

# 우리나라 타이어工業의 發展史(I)

— 우리나라 타이어工業의 初創期時節 —

金 董 培\*

이 글은 우리나라 타이어業界의 元老人 筆者가 그동안 모아온 귀중한 資料를 토대로 우리나라 타이어工業의 발전과정을 역사적인 측면에서 再照明해본 것이다.

筆者는 우리나라가 日帝의 植民統治로부터 해방된 해인 1945년 12월 朝鮮타이어(韓國타이어 前身)에 入社한 이래 興亞타이어(宇成타이어 前身)와 韓國타이어製造(株)를 거쳐 1978년 8월 東信化學工業(株)의 技術理事를 끝으로 타이어業界를 떠나기까지 우리나라 타이어工業發展에 많은 寄與를 해온 분이다.

이번 號에는 그 첫번째로 우리나라에 타이어工業이 도입된 1941년부터 1950년 6·25사변이 일어나기 전까지의 우리나라 타이어工業의 발전과정을 소개하고, 그 이후의 것은 원고가 입수되는 대로 連載해나갈 예정이다. ……………〈編輯者註〉

## 1. 머릿말

필자가 우리나라 타이어공업계에 발을 들이 놓았던 때가 엇그제 같은데 어느새 40여년의 세월이 흘렀다. 그동안 틈 있을 때마다 우리나라에 타이어공업이 도입된 이후 오늘에 이르기까지 수많은 파란과 迂餘曲折을 겪으면서 성장해온 來歷들을 한번 회고해보고 앞으로 우리나라의 타이어공업을 보다더 건실한 방향으로 발전시켜 나가는 데 다소나마 참고가 될 만한 자료들을 수집해보아야겠다고 생각했으나 여러가지 사정으로 인하여 뜻을 이루지 못한채 오늘에 이르렀다.

그러다가 타이어공업계의 일선에서 물러난 지금에 와서야 다소 시간적 여유도 생겼고 또 과거에 걸어진 발자취를 더듬어볼 수 있는 마음의 자세도 어느 정도 갖추어진 것 같아 자료수집에 많은 어려움이 있을 것을 각오하면서 용기를 내어 가능한 한 최선을 다해 보기로 마음 먹고 펜을 들게 되었다.

이 보잘것 없는 자료가 다행히 우리나라 타이어공업의 과거사실을 再照明해 보는 데 다소나마 도움이 된다면 그 이상 바랄 것이 없겠다.

끝으로 본 자료를 정리하는 데 있어서 필자에게 용기를 북돋워주고 또 발표의 기회를 제공해준 대한타이어공업협회 여러분에게 진심으로 감사의 뜻을 표하는 바이다.

\*前東信化學工業(株) 技術理事

## 2. 타이어공업의 導入

### (1) 도입당시의 國內外情勢

우리나라에 처음으로 자동차 타이어공장이 창설된 것은 지금으로부터 50년전인 1941년의 일이다. 당시는 제2차세계대전이 말기에 접어들어 일본국내의 諸般情勢가 惡化一路로 치닫고 있었으며, 국내의 모든 물자들은 전쟁수행에 총동원되고 있던 때였다.

그러므로 일본 정부당국은 주야로 전력확보에 여념이 없었으며, 각종 稅源을 새로 발굴하고 그 稅率도 점차 高率化해가는 등 모든 수단과 방법을 가릴 겨를이 없던 때였다. 따라서 당시 많은 일본 민간기업체들은 점차 다원화해 가고 고율화되어 가는 각종 關稅 등의 장벽을 피하고 또 한편으로는 연합국측의 해상봉쇄로 인한 각종 원부자재 및 각종 제품의 해상수송의 애로를 타개하기 위하여 중국, 만주, 한반도 등지에 현지공장을 건설하기에 이르렀던 것이다. 뿐만 아니라 이러한 시책들이 그 당시 일본 정부당국의 大陸兵站基地政策에도 부합되었기 때문에 적극적으로 권장했던 터였다.

### (2) 朝鮮타이어工業(株)의 창설

이상과 같은 상황에서 당시 일본 구주 구루메시(日本九州久留米市)에 본사를 가지고 있던 일본 브리지스톤타이어(株)도 당시의 시대적인 潮流에 따라 중국(中國青島), 만주, 그리고 한국(서울) 등지에 각각 타이어공장 또는 고무제품공장 등을 설립하기에 이르렀다.

그리하여 브리지스톤타이어(株)는 1941년 5월 자본금 300萬円을 투자하여 공장부지 20만 평방미터, 종업원 300명 규모의 자동차 타이어공장을 서울 영등포에 창설하고 日産 200개의 자동차 타이어를 생산할 수 있는 기계시설을

갖춘 뒤 회사명칭을 “朝鮮타이어工業株式會社”로 정하고 제품생산에 들어갔다.

설립 당시 회사의 주요 구성인물들을 살펴보면, 사장에는 브리지스톤타이어(株)의 創始者인 고 이시바시(石橋正次郎)씨, 상무취체역 겸 공장장에는 기계기술자 출신인 이사야마(諫山航五郎)씨, 그리고 일선 기술책임자에는 기계기술자인 사사노(笠野留吉)씨, 화학기술자인 시모무라(下村成行)씨 등이었다.

이 朝鮮타이어工業(株)은 창설후 1945년 8·15해방 당시까지 약 4년간 한국내에서 소비되는 자동차 타이어를 일본인 자본과 기술로나마 공급하고 있었다.

물론 그 당시에 생산된 자동차 타이어는 순천연고무로 제조되었고 타이어 코드는 綿糸를 사용하였다. 뿐만 아니라 그 당시는 제2차 세계대전 말기였기 때문에 모든 사용원료는 일본국내에서 생산되는 자재로만 충당되었으며, 카본블랙 등은 외국에서 생산되는 가스 카본 수입이 불가능했기 때문에 홍남질소비료 공장에서 나오는 아세틸렌 카본 등을 공급받고 있었다.

## 3. 8·15해방과 朝鮮타이어工業(株)인수

### (1) 당시의 朝鮮타이어工業(株)의 현황

제2차세계대전이 마침내 그 막을 내림에 따라 1945년 8월 15일 온 민족이 그렇게도 갈망했던 해방을 맞이하게 되었다. 모든 일본군대는 무장해제되었고, 일본 민간인들은 속속 집을 꾸러가지고 본국으로 돌아가기에 바빴다.

이때 美軍政廳에서는 조선타이어(株)의 일 본인 임직원들을 본국으로 송환하는 한편 한국인에게 공장경영과 기술인계를 실시하기 위하여 그 적임자를 모색하고 있었다.

그리하여 회사경영진으로서의 황해도 출신 기업가인 張震燮씨(作故)를 중심으로 한 경영진들을 선정하기에 이르렀고, 종업원 대표로는 金寅植(作故) 작업과장과 업무과의 李課長(이름은 기억나지 않음)이 선출되어 공장의 경영과 자산일체에 대한 인수인계작업에 들어갔다.

한편 그 당시 현장작업은 회사 창설 이래 한국인들이 일본인 현장관리책임자들의 지도 아래 계속 훈련을 받아왔기 때문에 그다지 큰 문제는 없었으나, 기술분야는 일본인들이 직접 관장하고 운영해왔기 때문에 기술업무를 인계 받을만한 책임자가 없어, 고급기술교육을 받은 소위 新進工學徒인 젊은 대학졸업생이 절실히 요구되고 있었다.

그때 필자의 연세대학교 선배이자 日本 京都帝大 應用化學科를 나온 李賢五씨(作故)가 상공부를 통해서 조선타이어(株)의 새 경영진에게 소개되어 동 공장 기술인수 책임자로 선정되면서 필자에게 함께 입사할 것을 권유하였다. 그것이 동기가 되어 필자는 朝鮮타이어(株)와 처음으로 인연을 맺게 되었는데, 그때가 1945년 12월의 일이었던 것으로 기억된다.

## (2) 당시의 회사현황

필자가 처음으로 나갔을 당시의 회사현황은 전술한 장진섭 사장과 김명환 전무, 그리고 太常務(이름은 기억나지 않음) 등이 중역실에 자리잡고 있었으며, 사무실에는 이들을 보좌하는 실무진들, 즉 田支配人(역시 이름은 기억나지 않음)을 위시하여 총무, 업무, 경리 등의 실무부서의 책상들이 배치되어 있었다.

한편 현장에는 김인식 작업과장을 중심으로 해서 왜정시대부터 근무하고 있던 한국인 종업원들이 대부분 그대로 각기 소속부서에서 일하고 있었다. 그리고 기술과 사무실에는 4,5명의 한국인 직원 외에 일인 기술책임자 사사

노씨와 시모무라씨가 책상을 나란히 하고 우리를 기다리고 있었고, 일인 현장 관리책임자 다대이시(立石与一)씨 외 두 사람도 함께 자리하고 있었다.

공장현장에는 자동차 타이어를 제조하는 각종 기계시설들이 부서별로, 그리고 작업공정 순으로 정연하게 배열되어 있었으며 창고에는 앞으로 상당기간 사용할 수 있는 각종 원부자재들이 가득차 있었다. 뿐만 아니라, 현장의 각종 기계시설, 補修用器資材까지도 상당한 양이 보관되어 있었던 것으로 기억하고 있다. 기술과 사무실에는 설계실 및 각종 시험시설(각종 물리시험기와 화학실험장치 등) 등이 그대로 보존되어 있었고 각종 설계도면과 시험기록 등의 자료도 충분치는 못하나마 얼마간 보관되어 있었다.

그리고 당시 회사내의 주요건물들의 배치상태를 살펴보면 공장 중심부 동쪽에는 자동차 타이어 생산시설들이 들어있는 제1공장건물이 자리하고 있었고, 그 서쪽에는 각종 고무제품, 이를테면 고무호스, 고무패킹, 그리고 고무공(테니스공과 야구용 공 등) 등의 생산시설들이 수용되어 있는 제2공장건물이 들어서 있었다. 또 두 공장건물 북쪽에는 汽罐室과 工作室 등이 위치하고 있었으며, 공장건물 남쪽에는 東으로 본사 사무실건물이 서있었고, 서쪽에는 기술과 사무실이 자리잡고 있었다. 또 회사 前面, 즉 京仁街道를 건너 남쪽(지금의 대성연탄공장 위치)에는 종업원들의 사택과 각종 후생시설 등이 있었다. 즉, 동쪽으로는 약 40평 정도 되는 일인 사원용 사택(주로 회사 간부사원용)들이 20여채 들어서 있었고 그 서쪽에는 한국인 현장 종업원을 위한 소형 사택(약 10여평 정도)들이 단층연립식으로 배치되어 있었으며, 그 중간에는 독신사원들을 위한 숙소와 위락시설 등이 2층대형건물 안에 수용되어 있었다.

### (3) 기술연수 및 기술업무 인수

우리 두 사람은 공장에 나가기 시작한 그 이튿날부터 젊은 정열을 몽땅 쏟아부었던 기술연수의 일과가 시작되었다. 즉, 이현오씨는 그의 전공분야가 고분자화학이었으므로 고무 배합과 각종 시험부문을 담당하고 일인 화학 기술자인 시모무라(明治專門學校卒業- 지금의 九州工大前身)씨에게서 기술연수를 받게 되었고, 필자는 일인 기계기술자인 사사노씨에게서 설계업무와 제조공정부문을 연수받게 되었다.

한편 현장 각부서 책임자들도 일인 현장 관리책임자(롤, 압출, 성형 등)들로부터 작업관리에 관한 기술지도를 받았으나, 얼마 가지 않아서(약 2개월전후) 기술연수를 마치고 일인 현장기술자들 3명을 먼저 본국으로 돌려보낸 것이 1946년 2월경으로 기억하고 있다.

그 후에도 우리 두 사람은 계속해서 일인 기술책임자들에게서 기술연수를 받았다. 그리하여 기술연수를 시작한지 반년이 채 못되어서 모든 연수를 끝마치고 기술업무의 인수작업에 들어가게 되었다. 당시 우리들이 기술연수를 받는 동안 희비극이 교차되었던 많은 일화들이 있으나 여기서는 생략하기로 한다.

이리하여 우리들을 위시한 회사의 여러 간부들은 1946년 5월에 일인 기술자 두 사람을 용산역두에서 환송하면서 그들을 고국으로 돌려보내게 되었던 것이다.

## 4. 한국인이 인수한 조선타이어(株)

### (1) 인수당시의 현장 작업현황

여기서 인수당시 조선타이어(株)의 주요 현장부서의 작업상황을 잠시 살펴보기로 한다. 첫째로 정련부(롤작업부)의 카본 혼합작업인데, 요즈음에는 밴버리 믹서(Banbury Mixer) 등 밀폐된 기계장치 속에서 작업이 진행되므로

카본粉塵의 飛散이 그다지 심하지 않으나 그 당시에는 개방 롤상에서 작업을 진행했기 때문에 타부서에 카본 분진의 비산을 막기 위해 사방이 밀폐된 숨이 꼭 막히는 본작업실 안에서 작업하는 사람들은 팬티 하나만 입고 거의 전나체 상태에서 카본작업을 실시했던 것이다.

작업이 너무나도 힘들었던 탓으로 일당 외에 별도로 후한 카본수당을 지불했으나 현장작업자들은 서로 카본작업을 가능한 한 피하려고 애쓰던 모습이 필자의 기억에 생생하다.

둘째로 성형작업에서는 그 당시 성형방식을 두 가지 형식으로 나누어서 실시했는데 그 하나는 지금과 같은 드럼(Drum)식 성형방식이고 다른 하나는(지금은 없어졌음) 코어(Core)식 성형방식이라고 하여 성형 포머(Former)의 모양이 흡사 에어백(Air Bag)과 같은 성형기상에서 고도로 숙련된 작업자가 장시간에 걸쳐 정밀하게(마치 예술품을 창작하듯) 손질해서 100% 사람의 손에 의하여 생타이어의 모양이 이루어지는 작업방식이었다. 다시 말해서 드럼식 성형방식은 두 사람이 한 팀이 되어서 생타이어를 단시간에 대량생산해내는 형식이라면 코어식 성형방식은 숙달된 成型手が 혼자서 장시간에 걸쳐 극도로 정밀한 생타이어를 소량 생산해내는 형식이라고 말할 수 있다.

끝으로 타이어제조공정 중 맨 마지막으로 이루어지는 공정이 가류작업인데 최근에는 백오매틱(Bag-O-Matic)이라고 하는 전자동식 기계장치로 高溫 短時間의 가류조건하에서 타이어 제조작업을 진행하고 있으나, 그 당시의 조선타이어(株)에서는 오토크레이브(Auto-Clave)라고 하는 가류시설로써 타이어몰드를 한꺼번에 10여개씩을 수직으로 겹쳐 쌓아올려 상하의 작동을 水壓으로 실시했으며, 가류조건도 지금과는 정반대로 低溫 長時間으로 진행했던 것이다.

(2) 초창기의 생산제품과 타이어시장 현황 및 원료사정

그 당시 공장에서 주로 생산되었던 자동차 타이어 사이즈(Size)는 32×6 10PLY 트럭용 타이어와 6.00-16 6PLY 승용차용 타이어였으며, 튜브(Tube) 및 플랩(Flap) 등도 함께 생산하였다. 뿐만 아니라 자전거 타이어 및 튜브(26×1 $\frac{3}{8}$ , 28×1 $\frac{3}{8}$ , 26×1 $\frac{1}{2}$  등)도 소량이나마 생산하고 있었다.

당시 자동차 타이어의 국내시장상황을 살펴 보면 시중에서 유통되는 타이어상품은 거의 찾아볼 수 없었고 타이어제품의 판매는 전국 각도마다 소위 “自配”라는 유통기구를 두어 이를 통해서 각 지방에 배급식으로 타이어 공급이 이루어졌으며, 따라서 개인적으로는 타이어의 구입이 거의 불가능했던 시절이었다. 그리하여 조선타이어(株)에서는 제품이 생산되기도 전에 공장 마당에는 타이어제품 수송 트럭들이 대기하고 있었으며 제품이 오토크레이브에서 나와 완제품검사를 받을 겨를도 없이 출하되어 나가는 실정이었다.

이상과 같은 형편이었기 때문에 소위 사고 타이어에 대한 불만처리 등의 요구도 수요자들로부터는 전혀 없었다. 따라서 경영진에서는 다만 제품을 생산해내기만 하면 그 수익성이 보장되었기 때문에 가능한 한 단시일내에 최대한의 생산을 독려하기에 이르렀던 것이다. 그 당시 공장에서는 여러가지 사정으로 야간 작업까지는 실시하지 못했으나 일산 평균 100개 내지 120개 정도의 트럭용 타이어를 생산하고 있었다.

그러나 이 시기에 회사에는 운영상 중대한 위기가 닥쳐오고 있었는데 그것은 각종 原副資材의 확보문제였다. 즉, 그 당시만 하여도 終戰으로 국내의 모든 경제질서가 확립되기 전이었고 또 한국정부가 정식으로 발족되기 전

미군정청하에 있었기 때문에 외국과의 直交易이 이루어지기 전이어서 해외로부터의 각종 원부자재의 자유로운 반입이 불가능했던 때였다. 따라서, 공장가동은 공장내의 원료가 저장되어 있는 한에서만 가능했고 원료가 품질되는 한 공장가동도 중단될 지경에 이르렀던 것이다.

이러한 상황에 처해 있었던 당시 회사의 경영진에서는 장기적인 안목에서 회사운영에 대한 원대한 계획과 과감한 시책을 세워서 앞으로 닥쳐올 위기에 대비하지 못하고 다만 눈앞의 可視的인 小利에만 급급했던 나머지 회사경영상 중대한 실책으로 인한 사고가 발생되어 회사운영은 마비상태에 빠져들었고 마침내는 그 경영권마저도 상실하기에 이르렀던 것이다.

그리하여 희망과 실의가 점철되었던 조선타이어(株)의 제1차 민간인 경영시절은 허무하게도 그 막을 내리게 되었다. 이것이 1948년 상반기였던 것으로 기억하고 있다. 나는 그 후 틈이 있을 때마다 이때의 일들을 회상하며 1차 민간인 기업경영이 좋은 결실을 이루지 못하고 凋落의 비운을 초래하게 된 근본원인은 무엇이었던가? 하고 곰곰히 생각해 보았다. 그리고 그 해답을 한마디로 당시 경영진과 종업원들 사이에 팽배했던 불신풍조 때문이었다고 결론을 내려보았다.

즉, 한 기업체의 경영진과 종업원은 흡사 망망대해를 항해하는 한 척의 배와도 같이 실로 생사를 함께 하는 공동운명체임에도 불구하고 이 사실을 깨닫지 못하고 서로 손익을 달리하는 상대로만 착각한 나머지 각기 자기들에게 주어질 사명과 책임을 다하지 못하고 서로 상대방의 거동만을 의심하고 피차의 虛點 찾기에만 급급하다가 멀리서 다가오는 풍랑에 대비하지 못한채 드디어 배가 침몰하기에 이르렀던 꼴이 아니었었나? 하고 생각해 보았으며, 지금도

그 생각에는 변함이 없다.

당시 최고경영자가 노사간의 확고한 신뢰감을 구축해서 전 종업원을 굳게 한덩어리로 뭉치도록 솔선수범하여 진두지휘해 나가지 못했던 책임은 아무리 강조해도 지나치지 않는다고 생각한다.

## 5. 상공부 관리시절의 조선타이어(株)

### (1) 상공부 관할하에 들어간 공장현황

이상과 같은 우여곡절 끝에 상공부 直轄時節로 들어간 회사의 운영실태는 표면상으로는 조용했으나 어딘지 모르게 활기가 없어 보였고 매사가 소극적이고 무사안일주의로 흐르는 경향이 나타나게 되었다.

현장작업도 1개월에 가동일수가 반 이하로 축소되었으며, 어디까지나 철저한 현상유지책에서 벗어나지 못하였다. 그것은 작업일수가 반 이하로 축소되어도 회사의 현상유지는 가능했으며 또 원부자재도 재고가 얼마 남지 않았으므로 공장을 하루라도 더 오래 가동시키기 위해서는 작업량을 줄일 수 밖에 없었던 당시의 딱한 회사실정이었기도 했던 것이다.

공장의 작업이 한가해지고 시간적으로 여유가 생기게 되자 종업원들 사이에는 각종 여가 활동이 성행하게 되었다. 축구, 배구, 정구(테니스) 등의 운동경기가 종업원들 사이에 확산되어 갔으며, 특히 그 중에서도 축구경기는 전 종업원들의 인기종목이기도 했다.

### (2) 고무기술원양성소 개설과 그 운영

이 당시 상공부에서는 초창기에 처해있던 우리나라 고무공업의 앞날을 위하여 젊은 고무기술자들을 양성하는 계획을 마련하고 고무기술원양성소를 조선타이어(株) 내에 설치하여 그 운영을 본공장 기술진에게 위탁하기에 이

르렀다. 그때가 1948년 하반기(정부수립 전후) 쯤으로 생각된다. 상공부는 이어 전국 각지에 산재해 있는 고무제품 생산업체에 통고하고 한 회사에서 1명 내지 2명씩 젊은 고무기술 지방생들을 본공장 기술원양성소로 파송하여 고무기술 연수를 받도록 조치하였다. 파송된 양성생들의 숙식비는 각 파송회사에서 부담하고 그밖의 제반 연수비용은 상공부에서 예산을 세워 실시했던 것으로 기억된다.

강사진은 이현오 기술과장과 필자가 중심이 되고 본공장 기술과 소속 시험, 설계, 검사계의 책임자(계장급)들이 조교가 되어서 강의와 실습을 병행해서 진행해나갔다. 그리고 연수기간은 지금 기억이 확실치 않으나 대체로 2개월 정도였던 것으로 생각된다.

즉, 처음 3주간은 본공장의 현장 각부서(정련, 압출, 압연, 성형, 가류 등)를 3,4일간씩 순회하면서 견학과 동시에 각종작업에 관한 요령과 주의사항 등을 연수받게 했으며, 그 다음 4주간은 부문별(배합·시험반과 설계·제조공정반)로 연구반을 편성하여, 각기 연구과제를 선택해서 구체적인 연구방법을 터득할 수 있도록 제반 수업을 진행했고 각기 연구내용을 정리·보고하게 하여 그 성과까지도 평가하게 하였다.

뿐만 아니라 마지막 1주간은 당시 경인 또는 대구, 부산 등지에 있었던 각종 고무공장 등을 현지답사하여 회사 상호간의 친목을 도모하고 기술정보를 교환하는 등 실로 그 당시로서는 매우 다채로운 운영프로그램으로 실시했던 것이다.

제1회 고무기술원 수료생을 낸 것은 1948년 11월경이고 이듬해인 1949년 8월경에는 제2회 수료생을 낸 것으로 기억된다. 1950년에는 6·25사변으로 본 양성계획이 중단된 채 계속되지 못했던 것으로 알고 있다. 국가적인 차원에서

실시한 고무기술원 양성사업은 불과 2회에 그치고 말았으나 당시를 회고해볼 때 그 의의만은 매우 컸던 것으로 평가되어야 할 줄 안다.

왜냐하면 정부당국에서 우리나라 공업계의 발전을 위해서는 젊은 기술자양성이 무엇보다도 시급하다는 사실을 절감했을 뿐만 아니라 그것을 정부수립당시 매우 어려웠던 제반 여건하에서도 과감히 실천에 옮겨졌다는 것은 높이 평가받아 마땅하다고 생각되기 때문이다.

뿐만 아니라 그 당시 우리나라 기업체들이 일인들에게서 조직적이고 체계적으로 기술인계를 받은 공장(당시 조선타이어(株) 등)들도 더러는 있었으나 그밖의 대부분의 공장들은 그렇지 못했던 것으로 알고 있다. 따라서 이러한 상황에 처해 있었던 당시 각 공장의 많은 젊은 기술지망생들에게 체계적이고 합리적인 연구방법을 일깨워주고 또 현지답사로 그들의 시야를 넓혀주었다는 것은 초창기에 처해 있던 우리나라 기업체들의 앞날의 건전한 발전을 위해서도 매우 시기적절했던 정부당국의 시책이었다고 생각하는 것이다.

물론 당시의 부족했던 예산, 빈약한 시설과 강사진 등에다가 경험도 없었던 우리나라에서 처음으로 시도했던 것이라 기대했던만큼의 성과를 거두지 못했던 것도 사실이었으나 그 뜻과 실천의욕만큼은 실로 그 진가가 옳게 받아들여져야 한다고 생각된다.

6·25사변후 각 지방에 산재해 있던 고무공장들의 복구사업에, 그리고 공장재건업무에 당시 수료생들이 적극 참여하여 우리나라 고무공업계의 초창기에 있어서 개척자적 사명감을 가지고 혼신의 노력을 다했을 것으로 믿어 의심치 않는다.

### (3) 재차(再次) 민간 전문경영인 손으로 넘겨진 조선타이어(株)

앞서 말한 바와 같이 정부당국은 침체해 있는 회사의 경영상태를 보다더 발랄하고 활기찬 모습으로 끌어올리기 위하여 재차 민간 전문경영인들에게 회사의 경영을 위탁하기로 하고 사장에 李元植씨, 전무에 康慶玉씨를 조선타이어(株)에 부임케 했던 것이다. 이것이 필자의 기억으로는 1949년 중반쯤으로 알고 있다.

이 당시는 이미 공장내의 원료의 재고가 거의 바닥이 나서 주요 원료 등을 상당부분 대용품으로 충당하고 있었으며, 특히 비드와이어 등의 품질로 古타이어의 비드를 수집하여 엄격한 再生工程을 거쳐서 재사용했던 기억이 지금도 생생하다. 타이어 코드지도 재고품이 떨어져서 당시 영등포에 있던 동양방직공장 등에서 면사로 제조하여 사용하기에 이르렀다.

이러한 상황속에서 새로 부임한 경영진은 자신들의 힘차고 참신한 새로운 경영 모습을 선보여 침체되어 있던 당시 회사내의 분위기를 일신하고 새로운 활기를 불어넣기 위하여 사무실 주위의 구조와 실내 제반 비품 등의 배열을 다시 하고, 부서간의 공식회의제도 등도 새로 도입하는 등 실로 눈부신 노력을 경주했으며 때때로 회식 등도 마련하여 각 부서 책임자들의 사기를 북돋워줌으로써 비로소 회사 내에는 새로운 생기와 의욕의 싹이 트기 시작하는 듯하였다.

그러나 불행하게도 새 경영진이 자기들의 새로운 포부를 펼쳐보기도 전에 그들이 부임한지 겨우 1년 정도 되는 1950년 6월에 뜻하지 않았던 6·25 사변이 발발하고 말았다. 참으로 안타깝기 이를데없는 일이라 아니할 수 없다. 동란중에는 회사가 부산과 서울을 오르내리며 피난생활을 하는 동안 공장시설은 전란으로 막대한 피해를 입어 1957년도까지 약 7년간이나 운영이 중단되는 비운에 처하기에 이르렀다.

(다음 號에 계속)