

철도의 사회적 기능에 관한 연구 II

| 이 용 상 |
우송대학교
교수



| 임 병 국 |
열차사랑동호회
회장



4-3 2004~2007년 : 철도역사의 문화재 지정
2004년 부터는 철도역사의 문화재 지정이 본격적으로 시작되어 2008년 9월 현재까지 총 24건의 철도역이 등록문화재로 등록되면서 문화적으로 중요한 위치를 차지하고 있다. 특히 2006년 12월 4일에는 12개의 철도역사가 문화재로 등록되면서 철도문화재 중 가장 큰 비중을 차지하게 되

는데, 이는 철도문화재가 그동안 기술적 가치(급수탑), 한국사적 가치(6.25 전쟁 관련)에 중점을 두고 지정되어 왔으나 철도역사가 지역 사회에 미치는 사회 문화적 영향의 중심적 역할을 해 왔음을 문화재 지정 작업을 통해 반영하게 된 것으로 볼 수 있다.

문화재 지정 시기별로 보면 2005년 이전에는 지역별 대

표 9. 철도역의 등록문화재 현황(2008년9월 현재)

번호	문화재명	건축연도	등록문화재 번호	등록일자	소재지
1	서울역	1925년	사적284호	81.09.25	서울시 중구
2	남창역(동해남부선)	1935년	105	04.09.04	울산시 울주군
3	구 곡성역	1933년	122	04.12.31	전남 곡성군
4	임창역(경전선)	1930년대	128	04.12.31	전남 순천시
5	신촌역(경의선)	1920년대	136	04.12.31	서울시 서대문구
6	반곡역(중앙선)	1940년대	165	05.04.15	강원 원주시
7	진해역(진해선)	1926년	192	05.09.14	경남 진해시
8	임피역(군산선)	1936년	208	05.11.11	전북 군산시
9	춘포역(전라선)	1914년	210	05.11.11	전북 익산시
10	일산역(경의선)	1933년	294	06.12.04	경기도 고양시
11	팔당역(중앙선)	1939년	295	06.12.04	경기도 남양주시
12	구둔역(중앙선)	1940년	296	06.12.04	경기도 양평군
13	심천역(경부선)	1934년	297	06.12.04	충북 영동군
14	도경리역(영동선)	1939년	298	06.12.04	강원도 삼척시
15	남평역(경전선)	1956년	299	06.12.04	전남 나주시
16	화랑대역(경춘선)	1939년	300	06.12.04	서울시 노원구
17	울촌역(전라선)	1930년	301	06.12.04	전남 여수시
18	송정역(동해남부선)	1941년	302	06.12.04	부산시해운대구
19	동촌역(대구선)	1938년	303	06.12.04	대구시 동구
20	가은역(가은선)	1961년	304	06.12.04	경북 문경시
21	청소역(장항선)	1961년	305	06.12.04	충남 보령시
22	불정역(문경선)	1955년	326	07.04.30	경북 문경시
23	하고사리역(영동선)	1966년	336	07.04.30	강원 삼척시
24	반야월역(대구선)	1930년대	270	06.09.19	대구시 동구

자료: 문화재청

표성을 가지거나 상징적 의미를 가진 역사가 문화재로 지정, 등록되는 경향이 있었는데, 구 서울역사, 남창역사, 구 곡성역사, 원창역사, 신촌역사, 반곡역사, 춘포역사, 임피역사가 이에 해당된다.

(1) 구 서울역

구 서울역사는 1900년, '경성역'이라는 이름으로 처음 개장했고 1905년에는 '남대문역'이라는 이름으로 개칭했으며, 1925년 역사가 준공되었다. 건축 규모는 역사 80,939㎡에 지하 1층, 지상 2층으로 1981년 9월 25일 사적 제 284호로 지정되었다. 신역사가 착공되는 2003년 말까지 여객취급역사로 이용되어 왔으며, 앞으로 서울을 대표하는 복합문화공간으로의 활용이 계획되어 있다.

(2) 남창역

남창역사는 1935년에 건축된 소규모 목조 철도역사로



그림 10. 구 서울역사(등록문화재 284호, 1925년 건축)

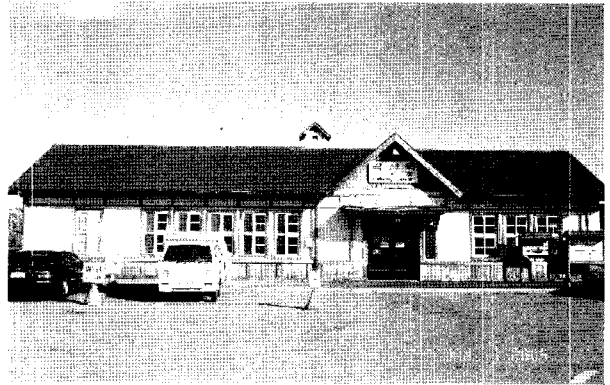


그림 12. 구 곡성역(등록문화재 122호) (1933년 신축)

건물 후면부 지붕의 중앙부에 두개의 박공을 중첩시켜 역사형태와 정면성을 강조한 것이 특징적이다. 일제 강점기 지방 역사(驛舍)의 형식·구조 및 공간구성을 잘 보여주는 건물이다. 울산광역시 울주군 온양읍 남창리 42번지에 있다.

(3) 구 곡성역

구 곡성역(전라남도 곡성군 오곡면 오지리 770-5소재)으로 이역은 1933년 전라선(익산-여수)의 개통 당시 건축된 역으로 전통적인 중소역 양식인 삼각형모양을 하고 있다. 1999년 2월 25일 전라선이 복선전철화하면서 구곡성역과 압록역의 13.2km가 폐선되었고 이 역은 현재 관광자원으로 활용되고 있다.

(4) 원창역

원창역사는 70년 이상의 역사를 갖고 있는 비교적 오래



그림 11. 남창역사 (등록문화재 105호, 1935년 건축)



그림 13. 원창역 (등록문화재 128호, 1930년대)

된 역사 건물로 전국적으로 목조 단층 역사가 거의 남아있지 않은 상황에서 그 가치가 돋보이는 건물이다. 조선총독부가 전국 주요도시에 내린 조선시가지계획령이 시행됨에 따라 이에 준하여 설계, 시공된 철도역사로서, 일제강점기 표준설계도서에 따라 건립되어 그 특성을 고스란히 간직하고 있어 학술적 가치가 있으며, 동일한 양식으로 문화재로 지정되어 현존하는 역사는 전라선 울촌역사(등록문화재 301호)가 있다.

(5) 신촌역

구 신촌역사는 경의선에 부속된 철도역사로 1920년에 세워졌는데 이는 1925년 세워진 구 서울역 건물보다 5년 앞선 것이다. 2006년 7월 12일 구 역사와 경의선 철도 사이에 건설된 민자역사의 영입이 시작되고 구 역사는 보존을



그림 14. 신촌역사 (등록문화재 136호, 1920년대)



그림 15. 반곡역사 (등록문화재 165호, 1940년대)

위해 건물의 역무실 위치를 반대로 옮기는 공사를 진행하였다. 1920~30년대의 조적법, 목재지붕틀, 창호, 굴뚝 등의 원형이 잘 남아있으며, 이 시기 철도역사의 전형적 유형인 맞배지붕에 삼각형의 박공을 강조한 지붕, 대합실과 역부실로 크게 양분되는 평면 등이 잘 표현되어 있고, 이 지역이 1920년대 서울의 교외로서 새롭게 개발되었다는 도시사적 의미 또한 확인할 수 있다.

(6) 반곡역

반곡역사는 2005년 4월 15일 등록문화재 제165호로 지정되었으며, 일제강점기 말 소규모 지방 철도역사의 분위기를 지금도 잘 보여주고 있는 건축물이다. 봄철에는 역사 주변에 벚꽃과 각종 식물이 조화를 이루어 사진촬영이나 철도답사지로 각광받고 있으며, 아름다운 풍경으로 인해 영화나 드라마 배경촬영지가 되기도 한다.

(7) 진해역

진해역은 1926년 진해선의 영입을 개시하면서 건축되었고 경상남도 진해시 여좌동에 위치하고 있다. 2002년에 개축된 후 2005년에 근대문화유산으로 지정되었다

(8) 임피역

임피역은 1912년 호남선의 지선으로 완공된 군산선에 위치해 있는데 1936년에 건립되었다. 본래 임피면 읍내에 위치할 예정이었으나 기차가 지나가면 산이 끊기고 기차의 운행진동으로 임피 지역의 기가 훼손된다는 풍수지리적인 반대하는 여론이 있어 읍내에서 약 4km 떨어진 술산



그림 16. 진해역사 (등록문화재 192호, 1926년)



그림 17. 임피역사 (등록문화재 208호, 1936년 건축)

리를 경유하게 되었다고 전한다(군산시 임피면 술산리 230번지). 일제 강점기 임피역이 위치한 군산선은 전라남 북도의 농산물을 군산항을 통하여 일본으로 반출하는 중요교통로서 수탈의 역사를 가지고 있다. 임피역은 당시 농촌지역 소규모 간이역사의 전형적 건축양식과 기법을 잘 보여주고 있다.

2006년에는 전국적으로 12개의 간이역사가 한꺼번에 등록문화재로 등록되었다. 같은 해 7월부터 9월 초까지 간이역 65곳을 대상으로 문헌조사와 현지조사를 통해 역사적·건축적 가치와 함께 서정적 가치가 높고 인근 자연 풍광이 빼어나 보존가치가 큰 간이역 12곳을 2006년 12월 4일 문화재로 등록 예고 했는데, 화랑대역, 일산역, 팔당역, 구둔역, 심천역, 도경리역, 남평역, 울촌역, 송정역, 동촌역, 가은역, 청소역이 그 대상이다.

(9) 춘포역

1914년에 건립되어 대장역(大場驛)으로 명명된 역사 건



그림 18. 춘포역사 (등록문화재 210호, 1914년 건축)

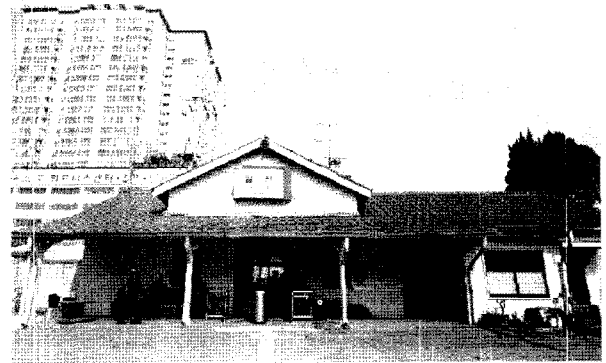


그림 19. 일산역사 (등록문화재 294호, 1933년 건축)

물로, 1996년 춘포역으로 개칭되었다. 슬레이트를 얹은 박공지붕의 목조 구조로서 소규모 철도역사의 전형을 잘 보여주고 있으며, 현존하는 최고(最古)의 역사로 역사적, 건축적, 철도사적 가치가 있다.

(10) 일산역사

일산역의 경우 1906년 4월 3일 경의선이 개통되었는데 역의 영업은 1933년 10월 21일 시작되었다. 철도가 개통되면서 역 주변이 발전하기 시작하여 당시 중면의 면사무소를 일산역부근으로 옮겨 주변이 발전하였다. 현재의 역사는 1983년 보수를 하고 현재에 이르고 있는데 역전체면적은 56,435㎡, 역사면적은 222.5㎡이다. 현재 역은 사적 294호로 지정되어 있다. 1990년대 이후부터는 일산신도시가 새로 생긴 자동차도로 중심으로 발전함에 따라 침체의 길을 걷다가 2009년 경의선의 복선전철화와 주변지역의 개발로 철도역 주변의 개발 계획이 수립되고 역은 현재 신축 중으로 2009년에 새로운 역이 들어서게 된다.

(11) 팔당역

팔당역은 1939년 4월 1일 보통역으로 영업을 개시한 이후 경춘선 백양리역과 함께 현존하는 역사 중 우리나라에서 보기 드물게 플랫폼에 노선을 따라 설치되어 있는 일자형의 장방형 역사로서 희소적 가치를 지니고 있다. 건축외형은 비교적 원형을 잘 간직하고 있으며 내부공간은 다소 변형되었으나 주요 구조재는 그대로 유지되고 있어 당시의 철도역사건축을 이해하는데 중요한 자료이다.



그림 20. 팔당역사 (등록문화재 295호, 1939년 건축)



그림 22. 심천역사 (등록문화재 297호, 1934년 건축)

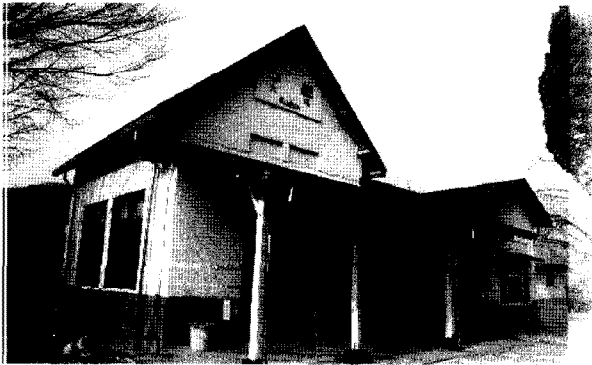


그림 21. 구둔역사 (등록문화재 296호, 1940년 건축)



그림 23. 도경리역사 (등록문화재 298호, 1939년 건축)

(12) 구둔역

구둔역은 1940년 4월 1일 보통역으로 영업을 개시하였다. 장방면 평면에 'T'자형 지붕을 하고 있으며 출입구 부분은 박공 형태로 되어 있다. 철로면에는 차양지붕을 달았으며 튀어나온 조정실의 지붕은 작은 박공지붕으로 원래의 모습을 간직하고 있다. 건물 내부의 주요 구조재 또한 원래의 것 그대로 남아있으며 주변 경관이 아름다워 역사와 잘 어울려져 있다.

(13) 심천역

심천역은 1905년 보통역으로 영업을 개시하여 1920년에 역사가 신축되었으나 1934년 복선공사에 의하여 이전 신축되었다. 역사는 '—'자형 평면형태를 하고 있으며 대합실 출입구에 박공지붕을 틀어 정면성을 강조하고 있다. 본체 박공부분의 입구, 창호 등은 원형을 그대로 유지하고 있으며 철로변의 대합실출입구에는 차양지붕을 덧 달아낸

형태로 본체의 지붕과 단차를 두고 있어 입체감을 주고 있다. 대신역, 아포역, 직지사역과 함께 현재 경부선에서 원형이 잘 보존되어 있는 역사로 손꼽힐 만하다.

(14) 도경리역

도경리역은 1939년에 건립되어 영동선에 남아있는 역사 중에 가장 오래된 역사로서 원형을 잘 보존하고 있는 편에 속해 희소가치가 있다. 출입구에 박공지붕형태의 케노 피클 두어 정면성을 강조하고 있으며, 관사 몇 동이 역사로부터 약 200미터 떨어진 곳에 남아있다.

(15) 남평역

남평역은 1930년 12월 간이역으로 영업을 개시하여 1948년 5월 보통역으로 승격하였으며, 여수·순천사건으로 역이 소실된 후 1956년 7월 신축되었다. 시·소설로 유명한 '사평역에서'의 배경장소로도 알려져 있는데, 작가



그림 24. 남평역사 (등록문화재 299호, 1956년 건축)

가 상상의 공간임을 밝혔으나 빛나무와 여러 가지 이름모를 식물로 가득한 고즈넉한 역 구내의 모습 때문에 지금도 적지않은 사진작가와 문학도가 실존하지 않는 사평역을 대신하여 찾아오고 있다.

(16) 화랑대역

화랑대역은 건립 당시 '태릉역'이었으나 1958년 '화랑대역'으로 개칭되었다. 서울시내에 위치한 근대 간이역으로 주변의 풍부한 수림으로 경관과 풍치가 뛰어나다. 대부분의 간이역은 일자형 평면위에 십자형 박공지붕을 올려놓는 형태를 갖고 있으나 화랑대역은 다른 역과 달리 비대칭삼각형을 강조한 박공지붕구조를 가진 희소성이 있다. 외형과 내부도 원래의 형태를 비교적 잘 간직하고 있으며, 서울시에서는 경춘선 이설 이후 공원화 사업과 함께 화랑대역을 철도박물관으로 활용할 계획을 갖고 있다.

(17) 울촌역



그림 25. 화랑대역사 (등록문화재 300호, 1939년 건축)



그림 26. 울촌역사 (등록문화재 301호, 1930년 건축)

울촌역은 1930년12월25일 남조선철도주식회사의 영업개시와 동시에 건축되어 일반운수영업을 개시하였다. 역사의 왼쪽에 대합실이, 중앙부에는 역무실이, 이어서 부속실인 보관고(창고)가 돌출된 볼륨으로 만나게 되어 'L'자형 평면을 나타내고 있다.

(19) 송정역

송정역은 1934. 12. 16. 역원무배치 간이역으로 영업을 시작하였고, 현재의 역사는 1941. 6. 1. 보통역으로 승격과 함께 지어졌다. 역사와 창고, 4868㎡ 대지, 역사를 중심으로 좌우 철로 150m 등이 등록문화재로 지정되었다. 1930~1940년대 역사 건축의 전형적인 모습을 보이며 현재 창고로 쓰이는 건물은 당시 유럽에서 유행하던 독특한 철제 장식의 아르누보 양식으로 지은 것이다. 역 근처에 해수욕장이 있어 피서지 겸 관광지로 많은 관광객이 찾고 있다.

(19) 동촌역



그림 27. 송정역사 (등록문화재 302호, 1941년 건축)



그림 28. 동촌역사 (등록문화재 303호, 1938년 건축)

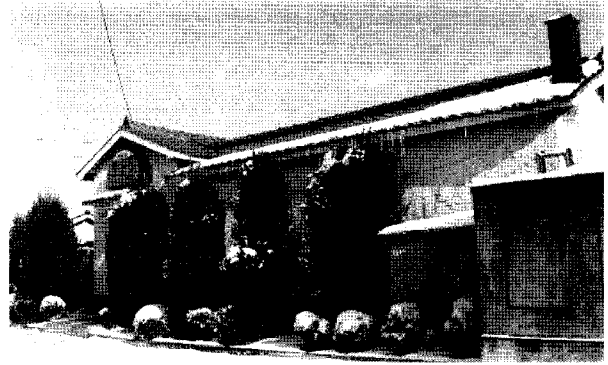


그림 30. 청소역사 (등록문화재 305호, 1961년 건축)



그림 29. 가은역사 (등록문화재 304호, 1961년 건축)

동촌역은 1917년 11월 1일 보통역으로 영업개시하여, 1928년 7월 1일 국철로 편입되어 1938년 대구-영천간 광개선으로 개량되었다. 반야월역, 금호역과 함께 대구선의 원형을 유지하고 있다.

(20) 가은역

가은역은 1956년 9월 15일 석탄공사 은성광업소의 명칭에 따라 은성보통역으로 영업을 개시하였으며 1959년 2월 가은역으로 개칭하였다. 현재의 역사는 1955년 4월에 신축한 것으로 알려지고 있으며, 해방 후에 건축된 목조역사로서 광복 이후 철도역사의 특징을 잘 나타내고 있다. 현재 폐선된 역사 중에서 특히 한때 번창했던 석탄산업과 관련된 역사로서의 가치도 가지고 있다.

(21) 청소역

청소역은 1929년 역원배치 간이역으로 영업을 개시하

여 1958년 9월 보통역으로 승격한 후 1961년에 지어진 벽돌조 역사이다. 원래의 명칭은 인근 마을의 이름을 따서 '진죽역'으로 불렸지만 현재 '청소역'으로 변경되었다. 장항선에서 남아있는 역사 중에 가장 오래된 역사로서 희소적 가치가 있다. 한국전쟁이후 근대간이역사의 건축양식을 잘 보여주고 있다.

(22) 불정역

2007년에는 역사 자체의 건축적 가치보다는 역사 주변의 지역 문화적 가치를 중시한 문화재 지정을 눈여겨볼 수 있는데, 문경선 불정역과 영동선 하고사리역이 그 대상이다.

1955년 건축된 불정역은 시골 간이역의 낭만적인 모습을 잘 간직하고 있는 역사로 높이 솟은 삼각형의 박공면을 두고 측면에 대합실이 있는 전형적인 간이역이다. 역사 하부는 화강석으로 설치하고 상부는 강자갈을 설치하여 다른 간이역과는 다른 독특한 외관을 지니고 있다.



그림 31. 불정역사 (등록문화재 326호, 1955년 건축)



그림 32. 하고사리역사 (등록문화재 336호, 1966년 건축)

(23) 하고사리역

하고사리역은 1966년 마을 주민들이 건축한 시골 간이역으로, 역이 위치하고 있는 지역은 원래 마을의 중심지였으나 석탄채굴을 위해 도계광업소가 만들어 지면서 역사가 석탄채굴과 가까운 쪽으로 옮겨졌다. 철도역사와 마을과의 연계가 떨어지자 마을사람들이 역사의 필요성을 인지하고 합심하여 지어진 역사이다. 목구조와 슬레이트 지붕의 평범한 건물이나 주변경관과 지역성 그리고 주민들에 의해서 건립되어 개통·운영된 역사로서의 의미를 지니고 있다.

(24) 반야월역

반야월역은 동대구역과 영천을 잇는 대구선에 위치하고 있다. 동대구역과 반야월역을 잇는 대구선이 2008년 2월14일 운행이 중지되고 현재 반야월역은 문화재로 보존되고 있다.

2005년 이후 지정된 급수탑, 철도역사 외에도 검수고나 보급창고, 터널, 철도교량까지 등록문화재로 등록되고 있는데, 이는 철도와 철도 시설이 가지는 교통수단으로서의

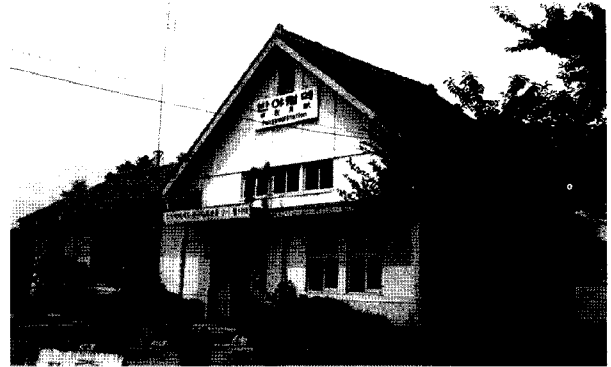


그림 33. 반야월역사 (등록문화재 270호, 1930년대 건축)

기본 기능 외에도 철도노선, 철도차량, 철도역사를 포함한 모든 철도의 요소들이 지역 사회에 다양한 문화적 영향을 끼치고 있음을 공식적으로 반영하기 시작한 것으로 볼 수 있다.

2008년에는 다수의 철도차량을 비롯한 객차, 화차, 레일, 폐색기 등 철도박물관에 전시된 시설물을 포함한 다양한 철도시설을 문화재로 지정하여 철도 시설에 대한 중요

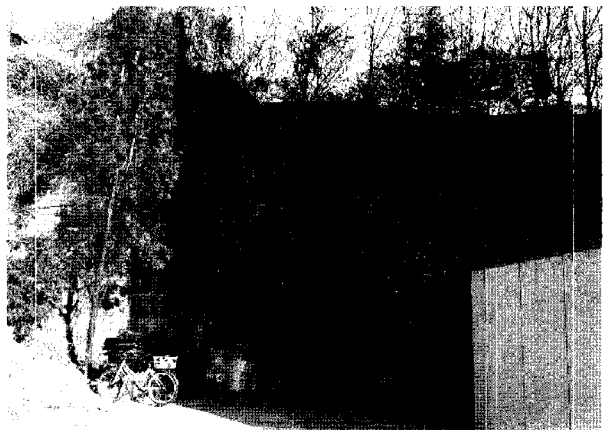


그림 34. 구 왜관터널 (등록문화재 285호, 1905년 건축)

표 10. 2005년 이후 문화재로 지정된 철도관련 시설

등록번호	이름	소재지	문화재 지정일
168호	철도청 대전지역사무소 채무과 보급창고(3호)	대전 동구	2005.4.15
202호	진주역 차량정비고	경남 진주	2005.9.14
204호	밀양 상동터널	경남 밀양	2005.9.14
205호	구 밀양역 파출소	경남 밀양	2005.9.14
250호	한강 철도교	서울 용산	2006.6.19
269호	청량리역 검수차고	서울 동대문	2006.9.19
285호	구 왜관터널	경북 칠곡	2006.12.4

표 11. 문화재 등록 예고된 철도시설 목록(2008.8.22 현재)

연번	문화재 명칭	소재지(소장처)	제작년도	제 원(크기 mm)	비고
1	미카형 증기기관차 304호	제주시 연동 270-5(삼무공원)	1944년	증기기관차 미카3-304 차륜배열 2-8-2, 동륜직경1,450 L22,094 W3,708 H4,507 중량 90.65톤, 견인력 15,430kg 객차:L21m W3m, 80인용 비둘기호	
2	미카형 증기기관차 129호	대전광역시 대덕구 (대전철도차량관리단)	1940년	증기기관차 미카3-129 차륜배열 2-8-2 L16,000 W3,054 H4,570 최고속도 90km/h, 973HP	
3	디젤전기기관차 2001호	부산광역시(부산철도차량관리단)	1950년	기관차형식 SW-8, 엔진형식 8-567C 중량 94.5톤, 견인력 800HP 최고속도 105km/h	
4	파시형 증기기관차 23호	경기도 의왕(철도박물관)	1942년	증기기관차 파시5-23 차륜배열 4-6-2 W 3,250 H 4,750 동륜직경 1,850 최대속도 110km/h	
5	협궤 증기기관차 13호	경기도 의왕시(철도박물관)	1937년	증기기관차 허기11-13 차륜배열 2-8-2, 동륜직경 900 W3,200 H2,400 궤간거리 762 속도 70km/h	
6	대통령 전용 객차	경기도 의왕시(철도박물관)	1927년	L24,500 W3,000 H3,400 자중 55.9톤 전망차 내 폭 2,960 창폭 1,295	
7	주한 유엔군사령관 전용 객차	경기도 의왕시(철도박물관)	1936년	L23,200 W3,000 H3,400 자중 55.9톤 전망차 내 폭 2,960 창폭 1,295	
8	협궤무개화차	경기도 의왕시(철도박물관)	1955년	협궤무개화차 91031호 L8,204 W1,981 H1,676 궤간거리 762 하중 15톤, 자중 6톤	
9	협궤유개화차	경기도 의왕시(철도박물관)	1955년	협궤유개화차 90013호 L8,204 W1,981 H2,794 궤간거리 762 자중 8톤, 하중 15톤 (일괄 5점) 통표 경인선 572 : 낫쇠, 사각형, 33×39 통표 301 : 낫쇠, 팔각형, 75×54	
10	대한제국기 철도 통표	경기도 의왕시(철도박물관)	1900~ 1905년	통표 3237 : 낫쇠, 8자형, 58×72 통표 1199 : 낫쇠, 8자형, 60×70 통표 경부선 2245 : 낫쇠, 사각형, 60×65	
11	대한제국기 경인철도 레일	경기도 의왕시(철도박물관)	1897년	L1,070, 중량 30kg/m 재료:강철	
12	쌍신폐색기	경기도 의왕시(철도박물관)	1905년	440×300 재료:나무+철, 형식:평정식	

자료: 문화재청

성과 사회, 문화적 가치를 제고하고 있다.

5. 맺는 말

본 연구에서는 철도의 기능 중에서 해외의 경우는 도시 발전 등에 초점을 맞추어 국내에서는 문화재를 통하여 철도의 기능을 조명해 보았다. 외국의 경우는 철도의 다양한 기능성에 대한 연구가 활발하게 진행된 것에 비해 우리나라는 최근에서 철도관련 문화재를 지정하는 등 관련된 연구가 미약한 편이다. 따라서 향후 철도가 가진 역사, 산업,

문화, 지역발전, 예술 등 다양한 분야에서의 그 역할을 조명하는 작업이 끊임없이 진행되어야 할 것이다. ♪

♣ 참고 문헌

1. 김종현 외 2명, "철도역사 급수탑의 건축적 특성에 관한 연구", 건축역사연구 15(2)
2. 이용상외 공저(2005), "일본철도의 역사와 발전" 북갤러리
3. 이용상,문대섭,이희성(2009), "유럽철도의 역사와 발전", 북갤러리
4. B.R.Mitchell(1975), "EuropeanHistoricalStatistics(1750-1970)", TheMacmillan Press.
5. Jack Simmons(1991), "The Victorian Railway" Thames and Hudson