



Kanał La Manche: dzieli i łączy

„Mgła nad kanałem, kontynent odcięty” – choć źródła tego powiedzenia nie są jasne, dobrze oddają skomplikowane relacje Zjednoczonego Królestwa z Europą kontynentalną. Mimo iż w bezchmurny dzień z wybrzeży Francji można dojrzeć białe, kredowe klify Dover, a z wybrzeży Anglii – zabudowania we Francji, kanał La Manche chyba dziś bardziej dzieli niż łączy, zarówno fizycznie jak i mentalnie.

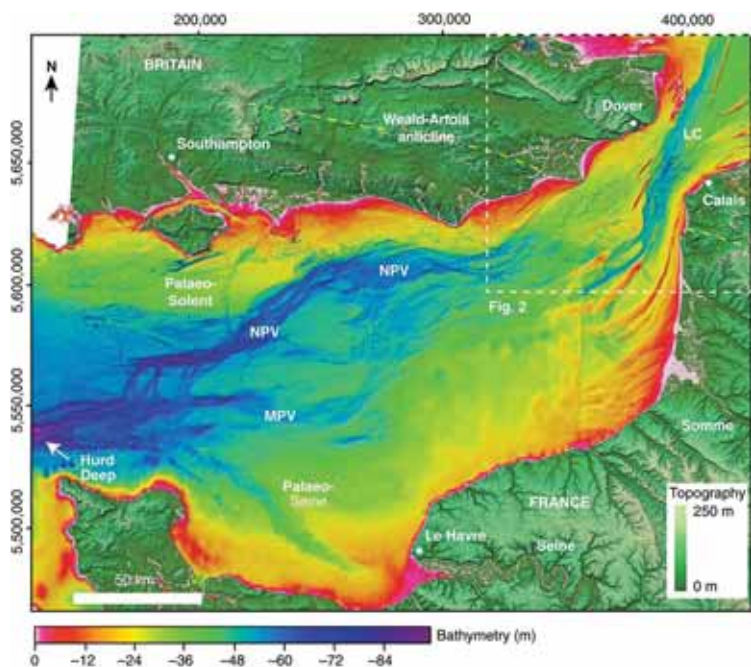
Aleksandra Zaparucha

SOP Oświatowiec, Toruń

Morze Brytyjskie, Ocean Galijski, Morze Angielskie, Morze Wąskie, Morze Miłosierne – to tylko niektóre z nazw obszaru wodnego zwanego obecnie po angielsku Kanałem Angielskim (*English Channel*), po francusku Rękawem (*La Manche*) a po holendersku po prostu Kanałem (*het Kanaal*). Kanał La Manche, który stanowi najpłytszy fragment szelfu kontynentalnego Europy, rozciąga się od linii łączącej wyspę Wierge z przylądkiem Land's End na zachodzie, do linii łączącej latarnię Walde we Francji (sześć kilometrów na wschód od Calais) z przylądkiem Leathercoat, który stanowi północny kraniec Zatoki Świętej Małgorzaty w hrabstwie Kent.

Kanał La Manche łączy Morze Celtyckie z Morzem Północnym. Długi na 560 km, kanał ma maksymalnie 240 km szerokości. W swoim najwęższym miejscu – Cieśninie Kaletańskiej (*Pa de Calais*), po angielsku zwanej cieśniną Dover (*Strait of Dover*), kanał ma nieco ponad 33 km szerokości. Maksymalne głębokości dochodzą do 180 m, a na podwodnych grzbietach w Cieśninie Kaletańskiej wynoszą nieco ponad 20 m.

W kanale położonych jest kilka wysp. Są to przede wszystkim Isle of White u wybrzeży angielskich, archipelag Channel Islands, który choć położony jest u wybrzeży Francji stanowi



Batymetria kanału La Manche (za Gupta et al. 2017), źródło: <https://www.nature.com/articles/ncomms15101/figures/1>

dependencję korony brytyjskiej, oraz wyspy Chause i słynna Mont-Saint-Michel pozostające w jurysdykcji francuskiej. Właśnie u wybrzeży tej wyspy notuje się najwyższe amplitudy pływów w kanale La Manche: do 14 m różnicy pomiędzy najniższym a najwyższym stanem wody.

Angielskie wybrzeże kanału La Manche jest dużo bardziej zaludnione niż francuskie. Do największych angielskich ośrodków miejskich należą: Brighton, Portsmouth, Bournemouth, Southampton, Plymouth i Dover, a do francuskich: Le Havre, Calais, Boulogne-sur-Mer i Cherbourg.

Wybrzeża po obu stronach kanału La Manche to także miejscowości i obiekty turystyczne, takie jak wyspa Mont-Saint-Michel czy kredowe klify.

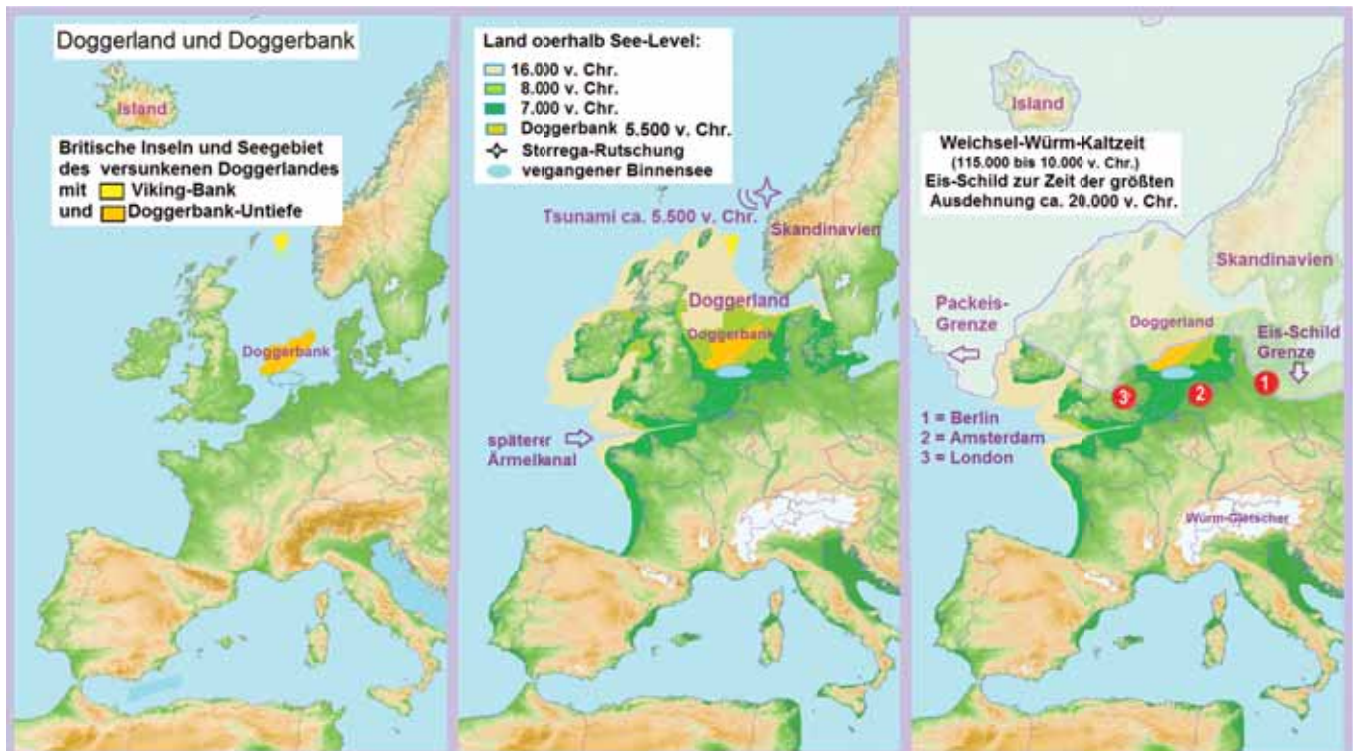


Wyspa Mont-Saint-Michel w czasie odpływu. Widoczny nowy most łączący wyspę ze stałym lądem, źródło: https://en.wikipedia.org/wiki/Mont-Saint-Michel#/media/File:Mont-Saint-Michel_Drone.jpg

Doggerland – zapomniany kraj Europy

Przez większość plejstocenu (od 2,5 miliona lat temu do 11 700 lat temu) dzisiejsza wyspa Wielka Brytania stanowiła półwysp u zachodnich wybrzeży Europy. Połączony był on z kontynentem masywną formacją kredową (400-460 m miąższości osadów) powstałą 70 milionów lat temu w okresie kredy. Formacja ta obejmowała obszar zajęty dziś przez południową część Morza Północnego. Obszar ten, zwany dziś Doggerlandem, około 450 000 lat temu znalazł się pod wpływem zlodowaceń. W tym czasie poziom oceanu był ok. 120 niższy od obecnego, więc także teren stanowiący dziś kanał La Manche był suchym lądem. Każde nasunięcie się lądolodu blokowało odpływ rzek będących przedłużeniem dzisiejszej Tamizy i Renu, w kierunku północnym. Wody rzeczne oraz wody roztopowe tworzyły więc w centrum Doggerlandu je-

zioro zaporowe. Dwukrotnie, 425 i 225 tys. lat temu, wody tego jeziora spłynęły gwałtownie w kierunku południowo-zachodnim, żłobiąc rynnę w warstwach kredowych. Słynne białe klify Anglii i Francji są wynikiem tych zdarzeń. Pierwsze spłynięcie wód jeziora zaporowego trwało kilkanaście miesięcy uwalniając milion metrów sześciennych wody na sekundę. Druga superpowódź wyżyłobiła w osadach kanał szerokości 50 m i głębokości 25 m, widoczny na współczesnych mapach batymetrycznych. Kanał ten zbierał wody Renu i Tamizy i odprowadzał je na południowy zachód po linii współczesnego kanału La Manche. To drugie zdarzenie geologicznie odcięło



Etapy rozdziału wyspy Wielkiej Brytanii od Europy kontynentalnej od maksymalnego zasięgu zlodowacenia Wisty do czasów współczesnych, źródło: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d5/Doggerland3er.png>

rycina od lewej: Doggerland i Doggerbank, Wyspy Brytyjskie z podwodnymi grzbietami Wikingów i Doggerbank, Islandia; rycina środkowa: Linia brzegowa: 16 tys. lat p.n.e., 8 tys. lat p.n.e., 7 tys. lat p.n.e., Doggerbank 5,5 tys. lat p.n.e., osuwisko Storrega, stódkowodny zbiornik; oznaczenia na mapie: Skandynawia, Tsunami ok. 5,5 tys. lat p.n.e., Doggerland, Doggerbank, początek kanału La Manche, Islandia;

Po prawej: zlodowacenie Wisty (Wurm) 115 tys. – 10 tys. lat p.n.e.; największy zasięg lądolodu ok. 20 tys. lat p.n.e., NA mapie: Skandynawia, Islandia, granica paku lodowego, Doggerland, maksymalny zasięg lądolodu, lodowce górskie



Łodzie normańskie na wodach kanału La Manche na tkaninie z Bayeux, źródło: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fe/Tapisserie_de_Bayeux_31109.jpg

wyspę Wielką Brytanię od kontynentalnej Europy, choć most lądowy istniał w okresach chłodniejszych, gdy obniżał się poziom wód oceanu.

Wraz z ocieplaniem się klimatu pod koniec zlodowacenia Wisły, poziom wód oceanicznych zaczął się podnosić. Najszybsze tempo wkraczania wody morskiej na ląd to 1-1,8 metra na 100 lat. Około 12 000 lat temu porośnięty tundrą Doggerland był zamieszkały przez grupy ludności mezolitycznej. Jednak wraz z rosnącym poziomem wody morskiej, tundra zmieniła się w słone marsze, zmuszając ludność do migracji na zachód w kierunku wyspy Wielkiej Brytanii lub na wschód, w kierunku kontynentu. Można ich dziś uznać za prehistorycznych uchodźców klimatycznych.

Około 8 tys. lat temu Doggerland, a także Wielka Brytania, ostatecznie stały się wyspami. Los ludności, która nie opuściła Doggerlandu na czas został przypieczonekowany ok. 6 200 lat temu, gdy ogromne podwodne osuwisko u wybrzeży dzisiejszej Norwegii wywołało 4-5-metrowe fale tsunami. Zalały one Doggerland, który dziś znajduje się ok. 200 m pod powierzchnią Morza Północnego.

W czasach historycznych

Początki handlu pomiędzy społeczeństwami mezolitycznymi na kontynencie a tymi na Wielkiej Brytanii datuje się na 8 tys. lat temu, czyli jeszcze w czasie istnienia wyspy Doggerland. Losy ludności na wyspie i na kontynencie, mimo dzielącego je kanału, były ściśle związane: politycznie, gospodarczo i społecznie, zwłaszcza za panowania dynastii andegaweńskiej (XII w.).

Wraz z rozwojem społeczeństwa angielskiego rosła jednak świadomość odrębności kulturowej. Ważnym momentem na tej drodze było wyparcie przez język angielski języka francuskiego, przyniesionego na dwór w Londynie wraz z podbojem normańskim w XI wieku. Odtąd liczne konflikty Anglii z Francją i innymi państwami kontynentalnej Europy miały przełożenie na zachowanie się monarchii nad kanałem La Manche. Budowa floty, sieci latarni morskich i umocnień na brzegu były uzupełnieniem tej naturalnej linii obrony Anglii, od 1703 roku Zjednoczonego Królestwa, państwa które jednocześnie miało możliwość kontrolowania Morza Północnego i blokowania kontynentu.

Udane inwazje z kontynentu na wyspę to najazd Rzymian w latach 43-84 n.e. oraz wspomniany już podbój normański zapoczątkowany bitwą o sukcesję pod Hastings w roku 1066. Skuteczną inwazją prowadzoną w odwrotnym kierunku było lądowanie wojsk alianckich w Normandii w 1944 roku.

Do najbardziej znaczących, zakończonych porażką, inwazji na wyspę zaliczyć można inwazję hiszpańskiej armady w czasach panowania Elżbiety I w 1588 roku, inwazję armii francuskiej w czasie wojen napoleońskich, a także inwazję nazistowskich Niemiec w czasie II wojny światowej.



Etretat, Wybrzeże Alabastrowe w Normandii

Transport, nie tylko morski

Kanał La Manche stanowi obecnie najruchliwszą drogę morską na świecie. Szlak wschód-zachód, łączący pośrednio Morze Bałtyckie z Oceanem Atlantyckim, pokonuje ok. 500 jednostek dziennie. Na to nakłada się szlak północ-południe, czyli ruch promowy z Dover do Calais i Dunkierki.

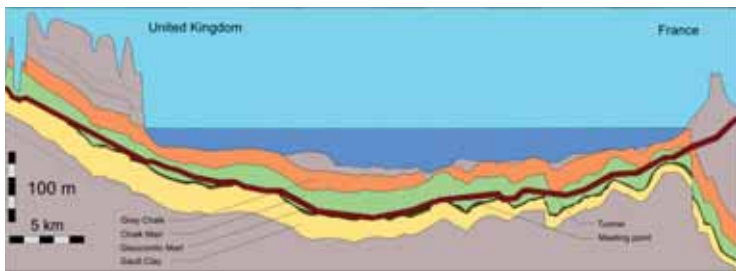
Wypadki statków z toksyczną zawartością i wycieki ropy naftowej stanowią poważne zagrożenie dla miejscowych ekosystemów. Ponad 40% incydentów morskich u wybrzeży Wielkiej Brytanii ma miejsce w samym kanale lub jego pobliżu. W 1971 roku, po serii groźnych kolizji, także zakończonych zatonięciem jednostek, na kanale La Manche wprowadzono kontrolowany radarowo system separacji jednostek pływających. Jednostki płynące na północny wschód muszą trzymać się brzegu Francji, a te płynące na południowy zachód – Anglii. Pomiędzy pasami znajduje się strefa wolna od ruchu jednostek pływających. Dzięki temu zmniejszono ilość zająć na kanale do 1-2 rocznie.

Od czasu otwarcia tunelu pod kanałem La Manche w 1994 roku ilość promów pokonujących trasę z Francji do Wielkiej Brytanii została znacznie zredukowana.

Kanał La Manche jest jedną z węższych, stosunkowo bezpiecznych, międzynarodowych dróg wodnych. Dzięki temu stał się widownią licznych innowacyjnych metod pokonywania go. W 1785 roku pokonano go po raz pierwszy w balonie, w 1843 r. pierwszym promem, w 1909 r. samolotem, a w 1965 roku amfibią. Po raz pierwszy kanał La Manche przepłynął kapitan Matthew Webb, który w sierpniu 1875 roku potrzebował na ten wyczyn 21 godzin i 45 minut.

O potrzebie budowy tunelu pod dnem kanału La Manche wypowiadano się już na początku XIX wieku. Wywiercony w warstwach margli kredowych, tunel z Calais do Folkestone ma 50,45 km długości, z czego pod wodą znajduje się 37,9 km (najdłuższy taki odcinek na świecie). Pociągi w tunelu rozwijają prędkość maksymalną 160 km na godzinę, a pokonanie go trwa około 35 minut. Z tego połączenia korzysta około 50 tysięcy pasażerów dziennie. W roku 2017 tunelem przemieściło się ogólnie ponad 20 milionów pasażerów (zarówno pociągami jak i prywatnymi pojazdami przewożonymi specjalnymi pociągami), 2,6 miliona samochodów, 51 tysięcy autokarów oraz 1,6 miliona ciężarówek. Do tego trzeba doliczyć przewozy notowane w porcie Dover: 11,7 milionów pasażerów, 2,6 miliona ciężarówek i 2,2 miliona samochodów osobowych.

Negocjacje w sprawie opuszczenia Unii Europejskiej przez Zjednoczone Królestwo (Brexit) rozpoczęły się po referendum w 2016 roku. Do tej pory nie ustalono warunków, na jakich kraj miałby tego dokonać, a do podjęcia decyzji zostało kilka miesięcy (koniec października 2019). Uzgodniono jednak, że w wypadku wyjścia z UE bez umowy, zasady użytkowania tunelu pod kanałem La Manche nie ulegną zmianie przez



Przekrój geologiczny przez kanał La Manche. Tunel poprowadzony jest w warstwach margli kredowych
https://en.wikipedia.org/wiki/File:Channel_Tunnel_geological_profile_1.svg

trzy miesiące od daty wyjścia. Ma to dać obu stronom czas na ustalenie warunków działania granicy między obydwojma krajami. Wprowadzenie dodatkowych kontroli na granicy będzie miało ogromne skutki dla całej gospodarki brytyjskiej, która jest bardziej zintegrowana ekonomicznie z kontynentem niż zwolennicy Bexitu by sobie życzyli.

Przez kanał La Manche nielegalnie

Już wkrótce po otwarciu tunelu pod kanałem La Manche podjęte zostały pierwsze próby nielegalnego jego przekroczenia. Z czasem problem migrantów koczujących po stronie francuskiej w Calais stał się dotkliwym problemem społecznym, politycznym i ekonomicznym. Tzw. Dżungla Calais to naprędce budowane obozowiska, zamieszkałe przez migrantów ekonomicznych, między innymi z Darfuru, Afganistanu, Syrii, Iraku, Erytrei, Etiopii i innych słabo rozwiniętych krajów. Szacuje się, że w pierwszej połowie 2015 roku liczba osób zatrzymanych przy próbie nielegalnego przekroczenia kanału wyniosła 37 tysięcy. W lipcu 2015 roku oficjalne szacunki określiły liczbę osób oczekujących na sposobność przekroczenia kanału La Manche na 3-5 tysięcy. Sytuacja w Calais doprowadziła do poważnych napięć na linii Paryż-Londyn, a firma obsługująca tunel zwróciła się do obu rządów o wsparcie finansowe w wysokości 10 milionów funtów na wzmocnienie zabezpieczeń. Jesienią 2016 r. rząd Francji doprowadził do usunięcia obozowisk pod Calais mimo protestów obrońców praw człowieka. Mimo to proceder nie ustał. Prasę co chwila obiegają informacje o kolejnych zatrzymanych przy próbie przekroczenia kanału. Często towarzyszą im zdjęcia i filmy, pokazujące jak grupy migrantów w biały dzień próbują dostać się do ciężarówek oczekujących na odprawę celną. Policja opublikowała instrukcję dla kierowców w różnych językach, jakie środki ostrożności należy podjąć przy przekraczaniu kanału.



Krzemień pozyskany z klifów kredowych jest doskonałym materiałem budowlanym, Canterbury, hrabstwo Kent



Białe klify Dover widoczne z wybrzeża Francji https://en.wikipedia.org/wiki/File:France_manche_vue_dover.JPG

Obecnie na popularności zyskuje przeprawa małymi łodziami, co było raczej rzadkie przed 2018 rokiem. Przepuszcza się, że niepewności związane z Brexitem nakręcają rynek. Cena za przerzut łodzią kosztuje od 3 do 6 tysięcy funtów. W roku 2018 ilość osób, które dobiły do wybrzeży Anglii łodziami, kradzionymi na wybrzeżu Francji, to 539. Najnowsze informacje pochodzą z czerwca 2019 roku. Do wybrzeży hrabstwa Kent przybyły 74 osoby na 8 łodziach. Jednocześnie szerszej opinii publicznej umykają pojedyncze zdarzenia: ciało chłopca znalezione na dachu pociągu kursującego przez tunel, proces Somalijczyka zatrzymanego po przejściu tunelu na piechotę czy wypadek na autostradzie w Folkestone, w którym zginęła potrącona przez samochód młoda imigrantka.

Obecnie ocenia się, że na Wyspach przebywa około miliona nielegalnych imigrantów, z których duża część przedostała się do kraju wykorzystując środki transportu przez kanał La Manche, w tym także połączenia promowe. Większość migrantów przekraczających nielegalnie kanał La Manche deportowana jest do Francji, gdyż według władz w Londynie nie są prawdziwymi azylantami. Prawo unijne mówi, że uchodźca ma prawo do ubiegania się o azyl w pierwszym bezpiecznym kraju do którego dotrze. To między innymi nasilenie tego procederu doprowadziło do przegłosowania Brexitu. Otwartym pozostaje pytanie, jaką politykę migracyjną Wielka Brytania wprowadzi po podjęciu ostatecznej decyzji w sprawie wyjścia z UE jesienią tego roku.

Piśmiennictwo

- Geologists unveil how Britain first separated from Europe – and it was catastrophic (2017) <http://theconversation.com/geologists-unveil-how-britain-first-separated-from-europe-and-it-was-catastrophic-75636>
- Gibbard, P., The real story behind Britain's geological exit <https://physicstoday.scitation.org/doi/10.1063/PT.6.1.20170607a/full/>
- Gupta, S., Collier, J.S., Garcia-Moreno, D., Oggioni, F., Trentesaux, A., Vanneste, K., Batist, M. De, Camelbeeck, T., Potter, G., Vliet-Lanoë, B. Van, & Arthur, J.C.R. (2017) Two-stage opening of the Dover Strait and the origin of island Britain, *Nature Communications* 8, Article number 15101 Mihai, A. (2016) 10,000 year old underwater forest discovered, <https://www.zmescience.com/research/discoveries/forest-discovered-norfolk-26012015/>
- Mihai, A. (2019) Doggerland the land that connected Europe and the UK 8000 years ago, *ZME Science*, <https://www.zmescience.com/science/geology/doggerland-europe-land/>
- Spinney, L. (2008) The lost world, *Nature* 454, 151-153, doi:10.1038/454151a, <https://www.nature.com/news/2008/080709/full/454151a.html>
- Zatrzymano 43 nielegalnych migrantów, *Cooltura* 24, lipiec 2019, <https://www.cooltura24.co.uk/wiadomosci/40707,zatrzymano-43-nielegalnych-migrantow>
- <https://www.polishexpress.co.uk/ponad-milion-nielegalnych-imigrantow-przebywa-w-wielkiej-brytanii-i-nigdy-nie-zostana-odeslani>