**Беккер Наталья**

**Навстречу утренней заре – на Ангаре**

Недавно я побывала на встрече с работниками ОАО Богучанская ГЭС и увидела среди них В.Н. Логинова, о котором я много слышала от своего папы. Его профессия – работник речного флота. Владимир Николаевич открывал трассу на теплоходе «Заря» на Ангаре, работал на этой линии капитаном до 1977 года. Отработал 11 навигаций. Он занимал должность начальника шлюза, что очень ему нравилось. Но, к сожалению, на данном посту он уже не находится. Обучение и стажировку в свое время проходил он на действующем шлюзе в Новосибирске, а аттестацию по безопасности судоходства в Енисейском бассейновом управлении водных путей в Красноярске.

«Отбороздив четверть века по речным просторам Ангары и Енисея (в том числе 17 лет на скоростных теплоходах «Заря»), я не мог себе представить, что моим долговременным причалом станет шлюз Богучанской ГЭС. Однако судьба распорядилась именно так. В январе 1988 года пришлось мне «бросить якорь» в самом центре строящейся плотины на целых 18 лет. И каждую навигацию только взглядом провожать речные корабли» - сказал В. Логинов. Перед отбором на должность начальника шлюза состоял в командном составе флота гидроотряда Братскгэсстроя, где работал капитаном теплохода «Заря». Его экипаж теплохода «Заря» был признан экипажем коммунистического труда

В момент появления В.Н. Логинова на стройке шлюз тогда был еще в «сыром» техническом состоянии и лишь через год после начала эксплуатации был принят государственной комиссией. В тот момент была одна задача – довести шлюз до технического состояния, а также обучить персонал. На начальном этапе строительства гидроотряд был единственным перевозчиком, так как в ту пору не было автодороги (даже зимника). Самыми трудными для коллектива шлюза оказались первые две навигации, когда шло становление коллектива параллельно с доведением сооружения до нормы, но, не смотря на все трудности, проектная пропускная способность шлюза была не только обеспечена, но и значительно превышена. Режим работы был круглосуточным, а навигационные объёмы достигали более 1 миллиона кубометров древесины в плотах + весь транспортный флот, который обеспечивал северный завоз в верхнюю часть района. Это была настоящая работа, которая полностью захватывала.

За этот длительный период на стройке произошли многие структурные изменения, немало сменилось и руководителей. «Я всегда с уважением вспоминаю первого начальника УС БоГЭС. По моему мнению, Игорь Борисович Михайлов был и человеком, и руководителем с большой буквы. Абсолютно уверен, что мое мнение разделяют работники многих профессий, которые трудились в те годы. Я горжусь, что именно он утверждал меня на должность начальника шлюза, что именно я оправдал его доверие. Приятно вспомнить, как он поздравлял нас с профессиональным праздником. При таком внимании и заботе, любые задачи были нам по плечу!» рассказывал нам В.Н Логинов на встрече с ребятами из Центра. Часто вспоминал он и о Б.В. Ефимове, который в трудные годы всеобщего безденежья и безналичных расчетов, будучи тогда исполнительным директором, находил возможность выделить хоть самую малость на содержание шлюза и материальное стимулирование его коллектива. Так же не забывает Владимир Николаевич таких людей как: бывшие руководители УС БоГЭС А.Ф. Морозов, Е.Д. Брагин, Н.К. Кузьмич, а также руководители СМУ ГЭС В.Г Варфоломеев, В.Ф. Навродский, И.А. Зюванов, которые положительно решали многочисленные проблемы шлюза. Так же помогала замдиректора УС БоГЭС Т.Ф. Яковлева.

В последние годы существования шлюза и его коллектива отношение со стороны работодателей заметно изменилось. Тогда, за последнее время, по шлюзу практически не было принято ни одного положительного решения. Более того, один за другим рождались приказы и положения, которые «не вписывались ни в какие ворота шлюза» и ухудшали условия эксплуатации сооружения. В конце июня 2005 года появился приказ о внесении изменений в штатное расписание шлюза, из которого были исключены слесари-ремонтники по проведению тех обслуживания механического оборудования. В результате проведение в полном объёме технического обслуживания стало не возможным. В силу ограниченно и упрощенного представления о специфике эксплуатации шлюза авторы непродуманных приказов и положений, просто не задумываясь о том, что их решения могут превратиться в «подводные камни», которые в навигацию вылезут на поверхность.

«Якорь у шлюза после долгого перерыва пришлось мне поднять в конце навигации, чтобы бросить его снова, уже на запасном причале», сообщил нам В. Логинов.

Владимир Николаевич отмечает три профессиональных праздника: День речного флота, День пограничника и День строителя. Во время службы на границе получил медаль за отличную службу от известного всей стране пограничника Карацюпы. Здесь же на границе нашел свою будущую супругу Людмилу Павловну. Людмила Павловна была первым учителем (по профессии она учитель биологии) в средней школе в поселке Временный. Две их дочери обе получили высшее образование .Старшая Людмила пошла по стопам матери –сейчас доктор наук. Младшая Татьяна работает в колонии строгого режима.

Я хотела назвать свою работу сначала «От матроса до капитана» Но потом остановилась все-таки на названии «Навстречу утренней заре – на Ангаре», потому что Владимир Николаевич не только плавал на речных судах, но и встречал и провожал зарю, работая на шлюзе. Для своего сочинения я использовала материалы встречи с Владимиром Николаевичем, а также материалы из статьи в газете «Советское Приангарье»