



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

國際地域學博士 學位論文

# 20세기 초 大連 항만의 하역체제와 노동자 연구

A Study on the Cargo Handling System and Dockers of Dalian Port  
in the Early 20th Century



指導教授 河世鳳

2017年8月

韓國海洋大學校 大學院

國際地域文化學科

謝麗

本 論文을 謝麗의 國際地域學博士  
學位論文으로 認准함

위 원 장 이수열 (인)

위 원 하세봉 (인)

위 원 신태갑 (인)

위 원 1945 김형열 (인)

위 원 권경선 (인)

2017년 6월 20일

韓國海洋大學校 大學院

# 【 목 차 】

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| 표 목차 .....                 | iii |
| 그림 목차 .....                | iv  |
| 영문초록 .....                 | v   |
| <br>                       |     |
| 제1장 서론 .....               | 1   |
| 제1절 문제제기 .....             | 1   |
| 제2절 선행연구 .....             | 3   |
| 제3절 논문구성 .....             | 7   |
| <br>                       |     |
| 제2장 大連의 조차와 항만의 발전 .....   | 12  |
| 제1절 大連 항만의 형성 .....        | 13  |
| 1. 러시아의 조차와 大連의 개항 .....   | 13  |
| 2. 일본의 조차와 항만의 확장 .....    | 18  |
| 제2절 大連 항만 발전의 정책적 요인 ..... | 24  |
| 1. 자유항제도 .....             | 24  |
| 2. 항만철도일체화 .....           | 27  |
| 3. 一港一社제도 .....            | 32  |
| <br>                       |     |
| 제3장 大連 항만 하역체제의 확립 .....   | 37  |
| 제1절 항만 하역시설의 구축 .....      | 37  |
| 1. 계류시설 .....              | 38  |
| 2. 보관시설 .....              | 40  |
| 3. 기계시설 .....              | 42  |
| 제2절 항만 하역청부의 일원화 .....     | 47  |
| 1. 福昌公司의 설립 .....          | 47  |
| 2. 福昌公司의 조직 .....          | 50  |

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| 제3절 항만 하역체제의 확립 .....             | 53         |
| 1. 항만하역의 작업내역 .....               | 53         |
| 2. 항만하역의 노동조직 .....               | 57         |
| 3. 항만하역의 특성과 기계화 .....            | 60         |
| <b>제4장 大連 항만노동자의 형성과 생활 .....</b> | <b>64</b>  |
| 제1절 항만노동자의 형성 .....               | 65         |
| 1. 大連의 인구증가와 항만노동자 .....          | 65         |
| 2. 항만노동자의 인적구성 .....              | 70         |
| 3. 항만노동자의 이동경로 .....              | 74         |
| 제2절 항만노동자의 시공간 .....              | 76         |
| 1. 시간관념의 도입 .....                 | 77         |
| 2. 공간배치의 확립 .....                 | 80         |
| 제3절 항만노동자의 위생 .....               | 90         |
| 1. 大連의 전염병 .....                  | 91         |
| 2. 항만의 검역조치 .....                 | 93         |
| 3. 碧山莊의 위생관리 .....                | 98         |
| <b>제5장 결론 .....</b>               | <b>105</b> |
| <b>참고문헌 .....</b>                 | <b>123</b> |

## 【 표 목 차 】

|   |    |
|---|----|
| <표1> 1901-1902년 大連 항만건축용 설비 통계 .....        | 16 |
| <표2> 1901-1904년 大連 항만 제1, 2기 건설 상황 통계 ..... | 16 |
| <표3> 1927년까지 滿鐵의 항만사업비 통계 .....             | 20 |
| <표4> 1907-1931년 각국이 장악한 滿洲의 철도통계 .....      | 28 |
| <표5> 1907-1930년 滿鐵의 여객 및 화물 수송 .....        | 29 |
| <표6> 1907-1931년 滿鐵 철도부문 영업의 收支 통계 .....     | 29 |
| <표7> 1928년 大連 항만의 계류·접안하역시설 통계 .....        | 39 |
| <표8> 1907-1920년 大連 항만의 창고와 上屋 통계 .....      | 40 |
| <표9> 1927년 세계 주요 항만의 계선안벽과 上屋 통계 .....      | 40 |
| <표10> 1921년 大連 항만의 작업용 선박과 기계 통계 .....      | 42 |
| <표11> 大連과 부산의 하역기계 통계 .....                 | 54 |
| <표12> 1928년 大連 항만의 하역방식 통계 .....            | 46 |
| <표13> 1928년 大連 항만하역의 분류 통계 .....            | 56 |
| <표14> 大連 항만하역 작업별 1구의 인원통계 .....            | 60 |
| <표15> 1933년 大連항만노동자의 연령통계 .....             | 63 |
| <표16> 1903-1930년 大連의 인구와 밀도 통계 .....        | 65 |
| <표17> 1923년 大連 항만노동자의 구성 통계 .....           | 67 |
| <표18> 1933년 大連 항만노동자의 출신지 통계 .....          | 68 |
| <표19> 1885-1929년 중국 북부 주요지역의 인구밀도 .....     | 71 |
| <표20> 1920년대 大連과 山東사이의 항로 통계 .....          | 75 |
| <표21> 1920년대 大連 항만영업과 항만하역의 시간표 .....       | 78 |
| <표22> 1913년 碧山莊의 甲號 기숙사 통계 .....            | 88 |
| <표23> 1902년 大連 철도병원의 질병 통계 .....            | 91 |
| <표24> 1920년대 大連 해항검역소의 설비 통계 .....          | 96 |

|  |     |
|--|-----|
| <부표1> 1907-1931년 大連 항만무역의 종합통계 .....     | 118 |
| <부표2> 1907-1931년 大連 항만무역의 순익통계 .....     | 120 |
| <부표3> 1908-1930년 大連 항만무역의 주요 수출물통계 ..... | 122 |

## 【 그림 목차 】

|   |    |
|---|----|
| <그림1> 1904년 大連 항만과 市街地의 .....             | 18 |
| <그림2> 1899-1945년 大連 항만의 확장 지도 .....       | 22 |
| <그림3> 1907-1931년 大連과 營口의 무역 통계 .....      | 26 |
| <그림4> 1930년대 大連 항만의 배후지 도포도 .....         | 31 |
| <그림5> 1922년 大連 항만만의 대외무역 분포 .....         | 35 |
| <그림6> 福昌公司의 조직 구성 .....                   | 51 |
| <그림7> 항만하역의 단계 체제도 .....                  | 54 |
| <그림8> 1922년 大連 항만하역의 인원수와 인원변화 통계 .....   | 61 |
| <그림9> 1930년 大連 항만하역의 작업량 통계 .....         | 61 |
| <그림10> 大連 항만의 豆餅하역 .....                  | 63 |
| <그림11> 1935년 大連 시내 중국인의 거주지역 분포 .....     | 69 |
| <그림12> 大連의 주요 공공시설 분포 .....               | 69 |
| <그림13> 1922년 중국 동북부 연해지역의 주요항구 및 철도 ..... | 74 |
| <그림14> 大連의 주요 공공시설 분포 .....               | 83 |
| <그림15> 1920년대 碧山莊의 평면도 .....              | 86 |
| <그림16> 碧山莊의 2층집 평면도 .....                 | 87 |

<영문초록>

## A Study on the Cargo Handling System and Dockers of Dalian Port in the Early 20th Century

XIE LI

Department of International Area and Cultural Studies  
Graduate School of Korea Maritime and Ocean University



### Abstract

The purpose of this study is to investigate the cargo handling system and dockers of Dalian port during its modernization process under the imperialistic rule in the early 20th century. In order to explain this question, this paper tries to analyze the interrelationship among the South Manchuria Railways Company(SMR), the cargo handling system and dockers which play important roles during the modernization process of Dalian port.

It is a common knowledge that Dalian port experienced rapid development in the early 20th century, and just in less than 20 years it became to the second largest port in China. What made this phenomenon possible was the power that pushed the Dalian port toward to the modernization. Based on the



materials of South Manchuria Railways Company and some newspapers of Manchuria as well as the research data related to the Dalian port, this study firstly tries to illustrate the background of Dalian port's initial formation. Dalian port's built by the Russian empire before the 20th century.

However, the boom years of Dalian port started from 1907 after enrollment expansion with imperial Japan. Especially the South Manchuria Railways Company did series of construction and management system, which are essential for the economic development based on the port-rail network. Dalian port was greatly expanded, and with the fast expansion of the port construction, the influence of policy factors, especially the innovation of cargo handing system started a rapidly throughput growing. Thus the regional products like soybeans, soy-oil and soy-cakes went through the road toward world market and were exported to Asia, Europe and America that made Dalian port became a famous soybean-port.

At the same time dockers were growing stronger as an unique citizen stratum in this port city. Labor mobility like this was an inevitable phenomenon in Dalian port's modernized economy progress. The changes in their daily life and management systems could also be important reference factors in the modernization process of Dalian port. So in this part their formation, migration activities, living status was surveyed, and the influence to the dockers caused by the accommodation named Hekizanso which was set up by South Manchuria Railways Company's funds is investigated.

Hekizanso was established in 1911, it supplied bed, food and the cargo handing jobs for labors in Dalian port. Hekizanso had a capacity of 15,000. Usually there were 14,000 dockers stayed here during the season of large distribution of the products like soybeans, soy-oil and soy-cakes, and even in other seasons 9,500-11,000 dockers were living there. Hekizanso was a special labor emigrants society which was managed by South Manchuria Railways

Company's subsidiary in Dalian port.

On the basis of these above point of view, this paper is expected to help to understand the early modernization stage of Dalian port. And maybe by this way the past can provide experiences for the present development, also guidance for the future.

**Key Words:** Dalian port, South Manchuria Railways Company(SMR), Cargo Handling System, Dockers



## 제1장 서론

### 제1절 문제제기

본 연구는 식민지 권력에 의해 발전된 大連의 근대 항만이라는 특정 공간 속에서 어떻게 하역체제가 확립되고, 그 하역체제 속에서 생존을 영위한 항만노동자의 생활양상을 고찰하는 것을 목적으로 한다.

지금까지 식민지문제와 근대성을 어떻게 이해해야 하는지를 둘러싼 연구는 중국뿐만 아니라 한국이나 일본 등의 학계에서 많은 논의가 이루어졌다. 이런 논의는 주로 식민지성과 근대성이라는 이분법적 시각을 통해서 진행되었다. 즉, 식민성만을 부각시키거나 과도하게 근대적인 특징으로 기울어진 경향이 많았다. 선행연구에서 언급하겠지만 중국 大連에 관한 연구도 예외는 아니었다. 그리고 식민지시기에 관한 대부분의 기존연구는 정치사, 경제사, 운동사 위주로 이루어져 왔다. 민족과 계급에 입각한 식민성 연구가 갖는 한계는 ‘서발턴’ (Subaltern) 연구에서 이미 지적된 바가 있다. 인도의 민족주의 역사학은 인도인들의 민족 저항의 역사를 기록하고 있지만, 인도인민들은 민족주의 엘리트 지도자들에 의해 동원된 존재로만 재현되어 왔다고 비판하고, 전통적인 마르크스주의 역사학도 인도 인민을 계급의 因子로서만 서술하였다고 비판한다. 민족이나 계급 같은 범주를 역사의 주체로 설정하는 시각은 다양한 요소와 계기 - 이를 테면 종교, 성, 카스트, 인종 등을 그 범주에 통합시키거나 종속시켜 다른 요소들을 배제하거나 주변화시켜 버린다고 간주하였다.<sup>1)</sup>

1) 김택현, 「서발턴의 역사와 제3세계의 역사주체로서의 서발턴」, 『역사교육』 (72), 1999, pp.101-110.

서발턴 연구집단의 견해는 근대중국의 이해에도 적용될 수 있다. 민족주의 역사학과 마르크스주의 역사학으로는 서구중심주의 또는 서구의 식민주의에서 벗어날 수 없고, 중국의 고유한 역사와 진정한 중국인민의 역사를 서술하는 데는 한계가 있다. 실제로 한 시기의 가장 진정한 모습은 그 시기를 살았던 일반인들의 일상적인 삶의 영역에서 찾아질 수 있다.<sup>2)</sup> 한국 학계에서는 이러한 관심에서 20세기 말부터 규율권력이론<sup>3)</sup>, 근대적 주체의 형성이론<sup>4)</sup>, 탈식민지적 담론<sup>5)</sup>, 그리고 사회통제의 관계에 대한 새로운 관점<sup>6)</sup> 등을 제기하면서 식민지 체제를 규정하는 민족이나 계급 위주의 ‘거시적 역사’와 함께, 신체 권력의 ‘미시적 역사’가 새롭게 부각되기 시작되었다.<sup>7)</sup>

본 연구는 식민성과 근대성을 이분법적 대립으로 파악하는 입장에서 벗어나서, 인간의 삶은 물적 조건과 구조에 규제되고 거기에 따라 제도가 만들어지고 인간의 행위가 상황에 따라 동태적으로 변화하면서 오늘날 우리의 사회를 규정하고 있다는 인식으로부터 출발한다. 정치의 체제나 경제의 구조와 함께 일상생활을 조직하는 기본적 원리를 제도나 행위의 수준에서 파악할 필요가 있다. 당시 大連에서 강제된 근대의 경험, 즉 러·일의 식민통치하에 형성된 제도나 체제들 그리고 거기에 내재해있는 근대적 규율화는 지금까지도 영향을 미치고 있기 때문이다.

본 연구는 20세기 초, 근대적 大連 항만의 형성과정에서 새로운 주체로 등장한 항만노동자의 상황을 근대적 신체의 탄생이라는 관점에서 접근하고자 하였다. 개개인을 일상적이고도 지속적으로, 근대인으로 훈육하는 기본적인 사회적

---

2) 연세대학교 국학연구원 편, 『일제의 식민지배와 일상생활』, 혜안, 2004, p.14.  
 3) Foucault, M., 임석진 역, 『지식의 고고학』, 민음사, 1992; Foucault, M., 오생근 역, 『감시와 처벌』, 나남, 1994.  
 4) Elias, N., 유희수 역, 『문명화 과정, 매너의 역사』, 신서원, 1995; Muchembled, R., 石井洋二郎 譯, 『近代人の誕生』, 築摩書房, 1992.  
 5) Edward W. Said, 박홍규 역, 『오리엔탈리즘(Orientalism)』, 교보문고, 2000.  
 6) Wagner, P., 1994, A Sociology of Modernity: Liberty and discipline, Routledge.  
 7) 당시 주요 연구는 다음과 같다. 장석만, 「개항기 한국사회와 근대성의 형성」, 『세계의 문화』, 민음사, 1993 가을호; 김윤성, 「개항기 개신교 의료선교와 몸에 대한 인식들의 '근대적 전환」, 서울대학교 석사학위논문, 1994; 박태호, 「근대적 주체와 합리성: 베버에서 푸코로?」, 한국산업사회학회 편, 『경제와 사회』, 한울, 1994 겨울호.

場이 있다. 집 내지 가정, 학교, 공장 내지 직장, 이 3가지 사회적 장은 근대사회에서 태어난 누구도 피할 수 없는 장일뿐만 아니라, 주체가 탄생하는 과정이 적극적으로 진행되는 장이기도 하다.<sup>8)</sup> 여기서는 항만노동자가 일하는 직장인 大連의 항만 공간에서 근대적 항만의 형성과 동시에 항만노동자가 새로운 주체로 탄생된다는 점에 주목한다.

大連의 근대화 과정에서 제국주의 지배 권력은 주민들을 개발을 위한 인력으로 전환시키면서 동시에 그 질서 속에서 스스로 규율화 되도록 요구하였다. 그런 규율적 질서는 식민지체제를 부정하지 않는 선에서 형성되었으며, 이것은 근대적 신체 형성의 주요한 장에서 요구하였던 새로운 인간형들에 각인되었다. 푸코의 지적처럼 大連의 경우에도 식민지 근대화라는 조건 속에서 미시적인 수준에서의 새로운 인간형을 만들어내고, 그들로 하여금 지배체제를 받아들이도록 하는 미시적 정치가 진전되었던 것은 아닐까? 달리 말하여 이러한 과정에서 새로운 인간으로서의 근대적 신체 즉, 근대적 노동자가 형성되었던 것은 아닐까 하는 질문을 던진다.



## 제2절 선행연구

滿洲<sup>9)</sup> 지역은 근대 중국에서 발전이 가장 늦게 시작되었지만 발전 속도가 제일 빨랐던 지역으로, 다른 지역에서 볼 수 없는 특수한 발전과정을 거쳤다. 그러나 중국에서는 장기간 滿洲 지역의 항만과 같은 식민지경제에 대한 연구가 금지되어 있다가 20세기 말에 접어들어서야 간헐적으로 시작되었다.<sup>10)</sup>

8) 김진균·정근식 외, 『근대주체와 식민지 규율권력』, 문화과학사, 1997, p.70.

9) ‘滿洲’라는 명칭은 청조 초기부터 여진을 중심으로 새로운 형성된 역사공동체의 명칭으로 사용되다가 地名으로 전환된 것으로, 중국에 대한 이 지역의 독립성을 나타내는데 적절한 표현으로 간주되어 일본제국주의자들이 고의적으로 사용하였다. 후에 일본과 한국 학계에서 무비판적으로 습용되고 있다. 중국 동북 지역에 대한 두 가지 명칭은 모두 근대에 이르러 집중적으로 사용되었을 뿐만 아니라 정치적 목적에 의해 의도적으로 사용되었다. (김한규, 『요동사』, 문학과지성사, 2004, pp.49-50.) 본고에서는 연구의 역사성을 고려하여 滿洲로 지칭한다.

지금까지 중국 학계에서는 滿洲 지역의 식민지 근대화 과정을 연해항구 특히 항만으로부터 시작하여 南滿철도를 따라 滿洲 지역으로 확장하여 점차 南滿洲 鐵道株式會社(이하는 滿鐵로 약칭함)<sup>11)</sup>의 색채가 농후한 경제지대를 형성하였고 이것이 滿洲 지역의 경제적 근대화를 이루었다고 보았다. 이러한 관점은 지금까지 중국 학계에서 上海와 廣州 등 중남부지역을 중심으로 진행한 식민지 근대화 연구의 틀을 滿洲 지역에 맞추어서 이루어진 시각이라고 할 수 있다. 즉, 滿洲 경제지역의 근대화연구에서 외부세력의 영향, 특히 러시아와 일본의 침략성을 지나치게 강조하고, 식민지 경제체계에서의 상품유통과 같은 경제발전의 법칙을 간과하는 한계가 있다.

또한 일본학자 石田興平은 滿洲의 경제를 ‘寡占的二重植民地經濟’라고 규정한다.<sup>12)</sup> 동북사회는 중국 내지로부터의 이주식민지와 러시아·일본의 투자식민지 경쟁을 상호매개로 한 이중구조의 특수한 식민지경제라는 것이다. 유사하게 하세봉은 滿洲를 일본과 식민지 조선 및 대만의 이중식민지로 파악하였다.<sup>13)</sup> 이러한 시각은 식민 지배정책의 관점에서 시작된 일본의 동북연구로부터 완전히 탈피하지 못한 결과가 아닌가하는 생각이 든다.

근대 大連에 관련한 연구도 이런 흐름에 따라 이루어졌다. 먼저 1990년대 顧明義의 연구가 선행적이었다고 할 수 있다.<sup>14)</sup> 그의 연구는 1904-1944년 사이 일본의 식민활동과 도시건설, 大連 인민의 항쟁 등을 정치, 경제, 문화의 다양한 측면에서 접근하여 大連과 旅順의 발전과정을 고찰하였다. 이런 선행연구를

10) 孔經緯, 『新編近代東北地域經濟史』, 吉林出版社, 1994; 吳曉松, 『近代東北成市建設史』, 中山大學出版社, 1999; 曲曉範, 『近代東北城市的歷史變遷』, 東北師範大學出版社, 2001.

11) 滿鐵은 러일전쟁 이후 포츠머스 강화조약에 따라 일본이 러시아로부터 양도받은 철도와 부속지 경영을 목적으로 1906년 설립되었다. 일본은 이 회사의 이름으로 식민 침탈을 하였으므로, 흔히 ‘중국내의 일본식 동인도회사’ 혹은 ‘식민회사’라고 불렀다. 만철은 滿洲에서 정치, 군사, 경제, 문화 등 각 방면에 걸쳐 근 40년 활동하는 가운데 많은 식민통치의 유산을 남겼다. 滿鐵總部는 1907년에 東京에서 大連으로 이전하였다가 1942년에 新京(현재의 長春)으로 이전하였다.

12) 石田興平, 『滿州における植民地經濟の史的展開』, ミネルヴァ書房, 1964, p.3.

13) 하세봉, 「1930년대 동아시아 역내교역의 방사선형 구조」, 『역사학보』 165, pp.279-284.

14) 顧明義, 『日本侵占旅大四十年史』, 遼寧人民出版社, 1991; 顧明義, 『大連近百年史』, 遼寧人民出版社, 1999.

토대로 하여 2008년에 郭鐵樁·關捷은 일본이 大連을 식민 통치하던 40년의 기간 동안 大連 지역의 정치, 경제, 군사, 문화, 교육, 도시 건설 등 다방면의 기본 상황을 탐구한 학술 저서를 남겼다.<sup>15)</sup> 이 책은 한국에서 신태갑 등에 의하여 번역 출간되어, 중국학계의 大連 근대사 연구가 한국에 소개될 수 있었다.<sup>16)</sup> 유사한 시기에 발표된 중국학계 논문들의 대다수도 러시아나 일본의 침략성과 항구의 식민주의적 성격을 분석하였다.<sup>17)</sup>

大連의 항만발전에 관한 연구는 1999년에 大連개항 100주년을 계기로 본격적으로 시작되었다. 대표적인 연구는 고대와 근대 각 시기별 大連의 항만활동, 항만무역과 항만경영에 대한 周永剛의 연구이다.<sup>18)</sup> 그러나 이 책은 여전히 위에 언급한 연구들과 마찬가지로 식민주의적 특성을 강조하였다. 2013년 蔣耀輝의 연구는 이런 한계를 벗어나서 大連의 항만과 도시계획을 집중적으로 고찰하였다.<sup>19)</sup> 그는 중국, 일본, 러시아의 檔案資料를 이용해서 러시아와 일본의 항만과 도시건설을 상세히 분석하여 大連 항만 건설의 구체적 계획과 도시의 확장과정을 밝혔다. 이 책에서 사용했던 항만 관련 자료는 러시아자료의 부족과 大連시당안관의 폐쇄로 자료입수에 곤란을 겪은 본 연구에 큰 도움이 되었다.

한국학계에는 최근 10여년 사이에 滿洲 연구가 성황을 이루었지만 大連연구에 국한하자면 그 성과가 제한적이다. 대표적인 저서는 작년에 2016년 한국해양대학교해양문제연구소가 ‘해항도시 문화교섭학’ 연구성과의 일환으로 출간한 『다렌 환황해권 해항도시 100여 년의 궤적』이다.<sup>20)</sup> 이 책은 해항도시 大連이 역사 속에 등장한 19세기 말부터 오늘날에 이르는 100여 년 동안, 동북아시아를 둘러싼 패러다임의 변화 속에서 한중일의 인적·물적 이동과 그것이 추동하는 사회변용을 大連과 그 배후지를 중심으로 고찰한 것이다. 특히 권경선

15) 郭鐵樁·關捷 編, 『日本殖民統治大連四十年史』(上下冊), 社會科學文獻出版社, 2008.

16) 위와 같은 책, 최은정 등 번역, 『일본의 다렌 식민통치 40년사』, 선인, 2012.

17) 일례로 沈毅, 「略論近代大連城市的產生」, 『曆史教學問題』, 1992年第1期; 沈毅, 「論近代大連城市經濟的地位與作用, 社會科學輯刊」, 1994, 第6期; 李欣鑫, 「近代殖民統治時期大連港研究」, 大連理工大學碩士論文, 2008; 楊芳芳, 「日本殖民統治時期大連民族工業研究」, 大連理工大學碩士論文, 2010.

18) 周永剛, 『大連港史』, 大連出版社, 1995.

19) 蔣耀輝, 『大連開埠建市』, 大連出版社, 2013.

20) 권경선·구지영 편저, 『다렌 환황해권 해항도시 100여 년의 궤적』, 선인, 2016.

등의 연구는 치밀하고 구조적인 접근으로 식민통치 아래 大連시의 주민 생활공간과 직업구성, 노동자의 이주와 구성, 그리고 그들의 관리 등을 고찰하여 새로운 측면을 구명해 내어 본 연구에 크게 도움이 되었다.

연구논문으로는 이수열의 문화사적 입장에서 大連의 표상을 다룬 연구<sup>21)</sup>, 이상균의 부산과 大連의 식민지화를 통한 근대화 과정에서 공간구조상의 변화에 대한 연구<sup>22)</sup>, 박화진의 일본인 마을을 중심으로 大連 100년을 개관한 연구와 건축을 다룬 연구 성과도 나왔다.<sup>23)</sup> 이외에 김영신은 불평등조약의 결과로 개항과 조차가 이루어지면서 시작된 滿洲 지역의 도시발전을 營口와 大連 두 항구도시를 통해 분석하고, 열강의 항만시설 필요에 따른 도시의 흥기를 지적한 바가 있다.<sup>24)</sup> 김영숙과 정형아는 문화의 이식이라는 측면에 주목하면서 그 가운데 나타나는 러시아와 일본의 영향을 다루거나, 국제정치라는 시각에서 접근하였다.<sup>25)</sup>

식민지시기 大連에 관한 연구는 대체로 일본의 연구 성과가 선구적이라고 할 수 있다. 이동배와 홍세표의 글에 의하면, 일본학계의 大連 식민도시 연구는 건설 배경, 시가지 계획의 목적과 특성 등을 다루고 있는데, 도시건설이 주는 근대적, 발전적 이미지의 제시와 더불어 ‘수탈과 소외’ 라는 측면에서 일본의 식민정책을 비판하고 있다.<sup>26)</sup> 이수열의 소개에 의하면, 일본의 大連 이미지는

21) 이수열, 「지배와 향수: 근현대일본의 大連 표상」, 『일어일문학』 (50), 2011.

22) 이상균, 「일제 식민지 해항도시의 근대적 재편생 연구: 한국 부산(釜山)과 중국 다렌(大連)의 비교연구」, 『해항도시문화교섭학』 (9), 2013.

23) 박화진, 「동북아시아 해양도시 근대화의 제문제 - 20세기 초 중국 요녕성 다렌시 日本町을 중심으로」 동북아시아문화학회 국제학술대회, 2002.10; 이동배, 홍세표, 「중국 다렌시 도시개발에 대한 역사적 고찰」 『건축역사연구』 (6-3), 1997.

24) 김영신, 「개항, 조차와 근대 만주 신흥도시의 흥기」, 『근대만주도시역사지리 연구』, 동북아역사재단, 2007.

25) 김영숙, 「戰後 소련의 만주 지배와 大連 일본인사회」, 『일본학연구』 (39), 2013; 정형아, 「근대도시 건설과 국제정치의 영향: 중국 다렌시를 중심으로」, 『중국근현대사연구』 (45), 2010.

26) 이동배·홍세표표, 앞의 글에 의거한다. 대표적인 저서로는 布野修司 編, 『近代世界システムと植民都市』, (京都大學學術出版會, 2005); 中川文雄, 山田睦男 編, 『植民地都市の研究』(人間文化研究機構國立民族學博物館地域研究企畫交流センター, 2005); ヴォルフガング·パウワー, 『植民都市·青島1914-1931: 日·獨·中政治經濟の結節點』(昭和堂, 2007); 橋穀弘,



두 가지로 요약된다.<sup>27)</sup> 즉, 패전 이후 일본에서 발표된 大連 회상기의 주선율을 이루고 있는 것은 근대도시 大連에 대한 그리움이나 향수, 그리고 引揚 혹은 패전시의 수난에 대한 이야기이다.<sup>28)</sup>

이처럼 지금까지의 선행연구는 대부분 수탈론 쪽에 치우쳐 있는 반면, 항만이라는 공간 속에서 화물의 하역에 따른 다양한 주체의 존재양상에 대해서는 주목하지 못하였다. 大連 항만의 하역체제에 대한 연구가 주로 항만노동자연구에서 조금 언급할 뿐이었다. 大連 항만노동자의 주요연구는 앞에 顧明義의 저서 제9장에서 일본의 중국노동자에 대한 식민통치와 노동자의 투쟁에 대하여 간략히 서술하고 있다. 그리고 <sup>29)</sup>이에 대한 일본학계의 대표적인 연구는 江田憲治와 松村高夫의 연구가 지배와 저항이라는 구도 하에 滿鐵의 관리 하에 노무관리와 노동자의 투쟁을 고찰하여 부분적으로 서술하였다.<sup>30)</sup>

정치의 체제나 경제의 구조와 함께, 일상생활을 조직하는 기본적 원리를 제도나 행위의 수준에서 파악할 필요도 있다고 생각해서 본 연구는 근대화를 시작하고 경험한 大連 항만의 발전과 동시에 항만 하역체제와 노동자의 근대적 혼육이 이루어지는 과정을 살펴보고자 한다. 시기는 주로 러시아의 大連초차인 1898년부터 1931년 만주사변 까지 고찰하고자 한다.

---

『帝國日本と植民地都市』(吉川弘文館, 2004); 阪本悠一, 木村健二, 『近代植民地都市釜山』(桜井書店, 2007) 등이 있다.

27) 이수열, 같은 글, 383쪽에 의거하면, 大連이라는 도시 자체를 대상으로 한 연구로서는 西沢泰彦, 『凶説大連都市物語』(河出書房新社, 1999)가 포괄적이다. 건축사 연구자 西沢泰彦의 작품인 『凶説「滿州」都市物語』(河出書房新社, 2006); 『日本植民地建築論』(名古屋大學出版會, 2008) 등도 大連 이미지에 관해 소개하고 있다.

28) 木村遼次, 『ふるさと大連』, 謙光社, 1970; 木村遼次, 『大連物語』謙光社, 1972; 時実弘, 『幻影の大連』, 大湊書房, 1978; 井沢宣子, 『麗しき大連』, 文芸社, 2003.

29) 王洪恩·曲傳林, 「日本帝國主義殖民統治時期的大連福昌華工株式會社」, 『遼寧師範大學學報(社會科學版)』, 1986.

30) 江田憲治, 解學詩, 『滿鐵勞動史の研究』, 日本經濟評論社, 2002.2; 松村高夫, 『滿鐵與中國勞工』, 社會科學文獻出版社, 2003.10.

### 제3절 논문구성

본 연구에서는 식민지라는 조건 속에서 근대화를 시작하고 경험한 大連 항만에 초점을 맞춘다. 항만은 육상과 해상의 입구로서, 육상운송에서 해상운송으로 또는 해상운송에서 육상운송으로 화물 내지 인간을 이동시키는 공간이다. 중국 大連의 경우는 개항과 동시에 근대적 항만의 건설이 시작되었다. 근대적 항만의 발전 과정에서 하역체계가 점차 확립되고 새로운 임금노동자들이 창출되었다. 근대적 노동자인 항만노동자의 생활양상을 규명하기 위하여 크게 아래 세 가지 점에 주목하여 살펴보고자 한다.

첫째는 20세기 초 大連 항만노동자가 일하는 공간과 장소 즉, 근대적 大連 항만이 어떻게 형성되었는지를 살피고자 한다. 전근대의 항구는 자연적 조건에 의지하였다. 강한 파도나 태풍을 피할 수 있는 강의 하류에 배가 접안할 수 있는 적절한 지점이 항구로 활용되었다. 그런데 大連은 연안항(coastal harbor)이다. 하구항(estuary harbor)의 인위적인 시설은 잔교 정도의 시설에 그쳤다. 범선이 기항하고 하역하던 시기의 하구항에서는 자연적 조건이 최대한 활용되었다. 그러나 동력선의 시대인 근대에는 항만에 인공구조물이 필수적이었다. 특히 강의 하류가 아니라 바다에 직면한 연안항은 파도나 너울, 태풍으로부터 선박을 보호할 수 없으면 항구로 기능할 수 없다. 곶(cape)이나 섬 등으로 파도를 어느 정도 막을 수 있는 천연항(natural harbor)이 아니라 육지로 돌입한 인공항의 경우 護岸 등의 구조물은 필수적이다. 동력선은 범선에 비해 흘수(draft)가 깊어서 항만의 수심이 일정한 깊이 이상이 확보되어야 하고, 안벽, 잔교 등의 계선시설이 구비되지 않으면 선박이 정박하여 화물을 싣거나 내릴 수 없다. 왜 인공구조물에 의한 築港이 필수적인 大連이 후발 제국주의 국가에 의해 항만의 적지로 선택되었는가? 축항을 위한 대규모 자본의 투자가 소요됨에도 불구하고 大連을 독점적 개항장으로 선택한 이유가 먼저 탐색되어야 한다.

이와 마찬가지로 항만하역의 작업 현장으로서는 하역작업과 직접 관련되는

시설도 검토할 필요가 있다. 즉, 계선시설, 보관시설 그리고 기선과 기계시설이 어떻게 설치되었는지도 살펴봐야 한다. 생산지로부터 운송된 화물을 기차에서 내려 보관시설로 이동하는 구간, 그리고 선박에서 하역된 화물을 보관시설로 그리고 보관시설에서 기차로 이동하는 구간이 하역노동자들의 노동 動線이기 때문이다. 또한 기선과 기계 등 동력 설비의 구비도 하역의 과정과 효율에 영향을 미치는 요소이다.

둘째는 大連 항만의 발전에 따른 하역체제의 확립이다. 항만기능의 수행은 항만공간의 확대와 기초시설의 구비만으로 이루어지는 것이 아니다. 해운능력이 크고 항만시설이 잘 구비 되더라도 항만하역의 능력이 그에 따르지 못하면 滯船이나 滯貨가 쉽게 일어날 수 있고, 결국은 도시와 국민경제의 발전에 커다란 영향을 미친다. 따라서 항만기능을 수행하기 위해서는 무엇보다도 항만하역이 효율적으로 수행되어야 하는 것이다. 이런 목적을 달성하기 위해서는 항만에서 하역작업의 노동구성, 노동특성, 그리고 작업제도를 먼저 검토해야 할 것이다. 이것은 항만하역의 주체인 항만노동자와 직접적인 관련성이 있기 때문이다. 따라서 이런 하역체제의 확립을 항만노동자에 접근하여 주목하고자 한다.

셋째는 전자본주의적 노동습관을 갖고 있는 노동자들을 근대적 하역체제에 적응시키기 위해 항만노동자를 어떻게 길들였는지를 살피고자 한다. 20세기 초 大連의 항만노동자는 거의 대부분이 원근거리 농촌 출신이었다. 자연환경에 순응하여 살아온 농민들이 전혀 낯선 항만하역의 현장에 어떻게 적응하게 될까. 농민을 항만노동자로 적응시키는 福昌公司 등의 시도를 통해 이 점에 접근하고자 한다.

여기서는 주로 생산의 정확성과 규칙성을 요구하는 시간규율의 도입, 노동자들의 활동과 행위를 일정하게 양식화해내는 공간규율의 확립, 그리고 정상적인 노동력을 재생산하고 유지시키기 위한 위생교양의 습득 등에 주목하였다. 하역작업을 시키기 위해서는 작업규칙에 입각한 감시가 필요하나, 감시는 그것의 강제성과 억압성 때문에 노동효율을 극대화하기 어렵다. 규율을 준수하고 내면화시킬 수 있으면 노동의 자발성을 촉진할 수 있다. 감시는 행동을 제약하여 규율을 준수하도록 강제한다. 푸코의 정의를 빌리자면 규율은 “신체의 능력 신장이나 신체에 대한 구속을 강화하도록 하고, 유용한 신체와 복종적인 신체를

지향하도록” 하는 것이다. 감시와 규율을 통해 사회에 필요한 훈육적 주체 혹은 예속화된 주체가 생산된다.<sup>31)</sup> 생활을 관리하는 권력의 체제 아래 근대적 신체로 생산되는 개인의 양상은 어떠한가를 살피고자 하는 것이다.

본 연구의 본론을 다음의 순서로 진행하고자 한다.

제2장에서는 20세기 초 항만하역의 발생장소 및 근대적 항만노동자를 만들어 내는 장치인 大連 항만의 근대화 과정을 러시아 통제시기와 만주사변 이전 일본 통제시기로 나누어 간략하게 고찰하였다. 이어서 大連 항만의 이런 변모가 주로 자유항제도, 항만철도일체화, 그리고 一港一社제도 등 정치적 요인으로부터 어떤 영향을 받았는지를 살펴본다.

제3장에서는 大連 항만의 발전에 따른 항만 하역체제의 확립과정을 밝히자고 하였다. 大連 항만하역은 작업의 장소, 작업의 방법, 그리고 작업의 화물종류 등에 따라 다양한 노동구성 형태가 나타났고, 그 노동특성은 주로 불규칙성과 과중한 노동 강도로 표현되었다. 항만하역 작업과정에서 항만노동자들은 구 혹은 단의 작업조직을 통해서 일하게 되었다. 본 장에서는 항만하역에 대해서 그 작업의 주체인 항만노동자를 통해 고찰하였다.

제4장에서는 大連 항만의 근대화 과정에서 전자본주의적 노동습관을 갖고 있는 노동자들이 근대적 하역체제에 적응하기 위해 어떻게 발전했는지를 살피고자 하였다. 大連의 항만노동자는 대부분이 자연환경에 순응하여 살아온 농민들이었다. 원근거리 농촌 출신인 그들이 전혀 낯선 항만하역의 현장에 어떻게 적응했는지, 그 과정에 주목하였다. 여기서는 주로 시간관념의 도입, 공간규율의 배치, 그리고 격리된 위생교양의 습득 등을 다루었다.

위에 제시하는 바와 같이, 이 연구는 근대적 항만의 발전에 따른 하역체제의 확립과 항만노동자의 근대적 길들이기가 어떠한 과정을 통해서 이루어지는지, 그 과정을 검토한다. 이로써 20세기 초 大連 항만의 하역체제와 근대적 노동자 형성의 특징이 무엇인지를 살펴보도록 하겠다.

본 연구는 주로 南滿洲鐵道株式會社(이하는 滿鐵로 약칭함)의 도서관 자료

31) 사공일, 「호미 바바의 식민담론에 나타난 푸코의 권력담론」, 『현대영미어문학』, (32-4), 2014, p.325.

즉, 滿鐵資料에 의하여 진행하였다. 만철자료는 20세기 초에 일본이 만철을 중심으로 남긴 수많은 도서자료와 檔案資料의 총칭이다. 만철은 滿洲 지역에 대한 식민통치를 위하여 滿洲 지역부터 경제, 정치, 문화 등 다양한 분야를 조사하기 시작하여 후에는 조사 지역이 중국뿐만 아니라, 아시아 심지어 구미의 여러 지역까지 포함되었다. 만철자료는 만철의 보고서(약 50,000종), 만철의 당안자료(약 30,000종), 그리고 만철의 도서자료 등 3종류로 구성되어 있다.<sup>32)</sup>

만철자료는 방대하고 희귀자료가 많아서 일찍부터 연구자들의 주목을 받았고, 식민지시기 滿洲 연구에 있어 중요한 자료라고 할 수 있다. 만철은 大連을 접수해서 大連 항만에 대한 각종 조사 자료와 연구 자료를 남기었다.<sup>33)</sup> 만철자료의 활용에서 다음과 같은 점에 유의하였다. 첫째로는 만철의 조사는 그들의 식민통치 목적에 의하여 진행되었다는 점이다. 뿐만 아니라 조사의 프레임 자체는 만철을 비롯한 식민통치자의 사유방식을 드러낸다. 가령 大連에 대한 각종 통계에서 민족별 통계가 빈번한 것은 식민통치의 필요성에 기인하면서 동시에 민족에 의하여 구분되는 근대와 전통이라는 사유방식이 깔려 있다. 항만의 축항에 대한 통계와 수치는 통치를 위한 자료이자 근대적 성과에 대한 自讚이기도 하다.

본 연구가 주목하는 항만노동자라는 관점에서 만철자료의 이러한 특징은 달리 말하자면, 항만노동자에 대한 조사와 기술은 주체인 식민당국의 눈으로 파악된 객체로서의 사실이라는 한계를 지닌다. 이러한 한계를 넘어서기 위해서는 항만노동자 자신이 남긴 기록을 발굴하여야 한다. 그러나 그러한 기록은 거의 남아 있지 않다. 서발턴 연구집단은 “스스로가 말하지 못하는” 서발턴의 삶을 어떻게 복원할 수 있을까 하는 관점에서 출발했고, 식민 통치자들이 남긴 자료의 행간과 이면을 투시하고자 하였다. 본 연구는 만철자료의 한계를 염두에 두면서 항만노동자의 객관적 실태를 추출하고자 하였다. 그러나 자료의 행간과 이면을 읽어내기는 역부족이었다. 추후 항만노동자들이 남긴 편린을 발굴하여 보완하고 사료분석력의 향상을 위해 노력하고 싶다.

32) 郭鳳芹, 「滿鐵資料整理研究的史料價值」, 『科技情報開發與經濟』, 2010, 第20卷, 第2期, pp.7-8.

33) 일례로 1912년 滿鐵埠頭事務所, 1925년 神足篤太郎, 1936년 古川達四郎이 각각 『大連港』 등 관련 출판물을 발행하였다.

## 제2장 大連의 조차와 항만의 발전

제2차 세계대전 이후 항만문제에 관한 연구가 점차 이루어졌는데, 항만의 개념에 대한 해석이 다양하게 형성되었다. 일반적으로 항만에 대한 용어로는 harbour와 port가 있는데, harbour는 넓은 항만구역을 의미하며, port는 접안시설을 중심한 좁은 부두 구역을 의미하는 경우가 많다.<sup>34)</sup> 1975년 한국의 항만청은 “항만이란 육상운송 및 해상운송의 교차점으로서의 기능을 발휘할 수 있게끔 물리적 시설과 서비스를 함께 제공할 수 있는 복합적 실체”라고 정의하였다.<sup>35)</sup> 유사한 시기에 일본 학계의 항만에 대한 해석은 다음과 같다.

항만(Harbour)이란 해륙운송의 중계지로서 운송된 화물의 선적과 운송된 화물을 원활하게 양육할 수 있는 시설을 갖추고 이러한 산업활동을 수행하는 수역장소를 의미한다. 따라서 항만은 선박이 입출항하고 하역을 하기 위해서 선박의 안전정박을 위한 잔잔한 수면과 충분한 수심, 넓은 접안시설, 하역장비 및 창고, 화물장치장소와 육상교통과의 連繫, 입출항에 필요한 세관 및 방역시설, 기타 간접시설이 갖추어진 장소라야 한다.<sup>36)</sup>

위와 같은 해석들에 의하면 항만은 주로 일정한 자연조건(입지조건)을 갖추고 선박의 왕래와 정박, 보호를 위한 공간으로서, 화물을 이송하기 위해 육상과 해상에서 물리적 시설과 서비스를 제공하는 곳이다. 이런 항만은 시대에 따라 그 성격이 달라졌다. 즉, 전통적 농업이 중심이었던 전근대에는 항만이 농업경제를 보완하는 상품유통의 교차점이었지만, 근대에 들어서서는 자본주의 산업화의 발전에 따라서 항만은 교통부문으로서 산업자본으로 되면서 교통용역의 서비스

34) Rene de kerchdve, International Maritime Dictionary, New York, 1983, p.598.

35) 韓國海運港灣廳 編, 『韓國海運港灣의 發展』, 1977, p.7.

36) 松橋辛一, 『港灣荷役實務』, 東京, 1984, p.1.

상품을 생산하게 된다. 따라서 항만은 생산과정의 하나이며, 거기서 행해지는 인적행위는 바로 항만노동자의 작업이다. 즉, 항만의 기능을 구성하는 여러 인간의 활동들이 항만노동자를 통해서 행해지게 된다고 볼 수 있다.

그럼 항만의 기능은 무엇이 있는가? 독립된 교통부문으로서 항만의 기본 기능은 바로 산업자본이 요구하는 유통과정의 합리화이다. 화물의 유통과 관련하여 항만의 기능은 기본적으로 세 가지로 나눌 수 있다. 그것은 바로 하역, 운반, 그리고 보관이다. 그중 하역은 운송과 보관 기능의 실현에 필요한 조건이자 항만 기능의 수행에도 중요한 영향을 미친다. 2장에서는 항만하역의 발생장소 및 근대적 항만노동자를 만들어내는 장치인 大連 항만의 발전과정을 살펴보고자 한다.

## 제1절 大連 항만의 형성

### 1. 러시아의 조차와 大連의 개항

19세기에 이르러 청나라의 국력이 쇠퇴하고, 1840년의 아편전쟁으로 사회가 혼란스러운 틈을 타 러시아가 원동전략을 전개하기 위해 黑龍江 流域으로 침투하기 시작하였다.<sup>37)</sup> 근대 大連의 개항은 바로 러시아의 주도하에 이루어지게 되었다.

1895년 청일전쟁의 패배와 ‘馬關(시모노세키)조약’의 체결은 청나라에 심각한 타격을 주었다. 이와 동시에 러시아는 프랑스, 독일과 함께 일본정부에 압력을 가하여 같은 해 9월 22일 군비배상금 3천만 냡을 받고 遼東반도 청나라에 돌려주게 하였다. 요동반도 반환이 확정된 이후 러시아는 청나라와 中俄密約을 맺고, 東清철도의 부설권을 얻었다. 그 외에, 전쟁 시기 러시아의 함대가 중국

37) 1858년에는 청조정부를 강박하여 璦琿條約을 체결하고 外興安嶺 이남, 黑龍江 이북의 60만km<sup>2</sup>의 중국 영토를 강탈하였다. 1860년에는 영국과 프랑스가 제2차 아편전쟁을 일으키자 이를 중재하였다는 명분으로 北京條約을 체결하고 海參崴를 포함한 烏蘇裡江 이동의 40만km<sup>2</sup>의 영토를 할양받았다.

의 모든 항구를 사용할 수 있다는 승인까지 받았다. 이것은 러시아가 부동항을 확보하여 태평양함대를 구축하려는 사전작업이라고 할 수 있다. 초기에 태평양함대의 부동항 후보지는 조선의 부산항이었지만, 시모노세키조약에 의해 부산과 서울이 일본의 세력범위에 들어 가버렸다. 이에 따라 러시아의 목표가 요동반도 최남단의 旅順과 大連으로 변경되었다.

1897년 11월 1일 발생한 巨野教案을 구실로 독일은 膠州灣을 점령하였다. 러시아는 태평양에서 비슷한 사건을 방지하는 구실로 같은 해 12월 15일 군함 3척을 파견하여 여순에 강제로 진주시켰다. 그리고 1898년 3월 27일에 러시아의 대표 파블로프는 李鴻章, 張蔭桓과 북경에서 中俄條約(旅大租地條約이라고도 함)을 체결하고 25년 기한으로 旅順과 大連, 그리고 附近의 水域을 조차하였다.

러시아는 상술한 조약의 체결과 더불어 상업 부동항 및 도시 부지에 대한 조사를 진행하여 최종적으로 靑泥窪에 상업 항구와 도시를 건설하고 旅順을 법적인 군항으로 사용하기로 결정하였다.<sup>38)</sup> 그리고 大連 항만에 대하여 러시아는 1898년 3월 29일에 『政府公報』를 통하여 외국의 모든 商船에 대한 개방 즉, 자유항임을 선언하였는데, 그 목적은 시장경제가 발달하지 못한 러시아가 자유항의 우세를 이용하여 항구의 신속한 발전을 도모함으로써 세계적으로 중요한 무역중심으로 만드는 것이었다.<sup>39)</sup> 이를 위하여 러시아는 시베리아철도의 지선을 大連 항만과 연결시킴으로써 시베리아철도가 새로운 出海口, 즉, 블라디보스토크의 태평양 出海口와 황해의 出海口를 함께 갖게 함으로써 해상운수와 철도운수가 일체화된 새로운 경제 構圖를 건립하여 滿洲를 러시아가 원동지역을 통제하는 군사, 경제적인 초석으로 만들려고 하였다.

러시아는 1897년 8월에 東清철도 부설을 시작하는 동시에 旅順에서 하얼빈에 이르는 철도부설도 시작하였다. 이 지선은 1902년 12월 완공하여 1903년 7월

38) 러시아가 자연조건이 더 우월한 大連灣을 상업부두 부지로 선택하였다가 포기한 주요 원인의 하나는 식용수원을 해결하기 힘들었기 때문이다. 大連만에 비하여 靑泥窪는 馬蘭河가 있어서 편리하다.

39) 1899년 8월 11일 러시아는 「暫行關東州統治規則暫行關東州統治規則」을 반포하고 靑泥窪를 러시아의 재정부 직속도시 즉, 達裏尼特別市(러시아어:Дальний)로 명명하였다. 「1900-1901年關於關東州統治狀況-阿列克謝耶夫總督上奏文」, p.1. 蔣耀輝, 앞의 책, pp.53-54 참조.



정식으로 운영하였다. 東靑철도는 滿洲 전역을 중횡으로 연결시켰을 뿐만 아니라 大連 항만을 시베리아 대철도와 연결시킴으로써 일거에 滿洲, 나아가 동북아의 경제구도와 세력구도를 변화시켰다.

芝罘(현재의 煙台)주재 러시아 영사관의 보고에 의하면 러시아가 大連을 최적지로 선정한 원인은 3가지 있다. 첫째는 遼東반도 남단의 旅順 북쪽의 大連에 빅토리아만(Victoria Bay-지금의 大連 항만 구역), 위크만(Yunk Bay-지금의 和尚島 서부항만구역), 한드 만(Hand Bay-지금의 화상도 동부항만구역) 및 오딘 만(Odin Cove-지금의 大孤山半島 서부항만구역) 등 4개의 좋은 자연조건을 갖춘 항만들이 있다. 그리고 모두 침수 7.3미터 혹은 그 이상의 선박들이 정박할 수 있을 뿐만 아니라 겨울에 얼지도 않고 旅順 항만의 근처에 있다. 40)

둘째는 만약 遼東반도에 항구를 갖게 된다면 일본과의 적대행동시기에 러시아의 해군함대는 황해로부터 태평양으로 나가는 길이 완전히 열리게 된다. 41) 즉, 러·일 양국의 원동쟁탈전쟁에서 러시아가 언제나 유리한 지위를 선점할 수 있다는 것이다. 中俄條約의 제5조항은 “遼東은 중국과 러시아의 선박만 이 이용할 수 있고 기타 국가의 군함과 상선은 들어오지 못한다” 라는 내용에 의해서 러시아가 遼東을 독점적인 군항으로 활용할 의도를 드러냈다. 42)

셋째는 철도 지선을 시베리아 대철도와 연결하여 길림과 심양을 연결시키는 문제이다. 이 점에서 大連만은 조선의 항구와 비교하여 볼 때 시베리아 대철도와 상대적으로 더욱 가깝다. 철도와 항구를 연결하면 넓은 육지와 해양이 연결되어 무한한 발전 가능성을 갖게 된다는 점에 착안한 것이다.

1899년 8월 16일 반포된 '關東州管理假規則'에 의해서 大連시의 경영은 대장

---

40) 遼東반도 최남단의 海面을 보면 발해와 金沙灘 이북의 海面은 12월부터 이듬해 2월까지 결빙하지만 유독 大窯灣으로부터 旅順에 이르는 황해 해안가는 결빙하지 않는다. 그 원인은 대만해협을 거쳐 남하하는 황해 난류가 시계바늘 반대방향으로 흐리는데, 大連 부근에 이르러서 육지에 접근하기 때문에 겨울철에도 비교적 높은 해수 온도를 유지한다. 그리고 大連과 旅順이 인접한 황해는 해안가의 수심이 깊기 때문에 쉽게 얼지 않는다.

41) 俄羅斯國家歷史檔案博物館(568-1-127), 「俄國外交大臣給沙皇尼古拉二世的信」(1897.11.11.), 蔣耀輝, 앞의 책, p.17 재인용.

42) 劉瑞霖 編, 『東山省交涉輯要』, 影印本, 文海出版社, 1968, p.218.

대신의 관리를 받던 동청철도회사가 담당하게 되었다. 물론 大連 상항의 경영도 이와 마찬가지로였다. 당시 러시아의 大連 경영 목적은 “최정상급의 상업항만을 구축하여 러시아 국내외의 자본을 도입하면서 값 싸고 순종적인 중국노동자를 사용해서 대형 공업도시를 만든다”는 것이었다.<sup>43)</sup> 이런 목표를 달성하기 위해 당시 세계 여러 나라에서 선진적인 기계 장비를 구입해서 근대적 항만조성 기술을 이용하여 大連의 항만을 건축하였다(〈표1〉). 그 건축단계는 東淸철도의 관리 하에 주로 2단계로 나눌 수 있다(〈표2〉). 1902년까지 러시아는 大連 항만에 총 9,477,970盧布를 투자하여 대체적으로 護岸과 부두시설, 그리고 도크 등을 건설하여 大連의 항만을 연간 82만~98만 톤의 수송능력을 갖추도록 하였다. <sup>44)</sup>

〈표1〉 1901-1902년 항만건축용 설비 통계 (단위: 루블)

| 설비         | 수량    | 제조국가         | 금액      | 비고                          |
|------------|-------|--------------|---------|-----------------------------|
| 運土車        | 100대  | 프랑스          | 38,200  |                             |
| 平板車        | 108대  | 러시아, 벨기에     | 119,100 | 러시아100대, 벨기에8대, 49,140kg/대. |
| 준설선/이동식기중기 | 2척/1대 | 영국           | 796,997 | 정기기중기, 50톤/대.               |
| 거룻배        | 4척    | 네덜란드         | 75,000  | 오픈식 2대, 작은 운수용 2대           |
| 이동식기중기/굴착기 | 각 1대  | 스코틀랜드        | 48,000  | 기중기 50톤                     |
| 운반자전거      | -     | 스코틀랜드        | 180,000 |                             |
| 기계설비와 발전설비 | 850대  | 오스트리아-헝가리 제국 | 287,000 |                             |
| 보일러설비/강철원료 | 7대    | 러시아          | 63,000  |                             |

출처: 俄羅斯國家歷史檔案館(323-1-2676), 「關於東淸鐵路和達裏尼貿易港口及城市建設情況」; 蔣耀輝, 앞의 책, p.78 참조 작성.

〈표2〉 1901-1904년 大連 항만 제1, 2기 건설 상황 (단위:10000㎡)

| 항목<br>시간 | 수상공사   | 부두구역  | 공장도크  | 선박<br>수리공장 | 철도공장  | 석탄창고 | 재료창고 | 기타   |
|----------|--------|-------|-------|------------|-------|------|------|------|
| 제1기      | 102.96 | 53.35 | 17.24 | 5.44       | 14.44 | 3.54 | 7.46 | 7.37 |
| 제2기      | 152.00 | -     | -     | -          | -     | -    | -    | -    |

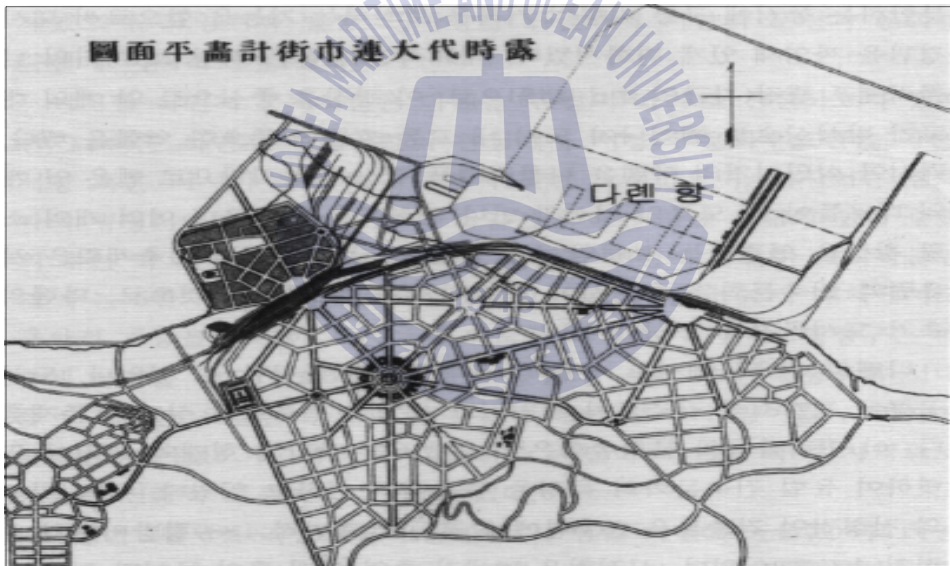
출처: 周永剛, 『大連港史』, 大連出版社, 1995, p103.

43) 스크리모夫斯基, 「論達裡尼市規劃圖的設計」, 『建築師』, 1904.12, p.142; 蔣耀輝, 앞의 책, p.145 재인용.

44) 鮑裏斯·羅曼諾夫 著, 陶文釗 譯, 『俄國在滿洲(1892-1906)』, 商務印書館, 1980, p.44.

<표1>에서 제시하는 기계와 설비 이외에는 동력전인기, 임시 조명용 디젤 엔진, 드릴, 그리고 대형 건축용 분쇄기 등도 도입하였다. 이런 시설과 기계의 사용에 따라 大連 항만의 건축공사는 빠르게 진행되었다. 러시아의 제1기 築港 목적은 1,000톤 급의 선박 100척이 동시에 정박할 수 있고 화물통과능력이 연 520만여 톤에 달하는 상업 항구를 건설하는 것이었다. <표2>에서는 1900년 10월 27에 시공을 시작한 제1기 築港 공사가 1903년에 완성되었는데, 주로 수상 공사를 위주로 건축하였다. 이외에 부두구역, 공장도크, 선박의 수리공장, 항내 철도, 석탄창고, 그리고 재료창고 등도 공사를 하였다. 이와 동시에 1,000만 盧布를 재투자하여 러시아는 제2단계 공사도 시작되었지만 이듬해 2월에 발발한 러일전쟁 때문에 大連 항만 건설계획의 20-30%밖에 완성하지 못한 채 결국 중단되었다. 45)

<그림1> 1904년 大連 항만과 시가지의 지도



출처: 『露時代大連市街計劃平面圖』, 日本國立國會圖書館 近代Digital Library 게재 자료를 바탕으로 작성, 권경선·구지영 편저, 『다렌 환황해권 해항도시 100여 년의 궤적』, 선인, 2016, p.41 재인용.

<그림1>의 지도에서는 러시아가 개발한 大連 항만의 구역을 표시하였다. 그 때까지 완성된 항만을 보면 건축은 주로 부두와 호안, 그리고 航路標示, 燈塔,

45) 周永剛, 앞의 책, p.103.

發電所 등의 보조시설이다. 부두는 화물부두 3개, 즉 1호 부두, 2호 부두, 그리고 甲부두로 구성하였다. 甲부두는 평행으로 설계된 1, 2호 부두 사이에 위치하였다. 1, 2호 부두는 해안선에 직각과 돌출되게 건설하여 선박의 접안공간을 늘려 항만의 선박수용능력을 최대한으로 늘리고자 한 것이다. 이것은 근대적 築港 기술의 도입 때문에 가능하였다.

부두의 총길이는 1,986미터로 건설되었으며 5,000톤급의 선박 11척이 동시에 정박할 수 있었지만, 1호 부두의 남쪽과 북쪽의 벽체는 절반만 완성되었기 때문에 선박이 정박할 수 있는 부두 벽체의 길이는 1,855미터에 불과하였고 護岸도 1,060미터밖에 되지 않았다.<sup>46)</sup> 이외에 완성된 부두의 부대시설은 12개의 화물창고, 항만기차역부터 부두에 이르는 42km의 전용 철도<sup>47)</sup> 등이 있었다.<sup>48)</sup>

이 시기 관련 자료의 제한으로 인해 충분한 고증을 할 수 없지만 大連의 항만시설 관련 상황은 대체적으로 다음과 같다. 당시 大連의 항만은 아직 개발되는 과정이라서 그 계류시설은 曳船 3척, 傳馬船 2척, 그리고 기선 1척 밖에 없었다. 화물보관용 창고도 제2부두의 목조 7동(2,920평), 철조 1동(243평), 벽돌집 1동(특별창고, 166평), 그리고 甲부두의 목조 3동(1,090평)에 불과하였다.<sup>49)</sup> 하지만 러일전쟁시기 이런 항만의 기초 시설 대부분이 파괴되었다.

## 2. 일본의 조차와 항만의 확장

1904년 러일전쟁 발발 이후 大連은 항만의 기능을 한동안 완전히 상실하였다. 1905년 전쟁이 끝나고 「포츠머스조약」을 체결함으로써 일본은 大連과 旅順의 경영 권한을 획득하였다.<sup>50)</sup> 이에 따라 1905년 1월 27일, 일본 遼東守備軍

46) 蔣耀輝, 앞의 책, p.98 참조.

47) 러시아는 하얼빈으로부터 大連에 이르는 東清철도 지선의 부설을 계획했는데, 1901년 7월부터 南關嶺에서 大連 항만으로 가는 철도지선을 부설하여 1902년 말에 개통하였다. 그리고 大連 항만 안에 부두전용철도를 점차 부설하였다.

48) 周永剛, 앞의 책, p.103.

49) 篠崎嘉郎, 『大連』, 大阪屋號書店, 1922, p.613.

50) 조약의 주요 내용은 다음과 같다. 첫째, 러시아는 일본이 조선에서 정치, 군사 및 경제상에서의 이익을 승인하고 일본의 조선에 대한 조치를 간섭하지 못한다. 둘째, 러

사령부는 명령 3호를 반포하여 “명치 38년(1905년) 2월 11일 이후 達裏尼를 大連이라 개칭한다고” 하였다.<sup>51)</sup>

일본 遼東守備軍參謀長과 大連軍政長官은 大連의 도시건설과 계획에 대하여 “러시아시기의 계획을 계승한다”<sup>52)</sup>는 원칙을 제정하였다. 즉, 일본은 大連 항만 築港에서 뿐만 아니라 大連 도시건설에 있어서도 러시아가 제정한 계획을 계승하는 방침을 세웠다. 일본이 러시아의 계획을 답습한 주요한 원인은 당시 러일전쟁이 마무리되지 않았기 때문에 시간적으로 여유가 없었고 특히 이때까지 일본은 근대적인 대규모 도시를 건설한 경험이 없었기 때문이다.<sup>53)</sup> 또한 일본이 大連을 접수할 때에 부두, 도크, 항도, 창고 등이 일단 갖추어졌고 비록 護岸이 아직 건설과정에 있었지만, 투자 및 시공기일 등을 고려하여 滿鐵은 러시아의 계획안을 기초로 추진하기로 결정하였다.

한편 외무성과 대장성은 滿洲의 주권이 아직도 청나라에 속해 있는 점을 고려하여 러시아가 동청철도공사를 설립하였던 것을 모방하여 南滿洲鐵道株式會社를 설립하기로 결정하였다. 천황의 명의로 칙령 142호「南滿洲鐵道株式會社成立의 件」이 발표되고, 1906년 6월 7일 滿鐵이 설립되었다. 일본은 「포츠머스조약」을 통해서 靑泥窪, 黑咀子 해안연선, 그리고 小崗子 일대의 토지를 매수하여 동아시아에서 첫째가는 상항을 건설한다는 계획을 세워서 항만의 증축과 내부의 준설 등을 급하게 실행하였다.<sup>54)</sup> 1907년 大連 항만을 인수이후 滿鐵은 6개월에 걸친 항만의 실태조사를 통하여 1908년 1월에 「大連築港計劃案」 초안을 내놓았다. 1908년 3월부터 大連 항만의 1차 築港 공사가 본격적으로 진행되었으며 1928년에 대체적으로 완성되었다.<sup>55)</sup> 1927년까지 滿鐵의 大連, 營口, 上海 등 항만에 대한 구체적인 투자 상황은 다음 <표3>과 같다.

---

시아는 旅順과 大連만, 그리고 附近의 수역에 대한 조차권 및 기타 특권을 일본에 양도한다. 셋째, 러시아는 長春(寬城子)로부터 旅順에 이르는 철도와 모든 지선, 그리고 관련 일체권리, 재산, 광산을 일본에 양도한다.

51) 大連市役使 編, 『大連市史』, 大連市役使, 1936, pp.30-31.

52) 關東都督府官房文書課 編, 『關東都督府施政(旅順)』, 關東都督府, 1912, p.342.

53) 일본이 독자적으로 계획한 첫 근대적인 대도시는 1923년 동경 대지진 이후에 재건한 동경이었다.

54) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.710.

55) 蔣耀輝, 앞의 책, pp.96-115.

〈표3〉 1927년까지 滿鐵의 항만사업비 통계 (단위: 엔)

| 항목   |               | 大連            | 營口           | 上海            | 합계            |              |
|------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| 축항   | 岸壁            | 10,941,747.16 | -            | -             | 10,941,747.16 |              |
|      | 護岸            | 1,439,180.44  | 16,802.49    | 22,001.17     | 1,477,984.10  |              |
|      | 埋築            | 5,06,311.51   | 103,768.77   | -             | 5,165,080.28  |              |
|      | 防波堤           | 6,036,727.29  | -            | -             | 6,036,727.29  |              |
|      | 船渠            | 917,964.86    | -            | -             | 917,964.86    |              |
|      | 棧橋            | 434,014.56    | 101,639.80   | 115,656.82    | 651,311.18    |              |
|      | 浚渫            | 4,293,018.99  | 30,328.75    | -             | 4,323,347.74  |              |
|      | 工事建物          | 78,262.31     | -            | -             | 78,262.31     |              |
|      | 工事用機器         | 410,957.80    | -            | -             | 410,657.80    |              |
|      | 工事用設備         | 182,087.63    | -            | -             | 182,087.63    |              |
| 합계   | 29,795,272.56 | 252,539.81    | 137,657.99   | 30,185,470.35 |               |              |
| 항만투자 | 부두설비          | 燈臺            | 14,484.58    | -             | -             | 14,484.58    |
|      |               | 建物            | 789,655.90   | 6,920.71      | 11,021.28     | 807,597.89   |
|      |               | 擊船物           | 78,970.88    | -             | -             | 78,970.88    |
|      |               | 防舷材           | 85,761.45    | -             | -             | 85,761.45    |
|      |               | 道路            | 1,354,170.83 | -             | 3,266.12      | 1,357,436.95 |
|      |               | 下水道           | 797,943.22   | -             | 6,900.39      | 804,843.61   |
|      |               | 水道            | 198,950.74   | -             | 4,760.06      | 203,710.80   |
|      |               | 機器            | 2,686,536.22 | 6,086.24      | -             | 2,692,623.46 |
|      |               | 電線路           | 179,138.14   | -             | 1,715.89      | 180,854.03   |
|      |               | 雜設備           | 1,419,970.77 | 20,059.43     | 12,657.56     | 1,461,687.76 |
| 합계   | 7,605,582.73  | 33,066.38     | 49,321.20    | 7,687,970.41  |               |              |
| 창고   | 建物            | 8,738,674.66  | -            | 507,709.13    | 9,246,383.79  |              |
|      | 機器            | 144,665.92    | -            | -             | 144,665.92    |              |
|      | 합계            | 8,883,340.58  | -            | 507,709.13    | 9,391,049.71  |              |
| 사무소  | 建物            | 2,246,805.09  | -            | 33,534.13     | 2,280,339.22  |              |
|      | 機器            | 71,726.92     | -            | -             | 71,726.92     |              |
|      | 합계            | 2,318,532.01  | -            | 33,534.13     | 2,352,066.14  |              |
| 務工   | 機器            | 166,674.89    | -            | -             | 166,674.89    |              |
| 합계   | 48,769,402.76 | 28,566.19     | 728,222.55   | 49,783,231.50 |               |              |
| 선박투자 | 港內            | 汽船            | 899,571.87   | -             | -             | 899,571.87   |
|      |               | 通信機           | 11,881.15    | -             | -             | 11,881.15    |
|      |               | 합계            | 911,453.02   | -             | -             | 911,453.02   |
|      | 港外            | 蒸汽船           | 1,351,005.33 | -             | 17,182.24     | 1,368,187.57 |
|      |               | 浚渫船           | 686,992.11   | -             | 86,388.08     | 769,380.19   |
|      |               | 起重機船          | 31,376.70    | -             | -             | 31,376.70    |
|      |               | 殺鼠船           | 11,931.92    | -             | -             | 11,931.92    |
|      |               | 給水船           | 52,505.24    | -             | -             | 52,505.24    |
|      |               | 舁船            | 1,177,176.38 | -             | -             | 1,177,176.38 |
|      |               | 합계            | 3,306,987.68 | -             | 103,570.32    | 3,410,558.00 |
| 합계   | 4,218,440.70  | -             | 103,570.32   | 4,312,011.62  |               |              |
| 총합계  | 52,987,843.46 | 28,566.19     | 831,792.87   | 54,105,243.12 |               |              |

출처: 滿鐵庶務部調査課 編, 『南滿洲鐵道株式會社十年史』(第2次), 滿洲日報社印刷所, 1928, pp.530-531 참고 작성.

위의 <표3>를 보면, 滿鐵은 大連 항만에 가장 많은 투자를 하였고, 그 금액은 항만사업비 총액의 약 98퍼센트를 차지였다. 上海 항만, 旅順 항만의 사업비가 차례로 그 뒤를 이었다. 3개 항만 사업비에서 축항 비용이 모두 제일 많았는데, 大連과 上海의 창고비용은 부두설비의 비용보다 많고, 이와 반대로 旅順에서는 부두설비의 비용이 두 번째로 많았다. 이것은 旅順 부두의 공간적 제한 때문이었다.<sup>56)</sup> 大連 항만의 투자 상황을 보면 기계설비에 대한 투입금액이 크다는 것을 알 수 있다. 즉, 항만투자와 선박투자에서 각종 기계설비의 비용이 일정한 비율을 차지하였다는 것이다. 이것은 바로 大連 항만의 근대화 과정에서 나타난 하나의 특징으로 볼 수 있다.

1928년 6월 18일에 滿鐵은 『大連港擴張豫定計劃案』을 關東廳에 보고하여 항만의 확장공사를 계속 진행하게 되었다.<sup>57)</sup> 이 계획안은 부두의 물동량을 신속하게 늘이는 동시에 물동량의 과동성과 부두의 해안선에 근거하여 새롭게 부두 배치를 진행한 것이다. 구체적으로 보면 부두를 4개 기능구역 즉, 원양화물선의 정박구역, 석탄전용부두, 범선과 소형 선박의 정박구역, 공장구역 설치와 화물積卸場, 해상항도, 철도 등 보조시설 구역으로 구분하였다. 석탄전용부두를 설치하고 석탄 적사장을 일반 화물과 구분함으로써 석탄의 수송능력을 크게 제고한 것은 물론이고 기타 화물, 예를 들면 大豆 등 식료품들이 하역 및 보관과정에서 오염되는 일을 막았다.

1930년에 이르러 大連 항만은 선박 정박 부두 7개, 부두와 護岸의 길이 5,541미터, 창고면적이 387,119㎡, 각종 기름 탱크 19개, 노천 창고(積貨場, 석탄 제외) 301,295㎡에 달하는<sup>58)</sup> 각종 시설이 두루 갖추어진 종합 항구로 발전하였다. 護岸의 길이는 1,206미터, 항구의 수면면적은 90.4㎡, 수심은 2-3미터, 선박이 정박할 수 있는 岸壁의 길이는 1,497미터로 늘어나 37척, 19만 톤의 선박이 동시에 정박할 수 있게 되었다. 범선 부두도 크게 확대되어 100척의 범선이 동시에 정박할 수 있게 되었다. 그리고 大連 부두의 화물 堆積場도 75개로 늘어났

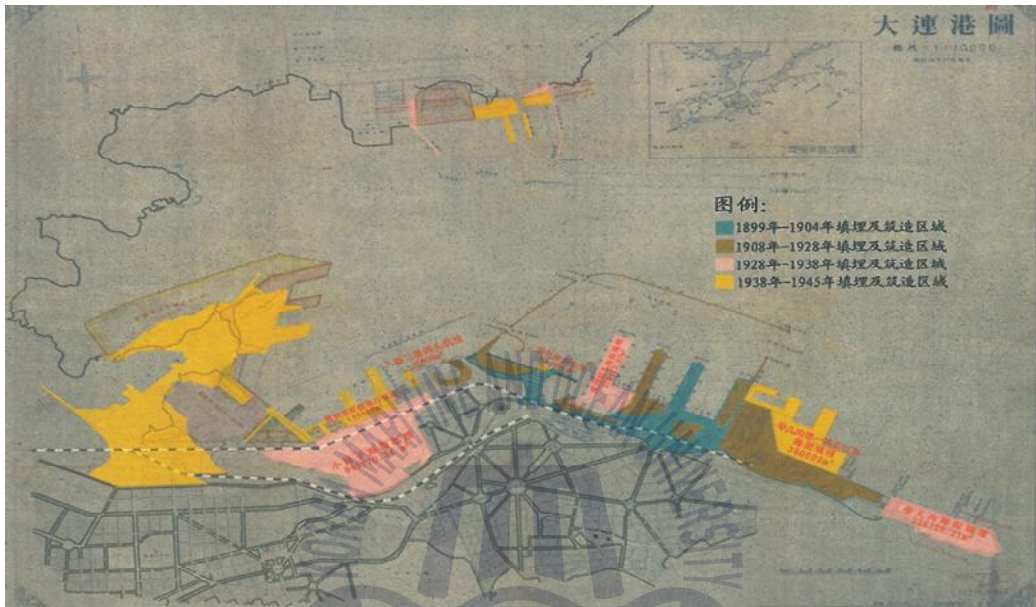
56) 旅順의 항만은 주로 군항으로 사용해서 그의 공간의 일부만 석탄 등 전용부두를 건축하여 사용하였다.

57) 蔣耀輝, 앞의 책, pp.103-104.

58) 滿鐵 編, 『第六十回帝國議會說明資料』, pp.171-172, 蘇崇民, 『滿鐵史』, 中華書局, 1990, p.135 재인용.

고, 동시에 50만 톤의 화물을 쌓아 놓을 수 있게 되었다.<sup>59)</sup> 각 시기 大連 항만의 확장상황은 다음 <그림2>에서 제시하는 바와 같다.

<그림2> 1899-1945년 大連 항만의 확장 지도



출처: 蔣耀輝, 앞의 책, p.115.

<그림2>에 근거하면 滿鐵의 大連 항만 증축은 크게 4시기로 구분된다. 즉, 1899-1904년, 1908-1928년, 1928-1938년, 1938-1945년 4개 시기별로 大連 항만의 건설 및 확장이 추진되었다. 大連 항만의 확장은 주로 근대적 築港 기술을 이용하여 여러 海面을 따라 매립 공사를 실행하였다. 그 중 만주사변 전에 일본 식민권력에 의하여 진행된 大連 항만의 구역확장은 주로 다음과 같이 구성되었다.

- ①西北 護岸의 건축공사(1908.7-1917),
- ②大連 항만의 준설공사(1908.3.23-1928.3.31, 준설면적 41,517.98평),

59) 茅家琦 編, 「海關十年報告(1921-1930)」, 『中國舊海關史料』 157, 京華出版社, 2001, p.431.



- ③寺兒溝 海面의 매립공사(1910.9.30-1918.3.31, 매립면적 111,087.854),
- ④寺兒溝棧橋의 건축공사(1911.8-1914.5; 1925.10.8-1926.10.30),
- ⑤제3부두의 건축공사(1913.3.17-1920.3.31, 매립면적 67,915.97평),
- ⑥長門町地先護岸 海面의 매립공사(1916.10.5-1919.3.31),
- ⑦東寺兒溝 海面의 매립공사(1918.7.29-1928.3, 매립면적 327,859평),
- ⑧제2부두 동·북쪽 안벽의 개축공사(1918.3.30-1923.3.15),
- ⑨兒玉町地先護岸 하역장의 건축공사(1919.5.19-1921.9.20),
- ⑩제4부두의 건축공사(1923.5.1 1930, 매립면적 77,362평),
- ⑪船溜場 護岸의 건축공사(1924.3.18-1925.3.15),
- ⑫寺兒溝棧橋 海面의 매립공사(1924-1931.4, 매립면적 1,000,000평),
- ⑬船渠의 건축공사(1925.5.14-1926.9.30),
- ⑭甘井子 석탄부두의 건축공사(1926.9-1930.10, 기계화 석탄정용부두).<sup>60)</sup>

이런 확장 공사에 따른 大連 항만의 확장은 주로 大連만을 중심으로 양쪽으로 매립공사 등 근대적 築港 기술을 통해서 계속 늘어났는데, 항만의 해안선을 최대한 이용하였다. 大連 항만의 이런 개발특성은 연안작업을 위주로 하는 항만하역 방식에 직접적으로 영향을 미쳤다. 또한 이런 광범위한 항만 구역의 확장은 당시 大連 항만의 계선능력을 확장하였을 뿐만 아니라 항만하역에서 수많은 항만노동자의 작업에 충분한 활동 공간을 제공하기도 하였다. 확장이후 大連 항만의 중심부두는 제1-제4부두 이외에 寺兒溝부두, 小崗子부두, 그리고 小崗子부두 등이 있었다. 1930년 滿洲 무역 총액의 60퍼센트를 차지하는 大連 항만은 큰 규모와 완비된 시설로 ‘東洋第一’이라 칭할 수 있었다.<sup>61)</sup>

大連 항만은 교통 운수에 있어 중요한 지리적 위치에 있고 또한 천연적인 부동항의 자연적 조건을 갖추었다. 특히 일본이 근대 築港 기술을 도입하여 적극적인 항만공사를 진행했기 때문에 大連 항만을 통한 무역은 급속하게 발전하였다(〈부표1〉). 수년간의 지속적인 발전을 통하여 大連은 공간 건축에 있어 중국에서 일류의 수준에 도달하였을 뿐만 아니라 근대 중국의 5대 대외무역항구로 성장할 수 있는 기초를 마련하였다. 滿鐵의 항구 확장건축과 시설공사의 진행에 따라 大連 항만은 급속한 발전을 시작하여 1919년에는 上海에 이어 중국 제 2항구로 성장하였다. 뿐만 아니라 그 후에도 지속적인 발전을 거듭하여 名實共

60) 滿鐵 編, 『南滿洲鐵道株式會社十年史』(第2次), 滿鐵, 1919, pp.479-485.

61) 「東洋第一の大連築港」, 『報知新聞』, 1930.8.18.

히 세계적인 규모의 항구로 발전하였다.

### 제3절 大連 항만 발전의 정책적 요인

#### 1. 자유항제도

1898년 3월 29일 러시아는 내압과 외압의 영향을 받아서 『政府公報』를 통하여 大連이 자유항임을 선언하였다<sup>62)</sup>. 이것은 시장경제가 발달하지 못한 러시아가 자유항의 정책우세를 이용하여 항구의 신속한 발전을 도모하여 大連 항만을 세계적인 무역중심으로 만들기 위한 목적이었다.<sup>63)</sup> 이 제도의 실행으로 大連 항만의 자유무역구역에는 모든 외국 상선들이 자유롭게 출입할 수 있었고, 화물에 대한 세금면제를 받을 수 있었다. 따라서 1902년부터 大連을 출입하는 선박수와 화물량이 대폭 증가하였다. 1901년에는 379척에 불과했지만 1902년에는 717척(4,322,115푸드<sup>64)</sup>), 1903년에는 792척(17,983,300푸드)으로 늘어났다.

1904년 5월 일본은 大連을 조차한 이후 일반 상인과 상선의 출입을 금지하였는데, 다음 해 일본의 상선과 상인의 출입을 허가했지만 엄격한 허가주의를 채택하였다. 1905년 5월 遼東守備軍司令官은 제22호 令達로 貨物輸出入稅則을頒布하였다. 그 규칙은 지정된 항만에서 화물의 수출입만 허가하며 중국 상선의 수출입화물에 대해 당시 營口와 같은 세금을 부과하고, 일본산 화물에 대해 세금을 면제하는 내용을 담고 있다. 하지만 이런 독점적인 관세제도는 영국과 미국 등 구미 열강의 반대 때문에 결국 1906년 6월 30일 廢止되었고 자유무역제도를 실행하게 되었다.<sup>65)</sup>

일본은 “大連을 무역의 중심으로 경영하여 조차지에서는 군사의 필요적 제

62) 내압과 외압에 관련된 내용은 麻田雅文, 「中東鐵道とダーリニー(大連)港の勃興: 1898-1904年」, 『スラヴ研究』 No.55(2008), pp.193-195.

63) 蔣耀輝, 『大連港史』, 大連出版社, 2013, pp.53-54.

64) 1푸드=16.38kg.

65) 滿鐵庶務部調査課 編, 『滿洲に於ける支那の特殊關稅制度』, 1928.7, 滿鐵, p.6.

한이의 純然한 자유항으로 자유무역주의를 최대화 실행” 하였다. 자유항은 상품이 출입할 때에 특정한 세금혜택을 받을 수 있었다. 이에 관련된 구체적인 내용은 ‘大連海關暫定協約’의 조문을 통해서 확인할 수 있다.

(전략) 제5조: 해로로 大連에 수입되는 제품에는 수입 세금을 부과하고 일본 조차지 경계를 넘어 중국 내륙에 이르는 각종 상품 및 산물은 항구에서 현행 조약에 따라 수입 세금을 부과한다. 일본 관헌은 세관의 허가 또는 통관증이 없는 상품의 일본 조차지 경계를 통과하는 것을 방지하기 위해서 각종 가능한 도움을 줄 수 있는 적절한 조치를 취해야 한다는데 동의한다.

제6조: 중국 내지보다 일본 조차지에 들어오는 중국 상품 및 물품들이 大連에서 다른 지역으로 가는 선박에 선적될 때에는 현행 조약에 의하여 수출 세금을 납부 하여야하고 일본 조차지의 물품 및 이 물품에 의하여 제조된 상품이 만약 해로를 통하여 다시 조차지에 수입될 경우, 수출 세금을 납부할 필요가 없다. 일본 조차지에서 중국내지로부터 오는 원료를 이용하여 제조한 물품에 대하여 납부하는 세금을 대하여서는 膠州灣에서 독일 조차에서 동일한 물품에 대하여 지급 납부하는 세금과 동일하게 처리한다.

제7조: 중국의 조약항로부터 大連에 오는 중국 상품이 만약 일본 조차지에만 한한다면 납세할 필요가 없고, 만약 이 상품이 일본 조차지 경계를 넘어서 중국 내지로 들어갈 경우에는 현행조약에 의하여 납세하여야 한다.

제8조: 大連에서 선적되어 수출 세금을 납부한 중국 상품에 대하여서는 영수증을 발급하여 중국조약 항구에 荷積할 경우에는 이 영수증을 제시하고 현행 조약에 따라 연안무역세금을 납부하지 않는다.

제9조: 일본 및 중국 이외의 상품에 대하여서는 중국조약항로부터 大連에 적재될 경우에는 해당 조약항에 납부하는 수입세금은 조약의 규정에 따라 환불 처리하고 해당 상품은 大連에 수입된 다음에 일본 조차지 경계를 넘어 중국 내지에 들어가지 않은 경우에 한하여서는 아무런 세금도 납부할 필요가 없다. 이 상품이 大連으로부터 중국 이외의 지역에 다시 수출될 경우에는 수출세금을 납부할 필요가 없다.

제10조: 중국 상품 또는 제품이 중국 조약항로부터 大連항에 들어올 때, 이곳으로부터 특히 중국 이외의 항구로부터 선적되어 들어올 때에는 수출 세금납부 증명서를 제출하고 수출세금을 납부할 필요가 없다.

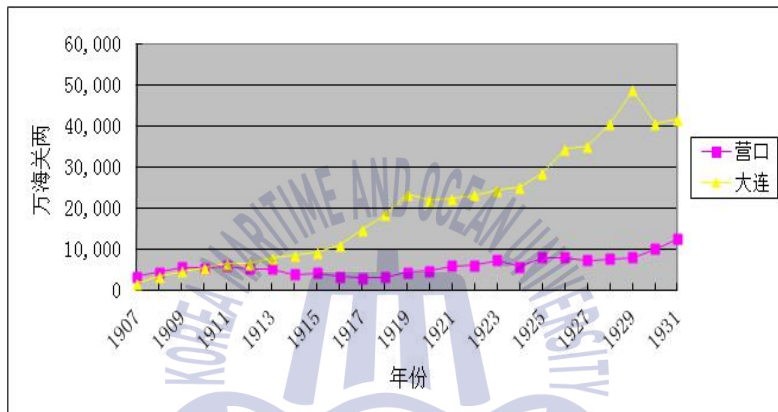
제11조: 大連海關은 噸稅, 燈塔세금 및 항구세 등 약간의 관리비용 징수는 간여하지 않는다.

제12조: 중국조약항구에서 현행관세율은 大連해관에 대하여서도 동일하게 적

용한다.<sup>66)</sup>

위의 내용에 의하면 자유항은 조약항보다 세금의 특혜를 받을 수 있어서 항만무역에 유리한 경쟁력을 갖췄다. 이런 우세는 21세기 초 滿洲 지역의 무역에서 大連 항만의 급속한 발전과 營口 항만의 衰弱을 통해서 볼 수 있다(〈그림 3〉).

〈그림3〉 1907-1931년 大連과 營口의 무역 통계



출전: <부표 1>과 1907-1931년 營口해관의 무역자료(茅家琦 編, 『中國舊海關史料』, 京華出版社, 2001)에 기초하여 작성하였다.

항만무역 뿐만 아니라 일본 상인들도 大連 항만 자유항제도의 실행을 통해서 경제적 이익으로 인해 많은 혜택을 받았는데 이것이 바로 후에 大連 자유항제도의 撤廢에 반대한 주요 이유였다. 이에 대한 구체적인 해석은 다음 신문자료의 내용을 통해서 확인할 수 있다.

(一) 1912년도 세관 통계에 따르면 같은 해 大連 항만 수입품의 關東州 잔류액은 재수출한 것을 제외한 1,5723,000엔으로 추산되는데, 만약 大連 항만이 과세 항구였을 때에 한하여 과세율을 5%라고 한다면 786,000엔 이상에 이른다. 만

66) 『滿州日日新聞』, 1914.3.29.

약 이 가운데 약간의 면세품을 포괄시키는 등 공제를 한다고 하여도 현재 관동 주민은 여전히 60만엔의 과세면세를享하게 된다.

(二) 현재 關東都督府와 滿鐵은 大連 항만에서 中繼貿易 保護獎勵를 실시한 결과 이곳은 재수출액수도 같은 해에 비해 크게 증가하였다. 대정2년에는 3,847,000엔에 달하였다. 이들 상품이 陸揚이후 市内倉庫에 반입된 것이 대부분을 점하고 있기 때문에 현행제도는 이에 반해 더 복잡한 통관절차를 요구하지 않을 경우, 中繼貿易의 발전을 조장하는데 막대한 이익이 있다.

(三) 일본상인은 각종 수입 상품에 중국 海關稅를 부과시키지 않고 화물을 關東州 내 어떤 장소에도 저장 할 수 있는 편리가 있기 때문에 우연히 상품 보관 장소에서 세금을 납부해야하는 停滯적 부담을 면제받을 수 있고 또 재수출 및 通過貿易品에 대하여서도 해관세 關稅猶予 기간이 있어 경제적 損失을 발생하지 않을 수 있다.

(四) 關東州 내의 기업가는 다른 항구로부터 수입하는 각종 원료에 대해 과세를 지불하지 않고 있다. 또 그 製造品도 해로를 통하여 외국에 수출하는 경우도 중국 海關稅를 면제받을 수 있는 특혜가 있다.

(五) 일본 및 외국에서 수입하는 각종 建築材料는 關東租借地 내에 고정되어 있는 것은 대다수가 현재의 자유항제도에 따라 州內은 전부 면제 처리되기 때문에 건설비용도 저렴한 편이다.

(六) 關東租借地 내의 거주민 인수는 法人 이외 합치면 503,000여명에 달한다. 이런 주민은 大連 자유항 제도 때문에 日常 衣食住에서 관세가 면제된 것을 받기 때문에 생활비 부담을 줄일 수 있는데 이는 租借地의 번영을 유지하는데 유리하다.<sup>67)</sup>

## 2. 항만철도일체화

1907년 3월 5일 滿鐵은 大連을 중심으로 하는 식민지 경영을 추진하기 위해 그 총부를 일본 동경에서 大連으로 이전하여 ‘大連中心主義’ 정책을 실시하였다. ‘大連중심주의’ 정책은 滿洲에서 수출, 수입되는 모든 상품이 大連 항만을 통과하게 해서 이를 기초로 최대한 경제이익을 도모하는 것이었다. 구체적으로 말하면 항만철도일체화를 실행하여 大連 항만의 배후지역을 滿鐵이 관장하는 모든 철도의 연선까지 확장하였다. 大連 항만은 철도와 더불어 일본의 滿洲 경

67) 『滿州日日新聞』, 1914.4.9.

영의 핵심이며 大連을 중심으로 滿洲의 자원을 유통하고 일본의 공산품시장을 개척하는 등 滿洲 경제를 독점하려는 ‘大連中心主義’ 정책의 기본방략이다. 때문에 일본은 南滿철도와 大連 항만을 점령하였음에도 불구하고 철도 차관제공과 부설시공 담당 등 각종 수단을 이용하여 滿洲의 철도권의 전체를 잠식하였다.<sup>68)</sup>

1925년에 이르러 일본의 滿洲 철도망은 이미 일정 규모를 이루었다. 즉, 남북으로 南滿철도를, 동서로 安奉철도를 남부의 간선으로 하고 우측에 吉長철도와 吉敦철도, 그리고 四鄭철도, 四洮철도<sup>69)</sup> 등은 滿洲의 주요 철도 지선으로서 四平, 奉天, 安東, 遼陽, 鞍山, 營口, 大連 등 도시들을 연결하였을 뿐만 아니라 연선에 위치한 長春, 開原, 昌圖 등은 경제작물중 20%이상이 大豆가 차지하는 지역들이다.<sup>70)</sup> 滿鐵은 吉敦철도를 부설하면서 『滿蒙鐵路開發網計劃』을 세우고 1925년부터 1944년까지 20년 내에 5.8억 엔을 투자하여 8,828km의 철도를 부설한다는 방대한 계획을 세웠다. 1907-1931년 사이각국이 滿洲에서 장악한 철도 상황은 다음 도표를 통해 파악할 수 있다.

<표4> 1907-1931년 각국이 장악한 滿洲의 철도통계 (단위: km)

| 연도   | 일본     | 러시아    | 영국    | 중국     | 총길이    | 일본%  |
|------|--------|--------|-------|--------|--------|------|
| 1907 | 1146.7 | 1723.3 | 510.7 |        | 3379.7 | 33.9 |
| 1921 | 1344   | 1723.3 | 525.6 | 58.0   | 3651   | 36.8 |
| 1931 | 2360.8 | 1788.8 | 889.9 | 1186.4 | 6225.9 | 37.9 |

출전: 滿史會 編, 『滿洲開發四十年史』上, 新華出版社, pp.205-209참조 작성하였다.

※이미 완공된 철도만 포함하였고, 일본의 차관으로 부설된 철도도 일본의 통계에 넣었다.

만주사변 이전 滿洲 지역 철도의 총 길이는 6225.9km에 달하였다. 그중에서 일본과 관련된 철도는 이미 러시아를 초과하여 2360.8km 즉, 전체 길이의 37.9%

68) 일본이 滿洲에서 독자적으로 경영한 철도는 南滿철도와 安奉철도이고 차관을 제공하여 부설한 철도는 吉敦철도, 洮昂철도, 四洮철도, 吉長철도이다. 이외에 중일 합작으로 天圖철도, 金福철도, 溪城철도를 부설하였다.

69) 四洮철도는 四平으로부터 洮南 (현재의 洮安)에 이르는 312km의 철도로 1917년 4월에 부설하기 시작하여 1923년 10월에 개통되었다.

70) 衣保中, 『東北農業近代化研究』, 吉林文化出版社, 1900, p.232.

에 달하였다. 비록 비율에 있어서 일본의 철도가 滿洲철도의 절반도 못되었지만 이들 철도는 모두 주요한 철도선으로, 滿洲의 중요한 경제지대와 도시들을 경유하고 있고 특히 大連 항만과 연결되어있었기 때문에 滿洲의 교통명맥과 상품유통명맥이라고 할 수 있다.

일본이 러시아로부터 南滿철도 및 지선을 넘겨받을 때에 기관차 377대, 객차 315대, 화물차 5,424대뿐이고<sup>71)</sup> 또 대다수가 狹軌와 경편차량들이었다. 滿鐵은 설립이후 곧 營口에서 공채를 발행하였고 이 자금으로 미국으로부터 기관차 205대, 객차 95대, 화물차 2,090대를 구입하였다. 이와 동시에 넓은 寬軌 개조와 複線 부설에 착수하여 운수능력을 대대적으로 늘였다. 1930년 3월에 이르러 滿鐵은 기관차 466대, 객차 554대, 화물차 8,134대를 가진 철도회사로 발전하였다.<sup>72)</sup> 1923-1927년의 滿鐵 여객 및 화물수송통계를 통해 滿鐵의 경영규모의 변화를 알 수 있다.

<표5> 1907-1930년 滿鐵의 여객 및 화물 수송

| 연 도  | 수송거리(m)   | 여객(명)     | 화물(톤)      |
|------|-----------|-----------|------------|
| 1907 | 1,135,000 | 1,512,000 | 1,368,000  |
| 1910 | 1,138,000 | 2,349,000 | 3,558,000  |
| 1915 | 1,106,000 | 3,708,000 | 5,317,000  |
| 1920 | 1,104,000 | 8,123,000 | 9,212,000  |
| 1925 | 1,118,000 | 9,109,000 | 13,649,000 |
| 1930 | 1,125,000 | 8,156,000 | 15,193,000 |

출전: 蘇崇民, 앞의 책, 1990, pp.93-94.

<표6> 1907-1931년 滿鐵 철도부문 영업의 收支 통계 (단위: 엔)

| 연도   | 화물수입       | 비율  | 여객수입       | 비율  | 총수입         | 총지출        | 이윤         |
|------|------------|-----|------------|-----|-------------|------------|------------|
| 1908 | 9,542,262  | 76% | 2,964,587  | 24% | 12,537,142  | 6,101,515  | 6,435,627  |
| 1915 | 17,260,655 | 73% | 4,842,338  | 21% | 23,532,118  | -          | -          |
| 1921 | 59,615,833 | 76% | 12,194,288 | 16% | 78,204,132  | 33,172,717 | 45,031,418 |
| 1927 | 94,040,819 | 83% | 16,102,953 | 14% | 113,244,180 | 45,235,835 | 68,008,354 |
| 1928 | 97,738,147 | 82% | 17,619,293 | 15% | 118,639,089 | 44,358,065 | 74,281,024 |
| 1930 | 77,936,688 | 82% | 11,461,175 | 12% | 95,390,730  | 36,768,576 | 58,562,154 |

71) 蘇崇民, 앞의 책, 1990, p.94.

72) 蘇崇民, 앞의 책, p.94.

※1908년 이후 滿鐵이 창고업을 개설해서 화물과 여객의 합친 비율은 100%가 안 된다.

출전: 陳暉, 「中國鐵路的過去與今後」, 『東方雜誌』, 1935년 제32권 17호, p.19.

<표5>에 근거하면 1907년 滿鐵 설립초기 화물수송량은 13.7만톤에 불과했지만 1925년에는 136.5만톤으로 거의 10배가 증가하였다. 철도수송은 滿鐵의 핵심 산업으로, 철도운수의 발전은 滿鐵에게 거대한 이윤을 가져다주었다. 滿鐵은 매년 3,000만엔 이상의 이윤을 철도산업에서 획득하였는데, 이는 滿鐵의 연간 이윤의 49%에 달한다. 1927-1928년의 滿鐵의 각항 연간 수입과 철도부문 수입에 대한 비교를 통해 철도산업이 滿鐵에게 갖는 중요성을 알 수 있다.

<표6>에서 볼 수 있는 것처럼 滿鐵은 설립시기 부터 만주사변 때 까지 영업이익이 줄곧 증가되었고, 그 액수는 중국의 기타 모든 철로의 수익을 합친 것보다 많았다. 예를 들면 1924년 滿鐵의 수익은 973,952.1754만 엔에 달하였지만 중국 철로의 수익은 1,185,112.6151만 엔으로 약 1,000만 엔의 차이가 났다. 그러나 중국 철도의 순 이익은 오히려 700만 엔이 적은 상황이었다.<sup>73)</sup>

이런 과정에서 일본은 南滿철도의 화물수송량을 증가하기 위해 중국정부에 차관을 제공하는 방식으로 吉長철도와 吉敦철도를 부설하였고 이를 南滿철도에 연결함으로써 길림성 동부의 화물운수를 南滿철도로 끌어들이었다. 뿐만 아니라 四洮철도(鄭通지선을 포함)와 洮昂철도를 통하여 길림성 서부와 내몽골 동부의 일부 화물까지 滿鐵로 끌어들이었다.

따라서 大連 항만 배후지의 확장은 초기에 南滿철도 간선의 양측(大連-瀋陽-長春)에 국한되었지만 吉長철도, 四洮철도, 吉敦철도 등 지선이 부설되면서 大連 항만의 배후지는 滿洲의 북부와 內蒙古의 동부로 확장되었다(<그림4>). 1922년에 大連 항만의 수출입 화물의 배후지는 제일 멀리 내몽골의 索倫과 黑龍江성의 嫩江, 龍鎮, 鐵力, 巴彥, 阿城 등지까지 확장되었다.<sup>74)</sup> 大連 항만의 배후지 경제구역은 이를 기초로 형성되었다. 특히 중국정부가 차관으로 부설한 철도는 항구와 연결되지 않았기 때문에 수출입 화물은 滿鐵을 통하여 大連 항만에서 수출 혹은 수입할 밖에 없었다. 식민주의 국가는 철도부설을 통하여 식민지 혹

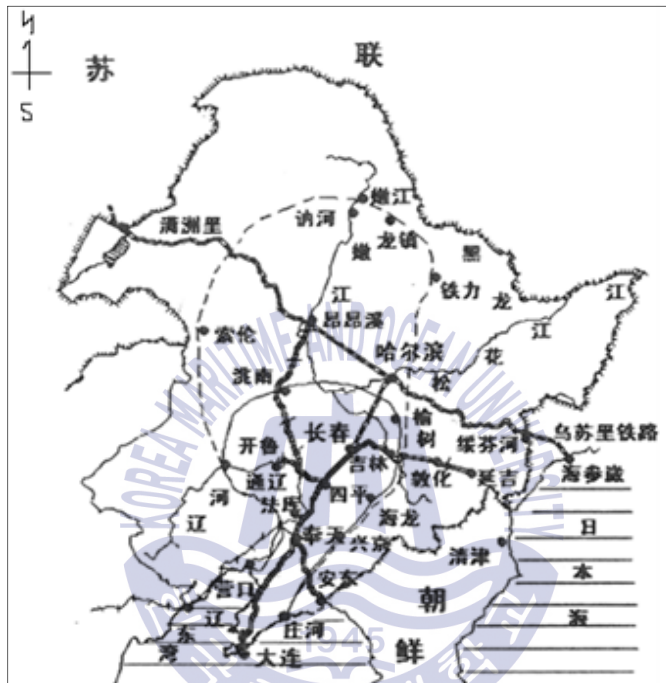
73) 「日本經濟危機及侵略滿蒙之方策」, 『東省經濟月刊』, 1929, 제5권, 6·7호, p.13.

74) 神足篤太郎, 『大連港』, 大連港編纂所, 1925, p.73.



은 반식민지국가에서 최대한으로 원료시장과 상품시장을 개척하였기에 때문에 철도가 부설되는 지역까지 시장도 함께 개척되었다. 大連 항만의 배후지는 바로 이런 근거와 방식을 통해서 철도망근처에 형성되었다.

<그림4> 1930년대 大連 항만의 배후지 도포도



출전: 滿鐵庶務部調査科 編, 『大連港背後地の研究』, 調査報告書(19), 1923, p.278.

※ - - 1914년 大連 항만의 배후지; — 1922년 大連 항만의 배후지이다.

滿鐵은 滿洲의 특산물을 독점하기 위해 特殊運賃制度를 실행하였다. 營口와 블라디보스토크는 滿鐵이 大連 항만을 거점으로 大豆무역을 시작할 때 大連보다 우월한 경쟁위치에 있었다. 특히 滿洲의 전통적 대외무역항구로써 營口는 遼河가 있었기 때문에 鐵嶺 이북지역의 화물을 쉽게 항구에까지 수송할 수 있었기 때문에 육지물류에서 많은 비용을 절감할 수 있었다.

1907년 7월 滿鐵은 鐵嶺 이북에서 營口와 大連 항만에 발송하는 운임에 대하여 동일한 운임을 실시한다고 선포하였다. 즉, 大連 항만이 營口보다 화물발송

지에서 300여 킬로미터나 더 멀지만 동일한 운임을 적용한 것이다. 예를 들면 鐵嶺에서 大連 항만에 발송하는 화물의 운임은 1톤에 14.65엔, 개원은 15.70엔, 昌圖는 16.65엔이었으나 이를 營口로 발송하는 운임과 같은 철령 7.40엔, 개원 7.96엔, 창도 8.46엔으로 낮추었다.<sup>75)</sup> 결과 철령 이북, 공주령 이남에서 大連 항만으로 발송하는 화물의 운임이 35-40% 줄어들었고 공주령 이북도 45-50%나 줄어들었다. 滿鐵은 이 특수 운임제도에 대하여 수차 조절하여 그 범위를 旅順과 丹東까지 확대하였을 뿐만 아니라 화물의 수량에 대한 제한도 취소하여 石을 단위로 하는 소화물에도 적용하였다. 특수 운임제도로 滿洲 남부지역의 수출화물들이 大連 항만으로 집결되기 시작하였는데, 당연히 大宗 화물인 大豆와 그 제품들이 선두를 점하였다.

滿鐵이 大豆 및 제품의 철도수송을 독점하여 이들을 모두 저들이 장악한 大連과 丹東으로 집결시키기 위하여 취한 다른 조치는 ‘北貨南運’이라는 용어가 단적으로 보여주듯이, 南滿철도와 東清철도의 화물수송을 연결시키는 방법으로 北滿지역의 화물, 주요하게 大豆를 다렌 항만에 집결시켰다.

### 3. 一港一社제도

大連 항만의 발전 과정에서 一港一社<sup>76)</sup>의 실행은 항만하역의 통일 관리에 있어 큰 의미가 있었다. 구체적으로 말하면 하나의 항만에 하역작업을 관리하는 회사를 하나만 지정해서 관리하는 제도였다. 당시 靑島, 釜山, 高雄 등 항만에서는 항내의 작업을 선박업체와 운수업체가 공동운영으로 진행하였다. 러시아 시기와 군정시기에는 大連에서도 이런 방식을 통해서 진행하였다. 하지만 大連 항만의 경우 여러 문제(紛爭, 滯貨, 貨物遺失)가 발생하자 1907년 大連埠頭事務所를 설치하여 통일 관리를 실행하였다. 1909년 하역청부 전문회사인 福昌公司의 설립은 一港一社제도의 확립에 중요한 작용을 하였다. 그 설립의 배경은 다

75) 孔經緯, 앞의 책, p.534.

76) 본 논문에서는 항만에 여러 개의 하역청부회사가 있는 경우와 大連항을 구별하기 위해 一港一社라는 용어를 사용한다. 1918년 9월 靑島 항만에서도 이와 같은 제도를 실행하였다. 그리고 1941년 일본은 전국의 항만에서 이 제도를 공식적으로 실행하였다.

음과 같다.

1907년 4월부터 滿鐵이 공식적으로 大連 부두사무를 시작하여 大棧橋事務所(大連埠頭事務所の前身)를 설립해서 항만 관련 각 작업을 경영하게 되었다. 그러나 여러 선박회사 지점과 노무관리 대행사가 난립하고, 감독하는 기관도 없어서 하역작업과 관련된 세력 사이에 분쟁이 자주 일어났다. 초기에 항만의 하역문제가 많아서 항만 기능의 순행에 큰 지장이 되었다. 일본의 門司港에서 노무관리를 경험한 경력이 있던 相生由太郎(아이오이 요시타로)이 大連埠頭的 항무과장의 추천으로 大連 부두 조사를 부탁했고, 곧 이어 相生은 大連埠頭事務所 소장을 맡았다. 1909년 滿鐵은 그에게 항만하역 청부 사업을 맡겼다.<sup>77)</sup> 이에 그는 福昌公司를 설립하여 大連의 하역노동을 전담하게 되었다.

그러나 1914년 1월에 들어 이사인 沼田政二郎(누마타 세이지로)은 埠頭事務所 소장 樞崎猪太郎(나라자키 이타로)에게 相生과 하역노동자 공급 계약서를 작성하고 그 청부계약서의 제출을 명령하였다. 樞崎는 그 뜻을 전하고 相生은 곧바로 계약서 안을 제출하였다. 相生이 제출한 계약서 안은 나라자키소장을 통하여 滿鐵에 회송되어 沼田이사가 의견을 첨부하여 이사회에 제출되었으나, 마지막으로 이를 본 이사 犬塚信太郎(이누즈카 노부타로)은 “논의할 필요가 없다”라고 되돌려 보냈다. 犬塚 이사는 “42년(1909년) 하역노동자 공급을 명령한 이래 아무런 문제없이 지금까지 해왔기 때문에 이제 와서 계약서를 만들 필요가 없다. 만약 있었다면 명령이 내려졌을 때 제작했을 것이다. 뿐만 아니라 계약서가 있으면 일을 속박해서 相生에게 이래저래 귀찮았을 것이다. 계약서가 없으면 불편한 경우가 발생했을 경우 바로 일을 취소할 수 있다. 相生은 그런 일을 할 사람이 아니다. 부두에 관한 일은 相生에게 맡겨두면 아무런 문제가 없다”라고 하였다고 한다. <sup>78)</sup>

이러한 사실은 당초 滿鐵과 相生 사이에 계약서 없이 하역노동의 청부가 맡겨졌다는 점을 말하고 있는데, 이것은 첫째로 滿鐵과 相生 사이의 막역한 인간 관계가 청부의 수주를 가능하게 한 요인임을 의미한다. 둘째로는 相生이 노동력의 모집에 뛰어난 능력을 발휘하여 항만하역 노동력의 공급에 독점적인 지위

77) 國澤新兵衛, 『滿洲と相生由太郎』, 福昌公司互敬會刊, pp.955-956.

78) 遼寧省檔案館編, 『滿鐵與勞工』, 제1집(6), 廣西壯族師範大學出版社, 2003.8, p.282.

를 확보하고 있었을 보여준다. “하역노동자 공급을 명령한 이래 아무런 문제 없이 지금까지 해왔기 때문에” 라는 발언은 그의 능력을 보여주고, “계약서가 있으면 일을 속박해서” 라는 발언은 계절과 화물의 물량에 따른 노동자 공급의 파동성을 의미한다. 그의 노동력 공급에 관한 그의 독점적 지위는 다음 1919년의 사례에서 살펴 볼 수 있다.

1919년 여름, 野村龍太郎(노무라 류타로)이 滿鐵사장이었을 때 부사장이던 中西清一(나카니시 세이이치)은 부두苦力の 공급 청부를 相生으로부터 탈취하려는 의향이 있었다. 그리하여 滿鐵의 기관지 『滿洲日日新聞』은 그런 뜻을 담은 논지를 전개하여 相生을 공격하고 하역노동자의 滿鐵 직영을 주장하였다. 相生은 그때 바로 부두의 苦力공급 청부를 사퇴하겠다는 뜻을 밝혀 기선을 제압하였다. 滿鐵로서는 청천벽력과 같은 일로, 이에 대한 연구도 조사도 시설도 준비도 전혀 되어 있지 않았기 때문에 매우 당황해 하였다. 결국 中西 부사장도 언젠가는 이를 해제하고 직영으로 할 방침이지만 당분간은 현상 그대로 苦力 공급 작업에 종사해 줄 것을 위무하여 마침내 그대로 받아들일 수밖에 없었다. 79)

그러나 滿鐵로서는 청부업체에 노동자공급을 맡길 때 회사의 손익을 따지지 않을 수 없었다. 항만하역작업에서 노동자임금은 그 경비에서 큰 비중을 차지했고, 청부업체 福昌公司가 그 청부에서 발생하는 이익을 가져갔다. 滿鐵에겐 직영이 회사의 이익에 이바지하는 길이었다. 마침내 1926년 자연스러운 때가 왔다. 1926년 11월 相生이 병에 걸리자 華工部 사업을 滿鐵이 인수하고자 하였다. 福昌公司는 시설 일체를 3백만 엔으로 평가해 제시했지만 滿鐵은 감가를 요구해서 평가를 변경해 2백 20만 엔으로 변경하여 제시하였다. 滿鐵은 이를 1백 80만 엔으로 줄여 다시 요구해왔다. 병중의 相生은 이를 듣고 滿鐵에게도 여러 원인이 있을 것이라고 하며 곧바로 동의를 표하였다. 滿鐵은 1백 80만 엔으로 福昌公司 華工部 사업을 인수하여 새롭게 자본금 1백 80만 엔의 福昌碧山莊華工寄宿舍株式會社 즉, 福昌株式會社를 조직하였다. 80)

당시 大連 상공업계의 거두 相生이 순순히 滿鐵에 福昌公司를 싼 가격에 넘긴 것은 福昌公司를 통한 이윤의 획득이 얼마나 컸던가 하는 점을 반증하는 일

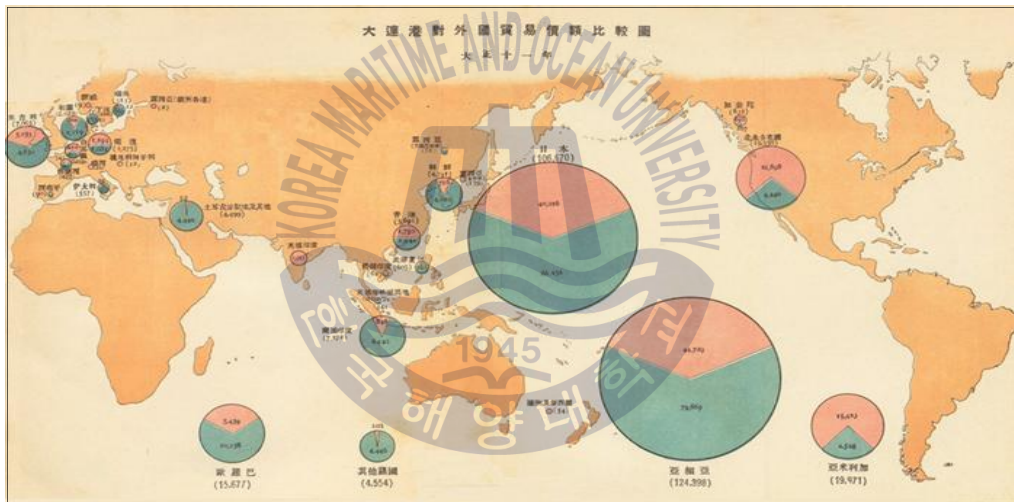
79) 國澤新兵衛, 앞의 책, pp.193-194.

80) 國澤新兵衛, 앞의 책, p.964.

이기도 하다. 분명한 점은 청부이든 직영이든 大連 항만의 항만하역작업은 하나의 회사가 전담하는 형태로 유지되었다는 사실이다. 청부업체 福昌公司에 대하여는 뒤에서 다시 자세히 검토하겠다.

20세기 초 러시아와 일본의 경영 하에 大連은 신속하게 세계무역항으로 성장하였다. 그것은 일본이 大連을 거점으로 여러 정책을 통해서 滿洲 지역에서 원초적 형태의 자원약탈을 진행한 결과였지만 만주사변 이전의 20년은 大連 항만 발전의 중요 시기였음은 분명하다. 이에 따라 大連 항만은 滿洲 특산물의 대외 수출을 위주로 한 세계무역항이 되었다.

<그림5> 1922년 大連 항만만의 대외무역 분포 (단위: 千海關兩)



\* 輸入 (orange)    輸出 (green)

출처: 滿鐵庶務部調査課 編, 『大連港勢一斑. 大正十一年』, 滿鐵, p.20.

<그림5>에서 제시하는 바와 같이, 大連은 항만을 통해서 세계 여러 나라와의 무역을 활발하게 진행하고 있었다. 大連 항만의 세계무역 금액을 보면 아시아와의 무역금액(79,669, 44,729)이 가장 많았으며 그 순서는 일본(66,454, 40,216), 조선(4,025, 716), 네덜란드령 인도(지금의 인도네시아 지역, 6,425, 845), 그리고 홍콩(1,941, 1,750)의 순이었다. 유럽(10,238, 5,439)에서는 주로 영국(4,630, 3,033)과의 무역이 많았고, 아메리카(4,548, 15,423)에서는 북미합중국(4,440, 14,898)을

중심으로 진행되었다. 大連 항만의 대외무역 상황에 의하면 아메리카 이외에 모든 국가와의 수출금액이 수입금액보다 많았다. 따라서 大連의 항만무역이 수출을 중심으로 하였다는 것을 확인 할 수 있다.

1908-1930년 大連 항만의 주요 대외수출화물 관련 자료를 보면 滿洲지역의 특산물인 大豆三品(大豆, 豆粕, 豆油의 총칭)이 주요 수출상품이었다 (<부표 3>). 1908년 大豆三品을 이용한 유럽시장의 개척으로 인해 大連 항만은 세계 주요 항만들과 연결된 국제적인 항만으로 발전하였다. 이와 동시에 大豆三品은 독립된 상품으로서 세계시장에서 유통하게 되었다. 1920년대 전에 大豆三品の 수출량은 대체적으로 증가하는 추세가 나타났다. 그들의 비율은 제일 많은 때에 항만 전체 수출의 70% 이상을 차지였다. 수출이 우위를 차지하던 大連 항만에서 매일 엄청난 양의 大豆三品이 기차와 운선을 통해서 전 세계로 판매되었다. 이로 인해 大連 항만은 “大豆의 大連“이라는 별칭을 갖게 되었다.<sup>81)</sup>



81) 關東廳 編, 「千九百九年貿易概覽 大連」, JACAR:B03050338500 (第 42 畫像目), 各國事情關係雜纂／支那ノ部／奉天省 第二卷(A-6-1), 外務省外務史料館.

## 제3장 大連 항만 하역체제의 확립

항만기능의 수행은 앞의 2장에서 언급한 항만의 발전만으로 이루어지는 것이 아니다. 항만하역이 항만발전에 따르지 못하면 滯船이나 滯貨가 쉽게 일어날 수 있고, 결국은 도시와 국민경제의 발전에 커다란 영향을 미친다. 따라서 항만이 기능을 제대로 발휘하기 위해서는 무엇보다도 항만하역이 능률적으로 수행되어야 하는 것이다. 즉, 항만하역의 효율화 수준은 항만기능의 발휘에 가장 중요한 요소라고 볼 수 있다.

한국의 항만운송사업법 제2조에 의하면 항만하역이란 선박화물의 揚積荷작업에서부터 보관, 장치, 운송 등 항만구역 내에서 일어나는 一連의 화물취급을 말한다. 이를 설명하기 위해 3장에서는 大連 항만의 하역체제가 어떻게 확립되었는지를 살펴보고자 한다.

### 제1절 항만 하역시설의 구축

항만 기능의 요인을 보면 하역, 운반, 보관의 대상은 화물이며 이 작업의 주체는 인간 즉, 항만노동자이다. 그리고 항만노동자이 작업하는 장소가 항만이며 그들의 작업을 보조하는 수단으로서 하역기계나 도구가 존재한다. 또한 항만은 선박을 위한 충분한 수로와 선박이 안정하게 정박할 수 있는 장소, 여객이나 화물 등을 취급하기 위한 각종 임해시설과 항내의 수상설비 그리고 임항교통시설 등 물리적인 시설이 구비되어야 그 기능을 제대로 수행할 수 있다. 따라서 우선 大連 항만의 투자에 따른 하역시설의 구축 상황을 검토하고자 한다. 여기서는 주로 항만하역에 관련된 계류시설, 보관시설, 그리고 기계시설 등을 중심으로 간단하게 고찰하고자 한다.

## 1. 계류시설

계류시설은 선박이 접안해서 화물을 적하하고 승객이 타고 내리는 접안 설비의 총칭이다. 항만의 계선안벽, 잔교 등의 설치상황은 항만의 계선 능력과 밀접한 관계를 갖고 있을 뿐만 아니라 해상운송과 항만하역에도 큰 영향을 미칠 수 있다.

일본이 인수하기 전에도 大連 항만은 4,000톤 내외의 기선이 자유롭게 출입할 수 있었고 11척의 기선이 동시 계류하는 것이 容易하였다.<sup>82)</sup> 하지만 大連 항만의 수심이 6~9미터 밖에 안 되고 게다가 건축된 항만 안벽의 구조가 계단식이었기 때문에 큰 輪船의 계류에 많은 불편을 주었다.<sup>83)</sup> 특히 低潮시 무거운 화물을 탑재한 운선은 출입할 수 없었다.

따라서 일본은 大連 항만의 운송능력을 확대하기 위해 우선 계선안벽을 수직으로 개축하며 항만의 수심도 원래 6~7미터에서 7~11미터로 늘렸다. 그리하여 저조 때도 6,000톤 내외의 선박이 자유롭게 출입할 수 있었을 뿐만 아니라 잔교에 선박 11척이 동시에 계류할 수 있었다.<sup>84)</sup> 1922년 3월에는 항만의 계선안벽이 3,827미터로 길어져서 2,000~3,000톤급의 선박 8척, 4,000~6,000톤급의 선박 6척, 8,000~10,000톤급의 선박 8척, 25,000톤급의 선박 1척, 합계 23척의 선박(15만 톤)이 동시에 계류할 수 있었다. 즉, 1년에 약 450만 톤의 화물을 운송하는 능력을 가지게 되었다.<sup>85)</sup>

滿鐵의 투자에 따라 大連 항만의 계선안벽이 러시아시기의 5,565척에서 1912년 2,127미터, 1913년 2,435미터, 1917년 2,955미터, 1919년 4,046미터로 점차 늘어났다.<sup>86)</sup> 당시의 신문기사에 의하면 1930년 계선안벽은 36개로 구성되어 5,000톤급의 기선 37척을 동시에 계류할 수 있었다.<sup>87)</sup> 그리고 계선구역은 대체적으로 석탄 전용구역(제1~제4, 제28~제30 구역), 수출화물 전용구역(제5~제9 구역),

82) 長永義正, 『經濟都市大連』, 滿洲大博覽會協替會, 1933, p.115.

83) 「南滿洲鐵道株式會社」(三)港灣, 『大阪毎日新聞』, 1913.10.26.

84) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.613.

85) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.601.

86) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.603.

87) 『報知新聞』, 1930.8.18, 神戸大學經濟經營研究所 新聞紀實文庫 港灣(9-080).



수입화물 전용구역(제14~제20 구역), 수출입 혼용구역(제21~제27 구역), 內地 · 上海와 大連 사이를 오가는 정기 객선구역(제11~제13 구역) 등으로 구성되었다.<sup>88)</sup>

<표7> 1928년 大連 항만의 계류·접안하역시설 통계

|      | 종류   | 명칭          | 연장수량        | 비고      |
|------|------|-------------|-------------|---------|
| 계류시설 | 계류안벽 | 제-4, 甲-丙 부두 | 4,570m, 7개  | 30척 계선  |
|      | 잔교   | 석유잔교        | 200m, 1개    | 2척 계선   |
|      | 계류안벽 | 甘井子석탄부두     | 300m, 1개    | 2척 계선   |
|      | 계류안벽 | 長門町부두       | 1개          | 석탄의 艇下용 |
|      | 잔교   | X잔교         | 1개          | 광석 하역용  |
|      | 浮標   | 제1浮標        | 1개          |         |
|      | 浮標   | 제2浮標        | 1개          |         |
|      | 浮標   | 제3浮標        | 1개          |         |
|      | 浮標   | 제4浮標        | 1개          |         |
|      | 합계   |             | 5,070m, 15개 |         |
| 접안시설 | 계류안벽 | 제1부두        | 766.20m     | 船積陸揚用   |
|      | 계류안벽 | 甲부두         | 346.66m     | 선적육양용   |
|      | 계류안벽 | 제2부두        | 1,340.62m   | 선적육양용   |
|      | 계류안벽 | 乙부두         | 272.72m     | 선적육양용   |
|      | 계류안벽 | 제3부두        | 1,333.87m   | 선적육양용   |
|      | 계류안벽 | 丙부두         | 270.00m     | 선적육양용   |
|      | 계류안벽 | 제4부두        | 240.00m     | 일부완성    |
|      | 계류안벽 | 長門町부두       | 383.80m     | 석탄의 부하장 |
|      | 계류안벽 | 甘井子석탄부두     | 300.00m     | 석탄 적출전용 |
|      | 잔교   | 석유잔교        | 351.00m     | 위험물품용   |
|      | 합계   |             | 5,604.87m   |         |

출처: 港灣協會 編, 『大連港荷役調査』(港灣調査資料第六輯), 港灣協會, 1931, pp.7-8.

위의 <표7>에서 제시한 것처럼, 大連 항만의 계류시설은 주로 계류안벽, 잔교, 그리고 浮標로 구성되었는데, 계류안벽의 연장은 계선 능력을 증대시키는 결정적인 요소였다. 2개의 잔교는 주로 석탄 등 광석이나 위험물품의 수송에 활용되었다. 이런 계류시스템으로 인하여 大連 항만하역의 대다수는 접안하역으로 이루어졌다. 게다가 해상 艇船하역의 艇船 전용잔교가 없어서 艇船의 수량도 적었다. 때문에 항만하역의 능률을 향상시키기 위해서는 보관시설의 증축이나 기계시설의 도입이 필요하였다.

88) 滿鐵 編, 『南北滿洲主要海港河港』(滿鐵調査資料第六十七編), 滿鐵庶務調査課, 1927.6.1, p.9.

## 2. 보관시설

계선안벽의 확장과 마찬가지로 大連 항만의 화물 上屋과 창고도 신속하게 증가하였다. 화물 上屋은 선박에서 출하는 화물들이나 선박으로 반입하는 화물들을 임시로 (적어도 3일 이내) 보관하기 위해 계선안벽을 따라 건축된 시설이다. 창고는 대체로 화물 보관용의 임시창고와 전용창고 2가지 종류로 구별되는데, 그 용적은 항만하역의 작업량을 좌우하였다. 앞에서 언급한 것처럼 일본이 인수할 당시 大連 항만에서 창고와 上屋의 수량은 제2부두의 목조 7동(2,920평), 철조 1동(243평), 벽돌(煉瓦)조 1동(특별창고, 166평), 그리고 甲부두의 목조 3동(1,090평)에 불과하였다.<sup>89)</sup> 이를 합치면 총12동, 4,421평뿐이었다. 1907년부터 1920년까지 창고와 화물 上屋의 증가 상황은 다음 <표8>에서 제시하는 바와 같다.

<표8> 1907-1920년 大連 항만의 창고와 上屋 통계

| 연대   | 수량(동) | 면적(평)  | 연대   | 수량(동) | 면적(평)  |
|------|-------|--------|------|-------|--------|
| 1907 | 16    | 6,792  | 1914 | 37    | 33,390 |
| 1908 | 19    | 14,293 | 1915 | 39    | 36,133 |
| 1909 | 20    | 19,151 | 1916 | 43    | 41,732 |
| 1910 | 21    | 26,946 | 1917 | 47    | 50,009 |
| 1911 | 27    | 29,051 | 1918 | 54    | 61,328 |
| 1912 | 28    | 29,226 | 1919 | 65    | 76,365 |
| 1913 | 31    | 31,258 | 1920 | 72    | 76,325 |

출처: 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.615 참고.

<표9> 1927년 세계 주요 항만의 계선안벽과 上屋 통계

| 항만              | 계선안벽(m) | 上屋 면적(m <sup>2</sup> ) | 밀도(1m <sup>2</sup> /1m) |
|-----------------|---------|------------------------|-------------------------|
| 함부르크(Hamburg)   | 23,000  | 516,000                | 22.4                    |
| 르아브르(Le Havre)  | 21,000  | 300,000                | 14.3                    |
| 버밍엄(Birmingham) | 9,650   | 216,000                | 22.4                    |
| 마르세유(Marseille) | 17,000  | 108,000                | 10.6                    |
| 安土府             | 26,000  | 260,000                | 10.0                    |
| 桑港              | 24,600  | 302,000                | 12.3                    |
| 神戸              | 2,550   | 53,000                 | 20.8                    |
| 大連              | 3,159   | 71,868                 | 22.7                    |

출처: 滿鐵 編 『南北滿州主要海港河港』(滿鐵調査資料第六十七編, 滿鐵職務調査課, 1927.6.1, p.18 참고 작성하였다.

\*1m<sup>2</sup>=0.3평, 1m=3.3척.

89) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.613.

창고와 上屋 등 보관시설은 滿鐵의 투자에 따라 계속 확장되었다. 1927년 大連 항만의 계선안벽은 총연장이 14,293척으로 늘어났다. 총길이 10,426척의 계선안벽에 대해서 건축된 화물 上屋은 21,740평이었는데, 계선 길이 1척에 화물 上屋이 2.08평의 비율이었다.<sup>90)</sup> 당시 세계 주요 항만의 계류시설과 비교하여 大連 항만의 하역능력을 비교하면 위의 <표9>과 같다.

<표9>에 근거하면 1927년 大連 항만의 계선안벽의 길이는 다른 세계 주요 항만에 비해 상당히 짧았지만, 上屋의 면적은 비교적 넓은 편이었다. 항만 하역의 효율을 높이는 방법은 2가지이다. 그것은 기계시설의 투입과 화물 上屋의 증축이다. 일반적으로 항만에서 인력을 기계로 전환하는 것보다 上屋을 증축하는 것이 빠르고 저렴했기 때문에 上屋의 면적이 큰 것이 초기 항만의 특징이었다. 기계시설이 완비된 歐美의 항만보다 大連 항만의 하역은 주로 인력을 이용해서 진행되었기 때문에 물동량의 증가에 따라 上屋 면적이 커지는 것은 필연적인 현상이었다.

上屋의 길이를 보면 구미항만의 上屋은 약 60미터 내외의 방화벽을 설치했는데, 大連 항만의 경우는 가장 긴 것도 150척(약 45미터) 미만이었다. 게다가 화물 上屋이 대부분 낮고 새로운 화물 上屋의 높이는 22척에서 23척 정도였다. 그리고 화물 上屋과 계선안벽의 거리도 가까웠다. 예를 들면 제1, 제3부두 약 39척(13미터), 제2부두의 승객 待舍所 앞에 약 51척(17미터), 제2부두 동측 약 51척(17미터), 甲부두, 乙부두, 丙부두에 있는 것을 합치면 약 47척(39미터)이었다.<sup>91)</sup> 이렇게 화물 上屋과 계선안벽 사이가 가까운 것은 大連 항만에서는 주로 인력을 이용해서 작업하는 방식에 의지했기 때문이다. 선상 하역은 거의 대부분 계선구역에서 직접적으로 육상으로 내리고, 그 다음 화물 창고 혹은 上屋으로 이동하면서 선내 작업과 육상 작업을 동시에 진행할 수 있었다. 선내의 하역 작업과 화물 창고나 上屋 내의 정리 작업을 조절하여 기계나 화물차 등이 용이하게 출입할 수 있도록 하기 위해서는 보통 10미터 내외의 거리가 필요하다.

90) 석탄 전용 機關車와 계선구역(3,867평)에서 석탄을 야적하기 때문에 화물 上屋이 필요 없었다. 滿鐵 編, 위의 책, 1927.6.1, p.17 참고.

91) 滿鐵 編, 위의 책, p.18.

### 3. 기계시설

여기서는 大連 항만하역의 기계시설을 기선과 하역기계로 나눠서 고찰하고자 한다. 앞에서 언급한 것처럼, 滿鐵의 항만사업비용 가운데 大連 항만의 각종 기계설비에 대한 투자는 적은 편이 아니었다. 특히 7,605,582엔의 부두설비 투자액 가운데 기계비용이 2,686,536엔에 달하였고, 기타 설비에도 1,419,970엔을 투입하였다. 두 비용을 합치면 부두시설 투자의 절반이상을 차지하였다. 1920년대 大連 항만에서 사용하는 선박과 기계의 상세한 상황은 다음 <표10>를 통해서 확인할 수 있다.

<표10> 1921년 大連 항만 작업용 선박과 기계의 통계

| 항목       | 명칭        | 수량  | 명칭        | 수량  |
|----------|-----------|-----|-----------|-----|
| 선박       | 小蒸汽船      | 5척  | 鋤鏈式浚渫船    | 1척  |
|          | 唧筒式浚渫船    | 1척  | 抓鬥式浚渫船    | 2척  |
|          | 碎岸機船      | 1척  | 汽走底開泥受船   | 4척  |
|          | 側開泥受船     | 4척  | 底開泥受船     | 2척  |
|          | 起重機船(50噸) | 1척  | 起重機臺船(5噸) | 5척  |
|          | 給水船       | 2척  | 潛水船       | 18척 |
|          | 傳馬船       | 23척 | 通船        | 2척  |
|          | 端艇        | 1척  | 합계        | 72척 |
| 증기<br>기계 | 混凝土混合機    | 4대  | 馬達混合機     | 1대  |
|          | 混凝土材料掬揚機  | 1대  | 方塊積出機     | 1대  |
|          | 橫置蒸汽機械    | 1대  | 空氣壓榨機     | 1대  |
|          | 杭打機       | 2대  | 空氣鑿岩機     | 3대  |
|          | 蒸汽壓路機     | 9대  | 합계        | 23대 |
| 기계       | 旋盤        | 1대  | 承船樁       | 1대  |
|          | 起重機遷車     | 1대  | 轉車臺       | 1대  |
|          | ドクリング機    | 1대  | 합계        | 5대  |
| 기중기      | 50噸       | 2대  | 20噸       | 1대  |
|          | 5噸        | 9대  | 2噸        | 2대  |
|          | 합계        |     |           | 14대 |
| 차        | 輕便機關車     | 2대  | 無蓋輕便貨車    | 1대  |
|          | 합계        |     |           | 3대  |

출처: 滿鐵庶務部調査課 編, 『大連港勢一斑.大正十一年』, 滿洲日日新聞社印刷所, 1924, p.10 참고 작성하였다.

<표10>에 의하면 大連 항만에는 기중기, 증기기계, 그리고 전력기계 등 당시로는 선진적인 기계시설들이 잘 구비되어 있었는데, 특히 기중기의 수량이 제

일 많았다. 당시에 있어 기중기 등 기계설비의 사용은 근대항만의 중요 특징이었다. 상대적으로 항만에서 사용하는 기선의 수는 매우 적었는데, 이것은 大連의 계선안벽이 넓어서 艇船작업이 많이 없었기 때문이다.

일본이 처음 大連 항만을 인수했을 때에는 艇船이 하나도 없었는데, 1906년 旅順海軍工作部 쪽에서 椅子山丸과 案子山丸, 그리고 육군운수부로부터 第二浦賀丸, 新高丸, 仁保丸 등 3척을 차입해서 항내 하역용으로 사용하였다. 大連 항만의 기선 구입은 1907년 6월 滿鐵이 曳船과 기타의 雜役用으로 宗穀丸을 구입하면서부터 시작되었다.<sup>92)</sup>

1907년 宗穀丸 구입직후 예선과 잡역용 기선은 1908년에 2척, 1909년 4척, 1910년 2척, 그리고 1911-1913년, 1915년에 각 1척씩 늘어났다. 1910년에는 수출입화물의 적사용 艇船 9척을 구입하였다. 1915년까지 부두에서 실질적으로 사용하는 예선·잡역선의 수가 13척으로 늘어났다.<sup>93)</sup> 그 중 기중기선은 원래 築港 공사 전용선이었는데 제1, 제2의 50톤급 기중기선이 特量화물의 積入에 사용되었다. 1920년 7월부터 제2호의 기중기선이 부두작업 전용선으로 사용되었다.<sup>94)</sup>

1927년 大連 항만에는 하역용 艇船이 26척(6,100톤) 있었다. 즉, 적재수량 100톤급 8척, 150톤급 2척, 250톤급 16척, 그리고 500톤급 2척으로 구성되었다. 같은 시기 營口 항만의 艇船 수량은 약 170척이었다고 한다. 安東의 경우는 중국 艇船이 167척(약 4,545톤), 일본 艇船이 71척(약 4,508톤), 그리고 영국 艇船 5척(약 816톤)으로 구성되었다.<sup>95)</sup> 물동량이 제일 많은 上海 항만의 艇船은 기름 艇船 30척, 철조 艇船 240척, 그리고 목조 艇船 29,000척이 있었다.<sup>96)</sup> 大連 항만의 기선수량이 매우 적다는 사실을 알 수 있다. 그리고 이런 기선들은 주로 예선 혹은 잡역선으로 사용하였다. 그 이유는 앞에서 언급한 바와 같이, 大連 항만의 하역작업이 주로 연안에서 이루어졌기 때문이다.

앞의 <표10>에서 제시한 바와 같이, 1921년 당시 大連 항만에서는 여러 가지

92)篠崎嘉郎, 앞의 책, p.619.

93)篠崎嘉郎, 앞의 책, pp.621-623.

94)篠崎嘉郎, 앞의 책, pp.619-620.

95)滿鐵 編, 『南北滿洲主要海港河港』, p.14, p.177, p.245 참고.

96)藤井清 編, 『上海港』, 日本國際觀光局, 1939, p.45.

종류의 기계설비가 사용되었고, 기중기 14대가 설치되어 있었다. 같은 시기 인력을 이용해서 하역을 하던 다른 항만에 비해 大連 항만의 기계화 수준이 매우 높았음을 알 수 있다. 기계화의 수준이란 상대적인 것이다. 때문에 당시 국내외의 기타 항만 즉, 중국의 營口와 上海 그리고 조선의 부산항만의 하역기계와 비교하여 고찰하고자 한다.

우선 營口의 항만에는 하역시설이라고 할 수 있는 기계장치가 아무것도 없었고, 하역 도구도 매우 단순하였다. 즉, 本船하역의 경우는 本船과 안벽 사이에 있는 步板을 이용해서 인력으로 운반하였다. 석탄을 안벽으로 적사하는 경우는 牛家屯부두에서 籠에 넣어 어깨로 운반하였다.<sup>97)</sup> 이와 달리 물동량이 제일 많았던 上海 항만에는 舊式의 하역설비가 많았고 기중기 같은 기계설비는 적었다.<sup>98)</sup> 관련 자료의 제한이 있기는 하지만 앞의 <표3>에 근거하면 滿鐵의 旅順과 上海 항만투자 비용 중에 기계설비에 대한 투자가 거의 없었다는 사실도 이를 반증해 준다.

大連 항만하역의 기계화 수준이 높다는 것을 설명하기 위해 1920년대 말 조선의 항만의 하역기계 도입 상황을 간단하게 언급하고자 한다. 1931년 일본의 조선항만 하역조사 자료에 의하면 1920년대 말 원산, 부산, 진남포, 군산, 목포, 신의주 등 6개 항만 가운데 기계를 사용하는 항만은 원산, 부산, 그리고 진남포 3곳뿐이었다. 그중 원산 항만에는 42톤, 30톤 기중기가 각 1대씩 있었고, 진남포 항만의 경우는 기중기가 1.5톤 2대, 5톤 2대 총4대로 구성되었다.<sup>99)</sup> 하역기계를 가장 많이 사용했던 부산 항만과 大連 항만의 구체적인 상황을 비교하면 아래 <표11>에서 제시하는 바와 같다.

<표11>를 보면, 조사의 시기가 좀 앞선 大連 항만에서 사용하는 다양한 기계 시설들이 수량이나 작업능률 면에서 절대적인 우위를 점하였다. 그중 기중기만 13대가 있었는데 동력이 모두 전력 혹은 증기력이었다. 이와 반대로 부산 항만의 기중기 9대는 대부분이 인력으로 작동하였다. 당연히 그들의 작업능력도 비

97) 滿鐵 編, 앞의 책, 1927.6.1, p.14.

98) 藤井清 編, 앞의 책, p.45.

99) 港灣協會 編, 『朝鮮諸港荷役調査港荷役調査』(港灣調査資料第九輯), 港灣協會, 1931, p.13, p.37, p.119 참고.

교적 낮았다. 따라서 당시 大連 항만의 기계화 수준이 조선의 항만들보다 높았다는 것을 알 수 있다.

<표11> 大連과 부산의 항만하역 기계 통계

|        | 기계 명칭    | 수량      | 능력   | 동력     | 비고          |
|--------|----------|---------|------|--------|-------------|
| 大連     | 汽動移動起重機船 | 2臺      | 50t  | 증기력    | 4호 창고       |
|        | 安裝式移動起重機 | 1臺      | 1.5t | 전력     |             |
|        | 自動走行起重機  | 1臺      | 45t  | 증기력    |             |
|        | 自動走行起重機  | 1臺      | 20t  | 증기력    |             |
|        | 自動走行起重機  | 3臺      | 5t   | 증기력    |             |
|        | 上架式傳送起重機 | 4臺      | 1.5t | 전력     | 94-95호 창고   |
|        | 揚卸機      | 4臺      | 1t   | 전력     | 94-95호 창고   |
|        | 揚卸機      | 3臺      | 1.5t | 전력     | 4호 창고       |
|        | 移動堆垛機    | 1臺      | -    | 가솔린    | 袋物 적사용      |
|        | 移動堆垛機    | 2臺      | -    | 전력     | 袋物 적사용      |
|        | 移動堆垛機    | 2臺      | -    | 전력     | 중량화물 적사용    |
|        | 移動堆垛機    | 2臺      | -    | 전력     | 豆粕 적사용      |
|        | 移動式升降機   | 2臺      | -    | 전력     | 화물 전송용      |
|        | 抓舉式傳送機   | 1臺      | -    | 전력     | 석탄 운반용      |
|        | 組合式傳送機   | 1組      | -    | 전력     | 25척 기계 5대   |
|        | 帶式傳送機    | 2組      | -    | 전력     | 전송대와 비슷함    |
|        | 帶式傳送機    | 2組      | -    | 전력     | 전송대와 비슷함    |
|        | 電力絞盤     | 2臺      | 1.5t | 전력     | 계선용         |
|        | 電力絞盤     | 3臺      | 2t   | 전력     | 계선용         |
|        | 卷揚機      | 3臺      | 2t   | 전력     | 寺兒溝마즈치 창고   |
| 豆油積込裝置 | 1個所      | 100t/1h | 전력   | 제3부두   |             |
| 부산     | 定置起重機    | 1       | 3t   | 인력     | 목재, 鐵骨, 기계류 |
|        | 定置起重機    | 1       | 3t   | 인력     | 목재, 鐵骨, 기계류 |
|        | 定置起重機    | 1       | 10t  | 인력     | 목재, 鐵骨, 기계류 |
|        | 定置起重機    | 1       | 10t  | 인력     | 목재, 鐵骨, 기계류 |
|        | 定置起重機    | 1       | 30t  | 인력 · 전 | 목재, 鐵骨, 기계류 |
|        | 浮裝起重機    | 1       | 30t  | 전력     | 목재, 鐵骨, 기계류 |
|        | 定置起重機    | 1       | 1.5t | 蒸電力    | 목재, 鐵骨, 기계류 |
|        | 定置起重機    | 1       | 5t   | 인력     | 목재, 鐵骨, 기계류 |
|        | 定置起重機    | 1       | 15t  | 인력     | 목재, 鐵骨, 기계류 |

출처: 大連의 자료는 滿鐵 編, 앞의 책(1927), p.14 참고하였고, 부산의 자료는 港灣協會 編, 앞의 책, 港灣調查資料第九輯, 港灣協會(1931), p.37를 참고하여 작성하였다.

\* 大連 항만에서는 석탄부두의 기계를 포함하지 않았다.

\* 大連 항만 조사 시기는 1927년이었고, 부산 항만의 조사 시기는 1930년이었다.

이렇게 국내외 항만과의 비교를 통해 大連 항만이 높은 기계화 하역시설을

갖춘 사실을 알 수 있었다. 하지만 당시 하역기계의 사용은 사용 장소, 날씨, 그리고 화물의 종류에 따라 제한이 있었다. 따라서 항만하역은 여전히 주로 인력을 이용하였다. 다음 <표12>에서는 1928년 大連 항만하역에서 기계와 인력의 이용 상황을 제시하였다.

<표12> 1928년 大連 항만의 하역방식 통계 (단위 : 명/톤)

|          | 품종별    | 작업별 | 인원수 | 시간당 작업량 |
|----------|--------|-----|-----|---------|
| 기계<br>사용 | 石炭(전용) | 船積  | 6   | 700     |
|          |        | 船積  | 5   | 80      |
|          |        | 船積  | 8   | 200     |
|          |        | 船積  | 8   | 30      |
|          | 麵粉(전용) | 陸揚  | 42  | 60      |
|          | 大豆·袋物  | 船積  | 30  | 70      |
|          | 豆粕     | 船積  | 30  | 70      |
|          | 木材     | 陸揚  | 40  | 30      |
| 인력<br>사용 | 大豆·袋物  | 船積  | 4~5 | 60      |
|          | 豆粕     | 船積  | 4~5 | 60      |
|          | 木材     | 陸揚  | 4~5 | 20      |
|          | 金物     | 陸揚  | 4~5 | 30      |
|          | 雜貨     | 陸揚  | 4~5 | 50      |

출처: 港灣協會 編, 『大連港荷役調査港荷役調査』(港灣調査資料第六輯), 港灣協會, 1931, pp.23-28.

\* 인력 사용의 경우는 4~5명 즉, 1口의 단위로 계량함.

<표12>에서 제시하는 바와 같이, 大連의 항만하역은 기계시설을 이용해서 하는 작업이 많지 않았다. 주로 석탄의 하역에 기계를 이용했는데, 필요한 인원수도 적고 시간당 하역 양도 매우 많았다. 따라서 경제적 효율성이 매우 높았다. 밀가루도 전용부두에서 작업을 하기 때문에 기계설치가 잘 되어있어서 편리한 편이었는데, 필요한 인원수는 석탄보다 많았다. 그리고 나머지 大豆, 豆粕, 그리고 목재 등 화물들의 작업은 모두 인력으로 이루어졌으나 그 효율은 기계의 효율과 별 차이가 없었다. 특히 주요 수출물품인 대두와 豆餅의 효율성이 매우 높았다.<sup>100)</sup>

100) 같은 시기 조선 진남포의 기계사용 효율은 시간당 작업량이 약 30톤(기계, 금물, 잡화)이었는데, 인력사용의 시간당 작업량은 20~25톤(잡화, 곡물)에 그쳤다. 港灣協會 編, 앞의 책, 港灣調査資料第九輯, p.136.



또한 하역 기계의 구입과 사용의 비용도 저렴한 편이 아니었다. 기계의 구입 비용 관련 자료를 찾기 어렵지만 시간당 기계 사용료를 보면 기중기 30엔(30톤), 기중기선 15엔(5톤), 50엔(50톤)이었다.<sup>101)</sup> 이와 비교하면 항만의 하역 노동자들의 임금은 매우 저렴하였다. 즉, 상용노동자와 임시노동자의 일당 임금이 약 0.45~1.30엔 밖에 안 되었다.<sup>102)</sup> 따라서 大連의 항만하역은 특정화물을 제외한 대부분의 화물은 노동자의 어깨로 운반하였다.

일본 식민지시기 大連 항만은 근대적인 조항기술을 도입해서 공간을 지리학 조건에 基盤하여 최대한 확장하였다. 이런 건축구조가 大連 항만의 하역에 직접적으로 영향을 미쳤다. 즉, 넓은 계선안벽이 있어서 선박들이 직접적으로 연안하역을 할 수 있었으며 해상하역을 이용하는 舢舨도 많이 필요 없었다. 이런 조건을 가진 大連 항만은 그 기능을 수행하기 위해 보관시설의 높은 밀도와 기계시설의 투입이 필연적이었다.

## 제2절 항만 하역청부의 일원화

### 1. 福昌公司의 설립

1907년 4월부터 만철주식회사가 공식적으로 大連 부두업무를 관리하기 시작하였지만, 초기에는 항만의 하역에 문제가 많아서 항만 기능의 순행에 큰 지장이 되었다. 당시에는 항만을 군용과 상용 구역으로 나누어 사용하고 있었다. 즉, 甲부두는 주로 육군수송부가 전용하고 있었고, 제1부두의 일부와 제2부두는 三井, 大阪商船, 郵船會社를 비롯해 기타 여러 상사 및 礮部組, 郵船組, 神戸組, 大阪組, 泰正公司 등 대소 수십여 개의 대리점 및 仲仕組가 각 소속구역에서 사용하고 있었다. 상용구역의 항만하역은 각 회사나 조합이 사용하는 창고와 野積場의 구역이 달랐고, 그들을 감독하는 기관도 없어서 세력분쟁이 끊임없이 일어났다.<sup>103)</sup>

101) 滿鐵 編, 앞의 책, 1927, p.86.

102) 港灣協會 編, 앞의 책, 港灣調查資料第六輯, pp.47-49.

때문에 만철은 항구를 신속하게 정상적인 궤도에 올려놓기 위해 통일 관리를 통하여 효율을 제고하고, 모든 해운업주와 화물업주들의 불안감을 해소시키는 것이 滿蒙개발에 유리하다고 인정하고 大連埠頭事務所를 통일 관리하고 항만하역을 직접 경영하는 방침을 제정하였다.<sup>104)</sup> 1907년 4월 大連에 도착한 相生은 먼저 남만지역의 지리 상황을 조사하기 위해 撫順炭礦, 長春, 吉林, 公主嶺, 奉天, 營口 등 주요 도시들에 대한 시찰을 진행하였다. 그는 부두를 직접 운용할 수 있는가를 검토하기 위해 먼저 大連 三井의 하역청부공사와 泰正公司를 인수하여 시험운영을 하였다. 그는 또 각 상선회사 및 운수회사들과 일일이 담판을 진행하고 1만여 엔으로 모든 조합을 인수하였다. 만철은 1907년 10월에 大連棧橋事務所를 大連埠頭事務所로 전환하여 관리를 강화하였다. 埠頭事務所의 경영범위는 부두, 잔고 및 선박 항구 출입 이용 안벽; 부두 정박 선박의 통일 관리; 통일 관리 부두화물의 적사 및 창고와 적사장의 보관업무, 각종 경영관리제도 제정 등이었다.<sup>105)</sup> 초대 소장으로서 취임한 相生의 관리 하에 大連항의 각종 작업들이 점차 질서 있게 진행되기 시작하였다.

한편 실제 하역작업을 담당하는 사람은 바로 각 노무자 그룹에 속하는 중국 苦力(혹은 華工)<sup>106)</sup>들이었다. 그들은 주로 농민출신의 노동이민이고 지식도 기술도 거의 없는 농촌출신자가 많았다. 이들은 일하는 회사와 청부서나 계약서도 없이 苦力頭와 口頭 약속을 하였을 뿐으로 경제적인 보장도 제대로 받지 못하였다. 항만하역 노동자들은 주로 山東省과 河北省 등지에서 온 이민들이라서 지속적으로 일하는 것도 쉽지 않았다. 게다가 항만에서 선박들의 계선구역과 각 조합의 하역구역간의 오차가 항상 생겨서 화물의 하역지연 혹은 분실하는 경우가 많았다.<sup>107)</sup>

滿蒙 개발의 근거지이자 玄關인 大連 항만의 경영을 어떻게 하는지는 일본제국의 滿洲경영에 큰 영향을 미칠 수 있었다. 때문에 만철은 화물보관, 하역작업

103) 國澤新兵衛, 앞의 책, p.146.

104) 滿鐵埠頭事務所華工係 編, 『大連埠頭下役作業下概要』, 滿鐵埠頭事務所, 1926, p.16.

105) 郭鐵樁·關捷主編, 『日本殖民統治大連四十年史』(第1冊), 社會科學文獻出版社, 2008, p.244.

106) ‘苦力’라는 용어는 순수한 중국어가 아니라 유럽인이 동양에 진출한 이후 중국인 노동자를 낮추어 부른 호칭이다. 중국인들 속에서는 이 말을 사용하지 않고, 항상 工人 혹은 노동자를 사용하였다. 본 논문에서는 지식과 기술이 없는 하층 육체노동자를 가리키는 말로 사용하고자 한다.

107) 國澤新兵衛, 앞의 책, p.230.

의 통일과 항만 사용의 능률제고 등 여러 문제에 대한 해결책을 찾기 시작하였다. 만철의 초대 총장인 後藤新平은 犬塚 이사와 大連부두 항무과장인 田中 이사의 추천을 받아서 相生에게 大連부두 조사연구를 요청하였다.<sup>108)</sup> 相生이 門司에서 하역노동자의 파업을 무난히 해결했던 점을 높이 산 것으로 보인다. 러일전쟁이 일어나 선박 하역작업이 제일 바쁠 때 三井物産 門司지점의 석탄인부들이 파업을 일으켰다. 이때 相生은 청부제도를 직영방식으로 바꿔서 하역노동자 파업 문제를 잘 해결하였던 것이다.

원래 작은 어촌에 불과했던 門司港은 1890년대부터 무역항구로 개발되기 시작하였다. 주된 화물은 築風에서 채굴된 석탄으로, 門司港은 “석탄 때문에 생기고, 석탄 때문에 생활하고, 석탄 때문에 발전 팽창하였다” 고 할 정도로 석탄은 門司港 항만하역의 핵심적인 화물이었다. 석탄수출이 비약적으로 발전하자, 사람들이 모여들게 되었고 따라서 門司港 주민의 대부분은 외지에서 온 이주민들이었다. 이들은 대개 석탄 하역작업에 종사하여 1900년 초 항내의 석탄 하역 인부가 1만에 육박하였다. 하역업이라는 직업적 특징과 이주민이라는 속성 때문에 “때때로 쟁투가 일어나지 않을까” 하는 염려도 있었다고 한다.<sup>109)</sup> 이러한 염려가 현실화된 것이 1905년 러일전쟁 직후의 파업이었다. 일본의 항만노동자 파업은 1897년에 橫浜, 神奈川에서 4차례 있었다. 직접적으로는 작업반장의 교체, 감독자에 대한 불만, 사회적으로는 물가 폭등이 원인으로 지목된다. 이후 간헐적으로 일어난 항만노동자 파업은 노동운동이 아니라 騷擾의 범주에 해당하는 자연발생적인 파업이었다. 즉 조직적인 투쟁이 아니라 본능적인 반발에 의해 촉발된 파업이 대부분이었다.<sup>110)</sup>

이주민들 위주의 하역인부라는 하역노동자의 속성을 간파하고 있던 相生은 청부제보다 직영제도를 도입하여 문제를 해결했고, 그 경험을 大連에 적용시킨 것이다. 1920년대 門司港에서는 일반잡화의 하역은 청부업체가 맡았으나 석탄 하역에서 三井物産의 석탄하역은 청부업체를 두지 않고 직영하였다.<sup>111)</sup> 三井物産은 相生이 도입한 직영제도도 그가 이임한 후에도 그대로 시행하였다.

1909년 12월 相生은 埠頭事務所 소장에서 퇴임하고, 당시 中村 만철총재로부

108) 원래 犬塚 이사와 田中 과장은 같은 三井物産에서 근무하다가 만철에 입사하였다. 그리고 두 사람은 三井物産 석탄부의 相生와는 동료 사이였다. 國澤新兵衛, 앞의 책, p.147.

109) 桑穀武一郎 編, 『日本海各港繁昌記・前編』, 1902, pp.9-11.

110) 喜多村昌次郎 編, 『港灣勞動』, 成山堂書店, 1985, pp.19-21.

111) 福岡地方職業紹介事務所 編, 『労働調査 2-管内仲仕労働事情』, 福岡地方職業紹介事務所, 1928, pp.17-18.

터 항만하역 청부 사업을 받았다. 相生은 당시 부두에 있는 중국인 曲永坤의 '坤記公司', 李宗之의 '公記公司' 그리고 王培珍의 '義和興公司'에 노동자 모집과 선적을 맡게 하였다. 후에 부두확장공사가 진행되면서 노동자들이 더 많이 요구되자 相生은 만철본부에 보고하고 상기 3개 회사를 인수 합병하여 '福昌公司人夫配給所' (福昌公司) 를 설립하고 외지로 부터 대량의 노동자를 모집하여 노동력 부족문제를 해결하였다. 당시 부두 작업에 종사한 苦力은 약 8천명에 달했지만 相生은 “苦力에게 개나 말처럼 일을 시키는 것을 금지하고, 協和를 주로 해서 그들을 취급” 하였다고 한다.<sup>112)</sup> 이러한 표현은 사후 그의 행적을 기리기 위한 미사여구라고는 하지만 노동효율의 증진에 기여한 점은 간과할 수 없다.

## 2. 福昌公司의 조직

相生이 병환에 있는 기회를 이용하여 새로운 회사를 설립하려는 방안이 제출되었다. 반복되는 협상을 거쳐 1926년 11월에 만철이 직영하는 碧山莊華工株式會社가 최종 성립되었다. 이 회사는 명의상 자본이 180만엔(주식당 50엔, 36,000개 주식)이었는데 만철이 100만엔을 출자하여 2만개 주식을 확보하고 나머지 1.6만개 주식(80만엔)은 相生이 보유하는 것으로 결정되었다.<sup>113)</sup> 회사는 설립초기에 高尾秀市를 상임이사로 선임하였는데 高尾는 1923년 4월부터 부두사무소 차장과 과장을 역임하고 大連지역의 모든 기차역과 부두 하역작업을 책임졌다. 1928년 4월과 6월에는 末永組가 경영하던 大連 南關嶺 석탄매장, 瓦房店과 大連 기관구의 석탄하역작업, 태평공사의 旅順부두 하역작업 등을 관장하였다.<sup>114)</sup>

碧山莊華工株式會社의 관리범위에는 大連 부두의 각종 작업에 종사하는 쿠리와 甘井子부두, 吾妻驛, 小崗子驛, 旅順驛과 부두, 營口驛의 석탄하역작업 쿠리 등도 포함되었다. 碧山莊華工株式會社는 영업을 시작하여서부터 1931년 9월까지 1,785만엔의 이윤을 창출하였다.<sup>115)</sup>

112) 國澤新兵衛, 앞의 책, pp.195-196.

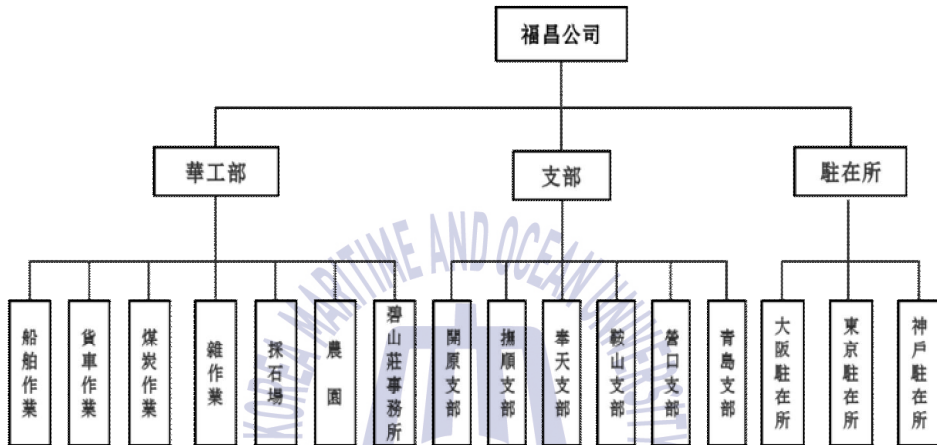
113) 解學詩 · 松村高夫, 앞의 책, 2003,p.288.

114) 蘇崇民主編, 滿鐵檔案資料匯編(第六卷), 社會科學文獻出版社, 2011, p.537.

115) 蘇崇民, 『滿鐵史』, 中華書局, 1990, p.136.

초기 福昌公司의 주요한 업무는 부두 인부에 대한 청부였지만 항만하역의 과동성 때문에 회사는 충분히 노동력을 이용하기 위해 기타 업무를 개척하였다. 福昌公司의 관리조직은 바로 위의 업무를 중심으로 설치되었고, 구체적인 조직 구성은 다음 <그림6>과 같다.

<그림6> 福昌公司의 조직 구성



출처: 周永剛, 앞의 책, p.212.

이런 조직은 바로 福昌公司의 주요 업무를 중심으로 설치되었기 때문이었다. 福昌公司가 경영하는 업무는 아래의 자료에서 제시하는 바와 같다.

① 土木建築청부: 土木建築청부는 1910년에 寺兒溝의 10만평 海面 매립 및 제1 부두 앞 海面 매립공사가 낙찰되면서부터 시작되었다. 그렇지만 건축청부는 1916년 2월에 이르러서 정식으로 시작되었는데 청부금액이 매년 토목 50만 엔, 건축 30만 엔에 달하였다. 이외에 1928년에 奉天출장소를 설립하고 봉천과 撫順에서도 토목청부업을 진행하였는데 같은 해에 12만 엔에 달하는 공사를 청부하였다.

② 기와 제조 및 판매: 1909년 大連 시내 東山町에 연간 생산능력 400만장에 달하는 廠內輸環式 기와공장을 설립하였다. 1927년 3월에는 東西煉瓦株式會社를 인수하여 시외의 周水子驛 남쪽에 동등한 생산능력을 갖춘 벽돌공장을 경영하여

좋은 경제효과를 얻었다.

③ 석재 채취 및 판매: a. 石灰石은 매년 생산량이 31-40만 톤에 달하였는데, 大連 항만건설에 사용된 석회석은 모두 이 회사에서 생산한 것이다. 1919년에는 天津에서 販路를 개척하고 당산의 石灰石과 경쟁하여 매년 수출하였다. b. 苦灰石의 礦區 면적은 20만평에 달하였고 생산량은 매년 30-38만 톤에 달하였다. 1918년에 滿洲産 苦灰石이 일본제철소에까지 소개되어 수출량이 매년 증가하였다. 그리고 또 일본 八幡制鐵所의 광산 광석채취 및 선적도 청부받았는데, 연간 25,000여 톤을 생산하였다. c. 花崗石은 關東州내 각지에 採掘場이 있었는데 關東廳, 滿鐵 및 기타 시내 土木建築에서 이 회사의 花崗石이 대량으로 사용되었다. e. 砂石은 매월 28,000톤을 생산하였는데 고회석과 더불어 일본 제철회사에서 대량 사용하였다. f. 耐火粘土 復州耐火粘土는 일본제철공업의 필수품으로 되었다. 1928년부터 판매되었는데 1929년에는 판매량이 7,000톤에 달하였다.

④ 貸家: 大連 시내에서 山通縣의 4층 건물을 사물실로 임대하고 柳町의 3층 건물을 독일영사관으로 임대하면서 시작되었다. 시내 각처에 임대 건물이 150채를 넘었다. 이외에 營口, 鞍山, 奉天, 開原 등지에도 임대건물이 있는데 1년 임대금액이 7만 엔을 넘었다. 이 업무는 사회봉사의 차원에서 경영되었는데 일반적 通貸家처럼 이윤을 추구하지 않았기 때문에 임대하려는 사람이 많았고 모든 건물을 임대할 수 있었다.

⑤ 창고: 1918년 12월부터 시내에 건평 1675평, 부지 3340에 달하는 창고를 지어 일반 화물보관 외에도 화물통관 등 업무도 대리하였기 때문에 동업종 가운데 신임을 얻었다. 正金銀行, 正隆銀行 및 三菱商事 등과 업무협력을 진행하였다.

⑥ 보험대리: 1913년 12월부터 국내외의 화재, 해상운수, 상해생명 등 보험대리를 취급하기 시작하였다. 1927년의 계약액수를 보면 화재 25000엔, 해상운수 1000만 엔, 생명 12000엔에 달하여 당시의 동업종에서 三井保險과 더불어 2위를 점하였다.

⑦ 무역: 각종 電機, 自動車, 蓄音器, 礦油類, 麥粉, 砂糖, 酒精, 鹽, 魚類, 木材, 雜貨 등을 취급하였는데 주로 八幡制鐵所, 動靜制鐵會社, 安川電氣制作所, 日本皮革會社, 亞細亞石油會社와 미국, 영국의 회사로부터 수입하였다.<sup>116)</sup>

이외에 복창회사는 1910년부터 농업도 경영하였는데 초기에는 금주 남산기슭에 4,240평의 농지를 구입하여 사과와 앵두 등 과실나무를 재배하였고, 大豆와 파 등 각종 채소도 재배하였다. 1918년부터는 大連시 서산에서 57424평의 농지를 구입하여 과수와 채소를 재배하였다.<sup>117)</sup>

116) 國澤新兵衛, 앞의 책, pp.963-964.

복창공사는 부두의 하역작업을 전문 청부하는 회사였다. 相生 시기에 부두에는 8천여 명의 쿠리가 복창공사에 소속되어 있었는데 이들은 만철을 위해 항만 하역작업에 노동력을 제공하였다. 복창공사는 직접 이들 쿠리를 관리하지 않고 중국인 파두를 통하여 쿠리를 관리하였다.

### 제3절 항만 하역시스템의 형성

#### 1. 항만하역의 작업내역

항만하역의 노동구성은 작업의 장소, 방법, 그리고 화물의 종류 등에 따라 다양한 요인으로 설명할 수 있다. 여기서는 우선 일반적인 작업장소를 중심으로 구분된 선내작업, 艇船작업(해상작업), 접안작업, 창고작업 4가지를 설명한다.

① 선내작업 또는 本船작업은 本船의 선측까지 운반되어 온 화물을 선상 혹은 선실에 옮겨 적사하거나 선실에서 안벽 또는 艇船에 화물을 하역하는 작업이다. 선내 하역노동자가 이것을 담당한다. 이러한 선내작업은 기타의 하역작업보다 숙련성과 작업조직의 협조성이 필요하다.

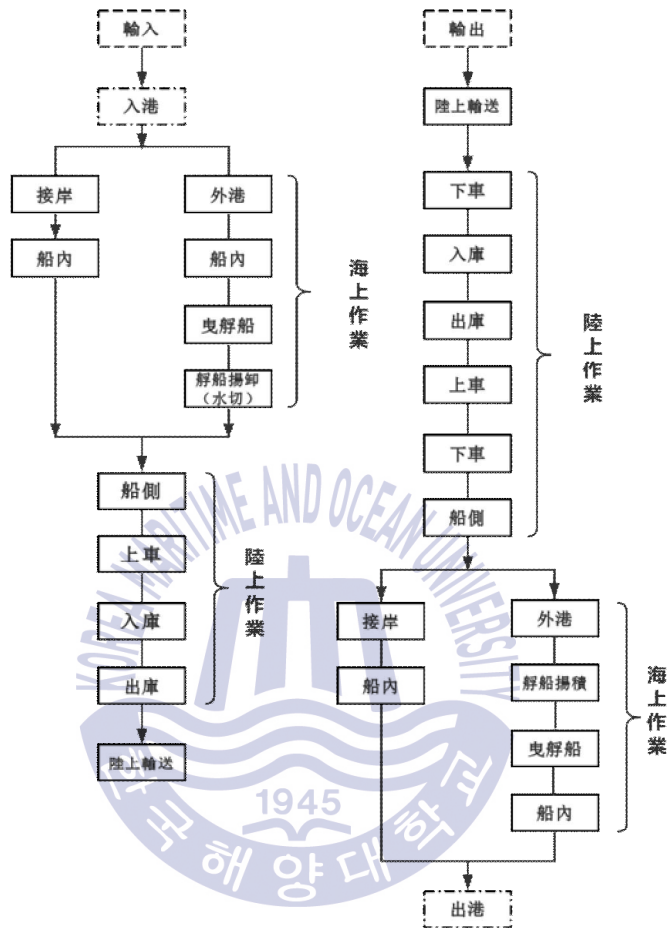
② 艇船작업이란 안벽에서 떨어져 해상에 머물고 있는 선박 또는 접안 本船의 안쪽에서 화물을 운반하는 것이다.

③ 접안하역 또는 연안하역은 소위 水切이란 수출화물에 있어서 창고 또는 上屋에의 수송화물의 적송, 배치, 관리, 포장, 출고, 검수 또는 艇船에서 화물을 입고하기까지의 수출과 역행하는 작업을 의미한다. 이것이 奥地로 수송 또는 奥地에서 항만으로 이송된 화물의 경우에는 상차, 하차의 작업이 일관작업으로 포함되었다.

④ 창고작업은 주로 화물의 입고, 출고 작업을 말하는데, 그 작업은 창고회사의 전용노동자나 일반적인 접안 노동자가 행한다.<sup>118)</sup>

117) 周永剛, 앞의 책, p.212.

<그림7> 항만하역의 단계 체제도



출처: 한국과학기술연구소, 「港灣荷役料率의 綜合改善方案研究」, p.14; 양재희, 앞의 논문, p.13  
 도표에 기초하여 작성하였다.

항만하역에 관한 각 작업단계는 위의 <그림7>를 통해서 확인할 수 있다. 이 여러 단계의 작업 내용을 구체적으로 분석하면 다음과 같다.

①선내작업은 揚荷와 積荷로 구분된다. 양하란 本船 안의 화물을 解船 내 또는 부두 위에 내려놓고, 후크(hook)를 풀기 전까지의 작업을 말한다. 적하는 解

118) 全國埠頭勞動組合 編, 『港灣荷役機械化對策研究』, 首爾, 1976, pp.15-16.



船 내 또는 부두 위의 후크가 걸어진 화물을 本船 내에 적재하기까지의 작업이다.

② 船揚積 작업은 船揚 작업과 船積 작업으로 나뉜다. 전자는 주로 物揚場에 계류된 船에 적재되어 있는 화물을 양륙하여 운반구 위에 운송 가능한 상태로 적재하기까지의 작업이다. 후자는 운반구 위에 적재되어 있는 화물을 내려서 物揚場에 계류되어 있는 船에 운송 가능한 상태로 적재하기까지의 작업을 말한다.

③ 육상작업에서는 선내작업이 완료된 화물을 후크를 푼 다음 운반구 위에 운송 가능한 상태로 적재하기까지 하는 것이 바로 上車 작업 내용이다. 이와 반대로 운반구 위에 적재되어 있는 화물을 내려서 本船 선측에 적치, 선적작업이 이루어질 수 있도록 하기까지의 작업이 下車 작업이다. 출고상차의 작업내용은 창고 혹은 야적장에 적치되어 있는 화물을 출고하여 운반구 위에 운송 가능한 상태로 적재하기까지의 작업이다. 이와 반대로 하차는 운반구 위에 적재되어 있는 화물을 내려서 창고 혹은 上屋에 보관 가능한 상태로 적치하기 전의 작업이다.

④ 船 운송작업에서 本船 선측에서—物揚場 작업은 本船 선측에 계류된 船에 운송 가능한 상태로 적재된 화물을 운송하여 物揚場에 계류하기까지의 작업 또는 物揚場에 계류된 船에 운송 가능한 상태로 적재된 화물을 운송하여 本船 선측에 계류하기 전의 작업이다. 物揚場—物揚場의 작업은 주로 物揚場에 계류된 船에 운송 가능한 상태로 적재된 화물을 운송하여 物揚場에 계류하기 전에 하는 일이다.

이런 작업단계는 선박의 계선 장소에 의한 접안하역과 해상하역으로 나눠서 구성하지만 사실상 각 항만에서 화물종류와 하역조건에 따라 이런 과정에서 추가 혹은 감축하는 다양한 상태로 보인다. 예를 들면 항만 개발 초기 접안하역만 하는 경우는 船하역이 없었다. 또한 육상작업의 과정에서는 실직했을 때 하역의 능률성을 높이기 위해 2가지 이상의 작업이 복합적으로 이루어지는 경우가 많다. 즉, 선내화물의 직접상차, 출고하차, 하차입고 등이다. 1920년대 大連 항만하역의 구체적인 작업상황은 다음 <표12>에 의해 확인할 수 있다.

<표13> 1928년 大連 항만하역의 분류 통계 (단위: 톤)

| 분류   | 장소     | 화물 중량      | 비고                               |
|------|--------|------------|----------------------------------|
| 해상작업 | 接岸     | 8,888,439  | 大豆,高粱, 石炭,豆粕                     |
|      | 舢舨     | 211,754    | 石油                               |
|      | 物揚場    | 451,671    | 高粱, 玉米,石炭,大豆,豆油, 豆粕,米, 鹽, 藥材, 肉類 |
|      | 합계     | 9,551,863  | -                                |
| 육상작업 | 倉庫     | 4,413,000  | 大豆, 雜糧,豆粕                        |
|      | 上屋     | 3,507,340  | 大豆, 雜糧                           |
|      | 野積場    | 1,544,340  | 大豆, 雜糧                           |
|      | 貯炭場    | 1,790,000  | 石炭                               |
|      | 油槽     | 29,228     | 豆油                               |
|      | 冷藏庫    | 20         | 牛肉                               |
|      | 危險品倉庫  | 72,275     | 石油                               |
|      | 합계     | 11,356,203 | -                                |
|      | 陸地手推車  | 915,061    | 大豆, 雜糧                           |
| 직접작업 | 船 - 車  | 1,802,000  | -                                |
| 기타   | 本船機械作業 | 6,693,000  | 大豆, 雜糧, 豆粕, 石炭                   |
|      | 起重機作業  | 1,393,000  | 石炭, 麵粉, 砂糖                       |
|      | 人力作業   | 446,600    | 石炭 大豆 豆粕                         |
|      | 합계     | 8,532,600  | 鋼鐵, 大豆, 雜糧                       |

출처: 港灣協會 編, 앞의 책, 港灣調查資料第六輯, pp.24-28.

<표13>에 제시하는 바와 같이, 大連 항만에서 해상작업의 대부분은 접안하역이었는데, 舢舨작업이 약 2퍼센트밖에 없었다. 그리고 物揚場의 작업량도 매우 적었다. 이는 大連 항만하역이 접안하역 위주였다는 것을 말한다. 한편 육상작업은 장소에 따라 창고, 上屋, 야적장, 유조, 내장창고, 그리고 위험물창고로 구분할 수 있으며 창고와 上屋의 작업량이 많은 편이었다. 그 외에 육상 손수레를 통해서 하는 작업의 수량이 창고와 上屋의 總數보다 많았다. 또한 하역작업의 사용방식에 따른 기중기작업이나 인력작업 등으로도 구분할 수 있다. 이런 하역작업의 화물종류를 보면 주로 大豆상품과 석탄 등이 있었다. 이를 통해 당시 大連의 항만하역은 작업의 구성이 다양하였다는 것을 알 수 있다.

## 2. 향만하역의 조직화

오래 전부터 중국에는 匠人과 노동자들 사이에 동업조합과 지역 조합이 존재해왔다. 동업조합은 行이라고 불렸으며 지역조합은 幫이라고 불렸다.<sup>119)</sup> 大連으로 건너온 '海南丟'는 대부분 육체노동을 하는 자가 많았을 뿐 아니라 취직도 어려웠다. 때문에 그들은 苦力幫 혹은 華工幫이라는 자치조직의 형성하여 단체 생활을 하는 것으로 생활을 유지하였다. 그러므로 모든 성원들은 방의 제반규칙과 제도를 지켜야 하였다. 苦力幫에서 선출된 把頭는 적게는 십여 명, 많게는 수백 명의 하역노동자를 두고 있었다. 把頭는 성원의 모든 사무를 관할하였기 때문에 일정한 영향력과 권력을 행사하고 있었다. 大連 향만노동자의 관리는 흔히 이러한 把頭제도를 통해 이루어졌다.<sup>120)</sup>

노동력의 수급상황과 노동이동에 관한 개별적 정보가 수요자 및 공급자 쌍방에 결여되었던 20세기 초 중국에서는 노동청부제도가 그 간극을 메우는 기능을 하였다. 工頭 혹은 청부인은 대부분 지방의 무리배 출신인데, 일자리를 찾아 나서기 힘들었던 동향이나 동족의 자제들을 모집하여 기업에 주선하고 나아가 노동자를 관리하여 확실한 노동력의 공급을 보증하는 把頭제는 가장 저렴한 비용으로 노동력 수요를 만족시킬 수 있는 현실적인 방법이었다. 기업의 입장에서 노동자를 직접 고용할 때 생기는 경비 및 번잡스런 관계를 가능한 한 회피하거나 일종의 사적인 관계로 전가시킬 수 있었다. <sup>121)</sup>

大把頭는 노동력을 공급하는 알선비를 챙길 뿐이어서 小把頭가 노동력을 알선 공급할 수 있다면, 福昌公司에게 大把頭는 불요불급한 경비를 지출하게 만드는 존재로, 경영의 합리화에 불필요한 존재였다. 구중국의 일반적인 사례를 보면, 청부인은 기업으로부터 미리 여비 등의 자금을 받아 농촌으로 들어가 노동자를 모집하여 알선하였다. 청부인은 노동자의 도망에 대한 책임을 지고 노

119) 李玉蓮, 『近代 韓國華僑社會의 行成과 展開』, 인하대학교 박사논문, 2005, p.135.

120) 把頭制는 苦力頭制度 혹은 華工頭制度라고 하였다. “東靑철도를 부설할 때에 러시아는 紀鳳臺란 중국인을 고용하여 노동자에 관련된 일체 사무를 위임하였다.” 細井肇, 『支那を 觀て』, 東京成蹊堂, 1919, p.111.

121) 하세봉, 「1920-30년대 중국 대기기업집단에서의 碧山莊부제의 개혁과 노동운동」 『동양사학연구』 (52), 1995, pp.113-114.

동자 임금의 60%가량을 착복하고 대신 노동자에게 의식주를 마련해 주었지만 그 의식주란 극히 열악하였다.<sup>122)</sup>

초기 大連 항만의 노동자는 주로 曲永坤의 坤記公司, 李宗之의 公記棧 및 王培珍의 義和興公司에 소속되어 작업을 하였다. 1911년 이전에는 항만노동자 사이에 주로 大把頭제도를 통해서 조직하여, 大把頭는 구체적으로 노동자의 작업 분배 및 감독을 진행하고 노동자의 임금 및 음식 등을 담당하게 하였다. 大把頭는 수하에 小把頭(혹은 二頭)와 帳房顯先生(會計)을 두고 구체적인 업무를 처리하였다. 小把頭가 노동자의 작업 상황을 감독하였고 帳房顯先生은 주로 집단의 수입 및 지출 상황을 장부에 적었다. 당시의 大連 부두에는 大把頭 10명과 小把頭 98명이 있었다. 즉, 화물 하역작업을 담당한 大把頭는 2명이 있었고 그 밑에 把頭 36명이 있었다. 화물을 싣는 작업을 담당한 大把頭는 5명이 있었고 그 밑에 小把頭 26명이 있었다. 그리고 석타 및 기타 하역작업을 담당한 大把頭는 3명이 있었고 그 밑에 小把頭가 36명이 있었다. 각각의 大把頭는 약 1,000명에서 2,000명의 노동자를 관리하였다.<sup>123)</sup>

大把頭들은 작업을 안 하고 과대한 권력을 갖고 있기 때문에 결국 노동자의 임금을 횡령하거나 도박을 하는 등 弊端이 발생하였다. 福昌公司로서는 大把頭의 임금 중간포탈을 막아 노동자들의 임금을 보장해주고, 大把頭의 노동자 관리를 폐지하는 대신 福昌公司가 노동자 숙소인 碧山莊을 직접 건설 운영함으로써 노동자를 직접 감시 하에 두는 방침을 강구하게 되었다. 小把頭는 노동력을 공급하면서 노동에 대한 임금을 지불하는 임노동자이면서 동시에 노동자를 관리 감독할 수 있기 때문에 大把頭제도의 폐지와 小把頭제의 시행은 福昌公司로서는 합리적인 개혁이었다. 따라서 1911년부터 小把頭제도를 실시하기로 하고 1912년 10월부터 정식으로 실시하였다.<sup>124)</sup>

노동청부제도는 청부인이 노동자의 생산과정에 직접 개입하는가의 여부에 따라 성격이 달리 파악된다. 청부인이 기업에 고용되어 직접 노동하면서 노동자 모집, 임금 지불, 노무관리를 담당하는 경우와 노동자를 모집하여 기업에 공급

122) 하세봉, 위의 글, pp.137-138.

123) 大連通史編纂委員會 編, 『大連通史』(近代), 人民出版社, 2010, p.518.

124) 國澤新兵衛, 앞의 책, p.191.

하고 노동자의 공동생활을 관리하되 기업 외부에서 독립적 활동하는 경우이다.<sup>125)</sup> 大連 항만에서 大把頭는 작업을 하지 않았다는 점에서 후자로 분류할 수 있다.

각각의 小把頭가 200여 명의 항만노동자와 같이 한 팀을 구성하면서 밑에 14-15명의 항만노동자가 하나의 班이 되었다. 팀장과 반장은 관리자였지만 성원들과 같이 작업을 해야 하였다. 이때부터 복창회사가 직접 항만노동자를 통제하였는데, 小把頭는 명목상 감독자에 불과하여 복창회사로부터 받은 임금은 실제로는 다른 항만노동자와 마찬가지로 작업에 참여한 대가로 받은 것이었다. 小把頭제도 실시 이후, 초기 大連 부두에 모두 120명의 小把頭가 있었는데, 많을 때에는 400명에 달하기도 하였다.<sup>126)</sup>

한편 화물유통의 효율성을 향상하기 위해서는 항만하역의 각 작업별 노동자들이 협동 작업을 행하는 것이 필연적이다. “이런 사실은 항만의 하역작업에서 하역작업 시작에서 종료까지에 이르는 일관하역작업과정에서의 협동성만이 아니라 각 작업부문별 Gang(갱, 여기서는 집단을 의미함) 내부에 있어서도 전문별 협동 작업이 절대적으로 요구되어 진다.”<sup>127)</sup>

앞에서 언급한 것처럼 항만하역에서 선박작업은 하역노동자의 일정한 숙련도를 요구한다. 大連 항만에서 선박작업의 조직형식은 1926년 부두 華工係의 조사사료를 통해서 확인할 수 있다.

(전략) 원래 선박하역 작업에 대하여 1개 창구(hatch, 艙口)에서 작업은 1개 團으로 小把頭의 지휘 하에 30명 심지어 40명의 華工들이 행하였다. 실질적으로는 이런 1개 창구의 작업에 적어도 45명 이상의 華工이 필요하였다. 이런 華工을 각 부소에 배치하여 대체적으로 선내 10명, 선상 3명, 선측 5명, 운반 20명, 山元<sup>128)</sup> 6명 내외의 제일 보편적인 상태로 진행하였다. 작업이 급할 경우는 10명이나 20명의 응원자를 요구한다. 1개 班의 華工 인원수가 1개 창구의 하역 필요 인원보다 부족한 상황이 항상 일어났다. 이런 缺員을 기타의 華工幫에서 상호

125) 하세봉, 같은 논문, pp.115-116.

126) 周永剛, 앞의 책, p.212.

127) 全國埠頭勞動組合, 앞의 책, p.26.

128) 山元은 일반적으로 광산 경영자를 의미하는데, 여기는 감독자를 말하는 것이다.

지원하는 것이 매우 타당한 것은 大連 부두 하역작업 華工의 습관으로 어렵지 않게 행할 수 있다. (후략)<sup>129)</sup>

위의 자료에 의하면 大連 항만하역의 선박작업은 창구별로 약 45명의 華工들이 같이 진행하였다. 당시 항만하역의 華工들은 華工幫의 조직 형식으로 구성되었는데, 1개 華工幫은 약 45명이 있었지만 항상 작업인원이 부족했기 때문에 서로 지원을 해야 하였다. 華工幫 사이에는 이런 관습이 있어서 별 지장 없이 작업을 진행할 수 있었다.

<표14> 大連 항만하역 작업별 1구의 인원통계

| 항만하역의 작업 종류 | 인원(명) |
|-------------|-------|
| 到著貨車卸作業     | 약12   |
| 繰替作業        | 약12   |
| 改裝看貫作業      | 약12   |
| 小車作業        | 약46   |
| 發送貨車積作業     | 약35   |
| 馬車繰替作業      | 약30   |
| 雜貨陸揚及同船作業   | 약45   |
| 石炭船積及同貨車卸作業 | 약40   |

출처: 港灣協會編, 앞의 책, 港灣調查資料第六輯, pp.24-28.

당시 大連 항만하역에 종사하는 노동자들 사이에는 華工幫이 구성되어 있었지만, 작업의 조직제도는 口 혹은 團으로 이루어졌다. 이런 口의 구성인원수는 작업의 종류에 따라 달랐는데, 인원수가 가장 많을 때는 46명이었고 가장 적을 때는 12명이었다(<표14>). 이런 조직 제도 하에 항만노동자는 사실상 혈연관계 및 동향관계에 의한 이주노동자단체라고 할 수 있다. 그들이 같은 장소에 거주하며 작업하는 것은 근대적 노동자로서의 길들이기에 좋은 조건이 되었다.

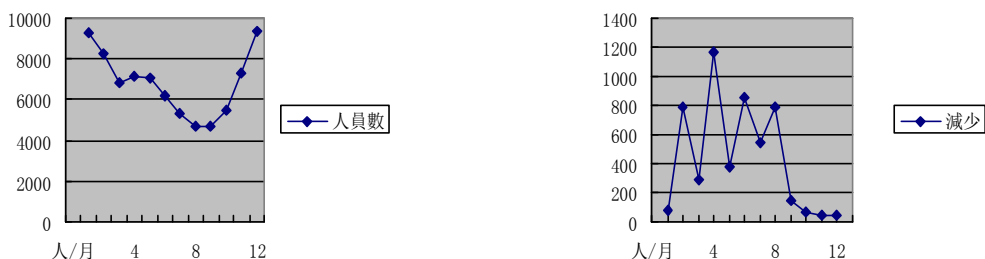
### 3. 항만하역의 특성과 기계화

20세기 초 大連 항만하역의 노동특성에 대해서는 주로 불규칙성과 重 작업강도<sup>130)</sup>에 주목하고자 한다. 근대 이후 항만하역은 소비수요의 파동성으로 인해

129) 遼寧省檔案館 編, 앞의 책, pp.304-305.

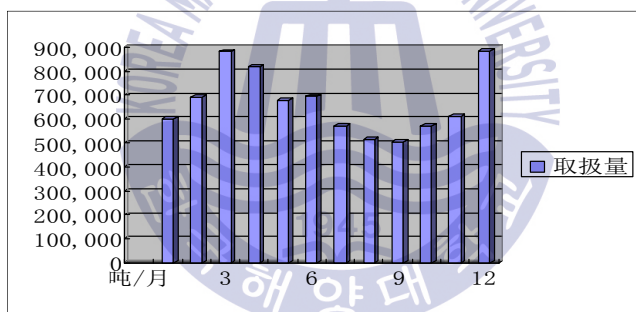
그 작업이 불규칙성을 갖게 되었다. 이것은 용역생산의 개체인 화물의 성격과 운반의 수송 관계에서 하역의 작업이 영향을 받아서 파동성을 지니게 되는 것이다.<sup>131)</sup>

<그림8> 1922년 大連 항만하역의 인원수와 인원변화 통계



출처: 遼寧省檔案館 編, 앞의 책, 第一輯(6), 廣西壯族師範大學出版社, 2003, pp.293-294.

<그림9> 1930년 大連 항만하역의 작업량 통계



출처: 港灣協會 編, 『大連港荷役調査』, 港灣協會, 1931, p.53.

우선 항만하역의 이런 불규칙성은 구체적으로 작업인원수의 불규칙, 작업시간의 불규칙, 그리고 작업량의 불규칙 3가지로 구분할 수 있다. 위의 <그림8>은 1922년 大連 항만하역의 인원수 및 월별 인원수변화 상황을 제시하였다. 이에 의하면 당시 大連 항만하역의 인원수는 1월과 12월에 가장 많았으며, 8월과

130) 각 직종에서 주된 작업의 에너지 대사율(RMR)에 의해 예전에는 표에 나타난 것처럼 輕·中·強·重·激의 5단계로 나누었다. 이태신, 『체육학대사전』, 민중서관, 2000.

131) 張彰允, 『港灣荷役安全事故에 대한 對策研究』, 慶熙大學, 1993年碩士論文, p.15.

9월에 가장 적었다. 따라서 당시 인원수가 가장 많은 12월부터 1월까지의 大連의 항만하역 작업이 가장 많은 시기였고, 8월부터 9월까지의 작업이 제일 적은 시기였다.<sup>132)</sup> 그리고 당시 월별 인원수의 변화상황을 보면, 이와 같은 추세가 나타난다. 즉, 인원수는 10-12월에 많이 올라가고, 이와 반대로 1-3월 동안 인원수가 많이 줄었다.

<그림9>에서 제시하는 작업량은 위의 인원과 시간의 변동 상황과 약간의 차이가 있었지만, 대체적으로 일치한다. 즉, 항만하역의 작업량은 8월과 9월에 제일 적었고, 12월에 가장 많았다. 항만하역이 바쁜 시기가 작업량이 많을 때였고, 작업하는 인원수도 많이 필요하였다.

한편 20세기 초 아시아의 항만에서 하역작업은 여전히 주로 인력을 통해서 이루어졌기 때문에 노동의 강도가 높았다. 한국에서 이런 작업강도로 세분한 직종이 나타났다. 예를 들면 연안하역에서는 「가다기」라고 일컫는 어깨하역 노동(60킬로 이하의 어깨하역), 「목도」라 하는 上肩하역노동(60킬로 이상의 어깨하역), 갈쿠리(銘, 잡화, 곡물 등의 갈쿠리 쓰기), 綿鈞(綿包에 대한 갈쿠리 쓰기), 天平·貓車풀기, 重雜 등이다.<sup>133)</sup>

大連 항만노동자의 경우는 일반 노동자와 달리 항상 대두나 그 외의 잡곡 1 麻袋(75킬로), 豆餅 2個 내지 6個(1個 23킬로)을 멜 수 있다.<sup>134)</sup> 1930년 항만노동자의 최소 작업량은 석탄이 42킬로그램(1籠), 麻袋物이 62킬로그램(1袋), 豆餅이 23킬로그램(1個)이었다.<sup>135)</sup> 접안하역을 예로 들면, 항만노동자는 기후의 조건에 구애됨이 없이 무거운 화물을 어깨에 메고 선박에서 안벽에 걸친 步板을 따라 작업을 해야 한다. 일반 작업보다 더 어려운 조건 하에 그들은 중량의 화물을 운반하게 된다. 豆餅의 경우는 보통 한번에 4-5枚을 운반하고 많을 때에 10매(230킬로그램)를 운반하는 노동자도 있었다(<그림10>). 성수기에는 하역노동자 한 명이 하루에 10톤 이상의 화물을 운반하였다.<sup>136)</sup> 당시 大連 항만노동

132) 港灣協會編, 앞의 책, p.43.

133) 全國埠頭勞動組合, 앞의 책, p.19.

134) 國澤新兵衛, 앞의 책, p.190.

135) 王洪恩·曲傳林, 「日本帝國主義殖民主義統治時期的大連福昌華工株式會社」, 遼寧師範大學學報(社科版)1986(6), p.85.

136) 『大連新聞』, 1923년 5월 10일.



자의 노동 강도가 매우 높았다는 것을 알 수 있다.

<그림10> 大連 항만의 豆餅 하역

<표15> 1933년 大連 항만노동자의 연령통계<sup>137)</sup>



| 연령     | 인원수     | 비율    |
|--------|---------|-------|
| 20세 이하 | 238명    | 1.5%  |
| 20~25세 | 2,754명  | 17.5% |
| 25~30세 | 4,248명  | 27.1% |
| 30~35세 | 3,461명  | 22.1% |
| 35~40세 | 2,274명  | 14.5% |
| 40~45세 | 1,476명  | 9.4%  |
| 45~50세 | 736명    | 7.4%  |
| 50~55세 | 363명    | 2.3%  |
| 55세 이상 | 136명    | 0.9%  |
| 합계     | 15,686명 | 100%  |

출처: 大連新商報,

2015.08.26.h톤톤p://szb.dlxww.com/xsb/html/2015-08/26/content\_1189762.htm?div=-1

大連 항만하역의 이런 중 작업강도의 특성은 항만노동자의 체력을 최대로 이용할 수 있는 청장년층을 가장 많이 요구하게 되었다. 게다가 항만하역의 작업은 특별한 노동기능이 필요 없는 단순한 체력노동이기 때문에 최소 작업량을 맞출 수 있는 누구라도 할 수 있었다. 위의 <표15>에서 1933년 大連 항만노동자의 연령통계를 보면 25~35세의 비율이 제일 높는데, 노동자 총수의 약 50퍼센트를 차지하였다. 그리고 20~25세와 35~40세의 노동자 총수도 약 30퍼센트로 많은 편이었다. 그들 중 가장 적은 나이가 17세였고, 가장 많은 나이가 65세였는데, 평균 나이는 32세였다.<sup>138)</sup> 따라서 20~40세의 청장년층은 약 80퍼센트의 높은 비율로 大連 항만노동자의 대다수를 차지하였다.

137) 中山恭介 編, 『碧山莊』, 大連福昌華工株式會社, 1934, p.4.

138) 中山恭介 編, 앞의 책, p.4.

## 제4장 大連 항만노동자의 형성과 생활

“항만의 합리화와 능률화를 이룩하는 주된 요인인 항만하역노동자는 항만에서 육체노동에 의하여 직접 교통용역(하역용역)에 따른 자본의 가치증식을 이룩하는 자유노동자들이다.”<sup>139)</sup> 大連에서 이러한 항만하역노동자의 제공자인 항만노동자는 주로 山東, 河北 등지의 몰락농민에 의해서 담당되어졌다.

초기에 大連 항만노동자의 형성은 농민을 토지로 부터 내쫓아 무산자를 창출하는 과정이다. 그러나 이렇게 창출된 무산자가 곧바로 근대적 노동자를 의미할 수는 없다. 습관화 된 생활 궤도에서 갑자기 내몰린 사람들은 새로운 환경의 규율에 바로 순응할 수는 없었기 때문이다. 이들이 근대적 노동자로 전환되기 위해서는 근대 산업 및 자본가들의 요구에 따라 행동할 수 있는 존재로 만들어져야 하였다. 즉, 다양한 장치를 통해 대량으로 창출된 무산자들을 근대적 산업과 통제 속에 포섭될 수 있는 ‘근대적 노동자’로 만들어내는 과정이 요구되는 것이다.<sup>140)</sup> 그렇다면 일제하 근대적 노동자는 어떻게 규정될 수 있을까? 근대적 항만에 취업해있다는 사실 하나만으로 근대적 노동자라고 할 수 있을까? 전통적인 농업사회의 농민이라는 지위에서 노동자가 된다는 것은 당시로서는 분명히 새로운 경험이라고 할 수 있다.

4장에서는 이런 문제의식을 가지고 식민지시기 大連 항만이라는 공간속에서 근대적 항만노동자가 어떠한 과정을 통해서 형성되었는지, 그리고 이러한 목적을 달성하기 위해 동원한 방법과 메커니즘은 어떠한 것인지를 역사적으로 살펴보고자 한다. 즉, 식민지체제가 만들어내려고 했던 인간형에 대한 탐구이자 이

139) 전국부두노동조합 편집, 『항만기계화연구』, 서울, 1976년, p.29.

140) 박태호, 「근대적 주체와 합리성: 베버에서 푸코로?」, 한국산업사회연구회 편, 『경제와 사회』, 1994년 겨울호, 한울, pp.99-100.

와 함께 그런 인간형을 만들어내기 위해 작동했던 일상적 노동규율에 대한 탐구이기도 한다.

## 제1절 항만노동자의 형성

### 1. 大連의 인구증가와 항만노동자

20세기 초 大連이 새로운 해항도시로서 개발되면서 원래 약 50호 인구도 안 되는 작은 어촌에서 큰 도시로 발전하는 동력은 외래 이민이었다고 말할 수 있다. 러시아의 大連 항만 건설과 잇단 외국자본의 유입은 大連을 국제적인 항구 도시로 변모시키는 동시에 도시의 인구가 증가하는 배경이 되었다. 일본의 大連 점령 후에도, 통치 당국이 도시와 항구의 확장을 추진하면서 도시지역과 도시인구는 지속적으로 증가하였다. 게다가 해상교통 운송수단의 점차적인 발달은 山東출신자들의 大連 이주를 용이하게 하였다. 大連의 인구는 1906년부터 1912년까지 6년 동안 283.1퍼센트 증가하였는데, 그 중 중국인의 수가 30,524명에서 75,977명으로 증가하였다(<표16>).

<표16> 1903-1930년 大連의 인구와 밀도 통계

| 년도   | 일본인(명) | 외국인(명) | 중국인(명)  | 총인구(명)  | 면적(km <sup>2</sup> ) | 밀도(인/km <sup>2</sup> ) |
|------|--------|--------|---------|---------|----------------------|------------------------|
| 1903 | 367    | 6,059  | 31,983  | 38,409  | 3,200                | 12                     |
| 1906 | 8,349  | 23     | 30,524  | 38,896  | 3,426                | 12                     |
| 1912 | 34,045 | 102    | 75,977  | 110,124 |                      | 34                     |
| 1916 | 39,452 | 193    | 95,259  | 134,944 |                      | 39                     |
| 1922 | 65,000 | 331    | 154,681 | 220,186 | 3,500                | 62                     |
| 1930 | 97,592 | 484    | 183,431 | 258,793 | 4,553                | 57                     |

출처: United States Government. State Department File no.M115/5,1903.3.11,Robert John Perrins(1996), 'Great Connections': The Creation of a City, Dalian, 1905-1945. China and Japan on the Liaodong peninsula, York University, p.78, p.125; 大連民政署(1928) 『大連要覽』, p.5; 『大連市史』1932, 市史編纂室, p.10, p.16 참고 작성.

<표16>를 보면, 大連 인구의 급증은 인구의 자연증가 외에 외래인구의 유입에 의해서도 이루어졌음을 알 수 있다. 大連의 발전과정에서 도시노동자인 山東省의 노동자이민이 도시발전의 원동력이 되었다. 관련 자료에 따르면 1928년 大連으로 들어와 동북 각지로 유입된 노동자이민의 수는 약 34만 명이었고, 그 정착 비율은 66.6퍼센트에 달하였다.<sup>141)</sup> 또한 ‘海南丟’<sup>142)</sup>의 대부분은 농민 출신으로 교육 수준이 낮고 기술이 없었기 때문에 육체노동을 할 수밖에 없었다. 때문에 이주 전에 모집된 이들 이외의 대부분은 자유노동자의 신분으로 大連에 와서 직업을 구하였다. 1925년 大連의 도시 잡업에 종사하던 부유노동자의 구성을 보면, 山東省 출신자의 비율이 70퍼센트 이상을 차지하였다. 뿐만 아니라 大連의 중국인 공장노동자의 절반이상을 山東 노동자이민이 차지하고 있었다.<sup>143)</sup>

大連 향만노동자 집단의 출현은 정확히 말하면 일본이 大連을 인수한 이후 향만 물동량의 급증에 따라 더욱 많은 임금노동자가 향만으로 몰려들어서 형성된 것이다. 그리고 초기의 향만노동자는 주로 계절노동자였으며 福昌公司의 설립, 특히 碧山莊의 건축 이후에야 정기적으로 유지하게 되어서 大連 도시하층민 중 수적으로 많은 비중을 차지한 노동자 단체로 발전되었다. 말할 것도 없이 大連의 향만노동자도 대체로 山東 노동자이민자였다.

1909년 相生이 千代田町(현재의 魯迅路) 30번지에서 향만노동자집단을 조직할 때 구성원이 8,000명이었다.<sup>144)</sup> 福昌公司 창업이후 그 인원수가 대폭 증가하였다. 1920년대 초기 大連에서 일하는 노동자의 규모는 다음 내용을 통해서 확인할 수 있다.

(전략) 최근에 大連에서 노동별 인원을 보면 부두의 하역작업에 종사하는 苦力

141) 高岡熊雄 · 上原轍三郎著, 「北支移民の研究」, 『東亞經濟研究』2, 有斐閣, 1934.2.5, p.236.

142) 海南丟는 膠遼(膠州와 遼東의 약칭)방언으로 大連으로 이주해 온 山東출신자에 대한 토착민들의 호칭이다. 줄고, 「大連의 하이난디우(海南丟)에 관한 연구」, 『동북아문화연구』(39), 2014, pp.229-247.

143) 권경선, · 구지영 편저, 앞의 책, p.185.

144) 神戸高等商業學校 編, 『大正十四年夏期海外旅行調査報告』, 神戸高等商業學校, 1926, p.254.

이 하루 8,000명 내외였고, 그 다음은 시내의 교통운반업에 종사하는 노동자였는데, 지금 市中에 존재하는 인력거 1,000대, 하차 3,500대, 기타의 짐마차와 객마차를 합치면 1,700대, 합계해서 6,200대가 있었다. 이것을 모는 사람은 적어도 5,000명 이상이었다. 다음에는 滿鐵 沙河口工場의 4,000명, 유방의 3,000명, 기타 撒水夫, 冠婚·葬祭禮行列人夫, 飲料水搬運人, 人糞運搬人, 抱車夫(官車의 차부-인용자), 抱馭者(官馬의 마부-인용자), 家僕, 家婢, 그리고 官廳雜役人夫 등이 약 5,000명이었고, 총수는 25,000명 정도였다.<sup>145)</sup>

이 기록에 따르면, 당시 大連에서 있는 약 25,000명 노동자의 직업별 인원수 순위는 항만노동자가 32퍼센트로 1위를 차지했고, 도시 교통운반인부가 2위였고, 그다음으로 沙河口工場의 노동자와 유방공장의 노동자가 각각 3위와 4위를 차지하였다. 이것은 항만노동자 하루의 평균 인원수였다. 화물이 가장 많은 겨울철에 다른 지역의 토목노동자나 농민들은 일이 없어서 임시로 항만에 와서 하역작업을 하기도 했기 때문에 정확한 인원수를 파악하기가 쉽지 않았기 때문이다. 1927년에서 1930년 사이 大連 항만의 하역 노동자수는 적을 때 9,500명 이상, 많을 때는 18,000명 이상이었고, 매일 碧山莊에서 거주하는 노동자가 11,000명 있었다.<sup>146)</sup>

일반적으로 식민지시기에 농촌의 피폐화로 농촌을 떠난 많은 농민들은 도시의 하층민, 자유노동자, 부랑자 등의 형태로 존재하였으며, 이들이 항만노동자의 주요 구성 부분이 되었다. 大連 항만노동자의 경우도 결국 이런 배경을 바탕으로 형성되었다. 관련 조사 결과는 <표17>과 <표18>에서 제시하는 것과 같다.

<표17>은 1923년의 大連 항만노동자 중에서 100명을 隨機적으로 뽑아서 조사한 결과였다. 이에 의하면, 大連 항만노동자 가운데서는 농민출신자가 69명으로 가장 많았으며, 그 중에 64명은 ‘海南夫’이다. 그리고 大連 항만노동자를 구성하는 두 번째로 많은 직업인 상인은 12명이었는데, 그의 절반이 河北省 출신자이다. 따라서 이 시기 大連 항만노동자는 대부분 山東省과 河北省 출신의 농민이었다고 추측할 수 있다. 뿐만 아니라, <표18>의 1930년대 大連 항만노동자 출

145) 篠崎嘉郎著, 『大連』, 大阪屋號書店, 1922, p.1286.

146) 解學詩·松村高夫編, 『滿鐵與勞工』, 社會科學文獻出版社, 2003, p.291.

신지 통계에 의하면 이와 같은 결과를 확인할 수 있다.

<표17> 1923년 大連 항만노동자의 구성 통계

|    |      |      |         |       |    |        |     |
|----|------|------|---------|-------|----|--------|-----|
| 직업 | 農民   | 商人   | 船員      | 鐵工    | 勞工 | 飲食店夥計  | 합계  |
| 수량 | 69   | 12   | 2       | 2     | 2  | 1      | 100 |
| 직업 | 廚師   | 木匠   | 布店夥計    | 首飾店夥計 | 軍人 | 學生     | 山東人 |
| 수량 | 1    | 1    | 1       | 1     | 1  | 1      | 84  |
| 직업 | 鐵路站夫 | 旅館夥計 | 日本雜貨店夥計 | 豆腐店夥計 | 菜床 | 新隆洋行夥計 | 河北人 |
| 수량 | 1    | 1    | 1       | 1     | 1  | 1      | 15  |

출처: 蘇崇民 編, 『滿鐵檔案資料匯編』(第六卷), 社會科學文獻出版社, 2011, p.576 참고하여 작성.

\* 여기서 선택한 항만노동자가 隨機적으로 100명을 뽑았다.

<표18> 1933년 大連 항만노동자의 출신지 통계

| 지역     | 山東     | 河北    | 江蘇  | 河南  | 安徽 | 山西 | 湖北 | 합계     |
|--------|--------|-------|-----|-----|----|----|----|--------|
| 인원수(인) | 13,991 | 1,120 | 158 | 40  | 7  | 14 | 2  | 15,332 |
| 비율(%)  | 89.1   | 7.2   | 1.1 | 0.3 | -  | -  | -  | 97.7   |

출처: 滿鐵經濟調查會編, 『滿洲の苦力』, 滿鐵, 1934, pp.43-44 참고하여 작성.

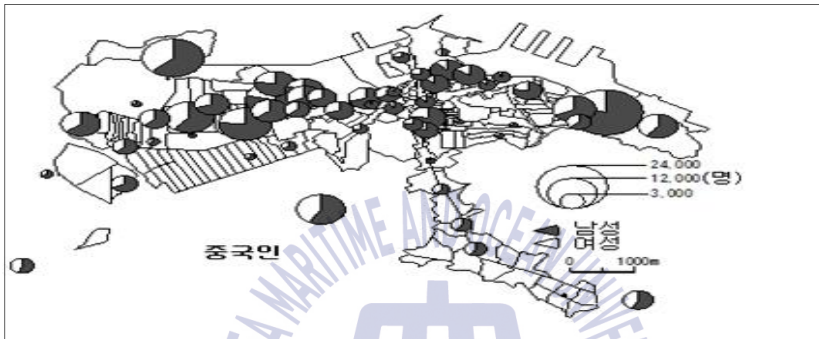
<표18>에서는 1933년 大連 전체 항만노동자 15,332명의 출신지에 대한 조사 결과를 볼 수 있다. ‘海南丟’가 항만노동자 전체의 89.1퍼센트의 높은 비율로 항만노동자의 중요 구성이었다. 河北省 출신자가 그 다음으로 1,120명인데 이는 山東출신자의 8퍼센트 밖에 안 된다. 중국의 북쪽뿐만 아니라, 江蘇省, 심지어 湖北省 등에서 온 노동자이민도 몇 명 있었다.

이 수많은 항만노동자는 大連에 와서 주로 어디에 거주 하였는지를 3가지로 나누어 설명할 수 있다. 첫째는 1907년 苦力家屋의 退居이전 시기이다. 당시 大連 시내중심지 각 구역은 용도배치<sup>147)</sup>의 제한이 있어서 항만노동자와 다른 중국인 노동자들은 神明町, 薩摩町, 南山麓, 大連神社, 出雲神社 근처에 임시 家屋<sup>148)</sup>을 만들어서 집단 거주하였다. 즉, 苦力 부락이 형성되었다. 둘째는 1907

147) 러시아 시기부터 도시의 구역을 용도별로 나눠서 중국인과 러시아인의 거주지역이 따로 있었는데, 일본 시기도 이처럼 각 구역을 따로 설치하였다.

년부터 1911년 碧山莊 건축이전 시기이다. 일본은 당시 大連에서 家屋의 위생 문제 때문에 苦力부락을 退居시키면서 중국인노동자의 거주구역을 중심지와 멀리 떨어진 電氣遊園과 小崗子쪽으로 옮겼다. 셋째는 1911년 이후의 시기다. 위생과 봉기 문제 때문에 大連 시내의 苦力부락이 점차적으로 寺兒溝와 香爐礁 구역으로 집중되면서 큰 고민거리가 되었다. 寺兒溝 附近에는 항만노동자와 유방노동자가 가장 많았다.

<그림11> 1935년 大連 시내 중국인의 거주지역 분포



출처: 關東局 編『昭和十年關東局第三十統計書』, 關東局, pp.18-25의 인구통계를 참고하여 작성하였다; 권경선·구지영 편저, 앞의 책, p.122 재인용.

<그림12> 大連의 주요 공공시설 분포



출처: 滿鐵總務部調査課 編, 「大連市街圖」, 1921, 滿鐵, 大連昭和8年版, 「大連市街圖」; 木崎純一, 「最新詳密大連市街圖 付旅順戰蹟地圖」, 1938, 伊林書店 등을 참고하였다. 권경선·구지영 편저,

148) 중국인들의 사이에 ‘窩棚’ 이라고 부르는 오두막하고 비슷한 움집이다.

『다렌 환황해권 해항도시 100여 년의 궤적』, 선인, 2016, p.135 재인용.

\* 유방의 위치는 1921년의 기록을 바탕으로 표기해서 1935년의 그것과 다를 수 있다.

당시 大連지역 중국인 노동자 거주구역의 자세한 변화상황은 다음 기록 자료를 통해서 확인할 수 있다.

大連 시내의 苦力 部落은 지금 현재 寺兒溝, 香爐礁 등에 반거(蟠居)하여 大連 시내의 큰 고민거리이다. 메이지 40년 무렵 神明町, 薩摩町, 南山麓, 大連神社, 出雲神社 근처에 갑자기 700~800호의 苦力家屋이 생겨나 이를 退居시키는데 애를 먹었다. 그러나 당시 다렌 중심지에 이렇게 뒤숭숭하고 비위생적인 苦力 부락을 둘 수는 없었기에, 경찰은 실력을 행사하여 이를 退居시키기로 결정하고, 인부를 시켜 苦力 家屋을 제거, 철거하고 땅을 골랐다. 이에 苦力 등의 일군은 지금의 전기유원과 小崗子로 退居하였다. 당시 小崗子에는 10호 정도의 농가가 있었을 뿐이었다. 다른 무리는 香爐礁와 譚家屯(大連 운동장 일대-인용자)으로 退居하였다. 譚家屯으로 간 무리는 그 후 石道街와 香爐礁로 이전하거나 宋家屯이나 呂家屯으로 옮겼다.<sup>149)</sup>

1930년대 이후 大連에서 중국인 노동자의 거주지역과 성별 분포 상황은 <그림11>, <그림12>에서 제시하는 바와 유사하다. 중국인의 거주분포지역 중에서 인구밀도가 제일 높은 지역은 바로 香爐礁와 寺兒溝 두 군데였는데, 전자는 주로 공장이 많은 곳에 있었다. 후자는 大連 항만의 동남쪽 東山町 근처에 노동자를 수용하는 碧山莊과 차부수용소가 건축되어 있었으며 유방도 많이 모여 있어서 남성을 위주로 한 거주자의 비율과 인구밀도가 제일 높았다.

그러면 항만노동자로 편입되는 대상과 경로는 무엇이였을까? 이를 구체적으로 밝히기 위해 인원 구성과 이동 방식 2가지를 살펴보자고 한다.

## 2. 항만노동자의 인적구성

### 1) 山東의 배출요인

149) 關東局文書課 編, 『關東局施政三十年業績調査資料』, 關東文書課, 1937, pp.636-637. 권경선, 구지영 편저, 앞의 책, pp.124-125 재인용.



‘海南丟’가 이주를 결심하게 된 주요원인은 경제적 원인이 69%이고, 천재지변이 27.3%, 기타 원인이 3.7%이다.<sup>150)</sup> 우선 가장 직접적인 요인으로 경제적 원인 즉, 생활의 빈곤화가 손꼽힌다. 20세기 들어 河北省, 河南省, 山東省 등지의 인구밀도가 급증하면서 인구와 경작지 면적 간의 불균형이 극도로 심화되었는데, 특히 山東의 상황이 더욱 심각하였다. 1930년대 山東省의 1인당 경작지 면적은 3무(畝)에 미치지 못하였으며, 대지주가 대부분의 토지를 장악하여 농민들은 1년 동안 힘들게 일하면서도 지출보다 수입이 적은 경우가 많았다(〈표19〉). 土地委員會의 조사에 의하면 1929-1933년에 중국 농민의 43.87%가 부채를 가지고 있었으며, 이들의 평균 채무액은 112.709원에 달하였다<sup>151)</sup>.

〈표19〉 1885-1929년 중국 북부 주요지역의 인구밀도 (단위: 명/km<sup>2</sup>)

| 구분<br>지역        | 면적      | 1885년 인구   | 밀도  | 1910년 인구   | 밀도  | 1929년 인구   | 밀도  |
|-----------------|---------|------------|-----|------------|-----|------------|-----|
| 山東              | 55,984  | 36,500,000 | 651 | 29,600,000 | 528 | 34,375,894 | 614 |
| 河北              | 115,830 | 17,900,000 | 154 | 32,571,000 | 281 | 38,905,695 | 335 |
| 河南              | 67,954  | 22,100,100 | 325 | 35,600,000 | 376 | 35,289,752 | 523 |
| 黑龍江<br>吉林<br>奉天 | 363,700 | --         | --  | 14,917,000 | 41  | 24,040,819 | 66  |

출처: 高岡熊雄·上原徹三郎, 「北支移民の研究」, 『東亞經濟研究』 2, 1934.2.5, pp.250-251 참고하여 작성하였다.

다음으로는 黃河의 汎濫, 旱災, 澇災, 병충해 등 자연재해의 빈번한 발생과 더불어, 辛亥革命 이후 山東지역의 軍閥混戰, 匪徒의 橫暴 등 사회적 문제를 들 수 있다. 사실상 발생 범위와 수적인 측면에서 보면 자연재해의 영향이 크다고 할 수 있다. 滿洲農工協會 노동자 이촌 원인분석에 의하면 旱災, 澇災, 그리고 병충해의 비율이 각각 25.4%, 15.2%, 3.7%이어서 이주민의 과반수가 자연재해 때문에 이주를 결심하였다는 점을 알 수 있다.<sup>152)</sup>

山東지역에서는 1914년부터 거의 해마다 자연재해가 발생하였다. 그중 수해와 황하 범람의 빈도가 가장 높고, 1927년에는 가뭄과 병충해로 인한 피해자만

150) 前田一, 『特殊勞動者の特殊管理』, 山海堂, 1943, pp.187-188.

151) 興亞研究所 編, 「山東苦力に關する調査資料」, 『興亞政治經濟研究』 第一輯, 千倉書房, 1941, p.277.

152) 前田一, 앞의 책, pp.186-187.

무려 900만 명에 이르기까지 하였다.<sup>153)</sup> 빈번한 자연재해의 발생 때문에 농업생산만으로 생계를 이어왔던 山東주민들은 할 수 없이 살길을 찾아 고향을 떠날 수밖에 없게 되었다.

또한 1904년에 濟南, 周村이 개방되고 1914년 龍口가 개방되면서 山東지역의 공업화가 이루어지기 시작하여 자급자족 소농경제의 해체가 가속화되었고 농민들은 생계를 도모하기 위해 도시로 떠나게 되었다. 山東은 편리한 수륙교통을 구비하고 있었으므로 농민들은 '근거리 이동의 법칙'<sup>154)</sup>에 따라 바다를 건너 가까이 있을 뿐만 아니라 인구밀도가 낮았던 大連을 최초의 이주지역으로 염두에 두게 되었다.

## 2). 大連의 흡수요인

첫 번째, 항구도시로서 大連의 항만발전은 도시 확장과 경제발전으로 이어지는 원인이었을 뿐 아니라 외지인들이 大連으로의 이주를 결심하게 하는 중요한 흡수요인이라고 볼 수 있다. 항구건설 이전의 大連은 인구가 채 만 명도 안 되는 작은 어촌이었을 뿐만 아니라 1인당 토지 면적도 넓었으므로 이주민들을 위한 충분한 공간을 제공할 수 있었다. 하지만 러시아의 大連 항만 건설과 잇단 외국자본의 유입은 大連을 국제적인 항구도시로 변모시키는 동시에 도시의 인구가 증가하기 시작하게 한 배경이 되었다. 일본의 大連 점령 후에도, 통치 당국이 도시와 항구의 확장을 추진하면서 도시지역과 도시인구는 지속적으로 증가하였다. 게다가 해상교통 운송수단의 점차적인 발달은 山東출신자들의 大連으로의 이주를 용이하게 하였다.

두 번째, 大連 항만과 무역의 발전은 노동이민자에게 많은 일자리를 제공하였다. 大連의 항만에서는 매일 10,000,000여 톤의 화물이 하역되었고, 관련 작업이 모두 인력에 의해 이루어졌기 때문에 약 12,000명의 노동자가 필요하였다.<sup>155)</sup> 게다가 부두 노동은 하역 건수에 따라 임금을 지불하고 일일 고용제로 특별한 기술을 요구하지 않았기 때문에 山東이민자의 대부분은 직업을 구할 때 부두에

153) 위와 같다.

154) Ernest Charles Young, "The Movement of Farm population", Vol.426, Cornell Agricultural Station, 1924, p.88.

155) 『大連新聞』, 1923년 1월 6일.

서의 하역노동을 우선적으로 고려하였다. 또한 겨울에는 화물이 집중되어 부두의 적사작업이 많았기 때문에 山東, 河北 지방의 단기 임시 노동자들이 몰려들었다. 관련 통계에 의하면 1924년 당시 大連 부두 本船係<sup>156)</sup>가 한 달에 사용한 노동자의 평균 총수는 69,328명이었는데, 그중 6,932명이 자유노동자였다<sup>157)</sup>. 더 중요한 것은 경제적 이익 즉, 임금이 높기 때문이었다. 1934년도 滿鐵經濟調查會의 자료에 의하면 滿洲지역 항만노동자의 하루 평균 임금은 0.75엔이었고, 河北의 경우는 0.29엔이었다.<sup>158)</sup> 비록 山東의 상황을 알 수 있는 정확한 자료는 없지만 河北과 큰 차이가 없었을 것이다. 요컨대 大連 부두는 수많은 山東이민자를 흡인할 수 있는 충분한 매력을 가지고 있었던 것이다.

세 번째, 大連에서 항만노동자는 비교적 좋은 거주조건을 갖고 있었다. 1908년 8월 22일 埠頭事務所 소장인 相生은 악화된 黑嘴岬(현재의 黑嘴子) 항만노동자들의 거주상황을 개선하기 위해 滿鐵에게 숙박비용(1인 1일 5엔)을 신청하였다.<sup>159)</sup> 1909년 초에 相生은 滿鐵의 허락을 받아 관동군 육군 제2창고 남쪽의 목조창고를 인수하여 항만노동자들의 임시숙소로 개조하였다.<sup>160)</sup> 12월 相生은 滿鐵 총재의 위탁을 받고 항만노동자 공급을 전담하는<sup>161)</sup> 福昌公司를 설립하였고, 1911년부터 大連 부두 동남쪽의 남산기슭에 碧山莊을 건축하였다. 碧山莊은 부지면적이 38,377평, 건축면적이 12,000평으로 15,000명의 항만노동자를 수용할 수 있는 것으로 설계되었지만, 최고 35,000여 명을 수용하기도 하였다.<sup>162)</sup> 당시 일정한 거처도 없는 이주노동자에게 이런 안정된 거주공간을 제공하는 것이 매우 중요한 유인요소이었을 것이다. 높은 유동성을 가지고 있는 노동자의 유지에 도움이 되었기 때문이다.

156) 福昌公司는 본부 밑에 5개 부분을 설치하였다. 庶務係, 本船係, 陸上係, 石炭係과 收容係. 庶務係와 收容係는 항만노동자의 부내와 수용 등 업무를 담당하고 本船係는 석탄 이외의 일반화물의 하역작업을 담당하는 동시에 회계업무도 담당하였다. 陸上係는 석탄 이외 화물의 육지작업을 담당하고 石炭係는 석탄 하역작업을 전문 담당하였다.

157) 遼寧省檔案館 編, 앞의 책, p.308.

158) 滿鐵經濟調查會 編, 『滿洲勞動事情』, 滿鐵, 1934, p.40.

159) 遼寧省檔案館 編, 앞의 책, pp.1-2.

160) 遼寧省檔案館 編, 앞의 책, pp.3-4.

161) 滿蒙産業研究會 編, 『滿洲的産業界より見たる支那の苦力』, 滿洲經濟時報社, 1920.8, 序文, p.2.

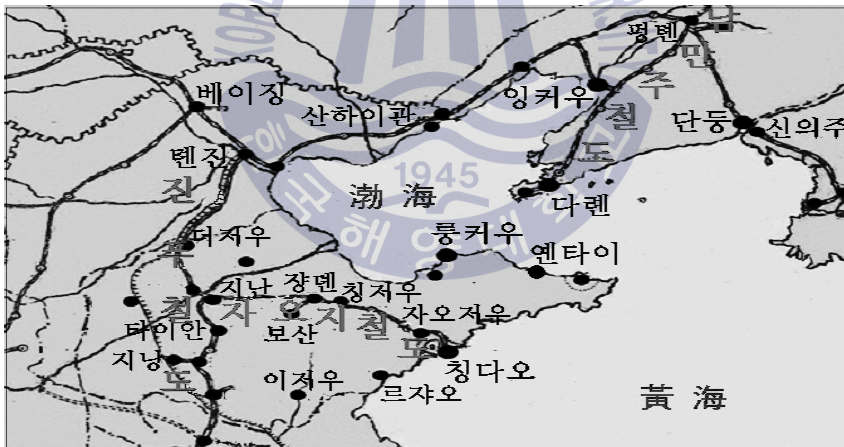
162) 嵇汝廣 編, 앞의 책, p.213.

## 2. 항만노동자의 이동경로

‘海南云’의 이동경로는 육로와 해로 두 가지가 있었다. 육로 이동은 주로 津浦철도, 京奉철도, 膠濟철도, 南滿철도<sup>163)</sup>를 이용하여 진행되었고, 해로 이동은 일본, 중국, 영국의 기선을 이용하여 이루어졌다.<sup>164)</sup> 1912년 津浦철도가 개통되기 전까지 山東인의 이민은 주로 해로교통과 육로교통을 함께 이용하는 방식으로 진행되었다.

山東지역 서부의 내륙지방은 항구와 멀었기 때문에 흔히 먼저 山東 중부를 횡단하는 膠濟철도를 이용하여 靑島에 도착한 다음, 다시 靑島에서 선박을 이용하여 大連으로 이동하는 경로를 이용하였다. 이와 반대로 山東성 동부의 연해지방은, 蓬萊, 芝罘, 威海 등의 항구와 비교적 가까웠으므로 각지 항구와 大連 사이를 왕래하는 선박을 이용하여 이동하였다.

<그림13> 1922년 중국 동북부 연해지역의 주요항구 및 철도



출처: 督辦魯案善後事宜公署編輯處(1922), 『靑島』, 膠州灣位置及交通圖; 권경선, 「1900-1930년대 중국 山東인의 역외이동과 해항도시와의 관계연구」, 『해항도시문화교섭학』 6, 2012, p.56 재인용.

163) 中東鐵道南下支線(哈爾濱-旅順)은 1902년12월에 건설되어 1903년 7월에 개통하였다. 1905년의 ‘포츠모스조약’에 의하여 長春 管城子역 이남의 구간은 일본에 귀속되고 南滿철도로 호칭되었다.

164) 滿蒙産業研究會 編, 앞의 책, p.57.

<표20> 1920년 大連과 山東사이의 항로 통계

| 운영회사     | 항로       | 비고                          |
|----------|----------|-----------------------------|
| 滿鐵       | 大連-上海    | 靑島 경유, 주 1회<br>大連-靑島, 주 2회  |
|          | 大連-廣東    | 營口, 芝罘, 威海, 靑島, 上海, 香港 경유   |
| 大連汽船會社   | 大連-營口    | 登州, 石虎嘴 경유, 월 4회            |
|          | 大連-靑島    | 월 2회                        |
| 阿波共同汽船會社 | 大連-芝罘-安東 | 월 4회                        |
|          | 大連-仁川    |                             |
|          | 大連-靑島    |                             |
| 朝鮮郵船會社   | 大連-靑島-仁川 | 往:大連-靑島-仁川; 返:仁川-芝罘-大連 월 3회 |

출처: 滿蒙産業硏究會 編(1920.8.1.), 앞의 책, pp.59-60.

일부 사람들은 도보로 山海關을 거쳐 大連으로 이동하기도 하였다. 津浦철도가 개통된 이후 山東이민은 膠濟와 津浦철도를 통해 天津으로 이동한 후, 天津과 大連 사이의 해상교통을 이용하여 大連으로 이동하거나, 京奉철도와 南滿철도를 이용하여 大連으로 이동하기도 하였다. 해상교통으로는 정기항로와 비정기항로를 들 수 있다. 정기 항로는 大連汽船, 政記公司, 田中商社, 阿波汽船 등 기선공사의 격일 여객선 혹은 매월 6차례 大連과 山東 사이를 왕복하는 여객선을 말하고, 비정기 항로는 범선을 말한다. 1920년 大連과 山東 사이의 주요 항로는 <표20>과 같다.

위의 <그림13>에서 제시하는 바와 같이, 山東반도와 遼東반도 간의 이동에 있어서 해상통로는 가장 편리한 경로였다. 두 지역을 왕복하는 기선과 범선들은 '海南舌'의 이동에 큰 편의를 제공하였다. 1923년부터 1928년 사이에 河北지역에서 滿洲지역으로 이동한 중국인 이민의 이동 경로를 살펴보면, 靑島, 芝罘, 龍口, 天津 등지에서 해상교통을 이용하여 이동한 경우가 75퍼센트에 달하였고, 京奉철도를 이용한 경우는 25퍼센트 정도였다.<sup>165)</sup>

1929년에서 1937년 사이에 해상교통의 이용률이 가장 낮았던 해는 1937년으로 61퍼센트였고, 가장 높은 해는 1933년으로 이용률이 82퍼센트에 달하였다. 이와 반대로 육상교통의 이용률이 가장 낮은 해는 1933년으로 18퍼센트였고,

165) 岡熊雄·上原徹三郎, 「北支移民的研究」, 『東亞經濟硏究』 2, 1934, p.329.

1937년에는 39퍼센트를 점하였다.<sup>166)</sup> 발해와 황해연안의 항구도시 간에 형성된 항로들은 항만노동자의 주요 이동경로로 볼 수 있다.

## 제2절 항만노동자의 시·공간배치

전근대적 노동습관을 갖고 있는 항만노동자를 근대적 항만 노동체계에 적응시키기 위해서는 각종의 엄격한 노동규율이 요구되었다. 여기에 도입되는 노무관리 제도가 테일러 시스템이었다. 일본에서는 1911년 테일러(Taylor)의 「과학적 관리법의 원리」가 번역 출간된 이래로 1910년대에 미국의 노무관리 산업능률에 관한 저서가 다수 소개되었고, 「實業界」 등의 잡지에 이와 관련된 글이 실리다가 하면 대중강좌도 열렸다. ‘三菱’ 같은 기업에서도 이와 관련된 자료를 취보로 출간하였다. 1920년대에는 이와 관련한 소개와 활동은 한층 빈번하게 전개되었다. 관련 서적의 번역 출간은 물론 미국 전문가 초청 강연회를 빈번히 열었다. 과학적 관리법에 입각하여 ‘라이온 치약’ 같은 기업에 대한 현장조사 연구가 이루어지고 여러 기업에서 테일러 시스템을 본격적으로 도입하기 시작하였다. 이러한 추세는 사회 전체로 퍼져 산업능률연구소, 일본능률연구회, 일본능률연합회, 일본테일러 협회 등이 창설되었다. 일본 본토의 여파는 滿洲에도 미쳐 滿洲 安東驛 내에 滿洲能率研究會가 1924년에 성립되었고, 滿鐵의 의뢰로 본토의 전문가가 공장을 시찰했고 1926년에는 大連에서 강연회가 열렸다. 滿鐵 역시 과학적 노무관리에 관심이 높았다. 1927년 만철은 전문가를 초청하여 滿洲의 각지에서 연설하도록 하고, 滿洲能率研究會를 발족하였다.<sup>167)</sup> 과학적 노무관리 즉, 테일러리즘(Taylorism)의 핵심은 ‘동작관리’와 ‘시간 관리’를 통하여 노동생산성을 높이는 것이었다. 그것은 일본 본토에서 수입되기 시작하여 滿洲에 까지 확산되었다. 그렇다면 大連 항만에서는 그것이 어떻게 구체화되어 나타났을까. 본 장에서는 이 점을 살핀다.

166) 岡熊雄, 上原轍三郎, 앞의 책, p.324.

167) 上野陽一, 『産業能率論:商學全集第35卷』, 千倉書房, 1929, pp.96-102.

## 1. 시간관념의 도입

근대적 大連에서 향만노동자에게 요구되는 가장 중요한 규율은 무엇보다 시간관념을 갖는 것 즉, 시간규율의 확립이라고 할 수 있다. 근대적 향만노동자가 되기 전에 농촌에서 노동시간의 형태는 ‘해 뜰 때부터 해질 때까지’ 혹은 일거리의 분량에 따라 유동적이었다. 근대적 공장에서 노동시간의 특성은 규칙적이고, 정확한 시간 지키기가 요구된다는 점이 다른 전통적 수공업 작업장과 뚜렷이 대별되는 특징이었다.<sup>168)</sup> 시간규율의 확립은 근대적 향만도 예외가 될 수 없었다.

시간규율의 확립과정은 산업자본주의 초기 근대자본주의적 시간개념이 노동에 도입됨에 따라 형성되었다. 이런 과정을 분석한 톰슨이 지적하는 바와 같이, 자본가와 노동자계급이 각각 자신들의 시간방식을 유지 또는 도입하려고 하는 모순적이고 갈등적인 과정을 통해 이루어졌다.<sup>169)</sup> 산업자본주의 초기, 작업과정이 세분화되지 않은 제조업은 주로 과업 지향적이어서 노동유형도 매우 불규칙적이었다. 즉, 주어진 과업을 수행하기 위해서 노동자가 노동시간을 규제할 수 있었고, 심지어 한 노동자가 여러 가지의 일을 수행할 수도 있었다. 이렇게 자신의 노동생활을 스스로 통제할 수 있기 때문에 초기에 大連의 향만노동자는 계절노동자로서 농민과 노동자의 2가지 신분으로 일을 하였다. 게다가 향만의 하역작업이 시간당 임금을 매일 결제해서 자기가 노동하는 날짜까지 결정할 수도 있었다.

그러나 기계화가 증대하여 작업의 동시화의 필요가 높아지면서 자본가들은 노동자의 이런 관습에 대한 근본적인 변화를 꾀하게 되었다. 전근대적 노동자의 경우는 노동시간이 임의적으로 단축 혹은 연장되었는데, 이와 달리 근대적 향만이나, 공장에서는 기계의 도입에 따라 임의적인 노동시간의 변경은 거의 힘들다. 일정한 시간 내에 일정한 작업이 동시에 이루어지게 되면 노동의 시간

168) 김진균·정근식 외, 앞의 책, p.144.

169) Thompson, E.P, “Time, Work-Discipline and Industrianl Capitalism“, D. Kungul, ed, Customs in Common, The Merlin Press, 1991.

적 강제가 필연적으로 요구되었다. 따라서 엄격한 시간규율을 강제하기 시작되었다. 예를 들면 출퇴근 시간의 지정, 시간표의 작성, 시간 관리원 등의 등장과 같이 노동자들은 시간규칙의 준수 여부에 따라 벌금을 물거나 상금을 받기도 하였다. 이렇게 시간규칙의 확립을 통해 전근대적 노동자의 오래된 노동습관을 강제적으로 고치게 하였다.

<표21> 1920년대 大連의 항만영업과 항만하역시간표

| 분류      | 항목      | 시간           | 오전        | 오후            |       |
|---------|---------|--------------|-----------|---------------|-------|
| 항만영업시간표 | 船舶・鐵道役夫 | 3.1-4.30     | 6:30      | 17:30         |       |
|         |         | 5.1-9.23     | 6:00      | 18:00         |       |
|         |         | 9.24-10.31   | 6:30      | 17:30         |       |
|         |         | 11.1-2月末     | 7:00      | 17:00         |       |
|         | 倉庫荷捌・荷受 | 5.1-10.31    | 7:30      | 17:00         |       |
|         |         | 11.1-4.30    | 7:30      | 16:30         |       |
|         |         | 書類取扱<br>金錢出納 | 5.1-10.31 | 8:00          | 16:00 |
|         |         |              | 11.1-4.30 | 8:30          | 16:30 |
| 항만하역시간표 | 作業      | 3.1-4.30     | 6:30      | 17:30         |       |
|         |         | 5.1-9.23     | 6:00      | 18:00         |       |
|         |         | 9.24-10.31   | 6:30      | 17:30         |       |
|         |         | 11.1-2月末     | 7:00      | 17:00         |       |
|         | 食事      | 1-12         | 11:30     | 12:30         |       |
|         |         | 休憩           | 1-12      | 업무 형편에 따라 수시로 |       |

출처: 滿鐵 編, 앞의 책, 1927.6.1, pp95-96; 港灣協會 編, 앞의 책, 港灣調査資料第六輯, p.47 참고하여 작성하였다.

위의 <표21>에서 1920년대 大連 항만에서 업무별 시간표와 하역노동자의 시간표를 제시하였다. 이에 따르면 大連 항만노동자의 작업시간표와 항만의 선박·철도역부의 영업시간과 일치하였다는 사실을 확인 할 수 있다. 이것이 바로 선박하역과 철도를 중심으로 하는 육상하역이 항만하역의 주요내용이었기 때문이다.

한편 창고 화물의 하역, 서류의 취급과 金錢出納의 영업시간은 모두 하역작업 시간보다 짧았다. 항만노동자의 식사시간은 11시 30분에서 12시 30분까지 한 시간이었으며, 쉬는 시간은 작업의 상황에 따라 수시로 정해졌다. 그러나 여



기서 항만노동자의 작업시간은 규정된 시간이라서 사실상 이보다 더 길었다. 大連 항만의 물동량 증가에 따라 항만하역작업은 실질적으로 주간작업과 야간작업 2가지로 연속되었다. 1931년 大連 항만하역의 자료에서 근무시간 이외의 작업에 대한 설명은 다음 내용을 통해서 볼 수 있다.

a. 일급의 경우

(전략) 규정 근무시간(위의 작업시간과 일치-인용자) 이 적어도 10시간을 초과하는 시간은 1시간을 증가하면 시간마다 일급의 一割을 증가한다.

b. 시급의 경우

① 1시간의 賃銀率은 雜役夫가 1시간 일급의 5퍼센트, 2시간 일급의 일할, 2시간 이상은 반일로 한다.

오전과 오후 항상 3시간 이상을 사용하는 것은 1일로 지불하지만 殘業의 경우는 10시간을 1일로 한다.

② 야간의 시간당 賃銀率은 규정 근무시간 적어도 10시간 이상 1시간을 증가하면 시간마다 일급의 일할을 증가한다. (후략)<sup>170)</sup>

위의 내용에 따르면 大連 항만노동자는 규정 시간 이외의 작업에 대하여 일급과 시급 두 가지 지급방식을 통해서 임금을 받았다. 특히 야간작업에 대한 설명은 당시 大連 항만의 하역작업의 주간과 야간으로 구성되어 있었음을 말한다.

大連 항만에서 시간규율의 확립은 쉽게 이루어지는 것이 아니었다. 왜냐하면 초기 항만노동자들이 거의 시계를 갖고 있지 않았는데, 게다가 규칙적인 작업에도 익숙하지 않아서 시간표를 정확하게 지킬 수가 없었기 때문이다. 그들은 해가 뜨기 전에 집에서 나와 항만 앞에서 기다리는 것이 보통이었다. 또한 작업의 과정에서도 마찬가지로 휴식시간과 식사시간의 통보는 주로 각 부두의 연락소 혹은 감독자인 把頭를 통해서 하였다.

노동자를 규칙적인 노동시간에 적응시키는 것은 근대적 노동자를 규제하는 중요한 내용이었다. 기숙사제도의 도입은 여러 가지 의미를 가지고 있는데, 바로 이런 시간규율의 강제적인 실행에 도움이 되었다는 점을 지적할 필요가 있

170) 港灣協會 編, 앞의 책, 港灣調查資料第六輯, pp.47-48.

다.<sup>171)</sup> 기숙사는 출퇴근 시간이라는 규칙에 익숙하지 않은 노동자들에게 공장 내부에서 출퇴근 시간을 강제하기 위한 필수적인 제도였던 것이다.<sup>172)</sup> 大連 항만노동자의 전용기숙사로서 碧山莊은 이런 의미를 갖고 있는 중요한 제도였다.

항만노동자들은 碧山莊이라는 공간에서 같이 거주하면서 시간규율에 적응하는 여러 어려움을 극복하였다. 1925년 相生은 宮內省에서 사회사업상의 상금을 받아서 碧山莊 북문의 입구에서 ‘恩賜紀念時計塔’을 설치하였다.<sup>173)</sup> 시계탑은 근대의 시작과 더불어 근대적 시간에 길들여지지 않은 대중들을 계몽하기 위해 출현하였다. 19세기말 시작된 일본의 박람회에서는 어김없이 전시회장의 입구에 세워졌고, 중국에서도 1910년 南京에서 개최된 南洋勸業會에서 정문 앞 기념탑 중앙에 시계가 걸려 있었다. 일반 대중의 일상생활에 근대적 시간의 훈육이 필요하다면, 시간에 맞추어 작업을 개시하고 작업을 종료해야 하는 항만 노동자들에게 근대적 시간을 알리는 시계탑의 상징성은 말할 나위도 없다. 한편 1927년 天德寺에서 把頭들은 기부금을 내서 동종 하나를 설치하여 매일 아침에 종을 쳐서 출근시간을 알렸다. 이런 수단을 통해서 항만노동자들에게 시간관념을 깊이 심어주게 되었다. 따라서 시간규율의 확립도 점차적으로 형성되었다.

## 2. 공간배치의 확립

우선 항만이라는 공간 속에서 노동자를 배치하고 그들의 활동과 행위를 일정하게 양식화해내는 공간규율부터 살펴보자고 한다. 노동자 신체의 길들임에 의해 효율적인 권력의 작동을 보장하기 위한 노동규율은 공간에서의 개인분할을 시도한다. 항만노동자들의 행동을 강제하고 통제하기 위해 항만자체를 특정한 방식으로 분할하고 區劃하는 방식을 사용하는 것이다.

171) 20세기 일본에서 공장 기숙사연구인 佐々木正制의 『工場寄宿舎管理』(東洋書館, 1944)에서는 기숙사관리를 전문적으로 제시하였고, 能塚正義의 「明治前期の大坂地方における紡績女工不足と寄宿舎制度の成立」(『經濟學論叢』25(1・2), 1976, pp.178-145)기숙사제도의 도입은 노동력의 확보라는 차원에서 지적하였다.

172) 김진균·정근식 외, 앞의 책, p.147.

173) 國澤新兵衛, 앞의 책, p.200.

공간의 배치전환에서 중요한 것은 안에서 다른 사회적 영역과 구분하는 폐쇄성의 원리이다. 폐쇄된 공간 안에서 일종의 격리된 ‘완화된 감옥’이라고 볼 수 있다. 그리고 이 공간 내부에서도 노동자들의 신체를 분해하여 가능한 한 제한된 공간 안으로 이동을 제한한다. 최대한 효율적이고 기능적인 공간 배치의 원리 속에서 노동자들의 행위와 이동은 제한되고, 양식화된다. 그 최종 결과는 노동자의 서열화이다. 즉, 노동자의 신체를 한곳에 뿌리박게 하지 않고, 분배하여 하나의 커다란 관계망 속에서 순환하게 하는 위치 결정에 따라 신체를 개별화하는 것이다. 이러한 메커니즘 속에서 신체는 유용하면 유용할수록 더욱 복잡적이 되고, 그 반대로는 복잡하면 할수록 더 유용하게 된다.<sup>174)</sup>

여기서 이런 공간의 분할은 주로 2가지 차원에서 살펴볼 수 있다. 하나는 大連 항만 내부의 기능적 분할에 따른 작업공간의 분할과 배치이다. 다른 하나는 大連 항만 외부 항만노동자의 거주공간 즉, 碧山莊 안에서 생활공간의 분할과 배치이다. 이어서 大連 항만노동자의 공간적 배치가 어떻게 규정되었는지를 분석하려고 한다.

## 1) 작업공간의 배치

항만은 해항도시의 중요한 기능적 부분으로 도심과 항상 격리되어 있는 공간에서 이루어진다. 항만기능의 순행을 위해 이런 폐쇄된 공간 내부의 항만노동자는 여러 규칙을 받으면서 신체의 배치가 되었다. 여기서는 주로 大連 항만의 관리기관인 埠頭事務所가 만든 ‘埠頭構內作業華工取扱規則’을 통해서 확인하고자 한다.

### 埠頭構內作業華工取扱規則

1. 부두 構內 작업華工의 출입 취급방법: 부두 構內에서 華工은 각 華工頭(또는 대리인)의 인솔 하에 각조가 한 팀(Gang-인용자)으로 출입한다. 임시 투입된 華工들은 임시 華工의 증명서를 가지고 華工頭의 인솔 하에 출입을 해야 한다. 華工頭와 대리인은 쇠 鎖鑰로 만든 埠頭入門證, 일반 華工은 黃銅로 만든 埠頭入門證을 항상 패용해야 한다. 작업에 종사하는 華工들은 지정된 장소에 모집하여 최대한 不散亂해야 한다.
2. 喫煙 취급방법: 부두 構內에서 喫煙하는 것은 華工들의 휴게소와 지정된 구

174) 박대호, 위의 글, pp.99-100.

역에 한하여 허가하였다. 휴게소 안에는 火繩 및 灰皿(재떨이)이 구비되어 있었기 때문이다. 지정된 휴게소는 다음과 같다.

- 1) 중앙 휴게소(같은 건물의 주변에 한 간 이내를 포함);
- 2) 선박하역 소속 華工들이 계류선 하역을 할 경우는 本船 안의 지정된 장소 즉, 제2부두, 제3부두의 華工휴게소;
- 3) 육상하역 소속 華工들이 중앙 華工휴게소, 동부 각 연락소 및 서부 華工휴게소;
- 4) 석탄하역 소속 華工들이 안벽에서 喫煙하는 것은 선박하역 소속 華工에 준한다.

3. 燐寸 휴대 취급방법: 일반 華工 燐寸의 휴대는 엄금하여 華工 중에 지정된 책임자를 설치하여 이를 제한했으며, 燐寸攜帶許可證과 같이 定數 이내의 휴대를 허가한다(燐寸 容器를 지정된 취급의 편리). 黃磷 燐寸의 사용은 엄금한다.

4. 違反者 처벌방법: 지정 喫煙장소 이외의 장소에서 喫煙하는 자는 일회에 3엔의 벌금을 물리는데, 燐寸휴대허가증을 소지하지 않은 자가 燐寸을 휴대하고 또한 황인 燐寸을 소지하는 경우는 일회에 小洋 2원의 벌금을 물렸다.

5. 火災 시의 華工출동에 관하여:

1) 出火 정보를 받은 동시에 人夫配給所 직원의 인솔 하에 200명 내외의 華工을 신속하게 현장에 출동시켜 명령을 기다리게 한다. 기타 華工의 출동이 필요한 경우는 수령 이후 직접 출동해야 한다.

2) 작업상 회사 쪽의 발령은 항상 그 주임(主任)이 하는데, 不在 시에는 차석 혹은 연락소의 주관이 한다.

3) 인부배급직원은 장소를 명확해서 명령의 徹底한 연락 등이 遺漏없이 할 수 있기 위해 작업현장의 지정된 지점에서는 晝間에 人夫配給所의 旗를 들고 야간에 燈을 든 係員을 설치한다.

4) 碧山莊 華工寄宿舍에는 야간에 발생하는 사고에 대비하기 위해 비상 當番 3조와 예비 당번 3조를 항상 설치하여 명령을 받자마자 출동해야 한다. 언제나 필요인원의 출동에 應對하는 준비 상태가 되어야 한다.

6. 비상 공지를 받기위해 인부배급소의 전화번호가 설치하였다.

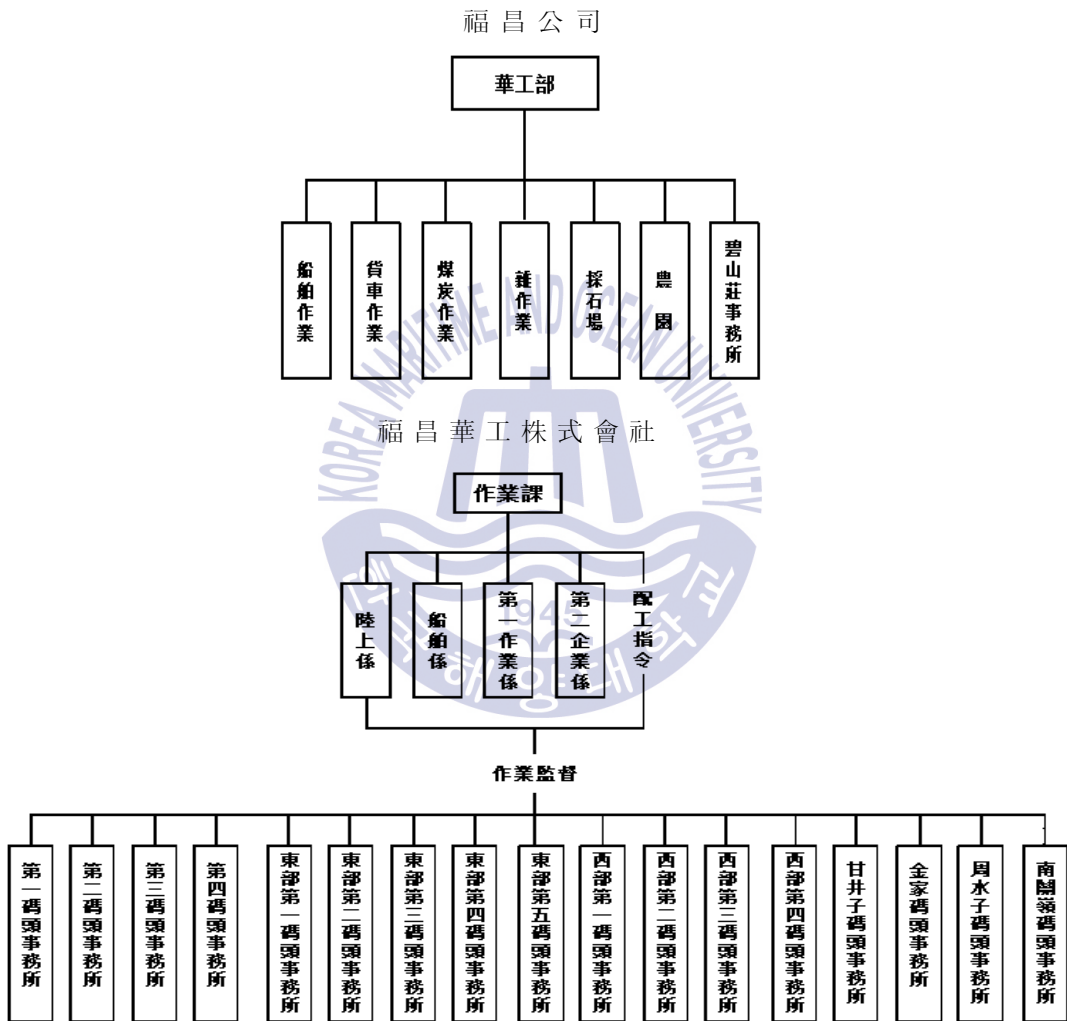
4510(公衆), 182(社內), 183(晝間).<sup>175)</sup>

위의 내용에 따르면 大連 항만이라는 공간 안에서는 배의 출입항과정처럼, 각 작업에 종사하는 노동자들도 상관의 허가를 받아야만 출입이 가능하다. 당시 大連의 항만노동자는 常備 노동자와 임시 노동자 2가지로 구별이 되었지만

175) 遼寧省檔案館 編, 앞의 책, 第一輯(6), pp.320-324.

항만에 출입할 때는 華工頭(혹은 대림인)와 같이 입문증이 필요하다. 즉, 華工頭, 일반 華工, 그리고 임시노동자는 각각의 출입증을 항상 패용해야만 하였다. 임시노동자와 다르게 상용노동자는 개개인의 번호표를 갖고 있었으며 작업별로 출근하였다.<sup>176)</sup>

<그림14> 大連 항만노동자의 작업 배치



출처: 周永剛, 앞의 책, pp.212-213 참고하여 작성.

176) 蘇崇民 編, 『滿鐵檔案資料匯編』(第六卷), 社會科學文獻出版社, 2011, p.543.

한편 위의 <그림14>에서 항만노동자 작업 배치의 분할을 살펴보면, 근대적 大連 항만 안에서의 작업은 현저하게 구역의 분화와 작업의 세분화, 단순화가 진행되고 있었다. 이미 테일러리즘의 영향을 받은 일본 자본은 항만노동에서 최대한의 효율성과 생산성을 확보하기 위해 체계적으로 구획, 분할하는 방식으로 작업공간을 배치하였다. 앞의 제1조의 취급내용에서 “작업에 종사하는 華工들은 지정된 장소에서 모집하여 최대한 不散亂해야 한다”<sup>177)</sup>라는 부분은 이를 확인할 수 있다. 구체적으로 말하면 항만노동자는 작업의 종류와 장소에 따라 세밀하게 공간적으로 배치가 되었다.

그리고 <그림14>에서는 福昌公司 내부 항만노동자 작업의 설치상황이 어떻게 변화했는지도 볼 수 있다. 즉, 원래 大連 항만의 하역작업은 일반적인 선박하역, 화차하역, 석탄하역, 그리고 잡역 4가지만 설치되었다. 하지만 1926년 이후는 작업내용과 작업장소에 따라서 세밀하게 구분을 하였다. 즉, 작업과는 陸上係와 船舶係 2가지뿐만 아니라 제1作業係와 제2기企業係도 따로 설치되었는데, 그들 밑에 부두별로 총16개 埠頭事務所가 있어서 大連의 항만노동자는 점차적으로 분할된 공간에서 세분화된 작업을 하였다.<sup>178)</sup> 여기서 주의해야 하는 것은 항만의 일반작업과 다르게 기업계의 설립은 주로 항만 근처에 유방, 화학공업 기업 등 공업지대의 확장에 따라 기업들의 하역수요가 크게 발전하였기 때문이다.

다음으로 ‘埠頭構內作業華工取扱規則’에서 화재사고에 대응한 항만노동자의 喫煙 관리도 하나의 공간적 배치로 볼 수 있다. 항만노동자는 휴식 시간에도 자유로 이동하면 안 되었다. 즉, 그들은 설치된 휴게소 안에만 있을 수 있었고 喫煙도 지정된 장소에서만 가능하였다. 이 규칙을 보면 당시의 노동자 휴게소는 중앙휴게소, 제2부두 휴게소, 제3부두 휴게소, 그리고 서부휴게소만 있었는데, 다른 부두도 마찬가지로 휴게소가 설치되었을 것이다. 항만의 안전을 유지하기 위해 관련 규칙을 위반하면 그들은 하루의 임금보다 더 많은 벌금을 내야 하였다. 그리고 화재가 일어났을 때 정확한 장소를 제시하기 위해서 현장의 적당한 지점에서 주간에는 인부배급소의 기를 들고 밤에는 등을 든 계원까지

177) 遼寧省檔案館 編, 앞의 책, 第一輯(6), p.320.

178) 周永剛, 앞의 책, p.213.

공간적 배치를 받았다.<sup>179)</sup>

식민지시기 근대적 大連 항만에서 노동규율의 강제는 노동자에게 항만이라기보다 감옥이라는 인상을 심어주었다. 大連 항만의 모습은 결코 자유롭게 일하는 장소로만 인식할 수 없다. 大連 항만노동자는 항만 안에서 작업구역, 화물종류, 심지어 기업지대 같은 요소의 제한을 받아서 공간적 배치는 처음의 단순한 조직 형태에서 점차 구분, 분화되는 형태로 변해간다.

## 2) 생활공간의 배치

碧山莊은 항만노동자의 확보와 노동자를 규칙적인 작업관리에 적응시키기 위한 기능을 갖고 있었다. 이에 따라 기숙사는 노동자의 휴식과 숙소로서의 공간이라기보다는 항만노동자의 생활을 완전히 감시하고 통제하는 역할을 담당하였다. 碧山莊에 의한 감시와 통제는 물리적인 공간배치가 이루어졌다.

碧山莊은 1911년부터 大連 부두 동남쪽의 南山기슭에 건축을 시작하여 점차 확장하였다. 부지면적이 38,377평, 건축면적이 12,000평으로 15,000명의 하역노동자를 수용할 수 있는 것으로 설계되었지만, 최고 35,000여 명을 수용하기도 하였다.<sup>180)</sup> 내부는 華工기숙사구역과 把頭기숙사구역으로 나뉘어졌는데, 모두 붉은 벽돌로 지어졌기 때문에 노동자들은 평소에 紅房子라고 불렀다.

우선 아래 <그림12>에서 건축물의 분포를 보면 北門은 밑의 東山町(현재의 春海大街)거리에 설치되어 있고 鐘樓와 연결되었다. 종루의 사면에 전기시계가 안치되어 있었다. 문에 들어서면 남쪽으로 향하는 대로가 바로 중심 도로였다. 중심 도로 남쪽 끝에는 높은 고지가 있는데, 위에 天德寺가 있고 그 안에는 관세음보살이 모셔져있었다. 사찰 앞에 종루가 설치되어 있어 멀리 碧山莊 북문 종루와 마주보고 있었다. 天德寺의 동남쪽에서는 2층의 석탑이 세워져 있는데, 이를 萬靈塔<sup>181)</sup>이라고 한다. 그리고 절의 서쪽에는 한 동의 서양식 건축물이

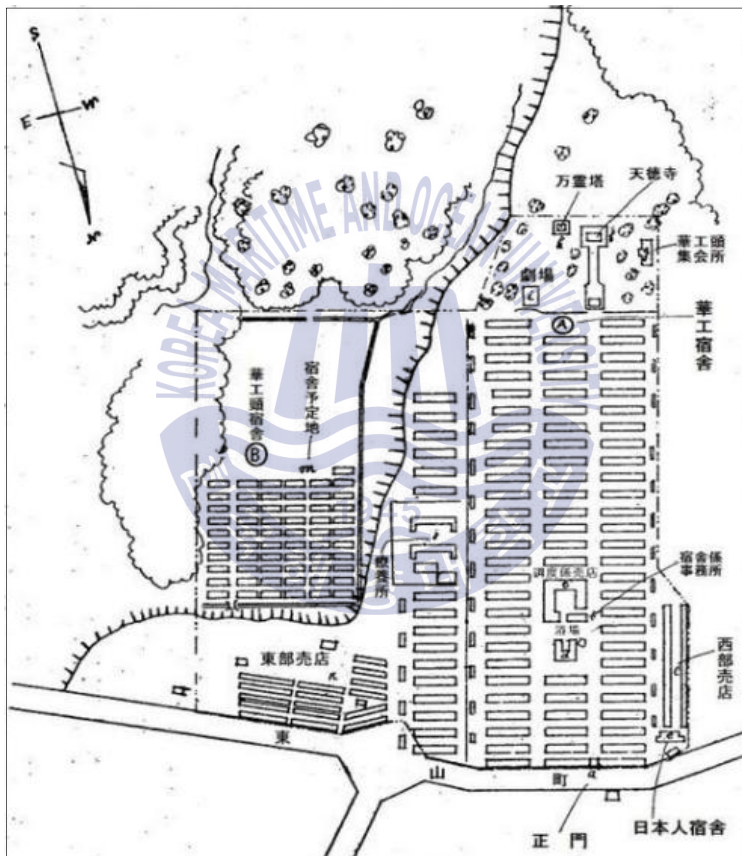
179) 遼寧省檔案館 編, 앞의 책, 第一輯(6), p.324.

180) 嵇汝廣 編, 앞의 책, p.213.

181) 죽은 하역노동자의 유령을 모시고 매년 음력 7월 15일에 대규모 慰靈祭를 지내었다. 大連福昌華工株式會社, 1934.7, 『碧山莊』, p.21.

있었는데, 이곳은 把頭들의 회의장소였다. 중심 도로 동향의 두 번째 길의 건축물은 일본인 두목과 把頭들이 사무를 보는 華工사무소이었다. 사무소 맞은편은 작업을 분배하는 三合盛(調度係의 옛 명칭)으로, 일용생활필수품의 배급을 담당하였다. 네 번째 줄의 2층 건물은 질병에 걸린 하역노동자를 진료하는 병원이었다. 碧山莊 전체는 높은 벽돌 담장으로 둘러싸여져 있었는데, 평소에는 북문만 출입이 가능하였다. 서문 맞은편에 경찰소를 설치되어 있었다.<sup>182)</sup>

<그림15> 1920년대 碧山莊의 평면도



- A 華工宿舍  
a 正門 e 日本人宿舍 i 劇場  
b 宿舍係事務所 f 天德寺 j 療養所  
c 調度係賣店 g 華工頭集會所 k 東部賣店  
d 浴場 h 萬靈塔 l 西部賣店  
B 華工頭宿舍 m 宿舍建設豫定地

출처: 滿鐵社長室秘書課 編, 『大連に於ける中國人労働者の生活狀況』, 滿鐵, 1928.8.1, p.4.

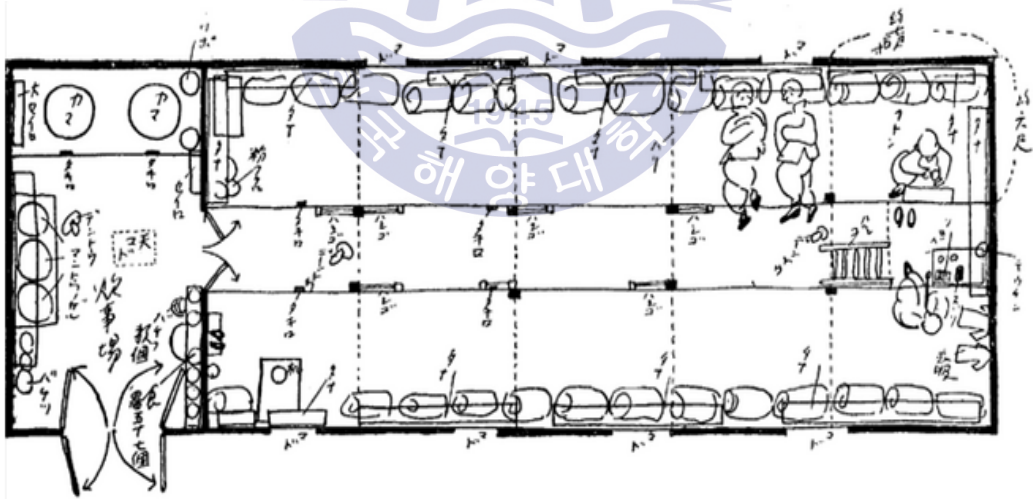
182) 蘇崇民 編, 앞의 책, p.522.



碧山莊이라는 공간은 기능별로 거주구역, 사무관리구역, 위생의료구역, 그리고 생활·오락구역 4가지로 나누어져 있었다. 그중 거주구역은 일본인기숙사, 華工頭기숙사, 그리고 華工기숙사 3가지로 구분하였다. 일본인기숙사는 정문 바로 옆에 설치되어 있었고, 華工頭기숙사는 서문 옆에 건축되었고, 華工기숙사는 그 중간에 있다가 동쪽으로 증축하였다. 기숙사의 명칭은 크게 甲, 乙...으로 순서를 정했는데, 각각 아래는 제1기숙사, 제2기숙사...의 순서로 배치하였다.<sup>183)</sup>

1934년 福昌華工株式會社가 발행한 『碧山莊』에 의하면 당시의 기숙사는 평집 50동, 2층집 42동, 총 92동이 있었다.<sup>184)</sup> 독신자를 수용하였기 때문에 그 전형적인 모습은 다음과 같다. 보통은 3칸이 있었는데, 間口는 2층집이 5間位, 평집이 8間位를 한 방으로 하였다. 間口에 평행하여 중간에 3척 폭의 통로를 설치하였는데, 양쪽에 높이 2척의 온돌을 만들어서 그 위에 잤다. 취사장은 건물의 일단에 설치하여 5-6평의 土間에서는 一隅에 큰 화로를 설치해서 취사할 때는 그의 화기가 온돌을 통과하여 난방에 이용하는 것이었다.<sup>185)</sup>

<그림16> 碧山莊의 2층집 평면도



출처: 滿鐵社長室秘書課, 위의 책, p.7.

183) 遼寧省檔案館 編, 앞의 자료, 第一輯(5), pp.152-156.

184) 中山恭介 編, 『碧山莊』, 大連福昌華工株式會社, 1934.7, p.15.

185) 中山恭介 編, 앞의 책, p.15.

앞의 기숙사의 구조설명처럼 <그림16>을 통해서 碧山莊의 2층집 한 방안의 공간 배치를 확인할 수 있다. 취사장은 입구의 왼쪽에 설치되었고, 간구는 5칸 위로 구성하였다. 이 평면도에 따르면 한 간에서 적어도 6명이 같이 거주하였으므로 2층집 한 방에서 60명 내외, 평집 한 방에서 50명 내외가 같이 살았다는 것을 알 수 있다. 그러면 기숙사 한 동에는 몇 명이 같이 살았는가. 그것은 1913년 甲號기숙사의 조사 자료를 보면 대체적으로 알 수 있다.

<표22> 1913년 碧山莊 甲號기숙사의 구성 통계

| 기숙사 명칭     | 수량 | 면적(평) | 거주<br>인원수(명) | 합계     |
|------------|----|-------|--------------|--------|
| 제1기숙사(평집)  | 40 | 52*40 | 4,000        | 2,490평 |
|            | 4  | 20*4  | 200          |        |
|            | 6  | 8*6   | 320          |        |
| 제2기숙사(2층집) | 3  | 94*3  | 1,200        | 5,720명 |

출처:遼寧省檔案館 編, 앞의 책, 第一輯(5), 2003.8, p.152.

위의 <표22>에서 제시하는 바와 같이 1913년 甲號기숙사는 총 2,490명이었는데, 수량과 면적이 가장 큰 제1기숙사는 평집이었으면 제2기숙사는 2층집이었다. 평집 1동의 거주인원수는 건물의 면적에 따라 50-100명이었는데, 2층집 1동의 거주인원수는 400명이었다. 그러나 실질적으로 大連 항만의 발전에 따라 碧山莊에는 최대 수용인원수인 15,000명<sup>186)</sup>보다 많은 노동자들을 수용해야만 했으므로 원래의 평집을 2층집으로 개축하였다. 1938년의 홍보자료 제36호에 따르면 92동의 기숙사에서 평집이 26동으로, 2층집이 66동<sup>187)</sup>으로 변화하였다는 사실을 알 수 있다.

碧山莊의 직제는 대체로 항만 내부의 직제와 마찬가지로 피라미드식으로 구성되어 관리, 통제되는 체계였다고 보인다. 위에 일본인 몇 명이 있어서 把頭들에게 지시를 내리고 각각이 把頭는 자기 밑에 있는 노동자들을 관리하는 직제를 갖추고 있었다. 전체적으로 보면 把頭의 역할은 매우 커서 작업배치 이외에 노동자의 임금관리 및 일상생활 전체에 대한 전권을 가지고 있었다.

186) 中山恭介 編, 앞의 책, p.2.

187) 遼寧省檔案館 編, 앞의 책, 第一輯(6), p.380.

공간의 분할, 규칙성, 효율성의 확보에 따라 항만노동자들 사이에 엄격한 위계화가 이루어졌다. 大連 항만에서 하역작업에 중사하는 노동자들은 작업종류의 분할, 상용노동자와 임시노동자의 구분, 노동자내부의 등급화, 급여 및 승진 등의 규칙과 제도화 등이 형식적으로 갖추어지기 시작하였다. 즉, 항만노동자의 조직체계는 단순한 조직 형태에서 위계적으로 분화하는 형태로 변화하였다.

노동조직뿐만 아니라 작업현장의 직제도 점차 세분화, 서열화 되어가는 특징을 보인다. 이런 세분화, 서열화가 진행될수록 항만노동자의 직접적, 인격적 관계는 약화되어 간다. 大連 항만의 위계화 상황은 당시 그들이 만들었던 구령(號子)의 내용을 통해서 자세히 확인할 수 있다.

一等인은 滿鐵이고, 앉아서 얻기만 한다. 二等인은 福昌이고, 말만 하면 된다. 三等인은 三合盛이고, 橡子面을 專供한다. 四등인은 苦力頭가 閻王처럼이다. 五등인은 二頭가 뛰어 다닌다. 六등인은 管事가 다리 끊어질 만큼 쫓는다. 七등인은 帳先生이 寫算만 한다. 八등인은 大師傅가 요리를 한다. 九등인은 二師傅가 청소를 한다. 十등인은 가난한 苦力들이 고난을 겪고 살아 있다.<sup>188)</sup>

이 외침 구령에 따르면 당시 大連 항만의 위계는 총 10개로 구분되었다. 즉, 滿鐵→福昌→三合盛(調度係)→把頭→小把頭→管事→帳房先生→大師傅→二師傅→苦力의 순으로 각각의 역할을 담당하게 되었다. 합리적인 체계로서 위계제의 존재는 식민지하 대부분의 항만노동자들에게 자신들의 신분을 다시 한번 확인시켜주었다. 근대적인 항만에서 이런 위계제의 성립은 합리적인 노무관리체제로서 각 직무에 따라 역할과 권한이 분할되어 항만노동자를 체계적으로 통제하여 근대적 노동자로 재편하였다.

188) “頭等人, 滿鐵子, 坐吃等穿. 二等人, 福昌家, 說了就算. 三等人, 三合盛, 專供橡子面. 四等人, 苦力頭, 閻王一般. 五等人, 二頭子, 跑跑顛顛. 六等人, 管事的, 狗腿跑斷. 七等人, 帳先生, 寫寫算算. 八等人, 大師傅, 淘米做飯. 九等人, 二師傅, 掃芭水搭擔. 十等人, 窮苦力, 被壓得真龍出現.” 劉功成, 『大連工人運動史(1879-1949)』, 遼寧人民出版社, 1989, p.273.

### 제3절 항만노동자의 위생

근대적 항만에서 노동자의 일상생활에 영향을 주는 또 하나의 제도는 위생을 위한 각종 조치이다. 인간이 집단적으로 거주하기 시작하면서 전염병도 위력을 발휘하기 시작하였다. 고대부터 현대에 이르기까지 인구가 밀집한 도시는 전염병의 온상이었다. 특히 대항해시대 이래로 장티부스 발진티부스 두창 홍역과 인도에서 시작된 콜레라(cholera)는 배를 통해 아시아로 퍼져나갔다.<sup>189)</sup> 19세기 말 동아시아 각국에서는 이미 細菌說(Germ theory)에 입각한 전염병예방체제를 구축하는데 부심하고 있었고, 항구는 바로 이러한 전염병이 들어오는 입구였기 때문에 개항 협약의 체결에서도 검역에 관한 사항은 빠짐없이 들어갔다. 따라서 20세기 초에 개항한 大連에서도 식민당국이 위생검역에 유의하는 것은 당연하였다. 전염병과 같이 건강한 노동력을 대규모로 앗아가는 질병은 사회체계의 안정을 위협하는 거대한 재난일 수밖에 없다. 질병의 만연은 노동력의 손실을 낳을 뿐만 아니라 현존 사회질서의 안정성마저 위협할 수 있기 때문이다.<sup>190)</sup>

항구를 통해 전염병이 유입되면 감염원과 우선 접촉할 가능성이 높은 인간은 항만노동자이다. 선박에 실린 각종 화물을 몸으로 실어 나르는 항만노동자가 감염되면 집단생활을 하는 그들 사이에 급속히 전염병이 퍼져나갈 위험이 높았다. 따라서 항만노동자에게도 위생관리는 신체를 건강하게 유지하는데 필요한 일이었다. 질병은 개인의 신체에 고통을 부과함으로써 생활과 노동의 정상적인 유지에 심각한 위협을 가한다. 한편 항만노동자의 신체건강을 유지하기 위한 위생대책은 항만노동자의 행동을 규율하는 측면을 동시에 수반하지 않을 수 없다. 본 장에서는 이런 점에 대하여 살펴보자고 한다.

189) 아노 카렌 저, 권복규 역, 『전염병의 문화사』, 사이언스북스, 2001, pp.61-225.

190) 김진균·정근식 외, 앞의 책, p.171.

## 1. 大連의 전염병

개항이후 大連 항만의 발전에 따라 화물과 사람의 이동이 한층 번번하게 이루어지게 되었다. 많은 해항도시들은 전염병의 통로 역할을 하게 되는데, 열차와 증기선 같은 근대적 교통수단의 발달은 이러한 현상을 더욱 촉진시켰다.<sup>191)</sup> 20세기 초 大連도 예외가 아니어서, 전염병의 발생은 이 도시가 滿洲의 대표적 무역항이자 滿鐵의 기착점이 되면서 외부세계와의 교류가 급증한 결과로 인해 초래된 경우가 많았다.<sup>192)</sup> 1902년 大連 철도병원의 진료자료를 통하여 大連에서 발생한 각종 질병 중에서 전염병의 비율이 제일 높았다는 사실을 확인 할 수 있다(<표23>).

<표23> 1902년 大連 철도병원의 질병종류 통계

| 병명    | 환자 인수(명) | 비율(%) | 비고                  |
|-------|----------|-------|---------------------|
| 負傷    | 185      | 9.7   |                     |
| 氣候病   | 16       | 0.8   |                     |
| 傳染病   | 499      | 26.2  | 發疹티푸스 10명; 콜레라 116명 |
| 下柳病   | 472      | 24.8  | 남성 353; 여성 119명     |
| 寄生蟲病  | 13       | 0.7   |                     |
| 中毒    | 30       | 1.6   |                     |
| 營養不良  | 17       | 0.9   |                     |
| 消化器病  | 172      | 9.0   |                     |
| 血行器病  | 18       | 0.9   |                     |
| 呼吸器病  | 71       | 3.7   |                     |
| 生殖器病  | 13       | 0.7   |                     |
| 神經病   | 42       | 2.2   |                     |
| 骨及關節病 | 61       | 3.2   |                     |
| 五管病   | 39       | 2.0   |                     |
| 皮膚病   | 146      | 7.7   |                     |
| 病名未定  | 19       | 1.0   |                     |
| 기타    | 91       | 4.8   |                     |
| 합계    | 1904     | 100   |                     |

출처: 矢野太郎譯, 앞의 책, pp.41-42.

191) Christopher Hamlin, 2009, Cholera: The Biography, Oxford University Press, pp.3-5. 권경선·구지영 편저, 앞의 책, p.154 재인용.

192) 권경선·구지영 편저, 앞의 책, p.169.

위에서 제시하는 바와 같이, 1902년 철도병원의 총 1,904명의 환자 중에서 전염병 환자는 26.2퍼센트의 높은 비율로 1순위를 차지하였는데, 그 중에서 콜레라(cholera) 환자가 100명을 넘었고, 發疹티푸스(typhus) 환자가 10명이었다. 그 다음에는 下柳病 환자 24.8퍼센트, 부상환자 9.7퍼센트, 소화질병환자 9.0퍼센트, 피부병환자 7.7퍼센트의 순서였다. 그리고 당시 大連에서 발생한 전염병에 대한 설명은 다음과 같다.

(전략) 작년 1902년 大連에서는 예년과 같이 發疹티푸스가 유행하였다. 1년 동안 10명의 환자가 나타났는데, 그 중 2명 사망만 하였다. 또한 이들은 모두 청나라 노동자에 의하여 芝罘에서 병독을 이입하는 것이었다.

작년 7월 14일 大連 시내 중국노동자 사이에 아시아말라리아가 처음 발생하였는데, 이는 2주전에 콜레라를 발생하는 旅順에서 전파되는 것이었다.

전염병원 중 1동은 중국인의 요청에 따라 중국인의 관할로 轉移하여 중국 의사를 고용해서 치료를 하였는데, 좋은 성과를 얻지 못하였다. 중국 의사 관할의 전염병원에서 입원환자 132명 중 91명 즉, 69퍼센트의 사망자가 나타났다.

작년에 콜레라 환자의 총수는 284명에 달하였는데, 154명 즉, 62퍼센트가 사망하였다. 그 중에 러시아 환자가 10명인데 5명이 사망하였다. (후략)<sup>193)</sup>

위의 사료에 의하면 大連에서는 發疹티푸스가 해마다 일어났는데, 1902년의 환자는 전부 芝罘에서 온 감염된 노동자였다는 것을 알 수 있다. 그리고 같은 해 旅順에서 콜레라가 발생한 이후 大連으로 전파하면서 말라리아도 大連에서 처음으로 발행하였다. 주의해야하는 것은 大連의 전염병은 주로 중국인 노동자들의 사이에 확산되어 사망률도 매우 높았다. 당시 농민출신의 중국노동자들은 대부분 열악한 조건 하에 일하고 위생관념이 거의 없어서 병에 걸려도 비싼 진료를 받지 못하였기 때문이다. 또한 의료기술의 미발달로 인해 그때 전염병은 치사율이 높다는 특징을 갖고 있었다. 특히 콜레라 환자의 사망률은 절반이상에 달하였다.

이런 전염병의 발생은 일본 식민지시기에도 빈발하였다. 예를 들면 1907년 旅順과 함께 大連에서는 다수의 콜레라 환자가 발행하였다. 1912년에는 大連

---

193) 러시아시기 大連의 홍보자료인데 저자와 발행처가 불명하다. 矢野太郎 譯, 『露治時代(明治35~6年)ニ於ケル大連市(ダルニー)』, 關東廳, 1931, p.42.

항만으로 입항한 선박 중에서 5명의 콜레라 환자가 발견되기도 하였다. 또한 1919년 세계적으로 대유행했던 스페인독감이 上海와 일본을 경유해서 大連을 덮치게 되는데, 1920년 2월까지 무려 3,000명의 환자가 발행하였다.<sup>194)</sup> 그 외에 1910년부터 滿洲지역과 마찬가지로 大連에서 페스트의 유행은 큰 감염도와 높은 사망률 때문에 대표적인 전염병이었다.

이러한 현상의 발생은 주로 외래인원의 이동으로 인한 것이었다. 大連 항만은 질병의 주요 통로로서 기능했고 따라서 그에 대응한 검역과 방역 등의 위생 관리는 항만노동자의 노동력 유지는 물론 大連 도시의 발전에도 필수적이었다. 여러 가지 전염병을 막기 위해서는 임시적이고 단기적인 대책뿐만 아니라 장기적이고 체계적인 위생조치들을 강구해야 하였다.

## 2. 항만의 검역조치

러시아는 초기의 ‘大連港灣計劃’에서 입항하는 선박들이 항만에 들어오기 전에 검역을 받도록 하기 위해서 검역구역을 三山島 쪽에 설치하여 검역건물과 관련시설을 구비할 예정이었다.<sup>195)</sup> 1903년 三山島는 여전히 검역구역으로 사용되었고 大連뿐만 아니라 旅順과 기타 관동반도의 선박들에 대해서 검역하였다. 당시의 자료에 의하면 大連 검역소의 구성은 다음과 같다.

(전략) 검역소는 三山島의 서해안 쪽에 위치하여 주택, 병원, 그리고 사무실 총 15동, 약 2,000제곱미터였다. 그 안에 검역실, 감독원실, 경비실, 의료인원의 수소, 약방, 10명 비전염병 환자를 수용할 수 있는 병원, 세탁실, 제빵실, 목욕장, 그리고 페스트환자 30명을 수용할 수 있는 전문 수용소 등을 건축하였다.”<sup>196)</sup>

194) Association of Schools of Public Health, 1925, “Prevalence of Disease: Foreign and Insular“, Public Health Reports, Vol.40, pp.2629-2644. 권경선·구지영 편저, 앞의 책, p.154 재인용.

195) 俄羅斯國家歷史檔案館(350-18-72), 『1899年4月22-24日, 大連灣商港和城市規劃草案審查特別會議紀要』. 蔣耀輝, 앞의 책, p.69 재인용.

196) 俄羅斯國家歷史檔案館(560-28-104), 『達裡尼商港和城市建設報告(1898-1904)』. 蔣耀輝, 앞의 책, p.69 재인용.

위의 내용에 따르면 러시아시기부터 大連 항만은 검역시설을 기본적으로 갖추었다. 검역소는 항만 내부가 아니라 멀찌감치 떨어진 섬에 설치하여 격리된 공간 곳에서 검역을 시행하였다. 그때 검역소 내의 모든 건물들은 벽돌로 지었는데, 그들의 지붕은 석도 파형판로 만들었다.<sup>197)</sup> 검역 관련 사무시설, 생활시설, 그리고 의료시설 등 기초시설을 구비해서 독립된 기능구역으로 형성되었다.

체제적인 방역의 전제가 되는 것은 방역법규였다. 러시아시기 질병에 관련 법규는 없었는데, 러일전쟁 끝나고 일본의 항만 확장에 따라 이런 법적인 규칙들이 제정되면서 근대적 위생체제가 형성되었다. 일본 식민지시기 大連 항만에서 검역업무의 시작은 1907년 콜레라가 유행하였을 때 예방을 위해 滿鐵이 1만 원을 투입하여 寺兒溝에 급하게 목조 家屋을 설치에 따라 실시하였다. 이 소독소가 바로 海港檢疫所의 전신이었다. 1908년 10월 칙령 제272호를 내려서 ‘關東都督府海務局管制’를 반포하였다. 海務局은 관동도독부에 소속되어 항무, 항만검역, 선박의 측도 검사와 기타의 해사에 관한 사무를 관리하였다.<sup>198)</sup> 1910년 7월 海務局의 지부가 여수에 설치되었고, 후에 甘井子, 普蘭店에서도 支部를 설립하였다.

1910년 10월 부령 제33호로 ‘大連港則’을 제정하여 항만검역에 관련 규칙을 만들었다. 그에 따르면 입항하는 선박에서 전염병 발생 또는 疑似患者의 사망자가 있는 경우 즉, 항해과정에서 이런 일이 발생하거나 또는 전염병 유행지에서 발항, 그리고 그 지역을 경과해서 오는 경우는 주간에 선박의 앞쪽 檣頭에 黃旗를 올리고 야간에는 앞쪽 장두에 홍등과 백등을 상하로 연결하는 검역 신호를 정하였다. 그리고 大連에 입항한 이후 전염병과 赤痢, 장티푸스, 파라티푸스, 發疹티푸스, 그리고 流行性腦膜炎 등 환자가 발항하면 검역 신호를 제시하여 海務局의 지시를 따라 통행증을 발급받기 전에 선박의 교통, 승객과 선원의 상륙, 그리고 화물의 적사 등은 다 금지하였다.<sup>199)</sup>

여기서는 1910년 ‘大連港則’에서 전염병과 관련된 내용을 예로 들어 살펴보자고 한다.

197) 蔣耀輝, 앞의 책, p.70.

198) 大藏省印刷局 編, 「官報」 제7606호, 758, 1908.10.31, 日本マイクロ寫真, 1908.

199) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.207.



一. 실제로 전염병환자 중에서 만약 사망자가 있으면 停船을 명령하여 사망환자의 처분을 지시하여 선박에서 기타 물건의 소독방법에 대해서는 驅鼠가 필요하다고 판단하면 지정된 기간 안에 탑승한 선객들과 선원들을 검역소 혹은 선내에서 停留시켜야 한다.

二. 항해 중에 전염병 환자 또는 사망자가 생기면 제1호의 규정에 의하여 처분해야 한다.

三. 전염병 유행지에서 출발하는 경우와 그 지역을 경과하여 도항하는 경우는 만약 전염병독의 오염이 되는 것을 의심하면 필요한 인정을 해서 제1호의 규정에 의하여 처분해야 한다.

四. 停船 중에 전염병 환자가 발생하는 것은 더욱 제1호의 규정에 의하여 처분해야 한다.

五. 선객과 선원 중에 전염병균을 갖고 있는 자가 있는 것은 제1호의 규정에 의하여 처분해야 한다.

六. 필요하면 소독을 위한 지정 장소에 廻航해야 한다.

七. 전염병 의심환자가 있는 경우 2일 안에 정선을 명령해야 한다.

八. 출발지와 기항지의 상황 또는 선박의 상태에 따라서 소독방식 및 驅鼠를 실행한다.

제1호의 停船기간은 소독의 실행을 종료한 때부터 起算하여 페스트는 10일간, 콜레라는 5일간으로 삼지만 제3호의 경우에는 전염병 유행지에서 발항 또는 그 지역을 경과하여 만약 전염병독의 오염이 되는 것을 의심하면 사실이 되는 때부터 기산함.<sup>200)</sup>

위의 규칙내용에서 제시하는 바와 같이, 大連海務局은 입항하는 선박과 인원에 여러 상황에 따라 항만 검역의 방식과 지식을 다르게 실행하는 것을 확인할 수 있다. 따라서 입항검역은 하역노동자의 일상에 직접적인 영향을 주는 바는 없다. 선내 소독 설치류 퇴치 등은 선박측이 수행해야 하는 일이고 하역노동자들과는 무관한 작업이었다. 항만검역은 승객 및 선원과 하역노동자의 접촉을 차단하고 분리시키는 데 그쳤다.

‘大連港則’에서는 항만 검역에 적용하는 전염병에 대한 구체적인 지정이

200) 篠崎嘉郎, 앞의 책, pp.207-208.

없었다. 1925년 개정된 ‘大連港則’의 제24조에서 항만 검역의 전염병 종류를 정해졌다. 즉, “본령에서 전염병이라고 칭하는 것은 天然痘, 성홍열, 페스트, 그리고 黃熱發疹티푸스를 말하는 전염병원체 보유자가 본령의 적용에 참고하여 이들을 전염병환자라고 간주한다.” 201)

검역 법규의 발전에 따라 海港檢疫所의 규모도 점차 확장되었다. 1907년 콜레라가 유행할 때 寺兒溝에 消毒所를 급조했는데, 1911년 1월에 화재 때문에 무너진 후에 海務局은 50만엔의 경비를 투입하여 같은 곳에 재건축해서 1914년 새로운 검역시설 海向檢疫소가 구비되었다(<표4-9>).

<표24> 1920년대 大連 海向檢疫소의 기초설비 구성통계

| 건물      | 구조    | 수량 | 면적     | 비고            |
|---------|-------|----|--------|---------------|
| 事務室     | 煉瓦造平家 | 1동 | 22평    |               |
| 一,二等停留所 | 煉瓦造二階 | 1동 | 34평    | 최대 수용인수 216명  |
| 三等停留所   | 煉瓦造平家 | 1동 | 491평   | 최대 수용인수 400명  |
| 中國人停留所  |       | 1동 | 97평    |               |
| 一,二等浴場  | 煉瓦造平家 | 1동 | 225평   | 최대 수용인수 22명   |
| 三等浴場    | 煉瓦造平家 | 1동 | 265평   | 최대 수용인수 150명  |
| 中國人浴場   | 煉瓦造平家 | 1동 | 56평    | 최대 수용인수 100명  |
| 消毒室     | 煉瓦造平家 | 1동 | 127평   |               |
| 機關室     | 煉瓦造平家 | 1동 | 106평   |               |
| 炊事場     | 煉瓦造平家 | 1동 | 34평    |               |
| 醫務室     | 煉瓦造平家 | 1동 | 37평    |               |
| 細菌檢查室   | 煉瓦造平家 | 1동 | 16평    |               |
| 病室      | 煉瓦造平家 | 1동 | 83평    | 최대 수용인수 32명   |
| 病獸停留所   | 木造平家  | 1동 | 12평    | 최대 수용수량 16마리  |
| 健康獸停留所  | 木造平家  | 2동 | 134평   | 최대 수용수량 200마리 |
| 消毒室及倉庫  | 木造平家  | 1동 | 12평    |               |
| 倉庫取扱人控所 | 木造平家  | 1동 | 6평     |               |
| 獸類燒卻廬   |       | 2基 | -      |               |
| 합계      |       | 18 | 2,164평 | 최대 수용인수 648명  |

출처:篠崎嘉郎, 앞의 책, pp.208-209 참고 작성.

<표24>에서 제시하는 바와 같이, 새로운 검역소는 18동 건물들을 포함하여 총면적이 2,164평에 달하였다. 停留인원의 수용시설은 1,2,3등급의 인원정류소와 중국인의 정류소로 구성하여 많을 때 616명을 수용할 수 있었다. 목욕장도 구

201) '大連港則'(大正一四 `四 `二四 `關東廳令第二十三號), 滿鐵 編, 앞의 책, 1927, p.29.

비해서 272명이 동시 목욕할 수 있었다. 그리고 검역에 관련된 큰 소독실과 기관실을 설치하며 32명 환자를 수용할 수 있는 병실, 그리고 세균검사실도 같이 구축하였다. 그 외에 獸類의 停留所, 焚燒廬 까지 건축하였다. 그때에는 이상적인 검역소라고 칭하고 있었다.<sup>202)</sup> 大連 海務局에서 검역종사원의 구성은 전염병 발생하지 않았을 때 검역의사 4명, 수의사 1명, 기타 사무원, 기관사 10 여명이 있었는데, 전염병 발생 시에는 임시 증원을 하는 것으로 하였다.<sup>203)</sup> 이 검역소는 부지 3만여 평, 건평 230여 평, 수용 가능 인원 500여 명, 소독목욕실 1회 수용인원 150명으로 그 규모가 “동양 제일”이라는 평판을 얻었다.<sup>204)</sup>

해항검역소가 위치한 寺兒溝는 시의 경계선 구역으로, 하역노동자 수용소, 마차부수용소 등이 있었고 곳곳에 중국인 주민이 거주하는 판자촌이 있던 곳이다. 福昌公司의 碧山莊도 바로 이 寺兒溝에 위치해 있었다. 碧山莊, 마차부 수용소 등이 이곳에 입지한 배경으로 권경선은, 대규모 노동력이 투입되고 노동현장과의 접근성을 고려해야 하는 업종이어서, 노동현장과 가까운 일정 공간 안에 “폐쇄적 생활공간을 구축하여 노동을 비롯한 생활전반을 통제” 하고, “중국인노동자와 그 가족의 생활 자체를 격리하여 관리함으로써 노동밀도와 노동생산력을 제고하고, 그들의 도심 散在를 막아 일본인과의 접촉과 갈등을 최소화하고자 하였다” 고 이해하였다.<sup>205)</sup> 이러한 이해를 차용한다면, 해항검역소의 입지는 항만 입출입 선박과 가까워 검역업무의 수행에 편리하면서도, 일본인들의 거주지와 멀리 離隔되어 되어 일본인들의 감염 예방을 우선시했음을 알 수 있다. 이곳은 가로와 상하수도 설비 등 공공시설의 정비가 제대로 되어 있지 않았던, 중국인 빈민가였고, 도로 설비와 대중교통수단이 미비하여 도심으로의 이동이 쉽지 않았다. 전염병 예방에 중요한 격리라는 수단은 大連에서 주거지의 민족적 분리와 낙후된 지역적 조건이 자연스럽게 제공한 것이다.

大連 항만에서 이런 위행조치의 실행은 외래 전염병의 항만유입을 차단하여 항만노동자에게 비교적인 안전한 환경을 제고하였다. 그러나 항만 밖에 도시

202) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.208.

203) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.210.

204) 「過去二十年間に發展した州政の跡を顧みて」, 『滿州日日新聞』, 1926.9.24.

205) 권경선, 「식민도시 다롄과 주민의 생활공간」, 『역사와 경계』 98, 2016, pp.142-143.

공간에서 기차, 버스 등 교통의 발전에 따라 질병의 노출과 전파도 간과할 수 없었다. 게다가 항만노동자는 항만에서 만 이동하는 것이 아니라 다른 시민들과 같은 도시 공간에서 생활하면서 도시에서의 위생조치도 중요하다. 다음에는 大連 항만 밖의 공간 즉, 도시에서 위생조치의 실행상황을 고찰하고자 한다.

### 3. 碧山莊의 위생 관리

大連 도시에서 유행병에 대한 예방문제는 러일전쟁이후 군정시대부터 주의를 받았는데, 직접적이거나 간접적으로 관련 布達<sup>206)</sup>을 통해서 임시적인 공지를 반포하였다. 민정시대에 들어서야 구체적인 법령과 규칙이 구비되었다. 즉, 1908년 부령 제47호로 먼저 ‘傳染病預防規則’을 제정하여 해당 관현은 전염병 예방상 필요한 경우 선박, 기차여객 등의 검역을 실행하는 것으로 시작되었다. 시가촌락의 전부 또는 일부의 교통을 차단, 거주자의 격리, 제례, 공양, 興行, 집회 등처럼 군집을 금지하는 것과 전염병전파의 매체인 음식물의 판매, 漁撈, 수영의 금지 등 여러 방면에 상세한 규칙을 제정하였다.<sup>207)</sup>

1909년 8월 훈령 제55호로 ‘檢疫委員設置規程’을 내렸다. 그 외에 검역위원의 직무장정을 따로 제정하여 전염병예방사무에 종사하는 것은 1913년 2월 법류 제35호에 의하여 ‘種痘法’을 적용하였다. 그 외에 실행규정을 설치하여 정기적 종두는 매년 2월의 마지막 날에 실행하여 종두명부도 만들어서 엄격하게 진행하라는 것을 규정하였다.<sup>208)</sup> 이렇게 관동도독부시대부터 반포된 질병에 관련 규칙들은 점차적으로 증가해왔는데, 여기서 중요한 규칙들을 정리하면 다음과 같다.

#### ① ‘傳染病預防規則’

1908년 9월 3일 부령 제4호 布達  
1912년 제4호, 1915년 제22호 개정

206) 일반인들에게 널리 퍼 알리는 官衙의 통지.

207) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.249.

208) 篠崎嘉郎, 앞의 책, pp.249-250.

- ② ‘傳染病預防手續’  
1908년 9월 3일 조령 제87호  
1912년 제5호, 1915년 제43호 개정
- ③ ‘檢疫委員設置章程’  
1909년 8월 17일 제55호 布達
- ④ ‘種痘施行에 關한 件’  
1913년 2월 25일 조령 제5호 布達
- ⑤ ‘種痘施行規程’  
1913년 2월 25일 제1호 布達
- ⑥ ‘再歸熱 등에 對한 傳染病預防規則中準用件’  
1913년 6월 30일 제17호
- ⑦ ‘地方病及傳染病調査會規程’  
1913년 10월 16일 제54호 布達
- ⑧ ‘消毒方法’  
1917년 3월 1일 조령 제4호 布達, 1917년 제13호 개정
- ⑨ ‘페스트預防心得’  
1918년 3월 15호 제14호 布達
- ⑩ ‘流行性感冒預防에 關한 件’  
1918년 10월 31일 부령 제37호 布達<sup>209)</sup>

이런 각각의 질병에 관한 법령 혹은 규칙의 반포를 통해 향후 질병이 발생할 가능성이 있을 때 전파와 확산 방지를 위해 취해야 할 구체적인 방법과 절차가 법률로서 확정되었다. 이것은 근대적 의학지식의 발전과 진보라고도 볼 수 있다. 大連에서 전염병을 둘러싼 방어활동의 세밀한 실행에 따라 장기적으로 위생체계를 형성시켜 나갔다.

한편 질병예방법규는 방어활동에 대한 규정과 함께 각 지역 단위의 조직화를 위해 ‘위생조합’을 설치할 수 있도록 하였다. 1907년 2월 부령 제9호로서 ‘위생조합규칙’을 반포하였다. 그 구성은 조합장, 위생위원, 부위생위원으로 조직되어 해당 구역에 거주하는 시민들은 중일의 구별이 없이 조합원으로서 조합의 유지에 필요한 공비를 부담하였다. 조합장은 설립의 당시 民政署警務係長이 담당하였는데, 같은 해 연말에 선거주비와 위원선거를 실행하여 정부조합장

209) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.250.

과 상의원 사이에서 서로 선택하였다.<sup>210)</sup>

‘위생조합’의 구역은 大連시내와 小崗子를 포함해서 1908년 11월 민정소의 告示로 작은 구역을 정하였는데, 1912년 10월 더욱 더 작은 구역을 재정하여 제1구역 이하 제19구역까지 작은 구역을 2개 구역으로 설치하며 각 구역에서 위생위원, 부위생위원을 선정하였다.<sup>211)</sup> 당시 ‘위생조합’의 주요 업무는 오물의 제거, 가로의 撒水, 소독방법, 평상시와 전염병이 유행할 때 시민의 자아예방, 攝生을 恪守하는 방법을 알려주고 또한 기타 필요할 경우 조합에서 민정소장에게 특별한 명령을 받아서 사항을 실행하는 것이었다.

‘위생조합규칙’의 제1조에 의하면, 大連 ‘위생조합’은 민정소장의 승인 하에 지역을 지정하여 위생조합을 만들고, 오물의 제거, 청결방법, 그리고 기타 전염병의 예방과 치료에 관한 사항을 실행할 수 있었다.<sup>212)</sup> 앞에 언급한 바와 같이, 당시 大連에서 제일 많은 질병은 전염병이었다. 일부 연구자에 의하면 大連에서 전염병이 빈번하게 발생한 첫 번째 원인은 파리가 현저히 많은 것이었다.<sup>213)</sup> 즉, 파리나 모기 등을 통해서 곤충매개전염병이 많이 전파되기 때문이었다. 질병에 관련한 법규의 제정과 ‘위생조합’의 설립은 근대적 위생체제의 형성을 촉진시키는 동시에 개인 위생습관의 양성을 요구하게 되었다. 개인의 위생관리는 질병의 예방에 제일 기본적이고 중요한 방역조치이기도 한다.

도시공간의 일부에 위치한 碧山莊華工寄宿舍에서 항만노동자의 위생은 바로 이런 위생조치들의 실행과 질병예방제도의 확립에 따라 점차 진행되었다. 그 형성과정은 거주공간 내부 위생시설의 도입에 따른 위생습관의 양성을 통해서 살펴보자고 한다. 앞에 제시한 바에 따르면 大連의 중국노동자들은 전염병의 주요 감염주체였다. 다음에 제시하는 당시 일본인의 중국노동자에 대한 인식을 통해서 그 원인을 추측할 수 있다.

중국인 마차부, 馭者(마부-인용자) 등의 풍토습관으로서 不潔, 汗穢을 전혀 인

210) 大藏省印刷局 編, 「官報」제7089호, 1907.2.19, 日本マイクロ寫真, 1907, p.495.

211) 교통의 상화와 먼지(塵埃)의 정도에 따라 매년의 4월에서 10월까지 하루에 3-6회 실행하였다. 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.252.

212) 大藏省印刷局 編, 앞의 자료, p.495.

213) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.268.

식하지 못해서 위생이 뭔지도 이해할 수가 없었다. 전염병이 발생할 때 이처럼 엄격하게 관리를 실행하지 못하면 병독을 산포하는 것이 매우 무서웠다. 그리고 항상 악역의 발생 요소에 있어서 그들과 접경하여 거주하는 것은 역시 위엄만천이라고 말할 수 있다.<sup>214)</sup>

위에 사료에 의하면 중국인 노동자들은 비위생적인 주체로서 전염병 일어날 때에 매우 위험한 전파요소로 보인다. 주지하는 바와 같이, 대부분의 중국노동자들은 열악한 판자촌이나 임시로 지은 움집에서 거주해서 위생조건이 매우 나빴다. 따라서 碧山莊華工寄宿舍의 설립은 위생관리와 질병 예방의 측면에 큰 의미를 갖고 있었다고 할 수 있다. 1910년 겨울부터 1911년 4월에 폐(肺)페스트가 유행했을 때 보통거주민과 격리할 필요를 느껴서 大連에서 거주하는 중국인 노동자들을 동부, 서부 2군데에 수용하는 것을 계획하였다.<sup>215)</sup>

碧山莊의 건립 시점은 碧山莊의 건립이 전염병 대책과 직결되었다는 점을 단적으로 말해준다. 碧山莊華工寄宿舍의 건축은 1911년부터 점차 확장되었는데, 그의 내부에서 위생에 관련된 시설이 일찍 구비되었다. 예를 들면 1911년 1차 기숙사의 건축과 함께 변소 18동, 하수도, 水栓의 공사도 진행하게 되었다. 1917년 이후 병실, 소독실, 의무실, 그리고 목욕장 등 시설도 점차 구비되었다. 1937년 전문의 의료시설 즉, 碧山莊 병원도 건축되었다. 항만노동자에게 위생관념을 습득시키기 위해 그들의 생활공간 내부에 위생시설의 도입부터 강제로 적용시켰다. 이어서 그들의 위생적 생활습관도 강제로 변화시켰다.

우선 기본 일용품부터 기숙사 안의 調度係賣店 즉 三合盛과 동·서의 2개 매점을 통해서 통일적으로 배급하였다. 이것은 질병의 예방에 큰 도움이 되었다. 예를 들면 농민출신의 항만노동자들은 生水(끓이거나 소독하지 않은 맑은 물)를 직접 마시는 습관을 가지고 있었는데, 매우 비위생적인 것이었다. 물론 기숙사의 상하수도 잘 갖췄지만 여름에 기생충 등 질병의 전파 매개를 통해서 오염된 생수를 먹게 되면 쉽게 질병이 생겼다. 따라서 음식물의 통일공급은 이런 잠재적인 가능성을 차단한 위생적 조치라고 할 수 있다. 당시 공급하는 물은

214) 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.268.

215) 서부는 福昌公司의 樋口滿氏が 小崗子德政거리에서 마차부수용소를 설치하였는데, 1920년 共學堂의 설립인해 철거하였다. 篠崎嘉郎, 앞의 책, p.268.

한 통에 0.009엔의 저렴한 가격으로 판매해서 노동자들은 부담 없이 마시게 되었다.<sup>216)</sup>

이와 마찬가지로 수많은 항만노동자가 거주하는 기숙사에 방에 따라 취사시설이 구비되어 있었으며, 항만노동자들이 조직별로 따로 음식을 요리하는 취사제도<sup>217)</sup>를 실행한 것도 질병의 전파와 확산을 막는 의미가 있었다. 앞에 언급한 바와 같이, 한 把頭 밑에는 대사부와 소사부가 있었다. 대사부가 주로 매일 음식의 요리를 담당하고, 소사부가 방의 청소와 일상정리를 하였다. 항만노동자의 이런 습관의 양성은 그들이 받던 위생관념에 적응하는 하나의 표현으로 보인다.

(전략) 沐浴場도 合宿所가 관리하여 무료로 입욕의 獎勵하였다. 그들의 습관은 여름에 바다근처에서 水浴을 하는 외에는 목욕을 싫어하는 것은 보통이다. 입욕 獎勵는 상당한 노력을 요하는 모양이다. 기타 위생상에서도 최초는 거실의 청소도 하기 싫어했으나, 담당자가 늘 叱咤하여 위생사상의 함양에 게을리 하지 않았던 결과, 지금은 어느 정도 청결을 중시하게 되어 매년 春秋의 대청소처럼 철저하게 행하는 상태가 되었다. 저 1919년 9월 시내에서 極度로 猖獗했던 콜레라 발생 당시 한 사람도 감염되지 않았던 것은 衛生思想의 涵養이라고 말해진다.<sup>218)</sup>

위의 사료는 1911년 福昌公司가 馬車夫合宿所를 설립한 이후 마차부 노동자들에게 실행하였던 위생교양에 관한 서술이다. 노동자의 질병예방과 건강유지를 위해 그들에게 목욕을 장려하고, 또는 청소의 습관을 양성시켰다. 이런 위생교양의 과정은 당시 이와 같이 설립된 碧山莊(苦力收容所 혹은 華工寄宿舍라고도 칭함)에서 수용된 항만노동자들의 공통적 경험으로 보일 수 있다. 福昌公司는 중국인 노동자의 위생관리에 애를 많이 썼다. 목욕습관을 유도하기 위해 碧山莊의 목욕장을 把頭와 일반노동자를 구분하여 입욕비용도 다르게 정하였다. 즉, 把頭의 입욕비용은 0.06엔이었고, 일반 노동자의 입욕비용은 0.03엔이었다.<sup>219)</sup>

216) 蘇崇民 編, 앞의 책, 2011, p.521.

217) 把頭가 통일적으로 식료를 구매후 그 배용을 자기 밑에 노동자들과 같이 부담하였다.

218) 篠崎嘉郎, 앞의 책, pp.264-265.



일본은 유럽의 공중위생을 관찰하여 그 제도를 적극적으로 도입하였다. 1870년대에 위생 담당 부서를 중앙정부 내에 신설한 이래로, 1880년에 ‘전염병 예방규칙’을 제정하고, 1888년에는 지역주민으로 하여금 위생협회를 조직토록 하여 위생지식을 전파하고 위생행정을 지원하는 보조기구로 활용하였다.<sup>220)</sup> 일본에서 추진된 이러한 제반 공중위생 대책은 大連에 그대로 이식되어 시행되었다. 공중위생 대책은 20세기에 들어선 이후에도 지속되어 일본정부는 공중위생을 위한 계몽 선전 활동을 지속하였다. 그러한 활동의 하나가 위생박람회의 개최였는데, 1926년에 열린 大阪市衛生博覽會를 소재로 하세봉은 대중에게 위생관념을 각성시키기 위하여 형상화된 근대의 신체는 ‘공공의 신체’, ‘국민의 신체’, ‘문명의 신체’로 분석한 바가 있다. 유기체인 도시가 건강하기 위하여 그 세포인 개인이 건강해야 한다는 ‘공공의 신체’, 富國強兵을 위하여 건강이 요구되는 ‘국민의 신체’, 문명국이 되기 위한 ‘문명의 신체’가 그것이다.<sup>221)</sup> 위생과 관련하여 大連 항만만 당국이 大連의 하역노동자에게 의도한 신체를 이 분석에 대입해보면, 어느 카테고리에도 적용시키기 어렵다. 大連 港灣當局이나 碧山莊은 하역노동자들에게 도시의 세포로 간주되지도 않았고, 식민지 노동자이었던 만큼 富國強兵의 이념적 세례도 문명국의 일원이 될 필요도 없었다. 碧山莊 내부 위생시설의 구비나 항만노동자 위생습관의 교양은 모두 식민지 체제하 생산성 향상을 위한 최소한의 노동력 확보에 그쳤다. 동시에 검역소의 방대한 규모로서 “지나인에게 施療”를 베푸는 東洋第一이라는 평판으로 자임하듯이,<sup>222)</sup> 식민지배의 대외적 정당성 홍보 -전염병의 효율적 퇴치에 필요한 정도로만 이루어지는 것이었다.

그러나 이러한 위생대책은 근대적 노동자를 형성하는 데에 불가결한 것이었다. 위생대책을 통한 국민건강과 노동력의 확보는 제국 일본에서뿐만 아니라 제국일본을 모델로 본받아 청나라 이어진 南京國民政府에서도 꾸준히 추진되었다. 1873년 해항검역이 시작되었고, 20세초 河北에 페스트가 덮치자 청조는 臨

219) 蘇崇民 編, 앞의 책, 2011, p.521.

220) 이종찬, 『동아시아의학의 전통과 근대』, 문학과 지성사, 2004, pp.206-218.

221) 하세봉, 「국가의 계몽과 유혹-대관위생박람회(1926년)로 보는 근대동아시아박람회에서의 신체」, 『동양사학연구』 99, pp.318-327.

222) 「過去二十年間に發展した州政の跡を顧みて」, 『満州日日新聞』, 1926년 9월 24일.

時防疫事務局을 설치하여 철도 승객에 검역조치를 시행했고, 난징국민정부 성립 후 1916년에는 ‘전염병 예방조례’를 공포하였다. 이 조례는 일본의 전염병예방법을 거의 그대로 답습한 내용이었다. 1917년 중앙정부에 衛生部를 설치하고 1919년에는 中央防疫處를 설립하며 위생제도 정비에 나섰다. 이러한 제도를 통하여 검역, 위생조합, 교통차단, 집회 금지, 청결 및 소독법 시행, 수도 우물 하수구 변소 오물처리 등에 강제력을 동원하는 대책을 시행하고자 하였다.<sup>223)</sup> 이러한 점에서 大連 항만의 하역노동자에게 부과된 위생대책은 집단적 그리고 민족적 격리라는 식민지성을 지니면서도 신체건강이라는 노동력 재생산의 근대성이 表裏를 이루고 있었다.



---

223) 飯島涉, 『感染症の中國史』, 中公新書, 2009, pp.99-108.

## 제5장 결론

20세기 초 滿洲지역에서 大連은 최대의 항구였다. 본 논문은 왜 그리고 어떻게 大連이 滿洲 최대의 항구로 발전하였고, 새롭게 창출된 항구의 공간에서 삶을 영위한 하역노동자의 생활양상은 어떠하였는가를 탐색하였다. 이 때 주목한 사항은 大連 항만이라는 공간으로, 大連 항만에서 하역체제가 어떻게 확립되고 그 구조 속에서 항만노동자가 어떻게 적응했는지를 살펴보았다. 강 연안의 둔덕이나 섬 등 자연조건을 그대로 이용한 전통시대의 항구와 달리 근대항만은 시멘트와 철골로 항만시설을 건설했고 이러한 항만시설은 전통시대에는 존재하지 않았던 새로운 인공적 공간을 만들어내었고, 인공적 공간은 당시 大連 거주민들에게는 낯선 노동공간에 당면하게 만들었기 때문이다.

제2장에서는 우선 개항 이후 大連에서 선진적인 근대 항만이 건설되는 과정을 검토하였다. 근대 大連의 개항은 러시아의 주도 하에 삼국간섭을 통해서 이루어졌는데, 러시아 식민권력은 화물의 수출입에 항만이 필요하다는 판단으로 근대기술과 설비를 도입한 築港에 착수했다. 러일전쟁 인해 大連 항만의 건축이 중단하여 기초 시설도 상당히 파괴되었지만, 전후 일본제국은 러시아의 축항계획을 그대로 계승했고, 항만 기능의 확대하기 위한 토목공사에 지속적으로 투자했다. 그 과정에서 계선시설, 보관시설, 그리고 기선과 기계 등 항만하역과 관련된 근대적 시설이 점차 확대되면서 구비되었다.

왜 일본식민당국은 大連 조차이후에도 지속적으로 축항과 항만하역 시설의 확장에 거금을 투자하며 확충했는가? 3 가지의 정책적 요인이 大連항을 중심으로 하는 물자의 集散을 촉진했기 때문이었다. 그 첫째는 자유항제도의 실시이다. 각종 수출입 화물에 대한 세금의 면제·특혜, 통관절차의 간소화, 일본인을

위주로 한 海關시스템의 운용, 그리고 中繼貿易 保護獎勵 조치의 실행 등으로 인하여 大連은 조약항이었던 다른 항구에 비하여 화물의 수출입에 유리한 조건을 보장해 주었다. 둘째는 항만철도 일체화의 실행이다. 자유항 제도의 실시도, 항만철도 일체화도 러시아의 정책을 그대로 계승한 것이다. 시베리아철도, 동철도를 大連항과 연결시켜 滿洲의 물자를 세계로 수출하여 大連을 무역의 중심으로 만들려고 했던 러시아의 기획을 일본의 식민당국도 그대로 모방했다. 즉 남북으로 남만철도와 동서로는 安奉철도를 깔고 이 간선에 다수의 지선을 부설하여 滿洲의 주요도시를 연결하고 그 철로망의 끝에 大連이 위치했다. 이들 철도가 滿洲의 중요한 경제지대와 도시들을 경유하여 大連 항만과 연결시켜 滿洲의 교통 명맥과 상품유통 명맥이 형성될 수 있었다. 이러한 철도로 大連항만의 배후지는 멀리 滿洲의 북부와 內蒙古의 동부까지 확장되는 광역에 걸쳐있었다. 만철은 거미줄 같은 철도망을 바탕으로 파격적인 운임할인으로 경쟁노선을 제압하고 滿洲 지역의 수출화물들을 大連항으로 집중시켰다. 셋째의 요인은 항만 하역과 관련된 정책이다. 수출입화물 물동량이 大連에 집중되면 화물을 효과적으로 하역하는 체제가 필요하다. 일본식민당국은 一港一社 즉 하나의 항만에서 하역작업을 관리하는 회사를 하나만으로 지정해서 관리하는 제도를 시행했다. 다수의 하역하청업체가 아니라 하나의 하역하청업체를 지정한 一港一社제도는 화물의 적체, 화물 유실, 하역업체 간의 분쟁 등을 해소할 수 있었다. 一港一社제도는 이후 1918년 靑島에서 모방했고, 일본 내지에서도 1941년 전국적으로 실행했다. 식민지의 제도가 제국으로 逆流된 점에서 주목할 가치가 있다.

滿洲 지역의 특산물인 大豆三品(大豆, 豆粕, 豆油)은 大連의 주요 수출상품이었다. 1908년 이후 유럽시장을 개척한 이후 大豆三品은 일본, 조선 등의 동아시아는 물론 동남아시아, 유럽, 미국으로 까지 판로가 확장되어 大連 항만은 세계 주요 항만들과 연결되어 국제적인 항만으로 발전되었다. 大連항에 “大豆의 大連”이라는 명칭이 붙을 수 있었던 것은 滿洲 지역에서 大豆가 대량 재배된 자연적 조건이 일차적인 이유였지만, 大豆를 수집하고 이송하고 하역하는 일관된

시스템이 효율적으로 갖추어진 정책적 요인 또한 중요하게 작용했다. 그 결과 大連 항만은 이미 1919년에 上海에 이어 중국 제2항구로 성장하였다. 뿐만 아니라 그 후에도 지속적인 발전을 거듭하여 명실 공히 세계적인 규모의 항구로 발전했다.

항만은 화물의 하역, 운반, 보관의 기능을 수행하고, 이러한 기능을 수행하는 작업의 주체는 인간 즉, 항만노동자이다. 제3장에서는 항만기능을 제고하기 위한 기반시설과 그 기반시설이라는 물리적 조건 속에서 항만노동자는 무슨 작업을 어떠한 조직 속에서 수행했는지를 분석했다. 항만이 그 기능을 수행하기 위하여 우선 필요한 시설은 계류시설이다. 계류시설은 선박이 접안해서 화물을 적하하고 승객이 타고 내리는 접안 설비를 의미한다. 滿鐵의 투자로 大連 항만의 계선안벽이 러시아시기의 5,565척에서 1912년 2,127미터, 1913년 2,435미터, 1917년 2,955미터, 1919년 4,046미터로 점차 늘어났다. 아울러 계선안벽을 수직으로 개축하며 항만의 수심도 원래 6~7미터에서 7~11미터로 늘렸다. 그리하여 1922년에는 23척의 선박, 15만 톤이 동시에 계류할 수 있었고, 1930년에는 5,000톤급의 기선 37척을 동시에 계류할 수 있었다. 계선구역은 석탄 전용구역, 수출화물 전용구역, 수입화물 전용구역, 수출입 화물 혼용구역, 내지(內地)·上海와 大連을 오가는 정기 여객선구역 등의 5 구역으로 구성되었다. 계선구역과 연동하여 2개의 잔교를 설치했고, 잔교는 주로 석탄 등 광석이나 위험물품의 수송에 활용되었다. 이런 계류시스템으로 인하여 大連 항만하역의 대다수는 접안하역으로 이루어졌다. 게다가 해상 淸船하역의 淸船 전용잔교가 없어서 淸船의 수량도 적었다.

항만 하역의 효율을 높이는 방법은 2가지이다. 그것은 화물 임시창고(上屋)의 증축과 기계시설의 투입이다. 항만에서 인력을 기계로의 대체하는 것보다 화물 임시창고를 증축하는 것 빠르고 저렴하기 때문에 임시창고의 면적이 컸다. 보관시설인 창고는 화물 보관용의 전용창고와 임시창고(上屋)와 2가지 종류로 구별되는데, 그 용적은 항만하역의 작업량을 좌우했다. 일본이 인수할 당시 大

連 항만에서 전용창고와 임시창고의 수량은 총12동, 4,421평이었다. 특히 임시창고의 증설에 노력했다. 1927년 大連 항만의 총길이 10,426척의 계선안벽에 대해서 건축된 화물 임시창고는 21,740평이었는데, 계선 길이 1척에 화물임시창고가 2.08평의 비율이었다. 기계시설이 완비된 歐美의 항만보다 大連 항만의 하역은 주로 인력을 이용해서 진행하기 때문에 물동량의 증가에 따라 임시창고의 면적이 커지는 것은 필연적인 현상이었다. 1927년 大連 항만의 계선안벽의 길이 다른 세계 주요 항만보다 상당히 짧지만, 화물임시창고의 면적은 비교적 큰 편이었다. 화물임시창고와 계선안벽의 거리도 가까웠다. 화물임시창고와 계선안벽 사이가 가까운 것은 大連 항만에서는 주로 인력을 이용해서 작업하는 방식에 의지했기 때문이다. 선상 하역은 거의 대부분 계선구역에서 직접적으로 육상으로 내리고 그 다음 화물 창고 혹은 상옥으로 이동하면서 선내 작업과 육상 작업을 동시에 진행할 수 있었다.

당시 기중기 등 기계설비의 사용은 근대항만의 중요 특징이었다. 大連 항만에서 기중기, 증기기계, 그리고 전력기계 등 당시 선진적 기계시설들이 비교적 잘 구비되었는데, 특히 기중기의 수량이 제일 많았다. 상대적으로 항만에서 사용하는 기선의 수량이 매우 적었는데, 이것은 大連의 계선안벽이 넓어서 舢舨작업이 많이 없었기 때문이다. 1921년 大連 항만에서 사용하던 기계의 종류가 많고 기중기는 14대였다. 유사한 시기 大連 항만의 기계화 수준은 營口와 上海, 그리고 조선의 부산항만의 하역기계와 비교하여 높았다. 다만 大連의 항만 하역은 기계시설을 이용해서 하는 작업이 많지 않았다. 주로 석탄의 하역에 기계를 이용했는데, 필요한 인원수도 적고 시간당 하역의 수량도 매우 많았다. 따라서 경제적 효율성이 매우 높았다. 大豆, 豆粕, 그리고 목재 등 화물들의 작업은 인력으로 이루어졌다.

기계화가 상대적으로 높았다고는 하나, 기본적으로 화물하역은 인력에 의지했다. 따라서 인력을 어떻게 관리하여 하역노동의 효율을 높일 것인가 하는 과제가 놓여 있었다. 이 대책은 항만 하역청부의 일원화였고, 그것은 福昌公司의

설립으로 구체화되었다. 1907년 만철의 大連항 경영 초기에는 대소 수십여 개의 대리점 및 仲仕組이 각 소속구역에서 활동하고 있었다. 商用구역의 항만하역은 각 회사이나 조합이 사용하는 창고와 野積場의 구역이 다르고 게다가 그들을 감독하는 기관도 없어서 세력분쟁이 끊임없이 일어났다. 만철은 항구를 신속하게 정상적인 궤도에 올려놓기 위해 통일관리를 통하여 효율을 제고하는 것이 滿蒙개발에 유리하다고 판단하고 大連埠頭를 통일관리하고 부두하역을 직접 경영하는 방침을 제정하였다. 1907년 大連 棧橋事務所를 개조하여 부두를 통일 관리하도록 한 부두事務所는 相生由太郎이 초대 소장을 담임하였는데 大連항은 그의 관리 하에 각종 작업이 점차 질서있게 진행되기 시작하였다. 1909년 12월 相生는 부두事務所 소장에서 퇴임하고, 당시 中村 만철총재로부터 항만하역의 청부 사업을 받았다. 相生가 1905년 러일전쟁 직후 門司에서 하역노동자의 파업을 무난히 해결했던 점을 높이 산 것으로 보인다. 이주민들 위주의 하역인부라는 하역노동자의 속성을 간파하고 있던 아오요이는 청부제도 보다 직영제로 문제를 해결했고 그 경험을 大連에서 적용시킨 것이다. 相生은 하역 청부업체 3개 회사를 인수 합병하여 '福昌公司人夫配給所' (福昌公司로 약칭함)를 설립하고 외지로 부터 대량의 노동자를 모집하여 노동력 부족문제를 해결하였다.

4,046미터에 이르는 계류시설, 화물의 특징에 따라 구분된 5개의 계선 구역, 2만 평을 상회하는 다수의 임시창고, 다수의 기중기와 舢舨이 大連항만을 구성하는 인공 공간과 기계장치였다. 이러한 인공공간은 항만하역의 노동을 규정했다. 항만하역에서 이루어지는 노동은 선내작업(本船작업), 舢舨작업(해상작업), 접안작업(연안하역), 창고작업으로 구성되었다. 선내작업은 本船에 운반되어 온 화물을 선상 혹은 선실에 옮겨 적사하거나 선실에서 안벽 또는 舢舨에 화물을 하역하는 작업이다. 하역노동자가 담당하는 선내작업은 기타의 하역작업보다 숙련성과 작업조직의 협조성이 필요했다. 舢舨작업은 안벽에서 떨어져 해상에 머물고 있는 선박에서 화물을 舢舨으로 운반하는 일이다. 접안하역은 수

출입화물을 창고와 부선 혹은 선박 간에 적송, 배치, 관리, 포장, 출고, 검수 또는 입고하는 작업이고, 상차, 하차의 작업이 포함되었다. 창고작업은 화물의 입고, 출고 작업으로, 창고회사의 전용노동자나 일반적인 접안 노동자가 행한다. 이런 작업단계는 선박의 계선장소에 의한 접안하역과 해상하역으로 나뉘서 구성하지만 사실상 각 항만에서 화물종류와 하역조건에 따라 추가 혹은 감축하는 다양한 상태를 띠었다.

항만하역작업은 대부분 인력으로 시행되었다. 따라서 항만당국 혹은 하역업체는 인력의 효율적인 운용이 필요했다. 초기 大連 항만의 노동자는 주로 몇 개의 중국 노동자청부업체에 속되어 작업을 했다. 1911년 이전에는 항만노동자는 大把頭제도를 통해서 조직되었고, 大把頭는 노동자의 작업분배 및 감독을 진행하고 노동자의 임금 및 음식 등을 담당하게 했다. 大把頭는 수하에 小把頭가 있어서 노동자의 작업상황을 감독했는데, 당시의 大連 부두에는 大把頭 10명과 小把頭 98명이 있었다. 각각의 大把頭는 약 1,000명에서 2,000명의 노동자를 관리했다. 그런데 大把頭들은 과대한 권력을 갖고 노동자의 임금을 횡령하고나 도박을 하는 등의 弊端이 발생했다. 福昌公司로서는 大把頭의 임금 중간 포탈을 막아 노동자들의 임금을 보장해주고, 大把頭의 노동자 관리를 폐지하는 대신 福昌公司가 노동자 숙소인 碧山莊을 직접 건설 운영함으로써 노동자를 직접 감시 하에 두는 방침을 강구했다. 小把頭는 노동력을 공급하면서 노동에 대한 임금을 지불하는 임노동자이면서 동시에 노동자를 관리 감독할 수 있어서, 福昌公司는 1912년부터 小把頭제도를 실시했다.

각각의 小把頭가 200여 명의 항만노동자와 같이 한 팀을 구성하면서 밑에 14-15명의 항만노동자다로 하나의 班이 됐다. 팀장과 반장은 관리자였지만 성원들과 같이 작업을 해야 했다. 이때부터 복창회사가 직접 항만노동자를 통제하였는데, 小把頭는 명목상 감독자에 불과하여, 복창회사로부터 받은 임금은 실제로는 다른 항만노동자와 마찬가지로 작업에 참여한 대가로 받은 것이었다. 小把頭제도 실시 이후, 초기 大連 부두에 모두 120명의 小把頭가 있었는데, 많



을 때에는 400명에 달하기도 했다. 당시 大連 항만하역에 종사하는 노동자들 사이에는 華工幫을 구성하였지만, 작업의 조직제도는 口 혹은 團으로 이루어졌다. 이런 口의 구성인원수는 작업의 종류에 따라 달랐는데, 인원수 가장 많을 때는 46명이었고 가장 적을 때는 12명이었다. 이런 조직에는 혈연관계 및 동향 관계가 작동했다.

20세기 초 大連 항만하역 노동의 특징은 불규칙성과 극심한 작업강도였다. 항만화물이 연중 일정한 물량이 지속되는 것이 아니라 수요시장의 변동 수출입 품의 계절성 등으로 인하여 하역물량은 시기에 따른 파동성이 높았다. 따라서 하역노동도 불규칙성이 높지 않을 수 없었고, 그것은 작업인원수의 불규칙, 작업시간의 불규칙, 그리고 작업량의 불규칙 3가지로 나타났다. 항만하역의 작업량은 8월과 9월에 제일 적었고, 12월에 가장 많았다. 항만하역이 바쁜 시기에 작업량이 많을 때였고, 따라서 작업하는 인원수도 많이 필요했다. 이러한 하역 작업에서는 노동강도가 높았다. 1930년 항만노동자의 최소 작업량은 석탄이 42킬로그램(一籠), 麻袋物이 62킬로그램(一袋), 두박이 23킬로그램(一個)이었다. 항만노동자는 무거운 화물을 어깨에 메고 선박에서 안벽에 걸친 步板을 따라 작업을 해야 하고, 두박의 경우는 보통 한번에 4-5枚를 운반하고 많을 때에 10매(230킬로그램)를 운반하는 노동자도 있었다. 성수기에는 부두 쿨리 한 명이 하루에 10톤 이상의 화물을 운반했다. 大連 항만하역의 이런 중 작업강도의 특성은 항만노동자의 체력을 최대로 이용할 수 있는 청장년층을 가장 많이 요구하게 되었다. 20~40세의 청장년층은 약 80퍼센트의 높은 비율로 大連 항만노동자의 대다수를 차지했다.

그렇다면 이런 항만노동자는 어떻게 형성되었고, 이들은 항만이라는 인공 공간 속에서 어떤 제도 속에서 근대적 노동자로 순치되는 생활양식을 가지게 되었는가. 이 점을 4장에서 분석했다.

러시아의 大連 항만 건설과 일본의 大連 점령 후에도, 통치 당국이 도시와 항구의 확장을 추진하면서 도시지역과 도시인구는 지속적으로 증가했다. 大連

의 인구는 1906년부터 1912년까지 6년 동안 283.1퍼센트 증가하였는데, 그 중 중국인의 수가 30,524명에서 75,977명으로 증가했다. 大連의 발전과정에서 도시 노동자인 山東성의 노동자이민이 도시발전의 원동력이 되었다. 1920년대초의 기록에 따르면 당시 大連의 약 25,000명 노동자의 직업별 인원수 순위는 항만 노동자가 32퍼센트로 1위를 차지했고, 1927년에서 1930년간 大連 항만의 하역 노동자수가 많을 때는 18,000명 이상일 정도로, 大連의 중국노동자 가운데 항만 노동자의 비중은 컸다.

1933년 大連 항만노동자 15,332명의 출신지에 대한 조사결과에 의하면, ‘海南丟’가 항만노동자 전체의 89.1퍼센트의 높은 비율로 항만노동자의 중요 구성이었다. 즉 大連 항만노동자는 산둥 지역 농민 출신이 다수를 차지했다. 당시 산둥성은 빈곤이 극심했고, 자연재해가 빈발하여 치안도 불안했다. 이것인 배출 요인이라면 大連 항의 발전은 흡인요인으로 작용했다. 항만에 초점을 맞춘다면, 3만5천 명이나 수용할 수 있는 碧山莊의 존재는 당시 일정한 거처도 없는 이주 노동자에게 안정된 거주공간을 제공해 주었다. 大連으로의 중국이주민들은 철도의 육로와 기선을 이용한 해로로 이동했다. 특히 山東반도와 遼東반도 간의 이동에 있어서 해상통로는 가장 편리한 경로로 1920년대 중반에는 해상교통을 이용하여 이동한 경우가 75퍼센트에 달하였다. 이 점에서 大連항만의 발전은 노동자의 이동에서도 중요한 역할을 했음을 말해준다.

1920년대 大連 항만에서 업무별 시간표와 하역노동자의 시간표는 계절별로 작업시간이 - 가령 예를 들면 오전 6시반부터 오후5시반 - 규정되어 있다. 이 시간표는 하역노동자들이 규정된 시간에 따라 출근, 작업, 휴식, 귀가라는 행동양식이 정해졌음을 단적으로 보여준다. 大連 항만노동자는 규정 시간 이외의 작업에 대하여 일급과 시급 두 가지 지급방식을 통해서 임금을 받았다. 작업시간 규정과 물리적 시간에 근거한 임금지급 방식은 하역노동자로 하여금 근대적 시간의 적응 내지는 순치를 촉진했다. 또한 大連 항만노동자의 작업시간표와 항만의 선박·철도역부의 영업시간과 일치했다는 사실을 확인 할 수 있다. 이

것이 바로 선박하역과 철도를 중심으로 하는 육상하역이 항만하역의 주요내용이었기 때문에, 항만노동자의 시간은 물류 시스템과 연동되는, 사회 전체의 근대적 시간과 맞물려 있었다.

그러나 大連 항만에서 시간규율의 확립은 쉽게 이루어지는 것이 아니었다. 왜냐하면 초기 항만노동자들이 거의 시계를 갖고 있지 않았는데, 게다가 규칙적인 작업에도 익숙하지 않아서 시간표를 정확하게 지킬 수가 없었기 때문이다. 기숙사는 출퇴근 시간이라는 규칙에 익숙하지 않은 노동자들에게 공장 내부에서 출퇴근 시간을 강제하기 위하여 유용한 제도였다. 大連 항만노동자의 전용기숙사로서 碧山莊은 이 점에서 중요한 의미를 지녔다. 1925년 相生은 碧山莊 북문의 입구에서 ‘恩賜紀念時計塔’을 설치했다. 시계탑은 근대의 시작과 더불어 근대적 시간에 길들여지지 않은 대중들을 계몽하기 위해 출현했다. 시간에 맞추어 작업을 개시하고 작업을 종료해야 하는 항만노동자들에게 근대적 시간을 알리는 시계탑의 상징성은 높다. 1927년 天德寺에 동종을 설치하여 매일 아침에 종을 쳐서 출근시간을 알렸다. 이런 수단을 통해서 항만노동자들에게 시간관념을 깊이 심어주게 되었다. 따라서 시간규율의 확립도 점차적으로 형성되었다.

공간은 주로 2가지 차원에서 살펴볼 수 있다. 하나는 大連 항만 내부의 기능적 분할에 따른 작업공간의 분할과 배치이다. 다른 하나는 大連 항만 외부의 항만노동자의 거주공간 즉, 碧山莊 안에서 생활공간의 분할과 배치이다. 大連 항만이라는 공간 안에서는 각 작업에 종사하는 노동자들은 상관의 허가를 받아야만 출입이 가능했고, 출입증을 항상 패용해야만 했다. 大連 항만 안에서의 작업은 현저하게 구역의 분화와 작업의 세분화, 단순화가 진행되고 있었다. 이미 테일러리즘의 영향을 받은 일본 자본은 항만노동에서 최대한의 효율성과 생산성을 확보하기 위해 체계적으로 구획, 분할하는 방식으로 작업공간을 배치했다. 항만노동자는 7개로 구분된 작업장과 17개로 세분된 부두사무소에 이중적 배치되어, 작업의 종류와 장소에 따라 세밀하게 공간적으로 배치가 되었다. 화재사

고에 대응한 항만노동자의 喫煙관리도 하나의 공간적 배치로 볼 수 있다. 항만 노동자는 휴식 시간에도 자유로 이동하면 안 되었다. 즉, 그들은 설치된 휴게소 안에만 있을 수 있었고 喫煙도 지정된 장소에서만 가능했다. 식민지시기 근대적 大連 항만에서 노동규율의 강제는 노동자에게 항만이라기보다 감옥이라는 인상을 심어주었다. 大連 항만의 모습은 결코 자유롭게 일하는 장소로만 인식할 수 없다. 大連 항만노동자는 항만 안에서 작업구역, 화물종류, 심지어 기업지대 같은 요소의 제한을 받아서 공간적 배치는 처음의 단순한 조직 형태에서 점차 구분, 분화되는 형태로 변해갔다.

碧山莊은 항만노동자의 확보와 노동자를 규칙적인 작업관리에 적응시키기 위한 기능을 갖고 있었다. 이에 따라 기숙사는 노동자의 휴식과 숙소로서의 공간이라기보다는 항만노동자의 생활을 완전히 감시하고 통제하는 역할을 담당했다.

碧山莊이라는 공간은 기능별로 거주구역, 사무관리구역, 위생의료구역, 그리고 생활·오락구역 4가지로 나누어져 있었다. 그중 거주구역은 일본인기숙사, 화공두기숙사, 그리고 화공기숙사 3가지로 구분했다. 일본인기숙사는 정문 바로 옆에 설치되어 있었고, 화공두기숙사는 서문 옆에 건축되었고, 화공기숙사는 그 중간에 있다가 동쪽으로 증축했다. 사이 사이에 鐘樓, 전기시계, 天德寺, 萬靈塔 등이 설립되어 있었다. 碧山莊 전체는 높은 벽돌 담장으로 둘러싸여져 있었는데, 평소에는 북문만 출입이 가능했다. 서문 맞은편에 경찰소를 설치되어 있었다.

碧山莊의 기숙사는 평집 50동, 2층집 42동, 총 92동이 있었다. 독신자를 수용하는 경우가 많았고, 2층집 한 방에서 60명 내외, 평집 한 방에서 50명 내외가 같이 살았다는 것을 알 수 있다. 碧山莊의 직제는 대체로 항만 내부의 직제와 마찬가지로 피라미드식으로 구성되어 관리, 통제되는 체계였다고 보인다. 위에 일본인 몇 명이 있어서 把頭들에게 지시를 내리고 각각이 把頭는 자기 밑에 있는 노동자들을 관리하는 직제를 갖추고 있었다. 전체적으로 보면 把頭의 역할

은 매우 커서 작업배치 이외에 노동자의 임금관리 및 일상생활 전체에 대한 전권을 가지고 있었다. 파두는 작업 뿐 아니라 노동자의 일상생활도 통제했다. 공간의 분할, 규칙성, 효율성의 확보에 따라 항만노동자들 사이에 엄격한 위계화가 이루어졌다. 大連 항만에서 하역작업에 중사하는 노동자들은 작업종류의 분할, 상용노동자와 임시노동자의 구분, 노동자내부의 등급화, 급여 및 승진 등의 규칙과 제도화 등이 형식적으로 갖추어지기 시작했다. 즉, 항만노동자의 조직체계는 단순한 조직 형태에서 위계적으로 분화하는 형태로 변했다. 노동조직 뿐만 아니라 작업현장의 직제도 점차 세분화, 서열화 되어가는 특징을 보인다. 이런 세분화, 서열화가 진행될수록 항만노동자의 직접적, 인격적 관계는 약화되어 갔다.

항만은 전염병이 유입되는 창구라는 특수성을 지녔다. 이 때문에 전염병에 대한 위생대책도 하역노동자의 행동양식을 규정하는 중요한 요소의 하나였다. 항구를 통해 전염병이 유입되면 감염원과 우선 접촉할 가능성이 높은 인간은 항만노동자이다. 선박에 실린 각종 화물을 몸으로 실어나르는 항만노동자가 감염되면 집단생활을 하는 그들 사이에 급속히 전염병이 퍼져나갈 위험이 높았다. 따라서 항만노동자에게도 위생관리는 신체를 건강하게 유지하는데, 필요한 일이었다.

20세기 초 大連이 滿洲의 대표적 무역항이자 滿鐵의 기착점이 되면서 외부세계와의 교류가 급증한 결과로 인해 전염병이 大連을 통하여 들어오는 경우가 많았다. 1902년 大連 철도병원의 진료자료에 의하면 大連에서 발생한 각종 질병 중에서 콜레라, 말라리아, 發疹티푸스(typhus) 등 전염병의 비율이 제일 높았다는 사실을 확인 할 수 있다. 일본식민당국은 전염병을 예방하기 위하여 海港檢疫所를 설치했다. 해항검역소가 위치한 寺兒溝는 시의 경계선 구역으로, 하역노동자 수용소, 마차부수용소 등이 있었고 곳곳에 중국인 주민이 거주하는 판자촌이 있던 곳이다. 福昌公司의 碧山莊도 바로 이 寺兒溝에 위치해 있었다. 해항검역소의 입지는 항만 입출입 선박과 가까워 검역업무의 수행에 편리하면

서도, 일본인들의 거주지와 멀리 離隔되어 되어 일본인들의 감염 예방을 우선 시했음을 알 수 있다. 전염병 예방에 중요한 격리라는 수단은 大連에서 주거지의 민족적 분리와 낙후된 지역적 조건이 자연스럽게 제공한 것이다.

大連 도시에서 유행병에 대한 예방문제는 1908년의 ‘傳染病預防規則’ 과 같은 법령과 규칙 제정으로 이어졌다. 질병에 관한 법령 혹은 규칙의 반포를 통해 향후 질병이 발생할 가능성이 있을 때 전과와 확산 방지를 위해 취해야 할 구체적인 방법과 절차가 법률로서 확정되었다. 한편 질병예방법규는 방어활동에 대한 규정과 함께 각 지역 단위의 조직화를 위해 ‘위생조합’ 을 설치할 수 있도록 했다. 다만 大連海務局이 실시하는 입항하는 선박과 인원에 대한 검역은 하역노동자의 일상에 직접적인 영향을 주는 바는 없다. 선내 소독 설치류 퇴치 등은 선박측이 수행해야 하는 일이고 하역노동자들과는 무관한 작업이었다. 항만검역은 승객 및 선원과 하역노동자의 접촉을 차단하고 분리시키는 데 그쳤다.

유의할 점은 이러한 위생검역의 흐름 속에 벽산장의 설립이 위치한다는 사실이다. 1910년 겨울부터 1911년 4월에 肺페스트가 유행했을 때 보통거주민과 격리할 필요를 느껴서 大連에서 거주하는 중국인 노동자들을 동부, 서부 2군데에 수용하는 것을 계획했다. 碧山莊의 건립 시점은 碧山莊의 건립이 전염병 대책과 직결되었다는 점을 단적으로 말해준다. 碧山莊의 건축은 1911년부터 점차 확장되었는데, 그의 내부에서 위생에 관련 시설이 일찍 구비되었다. 예를 들면 1911년 1차 기숙사의 건축과 함께 변소 18동, 하수도, 水栓의 공사도 진행하게 되었다. 1917년 이후 병실, 소독실, 의무실, 그리고 목욕장 등 시설도 점차 구비되었다. 1937년 전문의 의료시설 즉, 碧山莊 병원도 건축되었다. 항만노동자에게 위생관념을 습득시키기 위해 그들의 생활공간 내부에 위생시설의 도입부터 강제로 적용시켰다. 이어서 그들의 위생적 생활습관도 강제로 변화시켰다. 우선 기본 일용품 가운데 식재료를 배급하거나 위생적인 음료수를 저렴하게 공급하고, 기숙사에 방에 취사시설을 구비하여 조직별로 따로 음식을 요리하는 취

사제도를 실행한 것도 질병의 전파와 확산을 막는 의미가 있었다. 또한 노동자의 질병예방과 건강유지를 위해 그들에게 목욕을 장려하고 청소 습관을 배양시켰다. 그러나 碧山莊 내부 위생시설의 구비나 항만노동자 위생습관의 교양은 결국은 모두 식민지 체제하 생산성 향상을 위한 최소한의 노동력 확보에 그쳤다. 大連 항만의 하역노동자에게 부과된 위생대책은 집단적 그리고 민족적 격리라는 식민지성을 지니면서도 신체건강이라는 노동력 재생산의 근대성이 表裏를 이루고 있었다.

이 논문에서는 관련 자료가 부족하다는 점과 연구범위가 지나치게 방대해지는 문제 때문에 大連과 다른 항만도시의 관계에도 불구하고 심도 있게 다루지 못한 상태에서차후 과제로 남겼다.



<부표1> 1907-1931년 大連 항만무역의 종합통계 (단위: 海關兩)

| 연<br>대 | 洋貨 수입      |            |           |           |           | 土貨 수입      |            |            |         | 土貨 수출      |            |            | 무역<br>총액    | 무역<br>순금액   |             |
|--------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|---------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
|        | 수입<br>금액   | 수입         |           | 재수출       |           | 순수입<br>금액  | 수입<br>금액   | 재수출        |         | 순수입<br>금액  | 국외향        | 국내향        |             |             | 수출<br>금액    |
|        |            | 국외<br>수입   | 국내<br>수입  | 국외향       | 국내향       |            |            | 국외향        | 국내향     |            |            |            |             |             |             |
| 1907   | 10,677,244 | 10,143,892 | 533,352   | 193,214   | 61,027    | 10,423,003 | 183,591    | -          | -       | 183,591    | 2,205,677  | 1,025,468  | 3,231,145   | 14,091,980  | 13,837,739  |
| 1908   | 18,902,267 | 17,215,936 | 1,686,331 | 300,364   | 129,359   | 18,472,544 | 1,374,382  | -          | -       | 1,374,382  | 7,342,402  | 5,069,133  | 12,411,535  | 32,688,184  | 32,258,461  |
| 1909   | 14,769,413 | 12,239,563 | 2,529,850 | 337,616   | 211,432   | 14,220,365 | 2,771,662  | 9,700      | 163,872 | 2,598,090  | 22,308,444 | 4,435,915  | 26,744,359  | 44,285,434  | 43,562,814  |
| 1910   | 20,438,874 | 18,671,515 | 1,767,359 | 240,384   | 941,896   | 19,256,594 | 3,352,960  | 33,039     | 4,247   | 3,315,674  | 20,150,251 | 8,217,723  | 28,367,974  | 52,159,908  | 50,940,242  |
| 1911   | 27,328,443 | 24,012,724 | 3,315,719 | 191,654   | 1,064,925 | 26,071,864 | 2,457,957  | 177,573    | 21,128  | 2,259,256  | 24,006,581 | 9,724,395  | 33,730,976  | 63,517,376  | 62,062,096  |
| 1912   | 30,361,866 | 27,069,793 | 3,292,073 | 424,951   | 1,969,363 | 27,967,552 | 4,511,317  | 754,303    | 86,207  | 3,670,807  | 1,9795,121 | 9,090,823  | 28,885,944  | 63,759,127  | 60,524,303  |
| 1913   | 32,535,956 | 29,740,282 | 3,795,674 | 507,201   | 2,955,414 | 29,073,341 | 4,514,589  | 263,565    | 25,217  | 4,225,807  | 29,749,041 | 9,298,702  | 39,047,743  | 76,098,288  | 72,346,891  |
| 1914   | 33,181,962 | 28,891,565 | 4,290,397 | 6,25,224  | 3,040,096 | 29,516,642 | 4,712,121  | 576,802    | 39,977  | 4,095,342  | 36,601,327 | 8,504,480  | 45,105,807  | 82,999,890  | 78,717,791  |
| 1915   | 32,188,969 | 24,865,452 | 7,312,517 | 2,246,863 | 2,315,830 | 27,615,276 | 9,268,833  | 1,908,256  | 27,331  | 7,333,246  | 33,714,202 | 15,171,438 | 48,885,640  | 90,332,442  | 83,834,162  |
| 1916   | 40,679,620 | 33,358,199 | 7,321,421 | 2,429,887 | 2,294,991 | 35,594,742 | 11,751,746 | 2,579,111  | 58,834  | 9,113,801  | 43,135,327 | 11,572,920 | 54,708,274  | 107,139,613 | 99,776,790  |
| 1917   | 67,772,093 | 58,274,497 | 9,497,596 | 2,003,638 | 2,586,825 | 63,181,630 | 14,193,247 | 4,551,800  | 65,107  | 9,576,340  | 47,023,741 | 16,163,469 | 63,187,210  | 145,152,550 | 135,945,180 |
| 1918   | 75,794,360 | 66,979,626 | 8,814,734 | 3,935,740 | 3,138,273 | 68,720,347 | 19,807,558 | 8,568,830  | 129,601 | 11,091,127 | 72,389,242 | 13,623,491 | 86,012,733  | 181,614,651 | 165,824,07  |
| 1919   | 99,331,546 | 89,521,323 | 9,810,223 | 7,026,656 | 2,872,264 | 89,430,625 | 28,045,630 | 11,325,767 | 413,320 | 16,306,543 | 97,243,766 | 7,767,101  | 105,010,867 | 232,388,043 | 210,748,036 |



|      |             |             |            |           |           |             |            |           |           |            |             |            |             |             |             |
|------|-------------|-------------|------------|-----------|-----------|-------------|------------|-----------|-----------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| 1920 | 80,110,143  | 71,040,883  | 9,069,260  | 7,168,483 | 2,720,945 | 70,220,715  | 12,959,342 | 3,098,932 | 1,373,789 | 8,486,621  | 109,310,945 | 15,745,318 | 125,066,263 | 218,135,748 | 203,773,599 |
| 1921 | 84,236,618  | 67,632,933  | 16,603,685 | 5,485,865 | 1,626,461 | 77,124,292  | 15,855,073 | 4,018,079 | 133,433   | 11,703,551 | 101,928,316 | 19,675,106 | 121,603,422 | 221,695,113 | 210,431,265 |
| 1922 | 77,010,177  | 65,667,395  | 11,342,782 | 3,455,298 | 1,998,256 | 71,556,625  | 15,988,996 | 4,254,954 | 202,751   | 11,531,291 | 103,560,397 | 33,361,822 | 136,922,219 | 229,921,392 | 220,010,135 |
| 1923 | 78,902,610  | 68,416,348  | 10,486,282 | 5,537,013 | 2,701,663 | 70,663,934  | 17,085,983 | 2,455,554 | 151,324   | 14,479,105 | 109,561,111 | 35,845,103 | 145,406,214 | 241,394,807 | 230,549,253 |
| 1924 | 85,860,744  | 77,160,431  | 8,700,313  | 2,061,741 | 2,624,163 | 81,173,840  | 22,053,354 | 376,4989  | 94,400    | 18,193,965 | 121,934,689 | 19,370,068 | 141,304,757 | 249,218,855 | 240,672,562 |
| 1925 | 87,122,034  | 77,991,545  | 9,130,549  | 1,428,850 | 3,295,950 | 82,397,294  | 31,574,661 | 5,963,657 | 11,995    | 25,599,009 | 123,239,985 | 42,473,674 | 165,713,659 | 284,410,354 | 273,709,962 |
| 1926 | 111,871,708 | 102,067,117 | 9,804,591  | 1,736,483 | 3,390,279 | 106,744,946 | 30,020,425 | 4,708,008 | 80,759    | 25,231,658 | 150,069,990 | 50,031,874 | 200,101,864 | 341,993,997 | 332,078,468 |
| 1927 | 113,803,953 | 102,118,034 | 11,485,919 | 1,759,793 | 5,058,144 | 106,786,016 | 30,243,917 | 6,294,615 | 87,579    | 23,861,732 | 150,523,282 | 55,210,472 | 205,724,754 | 349,772,624 | 336,372,502 |
| 1928 | 128,113,528 | 117,046,243 | 11,067,295 | 1,582,077 | 5,222,629 | 121,308,822 | 37,317,116 | 4,870,613 | 96,197    | 32,350,306 | 183,489,263 | 54,927,828 | 23,841,7091 | 40,3847,735 | 392,076,219 |
| 1929 | 162,499,928 | 151,324,906 | 11,175,022 | 1,530,099 | 9,732,156 | 154,237,673 | 39,763,042 | 2,958,852 | 299,033   | 36,505,157 | 234,841,212 | 48,081,010 | 282,922,222 | 485,142,777 | 473,665,052 |
| 1930 | 147,956,962 | 136,848,876 | 1,1108,086 | 2,559,771 | 6,880,963 | 138,516,228 | 31,457,423 | 2,209,516 | 33,523    | 2,9214,384 | 180,733,838 | 43,690,309 | 224,424,147 | 403,804,117 | 392,154,759 |
| 1931 | 112,111,871 | 108,425,477 | 3,686,394  | 3,203,000 | 4,393,320 | 104,515,551 | 31,680,575 | 1,987,533 | 398111    | 29,294,931 | 211,512,440 | 58,960,634 | 270,473,083 | 414,265,529 | 404,283,565 |

출처: 大連海關의 무역자료(茅家琦, 『中國舊海關史料』, 京華出版社, 2001)와 滿鐵資料의 滿洲貿易統計報告書에 기초하여 작성하였다.

<부표2> 1907-1931년 大連 항만무역의 순익통계 (단위: 海關兩, %)

| 연<br>도 | 무역 순익       |      | 수출 순익      |      | 수입 순익      |      | 양화수입 순익    |      | 토화수입 순익    |      | 무역<br>차액   |
|--------|-------------|------|------------|------|------------|------|------------|------|------------|------|------------|
|        | 금액          | 성장비율 | 금액         | 성장비율 | 금액         | 성장비율 | 금액         | 성장비율 | 금액         | 성장비율 |            |
| 1907   | 16,201,715  | -    | 3,313,995  | -    | 12,887,720 | -    | 12,664,645 | -    | 223,075    | -    | -9,573,725 |
| 1908   | 33,993,633  | 110  | 13,189,729 | 298  | 20,803,904 | 61   | 19,363,253 | 53   | 1,440,651  | 546  | -7,614,175 |
| 1909   | 47,236,799  | 39   | 29,551,778 | 124  | 17,685,021 | -15  | 14,953,065 | -23  | 2,731,956  | 90   | 11,866,757 |
| 1910   | 52,923,657  | 12   | 30,901,932 | 5    | 22,021,725 | 25   | 18,786,921 | 26   | 3,234,804  | 18   | 8,880,207  |
| 1911   | 64,585,702  | 22   | 36,864,450 | 19   | 27,721,252 | 26   | 25,510,630 | 36   | 2,210,622  | -32  | 9,143,198  |
| 1912   | 64,241,005  | -1   | 32,602,646 | -12  | 31,638,359 | 14   | 27,967,552 | 10   | 3,670,807  | 66   | 964,287    |
| 1913   | 72,346,891  | 13   | 39,047,743 | 20   | 33,299,148 | 5    | 29,073,341 | 4    | 4,225,807  | 15   | 5,748,595  |
| 1914   | 73,659,882  | 2    | 42,794,883 | 10   | 30,864,999 | -7   | 27,104,354 | -7   | 3,760,645  | -11  | 11,929,884 |
| 1915   | 76,276,355  | 4    | 45,348,460 | 6    | 30,927,895 | 0    | 24,438,297 | -10  | 6,489,598  | 73   | 14,420,565 |
| 1916   | 83,579,914  | 10   | 46,759,209 | 3    | 36,820,705 | 19   | 29,374,789 | 20   | 7,445,916  | 15   | 9,938,504  |
| 1917   | 116,203,260 | 39   | 59,498,371 | 27   | 56,704,889 | 54   | 48,230,252 | 64   | 8,474,637  | 14   | 279,348    |
| 1918   | 129,413,810 | 11   | 75,120,291 | 26   | 54,293,519 | -4   | 46,748,535 | -3   | 7,544,984  | -11  | 20,826,772 |
| 1919   | 164,157,285 | 27   | 93,759,703 | 25   | 70,397,582 | 30   | 59,541,029 | 27   | 10,856,553 | 44   | 23,362,121 |

|      |             |     |             |     |             |     |            |     |            |     |            |
|------|-------------|-----|-------------|-----|-------------|-----|------------|-----|------------|-----|------------|
| 1920 | 155,572,576 | -5  | 110,776,141 | 18  | 44,796,435  | -36 | 39,966,258 | -33 | 4,830,177  | -56 | 65,979,706 |
| 1921 | 156,467,489 | 1   | 103,404,270 | -7  | 53,063,228  | 18  | 46,071,859 | 15  | 6,991,369  | 45  | 50,341,042 |
| 1922 | 166,400,696 | 6   | 109,801,298 | 6   | 56,599,398  | 7   | 48,744,295 | 6   | 7,855,103  | 12  | 53,201,900 |
| 1923 | 163,939,272 | -1  | 106,681,008 | -3  | 57,258,264  | 1   | 47,521,139 | -3  | 9,737,125  | 24  | 49,422,744 |
| 1924 | 166,853,610 | 2   | 100,074,191 | -6  | 66,779,439  | 17  | 54,552,312 | 15  | 12,227,127 | 26  | 33,294,752 |
| 1925 | 185,101,031 | 11  | 113,580,301 | 14  | 71,520,730  | 7   | 54,567,744 | 0   | 16,952,986 | 39  | 42,059,571 |
| 1926 | 218,388,711 | 18  | 130,871,069 | 15  | 87,517,642  | 22  | 70,785,773 | 30  | 16,731,869 | -1  | 43,353,427 |
| 1927 | 218,959,413 | 0   | 138,163,032 | 6   | 80,796,381  | -8  | 66,039,589 | -7  | 14,756,792 | -12 | 57,366,651 |
| 1928 | 247,096,059 | 13  | 150,515,840 | 9   | 96,580,219  | 20  | 76,246,903 | 15  | 20,333,316 | 38  | 53,935,621 |
| 1929 | 287,267,812 | 16  | 166,620,861 | 11  | 120,646,951 | 25  | 97,557,035 | 28  | 23,089,916 | 14  | 45,973,910 |
| 1930 | 227,714,965 | -21 | 131,704,312 | -21 | 96,010,653  | -20 | 79,288,052 | -19 | 16,722,601 | -28 | 35,693,659 |
| 1931 | 232,009,458 | 2   | 162,641,661 | 23  | 69,367,797  | -28 | 54,181,208 | -32 | 15,186,589 | -9  | 93,273,864 |

출처: 위와 같다.

※ 무역 손익 = 무역총액- 재수출 금액.

<부표3> 1908-1930년 大連 항만무역의 주요 수출물 통계 (단위: 海關兩, %)

| 연대   | 大豆         |            |      | 豆餅         |            |    | 두유        |            |    | 총금액         |
|------|------------|------------|------|------------|------------|----|-----------|------------|----|-------------|
|      | 수량         | 금액         | %    | 수량         | 금액         | %  | 수량        | 금액         | %  |             |
| 1908 | 3,305,670  | 4,606,452  | 37   | 3,157,078  | 4,557,063  | 37 | 58,261    | 208,636    | 2  | 12,411,535  |
| 1913 | 2,539,512  | 6,189,023  | 16   | 8,492,036  | 16,749,778 | 43 | 649,428   | 4,169,512  | 11 | 39,336,525  |
| 1918 | 5,703,024  | 13,889,245 | 15   | 15,440,086 | 28,041,301 | 30 | 2,101,525 | 24,097,036 | 25 | 94,729,164  |
| 1925 | 13,973,760 | 51,137,406 | 31   | 18,602,331 | 44,645,594 | 27 | 1,706,415 | 17,064,150 | 10 | 165,713,659 |
| 1930 | 20,153,887 | 77,634,751 | 35   | 12,387,462 | 33,446,147 | 15 | 1,953,923 | 23,447,076 | 10 | 224,424,147 |
| 연대   | 곡류         |            |      | 잡사         |            |    | 석탄        |            |    | 총금액         |
|      | 수량         | 금액         | %    | 수량         | 금액         | %  | 수량        | 금액         | %  |             |
| 1908 | 510,113    | 38,272     | 0.3  | 17,893     | 2,386,314  | 19 | -         | -          | -  | 12,411,535  |
| 1913 | 1,839,792  | 2,715,953  | 6.9  | 8,866      | 2,335,089  | 6  | -         | 4,093,776  | 10 | 39,336,525  |
| 1918 | 3,556,530  | 3,621,064  | 3.8  | 111,648    | 6,119,623  | 6  | -         | 3,335,172  | 4  | 94,729,164  |
| 1925 | 7,549,551  | 17,549,094 | 10.6 | 56,861     | 3,910,150  | 2  | -         | 16,158,166 | 10 | 165,713,659 |
| 1930 | 2,670,880  | 8,125,052  | 3.6  | 25,871     | 2,763,038  | 1  | -         | 25,543,487 | 11 | 224,424,147 |

출처: 위와 같다.

## 참고문헌

### <자 료>

- 關東都督府官房文書課 編, 『關東都督府施政(旅順)』, 關東都督府, 1912
- 關東都督府民政部庶務課 編, 『滿洲大豆及其加工品』, 關東都督府民政部庶務課, 1915.
- 關東都督府民政部 編, 《滿蒙經濟要覽》, 滿蒙協會, 1917.
- 滿鐵總務部調查課 編, 「大連市街圖」, 滿鐵總務部調查課, 1921.
- 關東長官官房文書課 編, 『關東廳要覽』, 大連市滿洲日報社, 1928.
- 關東長官官房文書課 編, 『關東廳要覽』, 大連市滿洲日報社(1930-5), 1928-1935.
- 關東局 編, 『第29(昭和9年)至第30(昭和10年)』, 關東局, 1936.
- 關東局文書課 編, 『關東局施政三十年業績調查資料』, 關東局文書課, 1937.
- 滿鐵 編, 『大連に於ける中國人勞動者の生活狀態』, 滿鐵, 1928.
- 滿鐵社長室人事課 編, 『大連に於ける中國人勞動者の生活狀況』, 1928.
- 滿鐵庶務部調查課 編, 『滿洲に於ける支那の特殊關稅制度』, 1928.
- 滿鐵庶務部調查課 編, 『支那工廠事情』, 滿鐵, 1928.
- 滿鐵調查課 編, 『世界經濟界における大豆の地位』, 滿鐵調查課, 1930.
- 細井肇, 『支那を 觀て』, 東京成蹊堂, 1919.
- 滿蒙産業研究會 編, 『滿洲の産業界より見たる支那の苦力』, 滿洲經濟時報社, 1920.
- 外務省通商局 編, 「牛莊」, 『滿洲事情』第2卷, 外務省通商局, 1921.
- 神足篤太郎, 『大連港』, 大連港編纂所發行, 1925.
- 大連民政署 編, 『大連要覽』, 大阪屋號書店, 1928.
- 上野陽一, 『産業能率論:商學全集第35卷』, 千倉書房, 1929.
- 港灣協會 編, 『大連港荷役調査港荷役調査』(港灣調査資料第六輯), 港灣協會, 1931.

港灣協會 編, 『朝鮮諸港荷役調査港荷役調査』(港灣調査資料第九輯), 港灣協會, 1931.  
滿鐵經濟調査會 編, 『滿洲勞動事情』, 滿鐵經濟調査會, 1934.  
國澤新兵衛, 『滿洲と相生由太郎』, 福昌公司互敬會刊, 1931.  
矢野太郎 譯, 『露治時代(明治35、6年)ニ於ケル大連市(ダルニー)』, 關東廳, 1931.  
長永義正, 『經濟都市大連』, 滿洲大博覽會協替會, 1933.  
大連商工會議所 編, 『大連商工案内』, 大連商工會議所, 1934.  
大連福昌華工株式會社 編, 『碧山莊』, 大連福昌華工株式會社, 1934.7.  
大連市役所 編, 『大連市史』, 大連市役所, 1936.  
長永義上, 『經濟都市大連』, 大連商工會議所, 1937.  
大連工商會議所 編, 『經濟都市大連』, 大連商工會議所, 1937.  
藤井清 編, 『上海港』, 日本國際觀光局, 1939  
興亞研究所 編, 「山東苦力に關する調査資料」, 『興亞政治經濟研究』, 第1輯, 千倉書房, 1941.  
前田一, 『特殊勞動者の特殊管理』, 山海堂, 1943.  
茅家琦 編, 『中國舊海關史料』, 京華出版社, 2001.  
遼寧省檔案館 編, 『滿鐵與勞工』, 第一輯(5), 廣西壯族師範大學出版社, 2003.  
遼寧省檔案館 編, 『滿鐵與勞工』, 第一輯(6), 廣西壯族師範大學出版社, 2003.

## <저 서>

全國埠頭勞動組合 編, 『港灣荷役機械化對策研究』, 首爾, 1976.  
손정목, 『韓國開港期 都市社會經濟史 研究』, 일지사, 1982.  
손정목, 『日帝強占期 都市計劃研究』, 일지사, 1990.  
김운태, 『일본제국주의의 한국통치』, 박영사, 1986.  
임석진 역, 『지식의 고고학』, 민음사, 1992  
김진균·정근식 외, 『근대주체와 식민지 규율권력』, 문화과학사, 1997  
류교열 역, 『근대 일본의 천황제』, 이산, 1998.  
박홍규 역, 『오리엔탈리즘(Orientalism)』, 교보문고, 2000.

연세대학교 국학연구원 편, 『일제의 식민지배와 일상생활』, 혜안, 2004.

이종찬, 『동아시아의학의 전통과 근대』, 문학과 지성사, 2004.

김동노, 『일제 식민지 시기의 통치체제 형성』, 도서출판 혜안, 2006.

신태갑·최은정 등 번역, 『일본의 다렌 식민통치 40년사』, 선인, 2012.

서민교 역, 『일본 근현대사를 어떻게 볼 것인가』, 어문학사, 2013.

최종길 역, 『중국화하는 일본 : 동아시아 ‘문명의 충돌’ 1천년사』, 페이퍼로드, 2013.

권경선·구지영 편저, 『다렌 환황해권 해양도시 100여 년의 궤적』, 선인, 2016.

姚賢鎬, 『中國近代對外貿易資料1840~1895』第二卷, 中華書局, 1962.

蘇崇民, 『滿鐵史』, 中華書局, 1990

蘇崇民, 『滿鐵檔案資料匯編』(第六卷), 社會科學文獻出版社, 2011.

中國第二歷史檔案館 編, 『中華民國史檔案資料匯編』第3輯, 江蘇古籍出版社, 1991.

顧明義, 『日本侵佔旅大四十年史』, 遼寧人民出版社, 1991.

顧明義, 『大連近百年史』, 遼寧人民出版社, 1999.

孔經緯, 『新編近代東北地域經濟史』, 吉林出版社, 1994.

周永剛, 『大連港史』, 大連出版社, 1995.

吳曉松, 『近代東北成市建設史』, 中山大學出版社, 1999.

曲曉範, 『近代東北城市的歷史變遷』, 東北師範大學出版社, 2001.

茅家琦, 「海關十年報告(1921-1930)」, 『中國舊海關史料』 157, 京華出版社, 2001

李治亭, 『東北通史』, 中州古籍出版社, 2003.

郭予慶, 『近代日本銀行在華金融活動』, 人民出版社, 2007.

郭鐵椿·關捷, 『日本殖民統治大連四十年史』(上下冊), 社會科學文獻出版社, 2008.

大連通史編纂委員會, 『大連通史』(近代), 人民出版社, 2010.

姚永超, 『國家, 企業, 商人與東北港口空間的構建研究(1861-1931)』, 中國海關出版社, 2010.

嵇汝廣, 『大連老街』, 大連出版社, 2012.

蔣耀輝, 『大連開埠建市』, 大連出版社, 2013.

- 木村遼次, 『ふるさと大連』, 謙光社, 1970.
- 木村遼次, 『大連物語』 謙光社, 1972.
- 時実弘, 『幻影の大連』, 大湊書房, 1978.
- 越澤明, 『植民地滿洲の都市計劃』, アジア經濟研究所, 1978.
- 松橋辛一, 『港灣荷役實務』, 東京, 1984.
- 篠崎嘉郎, 『大連』, 大阪屋號書店, 1922.
- 大連市役使, 『大連市史』, 大連市役使, 1936.
- 夏目漱石, 『漱石全集』 第8卷, 岩波書店, 1966.
- 夏目漱石, 『滿韓遊記』, 王成譯, 中華書局, 2007.
- 金子文夫, 『近代日本における對滿洲投資の研究』, 近藤出版社, 1991.
- 石井洋二郎 譯, 『近代人の誕生』, 築摩書房, 1992.
- 松村高夫・江田憲治・解學詩, 『滿鐵勞動史の研究』, 日本經濟評論社, 2002.
- 井沢宣子, 『麗しき大連』, 文芸社, 2003.
- 竹中憲一, 『大連歴史散歩』, 皓星社, 2007.
- 荒武達朗, 『近代滿洲の開発と移民』, 汲古書院, 2008.
- 飯島渉, 『感染症の中國史』, 中公新書, 2009.
- 安富歩, 深尾葉子, 『滿洲の成立-森林の消盡と近代空間の形成』, 名古屋大學出版會, 2010.
- 小峰和夫, 『滿洲-滿洲裏の起源・殖民・霸權』, 講談社學庫文庫, 2011.
- Rene de kerchdve, International Maritime Dictionary, New York, 1983.
- Wagner, P, A Sociology of Modernity: Liberty and discipline, Routledge, 1994.

## <신 문>

『遠東報』

『大阪毎日新聞』

『滿洲日日新聞』

『大連新聞』



『泰東日報』

『報知新聞』

### <학위 논문>

김윤성, 「개항기 개신교 의료선교와 몸에 대한 인식들의 '근대적 전환」, 서울대학교 석사학위논문, 1994.

李玉蓮, 『近代 韓國華僑社會의 行成과 展開』, 인하대학교 박사논문, 2005.

張士尊, 『近代東北移民與社會變遷:1644-1911』, 東北師範大學博士學位論文, 2003.

李欣鑫, 「近代殖民統治時期大連港研究」, 大連理工大學碩士論文, 2008.

楊芳芳, 「日本殖民統治時期大連民族工業研究」, 大連理工大學碩士論文, 2010.

遲青峰, 「近代東北大豆貿易罔絡研究」, 河北大學碩士學位論文, 2014.

Robert John perrins, “‘Great Connections’: The Creation of a City, Dalian, 1905-1945. China and Japan on the Liaodong pensinsula”, York University, 1996.

### <논문>

하세봉, 「1920-30년대 중국 대기업집단에서의 노동청부제의 개혁과 노동운동」, 『동양사학연구』(52), 1995.

하세봉, 「1930년대 동아시아 역내교역의 방사선형 구조」, 『역사학보』(165), 20003.

하세봉, 「국가의 계몽과 유혹-대관위생박람회(1926년)로 보는 근대동아시아박람회에서 의 신체」 『동양사학연구』(99), 2007.

이동배·홍세표, 「중국 다롄시 도시개발에 대한 역사적 고찰」 『건축역사연구』(6-3), 1997.

김택현, 「서발턴의 역사와 제3세계의 역사주체로서의 서발턴」, 『역사교육』(72), 1999

박화진, 「동북아시아 해양도시 근대화의 제문제 - 20세기 초 중국 요녕성 다롄시 日本町을 중심으로」, 동북아시아문화학회 국제학술대회논문집』, 2002.

김경열, 「商埠 개설 전후 濟南地域 상품경제의 발전」, 『CHINA연구』(2), 2007.

김경열, 「獨逸의 칭다오(靑島) 經略과 植民空間의 擴張(1898-1914)」, 『중국사연구』(70), 2011.

- 이수열, 「지배와 향수: 근현대일본의 大連 표상」, 『일어일문학』 (50), 2011.
- 정형아, 「근대도시 건설과 국제정치의 영향: 중국 다롄시를 중심으로」, 『중국근현대사 연구』, (45), 2010.
- 김영숙, 「戰後 소련의 滿洲 지배와 大連 일본인사회」, 『일본학연구』 (39), 2013.
- 이상균, 「일제 식민지 해항도시의 근대적 재편생 연구: 한국 부산(釜山)과 중국 다롄(大連)의 비교연구」, 『해항도시문화교섭학』 (9), 2013.
- 사공일, 「호미 바바의 식민담론에 나타난 푸코의 권력담론」, 『현대영미어문학』 (32-4), 2014.
- 한현석, 「1905년-1910년 다롄신사(大連神社)의 창건과 유력자」, 『일어일문학』 (67), 2015.
- 우영만·장인수·당진·구영민·이동배, 「中國 大連市 도시형성을 통해 본 연안도시의 근대화과정에 관한 연구-1898년~1945년 식민기를 중심으로」, 『대한건축학회 학술발표논문집』, 2000.
- 권경선, 「1900~1930년대 중국 산둥인의 역외이동과 해항도시와의 관계연구: 중국 동북지방으로의 이동을 중심으로」, 『해항도시문화교섭학』 (6), 2012.
- 권경선·사카노 유스케, 「식민지도시 다롄과 주민의 생활공간」, 『역사와 경계』 (98), 2016.
- 이상균, 「일제 식민지 해항도시의 근대적 재편생 연구: 한국 부산(釜山)과 중국 다롄(大連)의 비교연구」, 『해항도시문화교섭학』 (9), 2013.
- 우양호, 「해항도시의 항만경제와 도시발전의 상관성 - 중국 다롄(大連)의 특징과 사례」, 『해항도시문화교섭학』 (12), 2015.
- 王洪恩·曲傳林, 「日本帝國主義殖民統治時期的大連福昌華工株式會社」, 『遼寧師範大學學報(社會科學版)』, 1986.
- 唐樹福·黃本仁, 「大連交易所史話」, 『遼寧省文史資料選輯』 (26), 1989.
- 沈毅, 「略論近代大連城市的產生」, 『曆史教學問題』 (1), 1992.
- 沈毅, 「近代大連城市人口略論」, 『社會科學輯刊』 (2), 1993.
- 吳松弟, 「港口——腹地與中國現代化的空間進程」, 『河北學刊』 (3), 2004.
- 吳松弟, 「中國近代經濟地理格局形成的機制與表現」, 『史學月刊』 (8), 2009.
- 姚永超, 「港勢地位變遷的制度因素分析—以營口、大連兩港的發展比較爲例(1906—1931)」, 『遼寧大學學報』 (1), 2007.
- 康華, 「中國近代史研究的“現代化範式”」, 『延安大學學報』 (33-2), 2011.
- 能塚正義, 「明治前期の大坂地方における紡績女工不足と寄宿舎制度の成立」, 『經濟學論叢』 (25-1・2), 1976.

- 足立啓二, 「大豆粕流通と清代の商業的農業」, 『東洋史研究』(37-3), 1978.
- 小峰和夫, 「日本商社と満洲油坊業—1907年の三泰油坊創設」, 『日本大學農獸醫學部一般教養研究紀要』(19), 1983.
- 水内俊雄, 「植民地都市大連の都市形成-1899~1945年」, 『人文地理』, 1985.
- 菊塚瀬進, 「満洲事變前大豆取引に於ける大連取引所の機能と特徴」, 『東洋學報』(81-3), 1999.
- 麻田雅文, 「中東鉄道とダーリニー(大連)港の勃興: 1898-1904年」, 『スラヴ研究』(55), 2008.
- Thompson, E.P, “Time, Work-Discipline and Industrianl Capitalism“, D. Kungul, ed, Customs in Common, The Merlin Press, 1991.
- Ernest Charles Young, “The Movement of Farm population“, 제426권, Cornell Agricultural Station, 1924.

## <기 타>

- 국립중앙도서관 (<http://www.nl.go.kr/nl/index.jsp>)
- 中國知網 (<http://www.cnki.net/>)
- 日本國立國會図書館 (<http://www.ndl.go.jp/>)
- アジア歴史資料センター ([www.jacar.go.jp](http://www.jacar.go.jp))
- 近代デジタルライブラリー (<http://kindai.ndl.go.jp/>)
- 神戸大學附屬図書館 新聞記事文庫 (<http://www.lib.kobe-u.ac.jp/sinbun/index.html>)
- <http://m.terms.naver.com/entry.nhn?docId=1150885&cid=4092&categoryId=31846>
- [http://www.dlxww.com/gb/daliandaily/2008-11/14/content\\_2542063.htm](http://www.dlxww.com/gb/daliandaily/2008-11/14/content_2542063.htm)
- [http://szb.dlxww.com/xsb/html/2015-08/26/content\\_1189762.htm?div=-1](http://szb.dlxww.com/xsb/html/2015-08/26/content_1189762.htm?div=-1)
- <http://newslibrary.naver.com>