



M4 Industriestadt Pullman

1	George Mortimer Pullman hatte es als Unternehmer zur größten amerikanischen Schlafwagen-gesellschaft gebracht. Er war ein „Wohlfahrtskapitalist“ mit patriarchalischem Führungsstil. Pullman errichtete für seine Arbeitnehmer als Modellprojekt die nach ihm benannte Industrie-
5	stadt Pullman. Pullman-Arbeiter mussten dort leben, in attraktiven, firmeneigenen Häusern, die komplett mit sanitären Einrichtungen, Gas und Abwassersystem ausgestattet waren. Sie brauchten nicht in den üblichen schäbigen Mietskasernen unter oft unhygienischen Bedingungen zu hausen, wie viele andere Industriearbeiter. Pullman hoffte, mit seiner Wohltat Unzufriedenheit zu verhindern und knauserte deshalb bei den Löhnen der Beschäftigten.
10	Doch die Annehmlichkeiten hatten ihren Preis. Alles in Pullmans Stadt gehörte seiner Gesellschaft, nicht nur die Häuser, sondern auch die Einrichtungen zur Grundversorgung ihrer Bewohner: Warenhäuser, Schulen und auch die Kirche, ein Theater und der Park. Wasser und Gas bezog die Firma aus Chicago und verrechnete den Verbrauch zu eigenen Preisen. Die Pullman Company steuerte so fast jeden Aspekt des Lebens ihrer Arbeiter und übte eine Art Schuldknechtschaft aus. De facto mussten die Mieter beim Lohnvertrag bleiben, wenn sie beim
15	Einkauf anschreiben ließen oder es sich nicht leisten konnten, ihren Arbeitgeber, der ja zugleich ihr Hauswirt war, zu wechseln. Die Mieten lagen wegen des Komforts der Ausstattung um ein Viertel über jenen in umliegenden Gemeinden. Miet- und andere Schulden wurden automatisch beim Gehaltsscheck abgezogen und etliche der Arbeiter sahen oftmals nicht ihren ganzen Lohn. [...]

<http://de.wikipedia.org/wiki/Pullman-Streik>

The Pullman Strike

by Carl Smith

1	The most famous and farreaching labor conflict in a period of severe economic depression and social unrest, the Pullman Strike began May 11, 1894, with a walkout by Pullman Palace Car Company factory workers after negotiations over declining wages failed. These workers appealed for support to the American Railway Union (ARU), which argued unsuccessfully for arbitration. On June 20, the ARU gave notice that beginning June 26 its membership would no longer work trains that included Pullman cars.
5	The boycott, although centered in Chicago, crippled railroad traffic nationwide, until the federal government intervened in early July, first with a comprehensive injunction essentially forbidding all boycott activity and then by dispatching regular soldiers to Chicago and elsewhere. The soldiers joined with local authorities in getting the trains running again, though not without considerable vandalism and violence. [...] The boycott and the union were broken by mid-July [...].
10	While most public sentiment was against the boycott, George Pullman attracted broad criticism and his workers wide sympathy. A federal panel appointed to investigate the strike sharply criticized the company's paternalistic policies and refusal to arbitrate, advancing the idea of the need for unions and for increased government regulation in an age of large-scale industrialization.
15	



<http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/1029.html>

Pullman, Illinois

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Greenstone_and_Arcade_Pullman.jpg