TERRA SEPT EMTIONALIS INCOGNITA
Miloslav Martínek
Velké polární výpravy
EDICE MAGNETIKA
TERRA AVSTRALIS NO WM COGNITA

NAKLADATELSTVÍ
EPOCHA

Miloslav Martínek

Velké polární výpravy

PRAŽSKÁ VYDAVATELSKÁ SPOLEČNOST
NAKLADATELSTVÍ EPOCHA

Ediční rada Edice Magnetka:

prof. PhDr. Robert Kvaček, CSc., (FFUK, Technická univerzita Liberec)
doc. PhDr. Jan Halada, CSc. (FSV UK, vedoucí Katedry marketingové komunikace)
doc. dr. Radek Fukala, Ph. D. (Univerzita Hradec Králové)
PhDr. Miloslav Martínek, CSc.
JUDr. František Čermák

Text © Miloslav Martínek, 2011
Maps © Jiří Martínek, 2011
Czech edition © Pražská vydavatelská společnost (vazba V2),
Nakladatelství Epocha (vazba V8), 2011
RMK ČR E 17663
ISSN 1802-6915
ISBN 978-80-7250-547-0 (PRAŽSKÁ VYDAVATELSKÁ SPOLEČNOST)
ISBN 978-80-7425-091-0 (NAKLADATELSTVÍ EPOCHA)

Poloostrov Bygdøy patří k častým cílům obyvatel i návštěvníků norského hlavního města. Všechny přitahuje expozice připomínající odvážné plavby Vikingů, kteří dosáhli až na západní břehy Atlantiku už dávno před Kolumbem. Procházejí muzeem, v němž znovu ožívají dobrodružné plavby Thora Heyerdahla. V myšlenkách plují spolu s ním a jeho druhy na lodích Kon Tiki *či* Ra *a obdivují záhadné sochy na Velikonočním ostrově. Zvědavě si prohlížejí Nansenovu a Amundsenovu plachetnici* Fram *(Vpřed!), která roku 1910 proti původnímu plánu obrátila kurs a namísto cesty k severnímu pólu zamířila k ledovým břehům Antarktidy. Se psím spřežením se pak norský polárník vydal k jižnímu pólu a jako první člověk došel 15. prosince 1911 na nejjižnější bod modré planety.*

V onom odpoledni roku 2000, kdy jsem „muzejní" poloostrov navštívil, mne však zaujala zcela jiná loď. Na krotkých vlnách fjordu se skromně pohupovala Gjöa*, loď se kterou Roald Amundsen (1872–1928) a jeho malá posádka jako první propluli úzkými průlivy mezi početnými ostrovy na severu Ameriky a po třiceti osmi měsících přistáli v osadě Nome na Aljašce.*

Severozápaní průjezd

MLADÝ MOŘEPLAVEC A STARÁ LOĎ

Gjöa patřila k nejmenším lodím, se kterými se někdo odvážil na dlouhou cestu spojující po severních mořích Atlantický a Tichý oceán. Byla dlouhá necelých pětadvacet metrů a široká jen čtyři metry. Měla jediný stožár s plachtou a Amundsen k ní přimontoval přídavný motor o síle pouhých 13 koní (tj. 9698 kilowattů). Byla stejně stará jako její majitel. V roce 1900, kdy ji kupoval, bylo oběma už téměř třicet let.

Mladý mořeplavec, který právě usiloval o získání kapitánského diplomu, prošel tvrdou školou života na norském venkově. Vrozenou vytrvalost posiloval dlouhými pochody a lyžařskými túrami řídce obydlenými horskými oblastmi norského vnitrozemí. Fyzické schopnosti a morální sílu v něm upevnila náročná vojenská služba.

Nedokončil medicínu, ale důkladně se připravoval na vysněné polární cesty studiem fyziky, meteorologie, astronomie, hydrologie a dalších disciplín, které mu měly dláždit cestu k novým objevům v polárních pustinách. Napjatě sledoval výkony svého staršího krajana Fridtjofa Nansena (1861–1930), který v letech 1888–1889 přešel Grónsko a v roce 1893 se na lodi *Fram* vydal k severnímu pólu.

Nechal se najmout (1894) na loď, aby se stal námořníkem. Na obchodních plavidlech sbíral v letech 1894–1896 zkušenosti v podmínkách severních moří. Propracoval se na místo kormidelníka a začal pomýšlet na kapitánský dekret. V roce 1897 se doslechl, že jakýsi námořní důstojník Adrien Gerlache de Goméry (1866–1924), devětadvacetiletý Belgičan, hledá v Norsku námořníky pro plavbu k jižnímu pólu. Zakoupil starší tuleňářskou loď *Patria*, která nyní získala nové jméno – *Belgica* – a pečlivě ji připravoval na obtížnou cestu do jižních polárních moří. S uspokojením ho při prohlídce lodi poklepal Fridtjof Nansen, který se mezitím vrátil ze své polární výpravy, po ramenou. Loď byla připravená pro tvrdé polární podmínky.

Gerlache potřeboval pro svou výpravu posádku a Roald Amundsen vycítil novou příležitost. Stal se druhým důstojníkem na lodi *Belgica*, která koncem června 1897 odrazila od pobřeží Norska.

Zastávka v Antverpách, kde loď naložila uhlí a zásoby potravin, se prodloužila. Mladý Belgičan musel překonávat nedostatek financí a nedůvěru svých krajanů. Teprve 16. srpna vypluli z Antverp a zakrátko se museli zastavit v Ostende; parní stroj měl poruchu, a tak se teprve po nutné opravě mohli vydat přes Atlantik. Odpadli někteří členové posádky a Gerlache je musel nahradit. Výprava měla skutečně mezinárodní charakter: Belgičan, Nor, polský geolog Henryk Arctowski (1871–1958), rumunský zoolog Emil Racovitsa (1868–1947)... v Riu de Janeiru přistoupil na palubu americký lékař Frederick Cook (1865–1940). O deset let později se světu představí jako první člověk, který došel na severní pól a vyvolá prudkou reakci jiného amerického polárníka, Roberta Pearyho (1856–1920), který jej prohlásí za podvodníka. Svět se přidá na Pearyho stranu.

Belgica přeplula Atlantik, zastavila se v Riu de Janeiru, Montevideu a v Punta Arenas a málem ztroskotala v blízkosti mysu Horn. Se značným zpožděním se 13. ledna 1898 mohla belgická polární výprava vydat k jihu. Již v prvních březnových dnech uvízla mezi ledy obklopujícími šestý – ledový – kontinent. Vůdce belgické polární výpravy mohla těšit skutečnost, že jejich loď uvízla kdesi za sedmdesátou první rovnoběžkou, nejdál ze všech dosavadních polárních expedic vydávajících se k jižnímu pólu. Amundsen získával novou zkušenost. Učil se, jak překonat osamělé zimování v polárním moři, bičovaném prudkými vichry a sněhovými bouřemi. Poznal nebezpečné kurděje, které dokázaly zahubit celé lodní posádky. Pochopil, jak dlouhé jsou polární noci bez slunečního svitu a jak nebezpečné jsou týdny prožívané v nečinnosti, která může přerůst až k projevům šílenství.

Většinu roku 1898 prožili námořníci a vědci na Belgice v ledovém zajetí. Ledy neustoupily ani se změnou letopočtu, v době, kdy na jižní polokouli vládne polární léto. Posádka musela prosekávat v ledu kanál, po němž by se vymanila z ledového zajetí. Po mnohých zklamáních se podařilo vyvést loď na volné moře a 28. března 1899 se belgická výprava mohla postavit na pevnou zem, když *Belgica* přistála v Punta Arenas.

Po čase mohl Roald Amundsen pomýšlet na vlastní plavidlo a snít o výpravách do nepoznaných koutů Země. Tak jako Sir John Franklin,

který vyplul v roce 1845, aby rozřešil otázku Severozápadního průjezdu složitým labyrintem ostrovů a průlivů na severu Ameriky, na kterou se víc než tři staletí snažili početní mořeplavci najít odpověď.

ANGLIČANÉ, NIZOZEMCI, FRANCOUZI

Krátce po Kolumbově objevu Nového světa se vydávali hledat cestu do Číny západním směrem mořeplavci v anglických službách. Benátčan John Cabot (asi 1450–1499) doplul v roce 1497 na maličké lodi *Matthew* k severoamerickým břehům a pro krále Jindřicha VII. zabral New Foundland. Cabotův syn Sebastian se při hledání Severozápadního průjezdu dostal k poloostrovu Labrador (1498 a znovu 1503) a dospěl (1508–1510) možná až k Hudsonovu zálivu, jímž se podle jeho názoru otvírala cesta do Kataje a Cipanga – tj. do Číny a Japonska. Kořist, kterou přivezl, se zdála anglickým kupcům příliš hubená a nehodlali dál financovat málo nadějné pokusy. Sebastian Cabot (asi 1474–1557) raději změnil panovníka a v režii španělského krále Karla V. organizoval výpravy do Jižní Ameriky.

Pozornost Angličanů se v té době obrátila východním směrem. Roku 1553 se Hugh Willoughby vydal do moří za Severním mysem (Nordkapp), ale jeho výprava nepřinesla mnoho objevitelských úspěchů. Dvě z jeho lodí snad dopluly k jižnímu ostrovu Nové Země, ale většina nepřipravené posádky umrzla. Jen *Bonaventura*, třetí loď z malé anglické flotily, pod velením Richarda Chancellora, doplula do Bílého moře a k ústí Severní Dviny. Posléze navázala kontakt s ruskými obyvateli těchto krajů a na pozvání Ivana Hrozného doputovala do Moskvy, k carskému dvoru. Podařilo se přitom navázat živé obchodní styky, jejichž prostředníkem se stala Anglo-moskevská společnost. Jejím ředitelem byl Sebastian Cabot, který se po řadě zápletek, jež provázely jeho působení u madridského dvora, vrátil v roce 1548 do Anglie. Ještě několikrát se angličtí mořeplavci pustili do severovýchodních moří. Dokázali proniknout průlivem Matočkin Šar, oddělujícím hlavní ostrovy Nové Země, do Karského moře. Potkávali ruské rybáře, ale cesta do Číny severovýchodním směrem zůstávala nepoznaná. Po Angličanech převzali v této oblasti polárních moří iniciativu Nizozemci, jak svědčí název Barentsova moře – nese jméno mořeplavce, jenž obětoval život při objevování námořních cest podél severních břehů Ruska.

Do severních oblastí Nového světa začali zatím pronikat Francouzi, odvěcí konkurenti a mnohdy i protivníci anglických panovníků. Pirát

Giovanni Verrazzano (asi 1485–1528), pocházející z Florencie, přinesl v roce 1522 ke dvoru Františka I. zprávy o nesmírném bohatství Západní Indie, které přivážely španělské koráby. Pod jejich vlivem vypravil francouzský král roku 1523 Verrazzana k pobřeží Severní Ameriky, jak se roku 1507 začal objevovaný kontinent nazývat. Mezi francouzskými námořníky se na této výpravě nacházel snad i Jacques Cartier (1491–1557), jenž se stal Verrazzanovým následovníkem.

„Veselý pirát" Cartier se vydal v dubnu 1534 z rodného přístavu Saint Malo se dvěma koráby přes Atlantik, aby v Americe hledal zlato a prozkoumal případnou námořní cestu do východní Asie. Dospěl k pobřeží New Foundlandu, obeplul ostrov k severu, kde mu však ledová bariéra bránila v další cestě. Se štěstím nalezl průliv mezi New Foundlandem a Labradorem, dal mu jméno Belle Isle a v červnu 1534 doplul k ústí Řeky svatého Vavřince, o níž se domníval, že je počátkem Severozápadního průjezdu.

Cartier svou plavbu zopakoval v roce 1535. S jednou lodí se Francouzi vydali proti proudu Vavřincovy řeky v naději, že objevují cestu k bohatství Číny či Japonska. Dospěli až k soutoku Řeky sv. Vavřince a Ottawy, kde založili osadu, zárodek budoucího města Montreal. Zemi, kterou „objevovali" pro francouzského krále, nazval Cartier „Nová Francie" (teprve později dostala jméno Kanada podle názvu užívaného pro osady původních obyvatel).

Při další výpravě, kterou „veselý pirát" podnikl v roce 1542, vyslal jednoho z důstojníků po řece Saguenay a tato část výpravy se dostala až k jezeru Saint Jean v kanadském vnitrozemí. Pokus proniknout podél Labradoru dál na sever ztroskotal opět na ledové bariéře, která se navršila v průlivu Belle Isle. Jacques Cartier tedy nenašel (a ani nemohl najít) cestu do Asie, ale jeho plavby zajistily Francii skoro 250 let vládu nad Kanadou. Trvala až do sedmileté války. Mírová smlouva dohodnutá v Paříži v listopadu 1762 (a podepsaná 10. 2. 1763) ukončila francouzské panství nad Kanadou, která se dodnes dělí na francouzsky a anglicky hovořící části. Provincie Québec má v současné Kanadě, jež dosud zůstává v rámci Britského společenství národů, vysokou míru autonomie.

NADĚJNÉ VYHLÍDKY

Za vlády „panenské královny" Alžběty I. se Angličané vraceli na sever Nového světa. Mezi prvními byl pirát a mořeplavec Martin Frobisher (asi 1535–1594). Od dětství se plavil na obchodních lodích, které

vlastnil jeho strýc. Jako šestnáctiletý se dostal k břehům západní Afriky. Nějakou dobu pobyl v portugalském zajetí a pak, už na vlastní lodi, provozoval pirátské řemeslo.

V polovině sedmdesátých let 16. století se sblížil s námořním podnikatelem Humphreyem Gilbertem, nadšeným zastáncem hledání Severozápadního průjezdu do Asie kolem severního pobřeží Ameriky. V jeho službách se Martin Frobisher vydal na první výpravu. Na lodích *Gabriel* a *Michael* přeplul roku 1576 Atlantik, objevil znovu Grónsko, které znali již dávno před ním Vikingové, a po několika týdnech narazil v blízkosti šedesáté čtvrté rovnoběžky na ostrov Loks Land, za nímž se otvíral nepříliš široký záliv, který Frobisher považoval za vytoužený vstup do moře oddělujícího Ameriku a Asii – do lodního deníku zaznamenal, že v těch chvílích, kdy zálivem proplouval, měl po levé ruce americkou pevninu a napravo mohl pozorovat pobřeží Asie. Ve skutečnosti pronikl k Baffinovu ostrovu a údajné asijské břehy jsou poloostrov (nazvaný později Hallův). Při své plavbě se M. Frobisher setkal s Inuity-Eskymáky a jejich vnější podoba, připomínající Mongoly, jako by mu potvrzovala iluzi, že skutečně našel cestu do Asie.

V prvních říjnových dnech roku 1576 se Frobisher vrátil do Anglie a při audienci u královny Alžběty podal zprávu o úspěchu své plavby. Předložil důkaz o bohatství objevených krajů, které nazýval latinským Meta Incognita (Neznámý cíl), kousky žlutého kovu pokládaného za zlato. Za finančního přispění „panenské královny" založil Čínskou (katajskou) společnost. Začátkem léta 1577 se vydala přes Atlantik nová Frobisherova expedice. Vedle námořníků s ní cestovali i vojáci, kteří měli zajistit anglické panství v objevených končinách, a horníci, jejichž úkolem bylo dobývat zlato, jímž podle Frobisherových zpráv Meta Incognita oplývá. Výprava nepokračovala v dalším objevování neznámých krajů – rychle naložila nakopané horniny a už koncem září 1577 (23. 9.) přistály Frobisherovy lodě u domovských břehů.

Alžbětinské Anglie se zmocnila zlatá horečka; už na konci května 1578 mířila západním směrem třetí výprava. Patnáct korábů mělo dopravit do ostrovního království zlatou rudu. Od Frobishera se však v té chvíli odvrátilo štěstí. Údajný průliv byl zatarasen ledovou bariérou, ve sněhové bouři narazila jedna z lodí na ledovec a ostatní plavidla se rozptýlila v ledových vodách polárního moře. Se štěstím se anglické lodě dostaly na volné moře. Frobisher se přitom přesvědčil, že jeho Meta Incognita není souvislá americká pevnina, ale soubor ostrovů

v hrdle velkého zálivu (později dostane jméno nešťastného mořeplavce Henryho Hudsona).

Sen o cestě do Číny (Kataje) se rozplynul stejně jako představy o bohatství zlata, kterými tento drsný kraj oplývá. Namísto drahého kovu obsahovala dovezená hornina bezcenný pyrit (sirník železa). Jako v pohádce se nakupené bohatství proměnilo v hromadu kamení.

Pirát Frobisher, odměněný královnou Alžbětou zlatým řetězem, se vrátil k jistějšímu zdroji bohatství – přepadával španělské a portugalské lodě vracející se ze Západní Indie. Pirátské podnikání mu vyneslo značný majetek, který proměnil ve výnosné pozemky ve střední Anglii. S Francisem Drakem, ještě slavnějším pirátem Jejího Veličenstva, se účastnil na loupežné výpravě z let 1585–1586. Podílel se na vítězství anglického loďstva nad „nepřemožitelnou" španělskou Armadou roku 1588. V pokračující námořní válce mezi Alžbětou a Filipem II. Španělským zahynul Martin Frobisher na následky zranění, která utrpěl při dobývání bretaňského přístavu Brest na podzim 1594.

Od Frobisherových objevů nepřestávali Angličané hledat Severozápadní průjezd. Sen o zlatu a stříbru v bohaté Číně a Japonsku, o hedvábných látkách a porcelánu, o bohatství koření v Indii, ale i o cenných kožešinách z ledových končin, které je třeba jen naložit a převézt přes Atlantik, lákal na cestu další mořeplavce ve službách královny Alžběty a jejích stuartovských nástupců. V červnu 1585 připlul ke Grónsku další z provozovatelů pirátského řemesla, John Davis (1547–1605), s loděmi *Sushine* a *Moonshine*. Díky mimořádně teplému počasí, které toho roku vládlo, viděl spolu se svými námořníky kvetoucí louky. Od přátelsky laděných obyvatel získal tulení kožešiny a mohl přemýšlet o bohatství, které se zde nachází.

Davis pronikl až za 66. rovnoběžku a doplul k břehům velkého ostrova, který později dostal jméno mořeplavce Williama Baffina; minul Cumberlandský záliv, další slepou uličku při hledání Severozápadního průjezdu. Při prudkém zhoršení počasí, které přineslo neproniknutelnou mlhu, se obrátil k Anglii, kde přistál 30. září 1585.

V květnu následujícího roku vypluly pod Davisovým velením čtyři lodě. Znovu posunuly hranici lidského pronikání na sever, když dosáhly 67. stupně severní šířky. Obrátily se k jihu, minuly východní pobřeží Labradoru, kde námořníci uviděli hluboký (i když úzký) Hamiltonův záliv, jenž se jim zdál být možnou cestou k proniknutí do Asie. Potřetí se vydal John Davis k severoamerickým břehům v roce 1587 – podél grónského pobřeží se dostal až na 73° severní šířky a znovu se

obrátil k Baffinovu ostrovu, popsal Hallův poloostrov, který Frobisher považoval za asijské pobřeží a cestou na jih minul vstup do Hudsonova zálivu. Cesta na severozápad však zůstávala uzavřená.

HUDSONŮV BLUDNÝ PŘÍZRAK

Hledání cesty na pohádkový Dálný východ podél Severní Ameriky nedávalo spát londýnským kupcům. Anglo-moskevská společnost najala roku 1607 málo známého kapitána Henryho Hudsona a vyslala ho nejprve na výpravu, která měla dospět do Indie přes severní točnu. Hudson a mnozí další věřili, že v oblasti pólu je volné moře a stačí jen překonat ledové bariéry, které jim brání k němu proniknout. Nedostatečně vybavená expedice na lodi *Hopwell* se dvanácti námořníky plula nejprve podél východního pobřeží Grónska, dostala se na 73° s. š., ale ledový zátaras ji zastavil na další cestě k severu. Houževnatý Hudson se nevzdával: obrátil se k břehům Špicberků a dostal se až za 80. stupeň severní šířky (80°23'). S nepříliš přesvědčivými výsledky se vrátil do Anglie a Anglo-moskevská společnost ho propustila.

Henry Hudson přešel ke konkurenci – k nizozemské Východoindické společnosti. Pod jejím patronátem pronikl v roce 1609 do Barentsova moře, ale další postup podél sibiřského pobřeží mu překazily nakupené kry a neposlušní námořníci, kteří se báli přezimování v zamrzlém moři. Obrátil se tedy na severozápad a za silné bouře přeplul Atlantik. Na lodi *Halfmoon* objevil u pobřeží Severní Ameriky řeku, která dostala jeho jméno. Po čase na tom místě vznikla osada Nový Amsterodam, která v roce 1664 dostane nové jméno – New York. Vzbouřená posádka donutila svého kapitána k návratu. Ušetřila ho vlastně zklamání. Řeka Hudson není ani zdaleka počátkem cesty do Asie.

Změnil se letopočet a Henry Hudson získal novou (i když velmi opatrnou) podporu od Východoindické společnosti. Plachetnice *Discovery* s despotickým kapitánem a nespolehlivou posádkou se vydala podél Labradoru hledat cestu do Asie. Tentokrát Hudsonova loď vnikla do velkého zálivu – Hudsonova –, ale vůdce výpravy už neměl dost štěstí, aby mohl pokračovat dál na západ. Loď zamrzla na dlouhé měsíce uprostřed moře a hlad, který stíhal námořníky, byl dostatečným důvodem k odporu vůči kapitánovi.

Nadcházející jaro přinášelo nové naděje. Pro námořníky vidinu návratu do Anglie; kapitán snil o další cestě na sever. Nespokojenost posádky vyústila v otevřenou vzpouru. Posádka se zmocnila *Discovery* a svého kapitána, jenž chtěl za každou cenu plout po Severním ledovém

oceánu, zajali, vsadili spolu s jeho malým adoptivním synkem a několika věrnými námořníky na malý člun a nechali ho plout v mrazivých vodách zálivu. Hudsonovi ponechali jen pušku s nevelkým množstvím prachu a střeliva a něco potravin.

Vzbouřence na *Discovery* neprovázelo mnoho štěstí. Část posádky zahynula ve střetech s místními obyvateli; jiní podlehli chladu při plavbě v mrazivých vodách Atlantiku a jen několik mužů se vrátilo, aby se před soudem zpovídali za vzpouru a za to, že opustili svého kapitána.

Žádná z pomocných výprav, jež se vydala hledat Henryho Hudsona, neuspěla. Proměnil se v legendárního kapitána zjevujícího se jako duch, jenž touží plout dále k severu. Na věky pak zůstalo na mapách jméno řeky, jež protéká New Yorkem, a úžiny, která vede do stejnojmenného (Hudsonova) zálivu.

NENÍ NEJMENŠÍ NADĚJE

Angličtí námořníci se nevzdávali – v létě 1612 vypluly dvě lodě pod velením kapitána Thomase Buttona (†1634). Členem jeho výpravy byl i Robert Bylot, který přivedl zbytek vzbouřenců na *Discovery* do Anglie. Pronikli Hudsonovou úžinou do zálivu a pokračovali dále k severu – dostali se k ostrovům Southampton a Coats a při plavbě na jih zálivu objevili ústí řeky Nelson, kde přezimovali.

Button a Bylot s novým jarem pokračovali obráceným směrem v průzkumu Hudsonova zálivu. Na mapách se objevily nové lokality: ústí řeky Churchill, ostrov Mansell, průliv Roes Welcome. Thomas Button odmítl plout dál hrdlem úzkého průlivu – Nec ultra! (Dále ne!) –, nazýval Hudsonův záliv ve chvílích, kdy se rozhodoval pro návrat do Anglie. Jeho pokračovatelem se stal Robert Bylot, který se znovu vrátil do zálivu nesoucího jméno jeho zrazeného kapitána. U kormidla lodi *Discovery* stál mladý William Baffin (asi 1584–1622), jehož jméno dostal velký ostrov na severním okraji Hudsonova zálivu.

Podél ostrova Southampton pronikli až k úžině Frozen Strait, kde jim nahromaděný led nedovolil pokračovat dál. Bylot a Baffin se vzdali myšlenky, že by Severozápadní průjezd mohl vést Hudsonovým zálivem. Na *Discovery* vypluli na konci března 1616 potřetí do mrazivých vod amerického severu hledat cestu k bohatým asijským zemím. Sledovali západní pobřeží Grónska a postoupili až k 78. rovnoběžce; objevili Melvillův záliv a Hayesův poloostrov, nejzápadnější výběžek Grónska; téměř se dotkli Smithova průlivu, oddělujícího Grónsko od Ellesmerova ostrova a otvírajícího oceán, který obklopuje severní pól.

Obrátili se k ostrovům na severu Kanady. Led, který hrozil sevřít *Discovery*, jim nedovolil proniknout dál na západ. Minuli Lancasterský průliv mezi ostrovy Devon a Bylot, který se v budoucnosti ukáže jako „nejschůdnější" vstup do Severozápadního průjezdu. Rozlehlý ostrov, kolem něhož se plavili, dostal jméno Williama Baffina. Ztratili naději, že mohou najít vybájenou cestu z Atlantiku do Asie a William Baffin, kormidelník a navigátor, si povzdechl: „Není nejmenší naděje, že by mohl někdy být objeven průjezd z Atlantiku do Tichého oceánu."

Mapy severního polárního moře se zaplňovaly novými ostrovy, zálivy a průlivy, ale Severozápadní průjezd se na nich neobjevoval. Nenašly ho ani další expedice, které vysílali angličtí králové a obchodníci a které vedli Thomas James a Luke Fox v letech 1631/1632. Neuspěli stejně jako norský kapitán v dánských službách Jens Munck. Jejich cesty jako by potvrzovaly závěry, jež vyslovili Bylot a Baffin. Na základě toho upřesnili nizozemští kartografové mapy Hudsonova zálivu a pobřeží Labradoru. Nepřestávali vzbuzovat naděje na získání velkého bohatství v severských končinách Nového světa. Přispěli tak k založení Společnosti Hudsonova zálivu (1670), jejímž prvním guvernérem se stal princ Ruprecht (Rupert), pražský rodák, syn zimního krále Fridricha Falckého.

Zklamaní angličtí mořeplavci opustili sever Ameriky, kam se vrátili za změněných hranic – ztratili osady, které se proměnily na Spojené státy americké, a naopak po vítězství nad Francií stala se Kanada součástí britského impéria – až na počátku 19. století.

MRAZIVÉ CESTY JOHNA FRANKLINA

V Evropě skončily napoleonské války a Velká Británie se stala královnou oceánů. Lordy z Admirality, kapitány a důstojníky britských lodí i prosté námořníky postihla polární vášeň. Znovu ožila vidina Severozápadního průjezdu. V roce 1818 se vydala na sever ke Špicberkům výprava, kterou vedl námořní velitel John Buchan. Na lodi *Trent* stál na kapitánském můstku dvaatřicetiletý John Franklin (1786–1847). Měl už za sebou pestrou kariéru námořního důstojníka. Jako kadet se zúčastnil námořní bitvy u Kodaně (1801); v polovině února 1804 získával ostruhy v bojích s posádkami francouzských korábů v Malackém průlivu; jako nadporučík bojoval pod Nelsonem u Trafalgaru (1805). V roce 1802 obeplul v posádce lodi *Investigator* Austrálii. Později provázel portugalskou královskou rodinu do nuceného exilu v Brazílii.