

조선을 축사·상징한 곳, 부산

박현수*

| 목 차 |

- I. 문제의 소재
- II. 부산을 향한 여정; 관부연락선
- III. 조선을 축사한 곳, 조선을 상징한 곳; 부산의 시가
- IV. 부산의 일본 국숫집
- V. 기호와 취향 혹은 식민지 침탈

| 국문초록 |

이 글은 『萬歲前』에서 동경에서 경성에 이르는 이인화의 여로 가운데 부산이라는 공간에 천착해 그 실상과 의미를 해명하려 했다. 『萬歲前』에서 이인화가 부산 시가를 구경하는 장면의 의미에 관한 논의는 이루어진 바 있지만 여전히 미진한 느낌을 준다. 이 글은 이인화가 부산으로 갈 때 탔던 관부연락선의 실상과 의미에 대해서도 주목을 했다. 연락선에서 삼등실 승객은 식당이 아니라 선실에 차려진 식탁에서 돌아가면서 아침을 먹어야 했다. 이와는 달리 일등실, 이등실 승객들은 전용 식당에서 종업원들의 서비스를 받으며 식사를 했다. 연락선은 승선권의 등급에 따라 객실, 세면실, 갑판 등이 구분되어 있었는데, 이 글은 공용으로 사용하는 공간인 갑판이 어떻게 구분되었는지에 대해서도 다루었다. 이인화는 선박이 부두

* 성균관대학교 학부대학 대우교수 / govil@daum.net

에 접안할 수 있게 한 잔교를 통해 부산 부두에 직접 내릴 수 있었다. 그는 이층집만 가득한 부산 시가를 보고 흰 옷 입은 백성들의 암울한 미래를 떠올리는데, 당시 ‘신호(神戶)’에서 부산을 방문한 시찰단이 남긴 언급 역시 그것과 겹쳐진다. 이인화가 걸었던 곳은 부산항 매축공사를 통해 조성된 매축지 대창정이었다. 일본 국숫집에 들어간 그는 술을 마시다가 종업원들이 무례한 행동이 계속되자 유쾌하지 않은 기분을 느낀다. 소설에 등장한 일본 국숫집은 조선에 우동집이나 소바집이 유입되었던 초창기의 그것으로 보인다. 이후 조선에서는 두 가지 방식으로 정착이 되었는데 하나는 카페였고 다른 하나는 우동 갈보집이었다. 이인화가 일본 국숫집을 방문한 장면은 「萬歲前」이 식민지 조선의 암울한 모습을 찡찡하게 그렸다는 평가와 어긋나지 않는다.

주제어: 「萬歲前」, 부산, 연락선, 삼등실, 부두, 매축지, 일본 국숫집 등

I. 문제의 소재

「萬歲前」¹⁾의 전개는 소설의 중심인물인 이인화의 발걸음을 따르고 있다. 이인화는 ‘동경(東京; 도쿄)’²⁾에서 유학을 하던 중 아내가 위독하다는 전보를 받는다. 그는 아내의 소식을 듣고 귀국길에 오르는데, 이후

1) 「萬歲前」은 여러 개의 판본을 지닌 소설이다. 이 글은 1924년 8월 ‘고려공사’에서 출간된 단행본 「萬歲前」 텍스트로 해 논의를 전개하려 한다. 그 이유는 다음과 같다. 먼저 「墓地」는 이인화가 연락선에서 취재를 받고 다시 승선한 장면에서 연재가 중단되어 부산의 시가 부분이 등장하지 않는다. 그리고 『시대일보』에 연재된 판본은 많은 부분이 낙질이 되어 역시 이인화의 여정 가운데 부산 부분을 실증적으로 밝히려는 이 글의 의도와 어긋난다. 판본의 차이와 그 의미에 대한 연구로는 최태원, 「〈묘지〉와 「萬歲前」의 거리-「묘지」와 「신석현(新湍縣) 사건」을 중심으로」, 『한국학보』 103, 2001, 107~130쪽 참조.

2) 일본의 ‘東京’은 지금의 표기법에 따르면 ‘도쿄’라고 쓰는 것이 맞다. 하지만 이 글이 다루는 시대의 조선인들은 그곳을 ‘도쿄’가 아니라 ‘동경’이라고 불렀다. 이 글에서 지명, 인명, 철도 노선명 등 고유명사는 당시의 관행을 존중하는 방식을 따르겠다. 단 처음 나올 때는 ‘동경(東京; 도쿄)’처럼 당시 부르던 이름을 앞에 쓰고 지금의 표기법에 따른 이름을 부기하는 형식을 취하겠다.

소설의 전개는 동경에서 출발해 ‘신호(神戶; 고베)’, ‘하관(下關; 시모노 세키)’, 부산, 김천, 경성으로 이어지는 여정을 따르게 된다. 『萬歲前』이 ‘여로형 소설’로 규정된 것은 일찍이었으며,³⁾ 이후 소설의 성취에 대한 긍정과 부정과는 상관없이 소설의 중심에 여로가 놓여 있다는 것은 이견 없이 수용되었다.

그런데 이 글이 주목하는 점은 이인화의 여로 가운데 중심에 위치한 공간이 부산이라는 것이다. 하관에 도착한 이인화는 부산으로 가는 관부연락선을 탔으며, 또 부산에 도착해서는 부산의 시가를 구경하다가 조선인의 집을 찾게 된다. 실제 연락선의 승선과 하선에서 거둬 이루어지는 취체, 또 목욕탕에서 듣게 되는 조선의 식민지적 실상, 일본인의 이층집이 가득 메운 부산의 시가 등 부산과 관련된 부분은 『萬歲前』의 대표적인 성취로 파악되어 왔다. 나아가 부산의 모습은 소설의 언급되는 것처럼 ‘조선을 축사한 곳, 조선을 상징한 곳’으로도 주목을 받았다.

이인화의 여정은 소설을 추동하는 역할을 할 뿐만 아니라 식민지 조선의 현실을 드러내는 역할 역시 하고 있다. 『萬歲前』이 조선의 현실을 재현하고 있다고 할 때, 여로가 재현의 효과적인 기제로 사용되었다는 것이다. 유의해야 할 부분은 『萬歲前』에 대한 평가의 엇갈림 역시 식민지 조선의 재현 여부와 연결되어 있다는 점이다. 많은 부분을 차지하고 있는 논의는 『萬歲前』이 당시 조선의 현실을 사실적으로 그려냈다는 논의다. 이인화의 내면에 비친 식민지 조선의 풍경이 객관적인 실체에 이르고 있다는 것이다. 그 한편에는 『萬歲前』에 나타난 조선의 모습이 모순의 본질로부터 비껴났으며 나아가 식민주의적 시선을 내면화했다는 논의 역시 개진되었다.⁴⁾

3) 김윤식, 『염상섭연구』, 서울대학교 출판사, 1987, 189~218쪽 참조.

4) 근래의 대표적인 논의는 다음과 같다. 하정일, 「보편주의의 극복과 복수의 근대」, 『염상섭문학의 재인식』(문학과사상연구회 편), 깊은샘, 1998. 서재길, 「『만세전』의 탈식민주의적 읽기를 위한 시론」, 『한국 근대문학과 일본』(사예구사 도사카쓰 외), 소명출

두 가지 논의는 상반된 성격을 지녔음에도 평가의 초점은 식민지 조선의 재현 문제에 놓여 있다. 그런데 『萬歲前』에서 부산을 다룬 부분은 ‘조선의 현실을 축사하고 상징한 곳’이라는 언급처럼 『萬歲前』의 근간을 이루고 있다. 여로라는 측면에서도 부산은 동경에서 경성에 이르는 중간에 위치해 그것이 온전한 역할을 했는가를 따지는 데도 유효한 부분이다. 여기에서는 『萬歲前』에 그려진 부산의 모습에 천착하는 것을 통해 식민지 현실을 뛰어 나게 재현했다거나 모순의 본질로부터 비껴나 있다는 두 가지 상반된 평가의 접점을 모색하려 한다.

『萬歲前』에 관한 논의에서 하관에서 부산으로 가는 관부연락선, 또 부산의 시가 부분은 주목을 받은 바 있다. 논의의 초점이 당대 현실의 재현 문제에 놓인다고 할 때, 하관에서 연락선을 탈 때 또 부산에서 하선을 할 때 반복적으로 행해진 취체, 또 선내 목욕탕에서 듣게 되는 일본인들 간의 대화는 그것을 분명히 보여주기 때문이다. 또 부산의 시가를 걸으면서 목도하게 되는 식민지적 침탈과 고향을 등지고 이주할 수밖에 없는 조선인의 참상 역시 다른 소설에서는 찾기 힘든 부분으로 주목받아 왔다.

그럼에도 『萬歲前』에서 부산을 다룬 부분에 대한 논의는 여전히 미진한 느낌을 남긴다. 관부연락선을 타고 내릴 때의 취체나 부산의 식민지화에 대한 이인화의 탄식에는 주목했지만 실제 그가 걸었던 길이 어디였는지, 왜 거기에 조선인의 집이 없었는지에 대한 의문은 부재했다는 점과도 관련이 된다. 또 이인화는 조선인의 집을 찾지 못하고 돌아가다가 일본 국숫집이라는 곳에 들른다. 조선이 식민지화는 군사력, 경찰력 등 무력에 의해서만이 아니라 기호나 취향을 통해 스며들기도 했다. 일본 국숫집이 이후 조선에서 카페나 갈보 우동집으로 자리 잡게

판, 2003. 손성준, 『텍스트의 시차와 공간의 재맥락화』, 『동악어문학』 62, 2014, 5~47쪽. 이종호, 『염상섭 문학과 사상의 장소 - 초기 단행본 발간과 그 맥락을 중심으로』, 『한민족문화연구』 46, 2014, 7~43쪽 참조.

된다는 점 역시 간과해서는 안 된다. 안타까움을 더 하게 하는 것은 「萬歲前」이 1910년대 후반 부산의 모습이 그려져 있는 드문 소설이라는 것이다.

이 글은 이인화의 여로 가운데 부산으로 오는 연락선과 부산의 시가 부분에 천착하려 한다. 그리고 이인화가 부산에서 들렀던 일본 국숫집에 대해서도 꼼꼼히 살펴보게 될 것이다. 당시 부산과 하관을 연결했던 연락선과 ‘조선을 축사한 곳이자 상징한 곳’으로 표현된 부산의 실상과 의미를 구명하려는 것이다. 연락선이 하관과 부산만이 아니라 조선의 식민지적 침탈과 대륙으로 진출하기 위한 일본의 의도와 겹쳐져 있었다는 것, 이인화가 헤맸던 거리가 연락선이 도착하는 부두와 철도를 연결 시키기 위한 매축지였다는 점 등은 논의를 사실의 실증적 재구나 텍스트의 형식적 해석에서 벗어나게 해 줄 것이다.

II. 부산을 향한 여정; 관부연락선

「萬歲前」에서 이인화는 관부연락선을 타고 부산에 도착한다. 동경에서 하관까지 철도로 이동한 이인화는 취체를 피하기 위해 곧바로 관부연락선에 탑승하려 했다. 하지만 승선 수속이 시작되지 않아 부두 대합실에서 기다리며 매점에서 ‘변도(弁當; 벤또)’를 구입한다. 당시 운행되던 기차 가운데 특별급행이나 급행의 경우 승객들이 식당차에서 밥을 먹는 일이 많았다. 밤에 출발하는 연락선에서는 저녁이 제공되지 않는 데다가 삼등실 승객은 식당이나 매점을 이용할 수 없었다. 기차와 같이 도시락을 판매했다는 것은 연락선과 철도 운행이 연결되어 있었음을 뜻하는데, 실제 관부연락선을 운영했던 회사는 ‘산양철도회사’의 계열사였다.

「萬歲前」의 시간적 배경은 1918년에서 1919년으로 이어지는 겨울이었다. 당시 하관과 부산을 주로 운항했던 관부연락선은 ‘신라환(新羅丸; 시라기마루)’, ‘고려환(高麗丸; 고마마루)’ 등이었다. 연락선이 처음 운항되었던 것은 1905년 9월이었으며, 그때는 ‘일기환(壹岐丸; 이키마루)’과 ‘대마환(對馬丸; 쓰시마마루)’이 교대로 왕복했다.⁵⁾ 신라환과 고려환은 1913년 1월, 4월부터 운항을 시작했는데, 두 배는 크기와 모양이 같았으며 3,000톤급으로 일기환, 대마환의 두 배 정도 되었다.⁶⁾

소설에는 부산으로 연락선이 출항할 때 부두가 이미 암흑에 쌓여 있었다고 되어 있다. 당시 부산행 관부연락선은 주간에 한 편, 야간 한 편이 운항되었다. 첫 번째는 오전 10시 40분에 출항해 밤 9시 40분에 부산에 도착하는 것이고, 두 번째는 밤 10시에 하관을 출항해서 다음날 아침 9시 부산에 입항하는 편이었다. 이인화가 탄 연락선은 밤 10시에 하관을 출항하는 두 번째 편이었으니, 밤 10시 정도에 출항했음을 알 수 있다.⁷⁾

이인화는 부산으로 향하는 연락선에 승선하기 위해 서로 먼저 타려고 다투는 사람들을 빠져나와야 했다. 승객들이 다투었던 것은 관부연락선의 삼등실에는 좌석이 정해지지 않아 들어가는 순서대로 자리를 잡았기 때문이었다. 이인화는 참외 원두막 같은 침대 위에 짐을 풀고 목욕탕부터 먼저 가는데, 그곳에서 조선인을 일본의 공장이나 탄광에 팔아 넘기고 돈을 번다는 일본인 브로커의 얘기를 듣고 놀란다. 또 목욕탕에

5) 일기환, 대마환의 크기, 운항시간, 정원 등에 관해서는 朝鮮總督府, 『大正九年 朝鮮總督府統計年報 第四編』, 大海堂, 1922.2, 45~48面 참조.

6) 신라환과 고려환은 1913년부터 운항을 시작했는데, 일기환과 대마환은 각각 1922년 10월, 1923년 3월까지 부산과 하관을 운항하다가, 이후 일본 국내의 연락선으로 사용된다. 여기에 관해서는 김재승, 「해사실록 2: 관부연락선 40년」, 『해양한국』 107, 1982, 68~71쪽 참조.

7) 부산에서 하관으로 가는 연락선 역시 주간, 야간 두 편이 운항되었다. 여기에 관해서는 김재승, 「해사실록 3: 관부연락선 40년」, 앞의 책, 1982, 58~62쪽 참조.

서 나온 이인화는 짐을 확인해야 한다는 형사의 말에 연락선에서 내려 취체를 당하게 된다. 일본인에 의해 강제되었던 노동력 착취, 또 반복적으로 행해지는 취체 등이 지나는 의미에 대해서는 이미 논의가 충분히 개진되었기에 여기에서는 확인하는 것으로 넘어가려 한다.

지저분하고 냄새가 나는 삼등실에서 밤을 보낸 이인화는 다른 승객들의 시끄러운 소리에 잠을 깬다. 소음과 냄새를 피해 갑판으로 나갔지만 식사가 시작되는 것 같아 다시 선실로 돌아간다. 그런 이인화의 눈앞에는 삼등실 승객과 선원의 실랑이가 펼쳐진다.

“……그래 갖다 놓기 전에 와서 앉으면 어땀단 말이야?”

신경질적으로 생긴 바짝 마른 상에 독기를 품고 뻑뻑 소리를 지르는 것은, 윗수염이 까무잡잡하게 난 키가 작은 사람이다. 그리 상스럽지 않은 얼굴로 보아서 어떤 외동다리 금테썸은 되어 보인다.

“글쎄 그래도 아니 되어요. 차례가 있으니까, 지금부터 앉았어도 안 드려요.”

검정 학생복을 입은 선원은 골을 올리려는 듯이 순탄한 어조로 번죽번죽 대꾸를 하고 섰다.⁸⁾

학생복을 입은 선원은 밥과 찬을 차리기 전에 앉은 손님에게 차례를 지키라고 한다. 인용을 통해 삼등실에서는 식당이 아니라 선실 내부에서 식사를 했다는 것을 알 수 있는데, 조리한 음식을 선실로 옮겨 와 먹는 방식이었다. 그나마 식탁이 많지 않아서 먼저 온 승객이 먹고 나면 다시 밥과 찬을 차린 후 다음 승객이 먹었다. 1918년도 판 『日本汽車旅行』에는 「鐵道院 關釜連絡船 高麗丸 及 新羅丸 客室配置圖」가 실렸다. 객실배치도를 보면 ‘상갑판’에는 일등객 식당과 이등객 식당과 함께 세면소도 배치되어 있다. 이와는 달리 ‘하갑판’에는 삼등 객실과 삼등객

8) 염상섭, 앞의 소설, 1924, 77쪽.



관부연락선의 삼등실 승객들은 식당이 아니라 선실에서 아침을 해결했다. 이와는 달리 일, 이등실 승객은 전용 식당에서 식사를 했다.

세면소가 있고 따로 식당은 없다.⁹⁾

그렇다고 관부연락선의 모든 공간에서 삼등실같이 고단하고 비루한 식사를 했던 것은 아니다. 일등실, 이등실 승객들의 식사는 식당에서 이루어졌다.

그들은 상갑판에 마련되

어 있는 전용 식당에서 종업원들의 서비스를 받으며 여유 있는 식사를 했다. 1920년대 중반을 기준으로 하면 관부연락선 식당에서는 서양식과 일본식 음식이 제공되었다.¹⁰⁾

서양식 음식으로는 몇 가지 음식이 순서대로 제공되는 ‘정식(定食)’이 있었다. 일품요리로는 비프스테이크, 비프커틀릿, 치킨커틀릿, 카레라이스, 오믈렛, 샌드위치 등이 있었다. 일본식 음식으로는 회, ‘오야코동(親子丼)’, ‘텐동(天丼)’ 등을 팔았다. 가격은 서양식 음식은 정식, 비프스테이크가 50전이었고, 나머지는 30~40전 정도였다. 일본식 음식은 회가 35전, 오야코동이 40전이고, 텐동이 30전 정도였다.¹¹⁾

또 일등실, 이등실 승객들은 관부연락선 내에 있는 매점도 이용할 수 있었다. 매점에서는 도시락을 비롯해 육포, ‘가다랑어포(かつおぶし)’를 팔았다. 또 카스텔라, 과자, 과일과 함께 커피, 사이다, 우유 등도 있었다. ‘추유청주(忠勇淸州)’, ‘기린맥주(麒麟ビール)’, ‘아사히맥주(朝日

9) 『鐵道院 關釜連絡船 高麗丸 及 新羅丸 客室配置圖』를 참고하면 소설에 그려진 목욕탕은 ‘하갑판’에 위치한 삼등객 세면소였을 가능성이 크다.

10) 연락선 운임에 식사비용이 포함되었던 상황에 관해서는 『동아일보』 1920. 7. 3. 3면, ‘連絡船賃改正’. 『동아일보』 1920.7. 22. 3면, ‘連絡船賃改正’ 참조.

11) 당시 연락선 식당의 메뉴 및 가격에 대해서는 <https://omiya.keizai.biz> 참조.

ビール)’ 등의 술도 팔았는데, 육포나 가다랑어포는 안주로 많이 팔렸다. 가격은 도시락이 30전, 육포, 가다랑어포는 크기에 따라 20~40전 정도였다. 커피는 10전, 사이다는 20전이었고, 추유청주는 ‘일합(一合)’에 22전, 맥주는 45전 정도였다. 매점에서 구매를 하면 배달도 해 줘 객실에서 먹을 수도 있었다.¹²⁾

이렇듯 삼등실 승객의 식사와 일등실, 이등실 승객의 그것은 확연히 달랐다. 관부연락선에서는 식사뿐 아니라 객실, 세면실 등의 공간도 승선권의 등급에 의해 구분되어 있었다. 객실은 당연히 나누어져 있어, 소설에서 삼등실은 ‘판도방’과 같은 공간에 몰취미한 참외 원두막처럼 보였다고 되어 있다. 몸을 씻는 세면실도 마찬가지로였는데, 일등실, 이등실 세면소는 따로 구비되어 있었던 반면 삼등실 승객은 따로 마련된 목욕탕을 돌아가면서 사용해야 했다.

더욱 흥미로운 것은 갑판도 승선권의 등급에 의해 구분되었다는 사실이다. 이태준은 『思想의月夜』에서 1924년 자신이 일본에 갔던 경험을 그렸는데, 소설에서 송빈이 관부연락선을 타고 하관으로 가는 도중 갑판에



관부연락선의 갑판 모습이다. 갑판도 승선권의 등급에 의해 사용을 제한하기 위해 객실 앞에 발코니 형식으로 설치되었다.

나가 보니 이등실 갑판에도 사람들이 나와 있었다고 했다. 같은 작가의 『青春茂盛』에도 삼등실 갑판과 따로 이등실 갑판이 있었다고 되어 있다.¹³⁾ 이는 삼등실 승객과 이등실의 승객이 사용하는 갑판이 달랐음을

12) 이병주, 『관부연락선』1(이병주전집), 한길사, 2006, 277~278쪽 참조.

13) 『조선일보』, 1940.6.16. 4면, ‘이태준, 『청춘무성』’. 『매일신보』, 1941, 6.22. 4면, ‘思

뜻한다.

그런데 갑판은 승객들이 공용으로 사용하는 공간인데, 어떻게 구분할 수 있었을까? 앞의 이미지는 관부연락선의 갑판 모습을 보여주는 사진이다. 갑판도 승선권의 등급에 의해 사용을 제한하기 위해 객실 앞에 발코니 형식으로 설치되었음을 알 수 있다. 시기에 따라 갑판을 이용하는 데 더욱 심한 제약이 가해지기도 했다. 1937년부터 운항을 시작했던 ‘흥안환(興安丸; 코우안마루)’에서 그랬는데, 당시는 만주사변을 거쳐 중일전쟁이 발발하는 등 전시 체제였다. 흥안환에서는 출항 직전 삼등실 선창의 문을 닫고 목적지에 이르러서야 열어줬기 때문에 승객들은 갑판을 이용하지 못하고 창고 같은 선저에 짐짝처럼 실려서 가야만 했다고 한다.¹⁴⁾

1920년 7월 당시 운임은 일등실 10원 65전, 이등실 7원 10전, 삼등실 3원 55전이였다. 운임에 식사비용이 포함되어 있는 데 논란이 있어서 식사를 제공하지 않기로 하고 책정된 운임이었다. 또 1920년 9월 당시 연락선의 운임은 일등실 9원 30전, 이등실 6원 70전, 삼등실 3원 30전이였다. 승선권의 등급에 따라 운임은 2원 60전 정도에서 3원 55전 정도 차이가 났다.¹⁵⁾ 지금으로 따지면 일등실 300,000원, 이등실 210,000원, 삼등실 100,000원 정도였으니, 연락선의 운임은 조선인 하층민들에게는 적지 않은 부담이었음을 알 수 있다.

이인화가 다른 승객 틈에 끼여 정신없는 아침 식사를 마치자 연락선은 부산에 도착한다. 승객들이 배에서 내리기 전 먼저 총계를 통해 순사, 순사보, 또 헌병들이 배에 오른다. 하선 역시 일등실, 이등실 승객의 순서로 진행되어, 삼등실 승객들은 그들이 내릴 때까지 막아 놓은 곳에 모

想의月夜’ 참조.

14) 이병주, 앞의 책, 2006, 139~140쪽 참조.

15) 연락선 승선권의 운임에 관해서는 『동아일보』 1920.7.3. 3면, ‘連絡船賃改正’.

여 기다려야 했다. 일, 이등실 승객이 모두 하선을 한 후 이인화도 연락선에서 내릴 준비를 한다. 그는 뒤에서 누군가 붙잡는 것 같은 강박을 느끼지만 가능한 한 태연히 행동하려 했다. 하지만 층계를 내려오자마자 구인을 당해 부두의 파출소로 향하게 된다. 하관에서 이미 취체를 당했기 때문에 부산에서의 그것은 의외로 간단하게 끝난다.¹⁶⁾

Ⅲ. 조선을 축사한 곳, 조선을 상징한 곳: 부산의 시가

연락선이 부산 잔교에 접안하자 하관에서 승선할 때처럼 연락선에 층계가 걸린다. 잔교는 선박이 부두에 닿을 수 있게 한 시설을 뜻하는 것으로, 이인화 역시 연락선에서 부산 부두에 직접 내릴 수 있었음을 말해준다. 부산 부두의 잔교는 뒤에서 상론하겠지만 1906년부터 1908년에 걸쳐 진행된 부산항 매축공사를 통해 건설되었다. 이전까지는 ‘변천정(辨天町)’에 가까운 곳에 구 잔교가 있었지만 수심이 낮아서 큰 배를 정박하기는 불가능했다.

잔교가 세워지기 전까지는 관부연락선이 부두 근처에 정박하면 25톤에서 55톤 정도의 소형 선박인 ‘홍엽환(紅葉丸; 모미지마루)’이나 ‘구중환(九重丸; 큐주마루)’이 가서 승객과 화물을 하선시키는 방식이었다.¹⁷⁾ 홍엽환과 구중환은 태울 수 있는 승객이나 화물이 한정되어 있어서 여러 번 왕복하면서 하선 작업을 반복해야 했다. 또 날씨가 좋지 않거나 파도가 높은 날은 승객과 화물을 하선시키는 데 어려움을 겪었다.

16) 『萬歲前』에 그려진 연락선의 공간에 따른 역할에 대해서는 박현수, 「스쳐간 만세 '전'의 풍경 2 - 연락선을 중심으로」, 『상허학보』 63, 2021, 358~363쪽 참조.

17) 김재승, 『해사실록 2: 관부연락선 40년』, 앞의 책, 1982, 68~71쪽 참조.



잔교가 건설되기 전 소형 선박인 ‘홍엽환’과 ‘구중환’ 등의 배가 가서 승객과 화물을 하선시키는 모습이다.

잔교는 그런 상황에서 관부연락선 등을 직접 접안할 목적으로 건설된 것이었다. 제1잔교는 1912년 6월부터 일부 개통되어 관부연락선의 직접 접안이 이루어졌다. 이어 제1잔교의 완전 개통이 1913년 3월에, 또 제2잔교의 완공이 1917년에 이루어졌다.¹⁸⁾

이인화는 연락선에서 내린 후 취체에서 풀려나자 지계꾼에게 짐을 들려 부산역으로 간다. 당시 부산역은 지금과는 달리 부산 부두와 곧바로 이어지는 위치에 있었다. 기차 시간에 여유가 있는 것을 확인한 이인화는 부산의 시가 구경에 나선다. 부산역을 짐을 맡기고 나온 이인화의 발걸음은 소설에서 다음과 같이 그려져 있다.

부두를 뒤에 두고 서로 꼬들어서 전차길 난 대로만 큰길로 걸어갔으나, 좌우편에 모두 이층집이 쪽 늘어섰을 뿐이요 조선집 같은 것이라고는 하나도 눈에 띄는 것이 없다. 이, 삼정도 채 가지 못해서 전차길은 북으로 꼬들이게 되고, 맞은편에는 색색의 극장인지 활동사진관인지 울긋불긋한 그림 조각이며 깃발이 보일 뿐이다. 삼거리에서 서 한참 사면팔방을 돌아다보다 못하여 지나가는 지계꾼더러 조선 사람의 동리를 물었다. 지계꾼은 한참 머뭇거리며 생각을 하더니 남편으로 뚫린 해변으로 나가는 길을 가리키면서 그리 들어가면 몇 집 있다 한다.¹⁹⁾

18) 차철욱, 「부산 북항 매축과 시가지 형성」, 『한국민족문화』 28, 2006, 1~36쪽 참조.

19) 염상섭, 앞의 소설, 1924, 85쪽.



「萬歲前」의 시간적 배경이 되는 시기 부산 부두와 부산역 근처의 지도이다. 이미지의 출처는 https://lapis.nichibun.ac.jp/chizu/zoomify/mapview.php?m=002464816_o0이다.

인용에는 이인화가 부산 시가를 구경하는데 좌우편으로 눈에 띄는 것은 모두 일본인의 이층집이고 조선인의 집은 찾기 힘들다고 되어 있다. 조금 더 가다 보니까 전차길이 북쪽으로 나누어졌는데 그곳에서 이인화는 지계꾼에게 조선인이 사는 동네를 물어본다. 여기에서 한 가지 궁금증이 일어난다. 「萬歲前」에서 이인화가 부산에서 걸었던 곳은 어디였을까 하는 것이다. 옆의 이미지는 1914년 당시 부산의 지도인데, 지도를 보면서 이인화의 발걸음을 거칠게나마 재구해 보자. 이인화가 하선한 곳은 지도에 철도 잔교라고 표시된 곳이었다. 그 후 그는 부두를 뒤로 하고 서쪽으로 향해 전차길을 따라 갔다고 했으니 이인화가 걸었던 길은 부산역에서 부산부청으로 이어지는 길이었다. 거기에서 더 가게 되면 일본인 거주지인 변천정으로 이어지게 된다.

이인화는 ‘대창정(大倉町)’ 4정목에서 출발해 그 길을 따라 대창정 1정목 쪽으로 이동했다. 전차길이 북쪽으로 나누어지는 갈림길에 이르는데, 북쪽으로 가면 좌측은 대창정 2정목이고 우측은 3정목이 된다. 거기서 더 올라가면 동양척식회사 부산지점 등이 위치한 부산의 ‘본정(本

町)’에 이르게 된다. 부산항 매축공사가 이루어지기 전에는 본정’이 곧 바로 부두와 이어지는 곳이었으니, 이인화가 걸었던 대창정은 매축공사를 통해 새롭게 조성된 공간이었다.

이인화는 갈림길에 멈추어 서서 지계꾼에게 물어보니 남쪽 바닷가 쪽으로 가면 조선인의 집이 있다고 해 지저분하고 좁은 골목으로 들어간다. 결국 조선인의 집을 찾지 못한 이인화는 조선인들이 밤에는 어디로 가는지 궁금해 하며 다음과 같이 언급한다.

몇 천 몇 백 년 동안 그들의 조상이 근기 있는 노력으로 조금씩 조금씩 다져 놓은 이 토지를 다른 사람의 손에 내던지고 시외로 쫓겨 나가거나 촌으로 기어들어갈 제, 자기 혼자만 떠나가는 것 같고, 자기 혼자만 촌으로 기어가는 것 같았을 것이다. ……중략……이같이 하여 한 집 줄고 두 집 줄며 열 집 줄고 백 집 줄어드는 동안에, 쓰러져 가는 집은 헐리어 어느 틈에 새 집이 서고, 단층집은 이층으로 변하며, 온돌이 다다미가 되고 석유불이 전등이 된다.²⁰⁾

인용은 조상의 노력을 마련한 땅에서 한 집, 두 집씩 사라질 때 거기를 메운 것이 다다미에 전등불을 켜는 일본인의 집이었다고 했다. 인용에 이어지는 부분에는 고향을 등진 조선인이 결국은 만주나 간도로 넘어간다는 언급이 나타난다. 부지부식 간에 진행된 식민지화와 그것 때문에 고향을 등지고 만주나 간도로 이주할 수밖에 없는 조선인들의 처지가 잘 드러나 있다. 그런데 한 가지 유의해야 할 부분은 「萬歲前」의 시간적 배경과 비슷한 시기인 1920년 ‘신흥(神戶; 고베)’에서 부산을 방문했던 시찰단이 남긴 언급 역시 이인화의 그것과 겹쳐지는 부분이 있다는 것이다.

20) 염상섭, 앞의 소설, 1924, 87~88쪽.



이인화가 조선인의 집을 찾아 헤맨 대창정 거리이다. 멀리 오른 쪽 뒤편에 부산우편국의 모습이 보인다. 이미지의 출처는 『繪葉書で見る近代朝鮮』 3(浦川和也 編, 민속원, 2017)이다.

(부산의; 인용자) 인구는 6만 350백여 명인데, 그중 4할이 일본인이다. 상공업의 실권은 모두 일본인이 장악하고 있고, 그 결과로 조선인은 해마다 시의 중심부에서 산악 등 외곽으로 쫓겨난다. 지금은 뒤쪽 산의 언덕 부근에 밀집해서 간신히 삶을 이어가고 있다.²¹⁾

인용은 먼저 당시 부산 인구 가운데 40% 정도가 일본인이라고 했는데, 생각보다 높은 비중을 차지하고 있어 주목을 필요로 한다. 이어 일본인이 상공업 등의 실권을 장악하고 있어 조선인들은 시의 중심부에서 외곽으로 혹은 산으로 쫓겨난다는 것이다. 『萬歲前』의 이어지는 부분에서는 이인화는 부산의 모습을 조선 전체의 운명을 암시하고 있다며 ‘조선을 축사한 것, 조선을 상징한 것’이라며, 불쌍한 흰옷 입은 백성의 운명을 생각하게 된다.

그렇다면 이인화가 걸었던 곳은 어떤 곳이었기에 그토록 조선인의 집을 찾기 힘들었을까? 그 공간의 특징은 이인화가 걸었던 ‘대창정(大

21) 伊藤貞五郎, 『最近の朝鮮及支那』, 神戸市会支那視察団, 1921, 18面.

倉町)’이라는 이름에 이미 나타나 있다. 부산매축회사를 설립하고 공사를 진행했던 좌등윤상(佐藤潤象; 사토 준조), 고도의공(高島義恭; 다카시마 요시아스) 등은 공사에 필요한 자금을 마련하기 위해 ‘대창희팔랑(大倉喜八郎; 오후라 기하치로)’을 끌어들였다. 대창희팔랑은 일본에서 토목, 건설 등의 사업을 통해 부를 축적한 정상(政商)이었는데, 1891년 일본 ‘제국호텔(帝國ホテル)’의 준공에 주된 역할을 했던 사람이기도 했다.

제국호텔은 일본의 대표적인 근대 호텔로, ‘제국’이라는 이름은 다른 아시아 국가를 식민지로 해 스스로 제국이 되고자 했던 일본의 갈망이 집약된 것이기도 했다. 대창희팔랑은 삼택영일(洪沢栄一)과 함께 ‘제국호텔 유한회사’라는 기업을 설립해 호텔의 건설을 추진했다. 대창희팔랑이 조선에 진출한 것은 그보다 전인 1876년으로 부산에 먼저 잡화점을 열었다가 이후 일본에서 운영하는 회사의 지점을 개점했다.²²⁾ 부산매축회사 설립 당시 그는 25만 원의 자본금 가운데 70%가 넘는 18만 원을 투자했는데, 매축공사 후 그곳을 ‘대창정’이라고 한 것 역시 ‘대창(大倉)’이라는 자신의 이름을 딴 것이었다.

매축공사를 통해 조성된 땅은 1차에서 32,000여 평, 2차에서 8,000여 평 등 모두 40,000여 평에 달했다. 공공기관에게 할당된 매축지는 서둘러 개발이 진행되었다. 철도를 끌어들여 부두와 연결시키는 공사가 이루어졌으며, 새로운 부산역을 건설하는 공사도 같이 진행되었다. 또 잔교 등 항만 시설의 준공과 정비 역시 이루어져 1912년 6월부터는 연락선이 잔교에 직접 접안할 수 있게 되었다.

일본인이 부산에 거주하게 된 것은 17세기 후반 왜관이 부산 초량에 설치되면서였다. 그런데 당시 초량은 지금과는 달리 중구 남포동, 광복

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

동 근처를 지칭하는 곳이었다. 본격적인 개항은 1876년 2월 ‘조일수호 조규’의 체결에 따라 이루어졌다. 일본공사관이 왜관에 설치되고, 공관 내에는 일본인이 거주할 수 있게 되었다. 다음 해인 1877년에는 ‘부산 구조계조약’이 체결되어 11만평의 부지에 본격적으로 일본인 거류지가 조성이 되었다.

이전 왜관의 동관 주변이 ‘본정’이 되어 일본영사관과 함께 경찰서, 은행 등 행정기관이 들어섰다. 서관 주변은 ‘서정’이 되어 개항과 함께 이주한 일본인 상인들의 상점과 숙소 등이 세워졌다. 일본인 거류지의 서쪽과 동쪽을 잇는 거리가 생겨 ‘장수통(長手通)’이라고 불렀는데, 거기에는 신사, 사찰, 극장, 유곽 등 상업시설과 유흥시설이 자리를 잡게 된다. 장수통에는 수많은 상업시설이 들어섰는데, 그 가운데 오복점, 양복점, 잡화점 등이 비교적 초기부터 상권을 형성하기 시작하였다.²³⁾

점차 식민지 조선인들도 일본 제국의 상품에 눈을 뜨게 되고 그것이 지배하는 생활에 익숙해져 갔다. 이러한 과정을 통해 1876년 개항 직후 80여 명에 불과하던 일본인은 1910년 강점을 전후로 해서는 23,000여 명으로 증가하게 되었다. 이후 1918년에는 27,895명, 1919년에는 30,499명, 1920년에는 33,085명으로 10년의 기간 동안 10,000명 정도가 증가하게 된다.²⁴⁾ 앞서 확인했던 것처럼 『萬歲前』의 시간적 배경인 1918년에서 1919년으로 이어질 때는 일본인이 부산 전체 인구의 40%를 차지하게 된다.

이와 함께 이전까지는 장기(長崎; 나가사키), 북강(福岡; 후쿠오카), 광도(広島; 히로시마) 등 부산과 지리적으로 가까운 지역에서 이주한 사

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

24) 홍연진, 「부관연락선과 부산부 일본인」, 『부관연락선과 부산』, 논형, 2007, 40~42쪽 참조.

람들이 다수를 차지했지만, 이후 동경과 동북 지방지역을 비롯한 다양한 지역의 사람들이 부산으로 이주하게 된다. 하지만 그들 일본인들에게 부산은 식민지의 한 지방에 불과했다. 당연히 그들은 일본식 주택에서 살면서 일본적인 생활방식을 고수해 나갔다. 『萬歲前』에서 이인화가 조선인의 집을 찾기 힘들었던 이유는 여기에도 있을 것이다.

부산에 거주하는 일본인이 늘어나면서 제기되었던 문제가 부산과 일본을 오고갈 때 겪게 되는 교통의 불편이었다. 이미 1900년 1월 당시 일본 공사였던 임권조(林權助; 하야시 곤스케)에게 제출된 ‘부산항 매축 신청서’에는 당시 부산항이 산과 인접하고 수심이 낮아서 큰 배를 정박하기 힘들다는 호소가 들어 있다. 1906년부터 1908년까지 두 차례에 걸쳐 부산항 매축 공사가 이루어진 주된 이유도 거기에 있었다. 앞서 살펴본 잔교 역시 부산항 매축공사의 일환이었던 부두 정비 공사를 통해 건설된 것이었다.

대창정은 부산항 매축공사를 통해 형성된 매축지에 들어선 공간이었다. 이전까지는 본정이 직접 부두와 이어졌는데 매축을 통해 부두와 본정 사이에 대창정이 새롭게 조성된 것이다. 이후 대창정은 이전까지 부산의 중심가였던 변천정, 본정과 전차 노선으로 이어지는 등 또 다른 변화한 중심가로 발전하게 된다. 소설 속에서 이인화가 일본인의 집만 늘어서 있고 조선인들이 거주하는 집을 찾기 힘들었던 것은 이러한 이유와 관련되어 있는데, 그런 점에서도 부산은 당시 ‘식민지 조선을 축사한 곳이자 상징한 곳’이었다고 할 수 있을 것이다.²⁵⁾

25) 『萬歲前』에 나타난 부산 시가의 실제와 그 의미에 대해서는 박현수, 「스쳐간 만세 ‘전’의 풍경 1 - 일본의 철도와 부산 시가를 중심으로」, 『대동문화연구』 116, 2021, 177~212쪽 참조.

IV. 부산의 일본 국숫집

이인화는 결국 조선인의 집을 찾지 못하고 발걸음을 부산역으로 돌리는데, 그때 그의 눈에 띈 것이 음식점 앞에서 청소를 하는 종업원이었다. 그는 빨간 속치마 아래로 하얗게 드러난 종업원의 종아리를 보고 이끌리듯 음식점에 들어가게 된다. 2층의 너저분한 다다미방으로 안내된 그는 간단히 주문을 했는데 잠시 후 음식이 나오자 세, 네 명의 여자 종업원이 몰려와 옆에 앉았다.

나는 몸이 녹으라고 술을 몇 잔이나 폭배를 하고 나서, 계집애들에게도 권하였더니 별로 사양들도 아니 하고 돌려가며 잔을 주고받았다. 이번에는 다른 계집애가 갈아 들어오는 술병을 들고 들어왔다. 이 계집애도 판을 차리고 화로 앞에 앉는다. 예쁘든 밋든 세 계집애를 앞에다가 놓고 앉아서 술을 먹는 것은 그리 싫을 것은 없지만, 너무 염치가 없이 무례하고 뻔뻔하게 구는 데에는 밋살맞고 불유쾌하지 않을 수 없었다.²⁶⁾

인용에서 이인화는 술을 마시다가 여자 종업원들에게도 권한다. 그러자 그때부터 그들은 잔을 주고받으며 마시고는 술이 떨어지면 새 병도 알아서 가지고 왔다. 이인화는 주인을 위해 한 병이라도 더 술을 팔려는 마음은 알겠지만, 무례하고 뻔뻔한 것이 계속되자 유쾌하지 않은 기분을 느낀다. 그들 중 하나는 이인화에게 ‘객지에서 매우 궁한 모양인데 실컷 내신다면…….’ 하고 넌지시 성매매에 대한 암시까지 한다. 이인화는 기차 시간이 다 되었음을 알고 인력거를 불러 서둘러 음식점을 빠져나왔다.

이인화가 부산의 시가 구경을 갔다가 들어간 음식점은 어떤 곳이었

26) 염상섭, 앞의 소설, 1924, 92~93쪽.

을까? 소설에는 ‘일본 국숫집’이라고 되어 있는데 일본 국수만을 파는 식당은 아니었던 것으로 보인다. 일본의 국수를 대표하는 것은 ‘우동(饅飩)’과 ‘소바(蕎麦)’인데, 중국의 국수가 일본에 전해진 것은 중국의 송나라 때였다. 일본은 중국에서 면을 만드는 기술을 들여와서 자신들 방식대로 변용하기 위해 노력했다. 국수를 만들 때 중국에서는 주로 손으로 늘이는 방식을 사용했는데 우동과 소바는 칼로 썰어서 만들었고 우동의 경우 그 과정에서 일본산 밀가루에 맞게 소금을 뿌려 글루텐을 만드는 방식을 활용했다.²⁷⁾

우동을 즐겨 먹던 일본인들이 소바를 더욱 선호하게 된 것은 17세기 말부터였다. 지금과 같은 소바는 ‘강호(江戸; 에도) 시대’가 시작되면서 등장했는데, 65개에 불과했던 것이 소바 가게가 당시 3,800개 정도로 급증했다고 한다. 근대에 들어서는 바닥이 다마미에서 널판으로 바뀌고 탁자와 의자가 놓이는 한편 ‘가츠동(カツ丼)’, ‘오야코동(親子丼)’, ‘라이스카레(Rice Curry)’ 등 간단한 ‘화양절충’의 음식도 함께 팔게 되었다.²⁸⁾

하지만 염상섭이 우동과 소바를 구분해서 『萬歲前』에 등장하는 음식점을 일본 국숫집이라고 부른 것은 아니었던 것으로 보인다. 그것은 작가의 다른 소설인 『三代』에서 같은 음식점을 일본 국숫집, 소바집, 우동집 등으로 번갈아 부른 데서 드러난다. 덕기와 병화가 필순을 만나서 들어갔던 곳은 일본 소바집이라고 했는데, 이후 덕순이 경애에게 그 집을 말할 때는 우동집이라고 부른다. 또 덕기가 경애와 같이 간 음식점을 일본 국숫집이라고 했는데, 이어지는 부분에서는 소바집으로 언급되는 것 역시 마찬가지다.

27) 岡田哲·이윤정 역, 『コムギの食文化を知る事典』, 뿌리와이파리, 2006, 242~275쪽 참조.

28) 大久保洋子·이언숙 역, 『江戸のファーストフード』, 청어람미디어, 2004, 33~42쪽 참조.

『三代』는 『萬歲前』에서 등장한 일본 국숫집이 어떤 음식점이었는지에 접근하는 데도 도움을 준다. 필순은 덕기와 병화가 같이 소바집에 가자고 하자 망설이는데 부잣집 아들 덕기에게 밥을 얻어먹는 것 같아 구차하게 느껴져서였다. 병화가 요릿집이 아니고 소바집이라고 하자 그때 서야 두 사람을 따라 들어갔다. 이는 일본 국숫집이 비싼 음식점이 아니라 부담 없이 먹을 수 있는 곳이었음을 말해준다. 다른 하나는 병화가 덕기에게 필순에게는 닭고기 없는 밥을 시켜 주라는 부분이다. 여기서 닭고기 없는 밥은 앞서 나온 ‘오야코동’으로 보이는데, 일본에서 그랬던 것처럼, 당시 조선의 일본 국숫집에서도 간단한 덮밥 등을 팔았다는 것을 말해준다.

또 하나의 정보는 『萬歲前』에서와 마찬가지로 술도 팔았다는 것이다. 『三代』에서 음식이 나오자 필순이 ‘텐푸라우동(天ぷらうどん)’을 먹는 동안 덕기와 병화는 식사를 하며 술도 마신다. 『三代』가 『조선일보』에 연재될 때 덕기, 병화, 필순이 일본 국숫집에 간 삽화에는 음식 그릇 옆에 정종 병이 여럿 놓여 있다. 이어 필순이 먼저 일어서자 병화는 그때부터 ‘고뿌찜’을 하는데, 고뿌찜을 술을 술잔이 아니라 컵에 부어서 마시는 것을 가리킨다. 『萬歲前』에서도 이인화가 여러 명의 여자 종업원을 앞에 두고 술을 마신 것을 고려하면 일본 국숫집에서는 술을 파는 것도 일반적이었음을 알 수 있다.²⁹⁾

시기적으로 보면 『萬歲前』에서 등장한 일본 국숫집은 조선에 우동집이나 소바집이 유입되었던 초창기의 그것으로 보인다. 소설에서 일본 국숫집은 부산항 매죽공사를 통해 조성된 대창정 거리에 있었던 것으로 그려져 있는데, 그곳은 부산 부두와 역에서 가까웠다. 손님들 역시 처음에는 부산을 오고 가는 혹은 부산에 터전을 잡은 일본인들이 찾다가 이

29) 필순이 덕기, 병화와 함께 일본 국숫집에 들른 모습에 대해서는 『조선일보』 1931. 1.22. 4면, ‘염상섭, 『三代』’ 참조.

후 조선인 손님들도 조금씩 늘어나는 등의 과정을 겪었을 것이다. 1930년대를 배경으로 하는 『三代』에 등장하는 우동집이나 소바집도 진고개에 있었으니, 여전히 일본인들의 활동 공간인 본정이나 명치정에 많았음도 기억할 필요가 있다.

점심 같은 경우에는 일본 국숫집에서 식사만 하는 경우도 많았는데 그럴 경우 배달도 했다. 강경애의 소설 『人間問題』에는 신철이 ‘우미관’ 앞에서 5전짜리 ‘가게우동’을 두 그릇 먹었다는 대목이 등장한다.³⁰⁾ 식사로 우동이나 소바를 먹는 경우 가격은 5전 안팎이었다고 되어 있다. 연작소설 『荒原行』에는 애라가 연행되어 취조를 받는데 형사과장인 면후가 ‘텐푸라소바’를 시켜주는 장면이 있다.³¹⁾ 또 장혁주의 『三曲線』에도 종태가 전화로 일본 국숫집에 배달을 시키려니 필수가 자기는 우동이나 먹을 사람이 아니라고 화를 내기도 한다.³²⁾ 배달의 경우 소바나 우동 역시 당시의 관행대로 목판에 음식을 담아 어깨에 메고 가까운 데는 걸어서 먼 데는 자전거를 타고 했을 것이다.

식사로 우동이나 소바를 먹었던 경우를 차치하면 이후 일본 국숫집은 한국에서 두 가지 방식으로 정착이 되었다. 하나는 카페였다. 『萬歲前』에서 이인화가 들어간 일본 국숫집에서 여자 종업원들이 잔을 주고 받으며 술을 마시다가 술이 떨어지면 새 병을 가지고 오는 것을 살펴본 바 있다. 그런데 1934년 8월 1일부터 9월 19일까지 『조선중앙일보』에 연재된 박태원의 『小說家仇甫氏의一日』에는 구보 씨가 친구와 함께 낙원정의 카페를 찾는 장면이 등장한다. 거기에서 카페의 여급들은 두 사람에게 술을 권하지만 실상 맥주의 대부분은 자신들이 마신다. 그리고 나서는 다시 손님에게 맥주를 더 시키라고 해서 매상을 올리려 했다.

30) 『동아일보』 1934.11.9. 3면, ‘강경애, 『人間問題』’ 참조.

31) 『동아일보』 1929.9.121 3면, ‘최독건, 『荒原行』’ 참조.

32) 『조선일보』 1930.10.31. 4면, ‘심훈, 『東方의愛人』’ 참조.

『萬歲前』과 『小説家仇甫氏의一日』의 시간적 배경은 15년 정도의 간극을 지니지만 영업 방식에서는 거의 겹쳐지고 있다.

손님들이 카페를 즐겨 찾았던 이유는 여러 가지가 있었지만 가장 주된 이유는 카페의 여급 여러 명과 함께 술을 마실 수 있어서였다.³³⁾ 카페에서는 손님이 들어서면 여급 하나가 그 일행을 담당하고, 다른 여급들은 탁자를 옮겨 다니는 방식이었다. 여급은 옮겨 다녔지만 하나의 탁자에는 늘 여러 명의 여급들이 있었다. 『萬歲前』에서 이인화는 여자 종업원들이 염치없고 무례하게 굴어서 유쾌하지 않았지만 여러 명의 여자 종업원을 앞에 두고 술을 먹는 것이 싫지는 않았다고 했다. 일반적으로 여러 명의 여급과 함께 술을 마시는 것이 카페에서 처음 등장한 풍경이라고 파악된다. 그런데 그것의 또 다른 연원이 일본 국숫집에 있었음을 보여준다는 데서도 『萬歲前』이 드러내는 풍경을 간과해서는 안 될 것이다.

일본 국숫집이 한국에 정착했던 다른 하나의 방식은 조금 더 유의해서 살펴볼 필요가 있다. ‘우동 갈보집’ 혹은 ‘갈보 우동집’으로 불렸던 곳이 그곳이기 때문이다. 1927년 11월 1일 『매일신보』에 실린 기사는 그 우동집의 외관을 우동, 맥주 등이 써진 커다란 일본식 전등이 켜져 있고 회색 페인트칠을 한 유리창에는 우유, 차, 커피, 스키야키, 서양요리 등이 적혀 있다고 밝히고 있다.³⁴⁾ 또 다른 기사에는 우동 갈보집에서 “부모의 감독이 허술한 어려운 집 계집아이들을 유인하여 갖다 두고” “부당한 이익으로 음식도 팔며 매음”까지 시킨다고 되어 있다.³⁵⁾ 우동 갈보집은 종로의 청진동, 수은동의 좁은 골목에서 저녁 7시에 문을 열어 새벽 3, 4시까지 영업을 했다고 한다. 더욱 심각한 문제는 그곳을 찾

33) 최규진, 「『정성의 명물』 선술집과 음주의 위계」, 『일제강점기 경성부민의 여가생활』, 서울역사편찬원, 2018, 197~199쪽 참조.

34) 『매일신보』 1927.11.1.2면, ‘대경성의 걱정거리(2)’ 참조.

35) 『조선일보』 1927.6.1.2면, ‘풍기문란한 여급사 경영자에 대철퇴’.

는 손님들이 중학교나 고등보통학교 학생들이었다는 것이었다. 두 사람이 20전을 내면 차 한 잔씩 마시고 여급들과 얘기하고 돈 풀이나 넉넉히 쓰면 키스 정도도 어렵지 않게 할 수 있었다. 또 어린 여자 종업원은 그들에게 ‘맥주’, ‘모가수’, ‘텐푸라’ 등을 사달라고 졸라서 매상을 올린다는 것이다. 그래서 우동 갈보집에서 학생 손님들의 월사금, 여관집 밥값이 사라진다고 개탄했다.³⁶⁾

우동집이라는 이름과 판매하는 음식이 말해주듯 우동 갈보집에서 파는 명목상의 음식은 우동과 소바였다. 하지만 그곳을 찾는 중학교나 고등보통학교 학생들이 원했던 것은 우동이 아니라 술과 어린 여급의 서비스였다. 『萬歲前』에서 들른 일본 국숫집의 여자 종업원 역시 이인화에게 염치없고 뻔뻔하게 굴었지만 돈을 많이 주면 성매매를 하겠다는 암시를 한다. 우동 갈보집은 일반적으로 “색주가가 문명을 해서 양품, 중품, 일품을 가미해서 카페가 되어다 못된 식당”³⁷⁾으로 파악된다. 하지만 그것이 정착되는 데 『萬歲前』에서 등장한 일본 국숫집이 어떤 영향을 미쳤는지는 우동 갈보집의 연원과 관련해 또 다른 해명이 필요한 문제다.

V. 기호와 취향 혹은 식민지 침탈

『萬歲前』에서 이인화는 기차를 타고 동경을 출발해 신호에서 하루를 묵고 다음날 저녁 하관에 도착한다. 이인화가 동경에서 신호까지 이동한 노선은 1889년 7월 개통된 ‘동해도선(東海道線; 도카이도선)’이었다. 신호에서 하관까지는 산양선(山陽線; 산요선)을 이용했는데 1901년

36) 『매일신보』 1930.2.25. 2면, ‘우동 갈보집에 녹는 조선의 장래 주인들’ 참조.

37) 『경성의 양면상』, 『해성』, 1931, 86쪽.

개통이 된 노선이었다.³⁸⁾ 이인화가 이동한 동경에서 하관까지의 철도는 일본을 횡으로 가로지르며 중추를 이루는 노선이었다. 그 중요성은 일본이 조선을 거쳐 대륙으로 진출하기 위해 개척했던 노선이었다는 점인데, 하관에서 부산으로 오는 관부연락선 역시 마찬가지였다.

이인화는 부산에 도착하자 부두를 거쳐 곧바로 부산역으로 향했다. 그것은 연락선을 승선하던 하관에서도 마찬가지였다. 당시 하관에는 기차가 도착하는 정거장과 부산, 또 ‘문사(門司; 모지)’로 가는 연락선이 떠나는 부두가 같은 공간에 있었다.³⁹⁾ 이인화는 부산에서도 연락선에서 하선해 파출소, 세관 등을 거쳐 정거장으로 갔다. 역과 곧바로 연결되는 부산과 하관의 부두 위치는, 연락선이 양쪽의 육상교통을 이어주기 위해 운행했다는 역할에 충실한 것이었다. 동경에서 하관까지의 철도가 일본의 전역의 철도가 하관에 이르는 노선이었음을 고려하면, 관부연락선의 역할은 일본 전역의 철도망을 조선과 연결시킨 것이었다.⁴⁰⁾

『萬歲前』에서 부산의 시가 구경을 나선 이인화는 그곳에 일본인의 이층집만 가득하고 조선인의 집은 찾기 힘들다는 사실을 알게 된다. 이인화의 발걸음이 향했던 길은 1900년대 초 부산항 매축공사에 의해 조성된 매축지의 도로였다. 일본 정부는 매축지 가운데 공공기관에 할당된 용지에 부산 부두를 준공하고 거기까지 경부선 철도를 연장하는 공사를 했다. 1910년 이루어진 새로운 부산역을 건설했던 것도 그 일환이었다. 조선에서는 1905년 1월 경부선이, 1906년 4월 경의선이 개통되었다. 또 1911년 10월 압록강철교가 개통되고, 다음 달인 11월에는 안동

38) 老川慶喜, 『日本鐵道史 幕府・明治篇』, 中央公論新社, 2014, 86~93・131~134쪽 참조.

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

40) 당시 일본 철도원에서 매년 5월 노선의 특징, 정차역, 주변 지도, 운임 등을 소개한 『鐵道旅行案内』를 발행했다. 『鐵道旅行案内』에서는 기차 노선 가운데 동해도선과 산양선을 가장 먼저, 가장 많은 분량을 할애해 안내를 했다.

(安東)에서 봉천(奉天)을 연결하는 철도 공사가 개통될 계획이었다. 이를 고려하면 부산이라는 공간은 일본 철도망의 중심에 위치했던 동경에서 하관으로 이어지는 철도와 경성을 거쳐 대륙으로 진출하는 철도를 연결시키는 역할을 했음을 알 수 있다.

연락선과 부산 매축지의 의미를 고려하면 이인화가 부산에서 들른 일본 국숫집 부분은 다소 의아하게 다가올 수도 있다. 그 부분이 알지 못하는 사이에 삶이 터전을 빼앗기고 만주나 간도로 이주할 수밖에 없는 모습을 안타까워하는 장면이 바로 이어져서이기도 하다. 일본 국숫집에서 이인화는 시키지도 않은 술까지 가져와 마시는 종업원들의 무례하고 염치없는 모습을 보고 기분이 상한다. 하지만 그것이 여자 종업원 여럿을 데리고 술을 먹는 것이 싫지 않았다는 감정까지 감추게 할 수는 없었다.

여기에서 다시 한 번 『萬歲前』을 거슬러 가 볼 필요가 제기된다. 아내가 위중하다는 전보를 받은 이인화는 귀국할 준비를 한다. 하지만 그의 발걸음은 더디기만 한데, 거기에 대한 논의는 이미 이루어졌기에 다시 반복하지는 않겠다. 다만 여기에서는 그 과정에서 들른 ‘M軒’이라는 술집에 대해 주목하려 한다. M현에 가기 전 이인화는 쇼핑과 이발을 하고 서점에 가서 잡지 한 권을 산다. 소설에는 ‘K町’에 있는 ‘東京堂’이라고 되어 있는데, ‘신전(神田; 간다)’ ‘신보정(神保町; 진보초)’에 있었던 ‘동경당서점(東京堂書店)’으로 파악된다. 그렇다면 M현이라는 술집 역시 신전 근처에 위치하고 있었을 것이다.

이인화가 M현에 들어가자 인사를 한 ‘P子’는 곧 ‘靜子’를 부른다. 이인화가 ‘정자’의 단골이라는 사실을 알고 있었기 때문이다. 이인화는 ‘정자’를 따라 위층으로 올라가며 탁자를 닦던 ‘P자’에게 일이 끝나면 자리로 오라고 한다. 이인화가 술을 마시자 ‘정자’는 술시중을 들며 말 상대를 한다. 그런데 거기에서 이인화는 쇼핑한 물건을 보는 정자를 부

등켜안으려 하고, 선물로 산 목도리를 줄 때도 ‘정자’의 목을 껴안으며 소매 속에 넣는다. 이윽고 ‘P자’도 합석을 하자 이인화는 ‘P자’를 껴안으며 키스하려는 흥내를 내는데 ‘P자’가 피해 버리자 옆에 있던 정자를 껴안는다. 그러면서 이인화는 M현 올 때마다 ‘정자’, ‘P자’ 둘을 모두 데리고 술을 마셨음을 환기한다. 심지어 둘 중 하나에게 다른 손님이 있으면 늦게까지 기다려서라도 그렇게 했다는 것이다.

이러한 소설 속의 묘사는 신전 근처에 위치한 M현의 성격을 분명히 드러낸다. 이인화는 M현에 갈 때마다 ‘정자’와 ‘P자’ 둘을 다 불러 술을 마셨다. 그러고는 목을 껴안거나 부등켜안고, 키스를 하는 등의 스킨십을 한다. 그것은 이인화의 입을 빌려 이전에 왔을 때도 술을 마시면서 애무를 했다고 직접 표현되기도 한다. 여기에서 이인화가 들른 M현이 여급들이 스킨십 등의 서비스를 제공했던 ‘카페’라는 사실을 알 수 있다. 그것은 여배우 머리에 쪽을 찌고 에이프런을 뒤로 매고 있는 ‘정자’의 차림을 통해서도 분명히 드러난다.

M현이 에로틱한 서비스를 제공했던 카페라는 것은 두 가지 새로운 사실을 말해준다. 일본의 카페에서 스킨십 등의 서비스를 제공했던 것은 동경의 은좌(銀座; 긴자)에 ‘카페 타이거(カフエー・タイガー)’가 문을 연 1920년대 중반으로 파악된다. 기모노 차림의 여급들이 짙은 화장을 하고 손님들의 시중을 들면서 에로틱한 서비스를 제공했으며, 1930년대에 들어서면 대부분의 카페 풍경이 그렇게 변했다는 것이다. 그런데 「萬歲前」은 1910년대 말 신전에 위치한 M현에서 이미 스킨십 등의 서비스가 이루어지고 있었음을 말해준다.

하지만 이 글의 주된 관심은 그것이 조선에 유입되는 과정에 놓인다. 식민지 조선에 카페가 유입된 것은 1920년대 후반에서 1930년대 전반에 걸쳐서였으며, 위치 역시 일본인들의 활동 공간이었던 경성의 본정, 명치정 등이었다고 한다. 이인화는 부산에서 조선인의 집을 찾지 못하

고 돌아갈 때 여자 종업원의 종아리를 보고 일본 국숫집에 들른다. 이인화는 시키지도 않은 술을 가져와 마시는 종업원들의 염치없는 모습을 보고 기분이 상하기도 한다. 하지만 거기에서도 그는 여자 종업원 여럿을 데리고 술을 먹는 것이 싫지 않았다는 말을 한다. 앞서 손님들이 카페를 즐겨 찾았던 이유가 여러 명의 여급과 함께 술을 마실 수 있었기 때문이라는 것은 확인을 한 바 있다.

하관에서 부산을 왕복하는 관부연락선은 1905년 9월 처음 운항을 시작했다. 관부연락선은 동경에서 하관으로 이어지는 철도와 경성을 거쳐 대륙으로 진출하는 철도를 연결시키는 역할을 했다. 그런데 그 연결은 군사력이나 행정력에 한정되는 것은 아니었다. 그때까지 보지 못했던 새로운 물질적 상품만도 아니었다. 오히려 더 중요한 것은 식민지인들을 매혹시켰던 기호와 취향이었는데, 『萬歲前』에 등장한 일본 국숫집의 모습은 그것을 정확하게 보여주고 있다. 이인화가 서둘러 일본 국숫집을 떠나며 남긴 말도 ‘이렇기 때문에 조선 사람들이 빠져들게 된다.’는 것이었다.

이인화가 일본 국숫집을 방문한 장면은 『萬歲前』이 식민지 조선의 암울한 모습을 찡찡하게 그렸다는 것과 어긋나지 않는다. 조선이 일본의 식민지가 되었던 것은 군사력, 경찰력 등 무력에 의해서만은 아니었다. 또 관부연락선이나 기차 등 조선을 거쳐 대륙을 향하기 위해 만들어졌던 물리적 기제에 의해서만도 아니었다. 그것보다 더욱 효과적인 식민지화 과정은 기호나 취향을 통해 스며들게 하는 방법이기 때문이다. 어쩌면 조선이 일본의 식민지가 되었던 것 혹은 조선인들이 일본인의 피식민자가 되었던 것은 강점이 이루어졌을 때가 아니라 식민지라는 것을 일상으로 내면화했을 때일지도 모른다.

| 참고문헌 |

1. 기본 자료

- 『동아일보』, 『매일신보』, 『조선일보』, 『鐵道時報』 등.
 염상섭, 『萬歲前』. 염상섭, 『三代』 강경애, 『人間問題』. 심훈, 『東方의 愛人』. 장혁주, 『三曲線』. 최독전, 『荒原行』 등.
 부산항개항 140주년 기념 부산근대역사관 특별기획전, 『근대 부산항 別曲』, 부산근대역사관, 2016
 『한국민족문화대백과사전』, 한국학중앙연구원, 1991.
 『滿洲支那汽車時間表』 11卷 8號, ジャパン・ツーリスト・ビューロー, 1940.
 朝鮮總督府, 『大正九年 朝鮮總督府統計年報 第四編』, 大海堂, 1922.2.
 『鐵道旅行案内』, 鐵道院, 1918.5
 浦川和也 編, 『繪葉書で見る近代朝鮮』, 민속원, 2017.

2. 저서

- 강인숙, 『자연주의문학론2』, 고려원, 1987.
 권영민 편, 『廉想涉文學研究』, 민음사, 1987.
 김윤식, 『염상섭연구』, 서울대학교 출판사, 1987.
 문학과사상연구회 편, 『염상섭문학의 재인식』, 깊은샘, 1998.
 문학과사비평연구회 편, 『염상섭문학의 재조명』, 새미, 1998.
 손태현, 『한국해운사』, 효성출판사, 1997.
 高崎宗司, 이규수 역, 『식민지 조선의 일본인들 - 군인에서 상인, 그리고 게이샤까지』, 역사비평사, 2006.
 老川慶喜, 『日本鐵道史 幕府・明治篇』, 中央公論新社, 2014,
 _____, 『日本鐵道史 大正・昭和戰前篇』, 中央公論新社, 2016,
 原田勝正 외, 『일본 철도의 역사와 발전』, 북갤러리, 2005.
 日本国有鐵道広島鐵道管理局編, 『関釜連絡船史』, 大村印刷株式會社印刷, 1979.
 齊藤哲雄, 『下關驛物語』, 近代文藝社, 1995.
 湯本豪一, 연구공간 수유 + 너머 동아시아 근대 세미나팀 역, 『일본의 근대 풍경』, 그린비, 2004.

3. 논문

- 김명인, 「한국 근대소설과 식민지 근대성: 시론적 연구 - 염상섭의 『만세전』을 중심으로」, 『민족문학사연구』 64, 2017.
- 김재승, 「해사실록 2: 관부연락선 40년」, 『해양한국』 107, 1982.
- _____, 「해사실록 3: 관부연락선 40년」, 『해양한국』 108, 1982.
- 박철희, 「1930년대 중등학생의 수학여행 연구 - 만주와 일본 여행을 중심으로」, 『교육사학연구』 26-1, 2016.
- 박현수, 「스처간 만세 ‘전’의 풍경 1 - 일본의 철도와 부산 시가를 중심으로」, 『대동문화연구』 116, 2021.
- _____, 「스처간 만세 ‘전’의 풍경 2 - 연락선을 중심으로」, 『상허학보』 63, 2021.
- 서재길, 「『만세전』의 탈식민주의적 읽기를 위한 시론」, 『한국 근대문학과 일본』(사예구사 도사카쓰 외), 소명출판, 2003.
- 손성준, 「텍스트의 시차와 공간의 재맥락화」, 『동악어문학』 62, 2014.
- 오태영, 「식민지 조선인 청년의 이동과 시선 - 이광수의 『무정』과 염상섭의 『만세전』을 중심으로-」, 『한국학연구』 61, 2017.
- 유교열, 「제국과 식민지의 경계와 월경 -관부연락선과 도항증명서를 중심으로-」, 『한일민족문제연구』, 2006.
- 이종호, 「염상섭 문학과 사상의 장소 - 초기 단행본 발간과 그 맥락을 중심으로-」, 『한민족문화연구』 46, 2014.
- 이가연, 「개항장 부산 일본 거류지의 소비공간과 소비문화」, 『항도부산』 39, 2020.
- 이혜령, 「正史와 情史의 사이; 3.1운동, 후일담의 시작」, 『민족문학사연구』 40, 2009.
- 정병욱, 「조선식산은행원, 식민지를 살다」, 『역사비평』 78, 2007.
- 조성운, 「1910년대 식민지 조선의 근대 관광의 탄생」, 『한국민족운동사연구』 57, 2008.
- 차철욱, 「부산 북항 매축과 시가지 형성」, 『한국민족문화』 28, 2006.
- 최태원, 「<묘지>와 「萬歲前」의 거리 -‘묘지’와 ‘신석현(新湊縣) 사건’을 중심으로」, 『한국학보』 103, 2001.
- 홍연진, 「부관연락선과 부산부 일본인」, 『부관연락선과 부산』, 논형, 2007.

| Abstract |

The place where Joseon was compressed and symbolized, Busan

Park, Hyun-Soo

In <Mansejeon(萬歲前)>, Lee In-Hwa visited Busan city. Discussion about Lee In-Hwa's route in the railway ferry, Busan port, and Busan city has been made, but it is not enough. <Mansejeon(萬歲前)> showed the details of Busan city in the late 1910s. This article also demonstrate the railway ferry operating from Shimonoseki to Busan at the time. This article also tried to reveal the personality of the third-class cabin of the ferry, the bathhouse, and the passengers. The railway ferry on which Lee In-Hwa rode left 'Shimonoseki' at 10 pm and arrived in Busan at 9 am the next morning. This article reviewed the cabin layout of the railway ferry and demonstrated that there was no restaurant for third-class passengers on board. All spaces of the railway ferry were classified according to the class of the boarding pass. At that time, the Busan Station was right next to the Busan pier. Arriving in Busan, Lee In-Hwa took a tour of the city. The place filled with Japanese houses was a reclaimed land created by the reclamation work of Busan Port. He visited the japanese noodle restaurant there, it was related to the establishment and differentiation of restaurants in the Joseon. In 1908, Japanese railways were connected from Hokkaido to Kyushu. The role of the railway ferry at the time was to link Busan with the railroad leading to Shimonoseki from all over Japan. The purpose of the reclamation work of Busan Port was also to move smoothly from Busan to the mainland via Gyeongseong. The role played by the railway ferry operating from

Shimonoseki to Busan was to connect the broken railroad. Busan was a bridgehead for colonizing Joseon and advancing into the continent. Also, it was a space that internalized not only national discrimination but also class hierarchy.

Keywords: <Mansejeon(萬歲前)>, Busan, railway ferry, third-class room, port, reclaimed land, japanese noodle restaurant etc.