

Chapter 21. 선박과 철도

대륙 횡단 철도의 건설이 절박해지기 이전에, 해상 운송은 계속 번창해갔다. 1850 년대 중반에는 California Steam Navigation Company 가 San Francisco 만의 안쪽과 그 주변, 그리고 내지의 강들을 따라 운항을 컨트롤했다. 화물과 승객 요금을 정하는데, “California Steam” 회사의 힘이 너무 세어져, 몇몇 작은 회사들은 독점을 없애는 대륙 횡단 철도의 출현을 실제로 반기게 되었다.

배로 동부에서 캘리포니아로 가는데는 평균 \$400 이 들었는데, 자그마치 120 일 정도나 걸렸다. 대륙 횡단 철도를 주장하는 사람들은, 이런 여행은 철도로는 \$150 정도밖에 들지 않을 것이라고 했다. 그러나 반대자들은 정부의 거대한 land grant 나 건설 업자들에게의 대출 없이는 철도 건설 비용이 위험할 뿐 아니라, 너무 막대한 것이라고 주장 했다.

그렇지만 사람들은 태평양까지 철도를 건설한다는 아이디어를 점차 받아들이고 있었다. 바퀴 자국들로 깊이 팬 왜곤길들로는 분명히 부족했고, 미국은 확장하려고 몸살을 앓고 있었다. 더 빠른 우편 배달, 승객과 화물을 보다 빨리 운반하는 것이 꼭 필요했다. 대륙 횡단 철도가 가장 짧은 구간을 지나가야한다는 것에는 모두가 동의했지만, 정확한 루트에 대해서는 여러해 동안 토론이 이루어졌다.

워싱턴의 의원들은 대륙 횡단 철도의 건설과 운영을 정부가 맡아야하는지 아니면 민간이 맡아야하는지와 같은 거대한 질문을 다뤄본 경험이 없었다. 연방 정부와 주정부가 어디까지 철도 건설 회사들의 재정을 도와줘야 하는지, 어느 정도의 직접적인 보조를 해줘야 하는지?

1852 년 초, 이미 몇개의 철도 루트 제안이 이루어졌다. 하나는 중서부에서 남쪽으로 가서, 텍사스를 거쳐, 아리조나의 Gila Valley, 그리고 Yuma 를 지나 San Diego 로 가는 것이었다. 다음 해, 의회는 4 개의 서부 측량 팀을 지원하기 위한 자금을 확보했다. 그들은 유망한 철도 루트를 추천하기로 했는데, 특정한 제안들이 들어오자, 남부와 북부 출신 의원들이 미래의 철도 루트를 두고 충돌했다. 앞에서 언급한 것처럼, 남북 전쟁의 발발은 남쪽 루트가 채택될 전망에 마침표를 찍어 버렸다.

1861 년 6 월 28 일, Leland Stanford 를 회장, Collis Huntington 을 부회장, 그리고 Mark Hopkins 를 회계로 하는 3 명의 캘리포니아 상인들이 Sacramento 에서 Central Pacific Railroad Company 를 설립했다. 이 3 사람들과 나중에 합친 Charles Crocker 는 “Big Four” (4 거두)라고 알려지게 되었다. 원래는 그들 자신들의 노력보다는 Theodore Judah 라는 재능있는 토목 공학자의 결단에 더 의존하려는 것이었다.

Judah 는 이미 Sierra Nevada 의 골짜기들을 따라 탄광 지역들을 연결하는 Sacramento Valley Railroad 의 건설 계획에 따라 철도를 놓은 적이 있었다. 그 소규모 철도는 23 마일의 철로로 이루어졌다. 회의론자가 많던 그 시절에, 어떤 이들은 그를 “Crazy Judah”라고 불렀고, 다른 이들은 그가 개인적인 이득을 위해 건설을 제창한다고 비난했지만, Judah 는 건설 경험이 상당했고, 그 때문에 그의 대담한 건설 계획은 사람들의 신뢰를 얻을수 있었다. 그는 워싱턴으로 가서, 개인적으로 의원들을 만나 대륙 횡단 철도 건설을 로비했고, 마침내 파워풀한 Central Pacific Railway Company 의 주엔지니어가 되었다.

1862 년 7 월 1 일, 의회는 마침내 Pacific Railroad 법안을 통과시켰다. 그 법안은 두개의 건설회사로 하여금 북미의 두 해안을 연결할 철로의 건설을 시작하도록 허가했다. Union Pacific Company 가 네브라스카주 오마하로 부터 서쪽으로 1,006 마일의 철로를 깔고, Central Pacific 은 캘리포니아에서 동쪽으로 건설해 나가기로 했다. 400 피트 너비의 철도 용지뿐만 아니라, 각각의 건설회사들은 전 구간의 철길을 따라 양쪽으로 체크 판 모양으로 뻗어나간 막대한 land grant 를 받기로 되어있었다. 두 건설회사는 정부가 보증한 \$300 만 달러의 신용 대출과, 건설한 철길 100 마일 마다 128 만 에이커의 공공 용지를 소유하게 되었다.

Theodore Judah 는 의회로 하여금 건설한 철로 1 마일 마다 Central Pacific 에게, 평지인 경우 \$16,000, 언덕인 경우 #32,000, 산악 지역인 경우는 \$48,000 의 대출을 보조하도록 했다. 그 관대한 협정마저 충분하지 않았는지, “Big Four”는 Central Pacific 이 건설한 수백마일의 철로에 대해서 앞에서 말한 보조금의 두배를 받도록 해주었다. Sierra Nevada 의 언덕들이 정부 지도가 알려줬던 것보다 훨씬 더 서쪽에서 시작한다고 의회를 설득해 그렇게 할수 있었다. 법안에 기록된 이 논리에 따르면, Sierra 산맥이 Sacramento 에서 10 마일도 떨어져 있지 않고, 캘리포니아의 거대한 valley 지역 한가운데로 들어와 있는 것이었다.

이 “Big Four”들은 대체 어떤 사람들이었나? Stanford 는 식료품 상인이었고, Crocker 는 곡물가게를 소유했고, Huntington 과 Hopkins 는 철물상을 운영했었다. 1863 년 계획의 주요 인물이었던 Judah 는 그의 욕심많은 동업자들을 돈을 쥐서 떼내어 버틸려고, 대출을 받기 위해 Panama 를 통해 동부로 갔지만, 도중에 황열병에 걸려 죽어 버렸다.

Pacific Railroad 법의 관대한 법 조항들은 1864 년에 더 늘어났는데, 개정 조항에 따라 두 철도 회사에 주어진 land grant 와 다른 재정적 유인들은 두배로 늘어났다. Judah 동업자들의 원래 의도는 철로의 기반과 철로를 가능하면 빨리 설치해 유리한 연방 보조금을 축적하는 것이었다. Judah 를 대신해 Central Pacific 의 건설 매니저가 된 Crocker 는 값싸게 건설할 뿐만 아니라 실제로 철도의 운영을 맡도록 다른 투자자들에게 회사를 처분해버리고 빨리 손을 떼기를 원했다.

Sacramento 에서 동쪽으로 건설해가던 Central Pacific 은 막대한 비용을 들여 Cape Horn 이나 Panama 를 통해 기계들과 건설 자재들을 옮겨야 했다. 게다가, 록키 산맥이 Union Pacific 기술자들에게 문제가 된것 보다, Sierra Nevada 는 Central Pacific 기술자들에게 더 큰 문제들을 안겨 주었다. 하지만 Sierra 는 Central Pacific 에게 침목, 구각 (트레슬), 그리고 한겨울에 중장비들을 옮기는데 필요한 긴 눈창고들을 만드는데 필요한 목재를 제공해 주었는데, 이런 자원들은 나무가 없는 대평원 지역을 가로질러 건설하던 Union Pacific 에게는 없는 것들이었다.

Sierra 에서 Central Pacific 인부들은 곡괭이, 화약, 도끼, 수레를 사용했다. 약 15,000 명의 막 도착한 중국인 인부들이 Central Pacific 의 값싼 인부로 일했다. 중국인들은 대체로 나쁜 대우를 받았고, 위험한 작업들을 맡았다. 중국을 말하는 “천상의 제국” (Celestial Empire)에서 이름을 따 “천국 사람들” (Celestials)이라고 불린 이들은, 낭떠러지 벽을 깨뜨릴 때 허리에 밧줄을 서로 둘러 매어 지탱했고, 계곡에 밧을 디딜만큼 깎아 낸 후에는, 다른 중국인들이 거기에 밧을 던고 철길을 놓을 자리를 폭파해 냈다. 계속 지연되었지만, Central Pacific 은 1867 년 겨울에 Sierra 정상을 통과했고, 그 너머에는 덜 험준한 지형이 놓여 있었다.

철로가 서로를 향해 연장되어 가는 동안, 두 철로 회사들 사이에 라이벌 의식이 생기게 되었다. Crocker 가 매일 하루 일하는 날마다 1 마일 씩이라는 등골을 휘게 하는 스케줄을 발표했을 때, 라이벌 의식은 더 강렬해졌다. “Crocker’s Pets”라는 경멸적인 이름으로 언급된 그의 중국인 노동자들은 모든 새로운 요구들마다 놀라울 정도로 잘 적응해 주었다. 1868 년 6 월경에 그들은 Reno 에 이르렀고, Union Pacific 이 하루에 6 마일의 철로를 설치했다고 보고한 후, Crocker 의 중국인들은 7 마일로 대응했고, 마지막에는 12 시간도 걸리지 않고 10 마일 56 피트의 철로를 건설하는 기록을 세웠다. Crocker 는 Union Pacific 의 아일랜드계 철로 노동자들과의 경쟁에서 이긴 자신의 노동자들에게 개인적으로 큰 프라이드를 느꼈다.



Sierra 정상을 넘어가기 위한 전략 지점인 “Cape Horn” 에서 Central Pacific Railroad 인부로 작업중인 중국인 노동자들

정부가 지불하는 돈은 건설된 마일 수에 따른 것이었기 때문에, 각 철로 회사들은 가능하면 많은 지역을 확보하고자 했고, 그 결과 두 라이벌 건설 인부들 사이의 거리가 좁혀지자 경쟁은 더욱 날카로워졌다. 한 때, 각 회사들의 측량팀들은 평행한 선로를 따라 수백야드 이내에서 작업하기도 했고, 그들의 고용주들은 철로가 어디서 합쳐져야 하는지에 합의할 이룰수가 없었다. 1869 년초, 연방철도 위원회가, 두 철로는 유타 준주의 북부, 즉, Ogden 의 56 마일 서쪽, 즉, Omaha 에서 1,086 마일, 즉 Sacramento 에서 589 마일 지점에서 합쳐져야한다고 그 문제를 결론지었고, 그에 따라 두 철로 사이의 틈이 닫혀지게 되었다.

마지막에는 축하용 큰 못을 박는 일만 남았고, 1869 년 5 월 10 일, 유타 준주의 황량한 Promontory Point 에서 , 태평양과 대서양을 강철로 잇는 기념식이 열렸다. 하나는 동쪽으로, 또 하나는 서쪽으로 보넷 모자를 쓰고있는 두대의 목탄 기관차가 마주 보고 있었다. 미 육군 21 연대, 두 회사의 임원들, 사진사들, 그리고 근처의 이주민들을 포함해 수백명이 참석했다. 아리조나의 금, 은, 쇠로 만든 큰 못과 네바다의 은으로 만든 큰 못을 상징적으로 박은 후, 캘리포니아 월계수로 만든 마지막 매듭이 놓여졌고, 캘리포니아 금으로 만든 큰 못이 준비되어 졌다. 마지막 큰 못을 박는 은으로 된 해머를 칠 때마다 멀리 떨어진 두 해안으로, 전보가 그 소식을 알렸다.

전보가 “마지막 철로가 놓여졌다! 마지막 못이 박혔다! Pacific Railroad 가 완성되었다!”라고 알려주자, San Francisco 는 일을 멈추고 3 일간 축하했고, Sacramento 에서는 교회와 소방서들 종소리와 함께 30 개의 다른 기관차들이 종과 호각 소리를 내며 축하했다. 북미에서 이루어진 최대의 엔지니어링 작업의 완성은 정말 결정적인 사건이었다. Portola-Serra 원정대가 캘리포니아로 이주하기 시작한지 정확히 100 년 후에 변방으로서 캘리포니아의 고립이 끝나게된 것이었다.

Central Railroad 철로가 완성된 후, “Big Four”는 Southern Pacific 이라고 불릴 철로에 대한 특허장을 획득했다. 이 새로운 철로는 남북으로도 루트를 연장해, 캘리포니아의 Central Valley 를 지나고, 오레곤에서 남 캘리포니아까지 해안을 따라 달렸다. S.P. 라 불려진 Southern Pacific 은 또 Los Angeles 를 떠나, 아리조나에 있는 Yuma 를 지나고, Tucson 을 거쳐 뉴멕시코 준주로 들어가게 되었다. 1882 년경 S.P.는 텍사스를 만났고, 텍사스에서 Pacific Railroad 와 만났다. 그 다음 해, Southern Pacific 의 “Sunset Route”는 뉴올리언스에까지 이르렀다.

기차의 Palace Sleeping Cars 는 수천명의 여행객들과 이주민들을 서부로 운반했을 뿐 아니라, 긴 화물칸들은 밀, 은, 목재를 운반해 주었다. 이 모든 활동들은, 죽은 엔지니어 Judah 가 꿈도 꾸지 못한 엄청난 부를 “Big Four”에게 안겨 주었다. Southern Pacific Railroad Company 는 최종적으로는 캘리포니아와 뉴욕과 하바나를 증기선으로 이어가면서 수천마일을 달리게 되었다.

Southern Pacific 은 캘리포니아 내에서만도 1,100 만 에이커 이상의 정부 토지를 수여 받았고, 그 외에도 많은 카운티와 시 토지들에 대한 요구를 내 놓았는데, 실제로 시들이 얼마나 관대한지에 따라, “Big Four”는 그곳에 철도 서비스를 제공할지 말지를 결정했다.

크고 작은 캘리포니아 타운 정부들은 철도를 끌어오기 위해 자금이 필요하다는 것을 깨달았는데, 그 자금으로 커뮤니티들은 건설 채권을 구입할 수 있었다. S.P.가 유망한 루트상의 타운들로 부터 자금을 강탈한다는 의심을 계속 받자, “Big Four”는 다리를 건설하고, 오버 패스를 만들고, 철로 기반을 다지는데, 돈이 필요하다고 반박했다. 철로 때문에 생겨난 내지 타운들중에는 Fresno, Merced, Modesto, Bakersfield 가 있는데, 그냥 통과해버린 타운들은 침체에 빠져, 결국에는 사라져 버렸다.

1880 년이 되어서야 비로소 S.P.의 독점이 도전을 받게 되었다. 서쪽으로 건설해가던 Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad 가 1881 년에 El Paso 에 이르렀고, 이어서 뉴멕시코와 아리조나를 거쳐, 목탄 기관차를 캘리포니아의 Needles 로 보내게 되었고, 거기서 Colorado River 를 건넜다. Santa Fe 는 이어서 일련의 짧은 구간들을 구입하거나 대여해 가며, 1887 년에는 Los Angeles 에 이르게 되었다. Bakersfield 와 Stockton 으로 북쪽으로 가는 새 철로를 가지고, Santa Fe 는 구간들을 구입하거나 협상해 가면서 San Francisco 에 도착했다. 캘리포니아 경제와 정치에 Southern Pacific 이 여러해동안 막강한 힘을 휘두르지만, 새로운 경쟁력있는 철도시대가 열렸다는 것을 부정할수는 없었다.