

ВЕЛИКИЕ ФИНАНСИСТЫ

Дэниел Дрю (с ногами на каминной полке) отдает приказ о продаже акций железной дороги Erie

плавать из Элизабеттауна в Нью-Йорк. За работу Вандербильт получал \$60 в месяц (около \$1,1 тыс. современными деньгами) и доходы от бара на корабле Bellona (примерно от \$60 до \$110 в месяц).

Чтобы добиться правды, Гиббонс дошел до Верховного суда, который в 1824 году отменил монополию. До этого Вандербильта арестовывали, ему приходилось какое-то время жить на корабле, не спускаясь на берег, позднее — поменять место жительства, чтобы не выполнять очередные судебные решения. Он продолжал водить пароход по запретному маршруту, переманивая клиентов низкими ценами. Сначала билеты стоили вдвое дешевле, чем у Отдена. Когда тот тоже снизил цену, Вандербильт стал возить пассажиров бесплатно. В итоге Отден обанкротился.

Зарабатывая у Гиббонса, Вандербильт одновременно развивал свой собственный бизнес. Он выкупил «Мышку» с целью перепродажи, заказал постройку собственного парохода Caroline для рейсов из Нью-Йорка в Филадельфию по демпинговой цене.

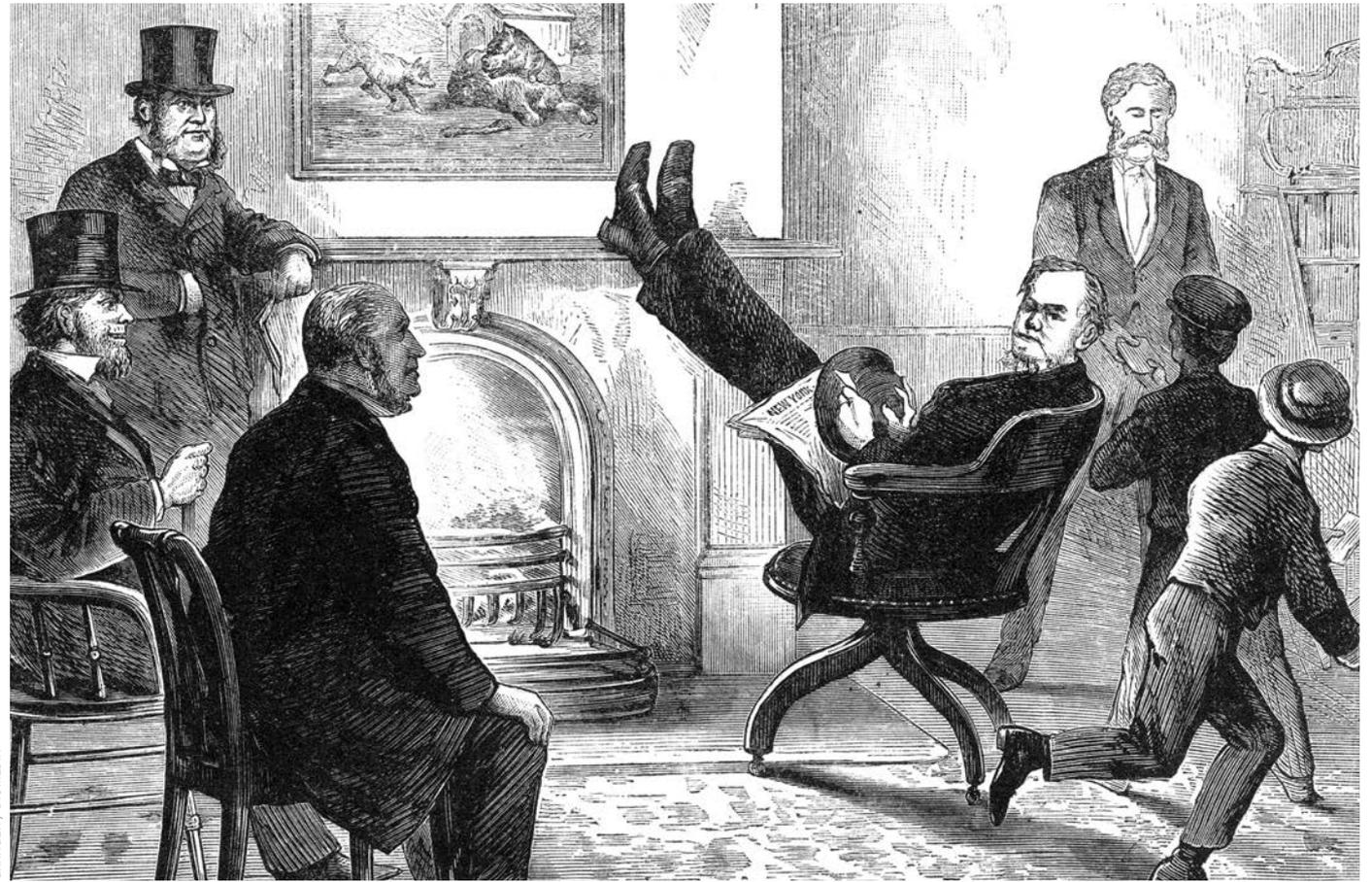
Тем временем на маршруте Нью-Йорк—Нью-Брунвик появился Legislator — первый в истории пароход класса люкс с роскошной внутренней отделкой. Вандербильт предложил Гиббонсу купить большую часть акций компании, владевшей кораблем, но тот не согласился. Вместо этого была объявлена новая ценовая война. Цена билета постепенно упала до нуля, да к тому же желающим пассажирам давали бесплатный обед. Небольшая плата взималась только за перевозку коней. Навоз рачительный Вандербильт продавал фермерам.

К ценовой конкуренции Вандербильт добавил соревнование на скорость. Попытка конкурента обогнать пароход Вандербильта закончилась трагически — взрывом парового котла на Legislator и гибелью людей.

В 1826 году умер Гиббонс. С его сыном у Вандербильта отношения не сложились. Наш герой стал работать самостоятельно, покупая новые пароходы и открывая новые маршруты.

Доходы его росли. В 1830 году вориска выгащил у Вандербильта кошелек, в котором было \$200 наличными (около \$5,3 тыс. на современные деньги) и акции на несколько тысяч долларов.

Зарабатывая на пароходах, Вандербильт обратил внимание на новую



технологии применения силы пара на суше — железную дорогу. 8 ноября 1833 года решил новое чудо техники испытать лично. Поезд, в котором он ехал, потерпел катастрофу. Часть пассажиров погибли. Сломанные ребра пронзили Вандербильту легкие.

Выздоровев, он развязал новую ценовую войну на водной линии Нью-Йорк—Олбани, вынудив конкурентов заплатить громадные отступные за то, чтобы он ушел с этого маршрута, — \$100 тыс. сразу и затем \$5 тыс. ежегодно. Вскоре он заказал постройку самого быстрого парохода — для перевозки хлопка, который тогда становился главным товаром американской экономики.

Пароход Lexington обошелся Вандербильту в \$75 тыс. (чуть больше \$2 млн на современные деньги). Расписание было построено так, чтобы пассажир, отплывший в шесть утра из Нью-Йорка, мог успеть сесть на поезд в Провиденсе и попасть в Бостон вечером того же дня.

В 1837 году Вандербильт серьезно заболел — сказались последствия железнодорожной аварии. Врачи советовали уладить свои дела. Со смертного одра его подняла финансовая паника. Он погасил ее, раздав крупные кредиты под залог дорогой недвижимости. И продолжил развивать бизнес перевозок, добавляя к своей империи новые пароходы, новые маршруты. Один из кораблей получил имя С. Vanderbilt.

Когда он стал владельцем целой эскадры судов, газетчики дали ему прозвище Коммодор, где обыгрывалось commodity («товар») и commander («командир» или «командор» — с намеком на капитана пиратской шхуны).

В 1838 году Вандербильт продал конкурентам Lexington, не устроив це-

новую войну, а просто пригрозив ею, — за \$70 тыс. Несмотря на аварию, он занялся железнодорожным бизнесом. Он продал железнодорожной компании Long Island Railroad три корабля в обмен на ее акции и облигации на общую сумму \$245 тыс. и вошел в совет ее директоров, отвечая

за водные маршруты, стыкующиеся с железнодорожной линией. Подобный обмен был произведен и с другой железной дорогой — Hartford & New Heaven. Там он сначала стал членом совета директоров, а потом и директором. Главой правления компании он стал и на Stonington Railroad.

