

# 최초의 경인철도 집중탐구



손길신  
한국철도교통문화협회 명예회장  
s4348@chol.com

## 1. 집중탐구의 동기



1899년 9월18일 인천~노량진간 운행된 경인철도가 한국 최초의 철도였음은 누구나 아는 상식에 속하지만 당시 열차는 어떻게 조성되었으며, 어느 역을 몇 시에 출발하여 어느 역에 몇 시에 도착하였고, 운임은 얼마였는지? 그리고 어떤 사람들이 열차를 이용했는지 등 구체적인 상황을 찾지 못해 1905년 경부철도

개통에 따라 발행된 시각표를 근거로 최초 열차의 운행상황을 짐작할 수 있을 뿐이었다.

필자는 철도관련 서적이나 당시의 문헌들에서 그 흔적을 찾고자 했으나 우리의 철도역사 서적은 물론 일본의 기록에도 남아있지 않았다. 다만 철도박물관장으로 재직 중 외국어대학교 강의를 위해 매년 한국을 방문했던 미국 Whitworth대학 Norman Thorpe교수를 통해 구입한 1898년 1월29일자 Harper's Weekly지에 소개된 'The First Railway in KOREA' 기사를 통해 경인철도용 각종 자재와 한강철교 부설용 철재 등 모든 자재가 미국에서 직접 수송되었다는 사실과 역사(驛舍)설계는 미국 본사에서 직접 했다는 사실 등을 파악하면서 머리를 스친 생각은 당시 언론의 보도자료에는 남아있을 것이라는 기대를 하며 동대문 고서적상에서 구입한 독립신문 영인본에서는 기대 이

상의 생생한 기록들을 찾을 수 있었기에 각종 고문헌과 보도자료 등에서 찾아낸 자료들을 정리하였다.

## 2. 최초의 철도 부설계획



한국 최초의 철도는 일본이 그들의 필요에 의해서 부설한 것으로 잘못 이해하는 사람들을 만나면 안타까운 생각과 함께 철도역사 교육이 필요함을 다시한번 생각하게 된다.

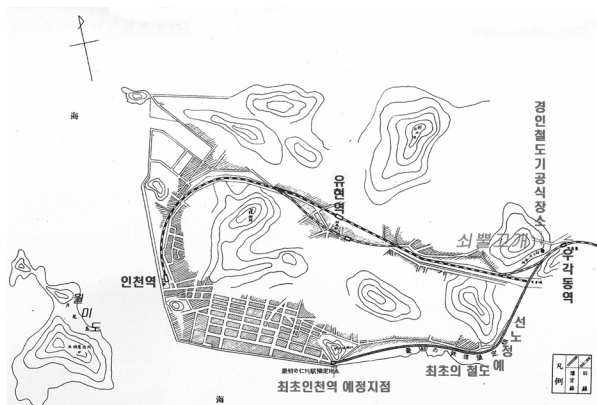
일본에 수신사로 다녀온 김기수는 1876년 펴낸 '일동기유(日東記遊)'에 일본에서 직접 승차해본 경험을 상세히 기록하여 철도를 알렸고, 1887년 2월28일자 한성주보(漢城周報)는 2월18일자 중국 선바오(申報)지에 기차(火輪車)의 속도와 용도, 편리성 및 세계 각국의 철도 현황을 소개한 '서양의 기차 철도(泰西輪車鐵路考)'를 그대로 전제하여 철도에 관한 지식을 전파했으며, 주미 대리공사 이하영은 1889년 귀국 시 정교한 철도모형을 들여와 궁중에서 보여줌으로서 왕을 비롯한 대신들에게 철도의 유용성을 소개하였다.

고종시대사 3집 내용『고종29년(1892년) 4월12일 : 앞서 京釜 間 鐵路를 敷設하기 爲하여 美國人「모어스」를 招請하여 李完用·李夏榮과 함께 敷設條件을 協議하게 한 바

그 가운데에는 敷設資金을「모어스」가 出資하여 造設한 後 25年 內로 資金을 回收할 것과「모어스」에게 5個 金礦開設 權을 주는 것 등이 包含되어 있었다. 그러나 鄭秉夏 등이 極力 反對하여 마침내 鐵路敷設을 中止하게 되어「모어스」가 美國公使에게 말하여 이 날 美國公使가 督辦交涉通商 事務 閣種默에게 照會하여「모어스」의 往來旅費 및 廢業損害 等 合計 10,000元의 賠償을 要求하다.」에 의하면 조선 왕조 시 미국 기업인을 초청하여 서울~부산간 철도부설 을 협의한 사실은 한국철도의 시작은 한국 사람의 뜻에 의 하여 시작했음을 증명한다.

### 3. 쇠뿔고개의 기공식

일본은 당시 주한 미국공사 Horace N. Allen이 쇠뿔고 개에 있는 자기 집 근처에 역(牛角洞驛 : Sopple-Station)을 세우게 하고 그곳에서 기공식을 하도록 했다는 주장을 하 지만 당시 상황을 살펴보면 그렇지 않다는 결론이 도출된 다. 당시의 인천시내 철도도면을 보면 최초의 인천역 예정 지는 지금과는 전혀 다른 위치임을 알 수 있다. 그러면 왜 2개의 철도 노선이 계획 되었는지 그 이유를 찾아보면 최 초의 인천역 예정지 부지가 가평품 등 2인의 일본인 소유 였으며, 그들이 부지사용 협의를 거절함에 따라 제2의 노 선이 설계된 것이다. 그런데 제2의 인천역 부지 소유자는 당시 세창양행 독일인 지배인 Wolter와 인천해관의 영국 인 세무사 Stripling 등 이었으며, 설계변경 소식을 접한 최 초 예정지 지주들은 협상을 제의해 왔지만 또 다른 문제가 대두된 것이다. 특히일인 1896년 3월29일부터 12개월 내



에 착공치 못할 경우 특허는 무효가 된다는 계약 조항은 더 이상 착공을 미룰 형편이 아니었으며 위치가 확정된 역 은 쇠뿔고개에 있는 우각동역 예정지가 유일하여 그곳이 기공식 장소로 선정되었음이 추론된다. 그리고 당시 제2 의 인천역 예정지 지주들은 철도건설을 위하여 그들의 땅 을 무상으로 기증하여 제2의 인천역 예정지에 오늘날의 인천역이 건립된 것이다.

### 4. 부설공사 실태

고종시대사 4집(1897.03.22)에 의하면 기사는 W.T. Caley, 총지배인은 H.R. Bostwick, 건설자는 Collbran과 Jam'es 특허권 보유자는 James R. Morse라 되어 있으며, Harper's Weekly에 의하면 당시 철도 부설을 맡았던 건설 회사는 '미국동양건설회사(The American -Oriental Construction Company), H. Collbran이 공사 책임자, H. R. Bostwick이 감사로 참여했다 했으며, Chemulpo~Seoul간 25마일의 거리에 표준궤간(4피트8인치:1,435mm)의 철도 부설공사에서 부평근처의 노반공사가 난공사 구간이며, 미국에서 제작한 한강철교 구조물의 설치가 어려운 작업 이라는 것, 그리고 당시 증기기관차와 한강교량 건설용 철 재는 이미 한국에 도착했을 것이라 하여 증기기관차를 포 함한 모든 재료들이 미국에서 제작되어 보급되고 있음을 밝혀준다.

또한 하루 일당 35센트를 지급받는 인부들이 매우 만족 해하고 있음을 밝혀 당시의 화폐가치를 아지 못해 판단은 어려우나 그들로서는 충분한 대가를 지불하고 있다고 생 각하고 있었다. 또한 1899년 7월17일자 독립신문의 '선로 를 깔기 위하여 막혀있는 산을 파는 도중 13일 오후2시에 산이 무너져 대한사람 인부 4명이 즉사하고 1인은 양다리 가 절단되어 회사에서 치료를 해주고 있다'는 기사는 공사 중 인명사고가 있었음을 기록하고 있다.

### 5. 부설권 매각

고종시대사 4집(1899.01.09)에는 '지난 2일「알렌」미국 공사와 카토(加藤增雄)일본공사가 각각 외부대신 박제순

에게 Morse가 자금 부족으로 시부사와(澁澤榮一) 일본금고은행총재에게 부설권을 양수하는 계약이 지난해 12월 31일에 확정되었음을 통보하여 온 바 이 날 외부대신 박제순이 양 공사에게 각각 동 계약을 인정하며, 경인철도 담당회사와는 계약을 이어나가기 위한 재계약이 필요함을 통보하였다.’는 기록이 남아있다. 이 문제를 일본측에서는 처음부터 Morse가 철도 부설이 목적이 아니었고, 특허권을 매각하여 이익을 챙기려 했다는 주장을 펴며 따라 갖가지 설이 제기되고 있으나 철도부설을 위한 모든 자재가 이미 미국에서 수송된 사실과 3개의 한강철교 교각 설치공사까지 마쳤으며, 매각 당시도 철도부설 공사를 끝까지 완공한 후 넘겨주겠다는 조건부 매매계약을 체결하고 공사를 계속 추진했지만 일본측 관계자의 사사건건 트집에 따라 어쩔 수 없이 공사에서 손을 떼었다는 사실 등을 미루어보면 필자는 일본이 부설권 매수를 위하여 미국 투자자들에게 한국에 전쟁이 곧 발발한다는 뜬소문을 퍼뜨려 투자를 중단케 하였다는 미국인 Norman Thorpe교수의 주장이 타당성이 있다는 판단이다.

## 6. 임시개통

최초의 경인철도 설계도는 경성(Seoul)~인천(Chemulpo)간이며 최초 계약일(1896.3.29)부터 1년내(1897.3.28) 착공, 3년내(1900.3.28)완공하는 조건이었다.

그러나 특허 계약자의 변동 등 문제가 있었고, 1899년 8월16일자 독립신문에 의하면 1900년 9월28일까지 6개월 간 연장요청을 함에 따라 당시 농상공부는 이를 받아들여 공사기간을 6개월 연장해주었다 한다. 또한 1899년 7월 한강 홍수로 인하여 설치해 놓은 교각이 떠밀려갔다는 사실은 7월14일자 독립신문에 ‘그저께(7월12일) 한강물

이 크게 창일하여 사람 5, 6명과 우마가 빠져죽었다’는 기사가 증명해준다. 이를 포함한 복합적인 이유로 공사기간 연장을 요청하였고, 한강 이전 완공된 노량진까지 임시 개통한 것이다.

## 7. 열차의 운행시간

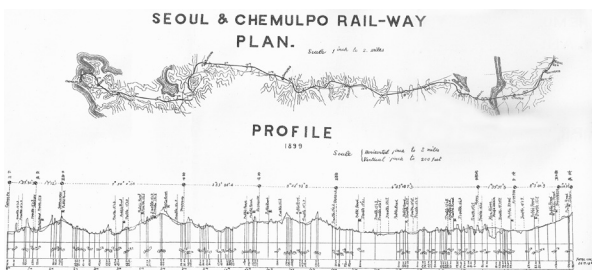
그 동안 1905년 5월 발행된 열차시각표에 게재된 자료 외 경인철도의 열차 운행 상황 등 자료가 없어 아쉬워하던 중 당시 발행된 독립신문과 황성신문의 보도자료와 광고에서 뜻밖에 귀중한 자료를 찾게 되어 그 내용을 정리해 본다.

최초 인천~노량진간 열차는 하루에 2회 왕복 운행되었으며, 소요시간은 편도 1시간40분 이었고, 최초에는 열차의 진행방향에 따라 인천발 노량진행을 동행열차, 노량진발 인천행 열차를 서행열차로 구분하였으며, 열차의 운행 패턴이 인천에서 먼저 출발하여 노량진에 갔다가 되돌아오는 인천 거주민 중심으로 편성되어 있음을 확인할 수 있다.

1899년10월25일자 독립신문에「윤거시간 개정」요사는 날씨가 차차 짧아가고 또한 일기가 점점 추운고로 경인철도에 내왕하는 화률키의 운전하는 시각을 내일부터 고쳐 정하여 인천서는 매일 오전 8시와 오후 2시에 떠나서 노량진으로 향하여 오고 노량진서는 매일 오전 10시30분과 오후 4시30분에 떠나서 인천으로 향하여 가기로 작정하였다더라’는 열차시각 개정 기사가 게재되어 있다. 이어 1899년12월 1일부터 1일 2왕복 열차를 3왕복으로 늘려 인천발 08:00시, 10:15분, 14:15분, 노량진발 10:10분, 14:10분, 16:30분으로 개정한 열차시각표 역시 인천 거주

〈표 1〉 1899년 9월 18일 경인철도 최초 열차 시각표

발역	동행		서행		
	오전	오후	발역	오전	오후
인천	07:00	13:00	노량진	09:00	15:00
유현	07:06	13:06	오류동	09:33	15:33
우각동	07:11	13:11	소사	09:51	15:51
부평	07:36	13:36	부평	10:05	16:05
소사	07:50	13:50	우각동	10:30	16:30
오류동	08:15	14:15	유현	10:35	16:35
노량진	08:40	14:40	인천	10:40	16:40



민 중심으로 편성되었다.

이어서 1900년 3월13일자 황성신문의 열차시각 개정 광고에서는 3월16일부터 1왕복을 증설하여 4왕복으로 운행하며 개정된 열차시각은 인천발 07:00, 09:20, 12:20, 16:00시에 출발하고 노량진에서 되돌아오는 시각을 09:15, 12:15, 15:50, 18:00시로 하였다.

1900년 7월 4일자 황성신문에 게재된 광고에 의하면 7월 5일 한강철교 개통에 따라 8일 인천~경성간 전구간이 개통되면서 열차는 1왕복이 증설되어 1일 5왕복 열차가 운행을 시작했으며, 그 운행 시각은 인천발 : 06:00, 07:45, 10:45, 13:45, 16:45분, 경성발 : 08:10, 10:10, 13:10, 16:10, 19:10분이었으며, 9월 1일자 황성신문에 게재된 광고에 의하면 9월 5일부터 동행열차 인천발 07:00, 10:00, 13:00, 17:00, 서행열차 경성발 07:25, 10:25, 14:25, 17:25 분으로 1왕복이 축소되어 1일 4왕복열차를 운행하였다가 1901년 3월16일부터 다시 1왕복이 증설되어 5왕복 운행

을 시작 하였으며, 6월16일부터는 6왕복열차로 증설되었다가 11월21일부터 다시 5왕복으로 축소되었다가 1902년 3월21일부터 6왕복, 12월21일은 5왕복, 1903년 3월15일 6왕복, 7월 1일부터는 7왕복, 11월15일부터 6왕복, 1904년 3월10일부터 7왕복, 12월 1일부터 6왕복, 1905년 4월 1일부터 7왕복으로 증설된 것에서 하절기에는 1왕복이 증설되고, 동절기에는 1왕복 감축 운행하는 패턴이 매년 계속되었음을 알 수 있다.

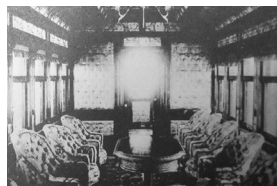
### 8. 여객운임

1899년 9월18일자 독립신문에 최초 경인철도의 여객운임과 역간 거리가 소개되었다.

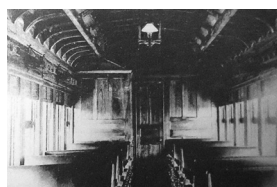
인천~노량진간 임시개통과 달리 여객운임과 거리는 완전개통을 예정하고 정한 것이므로 전구간이 해당된다. 다

<표 2> 1899년 9월 18일 경인철도 최초 운임표

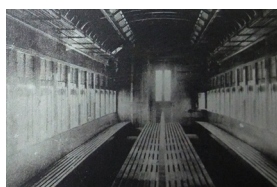
발역	구분	남대문	용 산	노량진	오류동	소 사	부 평	우각동	유현·인천
서울	상	8전	19전	30전	64전	87전	1원9전	1원35전	1원50전
	중	4전	10전	16전	34전	46전	58전	72전	80전
	하	2전	5전	8전	17전	23전	29전	36전	40전
1리	남대문	상	19전	30전	64전	87전	1원9전	1원35전	1원50전
		중	10전	16전	34전	46전	58전	72전	80전
		하	5전	8전	17전	23전	29전	36전	40전
2리	용산	상	12전	53전	75전	90전	1원24전	1원35전	
		중	6전	28전	40전	48전	66전	72전	
		하	3전	14전	20전	24전	33전	36전	
1등 객실	2리	노량진	상	42전	64전	79전	1원23전	1원34전	
			중	22전	34전	42전	60전	66전	
			하	11전	17전	21전	30전	33전	
7리	오류동	상	23전	42전	75전	90전			
		중	12전	22전	40전	48전			
		하	6전	11전	20전	23전			
4리	소사	상	19전	53전	64전				
		중	10전	28전	34전				
		하	5전	14전	17전				
3리	부평	상	34전	45전					
		중	18전	24전					
		하	9전	12전					
6리	우각동	상	12전						
		중	6전						
		하	3전						
1리	유현·인천	상	12전						
		중	6전						
2리	유현·인천	상	12전						
		중	6전						



1등 객실



2등 객실



3등 객실

만 당시 거리를 영국의 리(哩/1.609344m)를 사용하였으며, 기사에 게재된 거리 수치는 1 미만 또는 이상 수를 고려치 않은 숫자로 역간 정확한 거리를 추정하기는 불가능한 표현이어서 아쉽다. 서울~인천간을 '27리'라 하였으나 1905년 5월 발행된 열차시각표상 인천~서울간 거리는 25.7리, 인천~노량진간 거리는 21.4리로 이를 환산할 경우 34.44km가 최초 인천~노량진간 개통거리로 보아도 무리가 없을 것으로 판단된다.

여객운임을 통해서 당시 열차는 상, 중, 하 즉 1등, 2등, 3등칸이 있었으며 등급별 운임의 차는 3등 운임의 2배가 2등 운임, 2등 운임의 2배가 1등 운임으로 책정되었고, 1899년 12월 1일부터 2등 운임 30% 저감에 이어 12월 25일부터는 1등 운임도 30%를 저감한 광고는 고등급 객실의 이용율이 낮아 이를 높이기 위한 마케팅 전략이었음을 짐작케 한다.

또한 당시 여객운임의 가치를 판단하기 위하여 필자는 1994년 7월 29일자 동아일보의 '통계청 구한말 경제사회상' 공개 기사를 참조하였다. 동 기사 내용에 의하면 1898년 당시의 시중 물가가 쌀 1가마(80kg) 4원, 닭 1마리 20전, 쇠고기 1근 12전, 달걀 10개 8전이었음을 밝히고 있어 이를 근거로 서울~인천간 운임이 상등 즉 1등칸의 경우 쌀 3말과 닭 1마리에 쇠고기 1근을 추가한 금액에 해당하는 1원50전이었고, 2등칸의 경우 쌀 2말, 3등칸의 경우 쌀 1말 값과 같았음을 알 수 있으며, 당시 경인철도규칙 제2조에 의하면 기차표 없이 무임승차하거나 기차표 보다 높은 등급에 승차한 경우 정당한 운임 외에 1인당 5전씩의 부가금을 받도록 되어 있어 무임승차 등에 부가금을 징수하는 제도는 최초부터 시행되었음을 알 수 있다.

1899년 9월 27일자 독립신문에 의하면 경인철도 개통 전 일본인들이 예측하기를 대한사람은 1, 2등칸은 이용치 못하고 3등칸 만을 탈것이라 했는데 막상 개통 후 조사해보니 2등 이상은 대한사람과 청국인이 주로 이용하고, 일본인들은 주로 3등을 이용하여 뜻밖이라는 기사는 당시 사회상의 한 단면을 짐작케 한다.

1903년 6월 25일자 황성신문에 게재된 광고에 의하면 7월 1일부터 급행열차가 운행을 시작했으며, 모든 급행열차는 우각동, 부평, 오류동, 노량진, 용산 등 5개역은 정차하지 않는다 했으며, 무정차는 그 후도 계속되어 5개역 이용률이 타역에 비하여 낮은 역임을 추정할 수 있다.

1900년 7월 4일자 황성신문에 의하면 7월 8일 경인선 전구간 개통과 함께 연승차표(連乘車標) 발매가 시작되었으며, 이 차표로 30회 승차 시 기명식 연승차표는 1등 30%, 2등 20% 운임을 저감하며, 무기명식 연승차표의 경우 1등 20%, 2등 15%, 3등은 10%를 저감토록 하여 일종의 정기승차증 개념이 처음 도입된 것으로 추정된다. 또한 1900년 7월 23일자 황성신문에 의하면 철도원 민병석총재는 칙주임관(勅奏任官)은 열차 승차 시 기차표 대신 당시 신분증이라 할 수 있는 명첩(名帖)만 제시하면 된다고 각 부에 통첩했다는 내용은 이때부터 관리에게 무임승차의 혜택을 부여한 것이며, 1904년 11월 25일자 황성신문 광고에서 처음으로 동행열차를 상행, 서행열차를 하행이라는 표현을 사용하였고, 1905년 3월 부터는 상행을 북행, 하행을 남행으로 구분하였다.

## 9. 탐구를 마치며

최초의 경인철도는 인천(仁川-Chemulpo), 유현(柳峴-Saaliijy : 1926년 4월 상인천, 1955년 8월 동인천역으로 변경), 우각동(牛角洞-Sopple : 1906년 폐지), 부평(富平-Poopyong), 소사(素砂-Sosha : 1972년 7월 부천역으로 변경), 오류동(梧柳洞-Oricle), 노량진(鷺梁津-Nodd), 용산(龍山-Yungsan), 남대문(南大門-South gate : 1923년 1월 경성, 1947년 11월 서울역으로 변경), 경성(京城-Seoul : 1905년 3월 서대문역으로 변경, 1919년 3월 31일 폐지)역 등 7개역과 Mogul-tank형 증기기관차 4량, 객차 6량, 화차 28량에 전체 종업원 118명으로 영업이 시작되었다.

영업실태는 황성신문 1899년 12월 23일자와 1900년 12월 18일자 보도자료를 분석해보면 아래 표와 같이 12월 18일자 기사에서는 불과 경인간 27리에서 이 많은 수입이

〈표 3〉

구분	1899.12.23일 보도 1일 수송량	124일간(1900.7.8~11.8) (1일평균)	1일평균 대비
여객	300명	97,144명 (783명)	261%
화물	14~15돈	10,602,022근 (85,500근/51.3돈)	353.8%
수입	-	51,337원17전(414원1전)	

발생했는데 앞으로 경부간 300리 철도부설에서 발생할 이익은 상상을 초월할 것이라 하였다.

이러한 영업수입의 증대가 1901년 10월 4일자 황성신문은 미국에서 새로 구입하여 가져온 2대의 기관차는 힘이 강하여 경인간 주행시간이 많이 단축될 것이라는 보도내용과 전혀 무관치 않았다는 생각이 든다. 물론 경부선과 경의선 운행에 대비한 조치이긴 하지만 1901년부터 1905년 사이 도입된 기관차는 푸러형 탱크(증기기관차 자체에 물과 연료 적재) 증기기관차 18량, 소리형 텐더(별도의 물과 연료적재차량 연결) 증기기관차 6량을 도입한바 있다.

그리고 영등포역의 경우 1900년 9월 1일자 황성신문에 의하면 9월 5일부터 용산역과 함께 매표소가 설치되었다 하여 경인선 전 구간 개통당시 영등포역과 용산역은 역사가 건축되지 않았다는 것이며, 이때부터 역 운영이 시작된 것으로 추정된다.

그러나 1899년 9월 25일자 독립신문에 의하면 경인철도 감독 이채연이 영등포역에서 화륜거 운행모습을 보기 위해 모여드는 관광객의 접촉사고 방지를 위하여 많은 순검을 파견시켜 달라는 요청을 한바 있고, 1900년 2월 10일자 황성신문에 의하면 2월 7일 많은 경찰을 영등포역에 파견하여 일본으로 망명했다가 귀국하는 안동수가 영등포역에서 하차할 때 체포하였다는 기사가 있고, 동년 4월 9일자 황성신문에는 4월 7일 영등포역에서 하차하면서 족보 등 책자를 분실하였는데 찾아주는 사람에게 사례한다는 광고 등에 의하면 역 설치 전에도 열차를 정차시키고 승무원이 여객취급을 하는 간이승강장이 있었으리라 추정된다.

기록이 남아있지 않은 철도의 역사를 탐구하면서 기록 보존의 중요성을 새삼 되새겨보며 아쉬움은 근거 없는 기록이나 추정에 의한 역사관련 글을 남겨 왜곡과 혼란을 가중시키는 사례들이 너무 많다는 사실이다. 이제는 역사를 왜곡하는 현상들을 바로 잡아야 한다는 생각이 든다. 시발



〈그림 1〉 2004년부터 11년간 운영했던 철도박물관학교

지도 중착지도 아닌 노량진역 구내에 세워진 ‘철도시발지’ 기념비,나 2007년 김윤식 인천문협회장이 쓴 ‘고갯길 이야기’에서 밝혔듯이 최초 기공지인 쇠뿔고개와 관계없는 맞은편 황골고개(일면 도원고개)를 철도시발지라 판단하고 세운 ‘한국철도 최초 기공지’ 기념비 등 역사 왜곡의 현상이 보존되고 있어 안타깝다. 철도박물관을 처음 방문한 어린이가 난생 처음 보는 증기기관차를 가리키며 ‘야! 토마스다!’고 소리치는 모습을 보면서 철도역사 교육의 필요성을 절감하고 어린이를 대상으로 매주 「철도박물관 학교」를 개설하여 10 여 년간 아이들, 그리고 학부모님들과 친해졌던 기억이 필자에겐 아름답고 값진 추억으로 기억된다. ☺