

옛 경춘선 서울권 폐역(廢驛)의 기록화와 활용안*

오준호**·정두호***

< 목 차 >

1. 서론
2. 경춘선 설립의 역사와 과정의 재조명
3. 경춘선 서울권역 폐역의 기록화 작업
4. 마무리와 과제

【요약문】 이 글은 경춘선(京春線)의 설립 과정을 살펴보고, 경춘선이 지닌 인문학적 가치, 미래문화유산으로서 경춘선의 의미를 살펴보는 데 그 목적이 있다. 그 작업의 시작으로 옛 경춘선 전체 노선 중에서 서울권역만을 검토해 보았다.

이 글에서 먼저 주목한 것은 경춘선의 개통 과정이다. 일제강점기에 개통된 경춘선은 다른 지역과 달리 조선총독부에서 주관한 것이 아니라, 지역민들의 적극적인 참여와 요구로 개설되었다. 즉, 경춘선은 강원도민의 노력으로 설립된 것이었다. 이 글에서는 이 점에 주목하여 경춘선 설립의 역사와 과정 등을 살펴보았다.

다음으로 주목한 것은 옛 경춘선의 서울권역이다. 옛 경춘선은 단선(單線)으로 운영되었고 전체 24개 역을 통과해야만 했다. 전체 역은 소재지를 기준으로 서울권, 경기권, 강원권으로 구분할 수 있다. 이 중에서 서울권은 성동역부터 화랑대역까지 6개 역이다. 복선 전철화 사업으로 인하여 먼저 폐역이 된 구간은 서울권역이다. 그러나 이를 적극적으로 복원하고 재조명하려는 노력은 서울권역에서 이루어지고 있다. 특히 최근 도시재생사업의 일환으로, 지역문화자산, 미래문화유산의 측면에서 경춘선의 가치를 복원하는 작업이 진행되고 있다. 이 글에서는 이러한 현재 6개 역의 현황, 이를 기억하고 복원하기 위한 방안에 대해서도 살펴보았다.

【주제어】 경춘선, 옛 경춘선, 지역문화자산, 도시재생사업, 미래문화유산

* 이 글을 쓰는 과정에서, 배은선 철도박물관 관장님으로부터 많은 조언과 도움을 받았다. 지면을 통해서 관장님께 감사의 마음을 전한다.

** 제1저자 : 오준호(강원대학교 국어국문학전공 석사과정)

*** 교신저자 : 정두호(동국대학교 철학과 석박통합과정 수료)

1. 서론

이 글은 경춘선(京春線)의 설립 과정을 살펴보고, 경춘선이 지닌 인문학적 가치, 지역문화자산, 미래문화유산으로서 경춘선의 의미를 제시하는 데 목적이 있다. 그 시작으로 경춘선 복선화 사업으로, 현재 폐역(廢驛)이 된 경춘선 노선(路線) 중에서 서울권역¹⁾만을 다루려고 한다.

경춘선은 1939년 7월 25일에 개통되었다. 이전에 개통된 타 지역의 철도와 경춘선의 가장 큰 차이점은 경춘선은 조선총독부의 주도로 개설된 것이 아니라, 지역민들의 주도적인 노력으로 만들어진 국내 최초의 사설(私設)철도라는 점이다. 따라서 경춘선은 이러한 개통 과정에 주목하여, 그 과정과 의미를 살펴볼 필요가 있다.

경춘선은 개통된 뒤로 지역민들의 필수 교통수단이 되었고, 강원도의 산업 발전에도 크게 기여했다. 1970년대부터 경춘선은 새로운 전환기를 맞이했다. 고도 성장기로 접어들면서, 도시 사람들이 여가를 즐기기 위해 새로운 문화가 필요해 지자, 서울에서 2시간 이내로 관광지로 안내하는 경춘선과 경춘선의 주요 역들은 근교 여행지로서 인기를 얻었다. 그리고 80년대부터는 대학생의 숫자가 폭발적으로 증가하면서, 경춘선 구간(강촌·남이섬·청평·대성리 등)은 수도권 대학생들의 인기 MT 장소가 되었다.²⁾

그러나 2000년대에 오면서 관광지의 변화. 경춘선 복선 전철화 사업이 시작되면서, 경춘선과 관광지로서의 경춘선 구역은 예전과 비교해 볼 때 그 위상이 많이 달라졌다. 특히 노선 변경으로 인하여, 주요 역들은 간이역이 되거나 폐역이 되었다.

하지만 최근에 도시재생사업이 시작되면서 경춘선의 폐역은 새로운 명소로 주목받게 되었다. 각 지자체마다 옛 경춘선 폐역을 주요 문화자원, 미래문화유산으로 인식하면서, 이를 활용한 다양한 사업이 진행되고 있다.

이 글에서 두 번째로 주목한 것은 경춘선에서 가장 먼저 폐역이 되었지만, 역설적이게도 이를 다시 재조명하고 있는 경춘선 서울권역의 상황이다. 옛 경춘선

1) 경춘선은 노선을 기준으로 서울권역-경기권역-강원권역으로 구분할 수 있다. 이 글에서는 먼저 서울권역을 살펴보는 것이 목적이다.

2) 서울생활사박물관에서는 경춘선에 주목하여 최근 특별 기획전 「경춘선, 엠티의 추억」(2021. 9. 8. ~2021. 10. 3.)이 개최되었다.

은 단선으로 운영되었고 전체 24개 역을 통과해야만 했다. 24개의 역은 소재지를 기준으로 서울권역, 경기권역, 강원권역으로 구분할 수 있다. 서울권역은 성동역부터 화랑대역까지 6개 역이다. 서울권역은 지역 개발로 인하여 경기권이나 강원권과 달리, 옛 모습을 거의 찾아볼 수 없게 되었다. 옛 경춘선의 문화적 가치와 의미, 문화자산으로 활용하기 위해서는 이를 기록화하고 의미를 부여하는 작업이 필요하다. 주목한 서울권역의 6개 역은 현재 옛 경춘선을 기억하고 복원하기 위하여 다양한 사업이 진행되거나 준비 중이다. 이 글에서는 이를 주목하여 각 역의 사향을 살펴보려고 한다. 이 글을 통해서 경춘선의 인문학적 가치, 미래 문화유산으로 경춘선의 의미가 부각되기를 바란다.

2. 경춘선 설립의 역사와 과정의 재조명

한국 철도의 시작은 1899년 9월 18일 노량진과 제물포 사이를 오가는 경인철도(京仁鐵道)의 개통부터로 잡고 있다. 철도의 개통은 사람들의 생활 방식을 바꾸어 놓은 획기적인 사건이었다.³⁾ 그러나 일제강점기에 시작된 철도의 개통은 우리나라의 발전과 편의를 위한 것이 아니었다. 조선을 식민지화하려는 일본의 인적·물적 자원의 수탈 수단에서 시작된 것이다.

경인선의 뒤를 이어, 1905년 경부선(京釜線), 1906년에는 경의선(京義線), 1914년에는 호남선(湖南線), 1929년에는 충북선(忠北線), 1936년에는 전라선(全羅線) 등이 차례로 개설되었다. 이러한 국가 기간(基幹)이 되는 철도는 앞서 언급했던 것처럼 모두 조선총독부의 주관 아래, 식민지 경영의 목적에서 만들어진 것이다.

그러나 경춘선은 이와는 다른 방향에서 만들어졌다. 원래 강원도의 중심지는 감영(監營)이 있는 원주였다. 하지만 1896년 춘천에 강원도 관찰사를 두게 된 이후부터, 춘천은 강원도의 중심 도시가 되었고, 특히 일제강점기에는 도청소재지가 춘천으로 확정해지면서 그 위상은 확고해졌다.

강원도의 핵심 도시인 춘천에, 철도부설이 논의되기 시작한 것은 1920년 때부터였다. 이때 일본의 자본가 10여 명이 경성과 춘천을 잇는 전기철도 부설을 위

3) 이덕희, 『우리나라 철도의 역사』, 『사이언스타임지』, 2004.

한 회사설립 면허를 출원했다. 4) 이들은 1920년 10월 18일 경성 동부에서 춘천까지 연장 79.8km, 궤간 1.067m의 경편철도 부설을 허가받았다. 그러나 허가를 받고 나서 5년이 넘도록 착공은 지지부진했다.

춘천에서는 진정 위원을 선출하여 조속한 철도 개통을 요구했지만 사업은 원만히 진행되지 않았다. 오히려 1926년 9월 23일 조선총독부 관보에 “장래 채산성 확보의 곤란”을 이유로 최종적으로 부설면허가 취소되고 말았다.

그러다가 조선총독부에서 강원도청 소재지를 춘천에서 철원으로 옮길 것을 검토하고 있다는 소식이 세상에 알려졌다. 당시 철원은 금강산전기철도가 개통된 이후 급속한 발전을 이루고 있던 지역이었다. 춘천지역 번영회와 춘천시민들은 이 상황을 알고, 도청 이전을 반대했다. 그 이유는 충남도청의 이전의 사례 때문이었다. 1932년 충남도청이 공주에서 대전으로 옮겨지면서 철도 부설도 함께 진행되었다. 이렇게 되자 공주의 도시의 위상은 급격히 떨어졌다. 5) 이후 충청지역은 대전을 중심으로 급격하게 발전하게 된 것이다. 6)

이러한 상황을 목도하고 1935년에 춘천에서는 강원도민과 춘천시민의 힘으로 스스로 철도를 놓자는 주장이 제기되었다. 춘천번영회를 중심으로 경춘철도 기성회가 조직되었고, 여기에 일본인을 포함시켜 준비 위원까지 선출했다. 그리고 이들은 조선총독부 철도국장 및 정무총감을 방문해서 경춘선 부설 문제를 논의하였다. 7) 하지만 조선총독부에서는 개통이 불가능하다는 입장을 표명했다. 대신에 지역민 주도의 사철 부설에는 긍정적인 입장을 취했다.

그 결과 1935년 11월 춘천번영회는 인접 각 군의 산업개발을 담당할 경춘철도 주식회사를 설립하고 철도부설을 위한 기초조사에도 나섰다. 그리고 이듬해인 1936년에는 지역 주민들이 참여하는 주식 모집에 착수했다. 아울러 같은 해 5월에는 조선식산은행(朝鮮殖産銀行)에서 자본금 1천만 원의 경춘철도주식회사를 설립하여 철도부설을 추진했다. 8) 경춘선 사업은 본격적으로 시작되었고, 청량리에서 춘천에 이르는 연장 92.2km, 궤간 1.435m의 철도 부설면허를 얻었으

4) 정안기, 「1930년대 조선형 특수회사, <京春鐵道(株)>의 연구」, 2016. 경춘철도의 설립 과정에 대한 논의는 정안기가 논의한 것을 기본적으로 참조했고, 다른 관련 내용을 보완했다.

5) 박천홍, 『매혹의 질주, 근대의 횡단』, 2003, 212쪽.

6) 박천홍, 『매혹의 질주, 근대의 횡단』, 2003, 211쪽.

7) 정안기, 「1930년대 조선형 특수회사, <京春鐵道(株)>의 연구」, 2016.

8) 정안기, 「1930년대 조선형 특수회사, <京春鐵道(株)>의 연구」, 2016.

〈사진 1〉 경춘철도 조선인 주주현황 보도
출처: <매일신보> 1936년 7월 21일자



며, 경성-춘천 간 93km에 대한 실측 조사가 시작되었다.

그러나 처음 계획한 노선에 변화가 생겼다. 경춘철도는 원래 시발역(始發驛)을 청량리역으로 잡고 있었다. 하지만 기점이 제기정으로 바뀌었다. 서울권역과 연계하기 위해서 이렇게 결정이 난 것이다.

경춘선 사업은 1939년 완공을 목표로 시작되었다. 1938

년 연말에는 춘천역 건설을 위한 착공에 들어갔고, 1939년 3월 전체 노선에 대한 편제를 개시하였으며, 4월 중순부터는 시승(試乘) 서비스가 시작되었다. 마침내 1939년 7월 22일 마침내 경춘철도가 개통되었고, 7월 24일부터는 성동에서 춘천까지 93.5km 구간의 24개 역이 영업을 개시했다. 이때부터 경춘선은 하루 6번씩 왕복 운행하였다. 이후부터 경춘선은 지역민의 주요 교통 수단이 되었고 강원도 산업 발전에 크게 기여했다.

경춘선은 이처럼 지역민의 노력으로, 사설철도로 출발했지만 사실상 조선총독부 철도국에서 관리하였다. 그러다가 1945년 8월 15일 광복과 함께 경춘선의 운영권은 미군정청으로 인계되었고, 이후에는 완전 국유화되었다.⁹⁾ 경춘선은 1970년 이전까지 큰 변화가 없이 운영되었다.

하지만 1970년대부터 경춘선은 새로운 전환기를 맞이했다. 고도 성장기로 접어들면서, 도시 사람들이 여가를 즐기기 위해 새로운 문화가 필요해지자, 서울에서 2시간 이내로 관광지로 안내하는 경춘선과 경춘선의 주요 역들은 근교 여행지로 큰 인기를 얻게 되었다. 그리고 7~80년대부터는 대학생의 숫자가 폭발적으로 증가하면서, 경춘선 구간(강촌·남이섬·청평·대성리 등)은 수도권 대학생들의 인기 MT 장소가 되었다.¹⁰⁾

9) 국유화로 인해 토지 소유자의 소송도 진행되었다. 이에 대한 논의는 별고에서 다루기로 한다.

10) 서울생활사박물관에서는 경춘선의 역할과 위상에 주목하여 특별 기획전 「경춘선, 엠티의 추억」(2021. 9. 8. ~2021. 10. 3.)을 개최하기도 했다.

〈사진 2〉 1972년 경춘선 주말 여객

(출처: 철도박물관장 제공)



특히 경춘선 노선에 포함된 가평, 대성리, 강촌 등은 경춘선 덕분에 MT의 성지가 되었고, 70년대 이후부터는 경춘선의 기점이 청량리로 변경되면서 이 지역은 비약적으로 발전했다.

그러나 2000년대에 오면서 관광지의 변화. 관광 수요의 변화, 경춘선 복선전철화 사업 등과 맞물려, 관광 수단으로서의 경춘선, 관광지로서의 경춘

선 구간은 그 위상이 예전과 비교해 볼 때 많이 달라졌다.

특히 경춘선 복선 전철 사업은 경춘선의 위상 변화에 결정적인 역할을 했다. 경춘선은 강원도의 중요한 산업자원 운송 지역민들의 주요 교통수단 역할을 해왔기 때문에, 운영비의 절감, 물자 및 여객 수송의 확대 차원에서 복선화 사업이 지속적으로 제기되었다. 그 결과, 2010년 경춘선 복선 전철 사업이 시행된 것이다.

이처럼 경춘선 복선 전철 사업이 완료된 뒤로, 원래 경춘선 노선에는 많은 폐역이 생겼다. 이로 인해 예전 경춘선이 가지고 있던 특성이나 고유성, 과거의 기억이나 낭만이 상실되었다. 하지만 최근 도시재생사업이 시행되고, 경춘선이 지역 문화자원, 미래문화유산이라는 측면에서 새롭게 경춘선을 조명하려는 작업이 진행되고 있다.

경기권역과 강원권역에서는 폐역들의 장소성에 주목하여 경춘선과 관련된 다양한 문화콘텐츠가 개발되고 있다. 그리고 서울권에서도 경춘선 폐역을 기억하고 복원하는 다양한 사업을 진행하고 있다.

3. 경춘선 서울권역 폐역의 기록화 작업

1939년 경춘선 개통 이후, 옛 경춘선의 서울권역은 성동역, 고상전역, 월곡

역, 연촌역(광운대역), 신공덕역, 화랑대역 6개 역이다. 현재 해당 역들은 광운대역을 제외하고 모두 폐역이 된 상황이다. 이를 정리하면 <표 1>과 같다.

<표 1> 경춘선 서울권역 폐역의 상황

명칭	주요 사항		
	소재지	개업일	폐업일
성동역 (城東驛)	서울특별시 동대문구 제기동 892-71	1939. 7. 20	1971. 10. 5
고상전역 (高商前驛)	서울특별시 성북구 종암동	1939. 7. 20	1957.
월곡역 (月谷驛)	서울특별시 성북구 상월곡동	1939. 7. 20	1971. 10. 5
연촌역(硯村驛) 성북역(城北驛) 광운대역 (光云大驛)	서울특별시 노원구 석계로 98-2 (월계동 44번지)	경원선: 1939. 6. 1 망우선-1964. 1 . 11. 1호선. 1974. 8. 15 경춘선: 2013. 11. 4	
신공덕역 (新孔德驛)	서울특별시 노원구 공릉동 436-9	1941	2010. 12. 21
태릉역(泰陵驛) 화랑대역(花郎臺驛)	서울특별시 노원구 공릉2동 29번지	1939. 7. 20	2010. 12. 21

<표 1>에 의거하여 각 역의 상황을 살펴보기로 한다.

1) 성동역(城東驛)

성동역은 경춘선 개통 초기에 존재했던 역이다. 1939년 7월 20일에 개통하여 1971년 10월 5일 폐지될 때까지 경춘선의 시·중착역의 역할을 했었다.

〈사진 3〉 성동역의 표석



옛 경춘선 열차는 청량리역으로 가지 않고 이 역에서 발착(發着)하였다. 그 이유는 개통 당시 경춘선이 사철이었기 때문에 선로를 따로 놓았기 때문이다.

성동역의 역사 구조는 두단식(頭端式) 승강장에 선로가 끝나는 지점에 역사가 있는 유럽에서 흔히 볼 수 있는 터미널 식 구조였다.¹¹⁾

광복 직후 경춘선이 국철로 편입되면서 청량리역으로 시·종착역을 통합하려 했으나 연선 지역의 반발로 무산, 1970년대 서울 도심의 철도를 정비하면서 성동역-광운대역(당시 성북역) 구간이 폐지되고, 1971년에 성동역도 같이 폐지되어 이때부터 경춘선 열차의 시·종착역이 청량리역으로 바뀌게 되었다.

폐역 이후 성동역사는 1974년부터 서울지하철건설본부 사무실로 사용되다가 그 자리에 백화점이 들어서면서 철거되었다. 현재는 이곳이 구 성동역 자리였음을 알 수 있는 성동역 유지비가 건물 앞에 세워져 있다. 성동역 유지비를 지나 정릉천으로 이어진 길을 걷다 보면 옛 경춘선의 흔적을 찾을 수 있다.

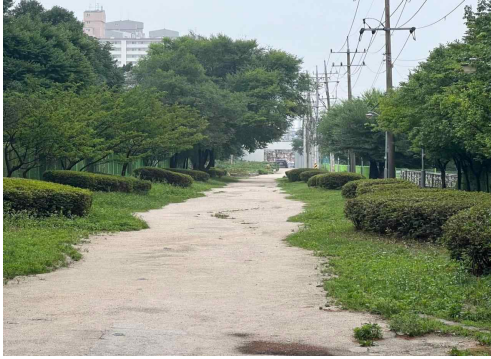
2) 고상전역

고상전역은 경춘선 개통 초기에 존재했던 역이다. 성동역과 월곡역 사이에 있는 작은 정류소(간이역)였다. 경춘선 개통 때의 상황은 조선총독부 관보에서 확인된다.

내용을 보면 이 역 인근에 경성고등상업학교¹²⁾가 있었고, 이 학교를 경성고상

11) 두단식 승강장은 철도의 한쪽 끝이 막혀 있는 승강장을 뜻한다. 주로 기점이나 종점역에서 많이 보이지만 흔한 형태는 아니다.
 12) 경성고등상업학교(京城高等商業學校)는 일제강점기의 교육기관으로 관립 전문학교였다. 일제강점기 동안 보성전문학교와 2개 밖에 없는 상업 교육기관이었으며, 현대 대한민국의 수많은 재계인사와 경제계 관료, 은행 중역 등을 배출했다. 해방 이후 서울대학교 상과대학에 흡수되면서 대학 기관

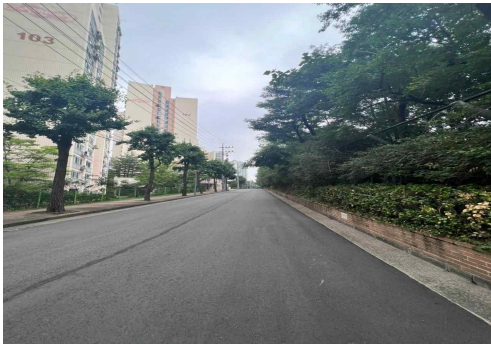
<사진 4> 고상전역 폐선 부지의 모습
(성동~고상전 방향)



역하는 주민이나 자료가 부족한 실정이다.

으로 줄여 불렀다. 설립 목적은 불분명하지만, 당시 학생들의 통학을 위해 임시로 설치된 역으로 추정된다. 현재 고상전역 부지에는 아파트가 들어서서 성동역과 같은 흔적은 찾을 수가 없다. 하지만 해당 아파트 후문 쪽에서 KIST 방향으로 나가는 통로에는 철도의 흔적이 남아있다. 1957년에 폐지된 역인 만큼 고상전역을 기

3) 월곡역



월곡역은 현재 6호선에 있는 월곡역과는 다른 역이다. 고상전역과 연촌역 사이에 존재했던, 옛 경춘선 성동-성북 구간의 중간역이다. 경춘선 개통 때 정류소(간이역) 형식으로 개통되었다. 해방 후 배치 간이역으로 승격하여

영업을 지속했으나 폐역 직전인 1969년 8월 1일 무배치 간이역으로 격하되었다. 이후 성동-성북 구간이 완전히 폐지되면서 1971년 10월 5일 성동역과 같이 폐역이 되었다.¹³⁾

서울특별시 성북구 상월곡동, 지금의 상월곡역 4번 출구 쪽이라고 알려져 있다. 현재 6호선이 지나는 화랑로 남측의 KIST 앞길이 구 경춘선의 폐선 부지로,

으로 승격되었다.

13) 화랑대 역사 전시관 자료 참조.

상월곡역에서 KIST 들어가는 길에 철도건널목에서 볼 수 있는 T자형 구조나, 고상전역의 터로 추정되는 월곡동 아파트에서 KIST로 연결되는 길 쪽으로 철망으로 막혀 있는 도로가 있기도 한 것이 옛 경춘선의 흔적으로 추정된다.

4) 연촌역(광운대역)

연촌역은 1939년 7월 25일에 경춘선과 경원선이 환승하는 핵심 역으로써 개업하였다. 1963년에 성북역으로 이름이 바뀐다.¹⁴⁾ 1974년 8월 15일 서울 지하철 1호선이 개통되면서 일반열차 정차역과 전동열차 정차역의 기능도 함께 소화했다. 1985년 창동역으로 연장되기 이전까지 성북역은 1호선 전동차의 시·종점이었다.¹⁵⁾ 이후 2013년 2월 25일에 성북역은 노원구에 있지만 성북구에 있는 역으로 오해받는 일이 많아서 그 명칭을 광운대역으로 교체했다.

5) 신공덕역



신공덕역은 2010년 경춘선 복선전철화에 맞추어 청량리-망우 구간이 중앙선 옆으로 이설되면서 폐역하였다. 공덕역이나 마포구에 있는 신공덕동, 공덕동과는 한자 표기가 같으나 관련이 없다. 1939년 경춘선이 개통될 당시에 속해 있던 행정구역이 경기도 양주

군 노해면 공덕리였다. 이에 역 이름도 공덕역으로 지으려고 했지만, 옛 경성부 공덕정(현 서울특별시 마포구 공덕동)에 용산선 공덕리역(현 공덕역)이 있었기 때문에 역명 혼동을 피하기 위하여 신공덕역으로 결정되었다.¹⁶⁾ 현재는 노원구

14) 한국철도공사(<https://info.korail.com>.)

15) 화랑대 역사 전시관 자료 참조.

16) 화랑대 역사 전시관 자료 참조.

의 개발로 인해 폐역 부지를 확인하기 어렵다. 이 부지에는 경춘선 숲길 공원이 조성되어있고 역사가 있던 자리에는 노원공릉공공행복주택이 들어섰다.

2010년 경춘선이 복선전철화 사업으로 열차 운행이 중단되면서 옛 경춘선 철로 중 역할을 다한 구간은 광운대역부터 서울시계까지 총 6km다. 서울시는 쓰레기장과 불법 주차장으로 방치되어 있던 폐선 전철로 주변 약 55,000평을 모두 497억 원을 들여 공원으로 만들기로 했다. 2015년 5월에는 행복주택에서 육사삼거리까지 1.9km, 2016년 11월에는 월계동 녹천중학교부터 경춘철교를 거쳐 공릉동 과기대 입구 철교까지 1.2km, 2017년 11월에는 옛 화랑대역에서 서울시계까지 2.5km를 개통하여 3개 구간, 총 6km의 숲길을 조성했다. 경춘선 숲길은 옛 철길을 원형 그대로 활용한 산책로와 자전거도로, 텃밭 등이 조성되었다.¹⁷⁾

6) 화랑대역

화랑대역은 1939년 7월 보통역으로 영업을 개시하였고, 2010년 12월 경춘선 복선화사업으로 성북-화랑대 구간이 폐지되면서 영업을 종료하였다.¹⁸⁾ 경춘선 개통 때에는 “태릉 정류소 영업을 시작하였으나 1946년 5월 국유화 과정을 거쳐 1958년부터 “화랑대역”으로 개칭되었다. 이는 육군사관학교 정문 가까운 곳에 자리 잡고 있는 것에 따른 것이었다.

화랑대역은 1940년에 불암산 기슭에 경성제국대학 이공학부가 들어서고 1961년 서울여자대학교 캠퍼스가 인근에 세워지면서 학생들의 통학역으로도 활용되었으며 젊은이들이 춘천 방향으로 여가 활동을 떠나기도 하던 1970~80년대의 추억을 담고 있는 현장이기도 하다. 화랑대역은 폐역이 되기 전인 2006년 12월에 근대 ‘등록문화재 제300호’로 지정되었다.¹⁹⁾

화랑대역사는 간이역으로서는 매우 특이한 모습을 갖고 있다. 보통 간이역은 일자형 평면 위에 십자형 박공지붕으로 이루어진 데 비해, 화랑대역은 비대칭의 삼각형을 이루는 박공지붕이 특징이다. 화랑대역은 유일하게 이어내림 지붕 구조로 회소가치가 탁월하다. 또한 화랑대역 천장 아래에는 상량문이 적혀있다.²⁰⁾

17) 노원구청, 여가도시과(<https://www.nowon.kr>.)

18) 화랑대 역사 전시관 자료 참조.

19) 화랑대 역사 전시관 자료 참조.

20) 상량문의 내용은 다음과 같다. 龍飛 檀紀 四二八二年 八月 十三日 乙亥 午時 立柱上梁 應天上之三光

1939년 준공 때의 것은 아니며 1946년 5월 국유화한 후 지붕공사를 할 때 올린 상량문으로 추정된다. 광복 후에 일시적으로 사용하던 단기로 일시가 기록되어 있는 것이 특징이다.



이상과 같이 1939년 경춘선 개통 이후, 옛 경춘선의 서울권역인 성동역, 고상전역, 월곡역, 연촌역(광운대역), 신공덕역, 화랑대역 6개 역의 현재 상황과 각 역에 대한 내력을 살펴보았다.

이들 지역에서 주목할 것은 옛 경춘선 관련 시설을 근대화유산으로 문화제적 가치를 보존하기 위해 다양한 사업을 진행 중이라는 사실이다. 예를 들어 교각과 철로를 그대로 보존하면서, 보행로를 조성하고, 철교 아래로 주변의 강을 따라 산책로와 자전거도로가 연계사업이 계속 진행 중이다. 여러 지역 중에서 가장 적극적인 곳은 화랑대역 구간이 있는 노원구이다. 이 지역에서는 2017년부터 “경춘선 꿈길 문화제. 경춘선 꿈길 여행: 달빛낭만” 축제를 운영하고 있다.

한편, 경춘선의 종착역이자 핵심지인 춘천에서는 경춘선의 가치를 주목해서 다양한 사업을 진행했다. 예를 들자면 호수문화 열차 사업이다. 이 사업은 강원도, 한국철도공사(코레일), 호수문화권 5개 시군(춘천, 홍천, 화천, 양구, 인제)

備人間之五福 鳳舞. 용비[용이 날다]. 단기 4282년 8월 13일(음력 7월 19일) 을해일 오시(오전 11시~오후 1시), 기둥을 세우고 대들보를 올리니, 하늘에 계시는 세 빛은 응감하시어, 이 집의 인간들이 오복을 받게 하옵소서. 봉무[봉향이 춤추네].

이 주관하여 지역 관광과 다양한 축제 이벤트를 연계한 관광 콘텐츠 사업이다.²¹⁾

최근에 이루어진 경춘선과 관련된 사업에서 가장 주목할 것은 서울생활사박물관에서 기획 전시로 진행한 “경춘선, 엠티의 추억”이다. 이 기획전시는 경춘선의 추억을 복원하고 인문학적 가치를 조명해 본 중요한 사업이라고 할 수 있다. 현재 대중문화의 중요한 추세 중의 하나는 지난 과거를 회상하고 추억하며 현재와 접목시켜 새로운 관점에서 바라보려는 레트로(Retro)의 열풍이다.²²⁾ 이 전시는 지난 과거를 복원하여 어떻게 현재와 접목시킬 수 있는지를 보여주는 주요한 사례라 할 수 있다.

이처럼 옛 경춘선과 연계하여 다양한 사업이 진행되고 있지만 정작 중요한 것은 이를 학문적으로 체계화하고, 기록화하며, 앞으로 어떻게 미래문화유산자원으로 활용할 것인가에 대한 고민은 부족한 상황이다.²³⁾ 앞으로 경춘선 노선에 대한 다양한 활용안, 학문적 접근이 필요하다. 이에 대한 논의는 별고에서 자세히 다루기로 한다.

4. 마무리와 과제

이 글에서는 경춘선(京春線)의 설립 과정, 옛 경춘선 전체 노선 중에서 서울권 역만을 검토해 보았다. 논의를 통해서 경춘선의 개통 과정을 살펴보고, 경춘선이 일제강점기에 다른 지역과 달리 조선총독부에서 주관한 것이 아니라, 지역민들의 적극적인 참여와 요구로 개설되었다는 점을 확인했다.

다음으로 옛 경춘선의 서울권역의 6개 역의 현황을 살펴보았다. 복선 전철화 사업 이후 적극적으로 경춘선의 폐역을 복원하고 재조명하려는 노력은 서울권역에서 이루어지고 있다. 특히 최근 도시재생사업의 일환으로, 지역문화자산, 미래문화유산의 측면에서 경춘선의 가치를 복원하는 작업이 진행되고 있다. 이 글에서는 이 내용을 간략히 살펴보았다.

서울권역 이외에 경기권역, 강원권역에 대한 논의는 차후 과제로 다루기로 한다. 아울러 옛 경춘선의 인문학적 가치, 학문적인 체계화 역시 다음 과제로 미룬다.

21) 현재 이 사업은 운영되지 않고 있다.

22) 정두호·유춘동, 「서울시 중구 지역의 역사문화자원과 도시 레트로(Retro)의 연계」, 2021.

23) 유춘동·신성환, 「옛 경춘선 폐역의 레트로 인문도시」, 2021.

참고문헌

- 권기창, 「도시재생을 위한 철도폐선 부지의 효율적 활용 방안」, 『지역과 문화』 제3집 2호, 2016.
- 김명준, 「강원 춘천의 풍경을 기억하다」, 『한국연구』 제9집, 한국연구원, 2021.
- 김형준, 「인문학 활성화를 위한 도시 아카이빙의 사례연구」, 『철학·사상·문화』 제37호, 동국대학교 동서사상연구소, 2021.
- 박천홍, 『매혹의 질주, 근대의 횡단: 철도로 돌아본 근대의 풍경』, 산처럼, 2003.
- 서울생활사박물관, 『경춘선 엠티의 추억: 서울생활사박물관 기획전』, 서울생활사박물관, 2021.
- 서울특별시, 『즐겁게 걷길 경춘선숲길: 경춘선 숲길 길라잡이』, 서울특별시, 2017.
- 성상엽·한경돈, 「경춘선 폐선 지역 활성화 방향에 관한 연구」, 한국과학예술융합학회 제9집, 2011.
- 신성환·유춘동, 「강원지역의 오래된 음식 가게[노포(老鋪)]의 현황과 특성」, 『철학·사상·문화』 제36호, 동국대학교 동서사상연구소, 2021.
- 유춘동·김낙현, 「철도가 만들어 낸 음식과 음식문화의 풍경: 식당차(食堂車), 손수레 매점, 호두과자, 대전역 가락국수의 등장」, 『한국연구』 제8집, 한국연구원, 2021.
- 유춘동·신성환, 「옛 경춘선 폐역의 레트로 인문도시」, 『한국연구』 제9집, 한국연구원, 2021.
- 이병일·최동혁, 「폐선부지 재생을 위한 건축공간계획에 관한 연구: 플랫폼 개념을 적용한 경춘선 폐선부지 활용계획안」, 『예술인문사회 융합 멀티미디어 논문지』 제11집, 2018.
- 이주라, 「2010년대 이후 독립영화에 나타난 춘천 표상 연구」, 『우리어문연구』 제66집, 우리어문학회, 2020.
- 정두호·유춘동, 「서울시 중구 지역의 역사문화자원과 도시 레트로(Retro)의 연계」, 『철학·사상·문화』 제33호, 동국대학교 동서사상연구소, 2021.
- 정안기, 「1930년대 조선형 특수회사, <京春鐵道(株)>의 연구」, 『서울학연구』 제64집, 서울학연구소, 2016.
- 한종일, 「한국관 뉴딜사업의 접경지역 내 도시의 경쟁력 강화방안: 춘천시를 대상으로」, 『주거환경』 제18집 3호, 한국주거환경학회, 2020.

노원구청, 여가도시과(<https://www.nowon.kr>.)

한국철도공사(<https://info.korail.com>.)

경춘선 복선화 관련 기사 참조(<https://www.yna.co.kr>.)

Abstract

A Study on the Record and Application of the Closed Station in Seoul area Gyeongchun Line

Oh, Junho*·Jung, Duho**

The purpose of this article is to examine the process of establishing the Gyeongchun Line and to examine the humanistic value of Gyeongchun Line and the meaning of Gyeongchun Line as a future cultural heritage.

The first thing that this article paid attention to was the opening process of the Gyeongchun Line. Unlike other regions, the Gyeongchun Line, which was opened in Japanese colonial era, was not organized by the Japanese Government-General of Korea, but was opened by active participation and demand from local residents. In this article, we paid attention to this point and reexamined the history and process of establishing the Gyeongchun Line.

The next thing to note is the Seoul area of the old Gyeongchun Line, there are six stations in the Seoul area from Seongdong Station to Hwarangdae Station. Due to the urban regeneration project, work is underway to restore the value of Gyeongchun Line as a future cultural heritage. In this article, the current situation of six stations and various attempts to remember and restore the old Gyeongchun Line were examined.

【Key words】 Gyeongchun Line, Old Gyeongchun Line, future cultural heritage, urban regeneration project, Local cultural assets

* Master's Course, Dept. of Korean Language and Literature, Kangwon National University

** Ph.D. Candidate, Dept. of Philosophy, Dongguk University

*** 논문접수일: 2022. 10. 29. 논문심사기간: 2022. 11. 02. ~11. 12. 게재확정일: 2022. 11. 30.