

## Панамский канал вдоль и поперек

Удивляюсь, что про историю Панамского канала до сих пор не сняли фильм. Но снимут обязательно. Это будет боевик с элементами хоррора.

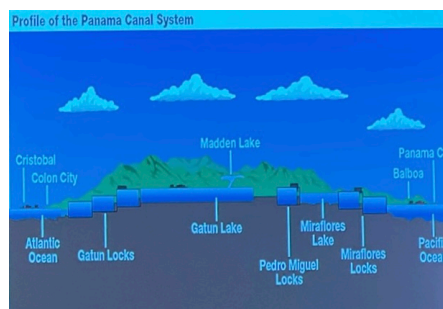
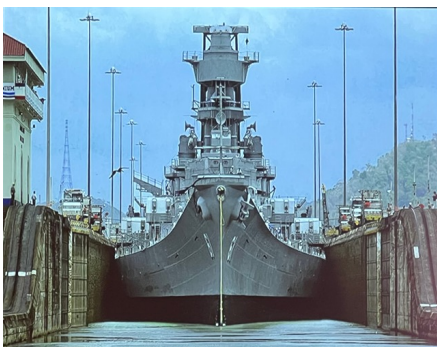
Примерно 150 лет назад до нашего времени человечество созрело до идеи прорыть, наконец, путь из океана в океан. Американцы устроили широкую дискуссию, провели исследования, и долго решали где именно строить - в Панаме или в Никарагуа, причем склонялись к последнему варианту. Пока они спорили, шустрые французы выкупили у Колумбии, куда в те времена входила Панама, концессию на строительство и оставили американцев с носом. За дело взялся Фердинанд де Лессерс - тот, что только что построил Суэцкий канал. Деньги он собрал не то, что быстро, а стремительно. Акции канала на сумму \$240 миллионов разлетелись за 3 дня. А со строительством вышла незадача.

Никак не могли решить - рыть ли канал на уровне моря сквозь горы и джунгли или использовать озера и систему шлюзов? Лессерс был скорее коммерсантом, чем инженером, а победить бесконечные дожди, малярию и желтую лихорадку тем более ему оказалось не по силам. Сам он только один раз приехал на стройку, да и то в сухой сезон. Местечко было небезопасное. От тяжелого труда и болезней народ умирал быстрее, чем прибывали новые копатели. Поговорка того времени - «Едешь на строительство канала, - возьми гроб с собой». Энтузиазм акционеров быстро иссяк, деньги кончились, Лессерса арестовали.

Американцы перехватили инициативу. Строительство поручили военному, дисциплину и санитарию организовали, но никак не могли решить где рыть, в Никарагуа или в Панаме. Интриги захлестнули Сенат. У половины были финансовые интересы в одной стране, у половины - в другой. Дело решила хитрость. Сторонники Панамы разослали каждому сенатору США письмо с почтовой маркой, на которой красовалось извержение вулкана в Никарагуа. Дело решил перевес в один голос.

Чтобы не мучаться с упрямым правительством Колумбии, Президент Рузвельт организовал (!!!) независимость Панамы и через 15 дней Правительство новой страны выдало американцам права на строительство канала. Покидающие бывшую вотчину колумбийцы дали прощальный залп с последнего корабля и попали прямиком на рынок местного городишки. Ни в чем не повинная свинья - единственная жертва борьбы за независимость Панамы.

Дальше дело пошло бодро. Подгоняла строителей и Золотая Лихорадка.



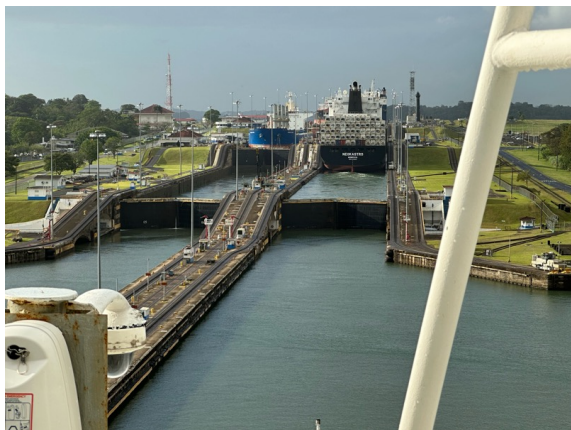
Так что в 1914 году Канал официально открыли. Главный строитель уехал строить Транссиб. Но Мировая война закрыла движение судов. Военные, которые обеспечивали безопасность, расположились на территории по 50 миль вдоль канала всерьез и надолго. Шлюзы расширили в соответствии с размерами военных фрегатов. Теперь этим размером руководствуются при строительстве танкеров и контейнеровозов.

Потом американцы создали авианосцы, уже никак не проходящие по параметрам. Что делать? Опять расширять? «Спасибо, нет!»- сказали адмиралы. «Мы лучше расширим наш флот. Пусть будут две флотилии - одна в Тихом, другая в Атлантическом океане.»

Американская администрация чувствовала себя хозяйкой не только на Канале, но и в Панаме в целом. Гоняла контрабанду и наркотики, меняла правителей, отмывала грязные капиталы.

Пока в 1956 году Египет не взял контроль над Суэцким каналом и Панамы, хоть не быстро, с 20-ти летним переходным периодом, но пошла тем же путем.

С первого дня нового тысячелетия Панамский Канал стал, наконец, полностью Панамским. Теперь каналное государство процветает. ВВП Панамы растет быстрее, чем в Китае.



Канал, как ни странно звучит, расположен с севера на юг, а не в широтном направлении. Так максимально можно использовать местные озера. Мы прошли через три больших шлюза, но всего для разных вариантов использования, их 12. Корабли не сами идут через шлюзы, их на тросах контролируют маленькие электрические локомотивчики. По 4 с каждой стороны. Шлюз может состоять из нескольких камер и тогда вслед за кораблем ишачки-локомотивчики лезут в крутую горку или спускаются вниз.

А начинается всё так. Корабль, подталкиваемый буксирами, сует нос в шлюз, бросает канаты на берег, их подцепляют к локомотивам на зубчатом ходу, звучит рында - и «Поехали!» Всё происходит очень медленно, но ритмично. Очередь пузатых туристических лайнеров, безлюдных сухогрузов и спортивных яхт выстроилась в обе стороны. Можешь

заплатить - купи точное время прохода, а нет - жди, когда появится окошко. На Канале и вокруг очень чисто. Нас заранее предупредили - если за борт случайно упали любимые очки - это не ваше огорчение, а крупный штраф для судовладельца. Поэтому же нельзя кормить птиц, хотя из пернатых я заметила только пеликанов. Где же свежую рыбу взять, чтобы их покормить?



Так, не спеша и маша руками встречным кораблям, за 11 часов мы из Атлантики добрались до Тихого океана.

Думали, что это всё про канал? Не тут-то было! Оказывается, в 2006-м году в Панаме провели референдум и граждане дали

«зеленый свет» проекту расширения канала. Старый, по которому мы прошли, продолжил работать, а строить новые громадные шлюзы пригласили европейцев. Технологии изменились, отношение к сохранению природы - тоже. Вот, например, любопытной анаконде никто не мешает проинструктировать строительство. На новом канале вместо ишачков-локомотивчиков шустрят буксиры, система ворот кардинально изменилась, вода, заполняющая шлюзы, экономится за счет резервуаров. И ограничений по размеру судов на новом канале пока нет.

А если будут, то третий канал пророчат, а мы и не заметим.

