

경성역 잡감(雜感)



박 천 흥
이단문고 학예연구실장
bookolic@hanmail.net

프랑스 작가 마르셀 프루스트는 “기차역은 도시에 속한 다기보다는, 표지판에 새겨진 이름이 그러하듯 도시의 본질을 함유한다.”¹⁾고 말했다. 일제 식민지 시대의 경성역이 바로 그랬다. 경성역은 두 가지 모순되는 원리들이 교차하는 지점에서 탄생한 공간이었다. 콘크리트와 철골, 기계 시계로 상징되는 것처럼 근대 문명의 기술적 진보 위에 쌓아올린 화려한 스펙터클이면서, 동시에 제국의 군대를 전국으로 파견하고 식민지에서 수탈한 자원과 상품을 제국의 본토로 실어 나르는 식민지배의 출발점이 바로 경성역이었다.²⁾ 근대성과 식민성의 기묘한 동거, 그것이 바로 경성역에서 드러난 식민지 조선과 수도 경성의 본질이었다.

경성역의 시작은 미미했다. 경성역의 전신은 남대문정거장이었다. 1900년 7월 8일 경인철도가 한강철교를 질주해 남대문의 문턱 앞으로 바짝 다가섬으로써 들어선 것이 남대문정거장이었다. 역사는 오늘날의 염천교 부근에 있었는데, 임시 가건물 형태로 지은 2층 목조건물이었다. 46평짜리 역사에 대합실과 역무 공간, 수화물취급소, 찻집 등이 들어 있었다.³⁾ 1923년 1월 1일 남대문정거장의 이름은 경성역으로 바뀌었다.

남대문정거장은 외관을 찍은 몇 장의 사진만 남아 있을 뿐, 실내 구조를 알려주는 도면이나 이미지는 찾아볼 수

없다. 당시의 잡지 기사에서 그 모습을 대략 짐작해볼 수 있을 따름이다. 『조광』 1937년 7월호에 실린 「주주야야송영(晝晝夜夜送迎)의 관문 경성역 일대기」에서 노천명(蘆泉鳴)은 “어두컴컴한 목제의 건물이라든지 한구석 매점에 팔려나갈 줄 모르는 돌같이 단단한 알사탕 주머니 이런 초라한 차림새는 또 그 당시 내리고 오르는 손님들에게 무엇 그다지 맞지 않는 모양도 실은 아니었는지 모른다.”⁴⁾고 전한다.

1. ‘하이칼라하고 스마트한’ 대경성역

오늘날까지 남아 있는 경성역은 1925년 9월 30일 공사를 마치고 그해 10월 12일부터 승객을 맞았다. 1922년 6월 1일부터 첫 삽을 뜨기 시작했으니 3년 3개월에 걸친 대역사였다. 원래 한해 전인 1924년 8월에 완공할 예정이었지만, 1923년 도쿄대지진이 일어나면서 공사는 중단되었다. 콘크리트나 철근 같은 건축 재료조차 제대로 배급받지 못했다. 원래 공사비로 약 420만원이 책정되었지만 절반 이상 대폭 삭감되었다. 경성역의 최종 건축비는 약 195만원이었다.⁵⁾ 만일 파멸적인 자연재해가 일어나지 않았

1) 마르셀 프루스트, 김희영 옮김(2014), *잃어버린 시간을 찾아서* 4, 민음사, p.13.
2) 졸저(2003), *매혹의 질주 근대의 횡단*, 산처럼, pp.245-246.
3) 김승희(2004), 1920~40년대 경성역사 건축에 관한 연구, 서울시립대 대학원 박사학위 논문, pp.38-40, 김종현(2004), *역사의 역사*, 배제대학교출판부, pp.196-197 참조.
4) 蘆泉鳴(1937.7), “晝晝夜夜送迎의 關門 京城驛 一代記”, 조광, 3권, 7호, p.49. 원글을 현대어 표기로 바꾸었다. 이하도 같다.
5) 中野深(1923.10), “鴨綠江橋梁, 朝鮮ホテル及京城驛の建設に就て”, 朝鮮, 102호, pp.235-238.

다면 우리는 지금과는 훨씬 다른 경성역을 만나고 있을지도 모른다.

경성역은 도쿄제국대학 건축과 교수인 쓰카모토 야스시(塚本靖, 1869-1937)가 설계했고, 조선히otel(1914년 준공, 공사비 약 84만원)을 지었던 합자회사 시미즈건설(清水組, 대표 清水釘吉)이 시공했다. 당시 일본에서 가장 호평 받고 있던 교토역(京都驛)을 모범으로 삼아 지었다고 한다.⁶⁾ 벽돌과 철근콘크리트, 철골구조로 지어진 르네상스식 건축양식이었다. 김승희에 따르면, 대청성, 고전건축의 의장요소, 입면의 비례체계 등이 경성역 건축양식의 특징이었다고 한다.⁷⁾

경성역의 전체 연면적은 약 17,269㎡(약 5,222평)였다. 지하 1층, 지상 2층의 역사 본관과 승강장 3개를 합친 것이었다. 1914년에 완공된 일본 도쿄역(東京驛)의 1/4 규모라고 한다.⁸⁾ 건물의 공간 배치는 효율성과 편의성을 따랐다. 지하층은 주로 역무용이었고, 1층은 각급 대합실과 귀빈실 등 여객용이었다. 2층은 구내식당과 사무실로 꾸몄다. 경성역이 문을 열었을 때, 경성은 예전의 그곳과 같지 않았다. 초라하고 어둡침침한 곳이 “오늘의 이 하이칼라하고 스마트한 체면 일신(一新)의 대경성역”⁹⁾으로 탈바꿈했다. 그해 잡지 『개벽』에는 「신면목의 경성역」이란 기사가 실렸다.

“신면목의 경성역은 오인(吾人)의 이목이 새로워진다. 이른바 식민지 수부(首府)의 주역(主驛)이라고 굉장한 위엄을 토한다고 지면 17,269평방에 총 공비(公費) 1,945,000여원으로 전후 4개년(임술 6월 1일 기공, 을축 10월 15일 개장) 동안에 축조한 상하 3층(지하층까지)의 부흥식(復興式) 연와제(煉瓦制)이다. 2, 3등 대합실, 부인 대합실, 변소, 이발소, 귀빈실, 승객실, 식당, 승강기, 유료변소 등 실로 장관 아닌 바는 아니다. 내인거객(來人去客) 중 혹은 무서워도 하고, 혹은 감탄도 하고 혹은 미워도 하고 또 어떤 유(類)는 헛수고 했다고 속 꿈꿉기도 치겠지?”¹⁰⁾

경성역의 굉장한 외관과 첨단 시설에 어쩔 수 없이 찬탄하면서도 불편한 마음을 감출 수 없는 식민지 엘리트의 착잡한 심사가 잘 드러나 있는 글이다. 우리가 우리 손으로 우리를 위해 지은 것이 아니기에 저 제국주의의 찬란한 조형물인 경성역은 공포, 질투, 경멸 등 복합적인 방어 기제를 불러일으킬 수밖에 없었던 것이다.

2. 못된 뽀이도, 오입쟁이 여인도 승객

아무리 위대한 건축물이라도 거기에 인간의 호흡과 숨결, 영혼이 깃들지 않으면 금세 허물어지고 만다. 기차역의 물리적 윤곽이 벽돌과 콘크리트, 철근으로 짜여 있다면, 기차역의 복합적 기능을 완성하는 것은 결국 사람, 곧 여객이나 승객이다.

1928년 12월 어느 날 오후, 부산에서 올라온 기차가 막 경성역에서 거친 숨을 멈추었다. 기차의 뜨거운 내장에서는 십인십색의 승객들이 마구 쏟아져 나오고 있었다. “가방을 세 개씩 들고 기어가는 사람, 기생 같은 여자를 달고 급히 걷는 사람, 지팡이만 휘젓는 못된 뽀이, 저 중에는 땅 팔러 가지고 오는 사람도 있겠고 남의 집 아들 피여가지고 오는 사람도 있겠고 도망해 오는 오입쟁이 여인네도 있을 것”¹¹⁾이었다.

경성역에서 오르내린 승객들의 옷차림과 몸짓 등을 모조리 추상화하고 나면, 그들은 통계표에 찍힌 숫자로 축소된다. 그것을 일별해 보면 경성역의 경제적 가치를 대략 환산해볼 수 있다. 1928년 말 현재 1년 평균 150여만 명이 경성역을 통과해 먼 지방으로 흩어져갔고, 다시 130여만 명이 경성역 입구로 들어왔다.¹²⁾ 당시 경성의 인구가 약 32만 명이었으니, 매일 약 4천여 명이 경성역 떠나고 약 3천 5백 명이 경성으로 들어온 셈이 된다.

경성역은 소화불량에 걸려본 적이 없는 식욕 왕성한 사람 같았다. 경성역의 이용자 수는 날로 불어났다. 1934년

6) 中野深, 위의 책, p.235.

7) 김승희, 앞의 책, p.65.

8) 김종현, 앞의 책, p.257.

9) 蘆泉鳴, 앞의 책, p.50.

10) 차돌이(1925.12), “京城은 一年間 얼마나 變했나?”, 개벽, 제64호, P.75.

11) 双S生(1929.1), “大京城 狂舞曲”, 별건곤, 제18호 P.85.

12) 編輯部(1929.9.), “各方面各機關 京城統計”, 별건곤, 제23호, P.138.

에는 1년 동안 376만 명이 경성역에서 타고 내렸다. 5년 사이에 무려 3배 가까이 몸집을 불린 것이었다. 사람의 머릿수와 화폐의 무게는 정비례한다. 경성역의 1년 평균 수입도 510만원에 이르렀다. 이듬해 1935년 4월 20일에는 경복궁에서 조선산업박람회가 열렸는데, 매일 3만 명이상이 경성역을 드나들었다. 특별 이벤트 덕분이었다. 그해 승객은 400만 명을 초과하고, 역의 수입도 600만 원 이상 거둘 것으로 점쳐졌다.¹³⁾

1930년대 말 전쟁경기로 접어들면 경성역의 성장세는 조금 주춤한다. 1938년 5월 현재, 경성역의 하루 승강자수는 1만 9천 명, 입장객수는 4, 5천 명이었다. 입장료 수입만으로도 매일 4, 5백 원을 거둬들였다. 경성역에서 승객이 가장 많이 물리는 시간은 오후 1시 35분부터 오후 4시 15분 사이였다.¹⁴⁾ 이듬해인 1939년에 이르면 경성역에서는 350만 명이 타고, 340만 명이 내렸다. 그밖에 용산역은 40만 명과 50만 명, 영등포역은 50만 명과 60만 명, 청량리역은 35만 명과 40만 명 선이었다.¹⁵⁾ 4개 역의 이용객 수를 합하면 모두 965만 명이었다. 당시 경성의 인구수가 77만 명이었으니, 당시 경성 주민의 12배가 되는 숫자다. 당시 사람들에게 경성역은 그만큼 일상적이고 친숙한 공간이었다는 이야기가 된다.

3. 3전 내고 들어가 불일 보는 유료 변소

통계표에 찍힌 숫자로는 경성역의 질감을 되살려낼 수 없다. 이제 당시 사람들의 생생한 시선을 따라서 경성역 안을 구경해 보자. 1929년 8월 어느 날, 잡지 『별건곤』사의 한 기자는 시골에서 막 올라온 한 사람에게 서울을 골고루 구경시켜주겠다고 맘먹었다. 그가 경성역에 도착하면, “저 넓은 층계로 2층으로 올라가야 밖으로 나가는 출구가 있으니 천천히 올라가세. 자아 여기가 2층이니 밖으로 나가

려면 층계 하나를 도로 내려가야 할 것 같지만 2층에서 그냥 땅으로 나서게 되었으니 결국 여기가 1층이요 2층은 이 위에 또 있고 아까 기차가 와서 닿은 곳은 지하층이지.”¹⁶⁾

경성역에 처음 발을 디딘 사람에게 가장 신기한 것은 아마도 ‘유료변소’였을 것이다. 유료변소란 무엇인가. 기차는 비꼬는 말투로 설명해준다. “흥 그러게 서울이 고맙다지. 자네도 대변이 급한 때 2등 대합실 변소나 3등 대합실 변소라도 가보아서 만원이 되었거든 유료변소로 가요. 아니 할 말로 첩치가(妾致家)하듯 깨끗이 꾸민 변소인데 돈 3전만 내면 들어가 눈다네.”¹⁷⁾ 인간의 가장 원초적인 배설 공간도 상품의 하나로서 이때 이미 등장했던 것이다. 당시로서는 보기 드물게 모든 화장실은 수세식이고 화장대도 갖추어져 있었다.

1937년이 되면, 경성역은 조금 더 세련되어졌다. “경성역에 내리면 세면장이 있겠다 구름다리를 올라와 개찰구로 나오면 조선호텔 뽀이가 등대했다가 상등 손님을 모시고 역구내에는 트-리스트 뷰로[tourist bureau]가 있어서 외국인을 안내”할 수 있게 되었다. 전에는 인력거들이 먼 발치에서 몇 채 보이는 등 마는 등 했지만, 이제는 “역 중정(中庭)에는 유선형 택시들이 매미처럼 엮여 있으나 좀체 주워 타기 어렵게 세가 나는 판”이 되었다.¹⁸⁾

기차역에는 승객들의 움직이는 혼란에 질서를 부여하는 보이지 않는 주재자가 있었다. 바로 시간을 말한다. 규칙적이고 정확한 기계시간에 자신의 생체 리듬을 맞추어야 하는 것이 근대인의 생활양식이라면, 그것이 한 치의 오차도 없이 실현되어야 하는 공간이 바로 기차역이었다. 경성역 안에는 크고 작은 전기시계 65개가 배치되어 있었다.¹⁹⁾ 어디서나 시곗바늘이 똑딱이면서 시와 분에 따라 추상적 시간을 분할하고 인간의 행동을 측정하고 있었다.

경성역의 시계는 한국 근대 문학사에 인상 깊은 대목을 남겨놓았다. 이상의 『날개』에서 주인공이 유곽의 어둠에서 벗어나 찾아간 곳이 바로 경성역이었다. “제일 여기 시

13) 編輯部(1935.7), “三千里 機密室”, 삼천리 제7권 제6호, PP.31-32.

14) 編輯部(1938.6), “時に關する訪問記 仁川觀測所·京城驛·村木時計店”, 朝鮮の教育研究, 117호, p.98.

15) 編輯部(1940.3), “우리 사회의 제내막”, 삼천리, 제12권 제3호, PP.25-26.

16) 編輯部(1940.3), “우리 사회의 제내막”, 삼천리, 제12권 제3호, PP.25-26.

17) 一記者, 위의 책, P.59.

18) 一記者, 위의 책, P.59.

19) 김승희, 앞의 책, p.49

계가 어느 시계보다 정확하리라는 것이 좋았다. 선불리 서두는 시계를 보고 그것을 믿고 시간 전에 집에 돌아갔다가 큰 코를 다쳐서는 안 된다.”²⁰⁾ 시계의 무뚝뚝함을 누그러뜨리기 위해 나긋나긋한 장치도 도입되었다. 각 대합실과 사무실에는 “라디오를 놓아 기차의 발착시간을 아나운서의 고운 목소리로 알려주는 하이칼라한 짓도 한다.”²¹⁾

4. 코티분, 쉬팬, 루바쉬카의 쇼윈도

경성역은 해외의 첨단 유행 상품이 수입되고 진열되고 소비되는 쇼윈도였다. 경성의 모던 걸들에게 서양 화장품은 선망의 대상이었다. “‘박가분’을 한 조각 가지고도 치장을 잘 내던 새댁들은 이 철마가 경성역에 실어다 풀어놓은 불란서제의 박래폼 쓰는 법을 배워 오늘은 코-티[coty粉]니 폼피안[화장품 이름]으로 메익업[makeup]을 하게 됐다.”

케케묵은 국산 옷들은 값비싼 외국산 옷감에 밀려날 신세였다. “한산모시나 광당포[廣木과 唐木을 아울러 이르는 말] 대신에 흐늑흐늑한 레-쓰[lace] 쉬-팬[chiffon, 실크나 나일론으로 만든 속이 비치는 얇은 직물] 시지렛도[미상] 등을 감고도 어색해 하지 않게 되었다.” 모던 보이도 기차에 실려 온 유행의 물결에서 소외되지는 않았다. “루바쉬카[rubashka, 블라우스와 비슷한 러시아의 남성용 겹저고리]에 스타킹을 신고 제법 경쾌한 남장(男裝)을 포도(鋪道)에서 보게 되는 것도 이 경성역이 토(吐)한 것의 하나이다.”²²⁾

화장품과 의상이 경성에 이국적인 색채를 덧붙였다면, 색다른 미각과 후각이 퍼져나간 것도 경성역을 통해서였다. 커피는 식민지의 미각에도 어김없이 그 매력을 흠뻑했다. 『날개』의 화자는 “경성역 1등 대합실 한결 티룸에서 (...) 잘 끓인 커피를 마셨다. 충충한 가운데 여객들은 그래도 한잔 커피가 즐거운가 보다. 얼른얼른 마시고 무얼 좀

생각하는 것같이 담벼락도 좀 쳐다보고 하다가 곧 나가버린다.”²³⁾

경성역은 또한 미식가들의 성지이기도 했다. “경성역을 통해서 또 풍겨진 것은 고추장찌개를 숟가락으로 떠먹던 분들이 가끔은 식당에 나가 어느 틈에 폭[fork]과 나이프로 햄 사라다[salad] 먹는 법을 알았다.”²⁴⁾ 경성역 지하층에는 화(和, 일식) 요리장과 서양요리장이 등을 맞대고 있었다. 먼 길을 떠나거나 길에서 돌아온 사람들, 그들을 떠나보내거나 맞이하는 사람들의 허기진 식욕을 만족시키기 위한 공간이었다.

1934년 5월 어느 날 경성역 지하 식당에 들어섰다면, “일식의 경우 아침이 60전, 점심과 만찬이 각각 1원씩이다. 이것이 일식 정식 가격이다. 양식 정식은 아침 80전, 중식과 만찬이 1원 25전으로 가격 대비 질 좋은 음식을 먹을 수 있다.” 1936년 당시 활판식자공의 일당이 1원 21전, 이발공은 1원 23전이었으니, 그들은 양식 만찬과 하루 일당을 맞바꾸어야만 했다.²⁵⁾

양식당의 대각선 맞은편에는 중국 식당도 있었다. “중국 요리는 2원 이상 좋아하는 요리를 주문할 수 있다. 10원 상당의 중국요리 상을 차리면 7명이 배불리 먹을 수 있다. 또 일품요리도 주문 가능하다. 이용자는 가족 단위의 이용자가 많다.” 지하층 식당의 접객은 “15세에서 20세까지의 여자 7명이 담당한다. 모두 모던한 회색 유니폼을 입고 있다. 명랑하고 애교가 많아 인기를 얻고 있다.”

2층에는 경성의 미식가들이 즐겨 찾는 대식당이 있었는데, 이곳에서는 “제일 비싼 서양요리를 주머니 큰 손님에 만 대접한다.”²⁶⁾ 한꺼번에 최대 200명까지 맞이할 수 있고, 연회장으로 빌릴 수도 있었다. 벽과 천정에는 옷칠을 하고 카운터와 벽난로는 대리석, 창문은 스테인드글라스로 꾸며져 있었다.²⁷⁾ “근대적 설비의 건물인 만큼 분위기가 아주 밝고 요리도 훌륭하다.” 그 옆에는 따로 소형 식당이 있어 30명까지 앉을 수 있었다. 손님 접대를 위해 보이

20) 김윤식 역음(1993), 이상문학전집 2, 문학사상사, p.266.

21) 노천명, 앞의 책, p.50.

22) 노천명, 앞의 책, pp.50-51.

23) 김윤식 역음, 앞의 책, 같은 곳.

24) 노천명, 앞의 책, 같은 곳.

25) 통계청(1995), 통계로 다시 보는 광복 이전의 경제, 사회상, 통계청, p.100.

26) 일기자, 앞의 책, P.59.

27) 김승희, 앞의 책, p.49.

20명이 늘 대기하고 있었다. 요리사만 무려 40명이었다고 하니 그 규모가 놀랍다. “이 식당에도 여급사가 있으면 부드러운 분위기가 될 것 같다는 주문이 많다.”고 한다.²⁸⁾

5. ‘연애순례자’처럼 고달픈 경성역

식욕이 쾌락의 지리에 자리 잡는다면, 기차역의 일상인 만남과 헤어짐은 감정의 등고선 위에 표기된다. 경성역은 기쁜 해후와 쓰라린 작별이 교차하는 장소였다. 만남보다는 이별의 정경이 더욱 잦은 것이 식민지의 역이었다. 경성역은 늘 눈물로 젖어 있었다. 고향과 조국을 등지고 멀리 만주나 일본으로 떠나는 사람들, 조국의 독립을 위해 고난의 길을 떠나는 독립지사들, 꽃다운 젊음을 뒤로하고 전쟁터로 끌려가는 학도병들은 경성역에서 눈물을 떨구었다.²⁹⁾

“떠나가는 사람! 오는 사람! 만나는 기쁨과 나뉘는 서글픔을 시간 시간이 교대하는 것으로 성숙하는 경성역은 실로 연애순례자(戀愛巡禮者)처럼 고달프다.

‘잘 있소’

‘잘 가오’

하루에도 이 몇 차례나 기차가 떠날 때마다 경성역 개찰구에는 평범해 보이는 이 인사 속에 떨어지는 애끓는 마음이 하루에도 수백 석(石)이러오.

도무지 적막할 수 없는 대합실! 트렁크 옆에는 언제나 울음을 담은 마음이 텅굴고 ...

두고 이 밤에 떠나야만 할 사람의 가슴은 경황이 없는 채 영원히 병행되어 나갈 두 줄의 철로 위엔 밤차의 불뚱이 어둠 속을 희안하게 난다. (...)

마중을 나오는 곳이라기보다는 배웅을 해서 떠나보내는 곳으로 ‘경성역’이란 음향은 간혹 몹시 처량스럽기도 하다.”³⁰⁾

기차역은 저마다의 인격을 갖춘 한 사람을 몰개성적이고 익명적인 승객으로 변모시키는 마술을 부릴 줄 안다. 말하자면 그것은 사람이라는 불규칙한 표면을 잘 가다듬어 승객이라는 매끈매끈한 존재로 조립하는 공장이다. 승

객의 집합은 군중으로 변모하고 필연적으로 고독이라는 질병을 만들어낸다. 군중은 역 대합실에서 잠시 공간을 공유하지만 그저 비인격적 타인으로만 지나칠 뿐 서로 관계를 맺으려 하지 않는다. 경성의 ‘고현학적’ 탐구에 나선 소설가 구보씨에게 ‘도회의 항구’인 경성역은 단독자들만이 배회하는 비정한 곳이었다. “고독을 느끼고, 사람들 있는 곳으로, 약동하는 무리들이 있는 곳으로” 가고 싶다고 생각한 구보는 경성역에서 서울의 호흡과 감정과 인생을 있을 것이라 생각한다. 그는 3층 대합실 군중 속에서 고독을 피하고 싶었다.

“그러나 오히려 고독은 그곳에 있었다. 구보가 한 옆에 끼여 앉을 수도 없게서리 사람들은 뻑뻑하게 모여 있어도, 그들의 누구에게서도 인간 본래의 온정을 찾을 수는 없었다. 그네들은 거의 옆에 사람에게 한마디 말을 건네는 일도 없이, 오직 자기네들 사무에 바빴고, 그리고 간혹 말을 건네도, 그것은 자기네가 타고 갈 열차의 시각이나 그러한 것에 지나지 않았다. 그네들의 동료가 아닌 사람들에게 그네들은 변소에 다녀올 동안의 그네들 짐을 부탁하는 일조차 없었다. 남을 결코 믿지 않는 그네들의 눈은 보기에 딱하고 또 가여웠다.”³¹⁾

6. 감시와 처벌의 일상화

어떤 공간이 본래의 기능적 필연성 이외에 또 다른 의도를 감추고 있을 때, 그리고 어떤 사람들이 그 공간을 원래의 목적과는 전혀 다르게 전유할 때, 그곳은 억압과 저항의 공간, 다시 말하면 정치의 공간으로 바뀐다. 조선의 경제발전과 교통의 편리성이라는 총독부의 선전구호 뒤에는 식민지 수탈경제와 대륙침략의 야망이 은폐되어 있었다. 식민체제에 맞섰던 사람들은 조선총독에게 폭탄을 던지기도 하고, 은밀하게 불온전단을 뿌리기도 하고, 만세시위를 벌이기도 했다. 감시와 처벌의 일상화가 경성역의 숨겨진 뒷면이었다.

28) 編輯部(1934.6), “식당구경”, 朝鮮及滿洲, 319호, 채숙향 외 편역(2012), 조선 속 일본인의 에로 경성 조감도(공간편), 도서출판 문, pp.280-282 참고.

29) 출처, 앞의 책, p.252.

30) 노천명, 앞의 책, pp.50-51.

31) 박태원, 최혜실 엮음(1998), 소설가 구보씨의 일일, 문학과지성사, p.41.24) 노천명, 앞의 책, 같은 곳.

경성역은 민족운동이 격발하는 곳이었다. 경성역의 내부자마저 독립운동의 대열에 가담했다. 1926년 4월, 경성역 출납계원 박인환은 동료 전신계원 김갑부와 함께 경성역의 공금 18,353원 55전을 빼내서 잠적해버렸다. 수사 결과 수년 전부터 해외 독립운동단체와 비밀리에 접선하고 있었던 것으로 밝혀졌다. 이들은 중국 봉천, 북경, 천진을 거쳐 상해로 들어가 대한민국임시정부에 9천원을 기부했다.³²⁾ 한편 옛장수 신석기는 박인환, 김갑부와 함께 만주 봉천까지 동행했다가 돌아왔는데, 경성 창성동에서 본정(本町) 경찰서 직원에게 붙잡혔다.³³⁾ 그해 10월 박인환과 김갑부는 신의주에서 체포되어 본정경찰서로 연행되었다.³⁴⁾ 박인환은 그해 11월 경성지방법원에서 징역 2년을 언도받았다.³⁵⁾

1926년 6월, 종로경찰서 고등계는 밀정의 첩보를 입수했다. 위험한 물건이 만주 방면에서 철도편으로 대량 수송되었다는 소식이었다. 경성역으로 긴급 출동한 결과 '만주 대동단선언서'의 격문 약 1만 매를 압수했다.³⁶⁾ 1936년 5월, 한영구, 리재필, 최풍렬 등 3인은 경성역에서 '정평농민조합만세'를 외친 혐의로 붙잡혔다. 이들은 정평농민조합운동 판결에 불복해 경성에 호송되는 길이었다. 경성지방법원은 이들에게 징역 5개월을 판결했다.³⁷⁾ 그해 6월에는 경성역 구내 조일(朝日)택시 운전사 50여 명이 총파업을 단행했다. 임금인상, 노동시간단축 등 8개 항의 요구조건을 관철하기 위해서였다.³⁸⁾

대지의 저주받은 자들, 고향에서 뿌리 뽑힌 사람들이 자의든 타의든 조국을 등지고 황량한 동토의 땅으로 떠나면서 거쳐 가는 곳도 경성역이었다. 1934년 11월 전라도와 충청도 수재민 110호 674명이 경성역을 지나갔다. 이들은 만주 영구(營口)로 이주하는 길이었다.³⁹⁾ 1939년 9월에는 만주 북안성(北安省) 개척민 가운데 선발대 72명이 경성역을 떠났다. 다음 달 10월에는 600명을 선발해 보내고 이

듬해 봄에 약 4천명을 이주시킬 계획이었다.⁴⁰⁾ 소설가 이기영은 장편소설 『두만강』에서 만주로 이민을 떠나는 사람들의 참상을 다음과 같이 그려냈다.

“남대문역 3등 대합실에는 사람들이 빼곡히 들어찼다. 벤치의 자리를 얻지 못한 남녀노유들은 날바닥에 그냥 앉았다. 객지에서 병이 난 노인들과 어린아이들은 흠이불패기를 깔고 그 위에 누워 있다. 시멘트를 바른 땅바닥이 돌과 같이 차가웠다. 그들은 할 수 없이 곱아 오르는 추위를 무릅쓰고 맨땅 위에서 그냥 누워 있었다. (...) 이 많은 승객들은 동북만주로 이사 가는 농민들 같았다.”⁴¹⁾

7. “아아 쫓겨 가는 삼등객, 쫓겨 가는 무산객”

경성역이 식민지 지배체제의 일부인 한, 그 작동원리에서 자유로울 수는 없는 법이다. 식민지의 일상 위에는 차별과 배제 같은 비인간성의 악덕이 음산한 베일처럼 드리워져 있었다. 식민지를 살았던 작가들의 글에 비애의 감정이 깔려 있는 것은 그 때문이었다. 식민지의 기차역에는 민족에 따른 차별 위에 경제적 차별과 여성에 대한 차별이 겹쳐지면서 더욱 더 비극적인 정조를 띠게 한다.

『개벽』지의 기자 소춘(小春) 김기전은 1923년 10월 10일 밤, 봉천행 열차를 타기 위해 경성역에서 기차에 올랐다. 공진회 손님 타인지, 3등간은 무척 좁은 모양이었다. 하지만 기차가 앉은 찻간에는 빈 의자가 조금은 남아 있었다. 다방머리 일본 아이가 심심했는지 이 의자에서 저 의자로 오가곤 했다. 기자가 직접 가 보진 못했지만, 그 다음 1등실 찻간에는 빈 의자가 더 많았을 것이다. 승객 한 사람도 태우지 않은 빈차였을지도 몰랐다.

기차가 경성역을 막 떠나기 전이었다. 한 아름 짐을 안은 늙은 부인 한 사람이 기자가 있는 간으로 뛰어들어 왔

32) 동아일보 1926년 5월 13, 14, 25, 31, 6월 17일.

33) 동아일보 1926년 5월 31일.

34) 동아일보 1926년 10월 4, 5, 6일.

35) 동아일보 1926년 11월 1, 2, 6일.

36) 동아일보 1926년 6월 10일.

37) 동아일보 1936년 5월 19일.

38) 조선일보 1936년 6월 9일.

39) 동아일보 1934년 11월 6일.

40) 동아일보 1939년 9월 8, 12일.

41) 이기영(1989), 『두만강』 2부 하, 풀빛, pp.47-48.

다. 아마 차 시간을 놓칠 뻔해서 급한 마음에 우선 가까운 데로 들어왔던 모양이었다. 그 부인은 '이제는 되었다' 하듯이 휘적휘적 앉을 자리를 찾았다. 곁에 있던 일본인 승객들은 모두 서툰 조선말로 '저리가 저리가' 하고 말했다.

이 의자에서 저 의자에 오락가락하던 다방머리 일본 아이는 자기 나라 말로 '요보[조선인을 경멸하여 부르는 말]는 싫구나, 요보는 싫어' 하면서 부인의 등을 떠밀고 있었다. 그 모습이 마치 그처럼 돈 없고 힘없는 조선 부녀를 쫓아내는 데는 자기도 한 몫 참여할 권능이 있다고 공개적으로 밝히는 것 같았다. 조금 뒤 이 부인을 정말로 쫓아낼 사람이 다가왔다. 급사는 '차표 보아' 하더니 그 부인의 팔을 이끌고 저 끝에 있는 3등칸으로 압송해갔다.

기차는 떠났다. 얼마 지나지 않아 차장이 차표를 검사했다. 기차가 내어주는 차표를 보더니 차장은 이상하게도 한 참이나 기자의 얼굴을 쳐다본다. 마치 네가 어떻게 이 표를 가졌느냐 하는 듯싶었다. 그러나 표가 표인지라 '저리가' 하는 말은 없었다. 기자는 그 순간에 아까 쫓겨 가던 그 부인이 생각났다. "아아 쫓겨 가는 삼등객, 쫓겨 가는 무산객, 빈 칸, 빈 자리가 여기에 있는데, 그대가 가는 곳이 어디였는가."⁴²⁾

8. 문화역서울 284의 미래는 경성역의 과거

1945년 8월 15일 "삼각산이 일어나 더덩실 춤이라도 추고, 한강 물이 뒤집혀 용솟음칠"(심훈, 「그날이 오면」) 바로 그날이 왔다. 식민의 어둠은 걷혔지만 열광과 환희는 잠시뿐이었다. 이념으로 갈라선 총구들이 서로를 겨누고 있었다. 나라는 반쪽으로 허리가 끊어지고 북행 열차는 38선 앞에서 슬픈 신음을 토해냈다. 전쟁 때는 날마다 국경선이 다시 그려졌고, 남으로 북으로 쫓긴 사람들의 어지러운 발걸음이 경성역의 돌계단을 밟고 지나갔다. 그 모든 현대사의 비극을 경성역도 뜬눈으로 지켜보아야 했다.

세월이 견고한 것들을 허물어뜨리듯이 경성역도 시간의 가혹한 법칙에서 비켜날 수 없었다. 경성역은 해방 뒤

에도 한 동안은 옛 이름으로 불리다가, 1947년 11월 1일 서울역으로 이름이 바뀌었다. 1981년 9월 25일 사적 284호로 지정되어 그 역사적 가치를 기리게 되었다. 2003년 12월에는 고속철도 서울역사가 문을 열면서 마침내 옛 역사에는 빗장이 걸렸다. 한 사람의 생애와 맞먹는 80여 년의 역사를 그제야 마감한 것이었다.

잠시 동안 경성역은 서울역 문화관과 철도박물관으로 명맥을 이어갔다. 마침내 2011년 8월 9일에는 '문화역서울 284'란 이름으로 새 문패를 내걸었다. 경성역의 옛 모습을 고스란히 되살린 다음 복합 문화예술 공간으로 다시 창조한 것이었다. 문화역서울 284는 "문화와 시민을 하나로 이어나가는 곳으로 온 국민이 서로 소통하고 즐기는 공간, 과거와 현재가 공존하며 미래를 향한 문화생산의 거점이 되는 공간"⁴³⁾을 표방하며, 각종 전시와 공연 무대로서 예술가와 시민들의 발길을 기다리고 있다.

문화역서울 284는 프랑스의 오르세 미술관을 전범으로 삼은 것처럼 보인다. 기차역의 극적인 반전을 잘 보여주는 사례가 오르세역이었다. 오르세역은 남대문정거장과 같은 해(1900년) 7월 4일에 문을 열었다가 1939년에 폐쇄되었다. 오랜 시간 동안 쓸모없는 시설로 비바람을 맞다가 1986년 12월 1일 '오르세 미술관'으로 두 번째 생명을 부여받았다. 오늘날 오르세 미술관은 인상주의와 상징주의 회화의 기념비적인 전시장으로서 세계인의 찬탄을 불러일으키는 명소이다.

역설적이게도 문화역서울 284의 미래는 경성역의 과거와 그 이야기에서 찾을 수 있다. 과거가 사라지고 이야기가 빠진 건축물은 허깨비가 출몰하는 사물의 무덤일 뿐이다. 경성역은 과거와 미래를 나누고 맺어주는 역사의 경첩이다. "은(銀)동곳에 상투를 짠 양반들이 연기를 풍풍 내며 무섭게 소리를 지르고 달려오는 이 괴물을 보고 이것을 신앙하고 싶은 원시적 종교"⁴⁴⁾까지 품었던 과거 사람들의 집단적 경험을 채집하고, 분류하고, 오늘날의 맥락에서 다시 해석하고 의미를 부여함으로써 과거의 경성역은 미래의 문화역서울 284로 이어지고 새로운 이야기를 만들어 갈 것이다. ♪

42) 小春(1923.11), "그것이 第一이더라, 초신 行脚의 옛새동안", 개벽, 제41호, PP.92-93.

43) <https://www.seoul284.org/>.

44) 노천명, 앞의 책, p.48.