

한국근대건축에서 식민지관광주의와 모더니즘에 관한 연구

- 일제강점기 철도역사 건축을 중심으로 -

안창모

(경기대 건축전문대학원, 조교수)

1. 서론

근대국가로의 전환, 특히 타의에 의해 후발국가로 세계사의 흐름에 편입된 조선의 경우, 서구 각국이 경험했던 사회변화와는 사뭇 다른 근대화과정과 경험을 갖고 있다. 산업화를 배경으로 전개되어진 서구 각국의 근대국가로의 전환과는 달리, 조선의 경우 산업화가 생략된 채, 타의에 의해 근대국가체제로 전환되고, 곧바로 식민지로 전락됨에 따라, 산업화에 의한 사회·경제구조의 토대 변화에 기초하기보다는 서구식 정치제도로의 변화가 선도하는 근대적 경험을 갖게 되었다.

산업화의 부재는 전통적 지주자본의 산업자본과 상업자본으로의 전환을 구조적으로 더디게 만들었고, 일본에 의한 식민지화와 함께 시행된 조선회사령으로 인해 한인의 산업자본화와 상업자본 형성이 억제 당함에 따라 이들 자본의 성장에 의존하는 근대건축의 성장은 그만큼 지연되었다.

따라서 정치체제의 변화와 함께 공업화, 자본화, 도시화가 급속하게 진행되었던 서구와는 달리, 정치체제의 변화에 기초한 제도적 근대화가 우선했던 조선의 경우, 취약한 사회·경제구조로 인해 도시와 건축 상황의 전개과정은 서구국가의 그것

과는 전혀 다른 양상을 갖고 오늘에 이르고 있다.

산업화 없는 근대시기에 식민지로 전락함에 따라, 서구사회에서 산업혁명의 기관차 역할을 했던 철도가 조선에서는 수탈과 억압의 상징으로 자리 잡았고, 조선에서 철도의 건설은 정치적, 경제적으로 식민모국의 이익에 부합되는 모습을 갖추어 나아갔다. 이러한 철도이기에 조선의 철도역사(鐵道驛舍)는 식민모국민들에게는 대륙으로 진출하는 벽찬 희망을 현실화시켜주는 유용한 도구로서의 역할을 충실히 수행하였는데 반해, 식민지민들에게는 식민지적 비극을 던져주었다. 그러한 철도역사의 모습에 새로운 변화가 1920년대말 일본의 조선강점이 뿌리를 내리고, 독립에 대한 꿈이 멀어져가던 시기에 발생했다.

일제 강점 초기에는 대륙의 관문인 부산과 중국 진출의 관문이었던 신의주를 비롯하여, 주요 도시에 역사주의 양식의 철도역사가 건축되었고, 그 이외의 지역에는 중요도에 따라, 일본풍이 가미된 역사나 표준역사가 지어졌는데, 1920년대 후반에서 30년대에 걸쳐 이전에 지어진 건축역사와는 다른 양식의 철도역사들 - 한옥형 철도역사와 북유럽형 철도역사 -이 등장했던 것이다.

조선의 강점을 정당화하기 위해, 조선의 정체성과 조선문화의 낙후성을 강조하던 일본이, 수탈과

▷ 본 연구는 1999학년도 경기대학교 학술연구비(신진연구과제)에 의하여 수행되었음.

강압적 지배의 상징인 철도에 식민지 조선의 건축 양식을 도입한 이유가 무엇일까? 라는 의문에서 본 논문이 시작되었다.

2. 식민주의와 민족주의 그리고 건축

일제강점기 건축에 대한 연구에서 중요한 현안은 과연 '이 시기의 건축이 한국건축사에 편입될 수 있는가?'의 문제라고 할 수 있다. 이는 곧 일제 시기 건축의 식민성 문제와 밀접하게 관련되어 있다.

한국건축에서 '일제강점기' 바로 알기는 한국근현대건축의 올바른 이해를 위한 전제가 되기 때문에 중요하다. 민족의식, 민족해방운동의 억압은 물리력을 통해 운동 당사자를 직접 압박하는 것과 각종 이데올로기 기제를 통해 지배를 정당화하고, 피지배 민족으로 하여금 민족적 열등의식을 지니도록 이루어진다. 이와 같은 통치 방침이 가시적인 구조물 -도시, 건축 및 기타 시설물- 속에 반영되지 않을 수 없고, 그것은 도시의 구조와 외양을 총체적으로 규정하게 된다.²⁾는 말은 식민지기에 이룩된 도시와 건축의 식민성을 자연스럽게 인정하게끔 유도한다. 더구나 청산하지 못한 '식민잔재'에 대한 부담은 '민족주의'에 기댄 '감정적 반일'로 표출되어 '식민주의'의 실체를 드러내는데 장애요인이 되어왔다.

근대건축에 대한 그 동안의 논의는 몇 가지로 구분된다. 하나는 반일 감정에 편승한 비역사적 평가를 그대로 수용하는 현상이고, 또 하나는 1960년 이후 한국근현대건축의 기초를 다지면서 오늘날까지 상존하고 있는 건축관련 제도 등의 근원이 일제시대에 형성되었다는 사실을 밝히는 것이며, 마지막으로 우리는 주체적 근대화를 강조하기 위하여 조선말이나 구한말의 단편적인 사실을 통해서 한국근현대건축의 뿌리를 재구성하려고 하는 시도라고 할 수 있다.(근대의 시점, 건축교육의 뿌리, 한국근현대건축의 형성에 미친 외래의 영향 등) 이들중 후자의 경우 그 중요성에도 불구하고 이들에 관한 논의가 심층적으로 진행되지 못할 경우 민족주의에 호소하는 결과를 초래할 가능성을

지니고 있다고 하겠다.

건축에서 식민성에 대한 논의는 구체적으로 '제도와 교육 그리고 식민사관' 부분에서 비교적 활발하게 논의되었으나³⁾ 정작 '건축물과 건축가'에 대한 논의가 이루어진 적은 거의 없었다. 민감한 부분을 피해간 것이다. 사회문화의 많은 부분에서 일제잔재의 청산을 위한 노력들이 행해졌음에도 불구하고 유독 건축에 있어서는 무풍지대였다고 할 수 있다.

건축계에서 비교적 활발하게 논의되었던 '전통과 근대' 문제 역시 식민성의 문제를 동반함에도 불구하고 함께 논의된 적이 거의 없다. 우리는 이 문제가 '민족주의'와 밀접한 관계를 지니고 있다는 것을 인식할 필요가 있다. 민족주의에 대해 임지현은 '근대적 민족국가 건설에 실패한 한국의 근·현대사에서 민족은 도덕적 심판의 준거이자 역사적 판단의 잣대였다.'하고, '국가가 없다는 것이 집단적 삶의 정상적 조건이었던 식민지의 비정상적 역사 상황 속에서 민족은 사실상 국가의 공백을 채워 주는 신화적 실체였던 것이다.'라고 주장한다.⁴⁾ '식민지 국가=적'이라는 등식은 '민족=우리'라는 등식과 쌍을 이루었다는 것이다. 이 등식은 건축에서 '근대'와 '전통'에서도 성립한다. 서구 근대건축의 발생과 전개 과정에서 극복의 대상이었던 '전통'은 분명 '근대'와 대립 항을 이루고 있었다. 그러나 식민지하에서 열강의 침탈을 받고 '일본'의 식민지로 전락하면서, 다양한 기제를 통해 평가절하되거나, 폐기될 위기에 처했던 우리의 '전통'과 '정체성'은 국가를 상실한 '민족'이 지켜야 할 마지막 보루라는 위치를 점하고 있었다. 이는 근대시기에 극복되어야 할 '전통=(우리)'이 '근대=(식민/적)'와 공존하는 근대화와 식민화의 동시적 경험에서 비롯된 모순된 상황인 것이다.

사실 일본의 식민정책 수행에 건축이 어떻게 사용되었고, 어떤 기여가 있었는지를 밝히는 것은 건축이 갖고 있는 식민성의 실체를 밝히는데 중요하며, 철도관련 시설물은 타 건축에 비해서 이러한 역할을 밝혀내는데 보다 적합한 건축 유형이라

2) 전우용, 일제시대의 도시계획 건축, 한국건축역사학회 월례 학술발표회, 1995.6.17

3) 건축가, 광복50주년 특집, 한국 현대건축의 의존성과 정체성, 1995.05, 06, 07

4) 임지현, 민족주의는 반역이다. 조합공동체 소나무, 1999

는 점에서 철도역사건축 연구가 갖는 중요성이 있다.

3. 모더니즘시기의 새로운 철도역사 등장

일본은 조선문화의 가치를 평가절하 시키면서, 자신들의 조선강점을 정당화하려고 다방면으로 노력을 기울였는데, 이러한 일본의 식민지정책은 자연스럽게 조선 건축문화의 가치를 평가절하 시키는 정책으로 이어졌다. 조선건축의 특징인 '채와 칸의 분화'는 비기능적이며, 한옥의 가장 큰 특징 중의 하나인 온돌은 나태한 국민성 조성의 원흉으로 치부되었으며, 물리적으로는 조선의 정궁인 경복궁이 조선총독부 건설과 조선물산공진회를 개최하기 위해 훼손되었고, 경희궁은 철저히 파괴되었다.

일본의 조선강점은 자신들만이 조선의 근대화를 도와 조선인을 미명으로부터 구출해 줄 수 있다는 점을 내세웠기 때문에, 일본은 조선의 식민지로 전락하게된 원인을 조선문화와 국민성에 있음을 부각시키는데 주저하지 않았으며, 이는 곧 조선문화의 부정적인 측면에 대한 강조로 이어졌다. 이에 따라 자연스럽게 조선의 건축문화는 새롭게 재편되는 근대사회에서 설자리를 잃고 말았다. 그 결과 강점초기 조선에는 일본을 통해 이식된 서구의 역사주의 양식건축물들로 도시경관이 새롭게 변화되어갔다. 서구의 건축양식을 모사한 각종 식민지배기구의 건축물들은 일본이 서구와 동일한 힘을 가졌음을 드러내기 위해 충분했고, 식민지배관청의 건축물에 서양건축양식을 사용하는 행위는 1926년 조선총독부의 완공으로 식민지배를 위한 인프라 구축이 완성되는 시점까지 지속되었다.

조선건축계가 서양의 역사주의 건축양식의 굴레를 벗어나는 것은 당시 서구에서 보편적인 가치를 획득한 모더니즘이 본격적으로 수용되면서 부터다. 1929년에 완공된 총독부상공장려관(1929)과 일본적십자사(1933)는 조선에서 모더니즘 건축의 정착을 알리는 대표적인 건축물이다. 이후, 민간 건축에서는 물론 관 건축에까지 모더니즘 건축이 보편적인 건축양식으로 채택되기 시작하였는데, 이 시기에 쉽게 이해할 수 없는 양식을 지닌 건축물이 등장하였다. 그것은 철도역사건축이었다.

이 시기에 새롭게 등장한 철도역사의 양식은 크게 한옥형 철도역사와 북유럽형 철도역사로 구분된다.

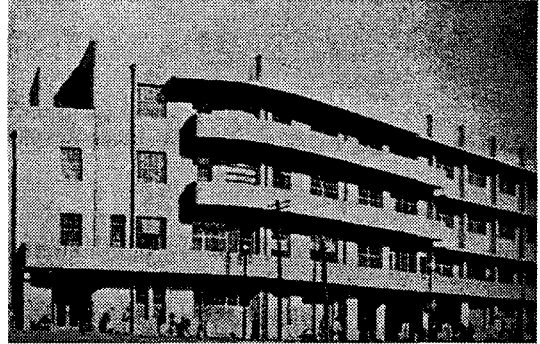


그림 1 총독부 경성상공장려관, 1929

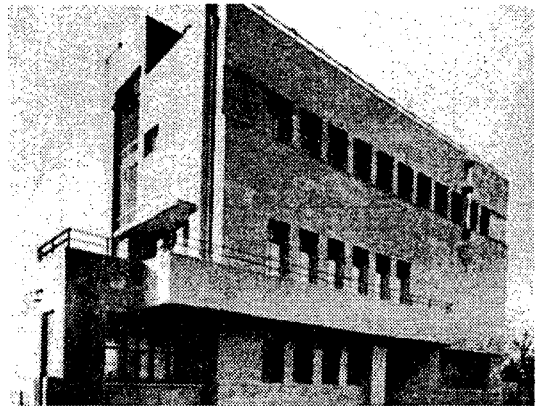


그림 2 일본적십자사 조선지부, 1933

한옥은 전래의 우리 건축형식일 뿐 아니라 일제강점기 동안에도 민간차원의 건축행위 특히, 주거 부분에서는 매우 중요한 부분을 차지하고 있었지만, 우리의 전통문화를 폄하하고 멸실하려던 일본이 그것도 다중이 이용하는 대표적인 공공시설인 철도역사에 사용된 것은 예사로운 일이 아니다. 동시에 북유럽의 산간지방에서 흔히 보이는 철도역사도 곳곳에 지어졌다.

식민지배가 정착되어가던 시점에서 조선의 전통 건축양식을 따르는 철도역사가 등장한 것도 의외지만, 동시기에 동일한 주체에 의해 전혀 상이한 2개의 건축양식을 채택한 철도역사가 등장하였다는 점도 쉽게 이해되어질 수 있는 문제가 아니다.

비록 철도가 서구와는 달리 우리에게서 침략과

수탈의 도구로서 자리잡았지만, 철도가 갖고 있는 여객운송이라는 기초적인 기능은 식민지하 조선인의 삶과 문화가 전국적인 차원에서 통합되거나 변화시키고, 지역간의 거리와 시차를 좁히고 이를 선도하는데 일정한 기여를 하였을 것이라는 것을 짐작하기란 그리 어려운 일이 아니다.

따라서, 본 연구에서 다루는 역사건축은 식민지배를 위해 구축된 건축물중 대중과 가장 근접해 있는 부분이라고 할 수 있다. 따라서, 여타 종류의 건축에 비해서 철도역사가 갖고 있는 대중적 영향력은 작다고 할 수 없을 것이다. 특히, 여행의 출발점이나 타지로 들어가는 관문이 갖고 있는 상징적인 이미지가 여행에서 차지하는 비중을 생각한다면 그 중요성은 지역 내 어느 건물보다도 중요하다 할 수 있을 것이다.

철도역사건축이 한국근현대건축에서 정당한 평가를 받지 못하는 것은, 일본인에 의해 이루어졌다는 이유 외에도 도심지내 위치한 명품 위주로 서술되는 건축사서술 체계로 인해 대중적 삶에 영향을 미치는 일상의 건축이 무시되고 있기 때문이다. 이제는 오랜 세월 이 땅에 존재하면서 우리 삶의 무대가 되었던 많은 일제강점기의 건축물들에 대한 건축사적 평가가 이루어져야 한다는 데에는 어느 정도 동의가 이루어지고 있지만, 이들 건축물들은 일제강점기에 침략과 수탈의 상징적인 존재들이기 때문에 정당한 평가에서 자유롭지 못한 것이 현실이다.

본 연구는 한국 근현대건축을 들여다보면서 3-40년의 시차를 두고 해방전과 후에 외견상 매우 유사한 건물들이 지어졌다는 사실에 주목하면서 시작되었다. 일제의 식민지배가 안정기에 접어들었다고 할 수 있는 1930년대에 전형적인 한국 전통건축의 모습을 갖춘 철도역사가 등장하였다는 점도 흥미로웠지만 해방 후 전쟁과 정변의 혼란을 극복하면서 이룩한 경제성장의 시대에 다시금 전통건축양식의 철도역사가 등장하였다는 사실이 하나의 틀로 해석될 수 있는 여지가 있을 것 같다는 데 생각이 이르면서 연구가 시작되었다.

역사적 맥락을 같이 할 수 없는 전혀 다른 시기에 출현한 유사한 양식을 갖춘 건물군들을 어떻게 이해해야할 것인가가 본 연구의 시작이라고 할 수

있다. 그 기초 작업으로 해방전 철도역사건축을 살펴보고자 한다.

4. 일제강점기 철도역사건축

4.1 일제강점기 철도운영

1892년 일본은 경부철도 노선 예정지에 대한 비밀 측량을 실시한 바 있으며, 1894년 청일전쟁 이후에는 조선에 대해 서울과 주요 항구를 잇는 철도부설권을 요구한 바 있다. 일본은 경인철도와 경부철도에 대한 잠정적인 부설권을 1894년 8월 20일 朝日暫定合同을 통해서 확보하는데 성공하였으나 한국정부가 1896년 3월 경인철도 부설권을 미국인 모오스에게 그리고 동년 7월 경의철도 부설권을 프랑스인에게 각각 부여함으로써 일본의 의도는 일단 좌절되었다. 그러나 국제정세의 변화 속에서 미국인 모오스가 확보한 경인철도권이 일본에 매각되었고, 이어서 프랑스의 경의철도부설권마저 일본에 장악되면서 일본세력은 한반도 북부까지 확대되었으며, 일본은 이를 바탕으로 만주로의 진출을 모색하게 되었다.⁵⁾

경인선을 운영하는 경인철도주식회사가 1900년에 설립되고, 1901년에는 경부선 운영을 위한 경부철도회사가 그리고 1904년에 임시군용철도가부가 설치되어 전국적인 철도망 건설이 시작되었다. 이러한 작업이 일본에 의해 주도되었고, 시기적으로 을사보호조약으로 실질적인 식민지배가 시작되기도 전의 일이라는 사실을 감안한다면, 조선의 식민지화를 위한 인프라 구축작업이 통감부 설치 이전에 시작되었음을 의미한다.

1906년 통감부에 설치된 철도국⁶⁾은, 1910년 한일합병후 조선총독부 철도국으로 개편되었다. 그 후 중국대륙과 연계된 철도운영을 위하여 조선철도는 1917년 7월부터 1925년 4월까지 약 7년 9개월 동안 남만주철도주식회사(이하 만철)에 위탁경

5) 정재경, 일제침략과 한국철도, 31-97쪽, 서울대학교 출판부, 1999

6) 1906년에 설치된 통감부 철도국은 1909년 통감부 철도청 한국철도원 철도관리국으로 변경되었으며, 한일합방과 함께 그 역할이 조선총독부 철도국으로 이관되었다. 윤인석, 한국철도 시설물 디자인의 발전과정에 관한 연구, 건축역사연구 제7권 3호 통권 16호, 1998년 9월

영)되기도 하였다. 그러나 전국적인 철도망이 구축된 조선철도를 조선통치와의 밀접한 연계 속에 효과적으로 운영하기 위해 조선총독부는 만철에 위임했던 철도경영권을 되찾아 이를 조선총독부 철도국 직영체제로 전환하였다.

일본이 조선철도를 조선총독부 직영체제로 다시 전환시킨 것은 3.1운동이후 일본이 채택하였던 소위 ‘문화정치’와 ‘산업개발정책’이 도사리고 있었다고 한다. 당시의 조선총독 사이토(齋藤實)는 한국인의 고조된 불만을 무마하기 위하여 표면적으로는 산업개발과 생활안정을 부르짖었다. 그런데 이를 실현하기 위해서는 사회간접자본으로서의 철도망의 확충과 정비가 급선무였고, 산업개발이나 일반 시정과 밀접한 관계가 있는 조선철도의 직영을 통해 통치상 산업 및 행정기관과 원활하게 연락하는 협조 체제를 유지할 필요가 있었기 때문이다.⁸⁾

4.2 일제강점기하 철도역사의 건축

조선에서의 역사건축은 조선철도의 효시라고 할 수 있는 경인선의 부설과 함께 시작된다. 1900년 개통된 경인선을 따라 인천역사(1899), 노량진역사, 영등포역사, 용산역사, 남대문역사 등이 차례로 들어서기 시작하였다. 이어서 경부선의 건설로 부산역, 대구역, 대전역 등 주요 역사들이 지어졌으며, 1925년에는 경성역(현 서울역)이 완공되기에 이르렀다. 정재정의 연구에 따르면, 일제강점기 국유철도역의 수는 1917년 199개, 1925년 270개, 1933년 520개, 1940년 636개였다고 한다. 역사의 신축이 빠른 속도로 진행되었다는 것을 알 수 있다. 특히 1925년 만철에 위탁경영되었던 조선철도의 경영권을 조선총독부가 회수한 이후 역사의 증가세가 뚜렷하였는데 이는 ‘조선철도국유화 12개년계획’에 따른 것이었다.

일제강점기하에서 600여개에 달하는 철도역사가 어떠한 모습을 갖추고 있었는가에 대해서는 윤인석과 김종헌의 선행연구가 있다.

김종헌의 ‘한국철도역사(1899년-1945년)의 건축적 특성에 관한 연구’와 윤인석의 ‘한국철도시설물 디자인의 발전과정에 관한 연구’가 그것인데, 이들 연구들은 철도역사를 본격적으로 다룬 논문으로는 최초의 예로 산발적으로 이야기되던 철도역사 건축물을 체계적으로 정리하였다는 점에서 중요한 의미를 가지고 있다.

이들의 연구를 정리해 보면 다음과 같다.

(1) 시기구분

해방전 철도건축에 대해 김종헌은 다음 세 시기로 구분하고 있다. 이는 철도운영주체에 따른 분류로서 일제 강점기 철도운영의 개괄적인 윤곽을 파악하는데 도움이 된다.

- 1906-1917 : 임시군용철도감부가 갑·을·병·정형의 표준설계에 의한 목구조역사의 개축과 신축을 주도하던 시기
- 1917-1925 : 만철에 의한 조선철도 경영시기. 조적조 역사 등장
- 1925-1945 : 조선총독부 직할 경영 시기



그림 3 부산역

초창기의 철도는 전략적인 목적이 강했기 때문에 오늘날 통상적으로 이해하는 여객 수송의 역할은 크게 부여되지 않았고, 그 결과 역사건축은 창고와 최저규모의 대합실 및 사무실로 구성되었다. 이들 역사들은 갑·을·병·정형의 표준설계에 따라 건축되었다. 이에 비해 일본과 중국에서 조선

7) 일본은 1907년 남만주철도주식회사를 설립하여 대련-봉천, 안동-봉천에 이르는 간선철도를 확보하였으며, 유사시 한국철도와 만주철도가 최대한의 수송능력을 확보하기 위해서는 동일한 운수체제와 철도설비를 갖추어야 한다는 판단 하에 경영조직을 통합하고자 하였으며, 1917년 국유조선철도 위탁계약이 조선총독부 철도국과 남만주철도주식회사에 체결되면서 경영권이 만철에 넘어갔다. 정재정, 일제침략과 한국철도, 111-113쪽, 서울대학교 출판부, 1999

8) 철도청, 한국철도 100년사, 97쪽, 1999

으로 들어오는 관문의 역할이 부여되는 부산역과 신의주역은 호텔기능까지 갖추고 서구의 역사주의 양식으로 건축되었다.

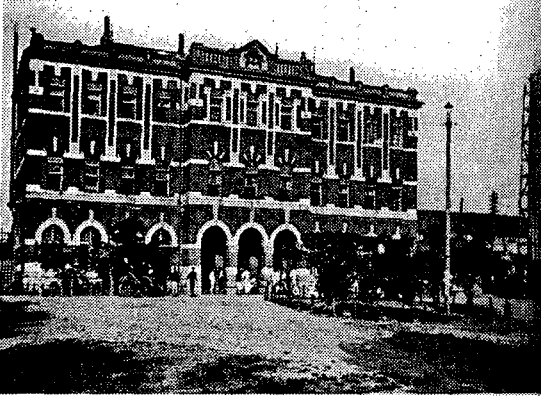


그림 4 신의주역

1917년 이후 벽돌조 건축이 철도역사의 주를 이루게 되는데, 이는 관동대지진 이후 일본의 벽돌산업이 조선으로 이전해왔기 때문이라는 이야기도 있으나, 이보다는 조선의 식민지화가 안정기에 들어서면서 초창기 짝 값에 빠르게 지어졌던 목구조 철도역사가 노후됨에 따라 보다 내구성있는 경제적인 건축재료의 선택이 벽돌을 자연스럽게 선택하게 된 배경이 되었을 가능성과 조선철도의 경영권이 벽돌을 주 건축재로 사용하는 만주를 관할하던 만철에 넘어갔다는 점도 중요한 변수라고 볼 수 있을 것 같다.

1920년대까지도 한국철도는 대체적으로 경제적인 성격보다는 군사적 성격을 강하게 띠고 있었다. 이는 그 때까지 일본은 종합적인 산업정책적 관점에서 철도를 부설하고 운영한 것이 아니라, 한국과 만주를 침략하고 지배하는 것을 최우선 과제로 삼아 철도를 부설하고 운영하였기 때문인데, 1930년대 이후 한국철도의 성격은 크게 변화하였다. 일본의 중국침략과 함께 한국철도의 군사적 성격은 더욱 강화되었지만, 이 시기에 일본은 세계경제의 블록화에 대응하여 한국에서의 산업개발 정책과 공업화 정책을 적극 추진하여 식민지 수탈의 고도화와 효율화를 꾀하였으며, 그 결과는 철도의 확장과 운수체제의 정비로 나타났다.

1925년에 만철의 위탁경영이 해제되면서 조선총

독부 주도로 '조선국유철도12개년 계획'에 따라 조선 전체에 대한 대대적인 철도망 확장 및 개량사업⁹⁾을 전개하면서, 1933년 철도역사에 대한 한·난지대별 표준을 정하였고, 1937년에는 난·한·엄한 3지대로 세분하였다. 이전의 임시군용철도감부에 의해 건축된 표준설계역사에 변경이 이루어진 것이다.

(2) 철도역사 유형구분

선행 연구는 모두 일제시기에 건축된 철도역사를 건축양식에 기초한 유형 분류를 시도하고 있다는 점에서 유사성을 지니고 있지만, 철도역사에 대한 해석에서는 상이한 접근 태도를 보이고 있다.

김중헌의 연구는 건축 외의 사료를 통해서 철도역사에 관한 폭넓은 이해를 시도하였으나 지나치게 정치적인 상황에 철도역사의 모든 것을 종속시켜 이미 역사학계에서 일반화되어 있는 결론과 건축역사의 형성과정과 결과가 일치됨으로써, 건축역사를 통해서 조명해 볼 수 있는 사회사적 의미가 간과된 측면이 있다. 반면, 윤인석의 연구는 건축 주변보다는 역사건축 자체에 대한 건조한 서술을 통해, 객관적인 사실을 드러내는 데는 성과를 이루었으나, 철도역사건축이 갖고 있는 사적 의미를 읽어내는데 일정한 한계를 지니고 있다.

두 연구자의 성과¹⁰⁾를 비교해 보면 1900년대는 목구조절충양식이, 1920년대 중반이전에는 서양역사주의 건축양식이 두드러지는데 비해서, 1920년대 후반에서 1930년대에는 표준도면에 의한 일반역사, 복구형, 한옥형 등 여러 가지 유형의 철도역사가 혼재되어 나타나고 있음을 알 수 있다. 1930년대 등장하는 모더니즘 계열의 철근콘크리트조 철도역사에서 보편화되는 모더니즘의 경향과 함께 1937년 중일전쟁 발발로 인한 전시체제의 영

9) 1927년 시행된 '조선국유철도12개년 계획'은 명분상 한국인의 불만을 무마하기 위해 한국의 산업개발과 생활향상의 전제 조건이라고 내걸었지만 궁극적인 목적은 어디까지나 일본인을 한국에 송출하고 한국으로부터 식량과 연료를 수탈함으로써 무역수지의 악화를 보전하기 위함이었다. 정재정, 일제침략과 한국철도, 151쪽, 1999

10) 표1은 두 사람의 연구는 각기 다른 기준에 의해 해방이전의 철도역사를 분류하고 있기 때문에 정확한 대응은 되지 않으나, 편의상 유사하다고 판단되는 유형을 보기에 편하게 대응구조로 정리한 것이다.

향을 읽을 수 있다.

5.1 1930년대의 철도역사와 관광

표 1 김중현과 윤인석의 연구 비교

김중현의 연구		윤인석의 연구	
유형분류	철도역사	철도역사	유형분류
일본목조양식	군산역(1912), 목포역(1913) 청량리역(1914), 원산역(1914) 평양역(1907), 원창역(1936), 울촌역(1930)	노랑진역(1899), 영등포역(1899) 서대문역(1900), 인천역(1900), 남대문역(1900), 용산역(1904), 평양역(1907), 군산역(1912)	목조절충형
		순천역(1937), 영등포역(1935), 성동역(1939), 춘천역(1940)	표준역사
서양고전양식	용산역(1904), 부산역(1908) 신의주역(1912) 경성역(1925)	부산역(1910), 신의주역(1911), 대구역(1915), 대전역(1919), 조치원역(1923), 서울역(1925)	문예부흥식
		상삼봉역(1931), 함흥역(1931), 외금강역(1932), 삼방역(1934)	복유립형
한국전통양식	수원역, 전주역, 남원역, 경주역(1918 ?), 불국사역(1918 ?)	전주역(1927), 북청역(1927), 경주역(1927), 수원역(1928), 남원역(1931), 내금강역(1931), 남양역(1933), 금곡역(1940), 경주역(1937, 제관양식)	한옥형
식민지 근대건축	전의역(1941), 이리역, 사리원역, 인천항역.	이리역(1937), 인천항역(1937)	근대주의형

주목할만한 것은 두 연구자가 분류 항목상 다소 차이¹¹⁾는 있지만, 전통건축양식의 철도역사를 독립된 분류항목으로 설정하고 있다는 점이다. 그러나 앞의 두 연구에서는 1930년대에 한옥형 역사와 복구형 역사 그리고 표준형역사 등에 대한 각각의 설명이 부분적으로 이루어지고는 있으나, 동시기에 다양한 건축양식의 철도역사가 등장한 사실에 대한 종합적 해석은 이루어지지 않고 있다. 이밖에, 유형구분에 사용된 용어의 적절성(일본 목구조양식)과 분류의 등가성(표준도면에 의한 일반 역사) 문제와 동일한 건축물을 대상으로 각각의 입장에 따라 달리 구분하고 있음에도 불구하고 이에 대한 명확한 입장이 나타나 있지 않는 문제 등을 가지고 있지만, 이 문제는 본 연구의 범위를 벗어나므로 차후의 과제로 돌리기로 한다.

5. 한옥형 철도역사와 복구형 철도역사

11) 김중현과 윤인석의 유형구분에서 차이를 보이는 것은 김중현이 서양고전양식으로 분류한 철도역사를 문예부흥식, 복유립형으로 구분하고 있는 것과, 일본목조양식의 구분을 목조절충형과 표준도면에 의한 일반역사로 구분하고 있는 점이다.

1930년대 활발한 철도역사 신축과 개축이 활발했는데, 이는 철도의 확충이외에도 초창기 목조철도역사의 노후화에 따른 신축이 시작되었기 때문이다. 매일신보 1935년 8월 8일자 '老朽驛 新築' 기사에 따르면 철도국은 건축연한이 30년이 지난 철도역사를 신축하는데 있어서, '지방색이 풍부한 건물' 짓겠다고 발표하였다. 지방색의 구체적인 내용은 알 수 없지만, 이 기사는 1920년대 말과 1930년대에 걸쳐 집중적으로 등장하는 새로운 유형의 철도역사를 이해하는데 중요한 단서를 제공한다.

이 시기에 신축된 철도역사중 눈길을 끄는 것은 '한옥형 역사건축'이다.¹²⁾ 일본이 식민지기에 걸쳐 조선의 전문화를 평가 절하하였을 뿐만 아니라, 조선의 식민지화가 우리 전통의 정체성과 후진성에 기초하고 있다는 것을 강조하였고, 철저하게 사회문화 각 부문에 걸쳐 조선의 전통을 무시

12) 역사주의 양식건축에서 모더니즘 건축으로 이행되는 과정에서 나타난 개량한옥이나 한옥2층 상가와는 의견상 비슷함에도 불구하고, 그 생산구조의 차이로 인해 구분된다.

하였다는 사실은 익히 알려져 있다. 따라서 일본은 사회 전반에 걸쳐 철저하게 한국의 전통적인 요소의 사용을 배제하고 있었다.

그럼에도 불구하고 특정 시기에 전통건축 형식의 철도역사를 조선총독부가 주도하였다는 것은 아이러니가 아닐 수 없다. 이 문제에 대해 동시에 비슷한 시기에 자연경관이 수려한 북부지방을 중심으로 북구형 철도역사가 등장하였으며, 표준형 철도역사가 전국적으로 폭넓게 건축되었다는 점과 함께 살펴보고자 한다.

한편, 매일신보 1926년 5월 26일자에 따르면, 철도국에서 전 조선에 걸쳐 명승고적과 고사찰 등 42개소를 선정하였다고 한다.

이러한 철도국의 조치는 관광지를 개발 및 홍보하여, 당시 유일하게 전국적인 교통망을 갖추고 있는 철도의 이용을 높여 수익을 증대하고자 하는 철도국의 정책의 결과라고 할 수 있을 것이다.

이러한 철도국의 정책은 조선철도의 총독부 직영체제 확립과 관련이 있다. 만철로부터 조선철도 운영권을 회수했다는 것은 운영의 독자성을 확보한다는 것을 의미하지만, 다른 한편으로는 만철로부터 경제적인 지원을 받지 못한다는 의미이기도 하다. 따라서, 경제적인 자립구조를 구축하는 것이 현실적인 과제로 등장하게 되었는데, 1926년 2월 20일의 매일신보의 '철도국의 영업방침 적극적으로 호전'이라는 기사¹³⁾는 이를 뒷받침한다.

그러나 경기침체로 인해 여객수입보다 화물수입에 의존하던 조선의 철도 경영은 매우 어려운 상황에 처해 있었다. 따라서 철도국은 경비절감 이외에도 수익을 높이기 위해 보다 적극적인 영업전략을 세웠는데, 그 중하나가 여객수입의 증대에 있었다. 이러한 정책 변화가 효과를 거두었는지 1933년 6월 20일의 매일신보에는 '철도국의 깃분, 격증된 수입'이라는 제하의 기사가 실리고 있다. 물론 이는 경기 호전에 기인한 바가 크겠지만, 기사에서 밝히고 있는 영업수익의 구조를 보면 당해 연도 상반기중의 여객수입이 468,755원으로 화물수입 515,895원에 육박하고 있음을 알 수 있다.

이러한 수익구조의 변화는 1930년대에 적극적으로 추진된 관광 증진을 위한 노력이 성과를 이루

었음을 보여준다. 당시 1930년대 조선의 일간지에서는 관광을 증진시키고자 하는 각종 노력이 이루어지고 있음을 보여주고 있다. 시도 단위로 관광 협회를 결성하는 외에도 경성관광협회주관으로 '전람회'를 미쓰코시 백화점에서 개최¹⁴⁾한 바 있으며, '兩朝千年의 古蹟地 觀光京畿'¹⁵⁾를 부르짖으며, 사화, 전설, 사진, 시가를 담은 소책자를 발간하였으며, 삼방지역에는 스키열차를 운행하는 등 관광을 진작시키려는 노력이 다각적으로 진행되었다.

이러한 관광 증진을 위한 노력은 당시 유일하게 전국적인 교통망을 구축하고 있던 철도의 수입을 증대시키는데 중요한 역할을 한 것으로 판단된다.

5.2 한옥형 철도역사

한옥형 역사에 관해서는 김윤기, 김홍식의 언급과, 윤인석, 김종헌의 연구가 있다. 김윤기는 건축학회 '특집: 30년 회고담'¹⁶⁾에서 '역사건축은 여객의 흥미를 돋구기 위해서 수원이나 전주, 남원, 경주역 등 역사의 배경이 있는 곳에 한국양식의 역사를 세울 만하지 않겠는가, 또 한국 기품을 가미한 역사는 철도 여행하는 여객을 늘릴 수 있을 것이다'라는 자신의 의견이 받아들여져 한옥형 철도역사가 지어졌고, 평도 좋았다고 적고 있다. 한편, 김홍식은 '주로 관광지에 세워진 한옥형 역사는 3.1운동, 광주학생독립운동¹⁷⁾ 이후 민족감정을 달래기 위해 문화정치를 표방한 정책의 일환이며, 관광 측면도 고려되었을 것이다.'라고 하며, 이를 '외국인의 골동품적 이색 취미'라고 평하고 있다. 윤인석 역시 비슷한 의견을 개진하고 있다.¹⁸⁾ 김종헌은 1925년 조선총독부 철도국장으로 취임한 오무라(大村卓一)의 말¹⁹⁾을 빌어 1919년 삼일운동

14) 매일신보 1934년 4월 12일, 관광과 여행취미의 전람회를 개최,

15) 매일신보 1937년 5월 23일, 兩朝千年의 古蹟地 觀光京畿의 宣揚

16) 대한건축학회, 건축, 1985

17) 광주학생운동이 발생한 시점은 1929년 11월 2일이므로 한옥형 역사건축이 지어지기 시작한 시점이 1927년이라는 점을 감안하면 광주학생운동이 한옥형 철도역사를 짓고자하는 철도국의 정책에 영향을 미쳤다고 보기에는 무리가 있다.

18) 북청역(1927), 수원역(28), 전주역(29), 경주역(27), 남원역(31), 서평양역, 내금강역(31), 남양역(33), 금곡역(40년) 준공. 반면, 1937년의 경주역은 제관양식이며, 이리역과 인천항역은 근대 합리주의건축으로 지어졌다.

13) 매일신보 1926년 2월 20일, '鐵道局의 營業方針 積極的으로 好轉, 從來의 不成績은 消極方針의 餘弊'

이후 일제가 표방한 문화정책의 일환으로 한인을 회유하기 위한 정치적 의도를 가지고 있었다고 주장한다. 김종헌의 경우 더 나아가 조선총독부 철도국에 한국인 건축가가 활동하게 된 것도 여기에 연유한다고 평하고 있다.

그러나 이러한 평가들은 한옥형 철도역사를 건축하게 된 배경에 대해 여러 가지 가능성의 측면에서 검토해 볼 만하기는 하나 동시기에 지어진 다른 유형의 철도역사와의 상관성을 설명해 주지는 못한다는 점에서 한계를 지니고 있다.

1925년 4월 1일 만주에의 위탁경영 해제와 동시에 총독부 철도국장으로 취임한 오무라는 “한국철도의 지방역사는 일률적으로 양식건축²⁰⁾이며 지방의 특색이 표현되지 않은 것이 유감”이라 하고 ‘한국의 고유한 건축양식과 색조를 채택하여 민중들에게 친근미를 갖게 하는 뜻에서도 앞으로는 역사 신개축에 있어서는 되도록 한식을 채용할 것’을 주장하였다고 한다.

오무라는 1925년 5월 26일 조선총독부 철도국국장으로 부임하여 1932년 9월 만주 관동군 책임자로 전근하기 전까지 7년 6개월간 ‘조선철도12개년 계획’을 기획하여 조선철도를 군사적 성격에서 식민지 수탈을 위한 철도로 바꾸고, 철도망을 거의 완성시켜 획기적인 치적을 남긴 사람이다. 따라서 ‘철도역사가 조선의 전통적 형태를 표현하는 것이 바람직하다’는 말은 다분히 정치적인 의도를 지니고 있다는 의심을 갖기에 충분하다. 김종헌과 김홍식은 바로 이 점 때문에 한국 고유의 건축양식을 갖는 역사는 한국민중들에게 친근미를 갖게 하기 위한 ‘포장된 문화정책’으로 판단하고 있는 것이다.

그러나 오무라의 이러한 말은 단지 수사가 아닌

19) 1925년 4월 1일 만주에의 위탁경영 해제와 동시에 총독부 철도국장으로 취임한 大村卓一의 “한국철도의 지방역사는 일률적으로 양식건축이며 지방의 특색이 표현되지 않은 것이 유감”이라 하고 ‘한국의 고유한 건축양식과 색조를 채택하여 민중들에게 친근미를 갖게 하는 뜻에서도 앞으로는 역사 신개축에 있어서는 되도록 한식을 채용할 것’이라는 주장하였다고 한다. 철도청, 한국철도사 제2권, 1977, 380쪽

20) 양식건축이란 서양건축을 이야기한다. 즉, 우리가 이야기하는 일본을 통해서 한국에 들어온 간이 목구조형식의 건축물이 일본에서는 양식건축으로 구분하고 있으나, 우리나라에서는 이러한 건물이 일제시기 동안에 일본인을 통해서 전파되었기 때문에 일식목구조건축의 전형으로 오해하고 있는 부분이 있다.

실천과 결부되어 있다는 점에서 주목할 필요가 있다. 매일신보의 1926년 5월 26일 ‘鐵道局이 選定한 全鮮의 名勝蹟’이라는 박스기사에서 명승고적과 고사찰 등 42개소에 달하는 관광지를 소개하고 있는데, 이는 오무라국장의 지시에 따른 것으로 그의 언행과 일치하는 부분이다. 실제로 1935년의 매일신보기사에 따르면(1935년 8월 8일) 노후역 신축시에 지방색이 풍부한 건물로 짓겠다고 발표한 바가 있다. 이러한 정책은 철도국이 조선식은 돈이 많이 들기 때문에 더 이상 짓지 않겠다고 한 발표가 있기까지 지속적으로 행해진 정책이었다.

그러나 이 정책은 1935년 ‘조선양식은 공사비가 많이 들고 증축이 불가능하다는 이유로 중단되었다.’²¹⁾ 사실 조선양식이 공사비가 많이 든다는 것은 새삼스러운 일이 아니다. 그래서 앞에서 오무라가 언급한 한국민중에게 한옥의 친근함을 주기 위해서 경제적으로 어려운 시기에 돈이 많이 드는 한옥형 철도역사를 짓는다는 것은 납득하기 어려운 부분이다.

여기서 김윤기의 증언에 주목할 필요가 있다. 김윤기는 와세다대학을 1928년에 졸업하고 조선총독부 철도국에 취직하였기 때문에 시기적으로 한옥형 철도역사 건축이 자신의 견의에 따른 것이라는 증언은 믿기 어렵지만, 당시의 정황을 파악할 수 있는 말을 남기고 있다. ‘여객의 흥미를 돌리기 위한 방편으로 한옥형 역사 건축이 고려’되었다는 사실과 ‘한국풍을 가미한 역사가 여객의 수를 늘릴 수 있을 것을 기대’했다는 점이다. 이는 식민지 경영이 공고히 되면서 일본에서 조선으로의 여행객이 증가하지만, 전국 어디를 가도 일본과 유사한 분위기로 인해 여행의 정취를 느낄 수 없다는 불만의 소리가 일본 각지에서 나오기 시작하였다는 사실과 무관하지 않다.

김윤기의 말은 ‘수원역사’에 대한 세간의 평에서도 확인된다. 선교회(鮮交會)가 발행한 ‘조선교통사’에서 ‘수원은 옛날부터 유서가 깊은 곳으로 조선후기 정조의 유적이 많이 남아있는 고도로서 서울의 남부 근교의 유일한 도시라는 점에서 수원역사가 맨 처음 한식으로 채택’되었다고 전하고 있으며, 朝鮮と建築 1928년 5월호에는 당시 ‘조선인들이 한식에 대해 친근감을 가지고 있었기에 한식

21. ‘驛舍建築に三樣式’, 1935년 9호 ‘朝鮮と建築’

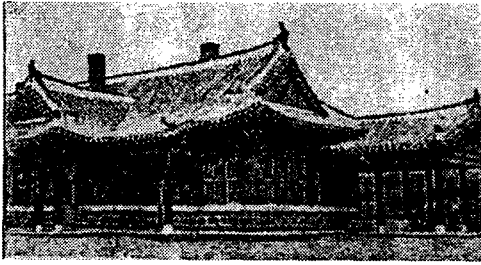


그림 5 남원역



그림 9 북청역

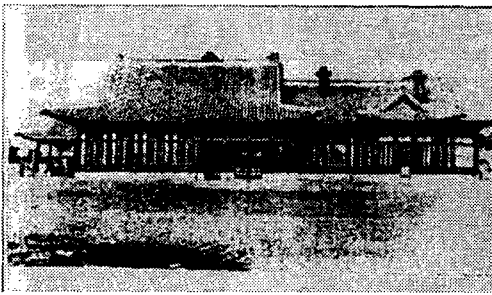


그림 6 수원역

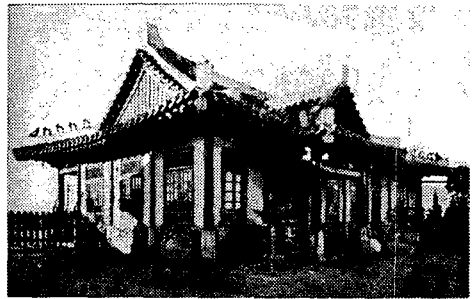


그림 10 경주역

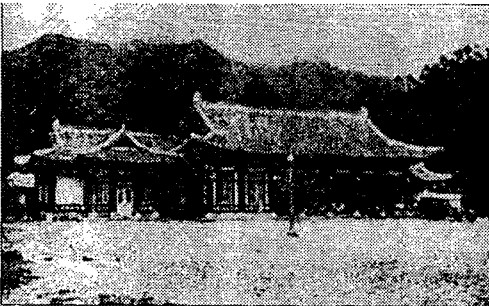


그림 7 내금강역



그림 11 금곡역



그림 8 전주역



그림 12 서평양역

을 택했다'고 전하고 있다.

선교회와 신문기사에 따르면 수원이 최초로 한식을 채택한 역사로 기록되어 있지만 1928년의 '朝鮮と建築'에 따르면 이미 북청역사와 경주역사가 1927년 경에 한옥으로 지어졌음을 알 수 있다. 오무라의 정책이 곧 실천에 옮겨진 것이다. 어떤 건물이 최초의 한식 철도역사인가는 여기서는 그다지 중요하지 않다. 중요한 것은 한국건축양식의 철도역사가 독립적인 가치를 가지고 일본인에 의해 정책적으로 지어지기 시작하였다는 점이다.

그리고 이들이 집중적으로 지어지는 시기가 1920년대 말에서 1930년대 초라는 사실에도 주목할 필요가 있다. 이미 3.1운동이 일어난 지 10여년이 지난 시점인 것이다. 과연 이 시기에 한인들을 달래기 위한 이러한 정책적인 배려가 필요했을까? 더구나, 한식 철도역사가 등장하기 시작한 1920년대 말은 일본과 조선의 경제사정이 그다지 좋지 않은 시절이었다. 경제적으로 여유도 없으면서 비싼 한식 역사를 짓기 시작한 이유는 무엇인가?

이러한 상황을 정리한다면, 다소 돈이 많이 들더라도 한옥의 신축할 경우 조선의 문화에 호의적이라는 일본의 이미지 개선을 기대할 수 있고, 여객의 수요가 증가할 경우 수입이 증가되므로 과잉 투자된 비용을 회수할 수도 있다는 잇점을 예상할 수 있다. 이를 위해서는 문화유적이 많은 유서깊은 도시에 한옥형 역사를 짓는 것을 비롯하여 관광 수요창출이 가능한 곳에 그 효과를 높일 수 있는 역사를 건축하게 된 것이다.

● 한옥형 철도역사의 건축특성과 분포

한식 철도역사는 외견상 한옥의 모습을 거의 완벽하게 갖추고 있다. 비록 전통적인 재료와 구법에만 의존하는 것은 아니지만 전체적인 비례나 모습은 전통적인 한옥의 맛을 내고 있다. 한옥형 철도역사에서 전통적인 한옥을 얼마만큼 충실히 따르고 있는가 하는 것은 그다지 중요한 것이 아니다. 오히려, 전래의 한옥이 기차역이라는 근대적인 기능을 근대적인 재료와 구법에 의해 수용할 때 어떠한 양상으로 나타날 수 있는가를 살펴보는 것이 더욱 의미가 있을 것이다.

수원역사(1928)는 평면구성에서 당시 역사의 표준에서 크게 벗어나 있지 않으나, 외관은 한식의 팔작지붕으로 외부에 콘크리트 원주를 세우고 벽체는 목재를 대신하여 벽돌을 기둥형으로 쌓고 몰탈로 마감하였다.²²⁾ 기존의 표준형 역사의 평면 구성에 외장만 한식을 채택한 것이다. 주목할만한 것은 한식의 외관을 갖추기 위한 외장계획이다. 전체적으로 하나의 평면으로 구성되어 있음에도, 전체적인 외관을 고려하여 주 지붕과 부지붕을 조형적으로 분리하고 한편에는 부출입구를 두었다. 이러한 구성은 한국건축이 지니고 있는 비례감을 살리기 위한 조형적인 분절로서 그 구성미가 빼어나다. 비록 부 출입구가 박공면으로 처리된 것이 전형적인 한옥에서의 출입방법과 다르지만, 근대화과정에서 한옥에서 일어나는 구성상의 변화중 가장 일반적인 것이다.

이밖에도 북청역사(1927), 내금강역사, 경주역사, 전주역사(1929), 서평양역사(1929), 남원역사(1931), 남양역사(1933) 등이 차례로 건축되었다. 이들이 건축된 지역은 남과 북에 걸쳐 역사 유적지가 비교적 많은 곳이라는 공통점을 가지고 있다.

4.2 북구형 철도역사

비슷한 시기에 북구형 철도역사가 북부지방²³⁾을 중심으로 지어진 사실에도 주목할 필요가 있다. '조선철도40년약사'에서는 '1927년부터 '조선국유철도12개년계획'에 따라 한·난 지대별 표준을 정하였다.'는 기록이 있는데, 이는 철도역사 건축에 있어서 북부지방의 역사건축이 중남부 지방의 역사건축과는 다른 모습을 가지고 있었을 것이라는 사실을 짐작하기에 어려움이 없다.

급경사의 물매를 지니고 있는 박공지붕과 노출된 하프팀버 구조법 등은 북유럽 건축에서 자주 보이는 건축형식이다. 특히 이러한 건축형식은 유럽의 소규모 도시나 교외지역의 철도역사 형식으로 종종 사용되기도 하였다.

22) 朝鮮と建築 제7집9호, 1928년 9. 57쪽

23. 삼삼봉역(1931), 함흥역(31), 금강산외금강역(32), 천안역(34), 삼방역(34). 윤인석 논문 참조

조선에서 이러한 북구형 철도역사가 등장하는 곳은 경원선의 삼방역사, 함흥선의 함흥역사(1931), 해산선의 해산진역과 함경선의 다사도역사와 상삼봉역사(1933)를 들 수 있다. 이들은 모두 외형적으로 급경사의 박공지붕을 주된 디자인 요소로 삼고 있으며, 벽체는 하프티뱀버구법을 구사하고 있다는 공통점이 있다. 입지는 대부분 경관이 수려하고, 기후적으로 한냉하여 폭설이 많은 북부 지방에 위치하고 있다.

비슷한 시기에 지어진 한반도 중남부의 역사들은 유사한 형태의 박공지붕을 갖고 있다라도 지붕의 경사가 비교적 완만하다. 이는 박공지붕의 경사도가 기후적 요인에 영향을 받기 때문이다. 따라서 기후차이에 의한 경사도의 차이를 제외한다면 박공을 주된 디자인 요소로 갖고 있는 북구형 철도역사는 표준형 철도역사와 매스는 유사한 경우도 있으나, 하프티뱀버구법을 사용하여, 알프스 산장 분위기를 내고자 하는 의도가 두드러지는 외관상의 특징을 가지고 있다.

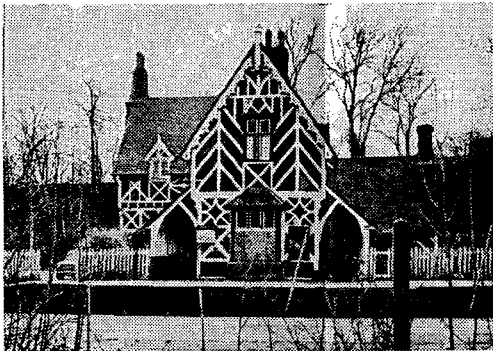


그림 13 Fenny Stratford, Buckinghamshire, 영국



그림 14 상삼봉역



그림 15 삼방역

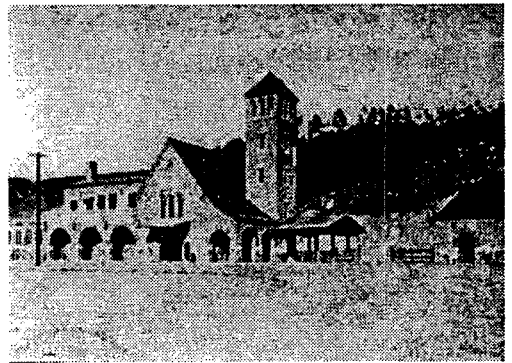


그림 16 외금강역

주목할만한 것은 삼방역사와 외금강역사다.

삼방은 강원도에 위치하고 있으며, 삼방협은 폭포와 절벽, 약용광천으로 이름높은 지역일 뿐 아니라, 겨울이면 '이상적인 스키장'²⁴⁾이 개장되고, 그곳에서 '전선스키대회'가 개최²⁵⁾되었으며, 겨울철에는 스키전용열차가 운행²⁶⁾될 정도로 빼어난 관광지이다.

동해 북부선에 위치한 외금강역사는 빼어난 경치를 사시사철 자랑하는 금강산 여행의 길목으로 관광에서의 중요성은 새삼 강조할 필요가 없을 정도로 중요한 위치를 점하고 있다. 외금강역사(1932)는 로마네스크풍의 독특한 외관을 갖추고 있는데, 이는 당시 고위층에서는 스위스의 산악지방의 건축이나 영국 전원주택의 건물을 희망²⁷⁾했기 때문으로 알려져 있다.

24) 매일신보 1930년 11월 21일

25) 매일신보, 1931년 2월 9일

26) 매일신보, 1938년 5월 7일

27) 김종현, 한국교통건축의 변천과 발달에 관한 연구, 고려대 박사논문, 1997

4.3 표준형 철도역사와 모더니즘 건축역사

윤인석은 지역성이 상대적으로 약한 도시철도역사에 표준도면을 적용하였다고하며, 그 대표적인 예로 순천역(1930), 영등포역(1935), 성동역(1939), 춘천역(1940)을 들고 있다. 이러한 표준형 역사의 대표적인 예는 박공면을 주출입구로 하는 구성을 하고 있다는 공통점을 가지고 있다. 그러나 이러한 해석에는 다소 문제가 있다. 우선 표준도면에 의한 역사가 지역성이 약한 도시지역에 세워졌다는 것은 설득력이 약해 보인다. 일본은 이 땅에 철도를 건설하던 초기는 물론이고, 식민지 경영이 본격화된 시점에서도 표준설계를 적용하고 있기 때문이다. 초창기 갑·을·병·정의 표준역사를 적용하는 기준이 무엇이었는지에 대해서는 알려져 있지 않지만, 통상적으로 갑·을·병·정에 의한 구분은 규모에 따르는 것이 일반적인 것임을 감안할 때, 초기의 표준형 역사는 역의 규모와 중요도에 따라 준비된 설계를 기계적으로 적용했을 가능성이 많을 것으로 추정할 수 있다. 이에 반해, 1930년대에 마련된 표준설계는 기후에 따른 지역별로 표준화가 마련되었다는 점에서 이전 시기의 표준화와는 구별되며, 콘크리트구조가 사용되고 있다는 점에서도 다른 점을 지니고 있다. 윤인석이 분류에 사용한 표준도면이란 후자의 경우로 판단된다.

1925년에서 1933년 사이에 철도역사의 수가 2배로 증가하였다는 사실이 표준화설계의 위력을 보여준다고 하겠다. 산술적으로 매년 30여개의 크고 작은 역이 세워진 셈이다. 이에 비해 표준화의 범주를 벗어나는 한옥형, 북구형, 역사주의 양식 등의 역사 숫자는 수적으로는 매우 적은 수이므로 그 양식의 선택에는 특별한 기준이 적용되었다고 볼 수 있을 것이다.

1930년대에 건축된 표준형 역사가 이전 시기와 구분되는 것은, 철근콘크리트 구조를 기본적으로 채택하고 있다는 점이다.

이러한 현상은 1930년대 들어 철근콘크리트구조가 보편화되었다는 점과 전시체제하에서 전략적으로 중요한 철도역사를 화재로부터 보호해야할 전략적 중요성에 기초한 것으로 판단된다.

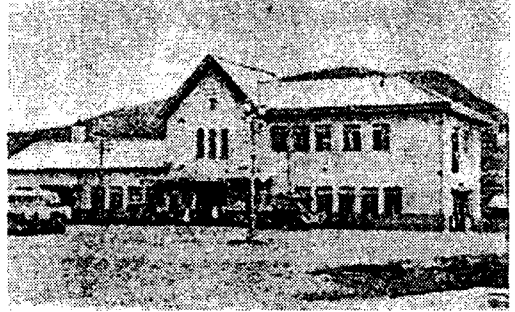


그림 17 순천역, 1930

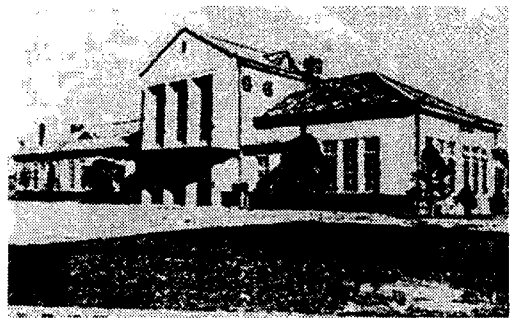


그림 18 영등포역, 1932

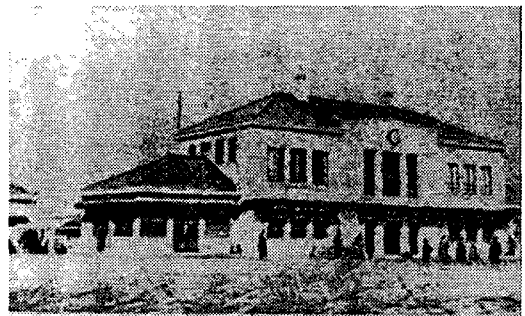


그림 19 성동역, 1939

이들 건물들은 경사지붕을 갖추고 있어 인천항 역사나 이리역사에 비해 모더니즘 경향성을 두드러지지 않지만, 지붕을 제외한 건물 본체의 입면 구성은 합리주의 계열의 디자인을 따르고 있음을 알 수 있다.

이 시기의 철도 역사중 모더니즘의 경향성을 완연하게 드러내는 것으로 인천항 역사와 이리역사

가 있다.

1937년에 완공된 이들 역사는 1929년에 완공된 총독부 상공장려관이나 일본적십자사와 함께 식민지 조선에서도 모더니즘 건축을 완벽하게 소화해 내고 있음을 보여준다.

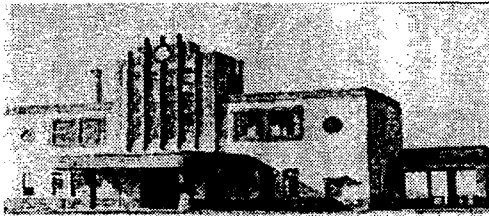


그림 20 인천항역사, 1937



그림 21 이리역, 1937

6. 결론

1930년대는 이미 조선에서 근대적 건축디자인이 일반화된 시기라는 점 그리고 광범위하게 새로운 표준형 역사가 노후된 기존 역사를 대신해 보급되던 시기라는 점을 감안하면 복구형 역사와 한옥형 역사가 갖는 목적성이 뚜렷함을 알 수 있다. 그 목적성은 1920년대 중반이후 등장하는 다양한 철도역사가 해당 유형별로 갖고 있는 뚜렷한 분포상의 특징과 철도국이 취한 각종 사업에서 찾을 수 있다.

표준형보다 공사비가 비쌀 수 밖에 없는, 한옥형 철도역사와 복구형 철도역사가 문화유적이 풍부한 남북한의 주요도시-전주, 경주, 수원, 평양 등-와 풍광이 수려한 곳에 집중적으로 건축되었다는 사실은, 당시 철도국이 추진한 관광진흥을 통해서 철도수입의 극대화를 꾀한 결과로 판단된다.

‘한옥형 철도역사’가 오무라의 말처럼, 한국인에게 친근함을 주기 때문에 부수적으로 대일 정서를 무마하는 효과가 있었을 수는 있지만, 실질적으로는 관광산업 증진을 통한 철도 수익의 극대화는 만철로부터 독립한 조선철도의 당면과제였던 자립구조 구축과도 부합되는 것이다.

따라서, 조선철도의 이익극대화를 위해, 관광을 진작시키고, 이제 적합한 형식의 철도역사를 관광지의 성격에 맞추어 건설하는 것을 ‘식민지 관광주의’라는 개념을 도입하여 식민지 관광주의 건축(Colonial Tourism Architecture)으로 정의하는 것이 가능할 것으로 판단된다.

Colonial Tourism²⁸⁾이라는 개념의 도입은 2가지 측면에서 의미가 있다. 하나는 일본이 식민지배를 실시하는 동안 기본적으로 지켰던 조선의 전통 격하 내지는 말살 정책을 시행하였음에도 불구하고, 총독부가 한국적 정서를 가장 잘 대변할 수 있는 전통건축을 전국적으로 건설하였다는 아이러니를 설명할 수 있는 가능성을 제공해 준다는 점이고, 다른 하나는 동시기에 다양한 유형의 역사 건축이 나타나는 현상을 하나의 틀로써 해석할 수 있는 가능성을 제공해 준다는 점이다.

이밖에도 전통건축이 근대적 기능을 수용하는 과정에서 현안으로 등장하게 되는 1. 근대에 개발된 신재료의 전통건축 재현 가능성, 2. 한옥이 근대적인 기능의 수용과정에서 발생하는 공간 및 형태의 확대와 변형, 3. 전통건축이 새로운 기능을 어떻게 수용하는가에 대한 일인과 우리의 해석에 대한 비교 등을 고찰 할 수 있는 좋은 소재이나 이에 대한 연구는 차후 과제로 돌리고자 한다.

동일한 양식이 때로는 다양한 이데올로기의 표현을 위해 사용된다는 우리는 알고 있다. 서양의 고전주의 건축이 그랬고, 각국의 전통건축이 그렇게 사용되었다. 인본주의 르네상스의 양식인 고전주의건축이, 제국주의의 주 건축양식이었고, 스탈린시대 공산주의 소련의 건축양식이었으며, 서구

28) 건축에서 Colonial Tourism 이란 우리말로 식민지 관광주의로 번역할 수 있는데, 이는 식민정책중 관광과 관련된 수 있는 부분이 해당 식민지의 식민지 건축과 결합되었을 때 사용하기 위해 필자가 사용한 단어다.

화를 지향하던 일본이 처음 학습하던 것이었지만, 우리에게서는 제국주의 침략의 상징으로 각인 되었다. 반면에 제3세계 국가에서 전통 또는 토속적 건축표현은 독립 후 '자신의 정체성' 찾기 차원에서 즉물적인 형태의 부활로 나타나기도 한다. 그러나 식민지기의 양식건축과 모더니즘 건축에서 일제가 추구했던 식민정책 이념에 반영되었다고 단정짓기에는 논리적 근거가 박약할 수도 있다. 이는 일본이 군사적·봉건적 제국주의 단계에 있었지만, 자신들 역시 근대화의 이행과정 중에 있으면서 서구건축을 추종하는 단계였기 때문이다.

이에 비해 Colonial Tourism은 철도역사건축에 나타난 복구풍과 한옥형 역사는 식민지에서 발생할 수 있는 전통과 근대 혹은 전통과 외세의 대립 구조의 또 다른 형태의 아이러니를 해석할 수 있는 단서를 제공함으로써 식민지기 건축의 실체를 파악하는 또 다른 틀이 될 수 있을 것으로 판단된다.

참고문헌

1. 전우용, 일제시대의 도시계획 건축, 한국건축 역사학회 월례학술발표회, 1995.6.17
2. 임지현, 민족주의는 반역이다. 조합공동체 소나무, 1999
3. 김기수, 제2차세계대전 전후 일본건축의 동향에 관한 고찰, 대한건축학회 논문집 13권 10호, 1997년 10월
4. 한동수역, 중국근대건축사, 발언
5. 윤인석, 한국철도시설물 디자인의 발전과정에 관한 연구, 건축역사연구 제7권 3호 통권 16호 1998년 9월
6. 안창모, 한국현대건축 50년, 도서출판 재원, 1996
7. 조선건축회, 朝鮮と建築、1927-1935
8. 김종헌, 한국철도역사(1899-1945)의 건축적 특성에 관한 연구, 대한건축학회논문집 14권1호 통권111호 1998년 1월
9. 김종헌, 한국교통건축의 변천과 발달에 관한 연구, 고려대학교 박사논문, 1997. 7.
10. 정재정, 일제침략과 한국철도, 서울대학교 출

판부, 1999

11. 철도청, 한국철도 100년사, 1999년

12. Marcus Binney & David Pearce(Ed.) Railway Architecture, Bloomsbury Books, 1979

Colonial Tourism and Modernism in Korean Modern Architecture

- Focused on Railroad Station during Japanese Ruling Era. -

Ahn, Changmo

(Assistant Professor, Graduate School of Architecture, Kyonggi University)

Abstract

Architectural style is said to be product reflecting political, social and cultural condition. Especially, in colony, architectural style is strongly related to political condition or policy. After colonization in 1910, public buildings with western historical architectural style in Japanese version were widely built by Japanese colonial government in Korea. And in the late 1920s, modernism style in architecture became dominant in Korea as like other countries. In this situation, curious buildings in strange architectural styles came out. One example is railroad station buildings with traditional Korean architectural style and timber house station having a steep roof which is widely used in North Europe such as Alps area with good sights and mountains.

Generally, the colonizer says that colonization is the only way to save the colony at crisis defined by colonizer and they insist that they can help the colony modernize.

To justify colonization, the colonizer attributes the colonization to the characteristics of the nation and stagnation of the traditional culture etc.. Accordingly, the colonizer tries to depreciate colony's traditional value and culture. In case of colony which has similar cultural background historically (in this case, economical exploitation is less important than other Asian colony by European power), this depreciation of traditional value and culture in Korea was done more strongly than others. At this time, we should understand special relation between Korea and Japan historically. Even though, colony's locality is adopted by the colonizer in public fields, which is based on political purpose or exotic taste etc.. In early days of Japanese ruling period, Japan never use the Korean traditional facts in public. Therefore there is no use of Korean traditional architectural style in public field.

In late 1920s, some railroad station buildings were constructed in new styles without precedence in modern Korea. One is railroad station buildings in Korean traditional architectural style, the other is railroad station buildings in timber house stations having a steep roof which is different form western historical architectural style. It was mystery that Japan had constructed railroad stations in Korean traditional style which Japan had tried to destroy together with Western style railroad station buildings. This paper is made to solve the mystery why the colonizer(Japan) constructed entirely different types of railroad stations at the same time in the late 1920s and 1930s.

The key point to solve this mystery is tourism. In this paper, to solve this mystery, I try to use terminology 'Colonial Tourism' in architecture why colonial power had constructed railroad stations with colony's traditional architectural style and Western style having a steep roof which can be seen north European region.