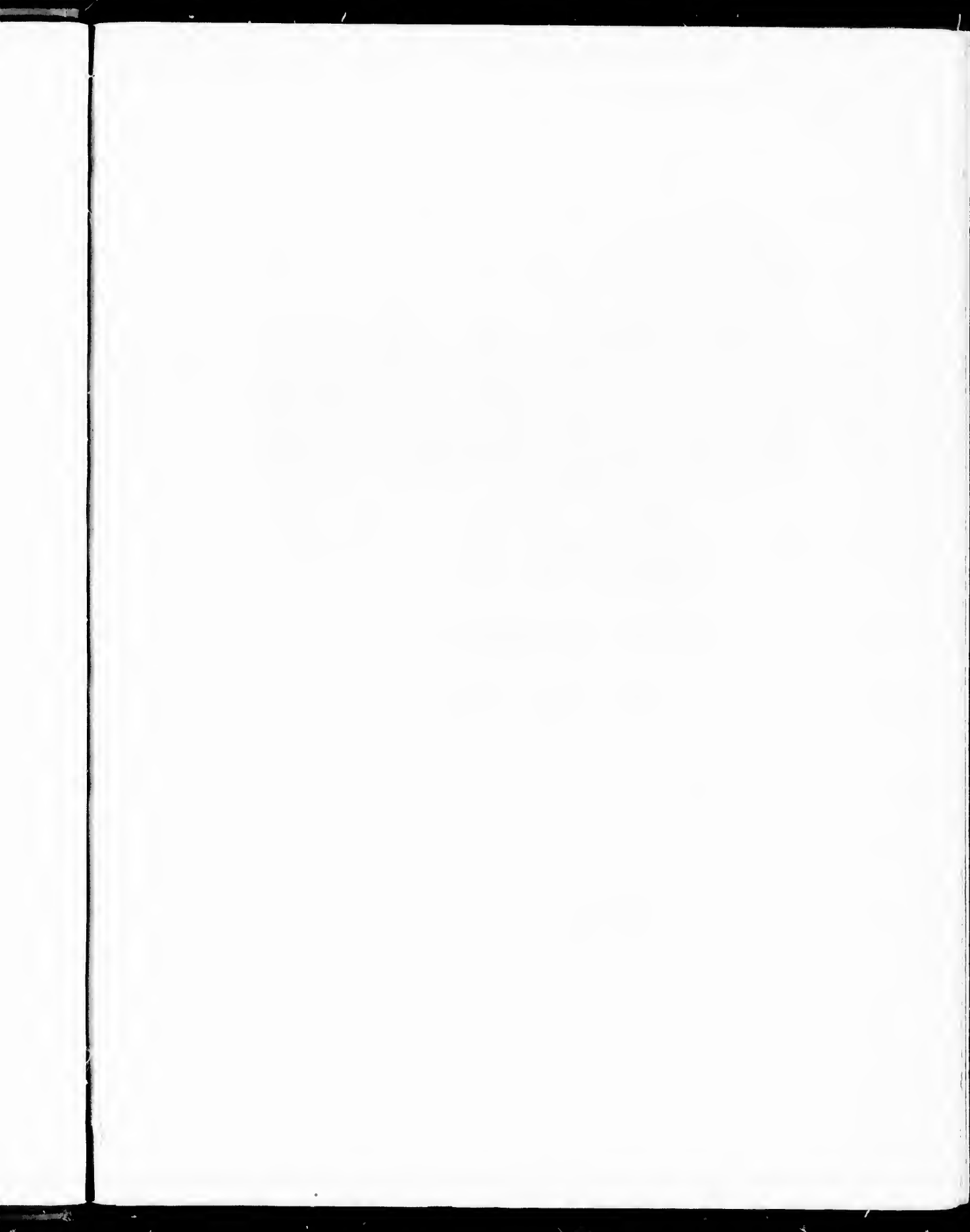


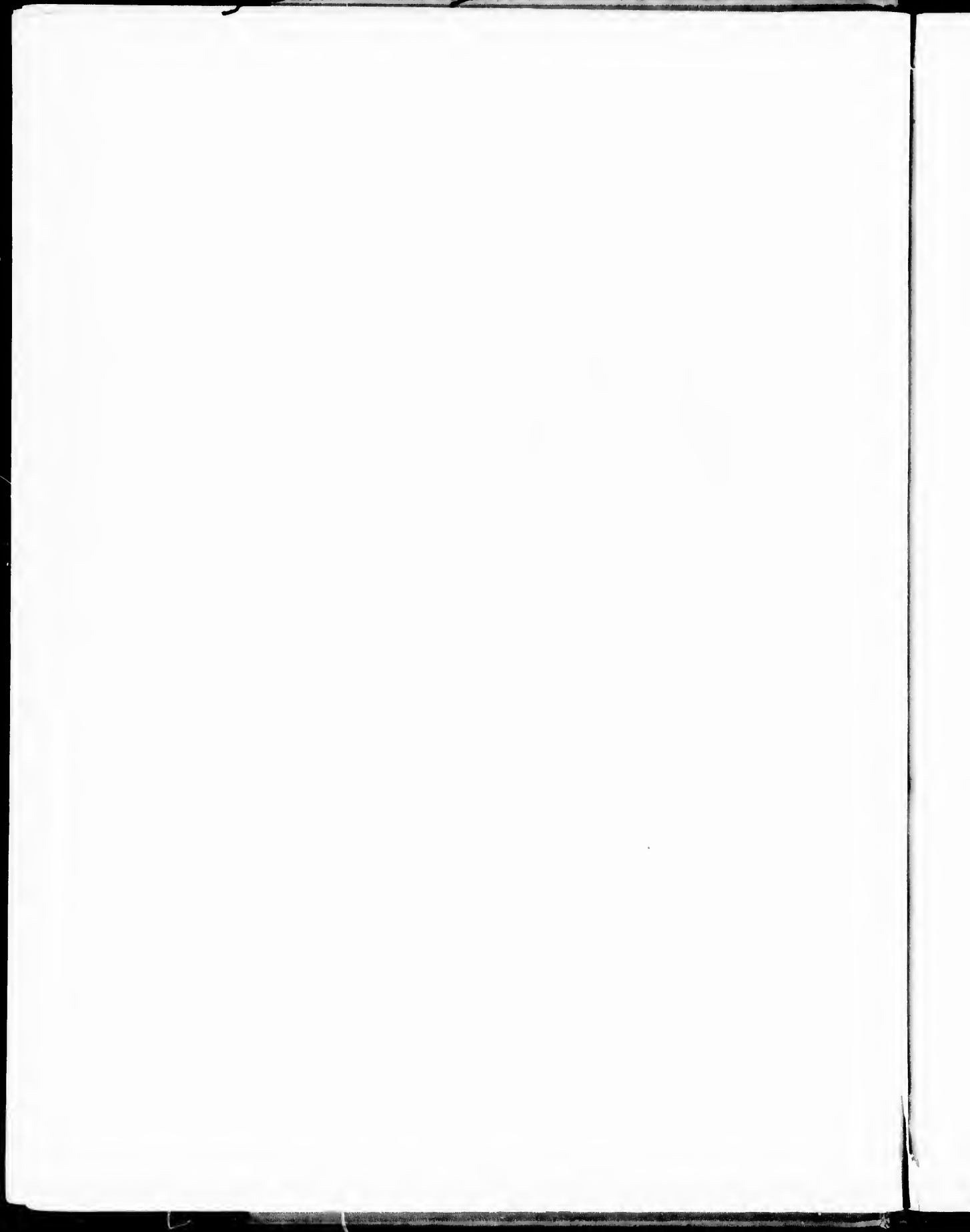




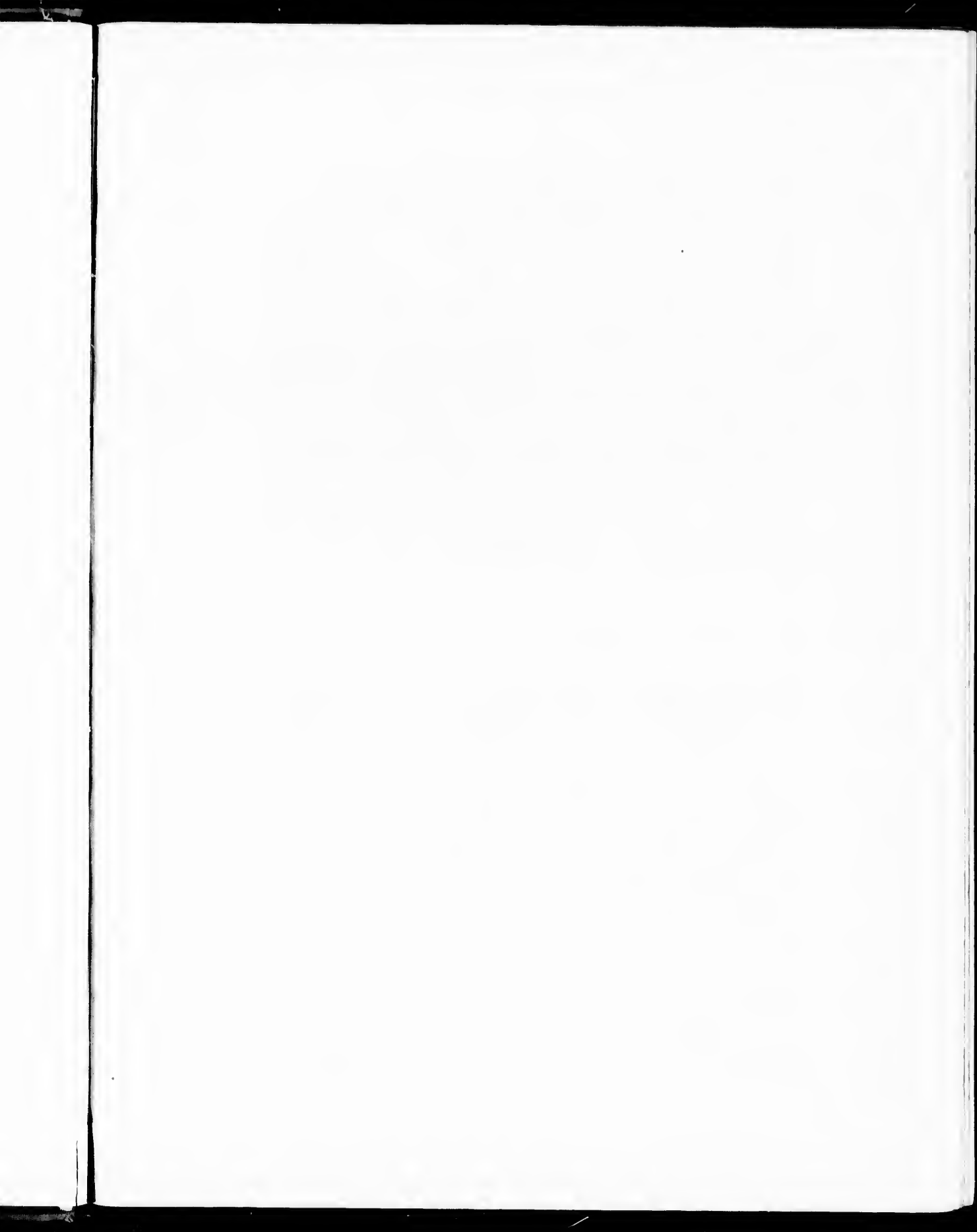


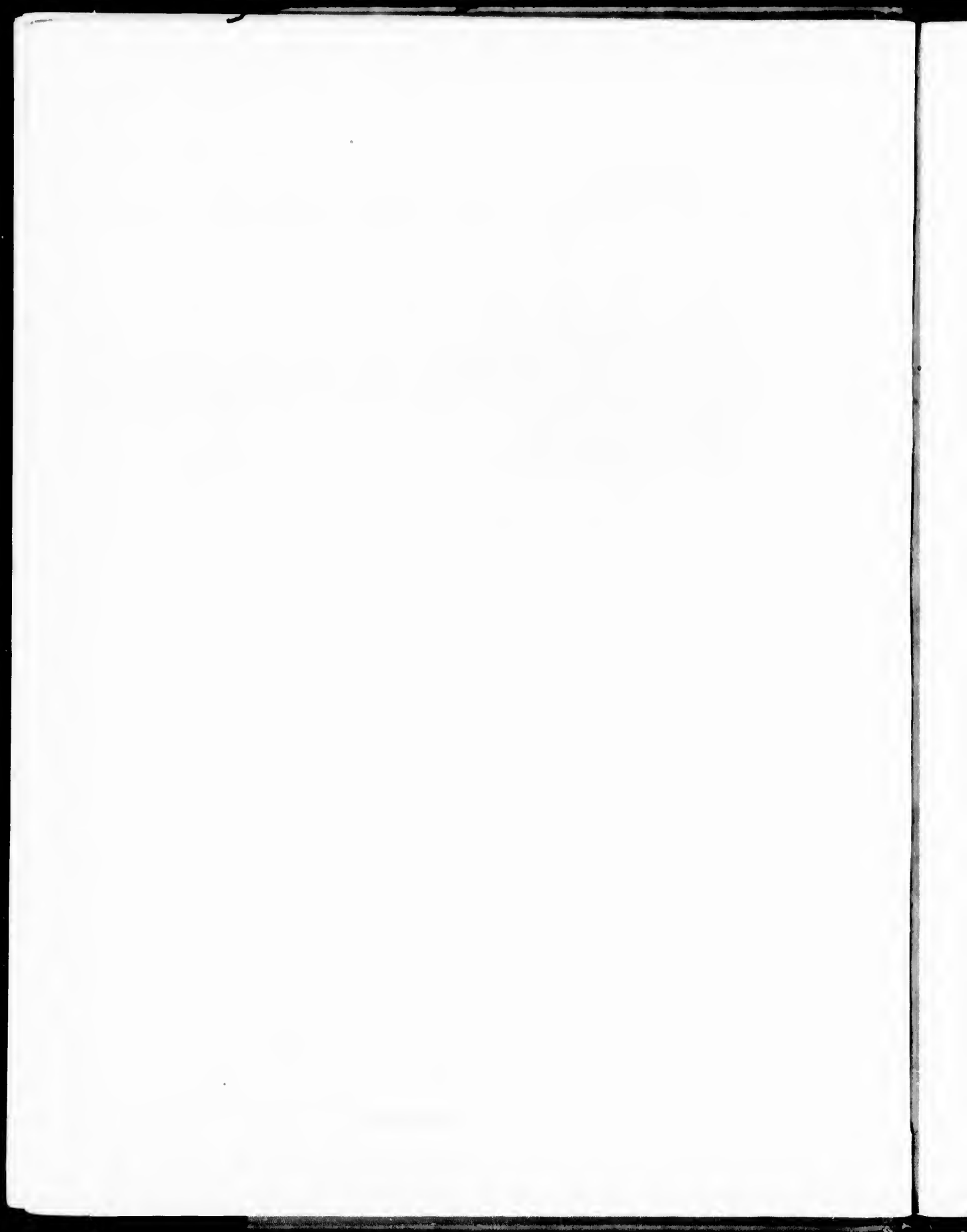


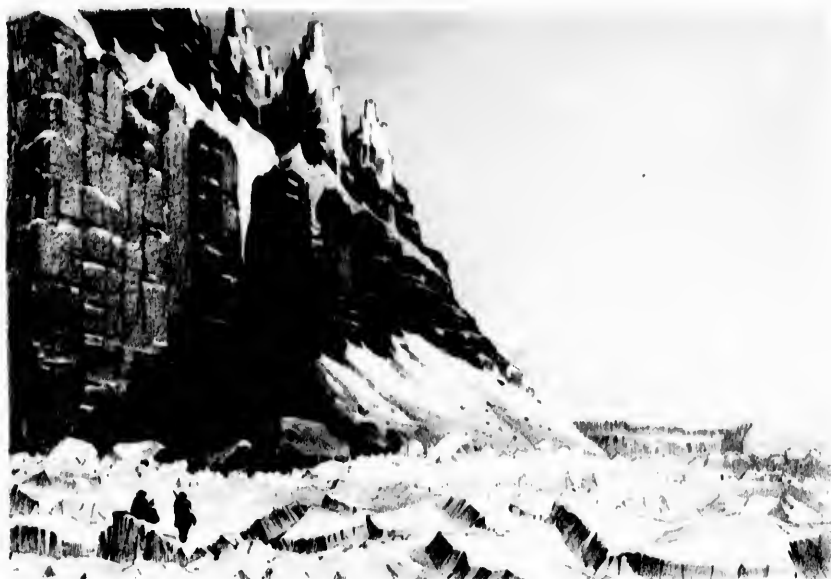


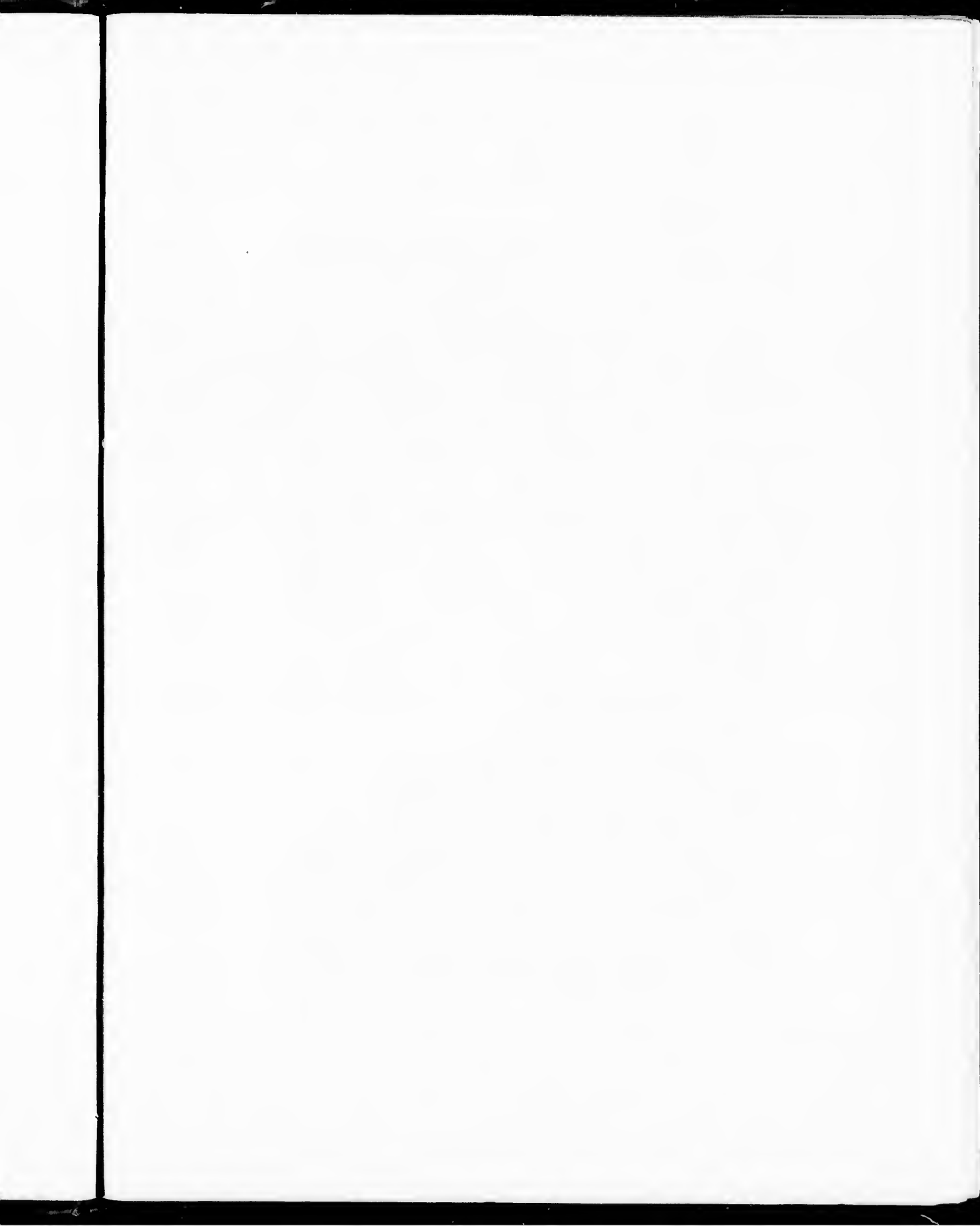


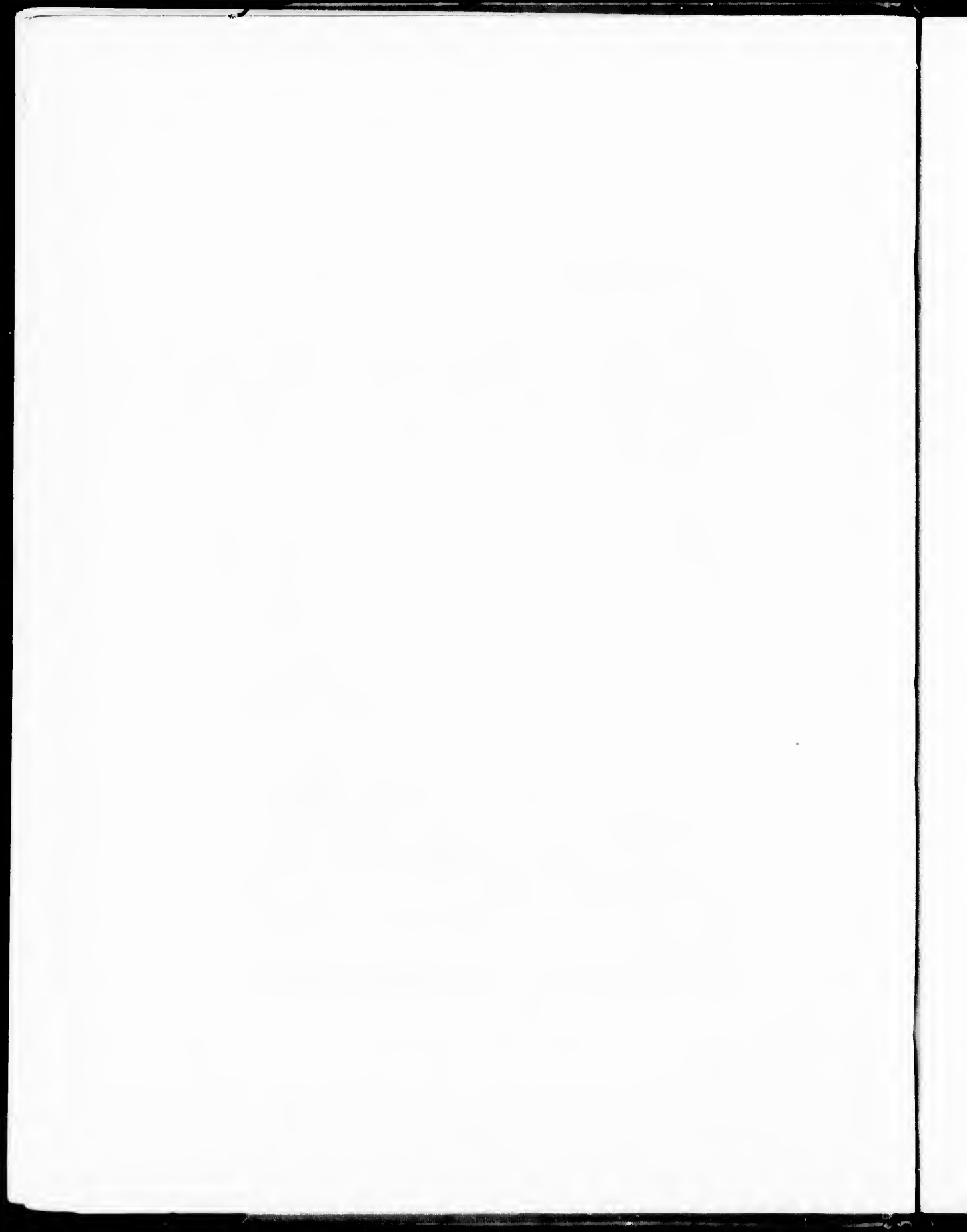














1000
1000
1000
1000
1000

