



2024년 / 3월 3주차

■ 금주 연구원 주요 일정

○ 3월 20일(수) 16시: 사무국 주간회의

■ 연구원 소식

- 연구원 운영위원회 확대 개편

2024년 이사회 결의에 따라 우리 연구원 운영위원회를 8인 체제에서 15인 회의체로 확대 개편했습니다. 이강안 전임 원장님과 홍성덕 전임 부원장님이 운영위원회를 이탈하시고 기존의 운영위원이었던 김복례, 윤상원, 이정옥, 장근범, 하태진, 최우영 6인에 당연직 위원으로 변주승 원장과 송정현 연구기획실장이 추가되었습니다. 그동안 애써주신 이강안 전임 원장님과 홍성덕 전임 부원장님의 노고에 감사 인사 올립니다.

신임 운영위원은 지역별 회원 모임 활성화를 위해 전북 이외 지역 분들을 중심으로 모셨습니다. 새로 운영위원이 되신 분들은 아래와 같습니다. 축하와 격려 인사드립니다. 연구원의 내일을 향해가는 심장 운영위원회에 많은 관심과 애정 모아주시길 부탁드립니다.

<신임 운영위원>

황일진: 서울지역 회원

박상형: 부산지역 회원

서남근: 전북지역 회원

황교은: 대전지역 회원

황지호: 전북지역 회원

변장섭: 광주지역 회원

박규현: 전주 창작극회 대표

한국 최초의 철도 삼을 뜨다 - 1897년 3월 22일

1896년(고종33년) 대한제국은 주한미국전권공사 겸 기업가인 제임스 모스(James R. Morse)에게 경인철도 부설권 특허를 불하했다. 이 철도의 부설권이 미국인 모스에게 특허된 것은 경인선을 부설할 때 일본의 철도체계인 협궤식을 채택하지 않고 영국이나 미국의 표준궤도형을 택한 것(대한제국 정부가 '국내철도규칙'(1896. 7. 15)을 반포하면서 철도 규격을 표준궤로 채택)과 함께 을미사변과 아관파천 등으로 한반도에 대한 일본의 영향력이 실추된 역사적 사실도 중요한 변수로 작용했다. 이듬해인 1897년 3월 22일 우리나라 최초 철도인 경인선의 기공식이 있었다.

그러나 채 2년도 안되어 철도 부설 공사는 결국 일본의 손으로 넘어갔다. 모스가 본국으로부터의 자금 조달에 실패했기 때문이다. 철도공사가 자금부족으로 난항을 겪기 시작하자 이를 간파한 경인철도인수조합은 조선 정부를 무시한 채 불법적으로 모스와 경인철도 양도계약을 체결했고 1898년 12월 17일 모스에게 사정 가격 170만 2천원(엔)을 지불함으로써 경인철도의 부설권은 일본에 넘어가고 말았다.

모스로부터 일체의 권한을 인수한 일본은 1899년 4월 23일 두 번째 기공식을 인천에서 가졌다. 공사는 급속히 진행되어 그 해 전반부에 이미 인천~한강 간의 토목공사가 끝났고, 6월 10일부터 궤도를 부설하기 시작하여 19일 철도 건설 열차가 운행되기 시작하였다. 또한, 그 해 9월 18일 마침내 노량진~인천 간 약 33.8km 구간에서 임시 영업을 개시함으로써 우리나라 철도의 효시가 되었다.

개통 당시 길이는 33.2km, 최고 속도는 30km/h였다. 노량진까지 소요시간은 1시간 40분이었다. 당시 운임은 상등석 1원 50전, 중등석 80전, 하등석 40전이었다. 쌀 한 가마니가 4원 정도 하던 시절이었으므로 현재 물가로 환산하면 상등석이 60,000원, 중등석은 32,000원, 하등석은 16,000원 정도니 매우 비싼 이동 수단이었다.

국권 상실기 이전이었음에도 불구하고 나라의 공간이 비어 자력 자본이 없는 상태에서 만들어진 철도는 이후 식민침탈의 도구로써 역사의 어두운 면을 함께 간직하고 있다.