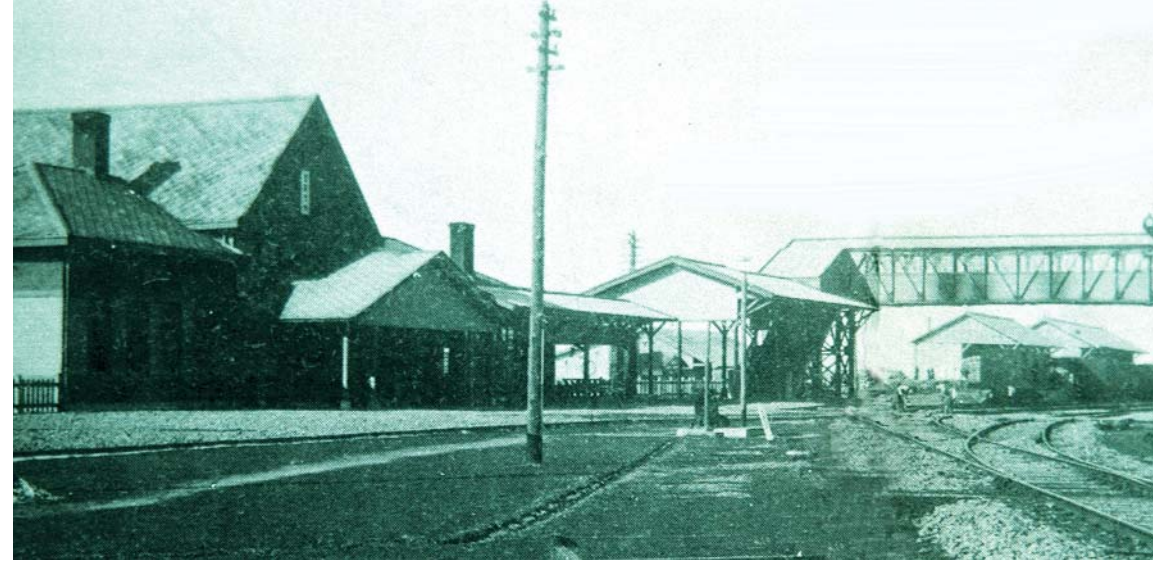




1930년 개통된 광여선의 중간기차지로 건립된 신광주역(1938년 이후 남광주역). 1930년대 초반으로 추정되는 이 사진에서 여전히 허허벌판인 주변은 미개발지, 인력거, 한복과 양복을 입은 중년 신사, 증기기관차 등을 볼 수 있다. 국가기록원이 소장하고 있는 이 사진은 이번 시리즈를 통해 최초로 공개된 것이다.



1922년 송정리에서 광주로 통하는 전남선(광주선)이 개통되면서 지금의 동부소방서 자리에 위치하게 된 전남광주역(1938년 이후 광주역). 역대 다양한 건축물의 양식을 엿볼 수 있다. 최초로 공개되는 사진이다.

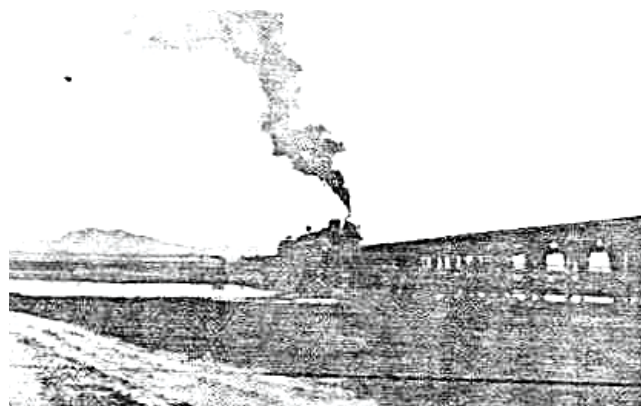
낙후의 시작... 日과 부설권 다투다 철도 10년 늦어져

국가기록원과 함께하는 남도 근대화 탐사

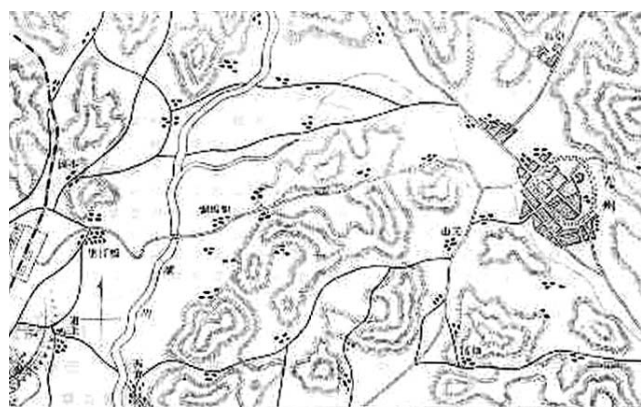


〈광주편〉

6. 대한제국의 마지막 자존심 호남선



횡흥강을 건너는 증기기관차. 송정리에서 광주로 가는 광주선이 개통된 뒤인 1922년 말 찍은 것으로 추정된다.



송정리에서 광주까지의 거리를 보여주는 지도.

열강 틈바구니에서 대한제국이 마지막까지 지키고 싶었던 것, 그것은 눈물의 호남선이었다. 만신창이가 된 제국이건만 '조선의 보고'로 불릴 만큼 경제적 비중이 컸던 호남과 수도 경성을 잇는 철도가 외국열강, 특히 일제에 의해 부설되는 것만은 막아보고자 했다. 프랑스 휘브릴사(Fives Lile)가 경복선(경성~목포) 부설권을 요구한 것은 1896년이었고, 이후 영국과 일제도가 '알토란' 노선에 눈독을 들였다. 이는 경부선(경성~부산) 착공시기인 1901년보다 5년 앞선 시점이다. 대한제국은 이러한 열강들을 뿌리치고 1898년 8월 호남선을 대한제국이 직접 놓겠다는 의지의 결정체인 '호남선 관설안'을 의결할 만큼 독자적으로 선로를 부설하고자 했다. 경인선이나 경부선 등은 포기하려다 호남선만은 놓치지 않겠다는 몸부림이기도 했다.

그러나 대한제국의 이 같은 노력은 소득 없이 끝났고, 이는 당시로서는 지역발전의 핵심 기반시설인 철도 부설이 다른 지역보다 15년 가까이 늦춰지는 결과를 낳았다. 이 지역의 기반시설 낙후의 시작은 '아이러니'하게도 민족적 자존심에서 시작된다고 해도 과언이 아니라는 것이다.

이후 철도 부설 재원이 없었던 대한제국은 1904년 서오순 등 조선인 자본가에게 호남철도의 부설권을 특허하게 되지만 이를 전채 들은 통감부가 군사상 중대관계에 있는 특허권을 개인에게 주는 것은 부당하다고 꾸준히 경고·압박하면서 이를 취소했다. 유길준, 신용협 등 지식인들이 설립한 호남철도회사가 1908년 3월 하순 경성독립회관에서 위원회를 열어 주식을 모집, 기공에 들어가기로 결정하면서 호남선을 둘러싸고 대한제국·조선 자본 대 일제·일본 자본의 새로운 대립 구도가 그려지기도 했다.

그러던 중 1907년 5월 통감부 철도국장 등이 경제적인 이유로 경복선이 시급하다는 주장을 제기하고, 철도 예정선인 이리, 장성, 나주, 목포 등을 시찰하면서 분위기는 급변하고 있다. 통감부의 압력에 못이긴 대한제국이 당시 20만9435원에 호남철도주식회사의 특허권을 매입해 통감부에 사업을 넘긴 것이 1909년. 그 해 하반기 통감부는 3년간 호남선 건설비 1250만원 등 3682만원의 예산으로 호남선과 경원선(경성~원산) 등을 설치하겠다는 안을 일본의회에 제출하면서 호남선만은 지켜내겠다는 대한제국의 노력은 물거품으로 끝난다.

예산이 부족했던 일제는 최초 호남선을 1910년부터 11개년에 걸쳐 연간 350만원, 1리 8만5000원 정도를 들여 부설하기로 방침을 정했다. 그러나 광주에 있던 관할부 및 지방재관소 이전, 연안항로 보조금 지급, 삼남철도 속히 완성 등 3대 문제를 위해 지역유

지 등이 결성한 3인 기성동맹회(목포번영회), 일본거류민단 등이 1909년 3월23일 호남선의 조기 완공을 촉구하는 건의서를 제출하는 등 강력하게 반발하고 나섰다. 그 해 10월3일 일본거류민단은 호남철도기성회까지 조직하고 1910년 1월 전남지역 일본인 7000명의 서명을 받아 일본의회에 청원서를 제출하는 등 이 같은 움직임이 계속되자 일제는 총독부 특별회계를 구성, 3개년으로 사업기간을 단축하게 된다.

당시 철도는 거의 유일하게 사람과 물자를 대량으로 운송하는 근대적 교통수단으로, 일제는 한국에 대한 본격적인 지배를 위해 1900년대 초부터 도로와 함께 철도 부설을 가장 시급한 사안으로 다루고 있었다.

경제 비중 큰 '경복선' 영·프·일 눈독

(경성~목포)

부설권 얻지만 일제 강제로 빼앗아가

日, 자국과 가까운 경부선 건설에 전력

호남선, 지선으로 전락...1914년 개통

그러나 앞서 언급한 이유들로 인해 호남선은 경부선에 비해 대략 10년 뒤거나 부설되면서 호남의 근대화는 영남보다 뒤쳐질 수밖에 없었다. 일제는 일본과 가까운 도시, 부산에서 경성으로 가는 경부선에 집착했으며, 결국 호남선은 이후 경부선의 지선 형태로 놓일 수밖에 없었다.

우여곡절 끝에 일제에 의해 부설되는 호남선은 1914년 1월 11일 전제 노선의 영업이 개시됐으나 1913년부터 각 노선의 영업은 이미 시작됐을 만큼 수요는 넘쳐났다. 호남선은 경부선 대전역에서 출발, 계수원~두계~논산~강경~충남 옥아~만경강~이리 등을 거쳐 전주평야를 종단하고 김제평야를 지나 광주의 서쪽 3리에 있는 송정리를 거쳐 다시 나주~영산포~학교 등 여러 읍을 지난 뒤 목포에 도달하는 총연장 161리8분(계도연장은 198리3분)의 철길이었다고 국가기록원 자료는 남기고 있다. 당시 구간 내 터널은 9곳, 교량은 193곳, 정거장은 27곳이었다.

이 호남선의 부설로 인해 주요 역이었던 나주, 송정리, 학교, 목

포 등은 과거와 비교할 수 없는 사람과 물자의 이동기지로 탈바꿈하면서 성장·발전의 기틀을 마련했다. 특히 도청 소재지인 광주와 가까운 거리에 있던 송정리의 철도 진입은 향후 전남선(송정리~광주~담양), 광여선(광주~여수)을 예고하는 것으로, 광주 전반적인 발전에 지대한 영향을 미치게 된다.

1917년 발간된 '광주지방사정'은 송정리를 "철도에 의해 생겨나 철도로 성장하고 있다"고 적고 있으며, 마송선(마산~순천~광주~송정리), 송구선(송정리~광주~대구), 전송선(송정리~광주~담양~전주) 등의 기종점 역할도 할 것이라고 예측했다. 물론 이 가운데 일부만 실행에 옮겨진다. 1916년 말 송정리의 호수와 인구는 1862호 9235명으로, 광주면(25111호)과 맞먹는 시가지로 성장하고 있었다.

목포부사는 호남선이 완전 개통된 지 13년이 지난 1927년 13개역의 실적을 신고 있는데, 그 해 호남선 승객 승차는 85만8038명, 하차 85만6692명, 화물 발송 13만401t, 도착 13만442t 등이었다.

송정리에서 광주와 담양으로 통하는 전남선(또는 광주선)은 1922년 12월 개통해 1928년 1월 국유화됐으며, 모두 8개 역이 있었다. 1927년 전남선의 실적은 승객 승차 45만9959명, 하차 46만2620명, 화물 발송 2만9344t, 도착 4만6142t 등으로 통계수치가 잡혀있다. 또 광주~남광~화순~보성~벌교~순천~여수 등 광주와 전남의 주요 도시들을 잇는 광여선은 1930년 개통됐다. 이로써 광주는 철도시대를 열었고 삼남도시로 변모하는 결정적인 계기를 마련했다.

광여선은 1938년 국유화되면서 그 노선 명칭이 경전서부선으로 바뀌고 주요 역의 명칭도 전남 광주 및 신광주에서 광주 및 남광주로 각각 개칭됐다. 1944년 말 전시체제 하에서 물자 부족에 시달렸던 일제는 전남선의 광주~담양 구간의 기존 철로를 모두 철거하기도 했다.

이외에도 광여선을 구간으로 하는 220km의 철도 국영 버스 노선도 있었다. /윤현석기자 chadol@kwangju.co.kr

▲도움말 주신 분
노경수 광주대 도시계획·부동산학과 교수, 이봉수 동강대 건축과 교수, 윤희철 국가기록원 직원
▲이 기사는 국가기록원·광주시청·전라남도청의 지원으로 작성됐습니다.

대한불교조계종 문빈정사 남골당 허가번호 : 제2006-1

극락전 남골당

선망부모와 당신의 묘지를 누가 관리하겠습니까?

모든 이들의 영원한 안락과 쉼터

가깝고 편안하고 아름다운 곳!!

무등산 문빈정사 극락전 남골당이 있습니다

- 후손들의 무관심과 관리소홀 별초를 하지않아 황폐화된 묘, 때가 벗겨진 묘, 동철기를 거치며 붕괴된 묘, 개인이 거주하는 만연한 전통적인 집단묘 및 전족, 이웃간의 상호부조의식 해이로 전국 무연고 묘는 총 묘지 2천만기의 40%인 800만기에 달하고 있습니다.
- 시신에도 해로운 매장 이장을 해본 사람들은 붕분속을 보고 경악을 금치 못합니다. 이송보다 더욱된 안락해야 할 시신이 너무 뿌리와 벌레, 습기의 침해로 심하게 훼손되어 있는 경우가 비일비재합니다.
- 깨끗하고 편안하게 모시는 정례회 조상을 멀리 떨어진 산에 모셔 거친 자연환경과 천재지변 속에 두고두고 고통받게 하는 것보다 화장을 하여 남골당에 봉안하면 언제나 깨끗하고 편안하게 모실 수 있습니다.

- 문빈정사

무등산 문빈정사 남골당 전경

무등산 문빈정사 남골당 예약 및 봉안문의 062) 228-0108, 010-5103-4004, 010-7179-0108

실내골프연습장 SKY 골프 Club 연습장

최첨단 스윙분석기·타석스크린 전타석 설치!!
방향, 비거리, 스윙동영상을 동시에!!

새벽반(6:00) 환영

- 드라이빙레인지 모드
- 스윙분석
- 훈련모드(퍼팅, 어프로치 연습)
- PAR3 게임모드
- 스트로크 게임모드

연습장 이용시간

평일	06:00 ~ 23:00
토요일	10:00 ~ 22:00
일요일·공휴일	12:00 ~ 20:00

※둘째주, 넷째주 일요일 쉽니다.

월계수타운

소각장거리

- 현대
- 금호대우
- 한국은행
- 롯데미아

시영 내빙로

SKY 골프 Club 연습장 Tel. 372-3900 H·P. 010-3635-3784 서구 치평동 1187-2 월계수타운 지하1층