

1840～50年代のアメリカの流通（Ⅱ）

——ハンツ・マーチャント・マガジンより——

小 沢 治 郎

8. サンダスキィ市

(Sept. 1848, Vol. 19, pp. 287-290.)

オハイオ州、イリー郡の首都サンダスキィ市は、イリー湖のサンダスキィ湾から3哩入ったところにある。冬の3ヵ月を除いて、その波止場は蒸気船や他の湖上船でにぎわう。1840年に市には食糧品店(複数)、造船所(複数)の外に、26の店舗があり、300の住居に約2000人が住んでいた。現在の人口は約2800人で、サンダスキィ、ミラー・シティ紙によれば、「……昨年度報告したときに比べて、おどろくべき商業の拡大があったことを認める。昨年度この港から積み出された小麦は84万ブッシェルであった。今年は180万ブッシェルを超えており、昨年度に比べて約100万ブッシェルの増加である。他の商品も同じ程度の伸びで、13万3099バレルの輸出小麦粉は穀物では66万5495ブッシェルに相当するが、それを小麦に加えると248万4249ブッシェルの小麦が輸出されたことになる。

輸入は370万8711ドル輸出を上廻っている。それは大量の商品がこの地点まで船で運ばれ、それから鉄道で州の内陸部へ運ばれ、その地の製品は市場への他の通路を辿るという事実を反映している。(第9表が示すように)小麦、小麦粉、羊毛が輸出の主要品目であるが、この港を通過する商品を供給される地域では牛肉と豚肉が大量に生産されるが、これらは輸出中では取るに足りない量しか示さない。その理由は、生畜が違った方向へ徒歩で運ばれ、牛は東部

第9表 1846年9月30日から1847年9月30日までの
サンダスキ港の積み出しと受け入れ

<アメリカ諸港からの輸入>		<数>	<価格>
商 品 (ト ン)		17,628	\$ 7,051,200
松 材 (フ ィ ー ト)		4,320,566	34,602
板		3,885,000	7,780
塩 (バ レ ル)		27,099	47,423
石 炭 (ト ン)		1,564	6,256
アメリカ諸港からの輸入総価値			\$ 714,261
<アメリカ諸港への輸出>(1万ドル以上の項目のみ)			
小 麦 (ブッシュェル)		1,818,754	\$ 1,818,754
トウモロコシ (")		312,265	156,330
小 麦 粉 (バ レ ル)		133,066	665,330
豚 肉 (")		10,150	121,800
ラ ー (")		1,175	24,675
種 子 (")		11,313	101,717
葡 萄 酒 (")		2,815	43,652
灰 (た る)		1,867	37,340
羊 毛 (ポ ン ド)		634,106	158,526
バ タ ー (小 だ る)		9,464	94,650
獸 脂 (バ レ ル)		2,405	48,100
皮 革 (巻 き)		1,204	25,284
豚 (数)		1,478	13,085
毛 皮 (袋)		67	14,250
羽 毛		937	10,307
樽 板 (メ ー ト ル)		67,759	13,420
石 膏 (ト ン)		1,000	12,000
石 雑		6,500	16,550
			47,990
計			\$ 3,438,530

諸都市で、豚はシンシナティで屠殺されるからであろう。もう1つの理由は、小麦、トウモロコシ、小麦粉を運搬するための鉄道の施設が必要に 応じ 切れず、その結果、もし機関車、車輛、倉庫が十分に備わっていれば、このサンダスキ市を選んだであろう多量の穀物が他の地点へ流れて行ったことである。第3の理由は、かなりの額にのぼる農場の小生産物が表にふくまれていないことである。

現在の情勢から見れば今後数年間の商業の増加は、昨年度のそれより大きい

率で進むように思われる。マッド・リバー・アンド・レーク・イリー鉄道がスプリングフィールドまで開通することによって、その南北の地域が大量の商品をこの市場へ注ぎこむであろう。またマンスフィールド・アンド・サンダスキィ・シティ鉄道がニューアークまで拡張することによって、この州内で最高の小麦生産地へ近接することになる。……そして農業生産者たちが市場へ近づく途を見出だし、その労働にたいして充分の報酬をえるとき、現在森で覆われている土地は開墾され、農業生産に向けられるであろう。現在耕作されている土地はより注意して耕作され、この地方が完全にその資源を発展させるまで、これらすべての事情がこの地へ向かう、またこの地から出ていく商業の量を増やすのに役立つだろう。

9. ラカワナおよびワイオミングの石炭地帯

(Sept. 1848, Vol. 19, pp. 290-294.)

おそらく合衆国でもっとも多量の石炭を産出しているラカワナ溪谷の無煙炭地域へ、この国の資本と企業が大量に惹きつけられなかったのは意外である。ほんの部分的な開発が始まったにすぎないが、広い石炭層の外に鉄鉱石の鉱山があり、ある程度改良されてきた。カーボンデールからホネスデールにいたる16哩の鉄道と、そこからハドソン河のラウンドアウトにいたるデラウェア・アンド・ハドソン運河がニューヨーク市への連絡路を形成している。その通路を現在年に約30万トンの石炭が運ばれている。その他にも、18哩の鉄道がカーボンデールからホワイト・クリーク河まで石炭地域を通じて完成された。またシェナンゴ・アンド・シェマング運河はすでに完成したし、ノース・ブランチ運河は1836～41年にかけて大いに建設が進んだ。41年の5月に、国内改良の未完成部分の全公共事業の中止が州政府によって命令されたが、そのとき“ノース・ブランチ拡張計画”と名づけられたものに248万7939ドルが消費されていた。次の州議会の開会期にラカワナ河河口から州の北境までの13哩の“ワイオ

ミング・ライン”と呼ばれる計画を認可する法律が通過し、55万5000ドルがあらたに州によって支出されることになった。

すでに300万ドル以上の金額が支払われた仕事を完成するのに必要な金額を借りることができなかつたので、州政府は一会社に、40年の期限でそれを譲渡することに決定した。この仕事に関して重要なことは、使用されたほとんどすべての土地が、ペンシルヴァニア州によってか、あるいはその権限の下に運河建設に利用され、あるいは賃貸されているということである。ノース・ブランチ運河とシュムング運河がエルミラで連絡すれば、海岸地方から五湖地方への内陸通商路が完成するだろう。

運河がその収入のためにたよる運搬物は、無煙炭、瀝青炭、鉄鉱石、石膏、塩、石灰、石灰岩などの鉱産物である。その他木材、石、商品、農産物などものかなりの量を占めるであろう。主要な搬出商品はワイオミング溪谷からの石炭であり、……それは現在200哩以上もある海岸地方へ運搬され、その半分の距離しかない地方から運ばれてくる石炭と競争して優勢である。ノース・ブランチ運河の完成によって、20万トンの石炭の市場が見出されるであろう。その生産額はこの運河を完成するのに必要な資本の8パーセントに等しい。

……合衆国の石炭消費が増大しつつあることは、この地方の重要性を考える場合に無視できない事情である。われわれは、ニューヨーク州西部および五大湖地方の近辺の人口豊富な地域では、今のところ無煙炭は、少数の製造業を除いては、少ししか消費されていないことを知っている。それはますます多くの対象に使用され始めており、ユチカ以西の五湖地方の塩の製造、鉄鑄造所、その他家庭用に大量が消費されるであろうと言われている。ペンシルヴァニア産の石炭は、今やセント・ローレンス河を航行する蒸気船で使われており、そこへはニューヨークから海路で運ばれ、セントルイス市の北500哩の地点であるのに、1トン44ドル50セントという有利な価格である。シラキューズその他の塩を製造する村でも多量が消費されている。現在、五大湖地方への直接の通路は存在しないが、ノース・ブランチ運河が完成すればユチカ以西の地域に石炭

第10表 ラカワナ地域の炭田から、無煙炭の市場が見出されるニューヨーク州の各地への距離およびそれらの地域での石炭価格

炭田から	州	境	まで	哩	トン当りの価格	
				100	\$2.55	
〃	エ	ル	ミラ	〃	117	2.77
〃	セ	ネ	カ湖	〃	140	3.00
〃	ジ	ェ	ネヴァ	〃	185	3.45
〃	モ	ン	テズ	〃	206	3.66
〃	パ	ル	ミラ	〃	241	4.00
〃	ロ	ッ	チェスター	〃	270	4.30
〃	ロ	ック	ポート	〃	334	4.94
〃	バ	ッ	ファロー	〃	365	5.25
〃	シ	ラ	キューズ	〃	240	4.00
〃	オ	ス	ウェゴ	〃	278	4.38
〃	ロ	ー	マ	〃	286	4.46
〃	ユ	テ	イカ	〃	301	4.61
〃	リ	トル	・フォールズ	〃	323	4.83
〃	シ	ェ	ネクタディ	〃	381	5.41
〃	オ	ル	バニー	〃	411	5.71

が出廻り、ペンシルヴァニア産の石炭がバッファローで1トン約5ドル50セント、オスウェゴで約5ドルで入手できるであろうと言われている。ペンシルヴァニアの瀝青炭地域の北東の端にあり、ニューヨーク州境から25哩しか離れていないブラッドフォード郡の炭田は、約150平方哩の面積があり、最良の質の瀝青炭を産出するが、豊富な資源にとむこの地域が、この国の資本によって無視されてきたことは驚くべきことである。五湖地方近辺の地方で、年間50万トンを下らぬ石炭が容易に販売できるであろうと言われている。

石炭通商は今や合衆国の通商の重要な部分を形成し始めている。ペンシルヴァニア州の南部無煙炭地域、中部および大西洋岸諸都市へ大量に積み出されていることはよく知られている。森林が欠乏し始め、種々の製造業へ石炭が利用されるとともに、その量は毎年増加しつつある。過去27年間のその消費量は第11表の如くである。

ノース・ブランチ運河の輸送を増すであろう鉄、塩、しっくい、木材の量をとくに考慮しなくても、その運河の完成によってペンシルヴァニアの鉄の販売が

第11表 1847年までの石炭消費量の増加

1820年	365トン	1834年	376,636トン
1821	1,073	1835	560,658
1822	2,240	1836	682,428
1823	5,823	1837	881,476
1824	9,541	1838	739,290
1825	34,893	1839	819,327
1826	48,047	1840	865,414
1827	63,434	1841	842,244
1828	77,516	1842	1,108,000
1829	112,082	1843	1,268,852
1830	174,734	1844	1,627,588
1831	176,820	1845	2,012,742
1832	363,871	1846	2,338,560
1833	437,648		

大きく増加するだろう

ことは明らかである。

サスケハナ溪谷の棒鉄

と銑鉄を 300 哩離れた

シャンプレイン湖から

運んでこられた場合よ

りもより安価にバッ

フォローへ運ぶことが

できるようになるだろ

う。サスケハナ溪谷と

イリー湖の間に位置するニューヨーク州諸郡も鉄を供給されるようになり、カナダではアメリカ鉄に関税がかけられないから、その地へも輸出されるであろう。信頼すべき根拠から、ノース・ブランチ系路によって40万トン以上のペンシルヴァニアの鉄が出口を見出すであろうことが計算される。石炭と鉄を搬出する船は、塩、しっくい、生石灰を戻り荷として搬入するであろう。また現在6000万フィートがサスケハナ河を下っているペンシルヴァニア州の北部諸州からの木材の運搬は、この事業に繁栄をもたらさせるもう一つの源である。

約 170 哩に及ぶであろうノース・ブランチ運河会社の重要な特色は、それがワイオミングの石炭地域からフィラデルフィア、ニューヨーク、バルティモア、そして西部への運送の連絡線を完成することであろう。その完成によって、今は必ずしも有利な市場と連絡していないこの地域の製品が、湖岸地方だけでなく、海岸の主要都市とも連絡し、それらの都市は逆にその製品をこのペンシルヴァニアの内陸部に搬出し、それはこの広範かつ貴重な鉱物資源の発展に比例して拡張するであろう。

10. ニューバーグ (ニューヨーク州)

(July 1848, Vol. 19, pp. 51-58.)

ニューバーグはニューヨークから60哩、オルバニーから95哩のハドソン河の西岸にある。ほとんど内陸部通商にたずさわっていたため、1812年戦争による通商停止はそれほどの打撃をもたらさず、平和の回復とともに通商は増大し、移民が流入し、火曜日と日曜日の市の日には馬車がターン・パイクの上を続き、河には船が群がった。イリー鉄道が開通してこの村の通商は若干打撃を受けたが、それほどのこともなく、1830年代も船による通商や捕鯨業が盛んであった。1840年ごろから捕鯨業の衰退とともに工業化が始まり、油布会社や鉄鋳造所が生まれ、1844年には Newburgh Steam Mills と呼ばれる諸工場で捺染布やワイシャツ地の生産が始められた。その他蒸溜酒工場や火薬工場も操業され始めた。ニューバーグは水力の点でそれほど有利ではなかったが、オレンジ湖の水を利用して多くの製造工業が操業された。それは材木工場1、製粉工場4、火薬工場1、キャラコ捺染工場1、羊毛工場2、靴工場1、ばす織工場1で、これらがニューバーグ周辺の現在の工業である。

1840年のニューバーグ市の人口は約6000で、41万9000ドルの資本金をもつ銀行3、週刊新聞3、商店150、3隻の蒸気船、2隻の平底船、6隻のスクーナ

第12表 ニューバーグの製造業

<工場数>	<消費原料>	<製造品>
精粉工場 9	\$ 74,750	\$ 83,900
製材所 2	1,100	1,800
Oil mill 1	25,200	27,600
木綿工場 1	100,000
羊毛工場 1	16,000	20,000
綱工場 1	5,000	7,000
油布工場 5	31,000	52,500
鉄工場 3	13,000	28,000
製革工場 3	23,000	46,000
蒸溜酒工場 1	6,000	9,000
	\$ 195,050	\$ 375,800

一船をもつ積出施設5があ

り、1846年の生産は第12表の如くである。

1840年に建設された捺染布およびワイシャツ地を生産する Newburgh Steam Mills は紡錘 9400、織機 256、梳綿機 32、画台 4、始紡機 4、flying frame 6、dressing

frame 6を備え、これらの機械の多くは Fishkill の Matterwan Co. で作られたもので、その蒸気機関はニューヨークの Allaire Works 製であった。雇用労働者数は250人でその内男は94人、女が156人で年間生産額は10万ドルにのぼった。労働時間は平日12時間、土曜日9時間であった。

ニューバーグ蒸溜酒工場は40人の労働者で、年間7万ブッシェルの大麦と5万ポンドのホップを消費して、2万5000バレル(10万ドル)のビールを生産している。

ハイランド工場はピンとヘアペンを製造し、年間10万ポンドの真鍮の針金を消費し、3万5000ドルの価値のピンを製造している。労働者数は70人で、その賃金は年間1万～1万2000ドルである。1日の労働時間数は12時間である。

第13表 ニューバーグの工場の一部

工場名	仕事の内容	労働者数
ウーズレー 油布工場	年間4万5000ヤードの油布を生産。	6～12人
リンシード Oil mill	年間1万8000ブッシェルの亜麻から3万6000ガロンの油を生産。	6～8
ニューバーグ・ミルズ 精粉工場	資本金2万ドル、年間1万5000ブッシェルを精粉。	?
しっくい工場	年600トンのしっくい。	4～6
皮革工場	年間4000ドルの製品。	?
縮絨および梳毛工場	縮絨機3、梳毛機2。	4～6
ゴウウィン・ハスレー 鑄造所	ギヤ、蒸気機関、農機具を生産、200トンの無煙炭、200トンの鉄、500～600ブッシェルの木炭を消費。	20 (10時間労働) (1日平均1.25ドル)
スパイヤー・ウィルソン 鑄造所	ストーヴと農機具を生産。	8
アウバーヂ工場 精粉工場	年間1万7000バレルの小麦粉を精粉。	6
しっくい工場		?
羊毛工場	年間6万ポンドの羊毛を消費。3万ヤードの布を生産。	20 (週平均6ドル)
皮革工場	羊皮、鹿皮、牛皮約1000を加工。	10 (週平均7ドル)

ニューバーグ・プリント工場は1845年に資本金1万ドルで建てられ、28人の男女、子供からなる労働者を雇って年間23万4000ヤードの絹地を捺染している。

ジョン・ハスキンの油布工場は、1842年に建てられ、6人の労働者を使って年間1万8000平方ヤードの油布を加工している。アダム・リルバーン油布工場も1842年に建てられ、10人の労働者で年間2万ドルの原料を消費し、3万5000ドルの製品を製造している。1日の労働時間は10時間である。その他の諸工場の内容は第13表の通りである。

11. 大西洋岸および内陸部の諸都市

(Oct. 1848, Vol. 19, pp. 383-386)

1840年以來の主要な内陸部諸都市の成長率は、第14表に見られるように、1848年にいたる8年間に115パーセントであった。

第14表	<1840年>	<1848年>		<1840年>	<1848年>
シンシナティ	46,000人	95,000人	デトロイト	9,000人	17,000人
セント・ルイス	16,000	45,000	ミルウォーキー	2,000	15,000
ルイスヴィル	21,000	40,000	シカゴ	5,000	17,000
バッファロー	18,000	42,000	オスウェゴ	5,000	11,000
ピッツバーグ	31,000	58,000	ロッチェスター	20,000	30,000
クリーヴランド	6,000	14,000			
コロンブス	6,000	14,000	計	191,000	412,000
デイトン	6,000	14,000			

同じ期間の海岸部諸都市の成長率は第15表に見られるように、約38パーセントであった。

第15表 海外諸都市の人口の増加

	<1840年>	<1848年>		<1840年>	<1848年>
ニューヨーク	312,000人	425,000人	サヴァンナ	11,000人	14,000人
フィラデルフィア	228,000	350,000	モヴィール	12,000	12,000
バルティモア	102,000	140,000	ブルックリン	36,000	72,000
ニュー・オルレアンズ	102,000	102,000	ポートランド	15,000	24,000
ボストン	93,000	130,000			
チャールストン	29,000	31,000	計	940,000	1,300,000

1840年の数字はセンサスによるものであり、48年の数字はわれわれの推量にもとづくものも含んでいるが、それほど重要な不正確さを産み出しはしないだろう。

全体として、わが国の内陸部諸都市は内陸部通商と内陸部製造業に依存しながら、ほとんどすべてのこの国の海外通商を分担し大西洋岸の国内通商を独占している海岸部諸都市の3倍の速さで成長しつつある。これは重要な事実である。このことは、わが国の肥沃な土地が外国が需要する食糧を供給し、大西洋岸の諸都市に食糧を供給したのちに、内陸部の急速に成長しつつある諸都市の人口の食糧をも供給したことを意味する。そしてまた、このことは西部の人々が、東部の同胞たちによって親切に提供された、機械による労働の全分野を古い諸州に任せて、自らを農業の手仕事に限定するという運命を甘受する気のないことを示している。大溪谷の人々が最近入りこんだ土地はまだ新しいけれども、この人々の市民的、社会的、経済的条件は、もっとも古い社会の最高点とほとんど等しいのであり、工夫する頭脳と熟練した技術が成熟しつつある。機械工たちや製造業者たちが必要とする原料はここにある。食糧や製造業の原料の豊富さは機械工たちや製造業者たちを生産の場所の近くにひきつける。これが西部の都市に東部やヨーロッパの移民を住まわせるように絶えず働いている利害である。食糧や製造業の原料が、大溪谷よりもむしろ大西洋岸や西ヨーロッパ諸国で安価になるまでは、機械工たちや製造業者たちは西部の都市を選ぶことを止めないであろう。

12. 1848年におけるアメリカの鉄道

(Dec. 1848, Vol. 19, pp. 636-638.)

ほとんど毎月通商路は増加しつつあり、内陸部と大西洋岸間の輸送は改善されつつある。これらの通商路線の完成に必要な資本の需要は明らかに大西洋岸における高い金利の主要な原因であった。とくにマサチューセッツ州はこれらの

事業の建設において活発であった。過去3年間に次の諸鉄道が認可された。

		資本金	ニュー・イングランドの鉄道
1846年	18の鉄道と支線	\$ 5,795,000	総距離は1126哩で3700万ドル以
1847	16 "	4,822,000	上を要した。この巨額の投資は
1848	19 "	7,105,000	社会のほとんどすべての階層の
操業中の鉄道株の増加		3,945,000	剰余所得を吸収することによっ
		\$21,667,000	

て可能であった。全階層の蓄積された資本がこの方向へ向かい、普通の工業へははるかに少ない額しか利用できなかった。貯蓄銀行の預金さえもがこの方向へ廻され、マサチューセッツ州の鉄道業にたいする直接投資は4万4309ドルで鉄道株式への貸付は30万698ドルにのぼった。鉄道会社の収入は1846年の196万1323ドルから、1847年には256万4190ドルに増えた。これらの増加した交通手段のボストンの通商と資産にたいする影響は驚異的であった。

鉄道に大きな努力を払い、その建設に多量の資本を投下したニューヨークは、まだその事業にたいする影響を感じていないが、巨大な影響をもつにちがいない4つの路線の建設が進行中である。それは1849年1月にニューヨークとボストンをつなぐニューヨーク・アンド・ニューヘヴンとニューヨークから83哩のドーヴァー・プレインズまで開かれるハーレム鉄道と、今年中にパフキープシィまで開通するハドソン・リヴァー鉄道と、現在ポート・ジャーヴィスまで進み、1月にはビンガムトンまで完成されるイリー鉄道である。これらの4つのニューヨークへ乗り入れる鉄道は約1200万ドルのニューヨーク資本を吸収した。これらは今のところまだ生産的ではないが、そのうちにひじょうな役割を果すであろう。ニューヨーク市の人口は1800年以來、20年間にほぼ倍加して1840年に31万を超えているが、この増加率は今後も続くであろう。この増加の主要な要因は生活必需品の安価な供給であった。クロトン河が水を充分供給し、ペンシルヴァニアの鉱山が燃料を豊富に供給している。そして鉄道がこれらおよび生鮮食品の運搬の手段である。昨年53哩開通していたイリー鉄道は次の商品を供給した。

	< 量 >	< 価格 >	この他に多量の家禽
ミ ル ク (クォーター)	7,090,430	\$ 283,616	類, 鳥獣類, 果物, 野
バ タ ー (ボ ン ド)	3,758,440	676,519	菜が市場にもたらされ
生 鮮 肉 (")	3,007,890	150,490	た。ミルクの輸送だけ
牛 (頭)	2,362	86,853	で3万5450ドルの運賃
子 牛 (")	11,457	51,649	収入があった。この鉄
豚 (")	5,548	38,366	
羊および小羊 (")	8,198	29,975	
い ち ご (籠)	389,920	15,596	

道は残っている50万ドルの債券を11月に引きとってもらった。

鉄道の大きな利点が、かれらが連絡する都市の商業に与える刺戟であることは、ニューヨークとボストンを比較してみれば明らかである。ニュー・イングランド諸州には1264哩の鉄道があり、マサチューセッツ州で880哩が操業しており、これらは実際に払い込まれた3101万9089ドルと1104万5740ドルの借入金とからなり、過去数年間に4206万5829ドルが投入された。一方ニューヨークはほとんど自然の通商路にたよってきた。第16表はボストン市とニューヨーク市の資産評価を示す。この表の2つの都市の評価の方法は違うから、現実の富の比較の参考にはできないが、不動産の数字を比較してみれば、ニューヨークのそ

第16表 ボストンとニューヨークの資産評価

		< 不 動 産 >	< 個人資産 >	< 総 額 >
ボ ス ト ン	1841年	\$61,963,000	\$36,043,600	\$ 98,006,600
	1842	65,499,900	41,223,800	105,723,700
	1843	67,673,400	42,372,600	110,056,000
	1844	72,048,000	46,402,300	118,450,300
	1845	81,991,400	53,957,300	135,948,700
	1846	90,119,600	58,720,000	148,839,600
	1847	97,764,500	64,595,900	162,360,400
	1848
ニ ュ ー ヨ ー ク	1841年	\$186,350,948	\$68,843,672	\$255,194,620
	1842	176,512,342	61,294,559	237,806,901
	1843	164,955,314	63,064,575	228,001,889
	1844	171,936,591	64,023,456	235,960,047
	1845	177,207,990	62,787,527	230,995,517
	1846	183,480,934	61,471,470	244,952,404
	1847	187,315,386	59,837,917	247,153,303
	1848	193,027,576	61,164,451	254,192,027

れが1841年から1847年の間ほとんど停滞しているのにたいして、ボストンのそれは60パーセント増加していることがわかる。これは鉄道の影響の直接的結果であった。そしてボストンから近隣の都市への移住者数が増加したにも拘らず、課税された資産額の増加は7400万ドル、すなわち全鉄道費用の2倍であった。ニューヨークのそれが47年から48年にかけて増加したたことの原因は、一般的な繁栄とイリー鉄道の影響によるものであろう。

13. オルバニー市

(July 1849, Vol. 21, pp. 56-61.)

オルバニー市はこの数年間に合衆国でも1級の製造業都市になった。1840年センサスによれば、オルバニー市で製造業に投下された資本の額は、173万5000ドルと評価された。それから現在までにその額はおそらく倍加したと思われる。この地の主要な品目は鉄で、ストーヴ、蒸気機関、その他あらゆる種類の鋳物がつくられる。フランクリン、タウンゼント会社やジャガー、トレッドウェル・エンド・ペリー社は重い、大型の鋳物を作り、より小型の数は東部、中部、西部およびカナダで販売されるストーヴを生産している。鉄工業に投下されている資本は90万ドルと評価される。年間のストーヴ生産量は7万5000であり、鉄鋳造所で働いている労働者数は950である。Albany Iron Co. などトロイにあってオルバニーの業者が経営しているものがいくつかある。オルバニー陶器工場は2年前に10万ドルの資金で設立され、硝子と陶器を製造している。蒸溜酒、ビール工場は20あり、ビールの年間生産量は8万バレルで50万ドルが投資されている。帽子工業の年間生産量は100万ドルで、主として女性の1000人以上の労働者が働いている。

その他石けんおよびろうそく工場15、煙草工場4、plane factory 4、蒸気製材工場数社、車輛工場6がある。また巨大な耐火煉瓦および陶器工場が2つあり、Albany and Schenectady Railway Co. の機械工場では最大級

の機関車が製造されている。この前のセンサスによれば、オルバニーには、commission house 53, importing house 35, 卸売商店137, 小売商店440, 食料雑貨店612がある。

オルバニー市の人口は1800年に5349であったが、45年には4万1139に達し、50年には5万を超えるであろう。1825年のイリー運河の開通以来、オルバニー市の通商の発展には目ざましいものがあるが、1834年にこの運河によって海岸向けに運搬された全資産価値は1340万5022ドルに達した。1847年は外国の食糧需要の増大によって飛躍的な増加が見られた年であったが、それは7236万5986ドルに達した（これは前年度に比べて208万730ドルの増加である）。その内訳は次の通りである。オルバニー市で受け取られた小麦粉237万6675バレル、小麦129万6625ブッシェル、トウモロコシ299万5563ブッシェル、オルバニーおよび西トロイで受け取られた貨物トン数170万8933トン（前年に比べて34万6614トンの増加）、47年の西向けのトン数が28万7000トンと計算されるから総トン数は199万5933トンになる。運河から海岸部に向かった7236万5986ドルにたいして、海岸部から運河へ向かった商品価値は9300万ドル、したがって総計1億6536万5986ドルに達し、これは46年7月～47年7月までの1年間のアメリカの総収入を1882万347ドル凌駕し、その全輸出を671万7364ドル凌駕した数である。

オルバニーに到着し、そこから出発する船船トン数は税関の表によれば次の通りであり、10年間に100パーセント以上の増加である。

	トン数		トン数		トン数
1838年	36,721	1842年	49,356	1846年	71,011
1839	40,369	1843	55,354	1847	87,019
1840	39,416	1844	65,057	1848	77,983
1841	50,797	1845	70,987		

以上に見るように、1838年から48年の間の通商は毎年着実に増加したことがわかる。イリー運河、シャンプレイン運河、オスウェゴ運河の通商を集めるハドソン河通商は、西部からの農産物と、東部製品および外国商品の交換の形をと

り、後者は湖上の種々の積出し点を通じて全西部へ分配される。このようにオルバニーは東西通商の増加とともにその富を保証されているが、その住民たちはニュー・イングランドの隣人たちのように、その余剰資本を製造業に投資し始めている。この投資は今までのところ利潤を挙げつつあり、急速にピッツバーグやロウエルのような地位には到達しないとしても、そのうちにアメリカの製造諸都市の中で第1級のものに成長することはまちがいない。

14. セントルイスの通商

(August 1846, Vol. 15, pp. 163-171.)

北方にはミシシッピ河とイリノイ河、南東にはオハイオ河とその支流、西方にはミズーリ河があってセントルイスに巨大な地域の通商を与え、南方へはミシシッピ河下流が海洋への出口を形成している。

1840年のセンサスによれば、当時のセントルイスには71万7000ドルの資本金をもつ1つの商会と24の仲買店、387万5050ドルの資本金をもつ214の洋服小売店、28万7529ドルの資本金をもつ17の材木店、14万1500ドルの資本金をもつ内陸交通業者14、屠殺業者、荷造業者37人がいた。30万6300ドルの毛皮、獣皮が積み出された。167人が16万9807ドルの機械を製造し、13人が305の小銃器を製造し、9人の貴金属業者が5050ドルの製品を製造し、65人が5万4000ドルの各種金属を製造した。69人が3万ドルの花崗岩と大理石を産出し、249人が2万2500ドルの煉瓦と石灰石を産出した。9250ドルの資本金で13人が3550ドルの煙草を生産し、1万2000ドルの資本金で28人が7万7600ドルの帽子類を生産し、14人を雇用した5万4500ドルの資本金をもつ2つのなめし皮工場が8000枚の皮革を加工し、5万4850ドルの資本金をもつ12の製革業者が11万6600ドルの皮革製品を製造した。1万6700ドルの資本金をもつ15人が13万8000ポンドの石鹼と24万3000ポンドの脂ろうそくを製造した。1つの蒸溜酒工場が3万ガロンの蒸溜酒を、6つの醸造所が3万7700ガロンのビールを製造したが、これは38人の

労働者と48万8000ドルの資本金によるものであった。8人が7000ドルの資本金で1万5500ドルの塗料と薬品を製造し、3人の労働者を雇った1綱工場が1万ドルの資本金で5000ドルの綱を生産し、78人が2万5250ドルの資本金で5万4500ドルの馬車を製造した。2つの製粉工場が1万3656バレルの小麦粉を加工し、6つの製材工場と1つの亜麻仁工場が1万6500ドルの資本金で18万5680ドルの製品を生みだし、82人を雇った22の印刷所が日刊紙6、週刊誌7、半週刊誌5を4万9650ドルの資本金で発行した。……製造業に使用された資本総量は67万4250ドルであった。

1844年の市長主催の会合で、この市および周辺の地域の通商の統計を集め、報告するための8人の委員会が発足した。以下はその委員会の報告にもとづくものである。小麦と小麦粉——小麦粉通商が始まって以来7年になるが、現在それは大西洋市場にかなりの量を提供している。1841年に商工会議所は小麦の輸出を11万7000ブッシェルと報告した。43年の輸出は41年のそれを20万ブッシェル以上上廻っていた（これは製粉したものしないもの、双方を含んでいる）。タバコ——1841年にミズーリ州の生産高は9000ホッグスヘッド、約90万ドルであった。1845年のそれは137万4000ポンドと推量されている。43年にセントルイスから1万9730ホッグスヘッドが搬出され7707箱が製造された。牛肉——1843年に価値にして約100万ドルの10万～15万の毛皮が積み出されたと推量されている。これにトウモロコシ、蜂蜜、亜麻仁油、獣脂などが加わる。50万ドルの資本金で数隻の船と数千人の人々に仕事を与えている the American Fur Co. の毛皮類が通商の大部分を占めている。また馬、ろば、畜牛、豚が南部へ輸送され、1841年に1500頭の馬、2300のろば、6000頭の畜牛が南部へ送られた。またミズーリ州の鉱産物のうち、1843年には60万9186ピッグの鉛と3624箱の鉛塊が積み出された。それにガレナの白鉛や鉛管が加わる。

1846年3月7日のセントルイス・リパブリカン紙によれば、1845年にセントルイス港に35万8045トンの2055隻の蒸気船と346隻の平底船が到着した。それらの船の出発点は次表の如くである。

1840～50年代のアメリカの流通(Ⅱ) (小沢)

ニュー・オルレアンズから	250隻	5つの水系通商路と陸上通商路を併せも
オハイオ河から	406隻	つセントルイスは世界でも有数の内陸港で
イリノイ河から	298隻	ある。
ミシシッピ河上流から	647隻	
ミズーリ河から	249隻	
その他	167隻	この地方の開発は始まってまだ50年であ

り、通商はまだ25年しか経っていないのに、現在2000隻の船が必要となっている。それに使われる213隻の船は、平底船を除いて4万2922トンに達し、1トン50ドルとして船の価値だけで214万6000ドルにのぼる。

15. 1850年のセントルイスの通商

(March 1851, Vol. 24, pp. 298-316.)

1846年8月のマーチャント・マガジン紙にセントルイスの商工業と通商について簡単に記述されているが、それ以後の数年間の発達は何世紀の発達に匹敵する。

第17表		<1845年>	<1850年>
小 麦		971,025 (ブッシュェル)	927,346 (袋)
小 麦 粉		107,563 (バ レ ル)	330,583 (バ レ ル)
トウモロコシ		107,927 (ブッシュェル)	484,014 (袋)
大 麦		32,231 (ブッシュェル)	34,744 (袋)
豚 肉		15,746 (バ レ ル)	102,966 (バ レ ル)
他に Bulk Pork	261,754 (ポ ン ド)		{ 1,096 (樽) 100 (箱) 301,381 (片) 1,481,747 (ポ ン ド)
塩		21,157 (バ レ ル)	19,158 (バ レ ル)
		112,684 (袋)	261,230 (袋)
麻 鉛		30,997 (ベ ー ル)	60,862 (ベ ー ル)
		750,879 (ピ ッ グ)	573,502 (ピ ッ グ)
タ バ コ	他に	88,650 (ポ ン ド)	
	他に	11,564 (ホッグスヘッド)	9,055 (ホッグスヘッド)
		7,777 (箱)	
牛 肉		5,312 (バ レ ル)	7,988 (バ レ ル)
砂 糖		10,797 (ホッグスヘッド)	25,796 (ホッグスヘッド)
		3,721 (バ レ ル)	5,034 (バ レ ル)
		516 (箱)	12,388 (箱)
糖 蜜		11,788 (バ レ ル)	29,517 (バ レ ル)

セントルイスの有力新聞の1つであるミズーリ・リパブリカン紙が毎年確実な統計を掲載している（それによる1850年の輸入統計数字と前出の1845年の数字を比べたのが第17表であるが、単位の相異のため少数のものを除いては比較できない）。各地からの商船の到着数は次表の通りである。

	<1847年>	<1848年>	<1849年>	<1850年>
ニュー・オルレアンズから	502隻	426隻	313隻	303隻
オハイオ河から	430	429	401	493
イリノイ河から	658	690	686	788
ミシシッピ河から	717	697	806	635
ミズーリ河から	314	327	355	390
カイロから	146	194	122	75

到着船数は1894年の蒸気船2975、平底船166にたいして、1850年は蒸気船3239、平底船155で、その総トン数は1849年63万3892トン、1850年68万1252トンであった。

最近でき上がった1850年センサスによれば、人口は1810年1600、1820年4598、1830年6694、1840年1万6496（うち1531人は奴隷）、1850年7万7456（うち2616人は奴隷）である。そして1308人の製造業者が存在して43万7711ドルの資本を投資し、7321人の男性と1130人の女性を雇用している。1850年の年間生産高は1540万340ドルにのぼった。その内訳は第18表の通りである。

第18表 1850年セントルイス市の製造企業および他の産業の
投下資本量、雇用労働者数、年間生産額

<事業名および数>	<投下資本量>	<被雇用者>		<年間生産額>
		男	女	
104 大工	\$ 150,265	557	268	\$ 1,171,580
9 石工	28,100	90	—	122,700
7 シャツ製造業	43,000	—	268	43,000
106 仕立業	205,500	680	181	650,550
14 帽子製造業	26,700	72	16	85,150
8 馬車製造業	56,600	138	—	130,000
9 鉄鑄造業	389,000	545	—	569,000
2 真鍮鑄造業	17,000	22	—	25,000
71 鉄工(かじや)	72,430	326	—	303,130
16 醸造業	195,550	81	—	285,925
50 家具製造業	72,760	195	—	182,800
35 錫および銅工	129,300	151	—	287,328

1840~50年代のアメリカの流通(Ⅱ) (小沢)

	<事業名および数>	<投下資本量>	<被雇用者>		<年間生産額>
			男	女	
1	活字鋳造業	51,800	10	10	150,000
10	ろうそく製造および獣脂工場	99,300	126	100	498,950
3	テント、日よけ製造業	1,709	10	—	6,300
7	綱製造業	70,230	97	—	215,000
50	パン屋	62,250	122	—	276,640
110	靴製造業	73,975	272	22	402,900
5	鉄砲鍛冶	4,800	14	—	10,360
1	金庫製造業	700	7	—	7,000
28	ペンキ屋、ガラス屋	67,130	170	—	217,000
7	製本業	7,300	27	—	55,300
3	Plane makers	5,300	15	—	48,000
3	Trunk makers	7,700	36	—	74,500
7	鍵製造業	3,710	13	—	12,638
1	椅子製造業	1,500	5	—	3,500
6	鉛工	12,500	5	—	3,500
5	タバコ製造業	23,000	66	—	67,000
3	火酒蒸溜業	20,500	7	—	63,000
2	薬品、化学工場	21,000	16	—	45,000
1	ひきわりトウモロコシ製粉場	600	2	—	3,600
1	弾丸工場	40,000	25	—	375,000
1	バケツ工場	4,000	10	—	6,000
9	なめし皮工場	70,200	78	4	223,900
9	製材場	115,000	103	—	248,000
22	Milk Daries	12,830	25	—	33,640
10	家具職	49,960	46	112	122,800
24	馬具製造業	33,916	178	6	260,850
6	旋盤工	2,330	8	—	12,800
2	板すだれ製造業	4,000	5	3	6,500
5	針金製造業	16,800	15	—	26,000
1	金ペン製造業	1,000	1	—	2,000
19	製粉場	439,500	181	—	2,367,750
2	Planing mill	47,000	35	—	96,000
3	薬品製造業	14,000	8	—	96,000
53	たる製造業	32,485	248	—	288,822
2	ガラス製造業	50,000	70	—	64,000
3	砂糖精製業	177,000	211	—	1,213,600
2	白鉛、Castor および 亜麻仁油工場	146,000	160	—	600,000
4	ソーダ水製造業	16,000	91	—	60,500
10	菓子製造所	6,700	28	—	57,500
1	むち製造所	600	7	—	4,800

	〈事業名および数〉	〈投下資本量〉	〈被 雇 用 者〉		〈年間生産額〉
			男	女	
4	石灰焼がま	2,330	14	—	21,200
1	コルク製造所	2,500	8	—	8,700
38	葉巻製造所	20,180	92	—	80,270
2	精留機	4,000	6	—	28,006
5	機械製作所	30,100	100	—	98,000
3	澱粉工場	25,000	17	—	165,000
44	煉瓦工場	89,000	619	—	301,470
6	ソーセージ製造業	505	6	—	9,600
1	木綿綿糸工場	70,000	40	80	170,000
13	煉瓦工	16,500	104	—	4,750
2	オルガン製造業	3,500	8	—	9,200
6	帽子製造業	6,150	11	—	11,900
2	貴金属業	2,100	4	—	5,000
3	紙箱製造業	420	7	—	3,700
3	マッチ工場	5,500	39	—	16,800
49	屠殺業	49,920	111	—	349,650
1	ガス会社	220,000	40	—	43,000
1	木綿ふとん綿工場	32,000	35	—	73,000
1	耐火耐水屋根製造	9,000	10	—	13,500
1	香味料工場	14,000	12	—	50,000
1	鉛管、鉛板工場	35,000	11	—	75,000
2	ブラッシ製造所	2,500	20	—	14,000
2	からし工場	1,900	3	—	2,100
1	籠工場	400	2	—	2,160
1	洋傘工場	4,000	3	2	7,500
7	婦人帽子屋	4,300	1	48	29,500
2	油布製造所	3,000	30	—	30,000
2	鋸工場	16,500	16	—	34,000
3	ショウガ工場	1,450	7	—	12,500
2	ふいご製造所	1,500	3	—	32,000
8	養豚所	239,800	23	—	799,522
1	羊毛工場	20,000	15	10	45,000
32	馬車製造業	27,275	121	—	146,585
1	帆船製造所	150	1	—	750
2	蒸溜所	39,000	37	—	82,000
4	ピアノ製造業	5,500	4	—	8,000
1	櫛製造業	600	1	—	1,000
2	釘製造人	300	3	—	2,000
1	ひき白工場	10,000	10	—	10,000
6	銀板写真場	8,000	8	—	18,000
2	計算器具製造所	2,000	2	—	7,600

1840～50年代のアメリカの流通(Ⅱ) (小沢)

＜事業名および数＞	＜投下資本量＞	＜被雇用者＞		＜年間生産額＞
		男	女	
2 刃物製造所	3,500	15	—	8,500
1 滑車・ポンプ製造所	8,000	17	—	9,000
2 鞍杵製造所	3,500	34	—	15,000
1 造船所(蒸気船)	125,000	85	—	150,000
計	\$ 4,377,711	7,321	1,130	\$ 15,400,340

16. ペンシルヴァニア鉄道

(May 1851, Vol. 24, pp. 635-637.)

1836年に、わが国には海岸部と西部を結ぶただ1つの公共事業、イリー運河だけがあった。現在ではわれわれはイリー運河のほかに、ペンシルヴァニア運河、メリーランド運河、バッファロー、オルバニー間の北部線、この5月までにダンカークまで建設することになっているニューヨーク・アンド・イリー鉄道、現在カンバーランドまで完成しており、それ以西の建設が進んでいるバルティモア・アンド・オハイオ鉄道をもっている。15年前にはわずか1つであった通商路が6に増え、それを通して西部の農産物が海岸部へ流れ、外国からの輸入品が内陸部へ流れ、その総量はおそらく1836年の8～10倍になっている。

ペンシルヴァニア鉄道がまもなくこれらの西部通商路に加わるであろう。そしてバルティモア・アンド・オハイオ鉄道がメリーランド運河と、またバッファロー・オルバニー鉄道がイリー運河とするように、ペンシルヴァニア運河と共同の通商路を形成するだろう。このように大きな通商路が対をなして生れることはいささか不思議であろう。しかし、運河にとっての利点と必要度は鉄道にとっても有利なのである。そして経験によれば、同じルートによっても交通手段が増加することは商業を増加させ、その結果競争相手がない場合よりも、それがあつた方がより多くの商業をもつようである。すでに充分の交通手段があるという理由での西部への新しいルートへの反対には、この国の国内通商がそれに必要な手段よりも早く成長しているという事実が答えている。さらにイ

リー鉄道やペンシルヴァニア鉄道のような大公道は、それ自身で十分な、近い将来自らでかなりの利率を支払うであろう地方通商を創り出している。

海岸部から西部の通商中心点までのイリー鉄道とペンシルヴァニア鉄道による距離の比較は、ニューヨークの人々を驚かす結果を示す。われわれはいずれの大事業によっても充分の余地があることは信じているが、この比較によって州間の嫉妬と競争の感情がいささか惹き起されるのではないかと考える。

イリー鉄道および計画されている湖畔鉄道によるニューヨーク、クリーヴランド間の距離は633哩である。ペンシルヴァニア鉄道によるフィラデルフィアからクリーヴランドまでの距離は488哩である。すなわち145哩少ない。そしてフィラデルフィア経由でニューヨークまで行っても、イリー鉄道による場合よりも50哩少ない。シンシナティまでの両者のルートによる距離の差はさらに大きい。手許に正確な数字はないが、それは少なくとも200哩はあるだろう。

ペンシルヴァニア州の人々が、その州全体を横切って、西部通商にたいしても地方輸送にたいしてもこのような利点を約束する事業が、完全な形で早く完成することを切望するのは当然である。ペンシルヴァニア鉄道の主線は247哩で、東部地区は130哩、中部ないし山岳地区は31哩、ピッツバーグまでの西部地区は85哩である。東部地区のフィラデルフィアからルイストンまで60哩が1850年1月までに敷設され、翌年9月までにルイストンからアルゲニー陸路（Portage）鉄道まで78哩建設された。この鉄道では一連のケーブル・カーを使うことによってペンシルヴァニアの内部改良における最大の障害が克服されている。これは州の事業で、ちがった所有者の諸列車に開放されている。この陸路鉄道で結ぶことによって、フィラデルフィアから山の西側のジョンズタウンまでの279哩の一貫鉄道が可能となった。しかし陸路鉄道は列車の要求するような設備を提供していない。36哩の間に存在する10のケーブル・カーを通過するのに、普通の線路ならばピッツバーグからフィラデルフィアまで行くことのできる時間が必要である。……これらの障害はケーブル・カーの助けを借りなくても克服することができる。ペンシルヴァニア鉄道会社は、シュガーラン

山頂に3750フィートのトンネルを掘ることによってこれを解決しようとしている。ホリディズバーグ支線を含むペンシルヴァニア鉄道の全費用は下表のように計算される。

ペンシルヴァニア鉄道の自	〈哩数〉	〈評価額〉	
然的障害がアルゲニー山脈で	東 部 地 区	130	\$ 3,910,000
あるのにたいして、人為的障	山 岳 地 区	31½	1,925,000
害は州の通行料である。州の	西 部 地 区	85¼	3,075,000
通行料による制限は、オルバ	幹 線	246¾	8,910,000
ニー、バッファロー間鉄道や	ホリディズバーグ支線	6¼	110,000
イリー鉄道で見られるが、ペ	ブレアズヴィル	2¾	50,000
ンシルヴァニア鉄道の場合は、			9,070,000
地方的事業の保護のために通路の一部にだけ通行料が課せられ、一貫輸送ではそれは課せられていない。この措置は、その距離が短いことと相まってこの鉄道に大きな利点となるであろう。	利 子		610,000
	利子を含む全費用		\$ 9,680,000

17. ペンシルヴァニアの運河と鉄道

(May 1852, Vol. 26, pp. 636-637.)

次のペンシルヴァニアの運河と鉄道についての記述は運河委員会から得たものである。それは州の公的事业のみを含む。

ペンシルヴァニア州は、航行できない支線は別にして、652¼哩の運河と鉄道を完成し、経営している。その内容は次表の通りである。

	哩
デラウェア地区、ブリストルからイーストンまで……………	59¾
コロンビア鉄道、フィラデルフィアからコロンビア盆地まで……………	82
東部地区、コロンビアからジュニアタ河とサスケハナ河の合流点まで……………	45¾
ジュニアタ地区、前項の合流点からホリディズバーグ盆地まで……………	127¼
陸路鉄道、ホリディズバーグからジョンズタウンまで……………	36
西部地区、ジョンズタウンからモノンガヘラ河まで……………	104½
サスケハナ地区、ダンカン島の合流点からノーザンバーランドまで……………	40¾
西部支線地区、ノーザンバーランドからフェランズヴィルまで……………	76

北部支線地区、ノーザンバーランドからラカワナまで	72½
ボールド・イーグル支線	35½
ルイスバーグ支線	5½
ラカワナ支線	14
アルゲニー支線	34
ジョンズタウン支線	11½
レイストン支線	1

652½

ラカワナ河河口からニューヨーク州境までのノース・ブランチ運河が完成すると、もう94¼哩が加わるであろう。ビーバー地区、シェナンゴ・アンド・コノート地区、フレンチ・クリーク支線から成る長さ163哩のイリー運河の拡張と、12¼哩のウィスコンスコ運河は個人経営に転換した。

次表に見られるように、過去10年間に運賃収入はほぼ倍加した。

1842年	\$ 940,214	1847年	\$ 1,581,576	1851年11月30日までの1年
1843	1,017,841	1848	1,533,344	間の総収入は 179万3624 ドル
1844	1,167,603	1849	1,633,278	に達し、これは1850年のそれ
1845	1,196,979	1850	1,768,209	にたいして 2万5417ドルの増
1846	1,295,495	1851	1,793,624	

加であるが、同じ期間の支出は105万4894ドルに達した。

1851年の州による事業によって運搬された無煙炭と瀝青炭の量は次表の通りである。

	トン		トン
イーストン	707,702	ノーザンバーランド	11,696
ピーチ・ヘヴン	334,007	ピッツバーグ	8,361
ハリスバーグ	60,158	フリーポート	51
リヴァプール	14,793	ホリディズバーグ	46,745
ポーツマウス	450		
ニュー・ポート	2,879	計	1,187,842

フィラデルフィア、コロンビア間の幹線は82哩であるが、1851年その輸送量は26万860トンで、レディング鉄道からの貨物以外に1850年より6805トンの増加であった。その路線を通過した車輛数は14万6226で、そのうち1万7066が客車であった。それは1850年よりも、9271の増加であった。機関車の旅行回数8280回、機関車の旅行哩数67万8960哩、旅客の旅行哩数983万8287哩——これ

は全行程旅客11万9979人に当る——その運賃は21万6719ドルであった。

動力部門は現在好調で、5台の1級機関車を含む46台の機関車が活躍している。

18. デイトン (オハイオ州)

(May 1852, Vol. 26, pp. 572-577.)

西部の商業的、製造業的都市の発展は、この10年間にはなほだしいものがあるので、事実や数字に何度も言及することが新しい通商の相対的重要性の評価のために必要であると思われる。

デイトンはマイアミ河とマッド河の合流点に位置し、同じオハイオ州でもクリーヴランドなど北部オハイオとちがって比較的冬の寒さがおだやかである。世紀の始めごろ50哩離れたシンシナティとデイトン間の馬による運送費は100ポンド当り2ドル50セントであった。それ以後マイアミ河經由オハイオ河を下る通商が続いたが、1829年にシンシナティ、デイトン間60哩のマイアミ運河が開通してから、デイトンの繁栄の時期が始まった。その後この運河はイリー湖とも結ばれ、西部諸州におけるもっとも重要な運河の1つとなった。1841年から51年までのマイアミおよびイリー湖運河の運賃総額は次表の通りである。

1841年にデイトンは州から	1841年	\$ 27,058	1847年	\$ 41,041
市として認可されたが、現在	1842	25,273	1848	40,681
の人口は1万4000に達してい	1843	28,275	1849	—
る。市から四方に250哩以上	1844	35,509	1850	32,876
	1845	45,060	1851	37,671
	1846	32,330		

のマカダム道路がのびている。この道路の建設費は1哩当り1500ドルから6000ドルであるが、この国でデイトン市ほどこの優秀な道路網をもっている都市はない。また市に集まっている鉄道は次表の如くである。

	〈哩数〉	〈終 点〉
マッド・リバー・アンド・イリー鉄道	156	サンダスキィ
シンシナティ・アンド・デイトン鉄道	60	シンシナティ
リトル・マイアミ鉄道	84	スプリングフィールド
デイトン・アンド・ウエスタン鉄道	40	州 境
グリーンヴィル・アンド・マイアミ鉄道	36	グリーンヴィル
デイトン・アンド・ミシガン鉄道	—	ト レ ド
デイトン・アンド・クセニア鉄道	16	クセニア

オハイオ河のある点でバルティモア・アンド・オハイオ鉄道と結び、セントルイスの対岸のイリノイズタウンと結ぶ一貫路線が契約中である。これはコロンブス、デイトン、インディアナポリス、テレホット、セントルイスを結ぶ予定で2年以内に完成の予定である。

1851年におけるマイアミ運河の通商の内容は次表の通りである。

〈品 目〉	〈到着〉	〈出港〉
ビ ー ル (バ レ ル)	81	2,662
小 麦 粉 (")	792	123,956
魚 (")	2,662	267
亜 麻 仁 油 (")	32	4,300
ラ ー ド (")	14	626
豚 肉 (")	—	162
塩 (")	8,644	—
ウ イ ス キ ャ (")	274	43,053
大麦, ライ麦, 麦芽 (ブッシュェル)	7,568	3,467
トウモロコシ (")	15,819	96,046
石 炭 (")	63,840	667
コ ー ク ス (")	31,215	—
か ら す 麦 (")	463	5,255
草 の 種 子 (")	—	1,137
亜 麻 の 種 子 (")	11,014	23,360
小 麦 (")	255	19,294
バ タ ー (ポ ンド)	499	24,244
荷 物, 家 具 (")	126,812	400,272
ベーコン, 豚 肉 (")	7,955	573,973
コ ー ヒ (")	441,128	17,537
木 綿 (")	328,478	156,384
綿 糸 (")	8,507	—
ろうそく, ろ う (")	2,311	24,035
切 石 (")	400	51,920
外 国 製 陶 器 (")	162,812	13,565

1840～50年代のアメリカの流通(Ⅱ) (小沢)

	〈品目〉	〈到着〉	〈出港〉
	卵 (ポンド)	300	73,633
果物	(")	34,495	67,586
羽毛	(")	99	—
石膏	(")	77,937	5,130
ガラス, ガラス製品	(")	166,236	6,958
麻	(")	39,136	6,257
毛皮	(")	8,878	53,872
氷	(")	—	4,550,000
鉄(銑鉄および屑鉄)	(")	3,995,511	133,805
鑄鉄	(")	210,456	647,440
ラード	(")	40,801	317,928
革製品	(")	18,928	516
機械	(")	114,299	240,824
商用品	(")	1,806,484	371,864
糖蜜	(")	649,775	20,000
釘とスパイク	(")	443,032	18,620
油かす	(")	—	3,700,936
紙(オハイオ)	(")	54,901	596,267
火柴(オハイオ)	(")	360	23,110
あく	(")	—	27,820
砂糖	(")	949,081	21,708
ろう	(")	—	108,597
タバコ(非製品)	(")	50,703	447,152
タバコ(製品)	(")	102,816	6,089
羊毛	(")	6,590	13,931
白鉛	(")	75,956	3,743
雑品	(")	235,276	260,958
たが	(数)	672,082	3,000
豚	(")	—	—
樽板	(")	1,221,760	—
こけら板	(")	2,870,850	39,000
木片	(")	—	—
挽材	(フィート)	8,957,906	—
材	(")	48,958	—

1845年にデイトン水力会社が設立され、マッド河から水力用の運河がひかれ、その水力が製造業によって利用されているが、これがこの町の繁栄の一つの源であると考えられる。

デイトンは西部第1の亜麻仁油と油かすの製造と輸出を行っている。市で製

粉される小麦粉の量は毎年12万5000バレルである。デイトン市の製造業の特色はその多様性である。その有名なものには鉄道貨車と客車の大規模な生産、包装用、新聞書籍用の製紙工場がある。またストーヴや鋳物を製造する鋳造所があり、この3つの分野だけで50万ドルの価値の生産を行っている。

この市には3つの特許銀行と数社の個人銀行がある。特許銀行3社の資本総額35万ドル、個人銀行の資本総額20万ドル計55万ドルがこの市の金融に使用されているが、これは決して充分ではなく、おそらくこの倍額があつて適當と考えられる。

この市の街路、商店、公共建築物はガスの設備がある。これはオハイオ河上流の瀝青炭から安価に作られる。またこの市は5つの高等学校と1つの単科大学をもち、市の2つの市場には家禽、牛肉、豚肉、卵、バターがあふれ、その価格はシンシナティのそれよりも20パーセント、ボストンのそれよりは35~40パーセント安価である。

19. シカゴ、1851年における通商と成長

(April 1852, Vol. 26, pp. 424-443.)

湖岸都市の大きなものはシカゴ、デトロイト、ミルウォーキィ、クリーヴランド、モンロー、サンダスキィ、トレドであり、それらはすばらしい成長を遂げているが、その中でシカゴの成長は群を抜いている。1830年にスコット将軍がシカゴ河口のデアボン壘を訪れたときその小村は約200人の人口であった。6年後シカゴには約6万トンの集荷があり、1837年には人口は8000となり、120の商店があつた（そのうち20が卸売商であつた）。1847年にはその人口は1万7000になり、1848年には2万となった。1852年の1月1日の人口は4万と推定される。より正確な数字は次表の通りである。

1840年	4,479	1847年	16,859	1836年から1854年にいたる輸入額と輸出額は次表の通りである（これは Board of Trade
1843	7,580	1848	20,023	
1845	12,088	1849	23,047	
1846	14,169	1850	28,269	

の監督下に作成されたものである。もっともこの表の1848年の数字は過大評価

	〈輸入〉	〈輸出〉	
1836年	\$ 325,204	\$ 1,001	されていると考えられ、1847年の数字
1837	373,677	11,665	も不正確である。
1838	579,175	16,045	また1839年のシカゴの全資産の評価
1839	630,980	33,843	額は23万6842ドルであったが、1851年
1840	562,106	228,636	の査定人の表によれば、それは856万
1841	564,348	348,862	2717ドルで、そのうち680万4264ドル
1842	664,348	695,305	が不動産であった。
1843	971,850	682,211	以上シカゴの歴史の概観を見たの
1844	1,686,416	785,504	ち、1851年の通商の細部を見てみよう。
1845	2,043,446	1,543,520	
1846	2,027,150	1,813,468	
1847	2,641,853	2,296,299	
1848	8,338,640	10,709,333	

シカゴの通商は8の銀行家および交換業者、109の卸売仲買人および produce houses, 54の材木商によって行われている。

小麦粉——1851年に扱われた小麦粉の全量は11万1983バレルであったが、その出荷元は次表の通りであった。

	バレル
シカゴ・アンド・ガレナ鉄道から	39,203
湖 　　か 　　ら	6,630
運 河 　　か 　　ら	5,819
シカゴ市内で製粉	60,331
全 　　量	111,983

またその積出先は次表の通りであった。

	バレル
バッファローへ	54,889
オグデズバーグへ	3,642
ダンカークへ	238
カナダへ	20
木材生産地方および海岸へ	12,934
運 河 　　で	683
全 　　量	72,406

1844年以降のシカゴからの小麦粉の積出量は次表の通りであった。

	バレル		バレル
1844年	6,320	1848年	45,200
1845	13,752	1849	51,309
1846	28,045	1850	100,871
1847	32,538	1851	72,406

小麦——1848年以來の小麦の部分的不作と、農民が他の作物に注意を向けていることから、シカゴ周辺の小麦通商は減少している。1851年の出荷元は次表の通りである。

	ブッシェル
連 畜 か ら	379,753
ガレナ・アンド・シカゴ鉄道から	274,020
運 河 か ら	67,972
湖 か ら	26,084
全 量	747,829

またその出荷先は次表の通りである。

	ブッシェル
バッファローへ	298,000
オスウェゴへ	100,000
カナダへ	17,320
オグデズバーグへ	3,000
他の諸港へ	9,500
全 量	427,820

なおイリノイ河の小麦通商を見る場合、1851年この河經由で2万ブッシェルの小麦がシカゴに到着したが（1850年にはシカゴから9万5193ブッシェルがセントルイスへ向かい、1849年には50万ブッシェルがシカゴからセントルイスへ向かった）、これはシカゴとセントルイスの小麦価格によって、小麦がどちらかへ流れる状態であったことを示している。そして事態はシカゴに有利な方向に向かいつつある。次表は過去10年間のシカゴからの小麦の積出量を示す。

	ブッシェル		ブッシェル
1842年	586,907	1847年	1,974,304
1843	628,967	1848	2,160,000
1844	891,894	1849	1,936,264
1845	956,860	1850	883,644
1846	1,459,594	1851	427,820

1840～50年代のアメリカの流通(Ⅱ) (小沢)

トウモロコシ——この品目においてはシカゴはバッファロー以西のすべての湖岸港をしのいでいる。1851年にバッファローで受けとられた598万8775ブッシェルのうち、295万7303ブッシェルがシカゴからであった。次表はその出荷元を示す。

	ブッシェル
運 河 か ら	2,352,362
ガレナ・アンド・シカゴ鉄道から	295,103
連 畜 か ら	688,852
全 量	3,336,317

総量の3分の2以上が運河から受けとられたが、その大部分(おそらく200万ブッシェル)はイリノイ河からであった。穀物通商においては設備の優秀さ、倉庫料、手数料の安価さなどのため、シカゴはセントルイスより優位に立ちつつある(1851年のセントルイスの穀物受入量は184万909ブッシェルで、その半分がイリノイ河経由であった)。次表は過去数年間のトウモロコシ積出し量である、

	ブッシェル		ブッシェル
1847年	67,315	1850年	262,013
1848	550,460	1851	3,221,317
1849	644,848		

からす麦——過去数年間のからす麦の積出量は次表の通りである。

	ブッシェル		ブッシェル
1847年	38,892	1850年	158,054
1848	65,280	1851	658,827
1849	26,849		

大麦——1851年の搬入と積出は次表の通りであり、その残りは倉庫に入っているか、市の蒸溜所で消費されているかのいずれかである。

〈搬入〉	ブッシェル	〈積出〉	ブッシェル
鉄 道 か ら	23,518	運 河 で	11,460
湖 か ら	12,231	湖 で	8,537
馬 車 か ら	10,000	全 量	19,997
運 河 か ら	262		
全 量	46,011		

過去3年間の積出は次表の通りである。

	南部へ(ブッシュェル)	湖へ(ブッシュェル)
1849年	31,453	—
1850	21,912	960
1851	11,460	11,460

牛肉——シカゴは毎年東部およびヨーロッパの市場へ搬出する牛肉の量と優秀性のために世界的に有名になりつつある。リバプール、ロンドン、ニューヨーク、ボストン、ニュー・ベッドフォードではシカゴ罐詰業者の商標が市場で第1位を占め、争って求められている。このことは、平原で肥らされた牛肉のおいしさとその保存と罐詰作業において充分注意が払われていることによる。この市でこの業種に投入されている資本の量は、100万ドルに少し足りない額である。屠殺と罐詰の季節には約500人が直接この業種にたずさわり、樽の製造やろうの精製など間接的業種に他の多くの労働者が働いている。次表は昨年度の牛の屠殺数である。

	頭数
G. S. フッパード会社で屠殺、罐詰	5,300
R. M. ハウフ会社	3,906
レイノルド会社	3,260
S. マーシュ会社	2,573
T. ダイヤー会社	2,406
トバイ・アンド・マーヘル会社	2,361
クライボーン会社	2,000
全 量	21,806

この市で屠殺され罐詰にされる牛以外に少なからぬ量がこの市場に運ばれてくる。1849年には246バレルが、1850年には773バレルが、1851年には1571バレルが運河で受けとられた。1851年のシカゴからの牛肉の搬出先は次表の通りである。

	バレル	ティアス
バッファローへ	33,437	2,475
ダンカークへ	6,798	—
オグデンズバーグへ	5,938	354
木材生産地方および海岸へ	3,125	—
カナダへ	8	—
運河で	135	—
全 量	90,441	2,829

1840～50年代のアメリカの流通(Ⅱ) (小沢)

またこの数年間の搬出量は次表の通りである。

	バレル	ティアス
1848年	19,733	—
1849	48,436	—
1850	36,000	2,829
1851	49,441	3,247

豚肉、ハム、肩肉——1850～51年の冬にこの市で屠殺された豚の総量は2万2036頭で搬入された内容は次表の通りである。

(単位ポンド)	〈豚〉	〈豚肉〉	〈ハム〉	〈ベーコン〉
運河から	—	8,241	1,086,933	432,716
鉄道から	731,533	616	—	—
連畜など	4,515,745	—	—	—
全量	5,247,278	8,857	1,086,933	432,716

またこの年の搬出先は次表の通りである。

〈豚肉〉	バレル	カスク
バッファローへ	10,719	489
カナダへ	3,656	—
ダンカークへ	1,056	—
オグデンスバーグへ	400	—
オスウェゴへ	65	—
木材生産地方などへ	3,325	—
運河で	27	—
全量	19,257	489

〈ハムおよび肩肉〉	〈ハム〉		〈肩肉〉	
	バレル	カスク	バレル	カスク
バッファローへ	1,934	790	591	360
カナダへ	247	—	74	—
運河で	7	—	—	—
全量	2,188	790	665	360

この港からの豚肉の搬出量は次表の通りである。

	1849年	1850年	1850年
バレル	17,940	16,598	19,990

ラード——運河で搬入されたラードの量は206万9625ポンド、すなわち9180バレルである。鉄道によって搬入された量、市内で生産された量は確かめることはできない。1851年の搬出量は次表の通りである。

	バレル
バッファローへ	9,472
カナダへ	738
他の諸港へ (推量)	300
全量	10,510

羊毛——この商品の搬入量は着実に増加している。次表は1851年の搬入量である。

	ポンド
運河から	520,026
ガレナ・アンド・シカゴ鉄道から	211,930
連畜から	356,597
全量	1,088,553

次表は過去10年間のシカゴの羊毛通商である。

	ポンド		ポンド		ポンド
1842年	1,500	1846年	281,222	1850年	913,862
1843	22,050	1847	411,488	1851	1,088,553
1844	96,635	1848(推量)	500,000		
1845	216,616	1849	520,242		

木材——現在メイン州のバンガーだけが木材通商においてシカゴを凌いでいるが、今後5年のうちにシカゴが1位になることは疑いが無い。シカゴの木材通商の増加は近隣の地方の定着が進行中で需要が多いこと、イリノイ・アンド・ミシガン運河、ガレナ・アンド・シカゴ鉄道の完成に負うところが大きい。1847年から1851年の間にシカゴ港が受け入れた板、こけら板、木ずりの量は次表のとおりである。

	<板>	<こけら板>	<木ずり>
1847年	32,118,225	12,148,500	5,655,700
1848	60,009,250	20,000,000	10,025,109
1849	73,259,553	39,057,750	19,281,733
1850	100,364,797	55,423,750	19,890,700
1851	125,056,437	60,338,250	27,583,475

ちょうど鉄が文明状態の尺度であるといわれるように、定住が進行中である地方では建築、家具類に使用される木材の消費量が、その繁栄と発展の尺度であるといえよう。シカゴの木材通商は直接にこの地の商業を増加させるとも

に、間接に多量の運搬のための雇用と、木材生産地域の供給品の購入によってこの地の商業を増加させている。

1851年にシカゴでは約1000の建物が建てられた。その額は75万ドルに近い。2哩あまりのプランク道路が敷かれ、市内のプランク道路は12.28哩に達した。2哩あまりの下水設備が建設され、学校2、マーケット1、刑務所1、裁判所1が作られ、積出量の増加に対応するため河の掘さくも行われた。

現在鉄道は都市の発達のために不可欠になっている。シカゴは良港に恵まれているけれども、鉄道の発達を利用することに失敗すれば将来の衰退は疑いのないところである。

ガレナ・アンド・シカゴ鉄道——現在80哩建設されており、元来はガレナを終点とする予定であったが、イリノイ・セントラル鉄道と共同してフリーポートまで建設することになっている。この会社は昨年度15パーセントの配当を発表した。

ロック・アイランド・アンド・シカゴ鉄道——現在シカゴから6哩建設され、そこでミシガン・サザン鉄道と交わることになっている。それは1825年までにジョリエトまで建設され、2、3年のうちにロック・アイランドまで建設されることになっている。

セントラル・ミリタリ・トラクト鉄道——最近建設が始められたところであるが、ペルの南西15～20哩のところでロック・アイランド鉄道と交叉し、ゲールズバーグやクレイトンを通して、イリノイ河とミシシッピ河の間を通る予定である。

オーロラ・エクステンション鉄道——ジャンクションからガレナ・シカゴ鉄道と別れ、現在14哩建設されている。

ベロイト・ブランチ鉄道——ガレナ・アンド・シカゴ鉄道から分かれ、ウィスコンシン州のベロイトまで建設される予定である。

シカゴ・アンド・ウィスコンシン鉄道——特許が下りたところであるが、シカゴからウッドストックを通してウィスコンシン州境のビッグ・フットまで、

そこからさらにジャネスヴィルまで建設の予定である。

シカゴ・ミルウォーキィ・アンド・グリーン・ベイ鉄道——特許が下りて現在会社の組織中である。

セントラル鉄道、シカゴ支線——シカゴからカイロまでのびる予定で、ひじょうに将来性が期待されている。現在400万ドルの債券を処分し終り、まもなく建設が始まるであろう。

東部との連絡——現在サザン・ミシガン鉄道が到着した。数週間以内にミシガン・セントラル鉄道が到着するだろう。この2つの鉄道によってシカゴは北東海岸部と結ばれるだろう。

その他にカナダ西部と結ぶ2つの鉄道が計画中である。1つはトロントからゴデリックに向かうものであり、もう1つはプレスコットからジョージア湾に向かうものである。以上がシカゴ周辺の鉄道の現況であるが、ほどなくシカゴが大商業中心地になるであろうことは誰の目にも明らかである。

プランク道路——投下された資本の割合からいえば、近隣の地方を結んでいるプランク道路ほどシカゴに利益を与える交通手段はない。現在市に集まっているプランク道路の数は70で、その費用は橋や門を含めて16万8000ドルほどであろう。

サウス・ウェスタン・プランク道路——シカゴからデュページ郡の東の境まで16哩の長さが建設され、そこでネーパーヴィル・アンド・オスウェゴ・プランク道路と結ばれている。後者は現在20哩建設されているが、この道路はネーパーヴィルの東3哩のところで現在2哩半建設されているセント・チャールズ・アンド・ウォレンヴィル・プランク道路と連絡している。それはセント・チャールズで、セント・チャールズ・サイカモア・プランク道路と連絡している。サウス・ウェスタン道路のうち13哩は松材が使用されているが、現在檜の木と交換中である。サウス・ウェスタン会社の特許状には銀行の特権が与えられている。

ノース・ウェスタン道路——この道路はシカゴとウィーリングを結ぶ予定

で、現在15哩が建設済みである。また5哩半と2哩半の2つの支線が建設された。これらの全費用は5万1000ドルである。この道路はもっとも利益を挙げているもので、その利益は投資額の30～40パーセントにのぼっている。

ウェスターン道路——ノース・ウェスタン道路の支線とオプレイン河で結び、リールト・クリークまで6哩建設されている。建設費は1哩2000ドルであった。

サザン道路——南方へ約10哩建設され、その費用は2万1000ドルであった。1851年度は15パーセントの配当が発表された。

20. ナシュア (ニュー・ハンプシャー州)

(March 1853, Vol. 28, pp. 373-378.)

ナシュアはニュー・ハンプシャー州のヒルスバラー郡にあり、メリマック河とナシュア河とマサチューセッツとの州境の交叉点にある。これはボストンから鉄道で38哩、ロウエルから北西へ13哩、ニュー・ハンプシャー州のマンチェスターから17哩、州都のコンコードから南東へ35哩の地点である。ナシュア河の水量は少ないときでも1秒間に180立方フィートあってこの周辺の地域に水力を供給している。1823年に創業した Nashua Manufacturing Co. は現在1株500ドルで2000株、100万ドルの資本である。その第1工場は縦155フィートと横45フィートの5階の建物で6784の紡錘と220の織機をもち、ワイシャツ地とリンネル地を生産している。第2工場は縦155フィート、横45フィートの6階の建物で、1万2170の紡錘と315の織機をもち、捺染生地とジーンズを生産している。第3工場は縦160フィート、横50フィートの5階の建物で、9088の紡錘と276の織機をもち、シャツとつむぎ糸を生産している。4工場の紡錘はあわせて3万7450、織機は1089である。女性労働者数350人、男性労働者数150人で、女性労働者の平均賃金は下宿代を支払ったあと週に2～2.5ドルである。これらの工場は年間130万ヤードの布を生産し、400万ポンドの重さの1万

梱の木綿を消費し、また15万ポンドの澱粉、8000ガロンの sperm oil、4000ドルの革、800コードの木材を消費している。

1830年から操業している the Jackson Co. は現在48万ドルの資本金で、縦150フィート、横48フィートと縦155フィートと横48フィートの2つの4階の工場をもち、それらは年間4500梱の木綿を消費し、シーツ、ワイシャツ地を500万ヤード生産している。その他この工場では年間5万ポンドの澱粉、3万ガロンの sperm oil、2000ポンドの革、600コードの木材を消費している。

1845年に Nashua Co. によって機械工場が建設された。その主工場ではシャトルとボビン製造業者、鋸製造業者、鉄砲鍛冶、軸、くわ、すき、その他の製造業者が働き、附随した建物に鉄工場と熔鋸焔がある。全部で数百人の労働者が働いている。かつてこの建物で働いており、現在新しい工場へ移った Gage, Warner and Whitney 商会は、蒸気機関、工作機械、軸、などの製造で有名で、あらゆる地方から注文を受けとっている。この新工場の動力はかれら自身が作った35馬力の蒸気機関である。

the Nashua Iron Co. は10万ドルの資本金の工場で60人を雇用している。かれらの年間販売量は17万5000ドルに達し、年間3500トンの石炭を消費している。これは1848年に、Daniel H. Dearborn によって設立されたが、かれは長い経験をもつ職人で、8トン以下のあらゆる重さ、大きさの品物の鍛造をしている。動力は60馬力の蒸気機関である。

the Underhill Edge-Tool Co. は操業し始めたばかりの工場である。それは1哩半ほど離れたナシュア・アンド・ロウェル鉄道の沿線にあり、近くの水力を使っている。50~100人の労働者が働く予定で資本金は4万ドルである。アンダーヒル氏は刃物生産においてはニュー・イングランドで第1級者として有名である。

1845年に建てられた Williams Bird & Co. の鉄鑄造所は50人を雇い、年間1200トンの瀝青炭を消費している。資本金は5万ドルでこの会社は約10哩下流のノース・チェルムスフォードにこの工場の約2倍の工場を所有している。

ストーヴ生産の Hartshorn, Ames & Co. は50人を雇い、年間400トンの鉄を生産し、100トンの無煙炭と500ブッシェルの木炭を消費し、年間販売額は6万ドルに達する。生産するストーヴは木炭用、石炭用のあらゆる種類にわたる。

その他にナシユア・アンド・ロウエル鉄道の機械工場があり、機関車やその他の機械を生産している。

J. & S. C. Crombie Co. と S. N. Wilson & Co. はドア、窓枠、ブラインドの生産を大規模に行っている。Nashua Lock Co. は前述の Nashua Manufacturing Co. の中にあるが、住宅用のほぞ穴鍵やかかけがね、ノブを生産している。かれらは40人を雇用し、昨年度は3万5000ドルから4万ドルの商品を生産した。the Nashua Manufacturing and Mechanic's Association は Nashua Co. と似た生産活動をしている。

その他にナシユアには犁、鉄砲、鉄、真鍮、錫、乗物、鞍、帽子、靴、長靴、おさ、煙草、家具、時計、箱、皮革、製本などの工場がある。

ナシユアの製造業を概観すると、木綿工業に148万ドル、紡錘数4万9994、織機数1483、女性労働者数1200人、男性労働者数240人、1年に生産される木綿繊維1800万ヤード、それに消費される南部綿1万2500捆である。上述の製造工場を全部ふくめると投下資本約200万ドル、男性労働者数約1000、女性労働者数約1300である。

ナシユアとニュー・イングランドの主要な都市を結ぶ3つの鉄道がある。1837～1838年に、ロウエル・アンド・ナシユア鉄道がボストン・アンド・ロウエル鉄道の延長として建設された。ウィルトン鉄道はニュー・ハンプシャー州の内部へ17哩入っている。コンコードとロウエルを結ぶコンコード鉄道会社は35年に設立され、42年に34哩に達した。資本金は80万ドルである。ノーザン鉄道、ボストン・コンコード・アンド・モントリアル鉄道、ヴァーモント・セントラル鉄道、ヴァーモント・アンド・カナダ鉄道、オグデンズバーグ鉄道、コネティカット・アンド・パサンプシック鉄道、コンコード・アンド・クレアモ

ント鉄道, コンツークック・ヴァリィ鉄道などがコンコード鉄道と連なっている。

ナシユア銀行は1835年に10万ドルの資本金で設立され, 現在3新聞が発行されている。人口は1839年2414人, 1837年5613人, 1840年6054人と増加し, 1842年にはナシユア市は2つに別れ, ナシユア河以北がナシユヴィルになった。

(未完)