담론과 양식의 변화로 본 북한의 도시와 건축

동아시아도시건축연구센터

목차

I. 연구개요 및 결과요약 ····· 1

1. 사업배경 ····· 2
2. 사업내용 ····· 4
3. 사업성과 ····· 8
4. 예산 ····· 10
5. 자체평가 및 건의사항 ····· 11
6. 성과관련지표 ····· 13

II. 연구성과물 ····· 14

1. 기능에서 상징으로: 평양역사 건설, 1907-1958 ····· 15
2. 김정일 시대 민속건축유산 활용계획과 실행 ····· 27
3. 일제강점기 말기 신의주 일대의 공업지대 조성 계획 ····· 31
4. 일제강점기 금강산 장안사 수리공사의 경과와 시행배경 ····· 35
5. 장안사 사성전 수리의 시행배경과 일제강점기 수리공사의 성격 ····· 39
6. 1930년대 금강산 국립공원 계획에 의한 금강산 영역의 재편과 변천 ····· 43

III. 부록 ····· 47

1. 러시아-핀란드 사회주의 도시건축 답사 일정 ····· 48
2. 러시아-핀란드 사회주의 도시건축 답사 현장 사진 ····· 51

Ⅰ. 연구개요 및 결과요약

1. 사업 배경

□ 개요

○ 사업명: 담론과 양식의 변화로 본 북한의 도시와 건축

○ 기관명: 동아시아도시건축연구센터(구 동아시아교류개발연구센터)

○ 사업비: 20,000,000원

□ 추진 배경 및 목적

○ 추진배경

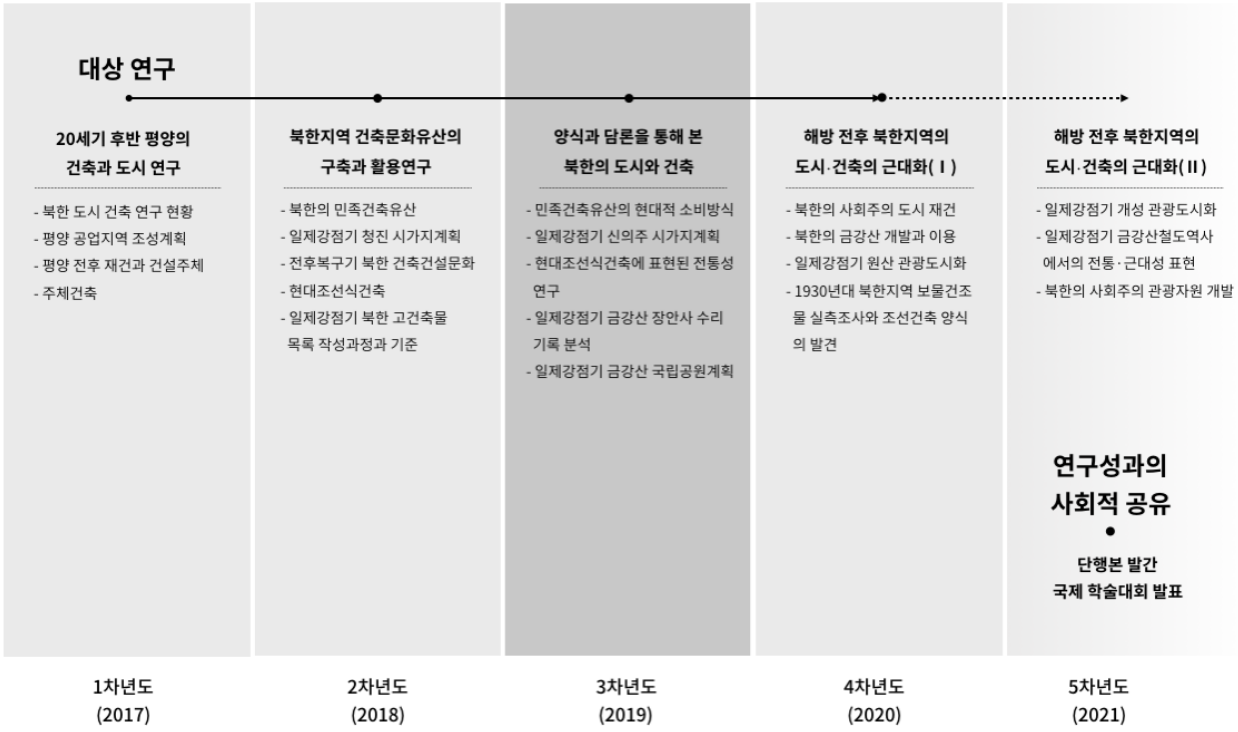
- 국내의 북한 도시와 건축에 대한 연구는 정세의 변화, 자료의 부족과 접근의 한계 등을 이유로 대부분 단발적이고 피상적인 수준에 머물러 있었으며, 이에 대한 문제의식으로부터 본 연구진은 1차년도(2017)에 평양의 건축과 도시연구를 통해 북한의 건축과 도시에 관한 심층적인 학술적 문제들을 압축적으로 진단하고, 2차년도(2018)에 이를 확대해 북한의 수도와 지방, 전근대와 근·현대의 건축도시 자산을 아우르는 장기적인 연구 계획을 수립, 진행해왔음.
- 2개년에 걸쳐 참여해 온 사업의 성과가 지속되고 연결될 수 있도록 과제계획을 수립하되, 서울대학교가 탁월한 역량을 발휘할 수 있는 학술적 연구와 그를 위한 기초자료의 형성에 집중하고자 함.
- 한 사회와 시대 속에서 통용되며 일반의 판단과 선택의 기초를 구성하는 담론과 그에 따른 양식을 이해함으로써, 북한 건축물에 대한 왜곡된 해석을 극복하고 현황을 정확하게 파악할 수 있음.
- 북한 건축과 도시에 대한 심층적인 연구를 토대로 북한에 산재된 건축물에 대한 정확하고 구체적인 정보들을 전략적으로 수집할 필요가 있으며, 이는 북한 건축물 보존에 대한 자료 집성과 관리에 대한 인식이 제고되고 있는 현 시대의 흐름과 부합함.
- 이는 통일 한반도 시대에 논하게 될 분단시대의 건축물 처리 문제를 해결함에 있어서 반드시 필요한 이론적인 근거를 제공하며, 장기적이고 균형 잡힌 관점을 토대로 한반도의 건축도시 자산을 보존할 수 있음.

○ 목적

- **건축자산 보존 및 정책 수립을 위한 학술적 기반 마련** : 북한에 소재한 건축물의 일제강점기 수리기록 분석을 토대로 향후 보존 현황을 비교 분석하여 보다 정밀하고 향상된 건축물 보존 계획을 수립할 수 있음. 나아가 추후 문화재청

국립문화재연구소 또는 건축도시공간연구소 등 국책기관에서 수행하는 남북 문화유산의 현황과 인식, 통일 이후 통합관리 및 보존과 활용 정책 수립에 대한 학술적 기반을 제공할 것으로 예상됨.

- **도시 보존과 개발의 균형을 위한 이론적 토대 마련** : 일제강점기 도시계획을 근간으로 사회주의 도시의 특성이 중첩된 북한 주요도시의 특수성과 가치를 고려하여 통일 이후 예상되는 무분별한 개발에 대비하고 고유의 지역성을 품은 도시 개발 정책 수립에 기여하는 이론적 토대를 제공할 수 있음. 건축물의 활용 가치에 대한 인식이 제고되어 역사도시로서의 보존과 개발의 균형을 도모할 수 있음.
- **분단 이후 사회주의 건축자산의 가치 평가에 대한 기준점 제안** : 민족과 역사에 바탕을 둔 분단 이전 건축물에 대한 가치는 비교적 남북이 공유하고 있는 반면, 분단 이후 생성된 사회주의 건축물에 대한 이질성 극복 과제는 통일 한반도 시대에 매우 심각하게 대두될 것으로 예상됨. 사회주의 및 주체사상 건축자산의 처리와 활용과 관련한 이론적 기반 및 가치 평가 기준 수립에 일조할 수 있음.
- **북한 도시 및 건축 학술 연구 분야의 질적 향상 도모** : 본 연구진은 매해 다수의 연구 논문으로 사업성과를 꾸준히 달성하고 있어 북한을 연구하는 학술적 활동의 지속성 요구에 부응하고 있음. 건축물의 가시적이고 물리적인 형상 분석을 넘어 북한 매체에 담긴 계획과 담론도 포괄하여 해당 분야의 질적 향상을 이끌어갈 것으로 기대됨.
- **북한 도시 건축 전문 인력 양성** : 북한의 도시 건축에 대해 전문적으로 교육하는 기관이 부재함. 현재까지 북한의 도시 건축에 대한 연구는 대부분 개별적으로 수행되고 단발에 그치는 경우가 많았으며, 그에 대한 장기 계획을 통해 학술적 체계를 수립하고 지속적으로 전문 인력을 양성해 나가는 기관은 본 연구진이 사실상 유일함.
- **한국 건축사 서술의 완전성 확보 및 저변 확대** : 북한에 집중되어 있어 연구가 어려웠던 고구려, 발해, 고려의 건축물을 한국 건축사로 통합하여 균형 잡힌 서술의 가능성을 모색할 수 있음. 북한의 근·현대 건축물을 한반도의 건축사의 흐름의 연속선상에서 이해하여, 여, 유산과 현상을 통합하여 한국건축사 연구의 저변을 확대할 수 있음.



본 연구진의 북한 도시건축 연구의 연차별 진행 과정 및 3차년도(2019)의 사업내용

2. 사업 내용

□ 정기 세미나 진행

○ 제1차 세미나

- 일시: 2019년 4월 13일 토요일 16:00~19:30
- 장소: 서울대학교 39동 525호
- 주요내용: 기초자료조사 DB 연구과제 주요키워드 설정, 금강산 장안사 수리기록 분석, 일제강점기 시가지계획 기록 검토, 민족건축유산의 현대적 활용 사례 공유, 북한 현대조선식 건축 소개, 현지 답사 계획 등

○ 제2차 세미나

- 일시: 2019년 6월 15일 토요일 13:00~15:30
- 장소: 서울대학교 39동 525호
- 주요내용: 신의주 공단지역의 맵핑 진행과정 보고, 1950년대 초반 북한의 기술도입과 도시건축과의 관계 소개, 금강산 장안사 수리공사의 경과와 시행배경 소개, 1945년 이후 북한의 현대건축물 리스트 공유 등

○ 제3차 세미나

- 일시: 2019년 7월 13일 토요일 13:00~16:00
- 장소: 서울대학교 39동 5층 교수회의실
- 내용: 해방이후 금강산의 경험주체의 변화 소개, 사회주의 도시 답사 목적지 및 일정 확정

○ 제4차 세미나

- 일시: 2019년 9월 22일 일요일 15:00~17:30
- 장소: 서울대학교 39동 525호
- 내용: 각 연구진별 논문 초록 발표

□ 특별 공개 세미나 진행

○ 전문가초청 특별강연 주최

- 일시: 2019년 5월 19일 화요일 14:00~17:00
- 장소: 서울대학교 39동 438-2호
- 내용: 중국 절강대 교수 Fu Shulan의 중국 사회주의 도시 형성사, “Essentials for Understanding Chinese Urban History”



그림 1 전문가초청 특별강연 <Essentials for Understanding Chinese Urban History>
(강연: 중국 절강대 교수 Fu Shulan)

□ <담론과 양식의 변화로 본 북한의 도시와 건축> 심포지움 개최

○ 2019년 11월 23일 서울 숭실대학교 진리관에서 개최된 한국건축역사학

회 추계학술발표대회에 집단세션으로 참여함.

○ 좌장 및 발표자를 모두 본 연구진으로 구성하고 총 4편의 논문 발표 및 플로어 질의응답으로 진행된 해당 분과는 전체 19개 분과 중에서 가장 높은 관심과 호응도를 이끌어 내었음.

○ 행사개요: <담론과 양식의 변화로 본 북한의 도시와 건축>, 2019년 11월 23일(토) 오전 10:00~12:00, 서울 숭실대학교 진리관 303호



그림 2 2019 한국건축역사학회 추계학술발표대회 <담론과 양식의 변화로 본 북한의 도시와 건축>
(진행: 연구책임자 전봉희, 발표: 참여연구원 김하나, 박동민, 서효원, 성나연)

□ 러시아 및 핀란드 사회주의 도시건축 현지 조사

○ 현지조사 추진 배경

- 러시아 모스크바는 사회주의의 중심도시로서, 소련 및 중국, 몽골, 북한 등 사회주의 국가의 도시 형성 시, 원형이 되었음. 한편 상트페테르부르크는 사회주의 혁명 직전의 러시아의 수도로서, 사회주의 적용 이전의 러시아의 근세화 및 근대화의 양상을 확인할 수 있는 도시임. 이 두 도시의 관찰을 통해 일제 강점기 북한지역의 근대화와 분단이후 사회주의 혁명에 의한 변화를 포괄하는 20세기의 북한지역 도시건축을 비교 이해하고자 함.
- 핀란드의 경우, 그 도시와 건축을 형성하는 데 있어 인접 강대국인 러시아와 스웨덴의 지속적인 영향을 받아왔으나, 그 안에서 러시아식 사회주의나 미국-

유럽식의 국제주의도 아닌, 독특한 민족주의·지역주의적 건축을 발전시킴. 냉전의 긴장 속에서 등장한 제3의 도시건축의 관찰을 통해, 남·북한의 도시건축을 재평가하는 단서를 얻고자 함.

- 장거리 현지조사를 위해 배정된 예산이 부족하여, 전 연구원이 조사에 참여하지 못하였고, 참여 연구원은 자비로 부족예산을 보충하여 현지조사를 시행함.

○ 현지조사 참석인원

- 연구책임자 외 3인(박동민, 서효원, 성나연)

○ 주요 일정 (7박 9일, 부록 참조)

- 2019-08-03 핀란드 헬싱키 시내 근·현대 건축물 답사
- 2019-08-04 핀란드 헬싱키 인근 세계문화유산 답사
- 2019-08-05 러시아 상트페테르부르크 시내 근세 및 근·현대 건축물 답사
- 2019-08-06 러시아 상트페테르부르크 시내 에르미타주 박물관 답사
- 2019-08-07 러시아 모스크바 시내 국민경제달성 박람회 답사
- 2019-08-08 러시아 모스크바 시내 붉은광장 주변 근·현대 건축물 답사
- 2019-08-09 러시아 모스크바 시내 구성주의 건축물 및 사회주의 박물관 답사

□ 일정별 추진 사항

일 정	추진 내용
2019.4.13	1차 정기세미나 주최 : 연구주제 발표 및 토론
2019.5.7	전문가 세미나 주최 : “Essentials for Understanding Chinese Urban History”, Fu Shulan 장소 : 서울대학교 39동 438-2호
2019.6.15	2차 정기세미나 주최: 연구 진행과정 공유 및 토론
2019.7.13	3차 정기세미나 주최 : 답사 목적지 및 일정 논의
2019.8-	사회주의 도시건축(모스크바, 상트페테르부르크, 헬싱키) 답사
2019.9.22	4차 정기세미나 주최 : 논문 초록 발표
2019.11.23	공개 심포지움 주최 : 2019 한국건축역사학회 추계학술대회 내 기획세션 “담론과 양식의 변화로 본 북한의 도시와 건축” 장소 : 숭실대학교 진리관 303호

3. 사업 성과

□ 사업 성과 (구체적 내용 기술)

○ 국내 학술발표대회 5편 발표

- 허유진, 전봉희, 「김정일 시대 민속건축유산 활용 계획과 실행」, 『한국건축역사학회 2018년 추계학술발표대회 논문집』, 2018년 11월, pp.218~211
- 서효원, 「일제강점기 금강산 장안사 수리공사의 경과와 시행배경」, 『한국건축역사학회 2018년 추계학술발표대회 논문집』, 2018년 11월, pp.89~92
- 김하나, 「일제강점기 말기 신의주 일대의 공업지대 조성 계획」, 『한국건축역사학회 2018년 추계학술발표대회 논문집』, 2018년 11월, pp.55~58

- 서효원, 「장안사 사성전 수리의 시행배경과 일제강점기 수리공사의 성격」, 『한국건축역사학회 2018년 추계학술발표대회 논문집』, 2018년 11월, pp.51~54
- 성나연, 서효원, 전봉희, 「1930년대 금강산 국립공원 계획에 의한 금강산 영역의 재편과 변천」,『한국건축역사학회 2018년 추계학술발표대회 논문집』, 2018년 11월, pp.43~46

○ 국내 학회지 논문 1편 게재 완료

- 박동민, 「기능에서 상징으로 : 평양역사건설, 1907-1958」, 『대한건축학회지 논문집(계획계)』 35(4), 2019.4, pp.115~126

○ 국내 학회지 논문 4편 게재 예정(2020년)

- 박동민, 「북한의 건축가 리형」, 2020년 3월 대한건축학회 투고 예정
- 김하나, 「일제강점기 신의주 도시계획」, 2020년 9월 대한건축학회 투고 예정
- 서효원, 「1930년대 금강산 장안사 대웅전 수리공사의 경과와 성격」, 2020년 3월 한국건축역사학회 투고 예정
- 성나연, 서효원, 전봉희, 「1930년대 금강산 국립공원 계획에 의한 금강산 영역의 재편」, 2020년 4월 한국건축역사학회 투고 예정

□ 관련분야 기여도

○ 물리적인 건축물과 건설 활동을 문헌 연구와 접목하여 텍스트적 해석으로 풀어나가는 새로운 연구 방법론을 발전시키면서, 평양의 로동자아빠뜨를 사례를 통해 사회주의 담론과 물리적 공간 양식간의 관계를 조명하고 이를 국내 학계에 소개하였음.

○ 북한지역 건축문화유산의 관리 체계의 근간을 이루는 일제강점기 고건축물 목록 내 개별 건축문화유산을 구체적으로 연구하여 건축문화유산의 수리의 근원적 성격을 규명하고 이를 국내 학계에 소개하였음.

○ 북한지역 핵심 관광유산 중 하나인 금강산과 관련한 일제강점기 개발 기록들을 수집·분석하여 현대 금강산 이용방식의 토대를 규명하고 이를 전근대의 금강산 이용 방식과 대조하여 담론의 변화에 의한 가치평가 절하로 유실된 건축문화유산들을 재조명하였음.

○ 일제강점기 신의주 도시계획 기록을 수집·분석하였고 향후 타 도시를 대상으로 연구를 추진하여 평양 중심의 기존 북한 도시 연구의 지평을 확대할 것으로 기대됨.

5. 자체평가 및 건의사항

□ 사업평가

○ 사업의 적절성

- 본 사업의 목적은 북한의 도시 보존과 개발의 균형을 위해, 건축자산 보존 및 정책 수립을 위한 학술적 토대를 마련하기 위한 것으로, 분단 이전과 이후, 평양과 지방을 아우르며 북한의 도시 건축에 관한 폭넓은 주제와 문제의식을 이끌어 내고 그 의미를 다각도로 분석하였다는 점에서 목적에 매우 부합함.

○ 사업의 효율성

- 이번 사업의 성과로만 그치지 않고 1,2차 사업의 성과들까지 포괄하여, 도시화, 전통양식의 추구, 관광개발이라는 주제를 분단이전과 분단 이후로 나누어 검토하면서 '분단전후 북한지역의 도시건축의 근대화'라는 연구의 큰 흐름을 완성해 가고 있다는 점에서 사업을 효율적으로 운영하고 있음.

○ 사업의 영향력

- 본 사업으로 도출된 연구 결과를 1,600여명의 개인·기업 회원이 활동하고 있는 (사)한국건축역사학회의 추계학술대회 집단세션을 통해 국내 연구진들의 많은 관심을 이끌어 내었음.
- 본 사업의 연계 성과물인 박동민의 「현대 조선식 건축의 탄생 - 평양 대극장 건설과 북한의 사회주의 리얼리즘 건축」은 2019년 제 29회 과학기술우수논문상을 수상하였으며, 서효원의 「일제강점기 북한지역 고건축물 목록을 통해 본 조선총독부 학무국 고건축 조사의 성격」은 2019년 창산문화재 학술상을 수상하여 본 연구팀의 우수성을 증명하였음.

○ 사업의 발전가능성

- 본 연구진들이 달성한 성과물들은 대한건축학회 및 한국건축학회와 같은 국내 건축분야 학술지에 논문으로 게재되어 북한의 건축문화유산 분야의 연구 대상 발굴과 연구 방법론적 측면에서 모범사례가 될 것으로 사료됨.

□ 미흡한 점(한계) 및 개선(보완)할 점

○ 건축연구란 실체를 통해 파악하는 것이 가장 유용하지만 북한연구는 물리적 실체를 직접 확인하는 것이 어렵기 때문에 일제강점기는 <조선총독부박물관 문서>, 분단 이후는 <로동신문> 등과 같은 공식적인 간행물과 문헌자료를 통한 간접적인 연구에 머무른 한계가 있음. 또한 분단 이후의 연구의 경우, 정치적인 색채가 짙은 북한의 간행물이 학술적 자

료로서의 객관성을 담보할 수 있는 것인지도 의문이 남음.

- ㅇ 지역과 시기의 특성상 자료가 불충분한 부분이 있어 신의주를 대상으로 일제강점기 말기 도시계획 분석에 한계가 있었으며, 해방 이후 신의주의 도시 변화에 대한 고찰까지 이어지는 것이 바람직하나 수집 가능한 자료가 거의 존재하지 않아 당장 연구가 쉽지 않을 것으로 생각됨.
- ㅇ 1년이라는 연구기간은 북한현대건축에 표현된 전통성에 관한 연구를 수행하면서 충분한 결과물을 내기에 부족한 시간이었음.

□ 향후 계획

- ㅇ 3개년에 걸쳐 축적해 온 사업의 성과들을 포괄하여 '해방 전후의 북한 지역의 도시·건축의 근대화'라는 하나의 흐름을 조망할 수 있을 것으로 기대되며, 이러한 연구 흐름 내에서 부족한 부분을 2개년에 걸쳐 보완할 수 있도록 과제계획을 수립하여 연구를 진행하고자 함.
- ㅇ 해방전후 북한 도시건축의 근대화 양상을 1)전통의 근대화, 2)근대화 속 전통의 발굴과 형성, 3)관광개발 의 세 가지로 구분하여 조망하고자 하며, 포괄적인 연구 흐름 내에서 부족한 부분인 '사회주의 체제 하의 근대화(A)', '일제강점기 전통의 발굴과 형성(B)', '일제강점기 관광개발(C)', '사회주의 체제 하의 관광개발(D)' 이라는 소주제 내에서 심층 연구를 보완 및 진행함.
- ㅇ '사회주의 체제 하의 근대화'와 관련해, 현대건축의 전통성 해석과 계승과 관련된 문제를 주목하면서 평양 이외의 원산 등 북한 지방도시의 건축물을 연구하고자 함.
- ㅇ '일제강점기 전통의 발굴과 형성'과 관련해, 1930년대 북한지역 보물건조물 실측 조사 과정과 조선건축 양식의 발견에 관해 연구하고자 함.
- ㅇ '일제강점기 관광개발'과 관련해, 현재 도시 조직 형성에 근간을 이루는 일제강점기 도시계획 연구를 지속하며 신의주 이외에, 원산 등 북한 내 기타 도시에 대한 근대기 도시변화 및 시가지계획에 대한 국가기록원 자료를 추가 발굴하여 분석할 계획임.
- ㅇ '사회주의 체제 하의 관광개발'과 관련해, 분단 이후 금강산의 이용과 인식의 변화에 관해 연구하고자 함.

□ 건의사항

○ 북한지역 건축문화유산에 대한 연구는 현재까지 2차 사료 위주로 진행될 수밖에 없는 한계가 있으며 최신 실측조사 자료를 확보하는 데에는 어려움이 여전함. 개성시와 금강산과 같이 향후 접근 가능성이 높은 지역에 한해서라도 건축문화유산을 직접 조사 기록할 수 있는 기회가 절실함.

○ 향후 다양한 전공의 연구자들과 학제간 연구를 이끌어갈 수 있도록 사업 시작 단계에서 관련 분야의 연구진 간 교류를 촉발할 수 있는 계기가 마련되기를 희망함.

○ 현재 1년 단위 사업은 매해 분절되고 세부적인 연구에 집중할 수밖에 없는 단점이 있으므로, 거시적인 연구 주제 하에 3~5년의 장기적인 연구가 진행될 수 있도록 사업을 다각화 하는 방안이 필요함.

6. 성과 관련 지표

□ 대표 사업 실적

○ 박동민, 「기능에서 상징으로: 평양역사 건설, 1907-1958(From the Functional to the Monumental: The Construction of the Pyongyang Station, 1907-1958)」, 『대한건축학회지』, 2019년 4월, pp.115~126.

□ 성과 자율 지표

○ 본 연구 사업 시작일(2019년 4월 1일) 기준 2년 이내 사사표기 된 학술지 논문 게재 1건, 투고 예정 4건 (목표 논문 게재수 3건 달성 예정)

○ 본 연구 사업 시작일(2019년 4월 1일) 기준 2년 이내 사사표기 된 학술대회 발표 논문 5건 (목표 학술대회 발표 논문 수 3건 달성 및 2건 초과)

Ⅱ. 연구성과물

https://doi.org/10.5659/JAIK_PD.2019.35.4.115

기능에서 상징으로: 평양역사 건설, 1907-1958

From the Functional to the Monumental: The Construction of the Pyongyang Station, 1907–1958

박 동 민*
Park, Dongmin

Abstract

Construction of the Pyongyang Railroad Station began in 1907 as an important foothold for the Japanese colonization of the Korean Peninsula and the further invasion of Manchuria. As Pyongyang gradually grew in size and political significance, the Pyongyang Station came to have two responsibilities: Fulfill its functional role and serve as a monument to the growing dignity of the city. This study argues that the Pyongyang Station, newly rebuilt in 1958, was the first building to solve the demands for both functional expansion and the pursuit of monumentality. Stylistically, the original single-story wooden building became a three-story classical masonry building. The stylistic change symbolizes the political shift by which the building was reconstructed. The simple wooden building built by the Japanese, representing Pyongyang's status as a colonial provincial town, was transformed into an imposing gateway for the capital city of a newly born socialist state. Socialist Realism, correctly described by its slogan "socialist in content and national in form," harmoniously blended classical architecture, socialist symbols, and Korean local motifs. This study is significant in that it illustrates the historical changes and continuity of the Pyongyang Station from 1907, when it was first built, through the "liberated space" to the postwar reconstruction period of the 1950s.

키워드 : 북한, 평양, 평양역, 전후복구, 사회주의 리얼리즘
Keywords : North Korea, Pyongyang, Pyongyang Station, Postwar Reconstruction, Socialist Realism

1. 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적

분단은 남한을 삼면이 바다로 막힌 사실상의 섬으로 만들었지만, 북한은 해방 후에도 그들의 후원자인 소련과 중국을 여전히 육로로 왕래할 수 있었다. 특히, 전후복구 시기, 북한의 철로는 다양한 공산주의 국가로부터 재건물자와 인력이 들어오는 중요한 통로가 되었고, 도시마다 새롭게 건설되는 철도역사는 기능적인 필요를 넘어 북한의 재건을 상징하는 건축물이 되었다. 이 글은 1950년대 평양역사의 건설을 중심으로, 기능적 필요만이 주로 고려되었던 최초의 평양역사가 현재의 기념비성을 가지게 된 역사적 과정에 관해 이야기한다.

20세기 한반도에서 펼쳐졌던 급격한 역사적 변동은 평양을 지방의 행정 중심에서 신생 사회주의 국가의 수도로 변화시켰다. 이러한 도시의 성장은 한편으로는 도시에 더 크고 화려한 철도역사가 만들어지는 계기가 되었지만, 다른 한편으로는, 빠른 사회적, 정치적 변화로 인해 기념비적 건축물의 건설에 필요한 충분한 물질적, 시간적 여유가 생기기 어려운 상황이 만들어졌다. 이 연구는 기능적 필요를 달성하기 위한 시설로 출발한 평양역사는 도시의 확장 그리고 결정적으로 수도로의 승격으로 인해 기념비성의 추구라는 요구를 더욱 강요받게 되고, 마침내 1958년 처음으로 도시의 위엄에 맞는 평양역사가 문을 열게 되었음을 주장한다.

이 논문은 아직 세부적으로 연구된 적이 없는 평양의 철도역사가 거쳐온 흔적을 추적하여 기록한 기초적 연구라는 점에서 의미가 있다. 더 나아가, 이 연구는 1950년대 북한의 건축문화를 이해하는데 필요한 중요한 정보를 준다는 점에서 중요성을 가진다. 평양역사의 건설에서 볼 수 있는 사회주의 국가들로부터의 원조, 해외 유학파의 참여, 스탈린주의 건축양식으로부터의 강한 영향은 1950년대 북한건축에서 흔히 발견되는 사항이다. 따라서, 평양역사라는 하나의 구체적 사례를 통해 북한의 50년대를 관통하는 공통의 특징을 확인할 수 있다.

1.2 선행연구 및 연구방법

평양역사에 관한 연구는 크게 분단 이전과 이후의 연구로 나누어 볼 수 있다. 남북분단 이전의 평양역사는 소규모 목조건축물이었고, 연구자들에게도 상대적으로 작은

* 서울대학교 건축학과 강사
(Corresponding author : Department of Architecture & Architectural Engineering, Seoul National University, dongmin.park@gmail.com)
이 논문은 2019년도 서울대학교 통일평화연구원의 재원으로 통일기반구축사업의 지원을 받아 수행된 결과물임.

관심만을 받아왔다. 예를 들어, 일본 선교회(鮮交會)에서 발행한『조선교통사』는 1899년부터 1945년까지 조선에서의 철도교통에 관한 역사를 다룬 방대한 자료집인데, 이 책은 일제강점기 조선의 주요 철도역사에 관해서도 일부 설명하고 있다. 하지만, 평양역사에 관해서는 몇 장의 사진 외에는 매우 간략한 정보만이 실려있는데 (Senkokai, 1986), 이는 이 책이 다루는 일제강점기의 평양역사가 경성, 부산, 대구, 신의주 등 다른 주요 도시의 철도역사와는 달리 볼품없는 소규모 목조건물이었기 때문이라 생각된다.

한국의 건축사가들에 의해 진행된 연구에서도, 일제강점기 평양역사는 중요한 개별 연구주제로 다루어지기보다는, 조선에 지어진 다양한 일제강점기 철도역사 중 하나로 언급되었다. 연구자들의 주된 관심은 평양역사를 양식적으로 어떻게 분류할 것인가였다. 예를 들어, 김종헌은 자신의 박사학위논문(1997)에 바탕을 둔 책『역사의 역사』에서 삼국시대부터 1945년까지 조선에서의 교통건축의 방대한 역사를 다루고 있는데, 그 마지막 장에서 일제강점기의 철도역사를 다루면서 군산역, 목포역과 함께 평양역의 외관이 일본의 시모노세끼역과 유사하다고 주장했으며, 평양역사를 "일본 전통적인 목조양식의 역사"라 설명했다 (Kim, 2004, p. 249). 한편, 안창모는 김종헌과는 달리, 군산역, 목포역, 평양역 등 조선에서 볼 수 있는 초기의 역사는 일본 목조양식이라기보다는 북유럽 건축에서 더 큰 영향을 받은 서양식 목구조건축이며, 다만 여기에 일본의 목구조기법이 일부 가미된 양식임을 주장했다 (Ahn, 2000). 그 외에도, 윤인석은 1998년의 연구에서, 구한말부터 일제강점기 초에 지어진 철도역사는 창고와 대합실 그리고 사무실만을 갖춘 소규모의 건물로 주로 지어졌는데, 이러한 역사를 그는 "목구조를 기본으로 하는 절충식 건물"이라 불렀다. 그 예로, 노량진역, 영등포역, 서대문역, 인천역, 남대문역, 용산역, 군산역과 함께 평양역사를 들었다 (Yoon, 1998).

해방 이후 지어진 평양역사에 관한 한국 건축사가들의 연구는 건물에서 민족성이 표현된 방식에 주로 초점을 맞추었다. 예를 들어, 이왕기는 평양역사의 착공연도를 1950년으로 잡으며, 이 건물은 러시아의 사회주의적 사실주의 건축에 조선의 전통적 요소가 적용된 최초의 사례임을 주장했다. 즉, 평면의 대칭성, 거대한 열주, 전면의 거대한 아치, 지붕의 조각상 등은 사회주의적 사실주의 건축양식의 영향이지만, 기와지붕을 가진 팔각정을 중심에 올려놓은 것은 전통적인 분위기를 표현하기 위함이라 주장했다 (Lee, 2004). 이와 비슷한 관점에서, 안창모는 중앙의 탑에 팔각형의 조형언어가 사용된 것은 북한에서 팔각형을 전통적인 소재로 인식했기 때문이며, 이는 고구려 유적에서 팔각형 기단이나 팔각형의 기둥이 발견되기 때문이라 주장했다 (Ahn, 2007).

이 연구는 평양 철도역사의 역사를 일제강점기 혹은 전후복구기라는 단절된 시기 안에서 찾기보다는, 평양역사가 가졌던 형태와 의미가 시대의 변화에 따라 어떻게 변했는지에 초점을 맞추고자 한다. 구체적으로, 이 연구는 평양에 처음 정식으로 기차역사가 들어선 1907년부터 일제강점기와 해방공간을 거쳐 마침내 기념비적 건물을 가지게 된 1958년까지의 기간 동안 평양역사의 형태에 어떤 변화가 있었고, 이러한 변화가 어떤 정치적 의미를 지니는지에 대해 밝히고자 한다.

평양역사는 그 시작부터 중요한 국가 기반시설이었고, 그 기능적 중요성은 평양이 커지면서 함께 계속해서 커졌다. 평양의 도시 규모가 커지면서 한편으로는 더 많은 물동량과 여객을 수용하기 위한 기능적 확장이 요구되었고, 다른 한편으로는 커지는 도시의 위엄을 표현할 기념비적 건물의 건설이 요구되었다. 하지만, 기능적 요구와 기념비적 건축물의 건설이라는 두 가지 요구는 평양역사의 건설에서 동시에 수행하기 어려운 경우가 많았다. 즉, 평양의 급속한 발전은 평양에 더 크고 화려한 역사의 건설을 요구했으나, 연속된 전쟁과 수탈 그리고 도시의 파괴는 큰 비용과 오랜 기간이 걸리는 기념비적 건축물의 등장을 기다려줄 여유가 없었다. 따라서, 이 연구는 기능적 필요와 상징적 중요성이라는 근대 철도 역사가 충족시켜야 했던 두 개의 요구를 중심으로 이 둘이 1958년 평양역사에서 충족되기까지의 과정을 살펴본다. 이 연구는 주로『로동신문』,『건축과 건설』,『건설자』,『조선건축』등 북한 문헌에 등장하는 평양역사에 관한 단편적 정보를 수집하고, 이들을 연결함으로써 평양 철도역사가 지나온 역사의 연속과 단절에 관해 알아본다.

2. 일본인에 의한 평양역사, 1907–1945

평양역사는 서울과 신의주를 연결하는 경의선의 시작과 함께했다. 경의선은 러일전쟁 중 군수품의 수송을 원활하게 하기 위한 목적으로 1904년 일본에 의해 건설된 임시군용철도로 시작되었다. 1904년 3월 31일 용산-마포 구간의 공사로 시작된 이 사업은 1906년 4월 3일 약 530km에 이르는 전체 구간이 완성되었다 (Senkokai, 1986/2012). 용산과 신의주를 잇는 이 철로에서 평양은 가장 중요한 중간 기착점이었다. 경인선의 전체 개통에 앞서 평양을 중심으로 평양-개성 구간이 1905년 1월 14일, 평양-신안주 구간이 그해 1월 26일 완성되었다 (Senkokai, 1986/2012). 하지만, 애초에 전시라는 긴박한 상황에서 사업이 진행되었기 때문에 최대한 빠르게 공사를 진행하는 것이 중요한 관건이었고, 교량은 물론 기차가 지나가는 도시의 기차역 역시 임시 구조물로 지어졌다. 이러한 상황에서 평양역사는 소규모 가건물의 모습으로 시작되었다. (Figure 1)

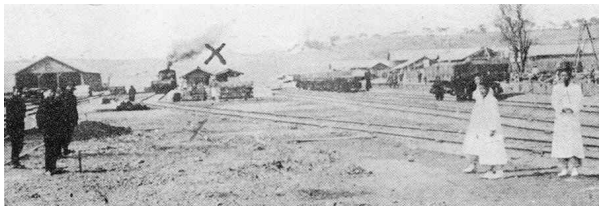


Figure 1. Temporary Railroad Station in Pyongyang, [1905?] (source: *History of Transportation in Joseon*, 1986)

1906년 러일전쟁에 승리한 일본은 얼마 지나지 않은 1910년 조선을 병합한다. 조선의 북서부를 관통하는 경의선은 조선의 지배는 물론 만주진출에 중요한 혈관의 역할을 했다. 이 길을 따라 주요 도시에 잇달아 역사가 건설된다. 1911년에 신의주, 1919년에 개성, 1923년에 정주, 1924년에 신막, 황주, 선천에 역사가 차례로 문을 열었다 (Senkokai, 1986/2017, pp. 48-49).



Figure 2. Pyongyang Station, built in 1907 (source: *A Brief History of 80 Years of Korean Railroad*, 1979)

평양에는 이보다 앞선 1907년 6월에 처음으로 정식 역사가 건설되었다. (Figure 2) 이 건물은 러일전쟁 중에 만들어진 가건물을 교체한 건축물이었으나, 그 규모와 형태에 있어서 여전히 빈약했다. 경의선의 시발역인 용산역사(1906년 완공)와 종착역인 신의주역사(1911년 완공)의 웅장한 모습은 물론, 이후 만들어진 사리원역이나 황주역에 비해서도 보잘것없는 모습이었다. 단층으로 된 건물의 상부에는 처마와 용마루가 단순하게 직선으로 처리된 우진각 지붕이 올려져 있었고, 전면 중심에는 박공이 강조된 주 출입구가 있었다. 일본 선교회가 쓴 『조선교통사』는 러일전쟁 중 임시군용철도감부에 의해 지어진 경의선의 역사가 급하게 건설되었는데, 당시에 지어진 건물은 단층으로 된 목구조이며, 아연을 도금한 파형 철판이 사용되었고, 외벽에는 흰색 회반죽을 쓰고, 그 위로 수수껍질을 덧대었다고 했다 (Senkokai, 1986/2017, p. 179). 평양역사는 임시군용철도감부가 경의선의 관리를 통감부 철도관리국에 인계한 1906년 9월 1일 이후에 문을 열었으나 (Senkokai, 1986/2012, p. 64), 그 직전 관리처인 임시군용철도감부에 의해 지어진 임시 건물과 비교해서 재료나 구법에서 크게 변하지 않은 것으로 보인다.

구체적인 양식의 분류에 관해서는 일본식 목조건축 (Kim, 2004)인가 서양식 목조건축(Ahn, 2000)인가에 관해 학자 간에 이견이 있으나, 이 두 개의 관점 중 어느 쪽을 택하든 간에 분명한 점은 최초로 건설된 평양역사가 일본인에 의해 해석되고 건설된 "일본화된" 근대성을 상징하고 있었으며, 그 형태가 기념비적이라기보다는 실용적 필요를 반영하고 있었다는 사실이다. 초기 평양역사가 보여주는 실용적 측면은 비대칭적 평면에서 잘 드러난다. 이 시기 평양역사는 한쪽이 튀어나온 ㄱ자형 평면을 가지고 있었는데, 김종헌은 이에 관해 역무공간과 대합실을 평면상에서 분리한 결과라 추정했다 (Kim, 2004, pp. 248-249). 이처럼 기능적 목적으로 생겨난 비대칭적 평면은 당시 평양역사가 가지는 비기념비적, 실용적 성격을 잘 보여준다고 할 수 있다.

평양은 20세기 초부터 서울과 부산에 이은 조선의 3대 도시였고, 1930년대 말이 되면 20만 명이 훌쩍 넘는 인구를 가진 조선에서 두 번째로 큰 도시가 된다 (Lee, 2017, p. 110).[1] 하지만, 웅장하고 화려한 서울역사와 부산역사의 모습과는 달리, 1907년 만들어진 평양역사는 도시의 규모와 중요성을 제대로 반영하지 못했다. 중일전쟁과 뒤이은 태평양전쟁에 국가적 역량을 쏟아붓는 상황에서 일본은 새로운 평양역사의 건축에 많은 자원을 투입할 여력이 없었기 때문이다. 따라서, 일본은 완전히 새로운 평양역사를 계획하기보다는 임시적인 확장을 추구했다. 1940년에 촬영된 사진을 보면, 기존 목조건물의 틀은 유지한 채, 기존 현관 부분을 증축하고 있는 모습을 확인할 수 있다. (Figure 3) 이 공사를 통해 특히 전면부가 크게 확장되었는데, 기존에 하나였던 출입구 양쪽으로 출구가 하나씩 추가되어 이용객들의 출입을 더욱 용이하게 했다. 또한, 삼각형 박공의 모습이 더욱 크게 강조되었고, 이를 중심으로 양쪽으로 크고 대칭적인 전면의 모습을 만들었다. 이러한 증축을 통해 볼 때, 40년대 초에 더 웅장한 모습의 평양역사를 만들고자 하는 요구가 있었음을 알 수 있다.



Figure 3. A New Addition to the front of Pyongyang Station, under construction, 1940 (source: *History of Transportation in Joseon*, 1986)

이처럼 일제강점기의 평양역사는 도시의 확장과 함께, 기능적으로 또 형태적으로 확장의 필요가 생겨났으나, 큰 비용이 드는 새로운 건축물을 만들기보다는 기존에 있던 단층 목조건물에서 일부를 증축하는 방법을 택할 수밖에 없었다.

3. 해방 후 새로운 평양역사의 계획, 1945–1950

1945년 해방 후, 한반도 북부를 점령한 소련은 38선 이북 최대 도시였던 평양을 수도로 정한다. 그로부터 3년 후인, 1948년 김일성을 수상으로 하는 북한의 초대 내각이 들어서면서 새로운 국가의 기초가 마련된다. 평양은 지방의 중심도시에서 사회주의 국가의 수도로서 한층 더 중요해진다. 하지만, 한반도 전체의 공산화를 준비하던 북한의 공식적인 수도는 서울이었고, 평양은 그 목표를 달성하기 전까지의 임시적인 수도에 불과했다. 따라서,

1) 이정섭의 연구에 따르면, 1915년 45,793명의 인구를 가진 평양부는 서울부와 부산부 다음으로 큰 도시였다. 평양은 이후 인구가 꾸준히 증가하여 1935년 182,121명까지 늘어난다. 이는 같은 시기 부산부의 인구인 182,503에 필적하는 수치다. 1940년 통계부터는 평양부의 인구가 부산부를 넘어서, 조선에서 두 번째로 인구가 많은 도시가 되며, 1944년 통계에서는 인구가 341,654명까지 늘어난다 (Lee, 2017, p. 110).

해방 직후부터 한국전쟁 직전까지 볼 수 있는 평양의 변화는 사회주의 국가의 수도가 가져야 할 위엄을 표현하기 위한 대규모 건축 활동이라기보다는, 지방 도시가 한 국가의 수도가 되는 데 필요한 최소한의 기능적 확장에 가까웠다. 즉, 이 시기에는 김일성 종합대학 본관, 중앙종합병원, 만경대 혁명학원, 로동신문사, 북조선 로동당 평안남도 위원회 청사 등 몇 개의 새로운 기념비적 건축물이 건설되기도 했으나 (Lee, 1989a, p. 54), 일제강점기에 존재하던 많은 주요 건물들은 광복 이후에도 그대로 사용되었다. 일제강점기의 평양부청이 해방 후 북조선인민위원회로 이용된 것을 대표적 예로 들 수 있다. 평양역사도 이와 다르지 않았다.

1947년 평양역사의 모습을 보면, 건물 전면에 다섯 개의 둥근 아치로 이루어진 아케이드가 있고, 그 양쪽에는 좀 더 좁은 간격으로 기둥이 하나씩 더 설치되어 총 8개의 기둥이 돌출된 형태였다. 기존의 박공 대신 중심에는 시계탑이 높은 곳에 설치되었다. 또한, 역사의 전면에 나란히 놓인 스탈린과 김일성의 초상화와 건물의 전면을 뒤덮은 다양한 선동문구는 일제강점기의 평양역사와 비교할 때 발견되는 가장 큰 차이다.



Figure 4. Early Pyongyang Station Square, during the Japanese colonial period (source: *Sourcebook of 100 Years of Korean Railroad*, 1995)

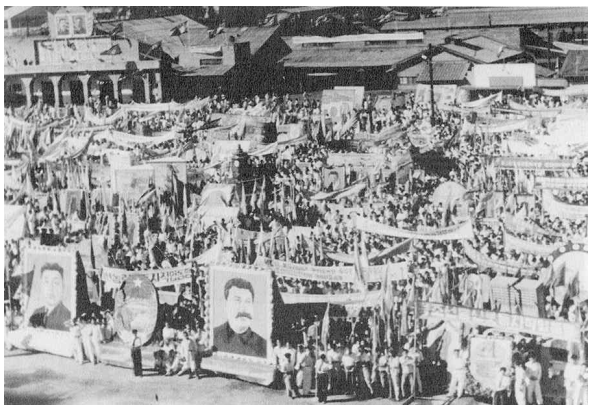


Figure 5. A Mass Rally at the Station Square, Mid-May 1948. The upper left corner of the picture is the Pyongyang Station (source: *The Soviet Military Government in Pyongyang*, 2008)

평양에 찾아온 정치적 변화를 가장 잘 확인할 수 있는 것은 평양역 앞의 소위 “역전광장”이다. 평양역 앞에는 그 시작부터 넓은 공터가 있었다. (Figure 4) 하지만, 해방 이후 사회주의 세력이 그 공간을 정치 선동의 공간으로 적극 이용하면서 역전광장은 북조선인민위원회 앞의 광장과 함께 평양에서 가장 중요한 광장 중 하나가 되었고, 이곳에서 중요한 군중 행사가 열리곤 했다. (Figure 5) 하지만, 이러한 중요한 국가 행사가 벌어지는 넓은 광장과 마주한 평양역사의 입면 뒤로는 여전히 1907년 건설된 낡은 목조건물이 있었다.

평양역사는 당시 평양의 주요 공공건물 가운데서 가장 볼품없는 건물의 하나였고, 따라서 해방공간에서 새로운 평양역사에 관한 필요가 있었음은 분명하다. 하지만, 그 구체적 계획이 시작된 시기는 분명하지 않다. 『조선대백과사전』의 평양역에 관한 설명에는 김일성이 1945년 10월 24일 평양역을 방문하여 “평양역을 수도의 관문답게 세계적수준에서 잘 건설할데 대한 방향과 방도를” 주었다고 기록되어 있다 (Encyclopedia Publishing House, 2001, p. 78). 설혹 이 기록을 사실로 받아들이더라도 이를 새로운 평양역사의 계획이 시작된 시기로 보기는 어렵다. 만약 실제로 1945년 김일성이 평양역사의 건설에 관한 구체적 계획을 내렸다면, 평양에 다른 주요 건축물들이 건설되기 시작한 1947년과 1948년에 평양역사도 함께 건설되기 시작했어야 할 것이다.

1949년까지도 평양역사의 건설은 시작되지 않았다. 약 10년 뒤인 1958년 4월 11일에 발행된 『로동신문』은 평양역사가 “1948년도부터 대규모적이고 현대적인 평양역사의 신축 공사가 진행”되었다고 말하고 있으나 (Lee, 1958), 이 기록 역시 그대로 믿을 수 없다. 이 기사는 잘못되었거나, 기존 역사의 철거를 일컫는 기록이거나, 혹은 새로운 역사의 계획이 이즈음에 시작된 것을 말하는 것으로 보인다.

1989년 출판된 『조선건축』에는 평양역사의 계획안이 1949년 11월 김일성에 의해 비준되었다고 기록하고 있다 (Lee, 1989b, p. 10). 북한의 건축사 기술에서 해방에서 한국전쟁 사이의 소위 “민주건설시기”에는 김일성의 영도 아래 적극적으로 평양에 시민을 위한 대규모 건축공사가 진행했다고 주장하기 때문에, 평양역사의 계획안이 완성된 시기를 실제 보다 늦추어 기록할 이유는 없다. 따라서, 새로운 평양역사의 실제 공사가 공식적으로 출발한 것은 1949년 11월 혹은 그 이후로 보는 것이 옳다.

이때 계획된 평양역사는 1만 1천 제곱미터의 면적에 지하 1층, 지상 3층 규모의 건물이었다 (Lee, 1950). 건물의 구조는 철근콘크리트로, 건물의 내외부는 대리석으로 계획되었다 (“Massive Basic Construction,” 1950). 『평양건설전사』에는 이때 계획된 건물의 모습이 실려있다. 이 도판에 따르면, 건물의 중심부는 다른 부분보다 한층 높은 4층이었고, 중심으로 갈수록 차츰 높아져서 중심의 가장 높은 곳에는 사각형 정자가 있었다. 정자는 사모지붕으로 덮여있었고, 지붕 위는 별 모양 장식이 있는 첨탑으로 마무리되었다. (Figure 6) 만약 이 그림이 1950년에 건설되던 건물이 맞는다면,[2] 한국전쟁 후 지어진 평양역사

2) 『평양건설전사』는 당대가 아닌 1997년에 출판된 책이라는 점

의 가장 큰 형태적 특징인 시계탑과 그 위의 기와지붕을 비롯한 건물의 전반적 윤곽은 전쟁 전에 이미 결정된 것으로 볼 수 있다.

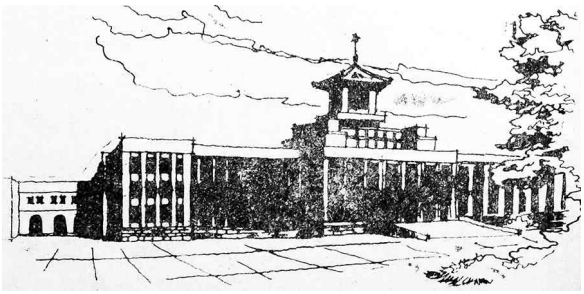


Figure 6. Pyongyang Station Plan, Perspective Drawing, 1950 (source: *The Complete History of Pyongyang Construction*, 1997)

1950년 2월 말에 개회한 북한 최고인민회의 제1기 제5차 회의에서 김일성은 평양역사를 "현대식으로 신축하여야" 함을 연설했다 (Kim, 1950/1980, p. 415). 구체적으로 이 회의에서 그해 국가예산과 별도로 15억원의 공채를 발행할 것을 결정하고, 이중 1억원을 새로운 평양역사의 건설에 배정했다 ("Massive Basic Construction," 1950).

1950년 3월 24일『로동신문』에 실린 당시 평양역장 박만송의 글은 기존 평양역사에 대한 불만과 새로운 평양역사에 바라는 기대를 동시에 보여준다. 그는 자신의 글에서 "현재의 평양역은 일제의 악독한 식민지통치하에서 보잘것없는 목조로써 [내]부가[3] 협착하고 시설이 형편없어 려객들에게 막대한 불편이 있었으며 대도시의 역으로서의 면목을 갖추지못하였다"고 하면서, 앞으로 "평양역은 규모와 그설비에 있어서 날로 발전되고있는 대도시의 철도역으로서 훌륭한 건축물로 될것이다 (Park, 1950)"고 말했다.

흥미로운 점은, 이 글에서 박만송이 평양역사를 수도가 아닌 "대도시의 철도역"이라고만 표현하고 있다는 점이다. 이는 1953년 휴전 이후에는 북한에서 평양역사를 묘사할 때, "공화국의 민주 수도역" (Eom, 1953)이나 "민주 수도의 관문" ("Pyongyang Station," 1956; "Pyongyang Station," 1958) 등 "민주 수도"의 관문임을 강조한다는 사실과 대비된다. 이러한 어휘의 선택은 한국전쟁 이전 북한에서 평양을 항구적 수도로 인식하지 않았음을 보여주는 대목이다.

새로운 평양역사의 실제 공사는 1950년 4월 5일 시작되었다. 1957년 발행된『평양지』에 1950년 3월 20일 평양역사의 신축 공사가 시작되었다고 기록하고 있으나 (City History Compilation Committee, 1957, p. 450), 이는 본공사를 위한 준비공사를 말하는 것으로 보인다. 1950년 3월 13일『로동신문』에서 공사가 "4월초에 본격적으로 착수하게" 될 것이라고 적고 있으며 ("Massive Basic Construction," 1950), 1950년 5월 12일 자『로동신문』에는 구체적으로 1950년 4월 5일 공사가 시작되었다고 구체적으로 기록되어 있다 (Lee, 1950). 이후 1989년 출판된『조선건축사』에서도 리화선이 새로운 평양역사가 1950년 4월 초에 착공했다고 쓰고 있다는 점을 생각하면 (Lee, 1989a, p. 63), 평양역사의 건설이 1950년 4월 5일에 시작되었음은 분명해 보인다.

이 시기의 평양역사가 구체적으로 어떤 건축가에 의해 설계되었는지는 분명하지 않다. 하지만, 리화선은『조선건축사』에서 이때의 평양역사를 "우리의 손으로 설계하고 건설하기 시작한 첫 현대적인 역사건물"이라고 평가했으며 (Lee, 1989a, p. 63), 해방공간에서 건축된 다른 주요 건물들이 일제강점기 건축교육을 받은 북한 건축가들에 의해 주로 만들어졌음을 생각하면, 1950년 시작된 평양역사 역시 북한의 건축가들에 의해 설계되었을 가능성이 크다.

비록 1950년 4월 공사가 시작되었지만, 북한이 불과 두 달 뒤에 대규모 남침을 계획하고 있던 상황에서 평양역사는 애초에 완공이 불투명한 사업이었다. 실제로 평양역사 공사는 전쟁으로 인해 기초공사도 끝내지 못한 채 중단되었고, 그 건설은 휴전 이후로 미루어졌다.

4. 전후 임시 역사의 건설, 1953

일제강점기 한반도의 철도는 침략과 수탈의 통로였다. 한반도에서 시베리아를 거쳐 유럽으로 가는 기찻길은 이미 1914년에 열렸지만 (Senkokai, 1986/2017, p. 373), 한국인은 이 길의 주인도 주된 수혜자도 아니었다. 해방과 함께 38선을 기준으로 남북이 갈리면서 철도는 북한과 그들의 공산주의 동맹국들을 강하게 묶어주는 매개가 되었다. 특히, 한국전쟁이 끝나고 재건이 시작되자 철로를 통해 소련과 중국을 비롯한 공산주의 동맹국에서 원조물자가 평양으로 몰려들었고, 평양의 재건을 돕기 위해 방문한 기술자들 역시 기차를 타고 평양을 방문했다. (Figure 7) 따라서, 기차선로는 재건에서 가장 먼저 복구된 시설이었고, 철도역사 또한 시급히 만들어져야 하는 건물이었다.

1953년 7월 27일 한국전쟁이 끝난 지 얼마 되지 않아 평양역사의 임시역사가 건설되기 시작했다. 1953년 10월 6일 착공된 평양역 가역사는 (Eom, 1953) 불과 석 달이 채 되지 않은 그해 12월 30일에 준공된다 ("Temporary

---

에서, 그 안에 실린 도판의 진위를 분명히 말할 수는 없다. 하지만, 이 그림에서 볼 수 있는 평양역사의 모습은 한국전쟁 이전에 계획된 실제 건물의 모습을 반영하고 있을 가능성이 크다고 생각된다. 우선, 1950년 5월 12일 자『로동신문』에서 새로운 평양역사를 지상 3층 건물로 묘사했다는 점에서 사진의 모습과 규모가 일치한다 (Lee, 1950). 또한, 만약 이 도판이 이후에 꾸며낸 그림이라면, 시계탑을 굳이 팔각이 아닌 사각으로 표현하고, 이후 건설되지 않은 별 모양의 첨탑 장식을 그려 넣었다는 사실을 설명하기 어렵다. 마찬가지로, 도판의 좌측에 평양역사와 연결된 구조물 역시 이후 계획안에는 나타나지 않는데, 이를 구태여 꾸며내서 그려 넣었다고 보기 어렵다.

3) 이중 "내"자는 불량한 인쇄상태로 인해 분명하게 식별할 수 없었기 때문에, 인식 가능한 글자의 형태와 문맥을 통해 추정하였음을 밝힌다.

Pyongyang Station," 1954). 평양의 주요 건축물이 물자의 부족으로 대부분 1954년 재건되기 시작했음을 생각하면 평양역 가역사의 빠른 건설은 평양역사가 기능적으로 얼마나 시급했는지를 잘 보여준다.

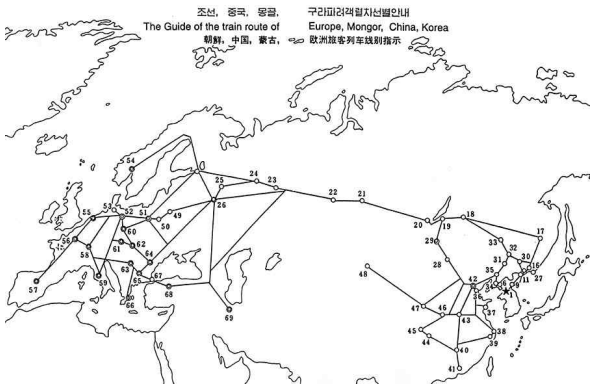


Figure 7. International Train Routes from Pyongyang (source: *International Passenger Train Timetable*, n.d.)

이때 북한에서 풍부한 유일한 자원이었던 노동력은 평양역사의 건설에서도 적극적으로 활용되었다. (Figure 8) 벽체는 벽돌을 쌓아서 만들었고, 지붕은 목조 트러스가 사용되었다 (Eom, 1953). 이 건물에 사용된 슬레이트판은 소련이 원조한 것이며, 기타 건설 기자재도 다른 사회주의 국가로부터 원조받은 것이었다 ("Temporary Pyongyang Station," 1954). 이러한 노동집약적이며 해외의 원조에 크게 의존한 재건방식은 이후에 건설되는 새로운 평양역사의 건설을 포함한 1950년대 평양재건의 특징을 미리 보여주는 것이라 할 수 있다.

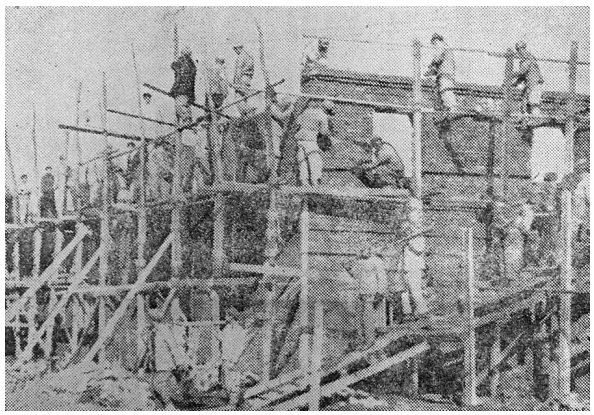


Figure 8. Temporary Pyongyang Station under Construction, 1953 (source: *The Rodong Sinmun*, 1953, December 3)

이때 만들어진 평양역사는 단순한 기능적 목적을 넘어 일정한 기념비성의 표현을 시도하고 있다. 중심부의 두 개의 낮은 타워와 그 사이의 박공은 중심을 강조하고, 이와 대칭으로 건물의 양쪽에 박공지붕을 반복함으로써 균형과 대칭을 동시에 이루었다. (Figure 9) 해방공간에서 평양역사의 전면에 김일성과 스탈린의 초상화가 붙어 있었다면, 한국전쟁 후의 평양역사에는 김일성과 소련 지도자 외에도 새롭게 중국 지도자의 초상화가 추가되었다. 이는 한국전쟁을 거치며 커진 중국의 영향력을 보여주는 증거이기도 하다.

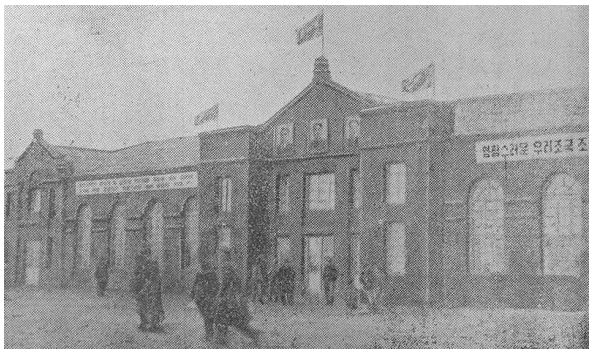


Figure 9. Newly Built Temporary Pyongyang Station (source: *The Rodong Sinmun*, 1954, January 13)

해방 이전의 평양역사와 비교해서 더 웅장한 모습을 보여주었지만, 애초에 임시역사로 시작한 이 건물은 놀랄 만큼 짧은 시간만을 서 있었다. 임시역사가 완성된 지 채 몇 달이 지나지 않아 새로운 평양역사의 공사가 시작된다.

5. 새로운 평양역사의 건설, 1954–1958

5.1 새로운 평양역사의 설계

평양역사는 평양에 도착한 방문자들이 가장 먼저 만나게 되는 건물이자, 수도의 관문이었다. 특히, 평양이 재건되면서 평양역에서 보통문을 연결하는 약 2.4km의 륜환선거리(현 창광거리)가 새롭게 생겨났는데, 이로써 평양역사는 정면의 인민군거리(현 영광거리)를 통해 평양의 중심인 스탈린거리(현 승리거리)로 갈 수 있었고, 좌측에 새롭게 생긴 륜환선거리를 통해 보통문을 거쳐 서평양으로도 바로 연결되는 교통상의 요지가 되었다. 이처럼 상징적이면서 동시에 기능적으로 중요한 자리에 위치한 철도역사를 웅장하게 건설하는 일은 도시를 재건함에 있어 중요한 일이었다.

수도의 관문 역할을 할 평양역사가 새롭게 계획된 것은 임시역사가 완성된 지 불과 몇 달 지나지 않은 1954년의 일이다. 1989년의 한『조선건축』기사에 따르면, 김일성이 1954년 4월 말에 건축가들을 불러 평양역사의 건설을 지시했다고 하는데 (Lee, 1989b), 이로부터 얼마 지나지 않아 평양역사의 공사가 시작되었다는 사실로 미루어 이즈음에 실제로 새로운 평양역사의 건설이 지시되었음은 사실로 보인다. 이때 설계는 평양시 도시설계연구소의 리형이 담당했다고 알려져 있다 (Oh, 1957). 리형은 소련의 우랄 공대 건축학부를 졸업한 젊은 엘리트였다. 소련에서의 유학경험은 리형을 소련건축, 그중에서도 스탈린식 고전주의 건축양식에 익숙하게 만들었고, 평양역사가 한국전쟁 전의 다소 투박한 모습을 벗고 더 세련된 모습을 갖추는데 중요한 기여를 한 것으로 보인다.

평양역사에서 볼 수 있는 대칭적 구성과 중심부의 거대한 아치형 입구 그리고 그 위로 높게 솟은 시계탑은 당시 소련에서도 쉽게 그 예를 찾을 수 있는 구성이다. 예를 들어, 1954년 새롭게 완성된 소련 스탈린그라드(현

볼고그라드)의 기차역은 고전적 건축양식의 3층 구조물이었으며, 중심에는 거대한 아치형 입구가 있었고, 그 위에는 시계탑이 있었다. 그리고, 첨탑의 꼭대기에는 오각형의 별이 빛나고 있었다. 이러한 대칭적 구성과 중심의 아치형 정문과 높은 타워, 그리고 그 위의 별모양 장식은 예레반(현 아르메니아 수도)과 같은 다른 소련 지방도시의 기차역에서도 발견되는데, 새로운 평양역사도 이 틀 안에서 계획되었다.

평양역사는 선로를 따라 놓인 110미터의 긴 전면을 가지고 있었고, 측면의 길이는 32미터였다 (“Pyongyang Station,” 1958). 1954년 9월 27일 자『로동신문』에 실린 입면도를 보면, 중심의 시계탑을 중심으로 좌우로 완전한 대칭을 이루고 있다. 건물의 양쪽은 3층의 구조물인데, 중심으로 갈수록 높아져서 그 꼭대기에는 6층의 시계탑이 있었다. (Figure 10) 첨탑을 제외한 시계탑의 높이는 38미터로 계획되었다.[4)]

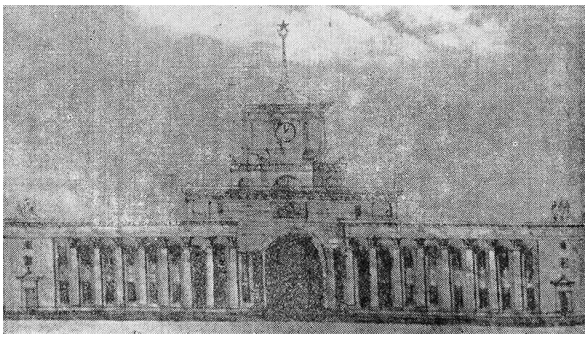


Figure 10. Design of the Pyongyang Station, 1954 (source: *The Rodong Sinmun*, 1954, September 27)

1954년의 계획안은 한국전쟁 직전에 계획된 평양역사의 모습과 큰 틀에서 비슷하지만, 이전과 비교해 몇 가지 달라진 점도 있었다. 우선, 내부 면적이 이전에 1만 1천 제곱미터에서 다소 늘어난 1만 3천 제곱미터가 되었다. 형태적으로는, 중심에 건물 전체 높이에 해당하는 높은 아치형 정문이 만들어졌고, 그 위에는 “평양”이라 적힌 간판이 설치되었다. 또한, 이전의 계획에서는 건물의 중심과 양 끝이 조금 돌출되어 있었으나, 새로운 계획에서는 건물 양쪽에 돌출된 선에 맞추어 건물 전체에 길게 열주가 늘어서 있는 모습으로 바뀌었고, 중심에는 오히려 기둥이 없이 구조물이 조금 뒤로 물러난 형상을 하고 있다. 이를 통해 중심의 거대한 아치형 입구가 더욱 강조되었다. 중앙의 시계탑에는 이전에도 전통 목구조를 재현한 구조물이 있었으나, 새로운 계획에서는 이 구조물의 평면과 지붕이 사각형에서 팔각형으로 바뀌었다. 팔각의 모티브는 평양역사에서 전통성을 드러내는데 중요한 요소로서 중앙홀의 평면, 시계탑의 평면과 지붕에 반복적으로 사용되었다. 안창모가 이미 지적했듯이, 평양역사에 사용된 팔각의 모티브는 고구려 유적의 평면과 고분의 기둥에서 가져온 것으로 보인다 (Ahn, 2007). 그 외에도 지붕은 청기와로 장식되었고, 짧은 추녀 아래에는 봉황의 형상을 부각으로 장식했는데 (“Pyongyang Station,” 1958), 이러한 요소들은 평양역사가 단순히 서양 고전주의 건축물이 아닌 지역의 건축전통도 함께 물려받았음을 보여주는 증거다.

한편, 평양역사에는 사회주의의 상징에서 가져온 장식도 있었다. 건물 내부 중앙홀의 시계탑을 지탱하는 기둥은 서양의 고전건축에서 온 것이지만, 주두의 회오리 모양 장식(volute) 사이에는 오각형의 별 모양이 장식되어 있다. (Figure 11) 서양 고전주의 건축에 사회주의의 상징과 지역의 전통건축을 조화시킨 소련의 사회주의 리얼리즘은 평양역사의 건축에 이론적 바탕을 제공했다.

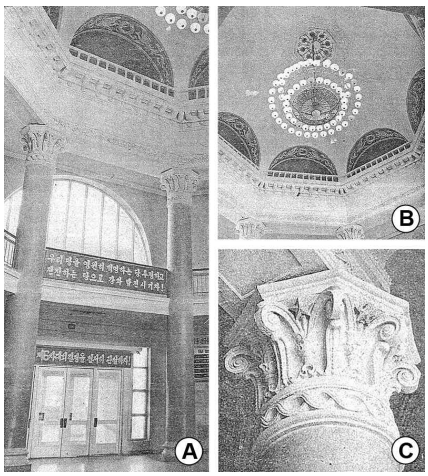


Figure 11. Pyongyang Station, Interior (A: Central hall, B: Dome ceiling, C: Capital ornamentation) (source: *Korean Architecture,* 1989, No. 2)

1950년대 평양에 건설된 건물 대부분이 그러하듯, 평양역사의 건설에도 공산주의 국가로부터의 원조는 중요한 역할을 했다. 공사가 한창 진행 중이던 1955년 3월 1일자『로동신문』에 “공사에 기술적 원조를 주고 있는 웽그리야[헝가리] 시공 기사 두다시 요제브”의 사진이 실린 것을 보면 (Bae, 1955), 다른 공사 현장과 마찬가지로 평양역사에서도 해외의 기술지원이 중요한 역할은 했다는 사실은 분명하다. (Figure 12) 구체적으로, 위생 및 난방과 관련한 설계는 헝가리의 기술자들이 담당했고, 역사에 사용된 시계는 동독에서 보내온 것이었다 (Lee, 1958). 이러한 해외의 지원에 관해 평양역사의 완공을 알리는 1958년 5월호『건설자』는 평양역사의 건설에 소련, 중국, 헝가리, 동독의 지원이 있었음을 다음과 같이 말했다: “이 웅장하고 화려한 역사를 볼 때마다 조선 인민은 또한 쏘련을 비롯한 중화 인민 공화국, 웽그리야[헝가리], 독일 민주주의 공화국의 물심 량면에 걸친 지성어린 국제주의적 원조를 영원히 기억에 아로 새길 것이다 (“Pyongyang Station,” 1958, p. 23).”

4) 1954년 9월 27일 자『로동신문』에는 “역사의 중앙부에는 시계탑이 건축되며 그의 높이는 38메터에 달한다”고 기록되어 있다 (“New Pyongyang Station,” 1954). 완공 후의 기록에서 시계탑 정점까지의 높이가 47미터라고 한 점을 보면 (Lee, 1958), 1954년의『로동신문』에서 말한 38미터는 첨탑을 제외한 높이로 보는 편이 옳을 것이다.

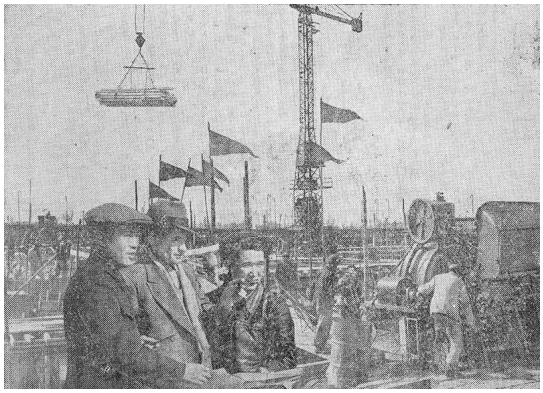


Figure 12. A Hungarian Engineering Consultant and North Korean Technicians, at the Pyongyang Station Construction Site, 1955
(source: *The Rodong Sinmun*, 1955, March 1)

5.2 평양역사의 내외부 공간

평양역사의 중심에는 500제곱미터 넓이의 중앙홀이 있는데, 이곳은 3층까지 높게 뚫려있다. (Figure 13) 천장에는 1.7톤의 거대한 샹들리에가 홀 내부를 밝혔다 (“Pyongyang Station,” 1958). 평면상에서 이 홀은 팔각형인데, 이 팔각형 평면은 그 위에 있는 시계탑과 지붕의 형태에도 적용되었다. 중앙홀 위에는 시계탑이 있는데, 아래의 거대한 아치와 함께 평양역사에서 시각적인 중심이 된다. 팔각형의 시계탑 외부에는 4면에 각각 지름 3.6m인 큰 시계가 설치되어 사람들에게 시간을 알려주었다 (Lee, 1989b).

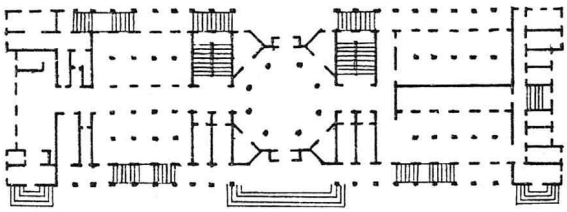


Figure 13. Pyongyang Station, 1st Floor Plan
(source: *Korean Architecture,* 1989, No. 2)

평양역사의 주된 메스는 3층으로 이루어져 있다. 이 중 1층에는 매표소와 240개의 좌석을 가진 대합실, 여객 안내실, 매점, 식당, 서점, 전보 취급소, 공중 전화실 등 사람들이 역에서 가장 흔히 이용하게 되는 시설들로 채워졌다. 2층에는 공무원 대합실, 모자 대합실, 임산부를 위한 해산실, 어린이 목욕탕, 아동 휴게실, 도서실, 이발소와 영사기를 갖춘 선전실 등 좀 더 특수한 용도의 편의시설이 위치했다. 2층과 3층의 북쪽 공간은 모두 여행객을 위한 여관으로 사용되었고, 남쪽에는 역의 운영을 위한 사무실이 위치했다. 건물 중심부의 4층에는 베란다가 있고, 베란다의 네 모서리는 조각상으로 장식되어 있다. 건물의 가장 높은 곳에 있는 시계탑은 6층에 해당한다. 건물 지하에는 홀과 상점, 물품 보관소를 비롯해 승강장으로 연결되는 지하도가 있었다 (“Pyongyang Station,” 1958).

역사 외부의 역전광장은 “평양의 현관”이라 불리는 인민군거리에 더해 (Figure 14), 한국전쟁 후 새롭게 륜환선거리가 생기면서 도시에서 더욱 중요한 시각적 중심이 되었다. 새로운 평양역 광장은 3만 6천 제곱미터의 넓이였는데, 이는 새롭게 만들어지는 김일성광장과 같은 크기였다. 김일성광장과 마찬가지로 역전광장 주변으로도 높고 화려한 건물이 그 구획을 정하고 있었다. 하지만, 김일성광장의 남북으로 건설된 두 개의 종합청사 건물이 1955년 완공되었고, 형태적으로 고전적 양식인 데 반해, 역전광장을 감싸고 있는 건물들은 그보다 늦은 시기에 만들어졌으며, 좀 더 모던한 형태를 가지고 있었다. 김일성광장이 형태적으로 완전히 빈 공간이며 좀 더 상징적 의미가 강한 장소인 데 반해, 역전광장은 중심에 원형 교차로가 있었고, 그 양쪽에는 분수가 하나씩 설치되고 이를 중심으로 시민들이 이용할 수 있는 작은 공원도 마련되었다. 즉, 역전광장은 상징적 의미뿐만 아니라, 교통의 흐름을 돕고 시민에게 녹지를 공급한다는 점에서 도시에서 중요한 기능을 담당했다.



Figure 14. Pyongyang Station from the People's Army Street, c. 1957 (source: *Pyongyang Today*, 1957)

기능적 변화 못지않게 전후복구기를 거치면서 역전광장은 상징적 의미에서도 큰 변화가 있었는데, 이는 광장에 설치된 기념비의 변화에서 잘 확인할 수 있다. 일본의 군용철도감부는 아직 조선이 완전한 식민지가 되기도 전인 1906년 8월 서울과 평양 사이의 철도 개통을 기념하기 위해 평양역 앞 광장에 화강석으로 된 약 10.6미터(35척) 높이의 <경의철도 창립기념비>를 세운다 (Figure 15).

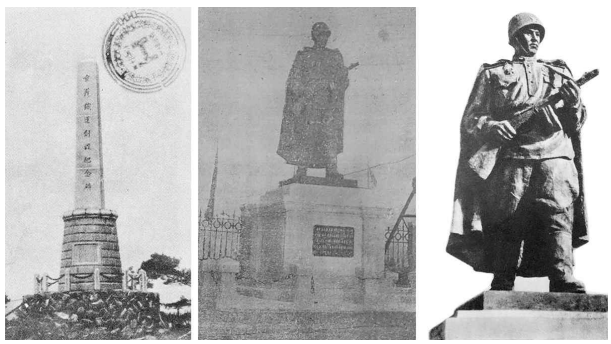


Figure 15. Monument to the Founding of the Gyeongui Rail. c. 1906 (left), the Statue of a Soviet Soldier, c. 1958 (middle), and an Enlarged Image of the Statue (right)
(source: *A Brief History of 80 Years of Korean Railroad*, 1979 [left]; *10 Years of Architecture and Construction in Joseon, 1948-1958*, 1958 [middle]; *Pyongyang*, 1959 [right])

흥미로운 점은, 이 탑 주변에 러시아에서 노획한 철도 객차의 부품을 이용해서 철책을 만들었다는 점이다 (Senkokai, 1986/2012, p. 60). 이 기념비는 러일전쟁의 승리로 일제가 한반도에서 굳건한 지배력을 가지게 되었음을 상징하였으며, 이 탑이 평양역 앞 광장에 설치되었다는 사실은 경의선이 일본의 군사적 필요 때문에 탄생한 철로라는 점과 더불어 평양이 이 노선의 가장 중요한 기착지임을 말해준다.

러일전쟁의 패배로 한반도에서 물러났던 러시아는 1945년 일본의 패망과 함께 다시 한반도에 진출할 기회를 얻게 된다. 한국전쟁 후의 평양역 구내에 설치된 소총을 든 소련 군인의 동상은 이곳이 이제는 일본의 식민지 도시가 아닌 소련의 영향력이 미치는 최전선임을 분명히 보여준다 (Park, 2017, p. 269). 상징하는 국가는 바뀌었지만, 외국의 군사력을 상징하는 기념물이 수도의 중심에 세워졌다는 점은 변하지 않았다.

6. 평양역사의 완성과 논쟁, 1957–1958

6.1 평양역사의 완성

평양역사가 착공한 정확한 시점을 알 수 있는 믿을만한 기록을 발견할 수는 없었지만, 1954년 9월 27일 자『로동신문』에서, 이미 지하 1층의 굴착 공사가 진행 중임을 말하고 있다는 점을 고려하면 그 이전에는 공사가 시작되었음을 알 수 있다 (“New Pyongyang Station,” 1954). 하지만, 평양역사는 그로부터 3년 반 이상이 지난 1958년 4월 11일에야 문을 열게 된다. 당시 평양의 다른 주요 건축물이 대부분 1년 반 정도의 공사 기간이 걸렸다는 사실을 고려하면 평양역사는 두 배가 넘는 시간이 걸린 셈이다. 전후복구기 북한에서 빠른 건설속도를 건설에서 가장 큰 미덕의 하나로 여기던 상황에서 평양역사가 보여준 긴 공사 기간은 대단히 예외적이라 할 수 있다.

흥미로운 사실은, 평양역사의 건설과 관련한 문헌을 검토해 보면 평양역사의 완공이 더 일찍 이루어질 수 있었다는 점이다. 우선, 1954년 9월 27일 자『로동신문』은 평양역사의 완공을 8.15해방 10주년에 맞추어 1955년 8월 15일까지 끝낼 계획임을 밝혔다 (“New Pyongyang Station,” 1954). 이때 평양역사 앞의 역전광장과 여기서 이어지는 인민군거리, 스탈린거리, 김일성광장과 그 주변의 종합청사, 그리고 평안남도 종합청사의 신축 공사를 비롯해 해방탑과 소련 적십자 병원 등 주요시설의 복구가 이루어지는데, 평양역사 역시 이때를 완공 목표로 잡았다. 평양역사와 비슷한 규모인 종합청사 1호 건물이 1954년 3월 공사가 시작되어, 약 1년 5개월의 공사 기간을 거쳐 1955년 8.15 행사에 맞추어 완성되었지만, 평양역사는 이보다도 짧은 공사 기간을 가졌다는 점에서 애초에 평양역사의 건설 계획을 무리하게 잡았음을 알 수 있다. 다른 한편으로 생각하면, 평양역사의 건설이 얼마나 시급한 사업인지를 보여주는 대목이기도 하다.

1955년 7월 8일『로동신문』의 기사에 따르면, 7월 즈음에 “지붕들이 올라 가기 시작”했으며, 얼마 남지 않은 8월 15일까지 전체 공사를 끝내기보다는 우선 옥상 공사를 완성 할 것을 현실적인 목표로 공사가 진행되었다 (“Pyongyang Station builders,” 1955). 이처럼 처음 정한 목표 기한은 맞추지 못했으나, 다음 해인 1956년 말까지 완공하는 데는 큰 무리가 없어 보였다. 1956년 9월 12일 자『건설신문』에 따르면, 1956년 9월에 이미 외부 미장이 끝나고, 내부 미장이 진행 중이었으며, 한 달 뒤인 그해 10월에 평양역사가 준공될 예정이라 보도했다 (“Pyongyang Station,” 1956). 사진 자료는 이를 분명히 보여준다. 같은 기사에 실린 평양역사의 모습을 보면, 시계탑 주변의 일부 장식을 제외하면 평양역사의 외관은 이미 거의 완성되었음을 알 수 있다. (Figure 16)



Figure 16. Pyongyang Station near Completion, 1956 (source: *The Keonseol Sinmun*, 1956, September 12)

평양역사가 공식적으로 문을 연 날짜는 1958년 4월 11일이지만, 90년대 이후에 나온 문헌은 이보다 앞선 1957년에 평양역이 완공되었음을 주장하기도 한다. 예를 들어, 1997년에 발간된『평양건설전사』는 1955년 4월에 착공하여, 1957년 말에 완공하였다고 기록하고 있다 (Compilation Committee, 1997, p. 280). 이는 실제 착공일은 늦추고, 완공일은 앞당김으로써 전체 공사 기간을 줄이고자 했기 때문으로 보인다. 2001년에 나온『조선대백과사전』역시 평양역이 완공에 2년 남짓한 시간이 걸렸다고 쓰고 있는데 (Encyclopedia Publishing House, 2001, p. 78), 이 역시 사실이 아니다. 이처럼 당대의 기록보다 공사 기간을 줄인 후대의 기록이 있는 이유는 전후복구기의 대표적 건축물인 평양역사가 착공에서 완공까지 지나치게 오래 걸렸다는 사실이 북한의 50년대 역사서술에 부합하지 않기 때문일 것이다. 하지만, 이러한 기록이 가능한 또 다른 이유는 평양역사가 공식적인 완공날짜인 1958년 4월 11일에 앞서 실제로 공사 자체는 대부분 끝났기 때문이다.

평양역사의 완성과 관련한 또 다른 흥미로운 점은 첨탑의 변화다. 1956년에 촬영된 사진을 보면, 원래 계획되었던 날렵하게 솟은 첨탑이 납작하게 낮은 모습으로 변했다는 사실을 알 수 있다.[5] 원래의 첨탑이 낮아지면서 평양역사는 처음 계획안이 가지고 있던 진취적인 수직성

5) 평양역사의 완공을 알리는 1958년 4월 11일 자『로동신문』의 기록에 따르면 1층에서 시계탑 정점까지의 높이는 47미터였다 (Lee, 1958).

은 약해지고 전반적으로 둔한 이미지를 가지게 된다. 더욱 흥미로운 점은, 첨탑이 낮아졌지만, 그 위의 오각형 별은 1956년의 사진에서 여전히 발견된다는 점이다.[6] 이 오각형 별 장식은 1957년 이후에 촬영된 사진에서는 찾아볼 수 없고, 그 대신 전통적인 탑의 상륜부와 유사한 장식으로 교체된다 (Figure 17).

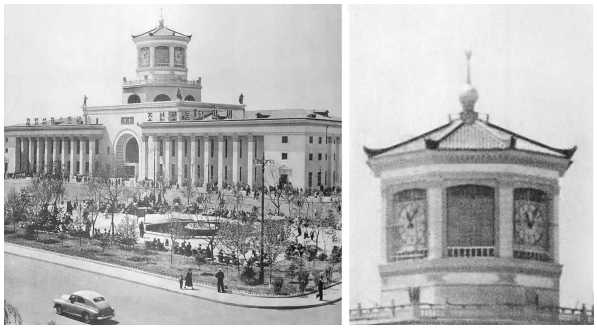


Figure 17. Pyongyang Station and its Clock Tower, c. 1960 (source: *Korea, 1945-1960*, 1960)

그렇다면 평양역사의 완공은 왜 그리도 미루어진 것일까? 그리고 왜 평양역사의 첨탑을 장식했던 오각형 별은 전통적 장식으로 바뀐 것일까? 이에 대한 답은 1956년의 8월 종파사건과 그 결과 생겨난 전통성에 관한 논쟁의 맥락에서 이해할 수 있다.

6.2 평양역사 논쟁

1956년 8월에 열린 북한 조선로동당 중앙위원회 전원회의에서는 당의 경제노선과 김일성의 개인숭배에 대한 비판이 일어나는데, 이 사건을 시작으로 약 1년간 연안파와 소련파의 숙청이 진행되고 북한에는 김일성을 중심으로 하는 사실상의 단일 권력체제가 만들어진다. 김일성은 반대파를 숙청하는 과정에서 중국과 소련으로부터 큰 정치적 압박을 받게 되는데, 그 결과 김일성을 중심으로 하는 북한의 권력층에서는 소련과 중국에 대한 무조건적 순응의 자세에서 벗어나 자신들의 독자성을 강조하기 시작한다.

커지는 민족적 주체성의 주장은 건축계에도 영향을 주었다. 종파사건 이후에도 건축계, 그중에서도 건설기술 분야에서 소련의 영향은 여전히 막강했으나, 건축양식의 측면에서 보면 서양 고전주의 건축을 그대로 따라가기보다는 조선의 민족적 특징을 건축물에 적용하려는 노력이 이전에 비해 더욱 두드러지게 나타난다 (Park, 2018). 평양역사의 완공을 앞두고 발생한 종파사건은 당시 가장 중요한 기념비 중 하나였던 이 건물을 둘러싼 논쟁을 불러일으켰다.

평양역사에 관한 가장 혼한 비판은 그 화려함에서 비롯했다. 평양역사가 완공되기도 전인 1957년 박익환은 『건축과 건설』에 쓴 글에서, 평양역사에서 건축가들이 경제성은 도외시한 체 예술적 측면만을 강조했다며 비판했다. 그는 건축가들이 건축미를 추구하는 과정에서 서양의 고전 건축물의 비례를 그대로 가져온다던가 구조적으로 불필요한 장식을 사용함으로써 낭비를 초래했다고 비판하며, 그 예로 종합청사, 대동문영화관과 함께 평양역사를 들었다 (Park, 1957). 이보다 더 노골적인 비판도 찾을 수 있는데, 오익근은 1957년 7월 25일 『로동신문』에 기고한 글에서, 당시 평양의 도시재건을 주도하던 평양시 도시 설계 연구소의 건축가들이 경제성보다는 화려함만을 추구한다고 비판하며, 그 대표적 예로 평양역사를 들고 있다. 구체적으로, 오익근은 평양역사의 설계를 담당한 리형이 자신의 작품활동에만 골몰한 나머지 많은 낭비가 생겼음을 다음과 같이 말했다.

> 이 설계에는 허식과 필요 이상의 장식이 아주 많다. 샨데리아[샹들리에] 하나에만 100만 원, 평양역 간판에만 50만 원을 예견하였던 것은 그 단적인 례이다. 이렇게 장식비에만 투하된 금액이 전 공사비의 17%에 달한다. ... 또한 이 역사의 지붕에는 현대적 건축에는 전혀 어울리지도 않으며 이 건물의 기능과는 관련도 없는 굉장한 탑이 있는바 이에서 랑비된 재료와 로력이면 수십 세대의 단층 주택을 지을 수 있다 (Oh, 1957).

이러한 경제성과 기능성에 초점을 맞춘 평양역사에 대한 비판이 실제로 겨냥했던 대상은 실무를 담당한 젊은 건축가인 리형이라기보다는, 당시 북한의 재건을 책임지던 인물 중 김승화, 박의완 등의 소련파와 건축계에서는 로식, 오삼용 등의 인물들, 그리고 그들이 속한 설계기관이었다. 그들이 재건의 초기에 설계했던 화려한 서양 고전주의 건축양식 역시 손쉬운 비판의 대상이 되었다. 이러한 상황에서 1954년 시작되어 1957년까지도 공사가 끝나지 않은 화려한 평양역사의 외관은 더없이 좋은 공격 대상이었다.

하지만, 평양역사는 지나친 화려함뿐만 아니라, 상징성의 관점에서도 비판받았다. 이를테면, 김용준은 1958년 『문화유산』에서 "공공 건물에서는 경제가 허락하는 한 맵씨를 내여야겠다"고 주장하면서 (Kim, 1958, p. 34), 평양역사는 만족스러운 건물이 아님을 주장했다. 그는 평양역사의 시계탑이 단순하고 남성적인 석가탑보다는 섬세하고 여성적인 다보탑에 가깝다고 말하며, 다보탑의 미에 다가가기 위해서는 평양역사의 시계탑은 난간이 좀 더 튀어나와야 하며, 탑신도 좀 더 홀쭉했어야 함을 주장했다 (Kim, 1958). 더 나아가 주요 건물의 설계에 최대한 조선의 특징을 살릴 필요가 있음을 다음과 같이 말했다.

> 지붕에 골기와를 잇고 아름다운 곡선도 만들어 보아야겠고 추녀도 좀 뽑을 필요가 있고 기둥 우에 간결한 두공도 붙일 필요가 있고 아담한 란간과 장대 주추도 생각해야 되겠고 창문' 살 모양도 다채롭게 고려해야 되겠다 (Kim, 1958, p. 34).

6) 실제 평양역사의 사진 위에 별 모양을 그려 넣었을 가능성도 완전히 배제할 수는 없지만, 그 경우라 할지라도 적어도 별 모양 장식을 곧 만들 계획이 있었음은 분명히 알 수 있다.

평양역사가 전통성을 충분히 반영하지 못했음을 지적한 인물은 김용준뿐만이 아니었다. 김일성대학 역사학 강좌장인 리여성은 이보다 1년 앞선 1957년『건축과 건설』에 기고한 글에서 소련과 중국에서 자신들의 고유한 건축양식을 현대 건축에 적용하기 위해 노력하는 데 반해서, 당시 북한에서는 그러한 노력이 부족함을 지적하며, 하나의 기념비가 되어야 할 평양역사가 전통적 건축양식을 충분히 반영하지 않았음을 비판했다 (Lee, 1957).

요약하자면, 평양역사는 한편에서는 경제성과 상관없는 장식이 많다고 비판받았고, 다른 한편에서는 전통성이 충분히 표현되지 못했다고 비난받았다. 즉, 평양역사는 경제성의 측면과 수도의 관문으로서의 정체성 표현의 관점에서 모두 비판받았다. 이러한 비판이 공식적으로 제기되는 상황에서 평양역사의 외관을 그대로 마무리할지, 마지막으로 남은 첨탑과 그 위의 별 모양 장식을 어떻게 할지에 대한 고민이 있었을 것이며, 이러한 고민은 평양역사의 완공을 늦추었던 것으로 보인다. 결국, 시계탑의 첨탑은 짧아지고, 그 위에 계획된 사회주의의 상징인 오각형 별 모양 장식은 조선의 전통적 탑의 상륜부와 유사한 형태로 바뀌었다.

7. 결　　론

이 연구는 현재 평양역사의 형태와 그 의미가 일제강점기와 해방공간을 거쳐 전후재건기에 이르기까지 어떻게 변해왔는지를 살펴보았다. 평양역사는 최초에는 식민지경영과 대륙침략이라는 일본의 군사적 목적에 의해 생겨난 시설이었으나, 평양이 지방 행정 중심이자 대륙진출의 중요한 교두보로 점차 성장하면서 평양역사 역시 기능적, 상징적 중요성이 커져갔다. 특히, 해방 후 평양이 새로운 사회주의 국가의 수도가 되면서, 수도의 관문에 어울리는 기념비적 철도역사에 대한 필요가 생겼다. 소련에서 당시 흔히 볼 수 있는 스탈린식 고전주의 건축양식으로 계획된 평양역사는 1950년 공사가 시작되었으나 한국전쟁으로 공사가 중단되고, 1953년 휴전 후 계획안을 일부 수정하여 1954년 다시 공사가 시작되고 1958년 마침내 문을 열었다. 평양역사가 건설되던 1956년에 발생한 8월 종파사건은 북한이 자신만의 독자성을 주장하는 계기가 되며, 서양 고전주의 건축의 형태를 띤 평양역사는 비판의 대상이 되었고, 첨탑의 오각형 별 장식은 전통적 모티브의 장식으로 교체된다. 이처럼 1958년에 완성된 평양역사의 모습은 50년간 중첩된 역사의 결과물이다.

한국전쟁 이후 재건된 평양이 완전히 새로운 도시가 아니듯, 그 위에 만들어진 건물 역시 이전에 누적된 다양한 역사적 흔적을 물려받았다. 새로운 평양역사의 건설에 대한 필요는 이미 일제강점기에 존재했으며, 그 구체적 계획안은 한국전쟁 이전에 시작되었다. 도시의 관점에서 볼 때, 전후에 건설된 평양역사와 그 앞의 광장, 대로, 그리고 철로의 위치는 일제강점기의 그것을 물려받아 확장하거나 수정하고, 또는 새롭게 추가하면서 만들어졌다. (Figure 18) 따라서, 평양역사의 역사는 시간이 흐르면서 누적된 역사적 층위를 구분하고 그 층위들이 맺고 있는 관계의 파악을 통해 이루어져야 한다.

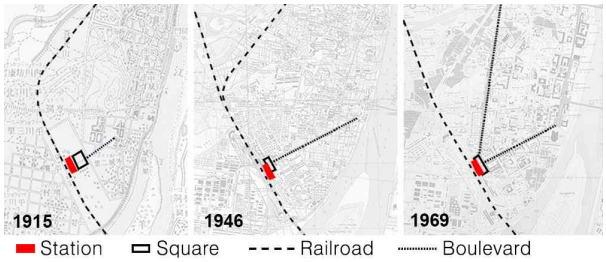


Figure 18. Changes in the Vicinity of Pyongyang Station (source: redrawn from Illustrated Book of Ancient Sites and Relics in Korea Vol. 1, 1915 [left]; Pyongyang, map, 1946 [middle]; Pyongyang, map, 1969 [right])

평양역사는 늘어나는 여객 수요를 충족시키기 위해 1977년 7월에 연면적 삼천 제곱미터의 새로운 여객상가를 평양역사 옆에 추가했지만 (Lee, 1989b), 1958년 완성된 원래의 평양역사 건물은 형태의 큰 변화 없이 2019년 현재에 이르고 있다. 평양역사는 북한식 사회주의 리얼리즘이 형성되는 과도기에 만들어진 중요한 건축물이며, 이런 중요한 건축 유산이 오랜 세월 잘 보존되고 있다는 사실은 한편으로 다행이다. 하지만, 20세기 전반 끊임없는 변화를 겪어온 평양역사의 모습이 1958년 이후 고정되어 전해오는 사이, 북한 사회는 그들이 1950년대 전후 복구기에 보여준 역동성을 잃고 긴 정체와 퇴행의 시간을 보내고 있다는 사실은 안타까운 역사의 아이러니다.

REFERENCES

1. Ahn, C. (2000). Colonial tourism in Korean railroad architecture during Japanese ruling era, *Proceeding of Spring Conference of the Korean Association of Architectural History*, 15–16.
2. Ahn, C. (2007). Architecture representing the nation of the South and North Korea, *Space & Environment*, Vol. 128, 159–160.
3. Bae, S. (1955, March 1). Morning at construction site in democratic capital, *The Rodong Sinmun.*
4. City History Compilation Committee of Pyongyang. (1957). *Pyongyangji*, Pyongyang, National Publishing House, 504.
5. Compilation Committee of the Complete History of Pyongyang Construction. (1997). *The Complete History of Pyongyang Construction Vol. 2*, Pyongyang, Science Encyclopedia General Publishing House, 76–77.
6. Encyclopedia Publishing House. (2001). *Joseon Encyclopedia Vol. 23*, 78.
7. Eom, H. (1953, December 3). Rapidly rebuilding temporary Pyongyang Station, *The Rodong Sinmun.*
8. Foreign Languages Publishing House. (1957). Pyongyang Today.
9. Foreign Languages Publishing House. (1960). *Korea,*

1945–1960.
10. Hero City—Pyongyang is being rapidly rebuilt. (1954, January 13). *The Rodong Sinmun.*
11. Joseon Governor-General. ed. (1915). *Illustrated Book of Ancient Sites and Relics in Korea* [Chosŏn Kojŏk Tobo] *Vol. 1*, Kyungsung, Joseon Governor-General, Map No. 1.
12. Joseon International Travel Agency. (n.d.). *International Passenger Train Timetable*, Pyongyang, Joseon International Travel Agency, 10–11.
13. Kim, I. (1950/1980). On the correction of deficiencies in the implementation of the people's economic plan. In *Kim Il Sung Works 5*, Pyongyang, Joseon Labor Party Publishing House, 408–416.
14. Kim, J. (2004). *History of Station*, Seoul, Pai Chai University Press, 248–250.
15. Kim, K. ed. (1959). *Pyongyang*, Pyongyang, National Art Publishing House.
16. Kim, K. (2008). *The Soviet Military Government in Pyongyang*, Seoul, Hanul Academy.
17. Kim, Y. (1958). How to make the best of the characteristics of our architecture, *Cultural Heritage*, No. 1, 34.
18. Korean National Railroad. (1979). *A Brief History of 80 Years of Korean Railroad*, 44.
19. Korean National Railroad. (1995). *Sourcebook of 100 Years of Korean Railroad*, 22.
20. Lee, C. (2017). The urbanization and migration in the period of the Japanese occupation, *Journal of the Korean Geographical Society*, 52(8), 105–122.
21. Lee, H. (1989a). *History of Joseon Architecture Vol. 2*, Pyongyang, Science Encyclopedia General Publishing House, 54, 63–64.
22. Lee, K. (1989b). The central gateway of Pyongyang, the capital of revolution, *Korean Architecture*, No. 2, 10–16.
23. Lee, S. (1950, May 12). Let's passionately help building Pyongyang Station while enthusiastically hoping to issue bonds, *The Rodong Sinmun.*
24. Lee, W. (2004). A study on expression of ‘national characteristics’ in contemporary North-Korea architecture, *Journal of the Architectural Institute of Korea, Planning & Design*, 20(7), 183–192.
25. Lee, Y. (1957). Actively reflect the traditional architecture into the construction of the city. *Architecture and Construction*, No. 3, 23.
26. Lee, Y. (1958, April 11). Beautiful and magnificent new Pyongyang Station, *The Rodong Sinmun.*
27. Massive Basic Construction Works to be Expanded by Issuing Bonds. (1950, March 13). *The Rodong Sinmun.*
28. Meeks, C. L. V. (1956). *The Railroad Station: An Architectural History*, New York, Dover Publications.
29. National Construction Publishing House. (1958). *10 Years of Architecture and Construction in Joseon, 1948–1958*.
30. New Pyongyang Station. (1954, September 27). *The Rodong Sinmun.*
31. Oh, I. (1957, July 25). The accomplishment of the industrialization policy in construction depends on the workers' loyalty, *The Rodong Sinmun.*
32. Park, D. (2017). The reconstruction of Pyongyang after the Korean War: Myths and realities, *Proceeding of Fall Conference of the Korean Association of Architectural History*, 263–270.
33. Park, D. (2018). The birth of modern Joseon Architecture: Pyongyang Grand Theater and socialist realism in North Korean architecture, *Journal of the Architectural Institute of Korea, Planning & Design*, 34(10), 119–130.
34. Park, I. (1957). On economic problems of the composition of architectural forms, *Architecture and Construction*, No. 5, 49–51.
35. Park, M. (1950, March 24). All people are warmly welcomed to purchase bonds, *The Rodong Sinmun.*
36. Pyongyang Station builders’ 8.15 celebration competition. (1955, July 8). *The Rodong Sinmun.*
37. Pyongyang Station near completion. (1956, September 12). *The Keonseol Sinmun*.
38. Pyongyang Station, the gateway to the democratic capital. (1958). *Keonseolja,* No. 5, 22–23.
39. Senkokai. (1986). *History of Transportation in Joseon*, Tokyo, Senkokai.
40. Senkokai. (2012). *History of Transportation in Joseon Vol. 1* (Y. Choi & S. Hwang, Trans.), Seoul, BG Book Gallery (Original work published 1986), 56–64.
41. Senkokai. (2017). *History of Transportation in Joseon Vol. 2* (Y. Choi & S. Hwang, Trans.), Seoul, BG Book Gallery (Original work published 1986), 48–49, 169–190, 373.
42. Temporary Pyongyang Station completed. (1954, January 3). *The Rodong Sinmun.*
43. U.S. Army Map Service. (1946). *Pyongyang*. Map. 1:25,000.
44. U.S. Army Topographic Command. (1969). *Pyongyang*. Map. 1:25,000.
45. Vibrant Pyongyang Station Construction Site. (1955, March 1). *The Rodong Sinmun.*
46. Yoon, I. (1998). A historical study on railroad station building design in Korea, *Journal of Architectural History,* 7(3), 74.

(Received Jan. 28 2019 Revised Mar. 11 2019 Accepted Apr. 3 2019)

2019 춘계학술발표대회 : 일반부문 혹은 대학생부문(2쪽 이상)

김정일 시대 민속건축유산 활용 계획과 실행

- 개성 민속려관, 사리원 민속거리, 통일거리강안민속공원 계획안, 평양민속공원을 중심으로-

Plan and Execution of Utilizing Traditional Architectural Heritages in Kim Jong-il Era

- Focusing on Kaesong Folk Hotel, Sariwon Folk Street, Tongil Street Folk Park in Pyongyang and Pyongyang Folk Park

○허 유 진* 전 봉 희**
Huh, Yoojin Jeon, BongHee

Abstract

The purpose of this study was to examine some cases of utilizing traditional architectural heritages in Kaesong, Sariwon and Pyongyang in the Kim Jong-il Era. Kaesong Folk Hotel, opened in 1989, was a pioneering case of converting old Hanok to modern facilities ahead of South Korea while Sariwon Folk Street, completed/expanded in 2005/2007 is a successful traditional theme park with some history educational contents. Reproductions of Korean architectural heritages representing educational contents, already included partly in Sariwon Folk Park and mainly in the plan of Tongil Street Folk Park. Eventually they were realized in Pyongyang Folk Park in 2012, in huge scales of ancient palace, office, pagoda, and so on. Each case study is under development to be integrated through various topics and interpretations.

키워드 : 김정일, 민속려관, 민속거리, 민속공원, 개성, 사리원, 평양, 통일거리
Keywords : Kim Jeongil, Folk Hotel, Folk Park, Folk Street, Kaesong, Sariwon, Pyongyang, Tongil Street

1. 서론

1.1. 연구의 배경과 목적

사회주의사상 속에서 과거의 봉건적이고 종교적인 민족건축유산은 배격되어야 할 대상이지만, 북한은 민족 제일주의와 주체사상 강화를 위한 수단으로 민족건축유산을 선별적으로 복구하고 활용하였다. 김일성은 주로 한국전쟁으로 파괴된 민족문화유산을 원상 복구하거나 국보 창조를 위해 개건하였다. 그의 교시로 복구 또는 개건된 민족건축유산을 준공된 시기 순으로 나열하면 1954년 개성 남대문(국보유적 124호), 1955년 사리원 경암루(국보유적 145호), 1968년 사리원 정방산성 남문(국보유적88호), 1977년 안주 백상루(국보유적 31호), 1978년 평양 대성산성 남문(국보유적 10호), 1979년 묘향산 보현사(국보유적 40호), 1991년 평양 대성산 광법사(국보유적 164호), 1993년 평양 력포구역 동명왕릉(국보유적 36호)과 정릉사(국보유적 173호), 1994년 개성 왕건왕릉(국보유적 179호)와 평양 강동군 단군릉(국보유적 174호)가 있다.[1)]

김정일이 집권한 이후에 실행된 민족건축유산 복구사업으로는 2005년 개성 령통사(국보유적 192호), 2007년 금강산 신계사(국보유적 95호 또는 191호) 정도이다. 1990년대 고난의 행군기 영향으로 이 두 사업마저도 모두 남한의 원조가 필요하였다.[2)] 이렇듯 김정일 시대에는 민족건축유산 복구사업이 선대에 비하여 침체되어 있었던 것으로 보이지만, 사실 이 시기는 민족건축유산을 관광지 개발과 인민 교양을 위한 전시적인 노출을 목표로 적극적인 활용을 일삼던 시기였다.

이 발표문은 김정일 시대 민족건축유산을 활용한 사례에 대하여 기초적인 자료를 수집·정리하여 학회에 소개하고, 후속 연구의 기반을 다지는데 그 목적이 있다.

1.2. 연구의 대상과 방법

북한 발간물 조선건축가동맹 중앙위원회 기관지『조선건축』1989년 1호부터 2018년 4호까지 살펴 김정일 시대 민속건축유산을 활용한 3건의 주요 성과물을 선정하였다. 1989년 준공된 개성 민속려관, 2005년에 준공된 사리원 민속거리, 2006년『조선건축』에 발표된 평양의 통일거리강안민속공원 계획안과 2012년 평양민속공원이 주요 대상이다. 여기에 더하여『로동신문』을 활용하여 각각의 조성과정과 입지 환경, 구성, 구조, 재료 등을 가능한 범위 내에서 모두 살폈다. 또한 개성 민속려관을 방문한 경험이 있는 주변 사람들을 인터뷰하고, 구글 검색으로 각 사례를 실제로 방문한 재외동포나 외국인의 사진 및 영상 기록을 살펴 실태를 파악하였다.

* 정회원, 서울대학교 공과대학 건축학과 박사수료
** 이사, 서울대학교 공과대학 건축학과 교수, 공학박사
(Corresponding author : jeonpark@snu.ac.kr)

이 연구는 2019년도 서울대학교 통일평화연구원의 재원으로 통일기반구축사업의 지원을 받아 수행된 결과물임.

1) 해당 유적들의 준공 시기는 문화재청,『사진으로 보는 북한 국보유적』(2006)과 북한 조선건축가연맹 기관지『조선건축』을 주로 참고하였다. 상이한 경우 후자의 기록을 따랐다.

2) 개성 령통사는 남한의 천태종이, 금강산 신계사는 현대아산과 조계종이 지원했다. 령통사의 실질적인 복원설계와 시공은 북한이 주도하였고, 신계사의 복원설계와 시공에는 남한이 참여하였다. 그 결과 영통사의 전각들은 철근콘크리트 구조로, 신계사의 전각들은 목구조로 복원되는 큰 차이가 발생하였다.

2. 개성 민속려관[3)]

1974년 후계자 지위를 확정 받은 김정일은 20년 동안 김일성과 함께 주요 건설 현장을 현지 지도하였다. 김일성이 개성 민속보존거리 정비 및 활용을 지시한 1975년 이래 개성 민속려관의 실질적인 공사에도 김정일이 개입한 것으로 파악된다. 이때 설계에 참여한 건축가는 개성수예공장을 설계한 김정웅과 왕건왕릉을 설계한 강삼천이다.[4)]

2.1. 입지 환경과 배치

개성은 만월대(국보유적 122호)를 비롯하여 자남산을 중심으로 성균관(국보유적 127호), 남대문(국보유적 124호), 선죽교(국보유적 159호), 숭양서원(국보유적 128호), 첨성대(국보유적 131호), 표충비(국보유적 138호)의 명승고적이 산재하고 한옥보존지구가 지정되어 있는 등 민족건축유산이 풍부한 도시이다. 자남산 정상에는 일제강점기 신사가 자리했던 곳에 김 부자 동상을 중심으로 구성된 혁명사적지가 있다. 자남산의 서쪽 한옥보존지구 중심에 위치한 개성 민속려관은 기존 한옥을 개조하고 콘크리트 한옥을 신축하여 1989년[5)] 외국인 전용 숙박시설로 개관하였다.

총 부지면적은 14,000㎡(약 4,235평)이며 건축면적은 4,000㎡(약 1,210평), 단층 건물들로 구성되어 있다. 개성 남대문에서 만월대로 향하는 남북 방향의 대로변에 위치한 정문을 통해 들어서면 접수동과 상점동이 ㄴ자로 배치된 주차장이 있고, 개천을 따라 동쪽 구역과 서쪽 구역이 서로 마주보고 있다. 동쪽 구역이 목조로 된 기존건물구획이며, 서쪽 구역이 콘크리트로 신축된 건물군이다. 도시형 한옥과 유사한 기존 건물들이 객실로 개조되어 사용되고 있다. 객실은 1호부터 19호까지 있는데, 이중 17호과 18호를 제외하고는 현지 안내판 정보를 참고하여 동쪽 구역에 1~16호까지 개략적인 위치를 파악할 수 있다. 이와 마주보는 개천 건너편 서쪽 구역에는 책방, 객실 19호동과 식당이 이어진 건물이 연달아 배치되어 있다. 서쪽 구역의 더 남측으로는『조선건축』에 수록된 약식 배치도에서 '행정관리 및 봉사부분'으로 표기되어 있어 현재에도 각종 부대시설이 밀집한 것으로 짐작된다.[6)]

2.2. 객실 내부 구성과 재료

『조선건축』1990년 3호에는 객실 6호와 15호, 19호의 평면도가 실려 있다. 동쪽 구역의 기존 한옥을 개수하여 사용하는 6호와 15호는 연등천장이 보이는 다수의 사진과 함께 수록되었고, 서쪽 구역의 콘크리트조로 신축된 19호는 작은 평면도만 실렸다. 다시 말해 전통 목구조를 유지한 기존 한옥을 신축 건물보다 부각시킨 것이다.

6호의 문간에는 아치 형상의 콘크리트조 위 벽돌 문양이 그려진 입구가 있고, H자형에 가까운 평면 형태로 후퇴를 둔 남향의 대청(응접실)이 중심을 차지하고 있다. 총 6개의 침실(자는 방)이 있는데, 하나의 화장실(위생실)을 침실 2개가 공유하도록 구성되었다. 동측 날개채에는 간단한 취사를 할 수 있는 부엌(식사준비실)이 있고, 온돌방인 침실을 제외한 모든 공간은 입식 가구로 채워져 있음을 알 수 있다.

15호는 2개의 입구가 각각 독립된 영역으로 통하고 있다. ㄷ자형의 건물이 있는 북쪽 영역과, ㄱ자형의 주동과 一자형의 부속동이 있는 남쪽 영역이 안쪽 소공원을 공유하는 구성이다. 총 6개의 침실이 있으며, 침실 1개당 화장실이 모두 배치되었다. 기타 부엌과 관리실, 창고가 있다. 북쪽 영역의 중정에서 찍힌 사진만을 확인할 수 있는데, 용마루의 높이를 고려하면 전면 퇴칸이 있는 남향의 침실이 원래 대청자리였던 것으로 보인다. 효율적인 배치를 위해 대청을 지금의 자리(응접실)로 옮기고, 원래 대청의 고주열에 벽을 세워 침실을 만들고 침실 내부에서 벽장과 화장실을 두기 위해 처마밑 공간을 확장한 것으로 짐작된다. 지금의 대청 앞 쪽마루는 난간이 달린 부분의 동바리 초석의 생김새로 보아 새로 설치된 것으로 보인다.

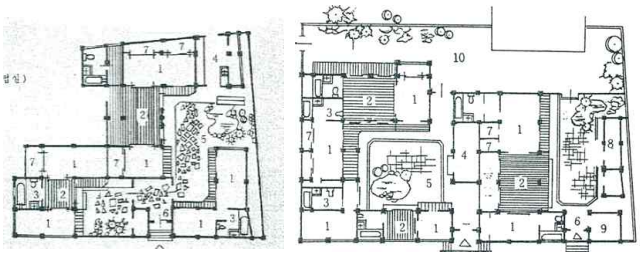


그림 1. (左) 개성 민속려관 객실 6호 평면도 (右) 객실 15호 평면도 (출처:『조선건축』, 1990년 3호, pp.63, 57)

19호는 앞서 살펴본 두 객실과 달리 서쪽 영역에 속하는 콘크리트조 건물이다. 대청과 부엌 없이 9개의 침실이 복도와 같은 툇마루로 연결되고, 중정을 사이에 두고 식당과 이어졌다. 모든 침실에는 화장실이 달려있으며 입구 근처 공용 화장실 2개소도 마련되었다. 외관의 모습은 겹처마를 둔 탓인지 처마가 기존 한옥에 비하여 짧아 보인다. 벽체 아래 부분은 화방벽처럼 두께를 주어 사고석과 벽돌 문양을 그렸고, 그 상부에는 기둥과 창방에는 연회색, 회벽 자리에 어두운 회색으로 요철 없이 페인트 마감하였다.

2.3. 외국인 전용 숙박시설과 식당

개성 민속려관은 개성의 대표적인 외국인 전용 관광시설이다. 자남산 반대편에 4층 높이의 현대식 건물로 1984년 개업한 자남산 여관보다도 관광객 선호도가 월등히 높다. 2019년 현재 기준 외국인들의 숙박 후기를 다수 찾아볼 수 있는데, 전력 부족으로 정전이 자주 발생한다는 언급이 있어 주목된다. 또한 개성을 방문하는 남한의 단체방문객은 숙박을 하지 않더라도 통상 이곳에서 식사를 하는 것으로 파악되었다. 이러한 경우 식당동이 있는 서쪽 영역 출입만 가능하며 동쪽 영역의 객실은 외관 사진 촬영만 가능하였다. 사고석 및 벽돌로 조성된 벽체와 굴뚝을 가진 기존 한옥이 개천을 따라 길게 늘어선 모습은 각종 매체와 관광객의 기록을 통해 잘 알려진 개성 민속려관의 대표 이미지이다.

3. 사리원 민속거리[7)]

후계자 김정일은 인민을 위한 공원과 유원지는 민족성을

3) 강삼천・김정웅,「개성시에 아담하게 꾸려진 민속려관」,『조선건축』, 1990년 3호, pp.54-65

4) 경기문화재연구원,『2014년 개성한옥 보존사업 성과보고서』, 2014, pp.59-60

5) 관광선전통보사 편,『개성』, 평양: 관광선전통보사, 발행년불명, p.57

6) 이 배치도에서는 객실 건물과 객실이 아닌 건물을 흰색과 흑색으로 구분한 것으로 판단되며, 현재 항공사진과 다소 차이가 있다. 1990년대 또는 2000년대에 증축이 있었던 것으로 보인다.

반영하여 조선식으로 꾸려야 한다고 주장하였다.[8] 평양과 개성을 연결하는 주요 거점도시 사리원 중심에 자리한 사리원 민속거리는 김정일이 주장한 조선식 공원과 역사교양마당이 결합된 대규모 공원이다. 2005년 4월 조선노동당 창건 60주년에 맞추어 개장한 이후 보수작업과 몇몇의 시설이 추가되어 2007년 11월 2차 준공되었다. 첫 조성과정 설계는 황해북도도시설계연구소 박사 방덕근[9]이 주도한 것으로 확인된다.

3.1. 입지 환경과 구성 요소

사리원 민속거리는 남쪽으로 경암산을, 동쪽 길 건너편에는 사리원역과 북쪽으로 김 부자 동상이 있는 혁명사적지를 정면으로 마주보는 시내 중심가 경암호 변에 위치한다. 서쪽에는 조선식 살림집 건물군이 있고, 경암산(140m) 북쪽 기슭에는 경암루(국보유적 145호)가 1955년 복구되어 남아있다.[10]

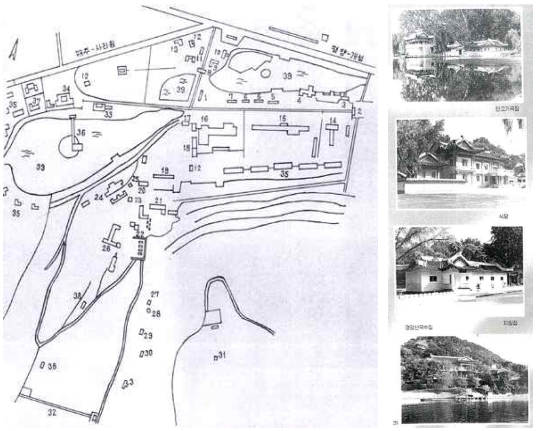


그림 2. 사리원 민속거리공원 배치도와 주요 건물들
(출처: 『조선건축』, 2005년 4호, pp.25,29)

이 사례는 개성 민속려관 보다 부지가 약 50배 크고 신축시설 비중이 높다. 2005년 1차 준공 당시 총 70정보(町步, 약 21만평)[11]의 부지면적 내 기존에 현대식으로 지어졌던 경암여관(4층)과 황해북도역사박물관(단층), 사무청사(5층), 식당동이 모두 조선식 합각기와지붕으로 고쳐지고 추가로 조선식 건물 30여동이 신축되었다. 특히 경암호 유원지쪽 녹지공간의 신축건물 중 사무실 건물은 황해도집형식으로, 원림사진관 및 청량음료점은 평안도 ㄱ자집 형식으로, 조선옷점은 개성 ㄷ자집 형식으로 지었다고 한다. 1995년 『조선건축』에 현대 조선식 건축으로 소개된 경암산 국수집도 이 영역에 속해있다.[12] 이밖에도 첨성대와 광개토대왕릉비, 측우기, 석탑, 경암호 위 거북선 등을 재현한 모형을 배치하였다. 2005년 1차 준공 이후 누정과 다리, 고려약방 건물 등이, 2009년에는 단군릉, 동명왕릉, 왕건왕릉 모형 등이 추가되었다.[13] 경암호를 둘러싼 모든 건물들은 콘크리트조로 파악되며 각기 일정한 용도가 있다.

3.2. 공원의 위상과 쓰임

사리원 민속거리는 외국인 전용시설인 개성 민속려관과 달리, 북한 주민 편의와 휴식, 교양에 초점이 맞춰져 개방된 시설이다. 정문 앞 민속놀이마당은 북한 매체에서 음력설 마다 설 풍경을 취재하는 장소가 되었다. 대외적으로도 황해북도의 명물로 자리 잡아 북한 대사관이 있는 친선관계의 외빈들이 줄곧 참관하였다.[14] 2008년 12월, 사리원 민속거리를 시찰하던 김정일은 평양 대성산 기슭에도 여기를 본보기 삼아 민속공원을 조성하도록 지시하였다.[15]

4. 통일거리강안민속공원 계획안[16]과 평양민속공원

사리원 민속거리 1차 준공의 이듬해인 2006년, 평양시 통일거리강안민속공원 계획안이 발표되었다. 이 사례는 결과적으로 실행은 무산되었지만 2012년 완공된 평양민속공원의 전신이기 때문에 살펴볼 가치가 있다. 이 계획안은 유일하게 『조선건축』에서만 발견되었다. 통일거리강안민속공원 계획안은 평양도시계획설계연구소 총계획실에서 작업하였으며, 평양민속공원은 평양건설건재대학에서 설계하였다.[17]

4.1. 통일강안민속공원의 입지 환경, 구성, 무산 경위

대동강의 두루섬 및 쑥섬과 양각도 사이, 충성의 다리 남단에서 동편으로 길게 형성되어 있는 대지가 이 민속공원 계획안의 예정 부지였음을 쉽게 알 수 있다. 충성의 다리는 북쪽의 천리마거리와 남쪽의 평양-개성 고속도로를 연결하고 있고, 1990년부터 김정일 주도로 고층 살림집 건축이 들어선 통일거리는 이곳으로부터 한 블록 아래에 있다. 인접한 쑥섬에는 2016년 과학기술전당이 들어섰다.

사리원 민속거리와 마찬가지로 모든 건축물은 콘크리트로 된 조선식으로 설계되었다. 동서방향으로 민족음식점구, 유적유물구, 민속체육유희오락구, 야외식사터, 경영관리구로 구성되었다. 민족음식점구는 동쪽 맨 가장자리에 위치한 기존 숭어국집 건물을 포함하면서 여러 가지 민족음식을 전문으로 하는 건물군과 중심광장이 계획되었다. 중심광장 남쪽에 공원의 정문을 두고, 광장 북쪽 강안 지역에는 거북선 모양의 종합식당이 계획되었다.

---

7) 방덕근, 「사리원시민속거리건축형성」, 『조선건축』, 2005년 4호
8) 김선기·김익중, 「원림형성에서 자연물풍경의 합리적리용과 재현」, 『조선건축』, 1993년 1호; 김선기, 「원림공간에서 루정의 위치」, 『조선건축』, 1992년 4호; 김선기·리철헌, 「우리 인민의 풍치미감을 잘 반영한 조선식 공원의 특징」, 『조선건축』, 1994년 4호
9) 건축학박사 방덕근이 『조선건축』에 연재한 「우리나라 민족건축의 민족적 특성(1)~(3)」,(1990년4호, 1991년2,3호)는 국내 북한연구자들에게 자주 인용되는 글이다.
10) 국가지식포털 북한지역정보넷 http://www.cybernk.net/
11) 경암산 전체를 포함한 면적으로 보인다. 2003년 5월 10일자 『로동신문』에는 총 부지면적이 1만5천㎡(약 4,538평)으로, 2007년 11월 7일자 2차 준공을 알리는 기사에서는 80여 정보(약 24만평)로 소개되었다.
12) 「조선식 건물의 특징을 잘 반영한 경암산국수집」, 『조선건축』, 1995년 3호, pp.57-58
13) 「이채롭게 변모되는 사리원시 민속거리」, 『로동신문』, 2009년 11월 6일자
14) 「주조여러나라대사관문화 및 친선관계 일군들 사리원시 민속거리 참관」, 『로동신문』, 2009년 4월 3일자 ;「라오스대사관 성원들 사리원시 민속거리와 정방산유원지 참관」, 『로동신문』, 2011년 8월 5일자 ; 「웰남사회주의공화국대사관 성원들 사리원시 민속거리와 정방산 유원지 참관」, 『로동신문』, 2013년 3월 30일자 外
15) 「위대한 령도자 김정일동지께서 사리원시에 건설된 민속거리를 돌아보시였다」, 『로동신문』, 2008년 12월 12일자
16) 평양도시계획설계연구소 총계획실, 「통일거리강안민속공원 형성계획(시안)」, 『조선건축』, 2006년 1호, pp.20-21
17) 「평양민속공원 대상설계 완성」, 『로동신문』, 2009년8월16일자

배치도에서 조형적으로 가장 눈길을 끄는 유적유물구에서는 한반도 지형을 본 딴 수공간을 중심으로 단군릉, 금강사탑, 보현사 8각13층 석탑, 개성 선죽교 등을 각종 유적의 모형을 야외 전시할 계획이었다. 여기에는 남한에 있는 경천사지 10층석탑과 월정사 8각9층탑, 첨성대, 다보탑도 포함되었고, 민속박물관을 두어 역사문화유적에 대한 교육 목적을 달성하고자 하였다고 한다. 주민을 대상으로 만들어진 점, 적절한 휴식과 식사를 위한 용도를 가진 건물들이 즐비한 점은 사리원 민속거리와 매우 유사하다. 그러나 첨성대와 광개토대왕릉비가 광장 구석에 소극적으로 놓인 사리원 민속거리와 달리, 공원 중심부에 기하학적인 배치로 재현모형을 대거 포진시켜 전시 효과를 강조하고 있는 점이 눈에 띈다.

통일거리강안민속공원 계획 무산 경위는 크게 두 가지로 추정할 수 있다. 첫째, 김정일이 조선식 경관으로 강조한 산수풍치 조성이 불가능한 땅이었을 뿐만 아니라 혁명사적지가 조성되어 있었던 쑥섬이 개발되면서 민속공원과 혁명사적지와의 연계가 약해졌다는 점이다. 둘째, 2008년 평양민속공원 건립이 급하게 추진되면서 통일거리강안민속공원의 설계안과 제작 중 모형이 그대로 옮겨졌을 가능성도 있다.

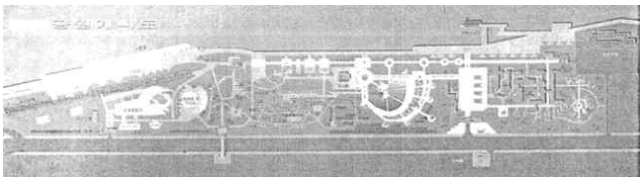


그림 3. 통일강안민속공원 계획도
(출처: 『조선건축』, 2006년 1호, p.20)

4.2. 평양공원민속공원의 입지환경, 구성, 폐쇄

사상 초유의 200정보(약 60만평) 규모의 평양민속공원은 사리원에서의 김정일 지시가 있었던 이듬해인 2009년 설계·착공되어 2012년 공개되었다. 2011년에 사망한 김정일에 이어 김정은이 현지 지도 하였다.[18] 기존 혁명열사릉과 유원지가 조성된 대성산의 남쪽, 고구려 궁궐 안학궁 터와 붙어 있고 역사종합교양구, 역사유적전시구, 현대구, 민속촌구와 민속놀이구, 백두산 및 금강산공원구역과 기타 경영관리구로 구성되었다. 앞서 언급한 통일강안민속공원 유물유적구의 한반도 지형 수공간이 평양민속공원 역사유적전시구에 그대로 반영된 점이 주목된다.

개성 민속려관, 사리원 민속거리, 통일거리강안민속공원은 식당, 박물관, 판매점, 숙박시설 등과 같이 용도가 있는 건물이 많은 비중을 차지했지만, 평양민속공원은 거의 재현모형들로 채워졌다. 문제는 재현모형들의 규모가 석물 수준이 아니라, 금강사탑, 황룡사탑과 같은 대형 목탑과 고구려 관청과 발해 궁전 등과 같은 역사 속의 건물들을 실제 스케일로 복원하였다는 것이다.[19] 이를 성취하기 위해 부단한 연구 노력이 있었음이 『조선건축』을 통해 일면 보이나, 콘크리트를 사용하고 졸속 공사로 마무리된 외관 외에는 아무런 기능을 담고 있지 않는 점은 2016년 김정은의 평양민속공원 폐쇄 명령이 과연 정치적 이유 때문이었는지 의문이 들게 한다.[20]

5. 결론

김일성이 주로 개성, 사리원, 평양의 문화유산을 복구하는 데 앞장섰던 것을 따라 김정일의 업적도 이 세 도시에 집중되었다. 첫 대상지로서 개성은 선대로부터 개성 한옥을 보존해야 하는 당위가 있었고 명승고적이 많아 관광 산업이 기대되는 도시로서 특색 있는 숙박시설이 필요하였다. 이런 경위로 조성된 개성 민속려관(1989)은 북한의 대표적인 한옥의 현대적 변용 사례가 되어 명성을 얻었다.

사리원 민속공원(2005)은 국보유적 경암루가 있는 경암산을 중심으로 형성된 유원지에 박물관, 음식점, 숙박시설 등을 현대 조선식 건축으로 개조하고 민속적 풍광을 연출하고자 경암호 누정과 민속마당, 각종 민속 조형물을 첨가한 사례이다. 내국인의 출입이 제한된 개성 민속려관과 달리 북한 주민의 휴식과 교육을 위해 만들어졌다.

평양 통일거리강안민속공원(2006)은 사리원 민속공원과 유사한 프로그램을 취하였지만 건물군보다도 역사교육마당을 강화하여 다소 인위적이고 조잡한 결과물이 되었다. 산을 배경으로 취할 수 없는 여건에 대한 회의감 때문이었는지 계획안에 그치고 실현되지 못했다. 평양민속공원(2012)은 편의시설보다 재현모형 위주로 이루어진 거대한 테마파크였다. 한반도 전역의 국보급 탑과 살림집, 고구려와 발해건축, 자연경관 및 현대건축과 기념비 모형에 막대한 비용을 투입하였지만 유지되지 못하고 준공 후 4년 만에 철거되었다.

이와 같은 사례 조사를 기반으로 향후 연구 가능한 몇 가지 주제를 언급하는 것으로 마무리하고자 한다. 첫째, 김정일이 주도한 민족건축유산 활용 양상은 실용적인 수준에서 후대로 갈수록 규모를 확장하고 과시적인 전시물에 집착하는 것으로 변질되었다. 이에 대한 계기로 남한의 상황을 의식한 정황을 배제할 수 없을 것이다. 특히 사리원 민속거리와 평양민속공원은 남한의 용인 민속촌(1973-1990)과 부여 백제문화단지(1993-2010)를 각기 닮았다. 둘째, 1980년대부터 추진된 개성 민속려관은 남한에서 한옥 숙박시설이 등장한 시기보다 매우 앞선 사례라는 점에서 의미가 있다. 북한은 목조건축유산이 별로 남아있지 않기 때문에[21] 일찍부터 보존보다는 활용에 치중할 수 있었던 것으로 보인다. 마지막으로, 김정일 시대 민족건축유산 활용 성과들이 항시 혁명사적지 주변에서 이루어졌음에도 주목할 필요가 있다. 선대의 이미지에 민족성을 덧입힌 작업의 일환으로 해석의 여지가 있기 때문이다.

후속 연구를 통해 민족건축유산 활용에 대한 사례 보강과 남·북한 비교연구, 혁명사적지와 민족성의 관계분석 등 보다 심도 있는 작업이 요구되는 바이다.

참고문헌

- 각주로 대신함.

18) 「경애하는 김정은원수님께서 준공을 앞둔 평양민속공원을 돌아보시였다」, 『로동신문』, 2012년 9월 8일자

19) 평양민속공원에는 이외에도 실제 스케일로 재현한 팔도의 살림집, 백두산과 금강산, 평양의 대표적인 기념비와 현대건축 축소모형이 대거 전시되었다. 역시 아무 기능을 담고 있지 않다.

20) 일부 언론매체에서는 평양민속공원이 2013년 숙청된 장성택이 주도한 사업이었기 때문에 폐쇄된 것으로 해석하고 있다.

21) 전봉희, 「북한지역 건축유적의 지역적 전통과 시기적 변천시론」, 『대한건축학회 논문집(계획계)』, Vol.21 No.8, 2005

일제강점기 말기 신의주 일대의 공업지대 조성 계획

The plan of industrial area around Sinuiju in 1930's~1940's

김 하 나* Kim, Ha-Na (서울대학교 공학연구원 연수연구원)

주제어 : 신의주, 일제강점기, 도시계획, 지방계획, 공업지역, 공업도시
Keywords : Sinuiju, Japanese colonial era, City planning, Regional planning, Industrial area, Industrial city

1. 서 론

신의주 일대는 일제강점기 말 일제 대륙침략을 위한 주요 병참기지 중 하나로 설정되어 대표적 공업도시로 인식되었던 지역 중 하나이다. 신의주의 공업에 대해서는 1930년대 중반 이전까지 활발했던 목재업에 대한 연구는 최근에 상당히 진전된 바 있으나[1], 일제강점기 말기의 공업지대 조성과 공장 입지 등 그 실태에 대해서는 여러 연구에서 간단히 언급되었을 뿐 상세한 연구가 부족한 실정이다.[2] 따라서 본 연구에서는 1930년대 중반 이전에 활발했던 목재업 관련 공업의 입지에 대하여 먼저 살펴본 후 1930년대 중반 이후 신의주에서 전개된 공업지대 조성 계획 및 실제 공장 입지를 살펴봄으로써, 신의주 지역의 도시 특성의 일단을 고찰해 보고자 한다.

2. 1920년대 이전 신의주 시가지 발전과 공장 입지

2-1.1920년대 이전 시가지 형성 및 발달

신의주는 압록강 하구에 자리한 퇴적토로 이루어진 저지대로 강의 범람이 잦아 전근대 시기에는 거의 사람이 살지 않는 지역이었다. 그러나 러일전쟁을 계기로 1904년 임시군용철도감부 출장소가 설치되고, 철도용 목재 공급업체였던 오바야시구미(大林組)가 목재공장을 설립하면서 목재업과 상업활동을 하는 일본인들이 모여들었고,[3] 경의선 개통과 1908년 영림창 설치, 1911년 압록강철교 준공 등을 거쳐 인구가 증가하고 시가지가 발달하였다.

1912년에는 수해 예방을 위하여 신의주거류민단이 기채 및 총독부 지원금으로 압록강 제방공사에 착수하여 기성 시가 구역을 제방으로 포위하였는데,[4] 이 영역은 그대로 1914년 부제 실시로 탄생한 신의주부의 영역이 되었다. 이 영역은 3.6㎢(108만 9천평)으로 여타 부에 비하여 상당히 작은 규모였는데, 이는 제방 내를 부역으로 결정할 수밖에 없었던 것과 더불어 인구가 1914년 당시 5,843명으로 적었던 것, 그리고 전체 부역이 평지로 거주가능 지역이었던 것에 기인하는 것으로 보인다.

1923년 12월에는 의주에 있던 평안북도청이 이전하여 도청소재지가 되었으며, 동년 시가지 확장을 위하여 기존 제방의 서남측 및 남측을 두르는 제2제방 공사가 착공, 1928년에 완공되었다. 이에 따라 1929년 4월 신제방 영역까지 부역을 확장하여 그 면적이 5.0㎢(152만평)이 되었고, 인구는 1928년의 27,919명에서 1929년 39,375명으로 대폭 늘어났으나, 늘어난 부역 및 인구 역시 동시기 다른 부 대비 매우 작은 것이었다. 새로 확장된 부역은 구시가지 바로 남측의 조선인 마을을 제외하고는 대부분 미개발지로, 이 영역 전체에 대한 시가정리사업이 계획되었다. 1929년에 작성된 시가지계획도(그림 2)를 보면 이미 공장이 들어서 있는 경의선 동측 부지 뿐 아니라 새로 편입된 구역 중 압록강변의 서측 지역을 공업지역으로 계획하고 있음을 확인할 수 있다.

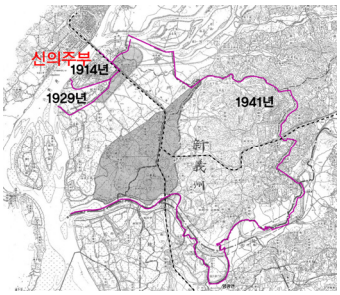


그림 1 신의주 부역 변화

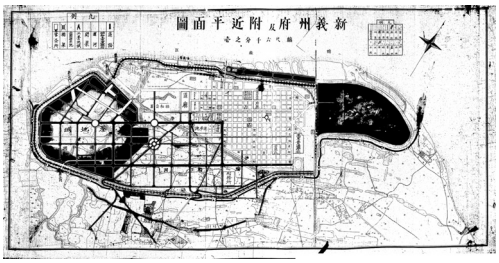


그림 2 1929년 신의주부 시가지정리사업 계획도 (국가기록원 자료 CJA0013405)

본 연구는 건설환경종합연구소 동아시아교류개발연구센터를 통하여 지원된 서울대학교 통일평화연구원 2019년도 통일기반구축사업에 의하여 수행되었다.

1) 이미경, 『일제하 新義州 木材業界의 변동과 木材商組合의 활동(1910~1936)』, 서울대학교 석사학위논문, 2016. / 이수열, 「식민지 시기 신의주의 일본 제지업」, 『해항도시문화교섭학』, No.17, 2017.

2) 손정목, 『일제강점기도시계획연구』, 일지사, 1990. / 김승, 「일제시기 국경도시 신의주의 인구 변동과 도시공간의 변화」, 『로컬리티 인문학』, No.19, 2018.04. / 김승, 「일제시기 다사도항(多獅島港) 개발과 신의주·다사도간의 철도부설」, 『해항도시문화교섭학』, No.18, 2018.

3) 김승, 「일제시기 국경도시 신의주의 인구 변동과 도시공간의 변화」, 『로컬리티 인문학』, No.19, 2018.04. p.326.

4) 김승, 위의 논문, p.343.

2-2. 1920년대 이전 목재 관련 산업의 입지

신의주는 국경도시임과 동시에 압록강 유역의 풍부한 목재가 流筏을 통해 집산하는 곳으로 근대기 이후 목재 관련 산업이 발달해 왔다. 1904년 이미 大林組가 목재공장을 설립한 바 있으며, 1908년 營林廠이 들어오면서 영림창 제재소가 시가지 서단 압록강변에 들어섰다. 1917년 12월에는 목재를 원료로 하는 제지공장을 일본 대기업 계열 제지회사인 오지(王子)제지주식회사가 자본금 200만원으로 신의주에 공장을 설립하였다. 동 공장은 시가지에서 경의선 너머 동측 마전동의 넓은 땅을 차지했다.

『조선일만분지일지도』의 1930년 신의주 지역 수정측도를 보면, 영림창 제재소 공장은 제1제방을 넘어 제3공장까지 확인되며, 시가지 동측 강안에는 목재회사 분공장 및 신의주 제재소가 확인되고, 王子제지회사는 부지를 둘러싸고 제방을 쌓아 수해에 대비한 것을 확인할 수 있다. 이들 공장 지역으로는 경의본선에서 철도인입선이 시설되어 제품을 철도 등을 통해 운반하였음을 짐작케 한다.

즉 1920년대 이전 신의주에는 주로 목재 관련 공장이 유벌로 운송되어 오는 원재료를 바로 취할 수 있는 압록강변을 따라 자리하고 있었음을 알 수 있다.



그림 3 압록강변에 자리한 공장 입지
(바탕지도 :『조선일만분지일지도』, 1930)

3. 1930년대 이후 신의주 일대 공업지대 조성

3-1.1930년대 이후 신의주 일대의 시가지계획

1937년에 이르러 기존 부역의 동남쪽으로 제3제방 축조계획이 수립, 기공되며,[5] 동년에는 전국적인 시가지계획 수립 흐름에 따라 신의주에도 신의주시가지계획, 간선가로망, 토지구획정리사업이 결정, 공포되었다.[6] 시가지계획지구는 신의주부역이며, 토지구획정리사업 대상지는 제2제방 내부 지역으로 앞서 살펴본 바와 같이 1920년대 말에 시가정리사업이 계획되었던 지역이었다. 다음 도면을 보면 알 수 있듯이 1920년대말의 계획에서 간선도로망 등에 있어 상당한 변경이 있었음을 알 수 있다. 이 사업은 1938년 7월 4일 시행명령이 되었고, 동년 12월 27일 실시계획 인가되어 1942년 3월 31일 완공 목표로 착공하였으나, 시국의 여파로 공사가 지연되었다. 한편 1937년에 발간된 『신의주시가지계획결정이유서』에는 당시 신의주부에 해당하는 시가지는 주거지역으로 적합하지 않기 때문에 장래에는 이 지역은 오로지 상공업지역으로 삼고 주거지역은 남측 구릉지대로 이전하겠다는 구상을 밝히고 있다.

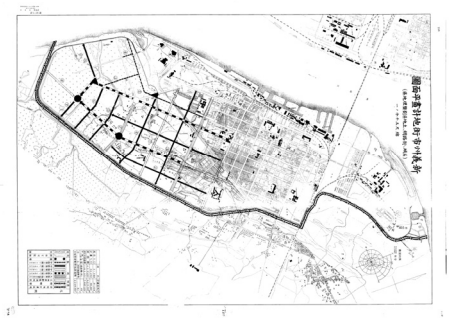


그림 4 1937년 지정된 신의주 시가지계획구역
및 간선가로망 (국가기록원 자료 CJA0003373)

1930년대 만주국 수립 등에 의한 일제 대륙침략이 본격화되자 대안의 신의주 일대 지역은 대안 만주국에서 산출되는 풍부한 광물을 이용한 제련업 등의 호적지로 주목되기 시작하였고, 이러한 상황에서 기존부터 지역민들의 숙원사업이었던 다사도 축항[7] 및 신의주-다사도간 철도 부설[8]이 본격적으로 추진되기 시작하였다. 한편 1937년 압록강 상류 수풍댐 건설이 기공하자 이곳에서 생산되는 풍부한 전력의 소비처로서 신의주 일대 지역의 중공업화 구상은 한층 가속화되었고, 다사도철도 완공과 더불어 1939년 11월에 이러한 공업지대 기반 형성을 위한 지방계획이 공포되기에 이르렀다. 구체적으로는 신의주의 시가지계획구역 확장, 양시 및 다사도 시가지계획구역 설정, 그리고 각 구역에 대하여 일단의 공업용지 및 일단의 주택지 경영지구가 지정되었고, 다사도 구역에는 토지구획정리지구도 지정되었다.[9] (그림 6 참조)

각 지역의 일단의 공업용지 및 주택경영지를 살펴보면 우선 신의주의 경우 용수 확보가 용이하고 철도 교통망에 접하는 三橋川 북측 및 다사도철도 서측 땅에 공업용지를 배치하고 그 북측 구릉에 주택지를 배치한 것을 알 수 있으며, 면적은 두 지구가 유사하다. 양시의 경우 공업지역은 철도

5) 김승, 앞의 논문, p.350.
6) 조선총독부고시 제189호, 1937년 3월 23일.
7) 다사도의 제1기 축항공사는 1928년에 이루어졌다. 1930년대 중반이 되면 일제 대륙침략과 맞물려 '황해루트' 개발의 일환으로 1936년에 제2기축항공사에 착수. 1938년에 완공되었고, 이어 1938년에는 1943년을 목표로 제3기 축항공사가 총독부 직영공사로 시행되었다.(김승, 「일제시기 다사도항(多獅島港) 개발과 신의주·다사도간의 철도부설」, 『해항도시문화교섭학』, No.18, 2018.)
8) 다사도철도는 1937년 12월 준공을 목표로 1935년 12월에 착공하였으나, 실제로는 1939년 11월 8일 개통하였다. 이 철도 개통으로 인하여 기존에 선박을 사용하여 2일 반 걸렸던 신의주 간의 물자 운송 시간이 3시간으로 대폭 단축되었다.(신의주상공회의소, 『신의주상공안내』, 1942.)
9) 조선총독부고시 제3839호(1939년 11월 06일) 및 제3849호(1939년 11월 07일)

동측에 자리하고 있으며. 용수에 대해서는 알 수 없으나, 1938년 도영의 공업용수도 계획이 추진되므로 그것을 활용할 계획이었을 것으로 생각된다. 주택지역은 공업지구 북측과 남측 일부에 자리하고 있으며, 공업지역보다 주택지역이 상당히 넓은 지역을 점하는데 이는 내륙적인 입지에 의한 것으로 생각된다. 다사도의 경우 공업지역 및 주거지역이 시가지계획구역의 가장 북측 해안가에 자리하고 있으며, 세 지구 중 공업지역이 가장 크고 주거지역은 작은데, 이는 해안가라는 입지에 기인한 것으로 여겨진다. 공업지역은 서측으로는 해안에, 동측으로는 다사도철도에 접하고 있다. 한편 토지구획정리사업지구는 다사도항 주변으로 계획되었으며, 용도는 상업지 및 주거지로 설정되었다.[10] 이들 지역은 다사도 토지구획정리사업지구를 제외하고는 실시계획까지 시행된 사업은 없었던 것으로 파악되고 있다.

한편 1941년에는 신의주 부역이 재차 확장되었는데, 1937년 당시만 해도 제3제방 구역으로의 부역 확장을 계획했던 것으로 보이나, 이후 시국 변화에 따라 신 부역은 1939년의 신의주시가지계획구역조차도 훨씬 넘어 그 남측 구릉지까지도 포섭, 무려 기존 부역의 17.7배에 달하게 되었다.

3-2. 1930년대 중반 이후 신의주 지역 공장 입지의 실태

1930년대 중반 조선공업화정책의 영향으로 새로운 대기업의 신의주 공장 설립이 결정되었다. 이 중 방적회사인 鐘淵失業주식회사에서는 압록강변에 풍부한 갈대를 원료로 펄프를 생산하는 공장 설립을 계획하였는데, 이는 평양에 건립을 결정한 인견 공장의 원료를 수급하기 위함이었다. 동 공장은 1937년 기공하여 1938년 11월 공장 준공과 동시에 조업을 개시하였다.[11] 한편 동척에서는 당시 액체연료로서의 無水酒精의 수요 증가에 따라 국책사업의 일환으로 목재 찌꺼기를 원료로 이를 생산하기 위한 공장을 신의주에 계획하였다. 동 회사는 1937년 6월 설립 후 공장을 기공하였고, 1940년대 말부터 조업을 시작하였다.

이 두 공장은 제2차 제방 내 1937년 고시된 토지구획정리사업 구역 중 서측 압록강변에 자리를 잡았는데, 종연실업은 압록강 바로 옆의 제방 가에 자리하였고, 무수주정은 그 북측의 유수지 동측 땅에 자리하고 있다. 두 공장이 자리잡은 곳은 1920년대말 시가정리사업 계획시 공업용지로 상정되었던 곳이었으며, 당시 신의주 지역에서는 제방으로 보호를 받으면서 압록강에 면해 있는 유일한 땅이었다고 할 수 있다. 두 공장의 공업용수로는 도에서 압록강의 伏流水[12]를 취수하여 공급하였다.[13]

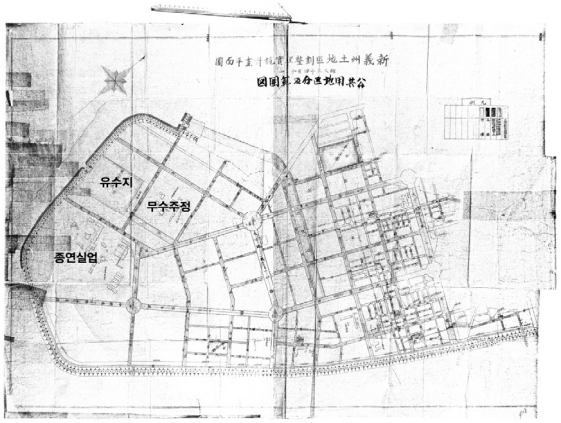


그림 5 신의주시가지계획 토지구획정리사업계획평면도 및 공장 입지 (바탕지도 : 국가기록원 소장 CJA0015790)

1930년대 말 지방계획 수립 이후에는 본격적으로 철강업을 중심으로 한 중공업 공장들이 신의주~다사도 지역 일대에 입지하기 시작한다.[14]

1939년 11월에는 日本鹽業주식회사에서 창포동에 신의주 마그네슘 공장을 설립하였다. 이 공장은 동 회사의 관동주 대련 각 공장에서 생산한 정크를 원료로 마그네슘 정련을 하기 위한 것으로, 1941년 5월 기공되었다. 공장은 건설 중에 동양금속주식회사로 인수되었고, 1942년 1월에 일부 조업을 개시하였다.[15] 창포동은 신의주시가지계획 일단의 공업용지 조성지구에 포함되는 지역이다.

일본 재벌인 미츠이(三井) 계통의 동양경금속주식회사에서는 알미늄 생산 공장을 설립하였는데, 이는 1941년 6월 기공하여, 1942년 현재 10월 조업이 예정되고 있었다.[16] 동 공장이 설립된 정확한 위치를 확인할 수는 없었으나 '용천군'에 설립되었고 '양시공장'이라고 불렸다는 기록을 통하여 양시시가지계획지구 내에 설립된 것으로 여겨진다.

마찬가지로 미츠이 계열인 三成鑛業주식회사에서는 동 회사에서 산출한 광석을 제련하기 위하여 용천군 북중면 중성동에 용암포 제련소를 설립하였다. 1942년 현재 '굉장한 규모와 웅대한 설비가 이제는 만단 정비'되었으나, 동광을 입수하지 못하여 조업하지 못하고 있는데 이의 입수와 함께 조업을 개시할 예정이라 하고 있다.[17] 중성동은 다사도시가지계획구역의 북측 끝단의 압록강에 면한 지역으로 동 지구의 일단의 공업용지조성지구 외의 지역에 속한다.

이 외에 왕자제지가 있는 마전동에 신의주섬유공업이, 신의주부내에 東綿纖維工業이 설립되었는데[18], 이들은 기존 신

10) 국가기록원, CJA0003574, CJA0016081.
11) 신의주상공회의소, 앞의 책, p.87.
12) 지하수의 하나로, 하천이나 호수 · 늪의 바닥 또는 측부의 모래 · 자갈층 속을 흐르는 물. 복류수를 상수도의 수원으로 하는 경우에는 흐름에 대해 직각 또는 평행으로 集水埋渠를 매설한다.
13) 이 시설은 1938년 5월에 완성되었다. (신의주상공회의소, 앞의 책, p.10.)
14) 사실 철강공업에 대해서는 이미 1930년 초 다사도 축상 1기 사업 시행을 계기로 만주 안산지역에 개발 예정인 광산의 생산물을 위한 제련소의 다사도 설치가 논의되었으나, 세계대공황 여파로 철강 가격이 폭락하자 계획이 무산된 적이 있었다. (배석만, 「조선 제철업 육성을 둘러싼 정책조율과정과 청진제철소 건설(1935~45)」, 『동방학지』, No.151, 2010, p.341.)
15) 신의주상공회의소, 앞의 책, p.91.
16) 신의주상공회의소, 위의 책, p.91.
17) 신의주상공회의소, 위의 책, p.92.

의주 시가지 부근에 설립된 것으로 미루어 종연실업의 펄프 등의 원료를 쉽게 수급하기 위하여 이 지역에 입지한 것으로 생각된다. 한편 종연실업과 조선무수주정이 자리했던 민포동에는 공업화 원료인 산소를 생산하는 신의주산소회사가 설립되었다.[19]

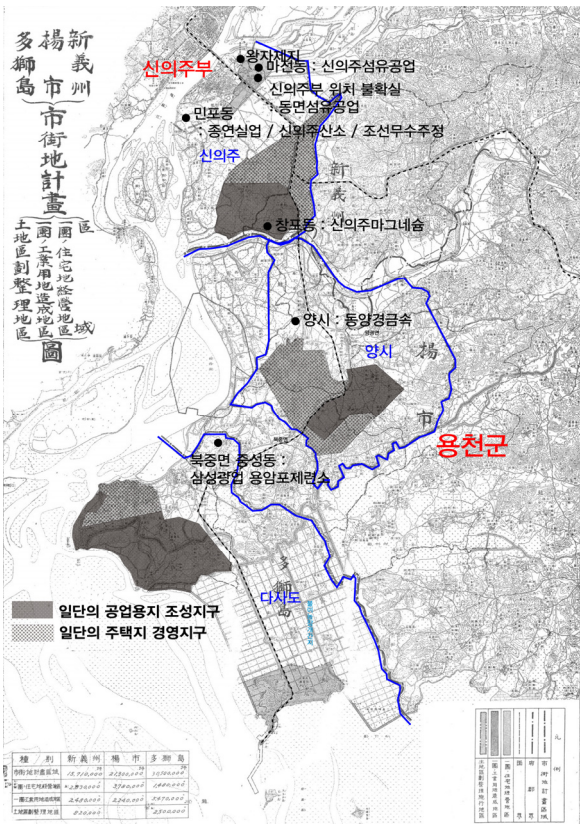


그림 6 신의주-양시-다사도 지방계획 및 공장 입지
(바탕지도 : 국가기록원 소장 CJA0015673)

신의주 일대가 중공업지대화되어가는 한편으로 신의주 산업을 견인했던 목재업은 수풍댐 건설로 流筏이 불가능해지면서 쇠퇴의 길을 걷게 된다. 1939년 수풍댐 건설 시작과 동시에 流筏에 지장이 생겨 목재 산출고가 줄어들기 시작하였고,[20] 1942년에는 이미 거의 모든 공장이 상류 만포강계 지방으로 이전하였다.[21] '木都'로 불려왔던 신의주부민들은 처음 이러한 상황에 상당한 불만을 품었으나 수풍댐 건설은 일제가 주도한 사업으로 시국하 이에 대해 이의를 제기하기 어려웠던 분위기와 더불어 신의주지역의 중공업지역화에 따라 "새로이 "공도"로의 전환을 결의, 힘찬 재출발을 다짐"[22] 하기에 이르렀다.

5. 맺음말

신의주의 공업은 1920년대까지는 流筏로 들어오는 목재를 활용한 공업 위주로 발전하였기 때문에 원재료에 대한 접근성이 좋은 압록강안의 대부분을 이들 공장이 점하는 도시구조를 형성하게 되었다.

1930년대 조선공업화정책에 힘입어 신의주에서도 1929년 새로 확장된 부역의 서측 압록강안 지역을 공업지역으로 상정하고 계획을 진행하였으며, 장기적으로는 강안 구시가지 일대는 상공업지역으로 두고 남측 구릉지를 주거지역으로 삼는 시가구조를 구상하였다. 1930년대 중반에 이르러 조선공업화정책의 영향으로 대규모 공장들이 조선에 속속 건설되는 상황에서 신의주에도 펄프공장 및 무수주정 공장이 새로이 들어서게 되는데, 이들 역시 원재료인 목재 및 갈대 수급을 위하여 신의주에 공장 건립을 결정한 것이었으며, 그 입지는 공업지역으로 상정하였던 압록강안으로 결정되었다.

1930년대 중반 이후 한반도가 병참화기지되어가면서 만주국의 자원 및 수풍댐의 전력을 이용한 철강업을 비롯한 중화학공업의 신의주 입지가 일제 차원에서 기획되었고, 이를 위하여 일단의 공업용지를 신의주, 양시, 다사도 지역에 걸쳐 설정한 지방계획이 계획되면서 기존의 신의주부의 지역구상은 크게 개편되었다. 이와 더불어 실제로 여러 철강업 공장들이 신의주 지역에 들어서게 되는데, 이들의 입지는 일단의 공업용지 지구 내외에 걸쳐 있어, 계획 부지보다는 철도 및 임항 여부 등 현실적 요구에 따라 공장 입지가 결정된 것으로 짐작해볼 수 있다.

그러나 이들 산업은 대안 만주의 광산 자원을 원료로 계획된 것이기에 광복 후에는 실효성을 상실하여 기설 공장 외에 새로운 공장은 거의 건설되지 않은 것으로 여겨진다.

18) 신의주상공회의소, 위의 책, p.75.
19) 신의주상공회의소, 위의 책, p.75.
20) 신의주상공회의소, 앞의 책, p.4.
21) 1942년, p.97.
22) 「"工都"建設へ轉向 流筏の難題円滿解決」, 『경성일보』, 1941.04.09.

참고문헌

1. 『조선총독부관보』
2. 신문류 : 『동아일보』, 『경성일보』, 『매일신보』
3. 국가기록원 소장문서 : CJA0014430, CJA0003373, CJA0015790, CJA0015791, CJA001567, CJA0015673, CJA0013405, CJA0003574, CJA0016081.
4. 조선총독부, 『신의주시가지계획결정이유서』, 1937.
5. 신의주상공회의소, 『신의주상공안내』, 1942.
6. 손정목, 『일제강점기도시계획연구』, 일지사, 1990.
7. 배석만, 「조선 제철업 육성을 둘러싼 정책조율과정과 청진제철소 건설(1935~45)」, 『동방학지』, No.151, 2010.
8. 이미경, 『일제하 新義州 木材業界의 변동과 木材商組合의 활동(1910~1936)』, 서울대학교 석사학위논문, 2016.
9. 이수열, 「식민지 시기 신의주의 일본 제지업」, 『해항도시문화교섭학』, No.17, 2017.
10. 김승, 「일제시기 국경도시 신의주의 인구 변동과 도시공간의 변화」, 『로컬리티 인문학』, No.19, 2018.04.
11. 김승, 「일제시기 다사도항(多獅島港) 개발과 신의주·다사도 간의 철도부설」, 『해항도시문화교섭학』, No.18, 2018.

일제강점기 금강산 장안사 수리공사의 경과와 시행배경

A study on the process and background of the repair works on *Jangansa* temple at *Geumgangsan* mountains in Japanese colonial era

서 효 원 Seo, Hyo-Won (국립문화재연구소)

주제어 : 일제강점기, 북한, 금강산, 장안사, 장안사 대웅전, 수리공사, 관광, 금강산전기철도, 국립공원계획
Keywords : Japanese colonial era, North Korea, Geumgangsan, Jangansa, repair works, Tourism, National park

1. 서 론

1930년대 들어 조선총독부는 건축문화유산 보존활동을 적극적으로 지원하였다.[1] 본 논문은 1927년부터 1930년까지 본격적인 공사가 시행된 장안사 대웅전 수리공사[2]를 통해 1930년대 조선총독부의 적극적인 건축문화유산 수리에 대한 배경에 대해 살펴보고, 이러한 배경이 수리공사에 미친 영향을 고찰하고자 하였다. 이를 위해 장안사 대웅전 수리공사의 경과를 간략히 정리하고, 수리공사의 시행배경이 된 1920년대 말 금강산 관광에 대해 살펴보았다. 마지막으로 장안사 대웅전 수리의 방향과 지침을 기록한 사양서, 설계변경 공문 등을 통해 금강산 관광과 수리공사의 관계에 대해 살펴보았다.

2. 장안사 수리공사의 시행배경

금강산은 일제강점기 대표적인 관광명소였다. 철도를 이용한 근대적인 금강산 관광은 경원선 부설(1914년 완공)과 함께 시작되었는데, 경성에서 경원선으로 원산까지 이동한 후, 원산에서 배편으로 외금강으로 들어가는 경로가 일반적이었다. 따라서 자연스럽게 해안쪽에 위치한 외금강에서 내륙쪽에 위치한 내금강으로 금강산 탐방 경로가 정해지게 되었다. 내금강 초입에 위치한 장안사는 초기 탐방 경로의 끝에 위치하여 탐방객의 접근이 어려운 사찰이었다.

하지만 이러한 상황은 금강산 전기철도 개설과 함께 완전히 변화하였다. 금강산 전기철도는 1919년 착공을 시작해 1931년 준공된 철원역에서 내금강역까지 부설된 철도였다.[3] 철원역은 경원선에 설치된 역으로 이 철도의 부설로 경성과 금강산을 오가는 가장 빠른 경로가 만들어졌다.[4] 기존 경원선을 이용해 원산을 경유하여 배편으로 이동하는 경로는 금강산을 크게 우회하는데다가 금강산에 도착하는데 이틀 이상을 필요로 하였다. 금강산전기철도는 이 소요시간을 획기적으로 줄였는데, 금강산을 방문하려는 관광객은 경성에서 저녁기차를 이용하면 일요일 새벽에 내금강역에 도착할 수 있었다.[5]

금강산 관광객은 전기철도의 부설과 함께 큰 폭으로 증가하였다. 금강산전기철도가 금강산에서 멀지 않은 창도까지 연결된 시점(1927년)에서 금강산 관광을 위한 차편이 개설되었는데, 이 차편은 금강산 방면으로 새로운 역이 개설될 때마다 역을 옮겨가며 개설되었다. 철도가 내금강까지 연결되자 철도부설 전까지 관광경로의 끝 지점에 위치하였던 장안사는 관광경로의 시작점이 되었고, 장안사 앞으로는 호텔과 상점 등 상업시설이 들어섰다.[6]

한편 1927년 금강산 전기철도 주식회사는 조선총독부로부터 국유지를 불하받아 장안사 앞 5만 평의 대지에 골프장, 경마장, 야구장 등의 위락시설 단지를 계획하였다.[7] 이는 같은 해 고성군의 청원[8]으로 촉발된 금강산 국립공원계획이 국립공원 설계[9], 적극적인 도로 정비[10] 등의 개발 사업으로 급물살을 탄 것과 무관하지 않다. 당시 금강산 전기철도 주식회사 역시 중역들이 힘을 모아 금강산의 국립공원 지정에

본 연구는 건설환경종합연구소 동아시아교류개발연구센터를 통하여 지원된 서울대학교 통일평화연구원 2019년도 통일기반구축사업에 의하여 수행되었다.

1) 이러한 경향은 사찰 건축 수리공사 보조금 지출을 기록한 「고적보존보조비대장」을 통해 확인할 수 있는데, 1931년 이전 보조금이 지출된 수리공사는 8건(1914년~1930년)뿐이지만 31년 이후(1931년~1942년)에는 30건으로 3배 이상 증가하였다. 서효원, 「일제강점기 보물건조물 수리공사에 관한 연구」, 서울대학교 박사학위논문, 2018, pp.67~70, 부록 6을 참고

2) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087 「장안사 건물 보존시설 서류」중 장안사 대웅전 수리공사 관련 공문 및 공문첨부문서 225매를 분석하였다. 장안사 대웅전은 1926년부터 1930년까지 수리를 위한 보조금을 지급 받았고, 1932년 준공하였다.

3) 동아일보, 1927.09.04. 4면,「금강산 순환 전철(金剛山循環電鐵)」

4) 경성에서 철도를 이용해 금강산을 가지 위해서는 경성역에서 용산역, 청량리역, 의정부역을 거쳐 철원역에 도착해 금강산전기철도로 환승해야 했다. 청량리역에서 철원역까지 급행열차로는 2시간, 완행열차로는 3시간이 소요되었다. 철원역에서 내금강역까지는 급행의 경우 3시간 43분, 완행의 경우 4시간 48분이 소요되었다. 김한태,「금강산 전기철도(Ⅰ)」, 철도시설 71, 1999, pp.71~79(원두희,「일제강점기 관광지와 관광행위 연구」, 한국교원대학교 대학원 석사학위논문, 2011, p.44에서 재인용)

5) 일요일 관람을 마치고 저녁기차를 타면 월요일 새벽에 경성에 도착할 수 있었으므로 이론적으로 금강산을 무박 3일로 관광하는 것이 가능해졌다. 원두희, 앞의 논문, p.45

6) 원두희, 앞의 논문, pp.52~55

7) 동아일보, 1927.08.06. 2면,「금강산(金剛山)을 세계낙원(世界樂園)으로 제반시설(諸般施設)에 백만원 투자(百萬圓投資)」

8) 동아일보, 1927.07.04. 4면,「금강산(金剛山)을 국립공원(國立公園)으로」

9) 동아일보, 1929.07.11. 5면,「세계절승금강산(世界絶勝金剛山)에 국립공원설계(國立公園設計)」

10) 동아일보, 1930.11.04. 1면,「종래방침(從來方針)을변(變)하야 실제사업(實際事業)에주력(注力)」

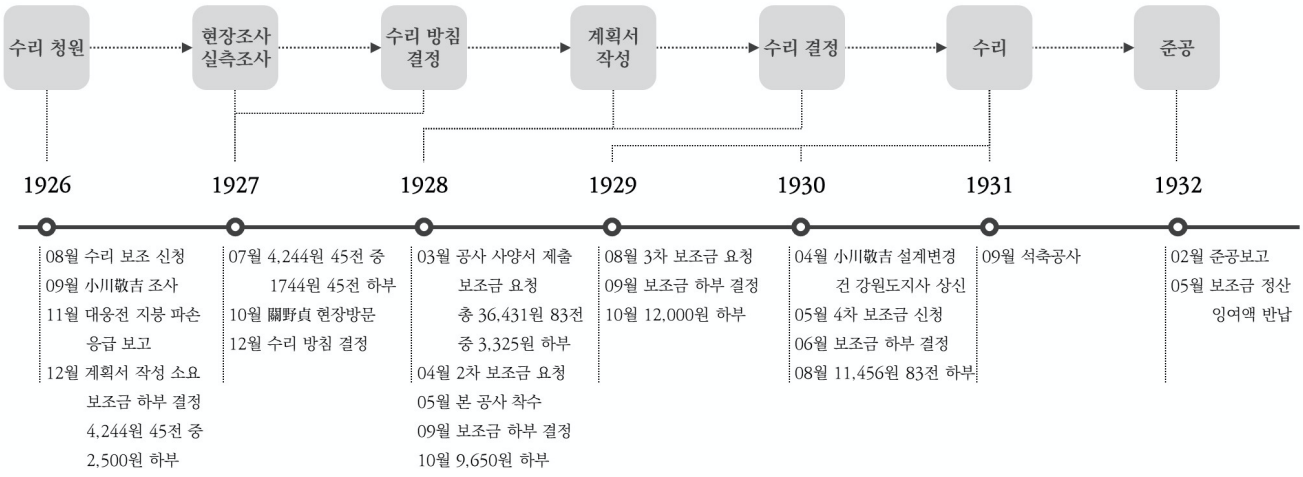


그림 1 장안사 대웅전 수리공사의 경과

노력하고 있었다.[11] 당시 조선총독부는 한반도 경영을 위한 비용마련에 노력하였고, 국영철도 및 사설철도 운영진들은 물자운반을 주요 목적으로 했던 철도개설 초기와 달리 여객 운임을 통한 수익증대를 꾀하고 있었다.[12] 금강산 국립공원 계획은 총독부와 철도업계의 지원을 받아 국립공원으로 지정되기도 전에 정비사업과 개발 사업이 먼저 수행되었다.

장안사 수리공사는 대웅전과 사성전 수리를 요청하는 주지 현의룡(玄懿龍)의 청원을 받아 1927년 대웅전 수리가 먼저 결정되어 1928년 5월 공사를 시작해 1930년 10월 공사가 일단락되었다. 이후 1931년 석축공사[13] 후에 1932년 2월 준공되었다.[14] 공사기간인 1927년부터 1932년까지는 금강산 국립공원계획이 활발히 논의된 시기였고, 금강산 전기철도가 내금강역까지 개설 완료(1931년 7월 1일)하여 장안사가 금강산 관광경로의 출발점으로 거듭난 시기였다.

3. 장안사 대웅전 수리공사의 경과

장안사 대웅전 수리는 1926년 8월 1일 장안사 주지 현의룡에 의해 처음 청원되었다.[15] 이에 수리비 산정을 위한 출장[16]이 9월 조선총독부 학무국 기수 오가와 케이키치(小川敬吉)에 의해 이루어졌으나 별다른 조치가 없다가, 11월 3일 대웅전 상층 지붕 부연 13개소가 자연 탈락하였다는 보고[17]가 접수되자 조선총독부는 1926년 12월 6일 학무국이 장안사에 보낸 지령[18]을 통해 수리계획서 작성을 위한 보조금[19] 지급을 결정하고 본격적인 실측조사에 들어갔다. 실측조사는 수리계획서 작성을 위한 것이었는데, 오가와 케이키치가 기획한 계획에 맞춰 총 4,244원 45전의 하부가 결정되었다.[20]

1927년 7월 경 보조금 2,500원이 먼저 하부[21]되어 조사가 시행되었고, 그해 10월에 조선총독부 촉탁 고적조사위원 세키노 타다시(關野貞)가 방문하여 현장을 조사한 후 이를 바탕으로 수리시행과 수리방침을 결정하였다.[22] 설계 사양서는 오가와가 직접 작성[23]하였는데 세키노의 의견이 그대로 반영되었다.

한편 본격적인 공사는 1928년 5월 시작되었다. 공사기간은 1928년 5월부터 1930년 10월까지 각각 6개월씩 총 18개월 동안 진행되는 것으로 계획되었고, 총예산액은 36,431원 83전으로 결정되었다. 1928년부터 1930년까지 해마다 보조금이 하부되었는데, 표2의 비목별 보조금 사용내역[24]을 보면 1929년까지 가설공사와 목공사가 주로 이루어지고, 1930년에 나머지 공사가 이루어졌음을 알 수 있다.

표 2 공사 비목별·년도별 보조금 내역

(년도는 회계연도, 소수점 뒷자리는 錢)

비목	합계	1927년	1928년	1929년	1930년
總工費	36431.83	3325.00	9650.00	12000.00	11456.83
假設工 及 塗工	3750.00	1910.00	-	-	1840.00
基礎工費	941.50	-	-	-	941.50
木工費	21367.02	-	8420.31	10103.00	2843.71
葺工費	3933.31	-	-	-	3933.31
監督雜費	6440.00	1415.00	1229.69	1897.00	1898.31

표에 표기된 년도는 예산이 속한 회계연도이다. 1927년 금액은 실제로 1928년에 지급되었다.

11) 동아일보, 1927.08.06. 2면, 앞의 기사
12) 원두희, 앞의 논문, p.12
13) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-016
14) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-004
15) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-013-003
16) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-013-001
17) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-012-002
18) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-009
19) 보조금 총액은 4,244원 45전으로 결정되었으나, 2회에 걸쳐 나누어 지급되었다. 1926년 12월 6일 지령을 통해 2500원이, 1927년 6월 20일 지령을 통해 1,744원 45전이 지급되었다.
20) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-009
21) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-007
22) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-022
23) 장안사대웅전수리사양설계서(국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-021-004)에는 작성자의 이름은 적혀져 있지 않지만 오가와 특유의 필체로 작성되어 오가와가 작성하였음을 알 수 있다.
24) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-025-004

1930년 공사에서는 설계변경이 있었는데, 1930년 공사가 시작되기 직전인 4월 30일 오가와는 강원도 도지사에게 대웅전 상층 공포를 2출목에서 3출목으로 변경하는 내용을 주요 골자로 하는 상신서(上申書)를 보냈다.[25] 추가 공사비용(총 2,064원 40전)은 장안사가 직접 부담하기로 하였다. 계획된 공사는 1930년에 일단락된 것으로 보이며, 1931년 석축공사가 추가로 시행[26]된 후, 1932년 2월 준공되었다.

4. 장안사 대웅전 수리공사 방향과 지침

수리계획서는 오가와 케이키치에 의해 작성되었고, 그 작성은 1927년 말까지 이어졌다. 1927년 10월에는 세키노 타다시가 직접 현장에 방문하여 수리방침에 대해 자문하였으며, 의견서[27]를 12월 16일 작성하여 오가와 케이키치에게 전달하였다.

소화2년 10월 장안사에 출장하여 대웅전 파손의 상태를 시찰하고 주요 부분의 파손이 심해 일시적 변통으로 수리한다면 후일 더 큰 우환이 이어질 것이므로 주요부를 해체하고 근본적 수리를 하는 것이 필요함. 나아가 근년 교통의 편개로 내외의 관람자가 수년 증가의 경향에 있으므로 일층 유감없는 수복을 기하지 않으면 안 되며 다음과 같이 수리에 관한 소관의 소견을 개진함[28]

위 내용은 의견서 앞부분으로 수리공사 방침을 정한 취지를 설명한 것인데, 세키노 타다시는 교통 상황이 좋아진 점과 관광객의 수가 증가하고 있다는 사실을 언급하고 있다. 의견서 안에서 이러한 기술은 장안사 대웅전 수리공사의 타당성을 피력하고 있는 것으로 보이는데, 이와 같은 견해는 1926년 장안사 주지 현의룡의 청원서에서도 찾아볼 수 있다.

당사는 내금강의 명구(名區)의 지위를 점한 산수가 아름답고[明媚] 꾸밈이 웅대한 가람으로서 여름부터 겨울에 이르는 사이에 관광객(觀光の客)이 특히 군집하므로 당우의 청소, 경역의 불진(拂塵)에 항상 주의하는데도 사찰의 재산이 풍부하지 않아 만사 뜻과 같지 않습니다. 특히 당사의 중심인 대웅전과 사성전은 대정원년에 본부고적조사 촉탁원 공학박사 관야정 외 2명의 조사에 의해 둘 모두 을종(乙種)에 속한 품위를 가진 것으로 검정받았으므로 보호(格護)에 특별 유의해야 함에도 다년 우설에 노출[曝露]되던 중 파손이 각소에 생겨 당사의 힘으로는 도저히 구관의 유지에 필요한 수리를 수행하는 것이 어렵습니다. 실지조사하시어 시업방안을 확정하여 본년도 수리하옵기를 청합니다.[29]

청원서 역시 장안사가 관광객이 많이 찾는 명소임을 첫 문장에서부터 강조하고 있다. 이는 장안사 대웅전 수리공사에 대한 조선총독부의 인식을 보여준다. 관광지라는 점이 보조금을 하부 받는 이유가 될 수 있다는 점이 문서를 통해 드러나기 때문이다. 총독부의 장안사 대웅전에 대한 수리공사 보조는 금강산 관광지 정비와 관련이 있었다. 관의 입장을 대변하는 세키노 타다시의 의견서 서론부에 관광객의 규모가 커지고 있음을 언급한 것 역시 조선총독부의 수리공사 시행 목적이 관광지 정비에 있음을 확인해주고 있다.

한편 세키노 타다시가 제시한 수리방침과 현장에서 실시한 조사를 바탕으로 오가와 케이키치는 32개 조항의 사양서를 작성하였다.[30] 이중 공사를 위한 부속건물의 설치를 설명한 후반 9개 조항[31]을 제외한 23개 조항이 대웅전 수리공사와 관련된 직접적인 지침이다. 지침의 첫 번째 조항은 원형에 따라 수리한다는 내용이지만, 사양서에는 원래 양식의 변경을 명시한 부분들이 있었다.

변경의 내용으로는 내진천정을 우물반자(格天井)로 하는 사항[32], 배면처마를 홑처마에서 겹차마로 변경하는 사항, 지붕에 수막새와 암막새를 설치하는 사항이 있었다.[33] 장안사 대웅전의 수리 전 사진을 살펴보면 막새기와를 사용하지 않고 와구토를 사용해 지붕 단부를 마감한 사실을 알 수 있는데, 사양서는 막새 사용을 명시하고 있으며, 준공 후 사진을 통해서 막새기와가 설치되었음을 확인할 수 있다. 양식의 변경에는 모두 원형에 따른다는 단서조항이 붙어 있으나 이는 장안사 대웅전이 수리 될 당시 가지고 있던 현상(現狀)이나 원상[原狀][34]을 의미하는 것은 아니었다. 그 내용을 살펴보면 좀 더 격식 있는 방향으로 변화한 경향을 읽을 수 있다.

설계변경은 공사 중에도 이루어졌다. 1930년 4월 30일 오가와는 설계변경을 알리는 상신서를 통해 설계변경의 내용과 이유를 밝히고 있다. 설계변경의 내용은 대웅전 상층 공포를 2출목 다포에서 3출목 다포로 변경한다는 것이었다. 그 이유 역시 적고 있는데 그 내용은 다음과 같다.

---

25) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-029-004
26) 석축공사는 수리계획에는 포함되어 있지 않지만 석축공사를 위한 입찰서류가 남아 있어 공사가 수행되었음을 알 수 있다. 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-016-002
27) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-019-002
28) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-022-002 「대웅전수리방침각서」기술된 수리방침은 다음과 같다.
1. 네 모서리의 기둥은 좌굴 손상되었으므로 이를 교체하고 다만 이를 교체하기 위해서는 상층 전부의 해체가 필요함
2. 측면 기둥들을 해체하는 수리를 더 할 것
3. 천정의 중앙부는 후세의 졸렬한 보충으로서 이를 당초와 같이 우물 천정으로 복구할 것
4. 건물 배면 처마는 당초 겹처마로 된 것을 홑처마로 변경한 것으로 단지 외관을 손상하는 것 뿐만 아니라 건물의 보존상에도 불리하므로 당초와 같이 겹처마로 복구할 것
5. 지붕전부 수막새와 암막새의 부족을 보충할 것
소화 2년 12월 16일 조선총독부 고적조사위원 세키노 타다시
29) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-013-003
30) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-021-004
31) 후반 9개 조항은 가설덧집, 비계설치, 오름잔교설치, 재료적치장, 공작소, 직공휴게소, 감독원 힐소 등에 관련된 내용이다.
32) 내진천장이 졸렬하다는 표현이 있을 뿐 본래 천정의 종류는 밝히고 있지 않다.
33) 양식변경 뿐만 아니라 구조변경도 있었다. 지붕 보토 대신 덧집을 만들어 하중을 경감시키는 구조변경 역시 명시되어 있다. 내용은 다음과 같다.
1. 지붕 속은 구조 불충분함. 보토(土瓦土)가 많아 보존상 불리가 인정되므로 직접 규정하여 덧도리(土居桁), 덧집 기둥(母屋束), 덧집 서까래(野地棰), 개판(屋根板) 등을 내역서와 같이 충분히 견실하게 만들 것
34) 현상은 수리시점의 문화재의 형태, 원상은 외관의 형태가 강조된 개념인 원형(原形)에 비해 내재된 가치까지를 포함한 포괄적 개념으로 정리 될 수 있다. 강현, 「건축문화재의 원형 개념과 보존의 관계」, 문화재 49권, 1호, 2016, p.132

선종(禪宗)의 중층조 불전건축은 상층 가구가 주(主)이고 하층은 간단한 것이 보통이지만 장안사 대웅전의 처마 공포는 상층 2출목[이수선 二手先] 다포[힐조詰組]로 되어 있고 하층은 반대로 3출목[삼수선 三手先] 다포[힐조詰組]로 되어 있음. 종전의 수선공사가 조잡하여 상층 공포 일부가 소략하게 된 것이 해체에서 명료하게 드러남. 따라서 상층 공포[斗栱]의 1출목[一手]를 증가하고 3출목[삼수선 三手先] 다포[힐조詰組]로 가구상의 부자연스러움을 바르게 하여 외관의 미(美)를 복구하도록 함.

오가와의 해석은 양식론에 기반한 것으로 "선종 중층조 불전"은 상층가구에 비해 하층가구가 간단하다는 보편적인 특징에 기대고 있다. 이는 우선 오가와가 수리를 시작한 시점에 장안사 대웅전이 가졌던 상태[現狀]을 원형으로 여기지 않았다는 사실을 보여준다. 또한 그가 대웅전 수리당시 양식과 그가 이상적이라고 상정한 선종 중층 불전건축 양식을 비교하는 방식으로 대웅전의 복원안을 계획했다는 사실도 알 수 있다.

한편 그는 상층 공포가 소략해진 증거를 해체과정에서 확인했다고 기술하고 있으나 문서에는 그 증거를 구체적으로 기술하고 있지는 않다. 다만 그 증거가 발견되었다고 하더라도 상층 2출목 공포는 장안사 대웅전 중건 당시 계획된 원형이었을 가능성이 크다. 여러 단위부재가 조립되어 대(帶)를 형성하며 구성되고, 보와 도리 같은 주요 구조재가 함께 조립되는 목조건축 구조특성 상 공포의 출목만을 조정하는 공사는 계획되기 힘들다. 일제강점기 수리공사 당시 장안사 대웅전의 현상은 적어도 상층 가구 전체가 새롭게 계획된 공사에 의해 중건된 건물이었을 가능성이 크다.

따라서 상층 2출목은 원형이 아니었다기보다는 오가와가 원형으로 인정하지 않았던 것으로 보는 것이 타당하다. 오가와의 원형 도출방식이 장안사 대웅전의 특수성보다는 어떤 시기가 공유하는 보편성에 무게를 둔 방식이었기 때문이다. 다시 말해 그의 원형 도출 방식은 융통성이 큰 것이었다.

오가와의 복원안 계획 방식에 주목하는 이유는 당시 수리공사가 관광지 정비의 일환으로 수행되었다는 사실 때문이다. 이 시기 금강산 장안사는 금강산 관광의 얼굴이 되어 있었다. 관람자가 많아지는 추세 속에서 중심 불전인 대웅전은 가장 큰 볼거리이므로 반듯하게 정비될 필요가 있었다. 와구토로 되어 있던 지붕마감을 모두 막새기와 마감으로 바꾼 사실이 이를 증명한다. 수리전문가인 오가와에게 반듯한 정비는 수리가 완료된 대웅전에서 "선종 중층조 불전건축"이 가지는 양식적 특징이 명료하게 드러나는 것이었다.

5. 결론

금강산은 세계의 명소로 거론될 만큼 일제강점기 한반도 최고의 관광명소였다. 장안사 대웅전이 수리된 20년대 말에서 30년대 초는 금강산전기철도 개통, 금강산 국립공원계획 등 각종 개발 사업에 의해 관광편의를 갖춘 한반도를 대표하는 근대적 관광지가 되었다. 특히 철원역에서 내금강역까지 전기철도가 개통되면서 장안사는 금강산의 입구가 되어, 금강산 관광의 주요 경로가 되었다.

장안사 대웅전 수리공사는 1926년 말에 공사가 청원되었고, 1927년 공사계획이 수립되었으며, 1930년 계획된 수리공사가 일단락되었다. 공사방침은 세키노 타다시에 의해 정해졌고, 계획의 구체적인 사항은 오가와 케이키치에 의해 사양서로 작성되었다. 수리공사에 앞서 작성된 장안사 주지의 「청원서」, 세키노 타다시의 「수리방침각서」, 오가와 케이키치의 「사양설계서」등은 모두 장안사 수리공사 시행배경을 설명하는 단서를 담고 있다.

수리공사 보조를 청원한 주지 현의룡은 장안사 수리공사의 당위성을 설명하기 위해 장안사가 이름 난 관광지임을 부각하였다. 수리방침 각서에서 세키노 타다시는 "유감없는 수복"이 이루어져야 하는 이유가 금강산 관광규모가 커지고 있기 때문이라고 했다. 이는 관광산업이라는 실리적 목적이 수리공사에 국고 보조금이 투입된 이유 중 하나였음을 여실히 드러낸다. 1930년대 조선총독부의 적극적인 건조물 보존활동 이면에는 관광산업 육성이라는 목적이 존재하였다.

관광지 정비라는 취지가 수리공사의 내용에도 영향을 미쳤음은 세키노 타다시가 작성한 사양서와 설계변경 상신공문에서 드러난다. 와구토로 마감되어 있던 지붕은 막새기와로 모두 변경되었고, 대웅전 상층 공포는 양식론에 근거하여 2출목에서 3출목으로 변경되었다. 장안사 대웅전의 본래 모습이 가지는 특수성보다는 선종 중층 불전건축이 가지는 양식적 보편성이 뚜렷하게 드러나는 방향으로 수리가 계획되고 시행되었다. 이는 건조물 보존이라는 근본적인 목표 못지않게 중요했던 관광지 정비라는 목표가 수리공사에 미친 영향이라고 해석할 수 있다.

참고문헌

1.「국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서」
2.「동아일보」
3. 서효원, 「일제강점기 보물건조물 수리공사에 관한 연구」, 서울대학교 박사학위논문, 2018
4. 김한태,「금강산 전기철도(Ⅰ)」, 철도시설 71, 1999,
5. 원두희,「일제강점기 관광지와 관광행위 연구」, 한국교원대학교 대학원 석사학위논문, 2011
6. 강현, 「건축문화재의 원형 개념과 보존의 관계」,『문화재』, 49권, 1호, 2016
7. 서효원·전봉희,「화엄사 각황전 수리공사를 통해 본 「보존령」제정 이후 일제강점기 보물 건조물 수리공사의 현장운영과 수리방침」,『대한건축학회논문집』, 34권, 1호, 2018
8. 서효원·전봉희,「조선총독부박물관 문서를 통해 본 일제강점기 개심사 대웅전 수리공사의 체계와 경과」,『대한건축학회논문집』, 33호, 7권, 2017
9. 서효원,「일제강점기 북한지역 고건축물 목록을 통해 본 조선총독부 학무국 고건축 조사의 성격」,『대한건축학회논문집』, 35권, 5호, 2019

장안사 사성전 수리의 시행배경과 일제강점기 수리공사의 성격

A study on the process and background of the repair works on *Jangansa Sasungjeon* temple

서 효 원 Seo, Hyo-Won (국립문화재연구소)

주제어 : 일제강점기, 금강산, 장안사, 장안사 사성전, 수리공사, 국립공원계획, 박황식
Keywords : Japanese colonial era, Geumgangsan, Jangansa, Sasungjeon, repair works, National park, Hwangsik Park

1. 서 론

장안사 수리공사는 조선총독부의 관광정책에 지원을 받아 1930년대 중반 가속화되었던 금강산 개발과 깊은 관련이 있다. 장안사는1927년 대웅전과 사성전의 수리를 함께 청원하였는데, 우선 시행된 대웅전 수리공사는 금강산 개발 기조와 호응하여 적극적으로 수행되었다. 하지만 1940년대 전시체제로 접어들면서 총독부에 의한 관광지 개발 사업의 동력이 현저히 저하되었고, 이 시기 수행된 장안사 사성전 수리공사는 인력난과 물자난에 시달렸다. 지지부진했던 공사는 2년의 공기 연장과 2배에 가까운 공사비를 증액한 끝에 1944년 12월 준공되었고, 이 공사는 일제강점기 마지막 수리공사가 되었다.

본 논문은 1941년 1월부터 1944년 12월까지 시행된 장안사 사성전 수리공사[1]를 통해 1940년대 조선총독부 건축문화유산 수리체제를 고찰하고자 하였다. 먼저 장안사 수리공사의 시행배경과 사성전 수리공사의 경과를 간략하게 살펴보았다. 이를 통해 전시 환경 속에서 드러났던 당시 수리체제의 약점을 짚어보고, 장안사 사성전 수리공사의 의미를 탐색하고자 하였다.

2. 장안사 수리공사의 시행배경

1930년대 들어 조선총독부의 건축문화유산 수리공사 시행이 급증하였고, 그 배경에는 적극적인 관광산업 육성정책이 있었다.[2] 금강산은 조선을 대표하는 관광지였고, 금강산 전기철도부설(1919년 착공, 1931년 완공)은 금강산 개발을 가속화하였다. 이 개발 과정에서 장안사는 금강산 관광의 입구이자 중심거점이 되었다.[3]

한편, 1929년 금강산 탐승객은 3만을 돌파[4]하였고, 1930년에는 총독부가 직접 나서 산림부, 철도국, 학무국을 중심으로「금강산 보승회」를 조직하여 금강산 국립공원계획을 추진하였다.[5] 금강산 보승회는 금강산 국립공원 설계[6]를 위한 조사를 1930년에 타무라 츠요시(田村剛) 박사[7]에게 의뢰하여 국립공원계획을 구체화 하였다.[8] 그는 조선총독부의 촉탁으로 금강산을 직접 조사하여 금강산조사보고서[9], 금강산탐승계획안[10], 금강산풍경계획안[11] 등을 작성하였다.[12]

그의 계획안에는 장안사가 위치한 탑거리(塔巨里)가 개발의 중심지 중 하나로 설정되어 있으며, 이곳에 탐승을 위한 시설을 집중할 것을 제안하고 있다. 이러한 기조는 이미 세입과 수입의 증대를 노린 총독부가 철도업계를 지원하여 진행 중이었던 개발 사업과 무관하지 않았다.[13]

장안사 대웅전과 사성전 수리는 이러한 개발기조 속에서 요청되었고 먼저 대웅전 수리공사가 1928년 5월 시작되어 1932년 2월 준공되었다.[14] 이 기간은 금강산 국립공원계획이 활발히 논의된 시기였고, 금강산 전기철도의 개설이 내금강역까지 완료(1931년 7월 1일)되어 장안사가 금강산 관광의 중심거점이자 시작점으로 재편된 시기였다. 따라서 장안사

본 연구는 건설환경종합연구소 동아시아교류개발연구센터를 통하여 지원된 서울대학교 통일평화연구원 2019년도 통일기반구축사업에 의하여 수행되었다.

1) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A095-003, A121-002, A121-003 등 장안사 사성전 수리공사 관련 공문 및 공문첨부문서 230매를 분석하였다.

2) 이러한 경향은 사찰 건축 수리공사 보조금 지출을 기록한「고적보존보조비대장」을 통해 확인할 수 있는데, 1931년 이전 보조금이 지출된 수리공사는 8건(1914년~1930년)뿐이지만 31년 이후(1931년~1942년)에는 30건으로 3배 이상 증가하였다. 서효원,「일제강점기 보물건조물 수리공사에 관한 연구」, 서울대학교 박사학위논문, 2018, pp.67~70 및 부록 6을 참고

3) 서효원,「일제강점기 금강산 장안사 수리공사의 경과와 시행배경」,『한국건축역사학회 2019 춘계학술발표대회 논문집』, 2019.05, pp.89~92

4) 매일신보, 1930.02.21.「금강산 탐승객(金剛山探勝客) 신청답지(申請遝至) 금년은 사만여명을 돌파할듯」

5) 동아일보, 1930.02.12. 2면,「세계(世界)의 절승(絕勝) 금강산(金剛山)-경치와 사찰 보존에 주력」

6) 동아일보, 1929.07.11. 5면,「세계절승금강산(世界絕勝金剛山)에 국립공원설계(國立公園設計)」

7) 타무라 츠요시(田村剛, 1890-1979) 도쿄제국대학 출신, 조원가, 조경학자. 임학자. 일본의 국립공원, 해양공원 제도의 확립과 발전에 이바지. 오카야마 현 출생. 국제 자연 보전 연맹 명예 회원. 일본 자연 보호 협회 초대 이사장, 일본 조경 학회 회장 등 요직을 다수 역임하였다.(ja.wikipedia.org, 2019.11.1. 검색)

8) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서(관리번호 F171)에 타무라 박사의 조사보고서와 계획서가 남아 있다. 이 보고서의 내용은 금강산 보승회의 네 번째 회의에서 의논되었다. 朝鮮鉄道協会会誌 9.9(1930): 25-26.

9) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관 문서. 관리번호 F171-001

10) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관 문서. 관리번호 F171-002

11) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관 문서. 관리번호 F171-003

12) 이상의 문서 중 금강산조사보고서에만 타무라의 이름이 기재되어 있다.

13) 1927년 금강산 전기철도 주식회사는 조선총독부로부터 국유지를 불하받아 장안사 앞 5만 평의 대지에 골프장, 경마장, 야구장 등의 위락시설 단지를 계획하였다. 동아일보, 1927.08.06. 2면,「금강산(金剛山)을 세계낙원(世界樂園)으로 제반시설(諸般施設)에 백만원 투자(百萬圓投資)」

14) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A087-004

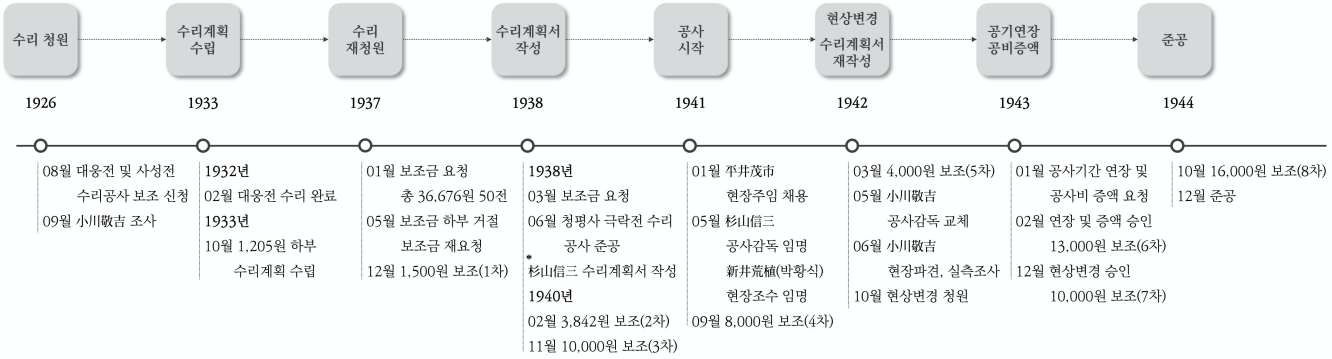


그림 1 장안사 사성전 수리경과

대웅전 수리공사는 금강산 개발을 정책적으로 지원하였던 총독부의 적극적인 지지를 받아 수행되었다.[15]

그러나, 다음으로 수리가 예정되었던 사성전은 적극적인 지원을 받았던 대웅전과는 달리 인력과 물자 부족에 시달려야 했다. 사성전은 1933년 수리계획이 수립되었지만 1941년이 되어서야 공사가 시작되었는데, 이 시기는 태평양 전쟁이 발발하여 본격적인 전시체제에 접어든 시기였다. 장안사 사성전은 인력과 물자 부족을 토로하며 2년의 공기연장과 2배에 달하는 공사비 증액 끝에 1944년 12월 준공되었다.

3. 장안사 사성전 수리공사의 시작 경과

사성전은 대웅전 수리공사가 끝난 이듬해인 1933년 수리계획이 수립되었다.[16] 총공사비로 46,676원 50전이 책정되었는데, 이는 당시 총독부 한해 수리공사 보조금 예산 34,690원을 훌쩍 뛰어넘는 금액이었다. 더구나 당시 1933년은 성불사, 관음사, 석굴암, 불국사, 송광사(완주), 무위사, 보림사 등 전국적으로 많은 수리공사에 보조금이 투입되고 있었다.[17]

이에 더해 1935년부터는 공사비 총액이 120,000원에 달했던 화엄사 각황전 수리공사에 보조금이 투입[18]되기 시작하였고, 수덕사 대웅전과 청평사 극락전 및 회전문 수리가 잇따라 시작되었다. 특히 청평사는 강원도 도청 소재지였던 춘천에 위치한 사찰이었고, 당시 수리공사의 지휘와 보조금 관리를 도청이 맡고 있어, 도청은 장안사 사성전 수리공사를 청평사 수리공사 후로 연기하였던 것으로 보인다.[19]

하지만 1936년 12월 장안사는 사성전 수리공사 보조 청원서를 강원도에 제출하였고, 강원도는 이 문서를 이듬해인 1937년 1월 15일에 총독부로 발송하였다.[20] 1936년은 1940년에 개최될 올림픽 장소가 동경으로 결정된 해로 조선총독부는 일본의 입국 경로인 한반도 정비에 전력을 기울이던 시기였다. 이에 힘입어 총독부는 국립공원 지정이 무산되면서 한풀 꺾인 금강산 정비사업을 학무국 사회과를 앞세워 다시 수행할 계획을 수립하였다.[21] 장안사는 이러한 기조에 기대를 걸고 수리공사를 청원하였던 것으로 보인다. 하지만 장안서의 청원에 학무국은 수리의 필요성은 인정되지만 예산 경리 상의 이유로 당분간 보조가 어렵다는 사실을 공문을 보내 알렸다.[22]

1933년부터 미뤄온 공사였고, 장안사 사성전은 보물 지정 첫해인 1934년에 보물건조물로 지정되었다.[23] 사성전이 비가 새고 낙후되어 파손이 심한 사실은 이미 사전 조사와 청원서의 보고로 잘 알려져 있었다. 총독부는 청원이 있은 지 근 1년만인 1937년 12월 1,500원을 하부하여 우선 수리공사 시작을 허가하였다. 그러나 공사비만으로는 수리공사를 시작할 수 없었다. 장안사 사성전 공사는 현장을 꾸릴 공사감독, 현장주임, 현장조수의 적임자를 찾지 못해 다시 연기되었다. 1937년은 특히 수리공사 보조금 하부가 많았던 해로, 화엄사 각황전, 수덕사 대웅전, 청평사 극락전 및 회전문, 해인사 장경판고, 무위사 극락전 수리현장이 운영되거나 계획되고 있었다.[24] 또한 수리현장은 총독부가 직접 예산을 운용하여 수리를 수행하는 관유 건축물 수리공사에서도 운영되고 있었다. 1937년에는 평양 대동문, 의주 통군정 수리가 진행[25]되었으므로 장안사 사성전에 투입될 공사감독과 현장주임 등 수리 전문가를 찾는 것이 힘들었던 것으로 보인다.

이를 의식한 듯 1938년 3월 강원도는 현장운영을 위한 적임자를 배치해 달라는 의견을 학무국에 전달하였다.[26] 마침 그해 6월은 청평사 극락전 및 회전문 수리 준공이 예정되어 있어, 강원도는 청평사 수리가 끝나는 대로 사성전 수리가

15) 장안사 대웅전 수리공사의 경과와 성격에 대해서는 서효원,「일제강점기 금강산 장안사 수리공사의 경과와 시행배경」,『한국건축역사학회 2019 춘계학술발표대회 논문집』, 2019.05, pp.89~92을 참고
16) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-029
17) 서효원,「일제강점기 보물건조물 수리공사에 관한 연구」, 서울대학교 박사학위논문, 2018, p.340 부록3. 고적보존비보조대장 정리 참고
18) 화엄사 각황전이 위치한 지리산 역시 국립공원 지정이 논의되고 있었다. 동아일보, 1937.11.06.「靈峯智異山(영봉 지리산) 專門家(전문가)의 設計終了(설계종료) 登山路(등산로)를 開拓(개척)」
19) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-021
20) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-031
21)동아일보, 1936.02.20. 2면,「國立公園法으로 朝鮮名勝統括」 동아일보, 1936.06.30. 2면,「金剛山 扮粧 .... 明年부터 着手」
22) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-027
23) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-031
24) 서효원,「일제강점기 보물건조물 수리공사에 관한 연구」, 서울대학교 박사학위논문, 2018, p.340 부록3. 고적보존비보조대장 정리 참고
25)「보물 기타 보존비 일람표-소화13년(1938) 4월 조사」, 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A121-002-009
26) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-021

시작되어야 한다는 사유를 달았다. 하지만 총독부는 1940년이 되어서야 2월과 11월 2회에 걸쳐 13,842원을 하부하였을 뿐 여전히 적임자를 알선하지 못하였다. 대게 사찰 보조금 공사는 학무국 소속 기수 오가와 케이키치(小川敬吉)와 스기야마 노부조(杉山信三)가 공사감독 혹은 현장주임을 맡아 공사계획을 수립하고 현장운영을 챙겨왔는데, 1930년대 들어 보조금 공사가 급증해 여력이 되지 않았던 것으로 보인다.

결국 강원도는 1940년 12월 다시 한번 청원서를 제출하였다. 그 청원서의 내용은 다음과 같다.[27]

장안사 사성전 수리공사는 지시에 따라 장안사의 위탁을 받아 도에서 집행하는 것으로 되어 별지 공사취급수속에 의해 실시하려고 소화13년(1938) 3월 25일 아래[左記] 기술원 알선을 의뢰하였는데 시절이 시절인지라(時節柄) 적임자 물색이 곤란하여 일단 계획중지에 그친 사정인데, 본 공사집행은 다년의 현안임을 감안하여 빠른 실시가 되어야 하는 현황으로 차제에 아무쪼록 실시될 수 있도록 좌기 기술직원 최적임자 물색 후, 알선하여 주시기 바랍니다.

또한, 이 공사에 대한 총공사비 견적은 소화 12년도에 산출된 것인데 그 후 물가가 등귀(騰貴)하고 대부분 증고(增高)를 면하지 못하여, 이 역시 기술원 파견과 동시에 재계획을 하려고 하며, 공사비 중 장안사의 보담(補擔)액 일만원은 이미 납부되었으니 그 잔액은 국고 보조를 바랍니다.

아래[記] 공사감독 1명, 현장주임 1명, 현장조수 1명

청원서는 장안사 사성전 수리공사가 중지된 이유가 공사감독, 현장주임, 현장조수와 같은 공사를 수행할 적임자를 찾지 못한 것에 있음을 알려준다. 1937년에 세운 계획에 따른 공사비 조정이 필요함도 피력하고 있는데, 이에 대해서는 물가가 급등하였기 때문이라고 적고 있다. 공문이 지적하였듯이 "시절이 시절인지라[時節柄]' 물가가 급등하였던 것인데, 1940년 12월은 중일전쟁이 3년째 이어지면서 전선이 확대되고, 태평양 전쟁 발발이 코앞이었던 시기였다. 1938년 5월부터 시행된 국가총동원법은 공업원료와 생활필수품에 대한 전표제, 배급제를 명령한 1941년 물자통제령으로 심화 되어 가는 와중이었고, 본격적인 전시경제로 인해 물가는 말 그대로 폭등하고 있었다.[28]

장안사 사성전은 1930년대 관광지 정비에 힘입어 적극적으로 시행된 수리공사 지원으로 수리의 기회를 잡았다. 하지만 수리지원은 전국적인 규모도 시행되었고, 한정된 예산과 인력이 원인이 되어 연기되다 결국 전시체제 하에서 수리공사가 이루어지게 되었다. 전시체제 가운데에서도 장안사 사성전 수리공사가 개시될 수 있었던 것은 일제강점기 구축된 수리체제를 도구로 장안사가 끈질기게 청원한 덕분이었다. 장안사 수리공사는 이듬해 시작된 개심사 수리공사와 함께 일제강점기 마지막 수리공사가 되었다.[29]

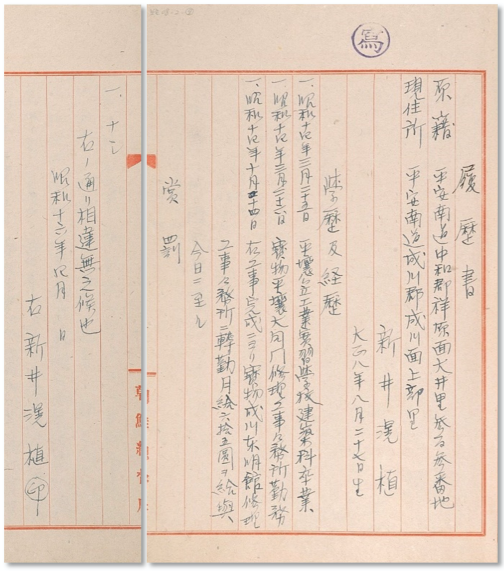


그림 2 박황식의 이력서

4. 사성전 수리공사 지연과 수리체제의 결점

1941년 1월 본격적인 공사에 앞서 가장 먼저 공사현장에 채용된 것은 현장주임 히라이 시게이치(平井茂市)였다.[30] 그는 일본에서 활동하던 사사(寺社)건축 수리업자로 스기야마 노부조가 일본의 수리 전문가들의 추천을 받아 강원도에 소개한 인물이었다. 현장주임은 공사가 종료될 때까지 수리현장에 상주하면서 공사현장을 지휘해야 했기 때문에 도면작성에서 시공까지 수리공사 전반에 대한 이해가 필요하였다. 이와 같은 수리전문가는 조선 내에 극히 드물었고, 인력양성 또한 되고 있지 않았기 때문에 큰 수리공사 현장의 주임은 일본에서 활동한 경력직 수리업자를 채용하였다.

한편, 공사감독으로는 스기야마 노부조가 내정되었다. 스기야마는 1942년 5월까지 공사를 감독하였고 이후부터는 오가와 케이키치가 공사를 감독하였다. 또한, 현장주임을 도와 현장을 운영할 현장조수로 조선인 박황식이 추천되었다. 박황식[31]은 평안남도 중화군 출신으로 1919년 출생하여, 1939

27) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-019
28) 허영란,「전시체제기(1937~1945) 생활필수품 통제 연구」, 國史館論叢 제88집, 2000을 참고
29) 사성전 이후 해체 수리공사는 1941년에 시작된 개심사 대웅전 수리공사가 유일해 1941년이 수리공사 보조 결정의 마지막 해였음을 알 수 있다. 한편 개심사는 장안사와 같이 1944년 12월 준공되었다. 1941년에는 무위사 극락전 수리도 있었는데, 지붕이 파손되어 비가 새는 것을 양철판으로 덧집을 만들어 덮는 것으로 공사를 마무리하였다. 이렇게 방치된 무위사 극락전은 해방 후 첫 문화재 수리공사 사례가 되었다. 개심사 수리공사와 관련해서는 서효원·전봉희,「조선총독부박물관 문서를 통해 본 일제강점기 개심사 대웅전 수리공사의 체계와 경과」,『대한건축학회논문집』, 33호, 7권, 2017을 참고
30) 일본의 사사건축 수리업자. 1882년 12월 10일 오사카 출생. 1903년 4월부터 1905년 6월까지 오사카 소재 楠本건축사사무소에서 건축설계제도를 학습하고 1905년 7월부터 1920년 5월까지 건축청부업 및 설계제도업에 종사. 1920년 6월부터 11월까지 사할린 병영 건설에 참여하여 제4사단 경리부에서 직공으로 재임하면서 대공, 기타 50인의 사역을 감독하였다. 1921년부터 나라현의 특별보호건조물인 金峰山寺 本堂 수리공사를 시작으로 일본 내 사사건축의 수리에 종사하였다. 平井茂市 이력서, 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-023
31) 그의 이력서에는 그의 이름이 신정황식(新井滉植)으로 기재되어 있다. 이력서를 제출한 1941년은 창씨개명이 이루어진 이듬해로 그의 출생지로 볼 때 조선인으로 추정하는 것이 가능하다. 또한 그의 씨명인 '新井'은 당시 '박(朴)'씨 성(姓)을 가진 사람들이 흔히 개명하는 씨명이었다. 창씨개명 관련 내용은 정주수,『창씨개명연구』, 동문, 2003 참고

년 평양공립공업실습학교 건축과를 졸업하였고, 그해 보물 평양 대동문 수리공사, 성천 동명관 수리공사에 종사하였다. 그는 1941년 5월 장안사 사성전 수리현장에 채용되었다.[32]

현장운영진의 인선을 마치고 공사준비 기간을 거쳐 그해 9월 해체에 들어간 사성전 수리공사는 1942년 12월 준공을 목표로 삼았지만, 공사는 인력난과 물자난으로 지지부진하게 진행되었다. 목표한 준공시기인 1942년 12월까지 실질적으로 진행된 공사는 기초공사뿐이었다.[33] 결국 1943년 1월 공기 2년 연장과 수리비 39,321원 69전 증액을 요청하는 청원서가 학무국에 제출되었고, 학무국은 이를 받아들였다.[34]

이 수리공사는 ….. 소화 16년 1월 부터 2개년 계획으로 총공비 46,676원 50전(장안사 10000원 잔액 국고부담)을 들여 공사착수가 진행되어 지난해 12월 말에 기간 만료되었는데도 자재 및 직공등의 입수에 어려움에 봉착하여 공사진보가 되지 않아 해체 후 가설물 공사가 근근이 완료되었고 잔여 공사는 별지 실시공정표에 따라 금후 2개년의 기간을 요하게 됨에 따라 기간연장을 승인 바랍니다.

본 공사비는 소화13년 설계에 기초한 견적액으로 ….. 물가 급증[物價高騰]으로 별지 비교대조표에 따라 국고보조를 신청합니다.[35]

공사비 증액으로 총 공사비는 82,412원 6전이 되었고, 이는 처음 공사비의 2배에 가까운 금액이었다. 당시 변경 전과 후의 내역서를 살펴보면 목재[挽材]는 재(才)당 단가 평균 38전이 단가 65전으로 올랐고, 둥근 못[丸釘]의 단가는 55전에서 2원으로 기와 못[瓦釘]의 단가는 12전에서 30전으로 뛰었다.[36] 이를 통해 당시 재료비가 두 배에서 세 배 정도로 급증한 것을 알 수 있다. 이후 장안사 사성전 수리공사는 증액된 공사비로 재료와 인부를 마련하고, 한차례 현상변경[37]을 거쳐 1944년 12월 공사를 준공하였다.[38]

장안사 사성전 수리공사는 이처럼 전시체제라는 특수한 상황 속에서 수행되면서 일제강점기 구축된 수리체제의 약점을 그대로 드러냈다. 사성전 수리공사에 참여한 스기야마 노부조는 그의 경험을 바탕으로 1943년 1월 「보물 등 보존공사에 관한 요항」을 작성해, 현행제도의 결점을 제시하였다.[39] 그 내용을 요약해보면 재료 구입과 보관이 각 현장별로 이루어져 개별 현장의 사정에 따라 발생하는 재료수급의 문제에 대처가 어렵다는 점과 현장원이 현장에 일시적으로 고용되어 수리기술원을 양성할 수 없다는 점을 들고 있다. 이는 앞서 장안사 사성전 공사에서 겪었던 어려움이 고스란히 반영된 의견이었다. 이 요항을 작성한 시점에서 한창 수리 중이던 사성전 수리공사는 재료조달과 수리기술원 임명이 어려워 정해진 공기 내에 수리를 마치지 못하고 연기되었다.

이 요항이 작성된 기본적인 배경은 전쟁 기간의 물자압박으로 보인다. 하지만 현행제도의 결점으로 제시한 현장별로 따로 수급, 채용되는 재료와 인력으로 인해 발생하는 재료낭비나 인력양성의 어려움은 전쟁이 아니더라도 지목될 수 있는 문제점이었다. 당시 수리체제는 시행된 지 10년여가 흘러 부족한 점들이 드러나고 있었고, 장안사 사성전 수리공사는 당시 수리체제 문제점이나 한계를 드러낸 사례로서 체제의 보완과 전환을 요구하는 목소리의 계기가 되었다.

5. 결론

관광지 개발이라는 총독부의 야심으로 시작된 사성전 수리공사는 전쟁 상황 속에서 동력을 잃었지만, 이미 구축된 수리체제가 가진 관성에 힘입어 가까스로 완료될 수 있었다. 그 과정에서 당시 수리체제의 한계가 전면에 드러났고 이를 인지한 학무국 기수 스기야마 노부조는 「보물 등 보존공사에 관한 요항」을 통해, 현행 수리체제의 보완을 요구하였다. 일제의 패망으로 이 요항은 기획단계에 그쳤지만, 당시 수리체제의 전환을 꾀한 것이라는 점에서 의미가 깊다.

특히 장안사 사성전 수리공사 운영과정에서 드러난 인력난과 이로 인해 환기된 스기야마와 같은 총독부 소속 수리전문가들의 인력양성 필요성 인식은 박황식과 같은 젊은 조선인 기술자가 전쟁기임에도 불구하고 현장에 채용될 수 있는 계기가 되었다. 박황식은 해방 후 북한에서 수리전문가 및 조선식 건축 계획가로 활동하며, 북한 건축문화유산 보존활동을 이어갔다.

장안사 사성전 수리공사가 시작될 수 있었던 것은 관광지 개발이라는 일제의 야심에 힘입은 것이었지만, 공사가 끝을 맺을 수 있었던 것은 일제가 구축한 근대적 수리체제 덕분이었다. 장안사 사성전은 일제강점기 마지막 수리공사로 사성전 수리공사에 적용된 수리체제는 해방 후 수리체제에 가장 근접한 것이었다. 본 논문은 공사의 경과를 다루었을 뿐, 수리체제를 면밀히 살피지 못한 한계를 지닌다. 향후 이 시기 수리체제가 구체화되어 해방 후 한반도 건축문화유산 보존수리에 대한 연구 역시 진전되기를 바란다.

32) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 A121-003-015
33) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-010 첨부문서 중 실시공정표 참고
34) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-009
35) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-010
36) 공사비 변경 전후 수리 내역서를 비교하였다. 변경전 내역서는 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-031에 첨부된 것을, 변경후 내역서는 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A095-003-010 문서에 첨부된 것을 참고하였다.
37) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A121-002-013
38) 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서. 관리번호 A121-002-001
39) 조선총독부박물관 문서에는 「보물 등 보존공사에 관한 요항(寶物等保存工事ニ關スル要項)」이 두 건 남아 있다. 작성과정 중에 교정을 본 원고와 깨끗이 정서한 원고이며 둘 모두 완성 본은 아니다. (국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 F102-008; 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서, 관리번호 F104-024-001) 두 원고 모두 필체로 미루어 스기야마 노부조가 작성한 것으로 추정할 수 있다.

참고문헌

1. 「국립중앙박물관소장 조선총독부박물관문서」
2. 「동아일보」
3. 서효원, 「일제강점기 보물건조물 수리공사에 관한 연구」, 서울대학교 박사학위논문, 2018

1930년대 금강산 국립공원 계획에 의한 금강산 영역의 재편과 변천

The Reorganization and Changes of Areas in the Diamond Mountains by the National Park Plan during the 1930s

성 나 연 Sung, Nayon (서울대학교 공과대학 건축학과 박사수료)
서 효 원 Seo, Hyo-Won (국립문화재연구소 건축문화재연구실 선임연구원)
전 봉 희* Jeon, BongHee (서울대학교 공과대학 건축학과 교수)

주제어 : 금강산, 국립공원, 풍경계획, 개발, 타무라 츠요시, 1930년대
Keywords : The Diamond Mountains, National Park, Landscape Planning, Development, Tamura Tsuyoshi, 1930s

1. 서 론

흔히 일만이천봉으로 묘사되는 금강산은 광대한 영역에 분포하는 다수의 산들로 구성된 집합체이다. 한 번에 금강산 전체를 모두 경험하고 파악하기는 불가능하기 때문에, 금강산을 몇 개의 영역으로 나누어 이해하고 경험하는 방식이 오랫동안 공유되어 왔다. 금강산의 가장 높은 주봉인 비로봉을 중심으로 남북으로 길게 뻗은 능선의 서쪽에 위치하여 내륙에 면한 영역을 내금강, 그 동쪽에 위치하여 동해에 면한 영역을 외금강, 금강산을 축소해 놓은 듯한 기암괴석의 봉우리 무리가 위치한 해안 영역을 해금강으로 칭하여 크게 세 개의 영역으로 구분하여 인식하는 것이 전통적인 방식이었다. 하지만 이러한 구분 방식은 금강산을 경험하기 위한 조건, 금강산을 음미하는 관점에 따라 차차 변화하였다. 한편, 1930년대 조선총독부에 의해 추진된 '금강산 국립공원 계획'은 이전까지 모호하고 불확정적이었던 금강산의 경계와 내부의 영역 구분을 확정하고 체계화하여 이용하고자 한 최초의 시도로서 주목된다.

지금까지 일제강점기 금강산의 변화에 관한 연구는 철도여행안내서, 사진첩 등의 홍보물과 여행기 등 비교적 풍부하게 남아 있는 사료를 분석하여 이루어졌다. 하지만 홍보물이나 여행기는 이미 변화한 결과로서의 금강산을 다루기 때문에, 이를 통한 분석은 변화의 원인과 연결해 이해하지 못하고, 현상을 설명하는 데에 그치는 한계가 있었다.

본 연구는 선행 연구의 한계를 극복하고자, 1930년대 점진적으로 실행되었으며 실제로 금강산을 변화시킨 '금강산 국립공원 계획'을 고찰한다. 이를 통해 계획 속에 내재된 관점과 의도를 조명하여 1930년대 금강산의 영역의 재편과 변천을 이해하고자 한다.

* Corresponding Author : jeonpark@snu.ac.kr
이 논문은 2019년도 서울대학교 통일평화연구원의 재원으로 통일기반구축사업의 지원을 받아 수행된 결과물임

2. 일제 강점기 전후의 금강산 영역의 변천

2.1 17~8세기 조선시대 내금강~외금강 남부 중심 유람

17~8세기 조선의 사대부들 사이에서 산수벽(山水癖)이 유행하면서 금강산은 누구나 유람하기를 소망하는 최고의 명승지로 꼽혔다. 그러나 긴 유람에 소요되는 여비를 마련할 수 있고 금강산 근처에 들러 머물만한 연고가 있는 일부의 사대부들에 한정해 금강산 유람이 주로 행해졌다.

금강산 유람을 위해 서울에서 출발한 사대부들은 단발령을 넘어 내금강 장안사에 도달하였다. 먼저, 장안사를 시작으로 표훈사, 정양사를 거쳐 만폭동 계곡, 보덕암, 마하연 등 내금강의 주요 명승들을 유람하였다. 이후, 내무재령을 넘어 유점사에 도달하여 은선대, 송림사, 중내원, 백천교 등 외금강의 주요 명승을 돌아본 뒤 유람을 마치거나, 해금강으로 이동해 삼일포와 총석정 등을 둘러보았다.[2)]

17~8세기의 사대부들은 대부분 숙박 장소인 사찰과 안내자인 승려들에 의지해 금강산 유람을 하였으므로, 사찰이 없고 지세가 험준하여 승려들이 안내를 꺼리는 외금강 북부는 거의 가 보지 못하였다. 18세기 중반까지 금강산을 유람한 사대부들에게 금강산이란 장안사 중심의 내금강과 유점사 중심의 외금강 남부, 그리고 해금강을 가리키는 것이었으며, 이 시기 제작된 산수화는 그들의 인식을 보여준다.[3)]

2.2 1910년대 일제강점기 외금강 북부 중심 탐승

금강산 영역에 대한 전통적인 인식은 일제강점기 근대적 교통망과 관광인프라의 개설과 함께 변화하기 시작하였다. 20세기 초, 조선총독부 철도국은 철도를 개설하면서 철도역에 근접한 온천을 개발하여 관광 수익을 함께 거두고자 하였는데, 경성과 개항장인 원산을 잇는 경원선을 개통하면서, 외금강의 온천지인 온정리(溫井里)를 개발하여 원산으로부터 자동차나 배를 이용하여 이동하도록 하였다. 이는 곧 금강산

2) 정치영. 『사대부, 산수 유람을 떠나다』. 한국학중앙연구원, 2014.
3) 국립중앙박물관. 우리 강산을 그리다 : 화가의 시선, 조선시대 실경산수화, 서울: 국립중앙박물관, 2019.

에 진입하는 보다 빠르고 편리한 경로가 되었으므로, 온정리는 이 시기 금강산 탐승의 새 중심지로 부상하게 되었다. 이와 함께 경원선을 이용하여 평강에 도달하여 자동차로 내금강으로 이동하는 경로 또한 개발되었다. 이에 철도국은 온정리와 장안사에 양식(洋式) 호텔을 개설하는 등 숙박시설을 정비하였다. 이에 따라 이 시기 금강산에는 조선인외에도 일본인, 서양인[4] 등 다양한 부류의 사람들이 방문하였다.

온정리 부근의 외금강 북부에는 18세기 중반 이후 알려진 구룡연, 상팔담, 만물상 등 비교적 새로운 명승들이 위치하고 있었다. 이 시기 여행자들은 온정리에 머물며 외금강 북부의 명승과 해금강을 우선 탐승한 뒤, 전통적인 금강산 유람 중심지인 내금강을 둘러보기 위해 이동하는 새로운 여정을 선택하기 시작하였다. 또한 내금강으로 이동하기 위해 외금강 북부의 온정령을 지나기 시작하였으며, 장안사에 도달한 뒤에는 전통적인 내·외금강 유람 여정에 따라 금강산을 경험하였다.

이 시기에는 온정리의 개발에 따라 외금강 북부의 탐승이 본격적으로 이루어지면서, 해당 지역을 한정하여 외금강으로 칭하기 시작하였다. 한편, 17~8세기부터 오랫동안 외금강으로 인식되었던 유점사를 중심으로 한 외금강 남부는 선택적으로 경험되기 시작하였고, 이 부근에 새롭게 발견된 풍경이 있다하여 신금강(新金剛)이라는 영역으로 재편되어 알려지기 시작하였다.[5] 이에 따라 '유점사를 중심으로 외금강을 탐승한다'는 인식도 점차 축소되었다.

3. 1920~30년대 금강산 국립공원화 논의

3.1 금강산선 개통과 금강산 국립공원화의 추진

1918년 금강산을 시찰한 쿠메 타미노스케(久米民之助)[6]는 이듬해 금강산 전기철도 주식회사(이하, 금강산전철)를 설립하고 금강산에서의 수력 발전을 통한 전력공급 사업 및 전기철도 관광사업을 시작하였다. 철원과 내금강의 연결을 목표로, 1924년에는 철원~김화 구간, 1929년에는 김화~말휘리 구간을 잇는 전기철도인 금강산선이 개통되었다. 그에 따라 경성에서 금강산까지 이동하는데 소요되는 시간이 획기적으로 단축되면서 탐승객이 크게 증가하였으며, 내금강의 장안사 부근은 금강산 탐승의 중심지로 재부상하였다.[7] 이러한 변화로 인해, 그 동안의 철도국에 의한 미온적인 개발 대신, 보다 적극적인 관광 개발이 촉구되었다.

한편, 일본에서는 미국에서 출현한 '국립공원'이라는 제도가 알려지면서 1910년대부터 국토 내 관광자원 정비에 따라 경제공황을 타개하고 지방경제를 부흥하고자 이를 도입하려는 논의가 구체화되고 있었다. 이에 따라 국립공원에 지정되고자 하는 지방단체의 활동이 활발해졌는데, 금강산 역시 이러한 흐름에서 벗어나지 않았다. 1927년 고성군이 금강산 국립공원 지정을 청원하였으며[8], 이는 같은 해 제국의회에 건의되었다. 1930년에는 조선총독부의 주도하에 산림부, 내무국, 철도국, 체신국, 강원도청, 금강산전철 등 관계자들이 국립공원 관련 권위자인 타무라 츠요시(田村剛, 이하 타무라)[9]의 현지조사보고 청취와 심의를 거쳐 금강산 국립공원 계획을 수립하였으며[10], 1932년에는 금강산협회가 설립되어 금강산의 개발과 경영을 체계적으로 수행하기 위한 기반이 마련되었다.

3.2 타무라 츠요시(田村剛)의 '금강산 풍경계획'

금강산 국립공원화의 본격적인 움직임에 앞서, 1915년 타무라는 금강산을 시찰한 뒤, 이듬해 대일본산림회보에 '금강산과 그 풍경개발책'[11]을 게재하였다. 그는 풍경미를 판단하는 객관적인 기준을 구조화하여 그에 따라 풍경의 가치를 평가해야 한다고 주장하고, 그러한 기준에 따라 금강산의 아름다움은 '암석'으로부터 비롯한다고 단언하였다. 기암괴석의 양적인 풍부함에 대하여 비교 대상을 찾을 수 없다고 하면서, '풍치적 기린아', '천재적' 등으로 묘사하며 금강산의 독보적인 가치에 대해 역설하였다. 또한 내금강은 수목(樹木)이 두드러지는 반면, 외금강은 암석이 두드러진다고 대조하면서, 외금강의 만물상의 기봉과 구룡연의 협곡을 내지에서는 찾아볼 수 없는 최고의 풍경으로 꼽았다. 한편, 도시의 소정원에서 시외의 공원을 거쳐 삼림공원으로 확대되는 흐름 속에서, 국토 전체를 공원화하여 국민의 오락공간을 조성하는 동시에 여객유치를 통해 경제적 이익을 도모하는 일, 즉 국립공원화가 세계적인 조원(造園)의 대세임을 밝히면서, 앞으로 일본에서 국립공원을 추진할 때에 조선의 금강산이 포함되어 아름다움과 경제적 가치에 있어서 동양의 패권을 차지할 것을 기대하였다. 그는 이후 국립공원의 개념을 소개하는 다수의 언술에서 그에 가장 합당한 사례로서 금강산을 거론하였다.[12]

1920년 타무라는 일본 내무성 위생국의 촉탁으로 임명되어 국립공원 후보지 조사를 행하게 되는데, 이듬해 내지 16개의 후보지에 더해 조선의 금강산을 국립공원 후보지로 추천하였다. 그는 1928년 국립공원 후보지 조사를 위해 대만에 방문하였을 때에도, 조선의 금강산과 대만의 신고아리산

4) 조선을 비롯한 아시아 지역에 파송된 구미의 행정가나 선교사들의 휴양을 위해 금강산에 방문하였음을 이 시기 다수의 여행기록을 통해 확인할 수 있다.
5) 김지영. "일제시기 철도여행안내서와 일본인 여행기 속 금강산 관광." 대한지리학회지 54.1(2019): 89-110.
6) 久米民之助(1861-1931): 일본 내 4선 중의원의원을 지낸 정치인이자, 토목기술자, 실업가이다.
7) 서효원. "일제강점기 금강산 장안사 수리공사의 경과와 시행배경." 한국건축역사학회 2019년 춘계학술발표대회 논문집(2019): 89-92.
8) 「금강산을 국립공원으로」. 동아일보. 1927년 7월 4일.
9) 田村剛(1890-1979): 도쿄제대 출신의 조원가(造園家)이자 조원학자. '일본 국립공원의 아버지'로 불리며 일본 국립공원 제정에 지도적인 역할을 수행하였다.
10) 작자미상. "金剛山国立公園計画." 朝鮮鉄道協会会誌 9.9(1930): 25-26.
11) 田村剛. "金剛山と其風景開発策" 大日本山林会報 408(1916): 10-22.
12) 水谷知生. "大正期の16国立公園調査地と選定経過と田村剛の国立公園観." ランドスケープ研究 7(2014): 67-74.

(新高阿里山) 등 식민지 내 후보지를 내지 공원조직에 도입할 것을 제안하는[13] 등 금강산의 국립공원화에 지속적인 관심을 표명하였다.

따라서 1930년 조선총독부에 의해 금강산 국립공원화가 추진될 때에, 타무라가 계획에 개입한 것은 자연스러운 일이었다. 그는 조선총독부의 촉탁으로서 '타무라박사조사보고'[14], '금강산풍경계획안',[15] '금강산풍경계획서'[16] 등을 통해 금강산 국립공원의 개발 방향을 제시하였다. 같은 해, 우에하라 케이지(上原敬二)[17] 또한 조선총독부 촉탁으로 별개의 '금강산공원계획 제1계획서'[18]를 작성하였는데, 이 계획은 풍경에 대한 가치 평가, 국립공원 영역의 설정, 개설도로의 우선순위 설정 등에 있어서 역사적 맥락의 보존에 무게를 두어, 자연의 이용을 중시한 타무라의 계획과 차이가 있었다.[19] 이후의 금강산의 변화를 보면, 결국 타무라의 계획이 금강산 국립공원계획으로서 채택된 것으로 보인다.

그러나 금강산이 일본의 국립공원 설립 논의 초기부터 유력한 후보지로 거론되었음에도 불구하고, 1931년에는 그 효력이 내지에 한정된다는 내용을 포함한 '국립공원법'이 공포되고, 이듬해 내지에서 12개의 국립공원이 지정되는데 그치면서 금강산의 국립공원화는 보류되었다. 그러나 이후에도 금강산협회에 의해 타무라의 금강산 국립공원 계획안은 점진적으로 실행되어 금강산을 변화시켰다. 그러나 이러한 움직임은 1938년 국가총동원법의 시행과 더불어 금강산선에 대한 사철보조금이 중단되는 등 관광이 불요불급한 행위로 취급되고, 전시체제로 인해 금강산 내 특수광 개발 수요가 보다 중요하게 인식됨에 따라 점차 축소되었다.

4 금강산 국립공원 계획에 의한 금강산 탐승영역의 재편

4.1 풍경의 발견에 따른 금강산 영역의 재설정

타무라는 금강산의 진정한 가치가 '화강암의 기암괴석이 군집을 이루는 풍치'에 있다고 보았다.[20] 그것은 조선과 만주, 대만을 포함한 일제의 통치영역 속에서 파악한 금강산의 상대적인 특성이었다. 또한 그는 일본 내 국립공원 후보지를 미국의 국립공원 지정지와의 유사성에 빗대 평가하곤 했는데[21], 금강산의 가치를 화강암의 산세가 두드러지는 요세미티 공원과 대응하여 이해한 것으로 추측할 수 있다.[22] 이러한 이해에 따라 그는 국립공원 계획에서 삼선암, 귀면암 등 기암괴석이 풍부한 만물상에 대해 '이 풍경을 놓친다면 금강산을 보았다고 할 수 없다'고 하면서 금강산의 진정성을 드러내는 최고의 풍경으로 평가하였으며, 만물상 탐승을 위한 기반시설의 정비를 특히 강조하였다.[23]

금강산에서 암석의 풍경을 중시하는 타무라의 관점에 따라 이전에는 탐승되지 않았던 새로운 풍경이 발견되고 재평가되었다. 전통적인 외금강 영역이 신금강으로 '발견'된 것처럼, 금강산의 풍경은 계속 발견되어 왔다. 만물상은 19세기부터 알려졌는데, 이후 만물상보다 더 깊은 곳에 뛰어난 풍경의 암석 군집이 발견되어 신(新)만물상이라고 불렸으며, 뒤이어 유사한 풍경이 발견되어 오(奧)만물상, 이(裏)만물상 등으로 불렸다. 1915년 첫 시찰 뒤, 금강산 바깥에 더 좋은 풍경들이 숨어있다고 예견했던 그는 국립공원 계획에서 금강산의 북쪽, 국유림에 속하는 신풍리와 천불동, 선창곡 구역까지 확장해 금강산 영역에 포함시켰다. 그는 이 구역 내에서 '발견'한 미지의 풍경들의 특성에 대해 논하면서, 접근성은 떨어지지만 이용 가치가 충분한 곳으로 평가하였다. 구성동과 천불동 계곡 등 그에 의해 가치를 인정받고 발굴된 풍경들은 이후의 여행안내서와 사진첩에 등장하여, 금강산 내 경험의 풍부함을 선전하였다.

4.2 이용 목적에 따른 영역의 이원화

새로운 구역이 편입되어 보다 방대해진 금강산 국립공원 영역은, 대중적인 관광을 위한 일반 영역과 등산, 연구, 휴양 등의 목적을 위한 특수 영역으로 이원화되었다.[24]

일반 영역은 대표적인 풍경들이 집중된 내금강과 만물상, 구룡연 등을 포함한 외금강 북부에 해당하였다. 양 지역의 주요 거점인 장안사 부근과 온정리에 중급 숙박시설을 확대하고, 대규모 강연회 등을 열 수 있는 공회당과 식물원 등을 설치하는 등 대대적인 정비를 주장하였다. 이는 수학여행이나 탐승단여행 등 단체 관광에 대응하기 위한 것이었다.

한편, 특수 영역은 접근성이 떨어지지만 풍치가 뛰어난 구역들에 해당하였다. 신금강을 비롯하여 신풍리, 천불동, 선창곡 구역이 이에 해당하였다. 이와 관련하여 금강산에서는 '등산'을 위한 '산악'으로서의 면모가 부각되기 시작하였다. 이 구역 내 주요 지점에는 산장이나 대피소, 야영장 등 산중 숙박시설을 계획하는 한편, 겨울 산악 등반의 필수 기술인 스키를 즐길 수 있는 스키장 등을 제안하였다. 이 시기 일본

13) 神田孝治. "日本統治期台湾いおける国立公園の風景地選定と心象地理." 歴史地理学 53.3(2011): 1-26.
14) 타무라박사조사보고. 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관 문서. 관리번호 F171-0 02. 시기 미상(1930년 추정).
15) 금강산풍경계획안. 국립중앙박물관소장 조선총독부박물관 문서. 관리번호 F171-003. 시기 미상(1930년 추정).
16) 田村剛, 小坂立夫.『金剛山風景計画書.』1930.
17) 上原敬二(1889-1981): 도쿄제대 출신의 조원학자. 보존과 개발에 관한 국립공원의 태도와 관련하여 타무라와 논쟁을 벌였다.
18) 上原敬二, 吉村巖.『金剛山公園計画第一回計画書,』1930.
19) 水内佑輔. "金剛山国立公園計画からみる田村剛と上原敬二の計画思想に関する研究." ランドスケープ研究 79.5(2016): 431-436.
20) 각주 11과 동일.
21) 타무라는 미국 국립공원에 대해 소개하며 레니에산(Mount Rainier) 국립공원을 후지산에, 크레이터호(Crator Lake) 국립공원을 토와다호(十和田湖)에 빗대어 그 특성에 대해 설명하였다. (田村剛. "米国の国立公園." 朝鮮鉄道協会会誌 8.6(1929): 35-40.)
또한 대만 국립공원 후보지 시찰 후에는 대만을 하와이에 빗대어, '마치 남국(南國)의 파라다이스'와 같은 열대 풍경에 주목했다. (田村剛.『台湾の風景』. 雄山閣, 1928.)
22) 국립공원 위원으로서 1923년 타무라와 함께 요세미티 공원을 시찰한 후지야마 라이타는 '요세미티가 금강산보다 못하다'고 비교 평가하였다.(김지영. "일제시기 철도여행안내서와 일본인 여행기 속 금강산 관광." 대한지리학회지 54.1(2019): 89-110.)
23) 각주 14와 동일.
24) 각주 10과 동일.

에서는 근대적인 등산가들이 출현하고 등산이 유행하기 시작하였는데, 1932년에는 재(在)조선 일본인들을 주축으로 조선산악회가 결성되어 금강산의 여러 봉우리들을 초등정하고, 새로운 산중 이동 경로를 개척하였다.[25] 이러한 흐름에 부응하여 1932년에는 비로봉 정상 근처에 '쿠메(久米)산장'이 개설되는 한편, 1934년에는 온정리호텔과 장안사호텔이 각각 '외금강산장'과 '내금강산장'으로 재개장되기도 하였다.

4.3 시간에 따른 구역 분절 및 연결망 형성

금강산을 찾는 이용자들이 보다 다양하게 상정됨에 따라, 체재 기간과 대상지가 제각각인 여정에 대비해 기본적인 편의를 도모할 수 있도록 시설과 연결망을 구축하는 것이 중요하게 되었다. 이에 따라, 대체로 1일간 도달할 수 있는 거리에 따라 구역을 분절하였다. 그리고 구역이 분절되는 경계에 대피소, 야영소 등 간이숙박시설, 전화 등 통신시설을 배치하고[26] 주변의 등산로를 정비하였다. 금강산에 머무는 기간에 따라 이 구역들을 연결, 조합하여 이동할 수 있도록 한 것이었다. 이를 통해 장안사나 온정리로 돌아가거나 사찰 근처로 이동하는 것에 구애받지 않고 이용자의 목적과 계획에 따라 금강산을 두루 다닐 수 있게 되었다.

한편, 대중적인 관광의 경우, 체재 기간과 대상지가 대체로 전형화되어 있어서, 다른 연결망 계획이 필요했다. 체력과 상관없이 누구나 내·외금강을 1~2일 내에 탐승할 수 있도록 하기 위해, 장안사와 온정리 간의 자동차 도로를 우선 완성하고 연락버스를 운영할 것을 제안하였다. 타무라는 미국의 국립공원이 보존에서 개발로 방향을 전환하면서 이용자의 편의 향상과 공원 재정 보조를 위해 자동차 도로를 적극적으로 도입하고 있음을 소개한 바 있는데[27], 이와 유사하게 금강산에도 자연파괴를 최소화하면서 주변의 풍치를 유람할 수 있는 자동차 도로를 설치할 것을 주장하였다. 이 도로는 금강산 북부의 온정령을 지나는 것과 금강산 남부의 외무재령을 지나는 것, 두 가지로 구성되었으며, 각 도로의 중간지점인 신풍리와 유점사는 각종 편의시설이 집중된 중간거점으로 설정하였다. 그리고 공사가 필요한 도로의 길이와 비용, 근처에 위치한 풍경의 가치 평가에 의거해 두 자동차 도로 중, 온정령을 지나는 도로를 우선 정비해야 함을 주장하였다.[28] 이에 더해 비로봉을 통해 같은 기간 동안 내·외금강 간의 도보 탐승이 가능하다고 예상됨에 따라 내금강~비로봉~외금강 간 행로를 구축하고, 정상 근처에 산장을 우선 설치할 것을 강조하였다. 이러한 주요 연결망 계획은 내금강과 외금강 북부 중심의 금강산 경험을 강화시켰다.

25) 朝鮮山岳會. 朝鮮山岳 1. 京城 : 朝鮮山岳會, 1932.
26) 小川敬吉. 『金剛山公園施設計画』. 시기 미상(1930년 추정). 산장 5개소, 대피소 8개소, 야영장 15개소가 계획되었다.
27) 田村剛. "米国の国立公園." 朝鮮鉄道協会会誌 8.6(1929): 35-40.
28) 각주 14와 동일.

5. 맺음말

오랫동안 장안사와 유점사를 중심으로 한 내금강과 외금강 남부로 인식되어 왔던 금강산은 1910년대 경원선 개설로 인해 온정리가 새로운 탐승 거점으로 부상함에 따라 외금강 북부까지 그 공간적 범위가 확대되었으며, 외금강 남부는 탐승 범위로부터 점차 소외되기 시작하였다. 1920년대에는 내금강 방향의 금강산선이 개설되면서 금강산의 접근이 획기적으로 편리해짐에 따라 탐승객이 크게 증가하였는데, 이에 따라 조선총독부는 금강산을 본격적으로 개발하고자 1930년부터 금강산 국립공원화를 추진하게 되었다. 일본의 국립공원 도입 논의의 초기부터, 가장 유력한 후보지로서 금강산의 가치를 역설해 왔던 타무라 츠요시는 1930년 금강산 국립공원 계획인 '금강산 풍경계획'을 제안하였다. 이 계획을 통해 그는 금강산의 진정성은 '화강암의 아름다움'에 있다고 보고, 만물상을 핵심적인 풍경으로 평가하였다. 또한 가치 있는 풍경을 새로이 발견하여 금강산에 편입시켜, 그 영역을 확장하였다. 방대해진 영역은 관광을 위한 일반 영역과 그 외의 목적을 위한 특수 영역으로 이원화하여 각 목적에 따라 요구되는 시설을 구분 배치하였는데, 이를 통해 등산을 위한 산악이라는 면모가 새로이 부각되었다. 또한 다양한 여정에 대비해 1일간 도달 가능한 거리에 따라 구역을 분절하고 기반시설을 배치하여, 이용자의 체제 기간과 목적에 따라 자유로이 산중을 다닐 수 있게 하였다. 반면 일반 관광객은 1~2일 내에 내·외금강의 전형적인 명승을 돌아볼 수 있도록 온정령을 통한 자동차 연락망과 비로봉 도보 연락망을 우선 구축할 것을 주장하였다. 이 계획은 1930년대 후반까지 점진적으로 실행되어 금강산을 체계화된 공간으로 바꾸어 나갔다.

1930년 금강산 국립공원 계획은 해방과 분단 이후의 남·북한의 금강산에 대한 인식과 경험에 지속적인 영향을 미치고 있다는 점에서 그 중요성을 찾을 수 있다.

참고문헌

1. 금강산풍경계획안. 국립중앙박물관 소장 조선총독부박물관 문서. 관리번호 F171-003. 시기 미상(1930년 추정).
2. 타무라박사조사보고. 국립중앙박물관 소장 조선총독부박물관 문서. 관리번호 F171-002. 시기 미상(1930년 추정).
3. 서효원. "일제강점기 금강산 장안사 수리공사의 경과와 시행배경." 한국건축역사학회 2019년 춘계학술발표대회 논문집 (2019): 89-92.
4. 小川敬吉. 『金剛山公園施設計画』. 시기 미상(1930년 추정).
5. 田村剛. "金剛山と其風景開発策". 大日本山林会報 408(1916) : 10-22.
6. 田村剛, 小坂立夫.『金剛山風景計画書』. 1930.
7. 水内佑輔. "金剛山国立公園計画からみる田村剛と上原敬二の計画思想に関する研究." ランドスケープ研究 79.5(2016): 431-436.
8. 水谷知生."大正期の16国立公園調査地と選定経過と田村剛の国立公園観." ランドスケープ研究 7(2014): 67-74.

III. 부록

1. 러시아-핀란드 사회주의 도시건축 답사 일정

날짜	2 금	3 토	4 일
도시	인천 → 헬싱키	헬싱키	헬싱키 → 상트페테르부르크
07:00			
08:00		아침식사(호텔식)	아침식사(호텔식)
09:00		알토대학교로 출발 (08:30)	체크아웃 후 헬싱키 중앙역으로 출발(08:30)
10:00		알토대학교 (09:30-11:00)	헬싱키 중앙역에 짐보관 (09:00-10:00)
11:00	인천공항집합(10:00)		마켓광장에서 페리탑승 수오멘린나 (10:30-12:30)
12:00		점심식사	
13:00	인천공항출발(13:10)	알바알토스튜디오 (12:30-13:30)	점심식사(12:30-13:30)
14:00		알바알토하우스 (14:00-15:00)	페리로 시내이동 우스펜스키성당/원로원 광장/헬싱키대성당
15:00		국립연금협회	
16:00	모스크바공항도착 (16:30)	헬싱키올림픽스타디움 국립핀란드박물관	아테네움미술관/키아즈마미술관/Amos Rex 등 미술관 자유투어
17:00		핀란디아홀/국회의사당	
18:00	모스크바공항출발 (18:20)	저녁식사 아카데미아 서점 등 시내구경	스톡만 등 시내구경 및 쇼핑
19:00		템펠리아우키오교회 콘서트(19:00-20:00)	저녁식사(18:30-19:30)
20:00	헬싱키공항도착 (20:10)	숙소귀가 후 휴식	헬싱키 중앙역으로 이동 상트페테르부르크로 출발
21:00			
-	헬싱키숙소도착 (22:20)		상트페테르부르크숙소 도착(24:00)

날짜	5 월	6 화	7 수
도시	상트페테르부르크	상트페테르부르크→ 모스크바	모스크바
07:00	아침식사(호텔식)		
08:00	택시로 여름궁전으로 이동(07:30)	아침식사(호텔식)	
09:00	여름궁전 윗정원 (08:30-10:30)	카잔대성당으로 이동	아침식사(호텔식)
10:00		카잔대성당	국민경제달성박람회로 이동(09:00-10:00)
11:00	여름궁전 아랫정원 (10:30-12:30)	궁전광장(10:00) 에르미타주 박물관 신관 (10:30-12:30)	국민경제달성박람회1 (10:00-12:00)
12:00			
13:00	페리로 상트시내로 이동 (12:30-13:30)	점심식사(12:30-13:30)	점심식사
14:00	브론즈 호스맨		국민경제달성박람회2 (12:00-14:00)
15:00	점심식사(14:00-15:00)	에르미타주 박물관 구관 (13:30-16:00)	이즈마일롭스키 시장 (14:30-16:00)
16:00	성 이삭 성당 (15:00-16:30)		
17:00	피의 구세주 교회 (16:30-18:00)	Moskovskiy역으로 이동	House of Culture named after Ruskov (16:30-18:00)
18:00	페트로파블로프스크 요새	모스크바로 출발 (17:10-)	저녁식사
19:00	저녁식사	저녁식사	숙소귀가 및 휴식
20:00	돈 끄니기(Don Knigi) 서점, 카페 구경	모스크바역 도착 (-21:02)	
21:00	숙소귀가 후 휴식		
-		모스크바숙소 도착 (22:00)	

날짜	8 목	9 금	10 토
도시	모스크바	모스크바 → 인천	인천
07:00			
08:00	아침식사(호텔식)	아침식사(호텔식)	
09:00	붉은광장으로 이동	노보데비치 수도원으로 이동	
10:00	붉은광장 주변1 : 성바실리대성당/카잔성당/레닌묘/굼백화점/국립역사박물관(외관)	노보데비치 수도원	
11:00		표트르대제 대형동상	인천공항 도착(13:10)
12:00	점심식사	구세주 대성당	
13:00	붉은광장 주변2 : Zaryadye공원/크렘린궁/국립건축박물관/볼쇼이극장/칼마르크스기념비	점심식사	
14:00		Zueb Worker's Club	
15:00		Narkomfin Building	
16:00		멜니코브 하우스	
17:00	저녁식사	공항으로 이동	
18:00	돈 끄니기(Don Knigi) 서점, 카페 구경	모스크바공항 체크인(17:40)	
19:00	숙소귀가 후 휴식	저녁식사 및 쇼핑	
20:00		모스크바공항 출발(20:45)	
21:00			
-			

2. 러시아-핀란드 사회주의 도시건축 답사 현장 사진

헬싱키 : 러시아 제정시대

수오멘린나
8/4 10:00-13:00 방문



헬싱키 대성당
8/4 14:00-14:30 방문



헬싱키 구도심 1
8/4 14:00-14:30 방문



헬싱키 구도심 2
8/4 14:00-14:30 방문



헬싱키 : 국민국가 형성초기

핀란드 국립박물관 1
8/3 15:30-16:30 방문



핀란드 국립박물관 2
8/3 15:30-16:30 방문



헬싱키 중앙역
8/4 09:00-10:00 방문



국회의사당
8/3 18:00-18:30 방문



헬싱키 : 국민국가 성숙기

알토대학교 오타니에미 캠퍼스
8/3 10:00-12:00 방문



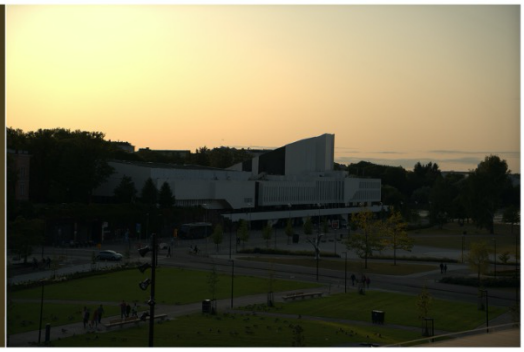
알바알토 스튜디오
8/3 12:30-13:30 방문



알바알토 하우스
8/3 14:00-15:00 방문



핀란디아홀
8/3 17:00-18:00 방문



상트페테부르크 : 18C

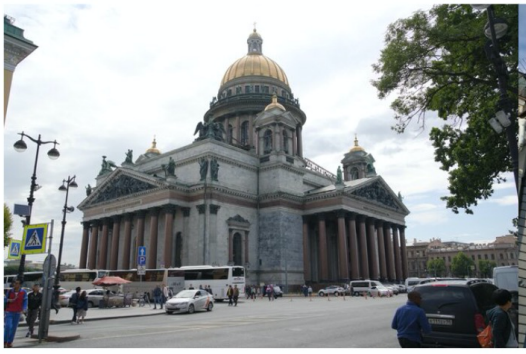
겨울궁전(에르미타주 박물관)
8/6 10:00-16:00 방문



여름궁전
8/5 10:00-14:00 방문



성이삭 성당
8/5 15:00-17:00 방문



넵스키대로의 아르누보양식 건축물
8/5 18:00-19:30 방문

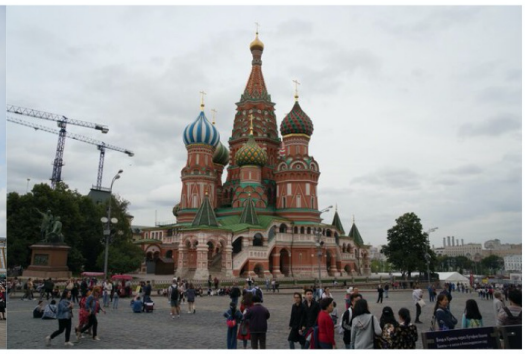


모스크바 : 18C-19C

크렘린 궁전
8/7 10:00-13:00 방문



붉은광장과 성 바실리 성당
8/7 14:00-15:00 방문



러시아 건축박물관
8/7 16:00-18:00 방문



굼 백화점
8/8 10:00-10:30 방문

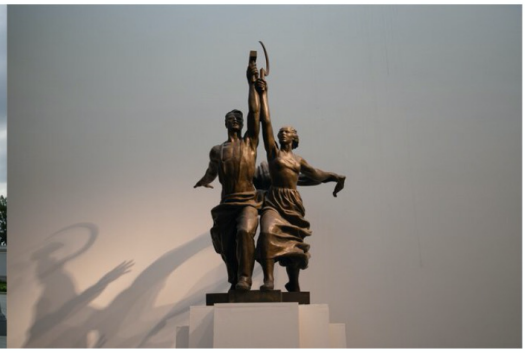


모스크바 : 20C 공산주의혁명 이후

전 국민경제 박람회
8/8 14:00-18:00 방문



사회주의 리얼리즘 예술(트레티야코프 미술관)
8/9 12:00-15:30 방문



레닌묘
8/8 11:00-13:00 방문



멜니코브 주택
8/9 10:00-11:00 방문

