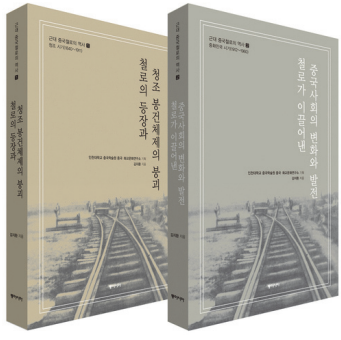
『철로의 등장과 청조 봉건체제의 붕괴』와 『철로가 이끌어낸 중국사회의 변화와 발전』

김영숙*



김지환 지음
출판사: 동아시아
출판연도: 2019년
분량: 448쪽, 389쪽

I

2019년 6월에 인천대 중국학술원이 중국 근대 철도에 관한 책 4권을 펴냈다. 연구소 아젠다인 근현대 중국의 사회·경제 관행에 대한 조사와 연구 중 철도 관련성과가 출간된 것이겠지만 이 4권의 책이 모두 한 사람의 연구 성과라는 데에는 놀라지 않을 수 없었다.

먼저 이 4권의 내용을 살펴보면, 『철로의 등장과 청조 봉건체제의 붕괴』와 『철로가 이끌어낸 중국사회의 변화와 발전』을 '근대 중국철로의 역사' 1·2로 엮었으며, 『중국근대 철로관리와 국가』와 『중국근대 철로의 조직과 경영』을 '중국관행 연구총서' 시리즈의 13·14로 엮었다. 따라서 전체적으

* 동북아역사재단 초빙연구위원. 일본근현대사 전공. e-mail: hegim27@hanmail.net.

로 볼 때 ‘근대 중국철로의 역사’ 2권과 ‘중국관행 연구총서’ 2권으로 출간한 것이다. 그러나 이 책들은 머리말, 또는 서문이 구체적 부분에서 약간 차이를 두면서도 전반적으로 같으며, 내용에서도 겹치는 부분이 많아서 완전히 분리되는 책이라고 보기는 어렵다. ‘근대 중국철로의 역사’ 1·2가 근대 중국 철도의 세세한 각론이라고 한다면, ‘중국관행 연구총서’ 13·14는 ‘中國近代鐵路志’로서 앞의 각 철도들에 관하여 철도 내부의 조직 및 공정, 관리, 경영과 운수, 직공 채용과 인사, 국가권력의 노동정책과 철도 노동자의 노동운동, 철로공회 성립과 활동 등 전반적 설명을 담은 것이다.

따라서 이 4권을 종합적으로 살펴보면서 서평을 하는 것이 타당하겠지만, 각각의 방대한 내용을 정밀하게 분석하기에는 시간이 부족하였고, 겉핥기식으로 전체를 평하고 싶지도 않았으므로 ‘中國近代鐵路志’에 대해서는 별도의 서평을 기다리기로 하고, 우선 ‘근대 중국철로의 역사’ 2권에 대해서만 살펴보기로 하자.

저자 김지환은 고려대학교와 중국 푸단대학(復旦大學)에서 각각 박사학위를 받았다. 그리고 그 전에 고려대학교 박사과정을 수료한 상태에서 1년간 일본 도쿄대학(東京大學) 일본사학과에서 객원연구원을 지냈다. 정식으로 대학원 과정에 등록하지는 않았으나 일본근대사의 거장이자 경제사의 대가인 다카무라 나오스케(高村直助) 선생이 주최하는 연구회에 참여하며 학문적 지도를 받았다. 이처럼 저자는 한중일 3국의 학계를 두루 경험하였으며, 중국어는 물론 일본어에도 능통하여 동아시아의 사료를 폭넓게 활용할 수 있다는 점이 연구자로서의 강점이다.

저자의 연구 영역은 중국의 면화와 면업, 방직에 중심을 두었으나 점차 중국 철도에 관한 다수의 논문을 발표하면서 2014년에『철도로 보는 중국역사』를 펴낸 바 있다. 2019년에 출간된 4권의 저서는 중국 철도에 관한 저자의 다년간의 연구 성과라고 할 수 있다.

저자는 산업혁명 이후 철도의 등장을 통해 공간과 시간이 단축되었으

며, 이러한 변화가 바로 산업화와 근대화의 본질이었다고 설명하는데, 근대 이후 산업화 과정이 철도 부설 및 발전과 불가분의 관계를 가지며 전개되어 온 것도 사실이다. 철도는 인간과 물류의 수송수단으로 근대 국가의 근간이 되었지만 철도 자체가 전면적으로 연구 대상이 되는 경우는 드물었다. 철도는 특정 지역에서 다른 지역으로 연결되기 때문에 한 지역에 특정되지 않으며, 착공에서 준공까지 시간이 걸리고 한 번 부설되면 장기간 사용되므로 특정한 시기 특정한 사건과 연계하여 연구하는 경우가 많았던 것이다.

그런데 중국 근현대사에서 철도는 매우 중요한 수송수단으로서 제국주의 열강은 철도를 매개로 하여 중국에 세력을 확장하고자 경쟁하였다. 열강이 중국에서 철도 부설권을 얻으면 그것은 단순히 교통수단을 확보하는 데 그치지 않았다. 우선 철도 연선의 자원 개발과 광산과 탄광 등의 경영권으로 연결되며, 철도 수비를 위한 군대와 경찰 주둔권을 포함한 군사적 지배로 이어졌다. 또한 철도를 부설한 지역에 자국민을 이주시켜 거류민 사회를 형성하고, 그 지역에 대한 사법·행정·외교권을 장악하면서 치외법권까지 행사할 수 있다. 더불어 주변에 학교와 병원, 은행 등의 경영권을 포괄하는 경제적 지배권을 건설할 수 있게 되는 것이다. 제국주의 열강이 부설권 획득 또는 차관 공여를 통해 중국 철도 건설에 참여하려고 했던 것은 바로 이러한 이유에서였다. 다른 한편으로, 중국철도사는 이러한 제국주의 열강의 경제적, 정치적, 군사적 침탈에 대한 중국사회의 저항과 대응을 담고 있기도 하다. 그래서 중국근현대사의 전쟁과 혁명, 부흥 등의 여러 과정이 철도를 통해 잘 드러난다.

이처럼 철도는 매우 중요한 매체이면서도 그 자체를 연구하기에는 엄두가 나지 않는 대상이었다. 특히 청조에서 신해혁명을 거치면서 제국주의 열강의 이권 침탈을 심하게 당한 중국 철도에서는 말할 것도 없다. 이런 연구의 어려움 속에서 출간된『철로의 등장과 청조 봉건체제의 붕괴』와

『철로가 이끌어낸 중국사회의 변화와 발전』은 중국 철도에 대한 전면적, 종합적 연구라는 점에서 연구사적 의의가 크다.

II

『철로의 등장과 청조 봉건체제의 붕괴』(이하 1권)와 『철로가 이끌어낸 중국사회의 변화와 발전』(이하 2권)은 각각 독립된 제목의 저서이지만, '근대 중국철로의 역사 1', '근대 중국철로의 역사 2'로 연결되어 있을 뿐 아니라 머리말과 서장의 '중국철로 발전사 간력'이 공통으로 수록되어, 두 권의 책이 연결되는 시리즈임을 분명히 보여주고 있다.

'중국 철로 발전사 간력'이라는 제목의 서장은 중국의 철도 발전을 6개의 시기로 나누어 설명하고 있다. 1기는 청일전쟁 이전의 초보적 발전 시기(1840~1894), 2기는 청일전쟁 이후의 차관 도입과 철로 발전 시기(1895~1911), 3기는 북양 군벌 시기(1912~1926), 4기는 남경국민정부 철도부 설립 이후 시기(1928~1936), 5기는 전시 중국 철도와 항전 시기(1937~1945), 6기는 항전 승리 이후 시기(1945~1949)로 나누었다. 그리고 1권은 '청일전쟁 이후 차관 도입과 철로 발전 시기'인 2기까지로서 1840년~1911년을 다루고 있으며, 2권은 3기부터 항전 승리 이후 중국철로의 접관과 복구로서, 대상 시기는 1912~1960년이다. 그런데 왜 2권이 1960년까지인가 하면, 2권 마지막 장에서 소개하는 귀곤철로(貴昆鐵路)가 1958년에 착공되어 1966년에 개통되었으므로 1960년으로 시기를 정리한 것으로 보인다. 또한 1권의 가장 마지막 장인 42장이 1910년에 착공된 길장철로(吉長鐵路)이므로 1권은 청조가 착공한 철로를, 2권은 신해혁명 이후에 착공한 철로를 다루고 있음을 알 수 있다.

'근대 중국철로의 역사' 1·2권은 본문에서 각 철도에 대한 개별적 설명

에 중점을 두고 있으므로, 중국철도사를 전체적으로 설명해주는 서장이 매우 중요하다. 중국에서 부설된 모든 철도에 해당되는 철도 부설 과정과 부설 자금, 그리고 제국주의 열강이 부설권 획득이나 차관 공여를 통해 획득하였던 각종 특혜 등을 설명하는 내용이다.

서장에서 특히 주의해서 읽어야 할 부분은 철도 부설권과 차관 공여에 어떤 특혜가 따르는가 하는 점이다. 제국주의 열강이 중국에서 철도 부설권을 획득하려고 힘썼던 것은 철도 부설을 통해 자기 세력권을 확장할 수 있었기 때문이었다. 청일전쟁 후 특히 서구 열강의 철도 부설이나 차관 공여에 의한 철도 부설이 급격히 증가하였는데 이 시기에 부설권을 얻은 러시아의 동청철도, 독일의 교제철도, 프랑스의 전월철도 모두가 삼국간섭의 대가라는 의미를 지니고 있다는 것은 매우 아이러니하다. 또한 제국주의 열강은 차관을 공여하는 대가로서 고율 이자를 선취하였으며, 철도 자재를 팔 수 있고, 철로총공정사 및 총회계에 자국인을 추천하여 자재 도입 결정권을 장악하였다.

한편, 중일전쟁기에 철도는 병력과 군비 수송을 위하여 중요한 역할을 하였지만 그러한 중요성 때문에 철도 점령을 둘러싼 중국과 일본의 각축전이 벌어지고 중국 철도가 일본 전투기의 주요 공격 목표가 되었다는 점도 중요하다. 그러나 이런 상황 속에서도 중국 국민정부는 상계, 검계, 전면, 서곤철도를 부설하였는데, 특히 베트남 하이퐁 항구와 연결되는 상계철도, 미얀마와 연결되는 전면철도, 미얀마 및 베트남과 연결되는 서곤철도는 국민정부에 대한 외국의 지원 물자 수송 루트였다는 점에서 매우 중요하였다.

III

‘근대 중국철로의 역사’ 1권은 41장, 2권은 46장으로 구성되었으므로 총 87개의 철도를 소개하고 있다. 중국의 근대 철도 전부를 설명하려고 시도하였다는 점을 높이 평가하며, 그런 의미에서 이 책을 ‘철도 백과사전’이라고 부를 수 있다.

이 책의 가장 큰 특징은 중국 근대 이후에 부설된 철도는 물론, 부설 계획 후 도중에 무산된 철도까지도 망라했다는 점이다. 철도 부설 계획은 주로 자원 수송이나 전쟁에서 군인 및 군수품 수송, 특정 철도에 대한 대항 등 다양한 목적을 가지고 수립된다. 따라서 철도의 손익 계산과 국가끼리의 이해관계, 인근 철도와의 관계 등을 따져서 부설되거나 계획이 무산되기도 한다. 계획 수립 후 조정 또는 정부의 승인을 얻으면 부지 측량과 자금모집 등 다음 단계로 들어간다. 이 책에서는 도중에 계획이 중단된 철도도 소개하고 있기 때문에 어떤 집단의 이해관계에 의해 어느 단계에서 철도 부설이 중단되었는지를 알 수 있다. 청조 수구파의 반대로 부지 측량과 자본 모집 단계에서 중단된 진통철로, 의화단운동으로 부설이 중단된 유태철로, 남만주철도가 동북지방에서 일본 세력을 확대해가는 것을 견제하기 위하여 계획되었다가 일본의 반대로 초기에 무산된 신법철로, 제1차 세계대전과 중일전쟁으로 결국은 부설이 연기되고 말았던 흠투철로 등이 개통되지 못한 철도에 해당된다.

이 책에서 소개하는 철도는 부설 목적에 따라 여러 종류로 구분할 수 있다. 첫째는 도시와 도시를 연결하는 경우이다. 특히 초기 철도는 주요 도시에서 주요 도시를 연결하는 경우가 많았다. 두 번째로는 석탄, 철광석 등의 자원을 운반하기 위하여 부설하는 경우로서 제국주의 열강이 자원 개발권과 더불어 부설권을 획득하는 경우가 많았다. 대야철광과 관련된 대야철도, 대야·한양 등과 연결된 노한철도, 허난성(河南省) 석탄 채굴권

과 함께 영국이 부설권을 획득한 도청철도, 산둥성(山東省) 최초의 석탄 운반 전용선 조대철도, 회남의 석탄을 남경 등으로 운반하기 위하여 1936년에 개통한 회남철도 등이 이에 해당되며, 이러한 철도들은 열강의 자원 채굴권과 철도 부설권이라는 이중의 이권 침탈로 이어지는 경우가 많았다. 한편, 황실 제사를 위하여 1903년에 개통시킨 황실 전용 철도인 서릉철도는 부설 목적이 매우 특수한 경우에 해당된다.

본문의 각 장을 통해 개별 철도를 이해하기 위해서는 먼저 중국의 전반적 지리와 지역 상황에 대한 이해가 필요하다. 그런 면에서 독자의 입장에서는 크게 지역별로 장을 나누어서 지역 특성을 개관한 후에 각론으로 들어가는 방식이 더 알기 쉬웠으리라고 생각하지만, 철도를 부설 연도별로 차례로 개관하는 책의 서술방식이 반드시 비효율적이라고는 볼 수 없다. 따라서 각 철도의 지리적 배경과 중국 내부의 철도 부설 필요성, 제국주의 열강의 세력권 등을 염두에 두면서 읽어나가는 이해가 필요하다.

중국 근대 철도를 설명하는 각 장은 먼저 연도, 노선명, 구간, 레일 궤간, 총연장, 기타 등의 항목을 표로 작성하고 그 밑에 해설을 적는 형식으로 구성하였다. 그런데 부설 공사 착공과 개통 시점을 명시하면서도 착공 시기에 준하여 순서를 정한 방식과 다양한 노선명은 철도 이해를 어렵게 하는 요인이 될 수 있다. 우선, 부설권 획득 또는 공사 시작과 개통 사이에 시간차가 벌어지는 철도가 많아서 부설권 획득이나 부설 계획이 수립되는 시점을 기준으로 철도를 나열할 경우 어떤 철도가 먼저 생겼는지에 혼돈을 줄 수 있다.

두 번째로 철도 이해를 혼란스럽게 하는 요인은 하나의 철도가 여러 개의 명칭으로 불리는 경우이다. 하나의 철도에 복수의 명칭이 붙여지는 이유는 두 가지로 정리해 볼 수 있다. 먼저 지역과 국가에 따라 다른 명칭이 사용되는 경우이다. 러시아가 1896년(동부간선)과 1898년(남부지선)에 부설권을 획득하여 1903년에 개통시킨 동청철도는 아마도 가장 많은 명칭

으로 불리었던 철도일 것이다. 중국에서는 동성철도, 중동철도, 장춘철도 등으로 불리었고, 일본에서는 동지(東支)철도, 동청철도, 중동철도, 북만철도 등으로 칭해졌다. 또한 1945년 이후 중국장춘철도로 개칭되었으므로 여러 논문과 책을 참고할 때는 다양한 명칭에 주의할 필요가 있다. 이와 경우는 다르지만 이 책에서 남만주철로로 소개하는 철도는 일본에서 '만철'이라는 약칭을 주로 사용하고 있어 일본사와 한국사 연구에서는 만철이라는 호칭이 더 일반적이다.

일반적으로 철도는 시발역과 종착역을 따서 이름을 붙이는 경우가 많은데, 개통 이후 철도 노선이 연장되면 철도의 이름도 달라지게 된다. 1881년에 탕산(唐山)에서 쉬거좡(胥各莊) 사이에 개통되었던 당서철도는 1887년에 당로철도, 1888년에 진고철고 등이 개통되면서 계속 좌우로 연장되다가 1907년 베이징(北京)에서 펑톈(奉天)으로 연장되어 명칭이 경봉철도로 바뀌었다. 따라서 개별 철도만이 아니라 철도가 어느 방향으로 확장되어 가는지를 전반적으로 이해하면서 연관 철도까지 살펴볼 필요가 있다. 같은 경우로 길회철도가 있다. 지린(吉林)에서 창춘(長春)을 연결하면서 1912년 개통된 길장철도, 지린에서 둔화(敦化)에 이르면서 1928년 개통된 길돈철도, 지린성(吉林省)의 둔화에서 투먼(圖們)을 연결하며 1933년 개통된 돈도철도가 각각 연결되어 마침내 지린에서 회령까지 길회철도의 전 구간 퍼즐이 연결되었다.

그런데 이처럼 확장되면서 전 구간 개통 후 이름이 바뀌는 철도의 경우 기공시점을 기준으로 철도 순서를 나열하는 방식은 혼란을 초래한다. 즉, 길회철도와 관련된 철도들은 1권 41장에 길장철도를 배치하고, 길회철도가 2권 7장, 돈도철도를 2권 26장에 배치하였다. 이유는 길회철도 부설권이 확인된 1918년을 기준으로 길회철도를 앞에서 기술하고 1932년에 기공된 돈도철도를 뒤에 배치한 것이다. 그러나 돈도철도가 개통된 후 길장, 길돈, 돈도철도를 합병하여 길회철도라 명명하게 되므로 이러한 순서 배

치는 철도 이해를 어렵게 한다. 한편, 경봉철도 관련 노선의 경우에도 당서철도가 1권 2장, 당로철도가 1권 3장, 진고철도가 1권 4장에 배치되었으나 1권 5장을 대만철도에 할애함으로써 철도 노선 확장을 따라가던 집중력이 깨지게 된다. 경봉철도는 1장 9장에 배치되어 마치 앞의 철도와의 관계성이 없는 것처럼 보이기도 한다. 앞에서 설명한 것처럼 철도는 개통 시점을 기준으로 서술되는 것이 철도 구간을 이해하는데 더 적절하지 않을까 생각하며, 연관 철도들을 묶어서 함께 서술하는 방식이 더 효율적이라고 본다.

IV

중국은 개항과 동시에 열강의 침탈에 시달리게 되었으며, 이화양행이 중국 현지 대리인으로서 1876년에 최초의 철도인 오송철도를 개통시킨 점이 상징하듯이 중국 근대사는 철도를 중심으로 한 제국주의 열강의 이권 침탈의 역사라고 해도 과언이 아니다. 따라서 중국 근대 철도를 이해하기 위해서는 어느 나라가 어떤 철도를 어느 지역에서 부설하였는지를 중심으로 살펴볼 필요가 있다. 영국은 오송철도를 시작으로 도청철도, 호녕철도, 호항용철도, 진포철도, 전면철도 등의 부설에 관여하였다. 한편, 프랑스는 용주철도, 전월철도를 부설하였고, 벨기에는 변락철도에 차관을 제공하였다. 한편, 독일은 교제철도 부설권을 차지하는 한편, 1899년에 영국과 더불어 진포철도 부설권을 획득하였다. 러시아는 동청철도와 같은 시기인 1898년에 산시성(山西省)이 건설하는 정태철도에 차관을 제공하였다. 주로 허난(河南)지방에 세력권을 건설한 영국과 산둥(山東)지방을 장악한 독일, 그리고 산시성과 동북지방에 러시아가 각각 자신의 이권지역을 중심으로 철도 부설권도 확보한 것을 알 수 있다. 한편, 프랑스는 윈

난(雲南)지역에서 세력을 확장해가면서 식민지 베트남으로 연결하는 철도 부설을 원하였다.

일본은 서구 열강에 비하여 뒤늦게 중국 철도에 뛰어들었으나 사실상 중국 철도 전반에 가장 깊이 관여하였다. 즉, 청일전쟁부터 항일전쟁에 이르기까지 가장 오랫동안 중국과 전쟁 상태에 있었던 나라가 일본이었던 까닭도 있지만 이른바 '만주'라고 불린 중국 동북지방을 차지하면서 동북지방의 철도를 식민지 조선과 일본으로 연결하려는 계획에 진력하였기 때문이다.

일본이 중국 영토에서 철도를 차지하게 된 것은 러일전쟁 이후 러시아에서 동청철도의 남부지선 일부를 할양받으면서부터이다. 그런데 1권 11장과 12장으로 연속되는 동청철도와 남만주철도 설명에는 문제가 있다. 창춘에서 다롄(大連)에 이르는 남만주철도를 1898년 공사 착수, 1903년 완공으로 설명하였으나, 러시아가 청조로부터 부설권을 획득하여 이미 완공시켜 놓은 동청철도의 창춘 아래 부분을 일본이 할양받아 남만주철도주식회사를 설립한 것이 1906년이다. 따라서 동청철도의 부설 내용은 1권 11장 동청철도에 맡기고, 12장 남만주철도 항목에서는 1906년 이후의 경영 내용을 설명하는데 집중하는 것이 좋을 것이다. 남만주철도 항목에서는 포츠머스강화조약에서 동청철도의 남부지선의 어느 부분을 러시아가 일본에 할양할 것인가 하는 교섭 내용이 자세히 설명되어 있는데, 설명은 1905년 9월의 포츠머스강화조약 조인, 12월의 '회의동삼성사의조약', 8월의 러일간의 동청철도 할양 교섭 순으로 서술하였다. 러일간의 교섭이 9월의 강화조약 조인으로 완결되고, 동청철도에 대해 주권국가인 청나라가 러일간 동청철도 할양을 인정할 수밖에 없었던 상황이 서술 순서가 섞이면서 내용 이해에 혼선을 초래할 여지가 있다.

또한 철도의 설명 순서는 동청철도와 남만주철도를 11장과 12장으로 연결하여 설명하는 것이 타당하다고 생각하지만, 이 책의 본래 기준에 의

한다면 남만주철도주식회사 설립 이후를 기준으로 24장 안봉철도 다음으로 넘기는 것이 맞을 것이다. 이 순서대로 철도가 배치될 경우 일본군이 러일전쟁의 와중에 중국의 승인 없이 경의선과 안봉철도를 부설하여 한반도에서 '만주'로 군대와 전쟁 물자를 수송한 상황이 잘 드러나게 되는 효과가 있다. 따라서 각 철도의 서술 순서를 달리할 경우 나름대로의 장단점이 있다는 것을 알 수 있다. 안봉철도의 경우 개통 이후 신봉철도, 매집철도 등 한반도와 연결되는 중국 철도를 함께 살펴볼 필요도 있다.

한편, 제1차 세계대전이 발발하자 일본은 1914년 8월 23일 독일에 선전을 포고하고 영국군과 공동으로 청도를 공격하였으며, 산둥반도(山東半島)에 상륙한 후 일찌감치 교제철도를 점령하였다. 산둥성을 동서로 연결하는 교제철도를 손에 넣음으로써 수송의 이점을 확보하였을 뿐만 아니라 '만주' 이외 중국 본토에서 철도 이권을 차지하지 못했던 일본은 청도 조차지보다 교제철도의 전략적 가치가 더 크다는 것을 파악했던 것이다.

반면에 중국 철도 중에는 청조 또는 국민당정부, 각 성 정부가 제국주의 열강에 대항하기 위하여 부설한 노선도 많다. 이런 종류의 철도 부설에는 중국 상인들의 민간자본이나 화교 자본이 투입되었다. 이 책에서는 각 철도의 건설 자본에 대하여 자세히 설명하고 있는데 자본의 주체를 알아보는 것이 철도 부설의 목적을 이해하는 지름길이라는 점에서 매우 중요하다.

이 책에서 소개하는 87개의 철도 중에서도 산해관을 경계로 '만주'로 이어지는 경봉철도, 중국 중부를 남북으로 종관하는 경한철도, 후베이성(湖北省)·후난성(湖南省)·광둥성(廣東省)을 연결하는 월한철도, 동북지방 일본 세력의 핵심이 되는 남만주철도 등은 가장 중심적인 철도라고 할 수 있다. 그리고 이 책에서 설명하는 각 철도의 배후지와 지선 및 간선, 길항관계 또는 보완관계에 있는 철도들에 유의하면서 전체 철도망을 살펴보아야 한다.

V

앞으로 진행될 많은 철도 관련 연구와 저자의 후속 연구를 위하여 이 책의 몇 가지 아쉬운 점도 지적해 보기로 한다.

먼저 철도 노선도의 문제점을 이야기할 수 있다. 철도를 설명하는데 있어서 노선도는 매우 중요하다. 그런데 각 장마다 첨부된 노선도는 전체적으로 통일성이 없고 알아보기가 힘들다. 본래의 노선도를 수록한 경우 지도를 너무 축소하였거나 글씨가 뭉개져서 읽기 어려운 경우가 많았고, 표기된 한자는 간체자와 정체자가 혼용되었다. 그 이유는 본래의 노선도와 새로 그려서 수록한 노선도, 중국 노선도와 타이완 노선도, 일본의 노선도까지 다양한 자료가 사용되었기 때문이다. 또한 수록된 노선도가 본문에서 설명하는 연대와 다른 경우가 많아 본문의 내용을 이해하는데 혼동을 초래하는 일도 있다. 본래의 노선도를 첨부하되, 통일된 기준으로 새로 그린 노선도를 제공하는 친절한 설명이 아쉽다.

두 번째로는 각국의 관직이나 직급을 칭하는 용어가 제각각 달랐던 점을 지적할 수 있다. 예를 들어 '영국 외상'이나 '러시아 대장성' 등의 표현은 일본 자료를 인용한 경우에 해당한다. 일본의 관직에 준하여 다른 국가의 관직을 번역하였기 때문이다. 그러나 이 책에서는 한국자료와 중국사료, 일본 사료 등이 다양하게 사용되었으므로 그 때마다 다른 용어가 사용된 경우가 많았다. 예를 들어 이 책에 가장 많이 등장한 인물 중의 한 명인 러시아 재무장관 비테(Sergei Witte)의 경우 각각 '러시아 재무장관', '러시아 대장대신', '러시아 대장상' 등의 여러 표현이 등장하였다. 이 경우 한국의 관직명에 준하여 표기하는 것이 가장 적절하지 않을까 생각한다.

세 번째로는 각 장에서 철도를 설명하면서 내용이 중복되는 경우가 많았다. 다양한 참고문헌을 사용하였으므로, 각각의 사료 부분을 정리하여 인용할 때 앞에서 설명한 내용을 뒤에서 다시 언급하는 경우가 있겠지만

그러한 설명의 중복이 여러 번 눈에 띈다.

VI

중국 근대 철도에 관한 종합적 연구는 시간과 노력이 필요한 작업이다. 연구 성과를 종합한 단행본과는 성격이 다르며, 기본 사료를 번역한 자료집과도 다르다. 이 2권의 책은 전반적 설명을 담은 서장을 기초로 하면서 각 장이 하나의 철도에 관한 해설서로 되어 있다. 각 철도에 관한 설명에는 참고자료가 소개되어 있다. 저자 자신의 논문이 소개된 경우도 있지만 80% 정도는 중국어 자료이며, 나머지가 일본어 자료 및 논문이다. 각 철도에 대한 중국과 일본, 한국의 관련 자료와 논문을 광범위하게 조사하였을 저술과정의 노고를 알 수 있다. 일일이 찾아서 읽기 어려운 철도 관련 자료를 번역하여 각 철도에 관한 소개서를 쓴 셈이니 중국철도사 연구를 집대성하겠다는 큰 목표가 없이는 수행하기 어려운 작업일 터이다.

또한 이 책은 중국의 철도를 다루면서도 영국이나 프랑스가 지배하는 미얀마, 베트남과의 연결 노선도 소개하였으며, 한반도로 이어지는 노선도 다루었다. 철도를 통한 제국주의 열강의 동아시아 침략이 비단 중국에만 그치지 않고 국경을 넘어 확장된 흔적을 확인할 수 있다.

마지막으로 이 책에서 소개하는 철도의 부설과 파괴, 복구의 역사는 제1차 및 제2차 세계대전을 포함하면서 중국을 전쟁터로 한 청일전쟁과 항일전쟁, 국공내전 등과 관련되었음을 알 수 있다. 철도는 군사적으로 매우 중요한 시설이면서도 적의 손의 들어가면 상대의 무기가 될 수 있기 때문에 스스로 소중한 철도를 파괴하지 않으면 안 되는 경우도 많았다. 중국 근대화의 상징으로 부설된 철도들은 일찍이 폐선이 되기도 하고 일부는 2000년대까지 사용되기도 하였다.

각 장에서 소개하고 있는 철도는 일견 독립적으로 보이지만 철도 부설 목적과 노선, 철도 부설 주체와 부설 자본, 다른 철도와의 관계 등을 생각하면서 자세히 읽으면 매우 재미있는 내용으로 구성되어 있다.

저자의 오랜 시간에 걸친 철도 자료 수집과 해설이 앞으로 중국사를 넘어서 동아시아사 연구의 밑거름이 될 수 있기를 기대한다.