

일제 강점기 철도건축에 관한 연구

A Study on the Korean railway architecture during the Japanese ruling period

이경철*

Abstract

The purpose of this study is to analyse the characteristics of Korean railway architectural facilities constructed during the Japanese ruling period through an examination on the historical documents. The findings of this study are as follows : Firstly, the Japanese railway administration authority in Korea defined the criterion for each architectural facilities according to the climate zone. Secondly, these criterion were object to modification by the geo-political changes and the augmentation of demands. Thirdly, each architectural facilities had been remodeled or expanded, from a temporary building type to a more permanent type, consequently by the development of the Korean railway network.

1. 서론

우리나라 철도는 고속철도의 개통을 계기로 새로운 발전의 계기를 얻었다. 고속철도가 발전되는 과정에서 기존 철도의 인프라도 함께 정비되는, 그럼으로서 한국철도 네트워크가 구시대의 유물에서 우리 시대 사람들의 삶과 함께 교직되는 유용한 생활 네트워크로 다시 발전될 것으로 기대된다. 이를 위한 조건으로 중요한 부분은 철도에 관련된 다양한 논의가 확산되는 일이다. 한국철도는 이미 100년 이상의 역사를 가지고 있다. 그럼에도 역사적인 측면에 대한 각론은 아직 발전되어 있지 않다. 본 논문에서는 이런 점에 착안하여 일제시대 한국철도의 건축시설물의 특성을 분석하고자 하는 것이 목적이다. 관련된 사료를 바탕으로 한국 철도건축의 양식과 표준에 대해서 분석하고, 대표적인 건축시설물의 사례인 철도역사, 관사 및 기관차고의 사례를 각각 분석, 설명하고자 한다.

2. 건축의 양식과 표준

2.1 철도건축 양식

철도건축은 철도업무의 속성상 다양성을 갖고 있다. 지역성과 철도발전에 따른 기능의 확충이나 변화가 다양성을 뒷받침하는 주요한 요인이다. 일제에 의한 철도의 부설이 한반도 전역으로 확산됨에 따라

* 한국철도기술연구원 선임연구원, 정회원

철도건축에는 기후의 차이를 고려한 기준이 설정되었다. 방한, 결빙에 의한 피해방지, 온도유지, 통풍 등이 그것이다. 한반도 남부 일부지역에서는 따뜻한 지역에 적합한 시설이 요구됨에 따라서 후년에는 이러한, 따뜻한 지역에 적합한 시설기준을 지역별로 정해서 사용했다. 철도건축시설에 대해서는 각 시설물별로 설계를 통해서 건설하였으나, 중간역사와 관청등 일반적인 시설물 등 변화가 특별히 요구되지 않는 경우에는 표준설계를 기준으로 그 당시의 추세, 지역여건등을 감안해서 접근했다. 건축재료로는 특별한 경우이외에는 국산자재를 사용하였다. 선로에 관련된 시설에는 건축기준(建築定規)과 차량기준(차량정규)에 따른 한계를 설정해서 적용하였다.

경인선 철도의 건축시설은 철도 운영에 직접적으로 필요한 부분으로 한정되어 있었고, 역사는 평이한 목구조로 건설되었다. 물건에 한정되어 건축양식은 인천역 본건물이 벽돌건물로 된 외에 평이한 목구조로 건축되었음. 경부선 철도의 건축시설도 경인선과 마찬가지로 대부분의 경우에 가건물로 출발했으며, 역사는 10평 내외로 역 종사원 숙소를 병설하는 것을 특징으로 하고 있다. 대구, 초량 등 주요 도시의 기관차고는 1동 1선 2량을 수용할 수 있는 시설에 지나지 않았다. 그러나, 1902년에 준공된 부산철도사무소는 서양식 목조 2층 47평(155 평방)으로 당시로서는 대규모 건물이었다. 한편, 군용철도 건설시기의 철도건축은 전시라는 특수상황을 반영하여 목조, 가건물이 대부분을 점하고 있다.

철도 통일경영 이후의 철도시설은 당시의 방침과 전통에 따라 대부분이 간단한 목조 바락크식 건물로 건축되었으나, 남부지방에서는 일본식 간이건물도 많았으나 북부지방에서는 일부에 벽돌을 사용하여 방한에 대한 고려를 하고 있다. 한편, 서구식 건축양식으로 건설된 역사 및 부속건물도 다수 있었는데, 신의주역(유럽건축양식), 부산역(르네상스식), 용산역(고딕식), 조선호텔(북구양식) 등이 이에 속한다. 한편, 당시 철도국장의 관저는 서양식 주택건축으로 당대의 대표적인 건물로 일컬어진다.

만주철도에 위탁 경영된 1917년 이후에는 서양식 건축과 일본식 건축을 소화, 흡수하고 조선의 풍토, 조선의 건축적인 전통을 고려해서 건설된 예도 등장하게 되었다. 1925년에 준공된 서울역사(경성역사)는 근세 르네상스 양식의 건물로, 당시 동양에서 2번째의 건물이라는 호칭이 붙게 되었다. 경부선의 수원 역사는 더욱 조선의 특성을 표현한 역으로 운위되며, 경주역사는 신라시대의 건축양식을 표현하였다.

2.2 건축 표준

건축표준은 경부 군용양철시대에 전체적으로 역사(驛舍)와 관사(官舍)를 중심으로 수립되었다. 이후 경원선과 호남선을 건설할 때에는 기존의 표준안을 정비해서 규모와 구조적인 특성(구조원칙)에 따라 종류별로 구분하는 작업을 시행하였다. 철도 역사의 경우에는 갑, 을, 병의 3가지 형태, 관사는 4등급에서 8등급으로 분류하였다. 이런 건축표준은 시간이 경과함에 따라 다양한 요소가 덧붙여지게 되었다. 일본제국주의와 주변지역과의 역학관계, 건축사조의 영향과 같은 시대적인 측면, 토지 및 재료의 가용성 여부에 따라서 다양한 흐름이 나타나게 된 결과였다.

1926년 이후의 소화(昭和) 초기 년대에는 우리나라에서 여러개의 선로 건설공사가 시행되고 있었다. 이에 대응하기 위해서 지역별로 따뜻한 지역과 추운지역(寒暖지역)을 구분해서 각각의 표준을 정했다. 이후 1937년에는 우리나라 철도의 전 구간을 따뜻한(暖) 지역, 추운(寒) 지역, 매우 추운(嚴寒) 지역으로 분류해서 각 지역별로 건축표준을 개정하였다. 이런 표준은 건축재료와 계획방법이라는 양 측면에서 설정되어 있다. 예를 들면, 매우 추운지역으로 분류된 해산, 백무, 만포 및 평원선에 연결되는 지역에 대해서는 재료의 표준화 측면에서 벽돌, 콘크리트, 블록을 사용하도록 규정했으며, 건축설계 방법 상의 표준으로 창과 입구를 이중으로 설치하도록 권고하고 있다.

경부선과 경의선의 복선공사가 진행되거나, 신규선로의 건설에 따라 역사가 신축 혹은 개축(改築)됨에 따라 새로운 표준을 정하게 되었다(1938년). 이 때 집찰상가(集札上家)가 폐지되었고, 대합실내의 1, 2,

3 등 구분도 폐지되었다. 한편, 건축공사 시방서는 1918년에 제정되어 사용되었고, 설계자료로도 활용되었다. 그러나, 시대적인 상황이 변함에 따라 개정 혹은 폐지 필요성이 제기되면서 보완작업이 시작되어 1938년에 완료되었다. 그러나, 중일전쟁이 발발하면서 경비절약이 강조되고 자재난이 겹치면서 모처럼 개정된 시방서는 충분한 효과를 얻을 수 없었다. 또한, 시방서와는 별개로 다양한 건축물의 공사종류, 명칭, 수량 및 구조 등의 취급방법에 대한 기재양식을 표준화시켜서 이용 편의를 도모하였다.

구조 및 설비측면에서는 초기에는 목조와 진벽이 많았으나 이후에는 연와조(벽돌조), 철근 콘크리트 조 및 철골조로 이행되어 여관, 병원 기타 특수한 건축물에는 각종 신재료를 사용하게 되었다. 또한 공장, 기관차고 기타는 철강제 건축재료(스틸, 샷시 류)를 사용하였으며, 천창에는 연속개폐장치를 도입해서 채광과 환기에 유의하였다. 설비와 관련하여 증기난방, 온돌 등이 도입되었고, 전기조명도 점진적으로 개량되었다. 또한 1936년 이후에는 총독부에서 전국 주요도시에 대해 “조선시가지 계획령”을 실시하여 철도건축시설도 이를 바탕으로 설계, 시공되었으며, 1937년에 발발한 중일전쟁으로 각종의 건축 자재 제한, 방공상의 필요성에 따라 철도건축시설도 정비되었다.

3. 건축 시설물 유형

3.1 역사(驛舍)

경인선의 인천역사는 한국철도 최고의 건물로 1900년 5월 건축되었다. 300m²의 단층건물로, 초기에는 대합실이 1, 2, 3등으로 구분되어 있었으나 폐지되었다. 경인철도의 시발역으로 귀빈의 왕래가 많았던 탓에 귀빈실이 별도로 설치되었고, 역과 비슷한 시기에 역장의 관사도 함께 건축되었다.

초량-서대문간에는 당초 경부철도회사에 의한 각종 건축시설이 있었고, 초량역을 제외한 중간역사는 김천부근까지는 일본식목조 단층건물, 북측으로는 비슷한 모양의 서양식 목조 단층건물이 건설되었다. 이후 용산역은 군용철도의 시발역으로서 가건물이 개축되었고, 대구, 대전역사도 개축되었으며, 영등포역과 기타 중간역사는 선로개량에 수반해서 순차적으로 새로운 기준에 의거해서 건축되었음. 서울역사에 대한 대개축 작업이 시행되면서 경부선의 역사건축은 더욱 정비되었고, 그중 수원역은 조선의 건축양식에 바탕한 역으로 건설되었다.

용산-신의주간의 경의선에는 러일전쟁 시기에 임시 군용철도 감부(監部)에 의해 급하게 설치된 역사가 많았다. 신의주역사는 종단역으로서 처음에는 가설역이었지만, 압록강철교공사와 동시에 추진되어 1911년에 준공되었다. 역사의 규모는 르네상스식 3층건물로 연면적은 1,279 m²에 달했다.

호남선과 경원선의 선로는 1910년을 전후해서 착공되어 각종건축시설은 대개 당시의 표준설계를 근거로 건축되었다. 호남선 목포, 군산, 경원선의 철양리, 원산은 갑형으로 기타 중간역은 을형 혹은 병형의 역사가 건설되었다. 그러나, 이후의 역 주변 지역의 발전정도에 따라 증축되거나 개축되었다. 특히, 호남선 이리역은 군산지선 및 경전선의 분기역으로서 1937년에 건축면적 556m² 대규모 역으로 개축되었다.

3.2 관사(官舍)

경인, 경부철도의 사택 및 군용철도시대의 관사는 목조, 단층건물로 간이구조로 되어있었고, 중간역의 사택은 역사에 연속해서 설치되었다. 북부지역에서는 다소 보온시설을 부가했지만, 전체적으로는 일본식 가건축이 대부분이었다. 또한 임시군용철도감부에서는 항구적인 관사의 건설계획이 있었고, 그 기준설계를 등급제로서 3등급에서 8등급으로 설정하여 일부는 실현되었다.

1906년 철도의 통일경영후에는 상기한 기준을 계승해서 등급제로서 각역등에 시설된 사택도 이준에 준해서 등급별로 정리했다. 이후 이런 등급제는 총독부가 직접경영을 담당하게 된 이후에도 유지되었다.

관사의 건축면적은 4등이 약 50평(165), 5등 30평(99), 6등 25평, 7등 15-20평(50-60), 8등은 10평(30) 정도로 설정되어 있었다. 6등이상의 관사에는 각호에 욕실이 포함되어 있었다. 기준관사의 구조는 일본식 목조로 출발하여 방한목적, 풍수해, 설해에 대응하는 방향으로 정비되었다. 1933년에 건축과가 설치되면서 각 건설선에는 관사건축시설을 통일하려는 움직임이 나타나게 되었고, 종래의 관사건축표준을 점차 지대별로 개정했다. 상단집단지에 대해서는 공동욕장을 설치하고, 기타에 대해서는 욕실을 설치했다. 또한 한지에는 온돌이나 지하실을 설치하고, 지붕에는 석면슬레이트를 설치하는 등 방한에 주의를 기울였다. 또한 방화역시 주요한 고려요인이었다. 또한 벽지에 근무하는 하급 철도종사원에 대해서는 9등 관사를 건설하였다.

3.3 기관 차고(車庫) 및 공장

기관차고는 1899년 인천에 처음 설치된 이후 신선 건설에 수반해서 각선에 건설되었다. 규모는 열차의 운행, 설치장소의 여건에 따라 결정되었다. 선로부설 당초에는 가설 목조 거형 차고로 출발하여 항구적인 시설물로 개축되는 경우가 대부분이었다. 초기의 거형 차고는 시대적인 상황변화, 배연측면의 불리함이 있어서 선형차고가 도입되었다. 1933년 대전 및 원산의 양기관차고를 선형(扇形)으로 개선된 이후 1936년 선형차고에 갑형, 을형의 건물기준이 구축되어 갑형을 경부선의 대구, 경의선 신막, 경경선(경경선)의 청량리의 차고를 신축하거나 개축하였다. 을형을 일반형으로 해서 경의선 정주, 경경선의 경북안동 및 경주, 만포선의 만포진을 신축하기도 하였다. 또한 경경선 및 경원선의 일부 전철화에 수반해서 전자는 제천에 후자는 북계에 거형의 전기기관차고를 신축하였다. 이들 기관차고는 증기나 전기난방설비를 갖추었다. 후에 태평양전쟁이 수반되어 항공기에 의한 폭격에 대비해서 기관차고의 외부에 방호시설을 설치하였다. 선형 기관차고의 건물기준으로서 갑형은 수용선이 많은 차고로서 검수선을 2선으로 설계하고, 을형은 일반보통차고로서 검수선을 1선으로 하고, 부속건물을 함께 건축하였다(합축).

<표 1> 선형 기관차고의 건축기준

종 류	전면폭	뒷면 폭	내측 길이	높이	지붕 구배
수용선 1선(線)	4.6	7.4	28.0	8.5	3/100
갑형 검수선 2선	11.9	21.05	61.0	10.5	3/100
을형 검수선 2선	7.3	10.35	61.0	10.5	3/100
부속건물	8.0	8.0	61.0	10.5	3/100

자료 : 鮮交會(1986), p. 396

공장은 1899년 인천에 설치된 이후 초량, 용산, 영등포등에 신설되었다. 초기에는 가건물 소규모가 많았고, 후에 철도통일 이후에는 철거 혹은 이전되었다. 철도연장에 수반해서 각주요지에 본건축에 의한 대소규모의 공장이 신설되었다. 공장의 시설계획은 철도국 공작과에서 사무소, 부대시설 및 복지시설에 대한 기획을 수립하고 이를 바탕으로 건설되었다. 서울을 중심으로 부산, 평양, 원산, 청진등에 대규모의 공장시설이 있었으며, 그 중에서도 원산에는 1942년 최신식 시설이 설치되었고 대전과 해주에는 1945년에 공장이 개설되었다.

4. 결론에 대신해서

본 논문은 일제시대의 철도건축의 특성을 사료를 통해서 분석하는 것이 목적이었다. 연구의 출발점은 초기 한국철도에 대한 각론적인 연구가 부재하다는 점에 있었다. 그러나, 결론적으로 한정된 사료를 분석의 대상으로 함에 따라 자료내용의 정리에 그친 점이 본 논문의 한계이다. 이런 문제점과 관련하여 향후 연구방향으로는 첫째, 일본 철도와와의 비교분석적인 시각에서 철도건축시설물에 대한 접근방법의 차

이를 규명하는 일이다. 철도건축시설물은 철도의 운영을 위한 필수적인 시설이다. 같은 시기에 건설된 건축시설물이 일본과 한국에서 동일한 혹은 상이한 접근방법으로 건설되었는지의 여부와 배경을 분석하는 일은 일제시대 한국철도의 특성을 규명하는 데에 유용한 자료가 될 것이다. 이 과정에서 만주철도는 물론, 대만철도와의 비교연구도 논의의 내용을 다양화하고, 분석의 객관성을 유지하는 데에 필수적인 요소가 될 것이다. 두 번째의 주요한 과제는 식민지 철도건축 시설물 중 당시 시민생활에 어떤 관련이 있었는지를 규명하는 일이 될 것이다. 이는 조금 거시적으로는 근대적인 공공공간에 대해서 당시 이용자들은 어떤 태도를 가졌는지를 규명하는 일이 될 것이다.

참고문헌

1. 朝鮮總督府 鐵道局(1941), 朝鮮鐵道四十年略史, pp. 310~326
2. 鮮交會(1986), 朝鮮交通史, pp. 385~408