



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Doehn, Rud.: Commodore Cornelius Vanderbilt.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Zwei Seiten weiter aber entblüht dieser entzückenden Franzosenseele eine neue Knospe: „Frankreich, welches leider Gottes das Rationalitätsprincip ins Leben gerufen hatte, zu allererst damit experimentirte, ach, heute ist es seiner Illusionen darüber sicherlich beraubt!“ —

Nachdem er dann noch versucht, den Beweis zu liefern, daß die Holländer, aus Todesangst, nächstens vom Fürsten Bismarck gefrißstückt zu werden, krampfhast ihre Flotte vermehrten, indem sie die horrende Summe von 24 Millionen Thalern für ihr Marinebudget jährlich auswerfen, obwohl hierin die ganze coloniale Marine mit inbegriffen ist, eilt er zum Schluß, indem er Preußen (Deutschland kennt er nun mal nicht, darin ist er komisch) folgendermaßen apostrophirt: „In dem neuen Europa fühlen alle Schwächeren ihre Existenz bedroht durch die Grundsätze, welche Preußen entwickelt hat. Für diese giebt es keine Sicherheit mehr. Dänemark, Schweden und Holland sichern sich durch doppelte Riegel und Schlösser vor diesem Raubritterthum. Preußen mag diese tiefe Verwirrung aller Verhältnisse verantworten. Es hat seine Waffen zu den niedrigsten Zwecken gemißbraucht, ohne Grund hat es seine Nachbarn geplündert, nur um sich zu bereichern.“ (Franzosen thun dies nur aus Humanität, mit an der Spitze der Civilisation voranheulenden Niggerbanden.) „Weder gesetzliche Interessen, noch Familienbände, noch geheiligte Völkerrechte haben es in seiner Annexionslaufbahn aufgehalten, unter den elendesten Vorwänden hat es Kriege begonnen, indem es diejenigen niederschloß, die ihre Heimath vertheidigten.“ Aber, Herr Merruau, wen sollte es denn sonst niederschließen? die Maul- und Federhelden reißen doch immer aus; thun Sie doch nicht immer so, als ob Sie das nicht wüßten! „Ganz besonders hat es in Europa die Vaterlandsiebe verringert und mit Gewalt den Scepticismus und die machiavellistische Politik Friedrichs des Zweiten eingeführt.“ u. s. w.

So wollen wir denn auch Abschied nehmen von Merruau mit den Worten eines Freundes jenes Friedrich, „dessen Scepticismus wir jetzt mit Gewalt einführen“, mit einer leichten Variante des Herrn von Voltaire wünschen wir ihm: „weniger Vocale in seinen Namen und mehr Verstand in sein Gehirn.“

Sondershausen, 5. Februar 1877.

v. Clausewitz,
Hauptmann a. D.

Commodore Cornelius Vanderbilt.

Der jüngst zu Newyork im 83. Lebensjahre verstorbene Commodore Cornelius Vanderbilt gehörte nebst William B. Astor und Alexander Turney

Stewart zu den bekannten drei Nabobs der newyorker Millionäre. William B. Astor, der Sohn jenes armen Pfälzers Johann Jakob Astor, welcher im November 1783 mit nur fünf Pfund Sterling und sieben Flöten, die er zur Spekulation gekauft hatte, nach Amerika auswanderte, um dort als einer der geachteten Bürger der Republik und im Besitze von circa dreißig Millionen Dollars aus dem Leben zu scheiden, starb im Herbst des Jahres 1875; ihm folgte im Tode am 10. April 1876 der einer schottisch-irischen Familie entsprossene reiche Handelsfürst Alexander L. Stewart, und als der Dritte dieser „illustres confrères im Mammon“ ist nun auch am 4. Januar d. J. Cornelius Vanderbilt, in dessen Adern holländisches Blut rollte, dorthin gegangen, von wannen keine Rückkehr ist.

Die Lebensgeschichte von Cornelius Vanderbilt bietet in hohem Grade ein treues Bild von der Umsicht und Thätigkeit jener self-made-men, die sich jenseits des Atlantischen Ozeans aus eigener Kraft und mit bewundernswerther Ausdauer und Energie ihren Lebensweg bahnen. Charakteristisch für Vanderbilt ist der Ausspruch, den er einmal in den zwanziger Jahren that, und der ihm für sein ganzes Leben eine Richtschnur blieb: „Es kommt weniger auf den augenblicklichen Gelberwerb an, als darauf, daß man das einmal vorgesteckte Ziel erreicht (to carry the point).“ Dieses unermüdlche Abwenden und Besiegen der Hindernisse und Gefahren, welche sich ihm bei seinen Bestrebungen in den Weg stellten, bildet das Geheimniß seiner Erfolge.

Cornelius Vanderbilt wurde am 27. Mai 1794 auf Staten Island bei Newyork geboren. Sein Vater, welcher daselbst eine kleine Farm besaß, brachte seine Gartenprodukte auf einem ihm selbst gehörigen Boote nach Newyork auf den Markt. Bei diesen Beschäftigungen pflegte ihm der junge Cornelius zu helfen, der auf diese Weise nicht nur den Garten- und Ackerbau, sondern auch die Führung eines Bootes kennen lernte. Rudern und Reiten gehörte zu den Lieblingsbeschäftigungen des Knaben, dessen Schulkenntnisse über Lesen, Schreiben und Rechnen nicht weit hinausgingen. Im Uebrigen aber wurde derselbe von seinen Eltern zu einer geordneten Thätigkeit und zu einer strengen Pflichterfüllung angehalten. Sein frühestes Ehrgeiz war darauf gerichtet, der selbstständige Besitzer eines Bootes zu sein. Noch nicht siebenzehn Jahre alt, übernahm er es, für hundert Dollars, die ihm seine Mutter (sein Vater war bereits gestorben) versprochen hatte, in verhältnißmäßig kurzer Zeit eine Landfläche von acht Acres gehörig zu beackern, zu besäen und zu bepflanzen. Er löste die übernommene Aufgabe und kaufte sich nun mit dem erhaltenen Gelde ein eigenes Boot. Dies war der Anfang seiner selbstständigen Carriere. Der junge Vanderbilt führte ein äußerst thätiges und enthaltames Leben und brachte seiner Mutter, die er bis zu ihrem Tode mit der größten Zärtlichkeit liebte,

längere Zeit hindurch den größten Theil des Geldes, welches er mit seinem Boote verdiente.

Als er achtzehn Jahre alt geworden war, brach (1812) der Krieg zwischen England und den Vereinigten Staaten aus. Dies gab Vanderbilt Gelegenheit, mit seinem Boote nach den verschiedenen Forts von Newyork, die theilweise streng von den Engländern belagert wurden, Lebensmittel zu bringen. Da er auf diese Weise einen ziemlich guten Verdienst hatte, heirathete er, ob schon erst neunzehn Jahre alt, im December 1813 Miß Sophia Johnson, mit der er 54 Jahre hindurch eine glückliche und zufriedene Ehe führte. In dem ersten Kriegsjahre hatte er sich 500 Dollars erspart und äußerte gelegentlich seiner Mutter gegenüber, daß er, wenn dies 20 Jahre hindurch so fort ginge, sein angreifendes Geschäft aufgeben und ruhig von seinen Zinsen leben wolle.

Im Beginn des Jahres 1814 entrierte Vanderbilt mit den betreffenden Militärbehörden einen Contract, dem gemäß er sechs militärische Posten im Hafen von Newyork mit Lebensmitteln versehen mußte. Dies war ein ebenso gefährliches, wie aufreibendes Unternehmen; Tag und Nacht mußte der junge Mann auf dem Platze sein und anstrengend arbeiten. Aber seine Willensstärke und seine eiserne Constitution halfen ihm über alle Schwierigkeiten hinweg. Als das Jahr abgelaufen war, hatte er in ehrlicher Weise so viel verdient, daß er sich ein kleines Schiff, den Schooner „The Dread“, kaufen konnte, dem er im dritten und letzten Kriegsjahre (1815) ein größeres Schiff, „The Charlotte“, hinzufügte. Im Jahre 1818 besaß er schon drei Schiffe und begann nun einen Küstenhandel von Newyork und den Neuenglandsstaaten an bis nach Charleston in Süd-Carolina und Savannah in Georgien. So einträglich dieser Handel aber auch sein mochte, Vanderbilt gab ihn doch bald auf, in der richtigen Erkenntniß, daß Segelschiffe die Concurrenz mit Dampfschiffen in vieler Hinsicht nicht auszuhalten vermöchten. Er trat daher als oberster Leiter des Geschäfts in die Dienste eines gewissen Thomas Gibbons, der eine Dampferlinie zwischen Newyork und Philadelphia ins Leben gerufen hatte. Diese Stelle, welche gerade die geeignetste Schule für den künftigen „Dampferkönig“ — Steamboat king, wie ihn seine Landsleute nannten — war, bekleidete er zehn Jahre hindurch, ob schon ihm wiederholt von den Concurrenten des Herrn Gibbons verlockende Anerbietungen gemacht worden waren. Gibbons war nämlich in einen bedrohlichen Prozeß verwickelt worden, und seine Gegner boten Alles auf, Vanderbilt, der die Seele des Geschäfts war, von demselben zu lösen. Allein Letzterer wies alle Verlockungen von sich und erklärte in seiner ehrlichen und offenen Weise: „I shall stick to Mr. Gibbons till he is through his troubles“ (ich werde bei Herrn Gibbons ausharren, bis er die obwaltenden Schwierigkeiten überwunden hat). Und so geschah es.

Grenzboten I. 1877.

Nach seiner Trennung von Thomas Gibbons baute Vanderbilt im Jahre 1829 sich selbst Dampfschiffe; das erste derselben, „The Caroline“, spielte bei der Insurrektion, welche 1837 in Canada stattfand, eine historische Rolle. Wenige Jahre, nachdem die „Caroline“ vom Stapel gelaufen war, besaß Vanderbilt 38 Dampfschiffe und Dampfboote, die theils im North River, theils im Hafen von Newyork und den Binnenwassern, theils endlich an der Küste von Nordamerika beschäftigt waren, und von denen, so lange sie in seinem Besitze waren, kein einziges durch Feuer, Schiffbruch oder sonst ein Unglück verloren gegangen sein soll. Der Commodore verwandte stets die größte Sorgfalt auf die Ausrüstung und Beschaffenheit seiner Schiffe; Sachkenner war er durch und durch. Man hörte häufig von ihm den Ausspruch, daß ein Mann, der ein öffentliches Geschäft treibe, seinen eigenen Vortheil am meisten wahrnehme, wenn er mit Umsicht den Interessen des Publikums diene; Niemand aber könne in großartigem Maßstabe ein Diener des Publikums sein, der nicht seine Privatangelegenheiten mit kluger Sorgfalt zu führen verstehe.

Als er 40 Jahre alt war, erinnerte ihn seine Mutter daran, daß er jetzt wohl 20,000 Dollars besitze, und daß es nun Zeit sei, wie er früher einmal geäußert, sich von dem Geschäftsleben zurückzuziehen und in aller Ruhe von den Zinsen seines Kapitals zu leben. Allein der Sohn, der damals vielleicht 400- bis 500,000 Dollars im Besitze haben mochte, wies auf seine zahlreiche Familie hin und meinte, er könne es weder vor dieser, noch vor seinen Mitbürgern verantworten, wenn er sich in der Vollkraft seines Alters schon von jedem Geschäfte zurückziehen wolle. Und seine Mutter stimmte ihm bei.

Im Jahre 1851 eröffnete er, von der Regierung von Nicaragua darin unterstützt, in Opposition zu der schon bestehenden „Pacific Mail Steamship Company“ eine zweite Dampfer-Linie, welche über Panama den Verkehr zwischen Newyork und San Francisco vermittelte. Die Goldminen Californiens machten diesen Verkehr um jene Zeit zu einem äußerst lebhaften. Die ältere Linie hatte das Passage-Geld von Newyork bis San Francisco auf 600 Dollars festgesetzt; Vanderbilt ermöglichte es durch zweckmäßige Einrichtungen, daß diese Reise für 300 Dollars gemacht werden konnte.

Im Jahre 1853 unternahm Vanderbilt, begleitet von einigen seiner näheren Freunde und Familienmitglieder, eine längere Reise nach Europa, und zwar auf dem neugebauten und prachtvoll eingerichteten Dampfschiffe „North Star.“ Er besuchte verschiedene europäische Hafenstädte und fand überall eine freundliche und entgegenkommende Aufnahme. Nach seiner Rückkehr nach Amerika organisirte er drei neue Dampfschiffsverbindungen, die eine zwischen New-Orleans und

Galveston, die andere zwischen Newyork und Aspinwall, die dritte zwischen Havre und Newyork.

Als der SeceSSIONskrieg ausbrach und die Unionsregierung größere Fahrzeuge nöthig hatte, um schnell und sicher größere Truppenmassen von einem Küstenorte nach dem andern zu verschiffen, machte Vanderbilt dem Marineministerium mit dem großen, geräumigen und äußerst solid gebauten Dampfer „Vanderbilt“ ein patriotisches Geschenk. Der Kostenpreis dieses Schiffes wurde auf 800,000 Dollars angegeben. Während der Rebellion faßte aber der unternehmende Mann den Entschluß, das Dampfschiffswesen ganz aufzugeben und seine Thatkraft Eisenbahnunternehmungen zuzuwenden. Er hatte schon im Jahre 1857 Aktien der Newyork- und Harlem-Eisenbahn gekauft und zwar zu einer Zeit, wo dies Unternehmen auf sehr schlechten Füßen stand. Da er aber mit seiner gewohnten Energie die Sache angriff, nahm dieselbe bald einen neuen Aufschwung, namentlich seit 1863, wo er zum Präsidenten der betreffenden Gesellschaft gewählt worden war. Als er die ersten Aktien kaufte, zahlte er für dieselben auf den Dollar nur drei Cents; allein schon nach fünf Jahren standen dieselben 70 Procent. Bald darauf richtete er sein Augenmerk auf die Hudson River-Eisenbahn; er kaufte dieselbe und hob sie in hohem Grade, indem er ein doppeltes Geleise anlegte, Stahlschienen einführte und in Newyork den großen St. John's Park für eine Million Dollars erwarb, auf welchem er ein umfangreiches Frachtdépot errichtete. Im Jahre 1868 gewann er auch die Leitung der „Newyork-Central-Eisenbahn“, die er im folgenden Jahre mit der Hudson-River-Bahn zu einem großen Ganzen vereinigte. Der Gewinn, welchen diese ebenso klug wie umsichtig unternommenen Operationen gewährten, war ein enormer; er verstand es eben, seinen individuellen Vortheil auf das Zweckmäßigste und Beste mit den allgemeinen Interessen zu verbinden. Als intelligenter Baumeister stand ihm ein gewisser Isaac C. Buckhout zur Seite.

Cornelius Vanderbilt verheirathete sich im Jahre 1869 zum zweiten Male und zwar mit Miß Frank Crawford; er stand damals in seinem 75. Lebensjahre, seine zweite Frau aber war 30 Jahre alt, beide waren von mütterlicher Seite her mit einander verwandt. Auch diese Ehe war eine glückliche.

Die äußere Erscheinung Vanderbilts war eine imponirende; er war sechs Fuß hoch und hatte ein ausdrucksvolles, scharf geschnittenes Gesicht. Da er keine wissenschaftliche Bildung, wie z. B. Alexander T. Stewart, besaß, so gab er für Bücher und Kunstwerke niemals viel Geld aus. Nur mit Pferden trieb er einen gewissen Luxus; denn die Liebhaberei für Pferde hat er von seiner frühesten Jugend an bis zu seinem Tode beibehalten. Er war stolz darauf, die besten, schönsten und schnellsten Pferde zu besitzen, und als er nicht mehr seine Wohnung verlassen und sich ins Freie begeben konnte, sah er wenigstens

von seinem Fenster aus zu, wenn seine Lieblinge aus dem Stalle geführt wurden. Im Essen und Trinken war er stets sehr enthaltfam, doch liebte er eine gute Cigarre und machte gern eine Partie Whist.

Von seiner Wohlthätigkeit ist, wie dies sonst bei reichen Amerikanern wohl zu geschehen pflegt, nicht viel in die Oeffentlichkeit gedrungen; auch sein Testament enthält in dieser Beziehung nichts Erwähnenswerthes. Er kaufte und verschenkte eine Kirche, „the Church of the Strangers“, mit der ausdrücklichen Bestimmung, daß darin kein religiöses Sektenwesen getrieben werde; er selbst gehörte keiner bestimmten Glaubenssekte an. Auch gründete er zu Nashville im Staate Tennessee eine höhere Schule, die sogenannte „Vanderbilt University“. In seinem Testamente hat er die Mitglieder seiner Familie (er hatte vier Söhne und neun Töchter) und viele seiner treuen Diener reichlich bedacht; sein ältester Sohn William H. Vanderbilt erbte das Meiste und wird wahrscheinlich auch seinem Vater in der Präsidentschaft der „Newyork Central-Eisenbahn“ nachfolgen. Sein hinterlassenes Vermögen wird auf 70 bis 100 Millionen Dollars geschätzt.

Die sterblichen Ueberreste des Commodore Cornelius Vanderbilt wurden mit Vermeidung alles Pompes auf dem Moravian-Friedhofe bei New Dorp auf Staten Island beigesetzt.

Rud. Doeber.

Die Reichstagswahl in Bayern.

Wenn der große Wahlkampf des 10. Januar ganz Deutschland aufgeregt und durchzuckt hat, so hat er besonders unser Bayern mächtig bewegt. Sind wir doch so recht der Mikrokosmos des ganzen großen Reichs: nur die Polen und Protest-Elsässer fehlen uns, sonst haben wir all die großen, aufs Aeußerste gespannten Gegensätze des Reichstages aufs Schönste in und bei einander. Und diese Gegensätze standen sich bei unsern Wahlen so schroff gegenüber, wie es nur sein konnte. Auch wir haben der Ueberraschungen und Enttäuschungen, wenn wir nämlich Namens der liberalen Partei reden, genug zu verzeichnen. „So haben wir es uns doch nicht gedacht!“ heißt's an dem und jenem Orte, aber meist war der, der es nicht so, d. h. nicht an den Sieg der Sozialdemokraten oder der Conservativen da oder dort gedacht hatte, der ehrfame Philister, der immer hinter dem Bierkrug zu kannegießern versteht, am Tag der Wahl aber meint, daß es auf seine Stimme gerade nicht ankomme, und hübsch zu