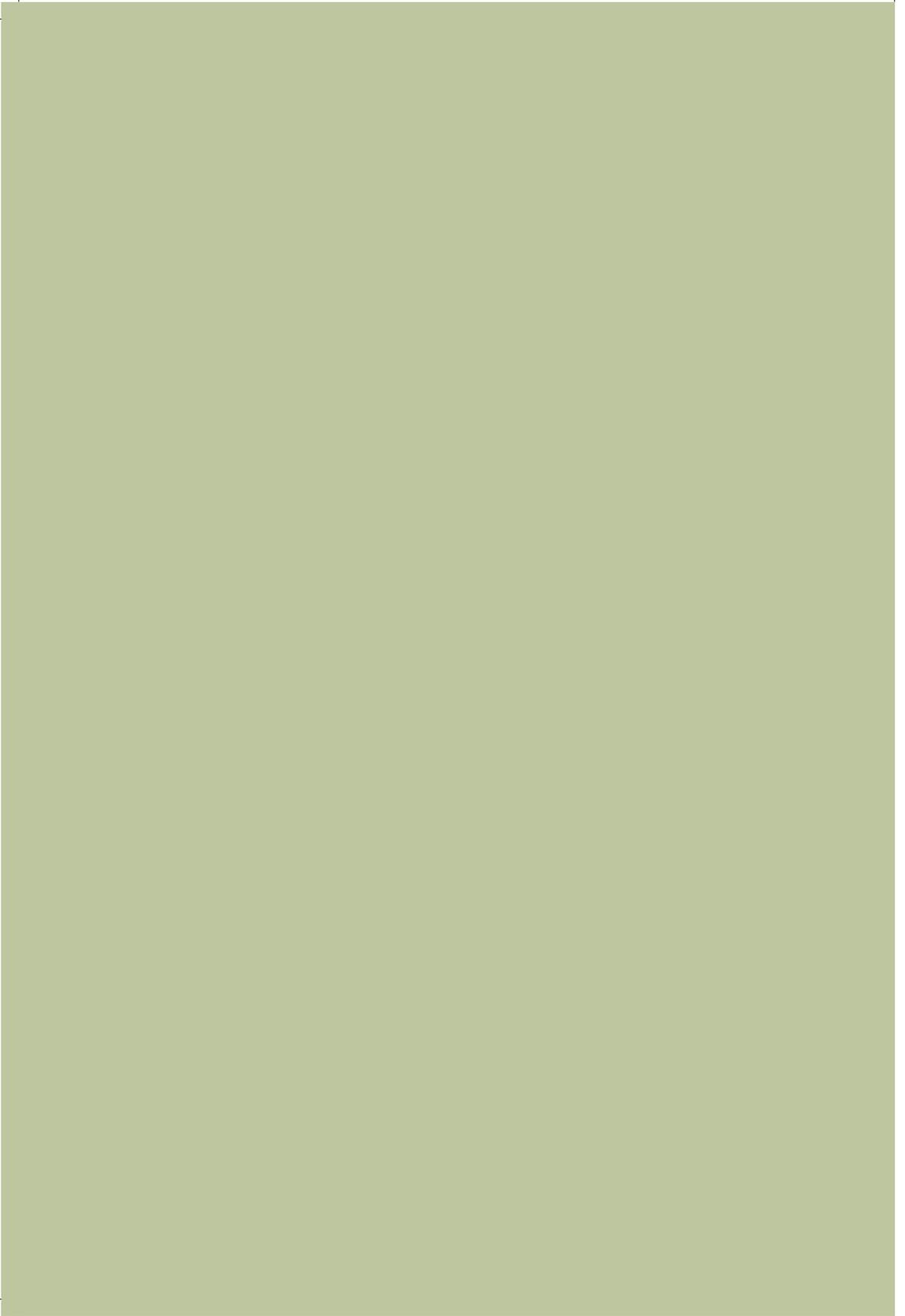


철도, 대전의 근대를 열다



철도, 대전의  
근대를 열다



## 차례

### 발간사

006 양동길(대전동구문화원장)

### 축사

008 박희조 (대전광역시 동구청장)

010 박영순 (대전광역시 동구의회 의장)

012 장철민 (국회의원)

014 윤창현 (국회의원)

### 책을 편찬하며

016 이용상(우송대학교 교수)

019 대전, 철도가 가져온 이동과 교류 **이용상**

095 철도의 역설(逆說) - 도시의 발전과 파괴의 요인 **임재근**

173 철도 이후의 문학 - 『경인』에서 『호서문학』 까지 **박수연**

231 소제동에 가면 소제호가 보인다 **백남우**

## 대전동구문화의 방향 모색

— 『철도, 대전의 근대를 열다』 발간에 붙여



대전이 근대 도시로 형성, 발전한 것은 교통, 행정, 물류의 중심이었기 때문입니다. 1905년 경부선 대전역 개통이 도시 발전에 큰 영향을 주었으며, 1914년 호남선이 개통됩니다. 1970년 경부고속도로, 호남고속도로가 개통되면서 삼남의 분기점이 됩니다. 명실상부한 교통의 중심이 되지요. 더불어 물류의 중심이 되기도 합니다. 중앙시장을 중심으로, 한의약제, 인쇄 등 중부지역 물류의 중심, 교량 역할을 합니다. 1932년 충남도청이 공주에서 대전으로 이전하고, 1949년 대전시로 개칭, 1989년 대덕구 전역 편입과 함께 대전직할시가 되며, 1995년 대전광역시로 거듭나게 됩니다. 1997년 정부대전청사 준공 등으로 행정 중심 도시로 거듭나게 됩니다. 다시 말해, 대전이 중부지역 행정의 중심,

교통의 중심, 유통의 중심이 되지요. 대전 발전의 원동력이었습니다.

2012년 충남도청이 내포신도시에 짐을 풀었습니다. 대전시는 행정 중심 도시로서의 면모가 축소됩니다. 2001년 서해안고속도로, 2002년 중앙고속도로, 천안 논산 간 고속도로가 연이어 개통됩니다. 게다가 대전이 호남고속철도에서 배제되면서 교통의 중심역할이 상당부분 상실됩니다. 편리해진 타지역 교통망의 결과, 중부지역 유통 중심 역할도 대부분 상실하게 됩니다.

대전의 발전 동력이 대부분 상실되었습니다. 새로운 동력을 찾아야 합니다. 이러한 중차대한 시점에 대전의 근대도시 출발점이라 할 철도를 돌아보는 것은 매우 의미 있는 일이라 하겠습니다.

흔쾌히 뜻을 모아 주시고 공동집필해주신 우송대학교 이용상 교수, 충남대학교 박수연 교수, 평화통일교육문화센터 교육연구소 임재근 소장, 대전지역학연구소 백남우 소장의 노고에 감사드립니다.

새로운 동구, 신나는 구민을 만들기 위해 불철주야 수고하시는 박희조 대전동구청장, 박영순 대전동구의회의장, 장철민 국회의원, 윤창현 국회의원의 아낌없는 성원에 깊이 감사드립니다. 더불어, 함께 해주신 문화가족과 동구민 여러분 고맙습니다.

2023년 11월

대전동구문화원장 양 동 길

축사

## 『철도, 대전의 근대를 열다』 발간을 진심으로 축하드립니다



근대 철도의 역사적 중요성을 다시 한번 되돌아보고, 대전과 동구의 미래를 함께 고민하는 이 소중한 기회를 매우 뜻 깊게 생각하며, 『철도, 대전의 근대를 열다』 발간을 진심으로 축하드립니다.

우리 동구는 대전 철도의 중심에 자리하고 있습니다. 이에 동구의 역사는 철도의 역사와 근대의 태동을 같이 하며 지나긴 세월의 터널을 함께 통과했습니다.

과거 대전 발전의 중심이었던 대전역 소재동 철도관사촌은, 현재 젊은이들이 북적이는 뉴트로 골목 여행의 성지가 되었고, 미래에는 랜

드마크 복합타운과 소제중앙문화공원이 들어설 계획으로 다시 한번 대전과 동구의 부흥을 이끌 긴 호흡을 가다듬고 있습니다.

『철도, 대전의 근대를 열다』는 대전의 근대화를 위해 노력한 많은 분의 희생과 헌신을 기리는 동시에, 대전과 동구의 역사적 가치와 중요성을 다시 한번 깨닫는 소중한 자리입니다. 우리 고장이 가지고 있는 문화적 가치를 새롭게 발견하고, 그 가치를 미래 세대에 널리 알리는 데 큰 역할을 할 것입니다.

어려운 여건 속에서도 『철도, 대전의 근대를 열다』 발간을 위해 애써주신 동구문화원 가족 및 관계자 여러분께 진심으로 감사드립니다. 이러한 열정과 노력이 우리 고장의 역사와 미래를 깊이 이해하고, 그 비전을 전파하는 데 기여하기를 가슴 깊이 기대합니다.

2023년 11월

대전광역시 동구청장 박 희 조

축사

## 철도가 가진 역사적, 문화적 가치가 많은 분들께 닿기를 소망합니다



싱그럽던 초록들도 수줍게 옷을 갈아입는 가을의 문턱에서, 많은 분들의 노력으로 결실을 맺은 2023년 향토사료지 『철도, 대전의 근대를 열다』의 발간을 진심으로 축하드립니다.

더불어 항상 지역의 향토 문화에 대한 애정과 사명을 갖고, 우리 고장의 소중한 가치들을 보존하기 위해 앞장서주시는 동구문화원 양동길 원장님을 비롯한 관계자 여러분께 깊은 감사의 마음을 전합니다.

대전은 성장과 아픔의 역사를 철도와 함께 했습니다.

1905년 경부선과 1914년 호남선 대전역 개통은 근대도시 대전을 태동시키고 급격한 성장을 가능케 했지만, 동시에 제국주의의 수단으로

악용되어 아픈 역사로 기억되고 있습니다.

이러한 사실로 인해 철도는 대전 시민들에게 단순한 교통수단을 넘어 하나의 상징이 되었습니다. ‘기적소리 슬피우는 대전발 0시 50분 열차’에 담긴 대전 시민들의 애환과 쓸쓸함은 입에서 입으로 옮겨져 시대를 관통하는 유행가가 되었고, 남루한 듯 특별한 소재동 철도 관사촌 골목길은 그 어느때보다도 사랑받는 공간으로 거듭나고 있습니다.

이렇게 대전의 과거와 현재, 그리고 미래를 잇는 철도의 가치를 알기에, 이번 향토소식지 『철도, 대전의 근대를 열다』의 발간이 매우 기쁘지 아니할 수 없습니다. 많은 시민들과 독자들께서도 이번 문화총서를 통해, 대전이 근대도시로 성장해 지역 문화를 꽃피우기까지 걸어온 역사를 이해할 수 있을 것이라 기대합니다.

앞으로도 철도가 가진 역사적, 문화적 가치가 더욱 많은 분들께 닿기를 소망하면서, 그동안 동구문화총서 발간을 위해 애써주신 동구문화원에 다시 한번 아낌없는 축하와 격려를 전합니다.

감사합니다.

2023년 11월  
대전광역시 동구의회 의장 박 영 순

축사

## 『철도, 대전의 근대를 열다』 발간을 축하합니다



안녕하세요. 대전 동구 국회의원 장철민입니다.

동구 지역 문화 예술의 거점 기관인 동구문화원의 2023년 향토사료  
지 『철도, 대전의 근대를 열다』 발간을 진심으로 축하합니다.

아울러 우리 동구 지역의 문화 진흥과 향토사 발굴을 위해 힘쓰시  
는 양동길 문화원장님과 동구문화원 관계자 여러분께 깊은 감사의 인  
사를 드립니다.

1905년 경부선이 개통한 뒤로 대전은 명실상부한 한국 철도의 중심  
지로 부상했습니다. 순우리말 지명으로 ‘한밭’이라 불렸던 작은 도시  
는 철도라는 기관을 달고 어느덧 충청권의 최대 도시 ‘대전’으로 거듭  
나게 되었습니다. 대전역 영업 이후 120년에 가까운 세월이 지났지만,

여전히 교통과 유통의 중심지로서 대전의 가능성은 사그라지지 않고 있습니다. 대전역은 하루에도 수많은 시민분이 발걸음해 주시며 사랑받는 교통 요충지로 존재하고 있고 주변 원도심은 산업·주거·문화의 복합 랜드마크 건립 예정으로 부활의 신호탄을 쏘고 있습니다.

지난 10월 도심 융합특구법 통과로 대전 원도심의 발전에 가속이 붙었습니다. 이러한 상황에서 향토사료지 『철도, 대전의 근대를 열다』를 통해 근대 대전의 발전 역사를 함께 되돌아보는 것은 앞으로 우리가 나아가야 할 방향의正道(正道)를 제시해 주는 의미 깊은 일입니다. 대전의 철도가 보여준 역사의 발자취는 앞으로 혁신과 성장의 황금기를 맞이할 우리의 미래에 마중물이 되어줄 것입니다.

『철도, 대전의 근대를 열다』는 철도의 발전과 함께 성장해 온 대전의 역사를 기록하고 보존하려는 뜻깊은 노력의 결과물입니다. 많은 독자들께서도 이번 기회를 통해 우리 도시와 지역 사회가 이룩한 역사를 깊이 이해하는 계기가 되기 바랍니다. 또, 자랑스러운 우리 지역 문화를 창달하고 내외에 알리는 동구문화원의 향토사료지에 앞으로도 지 금처럼 훌륭한 문장들이 실리길 기대합니다. 저 또한 함께 만들어 가는 대전 동구의 문화를 위해 변함없는 관심과 지원을 아끼지 않겠습니다.

다시 한번 『철도, 대전의 근대를 열다』 발간을 위해 애써주신 모든 분에게 감사드리며, 동구문화원의 앞날에 무궁한 발전이 있길 기원합니다. 감사합니다.

2023년 11월  
국회의원 장 철 민

축사

## 『철도, 대전의 근대를 열다』 발간을 축하합니다



2023년 향토사료지 『철도 대전의 근대를 열다』 발간을 진심으로 축하드립니다.

먼저 대전 동구의 향토문화 발굴과 계승에 큰 역할을 할 향토사료집이 편찬된 것에 대해 무척이나 기쁘게 생각합니다. 기획부터 발굴·조사와 기록, 편찬까지 노고를 아끼지 않으신 백남우 대전동구지역학연구소 소장님을 비롯한 집필진께 진심으로 감사드립니다.

이번에 발간되는 향토사료지는 철도와 함께 성장해온 동구의 긴 역사를 집대성한 소중한 기록유산이 될 것입니다.

“잘 있거라 나는 간다. 대전발 영시 오십분”

그때 그 시절 만남과 헤어짐의 애환이 담긴 노래 ‘대전부르스’에도 담겨 있듯, 대전역은 지역민뿐만 아니라 전 국민의 사연과 기억을 품은 곳입니다. 철길을 따라 서울에서 광주 또는 대구와 부산을 잇는 교차로였던 대전은, 누군가의 꿈과 희망을 나르고 설계했던 미래로 가는 창구이기도 했습니다. 결국 오늘날 대전은 우리 모두의 걸음으로 만들어진 셈입니다.

여전히 대전의 중심을 지키고 있는 대전역은 이제 과거의 영광을 발판 삼아 새 미래를 꿈꾸고 있습니다. 역세권을 중심으로 한 원도심은 이제 도심융합특구 지정으로 제2의 전성기를 그립니다. 대전역은 철도를 중심으로 사람과 모든 교통·운송수단을 잇는 차세대 모빌리티 서비스의 교차로로 다시 태어날 것입니다.

새로움은 언제나 과거에서 시작됩니다. 과거를 제대로 기억하고 기록하는 것이야말로 미래를 창조적으로 만들어가는 지혜입니다. 향토사료지에 실린 한 장의 빛 바랜 사진, 잊혀져 있던 소중한 기록들이 대전의 새 시대를 열 큰 밑거름이 되리라 확신합니다.

다시 한번, 우리 대전 동구의 향토사료지 『철도, 대전의 근대를 열다』 발간을 축하드리며, 미래의 대전이 한국형 고속철도(KTX)보다 더 힘차게 달릴 수 있도록 저 또한 최선을 다하겠습니다.

감사합니다.

2023년 11월  
국회의원 윤창현

## 책을 편찬하며

---

이번 책의 집필은 대전 동구의 향토사연구의 일환으로 추진되었으며, 대전의 정체성을 확립해 가는 과정의 학술적인 실증연구를 기반으로 추진되었다.

정체성은 우리의 삶의 가치를 규정하고 방향성을 제시하며 실천력을 담보한다.

대전의 정체성을 찾기 위해서 그 동안 많은 노력을 해 왔던 것이 사실이다. 역사적 특성, 지형적 특성, 구성원의 분포, 문화적인 특징 등 다양한 방면에서 시도가 있었다.

이를 위해 지역학이라는 연구분야가 자리잡게 되었고 대전에서도 학자들이 학제적으로 대전을 소재로 연구하고 있다.

각자의 전공과 분야에서 대전을 바라보고 해석하는 작업이 계속되어 왔고 이를 공유하는 노력도 시도되고 있다.

조직적으로 대전시 산하의 대전세종발전연구원 내에 대전지역학

센터가 2021년 설립되어 본격적인 연구가 시작되었다. 대전의 정신이 무엇인가를 찾기 위해서 대전을 발전시킨 대표적인 인물을 조명해 보는 노력도 있었다.

아울러 5년 전에 만들어진 대전연구회에서는 약 20명의 학자들이 모여서 매월 월례회를 통해 대전의 정체성을 찾는 작업을 계속하여 왔다. 약 30회의 발표회, 현장답사 5회, 5주년 기념세미나 개최 등 노력이 있었다.

이번 연구는 이러한 작업의 연장선 상에서 이루어졌다고 할 수 있다. 대전 근대의 시작인 철도 개통에 초점을 두고 이동, 문학, 전쟁, 향토사의 관점에서 대전을 새롭게 조명하였다.

이용상 교수는 이동의 관점에서 철도교통을 통한 대전의 시작과 변화 그리고 미래를 함께 전망했다. 특히 대전의 특성을 철도개통과 이를 통한 도시의 변화, 이동을 통한 새로운 문화의 접목을 개별적이면서 보편적인 관점에서 교통의 도시 대전을 조명하였다.

임재근 박사는 전쟁을 통해서 대전을 새롭게 해석하였다. 한국전쟁의 영향을 받은 대전을 전쟁의 상흔과 이와 관련한 자료를 발굴하여 전쟁이라는 외부적 요인이 대전을 어떻게 변화시켰는가를 치밀한 고증으로 집필해 주었다.

박수연 교수는 근대 대전의 문학의 흐름과 문인들을 통해 대전의 정체성을 찾으려고 노력했다. 변화의 물결 속에 그 시대를 반영하는 문학자들의 고뇌와 정신, 그들이 본 대전의 모습을 새로운 자료와 시각에서 조명해 주었다.

백남우 소장은 대전 동구의 향토사적 관점에서 지역의 특징과 문화

를 자세하게 기술해 주었다. 동구는 근대 이전부터 역사적인 지역이다. 이 지역에 있는 문화재와 이를 소재로 한 다양한 지역의 역사적인 숨결을 치밀한 조사와 자료로 조명하였다.

이러한 4명의 다양한 시도는 대전의 정체성을 찾아가는 기초적인 연구로서 그리고 토대연구로서 의의가 있다고 생각된다.

향후 이를 바탕으로 대전의 정체성과 미래를 바라보는 연구가 계속 될 것을 기대하며 다시 한번 이를 기획한 대전동구와 대전동구문화원에 감사의 인사를 드린다.

집필자를 대표하여 이 용 상(우송대 철도경영학과 교수)

동구문화총서 제19호  
철도, 대전의 근대를 열다

# 대전, 철도가 가져온 이동과 교류

이용상





# 대전, 철도가 가져온 이동과 교류<sup>1)</sup>

이용상(우송대 철도경영학과 교수)

## 들어가며

이 글은 대전의 도시 정체성을 찾아가는 여정의 일환이다. 대전은 철도가 만든 도시이며, 지리적으로 중원에 있어 교통의 중심인 대전을 개방과 이동의 측면에서 조명이 가능하다.

근대 우리나라는 부산, 인천, 원산이 개항되고 이어 목포, 군산, 남진포, 성진 등이 뒤를 잇고 있는데 개항지와 내륙의 도시를 연결하는 철도가 부설되었고, 경부선과 경의선은 대륙으로 연결되는 노선이었다. 경부선의 중심에 대전이 위치하였고, 이전에 도시가 형성되지 않은 대전에서 철도가 정착하면서 인구가 집중하고 상권의 형성으로 물자의

■  
1) 본고는 저자가 기 작성한 자료를 참고하여 가필하여 작성하였다.

거점수송이 가능해져 충청권의 중심도시로 성장하는 계기가 되었다.

일제강점기 이후 한국전쟁 중 대전은 우리나라의 임시수도가 되었고 1·4 후퇴로 북의 피난민들이 남쪽으로 이동하고 수복 후에는 수많은 피난민이 교통의 요지인 대전에 정착하게 되었다.

이러한 근대와 한국전쟁을 통해 본 대전은 교통을 통해 이동과 개방성으로 지역 정체성이 형성되었다는 해석도 가능하다. 또한 이동으로 인한 대전인들의 삶의 변화를 설명함으로써 지금을 살아가는 대전인들에게 어떤 영향이 있었는지도 가늠해 볼 수 있다.

## 1장 철도가 만든 도시

### 1. 철도 대전을 열다

대전은 1905년 경부선 개통과 함께 도시가 형성되었는데, 일본이 경부선 철도를 계획할 당시 대전은 넓은 밭이라는 의미의 ‘한밭’으로 불리었고, 사람도 얼마 살지 않는 지역이었다.

1904년 당시 자료를 보면 이 정거장 소재지 주변에는 일본인의 가옥(假家屋)이 겨우 한두 가구밖에 없었으며<sup>2)</sup> 철도를 부설하기 위한 일본인 기술자 188명이 거주하였다.<sup>3)</sup>

대전역의 변화는 당시 자료에서 확인할 수 있다.<sup>4)</sup> 1898년 경부철도

2) 統監府鐵道管理局, 『韓國鐵道線路案内』, 1908. 44쪽.

3) 田中麗水(1917), 『大田發展誌』, 경인문화사, 1917. 8쪽.

4) 『경향신문』, 1974. 12.21. 4면.

부설권을 얻은 일본이 노선 예정지의 실측을 끝내고 3개의 노선안을 내놓았을 때 초기 불과 수십 호의 농가가 오밀조밀 모여 있던 한밭골은 어떤 노선안에도 끼지 못했다.

이후 경부선이 전쟁 수행 등의 목적으로 신속하게 추진되어 수원, 천안, 조치원, 부강, 대전, 옥천, 영동으로 결정되었고, 허허벌판이었던 대전은 교통의 요충지로 자리잡기 시작하였다.

이어 호남선이 부설될 때도 대전은 경부선 때와 같은 행운을 얻을 수 있었다. 애초 호남선 계획은 조치원을 기점으로 공주~논산~이리로 결정되어 측량까지 끝났으나, 역사 공사 기간과 경비를 최소화하려던 일본은 금강을 건너기 위해 철교를 부설해야 하는 난관에 부딪혔다. 이후 기점을 대전으로 변경하였고, 경부, 호남 두 개의 주요 철로가 지나게 되어, 대전은 하루아침에 신흥도시로 변모하였다.



〈사진〉 초기 대전정거장 주변의 모습

(출처: 국제일본문화연구센터 아카이브자료)

( <https://kutsukake.nichibun.ac.jp/CHO/index.html?word=大田> )

철도공사장에 모여들었던 일본인들은 노역장에서 받은 월급으로 지금의 중동, 정동, 원동 일대의 논밭을 헐값에 사들여 일본인촌을 만들었고, 이와 함께 새로운 품물이 철길을 따라 보수의 땅 충청도 한북판에 밀려들게 된 것이다.

대전은 계속하여 철도를 통한 위상이 강화되었는데, 전국 9개 철도 사무소 중의 하나가 자리잡았다. 전국의 주요 철도 거점의 사무소 위치는 서울(경성), 대전, 안동, 순천, 평양, 해주, 강계, 원산, 성진이고 대전 철도사무소의 관할은 경부선과 경북선, 호남선, 군산선, 전라선의 일부까지 담당하여 김천, 이리, 정읍까지 포함하는 큰 사무소였다.

대전이 관할하는 철도 관련 인원은 1944년 말 현재 3,556명이었는데 직종별로 보면 대전역에는 461명, 열차구 285명, 검차구 302명, 기관구 1,801명, 보선구 459명, 전기구 157명, 건축구 91명이 근무하여 대전역 주변에 많은 종사원들이 살았다.

대전은 경부선뿐만 아니라 호남선의 개통으로 영남과 호남을 연결하는 중심지역으로 자리매김하였다. 열차운행 기록을 보면 개통 당시 대전-목포 구간의 직통여객열차 및 혼합열차 각 1왕복 외에 대전-이리, 송정리-목포 구간의 혼합열차 각 1왕복 등 총 4회가 운행하였다. 1918년 7월 이리-송정리 구간에 여객취급 화물열차 1왕복을 증설하여 5회 운행, 1922년 5월 직통여객열차 1왕복을 증설하여 6회로 늘어났다. 그 당시 직통운전시간이 7시간 30분으로 1시간 단축되었는데 이는 평균시속도 34.8km까지 향상되었기 때문이다.

1924년 5월 일부 열차의 운행을 더욱 증편하였고, 노선 주변 화물반출과 이동의 편리를 도모하였다.

1935년에는 호남선 열차의 운행은 총 11회로 증가하였다. 이를 통해

강경과 기타 지역의 연결이 더욱 빈번해졌음을 알 수 있다.

1936년의 호남선은 대전, 서대전, 가수원, 흑석리, 두계, 연산, 논산, 강경, 함열, 황등, 이리, 부용, 김제, 신태인, 정읍, 사가리, 신흥리, 장성, 임곡, 송정리, 나주, 영산포, 다시, 고막원, 학교, 몽탄, 명산, 삼향, 임성리, 목포 등 30개역이 있었고, 경부선과 연결되어 호남선을 통해 전국으로 이동이 가능하였다.

〈표〉 호남선 열차 운행횟수(1935년)

열차종별 선별	여객	동차	혼합	화물
	4	3	1	3
호남본선	대전~강경~목포 3 (그 중 1은 경성~강경~목포 간 직통)	대전~강경~이리 2	이리~정읍 1	대전~강경~목포 1
		영산포~담양 1		대전~강경~이리 1
	전남광주~목포 1			이리~목포 1

자료: 선교회, 『조선교통사』, 삼신출판사, 1986. 517쪽.

한편 철도역의 발전은 호남선의 경우 목포와 이리, 경부선의 경우 대전을 중심으로 발전하기 시작하여 강경은 점차 이에 편입되어 그 간의 금강을 중심으로 한 수운이 내륙교통인 철도에 흡수되었다.

1940년의 철도시설을 보면 철도사무소는 대전에, 기관구는 대전과 익산에 설치되었다.

〈표〉 철도 거점인 기관구 설치지역(1940. 7. 현재)

선별	기관구 설치장소
경부선	부산, 대구, 마산, 대전, 인천, 서울
호남선	목포, 이리

자료: 선교회, 『조선교통사』, 삼신출판사, 517쪽.

## 2. 근대 대전역의 변화<sup>5)</sup>

대전은 경부선에 이어 호남선이 개통되면서 급격하게 발전하였다. 조선총독부 당시 철도통계를 보면, 1910년 경부선의 화물량은 대전이 서울, 부산, 대구에 이어 4위였으며, 1937년에도 같은 4위를 유지하며 우리나라 중부권의 물류 거점역으로 자리매김하였다.

특히 기점과 종점인 서울과 부산의 높은 비중을 생각해 보면 중부 지역에서 대전의 위상이 매우 높았던 것을 알 수 있다. 실제로 1910년 당시 서울과 부산을 합한 화물수송량은 60%로, 1937년에는 74%까지 증가하였다.

산업 및 상업의 경우는 동양척식회사지점, 일해흥업 등의 농장, 대전군 농회, 축산조합이 있었으며, 주요한 회사는 대전전기주식회사, 대전피혁주식회사, 대전운수합자회사, 충청연초주식회사, 대전창고주식회사, 대전토지주식회사, 대전금융조합 등이 있었다.

철도의 개통과 함께 철도를 통한 수송량이 급격하게 증가하여 1913

■  
5) 조선총독부철도국, 『조선철도 연선요람』, 1927. 참조 작성.

년도의 철도운수성적은 승하차 인원을 합하면 137,361명으로 1일 376명이 이용하였다.

〈표〉 대전역 운수 성적(1913년)

승차인원	69,164명	하차인원	68,197명
발송화물	17,728톤	도착화물	28,403톤
여객수입	93,096원	화물수입	66,121원
합계	159,217원		

자료: 조선총독부철도국, 『조선철도 역세일반』, 1914.330쪽.

당시 취급화물을 보면 대전역 발송의 경우는 쌀, 잡곡, 도착화물은 쌀, 목재, 소금 순이었다. 목재는 각종 건축과 토목공사의 기초자재였다.

1913년 철도반입 품목은 쌀, 조, 소금 등 주식이 많았으며, 반입지역도 다양하게 분포되어 대전이 교통의 요지임을 알 수 있었다.

당시 철도의 빠른 속도로 전국으로 물동량이 이동할 때, 대전에서 하루 보관하는 등 물류의 중심지 역할을 하였다. 국내뿐만 아니라 일본 오사카와 시모노세키까지 화물이 이동하여 그 취급 영역이 넓었음을 알 수 있다.

한편 반출은 쌀이 많았으며 보리, 과일, 새끼 가마니, 채소가 그 뒤를 잇고 있었다.

당시 반입과 반출을 통해 대전은 교통의 중심으로 전국적으로 물건이 수송 되었고 경부선을 통해 일본으로도 수송된 것을 알 수 있다.

전국 철도역에서 대전이 차지하는 위상을 보면 여객 취급량의 경우 대전은 1910년에 10위, 1920년에 8위, 1930년에 13위, 1937년에 8위를

〈표〉 철도반입 품목(1913년) (단위 : 톤)

품 명	산지 및 발송지	수 량	최다 반입시기
쌀	신탄진, 옥천, 조치원, 군산, 부산, 천안, 논산에서 왔다	1,486	동절기
외국 쌀	군산, 남대문, 시모노세키(下關)에서 왔다	626	
보리	평양, 이원	109	
조	인천, 남대문, 군산 및 만철선	2,021	
잡곡	조치원, 두계, 차련관(車籠館, 평북 동림),신의주	264	
생선	군산, 초량, 강경	297	
건어물	부산, 초량, 강경	254	
명태	부산, 초량, 강경	225	
소금	인천, 군산, 진남포, 강경	1,462	10월, 11월 및 3월, 4월
설탕	부산, 시모노세키(下關), 모지(門司)	213	
야채	평양, 용산, 남대문, 황주, 신탄진	667	10월, 11월
담배	남대문, 대구	70	
옥양목	오사카(大阪), 군산	109	
무명	오사카(大阪)	40	
성냥	인천, 부산, 군산	44	
석유	인천, 군산	314	10월~4월
도자기	시모노세키(下關), 오사카(大阪), 부산	71	
철물	남대문, 인천	101	
숯	옥천, 강경, 영동, 연산	500,	9월
비단	부산, 인천	535	

자료:조선총독부 철도국, 『조선철도 역세일반』, 1914.335쪽.

차지하였다. 화물의 경우는 1910년에 8위, 1920년에 13위, 1930년에 16위, 1937년에 21위를 차지하여 내륙수송의 거점도시로 자리 잡았다.

〈표〉 철도 반출 품목 (1913년)(단위: 톤)

품 명	도 착 지	수 량
쌀	오사카(大阪), 남대문, 부산, 군산으로 반출되었다	3,598
보리	부산, 남대문	250
콩	시모노세키(下關), 히로시마현(廣島縣) 구레	72
야채	논산, 옥천, 강경, 군산	152
잎담배	남대문, 평양, 이리	77
간장	조치원, 논산	59
식료품	강경, 두계	111
과일	남대문, 강경	193
새끼 가마니	논산, 천안, 조치원	175

자료 조선총독부철도국, 『조선철도 역세일반』, 1914. 336쪽.

1926년 자료를 보면 대전의 경우 일본인은 1,574호에 6,414명이 거주하고 있으며, 한국인은 1,536호, 8,314명, 그 외 외국인은 35호, 202명으로 합계 3,145호에 인구 14,930명이 생활하였다.

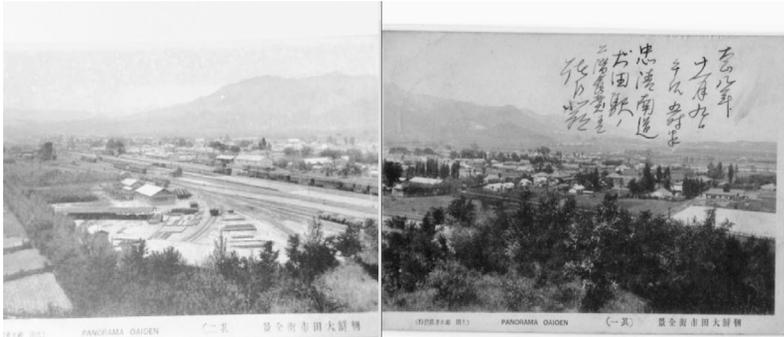
관공시설로는 관청, 면사무소, 학교조합, 법원 지청, 보병 80연대 3대대, 경찰서, 형무소, 헌병대대, 전매출장소, 우편국, 곡물검사소, 중학교, 고등학교, 소학교, 보통학교 등이 자리잡고 있었다.

관광지는 소제공원, 유성온천, 계룡산 등이 있었다. 소제공원 근처에는 대전신사가 있었고, 300여 년 전 우암 송시열 선생의 서당이 그 옆에 자리잡고 있었다.

초기 대전역은 지역의 중심으로 통과하는 화물이 많았다. 1926년 철도교통의 통과 차량은 15,391대, 중계화물은 51,438톤, 통과 여객은 243,084명으로 매년 20% 정도 증가하였고, 천안-군산 간의 철도 개통

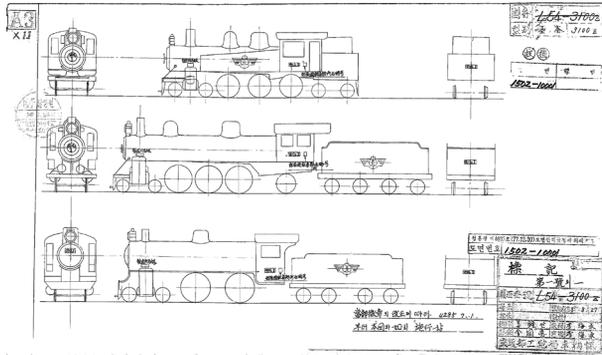
에 따라 더욱 늘어났다.

쌀은 군산 방면에서, 건축자재는 안동, 신의주, 승호리 방면에서, 석탄 등은 만주 등지에서 유입되었다. 1926년 대전역의 물동량을 보면 발송화물 29,439톤, 도착화물 87,775톤, 승차 인원 241,225명, 하차 인원 241,792명이었다. 화물수입은 119,933엔, 여객수입은 350,457엔이다. 역의 종업원은 112명이며, 주요 처리화물은 쌀, 콩, 목재, 석탄, 가죽 등이었다. 이를 보면 앞에서 언급한 1913년과 비교해 보면 대략 여객은 4배, 화물은 3배정도 증가하였다.



〈사진〉 1919년 11월 9일 추정 사진  
(출처: 대전 훈마치 1정목의 스키서점 발행)

당시 대전역을 통하여 일본과 대륙까지 이동이 가능하였다. 1917년 대전의 열차 시간표를 보면 대전에서 부산, 서울 그리고 중국의 봉천, 장춘까지 운행된 것을 알 수 있다. 당시 기관차는 장거리 운행이 가능하였는데 파시기관차 등이 운행되었다.



〈사진〉 당시 운행된 기관차(파시2, 아메1, 바티)

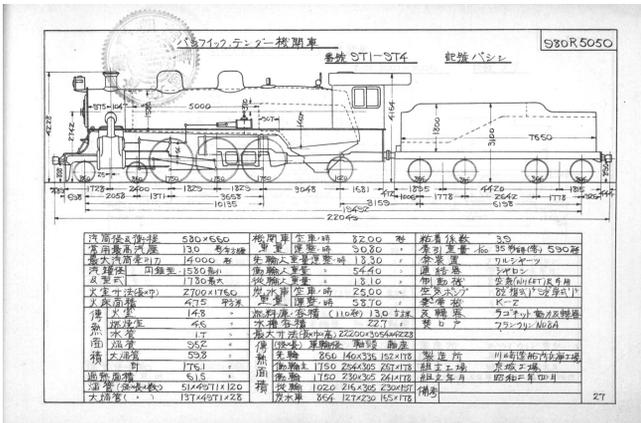
〈표〉 대전역 시간표(1917년)

출발시간	목적지	도착시간	출발역
오전 12시 20분	부산(최고급행)	오전 12시 16분	장춘
오전 1시 20분	부산행	오후 11시	서대문역
오전 1시 50분	남대문행	오후 11시 18분	부산
오전 4시 34분	장춘행(최고급행)	오전 4시 20분	부산
오전 5시 45분	봉천행(급행)	오전 5시 40분	부산
오전 5시 55분	부산행		
오전 6시	군산, 목포행		
오전 8시 10분	서대문행		
		오전 11시 43분	남대문
		오전 12시	군산
오후 12시 33분	부산행(급행)	오후 12시 28분	봉천
오후 12시 34분	남대문행	오전 11시 40분	대구
오후 1시	군산, 목포행		
		오후 3시 45분	군산, 목포
오후 3시 55분	대구행		
오후 5시 5분	봉천행(급행)	오후 5시	부산
오후 6시 10분	군산행		
		오후 7시	부산
		오후 8시 5분	서대문
		오후 10시 45분	군산, 목포
오후 11시 32분	부산행(급행)	오후 11시 27분	봉천

자료: 田中麗水, 『大田發展誌』 경인문화사. 1917. 53-54쪽.



〈사진〉 당시 대전과 대륙을 연결했던 파시4형 기관차



〈사진〉 파시4형 기관차 도면(출처: 철도공사)

대전의 개방성을 이야기 할 때 일본과 대륙을 연결하는 데 철도를 이야기 하지 않을 수 없다. 여기서 출현한 것이 아카쓰키호의 출현이다.

대전을 중심으로 부산과 대륙으로 연결되는 노선에서 수송량 증대



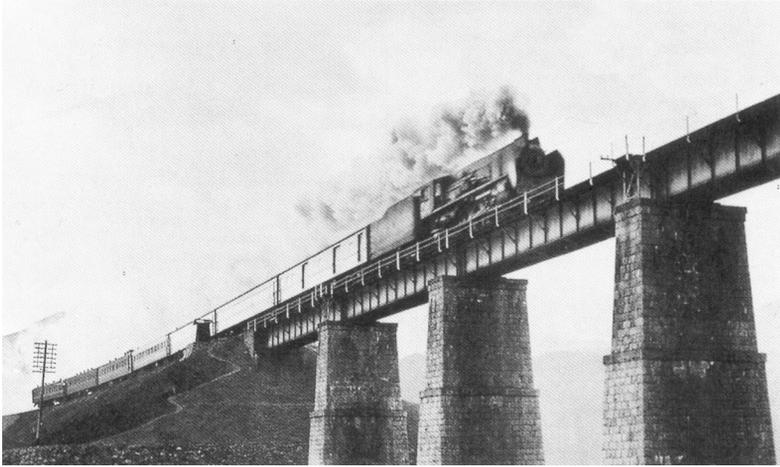
〈사진〉 대륙호(부산에서 대전을 경유 북경까지 운행)

와 함께 속도 향상이 요구되고 시모노세키·부산 연락선의 대형화와 함께 부산과 서울 간 6시간 운전이라는 목표가 내려진 것은 1933년경이었다. 이에 관해 기술적인 면을 약간 언급해 보고자 한다.

당시 기술자 사이에서 검토한 결과 선로, 교량의 강도, 기관차 축중 한계점에서 고려하여 가장 먼저 객차의 경량화가 거론되었다.

경인선에서 이미 경량화 실적을 올렸던 차량 설계사들은 경량화와 함께 고속 열차에 적합한 형태로 개조하기 위해서 차체의 높이를 낮추어서 안정도를 향상하고, 각 차량의 일부에 지붕을 달고 차체의 외형을 따라서 둥근 휘장을 설치하고 밀폐식으로 열차의 반유선화를 시도한 것은 차량 공업계의 획기적인 설계였다.

차체 구조도 한계 설계값을 채택하여 재료 절약, 자중 경감을 도모하였다. 차내도 당시로서 진귀한 알루미늄제로 하고 차체의 용접 방식



〈사진〉 아카쓰키 1936년 기관차는 파시 5형을 사용(대전정차)

등을 채용함으로써 재래형이 축중 43ton에 비하여 35ton으로 크게 경감되었다.

또한 고속진동 방지책으로서 대차는 축 스프링식으로 하고, 침목 스프링은 삼중 바퀴 스프링으로 하였으며 최초로 차량 대차에 유압식 쇼버를 설치하여 상하·종횡·전후의 진동을 흡수 하였다.

의자도 특별히 설계하여 쾌적한 승차감을 주도록 하였다. 특급 ‘아카쓰키’는 1, 2, 3등차, 식당차(기계식 냉방차), 전망 1등차의 반유선형으로 편성하였다.

애초 파시4가 견인하였으나 선로 개량으로 대형 여객열차용으로서 파시5가 사용되었다. 동륜 직경 1,850mm, 최고속도 110km/h, 중량 196ton이라는 철도가 자랑하는 기관차였다.

그러나 전쟁이 치열해지면서 중요 물자 수송에 전체 능력이 가동된 결과 특급 아카쓰키도 마침내 1944년에는 모습을 감추었다. 이 차량은



〈사진〉 삼랑진에 정차한 대륙호 열차  
(출처: 1940년 10월 『철도 픽토리얼』  
1969년 8월호)

대전에서 일본과 대륙간 여객과 화물을 이동했음은 물론이다.

이와 함께 철도에서 전망차가 달린 우등차도 대전에 정차하였다. 1906년의 창업시대, 미국 카앤드핀드리 회사로부터 주방이 있는 1, 2등 차를 4량 수입한 것을 시작으로 1920년 미국 카앤드 핀드리 회사만형 침대차 1등 객차 및 2등 침대차를 수량 수입하였다.

1910년에는 주방이 달린 식당으로 개조하는 등 자체 제조 기술이 향상되었으며 1923년에는 조선철도 최초로 전망 1등 침대차가 서울 공장에서 완성되고 조선·만주 직통열차에 연결되어 성공을 거두었다.

이후 우등차의 수입에 마침표를 찍었고 1937년 특급 ‘아카쓰키’용으로 설계된 경1등 전망차는 차체의 경량화와 함께 내부 설비에도 경량 재료를 이용하였으며 진동 방지를 위해서 대차 설계에 신공법을 채용하는데 기술적인 진보가 있었다.

### 3. 대전역과 상권(1917년 대전역 주변의 상권)

일반적으로 철도개통 이후 연선 장시 중에 큰 시장은 점점 확대되고 작은 시장은 점차 축소되는 추세가 나타났다.

경부선상의 남대문, 수원, 오산, 부강, 조치원, 대전, 김천, 대구, 밀양, 삼랑진 등의 장시가 인근 시장을 압도하고 대 시장으로 성장하기 시작했다.

대전, 부강, 조치원 지역은 원래 금강 강운을 통해 공주, 강경, 군산에 연결되는 군산항의 상업권에 들어 있었으나, 경부선 개통 이후 남대문시장과 부산시장에 직접 연결되어 잡화, 소금, 명태 등을 열차 공급 받고, 엽연초 등을 남대문시장에 직접 출하했다.

또 낙동강 강운을 이용하여 부산-왜관-상주에 이르던 소금의 판로가 경부선 개통 이후 열차를 통해 김천까지 직송되어 경상북도 북부 지역의 내륙농촌과 연안 어촌으로 연결되었다. 반면에 쌀, 대두, 면화 등은 반대 방향인 부산에 출하되었다.

철도운수로 인한 화물집산 경로의 변화는 상품 가격에도 영향을 주었는데 일반적으로 면사포 등 수입품의 가격은 하락했지만, 쌀과 콩 등 수출품의 가격은 상승했다.

행상이 독점한 높은 가격의 소매상품은 철도를 이용한 대량 수송과 상설 점포의 증가로 하향 평준화되고, 일본의 곡가 폭등에 따른 수출 증가는 쌀과 콩의 산지 가격을 높였다.

이와 같은 현상은 철도를 따라 전국으로 확산하였다. 수입품의 가격은 2~3할 싸졌지만, 농산물의 가격은 그만큼 비싸졌다.

철도운수에 따른 상품가격의 변화는 한국인의 구매력을 자극하여

수입을 증가시켰다. 부산항은 낙동강 강운을 통해 매년 10만 석의 재래염을 경상도 내륙에 공급했는데, 경부선이 개통되자 낙동강을 통한 재래염 공급은 6만 석으로 감소하고, 나머지 4만 석은 타이완과 일본에서 생산된 소금으로 대체되었다. 이에 따라 재래염 생산이 큰 타격을 입은 것은 말할 것도 없다. 종래 해주와 영변 등의 농가에서 직조한 면사포도 철도를 통해 다량으로 들어오는 면직물에 밀려났다. 유명한 영변의 명주도 명성을 잃었다. 철도운수로 인한 곡물가격의 상승은 오히려 곡물 수입을 자극하는 역설을 가져왔다. 한국농민은 고가의 한국 쌀을 반출하고 저가의 수입쌀과 만주 조를 구매했던 것이다.

1914년의 경우, 수입쌀은 주로 버마, 말레이시아 산으로 부산, 인천, 군산, 목포에 수입되어 충청도, 전라도, 경상도 내륙농촌과 연안 어촌에 판매되었다. 만주 조는 대련에서 인천, 진남포를 통해 57%, 안봉선을 통해 신의주, 평양에 34%, 간도에서 회령에 9%가 수입되었는데, 주로 관서와 관북 지역에 공급되었다.

철도수송의 확대는 결국 수출입 무역을 촉진했을 뿐만 아니라 종래 상품 유통과 화물집산의 경로를 재편했다.

한국 내륙의 상권이 경부선과 경의선 등을 통해 일본과 직접 연결되어 재래 상품 생산 구조는 무너지고 일제의 상품 생산 구조에 종속되는 현상이 나타났다.<sup>6)</sup> 동양척식회사는 대전과 부산 목포에 있었는데 이는 일본인의 이주를 돕는 기관이었다.

일본인이 침투한 철도 각 역에서는 곡물상과 잡화상 등의 상설 점포가 증가했다. 이것은 상품유통 구조가 변한다는 것을 의미했다.

6) 정재정, 「한말 일제초기(1905-1916년) 철도운수의 식민지적 성격」(하), 『한국학보』 39, 일지사, 1982, 152-158쪽 참조하여 작성.

철도개통 이전에는 개항장의 수출입상과 내륙지역의 소비자 및 생산자를 연결해 주는 상인은 한국인 보부상이나 행상이었다. 여기에는 소수의 일본인과 중국인도 끼어 있었다.

그런데 철도가 개통되자 개항장과 내륙지방은 직접 연결되고 상업의 담당자도 일본인으로 바뀌었다. 철도연선에 설치된 상설점포가 그 거점이었다. 각 역의 일본인 곡물상과 잡화상 등은 금융기관이나 권력기관의 비호를 받으며 곡물상조합, 동업조합 등을 만들어 세력을 확장했다.

철도역은 도로를 통해 지역 장시와도 연결되었으므로 일본인 상설점포는 한국인 행상 등을 통해 방방곡곡으로 상권을 넓혀갔다.

그들은 쌀과 콩 등의 매점, 면사포 등의 독점 판매 등을 획책했다. 철도연선에 침투한 일본인은 상업뿐만 아니라 농업에도 손을 뻗었다. 경산, 사리원 등의 미곡 생산 지역에는 개인이 농지를 매입하는 것 이외에도, 동양척식주식회사, 흥업회사 등의 집단농장이 설치되었다.

지역에 따라서는 일본인 소유 땅만 있다고 일컬어질 정도로 일본인 이주자의 토지 점유가 극심했다. 일본인 고리대금업자나 토지 브로커 등이 그들을 지원했다. 영세한 한국 농민은 어쩔 수 없이 일본인에게 토지를 방매했다. 그리하여 경부선과 경의선 연선에는 점점이 일본인 마을이 형성되고, 4대강 연안에는 일본인 소유 전답이 늘어났다.<sup>7)</sup>

대전도 이와 유사한 변화가 일어났다. 대전의 중심지인 지역의 중심으로 발전하기 시작하였다. 1913년 대전역의 취급품목을 중심으로 쌀과 소금과 목재가 가장 많았다. 이를 취급하는 상점도 대전역 주변에

7) 정재정, 「한말 일제초기(1905-1916년) 철도운수의 식민지적 성격」(하), 『한국학보』 39, 일지사, 1982, 158-166쪽을 참조하여 작성.

있었다. 혼마치1정목은 현재 원동근처로 대전정거장앞으로 당시 은행과 회사, 관공서 관련 상점, 학교, 병원, 여관 등이 있어 대전의 중심지였음을 알 수 있다.

혼마치 2정목은 현재 인동으로 당시 시장이 자리 잡은 곳으로 정미업과 조선이 대상 잡화상등이 주를 이루었다. 현재 인동시장 주변에 쌀가게가 남아 있는 것도 이와 무관하지 않다. 인동시장은 한때 잡곡과 쌀 거래량이 활발해 싸전이라고도 불렸을 정도로 전국적으로 유명한 시장이기도 했다.

가스가 마치는 현재의 대전역 주변으로 작은 가게, 주점, 생선 등의 가게가 넓게 분포되어 있었다. 가스가 마치 1정목은 대전역에서 목척교까지 이르는 중동일대, 목척교에서 충남도청까지가 가스가 2정목에 해당한다.

가스가 마치 1정목에 거의 모든 상점이 위치에서 대전정거장 주변에 가깝게 위치한 것을 알 수 있다. 특이한 것을 보면 가스가 마치는 제조공업, 양복, 목공판유리, 과일상, 인력거, 요리점, 음식점 등이 자리 잡고 있었다. 공업도 발전하기 시작하여 대전피혁, 정미업, 양조업 등이 발전하기 시작하였다. 구체적으로는 1921년에 동양척식회사의 지점이 설치되었고, 1924년의 자료에 의하면 인동에는 대전 잡시장이 중앙극장 뒤에는 대전어채시장이 있었다. 다음표는 1917년의 대전역을 중심으로한 주요 상점의 분포를 나타낸 것이다.

〈표〉 대전역 주변 주요상점분포(1917년 현재)

	혼마치 1정목 (구 대전정거장주변 현재 원동)	혼마치 2정목(인동시장주변)	가스가 마치(중앙로변)1 정목(중동), 2정목(은행동)
은행회사	주식회사 한호농공은행 대전지점	대선전기주식회사	
	주식회사 한성은행 대전지점	일해 흥업주식회사 대전출장소	
회사	대전 온천주식회사	이시다 도루(수출입 무역)	
	도쿄국제주식회사 출장소	이마이 다쓰지로	
		와카바야시 시게루	
		와다 겐지로	
		남부 표헤이(우피, 미곡)	
		나카노 쓰네키즈	
		시모조 유키시로	
시장	대전 어채시장		
정미업	이쿠노 상점	니시무라 데쓰지로(면사포)	
		대전정미소	
		다와라 곤페이 지점	
		도이 후카시(철물, 도자기)	
		나카무라 스테조(미곡)	
		도코로야마 상점	
		오기 기요지로(철물)	
		미우라 렌지로 (석유, 가마니)	

백미상			가와테 모토쓰구(1)
			나카지 고로조(1)
			후지와라 시카이치(1)
			미나토 구니조(1)
양조업		쓰지 긴노스케(간장, 된장)	도야마 료이치(1)
			모리시게 사다이치(1)
토관 연화업		나카오 제와부	야스이 마쓰노스케 (야스이공장)(2)
제면		모토야마 아사지로	
제조공업			데구치 덴지로(갈포직)(2)
			오바타 요사쿠(우산)(2)
			후 루 타 겐키치(나무상자)(1)
조선인 대상 잡화상		다카하시 요시치로쿠(식염,가마니)	
		다카타니 도요키치(잡화)	
		후루사카 사가고로 (곡물, 누에고치)	
		나가노 마쓰타로(잡화)	
		후지이 한스케(도기, 연초)	
		사카모토진시로(미곡, 석유)	
		사토 도고로(미곡, 석유)	
		사토 료조(잡화)	
		모리모토 게이이치 (미곡, 잡화)	
목재상		후지 헤이베이 (재목, 미장재료)	안동현 우라모토 출장소(1)

		신바라 쓰네타로(재목)	
주류판매업	마쓰우라 기헤이		혼마 가나메(1)
	마쓰다 덴이치		사키시마 가메타로(1)
	미즈노 상점		미나카미 시게루(1)
			마쓰도모에 마사무네 지점(2)
			미요시 주점(2)
식료잡화	이하라 도요스케		이하라 에이타로(서양주류, 식료품, 부엌용 잡화)(2)
			호리고메 후쿠지로(1)
			가쓰마루 지사부로(1)
			아마자키 도로키치(1)
양품잡화	다하라 양품부		니시아마 시나로 (방물, 메스야스)(1)
	오사토 가쓰타로		
			우에다 아고로(1)
포목상			쓰치나가 가메이치로(1)
			나카에 구메지로(1)
			후쿠다 마쓰타로(1)
방물잡화	니카무라 신스케		
	미즈노 센조		
	아마자키 우사부로		
부엌용 잡화	사카모토 하루키치		아베 상점(1)
			사사키 게이지로(1)

시계상			이시카와 슈조 (안경, 귀금속)(1)
			안도 시계점(1)
자전거			다키가와 총포점(1)
			고바시 지혜이(1)
도자기 철물	斎藤恒太郎		아마구치 지점(1)
	笹川榮太郎		후지이 세이스케(1)
약품판매	다쓰미 마쓰		이치쿠라 후지기치(1)
	아사미 간지로		이구치 가쓰타로(1)
	사에구사 시메타로		
양복			아카보시 마사조(1)
			바바 세이타로(1)
			구스노키 마사조(1)
양기구			히라이 하루미(1)
목공, 판유리			우에치 겐자부로(1)
			쓰치다 덴지(1)
			후쿠자키 모키치(1)
과일상			사사키 다다시치(1)
			신다치 마쓰지로(1)
			마에다 이와지로(1)
신발	우노 나베키치		쓰치다 우헤이(1)
	쓰키지 게이타로		오니시 구마키치(소매)(1)
	엔야 진스케		

생선	요네모토 모토스케		이마치 이사쿠(1)
	오카모토 진사쿠		모토무라 야하치(1)
	미우라 도매기치		간테키요 주기치(1)
책상 가구	다나카 와타루		
도장새김	이나다케 잇토도		
서점문방구	스지키 기이치		
	대전서방		
	아카키 쓰네타로		
관청납품업	호리 요네키치(인쇄납품)	도이 후카시	
	도이 후카시(관청납품)		
독차상	다케다 신타로		
	오카모토 요지로		
신탄	나카무라 세이타로		오카 긴타로 (목탄, 땀나무)(1)
			오시로 야오타로(1)
다다미	간테다 민페이		시라오 상점(1)
	나카무라 도모히		
	구보타 상점		
토목청부		스즈키 타로	안도 기요에(1)
		호리에 화사쿠(석재, 토목)	마쓰바라 미노스케 (도장재료, 양철재료)(1)
			기소 스테지로(1)
			나 카 무 라 쇼조(농구조제)(1)
골동품	히로타 구라지		반 자시치(현웃)(1)

대장간		가와모토 가쓰이	
전당포	이노우에 기요시		가와테 모토지(1)
	오니키 전당포		가토 전당포(1)
			아베 도메기치(1)
			엔도 헤이노스케(1)
사진	니시다 모이치		은성관 다와라 요시스케(1)
			고바야시 사진관(1)
인력거			오노구미 오노신타로(1)
			우스이구미 우스이 세로쿠(1)
신문판매	가타오카 신문포		
병원	철도병원 사토 소타로	하라 고이치	
	와치 시즈오	다니타 이사오	
산파	아사나가 데루	다와라 이시	
	아마모토 가쓰		
채소	구노 아사타로		
과자	서양과자 모토세 야스지로	니시하타 사쿠타로	우에다 일진당(1)
		니카무라 데쓰지로	모리 리스케(1)
		후지이 다마이치	
양품점	마루야 양품점		
여관	나카가와 여관		사사야마 여관(1)
	지토세 여관		
	다이덴 여관		

요리점	아케노		후지야(1)
			회식요리 아라카와로(1)
			이로하(1)
			교미(1)
			지쿠시로(1)
			아시마(1)
			닛센로(1)
			아사히테이(1)
			쇼게쓰(1)
			아마토가와(1)
음식점	베틀온센(양식)		만게쓰(1)
	아즈마안(메밀국수)		마루안(1)
			야나기야(1)
			미쓰코시(1)

자료: 田中麗水, 『大田發展誌』, 1917. 160쪽.

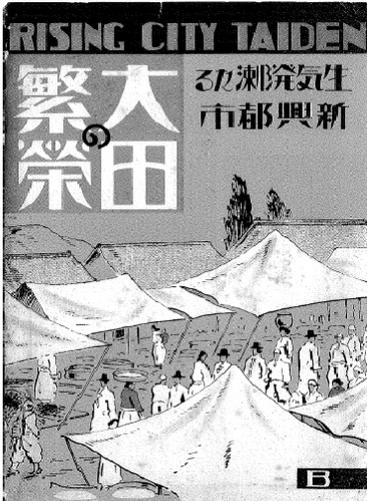
주: 가스가 마치의 ( )는 정목을 표시. (1)은 1정목

철도교통의 변화와 상권을 연결해 정리해 보면 대전정거장이 형성된 1905년에서 1918년까지는 정거장 주변(원동)에 관공서와 주된 상권이 자리 잡았다. 원동 주변에는 관공서가 인동시장 주변에는 조선인 대상 잡화상이, 중앙로 주변에는 소비재 등을 판매하는 상점이 입점하였다. 그 후 대전역이 현재의 위치(중동)로 이동하면서 대전역 주변으로

상권도 따라갔으며, 1932년 도청 이전으로 대전역과 도청을 연결하는 지역(중앙로, 은행동)으로 대전의 중심지가 변화하였다.



〈지도〉 대전시가지도 (1933년) (출처: 대전시 근현대사 자료관)



〈그림〉 근대 대전의 포스터

〈표〉 대전역 주변 주요 상점 (1917년) (단위: 개)

구 분	대전정거장 주변 현재 원동	인동시장 주변	중앙로변 중동, 은행동
은행	2		
회사	2	6	
정미업	1	5	
백미상			4
양조업		1	2
제조업			3
조선인 대상 잡화상		9	
전당포	2		4
주류	3		5
관청납품업	1		
병원	2	2	

자료: 田中麗水, 『大田發展誌』, 1917, 참조해서 작성.

〈표〉 대전역과 상권의 변화

구분	1905년 (대전정거장)	1918년(대전역)	1932년(도청이전) 이후
대전의 중심상권	정거장(원동)	대전역(중동,정동)	중앙로(대전역과 은행동 연결)
관공서 등 위치	정거장 주변	대전역 주변	도청주변으로 이동

철도가 개통되어 도시들은 발전하기 시작하였는데, 대전은 1938년에 최초의 도시계획이 수립되어 시로서 본격적으로 발전하게 되었다. 행정적으로는 1914년에 대전군이 신설되었고, 1917년에는 대전면, 1931년에는 대전읍으로, 1935년에는 대전부로 승격하였다.

대전의 발전 속도 대전역과 서대전을 중심으로 발전하게 되었다. 1932년 충남도청의 위치가 두 철도역의 중간에 위치하게 된 것도 이와

관련이 있다.

1932년 5월 30일 대전역의 발전축을 서쪽으로 확산시키는 결정적인 계기가 서쪽으로 1.1km 떨어진 충청도청이 공주에서 대전으로 이전한 것이었다. 충청도청의 이전으로 대전은 1년 사이에 인구가 45%나 증가하였다. 1932년 충청남도 도청의 이전 당시 대전은 공주보다 인구나 도시 기반 시설 측면에서 부족하였으나, 한반도를 엑스(X)자형의 종관 철도망으로 연결하게 되면서 통과 지점인 대전에 도청 소재지를 이전시킨 것이다.

충남도청의 이전에 관한 역사는 1910년으로 거슬러 올라간다. 1910년에는 경기도 도청 소재지를 수원에서 경성부로, 1920년에는 함경북도 도청 소재지를 원산에서 나남(청진)으로, 1923년에는 평안북도 도청 소재지를 의주에서 신의주로, 1925년에는 경상남도 도청 소재지를 진주에서 부산으로 각각 이전하였다. 모두 철도가 연결되는 곳이다.

충남도청의 이전 제의는 1910년을 전후로 호남선 부설 논의가 전개되면서, 주로 대전지역 일본인 거류민을 중심으로 여론이 대두되었다. 당시 공주의 인구가 더 많았음에도 대전으로 도청이 옮기게 된 것은 대전의 중심세력이 일본인들이었으며, 공주보다 일본인의 인구가 더 많았기 때문이다. 이와 관련된 내용을 동아일보 신문 기사에서 찾을 수 있다.<sup>8)</sup>

“공주는 조선인이 만든 곳이며, 대전은 일본인이 만든 곳이다. 즉 일본인과 조선인의 항쟁으로 관측할 수 있다.”<sup>9)</sup>

공주는 조선인, 대전은 일본인의 항쟁 구도를 이루었지만 결국 소재

8) 『동아일보』, 1931. 03.11.

9) 「충남도청 이전비 문제 갑론을박 하다가 부활키로 결정」, 『동아일보』, 1931. 03.11. 1면.

지는 대전으로 확정되었다. 중앙로의 양 끝단에 위치하는 대전역사와 충남도청사가 대전의 중심지 역할을 했다.

대전이 서쪽으로 확장되면서 서대전역이 1936년 11월 1일 영업을 시작하였다.<sup>10)</sup> 1937년 자료에 의하면 대전은 소비도시에서 생산도시로 점차 변모하였다. 대전파혁, 대전물산, 남선창고, 대전전기 등 50개의 공장이 활발하게 움직였다.<sup>11)</sup> 이러한 발달을 요약한 것이 다음의 표이다.

〈표〉 근대 대전의 변화

구분 연도	대전의 변화	인구 (인)	대전역 이용 여객(인, 상차)	대전역 취급화물 (톤, 발송)	비 고
			하차(인, 하차)	도착(톤, 도착)	
1914년 1914년	인동, 원동이 발전	12,800	74,302	22,309	대전 남북으로 발전
		12,800	73,798	38,716	
1926년 1926년	현 대전역 근처 정동이 발전	14,930	241,225	29,439	
		14,930	241,792	87,775	
1935년 1935년	충남도청 이전으로 중앙로 발전	39,061	351,311	39,286	대전 동서축의 발전
		39,061	353,422	88,670	
1940년 1940년	대전의 확장 (외남면, 산내면의 일부를 편입)	61,923	735,893	51,220	(서대전 역 1936 년 영업 개시)
		(1941)	741,397	109,079	

자료: 『조선총독부통계연보』 각 연도를 통해 작성.

10) 『매일신보』, 1936. 11.01. 4면.

11) 『조선도읍대관』, 민중시론사, 1937. 23-24쪽.

## 2장 대전의 공간과 이동

### 1. 대전정거장의 위치

대전역은 1905년에 정거장으로 출발하였는데 위치는 현재 대전역에서 옥천방면으로 대동근처에 자리 잡고 있었다. 그 후 그 자리에서 개축되었다(〈사진〉참조). 호남선이 대전을 경유하면서 역은 새롭게 개축되었고 1918년 현재의 위치로 이전한 것이다. 그 후 한국전쟁으로 파괴된 후 1958년에 재건되었고 이후 발전을 거듭하고 있다.

지금 대전역이 있는 자리에 서양 중세풍 형식의 새로운 역사가 건축되었다. 이 당시 일본의 유행에 따라 대전역의 역사는 중세풍으로 이어진 건물로 외관과 내관 모두가 당시 한국의 정서와는 거리가 먼 모습이였다.

대전역의 대략적인 규모는 대구역(대구역의 건축면적은 약 373평(1,233㎡)으로 2층 66평(220㎡))과 비슷하며, 바깥쪽은 당시로서는 최초로 가와사키 철망을 친 시멘트벽 인조석으로 마감하였다. 1920년 5월 지하도를 설치하였는데 조선철도에서는 최초였다.<sup>12)</sup>

1918년 대전역 개축과 더불어 경찰서와 우체국이 역 주변으로 이전되었다. 대전역은 초기 원동중심에서 호남선의 분기역으로 정해지면서 대전역이 현 위치로 이동했고, 초기 남북축 중심에서 그 후 도청이 이전하면서 중앙로를 중심으로 동서축이 발전하게 되었다. 대전의 이러한 발전은 철도를 중심으로 한 도시발전전략을 취한 일본의 의도가 있

■  
12) 철도문화재단, 『조선교통사2』, 선교회가 발행한 조선교통사 번역, 2017. 176쪽

었다고 할 수 있다.

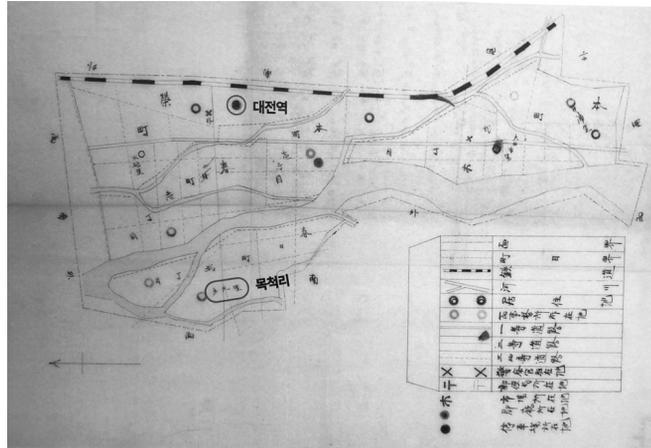
초기 대전역은 정거장 수준이었다. 정거장은 현 대전역 구내 인재개발원 근처에 있었다고 추정되는데 그 이유는 다음과 같다. 첫째로 대전의 시작은 원동과 인동 근처에 초기 역이 만들어졌을 것이다. 대전의 거주지는 이곳에서 시작하였고 정거장 주변의 공공시설인 우체국 등이 인접해 있었다. 1914년에 발간된 조선철도역세일반에서도 경찰서, 우편국(우편, 전신, 전화사무, 시내전화) 이 정거장 앞에 있다고 기록하고 있다.



〈사진〉 대전정거장 (1919년 이전)

1919년 대전지도<sup>13)</sup> 에도 경찰서, 철도병원이 현재 인재개발원 앞에 있다. 아울러 당시 일본식 지명으로 마을의 시작 명칭인 혼 마치(本町)로 원동일대였다.

13) 국토지리정보원 구지도 1919년(<http://www.ngii.go.kr/kor/main/>)



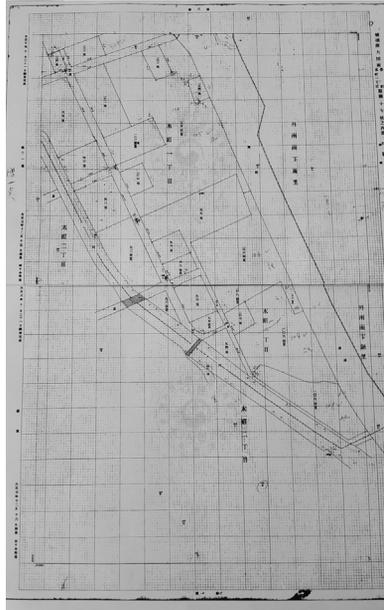
〈지도〉 초기 대전정거장 위치  
(출처: 국토지리정보원 지지조사(1914-1916))

두 번째로는 우기에 대동천이 자주 범람하여 이 곳에서 어느 정도 떨어진 곳에 역이 이전 위치하였을 것이다. 당시 1914년 지도를 보면 (지도참조) 제2대동천이 대전역에 인접해 있는데 이 앞쪽이 철도부지였다. 현재에도 제2대동천이 복개되어 흔적이 남아 있다. 따라서 현재 초기 철도정거장은 대동지하차도 안쪽에 소재했을 것이라는 추정이 가능하다.

세 번째로는 정거장이 철도부지에 자리 잡고 있었고 그 주변에 철도 관사촌이 함께 있었다. 이 때문에 대전역의 이전을 철도부지 내의 개축이라고 표현한 것이다. 대전역 주변에는 남관사촌, 북관사촌, 동관사촌 등이 형성되어 있었는데, 남관사촌의 위치는 현재 대전역 남쪽의 대전역전시장 자리였고, 북관사촌은 대전역 북서쪽 정동가도교 입구에 있었다. 관사촌과 북관사촌은 1910년대 이전에 지어진 것으로 추정되며,

현재는 그 흔적들이 거의 남아있지 않다.

당시 대전 최초의 교회인 대전제일교회의 역사인 대전제일교회100년사에서 교회 위치했던 원동 근처에 대전정거장이 있었다고 적고 있다.<sup>14)</sup>

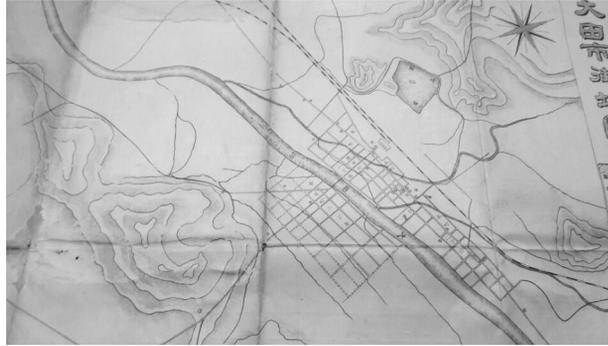


〈지도〉 대전정거장 근처 지적도(1914)

마지막으로 당시 지도를 보면 대동근처에 대전정거장이 위치하였고 정거장에서 중교(중동)을 거쳐 대전여중과 성모여고(신사가 위치)로 연결하는 주요 도로 상에 있다는 것이다. 이러한 것을 종합해 볼 때 대전정거장은 현재 대전구내 인재개발원(동구 중앙로 215(정동1-90)혹은

14) 홍이표, 홍승표, 『대전제일교회100년사』, 2008. 59쪽.

창조3길 21(정동1-174) 근처라고 추정할 수 있다.(아래 지도참조) 중앙 시장 삼거리에서 선로 방향으로 인접해 있고 현재에도 예전의 두 채의 당시 관사와 철도보문아파트, 철도 대전관사가 있어 당시 상황을 대변해 주고 있다.



〈지도〉 대전시가지지도(1914년 대전근현대사 자료관 소재)



〈지도〉 1918년도(대전역 개축 직후의 지도) (대전 근현대사 자료관)



〈지도〉 O표가 초기 대전정거장으로 추정되는 위치



〈사진〉 초기 대전정거장의 현재 모습(동구 중앙로 215)

이러한 개축을 통해 대전이 현재 정동으로 남북이 발전하는 계기가 되었다. 아래 표는 대전역의 변화를 표로 설명한 것으로 정거장에서 현재 위치로 그리고 서대전역의 신축과 현재 대전역의 모습을 함께 설명하였다.

〈표〉 대전역의 변화

연도	위치	내용
1905년	현 대전역 구내 인재개발원 (동구 중앙로 215(정동1-90))	대전정거장, 그 자리에서 증축했음
1918년	현재 위치 (동구 정동1-28)	철도부지내에서 개축 대전역 2층(대구역)을 모방한 르네상스식)
1936년	서대전역 신축	대전이 서쪽으로 확장 1932년 충남도청 대전이전 1938년 대전최초의 도시계획수립
1950년	대전역 폭격으로 파괴	
1958년	대전역 신축	3층 콘크리트
2004년	고속철도개통	개축

## 2. 해방 이후의 대전

### 1) 철도관련 기관의 이전

철도의 도시 대전에는 철도 관련 주요 기관이 입주하고 있다. 광복 이후 철도 운영기관은 1946년 1월 1일 미군정청 운수부에서 시작되어 1948년 8월 15일 교통부로 개편되었고, 1963년 9월 독립채산제의 특별 회계로 운영하는 철도청으로 독립하여 운영되었다. 철도청은 서울역 서부에 자리 잡았으나 1998년 7월 1일에 정부대전청사로 이전하였다.



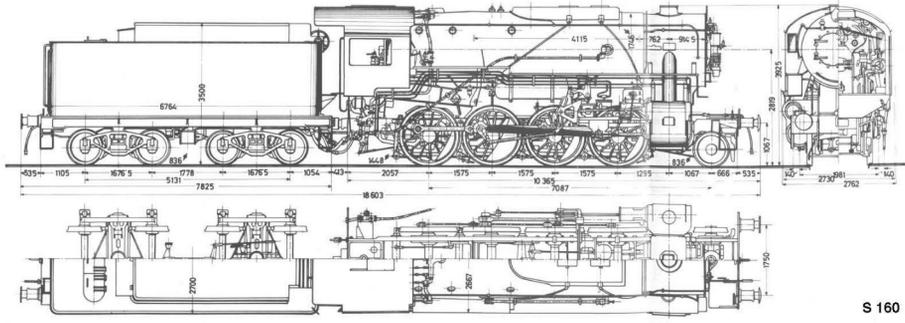
〈사진〉 대전역 차량기지(한국전쟁 직후)



〈사진〉 대전역 전차대(출처: 철도공사)

## 2) 해방과 한국전쟁 그리고 복구

대전은 한국전쟁 당시 임시수도로 지정되었고 치열한 전투가 있었던 곳이기도 하다. 또한 전쟁 후 피난민들이 정착한 도시이기도 하다. 당시 이용된 기관차는 소리형기관차와 미카 5형 기관차였다.



S 160

〈사진〉 소리2형 S160기관차(출처: 철도공사)



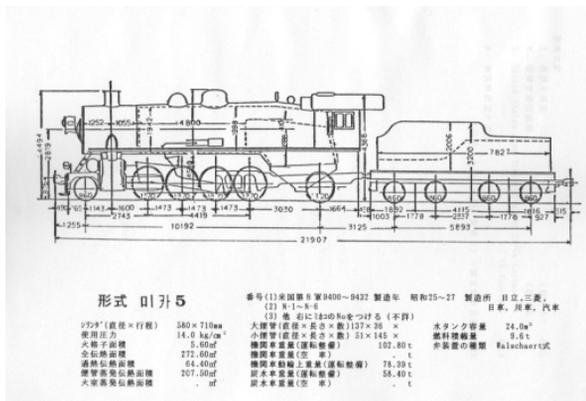
〈사진〉 피난열차로 쓰인 소리2형 S160기관차  
[https://bemil.chosun.com/nbrd/bbs/view.html?b\\_bbs\\_id=10044&pn=1&num=220435#none](https://bemil.chosun.com/nbrd/bbs/view.html?b_bbs_id=10044&pn=1&num=220435#none)

한국전쟁과 1.4 후퇴 당시 피난민들을 가득 태운 미국제 소리 2형 기관차가 사용되었다. 이름은 단결(Consolidation)을 뜻하는 영어에서 유래했으며, 1950년대 말에 전량 폐차되었고 현재 1량이 미국 국립 철도 박물관에 보존되어 있다. 소리형 증기기관차는 1894년에 미국 볼드윈사에서 제작한 것을 일본이 수입하였다가 이를 조선에서 운용하기 위

해 1904년에 6량을 도입한 것이 소리1형 기관차였다. 소리형 기관차는 1945년 광복 이후에도 남아 있다가, 1946년 8월 16일 미군정청 운수부에 배속되었다.

소리2형 기관차는 1917년에 제작되어 1925년과 1940년에 부분 개조된 볼드윈 사의 S160형 증기기관차로, 1947년에 대한민국에서 사용하기 위해 도입되었다. 원래의 기관차는 미국에서 운행 당시 육군에 배속되어 있었고 대부분의 소리2형 기관차는 S160형 원 모델을 그대로 수입했다. 소리 2형 -101호 기관차는 1947년에 미 육군이 사용하던 차량을 대한민국에 기증되었다.

그 후 6.25 전쟁을 겪고 남아있는 소리 2형-101호 기관차는 6년이 지난 뒤 1959년 이승만 대통령은 대한민국 국민이 주는 선물의 형식으로 미국에 재기증하였다. 한반도에서 한국인들을 싣고 힘차게 철도를 달렸던 소리 2형 -101호 기관차는 현재 미국 국립 철도박물관에 전시되어 있다. 한국전쟁 당시 철도에서 사용된 기관차는 미카5형의 기관차가 주종을 이루었다.

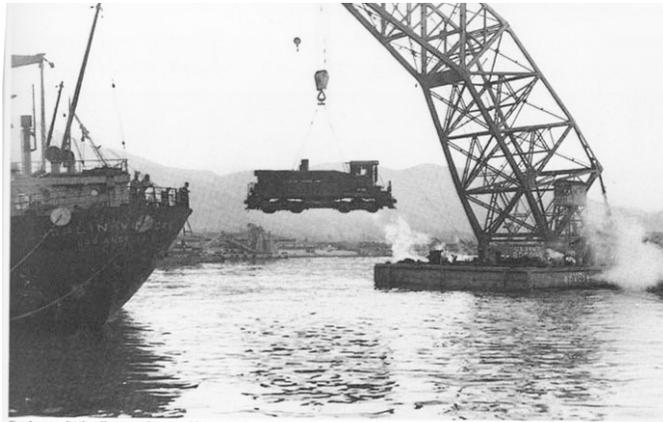


〈사진〉 미카5형 기관차 도면(출처: 철도공사)

당시 기록에 보면 1954년 8월15일 서울과 부산간에 통일호가 운행되었는데 295명의 승객을 태운 열차가 서울을 8월15일 오전10시30분에 출발하여 부산에 오후 8시에 도착하였다.<sup>15)</sup> 정차역은 7곳으로 수원, 천안, 조치원, 대전, 김천, 대구, 삼랑진이었다. 열차편성은 2등 2량, 3등 2량, 소화물1칸과 식당차로 구성되었고, 증기기관차였다.

디젤기관차가 운행된 것은 1956년 8월24일 기록을 보면 시험운행으로 서울과 부산이 9시간에서 7시간으로 단축되었다고 적고 있다.<sup>16)</sup>

당시 경부선을 운행한 차량은 미국국립문서보관소의 미 육군자료 사진에는 『1951년 7월 9일 한반도 최초의 SW-8형 디젤전기기관차 2000호가 서울행 특급여객열차를 견인』했다고 적고 있다.

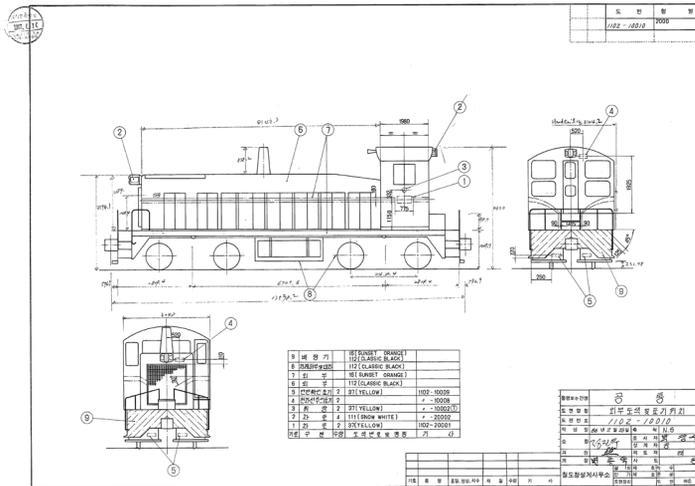


The first two SW8s offloaded in Pusan on 30 June 1951.

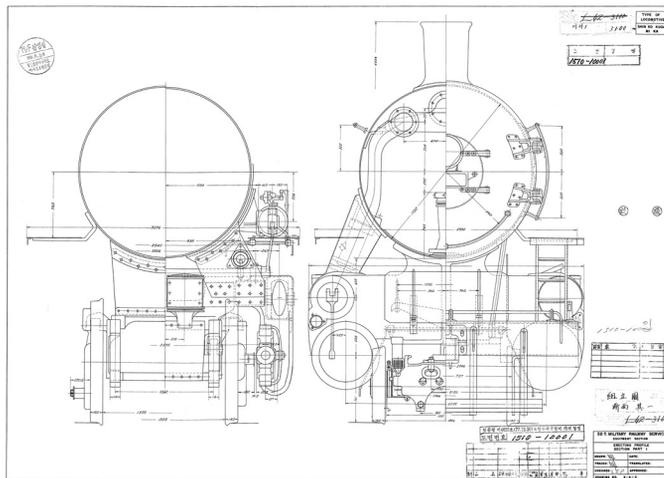
〈사진〉 1951.6.30.부산하역SW8 - 디젤전기기관차 하역장면(경부선 운행)  
(출처: 손길신 철도박물관장 소장자료)

15) 『경향신문』, 1954.08.16.  
16) 『동아일보』, 1957.08.24.

당시 한국 정부는 1956년 6월초 유엔군 사령부로부터 철도운영권을 이양받았다. 일제강점기때부터 쓰던 증기기관차와 미군이 남기고 간 디젤기관차 몇 대가 당시 한국철도의 전 재산이었다.



〈사진〉 1956년 당시 2000대 디젤기관차 통일호(부산-대전-서울 간 운행)



〈사진〉 같은 기종의 SW8의 미국본 설계도



〈사진〉 2000번대 기관차(2007)

디젤기관차2대가 1956년부터 통일호라는 이름을 달고 서울과 부산 420km를 오가는 열차로 투입되었다. 1954년 서울까지의 열차가 정식으로 개통되었다. 전쟁 후 철도운영권은 한 동안 유엔군사령부가 가지고 있었으며 군사 목적으로 일반인에게는 열차 운행정보가 제대로 알려지지 않았다.

그 이후 대전은 고도성장기를 지나면서 발전하기 시작하였는데 철도와 관련하여 대전에는 큰 변화가 있었다. 2005년 1월 철도청이 공기업으로 전환되면서 한국철도공사로 출범하였으며, 2009년 9월에 대전역에 소재한 철도공동사옥으로 이전하여 본격적인 대전 철도의 시대를 개막하였다.



〈사진〉 대전역 주변 항공사진(1968년 국토지리정보원)

국가철도공단은 철도시설의 건설·관리와 효율적인 사업 시행 등을 수행하는 준정부기관으로 2003년 7월 29일 철도산업발전기본법 및 한국철도시설공단법이 제정·공포되면서 설립 절차에 들어가 2004년 1월 1일 발족했다.

공단은 과거 철도청 산하의 건설본부와 한국고속철도건설공단을 통합한 것으로, 철도 영업부문은 한국철도공사로 이관되었고, 공단은 철도 건설과 관리부문을 맡게 되었다. 2009년 9월 대전역 동광장에 있는 철도 공동사옥에 한국철도공사와 함께 입주하였다.



〈사진〉 대전역 급수탑(2005년 촬영)



〈사진〉 대전차량기지(출처: 한국철도공사)

따라서 대전은 철도건설을 담당하는 기관과 철도를 운영하는 기관이 모두 자리잡은 철도의 메카로 변모하였다고 할 수 있다.

또한 용산 차량기지가 폐쇄되면서 대전 차량기지(대전철도차량정비단)의 역할이 더욱 커졌다. 위치는 대전 대덕구 평촌동 332번지이며 면적은 약 535,931㎡(162,119평)이다. 대전은 호남선과 분기로 대전조차장이 자리 잡고 있는데, 위치는 대전시 대덕구 대화동 산7번지로, 면적은 483,940㎡(146,392평) 규모이다.

### 3. 지역의 변화

이처럼 철도 도시 대전은 해방 직후 충청과 전라, 경상도에서 사람과 물자가 집산하는 교통의 요지로 발전하였다. 한국전쟁 초기에는 대전이 20여 일간 임시수도였고, 이후 수많은 피난민이 몰려왔다. 인구 10만 명이던 도시가 갑자기 100만 명으로 불어났는데 당시 사람들이 열차 지붕에 매달려 대전역으로 들어왔을 정도였다고 한다. 대전역은 그 당시 교통의 중심지로 주목을 받았으며, 그로 인해 6·25전쟁 당시 폭격 때문에 큰 피해를 보았다.

대전역 역시 그 전쟁에 파괴되며 당시의 일본식 중세풍 대전역은 역사의 뒤안길로 사라졌다. 그리고 전쟁이 끝난 후 1958년 7월에 미국의 전쟁 복구기금을 통해 다시 건설되었다. 대전역은 이상순이라는 26살의 젊은 건축가를 중심으로 평지붕에 3층의 철근 콘크리트 모습의 역사가 지어졌다. 이는 당시 파격적인 시도였다고 한다.



〈사진〉 대전-장항 간 급행열차운행(1964년 10월 1일)

〈표〉 대전의 인구변화

연도	인구수(명)	주요 관련 사항
1904	188(일본인)	1905년 경부선 개통 1914년 호남선 개통
1925	8,613	1914년 대전면 1917년 지정면으로 행정구역확대
1930	21,696	
1935	39,061	1931년 대전읍으로 승격 1932년 충남도청 이전 1935년 대전부로 승격
1944	76,675	
1945	126,704	1949년 대전시로 승격
1950	146,143	
1960	229,393	한국전쟁 이후 급격한 증가
1970	414,593	1974년 대덕연구단지 설립
1980	651,642	1989년 직할시로 승격
1990	937,119	1998년 정부기관 대전이전
2000	1,390,510	2004년 고속철도개통
2007	1,487,836	
2012	1,524,538	
2016	1,535,191	
2021	1,463,291	

자료: 조선총독부(각 연도), 『조선총독부통계연보』,  
대전시(각 연도), 『대전통계연보』.

특히 기본 모듈과 입면의 구성이 뛰어나다는 평가를 받고 있으며, 대전역의 옛 모습은 아직도 그 시절을 산 대전인의 기억 속에 오랫동안 남아있다.<sup>17)</sup>

대전은 계속해서 발전을 거듭해 1949년 대전시로 승격하였고, 1974

■  
17) 대전근현대사전시관 게시자료.

년에 대덕연구단지의 시작과 1998년 정부종합청사의 입주, 고속철도의 개통 등으로 인구가 급격하게 증가하였다.

대전이 교통의 도시로 자리매김하는 것을 증명하는 신문기사가 있어 소개한다.

우리나라의 남미이민은 1962년 브라질의 농업이민으로 시작되었다. 주로 브라질과 파라과이로 많은 사람이 꿈을 안고 출발하였다. 브라질로 이민 간 사람들은 잘 정착하였지만, 파라과이로 간 사람들은 그곳에 정착보다는 많은 사람들이 다른 곳으로 사람들이 이동했다. 1965년 4월에 3,000명의 이민이 파라과이로 이민을 하였는데 1974년 9월 현재 브라질로 1,000명, 아르헨티나로 1,000명, 미국으로 400명이 다시 이주하고 파라과이에 남은 인원은 600명에 불과해 당시 신문과 남민사회에서 파라과이를 한국의 대전이라 이야기하면서 지나쳐 가는 장소라고 표현하였다.<sup>18)</sup>

#### 4. 이동이 가져온 삶의 변화

대전역에 철도가 들어온 1904년11월의 기록을 보면 당시 서울에서 대전까지 도로로 1주일 걸리는 것이 5시간 30분에 도달했다고 적고 있다. 철도를 통한 이동은 여러 가지 방면에 큰 변화를 불러왔다. 철도관련시설의 입지 뿐만 아니라 교유, 관광, 문화 등 다양한 면에서 이동과

■  
18) 『동아일보』, 1974.09.02.

관련한 삶의 모습이 새로워지기 시작했다.

대전고등학교는 1917년 4월 1일 관립 경성중학교 대전 분실로 처음 개교하였다. 이후 1918년 4월 1일에 관립 대전중학교로 정식 출범하였고 1922년 4월에 제1회 졸업식이 거행되었다. 그러다 1945년 8·15 광복후 일제 패잔병과 미군들의 숙소로 사용되었다. 1946년 6월 18일 해방 이후 최초의 졸업생 53명이 졸업하였다.

박영규회장(대전고, 28회 졸업생)의 증언을 통해 일제강점기인 1940년대 초반 대전의 상황을 보면 다음과 같다.

“대전인동시장에는 쌀과 소전이 있었고, 신사는 성모학교에 용두동에 헌병대가 있었다. 대전비행장은 일제 강점기의 항공학교였으며 신안동에 우리에서 가장 큰 기관구가 있었다(증기기관차 수리).

우리나라사람들은 삼성초 근처, 판암동, 수침교, 자양동에 살았다. 삼성동 근처에 백정리 우시장이 있었다. 상점의 70%가 일본인 간장 장유공장의 주인인 나고야 출신 쓰지 만타로의 세평은 좋았다. 대전은 교통의 중심지로 공주사람들이 대전여중근처에 자리잡았다.

원동근처에 철도병원. 인동에는 야채밭, 토마토밭이 있었다. 인동에는 전국제일의 제사(누에고치)공장이 있었다. 대전중학 50명 중 한국인이 9명정도였다. 군사훈련, 유도 검도수업을 받았고 한국인이 우수하였다. 전쟁에 보내려고 5년중학과정을 단축하여 4년으로 했으며 대전해수욕장에 대전중학 수련장이 있어 1,2학년때에 의무적으로 갔다. 수업시간에 수영을 배웠고, 일본인들은 기숙사에 살았으며 문화동에 대전중학교관사가 있었다.

대전중학의 시설이 좋았는데 박물관실(새 200마리)과 해부기가 있어 개구리, 고양이를 해부했다. 물리 화학시설은 경성제대예과가 비슷

한 수준이었다. 1주일에 2번의 신사참배, 창씨개명. 대전 철도그라운드에서 연식정구도 했으며, 철도야구팀이 강했다. 백화점은 미나카이 백화점(원동), 마루야 양품점도 있었다. 대전에 트롤리버스가 있었으며, 대전 외지사람이 많았는데 전라도, 이북인, 경상도, 대전사람순이었다. 유성온천은 전국적으로 유명했으며 버스나 걸어서 갔다.”

한국전쟁 이후 대전에 이주한 피난민들은 기차를 타고 부산과 거제 등지에서 이동하였다.

당시 기록에 의하면 전쟁 직후인 1950년 17만 명이었던 대전의 인구는 1966년에 31만 명이 되었는데 같은 시기의 충남의 인구는 1950년에 231만 명이었고 1966년에 301만 명이었다. 대전의 인구증가율이 충남보다 압도적으로 높다. 이 같은 대전의 인구증가는 자연증가라기 보다는 실향민과 타 지역거주민의 이동에 의한 것이라고 할 수 있다.<sup>19)</sup>

1954년과 1966년 기록을 보면 대전지역의 상업인구의 약 90%가 전쟁 중에 피난 온 이북5도민이었다.<sup>20)</sup> 6·25전쟁의 상흔이 채 가시지 않은 1956년 한 젊은이가 대전역 앞 모퉁이에 빵집을 시작했다. 함경도 함흥 출신의 피란민 임길순(1997년 작고)씨가 쯔빵집을 연 것이다. 임씨는 1·4 후퇴 때 기적적으로 배를 타고 북한을 벗어나 거제를 거쳐 1956년 봄 통일호로 대전에 도착하였다. 일자리를 구하러 서울로 가던 차 열차가 고장이 나서 대전에 내렸고 그길로 한발에 정착한 것이다.<sup>21)</sup> 이것이 대전의 문화인 성심당의 시작으로 이 또한 철도가 맺어준 인연이다.

19) 맹태훈, 「창간 60주년 통계를 본 대전·충남 역사 60년」, 대전일보, 2010.08.25.

20) 김호경, 「대전원도심지역 이주민 이입배경과 활동양상」, 『비교민속학』 제72집, 2020. 55쪽.

21) 대전일보(<http://www.daejonilbo.com>)

## 2) 관사촌

대전역 주변에도 철도 관사촌이 있었다. 인근 소제호가 매립된 곳과 대전역의 남쪽과 북쪽으로 하여 관사촌이 자리잡고 있었는데, 대전역 동쪽의 소제동과 삼성동 일부에 걸쳐 1920년대부터 1930년대까지 지어진 약 40여 채의 철도관사가 밀집되어 마을을 이루고 있었다.

대전역은 철도개통과 함께 수송 및 관리 인원이 증가하면서 점차 확대되었는데 1927년에는 소제호를 매립하면서 주변의 풍광이 이전 시대와는 다른 모습으로 변했다.

일제강점기에 형성된 관사촌 중 비교적 큰 규모로, 내부는 많은 부분이 변형되었으나 현재에도 외형은 비교적 원형이 잘 남아 있다.

해방 이후 대전 동구 소제동 주변에는 약 5,000명 이상의 철도종사원과 그 가족이 살고 있었다. 당시 상황을 증언해주는 사람이 있는데 이종완이발사(87)가 바로 그분이다.

그는 관사촌이 밀집해 있던 곳에서 대창이용원을 60년 동안 운영하고 있는데 1960년~1970년 당시 모습을 그려 주었다.

“당시 소제동은 60년대까지 대전에서 세 손가락 안에 드는 동네였다. 둔산동은 있지도 않았다. 대전의 부촌(富村)은 대흥동, 선화동, 그 다음이 소제동이였다. 철도관사가 있어서 사람들이 많이 거주하였다. 또한 이곳은 다른 지역이 보통 밤 12시 이후는 전력이 공급되지 않은 것에 비해 24시간 전기가 공급되는 지역이기도 했다.

이 이발소에는 철도기관사들이 단골손님이였다. 당시엔 서울에서 부산까지 한 명의 기관사가 운행하지 않고 중간지점인 대전에서 교대로 서울, 부산, 대구, 광주를 오가는 기관사와 조수들이 이곳 철도 합

숙소에서 묵을 때 이발소를 이용하였다. 철도인들은 모자를 쓰고 근무하기 때문에 머리를 단장하게 해야 할 필요도 있었다.”라고 진술해 주었다.



〈사진〉 대전 소재동 구 철도 관사촌

당시 철도종사자들은 1일 철야 1일 휴무의 근무운영으로 매우 독특한 문화가 있었다고 한다. 여가문화도 다양하여 술을 좋아하는 사람들도 많았다. 당시 현찰로 매월 25일 월급이 지급되었는데 당일 철도에 종사하는 사람들로 관사촌 주변 음식점이 붐비었고 외상도 보편화되었다.

철도관사 주변에는 음식점, 이발소, 철도운동장, 상점, 목욕탕 등이 꽤 번성했다. 특히 증기기관차는 석탄을 사용하여 운행하므로 종사자들은 주변 목욕탕을 자주 이용하였다. 음식점으로는 국밥집, 중국집, 삼겹살집 등 주변에 20~30개의 음식점이 있었고, 환자들은 철도병원을

이용하였으며, 주변의 학교로는 삼성초등학교, 계룡 중학교, 대전동중학교 등이 있었다.

당시 통금이 있었지만, 철도종사자들의 야간 근무 특성상 잘 지켜지지 않았다. 철도인 들은 박봉(1970년 초반 기관조사 3만원/월)에도 불구하고 공지를 가지고 있었고 대를 이어 철도에 종사하는 사람이 꽤 있었다. 대전관사촌의 한 철도인은 일가친척까지 9명이 철도에 근무했다고 한다. 당시 철도 입사 시험은 간단하게 출제되어 높지 않은 학력에도 일할 기회가 주어졌고, 철도인과 가족들은 무료 승차권을 사용해 여행을 즐겼고 좀 떨어진 옥천에서 고추 등을 사오기도 했다고 증언하고 있다.



〈사진〉 현재 남아 있는 대전 구 철도관사촌내의 대창이발관(1960년대초 개업으로 60년 영업)

### 3) 통학

1934년대 보통학교는 1면에 1학교가 정착되는 시기였다. 그러나 학생들이 학교까지 통학거리가 멀었고, 자전거나 버스를 타고 다니기도 쉽지 않았다. 이에 당시 기차는 장거리 통학의 유일한 수단이었다. 그 대표적인 곳이 바로 인구가 많은 서울을 중심으로 한 경기도였다.

노선 간 연락체계나 계절적 요인 때문에 열차 시간이 변경되는 경우 등하교 시간을 맞출 수 없는 통학생들이 큰 불편을 겪기도 했다. 당시 교육열이 높아 편도 몇 시간의 기차 통학은 일상 가운데 하나였다.

1934년 3월 9일 동아일보 기록에 의하면 경기도 관내 기차 통학생은 1일 1,519명으로 기록하고 있으며 1939년 3월 5일 동아일보에서는 경성으로 기차 통학생은 개성과 수원, 의정부, 인천으로부터 매일 3,000명이었다.

당시 대전으로 기차 통학한 분들의 이야기를 들어보면 영동 등 먼 곳으로부터 기차를 타고 통학하는 학생들이 많았고 철도는 통학 시간에 열차를 편성하여 운행하였음은 물론 학교도 수업 시간을 열차 시간에 어느 정도 맞추는 경우도 있었다고 전한다.



〈사진〉 대전고 기차통학생(출처: 대전고 자료실)

1954년의 통학열차를 보면 김천출발 새벽 5시30분출발~ 대전도착 오전 8시30분, 오후에는 대전출발 오후 5시30분~ 김천도착 오후 8시20

분의 통근열차가 있었으며, 비슷한 시간대에 대전~ 익산간의 통학열차도 운행하였다.<sup>22)</sup>

#### 4) 관광

철도는 관광 붐을 일으켰다. 기차를 타고 먼 곳까지 여행이 가능하여 문화에 대한 공유와 새로운 문명을 접하여 의식의 변화도 일어났다. 일제강점기 철도역과 인근에 명승지가 있던 곳이 관광지로 급부상했다.

경원선 개통 후 금강산 관광을 위해 금강산전기철도(주)는 철원~장안사 구간을 개통했으며 조선중앙철도(주)는 경주를, 서선식산철도(주)는 황해도 장수산과 신천온천을, 경남철도(주)는 온양온천을 개발하고 열차를 운행했다.

1905년 경부선과 경의선 개통 후 통감부는 ‘조선철도안내’라는 책자를 발행했다. 이 책자는 역과 주요 명승지는 물론 여관, 요리점, 교통, 인력거, 요금, 통신 등 다양한 여행 정보까지를 담고 있다. 조선총독부도 경부선, 호남선 등 10개 노선 175개 역정보를 제공하였다.

당시 철도여행의 내용을 보면 토요일 밤 서울에서 출발하여, 일요일 아침 6시에 내금강역에 도착했으며 관광 후 오후 5시 25분 내금강역을 출발, 월요일 새벽에 서울로 돌아올 수 있었다. 철도가 무박 3일의 금강산 관광을 가능케 했다.

조선총독부 철도국은 꽃 관광, 달맞이 관광, 석가탄신일 관광, 피서

■  
22) 『동아일보』, 1954.09.26.

관광 등 테마 관광을 위해 임시 또는 특별 열차를 편성하기도 했다. 꽃 관광은 벚꽃, 복숭아꽃 관광이 특히 유명했다.

1934년의 어느 여행단의 조선과 만주여행의 일정을 보면 당시 상황을 자세하게 알 수 있다. 여행단은 1934년 9월13일에서 9월30일까지를 기록하고 있다.

먼저 관부연락선으로 조선해협을 건넜는데 9시간 30분이 소요되었다. 이후 아침에 도착하여 부산에서 출발하여 당시 경성에 8시간 30분 만에 도착하였다. 평균시속은 52km였다. 이 여행은 평양, 안동, 봉천, 하얼빈으로 연결되어 당시 철도를 타고 관광하는 사람들이 꽤 있었음을 알 수 있다.

당시 운임수준은 2등 기준으로 서울에서 부산 간 12엔 63전은 싼 편은 아니었는데 당시 철도종사원의 평균운임은 약 50엔 정도로 1/4에 해당됐다. 그러나 여행 활성화를 위해 단체여행객에 대해서는 20~70% 할인이 있었고 그 영향으로 1924년에 약 50만명이 이용하였다.

당시 일본 도쿄와 우리나라 서울의 이동은 부산을 통해 대전으로 그리고 서울로 이동하였다. 부산역은 관부연락선과 철도가 연결되면서 크게 성장하였다. 대전에서도 부산을 통해 관부연락선과 철도로 도쿄까지 갈 수 있었다.



〈사진〉 대전~도쿄 간 3등 열차표(1943년)

〈표〉 만주여행의 일정(1934년 9월 13일에서 9월 30일: 조선, 만주)

일시	여정	내용
1934년 9월 13일	시모노세키 집결 오후 출발(저녁10시)(배)	관부연락선 (저녁10시~아침 7시30분 : 9시간 30분 소요)
9월 14일	아침 7시30분 부산항도착 10시40분 부산역 출발(철도) 대구~대전~용산도착(오후 7시10분 도착)	경부선평균시속 : 52km 경부선(부산~경성) : 8시간30분 (450.5km)(운임 : 2등12엔63전) 경성 대동여관숙박
9월 15일	경성시내관광 저녁 10시25분 출발	경성~평양 : 6시간40분(260km) (운임 : 2등 4엔30전)
9월 16일	오전 평양 6시06분 도착 오후 2시58분 평양 출발~오후 9시 안동도착	평양~안동 : 6시간(238.6km) (2등 6엔70전) 안동숙박
9월 17일	안동출발(안봉선) 저녁 출발	안동~봉천 : 8시간15분(275.8km)
9월 18일	아침 봉천 도착	봉천 숙박
9월 18일	봉천 저녁 10시 15분 봉천출발	
9월 19일	산해관~금현~하얼빈	봉천~하얼빈 : 9시간(546km) 산해관 숙박
9월 24일	하얼빈~신경(장춘)	하얼빈~신경 : 4시간(242km) (운임) 12엔10전
	신경~길림(경도선)	신경~길림: 2시간(127km) (운임) 6엔40전
9월 27일	신경 오전 출발~저녁 대련도착	신경~대련: 700.6km (11시간30분)
9월 29일	취순	
9월 30일	대련~모지(배)	20시간 소요

출전: 『일본·투리스토·뷰ロー』

『旅程と費用概算』(博文館, 1934년)을 참조해서 작성.

최남선의 기행문을 보더라도 당시 한반도를 넘어 만주까지 열차로 다녔음을 알 수 있다. 아래 표는 당시 20일간의 여정이다.

〈표〉 기차여행(1939년 9월 25일~10월 15일)

구 간	노 선	거리 및 운임
경성~원산	경원선	223,7km
원산~청진	함경선	531km, 경성~청진운임: 21,54원
청진~회령~상삼봉		청진~삼삼봉: 134,2km
상삼봉~용정촌	도개선	
연길~도문	경도선	
도문~남양	북선선	
도문~동경성~목단강	도개선	248km, 7시간20분, 7원47전(2등석)
목단강~하얼빈	빈수선	354,3km, 17원73전
하얼빈~장춘		242km, 12원10전
창춘~길림	경도선	127km, 6원40전
창춘~봉천		304,8km, 13원42전(1등석)
봉천~영구~대련		425,8km, 17원 47전

자료: 최남선 『송막연운록』에서 발췌하여 작성



〈사진〉 초기 부산역 사진  
(1910년 준공, 일본철도픽토리얼 잡지 이마쓰 편집장 제공)



〈지도〉 부산정거장 위치(초기 부산역)



〈그림〉 부산정거장과 부두

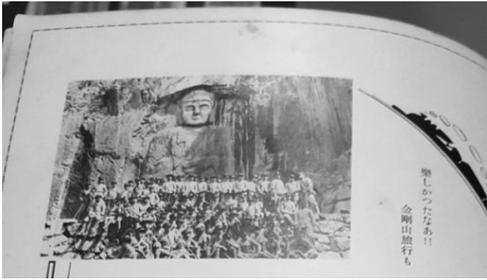


〈사진〉 부산정거장과 부두



〈사진〉 옛 부산정거장 부지(현재 부산세관 건너편)

한편 학생들은 기차를 타고 수학여행을 다녀왔던 기록이 많이 남아 있는데 1935년 대전 중학의 앨범을 보면 금강산 기차여행이 사진 속에 남아 있다.



〈사진〉 기차를 타고 수학여행 (대전중학 1935년 금강산여행)(출처: 대전고 자료실)



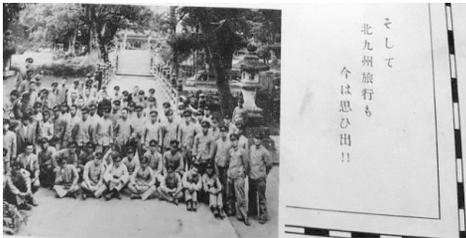
〈사진〉 1935년 수행여행 교토 (출처: 대전고 자료실)



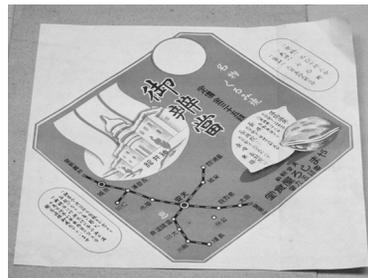
〈사진〉 1935년 수행여행 아소 (출처: 대전고 자료실)



〈사진〉 1936年 만주 수학여행 (출처: 대전고 자료실)



〈사진〉 1936年 기타 규슈 수학여행  
(출처: 대전고 자료실)



〈사진〉 열차 내 도시락  
(출처: 천안박물관, 경남철도주식회사)

열차 내의 식당과 도시락도 빼놓을 수 없는 관광과 연결된 문화였다. 열차 내에 식당차가 연결되었는데 식당차 영업은 1913년 4월부터 경부선 제1·2·5·6열차 및 경의선 제1·2열차에서 영업을 개시하였

고 점차로 그 범위를 확대하여 1925년 이후에는 만주 철도로부터 안봉선 영업을 위탁받고(1935년 3월 위탁 해제), 1928년 9월 함경선 전선이 개통되면서 경성과 상삼봉 사이에, 그 후 만철 북선선 주요 열차에도 식당차를 연결하여 운행하였다.



〈사진〉해방 이전 대전역 2층에 위치한 식당 (계상 식당)

## 5) 대전역과 독립운동

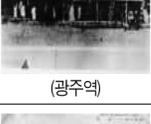
1919년 3월 1일 철도역이 있었던 서울, 평양, 진남포, 안주, 선천, 의주, 원산 등 주요 도시에서 만세운동이 일어났다. 독립운동에 참여한

사람들은 최남선이 ‘3·1독립선언서(기미독립선언서)’를 전날 혹은 당일 전달 받아 낭독했고 이후 만세운동은 전국으로 퍼졌다. 한국민족문화대백과사전의 관련 내용을 보면 1919년 4월까지 전국에서 매일 50~60여 회 이르는 만세운동이 있었고 3월과 4월 두 달 동안 약 110만 명이 참가했다. 특히 남대문 역, 수원역, 노량진역, 영등포역 등 서울과 경기 지역에서만 약 47만명이 모였고, 충청도는 대전역을 중심으로 약 8만명이 가세했다. 기록을 보면 대전의 경우 1919년 3월27일, 4월1일에 인동장터에서 만세운동이 일어났다고 적고 있다.

평양역과 신의주역 등지에서도 약 21만명이 모여 만세운동을 벌였다. 전국 동시다발적으로 만세운동이 가능했던 건 당시 철도가 가장 최신의 교통수단으로 사람과 소식을 빠르게 전하는 역할을 했기 때문이었다.

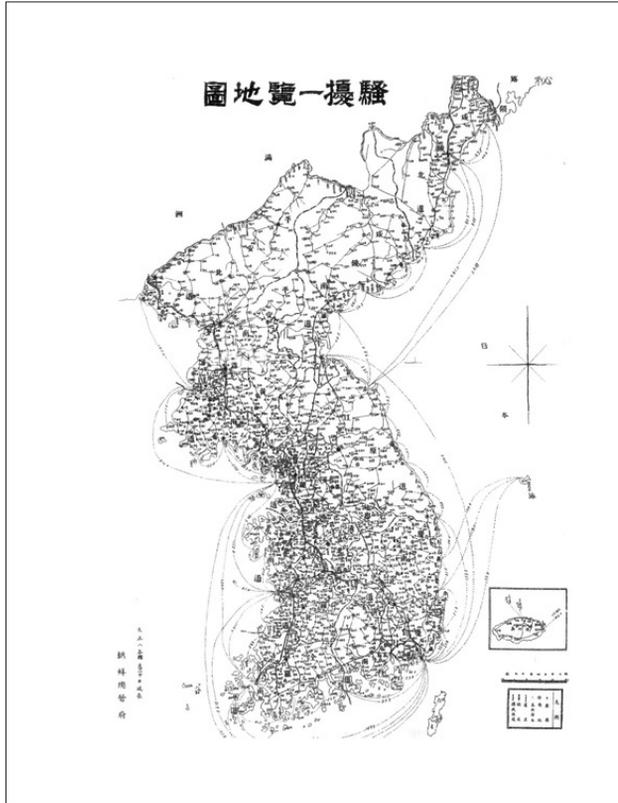
명지대 김두얼 교수에 따르면 1919년 당시 전국 220개 군 가운데 철도가 지나는 60개 지역은 다른 지역에 비해 평균 7일 정도 만세운동이 빨랐고 참여한 군중 수도 많았다고 한다. 이처럼 철도는 3.1운동에 이용되었음은 물론 상해임시정부와 만주에서 독립운동을 위해 우리의 선조들이 철도를 이용하여 그 임무를 수행하였다. 안중근 의사의 하얼빈 의거도 철도역에서 일어났으며 안중근 의사도 당시 동청철도로 이동한 것으로 전해지고 있다. 1907년 5월 21일 이준 열사도 네덜란드 헤이그 만국평화회의 참석을 위해 시베리아 횡단열차에 탑승하여 6월 4일 페테르부르크에 도착하였다.

〈표〉 주요역과 독립운동 (3·1운동)

도별	기간 (참가인원)	당시 주요 철도역		세부내역
경기도 (서울)	3.1~4.23 (약 47만)	남대문역(現 서울역) 노량진역 용산역 영등포역 수원역 등	 (남대문역)	(3.1) 3·1운동 개시(태화관, 탑골공원) (3.5) 남대문역 광장 만세운동 (3.21) 수원역, 오산리 등 만세운동 (3.23) 노량진역 광장, 영등포역 만세운동 (3.26) 영등포역 광장에서 광복회 등 9개 보훈 단체 회원과 청년·지역주민 참여 (3.27) 용산 철도노동자 동맹파업
강원도	3.2~4.21 (2만5천)	철원역	 (철원역)	(3.2) 최병훈이 현재 북강원도 평강(平康)지 역 천도교 대교구로에서 독립선언서 200여 장을 가져와 철원의 천도교인 에게 전달하며 발단 (3.11) 송의선(간국훈장 애국장) 등 철원역 광 장 만세운동
충청북도	3.13~4.19 (2만8천)	조치원역	 (조치원역)	(3.13) 전의면 소재 전의장터에서 만세운동: 전의 이수욱(李秀勳), 조치원 맹의섭(孟 義燮)이 서울 3·1운동을 보고 귀향해 만세운동
충청남도	3.3~4.12 (5만)	천안역 대전역	 (대전역)	(3.27) 수천명이 집결해 대전역 앞을 거쳐 서 대전으로 왕복 행진하며 시위 (4.1) 아우내장터에 3,000여명의 시위군중이 모여 만세운동 (4.2) 병천 장날에는 1만여명의 군중 만세운동
전라북도	3.3~4.18 (1만)	이리역 전주역 등	 (전주역)	(3.1) 서울에서 온 인종익은 전주군 천도교 교구실에 독립선언서 1,000여 장과 독 립운동 방법 전달 (3.5) 군산 만세운동 (3.13) 전주를 장날 만세운동 (4.4) 이리 역에서 청년들을 모은 문용기 열사
전라남도	3.3~4.18 (수만)	광주역 송정리역 영산포역 목포역	 (광주역)	(4.4) 강진을 장터 전남 최대 규모
경상북도	3.8~4.28 (2만6천)	김천역 대구역 경주역 구미역 등	 (대구역)	(3.8) 영남 3·1운동의 호시로 학생들 주동으 로 일어나 경상북도내로 퍼급 (3.15) 경주 도동리 교회 만세운동

도별	기간 (참가인원)	당시 주요 철도역		세부내역
경상남도	3,3-4,29 (10만)	삼랑진역 부산역 초량역 등	 (부산역)	(3,29) 구포정터 만세운동: 지역주민 1,000여 명이 참가한 대규모 만세운동으로 구포지역 청년들 주축
황해도	3,1-4,22 (7만)	개성역 사리원역 황천역	 (개성역)	(3,1) 연백 3·1운동: 손창현 목사를 중심으로 3월 중순부터 연백군에서 만세운동 (3,3) 수안 3·1운동: 천교도 수안교구장 안 봉하가 3월 1일 서울에서 보내온 독립선언서를 받아 시위 준비, 3일 천도교당 앞에서 만세운동 및 시가행진 진행
평안남도	3,1~4,16 (6만)	평양역 진남포역 인주역 개천역	 (평양역)	(3,1) 평양 3,1운동: 감규찬은 승덕학교 교정에서 고종 봉도식(奉悼式)이 열린 후 독립선포식을 거행할 때 독립 연설 평양경찰서 앞, 천도교구당과 남산현교회(南山峯敎會) 등에서 행진해 온 군중이 합세하여 도청, 재판소, 평양역 광장, 평양부청, 평양형무소 등 시가지를 돌며 만세운동
평안북도	3,1-4,11 (15만)	정주역 신의주역	 (신의주역)	(3,1) 3·1운동 개시 (3,31) 정주에서 기독교도와 천도교도의 연합으로 4,000여명의 군중이 만세운동
함경남도	3,1~4,8 (2만5천)	원산역 풍산역	 (원산역)	(3,1) 원산 3·1운동: 민족대표 33인으로 3·1운동 사전 모의에 참가했던 남춘동 남감리교회 목사 정춘수가 계획, 1일 원산 장날 독립선언서 낭독 및 만세운동
함경북도	3,10~4,19 (2만)	회령역 청진역	 (청진역)	(3,10) 성진 3·1운동: 그리어슨 목사가 운영하는 육정교회 기독교인들이 준비, 3월 10일 제동병원 앞에 5,000여명의 군중 시위 전개. 길주, 명천, 경선, 청진 등 주요 도시로 만세운동이 이어짐
계	3,1-4,29 (약 110만)	-	-	-

자료: 한국철도공사 및 민족문화대백과 사전.



〈지도〉 3· 1운동 시 발포지역과 철도노선  
 (출처: 서울시립대 정재정 교수 발표자료 (신한국철도사 세미나))

## 6) 대전역과 종교 및 문화

19세기 말부터 우리나라를 찾은 해외 선교사들은 도시에 대규모 선교거점을 마련하고 그곳을 중심으로 활동하였다. 선교거점(스테이션) 안에는 여러 채의 서양식 주택과 남녀 중등학교, 병원, 교회가 세워져 있었고, 그 건물들의 일부가 지금도 남아 있다.

당시 선교사들의 기록을 보면 전도를 위해 철도로 이동한 기록이 있으며 특히 선교거점은 교통이 편리한 주요 간선이 정착하는 역 주변에 위치하였다.

〈표〉 선교본부와 철도노선

지역	지역본부	철도노선
경기	경성	경부선
평안도	평양, 영변, 선천, 강계	경의선
황해도	재령, 해주	경의선
함경도	원산, 성진, 함흥, 회령	경원선, 함경선
경기도	제물포, 송도	경인선
강원도	춘천, 원주	경춘선, 중앙선
충청도	공주, 대전	경부선
경상도	대구, 안동, 부산진, 진주, 마산, 통영, 거창	경부선, 전라선
전라도	전주, 군산, 목포, 광주, 순천	호남선

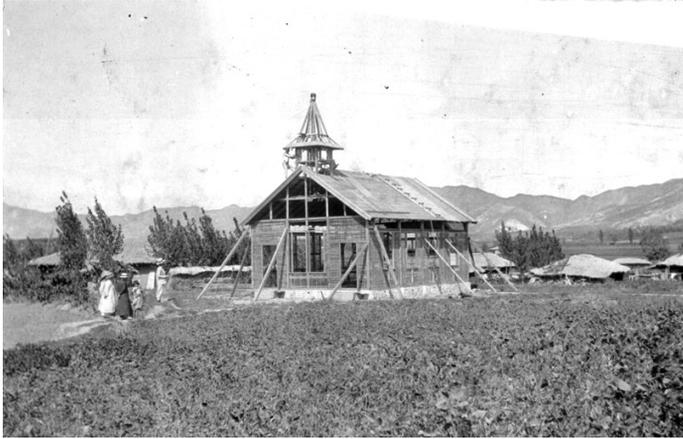
자료: 기독교 선교관련 자료집을 참고해서 작성

경부선의 경우 경성, 대전, 대구, 부산과 경의선의 평양, 영변, 선천, 강계, 재령, 해주 그리고 경원선과 함경선은 원산, 성진, 함흥, 회령이, 호남선의 경우도 전주, 군산, 목포, 광주 등의 선교거점과 연관성이 높다. 실제로 선교사들이 지역거점의 경우 인구가 밀집되어 있고 교통이 편리한 곳으로 정했다는 기록들이 남아 있다. 당시 경북지역의 선교거점을 정하는데 경주와 울산 대구 등이 후보지였는데 대구가 선정된 사유는 경상도 내륙의 중심지이며 인구가 많고 약령시로도 유명하며 교통과 낙동강 배편으로 부산에 당도할 수 있기 때문이었다.

1931년 발행된 선교 관련 거점 지역지도를 보더라도 선교거점은 경부선과 경의선 호남선 그리고 경원선, 함경선과 밀접한 관련이 있음을

확인할 수 있다.

대전지역의 최초 교회인 대전제일감리교회의 경우는 『대전제일교회 100년사』에서 대전역이 만들어진 1905년경 교통이 편리한 역 근처에 위치하면서 철도를 이용하여 다양한 활동을 전개하였다고 기록하고 있다.



〈사진〉 대전역 근처(인동)의 최초의 대전지역 교회 (현재 대전제일감리교회)

또한 대전의 대표적인 문화인 성심당의 경우도 창업주가 1956년 부산에서 대전으로 기차로 이동하여 대전역 근처에서 자리잡고 사업을 시작하여 오늘에 이르고 현재에도 대전역내에 입점한 대전의 대표적인 문화이다.

## 4장 대전의 미래

이처럼 대전은 철도가 부설되면서 만들어진 도시이며, 그동안 철도



〈사진〉 초기 성심당  
(은행동, 지금의 성심당 케익부  
띠크 자리, 1967년)



〈사진〉  
대전역 초기 성심당 자리  
(지금은 대전역 군인 TMO)

역을 중심으로 발전하였고, 다시 고속철도의 개통으로 새롭게 주목받고 있다. 향후 충청권 광역철도의 개통을 통해 지역의 중심으로 더욱 발전할 것이다.

향후 대전은 고속철도의 거점도시로서 더욱 성장할 것이다. 이를 위해 대전은 철도도시답게 관련 문화유산의 정리와 보존 그리고 대전역을 복합기능을 가진 철도역으로 발전시켜 나가야 할 것이다. 역은 이제 이용객을 위해 상품과 정보 그리고 숙박 기능까지 제공하는 다양한 시설로 진화하고 있다. 대전도 철도 도시에 걸맞게 새로운 구상을 해야 한다.

## 1. 대전역 융합특구(철도클러스터)

신정부의 철도 관련 공약을 보면 첫째 국토교통산업의 혁신을 통해 4차산업혁명 시대의 미래 먹거리로 육성하고, 역동적 경제성장 지원과 GTX를 통해 지역 간 이동을 원활하게 하여 지역경제 활성화를 도모하고, 어디서나 차별 없이 편리한 대중교통환경을 조성 한다는 것으로 요약될 수 있다.

이를 통해 철도산업의 경쟁력이 향상될 것으로 기대되는데 성공적인 추진을 위해서는 하드웨어와 소프트웨어의 결합, 점과 선의 연결 등에서 지역거점 중심 특히 철도역을 기반으로 한 혁신클러스터 구축이 그 방안이 될 수 있다.

그간 우리나라는 신도시를 개발하고 정부 관련 기관을 이전 연계하는 혁신도시전략이 있었지만, 그 성과가 크지 않았다.

이제는 지역 거점역에 지방자치단체와 대학, 연구소, 기업이 협력하는 생태계를 구축하는 이른바 혁신클러스터의 구축으로 지역의 생산성 향상과 정주 인구의 확보 등의 효과를 기대할 수 있다.

이는 철도역이 이전에 여객과 화물의 이동과 처리기능에서 이제 지역산업과 연계되는 혁신모델로의 새로운 변화이기도 하다.

해외 사례를 보면 일본의 고속철도 정차역의 역세권 개발과 네덜란드 에인트호번은 필립스사의 침체와 함께 지역경제의 어려움을 겪고 있지만 4차산업혁명의 선두기술인 디지털 기반의 스마트시티 적용기술을 산학연관 협력체계를 활용하여 성공적인 사례가 되고 있다.

우리나라는 고속철도의 성공적인 운영으로 지역거점의 정차역 주변에서 발전하고 있다. 각종 지표를 보더라도 고속철도 정차역의 인구증

가와 경제성장, 기업 등의 입주 등이 두드러지고 있으며 지역 활성화를 위한 역 중심의 콤팩트시티가 더욱 가속화될 것이다.

여기에서 우리는 철도를 지역산업과 연결하는 전략이 필요하다. 지역의 경제적 기반을 최대한으로 활용하고 새로운 산업을 역 중심의 산업클러스터로 조성하고 역세권의 개발을 RNBD와 연결하는 것이다. 경부선의 거점역인 대전에 자리 잡으면 그 효과가 극대화될 것이다. 이를 자세하게 제시해 보고자 한다.

역 주변의 새로운 산업 스마트 철도혁신 클러스터의 예로는 첫째 Big Data 기반 교통생태계를 위한 딥 체인지(Deep Change) 구축이다. 예를 들면 대전광역시의 경우 공공 마이데이터를 구축하고, 한국철도공사·국가철도공단·대전교통공사는 교통 마이데이터를 대전광역시 출연연구기관의 연구 마이데이터 구축하고 이를 연계하는 것이다.

아울러 금융/보험, 보건/의료/바이오, 국방 등의 마이데이터를 대전광역시의 공공 마이데이터와 교통 마이데이터를 연결하여 시민 맞춤형 서비스 개발하는 것도 가능하다.

두 번째로는 철도사이언스 파크 구축(RNDB)이다. R&D 클러스터를 구축하여 철도 관련 최고의 인재들이 모여 기술 및 산업간 융복합 가치를 창출하며, 신 교통 분야(트램 등) 기술개발 등 철도의 미래기술과 혁신을 선도하는 것이다. 또한 철도의 새로운 미래를 개척하는 혁신공동체를 지향하여, 글로벌 기업, 스타트업, 대학, 연구소 등 분야 간 경계를 넘는 협업과 교류로 새로운 생태계 조성이 가능하다. 이를 통해 해외시장개척도 가능할 것이다.

세 번째로는 철도의 미래를 설계할 수 있는 클러스터이다. 철도미래 과학박물관 클러스터로 철도의 원리와 메커니즘, 철도의 미래, 철도역

사, 디오라마, 고속철도 시뮬레이터 등을 구축하는 것이다. 철도과학과 연계된 어린이 체험공원, 푸드파크, 카페 거리 등과 학교와 연계하여 미래 철도 신산업 인력 양성 거점으로 육성도 가능하다.

이러한 철도역을 활용한 혁신클러스터는 지역의 편리한 이동으로 그 효과가 극대화될 것이며, 철도이용객의 증가와 각종 부가가치의 상승, 철도산업의 집약화와 시민 이동의 편리성으로 지역의 새로운 활력을 가져올 것이다.

## 2. 대전의 정체성을 찾아서

대전의 역사적, 지리적, 산업적 특성을 보면 여러가지 해석이 가능할데 현재까지 대전의 특징을 과학도시, 교통도시, 하천도시, 역사도시, 문화도시 등으로 언급되고 있다. 특히 2023년은 대덕특구 설립 50주년이 되는 해이기도 하다

본 연구에서는 대전을 교통도시적 측면에서 이동이 가져온 여러 가지 현상을 대전에 국한하지 않고 타 지역과의 교류에서 대전의 모습이 형성되었다는 것을 설명하려고 하였다.

특히 철도라는 근대문명이 가져온 이기가 대전을 어떻게 바꾸고 영향을 주었는지를 대전의 발전과정과 함께 분석하였다.

향후 대전의 정체성을 찾는 노력은 다양하게 진행되어야 하는데 본 연구도 그러한 작업의 일환이었다.

〈참고자료〉

- 오가영 외, 「한국철도이용 영향요인에 관한 연구」, 『한국물류학회지』, 26(5), 2016.
- 오가영 외, 「국내철도 화물 활성화에 영향을 미치는 요인에 관한 연구」, 『한국물류학회지』 21(5), 2011.
- 이용상, 정병현, 「철도가 가져온 사회경제적 변화에 관한 정성적 연구」, 『한국철도학회 논문집』 12(5), 2009.
- 이용상, 정병현, 「익산의 철도교통과 지역의 변화에 관한 연구」, 『한국철도학회 논문집』 21(7), 2018.
- 이용상, 정병현, 이토마사히코, 「물류거점으로서 근대 대전역과 상권변화에 관한 연구」, 『한국물류학회지』, 2019.
- 이용상, 정병현, 「근대 대전역의 변화와 발전에 관한 연구」, 『한국철도학회 논문집』 22(1), 2019.
- 정상기, 「철도중심의 물류기지 입지결정 요인과 평가모형에 관한 연구」, 『한국물류학회지』 27(6), 2017.
- 정재정, 「한말 일제초기(1905-1916년) 철도운수의 식민지적 성격 (상)」, 『한국학보』 38, 일지사, 1982.
- 정재정, 「한말 일제초기(1905-1916년) 철도운수의 식민지적 성격 (하)」, 『한국학보』 38, 일지사, 1982.
- 이용상 외, 『한국철도의 역사와 발전 3』, 북깁러리, 2015.
- 이용상 외, 『지역사회발전과 철도의 역할』, 북깁러리, 2023.
- 田中麗水, 『大田發展誌』, 경인문화사, 1917.
- 대전광역시, 『대전통계연보 각년도』.
- 대전광역시, 『사진으로 보는 대전시사』, 2002.
- 대전중구문화원, 『대전근대사료집』, 2001.

- 변평섭, 『한발승람』, 호서문화사, 1972.
- 선교회, 『조선교통사』, 삼신사, 1986.
- 철도문화재단, 『조선교통사 2』, 선교회 발행 조선교통사를 번역, 북깁러리, 2017.
- 조선총독부철도국, 『조선철도역세일반』, 1914.
- 조선총독부철도국, 『조선철도관광안내』, 1916.
- 조선총독부철도국, 『조선 철도연선요람』, 1927.
- 조선총독부철도국, 『조선풍속대계』, 신광사, 1932.
- 조선총독부철도국, 『조선도읍대관』, 민중시론사, 1937.
- 조선총독부, 『조선총독부 통계연보 각 년도』.
- 홍이표외, 『대전제일교회100년사』, 2008.
- 統監府鐵道管理局, 『韓國鐵道線路案内』, 1908.
- 『매일신보』, 1936.11.01.
- 『동아일보』, 1931.03.11.

동구문화총서 제19호

철도, 대전의 근대를 열다

## 철도의 역설(逆說)

- 도시의 발전과 파괴의 요인

임재근





# 철도의 역설(逆說)

- 도시의 발전과 파괴의 요인

임재근(평화통일교육문화센터 교육연구소장)

## 철도, 전쟁을 위해 빠르게 건설하라

### 1) 대전이라는 도시의 시작

대전은 과학기술의 도시, 교통의 도시, 산과 하천의 도시 등 다양한 정체성을 가지고 있다. 대전 지역은 둔산 선사유적지를 보더라도 구석기, 신석기, 청동기를 거친 유구한 역사를 가지고 있고, 청동기시대와 백제시대를 잇는 초기철기시대의 유적으로 오정동과 구성동에서 원삼국 시대 움집터, 송촌동과 대화동에서 토광묘 유물 등이 발견되기도 했다.

1481년(성종 12)에 50권으로 편찬된 조선 전기의 대표적 관찬 지리서인 동국여지승람(東國輿地勝覽)에 대전천(川)이 등장하고, 조선후기 문신·실학자 서유구(徐有榘, 1764년~1845년)가 영농방법과 농업 정

책을 비롯한 농촌의 생활전반을 다룬 정책서인 임원경제지(林園經濟志)에도 대전장(場)이 언급되는 등 ‘대전’이라는 지명은 이미 사용되고 있었다.<sup>1)</sup> 그러다가 ‘대전(大田)’이 행정 구역으로 최초로 등장한 것은 1895년(고종 32)에 개정된 13도제에 의해서다. 당시 충청남도 회덕군 산내면 ‘대전리(大田里)’로 호명된 지역은 현재의 대전역 근방이다.<sup>2)</sup>

19세기까지 회덕군의 중심은 현재 대덕구 읍내동 일원인 ‘회덕(懷德)’이었다. 그러던 것이 1904년에 대전 역사(驛舍, 太田停車場)가 세워지고 1905년 경부선 철도가 완공되면서 회덕군의 중심지역이 회덕에서 대전으로 이전하기 시작했고, 대전역을 중심으로 도심이 확장하게 된다. 일본인 다나카 레이스이(田中麗水)는 『(朝鮮)大田發展誌』에서 “대전은 지금으로부터 14년 전(1903년)에는 오직 한없이 넓게 펼쳐진 황량한 평야로 10리 구역 안에서 일본인 집을 한 집도 발견하기 어려운 적막한 한촌이었다.”고 언급한 바 있다.<sup>3)</sup> 한촌이었던 대전역 근방을 중심으로 대전의 도시화가 진척되었던 것은 일본의 한반도 점령정책에 기인한다. 일본은 을사늑약(1905년 11월 17일, 외교권 박탈), 정미7조약(1907년 7월 24일, 행정·사법·경찰권 위임, 군대해산), 경술국치(1910년 8월 22일, 최종 강점)를 통해 한반도를 식민지화 했지만, 을사늑약 이전부터 차곡차곡 강점을 준비해 왔다. 일본은 대전을 ‘철도’를 대표 수단으로 하여 ‘일본의, 일본에 의한, 일본을 위해’ 계획된 식민도시로 변모시켜왔던 것이다.

1) 이상희, 「대전 원도심 재생을 위한 도시역사성에 관한 연구」, 목원대학교 대학원 박사학위 논문, 2013, 63쪽.

2) 대전광역시, 『대전100년사 1』, 2002, 442쪽.

3) 대전광역시사편찬위원회, 『(국역)조선대전발전지』, 2020, 9쪽.

## 2) 경부선 노선에 대전이 포함된 이유

미국, 프랑스 등이 조선의 철도부설권을 선점하자, 일본은 청일전쟁을 기점으로 철도부설권을 빼앗기 위해 갖은 수단과 방법을 동원한다. 그 결과, 일본은 건설 공정 50%에 달하는 경의선 부설권을 1898년에 대한제국의 허가도 없이 미국인 모스(J. R. Morse)로부터 구매했고, 그 해 9월 8일 경부철도주식회사 설립하여 경부선 부설권도 획득하였다.

일본은 사전에 여러 가지 경로를 통해 철도노선 답사를 하는 등 다른 서구열강보다 더 경부선 철도에 관심을 기울여 왔다. 부산주재 일본 총영사 무로다 요시부미(室田義文)의 비호를 받은 일본인 철도기사 고노 다카노부(河野天瑞) 일행이 1892년 8월부터 새 표본 수집을 위한 사냥을 가장해 2개월간 경부선 노선을 답사했다. 이후 일본은 1894년 청일전쟁 당시 서울-부산 간, 서울-인천 간 군용철도를 계획하기도 했다. 청일전쟁 직후 경부 및 경인 철도 부설권의 예비적 획득권한 성격을 갖는 잠정합동조관(暫定合同條款)을 체결한 일본은 이를 바탕으로 1894년 11월에 체신기사 센고쿠 미츠구(仙石貢) 등 10여명으로 4개 답사반을 편성했다. 1898년 경부철도합동조약을 체결한 후 1899년 3월부터 50여 일간 일본 체신성 철도국 기사 구노 도모요시(久野知義)의 일행이 철도노선 답사 및 조사를 실시했다. 이때까지도 답사노선에 대전지역은 포함되지 않았다. 1900년 3월경부터 6월까지 아이지로(笠井愛次郎) 등 20여명이 조사에 나섰는데, 이때 경부선 철도 노선에 대전이 통과하게 되었다. 노선에 대전을 통과시킨 주요 이유로는 경부선 철도가 오로지 식민철도만이 아닌 장래 유럽과 중국을 통한 아세아의 간선 역

할을 해야 했기 때문에 최단거리로 선정한 것이다.<sup>4)</sup> 경부선이 당시 충청남도 도청소재지인 공주를 관통해 건설되려 했으나 공주 유림들의 반대가 심했기 때문이라는 이야기도 있지만, 결정적인 이유는 일본의 식민지 침략정책에 의한 것으로 보는 것이 더 타당하다. 부산에서 경성(서울)으로 가는 최단 경로는 안동-상주 노선이나 보은-청주 노선을 경유하는 길이었으나, 이 노선에는 산악지대가 많아 철도 부설에 어려움이 있었고, 논산-공주를 경유하게 될 경우에는 너무 우회해 노선길이가 길어지는 측면이 있었다. 공주, 청주, 상주, 안동 등 전통적인 도시를 경유할 경우 유림들의 반대라는 부정적인 요소도 고려되었겠지만, 노선길이와 공사 난이도 등을 종합적으로 고려해 가장 유리한 노선으로 결정하면서 대전 경유 노선을 택하게 된 것이다.

또한 일본이 한반도 종단 철도의 시작 지점을 부산으로 삼은 이유도 일본에서 가까운 항구도시였기 때문이다. 일본은 경부선을 개통한 직후 1905년 9월 11일 조선의 부산(釜山)과 일본의 시모노세키(下關)를 왕복하는 국제 여객선을 개통해 철도와 연결시켰다. 이를 관부연락선(關釜連絡船) 또는 부관연락선(釜關連絡船)이라고 부르는데, 연락선은 단순한 해상 운송 교통 수단에 그치는 것이 아니라 철도가 끊긴 일정 구간을 배를 통해서 연결한다는 철도 교통의 연장으로 이해할 수 있다. ‘부관’(釜關)이라는 이름은 부산(釜山)의 앞 글자 부(釜)와 시모노세키(下關)의 뒤 글자 관(關)을 딴 것이다. 일본은 경부선에 이어 관부연락선을 개통하면서 조선 침탈의 교도부를 마련했던 것이다.

경부선은 1900년 8월 기공식을 갖고, 1905년 1월 영등포-부산 초량

■  
4) 대전광역시, 『대전100년사 1』, 586쪽.

구간을 개통하게 되는데, 대전역은 1904년 6월에 신설되었다. 한촌(閑村)에 불과했던 대전에 철도가 들어오면서 일본인들이 본격적으로 들어오게 되고, 대전역을 중심으로 시가지가 형성되었다. 애초 대전지역의 중심지는 회덕, 진잠, 산내, 유성 등 현재 대전의 외각 지역을 중심으로 발달되어 있었다. 새로운 식민통치를 펼치기에는 전통질서가 강하게 남아 있던 지역은 부담스러운 공간이었다.<sup>5)</sup> 외부 침략자인 일본의 입장에서 원주민들과의 마찰을 최대한 줄이기 위해 척박한 지역을 기반에 두는 것이 유리하다고 판단했다. 또한 일본인들은 조선인들 미개하거나 비위생적으로 인식하는 측면도 반영되었다.

### 3) 러일전쟁 승리를 위해 빠르게 완공하라: 속성공사와 증약 가선

일본이 경부선 부설 공사를 한창 벌이던 1904년 2월, 일본과 러시아가 한반도를 비롯한 만주지역에서 지배권을 두고 격돌했다. 러일전쟁이 시작된 것이다. 일본군은 2월 8일 밤 뤼순(여순)을 기습 공격했고, 9일에는 인천 앞바다에 있던 두 척의 러시아군함을 격침시켰다. 일본의 선전포고는 다음날인 10일에야 이루어졌다. 4월 30일부터 이틀간 만주와 국경을 이루는 의주 근처의 압록강에서 일본과 러시아 육군 사이에 최초의 전투가 벌어졌다. 러일전쟁의 주요 전쟁터는 뤼순(여순)과 봉천(심양) 등 만주지역이었다. 당시 일본군의 병력과 무기 수송은 주로 해상을 통해 이루어졌다. 선박은 대규모 병력과 물자를 수송할 수 있는



5) 대전광역시 종무문화재과, 『모던대전 근대 사진엽서로 보는 100년 전 대전』, 2013, 14쪽.

수단이었지만, 날씨의 영향을 받고 이동 속도가 느린 단점이 있었다. 하지만 육상 보급을 감당할 경부선 철도 부설은 아직 완공하지 못하고 있었다. 일본에게 있어서 경부선 부설은 러일전쟁에서 승리하기 위해 서둘러야 할 과제로 다가 왔다.

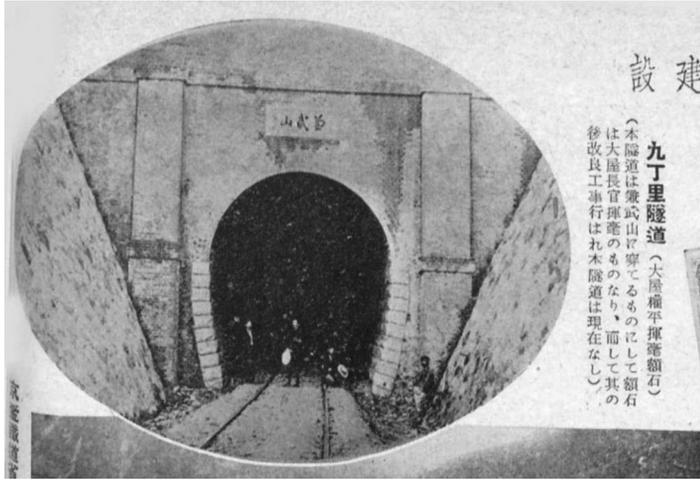
일본은 1903년 12월 2일 경부철도회사에 1905년 말까지 경부선철도를 개통시키라고 명령했으나, 러시아와의 긴장상태가 고조됨에 따라 며칠 후인 12월 28일 다시 칙령을 발표해 공사시기를 1904년 12월 31일까지 1년 앞당기는 속성공사 명령을 내렸다.<sup>6)</sup> 일본은 완공기한 내에 경부선 부설을 완료하기 위하여 당시 체신대신(遞信大臣) 오우라 가네타케(大浦兼武)를 경부선 공사 현장까지 보내어 일본인 기술자들을 위로하고 공사를 독촉했으며, 이와 함께 조선인 인부들에게도 술과 고기를 내놓으며 공사를 독려했다.<sup>7)</sup> 1904년 9월 22일 동경을 출발한 오우라 대신은 9월 28일에 부산에 도착했다. 다음 날 29일부터 건축열차 등을 타고 삼랑진, 밀양, 청도, 대구, 황간, 영동, 옥천을 거쳐 대전 인근 구정리(九丁里)에 도착한 것은 부산을 출발한지 나흘만인 10월 2일 정오쯤이었다. 터널 공사를 하고 있는 그곳에 많은 이들이 모여들어 오우라 대신을 환영했다. 오후 5시가 넘어 대전건설사무소 도착한 오우라 일행은 대전에서 1박을 한 다음 날 아침 8시경 대전을 떠나 북상해 금강을 넘어 부강, 조치원 등으로 시찰을 이어나갔다.<sup>8)</sup> 경부철도 건설 전반 총괄책임 기사였던 오야 곤페이(大屋權平)는 이후 오우라 대신이 구정리에서 현장시찰을 하며 잠시 머문 곳이라 하여 터널을 뚫는 산 이름

6) 조선총독부철도국, 『조선철도사』, 1915, 169쪽.

7) 변평섭, 『한발승람 - 대전의 역사와 그 애환』, 호서문화사, 1972, 106-108쪽.

8) 조선총독부철도국, 『조선철도사』, 1929, 165-177쪽.

을 오우라 대신의 이름을 따서 겸무(兼武)산(山)이라 짓고, <그림 1>과 같이 터널 입구 위에 ‘겸무산(兼武山)’이라고 크게 쓴 편액을 달았다.<sup>9)</sup>



<그림 1> 구정리 터널과 ‘겸무산(兼武山)’ 액석  
(출처: 조선총독부철도국, 『조선철도사십년약사』, 1940.)

일본은 경부선 철도를 부설하면서 산악지대를 피해 우회하면서 대전을 통과하는 노선으로 결정했다. 대전 지역은 대체로 평지에 가까웠으나, 옥천에서 대전 방향으로 진입하는 구간에 해발고도 200~300m 정도의 산들을 지나야 했다. 하지만 이 낮은 산들은 알고 보니 바위덩어리였다. 산을 관통하기 위해서는 약 1km에 달하는 암반지대를 뚫어야 하는 상황이었다. 1904년 당시의 기술로 이 작업을 하다가는 경부선 부설이 늦어져 러일 전쟁에 불리한 환경에 봉착할 것이라는 위기감에

9) 조선총독부철도국, 『조선철도사십년약사』, 1940, 230-231쪽.

빠졌다. 일본은 경부선 부설을 빠른 시일 내에 완성하기 위해서 이 구간 등을 ‘속성 공사 구간’으로 정하고 온갖 방법을 모색했다. 결국 일본은 1킬로미터 구간을 우회해 3개의 터널을 뚫는 방안을 선택했다. 노선을 위회하면서 철로의 길이는 길어졌지만 터널공사 구간의 길이는 줄일 수 있었다. 첫 번째 터널이 90m 가량, 두 번째 터널이 160m가량, 세 번째 터널이 261m 가량으로, 다 합치면 500m 쯤이니 터널 굴착 작업을 절반으로 줄인 셈이다. 그 결과 경부선 부설 공사는 1904년 내에 끝마치게 되었고, 1905년 1월 1일에 영등포-초량 구간을 개통했다. 이때까지도 러일전쟁은 끝나지 않았다. 일본이 서둘러 부설한 경부선 철도를 통해 군대와 보급품을 실어 날랐다.



〈그림 2〉 증약2터널의 내부 모습 (출처: 저자 촬영)

경부선 부설 공사 기술자들은 일본에서 왔지만, 현장 공사에는 조선인들이 주로 동원되었다. 경부선 부설 공사 도중 얼마나 많은 사람들이

다치거나 죽었는지 정확히는 확인되지 않지만 조선 사람들의 고충이 컸다는 것만은 확실하다. 특히 증약터널 구간은 매우 난공사였다. 굴착 공사에 인부도 300여 명을 동원하고, 100마력 공기압축기 2대를 설치해 착암기를 사용하였으나 하루 굴착공정이 1.5m 정도에 그쳤다.<sup>10)</sup> <그림 2>와 같이 현재도 남아 있는 터널 내부의 암반의 모습을 보면 당시 터널 굴착 공정에 얼마나 애를 먹었을 지를 가늠할 수 있다. 그렇게 뚫은 3개의 터널 중에서 대전에서 가까이 있는 터널 입구 상부에 다음과 같은 내용이 새겨진 액석(額石)이 설치되어 있다.

巖神驚奔(악신경분)

題于增若隧道(제우증약수도)

林權助(임권조)

액석에 새겨진 巖神驚奔(악신경분)은 ‘산신이 놀라 달아나리로다’라는 뜻이고, 題于增若隧道(제우증약수도)는 ‘증약터널에 쓰노라’라는 뜻이다. 林權助는 1904년 한일의정 체결에 깊숙이 관여했던 당시 주한일본공사였던 하야시 곤스케(林權助)를 지칭한다. 왜 이런 내용의 액석이 터널 상부에 새겨졌을까? 지역민들은 터널을 뚫었던 산을 ‘산신(山神)’이 살고 있다하여 ‘신성한 산’으로 오래전부터 믿어왔다. 그래서 터널공사를 할 경우 마을과 자신들에게 닥치게 될 재앙이 두려워 터널공사를 강하게 반대했는데, 그것들을 물리치고 터널 공사를 강행한 것이다. 하야시 곤스케는 여기에 더해 ‘악신경분’이라는 문구를 넣은 액석

10) 대전광역시 중무문화재과, 『대전근대사연구초3』, 2014, 13-14쪽.

을 설치해 오랫동안 마을 사람들이 지켜오던 민간신앙을 다시 한번 짓밟아 버렸다. 하야시 곤스케는 이 상황을 자신의 자서전에 다음과 같이 언급해 놓았다.

또 하나 우스웠던 일은 서울에서 부산 쪽으로 가는 철도노선 예정선 상에 조금 높은 산이 있었다. 서울과 부산의 중간 쯤 되는 지점이었을 것이다. 그 산도 신성한 산으로 신이 살고 계신다고 했다. 그 산에 터널을 뚫는다는 것은 말도 안 되는 이야기고 한번만 팽이로 파더라도 신의 노여움을 사서 뒤탈이 무섭다고 지역민들이 큰 소란을 떨어 상당히 곤란한 상황이 되어 버렸다. 이것 또한 어떻게 해서 설득시켜서 마침내 터널을 파고 말았다. 그 터널이 완공되었을 때 “이렇게 힘든 일은 없었습니다. 하나의 기념으로 이 터널 입구에 새겨 놓고 싶으니 글씨를 써 주십시오.”라고 하면서 경부철도 직원이 종이를 가지고 왔다. “응. 써 줄게” 나는 ‘악신경분(嶽神驚奔)’이라고 하는 문구를 썼는데, 이 사연을 모르는 사람들은 왜 산신이 놀라서 달아나는지 모를 것이다. 지금도 그 것이 터널 입구에 있을 것이다.<sup>11)</sup>

‘하야시 곤스케 액석’으로 불리는 그 액석은 총탄의 흔적 등 상처를 입은 상태지만, 하야시 곤스케가 말한 대로 지금도 터널 입구에 남아 있다. 다만, 오랫동안 방치되어 있던 탓에 터널 위쪽이 붕괴되었고, 그로 인해 토사가 흘러 내려 터널 입구가 막혀 버렸다.

11) 岩井尊人, 『わが七十年を語る(初版)』, 東京: 第一書房, 1935, 164쪽, 이희준, 이토 마사히코, 「증약터널 및 하야시 곤스케의 액석에 관한 연구」, 『계획계』 제30권 제10호(통권312호) (2014년 10월), 121-122쪽 재인용.

경부선 철도가 부설될 즈음 조선 사람들은 어떻게 생각하고 바라봤을까? 가마나 마차정도만 봐왔던 그들이 커다란 철 덩어리가 증기를 내뿜으면서 큰 소리로 빠른 속력을 내며 내달리는 모습을 보았을 때, 신기하기도 하면서 놀라기도 했다. 하지만 일본의 조선 철도 부설의 목적이 조선의 발전을 위해서라기보다 러일전쟁에 군대와 군수물자를 보급하고, 조선을 식민 지배하기 위한 것이라는 것이 알려지면서 철도는 공격대상이 되기도 했다. 국권침탈이 우려되었던 조선인들은 항거에 나섰다, 그중에서 의병 활동이 대대적으로 벌어졌다. 이에 의병들의 주된 목표물 중 하나는 전쟁과 침략의 수단이 되었던 철도였다. 증약 터널도 의병들의 공격 대상이 되었다. 1907년 9월 29일 부산 초량을 출발한 급행열차가 오후 5시 34분쯤 증약 터널을 통과할 때 누군가 선로를 끊고 장애물을 설치해 기차가 탈선해 전복하는 사건이 벌어졌다. 이 사건으로 객차 6대 중 4대가 전복했고 이중 2대가 크게 파손됐다. 승객 5명이 즉사하고, 일본군 병사 31명을 비롯해 40여명이 부상을 입었다. 사고를 수습하기 위해 가까운 대전역에서 임시열차를 편성해 승객과 부상자들을 실어 날랐다. 부상을 입지 않은 승객들은 밤 7시 30분에 대전역을 출발해 목적지인 경성으로 향했다. 부상자들도 다음 날 오전 6시 대전역을 출발해 서울로 가서 대한병원에 입원했다. 사고 현장 복구와 구호를 위해 경부선의 양 끝단 서울 남대문역과 부산 초량역에서도 임시열차를 내보냈다. 당시만 하더라도 선로가 단선이었기 때문에 터널 사고로 인해 한동안 상하행 모두 운행할 수가 없는 상태였다. 열차 운행을 재개할 수 있을 정도로 사고 현장을 복구하는 데는 이틀 정도의 시

간이 필요했다.<sup>12)</sup> 이 사건을 일으켰던 이들이 어떻게 됐는지는 알 수 없지만, 만약 검거되었다면 목숨을 잃었을 가능성이 크다. 1904년 경인선 철도 부설 과정에서 발생한 ‘철도 파괴범’으로 몰린 조선인 3명이 일본군에 의해 총살당한 일이 있었기 때문이다.<sup>13)</sup> 1904년이면 경술국치는 물론 을사늑약도 체결되기도 전이었는데, 일본군에 의해 조선인들이 총살당했다는 것은 이미 국권이 상당히 침해당한 상태였다는 것을 반증해주는 사실이기도 하다.

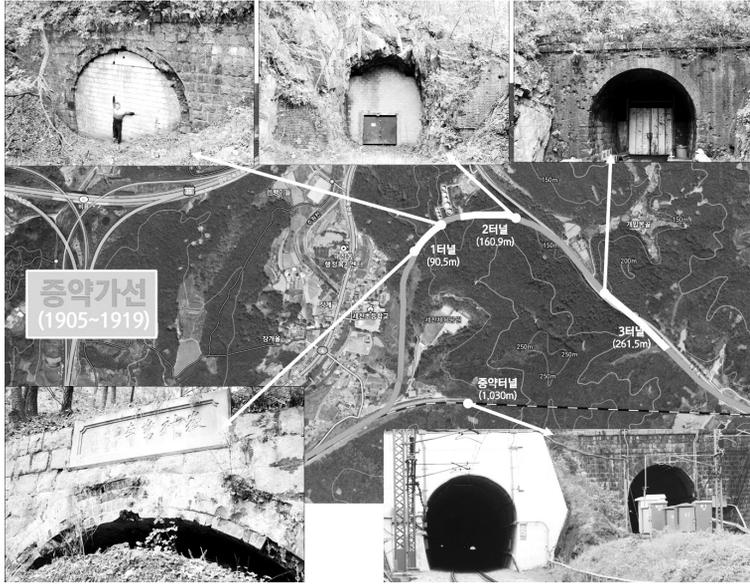
개통은 했지만 경부선 선로는 속성공사로 인해 부실한 부분이 존재했다. 선로의 경사도가 최고 20%, 곡선반경이 최소 300m인 곳이 많아 수송하는데 어려움이 있었다. 또한 1914년 1월과 8월에 호남선과 경원선이 연이어 개통하고, 사설철도도 증가하면서 선로 개량해 수송력을 증가시킬 필요가 있었다. 급경사와 급곡선이 연속하여 많은 구간은 지형이 쉬운 곳이 아니었기 때문에 원래 선로를 선정하는 데도 어려움이 많았고, 이들 개량 공사에는 대규모 선로 변경이 불가피했다. 경부선에서 대구~부강 구간은 최고 난관 중 하나였다. 이 구간 선로 경사를 10%, 곡선반경을 최소 400m로 설정하고 일부 노선을 변경하는 등 대규모 개량공사에 들어갔다. 1914년 10월 경 착공한 개량 공사는 1919년 말쯤까지 진행됐다. 대전~부강(21.6km) 구간 개량 공사는 1914년 10월에 시작해 1916년 2월에 마쳤다. 영동~옥천(20.9km) 구간은 1917년 6월에 시작해 1919년 12월에 마쳤다. 옥천~대전(14.7km) 구간은 1916년 7월에 시작해 1919년 12월에 마쳤다.<sup>14)</sup> 옥천-대전 구간은 다른

12) 대전광역시, 『대전의 철도문화유산』, 2015, 63쪽.

13) LA VIE ILLUSTRÉE, 1904.12.02, p. 130~131.

14) 센코카이, 『조선교통사-제2권』, 북갤러리, 2017, 54쪽.

구간에 비해 길이가 짧았지만 공사 기간은 더 오래 걸렸다는 것은 공사 난이도가 컸다는 것을 의미한다.



〈그림 3〉 증약가선과 증약터널  
(출처: 카카오맵에 저자 촬영 사진을 첨부해 편집)

3개의 터널을 뚫으며 우회했던 선로는 개량 공사를 통해 원래대로 1km에 달하는 증약터널을 뚫어 직선화해 개통한 1919년까지 경부선 선로로 사용되었다. 그래서 15년간 사용되었던 우회선로를 증약가선이라 부른다. 증약가선에 위치했던 3개의 터널의 흔적들은 일부 훼손되었지만 〈그림 3〉처럼 터널 3개의 양측 입구 6개 중에서 현재는 4개가 확인된다.

### 3) 철도보호를 명분삼아 군대가 들어서다.

경부선 철도와 함께 일본인들도 대전에 들어 왔다. 기록에 의하면 당시 대전에 들어온 첫 일본인들은 철도 기술자와 선로 부설에 고용된 노동자들로, 그 수는 모두 188명이었다.<sup>15)</sup> 경부선 철도가 대전을 통과하면서 대전역을 비롯한 철도시설과 군용통신선을 보호한다는 명목으로 일본군 수비대가 따라 들어왔다. 처음 인원은 장교 1명을 포함해 7명에 지나지 않았으나, 곧바로 이듬해 1개 소대가 증설됐다.<sup>16)</sup> 러일전쟁(1904.02.08.~1905.09.05) 끝나자 전선에 동원되었던 보병 제14연대의 1개 중대가 지금의 충남대학교 의과대학 자리로 들어왔다. 1909년에 제14연대가 제47연대와 교대하면서 2개 중대로 증원되었다.<sup>17)</sup>

대전에 본격적으로 일본 군부대가 들어서게 된 것은 1916년이였다. 1915년 일본 제37대 국회가 조선 2개 사단 증치안을 통과했는데, 조선 각지에 위수지(衛戍地) 쟁탈전이 일어났다. 80연대 설치를 두고는 대구와 대전에서 유치 경쟁이 벌어졌다. 대구는 조선의 오래된 전통도시로서 우위를 점하고 있었고, 대전은 경부선과 호남선이 교차하는 교통요충지를 강조했고, 이미 군부대 부지 20만평을 매수해 놓기까지 했다.<sup>18)</sup> 또한 대전은 유치위원회 위원 2명을 동경에 체류시켜가며 참모본부와 육군성에 로비를 벌이는 등 유치운동에 적극적이였다. 그러나

15) 대전광역시 종무문화재단, 『모던대전 근대 사진엽서로 보는 100년 전 대전』, 146쪽.

16) 위의 책, 186쪽.

17) 대전중구문화원, 『대전근대사료집』, 2001, 166쪽.

18) 대전광역시 종무문화재단, 『대전근대사연구초2』, 2013, 97쪽.

보병 80연대 설치는 대전이 아닌 대구로 결정됐다. 대전에는 무마차원에서 1916년 4월에 용산에 배치된 제79연대의 1개 대대, 즉 제3대대가 배치되었다. 1917년 11월에 제79연대와 제80연대가 맞교대하면서, 대전의 일본군 부대는 제80연대 제3대대가 되었다.<sup>19)</sup>

## 철도가 빼앗아 간 것들

### 1) 일본인들의 호남선 유치운동

경부선이 대전을 통과하면서 대전역을 중심으로 건물이 생기며 도심화가 시작됐다. 경부선이 대전을 철도교통의 주요 도시로 변모하는 큰 영향을 끼쳤으나, 더 큰 힘을 실어준 것은 호남선의 기점도 대전으로 유치하면서이다. 당시 호남선 기점을 대전으로 유치한 것을 두고 ‘제2기의 대전 팽창의 계기’, ‘대전100년의 기초를 이룩한 것’ 등의 표현을 써가며 성과적으로 평가했다. 다음은 당시 상황을 보여주는 신문기사다.

이제 신흥대전을 회고함에 있어 과거로 거슬러 올라가면 경부선철도 공사로 인해 도시건설의 기반이 생겼던 대전도 1908년에서 1909년 경에는 경기가 부진에 빠져 당시 거주민들은 어떻게 시세(市勢)를 만회할지 고심하던 중 때마침 호남선 철도 부설이 제기돼 속성운동을 시

19) 대전광역시 중무문화재과, 『모던대전 근대 사진엽서로 보는 100년 전 대전』, 188쪽.

작하였는데 분기점이 조치원이나 대전이냐는 비교 문제가 발생하였다. 그래서 대전에 기성회(期成會)가 설치되어 맹렬한 쟁탈운동이 개시되었다. 그 운동이 주효해 호남선 철도는 대전 기점으로 결정돼 여기에 대전100년의 기초를 이룩한 것이었다. 그리고 이것이 제2기의 대전 팽창의 계기가 된 것이다. 그리하여 호남철도는 1910년 7월에 기공하여 1913년 10월에 개통하였다. 그때 이래 대전은 유치운동의 도시로서 당국을 놀라게 해왔는데 앞으로 비약하려는 신흥대전은 도시로서의 시설을 만들기 위해서는 온갖 사업들을 모두 신설계획의 사업뿐이었으며 따라서 당국의 양해를 얻기 위한 운동을 필요로 한 것이다. 대전의 과거 30년의 역사는 시민들의 운동과 분투의 결정체였다고 할 수 있을 것이다.<sup>20)</sup>

이 기사를 쓴 다나카 레이스이(田中麗水)는 1914년 여름부터 1923년 여름까지 만 10년을 대전에서 거주했다. 그는 대구가 본사인 《조선민보(朝鮮民報)》기자였는데, 1914년 7월 당시 대전에 있었던 《조선민보》 호남총지사에 부임하면서 대전에서 거주하기 시작했다. 1915년 보병 제80연대 유치전에서 대전이 대구와 대립하게 되자 대구의 밀정으로 오해받게 되어 조선민보사를 그만두었다. 같은 해 5월에 대전상공업계의 기관지를 표방한旬간지(旬刊紙) 《대전상공보(大田商工報)》를 발간했다. 그리고 1916년 7월에 발족한 대전실업협회(大田實業協會, 이후 대전상공회의소로 발전)의 서기장으로 대전 상공계에서 다양한 업무를 담당하였다. 대전에 거주 중이던 1917년에는 『대전발전지(大田

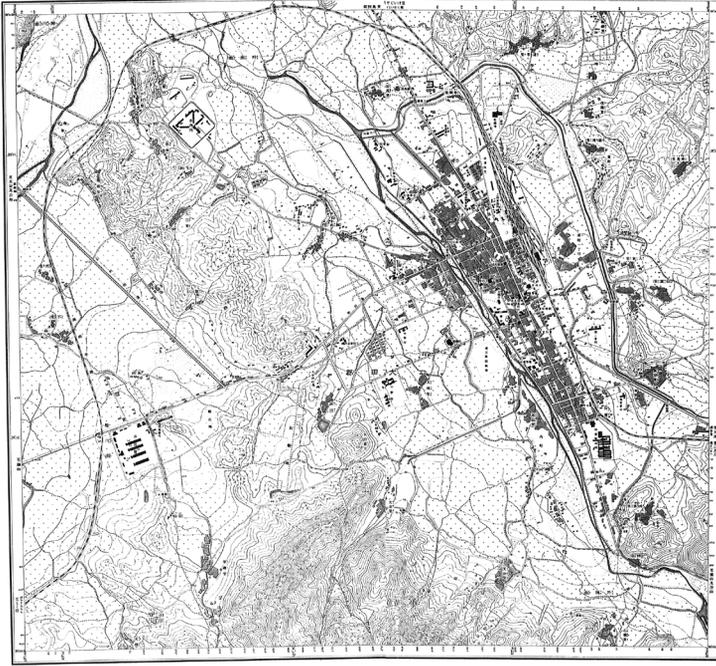
■  
20) 『신흥 대전의 회고(2)』, 『부산일보』, 1932.10.22.

發展誌』를 저술하기도 하였으며, 1923년 여름 부산일보사에 입사하면서 대전을 떠났다. 그는 《부산일보》경성 지사장으로 재직 중이던 1932년 10월 21일부터 11월 6일까지 11회에 걸쳐 《부산일보》 조간 제1면에 「신흥대전의 회고」 코너에 ‘도청 이전식에 참석하여(10월 21일)’, ‘대전 지명과 원인, 호남철도문제 성공, 군부대 유치 운동, 비참한 실패가 요행(10월 22일자)’ 등을 연재했다. 《부산일보(釜山日報)》는 일제강점기 부산에서 발행된 일본어 신문이다.<sup>21)</sup>

호남선은 경부선 대전에서 시작해 가수원, 두계를 거쳐 논산, 강경평야를 지나 금강 하구와 전주평야의 동쪽을 따라 이리(현 익산)에 이르렀다. 여기서부터 평야를 횡단하여 김제평야의 동쪽으로 나아가 전라남북도 경계에 우뚝 솟은 노령을 통과해 광주평야로 들어갔다. 이어 송정리, 영산포 등의 여러 읍을 지나 목포항에 도달하는 총 길이 261.1km의 노선이었다. 본선과는 별도로 이리에서 군산항에 이르는 24.7km의 지선을 합하면 285.8km다. 호남선은 비옥한 평야가 많은 금강, 만경강, 동진강 및 영산강 등의 유역을 지나기 때문에 식량 자원을 수탈하는 중요한 선로였다. 1910년 5월 대전 방면부터 호남선 대전~목포 구간의 측량을 시작했고, 6월 대전에 건설사무소를 설치한 후 10월부터 공사를 개시했다. 목포 방면에서는 1911년 3월 목포에 건설사무소를 설치한 후 10월부터 공사에 착수했다. 1911년 7월 10일 대전~연산 구간 개통을 시작으로, 공사 진척에 따라 부분 개통을 진행했다. 본선인 대전~목포 구간과 지선인 이리~군산 구간의 전 노선을 개통한 것은 1914년 1월이었다.<sup>22)</sup>

21) 『대전근대사연구초2』, 94, 101쪽.

22) 센코카이, 『조선교통사-제1권』, 북갤러리, 2012, 370-371쪽



〈그림 4〉 1928년 발행 대전지도에 나타난 경부선과 호남선 노선  
(출처: 대전광역시, 『대전의 지도』, 2002, 61쪽)

호남선은 〈그림 4〉에서 보는 바와 같이 경부선 대전역에서 출발해 왼쪽으로 곡선을 그리며 U턴을 하듯이 서남쪽으로 내려간다. 지금은 서대전역에서 조차장역으로 철로가 부설되어 호남선 열차가 대전역을 거치지 않고 곧바로 서울을 오갈 수 있지만, 일제강점기에는 호남지역에서 서울로 가기 위해서는 대전역을 거쳐야만 했고, 대전역에서 잠시 정차해 기관차를 반대편으로 옮겨 달아야 하는 불편함도 있었다. 그랬던 이유는 목포를 비롯해서 호남지역에서 출발한 열차가 대전역을 거쳐 곧 바로 부산을 향해 내달릴 수 있도록 노선을 설계했기 때문이다.

일본의 호남선 부설의 주된 목적은 식량 자원 수탈이었고, 수탈의 목적지는 일본이었다. 이 같은 노선의 특징은 마산선과 경부선이 만나는 삼랑진에서도 발견할 수 있다.

1914년 1월 11일 호남선 개통 시에는 대전~목포 구간 직통 여객열차를 1회 왕복, 대전~정읍 구간 2회 왕복, 정읍~목포 구간에는 혼합열차를 1회 왕복 운행하기 시작했다. 이후 대전~목포 구간에서 직통 여객열차와 혼합열차가 각 왕복 1회씩 늘어났고, 대전~이리, 송정리~목포 구간의 혼합열차도 각 1회씩 왕복 운행했다. 그러다가 1918년 7월 이리~송정리 구간에 여객취급 화물열차를 1회 왕복으로 증설하면서 호남선 전역에서 총 3회씩 왕복 운행을 하게 되었다. 이때 직통 여객열차는 기존보다 1시간 단축하여 8시간 30분가량 소요되었다. 1922년 5월 직통 여객열차를 1회 왕복 증설했는데, 운행시간을 1시간 더 단축해 7시간 30분으로 줄였다. 평균 시속을 34.8km까지 향상시킨 것이다. 1924년 5월에 전 구간 여객열차 2회 왕복, 혼합열차 2회 왕복으로 조정하면서 일부 열차의 운행시각을 변경했다. 그러면서 노선 주변 화물의 반출과 교통의 편리를 증대시켜 나갔다. 1935년에는 대전~목포 간 여객 열차를 3회 왕복 운행하기 시작했고, 화물 열차는 대전~목포, 대전~이리, 이리~목포 구간에서 모두 각 1회씩 왕복 운행으로 조정했다.<sup>23)</sup>

일제강점기 호남선 열차시간표에서 목포에서 대전 방향이 상행(上行)이었고, 대전에서 목포를 향하는 방향이 하행(下行)이었다. 하지만 경부선에서는 대전에서 경성(서울) 방향이 하행이었고, 대전에서 부산

■  
23) 센코카이, 『조선교통사-제2권』, 북깁러리, 2017, 374~383쪽.

방향이 상행이었다. 목포를 출발한 열차는 대전까지 상행 열차로 달려 왔고, 대전역을 거쳐 부산으로 갈 때에도 마찬가지로 상행 열차가 되었다. 대전에서 부산 방향을 상행으로 둔 이유도 일제강점기에 철도의 방향도 철지하게 일본을 중심으로 설계했기 때문이었다. 이렇게 열차 시간표에 나타난 상하행선 표시에서도 나라를 빼앗긴 민족의 아픔을 찾아 볼 수 있었다. 일제강점기 편성된 상하행 기준은 해방 다음 해인 1946년 4월 1일을 기해서 각선을 수도 서울로 향하게 하는 것을 상(上)이라 하고, 그 반대를 하(下)로 변경하기 시작했다.<sup>24)</sup>

지금은 대전선이라고 부르는 서대전역에서 대전천을 가로 질러 대전역으로 다다르는 이 노선은 애당초 호남선이었다. 1943년 12월 30일에 경부선 본선~회덕 구간에 오정신호장을 신설하고 서대전역과 바로 연결하는 오정선 선로를 부설했다.<sup>25)</sup> 이때부터 호남에서 올라오는 열차가 대전역을 거치지 않고 곧바로 서울로 올라 갈 수 있게 되었다. 하지만 1965년까지 그 구간의 열차 편성표가 확인되지 않았고, 지도에도 오정선 선로가 표기되지 않았다. 이는 오정선 선로가 특수한 목적으로만 활용되었을 뿐 일반 여객열차나 화물열차는 통행하지 않았다는 것으로 이해할 수 있다.

1965년 7월 1일 오정선(서대전역-오정역 사이 2.3km)이 개통하면서 서울과 목포를 오가는 열차는 대전역을 경유하지 않고 직행할 수 있게 되었다.<sup>26)</sup> 호남선이 오정선을 통해 경부선과 연결되면서 이후 서대전역-대전역 구간의 노선은 대전선으로 불리게 되었고, 화물열차와 일부

24) 「수송력증강목표」, 『조선일보』, 1945.12.28.

25) 센코카이, 『조선교통사-제2권』, 북갤러리, 2017, 385쪽

26) 「대전경유 않고 서대전에 직행」, 『동아일보』, 1965.06.26.

여객 열차만이 그 구간을 이용하게 되었다. 오정선도 1978년 3월 호남선이 복선화되면서 대전조차장역~서대전역을 직통하는 새로운 복선노선(현재 노선)이 개통할 때 오정선은 폐선되었고, 지금은 골목길로 그 흔적만 남아 있다.

1965년 오정선이 개통되기 전까지 서울과 호남을 오가는 열차들은 대전역을 통과하면서 기관차를 반대편으로 옮겨 달아야 하는 불편함이 지속되었다. 객차의 의자 방향도 바뀌기 때문에 의자를 돌려놓거나, 그렇지 못하는 경우에 역방향으로 앉아서 가야만 했다. 기관차와 객차의 의자를 돌려놓기 위해 기차는 한 동안 정차해 있어야 했고, 그 시간을 틈타 출출한 배를 채우기 위해 승객들은 기차에서 내려 가락국수를 먹기도 했다. 이것이 대전역이 가락국수로 유명해졌던 이유였다.

잘있거라 나는 간다 이별의 말도 없이  
떠나가는 새벽열차 대전발 영시 오십분  
세상은 잠이 들어 고요한 이밤  
나만이 소리치며 울줄이야  
아~ 붙잡아도 뿌리치는 목포행 완행열차

기적소리 슬피우는 눈물의 플레트홈  
무정하게 떠나가는 대전발 영시 오십분  
영원히 변치말자 맹세했건만  
눈물로 헤어지는 쓰린 심정  
아~ 보슬비에 젖어가는 목포행 완행열차

이 노래는 1959년 가수 안정애가 발표한 ‘대전 부르스’라는 제목의 트로트 곡이다. 노래의 작곡자는 김부해이고, 작사자는 최치수다. 가사를 쓴 최치수는 아세아레코드 사장을 지낸 인물로, 한 때 열차승무원으로 일한 경험을 살려 신신레코드 영업부장으로 있던 1956년에 대전 부르스 가사를 처음 쓴 걸로 알려져 있다. 가사에 등장하는 열차는 저녁 8시 45분 서울역을 출발해 대전역에 다음 날 0시 40분 도착하는 제 33호 열차였다. 그때까지만 해도 호남선 열차는 대전역을 경유해 갔고, 그 열차는 10분 뒤인 0시 50분에 대전역을 출발해 대전역과 서대전역을 잇는 철길을 건너 목포로 향했다. 이 열차에 얽힌 사랑과 이별의 정서를 담은 곡으로 지금까지도 대전을 대표하는 대중가요로 남아 있다. 이 노래 가사의 첫 구절을 딴 ‘대전발 0시 50분’이라는 영화가 최무룡, 신성일 등이 출연해 1963년에 개봉하면서 또 한번의 화제를 모으기도 했고, 가수 조용필이 1983년에 대전부르스를 리메이크해 불러 인기를 얻기도 했다.<sup>27)</sup>

대전역 지하상가 경사로를 이런 사연을 모티브 삼아 완행열차의 형태로 구조물을 만들어 놓았다. 그런데 <그림 5>에서 보는 바와 같이 그 열차 벽면에 ‘대전-목포’라고 써 있는 기점역-종점역 표시에서 누군가가 ‘대전’ 앞에 ‘서’자를 써 넣으며 ‘서대전-목포’ 열차로 만들어 놓았다. 이 사연을 알지 못했던 누군가의 용기가 만들어낸 행위 예술이 되어 버렸다. 지금은 ‘서’자를 지우고 원래대로 대전과 목포를 달렸던 기차를 상징하고 있다.

■  
27) 대전광역시 중무문화재과, 『대전근대사연구초1』, 2012, 28-31쪽.



〈그림 5〉 대전역 지하상가 경사로에 설치된 열차 모형 조형물  
(출처: 2023년 3월 7일 저자 촬영)

## 2) 철도가 중심지를 바꾸다. 그리고 수탈의 수단이 되다.

일본인들이 본격적으로 대전으로 이주하기 시작한 시기는 경부선 철도가 개통할 즈음이었다. 당시 대전에 들어온 첫 일본인들은 철도 기술자와 선로 부설에 고용된 노동자들로, 그 수는 모두 188명이었다. 1905년 개통된 경부선 철도와 함께, 본격적으로 일본인들이 대전으로 이주하기 시작했다. 이후 대전의 일본인 인구는 급속하면서도 꾸준한 증가를 보였다. 초기에는 홀로 일확천금을 노리는 낭인(浪人)이 많았으나, 이후 가족을 동반해 식민지에서의 안정된 삶을 찾아온 이주민들로 늘어났다.<sup>28)</sup> 1915년 대전의 인구에서 조선인이 1,619명, 일본인이

28) 대전광역시 중무문화재과, 『모던대전 근대 사진엽서로 보는 100년 전 대전』, 146쪽.

4,360명으로 일본인이 조선인보다 2.7배나 많았다. 대전에 거주한 일본인의 인구는 1937년에 1만 명 가까이 증가했다.<sup>29)</sup> 1937년 대전부에는 일본인이 8,948명, 조선인이 29,019명 살고 있었는데, 세금부담액은 일본인이 168,827엔, 조선인이 62,354엔으로 31%에 불과한 일본인들이 72%의 세액을 부담하고 있었다. 이것은 대전의 회사 및 공장을 비롯해 대전의 상권을 일본인들이 대부분 장악한 결과였다. 또한 일본인들에 의해 대전이 근대도시로 만들어지면서 창출된 막대한 경제적 이익 대부분을 일본인들이 가져갔다는 것을 반증해주었다. 일본인들은 토목·건축·미곡·잡화·금융·양조·숙박업 등 대전의 대부분의 상권을 장악했다.<sup>30)</sup> ‘일본의, 일본에 의한, 일본을 위해’ 사회구조를 급격히 바꾸고 식민도시로 만드는 과정에서 대전에 거주했던 조선인들의 삶은 피폐해져 갔다. 대전은 그 어느 지역보다 일본인 비율이 높았고, 일본의 토지 지배와 자본의 침투가 심했던 지역이었다.

경부선 철도가 대전을 경유하고, 대전역이 설치되면서 일본의 식민기구들이 설치되었다. 대전의 중심지도 회덕에서 지금의 대전역 인근으로 이동했다. 1908년에 대전구재관소(지방법원 전신)가 설치되었고<sup>31)</sup>, 1910년 11월 회덕읍에 있던 대전군청이 대전 시내 본정 일정목(원동)으로 이전했다.<sup>32)</sup> 천안군에 있던 산업전습소도 1914년 3월에 대전으로 이전했고, 같은 시기 연산헌병대도 대전으로 이전했다.<sup>33)</sup> 1921년 4월에는 강경에 있던 동양척식주식회사 출장소가 대전으로 이전했

29) 대전광역시, 『대전100년사 1』, 435, 470쪽.

30) 대전광역시 중무문화재과, 『대전근대사연구초3』, 2014, 46~50쪽.

31) 『대전근대사료집』, 39쪽.

32) 『모던대전 근대 사진엽서로 보는 100년 전 대전』, 128쪽.

33) 『대전근대사료집』, 37, 70쪽.

다.<sup>34)</sup>

거리와 상권이 자연스럽게 대전역 주변으로 형성되었다. 가장 먼저 형성된 거리는 본정통이다. 본정(本町)은 일본어로 ‘혼마찌’로 불린 번화가를 의미했다. 서울의 충무로를 비롯해 대구나 청주 등에도 ‘혼마찌’라는 불리는 일본인 거리가 있었다.<sup>35)</sup> 영정통은 본정통의 반대편, 즉 대전역에서 삼성초등학교(옛 대전제일공립보통학교) 쪽으로 난 길이다. 영정통에는 조선흥업주식회사 대전관리소 등 주요시설이 위치했지만 본정통의 화려함에 비해 상대적으로 거리의 풍경은 스산했다. 대전 초기의 시가지 주축이 대전역을 중심으로 본정통과 영정통의 양방향으로 진행되었다면, 1930년대 충남도청 대전 이전설이 본격화되고, 그 부지가 춘일정으로 정해지면서 도시의 발전축이 대전역의 맞은편 춘일정통 쪽으로 옮겨지기 시작했다.<sup>36)</sup> 춘일정(春日町)은 대전역에서 충남도청 방향으로 이어지는 길목이다. 1932년 충남도청 이전 후에는 도청 뒤로 서대전 삼거리(현 서대전 사거리)에 이르는 도로까지 정비되고 주거지가 늘어나면서 춘일정이 확대되었다.<sup>37)</sup>

대전 교통의 발달은 시장의 형성에도 영향을 미쳤다. 대전 약령(藥令) 시장이 1914년부터 설치되었다. 약령시장은 봄과 가을에 일정 기간 동안 열리는 한약재 시장이다. 대전에 약령시가 들어서기 시작한 것은 경부선과 호남선의 교차지점으로 교통상의 편리가 가장 중요한 요인이 되었다. 대전의 약령시는 음력 10월 또는 11월에 개시되어 2~3개

34) 「동척출장소이동」, 『동아일보』, 1921.04.18.

35) 대전광역시 중무문화재과, 『모던대전 근대 사진엽서로 보는 100년 전 대전』, 58쪽.

36) 위의 책, 88쪽.

37) 대전광역시 중무문화재과, 『모던대전 근대 사진엽서로 보는 100년 전 대전』, 76쪽.

월 정도만 운영되었다.<sup>38)</sup>

교통의 편리성으로 인해 유통시장도 활성화되었다. 현재의 인동, 원동, 중동 및 정동 일대가 일본인들의 주거주지로 변하면서 일본풍 시가지가 형성되었다. 일본 고유의 의상을 입은 일본인들은 대전 주민들을 대신해 거리를 활보했고 그들의 경제력을 과시했다. 1911년 본정 1정목에 대전어채시장이 들어서며 상거래는 더욱 활발해졌다. 일본인 시마즈(島津久太郎)가 설립한 어채시장은 면적은 350평 정도의 규모였다. 설비라고 해야 목조기와와 초가 11칸, 시멘트 건물 10평 정도의 양옥이 전부였다. 설립당시 전속 중매인이 25명이었는데, 40여명으로 늘어났다. 주로 채소와 과일이 거래되었는데, 어류도 포함되었다. 채소류는 대전 근교에서 반입되었고, 어류는 부산, 마산, 통영, 원산, 군산, 목포 등 국내어장을 비롯해 중국의 대련과 일본의 시모노세키 등지에서 오는 위탁물품들을 취급했다. 대전어채시장에서 어류를 활발하게 취급할 수 있었던 것은 유통의 신속성을 뒷받침해줄 수 있었던 철도가 대전을 통과했기 때문이었다. 대전어채시장은 1931년에는 주식회사로 상장되었으며, 1930년대 세계공황을 겪으면서도 꾸준히 성장했다. 대전어채시장은 오늘날 중앙시장의 뿌리가 되었다는 점에서 대전 상권 형성에 커다란 영향을 미쳤다. 하지만 어채시장은 일본인 자본에 의해만 들어섰으며 그 수익 역시 주로 일본인 자본가들에게 돌아갔다.<sup>39)</sup>

일본은 근대적 토지 소유권을 확립한다는 이유를 들며 1910년부터 1918년까지 토지조사 등을 실시했다. 하지만 토지조사는 조선을 일본

38) 대전광역시사편찬위원회, 『대전시사자료집 7(일제강점기편 2)』, 2011, 26쪽.

39) 대전중구문화원, 『대전근대사료집』, 225쪽; 대전광역시, 『대전100년사 1』, 573쪽; 대전광역시 중무문화재과, 『모던대전 근대 사진엽서로 보는 100년 전 대전』, 94쪽.

의 값싼 쌀 공급지이자 공업원료 수탈지로 만들기 위한 전초작업이 되었다. 국유지의 40%가 조선총독부로 소유가 넘어갔다. 조선총독부는 동양척식주식회사 등에 토지를 불하하고 일본인을 이민시켜 지주로 만들었다. 1914년에 시행된 지세령은 식민통치를 위한 조세 수입 증가도 가져왔다. 서울은 40%로 인상되었고, 지세의 납부자는 지주가 되었다. 이는 소작 농민과의 직접적인 대립을 회피하면서 지주층을 식민지 지배 체제 안으로 통합시키는 작업이기도 했다.<sup>40)</sup>

1905년 11월에 결성된 일본인 대전거류민회는 지역행정과 경제권을 장악하면서 막대한 부를 축적해갔다. 이즈음 대전의 일본인 지주들은 대전 토지의 10%정도를 소유했고, 동양척식주식회사, 조선농업, 일해농업의 대전지사도 토지조사사업을 통해 국유지를 불하받아 조선인 소작인을 착취하면서 막대한 돈을 벌어들였다. 일본은 식민지 수탈정책을 바탕으로 자신들의 이익을 위해서도 수단과 방법을 가리지 않았다. 이로 인해 1931년 경 대전지역 일본인들은 조선인의 3배에 달하는 재력을 갖추게 되었다.<sup>41)</sup>

게다가 일본은 일본기업이 진출하기 어려운 상황에서 조선인 기업의 성장을 억제하기 위해 1910년에 회사령을 공포했다. 회사령으로 총독은 명령만으로 조선인 회사를 해산하거나 폐쇄시킬 수 있게 되었다. 총독은 회사의 설립을 허가 사항으로 규제했고, 이 때문에 조선인 회사는 몰락하거나, 일본의 식민통치 방향에 부합하거나 조선총독부의 의지가 관철될 수 있는 극소수 기업만이 활동할 수 있었다. 일본은 조선의 공업화에 관심이 없었고, 조선인 자본의 육성도 억제했다. 그러면서

40) 대전광역시, 『대전100년사 1』, 448쪽.

41) 위의 책, 648쪽.

조선을 대륙진출의 발판으로 인식하고 철도, 도로, 통신의 정비에는 상당히 적극적이었다.<sup>42)</sup>

일제는 경성을 중심으로 X자형의 철도망을 구축한 뒤 이를 골간으로 식민지 개발정책을 추진했다. 그러면서 식민지 착취의 편의를 제공하기 위해 주요 도청을 철도망 가까이로 옮겨 나갔다. 1910년 경기도청을 수원에서 경성으로, 1920년 함북도청을 경성에서 나남(청진)으로, 1923년 평북도청을 의주에서 신의주로, 1925년 경남도청을 진주에서 부산으로 옮긴 데 이어, 1932년 충남도청을 공주에서 대전으로 옮겼다. 1932년 충남도청 이전은 관련 시설까지 대전으로 끌어들이면서 대전은 제2의 도약기를 맞게 되었다.<sup>43)</sup>

대전은 경부선과 호남선이 분기하면서 철도 교통의 중심도시가 되면서 급성장을 경험했다. 일본은 여기에 덧붙여 중부 산악 지대를 종주하고 삼천포항의 개량과 맞물려 새롭게 연락로(連絡路)를 형성할 뿐만 아니라 경부선과 병행해 한반도의 중요한 수송 간선을 이루는 중요한 선로역할을 하는 대삼선을 계획하기도 했다. 대삼선은 대전의 호남선에서 분기해 금산, 진안, 함양, 산청, 진주를 거쳐 삼천포까지 212km에 달하는 노선이었다. 1941년부터 노반 공사에 착수했으나 태평양전쟁이 점차 치열해지면서 공사용 자재와 수송용 트럭의 연료(목탄) 공급이 부족해졌다. 결국 결전비상조치법에 따라 1944년 9월 10일에는 전 공사가 중지되었고 토공 관련 약 41%, 터널 관련 약 8%로 전체적으로는 불과 13% 공사 달성률을 이룬 상태에서 중단되었다.<sup>44)</sup>

42) 위의 책, 448-449쪽.

43) 위의 책, 468-493쪽.

44) 센코카이, 『조선교통사-제1권』, 416-418쪽

### 3) 감옥, 철도를 타고 오다.

#### 1) 대전에 감옥이 신설된 이유

일본이 식민 지배와 탄압을 강화해도 항일운동 기세를 온전히 꺾지는 못했다. 일본은 독립 운동가들을 잡아 가둘 감옥이 부족해지자 감옥 신설을 계획했고, 대상지로 대전을 선정했다. 일본이 감옥을 추가로 지을 지역으로 대전을 꼽은 데에는 철도의 영향이 컸다. 당시 전국 각지에서 잡아들인 항일 독립 운동가들을 이송하기에 적합한 교통수단은 철도였다. 대전은 경부선과 호남선이 교차하면서도 내륙에 위치해 있던 터라 타 지역에 비해 교통이 편리했다. 조선총독부는 1917년부터 장기수와 특수범죄 수형자를 수용하기 위해 대전감옥 설치를 계획했다.<sup>45)</sup> 1918년 2월 조선총독부 고쿠부 상카이(國分三亥) 사법부 장관이 대전을 방문한 이후 대전감옥 설치는 본격화되었다. 대전감옥 신설의 목적은 영등포 이남의 장기수를 수용하기 위한 것이었다. 1918년부터 설치를 시작해 4개년 계획으로 준비했다.<sup>46)</sup> 1918년 5월경 약 3만 평 규모로 감옥 부지 매수에 들어갔고, 약 300명을 수용할 만한 임시 옥사 공사 착수를 예고했다.<sup>47)</sup> 9월에는 대전감옥 신축설계도가 마련되었

45) 조선총독부, 『시정25년사』, 1935, 289쪽.

46) 「대전감옥 설치」, 『부산일보』, 1918.02.21.

47) 「대전감옥부지」, 『부산일보』, 1918.05.21.

다.<sup>48)</sup> 이어 수형자를 동원하여 공사를 시작해 1919년 초에 임시 옥사를 완성했고, 약 500명 정도를 다른 감옥에서 이감시켜 와 수용준비에 나섰다.<sup>49)</sup> 대전감옥이 행정적으로 신설된 것은 1919년 5월 8일 조선총독부령 제86호에 의해서다.<sup>50)</sup> 정식으로 개칭한 것은 그해 10월 19일이었다.<sup>51)</sup> 대전감옥은 충남 대전면 중촌리에 총 면적 112,397㎡(34,000평), 구내면적 46,281㎡(14,000평) 규모로 설계되었다. 1919년에 사방의 벽돌담이 설치되었으며, 감방 3동과 공장 2동, 정문, 신축공장과 검신실 등이 1922년까지 차례로 건립되었다. 감옥의 중앙에는 2층의 중앙간수소(中央看守所)가 있고, 중앙간수소와 연결되어 감방이 배치되었다. 감방과 인접한 긴 건물들은 공장으로 사용되었다. 공사는 1924년까지 진행하면서 당초 계획보다 더 많은 시간을 소요했다.<sup>52)</sup> 대전감옥은 이에 앞서 1923년 5월 5일 조선총독부령 제72호에 따라 대전형무소로 개칭되었다.<sup>53)</sup>

48) 현재 국가기록원이 소장하고 있는 대전감옥 관련 도면 중에 1918(대정 7)년 9월에 제작된 대전감옥 신축설계도를 확인할 수 있다. 국가기록원에는 대전감옥(1919.05 - 1923.04) 관련 도면 42매, 대전형무소(1923.05 - 1945.08) 42매, 대전감옥 관사(1919) 관련 도면 5매의 89매의 도면을 확인할 수 있다.

<http://theme.archives.go.kr/next/place/subject09.do?flag=6>

49) 「대전감옥 설치」, 『매일신보』, 1919.05.08.

50) 조선총독부 관보(1919.05.08).

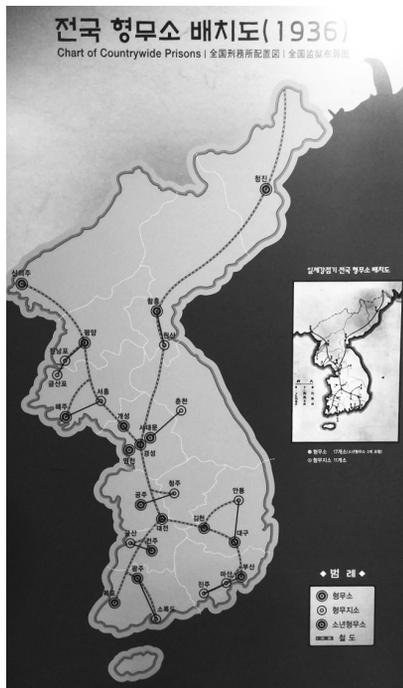
51) 한국교정사편찬위원회, 『한국교정사』, 1987, 313-320쪽.

52) 국가기록원, 『일제시기 건축도면 해제 3』, 2010, 280쪽; 조선치형협회, 『(조선)형무소사건첩』, 1924, 53-56쪽.

53) 한국교정사편찬위원회, 『한국교정사』, 313-320쪽.

## 2) 기차를 타고 대전감옥으로 이감된 사람들

대전감옥이 신설되자 경성감옥, 서대문감옥<sup>54)</sup> 등 다른 지역에 수감 중이던 재소자들이 대거 대전으로 이감되었다. <그림 6>과 같이 전국 형무소는 철도망에 인접해 있어 재소자를 기차를 통해 이감하는데 용이한 환경이 마련되었다.



<그림 6> 전국 형무소 배치도(1936년)

(출처: 서대문형무소역사관)

54) 1908년 신설된 경성감옥은 1912년에 마포 공덕리에 경성감옥이 신설됨에 따라 서대문감옥으로 개칭되었다.

대전감옥 개청 직후인 1919년 11월에 경성 의 13개 감옥에서 237명이 이감되면서 최초 수용을 시작했다.<sup>55)</sup> 1921년 6월에는 경성감옥 재소자 100명이 대전감옥으로 이감되었고<sup>56)</sup>, 1922년 1월에는 서대문감옥 재소자 100명이 마찬가지로 대전으로 이감되었다.<sup>57)</sup>

의열단 사건으로 1926년 12월 28일 대구지방법원에서 징역 13년을 선고받고 대구형무소에 수감 중이던 이종암이 1927년 1월 6일 오후 2시 8분에 대구에서 출발하는 열차를 타고 대전형무소로 이감되었다.<sup>58)</sup> 이종암은 대전형무소에서 복역하던 중 위장병과 폐렴이 심해져 1930년 5월 20일 형 집행정지로 출옥했다.<sup>59)</sup> 출옥 이후 대구 남산정 자택에서 치료를 받았으나, 열흘도 채 되지 않은 5월 28일 사망했다. 그때 그의 나이 35세였다.<sup>60)</sup>

의열단 고문이자, 유림단 거두인 김창숙도 1927년 7월부터 경북유림단 사건으로 대구형무소에 복역하면서 재판을 받던 중 1928년 11월 28일 1심판결에서 징역 14년을 선고받은 후 대전형무소로 이감되었다.<sup>61)</sup> 김창숙은 대전감옥으로 이감된 후 맹장염이 심해져 건강에 심각한 위협을 받았고, 이감 6개월여 만에 신병이 위독해져서야 형집행정지로 풀려났다.<sup>62)</sup> 고향 성주에 가서 3개월여 간 치료를 받아 건강이 조

55) 대전교도소 편, 『(임시정부수립 100주년기념) 대전교도소사』, 대전교도소, 2019, 102쪽.

56) 「수도재차이송 대던으로 또 백명」, 『동아일보』, 1921.06.07.

57) 「서대문수도이송 백명을 대던으로」, 『동아일보』, 1922.01.10.

58) 「의열단이종암사건 대전형무소로 이송」, 『조선일보』, 1927.01.07.

59) 「의열단사건의 이종암병세위중」, 『조선일보』, 1930.05.23.

60) 「이종암사망」, 『매일신보』, 1930.06.03.

61) 「김창숙과 이흥석만 형무소로 수감」, 『동아일보』, 1927.07.15. 69)

「대전으로 이감된 김창숙 득병중태」, 『조선일보』, 1928.12.29.

62) 「경북유림단수령 김창숙돌연위독」, 『동아일보』, 1929.05.24.

금 회복되자, 일본은 형집행 정지를 중지하고, 다시 대구형무소에 수감했고, 나흘 만에 대전형무소로 이감시켰다.<sup>63)</sup> 1심 재판이 끝나 대구형무소에 복역 중이던 김창숙을 비밀리에 대전형무소로 이감시킬 때 일본은 김창숙을 대구역에서 대전역까지는 열차로 이동시켰을 것이다.<sup>64)</sup> 김창숙이 대전형무소로 이감된 후 병세가 악화돼 중태에 빠졌다는 소식을 듣고 부인 장씨(張氏)가 면회를 갔을 때도, 이어 그의 아들 김찬기가 면회를 갔을 때도 그들은 기차를 타고 갔을 것이다.<sup>65)</sup> 실제로 김창숙이 신병이 위독해져 형집행 정지로 대전형무소에서 풀려났을 때, 그를 데리러 간 사촌형과 여동생, 부인 장씨 일행이 김창숙을 데리고 대구로 갈 때 열차를 이용한 기록이 있다. 이들 일행이 대전역을 출발해 대구역에 도착한 때는 1929년 5월 24일 오전 5시 반이었다.<sup>66)</sup> 이즈음 오전 5시 반경에 대구역을 도착하는 열차는 전날 밤 10시 경성역을 출발해 다음 날 새벽 1시 44분에 대전역을 출발하는 열차였다. 이 열차는 대구역에 오전 5시 34분에 정차한 후 다시 남하해 8시 20분에 부산 잔교역에 도착해 승객을 일본으로 가는 연락선으로 넘겨주는 열차였다.<sup>67)</sup> 김창숙이 석 달여 만에 건강이 호전되어 형집행 정지가 중지돼 대구형무소에 수감되었다가 다시 대전형무소 이감할 때도 김창숙은 9월 2일 오후 12시 10분에 대구역을 출발하는 급행열차를 탔다.<sup>68)</sup>

대전형무소에 다시 수감된 김창숙은 맹장염으로 고된 감옥 생활을



63) 「신병 나왔다고 김창숙수감집행 지난십구일 대구형무소에서」, 『조선일보』, 1929.08.31.

64) 「유림단 거두 김창숙 극비리 대전이감」, 『동아일보』, 1928.12.31.

65) 「유림단거두 김창숙 중태」, 『조선일보』, 1929.01.31.

66) 「신음성연발 촌보를 난이」, 『동아일보』, 1929.05.26.

67) 1930년도 경부선 열차 시간표 참조.

68) 「유림단 거두 김창숙 극비리 대전이감」, 『동아일보』, 1928.12.31.

해야만 했다. 수 년 동안을 병감에서 신음하다 북막염에 좌골신경통으로 다리를 쓰지 못하고 혈담까지 토하는 등 생명이 위독해져서야 형집행정지로 출옥할 수 있었다. 14년을 선고받았던 김창숙은 감형을 받아 1935년 7월 19일에 출감될 예정이었으나,<sup>69)</sup> 건강이 악화되어 그보다 10개월 여 앞선 1934년 10월 24일 풀려났다. 이때 김창숙은 제대로 걷지도 못하고 반신불수의 몸 상태가 되었다. 대전형무소를 나온 김창숙은 이날 오후 4시 4분에 대전역을 출발하는 특급열차를 타고 대구로 향했다.<sup>70)</sup>

1930년 6월 9일에 경성복심법원에서 3년의 형기를 받고 서대문형무소에 수감 중이던 몽양 여운형도 3개월여 만인 9월 22일 오전 7시에 경성역에서 기차를 타고 대전형무소로 이감되었다. 이날 여운형과 함께 제1차 공산당사건의 강달영과 권태석, 김한용도 대전형무소로 이감되었다. 서대문형무소가 비좁다는 것이 이감 이유였지만, 사상범들이 서대문형무소에 많았기 때문에 다른 지역으로 분산시키려는 목적이 더 컸다.<sup>71)</sup> 여운형은 전부터 앓았던 치질 때문에 대전형무소에서 고통스러운 옥살이를 해야만 했다.<sup>72)</sup> 그러다가 만기 4개월을 앞둔 1932년 7월 26일에 가출옥했다. 때마침 부인이 면회를 왔던 터라 여운형은 출감 즉시 경성으로 올라갔다. 그가 대전역을 출발해 경성역에 도착한 시간은 저녁 7시 반경이었다.<sup>73)</sup>

69) 「대전 오백팔십구명 안창호는 명년십일월출감」, 『조선일보』, 1934.02.13.

70) 「대구유림단거두 김창숙씨출옥」, 『동아일보』, 1934.10.27.

71) 「여운형 이감 대전형무소로」, 『동아일보』, 1930.09.25.

「강달영 권태석도 대전형무소로 이송」, 『조선일보』, 1930.09.25.

72) 「대전형무소 여운형소식」, 『조선일보』, 1930.12.19.

73) 「대전재감중이든 여운형씨가출옥」, 『조선일보』, 1932.07.28.

1930년 12월에는 대전형무소에 벽돌로 만든 200여 평 규모의 독거 감방(독방) 80칸이 준공됐다.<sup>74)</sup> 1931년 초까지만 하더라도 대전형무소에는 전체 수감자가 839명이었고, 그중 사상범은 여운형과 제1차 공산당사건으로 수감된 강달영, 권태석, 정재윤, 조한용 등 11명에 불과했다.<sup>75)</sup> 그해 말 대전형무소 사상범 수는 27명으로 늘었다.<sup>76)</sup> 1932년 7월 9일에 서대문형무소에서 복역 중인 정헌태 등 사상사건 기결수 25명이 대전형무소로 이감됐다.<sup>77)</sup> 그해 12월 5일에도 치유법위반으로 서대문형무소에 수감되어 있던 박경호 외 19명이 대전형무소로 이감되었다.<sup>78)</sup> 1934년 8월 11일에도 서대문형무소에서 사상범 40명이 대전형무소로 이감되었다.<sup>79)</sup>

1933년 3월에는 대전형무소가 사상범 감옥으로 지정되면서 대전형무소 정치범 수는 빠르게 늘었다. 이즈음 대전형무소에 수감된 사상범은 500여 명에 이르게 되었다. 일본이 대전형무소를 사상범의 감옥으로 지정한 이유는 사상범들이 여러 형무소에 분산 수감된다면 그곳에서 일반수를 만나 그들에게 영향을 끼칠 것을 우려했기 때문이다.<sup>80)</sup>

도산 안창호가 1933년 3월 28일에 서대문형무소에서 대전형무소로 이감되었다. 대전형무소에 도착한 안창호는 다음과 같이 쓴 편지를 친

- 
- 74) 「대전형무소감방 금년내에 증축」, 『조선일보』, 1930.10.02.  
「대전형무소에서 독방팔십준공」, 『조선일보』, 1930.12.19.
- 75) 「대전형무소 재감자팔백여」, 『동아일보』, 1931.02.13.
- 76) 「대전재감자 현재팔백여」, 『동아일보』, 1931.10.02.
- 77) 「이송수인이 만세를 고창」, 『동아일보』, 1932.07.10.
- 78) 「박경호 등 십구명 대전으로 이감」, 『동아일보』, 1932.12.09.
- 79) 「간공간부등 사십명이감」, 『동아일보』, 1934.08.14.
- 80) 「사상수와 보통수의 분리집형을 결정?」, 『동아일보』, 1933.03.28.

지들에게 보냈다.<sup>81)</sup>

내가 지난 달 28일에 이 대전형무소로 이전하였습니다. 당일 오전 반나절 간에 온화한 춘풍을 벗하여 근 삼십년간 그림던 남조선에 여행하는 동안에 쾌감과 비감이 병발하였습니다. 이곳에 와 본 즉 지방이 한적한데 처소가 고요하고 의복과 음식이 수수합니다. 또는 도덕적 감화의 공기가 있는 듯 하오니 처음으로 당도한 나로 하여금 수도원에 들어온 듯 한 느낌을 갖게 합니다. 무엇이든지 경성에 비하여 많이 나오니 나를 위하여 안심하소서. 나는 그간 식욕은 평소보다 여러 배가 증가하였으나 아직 소화력이 불충분하고 등에 신경통이 그치지 않습니다. 그러나 전체로 비하여 보면 건강도 전보다 낫습니다. 조선상세지도 한편 사 보내시오. 금강산유기, 백두산유기도 구해서 보내주소서. - 4월 2일 島山(도산)

안창호는 대전형무소에서 독서를 하고, 어학 공부도 하며 수감생활을 하였지만, 치아 상태가 좋지 않아 수감생활에 어려움을 겪었다. 위, 아래 이빨이 다 빠져버려 식사조차 곤란할 지경이었다. 치아 치료를 위해 경성으로 이감을 요청했지만 당국은 허가하지 않았다.<sup>82)</sup> 그러던 중 1934년 2월에 형기 1년을 감형 받았고,<sup>83)</sup> 만기 10여 개월을 앞둔 1935년 2월 10일에 가출옥하기로 결정되었다. 가족과 친지뿐 아니라 주요

81) 「안창호 최근소식」, 『동아일보』, 1933.04.11.

82) 「치아부실로 식사조차 곤란타」, 『조선일보』, 1933.06.06.

83) 「대전 오백팔십구명 안창호는 명년십일월출감」, 『조선일보』, 1934.02.13.

「은사감형의 소식」, 『동아일보』, 1934.02.13.

한, 박홍식, 김동원, 안맥결, 방규환 등도 안창호를 마중하기 위해 대전형무소로 갔다. 대전형무소를 나온 안창호는 이들과 함께 대전역으로 가서 식당에서 점심 식사를 하고는, 오후 3시 35분에 대전역을 출발해 저녁 7시 25분에 경성역에 도착하는 열차에 올랐다.<sup>84)</sup> 이광수 등 다섯 명은 수원역까지 마중을 나왔고, 영등포역과 용산역으로 십여 명의 친지가 마중 나오기도 했다. 경성역에 도착했을 때에는 50여명의 친지들이 안창호를 기다리고 있었다.<sup>85)</sup> 경성역에 도착해 서울서 하룻밤을 보낸 안창호는 다음 날 다시 기차를 타고 평양으로 떠났다.<sup>86)</sup>

이처럼 재소자들이 대전형무소로 이감되거나 대전형무소에서 다른 형무소로 이감 갈 때 대부분은 기차를 이용했다. 형무소에서 출감했을 때에도 대부분 기차를 이용해 서울로 가거나, 고향으로 향했다. 면회하러 왔던 가족들과 동료들도 주로 기차를 이용했을 것이다. 침략과 수탈의 수단으로 부설되었던 철도는 대전에 감옥이 설치되는 데 주요한 요인으로 작용했고, 또한 감옥을 오가는 이들을 실어 나르는 수단이기도 했다.

재소자들이 기차로 이감되는 과정에서 소동이 발생하기도 했다. 1932년 7월 8일, ‘악지비스트(공산당 열성자)’ 사건으로 서대문형무소에 복역 중이었던 최익한, 정현태 등 25명이 기차를 타고 대전형무소로 이감되던 중 대전역에 내려 대전형무소로 가는 길목에서 ‘조선공산당 만세’, ‘조선민족해방 만세’, ‘조선민족독립 만세’ 등을 외치며 소동을 일으켰다. 이들을 이송할 때 서대문형무소 간수장을 비롯해 4명만이

84) 「도산안창호출옥」, 『동아일보』, 1935.02.11.  
 85) 「지구들의 출영받아 안도산작석입경」, 『동아일보』, 1935.02.12.  
 86) 「입육년만인 뱃한양에 온돌방에 한밤을자고」, 『조선일보』, 1935.02.12.

호송을 맡았다. 7월 8일 오전 7시 경성역을 출발한 부산행 제6호 열차는 5시간쯤 걸려 오전 11시 53분 대전역에 도착했다. 열차 번호가 짝수라는 것은 상행선을 의미했고, 일본을 중심으로 열차번호를 편성했다는 점도 엿볼 수 있다. 당시 대전역에 도착한 이감자들이 대전형무소까지 가는 길은 춘일정 1번가를 통과해 대전교를 건너 춘일정 2번가 도로 갈림길에서 오른쪽 대전형무소 방향으로 도보로 가곤 했었다. 일행이 대전역에 도착하자 최익한은 대전역 안 제1플랫폼에서, 그리고 집찰구 부근에서 ‘조선공산당만세, 조선민족해방만세, 조선민족독립 만세’ 등을 외쳤다. 그리고 형무소로 가는 갈림길 조선인 시장 부근 도로에서도 만세를 불렀다. 다른 이들도 최익한의 만세 선창에 따라 호응하며 만세를 불렀다. 최익한은 조선시장 부근 거리에서 ‘높은 나무에 붉은 기를 그 그늘에 전사시키는 비겁한 자는 가려면 가라. 우리들은 붉은 기를 지킨다.’는 가사의 「적기」가를 일본어로 불렀다. 일부는 이 노래를 함께 따라 불렀고, 주변 사람들에게 정치적 선동을 하기도 했다. 대전역에서 대전형무소까지 가는 약 2km 가량의 구간에서 4명의 간수가 이들의 집단행동을 막기엔 역부족이었다.

이 사건으로 인해 이들 중 21명이 보안법위반 혐의로 기소되었다. 공주지방법원 대전지청은 최익한 징역 1년, 정헌태, 김병일, 김웅기, 권오직, 한빈은 징역 8월, 조두원, 한경석, 박봉연, 정우상, 강귀주, 최원택, 안기성, 윤택근, 소병화, 이병직, 양봉래, 나중극, 장용석, 이기봉에게 징역 6월을 추가로 선고했다. 이들 중 신경 쇠약으로 병감에 수감되어 있던 김 니콜라이는 심리를 받지 못해 이들과 분리해 나중에 재판을

받았다. 이후 김 니콜라이도 6개월의 징역형이 추가되었다.<sup>87)</sup> 김 니콜라이를 제외한 20명은 1심 판결에 불복해 경성복심법원에 공소를 제기해 경성으로 압송되어 재판을 받았으나,<sup>88)</sup> 결과는 1심과 달라지지 않았다.<sup>89)</sup> 이 사건 이후 1934년 8월에 서대문형무소에서 사상범 40명이 대전형무소에 이감될 때에는 헌병대 기마대와 대전경찰서 고등계 형사가 총출동했고, 버스를 이용해 대전역에서 대전형무소까지 이들을 호송했다.<sup>90)</sup>

〈표 1〉 일제강점기의 수형자 인원 추이.

연도	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
인원(명)	250	437	472	692	676	670	635	724	724
연도	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
인원(명)	746	891	873	850	1,087	1,173	1,093	1,092	1,116
연도	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
인원(명)	1,102	1,250	1,254	953	916	1,056	1,169	-	-

(출처: 박경목, 「일제강점기 대전형무소 설치와 확대」, 『한국독립운동사연구』, 73호, 2021, 230-231쪽)

일제강점기 대전형무소를 거쳐 간 독립운동가의 수를 정확히 알 수는 없는 상황이다. 대전형무소 수형자 인원은 1919년 11월 경성 등 다른 형무소 14곳으로부터 237명의 수용자를 이감해 수용한 것을 시작으로

87) 「이감중소동한 죄수에 보안법 적용판결」, 『동아일보』, 1932.11.11.

「김 니꼬라이 육개월언도」, 『동아일보』, 1933.04.05.

88) 「최익한등이십명 경성으로 압래」, 『동아일보』, 1932.11.23.

89) 「최익한 등 구형가타 판결」, 『동아일보』, 1933.01.26.

90) 「간공간부 등 사십명 이감」, 『동아일보』, 1934.08.14.

로<sup>91)</sup> 기록은 있지만 <표 1>에서 보는 바와 같이 천명 이상까지 증가했다. 독립 운동가들은 사상범으로 분류되었지만, 강도, 절도 등으로 분류되는 경우도 있었다. 1933년에 대전형무소에 사상수가 500여명이라는 보도와<sup>92)</sup> 1934년에도 8월에 200명이라는 보도를 통해<sup>93)</sup> 사상범들의 비중은 적게는 20% 안팎에서 많게는 40%를 넘기기도 한 것으로 보인다. 이를 통해 일제강점기 대전형무소를 거쳐 갔던 사상범의 수는 수백 명 또는 천명도 상회할 것으로 추정할 수 있다. 하지만, 수형기록카드나 신문기사 등을 통해 신원을 확인할 수 있는 경우는 겨우 200여명에 불과한 실정이다. 이들 중 가재연, 강두안, 강창보 등 20명 이상이 옥사 또는 여독으로 순국한 사실을 확인할 수 있어 고문이 험했거나 대전형무소의 처우가 얼마나 열악했는지를 가늠할 수 있다.

### 3) 탈옥사건과 기차

1935년 5월 27일, 대전형무소에서 탈옥 사건이 벌어졌다. 탈옥한 이는 절도와 강도로 전과 2범의 26살 신현길이었다. 황해도 은륜이 고향인 신현길은 1934년 10월 26일에 징역 7년을 받고 서대문형무소에 있다가 이듬해 1월에 대전형무소로 이감되었다. 대전형무소로 이감된 그는 성격이 온순한 편이라 새벽에 취사장에 나가 심부름을 하는 일을 맡게 되었다. 그러던 중 5월 27일 새벽 4시 반쯤 밥을 짓기 위해 취사장으

91) 「작년의 조선 총독부 조사, 종교(2), 사법」, 『매일신보』, 1920.02.09.

92) 「사상수와 보통수의 분리집형을 결정?」, 『동아일보』, 1933.03.28.

93) 「간공간부등 사십명이감」, 『동아일보』, 1934.08.14.

로 향하다, 밥을 운반할 때 사용하는 긴 목도 나무에 못을 박아 그것을 밟고 벽돌담을 넘어 탈출했다. 형무소 당국은 20~30분 만에 탈옥 사실을 인지하고는 발각 뒤집혔다. 대전 시내는 물론이고 근처 산림까지 이 잡듯 뒤졌으나 그를 찾아 내지 못했다. 결국 간수 130명에 경찰까지 합해 200명이 형무소 인근뿐 아니라 호남선 논산역과 남쪽으로 세천역, 북쪽으로 조치원역까지 배치해 탈옥한 신현길을 잡으려 애를 썼다. 결국 탈옥 17시간여 만인 27일 밤 9시 반에 신현길은 신탄진역에서 체포되었다. 신현길은 5~6m 높이의 대전형무소 담장 위에서 뛰어내리면서 왼쪽 발목을 다쳤다. 대전 부근 지리를 몰랐던 신현길은 아픈 다리를 이끌고 방향 없이 산 넘고 물 건너가며 12km 정도를 걸어갔는데, 겨우 신탄진까지 도달했다. 그날 비가 내리면서 사람들은 붉은 죄수복을 알아채기 어려웠다. 하지만 하루 종일 먹지 못한데다가 다친 다리로 어찌할 도리가 없어 기차를 타고 가기 위해 어느 집에 들어가 옷을 훔쳐 입고 신탄진역에서 들어갔으나 대합실을 지키고 있던 신탄진 주재소 순사에게 체포된 것이다. 체포직후 신현길은 밤 11시 기차를 타고 대전역으로 끌려 왔고, 곧바로 경찰서로 가 조사를 받은 후 형무소에 수감되었다.<sup>94)</sup> 이후 신현길은 도주죄와 절도죄가 추가되어 징역 2년이 가형되었다.<sup>95)</sup>

■  
 94) 「칠년징역의 강도 대전형무소서 탈옥」, 『동아일보』, 1935.05.28.;  
 「신탄진에서 기차타려다 탈옥수수피체」, 『동아일보』, 1935.05.29.;  
 「대전탈옥범피착」, 『조선일보』, 1935.05.29.  
 95) 「탈옥수 신현길 징역이년가형」, 『동아일보』, 1935.06.17.

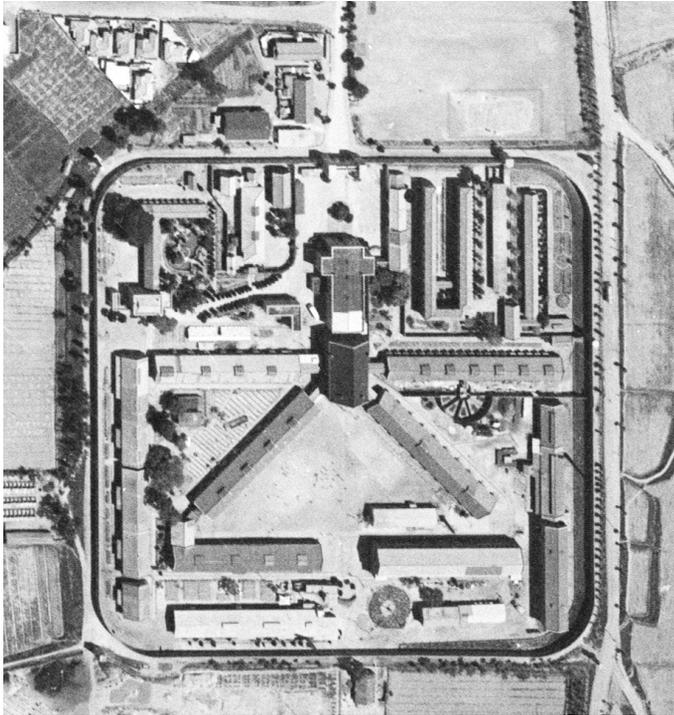
#### 4) 큰 대(大)자를 그리며 완성된 대전형무소

1930년 12월에 독방 80칸을 만들면서 대전형무소의 기본 구조는 큰 대(大)를 완성했다. 형무소마다 형태는 조금씩 다르지만 근대감옥의 특징은 중앙에 간수소(看守所)가 위치하고 방사형으로 감방이 위치해 감시가 효율적인 파놉티콘(Panopticon) 구조를 띠는 경우가 많은 것이다. 파놉티콘 구조는 영국의 철학자이자 법학자인 제러미 벤담(Jeremy Bentham)이 최소한의 비용으로 노동자를 감시하고 통제하기 위한 고안한 시설에 적용된 개념을 감옥으로 확장한 것이다. 파놉티콘의 어원은 그리스어로 ‘모두’를 뜻하는 ‘pan’과 ‘본다’를 뜻하는 ‘opticon’을 합성한 것으로 벤담이 소수의 감시자가 모든 수용자를 자신을 드러내지 않고 감시할 수 있는 형태의 감옥을 제안하면서 이 말을 창안했다.<sup>96)</sup> 감옥 자체만으로도 인권을 침해받았고, 과거 감옥 시설은 인권의 불모지였지만, 불 꺼진 중앙 간수소를 향해 있는 감방 안의 재소자들은 24시간 감시당하고 있다는 심리적 압박과 불안감까지 안고 살아야만 했다. 그렇기 때문에 ‘최대 다수의 최대 행복’을 주창했던 제러미 벤담의 발상은 사실 ‘최소 인원의 최대 감시’를 가능하게 했던 인권 파괴구조였다.

인간을 일반 사회로부터 분리하여 옥살이시키는 것을 1차 격리라 한다면, 감옥 내에서 다른 수감자들과 분리하여 독방에 가두는 것은 2차 격리라 할 수 있다. 독방에서의 삶은 육체적 고통만큼이나 정신적 고통도 수반한다. 독방에 감금되었던 사람들은 환청, 환시, 공황장애, 폐소

96) <https://ko.wikipedia.org/wiki/파놉티콘>

공포, 인지혼란, 망상, 기억상실, 무기력, 우울, 신경과민, 자해, 만성피로, 집중 장애, 맹목적 적개심을 겪기도 하고, 자살률 또한 높다. 독방은 사회적 존재인 인간의 본성을 파괴시키고, 인간 자체를 파괴시키는 도구다.<sup>97)</sup>



〈그림 7〉 대전형무소 항공사진(1968년). 감방 등 대전형무소의 구조를 이루는 기본 골간은 이미 일제강점기에 모두 갖추어 놓은 상태였다.

(출처: 국토정보지리원)

■  
97) 「고독이라는 이름의 고문」, 『한겨레』, 2016.03.08.

또한 기결수 뿐만 아니라 미결수를 수용할 감방도 부족해지자 1933년 대전형무소에 구치감이 신설되었다.<sup>98)</sup> 7~8명 정도 수감할 수 있었던 감방에 두 배 가까운 12~13명을 수용하던 상황이었다. 구치감 공사는 7월부터 착수되었는데, 당시 기존 감옥 설계와 비교하면서 가장 ‘첨단’화된 것이라고 자랑했다.<sup>99)</sup> <그림 7>과 같이 구치감은 청사의 우측 빈터에 별도의 담장을 두르고 ㄷ 형태로 설계되었다. 29칸의 독방을 비롯해 총 41칸의 감방이 만들어졌다. 특히 독방의 구조가 특이했는데 외벽이 톱니 모양으로 되어 있어 창문이 사선형을 띠고 있었다. 이는 각 방 사이의 소통과 맞은편과의 소통 및 시야를 완전히 차단하는 구조였다.<sup>100)</sup>

## 전쟁과 철도

### 1) 중일전쟁과 복선화: 더 많이 더 빠르게

관암동에서 식장산으로 가는 길 아래로 경부선 기차가 지나는 터널이 있다. 지금도 기차가 다니는 터널 옆으로 오래된 터널이 자리하고 있다. 옛 구정리 터널로 불리는 이 터널은 2003년까지 사용되다가 폐선된 상태다. 옛 구정리 터널은 현재 상행선과 하행선 모두 남아 있다. 조적식으로 지어진 상행선 터널은 선로 개량이 이루어졌던 1919년

98) 「죄수대만원으로 대전형무소 증축」, 『조선일보』, 1933.09.23.

99) 「정원 초과로 구치감 신축-정원수의 사할과잉으로 대전형무소의 계획」, 『조선중앙일보』, 1933.10.01.

100) 대전형무소 구치감. 여감방 도면 참고.

<http://theme.archives.go.kr/next/place/subject09.do?flag=6>

부터 사용되기 시작했다. 내벽은 적벽돌과 화강암 블럭이 2단으로 쌓인 형태를 띠고 있고, 터널의 길이는 395m이다. 경부철도 속성공사를 독려하기 위해 시찰에 나섰던 당시 일본 체신대신 오우라의 이름을 따서 ‘겸무산(兼武山)’이라고 쓴 편액을 달았던 터널은 선로 개선으로 이때 폐선된 것으로 보인다. 한국전쟁까지도 인도와 차도로 사용되다가 이후 도로 공사로 매몰된 것으로 알려진다. ‘겸무산(兼武山)’이라고 쓴 편액도 해방 즈음까지 그대로 남아 있었다.<sup>101)</sup> 상행선보다 약간 낮은 지형에 국도 4호선 쪽으로 하행선 터널이 있다. 하행선 터널은 길이가 440m이고, 처음부터 콘크리트로 만들어졌다. 이 터널은 경부선 복선 공사가 완료된 1944년에 준공됐다.



〈그림 8〉 옛 구정리 터널의 남쪽 모습. 왼쪽이 1919년에 선로 개량 당시 준공된 터널이고, 오른쪽이 1944년 복선화 공사로 준공된 터널. (출처: 저자 촬영)

101) 변평섭, 『한발승람 - 대전의 역사와 그 애환』, 호서문화사, 1972, 105쪽.

1931년 일본의 만주 침략이 본격화된 뒤에는 철도 수송량이 급격히 늘어났고, 이에 따라 일본은 그동안의 시설 보수에서 한 걸음 나아가 경부선 복선 공사에 착수했다. 1936년 6월 부산~삼랑진 간의 일부와 사상~구포 간(5.5km) 및 대전~영등포 간의 일부인 수원~군포 간(11.6km)의 복선화공사에 착수했다. 수원~군포 간은 1937년에 복선 운전을 개시하였으며, 대전~영등포 간 전 구간의 복선 운전도 1939년 6월에 개시했다. 경부선의 전면적인 복선화공사의 당초 계획은 1942년 완성을 목표로 하여 각 공사에 착수했다. 하지만 노동력이 부족하고, 기계뿐 아니라 자재 수급도 원활하지 못했다. 특히 1939년 이래 강제는 기획원 및 군수성 등 기관의 사정에 의한 할당제도가 실시되었고 군수가 우선되었기 때문에 대형 교량의 트러스 거더(대들보) 제작은 예정보다 많이 지연되었다. 이 때문에 삼랑진~대전 구간에서는 왜관 낙동강 교량(상행선)은 공사가 더뎠고, 왜관~약목 간을 제외하고도 1943년에서야 복선 운전이 개시할 수 있었다.<sup>102)</sup>

복선공사는 새로 건설하는 공사에 비해 공사 난이도가 높고 시간도 오래 걸린다. 기존선로에 근접해서 공사를 진행하면서 열차 운행에 지장을 않도록 항상 주도면밀한 주의가 요했다. 하지만 토질이 불량해 토사가 붕괴되어 기존 선로가 매몰되거나, 절벽 등의 발파 작업으로 종종 바위가 튀어 기존선을 파손시키는 등의 장애를 일으키기도 했다. 또한 지반이 불량한 지역에서 제방이 무너져 내려 기존선을 운행하는 열차 사고로 이어지는 등 예측치 못한 사고로 물자 손실뿐 아니라 인명 피해까지 초래하는 경우도 있었다.<sup>103)</sup>

102) 센코카이, 『조선교통사-제2권』, 북갤러리, 68-70쪽.

103) 위의 책, 72쪽.

러일전쟁 때처럼 철도는 일본군의 병력과 무기, 군수물자의 주된 수송수단이었는데, 1937년 중일전쟁 이후 오히려 선로 복선화 공사에 전쟁은 부정적 영향을 미쳤다. 당초 1942년을 완성목표로 삼았던 경부선 복선화 공사는 1944년 10월에서야 마무리되었다. 경부선 복선화 공사가 마무리 되었을 때 중일전쟁은 끝나지 않았지만, 그 후 1년이 채 되기 전 일본은 패망했다.

일본이 패망하기 전까지 대전역은 만주사변과 중일전쟁에 동원된 군인들이 복상할 때 거쳐서 갔던 곳이고, 태평양 전쟁에 강제 징병된 지역의 청년들이 소집되어 끌려가던 곳이었다. 1932년 초 대전을 비롯해 충남지역에서 징병된 1,166명의 병사들이 대전 시민들의 환송을 받으며 대전역을 통과해 용산 제20사단으로 향했다.<sup>104)</sup> 만주사변이 끝날 때 쯤, 만주로 파견되는 병사들이 대전역을 통과할 때마다 시민들은 대전역으로 나와 병사들을 환송했고,<sup>105)</sup> 학생들은 심지어 일장기에 혈서까지 써서 병사들에게 선물하는 등 대전역은 일본의 대륙침략을 선전하는 선전장이 되었다.<sup>106)</sup>

## 2) 해방 후 철도로 이감된 수많은 사상범들

해방 후 감옥 문이 열리고, 감옥을 나온 이들은 새로운 사회를 만들기 위해 역군으로 나서려 했다. 하지만 우리의 염원과과는 다르게 38선을

104) 「忠淸南道, 新入營兵士大田驛通過」, 『조선신문』, 1933.01.22.

105) 「出動兵士へ歡送迎文を贈る, 大田驛頭で市民から」, 『조선신문』, 1933.02.02.

106) 「男女學生が血染の日章旗, 大田驛で出動隊へ」, 『조선신문』, 1933.02.02.

경계로 분단되었다. 38선 남쪽에는 미군정이 들어섰다. 해방 후 혼란한 정국은 또 다시 사람들을 감옥으로 보냈고, 대전형무소는 다시 사상범 수용시설로 회귀했다.

1948년 10월 19일 제14연대 군인들이 봉기하며 여순 사건이 발생했고, 정부는 ‘반군토벌전투사령부’를 설치하고 사령관에 육군 총사령관 송호성 준장을 임명했다. 당시 15개 연대 중 대전 2연대를 비롯해 대전 이남에 위치한 전주 3연대, 광주 4연대, 대구 6연대, 군산 12연대, 마산 15연대 등 절반 가까운 부대에서 진압군으로 투입되었다. 대전 주둔 제2연대 일부 병력은 10월 20일 대전을 출발해 열차로 남원역에 도착했다. 남원역부터는 트럭에 나눠 타고 순천으로 향했다.<sup>107)</sup> 제2연대는 순천과 여수를 거치면서 진압 작전에 동참했다. 여순사건은 ‘반군토벌전투사령부’가 10월 27일에 여수를 탈환하며 일단락되었다. 하지만 그것이 끝은 아니었다. 광범위한 처벌이 뒤따랐다.<sup>108)</sup>

여순 사건 과정에서 검거된 민간인 대부분은 현지에 설치된 군법회의에 회부되어 재판을 받았다. 하지만 14연대 군인들은 대전까지 압송되어 재판을 받았다. 군 당국은 1948년 10월 말에 대전지방법원 일부를 활용해 ‘임시 군법재판소(임시 육군중앙군법회의)’를 설치했다.<sup>109)</sup> 군 당국이 대전에 임시군법재판소 설치한 이유에는 검거한 군인들을 열차를 이용해 대규모로 압송할 수 있었고, 대규모 정치범 수감시설인 대전형무소가 있었기 때문이었다. 봉기 이후 한 달 가까이 흐른 시점

107) 진실화해위원회, 「순천지역 여순사건」, 『2008년 하반기 조사보고서 3권』, 2008, 632-633, 646, 쪽.

108) 진실화해위원회, 「여수지역 여순사건」, 『2010년 상반기 조사보고서 6권』, 2010, 439-441쪽.

109) 「반군포로처단 대전에 군법재판소」, 『조선일보』, 1948.10.28.

인 11월 중순에 700여 명의 군인들이 대전으로 압송되어 대전형무소에 수용되었다. 재판은 11월 6일부터 이들에 한 번꼴로 빠르게 진행되었다. 신속한 재판 과정에서 제대로 된 항변과 변론할 여지는 없었다. 특히 당시 국방경비법상 군법회의는 재판을 한 번만 하는 단심제였다. 하지만 국방경비법은 입법기구에서 심의된 적도, 공포된 적도 없는 것을 법률로 숙여 수많은 사람을 죽음으로 내몰은 초범과 무법의 수단이였다. 1949년 11월 27일, 임시군법재판소 재판장 이지형 중령이 그 동안 10차례 군법 재판에 회부된 417명의 재판 결과를 발표했다. 사형 선고 224명, 무기징역 110명, 5년 징역 30명, 1년 징역 28명, 보류 1명, 무죄 석방 24명이였다. 사형 선고 비율이 절반을 넘어섰고, 대부분이 중형을 선고받은 것이다. 심지어 사형집행은 순식간에 진행되었다. 사형 언도를 받은 224명 중 대통령의 인준을 받은 55명이 11월 27일 대전 교외 모처에서 총살되었다.<sup>110)</sup> 한국전쟁 발발 전부터 이미 학살은 시작된 것이다. 10월 말부터 대대적인 언론보도로 진압 현황과 재판 소식을 알리던 군 당국은 11월 말을 기점으로 언론보도를 중단했다. 이 때문에 이후 얼마나 많은 이들이 대전으로 압송되었는지 그리고 얼마나 많은 이들이 재판에 회부되어 어떤 판결을 받았는지를 확인하기는 쉽지 않다. 다만, 1949년 1월 27일에 작성된 미군 제971 방첩분견대 대전 지부의 극비 문서에서도 69명이 사형 집행되었다고 밝히고 있어 이후에도 사형집행은 이어졌다는 것을 알 수 있다.<sup>111)</sup> 동포의 학살을 거부하며 제주도 출동 명령을 거부해 봉기에 나섰던 14연대 군인들은 그 대가로 자신의 목숨을 내놓아야 했던 것이다. 4·3사건으로 제주에서 군

110) 「사형 224명 무기 110명」, 『경향신문』, 1948.11.27.

111) 채병욱, 『미제는 조선침략전쟁의 도발자』, 평양출판사, 2016, 309-312쪽.

법회의를 받고 7년 형을 받은 300명의 제주 사람들이 대전형무소로 이감된 것은 1949년 7월이었다.<sup>112)</sup> 대전에서 군법회의를 받고 사형을 면한 14연대 군인들과 여수와 순천 현지에서 군법 재판을 받았던 민간인들은 이미 대전형무소에 수감되어 있었다. 제주 출병을 거부했던 14연대 군인들이 제주 사람들보다 먼저 대전형무소에 수감 중이었던 것이다. 14연대 군인들이 봉기하지 않고 제주도 출병에 나섰더라면 제주에서 만났을 운명이, 출병 거부로 대전 감옥에서 만나는 운명으로 뒤바뀐 것이다. 이승만 정권은 여순사건을 계기로 자신의 정치기반 불안을 해소하기 위해 숙군(肅軍) 작업을 강력히 전개했다. 그 결과 1949년 7월까지 당시 군 병력의 5% 정도인 4,749명이 처벌받아 군대에서 축출되었다.<sup>113)</sup> 군대 내 숙군 작업에 나선 이승만 정권은 군대 밖에 있던 국민들도 믿지 못하고 불안한 존재로 인식했다. 국가보안법 제정을 서둘러 국민을 처벌한 법적 근거를 마련했다. 국가보안법이 제정된 1948년 12월 1일 이후 전국의 감옥에는 국가보안법 위반자들이 투옥되기 시작했다. 4·3사건과 여순사건 관련자를 비롯해 국가보안법 위반자 등 정치 사상범은 한국전쟁 발발 직전 대전형무소 수감자의 절반 정도인 2천명 정도에 달했다. 한국전쟁이 발발하자마자 대전형무소 재소자 대부분은 산내 골령골로 끌려가 불법적으로 학살당했다. 국민보도연맹원 중 상당수도 형무소 재소자들과 함께 학살되었다.<sup>114)</sup>



112) 제주4·3사건진상규명및희생자명예회복위원회, 『제주4·3사건진상조사보고서』, 2003, 400쪽.

113) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제1권(전쟁의 배경과 원인)』, 국방부군사편찬연구소, 2004, 484쪽.

114) 임재근, 「한국전쟁 시기 대전지역 민간인 학살 연구」, 북한대학원대학교 석사학위논문, 2016, 91-93쪽.

### 3) 한국전쟁의 발발, 기차로 대전에 들어 온 미군들

분단 5년 만에 결국 전쟁이 터졌다. 이승만 대통령은 개전 3일 만인 1950년 6월 27일 새벽에 서울역을 떠나는 남행열차에 올랐다. 대구까지 갔다가 되돌아온 곳이 대전이었다. 대통령의 독자적 피난에 당황하고, 배신감을 느낀 국회의원들과 장관들은 각자 뿔뿔이 흩어지거나 대통령을 따라 대전으로 남하했다.<sup>115)</sup> 그러면서 대전은 대한민국 최초의 임시수도가 되어 버렸다. 한국전쟁 초기 대전이 임시수도로서 선택되고, 활용될 수 있었던 이유는 다양하다. 정치와 행정업무를 가능케 하는 인프라가 구축된 도시 규모 측면에서 고려가 되었다. 대전은 충청도청의 소재지로 충청도청사가 위치해 있고, 인근에 도지사공관을 비롯한 관사촌이 있어 임시수도로 활용하는 시설로 대체되었다. 충청도청사는 중앙청사와 국회의 공간으로 대체되었고, 군사지휘부로도 사용되었다. 도지사공관은 임시 경무대가 되어 대통령이 머무는 공간이 되었다. 교통의 편리성도 영향이 컸다. 대전은 경부선 철도와 호남선 철도가 분기하고, 도로도 주변 도시와 종횡으로 연결되어 있었다. 편리한 육상 교통과 더불어 비행장까지 구축되어 있어 전시 상황에 급한 수송을 담당할 항공교통의 편리성까지 갖추고 있었다. 이러한 시설들은 대부분 일제강점기 일본의 식민지배의 목적으로 일제가 구축해 놓은 것들이었다.

대전에 도착한 이승만 대통령이 제일 먼저 한 일은 대국민 방송 녹음이었다. 한국전쟁 발발 후 대통령의 첫 담화였다. 하지만 녹음된 담

■  
115) 중앙일보사, 『민족의 증언』, 1983, 110-111쪽.

화는 “대통령도 서울을 떠나지 않고 국민과 함께 서울을 지킬 것”이라며 “국민들은 동요하지 말라.”는 거짓된 내용이었다. 일부 시민들은 방송의 목소리가 원거리 전화임을 짐작해 대통령이 서울을 떠났다는 것을 알아채기도 했지만, 대다수의 서울시민들은 담화방송에 안심해 피난을 멈추었다.<sup>116)</sup> 뒤늦게 대통령과 정부 각료들이 서울을 버린 사실을 안 서울시민들은 다시 피난길에 나섰지만, 28일 새벽 국군은 인민군의 남하를 막는다는 이유로 한강대교를 폭파했고, 그날 오전 인민군이 서울을 점령했다.



〈그림 9〉 1950년 7월 2일 대전역에 도착한 미군 스미스부대  
(출처: SC 342731, NARA)

전세가 불리해졌고, 미군이 한국전쟁에 참전했다. 사람들이 모이고,

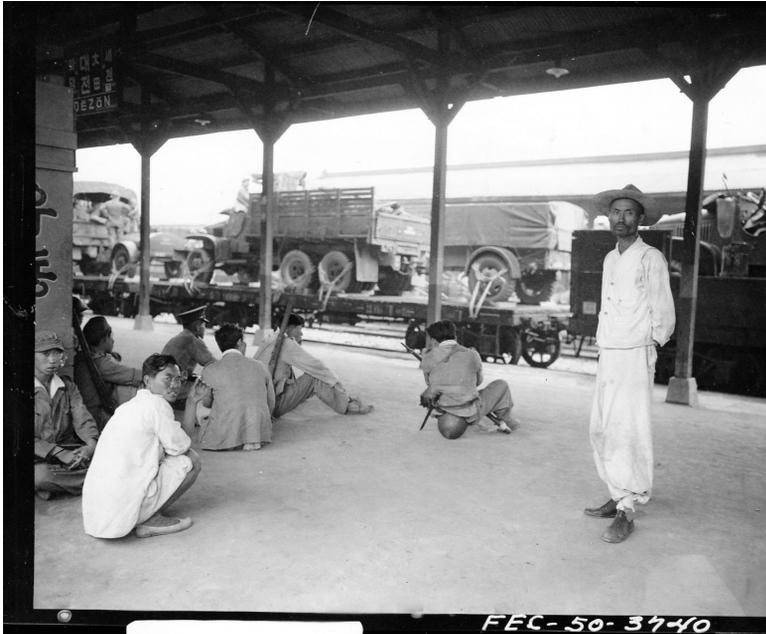
■  
116) 위의 책, 35쪽.

군대가 드나들던 장소는 대전역이었다. 미군 최초의 지상군 참전부대인 스미스 부대가 1950년 7월 2일 기차를 이용해 대전역에 도착했다. <그림 9>에서 보는 바와 같이 왼쪽 건물에 ‘대전지구군사철도수송부(大田地區軍事鐵道輸送部)’라고 적힌 건물의 간판이 보인다. 미군은 6월 30일에 급작스럽게 수원비행장을 파괴하고 대전으로 후퇴했기 때문에, 스미스 부대의 공수지역이 수원에서 부산으로 변경되었다. 스미스 부대는 일본에서 수송기를 타고 부산 수영비행장에 도착, 다시 부산역으로 이동했다. 부산역을 출발한 스미스 부대는 7월 2일 오전 8시에 대전역에 도착했는데, 이 순간을 미군 사진병 턴불(C. R. Turnbull) 병장이 촬영한 것이다.<sup>117)</sup> 이날 대전역에 도착한 미군 부대의 모습을 한국전쟁 전선 취재에 나선 뉴욕 헤럴드 트리뷴(the New York Herald Tribune)의 마거리트 히긴스(Marguerite Higgins)는 “한국인들은 미국인들의 도착에 크게 흥분하고 안도했다.”라며, “군중들은 대전역에서 몇 시간 동안 그들을 기다렸고 그들이 도착했을 때 큰 소리로 환호했다. 한국 국방 관계자와 한국군 군악대가 이들을 맞이했다.”라고 기사를 타전했다.<sup>118)</sup>

대전역은 플랫폼을 비롯해 광장까지 인산인해를 이루었다. 북상하는 미군들과 군수물자들이 기차로 몰려들었고, 남하하는 피난민들도 발 딛을 틈이 없었다. <그림 10>은 미군 사진병 댄젤(R. Dangel) 상병이 촬영한 사진이다. 1950년 7월 5일에 미군 제24사단 34연대의 차량을 실은 열차가 대전역에 정차한 순간 이를 구경이라도 하듯이 플랫폼

117) 육군본부, 『낙동강에서 압록강까지-제1집』, 육군본부, 1963, 29-30쪽.

118) Marguerite Higgins, 「U.S. Troops to Take Battle Positions For First Time Since World War II」, 『The Morning Call』, 1950.07.02, pp. 1, 6.



〈그림 10〉 1950년 7월 5일 대전역 플랫폼의 모습.  
(출처: SC 343106, NARA)

에 나온 사람들을 촬영했다. 사진 왼쪽 위에 ‘회덕-대전-세천’이라고 적힌 이정표가 사진의 장소가 대전역임을 확인해 준다. 왼쪽 기둥에 ‘우동’이라고 적힌 문구가 보이는데, 이 시기에도 밀가루로 만든 ‘국수’ 음식이 대전에서 흔히 접할 수 있었던 것으로 보인다.

대전이 임시수도가 되면서 정부 관료와 국회의원뿐만 아니라 피난민들이 몰려들어 포화상태에 이르렀다. 이에 정부는 피난민들을 분산하기 위한 계획들을 수립했다. 7월 10일에 발표된 정부의 계획은 대전으로 몰려든 피난민들을 충남과 충북뿐만 아니라, 전라남북도와 경상

북도로 분산하고 수용하고자 했다. 이를 위해 각 도에서는 철도 인근으로 피난민 수용소를 급히 설치해야만 했다. 사회부에서는 피난민 증명서 교부하고, 대전에서부터 목적지까지 인솔도 책임졌다. 피난민 증명서는 연고와 지인이 전무(全無)하고 사상에 문제가 없어야만 했다. 피난민 증명서를 소지했다고 하더라도, 항상 피난민들의 사상은 항상 감시의 대상이었다. 교통부에서는 피난 증명서 소지자들에게는 무상으로 교통편을 제공했다.<sup>119)</sup>

금강 방어선에서 접전이 벌어지자 피난민들은 대전 이남으로 후퇴하기 시작했고, 임시수도도 대전에서 대구로 이전 준비가 시작되었다. 7월 13일 내각 각료 대부분이 대전을 떠나 대구로 향했다. 대전시장의 권고로 시민들은 대전에서 소개되었으며, 대부분의 상가는 철시했다. 이미 7월 8일에 미 제8군 사령부가 대구에 세워졌고, 국군 육군본부도 14일에 대구로 이동했다. 대전에 남은 병력은 미군 제24사단 병력뿐이었다.<sup>120)</sup> 7월 15일에는 대전에 있던 정부 청사와 은행은 폐쇄되었으며, 시장과 주요 자치단체장들은 대전을 빠져나갔다.<sup>121)</sup> 7월 16일에 들어서며 정부 관리와 경찰, 일반 시민들이 모두 대전에서 소개되었고, 임시수도를 대구로 이전했다.<sup>122)</sup> 대전전투를 앞두고 피난민과 군인들로 붐볐던 대전역 광장은 텅 비었고, 대전역에서 충남도청 방향을 바라본 거리도 인적이나 차량을 찾아보기 어려운 한산한 모습이었다. 이런 모

119) 국방부 정훈국 전사편찬회 편, 『한국전쟁1년지: 1950-1951』, 국방부, 1951, C49-50쪽.

120) 국방군사연구소, 『한국전쟁 자료총서43: 미 국무부 한국국내 상황관련 문서 5 (1950.7.11.-7.17)』, 국방군사연구소, 1999, 343쪽.

121) 국방군사연구소, 『한국전쟁 자료총서43』, 490쪽

122) 국방군사연구소, 『한국전쟁 자료총서 16: 미국 중앙정보국 정보보고서』, 국방군사연구소, 1997, 41-42쪽.



〈그림 11〉 텅빈 대전역광장(왼쪽)과 대전역에서 충남도청을 바라본 거리의 풍경(오른쪽)  
(출처: RG 111, ADC-8105, NARA, 화면 캡처)

습은 〈그림 11〉에서 볼 수 있는데, 이는 미군 영상병 포스노트(Wallace O. Fosnaught) 상병이 7월 19일에 촬영한 것이다.

#### 4) 대전이 초토화된 이유: 대전전투와 도심의 파괴, 그리고 철도의 역설

1950년 7월 20일을 전후한 대전전투에서 대전을 방어하던 미군 제 24사단은 대전을 포위 공격해 오던 인민군 제3사단, 제4사단, 105전차사단에 밀려 후퇴할 수밖에 없었다. 언뜻 생각하면, 대전의 폐허는 이때 대전전투의 과정에서 파괴된 것으로 오해하기 쉽다. 대전전투 과정에서도 쌍방의 총격과 포격으로 인해 도시의 파괴를 가져왔지만 폐허의 결정적 요인은 미 공군의 폭격 때문이었다.

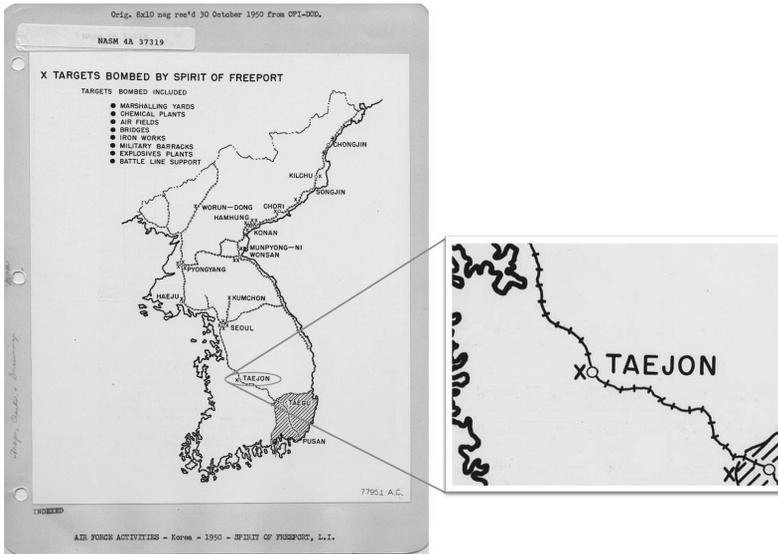
1950년 7월 20일 당시 대전역에는 미군 제24사단의 보급품이 적재된 화물열차를 미처 후방인 영동으로 후송(後送)하지 못하여 사단 수송장교 햇필드(Raymond D. Hatfield) 대위는 화물열차 후송 대책을 마련

하느라 애를 먹고 있었다. 김재현 기관사를 비롯한 철도원들이 투입되어 몇 차례의 시도했지만 화물열차 후송에는 실패했다.<sup>123)</sup> ‘딘 소장 구출작전’으로 세간에 알려진 이 화물열차 후송 작전에는 몇 가지 오류가 있다. 우선 열차 작전의 목적은 ‘딘 소장 구출 작전’이 아닌 ‘화물열차 후송 작전’이다. 열차 작전이 진행될 때까지 딘 소장은 실종되지 않았다. 서울현충원 묘비를 비롯한 공식 기록에 김재현 기관사의 순직 날짜가 ‘1950년 7월 19일’로 나와 있는데, 실제 순직일은 ‘7월 20일’이다. 김재현 기관사의 열차 작전에 대한 기록은 당시 미군 보고서를 비롯해 언론 보도, 사건 이후 발간한 국방부와 교통부 자료에서도 대부분 7월 20일로 기재하고 있다. 열차 작전에 투입된 미군 규모도 31명 또는 33명이 아니라 열차 경비(Train Guard) 명목의 6명이었다. 또한 미군 전사자는 발생하지 않았다. 김재현 기관사가 운행했던 기관차도 ‘미카3-129호’가 아닌 ‘219호’였다.<sup>124)</sup>

대전 전투에서 패해 퇴각했던 미군은 1950년 7월 21일에 후송에 실패한 탄약과 보급품이 실린 열차를 파괴하기 위해 대전역을 공중 폭격했다.<sup>125)</sup> 미군의 항공 폭격은 여기서 그치지 않고 대전을 다시 수복하기 전까지 수차례 이어졌다.<sup>126)</sup> 미군 폭격으로 도심이 크게 파괴되었지만 인명피해도 컸다.<sup>127)</sup> 그중 대규모 폭격은 9월 15일에 있었다. 이날 미 극동공군 폭격기사령부의 B-29 17대가 출격해 전선과 무관한 후방

- 
- 123) William F. Dean, *General Dean's story* (New York: The Viking Press, 1954), pp. 37–38.  
 124) 임재근, 「딘소장 구출작전에 대한 재검토」, 『대전郷土연구』, 창간호(2022.06), 151–174쪽.  
 125) 육군본부, 『낙동강에서 압록강까지-제1집』, 91–92쪽.  
 126) 전갑생, 「한국전쟁기 대전의 피해상과 전후 복구」, 대전광역시, 『한국전쟁에서 4월혁명까지의 대전』, 대전광역시, 2020, 107–117쪽.  
 127) 스토리랩 작가협동조합, 『사람의 전쟁 1: 문학의 눈으로 바라보는 한국전쟁 70년, 1950~2020』, 걷는사람, 2020, 65–66쪽.

도시인 안동과 대전에 다량의 폭탄을 투하했다. 이때의 주된 타격 목표 지점 중 하나는 대전역이었다.<sup>128)</sup>



〈그림 12〉 B-29에 의해 폭격 된 표적 지도  
(출처: NASM 4A 37319, NARA)

미 극동공군 전략폭격기 B-29의 주된 폭격 목표는 대부분 철로 상에 있었다. 〈그림 12〉은 ‘Spirit of Freeport’라는 별칭을 갖고 있던 B-29에 의해 폭격 된 목표물을 보여주는 지도이다. 낙동강 방어선이 구축된 상황에서 철도를 중심으로 대전, 서울을 비롯해 평양, 원산, 함흥, 청진 등 38선 북쪽 지역까지 폭격이 시행되었다는 것을 확인할 수 있다. 공격 목표물에는 조차장(Marshalling Yards), 화학 공장, 공군기지, 교량,

128) 김태우, 『폭격: 미공군의 공중폭격 기록으로 읽는 한국전쟁』, 창비, 2013, 211쪽.

제철소, 군 막사, 폭발물 공장 등이 포함되었다. 낙동강 방어선에서 치열한 혈전이 벌어지고 있는 상황에서 제공권을 장악한 미 공군이 후방 지역에서 철도를 중심으로 폭격을 시행한 이유는 상대의 보급로를 차단해 지상군을 지원하기 위한 목적이었다. 대전역이 B-29의 주된 폭격 지점이 되었던 이유는 대전이 서울에서 낙동강 방어선으로 통하던 인민군 보급로의 중간 지점에 있었기 때문이다.



〈그림 13〉 미 공군 B-29 폭격기의 안동역 폭격 장면(1950.9.15.)

(출처: NASM 4A 38646, NARA)

〈그림 13〉은 이날 미 공군 B-29 폭격기가 안동역을 폭격하는 장면이다. 비록 대전역 폭격 장면은 아직 확인되지 않았지만, 폭격기 10대 중 1대가 엔진 과열로 취소되고 9대가 500파운드짜리 다목적 폭탄 90톤을 대전역 조차장, 창고 등에 투하했고, “모든 폭탄은 대전 조차장에 명중

되었고, 철로와 창고를 파괴하고 화재와 2차 폭발을 일으켰다. 51대의 화차가 파괴되었으며 차고와 전차대 등에는 직격탄이 투하되었다.”라며 매우 상세하게 보고되었다.<sup>129)</sup> B-29 전폭기가 출격해 안동과 대전을 비롯한 후방에 대규모 폭격을 감행한 시기는 인천상륙작전이 본격화된 시점과 일치했다. 인천상륙작전 성공을 위해 시선을 분산시키기 효과도 있었던 셈이다.<sup>130)</sup>

2023년 8월 23일 대전역 인근 동구 정동에서 한국철도공사 대전충청본부 대전통합사무소 신축공사를 위해 주차장을 철거하고 터파기 공사를 하는 과정에서 녹슨 항공폭탄 1개가 발견됐다. 공군 제20전투비행단이 해당 폭탄을 수거해 분석한 결과 제원은 ‘AN-M76’으로 지름 40cm, 길이 90cm, 무게는 500lb(약 227kg)에 달하는 것으로 확인했다. 다행히 군 관계자는 발견 당시 폭발 위험은 없었던 상태였고, 현장에서 폭탄 신관 제거 등 안전 조치를 마친 후 수거해 20전투비행단 폐탄저장고로 옮겼다고 밝혔다.<sup>131)</sup> 항공폭탄이 흙 속에 묻혀 있던 곳은 <그림 14>에서 보는 바와 같이 대전역에서 서광장으로 나오는 곳으로부터 100m 정도 거리에 불과했다. 항공폭탄이 발견된 곳은 최근까지 주차장으로 사용된 장소였고, 과거에도 건물 사이 공터 사용되면서 터파기가 진행되지 않았던 장소였기 때문에 지금껏 발견되지 않았던 것으로 보인다. B-29는 슈퍼포트(Superfort)라 불리는 중전폭기로, 500파운드 폭탄을 주로 탑재했다. 1950년 9월 15일 B-29 중폭격기 9대가 500

129) 전갑생, 「한국전쟁기 대전의 피해상과 전후 복구」, 114쪽.

130) 임재근, 「한국전쟁기 대전전투에 대한 전쟁기억 재현 연구」, 북한대학원대학교 박사학위논문, 2020, 175쪽.

131) 「6·25전쟁 대전 폭격의 잔해물 ‘AN-M76’…“전쟁참상 교육 보전율」, 『중도일보』, 2023.08.24.



〈그림 14〉 대전역 인근 공사장에서 폭탄이 발견된 지점(별표). 주황색 건물은 옛 대한통운 건물이고, 왼쪽이 서광장이다. 서광장에서 지하상가로 내려가는 기차 모형의 구조물이 보인다. (출처: 저자 촬영 후 편집)

파운드 폭탄 90톤 투하했다면, B-29전폭기 1대당 10톤을 투하한 셈이고 이는 500파운드짜리 폭탄 44개 정도다. 이번에 발견된 항공폭탄은 1950년 9월 15일 대전역 인근에 투하되었던 400여개 중 1개로 추정된다. 소이탄의 한 종류인 AN-M76 폭탄은 이전 모델에 비해 관통력이 더 강하고 정확도가 높았으며, 3~4배 더 많은 탄약이 들어 있어 강력한 화력을 발생했다.<sup>132)</sup>

■  
132) Center of Military History United States Army, The Chemical Warfare Service: From Laboratory to Field (United States Army in World War II) (CreateSpace Independent Publishing Platform, 2014), p. 181.

대전에서 벌어진 폭격 장면에 대한 목격담은 당시 폭격 상황의 이해를 돕는다. 1950년 7월로 기억되는 어느 날 대전역 폭격장면을 목격하는 것은 다음과 같이 기억했다.

시골에서는 산 아래에 있으면 폭격을 피할 수 있다고 믿었다. 산 바로 밑의 경사 때문에 비행기가 접근하기 어렵다고 믿었던 것 같다. 그래서 밤마다 마을 사람들은 흙칭이나 얇은 침구를 가지고 산 밑으로 갔다. 밤마다 동네 사람들이 모이는 장소가 있었다. 그곳에서 모두 들 모여서 밤을 보내곤 했다. 대전역이 폭격당하던 밤은 잊을 수가 없다. 산 저쪽으로부터 불덩이가 획 하고 날아가다가 대전역에 찍 떨어져 불길 이 확 일어났다. 조금 후에 다시 불덩이가 획 날아가더니 찍 떨어져 불길 이 확 올랐다. 이것을 한 동안 계속하였다. 후에 들으니 이것이 대전 역을 폭격한 것이라고 했다.<sup>133)</sup>

대전역 뒤편 신안동에 거주했던 당시 국민학교 2학년의 황충만 전 중구문화원장(2016, 80세)도 포탄이 떨어지면 처음엔 빨간 연기가 나고 다음엔 까만 연기로 확 바뀌었다며 자신의 목격담을 증언했다. 이어 폭격당한 철도 레일이 신안동까지 날아왔다고 말을 이었다. 폭격으로 인해 대전역 주변의 철길은 엇가락처럼 휘어져 뒹굴었고, 20m나 되는 철도레일 하나는 대흥초등학교 정문 앞까지 날아갔고, 다른 하나는 목척교의 난간에 걸쳐 있기도 했다. 또 삼성초등학교 길 건너 옛 삼성시장 자리는 폭격으로 굉장히 큰 웅덩이가 여섯 개 정도 파였었는데 장마

133) 대전광역시사편찬위원회, 『대전의 옛 이야기-하권』, 2016, 36쪽.



〈그림 15〉 파괴된 대전역 광장(위)과 철로(아래)  
 (출처: RG 111, ADC 8401, NARA, 재생 장면을 파노라마 형태로 편집)

철이 빗물이 고여 사람이 빠져 죽은 일도 있었다.<sup>134)</sup> 하늘에서 포탄이 떨어지는 장면을 “밤이나 고구마 쏠듯이 뭔가를 새카맣게 쏘았다”거나 “염소 똥 싸듯이 폭격”했다고 표현했다.<sup>135)</sup>

1951년 6월의 사진에서는 철도 운영을 위해 긴급 복구가 진행되어 대전역에 여러 대의 열차가 정차해 있는 모습도 확인할 수 있지만, 폭격을 받았던 당시 대전역은 철도 레일이 주변 마을까지 날아갈 정도로 크게 파괴되었다.<sup>136)</sup> 〈그림 15〉은 폭격을 받아 건물 골조는 옛가락처

134) 위의 책, 37, 75쪽.

135) 진실화해위원회, 「충청지역 미군폭격 사건」, 『2010년 상반기 조사보고서 6권』, 2010, 725, 736쪽.

136) 대전광역시사편찬위원회, 『대전의 옛 이야기-하권』, 75쪽.

럼 휘어지고, 대부분 파괴된 대전역 철로의 모습이다. 이 영상은 미군 통신부대 영상병 부처(Butcher)가 1950년 10월 5일에 촬영한 것이다. 부처는 먼저 대전역 광장을 담은 후 플랫폼과 철로가 있는 안쪽으로 들어갔다. 두 장소에서 모두 우측에서 좌측으로 방향을 틀면서 연속촬영을 진행하며 파괴된 대전역의 모습을 생생하게 기록했다. 영상이 촬영된 시점은 대전역에 대한 폭격이 가해진 지 불과 20여 일 후이기 때문에 그날 폭격의 효과와 결과를 확인시켜 준다.

영상에 담긴 폐허가 된 대전 시가지와 완전히 파괴된 대전역의 모습은 전쟁으로 인해 삶의 터전이 폐허가 된 모습을 직관적으로 보여주면서 전쟁의 참상을 보여준다. 미군이 대전을 수복하는 과정에서 인민군은 제대로 된 방어전도 치르지 못하고 퇴각했다. 대전을 수복하면서 미군 영상병에 의해 촬영된 폐허가 된 도시의 모습은 언뜻 생각하면 대전 시가지가 초토화된 요인을 7월 20일의 대전시가 전투로 생각하게 하여 만들어 폐허의 책임을 인민군에게 둘 여지가 있다. 하지만 앞서 살펴본 대로 폐허의 가장 큰 요인은 미군의 항공폭격이었다.

1951년 6월 LIFE의 셔셀이 촬영한 <그림 16>를 보면 대전전투 이후 1년 가까운 시일이 흘렀음에도 대전 시내의 중심부는 집과 건물이 대부분 파괴된 폐허 상태임을 확인할 수 있다. 형체가 온전히 남아 있는 건물들은 충남도청사, 대전시청사, 산업은행대전지점 건물, 충남도립병원, 몇몇 학교건물 등에 불과했다. 남아 있는 건물들이 벽돌과 대리석 등 석재로 만든 건물이었던 데 비해, 파괴된 주택과 건물들은 목조 건물이었다. 주택과 목조건물은 폭격의 직접적 피해뿐 아니라 폭격의 여파로 불타 없어졌다. 대전역은 직접 폭격을 받아 역사(驛舍)가 파괴된 데 비해, 규모가 큰 건물들은 파괴되지 않았다는 것은 직접적인 폭



〈그림 16〉 폭격으로 폐허가 된 대전시가 항공사진(1951년 6월). (출처: LIFE)

격은 벗어났다는 것을 보여준다. 미군 폭격기들이 미군들이 수감된 시설이나 미군 포로들이 건물 옥상에 올라가 있던 건물은 폭격하지 않았기 때문이다.<sup>137)</sup>

피란을 떠나지 못하고 남아 있던 민간인들에 대한 미군 폭격 피해는 제대로 추산된 적이 없다. 대전역 양쪽으로 지금의 삼성동 육교 밑 굴다리와 원동 굴다리 밑에 민간인들이 많이 살고 있었는데, 미군이 이들을 인민군으로 오인해 폭격을 하면서 희생이 컸다.<sup>138)</sup>

■  
137) 위의 책, 942-943쪽

138) 대전광역시사편찬위원회, 『대전의 옛 이야기-상권』, 2016, 54쪽.

미군의 폭격 사건에 대해 제1기 진실화해위원회는 대전 봉곡동과 사기막골, 대전역 등에서 발생한 사건을 조사한 바 있지만, 미군폭격기록, 작전지침, 교전수칙 등 사건 관련 기록을 충분히 입수하지 못해 미군폭격의 불법성 여부를 규명하지는 못했다. 그러면서도 당시 미국 및 한국 정부가 피난민 보호와 소개 조치를 철저히 시행하지 못한 점, 폭격 시 민간인 거주지에 대한 숙지와 주의 의무를 다하지 못한 점, 적군과 민간인, 전투원과 비전투원을 식별하는 사전 조치를 소홀히 한 점 등이 인정된다고는 밝히면서 사건의 실재(實在)와 구체적인 인물의 사망 사실은 인정했다.<sup>139)</sup>

1950년 7월 20일 미군과 인민군이 대전 시내에서 치열한 시가전을 펼치고 있을 때 대전의 외곽에 위치한 대덕군 기성면 봉곡리(현 대전시 서구 봉곡동)와 대덕군 유성면 사기막골(현 대전시 유성구 계산동)에는 유성, 학하리 등으로부터 수십에서 수백 명의 피난민들이 몰려들어 있었다. 이날 오전 9시경 미 제8전폭단(8th Fighter Bomber Group) 소속의 제35전폭대대(35th Fighter Bomber Squadron)는 통제관으로부터 유성으로 갈 것을 지시받고, 유성 북서쪽 강가 도로에서 지프차를 공격해 파괴한 후 유성으로부터 남쪽으로 3~4마일(4.8km~6.4km) 지점으로 날아가 ‘흰 옷 입은 사람’들을 발견하고 이들을 공격하였다.<sup>140)</sup> 미군 비행기는 남북 방향으로 비행했는데, 그 경로에 있었던 사기막골과 봉곡동에 있던 동네 주민들은 비행기가 잘 보이는 쪽으로 나가서 손을 흔들어 주는 등 민간인임을 알리려 하였으나 오히려 미군기는 사람들이 있는 곳을 향하여 기총사격을 가해 피난민과 마을주민이 피해를 입

139) 진실화해위원회, 「충청지역 미군폭격 사건」, 741쪽.

140) 위의 글, 769쪽.



〈그림 17〉 미군을 환영하는 인파 영상  
(출처: RG 111, ADC 8373, NARA)



은 것이다.<sup>141)</sup>

봉곡동 한우석의 경우, 20여 명의 가족 중 11명이 죽고 2명이 부상을 당했다.<sup>142)</sup> 사기막골에서는 이교순이 다리에 총을 맞아 다리 한쪽을 못 쓰게 되는 부상을 입었다. 대전역 폭격사건은 횡수와 규모가 컸음에도 불구하고 희생규모나 양상을 제대로 밝히지 못했다. 다만, 대전역 인근 삼성국민학교 교사로 재직 중이던 이규목(25)만이 사망자로 알려져 있다.<sup>143)</sup>

미군은 인천상륙작전 이후 낙동강 전선에도 반격하며 북상해왔다.

141) 위의 글, 765-766쪽.

142) 사망자는 한순례(33), 한기수(22), 한복순(19), 한만순(6), 최OO(2), 한범석(45), 유호남(43), 한건석(39), 이재연(35), 한이뿐(8), 한OO(2) 11명이고, 부상자는 한경순(14), 한영수(18) 2명이다. 위의 글, 766, 801쪽.

143) 위의 글, 765-766쪽, 771-772쪽.

미군은 대전시가 전투에서 패해 퇴각한 지 두 달여 만인 1950년 9월 28일에 대전을 수복했다. 대전에 진입하는 장면은 <그림 17>에서 보듯이 영상에 의해 고스란히 담겼다. 미군 영상병 카터(Carter)는 9월 29일 대전에 입성하는 미군 행렬과 이들을 환영하기 위해 나온 인파들을 카메라에 담았다. 영상이 담은 장소는 대전역 인근의 교차로다. 첫 번째 장면은 남쪽에서 북상하는 차량이 보이고, 차량 정면에 환영인파들이 등장한다. 차량은 사람들 앞에서 좌회전하는데, 바로 대전역과 충남도청 사이를 잇는 대전의 주도로로 진입하게 된다. 가운데 장면에서 트럭 뒤편이 바로 대전역이다. 환영인파는 대전역 앞 교차로에서 충남도청 방향으로 길게 줄지어 있다. 길게 줄지어 서 있는 모습을 카터가 차량에 탑승해 촬영을 이어간 영상의 일부가 세 번째 장면이다.

카터가 담은 미군 행렬은 미군 제24사단이다. 대전전투에서 패해 물러났던 미군 제24사단이 두 달여 만에 대전을 되찾았다. 환영나온 이들의 손에는 태극기가 들려 있다. 인민군이 퇴각한 지 하루 만에 태극기를 들고 거리로 나온 이들은 대부분 멀리 피란을 떠나지 못해 대전 인근에 머물고 있었거나 인민군 점령 시기에도 대전을 떠나지 못하고 살았던 이들이었을 것이다. 그들은 대전을 수복한 미군들에게 자신들의 결백을 확인받기 위해서라는 듯이 손에 든 태극기를 적극적으로 흔들고 있다. 미군들의 대전 수복을 환영하기 나온 인파 중에는 어린이들이 상당수 차지했다. 이들은 어쩌면 두 달여 동안 대전에 가해진 폭격 속에서 살아낸 사람들로 볼 수 있다.

전쟁은 많은 것들을 파괴한다. 교전을 통해 도심의 구조물을 파괴하고, 항공폭격의 파괴 범위와 피해 규모는 커진다. 특히 폭격의 주된 대상이었던 철로 상에 위치했던 대도시들은 폭격으로 인해 피해가 더욱

켰다. 역을 주된 대상으로 삼았던 항공폭격은 주변 시가지 그리고 그곳에 거주하던 민간인들에게까지 피해가 확산되었고, 항공폭격은 공포의 대상이 되었다. 그 대표적인 도시가 한국 최초의 임시수도였던 대전이었다. 제공권을 장악한 미군은 무차별 폭격과 다량의 폭탄투하를 통해 자신의 힘을 과시했다. 대전역을 중심으로 주변부 시가지가 파괴되었고, 정확히 헤아릴 수는 없지만, 상당한 인명피해로 이어졌다. 미군 통신부대에서 촬영한 당시의 파괴된 도시의 모습을 담은 영상을 통해서는 피해의 결과는 확인할 수 있지만, 파괴의 주체는 확인할 수 없었다. 또한 미군이 파괴된 대전을 수복한 이후 복구와 재건의 주체가 되었을 때 파괴의 책임은 이면으로 숨어들어 갔다.

대전 시가지에 행해진 미군의 공중폭격은 도심을 파괴하고, 대전을 점령한 인민군들에게 심대한 피해를 주었다. 하지만 당시 대전은 주요 군사시설이 존재하지 않았고, 전투가 벌어진 전선에도 해당하지 않았기 때문에 미군의 공중폭격은 명분이 부족했다. 미군들의 폭격은 인민군들만 골라 살상하지 않았다. 미군은 당시 대전에 남아있던 사람들을 모두 적으로 규정했거나, 인민군을 살상하는 데 발생하는 부수적 피해로 인식했다.<sup>144)</sup>

하지만 인간의 죽음 앞에 ‘부수적 피해’는 전쟁 범죄 행위를 회피하려는 핑계에 불과하다. 전시 상황에도 불구하고 인명 피해를 줄이려는 노력, 특히 민간인들의 피해를 최소화하려는 원칙이 준수되어야만 한다. 하지만 전시 현실은 이를 준수하기 어렵다. 그렇기 때문에 무엇보다도 전쟁 자체를 방지하고자하는 노력이 더욱 필요하다.

■  
144) 임재근, 「한국전쟁기 대전전투에 대한 전쟁기억 재현 연구」, 175쪽.

## 마치며

당초 철도는 일본에 의해 침략과 수탈의 목적으로 한반도에 들어왔다. 그렇게 들어선 철도를 통해 대륙 침략의 교두보가 마련되었고, 철도는 식민지 수탈의 수단으로 활용되었다. 특히 철도는 대전에 감옥이 들어서는 데 결정적 이유로 작용했다. 일본은 독립 운동가를 이감시키는데 기차를 이용했다. 하지만 감옥에 갇힌 이들을 면회하려 기차를 이용했다. 그리고 수많은 독립 운동가들이 기차를 타고 만주 등 국외로 이동하거나, 국외에서 활동하던 이들은 국내로 잠입하기 위해 기차를 이용하기도 했다. 철도 자체는 문명의 결과물이었고, 누가 어떻게 활용하는가에 따라 가치 평가가 달라진다. 철도는 대전이라는 곳을 식민도시로 발전시키는 원동력이 되었지만, 식민도시의 발전은 일본을 위한 것이었을 뿐, 그곳에서 살고 있던 대전 사람들에게는 더 큰 상실감을 안겨주었다.

해방 후 대전 사람들은 일제가 구축해놓은 식민도시를 기반으로 살아갈 수밖에 없었다. 일본 사람들은 대전을 떠났으나 일제 강점기 그들이 만들어 놓은 거리와 건물은 그대로였고, 제도도 한동안 그대로 유지되었다. 일본을 중심으로 표기해왔던 열차 시간 상하행선 표시는 1946년에서야 서울을 중심으로 바뀌기 시작했다. 일본식 행정 명칭이었던 ‘부(府)’제를 바꾸어 1949년부터 대전부(府)는 대전시(市)로 새롭게 출발했다. 해방 후 조금씩 새로운 사회로 만들어가던 우리의 구상을 제대로 펼쳐보기도 전에 한국전쟁이 발발했다. 그 과정에서 철도로 인해 형성된 대전이라는 도시는 철도로 인해 더 큰 피해를 입게 되는 역설적인 상황을 맞이했다. 전쟁이 끝나고 폐허된 도시를 다시 일으켜 지금의 대

전을 만들었다. 하지만 여전히 분단되어 있고, 식민지 시대에도 대전역을 거쳐 대륙을 오갔던 기차는 이제는 휴전선에 가로 막혀 있다. 침략과 수탈의 수단으로 근대를 열었던 철도, 그리고 전쟁 시기 파괴의 요인이 되었던 철도를 극복하고, 이제는 평화철도시대를 여는 것이 우리의 미래의 과제로 남겨져 있다.

〈참고자료〉

- 국가기록원, 『일제시기 건축도면 해제 3』, 2010.
- 국방군사연구소, 『한국전쟁 자료총서 16: 미국 중앙정보국 정보보고서』, 국방군사연구소, 1997.
- 국방군사연구소, 『한국전쟁 자료총서43: 미 국무부 한국국내 상황관련 문서 5(1950.7.11.-7.17)』, 국방군사연구소, 1999.
- 국방부 정훈국 전사편찬회 편, 『한국전란1년지: 1950-1951』, 국방부, 1951.
- 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제1권(전쟁의 배경과 원인)』, 국방부군사편찬연구소, 2004.
- 김태우, 『폭격: 미공군의 공중폭격 기록으로 읽는 한국전쟁』, 창비, 2013.
- 대전광역시 중무문화재과, 『대전근대사연구초1』, 2012.
- 대전광역시 중무문화재과, 『대전근대사연구초2』, 2013.
- 대전광역시 중무문화재과, 『대전근대사연구초3』, 2014.
- 대전광역시 중무문화재과, 『모던대전 근대 사진엽서로 보는 100년 전 대전』, 2013.
- 대전광역시, 『대전의 철도문화유산』, 2015.
- 대전광역시, 『대전100년사 1』, 2002.
- 대전광역시사편찬위원회, 『(국역)조선대전발전지』, 2020.
- 대전광역시사편찬위원회, 『대전시사자료집 7(일제강점기편 2)』, 2011.
- 대전광역시사편찬위원회, 『대전의 옛 이야기-상권』, 2016.
- 대전광역시사편찬위원회, 『대전의 옛 이야기-하권』, 2016.
- 대전교도소 편, 『(임시정부수립 100주년기념)대전교도소사』, 대전교도소, 2019.
- 대전중구문화원, 『대전근대사료집』, 2001.
- 변평섭, 『한발승람-대전의 역사와 그 애환』, 호서문화사, 1972.
- 센코카이, 『조선교통사-제1권』, 북갤러리, 2012.

- 센코카이, 『조선교통사-제2권』, 북갤러리, 2017.
- 스토리랩 작가협동조합, 『사람의 전쟁 1: 문학의 눈으로 바라보는 한국전쟁 70년, 1950~2020』, 걷는사람, 2020.
- 岩井尊人, 『わが七十年を語る(初版)』, 東京: 第一書房, 1935.
- 육군본부, 『낙동강에서 압록강까지-제1집』, 육군본부, 1963.
- 제주4·3사건진상규명및희생자명예회복위원회, 『제주4·3사건진상조사보고서』, 2003.
- 조선총독부, 『시정25년사』, 1935, 289쪽.
- 조선총독부철도국, 『조선철도사』, 1915.
- 조선총독부철도국, 『조선철도사』, 1929.
- 조선총독부철도국, 『조선철도사십년약사』, 1940.
- 조선치형협회, 『(조선)형무소사진첩』, 1924,
- 중앙일보사, 『민족의 증언1』, 1983.
- 진실화해위원회, 「순천지역 여순사건」, 『2008년 하반기 조사보고서 3권』, 2008.
- 진실화해위원회, 「여수지역 여순사건」, 『2010년 상반기 조사보고서 6권』, 2010.
- 진실화해위원회, 「충청지역 미군폭격 사건」, 『2010년 상반기 조사보고서 6권』, 2010.
- 채병욱, 『미제는 조선침략전쟁의 도발자』, 평양출판사, 2016.
- 한국교정사편찬위원회, 『한국교정사』, 1987.
  
- 이상희, 「대전 원도심 재생을 위한 도시역사성에 관한 연구」, 목원대학교 대학원 박사학위논문, 2013.
- 이희준, 이토 마사히코, 「증약터널 및 하야시 곤스케의 역석에 관한 연구」, 『계획계』 제30권 제10호(통권312호)(2014년 10월).
- 임재근, 「딘소장 구출작전에 대한 재검토」, 『대전郷土연구』, 창간호(2022.06).
- 임재근, 「한국전쟁 시기 대전지역 민간인 학살 연구」, 북한대학원대학교 석사학위논문, 2016.

- 임재근, 「한국전쟁기 대전전투에 대한 전쟁기억 재현 연구」, 북한대학원대학교 박사 학위논문, 2020.
- 전갑생, 「한국전쟁기 대전의 피해상과 전후 복구」, 대전광역시, 『한국전쟁에서 4월 혁명까지의 대전』, 대전광역시, 2020.
  
- LA VIE ILLUSTRÉE, 1904.12.02.
- Marguerite Higgins, “U.S. Troops to Take Battle Positions For First Time Since World War II,” The Morning Call, 1950.07.02.
- William F. Dean, General Dean’s story (New York: The Viking Press, 1954)
- Center of Military History United States Army, The Chemical Warfare Service: From Laboratory to Field (United States Army in World War II) (CreateSpace Independent Publishing Platform)
  
- 「간공간부등 사십명이감」, 『동아일보』, 1934.08.14.
- 「강달영 권태석도 대전형무소로 이송」, 『조선일보』, 1930.09.25.
- 「경북유립단수령 김창숙돌연위독」, 『동아일보』, 1929.05.24.
- 「고독이라는 이름의 고문」, 『한겨레』, 2016.03.08.
- 「김 니꼬라이 육개월연도」, 『동아일보』, 1933.04.05.
- 「김창숙과 이홍석만 형무소로 수감」, 『동아일보』, 1927.07.15.
- 「男女學生が血染の日章旗, 大田驛で出動隊へ」, 『조선신문』, 1933.02.02.
- 「대구유립단거두 김창숙씨출옥」, 『동아일보』, 1934.10.27.
- 「대전 오백팔십구명 안창호는 명년십일월출감」, 『조선일보』, 1934.02.13.
- 「대전감옥 설치」, 『매일신보』, 1919.05.08.
- 「대전감옥부지」, 『부산일보』, 1918.05.21.
- 「대전경유 않고 서대전에 직행」, 『동아일보』, 1965.06.26.
- 「대전으로 이감된 김창숙 특별중태」, 『조선일보』, 1928.12.29.

- 「대전재감자 현재팔백여」, 『동아일보』, 1931.10.02.
- 「대전재감증이든 여운형씨가출옥」, 『조선일보』, 1932.07.28.
- 「대전탈옥범피착」, 『조선일보』, 1935.05.29.
- 「대전형무소 여운형소식」, 『조선일보』, 1930.12.19.
- 「대전형무소 재감자팔백여」, 『동아일보』, 1931.02.13.
- 「대전형무소감방 금년내에 증축」, 『조선일보』, 1930.10.02.
- 「대전형무소에서 독방팔십준공」, 『조선일보』, 1930.12.19.
- 「도산안창호출옥」, 『동아일보』, 1935.02.11.
- 「동척출장소이동」, 『동아일보』, 1921.04.18.
- 「박경호 등 십구명 대전으로 이감」, 『동아일보』, 1932.12.09.
- 「반군포로처단 대전에 군법재판소」, 『조선일보』, 1948.10.28.
- 「사상수와 보통수의 분리집형을 결정?」, 『동아일보』, 1933.03.28.
- 「사형 224명 무기 110명」, 『경향신문』. 1948.11.27.
- 「서대문수도이송 백명을 대던으로」, 『동아일보』, 1922.01.10.
- 「수도채차이송 대던으로 또 백명」, 『동아일보』, 1921.06.07.
- 「수송력증강목표」, 『조선일보』, 1945.12.28.
- 「신병 나앗다고 김창숙수감집행 지난십구일 대구형무소에서」, 『조선일보』, 1929.08.31.
- 「신음성연발 촌보를 난이」, 『동아일보』, 1929.05.26.
- 「신단진에서 기차타려다 탈옥수수피체」, 『동아일보』, 1935.05.29.
- 「신흥 대전의 회고(2)」, 『부산일보』, 1932.10.22.
- 「안창호최근소식」, 『동아일보』, 1933.04.11.
- 「여운형 이감 대전형무소로」, 『동아일보』, 1930.09.25.
- 「유림단 거두 김창숙 극비리 대전이감」, 『동아일보』, 1928.12.31.
- 「유림단거두 김창숙 중태」, 『조선일보』, 1929.01.31.
- 「은사감형의 소식」, 『동아일보』, 1934.02.13.
- 「의열단사건의 이중암병세위중」, 『조선일보』, 1930.05.23.
- 「의열단이중암사건 대전형무소로 이송」, 『조선일보』, 1927.01.07.

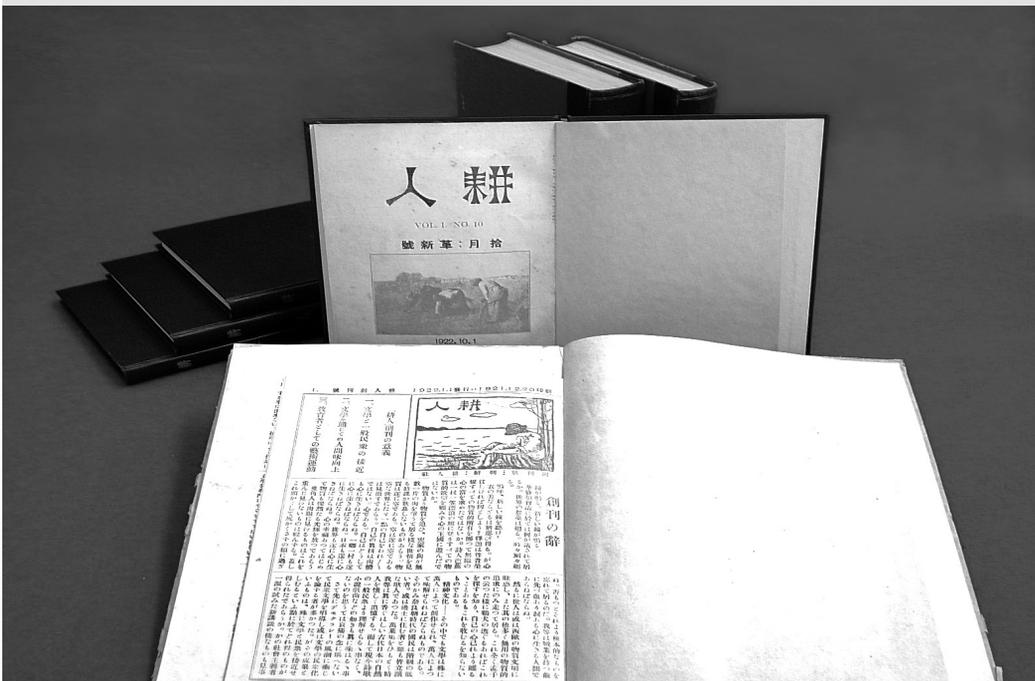
- 「이감중소동한 죄수에 보안법 적용관결」, 『동아일보』, 1932.11.11.
- 「이송수인이 만세를 고창」, 『동아일보』, 1932.07.10.
- 「이종암사망」, 『매일신보』, 1930.06.03.
- 「입육년만인 한양에 온돌방에 한밤을자고」, 『조선일보』, 1935.02.12.
- 「작년의 조선, 총독부 조사, 종교(2), 사법」, 『매일신보』, 1920.02.09.
- 「정원 초과로 구치감 신축-정원수의 사할과잉으로 대전형무소의 계획」, 『조선중앙일보』, 1933.10.01.
- 「죄수대만원으로 대전형무소 증축」, 『조선일보』, 1933.09.23.
- 「지구들의 출영받아 안도산작석입경」, 『동아일보』, 1935.02.12.
- 「최익한등 구형가티 판결」, 『동아일보』, 1933.01.26.
- 「최익한등이십명 경성으로 압래」, 『동아일보』, 1932.11.23.
- 「出動兵士へ歡送迎文を贈る, 大田驛頭で市民から」, 『조선신문』, 1933.02.02.
- 「忠淸南道, 新入營兵士大田驛通過」, 『조선신문』, 1933.01.22.
- 「치아부실로 식사조차 곤란타」, 『조선일보』, 1933.06.06.
- 「칠년정역의 강도 대전형소서 탈옥」, 『동아일보』, 1935.05.28.
- 「탈옥수신현길 징역이년가형」, 『동아일보』, 1935.06.17.
- 「대전감옥 설치」, 『부산일보』, 1918.02.21.

동구문화총서 제19호  
철도, 대전의 근대를 열다

## 철도 이후의 문학

- 『경인』에서 『호서문학』까지

박수연





# 철도 이후의 문학<sup>1)</sup>

— 『경인』에서 『호서문학』까지

박수연(충남대학교 교수)

대전 지역의 일상생활과 문화는 금강의 흐름을 따라 형성되고 유통되었다. 전통적으로 배산임수라는 말이 그래서 만들어졌다. 집의 뒷터에서는 산을 바탕으로 한 물자를 길러내고, 앞터에서는 물을 대어 농사를 짓는데, 이를 받쳐줄 소요품은 물길이 있어야 쉽게 유통될 수 있었기 때문이다. 동서남북으로 낸 육로의 역참(驛站)도 통신 교통을 위한 중요 기관이었지만, 대량의 물자를 나르는 능력으로는 아무래도 물길이 앞섰다. 대청댐 인근의 금강 유역에 유력 가문이 모여살고, 그에 딸린 노동력이 움직인 것은 그 때문이었다.

대전의 운명이 바뀐 것은 20세기의 근대사회가 형성되면서부터이

1) 이 글은 필자의 아래 글들을 참고하고 부분적으로 원용하여 작성되었다.

『식민의 차이, 제국 속의 저항』, 『한국문학이론과 비평』, 2017.3

『해방공간 대전지역의 진보문예지 연구』, 『비평문학』, 2013. 12.

『해방공간 대전 문학장의 현황』, 『대전문화』, 2021. 11.

다. 철도 개통은 결정적인 계기이다. 당시 일본인들은, 철도가 개통하기 전에는 배를 타고 군산에 도착한 후 신탄진에 들어와 현재의 대전까지 이동했다. 대전에는 역참이 없었고, 따라서 쉽게 이용할 수 있는 육로가 없었다. 공주와 유성 옥천에는 있었던 교통의 핵심기관이 대전에는 존재하지 않았다. 당연히 물길이 이동의 통로였다. 그랬던 금강 유역을 육로 중심의 근대적 생활권으로 만든 사건이 바로 철도개통이었던 것이다.

그래서 대전은 두루 알다시피 근대 이후의 교통도시라고 회자되었다. 당연히 대전역에는 이와 관련된 흔적들이 남아 있는데, 1920년대에 대전에 살던 시인(그는 훗날 너무 조선 편이라고 총독부에 의해 추방당했던 우치노 겐지이다)은 대전역과 관련된 시<sup>2)</sup>를 남겨 놓기도 했고, 같은 시기에 소설가 염상섭은 그의 『만세전』에서 대전역의 인상을 묘사해놓기도 했다. 이것이 가능했던 것은 대전이 수많은 문화인의 시선을 받아내야 했던 이동 문화생활의 중심지였기 때문이다. 이런 역사적 경험치를 되살리는 것은 그러므로 대전이라는 도시의 문화 전망에서 매우 중요한 일이 아닐 수 없다.

‘지역문화’가 이렇게 형성되면서 이른바 ‘정체성’이라는 것도 만들어진다. 그런데 그 정체성은 고정되어 있지 않고 계속 움직이는 것이라는 사실에 대해서는 거의 생각이 없다. 대전은 이동을 특징으로 하는 교통도시이다. 철도 개설과 함께 도시가 형성된 후 그에 따른 사람들의 이동과 변화에 실린 수많은 정체성을 모으는 일이 필요한 셈이다.

이제 여기에서 살펴볼 대전 문학의 흐름은 한국근대문학의 형성과

2) 우치노 겐지(内野健兒), 엄인경 역, 『잊혀진 실개천』, 『흙담에 그리다(土牆に描く)』, 필요한 책, 2019.

관련해 대전문학의 위상을 생각해보도록 하는 몇몇의 역사적 사건과 인물들에 대한 것이다. 첫째, 일제 식민지 시대에 대전에서 활동한 문인이 있고 둘째, 1945년 이후의 해방공간에서 활동한 문인이 있으며, 셋째, 한국전쟁 직후의 박토에서 이루어진 문학적 출발이 있다. 각 시기 별로 문인들이 어떤 활동을 하고 작품을 썼는지 살펴보는 일이 그 흐름을 이해하는 가장 기본적인 일이 될 것이다.

## 1. 식민지시대

### 1) 우치노 겐지(内野健兒)와 『경인(耕人)』

일제 강점기에 있었던 일본 문인들의 모습을 대전과 연관시켜 이해하려면 우치노 겐지(内野健兒)를 논의해야 한다. 그는 식민지 대전에서 교사생활을 하고 일본 시동인지를 발간했는데, 사상이 불온하다는 혐의로 총독부에 의해 일본으로 추방된 시인이다. 한국문학사가 국민 국가의 문학사라는 문학이념에 규정되고 있기 때문에 우치노 겐지가 대전에서 전개한 문학활동을 한국문학사의 범위에 포함하여 살펴보기는 쉽지 않다. 그러나 대전 지역문학사라는 문제설정 속에서 우치노 겐지를 논의한다면 의외로 한국문학사라는 제약은 수월하게 풀려갈 수도 있을 것이다. 네이션(nation)이라는 문제설정이 제약하는 역사의 문턱 이외에 한국문학 전체라는 거대한 영역에서 식민지 시대 일본인들의 문학 활동은 자리매김 되기가 매우 어려운데, 같은 시기의 문학을 지역의 구체성이라는 맥락에서 살펴보게 되면 내셔널리티 이전의 여러

요인들이 작동하고 있다는 사실을 알게 되고, 따라서 일본인들의 시대적 흔적을 무시할 수 없는 상황이 제기되기 때문이다. 한국의 역사 전체의 일부가 지역의 역사이지만, 한국사가 한국민 전체를 포괄해야 하는 추상적이고 보편적인 이념들의 기술이라면 지역사는 그 추상적이고 보편적인 이념이 매우 구체적인 요인들로 구성되고 있다는 사실을 자세히 기술하는 것이다. 한국사가 말하지 못하는 인물과 사건을 지역사는 매우 자주 말하고 있다. 일제강점기 대전의 역사도 마찬가지다. 대전의 근대사는 일본인들이 주도해 나간 역사였고, 따라서 그들이 남겨놓은 문학사의 흔적들을 갈무리하지 않는다면 대전의 문학사는 기술할 수 없다고 말해도 될 정도이다. 지금까지 대전근대문학사가 거의 대부분 해방 이후의 시간대만으로 기술된 것은 바로 그 때문이다. 그러나 이 식민지시대의 대전문학사를 검은 공백으로 남겨두어서는 안된다는 점에 동의한다면 바로 우치노 겐지라는 시인에 대해 말해야 하는 것이다.

우치노 겐지가 히로시마 사범학교를 졸업하고 교사생활을 하다가 조선의 대전으로 건너온 것은 1921년 3월이다. 그때의 감회를 그는 시집 『흙담에 그리다』(1923)에 다음과 같이 써두었다.

나병환자의 피부를 연상시키는 붉은 산, 또 차가운 쇳조각을 이어 놓은 모양의 바위산—반도에 발을 디딘 사람의 눈에 비친 나무 없는 산에는 누가 적요하게 울려대는 무엇인가가 있다. 게다가 나는 젊은 청년이었다. 내 뜻과 달리 온 집안이 함께 반도에 도착한 것이 대정

십년의 삼월말인데, 삼월말이면 내지<sup>3)</sup>는 이미 봄이어서, 보리는 푸르러지고 하늘은 부드러운 구름이 물결을 이루고 있었다. 그러나 반도의 산과 고개는 아직 흰눈으로 덮여 있었다. 내지에 뿌려놓은 이상의 꿈이 파괴되고, 환멸을 드러낸 것 같은 여름에 눈썹은 붉은 산을 바라볼 때 눈물이 번지는 것을 깨닫지 못한 채 살아 왔다.

살풍경한 산, 그 아래 평지에는 말라붙은 풀잎 사이로 물이 흘렀다. 곳곳에는 빗자루를 거꾸로 세워놓은 것 같은 포플러 나무가 있었고, 자연은 여전히 적막했다. 그리고 그 하늘과 땅에 차가운 그림자를 드리운 적막한 운명을 받아 살아가고 있는 흰옷의 사람들—색다른 풍경의 표현을 얻게 된 그 모습은 단지 그들의 슬픈 자세를 비쳐줄 뿐이다.

—『흙담에 그리다』 발문 부분<sup>4)</sup>

식민지 조선에 부임하는 젊은 국어교사가 마음에 품고 있는 낙담 그리고 새로운 부임지에 대한 호기심과 동정심이 동시에 드러난 발문이다. 우치노 겐지는 이 발문의 끝에서 “조선문학을 아일랜드 문학의 지위에 설 수 있게 하자”는 말을 되새기기도 한다. 우치노 겐지가 훗날 총독부에 의해 추방될 정도의 문학 활동을 하고 있음을 감안한다면, 조선

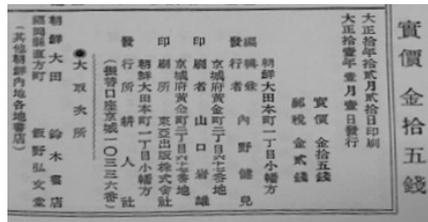
3) ‘내지’라는 단어는 ‘일본’으로 번역하기보다 ‘내지’라는 말 그대로 번역하는 것이 바람직하다. 왜냐하면, ‘일본’이라는 단어는 조선과의 차이를 부각함으로써 조선을 독립적인 지위로 인식하게 하지만, ‘내지’는 조선과 일본을 연결하여 일본제국의 핵심인 것처럼 인식하게 하기 때문이다. 이런 인식은 이미 일본인들 자체에도 있었다. ‘경성고우타’라는 신민요를 제작하면서 그 가사에 나온 ‘일본’을 ‘내지’로 수정한 일이 그것이다. 일본이 ‘조선’과의 차별성을 강하게 드러내기 때문이라는 것이 그 이유였다. 그러므로, 위 시집의 발문에 나오는 ‘내지’를 일본으로 번역하는 것은 두 단어의 효과를 정확히 고려하지 않은 언어 선택일 수 있다.

4) 新井撤著作刊行委員會, 『新井撤の全仕事』, 創樹社, 1983.

의 현실에 대해 가지고 있는 이 생각은 아직 그의 삶이 현장에 밀착된 상태가 아니었음을 알려준다. 그랬던 그가 대전중학교에 부임하여 1년이 채 못 된 시기에 전문 시가 잡지 『耕人』을 발행하고 부분적으로 조선 현실을 드러내는 목소리를 부각하기 시작했다는 사실은 눈여겨 볼 일이 아닐 수 없다.



〈『경인』 창간호(1922.1)〉



〈『경인』 창간호 판권란〉 경인사의 주소가 '大田 本町一丁目 小幡方'이다.

『耕人』은 1922년 1월에 창간되어 1925년 12월까지 발행된 일본 문인 시동인지이다. 출판사는 당시의 大田 本町一丁目 小幡方に 설립된 '耕人社'이다. 인쇄는 발행 호수와 사정에 따라 서울, 히로시마, 군산 등지에서 이루어졌다. 창간호는 京城府 黄金町 二丁目 67番地に 있던 東亞出版株式會社에서 인쇄되었는데, 이후 사정에 따라 인쇄소를 수시로 바꾼 것으로 보인다. 예를 들어 동년 6월의 제6호는 廣島市 猿樂町 51番地に 있던 佐伯便利社에서 인쇄되었다. 1호부터 9호까지는 국판 크

기의 신문지 형식으로 호당 총 16면이고, 10호(1922년 10월)는 혁신호의 형식으로 A5판형 58면이다. 이후 동인지는 같은 판형으로 40면에서 60면 사이에서 편집되었다.



〈일본 근대문학관에 보관되어 있는 『경인』 1922~1925 전권〉  
(대전시 사진 자료)

위 판권에 보이듯이 편집 겸 발행인이었던 우치노 겐지는 당시 대전중학교에서 국어와 한문을 가르쳤다 그는 1899년 나가사키의 쓰시마현에서 태어나 히로시마고등사범학교 문과를 졸업한 후 교사생활을 하다가 1921년 3월1일부터 대전중학교에서 교편을 잡았고, 1925년 9월 3일 경기도로 근무지를 옮겼다. 『경인』은 그해 12월호로 종간되었다. 경기도에서 근무하는 중에도 ‘경성시화회’와 ‘아시아시맥협회’를 이끌고 잡지를 발행하던 우치노 겐지는 1928년 조선에서의 불온한 행적이 문제되어 총독부에 의해 일본으로 추방되었다, 이후 그는 일본프롤레

타리아시인회에서 활동하는 등의 진보적 문예활동을 하다가 1944년 4월 20일 폐결핵으로 사망하였다. 1930년 이후의 필명은 아라이 테츠(新井徹)이다.

조선 근대문학 초창기의 일본 시인 동인지라는 사실로 미루어볼 때, 이제 막 동인지 시대를 열어가던 조선에서 『경인』의 영향력은 상당했을 것을 추정된다. 더구나 우치노 겐지는 경성제국대학교 교수이자 시인이며 한국 문인들의 스승이었던 사토 기요시(佐藤清)나 주요한에게 영향을 미쳤던 카와지 류코(川路柳虹)와도 교유가 있었다. 사토 기요시는 아일랜드 문학의 전문가로서 이효석에게도 큰 영향을 미쳤으며, 조선문학을 아일랜드 문학의 위상으로 만들고자 했던 우치노 겐지에게는 여러 도움을 줄 수 있는 인물이었다.

『경인』 창간호에 표방된 문학적 이념은 “1)문학과 일반 민중의 접근 2)문학을 통한 인간미 향상 3)교육자로서의 예술운동”이다. 진보적 문예운동을 통해 민중들의 삶에 기여하고 그들을 계몽시키는 역할을 자임했음을 알 수 있다. 이 계몽주의적 문학운동에 대해 우치노 겐지는 다음과 같이 썼다.

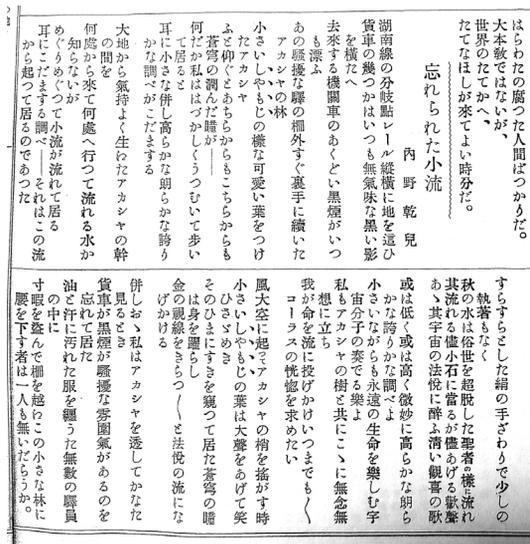
무릇 일국 문화의 원천은 교육에 있다. 그렇다면 종래의 교육은 문학에 대해 어떤 것이었는가. 교육자는 문학의 적이라는 생각이 있다. 그러나 그 시대는 지나가 버렸다.

지금 교육자는 상아탑과 민중을 연결시켜야 하는 때를 맞이했다. 고로 우리는 작으나마 이곳에서 민중문학화 운동의 봉화를 든다.

— 「創刊の辯」, 『耕人』, 1922.1

『경인』 창간호에 수록된 이 글이 향후 잡지가 지향할 문학의 핵심을 드러낸다. 그 핵심이란 바로 ‘민중 계몽’이다. 이 ‘민중’이 조선인을 가리키는 것이고, 이때의 조선인이 『흙담에 그리다』의 발문에 나오는 조선인일 것이기 때문에 우치노 겐지가 어떤 문학적 수준을 생각하고 있는지에 대해서는 미루어 짐작 가능하다. ‘민중문학의 봉화’를 드는 우치노 겐지는 역사적 피억압자이면서 비극을 속으로 삭이고 있는 조선인들을 본다. 그랬던 그가 경인에 첫 번째 발표한 시가 바로 「잊혀진 실개천」이다. 비록 일본 시인의 작품이지만, 대전에서 간행된 문예지에 대전 거주 시인이 발표한 첫 번째 근대시이므로 여기에 전문을 인용해 보기로 하겠다.<sup>5)</sup>

5) 시 「잊혀진 실개천(忘れられたれ小流)」의 원문은 다음과 같다. 번역 원문은 엄연경의 번역본을 활용했다.



호남선의 분기점 레일 종횡으로 땅을 기고  
화물 열차 몇 칸은 언제나 기척 없는 검은 그림자를 늘어뜨리는데  
오가는 기관차의 끈덕진 검은 연기가 항상 떠도는  
저 소란한 역 담장 밖 바로 뒤편으로 이어지는 아카시아 숲

작은 국자같은 귀여운 꽃잎을 달고 있는 아카시아  
문득 올려다보면 저곳에서도 이곳에서도 푸른 하늘의 젖은 눈동자  
가—

웬지 나는 부끄러워져, 고개 숙여 걷고 있노라니  
꺾가에 작고 명랑한 곡조가 메아리치네

대지에서 기분 좋게 자라난 아카시아 나무 줄기 사이  
어디로부터 와서 어디로 흘러가는 물인지는 몰라도  
돌고 돌아 실개천이 흐르고 있다네  
귀에 메아리치는 곡조 그 실개천에서 일어나는 것이었으니

부들부들한 비단같은 감촉으로 조금의 집착도 없이  
가을 냇물은 속세를 초탈한 성자처럼 흘러  
그 흐르는 채로, 자갈에 부딪치는 대로 올려대는 환성  
아아 우주의 법열에 취한 맑은 환희의 노래

어느 날은 낮게 어느날은 높게 귀를 기울이면  
작지만 기분 좋은 영원한 생명이어  
나도 아카시아 나무와 더불어 여기에 무념무상의 상태로 서서

내 목숨을 흐름에 던지고 언제까지고 언제까지고  
코러스의 황홀을 구하고 싶구나

바람이 하늘을 건너 아카시아 우듬지를 흔들 때  
작은 국자 같은 꽃잎은 큰 소리 내 웃으며 떠들고  
그 사이 틈을 노리고 있던 창공의 눈동자는 몸을 춤추게 하며  
금빛 시선을 반짝 반짝 법열의 흐름에 던져주노라

그러나 오오 나는 아카시아를 통해 저편을 볼 때  
화물열차가 검은 연기가 소란한 분위기가 있음을 잊고 있었지  
기름과 땀으로 더러워진 옷 걸친 무수한 역무원 중에  
잠깐 잠을 박서 울타리 넘어 이 작은 숲에 앉아 쉬는 사람 한 명도  
없으려나

— 「잊혀진 실개천」(『경인』 창간호, 1922. 1)

시에는 두 개의 장소가 나온다. 하나는 문명의 소음으로 가득한 대전역이고 다른 하나는 소제호와 대전천으로 이어질 실개천이다. 대전역이 검은 연기와 소음의 장소로 묘사된다는 점을 식민지 근대에 대한 비판적 시각의 작용으로 해석할 필요는 없다. 이때 대전역은 역동적인 노동과 문명 이동의 현장일 뿐이다. 이 대전역은 그러므로 우치노 겐지의 다른 시 「빛의 야마토」(『흙담에 그리다』)와 함께 읽어볼 필요가 있다. 「빛의 야마토」는 대자연의 풍요로움에 감싸인 일본의 풍경을 노래하는 시이다.

포도독 포도독 해 뜬 낮에 비가 떨어져 내리네  
야마토 강을 따라 달리는 기차 창문에 포도독 포도독 떨어져 부딪는  
아아 커다란 빛의 빗방울이여

멀리, 나무숲 없는 조선에서  
민둥산에 마음 좀먹은 표랑자 나에게  
포도독 포도독 빛의 비가 내리네

(…중략…)

아아, 또 멀리 수목도, 지붕도, 산맥도  
금빛 모래땅 색지에 그려진 원경처럼  
눈부시게도, 흐릿하게 물기 머금고 빛나지—

몇 년의 세월 식민지 분위기에 메마른 가슴에  
촉촉이 젖어 빛나는 야마토 풍경은, 불꽃처럼  
명공의 필촉보다도 예리하게 아로새겨지누나

— 「빛의 야마토」(『흙담에 그리다』) 부분

일본은 ‘눈부시게 빛나는 땅’인데, 그곳이 그리운 것은 ‘식민지 조선의 메마른 분위기’ 때문이다. 조선의 이미지는 이미 그의 시집 발문에도 나타나듯이 메마르고 붉은 산의 땅이다. 풍요로움이 일본이라면 조선은 척박한 곳이라는 인식이 우치노 겐지의 시에 전형적으로 표현되어 있는 셈이다. 그러므로 「잊혀진 실개천」에서 대전역은 미개척지 조

선을 근대문명의 수준으로 옮겨 놓기 위한 노동의 소란으로 채워진 곳이지 기차역 담장 너머의 자연에 적대적인 장소는 아니다.

두 번째 장소인 '실개천'은 대전역 부근을 흘러가는 대전천 지류를 뜻한다.<sup>6)</sup> 그곳에 아카시아 나무가 있고, 그것이 '무념무상의 법열'을 가져오는 코러스의 황홀이다. 자연의 법열을 가져올 이 작은 숲 속에서 우치노 겐지는 대전역의 소란스러움을 망각한다.

요컨대 소란스러운 근대문명의 대전역이 한편에 있고 자연의 무상법열 세계인 실개천이 다른 한편에 있다. 이 두 세계는 서로를 망각하고 있는 형국이다. '잊혀진 실개천'이 상징하는 세계는 위 「빛의 야마토」가 묘사하는 풍요와 섭리의 자연 세계인데, 따라서 그것은 한창 근대 문명의 소란으로 어지러운 현실의 근원적 고향에 해당할 장소일 것이다. 지금, 그 기원적 정처에서 우치노 겐지는 대전역의 역무원들에게 잊어서는 안될 곳을 말해주고 있는 중이다.

이 '잊혀진 실개천'은 대전역 부근을 상습 침수지역으로 만들던 원인이었기 때문에 1927년에 대대적인 매립과 복개사업이 이루어지게 되면서 사라지는데, 우치노 겐지는 그 이전의 그곳 풍광을 시로 노래해주고 있는 것이다. 그곳이 아름다운 기원적 풍광의 자연이라면, 이제 막 대전에 와 낙담한 내면을 통해 삭막한 식민지 풍경으로 조선을 인식하

■  
6) 이 시 「잊혀진 실개천」은 1922년 1월 『경인』 창간호에 수록되어 있다. 따라서 잡지가 편집 인쇄되는 소요 시간과 우치노 겐지의 조선 이주 시점, 그리고 시에 나오는 '가을 냇물'이라는 시어를 고려할 때, 이 시는 1921년 가을에 창작되었을 것으로 판단된다. 우치노 겐지가 근무한 대전중학교는 당시 건물이 없었다. 대전시청 고윤수 학예사의 설명에 따르면, 당시 대전중학교는 훗날의 원동초등학교인 '대전공립심상고등소학교'에서 학생들을 가르치고 있었다. 우치노 겐지는 대전역 앞과 그 학교 사이를 흘러 대전천으로 합류하던 지류를 일상적으로 접했을 것으로 생각된다.

던 우치노 겐지에게는 조선땅은 희망의 땅이라기보다는 상처입은 땅이다. 고진의 말처럼 내면을 가진 사람에게 비로소 객관으로서의 풍경이 보이기 시작한다면, 내면의 상처는 객관의 상처를 발견하게 하는 프리즘이기도 할 것이기 때문이다. 우치노 겐지의 일련의 ‘조선시편’이 부분적으로 명랑과 진지함으로 채워져 있어도, 근원에서는 낙담과 원망, 쓸쓸함의 정조를 조선사람들의 이미지로 결합시키는 것은 그 때문이다.

우치노 겐지의 시각이 민중을 이끄는 시혜자적 위치라는 사실은 그의 계몽적 태도와 분리할 수 없지만, 이 태도를 정당화하는 의견이 시집 『흙담에 그리다』에는 함께 수록되어 있다. 카와지 류코의 서문이 그것이다.

우치노 군이 조선으로 이주하고 나서 그 열심이던 시 활동은 시가 잡지 『경인』의 창간으로 이어졌다. 이 잡지는 어쨌든 조선에서 유일하고 훌륭한 내용의 시가 잡지다. 우치노군이 단순히 시작 활동만 한 것이 아니라, 이른바 시로서의 처녀지인 조선에 이 방면을 처음으로 개척하여 활동하기에 이르렀음을 나는 깊이 기뻐하는 바이며, 이를 보건대 지금은 없는 『현대시가』의 형제 격에 해당하는 잡지를 보는 듯마저 여겨진다. 『경인』은 분명 성공한 잡지이며, 앞으로 조선에 뿌리 깊은 기반을 심어나가게 될 것이다.

그와 마찬가지로 우치노 군의 이번 시집도 분명 조선이라는 토지에 좋은 시의 씨를 뿌리게 되리라.

— 카와지 류코, 「서문」(『흙담에 그리다』) 부분

우치노 겐지의 시적 스승이랄 수 있는 카와지 류코가 조선에서의

『경인』의 역할을 정리해주고 있는 내용이다. 이 말이 실제로 한국근대문학 초기의 상황에 글자의 의미 그대로 적용될 수는 없다고 해도, 1919년에 창간된 『창조』로부터 멀지 않은 시기에 『경인』이 발간되었음을 고려한다면, 그 영향은 상당했으리라 생각할 수 있다. 더구나 위서문을 쓴 카와지 류코는 한국 근대시의 형성자 주요한의 시적 스승이기도 했기 때문에 그 개연성을 더한다. 『경인』에 대한 이러한 평가는 한국근대문학사에서 지역문학으로서의 대전문학의 기여가 어디에 있는지를 재평가할 수 있는 내용이기도 하다. 경부선 철도의 개통과 일본인들의 이주를 통해 본격적인 근대도시로 성장하기 시작한 대전은 그 형성 상의 특징 때문에 이렇다 할 근대문화의 뿌리를 갖지 못한 것으로 평가되고 있다. 전통적인 삶의 문화는 있어도 대표적인 근대문인은 없다는 사실이 특히 그렇다. 그러나 지역문학의 역사를 살펴보면 『경인』과 우치노 겐지를 논의할 수 있다면 대전문학사는 새로운 내용 논의가 가능할 것이다. 식민도시의 형성과 그것의 문학적 존재 방식, 그리고 그것을 바탕으로 둔 한국문학의 출발이라는 요인이 그것이다. 이 과정을 거쳐 한국문학의 식민성에 대한 논의가 구체적 사례로 제기될 수 있기 때문이다.

## 2) 『흙담에 그리다』와 시집 검열

우치노 겐지는 『흙담에 그리다』(경인사, 1923)라는 시집에 그의 조선시편 및 일반 서정시와 표제작인 장시 「흙담에 그리다」를 수록했다. 그런데 이 시집은 당국에 의해 판매금지 처분을 당했다가 당국의 요청

사항을 받아들여 작품을 수정한 후 판매할 수 있게 되는 곡절을 겪는다. 우치노 겐지가 쓴 「조선을 사랑한 사람들」<sup>7)</sup>에는 이 시집이 당국의 검열을 받고 판매 금지 처분을 받았다가 해금된 과정을 밝혀놓고 있는데, 이 과정에서 결정적 역할을 한 사람은 당시의 총독부 촉탁으로 조선 민가 사정을 조사하고 있었던 오다우치 미치토시(小田内通敏)이다. 오다는 우치노 겐지의 시집 출판 검열 상황을 듣고 우치노에게 총독부의 담당자를 만날 수 있는 기회를 주선해주었고, 그 면담을 통해 시집의 일부 내용을 수정한 후 비로소 판매할 수 있는 길이 열렸던 것이다.

장시 「흙담에 그리다」는 3·1운동이 시적 소재다. 우치노 겐지는 이 시에서 3·1운동을 무력으로 억압했던 일제 당국을 비판하면서도 이에 대한 조선 민중들의 저항은 당연하지만, 그 저항은 조선과 일본 양 민족의 화해와 협력으로 나아가야 한다는 결론으로 향한다.

친구여! 아 이 희미한 산들바람에  
 너의 불꽃처럼 타오른 뺨의 장미를 불어보려마  
 걱정뿐인 분방함은, 결국  
 여름 등불에 몸을 태워버리는 풍뎅이에 불과하리니  
 우리는 하늘로부터 받은 생명을 더욱 사랑하노라  
 그리 쉽사리 태워버리는 것에 견뎌낼 수 없으니  
 자아, 차분히 이야기하자

그렇다! 무턱대고 미친 듯 지푸라기 잡으면 잡을수록

7) 内野健兒, 「朝鮮を愛する人々」, 『東洋之光』, 1939.9, 76쪽 참조.

빠지게 되는 우리 몸 아니던가  
 또한 그들은 언제까지고 언제까지고  
 나팔을 불어 목을 망가뜨리려는 생각도 아니리니  
 (목을 아플 터이니)  
 이윽고  
 우리의 자유와 요구를 용인하는  
 좋은 아버지가 되리라  
 이제 우리도 과감하게  
 그들의 사랑스러운 자식이 되는 게 좋을지도 모르지  
 (사랑스러운 자식을 때리는 부모는 없을 터이니)  
 그리고 자식에게 걸맞은 권리를 요구하자  
 고뇌에서 고뇌로 끝나는 투쟁, 폭발, 소요보다도  
 우리는 따뜻한 복숭아빛 평화를 동경하나니!

— 「흙담에 그리다」(『흙담에 그리다』) 부분

시의 내용은, 비유이기는 하지만 자식을 혼내는 아버지의 반성과 그 아버지에게 자식의 권리를 요구하여 평화를 만들어낼 미래의 희망이다. 아버지가 일본이고 자식이 조선이라는 해석은 얼마든지 가능할 것이다. 이 시적 주장이 3·1운동의 무력 진압과 그에 따른 무력 투쟁을 경계하면서 양민족 화해를 기대하는 것이라면, 이 화해가 내선일체의 미래로 이어지리라는 것도 충분히 짐작가능하다. 실제로 30년대 후반의 우치노 겐지는 ‘전체주의적 동북아공동체론’으로서의 동아연맹론에 지퍼있었다고 김용제가 주장하는 잡지 『동양지광』에서 내선일체론을 드러내기도 한다. 장시 「흙담에 그리다」는, 1920년대라는 시대적 제약

속에서 제국주의의 폭력적 억압에 반대하면서 평화주의를 선언하는 우치노 겐지의 상상 즉, 조선의 운명에 대한 새로운 상상을 도모하는 것으로 충분히 그 역할을 다했다고 할 수 있는 셈이다. 우치노 겐지가 사회에 대한 좀더 급진적인 행동과 상상을 펼쳐보이는 시기에는 오히려 일본 중심적 사유가 은밀하게 작동하는 양상을 볼 수 있다.

이 새로운 상상은 아나기 무네요시의 조선에 대한 생각과 고몬 히토미(公門曠美)의 시편들에서 영향을 받았다는 지적<sup>8)</sup>도 있는데, 고몬 히토미는 시집 『푸른 하늘에서 수영하다』(1925)를 경인사에서 발행한 시인이다. 『경인』이 1922년 6월호를 ‘朝鮮情調號’로 잡고 청탁한 시인들 중 한명이 부산에 거주하고 있었던 고몬 히토미이다. 그는 ‘조선 정조호’에 산문시 「조선찬가」를 수록했다. 이 산문시는 다시 네 개의 장 제목으로 구분된다. <(1)조선집과 흙담의 환상 (2)조선 아이와 조선 소녀 (3)다듬이질 소리 (4)고도(古都)의 인상>이 그것이다. 이 중에서 주목할 것은 ‘(1)조선 집과 흙담의 환상’이다. 몇 개의 구절을 보면 “조선 집과 그것을 둘러 간단히 둘러 쌓아 올린 교묘한 흙담의 자태” “흙과 돌과 짚으로 된 조선 집은 자연의 마음” “나는 그 단순한 창조의 표현 한가운데에서/복잡한 생명의 표징과 유구한 역사적 환상을 분명히 받아들인다”라는 구절이 있다. 주목할 만한 것은 이 구절의 내용이 우치노 겐지의 다음 시에서 반복된다는 사실이다.

땅에 야트막하고

벽은 흙이 드러나서

8) 西村將洋, 『朝鮮半島のモダニズム』, 『朝鮮半島のモダニズム』, ゆまに書房, 728쪽 참조.

초라한 듯한 모습  
 하지만 허식에 때문지 않고  
 야생이 고스란히 조립되어  
 사방의 자연이 저절로 낳은 집  
 진정  
 백의의 자연인이 사는  
 고대 원시의  
 지금 세상에 전해지는  
 찬미해야 할 마술  
 불가사의하기 짝 없는 온돌 집 건축.

— 「건축의 마술」(『흙담에 그리다』) 부분

고몬 히토미가 ‘(1)조선 집과 흙담의 환상’에서 표현하고 있는 핵심  
 어가 고스란히 반복되고 있는 시이다. 이런 조선 이미지가 1920년대 일  
 본시인들에게 형성되어 있다는 사실은 충분히 강조되어 마땅하지만,  
 일본인들에게 조선 이미지는 낭만적 이국취미의 표현일수도 있다는 점  
 또한 고려되어야 할 것이다. 우치노 겐지나 고몬 히토미에게 조선적인  
 것은 조선이 일본과 다른 독자적 정치체일 수 있는 근거가 아니라 문명  
 의 일본과는 다른 원시적 자연 그대로의 자유였다.

우치노 겐지가 어떤 마음으로 교사생활을 하고 조선에 대해 어떤 인  
 식을 하고 있었을지 알려주는 것은 그의 시집 서문과 발문이다. 『경인』  
 의 창간사도 있다. 이 글들은 모두 아직 원시적 수준에 있는 조선 땅에  
 근대 문학 혹은 문명의 계몽을 위한 교육이 필요하다고 쓴다. 이것은  
 특히 전통적 삶의 근거가 인근 도시보다 넓지 않았던 신흥 도시 대전에



『敬人』 뒷표지에 수록된  
고몬 히토미 시집  
『푸른 하늘에서 수영하다』 광고

서 더 크게 부각될 수 밖에 없는 시각이었다. ‘야생의 조선’이 부각되는 것은 그 야생에서 계몽적 교사생활을 해야 하는 사람이 자신의 명분을 확인하기 위해 마련한 시적 장치라고 할 수 있는 것이다. 우치노 겐지가 1925년에 경성으로 이주하고, 곧 이어 일본으로 추방되는 진보적 지식인이라고 해도 그의 그가 식민 본국 일본인으로서 지니게 되었을 한 계는 명확한 것이었다. 그는 반자본주의의 이념을 가지고 있었겠지만, 민족 해방의 이념을 가지고 있지는 않았다. 이 점이야말로 신흥도시 대전에서 근대문학이 시작될 때 부딪치게 될 중요한 이데아일 것이다. 대전은 바탕 없이 근대문학을 받아들이게 되었고, 그 위에서 문학의 성과를 내야 할 운명이었다. 해방공간의 지식인들이 그 운명 앞에서 좌충우돌해야 했던 것은 그런 의미에서 필연적이었다.

## 2. 해방공간과 좌우 이념의 시대

### 1) 현대(신성) / 백제

해방공간의 대전문학사에 대해서는 그동안 보수적인 시각이 주도적 해석을 진행해 왔다. 향토적 서정성을 강조하면서 『동백』과 『호서문학』을 중심으로 설명해왔던 저간의 경향이 그렇다. 이 잡지의 회원들이 모두 서정적 작품만을 창작해왔는가의 문제는 별도로 고찰되어야 것이다. 박희선은 문학가동맹 대전지부의 상무위원이었고, 서정적 향토성을 대표하는 정훈 시인의 경우도 해방공간의 시는 대부분 강렬한 현실적 역사성을 드러내고 있는 것이다. 해방공간의 대전문학을 주도해온 경향은, 현재까지 실물이 확보된 자료로만 판단한다면 진보문학과 보수문학이 공존해온 양상을 보여준다는 것이 정확한 실상이다.

이제 이야기해볼 잡지는 진보적 목소리를 대변하고 있다고 여겨지는데, 그런 의미에서, 신원은 다르더라도, 그 진보적 잡지들의 선구는 『경인』이라고 할 수도 있다. 대전문학사가 민족적 신원성에 매이지 않는다면, 우치노 겐지는 민주주의자였기 때문에 대전문학의 한 지점을 차지하기에 충분하다. 『경인』은 그것이 비록 식민주의의 아픈 상처와 함께 온 것이고 최종적으로 식민주의의 결과라고 할 수 있지만, 분명히 대전의 역사로 남아 있다.

『현대』와 『신성』을 논의하기 위해서는 당시 대전의 진보적 지식인들의 움직임을 환기해주는 잡지를 전제해야 한다. 『백제』가 그것이다. 대전이 아닌 서울에서 발행된 『백제』는 창간호가 1946. 10.15에, 2호가 1947. 1. 31에 출간되었고 『문학평론』으로 1947. 4. 19에 제명을 바

꾸어 발행되었다가 종간되었다. 발행인은 朴海文이다. 이 잡지에는 오장환, 안희남, 홍명희 등의 글이 발표되고 있고, 대전 중심의 충남북 사업체 광고가 수록되어 있다. 그런데 잡지의 창간 과정이 1946년 5월의 정판사사건(精版社事件)에 영향을 받고 있음을 다음의 편집후기를 통해 알 수 있다.

아름다운 마을과 淸澄한 공기를 가진 지방에서 …(중략)… 인생의 진실성을 파악한다는 뜻을 가슴에 품고 모인 열정적인 동인으로 『百濟』가 탄생한 바이지만은 오월달에 본지 창간호를 인쇄중이던 정판사의 돌연한 폐쇄로 말미암아 출간 직전에 원고까지도 찾아내지 못할 처사로 돌아가서 다시 편집에 착수한 것이었으나 그간 『백제』는 정판사 사건의 영향이 크낙한 동인이 되어 그 아름다운 마을을 떠나게 되었고, 그에 따라 최초로 계획했던 거와는 거리가 먼 성질과 내용으로 4개월만에 비로소 창간호가 세상에 나오게 된 것이다. 그러나 탄생시부터 피할 수 없었던 이 운명적인 변동과 그간의 고난은 반드시 완고한 토대와 금후의 꿈…꿈…한 발전을 약속한 한 개의 시련이라고 생각할 때에 피로와 고통 많았던 본지의 창간호를 영원히 기념하기 위해서도 최초로 계획한 바도 있었기에 본지 탄생지인 지방의 기고가 동인들의 원고를 중심으로 창간호를 편집 안할 수 없었다.

『백제』의 편집후기에 나오는 ‘지방’은 대전을 말한다. 오월달에 폐쇄된 정판사란 정판사 위조지폐사건을 뜻할 것이다. 대전에서 동인을 결성한 지식인들이 원고를 모아 잡지 창간을 도모했었다는 것, 인쇄를 의뢰했던 서울 소재의 정판사가 정치적 사건에 연루되었고, 그 결과 잡지

발행이 중단되었다는 것, 그 결과 대전을 떠나게 되었다는 것 등이 편집후기를 통해 알 수 있는 사실이다. ‘대전’이라는 명시적 지명은 나오지 않지만, 『백제』에는 대전에 소재를 둔 사업체들의 광고가 대대적으로 수록되어 있고, 대전 지식인들의 원고가 창간호에 발표되고 있기 때문에, “아름다운 마을과 淸澄한 공기를 가진 지방”이란 곧 대전임을 알 수 있다. 더구나 지금 그 면모를 확인할 수 있는 필자로 ‘문학가동맹’ 대전 지부장을 지낸 ‘황린’과 시인 정훈이 있다. 이들이 참여하는 잡지였다는 것은 『백제』가 대전에 연고를 둔 매체였다는 사실을 확증해준다. 대전에만 국한되지는 않고 충북 청주지역에도 연고를 두고 있었던 것으로 여겨지는데, 청주 소재의 사업체 광고가 있고, 그리고 홍명희와 오장환 등이 참여하고 있기 때문이다. 그러나 활동의 중심인물들은 대부분 대전에 있었던 것으로 여겨진다.



〈『백제』 창간호 표지. 1946. 10,15〉

더구나 그 잡지의 성격은 상당히 진보적 성격을 지니고 있었다. 1946년 5월의 정판사 위조지폐사건이 좌익의 정치활동 탄압과 관련된 것이고, 그런 곳에서 인쇄를 진행한다는 사실 자체만으로도 『백제』의 이념적 성향을 미루어 알 수 있는데, 실제로 잡지에 수록된 글의 필자들 자체가 분명한 정치적 실천적 색채를 지니고 있다.

창간호에 수록된 황린의 글 「문화와 정치의 관련성-건국과 문화운동의 이념에 대하여」은 당대의 문화활동이 뚜렷한 정치적 진로를 전제한다는 사실을 강조한다.

우리 민족의 해방은 결코 우연한 선물이 아니고 36년간의 혁명적 투쟁의 결실이다. 그럼으로 건국의 기본이념은 이러한 민족해방의 혁명적 투쟁사에서 비쳐진 것이니 민족통일전선은 이러한 정치이념을 중핵으로 하여서만 가능한 것이다. 이러한 의미에서 볼 때 문화적 현단계는 문화의 정치성이 고양되어야 할 때라는 것이다. 문화의 독립성이란 소시민적 퇴폐기에서만 주장될 수 있었던 것이다. ... 중략... 그러나 지금은 퇴폐기가 아니라 건설기이다. 더욱이 우리 민족은 현재 건국대업을 앞에 놓고 있다. 그러므로 건설기에 있어서의 우리 문화는 그 독자성은 그대로 고집할 수 없다.7)

황린이 강조하는 것은 현단계 문화의 정치성이다. 그것은 특히 민족건국기이기 때문에 더 그렇다는 그의 주장은 문화의 정치적 종속성을 강조하는 것으로 이어진다. 이러한 주장은 충분히 가능한 것이지만, 당시의 대전 지식인들 중 선도적 위치에 있던 황린이 그런 주장을 한다는 사실은 대전의 진보적 지식인들의 지향성을 충분히 보여주고

도 남는다.

그런데 주목할 것은 『백제』가 창간될 즈음에 대전지역에서 잡지 『현대』가 발행되고 있다는 사실이다. 잡지들의 간행기를 보면, 『백제』가 출판허가를 받은 때는 1946년 5월 이전이어야 한다. 5월의 정관사 사건 때 이미 잡지는 출판 과정에 들어가 있었기 때문이다. 그 출판허가 번호는 ‘간행물출판허가등록제114호’이다. 그런데 『현대』의 출판등록이 이루어진 때는 1946년 6월18일이다. 간행기에는 ‘허가제24호 1946년 6월18일’이라고 써어 있다. 이 날짜가 『현대』의 전신이라고 알려진 『세풍』의 등록일인지 아니면 『현대』가 독자적으로 허가를 받은 것인지는 알 수 없다. 다만 『백제』와 『현대』의 잡지 출간이 일정상 중복된다는 사실을 확인할 수는 있는데, 이는 『백제』가 좀더 사회과학 위주의 잡지를 지향하고 『현대』가 문화지를 표방하는 차원에서 나뉜 것으로 여겨진다. 잡지 『현대』와 『신성』은 이 배경 속에서 탄생했다.

『現代』는 1946년과 1947년에 대전에서 발행된 문화종합지이다. 발행소는 ‘現代社’이다. 원래는 ‘高麗出版社’였으나 1947년 7월20일 ‘현대사’로 개명된다는 공고가 3호에 수록되어 있다. 판권란에는 1946년 6월18일에 당국의 발행 허가를 받은 것으로 기록되어 있다. 1947년 10월 20일에 발행된 책의 표지에 2권 4호라고 기록되어 있는 것으로 보아 1946년에도 한 권이나 두 권이 발행되었으리라 추정된다. 현재 확인된 것은 1947년 8월 30일에 발간된 3호와 동년 10월 20일에 발간된 4호이다. 현대사의 주소는 ‘대전부 원동 47’이었으며 사서함은 대전47, 전화는 207번이었다. 잡지의 인쇄는 3호를 ‘忠南印刷社’(대전부 정동 23)에서, 4호를 군산에 있는 ‘高麗印刷社’(군산부 중앙로 1가)에서 한 것으로 기록되어 있다. 4호의 편집후기에는 이 잡지가 당시까지 통권 4호를 발

행했다고 밝혀져 있다. 1948년이 되어 『현대』지는 『新聲』이란 이름으로 제목이 바뀌고 통권6호까지 발행되었다.

발행인 겸 편집인은 김종태(金鍾泰)이다. 그는 ‘문학가동맹 대전지부’의 부위원장이었다. 『현대』 3호의 ‘문화소식’란은 당시 ‘조선문화단체총연맹’의 대전지부 구성원들을 밝혀 놓고 있다. 문학가동맹, 과학동맹, 미술동맹, 연극동맹 음악동맹 각각의 대전지부 위원장과 부위원장, 서기장, 상무위원이 그들이다. 이중 문학가동맹 대전지부의 위원장은 황린(黃麟), 부위원장은 김종태, 서기장은 박성규(朴聖圭), 상무위원은 이병권(李炳權)과 박희선(朴喜宣) 외 16명이다. 위원장 황린을 잡지의 발행인으로 하지 않은 것은 『현대』가 아직 문학가동맹 대전지부의 공식적인 기관지로 인정되지 않았기 때문인 듯하다. 잡지의 편집 실무자는 상무위원 이병권이라고 여겨진다. 4호의 편집후기를 쓴 당사자가 자신을 권아(權兒)라고 밝히고 있기 때문이다.

잡지는 해방공간에서 좌익계 지식인과 문인들의 목소리를 대변하였다. 3호에는 김태준, 신남철, 조중근, 김남천 등의 글을 수록하여 색깔을 분명히 하였으며, 그 외에 대전 거주 문인들과 지식인들의 글을 수록하였다. 대전의 문화와 정치적 양상을 밝혀놓되, 잡지의 이념적 지향점을 뚜렷이 하며 문학가동맹 대전지부의 기관지 역할을 자임하고 있다. 『신성』과 더불어 해방공간에서 활동한 대전의 진보적 지식인들의 면면을 알려주는 거의 유일한 잡지이다.

『新聲』은 1946년에 창간되고 1948년에 9월호가 발간된 종합지이다. 1948년 9월호는 통권3권 6호이다. 목차에는 ‘혁신8·9월 합병호’라고 되어 있다. 당시의 발행 호수를 기록했던 방식에 따라 판단하면, 『신성』은 3년차로 간행되었고, 창간호부터 총 6호에 이르렀음을 알 수

있다. 6호 이후의 발행 여부는 알 수 없다. 당시 발행소는 대전부 중동 120번지 소재의 '新聲文化社'이다. 인쇄는 대전부 선화동 319번지에 있던 朝鮮實業株式會社 인쇄부에서 이루어졌다.

그런데, 『新聲』은 1947년 10월 20일에 통권 4호가 발행된 『現代』지의 제명이 바뀌어 간행된 것으로 보인다. 잡지의 판권란에는 1946년 6월 18일에 '허가번호 제24호'로 당국의 발행 허가를 받은 것으로 기록되어 있는데, 이 사항은 『현대』지의 판권란에도 동일하게 기록되어 있다. 그러므로 『신성』 6호는 『현대』라는 이름이 바뀌어 1948년 8월 25일에 간행된 잡지라고 할 수 있다. 편집자도 대전문학가동맹의 상무위원이었으며 『현대』지를 편집했던 李炳權이다. 『신성』 6호의 신성문화사 社告欄에는 그를 편집국장으로 명한다는 사실이 고지되어 있다. 한편, 이 잡지의 5호가 『현대』였는지 『신성』이었는지는 알 수가 없다. 다만, 잡지에 「신성의 진로」라는 권두언이 발행자의 이름으로 수록되어 있고, 편집자도 '많은 곡절 때문에 지연되다가 비로소 잡지가 발간된다'는 희한 섞인 후기를 쓰고 있으며, 잡지의 號數가 '혁신8·9월 합병호'라고 되어 있는 것으로 보아 『현대』5호에서 모종의 정치적 필화를 겪은 후 제명을 바꾸었던 것으로 추정된다. 이 잡지에 「文學雜感」을 발표한 廉仁默은 1989년에 간행된 장편소설 『깊은 강은 흐른다』에서 그 「문학잡감」을 소개한 후 '당시에 이병권이 복간한 대전 유일의 향토지 『한밭』'에 수록했다고 밝히고 있는데, 그 향토지가 바로 『신성』이다.

발행인 겸 편집인은 박동근(朴東根)이다. 「신성의 진로」라는 글의 필자가 박동근인데 낙장이라서 그 내용을 알 수 없다. 그가 『신성』 6호의 좌담에서 남북단정을 반대하고 미소양군의 즉시 철수와 남북정당사회단체들의 전국정치협의회를 통해 통일국가 건설로 나아가야 한다고

말하는 것으로 보아 중도좌파적 인물이었던 것으로 여겨진다. 실제로도 『신성』은 『현대』지의 후신답게 대전 지역 진보적 인사들의 주장을 대변했다. 잡지에 이름을 드러낸 인사들로는 해방공간의 대전문학가동맹 위원장이었던 황린, 인공 치하에서의 문학가동맹에 관여했던 염인묵, 음악가 동맹의 남철우, 문학가동맹의 민병성 등이 있다. 잡지의 글 중 주목할 만한 것으로는 「남북분열정부와 정의 항쟁의 발전적 고찰」 「민족문화의 과제」와 좌담 「문화를 이야기하는 밤」 등이 있다.

현대와 신성의 내용은 다음과 같다.

『現代』 1947년 9월

現代에 寄함

호중의 목탁 되라 김태준

인민문화의 역군으로 신남철

인민문학론 조중근

민주 건국과 문화 대중화 강성재

인문문학의 기본 이념 김남천

지방문화운동 전개에 대한 제의 김진웅

미소 협조와 조선문제 해결 박소백

成周寔論 尹澄宇

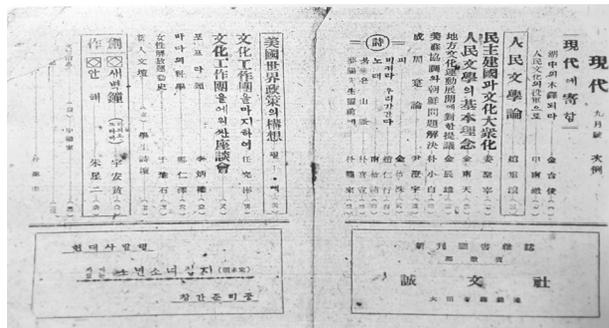
시 피 김철수

노래 남철우

붉은 산맥 박희선

몽양 선생 영전에 박용래

미국 세계정책의 구상 필 백  
 문화공작단을 맞이하여 임완빈  
 문화공작단을 에워싼 좌담회  
 수상 포프라송 이병권  
 바다의 과학 정인택  
 여성해방운동사 千瑜石  
 신인문단  
 학생시단  
 창작 새벽종(라디오 드라마) 宇安貧  
 안해 주성이  
 문화소식  
 중계실  
 편집후기



〈『現代』 1947, 9월 목차〉

『現代』 1947. 10월 (2권 4호 송년호)

조선의 자주 독립과 국제적 제약성 이병호

현금 문학예술운동 기본 방향 이대영

창작노트 김준성

시 산맥 박희선

석고상 이병권

林中書簡 주성이

해저의 경이 정인택

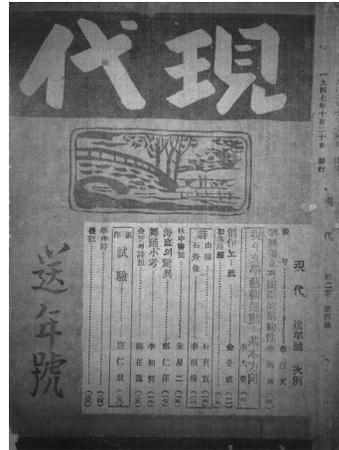
무용소고 박상철

김립의 시상 유재수

창작 시험 염인묵

학생시

후기



〈『현대』 1947년 송년호 표지〉

『新聲』 1948년 9월(3권7(6)호)

(『신성』 1948년 혁신 8·9월 합병호)

신성의 진로 박동근

삼천만 통포에게 고함 유립

남북분열 정부와 정의항쟁의 발전적 고찰 양묵당

황폐 희랍을 구하는 길 폴 A. 포터

좌담 문학을 이야기하는 밤 황린, 정훈 등

민족문화의 과제 전형

문학잡감 염인묵

화사여필 이종훈

지난날의 기록에서-여교원의 일지 이춘우

시 사향록 박노춘

무가 남철우

김립 선생의 시상 유재수

정감록의 비도 신도안 탐방기 계룡산인

농촌의 계몽운동 정래동

청년운동의 목표 주영

영국 페비안 협회에 대하여 자유사회학연구소

사적 발전으로 본 기독교 비판 능득

투루티의 일생 루티골

편집후기



〈『신성』, 1948. 8.25〉

목차만으로도 위 잡지가 이념적 편향성을 보여주는 것이 아니라는 사실을 알 수 있다. 그럼에도 불구하고 이 잡지가 지금까지 대전에서 거의 소개되지 않은 채 망각되고 있었다는 사실이야말로 현재 대전문학의 면모를 규정해주는 중요한 요인이다. 알게 모르게 대전문학은 모종의 배타성과 배제에 입각해 그 역사를 기록해왔다. 이제 그 실체가 밝혀진만큼 대전문학사는 새로운 사실을 복원하고 인정하는 일에 노력을 기울여야 할 것이다. 더구나 잡지들의 목록을 통해 확인 가능한 것으로서 위 잡지들의 균형 감각이야말로 우리 문학의 역사적 교훈으로 삼아 무방한 사항이다. 해방공간의 당대적 언어로 말한다면 위 잡지들은 민족건국기의 통일적 입장을 대변하는 것이었다고 할 수 있다. 그것을 부정할 때 대전문학의 상처는 아물지 않고 언제나 통증을 유발할 수 밖에 없을 것이다.

## 2) 동백/호서문학

해방 이후 대전문학의 흐름이 향토적 서정성에 의해 주도되어 왔다는 생각은 매우 오래 유지되어 왔다. 동시에 향토적 서정성을 대표적으로 써 뿌리고 거둔 시인이 정훈이라고 대전문학사는 거듭 언급한다. 우연한 일이지만, 대전의 첫 잡지는 『향토』라고 알려졌고, 대전의 문단을 이끈 정훈의 첫 시집이 그의 삶의 뿌리와 연관된 『머들령』이라는 점은 ‘향토’로서의 지역성에 대한 인정 압력이 형성되는 사전적 토대라고도 할 수 있겠다. 이 향토적 서정성이 해방공간 대전문학의 논쟁적 비평들

을 거쳐 중앙문단과 지역문단의 거리를 확인한 후 만들게 된 지역정체성의 일반적인 명칭이었다<sup>9)</sup>는 점에 대해서는 그러므로 그것의 문단 정치적 의미를 포함하여 보다 본격적으로 분석되어야 할 것이다.

그런데, ‘향토’라는 개념은 국수적 민족주의의 뿌리가 되는 것이기도 했으니<sup>10)</sup> 이는 1930년대 후반 이후 일본의 대동아공영론이 그 향토론에 지퍼 있다는 사실을 참고해야 할 필요성을 환기한다. 두 가지 이유에서 그렇다. 하나는, 해방공간의 대전에서 향토를 말할 때, 그 향토가 그들의 실제 삶의 근거지이자 일본인들이 만든 도시 대전을 말하는 것인지 아니면 그들이 떠나왔으며 여전히 마음의 근거지일 고향을 뜻하는 것인지 애매하다는 점이다. 가령, 정훈의 ‘머들령’은 대전이 아니다. 그렇다면 향토는 정훈에게 그의 거주지 대전인가 아니면 그의 육친들이 오래전부터 거주해왔을 태생적 고향인가. 동시에 대전 향토시의 선두시인으로 정훈이 거론될 수 있다면, 그 정훈의 향토성이 가진 지역적 서정성이 분석되어야 하는데, 정작 정훈의 시에서 향토성은 국수적 일치단결의 애국적 서정성으로 부각된다는 것이다. 이런 서정적 애국주의의 기원을 따질 필요가 있는 셈이다. 왜냐하면, 다른 전통 도시와는

9) 이에 대해서는 박수연, 「논쟁과 구성」 참조. 1950년 3월에 황린과 박용래는 『동방신문』 문화면에 ‘신촌향토시선’을 기획한다. 시를 발표한 사람들은 당대 대전 시단의 중심 활동가들이었으리라 여겨지는데, 그 연재가 끝난 후 전여해, 송석홍, 유지룡 등이 향토 시의 문제를 놓고 논쟁을 벌인다. 이때부터 대전 문인들이 서울 문단과 갖는 관계가 주요 관심사로 떠오르고, 이 문제는 『호서문학』 출범 이후 대전의 문인들이 서울 문단에(한국문단에) 공식적으로 등단할 것인가 말 것인가의 논점으로 지속된다. 지역 문단의 향토성 문제는 이런 문학정치적 맥락을 포함하고 있다.

10) 향토 혹은 고향이라는 상상적 기원의 국민국가적 배타성에 대해서는 이미 많은 연구가 있는데, 고향이 실제에 대한 논의가 아니라 국민국가적 현실 이념의 내면화라는 연구에 대해서는 동국대학교한국문학연구소, 『고향의 창조와 재발견』, 역락, 2007 참조.

달리 한국 근대문학의 1세대가 부재했던 대전에서는<sup>11)</sup> 해방 공간에서 신흥청장년 지식인들의 활동이 중요할 수밖에 없었고, 그 결과 그들의 지적 배경을 형성한 내용이 무엇인지 확인해야 하는 것이다.<sup>12)</sup>

해방공간의 지식인들이 비로소 청장년으로서의 자기주장을 펼치기 시작했을 때가 1930년대 중반 이후부터라는 사실은 의미심장하다. 당시 일본 제국주의의 지적 경향은 반서구적 동양주의로 기울고 있었고, 이 동양주의를 뒷받침한 것이 일본 교토학파를 중심으로 한 동양론이다. 태평양전쟁 당시 반서구주의의 근거를 제공했던 와쓰지 데쓰로(和辻哲郎)의 『풍토』(1935)<sup>13)</sup>가 여기에 연결되는데, 삶의 향토에 뿌리내린 인종주의적 국민관이 이때부터 문제적이다. 독일 낭만주의의 민족관을 이어받고 그것을 동양 풍토의 특색으로 변주한 후 일본 정서와 예술론으로 확장한 와쓰지의 풍토론은 곧 이어서 일본을 중심으로 한 대동아공영론의 지정학에 정당성을 제공하고 있는 것이다. 한국근대문학 1세대가 서구적 근대에 대해 가지고 있던 열등감을 배타적 동양주의로 넘어서려 했던 경향이 인종주의적 국민관으로 뿌리내린 것도 이때부

11) 대전과는 달리 오랜 전통을 가진 주변 도시에는 근대문학 1세대들이 대거 등장하였다. 홍성의 한윤은은 이중 가장 오래된 인물이고 괴산의 홍명희, 진천의 조명희, 천안의 이기영 등은 신흥 도시 대전이 갖고 있지 못한 근대문학 선배들을 구비하고 있는 것이다.

12) 이 논점을 위해 참고해야 할 사실은 당시 대전문단의 분위기가 중앙문단과의 거리를 어떻게 조절할 수 있는가의 문제이다. 1950년 『동방신문』의 향토 시선 기획 후 전개된 논쟁에서 중요 논점은 '향토시인의 정체성'이다. 전여해가 향토시선 총평에서 중앙 시단과 대전 시 발표자들의 시를 비교하면서 비판한 것이 그 발단이다. 송석홍의 「향토문화의 빈곤성」과 유지룡의 「문단 공상의 근원」이 그 끝인데, 송석홍은 지방 문학의 자기 영역을 강조하고 유지룡은 문학적 정체성을 위한 자기 공부를 강조한다. 이 논쟁은 향후 대전문학의 정체성과 관련하여 매우 중요하다. 전국에서 가장 오래된 동인지라는 자부심을 곧잘 드러내는 『호서문학』의 핵심적 강조 사항이 중앙문단과는 다른 지역문학의 위상이기 때문이다.

13) 번역본은 서동은 역, 『인간과 풍토』, 필로소피, 2018년 참조.

터인데,대전 지식인들의 성장 연대가 바로 여기에 겹쳐지고 있는 것이다.<sup>14)</sup>

더구나 ‘풍토·향토’론이 애국주의로 이어지는 것이 중요하다. 교토학파의 일원인 다나베 하지메(田辺元)가 주장한 것으로서 ‘역사의 윤리’를 이유로 한 애국의 논리가 그것이다. 헤겔의 역사철학을 원용하여 역사 발전의 최고 정점으로서 (천황제)국가를 상징하고, 그 국가를 위해 죽는 것이 최고의 영예라는 논리를 펼쳤던 교토제국대학의 강연을 정리한 책이 『역사적 현실』(岩波書店, 1940)이다. 이 책이야말로 당시 청년들의 영혼과 육체를 천황제 파시즘에 헌납하는 죽음 대열로 이끌었던 서적인 것이다.

다나베 하지메의 활동은 그러나 학문적 탐구의 일환이었던 것으로 왜곡 평가되면서 태평양 전쟁이 끝난 이후에도 여전히 성가를 이루었고, 그 양상은 한국에서도 마찬가지로 여겨진다. 파시스트는 패배했지만, 그것은 전투에서의 패배일 뿐이었다. 전후에도 파시스트의 주장은 의연히 살아 있기 때문이다. 그 사례가 초대 교육부 장관 안호상이다. 그러므로 그에 연결된 정훈 및 정훈의 동료 권용두에 대해서는 그 이념적 지향을 꼼꼼히 분석해볼 필요가 있다.

안호상은 다나베 하지메의 제자이다. 그는 독일 예나대학에서 인종적 배외주의를 핵심으로 하는 이른바 민족 철학을 공부하고 귀국한 후 다시 일본으로 건너가 다나베 하지메에게서 헤겔 철학을 공부한다. 이

14) 가령, 해방공간 대전의 대표적 지식인인 지현영이나 송갑헌의 서가를 가득 메우고 있는 책은 일본판 반서구적 동양론의 여러 변형들이다. 이에 대해서도 집중적으로 연구할 필요성이 있다. 현재 충남대학교에 지현영 서가가, 대전문학관 수장고와 은진송씨 덕은문고에 송갑헌의 서가가 마련되어 있다.

이력 이후 안호상은 배외주의적 파시즘의 민족철학을 헤겔론으로 감싼 논의를 전개한다. 그 결과가 이승만의 독재를 정당화한 ‘일민주의’로 이어지는 것이다.

안호상을 특별히 언급하는 이유는 그와 정훈의 관계 때문이다. 이들은 모두 이범석의 ‘조선민족청년단’에 연루되어 있다. 안호상은 파시스트적 민족 이념과<sup>15)</sup> 이론적 근거를 조선민족청년단에 제공하고 있는데, 정훈은 조선민족청년단 충남지대장으로서 안호상이 문교부장관이던 때에 ‘호서민중대학’의 인가를 받고, 이 대학의 학보인 『호서학보』 창간호에 안호상의 축사를 실고 있는 것이다. 특히 이들은 이승만을 영웅적 지도자로 숭배하는 일민주주의의 이념에서 공통적이다. 당대의 정훈이 파시스트이자 국가사회주의자로서 활동했다는 사실을 잘 보여주는 자료는 그가 참석하여 우리의 미래를 국가사회주의라고 주장하는 좌담 「문화를 이야기하는 밤」(『신성』, 1948. 9.)이다. 그는 이 좌담에서 “우리들의 노선은 이미 결정되어 있”고 그 노선은 세계 사조가 “민족사회주의나 국가사회주의 방향으로 나가고 있”다고 말한다. 이 국가사회주의가 이범석의 조선민족청년단의 이념이었고 이것이 파시즘이었음을 알려주는 글은 이범석이 히틀러에 대한 심정적 의존을 보여주는 인터뷰 기사 「철혈총리, 대내총결속, 대외공존을 절규」(『삼천리』 1948년 8월)이다. 그는 “나에게 국가지상, 민족지상의 신념과 암시를 던져

15) 안호상이 독일의 나치즘 및 파시즘에 보여준 호의를 살펴보기 위해서는 安浩相, 『우리의 부르짖음』, 文化堂, 1947을 참조할 수 있다. 안호상은 이렇게 썼다. “독일은 신작 나치스주의로 국민의 사상을 철석같이 굳게 하여 경제적으로 파멸된 독일을 부흥시키기에 힘을 다하였읍니다. 그런 결과 마침내 중단되었던 독일 역사는 새 진행을 하게 되어 잃어버렸던 독일 백성의 명예는 차츰 회복하기 시작하였습니다.” 위 책 39쪽 참조.

준<sup>16)</sup> 인물로 히틀러를 지목하고 있다. 이 민족지상·국가지상의 이념은 정훈의 호서민중대학 학훈에 변형된 방식으로 표현되고 있지만, 이 시기 이후 정훈의 여러 시편들에 이 정신적 지향이 반복적으로 표현된다는 사실은 이 이념이 그에게 단순한 상황적 소산이 아니라 내면화된 신념이었음을 말해준다.

정훈의 이념이 파시스트적 정치 지향과 무관하지 않다면<sup>17)</sup> 오히려 그의 파시스트적 정치 이념에 대비되는 문인을 주목해야 할 것이다. 그와 함께 동백을 창간한 박희선과 박용래가 그들이다. 이 글은 박희선과 박용래의 본격 연구가 아니기 때문에 다만 그들의 당시 작품들이 암시하는 대략적인 경향만 논의하기로 하겠다.<sup>18)</sup>

박희선이 해방공간의 정훈과 문학적 이념에서 충분히 동의하고 있었던 것은 아니다. 박희선의 삶 자체가 이미 독립지사로서의 그것에서

- 16) 이범석 대담, 「철혈총리, 대내총결속, 대외공존을 절규」, 『삼천리』, 1948년 8월, 9면 참조.
- 17) 이상에서 서술한 상황의 전말을 대략 분석한 글은 박수연, 「공통성과 획일성」, 『현대문학 이론연구』 70, 2017 참조.
- 18) 박용래의 해방공간 발표 작품 중 전집에 수록되지 않은 시편들에 대해서는 박수연, 「현실의 비극을 거느린 향토 풍경—박용래 초기시에 대해」, 『문학의 오늘』, 2000, 봄 참조. 이 글의 결론에서 나는 이렇게 진술했다. “박용래의 눈물의 서정은 다만 그의 어린 성품에 의한 것만이 아니라 그의 삶이 지나온 현실의 여러 비극을 속으로만 삭여야 했던 시인의 참을 수 없는 자기 책임감이기도 한 것이다. 그것을 그는 용기 낸 싸움이 아니라 비용기의 수용으로 사랑했다. 평화를 위해 때로는 모욕이기도 했을 그 비용기가 시인의 눈물을 넘어 때로는 소낙비처럼 세계를 적시는 때도 있는 법이다. 그래서 박용래의 시세계는 해방공간에서의 그의 활동들을 복원함으로써, 또 그가 문단 정치까지 포함하여 돈벌고 권력 잡는 일로부터 멀리 떨어져 있었던 특별한 순간들을 고려하면서, 게다가 저 현실의 비극을 배움에 둔 시적 순간들 앞에서 하염없이 눈물로 답할 수밖에 없던 서정시인의 마음을 헤아려 다시 써어져야 할 것이다. 그의 시는 단순히 아름다운 이미지의 서정시가 아니다. 그의 시는 식민지와 해방공간의 이념 갈등과 세계사적 분단의 한국전쟁을 고스란히 통과하면서 떠밀린 존재가 될 수밖에 없었던, 한국 서정시의 아름다운 현실적 목소리이다.”

출발하고 있다는 데서 알 수 있듯이 그는 해방공간의 참여파였는데, 그것은 정훈처럼 파시스트적 이념에 대한 추종이 아니라 시인으로서의 참여였다. 당시 문인들의 여러 회고가 반복적으로 확인해주고 있고, 그의 동료였던 극작가 하유상도 쓰고 있듯이 『동백』의 실질적 편집자는 박희선이었다. 창간호의 목차는 다음과 같다.

### 『동백』 창간호

창간사 —정훈

시 서당 —정훈

신화 —박희선

유월 노래 —박용래

시론 선과 색 —박희선

시 새벽 —박용래

백기 —박희선

후기 —동백추진부

창간호 간행 당시의 정황을 하유상은 이렇게 정리했다.<sup>19)</sup>

창간호에 작품은 수록되지 않았지만 제작에는 나도 참여했다. 목척다리 근처의 조고만 석판인쇄소에서 제작했다고 생각되는데 희선 형과 같이 여러 차례 찾아간 기억이 있다……. 당시 『동백』 시회의

19) 하유상, 「『동백』 시절」, 《호서문학》 5집, 1976, 102~103쪽 참조.



〈『동백』 창간호 1, 2면 (등사판)〉

주간은 정훈 선생이었지만 시회의 제반 일은 희선 형이 도맡아 하고 있었다.

박희선이 『동백』 간행에 기여한 바를 확인해주는 진술이다. 이로 보면 정훈은 이미 등단한 시인으로서의 구심점 역할을 할뿐, 실질적인 내용은 박희선이 채워나가는 상황이었다고 여겨진다. 이는 당시 정훈의 활동 중심이 문학이 아니라 교육 및 정치활동이었다는 점에서도 잘 드러난다. 『동백』 창간이 1946년 2월이고 조선민족청년단 발족이 1946년 10월이라는 점도 정훈으로부터 문학단체 활동에 집중할 여유를 갖아갔을 요인이다. 정훈의 정치 활동 때문에 ‘동백시회’가 분란을 겪었다는 사실은 당대의 정훈의 동료들에 의해 반복적으로 밝혀지고 있는데,

따라서 당시 대전 문단의 전개를 살펴보기 위해서는 정치가 정훈 못지 않게 문인 박희선의 활동이 중심적으로 분석되어야 할 것이다.

『동백』 창간호에 수록된 시와 산문 중 중심에 놓이는 것은 박희선의 작품들이다. 분량 상으로 가장 많고 내용상으로도 비중이 크다. 특히 주목되어야 할 글은 「선과 색」이라는 산문인데, 타고르를 인용하고 불교 철학을 언급하면서 한국, 일본, 인도, 중국의 영향관계를 논하는 글이다. 정훈이 예의 애국적 서정주의를 드러내는 서문을 쓰고 있다면, 박희선은 잡지 창간호에 수록된 듯한 형식적 차원의 산문이 아니라 동서양과 한국·일본을 비교하는 불교철학적 미학론을 준비하고 있다. 그런데, 이 글이 박희선의 불교적 사유를 집중적으로 보여주는 한편, 타고르의 내셔널리즘에 대한 논의를 이어오고 있다는 사실이 주목되어야 한다. 이 사실이야말로 박희선이 제국주의 지배라는 세계사적 현실에 대해 가진 비판적 거리 감각을 알려주기 때문이다. 「선과 색」의 첫 문장은 이렇다.

시성 타골이 영경(英京)에서 말하였다는 동서문화의 특이성에 대한 판단은 일면 손쉽게 수긍되는 바가 없지 않은 마나 인도정서의 극렬성을 이해키 어려움같이 해득키 난국(難局)한 일이다.

박희선이 타고르의 런던(英京) 강연 제목을 밝히고 있지 않기 때문에 정확히 어떤 글을 말하는 것인지 알 수는 없지만, 동서문화의 차이를 말하는 타고르의 관점이 잘 드러난 글은 그의 ‘내셔널리즘’ 3부작이다. 일본과 미국에서 행한 내셔널리즘 관련 강연과 원고 하나가 그것인데, 타고르는 이 글들, 특히 일본에서 행한 강연에서 아시아에 대한 서

구의 침략적 내셔널리즘을 비판할 뿐만 아니라 역시 서양과는 다른 아시아의 덕성국(德性國)이어야 할 일본이 식민지 지배를 행하는 것에 대해서도 비판적 발언을 행한다. 조선의 지식인들이 타고르를 동료 관계로 여긴 것은 그 때문이다. 다만, 일본의 그 식민지 침략은 서구내셔널리즘의 부정적 면모를 그대로 수입해 들여왔기 때문이라는 것이 타고르의 판단이다. 이런 관점에서 본다면 타고르는 동양과 서양의 차이를 주장했음이 분명하다. 실제로 그는 서양의 기계문명과 동양의 정신문화를 핵심적 차이로 강조하면서 그 정신문화가 중국과 인도에 살아남아 있다고 말하고 있는 것이다. 그런데 박희선은 타고르의 동양 정신론을 인도의 불교적 인다라망의 세계와 중국의 공맹적 태극도설의 세계로 구분한 후 이렇게 말한다.

조선에 二大 性格이 如何한 反應을 주었느냐는 點에서는 佛敎美術에 關하여도 多角度로 관찰 批判을 要할 것이나 이에서는 그 根本인 民族 性格(能力面)에 關하여서만 要言하고저 한다. 朝鮮은 日本의 南域的 雜多性이 印度의 그에 가차움에 반하여 支那의 北域性格에 가차워 日本의 佛敎가 겨운 輸入時의 原始形態에 根源으로부터 反省 改新한 자취 없이 岐末多樣으로 存續하여감에 對하여 綜合的이요 創成的이다.

타고르의 동서양론을 동서양에 대한 일반론으로 이해한 후 그것의 문제점을 환기하기 위해 동양 내부의 차이를 살펴보는 내용이다. 일본은 다양성이 부각되는 인도의 사유에 가깝고 한국은 종합이 강조되는 중국의 사유에 가깝다는 것이다. 박희선의 논점은 타고르가 동양을 서

양과의 대비 하에 동일한 정신세계로 일반화했지만 동양 내부에도 지역적 차이가 존재한다는 것인데, 이 차이의 인식이 내셔널리즘 일반에 대한 비판적 시각을 견지하고 있다는 사실을 주목해야 할 것이다. 타고르가 서구적 침략주의에 대해 행한 비판을 동양 내부에서도 수행하기 위한 전제가 한국과 일본의 차이를 인식하는 것이기 때문이다.

박희선의 이 현실 인식이 국수적 내셔널리즘과 다르다는 사실은 그가 한국-중국을 관계론적으로 사유하고 있다는 데서도 드러나지만, 1947년 8월에 발표된 시 「불근 산맥」(『현대』)에 드러나는 시적 상상력을 통해서도 알 수 있다. 시의 화자는 1연에서 벼포기 푸르른 들판 끝의 공장 연기를 보며 원수 앞에서 분노해야 한다는 다짐으로 서 있다. 2연은 그 다짐이 만들어내는 역사의 흐름을 예감하면서 시를 마무리한다. 그런데 이 역사관은 정훈의 애국적 서정주의와는 다른 것이었다. 당시 박희선은 문학가동맹 대전시지부의 상무위원이었고, 정치적으로 정훈과 대립했으며 진보적 현실주의의 운동 노선과 함께 하고 있었다. 그가 좌익 정당이나 청년단체에 몸담고 있지는 않았지만, 「불근 산맥」이라는 시 한편이 상징적으로 구성하는 세계가 그 경향과 같은 맥락에 있음을 알 수 있는 것이다.

박희선의 현실 지향이 불교적 사유에 감싸여 있음에도 불구하고 어쩔 수 없이 드러나고 있는 시집은 시간이 흐른 후의 『화염 속에 숨겨진 미소』(1964)이다. 이 시집은 1963년 소신공양한 베트남 스님 틱광득(釋廣德)의 운명을 세계사적 식민체제로 얽여 있는 한국, 일본, 동남아의 역사와 함께 종교적 승화를 기원하며 노래한 시이다. 박희선이 사용하는 소재가 식민지체제와 연관된 것들이라는 사실에서 알 수 있듯이 이 시는 베트남 전쟁과 독재 그리고 소신공양이라는 극단적 역사 국



〈박희선이 '문학가동맹 대전지부 상무위원'이었음을 알려주는 자료〉

면들에 대한 종교적 현실 대응을 형상화한다. 이 점이야말로 해방 이후 대전 시단에서 박희선이 차지하고 있는 위상을 여실히 보여준다고 할 수 있다. 그는 불교 시인이었지만, 누구보다도 강렬한 현실주의자였던 것이다.

이에 비하면 박용래의 시는 당대의 현실과들에 대한 애정에도 불구하고 그 자신이 현실주의자이지는 못했던 언어의 결과물이다. 그는 해방공간에서 스러져간 진보적 문인들에 대한 추도를 비극적 서정성으로 형상화했다. 지금까지 그의 이 면모는 과장되거나 외면되었는데, 한편으로는 그가 좌익인사들과 맺은 인연을 강조하여 그의 시를 비극적 역사에 대한 애도로 해석하는 경우이고 다른 한편으로는 그를 전형적인 향토적 서정성의 이미지스트 시인으로 해석하는 경우이다. 지금 그의 시를 당대의 현실과 관련하여 이해하기 위해 필요한 것은 그의 심정적

‘비용기(非勇氣)<sup>20)</sup>가 대전문학사에서 어떤 위상을 차지하고 있는가 하는 점이다. 이를 위해 그의 삶의 이력과 작품에 대한 발본적 이해가 필요하리라 여겨진다. 이는 애국주의적 역사관을 가진 정훈이나 아시아 내셔널리즘에 대한 종교적 반응을 연출한 박희선과 다른 그의 내면을 살펴보는 일과 통할 터이다. 이에 대해서는 다른 논문을 통한 접근이 필요해 보인다.

이렇게 본다면 대전 시단을 향토적 서정주의로 해석하는 일은, ① 지역문학에 대한 일반적 규정의 측면에서 충분히 있을 수 있는 일이지만, ② 정훈의 경우 파시스트적 애국주의의 면모가 좀더 분석되어야 하고, ③ 박희선의 경우 종교적 승화로 귀결될 현실주의 지향이 두드러지며, ④ 박용래의 경우 비용기의 비극적 서정으로 재정의 할 수 있을 것이다.

이들 외에도 해방공간과 한국전쟁 시기에 대전에서 활동하다가 사라진 문인들을 꼽으라면 염인수, 남천우, 임완빈, 황린, 민병성 등이 있다. 이들은 모두 한국전쟁과 함께 실종되었는데, 이렇다는 것은 대전문학사가 넘어서야 할 과제가 매우 엄중하다는 사실을 의미한다.

### 3. 한국전쟁 후

한국전쟁과 함께 대전문학의 흐름이 우익문학으로 넘어가고 이어서 호서문학 중심의 문학장으로 재편되었다는 사실은 잘 알려져있다. 『호서문학』이 한국전쟁시기에 창간됨으로써 명실공히 대전문학의 물줄기

20) 박용래를 비용기의 시인으로 해석할 수 있는 가능성에 대해서는 박수연, 「현실의 비극을 거느린 향토 풍경—박용래 초기시에 대해」, 『문학의 오늘』, 2000, 봄 참조.

가 형성되었다고 할 수 있다. 초대 회장이 정훈이었고, 2대 회장이 전형이었다는 사실은 당시 대전문학의 주도권을 가진 사람이 한국문학의 전체 영역에서 어떤 위상이었는지를 고려한다면, 당시 대전문학의 방향이 어디로 가야할지에 대해서도 미루어 짐작할 수 있다. 대전에는 문학적 스승이 없었고, 따라서 이제 막 건설되어야 하는 박토의 문학이 대전문학이었다.

### 『호서문학』 창간호

表紙 李東勳

創刊辭 丁薰

作家와 作品과 批判 金영수

國文學 雜記(二) … 時調感想一數 지현영

〈世態콩트〉

弄絡 유재륜

少年 孫乙祚

憤怒 宋琦永

無序錄 宋英憲

〈寄稿〉

소라(童詩) 姜小泉

時調 東谷

今日の 美國戰爭小說 朴相用

詩에 부치는 글 元英漢

〈詩〉

悲絶 外一 丁薰

生命 홍성규

愛情(一) 韓性祺

五月斷章 韓榮진

山果 任剛彬

초봄 金素貞

隨筆·候鳥 任熙載

時調·濟州風景 南駿祐

〈編昏室〉

湖西文壇點描

湖西뉴-스

湖西文學會會員一覽

길은 질퍽어리고 梁基哲

꿈 權善根

暗礁 金秉九

編輯餘白 (영한)



〈『호서문학』 창간호〉

『호서문학』 이후 대전의 문인들이 한동안 대전 중심의 문학장에서 또아리를 틀고 있었던 것은 대전이라는 신생도시의 외부로 연결된 선이 거의 없었기 때문이다. 이런 상태에서 『호서문학』이 가질 수 있는 영향력은 막강한 것이었다. 충남 예산이나 홍성 당진의 문인들이 도청 소재지 대전으로 오지 않고 서울로 직접 건너가 버린 것도 유사한 배경이라고 할 수 있다. 충남 서부지역과 대전 사이에 높은 산이 가로막고 있기 때문에 왕래가 쉽지 않았다는 것은 현실의 배타적 거리를 은폐

하기 쉬운 핑계였을 것이다. 오랜 전통 도시의 문인들이 보기에 대전은 일본인들이 남겨놓은 폐허화된 정신의 날랜 지역에 지나지 않았고, 실제로 따를만한 문인이 있는 것도 아니었다. 황린 같은 문인이 해방공간의 대전에서 그럭저럭 적응하다가 한국전쟁과 함께 실종된 것은, 대전의 유력자 집안 출신이었던 좌익지식인 임완빈이 어쨌든 죽지 않고 월북했던 사례와 비교해보더라도 그 의미가 남다른 수밖에 없었다. 그런 의미에서 『호서문학』은 물리적으로도 정신적으로도 박토의 문학이었다. 외부의 시각이 그렇게 배타적이었다면 내부에 있는 사람들은 더 또 아리를 틀 수밖에 없을 텐데, 대전문학이 중앙문단으로 나아가야 하는가 어떤가를 두고 내적 논쟁이나 모순에 처할 수 밖에 없었던 것도 이런 배경 때문이었다.

『호서문학』은 이런 정황을 배경으로 두고 창간되었다. 그런데 대전의 문학적 정체성이 순수 서정주의로 정착되어 가는 과정에서 결정적으로 작용한 것은 정치적인 요인이었다. 이 정치적 요인에서 문학이 정치에 의해 긴밀한 종속관계를 유지해야 한다고 주장한 사람은 문맹 대전지부의 사람들이라기보다는 조선민족청년단장 정훈이었다. 그가, 호서문학회의 활동을 간접적으로 규정하는 『호서학보』에서 국가에 대한 청년의 임무를 표나게 강조한 이유가 여기에 있을 것이다. 『호서학보』에 축사를 쓴 안호상도 마찬가지이다.<sup>21)</sup> 청년중심의 국가건설 지상주의가 『호서문학』의 창간사에서도 완화된 채 진술되고 있다는 점을 주목할 필요가 있다. 이런 의미에서 문맹 대전지부의 활동이 정치와 긴장

21) 안호상은 초대 교육부장관 시절에 학도호국단을 조직하기도 하는데, 이것이 그의 일민주의적 전체주의적 사고와 연결되는 사실을 분석한 논문으로 은희영, 「안호상의 국가 지상주의와 '민주적 민족교육론」, 『중앙사론』43, 2016 참조.

관계를 형성한 ‘문학→정치’ 활동이었다면, 정훈의 활동은 문학이 정치에 종속된 ‘정치→문학활동’이었던 것이다. 그런데 정치에 문학이 종속되기를 희망했을 정훈으로부터 대전의 문학이 분리되어 나오기 시작한 것은 어떤 연유일까?

정훈이 한국전쟁 이후 호서문학회의 중심에서 밀려나고 거의 홀로 침잠된 글쓰기로 전환한 것은 그 호서문학회가 자신의 문학적 이념과 얼마나 일치했었는가를 떠난 문제였다. 그가 문학적 주도권을 행사할 때 그 활동의 배경이 되었던 족청은 한국전쟁을 거치면서 서서히 몰락하고 있었다.<sup>22)</sup> 1946년 10월에 구성되어 극우 청년운동의 일익을 담당했던 족청은 이범석과 정치적으로 갈등하고 있던 이승만에 의해 그 활동을 제한받고 있었다. 이승만의 견제와 함께 족청 해산 선언이 나온 것은 1949년 2월이었지만, 그때까지만 해도 족청이 완전히 해산된 것은 아니었다. 오히려 족청은 한국전쟁을 거치고 더 왕성해지는 면모를 보였는데, 대전에서 열린 1953년 5월의 자유당 전당대회는 족청계 종파 활동의 절정을 이룬 사건이었다. 위기의식을 느낀 이승만은 그해 9월 ‘당의 통일’이라는 명분으로 족청계를 숙청하기에 이른다.

정훈도 문충구국대의 대전지대장으로 귀환하여 특별한 행보를 보여 주었다. 문충구국대는 한국전쟁 발발 후 6월26일에 조직되어 국군 정훈국 소속으로 활동한 국군 사기 양양 단체이다. 이 조직은 1950년 9월 서울 수복 후 10월 10일 자진 해체되었다. 그러나 문충 충남지대는 오히려 기구를 강화하고 정훈을 지대장으로 선출하여 지속적인 활동을

22) 이하 조선 민족청년단의 시기별 사항은 후지이 다케시, 『파시즘과 제3세계주의의 사이에서-족청계의 형성과 몰락을 통해 본 해방 80년사』, 역사비평사, 2012 참고.

하고 있는 것이다.<sup>23)</sup> 이 정황은 족청의 정치적 가능성이 여전한 상황에서 대전문화계의 주도권을 잃지 않고 있는 정훈의 모습을 알려준다. 그러나 족청은 이승만에 의해 해산 숙청되고 정훈 또한 그의 정치적 배경을 상실하게 된다. 이때 호서문학회는 이미 한국 전쟁 이전에 그 꼴을 갖추었던, 국가를 위한 청년 계몽이라는 목적을 달성할 수 있는 모임이 아니었다. 잡지의 창간사에서 밝힌 조국문단을 위한 헌신이 빈 말이 될 수밖에 없는 것은 당연했다. ‘호서민중대학’은 파괴되었으며, 모든 배경을 상실한 정훈의 영향력도 소멸되었다. 그 빈자리를 세속주의자이자 언론을 이용할 수 있는 위치에 있던 전형(全馨)이 차지해 갔다.<sup>24)</sup> 『호서문학』의 회장은 전형이 되었고, 이후 대전의 순수 서정주의는 묘한 방식으로 새롭게 구성되어 갔다. 그것은 정훈이 정치적 야망과 교육적 희망이라는 국가사회주의적 꿈을 잃고 난 후의 빈 공백에서 이루어진 대전적 상황의 부산물이었다. 『호서문학』은 정훈이 애초에 그렸던 국가주의적 설계와는 전혀 다른 방향의 순수 서정주의로 나아가기 시작했다.

해방부터 한국전쟁에 이르기까지 대전문학은 지방문학으로서의 자기 위치를 하루 빨리 정립해야 하는 상황이었다. 대전문학이 형성되어 가는 시기가 독립국가의 건설이라는 정치적 과제를 주요 내용으로 하는데는 모두가 동의하고 있었다. 한편에서는 국가사회주의가, 다른 한편에서는 인민공화국이 추구되었는데, 결과적으로 전쟁 이후 가장 현

23) <대전일보> 1951년 3월 16일 기사는 문총구국대를 지속할 필요성 때문에 정훈을 대전지대장으로 선임한다는 사실을 알려주고 있다.

24) 전형은 해방 이후 한국전쟁 직전에는 배임 사건으로 구속되기도 했던 인물이었다. 「동방신문 편집국장 전형 씨 피체」, 『충청매일』 1949. 8. 26 기사문 참조.

실적인 위력을 가지고 있던 사람은 이도 저도 아니어서 이쪽 저쪽에 모두 얼굴을 내밀 수 있었던 세속주의자 전형(全馨)이었다. 박용래와 한성기 등은 문학적으로 순수했지만 현실적으로 무능했다. 전형에 대해서는 논의에서 제외해도 될 것이다. 그는 세속적이었기 때문에 상징권력을 가질 수 없었고, 그래서 자기 문학의 미래를 준비하지 못했기 때문이다. 그 전형은 문학 없이 세속적으로 살아남았지만, 정훈, 염인수, 박용래는 역사의 폭풍에 의해 잔해더미가 되어 사라졌다. 벤야민의 역사테제를 통해 비추어 본다면, 이들의 생애는 퇴보도 진보도 아닌 역사의 성좌이다. 우리는 다만 그들이 지나온 억압받은 과거를 통해 현재의 미래를 추구할 수 있을 뿐이다. 이 글은 그런 의미에서 과거의 ‘극단들’을 ‘성좌의 이념’으로 주체화하는 것이지 그 과거를 비난하기 위한 것이 아니다. 어떤 경우라도 우리는 정훈과 염인수와 박용래로 대변되는 대전문학의 저 폭풍 위의 잔해이자 역사의 성좌를 최대한 응시해야 할 것이다. 그것들은 삶의 잔해이자, 파편화된 존재로서 삶의 성좌를 구성하고 있다는 점에서 모두 공통성을 실현하는 것들이다.

『호서문학』이 한국전쟁 시기에 창간되었다는 사실을 고려하면, 문학이 새로운 조국 건설에 기여할 수 있다고 공식적으로 선언하는 태도는 충분히 이해될 수 있는 것이다. 그런데, 창간사의 그 선언과 달리 잡지에 수록된 작품들의 실제 면면은 조국 문화 발전에 직결되어 있다고 보기 어렵다. 대부분 순수 문예물이어서 개인적 정서의 문학적 표현에 집중하고 있기 때문이다. 순수주의가 대전문학의 정체성이라고 규정된 지 오래여서 지금은 이 규정을 통해 과거의 대전문학을 바라보려는 태도가 나타나기도 한다. 그래서, 과거에 실제로 그들이 어떤 문학활동을 했는지 살펴보기도 전에 지금 주어진 규정적 언어로 그들을 설명하는

일이 벌어지는 것이다.

그 관행이 때로는 전혀 옳지 않다는 사실을 우리는 박용래의 해방공간의 시편을 통해, 대전지역의 해방공간의 여러 종합지를 통해, 나아가 정훈의 정치적 활동을 통해 알 수 있다. 이 사실들을 고려한다면, 대전의 문학은 서울 중심의 중앙 문학에 의해 구조적으로 규정된 것이 아니었다. 대전의 문학적 구체는 상당히 특이했는데, 이 구체야말로 대전문학의 지정학적 효과라고도 할 수 있을 것이다. 그것이란, 보수우익의 ‘정치→문학적 관점’도 진보세력의 ‘프로문학적 관점’도 그 세력을 획득하지 못하고 말았다는 점이다. 그 공백에서 전형 등의 세속주의적 문학 활동이 넓은 의미의 보수 우익의 문학적 지평을 선점하면서 대전문학을 획일적이고도 왜곡된 순수 서정주의로 만들어갔다. 전형이 그 세력을 잃고 『호서문학』이 별도의 목소리를 구성해 나가는 과정에서도 대전문학의 지정학은 중심적 구조에 의해 일방적으로 규정된 것은 아니었다. 중심의 좌우 갈등에서도 벗어나고, 동시에 세속주의와 결합했다가 다시 그것과 긴장관계를 형성해온 대전문학은 그런 방식의 문학을 서정성에 힘입어 집단적 정체성으로 구현하는 지정학적 로케이션의 효과를 발휘하면서 획일적이 되었다. 다른 자리를 통해 본격적으로 탐구되어야 할 ‘전여해’의 빈 자리가 안타까운 것은 그 때문이다.

이 망각된 공통성을 복원하고 지배적 획일성을 비판하면서 대전문학의 제자리를 되찾아주기까지는 저 과거의 무엇인가가 지속적으로 들춰져야 한다. 몇 년 전에 대전에서 그것은 『현대』와 『신성』의 발굴로 진행된 적이 있다. 그것은 지금 그러나 거의 의도적인 외면 속에 놓여 있는 듯하다. 최근 과거 발견의 가장 대표적인 사건은 『호서학보』의 등장이다. 이 잡지에는 정치주의와 순수주의의 결합이라고 할 만한 것

이 나타나 있다. 족청 충남 단장이라는 지위를 배경으로 국가사회주의적 청년교육에 매진했던 정훈의 모습이 그것이다. 그의 기획은 실패로 끝나고 그는 순수 서정시인으로 남게 되었지만, 『호서학보』의 이 미묘한 자리야말로 많은 한국 문인들의 상징적 면모일지도 모른다. 역사적 패배나 좌절이 있고 그 다음에 위장이든 진정이든 순수주의가 들어서는 모습이 반복적으로 등장하고 있기 때문이다. 이 패배나 좌절이 문학적이든 삶이든 모두 진정성으로 회복되어야 한다는 의미에서 그 역사의 잔해들은 계속 들춰져 우리의 의식을 악몽처럼 흔들어놓아야 한다. 우리가 맞게 될 저 미래의 시간은 항상 들춰진 과거의 잔해들을 성과로 인정하는 노력과 함께 존재할 수 있을 뿐이다.

#### 4. 예속된 삶과 대전 문학

대전에 살던 일본 시인 우치노 겐지(内野健兒)는 대전에서 1922년 1월부터 1925년 12월까지 총 48호의 월간 시지 『耕人』을 발행했다. 그러나 대전문학은 그의 이름을 망각해버렸다. 해방 이후의 대전의 진보적 문예운동은 철저하게 망각된 또다른 예이다. 대전이라는 도시를 건설하는 과정에서 모든 삶의 노력이 이제는 벤야민이 말하는 구체적 극단으로서의 역사적 성과로 인정되기 위해서는 우익의 도시 이념 뿐만 아니라 좌익의 삶의 이념도 있는 그대로 인정되고 복원되어야 할 것이다.

한국전쟁 중에 발간된 『호서문학』 창간호의 창간사는 이 시기 한국 문학의 지향점 하나를 잘 보여준다. ‘조국과 인류의 문화 발전에 기여

하는 문학'이 그것인데, 이 시기의 한국문학이 전쟁의 영향을 직접 보여줄 수밖에 없었다는 사실을 고려하더라도 문학동인지의 이런 포부는 과장된 감이 없지 않다. 잡지의 창간사가 대개 실제 성취 가능성을 그다지 고려하지 않은 언어 효과를 노리는 것이지만, '조국과 인류의 문화발전'이라는 이 목표는 정치 사회 단체의 문화적 강령 수준을 드러내고 있다. 그렇다는 점에서 이 목표는 당시 한국문학의 한 수준을 가장 구체적으로 환기하는 것이기도 하다. 20세기 중반, 세계대전 이후의 신생 독립국들이 가졌던 국민국가 구성의 이념이 그것이다. 독립국가를 수립해야 하는 지역의 절실한 목표는 정치 경제 사회 문화를 막론하고 그것 하나로 집약되었다고 해도 될 것이다.

이런 사례를 통해 알 수 있듯이 삶의 최소 조건으로서의 언어의 통일과 보급을 위한 제도적 준비가 근대문학의 형성에 결정적 영향을 끼쳤다는 사실은 거의 정설이 된 듯하다. 그리고 이것은 단지 문학의 영역에 한정된 것이 아니다. 실제로 근대 국민국가 형성에 있어서 공통어의 사용이 국민의식을 형성하는데 중요한 영향을 끼쳤음을 알려주는 예들은 많다. 근대조선의 근대문학 형성에서 근대적 언어체계와 관련된 문제를 살펴보는 것은 그러므로 근대국민국가의 형성에 있어서 문학과 언어의 상관성을 살펴보는 일이 될 것이다.

이 국민국가 이념을 지역의 도시의 역사로 한정하여 논의하기 위해서는 그러므로 '지역 문화'를 개념적으로 확정하는 일인데, 이에 대해서는 이미 오랜 시간 많은 논의가 있었고, 앞으로도 그러할 것이라고 생각한다. 중앙에 대비되는 곳으로서의 지방(province)이라는 용어 대신 지역(region, area)이라는 용어가 사용되는 사정도 그 논의의 결과이다. 그런데, 지방이라는 용어대신 지역이라는 용어를 사용했다는 사실

에서 암시받을 수 있듯이, 현실적이거나 학문적이거나를 막론하고 ‘지역’은 일정한 정체성으로 묶일 수 있는 충분한 무엇인가를 항상 전제하기 마련이다. 이를테면 하나의 지역은 다른 지역과는 다른 무엇인가에 의해 스스로 규정받는 경우가 대부분이며, 경우에 따라서는 닮고 싶은 또다른 지역의 속성을 자신의 지역에서도 찾아내기 위해 많은 노력을 경주한다. 가령, 대구경북지역의 시문학이 에로스적인 풍경 이미지를 특징으로 하고 있으며 부산경남지역의 시문학이 모던한 언어의 경주를 벌인다고 흔히 이야기되는 것도 그 자기 규정의 한 가지 예일 것이다. 대전을 포함하여 충청도는 여백의 싱거움이 끊어질 듯 끊어지지 않는 호호음으로 이어지는 언어적 특징을 갖고 있다고 규정된다. 지역은 바로 그런 술어들에 의해 범주화되는 것이고, 그 결과 자기규정적 정체성을 자연스럽게 내면화하게 된다.

물론 모든 규정은 공백이나 과잉을 가지기 마련이고, 따라서 위와 같은 지역 시단에 대한 규정은 또 다른 잔여들에 의해 계속 보충되어야 할 것이다. 그리고 중요한 것은 정말로 그 익명의 잔여일지도 모르겠다. 그 익명의 잔여를 ‘소수자’<sup>25)</sup>라는 용어로 대체할 수 있을 것이다. ‘다수자—유력자’에 의해 강요되거나 배제된 정체성의 문제가 이때 제기되는데, 그 강요된 영역의 경계선 외부가 바로 잔여나 소수자-약소자로 규정될 수 있는 것이다. 소수자-약소자는 바로 그 외부적 위치 때문에 강한 자기규정적 동일성의 억압성을 벗어나는 존재, 혹은 억압적 담론에 대한 대응 능력을 가진 존재로서 강조되어 왔다. 그 강요된 정체성에 대응하여 자신들의 자율적 능력을 펼쳐보일 때 소수자-약소자의

25) 그 ‘소수자/다수자’가 사회적 역학관계를 배경으로 하기 때문에 ‘약소자/유력자’라는 용어로 바뀌어야 한다는 주장도 현재 제기되어 있는 상태이다.

사회적 역할이 나타난다는 것이다. 담론적 차원에서 이야기한다면, 소수자-약소자는 주류적 정체성의 강한 자기 동일성을 위반하고 그것에 균열을 일으키며 따라서 동일성의 경계를 무너뜨리는 존재들이다. 지역의 자기규정성이 지속적으로 소수자-약소자로서의 잔여에 의해 보충되거나 전복되어야 한다고 말해야 하는 것은 그 때문이다. 이때 지역의 자기동일적 정체성은 지역 자신의 잔여에 의해 새로운 것으로 거듭나야 하는 셈이다.

그런데 T. 이글턴은 『이론 이후』에서 이론의 시대를 이끌었던 포스트구조주의에 의해 집중조명된 ‘소수자’가 실은 현실과는 동떨어진 낭만적 관념이라는 점을 ‘인도의 반제국주의자는 다수자’라는 말을 통해 역설적으로 강조한다. 그는 이어서 정체성의 불안이야말로 사회적으로 배제당하는 사람들에게는 가장 큰 고통일 수 있다는 주장을 함으로써 포스트구조주의의 담론과 정반대의 위치에 있는 자기 입장을 재확인한다.

동일한 사태에 대한 이러한 경합적 해석은 하나의 지역을 동일성의 상태로 묶어두는 일정한 경계선이 생각만큼 그렇게 강인한 결속력을 가지고 있지는 않다는 사실을 알려준다. 이것은 개별적 실존체와 관련된 문제에서 그치지 않는다. 최근의 유럽통합과 관련하여 ‘경계선/국경선’의 유동성에 주목하는 E. 발리바르를 따르면 “경계들은 정치적 동일성들의 제도적 고정점을 구성하면서 동시에 바로 이 동일성들이 불확실해지고 과잉 규정되는, 때로는 강제로 재정의 되어야 하는 지점을 구성하기도 한다.”<sup>26)</sup> 요컨대 하나의 정체성이 강한 자기동일성만을 전적

■  
26) E. 발리바르, 진태원 역, 『우리, 유럽의 시민들?』 후마니타스, 2010

으로 가지고 있는 것도 아니고 그 반대로 잔여의 복합체만으로 구성되는 것도 아니라고 할 수 있는 것이다. 그렇다면, 차이를 주장하는 사람들이 동일성을 비판하거나 또 그 반대의 경우가 성립하는 것은 또다른 의미에 있어서의 강한 자기 규정성에 사로잡힌 형식논리의 면모에 지나지 않는 셈이다.

그러므로 대전이라는 도시를 이야기하는 것이 유력한 중심에 대응하는 약소지역이라는 관점이나 바로 그 약소성의 지위를 이용해 다수적 중심의 억압을 무너뜨려야 한다는 주장으로 이어지는 것은, 가능한 일이지는 하지만 온전한 일은 아니라는 사실에 대해서도 염두에 두어야 할 것이다. 그 반대도 마찬가지이다. 강한 자기동일성만이 거대한 중심에 대한 유력한 대응방안이라는 주장 또한 그 자체로 온전한 것일 수 없다. 그런 이론적 전제를 넘어서서 우리에게 필요한 것은 그 이론이 적용될 수도 있는 도시의 역사를 구체적으로 검토하는 일이다.

동구문화총서 제19호  
철도, 대전의 근대를 열다

## 소제동에 가면 소제호가 보인다

백남우



(출처: 잇츠대전)



# 소제동에 가면 소제호가 보인다

백남우(대전 동구문화원 지역학연구 소장)

## 1. 소제동의 추억

### 1) 권판서 나가신다! 길을 비켜라!

내가 태어나서 살았던 동네는 ‘방죽안’이라는 마을이었다. 주변은 높지 않은 야산이 방죽을 에워싸고 주변은 논으로 이루어진 농촌풍경의 마을이었다. 사계절을 통해 시시각각 변하는 호반의 아름다운 풍광 속에서 행복한 유년 시절을 보낸 듯하다.

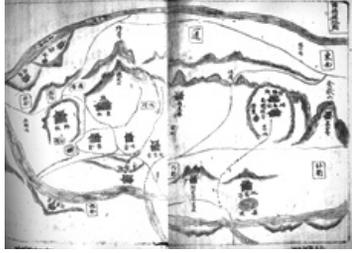
대전은 삼대 하천이 도심을 흐르는 수변의 환경이 좋은 도시이다. 유년기 시절을 회상해보면 원도심에서 조금만 벗어나도 주변에는 논과 같은 습지가 많았다. 어릴 적 논길을 혼자 걸어갈 때 길가에 뚝병(물웅덩이)이 있으면 물귀신이 물로 당긴다는 이야기가 떠올라 무서운 마음에 잔걸음으로 도망치듯 그 자리를 피하곤 했다.

저수지 혹은 방죽으로 불리는 곳은 가뭄 시에 수원이 되기도 하지만 전통의 생태연못이기도 했다. 이곳에는 여러 가지 수초와 함께 다양한 수생 식물과 습지 동물이 사는 공간이기도 했다. 쌀방개, 똥방개, 까불이방개(물매미), 소금쟁이등 볼거리도 많았다. 더운 여름날 아이들은 방죽에서 물고기를 잡거나 먹을 감기도 했다.

물가에 모여드는 말잠자리(왕잠자리)를 잡기 위해서는 흔한 밀잠자리를 먼저 잡아 무명실에 다리를 묶었다. 그리고 족제비싸리 가지를 하나 꺾어 끝에 메어 채를 만들었다. 다음에는 호박꽃 수술의 꽃가루를 밀잠자리 몸통과 날개에 문질러 노랗게 칠을 했다. 왕잠자리가 날라오면은 “어다리 어다리”하고 외치며 원을 그리면서 채를 돌렸다. 말잠자리가 짹짹기를 위해 밀잠자리에 붙으면 겹싸게 낚아채 손가락 사이에 날개를 끼워 잡아두었다.

커다란 저수지인 방죽은 풍광이 아름다워 사람들이 자주 찾는 곳이기도 했다. 긴 방죽 뚝 끝에 서면 바람에 이는 수면의 잔물결과 함께 풍겨오는 비릿한 해캄 냄새가 아직도 코끝에 맴도는 듯하다. 장마철 물이 불어나면 방죽의 수면 위를 낮게 날며 벌레를 잡는 제비들의 날갯짓이 멋져 보였다.

대전에는 이름있는 큰 방죽들이 많았다. 홍도동의 잔다리방죽, 대흥동의 테미방죽, 소제동의 개나리방죽(소제방죽)등 이다. 지금은 다 사라져서 이름마저 희미하여 아는 이들도 드물다. 대전역 동편 카페촌으로 잘 알려진 소제동 철도 동관사촌은 대전에서 가장 큰 방죽인 소제 방죽이 있었던 곳이다. 호반에는 삼매당팔경으로 유명한 박계립의 삼매당과 우암 송시열이 거처했던 기국정이 있었다. 주변에는 버드나무가 줄지어 서 있고 연꽃이 만발한 중국 항주의 서호에 버금가는 호



1786년 회덕현지도(충청도읍지)



회덕현 소제호(해동지도)



회덕현 소제호(해동지도)

수였다.

소제방죽은 두 가지 전설이 전해져 온다. 하나는 흔히 알고 있는 장자못(長者못) 전설로 스님과 인심이 고약한 부자 영감과 며느리가 등장하는 것이다. 소제 마을에 사는 노랭이영감이 시주하러 온 스님을 푸대접하여 홍수가 나서 집이 몰락했다는 내용이다. 그때 며느리는 도승의 권고로 집을 뛰쳐나와 도망쳤으나 천둥소리에 놀라 뒤를 돌아본 것이 화근이 되어 바위로 변했다 하는 전설이다. 그래서 이 바위를 며느리 바위라고 부른다고 하는데 소제산의 며느리바위나 테미의 부처맹이 고개에 돌부처로 전설이 전해 내려온다. 다른 하나는 우리 지역에서 전하여 내려오는 소제방죽 도깨비 전설이다. 소제방죽 도깨비전설은 어린 시절 할아버지로부터 들었던 이야기인데 이 전설을 모르는 사람들

이 많은 듯해서 소개하고자 한다.

우암의 외손인 조선 영조 때 호조판서를 지낸 유희당 권이진이 어려서 숫방(탄방)이에서 외가인 소제로 놀러 왔을 때이다. 우암이 어린 권이진에게 걱정하는 소리를 하자 이에 마음이 상한 권이진이 혼자 늦은 저녁에 숫방이 집으로 간다고 집을 나선 것이다. 우암은 걱정이 되어 하인들을 뒤쫓아 가보게 하였다. 한 참 후에 하인들이 돌아오자 우암이 어찌 되었나 하인들에 물어보았다. 하인들은 어린 권이진이 외갓집을 나서자 소제방죽의 도깨비들이 횃불을 들고 튀어나와서 가마에 어린 유희당을 모시고 ‘권판서 나가신다. 길을 비켜라’ 하며 숫방이 집에까지 모셨다고 하니, 우암은 정승이 아니고 판서더냐? 라고 했다는 이야기가 전해 내려온다.

이렇듯 도깨비전설로 나에게 다가온 소제호는 실체가 없었다. 심지어



‘잇츠대전’에 기재된 소제호사진

어 대전토박이 이신 아버지께서도 어렸을 때 소제호를 직접 본 기억이 없으셨다고 하셨다. 그러던 중 이 천년 초 대전광역시 시정 월간지인 ‘잇츠대전’에서 소제호에 관한 글과 사진이 나왔다. 전설속에 감추어졌던 소제호의 실제모습이 사진으로 나타난 것을 보고 땅속에 숨어있던 엄청난 보물이라도 찾은 듯 마음이 설레었다.

## 2) 사라진 소제방죽의 도깨비들

대전은 도시가 열리기 이전에는 대전천변의 한촌에 불과했다. 일제강점기 대전에 거주했던 일본인 다나카 이치노스케가 1917년 편찬한 「조선대전발전지」에는 “대전은 잡초가 무성한 들판과 강가의 모래밭을 매립하여 만든 땅이며 주위가 산으로 둘러싸여 있는 낮은 지형이다”라고 서술하였다. 이렇게 작고 한적한 작은 촌락에 불과하던 대전이 어떻게 큰 도시로 발전하였을까?

대전은 경부선의 철도의 부설로 인해 본격적인 발전이 이루어졌으며 호남선의 통과 역시 대전의 발전을 촉진하는 계기가 되었다. 당시 철도는 일제의 조선과 만주 식민정책의 기간이 되는 ‘속성사업’이었으며 또한 도시화와 근대화를 이끄는 동력이었다. 철도의 통과로 교통의 중심지이자 교차지가 된 대전은 인구가 급증했으며 특히 일본인의 이주 및 정착 속도가 빠르게 이뤄졌다.

대전역 동편에는 소제동 마을이 있다. 이 소제동 마을에는 지역 사람들에게는 ‘개나리방죽’으로 불리는 소제방죽이 있었던 곳이다. 소제(蘇堤)라는 이름은 중국 항주의 서호 소제(蘇堤)와 견줄 수 있는 풍광

이 아름다워 붙여진 이름이라고 한다. 전통 시대에 이 방죽은 호반에 버드나무와 연꽃이 만발하여 아름답기로 유명했다. 연원도 찰방을 지낸 박계립(1600~1671)의 삼매당(三梅堂)과 조선시대 명유 우암 송시열(1607~1689)의 기국정(杞菊亭)이 호반에 자리해서 그 명성을 더 했다.

경관도 경관이지만 그 크기도 또한 상당했다. 「회덕읍지懷德邑誌」에는 소제호의 둘레가 2,618자(793m), 깊이는 5자(1.5m)였다고 기록되어 있다. 면적으로 계산하면 약 39,335㎡ 축구장 5개 반 정도의 크기이다. 또 「조선환여승람朝鮮寰輿勝覽」에는 “소제의 물은 깊고 거기서 나는 고채苦菜는 맛이 아주 좋다” 라고 소개되어 있기도 하다. 이처럼 여러 지리지 들은 물론 조선시대의 고지도에도 소제호는 거의 빠지지 않고 등장한다. 지금으로 치면 지역을 대표하는 거대한 랜드마크였던 셈이다.

〈출처 : 대전의 마지막 철도마을 소제동 (2020 대전문화재단)〉

이렇듯 오랫동안 전통마을의 모습을 간직하고 있던 소제동은 경부선 철도 개통 이후 큰 변화의 과정을 겪게 된다. 처음에 역이 세워질 때 일본인의 수는 불과 188명에 지나지 않았다. 5년 뒤인 1909년에는 대전역 일대는 완전히 일본인 촌이 형성되어 그 인구는 무려 2,500명에 이르렀다. 대전역 인근에는 일본인 철도 노동자들이 대거 유입되면서 노동자들의 관사도 설립되기 시작했다.

1907년 소제호가 있는 뒷산인 소제산에 일본인들은 그 경치를 이용해 대전 최초의 근대식 공원인 소제공원을 만들었다. 또한 우암의 기국정과 사당이 있는 뒷산에는 그들의 신을 섬기는 ‘태신궁(太神宮)’을 세

왔다. 1927년에는 대전천과 지천의 범람으로 피해를 겪게 되자, 소제호를 매립하고 새로이 대동천을 뚫었다. 소제호 주변의 경관은 전통시대와는 크게 다른 모습으로 변해갔고, 매립된 소제호터 주변에는 그들의 철도관사촌이 들어섰다.

대전은 경부선 철도가 지나면서 근대적 도심이 생성되었다. 그러나 지역의 전통마을의 해체와 전통 경관의 훼손 또한 피하지 못했다. 그 해체된 터전에 세워진 것이 오늘날 대전의 소제동 철도 동관사 지역이다. 소제호가 있었던 소제동은 전통시대부터 근대와 현대에 이르기까지 변해온 도시의 아픈 역사를 간직하고 있는 상징적 공간이 되었다.<sup>1)</sup>



1928년 대전지도



1910년대 말 대전지도

〈대전의 철도문화유산(2015)지도 인용〉



1918 대전지형도(대전치수) 〈대전의 철도문화유산(2015) 인용〉

1) 백남우, 『지금까지 사적인 문화유산 이야기』, 쌤달북스, 2023, 106~114쪽.

## 2. 대전의 근대 도시형성과 사라진 전통 마을들

### 1) 일본인의 강점과 대전의 저항

1904년 처음으로 일본은 대전에 수비대를 설치하였다. 장교 1명과 下士卒 6명으로 구성된 일본군인들이 대전지역을 감시하고 침략의 야욕을 펴기 시작하였다. 같은 해 9월에는 한성영사관경찰대전순사주재소를 대전 역전에 설치하고 일본침략에 협조하게 하였다. 1905년에 이르러서는 일본수비대원을 1개소대로 증가시키고 대전지방의 항일인사를 강압하는 정책을 강화하였다. 같은 해 10월에는 순사주재소를 분서라 하고 일본순사의 수와 이들에게 협조하는 土倭의 수를 증가시키어 대전지방의 동정을 하나하나 사찰하고 강압하였다.<sup>2)</sup>

1905년 11월에 이토 히루부미등 일제강점자들은 한국정부와 궁중을 위협하여 을사늑약(제2차 한일협약)을 체결하였다. 이 치욕적인 을사늑약에 앞장선 일진회와 오적대신의 매국행위를 규탄하고 상소와 일본에 의한 대한정책의 부당함을 공격하여 비분강개하는 소리로 온 나라가 뒤덮였다. 대세를 어쩔 수 없음에 비분한 민영환은 자결하고 늑약체결의 규탄이 전국을 뒤덮었다.

그해 12월 영동 원계에서 대전 성남의 고택으로 돌아온 송병선은 을사늑약의 치욕에 격분해 한설을 무릅쓰고 도보로 상경하여 고종에게 늑약을 파기하고 오적을 처참할 것 등을 상소하였다. 그런데 경무관 윤철규한테 속아서 교자를 타고 남대문 밖으로 나와 일본 순사들의 협박

2) 대전직할시사편찬위원회, 『대전시사』, 1992, 제1권, 581쪽.



송병선

으로 기차에 강제로 실려 향리인 대전역으로 이송되었다. 그리하여 옥  
됨을 한탄하고 성남동 사저로 들어가 유소를 짓고 전국각지의 사우에  
게 서신을 남기고 북향재배 후 약을 먹고서 12월 30일 순절하였다.

대전은 1904년에 처음으로 일본군 수비대가 주둔하기 시작하여  
1905년에는 수비대원 일개소대가 증가되어 무력 침략이 개시되었다.  
그리고 1907년 7월에는 한일신협약(7조)이 약정되고 이에 따라 한국  
군대가 해산되자 대전에 보병14연대 본부를 설치하고 兵員 일개중대를  
증가시켰다. 이는 대전에 큰 병력을 주둔하여 이 군대로 하여금 한국인  
을 위협하는 것이었다. 그리고 항일행동이 보이게 되면 이를 탄압하기  
위하여 언제든지 군대를 동원할 수 있는 태세를 갖추었다. 대전의 경찰제  
도는 1908년 대전분서를 승격시키어 대전경찰서라 하고 경찰권을 강  
화하였다. 이 경찰도 표면은 사회의 안녕질서를 위한 치안이 주된 목적

이었지만, 실은 항일지사를 탄압하고 한국인의 사상적 감시에 중점을 두고 그 목적 달성에 주력하였다.

대전에 침략의 선봉자인 일본인의 입주가 시작되고 그 수가 증가하면서 한국인의 항일활동이 연속 일어나자, 일본은 헌병을 파견하여 한국인의 항일활동을 막고 대전거류 일본인을 보호하는 데 힘썼다. 대전 헌병대의 시초는 1908년 8월에 天安憲兵分隊大田分遣所가 설치되며 시작된다. 그리고 翌年 1월에 헌병관구를 대전에 설치함으로써 일본의 무력적 침략이 더욱 극성을 띠어가게 되었다. 1907년의 한일 신협약(7조)의 약정에 의한 군사정리조항에 따라 이해 8월 통감부는 군대해산을 결행하였다. 그해 가을 이후 의병운동은 전국적으로 확산하였다. 대전의 사민들도 호응하여 일본수비대와 대립하고 일본인 거류민을 공격하기도 하였다.<sup>3)</sup>

## 2) 일본인의 정착

일제가 대륙침략을 위한 간선인 경부선 철도공사를 시작하면서부터, 이들 철도공사 관계자인 일본인이 대전에 들어와 거주한 것이 일본인의 대전거류의 시초이다. 1904년에는 우선 대전에 수비대를 설치하고 한성영사관경찰대전순사주재소를 설치하는 등 무력을 투입하고, 대전역을 신설하여 일본인이 입주하였다. 1904년에는 일본인 거주자가 188명에 달하게 되었다. 일제의 침략이 노골화되고 경부선 철도가

3) 대전직할시시사편찬위원회, 『대전시사』, 1992, 제1권, 584쪽.

개설됨에 따라 대전의 일본인 거류는 날로 증가되어 갔다. 1905년 11월에 이르자 대전의 일본 거류민은 거류민회를 조직하고 거류일본인에 대하여 인두세와 戶別割을 부과하여, 거류지 행정의 비용을 自擔하기 시작하고 한국을 식민지화하려는 각종 기관설립에 착수하기에 이르렀다.

1906년 2월 통감부가 개청되어 한국의 정치, 행정, 재정, 경제, 학사 등은 통감부의 계획대로 진행되었다. 필요에 따라 법령의 개정·입법을 마음대로 하여 한국정부 내의 일본인 고문과 서로 상의하여 식민지가 강화되어 갔다. 1906년 2월 통감부의 開廳·理事廳各道之廳의 설치·各道顧問支部의 설치·韓國人巡檢의 罷免·일본인 순사의 증가 등으로 인하여 일본인 관리는 부쩍 늘어나서 이에 따라 일본인 이민단은 격증의 길을 밟았다. 이해엔 일본 이민단은 철도변만이 아니라 지방 변두리의 한촌에도 정착하기 시작하였다.

1906년 대전일본인 거류지는 日滿連絡上의 삼남의 교통요충으로 일본인의 정착자는 전년도에 수배로 늘어났다. 그리고 4월에는 일본인 대전 심상소학교가 원동 前位置로 이전개교되어 일본인거류민의 적령아동을 수용하였다. 또 거류민은 유행병 避病舍를 현암리(삼성동 전 대전공대부근)에 설치하여 점차 인근의 한국인 거주지역으로 침투 확장하기 시작하였다.

날로 격증하는 일본인 거류민은 이 땅에 이색적인 일본풍의 시가를 형성하고 그들의 괴이한 풍습과 더불어 1907년 봄이 되자 일본인 거류민은 다시 늘어났다. 일천명의 일본인은 치외법권의 비호하에 스스



소제공원 내 태신궁(대전신사) 일본 리츠메이칸대학교 국제평화유지업 소장 사진첩서

〈사진 출처: 대전시립박물관, 대전 도시의 기원, 2020〉

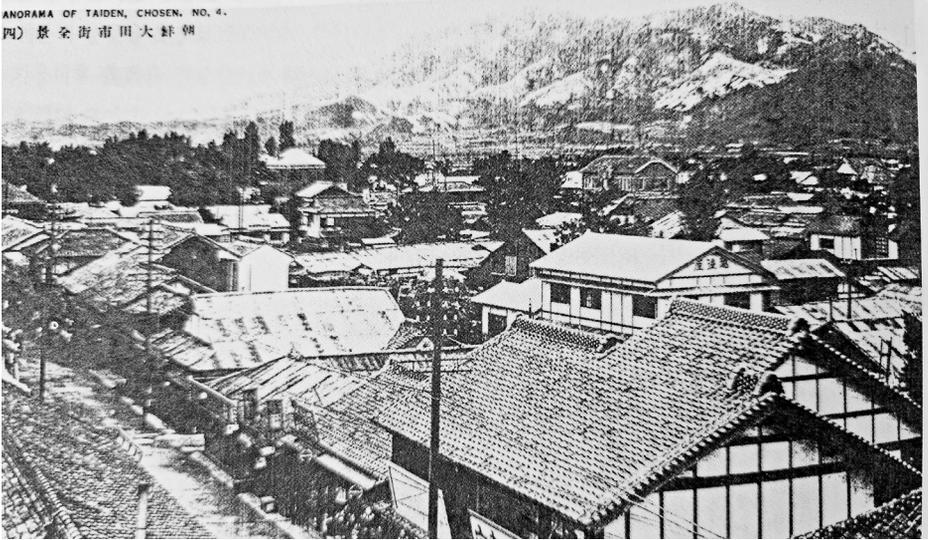
로 생활문화를 이식하기 시작했다. 이해 여름 일본인 거류민 공동묘지가 선화동에 자리 잡고, 일본불교는 종파를 정착시켜 정토종(원동), 진연종(원동), 일연종(중동) 등의 일본인 대처승은 한국의 사족과 서민들의 눈에 다른 모습으로 비치게 되었다. 그해 9월 군대해산과 의병운동이 어지러운 가운데 일본 거류민은 이 지방의 성지로 일컫던 소제의 주산에 대전신사를 설치하여 송시열의 고택과 소제동의 풍치는 이국풍의 신사에 압도당하게 되었다. 지방 사민의 불평불만과 분개는 이를 바 없었으나 일본경찰과 수비대의 위력하에 복종하고 말았다. 이렇게 일본의 소도시가 뜻하지 않았던 대전에 형성되어 갔다.<sup>4)</sup>

4) 대전직할시시사편찬위원회, 『대전시사』, 1992, 제1권, 588~589쪽.

### 3) 일본인의 경제적 침략의 시초

일제는 군정의 무력을 투입하여 한국인을 탄압하고 일본인을 입주시켜, 그들의 거류민으로 하여금 침략의 기반을 닦으며 점차 경제적인 침략을 개시하였다. 그리하여 한국은 사실상의 경제적인 식민지화로, 또한 한국인은 실질상으로 노예화로 이끌려 들어가게 되었다. 대전천변의 황무지를 점거하여 자연적으로 형성된 일본인 거류지에는 이미 백여의 군인·경관과 188명의 이민단이 정착하여, 어용용달업, 토림건축청구업, 여관업, 상품판매업, 운송업 등을 영위하기 시작하였고, 소규모의 제와공장(島一大興洞) 등이 자리잡아 한국인 빈민은 일본인의 雇傭者로 이용되기 시작하였다. 따라서 한촌인 한밭장터도 점차 거래량이 높아갔다. 그리고 1904년 9월에 조선흥업주식회사 대전관리소가 설치되는 등 새로운 경제기관이 생겨 일제는 이와 같은 기관을 통하여 한국인의 경제를 착취하기에 이르렀다. 일제의 경제적 침략이 개시되고 진행되던 당시 한국인 회사는 아직도 근대적인 개화에 어둡고 다만 수구적인 전통을 고집하기에 허덕였다. 그리고 일본인의 신품조를 경시하고 일본인과 그 밑에 감도는 친일적 토왜배의 횡패에 대한 증오를 참지 못하는 반발에 지나지 않을 뿐, 경제적 침략행위를 분석 고찰하고 이를 방지 격퇴하는 판단과 능력을 갖지 못하였다. 그리하여 일본인의 경제침략을 위한 대전도시면모가 날로 비대해지기만 했다. 곧 그들이 ‘蘆荻 生茂하고 荒涼한 一寒村이 不知不識間에 殷盛繁榮에 빛나는 大田’이라고 일러오던 일본인 시가가 형성되기에 이르렀다. 1905년에는 한국내의 유통화폐 가치와 일본의 화폐가치가 균일하게 되어, 제일은행한국총지점을 한성에 설치하여 한국경제로 하여금 일본자본주의에

ANORAMA OF TAIDEN, CHOSŌN, NO. 4.  
四) 景 全 街 市 田 大 鮮 韓



초기대전의 일본풍 거주지

귀속되게 하였다. 이에 따라 1908년 9월에 대전에 한호농공은행 대전 지점을 설치하였다. 1909년경에 대전에는 일본인 인구가 2,482명에 달하여 주로 대전역 부근인 지금의 원동(本町通), 중동, 정동(榮町通) 지역에 일본식 시가를 이루고 그들의 상가가 서게 되었다.

그리고 점차 대전천을 건너 지금의 은행동과 선화동(春日町)으로 번져갔다. 4월에 이르러 대전의 일본인 거류민단은 度邊寬治를 그 회장으로 다시 선임하고, 그가 회장에 선임되어 분기점 쟁취운동에 나섰다. 당시 발전을 거듭하고 있던 조치원 일본인 거류민단과 맹렬히 대립하여 통감부에서 陳情沙汰를 일으켰다. 그리고 한국정부에서도 대전의 지리적요충을 주목하여 이해 7월에 도지부임시재정조사국 대전출장소를 설치하여 일본인의 경제침식의 자료를 수집하기 시작하였다.

#### 4) 일제의 재한 무력강화와 합방조인

1910년의 한일합방의 직전에 이르러서는 일제에 찬성하여 합방조인에 쟁공하는 자까지 생기게 되고 이에 따라 일제는 찬성하는 자에게는 호의를 베풀게 되었다. 이렇게 되자 경향의 우국지사들은 더욱 격분하였다. 일제는 이에 따라 경향 요지에는 무력을 증강시키고 합방에 장애가 되는 애국자를 폭력적인 탄압을 가하여 합방의 목적을 강행하기에 이르렀다.

1909년 여름에 통감 이토 히로부미는 사임하고 2대 통감 소네 아라스케가 그 후임으로 취임하였다. 이미 통감부는 한일합방을 전제하고 모든 정책을 수행하여 나가고 있었으며, 사족이나 서민들도 대한제국의 멸망과 일본에 합방될 것을 알아차리고 허탈감에 빠져 있었다. 이리하여 일부 간교한 무리들은 일본세력에 아첨하여 쟁공하려는 자가 날로 늘어만 갔다.

대전향리의 우국지사는 합방에 관하여 떠도는 소문에 분통이 터졌다. 특히 산내면 사한리의 송병화와 그 문화생들의 항거는 대전의 긴장된 분위기를 조성하였다. 그리고 익산 관동리의 이규홍은 1907년 의병을 일으켜 진안·장수·무주·용담 등지의 산과 골짜기를 누비면서 왜적 수백을 사살하였다. 그러나 일본의 세에 몰려 합방직전에 사한리로 자리를 옮겨 송창재 등과 합동하여 일제에 항거할 뜻을 품고 잠시 피신하였다. 이러한 지방적 기세를 눈치챈 일본인은 1908년 8월에 대전분서를 승격시켜 대전경찰서로 하였다. 또한 천안헌병대대전유소를 설치하였다가 다음해 8월에는 헌병관구를 설치하는 등 경찰력과 헌병력을 강화하는 한편 1909년 3월에 대전재판소를 설치하여 합방의 반대세력

을 소탕하는데 진력하였다. 1910년에 이르러서는 합방추진이 노골화 되어 매국각료들과 일본 침략배들이 갖은 수단을 써서 국권과 국토를 강탈하기에 이르고 결국은 8월에 합방조인이 시행되고 말았다.<sup>5)</sup>



이규홍 의병장 은거지 대전 동구 이사로 196

송병순은 을사늑약에 항거하다가 순사한 송병선의 아우로 을사늑약의 소식을 듣고 통곡하고 경술합방에 이르러서는 음독자진을 하려다가 가족들에 의해 뜻을 이루지 못하였으나 결국 1912년 1월에 끝내 자결 순절하였다. 또한 송용재와 송창재등은 사한리에서 합방에 항거하였다. 이와 같이 배일항거가 굳어져 가고 확대되어 감에 이를 압박하기 위하여 일제의 무력은 날로 증강하였다. 1914년 연산소재 헌병대를 이전하여 대전헌병분대라 개칭하는 등, 경찰·헌병 곧 순사와 헌병보조

5) 대전직할시사편찬위원회, 『대전시사』, 1992, 제1권, 589~591쪽.

원의 활동을 활발하게 전개 시켜 지역의 사족과 일반인의 태도를 엄격히 감시하여 의거의 재기를 막고 한국인의 민족적 사상을 파괴 분열시키는 데 힘썼다.

#### 5) 무력통치하의 대전

1910년 합방조약을 약정한 후 총독은 무단정치를 펴서 한국인의 사상·산업·경제·문화 등을 식민지화 시키기 위하여 온갖 힘을 다하였다. 이러한 무단정치하의 대전은 일제 식민지 체제로 면모를 갖추기 시작하였다. 곧 일제가 한국을 최단시일 내에 식민지화 하는데 편리한 대로 행정기관을 정비 강화하고, 행정책임자를 일본인으로 강화하고, 무력으로 대전을 완전히 일본인으로 굳어져 가게 하였다. 1910년 11월 은사금의 거부와 민적거부등으로 분분하던 충청남도에 친일 박중양을 도장관으로 배치하고, 회덕군청을 회덕고읍(전 회덕면 읍내리)에서 대전, 지금의 원동으로 이전하고 일제의 식민지화의 무력정치 행정령을 수행하기에 편리하게 하였다. 그리고 1914년 3월에 일제는 한국의 군제를 개편하여 폐합을 실시하니, 회덕군과 진잠군과 공주군 일부를 폐합하여 대전군을 신설하고 군청을 대전에 두니 대전은 대전군에 속하여 있었다. 1917년 10월에는 면제를 실시함에 이르러 지정면으로 되어 외남면 중앙지대인 대전리·수침리·대흥리·목척리·발암리·부사리 일부·외천리 일부·소제리 일부로 된 5,706km<sup>2</sup>의 대전면이 신설되었다. 지방행정구역이 개편됨에 따라 행정책임자를 일본인으로 대체하여 일제의 식민지정책을 수행하게 하였다. 1911년 4월에는 토지수용령

을 공포하고 11월에는 대전에 군사기지를 마련하기 위하여 육군용지로 과례리와 대사리 일원의 20만평을 점용하여 병사건설을 서둘렀다. 그리고 1915년 4월에는 연대설치 기성회를 조직하고 1916년 4월에는 보병 79연대를 설치하였으며 1917년 11월에는 보병 제80연대 제3대대를 설치하고 보병 79연대와 교체하였다. 이렇게 하여 대전 주둔 일본군은 삼남의 분기점에 위치하여 삼남지방 일제침략의 군사적 임무로 중요지에 해당되었으며, 이러한 군사기지가 한반도를 발판으로 삼아 대륙을 침략하는데 중요한 관계를 가지기도 하였다.<sup>6)</sup>

#### 6) 대전의 도시건설

1920년 6월에는 면제개정협의회가 설치되어 대전도시계획과 도시시설을 담당하였다. 1924년 7월에는 대전번영회를 창립하여 대전시의 번영에 노력해왔다. 이리는 동안에 1922년 에는 대전치수공사 국고보조신청과 더불어 그 사업이 수행되었고, 익년 3월에는 중교가 준공되었으며 그다음 해 8월에 대전교가 준공되었다. 특히 대전교는 前田組가 37,000원에 청부하여 콘크리트교로 개량하였다. 준공에 따르는 초도식이 대전군에서 주최하여 木尺씨름대회와 韓德仁 삼대의 초도축하가 다채로웠다. 1926년 7월에 대전면협의회와 대전번영회가 중심이 되어 대전도시계획위원회를 설치하여 대전의 발전에 커다란 전환기가 마련되었다. 그리하여 대전도시계획위원회는 각종 대전도시시설을 앞장

6) 대전직할시사편찬위원회, 『대전시사』, 1992, 제1권, 595~599쪽.

서서 추진하였다. 대전의 도시시설에 있어서 대전치수공사 하수도공사가 가장 시급하고 가장 중요한 것이었다. 마침내 1926년 4월에 대전면의 확장에 뒤따라 대전의 시가지는 면모를 바꾸어 가는 커다란 계기가 되었다. 오랜 연월을 두고 대전거류지 대전지정면의 중심인물로 활동하던 渡邊寬治(木尺)가 대전면장을 사임하고 귀국함에 따라, 후임으로 農園(밭암리 현 道廳垡地)을 경영하고 대전번영 회장이던 白石鐵二郎이 대전면장으로 취임하여 대전의 오랜숙원이던 치수공사와 하수공사를 시행하기에 이르렀다. 1926년 3월에 치수 및 하수공사비본부와 도비보조가 결정되고 동년 6월에 이르러서 대전치수공사 및 하수공사실시설계를 착수하였다. 그리고 동년 7월에 대전천 치수 및 하수위원회가 설치되고 지정면의 관록을 유감없이 발휘하여, 1927년 3월에는 그 실시의 인가를 얻었으며 드디어 1927년 6월에 치수공사를 기공하였다. 대전치수공사란 대전시가지 중심부를 뚫고 흐르던 대동천·관암천(삼정천)의 범람을 막기 위해 이 두하천의 물길을 신대리(신흥동) 앞에서 대동천으로 굴착 합류시켜 소제호를 뚫고 소제리와 연호리로 우회시켜 새로운 수로를 만든 것이다. 이 관암천, 대동천의 합류는 연호리에서 성남천(가양천)과 합류되어 현암리(삼성동)에 이르러 대전천의 하류와 합류하도록 하는 공사였다. 이 대전치수공사로 인하여 대전에 유서 깊었던 송시열의 구기와 소제호 전설과 소제호 춘광은 그 자취를 감추기 시작하였다.<sup>7)</sup>

대전의 도시형성 과정에서 전통 마을인 소제동은 소제호와 더불어 사라져 갔다. 소제호를 지키던 기국정은 흥룡 남간정사 앞으로 원래의

7) 대전직할시사편찬위원회, 『대전시사』, 1992, 제1권, 641쪽.



[동아일보 기사 1926년 12월 3일자 (5면)  
 -소제방죽과 개나리를 소개 함]  
 출처 : 대전시립박물관, 대전 도시의 기원, 2020

모습을 잃고 옮겨졌으며, 삼매당 또한 제자리를 잃고 떠돌게 되었다. 원래 소제호는 인근 주민들에게는 ‘개나리 방죽’으로 알려져 왔다. ‘개나리’는 일명 송채(宋菜)라 해서 회덕의 명물이라고 소문이 났었다. 이른 봄에 소제 근처의 부녀들이 개나리를 뜯는 모습이 당시 신문에 소개 되는 일도 있었다. ‘개나리’는 소제호에서 나는 나물로 소제 방죽은 ‘물 천량, 물고기 천량, 개나리 천량’ 이라 해서 장자방죽이라 칭하기도 했다. 개나리 방죽 소제호를 메워 만든 공간에는 철도관사촌이 들어서서 전혀 다른 분위기의 일본 마을이 형성되었고, 소제호의 도깨비들도 어디론가 사라져 우리들의 기억에서 멀어져 갔다.

### 3. 읍내동(邑內洞)

대덕구의 남쪽 계족산을 기대어 자리 잡은 읍내동은 과거 회덕현의 행정 중심지(읍치)로서, 그에 속한 자연마을로 읍내 동쪽에 뒷골(後谷)과 산중골, 서쪽에 당아래(堂下里)와 배배골, 북쪽에 효갓골과 향교말, 그리고 남쪽에 읍내가 위치하였다. 읍내동은 진산인 계족산과 관아의 뒷 맥을 뚫고 철도가 지나며 읍내동은 경관과 공간의 의미를 잃게 되었다. 읍내동은 경부선 철도 개설과 함께 가장 먼저 읍치의 위상을 잃었다. 지명으로만 남아있는 읍내동의 변천 과정과 유래, 세거 성씨와 옛 지명 및 유일하게 남아있는 회덕향교에 대하여 대덕구문화원 홈페이지 대덕의 역사, 문화, 전통 마을, 회덕향교의 자료를 인용하여 아래와 같이 소개하고자 한다.

읍내동은 동쪽으로는 계족산, 서쪽은 갑천, 남쪽은 법동과 대화동, 북쪽은 신대동, 연축동과 인접해있는 동(洞)이다. 읍내동은 계족산 서쪽 끝과 당산 동쪽 사이의 잘 발달된 평지에 들과 회덕현의 관아와 부속시설이 있는 곳이라서 마을 이름도 회덕현의 소재지라는 뜻으로 읍내(邑內)라 하였다.

읍내동은 회덕현 소재지였기 때문에 많은 역사와 문화유적이 산재해 있다. 현재 회덕과출소 뒤쪽으로 조금 떨어진 야산 기슭에 향나무, 느티나무가 있었는데 이곳이 바로 회덕현감이 업무를 보던 동헌(東軒)터이다.



회덕 관아터

동헌터에서 남쪽으로 회덕동행정복지센터가 있는데 이곳이 회덕현의 무관들의 집무처인 장청터이고, 다시 남쪽으로 200m 정도 내려가면 회덕초등학교가 있는데 이곳은 회덕의 환곡을 보관하던 사창(社倉)터이다.



사창 터였던 회덕초등학교 전경

또한 큰길의 좌측 편 당아래로 통하는 길목이 객사터이고, 객사터에서 100m 정도 떨어진 신희 뒤쪽의 주택가가 죄수를 가두었던 옥터이

다. 문화유적으로는 읍내의 동쪽에 자리한 뒷골에 제월당과 옥오재가 있고, 계족산 봉황정을 오르는 산중 골에 용화사가 위치해 있는데, 용화사 경내에 석불입상이 봉안되어 있다. 또한 효자골에는 회덕향교가 있으며, 복지센터 앞에 선정비 15기가 세워져 소위 비석거리를 형성하고 있다. 또 복지센터 뒤편에는 순조 때의 암행어사 홍원모의 공덕을 기리는 영세불망비와 비각이 있고, 뒷골과 당아래 마을에는 장승들이 수호신으로 마을을 지키고 있다.



홍원모 영세불망비와 비각

읍내동의 자연마을로는 뒷골·당아래·효жат골·읍내 등으로 구분되며 당아래 내에 배바위골, 효жат골 내에 향교말, 뒷골 내에 산중골이 있어 모두 7개 마을이 된다. 그러나 지금은 도심으로 변모하여 마을 간에 구분 짓기 어렵지만, 읍내에서 동쪽에 뒷골과 산중골, 서쪽에 당아래와 배바위골, 북쪽에 효자골과 향교말, 남쪽에 읍내가 위치하였다. 읍내동 지역은 계족산이 마을을 감싸 안고 대전천과 합류한 갑천의 물

즐기가 지나면서 주변에 넓게 퍼진 전답을 가지고 있던 풍요로운 고장이었다. 실제로 읍내동과 인접한 대화동은 공단이 들어서기 전에는 벼가 잘 되는 기름진 땅이란 뜻으로 대화(大禾)라 하였던 것에서 알 수 있다. 따라서 읍내동은 회덕현의 소재지로서 회덕의 사회·경제·문화·행정·교통 등의 중심지로 한 시대의 역사를 간직한 유서 깊은 고을이다.

현재의 읍내동 동쪽 계족산 자락에는 경부고속도로와 대전·신탄진간의 6차선 도로가 지나고 있으며, 철도·국도·고속전철이 읍내동 한복판을 관통하고 있다. 읍내동 동쪽의 고속도로와 6차선 도로 사이에는 우암 송시열, 동춘 송준길과 함께 회덕의 3송으로 일컬어지던 제월당 송규림의 고택이 위치해 있다. 본래 제월당은 2천 평이 넘는 대저택으로 조선 후기 위세 있던 양반가로 자연과 잘 조화를 이루고 널찍한 공간구조를 지니고 있던 집이었다. 그러나 마당 가운데로 도로가 개설되면서 절반으로 줄어 원형을 볼 수 없게 되었다.

지금의 읍내동 모습에서 회덕의 중심지로 가장 변화한 곳이었다는 사실을, 주변에 문화유적이 존재하지 않는다면 믿을 수 없을 만큼 대전의 다른 변두리 지역과의 차이를 느낄 수 없다. 예전에는 당아래에서 회덕장(場)이 섰었다.

### 1) 읍내동의 연혁

읍내동 지역은 백제 때는 우술군(오천)이었다가, 신라시대에는 비풍군으로 개명하였고 그 밑에 유성현과 적오현(뒤에 덕진현)을 그 속현으

로 두었다., 고려 초기에는 회덕현으로 읍호를 바꾸었고, 이후 고려 현종 9년(1018) 이후에는 공주의 속현으로 귀속되었다. 그런데 고려 시대에 유성현과 덕진현이 공주의 속현이었던 것으로 미루어 보아, 고려 현종 9년 군·현의 개편 시에 유성현과 덕진현이 회덕의 속현에서 벗어나 공주의 속현이 되었을 것으로 생각된다. 그 후 회덕현은 고려 명종 2년(1172)에 처음으로 감무(조선시대의 현감과 같음)를 두게 되어 주현으로 승격하게 되었다.

조선 초기 태종 13년(1413)에 전국을 8도제로 개편하면서 행정구역을 서울→도→주·부·군·현→면(방·사)→리(동·촌)의 체제로 편성하였다. 이에 따라 회덕은 충청우도 공주목에 속하는 중6품의 현감이 다스리는 회덕현이 되었다. 이와 같이 8도제의 실시와 더불어 소현의 병합이 이루어졌는데 이때 유성현이 폐지되면서 그 영역이 회덕현과 진잠현에 속하게 되었다.

정조 13년(1789)의 <호구총수>에 의하면 지금의 읍내동 지명은 기록되어 있지 않고 회덕현 현내면에 후곡상리·중리·중북리·중남리·교동리·금성동리·당하리 등만이 보이는데 이곳이 지금의 읍내동 지역에 해당된다.

조선 후기 고종 32(1895)년 갑오개혁으로 인한 행정구역의 개편으로 태종 이래 실시되었던 8도제가 폐지되고, 전국이 23개 부제를 실시하면서 종래의 부·목·군·현 등의 지방행정 단위를 모두 폐합하여 336개 군을 신설하고 이를 23개의 부에 속하게 하였다. 이로써 회덕현은 공주부에 속하는 27개 군의 하나인 회덕군으로 개편되었고, 지금의 읍내동은 회덕군 내남면 읍내리가 되었다. 이 당시 회덕의 구역은 기존의 7개 면(현내면, 동면, 외남면, 내남면, 서면, 근북면, 일도면)에 공주

군 5개 면(천내면, 유등면, 탄동면, 구죽면, 산내면)과 청원군 주안면이 편입되어 이전보다 크게 행정구역이 확대되었다.

1914년 일제의 행정구역 개편으로 회덕군이 진잠군과 통합되어 대전군이 되면서 읍내동은 이전의 현내면 지역의 후곡리·금성리·교동리·읍내리·당하리 각 일부가 합하여져 대전군 내남면 읍내리로 개편되었다. 1931년에는 대전군 대전면이 읍으로 승격하여 대전군 1읍 11개 면으로 되었으며, 1935년 11월 1일에는 대전읍이 부로 승격됨에 따라 대전부와 대덕군으로 분리되었는데, 이때 읍내리는 대덕군 회덕면 읍내리로 되었다. 1983년 2월 15일에는 대전시 지역 확장에 의한 개편에 따라 읍내리는 대전시 동구에 속하게 되었다가 그 후 1989년 1월 1일 대전시가 대전직할시로 개편되면서 대덕군의 폐지와 동시에 대덕구가 설치되어 읍내동은 대전광역시 대덕구의 행정동이 되었다.

## 2) 읍내동의 유래 및 지명

◆ 당아래(당하리) : 당아래는 당산에서 동쪽, 읍내 쪽에 위치한 마을이다. 즉 읍내동 뒷골에서 신탄진 방향의 도로를 건너면 맞은편에 자리잡은 마을로 당산 아래에 있는 마을이라 해서 당아래라 부른다. 당산은 읍내에서 서쪽 법성사 쪽으로 갑천에 연해있는 산인데 동쪽으로는 계족산을 마주 보고 있는 산이다. 옛날에는 이 산의 꼭대기에 마을의 당집(산제당)이 있었기 때문에 붙여진 이름이다. 그러나 지금은 흔적도 없다. 그리고 당아래에 속한 자연마을로 배미골이 있다. 그 이름은 배바위가 있는 마을이란 뜻으로 배비골이라 하였다. 옛날에는 갑천의 물

줄기가 이 배바위 아래까지 흘렀으며, 물이 깊어서 이곳까지 배가 드나 들었다 하며 그때 이 바위에 배를 매어두었기 때문에 배바위라고 부른다. 이는 『회덕읍지』에 우암 송시열 선생이 썼다는 ‘선암(船巖)’ 즉 배바위란 글씨가 남아 있었다고 기록된 사실로도 확인할 수 있다. 당아래 마을에는 송촌에서 분촌되어 나온 은진송씨 7~8호 정도 세거하였는데 이곳의 은진송씨들은 은진송씨 제월당과 문희공 자손들이 거주하였다.

◆ 뒷골(후곡) : 뒷골은 잣들에서 동쪽, 산중골에서 서쪽 아래에 있는 마을이다. 읍내 뒤의 골짜기에 마을이 있다 하여 뒷골마을 또는 뒷골이라 불렀는데 이를 한자식 표기로 후곡(後谷)이라 하기도 하였다. 옛날에는 잣들·뒷골·숨골·산중골이 모두 한 동네였다고 한다. 뒷골에 은진송씨는 약 60호 정도 살았다. 경부선 철도 아래쪽에는 제월당의 작은집 순흥군의 후손들이 세거하였기에 이곳을 순흥택이라 하였고, 제월당 종가는 제월당 7대 종손이었던 송헌조가 임실현감을 지내서 임실택이라고 하였다. 현재의 영진아파트 자리에 강서택이 있었는데 이곳이 순흥공 종가택이다. 계족산 올라가는 쪽 완계택 옆에는 전승지택·온전택이 거주하였다. 그 외 성씨로는 단양우씨 3~4호 정도가 거주하였다. 옛날 이 마을에는 송씨가 가장 많이 살았으나, 현재는 호구가 늘어나 각성 받이다.

◆ 효자골(효갓골, 향교말, 효자동, 교동) : 효자골은 읍내에서 북서쪽, 지금의 대한통운마트 뒤편에 있는 마을이다. 회덕향교가 효자골에서 바로 북쪽에 있어 향교마을·향교말·교동이라고 부르며 이 마을에 효자가 많이 살았다하여 효자골이라고도 한다. 전설에 의하면 옛날 송참

봉택 하인 윤경이 홀어머니를 극진히 모셨는데, 어머니가 돌아가시자 삼년 시묘 끝에 자신도 스스로 목숨을 끊었다고 전한다. 또한 일설에 이곳은 향교의 전답을 소작하던 소작인들이 모여 살아 소작골이라 불렀다고도 한다. 예전에는 전체 약 30호가 거주하였으며 이 가운데 은진 송씨가 2~3호 정도인데 여기에 살던 은진송씨는 제월당의 작은집파로 효자동 참봉댁이라 하였다. 풍천임씨가 3~4호 정도 살았고, 그 외 성씨는 각성받이였다. 지금도 이곳에 향교가 위치하고 있다.

◆ 읍내(邑內, 원읍내) : 읍내는 회덕동행정복지센터를 중심으로 현의 소재지가 원읍내이다. 옛날에는 이곳에 관아와 객사 그리고 관아의 부속건물인 사창·옥·장청이 있던 회덕 읍내의 중심지였기에 이를 원읍내라 부르는데 지금은 읍내라고 한다. 원읍내는 약 50~60호가 집촌을 이루고 있었는데 이 가운데에는 은진송씨와 풍천임씨가 많았으나, 각성받이들이 많이 살았다.

### 3) 읍내동의 세거성씨

◆ 회덕황씨(懷德黃氏) : 황씨의 원조는 황락이라 하나 중간의 세계는 실전되어 알 수 없고, 회덕을 본관으로 하는 회덕황씨는 고려 말의 인물인 회천군 황윤보를 그 시조로 삼는다. 이들 회덕황씨는 황윤보로부터 이곳에 세거하여 오늘날까지 회덕을 본관으로 한 유일한 토성이 되었다. 황윤보의 아들 황연기는 회덕에 전래되어 오던 미륵원을 재건하여 이곳을 지나는 여행자들에게 무료로 숙식을 제공하기를 죽을 때까지

지 하였다. 미륵원은 고려 우왕 7년(1381)에 중수하고, 미륵원의 남쪽에 남루를 건립한 후 당시 중앙 정계의 중진급 인물들에게 기문을 청하였다. 당시 기문을 작성한 사람은 이색·조선의 개국공신 하륜·조박·이직·변계량·안순 등이다. 이는 회덕황씨의 고려 말·조선 초의 위상을 짐작해 볼 수 있는 것이다.

조선 초기 회덕황씨로 중앙정계에서 활약한 인물은 황자후이다. 그는 고려 말·조선 초의 혼란기에 향리에 은거했던 아버지 황수와는 달리 출사하여 저명한 관리가 되었다. 황자후는 호패법의 시행과 동전의 사용을 주장하였고, 1425년 침구 전문업의 설치를 주장했으며, 1427년(세종 9) 9월에는 『향약구급방』을 인쇄하여 외방에 나눠 줄 것을 청하여 충청도에서 간행토록 하였던 인물로 중앙정계에서 크게 활약한 인물이다. 그의 아들 황유는 태종의 부마가 되었고, 황유의 자손 대에도 관료의 진출이 꾸준히 이루어져 회덕황씨 가문의 위세는 잘 유지되었다. 그러나 세종 초에 황유의 아들 황호가 금성대군과 결합하여, 왕권을 찬탈한 세조를 공격하려다가 발각되어 피화 된 사건이 있었고, 특히 광해군 때에 황덕수가 폐모론에 긍정적으로 깊게 참여하였다가 인조반정으로 이 일이 문죄되면서 가문의 세는 크게 위축되었다.

회덕의 최대 성씨이었던 은진송씨가 회덕에 입향하게 된 계기도 은진송씨 회덕 입향조 송명익이 회천군 황윤보의 손자인 황수의 사위가 된 것이 인연이 되었다. 현재 회덕황씨의 대표적인 유적지는 회덕 관동(동구 마산동)이며, 읍내동에 집성촌이 있었다. 특히 동

구 마산동에는 시조 황윤보 및 그 후손들의 묘와 함께 그들의 후덕지사를 보여주는 미륵원 남루가 편액들과 함께 전해지고 있다.

#### 4) 읍내동의 옛 지명

- 객사터 [터] : 회덕초등학교와 뒷골 굴 사이에 회덕현 객사가 있던 자리를 객사 터라 부른다. 객사는 회덕 관아에 일을 보러 온 사람들이나 사신들이 묵던 숙소이다.
- 계족산 [산] : 읍내에서 동북쪽에 위치한 산으로 일명 백달산으로도 불렸다. 과거 날이 가물 때 이 산이 울면 비가 온다는 전설이 있다. 비 풍군의 옛 이름도 비(比)는 비(雨)로 통한 듯싶다.
- 당산 [산] : 읍내에서 서쪽에 위치한 산으로 옛날에는 이 산에 당이 있어 당산이라 부른다. 지금은 흔적도 없다.
- 당아래(당하리) [마을] : 당산 아래에 있는 마을이라 해서 당아래라 부른다.
- 동헌터 [터] : 객사 터에서 북쪽, 회덕파출소 동쪽 기슭에 있었다. 회덕 현감이 업무를 보던 관아가 있었으나 현재는 건물이 들어서 있다. 과거에는 오래된 느티나무가 있었으나 언제인가 그마저 베어지고 없다.
- 뒷골굴(후곡수도) [굴] : 잣들과 읍내 사이에 있는 경부선 철로 밑의 굴다리로 일제 강점기에 만들어진 것이다. 그러나 지금은 복선 공사로 철로를 이설하였으나 굴다리는 철거하지 않아 그대로 남아있어 주민들은 이 굴로 통행하고 있다.
- 배바위(선암) [바위] : 당산에서 서쪽의 갑천 변에 있다. 옛날에는 물이 깊어 배가 이곳까지 드나들었다고 하는데 배를 이 바위에다 매었다 하여 배바위라 부른다. 배바위에는 우암 송시열이 선암(船巖)이라고 쓴 바위가 얼마 전까지 전해져 왔는데 갑천우안 도로공사 때 없어졌다.
- 배바위모퉁이 [모퉁이] : 배바위가 있는 부근에 모퉁이가 있으므로

이를 배바위 모퉁이라 부른다. 이 모퉁이에 회덕 현감을 지낸 ‘한성보 물세불망비’가 암각에 새겨져 있다.

- 배배골(배바위골) [골] : 배바위가 있는 골짜기로서, 당산 너머 서쪽이 된다. 배바위가 있는 골짜기라서 배바위골이라고 부르며 또 이것이 변하여 배배골 이라고도 한다.

- 범성사 [사찰] : 효자 골에 있다.

- 사지고개(사직고개) [고개] : 대전에서 신탄진으로 이어지는 길로 고속도로와 국도가 나란히 놓여있는 지점이다. 이 고개에 회덕현 사직단이 있어 사직고개라 하였는데 이것이 변하여 사지고개가 되었다. 또한 이곳은 험한 고개로 산적들이 많아 이 고개를 넘다가 잡히면 물건을 빼앗고 사람의 사지를 틀어 나무에 매달아 죽였다 하여 사지고개라 했다는 이야기가 전해지고 있다.

- 산제당 [제당] : 뒷골과 계족산 정상 중간에 있으며, 뒷골 주민들은 매년 음력 시월 초사흘날이 되면 이곳에서 마을의 안녕을 위한 산신제를 지내 오고 있다.

- 소작골 [마을] : 향교 운영에 필요한 전답을 소작하는 소작인이 많이 살고 있어 소작골이라고 하였다.

- 승골(승곡) [골] : 회덕정수장의 남쪽, 사직고개에서 동쪽에 있다. 이 골짜기에서 계족산 정상 쪽으로 봉은암이 있었고, 중이 사는 골짜기라 하여 승골이라 부른다. 또한 승골 내에 마을이 있어 승골마을 · 승골 · 승곡이라고 한다.

- 아들바위 [바위] : 계족산에서 남서쪽, 용화사에서 동북쪽에 있다. 옛날부터 사람들은 이 바위 위에 돌을 던져 떨어뜨리지 않으면 아들을 낳고, 돌이 바위 아래로 떨어지면 딸을 낳는다고 하여 아들바위라 부른다.

- 아리랑고개 [고개] : 잿들에 위치한 고개로 읍내동 현대아파트와 영진아파트 사이에 있는 고개를 말한다.
- 옥터 [터] : 회덕현의 옥으로 당산과 한국특수메탈 사이가 된다.
- 용화사 [사찰] : 계족산 서남쪽으로 아들바위와 산제당 사이가 된다. 이 절은 1934년에 창건되었는데 시 문화재로 지정된 석불입상이 경내에 봉안되어 있다.
- 읍내(원읍내) [마을] : 행정복지센터를 중심으로 읍내동의 소재지가 원 읍내인데 옛날에 읍내리의 중심지였기에 원읍내라 부르며 읍내동의 가장 중심이 되는 곳이다.
- 읍내방죽(뒷골방죽) [못] : 뒷골마을과 용화사 사이에 있다. 읍내소재지에 있기에 읍내방죽이라 부르며 또 뒷골에 있기 때문에 뒷골방죽이라고도 부른다.
- 장군바위 [바위] : 당산의 서쪽 바로 아래에 있다. 이곳에 장군대좌의 명당이 있으며 바위가 크다 해서 이를 장군바위라 부른다. 옛날에 계룡산 장군과 계룡산 장군이 싸우기 위해 이곳에서 만났는데, 늦게 온 계룡산 장군이 화가 나서 바위를 주먹으로 쳤다는데 그 모양이 이 바위에 새겨져 있다고 하며, 바위에 사람 궁둥이 자국이 있는데 장군이 앉았던 자리라고 한다.
- 장청터 [터] : 지금의 행정복지센터가 장청이 있던 자리이다. 장청이란 회덕 현에 소속된 무관이 근무하던 관청이다.
- 잿들 [들] : 산중 골과 읍내 사이, 현대아파트와 영진아파트 사이를 말한다. 이 고개가 지형 상 평평하여 들과 같아 이를 잿들이라 부른다. 옛날에는 몇 가구가 거주하고 있었으나 현재는 아파트와 마을이 크게 형성되고 있다.

- 조산(造山) [산] : 당산과 배배골 사이에 있다. 당산의 남쪽에 있는 이 산은 모양이 조그만 하기 때문에 마치 만든 것 같다 하여 이를 조산이라 부른다.
- 참새골(참사골) [골] : 뒷골마을과 혼디절 사이로 이 골짜기에 참새가 많아 참새골이라 부르며 또 참사골이라고도 한다. 현재는 몇 가구가 거주하고 있다.
- 창터 [터] : 객사 터 근처로 옛날 회덕현의 창고가 있던 터를 창 터라 부른다.
- 향교골 [골] : 향교가 있는 골짜기로 이 골짜기 위에 향교가 있어 향교골이라 한다.
- 호랑이굴 [굴] : 배바위 부근에 있는 굴로 옛날에 이곳에서 호랑이가 살았다고 하여 호랑이굴이라 부른다.
- 혼디골(혼디절) [골] : 승골과 뒷골 중간, 계족산과 경부고속도로 사이를 말한다. 지금은 없지만 옛날에 이 골짜기에 절이 있었는데 이 절이 매우 가난해서 혼디절이라 불렀다. 또 혼디절이 있는 골짜기라 하여 혼디골 이라고도 한다.

〈출처 : 대덕구문화원 홈페이지 대덕의 역사 문화, 전통마을〉

## 5) 회덕향교

### (1) 조선시대 향교

향교(鄕校)란 전통시대 지방의 관립학교(官立學校)에 대한 명칭이



회덕향교

다. 우리나라의 역사에서 지방학교의 연원은 멀리 고구려 시대의 ‘경당’에까지 소급될 수 있으나, ‘향교’라는 이름으로의 역사는 고려시대에서 비롯되었고 조선시대에 이르러 일반화되었다.

조선사회는 유교이념을 치국의 원리로 삼는 유교중심의 국가였다. 따라서 조선왕조는 국초부터 이러한 유교이념을 가르치는 기초적 교육기관으로서 향교의 설립과 운영을 매우 중시하였으며 국가의 지도이념으로 삼았다. 그리하여 조선 초기부터 일읍일교(一邑一校)의 원칙하에 전국의 330여 개의 군·현(郡·縣)에 향교를 설치하였고, ‘향교의 진흥’을 수령의 주요 평가항목으로 설정하는 등 그 진흥을 위하여 적극적인 노력을 경주하였다.

## (2) 향교의 입지

향교는 관학이기 때문에 기본적으로 수령(守令)이 통치하는 관아에서 멀지 않은 곳에 위치한다. 이것은 사립교육기관인 서원이 수령의 간섭에서 벗어난 한적한 곳이나 경치가 수려한 곳에 위치하는 것과는 대조를 이룬다. 따라서 향교가 있었던 곳은 당시 도회지였음을 알 수 있다.

오늘날 우리는 주위에서 교촌(校村), 교동(校洞), 향교동(鄕校洞), 교운리(校雲里), 교성리(校成里), 대교리(大校里), 교사리(校士里), 교평리(校平里), 교현동(校峴洞) 등의 지명을 쉽게 접할 수 있다. 이들의 공통점으로는 이름에 학교를 나타내는 ‘교(校)’ 자가 들어있다는 것이며, 이것은 그곳에 오래전부터 학교가 있었기 때문이다. 물론 이때 학교라는 것은 향교를 의미한다.

한편, 처음에는 향교 건물이 없더라도 가정집에서 스승을 두고 학생을 가르친 경우도 있으며 관아나 퇴락한 사찰을 이용하기도 하였다.

조선시대에 있어서 지금의 대전 대덕구는 동구 일원 및 유성구의 일부 지역과 함께 회덕현으로 편제되어 있었고, 지금의 대덕구 읍내동은 당시 회덕의 행정적 중심지였다. 따라서 읍내동에는 수령의 행정청인 회덕관아는 물론, 향교와 객사, 사창, 향사당 등이 자리 잡고 있었다. 현존하는 회덕향교는 읍내동 옛 관아로부터 북쪽 방향으로 1리 남짓한 산기슭에 위치하고 있다.

## (3) 향교의 규모

회덕향교는 1410년(태종10)에 처음 건립되었다고 하나 정확한 기록이 남아 있지 않아 알 수 없지만, 조선시대 대부분의 향교가 조선 초기에 건립되어, 회덕향교의 건립도 조선 초기에 이루어진 것으로 추정

된다. 이후 회덕향교는 임진왜란 때 완전히 불타버려 1600년(선조33)에 중건하였고, 1872년(고종 9)에 다시 크게 중수하였다는 기록이 있어 지금의 건물은 당시의 것으로 보이며, 1945년 광복 이후로는 1969년에 향교의 전반적인 보수가 있었다. 원래 향교는 성현에 대한 제향과 후학에 대한 교육, 그리고 지역사회의 민풍교화(民風教化)라는 세 가지 기능을 가지고 있었다. 그러므로 향교에는 성현들의 훌륭한 덕을 기리기 위한 제향(祭享) 공간과 기본적인 교육을 위한 강학(講學) 공간이 있었으며, 배우는 단계에서 머무르는 것이 아닌 지역사회를 위해 적극적인 실천까지 포함한다. 강학공간은 명륜당(明倫堂)이고 제향공간이 대성전(大成殿)과 동·서무이다. 명륜당은 학생들에게 강의하는 강당으로 실내의 사면 벽에는 교육지침이나 향교의 연혁 및 중수기 등을 적은 글들을 걸어 놓고 있었고, 대성전과 동·서무에는 공자를 비롯한 중국의 역대 유현과 조선의 18현의 위패를 모셔놓고 매년 음력 2월, 8월의 상정일에 석전제(釋奠祭)를 지내고 또 매월마다 음력 초하루와 보름에 분향례(焚香禮)를 올린다.

향교에 제향공간을 두고 정기적인 제향을 시행하였던 것은 이를 통해서 여기에 모셔진 유현들의 학문과 인격을 흠모하고, 배우게 하고자 함에서였다. 또한 향교에는 학생들의 편의를 제공하기 위하여 기숙사 제도를 운영하고 있었는데 동·서 양재가 곧 그것이다. 회덕향교의 동·서 양재는 명륜당과 대성전 사이에 좌우로 배치되어 있었다고 하나 지금은 소실되고 그 터만이 남아 있는데 왼쪽에 있으면 동재(東齋)로 이곳에는 양반자제 유생이, 오른쪽의 서재(西齋)에는 평민자제 유생이 거처하였다.

#### (4) 교임의 서열

향교의 학생 정원은 행정구역의 크기에 따라서 차등을 두었는데, 부(府)·대도호부(大都護府)·목(牧)에는 90명, 도호부(都護府)에는 70명, 군(郡)에는 50명, 그리고 현(縣)에는 30명으로 각각 규정하고 있었다. 또한 향교 교관의 법정 인원으로는 각 향교에 1명의 교관을 제수토록 하였고, 주·부·목(州府牧)에는 종6품의 교수 1인이 있었고 500호 이상의 군·현(郡縣)에는 종9품의 훈도 1인을 두고 관찰사로 하여금 감독케 하였다. 또한 500호 미만의 작은 고을에는 학장을 두었고 향교마다 교장, 제장, 장의, 교임, 색장, 유사, 재임과 교노를 두었다. 나라에서는 향교의 재정운영을 위하여 학전(學田) 5~7결을 지급하고 그 수 세로써 비용에 충당케 하였다. 그러나 이 외에 지방민으로부터 징수 또는 토지의 매수 등을 통하여 많은 전지를 소유한 향교도 적지 않았다.

#### (5) 교육기능

조선시대 향교의 위상은 중앙의 사학(四學)과 같았다. 국가에서 서책을 지급받아 교생들의 교육에 사용하고, 그 지역의 도서관 역할도 담당하였다. 향교는 처음에 향촌교화와 과거를 통한 인재 양성의 목적을 가지고 건립되었기 때문에 향교교육은 제도적으로 과거제도와 일정한 관계를 가지게 되었다. 향교나 서원의 학생들은 과거급제를 목표로 공부했기 때문에 교육과정도 과거에서 출제되는 시험과목에 맞추어 이루어졌다.

향교의 교강 과목은 교생의 입학년도에 따라 다르다. 입학 첫 해에는 소학·대학·시전(詩傳), 2년째에는 논어·서전(書傳)·가례, 3년

째에는 맹자·주역·심경, 4년째에는 중용·예기·근사록으로 시험을 치렀다. 이것은 향교에서 일정한 교육을 가지고 체계적으로 교생을 교육시켰음을 보여 주는 예이다.

여기에서 공부한 후 1차 과거에 합격한 자는 생원(生員)·진사(進士)의 호칭을 받고 성균관(成均館)에 입학할 수 있었다. 성균관 유생이 된 후에는 다시 문과(文科)에 응시하여 고급관위에 오를 수도 있었다. 그러나 조선 중기 이후에는 향촌사회에 서원이 크게 성하게 됨에 따라 향촌 사대부 자제의 교육이 주로 서원에서 이루어지게 되었고, 이에 따라서 향교의 교육기능은 상대적으로 크게 위축되었다. 그러나 향교의 제향기능만은 중시되었고, 그것은 현재까지도 면면히 계승되고 있다. 당대를 주름잡던 정치가, 행정가들이 이곳 회덕향교에서 배출되었다. 그들은 조선조의 후반부를 하나의 학파로 묶는 역사를 창조하기도 하였다. 긍정적이든 부정적이든 우리 역사의 커다란 획을 그었고 그들의 흔적이 남아 있는 '역사 문화 환경'이다. 회덕향교의 대성전은 대전광역시 문화재자료 제5호로 지정되어 있다.

#### (6) 향교의 유지와 운영

향교의 중요한 행사 가운데, 하나는 문묘향사이다. 봄과 가을에 모시는 석전대제와 초하루 보름에 행하는 삭망분향이 그것이다. 이는 공자를 비롯한 성현들의 제향을 통하여 유교사상의 유지와 보급에 그 의의가 있었다. 오늘날 향교는 지역 주민을 위해 충효교실을 개설하는 제도의 교육을 실시하고 있다. 예절교육이나 한문강좌, 서예 강습, 유도 사상, 강좌 등이 있다.

향교는 비록 초기의 설립 목적과 비교하여 지위와 역할은 많이 변질

되었지만 여전히 선현에 대한 향사를 주관하고 지방민에게 직·간접적으로 도움을 제공하는 등의 그 기능과 역할을 면면히 이어오고 있다.

### (7) 위치와 구성

회덕향교는 회덕의 관부(官府 : 현 읍내동 회덕동행정복지센터)에서 북쪽으로 1리 정도 떨어진 구릉지에 남향으로 자리하고 있다.

전국 향교의 위치는 대개 고을을 약간 벗어난 배산임수(背山臨水)의 명당에 자리하게 되는데 주로 관부(官府 : 또는 客舍. 城. 鎭山)를 중심으로 읍성(邑城) 밖의 구릉지에 배치하고 있다. 관부의 입지에 따라 향교의 위치도 다양하게 나타나는데 대체로 관부의 동쪽과 북쪽에 위치하고 있다. 서쪽에도 일부 두고 있지만 남쪽은 두지 않는다. 이는 동헌이나 객사 등 관부가 자좌오향(子坐午向)하는 관계로 그 기능을 약화시키지 않기 위함이다. 향교는 관부와는 거리가 대개 1리에서 3리 정도의 가까운 거리에 있는데 향교가 관학(官學)으로 관부의 지휘 아래에 있었기 때문이다. 그러나 시대가 내려갈수록 거리가 멀어지는 경향이 있는 것은 향교의 기능이 약화됨을 짐작할 수 있다.

향교의 건축 공간 구성은 크게 2개의 공간으로 구분되며, 좀 더 세분하면 4개의 공간으로 구분된다. 하나는 공자를 비롯한 선현의 위패를 봉안한 묘당(廟堂)으로 여기에는 대성전을 포함하여 동무와 서무(회덕향교는 동·서무가 없음)가 배치된다. 이와 같은 사당이 있는 곳을 '제향(祭享)공간'이라 한다. 다른 하나는 유생들이 머물며 강론과 독서를 하는 교육공간으로 이를 '강학(講學)공간'이라 한다. 이 공간에는 명륜당(강당)과 동재(東齋)·서재(西齋)가 배치된다.

## (8) 건물의 배치

향교건물의 배치는 제향공간과 교육공간이 놓이는 위치에 따라 구별된다. 향교건물이 앞뒤로 위치하는 경우에는 산을 배경으로 한 경사지인가에 따라 배치형태가 달라진다. 그 이유는, 제향공간인 대성전이 강학공간인 명륜당보다 우위의 개념이 되기 때문이다. 우리나라의 향교는 대부분의 향교가 전학후묘(前學後廟)의 형태를 하고 있다. 이러한 전학후묘의 형태도 명륜당과 동·서재가 놓이는 방식에 따라 다시 두 가지 유형으로 분류한다.

향교가 명륜당을 배치하고 우측에 대성전을 배치한 것은 '좌학우묘(左學右廟)'가 된다.

경북의 성주향교, 부산의 동래향교, 등은 '좌묘우학'식 배치이고, 충북의 진천향교, 경북의 청도향교, 전남의 익산향교 등은 '좌학우묘'식 배치이다. 회덕향교의 배치는 외삼문을 들어서면 행랑채 모양의 긴 건물이 나타나는데 이 건물의 가운데 입덕문(入德門)이 있고, 문 좌측 편으로는 서재(書齋)가 그리고 우측 편으로는 제사의 업무를 준비하는 역할을 하는 전사청(典祀廳)이 있다. 이어 뒤편으로 명륜당이 배치되어 있다. 명륜당을 좌(우)로 돌아가면 넓은 마당이 있는데, 이곳이 유생들이 공부하며 기거하던 동·서재(東西齋)가 위치했던 자리이다. 이곳을 지나면 구름을 한 단 높여 대지로 조성한 다음 내삼문을 세웠다. 내삼문 안쪽에 맞배지붕의 대성전이 배치되어 있다. 모든 건물들은 중심축선을 두고 대칭으로 배치되어 있다. 앞쪽에 강학공간인 명륜당이 있고, 뒤쪽에 제향공간인 대성전을 배치한 '전학후묘(前學後廟)'식 배치이다.

〈출처 : 대덕구문화원 홈페이지 대덕의 역사 문화, 회덕향교〉

회덕 관아가 있었던 읍내동에 거의 유일하게 남아있는 기관이 회덕향교이다. 골짜기 위에 향교가 있어 향교골이라 하는 곳에 있다. 전통시대 이 지역의 교육기관인 회덕향교는 새로운 교육기관에 그 기능을 내주고 제사 기능만 남아 명맥을 유지하고 있다. 앞으로 읍내동이 전통마을의 승계와 더불어 과거의 읍치로의 정체성을 확립하려면, 유일한 유산인 회덕향교의 보존과 활용에 대한 진지한 고민이 필요해 보인다.

## 6) 회덕현 관아

회덕현 읍치 읍내동에 관아 건물이 한 채라도 남아 있었으면 하는 아쉬움이 있다. 진잠현의 읍치 유성구 원내동에는 기성관이라는 관아 건물 일부가 남아 있다. 그러나 대덕구 읍내동에는 행정복지센터 앞에 그 흔적을 알리는 비석 군이 서 있을 뿐이다. 흔적도 없이 사라진 관아는 무엇인지 『다음 백과』의 내용을 인용하여 소개하면 다음과 같다.

관아(官衙)란 예전에 관리나 벼슬아치가 모여 나랏일을 처리하는 곳으로, 중앙의 관리들이 나라의 중심지인 수도에서 국가적인 공무를 처리하던 중앙 관아, 국왕이 지방의 백성을 통치하기 위해 지방에 파견한 관리가 머무르는 지방 관아가 있었다.

관아라는 말은 순수한 우리말로 ‘마을’이라고 하며, 관서(官署)·관사(官司)·관청(官廳) 등으로도 부른다. 관아는 넓게는 궁실을 제외한 나라의 일에 필요한 모든 곳을 말하고, 좁게는 지방에 파견된 목민관이 집무를 보던 곳을 가리킨다. 농경사회로 접어들어 지배·피지배계급

이 생겨나면서 관아는 자연스럽게 만들어지기 시작했고, 우리나라에서는 삼국시대에 활발하게 만들어졌던 것으로 보인다. 이는 『삼국사기』를 비롯한 고문헌과 중국의 한국 관련 고문헌을 통해 확인된다. 삼국통일 이후 고려와 조선을 거치며 중앙집권적인 국가형태가 자리 잡게 되면서 관아는 더욱 발전했다. 각 시대 행정제도의 변화에 따라 많은 변화를 보이는 관아는 크게 도읍에 있는 중앙 관아와 지방에 있던 지방 관아로 나눈다. 지금까지 남아있는 우리나라의 관아 건축 중 가장 오래된 것은 고려말에 지어진 강릉객사문이다. 현재 서울에 남아있는 관아는 전사헌부청사(前司憲府廳舍)와 구포도청사(舊捕盜廳舍)밖에 없고, 지방에는 약 20여 개의 작은 유구만이 남아있다. 다만 옛 기록과 그림들을 통해서 어느 정도 그 모습을 짐작할 수 있을 뿐이다. 고려 이전의 관아에 대한 상세한 모습은 알 수 없으며, 『고려사』와 『고려도경』 등 몇 개의 문헌을 통해 추측할 뿐이다. 실제 유구와 기록을 통해 더욱 상세한 모습을 알 수 있는 것은 조선시대부터이다. 조선시대의 기록에 의하면 광화문 앞의 대로변 좌우에 중앙 관아가 자리했다고 한다. 광화문 앞 동쪽에는 의정부(議政府)·이조(吏曹)·호조(戶曹)가 나란히 있었고, 서쪽으로는 예조(禮曹)·중추원(中樞院)·병조(兵曹)·형조(刑曹)·공조(工曹)가 자리하여 광화문 앞 대로를 육조거리라 불렀다. 서울의 곳곳에 종친부(宗親府)를 비롯한 여러 관아가 있었으며, 궁궐 안에도 일부 관아가 있었다. 이들의 유구는 거의 남아있지 않으나 일부 자세한 모습은 <본아전도 本衙全圖>에 그려져 있다. 전체 배치는 조선시대 상류 살림집과 비슷하다. 지방의 관아는 남아있는 유구, 당시의 기록과 읍지도(邑地圖)를 통해 옛날 모습을 추측할 수 있다.

지방의 관아는 왕권을 상징하는 객사(客舍), 중앙에서 파견된 수령

의 집무처인 동헌(東軒), 지방민을 대표하여 수령을 보좌하는 향청(鄉廳), 창고와 감옥인 옥사 기타 지방통치에 필요한 건물들이 있다.

객사는 크게 2가지 기능을 갖는데, 하나는 왕을 상징하는 전패(殿牌)와 궁궐을 상징하는 궐패(闕牌)를 안치하여 중앙에서 떨어진 지방에서도 왕의 정책을 충실히 시행하고 있다는 것을 상징하는 기능이다.



전패



궐패

(사진 제공: 곽동석)

다른 하나는 외국의 사신이나 중앙의 관리들을 접대·수행하는 숙소의 기능이다. 객사는 읍성 안의 가장 중심지에 자리하며, 임금의 전패와 궐패를 안치하고 문안을 드리는 주사(主舍)와 온돌방을 두어 중앙에서 파견된 관리들의 숙소로 사용한 익사(翼舍)로 구분된다.

객사의 모습은 주사를 익사보다 한 단 높은 맞배지붕으로 구성하고 익사는 우진각지붕으로 구성하여 외관을 다르게 꾸민 것과 전체를 하나의 팔작지붕으로 구성하여 내부에 2가지 기능을 모두 갖춘 2가지로

나뉜다. 나라의 중심이 되는 큰 도로 근처에 자리한 지방과 전국각지의 경승지에 있던 객사에는 사신과 중앙 관리들의 접대를 위해 큰 누정을 세웠다.

수령의 집무 처인 동헌은 지방 관아의 대표적인 건물로 객사 옆에 자리하고, 동헌의 동서쪽에는 향교와 사직단이 자리 잡아 한양의 경복궁 주변과 비슷한 배치를 보인다.

동헌은 성격상 집무를 보는 공간인 외아(外衙)와 수령의 가족들이 생활하는 내아(內衙)로 나뉜다. 전체 모습은 조선시대 상류 살림집과 비슷하다. 지역에 따라 다르지만 동헌 안에 연못을 파고 정자를 세운 예가 많고 살림을 하던 내동헌에는 사당을 두었다. 지역과 시대에 따라 다양한 모습을 보이는 관아는 일반적인 모습이 있다고는 하나 지금은 과거의 모습을 전혀 알 수 없는 것이 대부분이다.

〈출처 : 다음 백과〉

조선시대 회덕현 관내에 있었던 관아 건물이 1동도 남아 있지 않을 뿐 아니라 지형 또한 근대화과정에서 많은 변화가 있었기 때문에 회덕현 관아 터의 위치에 대한 논의가 있었다. 그러나 지표조사 결과, 용도는 확실하지 않지만, 기둥이나 퇴량의 부재로 볼 때 조선시대 관아 건물로 추정되고 있는 임승방씨 소유 주택이 남아 있다. 임승방씨의 주택 위치로 보아 회덕현 관아는 회덕 1동사무소 주변 일대에 자리 잡고 있던 것으로 보여진다. 또한 회덕현 관아 내에 있었던 건물에 대해서는 『여지도서』 「회덕현 공해조」에 동헌 8칸·객사 26칸·침벽당 6칸·응향정 1칸 등의 건물명 및 칸수가 기록되어 있고, 또한 『회덕현 읍지』

공해조를 보면 비록 『여지도서』에 기록된 내용과 약간의 차이는 있으나 동헌 8칸·객사 36칸·침벽당 6칸·응향정 1칸·창고 창사 24칸·군기고 4칸 등 관아 내 있었던 건물의 명칭과 건물의 칸수와 관련된 내용을 기록해 전해오고 있다.

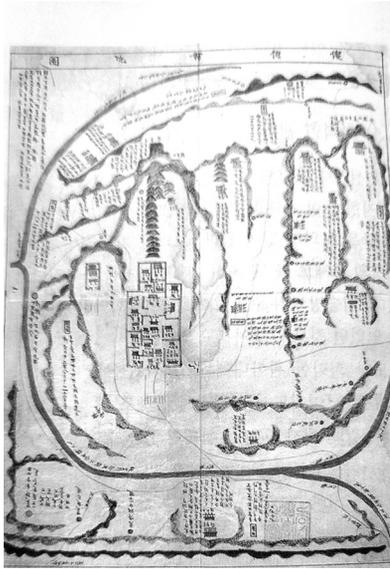


그림3 회덕현 관아 배치도  
(『해동지도』, 18세기 규장각 소장)

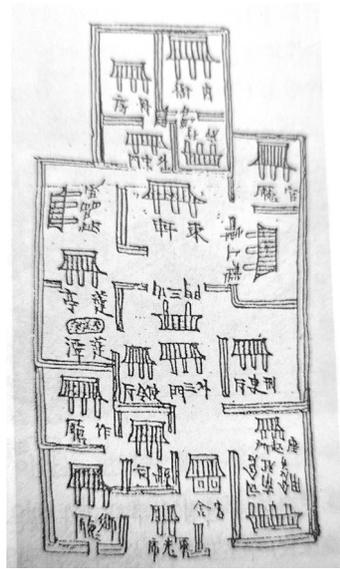


그림4 회덕현 관아 배치도  
(『해동지도』)

특히 18세기에 제작되어 규장각에 소장되어있는 『회덕현 지도』에는 [그림3]과 [그림4]에서와 같이 『여지도서』나 『읍지』등에서 볼 수 없는 많은 건물의 배치가 상세하게 그려져 있는데, 이 자료에 의하면 회덕현 관아의 공간 배치는 진산인 계족산을 배경으로 그 중심에 많은 관아건물들이 자리를 잡고 있고 관아 좌측 편에 회덕향교가 배치되어 있다는 사실을 알 수 있다.

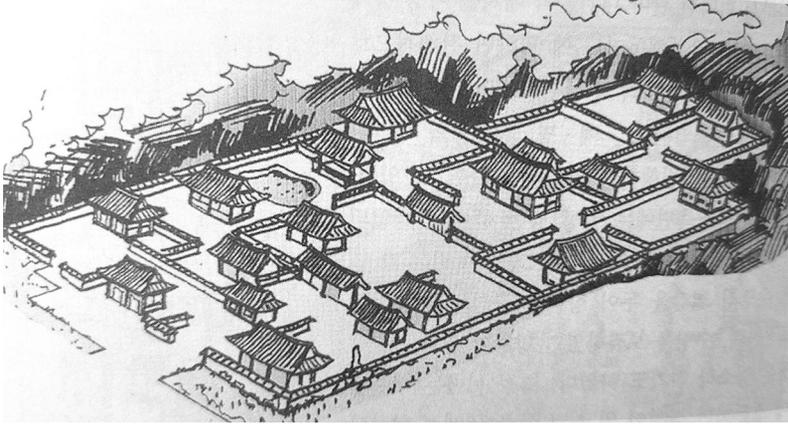


그림5 해동지도에 의한 회덕현 관아 복원도

이러한 배치는 『충청도읍지』나 『해동지도』, 『회덕현읍지』 등에서도 대체로 같은 배치를 하고 있다. 그러나 관아 내의 가장 중요한 공간인 동헌 공간과 객사공간을 보면 「해동지도」에서는 같은 경내에 그려져 있는 반면에 『충청도읍지』나 『회덕현읍지』에서는 동헌(아사)건물 앞에 좀 떨어져서 별도의 공간에 객사를 배치하고 있음을 볼 수 있다. 그러나 우암 송시열이 지은 회덕현 객사 중창기에 의하면 이는 별도로 있던 객사 건물을 영조 대 이후에 관아 안에 다시 옮겨 지은 것이 아닌가 보고 있다. 따라서 회덕현 관아 내 건물의 배치를 가장 상세하게 그려놓은 「해동지도」에 의하면 전체적으로 사괴석 담장으로 둘러싸여 있고 외삼문 앞쪽인 입구 편에 먼저 이·호·예·병·형·공의 육방 관속들이 업무를 집행하는 건물들이 들어서 있다. 관아 입구 좌측면에는 지방 양반 중에서 선임된 덕망 높은 사람을 좌수라 하여 그 장이 되고 그 밑에 수 명의 별감을 두어 향사를 규찰하고 풍속을 교정하며, 수

령을 보좌하였던 향청이 있다. 이 향청은 향소라 하기도 하였다. 향청 뒤에는 이속들이 집무하던 작청이 있고 그 우측 옆에는 향사의 수장인 호장의 집무소인 현사가 있다. 현사 좌측편으로는 이속들이 인사나 사무등을 관장하던 작청이 있고 현사 우측에는 좌기소와 남사창이라고도 한 사창들의 창고 시설이 별도의 사괴석을 쌓은 공간 내에 건립되어 있다. 특히 현사와 창사 사이에 나 있는 길은 동헌으로 들어가는 가장 중요한 길목인데, 이 길목 중심에 일반적으로 주실을 두어 국왕의 위패를 봉안하면서 소망 때 대궐을 향해 배례하고 그 양측으로 익실을 두어 왕명을 받들고 내려오는 조정 사신들의 숙소로 이용하던 소슬삼문형의 객사 건물을 두었다. 회덕현 관아 내의 객사 건물은 벽을 기둥으로만 처리한 다른 건물과는 다르게 창문을 낸 포벽으로 그려져 있다. 그리고 동헌으로 들어가는 외삼문과 좌측편에는 수령의 명령을 전달하거나 집행하는 사령청이 있고 그 우측 편에는 행형을 담당하던 형사청이 있다. 또한 이 외삼문과 동헌으로 들어가는 내삼문 사이 좌측 편에는 연꽃을 기르는 연못과 함께 이를 감상하고 즐기기 위한 정자가 함께 세워져 있다. 외삼문을 지나 내삼문을 들어서면 목민관들의 지방 행정청이었던 동헌이 있고 그 좌측편에는 남자 종인 관노들이 거처하는 흡창청과 우측편에는 관아 내에서 필요한 물품을 보관하는 관청과 루상고가 있는데, 특히 이 루상고는 습기를 방지할 수 있는 고상식(高床式)구조로 지어진 건물인 것 같다. 이 동헌 공간 뒤편에는 지방 수령의 사적 공간인 내아가 있는데, 내아로 들어가는 외중문을 들어서면 그 위편에 고을 원님의 비서 사무를 담당하기도 하고 또는 수령 자체들의 학문 수양을 위한 책방이 있고, 오른편에는 집안일을 돌보아주는 사람들이 거처하는 행랑이 있다. 이 행랑채에서 다시 중문을 들어서면 관아 내의 가장 뒤

편이면서도 가장 깊숙한 부분에 내아가 있다.<sup>8)</sup>

현재 읍내동 회덕 관아의 흔적을 살펴보면, 동헌 터는 객사 터의 북쪽인 회덕과출소 동쪽 기슭에 있었다. 회덕 현감이 업무를 보던 관아가 있었으나 현재는 건물이 들어서 있다. 과거에는 오래된 느티나무가 있었으나 언제인가 그마저 베어지고 없다. 지금은 주차장으로 사용되어 그 흔적을 찾을 수 없다.



개발로 사라진 뒷골 굴(후곡수도)

대전지역 전통마을인 읍내동은 1905년 경부선 철도 개설과 함께 잿들과 읍내 사이에 있는 경부선 철도가 통과하며 굴다리인 뒷골 굴(후곡수도)이 만들어지면서 전통마을의 해체가 시작되었다. 1910년 11월 이전까지는 종전의 지방 관아가 있었던 읍내동을 중심으로 지방행정이 이루어졌지만 “그(회덕군) 군아(郡衙)는 구 회덕읍에 있었지만 한촌벽추(寒村僻陬)여서 불편함이 적지 않았기 때문에 대전으로 이전 문제

8) 대전광역시시사편찬위원회, 『대전문화』, 2007, 제16호, 221~224쪽.

가 제기되어” 급기야 1910년 11월에 회덕관아(懷德郡衙)를 교통이 편리한 본정 일정목(本町 一丁目: 현 원동)으로 이청(移廳)하였다. 이로써 대전면은 단순한 신도십에서 회덕군의 수부(首府)를 유치한 명실상부한 지방행정의 중심부로 변모하게 되었던것이다. 그 후 1914년 3월1일 대전군이 신설되면서 종래 본정 일정목에 위치하면서 회덕군 영역만을 관할하던 회덕군청이 대전군청으로 개편되어 “東西 八十里 十町, 南北八里, 面積이 四十九方里에 二十五町”을 관할하는 지방 관아로 확대되었다.<sup>9)</sup> 이로써 대전의 전통 마을인 읍내동은 대전의 근대화과정에서 서서히 사라져 갔다.

#### 4. 소제동(蘇堤洞)

소제동은 1904년 대전역의 설치와 함께 변화가 시작되었다. 대전에서 처음으로 일본 신사가 세워진 곳도 바로 소제동이었다. 1907년 일본 대전거류민들은 소제 호반 우암 고택 위쪽에 ‘태신궁’(太神宮)이라는 그들의 신사를 건립했다. 그리고 1927년 소제호 매립공사가 시작되면서 전통 시대의 마을인 소제 마을과 소제호는 소제동이라는 지명만을 남기고 서서히 기억 속에서 사라져 갔다. 또한 그 기억이 희미해져서 『대전지명지』 등에도 잘못된 기록으로 수록되어 전해진다. 『대전지명지』에 잘못 기록된 것에 대해 새로운 검토가 필요하다고 본다. 『대전지명지』의 소제동 내용은 아래와 같다.

9) 대전광역시시사편찬위원회, 『대전문화』, 2000, 제9호, 309쪽 재인용.

## 1) 소제동의 지명

지명: 소제동(蘇堤洞)

- 위치: 동구 동쪽 중앙에 위치한 동으로서, 대전역 동쪽으로 철도 건너에 있다. 소제동(蘇堤洞)은 동으로는 자양동(紫陽洞), 서로는 정동(貞洞), 남으로는 신안동(新安洞), 북으로는 삼성1동(三省1洞)과 가양동(佳陽洞)과 연결해 있다. 동의 중앙지점에 남북방향으로 대동천이 흐르고, 대동천 동쪽 옆으로 계족로(鷄足路)가 나란히 있다.
- 유래: 솔랑이에 소제호(蘇堤湖)가 이곳에 있었으며, 그 부근에 있던 '소제(蘇堤)'라는 자연 부락의 이름에서 유래되었다 한다.
- 연혁: 백제(百濟) 때는 우술군(雨述郡), 신라(新羅) 때는 비풍군(比豊郡), 고려 초기에는 회덕현(懷德縣), 고려 현종 때는 공주부(公州府)에 속했다. 조선 초기에는 회덕군 외남면(外南面)의 지역으로, 1914년 행정구역 개편때 동강리(東江里), 성동리(性洞里), 탁곤리(卓昆里), 대동리(大同里), 소제(蘇堤)의 각 일부를 병합하여 소제리라 해서 대전군 외남면에 편입되었다. 그 후 1935년 대전부제 실시에 의하여 소제정(蘇堤町)이라 하여 대전부에 편입되었다. 1946년 해방 이후 왜식 동명 변경에 따라 소제동(蘇堤洞)으로 고쳤으며, 그 뒤 대전시 동구에 속하게 되었다. 1989년 1월 1일 대전직할시 동구 소제동이 되었다.
- 특이사항: 행정동이자 법정동인 소제동은 1993년 12월 현재 15통 81만을 관할하고 있으며, 면적은 0.36km<sup>2</sup>이다. 그리고 173세대에 7,633명(남 3,853, 여 3,780)이 거주하는 것으로 집계되어 있다.

...(중략)...

### 며느리 바위〔바위〕

- 위치: 소제(蘇堤) 뒷산에 있었다. 산을 다 까뭇개서 현재 위치는 자세히 알 수 없지만, 자양동에 있는 대전실업전문대학의 서쪽이 되겠다.
- 유래: 전설에 따르면, 소제 마을에 사는 노랭이영감이 시주하러 온 스님을 푸대접하여 홍수가 나서 집이 몰락했다. 그 때, 며느리는 도승의 권고로 집을 뛰쳐 나와 이곳까지 도망쳤으나 천둥소리에 놀라 뒤를 돌아본 것이 화근이 되어 바위로 변했다 한다. 그래서 이 바위를 며느리 바위라고 부른다.

### 묘각사(妙覺寺)〔사찰〕

- 위치: 대전시 동구 소제동에 있다.
- 유래: 절로 1924년에 창건하여 대성산(大星山) 법주사(法住寺)라 하였다가, 1946년 산내면(山內面) 정생리(政生里)에 있는 묘각사(妙覺寺)를 옮겨 와서 다시 대성산(大星山) 묘각사(妙覺寺)라 한다.

### 소제(蘇堤)〔마을〕

- 위치: 솔랑이 서쪽, 소제호 부근에 자리한 마을로서 지금의 철갑교 동쪽, 우암 송시열 고택 부근에 있었다.
- 유래: 소제호(蘇堤湖) 부근에 있었던 마을로서, 소제호의 이름에서 유래하였다.
- 특이사항: 조선시대 효종(孝宗) 때에 거유(巨儒)인 우암(尤庵) 송시열(宋時烈)이 글을 읽고 소요하던 곳으로서, 그 고택은 소제동 파출소에서 계속로 건너편에 있다.

...(중략)...

#### 소제호(蘇堤湖)[못]

- 위치: 소제 마을 부근에 있었다.
- 유래: 소제호(蘇堤湖)는 솔랑산 아래에 풍경이 으뜸가는 방죽이어서 차지기 소(蘇) 자에 둑 제(堤) 자를 따서 소제호(蘇堤湖)라고 하였다.
- 특이사항: 소제호(蘇堤湖) 부근에는 봄이면 개나리꽃이 만발하였으며, 일제시대부터 대전역 건설에 따라 마을이 커져 방죽을 메웠다.

#### 솔랑이(소을광이, 솔광이)[마을]

- 위치: 소제(蘇堤) 마을 동쪽에 있던 마을로서, 지금의 철도아파트 부근에 있었다.
- 유래: 솔랑산 아래에 마을이 있으므로 솔랑이라고 불렀으며, 이것이 변하여 소을광이, 솔광이라고 하였다.
- 풀이: 솔랑산의 '솔랑'에 접미사 '이'가 첨가되었다. 아울러 '솔광이' '소을광이'에서는 'ㅡ'모음첨가로 인한 음절확대이다.
- 특이사항: 옛날부터 솔랑산에는 뗏집을 짓고 글을 읽는 사람이 많았다. 그래서 자연스럽게 이 마을에는 글을 깨우친 사람들이 많았다 한다.

...(중략)...

#### 〈역사인물〉

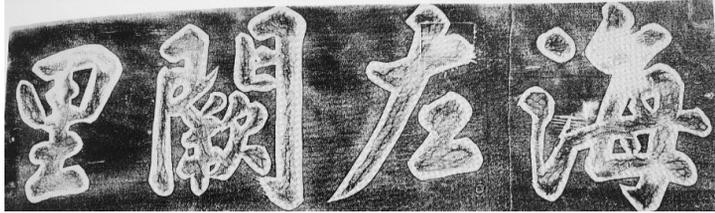
우암(尤庵) 송시열(宋時烈) 고택

소제동 새마을금고 동쪽에 있다.

우암의 고택은 서쪽에 자리한 소제못 동쪽 솔랑산 산기슭 제방위에

있었다. 그 둘레만도 무려 2만평이 넘었다는데 여기에 고택과 기국정(杞菊亭)을 짓고 공자(孔子), 주자(朱子)의 학문을 추앙하여 마을 이름마저 해좌궐리(海左闕里)라 하였다. 지금은 그 고택의 일부만 남아있다.

〈출처: 『大田地名誌』(大田直轄市史編纂委員會, 1994)〉



이상은 대전지명지 (大田直轄市史編纂委員會, 1994)에 나오는 소제동에 관한 내용이다. 내용중 동강리(東江里), 성동리(性洞里) 표기에서 동강리(東江里)는 동광리(東光里)의 잘못된 기록이다. 자양동의 지명 중 동광(東光)초등학교 옆에 있던 전통 마을의 이름인 동광(東光)의 지명이 동강(東江)으로 잘못 기록되어 있다. 성동리(性洞里) 역시 송동리(宋洞里)의 잘못된 표기이다. 송동리에는 송씨(宋氏)성을 가진 네 가구 정도의 마을이 있었던 집성촌이 있었다. 동광리와 송동리 뒤편의 산은 동광산(東光山)이지만 현재 인터넷 지도상에는 성동산으로 잘못 표기되고 있다. 누군가 잘못 입력시킨 지명이 널리 퍼지게 된다면, 엉뚱한 지명으로 인하여 그 지역의 정체성이 훼손되는 결과를 낳는다. 대전지명지 자료에 소제방죽에 ‘봄이면 개나리꽃이 만발하였으며’라고 기록되어 있는데 개나리는 개미나리를 말하는 것으로 개나리를 꽃으로 표현한 것은 잘못 기록한 것이다. 또한 ‘술랑이’와 ‘술랑산’역시 출처가 불분

명하며 현재 도로명으로 쓰이는 ‘솔랑시울길’ 등에 대한 정확한 사실확인이 필요하다. 이렇듯 대전의 근대도시화 과정에서 전통 마을이 해체되는 과정에서 전통 마을의 연구와 기록 등이 부실하여 잘못된 기록들이 확대 재생산되어 사라진 전통 마을에 대한 정보에 더 큰 혼선을 낳고 있다.

## 2) 기국정

우암 송시열은 1653년 소제호 앞에 자신의 집을 지었다. 정적인 김자점 일파가 일으킨 정치적 문제로 모든 관직에서 물러난 상태였고, 거둬지는 효종의 부름에도 나아가지 않고 소제동에서 은거한 것이다. 그는 소제호 앞에 기국정이라는 별당을 세웠다. 기국정에서 자신을 찾아오는 친구를 맞이하거나 제자들을 가르쳤다. 기국정의 안내문에 대한 다른 견해와 소제호가 매립된 후 기국정의 이건 시기에 대한 새로운 견해가 있어서 이를 소개한다.



기국정

『향토연구』, 2017, 제41집에 송성빈은 「소제호와 기국정에 대한 제고」에서 다음과 같이 논하였다.

현재 남간정사 앞에 위치한 기국정은 소제호 주변에 있던 우암선생의 별당이였다. 선생이 47세(효종 4, 1653)되던 12월 벼슬을 사양하고 내려와 소제 방죽을 쌓고 그 연못가에 지은 건물이었다. 선생은 소제에 연꽃을 심고 정자 주변에 구기자와 국화를 심었다. 연꽃은 군자를 국화는 은일을 구기자는 친족의 단란함을 의미한다. 선생은 이곳을 찾는 손님들과 대화하면서 지냈다. 유림들은 구기자와 국화의 무성함을 보고 정자 이름을 기국재(杞菊齋)라 부르게 되었다. 선생이 82세(숙종14, 1688)때 큰 손자 은석이 선생을 위하여 그 집을 헐고 다시 집을 크게 지어 기국정(杞菊亭)이라 이름 지었다 한다. 일제강점기 대전역을 지으면서 마을이 커져 소제호를 매립하게 되자 1927년 현재의 위치로 옮겨왔다. 편액의 글씨는 황운조(1730~1830)이다.

이러한 내용은 기국정에 대한 안내문인데 매곡 신유(권상하 문인)가 지은 기국정사실기를 바탕으로 작성된 것으로 내용을 충분히 검토하지 않고 안내문에 소개되어 이에 대한 재고와 오류를 바로잡아야 한다고 생각한다.

기국정의 이건 시기는 1926년 혹은 1927년으로 기록되어 있으나 석천 송동헌의 증언과 자료를 살펴보면 다음과 같다.

“기국정 마루에 현판이 있었다. 내용은 가문의 운이 패려한 자손이 소제의 터를 다른 사람에게 팔았는데, 내가 임신년(1932) 여름에 이 정

자를 이견하였다.”

- 송중헌(심석재 병순의 자제)의 기국정 이견기  
(우암문정공 10대손 송동헌 증언)

“대동천과 판암천을 신대리(신흥동)앞에서 소제리와 연효리로 우회시키는 새로운 수로를 변경시키는 대동천 변경공사를 1929년까지 실시하였다.” “1929년 대전면의 예산규모는 282,807원 지출내역으로는 치하수공사(244,000원)에 투자되었다. 치하수공사 항목을 보면 대동천(49300평) (……) 용지보상비에 투입되었다.

- 김형국, 「제 1권 일제강점기 대전」 『대전백년사』, 461쪽

“1926년 3월 구역확장 외남면의 대동리 소제리 신대리 확장 편입, 1926년 7월 대전천 치수 도시 계획위원회 설치, 1927년 3월 치수 및 하수공사 인가, 1927년 6월 대전시까지 치수 및 하수도 공사 기공, 1929년 10월 치수 하수공사 준공”

- 『대전시사자료집』 XI, 24쪽

상기 자료의 내용으로 종합해 볼 때, 소제호를 매립하고 대동천의 우회가 완공된 것이 1929년 10월이고, 송중헌의 이견기를 고려해 보면 이견 시기는 1932년으로 정정되어야 할 것이다.

기국정 안내문의 내용은 선생이 연꽃은 군자를, 국화는 은일을, 구기자는 친족의 단란함을 기리며. 선생이 음풍농월과 담론을 즐겼다는 내용은 선생의 학문과 사상을 이해하지 못하고, 후인들이 곡해하고 있다. 선생이 진잠의 별밭(畝田)을 떠나 소제로 이주한 47세(1653)에서 처가

맥 공주 원기로 다시 이주한 해가 선생의 나이 55세(현종2, 1661)때이  
 다. 소제에 거주한 8년간의 기간은 가장 왕성한 정치활동을 전개한 시  
 기였다. 이 중요한 시기에 국화와 구기자를 심고 음풍농월을 즐겼다는  
 것은 상식 이하의 발상이다. 중앙 정계에서는 북벌운동이 전개되었다.  
 선생은 북벌론을 천명하는 비밀상소인 기축봉사(1649)를 올렸다. 소제  
 로 이사하던 해에는 동춘당 송준길, 창주 김익희 선생과 함께 복수설치  
 를 위한 북벌대의를 주도했다. 51세(효종8, 1657) 8월에는 정유봉사를  
 올리고, 민생안정을 위한 호포법, 대동법을 실시하여 양민들로부터 긍  
 정적인 반응을 얻었다. 53세(효종10, 1659)3월11일 유명한 악대설화에  
 서 효종은 선생과 북벌계획을 허심탄회하게 내놓고 토론했다. 그러나  
 갑작스런 효종의 승하로 야심찬 북벌계획은 좌절되었다. 효종이 승하  
 하고 현종이 즉위하자 효종의 계비인 자의대비 양주 조씨의 복상문제  
 로 기해예송(1659)이 일어나 동춘선생과 예송(禮訟)의 중심에 서 있었  
 다. 그 후 선생은 효종의 존호 묘호 능호를 올리고, 영능지문을 지었으  
 며, 산릉을 정하는 결정적 역할을 하였다. 이상과 같이 소제 고택에 기  
 거하던 기간 중에 산림의 영수로써 서인계 유림의 여론을 주도하는 입  
 장에 서있었다. 특히 효종 말년에는 조정에 들어가 세도(世道)를 위임  
 받아 한 시대의 정치와 학술, 사상을 주도하였고, 특히 북벌 사상을 고  
 양하고 북벌운동을 다져 나갔다. 그 기간 중에 기국정에는 선생과 북  
 벌 및 민생문제의 해결을 논의하기 위해 학계와 정계의 저명인사들이  
 끊임없이 드나들었을 것이다. (…중략…) 소식이 남긴 작품 중 하나가  
 「後杞菊賦」이다. (…중략…) 「후기국부」는 밀주태수로 재임 중이던 희  
 령 8년(1075)에 지은 부이다. 소식이 밀주태수로 부임했을 때 밀주는  
 몇 년 동안 계속되는 가뭄에다 극심한 메뚜기 피해까지 겹쳐 말할 수

없을 정도로 궁핍했다. 그는 산에 올라가 기우제를 지내기도 하고 조정에 건의해 그곳 백성에게 세금을 경감해 줄 것을 주청하기도 했다. 그러나 가난을 견디지 못한 백성은 심지어 자식을 내다 버리기까지 했다. 그런 이 버려진 아이들을 데려가서 기를 사람을 찾아 관청에서 매달 쌀 여섯 말씩을 보조하는 방법으로 몇천 명의 버려진 아이를 구제하기도 하고 친히 성곽 주위를 돌아다니며 버려진 아이를 데려오기도 했다. 그리고 그는 백성들과 고락을 같이하기 위해 그들과 함께 초근목피 먹기를 마다하지 않았다. 그는 특히 구기자와 국화를 많이 캐먹었다. 그랬더니 풍채가 더 좋아지고 흰머리가 도로 검어졌다. 그는 「후기국부」를 지어서 이 일을 노래했다. 제목을 「후기국부」라 한 것은 당대에 육구몽이 지은 「기국부」가 있기 때문이다.

우암선생이 소식의 우국충정과 애민정신을 흠모했던 나머지 소제와 기국정이란 이름을 붙였던 것일 수 있다. 그리고 기국정이라 한테는 그 주변에 구기자와 국화가 많았을 수도 있으나, 더 중요한 것은 소식과 같은 여민동고(與民同苦)의 마음이 투영된 것일 수 있다.

출처 : 송성빈, 「소제호와 기국정에 대한 제고」,  
『향토연구』, 2017, 제41집, 17쪽~22쪽

이러한 견해에 비추어 보아 기국정 안내문에 있는 기국정의 유래와 이 건 시기는 다시 검토되어야 한다. 기국정은 현재 대전광역시 동구 가양동 67번지에 위치 해있다. 소제호 매립과 함께 현재의 위치로 이전해 와서 남간정사와 불편한 동거를 계속하고 있다. 우암사적공원에서 원래의 자리를 지키고 있는 것은 남간정사가 유일하다.



남간정사와 불편한 관계인 기국정

근대도시 대전의 형성과정에서 소제동에서 이전한 기국정으로 인해 남간정사의 경관은 깨어지는 결과를 낳았다. 또한 기국정은 현재의 위치로 이전하면서 원래의 모습도 잃었다. 본인이 해설사로 우암사적공원에 근무 시 우암의 13대 종손인 현암 송영달(宋永達 1922~2015)은 “기국정의 모습은 남간정사와 같다”고 집안에서 전해 내려오는 이야기라며 본인에게 힘주어 말을 전했다. 남간정사가 화재 후 소실된 후 새로 중건 시 기국정을 본떠서 남간정사를 다시 지었다는 것이다. 기국정은 일제강점기의 사진엽서를 통해 보면 소제호 앞에서 있는 정면 다섯 칸짜리 팔작기와지붕의 형태이다. 양옆에 온돌과 중앙에 마루를 둔 모습은 현재의 정면 네 칸 구조의 남간정사와 유사하다. 소제동 기국정터의 재발굴로 기국정의 원형을 찾아내고, 원래의 자리에 기국정을 복원하여 소제호와 기국정의 정체성을 되찾는 계기가 되어야 할 것이다.

지금까지 기국정의 이견 시기는 1927년으로 알려져 왔다. 1920년대 중반 송시열의 유적들을 지키기 위해 만들어진 ‘화양소제고적보존회’가 1929년까지 소제 기국정에 사무실이 있었다.<sup>10)</sup> 이러한 사실에 비추어 1927년으로 알려진 기국정의 이견 시기도 명확히 밝혀야 한다.

소제동이 개발되는 과정에서 지금 일부 남아 있는 우암소제고택을 포함한 주변이 공원 지역으로 보존된다고 한다. 소제동에 있었던 기국정 자리를 발굴하여 우암사적공원 내에 남간정사와 불편한 동거 중인 기국정을 원래의 자리로 이전하여 복원하여야 한다. 사라진 전통 마을인 소제 마을에 기국정이 본래의 모습으로 다시 태어난다면, 대전의 근대도시화 과정 중 생긴 아픈 도시의 상처를 조금이나마 치유하는 계기가 될 수 있을 것이다.

### 3) 소제호 명칭

소제호는 ‘소제방죽’ 또는 ‘개나리방죽’ 이라는 이름으로 지역 어른들의 기억 속에서 전해 내려오고 있다. 소제호의 명칭에 관한 의견들이 많다. 다음은 『향토연구』, 2017, 제41집에 실린 송성빈의 글을 소개한다.

■  
소제(蘇堤)란 명칭은 중국 절강성 항주의 명승지인 서호에도 있다. 당송 8대가의 한 사람으로 널리 알려진 동파(東坡) 소식(蘇軾

■  
10) 대전광역시, 『대전근대사연구초2』, 88쪽, 화양소제고적보존회 사무소 이전 통고문

1036~1101)이 만든 제방이다. 소식은 송대 문학가이자 서화가로 저명한 문인 집안 출신이다. 그의 아버지 소순(蘇洵)과 그의 동생 소철(蘇轍)역시 문장가로서 이름이 높았다. 3부자는 삼소(三蘇)라 불리기도 하였는데 모두 당송 8대가에 이름이 올랐다. 당송시기의 유명한 문장가 8명 중 3명이 한 집안에서 나온 이들의 명성은 고려에도 널리 알려졌다. 삼국사기의 저자인 김부식(金富軾, 1075~1151)과 그의 동생 김부철(金富徹)의 이름이 동파 형제의 이름에서 유래한다는 것에서 그 영향력을 짐작할 수 있다. 김부식과 김부철의 이름은 송에도 알려졌다. 항주 서호의 소제는 북송 元祐 5년(1090)에 시인이자 정치가였던 소동파가 항주의 자사(刺史)로 재임할 당시 서호를 중설하면서 나온 흙으로 당시 서호의 남북을 가로지르는 긴 제방(2.8km)을 쌓았다. 후일 항주 사람들이 소동파의 업적을 기려 이를 소제라 이름하였다. 남송 시기에 와서는 소제가 서호10경(西湖十景)의 으뜸이 되어 ‘소제춘효(蘇堤春曉)’라 하였다. 봄날 아침 소제의 6개 다리에 늘어선 버드나무와 새소리가 이른 봄을 알린다하여 붙은 이름이다. 왜 소식의 호가 東坡(동쪽 비탈)일까? 항주에 유배 중이던 마흔여섯 살에 생활고를 해결하기 위해 항주성 동쪽의 묵은 비탈을 개간해 농장을 만들었다. 이를 동파(東坡)라 하고 동파거사라고 불렀다.

우암선생이 만든 소제는 소동파가 서호에 만든 소제를 떠올리면서 지은 이름일 수 있다. 『송자대전』 어록에 보면 소동파에 대한 기록이 네댓 군데 산견되고 있다.

“선생이 귀양 가는 배를 타려고 할 때 소동파의 시인 「남쪽 변방에 서 죽어도 내한이 될 것 없고, 이 유람의 기이한 감회 평생에 제일이다. (九死南荒吾不恨 茲遊奇絕冠平生)」라는 글귀를 길게 읊었다고 한다.

(이것은 宋敝九(송주석의 자)에게 들었다.”

『국역송자대전』 권14 어록 p7 권상하) 그것은 소제 주변에 있었던 기국정을 통해서도 짐작할 수 있다.

출처 : 송성빈, 「소제호와 기국정에 대한 제고」,  
『향토연구』, 2017, 제41집, 23쪽~24쪽



소제호의 이름은 중국 항저우(杭州)의 유명한 호수인 서호(西湖)에서 유래했고, 소동파가 항주자사로 있을 때, 서호에 쌓은 제방의 이름인 소제(蘇堤)에서 유래한 것으로 보인다.

소제호는 우암 송시열이 그 풍광에 반해 자신의 새로운 거처를 마련했던 전통 시대 대전의 랜드마크였다. 대전의 도시정비 사업 중 대전천 정비사업과 함께 사라진 소제호는 현재 소제동이라는 이름으로 남아 있다.

#### 4) 삼매당

삼매당(三梅堂)은 찰방을 지낸 박계립(朴繼立)이 1644년(인조 22)에 회덕현 남쪽 10여 리 떨어진 소제에 우암 송시열의 별당인 기국정이 보이는 곳에다 별서(別墅)로 지은 것이다. 삼매당을 처음 세울 때 당 앞에는 매화 세 그루를 심어서 삼매당이라고 불렀다. 삼매당 옆에는 정자를 세웠는데, 정자 옆에 버드나무 다섯 그루를 심고는 그 정자를 오류정(五柳亭)이라 불렀다고 한다. 박계립이 호를 삼매당이라 한 것은 매화 세 그루를 심었던 데서 연유한다.



삼매당

매화라는 식물은 우아하여 속되지 아니하고 깨끗하여 더럽지 아니하며 보기에 모양은 괴이하고 향기는 더없이 그윽하여 식물 중에서도 고귀한 품종에 속한다. 재능과 덕을 겸비한 성현들과 작사 작시에 능한 문인들 모두 이 식물을 흠상하기를 즐기며 찬미를 아끼지 않는다. 혹은 그를 화분에 심어 놓기도 하고 혹은 그를 가곡이나 시에 써넣어 그의 고상한 품격을 찬미하고 그의 향기를 널리 전파한다. 매화는 다른 꽃들과 함께 놓고 논할 수 없으며 세속적인 사람과는 더욱 함께 감상할 수 없는 식물이다. 그래서 이미 작고한 평양군(平壤郡)의 박공(朴公) 계립이 이어 회남가양리(懷南佳陽里)에 좋은 위치를 골라 집을 지어 놓고 친히 뜰에다 매화 세 그루를 심어 놓았다. 동시에 이로써 자신이 거주하고 있는 집의 이름을 명명하였으니 이 어찌 임화정선생의 우아한 취미를 보여주는 것이 아니라고 하랴.

박공의 손자 첨추(僉樞)는 자가 만선으로서 나의 부친 우암선생의

학생이다. 그는 사회 여러 인사들과 친구들 중에 널리 알려졌으며 자신의 학식과 풍채로써 가업을 계승할 수 있는 사람이었다. 그는 선조가 남겨 놓은 매화를 가꾸고 옛집을 수리하여 가문을 계승하였으며 후대의 본보기로 살아가다가 삼매당에서 세상을 떴다. (중략) 북헌(北軒) 김공(金公)은 집에 「몸의 절개를 지킴이 그윽하고 지조가 높아 매화 같도다」는 제사를 써준 적이 있다. 이 글의 내용은 그야말로 이 집이 지닌 정서와 풍경을 그대로 담아냈다고 할 수 있겠다. 집안에는 또한 천년세월이 흘러도 변함없는 값진 물건이 있는바 그것이 바로 집 걸면과 풍경을 빚내는 우암선생이 남긴 활달한 친필글씨이다. 봉곡(鳳谷)의 선인(先人)이 처음으로 이곳에 시를 남긴 뒤로 무수한 현인들이 시를 읊어 삼매당을 기록하고 찬송했다. 한수(漢水)선생 학사의 시, 유축(留軸)선생의 친필글, 우암선생의 사구(詞句)는 위의 사실의 대표라고 할 수 있다.

삼매당은 이로 하여 널리 이름을 떨쳤는바 이 지방의 명승지로써 읍지(邑誌)에 기재될 정도였다. 박공의 후대에 와 가업은 쇠락하기 시작하였다. 그러나 후대들 대부분이 삼매당 부근에서 거주하면서 제대에 집을 수리 보건 하였기에 지금까지도 황폐한 들판 속에서 홀로 거연히 서 있을 수 있었다. (후략)

- 송정사년 은춘(殷春) 은진 송달수의 삼매당 제영서(序)

위에 글은 순천박씨부위공파보(順天朴氏副尉公派譜)에 수록된 삼매당제영서이다. 이곳에는 삼매당팔경을 쓴 우암선생 필모본과 유희당 권이진, 월당노인 송규렴, 옥오처사 송상기, 민진후, 김춘택 등 당대의 여러 문인의 글이 전한다. 옥오재(玉吾齋)송상기(宋相琦 1657~1723)의

차삼매당운(次三梅堂韻)을 보면 초기의 삼매당은 초가로 된 초당(草堂)이었던 것 같다.

이후에 1876년 건물이 허물어지자 박계립의 7세손인 박재정(朴在政)이 수리를 하였고, 1891년에는 8세손 박윤석(朴允錫)이 다시 한번 수리하였다. 원래는 소제동의 기국정(杞菊亭)과 서로 바라다보이는 곳에 있었으나, 옛터가 하천 변이라 침수 위험이 있으므로 1930년에 9세손 박태흥(朴泰興)이 현재의 위치인 가양동 남간정사 왼쪽 언덕에 옮겨다 지었다.<sup>11)</sup>

최근 대부분의 기록에는 1930년 9세손 박태흥(朴泰興)이 침수의 위험이 있어 현재의 위치인 가양동 남간정사 왼쪽 언덕에 옮겨다 지었다고 전하는데 이는 명백한 오류이다. 그 당시 옮겨진 장소는 가양 천변 흠내이다. 현재의 위치는 1973년에 이르러서 흠내에서 다시 이곳으로 옮겨진 것이다. 이러한 기록들은 다시 검토되어야 할 것이다.

또한 현재 삼매당이 처한 환경은 우암이 찬한 팔경에 비하면 어처구니없는 지경이다. 현재의 삼매당은 주택가와 산속에 묻혀 있어 경관은 처참하다. 철망으로 쳐진 담장과 굳게 닫힌 문으로 방문객은 접근조차 불가하며 관리 또한 잘 이루어지지 않는 형편이다. 회덕읍지 기록을 보면 소제호를 사이에 두고 기국정과 삼매당은 서로 마주했다 한다. 소제호가 없어지고 기국정이 그 자리를 떠난 후, 삼매당도 흠내를 거쳐 결국 견우와 직녀가 상봉하듯 가양동 기국정이 바라다보이는 곳으로 옮겨 왔다. 기국정과 사이를 가로막는 동구 어르신 복지관이 들어서면서 삼매당은 주변과 단절된 곳이 되어 사람들의 관심조차 못 받고 있

11) 충남대학교한자문화연구소, 『대전동구의 선비문화』, 2022, 153쪽.



출처 : 대전찰각 1973 가양동 더퍼리마을 새마을사업 사진  
(뒷편 배경에 삼매당 및 부속건물 이건 모습)

다. 삼매당 역시 새로이 소제동에 조성될 소제중앙공원에 이전되어 원래의 자리를 되찾아야 할 것이다. 그래야만 대전의 도시 근대화 과정에서 해체된 마을의 역사를 제대로 회복하는 과정이 되어야 할 것이다.

## 5. 소제동에 가면 소제호가 보인다

‘회덕고모님 친정 오셨다 밋일을 묵었다 집으로 가실 때, 바리바리 짠 짐 보따리를 소제 날망이 넘어 능청다리까지 배웅하며 들어다 드리고 왔다’고 어머니께서는 종종 말씀하셨다. 소제동 소제산 날망이(산등성이)는 알겠는데, ‘능청다리’는 아마 현재 대동천 철갑교 근처에 대동

천을 건너기 위해 설치한 임시가교를 말씀하신 듯하다. 1970년대 까지도 대동천에는 공사장에서 사용하는 둥근 구멍이 나 있는 긴 철판에 널빤지를 깔고 동아줄로 매어놓은 다리가 있었다. 소제동에는 소제산 고개를 넘어 장원약국 앞에 초가집인 작은 점방(구멍가게)이 하나 있었다. 점방 앞 들마루 옆에는 오래된 버드나무 한그루가 서 있었다. 그 앞 들마루에서는 동네 어르신들이 한가로이 모여 잡담에 대낮부터 막걸리 잔을 기울이시던 곳이었다. 소제동 마을 빈터에는 가끔 약장수들이 와서 커다란 천막을 치고 이름도 모르는 극단의 써거스와 차력 쏘를 무료로 선보이며 회충약 등 물건을 파는 곳으로 기억에 남아 있다. 소제산에는 개딱지같은 집들이 옹기종기 모여 있고 작은 골목들이 미로처럼 얽혀있는 달동네의 전형이었다.

대동천이 일제강점기 소제호가 매몰되고 새로 운하처럼 뚫린 하천이란 것을 알았을 때 무척 충격을 받았다. 대동천이 자연 하천치고는 너무 직선에 가까워 이상한 생각이 들었다. 그러나 누구도 그 사실을 말해주는 사람이 없었다. 그러던 중 지역 답사 때 송백헌(1935~2021) 교수를 통해서 대동천이 대전의 근대도시화 과정에서 소제호를 메꾸고 새로이 만들어진 하천이라는 사실을 알았다. 그동안 묵었던 궁금증이 확 풀리는 계기가 되었던 순간이었다.

대전광역시 근현대전시관의 자료와 소제호 현장을 찾아보며 소제동에 전통시대의 마을과 이야기 등 그간 잊히고 감추어진 부분을 하나씩 확인할 수 있었다. 지금도 소제동 인근의 높은 건물에 올라서 주변을 내려다보면 소제호의 윤곽을 확인할 수 있다. 1920년대 당시의 인력에 의존한 토목공사로 소제호의 매립이 완전하지 않았기 때문이다. 그래서 소제호 터의 형태가 현재에도 주변보다 낮은 지형으로 나타난다. 그

리고 소제호의 뚝방이 현재 골목길로 그대로 남아 사용되고 있다는 것 또한 신기한 일이기도 했다.

마음이 가면 안 보이던 것도 보이기 시작한다. 소제동의 흔적들에 관심을 가지자 숨어있던 소제호의 흔적들이 하나, 둘씩 보이기 시작하였다. 소제호에 먼저 세워졌던 별당은 연원도 잘방앗던 박계립이 지은 삼매당이다. 그러나 읍지에는 기록이 되었던 삼매당이 18세기 회덕현 고지도에는 나타나지 않는다. 그 당시 지도를 제작한 사람들의 의도로 보인다. 삼매당은 박계립이 회남 가양리 소제호반 옆에 집을 짓고 뜰에 매화 세 그루를 심어 놓고 지은 이름이다. 그의 손자 박침추가 우암선생에게 부탁하여 1684년(갑자년) 3월에 우암이 77세 되던 해에 쓴 팔경시가 삼매당 팔경으로 전한다.

### 삼매당 팔경

- 계악숙운(계족산에 잠긴 구름)    용산낙조(계룡산에 물들은 노을)
- 소제채연(소제호에 연개는 풍경)    명평삼양(명평에 모심는 풍경)
- 석촌취연(석촌에 밥짓는 연기)    갑천어화(갑천에 고기잡는 햇불)
- 화암효종(화암의 새벽종소리)    금암만적(금암에서 부는 저녁피리소리)



[우암 송시열이 쓴 삼매당팔경]



전통시대 소제방죽 버드나무 사진과 장원약국 앞 버드나무 슈퍼

이 팔경 시로 위치를 추정하면 가양천변 흠내로 옮겨 가기 전의 삼매당의 원래 터도 찾을 법하다. 대전 대성여·중고에서 계룡디지텍고등학교로 이어지는 능선상에 가제교 근처로 추정된다. 장원약국 근처의 버드나무슈퍼의 이름도 소제호의 흔적을 알리는 중요한 흔적이다. 1970년대까지도 소제호 뚝방의 버드나무가 실재했었다. 장원약국 앞 초가집 작은 점방 앞 오래된 소제호 뚝방의 버드나무는 사라지고 대신 그 자리에는 은행나무가 심어있다. 그 점방은 근대식 건물로 탈바꿈하고 가게의 이름은 그 버드나무를 기억하여 버드나무슈퍼란 이름을 갖게 되었다. 소제동에 가면 소제호가 보인다. 아스라이 그 흔적들이 보이기 시작한다.

지금 대전 원도심 핫플레이스로 떠오른 소제동의 철도관사촌은 유명한 카페촌으로 알려져 있다. 이곳은 원래 대전에서 가장 크고 아름다운 소제호가 있었던 자리이다. 소제방죽은 예전부터 물 천냥, 물고기 천냥, 개나리 천냥으로 장자뭇으로 불리어 왔다.

소제동은 철도관사촌 멋진 카페촌만이 아닌 삼매당팔경의 멋진 풍광과 조선시대 명유 우암송시열이 효종임금과 복벌을 논하던 역사적인



소제동 카페촌 전경

장소이기도 했다. 우암과 그의 외손자 유희당 권이진의 전설인 ‘소제방 죽 도깨비전설’을 스토리텔링해서 시간과 공간을 뛰어넘어 물과 도깨비불이 어울리는 ‘도깨비 축제’를 열어 볼 만하다. 그러면 젊은이들이 즐겨 찾는 멋진 카페촌으로 느껴지던 공간이 역사적 장소로 바뀌는 계기가 될 것이다. 그리고 소제호 라는 멋진 공간과 그곳에서 살았던 역사적 인물들의 이야기인 도깨비전설이 부활하여 나올 것이다. 소제호 도깨비를 모티브로 지금은 없어서 대동천 일부로 남겨진 소제호에서 물과 도깨비불의 향연을 펼쳐보길 기대해본다.<sup>12)</sup>



소제호의 아름다운 경치

〈사진 출처 : 대전의 마지막 철도마을 소제동 (2020 대전문화재단)〉

12) 백남우, 『지극히 사적인 문화유산 이야기』, 쌤달북스, 2023, 115~118쪽.

〈참고자료〉

- 쌍달북스, 『지금껏 사적인 문화유산이야기』, 2023.
- 대전문화재단, 『대전의 마지막 철도 마을 소재동』, 2020.
- 대전직할시시사편찬위원회, 『대전시사』, 1992.
- 대전광역시, 『대전근대사연구초2』, 2013.
- 대전시립박물관, 『대전 도시의 기원』, 2020.
- 대전광역시, 『대전의 철도문화유산』, 2015.
- 대전직할시시사편찬위원회, 『대전지명지』, 1994.
- 대전광역시 문화유산과 시사편찬위원회, 『국역조선대전발전지』, 2020.
- 사단법인 충남향토사연구회, 『향토연구』, 제41집, 2017.
- 족보문화사, 『순천박씨부위공파보』, 2003.
- 충남대학교교한자문화연구소, 『대전동구의 선비문화』, 2022.
- 최문휘, 『대전직할시』, 1991.
- 대전중구문화원, 『대전근대사료집』, 2001.
- 대덕구문화원 『대덕의 전통마을』, 2000.
- 대전광역시 대덕구 『대덕구사』, 2006.
- 대덕구문화원 홈페이지, 「대덕의 역사 문화」.
- 대전광역시, 『잇츠 대전』.
- 다음 백과.

동구문화총서 제19호

## 철도, 대전의 근대를 열다

2023년 11월 15일 초판 1쇄 발행

발행처 대전동구문화원

발행인 양동길

집필위원 이용상 임재근 박수연 백남우

기획·진행 김명옥

펴낸곳 도서출판 심지

등록 제 2003-000014호

주소 34570 대전광역시 동구 대전천북로 12

전화 042 635 9942

팩스 042 635 9941

ISBN 979-11-985460-0-5 03910

\* 저자와의 협의에 의해 인지를 생략합니다.

\* 이 책 내용의 전부 또는 일부를 재사용하려면  
저자와 대전동구문화원의 동의를 받아야 합니다.