

В.Л. Лахтин

Права на северные полярные пространства

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
В11

В11 **В.Л. Лахтин**
Права на северные полярные пространства / В.Л. Лахтин – М.: Книга по Требованию, 2013. – 48 с.

ISBN 978-5-458-34519-4

Описание: Анализ политического, экономического и правового положения северных полярных пространств в связи с развитием воздушного передвижения и трансарктическими перелётами.

ISBN 978-5-458-34519-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2013
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2013

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

«В последнее время повсеместно замечается стремление урегулировать правовое положение земель, расположенных вокруг северного и южного полюсов. Непосредственным толчком к этому было развитие воздухоплавания и авиации, благодаря чему стали возможны и уже имеют место полеты над арктическими областями в целях их научного исследования».

(Из беседы с управляющим делами СНК Союза ССР Н. П. Горбуновым, опубликованной в газете «Известия ЦИК» от 18 апреля 1926 года).

ВВЕДЕНИЕ

Растущее значение северных полярных пространств.

INTRODUCTION

The growing importance of the Arctic regions.

Последние исследования северных полярных пространств, произведенные посредством воздушных судов, не обнаружили новых земель или островов в пределах северного полярного круга. Первый человек, перелетевший северный полюс (10 мая 1926 г.) американский авиатор Бэрд характеризует приполярные пространства следующими словами: «ровная ледяная поверхность», «сплошной материковый лед» и т. д. Перелетевшие вслед за ним (11 мая 1926 г.) на дирижабле «Норвегия» итальянец Нобиле и норвежец Амундсен не расходятся с Бэрдом в этой характеристике и лишь уточняют ее, говоря в начале своего полета о нахождении среди сплошного льда «узких извилистых каналов», а иногда «длинных прямолинейных рукавов», самый же район северного полюса описывают как «громадное ледяное море». Они же сообщают, что до 84° северной широты встречались группы белых медведей, кое-где тюлени и виднелись какие-то белые рыбы в отверстиях льда; севернее же ими не было обнаружено никаких признаков животной жизни. Таким образом, можно констатировать, что, видимо, никаких интересов мореходства, горного промысла, рыболовства, зверобойного промысла, охоты и т. д. в пределах пространств в 3—4 миллиона квадратных миль, прилегающих к северному полюсу, начиная с 84° северной широты, быть не может. Недаром в 1909 г. президент Соединенных Штатов Америки Тафт в ответ на обращенную к нему телеграмму Пири, что «полюс находится в его распоряжении», ответил, что он «затрудняется найти применение для этого интересного и щедрого дара».

Чем же объясняется наблюдаемое за последнее пятилетие всеобщее увлечение северным полюсом, достигающее до такой степени, что дает право прессе говорить о горячке северных полярных экспедиций? Такое увлечение как будто не может базироваться на чисто-научных интересах, хотя и не следует отрицать наличия этих интересов, как стимула второстепенного порядка. Стимулом же первостепенного порядка является все тот же переживший столетия лозунг конквистадоров — открытие великих, но только уже не морских, а воздушных путей. Этот обновленный стимул вырос вместе с ростом технических возможностей воздушного передвижения и потому теперь, всего лишь девятнадцать лет спустя после исторической телеграммы Пири, можно с уверенностью сказать, что современный президент Соединенных Штатов Америки уже не дал бы Пири такого платонического ответа. Вместе с тем приходится констатировать, что, в связи с этим, в пределах северного полярного круга, центр интереса все более и более переносится от ледяных и даже земных пространств — к пространствам воздушным.

Поэтому настоящая работа посвящается краткому анализу актуальных политико-экономических и юридических вопросов, возникающих из отмеченных выше явлений, тем более, что Союз ССР непосредственно заинтересован в наиболее правильном разрешении этих вопросов как в интересах человечества, так и в интересах самозащиты.

ГЛАВА I.

Северные полярные воздушные экспедиции и возможность организации трансарктического сообщения.

CHAPTER I.

Arctic air expeditions and the possibilities of establishing transarctic communications.

В неустанных поисках северного морского пути, в открытии северных полярных земель и островов прошло вплоть до нашего времени несколько столетий и все же ни один человек не мог достигнуть северного полюса. Зато уже первая четверть XX века увенчалась в этом отношении полным успехом.

Предпринятая в 1908 году американским исследователем Пири экспедиция на северный полюс благополучно закончилась в 1909 году, когда, в результате чрезвычайно длинного и тяжелого 429 дневного пути, Пири 6 апреля 1909 года достиг, наконец, северного полюса и водрузил на нем флаг Соединенных Штатов. Однако, выяснившаяся невозможность достигнуть северного полюса морским путем и длительность и чрезвычайная трудность достижения его сухопутными способами, заставили человечество искать новых технических средств, сравнительно более быстрого и более легкого его достижения. Остановились на двух возможностях: одна—подводная лодка, другая—летательный аппарат. Первый способ так и остался неиспытанным¹⁾, а второй способ после ряда неудач, объяснявшихся техническим несовершенством летательных аппаратов, привел к блестящим результатам.

Честь первого применения летательного аппарата для полета на северный полюс принадлежит трем шведским исследователям (Андрэ, Стринберг и Френкель), вылетевшим со Шпиц-

¹⁾ И следует сказать, что к счастью для человеческих жизней, рискнувших бы воспользоваться этим способом, т. к. наличие, по последним сведениям, сплошных льдов в огромном районе северного полюса, неминуемо привело бы такую экспедицию к катастрофическому концу.

бергена 11 июля 1897 года на воздушном шаре «Орел», объемом в 3.000 куб. метров. Полет кончился смертью отважных воздухоплавателей, доверившихся воле ветра. Вслед за этой попыткой вскоре последовали другие (в 1905 года попытки француза Марсельяка и американца Вильсона). В 1910 году был разработан проект германского профессора Хергезелля с участием графа Цеппелина (ездившего даже для этого на Шпицберген). Все эти попытки встретили затруднения в самом начале, и полеты не состоялись вовсе, а попытка американской экспедиции Ванимана, Вельмана и Попова, вылетевших на аэростате «Америка», опять-таки кончилась катастрофой, т. к. аэростат застрял во льдах и взорвался при выпуске газа. Наконец, план известного норвежского полярного исследователя Роальда Амундсена о достижении северного полюса на самолете, возникший еще в 1909 году, также не был доведен до конца, вследствие наступившей в 1914 году войны.

В послевоенную эпоху проекты полета на северный полюс уже при помощи современных летных средств строили германский воздухоплаватель Брунс, английский летчик Флобишер, американский адмирал Мофсет. Все эти проекты не получили своего осуществления так же, как терпели неудачу в самом начале все попытки Амундсена и как не состоялся проектировавшийся в 1923 году полет на северный полюс большого американского дирижабля «Шенандоа». Лишь в 1922 году состоялась с участием двух самолетов американская экспедиция Мак-Миллона, а в 1924 году—на самолетах «Юнкерс» норвежская и германская вспомогательные экспедиции, подготовлявшие полет Амундсена и исследовавшие крайний север Шпицбергена. В 1925 году состоялся, наконец, и самый полет Роальда Амундсена на двух гидросамолетах «Дорнье-Валь». Однако, и этот полет кончился не совсем удачно. Достигнув $83^{\circ} 47'$ северной широты, один самолет принужден был сделать вынужденную посадку и вся экспедиция с большим трудом возвратилась обратно на втором самолете. В следующем 1926 году была организована американская (Детройтская) экспедиция летчика Вилькинса, начавшего на самолете производить к северу от Аляски, поиски отправной базы для полетов через северный полюс; самый же полет Вилькинса в этом году не состоялся. Этим же занялась и другая американская воздушная экспедиция, во главе с летчиками Огденом и Уэдом. Зато в том же 1926 году, ставшим историческим в этом отношении, состоялись два первых удачных полета к северному полюсу.

Первым долетел до северного полюса и благополучно вернулся обратно на трехмоторном самолете «Фоккер» известный американский летчик Ричард Бэрд, вылетевший из Кингсбея на Шпицбергене 10 мая в 12 ч. 50 м. ночи. Обрато в Кингсбей он вернулся в тот же день в 4 ч. 20 м. дня, потратив таким образом на полет туда и обратно всего 15 ч. 30 м. Это, по

сравнению с его предшественником Пири, всего 19 лет тому назад потратившим на тот же путь только в один конец 429 дней, было настолько неожиданным успехом, что человечество долго не могло поверить такому блестящему торжеству авиационной техники.

Вторым перелетел северный полюс и пересек всю полярную зону от Шпицбергена (Кингсбей) до Аляски (деревня Теллер) итальянский полужесткий дирижабль «Норвегия» об'емом в 18.000 куб. метров под управлением итальянского генерала Умберто Нобиле и норвежца Рийсер-Ларсена, и в сопровождении норвежского исследователя Амундсена. Дирижабль, имевший на борту всего 16 человек, вылетел из Кингсбея 11 мая в 8 ч. 55 м. утра и достиг полюса в тот же день в 1 ч. 30 м. ночи, потратив таким образом на этот перелет 16 ч. 35 м., т.-е. вдвое больше, чем Бэрд. Зато дирижабль сумел при дальнейшем полете преодолеть значительные атмосферические трудности и туман и благополучно спустился в деревне Теллер на Аляске 16 мая в 8 ч. утра после 71-часового непрерывного пребывания в воздухе. При этом было покрыто расстояние в 5.300 клм., что вряд ли оказалось бы под силу самолету.

1927 год прошел в подытоживании опыта и результатов этих двух перелетов 1926 года и в споре о преимуществах для трансарктических полетов летательных средств легче воздуха (дирижаблей) или тяжелее воздуха (самолетов). Кроме того значительная доля внимания была удельна попыткам трансатлантических перелетов.

Текущий 1928 год тоже ознаменован интересными событиями в деле преодоления северных полярных пространств. 15 апреля этого года американский летчик Вилькинс, видимо, нашедший отправную базу на севере Аляски, совершил оттуда на самолете «Вега» исторический перелет через северный полюс на Шпицберген, доказав этим полную возможность трансарктического перелета: во-первых, в обратном направлении ²⁾, т.-е. из Америки в Европу, а во-вторых, на самолете. Подробные сведения об этом перелете до нас еще не дошли. Преждевременно так же говорить обо всех обстоятельствах второго полета Умберто Нобиле на итальянском полужестком дирижабле «Италия» об'емом в 18.500 куб. метров с 3 моторами по 240 л. с. Как известно «Италия» успела совершить в мае текущего года из Кингсбея два полета: один к Северной Земле через землю Франца-Иосифа и обратно, а другой к северному полюсу. При возвращении из этого последнего, «Италию» постигла известная всем катастрофа. Здесь же следует упомянуть о проектируемом германским воздухоплавателем капитаном Эккенором полете на северный полюс на жестком дирижабле LZ—127, газоместимостью в 105.000 куб. метров.

²⁾ До этого года все перелеты совершались со Шпицбергена на Аляску.

Наконец, особенно следует отметить советские полеты в Арктике. Помимо ежегодного уже теперь участия самолетов в рыболовных и зверобойных экспедициях Совторгфлота в Белом море и в Северном Ледовитом океане, наиболее крупными советскими воздушными экспедициями в Арктике являются полеты двух гидросамолетов под управлением пилотов Чухновского и Кальвица в 1925 году, производивших исследования в районе Новой Земли и полеты двух гидросамолетов экспедиции полярного исследователя Красинского в 1927 году в районе острова Врангеля. Наконец, в текущем 1928 году Союзом Осоавиахим и Академией Наук Союза ССР организован под управлением того же Г. Д. Красинского большой трансарктический перелет тяжелого морского гидросамолета вдоль всего северного побережья Союза ССР, от Петропавловска на Камчатке до Ленинграда.

Таким образом, последние три года доказали полную возможность совершения трансарктических перелетов, с превращением их в регулярные, при условии надлежащего оборудования отправных баз на крайних северных пунктах Европы и Северной Америки и сооружения на островах Ледовитого океана радио-станций для пеленгования летящих воздушных судов. Вместе с тем, эти же три года доказали, что установление регулярного трансатлантического воздушного сообщения представляет большие трудности в техническом отношении из-за крайне неблагоприятных метеорологических условий в воздушном пространстве над Атлантическим океаном. Тем больший интерес представляет возможность установления регулярной трансарктической воздушной связи Европы с Северной Америкой и Канадой и с Дальним Востоком, Китаем и Японией. При этом следует иметь в виду, что расстояние от Шпицбергена до Аляски не превышает 3.500 километров, а расстояние от Новой Земли до крайней северо-восточной части Сибири составляет около 3.000 километров. Таким образом, налицо имеются расстояния, вполне преодолимые современной авиационной и воздухоплавательной техникой. Между тем, через Атлантический океан приходится делать перелеты почти такого же расстояния, но при значительно более трудных метеорологических условиях и при отсутствии промежуточных станций, которые сравнительно легко могут быть устроены на островах и льдах Ледовитого океана.

Именно эти соображения о возможности использования северного полярного пространства в качестве «воздушного моста» между отдаленнейшими континентами и явились тем стимулом, который вызвал вышеупомянутую горячку северных воздушных экспедиций. Эти же соображения вызвали составление проектов об установлении регулярной трансарктической воздушной связи. Одним из наиболее осуществимых в их числе является проект германского воздухоплователя Вальтера Брунса. Брунс впервые публично выступил с ним в 1919 году в заседании Герлицкого

Общества Естествоиспытателей. Его проект предусматривает установление воздушной линии: Амстердам—Копенгаген—Ленинград—Архангельск—Северный Ледовитый океан—Ном (на Аляске) —Унимак (на Алеутских островах) и отсюда две ветви—одна на Сан-Франциско, другая—на Иокогаму. Проект этот был передан для изучения особой комиссией под председательством директора Геодезического Института в Потсдаме проф. Кольшюттера. Тем временем Брунс сделал доклады в Осло и в Копенгагене, где они были встречены очень тепло и одобрены всеми скандинавскими научными кругами. В настоящее время комиссия, уточняющая проект Брунса, преобразована в „Международное Общество по изучению Арктики с помощью воздушного корабля“. Т. к. осуществление проекта Брунса в весьма значительной степени затрагивает интересы Союза ССР, то советские ученые принимают активное участие в работах этого Общества ³⁾, а сам Брунс в июле 1925 года прилетал в Союз ССР для достижения предварительного соглашения с Советским Правительством. Кроме того, в Союзе ССР для проработки проекта Брунса при Совете Народных Комиссаров РСФСР под председательством Н. П. Горбунова организована специальная комиссия. И, действительно, этот проект, ныне значительно уточненный, сулит грандиозные воздушно-транспортные перспективы. Вместо 12 суток от Амстердама до Сан-Франциско, 45 суток от Амстердама до Иокогамы через Суэцкий канал и 15 суток через Сибирь—всего лишь $5\frac{1}{2}$ —6 суток, т.-е. сокращение в среднем в 3 раза. При этом стоимость полета при таком значительном выигрыше времени предполагается лишь на 25% дороже стоимости проезда в I классе океанского парохода. Для обслуживания этой линии Брунс предполагал постройку дирижаблей типа „Цеппелин“ в 150.000 куб. метров газоместимостью, с 7 моторами общей мощностью в 3.000 л. сил, со средней скоростью полета в 100 километров в час. Дирижабли эти будут отправляться с конечных пунктов раз в четверо суток, при чем могут принимать к себе на борт по 50 пассажиров и 10.000 килограмм почты и груза ⁴⁾.

³⁾ Председателем советской группы этого Общества является проф. Исаченко, а членами Международного Бюро от СССР—акад. Ферсман, проф. Ахматов, инж. Воробьев, инж. Самойлович и проф. Визе.

⁴⁾ В настоящее время производится дальнейшая проработка этого проекта. Поэтому приводимые цифровые данные являются лишь ориентировочными и приводятся лишь для иллюстрации возможностей, открываемых трансарктическим сообщением.

ГЛАВА II.

Политическое и экономическое значение северных полярных пространств и начинающаяся борьба за их раздел.

CHAPTER II.

Political and economical importance of the Arctic regions and the beginning struggle for its division.

Итак практическим выводом перечисленных выше транс-арктических перелетов явилось признание технической возможности и экономической целесообразности установления регулярного трансарктического воздушного сообщения.

Практическими же последствиями этих перелетов и сделанного из них вывода явились:

1. Усиленные поиски новых земель и островов в пределах северного полярного круга с присоединением их к своему национальному государству, с целью устройства на них промежуточных аэро-баз, радиостанций и метеорологических станций, и швартовых мачт для дирижаблей и наконец усиленные поиски наиболее подходящих для этой же цели мест на северных побережьях. Именно эта задача была поставлена правительством Соединенных Штатов экспедиции Мак-Миллона, а затем экспедиции Вилькинса, потратившего на ее разрешение в районе Аляски два года (с весны 1926 года по весну 1928 года). Если Вилькинс не нашел новых земель и островов, то, видимо, он нашел хорошую отправную аэро-базу на северном побережье Аляски в районе мыса Барроу. Эта же задача была поставлена Соединенными Штатами в 1926 году Бэрду и экспедиции Ордена и Уэда, причем последний несколько слишком откровенно заявил в газетной печати, что с отысканием северных земель и островов и с устройством на них американских аэро-баз и радиостанций следует торопиться, т. к. иначе их успеют открыть и присоединить к СССР советские воздушные экспедиции, которые, несомненно, также в ближайшем времени будут отправлены в северные полярные области. Наконец, такую же цель, несомненно, ставил себе и Нобиле.

2. Усиление строительства дирижаблей в Соединенных Штатах Америки, Англии, Италии и Германии и приобретение Японией в Италии 5 дирижаблей типа «Норвегия». Заказ этот был дан Японией на другой день после получения известия о благополучном перелете Нобиле на дирижабле этого типа (см. выше стр. 9).

Причина обоих этих явлений кроется как в экономических соображениях (возможность установления трансарктического воздушного сообщения и наибольшая пригодность дирижаблей для этой цели), так и в политических соображениях, заключающихся в желании захватить трансарктическое воздушное сообщение в свои руки и вместе с тем обезопасить свои северные границы от налетов воздушных эскадрилий противника в случае войны. Иначе говоря, северные полярные пространства сделались новой возможной ареной столкновения интересов ряда империалистских государств, сделались новой ареной—борьбы за воздух ⁵⁾).

Характерной в этом отношении является японская точка зрения, изложенная в таких газетах, как «Хоци» и «Джапан Таймс», отмечающих «серьезное значение для национальной обороны Японии того положения, которое создано в результате успешного полета Нобиле и вытекающей из этого успеха возможности связать оба полушария через северный полюс». При этом «Хоци» указывает, что «усердие, проявляемое Соединенными Штатами в деле исследования северного полюса, привлекает особое внимание японского народа», почему «Джапан Таймс» требует, чтобы «были немедленно приняты меры к развитию авиации и воздухоплавания в Японии». Действительно, за последние три года Соединенные Штаты Америки развили огромную активность в деле захвата в свои руки полярного пространства, расположенного к северу от Аляски. Характерно, что в это дело втянуты не только научные учреждения, как, например, Гарвардский, Иэльский, Принсетонский и Пенсильванский университеты (финансировавшие экспедицию Огдена и Уэда) и Американское Географическое Общество (принявшее участие в финансировании экспедиции Вилькинса), но и городские управления (например, города Детройта, ассигновавшее 50.000 долларов на экспедицию Вилькинса) и крупнейшие капиталисты (например, Форд ⁶⁾, Рийон, Астор, Рокфеллер младший, ассигновавшие по 20.000 долларов каждый на экспедицию Бэрда).

Для Союза ССР, чуждого империалистским захватническим планам, в этой активности не было бы ничего угрожающего,

⁵⁾ Более детально интересующихся причинами и целями этой борьбы отсылаем к работе В. А. Зарзара и нашей—«Борьба за Воздух»,—Издательство «Осоавиахим»—1927 год—Москва.

⁶⁾ Участие Форда особенно знаменательно, т. к. он является владельцем крупного авиационного завода в Детройте и одновременно владельцем двух воздушных линий в Северной Америке.

если бы ее проявляли только государства, прилегающие к Северному Ледовитому океану и лишь в пределах тех полярных секторов, которые прилегают к их побережью от северного полюса. К сожалению, дело обстоит не совсем так. Для примера надо указать, что Вилькинс в 1926 году ставил себе целью присоединение к территории Соединенных Штатов Америки земель и островов, расположенных от Аляски к северу до 156⁰ меридиана, что являлось прямой попыткой вторжения в советский полярный сектор. Можно далее считать установленным, что Нобиле в текущем году предполагал произвести какие-то политические «исследования» в направлении земли Франца-Иосифа, Северной Земли и Ново-Сибирских островов, целиком находящихся в советском полярном секторе ⁷⁾. Из этих двух примеров видно, что упомянутая активность далеко не столь безобидна для интересов Союза ССР, т. к. она осуществляется не только северными приполярными государствами и не только в пределах своих полярных секторов, а имеет все тенденции захвата в свои руки будущих северных аэро-баз в пределах советского полярного сектора. Иначе говоря, тут выявляются все тенденции аэронаутизма, империалистского дележа северных полярных воздушных пространств и пролегающих через них будущих воздушных путей сообщения, установление которых по своему значению можно, пожалуй, сравнивать только с таким мероприятием, как прорытие Суэцкого канала.

Вместе с тем, как указывалось, бесперебойное и безопасное функционирование этих трансарктических путей сообщения является обеспеченным только при условии организации на северных побережьях отправных аэро-баз, промежуточных аэро-станций и посадочных площадок на землях и островах, расположенных по линии полета. Необходимо также напряженное обслуживание их метеорологическими станциями и радиостанциями, находящимися в пределах северного полярного круга. Естественно поэтому, что, поскольку захват побережий сейчас невозможен, возникают активные попытки захвата для указанных целей северных полярных земель и островов. Владение ими равносильно владению ключем от прохода мирового значения, а также возможности обеспечения сбыта и применения своей национальной воздухоплавательной и авиационной промышленной продукции с соответственным развитием этой промышленности. Все это в настоящее время имеет большое военно-политическое значение.

Но и Союз ССР имеет значительные и вполне законные, с точки зрения международного права, интересы по ту сторону

⁷⁾ Простирающемся, согласно Постановления Президиума ЦИК Союза ССР от 15 апреля 1926 года до 168^{1/2}⁰ западн. долготы, от 32⁰ восточной долготы (см. ниже).