

第一章 伟大的构想无尽的美梦

一 横跨大陆的长虹

天才铁路技师塞欧道亚·犹太

在这儿可以远眺尼亚加拉瀑布的马蹄瀑和吊桥。激流湍急地流过，溅起白色的飞沫，卷起漩涡。险峻的断崖上，有一座由男主人亲手建造的木制小屋。屋内，一对年轻夫妇正在用晚餐；这顿饭比平时早些，真不容易！

安，纤细文静，有双碧蓝的眼睛和一头乌黑美丽的秀发，丰润的脸上总是挂着爽朗的笑容。

安 18 岁时，嫁给了铁路工程师塞欧道亚。8 年中，他们已经搬过 20 多次家，但她总是毫无怨言，并且习惯了这种随时准备拿着日用品就搬家的生活。她深信塞欧道亚是位非凡的天才的铁路技师。

第一次遇到犹太的人都以为他是个犹太人，实际上他是从康涅狄格（安的故乡）迁到纽约的一个教会牧师的第 3 个儿子。

在康涅狄格，塞欧道亚的父亲就认识了安的父亲。当时他担任教会牧师，而安的父亲是信徒委员会的会长。据说，犹太人的始祖雅各的子孙中有人渡海到英格兰，也许犹太就是他们的后裔。

12 岁时塞欧道亚的父亲去世了。在这以前，他一直在纽约州特洛伊的教会里过着清贫的生活。犹太有两个哥哥，大哥毕业于西点军校，后来成为陆军准将，而他在儿时却是立志当海军的；二哥原来是个律师，随着加州淘金热的兴起，他也加入了淘金者的行列。

13 岁，犹太离开了教会牧师会馆，以第一名的成绩毕业于兰塞列尔技术学院，由于他出色的成绩被誉为天才。以后他在一位叫赫尔的名铁路技师的设计事务所中工作，开始了他铁路工程师的生涯。

不久，他进入康涅狄格溪谷铁路公司工作，并和青梅竹马的安，大富翁皮尔斯家族的女儿结婚。婚后，他毅然辞去原来的副技师长的职位，先后换了 20 多个工作，不断到新的铁路公司求职。与生俱来的冒险精神，使他勇于向崇山峻岭中的新工程挑战。

“尼亚加拉马蹄瀑雪白的浪花映照在夕阳下，安！这真是世外桃源啊！”

“是啊，世上独一无二。”

塞欧道亚停下手中的刀叉，看着落日余辉下一道横跨断崖的彩虹。

3 年来，犹太在自制的小木屋里，孜孜不倦地研究伊利运河公司和伊利铁路公司合作开发的尼亚加拉峡谷铁路工程，现在终于完成，并被喻为“现代奇迹”。它连结了安大略湖和伊利湖的港口，使得伊利运河公司和伊利铁路公司受益极大。塞欧道亚·犹太因此声名大噪，但他被称为“疯子犹太”，“狂人犹太”。原因一部分出自某些人的嫉妒，另一部分则是他工作起来确实如疯狂一般。

令人心动的铁路建设计划

“咚咚”有人敲门。

“电报，犹太先生，纽约州长来的急电！”送电报的人在门外叫道。

犹太开门，接过电报看起来。看着，他的脸上出现了激动的笑容。“又要搬家了。”安看着他，心里想道。

塞欧道亚抑制不住兴奋，叫道：“安，快！我要到奥尔巴尼去。现在出去的话，可以赶上最后一班火车。”说完立即从壁橱中取出大礼服和黑外套。

安拿起被犹太扔在餐桌上的电报。是纽约州长哈勒休塞摩亚的急电。电文如下：

“加利福尼亚州有一项铁路设计计划。当地公司总经理威尔森上校来访，请速来会。”

不一会儿，犹太已经坐上了由他自己设计的尼亚加拉峡谷铁路线到达水牛城，去赶到奥尔巴尼的夜车。一路上，他兴奋不已，建设加利福尼亚溪谷铁路一直是他的心愿，现在终于有机会了。

当他抵达奥尔巴尼的州长办公室时，已经是第二天清晨了。办公室里早有4个人在等他。他们是州长和他的弟弟赛拉斯，犹太曾见过他一面，另外还有罗宾森，他是和赛拉斯合作的铁路投资商，还有一位犹太没见过，是位身材高大，面色黝黑，满腮黑胡的40岁左右的男子，他叫威尔森，从加州来。

州长把犹太介绍给威尔森。威尔森自我介绍说：“我是缅因州人，1846年参加美墨战争，从一个小兵升到上校，淘金热潮开始后，我就一直留在山里了。”原来他和犹太二哥一样是个淘金者。

晚上，犹太应约去威尔森家。从彻夜的谈话中，犹太得知他成功的秘诀并不只是从山中挖得的金矿和砂金。

威尔森买了一艘船，通过把干粮、铁锹、铁锅等卖给沿河的挖金者赚取钱财。

“我在旧金山湾北方投资了10万元，在开拓地的村落之间铺设圆木，建造木板道路，赚取路费，第一年就盈利5万元。”上校洋洋自得地说着，却忘了10万元的借款。犹太只专心于铁路设计，对生意经毫无兴趣，所以只顾闷头喝酒。

“犹太先生，接下来就是铁路了！”上校高举酒杯，对着犹太，而犹太依旧兴致索然。

“淘砂金的时代过去了，不过离萨克拉门多20英里的尼古罗隘和北边内华达山脉的矿山每年仍可挖出价值5000万元的黄金，这没问题，会有许多人涌到那里的。”

“……”

“现在已有汽船，驿马车从摩门隘运送大量的淘金工具和粮食到那。如果在这里铺设铁路，一定会赚大钱。”上校说到兴奋处，一连喝了几杯酒，醉意渐浓，语气激昂。

“……”

“摩门岛上有淘金者的小屋，现为驿站，从亚美利加河来的船只都必须从这岛出发。尼古罗隘村靠近矿山，纽约和波士顿的矿山公司带来大批的黑奴，投入开采工作。附近还有一个叫福尔萨姆的湖。”

“……”

犹太对这些话毫无兴趣，埋头喝酒，对上校的话只是听着，而一言不发。而上校却没有感到犹太的沉默，自顾自地说着，且一杯接一杯喝着酒：

“我……我开了一家公司。萨克拉门多溪谷铁路……有不少股东。铁路

先铺设从萨克拉门多到尼古罗隘的 32 公里……，不……，应该更远一点，在那里铺设溪谷铁路。”

“土地的坡度如何？”犹太终于开口了。

“溪谷地带，坡度很大……”

“内华达的标高约有 2100 公尺。上校，你有没有考虑铺设越过内华达山，到达内华达州的铁路呢？”

“什么，越过内华达山？”

威尔森上校并没有考虑过这问题，一时无言以对。

“是有这个打算。”好半天，他才说道。

“我接受这项工程。”犹太果断地说道。

“好，一言为定。”

越过内华达山的铁路建设

就这样，犹太担任萨克拉门多溪谷铁路的工程师。

此刻已是深夜，“4 月 2 日从纽约出发。”威尔森上校说道。

“可以，还有一周时间，没问题。”

“搭凡德华毕尔特的邮轮，经过尼加拉瓜比经由巴拿马的巴尔博亚地峡早两天。如果一切顺利，5 周就可以到达旧金山。”

“只要 5 周？真快！”犹太边说边站了起来。

“4 月是海上天气最好的季节，带你太太一起去吧，不必担心大风。今晚，你就住旅馆，明天再回尼亚加拉瀑布。4 月 1 日纽约见，没问题吧？”

“可以，我和太太一起去。”犹太说道。

第二天傍晚，犹太回到尼亚加拉瀑布边的小屋。安正在等着他。

“安，我马上要去加州，你也一起去。4 月 2 日搭船出发，怎么样？”犹太简略地说道，口气就象是去芝加哥或伊利的乡城一样轻松。

“好，我跟你去。”安同样轻松地回答，十分自然。

1854 年春天，犹太的二哥查尔斯突然来信了。自从查尔斯去淘金后，已有 4、5 年没有他的音讯。前不久，他刚刚下山，在旧金山开设律师事务所。信中说加州的生活并不如想象中的幸福，威尔森上校的话不可轻信。

此外，查尔斯的另一封信中还告诉犹太，两三年前就有许多投机者想要筹划铺设连接萨克拉门多，内华达山金矿地带的铁路，结果都半途而废了。

但是犹太决定接受威尔森上校的铁路建设计划是有根据的。

当时在塞摩亚州长的办公室中，州长的弟弟赛拉斯明确表示将与州长共同参与此事，他的合伙人罗宾森也已准备了大笔资金。另外在萨克拉门多，独占着合恩角、巴拿马、尼加拉瓜航线的凡德毕尔特邮轮西海岸总代理公司的负责人葛里森先生也专程从纽约赶来，共同讨论威尔森的计划，这就使计划实现的可能性大大提高了。

但是，犹太接受计划的主要原因，并不象威尔森上校一样也为了赚大钱。就在第二天，犹太在旅馆从睡梦中醒来时，一个大胆的设想跳进他的脑海：“我要建一条越过内华达山，连接大西洋和太平洋的铁路。”他为此兴奋不已。

连接美国东西部的两条铁路

此刻，犹太和安正坐在桌前，远眺着壮观的尼亚加拉瀑布。两人默默无语，但是安相信丈夫会象以前一样实现这个疯狂而伟大的梦想。

尼亚加拉瀑布位于伊利湖和安大略湖之间，两湖水位相差超过 100 公尺，伊利湖水位较高。尼亚加拉河从美国流到加拿大，贯穿两湖。河中有一个小岛——山羊岛，将瀑布分成两半。

从犹太的小屋窗口可以看到的马蹄瀑布就在山羊岛和安大略湖之间。这个瀑布高 49 米、宽 900 米，尼亚加拉河的 94% 的水量由此流入安大略湖。山羊岛东北方的瀑布高 41 米，宽 320 米，为美国所有。

“当初我在尼亚加拉河谷上建铁路时，有人说落差太大，说我疯狂，可铁路最终建成了。安，你说我是不是真的很疯狂？”犹太放下手中的刀叉，喃喃地说。

“……”安没有回答。

“安，你知道内华达山？”

“我从报上读过，伊利诺州的里德·德纳一行人在那里遇险。在雪地里挨饿的人，竟饥不择食地吃起了人肉……”

“不错！如果铁路可以贯穿内华达的大雪山，就可以越过内华达和犹太的大沙漠贯穿美国大陆！”

“美国是个大国，就象这尼亚加拉瀑布一样雄伟，一定要有人用铁路来连接东西部！”

“这样一来，美国就真正成为世界第一大国了。”安也放下了刀叉，静静地凝望着丈夫清澈的瞳孔。

他的眼睛较一般人细长，眉目之间又较一般人窄，这正代表着理智。头发，胡须，甚至鬓毛都是自然卷曲，看起来很有气质。而他那双宁静深邃、正注视着马蹄瀑布的眼睛深处，潜藏着锐利，甚至是震慑的眼光。

那是只有安才了解的眼光。每当犹太眼里闪现这样的眼光，就说明丈夫正有着伟大梦想，仿佛变成一个疯狂的人。

喝完安为他倒的咖啡，犹太平静地说道：“我要亲手建造一条横跨美国大路，长虹般的铁路。”

二 敌人的第一印象

向加利福尼亚前进

安的两位哥哥送他们去纽约港。

凡德毕尔特邮轮——萨克拉门多号，挤着 600 多位满怀着淘金梦前往加州的年轻男女。船沿大西洋岸南下，途经迈阿密海湾进入加勒比海，最后到达尼加拉瓜东岸的海港。

尼加拉瓜地峡前端，有一条叫做马卡丹路铺满小碎石的横贯公路。

路名取自一个苏格兰工程师的名字。正是马卡丹开发了用碎石铺设的设计技术。另外犹大惊讶的是这个脱离西班牙，独立了 33 年的小国居然有这么一条完善的公路。他的脑海里浮现出投资此路的凡德毕尔特的面容。犹大和安乘坐驿马车摇摇晃晃地抵达太平洋西岸的小港市后，又搭上了凡德毕尔特邮的轮向北行驶。

上校确实说对了，邮轮 5 周后就可抵达旧金山。就在 4、5 年前，淘金者必须千里跋涉历尽艰辛才能到达。即使条件已如此改善，这仍是一条危险之道，巴拿马和尼加拉瓜的伤寒和黄热病还是威胁着旅客。

黄热病是非洲和中南美常见的恶性疾病，通过叮过患病的猿猴或老鼠的蚊子传染给人。日本医生野口英世（1876 ~ 1928）献身于非洲黄热病研究也死于这种疾病。人一旦被带有病菌的蚊子叮咬过，经过 3、4 天的潜伏期后，突然出现高烧，头痛，腰痛的症状，最后吐出带血的黑水死去。

“小心！有蚊子，别让它叮你，不是让你注意蚊子吗？”犹大如见毒蝎般神经质地叫道。

终于，犹大和安到达了旧金山。他们先在蒙哥马利街的二哥查尔斯那里住了 3 天，又搭船穿过萨克拉门多河，来到萨克拉门多。

大火后的伤痕和泥泞的道路

威尔森上校先从旧金山出发，比犹大早一天到达，请了摩斯，柯拉尔两位股东来到萨克拉门多码头，迎接犹大夫妇。

在这个叫作水滨的码头上，酒吧和铁匠铺沿街而立。另外还有教堂和驿马车的候车室。

“这里 3 年前的一场大火，把全镇都烧光了。”威尔森一边驾车，一边介绍道。的确，街道边虽然房屋栉次鳞比，街上车水马龙，人来人往，但仍可看出大火给这座城市带来的重创。也许因为刚下过大雨，道路十分泥泞，拉车的马浑身是泥。房屋以平房居多，两层楼的建筑极少。镇上街道的号码以 ABC 和 123 顺序排列，交错纵横，如棋盘一般。

“看，这是镇上最繁荣的亨金顿和霍布金斯商行，大火中也被烧毁，两个店主各损失了 5 万元的财产。不过不久就恢复了。”

被上校这么一说，犹大才注意到 K 街上那个门面很大，砖造的两层建筑，果然比周围的建筑要壮观。

上校在 K 街转角上停住马车。

这是幢四方盒状的两层楼房，屋顶上有类似罗马，希腊剧场的石栏；二楼有 8 扇长窗，前面也有相同的石栏。

正中央两楼墙上挂着“亨金顿 & 霍布金斯商行，建于 1850”。转过街角的墙上挂着广告：“H·H 商行——煤、有刺铁线，铁钉、马蹄”。

“这里卖马里兰的煤炭？！”犹太惊异地叫道。上校说道，“再看那个广告。”

L 街的仓库侧墙上写道：“挪威铁板，击岩用铁棍，德制车用弹簧，铁铲，圆锹……”

K 街和 L 街的侧墙有两个出入口，载满货物的马车从这里进出仓库。

食人鲨一般冷酷的男子

这时，一位前额光秃，穿着工作制服、皮靴的男子出现在门口。他鹰钩鼻，眼光异常锐利和冷酷。

“他是谁？”

“就是亨金顿先生。”不知为何，上校的声音有些发颤。

“这人长得真冷酷。”直爽的犹太随口说道。

“小心！不要乱说。”上校以一种害怕同时又斥责的口吻说道，“哥理斯·亨金顿是这里最有势力的人，甚至可以影响州长。记住，他是加州的最大商人。”上校挥鞭前进，可以看出，他很害怕亨金顿。

上校恐惧亨金顿的原因，不仅因为他是加州最大杂货店的老板，镇上最有势力，有政治影响的人，还因为上校今后要铺铁路的萨克拉门多溪谷一带，正是亨金顿驿马车来往的地区。

“为什么你那样害怕亨金顿？”犹太几次想要发问，一想到上校的狼狽相，就咽了回去。

“亨金顿是哪人？”

安忍不住好奇，问道。坐在车夫座上的上校回头说道：

“是康涅狄格州人。仔细他说，是哈特温顿镇的人。”

“哦？那么离我的家乡绿野镇不远。”

“那太好了，等安顿好后，我给你们介绍认识。”

“谢谢，太麻烦你了。”

犹太没有想到，这位第一次见面，就给他留下“冷酷”印象的亨金顿，竟会在后来成为他一生的敌人。事实上，犹太的感觉并没有错，这位有钱有势的富商被人们誉为“食人鲨一般冷酷的男人”。

“亨金顿的父亲在康涅狄格州搞贷款。据说亨金顿 14 岁时有了 100 美金，他就凭着这笔钱到了纽约，向俄亥俄，印第安那新开拓地的妇女推销宝石。”

安很感兴趣地和上校说起话来。犹太向来对生意经不感兴趣，静静地注视着车外进出酒吧的矿工们，和街上一家挨着一家的杂货店。

卖生活物资给开拓者赚大钱

上校说道：“事实上亨金顿先生也搞高利贷。”

“高利贷”？安问道。

“也不全是。他把放高利贷的人手上不能收回的借据，用 1 美元折成 6 角，7 角的贱价买来，再凭借借据威胁借高利贷的妇孺，要没收他们的家产，

并收取乳制品和奶油代替利息，运到纽约去卖。头脑真不简单。他 1847 年离开纽约来到加州，那时他 27 岁。”

“那他和塞欧道亚现在的年纪一样。”安说道。那么这位加州第一大商人，现在应该 32 岁。虽然只比犹大大 5 岁，可是他的前额已秃，再过几年也许要全秃了。

“亨金顿先生搭经过巴拿马巴尔博亚地峡的船来加州，听说离开纽约时，他付给了船长特别费用，让船长帮他装运大桶的威士忌酒。然后他去山里卖酒，以换取矿工们的金块，实在是有点手腕。”上校感叹道。

“后来呢？”安问道。

“到了巴拿马后，亨金顿在巴尔博亚停留了 3 个多月，买了小帆船，从当地土人那里买了干肉，马铃薯，砂糖，米等，用船运输，卖给通过巴波亚的那些艰难跋涉、又饥又渴的淘金者。这样至少赚了 1000 美元才动身来加州。当他到旧金山时，已是 1850 年春天了。”

“他来加州淘金？”

“不，他根本不是来淘金的。他啃乳酪，咸饼，忍着饥饿，在萨克拉门多镇搭了 6 个帐篷用作仓库，和霍布金斯一起办起商店，卖铁铲、十字铲、黑色火药……还有干肉，威士忌。”

马车在亚美利加河边一栋两层楼的旅馆前停下。楼下是酒吧。

晚上，威尔森上校设宴款待犹大夫妇，两位在码头已见过的股东和其它 10 位股东也来参加。晚宴后，上校开始问犹大：

“工程师先生，工作什么时候开始？”

“明天早上开始，请帮我准备好 6 名工人和两辆马车。”

犹大马上回答，这着实让上校吃了一惊。

“明天就开始？先做什么工作？”

“我需要一张地图。要实地调查萨克拉门多到尼古罗隘的地形。”

“知道了，6 名工人够吗？”

“先要 6 名，等实地调查结束后还要 50 名。”

“这好，太太怎么办？”

“我想让她住镇上租来的房子。还要请您费心介绍……”

“租房子？你的办公室已经准备好了。”

“办公室？”

“设计室呀，我替你租了哈斯丁大厦，就在亨金顿和霍布金斯商行附近。”

“哈斯丁？”安失声叫了起来，忙掩住口。

“真的，哈斯丁大厦的二楼。”

“哈斯丁”，安想到，当年欺骗里德·德纳篷车走捷径的男子也叫“‘哈斯丁’”。安知道这是件很不吉利的事，但没有说出口。

安是从报上得知里德·德纳篷车队在内华达山中遇险的事，而有关哈斯丁的罪状，却是从犹大二哥那里听到的。

三 萨克拉门多溪谷铁路

投入测量工作

5月30日，6位强健且习惯在山上做工的工人和犹太完成了第一次调查报告。

犹太一行7人沿着河行进到亚美利加河东北部。开始3天，他们在离尼古罗隘35公里，铺设着圆木的板道旁边，计算着路上朝东北方向的矿山前进的马车数目，所装载的采金工具和食品的重量。

经营马车运输和载客马车的人是威尔斯·华国，他是亨金顿最强的竞争对手之一，并兼搞银行业务。在估算重量时必须相当用心，当然，要马车停下来测量是不可能的。

取道尼古罗隘的，除了亨金顿的货运马车，还有威尔斯·华国的定期驿马车，他们经此进入内华达地区。工作必须小心谨慎，稍不留意，不知道会出什么麻烦。

“大家躲在溪谷的美国松、水杉树干后面，目测马车的重量，小心不要被人发现。”犹太向6名工人命令道。

附近溪谷里长满了需要四五个人手拉手才能环抱的红树、红木和水杉。”

犹太他们没有带标高测量器，他们只能一面用晴雨表和压力计，一面目测。由于天气的原因，测量工作常常无法正常进行。但是，犹太凭着他在尼亚加拉瀑布建造铁路的经验坚信正确的结果是可以期待的。

犹太完成了他的第一次报告：

“起站设在萨克拉门多的亚美利加河北方。要尽量避免建设桥梁的浪费，沿亚美利加河东北，铺设与现在的板道并行的铁轨。途中，有几家私人的农牧场会构成通行权的问题。

“如果通行权的收买或补偿造成成本上涨时，可将铁路铺设离开亚美利加河，不过要注意经济效益。要设法免费取得州用地。坡度不大，第一期到尼古罗隘的计划目标中每英里（约1.5公里）虽有10英尺（约3米）左右的落差，但是不会构成大障碍。

“采矿不再单凭铁锹、十字镐，而进入需要水压喷射机这类重型设备的阶段，所以单凭马车输送的能力有限，只有铁路，才是最富效率的重型设备运输的唯一方法。

“马车运输就要被淘汰了。如果尼古罗隘第一期计划完成之后，把铁路向北延伸，与银产丰富的内华达地区相连，不仅可以收回成本，还可预期萨克拉门多溪谷铁路将收到长期的大量收入。”

犹太对赚钱毫无兴趣，却知道那些贪财的投资商们的兴趣所在。

两周来，安象以往一样，默默地为丈夫做了许多事，忙得不可开交。她拿着描图本，形影不离地跟着丈夫，一面专心记录晴雨计和压力计的读数，一面描绘坡度大的地形。安喜欢设计，一直梦想开一家服装店。

两个月，180万

犹太的第二份报告写道：

“开工后，到尼古罗隘的铁路建设需要3个月。成本预算是每英里4万至4.3万元，总工程费约180万。可以申请联邦政府或州政府的补助金。工人可从淘金者、矿山的失业者中招募，这不成问题。工资一天5角。熟练工人可以从东海岸招募，一个月50元。”

上校看了这两份报告后，欣喜若狂地说：

“太好了，1个月可以有7.5%的红利！”他似乎预感到钱滚滚而来。

他打算省去如犹太所说的向联邦政府和州政府申请补助金。因为一来他害怕驿马车主们向政府施加压力，另一个原因则是通过补助金法案，必须花费极长的时间。

“180万的总经费不成问题，可以自筹资金和向银行贷款解决。如果尼古罗隘以北的铁路能赚钱的话，可以考虑考虑。”上校简单地说到。

而纽约的合资者们才是真正对犹太的话做慎重审查的人。

他们通过电报联络，多次要求重新调查，最后终于决定将工程定于过年后冰雪融化后再进行。因为铁轨、车辆、材料也需要一段时间，才能准备好。

1885年2月，赛拉斯即州长的弟弟和罗宾森兄弟一行人搭船离开纽约，犹太也已召集了600位劳工，准备就绪，只等冰雪融化时，赛拉斯一行的到来。

千名工人开山架桥

1855年3月4日的《萨克拉门多合众报》报道：

“昨天，萨克拉门多溪谷铁路公司的罗宾森兄弟乘坐凡德毕尔特号游轮抵达旧金山。他们向本报记者出示了火车头，车辆，铁轨等物品的船货提领凭单，并表示只要这些材料一到，萨克拉门多溪谷的铁路工程就可以开工。

“该公司工程师犹太先生左手上戴着一只黄金大戒指。他骄傲地告诉记者这只戒指的黄金是在铁路建设预定地的溪谷中发现的。罗宾森兄弟所带的凭单总额约有1.2万美元。”

6月15日，航行了130天，经由合恩角抵达的飞跑者邮轮载着崭新的工具，装有排障器的波士顿制15吨重的火车头，400吨的铁轨到达旧金山。

火车头前方装有倒扇形铁网状的排障器，如汽车的保险杆。当时在美国，水牛经常突然闯进铁轨，造成不少火车颠覆，排障器是用于驱牛的。

波士顿制的火车头被码头上的绞车吊起，完全上陆之后，萨克拉门多城掀起一阵阵的欢呼。

犹太看到倒圆锥形的大烟囱，闪亮的排障器，以及装有坚固引擎的火车头被安放在码头旁临时铺设、只有百码的铁轨上时，眼里浮现出泪珠。

他忽略了挤在成千上万前来参观的人群中的亨金顿和霍布金斯。亨金顿的眼光如食人鲨般锐利，霍布金斯也闪着好奇的眼光。这看上去并不是什么大不了的事。但是犹太对两个人内心企图的忽略，实在是粗心大意和过份的狂做了。

东部的铁路史是血汗交织而成的。

罗宾森兄弟开了一个大型装配工厂，就在萨克拉门多的亚美利加河的码头边，采用立即装配的方式。这样客车、货车进行现地制造，可以省去成本。

经过合恩角的船不断地将订购的铁材、车辆运到，运费1吨25元，现地装配也以正常的进度进行。

工人增加到 1000 名。他们沿着板道开山架桥，在工地上铺枕木铁轨。不久萨克拉门多与帕特森之间的 9 英里（约 14.4 公里）完成了。威尔斯上校跑进哈斯丁大厦二楼犹太的办公室，叫道：“犹太在不在？告诉你们一个好消息，第一位客人上门了，他们是美国陆军，和我们签定将一个中队的陆兵往返两地的合同，费用 50 元。”

突然倒闭，换新股东

就在人们对第一次成功而乐极之至时，意外的事件毫无预料突然冒出。

7 月 30 日《亚尔达加利福尼亚报》报道说：

“15 吨重的火车头到达后的 45 天，犹太的铁路工程神速般地进行着。第一期目标是萨克拉门多溪谷铁路公司在尼古罗隘站之间进行。工人们开山架桥，铺设铁轨。同时后来增加的 3 辆火车头也已运到了。客车，货车总共有 50 多辆聚集在当地。

“然而，就在火车奔驰于萨克拉门多溪谷，汽笛声响彻四野，驿马车的车轮声如昨日黄花般消逝的时候，萨克拉门多溪谷铁路公司总裁威尔森上校，昨天因为资金周转不灵而破产。罗宾森和塞摩亚向上校提出解约，铁路的剩余工程将由新的银行接管……”

加州的淘金热方兴未艾。成立于加州的野猫银行专用于私人高额利息贷款，不久前倒闭了。继它之后，由州政府许可设立的商业银行也接二连三地倒闭了，据内部人士说是由外来压力造成的。

当时许多资金雄厚的银行宣称要收买倒闭的银行。8 月 10 日，在萨克拉门多的音乐堂召开了紧急股东会议，选出了股东之一，曾担任纽约凡德哈尔特航运总代理的葛里森出任总裁。副总裁由夏普出任，他是鲁卡斯和唐纳商业投资银行的总裁，收买了倒闭的银行。现在谁是新出资人，谁是萨克拉门多溪谷铁路公司的新支配者已经一目了然。

“工程按原计划继续进行。”

新担任总裁的葛里森先生对犹太宣布。

在这一场突如其来的变化中，亨金顿和霍布金斯究竟干了什么？他们持有萨克拉门多到尼古罗隘之间，以及尼古罗隘以北，内华达山一带的板道通行权，也掌握了附近小驿马车公司股份，也就是说控制着驿马车与货运马车板道通行权。他们有什么行动呢？犹太自然是不知道的。

亨金顿后来成为中央太平洋铁路公司的总裁后不久就去世了，这个谜也就因为没一点蛛丝马迹而无法解开。

不过，在这场突如其来的换新股东的戏剧化过程中，原先的铁路建议计划被更改了。

“基于财政上的困难，工程到尼古罗隘为止。”新股东们经过股东大会后做出了决议，完全否定了延长的可能性。

危机四伏的通车

犹太理解这个计划的变更，他没有提出任何疑问。不过他仅仅以为是由于“财政上的困难”，而被迫变更的。他是一位凡事专从好处想的技术人员。

“到尼古罗隘的第一期工程完工，公司赚了钱后，一定会把铁路延长

的。”

犹大仍然毫不松懈地进行工程建议。

1855 年圣诞节前夕，萨克拉门多到尼古罗隘全线通车。位于尼古罗站北方湖畔出现了一个新的小镇叫福尔萨姆，原因在于尼古罗的发音与黑人接近，受到当时黑奴解放运动的影响，尼古罗改名为福尔萨姆。湖畔盖了一幢 3 层建筑，极有气派，是个山庄似的旅馆叫做美丽迪斯。火车站内还有面积宽广的车辆调度场，另外还包括备有火车站回转台的车库。

在美丽迪斯旅馆舞厅里，举行了通车庆祝晚宴。加州选出的普林顿议员用他沙哑的嗓子说到：

“连接太平洋，大西洋两大洋，横贯美国本土上的铁路时刻来临了！”

接着葛里森总裁，夏普副总裁也都上台祝贺了一番。晚宴正在热闹地进行着，香槟开启声不绝于耳。

犹大也难得地喝了许多酒。他一面和穿着长礼服的安翩翩起舞，一面忘乎所以他说道：“明天开始，第二期工程就要上马了。明天……明天起……”

这时纽约州长的弟弟赛拉斯·塞摩亚拍了拍犹大的肩膀说道：“对不起，我有话要和夫人说，可不可以请夫人跳支

“可以，请吧。今晚是我一生中最幸福的一天。”犹大的心情一直很好。晚宴至深夜才结束。

萨克拉门多号拖着 6 节列车，把客人运到福尔萨姆，预定午夜 1 点返回萨克拉门多。但是喝醉了的来客没有一人搭上列车。萨克拉门多号只好拉着 6 节空车，呜咽般地响着汽笛，踏上归途。

犹大醉得很厉害，这也难怪，因为这一天是他一生中最美好的夜晚。

回到住所，安一面把放有冰块的冷水递给丈夫，一面说道：“出资者罗宾森兄弟，因为没有拿到应付给他们的 75 万工程费，明天要向法庭提出没收铁路的诉讼。”安是在和赛拉斯共舞时，才得知这条重大新闻的。

“什么？75 万元的工程费？”犹大听了叫了起来，他有点醒了。

第二天一大早犹大就醒了，为了彻底消除昨晚的大醉，安和他沿着小雪微飘的湖畔小路从投宿的旅馆散步走到福尔萨姆站。快到站前，犹大突然叫住：“安，你看……”

“天哪，驿马车！”

只见数 10 辆驿马车停在火车站前。以内华达山麓一带为势力范围的亨金顿与威尔斯·华国的马车正在准备载客。

四 总统候选人公约

内华达调查之行

1856年4月，内华达山麓漫长而严酷的冬天终于过去了，春天悄然来临，山顶的积雪正在融化。

犹太带着安，搭乘萨克拉门多号火车，再次来到福尔萨姆站。

沿途车厢里的乘客不到半数，旅客突然显著地减少令犹太和安大力失望，但他们来的目的，不是调查旅客减少的原因。

犹太来到福尔萨姆站前，走进那里排成一列的马车间道：“去不去内华达山？山顶的雪开始融化了吧？”

年轻的马车夫穿着厚重的皮衣，两鬓浓浓，他扬了扬手中的长鞭，说道：“雪是开始融化了，但途中泥泞不堪。两匹马拉是不行的，要4匹马才过得了内华达山。先生你带着夫人去内华达哪里？”口气中对安的存在十分不高兴。

“想去看看华兹华斯的银山和瓦休的山麓地带。”

“到金字塔湖为止吗？”

“到底去不去？”犹太追问道。年轻的马车夫以为犹太只是从内华达来的，并不知道他就是铁路工程师。

“中途要在杜拉基休息站换马。在华兹华斯要再换一次。回程时再到杜拉基换马，也就是再用刚来时的马匹。这样最快也要用5、6天的时间。请问先生，去银山吗？”一面说着，马车夫一面看着安。

“多少钱？”

“请等一下。”年轻的马车夫转过身与旁边另一位马车夫轻声吐嘈了一会儿。

“15元你看怎么样？”年轻人笑着说道。价钱合理，不贵。也许是春天刚到，游人还少吧。

“好。”

黑色马车中，只有犹太夫妇两位乘客。驾驶座上除了那位年轻的马车夫，还有另一位同伴，也是内华达人。4匹马使劲地拖着马车，徐徐前进。

铁路遭到破坏

福尔萨姆站也就是原来的尼古罗，虽在湖的南端，但在湖的正南方还有一个因淘金热而兴起的小城“黄金城。”另外湖畔北方，向上沿着亚美利加河可到达墨西哥人和智利人进行私刑的地方“吊人城”现改名为“宝藏城”，也较兴旺。以前木匠马歇尔为推动制材厂而搭建水车小屋的可洛马也就在这附近。这里便是内华达山麓的金矿产地。

“真凄凉！”犹太看着四周的景色向前座的马车夫搭腔。他并不知道淘金热时期这里的纷攘。

“这里是连金子屑都捡不到的，淘金的人都越过山脉到内华达山去了。”

“你们也是从内华达来的？”

“不，我们来自纽约，4年前，为了淘金发财而来的，我叫汤姆，他叫吉米。”原先那位留着胡子的马夫说道。他们都28、29岁，到了山里，才

发觉淘金远非易事，因为发财梦醒，改行靠赶马车为业。

“这一带，没有人能敌得过威尔斯·华国和亨金顿的大企业。现在，连那个溪谷铁路都被挤垮了。”

“你们是自营？”

“对，我们可不想被别人雇佣。”

“我不明白那条铁路为什么被挤垮了，按理，应该赚钱才对。”犹太为了套话，有意问道。

“好象是赚了一点……可惜真垮了。听说是因为威尔斯·华国把与铁路并行的马车运费，降到了半价以下；也有人说因为以福尔萨姆为定期停车站的驿马车抑制的原故。我们原先还可以经营，但自从威尔斯·华国来到福尔萨姆之后，价钱降低一半后就不行了。请问先生您为什么到尼古罗隘来，这里到处都是废墟。只要没有威尔斯·华国的驿马车联络，那么铁路就可以向前延伸……”

汤姆的话象尖锐的锥子刺进了犹太的心脏。

年轻的汤姆的话没有说错，如果萨克拉门多溪谷铁路再不想办法，恐怕会变成内华达山上金矿市镇的地方铁路了。

犹太此行的目的，就是想看看铁路可不可以延伸到新矿区和新兴挖银热的内华达地区。只有再向前去，横越内华达和犹他的大沙漠以及怀俄明，内布拉斯加的大平原，渡过密苏里河，连接东部，这条铁路才有存在价值。

这是犹太在思考了一个冬天后，才得出的结论。

“威尔斯·华国的马车抵制车站的事，是真是假？”

“一点不假，大家都这么说的。”

汤姆“呸”地吐了一口口水，呛喝了一声驱马前进。

采银热潮

溪谷山道的坡度挺大，周围长满了水杉、松树、红木。因为马车来往频繁，所以象山麓地带的干路一样平坦。

不过，从火车终点站的福尔萨姆到通过可洛马，走了3个小时后，山路突然变得极为险峻。越过内华达山顶，要到达杜拉基湖又叫德纳湖还有160公里的艰苦行程。

杜拉基湖畔有个小屋用来贩卖食物和喂马的草秣。越过湖畔沿杜拉基河都是下坡。坡道尽头有休息站。在休息站里换马，并休息一晚。

杜拉基河发源内华达山顶，由于杜拉基河与内华达山区之间的地势倾斜，河水湍急流过。中途达福湖湖水注入河中，河面加宽。杜拉基河向左拐北上，直到加州州界。

“听说一位维涅穆卡的酋长用杜拉基河做为他儿子的名。”汤姆对这一带的事几乎无所不知，主动介绍道。

路沿着杜拉基河向西北方拐弯。到达俄勒冈之前还要在中途停一晚。

让犹太没有想到的是在这条路上不少车子往来往返，路的左边，覆盖白雪的内华达山倾斜着连绵不断。

“从这条路向右转南下，就是弗吉尼亚市。”

“弗吉尼亚市可以采到银矿吗？”犹太问道。

“可以，在华兹华斯也可以采到。现在是采银的时代。”

犹太他们在华兹华斯又过了一晚上。那里的确是个名不虚传的暴发镇。就是 5、6 年前的宝藏城和黄金城也不过如此。过去在内华达山西侧斜坡，没有挖到黄金的不幸者，这次又被白花花银子诱惑而来到这里，汇集成一个新的暴发镇。

位于华兹华斯北方的金字塔湖是瓦休溪谷的绿洲。在 1861 年到 1865 年的南北战争后，格兰特总统将这里定为印第安人的保留区，并指定为贮水池。而 1844 年时，陆军派出的探险队首次越过内华达山间的路，即金字塔湖边的印第安人小路。

在残雪未融的内华达山西侧斜坡的山脚，巨树参天。犹太在这里度过了第四个夜晚。

犹太看着安，自语道：“这里将是横贯大陆的铁路调度场。”安默默地点了点头。

“朝这往东去是内华达大沙漠，木柴和水是无法补给的。火车头要在这里装满木柴和水。”

这时，山的侧面转来了砍伐松树的声音。

“有人正在砍伐松树呢，”

“对。银子比金更难挖，必须冶炼。除了熔解和沉淀用的炉子，还要用木柴和水。”万事通汤姆随口应道。

名副其实的狂人犹太

在华兹华斯休息了一夜，换过马匹后，犹太他们在第二天天一亮启程回去。马车来到杜拉基湖时，犹太突然对安说道：“回到萨克拉门多后，你在那儿独自呆一个月好吗？”

“你要去内华达山吗？”

安一直注视着丈夫。她从犹太那双凝视着华兹华斯地势而放出光芒的眼睛里已经了解了这一切。

“一个人去行吗？”

“可以，这次想一个人去。请你准备好两匹马，以及帐篷和测量工具。好在现在是春天，气候挺好，就是在野外夜宿也没有什么关系。”

“一定要去那么久吗？”安问道。

“是，1 个月。我要带耐用的帐篷和充足的食物。”

这也就是人们为什么叫犹太“狂人”的原故。安知道一旦犹太做出了决定无论如何也不会再更改。所以回到萨克拉门多后，安立即通宵为丈夫准备要上山的东西，如干肉、玉米、面粉、豆子、砂糖、盐等。所有的食物一应俱全。

“希望平安无事……”

犹太在内华达山中实地勘查了 1 个多月。

当犹太满怀信心地从山中回来时，令安再次吃了一惊。

“安，明天我将搭船去旧金山。”

“噢？”她愣愣地望着晒黑了的丈夫。

“有船到巴拿马。”

“什么？”

“邮轮经过巴尔博亚地峡，那里有铁路，我从那乘火车去华盛顿。”

安目不转眼地瞪着眼。

“我争取能够得到政府的预算。”

“联邦政府的钱？”

“是的，你可以去纽约买新衣服。”犹太笑着说。

“我？新衣服？”安也笑了起来。

“一旦争取到联邦政府的预算后，我会立即回到这里。”

美国第一条铁路

历史上，美国人的民族大迁移被称做“西进”。

“行进的路线最初是循着五大湖南端与阿巴拉契亚山脉西方的印第安小路，西进所使用过的道路和运河都与铁路的发展史有关。”

铁路最早设立于英格兰。

1550年在英格兰东北部的煤矿区，人们发明了铁制轨道上安置货车，用马拖拉的铁路马车。后来这方法扩展到苏格兰、威尔士的煤区。而犹太最初也是在金矿和银矿铺设铁路，后来发展成在加州建立铁路。

英国人理查·特列毕席克发明了蒸汽引擎。他在1711年发明了火车头。而直到1804年，他发明的火车头才在威尔士地方启动。这时，美国马萨诸塞州已经有了铁路马车。

1812年美国发明家奥立佛·那本斯曾计划在纽约与费城之间铺设铁路，但没有找到知音和支持者。两年后，另一位发明家约翰·史蒂文生提出了特拉华铁路案，但最终也搁浅了。

1825年史蒂文生在新泽西自家四周铺设的半英里铁轨上，开着自制的火车头。“美国第一”的荣耀集于一身。这是美国铁路史上最早的火车头。

1818年，美国在俄亥俄河边的灰林镇建造的国有铁路是美国铁路前史的第一号铺装道路。

1825年，即史蒂文生在自宅四周开动火车的同一年，美国完成了连接哈得逊河和伊利湖的伊利运河。接着又完成了在俄亥俄，印第安那，伊利诺等大平原区开挖纵横的运河网。这时，可以根据1824年通过的联邦道路运河法，对这些道路网和运河网进行预算，由国库出钱。

急剧增加的东部铁路网

伊利运河在美国历史上举足轻重。

美国中部产量丰富的农作物以及矿产通过五大湖与哈得逊河的纵贯水路到达纽约，对国家发展作出了巨大的贡献。在墨西哥湾的新奥尔良、密苏里河畔的圣路易附近公路网和运河网也很发达。美国的大陆发展史正处于急剧变化之中。

1828年7月4日动工的巴尔的摩·俄亥俄铁路运用了国家预算铺设完成。

当时英格兰的蒸汽火车头代替了铁路马车，在这强烈的刺激下，美国马里兰州政府认可了巴尔的摩·俄亥俄铁路，并出资建立。它比当时航行在运河上，时速为4英里的双轮轮船又快了4至5倍。

该铁路的竣工，连接了俄亥俄河流域的运河网，完成了东海岸到美国本土中央；绵延550公里的动脉主干线的交通要道。

1831年6月1日，第一辆由美国制造的3.5吨的火车头拖着15吨的车

厢以时速 24 公里的速度进行。

巴尔的摩·俄亥俄铁路经过俄亥俄河时，南部的南卡罗来纳州，北部的新英格兰州也受到了震动，开始了大范围铁路建设。

1854 年才开始了越过密西西比河和密苏里河的美国“西进”民族大迁移。这是由芝加哥铁路公司完成的壮举。也就是这一年，犹太被威尔森上校说服，在加州铺设铁路。

3 个大陆横贯铁路计划

“1845 年一位叫亚瑟·赫伊特尼的男子，第一次提出了横贯美国大陆的铁路构想。他计划从密西根湖畔的底特律到俄勒冈的哥伦比亚河河口铺设铁路。”犹太说道：“这是 10 年以前的事。”

“不错。3 年前，乔治·威尔克斯、罗勃特·密尔、哈得威尔·卡巴也向联邦政府和议会提出相同的提案。另外加州大选选出的议员威廉·葛因还把 3 个大陆横贯铁路的建设计划当作法案呈到联邦议会。”

“3 个计划？”

“葛因是从南方的田纳西州来的议员，为了对抗赫伊特尼，提出了经过俄勒冈的计划，他提出北、中、南 3 个方案。好象通过了一个，即内华达区经过金字塔湖的计划。”

“你也赞成该案。”

“是的！皮尔斯总统下令陆军总长杰弗逊·戴维斯调查葛因的 3 个计划，还拨了调查预算。”

“有这样的事？”

“你也知道，最先越过内华达山的弗莱蒙特将军，这回被共和党提名为总统候选人，民主党则于上月的党员大会上决定由布坎南出马。弗莱蒙特的政见是黑奴自由，但他的选举计划中还有一项横贯大陆的计划。”

“如果弗莱蒙特将军获胜……”

“如果他能获胜，铁路马上就能开工了。不过即使布坎南当总统也必须建横贯铁路。在南部做过很大承诺的布坎南，不至于不考虑建立这条铁路吧？我计划去华盛顿，找他们谈谈。”

“选举正在进行，你想在投票前去华盛顿？”

“不错，一定要在投票前得到他们两位的承诺……”

第二章 追逐权利的野心

一 守财奴

野心勃勃的沉默男子

新成立的加州共和党的第一次党员大会于 1856 年 4 月 20 日召开。

这一新党成立于 1854 年。为了阻止南部的民主党把奴隶制度扩大到西部几个新州，自由党和 2/3 的辉格党党员合并成了美国共和党。

在萨克拉门多，加州共和党召开了党员大会，会上选出了 12 位议员参加全国大会。里兰德·斯坦福是其中之一，他是萨克拉门多的一位批发商，在政治上是门外汉，可以说是一窍不通。

斯坦福是位性格特异而又高深莫测的人，因而被他的同行，那些商人们称做“具有帝王野心和花生商坏心眼”的巨人。

斯坦福不是一个能说会道的人，但是我们很难从他异常深沉的目光，和因眉骨高突显得阴沉的面容当中，来看出他不对政治感兴趣。事实上，他热衷于政治，所以这次在萨克拉门多召开的大会便成了他日后登上加州州长宝座的良机。

后来的一切证明斯坦福确实是美国西部了不起的人物。他担任了中央太平洋铁路公司总裁，并且创设了西部各校斯坦福大学，尽管他还是那么不健谈，可是有讲稿在手，他便会滔滔不绝起来。

就在 1856 年 8 月，共和党紧接着在萨克拉门多召开了第二次党员大会。这次会议的主题是讨论州政策纲领以及将在费城召开的全国大会上总统提名人问题。斯坦福在会中支持的约翰·弗莱蒙特结果顺利获得总统提名。

弗莱蒙特将军是加州的历史性人物，也是一位传奇人物，正是他率领陆军探险队开辟了俄勒冈道，第一个越过内华达山，又是“熊旗事变”的策动者（熊旗：加州州旗），反对墨西哥总督，使他成为革命党，赢得了很多人赞美，在加州共和党中人缘极佳。

在这次大会上斯坦福提出两项政策纲领：“不干涉奴隶州的内政；促成大陆横贯铁路计划。”其中第一项措施的提出，斯坦福在这最有争议的问题上采取的是免逆州民之意的中立立场。

1856 年 11 月举行总统选举，结果弗莱蒙特败北，民主党布坎南获得胜利。弗莱蒙特失败原因是多方面的，一则是，当时美国的选举人还不多，所以在总票数上弗莱蒙特只有 20339 票，在各州选票数也只有 114 张，均少于布坎南的总票数 51935 张，各州票数 174 张。二则是弗莱蒙特只获得北部一些自由州的一部分支持，而布坎南却获得了包括加州在内，以及宾夕法尼亚、新泽西、印第安那州等，加上南部所有奴隶州的支持。三则因为当时各州采用所谓“all onrushing”（赢则皆赢，输则皆输）的计票体制，这也是弗莱蒙特失败的一个原因。

立志当政治家

紧接着的第二年（1857 年），萨克拉门多举行了市议员选举。斯坦福

作为一名共和党人，一位政治可信度在人们看来不是很高的人，在这次选举中遭到惨败，但是，这并不是斯坦福个人的无能所致，凡是了解当时美国历史的人都知道，美国共和党提出的黑奴自由化政策在加州丝毫不能引起人们的兴趣。因此，就算斯坦福在选举公约中揭示的大陆横贯铁路计划是多么的宏伟，也只能被人们嗤之以鼻，认为是不切实际的事情，无怪乎斯坦福会在选举中遭到惨败了。

写到这里，有人或许会问：共和党在加州的势力为何如此弱小？——“点儿没错，1856、1857 年左右，加州的富人阶级多数是民主党党员，这些人大多来自南方，他们有钱，因而就有发言权，这种现象在州首府萨克拉门多尤为突出。所以说共和党在这一时期的加州并不是很有势力。造成这一局面的另一个原因是从美国东北部移来的人中无产阶级居多，而且多是年轻人，这些人千里迢迢地来到加州，为的是发一笔横财，然后带回东部，根本就没准备在加州定居，纵使他们反对现存的黑奴制度，也只不过是顺应故乡马萨诸塞和纽约黑奴自由化风潮的一种变相乡愁而已。与此相反，那些来自南部的移民原本很多就是民主党人，他们来到加州之前或许不名一文，但却具有南方人的传统和傲气，毫无疑问的是他们给加州带来了南方地主的贵族式生活型态，只要为了钱，他们不惜买土地、买牧场，自己当地主。这和共和党人比起来，不论是定居加州的决心，还是思念家乡的心情显然是不同的。比如亨金顿和斯坦福——心想着扩大生意。这种趋势导致了奴隶州、自由州的政治争议，胜利者非民主党莫属了。

但是，并非胜利永远属于民主党。共和党人斯坦福，作为一名萨克拉门多的成功商人，理应加入民主党，打进富人阶级圈子，但他却加入了共和党，而且马上当选为全国大会代表。看来他并不象其他新党员那般地思乡情重，而是时刻注意着形势发展，和加州共和党那些年轻党员一样，虽说他不是反体制的激进派，但是跟年轻的激进派一样，都打着掌握机会的算盘。

正如斯坦福所料，成熟的时机终于来到，1861 年美国南北内战爆发，民主党分成南、北两派，战争结果是以南方民主党奴隶州的失败和北方自由州的胜利告终。正是这场战争给共和党带来了福音，斯坦福以他 37 岁的年龄当上了加州州长，那个曾经痛恨萨克拉门多溪谷铁路公司骗人，又企图实现越过内华达山脉的大陆横贯铁路计划，不惜以弗莱蒙特有可能当选总统为赌注的犹太也因为这场战争才有了机会。而那些以地主阶级为多数的来自南方的民主党人出人头的机会也就相应地少得多了。

不折不扣的守财奴

斯坦福是个“守财奴”，这是历史学家们的功劳，他们把里兰德·斯坦福的开头字母 L·S 写成“£（英镑）·\$（美金）”来表示他是个“守财奴”。

斯坦福发迹的对象和亨金顿差不多，都是以淘金者为物质买卖开始的，后来斯坦福在加州州长任期中又参与了大陆横贯铁路计划而成为中央太平洋铁路公司的总裁，这些事实证明他的商业才能和赚钱术，比起他的政治“门外汉”的形象是一个有利有力的补充。

斯坦福商业的成功与他的生活经历息息相关，他出身于纽约州的大农家，这是个大家庭，兄弟姐妹共 9 人，后来不幸夭折 2 人，剩下 7 人，斯坦

福在 9 人中排行第 4。还是在 12 岁那年，他就遵从父意辍了学，此后两年，他是一面工作，一面自学。之后还进入克林顿自由学院学法律，21 岁那年进入纽约州首府奥尔巴尼的律师事务所工作，3 年后就取得了律师资格。

斯坦福的父亲拥有大农场，并在里兰德 7 岁那年承包了从奥尔巴尼到荷兰人开拓地斯克涅库他里城的 15 英里（约 24 公里）的铁路工程。

斯但福是个懂事的孩子，还是 7、8 岁的时候，每到星期六他一定会拿着铁锹去铁路工程上帮他父亲的忙。斯坦福不仅是个懂事的孩子，而且也是个孝子，就在他的 5 位兄弟随着淘金者的队伍涌往加州的时候，只有他留在故乡操办他的律师事务所事业，并且和一个叫珍·雷斯洛普的商人女儿结了婚。可是大有不测之风云，人有旦夕之祸福，一场大火烧掉了他的希望，他失去了自己的律师事务所和他父亲留给他的很不错的一幢法律图书馆。这一切发生在 1852 年，这一年对斯坦福来说是灾难的一年，可是祸兮福之所依，他怀着充分的自信心，在这大火之后奔向他 5 位兄弟所在的加州，他告别了自己生病的岳父，含泪离开了故乡。

斯坦福离家前往加州没有带太太一起去，因为正是这个时候他的岳父病了，那么独闯加州的斯坦福是不是也象他的兄弟们一样在那儿开杂货店，或者搞工具买卖呢？他的 5 位在加州的兄弟中，大哥乔森就是经营杂货和工具买卖的，并且就是在萨克拉门多这个富有戏剧性的地方经营，其他的 4 位在摩门岛和其他新兴城市开分店。

新事业的时代来临

一点儿不错，里兰德·斯但福听从了他大哥乔森的建议，辞掉他原先干的律师的工作，在黄金城的新兴城市——冷泉，开了一家卖矿工工具和杂货的商店。里兰德以他木纳的个性，很快为他的商店赢来声誉。

冷泉是个奇特的地方，先不说它的地理位置是处于可洛玛和宝藏城的中间地带，是新矿场附近崛起的一座小城市，就拿它是移民公司从广东，香港雇来的中国苦力所在地这一点来说，就是令人惊异的。斯但福非常注意这一点，正是这些中国人，日后竟成了大陆横贯铁路计划圆满完成的决定性关键。不管是在冷泉，还是在密西根布拉夫，斯坦福都雇佣很多留着大辫子的中国苦力，但是他万万没有料到自己可以称这帮人为“决定性的关键”。

远离故乡的斯但福想念自己的珍，很想把她接到加州来，虽然说这只是他的一种打算，但是可以料到他决心雄心勃勃地在西部大干一场，只是不知道珍是否愿来，为此，里兰德于 1855 年夏天搭船回了一趟东部。当然，他也做了另外一种打算，要是太太不愿来加州，就决定在故乡奥尔巴尼开片杂货店。可是谁也没想到，当里兰德把自己的想法告诉珍时，珍几乎是哭着说：“我要去加州！”这是怎么回事？要知道奥尔巴尼可是生我们养我们的故乡，珍却坚持要去加州，里兰德惊讶极了，就问了珍其中的原委，原来街头巷尾都在盛传：珍被丈夫抛弃了！真是天大的冤枉，可似乎又能理解。此时此刻的斯但福心情非常复杂，他想了很多，想到了目前的处境，也想到了未来，最终做出了决定：和珍一起从此离开奥尔巴尼。

于是，斯但福再度经巴拿马到了加州去实现他的宏伟志愿。此时他的大哥乔塞已经决定去旧金山做生意，所以斯坦福和他商量，买下了哥哥在萨克拉门多的本店。就这样，他从冷泉、密西根布拉夫丹店一点一滴攒的小资本

开始，慢慢地积累了大量积金，并且在萨克拉门多买了一间小屋。斯坦福急欲展开自己的事业，提出了“以矿工为顾客的时代结束了，一定要想新点子……”的观点，这表明斯坦福发迹的历史开始了。

加入共和党

斯坦福偕妻自东部回到加州，买下了大哥乔塞在萨克拉门多的本店，此后不久，斯坦福又出人意料地加入新成立的加州共和党，关于这件事，有很多方面的记载，一个曾在斯坦福当加州州长时在他手下担任加州法官的名叫法兰克·比克斯雷的人这样写道：“在美国历史上，没有一个政党的成立象加州共和党般受到当地强烈反对。虽然加州与奴隶州并不相邻，但奴隶问题却经常成为共和、民主两党间争议的焦点。南方来的多数移民，因为还有蓄奴的偏见，所以对新党充满敌意。这些来自南方，继承欧洲封建骑士精神的人士，虽然成功地将一位名叫布罗迪亨克的民主党员送进联邦议会的参议院，但是却遭人暗杀。在这种流血事件的对立状态下，加入新生的共和党，实在需要相当大的勇气，而勇敢的斯坦福在人格上予人的形象颇佳，所以在建党之初，就立刻耀登加州共和党的领导阶层。”另外在加州发行量最大的“萨克拉门多合众报”也记载着：“我们抗议本州成立共和党，新党成立有分裂本州的不良企图。上周末召开的共和党成立大会，曾经数度中断。反对新党成立的人，受到新党的暴力压制。”

从这两篇记录中，我们可以想象，斯坦福加入加州共和党要冒的风险，甚至是连生命也有可能被搭进去的，可是斯坦福却这样做了，确实令人钦佩。而且马上就当选为 12 名议员之一，更显得斯坦福所表现出来的英雄气概。

12 名议员当中的另一个名叫查尔斯·库罗卡的人，查尔斯是萨克拉门多的贷款人和杂货商人，身材和斯坦福差不多，只是查尔斯是个红脸关公，但是双臂肌肉发达有力，而且为人高傲。不过说到底，查尔斯也是从东部纽约州特洛伊来的淘金者之一，与犹太是同乡人。

二 出资者

民主党关心南方的利益

前文我们提到查尔斯是犹太的同乡人，犹太是何许人也？想必读者不会忘记那个以弗莱蒙特有可能当选总统为赌注的人，他就是犹太，一个共和党的忠实信徒，有着无人匹敌的狂热执着精神和坚韧不拔的意志，为了共和党的事业他不辞辛苦劳累奔波，把自己全部的精力都投在事业上。犹太在认识斯坦福州长前的4年时间里，曾两度离开加州，往返于加州东部，为的是对联邦议会展开活动寻求支持。短短的4年不知经过了多少变化，发生了多少的事情，可犹太对大陆横贯铁路依然是那样的热心，甚至是更加坚定了他对此的信心，而愈发显得浓烈了。

但是尽管犹太为共和党的事业付出了如此多的精力，其结果却不如人愿，虽然他在议会上频频活动，向参众两院议员陈情，但是却没有熟识的议员，且弗莱蒙特竞选总统惨败之后，布坎南建立起的民主党政权最关心的是奴隶州和自由州的问题，又因为对欧洲产品的保护关税问题而演变成南方各州借口脱离联邦的紧张情势，使得华盛顿首府一片乌云密布。所以犹太在华盛顿根本无人理会，他的那一套“建造抵达太平洋岸的大陆横贯铁路！”计划更是无人问津，在战云低垂之下，谁还有心思听狂人犹太的发言。相反，宾州出身的民主党总统布坎南为了讨好南方出身的议员们，提出一项和犹太计划背道而驰、专供驿马行驶的道路建设计划（经德州的巴索，越过科罗拉多到达洛杉矶），作为总统提案呈上议会。这个法案完全是为了迎合南方大地主和土地投资者的利益，因而很快得到议会同意。犹太的计划也就因此遭到了挫败，最后两手空空地回到了萨克拉门多，在东部的花费，包括传单的印刷费和在纽约、华盛顿散发传单所花的40元美金，还是妻子安从娘家那儿借来的。

犹太回到萨克拉门多以后并没放弃自己的事业，他不计被骗的前嫌，接受了已经破产的威尔森上校之邀，参与了从福尔萨姆到因发现水晶矿脉而兴起的马利士维之间，朝西北方向延伸的约32公里的新铁路——中央加利福尼亚铁路的建设计划。不过这一次犹太又算是白忙了一场，计划最后还是泡了汤。但是他一心一意要把铁路延伸到内华达的决心仍未改变，经过多次的挫折，犹太终于有一个近似突发奇想的主意，那就是1859年他说的：“对了，何不活动加州州议会。让他们召开大陆横贯铁路计划特别会议。”

加州特别会议的铁路建设决议

犹太的计划在萨克拉门多得到很多人的赞同。萨克拉门多的杂货商人纽顿·布斯对犹太的热心很是敬佩，有一天，犹太去一个商店，还没走进门，有位在店里买东西的客人喊道：“嘿！狂人犹太朝这边来了”，他的话声刚落，这位狂人已经开门进来，并且大声地向布斯先生打招呼：“早！布斯先生！”同布斯寒暄之后，犹太宣布一则令纽顿和客人大吃一惊的消息：“特别会议不久就要召开，大概在9月份。”那位客人叫贝里，是萨克拉门多的一个珠宝商，从那天起，他也对犹太的话产生了浓厚的兴趣，这种兴趣和早期那些淘金者一心想发财的心态没有什么两样，不过不管怎么说，终于有人

对犹太的计划表示了热心，这一点是令犹太感到欣慰的。

特别会议如期召开，但是其中原因比犹太估计的要复杂一些，一是这个会议很可能是罗宾森兄弟为了收回萨克拉门多溪谷铁路公司积欠的工程费，而借助纽约州州长之力对加州州议会施加压力，才得使会议召开。另外一点是出席这次会议的人员不光是加州的议员，还包括从当时刚成为新州的俄勒冈及内华达、华盛顿两个准州来的代表，总数超过了100人。

会议的组成情况是这样的：议长由加州的比特威尔担任，两名副议长分别由俄勒冈的欧尼克、华盛顿的龙德尔出任。在会上争论得最为激烈的问题是铁路铺设究竟是要经过俄勒冈，或是越过内华达，各位代表各执己见，争辩不休。犹太的选择是铁路线经过内华达，他把这个建议提了出来，希望议会能够做出决定。同时安也在场内来回活动，为帮助犹太先生达到实现计划而大肆宣传，并根据她所知情况报告给犹太：“威尔斯·华国的驿马车公司和亨金顿，据说花了不少钱活动。”当时亨金顿不但出资从宝藏城到内华达的卡森市之间的驿马车公司，还投资了大陆横贯电报公司。通过日以继夜的争论，结果这场会议，在10月11日终于做成决议。该决议以加州议会上呈联邦议会的会议记录形式送呈华盛顿。

另外，加州在该决议中还附带了下列有条件的承诺：“加州准备1500万美金，俄勒冈州准备500万美金作铁路建设补助金。但两州所支付的补助金只限于到内华达境为止的铁路建设费。”

这份会议记录由犹太带往华盛顿，尽管他已是第三次去那儿，但是他没有感到一丝的气缓和沮丧，反而更加信心十足，越发的神采飞扬了。

天才技师夫妇的无限热忱

犹太又开始了他的第3次东部之行，这一次他是怀着极大的希望而来，但愿自己不虚此行。因而在他眼里，世界也变得美好多了，他放眼望去，远方的海平面上，即将西沉的落日把天际染得赤红，不一会儿就消失在海平面下面去了，美丽的黄昏即将来临。

犹太正站在甲板上欣赏着这美丽如画的风光，突然，身后传来一声询问：“犹太先生吗？”犹太转过身来，看见一位绅士打扮的人正跟他打招呼，原来他是新当选的众议员约翰·巴金，是一位年轻有力的政治家。在巴金身边还站着一个人，他是俄勒冈州的参议员雷恩，雷恩晕船，脸色发绿。说起来他们3人很有缘分，都曾在特别会议会上见过面，所以相互之间自然也就认识。如果说这次在摇摆不定的索诺拉号甲板上的见面，是刚离开旧金山湾的事，那么在经过巴尔博亚地峡，航向纽约的途中，他们3人已是无话不谈了。时刻不忘自己使命的犹太很自然地 and 巴金议员谈的都是大陆横贯铁路的事，3个人早餐谈内华达的地形，午餐谈内华达沙漠，晚餐则谈怀俄明的落基山，连晕船的雷恩议员也为犹太的滔滔不绝折服了，巴金是一位忠实的听众，更是被犹太的话所左右。

犹太不仅自身具有无可比拟的优点，而且他有一个相当不错的贤内助，可以说没有安的话，犹太恐怕对事业迟早也会失去信心，不管从哪方面评价她，安都可以称得上是位称职的妻子。这次犹太去东部，安决心伴随夫君一起去，一路上也可以照顾犹太。有一天，安穿着长裙，和巴金跳了几曲舞以后，对巴金先生说道：“先生，我想请你看样东西，可以吗？”巴金有点异

样的感觉，再加上安那请求的眼神，不禁问了一句：“看什么？”“我做的铁路模型。”

巴金更是觉得不可思议，不由得产生了看个究竟的念头。安把巴金领到船舱的漆黑大厅中，然后点燃蜡烛，那里已经堆放着几个木箱，长桌上堆放着安亲手制做的内华达山脉的塑料模型，模型上涂着褐色的山脉之间，有鲜蓝色的杜拉基湖和杜拉基河。沿河有小马车行驶于板道，在山斜面造好的铁路上，一辆火车头拖着6节客车。这一情景的出现，使得巴金先生更是惊诧；一时间目瞪口呆，除了“啊！”一声外，简直就给迷住了，直到安请求他：“你能把它公开陈列在会议上？”，巴金才醒悟过来，怀疑似地问安：“这是你做的吗？”“是！”他深深地被这幅模型出自于一个伟大的女性之手而感动了，于是爽快地答应下来：“好，我一定尽力而为。”

人人觊觎的铁路权利法案

犹大一行到达华盛顿后，巴金租到一间众议院的房子，安负责展示模型，犹大则帮助巴金完成了下列法案，这是一个人人觊觎的铁路权利法案，它包括以下内容：“1.从密苏里河到加州东边的州境建一条铁路（联合太平洋铁路），2.政府以3年时间购买该铁路公司发行的债券当作补助贷款。3.在不超过铁路公司取得的路线、附属物等财产之评估额内，该公司可以发行5000万美元的债券。4.建设工程于10年内完成。5.铁路公司可以免费取得路线通行权及路两侧400英尺（约122米）的车站、供水处、调车场等必需的公有地。6.铁路两侧公有地20英里（约32公里）让给铁路公司。公司可以出售这些土地，以确保铁路建设资金来源。7.铁路公司可获得每英里的邮件运输费。”这个铁路权利法案还规定：沿铁路线的每站各有相当于500万坪的公有地，路两侧32公里的公有地也可以分让，加上从密苏里河至加州约3200公里的距离，如果把这一切换算成邮件运费的话，那么铁路公司每年就有120万美元的收益。无怪乎那么多人对这个铁路权利法案垂涎三尺了。

这个法案的内容一确立下来，犹大就告诉巴金，要他尽快地把这些内容迭交给加州州议会，于是他们拍了一封电报给加州议会。加州议会接到犹大和巴金的电报之后，马上展开了讨论，议会认为这项所谓巴金法案是以联合太平洋铁路建设为对象的计划原案，虽然该法案中的计划只是到加州东边的州境，但是如果该法案能够在联邦议会上得以通过，那么加州特别议会决议的“中央太平洋铁路计划”当然也会有同等的待遇，所以加州议会对此法案一致同意，并在支持巴金法案的同意书上署名。

新生力军的出现

可是事情并没有顺利地结束，由于处在1861年的南北战争前夕，所以该法案自然不会引起华盛顿政府的重视，那就更不用说会得到联邦议会的通过，经过大多失败的犹大，这一回又失败了，犹大感到莫名惆怅和伤感，不得已和夫人安回到了萨克拉门多，如果用垂头丧气这四个字来形容犹大夫妇的心境那是再恰当不过了。

但是，回到萨克拉门多的犹大却出人意料地发现一封信在家里等着他的归来，寄件人自称史特龙哥医生，犹大想了想，他并不认识这个人，信的内

容是这样的：“在华府的宣传活动成果如何？祝您成功。很冒昧初次写信给您，也许您知道，我是住在内华达山麓的旧金矿镇——达奇·福拉特的药剂师。本镇因为没有医生，所以我一面卖药，一面为人看病。十万火急地写信给您，是因为最近几年来，我对内华达的地质调查发生了浓厚的兴趣，当我上山调查时，我发现这是建设大陆横贯铁路的好地点。”

看过这封信后犹大失望的心情又重新点燃希望之光，于是他决定去福拉特镇看看。犹大从亚美利加河上溯到贝尔河，然后搭马车去达奇·福拉特。这个小镇不是很有名，但是不久前一个横行矿区的恶汉被杀，使得小镇名噪一时，小镇产金矿，一两年前镇里居民还有上千人，可如今荒凉得形同半个鬼城。一到镇上，犹大就去拜访那位给他写信的医生，两人一见如故，很快打开了话匣子。

史特龙哥医生一边给犹大让座，一边就说了起来，“诚如您所知，内华达山系的两座山造成两块又厚又高的山壁”。

“不错。”犹大回答道。

“这两块岩壁之间，受犹巴河和贝尔河的蚀切，形成很深的溪谷。”

“亚美利加河源流过溪谷北边，注入海拔 7000 英尺（约 2100 米）的高山围绕的杜拉基河，其间的倾斜，根据实际的调查，并非直落，而是一段一段的。所以沿着各段一峰一峰地往上爬，才可能铺成铁路。遇难的里德一行人中，生还者就是这样下山的，问题是该谷中河流太多……”

“造桥的话可以解决。”犹大不加思索地随口说出。并且犹大还告诉了史特龙哥，他在尼亚加拉地峡上，使用新型的组合式桥墩在河流上架桥的经验。

“如果您不嫌弃，我也想加入您这个建设计划。”

“好，一定请你帮忙。”

这位药剂师除了口头上愿意加入犹大的行列之外，在实际行动上，也表现出了他对犹大的支持，他打算向达奇·福拉特镇的居民们募集资金作为铁路建设的资本。正因为如此犹大就可以和因萨克拉门多溪谷铁路赔本的罗宾森兄弟商量，游说他们也出资支持直通达奇·福拉特镇铁路建设计划，他是这样跟罗宾森兄弟说的：

“延长萨克拉门多到福尔萨姆的萨克拉门多溪谷铁路直通达奇·福拉特，下一步再从达奇·福拉特越过杜拉基湖，抵达内华达州境，如此一定可以赚回老本。”

为什么这么说呢？加州法律规定，每建一英里铁路必须有 1000 美元资金；除此之外，铁路公司在公司成立之前，必须要拥有相当每英里铁路费的 1/10 的现金。这么做可以避免投机商人混水摸鱼。

依据这一法律规定，犹大估计，这一条由史特龙哥请求镇长协助，想要独立建成的铁路，从达奇·福拉特到内华达州境全长是 115 英里（约 184 公里）折合成资金是“ $115 \times 1000 = 115000$ ”，那么它的 1/10 就是 11500 元。这笔钱必须先弄到手。

出人意料的救星

为了筹集这 115000 元资金，犹大和史特龙哥两人劳累奔波，功夫不负有心人，还是有很多人支持他们的计划，两人实际得到的出资承诺，包括口

头和书面的总共是 46500 美元，虽然这笔钱足够那十分之一的资本现金，但是还差 7 万美元没有着落，这使得两人伤透脑筋。正是这个时候，可谓“山重水复疑无路，柳暗花明又一村”，从萨克拉门多 K 街的亨金顿和霍布金斯商行传来令人意外的消息，他们答应出资支持犹太的计划。犹太和史特龙哥得到这一信息，赶紧前往商行，当他们到商行二楼时，那里已经坐下了 5 个人，除了亨金顿和霍布金斯两位共同出资以外，还有亨金顿的表弟里兰和斯坦福。另一个人物是犹太万万没想到的一个人，他是谁？犹太一见他吓得差点说不出话来。“啊！你不是公牛库罗卡吗？”原来是犹太在纽约念小学时欺侮过他的查尔斯·库罗卡，犹太之所以称他公牛，是因为这不仅是他少年时的绰号，而确实是因为这家伙身材高大，四肢有力，库罗卡少年时一点一滴地储蓄，买下了街角的报纸销售店，虽然送报的势力范围之事持续不断，但是靠暴力解决问题的他，却因此增加了不少顾客，真不愧是一条公牛。库罗卡也突然一下想起来了。

“哦，你就是想在内华达山上铺设铁路的狂人犹太！真是失敬。”库罗卡用他特有的粗犷语调说道，“今晚就是想来看看到底是哪只猫在作怪，原来这只疯猫就是你。”他还是忍不住地跟犹太开了这样一个玩笑。

犹太当时也纳闷，亨金顿他们怎会知道这个计划的？直到后来犹太才晓得，这个直通达奇·福拉特的铁路建设计划原来是一直与犹太交情不错的珠宝商贝里告诉斯坦福的，斯坦福随后又告诉了亨金顿和霍布金斯，所以他们才会叫犹太来谈谈他的这个计划。

5 位大出资人

原来是这么一回事，犹太只有在这里对会得到更大的支持，所以这次会谈一直到深夜才结束。

在亨金顿和霍布金斯的商行二楼那次谈话后，亨金顿又邀请犹太到他家去进行第二次会谈。虽然说斯坦福和霍布金斯两人同是亨金顿的合伙人，但是仍由俨然以老大自居的亨金顿担任主任，口齿不大伶俐的斯坦福则担任发言人，霍布金斯只是默默地当一名忠实的听众。

大家落座，亨金顿主持会议开始，他使了眼色给斯坦福，示意他开始发问。

斯坦福提的第一个问题是：“要使铁路通行达奇·福拉特，最重要的条件是什么？”

“使用现代化设备，进行正确的地质调查。”

“调查费是多少？”

“35000 元是绝对少不了的。”

“地质调查的总距离有多长？”

“这个……要延伸到内华达州境，所以差不多要 150 英里（约 240 公里）。”

主角亨金顿一直抱着胳膊，沉默不语，听犹太说到这里，才第一次开口说话：“做吧！包括我在内，总共要 5 位出资人，我来找出资的人，靠你们那种土法炼钢式的募集法，是找不到出资人的。任何事业，钱最重要。但是要筹到钱，还得先掌握你提供的正确调查报告，然后找政府帮忙，一面找，一面召集出资人。”

第二次决定出资的 5 位出资人是亨金顿、霍布金斯、库罗卡、斯坦福和犹大其中最大的出资者是亨金顿本人，不过各人出资多少，并没有告诉犹大。

在这次会上亨金顿还笑呵呵地道出了一段小插曲，这是在 5 位投资人定案后说的，他是这么说的：“ 我啊，1849 年只身离开纽约，安顿下来，经过巴拿马接太太来的时候，太太的婢女晕船几乎死掉，当时我和太太约法三章，下次回东部时，我一定要铺一条铁路，带着她坐火车回去。”

三 林肯的战略

南北战争中当上州长

1860 年的年初，共和党在积雪还很深的芝加哥召开了全国代表大会。斯坦福以加州议员的身份参加了这次大会，并于大会提名总统候选人时，鼎力支持林肯（1809~1865 年，第 16 任总统）出马竞选总统。同年的秋天大选，林肯当选为总统，1861 年 3 月林肯在波多马克河畔的华盛顿就任总统。这时的斯坦福，已经是林肯的好友，他再次搭船经巴拿马来参加林肯的就职大典。

林肯在斯坦福停留期间，曾拜托他，并希望他“能延长停留时间，和我的幕僚们谈谈政策的立案。”从这里我们可以看到，林肯和斯坦福关系已是相当亲密。斯坦福于是也就名正言顺地成了白宫的宾客，他和林肯之间对于自己将竞选下一任加州州长的计划有着相当的默契乃是毋庸置疑的。

同年 4 月南北战争爆发。

斯坦福凭一个杂货、工具商能在两次市议会的地方选举失败后，一举荣登加州州长的宝座，说来说去还是拜南北战争之赐。这场战争使得民主党一分为二，那些偏向民主党的选民因为加入到南军而迁移到南方去了，这样的形势，是有利于斯坦福竞选州长的。

这年的冬天加州一带下个不停的反常大雨和内华达的大雪导致萨克拉门多河、亚美利加河泛滥成灾，就是斯坦福就职也是在及膝、甚至及腰的水中进行的，不得已只好把办公地点迁到旧金山去了。

为此，斯坦福想把重整山区的治水工作和圣瓦金平原农作地带的灌溉工作当作就任后的当务之急，但是由于他一直苦思于林肯总统所想的将中立色彩浓厚的加州拉入合众国北军阵营的策略，因而有所疏忽。

斯坦福的秘密情报组织

美国中央情报局这个组织想必大家都听说过，但是这个组织（CIA）的原始构想是怎么来的，或许就少有人知了。这一节我们要论及这一问题，对读者来说，了解它会有一定好处。原来是斯坦福当上加州州长以后，为了荟集南军企图打跨加州的谋略、破坏工作等等情报，同时也为了奖励以密报方式报告情况的人，在州内设立了一个叫秘密情报基金会的组织机构。这个机构在南北战争中起了不小的作用。

另外，斯坦福为了重整因兵士逃亡南方而使军营空荡的陆军屯驻部队之阵营，大力扩大募集志愿兵和民兵，因此被舆论界誉为一位手腕高明的州长。

斯坦福当上加州州长同总统林肯是有很大关系的，而他又不是个知恩不报的人，不过报这恩，又不是平常所说的普通意义上的恩，因而我们称之为政治交易，也不算过分。上回我们提到过 5 位大出资人，那么亨金顿等人究竟出了多少现金，资料上没有明确记载，不过我们相信每人都拿出了不少现金。而由亨金顿等 5 人筹组的中央太平洋铁路公司，正是斯坦福对林肯政权贡献心力的一种政治交易。首先斯坦福必须借助林肯之力，活动联邦政府，在分裂的民主党发言权正弱的华盛顿议会上，一举让巴金议员提出的积压已久的大陆横贯铁路法案通过，这是斯坦福和亨金顿想出的战略。这场交易自

然获得了巨大成功，以些许资金成立的发起人公司（Promoters Company）。不但取得正式的法人资格，斯坦福还行使自己的州长权限，让州议会拿出了辅助金以支持铁路建设计划。

成功诱出巨象

巴金没费多大劲，就把自己提出的大陆横贯铁路法递交委员会审议，并且犹大在议会委员会里当上了事务局人员。

亚伦、萨强特是加州选出的新众议员；他在审议有关战争的各种议案中，譬如粮食动员计划，强化海军计划，使用了妨害议事的战略，不停地作同样的演说。这样，议会担心重要的战争法案不能通过而流产，只好先通过大陆横贯铁路法案。

犹大利用在委员会事务局之便，得到了各种记录、资料以及外来的情报。1862年7月1日，林肯总统批准了太平洋铁路法。

犹大通过刚完成的大贯横贯电报线，给斯坦福州长拍了一份急电：

“巨象已被成功诱出，接下来的任务是巨象的训练工作。祝贺你！”

由总统签署的太平洋铁路法规定设立两个公司。一个是从密苏里河到内华达州西端这一段，归属联合太平洋（Union Pacific Railway）铁路公司；另一个是以内华达州境西端经萨克拉门多到旧金山这一段，属归中央太平洋铁路公司。

犹大又发了第二份急电：

“总统签署的新法内容，虽和巴金原案出入不大，但新法强调，联邦政府对两家铁路公司发行的铁路公债，规定放款期限是30年，年利率为6%。

“越过内华达和落基山脉两处的作业现场共有150英里（约240公里）长，放款额是每公里4.8万元；其他山麓的高原地带每公里3.2万元，平地是1.6万元。

“全线铁路两侧的公有地，以‘轨道预定地’分为5区，可以由铁路公司卖出，铁路也可以给私人企业作抵押品。但是铺设工程在1876年7月1日前万一不能完成时，政府将全线没收。我将坐下一班轮船回去，十万火急，马上开工！”

趁战乱通过的法案

斯坦福阅罢电文，遂与亨金顿、霍布金斯、库罗卡商量。

“犹大来信中虽然没有提起，但这些情况应注意：政府对铁路公司发行的铁路公债担保贷款，是将铁路全线分割为5区，各区开始的40英里（约64公里）铁路完成后，现金才能支付。”这份情况是亨金顿提出的，他对权力特别敏感，且伊然是个大事业家。

“按此来说，投机者就无路可走了。铺设40英里铁路资金筹措就是个大问题。谁能出资联合太平洋铁路，大家可能都知道。”霍布金斯补充了几句。

“对呀，象凡德毕尔特，顾尔德，甚至宾夕法尼亚铁路公司也会行动。”斯坦福声音低沉，喃喃数语。不过，他失算了。

这项法案后来又加以修正了，可以出售的沿线区域由5区扩展到10区，

各区只要先铺设 20 英里，就可以得到政府的放款现金支付，再也不需要 40 英里了。

也就是说，全线 10 区，只有第一区的 20 英里完成时，才可以得到第一区的全部放款和公有地权利。然后再向前推进到第二区。

“趁战乱正好通过这个案子。”斯坦福对犹大的工作给予赞扬时，一直抱着双臂闭目养神的亨金顿突然张开了眼睛：

“战乱确实能给我们帮大忙。不过，这项法案的通过，也是因为与林肯总统军事需要之政策相结合的缘故。并不是那个疯狂工程师起了多大作用。”亨金顿突然变得不高兴。

合伙人霍布金斯也跟着发言：

“南方在英国和法国的支持下，可能是利用他们提供的海军力量，力图突破林肯计划实施的南方诸港海上封锁。所以林肯也必需得到加州的帮助。东部需要加州的农产品，酪产品，联邦政府更是对加州、内华达的金、银感兴趣。这一切促使林肯下决心建造大陆横贯铁路。”

州长兼中央太平洋铁路公司总裁

亨金顿以发起人公司为控股公司，以 800 万美元名义资金（未付），设立了中央太平洋铁路公司，并且很快完成了州政府登记工作。

“州长！”亨金顿的语调突然变了。

“州政府会出补助金吗？萨克拉门多以及铁路通过的市镇也会拿出补助吗？你可是 CP 铁路公司的总裁哟！”

州长的眼睛有些焦的不安，他沉思了一阵子。

“不久以前，特别会议在犹大奔走下召开，它所通过的决议至今还有效。补助金我认为会有的。不过，怎么做州议会的转变工作呢？”斯坦福对活动议会的必要性了如指掌。

“这项任务就交给我吧！”亨金顿一拍大腿自告奋勇请求任务。

“行！”

亨金顿转过去，大声对一脸愕然的公牛库罗卡嚷道：

“库罗卡，你必须退出 CP 铁路公司。”

“什么？”这位大个子吓了一跳，脸都变色了。但是亨金顿接着又补充了一句：

“再办一个查尔斯·库罗卡建设公司。然后独自把 CP 铁路工程全包下来。”

“哦！我明白了，是要我退出后另组建一个新公司。”

“从福尔萨姆站 8 英里（约 13 公里）外的达奇·福拉特这段铁路，正由罗宾森兄弟投资给犹大和史特龙哥动工修建，修建完成以后就把它买下来吧！要符合最初 40 英里条件之要求，余下就只剩下 32 英里了。你设立库罗卡建设公司，马上就把 32 英里施工契约签订好。”

“是，明天马上开办工程建设公司，不过……什么时候动工呢？”

“也是明天！”

世纪大道上马开工

虽是限期“明天”，但是直到 1863 年 1 月 8 日才动工，整整拖延了 5 个月。

萨克拉门多河畔，也就是与亚美利加河相接不远处，一大早就骄阳似火，气候很是反常。积雪刚融，泥泞的路面上竖立着一根根旗杆，星条旗，绘有大熊标志的加州州旗在寒风中高高飘扬。

州长兼 CP 铁路公司总裁斯坦福，乘坐四马拖拉、两侧插着小旗的黑色马车奔驰而来。他脱掉大礼帽，缓缓登上了河畔临时设立的讲坛。

路上排着几十辆来宾的马车，近千名群众聚集在河畔堤防上。斯坦福象往常一样表情庄重，从口袋中抽出了讲演稿。

“现在，世纪大道就要动工修建。这条大道横贯 2700 英里（约 4300 公里）的美国大陆。我们这次连接东西两半球，是秉承上帝的旨意。现在，加州不是大陆的尾部，而是一座确确实实的黄金城，是美利坚西部的正门！”

斯坦福从讲坛上走下来，接过了红脸大汉库罗卡递上的铁锹，铲起冰雪还未消融的泥土，抛向了大路上。

陆军乐队奏起了《星条旗永不落》的曲子，群众脱帽放在前胸，不少女人流下了泪，也许当初一路乘坐篷车的辛苦勾起了他们的回忆。

库罗卡突然拔出腰间的手枪，朝天一梭子，然后又开了第二枪，第三枪，群众发出了阵阵欢呼。亚美利加河上正在造桥，工人们正在把石头堆高，他们的双腿浸在亚美利加河冰冷的水中。听到枪声，他们也纷纷拔出腰间手枪，朝空鸣放。

犹大夫妇从华盛顿回来，当然也参加了开工仪式，遗憾的是，这位实现大陆横贯铁路建设计划的有功之臣，却完全没有发言的机会。

四 黄热病

4 巨头秘密会议

犹大曾经给药剂师史特龙哥写了封信：

“两周之内，我的心已经彻底绝望了。现在，唯一等待的只有开除。你很明智，没有参加这两个公司。”

“我拼命奋斗，但是现在我的双手却被束缚住了。只有用头脑继续进行无力的最后一搏，请你看看我的惨状。”

“虽然我被列为 CP 铁路控股公司 5 位股东之一，但股东会议从未让我参加。你所了解的 4 位野心勃勃的巨头（斯坦福总裁，亨金顿副总裁、霍布金斯经理、库罗卡建设公司总裁）常常在其他地方举行秘密会议，当然我不参加；一切都由他们决定、执行。还有更为恶劣的事，我不敢在此向您明说，不然，我这个技师长就会被乱棒打死。”

写这信之前，事情就已发生了。

犹大回家的时候，愁容满面，脸色苍白。安因为注意到他每天都是这个样子，担心外面出了乱子，最后鼓起勇气问他出了什么事，没想到犹大的话出人意料：

“那 4 个人根本就没有建设大陆横贯铁路的打算！”

“什么原因？”安追问。

“萨克拉门多和旧金山报纸要捅穿达奇·福拉特欺骗事件，记者昨天今天都来调查了。”

“达奇·福拉特欺骗事件，我不明白什么意思。”

“工程在达奇·福拉特地段时，亨金顿便停止建设了。他们根本就没有再从达奇·福拉特向北铺设铁路的意思和资本，且他们从来就没有这样念头，于是构成欺诈了。州长和亨金顿把我骗了。”

“亨金顿先生不是去东部筹措 CP 铁路资金吗？”

“前天已经回来了，股份确实卖了一些，但如果他们不打算修筑横过内华达的铁路，还不是搞欺诈吗？”

“其实，如果这 32 英里的铁路不能完工的话，华盛顿政府的放款恐怕他们得不到吧！”

“有道理。”

犹大回答了一声，要了杯酒，继续他的话。

不建铁路也拿得到巨款

“他们买下了福尔萨姆至达奇·福拉特的 8 英里，于是只剩下 32 英里要建：他们又从罗宾森兄弟手上买下了 30 英里的萨克拉门多铁路，拼凑成 40 英里，然后去华盛顿活动，这难道不是欺诈吗？”

“啊！”安吃惊得说不出话来。

犹大的思维好象特别好，他又充满热忱地说下去。

“达奇·福拉特的铁路和萨克拉门多溪谷铁路沿线的溪谷中，茂密的美国松到处都是，很多树 3、4 个人才能环抱。因为这些地方是政府让渡的公用地，如果把木材砍伐出来，做成木筏顺亚美利加河、萨克拉门多河而下，

卖到旧金山、欧洲，利润很大。”

犹大说到这里，话锋又回到了正题：

“斯坦福和亨金顿把 32 英里和 8 英里加在一起以后。就去华盛顿游说，让联邦政府放宽支付政府放款的条件——由完成 40 英里缩减为 20 英里。这样，仅靠一条萨克拉门多溪谷铁路，政府放款马上就到手了。”

“其实，那条铁路只是平地的放款标准（每英里 16 千元），但亨金顿却假冒为高原地带。一旦得逞，每英里就能得 3.2 万元，20 英里就能捞 64 万元，40 英里就是 128 万现金。且一区沿线公有地可以出售。”

“呀！”安惊讶得喊出声来，一种愤怒的感情在她心头充郁。

“这种事在以前东部，中西部铁路建设中经常发生。工程费全装进了库罗卡的腰包，然后 4 人便平分了。”

“斯坦福州长也在其中？”

“州长对我的立场很了解，且很同情我，但他不是亨金顿的对手。亨金顿从东部一回来，州长就变了，搞政治离不开金钱。”

“怎么办啊？”安双手捧着脸，全身颤栗着，说话声音象小姑娘似的带着哭腔。

“有人说达奇·福拉特的大驿马车公司是亨金顿设立的，因他没有把铁路修过内华达山的打算，所以他想独占通往内华达的驿道。”

“州长知情吗？”

“都是一路货色。”

犹大的冲击

过了不久，晚上亨金顿把犹大叫到家中。

“你那一部分发起人公司股份，现在要求用黄金支付面额 10%。”

按往常习惯，800 万名义资本中，有一个比例数由控股公司发起人出资，而这些资本的一部分是要出资人协商后在某一时间以现金支付。犹大对此一无所知。可能是因为大意，也许他自认为已到内华达山作了详细调查，又是在议会上自掏腰包的唯一发起人，当然给他的股票是功劳股。

“能付吗？”亨金顿紧逼着问。

“我把股票拿到东部卖掉。”犹大吐了真言。

“你说什么？我在东部卖掉的股份都是当初公开募集用的普通股，我们开始就商量好了，5 位发起人的股票是优先股，不能出售的。”

“一周之内如果仍付不出现金，很抱歉，你就得离开公司了。”

“好，我走！”

犹大的头上，一下仿佛崩落了内华达山的积雪，一切都吞没了……

也许事先早做了安排，这时霍布金斯没有敲门就进来了，手上握着一张支票。

“这是技师长 10 万块退休金。”

“不过，你的所持股票不交出的话——”

“慢！”

犹大象是要拼命：

“如果我在东部凑足了和你们 4 人相同的股金，能不能还当股东和技师长？”

“和我们同额的股票？用现金？”霍布金斯反问。

“没错，要多少？”

所谓最早的发起人出的钱，随着公司成立，工程开始就已经 5 倍、10 倍，甚至 30 倍地往上涨。霍布金斯心里明白，但是他不想和犹大较劲。

“你能凑这么多钱吗？”

“要多少？”犹大仍不肯放手。

他有筹钱的主儿。他想去纽约找铁路大王凡德毕尔特。其实，自从发现达奇·福特拉欺诈案之后，犹大就把密电拍给了凡德毕尔特。

“想见你，速来。”凡德毕尔特刚回电，就被出资大陆横贯电报公司的亨金顿截获了。

大功臣不幸病逝

犹大带着受到打击而渐渐消瘦的安，沿萨克拉门多河而下，在旧金山码头坐上了轮船。出发前，他在船上给史特龙哥写下了最后一封信。

“自从到了加州，这里已成了我的第二故乡。内华达山中攀援而上的葛藤，如今回忆起来真是美丽。仿佛我已经在这儿生活了几十年。现在，要别离这块奋斗之地了，不知为什么一种不想表露的解脱感竟涌上心头。

“无论如何，CP 铁路是永远挥之不去的，每天觉得肩上的压力沉甸甸的。3 个月内，我敢保证，如果现在 CP 铁路经营者心术不改，铁路本身将会出大问题。

CP 铁路需要更富经验、实力更强的人掌管。

“时间不会太久，我和新经营者一定会来加州，届时得请您帮忙，大概最迟也就是 12 月初（1863 年）吧，我们一定会回来的！”

然而，犹大在巴拿马的巴尔博亚地峡发高烧，吐黑血，他一直很留心的黄热病却还是染上了。从已拿马到纽约的 8 天旅途中，安始终照看着犹大。但是抵达纽约一星期后的 11 月 2 日，犹大的生命走到了尽头，死时年仅 37 岁。

塞欧道亚·犹大出师未捷身先死。

4 巨头听到消息，只拍了一份悼念电文便了事。后来，赞扬犹大的铁路员工出钱在萨克拉门多站前广场为他树了一座半身像，这已经是他死后 60 多年的事情了。

第三章 沾满欲念和鲜血的铁路

一 湖畔英灵

1869 年的“黄金轨钉”

在古老的北美大陆上，有两条东西延伸的大铁路，仿佛两条黑色的飘带绵延着横贯大陆，沟通北美东部与西部的陆上交通，它们就是著名的联合太平洋（UP）铁路和中央太平洋（CP）铁路。这两条铁路是根据 1862 年林肯签署的《太平洋铁路法》而建立的。

UP 铁路的起点站是内布拉斯加的奥马哈，CP 铁路的起点站是萨克拉门多。

这两条最早的横贯大陆的铁路原定在加州与内华达州境内相接，但是，事实上，两铁路开工后，却没有按照原定方案进行，因为，从奥马哈和萨克拉门多两个起点站开始，为了使两条铁路相接而预先打下的“黄金轨钉”，超出了原定的界线，而移向更东方的大盐湖北面一个叫做普罗蒙特利的小山丘上。相接点则位于大盐湖北方的奥格登——一座摩门教徒所开拓的小镇——的北方。

UP 铁路的起点站奥马哈，是当时北美大陆中部大平原上繁忙的铁路转运站。从当时所谓“西部”最前端的圣路易，以及芝加哥、堪萨斯市均有铁路通到奥马哈。不仅如此，奥马哈还是美国东部铁路线的终点站，从纽约、费城、华盛顿等地来的旅客与货物如果要继续西行，就必须在奥马哈换乘 UP 铁路，以一种与东部截然不同的旅行姿态轰轰西去，继续其漫漫旅程。

西部小城中萨克拉门多——CP 铁路的起点站，则是西部铁路线的中转站。在这里接上从旧金山或洛杉矶开始的若干条铁路，并以此为起点使火车踏上 CP 铁路，然后艰难地越过内华达山脉，气喘吁吁的进入内华达州和犹他州境内风沙漫漫的干燥的大沙漠，仿佛一个老迈的妇人独自颤微微地走在通往教堂的广漠而寒风凛冽的广场上，最后到达普罗蒙特利，与起于东部内布拉斯加、横贯怀俄明大草原滚滚而来的 UP 铁路连接。两铁路的相接点奥格登，有一个大调车场可以更换火车头。

1869 年 5 月 10 日，距离可怜的犹太因患黄热病而倒在床上死去，已过了将近 6 年的岁月。而在这历史上非常偶然又很平常的一天，为修建的条铁路而在奥格登北方的普罗蒙特利打下了黄金轨钉。

战争是铁路的最大利用者

如今，美国的铁路已经完全没落了。

在美国历史上，铁路曾经是美国工业革命的引线。曾几何时，稠密的铁路网象蜘蛛网一样纵横全国，密布北美大陆的各个角落。这些铁路网，在工业革命时期，对于开发这片辽阔而蕴藏丰富的美丽土地具有很大的贡献，为美国工业的发展奠定了早期的坚实的基础。美国作为新兴的国家而迅速地强大起来，确实于铁路的发展上得益匪浅。

美国民营铁路的总长度在当时的世界上是领先的。光是从极盛时期到略微衰退的 1860 年这段时间的统计上来看，美国铁路的总长度就已达 216445

英里（约 346312 公里），相当于美国大陆东西距离——2700 英里（约 4320 公里，纽约至洛杉矶的公路距离是 2911 英里）的 9 倍左右，这听起来是一个非常惊人的数字。

与当时世界上一些国家相比，这个数字也是相当大的。当时，日本铁路的总长度是 12600 英里（约 2 万多公里），美国的铁路总长度是它的 17 倍。苏联的铁路总长（包括西伯利亚铁路在内，是 76321 英里（约 12.3 万公里）只有美国的 1/3 左右。

战争是铁路的最大利用者。美国铁路最盛时期是在南北战争（1861～1865 年）之后。在第一次世界大战和第二次世界大战中，美国铁路达到第二个高峰期。两次大战中，铁路担负着运输兵员和物资的任务，尤其是第二次世界大战，铁路被充分用于兵员与军需物资的国内运输，全国 98% 的铁路都用于运输兵员，为反法西斯战争的最后胜利做出了重大贡献。如果当时美国的铁路不发达，那么不论在欧洲战场或太平洋战场上，依赖国内物资补给的美军部队都会遭受很大的损失。

铁路为战争提供了极大的便利，战争又反过来增加了铁路的重要性。

现在，世界大战的余波已经消失。全世界人民都在致力于和平和发展经济。随着科学技术的发展，飞机制造业和汽车制造业飞速崛起，铁路运输迅速衰退，全美各铁路公司也随之迅速衰退，纷纷濒临倒闭。为了便于全国铁路的统一管理，充分发挥其应有的作用，现在全美的铁路都已被纳入美国国家铁路公司——AMTRAK。目前，AMTRAK 的业务范围只限于客运、包办列车行驶和售票等服务。

1971 年，尼克松（1913～，第 37 任总统）政府为挽救铁路公司的困境，制定了《客运铁路公司法》，依此法律统合而成的 AMTRAK，进行了成效并不显著的改革，大幅度废除了并行、赤字路线，凭借一面活用稍远但使用率依然很高的旧路线，一面促进利益和经费合理化的双重措施来勉强维持“破败”的门庭，苟延残喘。而货物运输公司则仍然沿用旧名，使用旧路线。仅靠增加每一辆列车的货车车厢的数目继续其惨淡的营业。

芝加哥开往洛杉矶

里诺，一座位于高山峻岭围绕的小盆地中的小镇，这里的天空经常乌云低垂，阳光总也不肯光顾这块土地。灰蒙蒙的苍穹，好象一个灰色大幕环绕的马戏场，又如一个输光了钱的赌徒那失望而阴郁的脸。在这灰色大幔的中央，却调皮地露出一角充满乡土味的墨西哥式的红顶建筑，这是一座古老的车站，座落在小镇中央。远远看去，很象一座仓库。岁月的变迁，大自然的风雨，使墙上到处是裂缝，宛如印第安老人布满皱纹的老脸，原本白色的墙壁早已变成灰黑色，失去了昔日的风采。

冷冷清清的月台上，只有两个穿着白色半长袖衬衫的站员，呆板地站在空荡荡的站台上，仿佛两尊中世纪意大利的蹩脚雕塑。在离两个站员 20 英尺远的地方，有几辆仿佛被遗弃了的破手推车，上面随意堆放着贴有红标签的行李，使人联想到纽约贫民窟里一堆堆乱糟糟、脏乎乎的垃圾。列车抵达时，身穿黑制服的列车员从车上下来，迅速地把行李放进行李厢，那干劲，绝不逊于任何一个垃圾搬运工。列车在此停车 5 分钟。

究竟有多少美国人曾经在这条铁路上来来往往？

美国火车的车体很大，分为上下两层。上层车厢分为普通车、特等车和餐车；下层是行李厢和卧铺车厢，里面还有卖热狗、咖啡等小吃的小店。上车时，列车员会在车门口放...一块踏板，旅客从踏板上进入车厢的上层。

在美国，有一家火车公司是尽人皆知的，那就是由安德鲁·卡内基 J·P·摩根组成的普尔曼皇宫车公司。这家公司所使用的著名的普尔曼皇宫车是根据乔治·普尔曼（1831～1897年）的名字命名的。现在，普尔曼皇宫车已成为卧铺车的代名词。

美国火车的条件是非常优越的，即使是车资低廉、不划座号的普通车厢，座椅也是既大又干净的，而且车上的空调良好。头戴法国戴高乐将军式帽子的列车员不但亲切，并且记得客人的目的地，他会时常过来跟你聊聊天，问问你家乡今年的气候情况，或是过来亲切地逗你的孩子玩。你的旅行将是很愉快的。

两具柴油火车头

两具柴油火车头拖着 8 节相连的双层客车，这是从芝加哥开往旧金山的 AMTRAK 大陆横贯列车，一天只有一班，每天下午 2 点 40 分由芝加哥出发，晚上 11 点抵达内布拉斯加州的奥马哈站。

AMTRAK 铁路在芝加哥分成纽约到芝加哥和芝加哥到旧金山两条线路。晚上 11 点自奥马哈起程的 AMTRAK 大陆横贯列车行驶 UP 铁路的原线路。穿越内布拉斯加平原，然后从怀俄明州进入犹他州，向南行驶。

UP 铁路的原线从内布拉斯加平原向北方横贯怀俄明州大草原，然后经过旧俄勒冈道，到达犹他州大盐湖北畔的奥格登转运站以西的普罗蒙特利丘，在此与自西部横越越内华达山顶而来的 CP 铁路相接。但是，现在的 AMTRAK 也许是为了多拉一些旅客，所以通过内布拉斯加平原后，绕道怀俄明，南向迂回进入科罗拉多，在第二天早晨抵达丹佛站，晚上 10 点 20 分抵达盐湖，然后再沿李德德纳曾经被骗的俄勒冈道，穿过大盐湖以西的犹他大沙漠，于第三天早上 8 点 20 分抵达里诺站。

AMTRAK 从芝加哥到里诺之间共长约 3500 公里，比起原来经由犹他州奥格登，从落基山横越犹他沙漠、直接连结内华达山麓的里诺的旧线，新路线又长又耗时，但是为了弥补赤字，不得不如此。

筑路先锋的血泪

内华达州的里诺，是一座名气仅次于拉斯维加斯的赌城，每天来此观光的游客不少。今天的游客却不多。AMTRAK 大陆横贯列车在此停留了 5 分钟，只有 50 多位来此观光的旅客登车。

天空阴霾低垂，斜风中飘着小雨，使人感到心情郁闷，情绪恹恹。笔者和妻子也随着上车的旅客一起登上踏板进入车厢。我们这次试搭，是为了实现搭乘大陆横贯铁路越过内华达山的夙愿。

这是一片神奇而美丽的土地。内华达山脉是一座巨大的花岗岩块状山，西坡缓斜，东坡陡峻，山顶有些地方超过 7000 英尺（约 2100 米），白雪皑皑的山峰高耸入云，象一尊尊静穆的白色巨灵，俯瞰着大片满生冷杉的原始森林。由西向东的杜拉基河沿陡坡奔腾而下，宛如一条白练在山崖上凌空飘

舞。虽然内华达山东坡非常陡峻，但是从里诺到下一站杜拉基这段山路，却并非令人胆颤心惊的急坡。这里，夏天可以避暑，冬天可以溜冰、滑雪。这一段距离约 56 公里，因为是上坡，即使两辆巨大的柴油火车头使劲拖拉，火车仍以 64 公里的时速慢慢前进，走完这 56 公里约需 50 分钟，火车行进中，从车窗可以望见杜拉基河朝火车前进相反的方向奔腾的雄姿。

过了杜拉基站，列车缓缓攀上内华达山顶，速度突然降低了一半。当火车像一位心脏病患者一样喘着气在山坡。卜缓缓爬行时，透过林立的大松树树梢，可以窥见杜拉基湖，在雨中显得朦朦胧胧，像一位蒙着面纱的阿拉伯姑娘，美丽、迷茫而神秘。

杜拉基湖现在已经改称德纳湖。这使我忆起一段悲壮的西进故事。

19 世纪上半期是一个忙碌的时代，这个时代是美国尚未成熟的青春期。早已脱离父母怀抱的那个逗人爱的孩子，曾“向一个公正的世界”宣布许多伟大的真理（或者多半是妄想）的那个奇异少年，如今成了一个粗手笨脚的大小伙子。一个新的国家资源，被居民们根据自行制定和破坏的法律开发出来，给普通人带来了某种程度的舒适和安全，这是自从“好女王贝丝”

（1558~1603 年在位的英国女工伊丽莎白一世）以来不曾有过的事。

1846 年春天，波尔克总统（1795~1849，第 11 任）提出了西进口号，许多人因此发财致富，另外一些人却因此而丧生。当时，德纳兄弟和随行的 81 人舍弃了伊利诺斯州春田市肥沃的农地向西前进，同年底至 1847 年初的严冬里，来到了杜拉基湖畔，因为饥寒，有 42 人不幸遇难。

当我想着这幕壮烈的西进悲剧时，列车已经开始下坡，我仿佛见到满面胡须的里德和抱着洋妹妹的女儿维吉尼亚在湖畔生起篝火。

这时，火车头响起一长串凄厉的汽笛，象是在哀悼 42 位英灵。湖畔长眠的先人们一定无法想象现在只要坐火车就能越过山顶到达加州。

就在火车通过德纳湖时，我再次浏览了手中的资料，其中的一段记载揭斥了犹太被解雇的真相：

“亨金顿解雇犹太后，又任命犹太人的助手蒙塔吉当技师长。但是，库罗卡建设公司的现场监工史特罗布利吉把爱尔兰工人当成奴隶，任意没使辱骂，因而不断有人怠工或逃脱，剩下的工人也都失去了工作的意愿，因此，库冲罗卡实际铺设的路轨，包括亚美利加河的架桥工程在内，总共只有两英里多（约 3.2 公里）而已。再加上霍布金斯的金库已经空无一物，就连序罗卡自己也想撒手不干了。

“同时，如果铁路建成通车，无疑会把当地的马车和邮轮等行业挤垮，所以当地掀起了强烈的反对运动，反对者包括兼营驿马车和运输公司的威尔斯·华国及其同业，另外还有经过巴拿马、尼加拉瓜的太平洋邮轮及太平洋电报公司；就连用船从阿拉斯加运冰来卖的制冰公司也加入了反对音的阵营。

“如果大陆横贯铁路通车，电报使用者将会显著减少，并且因为亨金顿是股东，所以电报公司会加入反对的一方，是可以理解的。但是怕出现比阿拉斯加冰价更低廉的冰供应地而加入反对阵营的制冰公司就……”

暴利源源不绝

记录继续写道：“1864 年 7 月 2 日，亨金顿重新修正了林肯签署的《太

平洋铁路法》，重点是把沿线区域的土地进行了细分，不仅将各区的完工条件从 40 英里减为 20 英里，而且还使应该让渡给铁路公司的沿线公有地膨胀了两倍，并且规定只有山岳地带的公有地（1 英里的政府放款是 4.8 万美元）被改成开土前付款。这对铁路公司而言实在是天大的喜讯。并且山岳地带的设定标准也……”

列车通过内华达山麓，列车员大声提醒旅客还有 20 分钟到达萨克拉门多。

《太平洋铁路法》的修正法在实施时，被改成一份简单的地质调查报告，该报告把所调查的区域分成山岳地（1 英里 4.8 万元）和溪谷、丘陵地（1 英里 3.2 万元）两部分。大致上，红土是指应支付 4.8 万元的山岳地带地质，黑土是指一英里支付 3.2 万元的溪谷、丘陵地质。根据该法，CP 铁路的铺设路段被指定在萨克拉门多东北方的阿喀特溪流以北的溪谷、丘陵以及山岳地带。甚至，铁路公司得到的特权不只是修正前的沿线山林采伐权，而且还包括沿线公有地的矿物开采权。”

这简直是暴利！

接下去揭开了犹太被罢免的真相——

“亨金顿在该修正法签署前要求犹太伪造一份假的地质调查报告书，将内华达山从确实的位置再向南延长，以便获取更多的利益，但是犹太却拒绝了这项要求。”

“犹太说：‘我没有海洛克斯（丘比特之子，生具神力）那般神通广大。”

现实人生中的犹太当然不能将内华达山向南延伸。

他向身旁的妻子解释说：“内华达山的地质，其实既非红土，也不是黑土，CP 铁路公司总裁斯坦福州长，知道整座山都是坚硬的褐色花岗岩，特别找来与刚发明炸药（1867 年）的诺贝尔（1833~1896 年）熟识的瑞典技师，请他从瑞典进口炸药，但是负责施工的库罗卡怕造成山崩，拒绝使用炸药。于是，斯坦福从广东、香港移入 1.5 万名华工，4 人一组的华工排着队，用十字镐开通隧道，造出铺铁轨的路基，许多华工都因此而牺牲了宝贵的生命。”

二 掎客公司

美国的中心——内布拉斯加

内布拉斯加位于美国本土的正中央，北邻南达科他州，东接衣阿华和密苏里，南抵堪萨斯，西靠怀俄明。内布拉斯加处于中部平原上，气候温和，牧草丰茂。发源于落基山脉的密苏里河由东北部流入内布拉斯加，纵贯全境，并由衣阿华州境进入东南方的密苏里州。南部有普拉特河横贯而过。内布拉斯加曾经因为森林遍布而一度被称为植林州，但是在编制成州时，因为境内河川水量充沛，适宜种植玉米等农作物而改称玉米农作州。

在向拿破仑买下路易斯安那（1803年）以前，内布拉斯加曾是印第安人居住地。

1682年法国人来此并宣布该地为法国所有，内布拉斯加遂成为法国领土。从加拿大移人的毛皮狩猎者在落基山麓的普拉特河畔开垦出一些小小的开拓地。当时，这里还设有与印第安人进行毛皮交易的地方一直到1854年，美国才将内布拉斯加列为准州，1867年加入联邦，成为美国的第37个州。州府原设在奥马哈，加入联邦后迁至西南方的林肯市。

内布拉斯加被列为准州后，皮尔斯总统（1804~1869年，第14任）制定了《堪萨斯·内布拉斯加法》规定由州内居民自行投票决定要成为奴隶州或自由州，所以内布拉斯加在正式成为州之前，一直陷于政治纷争中。

1860年以前是民主党的天下，1860年才成为共和党控制的准州。

皮尔斯总统指定内布拉斯加为准州的同时，下令驱逐印第安人，军队和开拓者就此对印第安人展开了一场空前的大屠杀。于是，以奥马哈为起点站，沿普拉特河横贯内布拉斯加平原的UP铁路，染上了激烈战斗的血迹，鲜血似乎要把整条铁路飘浮起来。

奥马哈之所以被指定为UP铁路的起点站，是因为自俄勒冈道开拓以来，一直是密苏里河西岸的驿马车停靠站，而且它的地理位置优越，正处于美国的中心，各种条件都很好。

1846年至1847年那个寒冷的冬天，布利翰·杨格所率领的西进摩门教大队就是在奥马哈度过的。

150 万美元的出资者

林肯总统签署太平洋铁路法那年（1862年）9月，林肯政府与华盛顿议会的铁路委员会在芝加哥召开第一次会议，讨论设立UP铁路公司的问题。会上，由华盛顿来的两位政府代表，向参加会议的芝加哥附近的投资家说明了《太平洋铁路法》的主旨。根据总统签署的法律，UP铁路的总资本要1亿美元。但是，“由私人企业建筑铁路，最初的200万资金也由私人企业公开招募。一股1000元，召集2000名股东，在半年之内召齐股东，达成目标。”

为了提高国民的爱国心，政府甚至强迫决定通过报纸、杂志等宣传工具举行盛大的招募宣传。之所以出此下策，可能是因为南北战争期间，政府无法筹集这笔巨款的缘故。

尽管舆论工具进行了大肆宣传，但是，在北军节节失利的时候，象芝加哥这么一个支持林肯的地方对该法案却一点不热衷。参加会议的人不少，有

出资意愿的人却并不多。很多人认为，“战争债都无法消化，怎可能出钱买这个不知何时会完工的太平洋铁路股票……”

在这种会议气氛中，出现了一位勇敢的男子。

“200万元，我无法全额出资，如果只出3/4，我可以接受。”说话音自称是纽约的医生，汤姆·杜朗，今年41岁。

“3/4是150万，你一个人有办法吗？”政府官员带着惊讶的口吻问。

“现金支付只要1/10就够了吧？我可以一个人承担！”杜朗答道。

杜朗医生出生于马萨诸塞，毕业于纽约州的奥尔巴尼医学院，但是他并没有当医生，而是在伯父经营的谷物出口公司——杜朗·雷斯洛普商行工作。当他成为该公司纽约分行总经理时，开始买卖华尔街的股票。尤其对铁路股票的兴趣最高，不但身为密歇根南方铁路，以及从芝加哥向西延伸的芝加哥·岩岛铁路的股东，同时还实际参与铁路建设。

杜朗一听到《太平洋铁路法》制定的消息，立刻派遣铁路技师彼得·狄和助手格兰比尔·道奇两人到奥马哈，实地调查内布拉斯加平原的路线，尽快作出一份调查报告。

两人在报告中充满希望地写到：“内布拉斯加的铁路铺设工程没有重大问题，以低于铁路法的成本即可完成。铁路沿线有300英里（约480公里）的高原，根据铁路法是属于1英里3.2万元的地段，其实1英里3万元工程费就绰绰有余了，应该尽快铺设到怀俄明州境。”

内布拉斯加是横的长方形状，沿横贯东西的普拉特河有驿马车道，距离约600公里，南北距离则约有320公里。

UP铁路公司于是以杜朗为发起人成立。政府希望总裁由名人担任，所以选出当时在美国铁路界略具知名度的退役陆军少将约翰·狄克斯，杜朗则担任副总裁。同年10月30日决定由约翰·希斯可出任重要的经理职位，职员包括任职《美国铁路杂志》总编辑的亨利·普尔等人，总共才7个人。

“在政府铁路债放款拨下之前，何不由公司公开募集公司债？”急于开工的杜朗想法很单纯，但社会现况却与铁路技师的调查报告大不相同。

此时，年轻的摩根正在华尔街灰暗的地下室靠黄金投机生意赚取暴利。

战争中，北军不断失利，金价暴涨，市值猛跌，造成严重的通货膨胀。战争胜负未明，局势动荡不定，根本没人会买大陆横贯铁路的股票和公司债。这些是什朗始料未及的。不仅如此，芝加哥和纽约的报纸更给兴致勃勃的杜朗泼了一头冷水。

“内布拉斯加以西的荒芜大沙漠有印第安人横行，不是白人能定居的地方，与UP铁路同时开始的CP铁路，因为总裁是有钱的加州州长，也许可以成功；但是让私人企业来进行这项困难的UP铁路建设，简直就是有勇无谋的计划。美国的农作地带存堪萨斯以东就够了，内布拉斯加以西大概连牧场都难以建成。”

尽管如此，杜朗坚持不改初衷，坚决不放弃UP铁路建设。大概是受到东部铁路投机分子赚钱手段的刺激，杜朗开始动歪脑筋，打歪主意，他企图在UP铁路之外再设立一家公司来吸收政府资金，从中中饱私囊。

工程费涨一倍，差额平分

杜朗的构想是这样的——

“他暗中将狄、道奇两位技师实地调查所估计的 1 英里 3 万元的工程成本提高为盈本的两倍 6 万元。然后，让另外成立的信用流通公司以 1 英里 6 万元的契约承包。

UP 铁路公司再将完成的铁路以每英里 6 万自信用流通公司买回。虽然 UP 铁路公司会亏损 3 万元，但是一进一出，相差的 3 万元就被吸收，由 7 名职员瓜分。”

杜朗形成这种构想后，立即召集会议，他向职员提议：“再设立一家信用流通公司。”但是，原为《美国铁路杂志》总编辑的普尔不愧是专家，闻言马上拒绝，“我反对掇客公司。”他提出抗议。

“不是掇客公司，信用流通公司是正派的投资公司。”虽然杜朗极力辩解，但身为新闻从业人员的普尔不信这一套。

杜朗不顾普尔的反反对，从 UP 铁路公司成立的 1863 年秋天到信用流通公司成立的 1864 年 3 月，他积极地在议会中活动。

此时，CP 铁路公司的亨金顿也在议会活动。这位企图将内华达山南移以获取暴利的亨金顿先生，与杜朗一样，想把怀俄明以西落基山区属于 3.2 万亿美元的铁路放债款指定地带变成 4.8 亿美元的山岳地带。如果议会里的有势力的议员从中推波助澜，那么“海洛克斯的神力”就真的会实现。

虽然“信用流通公司事件”爆发的时间不是很晚，但是这桩美国议会史上的大丑闻是在 10 年后才被揭发的。事情发生在大陆横贯铁路开通之后。

事情还得追溯到信用流通公司成立的 1864 年。

当杜朗以威胁的口吻向职员施加压力，企图取得职员同意成立信用流通公司的时候，大家纷纷交头接耳。会场里响起一阵窃窃语声，“我不干那种事！”铁路技师狄愤怒地向杜朗提出辞呈。狄与因黄热病死去的犹太一样，是一个正直的有良心的人，他觉得与杜朗同流合污是一种人格的侮辱。

“道奇先生，你干不干？”杜朗向同为马州出生，当时才 33 岁的助理技师道奇游说。

道奇是狄在铺设密西西比·密苏里铁路时收养的一个孤儿，狄把他一手带大，并把他培养成一个铁路技师。虽然同是铁路技师，道奇却是与狄截然不同的野心家，他不但利用技师之名与印第安人进行非法交易，从中渔利，还自行从事未开发地区的运输业。

道奇是个钻营刁滑的人，据他自己声称，林肯在伊利诺伊州当律师时就与他相识。南北战争爆发后，道奇很快被拔擢为衣阿华第四连队长，官拜陆军上校，不久又升为少将。在亚特兰大攻防战中，他于架桥作业时受伤，而获得格兰特将军颁发的勋章，光荣退役。尔后重操旧业。

UP 铁路公司成立以前，他已经成为杜朗进行铁路投机的得力助手和死心踏地的追随着。所以当杜朗问他干不干时，他虽然碍于狄的面子，但还是坚定地表示支持杜朗。

通过一场恩威并施的游说，UP 铁路的 7 位职员，包括杜朗在内，一致同意成立信用流通公司的计划，并且互相约定先张罗 160 万美元当做付给信用流通公司工程费资金的一部分，随即在很短的时间内筹得了 1/4 弱的 37.5 万美元。于是，以奥马哈为起点站的铺设工程从 1865 年春天正式开始动工。

北军胜利，横贯铁路获益

1864 年春天，战局开始对北军有利。北军在取得盖特茨堡战役和维克斯堡战役的胜利后，采取了新的战略计划。由巴特勒将军率领的部队牵制东线敌人；格兰特总司令亲自指挥部队，从北线向南部同盟的首都里士满发动反攻；谢尔曼将军则率领 6 万义勇军向大西洋海岸挺进，切断南部各州交通。南部军力分散，很快被各个击破。

1865 年 4 月 3 日，就在 UP 铁路工程动工后不久，北军占领里士满。9 日，南军投降，延续了 4 年的内战以北部的完全胜利而告结束。

在北军胜利日益临近的情况下，英、法两国对林肯政权的态度的变化。特别是对投资一向很敏感的英国议会里响起了重视太平洋铁路的呼声：

“在俄勒冈州和华盛顿、衣阿荷、达科他、犹他、科罗拉多、新墨西哥、亚利桑那等地的 8 亿英亩广大土地上，埋藏着欧洲大陆无法想象的丰富的矿物资源。加州、内华达出产金银已是众所周知的事实，科罗拉多和蒙大拿也发现了大金矿。据说，从蒙大拿的落基山沿密苏里河而下的货运船中就装有价值百万美元以上的黄金。加拿大现在虽有 2 千英里的铁路，不过现在正是考虑建筑越过落基山到达太平洋岸的加拿大太平洋铁路的时候了。”

英国议会人士争相发言，不但重新估价美国的太平洋铁路构想，同时打算自动建设加拿大太平洋铁路。这种想法虽然多少有点夸张，却没有重大的错误。

这个萌生于英国的构想后来却是由生于加拿大独眼美国人詹姆士·席尔加以实现的，当时他才 27 岁。席尔出生在加拿大的安大略，在他童年时代，他父亲也和杜朗的父亲一样，希望他成为一个外科医生。

15 岁时的一场意外事件使他失去了一只眼睛，医生梦破灭了。放弃学医后，他到了美国，在明尼苏达的圣保罗开始了新的生活。

席尔原来计划是到美国西部做毛皮生意，然后再相机行事。所以他的第一步是到落基山作毛皮狩猎者，在他参加狩猎队入山后，一次偶然的机，改变了他的一生。

事情还得从他在圣保罗说起。那时，他是圣保罗港口的船夫，对于船上堆积如山的小麦，他渐渐发生了兴趣。不久，南北战争爆发，明尼苏达的小麦与大豆的需求量激增，而运输又跟不上来。席尔想起了少年时爱看的马可·波罗的故事，他兴奋不已，任自己思想的野马奔驰在辽阔的原野，他想：“明尼苏达是世界第一的大谷仓，这里的农作物不仅仅供给美国本土，还可以大量的向加拿大、中国和日本输出。随着战争的发展，国内各地区对粮食的需求量肯定猛增，如果有一条东西横贯的大铁路，那么将会给运输带来极大的方便！”

当时，货物运输只能靠流经犹他州，注入加拿大温尼伯湖的红河。席尔却认真地构想着以圣保罗为起点站，经由落基山抵达太平洋的北太平洋铁路。

南北战争因北军胜利而在 1865 年 5 月 26 日正式结束，林肯总统于同年 4 月 15 日被暗杀。南北战争的结束对大陆横贯铁路而言是一个重大的转机。

席尔的梦实现了！

西进的新时代来临了，人们狂呼着“到西部去！到西部去！”

三 酋长的愤怒

向蜜糖聚集的投机分子

1865 年秋天，全国人民热切盼望着政治、经济的重新恢复，到处都期待着战后的新秩序，人们渴望安定、渴望迅速发展生产，改善生活。在这百废待兴的时候，杜朗却在为 UP 铁路的建设四处奔走，筹募资金，但是，尽管耗尽了自已公司的 37.5 万元资本，铁路工程却只进展了约 10 英里。由此看来，不难理解他是如何一面浪费金钱，一面又在穷于应用周转资金苦苦支撑危局的窘境。

纽约、波士顿方面的银行丝毫不予理睬；而投机者方面，即使有人企图分段买下铁路，却找不出真正想投资的人。

就在杜朗进退两难的关头，两位 60 岁左右的绅士拜访了杜朗，他们的谈话是在纽约的杜朗办公室里进行的。

联袂而来的这两位客人，话音里透着一股新英格兰的强烈乡音，头发虽非十分斑白，胡子却白如积雪了。两人容貌神态，宛如一对双胞胎般神似。

“啊！你们是……”

杜朗看到进入屋里的这两人，不禁屏息站了起来，此时，他若是吓得晕过去也并非不可能。

这两位没有事先约好就前来造访的客人，一位是现任联邦众议员奥克斯·艾姆兹，另一位是他的弟弟奥立佛·艾姆兹。

“杜朗先生，UP 铁路的工程从现在起会有所进展吧？战争结束了，而且……”老绅士一开口就以铁路为话题代替了问候，但是话中央带着强烈的讽刺意味。

“是的……”杜朗不知为什么突然紧张起来，结结巴巴地回答。奥立佛不等他说下去，又继续充满讽刺他说：

“听说在 200 万资金中，你缴纳了信用流通公司交付的 37.5 万元现金。”

奥克斯·艾姆兹是共和党的重要人物，因为从不在会场上演说过而被称为“沉默议员”，他足智多谋，深受林肯总统的特别信赖。他同时也是受总统委托把《太平洋铁路法》法制化的铁路委员会发起人之一。

艾姆兹兄弟的父亲是一个铁锹制造商，父亲死后，兄弟俩继承了父亲的产业并加以扩大，趁着加州和澳洲的黄金热成为百万富翁；并且兄弟俩都身任要职，哥哥任职联邦议会之时，弟弟是马萨诸塞的参院议员，也就是所谓的“政商”。除了铁锹制造业之外，他们还经营海外移民的斡旋业务，这也是一门赚钱的生意。

兄弟俩冷冷地讽刺杜朗后，说明了他们的来意：“首先，想请你让我们买下 100 万元的股份。”哥哥奥克斯用一种好象要把百万美元丢弃似的口气。当然，这对这对兄弟而言，百万美元的投资，自然不是什么难事。

“100 万？是哪一家公司的股票？UP 铁路还是信用流通公司的？”杜朗眨着谄媚的眼睛问。

“当然是信用流通公司的股票！”弟弟奥立佛回答道，接着哥哥奥克斯说出了令人意想不到的话：

“9 个月中，会再凑齐 150 万美元，一共会凑足 250 万美元给你。这样一来，就可以重新开工了。”

对于动用了 37.5 万美元的私人资金，却只铺了 10 英里铁路的杜朗而言，此时正处于连一根稻草都想抓住的窘境，因此决定无条件接受艾姆兹兄弟的提案。

在美国，若是没有条件，就是一块钱也不肯出。艾姆兹兄弟必定也是抱着某种特定的目的才加入投资的；但杜朗却是一片茫然，而且是很盲目的，他从没想到加入的艾姆兹兄弟迟早会把自己给抛弃。

艾姆兹兄弟在约定的 100 万元头期款中，共出了 60 万现金，剩下的 40 万以银行贷款的方式筹募；约定 9 个月中追加投资的 150 万元则在波士顿的投机分子间张罗。

杜朗把这群投机分子称为“波士顿集团”，十分地厌恶，但是，“投机家”和“投资家”都是似是而非的集团。

正当那些“投机家”因南北战争结束而失去投机门路的时候，英国议员们对太平洋铁路却情绪高昂，并且实际地加入了英国方面的投资，甚至连一向对太平洋铁路持冷淡态度的东部各报章也都一反常态，转而支持 UP 铁路，这些因素使得 UP 铁路成为投机的好管道，突然之间广受欢迎。

不！仅只这些理由是不可能地在波士顿一地就募齐 150 万美元的巨款的，只有在众议院铁路委员会的要人——艾姆兹默许给予某种特惠待遇之下，这些波士顿的投机分子才会趋之若鹜地群集于这块甜美的“蜜糖”。

争夺非分之利

根据议会方面的记录，奥克斯·艾姆兹议员向信用流通公司进行 250 万美元的投资是在 1865 年 9 月 21 日，这项投资的幕后情形纪录如下：

承担 UP 铁路建设工程的信用流通公司，于 UP 铁路铺至超越西经 100 度线时，分裂为两段。奥立佛·艾姆兹成为 UP 铁路的总裁，而奥克斯·艾姆兹则支配了信用流通公司。

1867 年 8 月 16 日，当奥克斯·艾姆兹完成了 247 英里（约 395 公里）的铺设工程时，又再从 UP 铁路公司取得了每英里 4.2 万元至 9.6 万元的长 667 英里（约 1067 公里）的高原地带及山岳地带的工程契约。

1867 年 10 月 15 日，艾姆兹兄弟处理了 UP 铁路和信用流通公司间总额 4700 万元的法律有效契约书，契约书上明确规定红利应分配给信用流通公司的股东。这份契约遂成了 UP 铁路全线铺设工程的基本契约，由信用流通公司在同一条件下铺完全线后，再交给 UP 铁路公司。

1867 年 11 月 21 日，议会开始着手调查 UP 铁路和信用流通公司的关连。

调查中详细载明了其中原委。由于幕后人艾姆兹兄弟的登场，经过他两人之手修正的《太平洋铁路法》，把原本在法律上规定每 1 英里 4.8 万美元的红土山岳地带的工程费，不合理地涨到了 9.6 万美元。在此期间，艾姆兹兄弟赶走了杜朗（根据记录，杜朗于 1867 年 5 月被免除了信用流通公司的职员资格；后来，艾姆兹兄弟更进一步地想把杜朗从 UP 铁路委员会中踢出去，但终究没有成功，反而遭到杜朗的反击），使得只有波士顿集团能够瓜分此非分暴利——据说总额高达 4200 万美元的巨额工程费；但这件令人难以置信的丑闻，在笔者看来，并不是什么大不了的事，这个数字也不是什么大不了的数字。

试想，假如他们把艾姆兹兄弟所订的追加契约的全部路线——247 英里完工后的 667 英里——当成红土的山岳地带并被政府所承认，那么 667 英里

乘以 4.8 万美元的红土地带造价，共计 3200 多万美元；若是照信用流通公司所支付的 9.6 万美元来算的话，其总额将高达 6403.2 万美元。

即使默许在红土、黑土认定上的欺诈行为，这 3200 多万美元的差额也肯定会被艾姆兹所并吞，成为 UP 铁路方面的赤字。

被蒙在鼓里的杜朗并不知道早晚有一天自己会被排挤掉，竟然非常卖命地遵照艾姆兹兄弟的指示，督励技师及作业人员，不分昼夜地展开铁路建设。在他的监督下，铁路铺设进展很顺利，在艾姆兹的资金到达的 10 月中旬以前，铺设完了 15 英里（约 24 公里）的铁轨。

那条经线——引起艾姆兹兄弟和杜朗之间分裂的西经 100 度线，在地图上位于内布拉斯加州正中央的莱克星敦市附近，距离起点站奥马哈约 222 英里（约 355 公里）的地方。

记录上记载着：“以每天 1 英里为目标的工程，即使是冬天也没有停工过。”所以到达西经 100 度的时间，估计得花费 7 个月以上的的时间，照这样来计算的话，恰好与 1867 年 5 月杜朗被驱逐的日子相吻合。但是，艾姆兹加入后的实际工程速度，似乎加快了许多。因为到 1867 年 1 月 1 日，工程就已经进行到了西经 100 度线更西边的北普拉特。

工程进行到 15 英里的时候，杜朗陪同陆军少将威廉·夏曼视察了工地现场。

夏曼是南北战争中的英雄。战后，被任命为设在圣路易的密苏里军部的总司令。对于工程进展的情况，性情豪迈的夏曼将军表示十分佩服。

“从这里以西，因为有印第安人的恐怖攻击，所以招不到工人，真是伤脑筋啊，大人！”杜朗试探着这位英雄的心音

“印第安人？是哪个部族？”

“达喀他族系铁顿族的红云酋长。”

“是红云啊！我懂了。好吧！我们尽快出兵讨伐这些可恨的印第安人吧！”

对印第安人的追逐杀戮

南北战争结束后，由于西进的再度盛行，使得内布拉斯加以西的小道突然呈现一片欣欣向荣的热闹景象。

随着移民者的大量涌现，使得沿线的城堡、驿站因生意往来频繁而再度繁华起来，由此而引起的移民者和从事驿站贸易的人与印第安人之间的摩擦更加明显了。

早在 1851 年加州淘金热末期，联邦政府和居住在沿线的印第安人各部族间缔结了一个划定印第安人特别居住区的和平条约——《拉阿密协定》。由于与美军作战时耗损过度，因此，各部族的老酋长都决定切实履行《拉阿密协定》的规定。但是，部族中血气方刚的年轻一辈，却对白人无视印第安人人权的暴行感到十分愤慨，因而大肆破坏协定，常常袭击城堡、敞篷马车队。

铁顿部族的年轻酋长红云，是一个颇具才干的人，他根本不顾《拉阿密协定》，公开向白人宣战。南北战争时，他联合了其他一些部族，在明尼苏达的落基山麓聚集了各部族的年轻战士，时刻准备与白人作战。

1866 年，被艾姆兹议员强行通过的铁路促进法中，把《太平洋铁路法》中规定的铁路两侧沿线公有地区由 40 英里（约 64 公里）扩张为 50 英里

（约 80 公里），在这两侧区域中，便包括了许多的印第安人居住地，因而遭到了印第安人的强烈反对，他们紧紧抓住《拉阿密协定》，死也不肯从居住地撤离。而白人方面则以铁路促进法为借口，企图烧掉印第安保留区，驱逐印第安人。双方矛盾激化，战争一触即发。

UP 铁路的到来成了战争的导火线。

当 UP 铁路开始穿越内布拉斯加，山上林木遭砍伐、保留区被放火等事件层出不穷的时候，红云酋长开始从落基山麓率兵东进了。他的战略很巧妙。一方面把少数的精锐骑兵分成数队，神出鬼没地采取埋伏突袭的战术，对夏曼将军的巡逻骑兵队进行袭击；另一方面，派遣另一部分骑兵向各城堡及驿站施放浸过油的着火弓箭。

白人方面更不甘示弱，不断出动陆军部队和民兵部队，与印第安人展开了激烈的追逐杀戮战。随着铁路的向西延伸，红云酋长和夏曼将军的决战，演变一场浴血的生死战斗。红云方面的进攻是自杀式的，非常英勇惨烈，因此就连神勇的夏曼将军也痛苦地认为“以一个巡逻骑兵队去包围 3 个铁顿族人是不可能的事！”

从那时起，政府对于居住地的印第安人就开始采取怀柔政策，让他们尽情享受威士忌酒，令其沉醉于酒香之中。夏曼将军也发出停止进攻的命令，而代之以大量的波旁威士忌。但是，陆军所特配的威士忌酒都被铁路工人喝光了。

“工人们拿起威士忌酒瓶和步枪的时候要比举起铁锹的时候多。”这样的报告传到了杜朗和艾姆兹兄弟耳中，他们准备另雇工人，加快铁路建设。

四 摩门教徒

雇用无赖之徒，工程速成

位于密苏里河畔的小城奥马哈，已经演变成一个新兴都市。这是由于 UP 铁路的突然出现而产生的未开垦的铁路基地。

根据 UP 铁路的建设史，1866 年 1 月 1 日在距奥马哈西方约 64 公里的弗蒙特湖畔，完成了第一终点站。

同年 7 月，杜朗招待了普拉特方面的军司令官、林肯总统的儿子、两名联邦参议员、英国的投资家，以及内布拉斯加准州的议员团，让他们试搭了“蓝带”特别列车，受到内布拉斯加议会的极力赞扬。

第二个终点站是喀尼堡。

建设工程是以在各段终点上附与其第一、第二、第三计划等数字的方式进行，但是随着计划数字的增加，到各计划终点的距离就随着延长了。

当社朗以 up 铁路对外发言人的身份，全力周旋于招待议员、外宾之时，掌握实权的艾姆兹兄弟，也正专心致志地在幕后操纵所有的经营。

他们并不想让纽约、波士顿等地的大建设公司承揽信用流通公司的转包工程，而尽可能地利用可以还价的中小企业；但是，从艾姆兹兄弟处得到合同的姐妹公司——凯斯曼特转包工程公司雇用了 600 台货运马车，又带来了 1000 名退伍军人。这些人不分南北军，都是无业的无赖汉，甚至连前科累累的犯人也一并被雇用。现场监督拿着步枪和皮鞭，用对待奴隶的态度和便宜的工资，强迫他们不分昼夜地工作。

航行于密苏里河的 7 艘定期汽船中，有 5 艘被租作为铁路工程用。向波士顿的铁工场预订的车辆、铁钉等建设材料，不断运往奥马哈。从波士顿到奥马哈的运输路径是两种：一是经芝加哥、圣路易的铁路，一是船运。

奥马哈很快就膨胀成 7000 人口的新兴城市，同时发行了市区报纸。“急征伐木工人 150 名”、“征炼瓦制造工人，工资高，每日付现！”……等，从当时留存下来的报纸分类广告上，可以很明显地看出人力需求的状况。

艾姆兹兄弟加入 UP 铁路建设后，工程进展速度一下子加快了许多，因此，在报道艾姆兹贪污的疑案之前，就连纽约的报纸也一反在南北战争期间冷淡的论调，并且以 UP 铁路何时会通过怀俄明做为猜奖的题目，而造成极大的轰动。

滥伐巨木，尽食野牛

怀俄明和长方形的内布拉斯加不一样，是略近于正方形的一块草原，宽约 568 公里，长约 443 公里。它曾经是一个人烟稀少的地方，拜 UP 铁路之赐而于 1869 年被列为准州，1890 年正式成为美国的第 44 州。州政府所在地是一个叫夏延的旧毛皮交易中心，在 1867 年到 1868 年间，铁路不仅延长到夏延，还在延伸的铁路沿线发现了金矿。

UP 铁路完成后，在 1870 年的全国普查中显示，怀俄明只有 9000 多人口；1890 年时增加到 6.2 万人；到了 1940 年也只不过是 25 万人。

UP 铁路通过内布拉斯加平原后，一进入怀俄明，就能看到座落在落基山麓的山谷盆地，印第安人把它称之为“大平原之上”；尽管土地的平均标高都很高，但是由于山谷间分布着大片平坦的低地，UP 铁路就从这里迂回

通过。

落基山南麓的山谷低地是水草丰美的大草原，很多野生动物，如狼、美洲狮、黑熊等经常出没其间，是个名符其实的野生天地。铁路开通后，政府在这里奖励畜牧，使这里很快成为一个大畜牧区，现在许多优良的赛马都是从怀俄明出产的。

在铁路铺设工程沿线，分布着巨大繁茂的松树林，这是很好的枕木来源，凯斯曼特公司就地取材；根本不用担心枕木匮乏。再加上当时森林地带野牛的数量还很多，这就给铁路工人提供了大量的肉食。工人们进入森林，砍伐树木，另一部分工人则用牛马套上犁翻动土地，再把刚砍下来的松木建材排在翻过的土地上，最后，工人们把从奥马哈、弗莱蒙特、北普拉特等地运来的铁轨放在地上。

在翻过的土地上，退伍军人及犯有前科的工人排成长长的队伍，在监工的喊声中，把铁钉打入铁轨，使铁轨固定在枕木上。此项作业告一段落之后，就让火车头行驶于刚铺设好的铁轨上，接着又再开始重复同样的工作。

火车头是以木材为燃料的，如前所述，因为松木随手可得，所以不致感到匮乏；再者，落基山麓附近有许多溪流，水源十分丰沛，这些因素使工程进度神速。不过，也出现了一些问题，影响工程进展的速度，最头疼的问题是印第安人的袭击，以及工人工资的迟发，所以工地方面和转包公司方面，一面频频向信用流通公司催款，一面以鞭子来驱策工人们埋头苦干。尽管如此，工程还在向前发展。

选择荒漠的摩门教会

摩门教教主的儿子小布利翰·杨格以父亲的名义走访了英国的利物浦之后，在返回摩门教盐湖城总部的途中，利用在芝加哥停留一夜之便，拜访了芝加哥的报社，想借此在报上传教，却无意间在报社总编辑处认识了一位 UP 铁路的干部狄龙。

“明天，UP 铁路的特别列车将到达奥马哈对岸的康瑟尔。俄亥俄州的州长、夏曼将军以及现任参议员的弟弟等人，都应邀搭乘这班特别列车。方便的话，请您也一同搭乘好吗？”狄龙极力劝说小杨格一起搭车。

“客车条件很好，有隔间，浴室和厕所都一应俱全。从康瑟尔到奥马哈车站间的密苏里河是以联络船为渡河工具。从奥马哈到北普拉特车站这一段，沿途都是天下奇景，再也没有比这更舒适更爽心悦目的旅行了。途中还可以射击野牛。”

“好吧。那就一切拜托您了。”小杨格终于被说动了，决定搭乘这班列车。

标榜一夫多妻制以迅速增加人口的摩门教，据说其第二代教主布利翰·杨格就有 19 到 27 个妻子，其实有些也未必是他真正的妻子，其中有的是为了表彰而授与妻子名份的。即使如此，据说他有 36 个儿子。因此，谁也无法预知哪一位会是未来的教主；不过因为目前摩门教会和 UP 铁路交涉的负责人是约瑟夫·杨格，所以很有可能他会是未来的教主。

录上显示，小杨格到达奥马哈车站后，唯恐路费不够，想到当地银行借钱。由于狄龙的多方交涉，他成功地从这个新兴城市的银行里贷了 1500 美元。狄龙之所以对小杨格如此巴结，或许是 UP 铁路在横贯怀俄明的工程中，

对摩门教会有所希求之故。

在伊利诺伊州西端，隔着密苏里河与衣阿华遥遥相望的城镇——诺布，这里是摩门教徒聚居之地，有 2 万人以上的信徒，在政治上，成了该镇颇有势力的第三党。第一代教主约瑟夫·史密斯受私刑惨死后，布利翰·杨格继承了教主的职位，他在诺布镇有很多信徒和支持者。

1845 年秋天，杨格决定渡过密苏里河西进，发展摩门教势力。

正是这个时候，杨格从华盛顿得到了弗莱蒙特探险队 1843 年所写的一份报告书，在一次称为使徒会议的干部会上，杨格公开了这份资料，资料中的一篇文章详细地描绘了大盐湖盆地的情况：

“位于落基山麓的瓦萨奇山，标高为 1 万至 1.2 万英尺（约 3000 ~ 3600 公尺），在其南侧的大盐湖畔展开的大盆地，是一片干燥的大沙漠，向南一直延伸到科罗拉多河的大峡谷北端。

大盐湖盆地是一块荒芜不毛之地，土狼、响尾蛇、野兔等出没其间，连印第安人都非常稀少。但是，在这大盆地所在的落基山麓和科罗拉多河之间，有约旦河、贝尔河等河流流经，因此，只要以人类的智慧，稍稍施以灌溉工程，一定可以把沙漠化为耕地，把荒野变成绿洲。落基山麓的年降雨量是 8 ~ 15 英寸（约 20 ~ 38 公分）……”

读完弗莱蒙特的报告书后，布利翰·杨格叫道：“好象是很棒的样子，立刻派探险队前去；荒漠本身就是一种魅力。”

他梦想在一个没有迫害、未开化的荒地寻求一个新的“犹太之丘”，但是以宗教家而言，属于现实主义者的杨格，他想寻找荒漠的构想和抱负，就象是神发出的声音一般不可抗拒。

8 万名教徒的大迁移

到西部去建立一个新的摩门圣地，这个梦想日益牵动着杨格的心。

1846 年他作出了西进的重大决定。

首先，派遣萨缪尔·布拉南率领 238 名摩门教众的大队，搭乘从纽约经南美大陆最南端的合恩角的船，经过南加州的圣地亚哥，航向旧金山湾。同时，派出数个探险队，沿俄勒冈道向大盐湖进发。

越过内布拉斯加大平原和怀俄明草原的先锋队，由公牛和骡马所拖拉的 3000 辆大篷车组成，另外还带了 3 万头家畜。这支庞大的队伍通过怀俄明时，由于霍乱和疟疾肆虐，夺走了许多人的生命。后来，队伍便停在怀俄明西南端、瓦萨奇山麓的布利哲要塞迎接冬天的来临。

第二年春天（1847 年），由布利哲要塞出发的先锋队，从怀俄明进入犹他，在大盐湖畔开始拓地定居，新的生活就要开始了。

据统计，离开诺布镇和教会的教徒人数大约有之万人。杨格自己除了不断在英格兰、巴勒斯但重复着安抚民心的旅行外，也派遣儿子们和教会干部到利物浦去鼓动圣公会、新教、犹太教的信徒，改变信仰并向美国移民，企图扩展摩门教会的势力。

抵达盐湖城后，杨格向主张西进论的波尔克总统上书，要求准许他们开拓一个称为“摩门领地”的独立准州。

杨格的梦想是伟大的，他进一步计划把 7 万名更改信仰的移民迎接到大盐湖畔，然后在包括内华达、加州等地的新天地中，建设 100 个新居留地，

成为继战败撤离的墨西哥天主教徒之后，另一股进入沙漠的强大新兴宗教势力。

利用一切能用的东西

和小杨格同一包厢，不断想刺探这年轻人心意的 UP 铁路干部——狄龙——在 UP 铁路通过内布拉斯加、穿越怀俄明平原之前，就已经完成了对瓦萨奇山麓大障碍的调查。

为了完成这项工程，除了使铁路线贯穿摩门教徒大集团所通过的被通称为“摩门路线”的地方外，别无他法。尤其在铺设布利哲要塞以西，瓦萨奇山麓的险峻大溪谷这段工程时，无论如何都必须借助杨格之力。狄龙热情招待小杨格搭乘这班客车，看来是深有用意的。

坐在舒适的包厢中，狄龙对显然十分愉快的小杨格刺探性地问道：

“杨格先生，到利物浦的一路上辛苦了吧！从英格兰来的移民人数，今年也会直线上升吧！”

此刻，心情舒畅的小杨格已经完全忘了对异教徒应有的戒心，老实他说出了计划内容。

“是啊，会增加的！光是今年就有 5000 人的计划。”

“移民的迁移费，也就是说船费、铁路费等是不是由教会负担呢？”第二次试探。

“不，教会哪来那么多钱！我们在利物浦设有移民总部，在那儿借贷船费、铁路运费，驿马车费等费用。”

狄龙得知教会基金目前正呈现赤字，心中暗喜。

他还得知，尽管教区主教在大盐湖的新拓地周围发现了铅、银、铜等新矿山，布利翰·杨格却不愿信徒们入矿山，而是把重点放在新拓地的农耕上。

萨缪尔·布拉南的摩门教大队人马进入了加州的金矿山时，曾把挖得的金矿献给教会总部，但这是在杨格开发盐湖城，兴建教堂，甚至想盖大学之前，等到大盐湖周围新拓地定居的信徒人数高达 8 万人以上的时候，即使是把所发现的铅、铜、银等矿山卖给异教徒也在所不惜，因为要用这笔钱来扩建土地。

而在利物浦设立的改宗移民教会基金，以改信摩门教为条件贷款给移民们他们所需的资金，以及大力鼓动巴勒斯坦的犹太教徒改变信仰……等等措施都是以扩充盐湖城的教会势力为目的。

狄龙掌握了这些情况后，继续进行他的刺探，就象是等待鱼儿进网的渔翁。

“不久，我们的 UP 铁路就要进入怀俄明领域内，进到怀俄明后，就要沿着你们所经过的摩门路线进行工程。当本线通到布利哲要塞的时候，从英国及美国东部来的摩门教改宗者的迁徙旅行也会比现在舒适便捷多了！”

“就是啊，我去利物浦的时候，是从盐湖城搭驿马车到科罗拉多的丹佛，再从丹佛乘马车到内布拉斯加的，而且，不凑巧的偏偏又是冬天……”

“冬天驾车一定很辛苦吧！”

“因为身体很容易冻僵，所以马车夫需要不断地喝威士忌，实在是很危险！”

虽然摩门教禁止烟、酒，但却奖励信徒把威士忌卖给异教徒。

“杨格先生，和 UP 铁路订立契约如何？我会给予英国及美国东部来的改宗者以特别的优待……”

“我回去后，立刻召开会议商讨此事，届时再给你答复。”

五 大榨取

恢复平静的调车场

笔者自盐湖城机场飞越犹他和怀俄明的州境后，决定搭汽车到当年摩门教居留了一个冬天的布利哲要塞看看，也许会得到些什么，真的，我有一种预感。

盐湖城通向布利哲要塞，有一条高速公路，被称为 80 号高速公路，它的建造是为了避过瓦萨奇山的险峻，路程虽然绕得远了一些，但是安全舒适、公路沿着曲折的溪谷向前延伸，全长大约有 150 英里（约 240 公里），所以即使是全速前进也需要两个小时以上。

别名“艾森豪威尔公路”的 80 号高速公路，到达布利哲要塞这一路上只有一个加油站，那是在 UP 铁路的旧调车场那可。这是我临行前从电信局了解到的，我在电话里问道：“那个镇该怎么发音？”

“那里已经不是一个镇了，大家都叫它为‘耶可’，那里只有加油站和酒店才有电话。”

驱车来到那可旧调车场遗址后，我发现，正如接线生回答的那样，那里只有一个旧的加油站。加油站里只有一个单身老人在看店，在他给汽车加油时，我朝四周看了看，发现附近有一间汽车旅馆，不过，大概没有人会在这种地方过夜吧！此外，道路旁排着几十条已经生锈的铁轨，铁轨上摆着 200 多辆货车。据老人说，耶可一直是货物干线的终点站。这点从那些停在那儿的货车上就可以看出——铁轨上的货车及无盖车上的货柜，分别写着 UP 铁路、巴尔的摩、俄亥俄、宾夕法尼亚、加利福尼亚铁路等各所属铁路公司的名字。同时也可以看见德克萨斯、弗吉尼亚、迈阿密铁路的商标。

在耶可加油后，我驱车再往东走，不久就进入怀俄明州，至此我已完全通过了瓦萨奇山麓。在那可之前的那段险峻的溪谷道路是瓦萨奇山麓山谷间的低地，此地被称为“韦伯溪谷地带”，也就是 UP 铁路必须借助摩门教徒建造铁路工程的危险地带。谷地南边是高耸的白杨山脉，北边是落基山脉，铁路就建筑在山壁上。

我放慢车速，看到这个奇迹，不禁“啊！……”的一声惊叫出来。铁路竟建在比想象中危险数倍的瓦萨奇山崖上，不得不让人惊叹。

80 号公路在此紧邻着铁路前进。但山壁上的铁路时隐时现，有时在公路上方，有时却隐入断崖下的小河岸。在公路和铁路下面，有许多大小河流，如今架有铁桥，但在当时恐怕只有大桥！

超乎想象的险峻山脉

进入怀俄明州之后，公路两旁最大的特征变化就是人口显著减少。

眼下，铁、公路还在无人地带延伸。中西部广阔的小麦田、玉米田和牧场上的牛奶蒸馏塔，在这里杳无踪影，视野所及，只有 UP 铁路和 80 号高速公路形成的两条平行线，蜿蜒在一望无际亘古荒凉的原野上。

“右转通往布利哲要塞。”按路标所指，车向右转入小路。这条小路是从前里德·德纳队所经过的路线，因此它也一定是摩门教路线吧！

沿着凹凸不平的道路，通过河流，就是布利哲要塞了。

布利哲要塞在“西进”末期商业活动衰微，成了美国陆军的屯驻地。在要塞前面，还保留了一间石造的交易所，交易所背后，有一大片陆军训练场，广场对面则有营舍的遗踪。

“就在这里，里德·德纳队受了哈斯丁的欺骗，他们误以为经由南边的大盐湖是一条捷径，因此发生了那起杜拉基湖畔的大悲剧。安全的路程应该是采取迂回路线，沿着瓦萨奇山麓向北一直走到落基山。”

边想边看着远处险峻的群山，笔者的感慨又更加深一层。

“数万人的摩门教徒大集团，循着里德、德纳队走过的路径，在布利翰·杨格的带领下，开拓了盐湖城。而沿着摩门教路径，经过怀俄明大平原，一路铺设到这里的 UP 铁路，在此地遇上了险峻的落基山脉和瓦萨奇山脉，却又无计可施了。”

来到布利哲要塞对面的酒馆，喝了杯啤酒，又买了十几张风景明信片，其中 3 张还颇有趣的。

第一张是在荒地中堆积起来的铁路路基，远处则是瓦萨奇山，在路基边竖立了一个四方形白色板子，上面写着：

“每天铺设 10 英里！1869 年 4 月 28 日。”

本来应该是每天 1 英里的铺设进度，突然间增加了 10 倍，这个标志的意思是要做为日后的说明。

第二张明信片是拉着 3 节客车的火车头撞上迎面而来的数百头野牛的情形，据说这是俄克拉荷马州塔尔萨市的基尔克里斯博物馆所保存的照片。

第三张照片是，一名印第安人从马上下来，在刚铺设好的铁轨上，弯下身軀，做出摸铁轨的动作。一身战斗装扮，头发上插着羽毛的人大概就是向 UP 铁路宣战的红云酋长吧！

对摩门教徒过于残酷的契约

UP 铁路和摩门教双方，在盐湖城的“大陆旅馆”签订契约，此时是 1868 年 5 月 21 日。

出席这项签约仪式的摩门教方面代表是布利翰·杨格，UP 铁路方面则以工程负责人萨缪尔·里德为代表，双方代表各自在契约书上签字。

“摩门教徒负责施工那可终点以西至大盐湖畔的砌土、铺设铁轨、以及山洞、桥梁等全部工程。到大盐湖畔为止的约 150 英里（约 240 公里）的工程预定于 1868 年 11 月 1 日完成。契约中规定 UP 铁路方面须支付给 LDS（摩门教会的正式名称）方面 212.5 万元。”

契约签订两个月后，布利翰·杨格脸上浮着高做的笑容说道：“无论如何，希望能把‘到大盐湖畔为止’这种不清不楚的契约内容改成‘到盐湖城为止’。”

“嗯！……的确说过好几次；但是，是绕向湖北边呢？还是照贵教会的希望——绕向南边，通过盐湖城呢？艾姆兹总裁还很难下决定，所以……”里德吞吞吐吐地回答。

“那么，希望你能转告艾姆兹总裁，请他决定向南行。”

“LDS 教会方面对 UP 铁路很欢迎，这艾姆兹总裁是非常清楚的，因此……”

“即使如此，这还是很残酷的。到完工时——11 月 1 日为止还有 6 个

月；不对，准确他说，只有 163 天。在这么急促的时间内，要施工 150 英里，其中还包括险峻的韦伯溪谷……可能还会下雨，说不定会提早下雪呢！

布利翰·杨格虽然如此想，但他心里相信会有神的庇佑，所以仍然干劲十足。

大盐湖到旧金山湾，甚至哈得逊湾的摩门教居留地，由于移居人数的激增，整个教会的财政就象个无底洞似地不断需要投注大量的资金。这也是摩门教目前急待解决的经济问题；当然，教会基金出现庞大赤字的消息，也是布利翰·杨格的儿子从利物浦回来的途中不小心泄露的。

根据记载，CP 铁路的斯但福总裁暗中拜访了大盐湖的教会总部，并和布利翰·杨格签订了 400 万元的契约，这件事发生在和 UP 铁路签订合同之后的 4 个月。

5000 人的大动员令

布利翰·杨格为了开拓韦伯溪谷的工程，向 5000 名摩门教徒发布了大动员令。记录表明，他同时征用了好几百辆马车。其实，杨格的战略是很巧妙的，他和分布在大盐湖湖畔的各教区主教，订立了转包工程的契约。

据盐湖城发行的《荒漠新闻》报道：“LDS 教会和教区主教所订立的转包合同中，工人日薪是 2 美元，工资支付办法为——约定工资中的 80%，按工作日累计，月底兑现，剩余的 20%，则约定为转包合同中所规定的工程全部完成时，以现金支付。

“卖力工作的信徒们，从此不仅能还清向移民基金预借的贷款及种种债务，并且也能购买耕作用的新机器了。

“杨格依然没有改变以农业为中心的居留地经营政策，因此，各教区对于献身铁路工程的人，采用交换制的方式，用以限制工作人数；并严防因工程影响到小麦、玉米、果蔬的收成。”

布利翰·杨格曾给利物浦摩门教会主教写信，原文转录如下：

“当居留地的人们债台高筑，穷困不已的时候，能有这次契约，确实是神的恩赐。因为这是以劳力换取金钱的工作。异教徒侵入这块土地是无可避免的，但这也是任何地方都会有的困扰。就目前状况而言，没有任何一件事，比用劳力换取金钱更高尚，这种工作既可以达到建国的目的，又能促进国家的发展。”

“对摩门教徒，必须给一张 UP 铁路免费乘车证并给予教徒家属铁路优待票。”这项条文被明确记录在契约内；布利翰·杨格并决定只有韦伯溪谷的隧道和桥梁工程，须雇用非信徒的专门技师。

UP 铁路和杨格之间签订的 212.5 万元工程费是过于便宜了。

耶可和湖畔之间的韦伯溪谷地带，很明显是一个山岳地带，因此，光靠爱尔兰移民工人、退伍军人、以及前科犯们，是无法完成这项工程的。因此，他们想到了曾经使沙漠变成沃野的摩门教徒。这样一来，契约便订立了。如将 212.5 万元的契约金除以 150 英里，平均每英里的工程费是 1.4 万多元。当然，这么高的预算数字是很难逃避被榨取的。

被迫的奴隶劳动

快要越过州境时，怀俄明州的反摩门教风潮正如火如荼地展开。《斜阳报》上，几乎每天都有中伤摩门教会的报道。此时，UP 铁路方面反而保持沉默，打算趁这股风潮，好好地做点文章。

报上说：

“杨格强迫摩门教徒做奴隶性的工作；只要从教会对教徒工资榨取的情形来看，就一目了然了。平均每一码（约 91 厘米）的路线，教会和铁路公司方面订的契约价格是 3 角，而教会方面却只付给转包公司 28 美分，教徒被榨取了 2 分。

“而转包公司所支付给信徒的实际工钱好象更少，规定除了有工作的信徒必须缴纳最低收入的 10% 作教区税之外，在教区内的商店和盐湖城的街上，工人也只能在杨格指定的商店购物，并且只能使用现金。”

关于 UP 铁路榨取非分之利的内情，在议会已昭然若揭，可是 UP 铁路和杨格之间的契约履行又是如何呢？

在 UP 铁路技师长道奇写给工程负责人萨缪尔·里德的信中，他指责负责人不该在动员摩门教徒进行了 3 个月工程后，却完全未支付任何工资给摩门教工人。

1868 年 10 月，UP 铁路方面——应该是指信用流通公司方面，付给杨格的实际金额是 243478 元 7 角 6 分整；而杨格此时，已经先自掏腰包付给转包公司 46860 元。

“这大过份了！根本不遵照约定！”

违抗杨格的命令而罢工的信徒似乎还真不少；因此订立转包合同的教区主教们，向各地银行恳求，约定以月息 2% 的高额利率，贷了支付给教徒的部分工资。

这件事使得怀俄明的报纸不断向杨格进行批判平添了不少热闹，就在此时，前面所提到的，CP 铁路的斯但福总裁秘密走访盐湖城的事也被揭发了。

第四章 大无畏的挑战

一 山亦为之动摇

洪水掀起的舆论压力

故事从内华达山西侧转移到了加利福尼亚山麓，我们先来看看 CP 铁路建设的情形吧。

被解除技师长职务的狂人犹大特地坐船前往纽约邀请当时铁路大王凡德毕尔特投资，可非常不幸的是船途经巴拿马的巴尔博亚地峡时，犹大突患黄热病很快在纽约病逝，时间是 1863 年 11 月 2 日。

“安！火车头发动了！车轮在铁轨上滚动了！”

这就是他最后的遗言。实际上 CP 铁路在他病逝前就完成了了一部分，当时 CP 铁路的第一号火车头到达萨克拉门多时，有关部门特地在萨克拉门多的弗兰特街铺设了一段约十条街距离的铁路，目的是为了展览这个刚从东部到达的火车头，于是这条铁路也成了 CP 铁路最早完成的部分。

亨金顿当初为了赚取一笔联邦政府的铁路贷款，就买下了犹大铺设的萨克拉门多溪谷铁路，并希望把它纳入 CP 铁路，可万万没有想到就在政府贷款拨出之前，这个计划就受到了阻碍，斯但福州长希望通过在当地公开招标而增加州预算或市、村、镇补助金的计划也彻底成了泡影。

事情的经过是这样的。在犹大离开萨克拉门多之前，一场罕见的大雪袭击了内华达山，连续两年的大雪导致春雪融化时产生大量雨水，亚美利加河暴涨，各地堤防崩溃，萨克拉门多城立即被大水包围。

“都是萨克拉门多溪谷铁路惹的祸！”

“犹大应该负责！”

“都是那疯狂的技师砍伐了溪谷的林木，造成山崩，才会落到今天这种下场！”

由于洪水的发生，铺设人犹大成了责难的主要对象。萨克拉门多市议会也因洪水而同时遭到攻击，在情势所迫下不得不通过禁止萨克拉门多铁路进入市内的决议，这样 CP 铁路必然会受到决议影响。花了很多财力、物力、人力才完成的弗兰特铁路被拆除，这样与萨克拉门多溪谷铁路相连接的计划也成了泡影，至于公开招标的股份更是无人问津。

“洪水固然是天灾，但也掺杂了人为因素，似乎有人从中兴风作浪，造成舆论压力。”

亨金顿银行经理霍布金斯先生正在银行二楼召开的紧急干部会议上报告他从各地搜集来的详细情报。亨金顿银行座落于萨克拉门多市 K 街上，按惯例每天晚上都要召开这样的会议。长方脸，留着帝王式胡须的霍布金斯由于是同行中年纪最大，所以今天由他来对这件事情发表看法和意见。

“什么？有人煽动？是哪些可恶的家伙？”亨金顿听了以后顿时怒发冲冠，厉声责问。其实他并非不知道反对派的实际情况。

“比方说，宝藏城的全体市民。”

宝藏城在淘金热时期被称作吊人城，位于萨克拉门多溪谷铁路终点，福尔萨姆湖畔的尼古罗隘之东 15 英里（约 24 公里）处。

由宝藏城往东北，穿过内华达山，越过内华达州境的达福湖南侧，一直到内华达州盛产银矿的弗吉尼亚城，有收费的公共马车和运货马车通行。宝藏城的威尔斯·华国公司在城内拥有最大的特权，以经营货物运输及驿马车起家，后来逐渐向金融业扩展，这家公司也是亨金顿商行最强有力的竞争对手。

亨金顿考虑到宝藏城中民的反对，决定改为宝藏城居民变更 CP 铁路的路线，而放弃越过内华达山脉德纳峰的中央突破战略，但结果仍是无济于事。

种种利害冲突

亨金顿与威尔斯·华国相比较，从地区性驿马车的经营来说，前者当然不是后者的对手，除了经主藏城通往内华达的路线之外，其他的地方道路双方都呈现冲突和敌对的状态。

“大家都知道我和威尔斯·华国已经没有妥协的余地。”亨金顿以冷漠的口气对大家说道。

“莫拉·摩斯那家伙不仅在主藏城捣乱，还在旧金山胡搞。”霍布金斯接着把舆论煽动者揭发了出来。

亨金顿听了忍不住破口大骂：“原来是这家伙！最近这家伙经济极为拮据，还大笔投资萨克拉门多溪谷铁路，纯粹是在捣乱！好象他也投资了加利福尼亚电报公司。”

莫拉·摩斯的夕特加制冰公司，以阿拉斯加的夕特加为据点，从当时仍为俄罗斯领地的阿拉斯加（1867 年卖给美国），用船运到旧金山的冷冻用冰，是加利福尼亚迈入农业及水产业开发期的重要产业。

“很奇怪，旧金山当地的机械、农具等制造业者中，不赞成开辟大陆横贯铁路的也很多。因为铁路一通，就会大量涌入东部的廉价商品，竞争的压力就会大大增加。”一直没有吭声的斯但福州长此时也忍不住插了几句话。

“另外还有打算在旧金山到圣诺那海岸之间铺设铁路的那一帮人也是反对者。宝藏城的反对者计划和这些人合作，将圣诺那铁路和宝藏城连结。”霍布金斯提高音调，语气激动地继续说明情况：“旧金山的报社所有人马克雷里休也投资了加利福尼亚电报公司，不过在他背后操纵、提供资本的却是法国的毕欧歇·拜耳克，他是法国拿破仑三世的一名间谍。法国人认为，大陆横贯铁路一旦打通，美国的实力一定会凌驾于墨西哥之上，并且缩短与东方的距离，所以拿破仑三世才透过拜耳克买通马克雷里休，以巨款支助他从事破坏活动。另外拿破仑三世对于原属于墨西哥领地的加利福尼亚被美国夺走一事感到无比遗憾，就连这次南北战争，他也偏袒南方军队一方。”

墨西哥在 1855 年爆发革命后，革命政府实行政教分离、土地改革，没收教会财产政策，但由于地主及僧侣阶级的强烈反对而处于内乱状态之中。拿破仑三世本来就一直对墨西哥怀有野心，趁美国南北战争之际，以军事力量支持奥皇之弟——马克西米安公爵复辟（1864 年）。由此看来，拿破仑三世在墨西哥利用拜耳克从事捣乱工作也不值得大惊小怪了。

铁轨拆除战

正当此时，两个法案同时呈到了加利福尼亚州和内华达州的议会，要求

“加利福尼亚州和内华达两州应该联合付出 500 万元的奖励补助金给越过内华达山，直接连接两州的第一条铁路。”

消息一传出，许多人纷纷计划在由宝藏城通往内华达的驿马车道路沿线另外铺设铁路。对于斯坦福州长而言，他应尽力使这个法案胎死腹中，至少也应该阻挠加州州议会通过此法案。

由于种种的利害冲突和各种矛盾的激化，终于在一个春雪欲融季节即 1864 年，一场铁轨拆除战在萨克拉门多溪谷铁路延长线的终点战——达奇·福拉特展开了。

参加拆除战的总共有两方人员，一方是 CP 铁路雇来的强壮有力的工人集团以及达奇·福拉特市民们所组成的联合军；另一方是主藏城市，在背后支持他们的有拿破仑三世金融资本、夕特加制冰公司、加利福尼亚电报公司以及威尔斯·华国的驿马车公司。结果当然是寡不敌众的 CP 铁路公司这方惨遭失败。

亨金顿火速搭船赶往华盛顿，奔走于华盛顿和波士顿之间，整天废寝忘食，除了对联邦议会积极活动之外，还透过种种关系，以争取纽约各银行的支持，促使修正法通过，以掌握建设资金。

亨金顿虽然在加利福尼亚是位知名人物，可到了纽约却成了不起眼的小人物，连当时报纸也这样写道：“纽约金融界光应付暴起暴落的金价就已经手忙脚乱了，哪里还有时间理会由加州金融界推荐来的亨金顿。”这足以想见亨金顿当时活动的困难。他当时走访波士顿寻求艾姆兹等议员的协助，以自己与艾姆兹议员等的商业往来秘密商定，委托制造业者先行制造 CP 铁路的第一号到第五号火车头。此外，亨金顿也拜托当地火车头、铁轨及车辆制造业者鼎力相助，并答应“如果修正法通过，一定大力订购火车头、车厢及铁轨。”

力拔山河的总统权限

与此同时，霍布金斯和库罗卡兄弟等人也神色凝重地会集在一起，和斯坦福州长商议：“是打消横越内华达山的计划，而连接旧金山和圣诺那铁路，还是另立法案，促使加州议会拨下补助金，以协助加州独立完成越过内华达山的计划？”正当此时，亨金顿拍了电报回来，报告太平洋铁路法（1882 年制定）的修正法案已经在 1884 年 3 月 6 日呈到了联邦议会。

在亨金顿的积极活动和游说之下，不久联邦议会通过了修正法案。

却在此时似乎又有人在捣乱了！曾导致犹太被解雇的“红土（山岳地带，4.8 万美元地带）、黑土（高原地带，3.2 万美元地带）”之争又再度燃起，而这次是加州最高法院出面干涉，认为 CP 铁路的“红土报告”是违法行为；指出“符合 4.8 万美元贷款条件的山岳地带，应该是在萨克拉门多东北方 31 英里（约 50 公里）处。”

后来林肯以总统的权限推翻了这个加州最高法院的判决。此命令指出“根据联邦政府铁路技师惠特尼博士的测定，山岳地带应该在萨克拉门多城东方 7.18 英里（约 11.49 公里）处。”还附带下列说明：“这是以诚感动天地的恩赐（Abraham's Faith moved mountains）！”这句话谚语中文意思即“精诚所至，金石为开”。

可此时 CP 铁路又改变了态度，拒绝了亨金顿的收买和游说，反而以反

对者的姿态出现，主张坚决舍弃萨克拉门多溪谷城。

此时预先支付的 7.18 英里“红土”部分的政府贷款已经拨下，CP 铁路正式向穿越内华达山的工程挑战已是势在必行。在这种情况下，已投资各地驿马车公司及货运马车收费道路的亨金顿必须要采取行动，以拉拢大众。而此时，身为一州之长的斯坦福就象过河卒了，只能往前，已处于无路可退的状况，此时的斯坦福必须牢牢握住政治权力，充分运用手中的权力，因为亨金顿与公司的关系正在好转之中。

二 第一号火车头

斯坦福号抵达

南北战争如火如荼，由于南北军的胜负决定于铁路运输能力的强弱，因此北方军队为了加强兵员及军需品的运输，调走了绝大部分的交通工具，使东部火车头及铁轨极其缺乏。东部的钢铁价格也由战前的每吨 150 美元跃升到每吨 265 美元，甚至每辆 2 万余元的轻型火车头运到西部，仅其运费就暴涨到 8000 美元，涨幅之大令人咋舌。

不过身为实业家的亨金顿早就预料到了这种不同寻常的市场动态。

亨金顿作了两方面的计划。一种计划是修正法万一被驳回，实在没法兴建铁路时，就把火车头卖给陆军，因为在修正法案上呈时，亨金顿一面在华盛顿活动，一面在未涨价之前就以 20148 美元的价钱订购了两辆轻型火车头。亨金顿的另一个计划是当加州最高法院判决距萨克拉门多 31 英里处为“红土”的山岳地带时，就和斯坦福决定了一个击败反对者的策略，即林肯假如没有用总统权限推翻加州最高法院的判决时，就把铁路暂且铺到 31 英里处，因为 31 英里处就在新塞附近，而该处的亚美尼亚河已经完成了架桥工程。这座位于内华达山麓，比达奇·福拉特稍南，昔日曾是金矿产地的城市后来一下子成了争议的焦点。

1863 年 10 月 6 日，即修正法通过不久，这个由费城的理查·诺里斯工厂承造的轻型引擎车，即 CP 铁路的第一号火车头——斯坦福号由旧金山湾溯萨克拉门多河而上，经过 120 天的帆船之旅，终于到达了萨克拉门多城。车体部分如引擎、火车灯、驾驶台、汽锅、给水槽、烟囱、车轮、车轴等所有的零件都是拆散开来分开打包运送。

有关方面为了组合这些零件特地在河岸的弗兰特街和 K 街的交叉口搭设了临时的装配工厂，并在 10 月 20 日开始车体的组合工作。

在当时反对浪潮日益高涨，反对派工作也在积极进行，又没有路线的情况下，能使火车头这么早运到的确是对反对派的一个沉重打击。

生平最大的赌注

“斯坦福号”一运到萨克拉门多号城，立即展开了紧张的车体组合工作，到 11 月 9 日，铁轨间的接缝已全部连结完毕，10 天后，被擦得雪亮的“斯坦福号”被绞车吊上轨道。即 CP 铁路最早的那一段轨道，即从萨克拉门多河北岸的弗兰特街和第 1 街的交叉口开始，一直至往北约 10 条街的地方，也即第 10 街与第 1 街交会处。此时真是万事俱备，只欠东风了！

斯但福、库罗卡、亨金顿、霍布金斯为了让市民叹为观止和推销股票和公司债特地为这个火车头举办了一场规模空前的展示会。

当时的《萨克拉门多合众报》是这样记载试车过程的：

“开始，发动了好几次都告失败，好不容易，才点燃气锅，浓浓的白色蒸汽柱上喷，引擎突然大吼一声，活塞开始转动，斯坦福号有如威武的君王，慢慢驶出轨道。

“站在路旁观看的那些一直怀着忐忑不安的受邀者看到引擎发动，才慌慌张张地大声喝采着、叫喊着，并纷纷跳上驾驶台，闹哄哄的人群紧紧地围

住给水槽。可是火车头走了5、6条街后又不动了。根据CP铁路检查的结果得知是活门等其它一些装置组合有问题以致于引擎无法持续转动。但无论如何，这次试车会是相当成功的。”

为此CP铁路除举办盛大的香槟酒会外，还出动州兵连队发射了35响礼炮以示祝贺这次试车。

1863年12月，一片白雪皑皑的内华达山麓下又来了一个传言：“12艘汽船和帆船运载了第二号火车头和大量的铁轨，正绕道合恩角，向旧金山湾方向前进！”

据载，订购的建材中，除了5辆火车头和1200吨的铁轨外，还有5辆客车及20辆敞篷货车，当然这些材料的一部分是铁路铺设工程中所需的机械设施。

从顺序上来说，第一阶段的工程是开拓溪谷，接着便是减缓坡度，其中有些地方非依赖人力不可。先用手推车搬运泥土，用牛车固定堆土，最后在坡度良好的地基上排列长约8英尺（约2.4公尺），又厚又结实的上等枕木。

很快铁轨铺到了第一期工程的暂定目标——罗斯维尔，离萨克拉门多18英里（约29公里），罗斯维尔中文意思即“玫瑰城”，气候宜人，流过山丘的贝尔河带来丰沛的水量，此处最早是个农业村落，附近盛产质地优良的花岗岩。

1864年3月26日，3辆敞篷货车满载建材用的花岗岩开回萨克拉门多城里，这是CP铁路首次运载的收费货物。

货运公司的广告战

斯坦福等CP铁路的4巨头，似乎已经预感到总统即将签署批准修正法，于是新成立了德纳湖货运公司，挂名总裁为查尔斯·库罗卡，斯丹福、亨金顿、霍布金斯当然也成了股东之一。德纳湖货运公司于1864年6月15日以总裁查尔斯·库罗卡之名义在《萨克拉门多合众报》刊登了巨幅广告，其中的大标题尤其引人注目：“从新塞新站出发，经德纳湖（杜拉基湖），抵达内华达州弗吉尼亚城的驿马车快车线已经通车，货运收费道路也同时完成，距离最短！运费最便宜！”，而广告内容更具有吸引力：“新路线坡度极为平缓，每一竿（rod，5.5码，约5.03米）不超过10英寸（约25.4厘米）。路面宽广，可双线并行，回程往西的运送完全免费。此外，近期内利用CP铁路抵达即将完成的新终点——新塞的旅客，将可享受东行道路的免费服务。”

德纳湖货运公司的广告登出之后，威尔斯·华国公司以及一些以达福湖南岸一带为地盘的小型货运公司立即在《萨克拉门多合众报》登了反击广告：“请利用由宝藏城经达福湖南岸的安全道路！”，并提醒人们“别忘了德纳湖篷车队的灾难事件，以针对库罗卡宣称的“德纳湖货运路线才是捷径”的说法，一时，《萨克拉门多合众报》成了驿马车业者的广告战场。

德纳湖货运公司登出广告后18天，也即1864年7月2日，太平洋铁路法的修正法由总统林肯签署以后获正式通过，这的确是对昔日强烈反对CP铁路的那一些人的沉重打击。

斯坦福除了买了萨克拉门多溪谷铁路，一方面另外开辟新线，另一方面把位于萨克拉门多市内的当时因洪水冲坏而形同废墟的修理厂和仓库重新整

修，作为 CP 铁路的起点。另外还完成了新塞一段的铁路铺设工作，沿着旧道率先开辟完成经由德纳湖的驿马车道。后来弗吉尼亚城及其稍北的瓦休山一带兴起的“采银热潮”与这次铁路的建成有密切的联系，有关此事前面文章中已经提及。

变更路径

每晚在亨金顿商行二楼召开 CP 铁路的干部会议仍一如往昔。一天晚上终于爆发了关于路径变更问题的争议。已被提升为技师长的蒙塔吉提出了一个甚为重要的问题，他说：“犹大生前曾和达奇·福拉特镇的斯特龙哥医生共同完成了一次关于内华达山的地质调查。结果诚如各位所知，其中第一期到罗兹维约 18 英里的工程费，含亚美尼亚河的架桥费在内，大约是 40 万元；第二期到新塞的约 13 英里的工程，则需花费 50.5 万元。问题就在此后的工程上，根据我的估计，到加州最高法院所裁定的山岳地带，长约 31 英里的总工程费应该是 90.5 万元。”

“这是大家已经知道的事，那你到底想说什么？”副总裁霍布金斯不耐烦地打断了蒙塔吉的话。

“实际情况是这样的，我个人又作了一次内华达山的地质调查。根据犹大的报告书，穿越内华达山的路径有好多条，但他却特别指定了其中的一条，不过我想变更这条路线。”

“为什么要变更路径呢？一方面这是穿越内华达山最理想的路线，另一方面我们已经登出广告了，宣称那是通往德纳湖最短的货运捷径。这怎么解释呢？”负责工程的库罗卡一听这话便沙哑着声音提出反对意见。

“的确是这样的，在犹大报告书中划定的第一区共 50 英里（约 18 公里）的路程中，从萨克拉门多到新塞的 31 英里，我是完全没有意见的。我有意见的是此地到后 50 英里处路径的选择。根据我的调查，路程可以稍微缩短，大约是 48 英里（76.8 公里左右）处。”

“请你说清楚到底路程要怎么变更？”库罗卡又不耐烦地大声问道。

“我计划的路程是经由阿曼，即在犹大路线的东南，走这条路虽然要越过两座山，还有溪谷，但如果按犹大的路线，至少必须开一条长隧道，若采取我的路线，从达奇·福拉特到希斯可一段，就不必在溪谷开一条长隧道，而可以用筑堤及高架桥来取代，也比较节省费用。筑堤和架桥柱可就近采用山腰的美国松。而目前我们已拥有 5 辆轻型火车头和 25 辆敞篷货车，如果能再添购一辆重型火车头及一辆有倾倒台的货车……”

“我们已向新泽西的当福斯库克公司订购两辆重型火车头，那……你提出的路线工程预定速度如何？”此时双手抱在胸前，一边听着技师长的讲话，一边盯着地图的亨金顿终于开口了。

“从新塞往后的 12 英里（约 19 公里），需 4 个月时间。”

“需要多少费用？”

“12 英里大约需要 100 万元，而如果采用犹大的路线，甚至要花到 150 万元，因为必需经过危险的红土山岳地带……”

如果真如蒙塔吉所说，一英里就需要 83300 元，而政府的贷款每英里不过 48000 元。亨金顿考虑再三最后作出决定：“好吧！就采用你的路线。”

不再沉默的东部大铁路资本家

在亨金顿的想法中，以萨克拉门多为起点的第一区 50 英里，总共花费 220 多万，平均每一英里不过 4.4 万美元，而根据修正法，将内华达山的“红土”地带降到了萨克拉门多的 7.18 英里处之后，情况更有好转了。

亨金顿一方面在华盛顿积极活动，一方面又奔波于波士顿、纽约、费城间采购资材，也许他还没有了解内华达山的实际情况。他以为如果采用蒙塔吉的新路线，那至少山麓沿线的各城镇可以协助他们，连斯坦福也对这事毫无疑问。

不过亨金顿也知道要是修正法一旦通过，就不能再漫不经心了，凡德毕尔特和艾姆兹等一些人也紧紧盯住这个目标，他们都有自己修筑太平洋铁路的企图。因此亨金顿认为无论如何也必须在加州当地筹集资金，并把铁路筑到内华达山麓的希斯可一带。

三 贡献至巨的华工

山岳地带工程受阻

现实是残酷的。工程的进行也不象技师长蒙塔吉在那次会议上所预料的那样顺利。足足花了 1 年时间才完成变更后路线的第一期工程——新塞到克里帕峡谷之间还不到 12 英里的工程，接着又花了 3 个月时间完成到喀尔发克斯车站的第二期长约 12 英里的工程。更严重的是接下来的到达奇·福拉特约 13 英里的一段又花了 10 个月：再下去花了 4 个月时间完成了开始进入内华达山麓的希斯可车站约 26 英里（约 40.6 公里）的一段。

根据 CP 铁路的资料记载，工程具体进行如下：

1864 年 6 月 4 日——新塞（距萨克拉门多 31 英里处）

1865 年 6 月 10 日——克里帕峡谷（距同地 43 英里处）

1865 年 9 月 10 日——喀尔发克斯（距同地 55 英里处）

1866 年 7 月 9 日——达奇·福拉特（距同地 68 英里处）

1866 年 11 月 9 日——希斯可（距同地 94 英里处）

由于在内华达山的地势和地质上遭遇了极大的困难，工程一进入山岳地带的希斯可车站后曾一度停顿。主要问题是必须在内华达山的岩石中，挖出一条长达 1659 英尺（约 498 米）的隧道，而穿越内华达山的隧道共 15 个，全长共达 6213 英尺（约 1864 米），当然以现代的机械设备条件来看，不足 2 公里的隧道工程也许不值得大惊小怪，但在 120 多年前的当时，这个挑战是够大的。

为了完成这个艰巨的工作，工程部雇用了大量华人苦力。

1866 年冬天到 1867 年初，由于降雪过多，造成以华人苦力为主的约 1.3 万名的工作队成员全被困在内华达山东侧斜面的杜拉基溪畔的帐篷中，而千辛万苦运到工地现场的粮食，常因雪崩而随帐篷一起被埋在雪地里，造成大量人员伤亡。

不同于一般奴隶的华人苦力

在整个内华达山的隧道工程中，华工堪称最大的功臣，然而华工的付出和受到的待遇是太不相称了！

关于雇用华人苦力一事，斯坦福州长于 1865 年 10 月 10 日向当时美国第 17 任总统约翰逊（1808~1875）呈了一份报告书：“总统阁下：为了解决内华达山工程停滞的问题。我们雇用了一批中国工人。以劳工阶级而言，他们沉着而安静，此外，他们非常勤劳，热爱和平，耐力也比其他民族强得多。这些华人的学习能力令人惊讶，他们很快就学会了未来铁路建设工作中所需具有的专业技术，而且无论哪一种工作都能在最短的时间内熟练；另外，以工资而言，也是最经济的。尤其值得注意的是，他们彼此的联系非常密切。虽然目前我们已雇用了千名以上的华工，但是我们仍打算以最优厚的条件，通过介绍业者的协助，再增加华工的人数。这是不同于奴隶制的雇用组织。”

斯坦福州长还在报告书中详细他说明了这种“华工雇用不同于奴隶制度”的情况：“先将该村的工资交给工头，工头再依工作分量，将应得的工资发给各工人。但同样是工人，华人的衣、食、住等条件和白人完全不同，

华工的菜单包括：牡蛎干、鲍鱼、墨鱼干、笋干、蘑菇、新鲜蔬菜 5 种，红烧猪肉、鸡肉、面食、米、泡菜、干海藻、砂糖、煎饼、水果 4 种，中国式猪肉、花生油等等。”

斯坦福家里的厨师全是中国人，烹起中国菜当然没问题。至于如何将这些食物分配给华工？将在后文中介绍。

工资仅及白人的 1/3

随着工程进入内华达山区后，遇到的困难越来越多，大批来自东部爱尔兰移民和意大利移民由于体力无法适应和对工资的不满纷纷要求离开工地，而转往内华达州挖掘银矿和铜矿，曾使工程一度受挫。这样技师长蒙塔吉和库罗卡之间的争论和争吵也不时在工地发生，两人之间互相推卸自己的责任，而一意指责对方，但这样的争吵不能解决任何实际存在的问题。

这时候库罗卡突然想起来了穿着手工染的蓝色棉衣、头戴圆形斗笠、用扁担挑着水桶疾步行走的中国人，于是他立即到旧金山的唐人街造访中国人经营的经纪公司，这种公司主要和中国从事贸易活动的美国人打交道。

“唐人街”是指旧金山从萨克拉门多街到喀尼街一带。当时定居在这儿的华人已不在少数，主要是淘金热时期来自广东、香港的中国矿工，据当时记载，唐人街总共有 36 家商店，经营由广东输入的中国茶、中国火腿、鱼干、鸡肉干等食品以及铜制食器，此外还有中国餐馆、肉铺、理发店、旅馆、中国剧场。

1852 年曾在此地公开演出粤剧，可见当时之繁华。

但雇用华工一事遭到了一向具有种族偏见的现场监督斯特罗布利吉的强烈反对，他本人是出生在弗尔蒙特的爱尔兰籍移民，他怀疑身材矮小的中国人做不了工作所需要的那种石匠，但遭到了库罗卡极力的反驳，他说：

“中国人身材矮小，但每天工作 12 个小时，1 个人 1 个月才 32 美元，相比之下那些意大利和爱尔兰移民，每天给他们 3 美元的工资都干不下去，何况要工作 12 小时，那简直是没门！我想身为一名技师，应该听说过中国人筑万里长城一事，或者你可以问问斯坦福，中国人是不是世界上最优秀的石匠？”

“的确没错！当初我们曾尝试雇了 50 名中国人，他们的能力的确出乎意料，很快就会学会所需要的专业知识，而成为最优秀的石匠，因此我们后来又雇了 50 名华工。”蒙塔吉技师长也在一旁打圆场。

就这样，在后来陆续召了总共 1.5 万名华工，他们从加州各地被带到内华达山的工地现场。

华工按照自己的意愿组成几个小组，并各自搭建了自己的工队，每个工队中配备一名厨师，负责工人的一日三餐。

当时的记载是这样记录当时华工的生活习惯的：中国工人与白人工人不一样，他们非常爱干净，从来不喝生水，收工回来一定要换上干净的衣服才吃晚饭。他们平时既不喝酒，也不近女色，他们最大的娱乐就是和同事赌博，不过都是消遣性的，而不象白人工人多半抵挡不了女色和赌博的诱惑，把赚来的钱输个精光。

一度受挫的 CP 铁路之所以后来能排除万难，终于成功，笔者认为假如没有库罗卡和斯坦福找来的 1.5 万名华工，那绝对是完成不了的。

四 客家的半奴隶

被输出的华人苦力

清朝政府原来以厦门和广东为海外贸易门户，后来由于实行闭关锁国政策，把从事对外贸易的据点仅限于广东一港。主要贸易对象为英国的东印度公司，英国用印度生产的鸦片与中国的生丝、茶叶及陶瓷器交换，这也是后来鸦片战争（1840~1842年）爆发的主要原因。

英国的鸦片大量流入，清政府的白银大量外流，导致银价暴涨，人们深受恶性通货膨胀之苦，再加上1846~1850年间连年大旱，民不聊生，广西省的客家贫民和矿工于是在洪秀全的领导下于1843年在广西桂平县金田村发动起义并建立革命政权，在1851年建立“太平天国”，他们是这次起义遭到了清政府的血腥镇压，1864年太平天国起义失败。

持续13年的太平天国运动，使得中国东南部一片混乱。在清政府的统治下，称为“本地人”的汉民族和“满人”都受到较好的待遇，而由华北南迁的汉民族和广西当地土著所混血而成的客家人则受到迫害和歧视，因此太平天国失败后，贫农、矿工和客家人纷纷逃往国外，以廉价的劳力维持生活。

贩猪式的交易

据以在美华人学者为主所完成的研究报告——《加州华人史》记载，第一艘属于中国籍的移民船是“汉弥尔顿号”，1853年6月1日，中国人金汤姆拥有的“汉弥尔顿号”悬挂着印有龙图的旗帜驶进了旧金山港，改变了以往驶进旧金山港的苦力船几乎全是美国船和英国船的局面。

该研究报告还记载，当时华工苦力的来源有3个：第一是太平天国运动中被清政府逮捕的客家俘虏和囚犯；第二是通过已在当地的亲朋好友诱使而来；第三是以借钱给贫农及矿工赌博的方式，使他们误入圈套，最后因无法偿还赌债而任人宰割。

介绍赎卖业务的人大多是英国人、西班牙人和法国人，介绍一名苦力的报酬为7美元到9美元不等。

这种交易在美国称为“赎猪业（Pig business）”因为这些苦力的待遇简直和非洲奴隶一样，就像被关在猪圈里的猪一样，毫无人身自由，一直被监禁着，直到运出港口为止。

据推测，早在1847年，少数华工就用这种方式被运到英国；1848年，西班牙移民公司也将800名华人苦力运至古巴，到秘鲁的华人也于1849年抵达；1850年，又有一批苦力被送至加州金矿区和夏威夷；此外出产石油的苏门答腊岛也有华工输入。

在这时候，这种交易还是秘密进行，因为当时南北美禁止输入黑奴，但也因此这种秘密交易十分盛行，到1850年清政府允许国人移民海外后，华工的输出越来越多，规模也越来越大，输出苦力的港口从广东、厦门扩展到澳门、香港，导致所谓船费后付的“信用契约”的产生，募集的方法已不只是诱拐和诈骗。

1852年，加州参议院议员汀格雷呈上了一份劳动法案，他在法案里要求以10年为最高期限，而在此期间的工资皆以契约签订时的条件支付，但

后来由于过于赤裸裸而类似奴隶制而遭到否决。而到了南北战争时，南方的黑奴和加州的华人苦力所受的待遇有了很大改善，当然所谓船费后付的“信用契约”也作了一番修改。

在铺设 CP 铁路短短的时间内，斯坦福州长就雇用到了 15000 名华工，当然不是通过已在当地的亲戚好友劝诱而来，也不便采用直接的“信用契约”方式，而是采取变相的“信用契约”方式，即 CP 铁路先将所有移民所需费用全部交给美国的“贩猪业者”，这些“贩猪业者”把钱换成金币或银币运至香港，香港的捐客凑足人数，送抵萨克拉门多。这种方式也是利用预借船费的方式控制苦力的行动，在船费尚未尝付以前苦力不能停止挖掘隧道的工程，这点简直和“信用契约”方式一模一样。

在这种交易过程中，发生过许多次重大事故，现列举一二。

1854 年驶抵旧金山港的贝尔塔德号由于卫生状况太差，最后导致 500 名苦力连同船长死在海上漂流途中。

1852 年，运载了 450 名苦力的美国罗勃特·布朗号在驶往旧金山途中，船上因发现跳蚤和虱子，船长以卫生的理由强迫华工剪发，结果导致一场暴动，船员被劫，船长也被杀死。

另外，据传 1852 年进港的巴尔莫拉号船长曾收受苦力们赠送的黄金戒指及丝制的旗子。

大雪中挖掘隧道

原来强烈反对雇用华工的史特罗布利吉，在试验地雇用了 50 名华工之后，华工的良好表现大大出于他的意料，因此态度有了 180 度的转变，把从搬运砂石到修筑堤防等难度较高的任务都——交给华工。在 CP 铁路开工后的第二年，查尔斯·库罗卡的胞弟——乔治·库罗卡提出雇用华工从事铁路建设，公司方面也希望雇用 5000 名长期华工，但加州方面只能提供 800 名。

1866 年 12 月，在内华达山西侧工作的华工全部遭到雪难，但内华达山顶的隧道工程仍继续进行。

雪崩频繁发生，在工程中丧生的华工越来越多，华工在密不通风的积雪中挖洞造烟囱，再挖一个抽取空气的洞，靠着微弱照明的灯笼，在这种情况下，华工们还是在大雪中挖出了一条横向的隧道。库罗卡本人也忍不住在后来的回忆中提到：“对着隧道中央，从上面投下一根气管，让两组工作人员顺着中央通气管而下，其中一组是从内华达山的矿山高薪聘来的英格兰籍掘岩专家，另一组是华工。这两组人员同时由隧道中央向东、西两侧挖掘，每周测量双方所挖的距离，结果总是华工的进度超前。”

这条隧道只能容纳 1 辆双马拖拉的雪橇通过，华工在里面挖掘岩石，利用黑色火药炸开岩块，然后再运出隧道外。隧道工程就是在这种艰苦的条件下一点一点向前延伸的。

日益苛刻的工作

1867 年 6 月，当时山顶的隧道工程是最繁忙的时候。中国工人和白人工人一起发动罢工。华工提出“每月薪资要超过 40 美元”的要求，这对于月薪只有 32 美元，一天工作 12 小时的华工而说是最起码的要求，然而这个

正当要求遭到库罗卡兄弟的严正拒绝，并提出一个替代办法：“每天的工作时间从 12 小时缩短为 10 小时，”

华工集团的正当要求也完全得不到美国劳工组织的支持，在迫不得已情况下，华工领队们提出了一个让步的妥协条件：“如果光在隧道内工作，希望一天只做 8 小时。”得到了库罗卡的接受，并解除了为期 6 天的罢工运动。

但与此同时，库罗卡发出了新的命令：“从隧道工程的华工中调出部分人员，仅留 3000 名，其余的前往内华达山东侧斜面的坡地，开始新的铺设工程！”

“山顶上的隧道还没打通，而且接下来还有好些隧道要挖。”

当华工领队通过翻译向库罗卡反映意见时，库罗卡却这样回答道：

“总不能全部放着等隧道挖好再说吧！工作应该分两、三方面同时进行！”

华工领队考虑到内华达山东侧斜坡的工程要比山顶上的隧道容易一些，所以也只好接受下来。

但华工们做梦也想不到紧接着下了一个更可怕的命令：

“为了进行东侧斜坡的工程，必须将火车头、铁轨及车辆等用马撬越过山顶运到这里来！”

而当时正值初春，内华达山东侧及西侧斜坡仍有大片残雪，再过不久，这些雪就要融化，到时道路泥泞的情况不难想象。

由于东侧斜坡的工程和山顶隧道同时进行，工程材料及铁轨等无法用马车运送，为了让车头、铁轨及车辆等能到山顶；需先在东侧的斜坡铺设铁轨，然后利用这段铁轨同火车头运其他材料。

当华工们看到这批堆积如山的事先用敞篷货车运到达奇·福拉特车站的材料时，异口同声地惊叫了起来：

“啊！火车头被解体了！”

而库罗卡兄弟却异想天开他说：

“只要拿出修筑万里长城的精神不就可以了吗！7000 英尺（约 2100 米）的内华达山和万里长城比较之下，工程要容易多了，不是吗？”

话是没错，不过，这么艰难的工程岂是每个月 32 美元的廉价工资所能打发的吗！

五 挡雪棚

征服陆上合恩角的华工

带有强烈种族偏见的现场监督史特罗布利吉，曾一度对华工们持敌视态度。后来是华工们的杰出表现，使其态度发生了极大的变化，而且是非常的佩服，这发生在开凿内华达山顶隧道之前。

内华达山西侧的斜坡有一个危险的断崖，令人望而生畏，故而被称为陆上的“合恩角”。

内华达山的“合恩角”是在 1866 年春所碰到的一个难题。当时工程将要进行到达奇·福拉特了，山顶全是难以开凿的花岗岩，而且谷底的断崖也深达 1000 英尺（约 300 米）。

通往山顶的坡度是那样的陡峭，以至于货运马车无法通行，所有的东西都得用手推车推着走。挑着扁担的华工一天须以人力搬运 500 桶黑色火药，至于其他的東西，如粮食和水就更不用说了。

铁锤、凿子和绳子是当时唯一能够用来凿岩的工具。凿岩的时候首先在花岗岩的缝隙里插入铁桩，将绳子结在它的上面。其中一条绳子结在华工们身上，另一条绳子用来悬吊装有黑色火药的竹笼，以便爆破岩石，这样就不会发生什么危险的事。

然而在“合恩角”完成当年的 5 月，事故发生了。由于很快解决了“合恩角”这个令人头疼的难题，7 月铁轨已经铺到了内华达山的达奇·福拉特，当时有很多的绅士及社会名流应邀前来参观萨克拉门多的试车会。他们坐在“合恩角”峭壁上中国人所打造的桌型了望台边，津津有味地品尝着主人为他们所准备的名贵的鸡尾酒。

库罗卡兄弟中的老大——乔治，显得春风满面，一边应酬客人，一边侃侃而谈：

“我们已经完成了在美国铁路史上可算是最艰巨的一项工程。这项工程之所以能这么快取得成功，应该归功于华工们的默默奉献。下面我们又有了新的目标——海拔 6000 英尺（约 1800 米）的希斯可，要到达内华达山顶，必定会遇到很多的困难，我们会想一切办法去克服的，同时也希望各位与我们合作，对 CP 铁路发行的公司债券能给予大力支持！”

当时还发生过这么一个小故事。

1870 年，巴西国王顿·派德罗从这里经过，登上了望台远眺美丽的景色。因为太沉醉于眼前的美景，国王竟然错过了列车。

希斯可距离内华达山顶，大约只有 14 英里（约 22.4 公里）左右，但是最高点和希斯可的标高相差约有 1100 英尺（333 米）。

除了隧道和挡雪棚之外，还有一个值得说明的是填平工程：对于山谷的断崖，除了架桥通过外，还有很多完全是靠华工们用手推车或者用扁担搬运崩落的沙土，将这些断崖进行彻底的填平。

在前面我们曾经说起过，斯坦福州长请来了瑞典的技师，他建议用炸药来开凿隧道，但这个建议库罗卡兄弟没有接受，而现场监督史特罗布利吉想试一下这个方法，付出的代价是炸瞎了一双眼睛，这个教训是很惨痛的。

在挖筑最艰难的山顶隧道时，库罗卡采取了在隧道中央的岩石凿一洞穴的方式，从这个洞穴中插入一根通气管，并且将白人劳工（爱尔兰移民及意

大利移民) 和华工们从这个洞穴送到中央地底, 让他们再分别向东和向西两侧挖掘, 并且要比较两边挖掘的速度, 看谁的进度慢, 谁的进度快, 这些在前文中都已经提过。但是事实上那些白人劳工都无法忍受这种辛苦的工作, 所以到最后, 无论是从中央向东向西两侧挖掘的工程、还是由隧道两旁人口处往里挖掘的工程, 都由这些华工们担任。

《加州华人史》上有记载, 在发生罢工运动以后, 挖掘隧道的工作时间已经缩短到每天 8 小时, 但是对于库罗卡兄弟以及史特罗布利吉是否能够真正履行这个决定是不得而知的。

记录表明, 华工们挖掘隧道的速度: 平均每天 8 英寸 (约 20 厘米)。

出乎意料的大雪灾

对于内华达山可怕的雪灾, 不但蒙塔吉不知道, 即使是已故天才技师犹大, 恐怕也难以估计得到。工人们已经克服了开凿工作中的种种困难, 马上就要开始挡雪棚的工程了, 以免遇到什么无法预知的新障碍。

山麓隧道已经开通, 现在可以用火车头来运输各种有盖或敞棚的车辆, 将大批工程材料运送到下个隧道工地的现场。寒冬腊月在一步步地逼近, 只要一到降雪期, 地上便会到处都积着厚厚的雪, 用人力没有办法清除干净, 技师长蒙塔吉因此从波士顿及弗尔蒙特引进了旋转式除雪机, 这种除雪机是在蒸汽引擎上加装推进器。但是引进这种除雪机后, 却仍然无法解决内华达山顶所面临的积雪问题。没有办法, 蒙塔吉只好再次引进 12 辆附有 30 英尺 (约 9 米) 大铲、犹如庞大的军舰一样的除雪车。

根据 CP 铁路史的记载:

“内华达山简直让专家跌破了眼镜, 拥有专业知识及优越技能的技术人员在此也措手不及, 随时都可能发生意外的事故。技师长蒙培吉起初考虑将挡雪棚建在距山顶约 70 英里 (约 11 公里) 的地方。首先, 把隧道之间的岩壁切削整齐, 然后在地基上用木材搭起斜度较大的高顶建筑。尽管这种紧挨着著名岩壁的挡雪棚做得相当牢固, 但是在山腰的岩壁和屋顶间的积雪过厚, 压力也很大, 有时候会发生这样的情况: 费了很大的功夫才完成的挡雪棚在突然之间会掉落到万丈崖底, 令你懊悔莫及。后来重新设计了一种挡雪棚; 加上巨大的支架, 屋顶由原来的高顶式改为平顶式, 并想办法除去山腰岩壁和挡雪棚之间的空隙, 要建造出能承受如此厚重积雪的压力的平顶式挡雪棚, 在当时确有很多困难。在后来终于完成了, 但是等到 CP 铁路实际开通时, 旅客们却又纷纷抱怨可恶的挡雪棚挡住了他们的视线, 不能欣赏窗外的美景。经过后来改良, 铲掉了一块花岗岩山石, 并铺设了一条夏季专用的替代铁路, 内华达山的险峻也就在这 100 码 (约有 91 米) 之间。

夏天到了, 天气显得特别干燥枯热, 火车头向外不断吐出火星, 这些火星碰到了挡雪棚的木材, 于是不可避免地引起了一场火灾。”

另外, CP 铁路史有这么一段记载:

“在斯坦福州长的命令下, CP 铁路秘密地订购了火药, 并且用船运到旧金山。这种火药性能极佳, 炸出来的洞又细又好, 爆发力也比同等量的要强 8 倍。斯坦福州长已经被豪雪和隧道工程整治得可怜兮兮, 他请来了苏格兰的化学家, 在威尔斯·华国公司的仓库内进行秘密研究。后来在工作中不小心发生了爆炸, 炸伤了很多市民, 这件事引起了舆论界的攻击, 从那以后,

火药便被禁止输入，以防再发生事故。”

东西铁路大竞赛

挡雪棚工程所使用的木材，总共费用 300 万美元，全长有 37 英里（约 59 公里）。如果换算成宽 4.5 英寸（约 11.5 厘米）、厚 2.5 英寸（约 6.35 厘米）的平板的话，其高度可达 650 万英尺（约 190 万米），多么惊人！

直到 1867 年 8 月，CP 铁路的火车头才通到杜拉基湖东侧斜面的杜拉基站。

在隧道工程受阻期间，库罗卡调派了 3000 名华工，用货运马车将已解体的火车头、铁轨及车辆运到东侧斜坡，铺完了起自雷诺，经由华兹华斯到内华达州一段的铁路，这一计划与斯坦福州长的设想不谋而合。

尽管工程东侧山坡的一段下坡，仍然有一些难度较大的工程，有一些小型隧道及挡雪棚等需要完成，然而比起西斯可站西侧斜坡到内华达山顶那一段工程，却要容易得多。

斯坦福为什么要暗地越过内华达州境，将铁路延至雷诺、华兹华斯？这或许和此地盛产银矿有一定联系，但绝不是最重要的理由。犹大在他的报告书中说过：“华兹华斯盛产燃料，水量也特别丰富，是一个大陆横贯铁路最理想的调车场。”另外，在大陆横贯铁路修正法中又删除了当初在太平洋铁路法中决定的——CP 铁路最远到加州及内华达州境——的限制性条文，因此斯坦福雄心勃勃，一声令下：

“CP 铁路大举进攻！CP 铁路定要与 UP 铁路一争长短！”就这样，展开了一场别开生面的东西铁路大竞赛。

4 巨头决裂

一天晚上，斯坦福州长接到好友查尔斯·库罗卡的邀请，到他那位于萨克拉门多的宅邸中共进晚餐。正当宾主闲聊畅饮、意兴正浓时，查尔斯的哥哥乔治突然脑溢血病发，从楼梯上摔了下来，此后便落得半身不遂，并且终身不能开口说话。

查尔斯从内华达山的工地赶来，精神上受到极大的打击，情绪暴躁不安，怒声说道：“大家都太累了！肉体疲劳都在其次，隧道工程和挡雪棚进行得太不顺利了，我受不了了！我想辞职不干！如果有谁要买股票的话，我拱手相让！”

乔治钻研法律，是库罗卡兄弟 4 个中唯一的一个知识分子，也是库罗卡建设的大股东，同时还是 CP 铁路的法律顾问，可算是斯坦福的得力助手。当然，CP 铁路也分给了他相当大的一部分股份。过了没多久，库罗卡便病逝了，个性极为刚烈的查尔斯态度坚决地要求退股，究竟是什么原因，也不得而知。从纽约赶回来的亨金顿听到消息后向他挽留道：

“现在工程还没有全部彻底地完成，如果你要辞职，这会给工程的顺利完成带来很大的困难。至于你哥哥乔治的那一部分股份，我和斯坦福州氏准备将它买下来。”

“价钱怎样？”

“180 万美元。”

“难道就只值 180 万？”

“需要说明的是，乔治当时分得的是优先股，只值 60 万元一股，现在已涨 3 倍啦！”

“话是这么说，可是一旦铁路开通，它就远不止 3 倍，是吗？”

“同样是 3 倍！”

铁路还没有全部竣工，在 4 巨头之间已出现了明显的裂痕。斯坦福十分同情库罗卡，替他争取道：

“亨金顿先生，在整个内华达山工程中，库罗卡兄弟作出的贡献是很大的，哥哥乔治也有十分优越的表现，是这样吗？所以请您再考虑考虑，不要弄到太僵的地步。”

“考虑考虑？我说他们兄弟在建设公司已捞尽了便宜！”

亨金顿先生满脸不高兴，不过尝到甜头的不仅仅是库罗卡兄弟。

仅仅是一瞬间，亨金顿先生马上换上一副笑脸，并说道：

“差点忘了！斯坦福先生，听说你在纽约期间已喜得贵子了！”

“谢谢！我都是 40 好几的人了，这回好不容易添了后代。”斯坦福显得有点尴尬，搔了搔头皮。

就在这时，一道阴影从亨金顿脸上一闪而逝，随即恢复如常，而所有这些，斯坦福浑然不觉。

说到年纪，亨金顿比斯坦福还要大，他到现在为止还没有子孙后代，这道阴影充分说明了他对斯坦福的嫉妒，既有一种在事业上独撑门面的孤独感，又担心斯坦福有了子嗣后，自己的铁路事业也会被他慢慢地夺走。

第五章 斗志与物欲之争

一 历史性的会合

捷足先登的铁路铺设战

1869年5月10日下午2点多，up铁路和cp铁路在犹他准州的普罗蒙特利丘陵上相接了，这完成了划时代的壮举。

就在前5天的5月5日，斯坦福先生来过此地。他身穿黑色的燕尾服，手拿一顶丝质小礼帽，步履轻快地搭乘早上6点从萨克拉门多出发的“丘比特”号到了这里来。

斯坦福一向很开朗，那天更是神彩飞扬。在客车上，他和应邀前来的宾客——亚利桑那准州州长、加州最高法院首席检察官，以及众多的亲友们一边喝酒，一边闲聊。当火车越过内华达山的时候，时间已过了正午，大家都举杯向他道贺，“恭喜”之声不绝于耳，实在热闹得很。

大家都知道，CP铁路的火车名称有的是人名，有的是地名，有的还是希腊神话中各位神仙的名字，除了名称之外，这些火车都给它们统一编了号。比如在纽约斯克涅库他里制造的“丘比特号”被编为60号。这辆车在3个月前才由合恩角抵达萨克拉门多，在那里送进工厂组装完成。这辆车有65450磅重，是一辆具有8个轮子的中级车，有4个引擎，这在当时的美式设计中还为数不多。

5月8日……犹他准州的普罗蒙特利与CP铁路相结的时刻即将来临了。

我们在前面说过，修正法中没有明确规定CP铁路与up铁路的会合点，因此cp铁路在横贯内华达州后，又继续前筑到了里诺、华兹华斯；在这同时，UP铁路在完成韦伯溪谷的5个艰巨工程后，又折返到那可高地，并动员摩门教徒，率先赶往犹他准州的沙漠地带进行工程。

在那时候，定居法还没有制订，如果有一方将路线延长，哪怕只是1英里，这也将毫无疑问地引起政府贷款和沿线土地的激烈争夺。

为此，华府当局立即派遣铁路委员前往当地调查了解情况。最后作出这样的决定：

“会合地点定在犹他准州的普罗蒙特利。”

史特罗布利吉接受斯坦福的秘密派遣，越过大盆湖前的耶可高地，到达瓦萨奇山麓。当发现UP铁路已在瓦萨奇山麓开凿了长达772英尺（约232米）的隧道时，斯坦福立即采取措施，与摩门教会的布利翰·杨格签订条约，委托他们进行湖畔的填平工程。

然而这个消息很快不胫而走，UP铁路也马上采取措施，立即在耶可高地向西大约有160英里（约269公里）的地方开始打地基；地基虽然没有铺轨，然而在蒙特利会合前，早就完成了两条并行的轨道。

CP铁路在湖畔所进行的地基铺设工程，由华工们负责，用黑色火药炸开岩石，而UP铁路则以爱尔兰移民来与华工们相抗衡。双方进行爆破岩石的地点都离开不远，所以火药爆炸的声音此起彼伏，不绝于耳，仿佛正在发生一场大规模的“南北战争”。

工资迟发，延缓会合

当斯坦福乘坐“丘比特号”驶进内华达山的隧道，沿着杜拉基河往里诺方向进行时，坐在前面的《萨克拉门多》新闻报主编突然大喊一声：“危险！”

火车正在狭窄的溪谷车道中行驶着，华工们正在山上砍伐木材，一不小心让一根约有 15 英尺（约 4.5 米）长、直径达 3 英尺（约 90 厘米）的木材滚进了溪谷。

其时火车正在山坡上行驶着，司机发现危险后立即刹车，结果有两个引擎及排障器损坏了，无法向前行驶，只好向华兹华斯的调车场电告求援。该调车场接到电报后，派出了两辆火车头，一辆向前拉，另一辆则在后面推。车子往东前进，接近大湖时，传来了铁路方面的最新消息：

“杜朗副总裁一行人在怀俄明州为洪水所阻，只好延缓抵达时间，连接日期改在 5 月 15 日。”

杜朗被艾母兹兄弟解聘后，好不容易才爬到 UP 铁路副总裁的位置。他带着负责工程的里德、承包工程的凯斯曼特兄弟、技师长道奇少将、副技师长西蒙及意大利宾客等多人，火速向普罗蒙特地进发。

表面上说是因碰上洪水而不能及时赶到，但最主要的原因是：在他们穿过俄亥俄大草原时，当时正在进行铁路连接的工人挟持了这辆列车，理由是：他们已经 4 个月没有领到工资了，如果不付给他们这一笔钱，车就休想开走。没有办法，杜朗只好打电话通知奥马哈，让他们给工人送来这 4 个月迟发的工资，列车才被放行。

由于这样一耽搁，会合的日期只好改在 5 月 10 日，全美各地原先已准备好的通车庆祝典礼也被迫作出调整。

杜朗一行当时所坐的 UP 铁路的火车还没有名字，只称为它为第 119 号车；火车头也是新制造的美式 8 轮级火车头，约有 68400 磅（约 31 吨）重。

枪王勃朗宁的故乡

笔者曾经在大盐湖北岸的小城奥格登访问过。据说布利翰·杨格在湖南岸建造摩门教会的本部时，觉得沙漠地带极缺蔬菜，因此特意开拓出这座小城来，把它作为供应蔬菜的基地。

奥格登城位于大盐湖北岸，地势特别险峻，城中的联合车站大楼是很有名气的，它是古典的文艺复兴式的建筑。它是一栋两层楼的砖制建筑物，据说该楼是在 CP 铁路与 UP 铁路相会时，由布利翰·杨格捐出的，面积有 131 英亩（约 16 万平方米），原先是摩门教的所有地。

车站大楼后面是调车场，特别宽阔，最盛时每天约有 200 车次出入这个调车场。在车站大楼的里面，有联邦政府的邮政总局和电报中继站，还有旅馆和餐厅等。现在留下的是重建的建筑，最早完成的车站大楼已在一场大火中被烧毁了。

笔者在楼内的大陆横贯铁路博物馆看完桥梁、挡雪棚等模型之后，有一位中年女办事员问我：“二楼的勃朗宁博物馆还没看吧？”我这才知道，原来奥格登城还是美国当年枪王勃朗宁的故乡。

勃朗宁的父亲娶了 3 个太太，留下 22 个孩子。当时的摩门教会很需要枪械，负责这方面工作的就是老勃朗宁。而在他的 20 多个孩子中，只有勃朗宁从小就在这方面显出非凡的才华。

23 岁时，约翰研制出单发手枪，获得了专利权，他开始在奥格登设立枪械制造厂。

在整个一生中，勃朗宁共取得 128 种枪械专利，并实际制造了 5000 挺军用枪及猎枪。

办事员向我介绍：“在第一、第二次世界大战和韩战中出尽风头。装在战斗机上的机关枪也是勃朗宁制造的！”

在这个城市，就某种意义上说，以枪闻名于世的勃朗宁和铁路连接站的地理位置是同等的重要。

沧海桑田

从奥格登出发，沿着湖畔公路向西前进大约 7 英里（约 11.2 公里），可以到达一个叫做科林的城镇，这是 20 世纪 30 年代的毛皮交易站，也是蒙大拿道的起点。

科林地处大盐湖东北，发源于落基山的贝尔河在此入湖，从前也是一个很重要的交易站，盛产银矿，同时还是通往蒙大拿的交通要塞。据说反对摩门教一夫多妻制的格兰特总统为了打垮摩门教，才修建了这个城镇。

1869 年 3 月，在 CP 铁路和 UP 铁路会合不久，城里有人宣布拍卖 100 区的农地。

30 年代起，这位男子就在此地营生，他名叫奈比尔。他看到科林镇在 3 个月内已有 19 家沙龙申请执照，另外还有两家舞厅、两家杂货店和肉铺已开了张，看起来该城在迅速发展，于是动了拍卖农地的念头。

奈比尔刷出了广告，上面写道：“利用贝尔河的水利，保证 1 英亩（约 1200 平方米）的土地可以生产 60 蒲式耳（约 1600 公斤）的小麦。此地将发展为蒙大拿及爱达华的转运站！”他希望借此能发一笔财，没想到科林镇后来逐渐没落，奈比尔因此破产。

从科林上高速公路后往左转，很快就到了坎坷不平的乡间小道，路旁没有路标，上写：“开往普罗蒙特利”。从档案上可以看到：普罗蒙特利的丘陵上有葡萄酒批发店，还设有撞球店等。

还有一家名为“黄金轨钉”的饭店，广告上写：

“无论上行还是下行，只要在此停留 20 分钟，您就能够享受到只花 50 美分的高级晚餐。”

现在，饭店已经关闭，在望不到头的小麦田中，只见两条铁轨寂寞地蜿蜒前行，铁轨上放置着两列东西交会的模型列车，象征着 CP 铁路的“丘比特号”和 UP 铁路的第 119 号车的历史性会合。

斯坦福的第一槌

为了纪念东西铁路的大会合，加利福尼亚一位名叫大卫·休斯的富商捐赠了一枚黄金轨钉。这轨钉比一般的轨钉要大一倍，直径大约有 6 英寸（15 厘米）多，钉身是用 18K 金铸成，外表镀了金，上面刻有对铁路建设有功者的名字。

这轨钉在 1892 年被拔起，赠给了斯坦福大学，并由查尔斯·库罗卡所创造的银行——律罗卡银行（1986 并入威尔斯·华国银行）代为保管。

后来为了便于展览，这枚轨钉于 1954 年再度归还给斯坦福大学，存放在该校的博物馆中。

另外，内华达的弗吉尼亚城也捐赠了一枚轨钉；和斯坦福同车去的亚利桑那州州长也钉入了一支金、银、铁合金的轨钉；还有爱达荷、蒙大拿也都捐赠了金、银轨钉。

据说当时前往旧金山的陆车骑兵第 21 连队的 5 个中队也参加了这个典礼，他们的管乐演奏使整个会场的气氛都变得热闹非凡。

斯坦福敲下了黄金轨钉的第一槌。这一槌只是做出一种姿态，银锤掠过轨钉，落在铁轨旁边电报线的信号器上。该信号器直通华盛顿，全美各地教堂都跟着响起了钟，庆祝这非凡的时刻。道奇少将和蒙塔吉两位技师互相握手致意后，庆祝酒会正式开始。

记录上关于参加典礼的人数的报道有很大的出入，有 500 人的，也有 3000 人的，不过从照片上看，大概也只有 500 到 600 人左右，里面有少数女性，很可能是家属。

随着铁路的连接完成，铁路旁的电报线工程也完成了，历史性的会合就这样完成了。

安·犹大在马萨诸塞州她哥哥家里听到了第一声喜钟，但她拒绝任何记者的采访，只向亲友透露：

“很凑巧，5 月 10 日是我们的结婚纪念日子，感觉好象是在天之灵的塞欧道亚降临到普罗蒙特利的山丘上！”

CP 铁路的技师长史特罗布利吉，带着穿蓝色长裤、留有长辫的华人现场监工也来到会场上，向广大宾客们阐述众华工们的劳苦功高。然而在整个典礼过程中，犹大没有被提到过。后来，斯坦福请画家将当时会场的情景记下来，并特意吩咐他在铁路旁参观的人群中加入犹大的画像。

威尔斯·华国公司最后一班货运马车的车夫——凯尼和格尔两个人，也乘马车前来参加了盛会。凯尼喝得大醉，他不胜感慨，满含热泪地说：

“我在这片沙漠上已经整整跑了不下 13 年了！”

二 列车强盗

沿线土地销售计划

创建 UP 铁路的众股东们，多半是冲着艾姆兹兄弟所描绘的美好前景而来的投机分子，他们看到铁路已经铺设完成，并且和 CP 铁路已经会合，实现美国火车横贯大陆的梦想已为期不远了，于是不断催促公司，要它赶快卖掉政府免费提供的沿线土地以便进行分红。

但是 UP 铁路的总裁——奥立佛·艾姆兹并不急着卖掉沿线的土地。道奇少将受艾姆兹兄弟的委托，在经过详尽的调查和准备之后，拟出一套“沿线土地销售计划”，并发表于报纸上，结果引起了一场抢购热潮。在广告内是这样写的：

“ 征求前往内布拉斯加新州的农民！内布拉斯加不久将成为美利坚合众国最优秀的农业区，这是因为：（1）土质肥沃，利于开发，保证第一年就能获得丰收。（2）土质优良。（3）普拉特河水量丰富。（4）西部新市场大有可为。（5）怀俄明、内华达、科罗拉多等地，可能藏有丰富的矿脉……等。”

1869 年 7 月，UP 铁路要求联邦政府的调查官戴维斯负责沿线上地的销售。戴维斯发布第一期销售目标区，那是奥马哈以西 200 英里（约 320 公里）沿线 10 英里内的土地，销售价格是每英亩（约 1200 坪）5~6 美元之间。

在普罗蒙特利会合后，UP 铁路马上制作了说明手册，内容很是惹人注目：

“ 购买 160 英亩（约 96000 坪）以上者，免费为其全家进行迁移！！买 80 坪以上者，票价折优惠！！”

在这同时，UP 铁路还在起点站的奥马哈建造了一座“迁移者之家”，这是一栋方便旅馆，有 60 个房间，供迁移者暂时居住，费用很便宜，包括伙食费在内，一夜只需花上 25 美分。

另一方面，UP 铁路还在英国建立根据地，成立“欧洲移民代办处”，在德国的汉堡设立了一个分处，第一阶段的目标是 10 万人，展开征募的宣传工作。

设在奥马哈城的移民代办处首先开始在国内进行移民征募，预定人数为 5000，然后逐步向英、德、挪威、瑞典等欧洲各国扩展，预定目标达到 5 万人。

UP 铁路特别制造一种专用的移民列车，用来运送来自国内及欧洲各国的移民。这种车厢两侧共有 48 个床位，记载上还说这种车要比欧洲的三等车厢舒服得多。唯一不足的是：兼座席用的床是用木板铺成的，上面没有垫的褥子。

从奥马哈到西海岸的铁路票价有每人 60 到 80 元不等；到盐湖城只需要 42 元！在 UP 铁路的广告中可见到这样的宣传。

“ 直到 1873 年，80 万英亩（9 亿 8 千万坪）的沿线土地以每坪 4 元 50 分的价格全部卖完，不但还清了政府贷款。还得到了一笔数目可观的利润。”这是留下来的记载文字，是否真实，还有待于考证。

UP 铁路从奥马哈到萨克拉门多，据称全长有 1700 英里（约 2720 公里），这一段全是无人居住的地区。随着需求量的增加，光内布拉斯加一州（1867

年加入合众国编为州），UP 铁路计划销售的土地就有 486 万英亩（约 59.5 亿坪），按照这样计划，内布拉斯加州 1/10 的土地都是 UP 铁路销售出去的。

如果 UP 铁路的经营管理和 CP 铁路一样很出色的话。那么光从这个天文数字般的土地销售数量，就可以取得一笔相当可观的利润，绝对不至于铁路一开通财务上就出现危机，也不会出现艾姆兹兄弟必须退出的局面。

在史丹贝克出版《愤怒的葡萄》一书的同时，卡列·麦克米兰也完成了有名的《原野中的工厂》一书，里面讲到：

“1871 年，联邦政府免费提供给铁路公司加利福尼亚私有土地，共计有 868 万英亩。（约 106.3 亿坪），这样一转卖，变成 516 位少数地主均分的局面；在最早的时候只有 16 个人，他们平均每个拥有 84 平方英里（约 6600 万坪）的土地。”由此可知，CP 铁路获得了十分可观的利润。

横越大陆旅游热潮

1869 年 5 月 15 日，也就是在两条铁路会合后的几天，大陆横贯铁路宣布一般旅客也可以搭乘。

从纽约来的旅客，最早只能利用密歇根中央铁路，经过五大湖到达芝加哥，过了没有多久，就可从宾夕法尼亚铁路、伊利铁路、纽约中央铁路中任选一条通往芝加哥。另外，从芝加哥到密苏里河东岸的康瑟尔车站则有两条线路，它们分别是用岩岛铁路和西北铁路。

奥马哈在康瑟尔的对岸，早先可利用渡船通过，1872 年，两地之间架起了桥梁，更加畅通无阻。

有一位叫做威·拉那的旅客曾经有过这样的记载：“由于火车到站和发车的时间没有定准，奥马哈车站经常滞留着很多的旅客。总而言之，转运家畜还算比较畅通，而对于旅客则不是这样了。”

来自纽约·波士顿东部地方的旅客很少有直接前往加利福尼亚的，绝大多数的旅客都愿意接受建议，在奥马哈或者是奥格登城过上一夜，第二天再搭乘前往西海岸的列车。但是这些旅客们对奥马哈的反应极为不佳，有的说：

“从来没见过有这么脏的地方！”

随着汽笛声响起，列车长叫一声“请各位旅客上车”，列车就不管三七二十一地开出去。月台上的乘客如果不做好准备，听到列车长的催促才上车那就来不及了

列车行驶 3 英里（约 5 公里）后，沿着密苏里河的断崖而上，这段路程很是惊险。很快地，列车就吐着白烟缓缓驶入内布拉斯加大草原。

列车在通过这片草原的时候，常常在眨眼间就为黑烟所笼罩，那情景就好象在遥远的地平线的那一头，大草原燃起了熊熊的大火一样。紧接着，就是雷电交加，瓢泼大雨倾盆而下；不久雨过天晴，天边出现一道美丽的彩虹。列车一到普拉特河，即沿河前进，四周景色可观，鹿、狼、土狼、熊等野生动物时有出没；有时还会有成群的蝗虫扑面飞未，车轮也往往被卡住，不能动弹。

“看！那是印第安人！”很多旅客都觉得很稀奇似的，实际上，印第安人在进行横贯铁路工程的时候就跟铁路公司签订了合约，他们放弃铁路沿线的土地，都搬到落基山里去了，旅客们所看到的实际上是少数还没有来得及搬走的人。

不过，UP 铁路在内华达州和部分印第安人签订了协定，火车司炉和砍伐木柴以提供燃料的工作由印第安人负责，印第安人在内华达车站可享受免费乘车的优惠。这些印第安人上车时总是随身佩戴着刀和枪，半裸着身体，散发着阵阵异味，旅客们都避而远之。他们也想搭乘有木板相隔的移民专车；但出于欧洲移民的抱怨，没有办法，他们只得屈身于货车厢中。

“真棒，阿拉密站的牛排！”

“怀俄明的河鳟和内华达的中国菜令人留连忘返！”

“在车站买的鸡汤，里面放的竟然是些狗肉！”

旅客们对于沿线各站的食物，有满意和赞许，有尖锐的批评，褒贬不一；这些伙食的价格是绿背票（纸币）1 美元，如果用加州和内华达的银币的话，那只需要 78 美分就可以了。

第一起列车强盗案

水牛——大平原著名的产物，随着印第安人的迁移，也不知不觉地在大陆横贯铁路沿线消失了，有些图画上画着旅客从车窗内用枪射杀水牛的场面，这显然是言过其实的了。

铁路公司印制了大量精美的手册，用来招揽生意。还在报纸上登出广告，大肆描写横贯大陆之旅的畅快。

在 1870 年 11 月 4 日，发生了第一起列车强盗案。当时列车正停在内华达矿区的贝尔提小站补充燃料和水，一位陌生男子，持枪闯进驾驶室，威胁驾驶员：

“不许喊叫！乖乖地给我开车！”

这伙强盗共有 5 个人，他们进入邮车搜寻财物，并胁迫驾驶员在沙漠中停车，然后他们从容逃逸。被劫走的邮包是弗吉尼亚城某矿产公司准备发给矿工们的工资，总计大约 4 万美元。

将现金输送业务由货运马车改以铁路运送的威尔斯·华国公司，在发生这起劫车案后，为了安全起见，每次列车中都派有武装的保安队员随行。尽管如此，第二起劫车案还是在内华达州发生了。

这次袭击列车，企图抢夺薪水邮包的有两个人，一个是外号叫“大鼻子”的乔治·帕罗特，另一个外号叫“荷兰仔”的查理·巴里。这两个人恶名远扬，心狠手辣，他们企图拔掉铁轨上的轨钉，使列车翻倒后再下手。

还好，保安人员在检查溪谷的地基时，发现了这个危险的情况，于是迅速跟行进中的列车取得联系，并通知保安人员准备擒拿强盗。两个强盗见阴谋未能得逞，匆忙骑上马往蒙大拿方向逃跑。

最后，“大鼻子”和“荷兰仔”两名强盗在蒙大拿双双落网。在押往内华达州途中，“荷兰仔”遭到列车上的矿工们的痛打，并把他吊在铁轨旁的电报线专用的电线杆上；“大鼻子”在狱中也被用私刑吊死。

从奥马哈到萨克拉门多的车资，二等车是 75 美元，铺了木板的移民专用列车是 40 美元，头等车的价钱是 100 美元。在大陆横贯铁路开通时，乔治·普尔曼正在试作卧铺车，在这同时，UP 铁路向普尔曼买进实验卧铺车。

普尔曼对大陆横贯铁路很感兴趣，他设计了一种叫做“普尔曼豪华车厢”，这车厢宽 3.3 英尺（约 1 米）、长 6.3 英尺（约 2 米不到），车厢里面附有长桌和沙发，沙发晚上可当作床使用。另外，普尔曼还设计了一种“旅

馆车厢”，车厢的后部可做烹调室使用。

当时东部的工人薪水不高，一个最熟练的工人，一个月的工资也只有 100 美元左右，能够乘坐这种“豪华车厢”旅游的人为数不多；经过铁路公司的大力宣传，不仅大量的欧洲移民纷涌而至，来自巴黎和伦敦的阔佬观光游客也不断增加，为的是能够看上一眼白雪皑皑的落基山风采和内华达山的美景。从在纽约靠岸的大西洋航线的船只，多半是空船返回，足见当时的观光盛况。

那时列车的平均速度是每小时是 22 英里（约 37 公里），由于铁轨的铺设状况不够理想，上坡时，速度就只能达到 8 英里（约 13 公里）每小时，在平坦的沙漠和平原上，速度可增加到每小时 35 英里（约 56 公里）左右。

“到怀俄明！”

“往加利福尼亚！”

随着西进热潮的到来，在二等车厢中和移民专用车厢中经常可以听到这样的热门话题；

“女士们出于礼节，开始只脱掉帽子和手套，在二等车厢的座椅上打一个吨，但到了第二个晚上，实在熬不住了，也就顾不了许多，她们拉上斜纹布窗帘，倒头就睡。”于是又出现了一个新的问题，那就是男女是否分车厢。

给论是不实行男女分车厢的做法，但加上了一点，女乘客不得靠窗坐，理由是沿线经常有印第安人进于搔扰，不利于乘客安全。此外，靠窗而坐的男士，有义务保护白人仕女的安全。

大陆横贯铁路的整个日程，快的有 4 到 5 天就足够了，如果附带货车，通常需要 7 天到 9 天。

三 下台

UP 铁路毫无章法的经营

各位读者也许还不会忘记狂人犹大为了大陆横贯铁路法案，奔走联邦议会时，有位年轻的政治家曾帮过很大的忙，那就是加州选出的众议院议员亚伦·萨强特。

在纽约豪华宅邸中遥控加州铁路事业的亨金顿，看中了萨强特，于是心中暗下决定：

“推举萨强特到参议院！”

政府所发出的铁路贷款期限为 30 年，即使是 UP 铁路，现在也开始在联邦议会进行活动，这绝不会过早。

“大路横贯铁路没有赚到钱，整个公司出现巨大的赤字，所以绝对不能让政府撤销贷款法案！”

“撤销贷款的法案不太合理，但是也可以采取贬值（票面减额）的措施！”

亨金顿和萨强特私下商量好，由他来筹措选举资金，当他们为了贷款法案而交换意见时，报纸上登载有这么一段新闻：“斯坦福赠娇妻钻石项链，灿烂夺目的项链价值数 10 万美元。”亨金顿看了这则新闻后，不由眉头紧锁。

黄金轨钉被钉在普罗蒙特利山丘上之后没多久，波士顿的奥克斯·艾姆兹议员接受了和他来往很频繁、其时正在华尔街从事证券事业的友人访问：

“有位股东趁着 UP 铁路正式通车，股票上涨之时，适时地抛售股票，他也是你在波士顿的伙伴，想必你也知道是谁，他告诉买者，急需 150 万元现金应急，若不帮忙买下，公司必毁无疑，我看无论是谁买下都很危险，”

“简直混帐！难道他就不知道沿线土地的潜在价值吗？”尽管艾姆兹不屑地破口大骂，但他为了修正法案奔走于议院时也曾卖掉相当数目的股票。

人们称他“乱卖股票代替贿赂”，用这些股票来垄断华尔街。

笔者曾反复提到，艾姆兹兄弟为了建立铁路而创立的信用流通公司，实际上是侵吞政府贷款等建设费用的大蚂蚁。

因为建设费用超过了政府的铁路贷款，UP 铁路只好采取发行包含转换债券在内的公司债券的办法，漫无章法的 UP 铁路第一次付出公司债的利息是在 1870 年 1 月。

拍卖土地，偿还贷款

在这一节，一个令人怀念的人物将再度出场，那就是宾夕法尼亚铁路的汤姆·斯科特。

很是意外，在汤姆·斯科特接下 UP 铁路后，企图帮忙挽救危亡的竟然是少年时代的曾经受过斯科特提拔的钢铁大王卡内基，以及非常关心 UP 铁路前途的普尔曼。

卡内基销售铁轨、车辆、铁桥给 UP 铁路，普尔曼则卖给 UP 铁路卧铺车，两位都是 UP 铁路的债权人。

汤姆·斯科特一接下 UP 铁路，就立即采取行动，进行改革，然而经过一年之后，重建 UP 铁路的信心几乎被磨光了，UP 铁路存在的问题实在是大

多了，严重程度远远超过他的最初想象。

“真不知道如何办好 H 枕木用的是没有干好的木材，很快就开始腐朽，水从填平的地基里流出来，把桥梁冲坏了”。整条线路的工程都需要重新施工，非得再来一遍不可！”

事实上，艾姆兹兄弟的信用流通公司委托凯斯曼特公司所实施的工程根本是马马虎虎、草率行事，恰如斯科特所感慨的那样，恐怕重来都比较划算。

艾姆兹兄弟除了采取调度资金来支付贴现债务的利息，以及承购投机股东抛售的股票之外，他们甚至有更为恶劣的做法。在展开工程以前一大笔建设费用就被花掉了，所以必须向联邦政府申请超额的贷款；政府方面则要求以销售铁路债券所得的货款作为抵押。如果工程按照计划顺利进行，或者在预算内进展，本来不会出现什么麻烦的。

然而，艾姆兹兄弟的信用流通公司贪心不足，将应该作为政府抵押品的沿线土地慢慢地吞食掉了。另一方面，政府急于将沿线土地变卖为现金，于是以 1.2~1.4 元的价格贱卖，这简直使 UP 铁路无法承受。

400 万英亩（约 49 亿坪）的土地销售计划，这简直是一个天文数字，就算目前的销售情况还算不错，但作为一个长期计划恐怕就并不是那么容易的事了。

汤姆·斯科特准备把德克萨斯和太平洋铁路作为他的南部基地，展开他的新计划：

“德克萨斯是一个至今尚未开垦的大平原，因南北战争的影响到现在还荒废着，我希望筑一条铁路，穿过大平原通往加利福尼亚。”

比起勉强完成，却又因为财政赤字而陷于低潮的 UP 铁路，这位总裁显然宁可为德克萨斯和太平洋铁路重新递交一份计划到议会去，如果获得批准的话，这条铁路也就大有油水可捞了。

另外，汤姆·斯科特的；日日伙伴，而如今跟他有些小矛盾的艾加·汤姆逊，也在卡内基的劝说下，买下了 UP 铁路的股票。一谈到宾夕法尼亚铁路进入纽约一事，汤姆逊就怀恨在心，当初被斯科特捅一刀的旧恨涌上心头，颇有伺机进行报复的打算。当汤姆逊将他持有的 UP 铁路股份转手给伊利铁路的所有者顾尔德时，汤姆·斯科特感到机会难得，不失时机地辞去了 UP 铁路总裁的职务。

斯科特向议会呈交的关于德克萨斯和太平洋铁路法案，由于受到信用流通公司的影响而遭到流产的厄运；至于脱手后的 UP 铁路，一部分辗转流到了纽约中央铁路凡德毕尔特的女婿克拉克的手中，另一部分则被伊利铁路所有者顾尔德收买。

但是，在具有高度的潜在价值的沿线土地被销售出去，换成现金之前，必须支付为数很可观的债券利息，于是又追加发行公司债券，或以土地担保借款，就这样形成了恶性循环，使得顾尔德叫苦不迭。1893 年——也就是黄金轨钉在普罗蒙特利山丘上后的第 24 年，“1893 年经济大恐慌”发生了，整个美国有 554 家银行和 154 家铁路企业宣告破产，总额达 25 亿美元。

UP 铁路因财产管理人的缘故再度陷入重建的危机。至此，UP 铁路不得不转到公司重建高手——J·P·摩根的手中。

此时，UP 的负债总额已高达 500 万美元，在铁路刚开通时，UP 铁路的负债总额是 600 万美元。

1873 年，奥克斯·艾姆兹大脑中风，4 天后便撒手归天。

被迫下台的斯坦福

亨金顿提名萨强特为参议院的候选人，用以防止政府撤销铁路债券的贷款，也是为了此事，萨强特驱车前往纽约亨金顿先生的办公室，气喘吁吁他说：

“不好了！共和党已提名斯坦福为参议院的候选人！”

这是 1884 年初的事，奥克斯·艾姆兹逝世已 11 年了。

“什么？斯坦福被提名为候选人？没弄错吧！”

“事实就是这样！人家可是清醒得很，只不过是为了重新讨论 5 年前通过的加利福尼亚修正法案（1879 年，大众财产分与法制法），一副来势汹汹的样子。”

“加利福尼亚宪法是共产主义，归根结底一句话：‘里兰德疯了！’亨金顿暴跳如雷，象一头笼中困兽踱来踱去。”

“我要斯坦福吃不了兜着走！”

很快地，亨金顿打了一通秘密电报到加利福尼亚。经过亨金顿的巧妙安排，斯坦福从总裁的位于上被拉了下来！

CP 铁路完成后，以斯坦福为主的 SP（南太平洋）铁路也随后完工了。他独立买下了旧金山湾的大终点建筑，另外在旧金山湾北岸，巴雷约到萨克拉门多之间的加利福尼亚，太平洋铁路及旧金山·圣诺那铁路也被他买了下来。

在骑虎难下的情况下，斯坦福将 SP 铁路的路线延至科罗拉多河，原先计划好与德克萨斯和太平洋铁路衔接，由于汤姆·斯科特的铁路计划受挫，而改为与墨西哥湾的新奥尔良衔接。

按照承诺控股公司的肯塔基州法，斯坦福设立了南太平洋控股公司，除了将 CP 铁路和 SP 铁路纳入管辖之外，斯坦福还有进一步的计划，即利用该公司来控制整个加利福尼亚州的铁路网。

不仅如此，斯坦福还买下了不少铁路的股份，使得控股公司的股数增加，所以当英国以及南部投机分子买下 CP 铁路的大部分股票的时候，南太平洋集团仍能牢牢掌握着支配权。

四 利己主义

晚年得子

笔者在前面提到过，1868年5月，也就是黄金轨钉被钉在普罗蒙特利山丘上的前一年，斯坦福唯一的儿子诞生了。这么大年纪好不容易才有个儿子，斯坦福无比高兴，欣喜之情溢于言表，哪里还会想到亨金顿那可怕的嫉妒。这个孩子仿佛是CP铁路的化身，是自己的得意杰作，当作掌上明珠看待，小斯坦福也快速地成长。

斯坦福在大陆横贯铁路完成后，尽管SP铁路的修筑工作特别的忙，他仍然要尽量排除杂务，百忙中抽出时间来陪伴宝贝儿子。小斯坦福6岁时，斯坦福离开萨克拉门多，移居旧金山。在可以俯瞰旧金山湾的“贵族之丘”上，斯坦福修建了一座豪华的宅邸，并在郊外买下5.5万英亩（约6700万坪）的牧场，以便创造一个良好的环境，有利于儿子的健康成长；同时，从小斯坦福开始上幼儿园起，就专门为他请了音乐和舞蹈家庭教师，辅导他进行专门训练，此外，还特别对他进行法语训练。

在小斯坦福11岁那年，就随同父母去英国旅行，此后每年即使父亲忙得无法脱身，母亲也要带他去欧洲旅行。父母都考虑得很是周到，甚至连儿子的教育计划也都是成竹在胸了。由于他们准备让小斯坦福将来上哈佛大学，所以决定中学教育选在纽约，而且为此还在第5街租了一间房子。

1883年11月，斯坦福夫妇带着15岁的小斯坦福前往雅典，当时他们才刚从英国旅行回来。他们从雅典搭船前往那不勒斯，过完年，又经由罗马抵达佛罗伦萨。在旅行途中，小斯坦福突然发高烧，经过诊断，证实他患的是伤寒。斯坦福夫妇心急如焚，特地从巴黎请来名医，并用特别疗法——以冰浸的被单层层裹住，希望能借此退烧，却没想到没有一点效果，很是不幸，年轻的小斯坦福就这样抛下父母撒手西归了。这天是1884年3月3日，是个令人痛心、永远难忘的日子，而再过6天，就是斯坦福60岁生日。

创办斯坦福大学

晚年丧子给了斯坦福十分沉重的打击，此后整整5个星期，他把自己关在巴黎的旅馆内，不断地修改遗书。据说，那时候的遗书里并没有提到创办大学这件事，至于创办斯坦福大学的构想，这里面还有另外一段插曲。

经受沉重打击的斯坦福，在老朋友——前任总统格兰特夫妇的介绍下，结识了一位具有神奇能力的女巫梅德雷克夫人。就是在这位女巫的影响下才滋生出创办大学的构想。斯坦福最初的想法是只办一所技术专科学校用来纪念失去的爱子，并打算作为加利福尼亚州立大学的分部，加州州长并为此特聘请斯坦福为加州大学的常务理事，不料遭到反对党的州议员的反对，迫使斯坦福下定决心创办斯坦福大学。

1886年的夏天，斯坦福正式宣布捐出250万美元作为创立斯坦福大学的基金，这时他已当选参议员有两年了。

创立大学一事加深了斯坦福和亨金顿之间的矛盾，最后导致双方关系决裂。被亨金顿视为总裁继承人选的财务常务理事高尔顿写了一封信，紧急通知亨金顿：

“各级干部纷纷私自提领巨款，这一期，库罗卡就提走了3.1万元，霍

布斯金提走了 800 元，最恶劣的是斯坦福，他竟然提走了 27.6 万元！”

孕育人才的大事业

帕洛阿尔托位于圣塔克拉拉市的尽头，是一座美丽的学园城，在旧金山以南 31 英里（约 50 公里），大约有 30 分钟的车程。

这里本来是一片原始森林，到处是茂密的美国松和橡胶树。城市的名称起源于西班牙语，原意是“高树”。

1769 年，西班牙探险家波尔托拉首次造访此地，并在此扎营。

1891 年 10 月，斯坦福大学正式成立并开始授课，1895 年，第一届学生毕业了，其中有一位叫何怕特·胡佛的学生，在 1929 年经济大恐慌时期入主白宫，当任第 31 任总统。现在，帕洛阿尔托的校园内还设有胡佛国际和平研究所。

有这样的记载：

“斯坦福从事大宗葡萄园和不动产的买卖，他一生中最值得骄傲的买卖是买下了帕洛阿尔托牧场，在此牧场中他培养出了很多优秀的赛马，并发明了以照片鉴定马匹发育的方法，后来这种瞬间拍照鉴定的方法在赛马场上也派上了很大的用场。”

创立斯坦福大学，斯坦福从培育优秀赛马转向培育优秀人才，马车时代已经过去，迎来了铁路时代，社会上对优秀人才的需求比对马的需求要迫切得多。

斯坦福大学果然不负创立的初衷，后来成为西部著名的一所大学，与东部的哈佛大学以及霍布金斯大学并驾齐驱，分庭抗礼。

1893 年 6 月 21 日，斯坦福因心肌梗塞与世长辞，看到他最后的遗书，妻子珍不由痛哭流涕，因为斯坦福将遗产贡献给大众。就这样，怀着美好的理想，斯坦福安静地离开了人世。

1893 年，华尔街遭到前所未有的打击，在这次号称金融史上最严重的经济风暴中，很多银行和铁路公司都纷纷破产，只有斯坦福大学没有受到什么影响，所有这一切都应归功于受斯坦福精神感召的未亡人珍。

CP 铁路的财务没有公开过，不过，根据逝于 1878 年的霍布金斯所留下的 1900 万美元遗产，及 1888 年库罗卡去世时留下的 2400 万美元不动产，不难想象斯坦福及亨金顿的财产。

从斯坦福的一生看来，受性格的影响，他既非口若悬河的天生政治家，在政治生涯里，在他任参议院期间（1885~1893 年），他也没有在美国政治史上产生什么重大的影响，他之所以竞选参议员，除了想借此完成 cp 铁路，自我满足之外，可能还有希望借此提高自己在加州的身价，与亨金顿一决雌雄。

4 巨头的后继者登场

直到临终前，亨金顿仍然艰苦奋斗于议会工作。斯坦福去世以后，4 巨头中只剩下一个亨金顿了。据说他一生为了 CP 铁路建设费的问题，在 30 年内花了 5900 万美元在华府内活动。活动的结果虽然发行了年利 2%、分 75 年偿还的新铁路债券，消化了所有的贷款，但亨金顿的所有努力都付诸东流，

因为在他临终的前一年（1899年），CP铁路走上了失败的末路。

华府决定所有贷款于10年之内以3.3%的年利率偿还。如此以来，每年的偿还额高达600万美元以上。抑郁苦闷的亨金顿于1900年盛夏离开了人世，享年79岁。

4巨头的时代结束，接棒人爱德华·哈利曼登场，爱德华生于1848年，当时52岁。

爱德华的父亲威廉·哈利曼是罗斯福政权时代的驻俄大使，也是哈利曼财阀的创立者。

哈利曼原是活跃于华尔街的投资金融家，因为买下伊利诺中央铁路而开始从事他的铁路事业。艾姆兹破产后，斯科特交出的铁路在转入摩根手中之前，曾将财务交于华尔街的昆·罗布商行管理，哈利曼出任总裁。爱德华·哈利曼在50高龄以“新人”姿态跻身于铁路界，很受J·P·摩根的瞩目。他除了打算重整UP铁路以外，又买下了亨金顿死后被卖出的CP铁路及SP铁路的控股公司——南太平洋公司，共花费1亿美元。

哈利曼着手于铁路事业后立即增加新的火车和现代化设备，而且重新铺设新的铁路，受到了不少好评。

“控制全美的铁路之后，我还要将铁路延伸到中国、日本！”

哈利曼踌躇满志，以太平洋为着眼点，企图买下中国东北地方的东清铁路（1904年日俄战争调停后，哈利曼曾走访日本，和首相桂太郎商量合力经营满洲铁路之事），规划出环绕世界一周的铁路网。

据有UP铁路、CP铁路、SP铁路的哈利曼，在企图支配太平洋圈的计划上遇到强劲的对手——詹姆斯·席尔（崛起于加拿大的落基山麓，买下了圣保罗·太平洋铁路及大北部铁路）。

由于有J·P·摩根的强有力的支持，詹姆斯向哈利曼展开了猛烈的攻势，1901年，无力应付的哈利曼失去了太平洋铁路（由五大湖经过俄勒冈到西雅图，原为杰伊·库克所有），这时亨金顿已去世1年，斯坦福去世8年了。此事件又称为“哈利曼风暴”，当时美国方面曾展开铁路事业反垄断的马拉松式议会斗争。

铁路垄断遭受弹劾

检察官华伦·詹森出生于萨克拉门多，他一向铁面无私，在1911年他升任加州州长。

1906年旧金山发生大地震，政商鲁耶夫和旧金山市长共谋，利用手中职权中饱私囊，但是由于华伦·詹森的主持正义而没有得逞；另外，他在任州长期间，对斯坦福和亨金顿完全垄断CP铁路一事提出弹劾。

首先发起反铁路垄断的是《旧金山·告示报》，当时旧金山及萨克拉门多的各种报纸，包括发行量最大的哈斯特报系的《旧金山观察家报》，每个月都要接受CP铁路一定数额的赞助，故而没有哪家报纸敢公开对CP铁路提出批评。终于有这么一天，在詹森州长的支持下《告示》报拒绝了CP铁路的例行赞助；用大幅版面向CP铁路发起进攻：

“反对垄断，降低费用，人人有责！”

詹森州长不仅利用报纸呼吁民众，而且在加州议会组织“铁路委员会”，反对铁路事业的垄断，取得了很大的成功，一年就节省运费达600万美元。

时代不断地发生变迁；从里德·德纳队踏遍内华达山，到掀起淘金热，美墨战争和南北战争爆发，美国的工业革命终于完成。有一点无法否认，在这个工业革命中发挥最大威力的“铁路”，被华尔街的投机金融资本家所掌握，加州的4巨头更是如此！假设当时没有那些贪得无厌的投机金融资本家，那么，横贯铁路的壮举恐怕永远也无法变成现实。

为了淘金，美国年轻人们不畏艰难地深入内华达山区——也可以说是美国的金融资本主义，把荒芜的新大陆作为根据地，演出一场血泪与私欲交织的戏剧，同时也有力地证明了，人类的进步，是受个人私欲的驱使，并经过艰苦的奋斗所换来的。

时代的发展给开拓者带来了智慧，使他们抛开一切利己主义，从而爆发出一股符合这块土地所需要的生机勃勃的力量！同时幅员辽阔的美国，也很需要这股新生的力量！

