

АФГАНИСТАН СОЗИДАЕТ

ВЫСТУПАЯ на празднике в честь 45-й годовщины независимости Афганистана 23 августа 1964 года, король Мухаммед Захир-шах заявил: «Достижение независимости потребовало от нас человеческих жертв, а для ее сохранения необходимо иметь проныцательность и национальную цель и найти пути и средства для ее осуществления. Эта цель может быть достигнута путем все большего концентрирования наших усилий в развитии образования, укрепления экономики и финансов, развития промышленности».

Правительство независимого Афганистана уделяет огромное внимание экономическому строительству. В стране успешно осуществляется второй пятилетний план (1962/63 — 1966/67 годы). «В некоторых отраслях, — заявил недавно премьер-министр Афганистана Мухаммед Юсуф, — полученные результаты выше запланированных».

В 1963 году, отметил Мухаммед Юсуф, закончено строительство таких важных объектов, как Кабульский аэропорт, новые здания Кабульского университета и лицея Хабибие, вторая очередь цементного завода в Пули-Хумри, больница «Вазир Мухаммед Акбар-хан». Построена новая скотобойня в Кабуле, завод фруктовых консервов в Кандагаре. В сентябре 1964 года в торжественной обстановке была открыта сооруженная с помощью Советского Союза в исключительно трудных условиях автомагистраль через горный хребет Гиндукуш, о которой премьер-министр Афганистана с гордостью сказал, что она «считается важным объектом не только для уровня развития Афганистана, обладающего ограниченными средствами, но и для любой страны мира».

Темпы и масштабы строительства нарастают. Близки к завершению дорога Кабул — Турхам, шерстоткающая фабрика в Кабуле, новая радиостанция, ГЭС в Дарунте и магистральный канал Джелалабадского ирригационного комплекса. Под руководством опытных советских специалистов ведутся широкие работы по изысканию нефти и природного газа. Уже открыты крупные месторождения газа, проектируются два газопровода, по одному из которых газ пойдет из Шибегана в Мазари-Шериф, а по другому — на экспорт, в Советский Союз.

В ближайшее время с помощью СССР будет начато строительство многих новых объектов: тепловой электростанции в Мазари-Шерифе, завода азотных удобрений, ирригационной системы на реке Кокча и др. Правительство Афганистана планирует электрифицировать все города и главные центры страны; в связи с этим намечается построить еще несколько электростанций, в том числе ГЭС в Махипаре, Кандагаре, Герате и в долине Гильменда.

Особое значение второй пятилетний план придает развитию образования, прежде всего технического и специального. Намечено значительно расширить инженерный факультет Кабульского университета, подготовлен проект создания политехнического института и двух техникумов. Большое значение для подготовки афганских кадров технических специалистов и квалифицированных рабочих имеет дружественная помощь Советского Союза. С помощью СССР сооружается большинство важнейших объектов, предусмотренных вторым пя-

тилетним планом, а эти стройки являют собой подлинную кузницу кадров. За время своей работы в Афганистане советские специалисты обучили различным производственным, строительным и другим специальностям около 30 тысяч афганцев!

Руководители Афганистана неоднократно отмечали эффективность и бескорыстие дружественной помощи своего великого северного соседа. В речи по радио по случаю 45-й годовщины независимости Афганистана премьер-министр Мухаммед Юсуф заявил: «Как известно, наряду с другими проектами развития страны, осуществляемыми с помощью нашего соседа Советского Союза, недавно заключено соглашение о проведении изысканий в бассейне рек Пянджа и Аму-Дарьи с целью совместного использования огромных возможностей, скрытых в этих реках. Постоянная помощь Советского Союза в деле развития, в претворении наших планов играет большую роль. И народ и правительство Афганистана признательны за это СССР».

Б. БУЛАТОВ

ДОРОГА В МЕККУ

ВОТ уже 1300 лет, как десятки тысяч мусульман, обрив голову и надев простую белую одежду, отправляются в хадж — паломничество в Мекку. В старые времена многие из них больше не возвращались домой: одни становились жертвой болезней, другие — безжалостного солнца и жажды. Два пути вели в Мекку: один — караванный — с севера и второй — водный — с юга, через Джидду. Тех, кто выбирал северный путь, ожидало 50-дневное путешествие на верблюдах и угроза быть убитым или обращенным бедуинами в рабство. Тех, кто добирался сюда через Красное море, подстерегали не меньшие опасности: кораблекрушения, акулы, нападения пиратов. До сих пор бывают случаи, когда паломники из стран африканского побережья Красного моря и из Сомали, соблазненные дешевым проездом до Джидды на мелких судах, становятся жертвой владельцев этих судов. Их привозят на тайные рынки и продают в рабство.

Но что значат эти мелкие хищники в сравнении с акулами, именуемыми монополистами! Импералистические хищники стремятся нажиться и на религиозных чувствах мусульман.

Еще 100 лет назад, когда турецкий султан Абдул Хамид решил построить железную дорогу из Дамаска в Мекку, западные фирмы предложили свои услуги и изрядно поживились на строительстве. Начатая в 1900 году, узкоколейка к 1908 году дотянулась до священных стен Медины. Вскоре разразилась первая мировая война, затем вспыхнули восстания арабов против турецкого ига, и дальнейшее строительство приостановилось.

Восставшие бедуины под командой небезызвестного в Аравии Лоуренса пускали под откос турецкие поезда, взрывали станционные постройки и в конце разрушили железную дорогу.

Кончилась первая мировая война, восстановили железнодорожный путь между Дамаском и Мааном, а на отрезке длиной в 840 километров по Хиджазу, от Маана до Медины, поезда так больше никогда