

한국 철도사 연구 (3)



이용상

우송대학교 철도경영학과 교수
yongsang@wsu.ac.kr

우리나라 철도사 연구에서 있어 다양한 접근이 가능하다. 역사학적 접근은 스토리를 정확하게 만들어서 진실에 근거하여 설명하는 주된 접근방법이다. 경영사는 기업측면에서 현상을, 경제사는 자본의 흐름, 행정 사에서는 정책, 관료 등을 연구하고, 정치사에서는 당시의 권력관계 등을 중심으로 철도를 설명한다.

그러나 철도를 전공으로 하는 우리들로서는 다른 분야의 철도사를 어떻게 받아들이고 연구에 참여하고 어떠한 수준까지 연구를 진행시켜야 하는 문제가 남게 된다.

철도를 학문의 대상으로 볼 경우 역사학적 접근 등 다양한 연구방법론을 받아들이면서도 실제로 철도에서 이를 어떻게 운영했는지 까지를 보아야 한다. 여기에 철도사 연구의 한층 더 어려운 문제가 있는 것이다.

한국철도사의 연구는 크게 두 시대로 구분 할 수 있다. 초기 철도사와 근세, 일대강점기를 하나의 묶어 볼 수 있고, 해방이후를 두 번째 시기로 볼 수 있다.

이번 호에는 일대강점기에서 현재 진행된 철도연구와 향후 진행되어야 할 연구 등을 중심으로 설명해 보고자 한다.

초기의 쟁점 중의 하나는 당시의 시대상황과 철도와의 관계의 규명이다. 1906년 일본철도의 국유화와 경부철도 국유화 그리고 남만주철도주식회사의 성립은 그 후 계속적인 관계로 유지되고 상호 영향을 주게 된다.

동아시아에서는 타이완이 먼저 일본의 손에 들어가면서 철도가 부설되는데 1899년부터 1908년에 걸쳐 종관선이 완성된다. 타이완의 철도연구에서 중요한 것은 타이완 철도의 성격과 함께 제도의 확립이다. 일본철도와 제도가 어떻게 타이완에 수용되고 변화되었는지 그리고 이는 만

주와 조선에 어떠한 영향을 미쳤는 가이다.

그 후 1910년 조선총독부의 철도성립과 그리고 1911년 만주철도와의 연결은 큰 의미를 가진다. 이른바 일본의 조선 만주 일체 론의 철도적 표현이다. 이를 통해 우리나라 철도는 큰 변화를 겪게 된다. 일본의 대륙정책과의 갈등이 시작된 것이다. 1917년 조선철도의 만주위탁이 바로 그것이다. 일본정부는 조선을 이익 선에 포함시키면서 대륙으로 진출하는데 철도의 통일 경영은 절대적으로 필요했다. 당시 많은 차이를 보였던 만주철도와 조선철도의 통합은 많은 문제점을 노정시켰다. 운송의 문제, 조직의 문제, 통관 문제 등이다. 당시 철도 국장이었던 오야 곤베이(大屋 權平)도 이러한 문제점을 여러 번 제기하였다. 무리한 대륙정책으로 여러 가지 문제가 노정되고 결국 1925년 조선 철도는 직영으로 환원되게 된다. 이러한 일련의 과정에서 연구되어야 할 분야로는 다음과 같은 것이 있다. 만주철도가 무엇이었는데에 대한 성격규명과 이러한 성격의 보편성과 특수성이다, 예를 들면 만주철도와 연결되는 하얼빈 중심으로 러시아가 경영한 중동철도(동변철도)와의 관계와 제도적 유사성 등이 매우 중요한 분야이다. 1932년 만주국이 성립되면서 많은 관료가 만주철도에서 옮겨간 사실에서도 그 성격도 규명되어야 한다.

만주철도가 우리철도를 운영한 1917년~1925년까지의 성격과 영향력 등도 연구 대상이다. 서로 다른 행정주체에서 교통의 통일적 운영이라는 성격이 가져온 변화와 문제점이 바로 그것이며, 당시의 어느 정도 민간적 요소를 가진 만주 철도가 관료적 성격의 조선철도국에 끼친 것이 무엇인가 이다. 당시 도서관, 철도학교, 사원조직, 공제회,



〈사진〉 특별동차(현재 의왕철도박물관으로 이전되어 보존 중)

부대사업개발, 문화적 변화 등 새로운 조직과 문화가 생겨났다. 아울러 여기서 좀 더 검토해보야 할 것은 철도직원의 충원이다. 철도가 가진 전문성을 인정하여 충원되는 과정은 토목 관료와도 비교될 것이며 일반적인 관료충원과 정과도 다르다.

이와 함께 당시의 위탁과정과 운영과정 그리고 다시 위탁이 환원되기까지의 과정도 정치적으로 매우 중요하며 좀 더 규명될 필요가 있다. 이와 관련해서 당시의 최고정책결정자인 총독과 정무총감 그리고 철도국장에 대한 연구가 필요하다.

당시의 관련된 철도국장등을 잠시 살펴보면 다음과 같다. 일제강점기 이전 초대 철도국장으로는 후루이치 고이(古市公威)로 일본의 초대 토목학회장을 역임한 인물로 철도이외에도 많은 일을 수행하였다. 그에 대해서는 관련 저서가 남아있어 어느 정도 연구가 진행될 여지가 있다. 일제 강점기 이후 초대 철도국장은 오야 곤페(大屋權平)로 토목전문가로 철도부설에 많은 노력을 기울인 것으로 보인다. 그의 행적 가운데는 당시 철도국의 관료적 분위기

그리고 1916년 『조선공론』에 나타난 철도국의 부패 등에서 당시 상황을 엿볼 수 있다. 만철위탁 시에 만주철도국 경성관리국 이사를 역임한 인물이 두 명이다. 구보 요조(久保要藏)와 안도 마타사부로(安藤又三朗)이다. 두 인물에 대한 기록은 구보 요조의 경우 조선에 있었던 만철도서관(용산소재) 등의 자료와 함께 기록이 남아있으며 안도의 경우는 1923년 부임했는데 귀국 후 일본에서 계속활동해서 어느 정도 기록이 남아있다(일본 기후 도서관 소재). 또한 안도의 경우는 행적은 고베신문 DB등에서 찾아볼 수 있다.

후에 철도국장을 역임한 인물은 오무라 다쿠이치(大村卓一)과 요시다 고(吉田浩)이다. 오무라의 경우는 자서전과 함께 후에 관동군을 거쳐 만철 총재가 되어 비교적 자료가 있으며 요시다 고의 경우는 오무라의 뒤를 이어 철도 개혁 등의 일을 수행한 것으로 알려지고 있다. 특히 요시다 고의 재임기간은 1927년 10월부터 1938년 4월까지 매우 긴 기간 근무하였다. 특히 오무라에 대한 기록은 2003년 게이오 대학에서 발간된 무라가미관련 자료집 『村上義

一文書』에도 남아 있다.

향후 이러한 관료의 연구와 함께 만철관료, 일본철도관료와의 연구도 진행될 필요가 있다. 연대 안용식 교수의 조선총독부관료연구와 히로세 데조(広瀬貞三) 교수의 “조선총독부 토목 관료” 『일본의 조선, 대만지배와 식민지 관료』(2009년 마쓰다 도시히코 松田利彦저) 등도 참고해 볼 만한 자료이다.

이와 관련된 자료로는 1930년대에 발간된 『조선의 철도 경영』이라는 책과 우리나라 국회도서관에서 디지털화되어 있는 1932년 일지문제연구소 발행의 『만철총재론』 일본에서 출간된 『역대 총재 대신을 통해본 철도 사』(1941, 일본교통연구소출판)을 통한다면 어느 정도 연구가 가능할 것으로 판단된다. 향후에도 이러한 연구는 자료발굴과 함께 계속 진행되어야 할 것이다. 다음 호에 계속 논의될 주제로는 다음과 같은 것이 있다.

시설철도의 연구, 화물연구(운임), 만철위탁에 대한 대련 측(해운) 반대, 철도가 가져온 문화(도서관 등), 일본의

대륙정책과 간도협약(길회선 부설), 일본지방철도와 보조 등 제도의 영향, 인물론 연구, 국경을 넘어선 논의 들, 자료 추적, 철도기술의 발달과 특징, 차량부품의 조달, 차량 성능비교, 조직의 변화, 예산의 변화, 사람의 변화, 교육의 변화, 철도사고, 국제열차의 운영방식, 운임산정, 철도와 외교관계, 철도원들의 일상생활 등이다. 이와 관련해서 좋은 자료로는 1936년 발간된 철도교통전서 중 『철도감독 법규론』 등이 있다.

기술 관련해서도 국립도서관에 있는 업무자료(1924, 1925년 발행), 철도신호, 차량, 토목자료도 남아 있다. 미국의 미시간대학 등 흩어져 있는 만철자료도 일부 있다.(일부는 도서관에서 웹으로 공개). 좀 더 자료를 찾아보아야 할 곳은 일본의 아시아역사자료센터와 도쿄의 외교사료관 미국의 국회도서관, 워싱턴에 있는 국립 자료원(National Archives and Records Administration)등에 자료가 더 있을 것이다. ☺

