



**Ассоциация  
общественных организаций ветеранов  
Военно-Морского Флота**

190005, Санкт-Петербург, 7-я Красноармейская ул., д.25 лит.А

тел/факс: +7(812)616 28 67

e-mail: submariners@mail.ru

www.submariners.ru

ИНН 7826170979

КПП 783901001

р/с 40703810255230109019

в СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ БАНК ПАО СБЕРБАНК г. Санкт-Петербург

БИК 044030653, к/с 30101810500000000653

Исх.№ 120/57

от 09.12.20. 2020г.

**Председателю  
Законодательного Собрания  
Красноярского края**

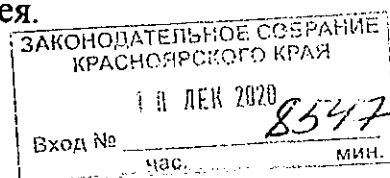
**Д. В. Свиридову**

**660009, Красноярск, пр-т Мира, д. 110**

**Уважаемый Дмитрий Викторович!**

Нам стало известно, что в настоящее время на рассмотрении в Законодательном Собрании Красноярского края находится обращение, подписанное представителями инициативной группы, в том числе депутатом Государственной Думы В. В. Зубаревым, о возвращении исторических наименований архипелагу Северная Земля и острову Малый Таймыр. Указанная инициатива получила официальную поддержку губернатора Красноярского края А. В. Усса и нескольких общественных организаций. Комитет по государственному устройству, законодательству и местному самоуправлению Законодательного Собрания края продолжает изучение мнений в отношении этого вопроса.

Совет Ассоциации общественных организаций ветеранов Военно-Морского Флота (Приложение 1) поддерживает идею возвращения исторических наименований островов в Арктической зоне Российской Федерации, считает эту инициативу актуальной и своевременной. Мы просим Законодательное Собрание Красноярского края принять положительное решение по обращению инициативной группы и принять Постановление с предложением вернуть первоначальные названия: архипелагу Северная Земля – Земля Императора Николая II, а острову Малый Таймыр – остров Цесаревича Алексея.



Российским военным морякам эта тема близка и небезразлична. Мы с большим уважением и почитанием относимся к памяти тех, кто первыми прорывался в суровую Арктику преодолевая мощное ледовое противодействие, открывал новые земли и по праву участвовал в присвоении им наименований, кто ценой невероятных усилий делал первые шаги в ее освоении. Многие из нас в период службы на Северном и Тихоокеанском флотах на своем личном опыте хорошо прочувствовали что такое Арктика и как много значит термин «преодолевать» арктические льды, в том числе паковые, даже в условиях современной высокой технической обеспеченности.

История создания в России (1910 г.) в составе Тихоокеанского флота специального организационного формирования «Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана» – яркое свидетельство редкой прозорливости Морского Генерального штаба, глубокой осознанности особого военно-географического положения России и понимания исключительной важности Арктики для ее дальнейшего экономического развития.

3 сентября 1913 года исследовательский штурм Северо-восточного пути (так назывался тогда Северный морской путь) Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана под руководством капитана 2-го ранга Б. А. Вилькицкого завершился открытием в Арктике новой земли, названной в последующем Земля Императора Николая II (Приложение 2).

Нет необходимости обсуждать насколько обоснованным и целесообразным было постановление Президиума ЦИК Союза ССР в январе 1926 года о переименовании открытых ранее и получивших тогда свои наименования островов.

Сегодня тема Арктики и арктических территорий обрела особую международную остроту и потому чрезвычайно важно обоснованно заявлять национальные приоритеты России. Очевидно, что архипелаг Северная земля не просто земля (любая территория в Арктике – «северная»), а земля российская, названная прежде именем российского императора Николая II. И названа так потому, что была открыта благодаря активной поддержке царем всех осуществляемых в то время северных экспедиций, начиная от поисков Земли Санникова бароном Толлем, и заканчивая триумфом первооткрывателя Бориса Вилькицкого. Император не только благословлял экспедиции, но и отдавал распоряжения о финансировании арктических походов. Не следует забывать, что при самой активной поддержке монарха были построены ледокол «Ермак» и экспедиционные суда ледокольного типа «Таймыр» и «Вайгач».

Так случилось в истории России, что с середины 80-х годов прошлого столетия начали формироваться новые «политические соображения», которые

привели к сносу ряда памятников, целой серии переименований городов, улиц и других топонимов. Изменилось в последние годы и отношение народа к Николаю II и его семье. В 2000 году все они были канонизированы Русской Православной Церковью и почитаются ею как «Святые Царственные страстотерпцы», а в октябре 2008 года Президиум Верховного суда РФ постановил признать их «...необоснованно репрессированными и реабилитировать».

Изменилось отношение и к первооткрывателям. В частности, в 1996 году в рамках празднования 300-летия Российского флота прах первооткрывателя Земли Императора Николая II Б. А. Вилькицкого был перевезен в Санкт-Петербург и захоронен на Смоленском кладбище рядом с могилами отца и брата.

К сожалению, и сегодня нельзя не видеть явно не только географический парадокс: архипелаг Земля Франца-Иосифа существует на карте и поныне, входя в состав Архангельской области, а ведь Франц-Иосиф был главой государства, воевавшего с Россией в Первую мировую войну. Имя же российского государя по известным нам причинам стерто!

Уважаемый Дмитрий Викторович! Мы обращаемся к Вам и ко всем депутатам Красноярского края с просьбой – поддержите обращение инициативной группы, помогите восстановить историческую справедливость: вернуть первоначальные названия архипелагу Северная Земля – Земля Императора Николая II, а острову Малый Таймыр – остров Цесаревича Алексея!

Все мы - граждане своей страны и нам безразлично, как называют нас и как называют наш дом и наши земли. Возвращение первоначальных топонимов в честь знаковых фигур российской истории будет однозначно указывать на государственную принадлежность этих земель и содействовать пресечению дискуссий, ставящих под сомнение суверенитет России над ними.


Приложение 1. Справка об общественном объединении

Приложение 2. Справка об открытии Северной земли

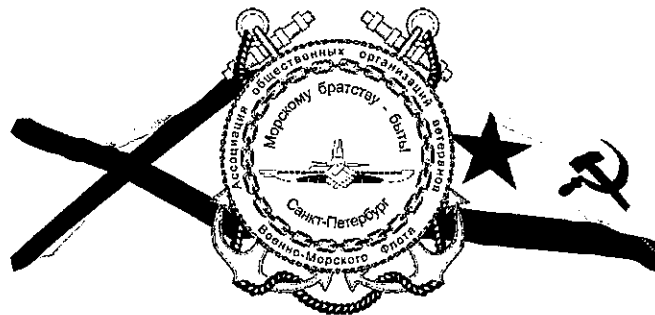
*(С уважением,*

**Президент Ассоциации**

**адмирал**



**Н. М. Максимов**



## Приложение 1

### **Справка об общественном объединении «Ассоциация общественных организаций ветеранов Военно-Морского Флота»**

Ассоциация общественных организаций ветеранов Военно-Морского Флота осуществляет свою деятельность на постсоветском пространстве с ноября 2002 г. Министерством юстиции РФ она зарегистрирована 28 марта 2003 года, регистрационный номер 1037860000023.

Сегодня Ассоциация объединяет 102 общественные организации из 66 регионов России, Белоруссии, Казахстана, Молдавии, Латвии, Эстонии и Украины, которые представляют интересы более 400 тысяч ветеранов ВМФ и военного судостроения, а также членов их семей. Ассоциация имеет свои структурные подразделения на всех флотах Российской Федерации.

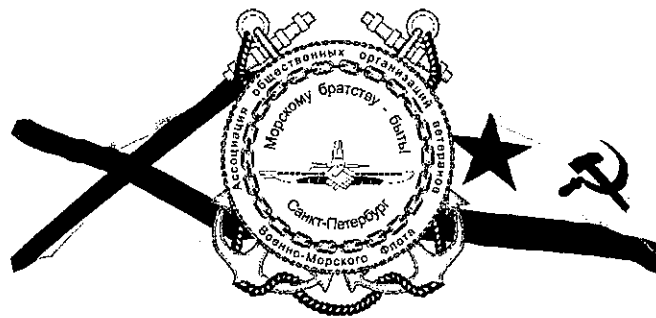
В ее рядах – матросы и старшины, мичманы и офицеры, адмиралы и генералы, ликвидаторы ядерных аварий, участники уникальных походов и боевых служб времен «Холодной войны на море», создатели, строители и испытатели кораблей различных классов, новых видов вооружений, подводники, на счету которых тысячи и тысячи суток проведенных в гидрокосмосе, Герои Советского Союза, Герои Социалистического Труда и Герои России, кавалеры многих орденов Советского Союза и Российской Федерации. В рядах Ассоциации академики, десятки докторов наук и профессоров, сотни кандидатов наук и доцентов, заслуженные деятели науки и техники.

Спектр деятельности Ассоциации охватывает широкий круг задач, главными из которых являются: военно-патриотическое воспитание молодого поколения; сохранение и укрепление морского братства, славных флотских традиций; содействие возрождению и развитию отечественного флота; координация деятельности общественных организаций, входящих в Ассоциацию, по вопросам социальной

защиты и правовой поддержки ветеранов ВМФ и военного судостроения, а также членов их семей и др.

Высшим органом управления Ассоциации является Съезд Ассоциации, собираемый один раз в четыре года. Съезд Ассоциации избирает Президента Ассоциации и Совет Ассоциации, которые в период между съездами обеспечивают выполнение решений съезда, руководят и направляют деятельность Ассоциации.

Сегодня Президентом Ассоциации является адмирал Максимов Николай Михайлович (командующий Северным Флотом 2007–2011 гг.), Совет Ассоциации состоит из избранных на съезде 47 наиболее авторитетных и заслуженных представителей флотской и судостроительной общественности, в т. ч. : командующие (командиры) объединений и соединений флотов, главные конструкторы, директора предприятий и учреждений, руководители крупных профсоюзных объединений и др.



## Приложение 2

### **Справка об открытии Северной Земли**

В начале XX века перед Россией в числе важнейших геополитических задач стояла и задача расширения экспансии в Восточной Азии и на Тихом океане, выхода в этом регионе к незамерзающим морям. Однако по итогам неудачной войны с Японией были коренным образом пересмотрены приоритеты внешней политики в пользу целей на Западе и на Юго-Западе, проведены масштабные реформы внешнеполитических, экономических и военных ведомств.

Экономические интересы на арктическом побережье Северного Ледовитого океана и угроза нового нападения со стороны Японии требовали от Морского Генерального штаба, образованного в апреле 1906 года, новых подходов в организации защиты интересов России с морских направлений. Разрабатывались планы действий флотов на случай возникновения новых вооружённых конфликтов, в том числе, и перегруппировки российских ВМС из Балтийского моря на Дальний Восток. В качестве одного из главных маршрутов для этих целей был определён «Северо-восточный путь», позже получивший наименование Северный морской путь.

Для разведки и освоения нового маршрута в составе Тихоокеанского флота было создано специальное организационное формирование — Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (1910 г.). В её состав вошли два специальных ледокольных судна, спроектированных и построенных (1907–1909 гг.) в Санкт-Петербурге на Невском судостроительном и механическом заводе (ныне «Невский завод»). Суда «Вайгач» и «Таймыр» были построены по заданию правительства и их строительство было санкционировано императором. Они предназначались «...для продолжения работ в Северном Ледовитом океане для открытия морского сибирского пути, весьма важного для стратегических и экономических интересов России».

Известно, что задуманные мероприятия Морского Генерального штаба поддерживали и санкционировали: император Николай II, великие князья Константин Константинович (президент Императорской Санкт-Петербургской академии наук),

Николай Михайлович (председатель Русского географического общества), видный учёный П. П. Семёнов-Тянь-Шанский, морские министры России вице-адмирал С. А. Воеводский и адмирал И. К. Григорович и другие именитые ученые и чиновники.

В 1911–1912 годах экспедиция за два летних похода выполнила обширные гидрографические работы на участке от Берингова пролива до восточных берегов Таймырского полуострова. В каждом походе вслед за гидрографическими ледокольными судами по исследованным маршрутам прошли суда Добровольческого флота: «Колыма» до устья Колымы (1911 г.); «Котик» до устья Лены (1912 г.). Таким образом «...при относительно небольших затратах (150 тыс. руб. в год из средств Морского министерства) была открыта для судоходства часть Северного Морского пути от Берингова пролива до восточного Таймырского полуострова на протяжении 1 600 миль, со входом в устье рек Колымы и Лены... Выяснилось, что плавающие льды не представляют непреодолимого препятствия, а лишь составляют затруднения, устранимые, если суда будут приспособлены к условиям плавания во льдах, в отношении прочности корпуса и силы их машин, а во вторых, если будут использованы законы движения льдов».

В 1912 году по инициативе флотских офицеров Г. Л. Брусилова, Г. Я. Седова и учёного-геолога В. А. Русанова, т. е. почти одновременно, было положено начало экспедиций для исследования западной части Северного Ледовитого океана. Их финансирование осуществлялось не за счёт государства, а на частные пожертвования. Правительство считало своей главной задачей и надеждой — Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана Тихоокеанского флота.

Исследовательский штурм Северо-восточного пути в эти годы осуществлялся с двух сторон света — с востока и с запада. К сожалению, в конечном итоге удачными окажутся только действия «тихоокеанцев»: где-то у западных берегов Таймыра, как выяснится много позже, на пути к Берингову проливу погибла экспедиция В. А. Русанова; на пути к Северному полюсу севернее Земли Франца-Иосифа умер Г. Я. Седов; из экспедиции Г. Л. Брусилова возвратились лишь двое. На печальном исходе этих экспедиций сказалась необычайно сложная ледовая обстановка, которая в 1912-1913 годах, была самой тяжелой за несколько предыдущих десятилетий.

Следующий поход Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, в котором участвовали ледокольные суда «Вайгач», «Таймыр» и судно обеспечения их углём и пресной водой «Аргунь», состоялся в период с 9 июля по 25 ноября 1913 г. Экспедицию возглавил капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий, командир судна "Таймыр".

Поход увенчался «Великим Географическим Открытием», так писали тогда газеты. 3 сентября к северу от мыса Челюскин открыта новая земля. Восточные берега открытой земли в Море Лаптевых экспедиции удалось проследить на протяжении 180 миль.

4 сентября 1913 г. перед фронтом моряков, построенных на берегу и на судах, был зачитан приказ капитана 2-го ранга Б. А. Вилькицкого за №25, в котором говорилось: «При исполнении приказа начальника Главного Гидрографического Управления пройти после работ на запад в поисках Великого Северного Пути из Тихого океана в Атлантический нам удалось достигнуть мест, где ещё не бывал человек, и открыть земли, о которых никто и не думал. Мы установили, что вода на север от мыса Челюскина не широкий океан, как его считали раньше, а узкий пролив. Это открытие само по себе имеет большое научное значение, оно объяснит много в распределении льдов океана и даст новое направление поискам Великого Пути». В строках этого приказа мы видим, как тогда понимали моряки своё открытие и его значение для будущего.

Великий Морской Путь, ныне — Северный морской путь, суда экспедиции пройдут в 1914–1915 гг. после тяжёлой зимовки во льдах к юго-западу от открытой земли, которая к тому времени уже будет называться «Земля Императора Николая II».

Результаты экспедиции 1913 г. оказались самыми яркими за все годы. Кроме открытой новой земли, которую участники экспедиции пока именовали «Тай Вей» (по начальным буквам в названиях судов) были открыты пролив к северу от Таймырского полуострова, три новых острова и неизвестная ранее бухта.

По существовавшим в те времена правилам участники экспедиции не имели права присваивать наименования открытым географическим объектам. Такими правами располагало только Морское министерство (морской министр адмирал И. К. Григорович) и его Главное гидрографическое управление (начальник – генерал-майор корпуса гидрографов М. Е. Жданко). Однако уже в октябре 1913 г., когда экспедиция ещё была на обратном пути во Владивосток, многие газеты по всему миру сенсационно сообщали, что русскими моряками открыт «новый... материк», названный именем русского царя — «Земля Императора Николая II». В действительности же вопрос наименования вновь открытой земли и островов был отложен до возвращения начальника экспедиции в Санкт-Петербург. По прибытию в столицу капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий в своём рапорте на имя М. Е. Жданко действительно просил назвать открытую землю «именем его Императорского Величества». В январе 1914 года вышел приказ морского министра, в котором открытая земля получила официальное наименование – «Земля Императора Николая II».

Название открытой земли было вполне оправданным в силу следующих причин:

– во-первых, и это главное, – оно не давало сомнений в том, что открытая Земля принадлежит России;

– во-вторых, оно было своеобразным «противовесом» соседней земле, носящей имя австро-венгерского монарха Франца-Иосифа, статус которой тогда еще не был определен;

– в-третьих, экспедиция была организована под эгидой государства и санкционирована первыми лицами, в том числе из царской семьи и самим императором;

– в-четвертых, в год открытия Земли Россия отмечала 300-летие царствования династии Романовых и, естественно, как было всегда на Руси, каждое ведомство стремилось достойно встретить торжественную дату.

В сентябре 1916 г. царское правительство обратилось к правительствам «союзных и дружественных держав» с нотой о включении вновь открытых земель во владения России. Пролив, отделяющий Землю Императора Николая II от полуострова Таймыр, и соединяющий Карское море с Морем Лаптевых, позднее назвали проливом Бориса Вилькицкого.

Присвоенные наименования просуществовали до января 1926 г., когда постановлением Президиума ЦИК, явно по политическим соображениям, Земля Императора Николая II была переименована в Северную Землю, а остров Цесаревича Алексея – в остров Малый Таймыр. Остров Генерала Вилькицкого стал именоваться остров Вилькицкого. За островом Старокадомского осталось прежнее название. Теперь группа островов в составе: Северная Земля, Малый Таймыр и остров Старокадомского получила наименование – Таймырский Архипелаг. Однако, по неизвестной причине наименование Таймырский Архипелаг так и не появилось на картах. В нарушение Постановления все три острова стали называть Архипелаг Северная Земля. Последнее наименование, конечно, соответствует положению этой земли в Арктике, но совершенно не указывает на её государственную принадлежность, хотя уже тогда Советский Союз стремился «застолбить» за собой многие арктические территории и акватории. 15 апреля 1926 г. Президиум ЦИК декретом «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» объявил о правах Советского Союза на все известные и ещё не открытые земли и острова, заключённые в секторе Арктики между меридианами, идущими от крайней западной точки северной границы (граница СССР с Финляндией 32°4'35 в. д.) и середины Берингова пролива (168°49'30 з. д.) на востоке до Северного полюса.