

# Город на границе стихий

Сель 1973 года показал, насколько уязвима Алма-Ата

**Сообщения о стихийных бедствиях становятся привычной частью информационных выпусков. Число пожаров, наводнений и ураганов растёт с каждым годом. Не обходит стихия и Казахстан. В особом положении находится крупнейший город страны - Алматы. Он расположен в предгорьях Заилийского Алатау, и это заметно увеличивает вероятность стихийных проявлений.**

Природные катаклизмы происходили здесь и прежде. В июне этого года в Москве вышла книга казахстанца **Ивана КРУГЛОВА** «Воспоминания». В 70-е годы он работал первым заместителем горисполкома Алматы и принимал активное участие в борьбе с последствиями разрушительного селя 1973 года.

Книга, полная драматических событий и достижений, рассказывает о судьбе простого парня из деревни Поддубье-2 на берегу Псковского озера, который стал крупным советским администратором. В 1935 году эту религиозную семью выселили из родного дома и в качестве спецпереселенцев отправили на станцию Караболты в Киргизию. Из-за аритмии сердца (пульс достигал 120 ударов в минуту) Иван Круглов не смог попасть на фронт и в 1943 году поступил в Харьковский институт железнодорожного транспорта, эвакуированный тогда в Ташкент. После первого курса институт был эвакуирован в Харьков. Чтобы выжить в условиях послевоенной разрухи, молодому студенту приходилось подрабатывать в театре оперы и балета и на мыловаренном заводе. За четыре часа работы на заводе давали кусок мыла. Его тут же меняли на пирожки, продававшиеся на рынке...

После окончания вуза Иван Круглов получил «Путёвку в жизнь» - был направлен в распоряжение начальника депо станции Чу Туркестано-Сибирской железной дороги, где начал трудовую деятельность с должности дублёра бригадира. В 1955 году стал директором железнодорожного

училища в Джамбуле, в котором обучались воспитанники детских домов. В 1967 году секретарь Алма-Атинского обкома партии А. Аскарков утвердил его на должность заведующего отделом промышленности и транспорта, а в 1971-м Иван Иванович был избран первым заместителем председателя городского исполнительного комитета.

## Уязвимое ущелье

Малое Алматинское ущелье, где находится каток «Медео», долгие годы остаётся главной мишенью для ударов стихии. В 1973 году там прошёл разрушительный сель. В прошлом году небывалые ураганы повалили там 10 тысяч деревьев. Но этот горный район и сейчас продолжают активно застраивать. Вместо яблоневых садов появляются коттеджные городки. Появился проект постройки лыжного комплекса на Кок-Джайляу. Нарушается хрупкое экологическое равновесие. Мы встретились с Иваном Ивановичем, который сейчас живёт в Москве, для того чтобы обсудить вопросы противостояния Алматы и стихии.

**ИВБ** **»**  
**Более миллиона тонн скального грунта неслось с гор по ущелью...**

**- Каким образом удалось остановить разрушительный сель 1973 года?**

- В рамках работы первым заместителем председателя городского исполнительного комитета (с 1971 г.) я курировал такие управления, как промышленность, энергетика, коммунальное хозяйство, транспорт и связь, благоустройство города, водопровод, отопление, канализация, ремонтно-строительный трест и Дорводстрой, зелёные насаждения, дачное строительство и многие комиссии, в том числе и противоселевую. В 1973 году нами был построен заградительный вал в ущелье реки Малая Алма-Атинка, который буквально спас многие сотни и тысячи человеческих жизней от селевого потока, обрушившегося в июле-августе 1973 года. Более миллиона тонн скального грунта неслось с гор по ущелью, и только этот заградительный вал остановил поток. В эти тревожные дни, ЦК КП Казахстана и правительство республики мобилизовали все людские и ма-



териальные ресурсы и бросили их на спасение Алматы. Были задействованы все министерства и ведомства, а также Алма-Атинский гарнизон.

На следующий же день после первого удара стихии вместе с проводниками я уже находился на высоте более 3 тыс. метров в ущелье реки Кумбель-Су, в районе моренных озёр, откуда при условии активного таяния снегов, по предположениям специалистов, исходила главная угроза селевых потоков. Стояла жуткая жара, и опасность возникновения новых селей была высокой. 10 дней мы постоянно отслеживали уровень моренных озёр, организовывали расчистку русел рек. Работали военнослужащие срочной службы, которым приходилось по несколько часов находиться в ледяной воде. Сапоги не спасали от холода. Прокладкой сифонов для спуска воды занимались работники коммунальных служб. О ходе работ я дважды в день докладывал членам правительственной комиссии. За продолженную работу по предотвращению катастрофы мы получили премию - по месячному окладу.

**- Один из недавних селей в Малом Алматинском ущелье зародился на склонах реки Казачка выше дома отдыха «Просвещеней». Насколько город защищён от таких селей, выходящих из боковых ущелий, расположенных ниже основной противоселевой плотины?**

- В целом город защищён хорошо именно благодаря построенной выше Медео плотины. Что касается боковых ущелий, то от них город защищает вторая линия противоселевых сооружений, расположенная ниже.

**- В последнее время в Алматы всё сильнее о себе заявляет стихия ветра. Что можно предпринять, чтобы противостоять этому?**

- Ураган - это стихия, с которой трудно бороться. При мне было несколько сильных ураганов. Валились деревья, ЛЭП, даже в городе были повреждения троллейбусных линий. Как-то мы не спали две ночи, ликвидируя последствия. Противостоять этому можно, повышая требования к строительству объектов. Необходимо использовать материалы, выдерживающие большие ветровые нагрузки.

**- В своё время вы курировали транспорт. Сейчас разда-**

ётся немало голосов в пользу того, чтобы убрать в Алматы трамвайное движение. А некоторые считают, что и троллейбусы создают больше помех, чем приносят пользы...

- При мне, в 70-х, трамваев было совсем не много. Конечно, в предгорье лучше всего передвигаются автобусы. Они более устойчивы, лучше приспособлены к подъёму. Так что, мне кажется, лучшее сочетание для города - автобусы плюс метро. Что касается метро, то при мне на него у нас банально не было денег. И главное, по транспорту всё устраивало - до того как город стал «миллионником». Только после достижения такого статуса стали об этом думать, называли места станций, создали в горисполкоме отдел по строительству метро. И мне очень радостно, что наконец-то это стало возможным. Однако в сфере модернизации транспортной системы города ещё много работы. И от неё во многом зависит экология города, а следовательно, и степень его защищённости от стихийных бедствий.

**Олег БЕЛОВ**

Коллаж Игоря ЛОГВИНА



Первая в мире двухэтажная кабиотелекабина с откидным верхом курсирует над швейцарским кантоном Нидвальден. Кабина вмещает до 60 туристов.

Фото Рейтер

## ИВБ АФОРИЗМ

**«Дорога цивилизации вымощена консервными банками».**

Альберто Моравиа, итальянский писатель