

2008 울산학연구센터 세미나

# 1920~30년대 울산의 모습

- 일제시대 신문 기사를 중심으로 -

□ 일 시 : 2008. 10. 10 (금) 15:00~17:00

□ 장 소 : 울산광역시 교육청 4층 중회의실



울산발전연구원부설  
울산학연구센터

2008 울산학연구센터 세미나

# 1920~30년대 울산의 모습

-일제시대 신문 기사를 중심으로-

- 일 시 : 2008. 10. 10 (금) 15:00~17:00
- 장 소 : 울산광역시 교육청 4층 중회의실
- 주 최 : 울산발전연구원
- 주 관 : 울산발전연구원부설 울산학연구센터  
울산역사교사모임

# 1920~30년대 울산의 모습

- 일제시대 신문 기사를 중심으로 -

■ 일 시 : 2008. 10. 10 (금) 15:00~17:00

■ 장 소 : 울산광역시 교육청 4층 중회의실

■ 제1주제 : 근대문물 수용과 울산의 변화

▷ 발표자 : 김 용 (현대 청운고등학교)

▷ 토론자 : 한삼건 (울산대학교)

전성현 (동아대학교 석당학술원)

■ 제2주제 : 일제시기 울산인의 생활상

▷ 발표자 : 이현호 (우신고등학교)

▷ 토론자 : 양상현 (울산대학교)

하유식 (부산대학교)

○ 사 회 : 김잠출 (울산 mbc 홍보심의부장)

## ■ 일 정

시 간	(분)	내 용
15:00~15:05	5'	개 회
15:05~15:10	5'	인 사 말
15:10~15:35	25'	제1주제 : 근대문물 수용과 울산의 변화 - 김 용 (현대청운고등학교)
15:35~16:00	25'	제2주제 : 일제시기 울산인의 생활상 - 이현호 (우신고등학교)
16:00~17:00	60'	지정 및 종합 토론
17:00	5'	폐 회

# 목 차

## CONTENTS

■ 근대문물 수용과 울산의 변화 (김 용)	11
머 리 말	13
1장 철 도	15
1. 경인선에서 조선철도 12년선 계획	15
2. 울산의 철도 건설	18
2장 도 로	22
1. 전통적인 도로의 변화	22
2. 울산의 도로 건설	24
3장 전 기	30
1. 한성전기회사에서 대규모 수력발전	30
2. 울산의 전기도입과 전등료 인하운동	33
4장 어 업	36
1. 일본 어업의 진출	36
2. 울산 근해의 어업활동	38
맺 음 말	42
■ 일제시기 울산인의 생활상 (이현호)	47
머 리 말	49
1. 오래된 미래 -품평회와 전람회	50
2. 낯설지 않은 풍경 -체육과 운동경기	56
3. 근대의 즐거움 -여행과 구별짓기	66
맺 음 말	71

# 근대문물 수용과 울산의 변화

김 용 (청운고)

# 근대문물 수용과 울산의 변화

김 용 (청운고)

## 머 리 말

1919년 3·1운동 이후 문화통치의 하나로 신문발행이 허가되었다. 1920년 3월 5일에는 《조선일보》, 1920년 4월 1일에는 《동아일보》가 창간되었고, 1924년 3월 31일에는 《시대일보》가 창간되어 일제 강점기 민간 3대 일간지로 성장했다. 《시대일보》는 1926년 9월 18일 《중외일보》, 1931년 11월 27일 《중앙일보》, 1933년 3월 7일 《조선중앙일보》로 바꾸었고, 1937년 11월 5일 폐간되었다. 《조선일보》와 《동아일보》는 1940년 8월 10일 폐간되었다.

1920년 3월부터 1940년 8월까지 신문의 내용에서 울산과 관련된 이야기를 살펴보면, 역사의 각 시기마다 발생한 사건의 지역 상황을 알 수 있고, 지역에서 발생한 각종 범죄, 사회단체들의 조직과 활동, 철도·도로·자동차·어업활동·비행기 등 다양하고 풍부한 내용과, 이전의 삶의 형태가 바뀌고 새롭게 재편되어가는 모습을 알 수 있다.

여러 내용 중 이 글에서는 근대 문물의 수용과 관련하여, 울산의 철도·도로·전기·어업활동에 대해 다루고자 한다. 다른 한편으로 울산에 관계된 신문기사만으로는 전체 상황을 살펴보기가 어려워서, 먼저 철도·도로·전기·어업활동 등 개략적 상황을 알아보고, 울산의 상황을 전개하는 방법을 택했다.

1920·1930년대 울산은 경편철도와 동해남부선이 개통되고, 조선시대 육운과 수운체제를 대신해서 신작로가 닦이고 도로가 건설되면서 자동차가 운행되었고, 전기가 들어와 낮 시간만이 아니라 저녁의 운영이 달라지고, 소극적 어업활동에서 새로운 어업 근거지가 조성되고 대규모로 수자원들이 획득되었다.

철도와 도로를 통해 경주와 해운대, 금강산 관광·만주국시찰도 떠났지만, 살길을 찾아 정든 고향을 떠나 만주로 향할 때도 철도를 이용했다.<sup>1)</sup> 철도 건설과정에서 많은 사고로 사람들이 죽거나 다쳤고, 궤도를 베개 삼아 잠이 들었다 무참히 죽기도 했으며<sup>2)</sup>,

1) 《동아일보》 1934.2.8./1936.4.7./1936.5.1./1938.3.29.; 《조선중앙일보》 1934.3.30./1936.3.15./1936.5.3.  
: 《조선일보》 1935.3.7.

2) 《동아일보》 1933.7.25.

## 1920~30년대 울산의 모습

철도사고로 자식을 잃은 어머니는 매일 같이 기차가 지나갈 때면 철로에 눕기도 했다.<sup>3)</sup> 도로는 수시로 훼손되고, 도로 건설에 주변 농민들을 의무적으로 부역 동원했으며, 장생포까지의 도로를 통해서 연간 5, 60만석의 쌀이 일본으로 유출되었다.<sup>4)</sup> 일본인들은 앞선 어업기술과 갖추어진 선박들로 연간 300~650만원의 어획고를 올렸지만, 조선인들은 일본 선박으로 인해 설치된 그물이 훼손되거나 법으로 보장된 입어권도 제대로 행사하지 못했다.

근대 문물의 도입으로 울산은 외형적 모습이 변하고, 이와 관련되어 사람들의 생활도 변해갔다. 근대 문물을 수용과 관련된 생활의 변화를 알아보기 위해 울산과 관련기사에 나온 각종 물가 <표1>로 파악해 보았다.

<표 1> 1911년~1939년 울산과 관련된 신문기사에 나타난 물가

연도	내용	금액	비고
1911	상등담 1마지기	20~30원	중등담 15~20원, 하등담 5~10원 <sup>5)</sup>
1911	상등전 1마지기	6~12원	중등전 3~6원, 하등전 2~4원
1921	불국사~울산 1등칸	4원 83전	2등칸 3원 95전
1922	서악~울산간 1리당 1일 수입	29원	27리
1923	조선연합정구대회	3원	1팀당 신청금
1923	언양 호안공사 부역 미참 비용	70전	1인당
1923	백미 1등 1말	3원	2등 2원 70전, 3등 2원 50전
1923	소 한마리	28원 50전	
1925	병영역 하루 수입	10~50원	
1925	언양-물금 우차 비용	8원	
1925	언양-장생포 우차 비용	6원	
1926	보리타작 임금	1원 40전	
1926	이양 임금	60전	
1926	담배 전매위반 벌금	40~50원	
1929	울산-목도간 자동차 요금	1원	
1929	울산수리조합 공사임금	평균 39전	재민구제사업
1930	내등 10축 전등	1원 10전	
1930	울산비행장 유람 비행	5원	1인당 10분간
1931	경주고적자동차탐승	1원 60전	당일
1931	시민위안납량회	1원	자동차로 일산지, 배로 방어진행
1931	남조선축구대회	3원	1팀당 신청금
1931	금강산탐승단	35원	10월3일~10월15일
1931	경남자동차협회 운전수 급료	30원 이상	울산조합은 초급 20원
1931	울산-정자간 자동차 요금	80~1원	
1931	울산-부산간 자동차 요금	2원 40전	편도, 예전 경쟁시는 왕복 2원

3) 《동아일보》 1935.8.12.

4) 《동아일보》 1931.12.14.

1931	하상면과 울산면 방사공사	35원	40전 중 의무저금 5전, 공민사업
1931	울산비행장 비행기 시승	5원	
1932	만주국 시찰단	50원	4월 16일-4월26일
1932	밀조주 벌금	20원	
1932	17세 이만수 동해남부선 공사	30여 전	
1932	이만수 장례비와 위로금	50원	
1932	해운대 해수욕장 납량	3원	7.30-7.31, 자동차 이동
1934	주세령 위반 벌금	20원	
1935	전경상인개인정구대회	1원	참가비
1935	울산 정거장 낙성식 찬조원	2원	오찬, 주효, 좌천까지 왕복 승차권
1935	울산-병영간 자동차 요금	10전	그 전에는 20전
1935	울산-학성간 자동차 요금	7전	그 전에는 14전
1938	소 한마리	평균 79원 47전	우시장 매매고 13,750원, 두수로 173두
1939	울산읍 세입	59,258원	
1939	소 한마리	평균 89원 87전	우시장 매매고 21,210원, 두수로 236두

## 1장 철 도

### 1. 경인선에서 조선철도 12년선 계획

철도는 근대문물을 상징하는 대표적인 것이다. 철도의 도입으로 인해 인원과 물자의 대량 수송이 원활해지고, 일정한 시간에 열차가 도착하고 출발하면서 근대적 시간의 개념이 확산되었으며, 돈만 있으면 누구나 이용할 수 있었고 오히려 돈에 의하여 좌석이 구분되는 등 신분관념을 무너뜨렸으며, 정차시간 중에 화물을 효율적으로 싣는 방법으로 규격화·통일화가 발생하는 등 ‘근대’ 라는 새로운 문화양식을 만들고 발전시켰다.

영국은 1825년 9월 27일 달링턴에서 스톡턴까지 12.9km를 최초로 기관차를 시작으로 맨체스터-리버풀철도(1830년), 런던에 철도회사설립(1836년)으로 전국적 대중교통으로 성장하고, 특히 인도 지배에서 철도는 중요한 역할을 담당한다. 미국도 1827년 철도 건설을 시작하여 1860년대에는 50,000km로 확장하고, 독일은 국가주도로 철도망을 구성하면서 1835년 6Km에서 1850년대 6000Km로 확대하였다.

우리나라에서는 수신사 김기수의 견문록 『日東紀遊』와 김홍집의 철도 중요성 강조, 유길준의 『西遊見聞』 등을 통해 철도에 대한 정보를 파악하였고, 특히 주미조선대리공

5) 《매일신보》 1911.9.14., 정현준, 『일제강점기 울산 구도심의 도시변화과정에 관한 연구』, 울산대학교 대학원 석사학위논문, 2005. 17쪽

사 이하영이 1889년에 귀국하면서 구입해 온 철도 모형이 궤도 위를 달리는 것을 보면서 말로만 듣던 기차를 접할 수 있었다.

하지만 철도에 대한 우리의 지식과 무관하게 철도 부설은 제국주의 열강의 한반도 침략과 관련하여 치열하게 전개되었다. 1882년 일본과 영국이 철도부설 특허권을 요구하면서 시작된 한반도의 철도 부설은 경제적·정치적 이권을 확보하려는 청·일본·러시아 및 서구열강의 각축전이었다. 일본은 한반도를 대륙침략의 교두보로 여겨 만주까지 이어지는 철도를 부설하고자 하였고, 러시아는 한반도 남단까지 시베리아 철도를 연결하여 부동항을 확보하고자 했으며, 청은 일본침략을 막기 위해, 영국은 러시아의 남진을 막기 위해 철도부설권 획득하고자 했다.

한반도의 철도는 처음에는 미국, 프랑스, 일본 등에게 부설권이 설정되었지만, 결국 일본이 부설권을 매도하거나 강탈하여 1900년 경인선<sup>6)</sup>, 1905년 경부선, 1905년 마산선, 1906년 경의선<sup>7)</sup>, 1914년 경원선과 호남선을 완성하였다. 일본은 1904년 <대한방침 및 대한시설장령<sup>8)</sup>>을 작성하면서, 한국 남·북도를 종관만이 아니라 대륙철도와의 연결, 북변 군사상 필요로 인해 두만강에 이르고, 한국 남단의 가장 좋은 항구인 진해만과 관련된 철도 등을 작성하여 추진하고 관철시켰다.

한국의 간선철도는 주로 일본의 식민지 지배와 대륙침략 정책과 관련하여 일본-조선-만주를 시간적·공간적으로 최단거리·최단시간 안에 밀착시키기 위해 남북 종관의 방향이었고, 항구를 기점으로 정치 중심도시나 곡창지대, 자원이 풍부한 지역을 관통하도록 선정되었다<sup>9)</sup>. 1914년 서울을 중심으로 'X'자형 철도망이 구축되었고, 기존 철도를 중심으로 주변 지역을 연결하는 철도 건설이 사설철도회사들에 의해 추진되었다.

1920년대 이전 철도정책이 조선의 지배권을 확립하고 대륙진출을 위한 군사적 성격으로 추진되었다면, 1920년대에는 1차 세계대전 이후 호황을 누린 일본 자본주의 발전에 따라 조선의 역할이 원료·자원공급지·잉여자본의 투자지로 성격이 바뀌었으며, 이제는 경제적 수탈을 위해 철도건설이 추진된다.

1921년 개최된 '朝鮮産業調査委員會'에서는 '鐵道施設에 관한 결의'를 하였다.<sup>10)</sup>

6) 1896년 경인선은 부설권을 탄 미국인 모스는 1898년 경인철도부설권을 180만원에 일본경인철도인수조합에 매도하였다.

7) 러시아공사의 개입으로 1896년 프랑스의 피브릴상사 대표 그릴에게 경의선 부설권이 주어졌지만, 그릴은 경의선 부설사업을 전개하지 않았다. 3년 이내에 기공하지 않으면 반환, 러시아는 시베리아철도부설에 총력과 요동반도에 부동항 건설, 일본은 그릴이 제시한 막대한 매수금액을 감당할 수 없었다. 부설권 매각 실패로 조선정부 반납, 1900년 조선은 내장원 소속 서북철도국 조직하여 경의선철도 직영, 1902년 5월 8일 서울-송도 구간을 기공하여 프랑스인 기사를 채용하여 노선확정을 위한 측량사업 시작, 그러나 1904년 한일의정서에 의거하여 일본군이 3월 경의선 부설을 강행, 군용으로 부설하여 13개월 만에 528km의 철도 부설, 러일전쟁 후 반납해야 함에도, 이를 무시하고 철로 복선화 작업을 개시했다.

8) 박천홍, 『매혹의 질주, 근대의 횡단』, 산치덤, 2003.

9) 정재정, 「근대로 열린 길, 철도」, 『역사비평』 제70호, 2005.

10) 김경립, 『조선철도 12년계획선에 관한 연구』, 이화여자대학교 대학원 석사학위논문, 1986.

“1) 官·私鐵道の 보급을 도모할 것 2) 교통계통의 정비를 도모하기 위해 鐵道 線路網 調査를 행할 것 3) 既成鐵道の 개량·건설 기타 철도 이용에 관한 설비충실에 유의할 것 4) 鐵道經營에 있어서 조선 산업 발달에 최선의 고려를 할 것.” 즉, 산업개발을 위해선 조선의 철도보급이 제일 급한 일로 관·사철도(4,600마일)의 보급계획을 수립하며, 이는 조선의 재정상태상 國費만에 의존할 수 없으므로 私鐵에 보조금을 지급하여 보호·조장하며 부설을 요하는 노선은 측량·조사해 일정의 선로망을 계획하며 경영방침은 조선의 산업개발을 주된 목표로 하여, 일본·만주 각 지방과의 연락을 도모해 대륙교통기관으로서의 역할을 담당케 하였다. 산업조사위원회의 결의에 따라 조선총독부 당국은 선로조사사업을 본격적으로 실시하고 사설철도 회사 간에는 합병을 추진했다.

1924년 帝國鐵道協會는 1924년 ‘조선철도망조사위원회’를 설치하여 조선에서의 조사 연구를 실시하고, 1926년 2월 내각총리대신 및 조선총독에게 건의하였다. 그 주요 내용은 1) 조선철도 경영은 국유를 근본방침 2) 조선철도 부설에 관한 법률 제정 3) 기정계획의 2,100마일의 철도를 18년 이내 부설 4) 철도의 보급·촉진을 위해 현행 사설 철도 보조법의 8품 보급을 개정하고 1할로 해 未成線의 축성을 도모 5) 국유 방침에 따라 점차 필요한 사설철도를 매수 등 내용이었다. 또한 1925년 만철위탁경영을 해제하고 총독부 직영으로 환원한 이후 조선총독부 내에 鐵道局이 설치되어 조선총독부가 주체가 되어 철도망 보급을 추진하였다.

1926년 11월 철도망 보급계획안은 제국의회에 제출되어 ‘1927년 조선철도 12년선 계획’이 세워졌다. 이 계획에 의하면 도문선(웅기~동관진간) 97마일, 해산선(길주~해산진간) 88마일, 만포선(순천~만포진간) 178마일, 동해선(원산~포항간, 울산~부산간) 341마일, 경전선(진주~전주간, 원촌~담양간) 156마일로 총 860마일의 신설 노선 건설이 계획되었다.

기존 사설철도 매수의 경우 조선철도회사선 경남선(마산~진주) 43.5마일이 경전선, 조선철도회사 전남선(송정리~담양간) 22.7마일도 경전선, 조선철도회사선 경동선(대구~학산간, 서악~울산간) 92.5마일은 동해선, 전북철도회사선(이리~전주간) 15.5마일은 경전선, 도문철도회사선(회령~동관진간) 36.1마일은 도문선과 연결되는 등 총 209.8마일을 매수하였다.

도문선은 한·중·일 3국 국경철도로 군사상, 정치상의 중요성이 있고 탄광의 석탄과 두만강유역의 목재를, 해산선은 두만강과 압록강 상류의 대삼림 개발과 동해안 반출을 목적으로, 만포선은 탄전을 개발하고 금광과 철광 채굴을 목적으로 한 광산철도이며, 동해선은 경동선을 매수해 광궤로 개축해 완결시키고 다시 함경선과 연결하여 동부종관 철도를 형성하는 선이다. 동해선은 경제적인 면으로 탄전과 목재 축적량이 있고, 해산물 집산을 편리하게 하며, 경부선과 경의선의 수송력을 보완하는 반도종관선이다. 경전

선은 사설철도인 전북선을 광궤 개축하고 원촌에서 분개해 송정리에 이르고, 이미 개통된 호남선을 통해 목포까지 연결되는 남부조선의 동서 횡단 철도이다. 남부조선의 경제지대를 예전처럼 해운에 의지하거나 서울을 통해 우회해야 했지만, 경전선을 통해 미곡지방인 호남지방, 미곡 이출항인 목포·군산과 무역·상업의 중심지인 부산을 직접 연결할 수 있다.

12년 계획선은 1927년 도문선 공사를 시작으로 하여 1939년 만포선의 전면 개통이 이루어지면서 일단 마무리되었다.

동해선은 동해남부선 西面~慶州 구간과, 동해중부선 東村~鶴山, 동해북부선 梧溪~襄陽 구간으로 구분했으며 성격상 중부, 남부선을 묶어 남부중부선과 북부선으로 구분했다.

## 2. 울산의 철도 건설

일제강점기 울산의 철도건설에서 가장 대표적인 일은 1921년 10월 25일 조선중앙철도 회사에 의해 울산~불국사간 협궤열차로 경편 철도가 개통된 사실과, ‘조선철도 12년 계획선’에 의거 조선중앙철도 회사에 의해 건설된 철도가 매수되어 광궤로 보수되고, 1935년 12월 16일 새로 만들어진 蔚山新驛에서 울산~부산까지 철도가 개통된 사실이다.

우리나라 사설철도는 시작은 1909년 12월 19일 부산궤도주식회사에 의한 부산진~동래온천 간 6.2마일의 운행이다. 1910년 부산전등주식회사와 부산궤도주식회사가 매각되어, 한국와사전기주식회사<sup>11)</sup>가 설립되었다. 1912년 7월 한국와사전기주식회사는 부산진~동래 간에 사설철도를 연장하여 동래에서 울산, 경주, 대구, 포항을 연결되는 연장 108마일과 울산에서 분기하여 장생포에 이르는 연장 5마일의 장생포 지선의 철도부설을 허가받았다. 그러나 경제계의 불황으로 지정 기한까지 공사에 착수하지 못하고 1915년 중에 부설허가가 취소되었다.

1916년 2월 15일 조선중앙철도주식회사가 국철 경부선 대구역을 기점으로 동해안 학산에 이르는 연장 65.1마일, 도중 서악에서 분기하여 불국사에 이르는 연장 8.3마일, 불국사에서 울산에 이르는 연장 18.7마일, 울산에서 동래에 이르는 연장 34.7마일 및 울산에서 장생포에 이르는 연장 5.1마일 등 연장 131.8마일 궤간 2척 6촌, 동력인 증기인 철도 부설을 신청하여 허가 받았다. 1917년 2월 대구에서 기공하여 11월 1일에는 대

---

11) 瓦斯는 가스이다. 1906년 부산부 내 전차영업을 목적으로 처음 모였지만 자본능력이 미숙하여 중지했다가, 1910년 요시모토 텐쇼(吉本天祥), 사토 준쥬(左藤潤象) 두 사람을 27명 발기인의 총대로 삼아 부산의 전차, 와사 및 전등사업의 특허출원을 하면서, 부산전등(주)을 20만엔에 부산궤도(주)를 5만 5천엔에 매수하였다. 1913년 조선와사전기주식회사로 개칭하였다.

구~산양간 14.3마일을, 1918년 10월 31일에는 서악~불국사간 8.3마일을, 11월 1일에는 하양~포항간 49.6마일을, 1919년 6월 25일에는 포항~학산간 1.2마일을 개통하였고, 1921년 10월 25일 불국사~울산간을 개통하여 부설허가선의 대부분을 완성하였고, 울산~동래에 이르는 노선만 착수하지 못했다.

다른 한편, 1917년 8월 18일에는 국철 경부선 조치원역을 기점으로 하여 청주를 거쳐 충주에 이르는 연장 58.4마일, 궤간 4피트 8인치 반, 동력인 증기인 철도를 신청하고 허가받아, 충북경편철도주식회사와의 갈등관계로 1920년 3월에 서둘러 공사를 착공하여 1921년 11월 1일에 조치원~청주를 개업하였다. 이후에도 1923년 5월 1일에 청안~충주간 14.9마일, 1928년 12월 25일에 청안~충주간 29.4마일을 개업하였다.<sup>12)</sup>

1921년에 개통한 울산에서 불국사간 철도는 18哩 6分이며, 폭이 2자 6치인 협궤열차이고, 중간역으로는 입실, 모화, 호계가 있었고, 울산까지의 요금은 1등실이 4.83원, 2등실이 3.95원이었다. 당시 울산역은 지금의 성남동 일대였으며, 1922년 8월 1일부터 병영에 간이역을 두었고, 12월 25일에는 울산과 호계 사이에 병영정거장을 두어 차장 1명으로 常務를 집행하게 하였다. 철도 이용은 대구~포항간 65리 1분로 1리 1일당 수입이 22원 20전이고, 서악~울산간 27리, 조치원~청주간 14리 1분으로 최근 개통노선임에도 1리 당 1일 수입이 29여 원<sup>13)</sup>이 된다는 것을 보아 개통하고 5개월간 성적은 괘찮은 상태였다.

각 지역에서는 철도를 자신의 지역에 유치하기 위하여 경쟁하고 있었다. 충북선에서는 조치원까지의 철도를 공주까지 연장하기 위해 공주에서 공주기성회를 조직하고 회사와 총독부를 상대로 주장을 펴고 있었다.<sup>14)</sup>

부산지역에서도 輕鐵線을 울산에서 부산까지 연장하기 위해 많은 노력을 기울였다. 조선 내의 각 사설철도회사가 합동된다는 것에 주목하면서, '1府3郡의 운동'<sup>15)</sup>으로 부산부와 동래·울산·경주를 연결하여 철도 부설을 추진했으며, 1923년 10월 6일 6사설철도회사가 합동하여 이름을 조선철도주식회사로 바꾸고 중앙선의 명칭도 慶東線으로 바꾸자, 울산·부산간 철도속성동맹회를 결성하여 1923년 10월 16일에 조선철도주식회사 상무취체역 사토(佐藤)<sup>16)</sup>를 만나 새로운 회사의 제1순 사업으로 울산·부산선 완성하는데 노력해 달라고 요구하였으며, 오후에는 총독부 철도부를 방문하는 등 활발한 활동을 전개하였다.<sup>17)</sup> 이러한 활발한 활동으로 1924년 조선철도회사는 내년 이후 제1기

12) 편집부편, 『한국철도 100년사』, 철도청, 1999. 433~444쪽

13) 《동아일보》 1922.3.22.

14) 《동아일보》 1920.5.26/1920.6.27.

15) 《동아일보》 1923.7.13.

16) 《동아일보》 1920.5.17.를 보면, 사토는 1920년 5월 17일 카시이(香椎)부산상업회의소 회두가 만났을 때 조선중앙철도회사의 전무로, 당시에 부산~울산 노선에 대한 긍정적인 동감을 표시했었다.

17) 《동아일보》 1923.10.19.

## 1920~30년대 울산의 모습

연장예정을 현재 영업선 228리 경계지점에서 연결하는 의미로 울산~부산간도 계획한다고 발표했다.<sup>18)</sup> 자본이 약 3백만원 정도 소요될 것으로 예상되는 부울철도부설<sup>19)</sup>은 1925년에도 원만하게 진행되지는 않았고, 1부 3군은 연합하여 속성동맹회를 조직하고 회사와 경상남도를 상대로 속성운동과 협의회를 개최하였다.

결국 조선철도주식회사에 의해 부산·울산선은 실현되지 못했으며, ‘조선철도선 12년선 계획’이 1926년 발표<sup>20)</sup>됨으로 사실 철도가 매수되고, 불국사~울산간은 광궤로 바꾸면서 새로운 국면이 전개된다. 경동선은 정부에서 매수하여 1928년 6월 30일부로 이관되었으며, 종업원 120여 명은 국철에서 계승하였고, 매수가격은 건설자금을 기초가격으로 하여 736만원이었다.

부산에서 울산을 거쳐 경주와 원산까지 연결하는 동해남부선계획의 발표와 울산에서 경주까지 광궤화 계획의 발표에 대해서 방어진철도부설운동과 포항 광궤운동이 벌어졌다.

1927년 방어진에서 회장 나카베 이쿠지로(中部幾次郎) 외 146명이 경상남도 울산 동면과 하상면민들을 중심으로 울산~방어진간 철도부설촉진기성회를 결성하고, 경동선의 울산 부근에서 분기하여 방어진에 대한 9리의 철도를 ‘조선철도 12년선 계획’의 동해안선의 분기선으로 부설하여 달라고 철도국에 청원했다.<sup>21)</sup> 철도 부설의 이유로는 난공사가 될 만한 곳이 없고 공사비도 다액 필요하지 않으며, 풍어를 이루어도 현재 있는 운반선만으로는 어획량을 충분히 처분하기 어려워 수산물을 조선 내지와 滿蒙지방까지 반출하여 가격 조절을 하면 연간 5·60만엔의 소득을 낼 수 있으며, 동해안선에 의하여 내지로 이출해야 할 백미, 보리쌀, 임산물과 같은 荷物이 분항을 이용하게 되면 부산을 거쳐 가는 것보다도 약 40哩나 단축하고 운임도 저렴하다는 주장이었다. 6월 14일에는 교섭위원이 선정되어 서울에 올라가기도 하였다. 하지만 방어진의 철도부설은 추진되지 않았다.

포항에서는 울산~경주간 광궤철도가 부설되고, 대구~포항간 경편철도가 그대로 있다면 포항과 경북이 물화 수송과 모든 방면에서 뒤처진다고 여겨 대구와 제휴하여 철도국을 상대로 광궤운동을 벌였다.<sup>22)</sup> 포항은 대구와 접경하였고 경주와 이웃하였으므로 영천, 안강을 통하여 일직선으로 포항~대구간의 광궤화를 진정하였고, 경주는 이에 대항하여 유람도시로서, 산업개발상이나 교통정책상 우수한 것을 강조하는 등 2년간 치열하게 전개된 광궤화운동은 원래 계획대로 경주~울산간 제1기 광궤공사에 착수하기로 결정되고<sup>23)</sup>, 1935년 6월 20일 울산에서 기공하여 부산~울산 동해남부선 개통과 연결하

18) 《시대일보》 1924.10.8.

19) 《동아일보》 1925.7.5.; 《시대일보》 1925.7.9.

20) 《동아일보》 1926.6.4.

21) 《부산일보》 1927.5.8.; 《중외일보》 1927.6.9/1927.6.14.

22) 《동아일보》 1933.5.1.

23) 《조선중앙일보》 1935.2.21.

고자 하였다. 당시 철도계획이 지역 간의 유불리함도 있지만 1927년부터 추진된 전체 계획에 의해 부산에서 원산까지 연결하는 것을 목적으로 삼았기 때문에 포항~대구보다는 부산~울산~경주로 연결되는 노선이 보다 우선시되었다.

동해남부선 철도는 1930년 부산으로부터 동래~기장간의 선로 토공만 마치고 일시 중지되자, 부산상공회의소는 1931년 7월까지 부산·울산간 기차 개통을 위해 수시로 총독부에 요청하였다. 1932년 철도국 측량대가 기장~울산간을 측량하였고<sup>24)</sup>, 동래에서 울산군 남창까지 착수하기로 하였지만, 울산을 유지들이 당국에 진정하여 공사를 울산읍까지 연장하기로 결정하였다.<sup>25)</sup> 1932년 10월부터 2개년 계속사업으로 총공비 50만원 기장~울산간 40km의 공사를 실시하였다.<sup>26)</sup>

<표 2> 신문에 보도된 동해남부선 기장~울산간 건설 사고(1933.8.~1935.12.)

사고일시	이름	나이	사고 경위	비 고
1932.12.9	우돌암	26	공사현장에서 방광이 터짐	사경에 있음.
1932.12.21	이만수	17	토사 붕괴	밀조주 벌금 20원을 벌기위해 하루 30여 원의 돈을 벌러 나온 지 4일만, 3대 독자, 위로금 및 장례비로 50원 지급
1932.12.24	길동문	31	두 발이 절단	읍 공의의 병원 입원치료
1933.1.9	최영조	19	산이 무너져 오르편 관절 절단	울산의원 남창출장소 입원 치료
1933.2.27	김주원 김진오	38 42	토사 붕괴로 즉사	
1933.3.9	김창린	43	대중상으로 위급	
1933.4.13	이순이	47	인부들의 밥 운반하다가 기관차에 치어 두 발 절단	매우 위독
1933.5.1	김재화	46	토사 붕괴	두 눈 실명
1933.6.17	황덕룡	17	토사 붕괴로 중상	치료 중 사망
1933.7.9	강석윤	27	퇴락한 다리 붕괴 중상	3시간 만에 사망, 전남 순천 태생
1933.7.22	박기준	51	다이너마이트 중상	생명 위독
1933.8.31	김갑성	32	화약 폭발로 중상	부산철도병원 입원, 위독
1935.9.5				노동자 4명 중상, 2명 생명 위협

동해남부선 공사는 1931~1933년간 농업공황으로 인한 국민구제사업으로 실시되어, 1일 13~14시간의 노동에 3, 40전의 임금표가 임금으로 지불했으며, 전표를 미리 바꾸어 쓰게 되면 매 1원당 14, 5전의 할인이 되어 실질임금은 25~35전에 불과했다.<sup>27)</sup> 동해선

24) 《동아일보》 1931.1.31./1932.6.1.

25) 《동아일보》 1932.9.11.

26) 《동아일보》 1932.9.13.

27) 《중외일보》 1931.6.16.를 보면, 비슷한 시기 국민사업의 일환으로 전개된 하상면과 울산면 沙防工事は 매일 10여 시간에 40원이지만 의무저금 5원 제하고 35원을 받았다.

철도공사 인부는 울산군 관내 청량면 관내 약 900명, 온양면 관내 1,200명, 서생면 관내 700명, 울산읍 관내 500명, 합 3,300여 명이고, 인부의 반은 타 지방인으로는 경북 지방 인부가 대부분이었다.<sup>28)</sup> 철도건설 환경은 열악했으며, 건설과정에서 많은 사고가 일어났다. 신문에 보도된 1933년 8월 이후 1935년 12월 철도가 완공되기까지 사고는 <표2>와 같다.

드디어 1935년 12월 16일 부산~울산간 철도가 개통되며, 울산에서는 철도개통식 및 새로운 울산정거장 낙성식이 거행되었다. 舊성남동 울산역에서 동해 간선 중 가장 규모가 큰 거대한 건물인 학산동 新울산역으로 이주하면서 찬조금 2원을 내면 오찬과 주효, 좌천까지 왕복 무료승차권을 주었으며, 수 천 군중이 모여 각종 여흥과 유람비행 대회 등 대축제의 분위기였다.<sup>29)</sup> 또한 1935년 동해남부선 개통을 통해 울산 신역을 중심으로 경제 재편과 발전을 기대하기도 하였다. 동양척식주식회사, 수리조합 농업창고, 농업학교, 울산공원이 울산역 근처에 있어 부근 땅값은 몇 10전에서 2, 3년 내에 4, 5원으로 오르고, 1년간 울산 인구도 호수로 2백호, 인구로 2천명 이상 증가하면서 앞으로 울산의 큰 발전이 기대되었다.<sup>30)</sup>

## 2장 도로

### 1. 전통적인 도로의 변화

철도가 제국주의세력의 독점과 건설의 배타성이 있는 반면, 도로는 조선시대부터 부분적으로 사용하고 있었다. 조선시대 도성도로는 폭원 56척 대로, 16척 중로, 11척 소로의 세 가지로 구분되었으며, 외방도로는 한성을 중심으로 하여 국내 사방으로 설치하였다. 제1로 한성 홍제원에서 서북방 의주에 이르는 노선 1,086리, 제2로 한성 수유리에서 동북방 경흥에 이르는 노선 2,414리, 제3로 한성 망우리현에서 동방 평해에 이르는 노선 810리, 제4로 한성에서 동남방 동래부에 이르는 노선 907리, 제5로 한성 동작진에서 남방 제주에 이르는 노선 2,016리(해로 970리 포함), 제6로 한성 양천에서 서방 강화에 이르는 노선 130리가 있었다. 이밖에도 간선에 준하는 통영가도, 동래동선, 제주선, 충청수영선 등이 있었다.

육상의 화물수송은 주로 지계와 같이 사람의 힘을 이용하는 것과 소나 말의 등을 이

---

28) 《동아일보》 1933.4.18.

29) 《조선중앙일보》 1935.12.12.; 《동아일보》 1935.12.19.

30) 《동아일보》 1936.2.2.

용하는 길마, 人力과 畜力을 모두 이용하는 수레 등이 있었지만, 수레의 사용은 극히 부진하였다. 조선 초에 우역제도를 정비하면서 驛道の 구획, 驛民과 驛馬의 배치 등 제도에 대한 규정은 상세하게 세웠으나 도로에 대한 기본계획은 전혀 세우지 않았다. 도로의 폭은 얼마나 넓게 정하고, 도로 포장에는 무슨 재료를 쓰며, 도로건설 공법은 무엇이고, 도로 보수는 어떤 방법으로 한다는 사항은 없었다. 다만 도로의 보수는 지방 군현이 책임을 지도록 하였다.

우리나라와 같이 기후조건에서는 도로관리에 어려움이 많다. 도로면은 인마와 차량의 통행으로 손상되고 흠길 위에 생기는 수레바퀴 자국은 폭우가 내릴 때 더욱 깊어진다. 도로 곳곳에는 깊은 웅덩이가 생겨서 바퀴가 빠져 움직일 수 없게 되므로 진흙길은 수시로 정비하지 않으면 좋은 길이 될 수 없다. 여름철에 집중호우가 내리면 도로가 끊어지고, 길가의 도랑은 토사로 메워지며, 길가의 둑은 쉽게 무너져 버린다. 만일 이러한 길을 몇 년 동안 방치하면 수레는 물론 사람과 말의 통행조차 어렵게 되었다. 겨울에는 도로 위로 넘친 물이 결빙하면서 도로의 상태를 악화시켰다.

지방에서는 농번기를 피하여 봄과 가을에 정기적인 보수작업을 실시하였고, 홍수나 산사태로 도로가 유실 또는 파손되었을 때에는 인근의 주민을 부역에 동원하여 응급 복구작업을 실시하였다. 동원된 농민들은 농기구를 가지고 봄철에는 겨울에 생긴 수레바퀴자국을 없애고 구덩이를 메우며, 쟁기로 간 후에 씨레질을 하여 평탄하게 흙을 골랐다. 가을에는 장마로 인해 파인 도로면을 덮는 작업을 했다. 이런 도로 보수작업은 그 효과에 비해 사회적 폐해가 더 컸다.<sup>31)</sup>

화물운송에 있어서 육로보다 수로를 더 많이 이용하였기 때문에 내륙수로를 통행하는 선박의 운행에 장애가 되는 일은 가능한 한 억제하였다. 그러므로 항해가 가능한 하천에는 가능한 한 교량을 설치하지 않았다. 국가의 비상시나 왕의 능행 때에 설치되었던 한강의 배다리도 수륙소통을 위하여 사용 즉시 철거하였으며 일상적으로는 상설 나무를 이용하였다.

1906년 3월 일본은 통감정치를 실시하면서 7개년 계속사업으로 전국의 주요 도로를 개수한다는 ‘도로개수계획’을 세우는 한편, 통감부 산하에 치도국을 신설하여 업무를 관장하게 했다. 이 시기에 개수·신설된 도로를 ‘新作路’라고 했다.

1907년 시작된 제1기 사업은 진남포~평양간, 목포~광주간, 군산~전주간, 대구~포항간의 4개 노선 총연장 255.9km의 개수공사였다. 제2기 사업은 1908년부터 공주~소성리간, 수원~이천간, 신마산~진주간, 해주~용암포간, 황주 읍내~정차장간, 신안주~영변간, 신의주~마전동간 등 7개 구간 연장 197.7km의 공사였다. 1909년에는 해남~장흥~순천~광양~하동간을 잇는 연장 164km와 청진~나남~경성을 잇는 연장 약 24km

31) 최영준, 『영남대로』, 한국의 옛길, 민족문화연구총서24, 고려대학교민족문화연구원, 2004.

의 도로를 신설했다. 1910년에는 함흥~서호진간, 영흥~유도간, 진남포~광양만간, 소리원~재령간, 천안~밀양간, 조치원~청주간, 대구~칠곡간, 광주~포항간, 전주~여수간 9개 노선의 총연장 168km의 수축 공사를 진행하고 있었다.

1911년 4월 「도로규칙」을 공포, 시행, 조선시대 도로구분으로 쓰이던 대로·중로·소로 등의 등급제와 유사하게 1등, 2등, 3등 및 등외도로의 4종으로 구분하였다. 1등 도로<sup>32)</sup> 노폭을 4칸(7.273m), 2등 도로<sup>33)</sup>는 노폭을 3칸(5.455m), 3등 도로<sup>34)</sup>는 노폭을 2칸(3.636m), 등외도로<sup>35)</sup>로 잡았다. 1912년 12월 도로유지수선규정, 1914년 4월 시가지에 있어서의 도로 위치 및 1·2등 도로선의 제정, 1915년 10월 도로규칙을 개정하였다. 1938년 조선도로령이 제정되어 도로의 종류를 국도, 지방도, 시도, 읍·면도로 구분하였다.

1945년 당시 우리나라 도로는 국도 5,263km, 지방도 9,997km, 시·군도 8,771km로서 총연장 24,031km였고, 그 밖의 군사전용도로 1,700km가 전부였다. 대부분이 자갈 길이었고, 포장국도는 746.4km였다. 일제 말기 국내 1등도로는 그 연장이 3,500km로, 부산에서 신의주를 거쳐 만주 안동, 서울에서 경흥, 함흥에서 만포진을 거쳐 통화, 능진에서 금령을 거쳐 만주 신정 등 이들 노선이었다. 일본 본토와 가까운 경상도, 곡창지대인 호남지방, 대륙으로 연결되는 북부 등의 도로는 정비가 잘 되어있었고, 전쟁이 확대되면서 나머지는 정비의 손길이 미치지 못한 채 매우 황폐한 상태였다.

1946년 8월 경기도 시흥에서부터 시작된 국도 1호선 포장공사는 국내에서 처음으로 실시되는 대규모 아스팔트 포장공사로 1971년 12월에야 비로소 전선 포장을 마칠 수 있었다.<sup>36)</sup>

## 2. 울산의 도로건설

1917년 『蔚山案内』는 울산의 도로 상황을 다음과 같이 표현했다. “본군의 도로는 울산본부를 중심으로 하여 각면 각리에 이르는 시설이 갖추어져있다. 서쪽 가도로는 부산으로, 동쪽 가도로는 경주에 이른다. 이것이 곧 대동맥이다. 장생포와 언양에 이르는 두

32) 1등도로 : 경성으로부터 도청 소재지, 사단사령부 소재지, 여단사령부 소재지, 요새사령부 소재지, 진수부 소재지, 중요한 개항 또는 철도 정거장에 이르는 도로, 군사상 중요한 도로, 경제상 특히 중요한 도로

33) 2등도로 : 인접 도청 소재지를 연락하는 도로, 도청 소재지에서 그 관할 부청 또는 군청 소재지에 이르는 도로, 도청 소재지에서 도내 중요한 지점, 향진 도는 철도 정거장에 이르는 도로, 도내 중요한 지점, 향진·철도 정거장 또는 도로 상호를 연결하는 도로, 인접 도내 중요한 지점, 향진·철도 정거장 도는 도로상호를 연결하는 도로

34) 3등도로 : 인접 부청 또는 군청 소재지를 연결하는 도로, 부청·군청 또는 도청 소재지에서 부·군·도내 중요한 지점, 향진·철도 정거장에 이르는 도로, 부·군·도내 중요한 지점, 철도 정거장 도는 도로 상호를 연결하는 도로, 인접 부·군·도내 중요한 지점, 향진·정거장 또는 도로 상호를 연결하는 도로

35) 등외도로 : 1·2·3등 도로에 속하지 않는 도로

36) 남인회 외 6명, 『도로배서, 2003』, 건설교통부, 2003.

길로서 十字를 이룬다. 동남쪽으로는 방어진과 정자포에 이르는 도로가 있고 서남방향에 기장도로가 있다. 동서북쪽으로 통하는 도로는 두동, 두서 양면에 이르는 길과 농소면을 거쳐 경주군 외동면에 이르는 길이 있다. 그리고 거기서 가지 난 里의 길은 종행으로 교차하여 마치 가느다란 실로 엮어 놓은 것과 같다. 지금 주요 도로는 지방비와 도로수축비로, 기타의 里道는 모두 수축비를 가지고 개수 준공되어 우마차가 통하며 인력거도 질주한다. 생각건대 대한제국 말기의 도로는 황폐함이 말할 수 없었으며 그 넓이가 일정치 않았고 하천이 있어도 다리가 없었으며 대개 걸어서 건널 수밖에 없었다. 울퉁불퉁 기복이 심하여 화물운송 같은 것은 겨우 사람의 어깨나 말의 등에 의지하였다. 이를 오늘과 비교한다면 격세의 감이 없지 않다.” 그리고 주요도로 개수현황으로 울산에는 경주까지 1917년 3칸의 2등도로가, 동래까지는 1912년 2칸 반의 2등도로가 부역에 의해, 장생포까지는 1910년 2칸 반의 3등도로가 지방비에 의해, 언양까지는 1911년 2칸 반의 3등도로가 지방비에 의해, 방어진까지는 1914년 2칸 반의 3등도로가 협의비에 의해 만들어졌다.

1912년 10월 7일에 내려진 <훈령 제7호>와 같은 날짜에 나온 관보 제56호에는 “지방에 있어서 중요한 시가지의 시구개정 또는 확장을 하려고 할 때에는 그 계획 설명서 및 도면을 첨부하여 미리 인가를 받을 것. 다만 일부의 경이한 변경은 그러하지 아니하다”라고 시달하고 있다.<sup>37)</sup> 이후 주요 도시에서 ‘市區改正’의 이름으로 도로가 신설된다.

울산읍의 도로는 1915년 동현에서 남쪽 성남파출소까지 개설된 것이 처음으로, 1922년부터 1925년까지 舊國道 7호선을 추진하고 있었다. 1922년 12월 6일 20명으로 시구개정 기성회가 조직되어<sup>38)</sup>, 일치된 행동으로 시구개정에 필요한 땅과 건물 소유자에게 매도 승낙을 받을 것을 결의하며 추진했지만, 일본인 나카즈카(中塚)이 부지를 허락하지 않아 어려움이 있으며<sup>39)</sup>, 1923년 말에 이르러 작년 측량한 舊線대로 실현하며 불원간 착수한다는 내용<sup>40)</sup>이 실려 있다. 1932년 2월에는 우정동에서 성남동을 통하여 군청 앞으로 가는 시구개정 공사를 하는데 아직 승낙하지 않은 지주들의 승낙을 요구하는 내용과 읍사무소에서 시구개정을 하기로 되어 교동과 성남 사이에 있는 도로를 확장하며 3천원에 낙착되어 공사를 실시하기로 하였다.<sup>41)</sup>

언양의 경우 1923년 9월 南川 護岸공사를 착수하는데, 경비는 지방비 5천 원, 부호들로부터 거둔 7천여 원 등 1만 2천원이고, 언양면 호수 1천 6백여 호에 역부 1만 3천명이 出役하며, 출역을 못하면 1인당 70전의 대금을 납부하기로 결정했다.<sup>42)</sup> 호안 공사는

37) 한삼건교수의 울산도시변천사12, 구 시가지 ‘도로의 탄생’, 『울산매일신문』, 2006.5.17.

38) 《동아일보》 1922.12.20.

39) 《조선일보》 1923.6.13.

40) 《조선일보》 1923.11.6./1923.12.19.

41) 《동아일보》 1932.2.8.; 《중앙일보》 1932.2.17.

42) 《조선일보》 1923.9.21.

## 1920~30년대 울산의 모습

1927년 3월 12일에 준공하는데, 총연장 506칸, 총공비 17,261원이며, 부역으로 1만 7천여 인이 참여했다.<sup>43)</sup> 1929년 3월에는 언양 시구개정을 총공비 7천 7백원으로 단행하여 울산, 밀양, 양산, 경주로 통하는 요지로 언양읍의 면목을 일신한다고 하였다.<sup>44)</sup> 1935년 5월에는 두동·두서·범서 등지로 이어지는 산업도로가 완공되어 울산과 언양이 연결됨으로 언양을 중심으로 한 울산 서부의 발전을 기대했다.<sup>45)</sup>

울산과 언양만이 아니라 여러 곳으로 통하는 도로도 정비가 된다. 남창도 1924년 10월 총 3천원의 공사비로 시구개정을 하면서 1925년 해운도로 통하는 3등도로의 완성으로 발전을 기대하고 있으며<sup>46)</sup>, 언양에서 하북면을 경유하여 밀양으로 통하는 도로 개수의 경우 편입되는 땅이 약간 포함된 양산군 읍내 엄정섭 지주는 선로개정을 요구했지만 지주 탄원서에 반대하는 연명 탄원서가 거꾸로 제시되고, 여기에 자신의 소작인 13명이 연명했다하여 소작권을 박탈하여 사회적 문제가 되기도 했다.<sup>47)</sup> 1936년에는 방어진에서 염포간 해안선 공사는 공사비문제로 여러 차례 중단되었지만 1938년 5월 하순 완공되며, 방어진 서부보다 2리나 단축되는 도로로 개설되었다.<sup>48)</sup>

이 당시 도로는 포장된 도로는 아니었다. 자동차나 우마차 등이 지나가면서 노면은 거칠어지고, 큰 비가 내리면 도로가 유실되어 단절되는 경우<sup>49)</sup>도 많았다. 특히 1·2등도로는 원칙적으로 국비지만, 3등도로는 지방비로 관리해야 했고, 지방에서 관리할 때 주변의 농민들을 부역으로 동원하였다.<sup>50)</sup>

도로가 정비되면서, 하천으로 가로막힐 경우 다리의 건설은 필수적이었다.〈표3 참조〉

이 중 울산교의 가설은 다른 다리들이 도로와의 관련성으로 축조된 것과는 달리 울산 자체의 발전과 관련된다. 당시 태화강은 면적 33,397평, 2백여 명이 경작하는 中島를 중심으로 강북으로는 蔚山橋, 강남으로는 城南橋가 10년이 넘는 목교의 상태로 있었다. 이제까지 강북을 중심으로 한 생활권이 강남으로 확대되기 위해 1934년 1월부터 ‘울산 2대교 개축 기성회’가 조직되어 읍장을 중심으로 경상남도에 적극적 운동을 전개하며, 총 공사비 10만원 중 1만원을 賦役으로 지출하기로 건의하여 1934년 2월에 기공식을 거행하였다.<sup>51)</sup> 울산교의 건립으로 강남의 비행장의 접근이 해결되었으며, 강북만이 아니라 강남이 새로운 발전의 대상이 되었다.

43) 《동아일보》 1927.6.19.

44) 《조선일보》 1929.3.4.

45) 《동아일보》 1936.5.14.

46) 《시대일보》 1924.10.7.

47) 《조선일보》 1927.4.10.

48) 《동아일보》 1938.5.1.

49) 《동아일보》 1925.7.15./1933.7.7./1933.10.9./1934.1.31/1935.4.12/1935.4.19.;

《조선중앙일보》 1933.8.7/1933.11.10/1933.11.16./1934.1.30./1936.7.19./1936.8.4.

50) 《동아일보》 1932.11.1.장생포간 도로; 《조선중앙일보》 1933.11.16.정자간 도로; 《동아일보》 1938.6.9.의 울산, 김해, 동로, 양산 등 4군 도로품평회는 교량과 도로완비를 목적으로 군민 동원이 되었음을 알려 준다.

51) 《동아일보》 1934.1.31./1934.2.14./1934.2.28.; 《조선중앙일보》 1934.2.2.

<표 3> 1920·1930년대 신문기사로 살펴 본 울산지역 다리 건설

다리명	공사 기공	공사 준공	비용(원)	연결	비고
三湖橋	1923.2.18	1924.5.24	94,800	부산-경주 2등도로	
東川橋	1925				1915년 홍수로 유실
曲淵橋	1925.6.		16,000	언양-울산-물금 3등도로	잠수교로 가설
伴鴻橋		1926.6.		부산-경주선 울산군내 3등 도로	
大福橋	1926.5.				
新泉橋	1926.5.				
伯川橋	1926.5.				
兵營橋	1927.3.	1927.8.12.	41,000		산전교
蔚山橋	1935.2.24	2935.9.3	100,000	태화강 양쪽 연결	

도로가 정비되고, 다리가 만들어지면서 이동도 활발해졌다. 1925년 9월 경상남도의 차량수를 보면 荷車, 半車, 自轉車, 人力車, 自動車 등이 울산에 523輛<sup>52)</sup>이 있다는 통계가 나와 있다. 1924년 종래 양산에서 울산을 거쳐 경주로 가던 자동차 통로가 8월 10일부터 양산 경주 물금간 직접통로를 얻어 매일 자동차가 2회씩 통행하고<sup>53)</sup>, 1924년 12월에는 울산자동차조합에서 해안선인 온산 남창간 50리를 매일 2회 왕복운전을 하는데 연일 만원이라 1회씩 증편하고<sup>54)</sup>, 1929년 1월 울산에서 온산 목도간 도로가 완성되어 울산자동차조합에서 운행을 준비하며 요금을 허가된 1월 10전보다 인하하여 1원으로 한다고 했다.<sup>55)</sup> 1931년 12월에는 울산읍에서 강동면 정자까지 80전에서 1원가량 임금으로 영업을 개시하는데, 신설된 길이라서 조합에서 일반을 위해 희생한다고 했다.<sup>56)</sup>

자동차의 운행이 활발해지면서 회사 간의 경쟁과 합병도 이어졌다. 1925년 8월 부산 府內 서부자동차, 울산자동차, 송도자동차, 삼륜자동차, 에스비자동차 등이 격렬한 경쟁으로 합동의 필요를 느껴 추진했으며<sup>57)</sup>, 1931년 6월 울산서 서장이 양산자동차조합과 부산서부자동차회사 간부를 불러 쌍방에서 고발한 위반행위의 시말서를 쓰게 하고, 요금 할인을 하지 말 것, 출발시간 엄수할 것, 임시차 운전에는 경찰의 허가를 얻을 것을 주의하고, 요금 통일에 대한 타협을 시킨 경우도 있었다.<sup>58)</sup> 1931년 9월의 ‘울산 좌담

52) 《동아일보》 1925.9.26.

53) 《동아일보》 1924.8.10.

54) 《조선일보》 1924.12.25.

55) 《조선일보》 1929.1.31.

56) 《동아일보》 1931.12.27.

57) 《시대일보》 1925.8.22.

58) 《동아일보》 1931.6.5.

회' 기사를 보면 울산에서 부산간 자동차 임금이 문제가 되고 있는데, 예전 울산자동차조합과 산요오(山陽)자동차조합이 경쟁할 때는 2원을 가지고 왕복했지만, 지금은 편도에 2원 40전이고, 울산자동차조합에서 부산서 경주까지 연락표를 사면 울산까지는 1원 80전밖에 안 드니 2월~1월 50전까지 해야 한다는 이야기가 거론되고 있다.<sup>59)</sup> 1932년 울산에서 경주 대구방면으로 기차가 6회 왕복하고, 부산을 직통하는 자동차가 11회, 양산 통도사를 경유하여 부산으로 통하는 자동차는 매일 8회였다.<sup>60)</sup> 또한 1935년에 山陽자동차조합을 울산자동차조합에서 경영권을 매수함으로 인해 독점을 반대하는 주장도 있었다.<sup>61)</sup> 1937년이 되면 조선철도주식회사에서 경남일대의 복잡한 자동차 교통기관을 독점한다. 경상도 서부지역의 선로 권리를 매수하기 시작하여, 울산, 서부, 山陽, 경북 共榮자동차, 양산자동차 등 선로를 독점하였다.<sup>62)</sup>

1926년에는 울산우마차조합의 동맹파업이 있었다.<sup>63)</sup> 우마차조합은 1910년대에 조직하여 1924년 총회를 개최하여 혁신하여 조직력을 정비했는데, 1926년 1월 2일 임시총회를 개최하고 荷主 중 곡물상 李圭正씨의 임금저하<sup>64)</sup>, 조합원이 아니면서 일하는 우차꾼 문제, 일본인 카와쓰지(川辻)이란 자는 3, 4대의 우차를 사용하되 조합원은 되지 아니하고 자기 단독이익만 탐하며 수일 전부터 부산에 거주하는 오이케(大池)가 경영하는 장생포 山中回漕部에서 화물자동차를 구입하여 荷物을 취득하고자 저임으로 酬應하는 등 임금을 저하 운반함을 이유로 동맹파업을 벌였다. 1월 4일부터 시작된 파업은 1월 19일 대다수 荷主가 종래 조합의 소정 임금대로 시행하기로 하고, 일본인 川辻이 사과하는 등 대부분 해결되었지만 이규정에 한해서는 계속 진행되었다. 이규정은 1923년 겨울철에도 1건 당 2전씩 저하 지불하고, 1924년에도 1건 당 5전씩 저하로서 조합에 가입치 아니한 우차업자의 화물을 이용하였다.

우마차조합은 1910년대부터 조직이 존재했고, 1924년에는 조직을 혁신하여 정비하였으며, 1926년이라는 시기는 전체 사회운동이 활발히 전개되고 울산에서도 청년운동을 중심으로 비슷한 상황이 전개되고 있었다. 우마차조합은 파업을 실시하자마자 정거장 앞 가운데 40여 대를 집결하여 파업의 기세를 올렸으며, 우마차조합원의 생존권과도 관계가 있어서 해결되지 않으면 장기화할 수 있는 성격이었다. 또한 비조합원을 고용하는 문제나 이로 인해 임금을 낮추는 등은 도덕적으로도 문제가 있는 행동이었으며, 확대되면 일본인에 대한 적대적 감정으로 커질 수 있는 부분이라 조기에 수습되었고, 다른 한편으로

59) 《동아일보》 1931.9.13.

60) 《동아일보》 1932.11.6.

61) 《동아일보》 1935.7.16.; 《조선중앙일보》 1935.7.16.

62) 《동아일보》 1937.6.23.

63) 《시대일보》 1924.5.14.; 《조선일보》 1926.1.6./1926.1.7.; 《동아일보》 1926.1.19.

64) 당시 우마차 운임이 얼마인지 정확히 알기는 어렵지만, 《조선시보》 1925.9.26.를 보면, 1925년 통도사-양산간이 1리에 20전 내외, 언양-통도사간이 1리에 35전이고, 牛車賃은 언양-물금간 8리 8원, 언양-장생포간은 8리 반 6원으로 언양-통도사간 도로사정이 안좋아 요금이 비싸다는 기사가 있다.

자동차운전수들의 단체행동은 강력하게 규제하는 방법으로 확산은 금지하였다.

비슷한 시기인 1926년 1월 경남에 산재한 자동차 운전수 5, 60명은 卞東祚<sup>65)</sup>의 순회 권유로 慶南翼輪會를 조직하려하자 경찰은 동맹파업 선동의 혐의가 있다고 하여 집회를 금지시켜, 운전수들은 음식점에서 간담회를 열고 조직을 결의하였다.<sup>66)</sup> 1926년 7월에는 慶南翼輪會가 활동이 활발하지 못하여, 울산과 양산 운전사들이 ‘親友會’를 창립하였다.

1931년 2월 울산자동차조합 운전수 22명은 동맹파업에 들어갔다. 1930년 5월부터 山陽자동차가 경쟁하고, 1931년 2월에는 방어진까지 다니게 되었지만, 고용주들의 단체인 경남자동차협회에서 규정한 운전수 급료 30원을 울산은 초급 20원 밖에 주지 않고, 무라이(村井) 지배인 이후로는 영업정책이 소극적이어서 월급을 깎고, 경주선 외에 3개 지선을 폐지하게 되어 10명 가량의 운전수는 도태를 면치 못하는 불안상태에 빠졌다는 것이다. 이에 지배인을 배척하고, 운전수와 조수의 대우를 개선하며, 운전수 초급 40원, 1년 1회 이상 5원 이상 승급과 조수 무급폐지 등을 내걸었다. 2월 19일 시작한 동맹파업은 2월 20일 조합에서 전부 해고를 선언하고, 운전수들은 학성공원까지 시위행진을 했지만 3월 8일 전원해고로 끝나 18일간의 쟁의는 실패로 끝나고 말았다<sup>67)</sup>. 당시 경찰은 노동조합, 신간지회, 청년동맹 등 사회단체들에게 절대로 간섭치 못한다고 명령을 내렸다.<sup>68)</sup>

1931년 울산자동차조합 운전수들의 파업은 1926년에 전개된 우마차조합원들의 파업과는 여러 면에서 비교가 된다. 1931년이라는 시기적 성격도 있는데, 아직 신간회가 해소되지 않는 않았지만, 1926년 6·10만세운동과 관련된 울산에서 보여 준 여러 곳의 움직임<sup>69)</sup>과는 달리 1929년 11월 광주학생운동이 일어났지만 울산에서는 별다른 움직임을 보이지도 못하고 각종 집회는 금지되었다. 1930년 1월에 연양에 격문이 붙지만<sup>70)</sup> 그 이상 확대되지는 못했으며, 당시 울산에 가장 논란이 많이 되고 있는 것은 태화강 양쪽 제방공사와 관련된 울산수리조합 문제였다. 이 가운데 제기된 운전사 파업은 경남 전체 조직이나 울산과 양산군 운전사들의 결속도 강하지 못했다. 파업 당시 울산자동차조합에 소속된 운전사 22명만이 아니라 山陽자동차조합에 소속된 운전사나 무급으로 일하는 조수들을 세력으로 포함하지 못했다. 회사에서 조수들에게 대신 운행을 시키거나 다른

65) 김승, 「한말·일제하 울산지역 민족운동과 사회운동」, 『한국민족문화』 26, 2005. 240쪽, 244쪽. 변동조는 1900년 방어진 출생으로, 1925년 4월부터 연양 ‘혁신회’, 울산 ‘오일회’ 등 활발한 활동을 펼치고 있었다.

66) 《동아일보》 1926.1.8.; 《조선일보》 1926.1.10.

67) 《조선일보》 1931.2.20./1931.2.22./1931.2.24./1931.2.27./1931.3.12.; 《동아일보》 1931.2.20.

68) 《조선일보》 1931.3.4.

69) 《동아일보》 1926.4.30./1926.5.3./1926.5.4./1926.5.7./1926.5.9./1926.6.12.; 《조선일보》 1926.4.30.

/1926.5.3./1926.5.4./1926.5.23.1926.6.10./1926.6.24.; 《시대일보》 1926.5.4./1926.5.5./1926.5.9.

/1926.5.12./1926.5.24./1926.6.10./1926.6.23.

70) 《조선일보》 1930.1.31.

지역에서 운전수를 모집하여 부분 운행을 하여 자동차운행 증지를 하지 못해 파업의 위력은 약화될 수밖에 없었고, 이미 회사측에서도 경주선 외에 3개 지선을 폐지하면서 감소계획을 가지고 있는 상태로 운전사들의 분열을 피하자 한 명이지만 이탈자도 생겼다. 다른 한편으로 당시 운전사 초급이 30원인데 20원 밖에 주지 않았기 때문에, 앞으로 초급을 40원 이상으로 하고 1년 1회 이상 승급하며, 퇴직할 경우 사면직을 불과하고 근무 1년마다 1개월분 급료 이상의 퇴직료를 지급하며, 면직시킬 때 1개월 이전에 본인에게 통고할 것을 주장하는 것은, 그들만의 특권의식의 표현일 따름이었다. 1931년 6월부터 시작되는 울산면 沙防工事에서 하루 임금이 40전(의무저축 5전 빼면 35전)과 비교될 뿐이다.

## 3장 전 기

### 1. 한성전기회사에서 대규모 수력발전

근대문물이 도입되면서 이전 시대와 가장 차이나는 부분 중 하나는 저녁 때 풍경이다. 적막한 어둠이 뒤덮으며 집에서 호롱불이나 석유등이 켜진 모습에서, 전기가 들어와 밝아지면서 거리가 새로운 활동의 무대가 되었고, 전기를 이용한 각종 제품의 등장은 사회 전체의 모습을 바꾸면서 근대 문물의 위력을 실감하게 만든다.

우리나라의 경우 1884년에 전등 설치가 갑신정변으로 중단된 후, 1887년 경복궁 건천궁에 처음으로 전등이 설치되면서 전기가 소개된다. 다른 근대문물과 달리 전기사업은 고종이 강력한 의지를 가지고 추진했다. 1894년에는 발전용량을 늘여 창덕궁에 전등이 설치되고, 1898년 1월에는 자본금을 고종이 전액 출자한 한성전기회사가 설립되어 전차 사업을 추진했다.<sup>71)</sup>

하지만 전신주를 제외하고는 모든 제품을 전량 외국 수입에 의존해야 하고, 이를 감독할 능력있는 기구나 인력이 없으며, 전기철도 부설이나 발전소 등 기술이 없는 상태에서, 大韓帝國·皇帝에 걸 맞는 皇都 建設事業은 처음부터 무리수였으며, 외형적인 추진이었다. 한성전기회사는 서대문~종로~홍릉 전차노선을 1899년 완성하고, 1901년 이후부터는 전등사업도 시작했다. 이 회사의 관리나 경영은 전적으로 미국계 商社인 콜브란·보스트워크 상사에 청부되는데, 콜브란은 청부권을 담보로 대출을 받고, 회사에 이를 떠넘기는 등 전혀 건실한 경영을 하지 않았다. 더구나 1904년 러일전쟁 전에 고종은

---

71) 김연희, 「대한제국기의 전기사업, 1897~1905년을 중심으로」, 『한국과학사학회지』 19, 1997.

미국의 ‘居中調整’의 역할을 기대하며 콜브란에게 회사를 양도하고 50%의 주주가 되었다. 콜브란은 회사 인수 후 이 회사를 한미전기회사로 전환하고, 신규 투자 없이 전차요금 100% 인상, 사채 50만엔 발행을 하다가, 전체자본 250만엔<sup>72)</sup> 회사를 1909년 자기 지분에 한해서 120만엔과 사채 50만엔 계승이라는 조건으로 日韓瓦斯會社<sup>73)</sup>에 매각했고, 고종의 지분에 대해서는 완전히 무시했다.

1910년 조선에 설립된 전기회사는 일한와사전기회사, 인천전기회사, 부산전등회사 등 3개사였고, 전기회사는 1917년 17사, 1920년 23사, 1925년 47사, 1930년 69사로 급격한 증가를 보이다가 1940년에는 13개사로 통합된다.<sup>74)</sup> 1910년대 조선와사전기, 대흥전기회사 외에 목포전기, 포항전기, 군산전기, 진주전기, 여수전기, 전주전기, 광주전기회사가 설립되었고, 1920년대는 울산전기, 경주전기, 하동전기, 순천전기, 고성전기, 삼천포전기, 안동전기, 제주전기, 별교전기, 남원전기, 감포전기, 구룡포전기, 영덕전기, 통영전기, 밀양전기, 전북전기, 정읍전기회사 등이 설립되었다.

이 중 남부지역 대표적인 전기회사는 부산의 조선와사전기주식회사와 대구의 대흥전기회사이다. 대흥전기회사는 1911년 대구의 일본인에 의해 설립되었고, 처음에 대구전기회사로 출발하였으나 1918년 함흥전기를 합병하여 대흥전기회사로 되었다. 이후 합병이 활발하게 이루어져 광주전기(1920), 포항전기(1920), 통영전기(1926), 전남전기(1930), 남원전기(1932), 영법전기회사(1932)를 합병하였다. 본점은 대구에 두고 지점을 대구, 함흥, 광주, 통영 4개소에 두고 그 밑에 21개의 출장소를 두었다. 그리고 회령전기, 경주전기, 안동전기, 울산전기, 순천전기, 여수전기, 고성전기, 제주전기, 별교전기 회사를 자매회사로 두었다.

1911년 3월 조선총독부령 24호 ‘전기사업 취체규칙’을 제정 발표하고, 전기사업 감독을 총독부 통신국 소관으로 하고, 전기사업 공급지역에 대해서는 1지역 1사업 방식을 원칙으로 하여 독점을 인정해 주었다. 1910년대 설립된 전기회사를 대도시를 중심으로 이루어졌다. 1914년 1차 대전의 호경기를 맞이하여 전등 수요가 크게 격증하여 안정된 영업을 할 수 있었고, 소규모 와사기관으로부터 점차 중소 규모의 증기기관으로 시설을 전환하고 있다. 1910년대 후반은 1차 대전 이후 석탄가격이 등귀하여 전기회사 설립이 일시 정체되었지만, 1920년대 일본경제의 호황과 회사령 철폐로 인해 조선 진출이 크게 늘었다.

72) 고종 지분 75만엔과 25만엔 증자, 콜브란과 보스트위크 지분 100만엔, 사채 50만엔

73) 일한와사회사의 창립과 초기운영에서 중심적인 역할을 한 사람은 시부자와 에이이치(澁澤榮一)이며, 1909년 12월 17일 탁지부 명령 73호로 와사전기사업 경영상 필요한 기계와 기구는 사업 면허 발급일인 1907년 6월 27일부터 향후 15년간 관세를 면제하고, 와사, 전기사업의 공사시행 상 필요한 각종 재료도 앞으로 3년간 관세를 면제하는 특혜가 주어졌다. 일한와사 주식회사는 1915년에 경성전기주식회사(京城電氣株式會社)로 이름을 바꿨다.

74) 김경립, 「식민지 조선 전기사업의 발흥」, 『이대사원』 제30집, 1997.

” , 「식민지시기 조선의 독점적 전기 공급구조와 공업구조의 기형화」, 『이대사학연구』 제28집, 2001.

1920년대 전기회사는 발전을 할 수 있는 소규모 내연기관을 설치하여 중소도시를 중심으로 각 사업체간 관련 없이 독자적으로 운영하는 것이 가능하였기 때문에 소규모 회사설립이 활발히 이루어질 수 있었다. 10촉광 1,000~1,500등의 수요가 있으면 채산이 성립하였고, 1920년대까지는 기력과 증유력에 의한 발전이 대부분이었다. 아직까지 공업의 동력으로 전력이 본격적으로 사용되지 않았고, 기술면에서도 고압 장거리 송전이 불가능했으므로 소비지에 근접한 지역에 전기회사가 설립되었다.

전기수요 증대로 전기회사 영업은 늘어나고 평균 10%의 수익 배당을 받았지만, 비싼 전기요금과 특히 서울은 1924년부터 금강산전기철도주식회사로부터 수력전기를 싼 가격으로 공급받는 등 문제가 커져 전등수요가 큰 지역을 중심으로 전기요금 인하운동과 전기사업 府營化 운동이 일어난다.<sup>75)</sup>

1930년대에 들어와서는 발전, 송전, 배전 등 전력사업에서 큰 변화가 일어난다. 1920년대 발전시설이 주로 화력에 의존했다면, 1930년대는 ‘발전 송전망계획’의 ‘水主火從’ 원칙에 따라 수력 위주로 개발되고<sup>76)</sup>, 수력 발전의 경우 소비지보다는 전원지에 개발이 이루어지기 때문에 북부지역에 집중된다. 일본질소콘체른에 의해 부전강·장진강·허천강·압록강의 수력개발이 추진되고, 남쪽에서는 영월화력 개발<sup>77)</sup>이 추진된다. 또한 1920년대에는 소규모 전기회사가 發電, 送電, 配電사업을 모두 겸하였던 것과는 달리 1930년대엔 대규모 발전회사로부터 전력을 受電받아 소비자에게 공급하는 형태로 發電사업과 配電사업이 명확히 분리된다.

送電은 조선송전회사가 서부와 중부지역, 조선전력회사가 남부지역을 담당하면서, 조선송전은 서선합동전기회사와 경성전기회사에, 조선전력은 남선의 화력 발전 송전을 담당하였다. 配電은 전국을 4개 지역별로 나누어 서선합동전기회사가(1938년 통합완료) 서선지역, 남선합동전기회사가(1939년 통합완료)가 남선지역, 북선합동전기회사가(1939년 통합완료) 북선지역, 경성전기회사가(1942년 통합완료) 중부지역 배전을 담당하면서 기존 전기회사들의 통폐합이 이루어져 13개사로 통합하였다.<sup>78)</sup>

75) 김제정, 『일제 식민지시기 경성지역 전기사업과 부영화운동』, 서울대학교 대학원 국사학과 석사논문, 1999.

76) 1930년까지 4.9만kw, 1931년 부전강 개발로 16만kw, 1942년 수풍발전소 완공으로 100만kw 발전력

77) 1935년 당시 조선전업주식회사(朝鮮電業株式會社)가 건설에 착공해 1941년 3월 준공된 총시설용량 10만 kW의 무연탄연소 기력발전소로 세웠고, 6·25전쟁 중에 심하게 파괴되어 오랫동안 운전이 불가능하였으나 1961년 4월 복구공사를 시작하여 1963년 12월부터 전력생산을 재개하는 등 약 35년간 운영되다가 1976년 2월 폐지하였다.

78) 김경립, 「일제말 전이하 조선의 전력통제정책」, 『국사관논총』 66, 1997.

## 2. 울산의 전기도입과 전등료 인하운동

울산에 전등은 울산읍보다는 방어진이 먼저 이루어졌다. 당시 울산읍은 시구개정이 이루어지고 있던 상태라, 방어진에서 방어진 전등회사가 수립되어 1923년 5월 8일 전등 개통식을 거행했다.<sup>79)</sup> 약 20일 후의 기사에서 ‘영구적 전등이 되지 않고 12시간 반짝이는 眩氣적 전등’이라는 표현으로 보아 당시 전기는 그리 만족할 수준은 되지 못했다.<sup>80)</sup>

1923년 말 울산의 시구개정이 종료되어 방어진전등회사에서는 울산면에 1천 2백여 전등을 가설할 계획을 세우지만<sup>81)</sup>, 이미 울산면에서도 1923년 12월 말 유지들이 회합하여 울산전기주식회사를 발기하고 전등설치를 추진하고 있었다.<sup>82)</sup> 경남울산전기회사는 자본금 11만원 증유기관발전력 20kw로 소규모 발전기에 의해 생산되었다.<sup>83)</sup> 공사를 준공하여 체신국에서 츠네키(常木) 技師가 출장하여 검사하고, 1924년 12월 18일 울산전기주식회사가 개업식을 개최하고 울산읍에도 전기가 공급된다.<sup>84)</sup> 1925년 12월 13일에는 병영에도 전기시설을 준공하여 전기공급이 확대된다.<sup>85)</sup>

전기의 공급은 울산에 새로운 여러 모습을 등장시켰지만, 발전시설이 미비하여 문제도 많았다. 1925년 8월 1일 東亞劇團이 藝妓券番에서 흥행할 계획이었지만 정각 전부터 12시가 지나도록 정전되었으며, 8월 4일에는 大邱舞蹈團이 울산청년회관에서 음악무도대회 개최를 위해 낮부터 주문한 전등을 밤 9시까지 켜주지 않았고, 8월 7일에도 10시 반부터 정전되어 12시 20분까지 암흑천지가 되었으며, 8월 20일에 울산청년회관에서 웅변대회를 열었는데 정각 전부터 정전되어 장시간 소동이 일어났다고 한다.<sup>86)</sup>

1926년 4월부터 울산에서도 각지의 다른 지역에 자극되어 전등료 인하운동이 일어난다. 교섭위원 쓰즈키 미츠마사(鈴木光政), 야기타미 지로우(八木民次郎), 金斗憲 등을 선출하고, 전등요금을 3할 인하와 건등 설치와 관련한 각종 비용 청구 등의 문제를 제기했다.<sup>87)</sup> 시민대회를 개최하고 자발적 인하를 요구했지만, 회사는 영업장부를 제출하며 인하를 거부했다.<sup>88)</sup> 당시 울산읍의 전등료는 內燈 6축에 80전, 10축에 1원 10전, 16축에 1원 40전, 50축에 3원 5전이였다.

79) 《조선일보》 1923.5.8.

80) 《조선일보》 1923.5.28.

81) 《조선일보》 1923.12.25.

82) 《조선일보》 1924.5.5.

83) 한삼건교수의 울산도시변천사16, 전깃불이 들어온 사연, 『울산매일신문』, 2006.6.28.

84) 《시대일보》 1924.12.7.; 《조선일보》 1924.12.16./1924.12.22.

85) 《시대일보》 1925.12.11.

86) 《시대일보》 1925.8.26.

87) 《시대일보》 1926.4.24.

88) 《동아일보》 1926.6.8.

<표 4> 지방별 전기요금(10측광요금)

(단위 : 전)

연도	경성	부산	평양	대구	목포	원산	신의주	청진	군산	대전	진남포	함흥
1915년	95	100	100	100	100	95	100	100	100	100	110	
1919년	100	1.05	110	100	115	100	110	110	115	115	110	110
1921년	80	100	110	100	115	100	110	100	110	115	110	100
1923년	80	90	90	90	110	90	95	110	110	110	90	90
<b>1926년</b>	<b>68</b>	<b>77</b>	<b>87</b>	<b>87</b>	<b>105</b>	<b>85</b>	<b>85</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>105</b>	<b>85</b>	<b>90</b>
1928년	60	65	79	79	90	80	75	90	95	95	75	85
1931년	52	59	60	62	72	75	62	80	80	87	60	62
1936년	50	55	55	60	68	65	57	68	68	70	55	53
1942년	50	55	50	60	65	65	53	65	65	65	53	56

89)90)

울산전기회사는 前지배인 퇴직 위로금 및 기타 부당지출 문제로 일반 주주들의 중역 불신임 문제가 제기되어, 취체역, 감사역 등이 총사직했으며, 주주임시총회를 개최하여 역원 선거를 통해 신임 역원을 선출했지만, 신임 역원은 부당지출액의 처리에 대한 문제로 취임을 거부하여 진통이 많았다. 신임 역원으로는 취체역 李圭正, 토미나가 츠유치(富永忠治), 감사역 나카타니 토쿠이치(中谷徳一) 외 2인이 선출되었다.<sup>91)</sup> 다른 지역에서는 평균 1할~7푼의 할인을 하지만, 울산전기는 업적 부진을 이유로 계속 전등료를 내리지 않았다.<sup>92)</sup>

전등료 인하문제가 제기된 지 2년을 넘으면서 사회단체를 주도로 이 문제가 정식 제기되었다. 1928년 2월 12일 울산청년회관에서 울산민우회<sup>93)</sup> 주최로 시민대회를 개최하고 상시 燭光 不足, 停電 등 고장이 허다함을 논하면서, 전등요금 현재보다 각 2할 감하, 점등시간 현재보다 전후 각 20분씩 연장 등을 주장하고 교섭위원을 선정하였다.<sup>94)</sup> 교섭위원들은 2월 19일 울산전기회사를 방문하여 시민대회에서 결의한 요구사항을 전달하였고, 대구 본사인 대흥전기회사의 중역에서 통보하도록 하였다.<sup>95)</sup>

89) 김경림, 「식민지 조선 전기사업의 발흥」, 『이대사원』 제30집, 1997. 131쪽

” , 「식민지시기 조선의 독점적 전기 수급구조와 공업구조의 기형화」, 『이대사학연구』 제28집, 2001. 238쪽

90) 김제정, 『일제 식민지시기 경성지역 전기사업과 부영화운동』, 서울대학교 대학원 국사학과 석사논문, 1999. 25쪽에 의하면 당시 10측 기준으로 도료는 50전, 나교야 65전, 시모노세키 70전이였다.

91) 《동아일보》 1926.7.25.

92) 《중외일보》 1926.12.6./1926.12.20.; 《동아일보》 1926.12.20.

93) 《조선일보》 1927.5.12.에 의하면 1927.5.7. 울산의 30세 이상 되는 유지들로 울산민우회가 결성되어, 제1차 정기총회를 하였다. 의장은 1920년대 울산지역 사회운동의 대표적인 인물인 박병호였다. 《동아일보》 1927.12.9. 를 보면 임시총회에서 울산수리조합 창립반대에 관한 사항과 울산본부 전기회사에 대한 전등료 감하 기타 교섭에 관한 사항이 논의되어 시민대회를 개최하기로 하였다.

94) 《동아일보》 1928.2.16.

95) 《동아일보》 1928.3.23.

하지만 해를 넘겨 1929년 2월 2일 신의주 전기회사가 9푼 7리, 금강산 전기회사가 4푼 7리를 내리는데도 울산본부 전기회사의 요금은 여전했다.<sup>96)</sup> 다른 한편으로 대구의 대흥전기회사는 1929년 10월 21일 울산에 본점이 있는 울산본부전기회사와 방어진에 본점이 있는 울산전기회사를 합병하여 울산전기주식회사를 설립하고, 종래 양사가 각별로 소유하고 있는 발전소는 통일하여 양쪽에 배전하기로 하였다.<sup>97)</sup>

1930년 들어와서 울산민우회는 신년 회합을 열면서 전등료 문제를 다시 제기했고,<sup>98)</sup> 회사측에서도 발전소를 이전하여 방어진에 송전함으로 1930년 10월 1일부터 자진해서 요금을 인하한다고 했지만,<sup>99)</sup> 예상되는 인하는 이루어지지 않았고 방어진과의 형평성 문제로 이번에는 직접 전등을 많이 쓰는 울산변영회에서 이 문제를 제기하였다. 방어진은 1930년 6월부터 약 1할의 요금을 인하하였지만 울산읍은 변화가 없어, 울산변영회는 9월 27일 임시총회를 개최하고 요금 3할 인하, 방어진에 요금을 인하한 때를 기준으로 울산읍에 더 낸 요금의 환수를 요구하며, 11월 말까지 변화가 없으면 비매동맹을 하기로 하였다.<sup>100)</sup>

하지만 울산전기주식회사는 3할의 감하 요구에 5푼의 감하를 내세우며, 오히려 범서면, 언양면 및 양산군 하북면 등을 전기 공급지역으로 편입하고, 1932년 11월 언양에 440등을 점등하는 등<sup>101)</sup> 울산의 배전선로를 연장하였다.<sup>102)</sup> 울산변영회는 1931년 4월 1일 무성의한 전기회사를 응징하기 위해 시민대회를 개최하고, 同盟消燈하자는 것으로 각오하고, 電氣料 引下 期成同盟委員 30명을 선거했다. 그리고 위원회를 개최했지만 위원의 집합이 잘 안되어, 각자 동맹소등을 실천하기로 했다. 여기서 변영회 내부의 단결력과 상황대처가 제대로 되지 않았다. 조선인측 유지 10여 인은 소등을 했지만, 商工會 간부 등은 소등치 않는 문제, 전등료 인하를 주장하며 전등료 不納을 한 有志들과 다른 사람들을 차등적으로 대처한 회사의 태도를 둘러싼 문제 심각성에 대한 차이, 또한 전등을 켜고 인하문제가 해결될 때까지 지불을 연기하자는 불납운동에 대한 제의, 다른 지역에 대한 정보 교환, 울산전기주식회사가 아닌 부산가스전기주식회사와의 교섭 등이 논의되었다.<sup>103)</sup>

96) 《동아일보》 1929.2.2.

97) 《조선일보》 1929.4.25.; 《중외일보》 1929.6.2./1929.10.23./1929.10.24.

방어진전기는 자본금 10만원, 울산본부 자본금 10만원이었다고 하는데, 김경립, 「식민지 조선 전기사업의 발흥」, 『이대사원』 제30집, 1997. 127쪽에 보면 1930년 ‘조선총독부 통계년보’와 1931년 ‘조선공업협회회보’2에 울산전기는 1923년 설립되어 자금금 200,000엔이고 불입자본금 87,500엔이며, 24kw의 화사(가스)력과 100kw의 증유력이 발전력으로 나와 있다.

98) 《동아일보》 1930.1.23.

99) 《중외일보》 1930.9.30.

100) 《조선일보》 1930.10.31.

101) 《동아일보》 1932.11.12.

102) 《동아일보》 1931.3.8.

103) 《조선일보》 1931.4.1.; 《동아일보》 1931.9.10.

1926년부터 제기된 전등료 인하문제는 1933년에 10축을 1원에서 97전으로 불과 3전, 1931년 회사 쪽에서 말한 5푼보다도 낮은 비율로 감하되었다. 하지만 다른 곳에 비해 여전히 비싸고, 이외에도 다른 곳에 받지 않는 추가 등을 설치할 때 받는 문제에서도 울산전기주식회사는 고압적인 자세를 보여주었다.<sup>104)</sup>

울산에서 전개된 전등료 인하운동은 여러 가지 면을 시사해 준다. 이 운동은 전등을 사용하는 조선인들 보다는 일본인들이 더 많이 포함되었다. 다른 한편으로 발전·송전·배전 등 울산 내부의 조건이 바뀌어서 전개되기 보다는 다른 지역에서 일어나고 있는 전등료 인하에 영향을 받은 것으로 추진력이 약했다. 처음부터 전등을 주로 쓰는 울산과 방어진이 한 목소리를 내지도 않았고, 2할에서 3할로 감하의 폭을 요구하였지만 그 근거로 제시하는 부분이 미약하며, 회사 쪽에서 들어주지 않았을 경우 행동의 통일이나 교섭을 어떻게 할 것인가에 대한 전망도 약했다. 오랜 기간 제기되었음에도, 회사의 입장에서는 참여하는 사람들을 차등적으로 대하거나, 방어진과의 분리적 인하를 취하고, 처음 그들이 제시한 5푼보다도 낮은 3푼을 낮추었을 뿐이다.

1937년에는 장생포에도 전기가 가설되었지만<sup>105)</sup>, 1937년 7월 7일 중·일전쟁의 여파는 울산에도 영향을 미쳤다. 등화관제를 실시하면서 전등을 끄고, 전기요금 경제라는 구실로 외등을 꺼버려 불만이 있으며<sup>106)</sup>, 1939년 배전이 남선합동전기회사로 통합된 이후 수시로 전기 울산배급 정지가 시행되었다.<sup>107)</sup>

## 4장 어업

### 1. 일본 어업의 진출

주식인 농작물 이외에 삼면이 바다로 둘러싸여 많은 해산물을 생산되었지만, 농업생산에 비해 어업생산은 크지 못했다. 어업은 징세의 대상이었고, 어장은 공신, 궁가, 관아나 지방 세력에 독점되어 가렴주구의 대상이었다. 또한 국가가 어업자원을 천연자원으로서 여겨 생산을 장려하고 자원을 관리하는 제도는 없었다.

일본의 경우도 1868년 이전에는 각종의 網漁業, 낚시어업, 특수어업 등이 있었지만 어업형태는 一村專用漁場, 계절에 따라 인근어장과 함께 조업하는 형태로 소어선과 소

---

104) 《동아일보》 1933.3.3.

105) 《동아일보》 1937.6.15.

106) 《동아일보》 1938.4.20.

107) 《동아일보》 1939.3.9.

어구를 사용하는 소박한 형태였고,<sup>108)</sup> 고래는 網獲法<sup>109)</sup>으로 잡았다.

1854년 일본이 개항한 이후, 서양의 여러 배들이 원양어업으로 일본에 진출했다. 특히 1877년 미국 어선은 요코하마를 기지로 랄류산해역의 海狗獵 海獺獵이 시작하여 막대한 수익을 올렸고, 1880년대 후반 동해를 중심으로 러시아의 린드골림과 디디모프가 노르웨이식 포경 기법<sup>110)</sup>으로 막대한 이익을 올리면서 일본의 어업을 자극하였다.

일본 어업은 여기에 자극을 받아 1889년의 원양어업장려법의 제정하며 무차별적으로 외국형 어선과 기술을 도입했다. 이는 일본 내부 연안어업의 분해를 초래하고, 대신 침탈의 대상을 한국어장으로 눈을 돌리는데, 이를 ‘通漁’라 했다. 통어조합은 1870년대에 시작하여 1900년 초에는 72개에 달하였고, 어획물 운반선수는 1909년에 하야시가네(林兼)상회(그후 大洋漁業)것 만으로도 1,000여 척에 달했다.<sup>111)</sup>

1876년 2월 조일수호조규, 7월에 ‘於朝鮮議定諸港日本人民貿易規則’이 체결되고, 1883년 在朝鮮日本人民通商章程(2차 통상장정)에서는 5~10%의 관세를 부가하는 대신 최혜국 대우를 일본에도 적용하고, 방곡령 규정을 제정했으며, 제41관에 의해 일본의 한국 연해 어로권을 허용하면서 일본은 자국 선박의 조선출어를 합법화하였다. 1889년의 朝鮮日本兩國通漁章程으로 해변 3해리의 조업, 어업세에 대한 규정이 체결되었다. 수조망, 延繩, 낚시, 자망류, 잠수기어업, 지예망, 정치망류 어업 등 일본어선은 합법적으로 전라, 경상, 강원, 함경도의 연해에서 조선의 막대한 수산자원을 획득하였고, 1895년 청일전쟁 종료 후에는 경기도의 개방이 추가로 이루어진다.

1907년 10월 1일 포경업관리법이 시행되다가, 1908년 11월 어업법이 제정, 공포되었고, 1911년 어업령으로 면허어업을 9종의 허가어업으로 나누었고, 입어관행에 대해서는 ‘종래의 관행’으로 인정했다.<sup>112)</sup> 다른 한편으로 포경업의 선수를 10척으로 제한하거나 트롤어업 금지지역을 어업활동이 활발한 여러 지역에 설정하는 등<sup>113)</sup>, 1900년대 초

108) 한규설, 『어업경제사를 통해 본 한국어업제도 변천의 100년』, 선학사, 2001. 47쪽  
 109) 여러 척의 소형 포경선이 연안에서 고래가 오는 것을 기다려 작살과 그물을 병행하여 고래를 잡는 법으로 그물을 고래에 덮어 썩워 고래가 헤엄쳐 달아나는 것을 막고 행동범위를 좁혀 작살로 찢러 잡는 방법이다.  
 110) 박구병, 『증보판 한반도연해포경사』, 민족문화, 1987. 120톤 내외의 수뢰정치럼 경쾌하고 속력이 대체로 10노트 이상인 강철제의 기선을 사용하며, 적재량의 한계로 연해에서 조업하지만 강력한 원치로 포살 후 해저로 침하하는 고래도 잘 인양하는 포경법  
 111) 한규설, 앞의 책. 16쪽. 일본의 新川傳助, 『日本漁業に 於ける 資本主義の 發達』 “일본의 제국주의적 발전은 조선반도에서부터 시작했다는 것을 잊어서는 안된다. 그리고 그것은 일본인의 조선출어와 어업이민에 의한 조선 진출이 대표적이었다”라는 말과 “일본어업의 자본제 경영의 생성발달에 선구적 역할을 담당한 조선출어의 역사적 의의를 아무리 강조해도 부족하다”  
 112) 한규설, 앞의 책. 18쪽.

연도	일본인				한국인			
	어획고(엔)	비율(%)	호수(호)	비율(%)	어획고(엔)	비율(%)	호수(호)	비율(%)
1912	3,636,228	43	3,681	4.8	4,829,855	57	71,488	95.2
1930	23,585,365	47	6,804	3.8	26,543,633	53	168,050	96.2

자료 : 岩倉守男, 『朝鮮水産業의 現在와 將來』

기 일본 연안어장에 트롤어업의 해저 끌그물어구로 인한 폐해를 방지하고자 하였다.

울산 장생포의 경우 1904년 러일전쟁이 발발하자 러시아 포경선 4척을 나포하여 포경을 못하게 하였고, 러시아가 포경기지에 대한 사용요금을 내지 못하자 일본은 이를 구실로 포경기지 조차약정도 폐기하고 러시아의 장생포 포경기지를 차지하였고 확장하였다.

## 2. 울산 근해의 어업활동

방어진은 울산만의 동쪽인 울산반도 동남쪽 끝에 위치한 작은 灣으로, 왼쪽으로 슬도라는 작은 섬이 놓여 있고 육지와 사이에 암초가 이어져 있어 천연의 방파제를 형성하고 있는 곳으로, 대한제국 말기에 조선인 호수는 35호에 불과했고 대부분 농사를 지으며 살았다.

1897년 오카야마(岡山)縣 어민들 40여 명이 방어진 근해에 삼치어업을 목적으로 출어하면서 방어진에 통어업자들이 오기 시작했고, 1909년에는 오카야마(岡山)縣·카가와(香川)縣을 합쳐서 약 4백 수십척 1,800여 명이 출어하였다. 통어업자가 증가하면서 이들을 상대로 각종 생활필수품과 같은 물자를 제공하기 위한 이주자도 늘어나, 자그만 어촌인 방어진이 일본인의 어업과 관련하여 급격히 성장하였다. 1910년 120호인 이주자의 직업 중 어업은 27호고, 나머지 93호는 상업과 술집에 종사하였다.<sup>114)</sup> 방어진의 인구는 조선인의 경우 1909년 111명, 1916년 689명, 1921년 2,040명, 1926년 3,044명, 1936년 3,993명이며, 일본인은 1909년 613명, 1916년 1,260명, 1921년 3,073명, 1926년 1,715명, 1936년 1,420명이었다.<sup>115)</sup> 이주한 일본인만이 아니라 방어진에는 성어기에 곳곳에서 어부들이 모여들어 울산군의 자랑이고, 동해안에 굴지하는 대어항이며, 조선 수산계에 군림하는 지역이었다. 어업 전성기 때 방어진만내 인구는 선박 거주자를 포함하면 3만 명, ‘요릿집’이 20여 곳, 기생과 창녀가 500명이나 있었다고 한다. 방어진에서는 이 유곽이 밀집되어 있는 곳을 靑樓골목이라 불렀으며 밤낮으로 샤미센(삼미선)과 북소리가 끊이지 않았다고 한다.<sup>116)</sup>

일본인들이 모여들면서 ‘일본인회’가 창립되고 1910년 공사비 6,000여 원으로 양암산에서부터 90m의 방파제를 축조하고, 방파제 기점에는 해면 600여 평을 매축하였다.<sup>117)</sup>

113) 경북 영일군동외곶 등대로부터 정동 10해리의 점, 경남 울산군 울기등대로부터 정동 10해리의 점 등 10곳을 설정했다.

114) 이현호, 「일제시기 이주어촌 ‘방어진’과 지역사회의 동향」, 『역사와 세계』33, 효원사학회, 2008. 50~52쪽

115) 이현호, 「1920년대 울산 동면지역의 사회운동」, 『지역과 역사』 20호, 부경역사연구소, 2007. 258쪽

116) 천재동, 『아흔 고개를 넘으니 할 일이 더욱 많구나!』, 동아정판, 2007. 35쪽

117) 한삼건교수의 울산도시변천사 27, 일제강점기 주요시설 ③ 방어진항, 『울산매일신문』, 2006.9.20.

1918년 일본 야마구찌현 수산시험장의 센가쿠마루(仙鶴丸)에 의한 울산 앞바다의 고등어건착망 어업 시험 성공으로 많은 일본회사들이 울산으로 몰려든다. 대표적인 회사가 하야시가네(林兼)상회였으며 모두 처음에는 한쪽 돌리기(가다대와마시, 一片手廻) 방법이었으나 뒤에는 양쪽 돌리기(수다대마와시, 一双手廻)방법이 등장하여 조선통어의 대명사처럼 되었으며 그 세력은 경상남북도에만 250여 척이 되었다. 118)

1926년 울산면, 대현면, 온산면의 연안에 풍부한 牡蠣(참굴, 굴조개)어장을 발견하여 양식장으로서도 적합한 위치이고, 방어진 부근에서는 정어리떼가 발견되었고, 119) 1927년에는 울산해협에 섬씨 5도의 한류가 서남으로 흘러 고기가 잡히지 않았으며<sup>120)</sup>, 1928년 제주도 근해에 삼치떼를 발견해 출어했고<sup>121)</sup>, 1930년 방어진에 大口가 하루 6백~천 마리씩 잡혀 산같이 쌓였으며<sup>122)</sup>, 1932년에는 방어진에 고등어가 10일도 안되어 7만여 마리가 잡혔고<sup>123)</sup>, 1933년에는 삼치가 目島 근방에서 약 1만 마리 4만여 원 어치가 잡혔으며<sup>124)</sup>, 1934년에서 1936년에는 정어리가 정자와 방어진에서 많이 잡히고 제대로 처리를 못해 부패하고 있다고 했다.<sup>125)</sup> 1937년에는 8월에 정어리는 불황이지만 정자항에서 멸치, 칼치, 샘치 등의 고기떼로가 찾아와 하루 5천 통 1만여 원의 수익을 올리고, 10월에는 방어진이 칼치 잡이로 하루 2천 통 4천여 원, 장생포·정자·서생·당월 등 어항을 합치면 하루 4천여 통 8천여 원으로 그물이 찢어지게 잡혔으며<sup>126)</sup> 1938년에는 멸치와 정어리가 방어진을 비롯한 5개소 어항에 하루 평균 4백여 통이 잡혀, 정어리 공장의 흑연이 전시 상태를 이루었다.<sup>127)</sup> 하지만 1939년 들어와 정어리가 잡히지 않아 당월과 방어진에 폐업자가 속출하고, 목도 부근에서 한 마리 10원 이상 하는 방어를 1만여 마리나 잡았다.<sup>128)</sup> 1940년에는 정자항에 미역생산고가 8만원을 돌파하며 앞으로 ‘울산미역’ 만 아니라 ‘강동김’ 도 전망을 기대하고 있다.<sup>129)</sup>

포경의 경우 1924년과 1925년은 포경 성적이 불량했지만, 1935년에는 고래가 이틀에 한 마리씩 잡히며, 1939년 9월 초부터 잡힌 고래가 8월 중순부터 잡히기 시작하여 평균 하루 한 마리씩 잡혀 200마리에 수산고 백 만원으로 풍획이던 작년 60여 만 원과 대비 된다고 했다.<sup>130)</sup>

118) 한규설, 앞의 책. 59쪽

119) 《중외일보》 1926.12.17./1926.12.25.

120) 《조선일보》 1927.6.2.

121) 《중외일보》 1928.5.19.

122) 《동아일보》 1930.12.3.

123) 《동아일보》 1932.8.24.

124) 《동아일보》 1933.12.17.

125) 《동아일보》 1934.5.15./1935.3.26./1935.7.10./1935.7.14./1936.1.8.

126) 《동아일보》 1937.8.24./10.3.

127) 《동아일보》 1938.1.19.

128) 《동아일보》 1939.5.4./1939.11.23.

129) 《동아일보》 1940.4.8.

130) 《동아일보》 1924.2.10/1935.9.4./1939.9.6./1939.11.23.; 《시대일보》 1925.1.13.

## 1920~30년대 울산의 모습

활발한 어업활동으로 어획고는 1916년 108만여 원<sup>131)</sup>, 1923년 300만원<sup>132)</sup>, 1927년 연간 350~600만엔<sup>133)</sup>, 1938년 3백만원, 1939년 650만원<sup>134)</sup>이었다.

어업시설과 관련해서는 방어진방파제, 장생포 항구, 정자방파제 등의 기사가 있다. 방어진 방파제는 1923년 11월 25일 기공을 거행해서 총 공사비 70만 5천원, 4년 5개월의 공사기간으로 1928년 3월 28일 준공되었다. 원산 이남 제1 어항으로 2천 톤급 기선이 왕래할 수 있으며, 280m 길이로 연인원 19만 5천여 명이 동원되었다. 축조과정에서 1925년 9월 6, 7일 폭풍우로 48명의 희생자가 발생하였으며, 축조 이후에도 1936년 폭풍우로 일부가 무너져 공사비 8만여 원으로 1937년 다시 수리되었다.<sup>135)</sup>

1928년 방어진방파제 축조시기와 관련하여 방어진의 활동은 상당히 활발히 전개된다. 1928년부터 시공계획으로 있는 동해안선의 지선으로 방어진을 중심으로 한 내지 철도망의 연결을 하고자, 울산-방어진간 철도부설촉진기성회를 조직하고 노선 개략도와 함께 철도부설을 청원했으며<sup>136)</sup>, 1928년 울산비행장이 완성한 후 1929년 방어진에도 비행장을 설치하고자 허가 신청하면서 방어진 동쪽 林兼肥料工場 건조장은 수만 평이 野原으로 비행장 설치 결정이 되면 하야시가네(林兼)商店은 무상으로 제공한다고 했다.<sup>137)</sup> 또한 방어진철공조선소가 1929년 4월 설립하여 9월 22일부터 개업을 했으며, 사장은 울산-방어진간 철도부설촉진기성회장 나카베 이쿠지로(中部幾次郎)의 아들인 나카베 카네요시(中部兼吉)이었고, 부지 1천평으로 1개월 조선능력 평균 백 톤과 엔진제작능력 백마력으로 종업직공은 40명이었다. 林兼商店 소속의 어선 및 수산물 운반선의 건조 및 수리를 목적으로 하였다. 설립 시 자본금 10만원으로 출발했지만 1938년 5월에는 자본금 20만엔 증자, 1939년에는 200명 이상의 직공을 거느린 조선 최대 조선소 중 하나로<sup>138)</sup>, 1937년 7월 ‘鐵工界의 巨人’으로 방어진철공주식회사의 지배인 요시다 야스이치(吉田安一)<sup>139)</sup>가 소개되기도 했다.

정자방파제는 1931년 12월 울산에서 정자간 울산자동차조합에서 매일 2회 정기 운행하는 것을 기회로 정자의 번영을 적극적으로 도모하기 위해 1932년 1월 23일 방파제 기성회를 결성하고 이를 추진했다. 1933년 경상남도에서 14만원을 들여 축항하기로 결정되었다고 하지만 공사가 진행되지 않아 1933년 6월에는 대표 7명이 경남도청을 방문하여 면민 406명으로 된 진정서를 제출하였으며, 1935년에는 축성기성회장 3명이 부근

131) 『울산안내』 1917. 40~43쪽

132) 『蔚山漫草』, 『개벽』 제38호, 1923.8.1.

133) 《부산일보》 1927.5.8.

134) 《동아일보》 1940.3.9.

135) 《조선일보》 1923.7.7./1923.11.24./1923.11.29./1925.2.22.; 《동아일보》 1923.3.23./1923.3.27./

1923.3.29./1924.10.7./1928.3.29./1937.12.4.; 《시대일보》 1924.6.17.

136) 《부산일보》 1927.5.8.

137) 《조선일보》 1929.4.26.

138) 이현호, 「일제시기 이루어준 ‘방어진’과 지역사회의 동향」, 『역사와 세계』33, 효원사학회, 2008. 66쪽

139) 《동아일보》 1937.7.25. ‘울산지방 소개관’

주민과 관계자 500여 명의 진정서를 들고 조선총독부에 가기도 하였다. 1934년부터 정자의 어업은 정어리·멸치·칼치 등을 잡으면서 신흥어항으로 더 이상 방파제설립만 기대하기는 어려워, 한편으로 정자방파제의 축성활동을 하면서, 1937년 정자어업조합에서 잔교를 총공비 2천원을 들여 만들었다.<sup>140)</sup>

장생포는 1935년 고래가 많이 잡히고 해산물이 증가하여 대활기를 이루고 있지만 현재의 축항으로는 지장이 많아 축항 증축문제로 운동한 결과 1936년 총공비 7만원으로 새롭게 조성하고, 1936년 중 대현면소가 장생포로 이전하면서 새롭게 발전을 기대했다.<sup>141)</sup>

활발한 어업활동만 있었던 것은 아니었다. 滿船을 기대하면서 出漁를 하지만 언제 변할 지 모르는 바다의 기후로 인해 해상 재난사고도 끊이지 않았고, 이러한 재난은 생명을 위협하는게 대부분이었다. 울산과 관련된 부분은 <표5>와 같다.<sup>142)</sup>

<표 5> 1920·1930년대 신문기사로 살펴 본 어업관련 재난 사고

재난 발생 월	장소	피해 상황
1923.4.	영일만	대폭풍으로 방어진 200척
1925.9.	방어진	대폭풍, 사망 48명, 선박 피해 142척
1927.12.	방어진	폭풍우로 3척 난파, 발동기선 조난 다수선객 생사불명, 선부 시체 6구
1928.1.	울산	선박 사고
1928.2.	정자	폭풍에 어선 전복, 선원 3명 조난
1929.1.	정자	풍랑으로 해안 침수 50여 호, 어부 1명 실종
1930.10.	울산	풍랑으로 어선 전복, 어부 2명 실종, 1명 절명
1932.2.	정자	해일이 장터를 덮침
1932.7.	울산	노르웨이 상선 후산텔이 좌초
1932.8.	방어진	어선 전복, 어부 11명은 무사
1932.8.	황성리	발동선 좌초, 선원 1명 익사
1933.11.	제주도	울산 포경선원 3명 익사
1934.9.	방어진	어선 조난
1935.1.	강동	어선 전복, 5명 중 1명 생존, 4명 실종
1935.7.	울산	울산만 대풍랑으로 수백 어선 거처 불명
1935.8.	정자	조선기선회사 여객선 비환 좌초, 승객과 선원 구조
1935.12.	방어진	청어 滿載한 발동선 행방불명, 선어 5명 전원 사망
1936.4.	울산	폭풍우로 어선 조난, 선부 20명 실종
1936.4.	온산	어선 폭풍우세 조난, 7명 희생
1936.5.	장생포	운반선 좌초

140) 《동아일보》 1932.1.28./1933.6.26./1933.6.28./1935.7.19./1937.8.24.; 《조선중앙일보》 1933.7.1.

141) 《동아일보》 1936.2.8.

142) 《동아일보》 1923.4.19./1924.2.1./1925.9.12./1925.9.15./1927.2.4./1927.11.3./1927.12.2./1930.10.26./1932.2.20./1932.7.19./1932.7.21./1932.8.19./1932.8.31./1933.11.20./1933.11.23./1935.1.31./1935.7.2./1935.8.30./1936.1.9./1937.9.11./1937.9.17.; 《중외일보》 1927.12.2./1927.12.4./1928.1.17./1928.2.24.; 《조선일보》 1929.1.12.; 《조선중앙일보》 1934.9.9./1935.12.18./1936.4.26./1936.4.30./1936.5.24.

## 1920~30년대 울산의 모습

1937.9.	방어진	下關에서 청진으로 향하던 第2昭和丸 선체 화재, 선원은 구조
1937.9.	방어진	어선 1척 전복, 승조원 5명 구조, 1명 익사

1926년 3월에는 延繩어업 중심인 조선 어업에 일본인이 법정구역선까지 침입하여 문제가 되었다. 延繩釣를 부설해야 둔 곳에 발동선으로 鞍韃網을 사용하여 연승까지 폐기할 지경에 이르자, 동아일보 울산지국에서 울산기자단위원회를 개최하여 김문성을 조사위원으로 파견하였다. 동면 일산리의 피해가 특히 심했으며, 방어진 경찰 당국은 어업 조합에 책임을 넘겨, 이 문제는 경상남도와 총독부 진정으로 확대된다. 문제가 어떻게 처리되었는가는 명확하지는 않지만 1926년 12월에 경남 내무부장은 서류가 불비한 점이 있어 시일을 요하는 것으로 울산군청이 1년간 원서를 묵힌 것은 아니며, 부정 어업에 대해 구실을 삼는다고 말하여 군청과 密漁業者들을 옹호했다.<sup>143)</sup> 1933년에도 일본인에 게만 허가된 手繰網 機船이 격증하여 延繩船 업자에게 많은 타격을 주고, 최근 2, 3년 이래 수조망업자는 그 영업규정의 10海里 이내 구역 침입까지 범하며, 5촌 이내의 어린 고기(稚魚)까지 잡아 거의 고기의 종자를 마르게 했다. 이로 인해 예전 연승선 1년 산액이 2천여 원 이든 것이 불과 백여 원 평균이 되며, 수조망이 지나면서 어구 손실도 많아 대표를 선출하여 경상남도에 진정했다.<sup>144)</sup>

1936년에 멸치잡이를 두고 1년 마다 새로 인가를 받아야 하는 60여 곳의 焚奇抄網(일명 불매, 일정한 장소가 없이 아무데나 다니며 잡는 것)업자들이 작년 가을에도 진정했지만 아무런 응답이 없어 다시 또 진정하기를 불매 어획기한을 멸치잡이를 할 수 있게 10월에서 12월까지 연기해 달라고 하였고, 이에 울산에 있는 98개소 定所漁業者들이 군 당국을 방문해 반대 진정을 한 일이 있었다.<sup>145)</sup>

## 맺 음 말

1920와 1930년대 울산에는 불국사~울산간 경편 철도, 동해남부선의 완성과 울산 신역의 완성으로 인한 도시구조 변화, 울산면을 중심으로 곳곳으로 도로와 다리 건설, 자동차 운행과 우마차 파업·자동차운전수들의 파업, 방어진과 울산에 전등 가설과 전등료 인하를 둘러싼 갈등, 방어진 방과제 축항과 활발한 울산 근해의 어업 활동이 있었다.

143) 《조선일보》 1926.3.20./1926.3.25./1926.4.11.; 《중외일보》 1926.12.17.

144) 《동아일보》 1933.2.27.

145) 《동아일보》 1936.2.11./1936.2.14.

울산의 근대문물 도입과정을 보면, 1920년대 전반에서 1920년대 후반과 1930년대로 갈수록 구분되는 경향이 있다. 1920년대 전반에는 민간부문의 주도성이 두드러졌다. 철도도 사설철도회사인 조선중앙철도회사를 중심으로 전개되었고, 자동차운행도 울산과 양산, 山陽자동차조합 등 여러 회사들이 경쟁하고 있었고, 전기는 소규모 자본을 중심으로 한 방어진전기회사와 울산전기회사가 만들어졌다. 단지 방어진은 일본인들이 건설한 동해안의 어업전진기지의 성격으로 방과제 축조에도 경상남도로부터 예산 감축 없이 전폭적인 지원을 받아 이미 1920년대에 전성기를 누리고 있다. 이런 자부심을 바탕으로 방어진으로의 철도부설이나 비행장 유치 등을 추진하였으며 방어진 철공소도 만들었다.

1920년대 후반에서 1930년대에 이르면 규모도 커지고, 개별 사업에서 국가 정책적 사업으로의 전환이 발생한다. 부산~동래의 철도는 계속되는 부설운동에도 실패했지만 1927년 계획으로 동해선에 포함되어 추진되고, 계획에 포함되는 조선철도회사의 노선이 매입되었으며, 도로를 운행하는 자동차노선은 1935년 울산자동차조합과 山陽자동차조합이 합병되고, 다시 1937년 조선철도회사가 경상도의 자동차 선로를 독점한다. 전기사업도 1929년 울산전기회사가 방어진전기회사가 울산전기주식회사로 합병되었고, 한반도 북부의 수력발전이 본격적으로 추진되면서 지역 위주의 발전·배전·송전에서 영월 화력발전과 조선전력회사의 송전, 남선평동전기회사의 배전으로 구분되었다.

1928년 삼산평야에 울산비행장이 건설되고, 1931년에 울산면이 울산읍으로, 1936년에는 방어진면을 방어진읍으로 승격하였다. 1935년에는 울산교가 준공되고, 동해남부선 개통에 맞춰 학성동에 울산 신역사가 준공되었으며, 1924년 폐지되어 격하되었던 부산 지방법원 울산출장소가 울산지청으로 승격되었고, 울산에 상수도시설이 갖추어졌고, 1937년에는 방어진에도 상수도시설이 들어온다. 식민통치가 20년이 넘으면서 일본의 식민지배정책이 국가나 대기업 주도로 점점 더 갖추어져 가고 있었다.

반면 방어진의 경우는 일본인들에 의해 본격적으로 개발되면서 방과제, 전기 등이 들어오고, 성어기에는 수많은 선박들이 모여들어 번영을 누렸지만 1930년대에 들어와서는 기대한 만큼의 어업활동이 전개되지 못했다. 방어진 보다는 정자, 목도 등에서 많은 고기떼가 출현했으며, 1년에 많은 고기를 얻을 수 있는 시기는 얼마 되지 않아서 1930년대 후반에 들어서면 정어리업자들이 폐업하는 자가 속출하였다.

신문 기사를 통해 80, 90년 전 울산에 살던 수많은 사람들을 만날 수 있었다. 그 중에서도 특히 다음 기사는 수많은 내용 중에서도 다음 내용은 특히 기억이 남는다.

밥 求景하겠다고 留置場行 自願

- 평생 죽만 먹든 과료 범인 ◇ 警官도 同情 落淚

【울산】 울산군 강동면 무룡이라는 산골에서 솟장사를 평생 사업으로 하고 있는 李錫一(60) 로인은 40세 때 처음 총각을 면한 후 산골에서 솟을 구어 근근이 그날 그날을 보내다가 재작년 담배씨를 집안 마당에 뿌려 두었던 것이 전매국원에게 발각되어 그시 벌금 5원의 처분을 바뎠는데 평생 두기도 5원이라는 돈을 만저도 보지 못하는 몸으로 5원을 낼 수가 업서 매우 걱정하든 중 이웃사람들이 5원대로 5일간 구류를 살면 류치장에서 밥도 먹인다 함으로 평생에 죽박게는 먹어보지 못한 몸으로 밥준다는데 눈이 번쩍 띄어서 그시 강동주재소에 가서 자기는 돈이 업스니 류치장에 보내 달라고 애걸했스나 순사가 그 정경에 동정하야 주재소에서 검사국에 특히 진정하야 면할 도리가 잇스면 벌금을 면하도록 해주겠다 하니 로인은 실색을 하며 평생에 밥을 종 먹어 보라고 하니 왜 방해를 하느냐 함으로 그러치 안타는 뜻을 순사가 백방으로 이야기 했스나 그 후에 수차 주재소에 와서 어서 보내 달라고 애걸하다가 지난 2월 26일 추은 날에 헐버슨 옷 입고 가서 울면서 쟈 추이에 산중에서 굶어 죽겠스니 살려 주는 셈치고 류치장에 보내 달라 애걸함으로 西本 주임 순사는 눈물을 흘리며 자기 내복을 한 벌 입혀서 울산서에서 자동차로 압송하였다. (「동아일보」 1932. 3. 3 목)

하루 일당 30~40전, 6할에서 8할이나 되는 소작료에 지세 부담까지 하는 대부분의 농민들에게는 철도나 자동차의 이용은 말할 것도 없고, 전등 1개를 달기도 어려웠을 것이다. 비행장이 개장하여 5만이나 되는 사람들이 모였지만, 신기함과 호기심이었을 뿐 비행기 탑승은 생각하기도 어려웠을 것이다. 대부분의 울산 사람들은 근대 문물을 이용하기 보다는 철도 사고로 죽거나 부상을 당하고, 가난하고 궁핍한 삶에 철도 부설 노동자로 참여하거나, 각종 도로 건설과 정비에 부역으로 참여하고, 일본인의 발달한 어업 기법과 조선인의 어업구역까지 침범해도 제대로 보호받지 못하였다. 대다수의 이해와 관계되지 않은 전등료 인하운동이나 자동차운전수들의 파업은 사회운동단체에서 관심을 기울였지만 확대되거나 민족운동 차원으로 전개되는 요소는 너무 부족했다.

울산의 근대 문물은 내부의 경제적 성장과 발전이라기보다는, 오히려 한반도를 지배하는 일본의 식민정책 차원이나 일본인이나 신문기사에 자주 등장하는 조선인 有志들의 편의를 위해 전개되었고, 대다수 울산 사람들의 생활을 변화시키는 필요성과 편리함과 는 무관했다.

1937년 중일전쟁이 일어나면서 신문에는 이전에 보이지 않던 새로운 기사들이 나타난다. 국방헌금과 군사후원연맹 결성, 각종 시국강연, 지원병, 경남호라는 비행기 헌납과 관련, 운동회도 비상시국 관련 노래와 춤, 시국색을 반영한 여러 경기가 등장하고 警防團과 防空監視隊이 조직되며, 불교에서 울산 포교당과 유교에서는 유도정신 발휘와 진

충보국을 목표로 蔚山郡 儒道會가 결성되었다.

다른 한편, 1938년 매축왕 이케다(池田佐忠)가 총독부에 제출한 울산공업지대 조성계획과 수도계획은 울산의 토지가격을 5배나 급등시켰다. 蔚山灣의 공유수면을 매립하여 1,805,300평의 토지를 조성하고, 광막한 공업지대로 만들어 일본 내지의 방직공장, 제사공장, 면화공장, 염색공장, 제유공장, 유지공장 등 대공업 지대를 조성한다는 계획이었다.<sup>146)</sup> 이 계획은 1941년 1월 16일 정식 허가된 ‘제2관부연락선(유울연락선)’ 계획으로 일본 야마구찌현 유아만과 울산을 연결하며, 인구 50만의 신흥도시를 만든다는 것이다.<sup>147)</sup>

방어진철공주식회사는 1937년 중일전쟁 이후 군수공장이 되었고, 1941년에는 1935년 폐지한 삼산에 위치했던 울산비행장을 공군훈련기지인 군용비행장으로 사용하였고, 1944년에는 조선석유주식회사를 설립하여 정유공장 건설을 시작하여 북쪽 지방에 있는 정유공장을 현재의 정유공장 위치로 이설했다.<sup>148)</sup>

1945년 2월 19일부터 3월 25일 유항도전투에서 일본군은 2만 3천명 중 212명 포로만 생존했고, 1945년 4월 1일부터 6월 25일 오키나와전투에 미군 1만 5천명, 일본군 6만 5천명, 민간인 12만명 등 약 20만명이 전사했다. 제주도 주둔군은 1945년 1월 1천명에서 8월에는 7만명으로 늘어나 한반도 배치된 일본군 36만 1,481명의 5분의 1에 달했고, ‘결7호 작전’으로 80여 곳에 700여 개의 진지동이 만들어졌다. 제주도 남쪽 송악산 해안동굴에는 가미가제 자살 특공대에 대비되는 가이텐(回天)이라는 자살 특공대가 해안 곳곳에 인공동굴을 뚫고 어뢰와 폭탄을 실은 소형보트를 숨기고, 미군 함대가 나타나면 그대로 바다를 향해 질주하여 미군 군함에 부딪쳐 자폭한다는 작전을 수립하고 있었다.<sup>149)</sup>

가이텐이라는 자살특공대의 1인용 돌격 보트는 방어진철공조선주식회사에서 만들었다. 태평양전쟁이 조금 더 오래 지속되었거나, 제2관부연락선계획이 빨리 진행되어 울산의 군사적 역할이 보다 강화되었다면 울산은 일본 본토 못지않게 미국의 폭격지역이 될 수도 있었을 것이다.

146) 《동아일보》 1938.2.2./1938.3.5.

147) 한삼건교수의 울산도시변천사 28, 일제강점기 주요시설 ④ 유울(油蔚)연락기지 울산항, 『울산매일신문』, 2006.9.27.

한삼건교수의 울산도시변천사 29, 일제강점기 주요시설 ⑤ 도시계획, 『울산매일신문』, 2006.10.10.

148) 울산광역시, 『울산광역시사』 6권 자료편 제8장 울산사 연표, 2002.

149) 이영권, 『제주역사기행』, 한겨레신문사, 2004, 271~278쪽

# 일제시기 울산인의 생활상

이 현 호 (우신고)

# 일제시기 울산인의 생활상

이 현 호 (우신고)

## 머 리 말

일제시기 식민지 조선에서는 여러 종류의 한글 신문이 간행되고 있었다. 조선일보, 동아일보를 비롯하여 시대일보를 시작으로 중외일보, 중앙일보, 조선중앙일보를 이어지는 한글 신문이 대표적이다. 이들 신문에는 1920년대에서 1930년대에 살았던 사람들의 삶의 모습을 살필 수 있는 정보를 엄청난 양의 기사로 전해주고 있다.

현재 이들 주요 신문자료에 대한 접근이 과거보다 용이해졌다고 하지만, 여전히 필요한 정보를 다루고자 하는 사람들에게는 아직까지 어려움이 있다고 하겠다. 그 중에서도 이들 신문들이 다루었던 지역 관련 기사는 제대로 정리되어 있지 않은 실정이다. 최근에 들어와서 일부 지역에서는 자신의 지역과 관련된 기사들을 정리하여 목록화하거나 기사 모음집을 발간하고 있는 상태이다.

이에 일제시기 특히 1920년대에서 1930년대의 한글신문에서 다루고 있는 울산 지역 관련 기사도 검색과 취합, 정리와 내용 분석을 요구받고 있다고 하겠다. 물론 신문 보도 기사라는 한계에도 불구하고 이 시기 울산지역 관련 기사는 역사 자료가 부족한 일제시기 울산의 역사를 보완해 줄 수 있는 귀중한 자료라고 하겠다. 따라서 이들 기사를 정리하고 그 내용에 대해 일정한 분석과 의미를 더하는 연구 작업은 현재로서도 꼭 필요한 일이 될 것이다.

위와 같은 연구의 취지와 목적에 따라 다음과 같은 주제와 내용으로 1920년대에서 1930년대 시기 울산인의 생활상을 살펴보고자 한다. 1920년대에서 1930년대까지의 시기는 식민지 조선이 사회·경제적으로 자본주의 근대 사회로 본격적으로 진입한 때였다. 따라서 전통과 근대의 접합과 계승, 지배와 균열, 근대성과 식민성이 뒤섞여 나타나고 있었다. 이 속에서 현재의 모습이 이미 과거에 내재되어 있었다.

이러한 과거에 담긴 현재의 울산인의 생활상을 들여다보는 창으로서 다음을 살펴보고자 한다. 먼저 지역에서 개최된 박람회 또는 품평회 및 전람회의 개최와 그 내용과 의미를 살펴보고자 하겠다. 둘째 체육 그 중에서도 근대적 운동경기의 도입과 수용, 그리고

활동 변천을 통해 울산사회의 모습을 좀 더 구체적으로 살펴보겠다. 마지막으로 근대에 오면서 새롭게 사람들에게 펼쳐지기 시작한 여행에 대해 살펴보겠다. 여행은 새로운 근대의 공간과 시간을 축약하고 구별짓기를 경험하게 만든 새로운 근대 표상이었다. 이들 각각의 창은 식민지 자본주의라는 새로운 경제체제를 접하게 된 식민지인의 일상생활을 구체적으로 들여다 볼 수 있는 유용한 틀이라고 할 수 있다. 이를 통해 일제시기 울산인의 생활상을 좀 더 자세히 살펴볼 수 있다면, 현재의 울산이라는 공간이 과거라는 시간 속에서 어떻게 그 단초가 형성되었는지를 이해하는데 도움이 될 것으로 생각한다.

## 1. 오래된 미래 - 품평회와 전람회

박람회는 서구 국가들이 자신들의 근대화 성과를 대중들에게 보여주는 커다란 불거리였다. 동시에 제국주의 선전의 장이면서 근대를 전파하는 주요한 제도였다. 일제는 폭력과 강압만이 아니라 조선민중의 동의와 협력에 근거하여 안정적으로 지배체제를 구축하고 작동하려고 했다. 박람회는 제국 일본과 식민지 조선의 이미지를 재구성하고 대중화하는데 유의미한 역할을 했다. ‘근대’란 개인주의, 산업화, 식민주의, 민족주의가 형성되고 상호 연관되는 장이었듯이, 박람회는 이런 가치와 이념이 공존하고 충돌하는 공간이었다.<sup>1)</sup>

박람회는 계몽과 선전의 장이면서 오락과 여가의 공간이기도 했다. 동시에 농촌사회 수준에 머무르고 있었던 식민지 조선인들에게 자본주의로 상징되는 새로운 사회·경제체제와 문화형태를 접하게 해주는 장소였다. 특히 근대라는 문명의 모습을 시각적으로 가장 잘 드러내는 형태인 박람회 또는 품평회·공진회·전람회를 접한 근대 조선인들의 삶은 커다란 변화를 겪게 되었다. 따라서 근대를 접하고 체화시켜 가는 여러 경로 가운데 위와 같은 박람회나 품평회가 주요한 역할을 하였다고 하겠다. 선택된 소수의 사람만이 접한 전국 단위의 박람회나 품평회<sup>2)</sup>가 아닌 지역 단위에서 더 많은 사람들이 접했던 지역 차원의 박람회나 품평회·공진회에 대한 연구<sup>3)</sup>는 식민지기 지역사회를 들여다보는 또 하나의 창이라고 할 수 있을 것이다.

이러한 관점에서 일제시기 울산지역에서 열렸던 품평회나 공진회에 대해 살펴보도록 하자.

---

1) 김영희, 「조선박람회와 식민지 근대」 『東方學志』 140, 2007, 221-222쪽.

2) 식민지기 대표적인 박람회는 1915년 ‘始政五年記念朝鮮物産共進會’와 시정 20년을 기념하며 열린 1929년 ‘朝鮮博覽會’ 그리고 1940년에 개최된 ‘施政30주년기념박람회’였다(손정목, 『일제강점기 도시사회상 연구』 일지사, 1996, 202-211쪽).

3) 차철욱, 「일제강점기 부산상업(공)회의소의 구성원 변화와 ‘釜山商品見本市」 『지역과 역사』 17, 2005 ; 김동철, 「1923년 부산에서 열린 朝鮮水産共進會와 수산업계의 동향」 『지역과 역사』 21, 2007.

울산에서 품평회가 처음 열린 것은 1911년 11월 21일부터 24일까지 개최되었던 蔚山郡農産物品評會였다. 울산군청에서 조직한 이 품평회는 울산공립보통학교(현 울산초등학교) 내에서 진행되었다. 개설 내용은 學藝品展覽會, 稻拔傳習會, 水産講話會 등이었다. 품평회 역원은 회장 尹命殷(울산 군수), 부회장 中川武吉郎·金弘祚(경남일보 사장), 參事는 언양 군수, 기장 군수, 양산 군수를 포함해 36명으로 구성하였는데 이 중 1910년대 울산의 대표적 독립운동가로 널리 알려진 朴尙鎭이 포함된 것이 눈에 띈다. 이하 역원으로 심사장, 심사부장은 각각 일본인이었으며 심사와 행사진행을 담당한 부서로 심사계, 서무계, 출품계, 회계계, 會場계, 보조원을 배치하였다. 품평회가 끝나는 24일에는 품평회 포상장 수여식과 도급전습회 증서 수여식을 거행하였다.

품평회 진행과 관련된 울산군농산물품평회규칙은 4장 28조로 되어 있는데 그 중 중요한 몇 가지를 살펴보면 다음과 같다. 1조 목적은 군내의 중요한 농산물의 개량발달을 장려함을 목적으로 한다고 했다. 3조 출품종류로는 보통출품, 참고품출품으로 나누고, 4조에서 보통출품은 다시 1류품 粃, 白米, 玄米, 大麥, 小麥, 裸麥, 大豆와 2류품 甘藷, 小豆, 粟으로 나누었다. 7·8조에서는 참고품출품을 군내와 군외로 나누었는데 온갖 농산품과 심지어 해익충 도보와 동식물 표본 및 도서 그리고 기구 도안까지도 출품하도록 하였다. 9조에서는 출품인으로 조선인·일본인을 제한하지 않았다. 14조에서는 우수한 성적을 거둔 물품은 매수하여 출품인의 주소와 씨명을 표시해서 군청 내에 진열하고 영구히 公衆의 관람에 제공한다고 하였다. 19조 1등부터 3등까지는 상품과 상장을, 4등에게는 상장으로 포상의 등급을 나누었다. 24조 품평회 개회는 매일 오전 9시부터 4시까지로 縱覽은 무료, 25조 종람인은 감시인의 허가를 받지 않으면 진열품에 손대지 못함, 27조 단체 관람자에 대해서는 특히 설명의 편의를 제공함, 28조 종람인은 정숙을 지키고 시끄럽게 떠들지 말 것 등을 규정하였다.<sup>4)</sup>

1911년에 열린 품평회는 농산물 위주의 품평회였다. 당시 방어진과 장생포를 중심으로 서서히 발전하고 있었던 수산관련 물품들에 대해서는 자세한 규정이 없다. 그리고 품평회 기간이 4일간 이었는데 몇 명이 관람을 했고, 어떤 평가를 했는지를 알 수 있는 자료가 더 이상 없다. 단지 규칙을 통해서 알 수 있는 것은 품평회를 관람하기 위해서는 시간을 지켜야 할 뿐만 아니라 물품에 손을 대면 안 된다는 것. 또 정숙을 지킬 것을 규정한 것은 근대적인 규율을 지킬 것을 강조한 것이라 하겠다. 아마도 이를 통해 울산인들은 처음으로 공공행사에서 근대적인 관람 자세를 지켜야 한다는 것을 체험했을 지도 모른다.

1910년대에 또 한 번의 품평회가 개최되었는데 현존하는 자료를 통해 보면 제2회 蔚山郡農水産物品評會가 1917년 12월에 열린 것을 확인할 수 있다. 1917년 12월 3일 울산

4) 이상의 울산군농산물품평회에 대해서는 『慶南日報』 1911. 11. 21, 23, 25, 27일자 기사를 정리하였음.

군에서 발행한 『蔚山案内』라는 책자는 울산군 주최의 제2회 농수산물품평회 개최를 맞이하여 출품물 외에 울산을 소개하기 위해 제작된 것이었다. 저자가 급하게 만들게 되어 틀린 곳이 많을까 염려된다고 하는 것으로 보아 제2회 품평회는 12월 초순에 개최된 것이 확실하다. 이 품평회가 1911년에 이은 두 번째의 행사인지는 명확하지 않다. 그러나 품평회 명칭이 농산물에서 농수산물로 바뀐 것으로 보아 수산관련 물품의 출품이 많이 이뤄졌음을 추측할 수 있다. 『蔚山案内』의 뒤쪽에는 총 151개의 인명과 상호명이 광고로 게재되어 있는데 이 중 파악이 되는 것으로 일본인이 69명, 조선인이 45명이었다. 특히 수산관련자가 45명이고 대부분이 방어진과 장생포에서 수산업에 종사하는 일본인이었다. 이를 통해 울산 지역사회에서 일본인들의 영향력이 특정 지역을 중심으로 강화되고 있음을 확인할 수가 있다.<sup>5)</sup>

울산군 단위가 아닌 面 주최의 품평회가 1923년 12월 1일부터 3일까지 동면(지금의 동구)에서 개최되었다. 면내 농산물과 수산물을 대상으로 하는 東面 品評會는 3일 동안 관람자가 5천여 명에 이르렀다. 출품 총수는 434점이었고 1등 수상자 14명, 2등 수상자 27명, 3등 수상자 48명, 4등 수상자 120명으로 총 209명이 포상장을 받았다. 1등 수상자 14명이 출품하여 포상을 받은 물품을 보면, 누에, 면화, 현미, 대맥, 소두, 대두, 면포, 감자, 김, 멸치, 절인앵두, 간고등어 등이었다. 동면 품평회는 당시 면장 이종태와 어업조합장 김두현의 노력하여 이뤄진 것이었다고 한다.

그런데 동면 품평회의 개최는 당시 방어진에서 가장 심혈을 기울여 펼친 사업인 방어진방과제 축조와 밀접한 연관이 있었다. 방어진방과제는 11월 25일에 경상남도 지사를 비롯한 3백여 명의 외래 인사 참여하에 기공식이 진행되었다.<sup>6)</sup> 바로 이 행사와 연관되어 동면 품평회가 개최된 것이다. 그러나 포상을 받은 물품을 보면 조선 재래의 농산물에 일부 일본인들의 수산물품이 추가된 정도에 불과하였다. 그럼에도 불구하고 3일 동안 5천여 명의 사람들이 관람을 하였다는 것은 품평회에 대한 관심이 매우 높았음을 보여준다고 하겠다.

1920년대는 박람회 시대였다. 즉 박람회, 품평회, 공진회, 전람회 등의 이름으로 전국 단위, 지방의 도단위나 군단위를 넘어서서 면단위뿐만 아니라 다종다양한 내용과 형식으로 개최되었다. 그 한 예로서 울산에서 1925년 10월부터 11월에 걸쳐 열린 蔚山 教育展覽會를 들 수가 있겠다. 이 전람회는 울산군 내의 각 공립보통학교를 대상으로 實科的 教育品을 전람하는 것을 목적으로 하였다. 특이한 것은 공립보통학교를 지역별로 3-4개교씩 묶어서 합동 개최하도록 하였다. 예를 들면 언양지역은 언양공립보통학

5) 이와 관련해서 다음 글이 참고 된다. 김승, 「한말·일제하 울산군 장생포의 포경업과 사회상」 『역사와 세계』 33, 2008 ; 이현호, 「일제시기 이주어촌 '방어진'과 지역사회의 동향」 『역사와 세계』 33, 2008.

6) 이상의 동면 품평회와 방어진방과제 기공식에 대해서는 『조선일보』 1923. 11. 24, 29 ; 『동아일보』 1923. 12. 9.

교와 중남공립보통학교 그리고 언양심상소학교(일본인 학교)를 하나로 묶어 언양공보교를 전람회장으로 합동 개최하도록 하였다.

전람회의 구체적 내용을 살펴보면, 출품은 학교 아동 성적품과 面內 농·광·수·임업 등의 각 생산물, 아동 부형 제작품(부업품), 협업생 제작품, 기타 참고품 등이었다. 전람회 시일은 10월 15일 방어진을 시작으로 11월 12일 두동에서 마무리를 짓는 것으로 계획되었다. 언론에 보도된 실제 전람회 상황을 보면, 언양지역의 3학교는 10월 31일부터 11월 2일까지 아동작품과 일반 농산물 및 특산물 등의 전람회를 개최하였다. 3일간의 관람객은 1,300여 명이었고 출품 총수는 7백여 점으로 모두 125명이 1등에서 4등까지 상품을 수여받았다. 11월 15-16 양일간에는 울산공립보통학교 대강당에서 4학교(울산보교, 울산심상, 학성보교, 대현보교) 연합으로 전람회를 개최하였다. 출품 총수는 1,460여 점으로 이를 동안 관람객이 6천여 명에 달하는 대성황리에 진행되었다. 특히 아동 성적품 중 수공 자수 등이 관중의 시선을 모았는데, 1등에서 4등까지 모두 210명이 수상하였다.<sup>7)</sup>

1925년에 실시된 울산교육전람회는 1926년에 蔚山物産展覽會로 더욱 규모와 내용을 확대하여 개최되었다. 울산물산전람회는 1925년에 실시되었던 실과교육 전람회의 진흥을 목적으로 계획되었다. 주최 단체는 군농회 및 교육회, 축산조합, 산림회 등의 연합 주최로 기간은 11월 3일부터 5일까지 3일간이었다. 출품 종류는 농수산, 공산, 교육, 학예 등 6천여 점으로 물산품평회와 유사하게 대규모로 계획되었다. 동시에 위생사상을 고취하기 위하여 위생전람회를 부설 개최하기로 하였다. 한편 전람회 사업 후원과 지방 번영에 도움이 되게 할 목적으로 후원회(협찬회)를 조직하였다. 9월 18일 울산면사무소에 면내 유지 일동이 모여 후원회의 규칙을 제정하고 임원을 선정하였다. 후원회의 사업은 다음과 같았다.

- 一. 관람자의 권유 급 기 편의를 도할 사
- 二. 전람회 장내에 울산군 군세를 소개할 필요한 시설
- 三. 전람회 관람자를 위하여 名所 舊蹟의 소개 급 기타 대우상 필요한 시설
- 四. 이상의 외에 필요한 시설

후원회는 울산물산전람회 준비 과정에서 여흥과 오락, 즉 기생 무용, 씨름, 궁술대회, 각 농촌의 현상 걸린 풍년무용 등으로 많은 사람들의 이목을 집중시키려고 계획하였다. 또 사철인 경동선 기차와 울산자동차조합에서는 전람회 기간 중 운임을 3할 할인하는 행사를 펼쳤다. 여기에 동아일보 울산지국에서는 비행기대회를 추가하려고 하였는데,

7) 『동아일보』 1925. 9. 14, 11. 24 ; 『조선일보』 1925. 11. 7, 19.

지방의 번영을 기하고 동시에 현대문명의 최대 권위를 친히 관람시키려고 한다는 것을 이유로 들었다. 그러나 비행기대회는 기계 고장으로 중지되고 말았다. 이후 전람회는 예정 이상의 물품이 출품되자 10월 26일부터 진열에 들어갔으며, 후원회도 시내 장식등을 다는 등 준비를 하였다. 한편 경남 동부 5郡-울산, 동래, 양산, 김해, 밀양-에서는 면행정 사무개선을 도모하기 위한 제2회 5군 면장회의를 전람회 기간 중에 울산에서 개최하기로 결정하기도 하였다.

전람회가 개최된 공간은 울산공립보통학교를 진열 본관으로 사용하였는데, 신축 2층은 위, 아래를 농산물관으로 하고, 중앙교실은 공예, 주류, 임산, 수산물관으로, 누에고치 건조장은 축산물 그리고 울산심상소학교는 위생전람회장으로 배정하였다. 총 출품 건수는 7천여 점이였다. 11월 3일 오전 9시 전람회 회장인 울산 군수의 개회사를 시작으로 각 내빈 축사 직후 관람을 실시하자 개회식장에 모여 있던 수천 명의 관중이 일시에 몰려 입구가 매우 혼잡하였다. 첫째 날은 9천여 명, 둘째 날은 1만 5천여 명이 관람을 하였다. 4일 오전 10시 포상 수여식에서는 1등에서 4등까지 모두 7백여 명이 상장 및 상품을 받았다. 이후 회장 울산 군수(손영목)의 式辭와 경상남도 지사의 告辭, 내빈으로 동래군수, 양산군수, 경남지방과장, 부산일보 기자, 매일신보 부산지국장, 울산시장, 울산 도평의원(김성진) 등의 축사로 폐회식을 거행하였다. 한편 후원회에서 조직한 각종 여흥과 오락도 예정대로 진행되었고, 시내의 각 상점의 店頭 및 옥외 장식이 찬란하여 대성황을 보였다고 한다.<sup>8)</sup>

이제 품평회나 전람회는 마을 단위, 개인 그리고 특정 품목을 중심으로 개최될 정도로 사람들에게 익숙한 것이 되었는데 이러한 예를 울산에서도 찾을 수가 있다. 울산면 유곡리의 지주였던 조임준은 자신의 소작인을 대상으로 산미개량의 목적으로 小作人品評會를 주최하였다. 자신의 경비를 투자하여 소작인을 위한 품평회를 개최한 것은 당시 조선 농촌에서는 처음이라면서 울산군농회에서 백 원의 보조를 하고 있었다. 출품점 수가 3백 점에 시상은 75점이었는데 1등은 상품으로 20원을 받았다.<sup>9)</sup> 1931년 7월에는 울산면 삼산리 모범부락에서는 농가부업 장려 차원에서 새끼돼지品評會를 울산금융조합, 울산축산조합 연합으로 개최하기도 하였다.<sup>10)</sup> 1932년 4월에는 蔚山郡朝鮮酒品評會가 울산군청에서 개최되었다. 출품된 조선 탁주 46점 가운데 우량한 것에 시상을 하고 학성공원에서 울산, 경주 동업자 7, 80명이 모여 간담회를 개최하였다.<sup>11)</sup>

위와 같은 소규모의 품평회는 특정한 목적을 가지고 개최된 것이었다. 즉 조임준의

8) 이상 울산물산전람회에 대해서는 『동아일보』 1926. 9. 23, 10. 17, 29, 11. 3, 5 ; 『조선일보』 1926. 11. 7.  
 9) 『동아일보』 1928. 12. 13. 한편 조임준은 울산지역의 대표적인 지주로서 울산금융조합장 등을 역임하였는데 울산청년회관을 비롯하여 울산유치원 등에 많은 기부와 공헌을 하였다. 조임준에 대해서는 김승, 「한말·일제하 울산지역 민족운동과 사회운동」 『韓國民族文化』 26, 2005, 226-228쪽 참조.  
 10) 『동아일보』 1931. 7. 23.  
 11) 이상 조선주품평회에 대해서는 『동아일보』 1932. 1. 23, 2. 2, 11, 3. 2, 4. 22.

소작인품평회는 소작인에 대한 시혜적인 시각이 담겨 있지만 당시 점증하고 있던 소작쟁의를 미연에 방지하고 산미증식이라는 사회적 상황에 대응하기 위한 목적도 있었던 것이다. 새끼돼지품평회는 1920년대 산미증식계획의 파탄과 1929년 시작된 세계경제대공황의 여파로 피폐해진 농촌경제에 대한 일제의 대응 가운데 하나였던 모범부락 지원차원의 품평회였다. 그리고 울산군조선주품평회는 1931년부터 경주의 술이 지역 경계를 넘어 울산으로 저렴하게 들어오게 됨으로써 발생한 위기를 극복하는 과정에서 개최된 품평회였다. 경주쪽 양조업자와 타협을 하는 것과 동시에 울산지역 양조업자의 상도덕향상과 각기 담당 구역을 협정하기에 이르렀다.

1933년 11월에 개최된 품평회는 울산에서 열린 품평회 중 군 단위를 넘어서는 대규모의 행사였다. 경남 동부 1부 4군(부산, 동래, 양산, 김해, 울산) 聯合林業副業品評會는 11월 2일부터 4일까지 3일간 울산공보교를 전람 장소로 하여 개최되었는데 주최는 울산읍이었다. 임업과 관련된 것이 주된 품평회 종목이었지만 울산군에서는 축산품평회, 자력갱생전람회, 울산군교육회에서는 직업과생산품전람회 등을 같이 개최하였다. 3일간 진행된 품평회에는 최소 3만 2천에서 최대 4만 명이 관람을 하는 대성황을 이루었다. 품평회 표창수여식에는 경상남도 지사를 비롯하여 경상남도 산업부장, 각 관계 군수, 읍면장, 각 관공서장, 읍면 유지 등 3백여 명의 내빈이 참석하였다.

한편 품평회를 후원하고 울산읍 상가 경제의 활성화를 위한 협찬회가 울산읍장을 중심으로 한 달 전에 조직되었다. 협찬회에서는 기부금 배당과 여흥시설 및 프로그램을 준비하였다. 기부금은 울산양조회사와 조선인여관음식점 100원, 일본인여관음식점 50원, 자동차영업자 100원, 은행회사측 80원, 상점측 150원, 일반유지 70원으로 총 650원에 이르렀다. 그리고 협찬회는 각종 오락과 유희를 위한 것으로 궁술대회, 극단 공연, 체육대회, 국화 진열, 기생들의 춤과 노래 등을 준비하였다. 그런데 유희와 오락 종류는 시간이 지날수록 늘어갔다. 이 해 추석에 준비되었던 놀이들이 연이은 비로 인해 전부 품평회 기간으로 연기된 것이다. 대표적인 것이 울산체육협회 주최의 씨름대회였다. 울산비행장에서도 품평회를 맞이하여 유람비행을 실시하기로 하였다. 요금을 할인해 줄뿐만 아니라 읍에서 비행장까지 오고갈 자동차를 무료로 제공하였다. 결국 품평회 기간 동안 울산읍내는 협찬회의 희망대로 인산인해를 이루었다.<sup>12)</sup>

임업부업품평회는 울산에서 개최된 것 중 가장 큰 행사였다. 품평회가 개최되던 때는 일제의 농산어촌진흥운동이 한참 추진되던 시기였기 때문에 일제의 정치적 의도에 따라 자력갱생전람회도 열리고 있었다. 그러나 대다수 사람들은 품평회를 놀이공간, 유희지, 관광상품의 하나로 간주했다. 사람들이 관심 있어 하는 것은 품평회 본 회장보다 유희

12) 이상 임업부업품평회에 대해서는 『동아일보』 1933. 10. 4, 11, 29, 30, 31, 11. 8 ; 『조선중앙일보』 1933. 11. 9 ; 『조선일보』 1933. 11. 9.

과 오락이었다. 특히 기생들의 춤과 노래는 품평회와 각종 행사에서 빠지지 않는 단골 메뉴가 되었다. 그 이유는 사람들을 잘 동원할 수 있는 오락성이 가장 강한 구경거리였기 때문이다. 거기에다가 비행기를 탈 수 있는 유람비행을 실시한 것도 사람들의 이목과 흥미를 집중시킬 수 있는 구경거리였다. 물론 비싼 요금(1인당 5원, 할인해서 4원 50전) 때문에 비행기를 직접 탈 수 있었던 사람은 극소수에 불과하였다.

지금까지 일제시기 울산지역에서 개최되었던 품평회와 전람회에 대해 살펴보았다. 임업부업품평회는 마치 박람회를 개최하는 듯한 현상을 보였다. 이는 요즘 지방자치단체에서 경쟁적으로 펼치고 있는 각종 엑스포나 박람회, 문화관련 축제나 행사를 연상시키는 모습이다. 즉 일제시기 박람회나 품평회, 전람회 등은 산업적 기능 이외에 정치성과 오락성을 기본요소로 개최되었는데 이 목적이 일제시기나 지금이나 크게 바뀌지 않았다는 점이다. 다시 말해 1920년대 중반을 지나며 근대적 이벤트가 ‘연례화’ 되어 박람회는 더 이상 조선인에게 낯선 풍경이 아니었다.<sup>13)</sup> 이를 통해 일제 식민지기 울산에서 개최되었던 품평회나 전람회는 현재 울산의 각종 축제나 전람회 등의 오래된 미래었다고 할 수 있을 것이다.

## 2. 낯설지 않은 풍경 -체육과 운동경기

일제하 식민지 체육정책은 기본적으로 조선 민족의 저항을 사전에 차단하고 민족의식을 봉쇄하는데 그 초점이 맞추어져 있었다. 일제는 전통적 체육을 전근대적이고 비과학적이라는 명분하에 규제 내지 탄압하고, 구한말 이래 개최해 온 연합운동회를 철저히 금지하여 민족의식을 차단하는 방향으로 체육정책을 펴나갔다. 이와 함께 서구의 근대식 체조를 도입하는 한편, 일본 유희의 보급을 통해 조선 체육의 자주성을 가능한 제한함으로써 궁극적으로 일제의 황민화정책에 부합하도록 하였다.

한편 19세기 말부터 20세기 초에 근대 운동이 보급되기 시작하였는데 체조, 육상을 시작으로 수영, 테니스, 사격, 야구, 축구, 자전거, 유도, 농구, 빙상, 정구 등이 도입되었다. 그러나 이들 근대 운동경기는 일반인들에게 광범위하게 보급되지 않았고 서울의 몇몇 학교에서 행해지는데 불과하였다. 식민지 이후 1910년대 학교체육에서 체조·유희와 더불어 체육운동이 권장되기 시작했다. 그리고 일본인들이 한국에 대거 이주하여 근대 운동경기를 보급시키는 과정을 통해 점차 일반인들에게도 보급되었다. 그럼에도 여전히 근대 운동경기는 대부분 일본인들에 의해 주도되었고 조선인들에게는 널리 보급된 것은 아니었다. 이처럼 근대 운동경기가 크게 보급되지 못한 까닭은 이를 수용할 사회

13) 신주백, 「박람회-과시·선전·계몽·소비의 체험공간」 『역사비평』 67호, 2004, 359-360쪽.

계층이 성장하지 못했기 때문이다.<sup>14)</sup>

1919년 3·1운동 이후 일제의 문화통치라는 지배정책의 변화에 의해 1920년대에는 특히 문화활동 분야에서 발전이 두드러지게 되었다. 청년들의 수양기관 또는 문화운동의 중심적 기관임을 표방한 청년회는 주요사업으로 개인의 수양을 위해서는 지·덕·체의 함양을 목표로 하였다. 그리고 청년회원의 친목과 체육함양을 위해 체육활동을 활발하게 전개하였다.<sup>15)</sup> 이러한 시대적 추세 속에서 체육도 그 이전과 비교가 되지 않을 정도로 크게 발전하였다. 체육의 발달 여하에 따라 민족의 운명이 좌우된다는 인식, 즉 체력도 민족의 실력이라는 관점에서 각종 체육활동이 활발하게 펼쳐지게 되었다. 울산 지역에서의 각종 체육 활동도 이러한 전국적 상황과 대동소이한 모습을 보이고 있었다.

먼저 1920년대 울산 지역의 체육활동을 근대 운동경기 중심으로 살펴보면 <표 1>과 같다.

<표 1> 1920년대 울산지역 근대 운동경기 일람

년	월일	종목	장소	주최 및 후원	내 용
1921	8.13 -14	축구	미상	울산청년회 병영청년회	각각 조선불교청년회 범어사지회 순극단과 축구 시합, 밤에 八相劇 공연, 연극관람 7백여 명
	9.11	축구	울산공보 교정	울산천도교·불교·기독교 소년회	천도교소년회 우승, 다과회 개최
1922	5.13	축구	사립 서 생학교	사립 서생·신암·대흥학 교	3개 학교 춘계연합축구대회, 서생학교 우승, 14일 고적 서생포왜성 탐승
	8. 7	축구	경주	울산불교소년회	경주 수학여행 중 경주 養武團과 시합, 일행 70명
	8.25 -26	축구 정구	경주	울산청년회, 경주청년회	경편열차 이용 30명 경주로 감, 첫날 정구와 둘째 날 축구를 모두 승리
	10.1 4	정구	울산	울산청년회, 경주청년회	경주청년회 정구단의 복수전, 울산청년회 승리
1923	7.29 -30	정구	울산청년 회 코트	조선일보 울산지국	남선연합정구대회, 10팀(울산, 언양, 부산, 동래, 경주, 불교단체), 다과회, 울산왜성과 이수삼산 탐승, 해수욕
	8.10	축구	울산공보	울산공보교 동창회	수백여 명 참가, 각종 유희
1924	1. 8	축구	서생학교	사립 대흥학교	대흥학교 축구단, 서생학교로 원정 경기
	6.15	정구	울산공보 코트	시대일보 울산지국	전울산정구대회, 참가단체 8개 단체, 울산청년회 우승
	6.24	자 전 거	울산역전 광장	시대일보 울산지국	남선자전거경기대회, 40여 명 참가(울산, 경주, 동래, 부산, 방어진 등), 부산의 일본인 우승
	10.5	정구	강정코트	강정우조단(江亭友助團)	소년목관정구대회, 울산불교소년단, 천도교소년단, 병영주계단, 성남맹렬단, 강정우조단, 시합 후 시내일주

14) 심승구, 「체육·무용」 『한국사:민족문화의 수호와 발전』 51, 국사편찬위원회, 2001, 331-336쪽.

15) 김일수, 「1920년대 경북지역 청년운동」 『한국 근현대 청년운동사』, 풀빛, 1995, 277쪽.

1920~30년대 울산의 모습

1925	5.10	축구	울산역전광장	학생소년회 시대일보 울산지국(후)	남선소년축구대회, 서생소년단 우승, 사회문제화 된 축구대회
	5.24	정구	울산공보코트	울산공보교 정구단	울산정구대회, 8개 단체 24팀 참가(울산, 양산, 경주, 언양 등), 수백 관중, 각색 깃발의 단체 응원, 울청팀 우승
	5.29	자전거	미상	미상	방어진상설시장 개설 축하회 중 자전거경기대회
	6.21	탁구	울산청년회관	울산불교소년회 불교소년회·시대지국(후)	전울산탁구(핑퐁)대회, 20여 명 참가, 일본인 우승
	7.29	축구	온양공보	온양구락부, 시대분국(후)	남선축구대회, 6개 단체 참가, 동래군 우승
	8.16	축구	방어진우암운동장	동면구락부 동아분국(후)	전동면축구대회, 방어진군 우승
	8.22	정구	미상	병영청년회	유학생환영회, 여흥으로 정구시합
	8.23	축구	동면공보	갑자구락부, 동아분국(후)	동면지역대회, 8개 팀, 수백 관중, 방어진 용진군 우승
	8.	정구	미상	언양체육구락부	제1회 영남정구대회
	12.20	축구	신화리광장	중남면 축구단	중남축구대회, 6개 단체(양산, 언양) 참가, 수백 관중, 통도사 청년군 우승
1926	6.6-7	정구	해영학원코트	사립 해영학원 해영학우회, 조선·동아·시대지국(후)	6군정구우승권쟁탈전대회(부산, 동래, 양산, 경주, 포항, 울산)/ 울산공보코트, 4郡 10團 참가, 경주팀 우승
	8.1	정구	울산공보코트	조선지국, 울산청년회·동아지국·불교·학생소년단(후)	남선정구대회, 조선지국설치 1주년 기념, 수백 관중, 경주군 우승
	8.8	축구	우암광장	5월청년동맹	제2회 전동면축구대회, 9개 단체, 수천 관중
	8.14	축구	범서 낙안평	범학소년단(범서) 범서청년회·동아지국(후)	전울산축구대회, 삼호교 서쪽 백사장, 8개 단체 참가, 울산농업보습학교 우승
	8.15	정구	미상	언양체육구락부, 언양청년회·언양소년소년연맹·조선언양지국(후)	제2회 영남정구대회
	8.15	축구	동면공보	갑자구락부	제2회 전동면축구대회, 분규 발생, 동부군 우승
	11.21	축구	우암광장	방어진 전력단 방어진청년회, 조선지국(후)	전울산소년축구대회, 전력단 발회식 및 선전 목적, 울산 각 소년단체 친목연락과 운동장려 목적
	11.21	정구	울산공보코트	울산불교청년회 정구부, 조선지국(후)	전울산개인정구대회
	3.27-28	축구	울산공보	학생소년회	제2회 남선축구대회, 9개 팀 참가, 소년팀 울산공보팀·청년팀 불교청년회 우승
	5.8	자전거	울산역전광장	울산 자전거점	제2회 자전거경기대회, 25명 선수 참가, 수백 관중
1927	5.29	자전거	우암광장	방어진청년회	자전거경기대회, 부산의 일본인 우승
	6.26	축구	병영그라운드	학생소년회, 동아분국·조선지국·병영·의용소	남선소년축구대회

			년회(후)		
	8.6	정구	미상	조선지국	제2회 남선정구대회
	8.7	정구	미상	사립 해영학원 해영학우회, 동아지국(후)	제2회 6군정구대회(최종 대회)
	8.6-7	축구	온양공보	온양구락부	제3회 남선청소년축구대회
	8.13	수영	태화강	미상	울산수영대회, 참가 선수 20명, 18회 걸친 종목
	8.14	축구	우암광장	5월청년동맹 중외지국, 적호소년회(후)	제3회 동면축구대회, 12팀 참가, 천여 관중, 용진단 우승
	8.21	축구	동면광보	갑자구락부	제3회 동면축구대회, 8개 팀 참가, 주전 용진단 우승
1928	8.11-12	정구	울산공보 코트	조선지국	제3회 남선정구대회, 경주팀 우승
	8.18	축구	온양공보	온양구락부, 동아분국(후)	제4회 남선축구대회
1930	8.5-6	축구	울산역전	재경울산학우회 조선·중외지국(후)	제1회 남선축구대회

〈표 1〉을 보면 1920년대에 울산지역에서 실시된 근대 운동경기의 종류는 축구, 정구, 자전거, 탁구, 수영 등이었다. 이 가운데 축구가 23회로 가장 많았고 그 다음은 정구가 15회, 자전거가 3회, 탁구와 수영은 각각 1회였다.<sup>16)</sup> 이러한 실시횟수는 다음과 같은 사실을 보여준다고 할 수 있을 것이다. 첫째, 일제의 억압과 감시 속에서 지역민의 단결과 공동체 의식을 북돋우는 것으로는 체육행사가 가장 좋은 매개체 역할을 하였다. 특히 축구대회가 열리면 자기 지역에서 출전한 팀을 응원하기 위해 모여든 관중이 수백에서 수천여 명에 이를 정도였다. 축구는 가장 많은 사람들이 참여했고 즐기는 운동경기로 1920년대를 대표한다고 할 수 있다. 둘째, 정구는 1910년대에 가장 일찍 수입되어 청년층의 경기로서 가장 널리 보급된 운동이었다. 그러나 1920년대가 되어서도 정구는 여전히 소수의 사람들만이 참여하는 사실상 엘리트 운동경기의 대명사였다. 정구는 종목 자체가 ‘고급’스럽고 생소하여 회원이나 일반 청년들이 다 함께 즐길 수 없었다. 그저 신기한 몸짓을 구경하는데 그쳤을 뿐이다<sup>17)</sup>라는 평가를 생각해 보아야 한다.

운동경기가 실시된 날짜를 살펴보면 7월과 8월에 집중되어 있는 것을 확인할 수 있다. 특정 시기에 운동경기가 집중되었던 이유는 울산지역 출신의 국내외 유학생들이 방학을 맞이하여 귀국하기 때문이었다. 이들은 부산이나 대구, 서울과 같은 대도시 그리고 일본에서 학생생활을 하고 있었다. 따라서 그들은 축구를 비롯하여 정구 등의 운동경기 실시에 필요한 운동기구를 갖추고 있었고 또 해당 운동경기의 규칙을 잘 이해하고

16) 『동아일보』, 『조선일보』, 『시대일보』, 『중외일보』 각 기사 참조. 기사 분석이 완벽하지 않기 때문에 〈표 1〉에 정리된 것 이외에 더 많은 운동경기가 있을 수 있다. 미진하지만 1920년대 운동경기의 경향성을 정리하는데에는 큰 어려움이 없을 것으로 생각된다.

17) 이애숙, 「1920년대 전남 광주지방의 청년운동」 『한국 근현대 청년운동사』, 풀빛, 1995, 246쪽.

있었다. 그래서 이들의 참여가 가능한 여름 방학이나 겨울 방학에 운동경기가 집중되었고, 유학생들의 방학 기간에 맞추기 위해 대회 일정이 바뀌기도 하였다.

다음으로 운동경기가 펼쳐졌던 경기장에 대해 살펴보자. 먼저 축구는 해당 지역 공립 보통학교의 운동장을 사용하는 것이 일반적이었다. 운동경기를 하기 위한 전용구장이라고 할 수 있는 공설운동장은 울산군의 중심지역인 울산읍내에도 1939년 말까지도 없었다.<sup>18)</sup> 그런데 방어진은 일본인들의 집단 이주어촌이 1907년을 기점으로 폭발적으로 형성된 곳이었기 때문에 근대 문화시설들이 울산읍내보다 훨씬 빨리 형성되어 있었다. 그래서 방어진은 다른 지역과 달리 일찍부터 공설운동장이 만들어져 있어 이곳을 경기장으로 사용하였다. 방어진의 공설운동장은 일명 우암(소바우)광장, 우암그라운드로 불리었는데 이곳에서 축구, 자전거, 이후에는 야구 경기도 열렸다. 방어진에서 열린 자전거 경기대회에 대해 남긴 글<sup>19)</sup>을 보면 다음과 같다.

“당시 선수들의 유니폼은 지금과 별반 다를 바 없었지만 특이한 점은 주먹 크기만한 털 방울이 달린 털모자를 쓰고 엉덩이를 치켜세우고 전속력으로 달릴 때 털 방울이 재빨리 흔들리는 시각적인 재미와 속도감이 관중들의 마음을 사로잡는데 충분하였다. 우승기는 한 종목이 끝날 때마다 수여될 만큼 그 수가 무척 많았다. 우승기는 지금처럼 가장자리에 수술이 달린 것이 아니라 천으로 주름잡아 만든 리본을 달아 장식을 하였다.”

울산읍내에서는 자전거 경기가 울산역전 광장에서 개최되었다. 지금의 성남동에 위치했던 경편철도 시대의 울산역전 광장은 공설운동장을 대신하여 자전거를 비롯하여 축구나 시민대운동회와 같은 행사가 치러졌던 곳이다. 정구 경기장은 특수 시설이 필요했기 때문에 코트라는 이름으로 불린 곳을 사용하였다. 일반적으로 공립보통학교에는 정구장 시설이 배치되어 있었다.

다음으로 운동경기의 주최단체와 후원단체에 대해서 살펴보면, 각 면단위의 청년회가 중심이 되어서 대회를 개최하고 있다. 또 이들 청년회와 깊은 관련을 맺고 있었던 소년·소녀단체, 한편으로는 종교 관련 단체와 그 관련 소년·소녀단체들도 많은 대회를 개최하고 있다. 예를 들면 울산청년회와 밀접한 관련을 맺고 있던 단체로 해영학원의 해영학우회를 들 수 있다.<sup>20)</sup> 울산청년회는 당시 서울파에 속해 있던 단체였고, 병영청년회나 동면구락부 등은 북풍파와 관련을 맺고 있었다. 한편 1920년대 중반에 이들 단체들에 의해 운동경기가 경쟁적으로 개최되다가 1920년대 후반이 되면 그 횟수가 대폭 감소하고 있다. 이는 울산지역 각종 단체들이 1920년대 사회운동을 비롯한 각종 민족운

18) 이상 울산읍내 공설운동장에 대해서는 『동아일보』 1933. 1. 20, 1937. 7. 25, 1939. 10. 4.

19) 천재동, 『아흔 고개를 넘으니 할 일이 더욱 많구나!』, 동아정판, 2007, 185-186쪽.

20) 지호원, 「일제하 울산지방의 중등 교육」 『蔚山史學』 10, 2004, 145-149쪽.

동의 변화와 긴밀한 연관을 맺고 있기 때문에 나타난 현상이다. 즉 1920년대 전반 문화 운동으로서의 청년회 운동에 의해 활발해진 체육활동이 1920년대 중반 새로운 사조인 사회주의의 확산에 의해 경쟁적으로 펼쳐지다가, 1920년대 후반 민족운동의 방향전환기를 맞이하면서 침체기에 빠져든 것이었다.<sup>21)</sup> 물론 여기에는 강화된 일제의 탄압과 경제 대공황 등의 사회경제적 변화도 영향을 주었다. 일제는 1920년대 말부터 각종 단체의 집회와 결사에 대해 대대적인 금지와 탄압, 해산을 시도하고 있었고 여기에 체육 활동도 영향을 받지 않을 수 없었던 것이다.

한편 1920년대 각종 운동경기가 활성화되면서 경기가 과열되는가 하면, 여러 가지 불상사가 빈번하게 일어나고 있었다. 즉 운동선수 사이의 불화나 응원단간의 충돌도 있었던 것이다. 따라서 이에 대한 사회 여론의 비난이나 비판 등이 일어나고 체육의 본질·정신에 대한 반성이 높아지기도 하였다. 이러한 일들이 울산의 운동경기에서도 나타났는데 이를 정리하면 다음과 같다. 1925년 5월 학성소년회가 개최한 남선소년축구대회에서 서생소년회는 경기 규칙인 연령제한 18세, 신장 5척 3촌을 지키지 않고 선수들을 출장시켜 우승을 하게 되었다. 심지어 이 소년회는 자동차를 대절해서 기생까지 태우고 돌아갔다고 한다. 이에 대해 언론은 ‘소년 인술자는 探色까지 장려하는’ 가 라며 비난하면서 다음과 같이 비판을 하였다.

“우리가 체육을 장려함은 육체건강 그것보담 오히려 공정하고 용감한 정신을 조장함이 근본 목적일 것은贅言을 불요할 것이다. … 이제 굿태여 대회위원 제군의 무책임하고 무성의함을 논함은 일종의 妄斷이라고 군 등이 오인할지는 未判이나 적어도 울산의 체육계를 위하여 아니 次回の 대회에는 월만 무결을 도모키 위하여 부득기 秃筆을 들어 군 등의 반성을 促코저 한다. … 어른과 유년이 승부를 결단함은 어른으로서 창괴함을 금치 못할 것이다. 군 등이 일시적 호기심으로 운동도덕의 정신을 몰각하고 경기장에서 한 번 입선될 욕망으로 加團코저 함은 容或無怪어니와 인술자의 처지로서는 그 정의감이 넘우나 결여한 것을 또한 말하지 아니할 수 업스며 더욱이 금후의 각성을 촉진하는 바이다.”

또 다른 예로서 1926년 8월에 열린 갑자구락부 주최의 제2회 숲동면축구대회에서는 주최측의 부주의와 과실로 전회 우승팀인 방어진 용진단이 경기 결과에 승복하지 않는 사태가 발생하였다. 문제의 발단은 경기장 선을 밟으면 아웃인가 아닌가라는 것이었다. 결국 우승기를 놓고 주최측과 대격투가 일어나고 경찰까지 출동해서 군중을 해산시키는

21) 1920년대 울산지역의 사회운동 및 민족운동의 내용과 변화에 대해서는 다음을 참고. 김승, 앞의 글, 『韓民族文化』 26집, 2005 ; 이현호, 「1920년대 울산 東面지역의 사회운동」 『지역과 역사』 20, 2007.

## 1920~30년대 울산의 모습

결과를 빚게 되었다. 이에 대해 당시 사람들은 ‘주최자측의 무경험한 것을 可惜히 역이는 동시에 각 참가단 선수의 心得이 극히 未練한 것을 비난하’ 였다고 한다.<sup>22)</sup>

이처럼 운동경기에서 이기고자 하는 욕망과 일탈된 부정행위는 근대 운동경기에 대한 조선인의 인식이 후진적이고 열등하다고 선전하는 일제의 논리를 합리화시키는 결과를 빚기도 하였다. 결국 외부와의 싸움이 내부로 향하는 자기 분열적 모습을 보인 것이기도 하였다.

1931년 일제의 만주침략과 전시체제의 형성은 근대 운동경기의 개최와 내용에 변화를 일으켰다. 1930년대 울산지역 체육활동을 근대 운동경기 중심으로 정리하면 <표 2>와 같다.

<표 2> 1930년대 울산지역 근대 운동경기 일람

년	월일	종목	장소	주최 및 후원	내 용
1931	8.1 -2	축구	울산역전운동장	재경울산학생회 조선·동아지국(후)	남조선축구대회, 매년 연례 개최
	8.23 -24	정구	병영정구코트	동아분국 울산청맹병영지부체육부 (후)	제1회 남조선개인정구대회, 10팀 참가, 병영팀 우승
1932	1.2	축구	울산공보	북정동 유학생 일동 동아지국(후)	전울산소년축구대회 7팀 참가, 소바위소년단 우승
	8.6 -7	축구	방어진 공설운동장	수성구락부 동아지국(후)	제3회 남조선축구대회, 목도군 우승
	8.15 -16	축구	미상	청량청년회	제1회 축구대회, 8팀 참가, 울산팀 우승
	8.21	정구	병영코트	동아분국	제2회 남조선개인정구대회, 14팀 참가, 부산팀 우승
	8.28	정구	군청코트	동아지국	전울산개인정구대회, 병영팀 우승
	11.2 3 -24	축구	대구계성학교	대구축구협회	전조선축구대회, 울산축구단 우승
1933	1.3	축구	울산공보	울산유학생 동아·조선지국(후)	제2회 전울산축구대회, 소년팀 우정소년, 청년팀 울산청년 우승
	5.30	축구	남창공보	남창금융조합	전울산육상경기대회, 조합 기념일, 울산읍팀 우승
	7.29 -30	축구	방어진 그라운드	수성구락부	제4회 남조선축구대회, 9팀 참가, 울산읍팀 우승
	8.13	정구	군청코트	울산체육협회	제1회 남조선개인정구대회, 병영팀 우승
	8.20	정구	병영역전코트	동아분국	제3회 남조선개인정구대회, 11팀 참가, 울산읍팀 우승
1934	8.12 -13	축구	방어진 공설시장	수성구락부 동아분국(후)	제5회 남조선축구대회, 6팀 참가, 방어진체육팀 우승
1935	8.4	정구	울산소학교코트	동아지국	제1회 전경상개인정구대회, 동래팀 우승

22) 이상 운동경기의 과열과 문제에 대한 것은 『동아일보』 1925. 5. 16, 23, 24 ; 『조선일보』 1926. 8. 23, 27.

				울산정구단(후)	
	8.11	축구	방어진 그라운드	수성구락부 동아지국(후)	제6회 남조선축구대회, 6팀 참가, 구포팀 우승
	8.18	정구	온양공보코트	동아남장분국 남창변영회(후)	제1회 경남정구대회, 18팀 참가, 남창팀 우 승
	8.25	축구	미상	안강 축구구락부	제1회 남조선축구대회, 5팀 참가, 울산군 우승
1936	8.1 -2	축구	울산신설 그라운드	울산체육회 조선·동아·조선중앙지국 (후)	제1회 전조선축구대회
	8.3 -4	축구	방어진 그라운드	수성구락부 동아분국(후)	제7회 남조선축구대회, 5팀 참가, 병영군 우승
1937	7.18	정구	병영코트	병영체육회	병영공원 내에 정구코트(3백여 평), 2백명 청백조 경기
	8.1	정구	미상	동아지국	제2회 경남정구대회
1939	7.1	무도	울산서 무덕관	울산경찰서	경남동부방면 무도대회, 울산경찰서 무덕관 준공식
	8.	정구	연양소학교	연양체육협회	제1회 남조선개인정구대회
1940	7.20 -26	수영		울산군	울산 船場(후네아케) 주간, 어민 수영대회, 어선 경주
	8.1	정구	방어진소학교	방어진체육협회 동아분국·부산일보지국(후)	제1회 남선정구대회, 방어진 황우조-경남대 표
	8.4	정구	연양소학교	연양체육협회 동아·조선시보연양지국(후)	제2회 남조선개인정구대회

〈표 2〉를 보면 역시 1930년대에도 축구(13회)와 정구(12회)가 사실상 근대 운동경기를 대표하고 있다. 축구와 정구 이외의 운동경기로는 무도와 수영을 확인할 수가 있다. 그리고 운동회 때 실시되었던 각종 육상 경기와 역전마라톤, 겨울철 스포츠인 빙상, 울산에 거주했던 일본인들의 전용 운동경기인 야구에 대한 소략한 자료들도 전해지고 있다. 이를 통해 축구를 비롯한 여러 종류의 근대 운동경기가 1930년대에도 행해졌음을 알 수 있다.

그런데 근대 운동경기 가운데 돈 많이 드는 것은 일본인 또는 조선인 유지들의 차지, 상대적으로 돈 안 드는 것은 조선인 일반의 차지였다. 야구, 정구, 수영 등은 전자의 체육이었고, 조선인은 축구가 우세였다. 식민지가 빛은 차별적 차이가 운동경기에도 나타난 것이다.<sup>23)</sup> 이런 차별적 차이는 해방 이후에도 그대로 나타났다. 방어진에서는 해방 이후 야구는 우익 쪽에서, 축구는 좌익 쪽에서 자신의 운동경기로 삼아 대립하였는데, 스포츠 분야에 있어서 야구를 통해 우익 진영의 건재함을 보여주었다고 한다.<sup>24)</sup>

운동경기가 개최된 시기는 1920년대와 마찬가지로 여름과 겨울 방학을 이용하고 있

23) 고석규, 「근대도시 목포의 대중문화를 통해 본 식민지 근대성」 『지방사와 지방문화』 9권 1호, 2006, 101쪽.

24) 천재동, 앞의 책, 2007, 213-216쪽.

다. 이 또한 외지로 나간 유학생이 울산으로 돌아오는 방학 기간을 개최 시기로 잡았던 것을 보여준다. 다음으로 운동경기가 개최된 장소를 살펴보면 축구는 대체로 학교 운동장을 이용하고 있다. 울산읍은 울산역전 광장을 쓰기도 했으며, 방어진은 우암광장을 쓰다가 이후 방어진항 매축으로 신설된 그라운드(지금의 서진 쪽 INI중공업터)에서 축구를 하기도 했다. 정구는 여전히 학교에 시설되어 있는 정구코트를 이용하였다.

1920년대와 비교해서 가장 많이 달라진 것은 운동경기를 주최한 단체들이다. 1920년대에는 면단위별 청년회와 관련 단체들이 운동경기를 주최하였지만 1930년대에는 언론기관과 지역별 체육협회의 주최와 후원이 대부분이었다. 이는 1929년 세계경제대공황과 1931년 만주침략으로 이어진 일제의 전시체제 구축과 강화된 탄압과 수탈, 여기에 신간회 해소로 대표되는 합법적인 제 사회운동 단체들의 비합법·비밀결사 차원의 일정한 좌편향이 체육과 운동경기에도 영향을 주고 있었기 때문이었다. 이런 사회 분위기 속에서 주목을 끄는 것이 축구를 매년 주최한 방어진의 修省俱樂部이다. 수성구락부는 수양단체로서 1931년 6월에 이사장과 이사 10명 그리고 회원 30명으로 창립되었다. 이사장은 방어진의 동해의원 원장이었던 朴永周이었는데 회원들은 방어진 지역사회의 조선인 유지들로 구성되었다.<sup>25)</sup> 이 단체는 1930년부터 1936년까지 모두 7회에 걸친 남조선축구대회를 개최하였다.

한편 1930년대에 들어서면 울산의 주요 지역에는 체육협회가 결성된다. 지금까지 확인되는 것이 언양체육협회, 울산체육협회, 병영체육부, 방어진체육협회이다. 그런데 현재까지 자료상 확인할 수 있는 가장 오래된 체육단체는 彦陽體育俱樂部이다. 언양체육구락부는 1924년 8월에 창립되었는데, 이해 여름에 유학생을 중심으로 지방청년 및 소년학생들을 규합하여 일반의 체육사상을 고취할 목적으로 조직되었다. 이 단체를 이은 것이 아마도 언양체육협회인 것으로 보인다. 1931년 10월 초 추석 명절놀이로 언양씨름대회를 언양체육협회가 언양농민조합의 후원으로 개최하고 있는 것으로 보아 그 사상적 맥락을 가늠해 볼 수가 있겠다.<sup>26)</sup> 언양체육협회의 활동은 1940년까지 확인할 수가 있다.<sup>27)</sup>

울산체육협회는 1932년에 들어와서 협회 창설에 대한 의논이 본격화된다. 11월 초부터 유지자 30여 명이 논의를 해서 11월 20일 울산사회단체회관에서 창립대회를 열었다. 회원은 처음 50여 명에서 이후 200여 명으로 늘어났는데 회장 金相憲, 부회장 安孝式, 이사 金鳳翰 崔辛芝 金活天 金性來 朴龍浩이었다.<sup>28)</sup> 이 단체는 울산읍을 중심으로 울산

25) 이들 대부분은 연령대가 30대 중반 이후로 주로 온건한 정책대안 제시나 대중사업으로 씨름, 축구와 같은 체육활동을 주관하였다. 이들은 1930년대가 되면 일제 지배에 체제내화되어 가면서 지역사회의 주도권을 장악해 나갔다(이현호, 앞의 글, 2007, 274쪽 참조).

26) 일제시기 언양지역에 대해서는 김승, 「일제하 언양지역 민족해방운동의 성장과 발전」 『釜大史學』 28·29합집, 2005 참조.

27) 이상의 언양체육협회는 『조선일보』 1924. 8. 20, 1926. 8. 17, 1931. 10. 6 ; 『동아일보』 1940. 8. 4.

시민대운동회, 축구와나 정구 및 야구대회, 궁술대회, 명절놀이로서 씨름대회를 주도적으로 개최하는 활발한 체육활동을 전개하였다.<sup>29)</sup> 병영체육부는 1937년 6월 9일 인구 8백여 호에 옛 병사가 있었던 곳으로서 체육기관이 없는 것을 유감으로 생각한 청년유지의 발기로 창립되었다. 이들의 첫 사업이 병영공원에 3백여 평의 정구코트를 만드는 것이었는데 이후 활동은 보이지 않는다. 방어진체육협회의 활동은 1940년에 한번 확인할 수 있을 뿐이다.<sup>30)</sup>

1937년 만주침략으로 본격화된 일제의 전시파쇼체제는 체육활동과 운동경기에도 커다란 변화를 일으켰다. 이때 조선총독부는 학교에서의 체육활동을 중시했다. 이른바 국민교육의 3요소인 지·덕·체의 하나로 장려되었지만, 실은 전투훈련이 목적이었다. 예컨대 국민학교에서는 ‘전력증강체육’이라는 수업의 연구발표회가 유행했다. 그리고 학교체육에 황국신민의 이념을 적용한 ‘황국신민체조’를 보급하였다.<sup>31)</sup> 사회체육에는 체육기관의 일원화와 통제를 실시하면서 실행방법으로서 합동체조·체조대회·단체행진·무도경기의 실행 그리고 체육운동 경기회나 체육대회시에 궁성요배·일본기 계양 등을 하며 일본군가를 부르고 경기용어를 일어로 사용토록 하였다.<sup>32)</sup>

#### 蔚山記者團 主催인 市民大運動會 盛況

【울산】 전시하 체육향상을 목표로한 제반 운동은 재울산 신문지국으로 조직된 울산기자단에서 … 후원인 蔚山郡廳體育會 申請원 협력으로 준비한 결과 지난 12일 울산 舊譯前 광장에서 개최한 바 과연 인기는 비등하야 남녀 노소 읍민 총출동으로 관중 무려 1만여 명-문자 그대로 대성황을 이루었으며 시국색을 반영한 제경기가 진행될 때마다 박수갈채는 울산 천지를 진동시킬 만큼 열광적이었으며 … 군청원 80여 명 모다 집합하야 農民體操 등을 도내에서도 첫시험 발표로 대환영을 받았으며 … 그 외 부인경기의 慰問袋 등도 완연 총후부인 임무를 그냥 실현시켜 호평을 받았으며 … 散會하였다.(『동아일보』 1939. 11. 17)

위의 예에서 볼 수 있듯이 전시 하 체육향상을 목표로 한 시민운동회의 개최, 관중 동원, 시국색을 반영한 여러 경기, 농민체조, 부인들의 위문보자기 경기, 총공격, 기마전,

28) 당시 김상헌은 울산노동조합 집행위원장 겸 조선일보 울산지국 지국장, 안효식은 울산의원 원장, 김봉한 조선중앙일보 울산지국 지국장, 김활천 울산읍의원, 김성래(여) 근우회 간부 역임, 박용호 울산여자야학 교사이었다. 이들은 1920년대 후반 1930년대 초 신간회, 근우회, 청년동맹 등에서 활동했던 인물들이었다.

29) 이상의 울산체육협회는 『동아일보』 1932. 11. 12, 25, 1933. 4. 26, 6. 14, 25, 7. 5, 8. 20, 1934. 1. 14 ; 『조선일보』 1933. 11. 9, 1934. 9. 22 ; 『조선중앙일보』 1936. 7. 15, 22, 8. 8.

30) 이상의 병영 및 방어진체육협회는 『동아일보』 1937. 6. 23, 7. 24, 1940. 7. 25, 26.

31) 이지석, 『전쟁과 학교』, 삼인, 2005, 87쪽. 이 체조는 검도와 체조를 혼합시킨 새로운 목검체조로 일본의 武道정신을 함양함으로써 황국신민의 기백을 양성한다는 목적을 띤 것이었다(朝鮮總督府 學務局, 『朝鮮における教育革新の全貌』, 1938, 149-150쪽).

32) 심승구, 앞의 글, 2001, 352쪽.

방공연습 등 정상적인 체육행사는 이뤄지지 않았다. 그러나 이러한 풍경은 낯설지 않은 모습이다. 1970년대 들어 유신체제가 일상적 군사동원체제로 제도화되어 갔던 현실과 깊은 연관이 있는 체육정책<sup>33)</sup>의 기원이 가까운 과거에 있었음을 보여주는 것이다.

### 3. 근대의 즐거움 -여행과 구별짓기

식민지기에 들어와서 여행은 과거의 여행과 다른 것으로 사람들에게 다가왔다. 즉 이동에 필요한 특별한 육체적 노력이나 위험이 줄어들고, 관광산업의 진척으로 즐기기 위한 여행으로서의 환경이 마련되어 갔다. 근대의 여행은 즐거운 것, 재미있는 것이다.<sup>34)</sup> 근대 여행의 즐거움은 교통시설과 숙박시설, 여행지를 안내할 여행안내서 등이 구비될 때 더 배가되는 것이다.

식민지 조선에서의 여행과 관광은 근대 일본의 식민통치 하에서 시작되었다. 일본은 이미 1906년에 조선·만주의 巡覽旅行이 대성황을 거두고 있었으며, 한일병합 이후에는 일본 학생들의 수학여행이 장려되었다. 특히 1920년대 초에서 1930년대 말까지 일본인들의 여행과 관광은 활기를 띠었다.<sup>35)</sup> 이에 조선에서도 고적과 명승지가 정비되고 관광지로 안내하는 각종의 교통시설, 숙박시설, 안내서 등이 갖추어져 갔다. 자본주의라는 동시대적 근대<sup>36)</sup>를 겪고 있던 식민지 조선인들도 근대 여행의 즐거움을 즐기기 시작하였다. 과연 이 시기 울산인들은 어디를 여행하였고 무엇을 이용해서 이동했는지 그리고 어떤 사람들이 여행을 즐겼는지를 살펴보도록 하겠다. 이를 통해 일제시기 울산인들의 여행과 고적, 명승지에 대한 인식 및 생활상의 일단을 알 수 있을 것으로 생각된다.

<표 3> 1920-30년대 울산지역 고적·명승지·여행관련 일람

년	월일	장소	주최 및 행사명	내 용
1921	8.7	서생면왜성		조선시대 수군절도사의 고적지로 유명
	8.9	서생포왜성		수군절제사진지, 3백여 년 전 戰役地, 굉장한 성지 고적 有
	8.23	서생면 명선도	울산청년회 순강	孤島의 천연미를 賞歎, 환영회, 명승지
	9.26	울산왜성	조선청년회연합회	입란 고적인 증성(지금의 학성) 관람
	12.3-4	경주	울산청년회	청년회원(40명) 위로 겸 견학 여행, 경주 고적, 경편열차 이용

33) 신주백, 「체육교육의 군사화와 강제된 건강」 『식민지의 일상 : 지배와 균열』, 문화과학사, 2006, 254쪽.

34) 서기재, 「일본근대 『여행안내서』를 통해서 본 조선과 조선관광」, 『日本語文學』 13, 2002, 428쪽.

35) 太田秀春, 『日本の「植民地」朝鮮에서의 古蹟調査와 城郭政策』, 서울대학교 석사논문, 2002, 64쪽.

36) 해리 하르투니언, 『역사의 요동 : 근대성, 문화 그리고 일상생활』, 휴머니스트, 2006, 321-323쪽.

일제시기 울산인의 생활상

1922	5.14	서생포왜성	춘계연합축구대회	서생성지 고적 탐승, 사립 3개 학교-서생, 신암, 대흥
	7.26-27	경주	울산불교소년회	경주 수학여행, 일행 70명, 불국사·석굴암·古物진 열관·기타 명소 관람, 불국사에서 1박, 경편열차 이용
1923	4.18	울산왜성	울산성지보존회	울산성지 보존·연구·교육자료, 보존회 임원 개선
	5.17	울산왜성	울산성지보존회	보존회원 총독부 교섭, 선후책 강구, 경남도지사 울산 출장
	6.1	울산 명승지	울산공보교 생도	원족회, 명승지 관람-阿火, 은월봉, 삼호교 등지
	6.7	방어진, 울산왜성	경남도지사 순시	방어진과 울산성지 관람
	6.17	울산		경주 인접, 고적명승 多有, 지방번영 위해 시구개정 필요
	6.10	일본	경남, 일본관람단	포상 훈도 1명, 자동차로 出程, 4백여 남녀학생 유지 송별
	7.1-2	경주	정자강습회	원족회, 경주 고적 완상, 학생 70여 명, 교사 2명 인솔
	7.15	울산왜성	울산경찰서, 소방조	소방연습, 태화강 뱃놀이 천렵 가무, 울산성지 탐승
	7.26	일본	울산, 일본시찰단	울산청년회관에서 일본시찰 강연회 개최, 이재락, 김원룡
	7.29	울산왜성 등	조선일보 지국	남선연합정구대회, 울산성지·이수삼산·해수욕을 안내
10.25	부산	울산공보교 생도	부산수산공진회 관람, 생도 75명	
1924	3.29	언양 작천정	언양무산자동맹회	창립총회 개최, 언양 명승지 작천정, 39명 참석
	10.10-11	경주	울산고등강습회	수학여행, 고적보존회 위시 부근 수십 처 고적 명승지 관람, 시대일보 경주지국 안내, 경편열차 이용
1925	5.31	울산왜성	울산우마차조합	정기총회 개최, 증성공원
	6.14	울산왜성	해영학원	육상경기대회, 학성공원
1926	6.7-12	서울	조선·시대지국	순종 인산 및 박람회 관광단, 일제 경찰의 탄압
	8.5	금강산 외	동아·부산일보지국	금강산탐승단-내외금강·해금강·석왕사·원산·경성·인천 월미도, 11일간, 1인당 45원, 울산역 출발(오전 6시)
	10.7	부산	울산농업학교	수학여행, 생도 30여 명, 동래, 부산
1927	3.21	병영성	병영청년회	병영청년회 결의, 성지 植楮 논의
	9.16	울산왜성	울산면	울산면 경영 울산공원 조성 기공식
1928	4.15	울산왜성	울산면	울산공원 개원식, 고적보존과 발전 목적, 시설 반대-민우회
	7.25	경주	신간회 울산지회	하기 정경대강좌회, 강의 외 경주고적·골고암 견학, 여비 할인
1929	1.20	병영성	민성구락부	병영성지 보존 논의와 결의
	4.28	백양사	울산청년회	정기총회 개최 후 간친원유회장으로 백양사 이용
	5.12	울산왜성	울산여자청년회	학성공원 山亭에서 정기총회 개최
	5.19	월봉사	5월청년동맹	월봉사에서 敬老會 개최

## 1920~30년대 울산의 모습

	10.30	울산비행장	여객항로 변경	동경 대련 간 항공로 변경, 이용 불편, 울산 1박을 변경
1930	2.13	병영성	민성구락부	병영성지 보존의 건 토의
	5.11	언양 작천정	연합 원유회	언양 신간분회·청년동맹 연합원유회, 회비 50전
	5.25	울산왜성	연합 원유회	울산노동야학연합원유회, 울산공원 광장, 350여 학생 참가
	10.19	울산비행장	유람비행	울산, 양산, 부산 등 승객 多, 1인 10분간 5원, 일요일 9-2시
1931	6.7	울산비행장	고도경주 비행유람대회, 동아부산지국	자동차로 울산비행장, 비행기로 방어진 석굴암 불국 등 유람, 자동차로 통도사 탐승, 회비 10원, 주류제공, 추첨, 60명 참가
	7.27	경주	경주고적자동차탐승	여자견학단, 회원 20명, 회비 1원 60전, 점심 기념품 증정
	8.16	방어진	동아지국	시민위안납량회, 자동차 배 이용 방어진 유람, 회비 1원
	10.3	금강산	동아지국	금강산탐승단, 회비 35원, 정원 20명, 울산역 출발, 13일간
	10.4	울산비행장	동아언양분국	비행기시승단, 회비 7원, 정원 50명, 울산 경주 유람
1932	4.16	만주	동아지국	만주국시찰단, 회비 50원, 정원 20명, 울산역 출발, 11일간
	7.25	방어진		방어진 해수욕장 개장
	8.13	해운대	동아지국	독자위안납량대회, 회비 3원, 자동차, 2일간
	9. 8	울산		울산 고적 및 명승지-비행장, 무선전신국, 병영, 개운포, 태화루, 황룡연, 학성공원, 이수삼산
1933	4.21	울산왜성	원유회	울산노동조합, 울산의 명소, 3백여 명 참가
	7.8	울산비행장	동아지국	전조선궁술대회, 태화강 뱃놀이, 비행장 무선전신국 참관
	8.10	언양 작천정	동아지국	울산 유학생 납량회, 회비 1원
	8	해운대	동아지국	暑中 여행, 울산 외지유학생 중심, 해운대 천막생활
1934	5.2	경주	동아지국	경주고적부인탐승단, 회비 1원 50전
1935	4.21	울산비행장	동아지국	유람비행대회, 정원 20명, 정원 초과로 2회 개최
	10.16	울산	동해남부선 개통	울산 고적 및 명승지-장안사, 백련암, 대운암, 임랑성지, 문수암, 망해사
1936	3.6-8	부산	두동공보교	수학여행, 3일간, 비용은 1년간 실습 생산품 대금
1937	11.21	병영성	진흥회	병영성지 보호 운동 개시, 퇴락 손상 방지
1939	4.16	울산왜성	간담회	어업조합 간담회, 벚꽃의 학성공원, 군수 및 백여 명
	4.16	일본	울산읍	울산읍의원 선진도시 시찰, 동경 명고옥 등 도시 시찰
	10.7	태화루		태화루 보전 결정, 학성공원 앞 이전, 울산물산진 열관으로 사용
1940	5.5	일본	울산군	각 읍면 시찰단, 회계서기로 선내 선진도시 시찰단, 10일간
	5.10	태화루		태화루 보존난, 1천 5백원에 경매

먼저 위의 <표 3>을 보면 일제시기 울산인들이 울산의 고적으로 인식하고 있는 것들은 서생포왜성, 울산왜성, 병영성, 개운포성, 문수암(현 문수사), 망해사, 백양사, 월봉사, 태화루 등이다. 서생포왜성은 임진왜란 이후 수군절제사영으로 사용되었던 것과 임진왜란 전적지로 인식하고 있다. 울산왜성은 임진왜란 때의 전적지로 울산을 대표하는 고적으로 인식하고 있으며 일제의 울산왜성 보존과 현창 사업으로 일제시기 울산의 유일한 공원으로 정비가 되었다. 울산지역 왜성들에 대한 인식은 일제의 적극적인 성곽보존정책에 큰 영향을 받은 것이다.<sup>37)</sup> 이 두 왜성이 1930년대에 조선총독부에 의해 고적으로 지정되어 적극적인 보존을 받게 된 반면에 조선시대 경상좌도병마절도사영의 본거지였던 병영성은 병영청년회와 민성구락부가 중심이 된 보존활동을 펼쳤지만 훼손이 가속되고 있었다. 이런 민족적 차별에 근거한 고적정책은 울산의 가장 오래된 건물 가운데 하나였던 태화루 보존에서도 나타났다.

#### 太和樓 保存 決定

【울산】유서 깊은 울산읍 태화루는 현재 太和小校 正門으로 되어 있어 그 루상은 蔚山圖書館으로 되어 2만 음민의 관상 이용으로 되어 잇섯거니와 … 태화루를 없새버리자는 일부 설까지 잇게 되자 아연 대다수의 음민간에는 유서 깊은 태화루를 보존하라!는 여론이 높게 되자 … 태화루를 울산의 경승 鶴城公園 전에 이전하여 수록 물산 풍부한 울산 物産陳列館을 겸하게 하여 일석이조의 효과로 울산에서 영구히 태화루를 보존케 되었다고 하는 바 ….(『동아일보』 1939. 10. 7)

위의 신문 기사에 보도된 태화루 보존 결정은 울산군수가 일본인으로 교체되면서 1년도 안되어 포기되고 결국 경매 처분을 하게 되었다. 일제의 전시파쇼체제 하에서 펼쳐진 고적정책의 일단을 보여주는 한 예라고 하겠다.

한편 명승지로 인식되고 있는 곳을 살펴보면 서생 명선도, 은월봉, 작천정, 황룡연, 이수삼산 등이었다. 이곳들은 조선시대에도 명승지로 손꼽혀 오던 곳이었는데, 울산의 근대 문물의 수용 과정에서 새롭게 명승지로 추가가 된 곳은 울산비행장과 무선전신국이었다. 사람들은 이 두 곳이 타읍 도시에서는 볼 수 없는 울산의 자랑거리이며 ‘空都’ 울산을 빛내주는 것으로 생각하였다.

다음으로 여행을 통해 나타난 울산인들의 생활상을 살펴보자. 1920년대까지만 해도 원족회라는 이름하에 울산지역 범위 안에 있는 고적과 명승지를 주로 찾아 즐기는 것이

37) 울산왜성의 보존과 현창사업에 대한 것은 이현호, 「일제의 성곽보존정책과 지역사회의 인식-울산왜성을 중심으로」 『역사와 세계』 32, 2007 참조.

대부분이었다. 울산을 벗어나는 경우는 경주로 수학여행을 가서 고적 탐승을 하는 것이 대부분이었고 간혹 부산을 찾는 경우도 있었다. 경주로 가는 방법은 경편철도를 이용하는 것이 대부분이었는데 협궤열차였지만 새로운 근대 문명 이기와의 접촉은 분명 많은 사람들에게 놀라운 경험이었을 것이다.

울산을 대표하는 울산왜성(학성공원)과 신라 고적이 산재한 경주는 일찍부터 일제에 의해 하나의 관광코스로 짜여 있었다. 일본 본토나 조선 內에서의 여행코스를 살펴보면 일본으로부터의 7일간 코스는 부산-경성-평양-신의주-대구-경주-울산-부산이었으며 이 역순으로도 여행코스를 짜놓았다. 조선 내에서는 경주·부산회람의 3일 코스, 경주 회람의 2일 코스에 울산을 포함시키고 있었다.<sup>38)</sup>

1930년대가 되면 여행의 목적지와 방법에 있어서 많은 변화가 일어났다. 먼저 울산비행장의 개장으로 비행기를 타고 유람하는 관광이 유행하기 시작했다. 심지어 부산에서 울산비행장으로 와서 비행기를 타는 관광도 나타나기 시작했다. 이를 위해 자동차와 비행기 회사가 연계되어 관광상품을 팔았는데 점심과 주류 제공, 경품 추첨과 같은 사람의 투기성을 이용하는 방법도 등장하였다. 그러나 비행기 유람은 비싼 경비를 지급해야 가능한 여행이었다. 1인당 10분 비행유람에 5원이라는 금액은 사실상 일반 사람들은 꿈에도 꾸지 못할 돈이었다. 소수의 사람들만이 누릴 수 있는 특권화된 여행이었다.

또 다른 특권화된 여행은 금강산 유람이었다. 울산역에서 출발해서 울산역으로 돌아오는 금강산 탐승은 기본적으로 소요되는 시일이 10일 이상이었으며 경비도 35원 이상이었다.<sup>39)</sup> 그리고 1931년 만주사변으로부터 불기 시작한 만주개발의 바람은 사람들에게 여행상품으로도 다가왔다. 만주개발의 한몫을 잡기 위한 사람들이 늘어나면서 나타난 이 여행은 신흥 만주국 시찰단이라는 이름하에 10일 동안의 일정에 50원이라는 경비를 요구하였다. 그러나 이 당시 울산의 농촌 사회는 경제대공황과 미가 하락, 그리고 연이은 수재와 한재로 엄청난 이재민이 발생하고 있었다. 사람들은 이재민 구제사업의 일환으로 실시된 울산수리조합의 공사 현장에서 일당 40전으로 하루 세끼 밥도 먹지 못해 영양실조로 굶어죽는 사람들까지 나타나고 있었다. 1930년대부터 본격적으로 식민지 조선에 확산되기 시작한 근대 여행의 즐거움은 일찍부터 사람들을 구별짓고 있었던 것이다.

한편 1930년대에는 현재와 다를 바 없는 여름철 납량행사로 해수욕이 등장하고 있다. 그것도 해수욕장이라는 이름으로 나타났는데 울산에서는 방어진이 그 첫 출발지였다. 그리고 해운대로 납량회를 가는 여행상품이 등장하였다. 1박 2일의 여정에 1인당 3원이라는 경비를 소요하는 것이었지만 신청자가 많아 날짜가 연기되어 실시되기도 하였다.

38) 朝鮮總督府 鐵道局, 『朝鮮鐵道旅行案内』, 1915, 8쪽. 朝鮮總督府, 『朝鮮鐵道旅行便覽』, 1923, 32쪽. 朝鮮總督府 鐵道局, 『朝鮮旅行案内記』, 1934, 211-212, 225-226, 228쪽.

39) 1930년대 공립보통학교 (조선인) 교원의 월급은 평균 50원 정도였다.

마지막으로 일제시기 울산의 대표적인 고적이자 명승지가 된 학성공원을 통해 당시 지역민들의 인식을 살펴보도록 하자. 1930년대 이후 울산왜성에 대한 지역민들의 인식은 울산왜성을 하나의 공원, 유원지로 인식하는 것이었다. 당시 학생이었던 이들도 소풍을 가는 명승지의 하나로 기억하고 있었다.<sup>40)</sup> 1935년 부산과 경주 사이의 동해남부선 개통으로 기존에 울산읍내 시가지에 있던 울산역을 이전하게 되었다. 이에 학성공원(울산왜성) 근처로 이전하자는 여론이 일어나게 되었고 결국 여론대로 옮겨지게 되었다. 이유는 당시 울산에 6만 평이나 되는 울산비행장과 무선전신국이 세워지게 됨으로써 울산을 널리 알리고 많은 사람들을 명승고적이 많은 울산으로 여행하게 만든다는 것이었다.<sup>41)</sup>

따라서 이러한 지역민의 인식은 이제 학성공원(울산왜성)을 기존의 보존과 현창 사업의 대상으로 보는 것이 아니라 울산을 대표하는 景觀의 대상으로, 觀光의 차원으로 인식이 전환되고 있음을 보여주는 것이었다. 이러한 인식의 전환을 보여주는 것으로 「「벚꽃」으로 유명한 울산 학성공원은 또한 매화꽃 만히 피기로 유명하다. 지금이 한참으로 학성공원에는 백여 주 되는 「매화꽃」이 赤, 黃, 白 등으로 행취산을 덮어 밭서 매화꽃 구경으로 상당한 사람이 등산하구 있다.」<sup>42)</sup>는 당시 학성공원의 상태를 전해주는 기사를 통해 확인할 수가 있다.

## 맺 음 말

본고는 일제시기 발행된 한글신문을 통해 1920년대에서 1930년대 이르는 울산 지역 사회의 생활상을 살펴보고자 하였다. 위 시기는 식민지 조선이 사회경제적으로 자본주의 근대 사회로 본격적으로 진입한 시기였다. 과거에 담긴 현재의 울산의 생활상을 크게 세 가지 주제로 살펴보았다.

근대라는 문명의 모습을 시각적으로 가장 잘 드러내는 박람회, 지역에서는 품평회와 전람회라는 형태로 개최된 이 행사는 식민지 시기 초기부터 울산지역에서 펼쳐지고 있었다. 이를 통해 울산인들은 일찍부터 근대 문명이 펼친 계몽과 선전, 오락과 여가라는 것을 접하게 되었다. 동시에 1920년대 청년회를 중심으로 문화운동 차원에서 전개된 근대 운동경기를 활발하게 펼치면서 공동체 의식과 단결 그리고 단체 규율을 체화시켜나

40) 김병희, 『80 인생을 회고한다』, 2000, 35-36쪽. 당시 이글의 저자는 왕복 24km의 길을 걸었다고 한다.

41) 『동아일보』, 1931. 9. 13, 1932. 9. 8, 11. 6. 『조선시보』, 1935. 10. 16.

42) 『동아일보』, 1940. 3. 13.

## 1920~30년대 울산의 모습

---

갔다. 그러나 여전히 근대 운동경기는 소수의 엘리트 중심의 스포츠인 경우가 많았다. 그리고 운동경기에서 이기고자 하는 욕망과 일탈된 행위는 일제에 의해 식민통치를 합리화시키는 한 논거로 이용되기도 하였다. 근대의 여행은 즐거움이었다. 이 즐거움은 관광상품화가 될 때 배가되었다. 특히 1930년대 울산인은 이전과는 다른 고적과 명승지에 대한 인식을 갖추기 시작했고, 근대 문물이 만들어낸 새로운 즐거움을 누리기 시작했다. 물론 그것은 나와 다른 너를 구별짓는 것이기도 하였다.

1920년대에서 1930년대 이르는 시기의 울산의 모습은 현재의 모습이 내재된 과거의 표상이라고 할 수 있겠다. 그러나 그것은 동시에 굴절된 모습으로 현재에 이르는 것이었다. 결국 오래된 미래에 대한 탐구는 근대 울산에 대한 이해를 높여 주는 또 하나의 작업이라고 할 수 있을 것이다.