

공간 중심의 연계형 기록화의 실행 방안*

부산지역 동해남부선을 사례로

설 문 율** · 김 정 현***

1. 머리말
2. 공간 기반 네트워크형 기록화 전략의 수립
 - 1) spanDoc 모형의 구조와 특징
 - 2) 기록화 대상의 선정
 - 3) 기록화 전략서의 작성
3. 전략의 실행
 - 1) 맥락 분석
 - 2) 기록 조사
 - 3) 맥락 기술
 - 4) 기록 기술
4. 맺음말

* 이 논문은 2010년도 정부재원(교육과학기술부 인문사회연구역량강화사업비)으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음(NRF-2010-330-H00006).

** 부산대학교 문헌정보학과 부교수(seol@pusan.ac.kr) (주저자). 주요 논저: 「공간 중심의 로컬리티 기록화 모형의 설계」, 『한국비블리아학회지』, 23(4), 2012; 「로컬리티 기록콘텐츠 개발 방향에 관한 연구」, 『한국도서관정보학회지』, 43(2), 2012; 「기록관리 메타데이터 표준의 실행 적합성 평가: 맥락 요소를 중심으로」(공저), 『한국기록관리학회지』 10(2), 2010.

*** 부산광역시 서구청 기록관리전문요원(invisibleone@korea.kr) (공동저자). 주요 논저: 「철도역 사진기록화를 위한 영역설정에 관한 연구」, 『기록학연구』 30, 2011.

[국문초록]

이 연구에서는 네트워크 방식의 기록화 모형을 부산의 공간 기록화에 적용함으로써 디지털 환경에서 지속가능한 로컬리티 기록화 방안을 모색하고자 하였다. 네트워크 방식의 모형으로는 로컬리티 기록화를 위한 'spanDoc 모형'을 채택하였으며, 이를 기록 수집 및 연계 과정에 적용해 봄으로써 모형의 실효성과 의미를 살펴보고자 하였다. 이 모형은 지역의 기록을 종합적으로 조망할 수 있는 로컬리티 아카이브 구축을 위하여 지역사에 의미 있는 주제에 관한 기록이 점진적으로 축적될 수 있는 방안을 제시하고 있다는 점이 특징이다.

사례 공간은 부산지역 동해남부선으로 설정하였다. 부산의 로컬리티를 이동성과 개방성으로 볼 때 고정된 공간이 아니라 연결된 공간이며, 사람들의 이동이 빈번하게 이루어지는 역, 역과 역을 이어주는 철도의 기록화가 부산지역의 역사를 남기는 작업의 출발점이 될 수 있다고 보았기 때문이다. 특히 동해남부선은 부산 시내를 관통하는 근거리 교통수단이며 시내의 각 역은 부산 지역민들의 경험과 기억이 축적된 장소들이라는 점에서 볼 때 이 공간에 대한 기록화는 중요한 의미를 갖는다.

이 연구에서는 모형에 제시된 절차에 따라 문헌 및 자료 분석을 실시하고, 관련 기록을 조사, 수집하는 과정을 실행하였다. 이러한 조사를 토대로 주제 기술서와 기록 기술서를 작성하고, 각 작업의 결과물들이 상호 연계되면서 지속적으로 축적될 수 있는 구조를 갖추도록 하였다. 이를 통해 모형 실행의 의미와 제한점을 밝혔다.

주제어: 기록화 전략, 부산, 동해남부선, 공간 기록화, 장소 기록화, 로컬리티 기록화, 네트워크형 기록화

1. 머리말

기록화 전략(documentation strategy)은 당대 사회가 기억해야 할 대상을 정하고 이에 대한 기록을 수집하는 것이며, 단일 기관 차원이 아니라 여러 기관들의 협력적 수집을 통해 실행된다는 특징을 갖는다. 그러나 디지털 환경에서 기록화 전략은 수집을 넘어 연계 및 네트워킹이라는 방식을 채용하면서 실행가능성과 잠재력을 높이고 있다.¹⁾

따라서 지역의 기록을 체계적으로 수집하여 지역의 역사를 보존하기 위한 로컬리티 기록화는 여러 기관에 분산적으로 존재하는 기록을 찾아서 수집할 뿐만 아니라 이를 연계하고 해석하는 작업까지 포괄할 필요가 있다. 특히 지방 기록관리의 인프라가 취약하고, 다양한 소장기관들 간의 협력이 매우 어려운 우리의 정책 환경을 감안하면 로컬리티 기록화가 수집에서 연계와 해석 중심의 패러다임으로 전환해야 하는 것은 어찌하면 불가피한 선택일 수 있다.

이 연구에서는 네트워크 방식의 기록화 모형을 부산의 공간 기록화에 적용함으로써 디지털 환경에서 지속가능한 로컬리티 기록화 방안을 모색하고자 하였다. 네트워크 방식의 모형으로는 로컬리티 기록화를 위한 ‘spanDoc 모형(SPAace-based Networked Documentation Model)’을 채택하였으며, 이를 기록 수집 및 맥락의 재현 과정에 적용해 봄으로써 모형의 실효성과 의미를 살펴보고자 하였다. 이 모형은 지역의 기록을 종합적으로 조망할 수 있는 로컬리티 아카이브 구축이라는 방향을 설정하고, 이러한 아카이브에 기록이 점진적이고 체계적으로 축적될 수 있는 방안을 제시하고 있다는 점이 특징적이다.

사례 공간은 부산지역 동해남부선으로 설정하였다. 부산의 로컬리티

1) 설문원, 「지역 기록화를 위한 도큐멘테이션 전략의 적용」, 『기록학연구』 26, 2010.10, 138-142쪽.

를 이동성과 개방성으로 볼 때 고정된 공간이 아니라 연결된 공간이며, 사람들의 이동이 빈번하게 이루어지는 역, 역과 역을 이어주는 철도의 기록화가 부산지역 공간의 역사를 남기는 작업의 출발점이 될 수 있다고 보았기 때문이다. 특히 동해남부선은 부산 시내를 관통하는 근거리 교통수단이며 시내의 각 역은 부산시민들의 경험과 기억이 축적된 장소라는 점에서 볼 때 이 공간에 대한 기록화는 중요한 의미를 갖는다.

모형에 제시된 절차에 따라 문헌 및 자료 분석을 실시하고, 관련 기록을 조사, 수집하는 과정을 실행하였다. 이러한 조사를 토대로 주제 기술서와 맥락기술서를 작성하고, 각 작업의 결과물들이 상호 연계되면서 지속적으로 축적될 수 있는 구조를 갖추는 데에 초점을 맞추었다. 이를 통해 모형의 실행상 문제점과 의미를 밝히고자 하였다. 다만 이 연구에서는 시스템을 설계하고 실제 데이터를 구축하는 과정까지 포괄하지는 못하였으며, 로컬리티 아카이브 개발에 필요한 데이터 준비과정을 중심으로 다루었음을 밝힌다.

2. 공간 기반 네트워크형 기록화 전략의 수립

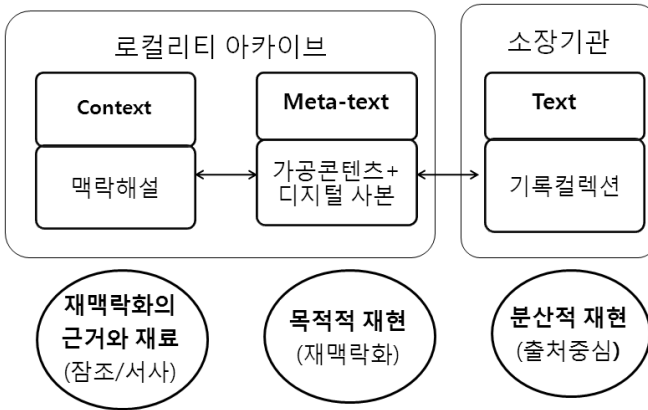
1) spanDoc 모형의 구조와 특징

이상은 좋으나 실현이 어렵다는 이유로 거의 폐기되었던 로컬리티 기록화 전략이 다시금 주목을 받을 수 있는 배경에는 디지털 기술이 있다. 한편 로컬리티 기록화는 지역이라는 공간 범주를 전제로 하기 때문에 기록화 대상으로서 공간을 중심에 두되 디지털 기술을 이용한 기록 연계를 중시하는 모형이라는 점에서 본 연구에서는 ‘spanDoc 모형’을 적용하였다. 특히 지역을 중심으로 점진적인 기록화를 추진하되 기록

정보의 체계적 축적이 가능한 방식을 추구한다는 점에서 현실가능성이 있다고 판단하였다.

이 모형의 특징은 다음과 같다.²⁾ 첫째, 네트워크형 기록화를 추구한다. spanDoc 모형은 수집보다는 연계와 통합적 검색에 초점을 둔 기록화 방법론으로 그 개념도는 <그림 1>과 같다.³⁾ 기록의 원문은 여러 소장처에 분산적으로 존재하지만 아카이브 포털을 통해 일정한 틀 속에서 기록을 볼 수 있도록 지원하는 네트워크 방식을 채택하고 있다는 점에서 현재 한국의 지역 환경에 적절한 대안이 될 수 있다.

<그림 1> 네트워크 방식의 기록화 모형



둘째, 기록의 현재적 활용을 지원한다. 기록화의 원래 목적은 수집에 있지만 이 모형에서는 수집과 동시에 활용이 이루어질 수 있는 구조를 지향한다. 기록을 일정한 해석체계 속에서 볼 수 있도록 하는 기록콘텐츠(메타 텍스트)를 개발하고, 이러한 콘텐츠 작성에 활용된 맥락정보

2) 설문원, 「공간 중심의 로컬리티 기록화 모형의 설계」, 『한국비블리아학회지』, 23(4), 2012, 12, 445-450쪽.

3) 위의 글, 445쪽.

(컨텍스트)가 체계적으로 축적될 수 있는 구조로 설계함으로써 기록의 이해를 지원한다. 이용자들이 원하는 기록을 제공하는 것을 넘어서, 구조화된 기록컨텐츠를 통해 이용자가 특정 주제를 이해하고 기록을 통해 역사적 사건을 재현할 수 있도록 지원하는 전략이다. 과거 역사에 대한 현재의 해석을 중시하는 방식이라고도 볼 수 있는데, 메타 텍스트와 컨텍스트의 기술은 본질적으로 당대의 해석에 토대를 둘 수밖에 없기 때문이다.

셋째, 아카이브에 설계된 일련의 틀이 기록의 수집과 연계의 방향을 제시할 수 있는 구조이다. 맥락분석 및 재맥락화는 기록이 발굴되고, 상호 연계되어야 하는 부분을 제시할 수 있으며, 이를 토대로 특정 공간이나 주제에 대한 기록화를 지속적으로 추진할 수 있다. 한편 미리 계획되지 않은 영역이라도 기록화 대상을 계속 추가하고 기존의 기록들과 연계할 수도 있다.

넷째, 공간과 장소를 거점으로 하는 기록화 방법론이다. 로컬리티 기록화를 위해 지역의 다양한 주제를 대상으로 설정할 수 있지만, 공간/장소를 시작으로 기록화를 추진한다는 원칙을 정하였다. 공간/장소에서 시작하여 지역의 인물, 사건 등으로 대상을 확장시켜 나가는 전략이다.

다섯째, 다양한 1, 2차 자료의 수집을 지향한다. 또한 “남겨진 기록간의 차이, 기록과 기억의 간극”을 고려하여 공공기록은 물론 개인기록 등 다양한 출처의 기록을 포괄하며, 공간의 내러티브를 만들기 위해 증거로서의 1차 사료는 물론 다양한 참고자료들을 수집하여 제공할 것을 강조한다.

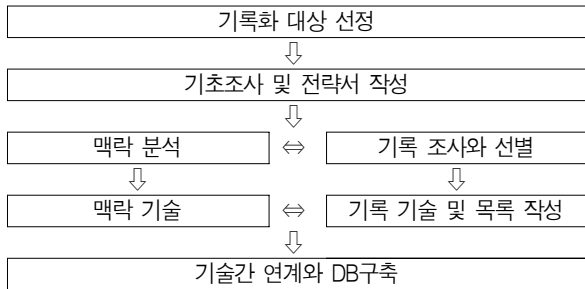
여섯째, 각 기록정보컨텐츠는 독립적으로 개발되지만 상호 연계되는 구조를 추구한다. 다양한 주제에 관한 여러 주체의 기록이 다양한 관점에서 추가될 수 있는 구조이다. 따라서 컨텐츠마다 고유한 구조를 취할 수 있고, 기록생산자나 수집자의 주체적 관점에 따라 다양한 해설 체계가 만들어질 수 있다.

일곱째, 지역의 “장소는 사라지기도 하지만 당대 사람들이 경험하는 공간이기 때문에 이들의 눈에 비친 장소의 모습과 의미를 기록으로 남”긴다는 의미에서 참여형의 열린 기록화를 강조한다. 이 모형에서는 지역 주민이나 이용자의 참여를 촉진하는 내용이 명시적으로 드러나고 있지 않지만 집단의 장소 경험에 관한 컬렉션과 연계할 수 있도록 구조를 열어두고 있다.

마지막으로, 이 모형에 의한 전략적 목표는 지속가능성과 실용성을 고려한 로컬리티 아카이브 포털의 구축이다. 이는 지역 내 소장기관 및 소장자들의 기록을 한 눈에 알 수 있고, 기록 및 기록 메타데이터, 주제나 장소별로 구조화된 기록정보콘텐츠, 맥락정보와 이야기가 담긴 사전이 연계되어 구축되고, 활용될 수 있는 구조이다.⁴⁾

spanDoc 모형에서는 기록화의 절차가 대상의 선정, 전략서의 작성, 전략의 실행의 3단계로 진행되며, 전략의 실행은 맥락분석과 기록조사, 맥락기술과 기록기술 등으로 구성된다. 이 연구에서는 이 모형을 적용하되 부분적으로 수정하여 <그림 2>과 같이 기록화 절차를 수립하고, 이에 따라 작업을 수행하였다. 전략 단계별 산출물은 <표 1>과 같이 정리하였다.

<그림 2> 로컬리티 기록화 절차



4) 설문원 2012, 앞의 글, 445-446쪽.

〈표 1〉 전략 단계별 핵심사항과 산출물

단계	핵심 내용	방법	산출물
맥락 분석	- 기록콘텐츠 설계의 밑그림 제공 - 확보할 기록을 정하는 기준 마련	문헌 및 기록 분석	- 연표 - 하위주제 선정 - 주제별 개요서
기록 조사	-소장처 조사 -핵심 기록유형 조사 -이용가능성 조사	소장처 방문, 면담	-리드파일 작성 -자료 유형별 분석서
맥락 기술	-스토리 구성 및 주제 해설 -사전 표제어 추출과 기술	기술	-주제 기술서 -장소 및 주제어 사전
기록 기술	-기록물 기술서 작성 -핵심 기록의 상세 기술	기술	-기술서 -디지털화할 기록 및 자료 선별

2) 기록화 대상의 선정

먼저 수행해야 하는 가장 중요한 작업은 기록화 할 대상(주제와 공간)을 정하는 것이다. 이 연구에서는 기록화를 위한 지역 범주를 부산으로 설정하였고, 부산의 로컬리티를 드러낼 수 있는 공간으로 교통 공간에 주목하였다. 부산의 로컬리티를 이동성과 개방성으로 볼 때, 항구, 철도 및 철도역 등은 이러한 특징을 반영하는 공간이다. “근대는 시간과 공간 압축의 시대”이며, 근대 시공간 압축에 주도적인 역할을 한 것은 교통수단이다.⁵⁾ 김동철은 “근대 부산의 시간을 압축시킨 중심축을 ‘기차와 전차’로 보았으며, 근대도시 부산의 로컬리티를 읽어내기 위한 작업의 일환으로 기록을 통해 “교통이 지역사회, 지역사람들의 일상, 공간변화와 어떻게 상호 연관을 가지는지” 살펴보려는 시도를 하였다.⁶⁾ 한편 송정숙은 부산의 로컬리티 기록화를 위해 개항장으로서의 부산항

5) 김동철, 「근대 부산의 교통 발달과 기록」, 『한국기록관리학회지』 제11권 제1호, 2011,6, pp.253-271.

6) 위의 글, 253-271쪽.

기록화를 시도한 바 있다.⁷⁾ 이렇듯 부산의 근대사를 이해하는 데에 이동성, 즉 모빌리티는 중요한 키워드가 되며,⁸⁾ 모빌리티 공간의 형성과 변화는 부산의 근대사 이해에 중요한 의미를 지닐 것이다. 특히 도로교통이 열악했던 1970년대 이전까지 철도교통은 주민들의 생활에 많은 영향을 끼쳤다.

최근 공간 연구에서도 모빌리티 공간에 주목하고 있다. 모빌리티 공간은 장소와 장소를 이어주는 관계적 공간의 의미를 지닌다.⁹⁾ 모빌리티 공간으로서 철도는 장소와 장소를 이어주며, 내부와 외부를 통하게 함으로써 도시의 변화에 영향을 미친다. 모빌리티 공간은 고착된 비이동 플랫폼과 동적 이동공간으로 구분할 수 있는데, 항구, 철도역, 지하철역, 공항 등은 이동성을 가능케 하는 고정공간이며, 도로와 길, 지하철, 철도, 고속도로는 공간과 공간을 잇는 연결공간이다.

철도교통은 철도와 역을 중심으로 이루어진다. 철도는 연결공간이지만 철도역이라 불리는 고정공간에서 인적, 물적 교환이 일어난다. 철도역은 기차가 머물고 물자가 이동하는 공간이면서 사람들이 들어오고 외부로 나아가는 창구로서의 중심적 역할을 수행하였다. 이렇게 축적된 철도역과 열차에 대한 장소 경험은 지역사의 일부가 된다.

이 연구에서는 부산 지역을 관통하는 동해남부선을 기록화 대상으로 선정하였다. 부산의 주요 철도노선인 경부선과 달리 동해남부선은 울산, 경주 일대를 연결하면서 중단거리 구간의 통근 수요가 있었으며¹⁰⁾,

7) 송정숙, 「개항장으로서의 부산항과 기록」, 『한국기록관리학회지』 제11권 제1호, 2011.6, 273-298쪽.
8) 박수경, 「식민도시 부산의 이동성 고찰」, 대한일어일문학회, 『일어일문학』 제55권, 2012.8, 395-414쪽.
9) 이희상, “(서평) 모빌리티”, 공간과 사회, 제40권, 2012, 184-193쪽.
10) 1978년부터 작성된 철도청 및 한국철도공사 O.D(구간별 상호이동량) 데이터에 의하면 부산(부산, 거제, 동래, 해운대역 등)은 울산(울산, 남창, 덕하, 호계역 등) 경주(경주, 불국사, 안강역 등) 지구와 상호 이동하는 비율이 가장 높았다(철도청, 한국철도공사, 1979~2011년 철도통계연보, 각년도).

해운대해수욕장, 송정해수욕장 등 여러 해수욕장과 인접하고 있어 일제 강점기부터 관광 목적으로 이용되었다. 경부선 철도가 일본이 한반도, 대륙으로 나아가기 위한 장거리 철도로 건설되었다면, 동해남부선은 부산시내 및 인근지역을 연결하는 로컬 철도로서 부산의 또 다른 공간 경험을 읽을 수 있는 대상이다. 한편 동해남부선의 많은 역이 부산시내에 소재하고 있어서 동해남부선의 기록들은 부산의 공간 변화를 이해하는 실마리를 제공할 수 있다고 판단하였다.

3) 기록화 전략서의 작성

기록화 대상을 정한 후에는 전략서를 작성해야 한다. 전략서는 대상에 대한 기초적 파악 결과, 기록화 범위, 맥락분석 및 기록조사 방법에 대한 내용을 포함해야 한다. 구체적으로는 (1)주제의 특징과 기록화 방향, (2)공간 및 시기 범주, (3)현재 기록화가 진행 중이거나 이미 기록화가 끝난 대상 중 관련 항목(공간/장소, 인물, 사건 등), (4)기록화 실행그룹, (5)참고자료, (6)전략서 작성일자 및 작성자 등의 항목이 포함될 수 있는데, 이를 토대로 동해남부선 기록화 전략서를 작성하였다. 전략을 효과적으로 실행하기 위해서는 주제의 특징과 방향에 대한 이해가 필요하며, 주제 및 지리적 범주를 구체적으로 설정할 필요가 있다. 이러한 전략서는 관련 문헌 분석과 전문가 자문을 거쳐 작성되는 것이 일반적이다.¹¹⁾ 여기서는 (3)과 (6)을 제외한 나머지 항목들에 대해 다음과 같이 정리하였다.

(1) 주제의 특징과 기록화 방향

로컬리티 기록화 전략에서는 대상에 대한 기록을 기능적으로 수집하는 것을 지양하며, 지역사와 지역민의 삶의 자취를 드러내는 기록을

11) 이 주제의 경우 특히 향토사 및 교통사 전문가의 자문 필요.

찾아야 한다. 동해남부선의 경우도 지역에서 동해남부선의 역할이 무엇이었는지, 즉 지역민과 철도의 접촉면들을 찾아내는 데에서 출발해야 한다. 따라서 해방 이후 부산에서 철도라는 교통수단과 이를 이용한 사람들, 그리고 이와 관련하여 발생한 사건들, 그리고 각 역을 중심으로 기록을 수집·정리할 수 있다.

또한 철도라는 시설의 특징이 기록화에 반영되어야 하며, 이를 이용한 사람들과 사건이 결합되어야 할 것이다. 철도는 역이라는 고정된 공간에서 여객과 화물의 유통이 이루어지므로 철도역이 1차적인 기록화 대상에 포함되며, 철도역의 신설과 변화에 따른 주변의 공간 변화, 해당 공간에서 발생한 사건, 사람들의 이야기를 담도록 해야 할 것이다.

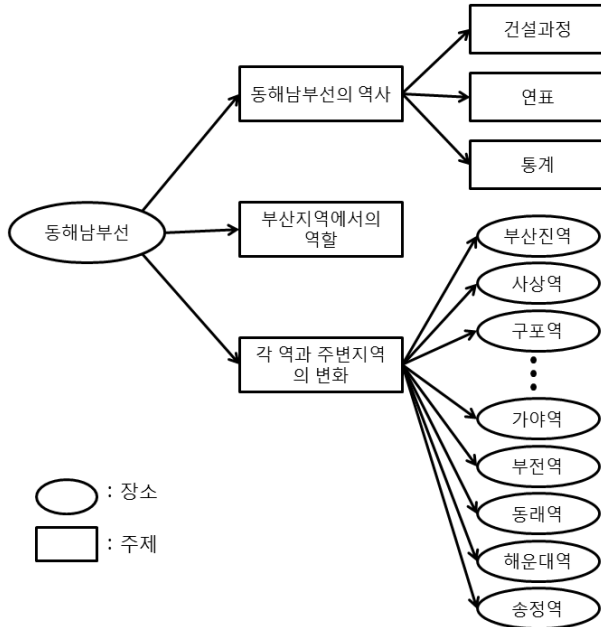
아울러 동해남부선도 여타 철도 기록화와 마찬가지로 열차와 역이라는 장소 경험을 중심으로 전개하면서 공간 경험의 기억을 환기시키는 도구로서 기록을 배치할 수 있다. 가령, 통근열차가 운행되던 당시의 열차시각표, 철도 및 열차 사진, 신문기사 등을 이용할 수 있을 것이다.

(2) 기록화 범주

기록화의 범주는 부산지역에서 동해남부선이 수행한 역할을 중심으로 설정하되, 동해남부선이라는 이동공간과 각 철도역이라는 고정공간의 역사와 공간 경험, 이러한 교통시설이 주변 공간에 미친 영향을 포함하도록 한다. 일차적 범주 구성은 <그림 3>과 같이 표현할 수 있다. 동해남부선과 각 철도역, 시장과 같은 공간들은 각각의 노드를 형성하고, 각 노드에 주제 기술항목들이 연계되는 구조를 갖는다.

시기는 동해남부선이 부설된 1930년대에서 현재까지이며 지리적 범주는 동해남부선 자체, 동해남부선의 각 역 중 부산지역에 소재한 역을 일차적 대상으로 하였다. 또한 역의 부설을 통해 새롭게 형성되거나 영향을 받게 되는 공간이나 장소를 기록화의 대상으로 추가하는 구조를 취함으로써 효율적이면서 점진적인 기록화 방식을 지향하였다.

〈그림3〉 동해남부선 기록화를 위한 주제 범주(초안)



(3) 기록화 실행 그룹

기록화 실행그룹은 연구팀, 수집팀, 자문팀으로 구성했다. 연구팀은 문헌자료 및 수집된 자료를 기반으로 기록화 방향 및 방법론을 결정한다. 수집팀은 실제로 수집을 실시하는 조직으로 자료의 수집, 정리 및 관리를 담당한다. 자문팀에는 지역사 연구자, 전 현직 철도 종사자, 향토사학자, 기록수집전문가로 구성하여 기록화 방향, 방법론에 대한 조언을 받을 수 있도록 한다.

(4) 기본 참고자료

철도청, 한국철도사, 1993; 부산시사편찬회, 부산시사, 1991.

3. 전략의 실행

전략서가 마련되면 전략을 실행에 옮겨야 한다. 이 단계는 로컬리티 디지털 아카이브를 구성하는 정보 및 기록요소들을 획득하고 개발해 나가는 과정이며 기록을 이용한 디지털 콘텐츠를 개발하는 과정이기도 한다. 그 과정은 ①맥락분석, ②기록조사와 선별, ③맥락기술, ④기록 기술과 각종 목록 작성, ⑤연계와 구축으로 설정하였다.¹²⁾

1) 맥락 분석

(1) 분석 방법

맥락 분석은 기록화할 대상으로서 공간이나 주제를 파악함으로써 기록화의 방향, 즉 기록콘텐츠 설계의 방향을 정하기 위한 것이다. 아울러 어떤 주제와 관련된 기록을 확보해야 할지 윤곽을 정하는 과정이기도 한다. 이 과정의 핵심 산출물은 주제별 개요서 및 주제별 기록화 방향이며, 이는 콘텐츠의 개발이 진행되는 동안 지침으로, 또한 콘텐츠의 일부로 활용된다.

동해남부선의 기록화를 위한 맥락분석을 위해 먼저 한국철도사(전 5권, 1993년 철도청 간행) 등의 단행본과 학술논문¹³⁾, 신문 기사를 조사·분

12) 설문원 2012, 앞의 글, 452쪽에서는 맥락분석, 기록조사와 선별, 맥락기술, 기록 기술과 각종 목록 작성 등의 단계로 제시하였으나 여기에 연계와 구축 단계를 추가. 이 논문에서는 앞의 4단계를 중심으로 실행.

13) 전성현, 「일제하 동해남부선 건설과 지역동향」, 『한국근현대사연구』 제48집, 2009. 봄, 115-151쪽; 한국철도편, 「전국철도선별 현세」, 『한국철도』 119, 1977.4, 88-92쪽; 이종구, 「6.25전쟁과 한국철도Ⅵ」, 『한국철도』, 392, 2000.4, 29-32쪽; 윤성도, 정일홍, 이성우, 「통근·통학수요 예측을 통한 광역교통시설 공급의 타당성연구: 동해남부선(부산~울산)을 중심으로」, 『한국지역경제연구』 제7권 제2호 통권14집, 2009. 12, 65-85쪽.

석하였으며, 이후 동해남부선 소재 철도역을 방문하여 역사(驛史), 운수 운전 설비카드 등을 열람함으로써 기초 자료를 확보했다. 기초 자료 조사를 통해 동해남부선의 역사를 개괄하고 기록콘텐츠의 하위 주제를 설정하였으며, 동해남부선 연표를 작성하였다.

(2) 동해남부선 개요

부산은 지형적 특성상 도로교통망이 확충되기 어려워 타 지역에 비해 상대적으로 철도교통이 중요한 교통수단으로 기능해 왔다. 1905년 개통된 경부선이 일본이 대륙으로 나아가기 위한 수단으로 건설되었다면, 일제강점기에 조선와사전기주식회사 소유의 전차선 및 조선총독부 철도국의 동해남부선은 부산(동래군 포함) 시내 및 부산 인근지역 간의 이동을 주목적으로 건설되었다.

해방 후에도 동해남부선은 부산에서 울산, 경주 등 근거리 지역을 연결하기 위한 역할을 주로 수행했으며, 이는 현재도 유지되고 있다. 또한 부산 시내의 교통 혼잡을 완화하기 위한 목적으로 통근열차가 운행되어 약 20년 가까이 운행된 바 있다. 동해남부선의 건설과정과 현황은 <표 2>와 같이 정리하였고, 현재 노선도는 <그림 4>와 같다.

<표 2> 동해남부선 건설과정과 현황

[건설과정] 동해남부선은 부산진에서 분기하여 해운대, 울산, 경주를 거쳐 포항까지 총 145.8km의 단선철도다. 본래 동해남부선은 1927년 조선총독부에서 수립한 조선철도 12년 계획에 따라 수립된 동해안을 연결하는 동해선의 일부분으로 건설되었다. 동해선은 원산에서 고성, 강릉, 삼척, 울진, 포항 등 동해안을 따라 건설하여 경주, 울산, 부산을 연결하는 장거리 간선철도로 계획되었다. 그러나 이 계획은 실패로 끝났으며, 중장거리 간선철도의 일부로 계획되었던 동해남부선은 이후 부산에서 울산, 경주, 포항 일대를 이어주는 철도노선으로 그 기능이 축소되었다. 부산지역에서 동해남부선은 1934년 7월 15일 부산진~해운대 구간이 개통된 것을 시작으로¹⁴⁾ 한다. 같은 해 12월 16일에는 해운대~좌천 구간이 개통되었으며¹⁵⁾ 이듬해 12월 16일 좌천~울산 구간이 개통됨으로써 1918년 10월 31일 조선중앙철도주식회사

가 개통한 경주~포항, 경주~울산 구간과 연결되어 현재의 동해남부선의 노선이 갖춰지게 되었다.

☞ 참고자료 : REF-A-01

[해방 이후] 해방 이후 동해남부선은 부산에서 울산, 경주, 포항을 연결하는 철도로서 부산의 경우 주로 울산, 경주 방면의 이용객이 대부분을 차지¹⁶⁾하였으며, 동해안 연선을 따라 철도역이 위치함에 따라 해운대해수욕장, 송정해수욕장, 일광해수욕장, 임랑해수욕장 등의 해수욕장을 찾는 이용객이 상당히 많았다. 도로교통이 발달한 현재도 도로교통에 비해 저렴한 운임과 소요시간 등으로 부산 및 울산지역의 여객 수송에 큰 역할을 수행하고 있다.

☞ 참고자료 : REF-A-01

[부산 소재 역 현황] 2010년 현재 부산지역 소재 동해남부선 역으로는 부전, 동래, 해운대, 송정, 기장, 좌천, 월내 등 총 15개역이 소재하고 있다. 이 중 부전, 동래, 해운대, 송정, 기장, 좌천, 월내역에 여객열차가 정차하고 있으며, 나머지 철도역은 수요 감소 및 동해남부선 복선화 공사 등으로 여객영업을 중단한 상태다.

[복선화 추진] 1993년부터 진행되는 동해남부선 복선전철화에 따라 2015년 부산진~울산 간 복선화 개통이 예정되어 있으며 이에 따라 해운대역은 자동으로 이설되며, 교대, 우동역 등이 새로 신설될 예정이다.

☞ 참고자료 : REF-B-01

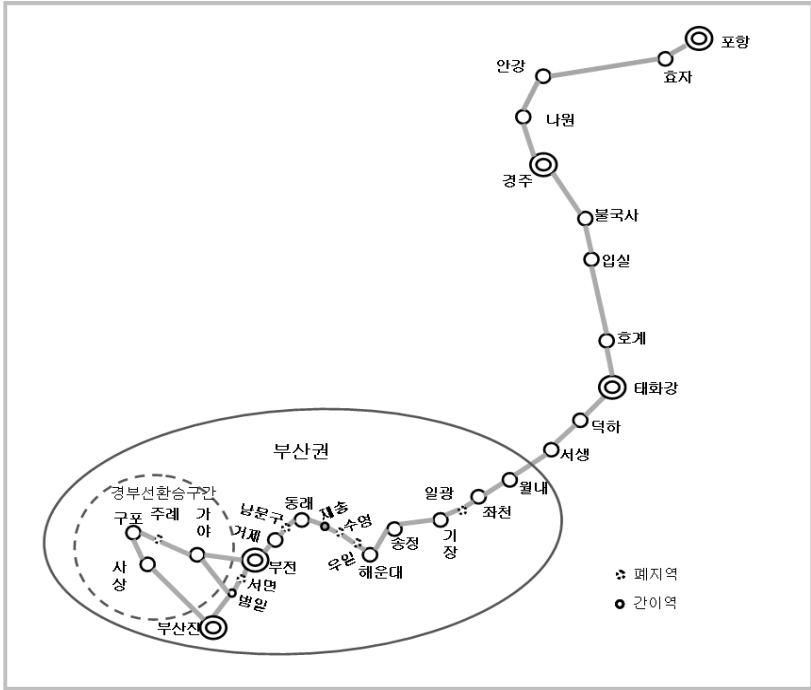
다음에는 연표를 작성하였다. 연표에는 장소의 변화를 보여주는 사건(노선 개통, 역 설치 등)을 시간 순으로 정리하고, 해당 연혁의 정보원 및 색인키워드를 생성하여 향후 콘텐츠를 구축할 때 참고할 수 있도록 하였다. 연표는 아래 예시와 같이 간략하거나 기록화의 수준에 따라 더 상세하게 작성될 수 있다.

14) 1934년 7월 10일 조선총독부관보 고시 제357호.

15) 1934년 12월 12일 조선총독부관보 고시 제 119호.

16) 구체적인 데이터는 철도 O.D데이터를 활용할 수 있음.

〈그림 4〉 동해남부선 노선도¹⁷⁾



연표에는 해당 연표 정보의 근거와 관련 출처를 정확하게 표시하고, 관련 있는 장소와 주제 키워드를 병기하여 연표정보를 기록 및 다른 개체(장소나 주제어)와 연계하는 데에 활용되도록 한다. 한편 연표는 특정 시점별로 작성되는 경우가 많아 일정 기간 동안의 포괄적인 경향을 표현하는 데에는 어려움이 있으므로, 시기 범위를 두고 내용을 기술할 수도 있고, 맥락 기술을 할 때 별도로 기술할 수도 있다.

17) 코레일 전국 철도노선도를 토대로 재작성.
 [http://info.korail.com/2007/download/sta/korailmap_120105.JPG] 2013년 4.10. 현재.

〈표 3〉 동해남부선 연표(일부)

시간	사 건	출처 및 관련 기록	소장처
1930. 7.10	동해남부선 부산구간 착공	-조선총독부관보(1934.7.10)	국립중앙도서관 ⁸⁾
1934. 7.15	부산진~해운대개통(서면, 동래, 수영, 해운대역 영업 개시)	-조선총독부관보 고시 제357호 -해운대역사, 해운대역 운수운전설비카드 등 -조선총독부철도국, 조선여행안내기	-해운대역 -부산대 도서관 -국립중앙도서관
1934. 12.16	해운대~좌천간개통(송정, 기장, 일광, 좌천역 영업 개시)	-조선총독부관보(1934.12.12) -기장역사, 일광역사, 좌천역사 등	기장역, 좌천역 등
1935. 12.16	좌천~울산간 개통(월내역 영업개시)	-조선총독부관보(1935.12.4)	국립중앙도서관
1940. 12.1	거제역 영업개시	-거제역 운수운전설비카드	부전역
1942. 4.1	부산진~동래간 선로 이설에 따라 서면역을 폐지하고 부전, 범일역 영업 개시	-범일역사(1957) -부산지도(1946) -부산관광안내도(1939)	범일역
1989. 8.16	-동서통근열차(구포~해운대) 운행 개시 -주례, 남문구, 재송 임시승강장 설치	-구포역사, 해운대역 운수운전카드 -국제신문	구포역, 해운대역, 국제신문사
1992. 8.10	-일광역 한국유리전용선 폐지	-일광역사	기장역
1993.	동해남부선 복선전철화 착공		
1993. 8.30	해운대역 좌동탄약선 철거	-해운대역사	해운대역
1994. 7.15	서울-해운대 새마을호 신설	-해운대역사 -철도청공보	해운대역
1996. 4.1	-도시통근열차(부산~해운대) 운행 개시 -우일임시승강장 설치	-해운대역운수운전카드 -海雲臺-釜山역간도시통근열차 운행, 1996.3.13 연합뉴스 -대한민국 관보	-해운대역 -국립중앙도서관
1997. 1.1	거제역 육군정비창선 폐지	1997.1.17 철도청 공보 청지시 1996-184호	-코레일홍보실 -국립중앙도서관
2002. 12.10	-동서통근열차 폐지 -도시통근열차 운행변경	-열차시각변경알림벽보 -구포역사	구포역

	(월내 구간 연장, 왕복 3편성 으로 축소운행)		
2004. 2.1	-고속철도 개통에 대비하여 운행체계 변경 -동해남부선, 중앙선, 경전선 방면 여객열차 부전역으로 시종착역 변경 -범일역 여객 취급 중지	-월간열차시각표 -철도청공보	-코레일홍보실 -국립중앙도서관
2004. 12.10	-일광역 무인화	-2004.11.29 철도청고시 2004-42호	
2006. 12.4	-송정역사 등록문화재 지정	-문화재청 고시	문화재청

(3) 부산지역에서 동해남부선의 역할 : 개요서 작성

조사 결과 동해남부선은 단거리 운행수요가 대부분이고 특히 지역 간 통근수요가 상당한 부분을 차지하였다. 또한 부산의 열악한 도로교통 사정 때문에 철도망이 부산지역 내 교통수단으로 활용되었다는 점에 특히 주목하였다. 따라서 지역 내외의 통근수단으로서의 동해남부선이 중요한 하위 주제로 다뤄질 수 있다.

한편 부산은 한국전쟁 이후 다수의 군수부대가 주둔하는 등 군사도시의 기능을 수행했으며 동해남부선 또한 곳곳에 군사용 철도가 연결·부설된 바 있다. 현재는 그러한 기능이 약화되었으나 한국전쟁 이후 나타난 군사도시로서 부산의 모습을 보여주는 사례로서 ‘군 전용선’을 조명할 가치가 있다고 판단하였다.

마지막으로 동해남부선은 해운대, 송정, 일광해수욕장 등 다수의 관광지를 연결하는 기능을 가지고 있어 지역주민 및 외지인들이 열차를 이용하여 이들 관광지를 방문하였다. 이러한 기능은 오늘날에도 유효하며 관광 목적의 동해남부선 이용도 살펴볼 필요가 있을 것이다.

지역에서 동해남부선의 역할과 관련하여 세부 영역을 통근열차, 전

18) 조선총독부관보검색시스템.

용선, 관광열차로 설정하고 각 주제별로 개요서를 작성하되 개요서에는 주제에 대한 간략한 소개와 주요 기록 유형, 수집 방법을 기재하였다. 개요서는 수집이 진행되는 과정에서 지속적으로 갱신되어야 한다.

〈표 4〉 주제 개요서(일부)

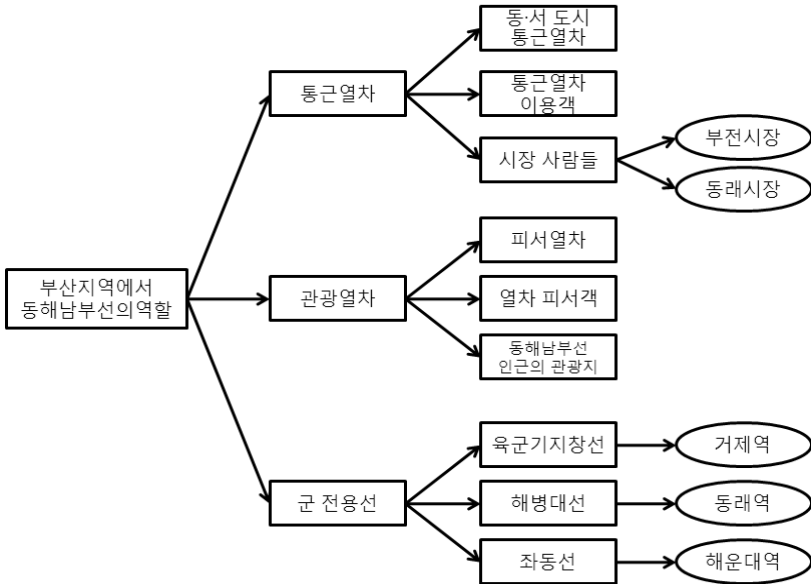
<p>1. 부산의 근거리 교통수단으로서의 동해남부선</p> <p>-도로교통이 열악하던 상황에서 철도교통은 근거리에서 원거리까지 이동을 위한 주요 교통수단이었음. 도로교통이 발달한 이후에도 동해남부선에는 부산-해운대, 부산-울산, 부산-포항 등 근거리 열차가 운행되면서 관광 및 근거리 이동에 중요한 역할 수행해 왔으며, 이러한 역할은 현재도 계속되고 있음.</p> <p>- 여객뿐 아니라 화물에서도 동해남부선은 일정한 역할을 수행하였음. 비록 이 기능은 현재는 쇠퇴하였으나 과거 부산관내에 다수 존재했던 군사시설 및 공장 등으로 전용선 등이 부설되어 화물수송에 크게 기여.</p> <p>- 도로교통의 발달에 따라 동해남부선 소재 소규모 철도역은 그 기능을 상실하고 있는 형편이나 부전, 동래, 해운대, 기장 등을 중심으로 교통 결절점의 역할을 여전히 수행하고 있으며, 역을 중심으로 마을이 형성되기도 함.</p> <p>1-1. 통근열차</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 개요 : 협의로는 1989년에서 2006년까지 부산 관내에서 운행되었던 동서·도시통근열차를 말하며, 광의로는 해방 후 부산~울산 구간을 운행한 각 역 정차 열차를 통칭. 도시통근열차는 부산의 지형과 도로교통망의 특성을 반영. ● 핵심 기록유형 : 문서, 사진, 박물관(승차권 등), 구술자료, 신문기사, 열차시각표 ● 기록화 방안 : 관보 및 공고를 중심으로 정책문서 수집, 사진의 경우 신문에 수록된 자료와 철도동호인이 촬영한 자료를 확보, 승차권은 소장자를 활용, 전·현직역무원을 대상으로 한 구술 확보 <p>1-2. 철도전용선(군사, 공장)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 개요 : 부전, 거제, 동래, 해운대, 일광역에는 인근 군사시설 및 공장에 인입하는 철도 전용선이 존재했음. 현재 부산에 존재했던 군사시설 다수는 이전되거나 해체되었기 때문에 현재는 그 기능이 거의 없으나, 1950~1990년대까지 부산의 도시상을 파악할 수 있는 편린이 될 수 있음. ● 핵심 기록유형 : 문서, 사진, 신문기사, 구술자료 ● 기록화 방안 : 군사시설의 경우 정보 획득이 현실적으로 어렵기 때문에, 철도역무원 등을 통한 증언이 큰 비중을 차지할 것으로 보임. 문서의 경우 철도역에서 확보한 역무시설카드, 역사, 역세보고서 등이 참고자료로 활용될 수 있음. 현재의 모습을 사진으로 촬영하여 대조군으로 활용

1-3. 관광열차

- 개요 : 동해남부선은 관광객들의 이동을 위한 수단으로도 큰 역할 수행. 전국적으로 유명한 해운대해수욕장을 비롯하여, 송정, 일광, 임랑해수욕장 등 다수의 유명 해수욕장이 위치했으며, 해운대온천, 동래온천, 장안사 등이 가까이 있었기 때문에 외국인이나 지역주민들에게 동해남부선은 관광이나 피서 목적으로 이용하는 낭만의 교통이기도 하였음. 특히 도로교통이 발달하지 않았던 시기 피서철 열차는 만원이 되기 일쑤였으며, 피서열차라는 임시열차를 투입하는 경우도 있었음.
- 핵심기록유형 : 관광안내서, 신문기사, 열차를 이용했던 사람들의 구술
- 기록화 방안 : 동해남부선을 이용하여 피서나 관광을 한 사람들의 경험을 중심으로 기록화. 이러한 양상을 기록한 신문기사, 각 역에서 남긴 기록, 관광 리플렛 등 수집

맥락분석 및 개요서 작성 과정에서 주제가 세분화될 수 있고, 각 주제와 관련된 새로운 공간이 출현하기도 하는데, 그 양상은 <그림 5>와 같다.

<그림 5> 동해남부선의 역할에 대한 주제 전개도



2) 기록조사

(1) 조사 방법

기록조사는 △관련 기록과 자료의 유형 파악, △소장처 조사, △기록 유형별 주요 수록내용 조사, △이용가능성 및 수집방법 조사 등으로 이루어질 수 있다. 기록화가 지속적으로 진행되면서, 당초 계획했던 결과와 다른 방향으로 전개되거나 그 범주가 조정되어야 하는 경우가 발생한다. 가령, 철도 역사(驛史)의 경우 동해남부선의 모든 역을 대상으로 수집하고자 계획하였으나, 여러 가지 이유(공개 거부, 역사 이전 등에 따른 자료 소실)로 수집에 실패한 경우도 있었다. 이 경우 해당 자료를 대체할 수 있는 자료의 발굴 및 기록화 방향의 변경이 필요할 것이다. 한편 한정된 인력과 재원이 투입될 수밖에 없는 상황에서 모든 기록을 한꺼번에 수집하거나 생산하는 것은 불가능하다. 따라서 현실적으로 확보가 가능한 기록을 위주로 콘텐츠 설계의 방향을 조정하는 것이 불가피하다. 단, 새로운 기록이 발굴되면 이를 구조에 반영할 수 있도록 확장성을 유지하는 것은 중요하다.

체계적인 기록조사를 위해 우선 잠재적 소장처를 조사하고 소장처 별로 방문하여 심층 조사를 할 필요가 있다. 방문 후 조사 파일, 즉 리드파일을 작성하여 DB화하고 이를 지속적으로 갱신한다. 리드파일은 수집처 접촉 정보(연락처, 주소, 접촉방법 등)를 기재하여 자료 수집에 활용하기 위한 자료이다. 앞에서 살펴보았듯 각 철도역에서 소장하는 유형의 기록이 많고, 개인 소장자를 활용해야 하는 경우도 있다. 따라서 공공기관 및 개인의 자료에 접근하기 위한 방법이 리드파일에서 자세히 언급되어야 하며, 개인의 경우 연락처 및 소장 자료를 중심으로 제시하여 필요한 자료를 확보할 수 있도록 해야 한다. <표 6>과 <표 7>은 리드파일의 예시다.

〈표 6〉 기관소장자 리드파일 사례

소장자번호	철도역-005
소장자명	동해남부선 동래역
소재지	부산광역시 동래구 낙민동 123
주요업무	여객안내 및 승하차, 운전취급 등
연락처	1544-7788
소장자료	동래역 역세보고서, 해병대전용선 계약서류, 화물사고환불서류 등
자료 접근 방법	협조공문 발송 : 동래역 관리기관인 코레일 부산경남본부 영업팀을 대상으로 해당 자료 열람을 위한 협조공문 발송 정보공개 청구 동래역 소장 역세보고서(1957~1977년) 대상으로 직접 열람 방식으로 자료 열람. 코레일 홈페이지에서 정보공개 청구
접촉 현황	2011.1.23. 코레일부산경남본부에 협조공문을 보내어 자료열람 협조 동의. 2011.2.4. 동래역에 방문하여 관계자(동래역장 김OO)와 접촉하여 위의 소장 자료를 확인, 복사 완료.

〈표 7〉 개인소장자 리드파일 사례¹⁹⁾

소장자번호	개인-002
소장자명	황재효
소재지	경상남도 양산시 증산로 201
직업	공중보건의
연락처	010-****-****, jhwang@hanmail.net
소장자료	동해남부선 에드몬슨 승차권, 조선철도국 발간 철도노선도(1941), 조선 열차시각표(1938, 1941) 등
자료 접근 방법	자택을 방문하여 소장 자료 확인
접촉현황	-2011. 11. 20 오후 2시에 황재효씨와 물금읍 모처에서 접촉, 자료 열람 범위 협의 -2012.1.4. 자택을 방문하여 소장 자료 확인 및 촬영

리드파일은 대상에 접촉하거나 수집을 실시할 때마다 정보에 변화가 발생(추가 자료 발굴 혹은 다른 소장처 추천 등)하므로 꾸준히 데이터를 갱신하여 정보의 최신성을 유지하는 것이 중요하다.

19) 개인정보보호를 위해 가명 사용.

(2) 주요 기록 유형 및 수록 내용 확인

동해남부선의 기록화에서 활용할 수 있는 자료는 문서, 사진, 신문기사, 동영상, 박물관자료가 있으며, 논문 및 단행본도 주제 기술에 활용해야 한다. 또한 동해남부선을 이용했거나 역에 종사한 직원을 대상으로 하는 구술면담도 포함하여야 한다. 특히 각 철도역은 많은 문서를 보관하지 않고 자체적으로 보관하고 있는데, 각 역의 역사(驛史), 운수운전설비카드, 역세조사서 등이 대표적이다.²⁰⁾ 역이 무인화되거나 폐지된 경우 인근 역에서 이를 대신 보관하기도 한다. 소장처 방문과 기록조사를 통해 주요 기록유형을 다음과 같이 정리하였다.

- 역사 : 역의 연혁 및 역세권정보, 여객, 화물, 운전취급 정보 등을 정리한 것으로 작성 시기에 따라 작성 방식이나 수록된 정보에 차이가 있다. 무인역의 경우 인근 관리역에서 작성하거나 간략하게 작성되는 경우가 많으며 주례, 남문구, 안락, 재송, 우일역과 같은 임시승강장은 역사가 별도로 작성되지 않았기 때문에 연혁을 파악하기 어렵다. 일제강점기 및 1970년대 이전의 기록에서는 역장의 근무소감 등을 통해 역장부임 당시의 시대적 상황이나 주변 지역의 정보까지 확인할 수 있었으며, 구 역사(驛舍) 사진들이 수록된 경우도 많았다.
- 운수운전설비카드 : 역내 존재하는 시설물(운전취급, 여객취급 등)을 위한 시설물 현황을 정리한 카드로 일정 주기로 작성한다. 역사(驛舍)의 규모 및 내부 구조도, 신호기 현황, 플랫폼 현황 등이 자세히 수록되어 있어 역의 변화상을 구체적으로 추적할 수 있다. 또한 역 구내 및 역사전경 사진이 수록되어 있는 경우가 많기 때문에, 작성 당시 역의 모습을 살펴보는 데에 유용하다.

20) 부산의 철도역 소장 기록에 대해서는 이주연, 김희영, 「부산지역 철도역 소장 기록의 잔존양태 분석」, 『한국기록관리학회지』 제11권 제1호, 2011.6, 299-326쪽 참조.

- 역세보고서 : 1950년대부터 1970년대 후반까지 각 역에서 작성하여 매년 철도청으로 발송했던 기록으로 역의 개황(직원 수, 일일 평균 이용객, 화물수송량, 위치, 시설물 현황) 및 역세권 현황(도로교통편, 관공서, 공장 등), 역구내 배선도, 여객 및 화물 상세가 수록되어 있다. 매년 작성되었기 때문에 역과 인근지역의 변화상을 파악하는 데에 유용하다.
- 열차시각표 : 여객열차의 운행시각 및 각역별 정차시각을 안내하기 위한 것으로 열차종별, 열차번호, 시발역, 종착역, 운행시각이 표시된다. 철도청이나 각 역, 그리고 민간에서 제작하는 것으로 구분할 수 있다. 철도청에서 제작하여 배포하는 경우 대부분 책자 형태이며, 열차시각을 대규모로 개정할 때 배포하는 경우가 많다. 각역에서 제작하는 열차시각표는 대부분 해당 역의 열차정차시각만을 안내하는 경우가 많다. 또한 열차시각이 개정될 때마다 수시로 다시 발행하는 경우가 많으며, 규모는 종이 1장 정도로 단출하다. 민간에서 발행하는 열차시각표로는 1978년부터 발행하고 있는 교통관광시각표가 있다. 교통관광시각표는 열차, 시외버스, 항공, 선박편의 운행시각을 포함하며 매달 발행된다. 다양한 교통편을 한 번에 알아볼 수 있다는 이점이 있으나 2012년 10월을 마지막으로 발간이 중지되었다.
- 공고문 : 철도청이나 각역에서 일반인들에게 특정한 사실(역 신설, 폐지, 여객열차 개정 등)을 알리기 위해 생산한 게시물로 변경사항을 가장 직접적으로 보여주고 쉽게 열람할 수 있다는 특징을 가진다.
- 조선총독부관보와 대한민국관보 : 일제강점기부터 2004년까지 철도는 국유철도로 관리되어 노선개통 및 역의 신설, 폐지 시 관보의 고시를 통해 이를 공개했으며 사설철도의 경우에도 관보의 휘보(彙報)를 통하여 이를 알렸다. 노선 개통 및 역의 신설, 폐지, 여객 및 화물취급 등의 변화를 정리하는 데에 관보는 신뢰도 높은 정보

를 제공한다. 다만 철도청이 코레일로 공사화된 2005년 1월 1일부터는 이러한 내용이 더 이상 관보에 수록되지 않는다.

- 철도청 공보 : 1963년 출범한 이래 발행된 철도청공보도 활용할 필요가 있다. 철도청공보에는 관보에 실린 사항을 비롯하여 관보에는 게재되지 않은 사항(열차운행 변동, 전용선 신설 폐지, 운전취급 변경 등)도 세세하게 기록되어 있어 철도의 구체적인 변화상을 확인하는데 도움이 된다.
- 사진 및 동영상 : 철도청(코레일) 직원들이 직접 촬영했거나 철도동호인, 일반인, 기자 등이 촬영한 것으로 철도역 또는 열차운행 장면 등을 촬영하는 경우가 많으며 그 목적 또한 공무, 방송제작, 개인소장 등 다양하다. 사진 및 동영상은 역뿐 아니라 주변의 공간적인 변화를 쉽게 파악할 수 있어 유용하다. 디지털카메라가 널리 확산된 이후 그 생산량이 급증하고 있다. 이러한 자료는 코레일 홍보실이나 인터넷 웹사이트, 커뮤니티, 언론사 또는 개인이 소장·관리하고 있다.
- 박물류 : 승차권이 대표적인 사례이다. 열차를 이용하기 위해 일정한 대가를 지불하고 받는 증표로 에드몬슨 승차권²¹⁾, 전산승차권 등 다양한 유형이 존재한다. 운행구간 및 운행시각 등을 파악할 수 있는 자료로 유용성을 지닌다. 또한 에드몬슨 승차권과 함께 일부기²²⁾와 승차권함²³⁾이 사용되었다. 동서통근열차 및 도시

21) 에드몬슨이 발명한 승차권 방식으로 마분지와 같은 종이로 제작. 승차권면에 출발역, 도착역, 운행열차(또는 도착시각)명, 운임, 발매역명 등이 기재되어 있음. 일부기를 통해 날짜를 날인하고 검표가위로 열차를 이용했다는 표시를 했다. 전산승차권이 도입되면서 점차 사용빈도가 줄어들어 비둘기호 및 각역 통일호에서 한정적으로 사용되었으며 2004년 4월 1일자로 사용 중지(2011.11.28 철도전문가 면담).

22) 일부기는 에드몬슨 승차권을 사용하던 시절 쓰였던 도구로 승차권면에 날짜를 찍어주는 장치. 총 6자리로 구성. 가령 03-11-12는 2003년 11월 12일에 발매했다는 의미. 역에 따라서 열차번호를 찍는 도장을 별도로 사용(2011.11.28 철도전문가 면담).

통근열차에 사용되었던 에드몬슨 승차권에는 ‘동서통근’ 또는 ‘도시통근’이라는 글자가 쓰여 있어 다른 통일호 승차권과 구분하였다. 그러나 나중에는 별다른 구별 없이 통일호 승차권과 동일한 양식의 승차권을 발매했다. 2004년 4월 1일까지는 동서·도시통근 열차만 정차하던 주례, 가야, 남문구, 안락, 재송, 우일 임시승강장에서도 대매소 직원이 배치되어 승차권을 판매한 바 있다.

- 통계 : 동해남부선과 관련한 통계로는 여객 및 화물통계 등이 대표적이며 이는 조선총독부 철도국, 교통부, 철도청, 코레일 등 동해남부선 철도를 관리한 기관에서 생산한 통계연보 등으로 확인할 수 있다. 통계연보에는 1년 단위로 역별 승하차인원, 화물 발송 도착량, 수입액 등이 수록되어 있다. 이외 국가교통데이터베이스에서도 통계자료를 제공하는데, 시기는 한정적(2001년~현재)이나 각역별로 역간 이동 수요를 제공하므로 구체적인 이동 양태를 파악하는데 유용하다.
- 지도 : 동해남부선과 관련한 공간 지리정보로는 철도노선도 및 지도가 대표적이다. 철도노선도는 철도관할기관 또는 지자체 등에서 관광안내 목적이나 전체적인 철도노선 안내를 위해 제작한 것으로 노선별 각역 현황, 거리 등이 기재되어 있다. 다만 철도노선도와 관광지도는 해당노선의 현황을 이용자들이 보기 쉽게 만든 것으로 일반지도와 달리 정확성이 떨어지는 점을 고려해야 한다. 지도는 지형도, 행정지도, 지적도 등 다양한 유형이 존재하며, 시중에서 판매하거나, 국가기록원, 국토지리원 등에서 일제강점기부

문가 면담).

- 23) 에드몬슨 승차권을 사용하던 당시에는 구좌라고 하여 승차권의 목적지별로 칸막이를 설치하고 승차권을 넣어 관리. 이러한 구좌에는 상비권(승차권 목적지가 쓰여 있는 승차권)과 보충권(출발역만 적혀있고 도착역은 수기로 기재하는 승차권)을 보관하였음. 에드몬슨 승차권 사용이 중단된 이후 대체로 폐기되거나 창고에 보관되어 있는 실정(2011.11.28 철도전문가 면담).

터 현재까지의 지도를 열람할 수 있도록 하고 있다. 지도 자료는 철도노선 뿐 아니라 인근 지역의 변화를 확인하는 데에 유용하다.

- 구술 : 구술은 문서자료로는 포괄할 수 없는 개인의 경험이나 증언을 기록하기 위한 수단으로 유용성을 가진다. 대상 범주로는 동해남부선에서 장기간 근무한 전현직 직원²⁴⁾ 및 동해남부선열차를 자주 이용한 사람(정기권 이용자 등)이 포함될 수 있다. 퇴직 철도직원의 경우 퇴직철도직원 모임인 ‘철우회’를 통해 확인하거나, 역에서 근무하는 관계자와 접촉하면서 해당 직원의 추천을 받아 접촉할 수 있다. 열차 이용자의 경우 인적 연결을 통하여 추천받거나, 필요에 따라 무작위로 대상을 선정한 후에 동의를 구하고 인터뷰를 실시하는 방법을 고려할 수 있다. 특히 장기간 근무한 철도직원의 경우 다양한 사람과 인적네트워크를 구성하는 경우가 많기 때문에 리드파일 작성 시 반드시 포함되어야 한다. 이러한 구술의 경우 개인적 경험과 기억을 중심으로 이루어지기 때문에 사실과 다르거나 왜곡이 있을 수 있으므로 타 자료와의 교차검증이 필요하다.
- 논문 및 저술자료 : 동해남부선 관련 논문은 개통과정에서의 건설 배경 등을 다룬 경우가 있었으며,²⁵⁾ 개통이후 여객 및 화물 등의 변화를 다루는 연구는 찾기 어렵다. 또한 철도사를 다루는 서적에서도 동해남부선은 건설과정 중심으로만 다루어지고 있다는 한계가 있다. 이러한 공식자료 외에도 개인이 저술한 수필이나 소설 등의 서적 또한 조사 대상에 포함하였다. 동해남부선을 소재로 한

24) 역무원은 통상적으로 1~3년 정도 특정한 역에서 근무하면서 여객 및 화물, 운전 취급 등의 업무를 수행. 이 과정에서 역의 변화 및 주변지역의 상황에 대한 배경지식을 잘 알게 되며, 30년 이상 근무한 역무원은 여러 역에서 근무한 경험이 있어서 각 역의 사정에 능통한 경우가 많음.

25) 전성현, 「일제하 동해남부선 건설과 지역동향」, 『한국근현대사연구』 제48집, 2009년 봄, 115-151쪽.

여행기나 문학작품은 글이 쓰인 당대의 동해남부선 경험과 인식을 살펴볼 수 있는 중요한 자료가 될 수 있기 때문이다.

- 웹사이트 : 관련 사이트도 찾아볼 필요가 있다. 가령, ‘부산울산경남의 추억사진박물관 카페’는 부산, 울산, 경남지역을 공간적 대상으로 일제강점기부터 현재까지 모습을 회원들이 자유롭게 올리고 공유하는 공간이다.²⁶⁾ 특히 회원들이 직접 촬영했거나 발굴한 자료를 게시함과 동시에 해당 위치에 대한 기억을 자유롭게 공유하는 공간으로 큰 의미를 가진다. 이러한 사이트에는 개인이 촬영한 사진과 위치 설명 등이 담겨 있어 공식적인 자료가 포괄하지 못했던 다양한 기억이나 대상을 기록화 할 수 있는 이점이 있다. 그러나 기록화 사업과 연계를 위해서는 사진 및 내용에 대한 검증이 필요하다.

(3) 자료 확보 방안 조사

한편 지속적인 기록화를 위해서는 자료유형별 수집방법을 상세히 기록해두어야 한다. 역사(驛史), 운수운전 설비카드, 역세조사서, 열차시각표 및 각종 공고 등은 각 역을 방문하여 수집하거나 사본을 확보해야 하며, 그 밖의 자료 수집방법은 <표 8>와 같이 정리할 수 있다.

<표 8> 자료유형별 수집방법(예시)

철도청 공보	<p>-국립중앙도서관에서 1964년부터 2000년대까지의 철도청 공보자료 소장. 도서관 방문하여 해당 자료 검색.</p> <p>-철도청 공보는 제본되어 보존서고에 수장되어 있기 때문에 하루 전에 예약해야 열람 가능. 체계적 열람계획과 연도별 열람 우선순위 설정 필요</p> <p>-철도청 공보에는 행정처분의 시행(역영업 개시, 격하, 폐지 및 여객 화물 취급, 특정열차의 운행 폐지, 전용선 설치 및 폐지 등) 사항이 담겨 있어서 외부에서는 확인하기 힘든 군전용선의 내력 파악에 효과적일 것으로 예상</p>
-----------	---

26) [http://cafe.daum.net/sajin7777] 2013.3.15 접근.

열차 시각표	-코레일 본사를 방문하여 일부자료 촬영 -통근열차 관련 열차시각표는 상당수 확보
신문 기사	-국제신문, 부산일보 본사에 위치한 자료실 방문 -신문기사는 방대한 반면, 디지털화가 아직 안되어 있어 인력 및 시간이 많이 소요됨. 특정시기를 미리 정하여 찾으려 하는 것이 효율적 -통근열차의 경우 1996년 3~4월, 2002년 11~12월을 전후하여 자료를 탐색하고, 2006년 11월 통근열차 폐지는 인터넷에서 기사 검색 가능
에드 몬슨 승차권	-다수의 승차권을 소장하고 있는 개인 소장자 확인 -또는 인터넷 사이트(우문관 등), 수집상 등에서 판매하므로 이를 활용
사진	-코레일 소장 사진 -철도동호인들이 촬영한 사진 활용
구술 자료	-대매소 직원(관리역인 부전, 동래, 해운대역 등을 통해서 대매소 직원이었던 사람을 파악하는 방법도 있음) -전현직 역무원(전직 역무원은 철우회 회원명부를 통해서 파악 가능. 회원 명부는 작년 9월 철우회 방문시 확보한 바 있음.
통계 자료	-철도청 통계연보는 1965년부터 2010년까지 존재. 1965년에서 2003년까지는 국회도서관 홈페이지에서 원문 열람 가능 -KTDB(국가교통데이터베이스) 통계자료: 2001~2011년도 O.데이터를 제공. 각역별 O.데이터를 활용하여 특정 역에서 어느 역으로 이동하는지를 구체적으로 파악할 수 있음. 원 자료 다운로드 시 회원 가입 필요.

3) 맥락 기술

개요서를 작성한 후에는 도출된 하위주제별로 기술을 실시한다. 기술의 내용은 기록콘텐츠의 텍스트로 활용된다. <표 9>는 통근열차에 대한 주제 기술 사례로서 개요서의 내용을 상세하고 체계적으로 재정리한 것이다. 맥락기술 단계에서는 콘텐츠의 목적과 주 이용자층을 고려해야 할 것이다.²⁷⁾ 가령 연구자 등 전문적 이용자를 주 이용자층으로 한다면 다양한 원 자료의 제시, 방대한 정보원으로서의 안내, 자료 해제

27) 설문원, 「로컬리티 기록콘텐츠 개발 방향에 관한 연구」, 『한국도서관·정보학회지』 제43권 제2호, 2012, 339-340쪽.

등을 중시해야 하지만 지역주민으로서의 관심을 가진 일반 이용자라면 정서적 기억을 환기시키고 공감대를 형성할 수 있는 자료(구술 자료와 동화상 자료)와 스토리가 있는 해설이 주축을 이루어야 할 것이다.

〈표 9〉 주제 기술 사례 : 통근열차

[부산지역민과 통근열차] 부산진-동래-해운대-기장-월내를 따라 건설된 동해남부선 철도는 부산의 극심한 도로혼잡과 불편한 도로망 등으로 인해 부산시내 및 울산 및 기장에서 부산으로 이동하는 지역주민들에게 중요한 교통수단으로 기능했다. 특히 기장, 일광, 월내 등에서 생산한 어패류를 범전종합시장, 부전시장, 동래시장 등으로 가지고 나가 생계를 유지하는 지역주민들에게 통근열차(과거 비둘기호, 통일호)는 저렴하면서 빠르게 이동할 수 있는 '서민의 발'이었다. 도로교통망이 확충되고 철도 운임이 과거보다 비싸졌으나, 여전히 시장을 오고가는 상인들과 지역주민들에게 동해남부선이 가지는 의미는 각별하다.

[통근열차의 등장과 폐지] 부산의 극심한 교통 혼잡을 해소하기 위한 방안으로 부산 직할시의 요청에 따라 부산의 철도망을 활용한 동서·도시통근열차가 1989년부터 2006년까지 운행된 바 있다. 이들 철도는 표면상으로는 부산지하철 2호선 건설에 따라 발생하는 도로혼잡을 완화시키기 위한 방안으로 구포~해운대, 부산~해운대 구간을 운행했던 통근열차였으나, 사실상 건설이 지연되었던 동해남부선 복선전철화를 일부 보완하려는 성격이 있었다. 타 지역에서는 거의 찾아보기 힘든 특이한 운행체계를 가졌고, 도시통근열차 전용 임시승강장을 곳곳에 설치하여 운영하였다는 점도 특징적이다. 동서·도시통근열차는 동해남부선 복선화 공사 및 수요 감소, 적자 운영 등을 이유로 2006년 11월 1일자로 폐지되었으나 부산지역 교통의 특수성을 보여주는 사례가 될 수 있다.

관련장소 : 동해남부선, 부산진, 동래, 해운대역, 기장, 일광, 월내, 범전종합시장, 부전시장, 동래시장, 부산지하철 2호선

관련기록 : A1003-3, A1003-5(관보), N1005-6, N1005-7, N1005-8(신문기사)...
(이하생략)

주 제 어 : 동서·도시통근열차

주제 기술과 함께 수행해야 작업은 사전(事典) 작성이다. 주제 기술은 일정한 맥락 속에서 의미를 갖는 구조로 구성되지만 사전은 동해남부선이 아닌 다른 콘텐츠에서도 공동으로 활용할 수 있도록 작성한다.

특히 부산의 철도 전용선이나 수영해수욕장과 같이 '사라진 장소'는 가급적 사전의 표제어로 채택할 필요가 있다. <표 10>은 장소 사전의 기술 사례이다. 수영해수욕장의 사례에서와 같이 특정 장소나 주제와 관련이 높으며, 번역이 필요한 기록의 일부도 정리하여 제공하도록 한다.

〈표 10〉 장소사전 기술 사례

<p>한국유리 전용선 일광역에서 부산광역시 기장군 일광면 이천리에 소재한 한국유리(2005년 한글라스로 상호명 변경)공장으로 연결하던 철도전용선. 1970년 11월 1일 동성판유리선(동성유리는 1976년 한국유리와 합병됨)으로 부설되었으며 1992년 8월 10일 폐지될 때까지 한국유리 일광공장에서 생산하는 판유리의 원자재 및 판유리를 수송했다. 2012년 현재 철로는 이미 철거되었으며, 철도교각 등의 흔적이 일부 남아있다.</p> <p>상 위 어: 철도전용선 관련주제: C12(동해남부선) 관련장소: 한국유리, 일광역, 동성판유리선 관련기록: A1003-1(관보), N1005-3(신문기사)</p> <p>수영해수욕장 지금의 센텀 시티 앞에 위치했었던 해수욕장으로 당시에는 해운대해수욕장보다 규모가 더 크고 찾는 사람이 더 많았다고 한다. “(수영)역에서 약 800m를 가면 풍광이(좋아) 잊기 힘든 해변이 있다. 부산 송도와 함께 뛰어나고 (송도에) 뒤지지 않는 맑고 긴 백사장과 풍경을 가진 해수욕장에는 휴게소, 탈의장 등의 설비가 있고 여름철에는 해수욕객으로 번성하고 있다. 부근의 작은 언덕과 소나무 숲은 부산 골프클럽의 링크(9홀)와 연결된다.”(조선총독부 철도국, 『조선여행안내서』의 동해남부선 수영역 소개 중).</p> <p>관련주제: C12(동해남부선), C5(부산의 해수욕장) 관련장소: 수영역 관련기록: C1003-6(엽서), N1001(신문기사), P1008-1(사진), W2100-1(웹페이지) 관련지도: M1001-2</p>
--

아울러 주제기술의 내용에서 색인어를 추출하게 되는데 장소, 인물, 주제로 키워드의 유형을 나누어 관리함으로써 각각을 별도의 검색 필드로 사용할 수 있도록 지원한다. 색인어 추출과 사전 기술은 연구팀이

자문단의 협력을 받아 수행하지만, 이용자 참여방식으로 색인어 및 사진 표제어를 추가하는 방식도 도입할 필요가 있다.

5) 기록 기술과 각종 목록 작성

‘spanDoc 모형’의 특징 중 하나는 기록콘텐츠의 개발과 다양한 정보 데이터베이스의 구축이 연계하여 추진된다는 것이다. 기록콘텐츠에서는 맥락기술이 기록물 기술과 반드시 연계되어야 한다. 한편 맥락 및 기록 기술에 포함된 장소, 인물, 주제들은 별도의 사진을 구축하여 공동으로 활용할 수 있도록 구조화할 필요가 있다.

기술에는 기록을 식별할 수 있는 정보, 수록하고 있는 내용을 간략히 정리한 정보, 해당 기록에 접근할 수 있는 이용 정보를 포함해야 한다. 기술요소는 국제표준인 ISAD(G)를 준용하되 기록의 설명을 위해 일부 요소를 수정하거나 추가할 수 있다. <표 11>은 기장역 역사(驛史)를 기술한 사례이다.

<표 11> 기록물 기술 사례

표 제: 역사(驛史)
생 산 자: 기장역
생산년도: 1958~현재
규 모: 1권, 88쪽.
매 체: 종이문서
첨부사진: 31장(12.5×8.7cm 5장, 11×7.5cm 5장, 10.8×7.5cm 2장, 11.8×8.4cm 11장, 15.5×11cm 1장, 11×8cm 6장)
수록내용: ① 기장역의 연혁이 서술식으로 기재되어 있음, ② 역대 역장(해방이후부터 1990년대까지), ③ 부임한 역장의 소감(역장이 다른 곳으로 옮겨가거나 새로 부임했을 때 각오나 현재의 역의 상황 등을 한자를 병기하여 작성. 총 11명의 역장소감 수록), ④ 신호기 기타 운전설비의 변천, 연동도표, ⑤ 역구내의 배선도가 포함된 간단한 시설물 카드(역사 책 내에 첨부), ⑥ 승하차 인원, 중요화물 발착톤수, 철도수입, 년도별 통신장비 설비 변천, 경비 및 수입, 역세권내 이민 및 호구, 주요직업 현

황, 역세권내 주요공장산업상황, 구내 발생 사고 건수 및 사고개황(1953~1961년까지), ⑦ 영업 주요개황: 시기별 영업주요 사건을 기재, ⑧ 표창 사항: 철도청 및 기타 기관에서 수상한 내역을 기재, ⑨ 역내의 활동을 담은 사진 31여장(1950년대에서 1990년대 초반까지, 흑백 및 컬러사진 혼재. 첨부자료), 및 부산-강릉 간 무궁화호 기장역 정차기념 승차권 2장.

물리적 상태: 표지는 철근으로 묶였으며 종이가 누렇게 찢어지고 해짐. 가장자리는 너덜너덜한 상태다. 역사(驛史)에 수록된 사진기록은 촬영한 후 접착하거나 스테이플러로 고정시켰고 사진 밑에 간단한 설명을 수기(볼펜)로 기입. 이 중 오래된 사진기록은 약간의 황변현상이 관찰됨

기타사항: 없음

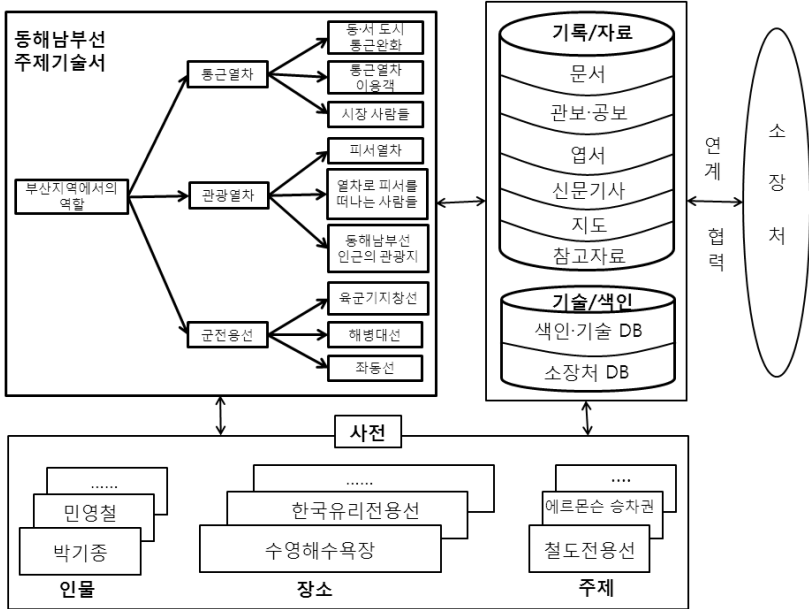
작성일: 2011. 2. 15

작성자: 김정현

6) 연계와 구축

각 데이터들은 성격에 따라 독립적으로 구축하되 체계적으로 연계될 수 있는 구조를 유지하도록 하였다. 특히 장소 사전을 독립적으로 구축함으로써 다른 주제에 관한 기술서 및 다른 주제를 통해 수집된 기록들 과도 연계될 수 있도록 하였다. 또한 지역 내 소장처를 이용하는 데에 필요한 소장처 파일, 공간지도 및 연표 데이터베이스도 축적하여 연계하도록 설계하였다(그림 6 참조).

(그림 6) 동해남부선 아카이브에서의 데이터 연계(일부)



4. 맺음말

디지털 환경에서 로컬리티 기록화는 공간이나 장소를 기록으로 설명할 수 있는 새로운 전략을 추구할 필요가 있다. 이 연구에서는 네트워크 방식의 공간 기록화 전략을 담은 spanDoc 모형을 공간 기록화에 실제로 적용해 보았다. 지속적인 기록화 작업을 가능하게 하는 효율적인 절차와 구조를 제안하고 있음에도 불구하고 이 모형을 적용하면서 부딪친 한계는 다음과 같다.

첫째, 지역민들의 경험과 기억이 담긴 기록을 찾기가 현실적으로 어

려왔다. 당시의 신문기사나 일기 등의 개인기록을 통해 일부 얻을 수 있으나, 신문기사에는 단편적인 뉴스만 포함된 경우가 많아 풍부한 경험을 기록으로 포착하는 데에 어려움이 있었다. 이를 극복하기 위하여 가장 좋은 대안은 구술 작업을 것이다. 그러나 이 연구에서는 시간 및 예산의 문제로 구술채록 작업을 본격적으로 추진하지는 못했으며, 이 점이 이 연구의 한계가 될 것이다.

둘째, 각 소장처의 협력과 참여 없이 프로젝트 방식으로 지속하는 데에 한계가 있었다. 지역 내 소장처들이 소장 기록에 대한 표준적 기술과 목록과 디지털 기록을 지속적으로 공유 사이트에 제공할 수 있도록 협력을 제도화할 필요가 있다. ‘spanDoc 모형’은 다 기관 참여를 통한 네트워크형 기록화를 추구하였는데 실제로는 기록화 수행주체가 다 기관 소장 기록에 대한 조사에서부터 이의 기술에 이르기까지 도맡아야 할 수밖에 없었다. 지역기록 소장처들의 지속적인 협력을 이끌어 내려면 행정적, 재정적인 지원이 필요할 것이다.

셋째, 참여를 유인할 만한 방식을 고안해 내지 못했다. 사전과 같이 장소, 인물, 주제 항목별로 내용을 설명하는 구조에서는 지역 주민이나 이용자 개인의 경험과 기억을 추가로 기술할 수 있도록 해야 한다. 이를 위한 추가적 실험이 필요할 것이다.

그럼에도 불구하고 이 연구는 다음과 같은 의미를 갖는다. 미리 정해 놓은 해석 체계 속에서 기록을 수집하고, 기록의 물리적인 수집이 아니라 기록의 존재 확인과 연계를 통하여 기록의 의미와 맥락을 재획득하는 기록화 모형을 적용해 보았다는 점이다. 이는 디지털 환경에서 다양하게 실험되어야 할 전략이 될 것이다. 특히 기록화의 결과가 지속적으로 축적되고 확장되어 나아가는 기록화 방식의 가능성을 실험해 보았다는 데에 의의가 있을 것이다.

ABSTRACT

Implementing Space-based Networked Documentation for Donghae-Nambu Railway Areas in Busan Metropolitan City

Seol, Moon-won & Kim, Jeong-hyeon

This study aims to explore practicable and sustainable strategies for locality documentation through networking, linking, and recontextualization of records in digital environments. It applies the 'spanDoc(SPAace-based Networked Documentation) Model to document Donghae-Nambu Railway areas placed in Busan Metropolitan City tentatively. Considering that mobility and openness are the main characteristics of Busan, railway areas and their stations can be proper places for representing such localities of the city. Moreover, there can be much experiences and memories of residents surrounding those areas, because Donghae-Nambu Railway has been used as short distance transportation facilities across the inner city of Busan since 1930's.

This study tries to implement the documentation strategy for the selected space, following the procedures of the spanDoc Model. Firstly, this study develops the structure of the subjects through investigating the related information sources and archives from various collecting institutions. Secondly, it carries out records surveys to identify the essential records types for documenting the Donghae-Nambu Railway areas. Thirdly, it

describes the subjects and sub-subjects, and the entries of places, people and subjects for adding to the dictionaries. Finally, it links many entities such as subjects, records, and dictionary, and builds the databases regarding the inter-links and systematic accumulation of the outputs of each step.

Key words: documentation strategy, Busan, Donghae-Nambu Railway, space, place documentation locality, networked documentation