

# Antykorupcja

<https://antykorupcja.gov.pl/ak/retrospekcje/retro/2943,Wpuszczeni-w-kanal.html>  
2022-01-17, 00:00

## Wpuszczeni w kanał

---


Compagnie Universelle du Canal Interoceanique 4 lutego 1889 roku ogłosiło bankructwo zostawiając ponad 800 tysięcy udziałowców bez obiecanych zysków i bez zainwestowanych pieniędzy, pogrążając rząd Trzeciej Republiki Francuskiej\*, rujnując reputację 510 parlamentarzystów, poszczególnych ministrów, w tym George'a Clemenceau i okrywając złą sławą wybitne skądinąd postaci - Gustawa Eiffla i Ferdynanda de Lessepsa.




Budowa Kanału Panamskiego była największym i najdroższym prywatnym przedsięwzięciem w nowożytnej historii świata, a jego otwarcie, w 1914 roku, spełnieniem jednego z marzeń człowieka.

Kiedyś Hiszpanie, potem Portugalczycy chcieli połączyć oba oceany. Ale to stryjeczny prawnuk Napoleona Bonapartego - Lucien Napoleon - Bonaparte Wyse, wynegocjował tzw. porozumienie Salgar - Wyse z rządem Nowej Grenady (która wkrótce miała stać się Kolumbią), na zbudowanie i operowanie kanałem o długości 81, 6 km, który otrzymałby w 99-letnią dzierżawę. Z kolei projekt był dziełem francuskiego hrabiego - Ferdinanda de Lessepsa, który w celu jego realizacji powołał firmę Panama Canal

Company. 4 lutego 1889 roku przedsiębiorstwo ogłosiło bankructwo.

Początkowo planowano wydać  około 600 milionów franków w złocie, a w trakcie trwania budowy te szacunki wzrosły dwukrotnie - do miliarda dwustu milionów. Budowę rozpoczęto w 1881 roku, ale prace na nim okazały się dużo trudniejsze niż nad Kanałem Sueskim. Po ośmiu latach postępy były niewielkie. W lutym 1885 roku, osiemdziesięcioletni Ferdinand Marie Vicomte de Lesseps odwiedził miejsce inwestycji w Panamie. Mniej więcej w tym samym czasie zebrało się posiedzenie generalne przedsiębiorstwa, gdzie zarysowano pierwsze trudności. Niemniej raport z posiedzenia zachęcał inwestorów, którzy do końca tamtego roku chętnie wpłacali swoje oszczędności na konto firmy. Kiedy wyszło na jaw, że tylko jedna szóstka prac została ukończona, udziałowcy zaczęli się denerwować.

I wtedy stała się rzecz niebywała. W marcu 1888 roku, kilku ministrów zezwoliło Panama Canal Company na przeprowadzenie dochodowej loterii, gwarantowanej przez państwo w kwocie 720 milionów franków w złocie, co miało pomóc Francuzom w dokończeniu inwestycji. Loteria się nie powiodła, a w styczniu 1889 roku Ferdinand de Lesspes odstąpił od kierowania projektem.

 Około 800 tysięcy wściekłych inwestorów pozwało de Lessepsa i innych, włączając w to syna de Lessepsa, który był tam inżynierem.

Grupa osób związana z budową Kanału została oskarżona o sprzeniewierzenie funduszy, które zostały przeznaczone na przekupienie parlamentarzystów, którzy głosowali potem za kontynuowaniem budowy, jak również przekupieniem dziennikarzy, by powstrzymać ich przed pisaniem prawdy o postępach i nieinformowanie o kłopotach spółki.

Z góry Panama wygląda na idealne miejsce, by połączyć Atlantyk i Pacyfik. Kilka jednak czynników przemawiało przeciw inwestycji. Po pierwsze pogoda. Pory deszczowe wstrzymywały prace nawet na półroczne okresy, tworząc powódzie błotne, które niweczyły pracę robotników. Choroby, które systematycznie powracały i zabijały z siłą epidemii. Mimo, że nie ma pełnych danych na temat całkowitej liczby ofiar, jakie pochłonęła budowa (1881-89), szacuje się, że nawet 22 tysiące robotników poniosło śmierć. Nie upłynęło wiele czasu, zanim robotnicy zorientowali się w sytuacji. Tych, których nie dopadła malaria, nie zamierzali zostać długo. Wśród nich był Paul Gauguin, francuski malarz, który przybył do Panamy z przyjacielem - malarzem, Charlesem Lavalem i dla którego miała to być przygoda pozwalająca na przeistoczenie się ze statecznego maklera giełdowego na pełnowartościowego malarza, ze wszystkimi niedogodnościami, jakie niosła nowa profesja. Gauguin wytrzymał tylko dwa tygodnie, zarabiając jednak wystarczająco dużo, by otworzyć studio nieopodal Isla

Taboga.

21 listopada 1892 roku Compagnie Universelle du Canal Interoceanique, która zbankrutowała kilka lat wcześniej, została kupiona przez French Chamber of Deputies, na wniosek M. Delahaye. Mimo, że żadne oficjalne oskarżenia nie padły pod adresem rządu, to podejrzewa się, że co najmniej 600 tysięcy dolarów zostało przeznaczone na łapówki dla senatorów i posłów. 35 członków parlamentu zostało powołanych do zbadania prawdy na temat budowy Kanału Panamskiego. Tego samego dnia oskarżono dyrektorów przedsiębiorstwa o to, że używając niedozwolonych środków spowodowali oni fałszywe przeświadczenie o istnieniu nierealnego przedsięwzięcia, złe wykorzystanie narosłych odsetek z funduszy przeznaczonych na to przedsięwzięcie i zmarnotrawienie całości lub części dochodów innych osób. Sprawa była rozpatrywana przed Sądem Apelacyjnym, 25 listopada 1892 roku. W ciągu kilku dni rząd, z powodu braku uzyskania wotum zaufania, zrezygnował wśród powszechnego zadowolenia społeczeństwa.

Następnie Komitet Specjalny powołany do zbadania sprawy zaczął przedstawiać dowody korupcji. Ujawniono wszystkie detale i przykłady łapownictwa wśród paryskich wydawców gazet i dziennikarzy. Ponad 100 członków parlamentu, w tym 6 ministrów, zostało wskazanych w oskarżeniu, jako mający czynny udział w

skandalu. 14 lutego 1893 roku wydano wyrok na dyrektorów przedsiębiorstwa. Ferdynand i jego syn Charles de Lesseps zostali skazani na pięć lat więzienia i grzywnę w wysokości 600 dolarów. Fontane i Cottu na dwa lata więzienia i grzywnę 400 dolarów, Alexandre Gustave Eiffel francuski inżynier, architekt, specjalista od konstrukcji metalowych również otrzymał karę więzienia (została później anulowana). Baron Reinach - doradca finansowy Panama Canal Company, przez którego ręce przeszło bardzo wiele łapówek, by uniknąć więzienia popełnił samobójstwo. Inni oskarżeni uciekli do Anglii. Politycy uwikłani w skandal to m.in. Léon Bourgeois, Alfred Joseph Naquet, a także Bethaut, minister rozwoju miast, skazany na pięć lat więzienia, 15 tysięcy grzywny i pozbawienie praw publicznych, by wymienić tylko kilku. Kary więzienia w stosunku do Ferdynanda de Lessepsa nigdy nie wykonano. De Lesseps zmarł w 1894 roku, na dziesięć lat przed tym, jak Amerykanie kupili projekt, który ostatecznie ukończono w 1914 roku.

Zabójcze temperatury, wilgotność w porze deszczowej, zbyt duże zagęszczenie wśród rozlokowanych robotników, co dodatkowo wzbudzało u nich ogromną agresję, malaria i żółta febra, wystarczyło, aby w ciągu sześciu miesięcy 1883 roku, umarło 10 procent pracowników, w następnych latach te proporcje rosły błyskawicznie. Liczba ofiar, która pochłonęła budowa Kanału Panamskiego spowodowała, że

nadano mu przydomek "cmentarza białego człowieka" - chociaż ginęli tam ludzie wielu ras i wszystkich narodowości.

Dziś odwiedzając to miejsce, można zobaczyć odrestaurowany całkiem niedawno cmentarz, na którym jeden krzyż reprezentuje tysiąc istnień ludzkich.

Większość z nas uważa budowę Kanału Panamskiego za przedsięwzięcie amerykańskie. Niewielu z nas zdaje sobie jednak sprawę, że przejęcie budowy przez Amerykanów było konsekwencją źle przygotowanej i prowadzonej inwestycji francuskiej, której pomysłodawcy chcieli dodatkowo przykryć swoją nieudolność płaceniem olbrzymich łapówek parlamentarzystom i dziennikarzom, by ci dobrze pisali o projekcie i nie odstraszaali inwestorów. Dziś, odwiedzając to miejsce, turyści widzą tylko koniec bardzo długiej historii.

\*Trzecia Republika Francuska istniała między Drugim Cesarstwem Francji a Rządem Vichy

Źródła: *archives.gov;*  
*query.nytimes.com*