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 проницательность 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, шерстоткацкая 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 Шибергана 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 пятилетним 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! Империалистические 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 вконец 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

и не ходили. Время и ветер делали свою разрушительную работу. Дорогу почти засыпало песком, рельсы разъедала ржавчина; часть их во время второй мировой войны вывезли отсюда англичане.

В наши дни хадж для мусульман по-прежнему сопряжен с большими опасностями, трудностями и расходами.

Хотя в сезон хаджа между Меккой и крупными центрами скопления паломников, такими, как Карачи и Бомбей на востоке, Каир и Бейрут на западе, курсируют самолеты и специально зафрахтованные пароходы, ходят автобусы, для большинства мусульман, едущих с севера, верблюд, как и сотни лет назад, остается почти единственным средством передвижения.

За истекшие годы не раз поднимался вопрос о восстановлении Хиджазской железной дороги. Для этой цели был создан специальный Хиджазский комитет, куда входили Сирия, Иордания и Саудовская Аравия.

Несколько лет назад восстановление Хиджазской дороги было поручено японско-саудийскому консорциуму, но, поскольку по целому ряду принципиальных вопросов не договорились, заказ был аннулирован.

Наконец в декабре 1963 года члены Хиджазского комитета подписали договор о строительстве дороги с английскими компаниями. Стоимость ее была определена в 22 миллиона долларов. Первый поезд, как обещают подрядчики, будет пущен через два с половиной года. Предстоит проложить 840 километров железнодорожных путей и восстановить 30 станций. Кредиты и материал для строительства предоставят английские фирмы «Мартин Коули» и «Олдертон констракшн».

Разработка проекта новой Хиджазской дороги и надзор за строительными работами поручены мюнхенскому проектному бюро Курта Беккера. Небезынтересно, что и в 1900—1908 годах технический контроль за сооружением дороги осуществляли немецкие инженеры.

Что же побудило английские и немецкие фирмы взяться за столь сложное и, если верить западной прессе, не очень-то уж прибыльное дело? Как писала западногерманская газета «Хандельсблат», «Мартин Коули» и «Олдертон констракшн» предложили арабам свои услуги под нажимом английских властей, которые преследуют в этом районе политические цели». Строительство дороги — одна из возможностей повлиять на ход политических событий в Саудовской Аравии и Иордании.

Есть и другая причина. Восстановление Хиджазской дороги облегчает прокладку 180-километровой ветки в Акабу — иорданский порт на берегу Красного моря, построенный в 1956—1959 годах западногерманской фирмой Цюблина. Сейчас эта фирма заканчивает реконструкцию гавани и строительство второго причала. Работы финансируются ФРГ и будут завершены к концу 1964 года.

Здесь, в Акабе, немецкие геологи открыли богатейшее месторождение фосфатов, почти не нуждающихся в переработке. По предварительным подсчетам, их залежи оцениваются в 40 миллионов тонн. Сюда-то и устремлены жадные взоры немецких фирм. Для вывоза ценного химического сырья они построили шоссейную дорогу, но ее эксплуатация обходится слишком дорого.

Таким образом, для английских и немецких фирм дорога в Мекку — не альтруизм и не милосердие к бедным пилигримам, а забота о политических выгодах и собственном кармане.

А. АШРАФ

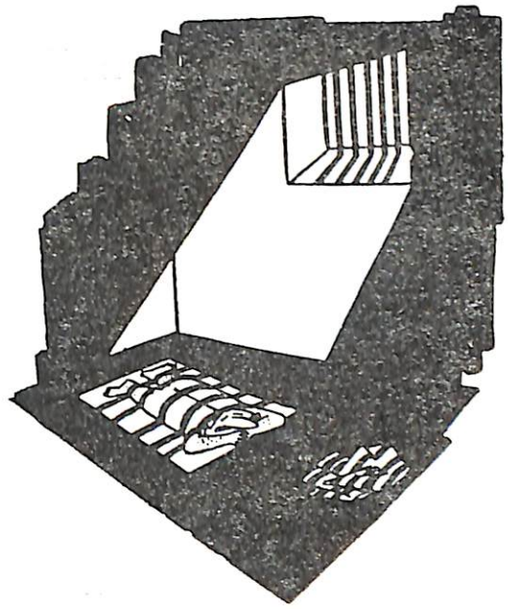
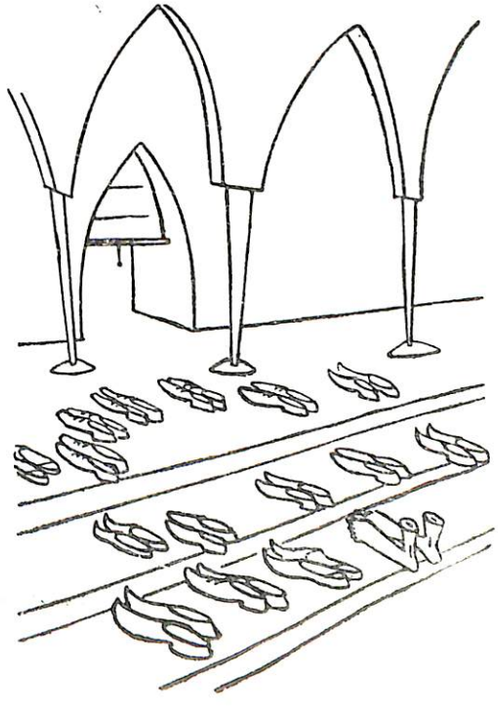
Юмор

КАРИКАТУРЫ ТУРХАНА

Турхан Сельчук — один из лучших современных карикатуристов Турции. Его сатирические рисунки — своеобразные, острые, насыщенные неожиданными изобразительными решениями — отражают горестные и смешные стороны сегодняшней турецкой действительности.

Заключенный, ловящий солнечные лучи сквозь решетку, босой бедняк, оставивший у входа в мечеть... собственные ступни — герои карикатур, подсказанных самой жизнью.

В тюрьме.



У входа в мечеть.