

# 스쳐간 만세 ‘전’의 풍경 1

## — 일본의 철도와 부산 시가를 중심으로

朴賢洙\*

- |                     |                              |
|---------------------|------------------------------|
| I. 여로를 뒤쫓는 일        | IV. 부두, 철도, 그리고 매축 공사; 부산 시가 |
| II. 동경에서 신호까지; 동해도선 | V. 식민지 침탈과 대륙으로의 진출          |
| III. 신호에서 하관까지; 산양선 |                              |

### • 국문초록

이 글은 「萬歲前」에서 이인화의 여로 가운데 일본 철도와 부산 시가에 주목해 그 실상과 의미를 해명하려 했다. 「萬歲前」의 여로에 관한 논의는 이루어진 바 있지만 여전히 미진한 느낌을 준다. 이인화는 동경에서 신호까지 완행 삼등칸을 타고 이동했는데, 그 노선은 동해도선이였다. 노선의 소요 시간, 좌석, 등급에 따른 시설 역시 확인하려 했다. 일본에서 초기의 철도 개발은 방적 산업의 원료나 연료를 수송하는 일과 관련되어 있었다. 신호에서 하관까지의 이동은 산양선을 통해 이루어졌다. 신호에서 하관까지 가는 데는 급행이나 특별급행을 이용한 것으로 보이는데, 그것은 연락선 출항 시간 때문이었다. 산양선의 검토를 통해서도 식당차나 도시락, 세면소의 특징과 이용 등을 해명했다. 일본의 철도는 1908년이 되면 북쪽으로 북해도에서 남쪽으로 구주까지 하나로 연결되었다. 부산에 도착한 이인화는 시가 구경에 나서는데, 일본인의 집으로 메워진 그곳은 부산항 매축공사를 통해 조성된 매축지였다. 이인화가 이동했던 동해도선과 산양선은 일본 철도의 핵심에 자리 잡은 노선이였다. 그 철도는 일본이 조선의 식민지 침탈과 대륙으로의 진출을 의도했던 노선이였으며 승차권의 등급에 따라 계급적인 위계를 내면화시킨 공간이기도 했다. 부두 시설을 준공하고 철도를 연장

\* 성균관대학교 학부대학 대우교수

했던 부산항 매축공사의 온전한 목적 역시 부산에서 경성을 거쳐 안동, 봉천 등 대륙으로의 이동을 원활하게 하는 것이었다.

**주제어 :** 「萬歲前」, 여로, 동해도선, 산양선, 삼등칸, 연락선, 매축지, 계급적인 위계 등

## I. 여로를 뒤쫓는 일

「萬歲前」에는 연락선에서 내린 이인화가 부산 시가를 구경하는 부분이 등장한다. 열차 시간이 남은 데다가 그때까지 지나치기만 했지 부산을 구경해 본 일이 없다는 생각에서였다. 소설에서 이인화의 발걸음은 다음과 같이 그려져 있다.

부두를 뒤에 두고 서로 꼬들어서 전차길 난 대로만 큰길로 걸어갔으나, 좌우편에 모두 이층집이 쪽 늘어섰을 뿐이요 조선집 같은 것이라고는 하나도 눈에 띄는 것이 없다. 이, 삼정도 채 가지 못해서 전차길은 북으로 꼬들이게 되고, 맞은편에는 색색의 극장인지 활동사진관인지 울긋불긋한 그림 조각이며 깃발이 보일 뿐이다.<sup>1)</sup>

이인화가 부산정거장에서 전차길을 낀 큰 도로를 따라갔더니 전차길이 북쪽으로 나누어지고 거기에는 그림과 깃발로 장식한 극장이 있다는 것이다. 인용 뒤에는 아무리 걸어도 좌우편으로 눈에 띄는 것은 일본인의 이층집이고 조선인의 집은 찾기 힘들다는 언급 역시 덧붙여져 있다.

갈림길에 멈추어 선 이인화는 조선인이 사는 집을 찾는다. 이 골목 저 골목 닦치는 대로 가 봤지만 허술한 일본식 이층집에 들락거리는 조선인 몇 명을 발견할 뿐이었다. 알지 못하는 사이에 진행되는 식민지화와 그것 때문에 고향을 등지고 북쪽으로 이주할 수밖에 없는 조선인들에 대한 이인화의 상념은 거기에서 등장하는데, 「萬歲前」의 성취를 대표하는 것으로 주목받아왔다.

그런데 이 글의 관심은 그것으로부터 조금 비껴선 데 있다. 이인화가 부산 시가를 구경하기 위해 걸었던 길은 어디였을까 하는 것이 그것이다. 인용은 부산정거장에서 부두를 뒤로 하고 서쪽으로 꺾어져 전차길을 낀 큰 도로를 따라갔다고 했다. 관심은, 조선의 식민지화와 그것과 맞물린 이주의 온전한 의미를 헤아리기 위해서는, 먼저 거기가 어떤 곳인지부터 알아야 한다는 생각에 따른 것이기도 하다. 어떤 길이었기에 일본인의 이층집만 가득하고 화려한 극장이 위치하고 있었을까?

---

1) 염상섭, 「萬歲前」, 고려공사, 1924, 85면. 이하의 인용문의 현대문의 맞춤법과 띄어쓰기를 따르도록 하겠다.

알지 못하는 사이에 살던 곳이 일본인의 거주지로 바뀌는 것은 당시 조선 전역에서 행해진 일이기도 했다. 그럼에도 이인화의 발걸음이 향했던 곳에 대한 관심은 충분한 이유를 지닌다. 뒤에서 상론하겠지만 그곳은 1900년대 초 부산항 매축공사를 통해 조성된 매축지였다. 대창정(大倉町)이라는 곳이었는데, 지명은 공사를 주도했던 일본의 정상 ‘대창희팔랑(大倉喜八郎; 오후라 기하치로)’의 이름을 딴 것이었다. 공사가 매축지에 철도를 끌어들이며 부산정거장을 건립하고 연락선을 직접 접안할 수 있는 시설을 준공하는 것이었다는 점 역시 시사하는 바가 크다.

만세 ‘전’이라는 시간을 가리키는 제목에도 불구하고 「萬歲前」<sup>2)</sup>은 공간을 중심으로 전개된다. ‘동경(東京; 도쿄)’<sup>3)</sup>에서 경성에 이르는 이인화의 여정이 소설의 중심에 놓여 있기 때문인데, 거기에는 『신생활』에 연재될 때 제목의 흔적 역시 남아 있다. 소설은 동경에서 유학을 하던 이인화가 아내가 위독하다는 소식을 듣는 것으로 시작된다. 전보를 받은 이인화는 귀국길에 오르는데, 이후 소설의 전개는 ‘신호(神戶; 고베)’, ‘하관(下關; 시모노세키)’, 부산, 김천, 경성 등으로 이어지는 여정을 따르고 있다.

「萬歲前」이 여로형 소설로 불리는 것 역시 그 때문인데 규정은 일찍 이루어졌다. 김윤식은 「萬歲前」의 공간적 구조를 이루는 것이 이인화가 동경에서 경성으로 돌아오는 길 혹은 경성에서 다시 동경으로 향하는 길이라고 하고, 선적 여로와 회귀적

2) 「萬歲前」은 1920년대로만 한정해도 세 개의 판본을 지닌 소설이다. 1922년 7월부터 9월까지 「墓地」라는 제목으로 『신생활』에 세 차례 연재되다가 중단된 것, 「萬歲前」이라는 제목으로 1924년 4월 6일부터 같은 해 6월 4일까지 『시대일보』에 모두 59회 연재된 것, 그리고 1924년 8월 ‘고려공사’에서 출간된 단행본 「萬歲前」이 그것들이다. 이 글은 고려공사에서 출간된 단행본을 텍스트로 해 논의를 전개하려 한다. 그 이유는 다음과 같다. 먼저 「墓地」는 이인화가 연락선에서 취체를 받고 다시 승선한 장면에서 연재가 중단되어 부산 시가 부분이 등장하지 않아 이 연구의 목적에 부합하지 않는다. 그리고 『시대일보』에 연재된 판본은 많은 부분이 낙질이 되어 역시 이인화의 여정을 실증적으로 밝히려는 이 글의 의도와 어긋나기 때문이다. 이들 판본의 차이와 그 의미에 대해서는 최태원, 「〈묘지〉와 〈만세전〉의 거리 ‘묘지’와 ‘신석현(新湍縣) 사건’을 중심으로」, 『한국학보』 103, 한국학회, 2001, 107~130면; 박현수, 「「墓地」에서 「萬歲前」으로의 개작과 그 의미」, 『상허학보』 19, 상허학회, 2007, 377~408면 참조.

3) 일본의 ‘東京’은 지금의 표기법에 따르면 ‘도쿄’라고 쓰는 것이 맞다. 하지만 이 글이 다루는 시대의 조선인들은 그곳을 ‘도쿄’가 아니라 ‘동경’이라고 불렀다. 이 글에서 지명, 인명, 철도 노선명 등 고유명사는 당시의 관행을 존중하는 방식을 따르겠다. 단 처음에 등장할 때는 ‘동경(東京; 도쿄)’처럼 당시 부르던 이름을 앞에 쓰고 지금의 표기법에 따른 이름을 부기하는 형식을 취하겠다. 앞선 ‘대창희팔랑(大倉喜八郎; 오후라 기하치로)’ 역시 마찬가지로의 형식을 취한 것이다.

여로의 겹쳐짐이 작가가 말하고자 하는 바를 드러낸다고 했다.<sup>4)</sup> 이후 「萬歲前」의 중심에 여로가 위치하고 있다는 것은, 소설의 성취에 대한 긍, 부정과는 무관하게, 이견 없이 받아들여져 왔다.

동경에서 경성에 이르는 여로가 소설의 중심에 자리하고 있다는 점에서, 또 그것이 1장에서 5장까지 전체 소설의 70% 정도를 차지하고 있다는 점에서, 여로형 소설이라는 규정은 「萬歲前」에 부합하는 것으로 보인다. 그런데 이인화의 여정은 소설의 뼈대를 이룰 뿐만 아니라 당대 조선의 현실을 드러내는 데도 사용되고 있다. 「萬歲前」이 만세 '전' 조선의 식민지적 현실을 재현하고 있다고 할 때, 여로가 재현의 효과적인 기제로 사용되고 있다는 것이다.

흥미로운 것은 「萬歲前」에 대한 평가의 엇갈림 역시 식민지 조선의 온전한 재현 여부와 관련되어 있다는 점이다. 많은 부분을 차지하고 있는 논의는 「萬歲前」이 식민지 조선의 현실을 찰진하게 재현했다는 논의이다. 내면세계를 통해 포착된 당대 조선의 모습이 객관적인 실체에 다다르고 있다는 것이다. 그리고 한편에는 소설 속 조선의 모습이 모순의 본질로부터 비껴났으며 나아가 식민주의적 시선을 내면화했다는 평가 역시 존재한다.<sup>5)</sup>

두 가지 논의는 고평과 폄하라는 상반된 성격을 지니고 있음에도 평가의 초점이 당대 현실의 재현 문제에 놓여 있다는 점에서는 겹쳐지고 있다. 그런데 동경에서 경성으로 이어지는 여로가 조선의 암울한 현실을 드러내는 기제로도 사용되고 있음을 고려하면, 앞선 상반된 평가는 소설에서 여로가 제대로 된 역할을 했는가라는 문제와 연결되어 있음을 알 수 있다. 그렇다면 소설의 한쪽 면만을 확대해 식민지 현실을 뛰어나게 재현했다거나 혹은 모순의 본질로부터 비껴섰다고 하기보다는 먼저 이인화의 여로에 천착하는 것이 필요한 작업일 것이다.

4) 김윤식, 『염상섭연구』, 서울대학교 출판사, 1987, 189~218면 참조.

5) 근래의 대표적인 논의는 다음과 같다. 박종홍, 「염상섭의 초기 소설, 개성의 작가와 생활의 발견」, 『염상섭문학의 재조명』(문학사와비평연구회 편), 새미, 1998, 155~179면; 서재길, 「「만세전」의 탈 식민주의적 읽기를 위한 시론」, 『한국 근대문학과 일본』(사에구사 도사카쓰 외), 소명출판, 2003; 손성준, 「텍스트의 시차와 공간의 재맥락화」, 『동악어문학』 62, 동악어문학회, 2014, 5~47면; 전상기, 「만세전과 일본, 저 너머의 목소리」, 『동서인문학』 50, 계명대학교 인문과학연구소, 2015, 149~200면; 이종호, 「염상섭 문학과 사상의 장소-초기 단행본 발간과 그 맥락을 중심으로」, 『한민족문화연구』 46, 한민족문화학회, 2014, 7~43면; 김명인, 「한국 근대소설과 식민지 근대성: 시론적 연구-염상섭의 「만세전」을 중심으로」, 『민족문화사연구』 64, 민족문화사연구소, 2017, 371~402면 참조.

여로형 소설이라는 규정에서 나타나듯 「萬歲前」에서 여로에 대한 주목은 일찍부터 이루어졌다. 이인화가 연락선을 타고 내릴 때 거둬 행해진 취체, 선내 목욕탕에서 듣게 되는 일본인들 간의 대화 등이 그것이다. 또 앞서 확인한 부산 시가에서 조선인의 집을 찾지 못하고 조선의 암울한 운명을 떠올려 보는 부분 역시 마찬가지이다. 김천에서 만난 형님과 대화, 같은 열차에 탄 갓장수의 토로 등도 이인화의 발걸음에 따라 조우하게 된 사실이었다. 그럼에도 「萬歲前」에서 이인화의 여로를 뒤쫓는 논의는 여전히 미진한 느낌을 준다.

부산의 식민지화에 대한 이인화의 탄식에는 주목했지만 실제 그가 걸었던 길이 어디였는지, 거기에는 왜 조선인의 집이 없었는지에 대한 논의가 이루어지지 않았다는 것 역시 그 하나다. 그것은 일본에서의 여로에서도 마찬가지이다. 이인화가 동경에서 하관으로 이동할 때 탄 열차는 어떤 노선이었는지, 시간은 어느 정도 소요되었는지, 승차권의 등급은 어떠한지 등의 질문은 제기조차 되지 않았다. 이인화가 이동한 노선이 지니는 의미에 대한 논의 역시 마찬가지였다.

이인화가 동경에서 하관으로 이동한 철도 노선은 ‘동해도선(東海道線; 도카이도선)’과 ‘산양선(山陽線; 산요선)’이었다. 뒤에서 상론하겠지만 두 노선은 일본 철도의 중추를 이루는 것이었다. 일본의 철도는 1908년이 되면 북쪽 끝인 ‘북해도(北海道; 홋카이도)’에서 남쪽 끝인 ‘구주(九州; 규슈)’까지 하나로 연결되었는데, 그 중심에는 동경이 위치하고 있었다. 이를 고려하면 당시 동경에서 출발해 하관에 이르는 철도는 일본의 모든 철도망이 집중되는 곳이었다. 한편 부산에서 출발한 열차의 종착역 역시 남대문정거장이 아니었다. 이인화는 남대문정거장에서 내렸지만 열차는 경의선을 따라 신의주에 이르렀다. 또 1911년 준공된 압록강 철교와 ‘안동(安東)’ ‘봉천(奉天)’ 간의 철도를 통해 봉천까지 이어졌다.

실제 동경에서 조선을 거쳐 봉천에 이르는 철도는 일본이 조선의 식민지 침탈과 대륙으로의 진출을 위해 개척한 노선이었다. 이를 고려하면 이인화의 여로는 단순히 동경에서 경성에 이르는 길이 아니라 앞선 일본의 의도와 겹쳐지는 노정이었다. 따라서 이 글의 관심은 동경에서 식민지 조선을 거쳐 대륙으로 나아가려 했던 일본의 의도가 이인화의 여로를 통해 어떻게 나타나고 또 그 논리는 무엇이었는지를 해명하는 것보다도 맞닿게 된다. 이 글이, 당시 조선을 거쳐 대륙으로 진출을 꾀했던 기제로서의 여로가 지닌 사회, 역사적 의미를 해명하는 논의라는 점에서, 단순한 실증적 재구에 머무르지 않기를 기대해 본다.

## II. 동경에서 신호까지; 동해도선

「萬歲前」은 연중시험을 보던 이인화가 아내가 위독하다는 전보를 받는 것으로 시작된다. 이인화는 학교에 가서 사정을 말하고 귀국할 준비를 하지만 그의 발걸음은 그리 바쁘지 않다. 시내로 나가 'T서점'에서 책을 사고 급하지 않은 이발까지 한다. 또 'M현'이라는 카페에 가서 정자, P자와 함께 술을 마시기도 한다. 정자는 M현에서 일하는 여급인데 소설에서 이인화에게 여급 이상의 의미로 다가온다. 아내가 위독한 데도 더디기만 한 이인화의 발걸음에 대한 논의는 이루어진 바 있어 여기에서는 확인하는 것으로 넘어가려 한다.

이인화는 하숙에 들러 짐을 챙긴 후 밤 11시 열차를 타기 위해 '동경역(東京驛; 도쿄역)'을 향했다. 뒷집에 머무는 X군이 귀국 소식을 듣고는 굳이 배웅하겠다고 해 동행을 한다. 동경역에 도착한 이인화는 차표를 사기 위해 출찰구로 가는데, 그가 완행 삼등칸에 탄 것은 기억해 둘 필요가 있다. 표를 사러 출찰구에 가니 M현에서 얘기를 듣고 배웅 나온 정자가 서 있었다. 정자는 추운데 어떤 일이냐는 이인화의 물음에 대답 대신 입장권을 산다.

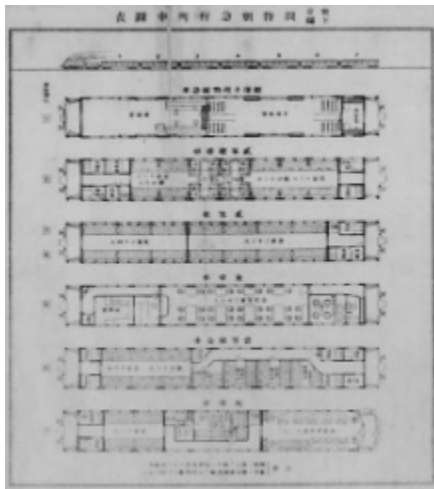
X군이 자리를 잡으려고 앞서 들어간 뒤에, 정자는 입장권을 사 가지고 와서 맨 끝으로 둘이 나란히 서서 걸으며 입을 벌렸다. …… 나는 쟈처 무엇을 물으려다가 X군이 황망히 손짓을 하며 부르는 바람에, 정자와는 총총히 인사를 하고 차에 올라서, X군과 바꾸어 앉았다. 친구에게 전송을 받거나 물건을 받는 일은 별로 없었기도 하려니와 도리어 귀찮은 일이지만, 정자가 무엇인지 보자에 쓴 채 창으로 데밀며 지금 펴볼 것 없다 하기에, 나는 그대로 받아서 선반에 엮을 새도 없이, 차는 움직이기 시작하였다.<sup>6)</sup>

이인화는 X군과 정자의 배웅을 받으며 밤 11시에 동경역을 떠나는 열차를 탄다. 이인화가 동경을 떠나는 부분은 몇 가지 정보를 제시하고 있다. 먼저 이인화가 새로 만들어진 동경역에서 야간열차를 탔다는 것으로, 동경역이 준공된 것은 1914년 12월이었다. 이전까지 그 역할을 했던 것은 '신교역(新橋驛; 신바시역)'이었는데, 조선에

6) 염상섭, 앞의 소설, 1924, 29~30면.

서 1925년 9월 경성역이 세워지기 전까지 남대문정거장이 했던 역할과 비슷하다. 뒤에서 다루겠지만 1872년에 일본에서 처음 철도가 개통된 것도 신교역에서 ‘횡빈역(横滨驛; 요코하마역)’까지였다.<sup>7)</sup>

일본에서 철도 건설에 대한 논의가 시작된 것은 동경과 횡빈을 연결하는 철도가 개통되기 3년 전부터였다. 그것이 메이지유신(明治維新) 다음해인 1869년이었음은 철도에 대한 관심이 이미 근대의 개막과 맞물려 있었음을 말해준다. 메이지유신을 통해 들어선 정부는 일본 전역을 아우르는 중앙집권체제를 확립해야 했는데, 철도 건설은 거기에 걸맞은 일이었다. 한편 철도라는 존재는 이전과 달라지지 않은 새로운 정부를 향한 국민들의 불만을 억누르는 데도 효과적이었다.



1918년에 인쇄되어 선명하지는 않지만 당시 운행하던 특별급행의 객차 배치도이다. 이미지의 출처는 『鐵道旅行案内』(鐵道院, 1918.5, 36면과 37면 사이 면.)이다.

1869년부터 민부성(民部省), 대장성(大藏省) 등의 간부였던 ‘대외중신(大隈重信; 오키마 시게노부)’, ‘이등박문(伊藤博文; 이토 히로부미)’ 등을 중심으로 철도 건설이 추진된 것은 앞선 상황과 관련되었다. 그들의 노력은 3년 뒤인 1872년 신교에서 횡빈까지의 철도 개통으로 나타났다. 신교에서 횡빈까지 29km 구간에 놓인 철도는, 이전 걸어서 7, 8시간이 소요되던 것을 1시간도 안 걸리게 만들어, 철도의 위력을 여실히 보여주게 된다.<sup>8)</sup>

앞선 확인처럼 이인화가 탄 열차는 완행이었으며 객차는 삼등칸이었다. 당시 열차는 완행, 급행, 특별급행 세 가지의 종류가 있었으며, 객차 역시 일등, 이등, 삼등칸이 있었다. 소설의 시간적 배경인

1918년에 동경과 하관을 왕복했던 특별급행의 객차는 옆의 이미지와 같이 모두

7) 老川慶喜, 『日本鐵道史 幕府・明治篇』, 中央公論新社, 2014, 32~55면 참조.

8) 原田勝正·이용상 역, 「일본에 있어서 철도의 특성과 그 발달(1872년~민영화 이전)」, 『일본 철도의 역사와 발전(한국철도기술연구원 역음)』, 북갤러리, 2005, 43~62면 참조.



일곱 량이었는데, 전망차, 일등침대차, 식당차, 이등차, 이등침대차 등으로 구성되어 삼등칸은 없었다. 반대로 완행은 일등칸이 없었으며, 식당차, 침대차도 구비되지 않은 경우가 많았다.<sup>9)</sup> 앞선 인용문에서 X군이 먼저 가서 잡은 자리에 이인화가 앉은 것은 삼등칸에는 좌석이 정해져 있지 않았서였다. 소설에는 객차마다 승객이 가득 찼다고 했는데, 그것이 각 좌석마다 두 명씩 앉았다는 의미는 아니라는 것은 뒤에서 상론하겠다.

열차가 동경역을 출발하자 이인화는 잠시 누워 눈을 붙였지만 추위에 곧 잠을 깬다. 그러고는 정자가 준 보자에서 위스키를 꺼내 마신 후 정자가 쓴 편지를 읽으며 그녀에 대한 생각을 한다. 조금씩 날이 새는 것을 본 이인화는 다시 두어 시간 잠을 자다가 깨어나 앞자리에 앉은 승객에게 어디인지 묻자 ‘명고옥(名古屋; 나고야)’이라고 대답한다. 12월이라는 계절적 배경과 날이 밝은 후부터 두어 시간 자고 나서 명고옥에 도착했다는 것을 고려하면 그 시각이 오전 10시 전후였음을 알 수 있다. 동경에서 명고옥까지의 거리가 350km였으니, 그 거리를 11시간 정도 걸려서 온 셈이 된다.

이인화의 고된 여정을 조금 더 따라가 보자. 계속된 열차 탑승에 지쳐 다시 잠이 들었다 깬 이인화는 열차시간표를 보고 ‘경도(京都; 교토)’는 3시간, 신호는 5시간 남았다는 것을 알게 된다. 앞선 시간을 미루어 계산하면 열차가 경도에는 오후 3시, 신호에는 오후 5시 정도에 도착하는 일정이었음을 추정할 수 있다. 이인화가 신호에 내려 보니 저녁 해가 산등성이에 걸려 있었다는 것 역시 추정을 뒷받침한다. 완행열차의 삼등칸에서 오랜 시간 열차를 타는 것은 힘들었는지 내리기 전 네 시간 정도는 멀미를 하며 이동한다. 힘든 것은 이인화에게만 그런 것은 아니었을 텐데, 승객들은 그 긴 시간을 어떻게 버틸 수 있었을까?

이태준이 『매일신보』에 연재한 『思想의月夜』에는 송빈의 일본 유학 경험을 그린 부분이 등장한다. 소설은 이태준의 유학 체험을 근간으로 한 것이니 시대적 배경은 1924년 가을이었다. 송빈은 하관에서 동경으로 가는 열차에 오르자 일본 객차의 좌석이 조선의 그것보다 무척 좁다는 것을 발견하게 된다. 소설에서 송빈의 언급은 사실과 크게 어긋나지 않는다.<sup>10)</sup> 좌석의 넓이는 열차의 궤도와 관련되는데, 당시

9) 일등차는 침대차로만 구성된 것이 특이한데, 그것은 침대차의 특성 때문이었다. 야간에 잘 때는 침대였다가 주간에는 다시 좌석으로 조정이 되었기 때문에, 침대차가 일반 좌석보다 더 안락하고 운임도 비쌌다. 특별급행의 객차 배치에 대해서는 『鐵道旅行案内』, 鐵道院, 1918.5, 36面과 37面 사이 면.

조선의 철로가 1,435mm의 폭을 지닌 표준궤를 사용했던 반면, 일본은 1,067mm의 협궤였기 때문이었다. 방인근의 소설 『落照』도 명호 일행이 철도로 동경에서 하관까지 이동하는 과정을 다룬다. 소설에서 고된 열차 여행에 지친 숙희, 애주 등은 연락선을 타기 전 들어간 식당 2층 바닥에 드러눕기까지 한다.<sup>11)</sup> 그나마 이들은 이동칸을 타고 이동했는데도 열차에서 내려서까지 어지러움을 호소할 정도였다. 삼등칸에 탔던 이인화 같은 승객들은 더 했을 텐데, 거기에는 조선의 그것보다 좁은 불편한 좌석 역시 영향을 미쳤을 것이다.

「萬歲前」에는 이 문제에 접근할 수 있는 실마리 역시 제시되어 있다. 열차가 동경역을 출발하자 눈을 붙였다 깬 이인화는 다음과 같이 언급한다.

다시 눈을 감아 보았으나 좀처럼 잠이 들 것 같지도 않고, 외투자락을 걸친 어깨가 으스스하여, 일어나 앉으며 담배 한 개를 피워 물고 나서, 선반에 얹힌 정자가 준 보자를 끌어내렸다. …… 나는 곧 답장을 써볼까 하다가, 하나 둘씩 일어나 앉는 사람들의 시선이 귀찮아서 그만두어 버리고 또 다시 잔을 들었다.(강조는 인용자)<sup>12)</sup>

인용에서 이인화는 일어나 앉으며 선반에서 정자가 준 보자를 끌어내린다. 편지를 읽고 정자에게 답장을 쓸까 생각하던 중 다른 승객들도 하나 둘씩 일어나 앉자 그만두었다고 했다. 이 부분은 당시 완행열차 삼등칸에 대한 드문 언급으로 주목을 필요로 한다. 흥미로운 점은 이인화가 자리에 누웠다 앉았다는 반복한다는 것이다. 답장을 쓰려다 일어나 앉는 승객들을 보고 그만두었다는 것을 보면 다른 승객들 역시 누웠다 앉았다 하는 것은 마찬가지였다. 완행열차에는 침대차가 있는 것이 드물었을 뿐더러 이인화가 삼등칸 표를 끊었다는 것이나 앞에 다른 승객이 앉았다는 언급을 보면 침대차는 아니었다.

안타깝게도 이인화가 열차를 탔던 1918년 당시 완행열차 삼등칸 내부를 보여주는 이미지는 찾기가 힘들었다. 하지만 삼등칸의 풍경을 그려보는 데 도움을 줄 수 있는 자료는 있는데, 아카마즈 린사쿠(赤松麟作)의 『夜汽車』라는 그림이다. 아카마즈 린

10) 『思想の月夜』는 1941년 3월 4일부터 7월 5일까지 『매일신보』에 연재되었다.

11) 방인근, 『落照』, 『조선일보』, 1930.9.25, 4면 참조.

12) 염상섭, 앞의 소설, 1924, 31·33면.

사쿠는 동경미술학교 서양화과를 졸업했으며 인상파의 영향을 강하게 받아 빛에 따른 색채의 변화를 표현하는 데 두각을 보였던 화가였다.<sup>13)</sup> 옆의 『夜汽車』는 아카마츠 린사쿠가 1901년에 발표한 작품이다. 이 글이 주목하는 부분은 그림 속의 승객들이 대부분 혼자 앉아 있으며, 또 앞서 확인했듯이 좌석은 우리에게 익숙한 좌석보다 무척 좁다는 것이다.



아카마츠 린사쿠(赤松麟作)의 『夜汽車』라는 그림이다. 1902년 당시 완행열차의 삼등칸을 그려보는 데 도움을 준다.

이광수의 『흙』에는 승이 유월이를 데리고 열차를 타고 경성에서 봉천까지 이동하는 장면이 그려져 있다. 삼

등실에 탔더니 객실이 가득 찼는데 그런 상황에서도 누워서 자는 사람과 옆의 좌석에 짐을 올리고 기대서 자는 사람들도 있다고 했다. 이 글이 주목하는 부분은 그렇게 하는 사람들은 일본인이거나 교육을 받은 사람이 대부분이라는 소설 속 언급이다.<sup>14)</sup> 같은 작가의 『千眼記』에도 열차에서 혼자 좌석을 차지하고 자는 일본인을 깨우는 장면이 등장한다.<sup>15)</sup> 물론 거기에는 조선에서 식민자였던 일본인의 태도가 작용하고 있는 것은 부정할 수 없지만 좁은 좌석의 일본 열차를 타면서 익숙해졌던 관행 역시 영향을 미쳤을 것이다.

이인화는 열차를 타고 하관으로 향하다가 신호에서 내린다. 그때까지 열차를 탄 시간만도 18시간이 넘었으며, 하관까지 갈 경우 35시간 가까이 탑승해야 했다. 20시간에서 35시간 정도 좁은 좌석에 앉아 가야 했던 승객들에게 혼자 앉는 것은 어쩔 수 없었던 일로 보인다. 물론 승객이 많았을 때는 어쩔 수 없이 하나의 좌석에 두 사람이 앉았을 것이다. 앞서 객차가 가득 찼다고 했지만 그것이 좌석마다 두 명씩 앉았다는 의미는 아니었다는 언급은 이를 가리킨다.

13) 황정수, 『일본 화가들 조선에 그리다』, 이숲, 2018, 73~111면 참조.

14) 이광수, 『흙』, 『동아일보』, 1933.3.21, 3면.

15) 이광수, 『千眼記』, 『동아일보』, 1926.2.4, 6면.



1889년 동해도선 개통 당시의 노선과 주변이다. 이미지의 출처는 老川慶喜, 『日本鐵道史 幕府・明治篇』(中央公論新社, 2014, 75面)이다.

그렇다고 열차의 모든 공간이 좁고 불편했던 것은 아니다. 당시 열차에 대해서는 완행열차뿐만 아니라 급행이나 특별급행의 모습을 구체적으로 제시해 주는 자료 역시 드물다. 그나마 존재하는 자료를 통해 재구해 보면 다음과 같다. 특별급행의 일등칸은 넓고 밝은 조명에 좌석은 노란 우단으로 된 폭신한 것이었고, 이등칸은 푸른 우단 좌석에 깨끗한 흰 덮개가 구비되어 있었다. 일등칸은 물론 이등칸의 좌석도 충분한 여유를 두어 좁지 않았다.<sup>16)</sup> 일등 침대차는 공간은 넓지 않았지만 우단이 깔린 침대 위에 흰 담요가 깔려 있으며, 담요 위에는 그것보다 더 흰 시트가 덮혀 있었다.<sup>17)</sup> 이등 침대차는 2층으로 되어 있는데, 각 칸은 커튼으로 나누어져 있다고 했다. 흥미로운 부분은 침대차는 밤에 침대로 사용되던 것을 아침에는 좌석으로 바꿔 사용하게 되어 있었다는 것이다. 한편 뒤에서

얘기하겠지만 이등칸에 탄 일본인들이 같은 차에 탄 조선인들에게 비아냥거리는 것을 보면 일, 이등칸의 주된 승객이 누구였는지도 추정이 가능하다.<sup>18)</sup>

여기에서 한 가지 질문을 제기할 수 있다. 이인화가 동경에서 신쵸까지 탄 열차는 어떤 노선이었을까 하는 질문이 그것이다. 그 철도는 이인화를 비롯한 지식인 대부분이 조선과 동경에 오고가기 위해 이동했던 길이었다. 또 1920년대부터는 조선인 노동자들이 횡빈이나 ‘대판(大阪; 오사카)’ 등으로 가기 위해 이용했던 노선이기도 하다. 반대로 러·일전쟁의 종전과 함께 체결된 보호조약을 통해 조선에서의 이권을 선점하려 했던 일본인 관리, 상인, 또 그것을 위해 필요했던 군인 등이 이동했던

16) 유진오, 『華想譜』, 『동아일보』, 1939.12.9, 7면 참조.

17) 이광수, 『再生』, 『동아일보』, 1924.12.17, 3면 참조.

18) 『密林』에는 이등 침대차를 탄 서 사장과 상만이 아침에 세면실에 갔다가 오니 보이들이 침대를 좌석으로 바꿔 놓았다는 부분이 등장한다. 여기에 관해서는 김말봉, 『密林』, 『동아일보』, 1936.1.18, 3면 참조.

길 역시 그 노선였다. 나아가 그 길이 일본이 조선의 식민지화를 거쳐 대륙으로 나아가기 위해 사활을 걸고 개척한 철도였다는 것 역시 간과되어서는 안 된다.

이인화가 동경에서 신호까지 이동한 노선은 동해도선이었다. 그 노선은 1889년 7월에 개통이 되었는데, 동해도선이라는 이름이 붙여진 것은 1895년이었다. ‘동해도’라는 것은 ‘강호(江戸; 에도)’ 시대의 길 이름이었는데, 동경에서 경도에 이르는 약 500km에 걸친 길이였다. 철도의 노선은 경도를 지나 대판, 또 신호에 이르렀지만, 예전 길의 이름을 따라 동해도선이라고 부른 것이다. 1889년 7월 개통이 된 동해도선은 신고에서 횡빈까지의 철도를 구간으로 했다. 17년에 걸친 공사를 통해 동경에서 횡빈, 명고옥, 경도, 대판을 걸쳐 신호에 이르는 동해도선이 개통된 것이었다.<sup>19)</sup>

동해도선이 개통된 1889년에는 하루 한 차례 동경과 신호를 왕복했으며 시간은 20시간 정도 소요되었다. 1896년 급행이 다니면서 운행 시간이 17시간으로 줄어들었으며, 1900년에는 침대차를, 1901년에는 식당차를 함께 운행하게 되었다. 1909년부터는 특별급행이 운행되었는데, 특별급행은 13시간이 소요되었다. 이후 1921년 ‘동산(東山; 히가시아마) 터널’이 개통되면서 현재와 같은 노선이 되었으며 운행 시간은 11시간 45분으로 줄어 들었다.<sup>20)</sup> 이인화가 열차를 탔을 때는 동산 터널이 개통되기 전으로 특별급행이 13시간 걸려 동경과 신호를 운행할 때였다. 이인화가 탄 완행이 18시간 걸렸으니, 당시 특별급행과 완행이 5시간 정도 차이가 났다는 사실도 알 수 있다.

동해도선을 비롯해 일본에서 초기 철도 개발은 주로 방적 산업과 관련되어 있었다. 1880년대부터 동경과 횡빈에 방적공장이 들어서면서 견직물을 대량으로 생산할 수 있는 체제를 갖추어 나갔다. 문제는 대량 생산을 위해 필요했던 누에, 생사 등이 ‘군마(群馬; 군마)’나 ‘장야(長野; 나가노)’에서 생산되었다는 것이다. 군마, 장야에서 생산되는 누에나 생사를 ‘상야(上野; 우에노)’까지 운송하기 위해, 1885년 둘을 잇는 철도가 건설되었으며, 상야에서 횡빈까지는 기존 철도의 이용했다. 이들 지역은

19) 老川慶喜, 앞의 책, 2014, 61~78면 참조.

20) 뒤에서 산양선 철도를 다루면서 상론하겠지만 1894년 신호에서 광도까지의 구간이 개통되었으며, 이어 1901년에는 하관까지 이어졌다. 1937년에 이르면 특별급행 열차가 5회 왕복하는 등 중·일전쟁, 태평양전쟁 등을 통해 동해도선은 더욱 많은 승객과 화물을 수송하게 된다. 단 이 시기에는 철도의 역할이 전쟁의 수행에 집중되어 화물열차가 증편되고 침대차, 식당차 등은 운행되지 않았다.

140km 정도 떨어져 있었는데, 철도 개통되고 나서 누에와 생사를 수송하는 데 7시간 정도 걸렸다. 이전까지 수송에 드는 시간은 육로로는 5, 6일, 수운으로는 2, 3일 소요 되었으니 그 차이는 현저한 것이었다.

한편 초기의 철도 개발은 석탄을 수송하는 것과도 관련되었다. 석탄은 방적공장이 증가하면서 그 연료로 수요가 급격히 늘어났다. 당시 일본에서 석탄의 주요 산지는 ‘북구주(北九州; 기타구슈)’ 지방이었다. 석탄 수송을 위해 1888년부터 시작된 철도 건설은 ‘약송(若松; 와카마쓰)’, ‘직방(直方; 나오키타)’을 거쳐 대판으로 이어졌다. 철도가 개설된 이후 석탄의 수송은 철도에 의지하게 되어 1907년에는 철도를 통해 수송된 석탄이 전체의 80% 이상을 차지하게 되었다.<sup>21)</sup> 이렇듯 초기 일본의 철도 개발은 누에, 생사, 석탄 등 원료나 연료를 수송하기 위한 것이었지만, 그것이 이후 이어지게 되는 조선에 대한 식민지적 침탈과 대륙으로의 진출이라는 도정과 무관한 것은 아니었다.

### Ⅲ. 신호에서 하관까지; 산양선

「萬歲前」에서 이인화가 신호에 도착한 것은 저녁 해가 산등성으로 넘어갈 무렵이었다. 동경에서 전날 밤 11시에 출발해 18시간 정도 걸린 것이었는데, 나중 4시간은 오랜 열차 탑승으로 멀미까지 한 상태였다. 신호에서 하루 묵어가게 된 데는 올라를 보겠다는 작정과 함께 그 이유도 있었던 것으로 보인다. 이인화는 열차에서 내리자 ‘원정통’에서 저녁을 먹고는 ‘C음악학교’에 찾아가 올라를 만난다. 올라는 병화의 처의 여학교 후배로 얼마 전까지 격의 없이 지냈지만 올라와 병화의 관계가 심상치 않음을 알고 나서 어색해지게 되었다. 올라는 신호에 머무르다 같이 귀국하자지만 이인화는 올라의 제안이 썩 내키지 않는다. 그는 그날 밤 신호역 앞 여관에서 묵은 후 다음 날 아침 하관으로 향하는 열차에 오른다.

「萬歲前」에서 신호에서 하관으로 가는 여로는 간략하게 서술되었는데, 다음과 같다.

21) 原田勝正 · 이용상 역, 앞의 논문, 앞의 책, 2005, 43~53면 참조.

그날 밤은 신호역 전의 조그만 여관 뒷방에서 고요히 세우고, 이튿날 저녁에야 연락선을 타게 되었다. …… 방축이 터져 나오듯 잠깐 간에 꾸역꾸역 토하여 나오는 시꺼먼 사람 떼에 섞이어서 나는 연락선 대합실 앞까지 왔다.<sup>22)</sup>

인용은 신호에서 하관까지의 여정을 언급한 부분이다. 연락선 대합실로 가는 부분을 제외하면 이튿날 열차를 타고 신호를 떠나 하관에 도착했다는 것마저 생략되어 있다.<sup>23)</sup> 동경에서 신호까지를 그린 부분을 고려하면 더욱 간략하게 느껴지는데, 거기에는 다른 이유도 작용하고 있다. 뒤에서 상론하겠지만 1918년 당시 야간에 하관을 떠나 부산으로 가는 연락선은 밤 10시에 출항을 했다. 연락선 출항 두 시간 정도 전에 열차가 도착하게 되어 있는 당시 운행 시각을 고려하면 늦어도 저녁 7, 8시 정도에는 하관에 도착해야 했을 것이다.

그렇다면 이인화는 신호에서 하관까지는 11시간 정도 걸려서 갔음을 알 수 있다. 당시 동경에서 신호까지 철도 거리가 605km인데 반해, 신호에서 하관까지는 520km였다. 불과 85km 정도 차이가 나는데 시간은 7시간이나 적게 걸린 것이다. 앞서 동경에서 신호까지 급행은 완행보다 3시간 적게 걸렸고, 특별급행은 7시간 적게 걸렸음을 확인했다. 아래 표는 이인화의 여정에 따른 시간과 거리를 정리한 것이다.

| 장소    | 시각    | 총 시간 | 총 거리    | 비고                                                         |
|-------|-------|------|---------|------------------------------------------------------------|
| 동경    | 23:00 |      |         |                                                            |
| 명고옥   | 10:00 | 11시간 | 370km   |                                                            |
| 경도    | 15:00 | 16시간 | 520km   |                                                            |
| 신호(착) | 17:00 | 18시간 | 605km   | 동경에서 신호까지 거리는 605km인데 완행으로 18시간 걸림.                        |
| 신호(발) | 08:00 |      |         |                                                            |
| 하관    | 19:00 | 29시간 | 1,115km | 신호에서 하관까지 거리는 510km인데 11시간 걸림.<br>급행이나 특별급행을 탔음을 추정할 수 있음. |

22) 염상섭, 앞의 소설, 1924, 48면.

23) 1948년 2월 '수선사'에서 발행된 「萬歲前」에도 아침 차로 하관으로 떠났다는 부분 정도만이 보충되었다.

여기에서 이인화가 신호에서 하관으로 갈 때는 완행이 아니라 급행이나 특별급행을 이용했음을 추정할 수 있다. 이인화가 급행이나 특별급행을 이용한 것은 전날 완행을 타고 이동한 것이 힘들어서였겠지만 보다 중요한 이유는 연락선의 출항 시간을 맞추기 위해서였을 것이다. 신호에서 하관으로 가는 여정이 간략하게 서술된 것은 이것과 무관하지 않다.

소설에 제시되어 있지는 않지만, 열차를 탄 시간을 고려하면 이인화는 열차에서 식사도 했을 것이다. 야간열차를 탄 데다가 정자가 싸 준 위스키와 안주가 있었으니 저녁 요기는 되었을 것이다. 그렇더라도 다음 날 저녁 무렵에야 신호에 도착했으니까 아침, 점심 두 끼 혹은 한 끼 정도는 해결했어야 했다. 동경에서 신호 나아가 하관까지의 걸리는 시간을 고려하면 이인화뿐만 아니라 다른 승객들도 열차를 타고 가는 도중 식사를 해야 했을 것이다.



1903년 산양선의 식당차를 그린 그림이다. 식사나 시설이 잘 갖춰져 있었음이 나타난다. 이미지의 출처는 老川慶喜, 『日本鐵道史 幕府・明治篇』(中央公論新社, 2014, 162面)이다.

열차의 승객들은 크게 두 가지 방식으로 식사를 했다. 하나는 식당차를 이용하는 경우이다. 특별급행이나 급행은 식당차를 같이 운행했으므로 그 승객의 경우 식당차를 이용하는 경우가 많았다. 장혁주의 소설 『무지개』에는 남철이가 밤 8시 하관에서 특별급행을 타고 동경으로 가는 부분이 있다. 남철이는 열차에서 눈을 붙인 후 다음 날 아침 7시 반 경 일어나 식당

차에 가서 아침을 먹는다. 소설에는 아침을 먹는 동안 대판, 경도 등을 지나쳤다고 되어 있다.<sup>24)</sup> 김말봉의 소설 『密林』에서도 하관에서 동경으로 가는 이등 침대차에 탄 서 사장과 상만이 자고 일어나 아침을 먹으러 식당차로 가는 모습이 그려져 있다.<sup>25)</sup>

24) 장혁주, 『무지개』, 『동아일보』, 1934.4.6, 3면 참조.

25) 김말봉, 『密林』, 『동아일보』, 1936.1.18, 3면 참조.



그러면 당시 특별급행이나 급행의 식당차에서는 무엇을 팔았을까? 1920년대 중반을 기준으로 하면 식당차에서는 서양식과 일본식 음식을 팔았다. 먼저 서양식 음식으로는 밥과 몇 가지 요리가 제공되는 정식이 있었다. 또 일품요리로는 비프스테이크, 비프커틀릿, 치킨커틀릿, 카레라이스, 오믈렛, 샌드위치 등이 있었다. 일본식 음식으로는 회, 오야꼬동(親子丼), 덴동(天丼) 등을 팔았다. 여기에서 오야꼬동은 닭고기덮밥, 덴동은 튀김덮밥 정도가 되겠다. 가격은 서양식 음식은 정식, 비프스테이크가 50전이었고, 나머지는 30~40전 정도였다. 일본식 음식은 회가 35전, 오야꼬동이 40전이고 나머지는 20전 안팎이었다.<sup>26)</sup> 식당차에 간 승객들은 종업원들의 친절한 서비스를 받으며 여유 있게 식사를 할 수 있었다. 한편 식당차와 관련된 흥미로운 사실 한 가지는 식당차에 식사가 준비되거나 평소보다 손님이 적으면 객차로 가서 승객들에게 광고지를 돌리기도 했다는 것이다.<sup>27)</sup>

완행의 경우에는 식당차와 침대차가 없는 경우가 많아서 도시락을 사서 식사를 하는 승객이 많았다. 물론 특별급행이나 급행의 승객들 가운데도 식당차를 이용하지 않고 도시락을 먹는 승객도 있었다. 도시락으로 요기를 하는 승객을 위해 팔았던 것이 '에키벤(駅弁)'이었다. 에키벤은 '에키(駅)'와 '벤또(弁当)'라는 이름처럼 일본의 열차역에서 판매하는 도시락이었다. 에키벤의 기원에 관해서는 여러 주장이 있지만, 1885년 우도궁역(宇都宮驛; 우츠노미야역)에서 처음 등장했다는 것이 가장 설득력을 지닌다.

「萬歲前」에서 이인화 역시 도시락을 사는데, 열차역이 아니라 연락선을 타기 전 하관 부두의 매점에서였다. 애써 구입하기는 했지만 취체를 받고 난 후 모욕감 때문에 먹지는 못한다. 당시 소설에도 역에서 파는 도시락은 심심치 않게 등장한다. 심훈의 소설 『東方의愛人』에는 안동을 출발한 열차가 신의주역에 정차를 하니까 '우리꼬(売り子)'가 “에-, 사이다, 라무네, 오차니벤또-!”하고 귀가 떨어지게 외치고 다녔다고 했다.<sup>28)</sup> 뒤의 이미지처럼 우리꼬는 역에서 도시락이나 음료 등을 파는 사람이었다.

26) 1910~1920년대에는 '정양헌(精養軒; 세이요칸)'이라는 식당에서 산양선의 식당차를 운영했다. 위의 메뉴와 가격은 당시 정양헌이 운영한 식당차의 메뉴를 참고로 했다. 여기에 대해서는 <https://www.kumaneke-antique.com/2170/> 참조.

27) 최독견, 『僧房悲曲』, 『조선일보』, 1927.5.10, 2면; 주요섭, 『길』, 『동아일보』, 1938.10.13, 3면 참조.

28) 심훈, 『東方의愛人』, 『조선일보』, 1930.10.31, 4면 참조.



1902년 일본 정거장에서 우리꼬들이 벤또와 음료수를 파는 모습이다.

여기서 라무네(ラムネ)는 사이다와 같은 탄산음료의 하나였으며, ‘오차니벤또’는 ‘차(물)와 도시락’ 정도가 되겠다. 이태준의 「故郷」에도 윤진이 동경에서 밤차를 탔는데 신호에서 도시락을 사기 위해 정거장에 내렸다는 부분이 있다. 이광수의 소설 『흙』에서는 승, 갑진, 옥순이 일행이 하관에서 동경으로 가는 열차를 타기 전 도시락을 구매한다.

승객들이 창문으로 고개를 내밀어 물건을 사는 위의 이미지나 정거장에서 도시락을 샀던 소설 장면 등을 고려하면 우리꼬가 열차의 객실 안으로 들어오지 못했다는 사실 역시 알 수 있다. 그것은 조선에서 운행하던 열차에서도 마찬가지였다. 열차를 타고 부산에서 경성으로 가다가 밀양역에 도착하자 차창으로 고개를 내밀어 도시락을 샀거나 열차가 떠나기 전 우리꼬들이 도시락과 과자를 팔기 위해 아우성을 치는 장면 등이 등장하는데, 그것 역시 마찬가지의 이유에서였다.<sup>29)</sup>

당시 열차는 증기의 압력을 통해 동력을 얻는 방식이었는데, 물을 데우기 위해 사용했던 것이 석탄이었다. 석탄으로 물을 데워 열차의 동력을 얻기 위해서는 많은 석탄과 물이 필요했다. 운행 중간 중간 물을 보충해야 했는데, 특히 평지가 아닌 경사가 있는 지역을 운행해야 할 때는 더욱 그랬다.<sup>30)</sup> 열차가 정차해 석탄과 물을 보충하는 시간이 오래 걸렸기 때문에 그동안 승객들은 도시락과 음료 등을 사서 요기를 하는 경우가 많았다. 또 하차를 해서 정거장에 있는 식당에서 먹기도 했는데, 정거장마다 식당이 있었던 것 역시 이와 관련되어 있었다.

다시 「萬歲前」으로 돌아가 보겠다. 동경에서 열차를 탄 이인화는 한 번 눈을 붙이

29) 최독견의 『僧房悲曲』에서 은숙은 밀양역에서 차창으로 고개를 내밀어 도시락을 산다. 방인근의 소설 『落照』에는 우리꼬들이 열차가 출발하기 전 도시락을 팔기 위해 아우성을 치는 장면이 등장한다. 여기에 관해서는 최독견, 『僧房悲曲』, 같은 신문, 같은 날짜, 같은 면; 방인근, 『落照』, 『조선일보』, 1930.9.25, 4면 참조.

30) 老川慶喜, 앞의 책, 2014, 32~55면 참조.

고 나서 날이 새는 것을 알게 된다. 이인화는 동경에서 신호까지 18시간, 또 신호에서 하관까지는 급행이나 특별급행을 탔는데도 11시간 동안 열차를 타고 이동했다. 이러한 승차시간을 고려하면 이인화뿐만 아니라 승객들이 열차에서 밤을 지내는 것은 일반적인 일이었을 것이다. 그렇다면 승객들에게는 먹는 일도 그렇지만 자고 일어나서 씻는 일도 문제였다. 이인화는 승차 중, 특히 자고 일어나서 씻는 문제를 어떻게 해결했을까?

당시 열차나 정거장에서 씻는 공간은 '세면소'라고 불렀는데, 「萬歲前」에서는 등장하지 않는다. 다른 소설을 통해 거칠게나마 이 문제에 접근해 보자. 밤에 동경을 출발해 하관으로 향하던 열차가 대판 근처에 이르자 날이 밝아 왔는데, 대판정거장에 정차하자 승객들은 한편으로 칫솔을 물고 한편으로 수건을 차고 씻느라고 야단이라고 했다. 열차 내부의 세면소에서는 세수통을 놓고 씻었고 정거장 세면소에서도 물 쏟아지는 소리, 대야 떨그렇거리는 소리가 끊이지 않았다는 것이다.<sup>31)</sup>

세면소 역시 일, 이등칸의 그것은 위와 같이 고단한 모습이 아니었다. 이등칸 세면소에 대해서는 이광수의 『無情』의 도움을 받을 수 있다. 배 학감과 김현수에게 능욕을 당하고 평양행 열차를 탔던 박영채는 눈에 석탄가루까지 들어가서 곤혹스러워한다. 그때 같은 객실에 있던 김병옥이 손수건으로 석탄가루를 빼주고 세면소까지 동행해 준다.

영채는 비틀비틀하면서 그 부인의 뒤를 따라 세면소에 갔다. 부인은 대리석 판에 백설 같은 자기로 만든 세면기에 물을 따라 손으로 휘휘 저어 한번 부셔 내고 맑은 물을 가뜰이 부어 놓은 후에 비눗갑을 열어 놓고 붉은 줄 있는 큰 타월로 영채의 어깨와 옷깃을 가리어 주고 한 손으로 영채의 허리를 안는 듯이 영채의 몸을 자기의 몸에 기대게 하고 …….<sup>32)</sup>

인용에서 김병옥은 세면기에 물을 부어 한번 닦아 내고 다시 깨끗한 물을 붓고는 박영채에게 씻으라며 옆에서 도와준다. 『無情』에 등장한 이등칸 세면소는 바닥이

31) 방인근의 소설 『落照』에서는 명호 일행이 동경에서 하관으로 가는 열차를 타는데 밤새 달린 열차가 대판정거장에 이르렀을 때 승객들이 씻는 장면에 대해 다루고 있다. 여기에 관해서는 방인근, 『落照』, 『조선일보』, 1930.9.25, 4면 참조.

32) 이광수, 『無情』(87), 『매일신보』, 1917.4.24, 1면.

대리석판으로 되어 있고 세면기는 백설 같은 자기로 만들어져 있다고 해, 차레를 기다려 세수통으로 떨그렁거리는 소리를 내며 씻어야 했던 삼등칸의 그것과는 달랐음을 알 수 있다.

앞장에서 이인화가 동경에서 신호까지 이동한 철도가 1889년 7월 개통된 동해도선이었음을 확인했다. 그렇다면 신호에서 하관까지는 어떤 노선으로 이동했을까? 이인화가 신호에서 하관까지 탔던 철도는 산양선이었다. 산양선은 ‘산양철도회사’에 의해 공사가 시작되어 1888년에는 ‘병고(兵庫; 효고)’와 ‘명석(駅明; 아카시)’ 간의 철도가 개통되어 있으며, 이듬해인 1889년에는 신호까지 이어졌다. 이후 철도를 서쪽으로 이어나가 1894년에는 ‘광도(廣島; 히로시마)’까지, 그리고 1901년에는 ‘하관’까지 모든 구간을 개통했다. 신호, ‘히로(姫路; 히메지)’, ‘강산(岡山; 오카야마)’, ‘복산(福山; 후쿠야마)’, ‘광도’ 하관으로 이어지는 노선이었다.<sup>33)</sup>

1901년 신호와 하관을 연결하는 산양선은 앞장에서 검토한 동해도선과 이어졌다. 1918년 이인화가 탄 열차 역시 동경에서 출발해 동해도선을 따라 신호를 거친 후 산양선에 의해 하관에 도착하는 열차였다. 동경에서 열차를 탄 이인화는 동해도선과 산양선을 각각 18시간, 11시간 정도 타고 하관에 도착했는데, 후자에서는 특별급행이나 급행을 탔을 것이라는 추정을 한 바 있다. 그렇다면 가장 빠른 특별급행은 동경에서 하관까지 얼마나 걸렸을까?

장혁주의 『무지개』에는 하관에서 출발해 동경으로 가는 특별급행 ‘사쿠라(櫻)’가 등장한다. 열차는 밤 9시 하관을 출발해 다음 날 아침 7시 30분에 대판을 경유해 품천(品川; 시나가와), 신교 등을 거쳐 오후 4시 40분에 동경역에 도착했다. 『밀림』에도 서 사장과 상만의 여정을 통해 하관에서 동경으로 가는 데 걸린 시간이 나타난다. 전날 밤 11시에 특별급행 이등침대칸을 타고 하관을 출발해 다음 날 저녁 7시 정도에 동경에 도착했으니, 하관과 동경을 20시간 정도 걸려서 이동을 했다.<sup>34)</sup> 두 소설의 시간적인 배경인 1934년, 1936년 당시 특별급행이 하관에서 동경까지 이동하는 데 20~21시간 정도 걸렸다는 것이다.<sup>35)</sup>

33) 原田勝正·이용상 역, 앞의 논문, 앞의 책, 2005, 43~62면 참조.

34) 장혁주, 『무지개』, 『동아일보』, 1934.4.6, 3면; 김말봉, 『密林』, 『동아일보』, 1936.1.21, 4면 참조.

35) 식민지시대 일본 철도의 시간, 경유지 등을 확인할 수 있는 다른 자료로는 당시 중, 고등학생들의 일본 수학여행기가 있다. 여기에 대해서는 박철희, 「1930년대 중등학생의 수학여행 연구-만주와 일본 여행을 중심으로」, 『교육사학연구』 26권 1호, 교육사학회, 2016, 35~72면 참조.

「萬歲前」에서 이인화가 동경에서 하관으로 갔을 때 완행열차의 시간을 추정할 수 있는 다른 자료로는 『滿洲支那汽車時間表』가 있다. 1930년대 후반에는 동해도선과 산양선이 연결되는 곳이 신호에서 대판으로 바뀌었는데, 대판은 동경을 기점으로 신호보다 35km 먼지의 지점에 있다. 완행, 급행, 특별급행에 따라 소요 시간은 다음과 같다. 완행은 동경-대판이 13시



1906년 9월 일본의 철도망이다. 이미 북해도에서 구주까지 연결되었음을 보여준다. 이미지의 출처는 老川慶喜, 『日本鐵道史 幕府・明治篇』(中央公論新社, 2014, 206~207面.)이다.

간 30분, 대판-하관이 14시간 소요되었다. 급행은 동경-대판이 11시간, 대판-하관이 10시간 걸렸다. 그리고 특별급행은 동경-대판이 8시간 30분, 대판-하관이 9시간 30분 걸렸다.<sup>36)</sup>

완행, 급행, 특별급행 등 모든 열차에서 동경-대판 구간과 대판-하관 구간이 비슷한 시간이 걸렸음이 나타난다. 1918년 당시 환승 지점이었던 신호와 대판의 거리인 35km를 고려하면 동경에서 신호까지 걸린 시간이 1시간 정도 더했었을 것이다. 소설에서 이인화가 동경에서 신호까지 이동하는 데 18시간 정도 걸렸으니 계속 완행을 타고 신호에서 하관까지 이동을 했다면 그 시간 역시 16~17시간 정도 걸렸을 것이다. 그렇다면 1918년 당시 완행을 타고 동경에서 하관으로 가는 데 소요되는 시간은 34~35시간임을 추정할 수 있다.

2장에서 초기 일본의 철도 개발이 원료나 연료를 수송하는 것과 관련되어 있음을 확인한 바 있다. 이어진 철도 개발은 동경의 북쪽을 향했는데, 동경에서 본주의 북쪽 끝인 ‘청삼(靑森; 아오모리)’까지의 구간에 철도가 개통된 것은 1891년 9월이었다.

36) 운임은 삼등칸의 경우, 동경에서 대판까지가 5원 95전, 대판에서 하관까지가 5원 85전이었다. 동경에서 하관까지 이어서 갈 경우 9원 55전으로 조금 할인이 되었다. 『滿洲支那汽車時間表』 11卷 8號, ジャパン・ツーリスト・ビューロー, 1940, 57~58面.

또 1904년부터 1907년까지 ‘소준(小樽; 오타루)’, ‘찰황(札幌; 삿포로)’, ‘옥천(旭川; 아사히카와)’, ‘천로(釧路; 구시로)’ 등 북해도 내부의 철도도 개통되었다. 이어 1908년에는 일본 본주의 북쪽 끝인 청삼과 북해도의 ‘함관(函館; 하코다테)’을 연결하는 ‘청함(靑函; 세이칸) 연락선’이 운항되기 시작했다.

한편 그보다 먼저 ‘구주(九州; 규슈)’ 지방의 철도 역시 건설되었는데, 1891년 개통된 ‘문사(門司; 모지)’와 ‘웅본(熊本; 구마모토)’을 연결하는 철도가 그것이었다. 이미 1890년대에 일본 전체에 개통된 철도의 길이는 1,600km를 넘었다. 구주의 철도 역시 북해도와 마찬가지로 연락선에 의해 본주의 철도와 연결이 되었다. 본주의 하관과 구주의 문사를 왕복했던 ‘관문(關門; 칸몬) 연락선’이 그 역할을 담당했다.<sup>37)</sup>

#### IV. 부두, 철도, 그리고 매축 공사; 부산 시가

하관에 도착한 이인화는 취체를 피하기 위해 곧바로 하관과 부산을 운항하는 ‘관부 연락선’에 오르려 한다. 1918년 당시 하관의 지도를 참고하면 열차 정거장이 곧바로 부두와 이어져 있음을 알 수 있다.<sup>38)</sup> 부두와 배 사이에 걸린 층계를 통해 연락선에 오른 이인화는 서둘러 목욕탕부터 간다. 거기에서 그는 조선인을 일본에 팔아넘겨 돈을 번다는 일본인들 간의 대화를 듣고 놀라며 그때까지의 관념적인 삶에 대해 반성한다. 목욕탕에서 나온 이인화는 짐을 확인해야 한다는 형사의 말에 연락선에서 내려 취체를 당하게 된다. 일본인에 의해 강제되는 조선인들의 노동력 착취, 또 반복적으로 행해지는 취체 등이 지니는 의미에 대해서는 이미 충분한 논의가 이루어졌기에 여기서는 확인하는 것으로 넘어가겠다.<sup>39)</sup>

37) 당시 하관에는 두 개의 연락선 노선이 있었는데, 하나가 부산으로 가는 것이었고, 다른 하나가 문사로 가는 것이었다. 1942년 6월에는 하관에서 문사 곧 본주에서 구주를 잇는 해저터널이 개통이 된다. 당시는 중·일전쟁을 거쳐 태평양전쟁으로 이어지는 시기였는데, 세계 최초로 해저로 터널을 뚫으면서까지 철도를 연결시킨 데서 일본의 철도에 대한 갈망을 짐작할 수 있다.

38) 당시 하관 부두의 위치와 ‘신라환’, ‘고려환’ 등 관부연락선의 종류, 크기, 운항시간, 정원 등에 관해서는 朝鮮總督府, 『大正九年 朝鮮總督府統計年報 第四編』, 大海堂, 1922.2, 45~48面 참조.

39) 특히 「萬歲前」에 등장한 목욕탕의 사회문화적 성격에 대해서는 이혜령, 「正史와 情史의 사이; 3·1운동, 후일담의 시작」, 『민족문화사연구』 40, 민족문화사학회, 2009, 262~272면 참조.

취체는 출항 시간이 되어서야 겨우 끝나 이인화는 다시 연락선에 오르게 된다. 소설에는 배가 출항할 때 이미 부두가 암흑에 쌓여 있었다고 되어 있다. 당시 연락선은 총 네 편으로 나누어 운항되었는데,<sup>40)</sup> 이인화가 탄 연락선은 밤 10시에 하관을 출발해 다음날 아침 9시에 부산에 입항



당시 부산 부두와 정거장이 함께 찍힌 드문 사진이다. 이미지의 출처는 『繪葉書で見る近代朝鮮』3(浦川和也 編, 민속원, 2017)이다.

하는 배였다. 동경에서 완행열차의 삼등칸에 탔던 이인화는 연락선 역시 삼등실의 승선권을 끊었다. 지저분하고 냄새 나는 ‘판도방’ 같은 삼등실에서 밤을 보낸 그는 날이 밝자 다른 승객 틈에 끼여 아침을 먹는다.<sup>41)</sup>

겨우 식사를 마치자 이인화를 태운 연락선은 서서히 부산 부두에 입항하게 된다. 연락선이 부산 잔교에 접안하자 승선 때처럼 연락선에 층계가 걸린다. 이는 연락선에서 부두에 직접 내릴 수 있었음을 말하는데, 그것은 당시 공사를 통해 세워진 잔교를 통해 가능하게 된 것이었다. 이인화는 하선 과정에서 구인을 당해 근처 파출소로 향했지만 하관에서 이미 소지품 등을 확인했기 때문에 취체는 의외로 간단하게 끝난다. 취체에서 풀려나자 이인화는 지계꾼에게 짐을 들려 부산정거장으로 간다. 위의 이미지는 당시 부산 부두와 정거장이 함께 찍힌 사진이다. 앞서 하관에서 정거장과 부두가 연결되어 있음을 확인했는데, 부산정거장과 부두도 당시 행해졌던 부산항 매축공사를 통해 그렇게 만든 것이었다.<sup>42)</sup>

40) 김재승, 「해사실록 3: 관부연락선 40년」, 『해양한국』 108, 한국해사문제연구소, 1982, 58~62면 참조.

41) 日本国有鉄道広島鉄道管理局編, 『関金連絡船史』, 大村印刷株式會社印刷, 1979, 18面; 손태현, 『한국해운사』, 효성출판사, 1997, 253~326면 참조.

42) 유교열, 「제국과 식민지의 경계와 월경-관부연락선과 도항증명서를 중심으로」, 『한일민족문제연구』, 한일민족문제학회, 2006, 219~221면; 부산항개항 140주년 기념 부산근대역사관 특별기획전,

이인화는 부산정거장에 짐을 맡기고 시가 쪽으로 발걸음을 옮겼다. 그가 걸어간 길에 대해서는 1장의 인용을 통해 거칠게나마 확인한 바 있다. 부산정거장에서 서쪽으로 꺾어져 큰길을 따라서 전차길이 북쪽으로 나누어지는 곳까지 갔는데, 아무리 걸어도 조선인의 집을 찾기는 어려웠다고 했다. 여기에서 미루어 둔 질문을 환기해보자. 그것은 이인화가 부산 시가를 구경하기 위해 걸었던 길은 어디였을까 하는 문제이다. 어떤 길이었기에 일본인의 이층집만 가득하고 화려한 극장이 위치하고 있었을까?

옆쪽의 「釜山府市街圖」를 보면서 이인화의 발걸음을 재구해 보자. 부두를 뒤로 하고 서쪽으로 향해 전차길을 따라 갔다고 했으니 이인화가 걸었던 길은 부산정거장에서 부산부청으로 이어지는 도로였다. 1934년 부산대교가 완공되었을 때는 부산부청을 거쳐 부산대교에 이르는 길이라서 ‘대교통(大橋通)’이라고 불렸던 곳이다. 이인화는 그 길을 따라 대창정 4정목에서 출발해 1정목 쪽으로 걸어간 것이었다. 이인화의 발걸음은 전차길이 북쪽으로 나누어지는 갈림길에 이르는데, 북쪽으로 가면 좌측은 대창정 2정목이고 우측은 대창정 3정목이다. 거기에서 더 올라가면 동양척식회사 부산지점 등이 위치한 부산의 본정에 이르게 된다.<sup>43)</sup>

이인화는 갈림길에 멈추어 서서 조선인이 사는 집을 찾는다. 보이지 않아 지계꾼에게 물어보니 남쪽 바닷가 쪽으로 가면 몇 집 있다고 해 지저분하고 좁은 골목으로 들어간다. 역시 「釜山府市街圖」를 참고하면 그쪽은 부두 근처로 ‘일본상선주식회사(日本商船株式會社)’, ‘대판상선주식회사(大阪商船株式會社)’ 등의 창고가 있는 곳이었다. 이인화는 그곳에서도 조선인의 집은 찾지 못하고 허술한 일본식 이층집에 들락거리는 조선인 몇 명을 발견했을 뿐이다. 이 골목 저 골목 닦치는 대로 가 봤지만 조선인의 집을 찾지 못한 이인화는 거리를 다니는 조선인들이 밤에는 어디로 들어가는지 의아해하며 다음과 같이 되된다.

이같이 하여 한 집 줄고 두 집 줄며 열 집 줄고 백 집 줄어드는 동안에, 쓰러져 가는 집은 헐리어 어느 틈에 새 집이 서고, 단층집은 이층으로 변하며, 온

『근대 부산항 別曲』, 부산근대역사관, 2016. 90~99면 참조.

43) 개항장의 일본인 거류지를 중심으로 이루어진 변화와 그 자본주의적 특징에 대해서는 이가연, 「개항장 부산 일본 거류지의 소비공간과 소비문화」, 『항도부산』 39, 항도부산편집위원회, 2020, 79~106면 참조.



돌이 다다미가 되고 석유불이 전등이 된다. …… 시가가 나날이 번창하여 가는 동안에 천 가구의 최후의 한 가구까지 끌려 나가고야 말지만, 천 번째 집이 쫓겨나갈 때에는, 벌써 첫째로 나간 사람은 오동잎사귀 무늬를 박은 목배(木杯)를 행리(行李)에 넣어 가지고 압록강을 건너가 앉아서, 먼 길의 노독을 배갈 한 잔에 풀고 얼쩍하여 앉았을 때이다.<sup>44)</sup>

인용은 한 집, 두 집씩 조선인의 집이 없어질 때 거기를 메운 것이 다다미 바닥에 전등불을 켜는 일본인의 집이었다고 했다. 나중에는 조선인의 집은 없어지고 일본인만이 거기를 독점을 하게 되었지만 조선인 누구도 어떻게 된 일인지 생각하지 못한다는 것이다. 인용에 이어지는 부분에는 고향을 등진 조선인이 만주나 간도로까지 가게 된다는 언급이 덧붙여져 있다. 알지 못하는 사이에 진행되어 가는 식민지화와 그것 때문에 고향을 등지고 만주나 간도로 이주할 수밖에 없는 조선인들의 처지가 날카롭게 묘사되어 있다. 나아가 부산의 모습을 ‘조선을 축사한 것, 조선을 상징한 것’ 등 조선 전체의 운명을 암시하고 있다고 하여 시사하는 바는 더욱 크다.

그렇다면 이인화가 걸었던 곳은 어떤 곳이었기에 일본인의 집들만 가득하고 조선인의 그것은 찾기가 힘들었을까? 이인화가 대창정 4정목에서 출발해 1정목 방향으로 걷다가 북쪽으로 대창정 2정목과 3정목이 나누어지는 삼거리까지 걸어갔음은 확인했다. 사실 일본인의 집들만 가득하다는 그 공간의 특징은 이미 ‘대창정’이라는 이름에 나타나 있다. 그 길은 1900년대 초 부산항 매축공사를 통해 만들어진 매축지에 새롭게 난



식민지시대 부산 부두와 정거장 근처를 다룬 지도이다. 이미지의 출처는 「釜山府市街圖」(武田廣文堂, 1938)이다.

44) 염상섭, 앞의 소설, 1924, 88~90면.

길이였다. 부산항 매축공사는 1902년부터 1905년까지의 1차 공사, 1907년부터 1908년까지의 2차 공사 등 모두 두 차례에 걸쳐 이루어졌다.

매축신청서는 그보다 먼저인 1900년 1월 좌등윤상(佐藤潤象; 사토 준조), 고도의공(高島義恭; 다카시마 요시아스) 등이 당시 일본 공사인 임권조(林權助; 하야시 곤스케)에게 제출한 바 있다. 좌등윤상, 고도의공 등은 실제로 부산항 매축공사를 진행했던 인물이다.<sup>45)</sup> 매축이 단지 바다를 메워 땅으로 만들려는 의도로만 이루어지지 않았음은 이미 매축신청서에 나타나 있었는데, 그 의도에 대해서는 5장에서 상론하겠다. 좌등윤상, 고도의공 등은 부산매축회사를 설립하고 공사에 필요한 자본을 마련하기 위해 대창희팔랑을 끌어들었다.

대창희팔랑은 일본에서 토목, 건설 등의 사업을 통해 부를 축적한 정상이었는데, 부산에 처음 진출한 것은 ‘조일수호조약’이 체결되었던 1876년이었다. 초창기에는 잡화를 파는 상점 등을 열었다가 이후 자신이 일본에서 운영하는 회사의 지점을 설치했다. 1880년에는 원산에 역시 회사의 지점을, 1903년에는 군산에 농장을 설립해, 조선 전역에 진출하려는 의욕을 드러냈다.<sup>46)</sup> 부산매축회사 설립 당시 대창희팔랑은 25만 원의 자본금 가운데 70%가 넘는 18만원을 투자하게 된다. 「萬歲前」에서 이인화가 걸었던 곳의 지명인 대창정 역시 부산항 매축공사를 주도했던 ‘대창(大倉)’의 이름을 따서 만들어진 것이었다. 1차, 2차의 매축공사에서 사용된 매립용 흙은 인근의 적기, 영도, 북병산 등에서 채취해 왔지만, 그것을 담당한 회사는 대창희팔랑 소유의 토목회사인 ‘대창조(大倉組; 오후라쿠미)’였다.

부산항 매축공사를 통해 조성된 토지는 1차 공사에서 32,000여 평, 2차 공사에서 8,000여 평 등 총 40,000여 평에 달했다. 공사를 통해 새롭게 만들어진 토지의 절반은 대창희팔랑과 그의 회사의 몫으로 돌아갔다. 매축지의 명칭을 붙이는 데도 이러한 점은 나타났는데, ‘대창정’, ‘안본전(安本町)’, ‘좌등정(佐藤町)’, ‘고도정(高島町)’, ‘경부정(京釜町)’, ‘매립신정(埋立新町)’ 등이 그것이다. 이들 가운데 ‘경부정’과 ‘매립신정’을 제외하면 모두 부산매축회사의 일본인 간부 이름을 따른 것이었다. 매축지

45) 차철욱, 「부산 북항 매축과 시가지 형성」, 『한국민족문화』 28, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2006, 1~36면 참조.

46) 高崎宗司, 이규수 역, 『식민지 조선의 일본인들-군인에서 상인, 그리고 게이샤까지』, 역사비평사, 2006, 22~24면 참조.

가운데 공공기관에게 할당된 8,500여 평의 토지에서는 서둘러 개발이 진행되었다.

먼저 1906년부터는 철도를 제1부두로 끌어들이 부두와 곧바로 연결시키는 공사가 시작되어 1908년 3월에 마무리되었다. 새로운 부산정거장을 건립하는 공사도 이루어져, 부산정거장 건물은 1910년 10월에 준공되었고 철도호텔 역시 1912년 6월에 문을 열었다. 부산 항만 시설의 준공과 정비 역시 이루어졌다. 잔교 공사가 진행되어 1912년 6월부터는 연락선이 잔교에 직접 접안할 수 있게 되었다. 이전까지는 연락선이 부산 부두 근처에 정박하면 소형증기선인 '홍엽환(紅葉丸; 모미지마루)'이나 '구중환(九重丸; 규초마루)'이 여러 차례 가서 승객과 화물을 하선시키는 방식이었다.<sup>47)</sup> 이와 함께 세관 청사, 부두 창고, 도로 등의 항만 시설 역시 연이어 준공되어 나갔다. 잔교를 정비하는 공사는 이후에도 이어져 제1잔교는 1913년 3월 완전 개통되었고, 이어 제2잔교가 1917년에 완공되었다.

매축지 가운데 8,500여 평 외에는 일반 용도로 매각을 했다. 하지만 그곳을 구매한 회사 역시 위에서 서술한 철도와 항만 시설과 밀접하게 관련되어 있었다. 우선 연락선을 운항했던 산양철도회사가 대합소와 기타 건축물에 필요한 수천 평의 토지를 매입했다. 또 '일본우선(日本郵船)', '조선우선(朝鮮郵船)' 등 우선회사 역시 토지를 구매했는데, 여기서 우선회사는 우편을 통해 물류를 운송하는 회사였다. 이들 역시 연락선이 정박하는 곳에서 접근성이 좋은 위치의 땅을 샀다. 이외에는 숙박, 창고, 운수 회사 등이 매축지를 구매했는데, 대부분 철도와 항만 시설과 관련된 일본의 회사였다.

1차, 2차 매축공사를 거쳐 조성된 부산항 매축지에는 부두의 항만 시설과 부산정거장을 비롯해 세관, 부산우체국, 우선회사, 창고 등이 들어서게 되었다. 이러한 시설들이 건립되는 것과 함께 대창정은 이전까지 부산의 중심가였던 '변천정(辨天町; 벤텐초)', '본정(本町; 혼마치)'과 전차 노선으로 이어지는 등 또 다른 중심가로 발전하게 된다. 소설 속에서 이인화가 일본인의 집만 늘어서 있고 조선인들이 거주하는 집을 찾기 힘들었던 것은 이러한 이유와 관련되어 있는데, 그런 점에서도 부산은 '식민지 조선을 축사한 곳이자 상징한 곳'이었다.

47) 김재승, 「해사실록 2: 관부연락선 40년」, 앞의 책, 1982, 68~71면 참조.

## V. 식민지 침탈과 대륙으로의 진출

일본 철도의 개발을 검토하면서 1901년 동해도선과 산양선을 통해 동경에서 하관까지 철도가 연결되었음을 확인했다. 또 북쪽으로는 1891년 ‘동북선(東北線; 도우후쿠센)’이 동경에서 청삼에 이르렀고, 1908년에는 청함연락선에 의해 철도가 북해도와 연결되었다. 한편 구주에서도 1891년 문사에서 웅본을 연결하는 철도가 개통되었으며, 그것 역시 관문연락선에 의해 하관과 이어졌다. 이를 고려하면 1908년 일본의 철도는 북쪽으로 북해도에서 남쪽으로 구주까지 하나로 연결되었음을 알 수 있다.



1917년 『鐵道旅行案内』이다. 동해도선이 제일 먼저 나와 있고 다음으로 산양선이 소개되었다.



1918년 『鐵道旅行案内』이다. 역시 동해도선이 먼저 소개되어 있고 다음으로 산양선이 나와 있다.

여기에서 간과해서 안 될 것은 일본 철도의 중심에 위치한 노선이 동경과 하관을 연결하는 동해도선과 산양선이었다는 사실이다. 그 노선은 「萬歲前」에서 이인화가 동경에서 하관까지

이동을 했던 철도이기도 하다. 이는 당시 일본 철도의 상황을 나타내는 『鐵道旅行案内』를 통해서 확인할 수 있다. 『鐵道旅行案内』는 일본 철도원에서 매년 발행했던 것으로, 노선에 따른 철도의 특징, 정차역, 주변 지도, 운임 등을 소개한 책이었다. 위의 이미지에서 나타나듯이 『鐵道旅行案内』에서는 일본 철도 노선 가운데 동해도선과 산양선을 가장 먼저, 또 가장 많은 분량을 할애해 안내했다.

이 글의 관심과 관련해 천착해야 할 부분은 동해도선과 산양선에 의해 동경에서 하관으로 이어진 철도가 조선의 식민지화를 거점으로 대륙으로 진출하려는 일본의 의도와 겹쳐져 있다는 사실이다. 1908년 이미 북해도에서 구주까지의 철도가 동경에 집중되었음을 고려하면, 동해도선과 산양선은 단순히 동경에서 하관으로 이동하는 노선이 아니라 일본 전역에서 하관으로 연결되는 철도였다. 물론 하관정거장에서

열차를 내린 승객들 모두가 이인화처럼 부산으로 가는 연락선의 승객은 아니었다.

일본에서 철도 개발이 식민지적 침탈과 곧바로 연결된 것이 아니었음은 2장에서 확인한 바 있다. 육로로 5, 6일 걸리던 원료의 수송을 7시간으로 줄였다는 것, 철도를 통한 연료 수송이 전체의 80%를 넘었다는 점 등 초기 철도 개발이 대량의 원료나 연료를 신속하게 수송하기 위해서 이루어졌다. 하지만 그것이 자본주의 체제가 식민지 개척 등 제국주의의 도정으로 나아갈 수밖에 없었던 이유와 멀리 있지 않았다는 점 역시 간과해서는 안 된다.

의도는 일본의 철도가 군사적인 목적으로 사용되었을 때 보다 분명히 드러났다. 청·일전쟁 당시 군대를 동원해 전선으로 파병했던 곳은 광도의 ‘우품항(宇品港; 우지나항)’이었는데, 1894년 청삼에서 광도까지 연결되어 있던 철도는 군대를 집결하는 데 맡은 역할을 충실히 수행했다. 전쟁을 치루는 데 철도의 위력은 러·일전쟁에서도 유감없이 드러났다. 북해도의 옥천에서 구주의 웅본까지 연결된 철도는 100만 명의 병력을 전선으로 수송하는 역할을 원활하게 이루어냈다. 일본에서 철도국유화의 움직임이 나타난 것은 1890년경이었는데, 1892년 철도부설법이, 1906년에는 국유철도법이 공포되었다. 당시 철도국유화를 추진하는 데 설득력 있는 이유로 작용했던 것이 청·일전쟁, 러·일전쟁 등을 수행하는 데서 나타났던 철도의 위력이었다.<sup>48)</sup>

일본 국내에서 철도의 군사적인 이용은 식민지 개척에서 철도가 필요하다는 주장으로 나아갔다. 일본이 주변 국가에 대한 식민지화에 관심을 가지기 시작했던 것은 이미 1870년대부터였다. 관심은 북해도, ‘천도(千島; 지시마)’, ‘충승(沖繩; 오키나와)’ 등에서 출발해 조선과 대만으로 확대되어 나갔다. 1880년대 후반이 되면 조선, 대만에 대한 원정 전략을 채택하고 식민지적 침탈을 노골화하게 된다. 1890년 12월 제국회의에서 일본 국경을 ‘주권선’과 ‘이익선’으로 이분화하고, 주권선의 방어를 위해 그 주변 지역인 이익선에 대한 점유권이라는 명분을 내세우는 정책을 수립한

48) 1872년 신교에서 횡빈을 연결하는 철도가 개통된 이후 모든 철도는 관영으로 운영되었다. 그러다가 투자 자본이나 수익 등의 문제 때문에 철도의 민영화 문제가 부각되고, 1881년 일본철도회사가 설립되기도 했다. 하지만 철도는 국유화되어야 한다는 생각은 여전했는데, 청·일전쟁, 러·일전쟁 등에서 군사적인 이용을 경험하고 나서 더욱 공고화되었다. 러·일전쟁 당시 국유화 여부에 대한 조사를 거쳐서 1906년 국유철도법이 제정된 이후 1987년까지 존속하게 되었다. 일본의 철도 국유화 문제에 관해서는 湯本豪一, 연구공간 수유 + 너머 동아시아 근대 세미나팀 역, 『일본의 근대 풍경』, 그린비, 2004, 136~137면 참조.

것 역시 그 일환이었다.

조선에서 가시적인 움직임이 나타났던 것은 경인선과 경부선의 부설에 관한 조약이 체결된 1894년이였다. 특히 경부선은 조선을 종적으로 가로지르는 철도의 건설을 통해 만주를 비롯한 대륙으로 진출하려는 구상과 연결된 것이었는데, 실제 청·일전쟁이 개전되자 일본은 조선에 만주로 가는 군대의 통로 역할을 거듭 강요하였다. 이어 러·일전쟁 당시에는 칙령으로 「京釜鐵道速成」을 발표하는 한편 개전 직후 경성과 의주를 잇는 철도를 건설하기 위해 임시군용철도담부를 조직하기도 했다.

청·일전쟁, 러·일전쟁과 관련해 경부선, 경의선 등의 개통을 추진했던 것은 일본이 국경을 넘어 조선을 거쳐 대륙으로 진출하기 위한 철도의 개설과 운영을 의도했음을 뜻하는 것이었다. 주목해야 할 부분은 조선의 식민지적 침탈과 대륙으로의 진출을 위해서도 가장 중심을 이루는 노선이 동경과 하관을 연결하는 철도였다는 사실이다. 「萬歲前」에서 이인화가 일본에서 동해도선과 산양선을 통해 이동한다는 점은, 소설에서 명시적으로 나타나지는 않았지만, 앞선 부분과 관련해 시사하는 바가 작지 않다고 할 수 있다.

이인화의 여정을 따라 소설에 등장하게 되는 연락선의 온전한 의미 역시 같은 지점에 위치한다. 1918년 당시 지도에 하관정거장이 부두가 연결되어 있음을 확인한 바 있다. 이인화는 부산에서도 연락선에서 내려 부두를 거쳐 곧바로 부산정거장으로 향했다. 정거장과 곧바로 연결되는 하관과 부산의 부두 위치는 연락선의 역할에 충실한 것이었다. 여기에서 연락선이 단순히 하관과 부산을 왕복하는 배가 아니었음을 환기할 필요가 있다. 연락선은 바다나 호수 등의 수로를 횡단하는 배이긴 했지만 그 운항 자체가 양쪽의 육상교통을 이어주기 위한 것이었다.<sup>49)</sup>

이 글이 관심을 지닌 20세기 초에 연락선은 바다나 호수 등에 의해 끊어진 철도 운행을 이어주는 선박을 뜻했다. 하관과 부산을 운항했던 연락선 역시 둘 사이의 끊어진 철도를 연결하는 역할을 담당했다. 그것은 일본 국내의 청함연락선, 관문연락선 등에서도 마찬가지였다.<sup>50)</sup> 특히 하관과 부산을 운항했던 연락선이 했던 역할은

49) 『한국민족문화대백과사전』, 한국학중앙연구원, 1991. 여기에서는 <https://100.daum.net/encyclopedia/view/14XXE0024102> 참조.

50) 日本国有鐵道広島鐵道管理局編, 『関釜連絡船史』, 大村印刷株式會社印刷, 1979, 148~172面.; 유교열, 앞의 논문, 앞의 책, 2006, 211~241면 참조.

일본 전역의 철도가 집중된 하관과 조선을 연결시킨 것이었다. 다른 한편으로는 부산에서 경성을 거쳐 안동, 봉천 등 대륙으로 나아가는 철도와 이어나간 것이기도 했다. 요컨대 연락선 역시 조선을 거쳐 대륙으로 진출하려는 일본의 제국주의적 확산을 가능하게 하는 철도의 일환이었다는 것이다.<sup>51)</sup>

「萬歲前」에서 부산 시가 구경을 나선 이인화는 그곳에 일본인의 집만 가득하고 조선인의 집은 찾기 힘들다는 사실을 발견하고 의아해한다. 이인화의 발걸음이 향했던 길은 1900년대 초 부산항 매축공사에 의해 조성된 매축지의 도로였다. 일본 정부는 매축지 가운데 공공기관에게 할당된 용지에 부산 부두를 준공하고 거기까지 경부선 철도를 연장했다. 1910년 이루어진 새로운 부산정거장을 짓는 공사도 그 일환이었다. 일반 용도의 매축지에 들어선 건물 역시 위의 항만이나 철도 시설과 긴밀하게 관련되어 있었다.

매축지에 철도를 끌어들이 부산정거장을 건립하고 연락선을 직접 접안할 수 있는 잔교 등을 준공하는 공사가 서둘러 진행되었던 것은 압록강 철교 공사 및 안동과 봉천 간의 철도 공사가 비슷한 시기에 완공될 예정이었기 때문이었다. 실제 1911년 10월 압록강 철교가 완공되었으며, 다음 달인 11월에는 안동에서 봉천에 이르는 철도가 개통되었다. 이전까지 경의선 열차를 타면 경성에서 출발해 사리원, 평양을 거쳐 종착역인 신의주에 도착했는데, 압록강 철교가 개통됨에 따라 국경을 넘어 안동, 봉천에까지 이르게 된 것이었다.<sup>52)</sup>

1912년 6월이 되면 동경에서 하관을 거쳐 부산에 도착한 승객은 연락선에서 직접 부두에 내려 열차를 탈 수 있었다. 이어 철도를 통해 경성을 거쳐 안동, 봉천에까지 가는 것이 가능하게 되었다. 또 봉천에서 안동, 경성을 거쳐 부산에 도착한 승객 역시 열차에서 곧바로 연락선에 타고 하관, 나아가 동경까지 갈 수 있었다. 여기서 1900년대 초에 행해진 부산항 매축공사의 온전한 목적이 어디에 있었는지 분명히 드러난다. 요컨대 매축지에 들어선 철도와 항만 시설은 경부선의 시발역이자 종착역이 되었으며, 역시 연락선의 출항지이자 입항지가 되었다. 하지만 무엇보다 중요한

51) 「萬歲前」에 등장한 연락선의 실상과 그 의미에 대해서는 박현수, 「스쳐간 만세 '전'의 풍경 2-연락선을 중심으로」, 『상허학보』 63, 상허학회, 2021, 337~352면 참조.

52) 조성운, 「1910년대 식민지 조선의 근대 관광의 탄생」, 『한국민족운동사연구』 57, 한국민족운동사학회, 2008, 103~146면 참조.

것은 일본 전역에서 하관을 거쳐 부산으로 온 일본인들이 경성을 거쳐 안동, 봉천 등 대륙으로 진출하는 교두보를 만드는 공사였다는 점이다.

「萬歲前」에서 이인화의 여정은 일본이 조선의 식민지적 침탈과 대륙으로의 진출을 위해 개척했던 길과 겹쳐져 있었다. 그런데 한 가지 간과해서는 안 될 사실은 그 길을 통해 행해진 것은 일본의 제국주의적 확산만은 아니었다는 점이다. 이인화가 이동했던 철도인 동해도선과 산양선에는 특별급행, 급행, 완행 등의 열차가 운행되었다. 이들은 좌석 공간, 식당차, 침대차 등 시설에서 현저한 차이를 지니고 있었다. 이인화가 이동했던 당시 특별급행에는 일등칸, 이등칸이 있었지만 삼등칸은 없었다. 대신 전망차와 식당차가 있었는데, 전망차는 큰 창문을 달아 음료를 마시면서 바깥 풍경을 볼 수 있게 만든 것이었다. 이에 비해 이인화가 탔던 완행 삼등칸은 공간이 좁았으며 정해진 좌석도 없었다. 침대차는 물론 식당차도 구비되지 않은 경우가 많아 승객들은 도시락으로 식사를 해야 했다. 대야가 놓여 있는 세면소 역시 복잡해 정거장 세면소를 이용해 세수를 하는 경우도 빈번했다.

하지만 특별급행, 급행, 완행의 가장 큰 차이는 운행 시간이었다. 1930년대 후반 당시 동경에서 하관까지 특별급행은 18시간, 급행은 21시간 걸렸던 데 반해 완행은 27시간 30분이 걸렸다. 완행을 기준으로 따지면 급행보다 6시간 30분, 특별급행보다는 9시간 30분 정도 더 걸렸는데, 이인화가 열차를 탔던 1918년에는 차이가 더 컸다. 이인화가 동경에서 신호로 가면서 4시간 가까이 멀미를 했던 것 역시 오랜 시간의 운행과 불편한 좌석, 그리고 환기가 제대로 되지 않는 객실 때문이었다. 이는 삼등칸 승객 누구에게나 다르지 않았겠지만 심지어 같은 칸에 탔던 일본인 승객들의 시선마저 의식해야 했던 조선인들에게는 더욱 심했을 것이다.

특별급행, 급행, 완행 등의 열차는 등급에 따라 소요 시간, 좌석, 시설 등에 작지 않은 차이가 있었다. 그런데 승객들은 그 차이를 어떻게 받아들였을까? 이인화는 하관에서 연락선에 승선해 부산으로 향한다. 연락선에서도 삼등실에 탔는데, 그 형편 역시 완행 삼등칸과 크게 다르지 않았다. 여기에서 주목하려는 부분은 하선 과정에서 나타난 삼등실 승객들의 반응이다. 포로처럼 간헐 일, 이등실 승객들이 내리기를 기다리던 그들은 부러운 듯이 “3원만 더 냈으면 한번 호강해 보느군!”<sup>53)</sup>이라고 혼잣말을 한다. 이는 삼등실 승객이 일, 이등실을 ‘호강’의 공간이자 3원이라는 돈을 더

53) 염상섭, 앞의 소설, 1924, 81면.



내야 하는 공간으로 받아들였음을 뜻한다.

동해도선과 산양선의 승객이 승차권 등급에 따라 느꼈던 감정 역시 크게 다르지 않았을 것이다. 완행 삼등칸에 탄 승객에게 급행, 특별급행의 열차 혹은 일등칸, 이등칸 등의 좌석 역시 호강의 공간으로 다가갔으며 또 그것이 운임의 차이에 따른 것이라는 사실 역시 마찬가지였다. 승객들은 등급에 따라 소요 시간, 좌석, 시설 등이 정해지는 것을 통해 그것이 운임에 따른 위계임을 받아들이게 된다. 그리고 부러움이라는 감정과 호강이라는 표현의 심층에서는 계급적 위계의 내면화가 이루어지고 있었다. 요컨대 「萬歲前」에서 이인화가 이동했던 동해도선과 산양선은 조선의 식민지적 침탈과 대륙으로의 진출을 꾀했던 철도였으며 승차권의 등급에 따라 자신의 계급적인 위치를 내면화시킨 공간이기도 했다는 것이다.

글을 시작하면서 「萬歲前」에 온전히 접근하기 위해서는 식민지 현실을 뛰어나게 재현했다고 평가하거나 혹은 모순의 본질로부터 비껴서 있다고 폄하하기보다는 먼저 이인화의 여로에 천착하는 것이 필요하다고 서술한 바 있다. 소설에서 이인화가 일본에서 밟았던 여정은 일본의 제국주의적 침탈과 겹쳐져 있었으며 한편 계급적인 위계의 자각과 수용 과정과도 맞물려 있었다. 또 부산에서 걸었던 길은 1900년대 초에 행해진 부산항 매축공사를 통해 만들어진 곳이었는데, 매축지의 목적 역시 부산에서 경성을 거쳐 안동, 봉천 등 대륙으로 원활하게 이동하기 위해서였다. 앞서 제기한 문제에 대해서는 이인화의 발길을 뒤쫓은 이 글의 논지를 통해 부족하나마 해명이 되었으리라 생각한다. 소설은 이미 이인화의 눈길과 발길을 통해 만세 '전' 조선의 풍경에 대해 많은 얘기를 했다. 그것이 어떤 것이며 어떤 의미를 지니는지 알기 위해서는 소설을 읽는 사람이 조금 더 시선을 집중하고 귀를 기울여야 할지도 모르겠다. 소설은 얘기를 했으나 독자나 연구자가 너무 쉽게 스쳐 지나갔을 수도 있기 때문이다.

## 참고문헌

- 『동아일보』, 『매일신보』, 『조선일보』, 『鐵道時報』 등  
김말봉, 『密林』. 방인근, 『落照』. 심훈, 『東方의愛人』. 염상섭, 『萬歲前』. 유진오, 『華想譜』. 이광수, 『再生』. \_\_\_\_\_, 『千眼記』. \_\_\_\_\_, 『흙』. 이태준, 『思想의月夜』. 장혁주, 『무지개』. 주요섭, 『길』. 최독전, 『僧房悲曲』 등  
부산항개항 140주년 기념 부산근대역사관 특별기획전, 『근대 부산항 別曲』, 부산근대역사관, 2016  
『한국민족문화대백과사전』, 한국학중앙연구원, 1991  
『滿洲支那汽車時間表』 11卷 8號, ジャパン・ツーリスト・ビューロー, 1940  
朝鮮總督府, 『大正九年 朝鮮總督府統計年報 第四編』, 大海堂, 1922.2  
『鐵道旅行案内』, 鐵道院, 1918.5  
浦川和也 編, 『繪葉書で見る近代朝鮮』, 민속원, 2017  
  
강인숙, 『자연주의문학론2』, 고려원, 1987  
권영민 편, 『廉想涉文學研究』, 민음사, 1987  
김운식, 『염상섭연구』, 서울대학교 출판사, 1987  
문학과사상연구회 편, 『염상섭문학의 재인식』, 깊은샘, 1998  
문학과사비평연구회 편, 『염상섭문학의 재조명』, 새미, 1998  
손태현, 『한국해운사』, 효성출판사, 1997  
황정수, 『일본 화가들 조선을 그리다』, 이숲, 2018  
高崎宗司, 이규수 역, 『식민지 조선의 일본인들-군인에서 상인, 그리고 게이샤까지』, 역사비평사, 2006  
老川慶喜, 『日本鐵道史 幕府・明治篇』, 中央公論新社, 2014  
\_\_\_\_\_, 『日本鐵道史 大正・昭和戰前篇』, 中央公論新社, 2016  
原田勝正 외, 『일본 철도의 역사와 발전』, 북깁러리, 2005  
日本国有鐵道広島鐵道管理局編, 『関金連絡船史』, 大村印刷株式會社印刷, 1979  
齊藤哲雄, 『下關驛物語』, 近代文藝社, 1995  
湯本豪一, 연구공간 수유 + 너머 동아시아 근대 세미나팀 역, 『일본의 근대 풍경』, 그린비, 2004  
  
김명인, 「한국 근대소설과 식민지 근대성: 시론적 연구-염상섭의 「만세전」을 중심으로」, 『민족문학사연구』 64, 민족문학사연구소, 2017

- 김재승, 「해사실록 2: 관부연락선 40년」, 『해양한국』 107, 한국해사문제연구소, 1982
- \_\_\_\_\_, 「해사실록 3: 관부연락선 40년」, 『해양한국』 108, 한국해사문제연구소, 1982
- 박철휘, 「1930년대 중등학생의 수학여행 연구-만주와 일본 여행을 중심으로」, 『교육사학연구』 26(1), 교육사학회, 2016
- 박현수, 「「墓地」에서 「萬歲前」으로의 개작과 그 의미」, 『상허학보』 19, 상허학회, 2006
- \_\_\_\_\_, 「스처간 만세 '전'의 풍경 2-연락선을 중심으로」, 『상허학보』 63, 상허학회, 2021
- 서재길, 「『만세전』의 탈식민주의적 읽기를 위한 시론」, 『한국 근대문학과 일본』(사예구사 도 사가쓰 외), 소명출판, 2003
- 손성준, 「텍스트의 시차와 공간의 재맥락화」, 『동악어문학』 62, 동악어문학회, 2014
- 오태영, 「식민지 조선인 청년의 이동과 시선-이광수의 『무정』과 염삼섭의 「만세전」을 중심으로」, 『한국학연구』 61, 고려대학교 한국학연구소, 2017
- 유교열, 「제국과 식민지의 경계와 월경-관부연락선과 도항증명서를 중심으로」, 『한일민족문제연구』, 한일민족문제학회, 2006
- 이종호, 「염삼섭 문학과 사상의 장소-초기 단행본 발간과 그 맥락을 중심으로」, 『한민족문화연구』 46, 한민족문화학회, 2014
- 이가연, 「개항장 부산 일본 거류지의 소비공간과 소비문화」, 『항도부산』 39, 항도부산편집위원회, 2020
- 이혜령, 「正史와 情史의 사이; 3.1운동, 후일담의 시작」, 『민족문화사연구』 40, 민족문화사학회, 2009
- 전상기, 「만세전과 일본, 저 너머의 목소리」, 『동서인문학』 50, 계명대학교 인문과학연구소, 2015
- 정병욱, 「조선식산은행원, 식민지를 살다」, 『역사비평』 78, 2007
- 조성운, 「1910년대 식민지 조선의 근대 관광의 탄생」, 『한국민족운동사연구』 57, 한국민족운동사학회, 2008
- 차철욱, 「부산 북항 매축과 시가지 형성」, 『한국민족문화』 28, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2006
- 최태원, 「<묘지>와 「萬歲前」의 거리-「묘지」와 「신석현(新淸縣) 사건」을 중심으로」, 『한국학보』 103, 한국학회, 2001

# The Missed Scene of ‘before’ the March First Independence Movement 1 — Focus on the Railway of Japan & Busan City

Park, Hyun-soo

In <Mansejeon(萬歲前)>, Lee In-Hwa took the train from Tokyo to Shimonoseki. Discussion about Lee In-Hwa's route in novel has been made, but it is not enough. <Mansejeon(萬歲前)> is a document that shows the details of Japanese railways at the time. Lee In-Hwa took a local train from Tokyo to Kobe, which was The Tōkaidō Line. This article demonstrated the travel time, seating, and rating of The Tōkaidō Line at the time. Early railroads in Japan were built to transport raw materials and fuel. Lee In-Hwa took the express train from Kobe to Shimonoseki, which was The Sanyo Line. Because Lee In-Hwa wanted to be on time for the departure of the railway ferry. This article also demonstrated the restaurant car, lunch box, and washroom of The Sanyo Line at the time. In 1908, Japanese railways were connected from Hokkaido to Kyushu. Arriving in Busan, Lee In-Hwa took a tour of the city. The place filled with Japanese houses was a reclaimed land created by the reclamation work of Busan Port. The Tōkaidō Line and The Sanyo Line were the core lines of Japanese railways. And The Tōkaidō Line and The Sanyo Line were also railway lines that Japan pioneered to advance into the continent. Within the train, the class distinctions was established according to the grade of the ticket. The purpose of the reclamation work of Busan Port was also to move smoothly from Busan to the mainland via Gyeongseong.

Key Words : <Mansejeon(萬歲前)>, journey, The Tōkaidō Line, The Sanyo Line, third-class room, railway ferry, reclaimed land, class distinctions etc