

A composite image showing the interior of a modern train with blue seats and overhead luggage racks, and a black steam locomotive on the left.

철도를 통해 본 동아시아 근현대사

임채성 교수





목차

1

학습안내

1

2

강의

3

3

Lecture

27

4

讲义

59

5

퀴즈

79

6

토론

83

7

자료

85





학습안내

01

과목소개

<철도를 통해 본 동아시아 근현대사>는 동아시아 철도업의 역사를 각 지역별 시대별로 살펴보는 교과목이다. 수강생들은 본 과목을 수강함으로써, 동아시아 사회경제사에서 철도업의 전개와 특징에 대해 학습하고, 이를 통해 경제 외 관점에서도 살펴볼 수 있다.

02

학습목표

- (1) 근대적 인프라스트럭처인 철도업이 일본의 제국주의적 팽창과 더불어 동아시아에 전파되었는지를 이해하며, 이 과정에 포함된 사회경제사·기술사·정치군사사적 관점을 학습한다.
- (2) 전후 동아시아 철도의 재편과정을 검토한 다음 한반도에서 해방과 분단을 경험하며 철도가 남북에서 재편되었는지를 살펴봄으로써 연속과 단절 등에 관한 이해도를 심화할 수 있다.
- (3) 한국전쟁과 전후 부흥 그리고 나아가 고성장을 거치면서 한국철도가 어떻게 현재에 이르게 되었는지를 이해하는 동시에 동아시아철도의 전망을 학습한다.

03

기대효과

- (1) 이 강의를 통해 동아시아에서 철도업을 둘러싼 사회경제사 관점을 중심으로 학습한다. 동아시아가 근대적 기술을 습득 전파하는 과정이 제국주의적 팽창과 맞물렸으며 어떻게 전후 재편되어 현재에 이르게 되었는지를, 전쟁이라는 역사적 모멘텀을 중시하여 학습한다.
- (2) 사회경제사적 관점에서만 보는 것이 아닌, 철도가 가지는 기술사적 특징 및 정치군사적인 상황의 이해를 도모하고 이를 둘러싼 정책적 결과와 그 영향에 대해 학습한다.





04

주차별 구성

1주차	일본국유철도의 성립과 도입
2주차	식민지기 대만국유철도의 부설과 운영
3주차	식민지기 조선국유철도의 형성과 기술적 특징
4주차	일본판 '동인도회사' 만철의 설립과 경영
5주차	중국대륙 점령철도의 운영 : 화북교통주식회사
6주차	전시하 조선국유철도의 전쟁동원
7주차	동아시아 철도의 전후 재편
8주차	해방 후 북한의 철도재편과 운영실태
9주차	해방 후 한국철도의 재편성
10주차	한국철도와 산업부흥 5개년 계획
11주차	한국전쟁과 철도동원
12주차	휴전체제하 한국철도의 발전과 동아시아 철도의 전망





서울대학교
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

강의



서울대학교 한국경제와 K학술혁신 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University



7

주차

동아시아 철도의 전후 재편

7-1

본 강의의 목적

수강생 여러분, 안녕하세요. <철도를 통해 본 동아시아 근현대사> 강좌를 맡은 임채성입니다. 이번 강의에서는 일본제국권 철도가 전후 어떻게 재편되었는지를 살펴보고자 합니다. 이러한 역사적 인식은 8주차 강의부터 이루어질 남북한 철도의 전후 재편을 이해하는 것에 객관성을 부여하게 될 것입니다.

동아시아 철도의 전개는 일본의 제국주의적 팽창과 더불어 전개되어 왔습니다. 영국을 필두로 한 서구로부터 철도 기술을 이전받아 기본간선망을 부설하고 철도 기술의 체화에 성공한 일본은, 제국주의전쟁을 통해 해외로 진출함과 동시에, 제국 건설의 기반이 될 인프라로서 철도부설에 주력하였습니다. 청일전쟁을 통해서 대만을 영유하고 이에 대만총독부철도부 즉, 대만국유철도를 통해서 철도 간선망을 구축했습니다.

조선의 식민지화는 경부·경의 양 철도와 밀접히 연관되어 진행되면서 러일전쟁을 계기로 조선총관철도가 완성되고, 이후 조선총독부 철도국의 성립에 이르러 대륙과의 연관을 중시한 철도망이 건설되었습니다. 사할린 남부 또한 일본의 식민지가 되었기 때문에, 이를 관리할 화태청철도가 성립되어 국유철도가 부설되었습니다. 이들 식민지에서는 국유철도뿐만 아니라 사설철도도 부설되어 보조금제도 하에서 철도 운영이 이루어져 철도제국의 일부가 된 셈입니다.

중국대륙에서 일본은 주권국가인 중국 정부와의 외교적 관계를 고려하여 남만주철도주식회사라는 국책회사를 설립하여 러일전쟁의 '전리품'인 연장선과 안봉선을 운영하도록 하였습니다. 당초 경영의 불안정성이 염려되었으나, 만철은 예상 이상의 수익성을 확보할 수 있어 이를 기반으로 일본 정부가 대륙정책을 추진하는 레버리지가 되었습니다. 바로 일본판 '동인도회사'였던 것입니다.

만주사변에서는 군사수송에 적극적으로 종사함과 동시에 조사부 직원의 대부분이 만주국 관리가 되는 등 만주국 수립에 결정적인 역할을 했습니다. 철도 운영에 있어서는 만철 자체가 회사선 이외에도 만주국 국유철도를 위탁경영함으로써 전 만주의 철도망을 독점적으로 장악했습니다.





소련에서는 북만철도 즉, 중동철도를 인수해 이를 국유철도로 삼아 위탁경영하여 대소전쟁에 대비해 변경지역까지 철도망 확대를 도모했습니다. 뿐만 아니라 중일전쟁이 발발하고 나서는 일본군과 하나가 되어 점령철도의 운영에 임하여 화북교통주식회사의 모체가 되었습니다.

화중 지역의 점령철도는 화북교통에 비해 규모가 훨씬 작기는 하지만, 일본으로부터 철도성 직원이 파견되어 화중철도주식회사가 설립되었습니다. 태평양전쟁이 발발하게 되자, 화중철도, 화북교통, 만철, 조선총독부 철도국이라는 대륙철도는 일본제국권 속에서 대륙 물자를 일본 본국으로 이송하는 간선망으로 자리매김되어 일본의 전쟁경제를 떠받치었습니다.

그럼에도 불구하고 자재와 요원의 확보는 계획대로 되지 못하고 수송력의 확보에도 지장이 생기자, 현지인을 대량으로 채용하고 차량 운용을 중심으로 기존 시설 이용의 효율화를 꾀하였습니다. 그러나 1944년 중반 이후, 제국의 철도 네트워크 전반에 걸친 수송 위기가 발생하여 패전을 맞지 않을 수 없었습니다.

해방 후 이들 지역의 철도가 바로 현지인에 의해 운영될 수 있는 것은 아니었습니다. 왜냐하면 중국 동북부 및 화북 북부, 한반도 북부, 사할린 남부에서는 소련군이 일본군에 대한 전투를 전개하면서 철도를 접수하였고, 한반도 남부에서는 미군이 철도를 접수하여 대단히 복잡한 양상을 띠었기 때문입니다.

산해관 이서의 중국대륙에서는 국민정부가 철도망을 접수하였지만, 기술 부족 등의 이유로 일본인 철도 기술자의 잔류가 필요하였습니다. 이러한 상황은 대만총독부 철도부의 접수에서도 보이는 현상입니다.

특히, 중국대륙에서는 소련군의 철수 후에는 새로운 국가를 둘러싼 국공내전이 전면화되어 철도가 군사 수송을 하는 것은 물론, 전시경제를 지지하는 기반으로 중요성이 재인식되었습니다. 철도는 국공 양측에 있어서 파괴와 동시에 복구의 대상이 될 수밖에 없었습니다.

한편 일본에서도 미점령 하에서 이전과는 달리 새로운 변화에 직면하게 되어 새로운 조직재편을 요구받게 되었습니다. 시간 관계상 여기서는 중국을 중심으로 철도재편이 어떻게 이루어졌는지 살펴보고 대만과 일본에서 어떠한 전후 재편이 있었는지를 언급하도록 하겠습니다.

지금까지 동아시아 철도가 전후 재편되는 과정을 왜 검토해야 하는지 살펴보았습니다. 다음 시간에는 중국대륙의 철도망이 전후 국민정부 하에서 어떻게 접수되어 철도부흥계획이 수립되었는지를 밝히고자 합니다.





7-2 중국 국민정부의 철도접수와 그 복잡성

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 동아시아 철도가 전후 재편되는 과정을 왜 검토해야 하는지 살펴보았습니다. 이번 시간에는 중국대륙의 철도망이 전후 국민정부 하에서 어떻게 접수되었고, 어떻게 철도부흥계획이 수립되었는지에 대하여 살펴보겠습니다.

먼저, 내전으로 국공합작이 붕괴되기 전에 이루어진 국민정부에 의한 철도접수를 살펴보기 위해, 제2차대전 중 국민정부가 구상한 전후 철도정책의 수립과정을 살펴보도록 하겠습니다.

미일 간 전력의 격차가 현저해져 연합군 측의 전승이 기대되던 1943년 11월, 국민정부자원위원회는 '중미전시 및 전후경제합작방안초안(中美戰時及戰後經濟合作方案草案)'을 작성하여, 전후 '강한 중국'의 건설을 목표로 미군의 강력한 지원을 얻어 중국의 '전체적 경제건설'을 구상하기 시작하였고, 1945년 1월에 이르러서는 제1기 5년철로건설계획을 수립하였습니다. 미국의 지원하에 쉬쿤(叙昆)철도, 상구이(湘桂)철도 등의 신설 13,886km를 건설하는 한편, 기존노선의 전차·노후시설을 복구·개량함으로써, 전후 경제부흥을 물류 면에서 지원하고자 한 것입니다.

전후 초기 단계에서는 미국을 비롯한 외부로부터 자재, 철도차량 등의 지원을 얻지 않으면 안 되었지만, 향후 국산 자재를 사용하여 자급자족을 달성하는 것을 목표로 삼고 있었습니다. 이러한 중국의 경제건설을 통해 미국은 사회주의 소련에 대항하는 방파제를 구축하고자 했음은 물론입니다.

1945년 7월 일본의 패배가 명확해짐에 따라, 국민정부는 철도면에서 '수복지구정치조치요강초안(收復地區政治措施處要綱草案)'을 제출하여, 일본과 괴뢰정부로부터 교통 차량 및 설비 일체를 회수하여 국유로 삼고, 교통기관을 통해 개별적으로 관리·정리한다는 방침을 수립하였습니다. 일본 정부의 항복 발표 후에는 '중앙집중접수'방안을 제출하여, 수복지구의 철도를 6개의 구역으로 나누어 접수할 것을 결정하였습니다.

국민정부가 정한 접수구역은 동북구(東北區), 평진구(平津區), 징후구(京滬區), 우한구(武漢區), 광저우구, 대만구(臺灣區)입니다. 이러한 방침은 공산당계 항일게릴라와 철로공작위원회가 실제로 장악하였다는 사실을 부정하고, 전후 재편과정에서 국민당이 우위에 서고자 했음을 의미합니다.





국민정부는 일본 측에 이러한 방침을 전달하기 위해, 화북교통을 비롯한 중요산업의 일본인 대표자에게 난징에 올 것을 명령하였습니다. 1945년 8월 19일 일본인 측은 난징(南京)에 도착해서 일본인의 신속한 귀국을 요청했지만, 중국부참모장의 화북교통에 대한 지시는 “일본인의 안전을 보장할테니, 화북교통은 중국철도요원이 파견될 때까지, 현 체제로 운영을 하며 지시를 기다릴 것”과 “화북교통의 요원은 2년-5년간 중국에 유용(留用)한다”는 것이었습니다.

이와 같이, 국민정부 교통부에 의한 철도접수방침이 전달됨에 따라, 화북교통 본사는 이에 응하기 위한 준비작업에 들어갔습니다. 그러나 화북교통은 소련군의 침공이 시작된 장자커우(張家口) 및 산해관 부근에서는 일찍이 패전 직후부터 인양수송을 단행하였습니다.

또한 국민정부의 방침과는 대조적으로, 각 현장에서는 중국인이 철도 운영의 주력이 되고 있었습니다. 그 중에는 철로국에 따라 직제상 부장(副長)이었던 중국인을 가능한 한 많이 역, 구 등 단위 기관장으로 세워 지휘권을 이양하는 곳도 있었으나, 중국공산당의 영향력이 강해지고 있는 지역에서는 중국인의 폭행과 일본인의 귀환으로 운영권이 ‘탈취’되는 경우도 있었습니다.

이러한 가운데 국민정부는 구체적인 철도접수에 나섰습니다. 우선 9월 중 철도접수 선발위원을 보낸 다음, 10월 11일 교통부 평진구특파원판공처 주석접수위원인 스즈런(石志仁)을 파견하여, 우사미 총재와의 사이에서 본사 접수에 임하도록 하였습니다. 이를 전후로 각 철로 국도 교통부 각지특파원판공처에 의해 접수되었습니다.

이러한 과정에서, 접수위원은 화북교통의 예상과는 달리 전체적인 기능 활동의 접수를 고려하지 않고, 제각기 나뉘어 재산의 접수를 중대시하였기 때문에, 일본 측 철도 운영의 연속성을 보장하고자 하는 접수 방법과 서로 맞지 않았습니다. 즉, 중국 측은 침묵 하나, 못 1개에 이르기까지 틀림없이 개수를 맞추어줄 것을 요구했습니다.

그 밖에, 철로 국별로 철도 연선에서 귀국하는 종사원의 주거와 생활문제, 철로국 종사원의 사택 양도, 종사원의 귀국 준비, 전범으로 수감되어 있는 종사원의 구출 등에 관해서도 사무상의 절충이 거듭되었지만, 국민당 측은 철도 운영을 중국인에게 인계하기 위해 일본인 유용(留用)을 요구함에 따라, 1,856명에 달하는 일본인이 지명 혹은 희망에 의해 유용되었습니다.





베이징철로국의 사례를 보면, 잔류자 조직으로 단장 이케하라 요시미(池原義見) 국장, 부단장 후쿠다 히데오(福田英雄) 총무부장 등으로 구성된 일적연락단(日籍連絡團)이 조직되었습니다. 처음에는 철로국의 일본인 간부는 거의 유용되어, 1급 유용원, 2급 유용원 등의 지령을 받아 교통부 직원으로 근무하였습니다. 이로써 담당업무는 물론, 전시하에 축적된 철도 운영의 관리능력 및 기술이 불충분하지만 중국인 측에 전수되는 계기가 되었다고 볼 수 있습니다.

이러한 잔류자의 활용방식을 보면, 업무인계와 중국인 사원의 기술습득에 따라 필요 요원을 남겨놓고 불필요한 요원을 점차 해직시켜가는 방식이었습니다. 이렇게 중국 측이 요청하는 소수의 잔류자를 제외한 일본인 사원은 해직되어 갔기 때문에, 일적연락단은 1946년 4월 21일에 해산되었습니다.

국민정부는 처음에 2년-5년의 장기간에 걸친 일본인 유용을 요구했음에도 불구하고, 반년 만에 유용이 종식된 것입니다. 소련군과 중국공산당 측에서는 몇 년간에 걸쳐 일본인 유용이 이루어진 만철과는 사뭇 다른 상황이었습니다.

이상의 접수와 일본인 유용은 다른 철로국에서는 거의 동일했지만, 장자커우 및 타이위안철로국은 특이한 상황에 놓여 있었습니다. 몽골지구는 소련군의 침입으로 8월 23일 철로국장이자 일본인 전사원이 장자커우를 떠나 징진(京津)방면으로 피난한 결과, 중국 국민당 측에 의한 장자커우철로국의 접수는 이루어지지 않은 채 종식되었습니다.

한편, 타이위안철로국에서는 국민정부 교통부와는 직접적인 관련이 없는 제2 전구의 옌시산(閻錫山)장군이 직접 접수에 임하였을 뿐만 아니라, 스스로 사토우(佐藤) 철로국장에게 철도수송의 협력을 요청하고, 일본인 사원 및 가족의 생명 안전과 생활 보장 등에 관한 호의적인 처우를 제공하였습니다. 이것이 효과가 있어 잔류자의 규모가 이곳에서만 352명에 달하였습니다.

이와 같이, 국민정부는 '중앙집중접수'방안을 표방하였지만, 실제의 접수는 철로국 레벨뿐만 아니라, 각 현장 레벨에서 다양한 방식으로 이루어졌기 때문에 통일성이 결여되었습니다.

나아가, 이러한 방안은 항일게릴라에 의해 포위 내지 지배되어있는 철도를 중공 측이 접수하는 것을 허락하지 않았던 만큼, 전후가 되어서도 철도시설에 대한 게릴라 투쟁은 더욱 격렬하게 전개되어, 철도 및 통신망은 많은 곳에서 분단되었습니다.





이에 대하여, 중국공산당 측의 입장은 인민이 획득한 권리를 결단코 방기할 수 없는 것이었기 때문에, 그 권리를 인민의 손으로 탈환해야만 한다고 지시하였습니다. 공산당 측은 종사원에게 독자적으로 임금 등을 제공하였을 뿐만 아니라 '계급교육'과 공산당의 '기초지식교육'을 실시하고 '공회(工會)'를 조직하였습니다. 그리고 학습 과정을 통해 검증된 우수한 노동자를 당원으로 입당시켰습니다.

지금까지 국민정부가 전시하에서 전후 철도 운영계획을 수립하여 일본 측으로부터 철도접수에 임하였으나, 화북 지역에서 접수가 체계적으로 수행되지 못한 경우가 있음을 살펴보았습니다. 다음 시간에는 전후 철도부흥을 위해 추진된 미국원조와 국민정부의 철도 운영에 관해 검토하겠습니다.





7-3

미국의 대중 철도지원과 중국 국민정부의 철도운영

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 중국 국민정부의 철도접수와 그 복잡성에 대하여 살펴보았습니다. 이번 시간에는 전후 철도부흥을 위해 추진된 미국의 대중 철도지원과 중국 국민정부의 철도 운영에 대하여 살펴보겠습니다.

미국 측은 동아시아의 안전보장상 가장 중요한 국가로 중국을 위치 지어, 통일된 '강한 중국' 정책을 추진하였습니다. 그 정책 목표하에 대중경제원조가 이루어졌고, 그 일환으로 인프라스트럭처로서의 철도부흥이 중시되었습니다.

국민정부 교통부는 점령철도를 접수하고, 일본인 가운데 재산관계 증인인 경리 및 자재관계 책임자와 중국인으로 바로 바꿀 수 없는 기술자들을 유용시켜, 1946년 초까지 관련 업무를 중국인 직원에게 인계시켰습니다.

이후, 교통부는 1946년 3월 1일에 '전국철로실행간선구관리제'를 선포하였습니다. 이에 의해 평진구(平津區), 진푸구(津浦區), 징후구(京滬區), 저간구(浙贛區), 웨한구(粵漢區), 상구이첸구(湘桂黔區), 평한구(平漢區), 룡하이구(隴海區), 쿤밍구(昆明區), 평지구(平冀區) 등에 철로관리국이 설치되어, 각각의 관할구역의 간선과 지선을 관리하였습니다.

이 밖에도 동북 지역에는 특파원판공처가 설치되어, 진저우·선양·지린·치치하얼·무단장의 5개 철도관리국을 관할하고자 하였습니다. 다만, 소련군이 1946년 봄까지 만주로부터 철수를 미루어, 소련군 점령 하의 만주를 혁명근거지로 삼은 중국공산당 세력이 부식을 피하기 때문에, 국민정부의 철도 운영은 송하강 이남의 일부 지역에 머물렀습니다.

이러한 전국철도에 대한 중앙집중관리를 보장하기 위해, 국민정부는 철도 수입을 담보로 철로 공채 5,382만 4천 파운드를 발행하고, 구 차관을 일거 정리하여, 종래와 같은 서구국가들의 이권 개입을 끊고자 하였습니다. 그 외에, 전차 시설과 노후 시설 등에 대한 시설복구를 추진하여, 일시 중지되었던 열차 운행을 재개하고, 치안력을 시급히 확보하면서, 경제부흥계획을 추진하였던 것입니다.



이를 실현할 필수조건으로 제1차 5년계획에서 상정된대로 미국의 재정적 지원이 필요하였기 때문에, 국민정부는 자원위원회소속의 '주미중국물자공용위원회'의 임무를 대여방안에 의한 물자의 교섭·입수로부터 미국과의 차관교섭으로 바꾸었습니다. 일찍이 1945년 11월에는 UN구제부흥기관 즉, UNRRA로부터 함께 6억 달러에 달하는 대량 구제물자를 지원받았습니다.

이러한 가운데, 전재교통 시설복구용으로 9,990만 달러가 결정되었습니다. 철도 관련항목의 내역을 보면, 1946년-1948년의 선로복구비 5142만 달러, 기관차 242대, 객화차 3,466대, 레일 및 그 부속품 8만3,689 톤, 교량강재 4만3천 톤, 침목 100만여 정, 기계 및 부품 1만 톤 등이었습니다.

이들 자재는 주로 웨한(粵漢)·저간(浙贛)의 양대 간선, 광지우선(廣九線), 난신선(南潯線)을 복구하는데 사용되었습니다. 1946년 2월에는 캐나다 차관 200만 캐나다달러를 받아 교통 자재 등을 구입하였으며, 이중 철도관련 자재는 레일 및 그 부속품 2만3,800 톤, 전철기 500개, 침목 127만 정, 강교 237개 1.9만 톤 등이었습니다.

1946년 3월에서 6월에 걸쳐, Morrison Knudsen Consulting Group이 장성 이남의 철도 8,000km 및 주요 항만을 조사·연구하여 '선후'와 '중건'이라는 2권의 보고서를 제출하였습니다. 이에 의하면, 중국철도 부흥 비용은 3억 4,639만 달러에 달하지만, 그중 70%를 미 차관으로 조달하고, 미국의 기술지도 하에 교통부흥사업을 하기로 하였습니다.

이에 따라, 1946년 5월과 7월에는 중미 양국 간에 청위(成渝: 成都·重慶), 찬덴(川滇: 成都·昆明) 철로 차관이 각각 체결되었습니다. 또한 1946년 6월에는 철도 자재에 관한 차관이 워싱턴 수출입은행과 조인되었습니다. 차관액 1,650만 달러, 기한은 30년이었으며, 레일 및 부품 6.5만 톤, 전철기 720개, 침목 150만 정, 강교 422개, 교량 재료 1.5만 톤 등의 구매 자재는 그 사용이 철도 정비만으로 한정되어, 다른 용은 인정되지 않았습니다.

국민정부는 이러한 미국의 지원을 통해 기존노선의 복구작업에 돌입하였고, 1946년 1월 11일에는 베이징·텐진 간의 특별쾌속을 2시간 30분으로 운행하는 등 노선개통을 보았습니다.

그러나 1946년 7월부터 국공내전이 전면화되었기 때문에, 일본인 귀국자의 보고에 의하면 1946년 10월부터 화북의 철도는 끊임없는 중공군의 파괴 공작으로 인해 복구가 진척되지 못하고, 베이징과의 연락은 단지 텐진과 장자커우에 지나지 않아, 스먼, 타이위안, 지난 등의 주요 도시의 육로 편은 두절되어 있었습니다. 다만 연시산의 산시왕국만이 홀로 안전 운행을 유지하고 있는 상황이었습니다.





철도 그 자체가 군사작전과 밀접한 관계를 가졌던 만큼, 철도관리도 국공 간의 내전 추이에 따라 국민정부 교통부의 철도 운영은 끊임없이 변해가는 유동적인 상황에 있었습니다. 철도 운영에 있어서도 체계적인 규율이 확립되기보다는 접수위원들의 성향에 의해 많은 것이 좌우되고 있었습니다.

접수 물품 중 화물의 상당 부분이 자의적으로 처리되고 횡령되는 경우가 많았으며, 인원 정리가 감행되어 노사분규가 발생하는 등 노동자들의 생활은 결코 안정되지 못하였습니다. 지난철로국에서는 국민당 행정원의 국영사업정책에 따라 6월 27일 '긴급조치수령'이 발표되어 인원정리 방안이 발표되자, 7월 4일 긴축감원에 반대하여 파업이 발생하였습니다.

국공내전이 전개됨에 따라, 군사비 조달을 위한 통화 남발 등으로 하이퍼인플레이션이 발생한 가운데, 임금지불이 제대로 이루어지지 않아 종사원들은 생활 보전을 위해 야채, 석탄, 양철, 용지 등을 판매하기도 하였습니다. 이에 대해 일본 점령기에는 "잡혀가 감옥 속에 앉아 있었지만", 국민정부 하에서는 "병들고 굶어 고통당하다 죽게 되었다"고 일컬어질 정도였습니다.

이러한 가운데, 미국의 경제계는 1947년 미육군을 통해 '중국철로건설계획'을 제출하였습니다. 이 건설계획에 의하면, 룡하이(隴海)철도의 텐수이(天水)-란저우(蘭州)구간을 간선으로 하여, 북쪽으로는 간칭(甘靑)·칭신(靑新)의 양 도로를 둘러싸고 서북의 신장(新疆)에까지 달하는 노선, 남쪽으로는 텐청선(天成線)에 연결되는 노선, 서남으로는 윈난성(雲南省)을 경유해서 미얀마에서 바다로 나오는 노선을 건설하고자 한 것이었습니다.

이에 대해, 국민정부는 전시하에서부터 철도건설에 관한 검토를 추진하여, '철도 10년계획'을 작성하였고, 그 부설이 시급히 요청되는 9개 노선, 11,515km를 대상으로 하는 제1기 5년계획을 추진하고자 하였습니다. 이러한 이유로, '중국철로건설계획'을 '5개년 국방계획'의 일부로 상정하여 실시하기로 한 것입니다. 그러나 이것이 내전 가운데 제대로 실현될 수 없었음은 물론입니다.

1948년 4월에 국민정부가 이미 국공내전에서의 패퇴가 불가피하여 화남으로의 철수 단계에 접어들자, 미 의회는 비로소 '중국원조법'을 제정하여, 국민정부에 차관 4억6,000만 달러를 제공하기로 하였습니다. 이 중, 6,000만 달러가 경제건설용으로 사용될 것이 결정되었고, 국민정부는 웨한선(粵漢線)의 지선인 수수우(穗梧)와 하이난 섬(海南島)철로를 정비할 계획을 세웠습니다.





이를 위해 미국의 1948년 6월 기술원조조사단이 파견되어, 국민정부 통치지구의 철도·광산·발전소 등에 관한 조사가 이루어졌습니다. 8월에는 미 잉여물자의 처리안의 하나로 약간의 레일, 침목, 철도차량 등 237만 달러가 국민정부에게 제공되었습니다. 그리고 미경제협력처 즉, ECA는 3,500만 달러에 달하는 원조 제공을 발표하였고, 이 중 웨한, 저간, 핑진, 타이완의 철도에 대해 1,050만 달러의 원조가 할당되었습니다.

이와 같이, 미국의 '대중국주의' 정책에 의해 국민정부에게 일관되고 방대한 경제원조가 행하여졌고, 철도 부흥도 개시되어 웨한선(粵漢線), 저간선(浙贛線), 상구이첸선(湘桂黔線), 화이장선(淮江線), 장난선(江南線)의 복구작업이 추진되어 열차운행을 볼 수 있었습니다.

국민정부에 의한 산하이 관내 철도 운영을 보면, 1946년에는 영업노선 8,855km, 여객 1억300만 명, 95억3,800만 인km, 화물 1,067만 톤, 17억여 톤km 이었는데, 1947년에 접어들어 영업노선은 8,506km로 다소 감소했지만, 수송량은 여객 1억500만 명, 115억3,200 인km, 화물 1,661만 톤, 31억9,600만 톤km으로 오히려 크게 증가하는 경향을 보였습니다. 그러나 1948년이 되면서 내전 가운데 국민당 측은 공산당에게 연이어 패배하여 이미 전국적 철도 운영의 관리통제력을 상실하고 있었습니다.

지금까지 국민정부가 전후 철도건설 및 운영계획 등을 세우고 서방으로부터 원조를 얻어 철도 운영을 개시하였으나, 공산당계 게릴라 활동으로 철도 운영의 원활성을 확보하지 못하고, 내전에서 밀리며 철도 운영능력을 상실해갔다는 사실을 살펴보았습니다.

다음 시간에는 국공 내전을 통해 새로운 국가가 창출되는 과정에서 철도는 어떠한 위치를 점하였는지를 검토하겠습니다.





7-4 중국 국공내전과 철도의 전시동원

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 미국의 대중 철도지원과 중국 국민정부의 철도운영에 대하여 살펴보았습니다. 이번 시간에는 국공 내전을 통해 새로운 국가가 창출되는 과정에서 철도는 어떠한 위치를 점하였는지, 중국 국공내전과 철도의 전시동원에 대하여 살펴보겠습니다.

일본의 패전이 확실시되어 국공 대립이 표면화되자, 마오쩌둥은 내전을 회피하기 위해 1945년 8월 충칭을 방문하고, 장제스와 1개월 이상에 걸쳐 교섭을 계속하였으며, 1945년 10월 10일 '쌍십협정'을 체결하여, 국내 화평, 내전 회피, 정치협상회의의 개최에 관하여 합의하였습니다. 이에 입각하여, 1946년 1월에 국공정전협정이 성립하였고, 정치협상회의가 열려 중국통일정부 등에 관한 결의가 이루어졌습니다.

그러나 국민정부는 3월에 이러한 결의를 파기하고, 6월에는 공산당 측의 해방구에 진격하였기 때문에, 다음 달인 7월부터 전면적인 내전이 발발하였습니다. 이를 계기로, 중국의 철도는 다시금 전시 동원되었고, 이 가운데 중공 측의 철도운영시스템이 정착하게 되었습니다.

국민당 측은 철로 직공을 국민당, 삼민주의청년단에 가입시켜 국공 내전 하에서 조직기반을 다지고자 하였습니다. 자오지선 저우촌(周村)·칭다오(靑島) 간 국민당특별당부(國民黨特別黨部)가 1947년경에는 구분부(區分部) 108개, 당원 4,051명에 달하였습니다. 또한 종사원 사이에 국민당 측의 공회를 조직하고, 전투에 대비해서 '철로초비호로중대(鐵路剿匪護路縱隊)'라는 무장 조직을 설치하였습니다.

이를 통해 내부노동자를 감시하여 공산당계로 판단된 경우, 체포하여 린치를 가하였고 반성원(反省院)에 보내졌습니다. 전황의 악화와 더불어서는 철도종사원들의 철수를 실시하여, 공산당 측으로 요원이 유출되는 것을 막고자 하였습니다.

1947년 2월 봉래전역(蓬萊戰役) 이후 자오지선에서의 철수 요원은 지난(濟南) 2,600명, 팡쯔(坊子) 557명, 칭다오(靑島) 806명, 합계 3,963명에 달하였습니다. 그럼에도 불구하고, 공산당계 철도종사원은 국민당 영향하에 있는 철도에 대해 지하투쟁을 모색하고, 경우에 따라서는 해방군의 진입에 즈음하여 국민당 측의 철도시설 파괴와 요원 철수작전에 맞서서 투쟁을 전개하였습니다.





중국공산당 측에 있어서 반격의 기반이 된 철도망은 전국철로망의 절반을 차지하고 있던 구 만철의 동북 지역이었습니다. 중국공산당은 1946년 6월 동북민주연군철도사령부(東北民主連軍鐵道司令部)를 설치하고, 그 예하에 동만과 서만의 호로군사령부(護路軍司令部)를 두어, 7개 보병단과 1개 장갑대대, 병력 6,298명의 부대를 편성하였습니다.

이를 통해 원래부터 동만(東滿), 서만(西滿), 쑤이자(綏佳), 방쑤이(浜綏), 중창(中長) 등의 노선에 분산되어 있던 각 호로부대를 통일하여, 북만 해방구의 노선 약 5,000km의 방위를 담당하도록 하였습니다. 그 병력 규모는 1947년에 이르러서는 8,500명에 달하였습니다.

나아가 중공중앙동북국의 '철로업무의 강화에 관한 결정'에 따라, 1946년 7월 27일 천원(陳云)을 겸임국장으로 하는 동북철로총국이 조직되어, 소련과의 합작사업인 중국장춘철로 이외의 동북철로사업에 임하였고, 인민해방군의 군사작전 및 병참 수송을 담당하였습니다. 동북해방구 동북철로총국은 차량 등의 부족을 완화하기 위해 폐기된 기관차 및 철도차량의 대규모 수리를 실시하였습니다.

1945년 8월 14일 중소우호동맹조약에 의해 양국합작으로 과거 중동철도의 후신으로 중국창춘철도가 설립되었지만, 소련군이 동북 지방으로부터 철수한 이후, 내전 가운데 국민정부의 파견관리자가 소개하였기 때문에, 중공중앙동북국과 소련이 협상하여, 동북철로총국과 중국창춘철로관리국의 '합서판공(合署辦公)' 즉 두 기관이 하나의 사무소를 두기로 결정하였습니다. 나아가, 동북철로총국은公安기관을 설치하여 철도 치안에도 주력하였습니다.

기술자의 부족 때문에 많은 구 만철 일본 인사가 소련의 점령하에서 유용(留用)되었고, 철도관리, 기계, 토건 설계 등의 업무에 종사하였으며, 이러한 유용상태는 중국공산당에 의해 지배되는 해방구는 물론, 중화인민공화국의 수립 후에도 계속되었습니다.

동북 해방구의 동북철로직공학교, 나중에 동북철로학원으로 개칭되는데 1947년 1월에는 그 1기생 500명이 6주간의 교과를 거쳐 배출된 것을 비롯하여, 공정, 전무, 기무, 차무, 역무, 재료, 회계의 7개 학과를 설치하여 수업기한 5개월-10개월의 교과과정을 설치해서, 철도노동자의 질적 향상을 꾀하였습니다.

그 밖에도, 철도 잡지 등을 간행하여, 사상교육과 더불어 업무의 원할성과 현장 교육을 꾀하였습니다. 이와 같이, 중공은 내전 하 철도 동원을 위한 교두보를 동북 해방구에 구축하였던 것입니다.



내전의 추이를 보면, 처음에는 국민당군이 미국의 지원을 얻어 압도적인 우세를 보이며, 1947년 3월 공산당의 근거지인 연안을 점령하였습니다. 이와 함께 장제스는 1947년 1월 국민정부의 신헌법을 공포하고, 나중에 총통에 취임하였습니다. 이에 대해 공산당 측은 토지 개혁을 실시하여 중국 인구의 대다수인 농민으로부터 지지를 획득함과 동시에, 1947년 중반부터 본격적인 반격을 가하였습니다.

동북 해방구에서도 공산당 측은 철도 운영을 위한 제반 제도를 정비하면서, 해방지구의 확보에 따라 철도관리기구를 정비해 나갔습니다. 동북철로총국은 1947년 10월 철로 운수의 임무를 명확히 하고, 내부경영자원의 운용에 있어 사전 준비를 철저히 하였으며, 엄중한 동계 수송을 완수할 것을 결정하였습니다.

이러한 운동 기간 중, 산하의 전 직원이 호출되었고, 특히 간부진에 대해서 ‘학습기술’ 및 ‘숙련업무’와 ‘사상교육’이 실시되었습니다. 나아가 1947년 12월, ‘철로재산보호 및 철로운수력 사용 잠정조례’, ‘철로 직원의 복무와 대우에 관한 잠정규정’, ‘철로 기업화의 실행에 관한 요구’가 제정되어, 경영자원의 관리와 수익 관리가 체계화되었습니다. 이러한 중공의 철도 운영은 동북이외의 지역으로 확대되어 나갔습니다.

1948년에 들어 인민해방군은 동북·화북·북서의 각 전장에서 승리를 거듭하여, 4월에는 연안을 탈환하였습니다. 9월부터 12월에 걸쳐서 라오션(遼瀋)·화이하이(淮海)·핑진(平津)의 3대 전역에서 승리하여 동북 및 화북지방을 점령하고, 1949년 1월 말에는 베이징에 입성하였습니다. 이에 따라 중국공산당 측의 관할철도가 급속히 확대되었음은 물론입니다.

1948년 9월 화북인민정부가 스자창에 성립하고 교통부를 설치하면서, 우징텐(武競天)을 부장으로 육운, 수운, 우편, 전력의 4개 부분을 관할하였습니다. 특히, 라오션 전역에 있어서 9월 12일부터 10월 12일까지 동북해방구철도는 군용열차 631개, 화차 19,561대를 운행하여, 58만 7천 톤에 달하는 군수품을 수송하였습니다. 그 대부분은 동북철로총국 서부선을 따라 요동을 경유해서 정자툰 역(鄭家屯站) 등에서 하차되어, 작전지까지 자동차 등에 의해 운반되었습니다.

11월 1일 중국인민해방군 지난특별군사관제위원회는 지난해 화동구철로관리총국과 중공화동철로위원회를 설치하였습니다. 이와 같이, 1948년 말 공산당 측은 관할철도가 1만2,768km에 달하였고, 화북, 서북 지구에서도 5,000여km의 철도를 확보하였습니다. 이 가운데에는 진푸선(津浦線) 북구간, 징한선(京漢線) 남구간, 룡하이선(隴海線) 동구간, 퉁푸선(同蒲線) 남북의 일부 구간, 징쑤이선(京綏線), 자오지선(膠濟線), 정타이선(正太線) 등의 화북철도가 많이 포함되어 있었습니다.





내전에서 공산당의 승리가 거의 확정된 1949년에 들어, 중공에 의한 전국철도의 통일성이 요구되었습니다. 1949년 1월 10일 중국인민혁명군사위원회 철도부가 중국인민혁명군사위원회의 전령에 의해 텡다이위안(滕代遠)을 부장으로 스자창에 성립하였고, "전국 각 해방구의 철로복구, 관리, 운수를 통일하라"는 명령을 내렸습니다.

동월 28일부터 2월 7일에 걸쳐 군위철도부는 스자창에 각 해방구의 책임자를 소집하여, 전국철도관리를 통일할 필요성을 역설하였습니다. 또한 동 회의에서는 '해방군이 타도하는 곳마다 철로를 복구한다'는 전국 철로직원의 슬로건으로 '해방전쟁'을 적극 지원하였습니다. 3월 21일에는 텡다이위안 서기를 비롯한 9명의 위원으로 구성된 중공군위철도부 위원회가 구성되었습니다.

그 후, 4월에 이르러 베이징에서 화평회담이 개최되었지만, 국민당은 공산당의 요구를 거부하였고, 인민해방군은 4월 21일에 총공격을 개시하여 난징, 우한, 상하이로 점령하고, 패주하는 국민당군을 추격하여 화남을 향하여 진격해 들어갔습니다. 이를 지원하기 위해 4월 8일에는 군위철도부가 베이징에서 전국철로운수회의를 개최하여, 해방군의 신속한 남하 수송에 관한 논의를 하였습니다.

이러한 군사수송의 요구에 응해 새로운 수송 계획이 수립되었고, 진군(直軍) 운용 열차의 편성, 군용차량의 일원적 배분, 군사수송 임무의 완수가 결정되었습니다. 그리고 1949년 4월 10일 '철로군운잠행조례(鐵路軍運暫行條例)'를 제정하여, 군사수송의 통일성과 규율성을 강조하고, 각급 부대는 군위철도부가 작성, 제정한 군사수송계획과 철도규정 등을 엄수하도록 요청하였습니다.

이것이 중앙 군위가 처음으로 제정한 전국통일적 군사수송조례였습니다. 동월 12일에는 군위철도부의 주최로 전국철로공무공정회의도 개최되어, 해방군 남하 후의 철도수송수요에 대응하기 위한 철도복구계획을 중심으로 논의하여, 4월부터 연말까지 2,167km를 복구하기로 결정하였습니다.

그 이후, 전국통일적 철도 시스템을 구축하기 위해, 각 업무계통마다 전국철로회의를 열어나갔고 철도정책의 방향성이 정해졌습니다. 1949년 5월 16일 전국철로조도회의(全國鐵道調度會議)에서는 전국철도의 배차업무와 보고체계를 일원화하여 수송 계획 및 기술계획에 입각한 계획수송체제를 정비하기로 하고, 차량 운용 계획의 수립과 차량 정류시간의 단축을 통해 수송의 효율화를 꾀하였습니다.





이로 인해, 1949년 6월 1일 '철로조도통일판법'(鐵路調度統一辦法)이 제정되었습니다. 1949년 5월 18일 전국철로운가회의(全國鐵路運價會議)에서는, 화물등급 및 기술적 적재 톤수의 확정, 원거리 체감률의 적용 등에 의한 전국통일적 운임제도를 설치하였습니다. 6월 27일에 개최된 전국철로기무회의에서는 기관차 정기검사 km 표준에 의한 정기수선제도가 결정되어, 차량수선 인공시간표준, 객화차검수 보양규정 등이 제정되었습니다.

이러한 가운데, 1949년 6월에는 난징발 급행열차가 상하이역에 들어오고, 12월 말에는 광저우에서 열차 운행이 재개되었습니다. 이와 같이, 군위철도부의 철도관할권이 중국 전대륙에까지 확대되자, 탈한지구에서는 철도관리기구를 정비하는 동시에, 이들 철도관리국을 통제하는 자체의 조직 능력을 강화하기 시작하였습니다. 4월 27일에는 부내에 운수국, 기무국, 전무국, 공무국, 공정국, 재료국, 재무국, 인사국, 공안국, 정치부, 판공청, 계획처, 위생처를 설치한 다음, 나중에 이를 개정하였습니다.

지방관리조직으로는 동북 지구에 동북철로총국을 설치하고, 그 산하에 하얼빈(哈爾濱), 치치하얼(齊齊哈爾), 지린(吉林), 선양(瀋陽), 진저우(錦州)의 5개 철로관리국을 두었으며, 나아가 산해관 이남에는 평진(平津), 지난(濟南), 타이위안(太原), 정저우(鄭州), 상하이(上海), 형양(衡陽)의 6개 철로관리국을 설치하였습니다.

지금까지 만주 지역을 혁명근거지로 삼은 중국공산당이 철도 운영 능력을 배양시켜 어떻게 내전에서 승리해나갔는지를 살펴보았습니다. 다음 시간에는 신중국이 성립되면서 철도에서 어떤 변화가 생겼는지를 검토하도록 하겠습니다.





7-5 중국 철도부의 성립과 철도 운영

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 만주 지역을 혁명근거지로 삼은 중국공산당이 철도 운영 능력을 배양시켜 어떻게 내전에서 승리해나갔는지를 살펴보았습니다. 이번 시간에는 신중국이 성립되면서 철도에서 어떤 변화가 생겼는지, 중국 철도부의 성립과 철도 운영에 대하여 살펴보겠습니다.

드디어 1949년 10월 1일, 중화인민공화국이 성립되었습니다. 이와 더불어, 전국의 철도에 대한 사회주의 개조가 단행되어 국유화되었습니다. 그때까지 부설되었던 철도가 약 22,000km에 달하였지만, 그 대부분이 전재를 입어, 열차 운행이 가능한 구간은 1948년 12,768km에 지나지 않았습니다. 남북종관선(京漢, 粵漢, 津浦)과 동서횡단선(隴海, 浙贛) 가운데 전구간 운행 가능한 노선은 하나도 없었습니다.

이에 대해, 신정부는 우선 파괴된 노선의 수복작업에 돌입하지 않으면 안 되었습니다. 물론, 해방 이전부터 철도의 응급 복구가 실시되었지만, 1949년 9월 15일에는 중앙 군위로부터 '전방 철로의 복구 및 후방철로의 영구 복구 공정의 진행을 준비하는 것에 관한 명령'이 내려졌습니다.

철로는 유지보수가 제대로 이루어지지 않아 시설 노후화가 심각하였습니다. 이러한 복구작업에는 철도노동자뿐만 아니라 해방군의 철도부대도 동원되었습니다. 철도부대는 병력 및 군사물자의 수송뿐만 아니라 복구작업과 신선 건설에도 임하였던 것입니다. 철도부흥에는 연선 주민도 적극적으로 협력하였습니다.

그 결과, 선로복구작업은 급속히 진행되었고, 톈푸선 남부의 복구공사에서는 1일에 12km가 부설되었습니다. 그 가운데 복구작업에서 대단히 곤란했던 것은 교량의 수리작업이었습니다.

한편, 자재 부족은 여전히 심각한 수준이었기 때문에, 동북의 진구선(錦古線), 예평선(葉峰線), 창바이선(長白線), 화북의 징구선(京古線) 등과 같은 '불요불급' 노선을 철거하여 염출된 자재를 가지고 화동·화중 방면의 간선 복구를 하기도 하였습니다.

신정부 성립 이후 2개년간 복구된 선로와 건물은 14,089km, 150만㎡에 달하였습니다. 파손 차량의 수리 성적도 기관차 566대, 객차 983대, 화차 11,494대에 달하였습니다. 이와 같은 복구작업으로 1951년 7월에는 모든 기설 노선의 복구가 기본적으로 완료되었습니다.



이와 병행하여 1950년 하반기부터는 철도건설이 개시되었습니다. 1949년 10월 17일에는 전국철로공무 회의가 열려 철도건설 5개년계획이 결정되었고, 1950년 이후 5개년간 33선구 13,877km를 부설하기로 하였습니다. 그러나 국가 예산의 대부분을 투입해야 되었기 때문에, 그대로 실현되지는 못하고, 청위(靑滙), 텐란(天蘭), 라이무(來睦)와 같은 일부 건설만 우선적으로 실시되었습니다.

이러한 건설에도 유용된 일본인 기술자가 터널과 교량의 설계, 신호와 전기의 설치, 공사기구의 수리, 자재·연료의 운반, 공사의 최종 검사 등을 담당하였습니다. 철도건설은 1953년에서 1957년에 시행된‘제 1차 경제5개년’계획과 더불어 본격화되어, 1950년대 중반 이후 많은 신설이 건설되었습니다.

이와 같이, 철도부흥과 신선 건설이 진행되는 가운데, 철도부에 의한 철도 운영은 상당한 개선을 보였습니다. 기존철도는 외국자본에 의해 건설되었기 때문에, 선로규격은 물론 터널과 교량의 규격이 상이하고, 이를 위해 철도규격을 통일하여 관리체제를 일원화하고자 하는 여러 조치가 취해졌습니다.

여기서 주목할 부분은 구 만철, 중국장춘철도에서의 선진적인 철도 운영기술이 중국 전역에 전파되었다는 사실입니다. 중국장춘철도는 1952년 말에 중국에 인도되기까지 중소 양국의 공동관리가 이루어졌지만, 그동안 소련식 철도 운영방식이 크게 도입되어, 조직적인 학습을 통해 그 경험이 다른 중국철도에도 전파된 것입니다.

중화인민공화국의 성립 당일인 10월 1일 중공철도부당위는‘인민철도건설에서 소련의 선진경험을 학습하는 것에 관한 결정’을 내려, 동북 철도가 소련의 경험을 학습하여 책임제를 중심으로 하는 새로운 일련의 생산·관리제도 등을 받아들이고, 소련 전문가를 초빙하여 3년 이내에 각 직장의 간부를 중심으로 소련의 사례를 학습할 것을 결정하였습니다.

1951년 8월 7일 철도부는 사회주의 소련 철로 건설의 선진경험 학습을 강화할 것에 관한 결정을 내려, 소련식 철도 운영방식의 조직적 학습을 보다 강화하였습니다. 각 업무 단위마다 업무개선연구태세의 확립, 행정관리인의 비율축소, 업무 단위의 재료·연료·노동력 이용표준의 작성과 실시, 독립채산제의 채용, 노동자대표 참가의 관리위원회제도, 노동자의 평의에 의한 급료결정제도, 목표 달성에 대한 포상제도 등 소련식 철도 운영방식이 조직적으로 학습되기에 이르렀습니다.





중국장춘철로로부터 화물 만재, 화차 적재량 초과, 기관차 500km 주행 운동 등 사회주의 생산투쟁도 시작되었습니다. 경영, 관리, 근무, 기술연구, 건설 등에 있어서 '노동자의 주도성·적극성'을 끌어내어, 비판과 자기비판을 행하고, 단호하게 국난을 극복한다'는 사회주의적 철도 운영방식이 이와 같이 시작되었던 것입니다. 이것은 조직 내부로부터 반혁명분자를 축출하고 조직성원의 사회주의 개조를 강조하는 과정이었습니다.

이러한 조치에 의해 차량의 운용효율이 높아지고, 수송력의 증강이 이루어졌습니다. 계획 중에 개선표준을 정하고, 그것을 의식적으로 실행함으로써, 기관차 회전 시간의 단축, 열차속도의 신속화, 적재중량의 증대, 연료 소모량의 감소, 재료 및 작업량의 절약이 실현되어, 노동생산성의 향상과 비용 절감이 가능해졌습니다.

이러한 철도 수송량의 증가와 생산성 향상은 제1차 경제5개년계획이 실행된 1957년까지 이어졌습니다. 다만, 중국 철도부의 철도 운영능력은 대약진운동과 문화대혁명을 거치면서 괴멸적인 타격을 입게 됩니다.

이러한 가운데, 1950년 한국전쟁이 발발하자, 중국은 미국에 대항하여 북한을 지원하기 위해 중국의용군이라는 이름하에 정규군을 보내 참전하게 됩니다.

이에 중국 철도부는 한국전쟁에 참전하여 전시동원명령에 응하여 중국 동북부에서 남하하는 중공군을 지원했을 뿐만 아니라, 직접 지원군철도병단, 철로공정총대, 지원원조대대(志願援朝大隊)를 조직하여 한반도에 배치하고 현지에서 군사작전 수송에 임하였습니다. 이에 대항한 UN군 측은 일본병참사령부가 배치되어 있던 일본에서 한국에 이르는 병참 경로를 형성하였습니다.

지금까지 화북교통과 만철을 중심으로 일본의 패전 후 중국의 점령철도가 국공내전 하에서 재편되는 과정을 살펴보았습니다.

이에 관한 내용을 정리해보면, 일본의 패전이 임박하자, 국민정부는 제1기 5년철로건설계획을 수립하고 시설복구와 신선을 건설하여 전후경제부흥을 계획하였습니다. 또한 일본측이 운행하고 있는 철도를 국유철도로 삼아 전 노선을 6개 구로 나누어 관리한다는 방침을 세웠습니다.

이러한 방침이 화북교통에도 전해져, 조직 내부의 계층구조에서 주로 중하층을 점하고 있던 중국인 노동자에 대한 인수인계를 원활히 하기 위해 2년-5년간 일본인의 유용을 통보하였습니다. 이에 북지나교통단을 해체하여 철도 운영의 정상화를 꾀하며, 국민당으로 접수되는 과정에서 철도기능의 중단이 없도록 준비에 들어갔습니다.



그러나 1945년 10월 중 국민당 정부의 교통부로부터 각 구별로 파견된 특파원판공처 접수원들은 철로의 기능보다 보유자산의 접수를 중시하였습니다. 이를 위해 1,856명에 달하는 일본인이 유용되었고, 일적연락단이 설치되어 일본측의 기술과 철도관리능력이 전해질 계기가 마련되었습니다.

하지만 장기간의 유용이 이루어지기보다는 업무인계가 끝나고 필요한 기술습득이 이루어지면서 점차 해직되어, 1946년 4월에는 소수의 잔류자를 제외하고 대부분의 잔류자가 일본으로 귀환하였습니다.

각 현장에서는 교통부에 의한 체계적인 접수방식과는 달리 중국인의 자주적인 접수가 있었습니다. 각 부장(副長)에 있던 중국인 사원이 참단장으로 세워져 지휘권이 인양되는 경우도 있었으나, 해방구와 철도 내부의 지하조직에 의해 무장투쟁이 전개되기도 하였습니다. 즉, 접수과정에서 이미 국민당의 지배구간과 공산당의 지배구간이 나타나기 시작하였습니다.

특히 만주에서는 소련군이 진주하여 만철을 접수했기 때문에, 중국공산당이 압도적인 우위에 서서 소련군이 철수한 이후 국민정부의 관할구역은 만철의 남부 구간에 지나지 않았습니다. 이러한 공산당 지배구간에서는 독자적인 임금체계를 갖추고 공회를 설치하고, 철로공회의 지도하에 사상교육이 실시되었습니다.

국민당측은 전국철로실행간선구관리제를 선포하고 10개 구에 철로관리국을 설치하였으며, 구만철의 동북 지역에서는 소련과의 협의하에 특파원판공처가 설치되어 형식상 5개 철로관리국을 설치하였습니다. 또한 열강의 이권을 차단하기 위해 철도 수입을 담보로 공채를 발행하여, 과거 열강의 차관을 일거에 정리하였습니다.

이밖에도 항일전쟁 말기에 마련되었던 제1기 5년철로건설계획에 따라, 신설건설과 전재시설복구에 돌입하였습니다. 이를 위해 UNRRA로부터 선로 및 차량 등의 지원을 얻어 화남지역에 대한 철도복구가 우선적으로 실시되었고, 철도차관을 통한 자금 확보로 신선건설에 착수하기로 하였습니다. 이를 통해 많은 지역에서 노선 운행이 재기될 수 있었습니다.

그러한 가운데, 국공내전이 발발하자 중공군의 게릴라 활동으로 각 지역의 연결이 중단되고, 일부 지역에서만 국민당측의 철도 운행이 가능해졌습니다. 이 와중에서, 미 경제계는 중국의 부흥사업 일환으로 중국철로건설계획을 미육군에 제출함에 따라, 국민당 정부는 철도10년계획을 작성하여 그 일부를 국방계획의 일환으로 실시하였습니다. 그러나 미국내 관련 법안은 국민당의 패퇴가 불가피하여 화남지역으로의 철수가 이루어지는 단계에서 성립하였기 때문에 그 시기를 놓치고 있었습니다.





또한, 접수시 일본이 남긴 많은 화물의 상당 부분이 접수원들에 의해 착복되는 경우가 발생한 반면, 일반 노동자들의 생활은 거둬진 인플레이션 속에서 급격히 악화되었음에도 불구하고, 생활대책은 커녕 노동자에 대한 감원조치가 결정되어 이에 대한 반대투쟁이 전개되었습니다. 국민당 지배하의 화북철도에서 노사관계는 결코 안정되지 못하였던 것입니다. 또한 공산계에 대해서는 탄압이 가해지자, 공산당측은 지하투쟁은 물론 게릴라식 무장투쟁을 전개하였습니다.

철도운영면에서 내전 승리의 계기가 된 것은 구만철 동북 지역의 철도망이었습니다. 내전 이후 동북철로 총국은 일본인 기술자의 유용에 의한 철도운용 및 기술전수, 동북철로직공학교의 설립을 통한 기술자의 양성, 사상교육 및 현장교육을 강화하였습니다. 또한 시설, 수송, 인사 등 철도 운영에 관한 제반 제도를 확립하였습니다.

이에 인민해방군의 진격에 맞추어 병참수송을 담당함은 물론, 승리가 확정된 1949년에는 군위철도부가 설치되어 전차시설의 복구와 동시에, 전국의 철도관리를 일원화하였습니다. 이후, 배차업무의 통일, 차량정류 자체의 단축, 차량정기수선의 실시 등을 통해 차량 운용의 효율화를 꾀하였고, 운임제도를 통일하였습니다. 군위철도부는 상하이 관 이남의 6개 철로국과 동북철로총국 산하 5개 철로관리국을 설치하고 중화인민공화국의 수립에 맞추어 중앙인민정부철도부로 개편되었던 것입니다.

이후 소련 전문가가 초빙되어 일본인 잔류자를 대신하여 사회주의 철도운영방식을 광범하게 보급하여 기술적 공백을 메꾸어 나갔습니다. 업무와 행정에서의 비용축소, 자재·연료 및 노동력 이용의 표준 확립, 독립채산제, 노동자 평의에 의한 임금 결정 등 사회주의 생산 투쟁이 전개되었습니다. 여기에는 내부의 사상 학습은 물론 반혁명분자의 숙청이 단행되어 조직구성원의 사회주의적 개조가 이루어졌습니다.

그 결과, 노동생산성이 급격하게 상승하고 수송코스트가 삭감되어 상납이윤이 대폭 증가하였고, 경제부흥기의 수송증가를 서포트하였습니다. 그러나 한국전쟁이 발발하자, '항미원조'를 위해 수송 능력을 동북부로 집중시켰고, 한반도로의 군사수송을 담당하고 철도부대를 파견할 수 있었습니다. 즉, 중국의 철도는 내전에서의 승리와 신국가 건설의 기반이 되었을 뿐 아니라, 동아시아의 냉전체제를 사회주의권에서 떠받치는 존재였던 것입니다.

이와 같이 중국대륙에서의 철도재편이 진행되는 가운데, 일본열도에서 전개된 일본국유철도의 전후 재편을 시간관계상 간략하게 살펴보도록 하겠습니다.





전후 일본국유철도는 전시 동원으로부터 해제되어 전제로부터의 일본경제부흥을 지원할 것으로 기대되었습니다. 그러나 전시통제로부터의 경제복원을 즉시 할 수 없어 미 점령군의 통치하에서 미국화가 진행되었습니다. 이에 따라 일본국유철도는 점령군의 관리하에 들어가 교통기관의 계획 및 정책에 대해 경제과학국, 나중에는 민간운송국의 지시를 받는 동시에, 제3철도운송사령부로부터는 철도 운영에 관한 지령을 받았습니다.

점령군의 관리체제 하에서 일본국유철도는 진주, 그 후의 귀환, 주둔지 변경을 하는 점령군에 우선적으로 수송력을 제공하면서 전후 부흥수송에 임하였습니다. 하지만, 철도시설의 노후화로 인해 수송력은 매우 취약했고, 철도에 대한 석탄 배분량이 줄어들게 되면서 그때마다 대폭적인 열차 운행의 취소를 피할 수 없었습니다.

물론, 이에 대해 1945년 9월에 철도부흥5개년계획이 수립되었으나, 자재 입수가 여전히 어려워져 신규 공사는 모두 중지되었고, 전재복구와 수송력 강화에 자금과 자재가 집중됐습니다. 특히 전재차량의 응급 복구가 진행됨에 따라 수송방식의 효율화가 도모되어, 철도수송협의회를 중심으로 하는 수송력의 사전적 배분이 전후에도 계속되어 중요물자의 계획수송이 실행되었습니다.

조선업이 부활되지 못해 아직 해상수송력이 회복되지 않은 가운데 일본국유철도에 의한 화물수송은 철강 생산과 석탄채굴을 중심으로 전개된 경사생산방식의 수행을 비롯한 전후 부흥을 물류면에서 지원했음은 재론의 여지가 없습니다.

이러한 가운데 중국 내전에서 국민당 측이 패전하면서, 미국의 대일점령정책은 일본을 전략적 파트너로 삼고 경제부흥을 촉진하는 방향으로 전환되었습니다. 이를 위해 경제안정 9원칙을 추진하고 이를 더욱 촉진하기 위해 조셉 닛지가 일본에 파견되어 소위 닛지 라인을 발표하였으며, 보조금과 저금리 융자에 의한 인플레이션을 겪고 있던 일본경제의 일거 안정화가 실행되었습니다. 일본경제는 통제경제에서 시장 경제로 마침내 이행될 수 있었던 것입니다.

이로써, 철도수송에서도 배급 공단이 해체됨에 따라 계획수송의 책정, 즉 수송력의 사전적 배분에 필요한 수요자 측이 없어져 1949년 3월 제28회 철도수송중앙협의회에서는 화물수송계획의 전폐를 결정하고 자유 수탁체제가 성립했습니다.



그런데 국철 경영실태를 보면 인플레이션 진행 속에서 운임이 여객, 화물 모두 원가를 밑돌고 있었기 때문에 거액의 적자 발생이 불가피했습니다. 일본국유철도는 철도부흥사업을 진행하기 전에 경영파탄에 대한 새로운 돌파구를 마련할 필요가 있었습니다. 그 계기가 된 것이 의외로 노동운동이었습니다.

하지만 국철의 노동운동에도 불구하고 정령 201호에 따라 공무원의 쟁의권이 부정되었기 때문에, 강력한 노동조합을 가진 국철에서 공공기업체로의 재편이 결정되었고, 그 결과 1949년 6월 운수성에서 철도 운영 부문이 분리되면서, 일본국유철도가 공기업으로 설립되어 독립채산제를 추구하게 되었던 것입니다. 이후 한국전쟁이 발발하자, 일본에 주둔 중이던 미8군을 필두로 한 병력 및 군수물자를 한국으로 수송하게 되었습니다.

대만에서는 국민정부교통부에 의해 철도가 접수되면서, 중화민국 대만성 행정장관공서 하의 대만철로관리 위원회가 되었고 대만철로관리국으로 개칭되었습니다. 그 후 일본인 잔류자와 중국 내전에서 패전한 후 대만으로 철수한 철도기술자를 통해 기술적 공백이 극복되었으며, 또한 한국전쟁을 계기로 미국의 원조를 얻어 전후 부흥이 시작되었습니다. 사할린에서는 일본제국의 식민지철도가 소련군에 접수되어 협궤철도는 소련인에 의해 그대로 사용되었습니다.

지금까지 동아시아 철도의 전후 재편을 살펴보았습니다. 중국공산당의 내전 승리 후, 중국 철도부는 구 만철이었던 중국 동북부 철도로부터 소련식 철도 운영을 집단적으로 학습함으로써, 중국철도 전반의 운영 능력을 높일 수 있었습니다. 그러한 가운데 한국전쟁에도 전시 동원되어 북한 측의 전쟁 수행을 지원하였던 것입니다. 이에 대항하여 일본국유철도도 공기업으로 재편되어 UN군의 병참을 담당하였습니다.

다음 그림과 같이 남북한의 전후 철도에 관해서는 앞으로 살펴보겠습니다만, 일본제국권 철도에 있어서 중국대륙과 한반도에서는 전후 신생국가의 수립을 둘러싸고 냉전체제와 연동된 자유민주주의 진영과 공산주의 진영의 대립으로 전쟁이 발발하였고, 철도 부문의 전후 재편도 극도로 격렬하게 재편되었다고 할 수 있습니다.

다음 강의와 그다음 강의에서는 해방 후 한반도가 미국과 소련에 의해 분할 점령당함에 따라 철도 부문이 어떻게 재편되었는지 자세히 살펴보도록 하겠습니다.





서울대학교
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

Lecture



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University



WEEK

7

The Postwar Reorganization of the East Asian Railways

7-1

Purpose of Lecture

Hello, students. I'm Chaisung Lim, the lecturer of this course, <Modern and Contemporary History of East Asia through Railways>. In this class, we're going to look at how the Imperial Japanese Railway was reorganized after the war. This historical background will give objectivity to understanding the postwar reorganization of the North Korean and South Korean railways, which will be discussed from the eighth week of this course.

The development of the East Asian railways was accompanied by Japan's imperial expansion. Succeeding in building basic trunk lines with railway technology learned from the West starting with the United Kingdom, and developing its own railway technology, Japan went abroad through the Imperial War and focused on building railways as the infrastructure for imperial construction. It occupied Taiwan through the Sino-Japanese War, and established a railway network of trunk lines through the Railways Department, Government-General of Taiwan (GGT), or the Taiwanese National Railways (TNR).

Joseon's colonization process was closely related to both the Gyeongbu and Gyeongui railways. The Russo-Japanese War triggered the construction of the longitudinal traverse rail line, which developed into a railway network connecting Joseon with the continent while the Railway Bureau of the Japanese Government-General of Korea was established. Because southern Sakhalin also became a Japanese colony, the Karafuto Prefecture Railway was established to manage it, and the national railway was built there. In these colonies, not only state-owned railways but also private railways were built, and railways were operated under the subsidy system, making them part of the railway empire.





Considering diplomatic relations with the sovereign Chinese government, Japan established a state-run company called the South Manchuria Railway Company, a.k.a. Mantetsu to operate the Lianchang Line and the Anfeng Line, which were the 'spoils' of the Russo-Japanese War. Initially, they concerned about instability of its management, but Mantetsu was able to secure more profitability than expected, which became a leverage for the Japanese government to pursue continental policies. It was the Japanese version of the East India Company.

During the Manchurian Incident, Mantetsu played a crucial role in establishing Manchukuo, with most of the investigation department employees becoming Manchukuo officials while actively engaged in military transportation. In terms of railway operation, Mantetsu itself took exclusive control of the railway network in Manchuria through entrusted management of Manchukuo National Railways in addition to its company lines.

In the Soviet Union, Mantetsu took over the North Manchuria Railway, or the Chinese Eastern Railway, and started entrusted management of it as a state-owned railway to expand the network to the border area in preparation for the War against Soviet. In addition, after the Second Sino-Japanese War broke out, it cooperated with the Japanese army to operate the occupied railways and played an important role in establishing the North China Transportation Company.

Although the occupied railway in Central China was much smaller than that of the North China Transportation Company, the Ministry of Railways staff was dispatched from Japan to establish the Central China Railway Company. With the outbreak of the Pacific War, the continental railways, that is, the Central China Railway, the North China Transportation Company, Mantetsu, and the Railway Bureau of the Japanese Government-General of Korea established themselves as the main network of transporting continental supplies to Japan in the Japanese Empire, supporting the war economy.

Nevertheless, as materials and personnel couldn't be secured as planned, which reduced transportation capacity, they hired a large number of locals and tried to improve the efficiency of existing facilities, focusing on vehicle operations. But after mid-1944, there was a transport crisis across the empire's railway network, and Japan had to face defeat.





After liberation, railways in these areas could not be run immediately by locals. This is because in northeastern China, northern Huabei, northern Korea, and southern Sakhalin, the Soviet Union took over the railways as they started fighting against the Japanese, and in the southern part of the Korean Peninsula, the U.S. military took over the railroads, which made it even more complicated.

In mainland China, west of Shanhaiguan, the Kuomintang government took the railway network, but Japanese engineers needed to stay due to lack of technology. This situation is also seen in the requisition of the Railways Department, Government-General of Taiwan.

In particular, after the withdrawal of Soviet troops from the Chinese continent, the Chinese Civil War surrounding the new state became full-fledged, and the importance of railways as the basis for military transportation and the wartime economy was newly recognized. Railways were subject to destruction as well as restoration for both the Nationalist and Communist Parties.

Meanwhile, Japan also faced new challenges unlike before under the U.S. occupation, and was required to reorganize itself. As our time is limited, I'll take a look at how the railroad reorganization took place mainly in China and briefly discuss what kind of postwar reorganization took place in Taiwan and Japan.

So far, we have looked at why we should examine the process of reorganizing the East Asian railways after the war. In the next session, I would like to clarify how the railway network in China was requisitioned by the postwar Nationalist government and how the railway revival plan was established.





7-2

Complicated Railway Requisition by Nationalist government of China

Hello, students. Last class, we explored why we should look at the process in which the East Asian railways were reorganized after the war. In this session, let's look at how the railway network in China was requisitioned by the postwar Nationalist government and how the railway revival plan was established.

First, let's look at the post-war railway policy formulated by the Nationalist government during World War II, to understand the railway requisition process by the Nationalist government before the collapse of the Chinese United Front and the civil war.

In November 1943, when the gap of military strength between the United States and Japan widened and the Allied was expected to win a complete victory, the National Resources Commission of the Nationalist Government drew up the 'Draft of the Plan for China-US Economic Cooperation during and after the War,' which envisioned China's 'overall economic construction' with the strong support of the U.S. military after the war, with the aim of building 'strong China,' and by January, 1945, the first five-year railway construction plan was established. With the support of the United States, the government wanted to accelerate postwar economic revival in terms of logistics by constructing 13,886km of the new Xukun Railway and Xianggui Railways, while restoring and improving old and damaged facilities on existing routes.

They had to get support, such as materials and railway vehicles from outside including the United States right after the war, but they aimed to achieve self-sufficiency using domestic materials in the future. Of course, the United States wanted to build a barricade against the socialist Soviet Union through China's economic construction.





As Japan's defeat in July 1945 became clear, the Nationalist government submitted a 'Draft of Outlines on the Political Measures for Reclaimed Areas,' and in terms of railways, established a policy to collect back all transportation vehicles and facilities from Japan and the puppet government, nationalize them, and manage and organize them respectively through transportation institutions. After the Japanese government announced their surrender, it submitted a proposal for 'centralized requisition' and decided to divide the railways of the reclaimed areas into six zones for requisition.

The requisitioned zones set by the Nationalist government were Northeast, Pingjin, Jinghu, Wuhan, Guangzhou, and Taiwan District. This means that the Kuomintang wanted to gain the upper hand in the post-war reorganization process, denying that the Communist Party's anti-Japanese guerrillas and the Railway Work Committee actually took control.

In order to convey this policy to Japan, the Kuomintang government ordered Japanese representatives of important industries, including the North China Transportation Company, to come to Nanjing. On August 19, 1945, the Japanese arrived in Nanjing and asked for prompt return to Japan. However, China's deputy chief of staff's instructions on the North China Transportation Company was, "We will ensure the safety of the Japanese, so the North China Transportation Company should be operated in the current system until Chinese railway personnel are dispatched, waiting for instructions," and "the North China Transportation Company agents will be used by China for two to five years."

As the railway requisition policy by the Ministry of Transportation of the Nationalist government was delivered as such, the headquarters of the North China Transportation Company began to get ready for this. However, it had already been conducting repatriation transport near Zhangjiakou and Shanhaiguan, where Soviet invasion began, shortly after the defeat.





And, contrary to the Nationalist government's policy, Chinese people were becoming the main force of railway operations at each site. Among them, some Railway Bureaus assigned as many Chinese people as possible who had served as deputy chief as heads of stations or districts to transfer command, but in some areas where the Communist Party prevailed, the right to operate was 'extorted' through the assault of the Chinese and the return of the Japanese.

The Nationalist government started to requisition railways in this situation. First, after sending a selection committee for railway requisition in September, it dispatched Shi Zhiren, the chief requisition committee of the Pingjin District Special Correspondent Office of the Ministry of Transportation on October 11th, to take over the headquarters with President Usami. With this, each Railway Bureau was taken over by the Special Correspondent Office of the Ministry of Transportation in each region.

In this process, the requisition committee did not take into account the overall functional activities as expected by the North China Transportation Company and placed importance on the requisition of property, which did not match the Japanese method that tried to ensure continuity of railway operations. In other words, the Chinese demanded that the number of ties be matched up to one nail.

There were repeated negotiations in each Railway Bureau concerning the housing and living problems of Japanese employees returning from the railway areas, the transfer of company houses, preparations for the return to Japan, and the rescue of employees imprisoned as war criminals. However, as the Kuomintang demanded the use of the Japanese to hand over railway operations to the Chinese, as many as 1,856 Japanese people were forced or volunteered to remain.





For example, at the Beijing Railway Bureau, the Japan Liaison Group was made as a residual organization, consisting of Ikehara Yoshimi, the head of the department, and Fukuda Hideo, the deputy head of the department. At first, Japanese executives at the Railway Bureau were mostly used, working as transportation staff under directions of grade 1 and grade 2 agents. This was an opportunity to pass on to the Chinese side, although insufficient, the management ability and technology of railway operations, as well as each task, accumulated during the war.

This use of remainders was done in a way to gradually dismiss unnecessary agents, leaving necessary personnel behind, depending on the transition of work and the acquisition skills on the part of Chinese employees. Since the Japanese personnel, except for the few remaining people requested by the Chinese side, was dismissed, the Japan Liaison Group was dissolved on April 21, 1946.

Although the Nationalist government initially demanded the long-term stay of Japanese people for two to five years, it ended in half a year. It was a very different situation from that of Mantetsu used by the Soviet army or the Communist Party, where the Japanese stayed for years.

The requisition and the use of the Japanese were almost the same in most railway stations, but the Zhangjiakou and Taiyuan Railway Bureaus were in unusual conditions. In the case of Mongolia District, the Soviet invasion resulted in the evacuation of all Japanese employees including the head of the Railway Bureau to Jingjin on August 23, and the requisition of the Zhangjiakou Railway bureau by the Kuomintang did not take place.

Meanwhile, in the Taiyuan Railway Bureau, General Yan Shishan of the Second District of War, who was not directly related to the Ministry of Transportation of the Nationalist government, not only directly took part in the requisition, but he also asked Satou, the director of the Railway Bureau, for cooperation in railway transportation and provided favorable treatment for Japanese employees and their families, providing them with the safety and living security. This worked, and the number of remainders reached 352 here alone.





In this way, the Nationalist government advocated a 'centralized requisition' plan, but the actual requisition lacked unity because it was conducted in various ways at each field as well as at each Railway Bureau.

Furthermore, since the plan did not allow the Communist Party to take over the railways sieged or controlled by anti-Japanese guerrillas, the guerrilla struggle against railway facilities became more intense after the war, and the railway and communication network were severed in many places.

In response, the position of the Communist Party was that they could never abandon the right obtained by the people, so they directed people should recapture their rights with their own hands. The Communist Party provided employees not only with wages independently, but also with 'class education' and 'basic knowledge education' of the Communist Party, and organized them into 'unions.' And they allowed excellent workers who proved themselves in the learning process to join the party.

So far, we've seen that the Nationalist government established a postwar railway operation plan during the war and worked on requisitioning railways from Japan, but there were cases where the requisition was not carried out systematically in North China. In the next class, we will review the U.S. aid and the Nationalist government's railway management promoted for the postwar railway revival.





7-3

**The U.S. Support for Chinese Railways
and the Chinese Nationalist government's Railway Management**

Hello, students. In the last session, we looked at the railway requisition by the Nationalist government and its complexity. In this session, we will take a look at the U.S. support and the Nationalist government's railway management to promote the postwar railway revival.

The U.S. promoted a unified 'strong China' policy by positioning China as the most important country for security in East Asia. Under that policy goal, economic aid for China was made, and as part of that, the revival of railways as an infrastructure was emphasized.

The Ministry of Transportation of Nationalist government took over the occupied railways, kept the Japanese employees in accountings and material-related departments, who were the witnesses of property-related business, as well as engineers who could not immediately be replaced with the Chinese, and made them hand over the work to Chinese employees by early 1946.

Later, on March 1, 1946, the Ministry of Transportation declared the 'District Management System for Main Line in Nation-wide Railway Execution.' As a result, railway management offices were established in Pingjin, Jinpu, Jinghu, Zhejiang, Yuehan, Qianguitie, Pinghan, Longhai, Kunming, and Pingji Districts, to operate main and branch lines in each jurisdiction.

In addition, the Special Correspondent Office was established in the northeastern region to have jurisdiction over five railway management offices in Jinzhou, Shenyang, Jilin, Qiqihar, and Mudanjiang. However, in Manchuria, because the Soviet Union delayed the withdrawal from the area until spring in 1946 and the Communist Party, which used Manchuria under Soviet control as a revolutionary base, tried to erode its power, the Nationalist government's railway operation remained in some parts of the south of the Songhua River



To ensure the centralized management of railways across the country, the Nationalist government issued a railway bond of 53.824 million pounds with railway revenues as collateral, and paid off the old loans at once to cut off the interest intervention of Western countries. In addition, the government promoted the restoration of the facilities damaged by war and old facilities, trying to resume the temporarily suspended train operation, secure the security power, and promote the economic revival plan.

Because the U.S. financial support was a prerequisite as proposed in the first five-year plan, the Nationalist government changed the task of the 'U.S. China Commodity Cooperation Committee,' belonging to the National Resources Commission, from negotiating and obtaining goods through rental plans to negotiating loans with the U.S. As early as November 1945, it received a total of 600 million dollars in relief aid from the United Nations Relief and Rehabilitation Administration, or UNRRA.

In the meantime, \$99.9 million was decided to restore the transportation facilities damaged by war. Railway-related items included \$51.42 million for rail repair costs, 242 locomotives, 3,466 passenger cars, 83,689 tons of rail and its accessories, 43,000 tons of bridge steel, 1 million ties, 10,000 tons of machinery and parts, etc. from 1946 to 1948.

These materials were mainly used to restore the two main lines of Yuehan and Zhejiang, the Kowloon-Canton Line, and the Nanxun Line. In February, 1946, it received a Canadian loan of 2 million Canadian dollars to purchase transportation materials, of which rail and its accessories were 23,800 tons, 500 trains, 1.27 million ties, and 190,000 tons of steel for 237 bridges.

From March to June, 1946, the Morrison Knudsen Consulting Group investigated and studied 8,000 km of railways and major ports south of the Great Wall, submitting two reports, each titled 'Completion,' and 'Reconstruction.' to the reports, the cost of rebuilding China's railways amounted to \$346.39 million, of which 70 percent would be financed by U.S. loans, and the transportation revival project was to be implemented under U.S. technical guidance.





Accordingly, in May and July, 1946, China and the U.S. signed loans for Chengyu (Chengdu-Chongqing) and Chuandian (Chengdu-Kunming) railways, respectively. Also, in June, 1946, a loan on railway materials was signed with the Export-Import Bank of Washington. The loan amount was \$16.5 million, the term was 30 years, and other materials such as 65,000 tons of rails and parts, 720 trains, 1.5 million ties, 422 steel bridges, and 15,000 tons of bridge materials were used only for railway maintenance, and no other use was approved.

With the support from the United States, the Nationalist government began restoration work on the existing route, and on January 11, 1946, it saw the opening of the route and operated a special express for 2 hours and 30 minutes between Beijing and Tianjin.

However, since July, 1946, the Chinese Civil War spread all over the country, and according to reports from Japanese returnees, the railway in North China stopped being restored since October, 1946, due to constant destruction by the Communist Army, and the connection with Beijing was possible only through Tianjin and Zhangjiakou, and land routes in major cities such as Shimen, Taiyuan, and Jinan were cut off. Only Yan Xishan's 'Sanxi Kingdom' was maintaining safe operation alone.

As the railway itself was closely related to military operations, the railway management of the Nationalist government's Ministry of Transportation was constantly changing according to the development of the Nationalist-Communist Civil War. Railway operation was also influenced a lot by the tendencies of the requisition committee, rather than by systematic discipline.

Much of the requisitioned cargo was handled and embezzled arbitrarily, and the workers' lives were never stabilized, with layoffs causing many labor disputes. In Jinan Railway Bureau, a strike occurred on July 4 against retrenchment and layoff after the 'emergency measures,' including the personnel reduction policy announced on June 27 in accordance with the statutory business policy of the Executive Yuan of Kuomintang.

As the Civil War unfolded, hyperinflation occurred due to excessive currency to raise military expenses, and wages were not paid properly, so employees often sold vegetables, coal, tin, and paper to make a living.





It was often said that during the Japanese occupation, 'one was caught and sat in jail,' but under the Nationalist rule, 'one gets sick and starved to death after suffering.'

Meanwhile, the U.S. business community submitted the 'Plan to Build the Chinese Railway' through the U.S. Army in 1947. The plan showed an intention to build a route surrounding both roads in Ganqing and Qingxin and reaching Xinjiang in the northwest, a route connecting the Tiancheng Line in the south, and a route to the sea from Myanmar via Yunnan Province in the southwest, using the Tiansui-Lanzhou section of the Longhai Railway as the main line.

In response, the Nationalist government reviewed railway construction during the war and prepared the '10-year Railway Plan,' intending to promote the first five-year plan for the construction of 11,515km of nine routes that was urgently requested. For this reason, the 'Plan to Build the Chinese Railway' would be presented and implemented as part of the 'Five-year Defense Plan.' But this, of course, could not be realized properly during the Civil War.

In April, 1948, when the Nationalist government entered the phase of withdrawal to South China anticipating inevitable defeat in the Civil War, the U.S. Congress finally enacted the 'China Aid Act' and decided to provide \$460 million in loans to the Nationalist government. Of these, \$60 million was decided to be used for economic construction, and the Nationalist government planned to renovate the Suiwu and Hainan Island railways, which were the branch lines of the Yuehan Line.

To this end, a U.S. technical aid investigation team was dispatched in June, 1948 to investigate railways, mines, and power plants in the areas under the Nationalist government's control. In August, \$2.37 million was provided to the Nationalist government, including rail, ties, and railway vehicles, as part of a plan to dispose of the U.S. surplus. And the U.S. Economic Cooperation Agency, or ECA, announced a \$35 million aid package, of which \$10.5 million was allocated to railways in Yuehan, Zhejiang, Pingjin and Taiwan.





In this way, the U.S. 'with China' policy provided consistent and vast economic aid to the Nationalist government, and the restoration of the Yuehan, Zhejiang, Qiangui, Huaijiang, and Jiangnan Line was initiated and trains were operated.

According to the Nationalist government's railway operation in Shanhaiguan, in 1946, there were 8,855km of business routes, 103 million passengers, 9.5338 billion pkm, 10.67 million tons of cargo, and 1.7 billion tkm.

And in 1947, the length of business routes decreased slightly to 8,506km, but the volume of transportation tended to increase significantly to 105 million passengers, 11.53 billion pkm, 16.61 million tons of cargo, and 3.196 billion tkm. However, in 1948, during the civil war, the Kuomintang was defeated by the Communist Party one after another, and already lost control of the nationwide railway operation.

Until now, we've looked at the historical process in which the Nationalist government set up a postwar railway construction and operation plan and started operating the railway with assistance from the West, but failed to secure smooth railway operation due to the Communist guerrilla activities, pushed back in the Civil War, and finally lost its ability to operate the railway.

In the next session, we will review the position of railways in the process of creating a new state through the civil war.





7-4

Chinese Civil War and Wartime Mobilization of Railways

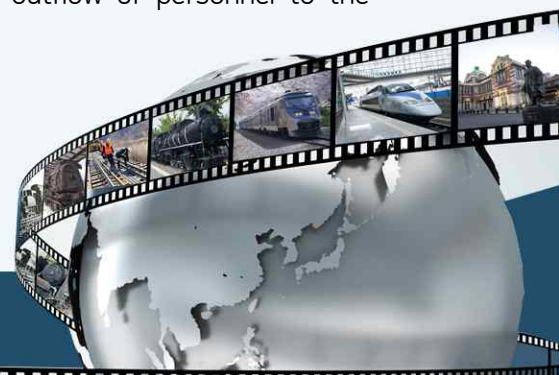
Hello, students. In the last session, we looked at the U.S. aid for Chinese railway and the Chinese Nationalist government's operation of the railway. In this session, we will look at the Chinese Civil War and the mobilization of railways and think about the position of railways in the process of creating a new state through a civil war.

When Japan's defeat became apparent and the confrontation between the Nationalist and Communist parties surfaced, Mao Zedong visited Chongqing in August, 1945 to avoid civil war and continued negotiations with Chiang Kai-shek for more than a month, which led to the 'Double Tenth Agreement,' in which both parties agreed on keeping domestic peace, avoiding civil war, and holding meetings for political negotiation, signed on October 10, 1945. Based on this, the armistice agreement was made in January, 1946, and a political negotiation meeting was held to make a resolution on a unified government in China.

However, the Nationalist government abrogated this agreement in March and advanced to the Communist Party's liberated areas in June, and a full-scale civil war broke out the following month. As a result, China's railways were mobilized for the war once again, and the railway management system of the Communist side was established.

The National Party wanted to strengthen its organizational foundation under the Civil War by enlisting the railroad workers in the National Party and the Youth League of Three Principles of the People. Around 1947, the National Party Special Branch from Zhoucun to Qingdao on the Jiaoji Line had 108 divisions and 4,051 members. In addition, they organized trade unions affiliated to the National Party among the employees and established an armed organization called the 'Railway Bandit Suppression and Road Protection Unit' in preparation for the battle.

Through this, if an employee was monitored and judged as a communist sympathizer, they arrested, lynched, and sent him to the Reflection Center. And as the war situation deteriorated, the railway workers were withdrawn to prevent the outflow of personnel to the Communist Party.



After the Battle of Penglai in February, 1947, the number of employees evacuated from the Jiaoji Line reached 3,963 in total, including 2,600 from Jinan, 557 from Fangzi, and 806 from Qingdao. Nevertheless, communist railway workers sought an underground struggle against the National Party, and in some cases, when the Liberation Army entered, they fought against the National Party's demolition of railway facilities and withdrawal operations.

For the Communist Party, the railway network on which the counterattack was based was the northeastern part of the former Mantetsu, which accounted for half of the nation's railway network. In June 1946, the Communist Party established the Northeast Democratic Union Railway Command, which led the East and West Manchurian Railway Protection Commands with seven infantry units, one panzer battalion, and 6,298 troops.

Through this, the protection units of each route, which had originally been distributed on routes such as East Manchuria, West Manchuria, Suijia, Binsui, and Zhongchang Lines, were unified to take charge of the defense of about 5,000km lines in the liberated areas of northern Manchuria. The force reached 8,500 troops by 1947.

Furthermore, in accordance with the 'decision on strengthening railway work' of the Central Northeast Bureau of Communist China, on July 27, 1946, the General Bureau of Northeast Railway was organized with Chen Yun as the director, which took charge of military operations and logistics of the People's Liberation Army, as well as the Northeast Railway projects other than the Chinese Changchun Railway, a joint venture with the Soviet Union. To alleviate the shortage of vehicles and other supplies, the General Bureau of Northeast Railway in the Northeast Liberated Area conducted large-scale repairs on discarded locomotives and railway vehicles.





On August 14, 1945, under the Sino-Soviet Treaty of Friendship and Alliance, the Chinese Changchun Railway was established as a joint project to succeed to the Chinese Eastern Railway. However, when the Soviet army withdrew from the northeastern region, it was dismantled by the dispatched manager of the Nationalist government during the civil war, so the Central Northeast Bureau of Communist China and the Soviet Union negotiated that the General Bureau of Northeast Railway and the Chinese Changchun Railway Administration decided to share a joint office. Furthermore, the General Bureau of Northeast Railway established a public security agency and focused on railway security.

Due to the lack of engineers, many former Mantetsu Japanese personnel were kept under the Soviet occupation, and they were engaged in railway management, machinery, and construction planning. This continued not only in the liberated areas controlled by the Communist Party, but also after the establishment of the People's Republic of China.

The Northeast Railroad Engineers' School in the Northeast Liberated Area, which was later renamed the Northeast Railway Academy, turned out its first 500 graduates after six weeks' training in January, 1947. It then established seven departments concerning railway process, electricity, engineering, vehicles, service, materials, and accounting, with curriculums of five to ten months, to improve the quality of railway workers.

It also published railroad magazines to promote ideological education as well as facilitate work flow and field education. In this way, the Chinese Communist Party built a bridgehead for the railway mobilization during the war in the Northeast Liberated Areas.

If you look at the course of the Civil War, the National Party forces initially gained overwhelming advantage with the support of the United States, and in March, 1947, they occupied Yan'an, the Communist Party's base. Meanwhile, Chiang Kai-shek promulgated the new constitution of the Nationalist government in January, 1947, and later took office as the president. In response, the Communist Party implemented land reform and gained support from farmers, the majority of China's population, and launched a full-scale counterattack in mid-1947.





In the Northeast Liberated Area, the Communist Party realigned the railway management organization as it secured the Liberated Area, while reorganizing the railway management system. In October, 1947, the General Bureau of Northeast Railway decided to clarify the mission of railway transportation, thoroughly prepare for the operation of internal personnel management, and strictly complete winter transportation.

During this campaign, all employees in the Bureau were summoned, and in particular, the executives took the training for 'learning skills,' 'skilled work,' and 'ideological education.' Furthermore, in December, 1947, the 'Provisional Ordinance on the Protection of Railway Property and the Use of Railway Transport Capacity,' the 'Provisional Regulations on the Service and Treatment of Railway Employees,' and the 'Request for the Implementation of Railway Commercialization' were enacted, which triggered systematic control of management resources and revenue. This railway operation of the Communist Party expanded to areas outside the northeast.

In 1948, the People's Liberation Army repeatedly won battles in northeast, north, and northwest, and recaptured Yan'an in April. From September to December, they won in the three major areas of Liaoshen, Huaihai, and Pingjin, occupying the Northeast and North China, and entering Beijing at the end of January, 1949. Of course, the railway under the jurisdiction of the Communist Party expanded rapidly.

In September, 1948, when the People's Government of North China was established in Shijiazhuang and the Ministry of Transportation was organized, with Wu Jingtian as the head of the department and controlled four sectors of land transport, water transport, mail, and electricity. In particular, from September 12 to October 12, the Northeast Liberated Area Railway operated 631 military trains and 19,561 freight cars, transporting 587,000 tons of munitions throughout Liaoshen. Most of them were disembarked at Zhengjiatun Station via Liaodong along the western line of the General Bureau of Northeast Railway and transported by car to operational sites.





On November 1, the Jinan Special Military Control Committee of the People's Liberation Army established the General Bureau of Eastern China Railway Administration and the Communist Eastern China Railway Committee. As such, at the end of 1948, the Communist Party had 12,768 kilometers of railway under its jurisdiction and secured 5,000 kilometers of railway in the North China and north-western regions. Included among them were many North China railway routes, such as the northern section of the Jinpu Line, the southern section of the Jinghan Line, the eastern section of the Longhai Line, parts of the north and south sections of the Tongpu Line, the Jingsui Line, the Jiaoji Line, and the Shitai Line.

In 1949, when the Communist Party became almost certain of its victory in the civil war, it began to promote the integration of the national railways. On January 10, 1949, the People's Revolutionary Military Commission of China ordered the establishment of the Department of Railways in Shijiazhuang with Teng Daiyuan as its head, and directed the 'unification of the restoration and management of railways and railway transportation in each liberated area of the country.'

From the 28th of the same month to the 7th of February, the Military Commission Department of Railway convened the heads of each liberated area in Shijiazhuang to emphasize the need to unify the national railway management. The conference also actively supported the 'Liberation War' under the slogan of 'Restore Railways Wherever the Liberation Army Overthrows.' On March 21, a nine-member committee for the Military Commission Department of Railway in Communist China, including Secretary Teng Daiyuan, was formed.

Later, in April, a peace talk was held in Beijing, but the National Party rejected the Communist Party's request and the People's Liberation Army launched a full-scale attack on April 21st, capturing Nanjing, Wuhan, and Shanghai, chasing the fleeing National Party forces, and advancing toward the Southern China. To support this, the Military Commission Department of Railway held a National Railway Transportation Conference in Beijing on April 8 to discuss the prompt transportation of the Liberated Army southward.





And a new transportation plan was established in response to these demands for military transportation, which required the formation of military-operated trains, the central allocation of military vehicles, and the completion of military transport missions. In addition, on April 10, 1949, the 'Interim Regulations on Military Operation of Railway' was enacted to emphasize the unity and discipline of military transportation, and each unit at various levels were requested to strictly observe military transport plans and railway regulations prepared and enacted by the Military Commission Department of Railway.

This was the first military transportation regulation with nationwide unity enacted by the Central Military Commission. On the 12th of the same month, the National Railway Public Affair Conference was also held by the Military Commission Department of Railway, and the railway restoration plan was mainly discussed to respond to the demand for railway transportation after the Liberation Army's southward advance, and 2,167km's restoration was decided to be completed from April to the end of the year.

Since then, in order to establish a unified national railway system, each line of business held national railway conferences and the direction of the railway policy was set. On May 16, 1949, at the National Railway Scheduling Conference the unification of the nationwide railway dispatch and reporting system was decided to improve the planned transportation system based on transportation and technology plans, as well as to improve transportation efficiency by establishing a vehicle operation plan and reducing stop time.

As a result, on June 1, 1949, the 'Railway Schedule Unification Act' was enacted. On May 18, 1949, the National Railway Tariff Conference established a nationwide unified fare system by determining the cargo grade and technical loading tonnage, and applying the tapering distance rate system. At the National Railway Safety Conference held on June 27, the regular repair system based on the regular inspection km standard for locomotives was decided, and labor and time standard for vehicle repair, and cargo and passenger vehicle inspection and maintenance regulations were enacted.





Meanwhile, express trains from Nanjing entered Shanghai Station in June 1949, and trains resumed service in Guangzhou at the end of December. As the Military Commission Department of Railway's jurisdiction expanded to all of China, the recaptured zones began to strengthen their own organizational capacity to control the railway administration while maintaining railway management bodies.

On April 27, the Bureaus of Transportation, Safety, Special Affair, Public Affair, Process Improvement, Materials, Finance, Personnel, Public Security, and Politics, and Offices of Execution, Planning, and Sanitation were established, and later revised in the department.

As a local management organization, the General Bureau of Northeast Railway was established in the Northeast District, and five Bureaus of Railway Management were established under its jurisdiction at Harbin, Qiqihar, Jilin, Shenyang, and Jinzhou. In the south of Shanhaiguan, six Bureaus of Railway Management were established in Pingjin, Jinan, Taiyuan, Zhengzhou, Shanghai, and Hengyang.

So far, we have looked at how the Communist Party, which used Manchuria as the base for revolution, developed its ability to operate railways and won the civil war. Next time, we will review the changes in railways as new China was established.





7-5

Establishment of the Ministry of Railways and Railway Management in China

Hello, students. Last time, we looked at how the Communist Party, which used Manchuria as the base for revolution, developed its ability to operate railways and won the civil war. In this session, we will look at what happened in railways with the construction of new China, through the establishment of the Ministry of Railways, and its railway operation.

On October 1, 1949, the People's Republic of China was finally established. At the same time, socialist transformation of railways across the country was carried out, which led to its nationalization. Up until that time, the railway had been built for about 22,000 km, but most of it was damaged by war, and the train service was possible only on 12,768 km in 1948. None of the north-south traverse lines and the east-west crossing lines were available for operation.

In response, the new government had to start repairing the destroyed route first. Of course, emergency restoration of the railway had been carried out before liberation, but on September 15, 1949, the Central Military Commission issued an order 'to prepare for the restoration of the railways in the front and the permanent restoration of the railways in the rear.'

The deterioration was serious due to poor maintenance of the railroad. For the restoration, not only railway workers but also the Liberation Army's railway units were mobilized. The railway units were not only engaged in the transport of troops and military supplies, but also in the restoration work and construction of new rail lines. The residents near railroad tracks also actively cooperated in the revival of the railway.

As a result, the restoration of the track progressed rapidly, and everyday, 12 kilometers of restoration work was built in the southern part of the Tongpu Line. The most difficult part of the restoration work was repairing the bridge.





Since the shortage of materials was still serious, 'unnecessary' routes such as the Jingu, Yechi, and Changbai Lines in the northeast, and the Jinggu Line in north were removed to take the materials and use them to restore the main lines in the East and Central China.

In the first two years since the establishment of the new government, the restored tracks and buildings amounted to 14,089km and 1.5 million square meters. The repair performance of damaged vehicles also reached 566 locomotives, 983 carriages, and 11,494 freight cars. With this restoration work, the restoration of all existing routes were basically completed in July, 1951.

At the same time, railway construction began in the second half of 1950. On October 17, 1949, the National Railway Public Affairs Conference was held to decide on a five-year plan for railway construction, and it was decided to build 13,877km of 33 lines for five years after 1950. But the plan was not implemented as it was because most of the national budget would have been spent, and only a few construction projects, such as Chengyu, Tianlan, and Laimu, were carried out first.

The remaining Japanese engineers were also used in these construction, responsible for the design of tunnels and bridges, the installation of signals and electricity, the repair of construction equipment, the transport of materials and fuels, and the final inspection of construction. Railway construction began in full scale with the 'First Five-Year Economic Development' plan implemented from 1953 to 1957, and many new lines were built after the mid-1950s.

Amid the revival of the railway and the construction of new lines as such, the railway operation by the Ministry of Railways showed significant improvement. Since the existing railways were built by foreign capital, the standards of the tracks as well as the standards of tunnels and bridges varied, and it was required to take various measures to integrate the management system by unifying the railway standards.





What's noteworthy here is that the advanced railway operation technology of the former Mantetsu, the Changchun Railway of China, spread throughout China. The Changchun Railway was jointly managed by both China and the Soviet Union until it was handed over to China at the end of 1952, but much of the Soviet-style railway operation method was adopted, and the experience was spread to other Chinese railways through organized learning.

On October 1, the day of the establishment of the People's Republic of China, the Chinese Communist Railway Committee made a decision to 'learn advanced Soviet experiences in the construction of the people's railways.' The Northeast Railway decided to learn Soviet experiences and accept a new series of production and management systems centered on responsibility, and to invite Soviet experts for executives at each workplace to study Soviet cases within three years.

On August 7, 1951, the Ministry of Railways decided to strengthen the learning of advanced experience of socialist Soviet railway construction, further enhancing the systematic learning of Soviet-style railway operation. The Soviet-style railway operation system was systematically learned, with measures such as establishing a work improvement research system, reducing the proportion of administrative managers, preparing and implementing standards for use of materials, fuel, and labor, applying independent profit system, management committee system with workers participating, wage decision system with workers reviewing, and reward system for achievement.

Socialist production campaigns also began from the Changchun Railway, including campaigns for the full load of cargo, overloading freight cars, and 500-kilometer locomotive driving. In management, control, work, technical research, construction, etc., the socialist railway operation method of 'eliciting workers' initiative and aggressiveness, conducting criticism and self-criticism, and resolutely overcoming national crisis,' began in this way. This was the process of identifying counter-revolutionaries from within the organization and emphasizing socialist transformation of the members.





These measures increased operational efficiency of the vehicles and transportation capacity. By setting improvement standards during planning and consciously implementing them, they reduced locomotive rotation time, accelerated train speed, increased load weight, and reduced fuel consumption, materials and labor, which made it possible to increase labor productivity and reduce cost.

This increase in rail traffic and productivity continued until 1957, when the First Five-Year Economic Plan was implemented. However, the railway management capacity of the Ministry of Railways was devastated by the Great Leap Forward Movement and the Cultural Revolution.

Meanwhile, when the Korean War broke out in 1950, China sent regular troops under the name of Chinese Volunteer Army to support North Korea against the United States.

Accordingly, the Chinese Ministry of Railways not only participated in the Korean War and supported the Chinese troops moving south from northeastern China in response to the wartime mobilization order, but also organized the Reinforcement Railroad Corps, the Railway Engineering Corps, and the Volunteer Aid Battalion, deployed them to the Korean Peninsula, and conducted military transportation on site. In response, the UN forces formed a logistics path from Japan to Korea, where the Japanese Logistics Support Command had been deployed.

So far, we have looked at the process of reorganizing China's occupied railway under the Civil War after Japan's defeat, focusing on the North China Transportation Company and Mantetsu.

In summary, when Japan's defeat was imminent, the Nationalist government established the First Five-year Railway Construction Plan and mapped out to revive the postwar economy by restoring facilities and building new lines. Also, it decided to nationalize the railways operated by the Japanese and manage all the routes in six divided districts.





This policy was also passed on to the North China Transportation Company, and it notified the Japanese of their extended stay for two to five years to facilitate the transfer of duties to Chinese workers, who mainly occupied the middle and lower classes within the organization. As a result, the Japanese North China Transportation Group was dismantled to normalize railway operations, and preparations were made to ensure that the railway function was not interrupted in the process of its requisition by the National Party. However, the requisitionists of the Special Correspondent Offices in each district, dispatched from the Ministry of Transportation of the National Party government in October, 1945, placed more importance on the requisition of their assets than on the function of the railways. To this end, as many as 1,856 Japanese people were made to stay, and the Japanese Liaison Group was established to convey Japan's technology and railway management capacity.

However, rather than staying for a long period, they were gradually dismissed when the transfer of work was completed and the necessary skills were acquired, and in April, 1946, most of the remaining Japanese people returned to Japan except for a few.

Unlike the systematic requisition by the Ministry of Transportation, there were also independent requisition by Chinese people. In some cases, Chinese personnel who had been the head of each department were designated as station managers and district chiefs to take command, but in other cases, armed struggles were carried out by underground organizations within the Liberated Areas and railways. In other words, in the process of requisition appeared the distinction between the sections ruled by the National Party and those ruled by the Communist Party.

Especially in Manchuria, since the Soviet army was stationed and took over Mantetsu, the Chinese Communist Party had an overwhelming advantage, and when the Soviet army withdrew, the jurisdiction of the Nationalist government was only the southern section of Mantetsu. In the section ruled by the Communist Party, they established their own wage system, organized unions, and conducted ideological education under the leadership of the Railway Trade Union.





The National Party announced the National Railway Execution Main Line Management System and established the Bureau of Railway Management in 10 districts, and in the northeast region of the former Mantetsu jurisdiction, the Special Correspondent Office was established after consultation with the Soviet Union, managing five formal bureaus. In order to block the interests interventions of the powers, public bonds were issued with railway revenue as collateral, and the past loans were paid off at once.

In addition, according to the first five-year railway construction plan prepared at the end of the anti-Japanese War, new construction and restoration of facilities damaged by war began. To this end, with the support of tracks and vehicles from UNRRA, the restoration of the railway in the southern region was carried out first, and the construction of new lines was started as they secured funds through railway loans. This allowed for a resurgence of railway service in many areas.

However, the Civil War broke out in this situation, and the connections between each region were blocked due to guerrilla activities of the Communist Party, and the National Party's railway service was only possible in some areas. In the meantime, the U.S. business community submitted a plan to build Chinese railways to the U.S. Army as part of the China reconstruction project, and the Kuomintang government drew up a 10-year railway plan and implemented some of it as part of its national defense scheme. However, the relevant legislation in the United States was inopportune signed when the National Party's defeat became inevitable and it began to withdraw to southern China.

In addition, many of Japan's cargoes were taken by the requisitionists, while the lives of ordinary workers deteriorated rapidly amid repeated inflation. But far from measures to support their living, layoff was decided, which led to development of fight against it. Labor-management relations were never stabilized in the North China Railways under the National Party control. Also, when the communists were oppressed, they launched an underground struggle as well as a guerrilla-style armed struggle.





In terms of railway management, it was the railway network in the northeastern region, previously controlled by Mantetsu, that led to the victory of the civil war. After the civil war, the General Bureau of Northeast Railway strengthened the training of engineers, ideological education, and field education through the remaining Japanese engineers' transfer of railway operation skills and technology and the establishment of Northeast Railroad Engineers' School. In addition, it established various systems for railway operation such as facilities, transportation, and personnel.

It took charge of logistics to keep up with the People's Liberation Army's advance, and in 1949, when the victory was confirmed, the Military Commission Department of Railway was established to restore the facilities damaged by war and unify the management of national railways. After that, they tried to improve the efficiency of vehicle operation by unifying the allocation work, reducing the delay in vehicle stops, and implementing regular repairs on vehicles, and unified the fare system. With six Bureaus of Railway Management south of Shanhaiguan and five Bureaus under the General Bureau of Northeast Railway, the Military Commission Department of Railway was reorganized into the Central People's Government Ministry of Railways with the establishment of the People's Republic of China,

Then, Soviet experts were invited to fill the technical gap, in place of the Japanese engineers, by widely distributing the socialist railway operation method. Socialist production campaigns were also developed, such as reducing costs in work and administration, establishing standards for the use of materials, fuel and labor, adopting the independent profit system, and deciding wage with workers' review. Here, in addition to internal ideological education, the counter-revolutionaries were eradicated, and socialist transformation of organization members occurred.





As a result, labor productivity rose sharply and transportation costs were reduced, resulting in a significant increase in profit offer, to support the increased transportation during the economic revival. However, when the Korean War broke out, it concentrated its transportation capacity to the northeast region for 'anti-American aid,' and was able to dispatch railway units in charge of military transport to the Korean Peninsula. In short, China's railways were not only the basis for victory in the civil war and the construction of a new state, but also the support of the Cold War system of East Asia in the socialist world.

Now let's take a brief look at the post-war reorganization of the Japanese National Railways unfolded in the Japanese archipelago while the railway reorganization in China was underway like this.

After the war, the Japanese National Railways were expected to be relieved from wartime mobilization to support Japan's economic revival from the damage of the war. But they couldn't immediately restore the economy from wartime control, so they had Americanization under the control of the American occupation forces. As a result, the Japanese National Railways was under the control of the occupation forces, receiving instructions from the Economy and Science Section and later the Civil Transportation Section, about the plans and policies of the transportation institution, and at the same time receiving directions about railway operation from the 3rd Transportation Military Railway Service.

Under the control of the occupation forces, the Japanese National Railways undertook postwar reconstruction transport, providing preferential transportation to the occupation forces, which would be stationed and then returned, changing their garrison. However, due to the deterioration of railway facilities, transportation capacity was very weak, and whenever the distribution of coal to railways was reduced, it was inevitable to cancel train services a lot.





Of course, a Five-year Plan for Railway Revival was established in September, 1945, but the new construction was suspended due to the unrelenting difficulty of obtaining materials, and funds and materials were concentrated on restoring war damage and strengthening transportation capacity. In particular, as emergency recovery of war-damaged vehicles progressed, the transportation method was improved, and with the allocation of transport capacity in advance through the Rail Transport Council continuing after the war, the planned transport of important materials was carried out.

While the shipbuilding industry was not yet revived and maritime transport capacity was not yet recovered, it is indisputable that freight transportation by the Japanese National Railways supported postwar reconstruction in terms of logistics, including the performance of priority production system emphasizing steel production and coal mining.

In this circumstance, the National Party lost the Chinese civil war, and the U.S. occupation policy towards Japan shifted to making Japan a strategic partner and promoting its economic revival. To this end, Joseph Dodge was dispatched to Japan to announce the so-called Dodge Line to promote and further propel the Nine Principles of Economic Stability, and Japanese economy, which was suffering from inflation by subsidies and low-interest loans, was stabilized at once. The Japanese economy was finally able to transform from a controlled economy to a market economy.

As a result, in railway transportation, the Distribution Corporation was disbanded, and the consumer side required to set planned transportation, that is, the prior allocation of transportation capacity, disappeared. In March, 1949, the 28th Central Railway Transportation Council decided to abolish the cargo transportation plan and established a free consignment system.

However, looking at the management of the National Railways, a large deficit was inevitable because both fares of passenger and freight service were below the cost due to inflation. The Japanese National Railways needed to find a new breakthrough to avoid management breakdown before it could carry out the railway revival project. Surprisingly, it was labor movement that led to the breakthrough.





However, despite the labor movement of the National Railways, public officials' right to dispute was denied under Cabinet Order 201, so it was decided to be reorganized from the National Railways with strong labor union into a public enterprise, and as a result, in June, 1949, when the railway management division was separated from the Ministry of Transport, the Japanese National Railways was established anew as a public enterprise and pursued an independent profit system. Later, when the Korean War broke out, it transported to Korea the troops and military supplies led by the Eighth U.S. Army which had been stationed in Japan.

In Taiwan, railways were requisitioned by the Ministry of Transportation and Communications of the National Government, and managed by the Taiwan Railway Management Committee under the Taiwan Provincial Administration of the Republic of China, which was later renamed as the Taiwan Railways Administration. After that, the technical vacuum was overcome by the Japanese remainers and railway engineers who withdrew to Taiwan after losing the Civil War, and the postwar revival, with the help of the United States, was triggered by the outbreak of the Korean War. In Sakhalin, the Japanese colonial railway was requisitioned by the Soviet army and the narrow gauge railroad was used as it was.

So far, we've looked at the postwar reorganization of the East Asian railways. After the Communist Party's victory in the Civil War, the Chinese Ministry of Railways was able to enhance its overall operational capacity by collectively learning Soviet-style railway operations from the former Northeast China Railway. In the meantime, they were mobilized for war during the Korean War to support North Korea. Against this, the Japanese National Railways was also reorganized into a public corporation, taking charge of the logistics of the U.N. army.

We will look at the postwar railways of the North and South Korea later, but as shown in the picture, of the Japanese Imperial Railway, the Chinese continent and the Korean Peninsula suffered wars, due to the confrontation between liberal and communist camps linked to the Cold War system over the establishment of new states after the war, which made the postwar realignment of the railway sector extremely violent.





In the next couple of classes, we will take a closer look at how the railway sector was reorganized while the Korean Peninsula was divided and occupied by the United States and the Soviet Union after liberation.





서울대학교
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

讲义



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University

第7周

东亚铁路的战后重组

7-1

本课的目的

各位同学，大家好。我是担任《从铁路看东亚近现代史》讲座主讲的林采成。在本节课中，我们将了解日本帝国圈铁路在战后是如何进行重组的。这样的历史认识将有助于我们更客观地了解从第8周讲座开始出现的南北韩铁路战后重组。

东亚铁路的展开是随着日本帝国主义的膨胀而展开的。日本从以英国为首的西方引进铁路技术，敷设了基本干线网，并成功实现了铁路技术的消化吸收。日本通过帝国主义战争进军海外的同时，作为帝国建设的基础，致力于铁路敷设。通过中日甲午战争占领了台湾，并通过台湾总督府铁道部，即台湾国有铁路构筑了铁路干线网。

朝鲜的殖民化与京釜、京义两条铁路密切相关地进行，以日俄战争为契机，朝鲜纵贯铁路得以完成，之后朝鲜总督府铁路局成立建设了重视与大陆联系的铁路网。由于库页岛南部也成为了日本的殖民地，因此设立了管理它的桦太厅铁路，并敷设了国有铁路。在这些殖民地中，除了国有铁路外，还敷设了私人铁路，在补助金制度下进行了铁路运营，成为了铁路帝国的一部分。

在中国大陆，日本考虑到与主权国家中国政府的外交关系，成立了名为南满洲铁道株式会社的国策公司，运营日俄战争的“战利品”连长线和安奉线。虽然最初担心经营的不稳定性，但由于满铁的盈利能力超出预期，以此为基础，成为了日本政府推进大陆政策的杠杆，这便是日本版的“东印度公司”。

在满洲事变中，在积极从事军事运输的同时，调查部的大部分职员都担任满洲国官吏等，在建立满洲国方面发挥了决定性作用。在铁路运营方面，满铁除了自身公司线以外，还以委托经营运营满洲国国有铁路，独家控制了全满洲的铁路网。

从苏联收购了北满铁路，即中东铁路，并将其作为国有铁路委托经营，为应对对苏战争，将铁路网扩大到边境地区。不仅如此，在中日战争爆发后，满铁与日军融为一体，投入占领铁路的运营，成为华北交通股份有限公司的母体。



与华北相比，华中地区的占领铁路交通规模要小得多，但日本派遣铁道省职员成立了华中铁道株式会社。太平洋战争爆发后，华中铁道、华北交通、满铁、朝鲜总督府铁路局这条大陆铁路在日本帝国圈内成为将大陆物资运往日本本国的干线网，支撑了日本的战争经济。

尽管如此，材料和人员的确保未能按计划进行，也妨碍了运力的保障，因此大量聘用当地人，以车辆运用为中心，谋求现有设施利用效率化。但是1944年中期以后，整个帝国铁路网都发生了运输危机，不得不面临战败。

解放后，这些地区的铁路并不能直接由当地人来运营。因为在中国东北部及华北北部、韩半岛北部、库页岛南部，苏联军队与日军展开了战斗，接管了铁路；在韩半岛南部，美军接管了铁路，呈现出非常复杂的局面。

在山海关以西的中国大陆，国民政府虽然接管了铁路网，但由于技术不足等原因，需要留用日本铁路的技术人员。这种情况在台湾总督府铁道部的接管中也有体现。

特别是，在中国大陆，苏联军队撤退后，围绕新国家的国共内战全面展开。铁路不仅进行军事运输，而且作为支持战时经济的基础，其重要性也得到了重新认识。铁路对国共双方来说，在遭到破坏的同时，也只能成为重建的对象。

同时，在日本未占领下，也面临着与以往不同的新变化，要求进行新的组织重组。由于时间关系，这里我们以中国为中心考察了铁路重组是如何进行的，以及对台湾和日本有怎样的战后重组稍作了提及。到目前为止，我们研究了东亚铁路战后重组的过程。下一节课，我将阐明中国大陆的铁路网在战后国民政府下是如何被接收并建立铁路复兴计划的。



7-2 中国国民政府接受铁路及其复杂性

各位同学，大家好。上节课我们研究了东亚铁路战后重组的过程。本节课我们来看看中国大陆的铁路网在国民政府下是如何被接收及如何制定铁路复兴计划的。

首先，为了观察国民政府在内战导致国共合作崩溃之前进行的铁路接收工作，让我们来看下第二次世界大战中国国民政府构想的战后铁路政策的制定过程。

1943年11月，美日之间的战斗力差距日益明显，联军方面有望取得胜利，国民政府资源委员会制定了《中美战时及战后经济合作方案草案》，以建设战后“强大的中国”为目标，得到美军的强力支援，开始构想中国的“整体经济建设”，直到1945年1月，制定了第一期五年铁路建设计划。在美国的支持下，修筑了叙昆铁路、湘桂铁路等13886公里铁路线，同时恢复和改良了现有路线的战争破坏及老化设施，为战后经济复兴在物流方面提供支持。

在战后的初期阶段，不得不从美国等外部获得材料、铁路车辆等的支援，但以日后使用国产材料实现自给自足作为目标。通过这些中国的经济建设，美国自然想修筑对抗社会主义苏联的防波堤。

1945年7月，随着日本战败的明确，国民政府在铁路方面提交了《收复地区政治措施处要纲草案》，确立了从日本和傀儡政府回收一切交通车辆及设备作为国有，制定了通过交通机关单独管理、整理的方针。在日本政府宣布投降后，提出了“中央集中接收”方案，决定将收复地区的铁路分为6个区域接管。

国民政府规定的接收区域是东北区，平津区，京沪区，武汉区，广州区，台湾区。这样的方针否定了共产党抗日游击队和铁路工作委员会已经实际掌握的事实，意味着在战后重组过程中国民党试图占据优势。

国民政府为了向日方传达这一方针，命令华北交通等重要产业的日本代表来南京。1945年8月19日，日方抵达南京，要求日本人迅速回国，但中国副参谋长对华北交通的指示是“将保障日本人的安全，华北交通将在派遣中国铁路要员之前”，和“以现行体制运营，等待指示”，以及“华北交通的人员将在中国留用2年~5年”。

如此，随着国民政府交通部传达接铁路接收的方针，华北交通总公司对此已进入准备工作。但是华北交通在苏军开始进攻的张家口及山海关附近，早在战败后就开始进行打捞运输。



此外，与国民政府的方针形成鲜明对比的是，在各现场，中国人一直是铁路运营的主力。其中，根据铁路局的不同，将职务为副长的中国人尽可能地安排为车站、区等单位的机关长，移交指挥权，但在中国共产党的影响力越来越大的地区，由于中国人的暴行和日本人的回归，也出现了经营权被“掠夺”的情况。

在这种情况下，国民政府开始进行了具体的铁路接收。

首先在9月中旬派遣铁路接收选拔委员之后，于10月11日派交通部平津区特派员办事处主席接收委员石志仁与宇佐见总裁进行总公司接收。在此前后，由各铁路、国道、交通部、各地特派员办公室受理。

在此过程中，受理委员出乎华北交通的意料，由于没有考虑整体技能活动的接收，而是各自重视财产的受理，与保障日方铁路运营连续性的受理方法不符。也就是说，中方要求一根枕木，一个钉子都不错的对数。

此外，各铁路局在铁路沿线回国的从业人员的居住和生活问题、铁路局从业人员的私宅转让、从业人员的回国准备、解救战犯关押的从业人员等，也一再出现事务上的反复折中，但国民党方面要求留用日本人，以便将铁路运营移交给中国人，因此多达1856名日本人被点名或按希望留用。

从北京铁路局的事例来看，作为残留组织，由团长池原义见局长、副团长福田英雄总务部长等组成了日籍联络团。起初，铁路局的日本干部几乎都被留用，收到1级留用员、2级留用员等指令，担任了交通部职员。因此，不仅是负责业务方面，在战争情况下的铁路运营管理能力及技术都很不充分，但可以把它看作是向中方传授的契机。

从这些残留者的利用方式来看，这是根据业务交接和中国员工的技术习得，留下必要的人员，逐渐解雇不必要的人员的方式。如此，除了中方要求的少数残留人员外，日本人员都被解雇了，因此日籍联络团于1946年4月21日解散。

虽然国民政府一开始要求日本人在2年到5年的长时间内被留用，但仅过半年时间，留用就被终止了。苏联军和中国共产党方面的情况与多年来留用日本人的满铁截然不同。

以上受理和留用日本人的情况在其他铁路局几乎相同，但张家口和太原铁路局却处于特殊情况。蒙古地区由于苏联军队的入侵，8月23日铁路局长以下的日本全体职员离开张家口去京津方向避难，结果中国国民党方面对张家口铁路局的收理工作没有完成就结束了。





另一边，在太原铁路局，与国民政府交通部没有直接关系的第二战区阎锡山将军不仅亲自接收，还主动要求铁路局局长佐藤协助铁路运输，提供了有关日本职员及家属生命安全和生活保障等方面的友好待遇。这起到了效果，仅在这里就达到了352名残留者。

因此，国民政府虽然标榜“中央集中接收”方案，但由于实际接收并不仅在铁路局级别，而是在各现场级别都以多种方式进行，缺乏统一性。

此外，由于这些方案不允许中共接收被抗日游击队包围或支配的铁路，因此到了战后，对铁路设施的游击斗争更加激烈，铁路和通信网在许多地方被分裂。

对此，中国共产党方面的立场是，绝对不能放弃人民获得的权利，必须以人民之手夺回。共产党方不仅向从业人员单独提供工资等，还实行“阶级教育”和共产党的“基础知识教育”，组织了“工会”等。并通过学习过程让得到验证的优秀劳动者入党。

到目前为止我们考察了，国民政府在战时制定了战后铁路运营计划，接收了日方的铁路，但在华北地区未能系统地完成接收的相关情况。下节课我们将探讨战后为铁路复兴而推进的美国援助和国民政府的铁路运营问题。



7-3

美国的对中铁路的支援与中国国民政府的铁路运营

各位同学，大家好。上节课，我们了解了中国国民政府的铁路接收和其复杂性。本节课让我们了解一下战后为铁路复兴而推进的美国对中铁路支援和中国国民政府的铁路运营。

美方把中国定位为东亚的安全保障上最重要的国家，推进统一的“强中国”政策。在这个政策目标下，促进了对中国经济援助，作为其中的一环，铁路作为基础设施得到了重视。

国民政府交通部收理占领铁路后，对日本人中的财产关系证人经理及材料关系负责人和不能直接更换为中国人的技术人员进行有效利用，直到1946年初将相关业务移交给了中国职员。

此后，交通部于1946年3月1日宣布“全国铁路实行干线区管理制”。由此，在平津区、津浦区、京沪区、浙赣区、粤汉区、湘桂黔区、平汉区、陇海区、昆明区、平冀区等地设立铁路管理局，管理各自辖区的干线和支线。

此外，东北地区还设立了特派员院，管辖锦州、沈阳、吉林、齐齐哈尔市、牡丹江五个铁路管理局。但是，由于苏联军队推迟到1946年春天才从满洲撤出，以苏联军队占领下的满洲为革命根据地的中国共产党势力谋求扶植，国民政府的铁路运营停留在了松花江以南的部分地区。

为了保障对全国铁路实行集中管理，国民政府以铁路收入为担保，发行铁路公债5382万4千英镑，并清理旧借款，希望断绝以往西方国家的权利介入。除此之外，还推进了对战争破坏设施和老旧设施的恢复，恢复了暂停的列车运行，在紧急确保治安力量的同时，推进了经济复兴计划。

作为实现这一目标的必要条件，正如第一次五年计划中提出的那样，需要美国的财政支援，因此国民政府将资源委员会所属的“驻美中国物资供应委员会”的任务从根据租赁方案的物资交涉改为与美国的贷款交涉。早在1945年11月，联合国救济复兴机构(UNRRA)就提供了总计6亿美元的大量救济物资。

在这种情况下，决定用9990万美元用以战争破坏的交通设施的恢复重建。从铁路相关项目的详细内容来看，1946年至1948年线路复修费5142万美元，机车242辆，客货车3466辆，铁路及其零部件8.3689万吨，桥梁钢材4.3万吨，枕木100多万条，机械及零部件1万吨等。



这些材料主要用于修复粤汉和浙赣两大干线、以及广九线和南浔线。1946年2月，获得了加拿大贷款200万加元用以购买交通材料等，其中铁路相关材料有铁轨及其附属品2.38万吨、电车500台、枕木127万条、钢桥237座1.9万吨等。

1946年3月到6月，Morrison Knudsen Consulting Group集团对长城以南的8千米的铁路和主要港口进行了调查研究，并提交了“先后”和“重建”两本报告。据此，中国铁路复兴费用达3.4639亿美元，其中70%由美国贷款筹措，并在美国技术指导下进行交通复兴事业。

因此，1946年5月和7月，中美两国分别签署了成渝铁路(成渝：成都·重慶)和川滇铁路(川滇：成都·昆明)的借款。并且，于1946年6月，与华盛顿进出口银行签署了铁路材料贷款协议。贷款金额为1650万美元，期限是30年，用于购买钢轨及配件6.5万吨，道岔720个，枕木150万条，钢桥422个，桥梁材料1.5万吨等材料，其使用只限于铁路维修，其他用途未被认定。

国民政府通过这种美国支援，投入了对现有路线的修复工作。1946年1月11日，实现了从北京至天津间以2小时30分运行的高速等路线的开通。

但是，由于1946年7月国共内战全面爆发，据日本归国人员报告，自1946年10月起，华北铁路因中共军队的不断破坏而无法进行修复，与北京联系的仅有天津和张家口，像石门、太原、济南等重要城市的陆路交通已经中断。只有阎锡山的“山西王国”独自维持安全运行。

铁路本身与军事行动有着密切的关系，因此铁路管理也紧随国共内战的趋势，国民政府交通部的铁路运营处于不断变化的流动状况中。在铁路运营方面，没有建立起系统性的规则，很多事情会被接收人员的个人倾向所左右。

在接收的物品中，有相当一部分的货物被随意处理和贪污，这种情况时常发生。由于人事架构调整引发的劳资纠纷等问题，使劳动者的生活无法变得稳定下来。根据国民行政院的国营事业政策，济南铁路局6月27日发布了“紧急措施事项”，并发表了裁员方案，7月4日发生了反对紧缩裁员的罢工。

随着国共内战的进行，为筹措军费而滥发货币等现象引起了恶性通货膨胀。由于工资待遇不尽如人意，职员们为了保障自己的生活水平，还开始销售蔬菜、煤炭、铁皮、纸张等物品。如果说在日本占领时期是“被抓走关在监狱里”，那么在国民政府的统治下则是“病死饿死”的状态。



在这种情况下，美国经济界于1947年通过美国陆军提出了《中国铁路建设计划》。根据这个建设计划，以陇海铁路天水-兰州区间为主干线，在北边围绕甘青、青新两条线路，西北方向延伸至新疆，南边是连接天成线的线路，西南方向是经由云南省从缅甸出海的路线。

对此，国民政府从战争时期开始就推进铁路建设相关研究，并制定了《铁路十年计划》，同时按计划推进九条路线的敷设，共11515公里。以上述建设计划为基础推进第一期五年计划。因此，决定将《中国铁路建设计划》作为“五年国防计划”的一部分予以备案实施。但后来因为内战而无法顺利实现。

1948年4月，国民政府已不可避免地在国共内战中败退，进入撤退至华南的阶段。此时，美国议会制定了《中国援助法》，决定向国民政府提供4.6亿美元的贷款。其中，投入6000万美元用于经济建设，国民政府拟对粤汉线的支线穗梧线和海南岛铁路进行升级完善。

为此，美国于1948年6月派遣技术援助调查团，对国民政府统治地区的铁路、矿山、发电站等设施进行了调查。8月，作为美国剩余物资的处理方案之一，向国民政府提供了若干铁路、枕木、铁路车辆等物资，合计237万美元。而且，美国经济合作署，即ECA宣布提供高达3500万美元的援助，其中粤汉、浙赣、平津、台湾铁路分配到了1050万美元的援助。

像这样，在美国的“对中国主义”政策下，美国像以前一样为国民政府提供了巨额的经济援助，铁路复兴也开始了，粤汉线、浙赣线、湘桂黔线、淮江线、江南线的修复工作得以推进。因此，列车也可以正常运行了。

从国民政府在山海关内铁路运营的情况来看，1946年营业路线长度为8855公里，旅客1.03亿人次，旅客95.38万人公里，货物1067万吨，货物17亿多吨公里。进入1947年后，营业路线长度略有减少，为8506公里，但运输量为旅客1.05亿人次，旅客115.32万人公里，货物1661万吨，货物31.96万吨公里，运输量反而呈明显增加的趋势。但是，到了1948年，在内战中，国民党方面接连败给了共产党，已经丧失了全国铁路运营的管理控制能力。

这节课我们探讨了，国民政府在战后制定了铁路建设及运营计划等计划，并从西方获得援助后开始了铁路运营，但在共产党游击队活动中未能确保铁路运营的顺畅性，在内战中丧失了铁路运营的能力。

下节课我们将讨论在通过国共内战创造新国家的过程中，铁路占据了什么样的位置。



7-4 中国国共内战与铁路的战时动员

各位同学，大家好。上一节课我们学习了美国的对华铁路支援和中国国民政府的铁路运营。本节课我们将一起探讨，通过国共内战，在创造新国家的过程中，铁路占据了怎样的位置，以及我们会一起看一下中国国共内战和铁路的战时动员。

日本战败已成定局，国共之争趋于表面化，毛泽东为了逃避内战，于1945年8月访问重庆，与张治中进行了长达1个多月的交涉，并于1945年10月10日签署了“双十协定”，以实现国内和平，避免内战为目的，召开了政治协商会议，达成了协议。基于此，1946年1月确定了“国共停战协定”，举行了政治协商会议，就中国统一政府等事项进行了决议。

但是，国民政府在3月撕毁了这个决议，在6月进攻共产党管控的解放区，从7月起爆发了全面内战。以此为契机，中国的铁路再次被战时动员。其中，中共方面的铁路运营系统得以落实。

国民党方面希望铁路职工加入国民党，三民主义青年团，在国共内战中打好组织基础。1947年，位于胶州线周村、青岛之间的国民党特别党部共有108个区分部，党员达4051人。并且，在从业人员之间还组织了国民党方面的公会，为备战还设立了名为“铁路剿匪护卫纵队”的武装组织。

通过这种方式监视内部工人，如果被认为是共产主义者，就会逮捕并处以私刑，还会被送到反省院。随着战况的恶化，实施了铁路从业人员的撤离，防止人员流向共产党方面。

自1947年2月蓬莱战役以后，从胶济线撤离的人员有济南2,600人，坊子557人，青岛806人，共计3,963人。尽管如此，在国民党的影响下，共产党籍铁路工作者对于铁路展开了地下斗争，根据实际情况，在解放军进驻之际，为了打击国民党方面对铁路设施的破坏和人员的撤离行动而展开了斗争。

对中国共产党来说，作为反击基础的铁路网是旧满铁的东北地区路线，占全国铁路网的一半。中国共产党于1946年6月设立东北民主联军铁路司令部，下设东满和西满护路军司令部，由7个步兵营和1个装甲大队，6298名的兵力组成。

以此，将原来分散在东满、西满、绥佳、滨绥、中长等路线的各号部队统一起来，担任北满解放区路线，长约5000公里线路的防卫工作。到1947年，兵力规模达到了8500人。



并依照中共中央东北局发布的《关于加强铁路工作的决定》，1946年7月27日，陈云出任兼任局长的东北铁路总局，负责与苏联合作的中国长春铁路以外的东北铁路项目，同时也负责人民解放军的军事作战及后勤运输业务。为了缓解车辆短缺的问题，东北解放区东北铁路总局对废弃机车及铁路车辆进行了大规模维修。

1945年8月14日，根据中苏友好同盟条约，虽然两国合作建设了其前身为中东铁路的中国长春铁路，但自从苏联军队撤出东北地区后，在内战过程中，由于国民政府的派遣管理者疏开，中共中央东北局与苏联协商，决定由东北铁路总局和中国长春铁路管理局的“合署办公”，即两个机关联合设立一个事务所。此外，东北铁路总局还设有公安机关，致力于铁路治安。

由于技术人员的不足，许多旧满铁日本职员在苏联占领时期被留用，从事铁路管理、机械、土建设计等工作。这种留用状态，不仅存在于中国共产党统治的解放区，甚至连在中华人民共和国成立后也持续存在。

东北解放区的东北铁路职工学校，后来更名为东北铁路学院，1947年1月，其第一批500名学生在经过6周的课程培训后顺利毕业。学校设置了工程、专务、机务、车务、站务、材料、会计等7个学科，课程时长为5个月-10个月，旨在提高铁路劳动者的质量。

此外，还发行了铁路杂志等，旨在进行思想教育和可以有助于工作顺利进行的现场教育。可见，中共在东北解放区建立了内战铁路动员的桥头堡。

内战的趋势是，最初国民党军在美国的支援下占据压倒性的优势，并于1947年3月占领了共产党的根据地延安。与此同时，蒋介石于1947年1月公布了国民政府的新宪法，最后就任总统。与此同时，共产党方面实施了土地改革，获得了中国人口大多数农民的支持，并从1947年中期开始正式反击。

在东北解放区，共产党方面在整顿铁路运营的各项制度的同时，为了维持解放地区的稳定，调整了铁路管理机构组织架构。东北铁路总局于1947年10月明确了铁路运输的任务，对内部经营资源的运用做好了充分的事前准备，决定完成困难重重的冬运。

在这一运动期间，全体职员被号召，特别是对干部进行了“学习技术”、“熟练业务”和“思想教育”。1947年12月，制定了《铁路财产保护及铁路运输能力使用暂行条例》、《铁路职工服务和待遇暂行规定》、《铁路企业化的实施要求》，经营资源的管理和收益管理系统化。就这样，中共铁路运营扩大到了东北以外的地区。



1948년,人民解放军在东北·华北·西北各战场上屡战屡胜,在4月份的时候夺回了延安。从9月到12月,取得了辽沈、淮海、平津三大战役胜利,重新占领了东北和华北地区,1949年1月底挺进了北京。因此,中国共产党管辖的铁路范围迅速扩大了。

1948年9月,华北人民政府在石家庄成立,并设立交通部,由武井天出任部长,管辖陆运、水运、邮政、电力四个领域。特别是在辽沈全境,从9月12日到10月12日,东北解放区铁路共运行军用列车631辆,货车19561辆,运输军需品58.7万吨。其中大部分是沿着东北铁路总局西部线经过辽东,在郑家屯站下车,再通过汽车等方式运送到作战地。

11月1日,中国人民解放军济南特别军事管制委员会在济南成立了华东区铁路管理总局和中共华东铁路委员会。这样,1948年末,共产党方面管辖的铁路达到12768公里,在华北、西北地区也管辖的铁路也达5000公里以上。其中,像津浦线北段、京汉线南段、陇海线东段、同蒲线南北部分路段、京绥线、胶济线、正太线等华北铁路居多。

到了1949年,共产党在内战中的胜利几乎已经尘埃落定,需要中共来统一全国铁路。1949年1月10日,根据中国人民革命军事委员会的传令,中国人民革命军事委员会铁道部在石家庄成立,滕代远出任部长。同时,对其下达了“统一全国各解放区铁路的修复、管理和运输”的命令。

同月28日至2月7日,军委铁道部在石家庄召集各解放区负责人,强调统一全国铁路管理的必要性。在会议上提出,以“解放军所到之处,都将修复铁路”作为全国铁路工作人员的口号,积极支援“解放战争”。3月21日,中共军委铁道部成立,由滕代远书记等9名委员组成。

此后直到4月,和平会谈在北京举行,但国民党拒绝共产党的要求,人民解放军于四月二十一日发动总攻,攻克南京、武汉、上海,追击溃败的国民党军,向华南挺进。为此,4月8日军委铁道部在北京召开全国铁路运输会议,讨论解放军迅速南下的运输问题。

根据军事运输的要求,制定了新的运输计划,确定了军用列车的编制,军用车辆的统一分配,军事运输任务的完成等事项。1949年4月10日,制定了《铁路军运暂行条例》,强调军事运输的统一性和规律性,要求各级部队严格遵守军委铁道部制定的军事运输计划和铁路规定等内容。

这是中央军委第一次制定的全国统一的军事运输条例。同月12日,军委铁道部主办了全国铁路公务工程会议,为应对解放军南下后铁路运输的需要,重点讨论了铁路修复计划,决定从4月到年底修复2167公里。





此后，为了构建全国统一的铁路系统，各业务系统都召开了全国铁路会议，确定了铁路政策的方向性。1949年5月16日，全国铁路调度会议决定，统一全国铁路调度业务和报告体系，完善立足于运输计划和技术计划的计划运输体制，通过制定车辆的调用计划和缩短车辆的停靠时间，来提高运输效率。

因此，1949年6月1日制定了《铁路调度统一判法》。1949年5月18日，全国铁路运输会议根据货物等级及技术装载吨位的确定、远距离递减率的适用等标准，建立了全国统一的运费制度。6月27日召开的全国铁路机务会议决定了对机车实施定期检查，建立了以公里数为标准的定期维修制度，制定了车辆修缮的人工时间标准、客货车验收保养规定等。

在这样的情况下，1949年6月，始发于南京的快车进入了上海站，12月末广州列车恢复运行。这样，军委铁道部的铁路管辖权扩大到了整个中国大陆地区，在夺回的地区调整铁路管理机构组织架构的同时，开始强化自身的组织能力，以加强对这些铁路管理局的控制。4月27日，部内设立运输局，机务局，专务局，公务局，工程局，材料局，财务局，人事局，公安局，政治部，办公厅，计划处和卫生处。后来对此组织架构进行了调整。

地方管理组织在东北地区设立了东北铁路总局，下设哈尔滨、齐齐哈尔、吉林、沈阳、锦州5个铁路管理局，在山海关以南设立了平津、济南、太原、郑州、上海、衡阳6个铁路管理局。

这节课我们探讨了，以满洲地区为革命根据地的中国共产党不断提升自身的铁路运营能力，是如何在内战中取得胜利的。下节课我们来研究一下，随着新中国的成立，铁路的发展发生了怎样的变化。



7-5 中国铁道部的成立与铁路运营

各位同学，大家好。上节课我们探讨了，以满洲地区为革命根据地的中国共产党不断提升自身的铁路运营能力，是如何在内战中取得胜利的。这节课我们来看看新中国成立后，铁路的发展发生了怎样的变化，以及中国铁道部的成立和铁路运营。

终于在1949年10月1日，中华人民共和国成立了。与此同时，对全国的铁路进行了社会主义改造，实行了国有化。到那时为止修建的铁路约22000公里，但由于大部分在战争期间都遭到了破坏，列车运行的区间在1948年只有1276公里。在南北纵贯线（京汉、粤汉、津浦）和东西横断线（陇海、浙赣）中，没有一个是全区间运行的路线。

所以，新政府不得不首先着手于修复被破坏的路线。虽然从解放以前开始就对铁路进行了应急修复，但1949年9月15日，中央军委下达了“关于前方铁路修复及准备进行后方铁路永久性的修复工程的命令”。

铁路维护保养不到位，设施老化严重。不仅仅是铁路工人，连解放军的铁路部队也被动员投入到铁路修复工作中了。铁路部队不仅投入了兵力和进行了军事物资的运输，还承担了修复铁路和新线建设的任务。沿线居民也积极配合铁路复兴计划的实施。

最终，线路修复工作得以迅速开展，同蒲线南部修复工程每天铺设12公里。其中，桥梁的修理工作是修复工作中非常困难的一环。

另一方面，由于材料严重不足，还拆除了东北的锦古线、叶峰线、长白线、华北的京古线等“不必要”的路线，通过这种方式获取的材料被用于华东、华中方向干线的修复。

新政府成立后2年间修复的线路和建筑面积分别达14,089公里和150万平方米。破损车辆的修理成果也达到了机车566辆，客车983辆，货车11,494辆。通过这样的修复工作，1951年7月所有设施路线的修复基本完成了。

与此同时，从1950年下半年开始铁路建设。1949年10月17日，召开全国铁路公务会议，确定了铁路建设5年计划，1950年以后的5年间铺设33条线，合计13877公里。但是因为需要投入大部分的国家预算，所以计划没能完全实现，只优先实施了成渝、天兰、来睦等部分线路的建设。



在这些工程的建设中，有日本技术人员参与到隧道和桥梁的设计、信号和用电的安装、工程器具的修理，材料・燃料的运输，工程的最终验收等环节。随着1953年到1957年实行的“第一个经济5年”计划的开始，铁路建设也正式开始。在20世纪50年代中旬，开始了很多新线路的建设。

与此同时，在铁路复兴和新线建设的过程中，铁道部的铁路运营有了相当大的改善。现有铁路是由外国资本建设的，不仅线路规格不同，连隧道和桥梁的规格也不同。为了改善这种情况，采取了统一铁路规格，管理体制一元化等各种措施。

值得关注的是，当时，在旧满铁，中国长春铁路上运用的先进的铁路运营技术已经传遍了全中国。中国长春铁路在1952年底交付给中国之前，形成了中苏两国共同管理的局面。在那段时间苏联式铁路运营方式被大量引进，通过组织学习相关经验，中国其他的铁路也纷纷参考借鉴了相关方式。

中华人民共和国成立当天，即10月1日，中共铁道部党委下发了《关于学习苏联在人民铁路建设中的先进经验的决定》，决定东北铁路学习苏联经验，接受以责任制为中心的生产管理新制度等，聘请苏联专家，在3年内以各单位干部为中心学习苏联案例。

1951年8月7日，铁道部作出关于加强苏联建设社会主义铁路的先进经验学习的决定，进一步加强了苏联式铁路运营方式的组织性学习。各业务单位组织员工，对于确立业务改善的研究方向、减少行政管理人员比例、制定和实施业务单位的材料、燃料、劳动力使用的标准、采用独立核算制、工人代表参加的管理委员会制度、以工人评价为基础决定工资的制度、目标达成的奖励制度等与苏联式铁路运营方式相关的内容进行了学习。

在中国长春铁路最先开始了社会主义生产斗争，出现了像货物满载，货车超载，机车行驶500公里等现象。在经营、管理、工作、技术研究、建设等方面，“激发劳动者的主动性、积极性，进行批评和自我批评，坚决克服国难”的社会主义铁路运营方式，就是这样开始的。这是从组织内部识别反革命分子，强调组织成员改造社会主义的过程。

这些措施提高了车辆的运作效率，增强了运输能力。通过在规划中制定改进标准，工作人员自觉执行相关标准，实现了机车转速的缩短、列车速度的加快、载重量的增加、燃料消耗量的减少、材料和工作量的节约，从而提高了劳动生产率，并且节约了成本。



这种铁路运输量增加和生产效率提高的情况，一直延续到1957年，当年开始实行第一个经济五年计划。但是，中国铁道部的铁路运营能力在大跃进运动和文化大革命时期，遭受了毁灭性的打击。

在这种情况下，1950年韩国战争爆发后，中国与美国形成了对抗的局面。为了支援朝鲜，中国借义勇军的名义，派遣了正规军参战。

当时，中国铁道部不仅参加了朝鲜战争，响应战时动员命令，不仅派出了中国东北部南下的中共军，还直接组织军铁道兵团、铁路工程总队、志愿援朝大队部署到朝鲜半岛进行支援，在当地承担了军事作战运输的任务。在联合国军队方面，形成了由日本兵站司令部部署的，从日本到韩国的兵站运输线。

这节课我们探讨了，以华北交通和满铁为中心，在日本战败，中国占领铁路后，在国共内战时期重组铁路的过程。

整理一下与此相关的内容，日本战败在即，国民政府制定了第一个5年铁路建设计划，并计划恢复设施和建设新线，以实现战后的经济复兴。与此同时，日本方面实施了把运行的铁路作为国有铁路，将全部路线划分为6个区进行管理的方针。

这样的方针也被应用到了华北交通管理之中。从组织内部的组织架构来看，处于中层和基层的中国劳动者占了绝大一部分。为了顺利地进行工作交接，在往后的2-5年间，有必要对日本人进行留用。因此，解散北支那交通团，谋求铁路运营的正常化。并在国民党从日本收回铁路的过程中，已经进入了准备的阶段，旨在确保铁路功能的正常运行。

1945年10月，国民党政府交通部派往各区的原办事处特派接收员，比起铁路的功能，他们更重视对于已有资产的接收。有1,856名日本人被留用，日本设立了联络团，为学习日本方面的技术和铁路管理能力提供了契机。

但是，与其长期留用日本人，还不如完成业务交接，学习必要的技术。相关的日本职员也开始逐渐被解雇。1946年4月，除了少数日本人被继续留用之外，大部分的日本员工都重新回到了日本。

不同于交通部系统性的接收方式，各现场由中国人自主地进行接收。也有原站内副长中国职员被立为站团长并交接到指挥权的情况。同时，解放区和铁路内部的地下组织也展开了武装斗争。即在接收的过程中，已经开始出现国民党的统治区间和共产党的统治区间。



特别是在满洲，由于苏联军队进驻并接收了满铁，中国共产党占据了压倒性的优势，国民政府的辖区仅限于满铁的南部区间。在共产党的统治区间，建立了独立的工资体系，设置了工会，在铁路工会的指导下实施思想教育。

国民党方面宣布实行全国铁路干线区管理制，在10个区设立铁路管理局，旧满铁的东北地区在与苏联的协议下设立了特派员院，形式上设立了5个铁路管理局。同时，为了切断列强的利权，以铁路收入为担保发行公债，一举清理了过去列强的借款。

此外，根据抗日战争末期的第一期五年铁路建设计划，已投入新线路建设和修复战争破坏设施。为此，从UNRRA得到线路及车辆等的支援，优先实施对华南地区的铁路修复，通过铁路贷款保证建设资金，决定着手开始新线路的建设。这使得许多地区的线路恢复了正常的运行。

在这种情况下，国共内战爆发后，中国军队的游击活动导致各地区的连接中断，国民党方面统治的铁路只能在部分地区运行。在此过程中，美国经济界作为中国复兴事业的一环，向美国陆军提出了中国铁路建设计划，国民党政府制定了铁路10年计划，并将其中一部分作为国防计划实施。但是，美国国内的相关法案是在国民党败退，撤退到华南地区的阶段才通过的，所以错过了最佳时机。

另外，在接收时，大部分日本留下的很多货物经常发生被接收员个人侵占的情况。与此相反，普通劳动者的生活在持续性的通货膨胀中急剧恶化。当时政府不仅没有采取相关的对策，还决定对劳动者采取裁员的措施，所以引起了一系列的反抗斗争。在国民党统治下的华北铁路，其劳资关系并不稳定。对共产党进行镇压后，共产党方面展开了地下斗争和游击式武装斗争。

在铁路运营方面，旧满铁东北地区的铁路网成为了内战胜利的契机。内战以后，东北铁路总局通过留用日本技术人员，进行铁路运营知识及相关技术的传授。并且设立了东北铁路职工学校，旨在加强技术人员的培养，提高思想教育及现场教育的水平。建立了设施，运输，人事等铁路运营相关的各项制度。

据此，配合人民解放军的进攻，不仅负责后勤运输，在确定胜利的1949年设立了军委铁道部，在恢复战时设施的同时，实现了全国铁路管理的一元化。此后，通过统一调度业务，缩短车辆停留时间，实施车辆定期维修等措施，谋求提升车辆的使用效率，并且统一了运费制度。军委铁道部在上海关以南设立了6个铁路局和东北铁路总局下属的5个铁路管理局，在中华人民共和国成立后，改编为中央人民政府铁道部。



此后，聘请苏联专家代替留用的日本职员，社会主义的铁路运营方式得以广泛地普及，弥补了技术上的空白。通过实施减少业务和行政上的费用支出，确立材料、燃料和劳动力利用的标准，建立独立核算制，以劳动者的评价为基础决定工资等措施，展开了社会主义生产斗争。在这里不仅学习了内部的思想，还肃清了反革命分子，对组织成员进行了社会主义改造。

其结果是劳动生产率急剧上升，运输成本下降，上缴利润大幅增加，成为了经济复兴时期运输量增加的有力保障。但是，韩国战争爆发后，为了“抗美援朝”，把运输能力集中到了东北部。负责朝鲜半岛的军事运输，并且可以派遣铁路部队。也就是说，中国的铁路不仅成为内战胜利和新国家建设的基础，而且是在社会主义圈中支撑东亚冷战体制的存在。

由于时间的关系，我们将简单探讨一下在中国大陆进行的铁路重组与在日本列岛进行的日本国有铁路的战后重组。

战后的日本国有铁路解除了战时动员的状态，可以有力的支持日本的战后经济的复兴。但由于不能立即从战时统治中恢复经济，所以在美国占领军的统治下，对铁路管理进行了美国化。因此，日本国有铁路在占领军的管理下，经济科学局及后来的民间运输局分别对交通机关的计划和政策下达了指示，同时从第三铁路运输司令部接到了铁路运营的指令。

在占领军管理体制下，日本国有铁路在战后复兴运输的同时，优先向进驻、后返回、驻地变更的占领军提供运力。但是，由于铁路设施的老化，运输能力变得非常脆弱，铁路的煤炭分配量减少，所以当煤炭不足时，列车运行无法避免地需要大幅取消。

1945年9月，制定了铁路复兴5年计划，但材料仍然很难获得，新开始的工程项目全部都被迫停工，资金和材料都被集中用于重建和加强运输力量上。特别是对战争时期使用的车辆进行了应急修复，旨在不断地提升运输的效率。以铁路运输协会为中心的运输力量的事前分配，这种体制一直持续到战后，而且也对重要物资实行了计划运输。

造船业还没有恢复，海上运输能力还没有恢复。在这种情况下，日本国有铁路的货物运输，实施了以钢铁生产和煤炭开采为中心的倾斜生产方式，为战后复兴提供了物流方面的保障，这一点毋庸置疑。



在这种情况下，国民党方面在中国内战中战败，美国的对日占领政策，是将日本视为战略伙伴，转变为帮助其促进经济复兴的方向。为了推进维持经济稳定的9项原则，并进一步促进这些原则的实施，约瑟夫·道奇被派往日本发表了所谓的“道奇计划”。该计划旨在挽救因补贴和低利率融资而陷入通货膨胀的日本经济，从而维持日本经济的稳定。日本经济终于从统制经济体制转向了市场经济体制。

在铁路运输方面，随着配给公团的解体，计划运输也消失了，即运输力的事前分配所需的需求者已经不复存在了。1949年3月第28届铁路运输中央协议会决定全部废除货物运输计划，确立了自由委托体制。

但是，从国铁的经营现状来看，在通货膨胀的过程中，旅客和货物的运费和都低于成本，因此难免会出现巨额亏损。日本国有铁路在实施铁路复兴计划之前，为避免经营破产，有必要寻找新的突破口。出乎意料的是，g工人运动成为了契机。

但是，即使发生了国铁的工人运动，但根据政令201号的规定，公务员的争议权被否定。因此决定将拥有强大工会组织的国铁重组为公共企业。最终，1949年6月，从运输省分离出铁路运营部门，日本国有铁路被设立为国营企业，实行独立核算制。此后，朝鲜战争爆发，驻日美第8军的兵力前往韩国支援，及向韩国输送军需物资。

在台湾，随着国民政府交通部接管铁路，把中华民国台湾省行政长官官公署下的台湾铁路管理委员会，改称台湾铁路管理局。之后通过留用的日本员工和中国内战战败后撤回台湾的铁路技术人员，克服了技术上的难题，并且以朝鲜战争为契机，在美国的援助下开始了战后复兴。在库页岛，苏联军队接收了日本帝国的殖民地铁路，窄轨铁路被苏联人直接使用了。

到目前为止，我们学习了东亚铁路的战后重组过程。中国共产党内战胜利后，中国铁道部从旧满铁管理的中国东北铁路入手，学习苏联式铁路运营，提高了中国铁路整体的运营能力。在这样的情况下，朝鲜战争时期也进行了战时动员，支援了朝鲜方面的抗战。与此同时，日本国有铁路也重组为公共企业，具有联合国军队的兵站作用。

如下图所示，虽然以后我们会对韩国和朝鲜的战后铁路进行探讨，在日本帝国主义统治铁路的背景下，中国大陆和朝鲜半岛围绕建立战后新生国家问题，因冷战体制联动的自由民主主义阵营和共产主义阵营的对立而爆发战争，铁路部门的战后重组也进入白热化的阶段。





在下节课和下次下节课中，我们将一起探讨，解放后，被美国和苏联分别占领的朝鲜半岛地区的铁路部门是如何重组的。





서울대학교
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

퀴즈



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터
Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University



퀴즈

- 01** 화북교통주식회사에서 중국인들은 주로 현장노동력으로 채용되어 철도의 운영관리 및 기술부문은 일본인에 의해 장악되어 있었다. 이에 대처하기 위해 전쟁이 종식된 후 중국부참모장은 일본인에 대해 안전을 보장하고, 화북교통은 중국철도 요원이 파견될 때까지, 현 체제로 운영을 하며 지시를 기다릴 것과 화북교통의 요원을 2년-5년간 중국에 () 시킬 것을 결정하였다.

10분

정답 유용(留用)

해설 본 가이드북 7페이지를 참조하세요.

- 02** 전후 중국철도접수에 관한 다음 설명 중 틀린 것은?

5분

- ① 중국정부는 분권적 철도접수 방안을 수립하였다.
- ② 철도접수는 현장레벨에서 다양한 방식으로 이루어져 통일성이 결여되었다.
- ③ 일본인 잔류자들 일적연락단을 구성하였다.
- ④ 중국정부는 전쟁이 끝나기 전에 이미 철도접수계획을 세웠다.

정답 ①

해설 중국정부는 중앙집중접수 방안을 수립하였으나 실제적인 접수과정에서 통일성을 결여하였습니다.





- 03** 중국정부는 전후 경제부흥을 위해 미국으로부터 대규모 경제원조가 계획되었는데, 이 중 철도를 비롯한 교통인프라스트럭처가 중시되었다. 전후 중국 상황에서 미국의 원조는 절대적이었는데 이를 위한 법률은 바로 제정되지 못하고 지체되었으며, 국공내전이 발발하여 1948년에는 국민당의 화남 철수가 논의되기에 이르러 비로소 미국의회에서 법률이 제정되었다. 이 법률은 무슨 법인가?
- 10분

정답 중국원조법

해설 이와 관련, 미국의 1948년 6월 기술원조조사단이 파견되어, 국민정부 통치지구의 철도·광산·발전소 등에 관한 조사가 이루어졌습니다. 8월에는 미 잉여물자의 처리안의 하나로 약간의 레일, 침목, 철도차량 등 237만 달러가 국민정부에게 제공되었습니다. 그리고 미 경제협력처 즉, ECA는 3,500만 달러에 달하는 원조 제공을 발표하였고, 이 중 웨한, 저간, 핑진, 타이완의 철로에 대해 1,050만 달러의 원조가 할당되었습니다.

- 04** 전후 중국공산당은 국민당과의 대결을 염두에 두고 이곳으로 혁명근거지를 옮겨 소련의 지원을 얻어 군사적 역량을 강화하였다. 이 일환으로 철도시설을 장악하고 이곳에서부터 남진하기 시작하여 중국내전에 승리하였다. 이 지역은 어디인가?
- 10분

정답 만주 (중국동북부)

해설 중국공산당 측에 있어서 반격의 기반이 된 철도망은 전국철로망의 절반을 차지하고 있던 구 만철의 동북 지역, 즉 만주였습니다. 중국공산당은 1946년 6월 동북민주연군철도사령부를 설치하고, 그 예하에 동만과 서만의 호로군사령부를 두어, 7개 보병단과 1개 장갑대대, 병력 6,298명의 부대를 편성하여 내전에서 철도의 군사수송을 담당하도록 하였습니다.





05 국공내전에서 승리한 신중국에서 전개된 철도재편에 관한 설명 중 틀린 것은?

5분

- ① 철도건설에서의 일본인 배제
- ② 소련인 전문가 등 철도 지원
- ③ 조직내 반혁명분자 축출
- ④ 한국전쟁에서의 북한철도 지원

정답 ①

해설 철도건설에서도 일본인 기술자가 터널과 교량의 설계, 신호와 전기의 설치, 공사기구의 수리, 자재·연료의 운반, 공사의 최종 검사 등을 담당하였습니다.





서울대학교
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

토론



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University



토론

- 다음의 주제를 확인하여 본인의 생각이나 의견 등을 작성하시면 됩니다.
- 다른 수강생이 남긴 의견에 자신의 의견을 답변으로 남겨도 토론 점수가 인정됩니다.

주제

전쟁과정에서 승리한 중국공산당은 전국에 걸친 방대한 철도망을 운영하지 않으면 안 되었습니다. 그러나 철로는 유지보수가 제대로 이루어지지 않아 시설 노후화가 심각하였고 무엇보다도 전국에 걸친 철도망을 중앙집권적으로 운영 관리할 수 있는 능력이 아직 확보되지 못하였습니다. 물론, 운전, 영업, 차량 보수, 보선, 토목, 건설 등 업무계통마다 전국철로회의를 열어 신중국의 철도 운영의 방향성이 모색되었지만, 이를 위한 기술적 축적은 부족하였다고 할 수 있습니다. 이에 대해 어떠한 조치가 이루어졌는지 논의해 보십시오. (60분)

참고

우리가 주목해야 할 사항은 구 만철, 중국장춘철도에서의 선진적인 철도 운영기술이 중국 전역에 전파되었다는 사실입니다. 중국장춘철도는 1952년 말에 중국에 인도되기까지 중소 양국의 공동관리가 이루어졌지만, 그동안 소련식 철도 운영방식이 크게 도입되어, 조직적인 학습을 통해 그 경험이 다른 중국철도에도 전파된 것입니다. 중공철도부당위가 동북 철도가 소련의 경험을 학습하여 책임제를 중심으로 하는 새로운 일련의 생산·관리제도 등을 받아들이고, 소련 전문가를 초빙하여 3년 이내에 각 직장의 간부를 중심으로 소련의 사례를 학습할 것을 결정하였습니다. 이로써, 중국의 철도는 중국인에 의한 철도운영이 급속히 정상화되어 신국가 건설의 기반이 되었을 뿐 아니라, 동아시아의 냉전체제를 사회주의권에서 떠받치는 존재가 될 수 있었습니다.





서울대학교
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

자료



서울대학교 한국경제와 K학술혁신 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University

자료

도서

- 중일전쟁과 화북교통 : 중국 화북에서 전개된 일본제국의 수송전과 그 역사적 의의, 임채성, 일조각, 2012
- 東アジアのなかの満鉄 : 鉄道帝国のフロンティア, 林采成, 名古屋大学出版会, 2021.

영상

- 《中东铁路》第五集 异国灵魂/CCTV纪录

https://www.youtube.com/watch?v=rWi-xvUK0Yc&ab_channel=%E7%BA%AA%E5%BD%95%E4%B8%AD%E5%9B%BD

- 新中国第一条铁路成渝铁路,505千米居然用了2年,一边剿匪一边修建【大揭秘】/湖北卫视官方频道

https://www.youtube.com/watch?v=PhibDI9kIMU&ab_channel=%E6%B9%96%E5%8C%97%E5%8D%AB%E8%A7%86%E5%AE%98%E6%96%B9%E9%A2%91%E9%81%93ChinaHuBeiTVOfficialChannel

- [KBS역사저널 그날/ 영상한국사 I 10 일본의 식민지 수탈, 소작인으로 전락한 조선의 농민들]

<https://youtu.be/jQ90QvkZCeM?t=161> (2:41~4:04 쌀 수출량 증가)

- [KBS 역사저널 그날] 만주국이 도대체 어떤 나라야? | KBS 191217 방송

<https://youtu.be/EfLtC1v5e2Q?t=99> (1:39~ 5:10/ 만주국의 간단한 역사)

