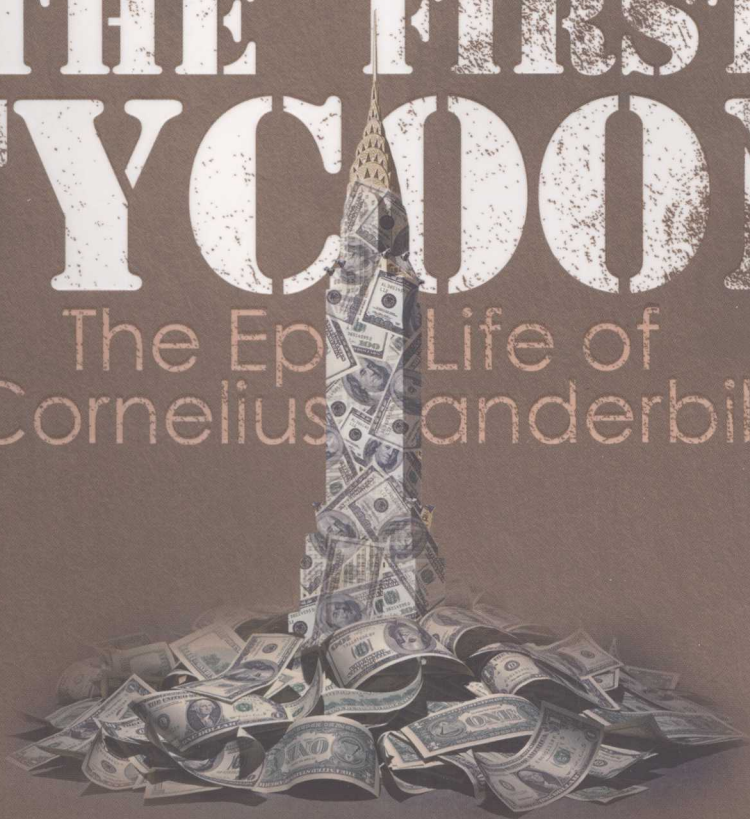


# THE FIRST TYCOON

The Epic Life of  
Cornelius Vanderbilt



## 第一大亨 下

美国商业巨擘范德比尔特的伟大人生

[美] T·J·斯泰尔斯 (T. J. STILES) 著

栗志敏 栗之敦 莫崇晟 译

巴曙松 总审校

普利策传记奖得主 · 美国国家图书奖获奖作品

浙江人民出版社  
ZHEJIANG PEOPLE'S PUBLISHING HOUSE

013068146

K837.125.3

29

V2



**THE FIRST  
TYCOON**  
The Epic Life of  
Cornelius Vanderbilt

# 第一大亨<sup>下</sup>

美国商业巨擘范德比尔特伟大人生

[美] T·J·斯泰尔斯 (T. J. STILES) 著

粟志敏 粟之敦 莫崇晟 译

巴曙松 总审校



北航

C1675682



浙江人民出版社  
ZHEJIANG PEOPLE'S PUBLISHING HOUSE

K837.125.3

29

V2

图书在版编目(CIP)数据

第一大亨：美国商业巨擘范德比尔特伟大人生 / (美) 斯泰尔斯著；粟志敏，粟之敦，莫崇晟译。—杭州：浙江人民出版社，2013.8

ISBN 978-7-213-05281-1

I. ①第… II. ①斯… ②粟… ③粟… ④莫… III. ①范德比尔特(1794~1877)—传记 IV. ①K837.125.38

浙江省版权局  
著作权合同登记章  
图字:11-2012-256号

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第300069号

上架指导：人物传记 / 商业史 / 经济史

版权所有，侵权必究

本书法律顾问 北京诚英律师事务所 吴京菁律师  
北京市证信律师事务所 李云翔律师

## 第一大亨：美国商业巨擘范德比尔特伟大人生

---

作者：[美] T·J·斯泰尔斯 著

译者：粟志敏 粟之敦 莫崇晟 译

出版发行：浙江人民出版社（杭州体育场路347号 邮编 310006）

市场部电话：(0571) 85061682 85176516

责任编辑：李雯 徐江云

责任校对：张彦能 姚建国 杨帆

印刷：藁城市京瑞印刷有限公司

开本：720 mm × 965 mm 1/16 印 张：46

字数：71.4万 插 页：25

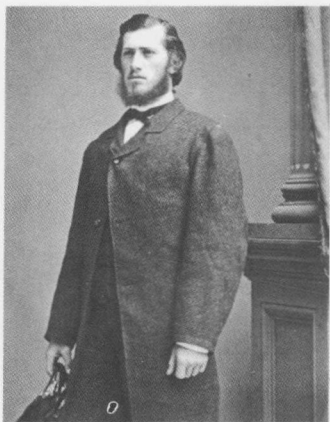
版次：2013年8月第1版 印 次：2013年8月第1次印刷

书号：ISBN 978-7-213-05281-1

定 价：129.90元

---

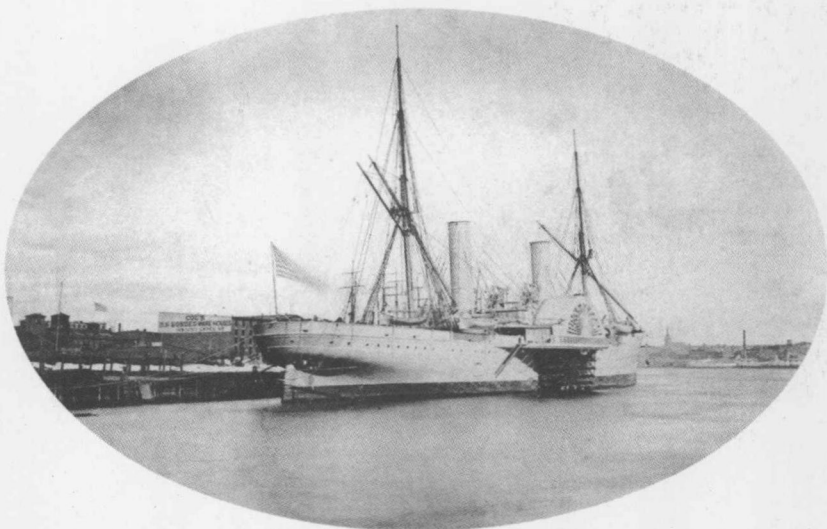
如发现印装质量问题，影响阅读，请与市场部联系调换。



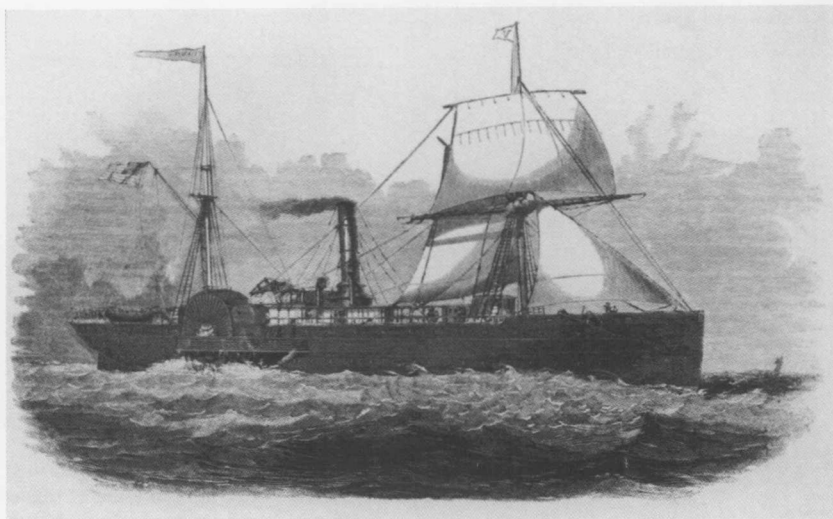
▲ 范德比爾特的幼子喬治·華盛頓·范德比爾特在 1855 年進入西點軍校，1860 年畢業，成績在班級幾乎墊底，後在西部短暫服役。在內戰開始的時候，他被軍事法庭裁定為開小差。喬治於 1863 年 12 月 31 日在法國去世。（美國國會圖書館）



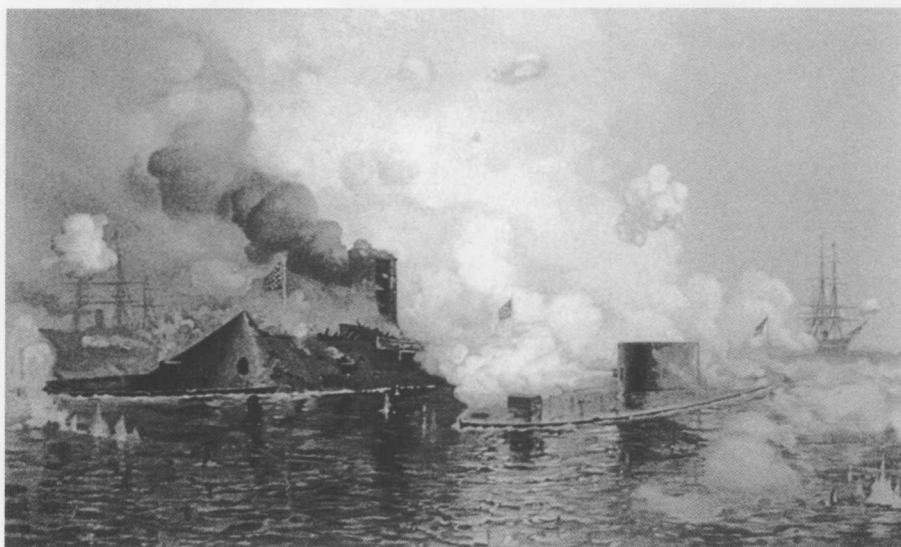
▲ 19 世紀 50 年代，范德比爾特開始對兒子威廉日趨重視起來；當時威廉是史坦頓島鐵路公司的高管。范德比爾特安排威廉擔任了哈萊姆鐵路公司的副總裁，並且最終讓他运营管理自己所有的鐵路公司。威廉是天生的經理人，但事實證明他遠沒有父親老練。（美國國會圖書館）



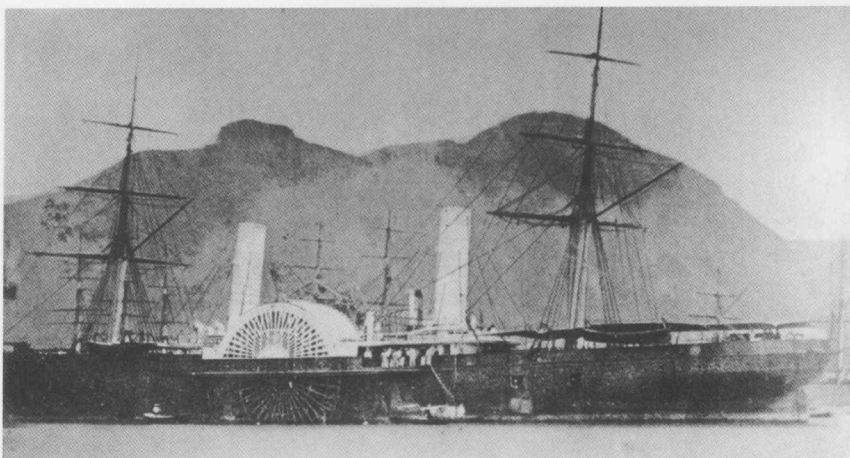
▲ 范德比爾特用自己的名字來命名有史以來他建造的最大的一艘船隻。范德比爾特號曾經是海上規模最大且速度最快的蒸汽船，它的身上體現了所有由范德比爾特設計的蒸汽船所共有的特征：幾乎垂直的船頭、龐大的側明輪、輔助船槳以及蒸汽船慣用的雙步進梁式發動機。（美國國家歷史中心）



- ▲冠军号是首艘在美国制造的铁质船体蒸汽船。尽管在范德比尔特船队中，它并非最大的一艘，但它速度快、节约能耗。在内战期间，这艘船往返于巴拿马和纽约之间，与其他船只一起垄断了由范德比尔特协助建立的加利福尼亚州蒸汽船运输线。（美国国会图书馆）



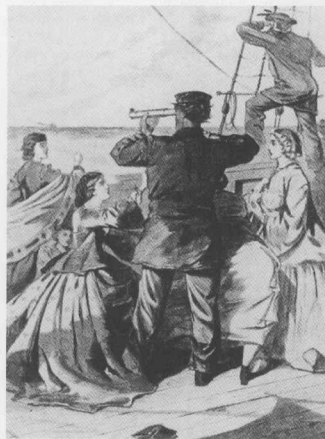
- ▲美国南方联邦铁甲舰弗吉尼亚号（也被称为梅里麦克号）的横冲直撞让林肯政府内阁感到恐慌。莫尼特号匆匆赶到现场与弗吉尼亚号作战，让后者动弹不得（如图）。但弗吉尼亚号幸免于难，得以继续作恶。战争部长埃德温·斯坦顿遂请求范德比尔特派范德比尔特号带着装备去摧毁弗吉尼亚号。（美国国会图书馆）



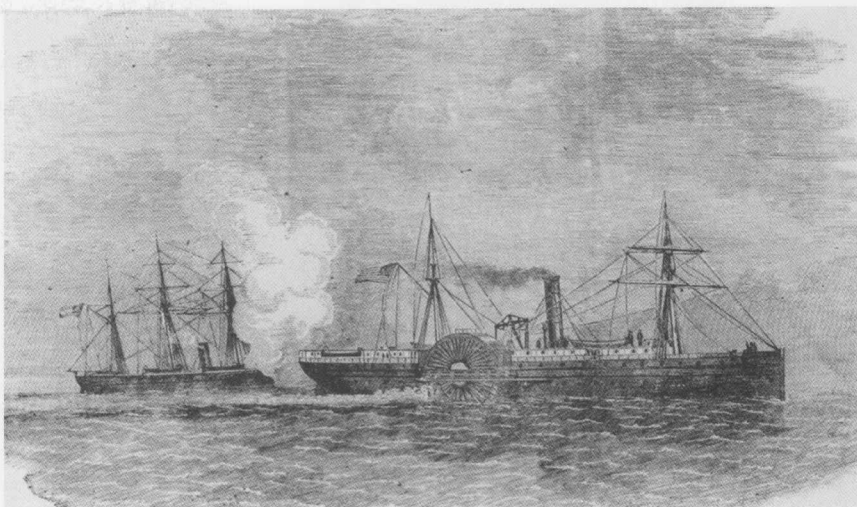
- ▲ 范德比尔特在范德比尔特号上装上了一个船首金属撞角，以摧毁南方联邦的弗吉尼亚号。这艘船来到了弗吉尼亚州的汉普顿锚地，在那里被装上了一层铁甲。他将这艘船改装成了一艘巡洋舰，用来搜寻南方联邦的商船袭击舰亚拉巴马号（如图，船体炮眼中的大炮清晰可见），并且将该船以1美元的价格卖给了海军。（美国国会图书馆）



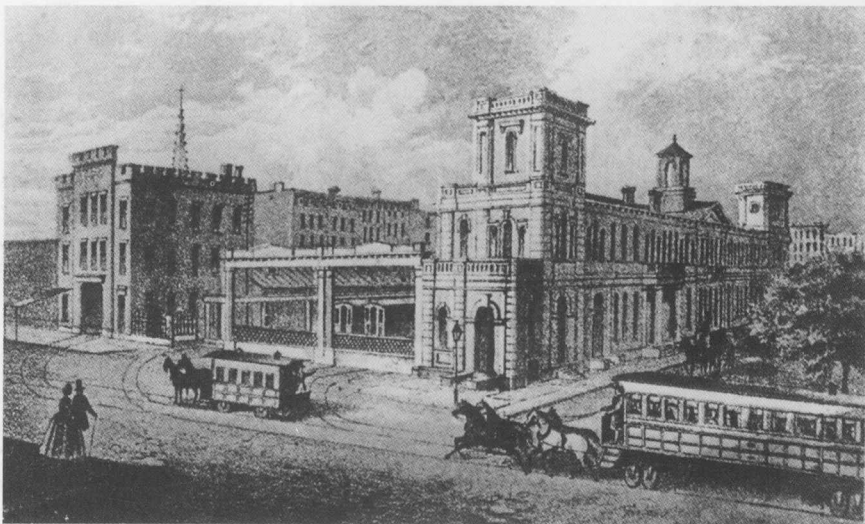
- ▲ 科尼利厄斯·范德比尔特 1865 年出现在一份杂志的封面上。拍摄这张照片之前，范德比尔特刚刚售出自己最后一批蒸汽船，投身于正在发展中的铁路王国。（美国国会图书馆）



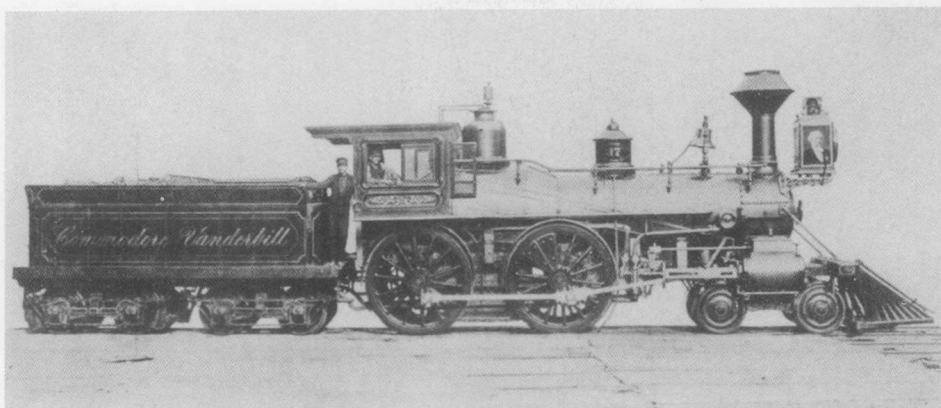
- ▲ 南方联邦亚拉巴马号上的海军上校拉斐尔·塞姆斯将目标对准了范德比尔特的巴拿马路线，希望能够对海军准将范德比尔特号捐赠给联邦海军的行为加以惩罚。如图，1862年12月7日，在范德比尔特的蒸汽船阿里尔号上，船长 A. G. 琼斯观察到挂着假美国国旗的亚拉巴马号靠近自己的船只，心中满是狐疑。（美国海军历史中心）



▲ 琼斯船长试图避开亚拉巴马号，但他驾驶的阿里尔号是范德比爾特的船队中速度最慢的船只之一。不过，塞姆斯一直在搜寻的其实是冠军号的行踪，那艘船正运载着黄金往北前行；而阿里尔号正从纽约往南航行，而且没有装载黄金。塞姆斯在数天后将阿里尔号放行。（美国海军历史中心）



▲ 1863年，范德比爾特控制了举步维艰的纽约哈莱姆铁路公司，该公司只有一项关键的优势：它是唯一一条进入曼哈顿中心的蒸汽机车路线。列车在第四大道（后为派克大道）的地下行驶，然后到达26街的这个车站。乘客们在这个车站转乘马拉的有轨街车。（纽约中央铁路历史协会）



▲ 为了沿袭蒸汽船和蒸汽车的传统，机车也以其所在公司高管们的名字来命名。在范德比特的铁路公司所运行的机车中，哈得孙河铁路公司的“海军准将范德伯特号”就是一个典型。（美国国会图书馆）



▲ 在控制了哈莱姆铁路公司之后，范德比特又收购了其竞争对手——哈得孙河铁路公司。后者从奥尔巴尼市出发，沿着哈得孙河前行，一直通往公司位于钱伯斯大街的货运站。图中的马拉小货车正是该条铁路的一大优势所在：它通往河的西岸，靠近纽约市的码头，那里有着繁忙的船运贸易。（纽约中央铁路历史协会）

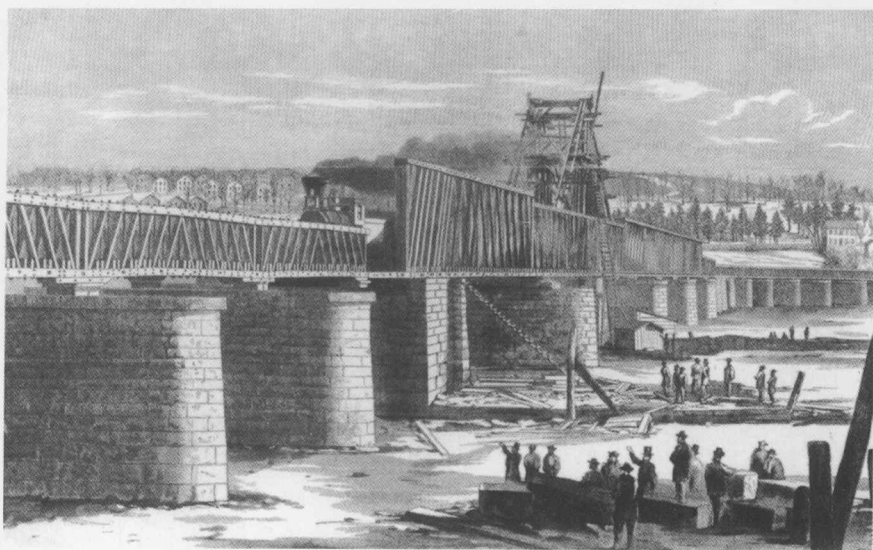




▲ 贺瑞斯·克拉克是范德比尔特的女婿，19世纪50年代成为颇受范德比尔特信任的手下。他是一位杰出的民主党政客，在范德比尔特多家铁路公司担任董事，并成为范德比尔特所控制的湖岸与密歇根南方铁路公司的总裁。在这个位置上，他想要独立，而且与杰伊·古尔德结成了联盟。（美国国会图书馆）



▲ 奥古斯塔斯·谢尔是贺瑞斯·克拉克的密友和政治盟友。在“老板”特威德垮台之后，他担任了坦慕尼协会的大首领。他同时也是范德比尔特多家铁路公司的董事。（美国国会图书馆）

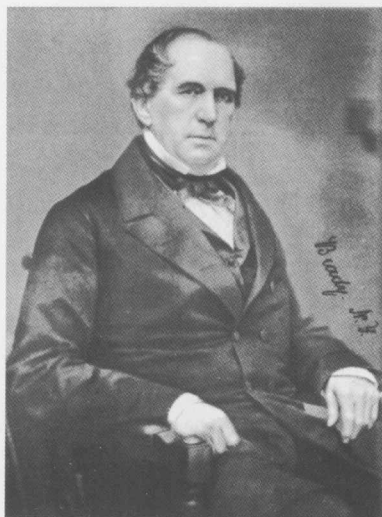


▲ 奥尔巴尼市横跨哈得孙河的铁路桥在1866年投入使用，当时被视为一项工程设计的壮举。有了这条铁路桥后，范德比尔特的多条铁路线就可以与纽约中央铁路连通。（美国国会图书馆）

- ▶ 拉斯塔斯·科宁是纽约州著名的商人和政客，居住在奥尔巴尼市。他拥有一家炼铁厂，而且担任纽约中央铁路公司的总裁，由此积攒了大量的财富。尽管范德比尔特有时会与科宁起冲突，但他喜欢并尊重科宁。（美国国会图书馆）



- ▲ 亨利·基普通过与金融家莱格朗·洛克伍德合伙，成为了华尔街上的重要人物。1866年12月，基普牵头收购纽约中央铁路公司，同时废除了一项与哈得孙河铁路公司辛苦争取而来的协议，激怒了范德比尔特。为了进行报复，范德比尔特停止了奥尔巴尼大桥上的铁路运输，切断了纽约中央铁路公司和纽约市之间的连接。基普最终认输。（美国国会图书馆）



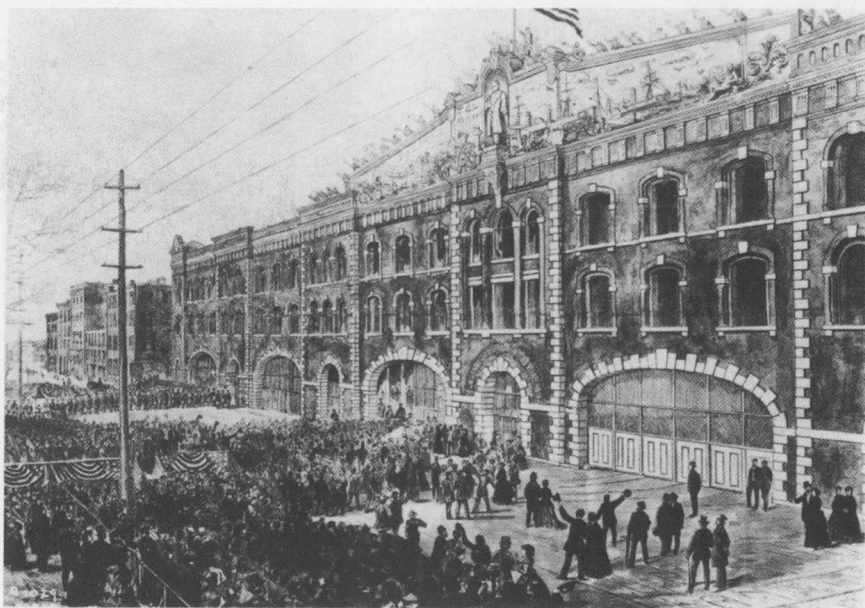
- ▲ 杰伊·古尔德与范德比尔特是同一天生日，但要比他晚出生整整42年。事实证明，他是范德比尔特最决绝的敌人。1867年，古尔德请求范德比尔特帮助自己将丹尼尔·德鲁从伊利铁路公司的董事会中驱逐出去；最终古尔德与德鲁合作，来挫败范德比尔特囤积伊利公司股票企图。（美国国会图书馆）



▲ 小詹姆斯·菲斯克是杰伊·古尔德在伊利公司董事会中最亲密的盟友。他的蛮横无理通常让他的实力被低估，但事实证明，自古尔德 1868 年担任伊利公司总裁之后，他堪称是古尔德最称职的合作伙伴。1871 年，菲斯克在酒店大厅内被一位情敌枪杀。（美国国会图书馆）

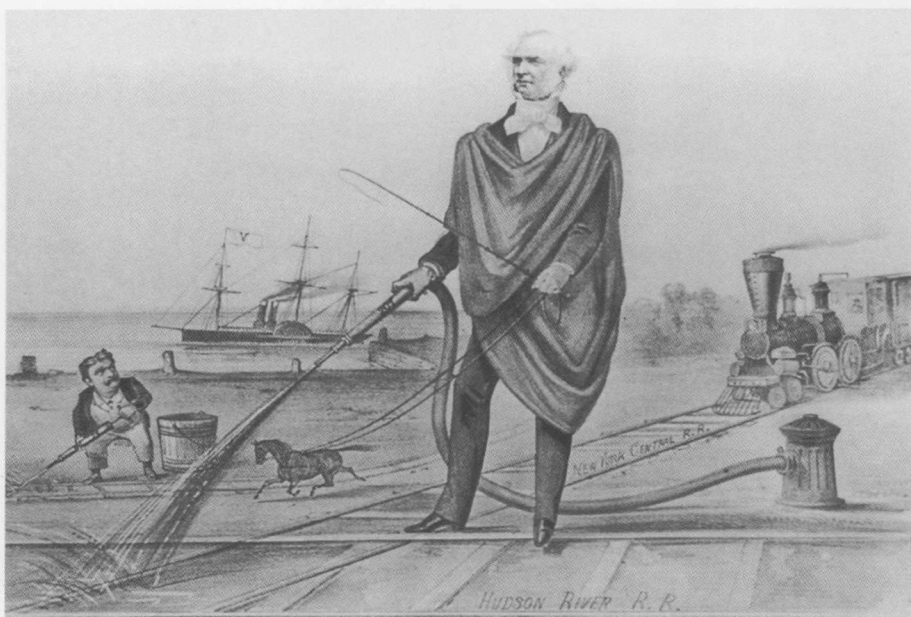


▲ 托马斯·斯科特曾先后担任宾夕法尼亚铁路公司副总裁和总裁职务。他与范德比尔特有着天壤之别。斯科特是一位职业高管，历经多个管理级别。他率先采用了空壳公司和股份公司的概念，同时他也是安德鲁·卡内基的导师。（美国国会图书馆）

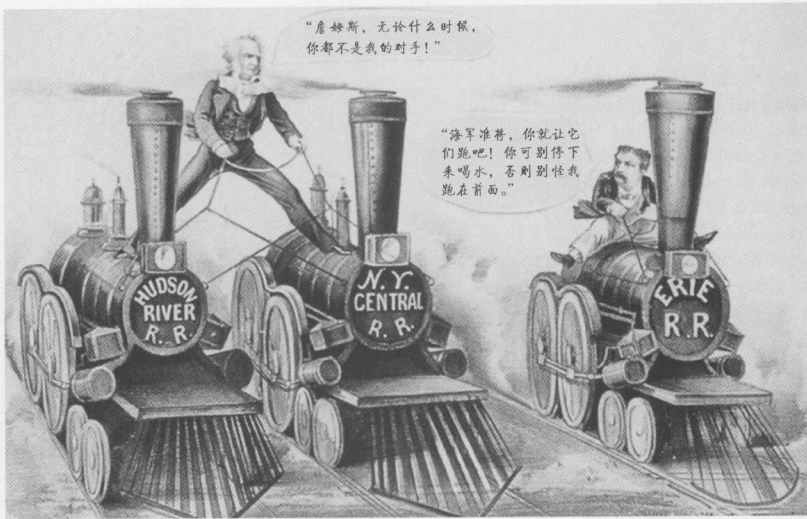


▲ 范德比尔特通过哈得孙河铁路公司购买了圣约翰公园，那里曾是格拉梅西公园区的原型，也就是现在的荷兰隧道（Holland Tunnel）出口的所在地。铁路公司在那里修建了图中所示的圣约翰公园货运站。这张图片描绘的就是 1869 年 11 月 10 日范德比尔特铜像揭幕的场景。这座雕像的两边是描绘范德比尔特事业发展的浮雕。（纽约中央铁路历史协会）

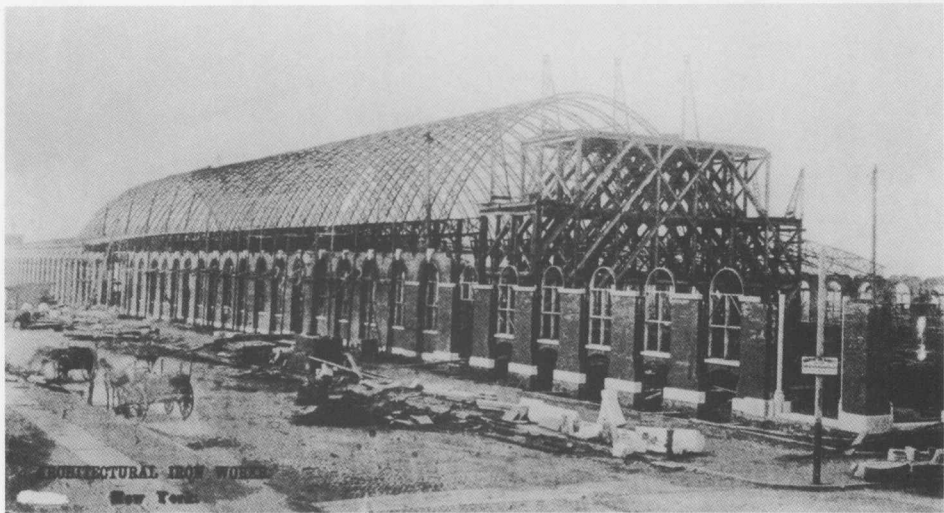
► 圣约翰货运站的雕像由厄恩斯特·普拉斯曼设计，费用由艾伯特·德格鲁特所组织的一只基金承担。德格鲁特曾经在范德比尔特的手下干活，在范德比尔特的帮助下发了财。这座雕像有近4米高，据称和两旁的浮雕一共耗费了50万美元。在20世纪初，这座雕像被迁至大中央车站的前面，一直到今天。（纽约中央铁路历史协会）



▲ 作为美国最富有的人，范德比尔特常常出现在报刊的漫画中，这些报刊对富人都是冷嘲热讽。在这幅漫画中，范德比尔特和詹姆斯·菲斯克都在对自身铁路公司的股价“注水”，即增加股票数量。这种行为在1869年被视为重大罪过。漫画中的两人形成了鲜明对比，借此来对范德比尔特加以嘲讽。（美国国会图书馆）



- ▲ 范德比尔特将纽约中央铁路公司和哈得孙河铁路公司进行了合并，开创了美国历史上大型公司的先河。在这张 1870 年的漫画中，范德比尔特驾驶着自己刚刚合并的公司与菲斯克的伊利公司在比赛。（美国国会图书馆）



- ▲ 1869 年，哈莱姆铁路公司开始修建美国最大的火车站，即大中央车站。车站位于 42 街的北边，南边就是纽约市高楼耸立的区域，原因是法律禁止在那以南的地区使用蒸汽机车。范德比尔特个人垫付了修建的大部分费用。这张照片上就是大型列车棚（即“车库”）的弧形支撑物。（纽约中央铁路历史协会）



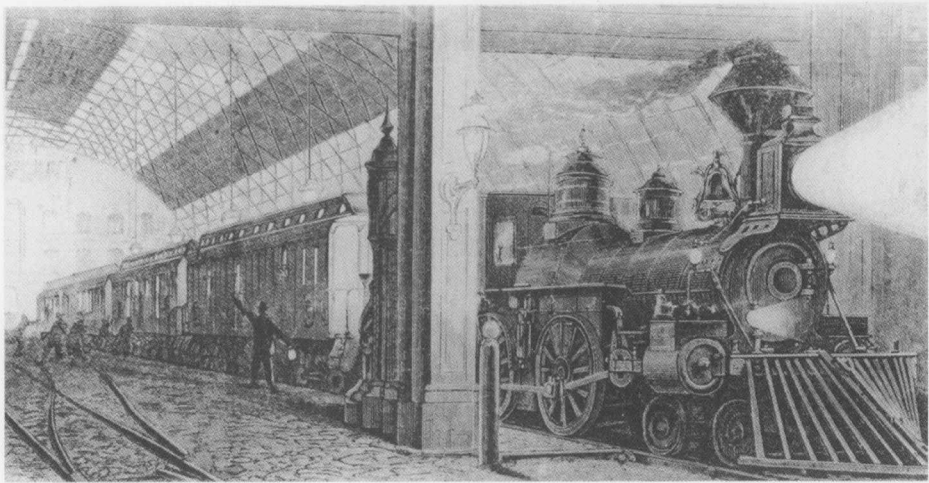
- ▲大中央货运站的版画在1871年完成。所选取的角度是从南往北，那也是大多数纽约人看到大中央车站时的角度。该车站引领了这片区域的飞速发展，并将42街变成了一条横跨纽约市的重要干道。请注意右边较远处马拉街车的入口，这些马拉街车从市中心去往第四大道。这座货运站后来重建为大中央车站，并最终被在同址上修建的大中央火车站所替代。（纽约中央铁路历史协会）



- ▲大中央车站车库（如图）的北面出口位于第四大道。由于市民对列车在第四大道上运行有所抱怨，范德比尔特同意采用明挖的方式将铁轨沉降。这条明沟后来被遮盖，而且第四大道迅速发展成为派克大道。（纽约中央铁路历史协会）



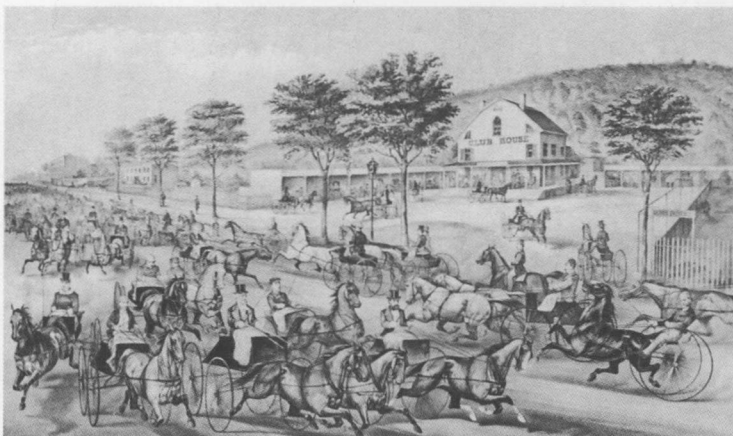
▲ 此图展示的是大中央车站车库的内部，其顶部是庞大的弧形玻璃屋顶。请注意右边远处的马拉街车，它们通过一个南部的入口进入该车站。（纽约中央铁路历史协会）



▲ 开往芝加哥的快车驶离大中央车站。在19世纪70年代，纽约中央铁路公司和宾夕法尼亚铁路公司相互竞争，都想成为纽约与芝加哥之间运行速度最快的列车。宾夕法尼亚铁路公司的路线更直，因而通常更受青睐，但纽约中央铁路公司的路线地势更平坦，显然也最为经济。（纽约中央铁路历史协会）

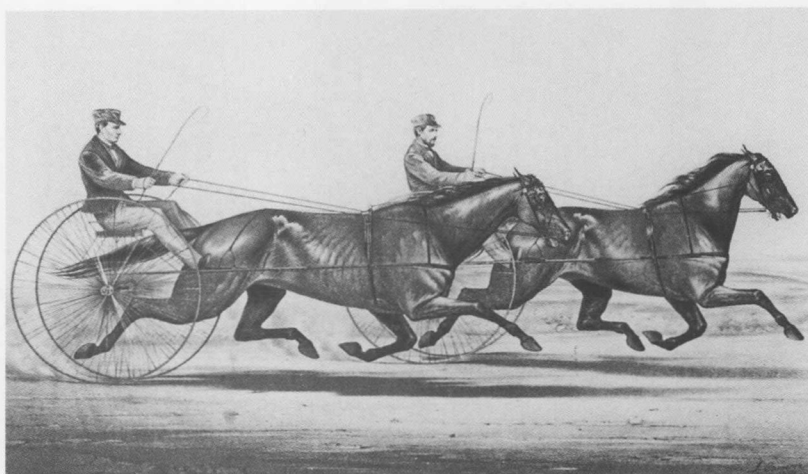


- ▲ 四大铁路公司巨头（即主干线）垄断了从美国西部到大西洋海岸之间的交通。范德比尔特及其儿子威廉让纽约中央与哈得孙河铁路公司成为利润方面的领导者。这份广告中所宣传的该公司的一大关键优势就是，公司在奥尔巴尼和布法罗之间修建了前所未有的双复线。在那个时代，众多铁路公司还仅仅只有单轨线。这条双复线的构思源自范德比尔特。（美国国会图书馆）



- ▲ 19世纪50年代，凭借昂贵的马匹以及在曼哈顿北部郊外的比赛，范德比尔特提升了赛马的社会声望。如图，华尔街年轻的一代正在布鲁明戴尔路或哈莱姆路上追赶海军准将。即使在80岁高龄之后，范德比尔特（前面中间偏左的位置，头戴高帽，系着白色领结）还是几乎每天都骑着自己昂贵的小跑马前去比赛。





- ▲ 范德比特花费 1.4 万美元购买了“大山小子”，那是他最出色的马匹，也是他最珍视的财产。图中位于右边的“大山小子”正在与其著名的竞争对手“索恩小姐”一决高下。1867 年，“大山小子”开始在美国的赛马中独霸天下，成为全美“名人”。这匹马在 1872 年因感染流行病而死亡，范德比特为此伤心不已。（美国国会图书馆）



- ▲ 自 19 世纪 30 年代开始，范德比特开始每年夏天都前往时髦的度假胜地萨拉托加温泉镇。这张照片摄于 19 世纪 30 年代初期。照片中，范德比特（两腿交叉坐在右边，头戴一顶高帽）正位于国会大厅的走廊上。他进入了萨拉托加镇的上层社交圈，和大家一起玩惠斯特牌，也参加赛马活动。（纽约公共图书馆）