Содержание

Введение

1. Норвежские исследователи и путешественники 1844-2001 годов
2. Фритьоф Нансен
3. Руал Амундсен

Заключение

Список использованной литературы

Приложения

Введение

Русские и норвежцы первыми среди других европейских народов начали осваивать арктическое пространство и сделали его сферой своей жизнедеятельности, поэтому северный элемент получил большое значение в национальной культуре этих народов. На это повлияли многие обстоятельства, и, прежде всего, география расселения русского и норвежского народов.

Интересно, что в европейском контексте и русские, и норвежцы воспринимались издавна как «северные нации», причем если в отношении норвежцев главную роль в таком восприятии играло географическое положение страны, то в отношении русских главным фактором «северности» стал климат, и, особенно, долгая и суровая зима с обилием снега и сильными морозами, которые случались и в средней полосе.

Северный элемент как основа норвежского национального самосознания приобрел особое значение во второй половине XIX - начале XX вв. Это был период становления норвежской нации. Одной из важнейших составляющих норвежского национального самосознания стал лыжный спорт. Лыжи издавна были частью норвежской материальной культуры, хотя и не являлись собственно норвежским изобретением. В Норвегии же уже в 60-е годы лыжный спорт стал популярен не только среди мужчин, но и среди женщин. Аделаида Нансен, мать будущего знаменитого путешественника Фритьофа Нансена, была одной из первых женщин-лыжниц.[[1]](#footnote-1) Возрос интерес к эпохе викингов и древнескандинавской литературе. Дух эпохи викингов способствовал также возникновению интереса к путешествиям в Арктику и развитию морских промыслов в полярном море, и именно в 19 веке норвежцы начинают постепенно вытеснять поморов с морских промыслов в северных морях. В это же время происходит расцвет норвежского кораблестроения, и норвежские суда начинают использовать в качестве транспортного средства полярные экспедиции многих стран. Несомненно, что собственные полярные экспедиции еще в большей степени способствовали укреплению имиджа Норвегии как северной, полярной нации. Полярные исследования стали важным составным звеном норвежского национального самосознания, более того, они стали его квинтэссенцией. В полярных экспедициях аккумулировались и подчеркивались все северные качества норвежцев – географическая принадлежность к Северу, способность к перенесению суровых климатических условий, навыки полярного мореплавания и кораблестроения, умение организовать зимовку, привычка к пребыванию на открытом воздухе, мастерство в ходьбе на лыжах и любовь к северной природе. Эти характерные особенности норвежской нации были продемонстрированы всему миру именно посредством полярных экспедиций, которые способствовали завоеванию Норвегией международного авторитета и уважения. В этой связи символично, например, назначение Фритьофа Нансена норвежским послом в Великобритании в 1905 г. – первым послом молодого норвежского государства. Северная страна сделала полярного исследователя своим высшим официальным представителем за рубежом. Личности норвежских полярных исследователей и путешественников сами по себе стали визитной карточкой страны. [[2]](#footnote-2)

В своей курсовой работе я хотела бы еще раз пройти по маршрутам наиболее известных норвежских полярных исследователей, мореплавателей и путешественников, а также выяснить значение их открытий в наше время как для самой Норвегии, так и для всего мира.

Структура моей работы представлена в трех главах. В первой из них в более общем виде рассказывается о путешественниках 1844-2001 годов, а последующие две главы посвящены самым известным и значимым норвежским полярникам Фритьофу Нансену и Руалу Амундсену.

Для написания своей работы я использовала широкий спектр различной литературы по истории Норвегии, а также очерки по истории географических открытий Магидовича И. П. и книги Вагнера Б. Б. «Идущие к горизонту». Кроме того, не менее интересными и полезными в работе оказались заметки самих норвежских полярников: Руала Амундсена «Плавание Северо-Западным проходом на судне "Йоа"» и собрание сочинений Фритьофа Нансена.

1.Норвежские исследователи и путешественники 1844-2001 годов

К началу ХIХ века на карте мира правильно показаны очертания материков, нанесены на карту главнейшие архипелаги и крупнейшие острова Атлантического, Индийского и Тихого океанов. Но внутри материков значительная часть поверхности обозначена на карте «белыми пятнами». Неизвестными для картографов были обширные и безлюдные полярные области. Все эти территории получили достоверное отображение на карте лишь на протяжении XIX столетия и в начале нашего века. Немалую роль в заполнении этих «белых пятен» на карте мира, в особенности северных окраин, сыграли норвежские исследователи и путешественники.[[3]](#footnote-3) В первой главе своей работы я бы хотела рассказать о достижениях некоторых из них.

Эдвар Хольм Йоханнесен/ Edvard Holm Johannesen (1844 — 17 декабря 1901г.г.) — норвежский мореплаватель. Совершил несколько плаваний в Карское море. В 1870 и 1871 годах объехал Новую Землю. В августе 1878 года к северо-востоку от устья Енисея открыл остров Уединения (Ensomheden).

Отто Нейман Свердруп /Otto Neumann Sverdrup(31 октября 1854 — 26 ноября 1930г.г.) — норвежский полярный мореплаватель и исследователь. Кавалер ордена святого Олафа за исследования Канадского арктического архипелага. Имя Свердрупа носят остров в Карском море, острова в море Линкольна, а также пролив между островами Аксель-Хейберг и Миен.[[4]](#footnote-4)

В возрасте 34 лет Отто вместе с Нансеном впервые в истории пересекли на лыжах остров Гренландия. Когда Нансен на «Фраме» предпринял экспедицию к Северному полюсу, Отто занял пост капитана корабля. К тому времени он был женат и имел ребёнка. С 14 марта 1895 по 20 августа 1896 года исполнял обязанности начальника Норвежской полярной экспедиции к Северному полюсу, так как Нансен попытался добраться до полюса на санях, и не мог вернуться на судно. В 1897 году один сезон плавал командиром туристического лайнера на Шпицберген.

В 1898 году Свердруп на «Фраме» отправляется исследовать Канадский Арктический архипелаг. За время экспедиции, которая закончилась в 1902 году, Свердрупу удалось открыть острова Аксель-Хейберг, Эллеф-Рингнес, Амунд-Рингнес и прочие, картографировать западный берег острова Элсмир, и исследовать проливы между островами. Экспедиция подробно обследовала территорию в 260 тысяч квадратных километров — больше, чем какая-либо предшествующая экспедиция. Все территории объявлялись владениями Норвегии, и это вызвало затяжной спор с Канадой, судебные разбирательства тянулись до 1930 года, а последние документы об отказе от претензий, Сведруп подписал буквально за две недели до кончины. В 1931 году Канадское правительство выкупило все материалы экспедиции Свердрупа, которые хранятся теперь в Национальном Архиве Канадской федерации.

В 1914 году Российская империя пригласила исследователя принять участие в операции по поиску и спасению полярных экспедиций Георгия Яковлевича Седова, Владимира Александрович Русанова и Георгия Львовича Брусилова, которые пропали друг за другом в течение одного года. Свердруп был назначен капитаном парохода «Эклипс», и в том же году отправился в Арктику. Зиму 1914—1915 годов он пережидал у северо-западного берега полуострова Таймыр, а освободившись ото льдов, достиг острова Уединения, где осенью 1915 года поднял российский флаг. После революции Свердруп продолжил сотрудничество с молодой Советской республикой, и в 1920 году на ледоколе «Святогор» освободил из ледового плена пароход «Соловей Будимирович». В 1921 году он совершил свою последнюю экспедицию в Арктику, вновь по заказу Советской России: на борту парохода «Ленин» он возглавил конвой из пяти судов, гружённых хлебом, которые провёл Северным морским путём через Карское море от устья Оби до Енисея. В 2001 году Гренландия, Канада и Норвегия выпустила в его честь серию почтовых марок.[[5]](#footnote-5)

Карл Антон Ларсен /Carl Ato Larsen (1860—1924г.г.) — известный норвежский полярный исследователь и пионер Антарктического китолова.

Ларсен проучал возможности китолова при своем плавании в Антарктике в качестве капитана судна Язон в 1892—1894 годах., и как капитан судна Антарктик шведской экспедиции Отто Норденшельда в 1901—1903 годов., оба раза заходя также на Южную Георгию. После крушения и потери Антарктика возле Антарктического полуострова, шведы спаслись при помощи аргентинского корвета Уругвай. В Буэнос Айресе Ларсен учредил Аргентинскую рыбную компанию, как её менеджер руководил постройку в Грютвикене первой китобойной станции в Антарктике, которой управлял от 1904 до 1914 года. Ларсен — одна из самых значимых личностей в истории Южной Георгии XX века. Он оказывал содействие и логистическую поддержку многим научным экспедициям, среди которых и начинаниям своего друга Эрнeста Шeклтона. В 1905 году ставит начало метеорологическим наблюдениям в Грютвикене. В 1911 году привёз и акклиматизировал на острове северных оленей; с 2001 года южногеоргийских оленей доставили и разводят в фермах на Фолклендских островов. Ларсен построил также первую в Антарктике церковь, которую привезли из норвежского городка Стрёммен и воздвинули на окраине Грютвикена в 1913 году. Именем Ларсена назван ряд географических объектов в Антарктике: Шельфовый ледник Ларсена у восточного побережья Антарктического полуострова, открытый судном Язон в 1893 году; Канал Ларсена между островами Жуанвиля и Дюрвиля у северовосточного края Антарктического полуострова; залив Ларсен Харбор, часть фьорда Дригальского в Южной Георгии; залив Ларсена на восточном побережии Антарктического полуострова; нунатак Ларсена возле восточного берега Антарктического полуострова; мыс Ларсена на острове Южная Георгия; острова Ларсена у острова Коронэйшн, Южные Оркнейские острова; пик Ларсена на острове Туле, Южные Сандвичевы острова; как и пик Ларсена в Земле Виктории, Восточная Антарктида.[[6]](#footnote-6)

Карстен Эгеберг Борхгревинк / Carsten Egeberg Borchgrevink ( 1 декабря 1864 — 23 апреля 1934г.г.) — норвежский полярный исследователь. 24 января 1895 года Карстен стал первым человеком, ступившим на Антарктический материк. Кроме того, он первый исследователь, устроивший зимовку на материке.

С детства Эгеберг увлекается неизведанной землёй — Антарктическим материком. Желая быть ближе к своей мечте, в 1888 году он уезжает в Австралию, где устраивается геодезистом, а через четыре года учителем в сиднейский Корвелл-коледж. Он ведёт оживленную переписку со многими исследователями полярных широт. В 1894 году в Мельбурн прибывает китобойный пароход Антарктик, капитаном которого был тоже норвежец — Леонард Кристенсен. Карстен решается бросить преподавание и отправиться в плавание к южному материку. Он уговаривает капитана взять себя в качестве простого матроса. Плавание было не простым, но 24 января показалась земля свободная ото льда — мыс Адер. 25 января 1895 года на шлюпке была высажена партия людей. Карстен был первый, кто выскочил из шлюпки на неизведанную землю. За несколько часов он успел сделать небольшую зарисовку, собрать образцы пород, обнаружить растительность и наличие жизни в воде. На обратном пути в его голове рисуется новый план: зимовка на южном материке. Но для начала он едет в Лондон, на VI Международный географический конгресс. Эгеберг успевает приехать в первый день открытия и сделать доклад о своих результатах. Его идея о зимовке нашла одобрения, но не нашла финансовой поддержки. Начинаются долгие поиски денег на экспедицию. Судьба улыбается ему в лице Джорджа Ньюнса, английского издателя. Ньюс соглашается выдать ему почти 35 000 футов стерлингов, за монопольное право издать книгу о его путешествии, которую напишет Карстен. Начинается работа по подготовке экспедиции. Для плавания покупается 521тонный корабль «Полакс» (POLLUX, звезда), переименнованный в «Южный крест» (SOUTHERN CROSS). 23 августа 1898 года «Южный крест» покидает Лондон и 17 февраля 1899 года становится на якорь возле мыса Адер. Почти десять дней уходят на переправку на сушу провианта, инструментов и оборудования; были построены два домика. 2 марта «Южный крест» снялся с якоря и направился к берегам Австралии. Началась первая в истории зимовка на южном материке. Зимовка началась крайне неудачно: начался период сильных ветров, домики пришлось срочно укреплять тросами, чтобы ветер их попросту не сдул. В конце апреля, начале мая море замёрзло, и партия из четырёх человек отправилась на картографическую вылазку. Именно в этой экспедиции впервые стали использоваться собаки в качестве транспорта. 28 января 1900 года «Южный крест» вернулся на мыс Адер, так завершилась кончилась первая зимовка в Антарктике.[[7]](#footnote-7)

Фредерик Ялмар Йохансен /Fredrik Hjalmar Johansen (15 мая 1867 — 9 января 1913г.г.) — норвежский полярный исследователь. Участник экспедиций Фритьофа Нансена и Руаля Амундсена. Вместе с Ф. Нансеном принимал участие в полярной экспедиции на судне «Фрам» в 1893—1896 годах. За неимением других вакансий Фредерик нанялся на «Фрам» кочегаром, во время дрейфа исполнял обязанности метеоролога. Был избран Нансеном для похода к Северному полюсу на санях, начавшемуся 14 марта 1895 года. Зимовку с 28 августа 1895 по 19 мая 1896 года они провели в каменной берлоге на мысе Норвегия (80°12′ с. ш. 55°37′ в. д.) в западной части острова Джексона из архипелага Земля Франца-Иосифа. Позже Йохансен написал книгу о своём участии в экспедиции: Selv-anden på 86° 14', Aschehoug, Kristiania, 1898 (Русский перевод: «Сам-друг на 86 градусов 14 минут». Перевод А. П. Ганзен. СПб., 1899). После возвращения, он получил звание капитана инфантерии. В 1907—1909 годах принял участие в экспедиции на Шпицберген. В 1910—1912 годах — Фредерик участник экспедиции Руаля Амундсена в Антарктиду, но из-за конфликта с начальником экспедиции не был зачислен в полюсный отряд. Принял участие в малом походе к Земле короля Эдуарда VII под началом лейтенанта Престрюда летом 1911 года.

Хельге Маркус Ингстад /Helge Marcus Ingstad (30 декабря 1899 — 29 марта 2001г.г.) — норвежский путешественник, археолог и писатель. В 1960-х годах открыл поселения викингов в Л'Анс-о-Медоузе, в Ньюфаундленде, датированного XI веком, что доказывало посещение европейцами Америки за четыре века до Христофора Колумба. В 1933—1935 годах занимал должность губернатора Свальбарда (Шпицбергена).[[8]](#footnote-8)

2.Фритьоф Нансен

Фритьоф Нансен/Fridtjof Nansen (1861—1930г.г.) — норвежский полярный исследователь, совершил лыжный переход через ледяное плато Гренландии, командовал знаменитым дрейфом "Фрама" северо-восточным и северо-западным путем, лауреат Нобелевской премии мира за 1922 год. Был послом Норвегии в Великобритании и США.[[9]](#footnote-9)

В 1888 году он совершил переход через Гренландию. Нансен поставил перед собой в высшей степени крупную и трудную задачу — переход через всё ледяное плато Гренландии от восточного её берега до западного. Весь труд по снаряжению экспедиции он взял на себя. Экспедиция отправилась в путь в 1888 году. Вместе с пятью товарищами Фритьоф пытался высадиться близ восточного побережья Гренландии. Ценой невероятных усилий группа на лодках прошла сквозь плавучие льды Арктики и достигла побережья. Дальнейшее продвижение осуществлялось на лыжах через неизвестную территорию, а 3 октября 1888 года они достигли западного побережья, совершив первый переход через льды Гренландии. Во время всего путешествия Нансен и его спутники вели метеорологические наблюдения и собирали научные материалы. Шестеро путешественников вернулись в Норвегию и были чествуемы всей нацией.

В 1893-1896 годах произошел исторический дрейф судна «Фрам». Экспедиция отправилась в путь в июне 1893 года из Христиании (современный Осло). На запас имелось провизии на пять лет и топлива на восемь. «Фрам» проследовал вдоль северного побережья Сибири. Не доходя до Новосибирских островов около 100 миль, Нансен изменил курс на более северный. К 20 сентября, достигнув 79º с.ш., «Фрам» прочно вмерз в паковый лед. Нансен и его команда приготовились к дрейфу на запад, к Гренландии. Дрейф «Фрама» прошел не так близко к полюсу, как надеялся Нансен. Он решил предпринять попытку броска к полюсу, взяв с собой одного из самых сильных и выносливых участников экспедиции, Ялмара Йохансена. В марте 1895 года Нансен в сопровождении Йохансена покинул корабль, который в это время находился на северной широте 84°05' и восточной долготе 101°35'. Их попытка не увенчалась успехом. Условия оказались сложнее, чем предполагалось — им часто преграждали путь ледовые торосы или участки открытой воды, что создавало препятствия. Наконец, достигнув 86º14’ с.ш., они решили повернуть назад, и отправились к Земле Франца-Иосифа. Нансен и Йохансен не достигли полюса, но они подошли к нему ближе, чем все предыдущие путешественники. Через три месяца Нансену и Йохансену удалось добраться до Земли Франца-Иосифа, где они зазимовали в выстроенной ими из шкур моржей и камней землянке.

Летом 1896 года Нансен неожиданно встретился на Земле Франца-Иосифа с английской экспедицией Джексона, на судне которой "Windward" он и вернулся 13 августа в Вардё, пробыв в Арктике три года. Ровно через неделю в Норвегию вернулся и "Фрам", блестяще закончивший свой исторический арктический дрейф. (Рис.1). Теория Нансена подтвердилась — судно следовало по течению, о существовании которого он предполагал. Кроме того, экспедиция собрала ценные данные о течениях, ветрах и температурах в Арктике и уверенно доказала, что с евроазиатской стороны в приполярном районе не суша, а глубокий, покрытый льдом, океан. Особое значение путешествие «Фрама» имело для молодой науки океанологии. Для Нансена это ознаменовало существенный поворот в его деятельности. Океанография стала основным предметом его исследований. [[10]](#footnote-10)

Несколько лет Нансен занимался обработкой результатов экспедиции и написал несколько работ, включая популярное описание экспедиции в двух томах Fram over Polhavet. Den norske polarfærd 1893—1896 (1897). Эта книга немедленно была переведена на немецкий, английский и русский языки, но выходила под разными названиями: In Nacht und Eis: Die norwegische Polarexpedition 1893-96 («В ночи и льду: норвежская полярная экспедиция 1893—1896 годов») Farthest North («Дальше на север»). Русские дореволюционные переводы обычно назывались «В стране льда и ночи» (1898, 1902), а переводы советского времени — «Фрам» в Полярном море» (1940, 1956, переиздано в 2007 году).

Не прекращая океанографических исследований, Нансен занялся общественной деятельностью. В 1906—1908 годах был назначен послом Норвегии в Великобритании. В конце Первой мировой войны был представителем Норвегии в США, в 1920—1922 годах верховным комиссаром Лиги Наций по делам репатриации военнопленных из России. В 1921 году по поручению Международного Красного креста создал комитет «Помощь Нансена» для спасения голодающих Поволжья. Был одним из немногих общественных деятелей Запада, кто лояльно относился к большевистской России и молодому СССР. В следующем году Нансен стал верховным комиссаром по делам беженцев и учредил Нансеновское паспортное бюро. В 1922 году был удостоен Нобелевской премии мира, а в 1938 году Нобелевской премии мира было удостоено Нансеновское международное агентство по делам беженцев в Женеве, основанное в 1931 году.

Не прерывал Нансен и научной деятельности: в 1900 году совершил экспедицию на Шпицберген, а в 1913 году плавал на пароходе «Коррект» к устью Лены, и совершил поездку по Транссибирской железной дороге. Планировал он и экспедицию в Антарктику на «Фраме», но в 1905 году из-за болезни жены отказался от этой идеи, передав судно Руалю Амундсену. С 1928 года участвовал в подготовке германской экспедиции в Арктику на дирижабле «Граф Цеппелин», однако она состоялась уже после его кончины. Скончался Нансен в Люсакере близ Осло 13 мая 1930 года. В его честь названа ежегодная правозащитная премия Управления Верховного Комиссара ООН по делам беженцев — «Медаль Нансена».[[11]](#footnote-11)

3.Руал Амундсен

Руал Амундсен /Roald Engelbregt Gravning Amundsen(16 июля 1872 - 18 июня 1928г.г.) — норвежский полярный путешественник и исследователь. Первым прошел Северо-Западным проходом па судне Йоа от Гренландии к Аляске в 1903- 1906 годах. Руководил экспедицией в Антарктику на судне Фрам в 1910-1912 годах. 14 декабря 1911 года первым достиг Южного полюса. В 1918-1920 годах прошел вдоль северных берегов Евразии на судне Мод. В 1926 году руководил первым перелетом через Северный полюс на дирижабле Норвегия. Погиб в Баренцевом море во время поисков итальянской экспедиции Умерто Нобиле. В честь путешественника названы море, гора, американская научная станция Амундсен-Скотт в Антарктиде, а также залив и котловина в Северном Ледовитом океане, и лунный кратер.[[12]](#footnote-12)

С 1894 по 1899 годы плавал матросом и штурманом на разных судах. В 1897—1899 годах принял участие в бельгийской антарктической экспедиции на судне «Бельгика» («Belgica») под командованием бельгийского полярного исследователя Адриена де Жерлаша. Вынужденная, неподготовленная зимовка продолжалась 13 месяцев. Почти все болели цингой. Двое сошли с ума, один умер. Причиной всех бед экспедиции было отсутствие опыта. Амундсен на всю жизнь запомнил этот урок. Он перечитал всю полярную литературу, стремясь изучить достоинства и недостатки различных рационов, различных видов одежды, снаряжения. Вернувшись в 1899 году в Европу, он сдал экзамен на капитана, затем заручился поддержкой Ф.Нансена и приступил к подготовке собственной экспедиции. В 1903 году Руал покупает подержанную 47-тонную парусно-моторную яхту «Йоа» («Gjøa»), «ровесницу» самого Амундсена (построена в 1872 году) и отправляется в арктическую экспедицию.

Амундсен прошёл через Северную Атлантику, Баффинов залив, проливы Ланкастера,Барроу. От пролива Барроу он направился на юг проливами Пил и Франклин к северной оконечности острова Кинг-Вильям. Амундсен обогнул остров с восточной стороны проливами Джемс-Росс и Рей и провел две зимовки в гавани Йоа, у юга-восточного берега острова Кинг-Вильям. Оттуда осенью 1904 года он обследовал на лодке самую узкую часть пролива Симпсон, а в конце лета 1905 года двинулся прямо на запад, вдоль берега материка, оставляя к северу Канадский Арктический архипелаг. Он миновал ряд мелководных, усеянных островами проливов и заливов и, наконец, встретил китобойные суда, прибывшие из Тихого океана к северо-западным берегам Канады. Перезимовав здесь третий раз, Амундсен летом 1906 года прошел через Берингов пролив в Тихий океан и закончил плавание в Сан-Франциско, доставив значительный материал по географии, метеорологии и этнографии обследованных берегов.[[13]](#footnote-13)(Рис.2).

Следующей своей задачей Амундсен считал покорение Северного полюса. Он хотел войти в Северный Ледовитый океан через Берингов пролив и повторить, только в более высоких широтах, знаменитый дрейф фрама. Нансен одолжил ему свое судно, но деньги приходилось собирать по крохам. Пока шла подготовка экспедиции, Кук и Пири объявили, что Северный полюс уже покорен экспедицией Фредерика Кука.

«Чтобы поддержать мой престиж полярного исследователя, - вспоминал Руал Амундсен, - мне необходимо было как можно скорее достигнуть какого-либо другого сенсационного успеха. Я решился на рискованный шаг. Наш путь из Норвегии в Берингов пролив шел мимо мыса Горн, но прежде мы должны были зайти на остров Мадейру. Здесь я сообщил моим товарищам, что так как Северный полюс открыт, то я решил идти на Южный (за покорение которого тоже начала разворачиваться гонка)». 13 января 1911 года, Амундсен приплыл к ледяному барьеру Росса в Антарктиде. В это же время английская экспедиция Роберта Скотта разбила лагерь в проливе Мак-Мердо, на расстоянии 650 километров от Амундсена. Перед походом на Южный полюс, обе экспедиции подготовились к зимовке, разместили по ходу маршрута склады. Норвежцы построили в 4 км от побережья базу «Фрамхейм», состоящую из деревянного дома площадью 16 кв.м. и многочисленных вспомогательных построек и складов, построенных из снега и льда, и углублённых в антарктический ледник. План Амундсена был детально проработан ещё в Норвегии, в частности, был составлен график движения, который современными исследователями сравнивается с музыкальной партитурой. На «Фрам» полюсная команда вернулась в день, предписанный графиком за 2 года до этого. В весенний день 19 октября 1911 года полюсная партия в составе пяти человек на четырех санях, запряженных 52 собаками, отправилась в путь. 14 декабря экспедиция достигла Южного полюса, проделав путь в 1500 километров, водрузили флаг Норвегии. (Рис.3). В состав экспедиции вошли: Оскар Вистинг (Oscar Wisting), Хелмер Хансен (Helmer Hanssen), Сверре Хассель (Sverre Hassel), Олаф Бьяланд (Olav Bjaaland), Руаль Амундсен. Весь поход на дистанцию 3000 километров при экстремальных условиях (подъём и спуск на плато высотой 3000 метров при постоянной температуре свыше −400С и сильных ветрах) занял 99 дней. Основой плана Амундсена было использование промежуточных складов, сооружаемых на каждом градусе широты (на 84 градус ю.ш. было доставлено в марте 1911 года 1200 килограмм провианта, в частности, тюленье мясо), а также использование ездовых собак в качестве тягловой силы и пищи для других собак и для людей. [[14]](#footnote-14)

1918-1920 годы были ознаменованы открытием северо-восточного морского пути. В июле 1918 года на специально построенном судне «Мод» («Maud») Амундсен отправляется в экспедицию вдоль берегов Сибири (Северный морской путь), но ледовые условия мешают выполнению его замысла. Амундсену приходится остановиться за мысом Челюскин и прерваться на зимовку. Через год, 12 сентября 1919 года, судно смогло продолжить путь, но через 11 дней снова было задержано льдами и остановилось на вторую зимовку у острова Айон, которая заняла десять месяцев. Летом 1920 года Амундсен прибыл в посёлок Ном на Аляске, откуда «Мод» отправилась в Сиэтл. Дальнейшая часть экспедиции, длившаяся до 1925, года проходила без Амундсена. (Рис.2).

Трансарктические полёты 1925-1926 годов. В 1925 году Амундсен решил совершить пробный полет на самолете к Северному полюсу от Шпицбергена. Если бы полет оказался удачным, то потом он планировал организовать трансарктический перелет.

На деньги американского миллионера Линкольна Эллсворта (Lincoln Ellsworth) были приобретены два гидроплана типа Дорнье-Валь. Пилотами были приглашены известные норвежские летчики Рисер-Ларсен и Дитрихсон. механиками Фойхт и Омдаль. Обязанности штурманов взяли на себя Амундсен и Элсуорт. В апреле 1925 года участники экспедиции, самолеты и снаряжение прибыли пароходом в Кингсбей на Шпицбергене. 21 мая 1925 года оба самолета поднялись в воздух и взяли курс на Северный полюс. Из-за технических проблем самолёты приземлились на лёд в 150 километрах от Полюса. После ремонта экспедиция смогла вернуться к Шпицбергену. К тому времени её уже считали погибшей. Амундсену был оказан восторженный приём по возвращению в Осло. По словам норвежского путешественника, это был самый счастливый момент в его жизни.

11 мая 1926 года со Шпицбергена стартует следующая экспедиция Амундсена — Элсуорта — Нобиле на дирижабле конструкции Умберто Нобиле, длиной 106 метров, объёмом 19 000 метров кубических, с тремя двигателями по 250 литров, получивший имя «Норвегия» («Norge»). Пролетев над полюсом (пилотировал дирижабль Нобиле), экспедиция приземлилась на Аляске. Возвращение путешественников было триумфальным. Они пересекли Соединенные Штаты Америки с запада на восток на трансконтинентальном экспрессе. На станциях их встречали с цветами толпы людей.

12 июля 1926 года Амундсен и его друзья прибыли пароходом в Норвегию, в Берген. Здесь их встретили салютом из крепостных орудий. Как победители, проехали они по улицам Бергена под дождем цветов, под восторженные овации горожан. От Бергена до Осло по всему побережью пароход, на котором они плыли, встречали флотилии разукрашенных судов. Прибыв в Осло, они проехали по запруженным людьми улицам в королевский дворец, где им был устроен торжественный прием.

Последние годы Амундсен провёл в своём доме в Бунне-фьорде, под Осло. 23 мая 1928 года Умберто Нобиле решил повторить полёт к Северному полюсу. Стартовав со Шпицбергена он достиг полюса, но на обратном пути из-за обледенения дирижабль разбился, члены экспедиции были выброшены на дрейфующий лёд, радиосвязь с ними прервалась.

По просьбе военного министра Норвегии, Амундсен присоединился к множеству отправившихся на поиски Нобиле спасателей. 18 июня 1928 года он вылетел на гидросамолёте «Латам-47» («Latham») с французским экипажем из города Тромсё на севере Норвегии и направился к Шпицбергену. Когда самолёт находился в районе острова Медвежьего в Баренцевом море, радист сообщил, что полёт проходит в густом тумане и запросил радио-пеленг, после этого связь оборвалась. В ночь с 31 августа на 1 сентября вблизи Тромсё был найден поплавок «Латама-47». Точные обстоятельства гибели Руаля Амундсена неизвестны.[[15]](#footnote-15)

Заключение

На карте мира конца XVIII — начала XIX в. правильно показаны очертания Европы, Азии, Африки; за исключением северных окраин, верно изображена Америка; без больших ошибок очерчена Австралия. Нанесены на карту главнейшие архипелаги и крупнейшие острова Атлантического, Индийского и Тихого океанов.

Но внутри материков значительная часть поверхности обозначена на карте «белыми пятнами». Неизвестными для картографов были обширные и безлюдные полярные области, почти три четверти Африки, около трети Азии, почти вся Австралия, значительные области Америки. Все эти территории получили достоверное отображение на карте лишь на протяжении XIX столетия и в начале нашего века.

Крупнейшим географическим достижением XIX столетия было открытие последнего, шестого материка Земли — Антарктиды.[[16]](#footnote-16)

В северных странах возникает интерес к путешествиям в Арктику и развитию морских промыслов в полярном море, и именно в XIX веке норвежцы начинают постепенно вытеснять поморов с морских промыслов в северных морях. В это же время происходит расцвет норвежского кораблестроения, и норвежские суда начинают использовать в качестве транспортного средства полярные экспедиции многих стран. Несомненно, что собственные полярные экспедиции еще в большей степени способствовали укреплению имиджа Норвегии как северной, полярной нации. Полярные исследования стали важным составным звеном норвежского национального самосознания. Однако для норвежцев более весомым основанием для организации национальных экспедиций была демонстрация всему миру своих особых, северных качеств: географическая принадлежность к Северу, способность к перенесению суровых климатических условий, навыки полярного мореплавания и кораблестроения, умение организовать зимовку, привычка к пребыванию на открытом воздухе, мастерство в ходьбе на лыжах и любовь к северной природе. В то время как в русском общественном сознании при организации экспедиций доминировало осознание ответственности за исследование и освоение северных территорий, входящих в состав Российской Империи, и защита их от посягательств иностранцев.

В настоящее время ситуация с осознанием роли и значимости полярных исследований, на мой взгляд, коренным образом изменилась. Теперь им всё чаще придается геополитический характер. И связано это в последние годы, прежде всего, с ситуацией в Арктике, а именно с борьбой на ресурсы Северного Ледовитого океана. Норвегия же, как приарктическое государство, является полноправным претендентом на часть шельфа данного океана:

- с геополитической точки зрения страна является одним из главных участников международных отношений в Арктическом регионе. (Норвегия - член НАТО);

- разрабатывает соответствующие концептуальные программы защиты национальных интересов в регионе с обязательной привязкой их к интересам коллективной безопасности в рамках НАТО;

- готовится стать арктической супердержавой, присоединив к себе морские пространства от береговой линии до Северного полюса, многократно превышающие ее нынешнюю территорию;

- прилагает большие усилия к научно-исследовательскому обоснованию принадлежности своей стране спорных территорий;

- выступает за раздел по срединной линии, когда граница раздела проходит на равном удалении от береговых линий государств. При таком разделе в районе Баренцева моря образуется «свободная» акватория размером 175 тысяч километров квадратных, потенциально содержащая большие газовые месторождения (близ месторождения Штокман). Эту территорию и пытается присоединить к себе Осло, зарезервировав национальное право на дальнейшее ее расширение на более позднем этапе.

И, подводя вывод своей курсовой работе, считаю важным отметить, что полярные исследования и открытия норвежских путешественников XIX-XX веков сыграли огромную роль для Норвегии XXI века. Они способствовали завоеванию Норвежским государством международного авторитета и уважения. Поэтому в немалой степени благодаря им сейчас Норвегия воспринимается мировым сообществом как сильная, развитая северная страна, с которой необходимо считаться при решении проблем, связанных с распределением ресурсов Арктики.

Список использованной литературы

1. Амундсен Р.Плавание Северо-Западным проходом на судне "Йоа": Пер. с норвежского. - М.: ТЕРРА - Книжный клуб, 2004. - 349 с.
2. Аненнская А. Фритьоф Нансен и его путешествия в Гренландию и к северному полюсу. - 5-е изд. – М.,1922. - 365 c.
3. Вагнер Б. Б. Идущие к горизонту: В 2 кн.: Кн. 2: Путями великих мореплавателей. - М.: Флинта: Наука, 1999. - 304 с.
4. Вязов Е. И. Руал Амундсен (1872-1928). – М.: Географгиз, 1955. - 40 c.
5. Даниельсен Р. История Норвегии: От викингов до наших дней: Пер. с англ. / Рольф Даниельсен, Столе Дюрвик, Туре Гренли. – М.: Весь мир, 2003. - 515 c.
6. Добровольский А. Д. Фритьоф Нансен - выдающийся полярный иследователь. – М.: Знание, 1956. - 31 c.
7. Кан А. С. История Скандинавских стран (Дания, Норвегия, Швеция): Учеб. пособие для вузов. – М.: Высшая школа, 1980. - 311 c.
8. Кан А. С.История Норвегии/ А. С. Кан , А. Я. Гуревич, В. В. Рогинский. - М.: Наука, 1980. - 710 c.
9. Магидович И. П. Очерки по истории географических открытий. – М.: Просвещение, 1967. - 714 c.
10. Нансен Ф. Собрание сочинений: В 5 томах. М.: Географгиз, 1939—1940.
11. Энгельмейер А. К. По русскому и скандинавскому северу: путевые воспоминания: в четырех частях. – М.: Типография Л. Лисснера и А. Гешеля, 1902. - 210 c.

Приложение 1

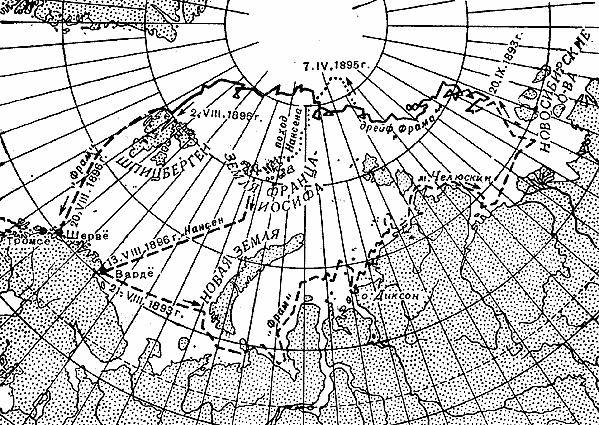


Рис.1 Маршрут экспедиции Фритьофа Нансена в Арктике[[17]](#footnote-17)

норвежский исследователь амундсен нансен

Приложение 2

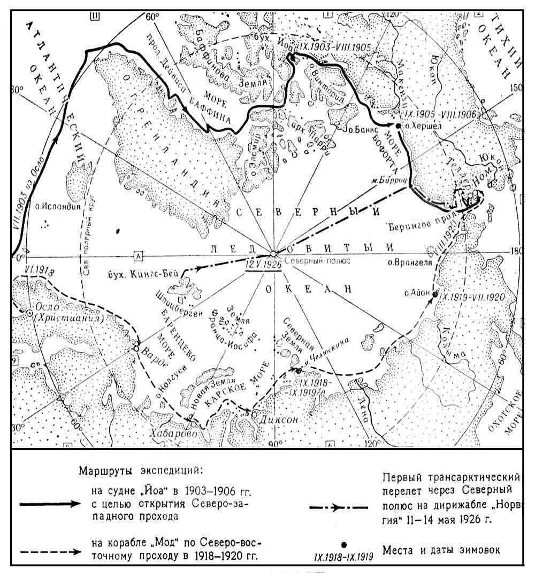


Рис.2 Карта Арктических экспедиций Руала Амундсена[[18]](#footnote-18)

Приложение 3

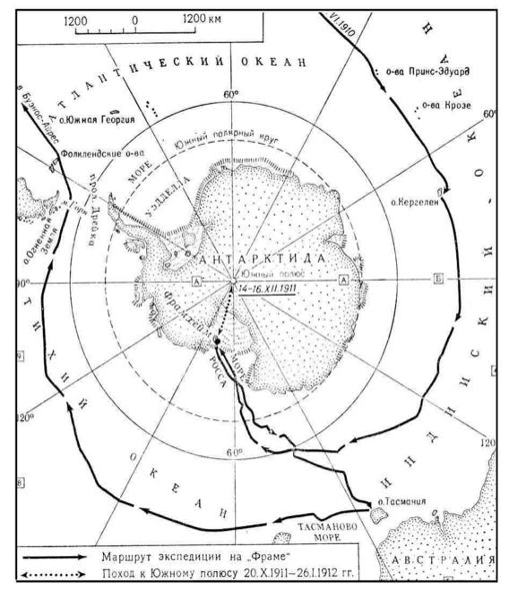


Рис.3 Карта Антарктических экспедиций Руала Амундсена[[19]](#footnote-19)

1. Даниельсен Р. История Норвегии: От викингов до наших дней: Пер. с англ. / Рольф Даниельсен, Столе Дюрвик, Туре Гренли. – М.: Весь мир, 2003. – С.327. [↑](#footnote-ref-1)
2. Кан А. С.История Норвегии/ А. С. Кан , А. Я. Гуревич, В. В. Рогинский. - М.: Наука, 1980. – С.156. [↑](#footnote-ref-2)
3. Магидович И. П. Очерки по истории географических открытий. – М.: Просвещение, 1967. – С.583. [↑](#footnote-ref-3)
4. Вагнер Б. Б. Идущие к горизонту: В 2 кн.: Кн. 2: Путями великих мореплавателей. - М.: Флинта: Наука, 1999. – С.164. [↑](#footnote-ref-4)
5. Вагнер Б. Б. Идущие к горизонту: В 2 кн.: Кн. 2: Путями великих мореплавателей. - М.: Флинта: Наука, 1999. – С.203. [↑](#footnote-ref-5)
6. Магидович И. П. Очерки по истории географических открытий. – М.: Просвещение, 1967. – С.469. [↑](#footnote-ref-6)
7. Магидович И. П. Очерки по истории географических открытий. – М.: Просвещение, 1967. – С.94. [↑](#footnote-ref-7)
8. Энгельмейер А. К. По русскому и скандинавскому северу: путевые воспоминания: в четырех частях. – М.: Типография Л. Лисснера и А. Гешеля, 1902. – С.118. [↑](#footnote-ref-8)
9. Кан А. С.История Норвегии/ А. С. Кан , А. Я. Гуревич, В. В. Рогинский. - М.: Наука, 1980. – С.641. [↑](#footnote-ref-9)
10. Аненнская А. Фритьоф Нансен и его путешествия в Гренландию и к северному полюсу. - 5-е изд. – М.,1922. – С.192. [↑](#footnote-ref-10)
11. Магидович И. П. Очерки по истории географических открытий. – М.: Просвещение, 1967. – С.532. [↑](#footnote-ref-11)
12. Добровольский А. Д. Фритьоф Нансен - выдающийся полярный иследователь. – М.: Знание, 1956. – С.255. [↑](#footnote-ref-12)
13. Амундсен Р.Плавание Северо-Западным проходом на судне "Йоа": Пер. с норвежского. - М.: ТЕРРА - Книжный клуб, 2004. – С. 86. [↑](#footnote-ref-13)
14. Вязов Е. И. Руал Амундсен (1872-1928). – М.: Географгиз, 1955. – С.21. [↑](#footnote-ref-14)
15. Вязов Е. И. Руал Амундсен (1872-1928). – М.: Географгиз, 1955. – С.32. [↑](#footnote-ref-15)
16. Магидович И. П. Очерки по истории географических открытий. – М.: Просвещение, 1967. – С.583. [↑](#footnote-ref-16)
17. Нансен Ф. Собрание сочинений: В 5 томах. М.: Географгиз, 1939—1940. [↑](#footnote-ref-17)
18. Магидович И. П. Очерки по истории географических открытий. – М.: Просвещение, 1967. – С.705. [↑](#footnote-ref-18)
19. Вязов Е. И. Руал Амундсен (1872-1928). – М.: Географгиз, 1955. – С.38. [↑](#footnote-ref-19)