



# ЖИЛ ПОЛЯРНЫЙ КАПИТАН



# Елена Исааковна Мороз

## Жил полярный капитан

*Издательский текст*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=24052064](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=24052064)*

*Жил полярный капитан: Издательский дом «Сказочная дорога»; М.,  
2015*

*ISBN 978-5-4329-0077-7*

### **Аннотация**

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.

# Содержание

Герман Дмитриевич Бурков	7
Вместо предисловия	13
Когда уходит друг...	38
Конец ознакомительного фрагмента.	58

# **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 де-

лятся 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 особые, 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 покатила 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 бы-

ло 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 транспорт-

ных 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 ас-

социация 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 Северно-

му 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, consisting of a stylized initial 'ГД' followed by a long, horizontal, slightly wavy line.

# **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 здоровствует капитан!*

И это «*не правы всегда капитаны, ... да здоровствует 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» Гер-

мана, 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 современников, в конце XIX – начале XX века Афанасий Калинович считался одним из лучших мастеров-корабелов в Патракевке. 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.

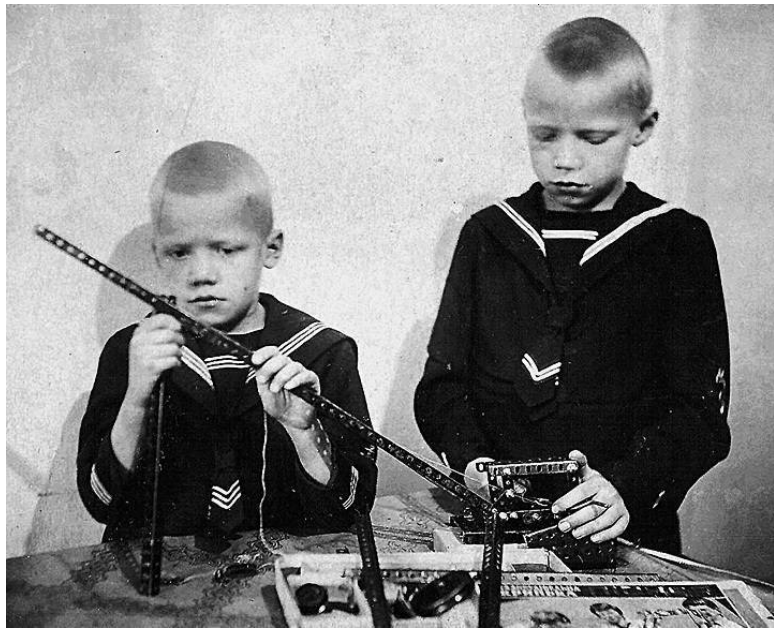


Я сфотографировала его в 2004 году.

Следующая серия фотографий – мурманский период. Отец редко бывал дома, и воспитанием троих сыновей занималась Анисья 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 нача-*

*ла 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.

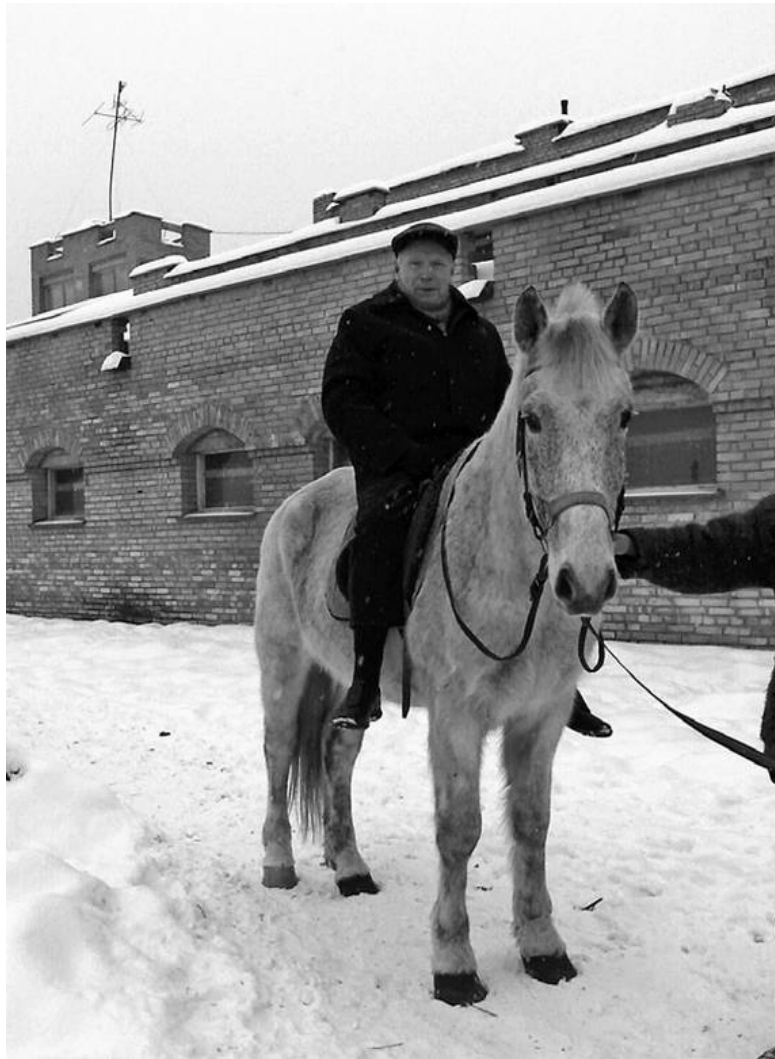
НА ЭТОМ РАУБЖЕ  
И СЛУЖИЛИ РАДОВА  
СЕРЖИСТЫЕ ЗАЩИТНИКИ  
ДЖОНТРАВА, ОСТАВШАЯ  
ТЕРМАНСКИЕ ВОЛНИЦА  
И ЗАДАЧА НЕССОБРАЖИЮ  
ОБЯЗАНУ



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.

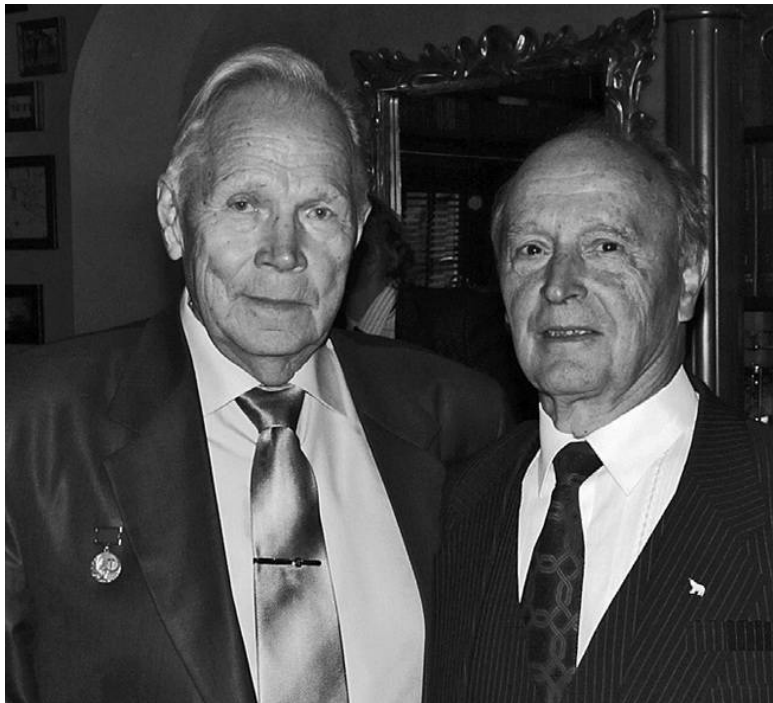
Ну, а теперь слово друзьям...

**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».*



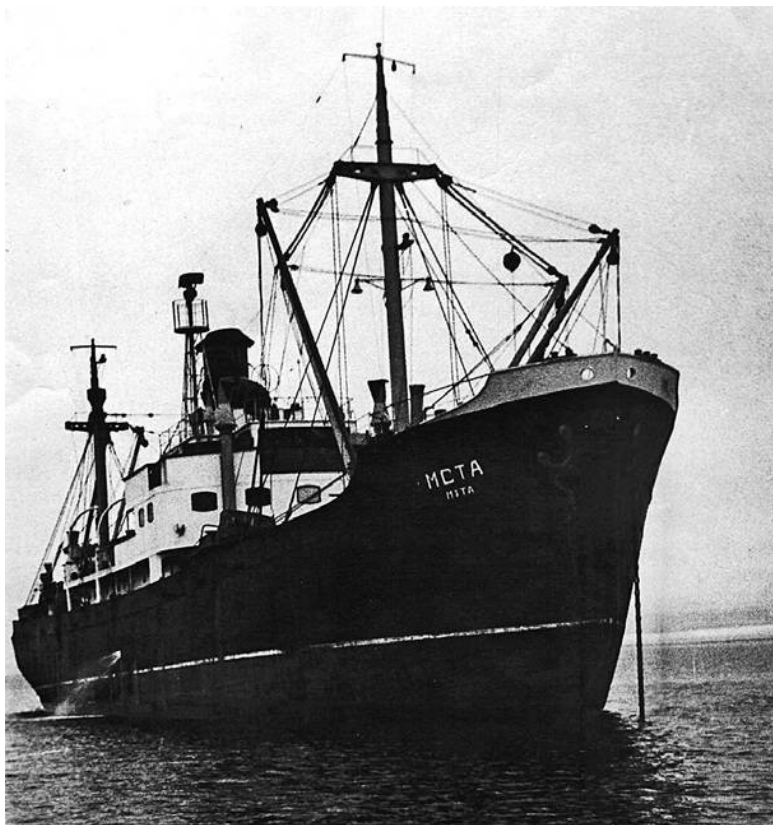
*14 августа 2014 года не стало Германа Дмитриевича Буркова.*

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 улыбчивый 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 «Су-

хуми» 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 Шува-лов, Михаил Иванович Блинецов, 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 – помо-рам. 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 тяжёловесов (генераторов, станков и т. п.), но перетащить его за линию прибоя, 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 ледовитой 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 полюбовно  
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.

ПРАВИТЕЛЬСТВО  
Мурманской области  
183006, Мурманск  
пр. Ленина, д.75

От кого

Откуда



БУРКОВ Дмитрий Афанасьевич (1893-1962)  
капитан тралового флота; организатор зимнего лова  
в Баренцевом море



Горяинов А.А.  
а.я. №758  
Москва, почта  
101000



Тираж 400 экз.

© АНО «ПОЛЮСМЕДИА», 2011

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 При-

морского 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 напряженная, изнурительная работа капитана 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, влюблён-*

*ные 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 Арк-

тики, 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 Морского 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 Ива-

нович 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 убеждённые 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 шестером 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.