

Die Erfindung des Schlachtplans

**Chicagos Schlachthöfe waren die größte Fleischfabrik der Welt.
Dort wurde das Fließband erfunden. Und die Lohndrückerei perfektioniert.**

Ein Rückblick auf eine überwundene Version des Kapitalismus.

Text: Gerhard Pretting

*Die kursiv gesetzten Zitate sind Upton Sinclair's Roman „Der Dschungel“ entnommen. Erhältlich als Rowohlt Taschenbuch.
Alle Fotos sind Eigentum der Chicago Historical Society (CHS Rights & Reproductions).*

• Was für ein Skandal! Was für eine Aufregung! Aber die publizierten Tatsachen waren wirklich zu abstoßend, als dass man wieder zur Tagesordnung hätte übergehen können. Das Fleisch, das die Bevölkerung jeden Tag verzehrte, sei keineswegs so sauber und streng kontrolliert wie behauptet, hieß es da. Verdorbene Ware werde nicht vernichtet, sondern mit Pökel-Lake abgespritzt, um erneut auf den Markt zu kommen. War ein Schinken bereits so faulig, dass selbst konzentriertes Salz den widerlichen Geruch nicht übertünchen konnte, löste man den Knochen aus, um den herum gewöhnlich die am schlimmsten betroffenen Stellen lagen, und brannte das Loch mit einem glühenden Eisen aus. Und wenn diese Tricks nichts mehr nützten, wurde das Ekelfleisch zerhackt und mit einer halben Tonne gutem Fleisch vermengt.

Am allerschlimmsten aber war es bei den Würsten. Nie achtete man auch nur im Geringsten darauf, was zur Verarbeitung gelangte. Alte Würste, die bereits einen weißen Schimmelbelag hatten, wurden mit Borax und Glycerin behandelt und wieder

verkauft. Fleisch, das auf dem Fußboden in Schmutz und Sägemehl lag, auf dem die Arbeiter herumgetrampelt und ihre Tuberkulosebazillen gespuckt hatten – ab in den Wurstkessel! Ware, die gestapelt in Hallen lagerte, in denen von lecken Dächern Wasser tropfte, und auf der tausende Ratten ihren Kot hinterlassen hatten – ab in den Fülltrichter. Um der Rattenplage Herr zu werden, wurde giftiges Brot ausgelegt. Aber wohin mit den toten Tieren? Die Antwort war nahe liegend: Die Nager landeten, genau wie die vergifteten Brotstücke, im Wursttrichter. Dreck, Rost, alte Nägel, fauliges Wasser – im Schlachthof gab es nichts, was nicht irgendwann der Wurst beigemischt wurde.

Als Upton Sinclair vor hundert Jahren seine Berichte aus den Chicagoer Schlachthöfen publizierte, traf er das nach Fleisch gierende Amerika tief ins Mark. Die Union Stock Yards, die der Autor beschrieb, waren die größte Fleischfabrik der Welt – und der Stolz der Stadt. Zu Weihnachten 1865 im südlichen Vorort Town of Lake eröffnet, dehnten sie sich Anfang des

20. Jahrhunderts über eine Fläche von 200 Hektar aus. Die Stockyards waren eine Stadt in der Stadt, in der es eine Bank gab, ein Hotel, ein Dampfkraft- und ein Elektrizitätswerk, eine Kesselschmiede, eine große Fassbinderei, eine Schmalzbüchsen- und eine Seifenkistenfabrik. 13 000 Pferche, 480 Kilometer Gleisanlagen, 40 Kilometer Straße, 150 Kilometer Rohrleitung, 10 000 Hydranten. Und Tiere, Tiere, Tiere. So weit das Auge reichte Kühe und Schweine. Ein atemberaubender Anblick. So stolz war die Bevölkerung auf ihre Yards, dass zur Eröffnung ein Beobachter meinte, das nahe gelegene Hough House Hotel könne in absehbarer Zukunft ein beliebter „Erholungsort“ werden.

„Nach systematischen Gesichtspunkten, in Einklang mit der Aufklärung unserer Zeit und dem Fortschritt in unserem Land“ werde in den Stockyards geschlachtet, verkündete 1875 der Jahresbericht der Pork Packers' Association of Chicago. Und weiter: „Die hervorragende Art, wie in Chicago alljährlich hunderttausende von Rindern und mehr als eineinhalb Millionen



Im Schlachthof von Chicago: Fleischverarbeitung auf der Höhe der Zeit ©Chicago Historical Society

Schweine und Schafe empfangen, untergebracht, ernährt und verschickt werden, ruft die Bewunderung der ganzen Welt hervor.“ Die Chicagoer Bevölkerung sah das genauso. Der dicke schwarze Rauch der Schornsteine galt als Zeichen des Fortschritts und des Aufstiegs der Stadt. Bald wurden die Schlachthöfe zu einer Touristenattraktion. Ganze Schulklassen wurden durch die Yards geschleust.

Als der Schriftsteller Rudyard Kipling Ende des 19. Jahrhunderts Chicagos Stolz besuchte, beeindruckte ihn nicht so sehr die Tötungsmaschinerie als vielmehr die Indifferenz, mit der die Besucher dem Schlachten folgten. Upton Sinclair schrieb über seinen ersten Eindruck der Yards: „Der Lärm war grauenhaft; er drohte das Trommelfell zu zerreißen, und man befürchtete, dass dieser Krach die Wände sprengen oder die Decke zum Einsturz bringen müsse. Da war hohes Quiaken, grimmes Grunzen und qualvolles Wimmern; zwischendurch verebbte es mal kurz, setzte aber gleich wieder von neuem ein, noch geller und durchdringender, schwoll an, wie es

obrenbetäubender nicht mehr ging. Für manche der Zuschauer war es zu viel – die Männer schauten einander an und lächelten verkrampft; die Frauen standen mit zusammengepressten Händen da, das Blut schoss ihnen ins Gesicht, und ihre Augen wurden feucht.“

Die Eisenbahn stellte das Kapital

Schon lange vor den Stockyards gab es mehrere Fleisch verarbeitende Betriebe in Chicago, die aber ungünstig und weit voneinander entfernt lagen. Deshalb sollte ein Ort geschaffen werden, an dem sich alle treffen und einen Überblick über die Preise verschaffen konnten. Ein Ort außerhalb der Stadt, der mit der Eisenbahn leicht zu erreichen war. Von Anfang an bildeten die Eisenbahngesellschaften und die Stockyards eine Schicksalsgemeinschaft, was sich auch an den engen finanziellen Verflechtungen zeigt: 1865 betrug das Grundkapital der Schlachthöfe eine Million Dollar, wovon 92,5 Prozent von neun großen Eisenbahngesellschaften stammten.

Die Union Stock Yards konnten das, was sie lange Zeit waren, nur werden, weil zur Mitte des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn das Wirtschaftsleben umkrempelte. Um das Streckennetz zu bauen, waren riesige Investitionen vonnöten, deren Kosten wie ein Albtraum auf den Gesellschaften lasteten. Ob viele oder wenige Züge verkehrten, ob viele oder wenige Waren durch die Gegend gefahren wurden – die fixen Ausgaben waren immens.

Darüber hinaus herrschte reger Wettbewerb: Es wurden besonders niedrige Gebühren für lange Strecken ohne Umladen berechnet, und die Preise sanken dort, wo starker Konkurrenzdruck herrschte. Großkunden wurden Nachlässe gewährt, während die Tarife auf monopolisierten Strecken exorbitant hoch waren.

Chicago war die Endstation für die Linien aus dem Osten und Ausgangspunkt für jene, die den Westen bedienten. Aus diesem Grund wurde hier der Preiskampf am gnadenlosesten geführt – und in der Folge entstand dort der größte Markt für lebendes Vieh. In Chicago trafen die ►



Chicago 1892: Was hier verkauft wird, möchte man nicht wissen – und schon gar nicht essen ©Chicago Historical Society

Einkäufer aus New York und Boston auf die Verkäufer aus dem Westen. Wer mit Rindern und Schweinen handeln wollte, musste notgedrungen nach Chicago.

„Die Stockyards bestanden seit jeher aus zwei Welten“, erklärt Olivia Mahoney, Chefkuratorin der Chicago Historical Society. „Einerseits gab es die Händler, die von überall her kamen, um die besten und günstigsten lebenden Tiere zu kaufen, andererseits die Schlachter, die das Fleisch verarbeiteten.“ Der Handel mit lebenden Tieren hatte anfangs eine größere Bedeutung als das Abstechen.

Das änderte sich, als der Metzger Gustavus F. Swift im Winter 1877 eine grandiose Idee hatte: Als er das Fleisch zweier in Chicago geschlachteter Rinder in Waggons nach Boston schickte, füllte er den Boden mit Eis und ließ, damit die kalte Luft zirkulieren konnte, die Tür offen. Das Experiment gelang, die Ware traf gut erhalten ein. In der Folge wurde der Kühlwagen verbessert, und so war es von nun an möglich, nicht nur lebende Tiere durch

die Staaten zu fahren, sondern auch tote. Für die Fleischbarone war das ein Geschenk des Himmels: Nicht nur ersparte ihnen diese neue Methode Ärger mit den lebenden Tieren, sie verringerte auch die Transportkosten erheblich.

Aus demselben Grund weigerten sich die Eisenbahnmogule, ihr Geld in Kühlwagen zu investieren. Mit einem Schlag wurden die einstigen Verbündeten zu Feinden. Doch die Fleischbarone ließen sich nicht beirren, entwickelten die Waggons selbst und transportierten ihr Fleisch von da an mit der Grand Trunk Company. Diese Linie nahm nicht den direkten Weg gen Osten, sondern fuhr einen Umweg über Kanada. Wegen der längeren Fahrt war auf ihr kaum lebendes Vieh verfrachtet worden, aber totes konnte man transportieren. Solange genug Eis vorhanden war, störte es nicht, wenn die Züge länger unterwegs waren. 1885 beförderte diese Linie bereits 60 Prozent von Chicagos Fleischproduktion.

Den Eisenbahnmagnaten hatten die Metzger ihren Willen aufgezwungen, nun

galt es, die Essgewohnheiten der Amerikaner zu ändern – denn die bevorzugten noch immer Fleisch, das direkt vor Ort geschlachtet und verarbeitet wurde.

Lokales gegen zentrales Fleisch

Es folgte ein Kampf, der typisch ist für die Zeit der großen Trusts, in der kleine Konkurrenten mit allen Mitteln, legalen und illegalen Tricks, mit Werbung oder durch schiere Größe zermalmt wurden. „Hier wird kein Chicagoer Fleisch verkauft“, hieß es in jeder Stadt, in die die Metzger aus den Stockyards kamen, um ihre bereits portionierte Ware anzubieten. 1887 konstituierte sich die National Butchers' Protective Society, deren einziges Ziel darin bestand, die kleinen Fleischer gegen die Chicagoer Großschlachter zu verteidigen.

Aber die lokalen Metzger standen auf verlorenem Posten. Wann immer es galt, eine neue Stadt zu erobern, wurden große Mengen besten Fleisches direkt vom Kühlwagen zu Kampfpreisen an jeden verkauft, der vorbeikam. Ein Fleischer aus Akron, Ohio, beschreibt, wie der Großanbieter Armour & Co die Konkurrenz in die Knie zwang: Samstagmorgen um sechs Uhr sollte der Verkauf starten. Pünktlich zum Handelsbeginn schwoll die Menge der Kauflustigen derart an, dass bald die Markthallen zu klein waren und die Menschenmenge die Gehsteige überschwemmte. Der Verkehr kam zum Erliegen, mehr als einmal musste die Polizei für Ruhe und Ordnung sorgen. Eine Woche saßen die 60 Fleischer Akrons ohne Arbeit herum, dann arrangierten sie sich mit Armour. War die lokale Konkurrenz erst einmal ausgeschaltet, zogen die Preise an. Und mit den Profiten von einem Ort konnten die Dumping-Preise für den nächsten Feldzug finanziert werden.

Die industrielle Revolution mag in England begonnen haben, aber in Chicago fand die zweite grundlegende Umwälzung der Moderne statt. Eine Umwälzung, die die Essensgewohnheiten genauso wie die Geruchs- und Geschmacksempfindungen

der Menschen ein für alle Mal verändern sollte: die Industrialisierung der Viehzucht und der Viehverarbeitung, an deren Ende Fleisch in Paketen steht, das durch nichts an das ursprüngliche Tier erinnert.

Man kann den Aufstieg der Stockyards auch als Erfolg der Industrie sehen, sich von den naturgegebenen Fesseln zu befreien. Noch Mitte des 19. Jahrhunderts war es nur in den kalten Monaten möglich, Vieh zu schlachten und zu verarbeiten. Für die Unternehmer war das ein nicht hinnehmbarer Zustand: Sie hatten Kapital investiert, und das sollte gefälligst das ganze Jahr über arbeiten. Also begannen sie die Jahreszeiten abzuschaffen, indem sie große Mengen Eis mit der Eisenbahn nach Chicago bringen ließen und so dafür sorgten, dass in den Schlachthöfen das ganze Jahr über Winter herrschte. Durch die Entwicklung der Kühlwagen war es ihnen in einem zweiten Schritt gelungen, die Nachteile der großen Entfernungen zu beseitigen. Mit einem Schlag war alles zum Hinterland geworden, Distanzen hatte keine Bedeutung mehr. Im dritten und letzten Schritt schafften es die großen Schlachter, durch portioniertes Fleisch, jeden Hinweis auf das Tier und den Tod zu eliminieren.

1904 bekam Upton Sinclair von der sozialistischen Zeitung »Appeal to Reason« den Auftrag, eine Geschichte über die Zustände in den Stockyards zu schreiben. Er ging nach Chicago, um dort Ärzte, Rechtsanwälte, Politiker und Immobilienmakler zu treffen. Er wohnte in den Stockyards Hotels, aß in den Stockyards Settlements, einer karitativen Institution, die versuchte, die bitterste Not der Werk tätigen ein wenig zu lindern. Er lernte Streikführer kennen, besuchte Arbeiter zu Hause und spazierte so unauffällig wie möglich durch die Yards. Nach sieben Wochen hatte er alle Informationen, die er brauchte.

Sinclair bettete die Fakten in die Geschichte der litauischen Einwandererfamilie Rudkus ein, die an den brutalen Lebensbedingungen zerbricht. Nachdem davon ein Fortsetzungsroman erschienen war, hatte Sinclair enorme Probleme, sie als



Nur die Wurst hat zwei: das Ende des Schlachthofs 1971 ©Chicago Historical Society

Buch zu publizieren. Mehrere Verlage lehnten das Manuskript ab, die Details seien zu unappetitlich. Schließlich interessierte sich Doubleday Page and Company für das Werk. Vor Drucklegung ließ man aber den Text von einem Reporter der »Chicago Tribune« auf seinen Wahrheitsgehalt prüfen. Das Ergebnis war niederschmetternd: Alles erstunken und erlogen! Die Missstände seien nichts als Erfindungen eines pervertierten Gehirns! Doubleday wollte seine Zusage zurückziehen, als sich herausstellte, dass der Report von einem Sprecher des Fleisch-Trusts verfasst worden war. Im April 1906 erschien »Der Dschungel« allen Widrigkeiten zum Trotz und wurde schnell zu einem Bestseller.

Das Fließband, das 1913 bei Ford zum ersten Mal zum Einsatz kam, wurde zum Synonym für eine ganze Epoche der Industrialisierung. Weniger bekannt ist, dass die Assembly Line nichts weiter war als eine Adaption der so genannten Disassembly Line, die 1862 in Cincinnati erfunden wurde. Während an der Assembly Line etwas

zusammengebaut wurde, verwendete man die Disassembly Line zum Zerlegen: Geschlachtete Schweine hingen an einer rundlaufenden Kette, sodass sich die Arbeiter nicht bewegen mussten, wenn sie immer das gleiche Stück Fleisch abschnitten. Die Disassembly Line wurde in den Chicagoer Stockyards im großen Maßstab verwendet und perfektioniert.

„Einer schabte die Außenseite eines Beines ab, ein anderer die Innenseite. Einer führte einen schnellen Schnitt um den Hals herum, ein anderer trennte mit zwei raschen Hieben den Kopf ab, der auf den Boden fiel und durch ein Loch verschwand. Einer schlitzte den Bauch auf, ein zweiter erweiterte die Öffnung, ein dritter zersägte das Brustbein, ein vierter löste die Innereien, ein fünfter zog sie heraus, und auch sie glitten durch ein Loch im Fußboden davon. Da saßen Männer, die die Seiten und den Rücken schabten, und andere, die den Körper innen sauber putzten und auswuschen. Blickte man in den Saal hinunter, sah man eine hundert Meter lange Reihe hängender ▶



Von oben sehen die Schlachthöfe aus wie eine Industrieanlage. Und das waren sie auch
©Chicago Historical Society

Tierleiber, die sich langsam vorwärtsbewegte, und alle Meter gab es einen Mann, der werkte, als hetze ihm ein Teufel.“

Dominic Pacyga, Professor am Columbia College in Chicago, sagt: „Um 1890 brauchte ein erfahrener Metzger mit seinem Gehilfen acht Stunden, um ein Rind zu schlachten und zu zerlegen. In den Stockyards dauerte es nur 15 Minuten.“

Der Gestank war das Schlimmste

Pacygas Großeltern kamen knapp vor dem Ersten Weltkrieg aus Polen nach Amerika und fanden in den Schlachthöfen Arbeit. Seine Eltern waren ebenfalls dort beschäftigt, und auch er finanzierte sich sein Studium als Arbeiter in den Yards. Von 1969 bis 1971 war er abends und im Sommer zuerst als Viehtreiber tätig, da musste er lebendes Vieh entladen und in die Pferche bringen. Später stieg er zum stellvertretenden Sicherheitschef auf.

„Ein Beobachter hat das Treiben in den Yards einmal als ‚organisiertes Chaos‘

beschrieben. Das trifft es recht gut. Man darf nicht vergessen, dass in den Zeiten, in denen die Stockyards ihre größte Ausbreitung hatten, nie weniger als 13 Millionen Tiere pro Jahr ankamen. 365 Tage im Jahr, 24 Stunden pro Tag. Die Schlachthöfe waren immer geöffnet. Es war ein ständiges Kommen und Gehen. Für einen Außenstehenden war es der reinste Irrgarten. Jeder Pferch hatte eine eigene Adresse. D Block Pen 27. Wenn man sich auskannte, war die Adresse einfach zu finden. Aber für einen Fremden mutete es irrsinnig an.“

Woran er sich am lebhaftesten erinnern kann? Pacyga überlegt nicht lange: „Der Gestank. Als ich dort arbeitete, ging es mit den Yards schon zu Ende. Deshalb war der Geruch nicht mehr so stechend wie zu Hochzeiten. Aber es war noch immer schlimm genug. Meine Eltern erzählten mir, dass man in den zwanziger Jahren genau wusste, wie spät es war, je nachdem, wie intensiv der Gestank war, woher er kam und wie es roch. Wir wohnten in der Nähe der Stockyards, und so sagte

meine Mutter immer zu mir: Du wirst niemals Lungenentzündung bekommen. Denn die Krankheitserreger können in dieser verpesteten Luft nicht überleben.“

Von außen betrachtet waren die Stockyards die perfekte Maschine. Nicht nur wurde hier im großen Stil geschlachtet, imposanter war die Tatsache, dass nicht das kleinste Fitzelchen organischer Materie ungenutzt blieb. Wenn Effizienz der Gott des Kapitalismus ist, dann waren die Schlachthöfe sein prächtigster Tempel. Hier wurde nach den neuesten wissenschaftlichen Errungenschaften auf höchstem technischen Niveau gearbeitet. „*Es war Schlachten per Fließband, Fleischgewinnung mit angewandter Mathematik.*“

Aus den Rinderhörnern machte man Kämmen, aus den Knochen Messergriffe und Zahnbürstenstiele; aus Hufen Haarspangen und Knöpfe. Aus Füßen, Gelenkknorpeln, Sehnen und Fellresten entstanden Gelatine, Phosphor, Tierkohle und Knochenöl. Aus den Mägen wurde Pepsin hergestellt, aus dem Blut Albumin und aus den Därmen Geigenseiten. Zu guter Letzt wurden die Schwanzquasten der Rinder zu Polstermaterial verarbeitet. Und sollte etwas auftauchen, für das es keine Verwendung gab, tat man es in einen Bottich, um den letzten Rest Talg und Schmalz herauszukochen, um schließlich aus dem, was übrig blieb, Dünger zu gewinnen. 1920 konnten aus einem 450 Kilo schweren Rind 41 verschiedene Produkte hergestellt werden – die 41 Meter Wurst darm nicht mitgerechnet.

Der „Krieg gegen den Abfall“ stellt den radikalsten Bruch mit der Art und Weise dar, wie auf den alten Schlachthöfen gearbeitet wurde, und ist wohl eine der nachhaltigsten Innovationen der Stockyards. Hier beginnt der Siegeszug der Nebenprodukte. Großanbieter Armour's erklärte, er mache sein Geld mit dem, was andere wegwerfen. Seine Kalkulation sah so aus: 40,95 Dollar zahlte er für einen 1260 Pfund schweren Mastochsen. Inklusiv Schlachtung, Transport und Verkaufsgebühren betrug die Gesamtkosten für das Tier 48,38 Dollar. In New York brachten die ►



Da dachten die Kühe: eng hier. Aber besser wurde es nicht mehr ©Chicago Historical Society

710 Pfund Fleisch, die von dem Ochsen gewonnen wurden, aber nur 38,17 Dollar. Armour hatte also mit dem Fleisch mehr als zehn Dollar Nettoverlust. Die Abfall- und Nebenprodukte brachten dem Großmetzger aber nochmals 10,80 Dollar ein. Und damit kam die Kalkulation ins Plus.

Schlechte Arbeit macht krank

Chicago ist eine Stadt, die stolz ist auf ihre Robustheit und Härte. Die bekamen auch die Arbeiter in den Stockyards zu spüren. Ihre Beschäftigung hing maßgeblich von der Konjunktur ab. War die gut, gab es Arbeit. War sie schlecht, wurden Arbeiter entlassen. Ohne soziale Absicherung. Und neue Jobs waren umkämpft. Jeden Tag waren die Tore der Fabriken von Männern belagert, denen man den Hunger schon von weitem ansah. Jeden Morgen bettelten Tausende um Anstellung. Auch im Winter. Trotz beißender Kälte.

Die Arbeit in den Yards war sehr anstrengend und gefährlich. Wer sich in den

Pökelräumen eine kleine Wunde zufügte, lief Gefahr, sich eine tödliche Entzündung zuzuziehen. Viele der Schlachter und ihrer Gehilfen hatten kaum noch Finger, dafür aber unzählige Schnittnarben. Die Fingernägel hatten sie verloren, denn die wetzten sich beim Häute-Abziehen völlig ab. Die Leute in den Kühlhallen wurden vom Rheuma gepeinigt. Den Wollrupfern zerfraß die Säure die Finger. Bei den Arbeitern an den Stanzmaschinen genügte ein kurzer Augenblick der Unachtsamkeit, schon hatten sie einen Teil der Hand verloren.

Und dann erst die, die die zwei Zentner schweren Rinderviertel in die Kühlwagen schleppten! Das hielten die stärksten Männer nicht lange durch. Wer nicht mehr konnte, wer sich verletzt hatte, alt war oder für den es keinen Platz mehr gab, der wurde ausgespuckt und konnte sehen, wo er blieb. *„Sie waren besiegt, hatten das Spiel verloren, wurden beiseite gekehrt. Sie waren erledigt, es ging abwärts mit ihnen, und es gab keinen Ausweg, keine Hoffnung, denn was Hilfe für sie betraf, hätte die Riesen-*

stadt, in der sie lebten, ebenso gut das weite Meer, eine Wildnis, eine Wüste oder eine Totengruft sein können.“

Die technische Innovationskraft der Stockyards zeigte sich auch darin, dass permanent neue Methoden erfunden wurden, um noch ein wenig mehr aus den Arbeitern herauszupressen. Bei der Akkordarbeit kürzten die Aufseher die Zeit, verlangten aber die gleiche Leistung in weniger Stunden. Hatten sich die Arbeiter an das erhöhte Tempo gewöhnt, wurde der Lohn gesenkt, damit er zu den kürzeren Arbeitszeiten passte. Eine der Regeln in den Schlachthöfen besagte, dass jedem, der nur eine Minute zu spät kam, ein voller Stundenlohn abgezogen wurde. Für die Firmen ein gutes Geschäft, denn der Zuspätgekommene durfte nicht rumstehen, sondern musste die angefangene Stunde abarbeiten. Erschien er zu früh, wurde das ebenfalls nicht bezahlt, obwohl die Meister die Arbeiter oft schon 15 Minuten vor dem Heulen der Sirenen zum Dienst antreten ließen. Genauso wurde es mit dem Arbeitsschluss gehandhabt, für angebrochene Stunden bekam man nichts: Gab es nicht genug zu tun, um die letzten 60 Minuten zu komplettieren, hatte man Pech und 50 Minuten umsonst geschuftet.

All das war nur möglich, weil in Chicago täglich Massen europäischer Einwanderer eintrafen. Gewerkschaftliche Organisation und Arbeiterrechte wurden durch die Neuankömmlinge erstickt, die bereit waren, für weniger Geld zu arbeiten. Die Immigrantenströme waren im Interesse der Industriellen. Oder wie ein Eisenbahnmagnat es ausdrückte: „Öffnet das Tor für jedermann, und lasst jeden, der kommen will, herein. Bis genügend Einwanderer da sind, dass ihr Lohn so niedrig wird, dass keiner mehr folgen will.“ Also wuchs Chicago rasend schnell. 1837 hatte die Stadt 4000 Einwohner, 1860 waren es mehr als 100 000, von da an verdoppelte sich die Bevölkerung fast alle zehn Jahre. 1890 gab es eine Million Einwohner, fünf Jahre später hatte Chicago Philadelphia als zweitgrößte Metropole der USA abgelöst. ►

Um die vorige Jahrhundertwende trafen in der Stadt Einwanderer aus mehr als 25 Nationen aufeinander, mehr als zwei Drittel der Bewohner waren Immigranten der ersten oder zweiten Generation. Für den wirtschaftlichen Aufstieg der USA waren die billigen Arbeitskräfte unverzichtbar, sie selbst profitierten vom ökonomischen Fortschritt aber kaum: In den Vereinigten Staaten stieg das Pro-Kopf-Bruttosozialprodukt zwischen 1870 und 1910 um 250 Prozent, der Durchschnittslohn zwischen 1860 und 1910 um nur 20 Prozent.

In dieser Situation, in der neue Einwanderer oft als Streikbrecher eingesetzt wurden, verwandelte sich der Klassenkampf zu einem Rassen- und Nationalitätenkonflikt. Im Leitartikel der deutschsprachigen »Illinois Staats-Zeitung« vom 11. August 1888 heißt es unter der Überschrift »Ungebetene Gäste« über die neue Welle von italienischen Arbeitern: »Die italienischen Einwanderer besitzen ein derart niedriges Kultur- und Bildungsniveau, dass die an ein höheres Niveau gewöhnten amerikanischen Arbeiter damit nicht konkurrieren können. Die Untersuchungsbeamten des Kongresses haben zum Beispiel festgestellt, dass die Italiener von Abfällen leben, wie Tiere zusammengepfercht wohnen und nicht die geringste Ahnung von Reinlichkeit und Hygiene haben. Solche Menschen ins Land zu lassen, kann keinerlei Vorteil bringen. Sie können höchstens barbarische Verhältnisse schaffen.«

Als »Der Dschungel« endlich als Buch erschien, sandte Upton Sinclair dem amerikanischen Präsidenten Theodore Roosevelt ein Exemplar. Der lud den Autor zum Lunch ins Weiße Haus und versprach ihm, zwei Referenten nach Chicago zu schicken. Deren Bericht bestätigte die im Buch erhobenen Vorwürfe bis auf einen: Es gab keinen Beweis dafür, dass Arbeiter, die in Brühkessel gefallen waren, zu Feinschmalz verarbeitet wurden. 1906 wurde der Pure Food and Drug Act verabschiedet, ebenso der Meat Inspection Act. Upton Sinclair hatte bewiesen, dass ein Schriftsteller Missstände beseitigen kann, aber zufrieden war

er damit nicht. »Ich zielte auf das Herz der Menschen, traf aber nur ihren Bauch«, stellte er fest. Die Absicht des Autors war nicht gewesen, den Amerikanern zu staatlich geprüfem Fleisch zu verhelfen – ihm war es darum gegangen, die unmenschlichen Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Das Ende lag bereits im Anfang

Warum interessierte sich die Öffentlichkeit nicht dafür? »Die Arbeiter sind eben Arbeiter«, sagt Dominic Pacyga. »In diesem Land versucht jeder Geld zu machen und kümmert sich nicht um das Schicksal der anderen. Die Arbeiter selbst hofften auch darauf, nur kurze Zeit Arbeiter zu sein und ihre soziale Lage zu verbessern. Der amerikanische Traum eben.«

Olivia Mahoney ergänzt: »Natürlich waren das schlimme Jobs. Ich kann mir nicht vorstellen, mehr als acht Stunden am Tag so anstrengende Arbeit zu erledigen. Auf der anderen Seite darf man aber nicht vergessen, dass die Yards vielen Leuten Arbeit und Einkommen verschafften. Ich will nicht die Arbeitsbedingungen verteidigen, aber für viele Immigranten war das eine Möglichkeit, ihr Leben zu finanzieren.«

Es mag eine Ironie der Geschichte sein, dass gerade jene Technik, die den Aufstieg der Stockyards möglich machte, auch deren Niedergang bewirkte: der Kühlwagen. Chicagos günstige klimatische Lage, die Nähe zum Natureis, spielte irgendwann keine Rolle mehr. Und wenn man Fleisch über 1000 Kilometer von Chicago nach New York bringen konnte, konnte man es ebenso gut 2000 Kilometer von Kansas City an die Ostküste transportieren.

Kurz nach dem Ersten Weltkrieg erreichten die Stockyards den Höhepunkt ihrer Ausdehnung, aber ihr Abstieg war bereits absehbar. Der Kühl-Lastwagen wurde immer populärer und befreite die Unternehmer von der Notwendigkeit der starren Zentralisierung, die der Epoche der Eisenbahn entstammte. Die neuen Lastwagen, die die Ware bis vor die Ladentür führen, ließen die großen, unbeweglichen

alten Schlachthöfe alt aussehen. Nach dem Zweiten Weltkrieg verloren die Stockyards rapide an Bedeutung, bis sie im Jahre 1971 ihre Pforten schlossen.

»Besucher der Stadt, die die Stockyards nicht gesehen haben, werden sich bald vornehmen wie Reisende, die in Ägypten die Pyramiden oder in Rom das Kolosseum versäumt haben«, schrieb die »Chicago Tribune« am 23. Dezember 1875. Die Pyramiden und das Kolosseum sind heute noch beliebte Reiseziele, aber auf die Stockyards deutet heute außer einem steinernen Eingangstor nichts mehr hin. Die beiden großen Industrien, die Chicago lange ihren Stempel aufgedrückt haben, sind spurlos verschwunden: Vergebens sucht man nach der Grand Central Station, einst verkehrsreichster Bahnhof der Welt. Und vergebens nach dem einst größten Schlachthof der Welt. »Die Schlachthöfe dominierten die Identität der Stadt, sie waren Chicago«, sagt Olivia Mahoney. »Aber Chicago sieht immer nach vorne, nicht nach hinten. Natürlich ist die Stadt auf ihr Erbe stolz, aber sie hält immer Ausschau nach dem nächsten Deal. Es muss weitergehen. Man kann hier nicht stillstehen.«

Und es ging weiter. Heute ist Chicago die Hauptstadt der Futures, der Börsenspekulation auf künftige Entwicklungen. Die Chicago Board of Trade, 1848 gegründet, ist die älteste und größte Rohstoffbörse der Welt. Die Chicago Mercantile Exchange (CEM) entstand dort im Jahre 1919 und war anfangs nicht mehr als ein Eier- und Buttermarkt. Doch je mehr Vieh die Stadt verließ, desto wichtiger wurde die Spekulation. Wo anfangs noch auf zukünftige Preise von Mais, Soja und Rinderhälften getippt wurde, gewann in den siebziger Jahren das Wetten auf nicht physische Produkte an Bedeutung. 1972, ein Jahr nach dem Ende der Schlachthöfe, wurde an der CEM der International Monetary Market eröffnet. Hier wird auf Zinssätze, Aktienindizes, Devisen und auch Waren spekuliert. Inzwischen ist CEM die größte Futures-Börse der Vereinigten Staaten und die zweitgrößte weltweit. So ist Chicago. ■