
БАРОНИТЕ-РАЗБОЙНИЦИ (1870–1890)

*Вие имате намерение да ме измамите.
Аз няма да ви съдя, защото законът отнема твърде
много време. Аз ще ви унищожа.*

Корнелиус Вандербилт

След Гражданската война американската икономика започва да се развива отново, при това много по-драматично отпреди. Населението се увеличава благодарение на притока на европейски емигранти, осигуряващи работна ръка за възникващите из цялата страна нови индустрии. Територията на страната става три пъти по-голяма след обявяването на независимостта, когато чрез разширяване и завоюване са присъединени нови земи. След застоя по време на войната железниците всяка година полагат нови мили железопътни релси. Първият трансатлантически телеграфен кабел е прокаран през 1866 г., а първата трансконтинентална железница е официално открита през 1869 г., въпреки разкритията и обществените протести, последвали аферата с *Креди Мобилити* след 1867 г. Всички обещания на Съединените щати към европейските инвеститори и новопристигналите емигранти се изпълняват по-успешно от когато и да е било в американската история.

Обещанията са съпроводени от притегателната сила на големите богатства. Големите американски състояния се създават, за-

щото тази епоха насърчава необичайните начини за забогатяване и поставя твърде малко препятствия за тяхното натрупване. Примерът на Джон Джейкъб Астор и другите като него дават възможност на много амбициозни мъже, повечето без каквото и да е образование, да придобият известност и слава, каквито никога не биха могли да постигнат в Европа. Само след едно поколение дори най-недодяланите от тези ранни индустриалци, като Дрю и Вандербилт, стават съществена част от социалната структура на обществото. По ирония на съдбата мнозина от тези, които фактически натрупват най-големите състояния, са смятани за парии в собствените им градове.

Предишните чужди инвеститори се завръщат след войната, но са временно разколебани от паниката през 1873 г., когато *Джей Кук енд Къмпани* фалира. Броят на английските инвеститори отново започва стабилно да нараства. Най-предпочитани от британските инвеститори са държавните облигации, които, според някои сметки, през 1870 г. възлизат на повече от две трети от всички чужди инвестиции. Акциите на железниците остават фаворит в търговския сектор. Почти всички акции и повечето от облигациите на *Атлантическата* и *Голямата Западна железници* са притежание на чужденци. Железниците доказват, че са най-добрият избор въпреки недотам доброто отношението на някои американски търговци към англичаните в миналото. Макар че производствените и транспортните индустрии бележат бърз ръст, чуждите инвеститори остават привърженици на железниците. Този интерес не е проява на сляпа интуиция. Железниците са сред малкото американски индустрии, които имат допълнителни гаранции за своите акции. Техните обезпечени акции имат голяма стойност за инвеститорите. Това е особено важно през годините непосредствено след войната, защото Съединените щати отменят плащанията в звонкови монети за сметка на банкнотите по време на войната. Железниците имат по-добро обезпечение, отколкото повечето индустриални задължения, така смятат и инвеститорите, и американското правителство.

Този факт не убягва от вниманието на мнозина индустриалци и спекуланти, които доминират на икономическата сцена преди и след Гражданската война. Железниците стават техни ловни

полета и носят на повечето от тях големи състояния преди избухването на войната. Търговията с акции на *Ери* и *Харлемската железница* през 1865 г. донася и на двете лоша слава и те си остават с нея през следващите няколко десетилетия. Много търговци вече насочват вниманието си към железниците на Запад, но основните пътища на Изток, особено във и около Ню Йорк, си остават предпочитани цели до паниката от 1873 г. За двадесет години нийоркските законодателни и градски власти наливат повече от 40 милиона долара под формата на субсидии за железниците по същия начин, по който много щати го правят преди това за пътищата и каналите и ги нареждат сред най-капиталоемките в страната.¹ Но много от новите трасета са къси железопътни линии, които не са свързани помежду си, линии без по-големи амбиции освен да свързват два съседни по-големи или по-малки града. След построяването им тяхната полезност като потенциални части в по-голямата шахматна игра на консолидация е очевидна само за малцина от начинаещите индустриалци.

Треската за спекулации остава силна и с добра мотивация. Икономиката на парите се променя – на Юг много от състоянията са загубени, а на Север банкнотите нямат метално покритие. Плащанията в звонкови монети се подновяват през 1879 г., четири години след като Конгресът приема Закон за възобновяване на плащанията в звонкови монети, който ограничава количеството зелени пари в обръщение до 30 %. Когато започва възобновяването, банкнотите имат по-малка реална стойност от златното си покритие. Но периодът между края на войната и депресията, която настъпва след паниката от 1873 г., е обезпокоителен. Спекулирането и инвестирането стават по-популярни, отколкото са били по-рано, главно поради факта, че стойността на парите е по-малка. Почти всички печалби чрез набези на фондовата борса и спекулации не са обложени с данъци, въпреки че по време на войната са наложени данъци върху приходите. Обявяването на доходите не се практикува сред богатите хора. Пазарната атмосфера все още е свободна от сериозно влияние на правителството.

През 1868 г. населението наброява около тридесет и осем милиона, количество, което до края на века се удвоява. Данъци се събират само от около четвърт милион души. През 1870 г. са

представени само 9500 данъчни декларации и фактическите приходи в хазната възлизат на пет хиляди долара или малко повече.² За времето си това са доста големи цифри, но те бледнеят в сравнение с парите, които претендират да са спечелили най-богатите. Избягването на данъците се оказва толкова ендемично, че през 1872 г. временният данък върху доходите е изоставен, въпреки че правителството отчаяно се нуждае от капитали. Американското население не изпитва угризения, че не плаща данъци. Това се случва по време, когато на фондовата борса се правят големи удари, а участниците в тях и търговците, които ги правят, са приветствани от пресата като умели инвеститори. Очевидно хазната не може да превърне тези печалби, описани от пресата, в печалба за себе си. Както и дотогава, правителството все още играе на гоненица с индустрията и Уолстрийт има да измине дълъг път, преди да влезе в сметките на търговския сектор като цяло.

Треската за спекулации не намалява. Дори членовете на Конгреса са въввлечени в горещите акции на деня. Един брокер разказва как млад конгресмен на име Уилям Маккинли дошъл в офиса му и казал: „Искам да купя 50 акции на *Ери*. Казаха ми, че някой ден те ще струват повече. Ето ви 500 долара и ако са необходими още, винаги съм насреща. Междувременно не ме безпокойте по телефона. Няма да следя колебанията в акциите.“ Брокерът се съгласил, защото не обичал нервни клиенти. Но десет минути след като напуснал офиса, бъдещият президент вече звънял по телефона, питайки „Как е *Ери* сега?“³

Ограбването на хазната

Развитието на железопътния транспорт не е възможно без извънредно високи разходи. Откриването на трансконтиненталната железница е приветствано като най-голямата инженерната стъпка, многообещаваща за цялата страна. В действителност изграждането ѝ е свързано с подкупи и корупция, които бързо излизат наяве и се превръщат в най-големия скандал в американската история дотогава. Сред хаоса, предизвикан от Гражданската война, проницателните хитреци се възползват от необходимост-

та страната да се свърже с жп линии, за да напълнят собствените си джобове за сметка на държавата.

Натискът за трансконтинентална връзка нараства няколко години преди да започне войната. Политиците от Севера обвиняват своите колеги от Юга, че се стремят да финансират железницата така, че да разширят робството на запад. Южняците, от своя страна, отговарят, че Северът е дом за повечето от най-големите мошеници в железниците и на спекулантите, които сериозно пречат на икономическото развитие на Юга със своето хищническо поведение. По време на войната Конгресът приема законодателство, което преотстъпва на *Юниън Пасифик* земята, на която се строи линията на запад от Небраска, където се събират различни пътища от изток. Федералното правителство наблюдава строителството на жп линията и подпомага финансирането ѝ, тъй като в определени случаи става дума за конфискуване на земята. Конгресът щедро подкрепя проекта, но реалните средства трябва да бъдат намерени по време на действителното строителство на железопътната линия. За да стане това, частните интереси формират компанията *Креди Мобилие Къмпани*, регистрирана за случая в Пенсилвания.

Креди Мобилие е рожба на Оукс Еймс, член на Конгреса, който се обявява за шеф на компанията. Той търси кандидати, които да инвестират няколко хиляди долара срещу поръчката за строителството на *Юниън Пасифик*. Той привлича неопетнени банкери, сред които Уилям Е. Додж, Уилям Х. Мейси и *Мортън, Блис и компания* (един от партньорите на Блис – Леви Мортън – по-късно става вицепрезидент при Ръдърфорд Хейс). Други инвеститори са Сайръс Маккормик и Джордж Пулман. След това компанията кандидатства за различни проекти, подкупува различни чиновници и получава по-голямата част от работата по строежа на жп линията. Тъй като компанията няма кой знае колко работници, работата е възложена на подизпълнители. Много от тях използват труда на имигранти, особено на китайски работници, и остават за дълго време известни с тази практика.

Еймс и неговите партньори вземат от държавата двойна цена за строителството. Общата сума за *Юниън Пасифик* е около 100

милиона долара, половината от които отиват в джобовете на притежателите на акции на *Креди Мобилие*. Възникналият скандал подтиква Конгреса да създаде комисия, която да проучи строителната компания. Разследванията показват, че много членове на Конгреса също са въввлечени в скандала като инвеститори или като получатели на подкупи от строителната компания. Сенатската комисия препоръчва Еймс да бъде изгонен и правителството да даде *Креди Мобилие* под съд за измама и присвояване на капитали. Делото стига до Върховния съд на Съединените щати, но решението е в полза на компанията с тезата, че правителството не може да я съди. То е в сила, докато дълговете на компанията не достигат най-голямата си стойност през 1895 г. Това слага край на делото и позволява на повечето от директорите и инвеститорите да се отърват с почти 50 милиона долара компенсация за своите усилия. Този епизод донася на *Юниън Пасифик* големи дългове. Инвеститорите решават, че бъдещето на компанията не е сигурно и в резултат акциите на компанията стават жертва на къса продажба.

Въпреки бурните събития Уолстрийт прави няколко реформи, за да върви в крак с времето. През 1867 г., след изобретяването на телеграфа, борсата започва да използва телеграфните апарати. Цените вече могат да бъдат научавани много скоро след осъществяване на търговската сделка. Вече е разрешено да се продава място или членство на борсата – първоначално местата били пожизнени и не могли да се прехвърлят на друг. Освен това членовете плащали годишни членски вноски и трябвало да се занимават с някаква борсова дейност, за да останат членове. След 1869 г. вече има възможност членството да се продава на друг или да се прехвърля на членове на фамилията при пенсиониране. За първите членове на борсата връщането към активна дейност е много здравословно. През 1868 г. цената на място варира между 7 и 8 хиляди долара, но Нюйоркската фондова борса все още има проблем, който дълги години ще тегне върху репутацията ѝ. Тя става дом за банковите и железопътните спекуланти. Бостънската фондова борса предлага акции на повече индустриални компании, отколкото нюйоркската, и се смята за по-безопасно място за инвестиции, въпреки че търговците там прилагат много от трико-

вете на нюйоркската борса. Но Ню Йорк си остава най-известната борса и дом за много от легендарните хищници по това време.

През периода след Гражданската война терминът *паника* все още се използва, за да се опише спадът в икономиката. Пресата и икономистите по онова време смятат, че причина за загуба на доверието на обществото са падането на цените, банкрутите и бизнес фалитите. На пръв поглед това са само неподходящи думи, за да се характеризират лошите икономически условия, но с времето те стават по-важни.⁴ В много от случаите загубата на доверие се приписва на отделни личности и на организациите, които те оглавяват, привнасяйки личностна нотка към рецесиите, въпреки че от икономическа гледна точка това не е много точно. Но в случаите на големите спекуланти индустриалци, по-късно наречени *барони-разбойници*, терминът *паника* е много подходящ при описването на последствията от техните действия. Въпреки развиващата се икономика тези индивиди могат да причинят икономически крах, докато те самите неуморно трупат огромни богатства в условията на нерегулирана икономика.

Съществени изменения има и в начина на управление на компаниите. Акционерната форма на организация се е наложила още от началото на века и докато много от фирмите на Уолстрийт са партньорски, някои големи компании стават акционерни, а не еднолични или партньорски. Това е началото, което става известно като *ерата на мениджърския капитализъм*. Компаниите вече се ръководят от класата на мениджърите, които не са задължително свързани с основателя на компанията или са в брак с някое от неговите деца. Уолстрийт печели от тази промяна. Развиващите се компании имат нужда от вливане на капитал и тези капиталови нужди оказват натиск върху инвестиционната общност да се развива заедно с тях.

Паниката от 1873 г. обаче води и до дълъг период на икономическа стагнация, през който фалират над 300 банки и хиляди предприемачи споделят съдбата им.

Податливостта на толкова банки и компании към спадовете в икономическите цикли допринася за повишаването на популярността на акционерните компании, където отговорността за

собствениците на акции е ограничена. Това прави повечето от оцелелите по време на депресията компании много евтини за външни оферти и заплашени от поглъщане. Броят на спекулантите, готови да извлекат полза от тези условия, не намалява. Но не всички от тях се интересуват от компаниите заради истинската им стойност. Повечето гледат на този период като на възможност за притискащи операции, докато други откриват възможности за поглъщане на изпаднали в беда компании, за да увеличават собствената си мощ с цел доминиране на пазара. Бароните-разбойници и техните банкери започват да формират корпоративна Америка, консолидирайки голям брой малки компании в големи индустриални компании.

Измамата на Даниъл Дрю

Един от най-известните спекуланти с акции на железниците преди и след Гражданската война е Даниъл Дрю, чиито номера стават легендарни. Той е неграмотен скъперник със силна склонност към религията. Името му предизвиква въздишки на завист и страх у търговците на борсата и у шефовете в железниците, които се страхуват, че могат да станат негова следваща жертва. Висок, мършав мъж, извлякъл малка полза от ученето, той иронично показва по-силна финансова проникателност от всеки друг търговец по негово време, въпреки че финансовите отчети на компанията за него имат различно значение, отколкото за другите инвеститори. До края на Гражданската война Дрю вече е направил значително състояние от любимата си дейност – късите продажби. Той е един от хищническото племе на спекулантите, които се крият зад корпоративния символ. Като „мечка“, той няма равен на себе си. Дързостта на някои от любимите му номера доставя удоволствие даже на неговите съветници. Един от най-известните е прочутият номер с носната кърпичка.

Дрю е роден в графство Пътнам, щата Ню Йорк и гради разнообразна кариера, преди да навлезе на борсата. Във всяка една от своите дейности той има лоша репутация и обикновено се ползва от нея, за да се премести на друг тип работа. Бил е пастир,

собственик на таверна, лихвар, собственик на кораб и най-накрая брокер. Най-после стига до Ню Йорк, където става партньор във фирмата *Дрю, Робинсън енд Къмпани* на Уолстрийт. Тук той може легално да се заеме с това, което вече е правил много пъти: да продава на другите неща, които самият той не притежава. Първата му сделка е със сина на Джон Джейкъб Астор. Обикновено когато Дрю доставял обещаната стока, нямало никаква гаранция за състоянието, в което е тя. Той нееднократно транспортирал говеда на големи разстояния в северната част на щата Ню Йорк с железница, без да ги храни и пои. Когато приближавали мястото за доставка, той най-после им давал вода. Говедата станали известни като *разводнена стока*. На Уолстрийт този термин означава нещо съвсем различно, но интересно съвпадение е, че най-големият удар на Дрю на борсата е свързан с финансовата версия на *разводнена стока*.

По-късно Хенри Клюс дава общото определение за *разводнен капитал*, което характеризира голяма част от финансирането на железниците през XIX век. Много от железните пътища са финансирани чрез облигации с далеч по-висока стойност, отколкото стойността, на която възлизат строителните проекти. Собствениците на облигации поемат всички рискове по проектите; ако проектите се провалят, последвалите реорганизации са обикновено за тяхна сметка. Акционерите, сред които обикновено са директорите на компанията, държат акциите с най-малък риск и потенциал за рязко покачване на пазара, тъй като директорите помагат за „хваленето“ на акциите в пресата и в рекламите. Но при масова продажба на акциите, с цел да се понижат цените, те стават много уязвими, защото имат много по-висока цена на хартия, отколкото в действителност. Клюс съзира риска в този вид финансиране: „Привлекателните социалистически идеи, които завладяват такива големи маси от работещото население в Европа, ще бъдат още по-радушно приети от милионите наши работници, защото те са свидетели на много очебийни примери на неравномерно разделение на богатството и потискащата мощ на организирания капитал.“⁵ Даже един от вътрешните хора на Уолстрийт взема насериозно призива на Маркс към работническата класа.

Дейността на Дрю като „мечка“ го свързва с акциите на известната железопътна линия *Ери*, която вече е добре опоскана през годините. През 1854 г. той дава назаем на *Ери*, която отчаяно се нуждае от пари, един и половина милиона долара, получавайки като ипотека нейните локомотиви и вагони. Става директор на компанията, а след паниката от 1857 г. става и неин ковчезник. В светлината на тези факти изглежда, че Дрю е направил това, което много други спекуланти са правили преди него – става легитимен. Но като истински хищник, той се интересува от акциите на *Ери* по други причини. Това му дава сигурен постоянен приток на акции за къси продажби. Активите на жп линията са десет пъти по-големи от сумата, която той дава назаем, въпреки че компанията има ужасна репутация на пазара. Акциите на *Ери* стават известни като *блудницата на Уолстрийт*, прякор, който ѝ остава за много години. Вагоните на компанията не са безопасни и нейните железопътни линии са в ужасно състояние, което причинява много катастрофи. Дрю успява да купи компанията, чиито акции са мечта за всеки продавач на късо – лошо управлявана компания със съмнителни активи, с по-голяма стойност на хартия, отколкото в действителност. Едни от по-известните куплети на Уолстрийт по това време са:

Когато чичо Дан казва „Нагоре“,
 Ери върви нагоре.
 Когато чичо Дан казва „Надолу“,
 Ери върви надолу.
 Когато чичо Дан казва „Насам-натам“,
 Ери се клати и в двете посоки.

Дрю продължава да продава на късо акциите на *Ери* до такава степен, че продава повече акции, отколкото съществуват. Обикновено такива действия водят до фалит, но той имал в резерва акции, които не били известни за останалите на пазара. Също като Джейкъб Литъл и той купувал конвертируеми облигации и ги използвал, за да покрие липсите, при това с печалба. За да повиши цената на акциите колкото е възможно повече, преди да започне да ги продава, той отишъл в Ню Йорк Сити Клъб, където се събирали борсовите търговци. Денят бил особено горещ и той извадил носната си кърпа, за да си избърше лицето. Докато вадел

кърпата от джоба си, на пода паднала някаква хартийка, но никой не му казал за това. След като излязъл, другите търговци грабнали листчето, което пък случайно съдържало оптимистична информация за *Ери*. След което като луди се втурнали да изкупуват акциите, повишавайки цената им на борсата. И чак тогава Дрю започнал да продава, като ликвидирал много от конкурентите си след рязкото падане на цената на акциите.

Подобни операции превръщат Дрю в легенда за своето време. През последната част от своята кариера той привлича две протежета, които успешно го наследяват в железниците след смъртта му през 1867 г.: Джим Фиск и Джей Гулд. Дрю ги учи, че спекулациите и незаконните печалби от собствена корпорация са за предпочитане за вдигане на цената на бизнес начинанието в истинския икономически смисъл. Търговското поведение, развито на фондовия пазар преди Гражданската война, ще се отрази на няколко поколения. Въпреки че *Ери* успешно навлиза в двадесетото столетие, тя успява да плати дивидентите на инвеститорите си едва през Втората световна война. Други инвеститори в привлечателни за бароните-разбойници компании нямат този късмет. През 1870 г. Бостънската инвеститорска фирма *Кидър*, *Пийбоди* и железницата *Атчисън*, *Топека* и *Санта Фе*, започват съдружие, което е от полза и за двете компании. Железницата е реорганизирана, *Кидър* получава основния пакет акции и става финансов консултант заедно с *Берингс*. Когато железницата се реорганизира, Гулд започва да проявява известен интерес. Кралят на *Ери* насочва своето внимание на запад. Франсис Пийбоди, партньор във фирмата, пише на друг партньор, като предлага реорганизация, която да ги предпази от поглъщане от страна на Гулд. „Ако той направи това, то би било не само голяма катастрофа за собствеността, но и ужасна обида за *К. П. & Ко.*, които практически му поднесоха всичко на тепсия.“⁶

Въпреки че намесата на *Кидър* спасява железницата от хищниците, това не означава, че компанията няма да има неприятности и в бъдеще. Железницата е израснала до континентален превозвач с огромен апетит за капитали. Колебанията на облигациите през 1881 г. впоследствие са рефинансирани от емисии с двестагодишен падеж, които през следващите години вървят към

провал. Нещата се оправят едва през 1995 г., когато тези две емисии са изплатени на компанията-наследник *Санта Фе Пасифик Корпорейшън*, която се съгласява да бъде присъединена към *Бърлингтън Нодърн*. С това се слага край на независимостта на Санта Фе. Бърлингтън се съгласява да компенсира носителите на облигации.

Фиск и Гулд се оказват добри наследници на господаря си и Гулд дори постига по-голям триумф, отколкото притискането на златото и плякосването на *Ери*. Фиск умира съвсем неочаквано. През 1872 г. той е даден под съд от своя бивша любовница, която работи в Нюйоркската опера, разположена непосредствено до седалището на *Ери*. Тя го обвинява, че е престанал да ѝ изплаща парите, за които са се договорили предварително, и по-късно това прераства в шантаж. Когато Фиск започва да губи интерес към нея и я изважда от платежната ведомост, тя заплашва, че ще разкаже това, което знае за сделките му в *Ери* и за някои други. Процесът става атракцията на деня, защото обещава да разкрие управлението на *Ери* и да осветли някои други хора от тълпата на Тамани Хол. Един следобед на излизане от съда Фиск е проследен и прострелян с няколко куршума от настоящия любовник на дамата. Гулд умира скоро след това и слага край на процеса и на притесненията на търговските среди. Уолстрийт става свидетел на драма, подходяща за театралната сцена и много нюйоркчани открито оплакват загубата на Фиск, въпреки репутацията на борда на директорите на *Ери*. Томас Наст, царят на политическите карикатури по това време, отразява погребението на Фиск в *Харпърс* с карикатура, на която Бос Туид и Джей Гулд са край гроба на Фиск с надпис „Мъртвите не говорят“. В редакционната бележка се казва: „Сега, когато той е мъртъв, те се опитват да го направят изкупителна жертва за всичките си грехове.“⁷