

**Zeitschrift:** Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin  
**Herausgeber:** Verein Saiten  
**Band:** 9 (2002)  
**Heft:** 94

**Rubrik:** Flaschenpost

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

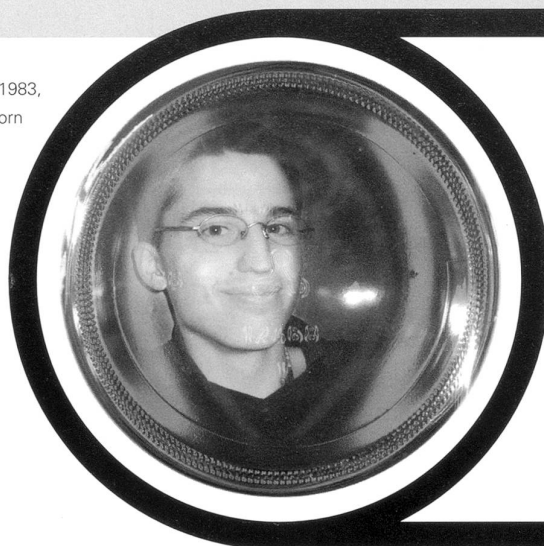
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 25.12.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



## BIG WORKING CITY

Sämtliche Monitore sind ausgefallen, Auskunft über die Züge geben nur noch die Bahnangestellten auf dem Perron, mit dicken Fahrplanbüchern unter dem Arm – und langen Warteschlangen vor sich.

Nach Birmingham? «Gleis 2». Keine Abfahrtszeit. Denn mit der Zeitangabe im Fahrplan hat die Abfahrtszeit der Züge nichts mehr zu tun. In England mit der Eisenbahn zu reisen bedeutet, seinen Fahrplan durch ein Reclam-Büchlein zu ersetzen, um wenigstens die Wartezeit zu verkürzen. So sitzen wir auf dem Perron, lesen, warten. Viel Schlimmes haben wir gehört über den Zustand der Englischen Eisenbahnen, wenig davon geglaubt – und noch viel mehr erlebt. Fünf Reclam-Seiten später fährt ein Zug ein.

«Birmingham?» frage ich eine Pendlerin. «Edinburgh, Scotland.» Weiter warten. Ein neuer Zug. Einsteigen. Nach 30 Minuten Fahrtzeit, 10 Minuten Unterbruch (die Weichen, die Schienen, ein anderer Zug – die Lautsprecherstimme war unverständlich) plus 30 Minuten Wartezeit wegen Verspätung erreichen wir Birmingham.

### DEINDUSTRIALISIERUNG

Ende des 19. Jahrhunderts war Birmingham eines der wichtigsten Zentren der Industriellen Revolution. Die Einwohnerzahl stieg um das Vierfache, die Dampfmaschinen wurden erstmals in Massen produziert und mit ihr alle anderen Güter. Mit der Revolution kam das soziale Elend, der 17-Stunden-Tag, der Smog. Höchst effizient, sozial am Abgrund.

Kein Fluss, kein Meer, an dessen Ufer die Stadt gewachsen ist. Stattdessen künstlich angelegte Kanäle, um auf Schiffe zu verladen, was die Dampfmaschinen täglich produzierten. Wir sind im Hafenviertel, den Docklands von Birmingham. Heute erinnert nichts mehr daran, dass in den anliegenden Gebäuden einst die Arbeiter zwischen die Riemen der Maschinen gerieten. Die Fabrikhallen wurden zu

Grossraumbüros umgebaut, zu Lofts und Restaurants. Auf den Kanälen tuckern an Stelle von mürrischen Seebären Tourist/innen in Hausbooten. Die Dampfmaschinen werden durch Personal-Computer, der Duft von Schmieröl durch den von Pasta ersetzt. Die einstige Industrialisierungsmetropole Birmingham versucht sich für das begonnene Dienstleistungszeitalter zu rüsten – und zieht damit gleich mit Städten aus ganz Grossbritannien, von Glasgow bis London. Symbol für den Aufbruch hätte das International Convention Centre (ICC) werden sollen. Mit Platz für Kultur und Kongresse reiht es sich architektonisch langweilig in das Stadtbild ein. Kein aufsehenerregendes Gebäude, keine Aufsehen erregende Ereignisse. Kultur nur ein notwendiges Übel.

### KEIN PLATZ FÜR KUNST UND SCHAFE

Schafe weiden an einem Kanal. Viel Wolle werden die zwanzig Millimeter dicken Holztiere nicht produzieren. Stattdessen sollten sie für Julian Opies Ausstellung werben – der einst die Gesichter der englischen Kultband «blur» auf dem Cover ihres best-of Album verewigte. Weder für Schafe noch für Kunst ist in dieser Stadt viel Platz. Die einzige Grünfläche im Zentrum ist momentan eine Baustelle – «Betreten verboten!» – und nicht grösser als die Seebadi von Holenstein, die Kunstaussstellung nach zwei Räumen und einem guten Dutzend Bilder zu Ende. Verwiesen wird am Ausgang auf die Sammlung in London. London, die Kulturstadt, Birmingham das, was sie im Volksmund immer geblieben ist: «The big working city». Der Verkehrsknotenpunkt Grossbritanniens, wo die Autos von den Fließbändern und Autobahnen laufen.



### EWIGE BAUSTELLE

Wir verlassen die Docklands in Richtung Innenstadt. Im Zweiten Weltkrieg wurde Birmingham wegen seiner industriellen Bedeutung stark bombardiert, und es scheint, als wäre mitten im Zentrum vor wenigen Monaten die letzte Bombe explodiert – oder als hätte die Stadt einst eine Mauer getrennt und hinterliesse nach dem Fall einen Krater tief und breit zum Neubebauen. Weder Spätzünder-Bomben noch kommunistische Nachbarn brachten das Alte zum Einsturz und machten Platz für Neues. Die Einwohner/innen selbst scheinen ihre Stadt immer wieder umzubauen. «In Birmingham sind die Gebäude entweder gerade im Bau oder werden gerade abgebrochen», meinte einst die Schriftstellerin Beryl Bainbridge. Architektonisch zwar langweilig wie ein Plattenbau, dafür immer wieder neu wie ein Legohaus.

Wir durchfahren einen Vorort der Stadt. Der Strasse entlang säumen sich Hochhäuser, reihen sich aneinander, übereinander, nebeneinander geschichtete Wohnungen. Einst standen hier Reihenhäuser, wie in Grossbritannien üblich. In den 60ern begann der Staat jedoch mit der «Säuberung der Slums», liess Wohnblöcke bauen und die Reihenhäuser abbrechen, Familien wurden umgesiedelt, gegen ihren Willen. Die Strassengemeinschaften (nicht zu verwechseln mit Strassengangs) verschwanden, seither wurden die Quartiere zu trost- und grünlosen Gebieten, werden von sozialen Problemen beherrscht. Einkaufen und Arbeiten, mehr zieht die Leute nicht in die Stadt – mehr hat diese Stadt nicht zu bieten. Und wollte ich sie nicht entdecken, um über sie zu schreiben, ich hätte einen grossen Bogen direkt von London nach Schottland geschlagen.

Foto: Martin Fischer

### MUSCHEL MIT PERLE

Für einen Moment scheint die Zeit still zu stehen. Nachdem vor rund 20 Jahren die Schmuckproduzenten Smith & Pepper ihre Pforten schlossen, dachte niemand der Angestellten daran, einen sauberen Arbeitsplatz zu hinterlassen. Als ein Jahrzehnt später die Räumungsarbeiten des Gebäudes hätten beginnen sollen, stand auf den Arbeitstischen noch immer der Tee in den Tassen. Von einer dicken Staubschicht überzogen lagen die Werkzeuge noch so an ihrem Platz, wie sie zehn Jahre früher liegen gelassen wurden. Birmingham war um ein Museum reicher.

Wortwörtlich ein Juwel der Stadt ist das Jewellery Quarter, das Quartier der Juweliere – wenn auch nur wortwörtlich und kaum im übertragenen Sinn. Im 19. Jahrhundert begann sich in Birmingham in direkter Nachbarschaft zur Schwerindustrie eine Schmuckindustrie anzusiedeln, hatte ihr eigenes Quartier in der Stadt – und dies bis heute beibehalten. Juweliergeschäfte säumen die Strassen wie Perlen eine Halskette, verkaufen direkt, was ein Stockwerk höher produziert wird – zu günstigen Fabrikpreisen, versteht sich. Mehrere Male werden wir von einem Sicherheitsmann angehalten – keine Fotos der Läden! Zum Schluss lasse ich meine Kamera im Rucksack verschwinden.

Es ist Mittag, Fish and Chips beim nächstgelegenen Imbiss. «Die Chips mit Essig?» Nein danke – wir bekommen sie dennoch mit. Auch an gewisse Eigenarten des englischen Essens hat man sich längst gewöhnt. Wir verlassen die Stadt mit der Bahn – am Abend wird der Parteiführer der Konservativen, Iain Duncan Smith, den Zustand des englischen Verkehrswesens mit «3.-Welt-Standard» bezeichnen. Vergessen, dass es seine Partei war, die einst die Privatisierung vorangetrieben hat. Zwei Wochen später wird der Dachverband der Schweizer Wirtschaft, Economiesuisse, die baldige Privatisierung der Schweizer Bahnen fordern. Der Zug ist voll – wir stehen.