

THĂM KÊNH ĐÀO PANAMA

Ngọc Hạnh

Tháng 4 vừa qua, mùa Xuân trời đẹp trăm hoa đua nở, đoàn du khách 10 người từ thành phố tình yêu Virginia đi thăm kênh đào Panama. Chúng tôi đáp phi cơ từ Washington DC bay đến Fort Lauderdale, Florida nắng ấm để xuống du thuyền PRINCESS đi Panama xem kênh đào nổi tiếng thế giới. Tuy thăm viếng kênh đào Panama nhưng trên đường đi tàu cũng ghé một số thành phố khác, nơi có danh lam thắng cảnh cho du khách viếng thăm. .

Chuyến đi dự trù 3, 4 tháng trước do con gái ghi tên và khuyến khích. Hành trình dài 14 ngày. Lúc đi tàu rời bến từ cảng Fort Lauderdale nắng ấm hiền hoà, khi về tàu cập cảng Los Angeles rộn ràng, nhộn nhịp. Tàu đến kênh Panama là ngày thứ 5 của cuộc hải hành êm ả, trời yên, biển lặng.

ĐẠI CƯƠNG:



Một loài khỉ ở Panama

Theo tài liệu du lịch kênh đào Panama cắt ngang vùng eo đất nhỏ hẹp Panama tại Trung Mỹ, nối liền Thái Bình Dương và Đại Tây Dương, rút ngắn các cuộc hải hành, chuyển vận quốc tế dài ngoằn và nguy hiểm trước kia. Lúc chưa có kênh đào, tàu thuyền phải đi vòng quanh eo biển Drake và Cape Horn sóng to gió lớn ở tận cực Nam của Nam Mỹ.

Nói đến Cape Horn tôi nhớ chuyến đi Nam Mỹ cách đây 9 năm chúng tôi 16 người cố ý đến vùng Cape Horn cho biết nguy hiểm đến mức nào. Tàu chạy gần đến Cape Horn thấy nhiều tảng băng trôi lênh bênh trên mặt biển, gió lớn, sóng càng lúc càng to, tàu chòng chành làm ly tách nghiêng ngã, một số du khách say sóng đi xiên xẹo như người say rượu. Có người không dậy nổi, nằm trong phòng và cho "chó ăn chèo", mệt ngất ngư ...

Cape Horn



Xin nói thêm về Cape Horn là nơi thường có sóng to, đôi khi lượn sóng cao hơn 20 mét. Một năm khoảng gần 200 ngày sóng to gió lớn, 130 ngày mây xám xịt che gần như kín bầu trời. Nói chung Cape Horn hầu như biển động quanh năm. Ngày xưa và cả ngày nay đi vùng Cape Horn là đối diện với sự hiểm nguy, là sự thử thách lòng can đảm của thủy thủ đoàn và những người trên tàu.

. Tôi dài dòng để quý độc giả thấy tránh được Cap Horn thật là mừng... quá sức

KÊNH ĐÀO



Theo tài liệu du lịch năm 1534 Charles đệ I đã có ý định làm kênh đào Panama nhưng đến 300 năm sau, năm 1880 Pháp mới bắt đầu thực hiện công trình. Sau 20 năm đốn cây, phá núi rừng, đào đất, đập đá nhọc nhằn Pháp thất bại vì bệnh tật và tài chính thiếu hụt.

Năm 1904 Hoa Kỳ trả Pháp 40 triệu Mỹ Kim mua lại các quyền và tài sản của The French Canal Company hầu tiếp tục công trình dở dang và hoàn thành con kênh lịch sử. Kênh đào Panama được sử dụng vào năm 1914, rút ngắn khoảng cách từ 22.500 cây số nếu đi vòng còn 9.500 cây số. Nếu xem phim tài liệu các bạn sẽ thấy đào con kênh

Panama, cắt ngang eo đất hẹp rất nhiều khe. Ngoài việc phá rừng, đào sỏi đá, gặp phải bùn chùi, đất lở còn

có bệnh tật làm chết người, nhiều nhất là bệnh sốt rét, bệnh dịch, sốt vàng da... Vùng Panama nhiều muỗi, kiến và các loại côn trùng, rắn, rết nên các giường ngủ đều phải chằng màn tránh muỗi. Để ngừa kiến và các loại côn trùng bò lên giường, phải đặt các chân giường trong chậu nước nhỏ. Phương cách này tránh được các loại côn trùng lại sanh ra vấn đề khác. Muỗi đẻ trứng (lăng quăng) trong nước, nở ra thành muỗi cắn người, gây bệnh sốt rét. Ngoài ra còn thiếu kỹ sư, chuyên viên y tế. Không mấy kỹ sư, bác sĩ chịu làm việc vùng rừng sâu nước độc, vắng vẻ đìu hiu, nhiều rắn rết, không nơi chốn giải trí. Nhìn trong phim thấy nhân viên y tế săn sóc bệnh nhân gãy gò xanh xao trong lều có màn chằng chung quanh, tôi thật sự nể phục các vị lương y thời bấy giờ. Tôi nghĩ các vị ấy đến đó vì lòng nhân đạo hơn là do thù lao. Một số công nhân thành người nghiện rượu. Được rảnh rang sau giờ làm việc, họ uống rượu hay đánh bạc. Tính ra gần 30.000 công nhân Pháp và Mỹ đã chết khi đào kênh Panama.



Khi Hoa kỳ tiếp nhận công trình đào kênh, tình trạng chung khá quan hơn. Họ xây cất hội quán để công nhân giải trí trong thì giờ rảnh rỗi như đá bóng, đánh vũ cầu, đọc sách báo, thư viện lưu động, phòng billard, bowling, phòng khiêu vũ và số người nghiện rượu bớt đi. Sau 10 năm con kênh hoàn thành, tàu thuyền qua lại dễ dàng (năm 1914). Công trình phá rừng, đào đất làm thành con kênh tốn gần 387 triệu Mỹ kim, mắc hơn bất cứ công trình xây cất nào của Mỹ thời bấy giờ. Lúc đào đất phá rừng xong còn phải chở đất đổ đi nơi khác và làm đường xe lửa để vận chuyển vật liệu xây những đập ngăn và tháo nước vô cùng chắc chắn sau này.

Từ khi hoàn thành, kênh đào mở cửa 24 giờ mỗi ngày, 365 ngày một năm, trừ một lần vào năm 1915 do đất chùi và năm 1989 do tranh cãi về quyền lợi kênh Panama. Tính trung bình mỗi năm có hơn 14,000 tàu thuyền qua lại, gần 40 tàu mỗi ngày, mang theo 203 triệu tấn hàng hóa. Tàu chúng tôi đi hôm ấy trả tiền tô cao nhất trong các tàu thuyền, 330.000 mỹ kim (tài liệu du thuyền Coral Princess, bản tin ngày thứ bảy 27/3/2010). Tiền tô thấp nhất là 36 xu do ông Richard Halliburton trả năm 1928 khi ông bơi qua con kênh. Kích thước lớn nhỏ tàu thuyền có thể dùng kênh đào gọi "Panamax."

NHỮNG CÁI LOCKS (Đập ngăn và tháo nước)



Du khách đứng trên boong tàu nhìn cái lock qua lớp kính dày cao khỏi đầu người.

Ngày 27/3/10 chúng tôi đến kênh đào. Mỗi khi đến địa phương mới, thường thường phòng sinh hoạt trên tàu dành từ 30 phút đến 45 phút giới thiệu những điểm đặc biệt nơi chốn sắp đến.

Kênh đào Panama có 3 lock chính: Gatun, Pedro Miguel, và Miraflores. Thời gian đi qua suốt con kênh mất độ 9 tiếng. Ngày du thuyền đến Panama Canal các sinh hoạt trên tàu được cắt giảm bớt như lớp dạy vẽ, cắm hoa, xếp khăn, đồ vui... vì phần lớn du khách lên boong tàu xem các đập nước.

Đập Gatun - Gatun locks

Từ Đại Tây Dương du thuyền đi vào Gatun Panama lúc 6g 30 sáng, trời trong quang đặng và mát mẻ. Đập Gatun (Gatun locks) có 3 bậc, từ mực nước biển lên cao dần dần, dài 1,9 cây số. Đập có hai lớp cửa (double locks.) Mỗi cánh cửa, cao từ 47 feet đến 82 feet. Khi đến đập tàu dừng lại, chờ nước phía trong rút thấp xuống bằng mặt nước phía ngoài. Tàu từ từ tiến vào trong, đập đóng cửa lại. Nước lại nâng cao như cũ.

Khi tàu gần đến đập Gatun, đứng trên boong tàu chúng tôi thấy nhà cửa, công sở, đường xe chạy tráng nhựa sạch sẽ. Người đi lại trên bờ trông khỏe mạnh, nhanh nhẹn. Khoảng kênh đào có con đường ở giữa chia con kênh ra làm 2 làn tàu chạy. Khi tàu vào gần đập có những chiếc xe to, nặng nề như xe tăng nhiều mã lực nặng 55 tấn, chạy trên đường rầy, mỗi bên 4 chiếc, dùng dây cáp kéo con tàu đi ngay ngắn giữa dòng nước phẳng lặng hướng về đập Pedro Miguel. Thời gian chờ nước rút thấp xuống bằng mực nước bên ngoài mất 1 giờ 10 phút.

Đập Pedro Miguel - Pedro Miguel Locks



beton cốt sắt vô cùng kiến cố lộ ra.

Từ đập Gatun tàu chạy đến đập Pedro Miguel rồi dừng lại chờ nhân viên mở cửa đập để mức nước rút xuống thấp. Hai cánh cửa thật dày và nặng nề từ từ mở rộng. Nước rút ào ạt, mạnh như thác đổ đến khi mức nước 2 bên bằng nhau. Thời gian chờ nước rút là 50 phút. Thời gian tàu chạy mất 5g20 phút. Có con đường chia con kênh làm 2 làn, xe tăng nặng nề 2 bên bờ dùng dây cáp chậm chậm kéo tàu đi. Đứng trên boong tàu thấy cảnh xe kéo tàu tôi liên tưởng hình vẽ các con rùa kéo cái hộp giấy to tướng trong các sách thiếu nhi. Thấy chậm nhưng thật ra không phải thế đâu quý vị ạ. Cứ nhìn cây cối, nhà cửa trên bờ thì biết, chúng lùi dần về phía sau. Khi nước rút 2 bên vách kênh bằng

Đập Miraflores - Miraflores locks là đập cuối kênh Panama. Tàu tiếp tục đi từ Pedro Miguel đến đập Miraflores mất 30 phút. Chờ mất 60 phút cho mực nước hạ xuống 16 mét 50, ngang với mực nước biển Thái Bình Dương (Pacific Ocean), sau khi đập mở cửa. Có đập nước rút nhanh, có đập nước rút chậm hơn một chút. Mực nước 2 đại dương cao thấp chênh lệch nhau khá nhiều.

Nói thì nghe nhàng nhưng nếu bạn trông thấy thực không đơn giản chút nào. Con kênh như lên đồi xuống dốc Người xây cất phải làm nhiều hồ chứa nước và đập lớn nhỏ để ngăn nước và tháo nước... Mở cửa đập ra, đóng cửa đập lại, nâng mực nước lên, hạ mực nước xuống tuy toàn bằng cơ giới tối tân nhưng cũng phải chờ đợi mất thì giờ. Du khách trên du thuyền có bao nhiêu người biết được sự khó khăn, nhọc nhằn của những người phá rừng núi, bao nhiêu người bỏ xác nơi chốn hoang vu mới hoàn thành xong con kênh tiện nghi ngày hôm nay .

....



Theo tôi kênh Panama tuy không thể so với các kỳ quan như Kim tự tháp hay thành phố cổ Đế Thiên Đế Thích, Petra.. nhưng cũng đáng công vượt nghìn dặm viếng thăm công trình khó khăn, tốn nhiều nhân lực, vật lực, thời gian, và sinh mạng để hoàn thành, rút ngắn nửa thời gian các cuộc hải hành... Tôi nghĩ thế nhưng cô bạn tôi bảo: "chẳng có gì đáng ca ngợi. Kiến trúc sư đã xây được đập một lớp cửa thì có thể làm đập 2 lớp cửa (single lock and double locks). Phá núi rừng thì gặp sơn lam chương khí là chuyện bình thường. Việt

Nam ta ở miền rừng núi Việt Bắc cũng có muỗi rừng gây sốt rét, sốt vàng da hay Phi Châu cũng thế, không riêng ở vùng Panama... Thành phố vùng Panama nhỏ bé đâu có gì vui mà thăm viếng. Người miền Nam Mỹ bao giờ cũng tròn trịa, không phải họ ầm nọ, kinh tế phát triển nhờ kinh đào Panama..." Mỗi người mỗi ý. Tôi biết bạn chỉ thích những nơi vui nhộn, người đi lại đông đúc như kinh đô ánh sáng Paris hay lâu đài tráng lệ huy hoàng như cung điện Nữ hoàng nước Nga ... Bạn chán xem công thợ nhỏ, con kênh mặt nước phẳng lặng êm đềm .

.... Được biết quê hương Việt Nam ta ngày nay đã có những cây cầu đẹp và dài như cầu Mỹ Thuận, Cần Thơ, di chuyển tiện lợi và tránh được cảnh chờ phà, mất thì giờ lúc qua sông như mấy chục năm về trước. Cầu mong phương tiện thủy vận nước ta càng ngày càng tốt đẹp hơn, không còn sợ sóng to, đồ bé, nước lũ làm chìm đồ chết người như mùa nước nổi năm nào ...

Ngọc Hạnh
Virginia, Mùa Xuân 2010