



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Duimchen, Theodor: Das Petroleum. 2. Wie das Königreich entstand

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



## Das Petroleum

Von Theodor Duimchen (in Dresden)

### 2. Wie das Königreich entstand



ie Amerikaner selbst nehmen als den Entdecker ihres natürlichen Petroleums den Obersten Drake an, der Wasser suchte und Petroleum fand. Als aus seinem artesischen Brunnen das brennbare Raß ausbrach, begann das Ölfieber. Tausende und aber-tausende stürzten sich auf das neue Mittel, reich zu werden. Wo sich irgend Öl zeigte, wuchsen die Bohrtürme wie Pilze aus dem Boden, es entstanden zahlreiche Raffinerien, und es blühte ein großes Geschäft auf, fabelhaft schnell, namentlich deshalb, weil fast jedermann das wenige Kapital fand, das er brauchte, um Bohrversuche anzustellen oder eine kleine Raffinerie zu gründen.

Bald darauf begann auch schon die Verbesserung in der Gewinnung, im Reinigen und in der Versendung des Petroleums. Schon Anfang der sechziger Jahre tauchten die ersten Tanks auf. Sie waren zuerst von Holz, aber bald traten eiserne an ihre Stelle. Auch kamen damals schon kluge Köpfe auf den Gedanken, Petroleum weder in Fässern noch in Tanks zu befördern, sondern durch Röhrenleitungen nach dem Orte ihrer Bestimmung zu pumpen. General S. D. Karns schlug das schon 1860 vor. Angelegt wurde die erste Pipeline von Samuel van Syckel im Jahre 1865, und zwar über die vier Meilen lange Strecke von Pitholl nach Millers Farm.

Damals wurde auch der Mann auf Petroleum aufmerksam gemacht, in dem damals noch niemand den künftigen König ahnte. Ohne einen „blutigen Cent,“ wie man drüben so schön sagt, waren John und William Rockefeller, ein „edles Brüderpaar,“ nach den Vereinigten Staaten gekommen. Sie hatten sich erst in einem ganz kleinen Landstädtchen Ohio, dann in Cleveland am Eriesee niedergelassen und einen kleinen Handel gegründet. „Bill“ half nur, „Johny“ war der eigentliche Mann. Er „machte“ namentlich in Mehl. Sein Geschäft war gänzlich unbedeutend.

Er war etwa fünfundzwanzig Jahre alt, als er die Bekanntschaft eines mechanie, eines Fabrikarbeiters, machte. Dieser Mann, der ebenfalls in ganz

armseligen Verhältnissen lebte, hatte sich irgend eine kleine Verbesserung in der Reinigung des rohen Petroleums ausgedacht. Er wußte seinen Freund, den Krämer Rockefeller, zu überzeugen, daß „Geld in seiner Idee wäre,“ und ihn zu veranlassen, seine paar Dreier zur Gründung einer kleinen Quetsche von Raffinerie herzugeben. Zuerst wurden alle Arbeitskräfte auf Anteil gemietet, Buchhalter, Advokaten, Eisenbahnbeamte, Makler usw.

Dieser kleine Kreis von Leuten saß ruhig in dem vom Öldistrikt mehrere hundert Meilen entfernten Cleveland, kein einziger von ihnen wohnte in den Ölgegenden, kein einziger war Eigentümer von Ölquellen oder Ölländereien. Aber mit vielen andern zusammen Besitzer einer der vielen kleinen Raffinerien zu sein, genügte Johnys Ehrgeiz nicht. Zu arbeiten, die Methode der Fabrikation zu verbessern, abzuhängen von den Schwankungen des Marktes, die damals sehr groß waren, je nachdem große neue Quellen angebohrt wurden oder ältere versiegten, jahrelang thätig zu sein und dann vielleicht doch das sauer erworbne kleine Vermögen durch solche Eingriffe unberechenbarer Gewalten wieder zu verlieren, das schien ihm „kein Geschäft.“ Er war ein Mann von ungewöhnlicher Intelligenz, der Herr Rockefeller, und begriff sehr früh, daß der Witz bei jedem Geschäft doch schließlich das Geld der andern ist. Wenn dem aber so ist, weshalb sich vor dem kürzesten Wege geniren? Ohne Proudhon zu kennen, übersetzte er dessen „Eigentum ist Diebstahl“ in das praktisch besser verwertbare Dogma „Diebstahl wird Eigentum, wenn man nicht zu fassen ist.“ Sein sektenhaft fester Bibelglaube — Herr Rockefeller ist Baptist — störte ihn dabei keineswegs, vermutlich nahm er den „Heiden“ ihr Geld nur mit um so ruhigerem Gewissen ab.

Ich habe da eben den Ausdruck Intelligenz gebraucht. Das Wort erweckt aber bei dem deutschen Leser vielleicht ein falsches Bild, denn Intelligenz in unserm Sinne hat Rockefeller nicht, er ist ein völlig beschränkter Kopf, ohne jedes höhere Interesse oder irgend welches geistige Bedürfnis, an sich ein vollkommener Banause, und ohne sein Geld wäre er ein ganz trauriger Mensch. Sein Seelenleben ist ausgefüllt von zweierlei: von stupidem Gottesdienst und vom Geldmachen. Für dieses Geldmachen hat er aber einen angeborenen rohen Instinkt, der durch keine Regung, durch keine Rücksicht, durch kein Gewissen, durch kein Bedenken jemals gehemmt wird. Einer meiner frühern Bekannten sagte einmal von ihm: er ist ein Tiger. Das ist nicht ganz richtig, denn ein Tiger hat Mut. Ein feiger Tiger — das charakterisiert ihn wohl am nächsten. Feige Verschlagenheit und vollendete Empfindungslosigkeit für Jammer und Elend von Tausenden, satte Seelenruhe, die niemals ein Gedanke an die Unzähligen stört, die er durch Gewalt oder Betrug zu Grunde gerichtet hat, das sind seine hervorragendsten Eigenschaften. Die meisten Leute, die über ihn geschrieben haben, darunter ganz kluge Köpfe, denen aber doch unbewußt die soundsoviel hundert Millionen imponiren, pflegen ihn gewöhnlich einen „Mann

von hervorragender Charakterstärke“ zu nennen. Sehen wir uns diesen „Charakter“ etwas näher an.

Das Geld der andern war sein Ziel. Sich alle diese tausende von Raffineuren, glücklichen Quellenfindern, Ollandbesitzern tributpflichtig zu machen ohne eigne Arbeit, das war sein goldner Traum. Wo aber war das Mittel zur Erfüllung?

Kohl an der Produktionsstelle kostete verhältnismäßig sehr wenig, an dem Preise, den man am Hafenplaz, in Philadelphia, in Newyork bezahlte, hatten die Transportkosten bei weitem den größern Anteil. Das sah jeder, sah also auch John D. Rockefeller. Er sah aber noch etwas mehr.

Drei Eisenbahnen waren gegen das Ölgebiet vorgerückt: die Newyork-Central, die Pennsylvania-Central und die Lake-Eriebahn. Diese Bahnen waren durch das „Zwischenstaatliche Handelsgesetz der Vereinigten Staaten,“ wie ganz selbstverständlich, verpflichtet, „keinen Kunden vor dem andern zu bevorzugen oder einem den Versand seiner Güter zu verweigern.“ Das wußten alle Leute, und deshalb glaubten auch alle, nur durch Glück im Auffinden von Öl, durch überlegne Fabrikation, Verbesserung des Öls oder erfolgreiche Spekulation könne man im Petroleumhandel seinen Weg machen. Rockefeller aber sagte sich immer und immer wieder: die Eisenbahnen muß man in die Hand bekommen, dann kann man alle die tausende und abertausende von „Ölmännern“ zinspflichtig machen.

Jedem andern wäre vielleicht der Gedanke, gegen diese mächtigen, meist von einem Großaktionär und Millionär straff persönlich geleiteten Eisenbahnen vorzugehen, noch verwegener erschienen als der, einen Angriff auf das Geld der unzähligen Petroleumindustriellen und Händler zu machen. Rockefeller wurde aber von seinem Instinkt ganz richtig dahin belehrt, daß man nicht tausende, wohl aber drei Leute gleichzeitig betrügen könne.

Es ist zweifelhaft, ob Rockefeller weiß, wer Spaminondas war. Aber dessen schräge Schlachtordnung hat er, zeitgemäß vergaunert, in den „wirtschaftlichen Kampf“ eingeführt. Seine Gegner sahen immer außer der Kolonne, deren Angriff zunächst zu erwarten stand, noch andre Feindesscharen, mit denen zu rechnen war, ihre Aufmerksamkeit wurde zersplittert, ihre Wachsamkeit von dem Punkte abgelenkt, auf den der Hauptstoß berechnet war.

Zu diesem Zwecke schuf Herr Rockefeller immer neue Firmen, mit denen er sich scheinbar vertrug und scheinbar stritt, die er bald so bald so ausspielte, und hinter denen im letzten Grunde doch immer er selber war. Den Angriff auf die Eisenbahnen maskierte er dadurch, daß er unter dem schönen Namen „South Improvement Compagnie“ eine Gesellschaft gründete, die erklärte, sich mit der Expedition von Petroleum im großen Stil befassen zu wollen. „South Improvement Compagnie“ klang gut. Das Wort „improvement“ hat drüben ungefähr denselben Reiz wie bei uns „Fortschritt.“ Und diese Petroleum-

Speditionsgesellschaft „Fortschritt“ kam nun als guter Freund zu der ersten der drei Eisenbahnen und erklärte ihr: Ich komme zu dir, weil ich dich so lieb habe, und weil wir zusammen viel mehr Geld „machen“ können, als jeder für sich. Du hast jetzt unendliche Schererei mit den hunderten und aberhunderten von Petroleumabladern, ich möchte das Geschäft in die Hand bekommen, und wenn du mir dabei hilfst, so thue ich dir wieder einen Gefallen und gebe nur dir Öltransporte, deinen beiden Konkurrenzlinien dagegen nichts.

Was soll ich denn thun, liebe „South Improvement Compagnie“? sagte die Eisenbahn.

Du mußt das Petroleum, das ich dir gebe, zu einem billigeren Satze befördern, als das aller andern.

Fällt mir nicht ein, sagte die Eisenbahn. Die Sätze sind mir niedrig genug. Do you see something green in my eye? Hältst du mich für einen Grünen? Sehe ich so dumm aus?

Wir brauchen ja nicht niedrigere Sätze überhaupt, sondern nur niedrigere Sätze als alle andern, sagte schlaun lächelnd die „South Improvement Compagnie.“ Verdopple den jetzt bestehenden Satz öffentlich, aber gib es mir schriftlich, das Petroleum, das ich ablade, immer zu dem alten Satze befördern zu wollen.

Aber das könnte ich doch nur thun, wenn die beiden andern Linien ihren Frachtsatz auch verdoppelten.

Natürlich! Dafür würde ich sorgen, sagte noch verschmitzter lächelnd die „South Improvement Compagnie,“ die beiden andern Linien dürfen aber keine Ahnung davon haben, daß du für mich in Wirklichkeit zum alten Satze zu befördern fortfährst.

Selbstverständlich, nickte die Eisenbahn.

Der „Einfluß,“ den ich brauche bei dem und jenem Leiter und dem und jenem Großaktionär der feindlichen Bahnen, wird mich viel Geld kosten.

Vermutlich, meinte die Eisenbahn verständnisvoll und wurde immer aufmerksamer.

Diese — hm, sagen wir Kriegskosten möchte ich nicht bezahlen, erwarte aber auch nicht, daß du sie bezahlst.

Nun, wer soll sie denn bezahlen? fragte gespannt die Eisenbahn.

Einfach meine Konkurrenten, die andern Petroleumabladern: du nimmst ihnen und mir, uns allen die doppelte Fracht ab, vergütetest aber die Hälfte alles so eingenommen Geldes mir im geheimen zurück. Du bekommst für jedes Barrel Öl genau soviel wie bisher und mit der Zeit doch den ausschließlichen Transport, ich mache unfehlbar die Konkurrenten tot, und es kostet mich keinen Cent Auslage.

Donnerwetter, genial! sagte die Eisenbahn, das ginge. Wenn es die andern nur nicht zu früh merken. Zuerst müßten sie auch von dir noch einige Transporte haben.

Selbstverständlich, schmunzelte die „South Improvement Compagnie.“ Ich sehe, wir verstehen uns. Die Sache wird sich also machen.

Der Gedanke, sich mit einem scheinbaren Interessengegner zusammenzuthun um die ahnungslosen Zeitgenossen gemeinschaftlich auszubeuten, ist jedem amerikanischen Gemüt süß: die erste Eisenbahn und die „South Improvement Compagnie“ vertrugen sich also. Es wurde ein Kontrakt geschlossen, der die Bahn verpflichtete: erstens, den Frachttarif für Petroleum zu verdoppeln, sobald als und solange als die beiden Konkurrenzlinien das auch thäten, zweitens, der „South Improvement Compagnie“ in Anerkennung der Opfer, die sie in gemeinschaftlichem Interesse für das Petroleumgeschäft bringe, bei jedem Quartalschluß die Hälfte aller für Petroleum verdienten Frachten zurückzuerbüßen, drittens, die „South Improvement Compagnie“ auch sonst immer möglichst zu unterstützen; dagegen versprach die „South Improvement Compagnie,“ möglichst große Petroleumladungen der Bahn zuzuweisen, ohne daß sie aber etwa verpflichtet wäre, andern Eisenbahnen nichts zu geben.

Plausibel, nicht? Und ließt sich ganz gefeßlich, ehrlich und anständig.

Beide Teile zeichneten, kniffen das linke Auge ein, indem sie sich lächelnd anjahen, und — shook hands together.

Welches die erste Bahn war, die auf den Räder anbiß, weiß man nicht genau, man weiß nur, daß alle drei ungefähr gleichzeitig darauf hineinfielen. Keine hatte natürlich eine Ahnung davon, daß sie alle von Herrn Rockefeller genau in derselben Weise angebunden waren. Alle drei wunderten sich über seinen „Einfluß“ und freuten sich, wie schnell und sicher eine Einigung dahin erzielt wurde, daß alle drei Linien den Frachttarif für Petroleum verdoppelten.

Nur sehr allmählich ging den Bahnen auf, wie die Sache lag. Aber die Verträge waren gut gemacht, unter den dreizehn Gründern der „South Improvement Compagnie“ war ein Advokat. Und die Bahnen mußten ja schweigen, man hätte die Unterzeichner gelyncht, wenn sie mit der geheimen Absprache herausgerückt wären. Auch verloren sie durchaus nichts gegen früher, und das Geschäft vereinfachte sich wirklich. Und dann, was für ein Kerl war doch Herr Rockefeller! Der mußte ja eine Macht in Petroleum werden, mit dem im Bunde konnte man die kleinen Linien, die nach dem Ölgebiet vorzurücken begannen, schon klein kriegen!

Die praktische Folge der Übereinkunft war, daß die „South Improvement Compagnie“ durchschnittlich einen Dollar Fracht für das Barrel Petroleum weniger zahlte als alle andern, und außerdem an jedem von andern verladnen Barrel Petroleum denselben Dollar verdiente.

Das Petroleumgeschäft war damals noch klein, die Produktion betrug nur 18000 Faß täglich, sie verdoppelte sich zwar rasch, verdreifachte und vervierfachte sich, zunächst aber konnte die „South Improvement Compagnie“ als

Belohnung für diesen „Abschluß“ doch nur sechsundeinehalbe Million Dollar, sagen wir rund fünfundzwanzig Millionen Mark, jährlich in die Tasche stecken!

Da legte sich ein schwerer Druck auf das Ölgeschäft Pennsylvaniens. Kein Mensch begriff, wie das zuging. Die erhöhte, für alle gleiche Fracht konnte es nicht sein, die Kurschwankungen waren in ein und derselben Woche häufig viel beträchtlicher, und zu allen Preisen stieg der heimische und der europäische Verbrauch. Alle Welt verlor Geld in dem Geschäft. Nur der Standardbande da drüben in Cleveland schien es zu glücken. Vermutlich enormes Glück in Hauffe und Bauffe an den Ölbörsen, sonst war es gar nicht denkbar. Aber merkwürdig: die Leute hatten augenscheinlich immer Glück, und die andern konnten zehnmal mit einem großen Gewinn heimziehen, langsam, allmählich, aber unheimlich sicher schien es ihnen wieder durch die Finger zu rinnen. Die unternehmendsten Leute verloren den Mut. Der eine machte bankrott, der andre beging Selbstmord, der dritte wanderte ins Irrenhaus.

Nach und nach — es waren Jahre vergangen — begann von den Kontrakten zwischen der Fortschritts-gesellschaft und den Eisenbahnen etwas durch-zusickern, man fing an, zu begreifen, weshalb das Petroleumgeschäft schlechter-dings nicht mehr lohnte, weshalb einer nach dem andern seine Raffinerie an die Standard Oil Compagnie zur Hälfte des Anschaffungswerts verkaufte. Die Aufregung in den Ölgegenden wuchs und wurde gefahrdrohend, so sehr, daß sich endlich der Nationalkongreß gemüßigt sah, die Abmachungen mit den Eisenbahnen zu untersuchen. Aber die Sache rückte nicht von der Stelle. Einer der Hauptzeugen, der Rockefeller hätte gefährlich werden können, weigerte sich plötzlich, zu sprechen. Überhaupt, was auch immer gegen Rockefeller und seine Dutzende von Petroleumfirmen unternommen worden ist, es geschah nichts ernstliches gegen sie. Man erzählt sich in Amerika ganz laut, was der und der Richter oder der und der Gesetzgeber die Standard Oil Compagnie gekostet habe. Das ist nicht Börsen- oder Stadtklatsch. Der Richter David Davis hat sich amtlich so ausgedrückt: Große Körperschaften, fest verbündete Riesenbetriebe besetzen die Wege zur Macht . . . Es ist ein öffentliches Geheimnis, daß sie durch Einsetzung von gesetzgebenden Versammlungen einzelne Staaten beherrschen und die Gerichte korrumpiren, daß sie mächtig im Kongreß und skrupellos in der Anwendung von Mitteln sind.

Schließlich wurde die „South Improvement Compagnie“ aufgelöst. Und so machte man es künftig immer, wenn es allzu heiß wurde: die Form zerrann, die Sache blieb. Es wurden mit andern zu diesem Zwecke ins Leben gerufenen Gesellschaften neue Kontrakte gemacht. Die Pennsylvaniabahn hat einmal unter der Leitung Vanderbilt's versucht, sich von dem Joche der Standard Oil Compagnie wieder zu befreien. Die Bahn gründete eine Scheingefellschaft à la Rockefeller, die Empire Transportation Compagnie, die im großen Umfange Eisenbahn-tankwagen, Röhrenleitungen und Raffinerien zu bauen und zu kaufen begann.

Raum merkte Rockefeller, was Vanderbilt beabsichtigte, so nahm er den Kampf auf, oder vielmehr er brachte es dahin, daß die andern Eisenbahnen den Kampf als gegen sie geführt ansahen und einen erbitterten Tarifkrieg begannen. Nicht nur die Newyork-Central- und die Erie-Bahn, sondern auch die Baltimore- und Ohio-, die Lehigh Valley-, die Reading-, die Atlantic- und Great Western-, die Lake Shore-Bahn halfen die Kastanien für ihn aus dem Feuer holen. In der Hauptsache soll er mit Bestechungen gearbeitet haben. Großaktionäre bezamen Millionen, um für den Kampf zu stimmen. Dafür, daß nur die andern Aktionäre dabei Geld verloren, wurde dadurch gesorgt, daß man riesige Baissengagements in den Aktien der eignen Gesellschaft vor den Generalversammlungen unter der Deckadresse zahlungsfähiger Makler an der Newyorker Börse einging. Der Krieg wurde bis aufs Messer geführt. Die Pennsylvaniabahn ging so weit, daß sie, um nur Öl zu bekommen, es kaufte, im Hafen wieder verkaufte und sich den Preisunterschied als Fracht rechnete. Rockefeller war immer unterrichtet, wann ihre Tanks übervoll waren, wann sie verkaufen mußte. Gewaltig wurde durch riesiges Angebot dann gerade der Markt bis zur Zerrüttung geworfen. Die Eisenbahn schloß auf spätere Lieferungen ab, um das zu vermeiden; da explodierten oder brannten große Tanks gerade zum Fälligkeitstermin, und die Bahn mußte erdrückende Differenzen bezahlen. Strange coincidences! murmelte das Volk. Die Bahn beförderte schließlich Petroleum umsonst, ja sie bezahlte eine Zeit lang noch acht Cent für das Barrel drauf. Kohöl war damals in den Hafenplätzen oft billiger als an der Quelle.

Die riesigen Verluste der vereinigten Bahnen aber bezahlten deren nicht eingeweihte Kleinaktionäre in Amerika, in England, in Europa, nicht Rockefeller und seine Helfer, und so wurde die Pennsylvaniabahn bald mürrbe: ihr Vizepräsident ging zweimal nach Cleveland, um sich mit Johny zu vertragen. Die Empire Transportation Compagnie, d. h. die Bahn, verkaufte ihre sämtlichen Raffinerien und Röhrenleitungen an Rockefeller und verpfändete ihm ihre Tankwagen, ungefähr 60000 Stück. Damit war sie vollständig in seinen Händen.

Als die beiden Herren einig geworden waren, wurde sofort der Betrag ausgerechnet, den die Bahn vom Käufer zu erhalten hatte, und als die Summe feststand, legte John Rockefeller seinen Check über drei Millionen und soviel Dollar auf den Tisch. Herr Vanderbilt ist auch große Zahlen gewöhnt, aber daß jemand eine so große Summe bares Geld vorrätig hat, darüber hat er sich sogar gewundert. Für Herrn Rockefeller dagegen muß es etwas alltägliches sein, denn als drei Jahre später das Gericht wieder einmal so that, als könnte es etwas ausrichten, und dabei auch auf diesen Vorgang die Sprache kam, konnte sich Herr Rockefeller unter seinem Eide nicht besinnen, daß er je an einer solchen Verhandlung teilgenommen und dabei der Gegenpartei drei Millionen Dollar ausgezahlt habe.

Die mit ihm siegenden Eisenbahnen hatten jetzt ebenso große Furcht vor ihm, wie die besiegte. Keine wagte mehr zu muskeln. Nur einmal noch hatten sie eine leise Hoffnung. Zu Vanderbilt kommt eines schönen Tages, vorzüglich empfohlen, ein Mann, der ihm erklärt, daß er in Verbindung mit einigen westlichen Mammutkapitalisten das Öltransport- und Raffineriegeschäft aufnehmen wolle, und zwar mit Mitteln, die ihm mit Leichtigkeit erlauben würden, selbst gegen die Standard Oil Compagnie erfolgreich zu konkurrieren, wenn er nur die Unterstützung einer Hauptbahn fände, am liebsten der seinigen. Wenn die Pennsylvaniabahn der neuen Gesellschaft einen Frachtrabatt von  $22\frac{1}{2}$  Cent für das Barrel einräumen wolle von den Säzen, die die Rockefellergesellschaft bezahle, so würde sie sich einen neuen treuen Kunden gewinnen, der gelegentlich auch gegen die Standard Oil Compagnie ausgespielt werden könnte.

Vanderbilt entschloß sich, dieses Opfer von  $22\frac{1}{2}$  Cent zu bringen, in der Hoffnung, der Standard Oil Compagnie einen Gegner zu erziehen. Man kam überein, daß dieses Abkommen streng geheim bleiben, vor allem, daß weder die Standard Oil Compagnie noch die beiden andern Hauptbahnen etwas davon erfahren dürften.

Aber selbstverständlich hatten auch diese Bahnen denselben Vertrag mit der American Transfer Compagnie gezeichnet, hinter der sich wieder nur Herr John D. Rockefeller versteckt hatte. Man sieht, es war nicht einmal ein neuer Gedanke, sondern mutatis mutandis derselbe Schwindel, mit dem er vor so und soviel Jahren zuerst den Fuß in den Bügel bekommen hatte. Aber die Ansichten über geistige Leistungen müssen wohl verschieden sein, denn Vanderbilt hat damals bewundernd ausgerufen: What a smart fellow!

Dieses letzte Kümmeiblättchen brachte also der Standard Oil Compagnie  $22\frac{1}{2}$  Cent auf jedes Barrel. Die American Transfer Compagnie hat nie etwas andres gethan, als diese Rückvergütung einzukassiren, damit die Standard Oil Compagnie nicht als Empfängerin aufzutreten brauchte. Mit ganzen 100000 Dollar Kapital gegründet, zahlte sie im Jahre darauf (1878) 3500000 Dollar Dividende, das heißt fünfunddreißigmal soviel, als ihr Grundkapital betrug.

Seitdem wagten die Bahnen nichts mehr gegen Rockefeller zu thun. Die Haupttröhrenleitungen hatte er nach und nach entweder mit den Bahnen zugleich, die zum großen Teil Besitzer waren, oder nebenher auf ähnlich geschäftstüchtige Weise in die Hand bekommen. Die Produzenten mußten das Rohöl zu dem Preise verkaufen, den er diktirte, sie mußten in seinen Büreaus Queue bilden und froh sein, wenn er es überhaupt nahm. Weigerten sie sich, so verweigerten die Pipelinegesellschaft und die Eisenbahnen die Aufnahme ihres Öls, und sie mußten es unbenutzt über die Felder laufen lassen.

In Pennsylvanien fing es wieder an zu gähren. Es wurden stürmische Versammlungen abgehalten, und die Bewegung wuchs, obgleich die Zeitungen

selbstverständlich von Rockefeller gekauft waren und schwiegen. Endlich kam es zu offenem Aufruhr. Im Mc Kean County wurde der Agent Rockefellers des Nachts von einer verummten Schar überfallen und erschlagen. Man schickte sich an, die Röhrenleitungen und Eisenbahnen zu zerstören. Da fügten sich diese scheinbar, und es wurden täglich über 50000 Faß versandt. Aber das dauerte nicht lange. Bald war Rockefeller wieder der einzige Käufer. Die Standard Oil Compagnie war jetzt die einzige Besitzerin von Petroleumwagen, sie beherrschte die Röhrenleitungen und hatte von den Bahnen sogar ihre für Petroleum bestimmten Bahnhofseinrichtungen gepachtet; auch die terminus facilities, d. h. die Güterschuppen, Krähne, Maschinen und sonstigen Einrichtungen der Endstationen in den Hafenplätzen, die scheinbar den Eisenbahnen gehörten, waren Eigentum der Standard Oil Compagnie und ermöglichten ihr, jedes Faß Petroleum, das versandt wurde, zu beaufsichtigen.

Man stelle sich vor, welche Summe von Wissenschaft über das, was die „Unabhängigen“ thaten oder vorbereiteten, wohl gesichtet und durchgearbeitet von seinen tausend Angestellten, allmorgendlich auf Rockefellers Pult gelegt wurde, und welches Übergewicht ihm diese Wissenschaft in dem wilden Treiben der amerikanischen Börsen verschaffen mußte!

Das berühmte Jahr der großen Hauffe (1876) ist von ihm in Szene gesetzt worden und fast nur ihm zu gute gekommen: das Petroleum stieg damals vom Frühjahr bis zum Spätherbst um etwa 25 Mark für den Zentner, von den bisher erwähnten Summen ganz abgesehen, soll ihm dieses Jahr allein an Differenzen 50 Millionen Dollar, also über 200 Millionen Mark, eingebracht haben. Einen gewissen Anhalt giebt die Thatsache, daß die Standard Oil Compagnie 1875 ein Kapital von dreiundeinhalb Millionen Dollar, im Jahre 1882 aber, als der Standard Oil Trust ihr Vermögen übernahm, siebenzig Millionen Dollar besaß. Das sonstige Privateigentum der Teilhaber ist selbstverständlich in beiden Fällen nicht eingeschlossen.

Beiläufig erwähnt, betrug das Vermögen des Trust, als er zur Standard Oil Corporation gemacht wurde, im Jahre 1893 einhundertzweiundeinhalb Millionen Dollar. John D. Rockefellers gesamtes „Eigentum“ wurde schon vor Jahren auf mehr als hundertfünfzig Millionen Dollar geschätzt; heute hat er vermutlich die erste Milliarde Mark längst überschritten.

So großes Kapital muß natürlich auch auf andern Gebieten „werbend“ auftreten. Seine riesigen Unternehmungen in Grundbesitz bereiten im Westen eine ganz unerträgliche Feudalität vor, und zur Ausfüllung seiner Mußestunden hat er diesen Sommer den großen Raubzug als Präsident des Ledertrusts gemacht. Leder ist durch Massenaufkäufe um 40 bis 50 Prozent in die Höhe getrieben worden. Wenn aber die kleinen Leute die aufgehäuften Vorräte haben kaufen müssen, werden die Preise schon wieder fallen.

