

drücklich betont, daß die mit Sand bedeckten Kegel auf Jan Mayen als Schneekegel anzusprechen sind. Außer diesen Kegeln schneeiger Beschaffenheit gab es noch auf dieser Insel sandbedeckte Eiskegel oder Eispiramyden, wie sie von Island her schon bekannt sind. Diese Eiskegel wurden naturgemäß nur auf Gletschereis gefunden und erreichten Höhen von etwa 3 bis 4 m. Sie saßen unmittelbar auf den wenig geneigten Eisflächen auf und waren mit feinem schwarzen Sand bedeckt. An Stellen, an denen der Sandbelag abgerutscht war, schimmerte glasiges blankes Eis durch.

Der „Zug nach dem Süden“ in Großbritannien.

Von Johann Sölich.

Der Wandel vom Zeitalter der Kohle zum Zeitalter der Elektrizität, der Übergang von der paläo- zur neotechnischen Zeit im Sinne von (Sir) Patrick Geddes ist während der letzten 10 bis 20 Jahre auch in Großbritannien nicht bloß wirtschaftlich, sondern geographisch in vieler Hinsicht immer stärker zum Ausdruck gekommen, obwohl dort die gewaltigen Kohlenschätze, an deren Ausbeutung sich die große Umwälzung, die als „Industrial Revolution“ bezeichnet wird, angeknüpft hatte, der Industrie selbst ein besonderes standörtliches Beharrungsvermögen verschaffen. Dieses gründet sich nicht bloß unmittelbar auf das Vorhandensein der Kohlenlager als solcher, sondern auch auf die große Anhäufung von Menschenmassen, die als Verbraucher in Betracht kommen, im allgemeinen; ferner auf die große Zahl geschulter, mit dem Betrieb von Maschinen vertrauter Arbeiter; auf die Ausgestaltung der paläotechnischen Industrielandschaft mit Fabriken, Werkanlagen, Bahnverbindungen, mit Wohnhäusern und den verschiedensten Einrichtungen des materiellen und geistigen kulturellen Lebens. Trotzdem treten von Jahr zu Jahr gewisse Veränderungen ein, die erkennen lassen, daß neue Kräfte neue Bewegungen in der Wirtschaft erweckt haben, die u. a. auch räumlich, in der Standortbewegung, im Rückgang älterer und im Aufkommen neuer Industrien zur Geltung kommen und im Zusammenhang damit die Verteilung der Bevölkerung beeinflussen und das Landschaftsbild umgestalten.

Freilich sind diese neuen Wandlungen nicht so aufzufassen, als ob die „weiße Kohle“ die Nutzung der schwarzen überflüssig gemacht hätte; im Gegenteil, die elektrische Kraft wird mit Hilfe der Kohle erzeugt und in einem seit 1926 systematisch ausgebauten Stromnetz („National Grid“) durch das ganze Land geleitet. Sie ermöglichte die Industrialisierung auch solcher Gebiete, die vorher wegen Mangels an Kohle von ihr nicht erfaßt worden waren, wie der Süden und Südosten

Englands. Hier hat sich die Zahl der elektrisch betriebenen Fabriken von 1921 bis 1930 fast verdoppelt; und im Jahre 1933 haben überhaupt 90% der neu eröffneten Fabriken die Elektrizität als Kraftquelle gewählt.

Während die Verwendung der elektrischen Kraft überhaupt erst die Voraussetzung für jene neue Bewegung schuf, sind andere Kräfte im Spiel, ihnen ihre Richtung zu geben. Die Fabriken suchen entweder die Nähe der Rohstoffe erzeugenden oder vermittelnden Örtlichkeiten auf oder die Kraftquellen, den Absatzmarkt oder die Arbeitskraft, wenn auch meist mehreren von diesen Bedürfnissen gleichzeitig Rechnung getragen werden muß. Denn entscheidend bleibt die Rentabilität des Unternehmens. Für diese sind denn auch die Kosten des Versands von der Erzeugungsstätte zum Verbraucher ein ausschlaggebender Gesichtspunkt. In dieser Hinsicht hat die Motorisierung des Straßenverkehrs ebenfalls große Umwälzungen eingeleitet. Sie gestattet eine größere Unabhängigkeit von dem Netz der Eisenbahnen, ähnlich wie die elektrische Kraft für den Fabriksbetrieb eine solche von den Kohlenlagern. Erst kürzlich hat Beaver gezeigt, wie sich jene verschiedenen Einflüsse auf die Standortwahl der Industrien Englands auswirken¹.

Ganz allgemein ist nun schon von verschiedenen Seiten festgestellt worden, daß die jüngste Entwicklung der britischen Inseln ihr besonderes Gepräge in dem „Zug nach dem Süden“ aufweise. Ja, Dudley Stamp und Beaver sprechen 1933 geradezu von einer Flucht der Industrie aus den Kohlengebieten². In dieser Schärfe ist die Formulierung wohl nicht richtig, wie wir im folgenden zeigen werden. Tatsache ist jedoch, daß sich, absolut genommen, das Verhältnis der beschäftigten (versicherten) Arbeiter von Nord- und Südengland in den Jahren 1923 bis 1936 gerade umgekehrt hat: 1923 stand es für N zu S auf 53'5 : 46'5; 1936 auf 46'2 : 53'8. Im S (London, SE, SW, Midlands) war im Jahre 1936 die Zahl der Beschäftigten um 1,603.000 (35'1%) größer als 1923, im N (NE und NW, Schottland, Wales und Nordirland) nur um 59.000 (1'1%). Tatsache ist ferner, daß 1935 von 498 neu eröffneten Fabriken auf Nordengland (NW- und NE-England) nur 166 entfielen, auf Wales und Monmouth sogar nur 4, auf S- und SW-England 10; auf das übrige England dagegen 306, davon aber auf Groß-London („Greater London“) allein 213, auf die Midlands 69. In diesen Gebieten fanden auch die

¹ Beaver, Stanley H., *The Localisation of Industries*. Geogr. XX, 1935, S. 191 ff.

² Stamp, L. Dudley, and Beaver, Stanley H., *The British Isles. A Geographic and Economic Survey*, London 1933, S. 553. — Vgl. auch R. E. Dickinson, *Some New Features of the Growth and Distribution of Population in England and Wales*. G. Rev. XXII. 1932, S. 279 ff., bes. S. 284/285.

meisten Fabrikserweiterungen statt. Freilich wurden im Bereich von Groß-London auch nicht weniger als 184 Fabriken geschlossen; in den Midlands sogar mehr geschlossen als eröffnet (71). Zum Teil hängt dies übrigens mit Neuorganisation und Umbau zusammen. In N-England wurden 1935 194 geschlossen (gegenüber 166 neu eröffneten). Während die Gesamtzahl neu eröffneter Fabriken (samt den vergrößerten) 49.942 Arbeiter neu beschäftigen konnte, hatten die geschlossenen bei normalem Betrieb etwa 45.000 verwenden können. Festgestellt wurde auch, daß während der Jahre 1935 und 1936 aus den Notstandsgebieten von England und Wales an die 50.000 Arbeiter in anderen Gebieten Englands auf behördlichem Wege Arbeit erhalten konnten.

Die englischen amtlichen Veröffentlichungen (zumal des Board of Trade), auf die wir unsere Ausführungen stützen, führen ihre statistischen Nachweise aber noch weit mehr ins einzelne; sie berichten über die Zunahme der Beschäftigten in den verschiedenen Arbeitszweigen der Industrie, stets unter Angabe für die einzelnen Hauptgebiete, in welche das ganze Land geteilt ist; sie berichten über die Örtlichkeiten der neuen Fabriken und machen auch gewisse Mitteilungen über die Gründe, von denen die Wahl des Standortes bestimmt werde. Weit genauer unterrichten uns über die Lage in den verschiedenen Industriegebieten die mustergültigen Aufnahmen, die unter dem Namen „Industrial Surveys“ 1932 für das Board of Trade vorgelegt worden sind (SW-Schottland; NE-Küstengebiet; Lancashire, ohne Merseyside; Merseyside; Südwesten). Auf sie muß jeder verwiesen werden, der sich im einzelnen mit den einschlägigen Fragen befassen will. Wer sich dagegen mit einer kurzen Einführung in deutscher Sprache begnügen kann, wird mit größtem Nutzen H. J. v. Schumanns kürzlich erschienene Abhandlung „Standortsänderungen der Industrien Großbritanniens seit dem Kriege“ (Langensalza-Berlin-Leipzig 1936) benutzen. Er findet dort eine sehr klare, übersichtliche Darstellung der jüngsten Bewegungen der Industrien, abgesehen von dem umfänglichen Schriftenverzeichnis, das mit allen Werken dieser wirtschaftlichen Entwicklung der letzten Zeit bekannt macht. Die folgenden Ausführungen sollen u. a. auch deren Hauptergebnisse mitteilen (im folgenden angeführt unter Sch. St.).

Als geographisch wichtigste Erscheinung ist die Niederlassung verschiedener Fabriken in Groß-London hervorzuheben. Mancherlei Ursachen wirken hiebei zusammen: die fortwährende Zunahme der Bevölkerung (vgl. unten), für die Konsumorientierung der Industrien wichtig; Londons Rolle als Welthafen, welche die Zufuhr von ausländischen Rohstoffen erleichtert und zugleich ausfuhrstrebige Industrien anlockt; Vorhandensein anpassungsfähiger, geschickter Arbeiter; der Ausbau der großen Autostraßen, welche den Binnenverkehr erleichtern; das Vorhan-

densein von Baugelände für Fabriksanlagen in der Nähe dieser Pulsadern des Verkehrs. Vor allem die Räume im nordwestlichen Quadranten von Groß-London füllen sich von Jahr zu Jahr mehr mit großen Industrieanlagen. Die Zielrichtung auf Binnenverbrauch mit London als Verbraucher zeigt sich heute selbst in der Eisen- und Stahlindustrie, die hier mit der Konsumorientierung zugleich auch export- und importorientiert ist (hauptsächlich kleine, leicht verfrachtbare Fertigfabrikate, wie Motoren, Akkumulatoren und Spielzeug)³; in manchen Zweigen der chemischen Industrien (Seifen-, Öl- und Farbindustrie)⁴; in der Autoindustrie⁵; in der Gummiindustrie (Autoreifen — 75% des Gummis werden in Großbritannien für deren Fabrikation verwendet; Gummikleidung usw.)⁶; Aluminiumindustrie (zu Slough und Park Royal)⁷; in der Lederindustrie (Gerberei, Kürschnerei; Lederwaren, besonders Lederkoffer und Galanteriewaren), die ja stark von der Mode der Hauptstadt beeinflußt wird, in London aber auch Felle und Häute aus Übersee un schwer einführen kann⁸; in der Kunstseidenindustrie, die in London auch rohstofforientiert ist (Einfuhr von Zellulose, hauptsächlich aus Fichtenholz gewonnen) und zugleich gewisse Hilfsindustrien für sich verwerten kann⁹; sehr deutlich ferner in der keramischen Industrie¹⁰;

³ 1933 z. B. wurden von drei in Großbritannien eröffneten Schmelzereien zwei in London eröffnet, in den Midlands dagegen fünf Gießereien geschlossen; in London fünf Fabriken für Eisenwaren eröffnet, in Birmingham nur drei (hier dagegen neun geschlossen); 1934 wurde eine Sportgewehrfabrik von Birmingham nach London verlegt (Sch. St., S. 37/38).

⁴ In den Jahren 1932 bis 1934 wurden neue chemische Werke, die vorwiegend Toiletteartikel (Gesichtscremes, Zahnpasten, Parfümerien) herstellen, fast ausschließlich in London und Slough eröffnet (Sch. St., S. 62).

⁵ 1932 wurden in Groß-London und Dagenham acht Autofabriken neu eröffnet, eine geschlossen; 1935 neun, bzw. drei (Sch. St., S. 45).

⁶ 1928 Eröffnung der Firestone-Fabrik zu Brentford (Erzeugung von täglich 2000 Autoreifen). 1932 wurden Fabriken in Melksham (allerdings schon 130 km von London, für Autoreifen und andere Gummiwaren) und in Barking (Gummikleidung), 1933 eine in Southend (Gummiwaren) eröffnet (Sch. St., S. 63).

⁷ Sch. St., S. 75.

⁸ 1932 wählten die meisten neuen Fabriken für Lederkoffer London als Standort, 1933 eine neue Fabrik für Phantasie-Lederwaren (dagegen zwei andere Walsall bei Birmingham); 1934 drei Fabriken für Lederwaren (vier andere wurden im selben Jahr in den Midlands bzw. Lancashire-Cheshire eröffnet). Sch. St., S. 65 ff.

⁹ Die Fabriken zu Braintree, Bocking und Halstead (Essex) entstanden in Anlehnung an die alte Seidenindustrie; die zu Willesden (nw. London) aus einer chemischen Fabrik der Kriegszeit; ganz neu ist die zu Sidrup sö. London. Sch. St., S. 78/79.

¹⁰ In Groß-London machte sich 1923 bis 1929 ein absoluter Anstieg von 33% der Zahl der Beschäftigten bemerkbar (im Durchschnitt für Großbritannien dagegen nur 5%). Sch. St., S. 68/69.

in der Papierindustrie, die in London verbrauchs-, rohstoff- und absatzorientiert zugleich ist¹¹; endlich in der Rundfunkindustrie, die ihren Hauptmittelpunkt überhaupt in London und Umgebung hat (z. B. in Erith, Welwyn), da sie es aus naheliegenden Gründen vorzieht, die Rohstoffe von anderswo zu beziehen und die Fabrikate am Verbrauchsort fertigzustellen¹². Völlig verlassen hat London eigentlich nur eine einzige größere Industrie, der Großschiffbau; an seiner Stelle hat sich aber die Schiffsreparatur in der letzten Zeit immer stärker entwickelt. Eine sehr bezeichnende Abnahme hat aber auch die Schuhindustrie aufzuweisen, die von den ö. Midlands besonders angezogen wird.

In geringerem Maße, aber doch sehr deutlich zeigen die westlichen Midlands eine ähnliche Entwicklung. Auch sie weisen ja starke Bevölkerungsballungen auf, nach London die größten „Konurbationen“ im Sinne von P. G e d d e s und C. B. F a w c e t t¹³. Das bedeutet starken Verbrauch. Zum Unterschied von London ist hier aber die Konsumorientierung von vornherein zugleich auch kraftstoffständig, die Midlands sind der alte Schauplatz der durch die Kohle verursachten Industrierevolution gewesen und das Beharrungsvermögen der damals geschaffenen Tatsachen ist wirksam geblieben. Das gilt auch von der schon frühzeitig bemerkbaren Spezialisierung der älteren Industriezweige, während die neueren in der Wahl ihres Standortes mehr frei waren. Allerdings hat es auch ehemals nicht an allerhand Umstellungen gefehlt, erzwungen durch die Wechselfälle des Wirtschaftslebens. Coventry z. B., das im 14. Jahrhundert Tuche, im 15. Handschuhe, im 16. Knöpfe, im 18. Bänder verfertigte, im 19. Jahrhundert Nähmaschinen und Fahrräder, erzeugt im 20. hauptsächlich Autos, Rundfunkapparate, elektrische Geräte und Werkzeugmaschinen. Manche auch der neuen Industrien sind übrigens im unmittelbaren Anschluß an ältere entstanden.

Zu diesen gehört vor allem die Autoindustrie, die während der Depression der Neunzigerjahre an die Fahrradindustrie anknüpfte, nicht bloß in dem eben genannten Coventry, sondern auch in Wolverhampton, das heute in der Erzeugung von Motorrädern aller Typen führend ist. Birmingham hat die größte Autofabrik des Gebietes (14.000 Arbeiter); ein anderer Sitz der Autoindustrie ist Manchester. Geschickte Arbeiter, das Vorhandensein verschiedener Hilfsindustrien (Motoren, Autobestand-

¹¹ London ist der wichtigste Papiermarkt der Erde, Holz wird aus Übersee (Ostseeländer, Kanada, Neufundland usw.) bequem eingeführt, Fertigwaren werden von der unteren Themse mit reichem Gewinn ausgeführt. 1933 waren von sieben neu eröffneten Fabriken drei in London, zwei in Kent. Sch. St., S. 70.

¹² Sch. St., S. 83.

¹³ F a w c e t t, C. B., Distribution of Urban Population in Great Britain. G. Journ. LXXIX, 1932, S. 100 ff.

teile usw.) haben diese Konzentration der Autoerzeugung in den w. Midlands begünstigt. Im Zusammenhang damit locken diese als Verbraucher auch die Gummiindustrie: die größte der Firmen, die Dunlop Rubber Co., hat ihren Hauptsitz in Birmingham (Herstellung von Autoreifen, Golf- und Tennisbällen usw.), die Good Year Co. erzeugt, ausdrücklich konsumorientiert, seit 1927 in Wolverhampton, die Michelin-Fabrik in Stoke-on-Trent Autoreifen. Konsumorientierte Standorte der Aluminiumindustrie sind wiederum Birmingham und Wolverhampton; das letztere erzeugt überhaupt alle Arten von Artikeln aus diesem Material, Birmingham neuerdings besonders Aluminiumtopfwaren¹⁴, während die Halbfabrikate aus Aluminium (Platten, Barren, Bleche, Maschinenteile usw.) besonders in den Walzwerken s. Milton (Staffordshire) und Warrington (Lancashire) erzeugt werden. Konsumorientiert sind wie in Groß-London die Rundfunk-¹⁵, die Kunstseiden-¹⁶ und die Lederindustrie¹⁷. Die Schuh- und Stiefelerzeugung sammelt sich dagegen fortdauernd mehr in den ö. Midlands, mit Leicester als Mittelpunkt, dank der dort durch lange Tradition besonders geschulten Arbeiterschaft, der Möglichkeit, Rohstoffe von London und Lancashire leicht zu beziehen und die Fertigwaren ebendort wieder abzusetzen.

Gewisse Veränderungen zeigen die alteingesessenen Industrien der Midlands, die Eisen- und Stahlindustrie und die keramische Industrie. Die Eisen- und Stahlindustrie zeigt dabei in den ö. und w. Midlands etwas andere Linien der Entwicklung. Die w. Midlands waren schon vor dem Krieg in der Roheisenindustrie nicht mehr konkurrenzfähig, die Gesteinskosten waren zu groß geworden, als sich die Eisengruben immer mehr erschöpften. Nur mehr wenig Eisenerze werden heute im Gebiet selbst (Staffordshire) gewonnen. Das Roheisen muß von Cleveland, Barrow, den ö. Midlands und aus dem Ausland eingeführt werden. Aber geschickte, anpassungsfähige Arbeiter und der große Bedarf an verschiedenartigsten Fabrikaten haben die Eisen- und Stahlindustrie nicht nur nicht zurückgehen, sondern sogar noch zunehmen lassen, wenn auch mit allerhand Umstellungen. A b e r c o n w a y hat dabei auf das gute Einvernehmen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer besonders hingewiesen¹⁸. In den ö. Midlands ist dagegen die Roheisenproduktion Northamptonshires relativ gewachsen (1913 bis 1932 von 16,2 auf 31 %

¹⁴ Vgl. Sch. St., S. 75.

¹⁵ Fabriken zu Birmingham, Walsall, Bilston.

¹⁶ Fabriken zu Nottingham, Wolverhampton, Nuneaton, Coventry. Sch. St., S. 77.

¹⁷ 1933 wurden zwei Fabriken zu Walsall, 1934 eine zu Birmingham eröffnet. Sch. St., S. 67.

¹⁸ The Basic Industries of England. London 1927, S. 314.

der Gesamtproduktion Großbritanniens)¹⁹, die Erze können neuerdings an Ort und Stelle verhüttet werden, da dies nach neuem Verfahren nur wenig Kohle erfordert und diese daher ohne übermäßige Kosten herbeigeschafft werden kann. Nicht mehr Exportorientierung ist die Hauptsache, sondern der Binnenkonsum; für ihn ist die Binnenlage nicht ein Nachteil, sondern ein Vorteil (Verbrauch in den w. Midlands, West Riding von Yorkshire und in London). So konnte sich nicht bloß die bodenständige Industrie in der Nachbarschaft behaupten, sondern auch neue Anlagen konnten geschaffen werden (Röhrenstahlfabrikation in Northamptonshire seit 1931)²⁰.

Aufsteigend entwickelt hat sich die Kupfer- und Messingindustrie von Birmingham, und zwar auf Kosten von Swansea²¹. Leeds besitzt nach wie vor die größten Fabriken der Welt für die Herstellung von Kupfer- und Messingrohren (u. a. für Schiffe und Flugzeuge).

Die keramische Industrie, die in den „Potteries“ ursprünglich echt bodenständig, nämlich rohstoff- und betriebsstofforientiert gewesen (Tone, bzw. Kohle!), aber schon früher zu einer mehr arbeitsständigen geworden war, indem man den fehlenden Rohstoff aus Devon und Cornwall in das durch Spezialarbeiter und Spezialfabriken ausgezeichnete Gebiet brachte, ist heute rein arbeitsständig, da sich seit dem großen Streik der Kohlenarbeiter 1926 viele Unternehmer auf den Betrieb mit Öl, Gas oder elektrischem Strom umgestellt haben. Die keramische Industrie ist dadurch etwas beweglicher geworden. Tatsächlich scheint eine leichte Bewegung aus dem alten Kerngebiet der Töpferei, das auch heute noch etwas mehr als zwei Fünftel der britischen Tonwaren herstellt, nach London und nach Lancashire-Cheshire begonnen zu haben, wofür die Zahlen der Beschäftigten 1911, 1921 und auch neuerdings sprechen²².

Lancashire-Cheshire zeigen z. T. weit weniger erfreuliche Veränderungen. Wenn nämlich irgendeine Industrie, so ist die Baumwollindustrie von der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung nach dem Weltkrieg auf das schwerste betroffen worden. Denn das größte Verbrauchergebiet der Erzeugnisse von Lancashire, Indien, boykottiert die britischen Waren sehr gründlich und erzeugt heute selbst einfache, billige Fabrikate. Dazu kommt, daß sich auch andere Teile des britischen Weltreiches immer mehr selbst Baumwollwaren herstellen. Man wirft

¹⁹ Sch. St., S. 30/31.

²⁰ Beaver, St. A., Iron Industry of Northampton, Rutland and South Lincolnshire. Geogr. 1933, S. 108—110.

²¹ Mit diesem kann es unter anderem erfolgreich bei den Lokomotivfabriken von Swindon in Wettbewerb treten (nur ungefähr halb so weit entfernt).

²² Sch. St., S. 68/69.

übrigens der britischen Baumwollindustrie auch eigenes Verschulden vor, Mangel an Fortschritt, besonders in der Organisation, zu große Starrheit. Jedenfalls betrug die Zahl der Beschäftigten 1936 (Juni) nur 80% des Standes von 1923, war aber etwas größer als die des ärgsten Tiefstandes (1931: 74,4%), die ziemlich jäh nach dem Höchststand der Jahre 1925 bis 1929 gefolgt war (Scheitel 1927: 118,9% im Vergleich zu 1923). Nur die Kohlenproduktion zeigt einen noch weit erschrecklicheren Rückgang in der Zahl der Arbeiterschaft (seit 1932 betrug sie überhaupt niemals mehr als 55% des Standes von 1923, 1936 52,9%!). Noch 1927 waren in der Baumwollindustrie 522.200 Arbeiter beschäftigt gewesen, 1936 nur 351.166 (in der Kohlenindustrie betragen die entsprechenden Zahlen 937.400 bzw. 621.715).

Wenn nun noch 1932 bis 1934 in allen Bezirken von Lancashire mehr Baumwollfabriken stillgelegt als in Betrieb genommen wurden, so hat Manchester eine Ausnahme gemacht. Gegen Manchester und seine Umgebung hin richtet sich überhaupt geradezu eine Bewegung der Baumwollindustrie, die aus den n. anschließenden Gebieten kommt. Dessen kleine Spinnereien können mit den technisch überlegenen großen Spinnereien des s. Lancashire nicht konkurrieren. Hier werden zu Bolton und Manchester die feineren und feinsten Garne hergestellt, die auch heute noch einen starken Absatz haben, zum Unterschied von den aus rauheren Garnen hergestellten, einfacheren und billigeren Tuchen der Weberstädte des N. Dazu kommt die günstigere Verkehrslage von Manchester, die Gründung des dortigen Baumwollmarktes im Wettkampf mit Liverpool, die von der britischen Cotton Industry Research Association (Shirley Institute) zu Manchester ausgeübte Anziehung usw.

In gewissem Zusammenhange mit der Textilindustrie stehen die chemischen Industrien von Lancashire-Cheshire auch heute noch; denn die Farbstoffindustrie liefert jenen unentbehrliche Hilfsstoffe. Die großen, von deutschen Unternehmern geschaffenen Farbstoffwerke zwischen Port Ellesmere und Bromborough Port wurden während des Krieges von britischen Gesellschaften übernommen, außerdem neue errichtet, mit Konsumorientierung — hauptsächlich in oder bei Manchester (Blackley, Dalton, Huddersfield)²³, in oder bei Liverpool (Ellesmere Port, Port Rainbow) —, zugleich aber auch robstofforientiert und daher die Nähe der Küste suchend (Einfuhr von Benzol, Phenol, Naphthalin, Methanol usw.). Aus der Nähe können auch Chlor und Kalk von den Salzlagern Cheshires bzw. den Kalksteingebieten Derbyshires bezogen werden.

Konsumorientiert sind natürlich auch die Bewegungen der Leder-

²³ Die Textilindustrie von Manchester verbraucht 85% und noch mehr der im Gebiet erzeugten Farbstoffe. Sch. St., S. 60.

industrie nach Lancashire-Cheshire, die der keramischen Industrie, der Aluminiumindustrie (Walzwerk zu Warrington), der Kunstseidenindustrie, welche überhaupt die stärkste Anhäufung von Fabriken in der Gegend von Manchester zeigt (mit mannigfacher Anknüpfung an die bisherigen Sitze der Baumwollindustrie, Zuhilfenahme der chemischen Industrie; ausgiebige Wasserversorgung²⁴; Herstellung von Spezialmaschinen für die Kunstseidenindustrie zu Oldham; bequeme Zufuhr der Zellulose aus Übersee²⁵). Dagegen ist die Schiffbauindustrie unbedeutend geblieben und die Eisen- und Stahlindustrie steht im Vergleich zu den Midlands und anderen Gebieten weit im Hintergrund. Dagegen hat die Kupferindustrie 1932 einen neuen Stützpunkt in Prescot (5 km ö. Liverpool) erhalten.

Gegenüber den bisher behandelten Gebieten sind die im N lokalisierten Industrien auf dem Binnenmarkt von vornherein dadurch im Nachteil, daß die Gestehungskosten durch den Transport erhöht werden, die Gemeindesteuern und die Löhne größer sind, die Bevölkerung weniger kauflustig ist. Auch kann die Reklame in den dichter besiedelten Gebieten des S erfolgreicher arbeiten. Auf alle diese Punkte hat v. S c h u m a n n aufmerksam gemacht²⁶. Dazu kommen aber in den einzelnen Industriezweigen noch besondere Umstände. Früher konnte man an der W-Küste Englands einheimische Erze verwenden, allein schon vor dem Weltkrieg begann sich der Erzvorrat zu erschöpfen, der Abbau wurde immer schwieriger, besonders auch durch Grubenwasser gefährdet. Zu hohe Frachttarife schlossen die Midlands mehr und mehr als Verbraucher aus, um so mehr als der Eisenbergbau von Northamptonshire aufblühte. 1933 waren in Cumberland nur mehr sechs Hochöfen tätig, und auch sie nur, weil die dortigen Erze einen sehr hohen Metallgehalt haben (54%). Heute ist die Eisen- und Stahlindustrie von W-Cumberland in Workington und Millom konzentriert; hier wird Roheisen hergestellt, dort Eisen und Stahl verarbeitet²⁷. Aber auch an der NE-Küste, wo die absolute Zunahme der Roheisenerzeugung 1899 bis 1913 noch 20% betrug, hat sie 1913 bis 1930 um 65% abgenommen, perzentuell stärker als die Gesamterzeugung Großbritanniens, nicht zuletzt auch deshalb, weil die Nachfrage nach Erzeugnissen der Eisen- und Stahlindustrie im Ausland sehr stark nachgelassen hatte und NE-England hauptsächlich auf Schiffbau, Eisenbahnbau und Waffenherstellung eingestellt und

²⁴ Der Wasserverbrauch einer größeren Kunstseidenfabrik entspricht dem täglichen Trinkwasserverbrauch einer mittleren Stadt.

²⁵ Vgl. Sch. St., S. 78/79.

²⁶ A. a. O., S. 13 ff.

²⁷ 1927 wurde in Workington ein Dock eröffnet, das für Dampfer mit Erzen aus Nordafrika, Spanien und dem Deutschen Reich zugänglich ist. Sch. St., S. 20.

wenig anpassungsfähig war. Selbst im Schiffbau aber ist ein starker Rückgang zu verzeichnen: 1900 bis 1904 hatte sich der Anteil der NE-Küste am Schiffbau Großbritanniens auf 51% belaufen, 1925 nur mehr 37,8%. Dieser Rückgang hat auch weiterhin angehalten. Dagegen stieg der Anteil des Clyde erheblich an: Die Schiffbauindustrie ist in einer Bewegung dahin begriffen, weil im Clyde die größeren Schiffbauwerften liegen (der Tyne ist wiederholt verhältnismäßig eng, die Docks müssen unter einem Winkel von 45° gegen den Fluß hin laufen²⁸) und wohl auch deshalb, weil die Kohlenverschiffung des Tynegebietes zurückgegangen ist²⁹. Besonders das Gebiet s. des Tyne wurde in Mitleidenschaft gezogen; und da hier auch der Kohlenbergbau, der bei Schumann nicht weiter berücksichtigt wird, stark zurückgegangen ist, so liegt daselbst ein weiteres der Hauptnotstandsgebiete Englands, wie dies erst kürzlich in dem Zuge der Männer von Jarrow nach London zum Ausdruck kam. Einen gewissen Ersatz bot die großartige Entwicklung der chemischen Industrie in der allerjüngsten Zeit, seit der Gründung der großen Fabriken von Billingham (1933), die festes Kohlenoxyd und vor allem Luftstickstoff erzeugen. In den Stickstoffwerken allein finden 15.000 Personen Beschäftigung³⁰. Die Verdrängungsenergie dieser neuen Industrie hat die alte Schiffbauindustrie zu ihrer Standortsbewegung in das Land n. des Tyne mit veranlaßt. An diesem selbst ist übrigens auch das Tonerdewerk von Hebburn-on-Tyne entstanden, import- und exportorientiert zugleich (Einfuhr von Bauxit aus Britisch-Guayana und Frankreich; Ausfuhr von Tonerde)³¹.

Auch die Wollindustrie des West Riding von Yorkshire ist von der allgemeinen Depression betroffen worden, obwohl es noch immer der Sitz der Woll- und Kammgarnindustrie und der aus ihnen hergestellten Waren ist. Hier spielen sich gewisse Pendelbewegungen innerhalb des Gebietes ab, die mit der jährlichen Nachfrage zusammenhängen, die wir hier aber nicht näher zu verfolgen brauchen³².

Es erübrigen noch ein paar Bemerkungen über Südwaies und über das schottische Industriegebiet. In Südwaies wandern die Eisen- und Stahlwerke immer mehr an die Küste ab, denn die einheimischen Erze sind so gut wie erschöpft. Die Eisenwerke im Inneren haben 1927 bis 1934 ihren Arbeiterstand um durchschnittlich 25 bis 30% verringert, Port Talbot fast verdoppelt³³. Die Industrie ist zwar auch noch rohstoff-, aber zugleich importorientiert. Zur Verhüttung geeignete Kohle ist im Überfluß vorhanden. Daher liegt in Südwaies das Hauptgebiet der

²⁸ Daysh, G. H. J., A Distressed Industrial Region — Tyneside. Econ. G. 1935, S. 162.

²⁹ Sch. St., S. 39 ff.

³⁰ Ebd., S. 80—82.

³¹ Ebd., S. 74.

³² Ebd., S. 50.

³³ Ebd., S. 55.

Roheisenerzeugung Großbritanniens. Auch Stahlbarren können leicht eingeführt werden. Einen einzigartigen Aufschwung hat infolge der neuen Zollpolitik die Weißblechindustrie genommen, welche zwischen 1928 und 1931 fast $\frac{1}{2}$ Million Tonnen über Swansea ausführte (85 bis 86% der Gesamterzeugung) und von deren Erzeugnissen der Binnenmarkt (besonders die Midlands und London) etwa die Hälfte aufnahm³⁴. Dagegen ist die ehemals so blühende Kupferindustrie von Swansea wegen zu geringer Nachfrage auf dem Weltmarkt, den sie einst beherrscht hatte, schon vor dem Weltkrieg stark zusammengeschrumpft und seither ist sie noch weiter gesunken³⁵. Wie bereits bemerkt, hat sie sich hauptsächlich nach Birmingham bewegt. Stärker zurückgegangen ist auch der Schiffbau im Bristolkanal, der während des Weltkrieges einen gewissen Aufschwung genommen hatte. Die große Notlage in Wales hängt aber vor allem mit dem Rückgang des Kohlenbergbaues zusammen.

Das Clydegebiet endlich hat als Hauptgewinn die Zunahme der Schiffbauindustrie zu verzeichnen. Deren große Werften arbeiten besonders rentabel, sie ist reich an Erfahrung und besonders anpassungsfähig. Fracht-, größere Personen- und Kriegsschiffe, Dampf- und Motoröltankschiffe werden alljährlich in stattlicher Zahl vom Stapel gelassen, alle Zweige der Schiffsausrüstungsindustrie zeigten in den Jahren 1924 bis 1930 eine relative Zunahme³⁶. Dagegen hat die übrige Stahl- und Eisenindustrie im Verhältnis zur Gesamtproduktion Großbritanniens einen relativen Rückgang aufzuweisen. Die Eisenerzförderung, die noch 1913 fast 600.000 t betragen hatte, sank 1932 auf 7544 t. Die Hochöfen, errichtet in der Nähe der einheimischen und jetzt fast erschöpften Eisenerzlager, liegen ungünstig für die Einfuhr und ungünstig zu den Stahlwerken. Sie haben eine verhältnismäßig geringe Kapazität, da die schottische Splintkohle keine größere Belastung gestattet. Die Splintkohle selbst ist aber der Erschöpfung nahe und Kohle und Koks müssen immer mehr aus England und Wales eingeführt werden. Das alles bedeutet erhöhte Erzeugungskosten, während der Export im allgemeinen zurückgegangen ist³⁷. Von der Depression des britischen Baumwollmarktes wurde auch Westschottland betroffen, seine Ausfuhr ist wegen des japanischen und des amerikanischen Wettbewerbes um zwei Drittel kleiner als 1910 bis 1913. Aber auch mit einem gewissen Unvermögen, ihre Organisation zeitgemäß umzugestalten, und mit ihrer starken Spezialisierung hängt der Rückgang der Baumwollindustrie des Gebietes zusammen. Nur die in Paisley lokalisierte Zwirnindustrie hat sich gut zu entwickeln verstanden³⁸.

³⁴ Ebd., S. 35.³⁵ Ebd., S. 46.³⁶ Ebd., S. 41.³⁷ Ebd., S. 23.³⁸ Ebd., S. 52/53.

Die bisherigen Ausführungen lassen die starken Verschiebungen deutlich erkennen, welche die Verteilung der industriellen Bevölkerung Großbritanniens seit dem Weltkrieg erfahren hat. Sie sind schon vor 10 Jahren deutlich erkennbar gewesen und u. a. in der am 20. November 1928 veröffentlichten „Ministry of Labour Gazette“ beleuchtet worden. Schon aus diesem Bericht war hervorgegangen, daß es sich dabei nicht so sehr um eine Verlagerung der alten Industrien nach dem S handelte, sondern vielmehr darum, daß die „neuen, leichten Industrien“ den S bevorzugten. Nur in diesem Sinne ist, im Grunde genommen, das Wort vom „Zug nach dem Süden“ („Drift to the South“) richtig. Dieser Vorgang selbst war allerdings dadurch verstärkt, daß die alten „Stapelindustrien“ (der Kohlenbergbau, die schwere Eisen- und Stahlindustrie und die Textilindustrie) im Rückgang begriffen waren. Das gilt auch für die Entwicklung seit 1928. Wie die vom „Board of Trade“ (am 25. August 1936) veröffentlichte Aufnahme der Industrieentwicklung des Jahres 1935 aufweist, sind von den 510 neu eröffneten Fabriken im ganzen nur 80 auf die Verlegung aus anderen Gebieten zurückzuführen, aber aus dem N Englands, d. h. einer Linie ungefähr vom Wash bis Portsmouth, ist nur eine Fabrik nach dem S verlegt worden, während fünf aus dem S nach dem N verpflanzt wurden. Ausdrücklich betont der Bericht, daß also 1935 ein Abströmen der Industrien nach dem S, in dem Sinne einer Verlegung von Fabriken aus dem N dahin, nicht nachweisbar sei und daß auch im Jahre 1934 der S nur eine Fabrik auf Kosten des N gewonnen hatte.

In der weit größeren Zahl von Neugründungen liegt also die eigentliche Ursache für das relative Wachstum der industriellen Bevölkerung im S. Jene Neugründungen gehören hauptsächlich den leichteren Industrien und Beschäftigungen an, welche für den Massenverbrauch von Groß-London arbeiten — es sind hauptsächlich „Public Works“, „Contracting“, Kunstseide, Vergnügungsanstalten, „Distributive Trades“ — und ihrem Hauptabsatzgebiet nahe sein wollen³⁹. Sie können z. T. auch

³⁹ Der Zuwachs an Beschäftigten von 1927 bis 1936 betrug im S, also einschließlich der Midlands, in den Distributive Trades: 252.000; in der Bauindustrie: 113.000; Kraftfahrzeuge, Fahrräder, Flugzeuge: 65.000; elektrische Kabel, Apparate, Lampen: 56.000; übrige Metallindustrie: 53.000; Straßenverkehr: 26.000; Möbelerzeugung: 19.000; elektrische Maschinen: 15.000; Druckerei, Buchhandel und Buchbinderei: 150.000; elektrische Kabel: 13.000; Öfenerzeugung und allgemeine Eisengießerei: 12.000; Dach- und Bauziegel, Röhrenerzeugung: 11.000 usw. Außerdem erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten um: 61.000 im Hotel- und Gastgewerbe und Pensionen; 42.000 im örtlichen Verwaltungsdienst; 32.000 in der Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung; um 29.000 in der Wäscherei, Färberei und Trockenreinigung; 27.000 in den Professional Services; um 26.000 im Unterricht und Sport usw.

ungeschulte jugendliche Arbeiter verwenden, auf welche die Reize der Hauptstadt besonders anziehend wirken. Sind auch die Lebenskosten und damit die Löhne größer, so ist doch das Verkehrswesen im weiten Umkreis um die Hauptstadt so vortrefflich eingerichtet, daß unter Umständen Werke bis zu ein paar hundert Kilometer Entfernung noch Gewinne erzielen können. Voraussetzung für diese Entwicklung aber war die Befreiung von der unmittelbaren Herrschaft der Kohle.

Mit den Verschiebungen der Bevölkerung, welche sich aus dem Strukturwandel der britischen Wirtschaft ergeben, verbinden sich die allgemeinen Bevölkerungsbewegungen. Hier spielt auch die Frage des natürlichen Bevölkerungszuwachses herein, die bereits weite Kreise mit ernster Besorgnis erfüllt. Denn auch Großbritannien weist einen so erheblichen Geburtenrückgang auf, daß Sir William Beveridge dieser Tage sagen konnte, wenn es so weiter ginge, würde England in 100 Jahren nur mehr 20 Millionen, in 200 Jahren etwa 5.000.000 Menschen zählen. Wir können uns hier nicht näher mit diesem größten Problem der Bevölkerungspolitik befassen. Im Zusammenhang mit unseren obigen Ausführungen nur soviel: Das Gesamtergebnis für die Jahre 1921 bis 1931 ließ schon der vom Ministry of Health veröffentlichte Bericht über die Volkszählung vom 26. April 1931 erkennen. Darnach war die Bevölkerung von England und Wales nur um 2.061.232 Einwohner auf 39.947.931 gestiegen. Aber der durchschnittliche Zuwachs von 5,44% lag zwischen einem Anwachsen von 10,5% im SE und einer Abnahme von 3,6% in Südwest-Wales. Besonders bezeichnend sind die Verschiebungen durch Abwanderung: die Grafschaften n. von Cheshire und Yorkshire hatten durch sie einen Nettoverlust von 443.000, selbst die Midlands von 81.000, der Osten von 41.000 Personen. Dagegen hatte Groß-London (der Polizeibezirk mit den Gemeinden, die innerhalb 15 Meilen von Charing Cross liegen) durch Einwanderung einen Nettozuwachs von 210.000 Personen, d. h. bei einem natürlichen Zuwachs der Bevölkerung von 456.000 Köpfen fast ein Drittel des Gesamtzuwachses; und die s. Grafschaften (mit Essex, Kent, Hampshire und Oxfordshire an den Ecken, einschließlich Groß-Londons) hatten eine Nettoeinwanderung von 615.000 aufzuweisen, um eine Kleinigkeit größer als das natürliche Anwachsen von 613.000. Von dem Gesamtzuwachs der Bevölkerung in England und Wales sind also rund zwei Fünftel auf den SE entfallen. Aber auch der SW hatte durch Zuwanderung etwas gewonnen; nur handelt es sich hierbei weniger um Arbeiterbevölkerung als vielmehr um Ruheständler und Privatarbeiter. Absolut zurückgegangen war die Bevölkerung innerhalb Englands in Norfolk, Suffolk und Cumberland; zurückgegangen war sie auch in Wales (vgl. oben), Nordirland und Schottland: aus diesem sind nicht weniger als 63.000 Menschen nach

England ausgewandert, allerdings über 320.000 in das Ausland gegangen — für die leichten neuen Industrien ist in Schottland kein Raum, während die Stapelindustrien darniederliegen, wie Dr. Bowie ausgeführt hat.

Verschiedene Bemühungen sind im Gang, jene Bevorzugung des S vor dem N zu erschweren. Jedenfalls kann mit der Zuweisung von staatlichen Hilfgeldern an die Notstandsgebiete allein dem Übel nicht abgeholfen werden. Burke, der der Labour Party angehörige Vertreter von Burnley, stellte am 18. November 1936 geradezu den Antrag, das Unterhaus möge sich für Maßnahmen aussprechen, eine weitere Konzentration der Industrien um London und im S zu verhindern, indem neue Unternehmungen in die Gebiete mit Unbeschäftigten und Unterbeschäftigten geleitet werden sollten. Allein man kann es niemandem verargen, wenn er seine Unternehmungen dort einrichtet, wo sie ihm am meisten Gewinn versprechen, und die Regierung zaudert, die Freizügigkeit irgendwie zu beschränken. Sie selbst sollte allerdings, so wird allgemein gewünscht, gewisse staatliche Unternehmungen in die Notstandsgebiete des W und NW verlegen, nach Südwestwales, West-Cumberland, Westschottland. Die Absicht des Luftministeriums, eine Luftfahrzeugfabrik zu White Waltham bei Maidenhead zu errichten, hat so allgemeine Ablehnung gefunden, daß man sie auf Kabinettsbeschluß fallen ließ und nach einem passenden Ort in Lancashire gesucht wurde⁴⁰. Nicht nur, daß man die Entstellung einer der reizendsten Landschaften des Themsetales durch die Fabriksanlagen befürchtete, vor allem wurde immer wieder darauf hingewiesen, daß die Ansammlung der großen Fabriken der Kriegsindustrien, im besonderen der Luftwaffe, und der großen Werke überhaupt an der unteren Themse im Kriegsfall äußerst gefährlich werden könnte.

Zum Schluß nur noch ein paar Worte über die Wandlungen des Landschaftsbildes, die mit der fortschreitenden Ausdehnung älterer und besonders neuerer Industrien in Südengland und ihrem Rückgang in Nordengland zusammenhängen. v. Schumann hat diese Frage nur gelegentlich gestreift, an der Hand der Schilderungen einiger weniger englischer Schriftsteller, so die Umgestaltung der Gegenden von Dagenham (Ford Motor Co.) und von Billingham zur Industrielandschaft, das Wachstum von Manchester, die Verfallerscheinungen des West Riding von Yorkshire⁴¹. Eine zusammenfassende Darstellung dieser Entwicklung ist nicht seine Aufgabe. Die Auseinandersetzungen darüber sind aber im Laufe des letzten Jahrzehntes in England immer lebhafter und

⁴⁰ Die Wahl fiel schließlich auf Speke, s. Liverpool (Manch. Guard., 11. Februar 1937).

⁴¹ A. a. O., S. 37, 81/82, 58, 49.

mannigfacher geworden und die verschiedensten Einrichtungen wurden geschaffen, um den neuen Wandel von der paläo- zur neotechnischen Zeit nicht wie seinerzeit den zur paläotechnischen ausschließlich von den wirtschaftlichen Motiven der einzelnen Unternehmungen leiten zu lassen, sondern mit den Forderungen der Gesamtwohlfahrt in Einklang zu bringen, vor allem auch in der Frage des Besiedlungswesens, und dabei das Neue sinnvoll in die alte Landschaft einzufügen, deren Naturschönheiten und Naturdenkmäler, aber auch deren alte Bauwerke zu erhalten⁴². Dazu kommen die Bemühungen angesehenen Wirtschaftler, Politiker und auch Geographen — besonders L. Dudley Stamps —, nicht bloß die weitere Zurückdrängung der Landwirtschaft zu verhindern, sondern im Gegenteil die Fläche des Ackerlandes und des Nutzlandes überhaupt beträchtlich auszudehnen. Es ist keine kleine Aufgabe, die den verschiedenen Wirtschaftszweigen eigenen Bestrebungen und Zielrichtungen zum Vorteil des Ganzen auszugleichen. Doch wirken im allgemeinen Behörden, Unternehmungen, Vereine und Presse mit verhältnismäßig großem Verständnis zusammen. Wir hoffen, auf diese Dinge und die jüngsten Veränderungen im Antlitz der britischen Inseln bei anderer Gelegenheit zurückzukommen.

China im historischen Kartenbild.

Von Eugen Oberhummer.

Julius Klaproth hat in seinen „Tableaux historiques de l'Asie depuis de Cyrus jusqu'à nos jours“ (Paris 1826) zuerst versucht, die gewaltigen Umwälzungen in der politischen Gestaltung des größten Erdteiles auf Karten darzustellen. Daß er mit Cyrus beginnt und mit „England in Südasiens“ endigt, zeigt, daß er Asien wesentlich von der europäischen Geschichtsauffassung aus gesehen hat. Immerhin hat er auf seinen 27 Karten des Erdteiles neben den westasiatischen Reichen auch die Entwicklung von China, Korea und Japan in großen Zügen veranschaulicht und lange Zeit anderen historischen Kartenwerken als Vorbild gedient, so besonders dem großen Handatlas des bayrischen Generals Karl v. Spruner¹.

Tieferes Eindringen in die äußere Geschichte der uns so fremdartigen ostasiatischen Kulturwelt ermöglichte erst der Aufschwung der Sinologie im 19. Jahrhundert. Sie hat durch Erschließung des chinesischen Schrifttums auch der geo-

⁴² In dieser Beziehung verdienen besonders die Bemühungen des Council for the Preservation of Rural England und — unter den Geographen — die von Vaughan Cornish hervorgehoben zu werden. Vgl. u. a. dessen Buch: *The Scenery of England. A Study of Harmonious Grouping in Town and Country*. London 1932 (mit ausführlichem Schriftenverzeichnis). Noch nicht einsehen konnte ich desselben Verfassers „*The Preservation of Our Scenery*“, Cambridge 1937.

¹ Dritte Abteilung: Handatlas zur Geschichte Asiens, Afrikas, Amerikas und Australiens. 2. Auflage. Gotha 1855.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1937

Band/Volume: [80](#)

Autor(en)/Author(s): Sölch Johann

Artikel/Article: [Der „Zug nach dem Süden“ in Großbritannien. 179-193](#)