

Ein großer Vorzug liegt darin, daß „der Norden“ im Verhältnisse noch die besten Arbeiterzustände hat. Die Arbeit ist durch das System von täglich zwei Schichten, das sonst in England nur sehr selten vorkommt, in eine feste Ordnung gebracht, und etwa auftauchende Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern werden durch Schiedsgerichte ausgeglichen. Um diese beiden Einrichtungen wird der Norden von den anderen Revieren beneidet.

Das große Kohlenrevier von Durham und Northumberland fördert allein fast dreimal so viel Kohlen wie alle österreichischen Kohlenfelder zusammen. An der Kohlenförderung Englands participirt es mit 25 Percent, und seine Lage, hart an der See, setzt es in den Stand, zugleich der stärkste Exporteur englischer Kohle zu sein. Aus den Häfen Newcastle, Sunderland, Hartlepool und anderen wurden im Jahre 1872 nicht weniger als 12,237,510 Tonnen nach dem Inlande und Auslande verschifft. Zum Einladen der Kohle in die Schiffe sind an der Küste von Newcastle ausgedehnte Anlagen und mechanische Vorrichtungen geschaffen. Am Tyne arbeiten 275 Hebevorrichtungen und Krane, die meist hydraulische Kraft anwenden. Der größte Schraubendampfer ist in vier Stunden gefüllt. Oft liegen an den Quais 300 Schiffe, die auf einmal beladen und von einer und derselben Fluth ins Meer geführt werden. London allein brennt in einem Monate die Ladung von 800 Schiffen. Nicht weniger als 75,000 Seeleute sind in der Küstenschiffahrt der nördlichen Kohlenplätze thätig.

Die Güte und Billigkeit der Kohle hat die Gegend von Newcastle bis Sunderland zu einem Hauptsitze der englischen Industrie gemacht. Chemikalien, Glas, eiserne Schiffe, Locomotiven werden hier in gewaltiger Menge erzeugt. Ungefähr 20 Fabriken von größter Ausdehnung bringen von hier die Hauptmasse der englischen Soda in den Handel. Die Mündungen des Tyne, Wear und Blythe besitzen zugleich die (nächst dem Clyde in Schottland) größten Werften für den Schiffsbau. Zu Ende des Jahres 1871 waren im Norden 143 Schraubendampfer mit einem Gehalte von 181,933 Tonnen im Baue. Von den in England im Jahre 1871 neu gebauten 421 eisernen Dampfern und 23 eisernen Segelschiffen im Gehalte von zusammen 394,373 Tonnen sind etwa $\frac{4}{5}$ von den nordenglischen und schottischen Werften gekommen.

In den Grafschaften Durham und Northumberland gab es im Jahre 1871 71 Hochöfen (wovon 50 im Betriebe), ferner 19 Walzwerke mit 991 Puddelöfen und 63 Walzenstrassen. Doch ist dies nur ein kleiner Theil der Eisenwerke, die aus den Kohlenfeldern von Newcastle und Sunderland gespeist werden, denn die trefflichen Coke der Gegend bilden den hauptsächlichlichen Brennstoff auch für die Hochöfen der Grafschaften Cumberland und Yorkshire, die an Bedeutung den Eisenwerken von Durham und Northumberland weit überlegen sind. Zumal in Yorkshire, wo der Eisendistrikt Cleveland mit Middlesborough als Ausfuhrhafen, noch völlig auf den Coken von Durham beruht, gab es im Jahre 1871 160 Hochöfen, wovon 132 in Betrieb, die 1,437,557 metrische Tonnen Roheisen producirten; ferner standen in Yorkshire 35 Walzwerke mit 1189 Puddelöfen und 185 Walzenstrassen im Gange. Ungefähr 20 bis 30 neue Hochöfen waren im Jahre 1873 im Baue begriffen.

Die Kohlenförderung im Becken von Durham und Northumberland betrug im Jahre 1854 15.4 Millionen Tonnen, im Jahre 1864 dagegen 23.3 Millionen Tonnen und im Jahre 1870 27.7 Millionen Tonnen, folglich von 1854 bis 1870 Zunahme: 79 Percent.

2. Cumberland. Von den eben skizzirten Kohlenfeldern an der Ostküste quer durch das Land bis zur westlichen Küste vorschreitend, begegnen wir einem kleineren Kohlengebiete mit Whitehaven als Verschiffungspunkte. Das Revier von Cumberland ist 48 Kilometer lang und $9\frac{2}{3}$ Kilometer breit, steht jedoch hinsichtlich der Zahl und Mächtigkeit der Flöze wesentlich hinter dem früheren zurück. Eine Merkwürdigkeit desselben sind die Werke von Lord Lonsdale, die