

---

## A Csatorna – Anglia, Franciaország és a tengeri határ létrejötte a XVIII. században

A természet olyan földrajzi alakzatban helyezte el Angliát és Franciaországot, amely szükségszerűen örökös versengést váltott ki közöttük. *J. R. Seeley* történész (1884) egyenesen egy második százéves háborúnak tekintette az 1688–1815 között zajló gigantikus rivalizálást a két fél között. Igaz, közben voltak békés időszakok, és háborúk idején is éltek a cserekapcsolatok. A Csatorna mint fizikai határ idők folyamán rögzítette a különbségeket Anglia-Britannia és Franciaország, illetve a kontinens között. *Renaud Morieux*, kötetünk szerzője, a Cambridge-i Egyetem oktatója, a Jesus College tagja úgy véli, hogy ezt a határt nem egyedül a természet teremtette meg, hanem a XVII–XVIII. század fordulóján lezajlott történelmi folyamatok. A Csatorna határ, egyszerűsített érintkezési zóna a két ország között.

A whig történészek, *E. A. Freeman*, *John Seeley*, *G. M. Trevelyan* Anglia felsőbbrendűségét hangoztatták Franciaországgal szemben. Freeman szerint az angolok nacionalizmusa és földrajzi determinációja összefonódott. Szigetlakó mivoltuk következtében lettek tengerjáró nemzet. Seeley megállapította, hogy Angliát földrajzi helyzete segítette a birodalomépítésben, és védte a kontinens zavargásaitól. Calais 1558. évi elvesztése után többé már nem tartozott Európához. Trevelyan úgy látta, hogy az angol nemzettudat angolszász gyökerekből és a szigetlakók sajátos jellemvonásaiból a százéves háború után alakult ki. Ebben a „szigeti patriotizmus”-ban döntő szerepe volt a franciákkal szemben érzett gyűlöletnek, amely „a nemzet minden rétegét egyesítette” (8). A két ország földrajzi képe maga is eltérő politikai utat jelölt ki számukra: Franciaországot szögletes nagy vidéki tömbje a feudalizmus, az erős monarchia és az agresszív külpolitika

irányába vezette; Angliát keskeny körvonalai, szaggatott partjai a tengerek és a kereskedés felé fordították.

A Csatorna két partjának szimmetriájára *Jules Michelet* is felhívta a figyelmet (1798–1874): a két nemzet arccal egymás felé helyezkedik el, mintha versengésre hívnák egymást. Michelet Angliát – a germánok és a kelták tökéletlen keveredése következtében – a szomszédaira veszélyes szörnyetegnek látta. Franciaország ezzel szemben tökéletes élő organizmus, a régiók harmonikusan illeszkednek a nemzet területébe. Michelet sztereotípiái hatással voltak *Elisée Reclus* (1881) és *Paul Vidal* (1908) földrajztudósokra. *Fernand Braudel* a Csatornát az összeköttetés és az elválasztás szimbólumának tartotta.

Morieux nem látja nagyon jelentősnek az angol–francia rivalizálást, de szükséges rámutatni, hogy a „nemzeti identitás” történetében az 1990-es években a társadalmi különbségek helyét a „mi és mások” kettőssége vette át, és a nemzeti gondolkodás helyébe a transznacionális szemlélet lépett. A történetírás a centrum–periféria ellentét helyett a szomszédos társadalmak kapcsolatait vizsgálja. A történészek ma, maga Morieux is, az eszmék, áruk, személyek határokon átlépő mozgásával foglalkoznak.

A franciák a tengeri határok rögzítésére csak a XVIII. század végén törekedtek. A britek szemében maga a természet a francia partokon jelölte ki a határokat. Érdekes, hogy a Csatorna két oldalán lakó emberekben sokkal több a közös vonás, mint köztük és a szárazföld belsejében élő saját honfitársaik között.

## **A határ kijelölése**

*Sztrabon*, *Tacitus* és *Jean Bodin* úgy vélték, Anglia egykor összefüggött a kontinenssel. A XVI. századi felfedezések bizonyították, hogy a bibliai özönvíz nem volt egyetemes jelenség, és az indiánok nem származhattak Nóétól. A brit szigeteket több hullámban kívülről jövő emberek népesítették be. A humanisták szerint a franciák és az angolok ősei az azonos etnikai csoporthoz tartozó bretonok és gallok voltak. *Richard Verstegan* (c.1550–1640) geomorfológiai adatokkal igazolta, hogy egykor Anglia félsziget volt, mert a két part törésvonala pontosan megfelel egymásnak, és az anyaga is mészkő, kovakő

mindkét oldalon. A tengerfenék hegyláncainak folytatódása, és az ólom-lelőhelyek Cornwallnál és szemben Alsó-Normandiában szintén a Csatorna fizikai egységét mutatja. Emberek és farkasok közlekedhettek a mészkő hídon. A Canterbury közelében talált fogakat és csontokat korábban a bibliai góliátok, titánok csontjainak vélték, később mamutok, római elefántok maradványainak gondolták. Létezett tehát szárazföldi átjáró. Ma kétféle magyarázat van a Csatorna keletkezésére: a mészkő hidat erózió pusztította el, vagy a töredezett partvonalat tektonikai erő alakította ki, mégpedig 12–10 ezer évvel ezelőtt, az utolsó jégkorszak végén, a gleccserek olvadásakor. A partokat az ár-apály, a viharok és a tengeri áramlatok ma is formálják. Jersey szigetét és Mont Saint-Michelt 709-ben tette szigetté egy erős áramlat. A szigetek között az emberek széles deszkapalánkokon még a XIII. században is tudtak közlekedni.

A XVIII. században *Bertrand Barére*, a Konvent tagja élesen támadta a gyűlöletes angolokat, akiket a természet azért helyezett egy szigetre, hogy elkülönítse őket (1794. júl.). *Edmund Burke* (1729–1797) arra hívta fel a figyelmet, hogy a Csatorna felől elfoglalhatják Angliát, és hogy a tenger nem állítja meg a francia forradalmi ideológia terjedését. A francia invázió fenyegetése különösen komollyá vált, amikor Napóleon seregei Boulogne-nál álltak. A karikatúrákon a Csatorna két partjáról Napóleon és John Bull sértegeti egymást. *John Carr* 1802-ben rámutatott, hogy a fizikai szakadéknál mélyebb az a mesterséges szakadás, amit a történelem, a versengés és a háborúk hoztak létre. A Csatorna kétféle elnevezése (La Manche, The English Channel) is az ellentétet fejezi ki. A XVI. században a dinasztikus szuverenitás gondolata átadta a helyét a területi koncepciónak. A XVIII. század eleji térképeken már vannak szárazföldi határok. A tengeri határok kijelölésére csak a század végén gondoltak.

A középkorban a Csatornát a nagy óceán részének tekintették, később „Mare Britannicum”, „Mare Gallicum” néven írtak róla. Az első modern atlaszt, a *Theatrum Orbis Terrarumot* a holland *Abraham Ortelius* adta ki 1570-ben. Ennek számos francia kiadása született. Az 1590-es évektől különül el a „La Manche” és „The English Channel” elnevezés, ami már a hatalom megosztását érzékelteti a

Csatorna fölött. Morieux összesen 401 térképet dolgozott fel. Colbert idején a térképkészítés állami vállalkozás lett. A Csatorna nem mély, Dovernél a Notre Dame tornyai kilátszanának a vízből. Egy erősebb földmozgás akár újra összekapcsolhatná a szigetet a kontinenssel. Ezért gondoltak alagút ásására már a XIX. században. Az 1700-as években összekapcsolták a greenwich-i és párizsi obszervatóriumok kutatásait. Megállapították a két obszervatórium pontos szélességi adatait, és egységesítették a francia és angol hossz mértékeket. *De Breteuil* és a Párizsi Obszervatórium, illetve *William Roy* és a Royal Society vezette a munkálatokat. A programnak geológiai eredményén túl az volt a jelentősége, hogy 1702 és 1787 között létrejött az első nemzetközi tudományos együttműködés.

Az első tengeri atlasz a Neptune François (1693), az első kalauz, a Le Petit Flambeau de la Mer (1683, 1820) volt. Ez utóbbi szöveges és rajzos leírást adott a tenger felől nézve a partokról és a partok irányából a tengerről. A révkalauz a dűnék, tornyok, világítótornyok és a mérőőn segítettek. A térképeket a parti hajósok nem használták, mert nem tudtak olvasni. 1814–15-ben hajós iskolákat hoztak létre. A nyíltvízi hajósok már tanultak térképolvasást és elméleti tudnivalókat. Az 1807-ben kiadott Carte réduite de la mer du Nord elkészítésében a vízmérnökök mellett a révkalauzok is részt vettek. A Csatorna tulajdonképpen mediterráneum, egy félig-meddig zárt tenger, összeköttetésben az Atlanti óceánnal, illetve az Északi és a Balti tengerrel. Nincs sem francia, sem angol jellegzetessége, valódi oikoumené, halászati zóna és átjáró. Európa, Amerika, Ázsia hajósai osztoznak rajta.

### **A katonai határ**

A „frontier” a Csatornán a XVIII. század elején alakult ki. Mivel Normandia a XV. század első felében még Angliához tartozott, Calais pedig 1558-ig az övék volt, az angolok igényt tartottak mindkettőre és a Csatornára is. (Calais 1347-es ostromát, és a calais-i polgárok történetét *Jean Froissart* krónikája, és *Rodin* világhírű szobra örökölte meg.) A francia védelmi rendszer építését XIV. Lajos idején Vauban marsall kezdte el Cherbourg kikötőjével. A hétéves háborúban

az angol-francia hadászati határ áttolódott a gyarmatokra. A kereskedelmi kikötők Brest, Lorient és Rochefort lettek, az angol parton pedig Plymouth-nál épült nagy kikötő. A súlyos hadihajók nem tudtak mozogni a szűk Csatornában, ezért ott csak Cherbourg-ig, illetve Le Havre-ig folytak harcok.

A franciák a területüket erődítményekkel, az angolok flottával védték. Az 1779-es portsmouth-i francia–spanyol–amerikai tengeri támadás után, majd 1803-1805-ben Napóleon inváziójától való félelmükben a britek is erődítményeket emeltek. Összesen 168 kerek torony védte a Brit Szigeteket. A külső támadásokkal és a belső lázadásokkal szemben a milícia lépett fel, de az angol parti lakosság is katonai szolgálattal tartozott. Az ő feladatuk volt a csempészek üldözése. A francia forradalom hatására tömegesen jelentkeztek önkéntesnek a férfiak: 1794-ben 300 ezren, 1804-ben 400 ezren. Pitt szerint nem spontán népi lelkesedés vezette őket, hanem a félelem. 1803-tól őket is elküldhették távoli országrészekbe. A francia partokat eleinte a helyi lakosok védték: csengővel jelezték, ha idegen hajót láttak. 1681-ben Colbert a távoli községek lakóit is beosztatta a garde-cote-ba. Szigorúan gyakorlatoztatták őket. A francia parti lakosok lázadoztak a hadi terhek igazságtalan elosztása miatt. Az alkotmányozó nemzetgyűlés 1793-ban általánossá tette a sorozást.

A Csatornán állandóak voltak a területi konfliktusok. Az 1494-es tordesillas-i egyezmény óta komoly jogi viták voltak a nagy európai hatalmak között. A tengeri szuverenitás kérdésében a két végletet a holland *Hugo Grotius* (1583–1645) és az angol *John Selden* (1584–1654) képviselte. A hatalmas tenger nem lehet egyetlen királyság tulajdona – írta Grotius *Mare liberum* című művében 1609-ben. John Selden *Mare clausum* című munkájában leszögezte: az egész tenger „Anglia királyának a tulajdona”, és az angol admirálisok ítélkezési joga kiterjed Aquitania, Normandia és Picardia partjaira (1635., 153). Az angolok megkövetelték az idegen hajóktól, hogy a brit tengereken tisztelegjenek az angol zászló előtt. 1652-ben és 1672-ben a miatt tört ki az első, illetve a harmadik angol–holland háború, hogy a hollandok nem voltak hajlandók tisztelegni. Igaz, nem lehetett tudni, hol van a „brit tengerek” határa. A francia monarchia szintén megkö-

vetelte hajóinak a tisztelegést. A Ryswicki és az Utrechti Egyezmények (1697, 1713) a Csatornát brit tengernek nevezték. XIV. Lajos „nem szenvedhetette” ezt az elnevezést (162). Az 1746-os admirális törvény végre ágyúlövésnyi távolságra, azaz a parttól három tengeri mérföldre jelölte ki a demarkációs vonalat. Ez bekerült a nemzetközi jog szabályai közé, és a XVIII. században már ritkák voltak a nézeteltérések. Britannia azonban soha nem mondott le a Csatornáról, az mindenkor brit maradt.

A két ország között gazdasági ütközések is voltak. A vámsáv kijelölése az állami szuverenitásnak is határt szabott. A szerző számos angol vámszabályt ismertet (168–169.o.), de nem alakult ki pontos vámhatár. A francia brandyt továbbra is becsempészték Angliába. Az eladósodott brit kormány számára egyébként is fontos volt a csempészet. 1793-ban hallgatólagosan megegyezett a két állam: az angolok területe a szemben lévő partokig tart, a franciák határa pedig a saját partjaikon húzódik. A csempész csónakokat mindkét fél elkobozta. A Csatorna immár politikai és gazdasági határ lett, s mivel ez választotta el a két népet egymástól, itt alakult ki a politikai és nemzeti határ. Napóleon egész Európában megtiltotta a brit behozatalt. *Couquebert de Montbret* felvetette, hogy mivel Franciaország Európa nagy részét elfoglalta, közös gazdasággá kellene azt szervezni, belső vámhatárok nélkül.

Állandó küzdelem folyt a természeti erőforrásokért. A tengerpartok az államéi voltak: ott nem lehetett magántulajdon, nem volt szabad építeni, elvinni a hajóroncsokat. A halászoknak, manufaktúráknak fontos volt a tengeri hínár, amelyet takarmánynak, trágyának használtak, vagy szódahamut készítettek belőle az üveg- és szappangyártáshoz. A Francia Monarchia 1731-ben korlátozta a hínárgyűjtést, 1772-ben újra engedélyezte. Harc folyt a hajóroncsokért is.

A halászok jelentős jövedelme származott a vándorló hering- és makréla-fogásokból. Ezek a halrajok nyáron indultak el az Északi tenger felől, és télen érkeztek meg Alsó-Normandiába. Calais-ból, Boulogne-ból és Dunkerque-ből angol és francia csónakok százai indultak ilyenkor Anglia déli és keleti partjaira halászni. A veszedések 80 százaléka a Csatorna angol oldalán tört ki (táblázat a

francia és angol halászati jogsértésekről 1718–1802-ből, 196–200. old.). A brit hatóságok a sajátjuknak tekintették az egész Csatornát, a franciák viszont az ősi gyakorlat alapján mindenütt akartak halászni. 1839-ben három mérföldnyi parti sávot jelöltek ki halászati határnak. Ez az állami szuverenitás és a gazdasági tevékenység határát is jelentette. A Csatorna törvényes határvonalait a XIX. század elején kezdték megrajzolni.

A két part halászhajóira együttműködtek, a helyi városi vezetők megegyeztek egymással. Ezzel a Csatornán átívelő diplomácia beavatkozott a nemzetközi politikába. A halászati egyezmények története 1403-ban kezdődött. 1707-ben Franciaország és az Egyesült Tartományok, 1708-ban a franciák és az angolok állapodtak meg a halászatról. Cél volt a halászok kémkedésének megakadályozása is. Az angol és francia kalózosok azonban ezután is fosztogatták egymás hajóit, és a csempészet is folytatódott. A francia Maurepas miniszter kivizsgáltatta a panaszokat, az angoloknál a kormányhoz jutottak el a feljelentések, és az újságok, karikatúrák hírt adtak róluk. A szigorú ellenőrzések ellenére soha nem szűnt meg a két part lakossága között a kapcsolat. A partok lakóiban ekkor kezdett ébredezni a nemzeti érzés. Morieux úgy látja, ebben a korban nincs értelme nemzeti identitásról beszélni. A halászok hol a helyiekkel, hol az idegenekkel azonosultak. Hazafiak és világpolgárok voltak.

Sok gondot okozott az osztrigahalászat. A tenger fenekén élő osztriga a parti népeké vajon, vagy szabadon lehet halászni? Ezen két angol város és breton és normandiai osztrigahalászok is összekülönböztek. A csempészek ellen a XVII. század végén mindkét állam protekcionista intézkedéseket vezetett be: számos cikk kivitelét tiltották, és vámokat emeltek. A védett cikkek a franciáknál a tea, kávé, bor, alkohol és textilnemű, az angoloknál a gyapjú, dohány és a fémpénz voltak. A csempészetnek gazdasági, jogi jelentősége mellett voltak romantikus, mítikus figurái, mint Lous Mandrin vagy a Hawkhurst banda. A csempészet Devon, Cornwall, Normandia, Bretagne a Csatorna-beli szigetek vonalán; illetve a Doveri szorosban, Kent, Sussex megyékben és Dunkerque-ben folyt.

A Csatorna-szigetek semlegességét IV. Sixtus 1483-ban pápai bullában erősítette meg. III. Vilmos 1689-ben megtiltotta, hogy a szigetlakók a franciákkal kereskedjenek. A lakosság kevert volt, nagy számban éltek ott menekült hugenották. A csempészek kém-szolgálatát gyakran igénybe vette az angol állam. A szigetek, Jersey, Guernsey ragaszkodtak adózási kiváltságaikhoz. Nem akartak vámhivatalokat a szigeteken. A csempészetnek és a vámkedvezménynek az angol törvények 1807-ben vetettek véget a szigeteken.

XIV. Lajos Dunkerque-et szabad kikötővé tette, a kereskedők mentesültek a súlyosabb adók alól. A várost a kalózok és a csempészek virágoztatták fel. A Dunkerque-en áthaladó holland, francia, angol és gyarmati árucikkek irányítása komoly tervezést igényelt. A város védelmébe vette az angol vámosok elől menekülő csempészeket, mert angol pénzt hoztak a francia gazdaságnak. A gazdasági érdek fontosabb volt a nemzeti érzelmeknél. A csempészek nevét, történetét nem ismerjük, tekintve, hogy titokban dolgoztak. Kapzsinak, hazafiatlannak tartották őket, valójában a gazdasági szükség hajtotta őket.

Franciaországban 1791-ben lett állami feladat a vámolás, Angliában ez 1671 óta az állam kezében volt. A vámosok a hajókban, és a vámházban is ellenőrizték a csomagokat. A beszedett vámról számlát adtak. Az elkobzott árurol a vámos döntött. Ha az utas igazolta az áru eredetét, visszakapta azt. Per esetén a londoni vámtestület határozott. Ha a vámos hibázott, bírságot fizetett, ha igaza volt, az áru harmada az övé, a többi az államé lett. A franciáknál hasonló volt az eljárás. A brit vámlevéltárak tömegesen őriznek leveleket, jelentéseket kapitányoktól, kereskedőktől, vámosoktól. 1791-ben a londoni vámtestület 10 400 levelet, kérvényt kapott. Morieux e dokumentumokból is dolgozott.

A vámhivatalokban az utazók azzal védekeztek: nem ismerik a törvényt, nem tudnak angolul, nem tudtak a csomagjaikban lévő cikkekről; a vámosok ostobák, durvák; a csalást hazafiságból a franciák ellen követték el. Szerzőnk számos példát említ e hazudozásokra. Az utazók egyszer angolnak mondták magukat, máskor franciának; ugyanaz az ember lehetett kalóz, csempész, halász, akár kém is, érdeke szerint. Maguk az államok is hozzájárultak ehhez a zavarhoz.

## **Átkelés a Csatornán**

Calais és Dover között már a XVII. században rendszeresen közlekedtek postahajók. Eredetileg levelet szállítottak, az állam szolgálatában álltak, később már utasokat és csomagokat is vittek. Az első brit-francia postaegyezményt 1664-ben kötötték. 1698-tól Londonból és Párizsból hetenként kétszer indult postakocsi Doverbe és Calais-ba, később sűrítették a járatokat. Háború idején a küldemények az Egyesült Tartományokon át jutottak célba. Az út személyenként 3 livres-be került. Az átkelés az időjárástól függően háromtól néhány óráig tartott. Az amiens-i béke (1802) után postai és személyszállítási egyezményt kötött Nagy-Britannia és Franciaország, de Napóleon megtiltotta, hogy a doveri hajók belépjenek Calais kikötőjébe.

Morieux részletesen leírja az igen jelentős dél-londoni Minet család tevékenységét. Menekült francia hugenották voltak. Felvirágoztatták a környéket az építkezéseikkel. Jól menő kereskedőházat vezettek, levelek, utasok és lovak szállításával foglalkoztak, hadifogoly-cseréket intéztek, áruraktárakat építettek. Egyikük rávette az amerikai hajókat, hogy Doveren keresztül szállítsanak az Egyesült Tartományoknak és Hamburgnak. William tulajdonosa volt a Londoni Banknak, gabonát vitt ki, brandyt hozott be a Csatornán.

## **A brit határőrizeti rendszer**

A parlament 1793-ban törvényt hozott az idegenek be- és kiléptetéséről, szabályozta a letartóztatást és kiűzetést (Alien Act). Egy másik törvény a forradalmi eszmék hirdetését minősítette felségárulásnak (Traitorous Correspondence Act). A hivatalnokok jelentettek az utazókról a hatóságnak. Az árumozgás tekintetében hasonlóan intézkedtek. A törvény értelmezése az alkalmazón múlt. Az idegenek adatait a belépéskor felvették, ezután kaphattak útlevelet, ezzel jelentkezniük kellett új lakóhelyük magisztrátusa előtt. Elutazáskor ugyanezt kellett végigjárniuk. Később a brit alattvalók is igazolványt kaptak.

## **A francia határőrizeti rendszer**

1794-ben kitiltották a nemeseket és az idegeneket Párizsból és a határvárosokból. A francia állam az államhatárookra összpontosította az

adminisztrációt, annak jeleként, hogy kialakulóban a területi nemzetállam. A francia rendszer 1795-től hasonlít az angol Alien Actre: a belépő idegenek útlevélét elküldték a Comité de Sureté Générale-hoz, majd a Police Générale-hoz ellenőrzésre. 1792-ben és 1797-ben útlevél-törvényt bocsátottak ki. Nagy gond volt a személyek azonosítása. A beutazó azt mondta magáról, amit akart, és sokan partra szálltak az első ellenőrző pont előtt.

Az amiens-i béke éveiben (1802–1803) igen nagy számban keltek át mindkét oldalról a Csatorna túlsó partjára. Ezért mindkét kormány korlátozta a beutazást. Az útlevél nem biztosított szabad mozgást, csak szabad távozást. Egy becslés adat szerint 1802-ben 10–12 ezer angol tartózkodhatott Párizsban. 1802-től minden brit alattvaló útlevélet kapott, ha kért. Az utazók nagy része iparos és kereskedő volt, utánuk a földbirtokos elit tagjai, majd a szolgák utaztak nagyobb számban. A háború tíz éve után különösen megnőtt az árucikkek forgalma a két ország között. A merkantilista rendszerekben szükség volt mind az „élő, mind a „holt eszközök”-re (Adam Smith kifejezése), ezért tiltották a kézművesek, manufaktúra-munkások kiutazását, és a gépek kivitelét, de szívesen befogadták őket. A gyakorlatban Britannia minden franciát letartóztatott a tengeren, Franciaország minden britet ellenségnek tekintett a kontinensen - kivéve, ha iparos volt és volt tőkéje.

### **Következtetések**

A tengeri térségek történelmét a nemzetállamok történelme alakította. A Nagy-Britannia és Franciaország ellenségeskedéséről szóló sztereotípiával szemben szerzőnk inkább a Csatorna közvetítő szerepét hangsúlyozza. A Csatornát a XVII. század végétől tekintették nemzetközi határnak. A határ a francia partokon rögzült, ez megfelelt a brit szuverenitás-igénynek. A Csatorna népe mindig igyekezett kijátszani a határőrizetet. Azért tehette ezt meg, mert a tengeri határokat még nem rajzolták meg, a törvényeket ki-ki saját értelmezése szerint alkalmazta, és nem tudták azonosítani a személyeket. Végül 1659-ben a pireneusi békében, és 1713-ban az utrechti békében szilárdan kijelölték az északi francia határt.

*François Quesnays* szerint a kereskedő idegen a hazájában, egyaránt kereskedik honfitársaival és az idegenekkel. *Adam Smith* is úgy látta, a kereskedő gyökértelen. Valóban, a dél-angliai és a flandriai, brabanti városokban üzletelő kereskedők több város polgárának mondták magukat. Ezért nincs értelme egy több városhoz, tartományhoz kötődő gazdasági szereplőnek a nemzeti hovatarozását firtatni. A transznacionális kereskedelmi hálózat időnként átszerveződött, mert menekült az adózástól, tiltásoktól. A brit főállamügyész előírta, hogy az elkobzott hajóknál vegyék figyelembe a kereskedő nemzetiségét és a hajó távolságát a brit partoktól. Ez a nemzethez és a területhez kötődő állami szuverenitás új koncepciójának megerősödését jelentette. Az állam tiltotta ugyan a Csatornán a törvénytelen kereskedést, de haszna volt belőle: tisztviselők, vámosok, sőt egész szubrégión éltek a csempészetből a partok mentén. Ők tulajdonképpen – az állam áldásával – átlépték a gazdasági határt.

A csatornabeli országhatárt nem rögzítették. A *mare liberum* és a *mare clausum* vita sokfelé fellángolt a világon, például Velence és Genova között, Japán és Korea, Japán–Korea–Oroszország és Kína között is. A tengerjogi definícióik a XVI. és XVII. században a Mediterráneumban, az Északi, a Balti tengeren és a Csatornán egyidejűleg születtek meg. Itt először gondoltak a tengerekre úgy, mint területre.

A Csatorna nemcsak kapcsolatot jelent, hanem el is zárhatja a közlekedést. *Dovernél* néhol mindössze 21 m mély a víz, és 18 tengeri mérföld széles. Erősek az áramlatok, zátonyra futott hajókat, homokdombokat kell kerülgetni. Ezek az átjárók, mint a malakkai, gibraltári és a Szunda-szoros keskeny üvegnyakhoz hasonlítanak, nehéz átjutni rajtuk. Nemzetközi gazdasági jelentőségük azonban nagy. Gyakran egyetlen állam ellenőrzése alatt állnak. A Boszporusz felügyeletéért a XVIII. században az Oszmán és az Orosz Birodalom küzdött. A Szunda-szoroszt a dánok zárták le a hétéves háború idején a francia és angol kalózok elől. A brit sziget földrajzi elszigeteltségét egy cikkíró Japán helyzetéhez hasonlította (*London Magazine*), s azt javasolta 1744-ben (!), hogy Nagy-Britanniának Japánhoz hasonlóan távol kell maradnia Európától.

A Csatorna kialakulása, története, a két országot elválasztó és összekötő szerepe további töprengésre készítetnek Európa múltbeli és jelen egységéről és a kultúrák közti határokról és kapcsolatokról – állapítja meg Morieux.

A kötet végén az olvasó igen gazdag bibliográfiai anyagot talál (a 343–395. oldalon). Az eligazodást mutató segíti.

Renaud Morieux: *The Channel – England, France and the Construction of a Maritime Border in the Eighteenth Century* (A Csatorna – Anglia, Franciaország és a tengeri határ létrejötte a XVIII. században) Cambridge University Press, Cambridge, 2016. 402 o. ISBN 978-1-107-03949-0

***Fodor Mihályné***