



ЖИЛ ПОЛЯРНЫЙ КАПИТАН



Жил полярный капитан

Издательский дом «Сказочная дорога»

2015

УДК 913(268)
ББК 26.89(91)

Жил полярный капитан / Издательский дом «Сказочная дорога»,
2015

ISBN 978-5-4329-0077-7

14 августа 2014 года ушел из жизни капитан дальнего плавания, лауреат Государственной премии СССР, Почетный полярник Герман Дмитриевич Бурков. Вся жизнь этого человека была тесно связана с Арктикой. Он является автором 6 книг и более двух десятков публикаций, посвященных истории освоения Северного морского пути, становления и развития судоходства по этой национальной российской магистрали, современному состоянию арктического региона и путях его развития. В книгу вошли воспоминания о Германе Дмитриевиче Буркове друзей и коллег, людей, близко знавших его в различные периоды жизни. Охватывающие почти семидесятилетний период заметки знакомят читателя со многими знаковыми событиями в жизни страны. В качестве иллюстраций приведены более 100 фотографий.

УДК 913(268)
ББК 26.89(91)

ISBN 978-5-4329-0077-7

, 2015
© Издательский дом «Сказочная
дорога», 2015

Содержание

Герман Дмитриевич Бурков	7
Вместо предисловия	10
Когда уходит друг...	26
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Елена Исааковна Мороз

Жил полярный капитан

© Мороз Е. И., 2015

© Издательский дом «Сказочная дорога», оформление, 2015

* * *



Капитан дальнего плавания, Почетный полярник Герман Дмитриевич Бурков
07.09.1928–14.08.2014

Герман Дмитриевич Бурков

Чилингаров Артур Николаевич,
Герой Советского Союза,
Герой России,
Почетный полярник



Существует добрая традиция: когда уходит из жизни достойный человек, собираются друзья, поминают его и делятся своими воспоминаниями. Иногда эти воспоминания оформляются в виде книги. В среде полярников эта традиция берет начало, наверное, с 1975 года, когда вышла книга «Наш Кренкель». Затем такой же чести были удостоены М. М. Сомов, А. Ф. Трёшников.

14 августа 2014 года скончался Герман Дмитриевич Бурков – мой старинный знакомый, коллега и друг. Он относился к той несколько таинственной и окутанной романтикой категории людей, которые называют себя «поморами».

Конечно, это не особая национальность, это типичные русские люди, но имеющие особенности, овеванные веками традиции, психологию, образ жизни. К сожалению, численность их постепенно сокращается, а традиции утрачиваются. По данным последней переписи слово «помор» указали в своих анкетах около 2 тысяч человек, а в начале XX века их было около 100 тысяч.

Поморы издавна жили морем. Они с детства были приучены ходить по Белому морю. И не просто ходить, а промыслять рыбу, бить зверя – кормить семью. Море было их стихией, без моря они себя не мыслили. И Герман с детства был уверен, что станет моряком.

Так и покати́лась бы его жизнь по проторенной дороге, если бы не крутые виражи событий, выпавшие на долю россиян в XX веке. Уже в 14-летнем возрасте ему пришлось освоить токарный станок на моторостроительном заводе в Архангельске – шла Великая Отечественная война, надо было заменить ушедших на фронт мужчин. По окончании семилетки он продолжил трудовую деятельность матросом на грузовом судне, потом поступил в Архангельскую мореходку, получил диплом штурмана, с годами стал авторитетным и заслуженным полярным капитаном.

Мы познакомились с Германом Дмитриевичем в середине 70-х годов прошлого века, когда судьба забросила меня в далекий северный поселок Амдерма. Он в то время работал в Администрации Северного морского пути при Министерстве морского флота СССР и часто бывал в Штабе морских операций западного сектора Арктики на Диксоне. Мне по долгу службы приходилось ежедневно подписывать сводку метеоданных к прогнозу погоды по западному сектору Арктики, а уже через полчаса эти сводки скрупулезно изучались в Штабе морских операций. Так что виртуальная связь у нас была постоянной.

Более тесно нам удалось поработать в ходе освоения методики зимне-весенней доставки грузов на полуостров Ямал с выгрузкой на ледовый припай. В январе 1976 года группа работников Амдерминского управления гидрометслужбы была направлена в поселок газовиков Харасавэй для прокладки ледовой припайной трассы от места стоянки судов до побережья. В самом управлении постоянно анализировалась обширная информация, поступающая со всех полярных станций в акватории Баренцева и Карского морей, вырабатывались рекомендации для капитанов ледоколов и транспортных судов. Первый экспериментальный рейс к Ямалу был выполнен в апреле того же года дизель-электроходом «Павел Пономарёв» (капитан В. В. Михайличенко) под проводкой атомного ледокола «Ленин» (капитан Б. М. Соколов). Командовал всем этим «народом» Г. Д. Бурков. Через год уже три транспортных судна и два ледокола доставили в марте – апреле на Харасавэй свыше 36 тысяч тонн строительных материалов и генеральных грузов. Героические усилия моряков, летчиков ледовой разведки, метеорологов были по достоинству оценены правительством.

Через год, летом 1977, был воплощен в жизнь еще один смелый проект: впервые в мире надводное судно – атомный ледокол «Арктика» – в свободном плавании достигло точки географического Северного полюса. Одним из зачинателей и идеологов этого проекта был Герман Дмитриевич. В период выполнения рейса он возглавлял оперативный штаб на острове Среднем.

А через 10 лет он одним из первых поздравил меня с успешным достижением Северного полюса атомоходом «Сибирь», выполнявшим рейс по открытию новой дрейфующей станции «СП-30».

Так и шли мы с ним по жизни бок о бок.

В 1990 году Герман Дмитриевич стал одним из инициаторов создания Московской региональной ассоциации полярников, учредительный съезд которой прошел 20 апреля (с 1998 г. – Московская благотворительная общественная ассоциация полярников). Он был первым и бессменным президентом этой организации, немало сделал для улучшения социального положения ветеранов полярных исследований. Многие добрые и общественно важные дела были задуманы и осуществлены под его руководством.



Арктика и арктическое судоходство всегда оставались для него основным предметом размышлений. Он выдвигал новые идеи по совершенствованию мореплавания по Северному морскому пути, улучшению природопользования в Арктике. Немало копий сломали мы с ним, обсуждая эти проблемы как вдвоем, так и в ходе различных форумов, заседаний. Он умел доброжелательно и понятно доказать неправоту своего оппонента, и всегда предлагал варианты позитивных решений в возникающих спорных ситуациях.

До последних дней своей жизни Г. Д. Бурков оставался полярным капитаном, был предан родному для него Северу, любимым им полярникам. Он всегда гордо носил знак «Почетному полярнику» и говорил, что это для него одна из самых высоких наград после Государственной премии СССР. Не берусь судить о звании «Герой России», не в моей это компетенции, но вот звание «Герой Арктики» он заслужил всей своей жизнью.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Г. Д. Бурков'.

Вместо предисловия

Мороз Елена Исааковна



Жил полярный капитан...

Эта фраза не случайно стала названием книги.

Герман Дмитриевич всегда утверждал: *капитан не может быть бывшим*. Он не был фанатом поэзии, однако на его письменном столе лежали стихи Григория Поженяна:

Ревут, ошалев, океаны,

*Приказ отстояться не дан,
Не правы всегда капитаны,
Во всем виноват капитан...
Зарок от разлуки кандалной,
За век, что в морях коротал,
Голову с плеч капитану.
Да здравствует капитан!*

И это «не правы всегда капитаны, ... да здравствует капитан!» было основой жизненной философии Германа, основой построения отношений с окружающими. Отсюда его требовательность – как к себе, так и к другим, доброе отношение к людям, удивительная коммуникабельность и умение понимать собеседника, интерес к жизни во всех ее проявлениях.

Мне представляется, что выбор им профессии, его «капитанство» берут начало в уважении к делам и мастерству многих поколений Бурковых – поморов, «мореходов Зимнего берега». Вспоминая его рассказы о детстве и юности, совместную работу над книгами, наши неоднократные поездки в Патракеевку, где более пяти столетий назад обосновались его предки, я пришла к выводу, что рассказ о «корнях» Германа, об истоках и становлении его характера обязательно должен найти свое место в этой книге.



Сохранилось несколько фотографий начала прошлого века. Вот предки по отцовской линии – Афанасий Калинович и Мария Николаевна Бурковы. По воспоминаниям современ-

ников, в конце XIX – начале XX века Афанасий Калинович считался одним из лучших мастеров-корабелов в Патракеевке. Он спроектировал и построил не один десяток шхун и других парусных судов, причем материал выбирал и доставлял из леса сам. До сих пор сохранились серебряные рюмки, полученные им от заказчиков за хорошо сработанные суда. Умер Афанасий Калинович в 1926 у себя на родине.



Дед по материнской линии Николай Павлович Железников работал на судах матросом и капитаном, ходил на Грумант и в Норвегию, летом рыбачил на Сухом море. В 1913 году Николай Павлович построил в Патракеевке новый дом, перешедший впоследствии к его дочери – Анисье Николаевне, матери Германа Дмитриевича. В этом доме жили в первые годы после свадьбы родители Германа – Анисья Николаевна и Дмитрий Афанасьевич, здесь же 7 сентября 1928 года родился Герман.



Сюда его с братьями ежегодно привозили на каникулы, а он, уже будучи взрослым, привозил в этот дом свою семью.

Дом стоит до сих пор, правда, в конце прошлого века, после переезда Анисьи Николаевны в Москву, он сменил хозяев – был продан.

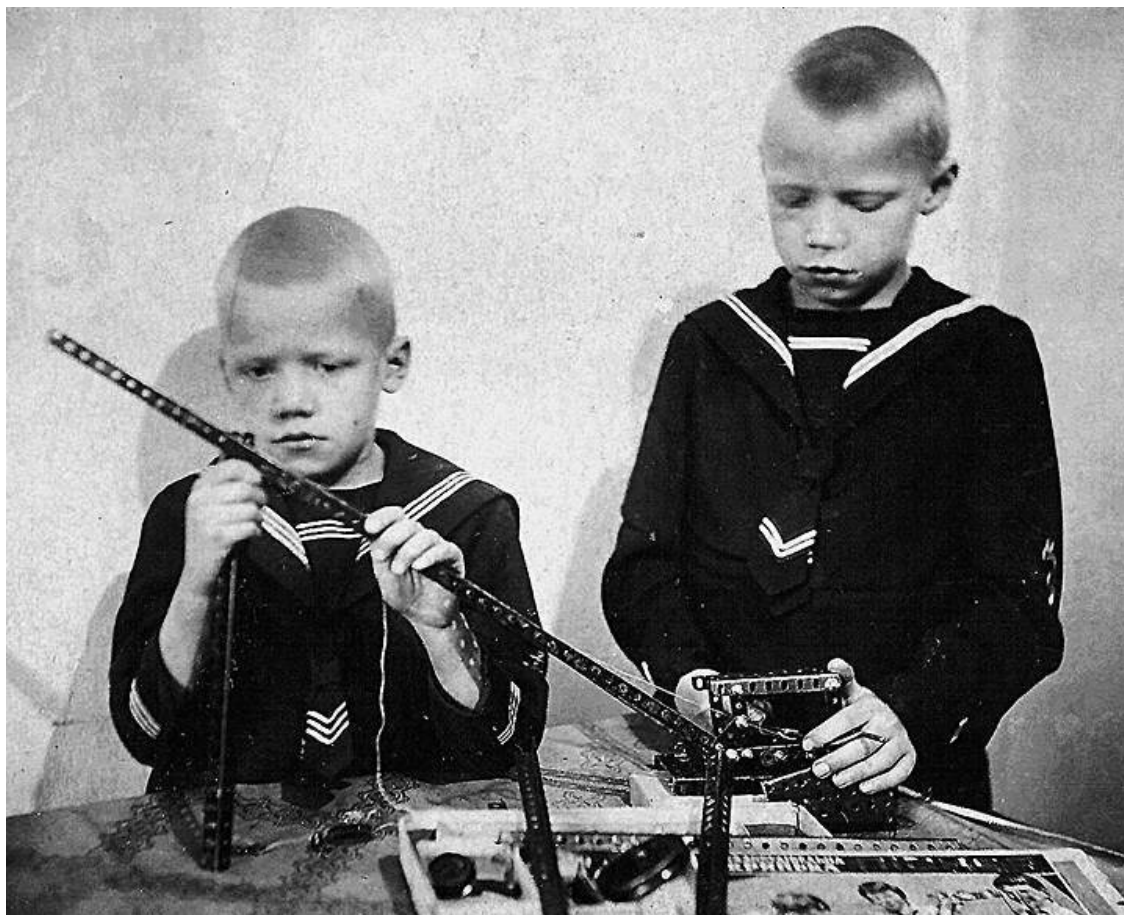


Я сфотографировала его в 2004 году.

Следующая серия фотографий – мурманский период. Отец редко бывал дома, и воспитанием троих сыновей занималась Ани́сья Николаевна. На фото 1932 года запечатлена вся семья – старший брат, Дмитрий, стоит рядом с отцом, слева от него четырехлетний Герман, рядом с матерью двухлетний Олег. Герман вспоминал, что со старшим братом его, несмотря на почти семилетнюю разницу в возрасте, связывала крепкая дружба.







Вот еще фото довоенного периода, выполненные в 1937–1940 гг.



И последняя фотография Дмитрия, призванного в Красную Армию в конце 1940 года, за несколько месяцев до начала войны.

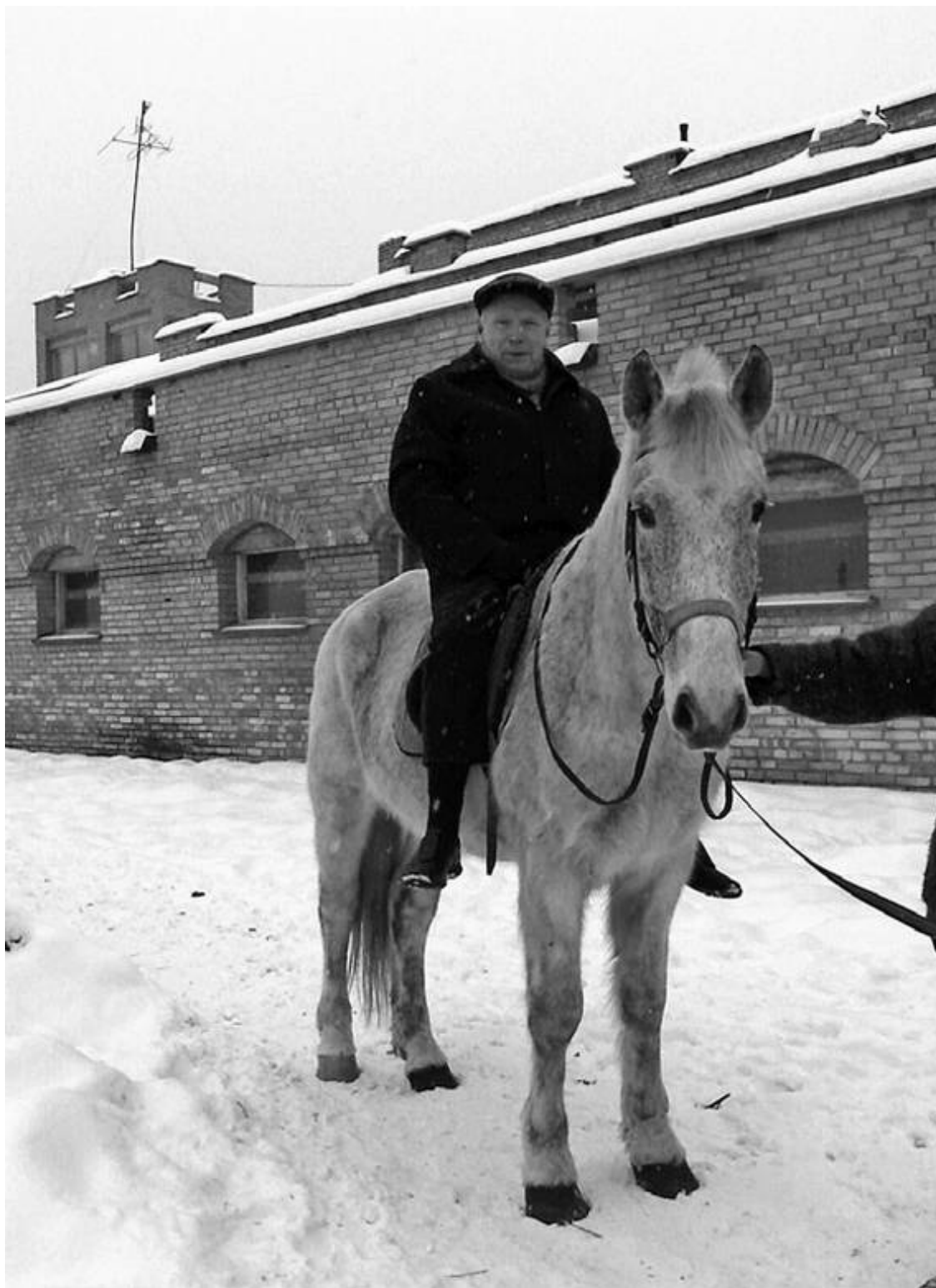
Герман очень переживал гибель брата, павшего смертью храбрых на подступах к Ленинграду – в районе Лигово. В течение многих лет родители, а после их кончины Герман и Олег, писали многочисленные запросы в военкоматы, надеясь узнать место захоронения Дмитрия. И лишь в декабре 2005 года Герман получил внятный ответ, сообщавший: «На основании справки Центрального военно-морского архива от 20.10.2005 года рядовой БУРКОВ ДМИТРИЙ ДМИТРИЕВИЧ, 1922 года рождения, погибший в бою 16 октября 1941 года, занесен в список воинов «Книги памяти», захороненных в братской могиле пос. Лигово (б. Старо-Паново)». Каждый раз, бывая в Санкт-Петербурге, Герман посещал Лигово. Последний раз мы с ним были там в августе 2013 года. Планировали съездить туда и в 2014 году... Не случилось.

Фотографий военных лет по естественным причинам нет – не до того было в те суровые годы. А через несколько месяцев после Победы Герман поступил в Архангельское мореходное училище.



Дальнейший путь Германа Дмитриевича Буркова прекрасно описан в приводимых ниже заметках его друзей и коллег. Хочу рассказать лишь о некоторых сторонах его жизни, ускользнувших от их внимания.

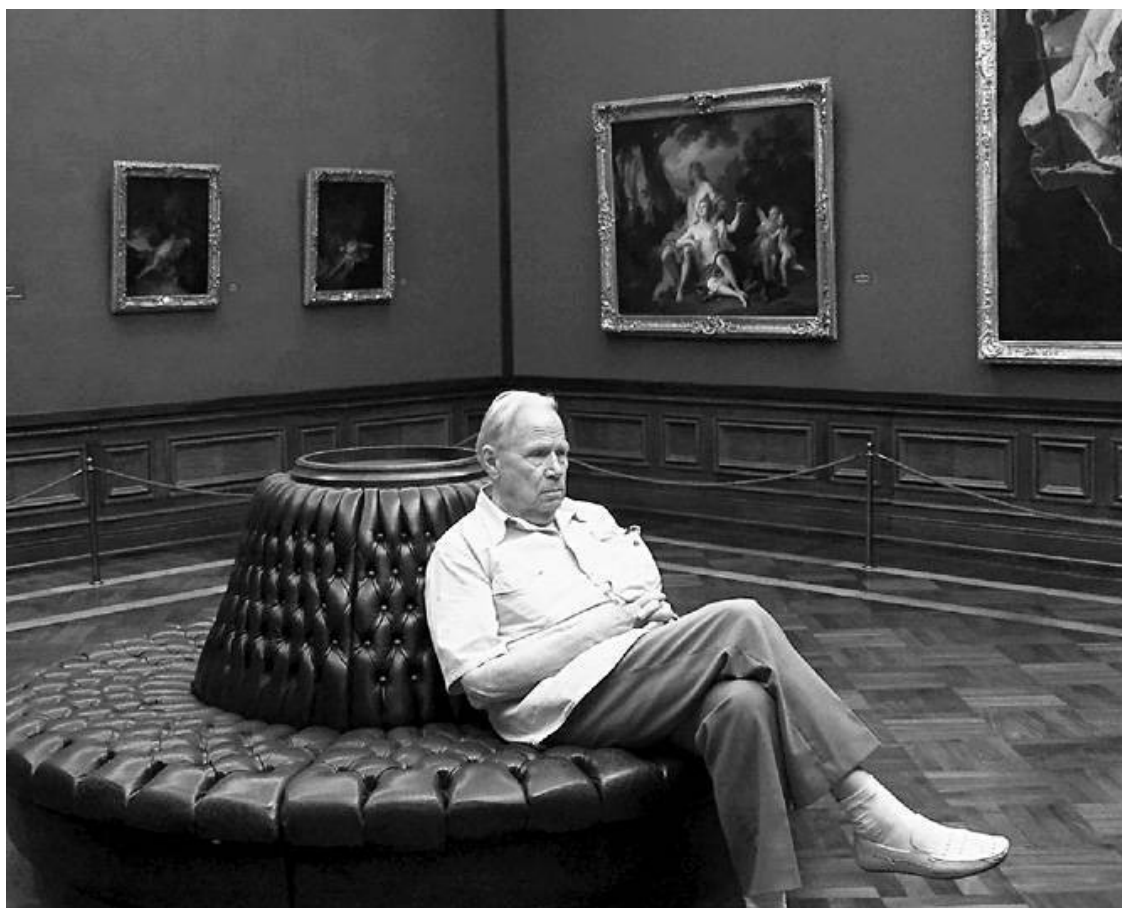




Как я упоминала, круг интересов Германа Дмитриевича был весьма широк. Мы посещали выставки и концерты, ежегодно совершали небольшие путешествия в города, где не бывали доселе, как в России, так и за рубежом. И везде он старался увидеть и узнать как можно больше, почувствовать своеобразие нового места. Вот некоторые моменты: отдыхая в 2008 году в подмосковном санатории, мы узнали, что есть возможность попробовать себя в верховой езде. Герман, естественно, был впереди; хорошо, что конь был не слишком лихой...

Он не любил работать на компьютере, но иногда, под настроение, сосредоточенно боролся с этим «чудом техники», и не без успеха...







В любом путешествии Герман старался увидеть как можно больше. А устав, находил возможность отдохнуть. Так было в Дрезденской галерее, во время наших долгих пеших прогулок по Будапешту, Парижу, Барселоне, Праге, городкам и замкам западной Чехии, по Угличу и Ярославлю, городам Золотого кольца.

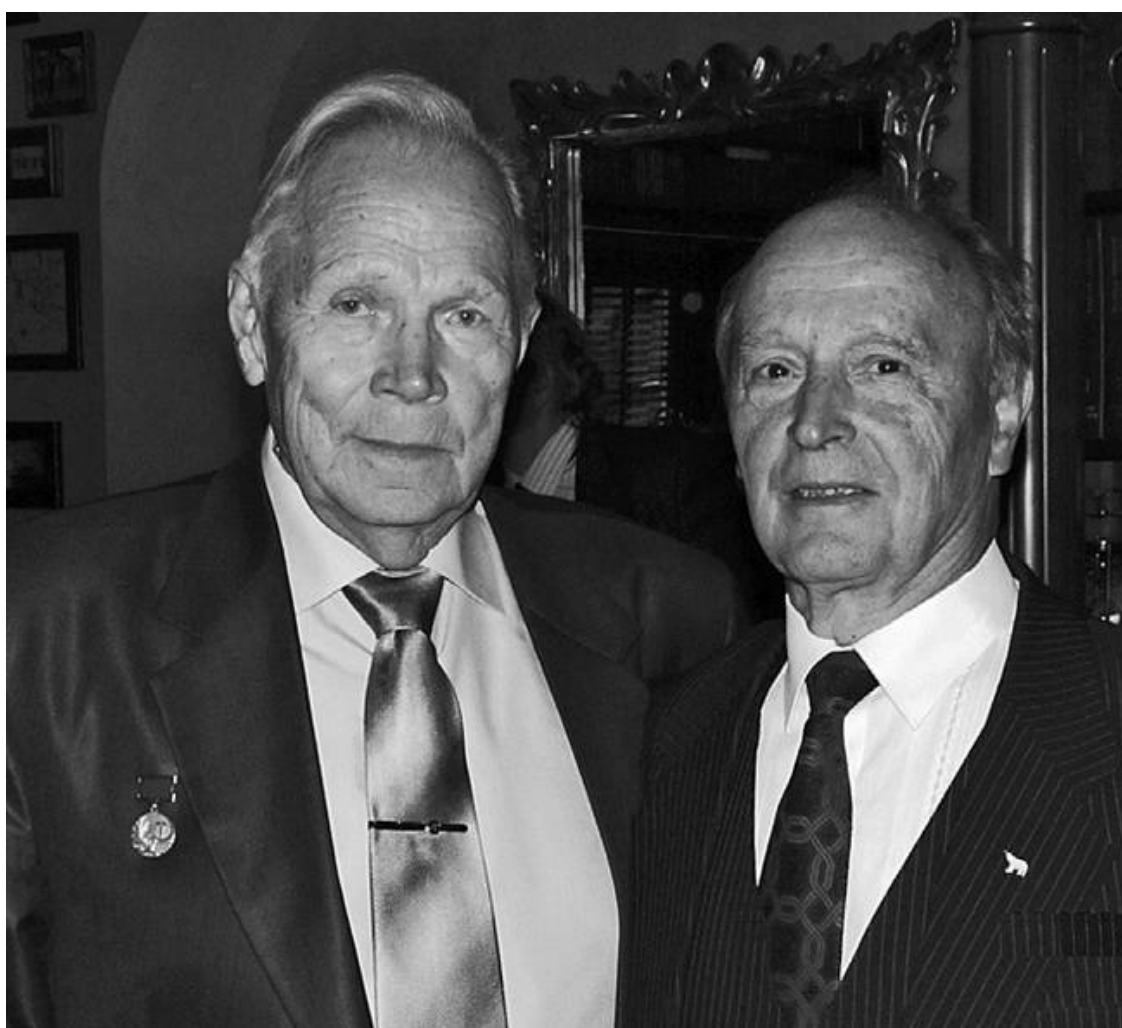
Ну, а теперь слово друзьям...

Спасибо вам за то, что вы смогли вспомнить и написать.

Когда уходит друг...

Вересоцкий Эдуард Сергеевич,
капитан дальнего плавания,
Почетный работник морского флота,
Заслуженный работник транспорта РФ,
Почетный полярник

«Подвижник – Человек, героически принявший на себя тяжёлый труд или лишения ради достижения высокой цели». С. И. Ожегов «Словарь русского языка».



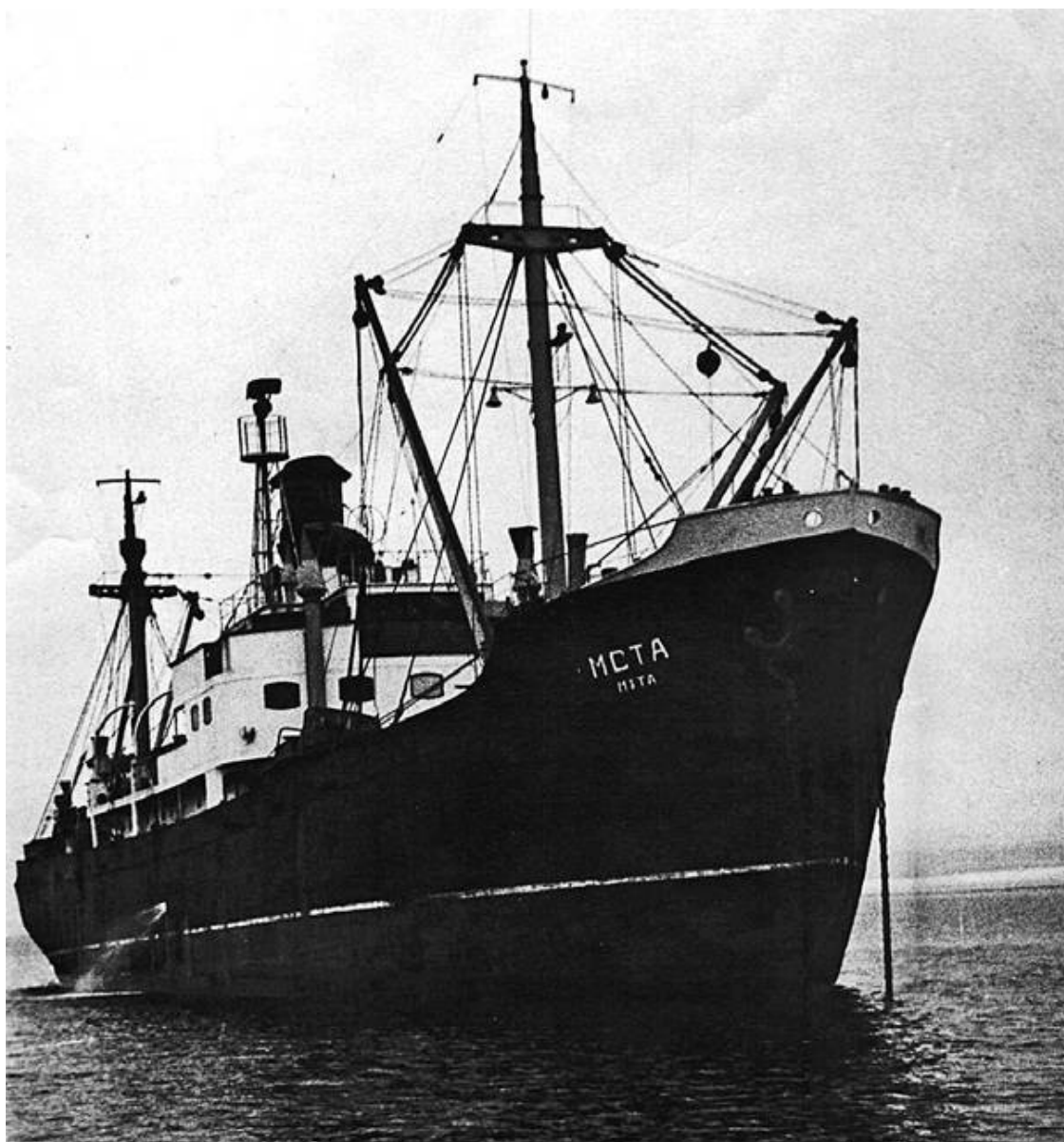
14 августа 2014 года не стало Германа Дмитриевича Буркова.

Когда уходит навсегда товарищ, друг и соратник по общему делу, с ним обязательно уходит часть нашей жизни. Остаётся боль душевная по утрате невозвратной. Приходят и теснятся бесконечные воспоминания...

* * *

Символично, что первая встреча с Германом у меня произошла в Арктике.

В 1958 году пароход «Сухуми», на котором я работал вторым помощником капитана, в конце навигации, после выгрузки на нескольких полярных станциях, прибыл на Диксон для бункеровки и получения продуктов. В это время пароход «Мста» принимал груз и готовился к буксировке в Мурманск портового буксира «Север». Обычное дело – когда встречаются суда, обязательно встречаются капитаны. На моей вахте по трапу поднимается высокий, стройный, светловолосый и улыбочивый молодой человек, судя по нашивкам – капитан.



– Мастер на судне? Доложите, что прибыл капитан парохода «Мста» Бурков.

Мурманское пароходство небольшое, и нам известно было, что на «Мсте» самый молодой капитан. У нас на «Сухуми» тоже был один из молодых капитанов – Владимир Борисович Богородский. Нужно сказать, что это было интересное время. Начальник пароходства Иван Дмитриевич Данилкин и его заместитель по кадрам Владимир Иванович Тихонов смело выдвигали

молодых штурманов в капитаны: Герман Дмитриевич Бурков, Аркадий Николаевич Погодин, Владимир Борисович Богородский, Вадим Петрович Шувалов, Михаил Иванович Близначев, Валентин Романович Николаев, Генрих Александрович Бразгин ...

После встречи в каюте капитаны на палубе осмотрели технику для арктических операций – катер, понтон, кунгас. Здесь я впервые услышал интересные, оригинальные рассуждения Германа Дмитриевича о работе моряков судов-снабженцев. Он остановился возле кунгаса.

– Да, живы ещё древние кунгасы. Эти деревянные судёнышки, имеющие тысячелетнюю историю, прочные и устойчивые на волне, отлично послужили моим предкам – поморам. Однако они тяжелы и неповоротливы при доставке грузов от борта судна к необорудованному берегу. Когда приходится выкатывать из глубокого кунгаса по его крутому борту бочки с горючим или поднимать тяжелые ящики с оборудованием, то действительно, как говорят моряки, – пуп развяжется. А чиновники, которые не имеют представления об этой работе, установили мизерные расценки за выгрузку. Диву даёшься выдержке, дисциплине и самоотверженности наших моряков.



Уже много лет спустя, в своей книге «Патракеевка – село поморское, родина капитанов» Герман писал: *«Необходимо было не только доставить до берега тысячи тонн разнообразных грузов – от угля до тяжеловесов (генераторов, станков и т. п.), но перетащить его за линию прибоа, почти до домиков полярной станции. И всё это на своих плечах, поскольку никакой техники на берегу нет. Ветер, снегопад, накат, мелководье, плавающий лёд – ничто не могло прервать грузовые операции... Работа адская, зачастую в ледяной воде при отрицательных температурах, тысячи тонн на своём горбу...».*

Как участник многих арктических грузовых операций, могу сказать, что лишения, которые мы переживали на обледенелых берегах Арктики при выгрузке на необорудованные берега – это был настоящий каторжный труд.

И не был бы Бурков истинным помором, если бы не сделал следующее заключение: *«А с другой стороны, это испытание духа, физических возможностей человека, посягнувшего на Арктику, – это настоящая мужская работа!»*

В связи с этим хочу привести строки из стихотворения поэта Виктора Урина, который принял участие в одном из арктических рейсов на пароходе «Мста».

В штормовую погоду «На камни налетел кунгас» и «Наш ворчливый работяга, наш катер выбился из сил»...

Тогда, расставшись с папиросой,
Костистый, ладный, молодой
Встаёт помор желтоволосый
Над ледовитою водой.

Не веря в бога или в черта,
Он крикнул: «Свадьбе не бывать!»
И в злую воду прямо с борта:
«А ну, попробуем опять...».

И там, где не помогут брёвна,
И там, где не сумел мотор,
С кунгасом сладил любовно
Наш удивительный помор.

* * *

Как у всех действующих моряков, наши встречи с Германом были не часты, но искренни и взаимно уважительны. Самые незабываемые – в Мурманске.

В пароходстве существовала прекрасная традиция торжественно встречать суда, пришедшие из Арктики и Антарктики, из длительных рейсов на линии Средиземное море – Канада. В клубе моряков устраивали семейные вечера с художественной самодеятельностью, выступлениями артистов и, конечно, с обязательным чаепитием. Встречи организовывали и по праздничным дням. На одном из таких семейных вечеров Герман познакомил меня со своей супругой – симпатичной, изящной и доброжелательной Дианой.

Большинство моряков пароходства считало город Мурманск родным и домашним. У меня, например, все трое детей родились в этом заполярном городе. А для Германа город был тем более родным. Его отец, Дмитрий Афанасьевич, с 1922 работал штурманом, капитаном на судах Мурманского тралового флота. Он – один из первых организаторов тралового флота в Заполярье, инициатор внедрения передовых методов лова рыбы.



Во время Великой Отечественной войны рефрижераторная база «Комсомолец Арктики», капитаном которой он был, использовалось для перевозки военнослужащих и военной техники. За выдающиеся заслуги в труде и в период войны Д. А. Бурков награждён двумя орденами Ленина, орденом Отечественной войны, многими медалями, в том числе, «За доблестный труд в ВОВ», «За оборону Советского Заполярья» и др. В Мурманском областном краеведческом музее имеется постоянная экспозиция, посвящённая заслуженному капитану Дмитрию Афанасьевичу Буркову.

Герман, рождённый в 1928 году в деревне Верховье Приморского района, Архангельской области, в Мурманск приехал с родителями в раннем детстве. После окончания Архангельского морского училища в 1950 году начал работать штурманом в Мурманском морском пароходстве. В Мурманске выросли его дети – дочь Лариса и сын Сергей. Так что с этим городом Герман был тесно связан и всегда считал его родным.

С 1961 по 1963 годы мы имели возможность чаще встречаться на различных мероприятиях пароходства и порта. Дело в том, что с апреля 1961 года я был назначен заместителем начальника пароходства по кадрам, а Герман целый год работал капитаном порта Мурманск, продолжая заочно учиться в Ленинградском высшем инженерном морском училище.

В 1963 году, после получения диплома инженера-судоводителя, Герман Дмитриевич был назначен на должность капитана-наставника.

Встречаюсь с Германом в управлении пароходства и вручаю ему приказ начальника пароходства. Потом традиционный прощальный «мальчишник» с участием сотрудников службы безопасности мореплавания. Через несколько дней он вылетает на остров Диксон в Штаб морских операций западного района Арктики. Началась напряжённая, изнурительная работа капи-

тана ледовой проводки с ежедневными полётами по 10–12 часов. На его попечении трасса Северного морского пути западнее Диксона, Северная Земля и Земля Франца Иосифа.

Герман вспоминал: *«Конец навигации. Морозы схватывают разрушенные льдины, срываются метели, сумерки ложатся на просторы Арктики. Самолёт ледовой разведки ИЛ-14 летит на высоте 20–30 метров с включенными посадочными фарами, нарушая все правила и инструкции.*

Но промедление с выводом судов из ледового плена грозит тяжёлыми последствиями. Ещё день-два и Арктика до следующего лета не выпустит из своих объятий не только транспортные суда, но и ледоколы, а некоторые могут там остаться навсегда... За короткое арктическое лето налёт составлял более 600 часов. У капитанов ледовой проводки на этот счёт никакой санитарной нормы не существовало».



Работа в составе Штаба морских операций, начальником которого был известный полярный капитан Бронислав Семёнович Майнагашев, с выдающимися асами ледовой проводки Леоном Константиновичем Шарбароновым, Германом Васильевичем Драницыным, Борисом Константиновичем Хлебниковым, Георгием Осиповичем Кононовичем была для Германа Дмитриевича Буркова высшей школой арктического мореплавания.

* * *

К сожалению, обстоятельства нас надолго разлучили. В 1967 году я получил назначение на должность заместителя начальника Грузинского морского пароходства, которым руководил А. А. Качарава, и уехал в Батуми, а Германа в 1968 году назначили первым представителем Мурманского пароходства в Канаде в компании Arctic Line.

Наверное, каждый из нас во время разлуки с человеком, к которому имеется симпатия, доверие и потребность в общении, особенно если эти чувства взаимны, постоянно с удовлетворением ощущает, что он у нас есть, и ждёт встречи.

И, наконец, счастливое совпадение: в 1972 году мы встретились в Москве, где Бурков начал работать в Администрации Северного морского пути при ММФ, а я – в Управлении кадров ММФ. *«Вряд ли я поменял бы пароходство на Москву, – говорил Герман, – но жене после перенесённой операции на сердце было категорически противопоказано жить на севере».* Его утешал тот факт, что новая работа была постоянно связана с его родным Заполярьем.

Это было удивительное время. Грандиозная программа Советского государства по освоению Арктики и богатств Сибири, по продлению арктической навигации обеспечивалась самым мощным в мире атомным и дизельным ледокольным флотом и транспортными судами ледового класса.

Сотрудники вновь воссозданной Администрации Северного морского пути в период арктической навигации работали в основном в Арктике. Герман, Главный государственный инспектор АСМП, снова с головой окунулся в родную стихию. Те же бесконечные полёты на самолётах полярной авиации, морские операции теперь уже на всей трассе Северного морского пути. Продолжалась титаническая работа по продлению арктической навигации. Исторические рейсы в Дудинку дизельэлектроходов «Гижига», «Наварин», «Павел Пономарёв» под проводкой атомоходов и дизель-электрических ледоколов обеспечили с 1978 года круглогодичную навигацию в западном районе Арктики.

Особо напряженным этапом была подготовка к достижению Северного полюса надводным судном, по поводу которой мы неоднократно собирались у руководства министерства.

Программа похода атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс создана и выстрадана Германом Дмитриевичем Бурковым совместно с его товарищами по цеху, где были сосредоточены самые опытные полярники. Помню, как он преобразился и прямо светился, охваченный этой идеей, этой исторической целью. Он писал: *«Для всех работников Администрации Северного морского пути подготовка высокоширотного рейса атомного ледокола «Арктика» стала не плановой работой, а внутренней потребностью. Тем более, что в это время сотрудниками АСМП были люди, влюблённые в Арктику, проработавшие там не по одному десятку лет и обладающие огромными знаниями об особенностях этого региона. Все работали в едином ритме».*



26 августа 1976 года в Ленинграде на совещании в здании Гидрографического предприятия собрались представители АСМП, ААНИИ, ЦНИИМФ, ММП. На повестке дня стоял вопрос о возможности похода атомохода в район Северного полюса. Руководил совещанием Г. Д. Бурков. Разработанный на этом совещании трёхстраничный документ определил основные проблемы предстоящего рейса: цель, район плавания, время плавания, продолжительность рейса, навигационно-гидрографическое, научно-оперативное и авиационное обеспечение, число ледоколов, научные наблюдения. Следует сказать, что все последующие документы, вплоть до записки министра в Политбюро, включали основные положения этого первоначального документа.

17 августа 1977 года надводная экспедиция под руководством Министра Морского флота СССР Т. Б. Гуженко на атомном ледоколе «Арктика» (капитан Ю. С. Кучиев) впервые в мире достигла Северного полюса.



За подготовку и осуществление этого похода Герман Дмитриевич Бурков был награждён Орденом Трудового Красного Знамени.

* * *

Кроме постоянных рабочих и товарищеских встреч, мы с Германом принимали участие в больших мероприятиях в Москве, Петербурге, Мурманске, Архангельске, в поездках на речных судах.

Вспоминаю незабываемые поездки на юбилеи Мурманского пароходства.

Замечательной многолетней традицией руководства и Совета ветеранов Мурманского морского пароходства является бережное и благодарное отношение к ветеранам. А так как мы – «мурманские москвичи» Г. Д. Бурков, В. В. Белецкий, Б. С. Майнагашев. Э. С. Вересоцкий, Ф. В. Королёв – давно уже были зачислены в разряд ветеранов, то с радостью приняли в 2004 году приглашение принять участие в праздновании 65-й годовщины образования Мурманского пароходства. Это приглашение всколыхнуло нашу память о первых рейсах в Арктику более 50 лет тому назад на старых пароходах, о молодости в заполярном городе, где родились и выросли наши дети. Конечно, самыми волнующими были встречи с друзьями нашей молодости, с которыми многие годы назад мы прибыли в арктическое пароходство и ушли на своих первых судах на большую дорогу жизни...

Время неумолимо, и юноши, с которыми мы начинали работу в Заполярье, превратились в когорту ветеранов Арктики, а некоторые – в её легенду. На торжества прибыл Юрий Сергеевич Кучиев, навсегда вошедший в историю отечественного и мирового мореплавания как капитан первого надводного корабля, покорившего Северный полюс, Иван Павлович Лопатин – один из первых ветеранов Мурманского пароходства, бывший многие годы капитаном арктического флота и ставший рекордсменом по продолжительности работы в должности заместителя начальника пароходства по безопасности мореплавания, Бронислав Семёнович Майнагашев – один из лучших капитанов морского флота, ставший со временем председателем Всесоюзного объединения мореплавания и аварийно-спасательных работ, а в то время – сотрудник Федерального собрания России, Всеволод Владимирович Белецкий – заместитель Министра Мор-

ского флота и начальник Мурманского пароходства в период его расцвета накануне распада страны.

Герман Дмитриевич Бурков – капитан и руководитель арктических операций, заместитель начальника Администрации Северного морского пути, в то время Президент Московской благотворительной общественной организации полярников, капитан Руслан Борисович Игрицкий, которого с полным основанием можно заносить в книгу Гиннеса по продолжительности работы в этой должности. На юбилей прибыли также известные и заслуженные полярные капитаны – Борис Константинович Хлебников, Анатолий Алексеевич Черепанов, Анатолий Алексеевич Ламехов, Руслан Иванович Егоров, Виктор Александрович Маженин, Семён Лазаревич Либеров, Юрий Павлович Лукин, Игорь Константинович Мацигановский, Павел Петрович Вдовин, Владимир Николаевич Красовский, Леонид Степанович Селивёрстов, Юрий Дмитриевич Утусиков и многие др.

Нужно было видеть, как искренне и дружелюбно эти поблёкшие сединами мореплаватели обнимались, целовались и радовались встрече. Не выпускали без конца из объятий и Германа Буркова.

Сама заполярная природа, казалось, благоволила и мурманчанам, и гостям. Стояла ясная, тихая погода. Весь город вспыхнул золотыми листьями и красными гроздьями рябины.

На улицах висели лозунги с приветствиями пароходству. Газеты, радио и телевидение в эти дни посвящали многие материалы морякам. Это был праздник всего города, всего Заполярья.

Официальные приветствия и праздничный концерт состоялись в областной филармонии. Генеральный директор пароходства А. М. Медведев по-военному коротко доложил о достижениях последних лет и сердечно поздравил ветеранов и всех присутствующих с юбилеем пароходства...

На следующий день идём с Германом по проспекту Ленина к дому, где он жил с 1936 года. Мне тоже приятно пройти не спеша по городу, где родились все мои трое детей. Герман вспоминал:

«В 1929 году вся семья (отец, мать со мной и старшим братом Митей, мать отца Мария Николаевна) переехали в Мурманск. Вскоре родился младший братишка Олег. Мурманск в те годы только начинал строиться. Главной улицей, на которой проходили все основные события в жизни города – демонстрации, митинги, встречи, – была Ленинградская...

На этой улице мы и стали жить вшестером на втором этаже двухэтажного деревянного дома, в квартире с печным отоплением, состоящей из двух комнат и кухни. Не было ни ванной, ни других удобств... Летом нас увозили в Патракеевку, к родителям матери. Там в хорошую погоду мы большую часть времени проводили на реке. Иногда дед брал меня «трясти рюши» – на рыбалку в Сухое море, иногда – на сенокос. Все эти выезды оставляли неизгладимое впечатление. В 1936 году отец получил новую квартиру в одном из первых построенных в Мурманске каменных домов на проспекте Сталина (сейчас проспект Ленина)».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.