



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Große Städte in England.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

## Große Städte in England.

Populationsverhältnisse in England und auf dem festen Lande. — Drei Arten großer Städte. — Birmingham und Liverpool. — Die Docks. — Kaufmannsgeist und Sklavenhandel. — Handel mit Amerika und Verkehr mit Irland. — Kanäle, Eisenbahnen und Dampfschiffe. — Wohlthätige Folgen des Abfalls der nordamerikanischen Colonien.

Die Bevölkerung Europas, im vorigen Jahrhundert fast stationär, hat seit fünfzig Jahren in staunenerregender Progression zugenommen. Die Verheerungen des Krieges hat der Friede eben so schnell wieder ersetzt, als nehme die Zeugungskraft des menschlichen Geschlechts im Verhältniß mit den auszufüllenden Lücken zu. Den großen Städten ist diese Bevölkerungszunahme mehr zu Gute gekommen, als den kleinen, diesen mehr als dem offenen Lande. Nach demselben Gesetz, welches nach verheerenden Kriegen die Geburten zahlreicher werden läßt, wird auch die größere Sterblichkeit in den Städten schneller wieder ersetzt, als auf dem Lande, obgleich hier eine gesündere Luft und naturgemäßerer Leben das Gegentheil erwarten lassen. Außerdem besitzen auch die großen Städte eine Anziehungskraft, welche eine regelmäßige und immer wachsende Einwanderung von dem offenen Lande hervorruft. Früher waren es die Hauptstädte, welche eine großentheils müßige Menge herbeizogen. Der Genuß war der Zweck der Vereiningung, wie es jetzt die Arbeit und der Verkehr ist. Je größer dann die Summe des Verkehrs in den Städten wird, desto reichlicher und lohnender fließen die Quellen der Arbeit, und desto mächtiger wirkt die Anziehungskraft der großen Städte auf die kleineren und auf das offene Land zurück.

Nirgends zeigt sich dieser eigenthümliche Charakter unserer socialen Zustände deutlicher als in England. Kein anderes Land der Erde kann eine so große Anzahl gewerbfleißiger und volkreicher Städte aufweisen. In Frankreich zählt man, Paris ungerechnet, nur 3 bis 4 Städte von mehr als 100,000 Einwohnern; in Deutschland eben so viel. In Großbritannien finden wir Liverpool, Manchester und Glasgöw mit mehr als 300,000, Edinburg, Birmingham, Leeds, Bristol, Sheffield und Newcastle mit 100 — 200,000 Einwohnern. Ueberhaupt hat die städtische Bevölkerung in England in den 20 Jahren von 1811 — 1831 um 53 Procent zugenommen, die ländliche bloß um 30 Procent.

Am großartigsten erscheinen die Wirkungen dieser großen Ansammlungen von Menschen in Liverpool. Die Grafschaft Lancaster, in der es liegt, hat eine sehr wenig zahlreiche ackerbauende Bevölkerung. Letztere beträgt nur neun Procent der ganzen Bewohnerzahl. Man erblickt fast Nichts als Städte, Fabriken, Schiffswerfte und Comptoirs. Keinen Schritt kann man gehen, ohne auf ein Werk zu stoßen, welches den Sieg des Menschen über die Natur zeigt. Kein Theil Englands wird in demselben Grade von Straßen, Kanälen und Eisenbahnen durchschnitten. Liverpool und Manchester nehmen sie alle in sich auf, und in ihnen kommen die zwei Seiten der englischen Industrie zur Verkörperung.

Nirgends liegen die Bande, welche den Handel mit der Industrie verknüpfen, so offen vor den Augen da. Liverpool und Manchester haben ein gemeinsames Lebenselement; jede schwankende Bewegung des Verkehrs einer dieser Städte wirkt auf die andere zurück. Jede dieser Städte, die den Gewerbleiß des Menschen auf der Stufe der höchsten Entwicklung zeigen, ist ohne die andere unmöglich. Der Handel Liverpools würde nie seine unermessliche Ausdehnung erlangt haben, wenn er nicht die Fabriken Manchesters zum Rückhalt hätte, welche ihm seine Einfuhr abnehmen und ihm die Bestandtheile der Ausfuhr liefern. Aber auch Manchester, trotz seiner erschöpflichen Steinkohlenlager, seiner wunderbaren Maschinenkräfte, seiner gewerblichen Bevölkerung, welche Kühnheit mit Kaltblütigkeit, Intelligenz mit Energie verbindet, könnte nicht ohne Liverpool bestehen, welches die Producte seines Gewerbleißes nach allen vier Weltgegenden versührt. Liverpool ohne Manchester wäre ein Hafen von

täglich sinkender Bedeutung, wie Plymouth oder Bristol. Manchester ohne seinen Hafen Liverpool sankte auf gleiche Stufe mit Leeds und Nottingham herab. Das Wachsthum Manchesters hat dieselben Ursachen, wie die steigende Blüthe Glasgows; die Billigkeit der bewegenden Kraft und die Nähe großer Handelsemporien.

Früher war die Vergrößerung der Städte das Werk von Jahrhunderten; jetzt entstehen in fünf und zwanzig Jahren Städte, und andere verdoppeln ihre Bewohnerzahl in derselben Zeit. Die Welt geht im Sturmschritt vorwärts, aber die überstürzende Eile dieser Bewegung läßt der Borausicht des Menschen nicht Zeit, alle Folgen des Fortschritts zu regeln. Man baut auf das Gerathewohl, die Bevölkerung drängt sich an Orten zusammen, wo sie weder genügenden Raum, noch ausreichendes Obdach findet. Bald herrschen die Krankheiten der Frühreise, physische und moralische Verderbniß in den engegedrängten Bevölkerungen, und man muß von Neuem beginnen, im Einzelnen die wankenden Grundlagen der Gesellschaft auszubessern.

Alle in der neuesten Zeit gegründeten oder sich vergrößernden Städte zeigen dieselben Symptome socialer Krankheit. Paris ist Nichts als ein großes Karavanenrai, in dem die ganze arbeitende Bevölkerung keinen eigentlich festen Wohnsitz hat; 120,000 Kranke jährlich bilden die immerwechselnde Bevölkerung der Hospitäler und 10 bis 12,000 sterben darin; ein Drittel der Sterbefälle des Jahres. Lyon ist blos dem Namen nach eine Stadt; in der Wirklichkeit besteht es aus drei verschiedenen Städten, jede mit einer besondern Polizei und Verwaltung. Dieselbe Einrichtung findet in London und Glasgow statt. Manchester ist wie durch Zufall zwischen zwei Kirchspielen, Salford und Chorlton, die es jetzt verbindet, entstanden. Vor wenigen Jahren noch hatte Manchester keinen Vertreter im Parlament, keine Gemeindebehörde, keine Polizei, keine Gerichte; es hing von Salford ab, welches jetzt eine seiner Vorstädte ist.

Die modernen Städte lassen sich auf drei Haupttypen zurückführen: Hauptstädte, Handelsstädte und Fabrikstädte. Jede dieser Typen hat einen verschiedenartigen Einfluß auf das körperliche Befinden, die geistige Thätigkeit und die Sittlichkeit der Menschen, die sich in diesen Städten zusammenhäufen. London, Liverpool und Manchester sind in England die Typen dieser dreifachen Entwicklung des städtischen Lebens. In unserm frühern Artikel, Armuth und Verbrechen

in London und Paris, haben wir schon einige Beiträge zur Charakteristik der ersteren dieser Städte gegeben. Auch Liverpool bietet dem Auge ähnliche Erscheinungen dar, aber frei von den Einflüssen, welche das politische Leben und der Glanz und die Bedürfnisse einer hochverfeinerten Gesellschaft auf das Londoner Volksleben ausüben. Zugleich ist es der natürliche Uebergang zu den Regionen der Industrie, deren Hauptpunkt Manchester ist.

Bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts theilten London und Bristol den britischen Handel unter einander; Liverpool nahm damals noch eine sehr untergeordnete Stelle ein. Keine Handelsstadt, selbst Newyork nicht ausgenommen, hat sich in so kurzer Zeit aus so bescheidenen Anfängen zu solcher Höhe und Bedeutung emporgeschwungen. Im Jahre 1700 hatte Liverpool blos 6000 Einwohner und sein jährlicher Beitrag zur Grundsteuer belief sich auf 165 £, während die Einkünfte des ganzen Distriktes West-Derby, in welchem es liegt, auf 35,642 £ jährlich angeschlagen wurden. Jetzt betragen die letztern 2,124,925 £, und Liverpool hat mit seinen Vorstädten eine Einwohnerzahl von 280,000 Seelen. In seinen Docks laufen jährlich 15000 Schiffe ein, die städtischen Einnahmen sind auf 320,000 £ gestiegen und die Nettoeinnahme der Einfuhrzölle beläuft sich auf mehr als vier Millionen. Dieser einzige Hafen Englands trägt dem Staate mehr ein, als sämtliche Häfen Frankreichs zusammen.

Die günstige Lage Liverpools, glückliche Handelsconjuncturen und deren rechtzeitige Benützung, und die Energie, welche seine Bewohner in der Ueberwindung von Naturhindernissen gezeigt haben, haben alle zu dem schnellen Wachstume der Stadt beigetragen. Die Holländer haben ihr Land dem Meere abgewonnen; die Liverpooler haben das Meer gezwungen, zu ihnen zu kommen. Die Mündung der Mersey bildet eine Art Binnenmeer, dessen Beschiebung durch zahlreiche Sandbänke gehindert wird. Zur Zeit der Fluth sind die Schiffe dem Sturm und dem Wogenschlag ausgesetzt, zur Ebbezeit sinkt das Wasser plötzlich um 20 und 30 Fuß und läßt die Schiffe auf dem Trocknen. Um diesen Uebelständen abzuhelpen, mußte man Bassins errichten, die man zur Fluthzeit öffnen, zur Ebbezeit aber schließen kann, um einen sich stets gleichbleibenden Wasserstand zu gewinnen. Dieses Problem wurde 1699 in Liverpool durch die Erbauung des ersten „massen“ Docks in England gelöst. Der zweite

Dock wurde 1748 eingeweiht, und 1800, als London noch keinen einzigen besaß, nahmen die Docks von Liverpool einen Flächenraum von 45 Acker ein, und haben sich seitdem um das Doppelte vergrößert.

Die Einrichtung von Docks, so wichtig sie für den Handel Liverpools war, ist jedoch nicht die einzige Ursache seiner Blüthe. Die bewundernswürdige Gewandtheit seiner Kaufleute, die wechselnden Conjunctionen des Handels schnell zu benutzen und auszubeuten, hat ebenfalls nicht wenig dazu beigetragen. In der Wahl der Mittel zur Bereicherung waren sie jedoch nicht allzu ängstlich. Im 18. Jahrhundert, als London und Bristol den ganzen Colonialhandel an sich gerissen hatten, widmete sich die Handelschaft Liverpools dem Sklavenhandel mit solchem Eifer, daß sie in den Jahren von 1750 bis 1770 mehr als 300,000 Neger, mit einem Gewinn von acht Millionen Pfund verkaufte. Später zog sie den Handel mit den vereinigten Staaten an sich, den sie jetzt ganz allein in Händen hat. Auch der Handel Irlands mit England geht seit der Union fast ganz über Liverpool.

Die Liverpooler Kaufleute setzten den Sklavenhandel selbst noch fort, als er bereits vom Parlamente für ungesetzlich erklärt worden war; die angeseheneren und solideren Handelshäuser hielten sich jedoch von diesem schmachvollen Handel entfernt. Darf man den Beschuldigungen der englischen Presse Glauben beimessen, so gibt es immer noch Liverpooler Capitalisten, welche ihre Gelder im Sklavenhandel anlegen, der jetzt mit verdoppelter Thätigkeit unter brasilscher und portugiesischer Flagge betrieben wird. Der Handel mit Colonialwaaren ist seit dreißig Jahren fast stationär geblieben und beschäftigt, mit Einschluß des Thees, jährlich ein Capital von  $3\frac{1}{2}$ —4 Millionen Pfund Sterling.

Der Handel mit den Vereinigten Staaten ist dagegen den heftigsten Schwankungen ausgesetzt, deren natürliche Folgen große Gewinne und eben so große und plötzliche Verluste sind. In den sechzehn Jahren von 1827 an zählt man nicht weniger als drei Perioden des Wachstums und drei des plötzlichen Sinkens. Zur Zeit der größten Blüthe betrug der Handel Liverpools mit Nordamerika 23 Procent des ganzen englischen auswärtigen Handels, jetzt nur 7—8 Procent. Wenn Liverpool sich darauf beschränkt hätte, nur eine Etappe des Ausfuhrhandels der englischen Fabriken nach den Vereinigten

Staaten zu sein, wenn seine Handelshäuser nur als Commissionäre daran Theil genommen hätten, so würden die nordamerikanischen Krisen keine andere Folge als eine Verminderung der Geschäfte gehabt haben. Aber Liverpool war während zehn Jahren eine Bank für alle Fabriken Englands, welche für die Ausfuhr arbeiten und mußte daher, als Theilnehmerin an allen Handelsoperationen, von den Krisen schwer getroffen werden. Jeder Fabrikant in Leeds, Manchester und Birmingham, welcher einem Liverpooler Commissionär Waaren zur Ausfuhr nach Nordamerika consignirte, erhielt zwei Drittel des Werthes als Vorschuß. Diese Vorschüsse verlockten zu neuen Unternehmungen und neuen Vorschüssen. Die geringste Ueberfüllung der auswärtigen Märkte wirkte nachtheilig auf die Creditverhältnisse zurück und entwerthete die früher geleisteten Vorschüsse, indem der Fabrikant durch Mangel an Absatz und neuen Vorschüssen außer Stande war, durch neue Waarensendungen den früher erhaltenen Credit zu decken. Dies ist der Grund der zahlreichen Falissements in Liverpool.

Mit Irland steht Liverpool in einer Handelsverbindung, deren Ausdehnung den Verkehr Liverpools mit den andern Theilen des vereinigten Königreichs weit übertrifft. Die Ausfuhr Irlands nach England belaufen sich jährlich auf 20 Mill. Pfund, seine Einfuhren auf wenigstens die Hälfte dieser Summe. Bristol, Liverpool, Glasgow und London theilen sich in diesen Verkehr, doch geht bei weitem der größere Theil desselben über Liverpool.

Manchester und die es umgebenden Fabrikstädte lebten früher von den Ackerbauproducten von Dorsetshire; jetzt erhält dieser Fabrikdistrikt seine Lebensmittel aus Irland. Während der schottische Landbau London ernährt, ernährt Irland Lancashire, ein wenig fruchtbares Land, welches die Natur zur Industrie bestimmt zu haben scheint, indem es ihm Nichts gab, als Steinkohlenschätze und reiche Wasserkräfte.

Auch für die Arbeitskräfte Irlands ist Liverpool ein Markt geworden. Früher nur eine Zwischenstation zwischen Irland und England, wird es jetzt allmählig eine halb irländische Stadt. In den höhern Ständen und der Mittelklasse erhält sich zwar immer noch die sassische Race, aber der celtische Stamm füllt mehr und mehr die untersten Volksklassen an und verdrängt den englischen Arbeiter,

indem er ihre Kräfte zu billigerem Preise ausbietet. Man zählt jetzt schon mehr als 10000 Irländer in Liverpool, wo sie wegen ihrer Billigkeit und Gewandtheit bei der Arbeit, bei dem Laden und Löschen der Schiffe gern gesehen werden.

Der eigentliche Stapelartikel des Liverpooler Handels ist die Baumwolle. Für diesen Artikel ist Liverpool der Hauptmarkt nicht nur für England, sondern für ganz Europa. Im Jahre 1784 legten die Zollbeamten Liverpools Beschlag auf acht Ballen Baumwolle, welche ein amerikanisches Schiff einführte. Sie wollten nicht glauben, daß diese Baumwolle ein Erzeugniß der Vereinigten Staaten sein könne. Jetzt führt Nordamerika jährlich 11—1200000 Ballen nach Europa aus, wovon Großbritannien allein mehr als  $\frac{2}{3}$  verbraucht. Die Baumwollenpreise der Märkte zweitens Ranges, Hamburg, Havre, Rotterdam, regeln sich nach denen in Liverpool, wo ein beständiger Vorrath von 2—300000 Ballen die Beständigkeit der Preise gegen jede auswärtige Speculation sichert.

So ist Liverpool der Einfuhrhafen für die Bedürfnisse der englischen Fabrikindustrie, und der Ausfuhrhafen der Erzeugnisse derselben. Der Solidität und der Ausdehnung dieser Grundlagen seines Handels hat es seinen beständigen Wachsthum selbst in Zeiten mercantiler Krisen zu verdanken. Auch seine geographische Lage ist die günstigste, die man sich denken kann. In einem Umkreis von 30 bis 35 Meilen um die Stadt liegen die unerschöpflichen Salzminen von Northwich in der Grafschaft Chester; die Töpfereien von Staffordshire mit einer jährlichen Ausfuhr von 800,000 £; Birmingham mit der Metallwerkstätte der ganzen Umgegend; Nottingham, Derby und Leicester mit ihren Spinnfabriken; Leeds, Bradford und Halifax, welche für 5—6 Millionen Pfund Tuche und Wollenzeuge ausführen; Manchester, Stockport, Oldham, Bolton, Rochdale und Breston mit ihren Baumwollenfabriken; Steinkohlenlager in allen Richtungen und Irlands Häfen mit ihren Korn- und Viehausfuhren. Zu seinem natürlichen Verbindungsweg mit dem Binnenlande, der Mersey, hat Liverpool noch mehrere künstliche gefügt: Kanäle und Eisenbahnen. Ein Kanal verbindet Liverpool mit Leeds, ein anderer, der Grand-Trunk-Kanal mit den Töpfereibezirken und den Binnengrafschaften, und durch einen Zweigkanal mit Birmingham. Der Bridgewater Kanal verknüpft es mit dem Kanalsystem, dessen

Mittelpunkt Manchester ist, und welches sich nach allen Städten der Umgegend bis nach Sheffield verzweigt. Die erste Eisenbahn Liverpool's (auch die erste in England, welche mit Locomotiven befahren wurde, deren Erfindung durch die darauf ausgesetzten Preise der die Bahn unternehmenden Actiengesellschaft veranlaßt wurde) war die, welche es mit Manchester verbindet. Seit jener Zeit ist auch Liverpool der Hauptmarkt für die englischen Eisenbahn- und Kanalactien geworden, und seine Kaufleute verwenden einen großen Theil ihrer Capitalien, das Land mit Eisenstraßen zu bedecken, welche den Verkehr mit der Schnelligkeit des Gedankens sich bewegen lassen.

Die Dampfschiffahrt der Mersey hat dieselbe Ausdehnung wie die der Themse erreicht. Der Hafen von Liverpool zählt mehr als achtzig Dampfer. Sie setzen die Eisenbahnen fort, welche Liverpool mit Birmingham, London, Leeds und Lancaster verbinden. Mit Irland stehen sie durch die drei Häfen Dublin, Kingstown und Belfast in Verbindung, mit dem Norden Englands durch Whitehaven, mit Schottland durch Glasgow und vermitteln den Verkehr Englands mit den Vereinigten Staaten, mit Portugal, Gibraltar und den Uferstaaten des mittelländischen Meeres. Es ist ein ewiges Kommen und Gehen von Menschen und Waaren. Mehr als 2000 Menschen verlassen täglich Liverpool auf den Eisenbahnen und Dampfschiffen, und eben so viel kommen aus England und dem Ausland an. Kaum hat ein Dampfschiff seine Passagiere auf den Quais ausgesetzt, so legt schon ein anderes an, und in der Ferne verkündigen schwarze Rauchwolken ein drittes, welches in zehn Minuten die Stelle des vorigen einnehmen wird. In der Stadt selbst sind die zur Aufnahme der Reisenden bestimmten Gasthäuser zahlreicher und besuchter als die jeder andern Stadt, und die Kaufleute stehen an Glanz und Reichtum nur denen Londons nach. Liverpool ist das Emporium des Westens von England, wie London das des Ostens ist.

Als England, besiegt und gedemüthigt, sich gezwungen sah, die Losreißung seiner amerikanischen Colonien vom Mutterlande zu dulden, wer hätte da nicht geglaubt, daß sein Untergang nahe und unvermeidlich sei? Und gerade von jenem Zeitpunkt datirt sich der Aufschwung, der ihm die Weltherrschaft verschafft hat. Die schöpferische Kraft der Nation, auf sich selbst zurückgewiesen, that Wunder. Die Entdeckungen und Erfindungen, deren Keime sich schon 1769

in den ersten Versuchen Wyatt's, Arkwright's, Hargreave's, Crompton's, Watt's und Cartwright's gezeigt hätten, kamen zur Reife. Die Spinn- und die Dampfmaschinen eröffneten der Fabrikthätigkeit unbegrenzte Gebiete, und während das Festland Europas von blutigen Kriegen zerfleischt wurde, während die französische Revolution und die deutsche Philosophie den Gedanken neue Gebiete eroberten, unterjochten die Engländer die Materie und entdeckten die industrielle Welt. Seitdem hat ein Wettstreit, der nur zu nahe Verwandtschaft mit dem Neide hat, die Nationen Europas in beständiger stieberhafter Aufregung erhalten. Er ist es, der das Eisen schmiedet, Maschinen baut, Stoffe webt. Man nimmt von England die Maschinen, man entlockt ihm seine Arbeiter, und verschließt zu gleicher Zeit seinen Producten die Märkte Europas, indem sich jede Nation einen abgeschlossenen Antheil, durch Schutzzölle zu sichern strebt.

In Folge dieses Kampfes hat auch Englands Industrie an vorübergehenden Störungen gelitten. Aber das Uebergewicht seines Volkes in der Industrie ruht auf zu soliden Grundlagen, als daß auswärtige Concurrenz es dauernd stören könnte. Die Anhäufung der Capitalien, die Energie der Fabrikherrn, die Gewandtheit der Arbeiter, der niedrige Preis des Eisens und der Ueberfluß von Steinkohlen sind die Elemente, welche seine Uebermacht geschaffen haben und erhalten werden. Die Borsehung hat nicht gewollt, daß jedes Volk alle seine Bedürfnisse hervorbringe; sie hat die Arbeit unter den Völkern vertheilt, damit unter ihnen die Eintracht herrschen könne. Dies ist eine Wahrheit, gegen die weder der Egoismus von Einzelinteressen, noch die Verblendung nationaler Vorurtheile aufkommen kann.

(Nach der Revue des deux mondes.)