

ВОРОВСТВО на стройке ПО-ФРАНЦУЗСКИ

АВТОР: Анна СЕМИНА

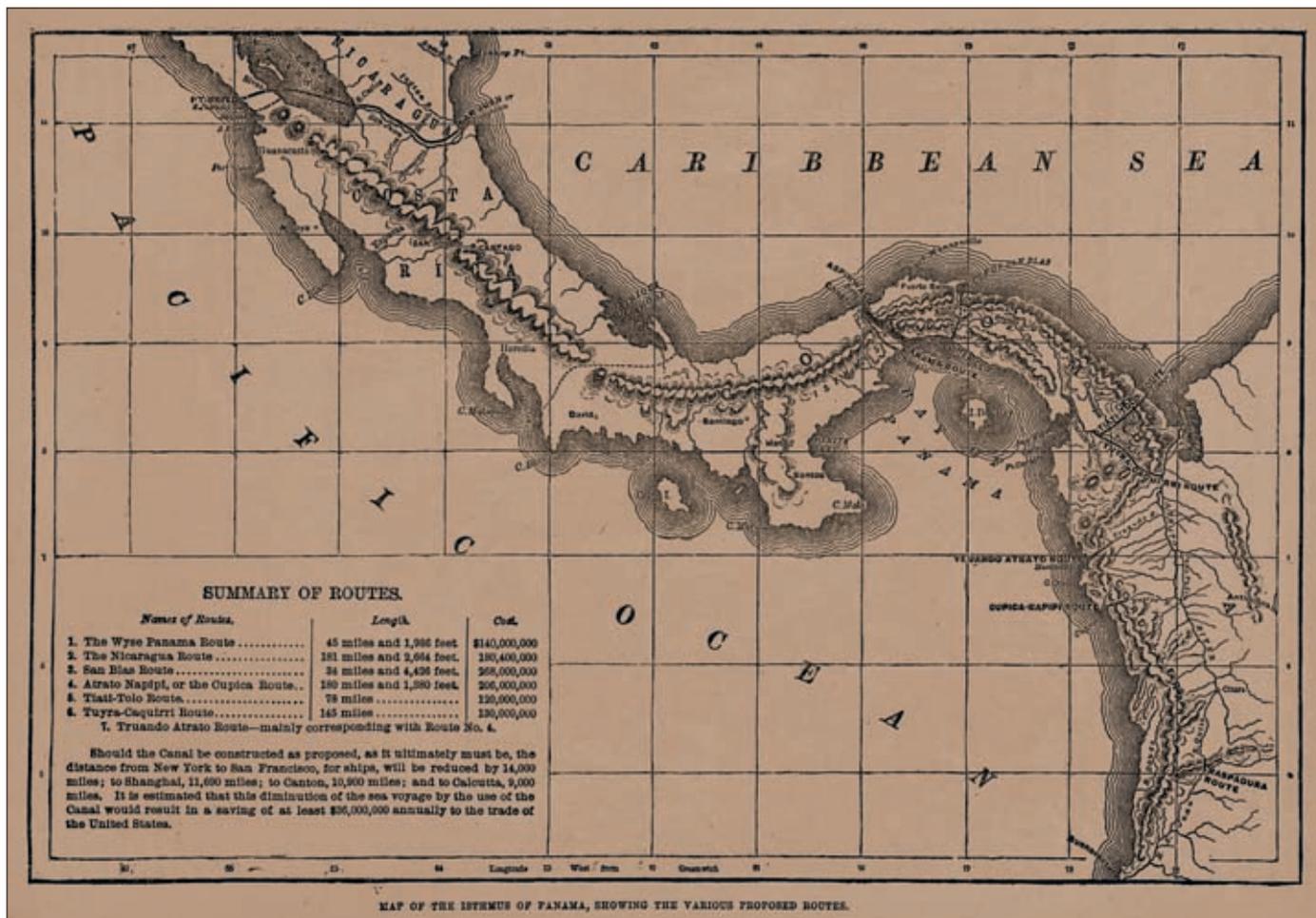
Панамский канал, соединивший одноименный залив Тихого океана с Карибским морем и Атлантическим океаном, стал одним из самых сложных проектов, осуществленных человеком. Он сократил морской путь из Нью-Йорка в Сан-Франциско с 22,5 до 9,5 тыс. км. Но просчеты растянули сроки строительства на 40 лет и привели к гибели тысяч рабочих, а финансовые махинации надолго сделали слово «Панама» синонимом грандиозной аферы.

Панамский перешеек является самым узким участком суши между Тихим и Атлантическим океаном — неудивительно, что идея соединить водные пространства будоражила умы европейских мореходов и торговцев. Искусственный канал избавлял от необходимости совершать долгий и опасный переход вокруг Южной Америки через Магелланов пролив.

Первым о строительстве канала заговорил в 1550 году португальский путешественник и историк Антонио Гальвао. Его поддержал испанский писатель Лопес де Гамара, который сумел донести эту идею до королевского двора. Но дальше разговоров дело не пошло.

В 1835 году американский президент Эндрю Джексон поручил полковнику Чарльзу Биддлу отправиться в Южную Америку и оценить перспективы Панамского перешейка. Изнурительный четырехдневный путь через непролазные джунгли убедил бывалого вояку в том, что строительство канала невозможно.

А через несколько лет идея канала явилась во сне французскому еврейцу Августину Соломону, жившему на острове Гваделупа. И тот каким-то чудесным образом смог получить от колумбийского правительства персональную концессию на строительство канала, а также железной дороги че-



Был созван международный географический конгресс для обсуждения вариантов строительства канала. Из 136 участников только 42 человека были инженерами, а остальные – финансистами или политиками

Идея канала явилась во сне французскому еврею Августину Соломону, жившему на острове Гваделупа. И тот каким-то чудесным образом смог получить от колумбийского правительства персональную концессию на строительство канала. Невиданная удача не помогла Соломону: он просто не знал, что с ней делать. Денег на масштабное строительство не было, а перепродавать концессию, обещавшую хоть и теоретическое, но огромное богатство, Августин боялся. Прошло пять лет, за которые Соломон так и не придумал, как начать освоение перешейка. В итоге Колумбия отозвала концессию, и о канале на время забыли

рез перешеек. Невиданная удача, однако, не помогла Соломону: он просто не знал, что с ней делать. Денег на масштабное строительство не было, а перепродавать концессию, обещавшую хоть и теоретическое, но огромное богатство, Августин боялся. Прошло пять лет, за которые Соломон так и не придумал, как начать освоение перешейка. В итоге Колумбия отозвала концессию, и о канале на время забыли.

Судьбоносным стал 1875 год, когда Панамским перешейком заинтересовался Фердинанд де Лессепс, который за несколько лет до этого триумфально закончил строительство Суэцкого канала. Его проект, заверченный раньше запланированных сроков и окупившийся уже после рекордных пяти лет эксплуатации, разнес славу о Великом

французе (именно так стали именовать Фердинанда) по всей Европе. Лессепс, загоревшись идеей строительства Панамского канала, стал продвигать ее на международную политическую арену. А параллельно происходили крайне интересные события.

» ФРАНЦУЗСКИЙ ПОДХОД

В 1876 году была организована Всеобщая компания межконтинентального канала, по сути являвшаяся частным синдикатом. Уже через два года компания получила у правительства Колумбии концессию на строительство канала, а затем торжественно вручила ее Лессепсу.

Новоявленный президент компании созвал в Париже международный географический конгресс для обсуждения вариантов строительства канала.



Расследование выявило множество финансовых нарушений и тотальную коррупцию французской власти. Обвинения в получении взяток предъявили 510 депутатам парламента, а правительство отправилось в отставку

Примечательно, что из 136 участников только 42 человека были инженерами, а остальные — финансистами или политиками. Сам Великий француз, кстати, тоже не имел инженерного образования. Не был он и финансистом, но общественность, восхищенную успехом Суэцкого канала, это не смущало.

Среди всех рассматриваемых проектов самым разумным был вариант

строительства канала с небольшим количеством шлюзов, расположенных там, где путь преграждали горы. Но это предложение отвергли в пользу проекта самого Великого французского. Тот настаивал на строительстве прямого канала на уровне моря, как это уже было сделано в Суэце. И неважно, что Суэцкий канал проходил по гладкой поверхности африканской пустыни, а Панамский перешеек представлял собой крайне недружелюбное сочетание скалистых холмов, диких джунглей, топких болот, несколько раз пересекающихся бурной рекой. Конгресс впечатлил то, что вариант Лессепа снижал заявленную стоимость канала, а также чуть ли не вдвое сокращал сроки строительства. Это значительно повышало его инвестиционную привлекательность.

Проект был утвержден, и Всеобщая компания объявила о выпуске 600 тыс. акций по 500 золотых франков каждая. В то время золотой франк равнялся примерно $\frac{1}{5}$ доллара, а доллар был в 25 раз дороже сегодняшнего, так что сумма вышла приличная. Также набрали 10 тыс. рабочих, на которых





почему-то пришлось 2 тыс. чиновников. Максимальное количество рабочих, задействованных на строительстве, достигало 19 тыс. человек.

В январе 1880 года в устье реки Рио-Гранде состоялась церемония закладки первого камня и началась масштабная работа, практически сразу же обнаружившая всю несостоятельность проекта Лессепса. Самая современная техника, доставленная на место строительства, не могла справиться с чрезвычайно сложным ландшафтом, тропической влажностью и жарой. А эпидемия желтой лихорадки приводила к гибели сотен и тысяч рабочих.

» ФИНАНСОВАЯ ЯМА

К июлю 1885 года объем выполненных работ составлял лишь $\frac{1}{10}$ намеченного. Зато компания успела обзавестись роскошной штаб-квартирой в Париже за 2 млн франков и еще одной в Панаме — за 1 млн. При этом не прекращался выпуск транша облигаций. После выпуска пятипроцентных облигаций в 1883 году последовал трехпроцентный заем, а через год — четырехпроцентный. К шестому году строи-

тельства в финансовую яму Панамского проекта кануло 1,4 млрд золотых франков вместо запланированных 600 млн.

К 1887 году невозможность продолжения строительства канала на уровне моря стала очевидной, и Лессепс был вынужден обратиться за помощью к инженеру Густаву Эйфелю, который как раз заканчивал возведение башни в Париже. Тот нарисовал проект канала

Концессию на строительство выдали Соединенные Штаты Колумбии, уже не существовавшие. А Республика Колумбия концессию не признавала. США не растерялись и спровоцировали восстание панамских сепаратистов





Суэцкий канал проходил по гладкой поверхности африканской пустыни, а Панамский перешеек представлял собой крайне недружелюбное сочетание скалистых холмов, диких джунглей и топких болот



с использованием шлюзов, потребовавший еще 1,6 млрд франков. Как только об этом написали газеты, акции компании упали почти до нуля.

И здесь на сцену вышел Корнелиус Герц — бывший доктор-шарлатан и авантюрист из Америки, переехавший во Францию и добившийся в этой стране головокружительных успехов. Он успешно вошел в французскую политическую элиту, стал близким другом будущего премьер-министра страны Жоржа Клемансо, который и порекомендовал своего приятеля Лессепсу. Почти с самого основания Всеобщей компании именно Герц занимал одну из главных ролей в распределении финансовых потоков.

В 1885 году Корнелиус Герц при поддержке барона Жака де Райнаха уже добивался разрешения правительства на выпуск облигаций выигрышного займа. А в 1887 году он придумал новый транш, но не облигаций, а денежной лотереи. Проблема состояла в том, что закон не позволял частным компаниям проводить лотереи, — значит, необходимо было поменять этот закон. Раздачей взяток занялся барон де Райнах, распе-

деливший по правительству и парламенту страны более 4 млн франков, и закон удалось протолкнуть.

Но в феврале 1889 года Парижский трибунал постановил ликвидировать Всеобщую компанию, лишив последней надежды 85 тыс. вкладчиков и инвесторов. Расследование выявило множество финансовых нарушений, в том числе тотальную коррупцию французской власти. Обвинения в получении взяток были предъявлены 510 депутатам парламента, а правительство отправилось в отставку. К тюремному сроку приговорили Фердинанда де Лессепса, его сына Шарля и даже Эйфеля. Правда, до реального заключения дело не дошло: старший Лессепс сошел с ума и скончался у себя в поместье, а его сын и Густав Эйфель пошли по амнистии. Барон де Райнах покончил жизнь самоубийством при странных обстоятельствах. А Корнелиус Герц успел заблаговременно скрыться в Англии, где его так и не смогло достать французское правосудие.

» **АМЕРИКАНСКАЯ МЕЧТА**
После ликвидации компании Лессепса ее акции полностью обесцени-



лись, и в этот момент подсуетилась некая группа «международных финансистов», среди которых засветились Корнелиус Герц, легендарный банкир Джей Пи Морган и теоретик Федеральной резервной системы США Пол Варбург. Группа выкупила контрольный пакет банкротства и передала активы в новую структуру — *Compagnie Nouvelle*. А затем предложила американскому правительству, давно мечтавшему заполучить Панамский перешеек, выкупить «Новую компанию» за \$40 млн, и США радостно согласились.

Но ликование длилось недолго. Оказалось, что концессию на строительство канала выдавало государство Соединенные Штаты Колумбии, к тому времени уже не существовавшее. А появившаяся Республика Колумбия концессию не признавала. США не растерялись и спровоцировали восстание панамских сепаратистов, подкупили нужных колумбийских чиновников и добились того, что в ноябре 1903 года Панама стала независимым государством. Республика Панама подписала договор с США, по которому Америка получила в вечное пользование участок

шириной 10 миль от Атлантического к Тихому океану и право на строительство и эксплуатацию канала.

В 1903 году строительство возобновилось и закончилось в 1914 году. Стоимость работ составила \$639 млн. За это время было удалено 230 млн м³ земли (французы перекопали только 28 млн). Общая протяженность канала составила 81,6 км. Первый корабль прошел по каналу 15 августа 1914 года, но официальное открытие состоялось только 12 июля 1920 года. **ПЧ**

Современная техника не могла справиться с чрезвычайно сложным ландшафтом, тропической влажностью и жарой. А эпидемия желтой лихорадки приводила к гибели тысяч рабочих

