

『 식민지 관문도시의 흔적, 군산 근대문화유산 』

지리교육과 2학년 최민지

☞ 답사 포인트

- 각 건축물들의 역사적 배경과 시대적 역할에 대해 알아보자.
- 뜯다리 부두의 작동원리에 대해서 알아보자.
- 일제의 수탈이 극심했던 군산의 지리적 배경에 대해 생각해보자.

1. 구. 조선은행

1) 개관

명칭	구 조선은행 군산지점
주소	전라북도 군산시 장미동 23
건립	1923년
규모	대지면적: 2,036.4㎡ , 연면적 : 1,023.9㎡, 건축면적 : 1,023.9㎡, 층수 : 지상 2층

2) 연혁



〈 구. 조선은행의 과거와 현재 〉

출처: 네이버 블로그

합방이 되자 총독부에 의해 조선은행으로 명칭이 변경되었고 조선총독부의 직속 금융기관 역할을 하게 된다. 구 조선은행 군산지점은 해방 이후 조선은행이 한국

구 조선은행 군산지점은 일제강점기 일제의 식민지 지배를 위한 대표적인 금융시설로서 1923년에 건립되었다. 일제강점기 군산을 배경으로 한 소설인 채만식의 ‘탁류(濁流)’에 등장하기도 한 이 건물은 군산의 근대사를 보여주는 상징적인 건물이었다. 구 조선은행은 1909년 대한제국의 국책은행으로 설립된 한국은행에 기원을 두고 있다. 한국은행은 한일

서해안 일대

은행으로 바뀌고 전주로 이전된 이후 한일은행 군산지점으로 사용되다가 유흥시 설로 바뀌었는데, 이때 건물의 전면부와 내부가 많은 부분 개조되었다. 현재는 화재로 내부가 소실된 이후 방치되고 있다. 구 조선은행은 적벽돌 조적조¹⁾ 2층 함석지붕 건물로 용도에 따라 내부가 많이 변경되었으나, 중앙의 돌출된 현관과 대칭성과 수직성을 강조한 외관은 그 원형을 그대로 유지하고 있다.

구. 조선은행 건물은 이당시 한국에서 활동했던 일본인 건축가 나카무라 요시헤이(中村興資平)와 이와사키 도쿠쇼(岩崎徳松)가 설계했던 것으로 기록되어 있다. 군산지역에서 전해지는 말로는 이 건물이 1914년의 제1차 세계대전 때에 인질로 잡혀온 독일인에 의해 설계되었고 중국인 석공들에 의해 시공되었다고 하는데, 당시 나카무라 요시헤이의 설계사무소에서 일하고 있었던 오스트리아인 건축가 안톤 펠러가 이 건물 설계에 관련되었던 것으로 추정된다.

<읽을거리>

소설 '탁류' 속 구.조선은행의 모습

“푸른 지붕을 이고 서 있는 ××은행 앞까지 가면 거기서 길은 네거리가 된다. 이 네거리에서 정주사는 바른편으로 꺾이어 동녕고개 쪽으로 해서 자기 집 ‘둔뱀이’로 가야 할 것이지만, 그러지를 않고 왼편으로 돌아 선창계로 가고 있다.”

“미두장은 군산의 심장이요, 전주통이니 본정통(本町通)이니 해안통이나 하는 폭넓은 길들은 대동맥이다. 이 대동맥 군데군데는 심장 가까이, 여러 은행들이 서로 호응하듯 웅위하고 있고 심장 바로 전후좌우에는 중매점들이 전화줄로 거미줄을 쳐놓고 앉아 있다.”

초봉이라는 한 여인의 비극적인 삶을 통해 1930년대 일제강점기의 어둡고 혼탁한 사회 현실을 묘사했던 채만식(1902~1950)의 장편소설 ‘탁류(濁流)’에서 초봉이와 결혼했던 은행원 고태수가 근무한 ‘××은행 군산지점’이 바로 구 조선은행 군산지점 건물이다. 채만식은 ‘탁류’에서 구 조선은행 군산지점과 1930년대 군산 구도심을 위와 같이 묘사하였다.

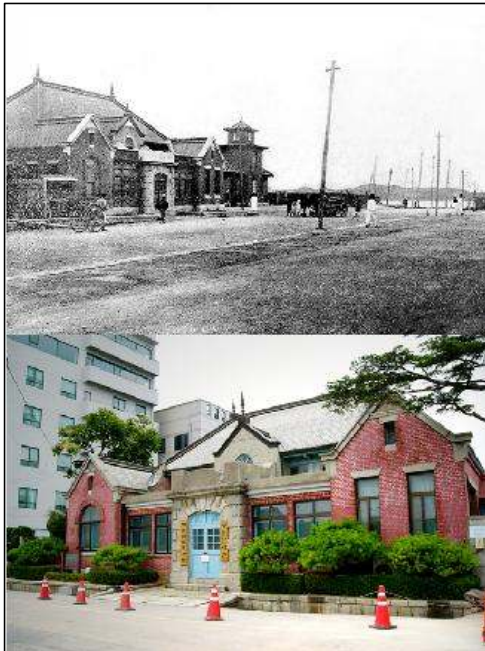
1) 조적식 구조, 돌·벽돌·콘크리트블록 등을 쌓아 올려서 벽을 만드는 건축구조를 말하는데, 내구성은 우수하나 지진 등에 의한 수평방향의 외력(外力)에 대하여 약점을 가지고 있어 내진성능을 요구하는 건물의 구조 부에는 사용하지 않는다.

2. 구. 군산세관

1) 개관

명칭	구 군산세관 본관
주소	전라북도 군산시 장미동 49-38
건립	1908년
설계자	탁지부 건축소
지정여부	전라북도 기념물 제 87호

2) 연혁



〈 구. 군산세관의 과거와 현재 〉

출처: 네이버캐스트

구 군산세관 본관은 1905년 기울어 가던 대한제국의 자금으로 시작된 제1차 군산항 축항 공사 기간(1905~1910) 중 인 1908년(순종 2년 6월)에 만들어 졌다. 세관 공사는 군산항 개항 후 일본의 화물선들이 밀려들자 군산항 확장의 필요성을 절감한 당시 항만 운영 주체였던 각국 거류지회에서 조선 정부에 건의하여 시작됐다. 하지만 1905년 대한제국의 경제는 거의 파탄상태였으며 여기에 무절제하게 빌려온 외채의 상환 시기가 맞물려 대규모 공사를 할 수 있는 여력이 없었다. 이러한 이유로 부두 공사를 미루었는데 일본과 조선의 중계 무역에 목숨을 걸고 있던 군산의 일본 상인들은 라포르라는 프랑스 세관 책임자를 매수하여 대한제국으로 하여금 당시로는 거금인 8만 6천원을 투자케 하

는데 성공한다. 당시의 사업 내용은 세관 용지의 일부로 강안 매립공사, 고정 잔교²⁾ 1기설치, 육상 설비로는 석축의 접안 시설 설치 등이 공사 내용이었다. 당시 건물은 서양식 단층 건물로 건평은 228. 10㎡(약 69평)이었다. 전하는 말에 따

2) 배를 접안(接岸)시키기 위해 물가에 만들어진 고정 계선시설

서해안 일대

르면 프랑스 사람 혹은 독일 사람이 설계하고 벨기에에서 붉은 벽돌과 건축자재를 수입하여 건축했다고 하는데 같은 시기에 건립된 부산세관, 목포세관 등이 모두 탁지부³⁾ 건축소에서 설계된 것으로 보아 군산세관 본관 역시 탁지부 건축소에서 설계된 것으로 추정된다. 본관 이외에도 많은 창고와 부속 건물 등이 있었으나 대부분 멸실되었고, 현재 본관은 호남관세전시관으로 사용되고 있다. 구 군산세관 본관의 전체적인 외형은 원형을 유지하고 있으나 전면과 배면 일부가 변형되었고, 내부 공간 역시 상당 부분 변형된 것으로 추정된다. 창틀 등은 근래에 변형된 것이다. 구 군산세관 본관은 화강암 기초 위에 붉은 벽돌 조적조 건물로 지붕은 동판으로 마감되었다.

3. 뜰다리 부두

1) 군산내항

군산내항은 금강하구와 중부 서해안 지역에 자리한 지리적 특징 때문에 고려 초기 전국 60개 포구에 설치된 조창 중 한 곳인 조종포(서포)를 시작으로 고려 후기에는 전국 12조창 중 한 곳인 진성창⁴⁾이 자리하였고 조선시대에는 찰음해창⁵⁾이 운영되던 물류유통의 중심지였다.

이러한 해상교통로로서의 역할을 염두에 두고 있던 일제는 1899년 군산이 각국 조계⁶⁾지역으로 개항된 후 군산항에서의 영향력을 확대하고자 하였다. 군산항이 근대적인 항구로서 건설되기 시작한 것은 1905년 대한제국 정부에 의해 공사비 86,000원을 투입하는 제1차 축항공사가 시초였다. 이때에는 세관 용지의 일부로서 매립공사와 고정 잔교 1기 및 육상소 설비를 설치하였다.

이후 일제강점기 동안 일제는 1909년~1915년에 32,900 원의 공사비를 투입하여 잔교 3기를 축조했고 화물전용 철도 인입선⁷⁾을 강안까지 연장하였다. 또한 1918~1921년에는 잔교 1기와 철도인입선 연장, 강안매축 등을 추진한 결과 군산항은 대형부잔교 3기와 대형 창고, 도로, 철도, 기타 해상 연락시설 및 육상의 제반시설을 완공하여 80만 톤에 달하는 수출입화물 하역의 이용도를 높이고 기선 3척 이상의 접안하역이 가능하게 되었다. 1926년~ 1933년에는 부잔교 3기, 제4부잔교, 육상 시설을 확충하게 된다. 이 사업의 준공으로 1933년의 출입항

3) 조선후기의 관청. 1895년(고종 32) 탁지아문(度支衙門)을 개칭한 것으로, 국가재정 전반을 담당하였다.

4) 고려시대 전라도의 임피(臨陂)에 설치한 조창(漕倉).

5) 바다와 육지가 만나는 연안지역.

6) 19세기 후반에 영국, 미국, 일본 등 8개국이 중국을 침략하는 근거지로 삼았던, 개항 도시의 외국인 거주지.

외국이 행정권과 경찰권을 행사하였으며, 한때는 28개소에 이르렀으나 제이 차 세계 대전 이후에 폐지되었다.

7) 본선에서 특정한 장소까지 따로 끌어들이는 선로.

선박은 920척에 달했다고 한다.

2) 뜬다리 부두의 작동원리



〈 뜬다리 부두의 현재 모습 〉

황해안은 수심이 얕고 간만의 차가 커서 항구의 발달에 불리하며 갯벌이 발달하였다. 간만의차는 아산만이 8.5m이상으로 가장 크고, 인천은 8.1m며, 이곳에서 남북으로 갈수록 점차 줄어든다. 그리하여 인천항, 남포항, 군산항은 조석간만의 차가 크고, 갯벌이 많으며 수심이 일정치 않아 항구를 만들기에 좋지 못한 조건이다. 이러한 약점을 극복하기 위해 만든 것이 바로 뜬다리 부두이다. 뜬다

리 부두는 바닷물의 밀물과 썰물에 맞추어 자유로이 아래위로 움직이게 만든 부두로서 부잔교(浮棧橋)라고도 한다.

고정식 부두인 경우, 황해 연안과 같이 밀물과 썰물의 차가 심한 항구에서는 물때에 따라 배를 대기 어려울 경우가 있다. 그러나 방주(方舟)나 드럼통 등을 이용하여 만든 뜬 다리 부두는 물때에 관계없이 해면 위에 일정한 높이를 유지하게 된다.

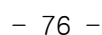
군산항은 선박의 부두 접안시 큰 조차를 극복하기위하여 수위에 따라 부두가 오르내리도록 뜬다리 부두를 설치하였다. 뜬다리 부두는 도르레 추를 이용하여 만조 시에는 다리가 올라가고, 간조 시에는 다리가 내려가게 되어 있어 조석간만의 차이에 적응할 수 있게 만들어졌다.

<읽을거리>

일제 흔적 남은 군산 내항에 근대 역사문화 거리 만든다.

전북 군산시 장미동에 가면 ‘1930~40년대의 일본’을 만날 수 있다. 벨기에산 붉은 벽돌을 수입해 지은 건축 양식의 옛 세관이 눈에 들어온다. 부두 한 가운데에는 밀물·썰물에 따라 움직이는 뜬다리도 있다. 다른 쪽으로 눈을 돌리면 일제시대 은행 건물들도 자리를 잡고 있다. 군산 내항 주변에는

8) 네모진 모양의 배.



4. 맺음말

1899년 일제에 의해 개항된 군산시는 근대문화의 거대창고와 같은 도시이다. 군산시에는 구.조선은행, 구.세관, 뜰다리 부두 이외에도 동국사, 히로쓰가옥 등과 같은 일제의 문화적 잔재를 느낄 수 있는 것들이 많이 있다. 도시개발 과정에서 일제강점기 시대 때의 많은 건물들이 제거되었던 다른 도시와는 다르게 군산시는 오랜 침체로 인해 개발의 손길이 비껴간 덕분에 도시 전체가 일제 강점기 때의 시대적 모습을 갖추고 있는 것이다. 이러한 근대 건축물들은 일제에 의해 만들어진 우리민족의 아픔이 담긴 것들인 동시에 군산 지역민에게 있어서 안타까운 애증의 대상이 되고 있는 것이다.

군산 구. 세관은 호남관세전시관으로 활용되는 등 현재의 관리 및 활용 상태가 좋았지만, 구. 조선은행은 일제 강점기 당시 서울을 제외한 지역에서는 찾아보기 힘든 웅장한 근대식 건물임에도 불구하고 관리, 보존이 잘 되어 있지 않았다. 앞으로 군산시는 근대테마단지 조성계획의 일환으로 구. 조선은행을 새롭게 바꿔 보존할 계획이라고 한다. 군산은 과거에 영화를 누린 도시답게 문화적 잠재력을 갖추고 있기 때문에 이러한 잠재력을 바탕으로 현대와 근대가 공존하는 특별한 도시로 발전할 수 있을 것이다. 또한 근대 건축물들의 역사적, 문화적 가치를 고려하여 잘 보존한다면 살아있는 교육의 장으로써 잘 활용될 수 있을 것이다.

생각해보기

- 오늘날, 일제 문화의 잔재가 상당히 우리 일상생활에 침투되어있다. 일제 문화의 잔재가 과연 우리문화유산이 될 수 있는 것인지 생각해 보자.

《 참고문헌 》

- 군산시 문화체육과 / 2007 / 근대문화의 도시 군산-근대건축물로 바라본 군산의 모습 / 군산시 문화체육과
- 홍승재,송석기 / 2004 / 전북지역 근대건축 현황과 특성 / 건축도시연구정보센터

《 참고사이트 》

- 군산시문화관광 <http://tour.gunsan.go.kr/>
- 경향닷컴 <http://www.khan.co.kr/>
- 네이버백과사전 <http://100.naver.com/>
- 네이버캐스트 <http://navercast.naver.com/geographic/>
- 중앙일보 <http://joins.com/>