

Geopolitics in Manchuria: Settlement and Technology

Li Narangoa The Australian National University

Introduction

Between the seventeenth century and the twentieth, Manchuria was the object of sustained competition between imperial powers in Northeast Asia. For most of the three centuries until 1949, Manchuria lay at the eastern end of the fault line between the ambitions of the Russian and Chinese empires; for the last six decades of this era, it also constituted a frontline for Japanese imperial ambitions on the Asian continent. The balance of power in Manchuria swung dramatically during these three centuries. In the seventeenth century, Manchuria was still on the sparsely populated fringe of both the Russian and the Chinese empires, but during the eighteenth century the Manchu (Qing) rulers of China were at the peak of their powers and expanded in all directions, reaching as far as the edge of Lake Baikal and eastern Turkistan. By the nineteenth century, the Qing were in decline and Russia was on the rise. Russia was ambitious to build an empire stretching from the Black Sea to the Pacific and from the Arctic Ocean south to the Hindu Kush. In the late 19th century, however, Russian power encountered the new ambitions of Japan, which had abandoned the Tokugawa policy of seclusion and now sought new territory across the Sea of Japan on the Asian mainland.¹⁾

Russia and the Qing rulers of China were in competition for territory along a front which stretched from Tibet to the Korean peninsula, but Manchuria held a special significance in this struggle. For the Russians, Manchuria was pivotal in its drive for an ice-free port in the Pacific. Icebound in Murmansk and St Petersburg during the northern winters, and easily confined by the Bosphorus from the ice-free ports of the Black Sea, Russia longed for a blue-water port that was accessible all year round. By the late 19th century, Russian ambitions focused on the Liaodong Peninsula and the harbour of Lüshun (Port Arthur), headquarters of the Qing Beiyang navy. Manchuria's big rivers-the Amur with its tributaries the Sungari and the Ussuri, and further south the Tumen and Yalu on the borders with Korea-were key lines of communication in this drive to the southeast. The Amur River, especially, with its exceptionally long navigable reaches from Sretinsk to its mouth

논문접수일 : 2006년 9월 11일, 게재확정일 : 2006년 9월 30일

1) John P. LeDonne, *The Russian Empire and the World, 1700- basis 1917*, New York & Oxford: Oxford University Press, 1997.

opposite northern Sakhalin, running through valleys between the Hingan (Xingan), Satanovoi and Iablonoi Mountains, was important to Russia's eastward expansion because until the 19th century transport in the region still relied heavily on waterways. Control of the Amur would give the Russians not only direct access to the Pacific and the Sea of Japan (albeit not an ice-free passage), but also access to the heart of Manchuria and even Korea.

For the Qing, Manchuria's special position derived partly from its status as the homeland of the Manchus who had founded the dynasty and partly because of its untapped agricultural potential. The lands of the Manchurian plain offered the Qing rulers not only an opportunity to relieve the population pressure in the settled lands further south but also presented a new opportunity for collecting taxes. Japan, similarly, saw Manchuria not just as occupying a strategic location, but also as offering natural resources and physical space for the cramped insular society of Japan to expand.

In important respects, all three powers regarded Manchuria as an empty space which they should fill. Of course Manchuria was not empty-it had a significant indigenous population of Manchus, Mongols and other groups. But these groups were relatively small in number and their traditional ways of life-based on pastoralism and hunting-were regarded by Russians, Chinese and Japanese alike as primitive and not making the best use of the land. While not disregarding the indigenous inhabitants-and indeed sometimes giving them considerable symbolic significance-the Russians, Chinese and Japanese regarded the land as empty in the sense that it offered great potential for incorporation into their own larger societies by means of expanded human settlement and the application of modern technology. In this respect their views were not unlike those underpinning the earlier Western colonial expansion in the Americas and Australasia. In those continents, even though the indigenous people, their identities and their rights had not been entirely disregarded, they were nonetheless placed second to the imperial plans of the colonizers and in most cases the autonomy of the indigenous peoples was overwhelmed by the numbers and technological superiority of the newcomers. Manchuria differed from these other colonial regions, however, in that Russian, Chinese and Japanese settlement and technological innovation was driven not only by a desire for the land, but also by the threat of intrusion by rival powers.

The military and diplomatic dimension of the struggle over Manchuria is relatively well known. In a succession of treaties with the Qing, Russia gradually pushed its formal title and privileges in Manchuria further and further south until its expansion was abruptly halted by the Russo-Japanese War. That war ushered in four decades of growing Japanese military and diplomatic dominance in the region until Chinese hegemony was established after the Second World War. This paper tells a different story-that is, the process by which the three rival powers applied 'human wave' tactics of settlement along with their mastery of new technology to create hegemony over the 'empty' space of Manchukuo. Settlement and technology were complementary. To find a new place and to manage a self-sufficient settlement, technology, such as adequate navigation and transport, were

indispensable. Technology in return also stimulates and promotes settlements in terms of communication technology such as railways. The railroad construction by the Russians and by the Japanese in Manchuria in the first half of the 20th century attracted a huge number of Chinese migrant laborers. The trains brought refugees and migrants from long distances which increased the Chinese settlement in Manchuria more than ever before. This new technology not only changed the ecological landscape with its long iron road piercing the landscape, but also the ethnic and demographic landscapes.

In modern China-centric historiography, Manchuria was considered to be a frontier region to successive empires in the settled Chinese lands of the south. Manchuria was, however, never a simple 'frontier.' It was once the centre of several dynasties such as the Jin and Liao. North of the agricultural limits marked by the Great Wall and south of the Satanovoi and Iablonoï ranges, greater Manchuria was a realm of wide rivers, grassy plains, forests and mountains, whose economy was based on pastoralism, hunting and the collection of wild products, especially ginseng. This economy was strong enough to sustain a wide range of peoples who sometimes coalesced to form societies powerful enough to conquer the Chinese regions to the south. 'Frontier' societies repeatedly became rulers of the Chinese agricultural heartland, only to be assimilated or driven out by the society they had conquered. This stable pattern of conquest and retreat led to a stable repertoire of strategies used by rulers of China against potential nomadic invaders from the north.²⁾ This repertoire contained three elements: wall-building, counter-attack and the payment of protection money to nomad rulers, but for the most part it did not include an attempt to erode the basic ecology of nomad society by turning nomadic pastoral lands into settled agricultural regions. The arrival of Russian settlers on the Amur River early in the 17th century, however, created a new geopolitical dynamic in the region. As the distant representatives of another empire, these Russian settlers were a warning of the potential for a new demographic reality in Manchuria if the rulers in Beijing did not take action. The consequence was what might be described as a competitive infiltration of the border regions with new human settlement in order to mark regions of control with people, rather than merely by diplomatic treaties.

Technology played a dual role in this process of strategic settlement. First, it was a means to facilitate settlement. From the late 19th century, railways became a crucial means of quickly moving into the region both large numbers of people and the practical infrastructure needed to support them. New agricultural technologies, alongside modern scientific understandings of health and hygiene, better land management, modern buildings, highways, airline communication and mining technology were the signs of advanced technology and thus of civilization. These modern technical advances made a higher population density possible in a region that was once assumed to have

2) Arthur Waldron, *The great wall of China: From History to Myth*, Cambridge [England] New York : Cambridge University Press, 1990.

no potential beyond traditional pastoralism. Second, these technologies themselves became a symbol of possession of the land: by using technology to subdue a territory that had once been dismissed as hostile, the new settlers created a moral claim to the land, quite apart from their numbers.³⁾ Of course, military technology was also an aspect of this second element, although direct military conflict was less important in the struggle over Manchuria than were other factors. Control of land has traditionally been sanctified by military victory.

Settlements

From the 17th century onwards, Tsarist Russia and the Manchu dynasty constantly competed over territory, and especially the rivers, of Manchuria. After initial military encounters, a rough border agreement came into being. To secure their respective borders, both sides implemented a settlement policy along the borders. In the early stages, these settlements were characterized by military garrisons and the like, but from the mid 19th century onwards, the settlements were categorized as civilian settlements.

Russia's interest in Manchuria developed from her exploration of eastern Siberia and the Pacific coastal area from the 17th century and from her perception that permanent settlements in the region were necessary both to cement political claims and to provide a tax and demographic base for her administrative and military presence there. She founded Irkutsk on Lake Baikal and Albazin on the Amur in 1651, followed by Nerchinsk in 1656 at the junction of the two rivers, the Nercha and the Ingoda, where silver and lead mines were found and in which both Russians and Manchus were extremely interested. Nerchinsk became the headquarters of the Russian presence to the east of Lake Baikal. In the difficult terrain of eastern Siberia, the big rivers represented a key line of exploration and communication. In 1666, Russia founded Selengisk and two years later Verkhneudinsk (Ulan Ude), both on the Selenge River. A tributary of the Selenga led over a low pass to the Ingoda, from the Ingoda to the Shilka, the Shilka to the Amur and the Amur eventually to the Pacific. Thus, the newly established towns of Selengisk, Verkhneudinsk, Nerchinsk and Albazin were linked with waterways. Two tributaries of the lower Amur—the Sungari and the Ussuri—led in turn into the heart of Manchuria, where only a low watershed on the Manchurian plain separated the northern catchment area of the Amur from the southern catchment area of the Liao, which in turn flows into the ice-free gulf of Bohai west of the Liaodong peninsula.

The logic of this line of expansion was not yet clear to the Manchus in Beijing then. At the time of the Manchu conquest of China in the early 17th century, the Manchu princes had secured

3) For a development of this argument, see Robert Cribb and Li Narangoa, 'Constructing Indigenoussness in the Late Modern World' in: *Collisions of Cultures and Identities: Settlers and Indigenous Peoples* (Grimshaw, Patricia and McGregor, Russell, eds), Melbourne: University of Melbourne. Department of History, 2006, pp. 223-236. Availability: <http://search.informit.com.au>.

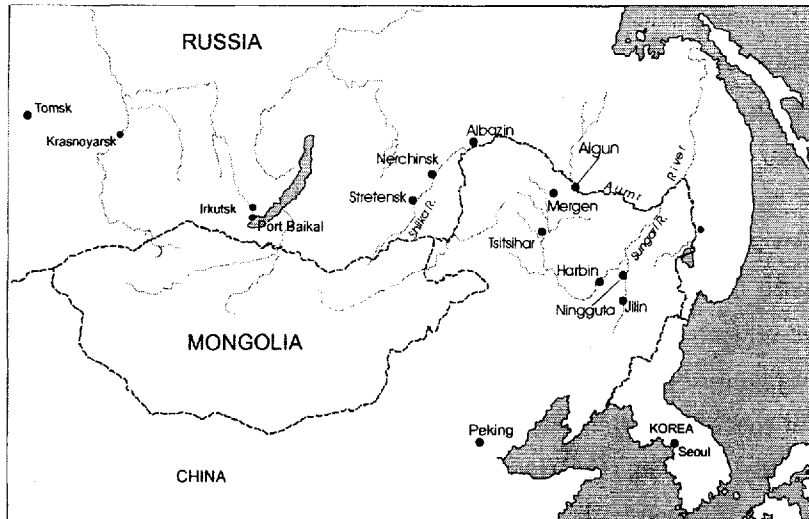
their rear by constructing alliances with the tribes of the Amur valley, and they assumed that there were no powerful nomadic tribes beyond the wild mountain ranges of Iablonoi and Stabovoi which might challenge their power. The Russian settlements along the Amur basin, however, alarmed the Manchus. They immediately set up military garrison settlements along the river banks on their northern border with Russia. The first garrison was established in 1652 at Ninguta on the bank of the Mudan River, a tributary of the Sungari River, after news had reached the Qing court that Russia had founded Irkutsk on Lake Baikal and Albazin on the Amur. The Manchus also dispatched troops from this settlement to fight the Russians. The Manchu troops were unsuccessful because of their meagre numbers and because the main troops of the empire were engaged against the Zunghars on the western front, a unified group of western Mongol tribes who were challenging Manchu hegemony.⁴⁾ Only in 1685 were the Manchus able to deal with the Russians adequately when they seized the Russian settlement of Albazin and destroyed it. The Manchus demanded that the Russians acknowledge all land east of Lake Baikal as part of the Chinese Empire, but the Russians claimed the Amur and the Zeya as the boundary between Siberia and Manchuria. In the end an agreement was reached in Nerchinsk in August 1689, the first treaty China had ever signed with a European power. The treaty set the boundary between the two empires to run from Abagaytuy on the Argun River eastward to the sea. This border was well north of the Amur and ran along the Argun River to the confluence of the Amur and the Shilka and then down to the coast between the Amgun and Uda Rivers. It allowed the Russians access to the coast between the Iablonoi range and the Argun River, but it kept them from accessing the coast along the Amur River.⁵⁾ As the Russians advanced eastwards, the Manchu court expanded its settlement of garrisons: Aigun (1683) on the banks of the Amur, Mergen (Nenjiang, 1686) on the Mergen River, Bukui (later Tsitsihar, 1693), and other strategically important sites. To provide provisions for these military settlements, the Manchus also established 'military agricultural colonies' (tuntian), dispatching Chinese convicts, exiles and slaves as agricultural labour support.⁶⁾

To control these garrisons which were far away from Shengjing (Mukden), the political and military centre of Manchuria but located in the south, a higher level military office was needed in northern Manchuria. The garrison at Ninguta thus became the headquarters of the new garrisons and a military governor was installed. The new military district was called Jilin. Until that time, the entire Manchurian region had been controlled by a garrison commander whose troops were deployed around Shengjing. In terms of territory the Jilin military district was still huge, so to manage the northern border zones efficiently the Heilongjiang military district was created in the

4) Peter C. Perdue, *China Marches West: The Qing Conquest of Central Eurasia*, Cambridge: Harvard University Press, 2005.

5) LeDonne, *The Russian Empire*, pp. 13, 155-157

6) James Reardon-Anderson, *Reluctant pioneers : China's expansion northward, 1644-1937*, Stanford, Calif. : Stanford University Press, 2005, p. 24.



Map 1: Russian and Chinese settlements during the second half of the 17th century⁷⁾

northern part of the Jilin district in 1683. The headquarters of this new district was located in the Aigun garrison, which was at the time strategically the most important place.⁸⁾ Thus the establishment of three military districts and the office of military governor was primarily a response to military imperatives brought on by the presence of the Russians in the Amur basin.⁹⁾

Not able to access the sea along the Amur, the Russians began exploring other routes. They discovered an outlet around the Sea of Okhotsk. Kamchatka was discovered in 1697. This in turn led to their discovery of the Kurile archipelago during the second and third decades of the 18th century and to Russian interest in Japan. The Russians explored the northern Pacific and founded settlements there in the last quarter of the 18th century. These new settlements were to develop a sustainable commercial and agricultural base—they had no hinterland to support the commercial and agricultural interests. Russia sought to solve this problem by opening up trade with Japan, but Tokugawa Japan was still in its period of total isolation. The only way to make the remote Russian settlements in the Pacific viable was to generate an active coastal trade, possibly with the Qing. There was, however, no port except for Okhotsk. To find a short route between these maritime regions and the continental coast would enable these areas to be supported from the hinterland (the Russian heartland). To this end, accessing the Pacific from the Amur appeared to be the key solution. This idea became a definite plan when Russia discovered in 1849 that Sakhalin was an island. A port at the Amur River mouth would invigorate Russian business in the coastal area—both naval and

7) All maps are drawn by the author unless stated otherwise.

8) After the Treaty of Nerchinsk in 1689, the border along the Amur settled down and the Military governor's headquarters moved to Mergen, and then to Tsitsihar in 1693.

9) Robert H. G. Lee, *The Manchuria Frontiers in Ch'ing History*, Cambridge: Harvard University Press, 1970, p. 35.

commercial. They could sail from the Amur mouth to the Sea of Japan and then to the Pacific through the Mevelskoi (Mamiya) strait, the channel between Sakhalin and the mainland.¹⁰⁾

The Russians negotiated with the Manchus to obtain the navigation rights to the Amur and the removal of tribal settlements under Manchu jurisdiction on the river's left bank. They then set up Fort Nikolaevsk at the mouth of the Amur. Moreover, in 1855, the Russians sent 7000 Russian settlers to the new settlements and Fort Nikolaevsk became the administrative and military center of the lower Amur.¹¹⁾ In a matter of two to three years, the number of Russian settlers reached over 10,000. Then, in 1860, Russia founded Vladivostok.¹²⁾

Weakened by internal dissent, the Taiping Rebellion, and the war with Britain (the Arrow War) in the middle of the 19th century, the Manchu court could no longer remove the Russians from the area and by the end of 1856, the Russians effectively occupied the northern bank of the river valley. When the Anglo-French allied powers attacked Peking in the Arrow War, the Manchu court had to withdraw its forces from Manchuria, leaving the region totally defenceless. This provided Russia with the huge opportunity of obtaining more rights in Manchuria and the neighbouring maritime area. At the end of the war in Peking, Russia appeared as mediator and in return signed the Treaty of Peking at the end of 1860. This treaty ceded the Maritime Province to Russia. The boundary of this province followed the Amur, the Ussuri, and the Sangacha rivers to Lake Khanka, and then to the Tur and Khubtu rivers, finally crossing overland to the coast twenty miles east of the Tumen mouth.¹³⁾

The Treaty led to a new settlement policy in Manchuria by the Manchu court. The military governor of Heilongjiang across the border proposed to the court that Hulan be opened to Chinese settlement in order to derive revenue which could be used both to strengthen the military force and to forestall Russian expansion into the empty land. Once ensconced in Beijing, the Manchu rulers had sought to preserve the integrity of their Manchurian homeland from Chinese settlement, formally tolerating a Chinese presence only within the so-called 'willow palisade' which enclosed the most arable regions of southern Manchuria. Heilongjiang, Jilin and the Mongol lands were behind the willow palisade, but bordered the Russian empire directly. Coupled with the Russian pressure, there was also social problems caused by the famine in north China in the mid-19th century. The Manchu

10) LeDonne, *The Russian Empire*, pp. 171-175

11) Fort Nikolaevsk was established in 1850; three more ports were founded in De Kastri Ban and Imperatorskaia-Sovetskaia Gavan and on Lake Kizi (Mariinskoe). These forts were vital to Russian control in the Tartar Strait.

12) LeDonne, *The Russian Empire*, pp. 171, 175.

13) This treaty was based on the Tianjin Treaty and the Aigun Treaty of 1856. In the Tianjin Treaty, the Russians obtained the same privileges granted by the Treaty of Nanking to Britain, France and the United States. In the Treaty of Aigun, Russia revised the border which was set up at Nerchinsk in 1689 and took over the entire left bank of the Amur. The treaty also established joint Russo-Chinese dominion in the area between the right bank of the Amur, the Ussuri River, Lake Khanka, and the Sea of Japan. The treaty also gave Russia navigation rights on the Sungari, the Amur and the Ussuri. Neither of these treaties, however, was ratified. The Manchu court rejected the Aigun treaty, claiming that it was not valid because it was signed by local authorities who were not eligible to do so (LeDonne, *The Russian Empire*, pp. 178-184).

court thus decided to lift its restriction on Chinese migration to Manchuria and Mongolia under the new slogan of 'moving people to strengthen the border' (yimin shibian). Virgin land was surveyed and sold to Chinese settlers and tax concessions were offered to the settlers. Further settlement tracts were also released in Jilin and Heilongjiang. Chinese villages were formed one after another, and to manage these Chinese settlers, a new Chinese civil administration was set up.

The Peking Treaty also ceded the Ussuri to Russia. The Tumen Valley, running along the Manchu-Korean border which had been a part of the Manchu imperial preserve, now became a strategically important area where the Russian, Korean and Chinese boundaries came together. To avert a possible Russian incursion, the Manchu court opened the region up for Chinese settlement. The only obstacle for Chinese migrants was to cross the Changbai mountain ranges. Because there was so much land available elsewhere closer to the Great Wall and the Willow Palisades, the growth of Chinese settlement was slow. The new policy, however, offered an excellent opportunity for Koreans across the border to cross the river and to settle in the Tumen Valley. Soon they created a number of communities and established their own schools. In 1881 these Korean settlers were under local Chinese jurisdiction. In 1890, they were given land rights but had to pay land tax as full Chinese subjects. China was defeated in the Sino-Japanese War of 1894-95 and Korea came under Japanese domination. China and Korea subsequently concluded a Sino-Korean Treaty and prohibited any migration across the Tumen river.¹⁴⁾

While the Manchu court had been trying to halt Russian expansion into Manchuria by opening up the region to more Chinese settlement and making Manchuria a land of Chinese, Russia was looking for new ways of connecting the eastern part of its empire with its western end in order to build a truly sustainable empire. By moving its naval headquarters from Nikolaevsk to Vladivostok in 1872 and by building a new military District in Khabarovsk on the Amur in 1884, Russia encircled the northern half of Manchuria. But the future for Russia still did not seem very promising because there were only 30,000 Russian troops in the region and Russian settlement in the area was still sparse. To solve this weakness, Russia turned to a new technology, transport (i.e. railway), to connect Vladivostok with European Russia. Railways were not only a means of deploying troops from the western part of the empire, but they could also facilitate the provisioning of the coastland and promote the resettlement of peasants from the over-populated regions of the West to the Amur valley. By building railroads, Russia would be able to support its maritime border from the land.¹⁵⁾ The Trans-Siberian railroad began construction in 1891 and was completed in 1903 and it brought about a dramatic change in the power balance in the region.

14) After the Russo-Japanese War in 1905, this Sino-Korean boundary became a cause of dispute. The Japanese claimed that the entire region where the source of the Tumen, Yalu and Sungari originated was Korean territory (Lee, *The Manchuria Frontiers*, pp. 129-34).

15) LeDonne, *The Russian Empire*, p. 185.

Meanwhile, the Boxer Rebellion of 1900 caused an even more radical migration of the Manchu court to Manchuria. Russian troops occupied northern Manchuria on the pretext of helping the Manchus suppress the Boxer Rebellion. After the rebellion, however, the Russian troops remained in Manchuria. Manchurian frontier security thus became the most serious issue at the imperial court in Peking. The Manchu court adopted a radical 'New Policy' in 1902, under which still more districts were opened to Chinese settlement. An official 'land reclamation bureau' (kenwuju) was set up to manage these settlements and the accompanying land issues. With the commercialization of land, the number of Chinese migrants to Manchuria rose dramatically. To manage these Chinese settlers, the Manchu court set up Chinese administrative offices alongside the existing local administration. In 1907, based on an Imperial Commissioner's report, the imperial court decided to introduce a civil administration system in Manchuria and Mongolia in order to integrate these areas fully into Chinese system. Government offices were set up to guide and administer the Chinese migrants (see maps 2 and 3) and the military administration was abolished. Qing policy aimed both at more income for the state and at showing outsiders that Manchuria was indeed a Chinese territory.

The abolition of the military administration reflected the Qing court's understanding of how it could best make use of the realities of power. The empire's military performance in the 19th century had been dismal, and no-one in Peking could seriously believe in the capacity of the empire to hold off the Russians by military means. Nor could it out-manoeuvre the Russians diplomatically. The court was acutely aware, however, of its strength in numbers when it came to the population. They tried therefore to stabilize the frontier by unifying its administration system with the system of China proper and by settling huge numbers of people there. This strategy, they hoped, would ensure the integrity of the empire. The precedent for this policy had been set in Turkistan. In the 1880s, the Qing court had responded to the Russian advance in Central Asia along the Ili valley by placing the region under direct Chinese rule, settling Chinese farmers there and building a strong military infrastructure to counter the Russian presence. In late 1884, Peking designated Turkistan as the Chinese province of Sinkiang (Xinjiang). The unification of Manchuria's administration with that of China proper and the policy of intensive settlement of Chinese farmers represented the only serious and effective strategies the Qing could employ to prevent the loss of the frontier regions and to avert what they saw as the intrusion of outsiders. The real motive behind the change in administration and settlement policies was the Russian and Japanese threat.¹⁶⁾

The Boxer Rebellion not only sharpened the Manchu-Russian enmity and thus accelerated the settlement policy of the Manchu court, but it also brought Japan into the territorial game. After the Boxer rebellion the Russians stayed on in Manchuria and demanded more rights in exchange for their withdrawal. In 1903, Russia completed the Chinese Eastern Railway across Manchuria

16) Liu Xuanmin, 'Qingdai Donsansheng yimin yu kaiken' *Shixue nianbao* 2 (1938): 67-120.

from Chita to Vladivostok and then from Harbin to Port Arthur, ignoring Qing objections.¹⁷⁾ The Chinese Eastern Railway administration, supported by some 30,000 railroad guards, began to develop a political jurisdiction, creating municipalities in the railroad zone and taxing the Chinese who were resident in them. Because of its own interest in Manchuria, Japan emerged as mediator between the Manchu court and the Russian government. This negotiation would end with the outbreak of the Russo-Japanese War of 1904-05. Russia was defeated and Japan obtained special rights in the southern part of the Liaodong Peninsula, and the southern part of the Chinese Eastern Railway between Port Arthur and Changchun, which was built by the Russians, was ceded to Japan. Now the Manchu court was forced to defend Manchuria against two external powers, Russia and Japan.

Although the Russians had originally hoped that the expanding railways would be a means of intensifying Russian settlement, the new network turned out to work much more in favour of Chinese settlers. By 1907, the population of Heilongjiang province, which had a common border with Siberia of over 2000 kilometers, was 2.5 million, five times the population of the Russian Far East. New Chinese settlement in Manchuria was expected to exceed the Russian influx by fifteen times. From a demographic point of view, Russia's position was hopeless. More than that, the Russians needed labour for their development projects in the region, and soon turned to local Chinese for this purpose.

By the end of the first decade of the 20th century, China was clearly winning the demographic struggle in Manchuria. Harbin in the north was still a Russian city, and there were other predominantly Russian settlements along the railway line from Chita to Vladivostok, but Chinese far outnumbered Russians, even in northern Manchuria. Meanwhile, Japan, which increasingly saw Manchuria as a suitable territory for its own colonial expansion, also began to encourage Japanese immigration into the region. But the number of new settlers which Japan could transport across the sea to the carefully organized new settlements of Manchuria were much smaller than the numbers of Chinese who simply trekked northwards from their homes to find new lands as squatters or tenant farmers or simply to obtain work as labourers. Even by 1920, China's demographic dominance in Manchuria was unassailable and the situation soon became still more definite. In the early 1920s, over 400,000 Chinese immigrants arrived in Manchuria each year. About half of these stayed permanently. Then, from 1926 the famine in north China drove huge numbers of Chinese to Manchuria.¹⁸⁾ The number of migrants rocketed to over a million in 1927, 1928 and 1929 and only about one third of these returned to their homeland.¹⁹⁾ The early Chinese settlements in

17) Ssu-yu Teng & John K. Fairbank. (eds) *China's Response to the West*, Cambridge: Harvard University Press, reprint of 1954, pp. 130-131.

18) *Fourth Report on Progress in Manchuria to 1936*, Dairen: South Manchurian Railway Company, 1936, p. 18; Frankly L. Ho, *Population Movement to the North Eastern Frontier in China*, Shanghai, 1930, p. 50.

19) *Fifth Report on Progress in Manchuria to 1936*, Dairen: South Manchurian Railway Company, 1936, p. 120; more details on Chinese population movements to Manchuria see, Thomas R Gottshang & Diana Lary, Swallows and Settlers: *The great migration from North China to Manchuria*, Ann Arbor: Centre for Chinese Studies, The University of Michigan, 2000.

Technology: Railroads

The alternative to demography was technology. Technology included amongst others agriculture, mining and railways. Agriculture, especially soybean production, and the mining of coal and iron were signs of important technological advancement in Manchuria during the early 20th century. This paper, however, focuses on the railway technology because it had the most significant impact on people's perceptions of new technology at that time and because railroads enhanced the commercialization of both agricultural products and the mining industry domestically as well as overseas. In Northeast Asia, railways emerged as the most efficient technology not only for transport, but also for the political and economic integration of the region from the late 19th century. Railways were of course an intensely practical resource, enabling the rapid, reliable and relatively cheap transportation of people and goods across great distances. But they also held great symbolic value. The iron tracks represented a taming and a possession of the land by modernity. Railway cars and railway stations were a zone in their own right, cut off by gates, fences and doors from the terrain through which they passed, yet allowing the traveller to view and take possession of the passing landscape and its human and physical features. In the minds of the Russians, the Chinese and the Japanese, building railways across a landscape was a step in the direction of political control, all the more because the need to ensure railway security required the development of de facto railway armed forces. Both the Russians and the Japanese in Manchuria maintained modern artillery under the banner of 'railway guards', and the land on which the South Manchurian Railway was constructed became a long strip of territory formally leased to the railway authorities and under their political and administrative control.

All three powers, the Russians, the Chinese and the Japanese understood the importance of railway technology in political, economic and defence terms. As early as 1872, the Chinese statesman, Li Hongzhang, voiced his fear that it would be impossible to defend border areas like Xinjiang without railroad construction against the Russian advance to Turkistan.²²⁾ The Manchu imperial court was slow to accept this new technology, partly because it believed it would be a vehicle for the foreign invasion of China. The court was also rapidly convinced that it could also be used to defend the country. Its first priority was to construct a line to Manchuria. In 1890, the construction of a line from Tangshan to Manchuria began. This line was an explicitly military line and was important for the defence of the northeast and Korea, where the Russian and Japanese ambitions were focused. But the line was halted half-way at Chung-hou-so because of the Sino-Japanese War of 1894.²³⁾ The length of the railway between Tianjin and Chung-hou-so was 235 miles which

22) Li Kuo-ch'i, *Chung-kuo tsao-ch'i ti t'ieh-lu ching-ying* [The management of early Chinese Railways], Taipei, Academia Sinica, 1961, pp. 29-30.

23) Li, *Chung-kuo tsao-ch'i ti t'ieh-lu ching-ying*, p. 212.

made up 72% of the entire Chinese railway network (including Taiwan) at the time.²⁴⁾ Between 1895 and 1911 China's railway network expanded rapidly from 255 miles to 5,780 miles, but some 90% of this depended heavily on colonial and financial concessions.²⁵⁾

During the Chinese Republic railways were also an urgent issue for national integration and defence. When the Chinese Republic was set up in 1912, the leader of the Republican movement, Sun Yat-sen, gave the position of president to Yuan Shikai and took up himself the position of Director-General of the National Railways. He had a plan to build a 100,000 mile network in ten years. Despite the political and military turmoil between 1911 and 1927, about 3,000 miles of railway was constructed. Some 65% of this mileage was located in Manchuria, of which about 56% was constructed with Japanese participation.²⁶⁾ During the 1920s, the Chinese nationalist campaign against Japan demanded the recovery of Port Arthur and Dalian. In 1925, Zhang Zuolin gave his support to the building of purely Chinese railroads in Manchuria to reduce the profitability of the Japanese-controlled South Manchurian Railway. Zhang planned three railway projects, all starting from Huludao. The eastern main line would run to Fuyuan via Mukden. The Western main line would run to Heihe via Dahushan, Tongliao and Taonan. And the southern main line would run to Dononnor via Chaoyang and Chifeng. The Dahushan-Tongliao section of the western main line was completed in 1927, and the line between Mukden and Jilin via Heilong as an extension of the Peking-Mukden line was completed in 1928-1929. The Japanese objected, but Zhang Zuolin built them anyway, and after his death, his son Zhang Xueliang continued his undertaking. Zhang Xueliang impeded the completion of Japan's strategic railroad from Jilin to the Korean border and also developed a new port at Huludao to compete with the facilities at Dalian. These projects would all come to an end when Japan invaded Manchuria in 1932.²⁷⁾

The Russians were the first of the foreign powers to obtain permission for railroad construction in Manchuria. As mentioned above, the Russians were desperate to connect the coastal area with western Siberia and were determined to achieve this goal by constructing a railway to Vladivostok. To reach Vladivostok without crossing into Manchurian territory would be a very circuitous route. Running the line through Eastern Inner Mongolia and Manchuria would shorten the line by 700 kilometers. They negotiated with the Manchu court and made the most of the opportunity presented by the Western suppression of the Boxer rebellion in 1900 to obtain the right to construct a railroad across Eastern Mongolia and Manchuria. A line from Chita to Vladivostok with a branch line from Harbin to Port Arthur was completed in 1903. These were the Chinese Eastern Railways. These

24) Ralph William Huenemann, *The dragon and the iron horse : the economics of railroads in China, 1876-1937*, Cambridge, Mass : Council on East Asian Studies, Harvard University, pp. 46-47.

25) Ibid, pp. 75-80.

26) Ibid, pp. 86-87

27) Chokyuro Kadono, *Development of Railways*, Tokyo: Nihon Kokusai Kyokai, 1936, pp. 7-10. F. C. Jones, *Manchuria since 1931*, New York: Oxford University Press, 1949, pp. 18, 108.

two lines ran across the heartland of Manchuria and would not only become the axis of the Manchurian economy but also allow Russia to access the ice-free Port Arthur. It would also promote coastal trade and provision Russian settlement on its Pacific frontier.

The construction of railways was not simply the laying of iron tracks across the landscape, but it created a special chain of Russian spheres along the railways and had significant social, economic and political implications. The special land rights were initially only for the construction and management of the railways, but with the completion of the railroads this right was expanded to settlements of Russian railway officers and railway guards.²⁸⁾ Soon they built their own communities, schools, post offices and hospitals and created their own districts and even towns. Harbin and Dalian were such examples.²⁹⁾ To run the trains, coal was needed and they began to mine coal. These were all said to belong to the management of the railways and thus to the railway zones. Within the railway zones the Russians had extraterritorial rights: Russians were subject to Russian laws but not to the Chinese authorities.³⁰⁾ Thus, railways became an excuse for more Russian settlements in the Manchurian heartland. The railways also provided Russia with a base for possible territorial expansion to Korea and Japan.

The Russo-Japanese War of 1904-05 brought this Russian dream to an end. The Portsmouth Treaty forced Russia to cede to Japan most of the South Manchurian Railroad, from Kuen-Ching (near Changchun) to Port Arthur, along with its railway zone special rights. Russia was also to concede Japan's political, military and economic interest in Korea. Japan supposedly obtained a secret promise from the Chinese that they would not build any lines in the neighbourhood of or parallel to the South Manchurian Railway. Thus, Japan effectively had a railroad monopoly in the southern part of Manchuria.³¹⁾ Any Western participation in Chinese railway construction beyond the Great Wall was rejected. For example, the Chinese authorities planned a railroad between Xinmintun and Qiqihaer via Fakumen, financed by a loan from the British and Chinese Corporation. But this plan was quashed by the objections of the Japanese who claimed that it would violate the secret agreement between the Manchu court and Japan.

By rejecting the participation of other foreign powers in railway construction in Manchuria, Japan expanded its influence in Manchuria and its claim over the territory. Japan's railway interests in Manchuria provided the basis for its military invasion of the territory in 1931, and railway construction was boosted even further when Manchukuo was founded in 1932. The construction of the line between the capital city Xinjing (Shinking) and the Tumen River was begun

28) The Chinese protested against the presence of the railway guards until they were withdrawn in 1920. (Tao Shing Chang, *International controversies over the Chinese Eastern Railway*, Shanghai: The Commercial Press, 1936, pp. 80-81).

29) Kō Sonbon, *Shokumichi tetsudō to minshū seikatsu* [Railways and people's life in the colonies], Tokyo: Hōsei daigaku shuppan, 1999, pp. 127-29.

30) Tao Shing Chang, *International controversies*, pp. 70-85.

31) Huenemann, *The dragon and the iron horse*, pp. 65-66.

as soon as the new state was set up. This line, which the Japanese had been planning for ten years, would connect Manchuria with Korea and with the coastal area facing the Sea of Japan, thus shortening the practical distance between Manchuria and Japan by one third at least. The Chinese authorities in Manchuria could see this Japanese intention clearly and had been opposed it. The Manchukuo government entrusted the Japanese South Manchurian Railway Company with the management of the state's railways. In fact, the SMR managed the entire transport system of Manchukuo including the waterways and bus lines.³²⁾ The railways in Manchukuo had two main categories: state railways and the South Manchurian Railway. There was very little private rail. In 1935, Manchukuo bought the Chinese Eastern Railway (CER) from Soviet Russia and incorporated it into its state rail system. Between 1932 and 1935, Manchukuo constructed about 3000 kilometers of new railway lines which brought the entire network of rail to more than 9000 miles.³³⁾ The rail network in Manchuria was characterized by a fan-shaped form which provided many parallel branches to the main line. These parallel lines had the advantage of supplying troops swiftly to the border with Russia even if one or two lines were to be damaged in war.³⁴⁾

These lines were meant to serve the defence and economic interests of both the new state and Japan.³⁵⁾ But with the foundation of the new state, the Japanese argument on railways was no longer a purely military strategic one. It now put more emphasis on the advanced technology of railways. Railways became the symbol of civilization. Constructing railroads in Manchuria was bringing culture and civilization to Manchuria because it contributed to the economic and social development and thus helped uplift Manchuria to become a modern nation state. For example, Kodono pointed out at the conference on Asian and Pacific Relations in California: 'In the early stages, unfortunately, railways were built, not with the idea of having them serve as forerunners of culture and civilization, but rather as instruments for the prosecution of the political and military politics of the foreign Powers concerned,'³⁶⁾ implying that the railways in Manchukuo were now built to "serve as forerunners of culture and civilization."

The Japanese not only learned the European industrial techniques, but also their way of thinking along with the technology. The technological advancement from the late 18th and 19th centuries in Europe made many Europeans believe that "European modes of thought and social organization corresponded much more closely to the underlying realities of the universe than did

32) Kiyoshi Kanai, *The Manchuria Railway Company's Part in the Economic Development of Manchukuo*, Tokyo: Institute of Pacific Relations, 1936, 7-8.

33) *Fifth Report on Progress*, p. 52.

34) Norton S. Ginsburg, 'Manchurian railway development', in *The Far East Quarterly*, vol. VIII, August 1949, No. 4: 410.

35) Some of the lines, especially those between and along the Sungari and Ussuri Rivers, as well as other river valleys were meant to serve the Japanese settlements that started from 1936. Kadono, *Development of Railways*, pp. 11-15.

36) Kadono, *Development of Railways*, p. 5

those of any other people or society, past and present." This assumption of technological superiority shaped the European imperialist ideologies of their mission to civilize and of their being a superior race.³⁷⁾ Japanese thinkers made the same assumption. The industrial development in Japan after the Meiji restoration made Japan strong enough to defeat "big" China and "strong" Russia. This made them confident in their technological advancement and thus their way of thinking and social organization. The Japanese thinkers and politicians believed that the Japanese were the most advanced and civilized people in Asia and only they had the right and could lead Asia and bring Asian people to the level of world civilization. The Japanese in Manchuria, driven by this civilizing mission, believed that everything must be improved or recreated in Manchukuo. Railways were to be the symbol of the progress to civilization. Films were made and pictures and postcards were printed to show the fast tempo, the power the trains and the happy passengers who rode them. This propaganda was not only for audiences in Manchukuo, but also and probably most importantly, to show the outside world what a modern civilized world the Japanese had been creating in Manchuria. The South Manchurian Railway Company set up Manchurian railway offices in Japan and Korea and distributed beautiful pamphlets. The company also invited Japanese public intellectuals, writers and journalists to travel to Manchuria and to write about their impressions to promote tourism to Manchuria. This was aimed at both increasing railway income and also propagating the development and the advanced technology of Manchukuo.

Conclusion

The power struggle between Russia, China and Japan over Manchuria was carried on first of all at a diplomatic and military level. Below this level, however, was a more complex struggle involving both human settlement and the introduction of technology to the region. In the demographic contest, China was victorious, bringing a huge number of Chinese settlers to Manchuria and creating a demographic reality which eventually swung the political and military environment in their favour. This pattern of settlement not only changed the social and cultural composition of the region, but also the economic and ecological environment. Russia and Japan also attempted to take control of Manchuria by means of settlement, but once they realized that they were outnumbered definitively by the Chinese, they turned instead to technology, especially railways. If the settlement policies aimed at securing the waterways along rivers, the new technology of railways were expected to assure faster mobilization of human and material resources. Railways were also

37) Michael Adas, *Machines as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca and London: Cornell University Press, 1990.

to become a mean of development and civilizations. The claim of bringing civilization to Manchuria provided a powerful alternative argument for first the Russians and then the Japanese, but in the end the demography reality of Chinese settlement proved decisive in determining the political fate of the region.

ABSTRACT

The geopolitics of Manchuria during the last four centuries has been marked by a power struggle between three powers: the Manchu empire (Chinese), Russia and Japan. The arrival of Russian settlers in the 17th century marked the beginning of an era in which human settlement (Chinese, Russian, later Japanese and Korean) provided the moral and political basis for claims. In the 19th and first half of the 20th century, technology became supreme. With railways, new agricultural techniques and new military technology became decisive. This paper will investigate the process by which the three rival powers applied 'human wave' tactics of settlement along with their mastery of new technology to create hegemony over the 'empty' space of Manchuria.

만주의 지정학 : 정착과 과학 기술

리 니랑고아 호주 국립 대학교

I. 도입

17세기에서 20세기까지, 만주는 동북아시아 제국들 사이의 지속적인 쟁탈 대상이었다. 1949년까지 이르는 3세기의 대부분 동안, 만주는 러시아와 중국 제국간 야욕의 단층의 동쪽 끝에 있었다; 또한 이 시기의 마지막 60년간 만주는 아시아 대륙에 대한 일본 제국주의 야욕의 전선이기도 하였다. 만주에서의 힘의 균형은 이 300년 동안에 급격하게 바뀌었다. 17세기의 만주는 러시아와 중국 양쪽의 인구도 얼마 되지 않는 언저리에 불과했지만, 18세기 동안 중국을 지배했던 만주의 청나라는 세력의 전성기를 맞아서 사방으로 세력을 확장하여 바이칼 호 (Lake Baikal) 와 동 투르키스탄 (East Turkistan)까지 이르렀다. 19세기에 이를 즈음엔, 청나라는 쇠퇴하고 있었고 러시아가 부상하였다. 러시아는 흑해에서 태평양까지 그리고 북극해에서 힌두쿠시(Hindu Kush) 산맥 남부까지 이르는 제국을 건설하려는 야망을 품고 있었다. 그러나 러시아는 19세기 후반에 도쿠가와막부 (Tokugawa)의 고립 정책을 버리고 동해를 넘어 아시아 본토에 새로운 영토를 원했던 일본과 맞닥뜨리게 되었다.)

러시아와 중국의 청나라는 티벳으로부터 한반도에 이르는 곳곳에서 영토 경쟁을 하고 있었으나, 만주는 이 경쟁에서 특별한 중요성을 가진다. 러시아에게 있어 만주는 태평양의 부동항 획득의 구심점이었다. 무르만스크(Murmansk)와 세인트 피터스버그(St Petersburg)는 북부의 겨울 동안 얼어 있고 흑해의 부동항은 보스포루스 해협(Bosphorus)에 의해 쉽게 차단되었기 때문에 러시아는 일년 내내 이용 가능한 푸른 바다의 부동항을 갈망했다. 19세기 후반 무렵, 러시아의 야욕은 리아오둥 (Liadong) 반도와 청나라 해군의 본부였던 루쉰항(harbour of Lushun or Port Arthur) 에 집중되었다. 만주의 큰 강들-아무르(Amur) 강과 그 지류인 송화(Sungari)강과 우수리(Ussuri)강 그리고 더 남쪽으로는 한반도와의 경계에 있는 두만(Tumen)강과 압록(Yalu)강은 동남쪽을 향한 진출을 위한 소통의 열쇠가 되는 선을 구성하고 있었다. 특히, 스투틴스크(Sretinsk)에서 북사할린(Sakhalin) 맞은 편 입구까지 이르는 매우 긴 항해 가능한 길이를 가지고 있으며 핑간(Hingan) 산맥, 사타노보이 (Satanovoi) 산맥, 그리고 이아브로노이(Iablonoi) 산맥 사이의 계곡 사이를 흐르는 아무르 강은 19세기까지 이 지역의 교통이 여전히 수로에 크게 의존하였기 때문에 러시아의 동쪽을 향한 팽창에 있어 중요했다. 아무르 강에 대한 지배권은 러시아에게 태평양과 동해뿐 아니라 만주의 심장부와

1) 존 P. 르돈, 러시아 제국과 세계, 1700-191, 뉴욕 & 옥스포드: 옥스포드 대학 출판부, 199

심지어 한반도까지에 대한 직접적인 통로를 제공해 줄 수 있었다.

청나라에게 있어 만주의 특별한 위치는 부분적으로는 만주가 왕조를 건국한 만주인들의 본토였기 때문이고 또 부분적으로는 만주가 가진 미개발된 농경지로서의 잠재성 때문이기도 했다. 만주의 평야는 청나라 권력층에게 남쪽 정착 지역의 인구 압박을 해결할 기회뿐만 아니라 조세 징수의 새로운 기회까지도 제공했다. 이와 유사하게 일본 역시도 만주를 전략적 위치뿐만 아니라 비좁은 일본 사회를 팽창시킬 천연 자원과 물리적 공간을 제공할 것으로 보고 있었다.

이러한 요지에서, 각 3개국은 만주를 그들이 채워야 할 빈 공간으로 여겼다. 물론 만주는 비어있지 않았다-만주에는 상당수의 토착 만주인과 몽고인, 그리고 그 외 다른 종족들이 있었다. 그러나 이 종족들은 비교적 수에서 작았고 유목과 사냥을 기반으로 한 그들의 전통 생활 방식은 러시아인들과 중국인들, 그리고 일본인들이 보기엔 원시적이었으며 토지의 활용 또한 비효율적이었다. 토착민들을 완전히 배제하지는 않으면서도-그리고 때때로 그들에게 상당한 상징적 중요성을 부여하면서도-러시아인들과 중국인들, 그리고 일본인들은 팽창적인 이주와 근대 기술의 적용을 통해 보다 큰 자신의 사회 일부로 편입할 수 있는 잠재성을 지니고 있다는 의미에서 만주를 빈 공간으로 여겼다. 이러한 점에서 그들의 관점은 아메리카 대륙과 오스트랄라시아 (Australasia)에서의 서방 식민지 팽창을 특징짓는 관점과 다르지 않았다. 미대륙과 오스트랄라시아에서는 비록 토착민들과 그들의 주체성, 그리고 그들의 권리가 전적으로 배제되지는 않았지만, 이는 여전히 식민주의자들의 계획이 선행된 이후의 관심거리였고, 대부분의 경우 토착민들의 자치권은 새로운 이주민의 수와 기술의 우위에 의해 밀려났다. 그러나 만주의 경우는 러시아와 중국, 그리고 일본의 이주와 신기술 도입이 영토에 대한 욕망뿐 아니라 다른 라이벌 세력의 침범의 위협에 영향을 받아 추진 되었다는 점에서 다른 식민지와는 달랐다.

만주를 둘러싼 쟁탈의 군사적 혹은 외교적 국면은 비교적 잘 알려져 있다. 청나라와의 수 차례에 걸친 조약을 통해 러시아는 자신의 팽창이 러일 전쟁에 의해 갑자기 좌절될 때까지 점차적으로 만주에서의 정식적인 권리와 특권을 점점 더 남쪽으로 확장해 갔다. 러일 전쟁은 만주에서 2차 세계 대전 이후 이 지역에 대한 중국의 지배권이 확립될 때까지 40년간에 걸친 일본의 군사 및 외교적 지배권의 신장을 가져다 주었다. 이 논문은 다른 관점에서 보고 있다. 그것은 세 라이벌 강국들이 만주의 빈 영토에서 패권을 차지하기 위해 대거 정착전략과 신기술을 응용했다는 것이다. 정착과 기술은 서로를 보완하는 것이었다. 새로운 곳을 찾고 또 자급자족할 수 있는 정착촌을 건설하기 위해서는 알맞은 항법과 수송은 필수였다. 철도와 같은 통신수단으로써의 기술은 이주의 활성화와 촉진을 가져왔다. 만주에서의 20세기 전반에 행해진 러시아와 일본 철도공사는 많은 수의 중국 이주 노동자를 불러들였다. 기차는 난민과 이민자를 먼 곳에서 불러들였고, 그것은 만주에서의 중국인들의 정착을 그전 어느 때보다 증가시켰다. 이 신기술은 긴 철로 자체로서 생태학적 경관을 바꿨을 뿐 아니라 민족과 인구의 경관도 바꾸었다.

인류 역사에서 만주는 중국 남쪽 정착지대를 계승한 제국들의 변경이었다. 만리장성과 사타노보이(Satanovoi) 및 이아브로노이(Iablonoi) 산맥 남쪽을 경계로 하는 농업 한계 만주는 북쪽의 넓은 강, 초원 평야, 산림과 산맥으로 된 영역이며 산업은 목축업, 수렵, 야생물 특히 인삼 수집이 주축이었다. 이 경제 상태는 때때로 중국 남쪽을 정복할 수 있을 정도로 강력한 사회를 형성한 다양한

종류의 사람들을 부양하기에 충분했다. 변경집단들은 그들이 정복한 집단과 동질화 또는 추방을 당하면서 여러 차례 중국 핵심농업 지역의 지배자가 되었다. 이런 정복과 후퇴의 지속적인 패턴은 중국 지배자들이 북방유목민족의 침략을 막는 고정된 레퍼토리로 발전된다.²⁾ 이 레퍼토리는 세가지 요소를 지니고 있다. 장성 건축, 반격, 그리고 유목인 지배자에 대한 보호금 지급이다. 그러나 대부분의 이런 요소들은 유목민의 초지를 정착농업 지역으로 바꾸는 것과 같은 유목 사회의 본질적 생태계를 손상시키지는 않았다. 17세기 초 아무르강에 정착한 러시아인들은 그 지방에 새로운 지정학적 동력을 만들었다. 멀리 떨어져 있는 또 다른 제국의 대변자로서 러시아 정착민들은 만약 베이징의 지도자들이 적절한 조치를 취하지 않을 시 만주에서의 새로운 인구상태를 만들어낼 잠재성을 가진 신호이었다. 이의 결과는 단순히 외교적 조약에 의한 것이 아니라 국경지역에 경쟁적으로 침투하여 새로운 정착촌을 건설함으로써 사람으로서 지배구역을 설정하는 것이었다.

과학 기술은 이러한 전략적 정착과정에서 두 가지 역할을 수행했다. 첫째로, 기술은 이주의 여건을 조성하기 위한 도구였다. 19세기 후기로부터, 철도는 다수의 사람들과 이들을 보조할 실질적인 기본 시설을 이동시키는데 있어 핵심적 방법이 되었다. 건강과 보건에 대한 근대 과학적 이해와 함께 새로운 농경 기술들과 개량된 토지 운영, 근대식 건물, 고속 도로, 항공 교통, 그리고 채광 기술은 진보된 과학 기술, 곧 문명의 신호였다. 이러한 근대 과학 기술의 진보는 종전까지 전통적 유목지대 이상의 잠재성이 없다고 여겨졌던 지역에 보다 밀도 높은 인구 수용을 가능하게 만들었다. 둘째로, 이러한 과학 기술들은 그 자체로써 영토 소유의 상징이 되었다: 한때 불모지로 여겨졌던 땅을 기술을 이용하여 개간함으로써, 새로운 이주민들은 그들의 수에 상관없이 그 토지에 대한 명분을 주장하게 되었다.³⁾ 물론, 비록 만주에서의 쟁탈전에서 직접적인 군사 충돌이 다른 요인보다 덜 중요하더라도, 군사적 기술 역시 이 둘째 요소의 한 면을 차지하고 있었다. 영토에 대한 지배권은 통상 군사적 승리에 의해 정당화 되어왔다.

II. 정착

러시아의 만주에 대한 관심은 17세기부터 시작된 동 시베리아와 태평양해안 지방의 개발과, 그 지방에 영구적 정착이 정치적 권리를 완고하게 하고 그 곳에 있는 행정부와 군을 위한 세금과 인구를 확보하는데 필요하다는 시각에 의해 더욱 발전되었다. 그들은 1651년 이르쿠츠크(Irkutsk)를 바이칼호(Lake Baikal)에 알바진(Albazin)을 아무르에 1651년에 설립하였고 1656년에는 은과 납이 발견되어 러시아와 만주가 굉장한 관심을 보이는 네르카(Nercha)와 인고다(Ingoda) 두 강이 만나는 지점에 네르친스크(Nerchinsk)를 설립하였다. 네르친스크(Nerchinsk)는 바이칼호 동부에서의 러시아 주둔의 본부가 되었다. 동 시베리아의 험한 지형에는 큰 강들이 개발과 통신의 중요한 연결선으로 상징되었다. 셀렝게강(Selenge)에 1666년에는 그들은 셀렝지스크(Selengisk)를, 2년뒤에는 Verkhneudinsk(울란우데:Ulan Ude)를 설립하였다. 셀렝게 (Selengisk) 강의 지류는 인고다(Ingoda)

2) 아더 왈드론, 중국의 만리장

3) 이 논리의 전개를 위해서, 리 나란고아와 로버트 크리브의 논문을 참조

로, 잉고다(Ingoda)에서는 실카(Shilka)로, 실카(Shilka)에서는 아무르로, 그리고 아무르에서 태평양으로 가는 길로 이어진다. 그러므로 셀렝지스크(Selengisk), Verkhneudinsk, 네르친스크(Nerchinsk), 알바진 처럼 새로 만들어진 마을은 수로와 연결되었다. 아무르 강 하류의 두 개 지류인 송가리와 우수리는 만주의 중앙을 흐르는데, 만주 평원의 중앙에는 북쪽의 아무르강 유역과 얼음이 얼지 않는 요동반도 서쪽 보하이 만으로 흘러드는 남쪽의 요하 유역을 구분하는 낮은 분수령이 있다.

17세기 베이징에 있는 만주정권에게 이 같은 확장의 논리는 명확하게 이해되지 않았다. 17세기 초 만주인의 중국 정복이 이루어질 때 만주 왕자들은 아무르강 계곡의 부족들과의 동맹을 형성함으로써 그들의 후방을 안전하게 보장하였고, 험준한 이아브로노이(Iablonoi)와 스타보보이(Stabovoi) 산맥 범위에는 자신들을 위협할 수 있는 유목 부족은 없다고 여겼다.

그러나, 아무르 분지의 러시아인 정착은 만주인에게 경각심을 불러 일으켰다. 그들은 군 즉시 요새들을 북쪽 러시아와의 국경시대 강을 따라 세웠다. 러시아가 바이칼 호에 이르쿠츠크(Irkutsk)를 아무르 강에 알바진을 설립했다는 소식이 청나라에 전해진 후 첫 요새가 1652년 송화강의 지류인 뮈단강(Mudan River) 연안의 닝구타(Ninguta)에 설립되었다. 그들은 이들 지점으로 러시아에 맞서 싸울 군대를 보냈으나, 만주인의 군대는 성공하지 못했다. 그 이유는 주요 군대가 만주패권의 위협 세력인 서쪽의 몽골 부족 Zunghars와 전투를 벌이고 있어서 수적으로 열세였기 때문이었다.⁴⁾ 1685년이 되어 비로서 러시아에 총력을 기울일 수 있게 된 만주사람들은 알바진의 러시아 정착지를 포위하고 파괴할 수 있게 되었다. 만주는 러시아에게 바이칼 호의 동쪽으로 있는 모든 땅을 중국 제국의 일부로 인정해줄 것을 요구하였으나, 러시아는 아무르 강과 제야(Zeya)를 시베리아와 만주 사이의 경계로 주장하였다. 결국 1689년 8월 네르친스크에서 중국은 사상 처음으로 유럽국가와 조약을 맺기에 이르렀다. 이 조약은 두 제국 사이의 국경을 아르군(Argun)강에 위치한 Abagaytuy에서 동쪽으로 태평양 까지를 경계선으로 정하였다. 이 경계선은 아무르 강에서 한참 북쪽이었고, 아르군 강을 따라 아무르 강과 실(Shilka) 강이 합류하는 지점까지 이어졌으며, 다시 Amgun과 Uda 강 사이에 있는 연안으로 이어졌다. 이는 러시아가 Iablonoi 산맥과 아르군(Argun)강 사이의 연안에 접근하는 것을 가능하게 만들었지만, 아무르 강을 통해 해안에 접근하는 것을 불가능하게 하였다.⁵⁾ 러시아가 동쪽으로 전진하자 만주 왕실은 아무르 연안에 Aigun,(1683), Mergen 강 연안에 Mergen(Nenjiang, 1686), 그리고 Bukui와 나중의 Tsitsihar(1693) 및 전략상 중요한 다른 몇 곳에 수비대 주둔지를 확장시켰다. 또 이들 군사 주둔지에 식량을 공급하기 위해 만주는 ‘군사 농업 부락(tuntian)’을 설립하여 중국 죄수와 망명자 그리고 노예를 보내 농업 노동을 지원하였다.⁶⁾

남쪽에 위치했지만 만주 정치 및 군사의 중심지인 Shengjing(Mukden)에서 멀리 떨어진 이런 요새지를 통제하기 위해 북만주에 상급 군사령부 존재가 절실했다. 이로 인해 Ninguta에 있던 주둔군이 신설 수비대의 본부로 지정되고 군정이 설립되고 Jilin군구(Military District)가 신설되었다. 이 때까지 전 만주 지역은 Shengjing 지역 배치부대의 사령관이 관리하고 있었다. 그러나 Jilin 군구는 아직도 거대하였기 때문에 효과적으로 북쪽의 국경지역을 관리하기 위해 1683년에 Jilin 군지구 북

4) 피터 C. 퍼듀, 중국이 서양을 향해 나간 청나라의 유로아시아중심 정복, 캠브리지: 하버드 대학교 Press, 2005.

5) LeDonne, pp. 13, 155-157

6) Reardon-Anderson, p.24.

쪽에 Jeilongjiang 군구를 설치하였다. 이 신설 군구 본부는 당시 전략적 요충지인 Aigun 주둔지에 위치해 있었다.⁷⁾ 따라서 세 개의 군구와 군정청의 설립은 근본적으로 아무르 강 유역에 주둔하는 러시아군으로 인한 순사적 필요성에 대한 대응이었다.⁸⁾

아무르강을 통해 바다로 진입이 불가능해진 러시아는 다른 길을 찾기 시작하였다. 러시아는 오흐츠크(Okhotsk) 해 근처에서 출구를 발견하였고, 1697년에는 캄차카(Kamchatka)가, 그리고 1820년대에서 1830년대 사이에 쿠릴 열도의 발견으로 이어졌고, 이어서 러시아는 일본에 대해 관심을 갖기 시작하였다. 러시아는 북태평양을 탐험하였고 그곳에 18세기 후반부에 정착지를 마련하였다. 이들 발견과 탐사는 러시아의 앞선 해군 기술과 강력한 증기선 덕분에 가능하였다. 하지만 새로이 발견된 곳에 만들어진 정착지는 지속 가능한 상업과 농업 기지로 개발될 계획이었지만 상업과 농업을 지원해 줄 배후지가 없었다. 러시아는 일본과의 교역을 통하여 이 문제를 해결하고 싶어했지만, 일본의 도쿠가와(Tokugawa) 막부는 아직도 완전히 고립된 시기였다. 멀리 떨어진 태평양에 위치한 러시아 정착지를 성장할 수 있게 만드는 유일한 방법은 아마도 청나라와 연안무역을 활성화시키는 것이었다. 하지만 오흐츠크를 제외하고는 항구가 존재하지 않았다. 연해주와 대륙의 해안 지역과의 단거리 항로를 찾는 것은 이들 지역을 배후지에서 후원이 가능하게 한다는 것을 의미했다(러시아 배후지). 이러한 연유로 아무르강에서 태평양으로 진입하는 것이 해결 방안으로 보였고, 이 방안은 러시아가 1849년에 사할린 섬이라는 사실을 발견했을 때 구체화 되었다. 아무르 강 어귀에 위치한 항구는 해안지역에서 러시아의 해운과 상업 모두 활성화시킬 수 있을 것으로 보였다. 아무르강 어귀에서 사할린과 본토 사이에 있는 Mevelskoi (Mamiya) 해협을 통해 동해와 태평양까지 항해하는 것이 가능한 것이었다.

러시아는 아무르강의 항해권을 취득하고 만주의 관할구역인 강의 왼쪽 기슭에 있는 부족 정착지를 이전시키기 위해 만주와 협상하기 시작하였다. 러시아는 아무르 강 어귀에 Nikolaevsk 요새를 설치하였고, 추가로 1855년에 7,000명의 러시아인 이주민들을 새로운 정착지에 보냄으로써 Nikolaevsk 요새는 아무르 강 하류의 행정 및 군사 중심지가 되었다.⁹⁾ 이듬해에는 더 많은 이주민들이 뒤따라 들어왔다. 러시아는 강 어귀에 10,000명의 러시아인들이 정착했고 추가적으로 5,000명이 이주할 것으로 예상된다고 만주 왕실에 알렸다.¹⁰⁾ 1860년에는 러시아가 블라디보스크(Vladivostok)를 건설하였다.

19세기 중반에 내부 반란인 태평천국운동(Taiping Rebellion)과 영국과의 전쟁인 제2차 아편전쟁(Arrow War)을 통해 약해진 만주 왕실은 더 이상 러시아인들을 내쫓을 수가 없었으며, 1859년 말 쯤에는 러시아는 강 계곡의 북쪽 지역을 실질적으로 점령하였다. 영불 연합군이 제 2차 아편전쟁에서 북경을 공격했을 때 만주 왕실은 만주에서 군대를 완전히 철수시켜 무방비 상태로 남길 수 밖에 없었다. 이는 러시아에게 만주와 인근 해역에서 더 많은 권리를 얻을 수 있는 커다란 기회를

7) 1689년 네르친스크 조약 이후 Amur 강 따라서 국경이 설치되었고 군정 본부가 Mergen으로 이전하였고, 다시 1693년에 Tsitsihar로 이전하였다.

8) 35쪽 참조

9) Nikolaevsk 요새는 1850년에 설치되었고, De Kastri Ban, Imperatorskaia-Sovetskaia Gavan과 Kizi(Mariinskoe) 추가로 3개 요새가 설치되었다. 이들 요새는 러시아가 Tartar 해협을 관리하기 위해 필수적이었다.

10) LeDonne, 171, 175

제공했다. 북경에서 전쟁이 끝날 즈음 러시아는 중재자로 나섰다 대신에 1860년 말에 북경 협약(Treaty of Peking)에 서명하였다. 이 조약은 연해주를 러시아에게 할양하였다. 경계선은 아무르 강을 따라 우수리강, Sangacha강 그리고 Khanka호로 이어져, 다시 Tur강과 Khubtu강으로 연결되어 마지막으로 대륙을 가로질러 투먼(Tumen)강 어귀 동쪽으로 20 마일 떨어진 해안까지 이어진다. 러시아는 우르가(Urga)에 영사관을 설치하는 것을 허락 받았다.¹¹⁾

만주 왕실은 이 조약을 통해 만주지방에 새로운 이주 정책을 실행하였다. 국경 너머 흑룡강 지역의 군사 통치자는 황제에게 군사력을 강화하는 데에 필요한 수입을 얻고 러시아가 공 지역으로 확장하는 것을 막는 방편으로 호란(Hulan) 족에게 이 중국지역을 개방하는 방안을 제시하였다. 이에 만주지방의 통치자는 북경에 정착한 후 중국 이주자들에게 유조변(柳條邊, Willow Palisade) 주변 남만주의 경지만을 개방하여 만주족의 온전성을 지키고자 노력했다. 흑룡강, 지린, 그리고 몽골 지역은 이 유조변 뒤쪽에 있었으나 러시아와 직접적으로 국경이 맞닿아 있었다. 19세기 중반에는 러시아로부터의 압력과 더불어 북 중국의 기근과 같은 사회문제들이 있었기 때문에 만주정부는 ‘사람들을 이주시켜 국경을 강화시킨다’는 새로운 표어 아래 중국사람들이 만주지방과 몽골지역으로 이주하는 것을 막던 법안을 철폐시켰다. 이리하여 이 미개척지는 중국인 이주자들에게 개방되어 그들에게 축적매각되게 된 것이다. 새로운 지역으로 이주하는 사람들에게는 조세특권이 주어졌고, 곧 지린 지방과 흑룡강 지역에도 이주자들을 위한 지역들이 생겨나기 시작했다. 이러한 중국인 이주자들에게 의해 중국인 마을이 하나씩 만들어지기 시작했고 곧 이들을 위한 민간정부도 나타났다.

북경조약은 또한 우수리 지역을 러시아에 할양하였다. 이제 중국과 한국의 국경을 흐르고, 한때 제국주의의 방패가 되기도 했던 두만강 유역(Tumen Valley)은 러시아, 한국, 중국의 국경이 모두 모이는 전략적 요충지가 된 것이다. 러시아의 참견 가능성을 배제하기 위해 만주 왕실은 이 두만강 유역을 중국인 거주자들에게 개방하였다. 그러나 장백산맥(Changbai mountain)이라는 큰 장애물의 존재와 거주 가능한 다른 지역들의 존재 등으로 인해 이 지역의 중국인 거주자 증가율은 매우 낮았다. 곧 새로운 정책에 의해 한국인들이 강을 넘어 두만강 유역에 정착할 수 있는 기회가 주어졌고, 그들은 여러 한국인 집단과 한국인 학교들을 설립하였다. 이에 따라 1881년에는 중국 관할 지역에 있었던 한국인 이주자들은 1890년 중국에 지세를 납부하면서 땅을 소유할 수 있게 되었다. 1894년부터 1895년까지의 청일전쟁(Sino-Japanese War)에서 중국이 패배함으로써 한국은 일본의 지배하에 놓이게 된다. 이후 중국과 한국은 한중조약(Sino-Korean Treaty)을 맺어 사람들이 두만강을 넘어 이주하는 것을 금지하는 데에 상호 동의하였고, 1905년 러일전쟁 후에 일본이 두만강, 압록강, 송화강이 지나는 모든 유역이 한국의 영토라고 주장함으로써 한국과 중국 사이의 국경은 논쟁의 원인이 된다.¹²⁾

11) 이 조약은 1856년 톨진조약과 아이훈조약에 그 바탕을 두고 있다. 톨진조약을 통해 러시아는 난징조약에서 영국, 프랑스, 미국이 얻은 것과 같은 이권을 누리게 되었다. 아이훈조약에서 러시아는 1689년 네르친스크조약에서 규정한 국경을 변경하였고, 아무르 강 왼쪽 기슭을 모두 점령하였다. 이 조약은 또한 아무르강 오른쪽 기슭, 우수리강과 칸카호, 동해 사이의 지역에 대한 러시아와 중국의 공동지배를 수립하였고, 러시아에게 성가리강, 아무르강, 우수리강을 탐사할 수 있는 권한을 부여하였다. 그러나 이 두 조약 모두 결국 승인되지 않았다. 만주정부가 적법한 권한을 가지고 있지 않은 지방정부의 승인을 통해 체결된 조약이므로 유효하지 않다는 이유로 아이훈조약을 거부한 것이다.(LeDonne, 178-184)

12) Lee, 129-34.

1872년 러시아는 해군본부를 니콜라예프스키(Nikolaevsk)에서 블라디보스토크로 이전하고 1884년 아무르강에 있는 하바로프스크에 새로운 군구를 만들었다. 이렇게 함으로써 러시아는 만주의 북부지역을 자신의 영향력 하에 편입시킬 수 있었다. 그러나 이 지역 러시아 군의 수가 3만 명 밖에 되지 않았고 러시아 이주민들의 수가 매우 희박하였기 때문에 이 지역에 대한 러시아의 전망은 그다지 밝지 않았다. 이러한 약점을 보완하기 위해 러시아는 유럽 쪽 자신들의 영토와 블라디보스토크를 철도라는 방법을 통해 연결해야만 했다. 이는 제국 서부에 있는 러시아 군대의 동원기동성을 증가시켰을 뿐 아니라 연안지대에 대한 공급을 원활히 하고 서부의 과잉인구 지역 농부들을 아무르 유역으로 이주 시키는 역할도 수행했다. 결국 철도의 건설을 통해 러시아는 육지로부터 연해 변두리 지역을 원조할 수 있었던 것이다.¹³⁾ 1891년에 시작되어 1903년에 완공된 이 시베리아 횡단열차(Trans-Siberian railroad)는 결과적으로 동북아시아 힘의 균형에 커다란 변화를 가져왔다.

1900년 러시아 군대는 만주군이 의화단 운동(Boxer Rebellion)을 진압하는 것을 돕는다는 명목으로 만주의 북쪽지역을 점령하였다. 그러나 이들을 의화단 운동이 끝난 후에도 1904년까지 계속 만주지역에 남아 있었다. 이에 일본이 양국의 중재자 역할로 나서게 되고, 따라서 만주지역 국경 방어는 청나라에게도 매우 심각한 문제가 되었다. 청나라의 정책은 국가의 수입을 늘리는 것과 외부인들에게 만주는 결국 중국의 영토임을 보여주는 것, 이 두 가지에 그 목적을 두었다. 결국 만주 왕실은 1902년에 극단적으로 ‘새로운 정책’(New Policy)을 채용하게 되고, 이에 따라 중국인 거주자들에게 더 넓은 땅을 개방하는 것이 가능해졌다. 이 새로운 정책에 따라 증가한 이주자들과 관련 땅 분쟁들을 해결하기 위해 토지개간국(land reclamation bureau)이 공식적으로 설립되었고 만주지방에 중국인 이주자의 수는 엄청나게 늘어났다. 이 중국인 이주자들의 관리를 위해 만주 왕실은 기존의 지방정부 이외에 중국인 행정기관을 독립적으로 설립하게 되고, 1907년 제국판무관(Imperial Commissioner)의 보고서를 토대로 청나라 황실은 만주(Manchurai)와 몽골지방을 완전히 중국에 통합시키는 민간행정시스템을 도입한다. 과거의 군사행정부는 철폐된 것이다.

군사행정부의 철폐는 청나라 황실이 어떻게 실질적인 힘을 최대한 활용할지에 대한 이해를 잘 나타내고 있다. 19세기에 청나라의 군사적 성과는 매우 저조했고, 중국인 어느 누구도 청나라가 군사적인 측면이나 외교적인 측면에서 러시아를 누를 수 있을 것이라고 생각하지 않았다. 하지만 청나라 황실은 자신의 수적 우위에 대해 잘 알고 있었고, 따라서 그들은 중국 본토의 체제와 그 지역의 행정체제를 통합하고 많은 사람들을 그 지역에 이주시킴으로써 경계를 강화하려고 했다. 그들은 이러한 전략이 제국의 통합을 확고히 하리라 믿은 것이다. 이러한 정책의 전례는 투르키스탄(Turkistan)에서 이미 행해진 바 있다. 1880년대에 러시아가 일리 계곡(Ili valley)을 따라 중앙아시아로 전진하는 것에 대해 청나라는 그 지역을 중국의 직접적인 영향하에 놓음과 동시에 그 지역에 중국인 농부들을 이전시키고, 러시아를 견제하기 위한 강력한 군사적 기반시설을 마련함으로써 대응하였다. 1884년 말 중국은 투르키스탄(Turkiastan)을 신장성강 (Sinkiang, Stinjiang Province)이라는 중국지방으로 지명하였다.

집중적인 중국 농부들의 정착정책과 기존 중국의 행정과 만주 행정의 통합은 청이 국경지역의

13) LeDonne, p. 185

손실을 예방하고 외부 세력의 침략으로부터 피하는 도입 가능한 방안 중 유일한 실질적이고 효과적인 전략으로 드러났다. 행정과 정착정책의 변화 뒤편에는 러시아와 일본의 위협이 도사리고 있었다.¹⁴⁾

의회단 사건 이후 러시아인들은 만주에 머물러 있었으며 퇴각 하는 대신에 더 많은 권리를 요구했다. 1903년에 치타(Chita)로부터 블라디보스토크까지 만주를 가로지르는 동청 철도를 건설하였으며, 그 후 청의 반대를¹⁵⁾ 무시하고 하얼빈(Harbin)부터 뤼순(Port Arthur)까지 이어지는 철도를 개설했다. 동청 철도 행정부는 약 30,000명의 철도 수비대의 원조를 받으며 정치적 관할권을 집행하고, 철도 부속지에 행정구역을 만들어 그곳에 사는 중국인들에게 세금을 부과하기 시작했다. 처음에는 러시아가 러시아인들의 정착을 증강하려는 목적으로 철도를 확장하였는데, 이러한 새로운 철도체계는 중국 정착민들에게 오히려 더 많은 이익을 가져다 주었다. 1907년까지 약 200 킬로미터 정도의 국경을 시베리아와 공유한 헤이룽장(Heilongjiang) 주의 인구는 러시아 극동 지역 인구의 5배인 2,500,000명 이었다. 만주 지역의 새로운 중국 정착민들은 러시아인들의 유입보다 15배 이상 많은 것으로 추정 되었다. 인구 통계학적으로 보아도 러시아의 위치는 희망이 없어 보였다. 심지어 러시아는 이 지역의 발전 계획을 위해서 노동력이 필요했으나 곧 이를 위해서 현지 중국인들의 도움을 얻었다.

1910년쯤, 중국은 만주 지역 인구통계에서 명백하게 수적으로 우세하였다. 북쪽의 하얼빈(Harbin)은 여전히 러시아 통치하에 있었고 치타(Chita)부터 블라디보스토크까지 철도를 따라 러시아 정착지가 있었지만, 중국인들은 러시아인들을 수적으로 압도하였고 심지어 북만주 지역에서도 수적으로 우세하였다. 일본은 만주를 식민지 확장을 위한 적합한 위치라고 여기고 이 지역으로의 일본인 이주를 장려하기 시작하였다. 하지만 조심스럽게 바다를 건너 만주로 이주하는 일본 이민자의 수는 새로운 땅을 찾는 무단 중국 이민자들과 소작인, 또는 단지 노동자로서 일을 하고 싶어 고향을 떠나 북쪽으로 집단 이주하는 중국인들의 수보다는 훨씬 적었다. 1920년 까지도 만주에서의 중국인 수적 우세는 명백하였고 시간이 갈수록 상황은 훨씬 더 확고해졌다. 1920년대 초기에 매년 40만 명 이상의 중국 이민자들이 만주지역으로 이주해왔고, 이 중 절반의 사람들이 눌러앉았다. 하지만 1926년부터는 중국 북쪽 지역에서의 기근이 많은 중국인들을 만주지역으로 내몰았다.¹⁶⁾ 이주해온 사람들의 수는 1927년, 1928년 그리고 1929년에 각각 100만 명을 초과하였으며, 이들 중 3분의 1만이 고향으로 돌아갔다.¹⁷⁾ 만주지역의 초창기 중국 정착민들은 민간인이 아니라 대부분 주둔군들이었다. 이러한 경향은 만주 황실이 외부의 위협과 내부의 반란 그리고 자연 재앙을 복합적으로 직면하여 수많은 중국 이민자들을 위해 만주와 몽골을 개방해야 했던 19세기 중반까지 계속되었다. 하지만 19세기 후반부터 20세기 초까지의 이민 정책은 집단 민간인 이주로 특정 지어졌다.

일본은 이런 인구이동 현실에 대한 대응으로 원주민 우선 정책을 내놓았다. 만주인에 대한 일본

14) Liu Xuanmin, Qingdai Donsansheng yimin yu kaikeshixue nianba 2 (1938): 67-120

15) Teng and Fairbank, pp. 130-131

16) 1936년에 만주의 발전에 관한 4번째 보고서, Dairen: 서부 만주 철도 회사, 1936, p.18; Fmaky L. Ho, 중국에 북동쪽 지역의 인구 이동, 1930, p.50.

17) 1936년에 만주의 발전에 관한 5번째 보고서, Dairen: 서부 만주 철도 회사, 1936

인들의 공식적인 입장은 만주와 몽골의 원주민¹⁸⁾과는 대조적으로 만주 지역으로 이주해 온 중국 공동체의 특징을 강조함으로써 중국인의 수적 우세의 중요성을 퇴색시키려 했다. 일본이 중국인들은 새로 이주해왔다는 점을 강조한 것은 만주가 중국의 일부분이라는 청 황실과 그 뒤를 이은 국민당의 공식 입장에 반박하고, 그 지역 내 중국인들의 수적인 우세를 부정하기 위한 시도였다. 일본이 후원하는 만주국(Manchukuo)시는 후일 중국인의 수적 우세를 회피하기 위한 방법으로 5개의 국적을 가진 땅으로 세상에 알렸다(일본인, 만주인, 몽골인, 중국인, 한국인¹⁹⁾). 그렇지만, 그러한 구성 속에는 일본인 또한 외방인 이었다. 그래서 주도권을 위한 핵심적인 대체방안은 과학기술에 있었다.

Ⅲ. 과학 기술/ 철도 산업

인구 우세에 대한 대처방안은 과학기술이었다. 19세기 후반부터 북동 아시아에서는 철도산업이 운송의 목적뿐만 아니라 정치적, 경제적인 지역의 통합으로 나타났다. 철도산업은 당연히 멀리 떨어진 지역으로 사람들과 물건을 빠르고 비교적 값싸게 운송하는 매우 실용적인 시스템이다. 하지만 철도산업은 그 외에도 큰 상징적인 가치를 지녔다. 철로는 현대적으로 땅을 통제하고 소유하고 있음을 의미했다. 철도 차량과 철도 역은 사람들이 지나다니는 지역으로부터 통로와 문 그리고 율타리에 의해 막아져 있는 그만의 영역이었지만, 인공적이고 자연적인 풍경을 지나가는 여행객들이 이를 볼 수 있게 해주었다. 러시아, 중국, 그리고 일본은 경관을 가로지르는 철도를 건설하는 것이 사실상 철도 보안을 위해 철도 수비대가 필요하기 때문에 정치적 통제를 위한 한 단계라고 여겼다. 만주 지역의 러시아인들과 일본인들은 ‘철도 수비대’라는 표어 아래 현대적인 포병을 배치하였으며, 남부 만주 철도가 건설되었던 남북으로 긴 땅은 철도 당국이 임차하여 정치적·행정적으로 통제하였다.

러시아와 중국 그리고 일본 세 나라 모두 철도기술이 정치, 경제 그리고 국방적으로 얼마나 중요한 위치인지 알고 있었다. 일찍이 1872년 초부터 중국 정치가 이홍장(Li Hongzhang)은 철도 사업 없이는 투르키스탄²⁰⁾까지 진출한 러시아에 대항하여 신장과 같은 국경 지방을 방어하는 것이 불가능 할 것이라고 목소리를 높였다. 만주 제국 왕실은 외세 문명의 중국 침략이라는 이유로 새로운 철도 개척 기술을 받아들이는데 망설였다. 하지만 곧 만주 제국 왕실은 철도 개척이 나라를 방위하는데 사용 될 수도 있으리라 확신하였다. 최우선으로는 만주까지 철도를 개설하는 작업이었다. 탕산(Tangshan)으로부터 만주까지 이어지는 철도 작업이 1890년에 시작되었다. 이 철로는 오직 군사적 목적으로 사용되었는데 러시아와 일본의 야욕이 집중된 북동쪽과 한국을 방어하는데 아주 중요한 노선이라고 할 수 있었다.

하지만 이 작업은 1984년 청일전쟁으로 인해 청후소(Chung-hou-so)로 가는 중간 지점에서 중단

18) Li Narango

19) 때론 러시아인들

20) Li Kuo-c', Chung-kuo tsao-cl ti ieh-lh ching-ying[The Management of early Chinese Railways], Tpei, Academia Sinica, 1961, pp.29-30.

되었다.²¹⁾ 천진(Tianjin)으로부터 칭후소 까지를 잇는 철도 공사의 길이는 235마일로써 타이완을 포함하여 중국 전 국토 철도 길이의 약 72%에 해당되는 길이였다.²²⁾ 이 철도 공사는 1895년부터 1911년 사이에 급속도로 진행되었으며 그 길이가 255마일에서 5,780마일까지 늘어났다. 하지만 전체 철도의 약 90%가 식민지와 재정적 타협 하에 건설되었다.²³⁾

국민당 시절에 철도는 국가 통합과 국방 차원에서 아주 절박한 문제였다. 국민당이 1912년 건국 되었을 때 국민당 지도자 손문(Sun Yat-sen)은 원세개(Yuan Shikai)에게 지도자 자리를 내주고 자신을 국영철도사업의 총책임자로 임명하였다. 그의 계획은 10년 안에 100,000마일의 철도를 개설하는 것이었으며, 정치 및 군사적 고투 속에서도 1911년부터 1927년까지 약 3,000마일의 철도를 개설하였다. 만들어진 철도의 약 65%는 만주지방에 건설되었으며 만주 지방 내에서 건설된 56%의 철도는 일본 협력 하에 건설되었다.²⁴⁾ 1920년대에 일본에 대항하던 중국 민족주의운동은 항구 도시 뤼순(Port Arthur)과 다롄(Dalian)의 반환을 일본에 요구하였다. 1925년에는 장쥘린(Zhan Zuolin)이 남만주 철도로 인한 일본의 이익 확충을 감소시키기 위하여 순전히 중국에 의해서만 건설된 중국만의 철도 건설을 주장하였다. 장쥘린은 후루다오(Huludao)에서부터 시작하는 3개선의 철도 건설 계획을 세웠다. 동쪽으로 가는 주요 노선은 후이안(Fuyuan)과 무크텐(Mukden)을 이으며, 서쪽으로는 헤이허(Heihe)로부터 다후산(Dahushan), 통료(Tongliao) 그리고 타오난(Taonan)까지 잇는 철도를 건설하는 것이었다. 그리고 남쪽으로는 Dononnor로부터 차오양(Chaoyang)과 츠핑(Chifeng)을 잇는 철도를 개설하는 것이었다. 다후산-통료(Dahushan-Tongliao)를 잇는 서쪽 노선은 1927년에 완성됐으며 무크텐(Mukden)과 길림(Jilin)에서 북경-무크텐(Peking-Mukden)의 확장선인 헬링(Heilong)선까지는 1928년에서 1929년 사이에 완공되었다. 일본의 반대에도 불구하고 장쥘린은 공사를 강행하였다. 장쥘린이 죽은 후에는 그의 아들 장궈량(Zhang Xueliang)이 철도 사업을 이어받아 진행하였다. 장궈량(Zhang Xueliang)은 일본이 길림(Jilin)과 한국 국경 지방을 잇는 전략적 철도 건설을 방해하였으며 다롄(Dalian)에 있는 군사 시설에 대응하기 위해 후루다오(Huludao)에 새 항구를 개발하였다. 이 모든 계획과 사업들은 1932년 일본의 만주 침략에 의해서 물거품이 되었다.²⁵⁾

만주 지방에 철도 건설 허가를 받은 첫 번째 외국 국가는 러시아였다. 위에서 언급 된 바와 같이 러시아는 해안지방과 시베리아 서부 지방을 잇는 철도를 건설하는데 필사적이었으며 블라디보스토크까지 잇는 철도 건설을 통해 이 목적을 이루려 했다. 만주 국경지역과 그 외곽지역을 지나 블라디보스토크까지 잇는 철도 건설 작업은 매우 먼 거리였다. 만약 몽고 동부의 내부를 지나 만주를 잇는다면 무려 700km나 그 길이를 줄일 수가 있었다. 그래서 러시아는 1900년에 서방국가들이 의화단 사건을 탄압하면서 생긴 기회를 최대한 이용하여 만주 왕실과 이 지방의 진출과 만주와 몽고 동부지역을 지나는 철도 건설 인가를 받기 위해서 협상을 시작하였다. 중국과 블라디보스토크를 잇

21) Li Kuo-cl, pp.212

22) Huenemann, pp. 46-47

23) Huenemann, pp. 75-80

24) Huenemann, pp. 86-8

25) Chokyuro Kadono, Development of Railways, Tokyo: Nihon Kokusai Kyokai, 1936, pp. 7-10. F. C. Jones, Manchuria since 1931, New York: Oxford University Press, 1949, pp. 18, 108.

는 철로와 하얼빈에서 뤼순까지 가는 철로는 1903년에 완성되었다. 이 철로들은 동청철도라고 불린다. 이 두 철로는 만주지방의 중심부를 지나며 만주 경제의 중추적 역할을 하게 된다. 이 철로는 해안 지역의 무역 증진과 태평양 지역 미개척지에 있는 러시아 이주자들에게 필수품들을 공급하는데 일조하고 한국과 일본 영토로의 확장을 가능케 해주는 기본 발판이 되기도 하는 사업이었던 것이다.

1905년에서 1906년에 일어난 러일 전쟁으로 인해 러시아의 야욕은 물거품이 되버린다. 러일 전쟁의 종결과 함께 맺은 포츠머스 조약은 러시아로 하여금 창춘(Changchun) 근처에 있는 쿠엔칭(Kuen-Ching)으로부터 뤼순을 잇는 대부분의 남만주 철도를 일본에게 양도하게 했으며 일본의 한국에서의 정치적 군사적 경제적 야욕을 용인하게 하였다. 일본은 또한 중국으로부터 남만주 철도선과 병행하거나 근처를 지나는 철도선을 건설하지 말 것을 약속하는 비밀 조약 비슷한 것을 맺게 된다.²⁶⁾ 그러므로, 일본은 만주의 남부지역에서 철로 독점권을 가지게 되었다. 만리장성 너머로 다른 서방세력이 중국철로 건설에 참여하는 것은 거부되었다. 예를 들어, 중국당국은 영국과 중국기업으로부터 받은 돈으로 파쿠멘(Fakumen)을 통해서 xīnmintum과 Qiqihaer 사이에 철도노선을 계획했지만 만주왕실과 일본간의 맺은 비밀협약에 위배된다고 주장한 일본의 반대로 무산되었다.

만주 내 철도 건설 사업에 외세를 막음으로 해서 일본의 만주에 대한 영향력과 영토 소유권은 확장되었다. 일본의 철도 사업 이권 개입은 1931년에 있는 일본의 만주 침략의 발판이 되는 것이었다. 그리고 1932년에 만주국이 설립되었을 때 철도 사업은 더욱 활황을 띄게 된다. 수도인 신경(Shinking)과 두만강을 지나는 이 철로는 만주국이 설립됨과 동시에 공사가 시작되었다. 10년 동안 일본에 의해 계획된 이 공사는 만주와 한국 그리고 동해 쪽의 해안지방을 이으며 결과적으로 만주와 일본을 잇는 거리를 1/3이나 단축시켰다. 만주국 내의 중국 당국은 일본의 명백한 야욕을 알아차렸으며 이 계획에 반대하였다. 만주국 정부는 남만주 철도 사업청과 그 경영권을 일본에게 위임하였다. 사실 남만주철도가 만주국 수로와 버스노선을 포함한 모든 교통 체계 전체를 운영하였다.²⁷⁾ 만주국의 철도는 국가 운영 철도와 남만주철도의 두 가지 종류로 나뉘어져 있었다. 사설 철도는 거의 없었다. 1933년 남만주철도는 무크덴(Mukden)에 국철의 사업청(General Direction)을, 그리고 다롄(Dalian)에는 철도 건설국을 설립하였다. 1935년에는 소비에트 러시아로부터 동청철도를 인수하여 국철 산하에 통합하였다. 1932년과 1935년 사이에 만주국은 3천 킬로미터의 새로운 철도를 건설하였으며 전체 철도 네트워크의 길이는 9천 마일을 증가하였다.²⁸⁾

이러한 철도들은 만주국과 일본 모두의 안보와 경제적 이익을 도모하기 위해 존재하였다.²⁹⁾ 그러나 새로운 국가의 형성에 따라 철도에 대한 일본인들의 주장은 더 이상 순수하게 군사 전략적인 것이 아니었다. 이제 초점은 철도 기술의 고급화에 놓여졌다. 철도는 문명화의 상징이 되었던 것이다. 만주에서 철도의 공사는 만주로 문화와 문명을 도입하는 것이었다. 왜냐하면 그것은 만주의 경

26) Huenemann, pp.65-6

27) Kiyoshi Kanai, Manchukuo의 경제적 발전에 Manchukuo 철도 공사의 역, 도쿄: 태평양 관계 협회, 1936, 7-8.

28) Fifth Report on Progress, p.52.

29) 이 철도의 일부분은, 특히 Sungari 강과 Ussuri 강 사이에 있는, 그리고 기타 강 계곡에 놓여진 철도들은 1936년부터 세워진 일본인 개척지를 위해 만들어졌다. Chokyuro Kadono, pp.11-15

제적 사회적 발전에 기여하여 궁극적으로 만주가 근대국가로 성장하는 데에 일조하였기 때문이다. 일레로 카도노(Kodono)는 캘리포니아에서 개최된 아시아 태평양 관계에 대한 회의에서 다음과 같이 지적하였다: ‘초창기의 단계에는 아쉽게도 철도는 문화와 문명의 선구자로서의 역할보다는 관련된 외국 세력들의 정치적 군사적 도구로서 사용이 되었다’라고³⁰⁾ 언급하며 만주국의 철도는 이제 문화와 문명의 선구자로서의 역할을 하고 있다고 함축하고 있다. 일본인들은 유럽인들의 공학 기술 뿐만 아니라 기술 습득과 더불어 그들의 사고방식 또한 배우게 되었다. 유럽에서 18세기 후반과 19세기 사이의 기술 발전은 많은 유럽인으로 하여금 ‘과거, 현재에 있어서 다른 그 어떤 사람들보다도 또는 사회보다도 유럽인의 사고 방식이나 사회 조직이 전 인류의 현실을 가장 가깝게 반영한다’고 믿게끔 하였다. 이와 같은 기술적 우월성에 대한 가정은 문명화와 인종적 우월성에 대한 유럽인들의 제국주의적 이데올로기를 형성하였다.³¹⁾ 일본인들도 동일한 가정을 하였다. 메이지 유신 이후 일본에서의 산업 발전은 일본이 거대한 중국과 강력한 러시아를 물리칠 수 있을 만큼 일본을 강력하게 만들었다. 그것은 곧 그들의 기술적 발전과 그들의 사고방식 및 사회 구조에 대해 확신하게끔 만들었다. 일본의 사상가들과 정치가들은 일본인이 아시아에서 가장 발전되고 문명화되었다고 믿었으며 그들만이 아시아를 이끌며 아시아인들을 세계 수준의 문명화로 이끌 수 있다고 생각했다. 이 문명화의 임무를 원동력 삼아 만주의 일본인들은 만주국에서 모든 것을 개선된 그리고 개조될 것으로 바라보았다. 철도는 이 문명에게 진보의 상징이었다. 빠르고 강력한 기차, 그리고 행복한 탑승객들의 모습을 그리는 영화들이 제작되고 사진과 엽서들이 그려졌다. 이 선전활동은 만주국 뿐만 아니라 가장 중요하게 바깥 세상에 만주에서 일본인들이 세우고 있는 근대 문명 사회를 보이는 데에 그 목적이 있었다. 남만주철도회사는 일본뿐만 아니라 한국에도 만주철도 사무국을 세웠으며 잘 포장된 팜플렛들을 분배했다. 회사는 또한 만주로 일본 지식인들, 문필가들, 그리고 기자들을 초청하여 만주로 여행객들의 수요를 증진시키기 위해서 그들이 받은 인상에 대해 기고하게끔 하였다. 이것은 철도 수입을 증가시키는 것뿐만 아니라 만주의 발전과 고급화된 기술을 선전하는 데에 목적이 있었다.

IV. 결 론

만주에 대한 러시아, 중국, 그리고 일본사이의 세력 투쟁은 우선은 외교적인 그리고 군사적인 영역에서 이루어졌다. 그러나 그 아래의 영역에서는 이 지방의 개척지 형성과 기술의 도입과 관련된 복잡한 투쟁이 존재하였다. 이주자 수에서는 중국이 앞서나갔다. 만주에 많은 수의 중국인 개척자를 이주시킴으로써 인구학적으로 우세한 현실을 형성하여 중국에게 유리한 쪽으로 정치적 및 군사적 환경을 조성하였다. 이 같은 패턴의 인구 이주는 이 지방에서의 사회적, 문화적 구성뿐만 아니라 경제적 생태적 환경 또한 변화시켰다. 러시아와 일본 또한 인구 이주를 통하여 만주를 지배하려 하였으나 중국인들과 비교했을 때 수적으로 열등하다는 것을 깨달으면서 기술, 특히 철도로 관심을

30) Chokyuro Kadono, p5.

31) Michal Adas, 인간의 척도로서 기계: 서구 우위의 과학, 기술, 그리고 이데올로, Ithaca and London: Cornell University Press, 199

돌렸다. 만주의 문명화에 대한 주장은 러시아인들에게, 그리고 후에 일본인들에게 강력한 대안을 제공하였으나 결과적으로는 중국 개척지의 인구학적으로 우세한 현실은 이 지방에서의 정치적 운명을 정하는 데에 결정적이었다.