



# ВЕК ПАНАМСКОГО КАНАЛА

ЮРИЙ ЖВИТАШВИЛИ  
ФОТО АВТОРА И WWW.CANALMUSEUM.COM

*Панамский канал по сей день остается одним из величайших инженерных проектов и крупнейших строек, которые когда-либо осуществлялись человечеством. Сами панамцы с нескрываемой гордостью уже давно называют его восьмым чудом света. Такого же мнения придерживаются и сотни тысяч моряков, путешественников и туристов, видевших собственными глазами этот удивительный оживленный перекресток мира, где с одной стороны сходятся два американских континента, а с другой сливаются воды двух великих океанов планеты — Атлантического и Тихого.*

**Т**ак получилось, что у Панамского канала мы, участники Международной экспедиции ЮНЕСКО «Ворота Солнца – ТрансЛатина», прожили почти месяц — ждали визу в Колумбию, чтобы попасть в Южную Америку.

До Панамы за полтора месяца мы проехали на автобомберос — вездеходах «мерседес» — всю Центральную Америку: Мексику, Белиз, Гватемалу, Гондурас, Никарагуа и Коста-Рику.

Время ожидания колумбийской визы тянулось медленно. В феврале в Латинской Америке очень жарко — лето. Бывали дни, когда утром мы купались в Карибском море, в Портобело, а днем или вечером — в Тихом океане, в Альбруке — пригороде Панамы-Сити, и наоборот. Расстояние между ними по шоссе — всего 67 километров. За три недели мы прошли и проехали Канал не один раз, совершили морской вояж на знаменитый архипелаг индейцев куна Сан-Блас в Карибском море, побродили по старинному портовому району

панамской столицы Каско-Вьехо (первое европейское поселение на тихоокеанском побережье, с 1997 г. в списке Всемирного наследия ЮНЕСКО), побывали в любимом туристами квартале ремесленников с его многочисленными лавочками, кафе и тавернами Сан-Фелипе. Экспедиционный мандат ЮНЕСКО часто помогал нам осматривать и снимать для телефильма самые интересные достопримечательности Панамы: монастыри Сан-Франсиско и Сан-Доминго, национальные парки Дарьен, Чаргес, Метрополитано и др.



Познакомились и подружились с сотрудниками российского посольства и чрезвычайным послом России в Панаме, а также с представителем Русской Православной Церкви в этой стране — отцом Александром, симпатичным молодым человеком, который представил нас немногочисленным нашим соотечественникам, волей судьбы оказавшимся в далекой Панаме, прихожанам небольшой церкви в Альбруке. Конечно, пообщались и со многими панамцами, с которыми нас свели дорога и судьба...

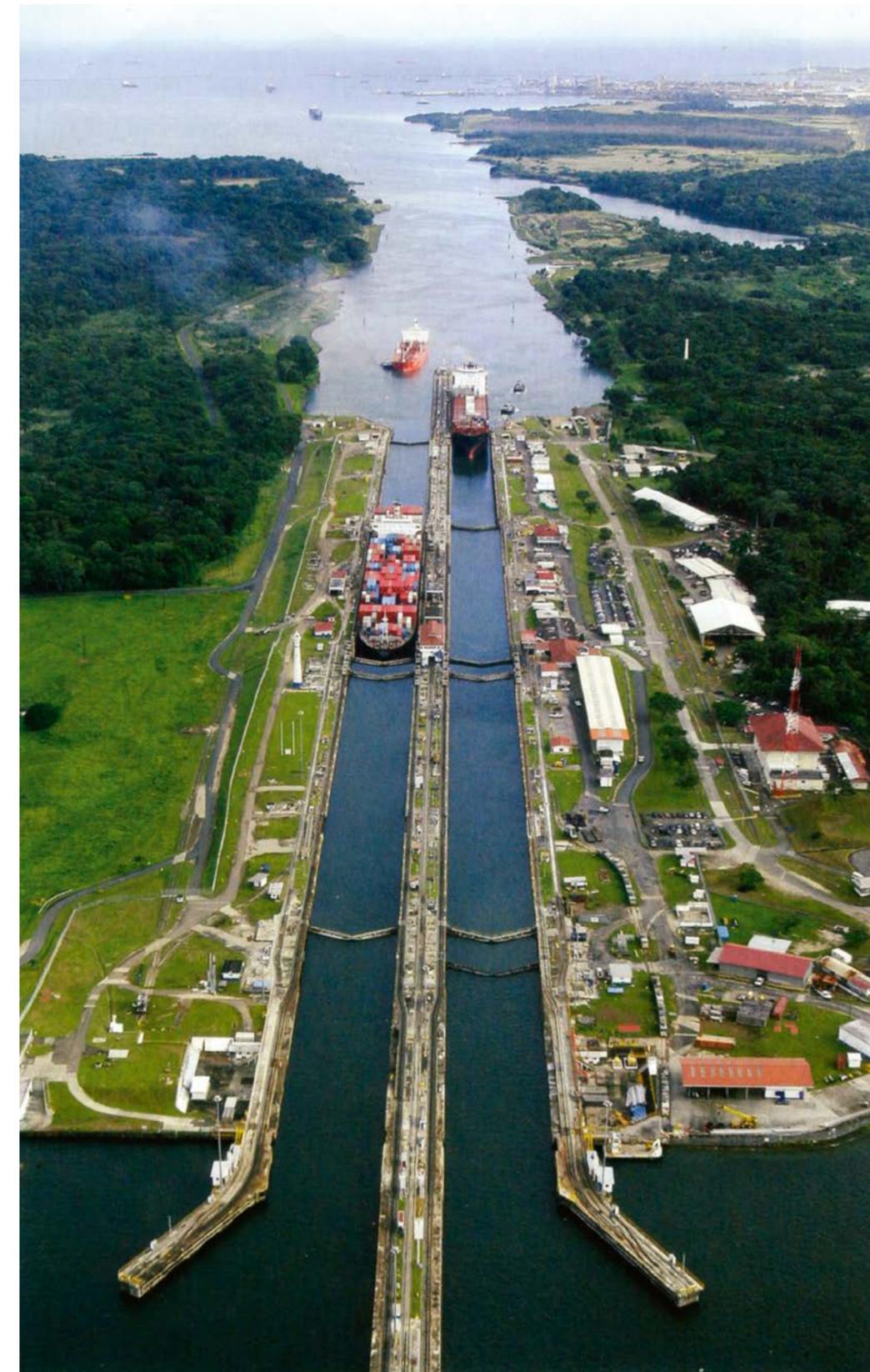
## НЕСКОЛЬКО СЛОВ О ГОСУДАРСТВЕ

Республика Панама — небольшая страна размером с Литву, с населением 3 миллиона 320 тысяч человек. В вольном переводе с местного языка индейцев слово «панам» означает «изобилие». Конечно, не для всех это изобилие, ведь треть коренного населения живет очень небогато, но под руководством президента страны Рикардо Мартинелли правительство республики старается оправдать ее название. Уже к началу 1980-х годов Панама стала шестым по величине финансовым центром мира и второй (после Гонконга) по товарообороту свободной зоной Колон.

Население весьма колоритное, их предками были испанские конкистадоры, индейцы, африканские рабы, европейцы, выходцы из Китая и Индии. Официальный язык — испанский. >>



Слева направо: проф. Леван Джорбенадзе, чрезвычайный и полномочный посол РФ в Республике Панама Евгений Воронин и автор статьи



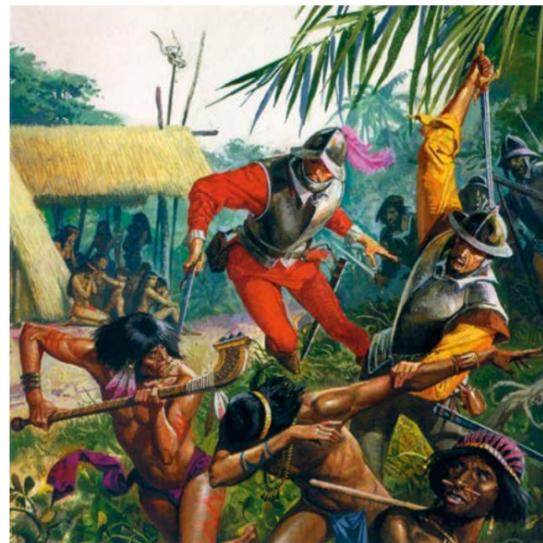
Васко Нуньес де Бальбоа — первооткрыватель Тихого океана (Южного моря)



Разумеется, не одним Каналом жива Панама: доходы от его эксплуатации составляют до 15 процентов ВВП страны. Бесплодная торговая зона Колон, которая является самой большой в Западном полушарии, продуманная логистическая индустрия, сформировавшаяся вокруг Канала, политическая и социальная стабильность, поддержка частного бизнеса и сильный банковский сектор — все это позволило стране сделать мощный рывок в начале XXI века. Сегодня маленькая Панама, по словам чрезвычайного посла России Е. А. Воронина, лидирует по темпам экономического роста среди всех стран Латинской Америки, опережая Чили, Бразилию и Аргентину. А красивая и белоснежная столица страны Панама-Сити, с высокими небоскребами, многочисленными офисами международных банков и компаний, с шикарными отелями и всевозможными ресторанами, ухоженными парками и скверами, по праву считается восходящей звездой Центральной Америки.

#### ОТКРЫТИЕ ТИХОГО ОКЕАНА

Первые европейцы вступили на землю Панама с экспедицией испанского конкистадора Родриго де Бастидаса в 1501 году. Эти труднопроходимые места, покрытые сельвой и густыми зарослями, населяли местные племена индейцев куна, чоко и гуайми, жившие рыболовством и примитивным земледелием. Через год, во время своего четвертого путешествия



в Новый Свет, уже знаменитый капитан Христофор Колумб основывает в устье реки Белен первое поселение европейцев на Американском континенте — Санта-Мария де Белен. Именно с Панама испанцы стали осваивать и покорять континентальную Америку.

В составе экспедиции Родриго де Бастидаса был некий Васко Нуньес де Бальбоа, человек неумной отваги и мужества, тщеславия и жажды открытий. В 1510 году он основывает в Дарьенском заливе испанскую колонию и начинает исследовать земли перешейка. 25 сентября 1513 года Васко Нуньес де Бальбоа первым из европейцев в сопровождении 180 смелых испанских воинов и более 400 индейцев-носильщиков достигает другого побережья Панамского перешейка. Войдя в воды Тихого океана со шпагой в руке, Бальбоа объявляет эти территории владением испанской короны и нарекает открытое море Южным. Так был открыт великий Тихий океан.

К сожалению, Бальбоа и четверо его товарищей 12 января 1517 года были обезглавлены по надуманному обвинению в измене, якобы за попытку поднять восстание.

Пройдет еще 500 лет, и на белоснежной набережной панамской столицы благодарные потомки воздвигнут бронзовый памятник первооткрывателю Тихого океана (Южного моря). А строгий чекан-

ный профиль Бальбоа станет украшать национальную денежную единицу Панама — бальбоа.

#### ЗОЛОТАЯ ДОРОГА

В 1519 году другой испанский конкистадор Педрариас Давила на тихоокеанском побережье, открытом Бальбоа, основывает город Панама — столицу будущей независимой Республики Панама. Именно отсюда команда испанцев под руководством конкистадора Франциско Писарро в 1524 году отправилась на завоевание империи инков. С этого времени новый город Панама надолго становится плацдармом для дальнейшего продвижения испанских завоевателей в Центральную и Южную Америку. Золото, добытое у покоренных инков, испанцы доставляли в Панама, грузили на мулов и по лесным тропам через опасные джунгли доставляли на атлантическое побережье, чтобы потом отправить на кораблях в метрополию — Испанию. В XVI веке через перешеек от города Панама до порта Портобело испанцами была проложена мощенная камнем дорога, соединившая тихоокеанское побережье с атлантическим, названная ими золотой. Портобело, где в здании таможни хранили золото и драгоценности, отнятые у индейцев, стал в то время самым защищенным морским портом Нового Света. Небольшую бухту Карибского моря у Портобело защищали семь мощных крепостей. Отсюда испанские корабли, груженные золотом, отправлялись в Испанию. Далеко не всем из них удавалось достичь родных берегов. Нередко они становились добычей многочисленных пиратов, флибустьеров и корсаров, поджидавших их на выходе из бухты и в открытом море. Кстати, недалеко от Портобело 28 января 1596 года на борту флагманского корабля «Defiance» («Вызов») от дизентерии скончался знаменитый мореплаватель, английский вице-адмирал сэр Френсис Дрейк — «официальный пират» королевы Англии Елизаветы I. Тело капитана английские корсары положили в свинцовый гроб и опустили на дно бухты недалеко от Портобело.

#### «ПАНАМА» ПО-ФРАНЦУЗСКИ

О прокладке морского пути по Панамскому перешейку мореплаватели мечтали давно. Первые проекты строительства судоходного межконтинентального канала появились в 1529 году. Эти проекты по приказу командора конкистадоров Эрнана Кортеса, покорителя империи



Фердинанд де Лессепс, с 1879 года — президент акционерного общества «Панама»

нако, как и прежде, технические и финансовые возможности намного отставали от идей. Так продолжалось довольно долго, до тех пор, пока инженерная мысль и технические возможности не позволили вернуться к идее строительства морского канала, который соединил бы два океана.

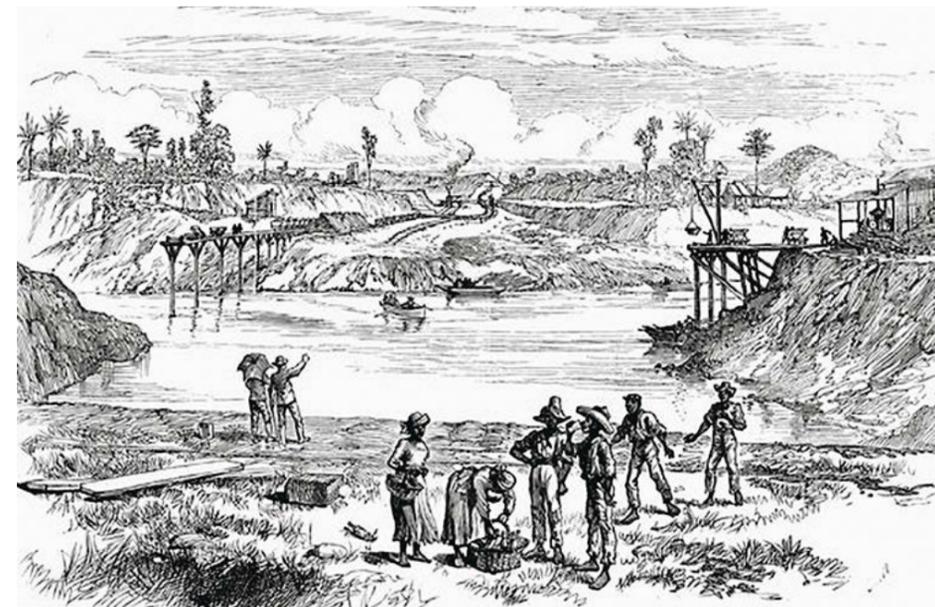
В то время Великобритания полностью контролировала торговые морские пути почти по всему свету и не желала давать конкурирующим державам, особенно США, преимуществ. Пока англичане и американцы «бодались» друг с другом за первенство, этим воспользовались французы, сыгравшие на антиамериканских настроениях властей Колумбии, в состав которой тогда входила территория Панама. Весной 1879 года Парижское географическое общество выступило с инициативой учредить «Всеобщую компанию Панамского межконтинентального канала» и поручило руководить ею Фердинанду де Лессепсу. Потомственный дипломат и инженер, он с успехом руководил строительством в Египте Суэцкого канала, который был сдан в эксплуатацию в 1869 году. Разумеется, масштабы строительства канала в Панаме обещали быть более впечатляющими.

Поначалу для французов все складывалось неплохо. В 1881 году с помпой приступили к работе на берегу Карибского моря. По

ацтеков, разработал его офицер, соратник Бальбоа, выдающийся математик и географ Альваро де Сааведра Седрон. Но тогда строительство было практически невозможно из-за высоких гор, пересекающих Панама с востока на запад.

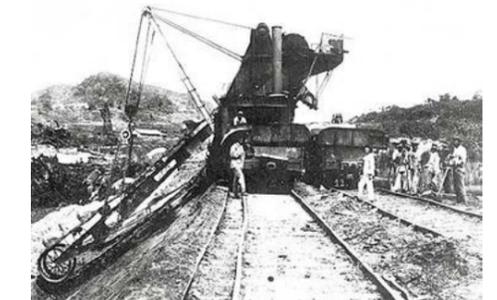
В начале XIX века знаменитый немецкий географ и путешественник Александр Гумбольдт лично изучил перешеек и разработал несколько интересных проектов Канала. Од-

Рабочим-индейцам привезли воду и продовольствие, 1888 год



сценарию, уже апробированному по Суэцкому каналу, были выпущены акции и лотерейные билеты. Но вместо намеченных 400 млн франков было собрано 300.

С самого начала все пошло наперекосяк, работа не ладилась. Строительная техника часто ломалась, рабочих, доставленных в основном из ближайших карибских колоний Франции, тысячами косили желтая лихорадка, малярия и тяжелая непосильная работа. Деньги исчезали как в бездонной бочке. Стало ясно: строительство Панамского канала по типу Суэцкого, то есть на уровне моря, было глубоко ошибочным. К 1888 году на строительство Канала было истрчено почти в два раза больше средств, чем намечалось. Руководители проекта с помощью французского правительства лихорадочно искали деньги





по всему миру, даже обратились к России, которая развивалась тогда быстрыми темпами. Санкт-Петербург в финансировании отказал. В 1889 году стройка была остановлена, грянул дефолт, прекратились платежи по долгам. Это был грандиозный финансовый скандал — почти 800 тысяч крупных и мелких буржуа, купивших акции и лотерейные билеты, ока-

Панорама строительства шлюза Гатун, 1913 год

зались разорены. А ведь они вложили на круг до полутора миллиардов франков — почти 4,7 млрд евро в переводе на современную валюту. Официальное расследование, которое проводило правительство Франции, выявило много фактов коррупции, хищения средств и обмана. В феврале 1893 года престарелый 87-летний Фердинанд де Лесспес и его сын Шарль, бывший бухгалтером компании, получили по пять лет тюрьмы, а Гюстав Эйфель — гордость Франции, создатель знаменитой



Прибытие парохода «Анкон» с 1500 рабочими из Барбадоса в панамский порт Кристобаль, 1909 год

башни в Париже, который проектировал систему шлюзов, был осужден на два года. Вскоре все эти сроки были заменены большими штрафами. С тех пор слово «панамы» во всем мире стало нарицательным, синонимом грандиозного скандала, мошенничества и крупнейшей финансовой аферы.

**СДЕЛАНО В АМЕРИКЕ**

В 1901 году американцы, отлично понимая стратегическое и экономическое значение будущего Панамского канала, купили у французов право на продолжение его строительства. США начали активно поддерживать настроения большей части панамского общества в пользу создания независимого государства и даже направили к берегам Колумбии в качестве устрашения свой флот. В результате в ноябре 1903 года Панама отделилась от Колумбии, но была вынуждена в благодарность за поддержку уступить «старшему брату» часть своей территории. Так США получили в

свое распоряжение зону будущего Канала «на вечные времена».

Уже в мае 1904 года американцы возобновили строительство, незавершенное французами. Надо отдать им должное, они постарались учесть все ошибки своих предшественников. Первым делом приняли срочные меры для борьбы с очагами желтой лихорадки и малярии, разносчиками которых были комары и москиты. За один год была проведена грандиозная спецоперация, в которой участвовало более полутора тысяч человек: медики, химики, мелиораторы. Они осушили почти 70 гектаров болот, вырубili многочисленные кустарники, распылили вокруг будущей трассы Канала более двух миллионов галлонов керосина и химикатов.

Американцы сразу отказались от неудачного проекта Лесспеса и выбрали другой, более рациональный, предусматривающий сооружение системы шлюзов в начале и конце Канала. Строительство продолжалось десять лет. Наконец 15 августа 1914 года состоялось неофициальное открытие этого долгожданного суперсооружения, по Панамскому каналу прошло первое судно — «Кристобаль». Некоторые технические недочеты и главное — Первая мировая война надолго задержали его фактический ввод в строй для мирового судоходства. Официальной датой открытия Канала стало 12 июня 1920 года.

Уже первые годы эксплуатации Канала, сократившего расстояния между атлантическими и тихоокеанскими портами на тысячи миль, показали всю несправедливость Вашингтонского договора 1903 года, по которому практически вся прибыль доставалась американцам. Под давлением мировой общественности США были вынуждены пойти на постепенные уступки Панаме. 7 сентября 1977 года президент США Джими Картер и президент Панамы Омар Торрихос подписали новый договор, по которому США обязались

передать Канал Панаме в конце 1999 года.

До декабря 1999 года Панамский канал и десятиимильная территория вокруг него — зона Колон — почти 97 лет полностью принадлежала США. Многие десятилетия XX века здесь располагались воинские подразделения, база флота, учебные центры, вспомогательные службы, аэропорт и многочисленные жилые помещения, все то, что должно было обеспечить нормальную жизнь 35-тысячного корпуса американской армии и гражданских лиц, обслуживающих Канал. Сейчас это благоустроенный район панамской столицы Альбрук, где мы прожили почти две недели.

Последний американский солдат покинул Панаму 1 декабря 1999 года, а через две недели, 14 декабря, США полностью передали зону Канала под юрисдикцию Панамы. 1 января 2000 года над зоной Панамского канала был поднят национальный флаг Республики Панама.

Этот грандиозный проект за все годы строительства (1881–1914 гг.) осуществили более 75 тысяч рабочих и специалистов. Почти 27 тысяч из них (по 365 человек на 1 км Канала) погибли от желтой лихорадки, малярии, укусов ядовитых змей, несчастных случаев и непосильной тяжелой работы. На его строительство было потрачено около 400 миллионов долларов США.



Американский эскадренный броненосец «Огайо» следует вдоль зоны оползня в районе Кукарачи, 1915 год

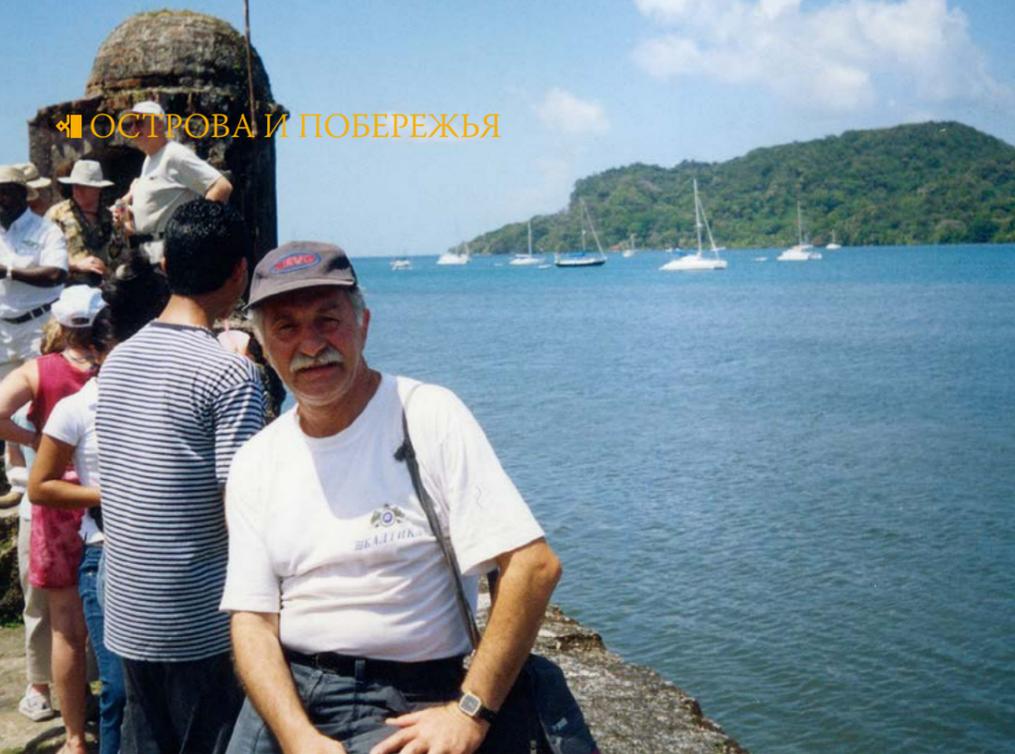
**ЧУДО ТЕХНИКИ XX ВЕКА**

Многие десятилетия Панамский канал был одним из символов технической и политической мощи США. Он до сих пор значительно превосходит все существующие водно-технические сооружения как по масштабу земляных работ, так и по сложности прокладки трассы.

Общая длина Канала составляет 82 км (по суше — 65,2 км), его ширина 91,5–305 м, глубина от 12,5 до 26 м. Размеры шлюзов 305 × 33,5 м. Он проложен по самому узкому месту перешейка. ➤

15 августа 1914 года по Каналу прошло первое судно «Кристобаль»





Панамский канал — это сложная гидротехническая система, состоящая из двух групп мощных шлюзов и двух искусственных озер, как рассказал нам старший инженер Канала Мигель Орландо, соединенных искусственными водными путями углубленных рек. Все шлюзы (всего 12, по три пары) на трассе Канала двойные, то есть свободно позволяют пропускать суда одновременно по обоим направлениям. Судно, входящее в Канал со стороны Атлантики, проходит сначала через участок, прокопанный на уровне Карибского моря, и затем попадает через систему шлюзов в Гатунское озеро, поднимаясь при этом на 26 метров над уровнем моря. Через шлюзы суда проводят два мощных электровоза-тягача, которые неторопливо катятся по рельсам, проложенным по обеим сторонам шлюза. Далее, пройдя 38 километров по Гатунскому озеру, судно попадает в Кулебрскую выемку. Именно это коварное место стало неодолимым

На этих автоблэбэрос мы добирались до Панамы через всю Центральную Америку



препятствием для французов (у американцев на его преодоление ушло около восьми лет). Это извилистое узкое русло протяженностью 11 километров проходит среди крутых каменистых холмов.

Затем через шлюзы Педро-Мигель судно попадает в озеро Мирафлорес, лежащее на

На развалинах испанских укреплений в Портобело (побережье Карибского моря), неподалеку от начала Панамского канала

10 метров ниже уровня Кулебрской выемки. Пройдя по фарватеру через озеро, длина которого почти два километра, судно снова проходит через шлюзы с перепадом высот около 16,5 метра (эта величина колеблется в зависимости от приливов и отливов Тихого океана). Далее перед судном открывается широкий проход длиной 12,8 километра, непосредственно выводящий в Тихий океан.

Ежегодно через Канал проходит около 15 тысяч судов со всего света. Это 200 миллионов тонн, или 5% мировых грузоперевозок. Пропускная способность Канала — до 50 судов в сутки. Среднее время прохода судна по Каналу — 10 часов. Навигация длится круглый год. Обслуживающий персонал этого грандиозного сооружения составляет около 10 тысяч человек.

Панамский канал сократил в 2,5–3 раза морские пути, обслуживающие Американский континент, заменил долгий и опасный путь в обход коварного мыса Горн. Основные



пользователи Канала сегодня — это США, Китай, Япония, страны Латинской Америки, Южная Корея и некоторые страны Европы. В настоящее время Каналом по долгосрочному договору успешно управляет китайская компания.

Панамский канал дал название целому классу судов Panamax. Это суда максимального размера, способные пройти через шлюзы: 294 м в длину, 32 м в ширину с осадкой 12 м. Сейчас суда Panamax считаются средних размеров. После реконструкции и создания новой системы шлюзов (трехкамерные, длина 427 м, ширина 55 м) по Каналу смогут проходить уже крупнотоннажные суда Post-Panamax длиной 365,8 м и шириной 48,8 м при осадке 15,2 м. Это супертанкеры и огромные контейнеровозы с 12 тыс. контейнеров на борту, водоизмещением более 300 тыс. тонн.

Реконструкция и обновление Канала, которые начались в 2007 году, должны завершиться в августе 2015 года. На это будет потрачена солидная сумма — 5,4 млрд долларов США. Планируемый доход от эксплуатации Канала — 2,5 млрд долларов ежегодно.

#### КАК ПРОХОДИТЬ КАНАЛ

Порядок прохода судов через Канал регламентируется правилами, в соответствии с которыми при подходе к Каналу за двое суток суда передают по радио все необходимые сведения: название судна, национальную принадлежность, предполагаемое время прибытия, основные размеры судна, последний порт захода, наличие больных, возможные грузовые операции и т. п. В портах Кристобал (начало Канала, Карибское море) и Бальбоа (Тихий океан) все суда, в том числе спортивные, подвергают досмотру, чтобы определить размер сбора за проход и проверить выполнение карантинных, иммиграционных и таможенных



правил и законов. Все суда, вне зависимости от класса, проводят по Каналу опытные лоцманы.

Плата за проход зависит от класса, размеров и типа судна. Расценки на прохождение небольших судов (катера, яхты, катамараны и др.) в настоящее время такие: до 15,24 м (50 футов) — 500 долларов США, от 15,24 до 24,384 м (80 футов) — 750 долларов, от 24,384 до 30,48 м (100 футов) — 2000 долларов.

#### КОНКУРЕНТ ПАНАМСКОГО КАНАЛА

В июне 2013 года Национальное собрание Никарагуа одобрило проект строительства нового межконтинентального канала. Этот водный путь, который уже получил название «Большой канал», пройдет по территории Никарагуа, а соорудить его будет китайская компания. На строительство китайцы потратят почти 45 млрд долларов США, зато потом в течение ста лет КНР будет получать прибыль, отдавая никарагуанцам лишь незначительную часть.

По расчетам китайских специалистов и 20 международных экспертов, трасса канала будет пролегать от Блуфилдс — главного никарагуанского порта на Карибском море, затем дойдет до крупнейшего озера Никарагуа (Акулье) и от него приведет к порту Брито на Тихом океане. Хочу отметить, озеро Никарагуа — красивейшее место Центральной Америки и единственное пресноводное озеро в мире, в котором водятся настоящие акулы. Новый Большой канал будет длиннее Панамского (около 300 км против 82), шире и глубже. Это позволит пропускать современные крупнотоннажные суда, включая супертанкеры.

Если все пойдет по плану, то частичную эксплуатацию канала предполагается начать уже в 2019 году. Окончательная сдача объекта намечена на 2029 год.

В конце февраля мы покидали солнечную Панаму, чтобы в мае добраться до конечной

цели нашей экспедиции — столицы Аргентины Буэнос-Айреса, красивейшего города Латинской Америки. Впереди нас ждет трудный и долгий путь через опасные горные дороги и перевалы Анд и Кордильер, через экзотические страны Южной Америки... ❄️



Фирменный магазин  
Московская обл., г.Долгопрудный  
ул. Якова Гунина д.1, стр.11  
яхт-клуб «МРП»  
+7 (495) 626-9500

**Gleistein Ropes**  
The Perfect Line

Вам нужен совершенный такелаж?

Основанная в 1824 году, компания Gleistein Ropes является мировым лидером в производстве самых совершенных тросов. Общая черта любых тросов компании, от тонких линий до концов толщиной в ствол дерева — создание надежной, прочной связи. Именно поэтому их выбирают себе владельцы яхт во всем мире.

Добро пожаловать в мир Gleistein Ropes!



**НГК-МАРИН**

Москва  
+7 (495) 926-6006 marine@igco.ru  
Санкт-Петербург  
+7 (812) 438-5630 igc-spb@inbox.ru  
Самара  
+7 (846) 997-7206 ngk-samara@mail.ru  
Новосибирск  
+7 (383) 299-0889 igc-siberia@bk.ru