

揭密镀金时代金融巨头的创富历程
解读非凡投资的成功理念

COMMODORE

The Life of
Cornelius Vanderbilt

铁路大亨

范德比尔特的财富人生

❖ [美] 小爱德华·J·雷内汗◎著 ❖

他是美国史上第三大富豪

他的成就横跨**航运、铁路、金融**三大领域

他是如何在变化的时代中崛起，成为亿万富翁的代表的？



中信出版社·CHINA CITIC PRESS

COMMODORE

The Life of
Cornelius Vanderbilt

铁路大亨

范德比爾特的财富人生

中信出版社
CHINA CITIC PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

铁路大亨：范德比尔特的财富人生 / (美) 雷内汗著；雨珂译. —北京：

中信出版社，2009.4

书名原文：Commodore: The Life of Cornelius Vanderbilt

ISBN 978-7-5086-1273-7

I. 铁… II. ①雷… ②雨… III. 资本市场—经济史—美国 IV. F837.129

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 121022 号

Commodore: The Life of Cornelius Vanderbilt by Edward J. Renehan Jr.

Copyright © 2007 by Edward J. Renehan Jr.

Simplified Chinese translation copyright © 2009 by China CITIC Press

Published by arrangement with Basic Books, a member of Perseus Books Group

ALL RIGHTS RESERVED.

铁路大亨：范德比尔特的财富人生

TIELU DAHENG

著 者：[美]小爱德华·J·雷内汗

译 者：雨珂

策划推广：中信出版社 (China CITIC Press)

出版发行：中信出版集团股份有限公司 (北京市朝阳区和平街十三区 35 号煤炭大厦 邮编 100013)

(CITIC Publishing Group)

承印者：北京通州皇家印刷厂

开 本：787mm × 1092mm 1/16 印 张：17.25 字 数：206 千字

版 次：2009 年 4 月第 1 版 印 次：2009 年 4 月第 1 次印刷

京权图字：01-2008-0452

书 号：ISBN 978-7-5086-1273-7/F · 1452

定 价：39.00 元

版权所有 · 侵权必究

凡购本社图书，如有缺页、倒页、脱页，由发行公司负责退换。

服务热线：010-84264000

<http://www.publish.citic.com>

服务传真：010-84264033

E-mail: sales@citicpub.com

author@citicpub.com

COMMODORE

前 言

纽约市的第42街和公园大道，忙碌的路人行色匆匆地穿梭于中央火车站。该车站可以说是建筑史上的一颗瑰宝，其前身是康内留斯·范德比尔特（Cornelius Vanderbilt，人称船长）于1871年修建的老中央火车站，长期以来一直被称为“通往美国的门户”，1913年由康内留斯、范德比尔特的曾孙威廉·K·范德比尔特（William K. Vanderbilt）改建，遂成为艺术杰作。如今的乘客大多是来自纽约威斯特郡的上班族，他们搭乘的是北线列车，是康内留斯·范德比尔特时代老中央火车站留下的为数不多的老线路之一。在车站入口处的上方，一座巨型蒂凡尼大钟高高地端坐于一群雕像的中间。雕塑家朱尔斯·费利克斯·库东独具匠心地将商业之神墨丘利、大力神海格力斯和自由神弥涅尔瓦聚集起来环绕时钟，组成了一个以“交通”为主题的画面。无论白天黑夜（不过尤其是当夜幕降临，泛光灯为这个车站打上迷幻色彩的时候），徜徉在下公园大道的路人都会被这些雕塑的神圣光辉深深吸引。

在这些古希腊风格的雕塑之下接近街面的地方，矗立着范德比尔特的雕像，衣冠整齐，却很少引人注目。当年，就是在这里，他建立了最初的第二帝国风格的中央火车站。虽然范德比尔特的这尊铜像大于常人比例，

但是，在库东的“交通”艺术群雕以及车站广场的宏大背景映衬下，却显得非常渺小。这位谢顶的金融家披着一件毛领大氅，比大街上来来往往的车辆高不了多少，他似乎也意识到了自己地位的降低，阴郁地注视着南面的市中心。当年，那里曾是纽约的心脏地带。虽然无法说话，但是他却抬着左手，食指翘起，仿佛在指示穿梭于波欣广场的那些东张西望的乘客们。

范德比尔特于1877年去世，享年83岁。中央广场上的铜像是他生前允许竖立并见过的雕像之一，只不过当时是安放在另一个中央车站外面。这尊雕像于1871年揭幕，由厄恩斯特·普拉斯曼制作，被高高地置于哈得孙大街的哈得孙河铁路货栈（人们可能更熟悉它的另一名字——圣约翰公园货栈）顶上，位于长150英尺、宽31英尺的巨型三角浮雕的中央。这些浮雕记录了范德比尔特当年闯荡海陆的丰功伟绩。铜像左边的浮雕呈现的是帆船和蒸汽船，代表着他的早年经历，当年他正是依靠船运业初露峥嵘的，他的名字也因此与哈得孙河、长岛海湾、大西洋和太平洋联系在一起。铜像右边的浮雕呈现的是火车、隧道、桥梁，展现了他后半生纵横商界的战果。浮雕下边呈现的是引擎、电缆、船锚和车轮，看似风马牛不相及，歌颂的却是他毕生的辉煌业绩。

不过这件雕塑作品在当时就遭到了广泛诟病。霍勒斯·格里利就曾在纽约《论坛报》专栏中对这尊铜像进行了评论。他对整个三角浮雕的其他方面都没有谈及，而是专门批判了雕塑家对人物面部的刻画：“和其他很多作品一样，这座雕像显然对不起范德比尔特先生本人的相貌，要知道，那可是全美国最英俊的面孔之一了。然而，无论是我们所见到的照片、铜像还是肖像画，无一突出了这个特点。”霍勒斯当年是范德比尔特的一位崇拜者，美国内战结束后，他参与了和范德比尔特一起向联邦政府出售保释金债券，提供保释担保这项不光彩的事。曼哈顿律师乔治·坦普尔顿·斯特朗是哥伦比亚大学的理事，也是纽约交响乐团的总裁。他在日记中批评了整个浮雕的设计：“让我们仔细看看这座造价80万美元的巨型范德比尔特浮雕吧，它简直就是大杂烩，蒸汽船、原始森林、船锚、火车头、帆驳

船、火车、野鸭（也可能是海鸥），以及简陋的小房子，杂乱无章。康内留斯·范德比尔特的塑像就隐现在这个混乱的背景中，朝着哈得孙大街的方向微笑着，就好像诗人彼得·帕特里亚一样，穿着羊毛边的睡袍，或者也可能是大衣。从艺术的角度来讲，这简直再拙劣不过了。”

纽约老派贵族出身的斯特朗对范德比尔特大张旗鼓自立牌坊的行为非常不屑，认为这恰恰证明了范德比尔特的鄙俗、自大和缺乏教养。毕竟，修建这座巨幅浮雕的部分资金是在这位美国最富有人士的默许之下，通过公开募集的方式筹得的。斯特朗注意到，范德比尔特还用他的名字为纽约中央车站一部最现代化的机车命名，他的画像就悬挂在这部机车的车头上，俨然教堂圣像的现代工业版。斯特朗还发现了另外一件不和谐的事情：范德比尔特竟公然声明要在中央公园建造一座625英尺高的纪念碑，以纪念他认为历史上最伟大的美国公民——乔治·华盛顿和他自己——康内留斯·范德比尔特，不过这座纪念碑最后由于种种原因并未建成。因此，就斯特朗看来，范德比尔特不过是个令人厌恶的笨蛋。以一位律师的视角来看，斯特朗认为，范德比尔特除了金融才干，其人格不足挂齿，而他竟然还要将自己和华盛顿相提并论，简直荒谬之极。斯特朗所了解的范德比尔特是一个对亲人冷酷无情，沉湎于婚外恋情，追求肉体享受，没有受过多少教育却以此为荣，行为举止粗俗不堪，对慈善事业毫无兴趣的人。这种人哪一点能比得上开国元勋中的领袖人物、美国的国父华盛顿呢？

范德比尔特的吝啬尤其为人所唾弃。当被要求向穷人们伸出援手时，他却大谈当年白手起家的奋斗史，还一本正经地训诫道：“我当年怎么做的，他们也一样可以这么做。”1872年，马克·吐温在《帕卡德月刊》上撰文痛斥范德比尔特：

现在我只希望能敦促你做一件事，请你能够压制你的自然本能，做一件值得称道的事情——一件见报后不会让你因羞愧而脸红的事情；请你为成百上千个效仿你的旺盛精力和工作干劲的年轻人做哪怕

一次良好的表率，让它像金子一样在你垃圾般的一生中散发出耀眼的光芒。我再一次请求你做一次善事吧，这样我们才能在500个恶魔般的范德比尔特形象中，很快找到一个能得到上帝宽恕的范德比尔特。请你做一件有价值的事吧。大胆地、光明正大地、豪爽地向公共慈善事业捐献4美元吧。毫无疑问，这会令你心碎，但这又有什么关系呢？反正你也快寿终正寝了。突然但是高贵地去世，总好过以你现在的这种样子苟延残喘一个世纪吧。

但是，即便马克·吐温和斯特朗是多么不情愿，他们也不得不对范德比尔特表示出一定的尊敬。正如斯特朗所承认的，这个鄙俗之极的男人在商业上却拥有超凡的直觉和神秘的天赋。斯特朗在致朋友的一封信中说道：“他就像一些原始但却凶猛敏捷的野兽，并不知道自己懂得什么，但是却有足够的天赋掌握弱肉强食的生存本领。在商海摸爬滚打的他拥有动物最基本的直觉，一旦有中意的企业，他就会像一只猎豹一样，凭着精确的直觉猛扑过去。他是一种稀有的物种——纯粹是为了挣钱而进化的。他的成就依靠的是惊人的好运，当然我也得承认，还有超凡的毅力和努力。这头猛兽从来不知疲惫。”范德比尔特则将自己的技能和野心都归结于自己的疯狂追求。他曾告诉一位记者：“我一生都在疯狂地挣钱。”他确实挣了很多钱。

换句话说，斯特朗所憎恶的那块三角浮雕，以及该浮雕的广受诟病，都是事实存在的。1877年，在史坦顿岛上出生（1794年）并奋斗了一生的范德比尔特溘然长逝，并被安葬在该岛上。他不光在身后留下了1.05亿美元的财产，还显著地改变了美国的地理面貌和金融状况。在依靠帆船和蒸汽船积累了一些财富后，范德比尔特的后半生则致力于掌控一个铁路王国。晚年，他手上掌控的铁路线——如纽约中央铁路、哈林铁路、湖滨和密歇根南方铁路、加拿大南方铁路和密歇根中央铁路——已经连成了蛛网，他也以其惯有的高调将这些称为“现代社会最伟大的创造”。范德比尔特那超长的铁路干线绵延有740英里，连接了大西洋、五大湖地区以及美国的心

脏地带。445列列车每年运送乘客达700万人次；408辆火车头不仅要牵引客车车厢，还要牵引9026节货车车厢。一切技术都是最先进的：威斯汀豪斯气闸、普尔曼和瓦格纳发明的卧铺车厢，以及新开发的车厢安全连接系统。

范德比尔特总是紧跟最先进的技术，并改造它以适应自己的要求。同时，直到生命的最后几年，他都以一种不容置疑、不容挑战的态度系统地部署着他的投资战略。有一次，当他的几个合伙人密谋夺取了他的一处资产后，他通过媒体冷静地告诉这些人：“先生们，你们欺骗了我。我不会起诉你们的，因为走法律程序太慢了，但我会采取措施毁了你们。”随后，他确实做到了。

最后，范德比尔特的铁路系统构成了内战后美国经济发展的基石。同时，他依靠自己在纽约的财富吸引力，为使华尔街成为美国的金融中心做出了很大贡献。光是范德比尔特的巨额财富就足以让人对他的智慧惊叹不已了。他死后留下了1.05亿美元的遗产，如果按其在GDP中所占比例折算，这笔财富到2005年相当于1580亿美元。而据《福布斯》杂志估计，2005年比尔·盖茨的财富也不过只有510亿美元。范德比尔特将这笔遗产的95%都留给了一个儿子——威廉·亨利·范德比尔特(William Henry Vanderbilt)，他的解释很简单，他将财富本身视为其最大的个人贡献，是他辉煌一生的最佳注脚，远比他的其他任何成就，甚至远比家庭更为重要。“我要保持这笔财产的……完整性。我不知道这么做是否正确，但是，我不愿分散这笔财富。我要把它作为纪念我的一座丰碑留存于世。”

而如今，范德比尔特那伟大的财富丰碑大部分已不复存在了。他的大部分财产都在威廉·亨利·范德比尔特的几代子孙手上一再分配而日益分散，印证其功绩的其他痕迹也大多都烟消云散了。除了纽约中央火车站那座不起眼的铜像，在这个大都市里再也没有什么标志能够唤起人们对范德比尔特的记忆了。在曼哈顿北端，近上百老汇和圣尼古拉斯大道（在范德比尔特的年代，它们分别叫布卢明戴尔路和哈林路，那时都未曾铺设地

砖)的地区已经不再有他的印记了,也没有人再举行轻驾马车赛了。而当年,正是在他和另一位富翁丹尼尔·德鲁(Daniel Drew)的推动下,轻驾马车赛成为19世纪60年代和70年代早期阳光和煦的午后一项盛行的运动。然而,无论是此地还是再往北的地方,都没有任何雕塑或者其他东西可以纪念范德比尔特——历史上首位在萨拉托加铺设铁轨的人。

这位显赫人物童年时在史坦顿岛上的居所早年在20世纪20年代就在战乱中化为了灰烬。如今,范德比尔特在其出生地留下的唯一标志就是他装饰华丽的坟墓——他的墓地毗邻新多普的摩拉维亚公墓,修建在一片20多英亩的私家宅地上。另外,在与史坦顿岛隔岸相望的曼哈顿,曾有一处范德比尔特捐赠的建筑,虽然他出资不多,但代表了他为家乡慷慨解囊的豪举,不过如今那座建筑已在动荡的岁月中化为了尘土。那是在1870年,范德比尔特以5万美元的价格购下了这处原默谢尔街基督教长老会教堂的房产,并将其终身使用权赠与了查理·福斯·迪姆斯牧师,后者将其变成了一个不限宗教派系的陌生人教会礼拜堂。迪姆斯当时是范德比尔特新婚的第二任妻子芙兰克·阿姆斯特朗·克劳福德(Frank Armstrong Crawford)的密友。芙兰克非常年轻,比范德比尔特整整小45岁。在她和迪姆斯的要求下,老糊涂(实际上他已经痴呆了)范德比尔特不情愿地拿出了100万美元(不到其净资产的1%),做了其生命中的另一件善事——资助了纳什维尔中央大学,该学校后来改名为范德比尔特大学。但最近的一次调查显示,该校的大学生们没有几人能够说清楚学校究竟是根据范德比尔特家族历史上的哪一位成员而命名的。

范德比尔特不仅在美国国土上没留下多少历史痕迹,就是在历史文献上也很少提到他。虽然描写范德比尔特整个家族的传记有一大摞(大多数着力记录的是范德比尔特后代的丑闻和阴谋),但迄今只有三本传记将大量笔墨落在了这位巨额财富的创造者——该家族早期的也是最有趣的一个人的身上。

这些传记中的第一本是靠写传记糊口的记者威廉·A·克罗夫特于1884年出版的,书名为《范德比尔特家族及其财富的故事》(The

Vanderbilts and the Story of Their Fortune)。虽然有丰富的细节描写，但是克罗夫特对范德比尔特那复杂甚至是令人费解的商业发展缺乏任何深刻的了解。他津津乐道于范德比尔特白手起家的传奇故事，而且将范德比尔特完全塑造为一位英雄。一代人之后，即1927年，记者兼小说家阿瑟·道格拉斯·豪登·史密斯则致力于改变这种光辉的形象。我们今天见到的由科西莫经典出版社出版的史密斯的《范德比尔特船长：美国发展的史诗》(*Commodore Vanderbilt: An Epic of American Achievement*)平装本封面上，有一张范德比尔特船长长子威廉·亨利·范德比尔特的特写照片，却被人误当做了他本人——这个错误倒不能归咎于早已去世的史密斯。史密斯的这本书有一个缺点，他倾向于引用道听途说的话来说明问题，至于原话究竟是怎么说的，无论是他还是活在1927年的人都没有亲耳听到过。这位作者还特别热衷于描写毫无根据的流言或者传说。不过，他将范德比尔特描述成一个极有天赋但同时又藐视上帝，热衷于自己的想法却又缺乏崇高理想的人。这准确地界定了范德比尔特性格的核心：“他天生极有远见，但是在将其付诸实施时，他又极为自私，虽然他是无意识的，但是确实非常自私。他能正确地预见到一个机遇、一种创新、一种商业趋势，但并非因为它们能给社会带来多少利益，而完全是出于他对自己利润的考虑。”

在史密斯这本书出版15年后，又有一部新的有关范德比尔特的传记问世，即惠顿·莱恩所著的《范德比尔特船长：蒸汽机时代的史诗》(*Commodore Vanderbilt: An Epic of the Steam Age*)。这本传记对范德比尔特复杂的从商生涯进行了更为全面和详尽的分析。莱恩是普林斯顿大学一位知名的历史学家，他此前发表的巨著中就对1620~1860年间新泽西的蒸汽机、铁路、轮船等交通运输的发展进行了详尽的研究，着实令人敬佩（虽然内容有些冗长和晦涩）。莱恩所著的范德比尔特传记获得了阿尔弗雷德·克诺夫出版社首届传记类最佳图书奖。他非常出色地揭露了范德比尔特在19世纪40年代策划的复杂阴谋。当年，范德比尔特计划开拓横贯尼加拉瓜东西两端的交通线，为自己的蒸汽船的乘客们寻找去加利福尼亚淘金最快的路线。总的说来，莱恩对范德比尔特职业发展的描述非常精彩。

但是，可能是受所处时代的影响，或者可能是出于他自己的性格和偏好，他并没有详细描述范德比尔特丰富的私生活：他劣迹斑斑，原本就不和睦的家庭又因此更加四分五裂，甚至让他的生意也陷入麻烦。莱恩于1983年去世，临终前还在考虑根据新的研究重写范德比尔特传记，从而对他原本就很精彩的尼加拉瓜大铁路修建史实进行进一步的扩充和完善。在我撰写范德比尔特传记的过程中，我获得特权，被允许使用莱恩后来的研究资料，以及他在撰写1942年那本传记的过程中留下的笔记和备忘录。

但是有些信息莱恩并没有收集到。最值得注意的就是范德比尔特的私人医生贾拉德·林斯利所提供的资料。他从19世纪30年代开始为范德比尔特看病，并与其结为挚友，直到1877年范德比尔特去世。据林斯利的资料记载，范德比尔特晚年遭受晚期梅毒的折磨，当时的记者以及后来的传记作家都不知道这一真相。

范德比尔特的所有传记作家都评价了他晚年的古怪（有时甚至看起来疯狂的）行径。从容、精明、自信是范德比尔特的商业决策风格，但晚年他总是间或做出出乎意料，甚至是自我毁灭（因而也与其风格极不相称）的市场举措。现在我们能解释范德比尔特莫明其妙的败笔了。林斯利的诊断也很好地解释了为什么范德比尔特虽然在去世前8年与年轻活泼的芙兰克小姐结了婚，但仆人们却注意到，他显然在克制自己与芙兰克亲近。相反，他更倾向于和更为“世俗”的女人交欢（这也是他的一贯风格），比如妓女出身的田纳西·克拉夫林。田纳西是女权运动倡导者、通灵师维多利亚·伍德哈尔年轻的妹妹。年迈的范德比尔特定期通过维多利亚这位通灵师与他故去的母亲以及他朋友的亡灵对话。

毫无疑问，范德比尔特的疾病也影响了他在子女继承权问题上的逻辑思维（甚至可以说毫无逻辑可循），他们中只有一位获得了95%的财产的继承权。他的疾病也解释了为什么（撇开权色交易不谈）他会扶植维多利亚和田纳西成为华尔街最早的女性证券经纪人，虽然这两人完全没有金融从业经验。1870年，范德比尔特使她们拥有了自己的公司，还将不少业务交给她们打理，并允许维多利亚根据亡灵的建议进行投资。我们还可以从

范德比尔特投资《伍德哈尔和克拉夫林周报》的举动中看出间歇性因梅毒引起痴呆的症状。该报刊鼓吹自由恋爱，揭露股票和证券业内的欺诈丑闻，宣扬通灵说。具有讽刺意味的是，在范德比尔特的支持下，该报成为刊载卡尔·马克思《共产党宣言》的首家美国刊物，但她们所做的一切都没给报纸挣到一分钱。

另外一些以前从未披露过的信息还包括韦伯斯特·瓦格纳的研究资料。他对范德比尔特晚年商业敏锐度日益衰退的原因提出了更多新的见解。瓦格纳先生出生于1817年，就是他发明了卧铺车厢，革新了韦伯斯特宫廷车厢，申请了第一项铁路车厢顶部通风设备的专利，并且和范德比尔特一起创建了纽约中央卧铺火车公司（New York Central Sleeping Car Company），后更名为瓦格纳宫廷火车车厢公司（Wagner Palace Car Co.）。瓦格纳与范德比尔特密切的业务联系持续了10年之久。两人之间的书信往来以及瓦格纳日记中记录的与范德比尔特交往及交流的细节，显示范德比尔特从19世纪60年代末到1877年去世这几年间脑力迅速衰退。具有讽刺意味的是，时任纽约州议员的瓦格纳在1882年的一次火车车祸中丧生，就死在自己发明的卧铺火车上。这次事故发生在近斯博伊顿—维韦尔的布朗克斯，哈林河和哈得孙河的交界处。出事的两列火车都归范德比尔特的唯一继承人威廉·亨利所有。

自1942年菜恩出版范德比尔特传记到现在如此长的时间里，没有新的范氏传记问世。我们有理由以现代的眼光对他重新进行评价，虽然这已经显得有些迟了。更为重要的是，一些新的关键资料的发现也使得这一任务势在必行。我写传记的风格是，无意对主人翁进行声讨或者歌颂，而是尽可能准确地陈述故事，让事实来说话。我此前撰写范德比尔特的死对头杰伊·古尔德（Jay Gould）的传记时也秉承了这一原则。在19世纪，没有人能像范德比尔特那样影响美国的商业发展，而在他以后也鲜有人能在商场上像他那样翻云覆雨。范德比尔特在1812年战争之后开始闯荡商海，在美国百年华诞之后的一年结束了商业生涯。他生于乔治·华盛顿执政时

期，在第一位使用电话的美国总统拉瑟福德·海斯宣誓就职的两个月前去世。不管他是否愿意，他的财富已经完完全全、不可否认地成为了美国国家财富的一部分。范德比尔特当年参与建设的基础设施（从铁路到海运航线再到华尔街的金融机构）一直为我们所用，直到现在。因此，了解他的故事是非常有意义的。

COMMODORE

目录

第六章

24 神案与海
25 神圣的肝

第七章

22 升合于森
23 “号舰委员会”

前言 IX

第一章 摩拉维亚 1

家族渊源 1
白手起家 2
摩拉维亚教徒 5
窘迫的生活 6
父母的婚姻 9

第二章 斯特普尔顿 13

定时轮渡 13
青年时期 15
充满潜力的时代 18

第三章 利益大战 21

艰苦创业 21
战争中的船运贸易 24
新经济 27

第四章 婚姻 29

大家庭 29
扩大势力 32
蒸汽船的出现 35

| | | |
|-------------|---------------------|-----------|
| 第五章 | 有经济头脑的人 | 37 |
| | 冷漠的创业者 | 37 |
| | 蒸汽船的威胁 | 41 |
| 第六章 | 奥格登先生和吉本斯先生 | 45 |
| | 航运垄断 | 45 |
| | 利益之争 | 49 |
| 第七章 | “耗子号”和“贝娄娜号” | 55 |
| | 联手合作 | 55 |
| | “贝娄娜号” | 57 |
| | 行业竞争 | 59 |
| 第八章 | 骄傲的逃亡者 | 63 |
| | 斗智斗勇 | 63 |
| | 可信赖的帮手 | 68 |
| 第九章 | 吉本斯对决奥格登 | 71 |
| | 继续冒险游戏 | 71 |
| | 经济繁荣周期的到来 | 74 |
| | 打破垄断 | 75 |
| | 严峻挑战 | 78 |
| 第十章 | 联合交通公司 | 81 |
| | 快速升温的竞争 | 81 |
| | 管理者转型 | 84 |
| 第十一章 | 哈得孙河上的勒索 | 89 |
| | 赢得价格战 | 89 |
| | 哈得孙河航运 | 92 |
| | 野蛮的竞争 | 94 |
| | 持久对抗 | 98 |

- 廉价客运 100
- 第十二章 蒸汽船的汽笛声以及其他 103**
- 精明的投资 103
- 全面开拓 106
- 商界巨头 108
- 第十三章 荷兰后裔 111**
- 铁路与蒸汽船 111
- 火车的冲击 114
- 转移重心 116
- 第十四章 家庭和社会事务 119**
- 冷漠的父亲 119
- 赛马场上的百万富翁 123
- 远离慈善 126
- 第十五章 南方路线 129**
- 淘金航线 129
- 投资运河 131
- 糟糕的客运 136
- 出师不利 137
- 第十六章 比韦伯斯特更完美的头颅 143**
- 环游世界 143
- 伦敦之旅 146
- 船长的塑像 150
- 第十七章 我要毁了你 155**
- 来自内部的敌人 155
- 亲人离世 158
- 针锋相对 159

强劲的对手 163

航运线竞争 165

第十八章 穿越大西洋 171

跨洲航运 171

转移阵地 175

新价格战 178

第十九章 打着创业进取的幌子 183

政治归宿 183

最赚钱的生意 185

抓住铁路线 189

第二十章 哈林公司股票逼空大战 193

对铁路的兴趣 193

哈林铁路 195

操盘高手 196

大获全胜 198

第二十一章 哈得孙河及纽约中央铁路 201

进军美国 201

力挽乾坤 204

控制中央铁路 206

第二十二章 范德比尔特的铜像 209

晚年的新生活 209

两姐妹 211

铜质纪念碑 214

第二十三章 芙兰克 219

第二次婚姻 219

通灵大师的谢幕 222