

# Die amerikanische Plutokratie.

Dr. Eugen Amelung, (Wien).  
(„Schöne Zukunft“.)

(Fortsetzung.)

Das Jahr 1862 bedeutet für Vanderbilt den Eintritt in die Eisenbahnwelt. Zu diesem Zeitpunkt kaufte er Aktien der New York und Harlem-Eisenbahn an, die seinerzeit schon vom New Yorker Gemeinderat die notwendige Konzession zur alleinigen Verleihung der 4. Avenue erhalten hatte. 1872 feste es Vanderbilt durch, daß die Kosten der aus technischen Gründen notwendig gewordenen Tieferlegung der Schienen zur Hälfte der Stadt zur Last fielen, sowie daß die Konzession in eine Dauerkonzession verwandelt wurde. Schon vorher hatte sich Vanderbilt in den Besitz der Aktienmajorität gesetzt, wozu er ein Kursmanöver unternommen hatte. Mit Hilfe von Beamten der Gesellschaft, die jeden Verbesserungsversuch verhindert, hatte er zunächst einen Einbruch der Gewinne und damit ein Fallen der Kurse herbeigeführt. Zu tieferstehenden Kursen erwarb Vanderbilt die Aktienmajorität. Stamm in den Besitz derselben gelangt, begannen die Aktien zu steigen, innerhalb weniger Monate von 9 auf 50 Dollar, letzteres hauptsächlich deshalb, da er den New Yorker Gemeinderat durch Bestechungen dahin gebracht hatte, der Gesellschaft eine Straßenbahnkonzession für New York Broadway zu erteilen. Der Kampf um die Broadwaykonzession führte übrigens zu einem spekulativen Duell zwischen Vanderbilt und dem Gemeinderat auf der einen, und einem gewissen Law und der Staatsgesetzgebung auf der anderen Seite. Beide Gesellschaften waren bestochen, aber die Kompensationsfrage war ungeklärt. Nun beschloß die New Yorker Gemeinderäte, außer den ihnen von Vanderbilt gezahlten Beistehungsbeiträgen noch weiteres Geld zu verdienen. Sie wollten der Vanderbilt-Eisenbahngesellschaft die Konzession erteilen, was natürlich eine Steigerung des Aktienkurses mit sich bringen würde. Auch nahmen sie an, daß gleichzeitig die Staatsgesetzgebung Law die Konzession erteilen würde. Falls nun die Gerichte gegen den Gemeinderat entscheiden, so sollte dieser die erteilte Konzession widerrufen, was natürlich bei der Vanderbilt-Eisenbahngesellschaft Kurssturz nach sich gezogen hätte. Bei dieser Kursbewegung wollte nun der Gemeinderat durch Kaufs- u. Verkaufsaufträge entprechend verfahren. Sineingeleigt aber wurde nicht Vanderbilt, sondern der New Yorker Gemeinderat, da Vanderbilt rechtzeitig Wind von der Sache bekam, sofort alle Aktien der Gesellschaft aufkaufte, nun der Kurs distanzlos stieg, so daß alle Politiker, die kontraktlich zur Aktienlieferung verpflichtet waren, einen enormen Kurs zahlen mußten. Die New Yorker Gemeinderäte verloren bei diesem Geschäft rund eine Million Dollars. Fast ganz dasselbe Spiel wiederholte sich gelegentlich der Zusammenlegung der Aktien der New York und der Hudson-River-Eisenbahn. Auch hier wollten einige Politiker gegen Vanderbilt spekulieren und verpekulierten sich; hingegen Vanderbilt verdiente an dieser Aktion mehrere Millionen und ging sofort auf Erwerbung einer dritten Eisenbahn, der New York-Zentral-Eisenbahn, aus. Zu diesem Zweck suchte er diese Eisenbahn zunächst dadurch geschäftlich zu ruinieren, daß er seinen Eisenbahngesellschaften vorschrieb, alle Anschlufsmöglichkeiten mit der New York-Zentral-Eisenbahn zu unterbinden. Die Bahngäste der eigenen Gesellschaften mußten außerhalb der Anschlußbahnhöfe stehen bleiben, und die Passagiere mußten sich zu Fuß oder zu Wagen zu den Zügen der New York-Zentral-Eisenbahn weiterdurchschlagen. Die Aktien der letztgenannten fielen rasch. Als sie nicht tiefer fallen konnten, kaufte sie Vanderbilt auf.

Raum war dies geschähen, so beschloß sich Vanderbilt mit dem Plan, die Erie-Eisenbahn aufzukaufen, die damals — 1866 — in den Händen eines gewissen Drew war. Sein Plan gelang ihm auch; Drew und seine Untergebenen wurden abgesetzt, doch ließ sich Vanderbilt auf Drews in ständige Bitte bewegen, ihn sowie zwei seiner Mitarbeiter, James Fish und Jay Gould, wieder anzustellen. Damit war Vanderbilt nun zum erstenmal in Berührung mit Gould ge-

kommen, der ihm gelegentlich 500,000 Dollars unterließ, und ihm auch sonst sehr gewachsen war. Als ein Gesetz angewandt werden sollte, wonach das Parlament einfordern konnte, jeden der Dividende einer Eisenbahngesellschaft mehr als 10 Prozent betrug, da half sich Vanderbilt mit Bilanzfälschungen und praktizierte damals schon jene Vorkchrungen, die etwa 1924 in Deutschland als „Unverfälscht“ Unverfälscht seit empfunden wurden. Er stellte auf der Ausgaben Seite Millionen für Bauarbeiten ein, die nie ausgeführt wurden, und gründete auch Tochtergesellschaften, genau etwa wie 1923 Leo Scharf in Möllersdorf bei Wien, um an diese wertvolle Aktien verschieden zu können. Ebenso großzügig war Vanderbilt bei den Kapitalvermehrungen; so verdoppelte er 1869 das Aktienkapital seiner Bahn gesellschaften und verdiente dabei gleich 14 Millionen Dollars. Durch diesen Erfolg ermutigt, schritt er daran, weitere Bahnlizenzen aufzukaufen, so die Lake-Shore-Eisenbahn, weiters die Canada-Tidbahn und die Michigan-Zentralbahn, wobei Vanderbilt ein vollständiges Eisenbahnsystem von New York bis Chicago mit zahlreichen Zweiglinien in die Hand bekam. Als Kuriosum mag hier bemerkt werden, daß die Vanderbilt 1894 die in Verbindung mit der New York und Harlem Eisenbahn erbaute Niveaubahn in der 4. Avenue auf 999 Jahre an die Metropolitan Street Railway Company verpachtete; man sieht also, den Vanderbilt fehlt es in seiner Beziehung an Großzügigkeit. Am wenigsten auch bei der Erteilung von Freifahrten, die Politikern, Schriftstellern und Reportern grundsätzlich niemals verweigert wurden, wodurch aber den Gemeinderäten die Verpflichtung auferlegt wurde, sich jedweder Kritik oder Aufdeckung von Schwindelen zu enthalten.

Als Vanderbilt 1877 starb, hinterließ er ein Vermögen von 500 Millionen Dollars, hiervon 90 Millionen seinem ältesten Sohn William, während der Rest unter die vier Söhne des Haupterben verteilt wurde. Der zweite Sohn erhielt nur die Zinsen von 200,000 Dollars vermachte und endete einige Jahre später durch Selbstmord. Verhältnismäßig geringfügig waren die Legate Vanderbilt zugunsten der Wohltätigkeit und von Erziehungsanstalten. Schon bei Lebzeiten gab Vanderbilt eine Million Dollars für die Gründung der Vanderbilt-Universität in Nashville. Seine Lobesredner feierten ihn als ein Bundes von Mildtätigkeit und Freigebigkeit. Sein Sohn und Haupterbe William Vanderbilt war zu dieser Zeit 56 Jahre alt und hatte die längste Zeit als Landwirt in einfachen Verhältnissen gelebt.

Um diese Zeit machten sich im amerikanischen Wirtschaftsleben die ersten Teufelbildungen bemerkbar. Rockefeller war auf dem Wege, sich ein Monopol für die Produktion und den Verkauf von Petroleum zu verschaffen, die Standard Oil Company trat maßvoll auf und überredete die Eisenbahngesellschaften, ihr geringere Tarife zu bewilligen. William Vanderbilt wurde an der Standard Oil Company interessiert. Gleichzeitig aber lüchete die Eisenbahngesellschaften, durch ihre Monopolstellung in ihrem wirtschaftlichen Selbstvertrauen gehoben, auch gegen den Arbeitnehmer fester aufzutreten und die Löhne zu drücken, was 1877 zu einem großen Eisenbahnstreik führte, der von beiden Seiten mit Heftigkeit und Erbitterung geführt wurde. Die New Yorker Legislatur setzte eine Untersuchungskommission ein, die aber die wachsende Macht der Vanderbilts, Rockefellers und Gould nicht zu beinträchtigen vermochte. Zimmerlin verkaufte William Vanderbilt 100,000 Aktien der New York-Zentral-Eisenbahn, um der hauptsächlich gegen ihn selbst gerichteten Agitation des Mittelstandes Boden zu entziehen. Mit dem Erlös, der 35 Millionen Dollar betrug, kaufte Vanderbilt Staatsobligationen ein. Sein Besitz an Staatsobligationen verdoppelte sich bis 1884 auf 70 Millionen Dollars, so daß die gesamte Bevölkerung Amerikas durch Steuern die Zinsen für diese Aktien aufbringen mußte, die mit den von Cornelius Vanderbilt nicht einwandfrei erwor-

benen Geldern gekauft worden waren. William Vanderbilt legte die Aufkäufer der Eisenbahngesellschaften fort. Er erwarb die West Shore-Eisenbahn und damit große Anthrazitkohlenminen. Zum Verkauf, die Pennsylvania-Bahn zu erwerben, erhielt Vanderbilt einen kleinen Teil der Aktien der Reading Eisenbahn, einer Konkurrentin der Pennsylvania-Eisenbahn, welche mit dem Vanderbilt'schen Eisenbahnsystem durch eine neu zu erbaute Tidpennsylvania-Eisenbahn verbunden werden sollte. Die Aktionäre der Reading Eisenbahn wurden für die Erbauung jener Verbindungsbahn engagiert, doch wußte es Pierpont Morgan, der finanzielle Bevollmächtigte Vanderbilts, mit dem Wissen und Bewilligung so einzugreifen, daß die Tidpennsylvania-Eisenbahn Eigentum der Pennsylvania Linie wurde, während die Urheber der Reading Eisenbahn völlig leer ausgingen. Es war dies eine geschäftliche Verräterei niedriger Sorte, an der übrigens neben Vanderbilt und Morgan auch noch die beiden Rockefeller sowie Elkins beteiligt waren. Bemerkenswert ist es, daß Vanderbilt in der Pennsylvania-Eisenbahn einen Konkurrenten getroffen hatte, der mächtig genug war, ihn zum Erlernen zu einem Kompromiß zu zwingen.

Cornelius Wierschildt die Lust, zusammen mit William Vanderbilt, er nahm seine Maßregeln in einem großen lauffigen Zweifelsaal ein, der 26 zu 37 Fuß groß war, im Renaissancestil angefüllt, mit einer Täfelung von goldig schimmerndem, köstlich geschnitten englischer Eiche an allen vier Wänden und einer reich mit Jagdzähnen bemalten Decke. Auf sein Solon war ein reiches, fürstlich ausgeschüttetes Gemach, dessen Wände mit schweren, blauen Samt dekoriert waren, der mit Nattern, Blumen und Schmetterlingen geziert und mit Kristallen und kostbaren Steinen besetzt war.

Aber kein großer Erfolg war seine Gemäldegalerie. Er verkaufte nichts von Kunst und machte sich im Grunde wenig daraus, denn er war völli ger Materialist; aber es war hochehrn gemord, eine Gemälde-sammlung zu haben; er gab also nach rechts und links Geld aus, um eine Sammlung zusammenzubekommen. Er beauftragte Agenten mit dem Ankauf genau so gleichmäßig, als handelte es sich um Eisenbahnverträge. Und in der Regel war er mit dem Ankauf unlos zufriedener je größer die Bilder waren; für ihn wurde die Kunst nach Quadratmetern gemessen. Nicht wenige Gemälde, die ihm angedreht wurden, waren trotz ihrer Verhöhntheit recht alltägliche Motive in nachlässiger und traditioneller Ausführung, aber er fühlte sich an der Verhöhntheit, die in den hohen Preisen ihren Grund hatte, die man ihm dafür abgewinnen wollte. Für eines der Meißnerischen Bilder, „Die Ankunft im Schloß“, bezahlte er 40,000 Dollar, und bei einem seiner Besuche in Paris ließ er Meissonier für sieben Bilder 188,000 Dollar zukommen. Erst wenn keine künstlerischen Ratgeber überzeugt waren, daß ein Maler in Mode kam, war Vanderbilt zu bewegen, Proben seiner Werke zu kaufen. Es grenzte ans Wunderbare, wie leicht und billig er in den Fuß eines „Amateurs“ kam.

Schon 1888 gab William Vanderbilt sein Vermögen mit 194 Millionen Dollars an; sein Jahreseinkommen belief sich auf über sechs Millionen Dollars, doch beschränkte er seine Ausgaben auf jährlich 200,000 Dollars. 1885 starb er eines plötzlichen Todes; während einer Eisenbahnkonferenz wurde er vom Schlag gerührt. Die Verlassenschafts-Verhandlung erbrachte die Tatsache, daß William Vanderbilt seinen persönlichen Besitz mit 500,000 Dollars besaß und auch dementsprechend veräußert hatte. Sein mit 200 Millionen Dollars zu bestimmendes Erbe ging zu gleichen Teilen auf seine beiden Söhne Cornelius und William A. Vanderbilt über; die restlichen 100 Millionen wurden geschäftlich investiert oder für Legate verwendet. William Vanderbilt wurde in einem Mausoleum begraben, das 300,000 Dollars kostete.

Cornelius und William A. Vanderbilt besaßen jeder aus eigenem Erwerb 50 Millionen Dollars, durch die Erbschaft wurde dieses Vermögen verdoppelt. Die Haupterben lebten ein verdammendes Leben und aßen für die Erhaltung fürstlicher Pracht fünf und sechs Millionen Dollars aus; sie lebten mit größerer

Lebens und mit größerer Macht als die wirklichen Fürsten aller oder neuer Zeiten. Das Zentrum des Erwerbes war weiter Vandalinien wurde von ihnen fortgesetzt, wobei die Neuorganisation der Bahnen dazu benützt wurde, die auf ihr Verkehrs-geld angelegenen, stehengebliebenen durch Auslieferung von der Veräußerung zu ruinieren und veräußern zu machen. Die Vanderbilts verbanden sich mit Pierpont Morgan, um die Reading Eisenbahn und ihre Anthrazitkohlenlager in die Hand zu bekommen. In diesem Zweck wurden zunächst Gerichte über die bevorstehende Erlassung von Gesetzen angestreift, doch wurde die Nutzbarkeit von Kohlenbergwerken achtmal fter worden sollte. Weiter wurden umfangreiche Maßnahmen über die Vermögenslage der Reading Eisenbahn verordnet; diese Gesellschaft verlor in eine müßige Lage, zumal ihre Gläubiger drängten. Diesen wurde nun der größte Teil der eigenen Aktien als Pfand gegeben und diese wiederum, als eine Einlösung nicht möglich war, auf den freien Markt geworfen, wo sie sofort von Morgan und Vanderbilt aufgekauft wurden. Stamm aber hatten die beiden die Kohlenlager in der Hand, so wurde der Preis der Anthrazitkohlen um einen bis einhundertzwei Dollar pro Tonne erhöht, während gleichzeitig die Lohnforderungen der Bergarbeiter abgelehnt wurden. 1900 kam es zu einem großen Streik, der mit einem Kompromiß endigte und 1902 wiederum ausbrach. 150,000 Arbeiter waren 163 Tage hindurch im Ausstand; der Ausstand endigte mit einer Keim-Rachgiebigkeit der Vanderbilts und Morgans, die sich dazu aber erst herbeiließen, als Präsident Roosevelt mit der ganzen Strafverfolgung der Regierung drohte. Mit den Anthrazitkohlenlagern begnügten sich die Vanderbilts nicht, sie erwarben außerdem noch Braunkohlenlager in Pennsylvania, Maryland, West Virginia, Ohio und anderen Staaten und kontrollieren heute die Hälfte aller Braunkohlenlager der nordamerikanischen Union.

Ein Beispiel dafür, wie offensichtlich die Interessen als Vorbild für privaten Profit dienen, bietet die Affäre der Erweiterungsbauten für die Hudson River Eisenbahn im Jahre 1887. Das mittlerweile und zum Teil bestehende Parlament von New York übergab die Stadtbehörde, das den Erweiterungsbauten benachbarte Straßennetze für den Verkehr zu sperren; ein Gemeinderatsausschuß sollte das Recht erhalten, die Straßen zu beliebiger Zeit wieder dem Verkehr zu erteilen. Ein solcher Antrag auf Wiederöffnung wurde aber nie gestellt; der vorerwähnte Vertrag verfiel auf sonderbare Art aus den Archiven — die Eisenbahngesellschaft blieb in dem Besitz des für ihre Erweiterungszwecke beschlagene Landes, das heute auf etwa acht Millionen Dollars bewertet wird und hat dafür keinen einzigen Dollar bezahlt! 1892 beschloß die Regierung, einen Schiffskanal durch den Harlemfluß zu bauen, weshalb das Niveau der New Yorker Zentralbahn höher gelegt werden mußte. Die Vanderbilts mußten es so einrichten, daß die Kosten hierfür, über eine Million Dollars, aus den Steuergebern der Stadt New York bezahlt wurden. Als im August 1892 in Buffalo und Umgebung ein Eisenbahnstreik ausbrach, da entstand durch Veranlassung Vanderbilts der Gouverneur des Staates New York 8000 Mann Staatsmiliz nach Buffalo, um den Streik niederzuschlagen.

Die junge Generation der Vanderbilts sah aber auch auf gute Form. 1895 vermählte sich eine Tochter William A. Vanderbilts mit dem Herzog von Marlborough; für das junge Paar wurde die Schloßheraushebung und Sutherland angekauft. Als das Paar nach dreizehnjähriger Ehe sich trennte, behielt William A. Vanderbilt den Herzogstitel, was zehn Millionen Dollars kostete. Gladys Vanderbilt, eine Tochter des Cornelius Vanderbilt jun., vermählte sich 1908 mit dem jungen Grafen Schöenberg. Der Wert der Hochzeitsgeschenke belief sich auf eine Million Dollars. Das eigene Vermögen der Braut betrug zwölf Millionen Dollars. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß bis zum Jahre 1900 für 500 Millionen gewinnbringende ausländische Aristokraten hundert und 220 Millionen Dollars nach Europa brachten. Eine andere Vanderbiltstochter heiratete Banne Whitten, dessen Vater zum Teil durch

(Fortsetzung auf Seite 6.)

**International Loan Company**  
302 First & Eau Du King  
Winnipeg Manitoba  
K. A. Foster, Vertreter, Humboldt.

**Barholz und alles Baumaterial,**  
Kohlen-Verkaufsstelle  
BULLDOG Getreide-Pulvermaschinen ■ DeLAVAL Rahm-Separatoren  
**BRUNO LUMBER & IMPLEMENT CO.**  
P. A. SCHWINGHAMER, PROP.

**Wichtige Bekanntmachung**  
  
**CANADIAN PACIFIC**  
Einwanderung nach Canada  
Die Canadian Pacific Co. ist bevollmächtigt, die notwendigen Güter (Getreide, Holz, etc.) von den Ostküsten des Nordamerikas nach Canada zu verschiffen. Die Kosten für die Verschiffung sind äußerst niedrig. Die Canadian Pacific Co. ist bevollmächtigt, die notwendigen Güter (Getreide, Holz, etc.) von den Ostküsten des Nordamerikas nach Canada zu verschiffen. Die Kosten für die Verschiffung sind äußerst niedrig.

**Vergnügungs-Reise**  
Nach Deutschland  
auf den Luxurdampfern  
Resolute, Reliance, Hamburg, Albert Ballin, Deutschland  
Sowie den beliebten Dampfern mit nur einer Kabinenkategorie  
Cleveland, Thüringen, Westphalia  
Persönlich geleitet  
Europatouristen  
Reduzierte Rückreise-  
Rate dritter Klasse  
HAMBURG und  
zurück. Zusätzlich U. S. Steuer.  
Wiedererwerbs-Certifikate bezeugt.  
Einwanderer schnellstens  
befördert.  
Vielgeseuchte jetzt prompt  
erhältlich. Auskünfte bei  
Lokalagenten oder  
**United American Lines**  
(Harrisman Line) Joint Service with  
**Hamburg-American Line**  
656 Main St., Winnipeg, Can.

**E. Thornberg**  
Händler in Juwelen  
und Schmuckwaren  
Humboldt, Sas.  
Reichhaltiges Lager in Uhren  
n. Geschenk-Artikeln aller Art  
Schwämmische Reparaturen

**Deutsche Metzgerei, Wurstfabrik und  
Delikatessengeschäft.**  
Wir fabrizieren 35 Sorten feinste deutsche Wurst, auch Schinken,  
Speck, sowie reines Schweinefleisch zu niedrigen Preisen. Das  
wir großen Anseh haben, ist unsere Ware immer frisch und  
schmackhaft. Wir verschicken nach überall hin. Wiederverkaufser  
halten guten Rabatt. Auch importieren wir Schweizerkäse,  
Kühniger, Gorgonzola, Roquefort, Edam usw. Auch kaufen  
wir frische Eier, Butter und Geflügel.  
**The Empire Meat Market, Ltd., Saskatoon, Sask.**  
320 Second Ave. S. G. C. HANSELMANN, Geschäftsführer.

**THE HUMBOLDT CENTRAL MEAT MARKET**  
Für jedes Fleisch aller Art stets vorrätig.  
Unsere Spezialität: **Vorzugliche Würste.**  
Pulver, was auch Kalber, Schweine und Geflügel,  
Lebend oder Geschlachtet. — Wir bezahlen höchste Preise.  
**SCHAEFFER-ECKER CO. - HUMBOLDT, SASK.**

**Die weite Verbreitung  
des „St. Peters Vote“ sichert jedem in dieser  
Zeitung Annoncierenden nachhaltigsten Erfolg.**

**Baldwin-Hotel**  
Saskatoon  
Saubere Zimmer, Gute Mahlzeiten  
Höfliche Bedienung.  
OmniBus im Bahnhof fuer jeden Zug  
Man spricht Deutsch.  
**Expert Watch Repairing**  
and Jewelry Manufacturing at  
lowest prices.  
Mail orders shipped same day as received  
**MCCARTHY'S Wholesale and Retail**  
Jewelry Store sells for loss.  
Drinkle Bldg., SASKATOON, SASK.

**Wenn in Humboldt**  
versuchen Sie mein  
Roggenbrot und Weisbrot  
10 Cents jeder Leib, Kuchen u  
sonstige Süßigkeiten jed. Tag frisch  
Die „Purity Bäckerei“,  
östlich hinter der Royal Candy  
Mäcker. Erich Wille  
Hier wird deutsch gesprochen

**All kinds of Meat**  
can be had at  
**Pitzel's Meat Market**  
The place where you get the best  
and at satisfactory prices  
WE BUY Cattel, Hogs, Sheep and  
Poultry. If you have them to sell  
let us know, we pay highest price  
**Pitzel's Meat Market**  
Livingstone St. HUMBOLDT, P.H. 52

**Farmers!**  
Wenn Ihr nach Watson kommt  
so beachtet das  
**Alexandria Hotel**  
Mrs. T. J. Robinson, Prop.

**Edith Cure Uhren**  
in der Schmiedstraße zur Heilung von  
R. Cherniak, Uhrmacher, Sask.  
Wir garantieren unsere Uhren für 2 Jahre.  
Reparaturen werden rasch und gründlich  
Uhren und Schmuckstücke jeder Art.  
Wir sprechen deutsch

**Alle Aufträge für Druck-  
arbeiten**  
besorgt die Buchdruckerei des  
St. Peter's Hofen, Münster.