

Chapter 18. 골드러쉬 이후의 상업

큰 원광들이 점차 드물게 되었을 때, 금을 캐기 위해 캘리포니아에 왔던 광부들은 정착해서 철물점, 말 대여업이나 술집을 운영했다. 결정을 깨고, 원광을 분쇄하는 기계들이 선풍 펌비와 선풍기들을 대신하게 되었다. 화학자들이 광부들의 동업자가 되어, 결정을 분쇄해서 수은으로 혼합물을 만들어냈다. 이러한 기술적 진보는 Sierra 동쪽의 거대한 은광 발견과 함께 일어났다.

1853 년경 탐광자들은 Washoe 지역의 잡풀로 덮인 언덕을 찢어내고 있었다. 아직 공식적으로 네바다가 아니었던 그 지역은 재정적으로나 기술적으로나 캘리포니아의 일부분이었다. 그곳에서 광부들은 푸른 빛을 띤 광물들을 찾아냈지만, 처음에는 그냥 버려 버렸다. 1859 년에 감정관이 그 “깨뜨려진 푸른 빛깔을 띤 것들”이 실제로는 높은 순도의 은과 금을 함유한 유화물임을 발견했다.

15 년간 이상이나 오늘날의 Carson City, Reno, 그리고 Virginia City 근처 지역이 투기에 휩싸였고, 1860 년 경에는 30 개 이상의 공장들이 돌아가고 있었다. William Ralston 과 그의 Bank of California 는 Comstock Lode (주맥)이라 불린 곳에 집중적으로 투자했다. 수천 피트의 목재들과 수많은 기계들이 풍부한 은광맥을 따라 터널을 뚫기위해 Sierra 를 넘어 캘리포니아로 왔다. “Ralston Ring” (랄스톤 그룹)을 이룬 San Francisco 재정가들은 나무 기둥으로 받친 배수로들과 지주들로 Comstock 을 벌집처럼 만들어 버렸고, 그래서 Comstock Lode 는 Sierra 숲의 무덤이라 불려지게 되었다.

1873 년, 러시아 출신의 광산기사 Adolph Sutro 가 네바다에서 부를 쌓았다. 그는 위험한 Comstock Lode 의 한가운데로 터널을 뚫기 시작했다. 그의 터널은 지하의 “뜨거운 시굴갱” (hot stumps)들에 공기를 순환하고 물을 뺄수 있게 해주었지만, 시간이 너무 오래 걸려 1878 년이 되서야 완공되어져, Sutro 의 주주들은 혜택을 가져가지 못했다.

Placer miner on the Colorado River, ca. 1890. C. C. Pierce Collection, courtesy of The Huntington Library, San Marino, California.



1890 년경 콜로라도 강에서 일하고 있는 사금 광부

Sutro 처럼 다른 부자들도 Comstock 에서 시작해 부를 쌓았다. George Hearst, E.J. (“Lucky”) Baldwin, John Mackay, James Fair, James Flood, William O’Brien, John Jones, 그리고 Alvinza Hayward 모두 거대한 양의 원광을 찾는 것에 돈을 대었고, 나중에는 San Francisco 의 그들 저택들의 절반이 Washoe 지역에서 금과 은으로 벌어들인 돈으로 건설되어졌다.

캘리포니아에서 필수적인 목재와 철도를 컨트롤한 “The King of the Comstock” 이라 불린 William Sharon 은 Ralston 으로 하여금 “Washoe Madness” (와슈 광란)에 수백만 달러를 투자하도록 했는데, 1873 년의 전국적인 공황때, Ralston 의 Bank of California 의 파산 때문에, 일련의 재정 파산들이 발생하게 되었다. 파산할 가능성에 정신을 뺏긴 Ralston 은 1875 년, 차가운 San Francisco 만에서 자살 혹은 사고사로 인한 주검으로 발견되었다.

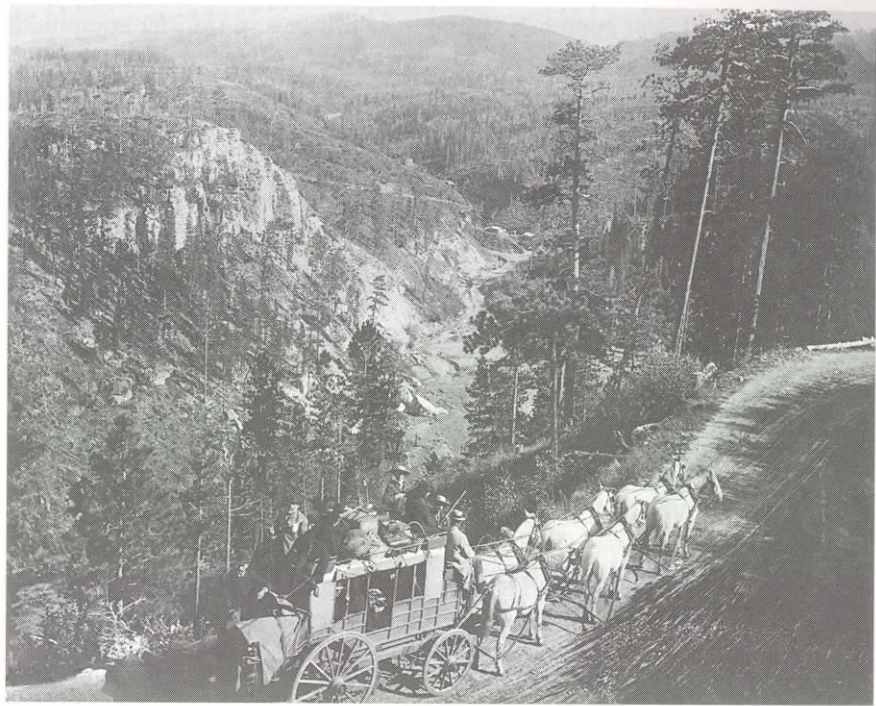
아마도 Comstock Lode 에 쏟아부어진 자금 만큼의 돈이 빼내졌다. “푸르스름한 것들” (blue stuff)이 바닥을 드러내자, 투기꾼들은 San Francisco 로 돌아왔다. 시장이 된 후 Sutro 는 유명한 도서관을 세웠고, Mackay 는 그의 정력과 자본을 전신, 전보에 쏟아 부었고, James Fair 의 성은 Nob Hill 에 있는 오늘날 유명한 Fairmont Hotel 에 영원히 남겨지게 되었다.

캘리포니아의 두번에 걸친 광산 러쉬는 또한 화물의 적재와 운송을 고무시켰다. 일찍이 1849 년에 James Birch 는 Sacramento 와 Coloma 를 잇는 California Stage Line Company 를 창립했고, 광부들은 편도 요금으로 2 온스의 금, 또는 \$32 을 Birch 에게 지불했다. 1850 년, John Whistman 은 San Jose 와 San Francisco 사이의 마차 서비스를 시작했는데, 그 45 마일 여행은 9 시간이 걸렸다.

배달 서비스는 너무나 열악해, 1852-53 년 겨울 6 주 동안 Los Angeles 는 아무런 메일을 받지 못하기도 했다. 최종적으로 Adams and Company Express 와 Wells, Fargo and Company 두개의 동부 역마차 회사들이 대부분의 지역 메일 서비스를 흡수했다. 전국적인 체인을 가진 Wells Fargo 는 5 년 동안에 San Francisco 로만 5,800 만 달러어치의金を 운송했다. 나중에 두회사 모두 은행 업무까지 떠 맡게 되었다.

짐을 많이 실은 역마차에 매인 잡종 야생마들 (mixed mustangs)을 Sierra 의 급한 경사들 너머로 몰고 가는 것은 쉬운 일이 아니었다. 숨씨가 좋은 마부는 고삐를 부드럽게 움직이며, 나귀들, 말들과 대화했다. 안장의 가죽만큼이나 거칠고, 가는 길의 먼지와 뜨거운 열기에 익숙해진 이들 마부들은, 때로는 “whips” 혹은 “jehus”라고 불리며 역마차를 모는 것을 거의 예술의 경지로 끌어올렸다.

하지만, 대부분의 역마차 여행객들은 뺄속까지 흔들거리며 타고 가야 했다. 더 가볍고, 더 빠른 역마차들이 여행 시간을 줄이긴 했지만, 먼지 구름속에서, 그리고 비와 눈속에서 일주일간 여행하는 것은 몇몇 여행객들을 너무나 혼란시켜, 그들은 마차를 정지시켜 두고, 서로 결투 하기까지 했다. 변방의 역들에서 마부들은 새 말들을 얻고, 승객들은 잠시 휴식을 취할 수 있었다.



Going into the Southern California mines by stagecoach, 1904. Diggings are in the canyon in the background. C. C. Pierce Collection, courtesy of The Huntington Library, San Marino, California.

1904 년, 역마차를 타고 남 캘리포니아의 광산으로 들어가는 모습. 계곡에서의 채광이 뒤에 보임.

최고의 마차 회사는 New Hampshire 에 있는 Abbot, Downing and Company 가 제작한 가벼운 Concord 마차를 사용했는데, 가죽으로 승객을 “완벽하게 둘러 싸” (thorough braces) 울퉁불퉁한 길로부터 승객들을 보호해 주었다. New England 의 단단한 ash 나무와 좋은 노르웨이 쇠로 만들어진 Concord 는 때로는 호화로운 벽판까지 갖추고 있었다. “경량”이라 했지만, 이 2,500 파운드 짜리 마차를 끌기 위해서는 3 마리의 좋은 말들이 필요했다. 하지만, 대부분의 마차 회사들은 거의 대부분의 캘리포니아 랜치들에서 볼 수 있는 것과 같은 왜곤을 조금 변형 했을 뿐이었고, 스프링도 없고, 12 명의 승객들만 태우도록 만들어진 이 무거운 마차들은 느렸고, 안락하다고는 결코 할수 없는 것들이었다.

1858 년, 정부의 재정 보조를 받아 John Butterfield 가 메일들을 미국을 가로질러 배달하기 시작했다. 10 마일 마다 말들을 바꿔 가면서, 그의 공식 마차들은 24 일 28 시간 26 분 만에 Missouri 와 San Francisco 사이의 2,800 마일을 달릴 수 있었다. 이 스케줄에 따르면, 한 시간당 평균 5 마일의 속도로 밤낮으로 쉬지않고 달려야했다. 최종적으로 Butterfield 는 마부들과 역무원들을 전국에 걸쳐 1,000 명 이상 고용하게 되었다.

남북전쟁이 다가오자 Butterfield 는 장비들을 북쪽으로 옮기기 시작했고, 1861 년에는 그의 Overland Mail 서비스가 St. Louis 에서 Salt Lake City 를 거쳐 캘리포니아로 가는 승객들의 운송 서비스까지 제공하게 되었다. 한편, 미래의 대륙 횡단 열차의 루트는 지역간의 갈등들로 인해, 아직 확정되지 못하고 있었다.

1855 년, 남서부의 운송 이야기에 재미있는 에피소드 하나가 시작됐는데, 그것은 육군의 “낙타부대” (Camel Corps)의 등장이었다. 단명에 그친 “번개같은 낙타 특급” (lightning dromedary express)은 Colorado River 를 헤엄쳐 건너가며 아리조나에서 캘리포니아까지를 15 일만에 주파했다. 3 년 뒤인 1858 년 1 월에 Los Angeles 주민들은 첫 낙타 캐러밴이 도착하는 것을 볼려고 몰려 나왔는데, 그 캐러밴은 Fort Tejon 에서 오는 것이었다. Edward Fitzgerald Beale 중위는 Fort Tejon 과 New

Mexico 주의 Albuquerque 사이의 운송을 지휘했다. 이들 짐을 운반하는 “사막의 배들” (ships of the desert)은 선인장, 가시있는 배나무, 야생 썩 수풀들 때문에 다리가 성하지 못하게 되었고, 육군은 결국에는 낙타 사용을 그만두게 되었다.

서부로의 운송에 또 하나의 혁신은 젊은이 한 사람이 새 말들을 바꿔타면서, 멀리 떨어진 곳들 사이에 메일을 더 빨리 운반하는 것이었다. 이 조랑말 특급 (Pony Express)은 1860 년 4 월 3 일에 한사람이 미주리주 St. Joseph 를 떠나 캘리포니아로 향함으로서 작동하기 시작했다. Pony Express 가 서부로 간 루트는 육상으로 왜곤들이 간 루트와 대개 일치했다. Sacramento 에 도착한 뒤, 말과 사람 모두 증기선을 타고 Sacramento River 를 따라가서, 만을 건너 San Francisco 에 도착했다. 총 1,966 마일을 가는데, 9 일 23 시간이 걸렸는데, 이는 미주리에서 캘리포니아 까지 최고의 마차를 타고 가는 것에 비해 절반도 걸리지 않은 것이었다.

Pony Express 는 80 명의 말타는 사람들, 190 개의 중간 역들, 400 명의 역무원들, 그리고 400 마리의 빠른 말들을 사용했는데, 젊고 가벼운 사람들만을 말타는 사람으로 골랐으며, 그들은 단지 6 연발 피스톨과 칼만을 갖고 갔다. 10 마일 마다 말을 바꿨는데, “Buffalo Bill” (William Cody)는 384 마일을 계속 달리기도 했다. 가족 파우치에 넣어 운반된 편지들은 무게를 줄이기 위해 가능하면 최고로 얇은 종이에 씌어졌다. Pony Express 가 생기면서 우표값이 0.5 온스당 \$5 에서 \$1 로 떨어졌고, 1861 년에 대륙 횡단 전보선이 완성되자 Pony Express 는 사라지게 되었다. 단지 16 개월만 존재했고 돈을 벌지도 못했지만 Pony Express 는 대륙의 중앙을 통과하는 루트가 가능하다는 것을 보여주었고, 그 길은 나중의 Central Pacific Railroad 철로의 전신이 되었다.

또 한사람의 대륙 횡단 철도 이전의 사업가는 시끄럽고 거친, 돈만 밝힌 Ben Holladay 였는데, 그는 작은 가게와 술집을 경영하던 미주리에서 켄터키로 옮겨갔다. 멕시코와의 전쟁 기간동안, 군을 위해 물자를 서부로 운반했고, 전쟁이 끝난 후, 여분의 왜곤과 소들을 싼 값에 정부로부터 구입했다. Holladay 의 미주리 횡단 운송 회사로, 그는 “서두름의 왕” (King of Hurry), “대평원의 나폴레옹” (Napoleon of the Plains)라는 타이틀을 얻었다. 그는 캘리포니아의 Placerville 까지 가는 3,300 마일의 마차길을 운영했을 뿐 아니라, 미국의 중서부 전역에 걸쳐 증기선과 철로 서비스의 재정을 대었는데, 나중에는 사업을 Wells Fargo 에 매각했다.



L. Lichtenberger's carriage factory, 147-149 Main Street, Los Angeles, 1883. C. C. Pierce Collection. courtesy of The Huntington Library, San Marino, California

1893 년 Los Angeles Main Street 147-149 번지에 있던 L. Lichtenberger 의 마차공장

위험한 구덩이들, 인디언들, 또는 갑자기 마차 문 앞에 나타나는 강도들이 무서워, 밤에 여행하는 마차들은 별로 없었다. 복면으로 얼굴을 가리고 무장을 한 강도들은 승객들의 귀중품과 마차의 금고를 재빨리 털었고, 저항하면 바로 총을 쏘았는데, 지역 강도들 중에는 주 전역에 걸쳐 공포를 불러 일으킨 Joaquin Murieta 가 있었다. 그는 옛적 캘리포니아의 수괴 강도라고 불렸는데, 너무 문제를 많이 일으켜, 의회가 그의 체포에 \$1,000 의 특별 상금을 걸었고, 그를 잡기 위해, 텍사스 레인저인 Harry Love 를 고용하게 되었다. 1853 년, Love 는 마침내 Murieta 라고 하는 자를 잡아 죽였고, 그의 머리는 알콜병에 담겨져 피기 쇼에 전시되다가, 1906 년의 San Francisco 지진과 화재 잔해 속에서 분실되어 버렸다.

비슷하게 공포를 불러 일으킨 강도는 Tiburcio Vasquez 였는데, 수년동안 법망을 피했지만 1874 년에 체포되었다. 보안대가 Cahuenga 언덕들에 숨어있던 그의 은신처를 폭파해서 체포된 후, 교수형에 처해졌다. 북부 캘리포니아에서는 또 자신을 숨기기위해 머리에 밀가루 포대를 뒤집어 쓴, “Black Bart”라는 강도가 있었는데, 그는 강도짓을 한 곳에 남겨둔 광시와, 마차를 정지시킬 때 쓴 4 단어 구절 “상자를 던져라!” (Throw down the box!)로 악명을 떨쳤다. 1875 년에서 1883 년 사이에 28 명의 마부들이 시킨대로 상자들을 Black Bart 에게 던져주었다. 이렇게 강도짓을 하던 중, 한번은 무심코 손수건을 떨어 뜨렸는데, 수사관들이 거기에 찍힌 세탁소 표시를 따라 San Francisco 로 가서 그를 잡게 되었다. 악명 높던 Black Bart 는 광산 기사였던 Charles Bolton 으로 밝혀졌다. 그는 San Quentin 형무소에서 형기를 마친후 바로 잠적해 역사에서 사라져 버렸다.

수송 기관의 발전과 함께 1853 년, Point Lobos 와 San Francisco 의 연결을 통해 전신 서비스가 시작되었고, 1860 년경에는 Los Angeles 가 San Francisco 만 지역과 전신으로 연결 되어졌다. 그 다음해, 캘리포니아에서의 첫 전보가 링컨 대통령에게로 보내졌다.

은행 업무는 통신과 관련된 또 하나의 사업이었다. 변방의 몇몇 은행가들은 술집 주인 또는 구내에 금고를 보관하는 역마차 운영자들로 시작했다. 그들이 마을을 방문하면, 광부들이 힘들여 번 귀중품들이 이 사람들에게 맡겨 보관했는데, 예금자들에게 이자를 지급하는 오늘날의 은행들과는 달리, 서부의

상인들은 예금자들에게 돈을 보관해주는 댓가를 받았다. 실제로, 초기의 서부 은행가들은 광부들의 사슴 가죽에 담긴 덩어리나, “금가루 지갑” (poke of gold dust)을 보관하는 것을 위험한 일로 보았다. 전국적인 규모의 속달 회사들만이 돈을 안전하게 운송할 수 있는 시설들을 갖고 있었던 것이다.

1850년대 중반에는 수로 여행이 새로운 시대로 접어들었다. Golden Gate 에 마침내 도착한 후에는, 강을 운행하는 배들이 승객들을 Marysville, Sacramento, Stockton 같은 내지의 항구들로 운반했다. Senator 호, Cornelia 호, New World 호 같은 제일 빠른 증기선들은 때때로 무모하고 위험하기 까지 한 경주를 벌이기도 했다. 몇번의 경우에는, 강을 운행하는 뜨거운 증기로 움직이는 배의 승객들이 강철 보일러가 터지고 갑판이 내려 앉는 것을 느끼기도 했다.

캘리포니아의 내지 강들을 따라 증기선들과 바지선들(짐배들)이 멀리 떨어진 랜치들까지 비정기적으로 운항하고 있었다. 작은 배들은 도중에 물자들을 교환하면서, Sacramento 강이나 San Joaquin 강들까지 운항되었다. 작은 배들은 Mokelumne 강이나 한때는 물살이 세던 Kern 강 아래쪽이나, 근처의 새 타운인 Bakersfield 를 연결 했던 Tulare 호수같은 얇은 곳까지 갈수 있었다.

남북 전쟁이 끝난 후에도 San Francisco 는 캘리포니아의 주요 항구로 남아 있었다. 1870 년경에는 더 많은 배들이 곡물, 목재, 양모, 수은, 밀가루들을 실으러 들어왔다. San Francisco 와 그 주변에서는 수십개의 목재, 섬유, 주물 공장들, 그리고 거의 100 개의 밀가루 공장들이 운영되었는데, 그들 중에는 Risdon and Pacific Iron Works, Domenico Ghiradelli 의 San Francisco 초콜렛 공장, Oxnard Brothers 와 Claus Speckels 의 사탕 수수 제련 공장, 여러개의 시가와 구두 공장들, 가죽 무두질 공장들, 선박 수리 공장들, 심지어는 화약 공장들이 있었다. San Jose, Stockton, Sacramento, Marysville, Merced 모두가 양모 가공 공장을 시작했다.

캘리포니아는 대장장이들, 마구와 안장 제작자들, 그리고 목수들을 갑자기 더 많이 필요로 하게 되었다. 어느 정도 규모의 모든 타운들이 양조장, 증류장, 금속, 또는 철물점, 그리고 얼마 지나지않아 통조림 공장을 열었다. Placerville 의 John Studebaker 와 Wilmington 의 Phineas Banning 은 훌륭한 왜곤과 객차를 제작했는데, 1867 년 이후 Banning 은 Los Angeles 로 가는 마차 회사를 운영했고, 나중에는 San Pedro 항구까지 가는 열차를 운영했다.

캘리포니아의 인구가 늘어감에 따라 어업과 포경업이 주요 산업이 되었다. 1855 년 한해 동안에 만도 500 척의 포경선들이 캘리포니아 해안을 방문했고, 그해 멀리 북쪽 Sacramento 에 있는 공장들까지 연어를 훈제하고 있었다. 통조림 연어 생산이 늘어나는 동안, Monterey 가 멸치와 정어리 잡이 배들의 터미널이 되었고, San Pedro 는 참치 처리의 중심지가 되었다. San Diego 또한 엄청난 양의 고등어, 넙치, 가자미, 가다랭이, 다랑어, 바위 틸 사이의 볼락, 바라쿠다를 처리했다. 수요를 따라 잡기 위해 점차 전 캘리포니아 해안선을 따라 조개, 대합조개, 게, 전복이 채취되어졌다.

대륙횡단 철도의 건설은 캘리포니아의 제조업, 상업 어로, 식료품 마케팅을 훨씬 더 늘렸을 것이다. 캘리포니아는 곧 전국적으로 알려지게 되는 상품들을 제공하게 되려는 참이었지만, 농작물과 상품들을 운송할 강철로 된 철로를 무척 필요로 하고 있었다.