

2016 SUMMER Vol. 30

Incheon Metropolitan City Museum News

# 박물관 풍경

## 風景



# 사라질지 모르는 것들에 대한 예의

2012년 봄이었습니다. 기획전시 '수인선, 두 번째 안녕'의 준비를 위해 옛 철길을 따라 꼬박 사흘을 걸었던 적이 있습니다. 남인천역에서 수원역까지 50km 넘는 거리를 걸으며 여러 가지를 보고 또 느꼈습니다. 소래철교 너머 경기도 구간의 경우 협궤 철로를 비롯한 많은 시설이 잘 남아있었던 반면, 인천 구간의 철도 시설은 이미 대부분 철거된 상태였습니다. 더욱 허탈했던 것은 철거된 시설에 대한 어떠한 기록도 남겨놓지 않았다는 점입니다. 이미 복선 전철화 공사가 상당 부분 진행되고 있었고 빠듯한 공기를 맞추기 위해서 어쩔 수 없었을 것이라 스스로를 달래보기도 했지만, 박물관에서 조금만 더 일찍 서둘렀더라면 하는 자괴감과 상실감을 감출 수 없었던 기억이 납니다. 당시 인천 구간에 몇 남지 않은 수인선 관련 시설 중 유독 시선을 끌었던 것이 학익동 조개고개 초입의 콘크리트 교각이었습니다. 1973년 7월 남인천역에서 송도역까지의 구간이 폐선된 이후 남겨진 두 개의 교각입니다. 언제 철거될지 모를 상황에서 40년의 세월을 잘 버텨준 교각은 제법 위풍당당한 모습을 하고 있었습니다.



## CONTENTS 2016 SUMMER Vol. 30

### 02 창으로 보는 풍경

사라질지 모르는 것들에 대한 예의

### 04 전시 이야기

함께 만들어 가는 전시  
- 전시 디자이너의 역할과 고민

### 06 기획기사 I

추억 속에서 '서민의 발'로 다시 돌아온 수인선

### 08 인터뷰

수인선 협계 열차

### 09 아미카툰

수인선에 핀 첫사랑 - 협계 증기기관차 '허기'

### 10 기획기사 II

송도역사(松島驛舍)

### 12 시간을 달리는 공간 ⑧

우리나라 최초의 등대, 팔미도 등대  
- 한국 근현대사의 굴곡을 같이한 팔미도 등대

### 14 청소년 기획

우리나라 과학 기술의 미래, 인천 자기 부상 철도

### 16 비지정문화재의 흔적을 찾아서 ①

인천의 문화 지도 - 역사와 이야기의 상관성

### 18 박물관 소식

전시, 교육, 행사

### 20 소장 유물

수인선 철교 명패

## COVER STORY

### 서창지구와 폐염전의 경계에서



창고(倉庫)의 사전적 의미는 물건을 저장하거나 보관하는 공간을 가리킨다. 창고의 역사는 농업 생산이 시작된 신석기 시대부터 본격적으로 시작되었다고 한다. 창고는 곡물을 보관하는 창(倉)과 옷감, 보물, 병장기 등을 보관하는 고(庫)로 크게 구분되나, 고려 중기 이후부터는 개념 구분 없이 사용되었고 조선 시대에는 많은 창고뿐 아니라 개인의 창고에 남의 화물을 보관해 주고 보관료를 받는 창고업도 생겨났다. 한때 최대 소금 생산지로 번성기를 누렸던 소래염전의 창고가 지금은 소금 먹은 푸성귀마냥 폭 주저앉아 있다.

창고(倉庫)의 사전적 의미는 물건을 저장하거나 보관하는 공간을 가리킨다. 창고의 역사는 농업 생산이 시작된 신석기 시대부터 본격적으로 시작되었다고 한다. 창고는 곡물을 보관하는 창(倉)과 옷감, 보물, 병장기 등을 보관하는 고(庫)로 크게 구분되나, 고려 중기 이후부터는 개념 구분 없이 사용되었고 조선 시대에는 많은 창고뿐 아니라 개인의 창고에 남의 화물을 보관해 주고 보관료를 받는 창고업도 생겨났다. 한때 최대 소금 생산지로 번성기를 누렸던 소래염전의 창고가 지금은 소금 먹은 푸성귀마냥 폭 주저앉아 있다.

올 봄 수인선의 인천 구간이 완전히 개통되었습니다. 그리고 지금은 그에 따른 마무리 도로 공사가 한창입니다. 공사로 어지러운 조개고개 앞 도로를 지날 때마다 수풀 속에 숨어있는 콘크리트 교각을 찾아내고 안도의 한숨을 내쉬곤 합니다. 여전히 위풍당당하게 서 있는 모습에 고마운 마음이 들기도 합니다. 보기에 따라선 이미 용도가 폐기된 낡은 시설에 불과하지만, 교각은 우리에게 이곳이 한때 바닷물이 드나들던 갯골이었고 육지의 끝자락이었음을 말해 줍니다. 그렇다고 이를 문화재로 지정해서 무조건 보존하자는 이야기는 아닙니다. 언젠가 차량의 통행에 불편을 주거나 개발을 이유로 부득이 교각을 없애야 할 때가 올지도 모르겠습니다. 우리는 이 교각이 수인선 개통 당시에 세워진 것인지, 아니면 그 후 어느 시기엔가 보수한 것인지 정확히 알지 못합니다. 교각 아래의 갯골이 어느 정도 깊었으며, 어디까지 흘러들었는지도 모릅니다. 더 늦기 전에 교각이 담고 있는 이야기들을 기록으로 남겨야 하지 않을까요? 그것이 사라질지 모르는 것들에 대한 최소한의 예의이기 때문입니다.

글·배성수(전시교육부)

창간일 2009년 3월 1일 발행인 조우성 발행일 2016년 6월 29일  
기획·편집 전시교육부 이성용, 안성희 자원봉사자 구자인혜, 엄경미, 최정미  
표지·글 조오다 제호 이태용 디자인·인쇄 은정문화사

인천광역시 연수구 청량로 160번길 26 (옥련동 525번지) 인천광역시립박물관  
TEL. 032-440-6750 FAX. 032-440-8871  
<http://museum.incheon.go.kr> | [www.facebook.com/icmuseum](http://www.facebook.com/icmuseum)

## 함께 만들어 가는 전시

# 전시 디자이너의 역할과 고민

글 • 이성용(전시교육부)



‘고승호, 끝나지 않은 항해’ 포스터



‘인천, 근대의 시간을 달리다’ 포스터

2016 박물관 70년, 기억의 문을 열다  
2015 인천, 근대의 시간을 달리다  
2014 월미도, 기억 너머의 기억  
2013 안녕하세요, 배다리  
2012 수인선, 두 번째 안녕  
2011 근대 채색인물화  
2010 인천아 놀자  
2009 베쓰볼 인천  
...

지난 70년간 우리 박물관은 수많은 전시를 선보여왔다.

최근 열렸던 전시 제목을 열람하는 것만으로도 우리 박물관이 그동안 추구해 왔던 전시의 방향성, 즉 역사적 맥락 속에서 지역사적 문제들을 재현해내려 했던 노력을 쉽게 읽을 수 있다. 이러한 전시가 만들어지기까지 여러 사람의 아이디어와 손을 거치게 되는데, ‘박물관의 꽃’이라 불리는 학예사, 즉 큐레이터의 역할이 절대적이라는 생각이 일반적인 통념이다.

### 숨은 조력자 ‘전시디자이너’

그러나 한 장의 기획서가 전시로 구현되기까지 없어서는 안 될 숨은 조력자가 있다. 바로 ‘전시디자이너’이다. 전시 디자이너들은 주제를 효과적으로 전달하기 위해 공간을 구획하고 시각적인 요소들을 배치한다. 때에 따라서 이미지와 그래픽을 활용하여 전시의 재미를 더하기도 하고, 디테일하게는 패널과 유물에 대한 설명을 전달하기 위한 방편으로 다양한 장치들을 동원한다. 물론 메인 컬러의 선정과 전시 컨셉을 정하는 것도 디자이너의 몫이다. 이쯤되면 전시 성패의 향방을 좌우하는 것이 디자이너의 손에 달려있다고 해도 지나친 말은 아닐 것이다. 여기서는 숨은 조력자 ‘전시디자이너’들이 전시를 만들어 내기까지 어떤 고민을 하는지, 그리고 이러한 고민을 전시에서 어떻게 풀어내는지, 나아가 그것이 궁극적으로 어떠한 결과를 가져오는지에 대해 이야기하고자 한다.

### 한 것으로 모든 것을 말한다, 포스터 만들기

전시 주제가 정해지면 디자이너는 전시 주제를 함축적으로 표현할 수 있는 포스터 제작을 준비한다. 포스터의 이미지는 메인 이미지로 활용되어 전시와 홍보에 사용되는 경우가 많기 때문에 오랜 시간과 많은 고민이 필요한 부분이다. 물론 세부적인 작업을 진행하면서 전시의 전체적인 그림을 그린 다음에 핵심을 추려 최종 포스터를 만들어 내는 경우도 있다.

2015년 특별전 ‘고승호, 끝나지 않은 항해’는 고승호에 대한 다양한 시각과 해석들을 풀어내는 전시였다. 풍도 앞바다에서 침몰한 보물선의 숨겨진 뒷이야기를 담은 전시였기 때문에 포스터를 통해 호기심과 궁금증을 가질 수 있도록 의도했다. 풍도해전 삼화를 토대로 배의 모습과 침몰 과정을 구체화 하였고, 그 모습에 공예적인 요소를 더하기 위하여 종이 모형으로 고승호를 제작하였다. 완성된 모형을 연출한 후 촬영된 사진을 직접 사용하여 극적인 효과를 연출하였다.

2016년 특별전 ‘인천, 근대의 시간을 달리다’는 시간 개념의 도입과 함께 변화한 근대 인천의 모

습을 주제로 한 기획전이다. 인천 개항과 함께 새로운 문물이 유입된 것을 상징적으로 보여주기 위해 당시 시계 광고지를 활용하여 시대적 배경을 엿볼 수 있도록 꾸몄다.

### 평면의 기획서를 입체적 공간으로, 전시장 꾸미기

메인 이미지와 타이포(글씨체)가 정해지면 이 내용들을 전시장 안에서 직·간접적으로 발견될 수 있도록 곳곳에 다양한 방법으로 그 흔적을 남긴다. 동선을 위해 새롭게 제작된 벽면의 색이나 각종 설명 글씨의 색 혹은 조명을 사용하여 메인 이미지의 성격과 연관성이 있도록 연출한다. 이와 함께 각 주제와 유물에 담긴 이야기를 전하기 위해 독특한 진열 방법을 이용하기도 하고, 전시물이 가지고 있는 성격에 따라 집중하거나 보조 연출을 통해 지루함을 덜어내려는 고민을 한다. 이러한 고민과 노력은 직접 관람하는 관람객에 의해 평가된다. 어울리거나 안 어울리거나, 편리하거나 불편하거나 이후의 평가는 관람객의 몫이다. 2013년 특별전 ‘안녕하세요 바다리’에서는 좁은 공간으로 관람객을 유도 하였다. 배다리가 오래된 골목길을 배경으로 한다는 점을 착안하여 좁은 공간에서 답답함을 느끼기도 하지만 배다리 골목길의 모습을 간접적으로 느끼며 추억하는 관람객도 있었다.

어떻게 보면 좁은 전시 공간 안에서 하나의 주제를 풀어내기 위한 과정을 설명하기란 생각보다 쉽지 않다. 함축적 의미 전달이 주된 미술품 전시의 경우 많은 여백과 여유로운 공간으로 작품을 집중할 수 있는 환경을 만든다면, 박물관에서의 공간은 설명과 해설을 통해 관람객과 함께 동일한 시간에 존재하기 위하여 재창조된 공간이라 할 수 있다.

### 전시로 재현한 박물관 70년

이번 박물관 개관 70주년 기념 특별전은 ‘박물관 70년, 기억의 문을

열다’는 우리 박물관이 걸어온 70년의 역사를 재현하였다. 공간 배치를 구상하던 중 개항 당시 일본인들이 무기를 만들기 위해 몰수한 유물들이 창고에 보관되어 있던 점이 떠올랐다. 1부에서는 박물관의 초창기 모습을 보여주기 위해 창고의 모습으로 연출하였다. 조금은 거친 나무 상자를 소재로 활용하여 포장 박스 모양으로 진열장을 제작하였다.

2부는 우리 박물관이 제물포구락부에서 운영되던 시절을 재현하였다. 지금도 남아 있는 건물의 모습을 하얀 가름막으로 제작하여 현재와 과거를 넘나드는 듯한 효과로 과거와 현재를 공유할 수 있는 분위기를 내도록 제작하였다. 전시장 내부에는 당시 사용한 진열장을 재현 제작하였다. 제물포구락부 시절을 기억하는 사람들은 지금 전시된 모습을 통해 과거를 회상하기도 했다.

현재의 모습을 보여주는 3부에서는 박물관이 추구해 왔던 향토색을 특징적으로 보여주고자 하였다. 바다와 염전, 공장과 간판, 수인선 등 인천 지역을 말하는 대표적인 소재로 이뤄진 진열장과 지난 특별전의 모습으로 구성하였다. 하지만 좁은 공간 때문에 더 많은 것을 보여줄 수 없어 아쉬움이 남았다.

### 행복한 고민은 계속된다

박물관에서 디자인 담당자의 역할이 주어지고 기획자와 함께 전시를 만들어 가는 일은 그리 오래되지 않았다. 공간을 구성하는 일에는 디자이너와 기획자의 비중이 크다. 하지만 전시는 두 분야의 담당자 외에도 유물 관리와 이동, 그리고 전시 홍보와 부대 행사 등 여러 업무 담당자들과의 협업으로 이뤄진다. 앞으로 준비되는 기획 전시에 보다 새롭게 즐거운 모습으로, 때로는 진중함과 웅장한 모습으로 다가가기 위한 전시 디자이너들의 고민은 지금도 계속된다.



‘안녕하세요, 배다리’ 전시실 전경



‘박물관 70년 기억의 문을 열다’ 전시실 전경



# 추억 속에서 ‘서민의 발’로 다시 돌아온 수인선

글 • 건수찬(계양구청 학예연구사)

## 복선 전철 수인선



수인선 2단계 개통(2016. 2. 27) 노선(한국철도시설공단 <http://www.kr.or.kr>)

지난 2월 27일 수인선의 인천역~송도역 7.3km 구간이 다시 이어졌다. 1973년 7월 13일자로 송도역~남인천역 5km구간이 폐지된 지 43년 만의 일이다. 이번 2단계 개통에는 2012년 오이도~송도역 간 1단계 개통 당시와 비교할 수 없을 정도로 새 철도의 역할에 대한 시민들의 관심이 집중됐다. 특히 역세권을 중심으로 한

도시재생사업 활성화와 주변 관광지의 관광객 증가 등에 대한 기대치가 높았다. 실제로 개통 이후 인천역 주변의 차이나타운에 관광객이 대폭 증가했다는 언론 보도와 2개월간 이용객이 월 평균 약 60만 명이 증가했다는 코레일의 발표를 보면 애초의 기대치가 어느 정도는 충족되어 가는 것으로 보인다. 세부적으로는 기존 역 중 소래포구, 논현, 연수역의 이용객 증가가 두드러지고 새로 개통된 역 가운데는 인하대역(약 15만 명)과 인천역(약 7만 명)의 월간 이용객이 가장 많다. 새롭게 태어난 수인선의 인천 구간은 출퇴근, 통학, 관광 목적의 승객이 주로 이용하고 있어 1937년 산업선으로 개통된 첫 번째 수인선과 대비를 이룬다.

## 산업 철도 수인선

아직도 많은 이에게 ‘추억의 꼬마열차’로 기억되고 있는 첫 수인선은 내륙의 쌀과 염전지대의 소금

을 수송하기 위해 경동철도주식회사가 건설한 협궤 사설 철도였다. 1937년 개통 당시 총 연장 52km의 수원~인천간 노선을 1시간 40분에 연결했고 수원(水原), 고색(古索)·오목(梧木)·어천(漁川)·야목(野牧)·빈정(濱汀)·일리(一里)·성두(城頭)·원곡(元谷)·신길(新吉)·군자(君子)·소래(蘇萊)·논현(論峴)·남동(南洞)·문학(文鶴)·송도(松島)·인천항(仁川港) 등 모두 17개의 정차장과 임시정류장이 설치되었다. 인구 밀집 지역이 아닌 군자,



첫 개통 당시 송도~인천항역 구간(水仁線 線路平面圖, 朝鮮京東鐵道株式會社, 1937)

소래, 남동에 역이 설치된 것은 염전에서 생산되는 소금의 수송을 위한 것이었다. 수인선 개통 후 곡식과 소금 등이 모여들면서 한때 인천항의 경기에 활력을 불어 넣기도 했으나, 일제의 침략 전쟁과 전시 경제 체제의 여파로 물동량이 줄면서 점차 쇠 퇴일로에 놓였다.

### 꼬마 열차의 추억

광복 후 수인선은 귀속재산으로 미군정에 접수되었다가 1946년 5월 17일 국철로 편입되었다. 그러나 도로교통의 발달로 화물 수송 기능이 약화되면서 여객 수송이 주류를 이루게 되었다. 1973년 7월 남인천~송도구간 5km가 폐지되고, 1977년 9월 화물수송이 중단되자 수인선은 연변의 농어민과 통학을 실어 나르는 여객 기능만 유지한 채 겨우 그 명맥을 이어갔다.

그럼에도 불구하고 도로교통과 경제개발에서 소외되었던 선로 연변 주민들에게 그 시절 수인선은 중요한 교통수단이었다. 교외의 주민들은 수인선을 타고 인천·수원 등지로 왕래하는 한편 농작물을 가져다 도시에 판매하기도 했고, 인천과 수원으로 통학하는 학생들도 수인선을 애용했다. 수인선이 '추억의 꼬마 열차'로 기억되고 있는 것도 이 때문이었을 것이다. 철도청의 적자 노선 정리 계획에

따라 1994년 9월 송도~한양대 구간, 이듬해 연말 한양대~수원 구간이 차례로 폐지되면서 개통 58년 만에 수인선은 추억 속으로 사라지고 말았다.

### 예정된 수인선의 부활

적자 누적으로 폐선 논의가 분분했지만, 1980년대부터 이미 수인선의 광궤화 계획(1986년), 전철 건설 계획(1989년) 등이 다각적으로 검토되고 있었다. 기존 협궤 노선의 한계는 분명했지만, 수원·안산·시흥·인천 등 수인선이 지나는 주요 도시의 인구가 급증하고 산업단지가 조성되면서 이들 지역을 연결하는 빠르고 쾌적한 대중교통망이 필요했기 때문이었다. 이에 따라 기존 노선의 폐지와는 별도로 1992년부터 현재까지 수인선 복선 전철화를 위한 행정 절차와 설계·시공·개통이 단계별로 진행되고 있다. 그런 의미에서 지난 1995년의 폐선은 새로운 수인선 건설을 위한 잠정적인 조치였다고 볼 수 있다. 추억 속의 꼬마 열차는 다시 오지 않겠지만, 예정대로라면 2017년 말 우리는 새로운 수인선의 완성을 보게 될 것이다. 새로운 수인선이 '서민의 발'이 되어 주변 지역 간의 활발한 교류에 기여할 날이 머지않았다.

해안을 달리던 수인선 협궤 열차(사진으로 본 한국 철도 100년' 철도청, 2003)



# 수인선 협궤 열차

“그걸 한 번 타보고 싶어서, 요전번에도 트럭하고 부딪쳐서 넘어졌다면서?”

– 윤후명 소설 ‘협궤 열차’ 가운데

수인선 협궤 열차 황혼길로 사라져가네  
어췌 군자 소리 열세 개의 간이 역들  
덜컹덜컹 바람과 얘기하며  
조그만 창 너머 회색빛 바다 소금  
사라져가는 추억속으로 그리움을 실어 나르네

– 가수 김국환의 ‘수인선 협궤 열차’ 가운데



윤후명의 소설 ‘협궤 열차’와 가수 김국환의 ‘수인선 협궤 열차’ 배경은 수인선이다.

수인선은 일반 철도보다 폭이 좁은 762mm 협궤 철도로 표준궤 1435mm의 절반가량이다.  
폭이 좁아 덜컹거릴 때면 마주 보고 앉은 사람과 무릎이 닿을 정도로 작아서 꼬마 열차라고도 불렸다.  
소래역사관 전시실에서 수인선 실물 크기의 협궤 열차를 체험할 수 있다.

박진수 씨는 평범한 회사원이며 철도에 관심이 많다고 자신을 소개했다. 2012년 인천시립박물관 기획 특별전 ‘수인선, 두 번째 안녕’ 자료를 협조해 주신 분이다.

그는 철도에 관련된 자료를 수집하고 실물에 가까운 모형을 만든다. 특히 인천 지역 철도에 관한 자료를 수집하고 수인선 협궤 열차 모형, 소래역사 모형, 남인천역사 모형을 직접 제작하여 사라진 모습을 재현하고 간직하는 등 인천에 대한 관심을 엿볼 수 있었다.

## 철도에 관심을 가지게 된 계기는

어릴 때부터 기차를 좋아했다. 부모님이 맞벌이하는 잠깐 동안 할머니댁에서 생활했다. 그때 기차를 타고 큰댁을 오고 가기도 하였고 또 유치원 체험학습으로

기차를 탔을 때 재미있었던 기억이다.

지금 생각해 보면 기차를 좋아하게 된 계기가 특별하게 있다가보다는 자연스럽게 내 삶과 함께하게 되어 지금까지 오게 된 것 같다.

## 수인선을 처음 타 본 때는 언제이며, 내부 모습을 표현해 준다면

1989년도에 수인선을 접하게 되었고 어머니를 졸라 인천에서 수원까지 왕복으로 타 보았다.

내부 광경은 마주 보는 긴 의자가 있었고 아주 좁은 공간이 열차의 덜컹거림과 승객들의 이야기 소리로 분주했다. 대부분 시장 상인과 같이 많은 물건을 들고 탄 사람들이 있었던 것으로 기억된다.

다른 기차와 달리 수인선 열차 객실에서는 기차



## 수인선에 핀 첫사랑 - 협궤 증기기관차 '허기'

조유미(전시교육부)



승무원과 승객 사이에 서로의 안부를 묻는 모습을 볼 수 있었다. 단순한 인사가 아니라 마치 옆집 이웃인 것 같이 서로의 건강과 가족의 안부 등을 묻고 답하였다.

### 1937년~2016년까지 수인선의 궤적은

수인선은 일제강점기에 수원역과 인천역을 잇던 사설 철도이다. 인천과 여주 지방의 곡식을 수탈하기 위한 수여선과 연결하여 소래, 남동, 군자 등 경기만 일대에서 생산되는 소금을 일본으로 수탈하기 위해 1937년 철도를 건설했다. 수인선은 인천~수원 산업도로 개설 등 도로교통이 발전하면서 1995년 12월 31일 전 구간 운행이 중단됐다. 인천 구간은 2012년 6월 30일 1단계 구간 송도역~오이도역, 2016년 2월 27일 2단계 구간 송도역~인천역이 개통되었다.

### 표준궤로 바뀐 현재 수인선에 대한 생각은

철도가 가지는 지역의 연계성이 사라졌고 단지 수인선 라인의 복원에 그쳤다. 인천 철도는 서울이나 다른 지방으로 갈 때 도시 철도 기능만 있다. 표준궤로 바뀐 수인선을 이용하여 간선 철도 기능을 활용하지 못한 점이 아쉽다. 개인적인 바람은 인천에서 부산행 또는 광주행 열차를 볼 수 있었으면 좋겠다.

철도에 관심이 많은 인천 시민 한 사람으로서 우리 인천 철도에 애착이 많다. 단순한 정책만이 아닌 실제로 시민들의 발이 되어주는 인천 철도가 되면 좋겠다.

글 · 최정미(자원봉사자)  
사진 · 엄경미(자원봉사자)

철도 애호가 박진수 씨

# 송도역사 (松島驛舍)

글 • 손장원(재능대학)

## 들어가며

송도역사는 대한민국에 남아 있는 유일한 협궤 열차 역사이다. 10여 년 전만 해도 소래역사가 남아 있었으나, 논현택지개발사업으로 없어졌기 때문이다. 그런데 송도역사도 언제 사라질지 모르는 위기에 처해 있다. 송도역사는 문화재 담당부서가 손을 놓고 있는 사이 민간이 사용하면서 원형을 잃어가고 있다. 더 큰 문제는 송도역사 일대가 통째로 없어질 수도 있는 도시계획이 수립되어 있다는 점이다. 인천을 상징할 만한 많은 문화유산이 도시계획과 무분별한 개발로 훼손되고 사라져왔다. 보다 긴 안목으로 도시를 바라볼 수 있는 혜안을 기다리며, 송도역사가 가진 역사성과 건축적 가치를 살펴보고자 한다.

## 송도역의 역사

송도역은 1937년 8월 6일 정식 운영을 시작한 수인선의 여러 정류장 가운데 하나로 만들어졌다. 개설 무렵 수인선에는 총 17개의 정차장과 임시정류장이 설치되었다. 이 가운데 정차장은 송도역을 포함하여 10개에 불과했고 나머지 7개는 임시정류장이었다. 정차장에는 역사를 세우고 역원을 배치했지만, 임시정류장에는 역사와 역원이 없었다.<sup>1)</sup> 중간역이었던 송도역의 가치가 더욱 부각된 것은 1973년 남인천역이 폐쇄되면서 수인선의 인천지역 시종착역이 되면서부터이다. 이후 1979년 남동역, 1983년 소래역은 물론 1985년에는 경기도 지역에 있던 원곡역을 관할하는 중심역으로 성장했다. 그러나 자동차의 발달과 이에 따른 도로 개설로 여객과 화물이 급격히 줄어 1994년 9월 1일 수인선은 폐선되었다. 이후 송도역사는 민간에게 임대되어 간판가게로 쓰이다가 현재는 주거용으로 사용되고 있다.

## 역사의 건축 특성

표준 설계도에 따른 철도역사의 평면 구성은 크게 대합실과 역무실로 나뉜다. 역무실은 매표소와 업무 공간+부대 공간으로 세분된다. 대도시에 세워진 역사는

벽돌이나 철근콘크리트가 쓰이기도 했지만, 대부분은 목조로 만들어졌다.

초기에 세워진 철도역사에 적용된 일본 목조 건축 양식은 직사각형 평면에 우진작으로 지붕을 구성하고, 처마길이를 짧게 한 것이 특징이었다. 3·1만세운동 이후 평양, 수원, 경주역사와 같이 일부 우리나라의 전통양식을 흉내낸 역사가 세워지기도 했지만, 일시적인 현상에 그치고 만다. 이와 관련하여 1935년 9월에 발행된 '조선과 건축(朝鮮と建築)' 제14집 제9호에는 '조선 양식은 공사비가 많이 들고 증축이 불가능하여 더 이상 사용하지 않는다'는 기사가 실려 있다. 1930년대 이후에 접어들어 서양건축양식과 일본 목조 건축 양식이 결합된 표준 역사가 주류를 이룬다. 전체적인 모습은 건축물 정면에 삼각형 박공지붕을 두드러지게 만들고 그 좌우에 직각방향으로 박공지붕 양식의 건축물을 배치한 양식이다.

철도역사의 규모는 일제강점기 이뤄진 1910년에 이르러 갑(50~60평), 을(48평), 병(38평), 정(30평)형의 표준 설계도에 따른 철도역사가 세워졌다. 1920년대에서 해방까지에는 역사가 세워지는 위치에 따라 난, 한형 표준설계도를 기준으로 규모, 구조, 벽체, 마감재를 달리하여 만들어졌다.

## 송도역사의 건축 특성

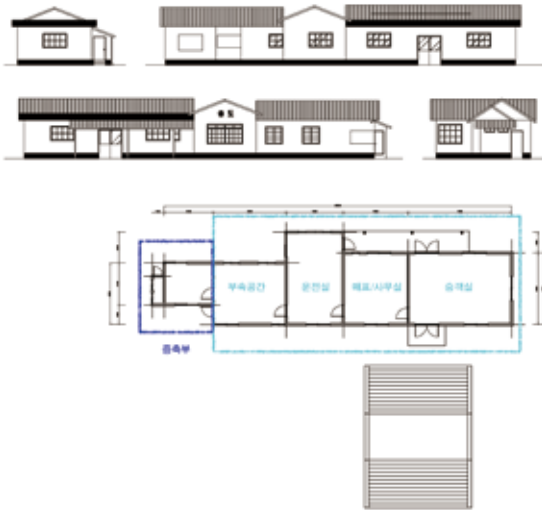
송도역사는 역사를 철도와 평행하게 배치하여 전체적으로는 안정적인 느낌을 준다. 여기에 운전실 부분을 철도와 직각 방향으로 배치함으로써 만들어지는 삼각형 박공면을 강조하여 시각적으로 두드러지게 하는 철도역사 표준 설계도의 특징이 그대로 적용되어 있다. 철도 방향으로 돌출된 운전실에는 넓은 창문을 배치하여 기차의 위치를 쉽게 확인할 수 있도록 했다.

송도역사의 규모는 약 125㎡(38평)으로 역사 표준 설계도의 병형에 해당한다. 병형은 중소도시에 많이 세워지던 역사로 개통 당시 송도 지역의 규모를 짐작할 수 있다. 송도역의 평면은 크게 승객 공간, 역무 공간(사무, 운전, 매표), 부속 공간으로 구성되어 있다. 증축된 부분 또한 부속 용도로 사용되었을 것으로 보인다. 역사 증축은 1970년대 중반 송도역이 시종착역으로 승격하면

1) 인하대학교박물관, 수인선(수원~인천간 복선전철 구간 내 문화유적 지표조사), pp.29~30, 2002



송도역 구내 현황(2014년 11월 현재)



송도역사 입면도와 평면도(2014년 11월 현재)



송도역 전차대와 급수탑(인천시립박물관 소장)

서 승무원 수가 증가함에 따라 이뤄진 것으로 추정된다.

송도역사의 지붕 형태는 맞배지붕을 근간으로 대합실과 부속 공간 사이에 위치한 운전실을 철도와 직각 방향으로 배치하고 지붕을 높게 들어 올려 십자형 박공지붕으로 구성하고 있다. 또한 역 구내에 눈썹지붕을 달아 승객의 편의를 도모했다.

장기간 보수가 이뤄지지 않아 노후된 송도역사는 이를 임대한 사람이 간판가게와 거주용으로 쓰면서 훼손된 상태이다. 그러나 철도역사 표준 설계도 병형으로 세워졌다는 점을 감안하면, 보수 정비가 가능하다.

### 급수탑과 전차대

급수탑은 증기기관차에 물을 공급하기 위해 세운 장치로 대개 시발역이나 종착역 또는 주요한 중간 기착지 역 구내에 설치된다. 이에 따라 인천역 등에도 급수탑이 있었을 것으로 보이나 현재는 모두 사라져 송도역 급수탑만 남아 있다.

송도역 급수탑은 인천 유일의 급수탑으로 1973년 송도역이 시종착역이 되면서 만들어진 것으로 추정된다. 증기기관차가 1977년까지 운행되었다는 점을 감안하면 실제로 사용된 것은 4년 정도로 보인다.

또한 송도역 급수탑은 국내에 현존하는 급수탑 대부분이 철근 콘크리트조나 석조로 되어 있는 것과 달리 철제로 되어 있다. 송도역에 철제 급수탑이 세워진 이유는 증기기관차에서 디젤기관차로 교체되는 시기에 세워졌기 때문으로 보인다.

전차대는 기관차의 머리를 운행 방향으로 바꾸기 위해 만드는 시설로 시종착역에 설치되는 장치이다. 대규모 역에는 여러 개가 설치되어 전차대만으로도 웅장한 모습을 띠기도 한다. 외국에서는 전차대가 작동되는 모습을 보기 위해 몰려드는 애호가들도 있을 정도이며 국내에도 관련 동영상이나 유튜브에 올라있을 정도로 관심이 많다. 송도역 전차대는 1973년부터 1994년까지 사용되었을 것으로 보인다. 현재 육안으로는 확인할 수는 없으나 사진자료를 통해 급수대 근처에 있었던 것으로 추정된다.

### 나가며

인천은 우리나라 최초의 철도인 경인철도가 부설된 철도의 고장임에도 현존하는 근대기 철도 관련 시설은 별로 없다. 그나마 소래철교와 송도역사가 현존하고 있지만, 문화재로 지정되지 않아 언제 사라질지 모르는 위기에 처해 있다. 2014년 말 인천광역시 문화재위원회 제1분과는 송도역사가 지니고 있는 역사적·건축적 가치를 인정하여 송도역을 인천광역시 지정문화재로 지정할 것을 의결하였다. 하지만 그 이후 가시적인 움직임은 보이지 않고 있다. 철도역사는 적은 공사비로 증축이 가능하도록 세워졌기 때문에 크고 웅장한 철도역사는 많지 않다. 특히 협궤 열차가 운행되던 수인선에 세워진 역사는 작고 단출하게 만들어졌다. 건립 배경이 이랬음에도 소규모로 볼품이 없어 보존할 만한 가치가 없다는 주장은 터무니 없다. 인천의 가치 재창조 사업은 송도역사처럼 인천인의 생활 속에 깊게 배어 있는 문화유산 발굴하고 이를 가치있게 만드는 일에서 시작되는 것이 마땅하다. 인천시는 송도역사를 문화재로 지정하고 현존 유일의 협궤 열차 역사와 관련 시설인 송도역 일대를 역사 문화공원으로 만들어 역사 교육의 장소로 활용할 수 있도록 노력해야 한다.



# 우리나라 최초의 등대, 팔미도 등대 한국 근현대사의 굴곡을 같이한 팔미도 등대

글 • 김시연(시인)

팔미도 등대는 대한민국 1호 등대다. 팔미도는 바닷길을 시속 16km로 50분가량 달리면 도착한다. 인천에서 15.7km, 무의도에서 900m 떨어져 있다. '팔미도'라는 이름은 큰팔미도, 작은팔미도 두 섬이 '여덟 팔(八)'자처럼 어우러져 붙여졌다. 주민은 살지 않는다.

등대가 없을 때 밤바닷길은 칠흑처럼 어두웠을 것이다. 불이나 소리를 써서 길을 알려주는 일 또한 쉽지 않았을 것이다. 전기를 쓰게 되면서 비로소 등대가 등장했다.

팔미도 등대는 1903년 6월 1일에 처음 불을 밝힌 이래 한국 근현대사의 굴곡을 묵묵히 같이 했다. 1880년 원산항이 개방되면서 인천, 부산항도 개항하라는 외세의 압력을 받았다. 당시에 우리나라는 근대식 등대가 없어서 우리나라를 넘보는 열강의 배가 암초 등에 부딪혔다. 더욱이 인천은 한양과 가까워 열강의 배가 자주 드나들었고, 사고도 많았다. 일본은 조선에 근대식 등대를 지으라고 요구했고, 이에 조선은 1902년 해관등대국을 설치하고 5월부터 공사를 시작했다. 그러고는 1903년 6월에 일본 제국주의에 불빛을 열어주었다.





인천상륙작전 개시 전날인 1950년 9월 14일 오후 7시, 연합군 사령관 더글러스 맥아더는 최규봉 미 극동사령부 켈로부대(KLO) 부대장에게 15일 0시 팔미도 등대에 불을 밝히라고 명령했다. 15일 새벽 1시 45분 드디어 등대의 불이 켜졌다. '작전 개시' 명령이 떨어지자 15일 오전 6시 206척의 함정에 타고 있던 한·미 해병대 등 7만여 명의 군인이 월미도 상륙에 성공했다. 이 작전의 성공으로 교착 상태에 있던 6·25전쟁의 승기(勝氣)는 대한민국이 잡았다.

올해로 꼭 113년이 되는 2016년 6월 1일, 팔미도 등대를 보러 출발했다. 처음 세워진 등대는 등명기가 낡아 불빛이 약해져 등대로서의 역할을 다하고, 2003년 새로운 등대에 게 자리를 넘겨주었다. 2006년에는 등대 문화유산으로 선정돼 2009년부터 일반인에게 선보이고 있다. 그래서 지금, 두 개가 위 아래로 나란히 서 있다. 팔미도 유람선은 하루에 세 차례씩 운행하지만 예약한 사람이 스무 명이 돼야 뜬다. 미리 확인하고 출발해야 허탕 치지 않는다.

선착장을 밀어내면서 출발한 유람선은 시속 15킬로미터 정도로 달렸다. 영종도, 송도 신도시들이 모두 희뿌연 안개와 공해 속에 빌딩이 간간히 보였다. 날이 맑았다면 영종대 교도 보이고, 시화 방조제가 보였을 것이다. 인천대교 아래를 지날 때는 너도나도 유람선 전망대로 올라가 대교가 나오게 인증샷을 찍느라 바빴다.

팔미도 둘레길은 소나무와 소사나무를 비롯해 여러 종류의 나무가 많았다. 잔내 나는 바람을 맞으며 큰나무와 넝쿨식물이 서로 몸을 빌려주면서 기대어 있었다. 둘레길을 돌고서 등대를 훌쩍 쳐다보았다. 10초에 한 번씩 백색 불빛이 반짝이고, 맑은 날은 50km까지 불빛을 비춘다는 팔미도 등대. 한 세시 넘게 그 자리에서 눈 깜빡거리며 밤바닷길을 일러주고 있다.

# 우리나라 과학 기술의 미래, 인천 자기 부상 철도

글 • 이동우(계산고, 4기 청소년 기자)

멘토 • 이다영(연세대)

편집 • 임예나(전시교육부)



2014년 인천아시아게임과 더불어 건설된 자기 부상 철도는 인천국제공항 역과 용유역 사이를 잇는 대한민국 최초의 노선이다. 일본 나고야에 이어 두 번째 상용 노선인 자기 부상 철도는 인천시와 인천공항공사, 민간업체 등이 참여하였고, 영종도 전체를 순환하는 것을 장기 목표로 한다.

5월 5일 어린이날, 자기 부상 열차를 취재하기 위해 공항철도를 타고 인천 국제공항역으로 향했다. 안내 표지판을 따라 교통센터 2층에 오르면 승강장이 보였다. 통로가 건물 가운데를 관통하는 독특한 구조의 승강장은 마치 미래 도시를 연상케 했다. 승강장 안에는 많은 사람이 열차를 기다리고 있었다. 특히 아이들을 데리고 소풍 나온 부부들이 많이 보였다.



잠시 후 '에코비'라는 별명에 걸맞은 귀여운 노란색 무인 열차가 승강장 안으로 들어왔다. 아이들은 처음 보는 자기 부상 열차가 신기한 듯 바라보았다. 열차 안을 둘러보니 의자가 조금 독특하게 배치된 것 외에는 특이점을 찾아볼 수 없었다. 맨 앞좌석과 뒷좌석은 전망을 바라볼 수 있도록 배치되어 있었고, 오른쪽 좌석의 생김새가 둥근 모양으로 조금 독특해 보였다.

마침내 열차가 출발하였다. 차창 밖으로 다음 역인 장기주차장역이 보였다. 수많은 자동차 숲 가운데 둥근 지붕 역사가 눈에 띄었다. 이 역부터 용유역까지 역 내부 생김새는 일반 지하철역과 크게 다르지 않았다. 국제업무지구역을 지날 때쯤 드디어 바다가 보이기 시작했다. 저 멀리 수많은 여객기와 부푼 기대를 안고 떠나는 비



행기, 탁 트인 바다가 매우 인상적이었다. 다음 역인 워터파크역은 전(前)역과 거리가 꽤 되는 것 같았다. 역 이름과 달리 역 주변에는 공항 철도의 용유차량기지만 보이고 워터파크는 찾아볼 수 없었다. 아쉽게도 얼마 전 문을 닫았다고 했다. 4호선 주변에 온천이 없는 신길 온천역처럼 왠지 역명을 착각하여 오는 사람들이 많을 것 같았다. 워터파크역을 출발하여 큰 곡선을 돌아오니 종착역인 용유역이 보였다. 근처에는 마시란 해변과 거잠포 선착장이 있었다. 나중에 가족과 꼭 한 번 와 보고 싶은 곳이다.

자기 부상 열차가 일반적인 지하철과 다른 점이 있다면, 출발할 때와 정차할 때의 가속도가 높아 쏠림현상이 나타난다는 점이다. 자기 부상(磁氣浮上) 열차는 이름 그대로 지면에 붕 떠서 가는 느낌이 강하다. 자기력에 의해 차량이 8mm가량 뜨는 것이 마치 비행기가 이륙할 때와 비슷한 느낌일까. 이 때문인지 덜컹거리는 소음도 없고 진동도 없어 운행이 부드럽고 안정적이다. 교과서에서 배웠던 자기 부상(磁氣浮上)을 경험하니 너무 신기했다.

자기 부상 열차의 장점은 이뿐만이 아니다. 바퀴, 기어 등의 회전체가 없어 운영비의 80%를 차지하는 유지 보수비가 거의 들지 않는다고 한다. 또한 하중이 열차 전체에 골고루 분포되어 선로를 넓게 만들 필요가 없으니 건설비도 줄일 수 있다. 전력 소모량이나 차량 가격이 일반 노선보다 비싸지만 운영비와 건설비 등을 모두 합치면 일반 도시철도의 70% 수준에 불과하다. 이 같은 기술은 러시아 상트페테르부르크 등 세계 도시로 수출될 예정이고, 자기 부상 열차가 철도 산업의 블루오션이 될 가능성까지 엿볼 수 있다. 이러한 혁신적인 도시 교통 수단을 우리나라의 순수 기술로 만들었다는 사실이 너무 자랑스러웠다.

과학 개발의 짧은 역사를 극복하고 세계로 나아가는 우리나라 과학 기술의 힘을 다시금 느낄 수 있는 좋은 기회가 되었다. 철도의 시작이 '인천'이었듯, 자기 부상 열차 또한 인천 교통의 새 역사를 써 내려가지 않을까 기대해 본다.



## 인천의 문화 지도 역사와 이야기의 상관성

‘문화’라는 용어는 광범위하고 포괄적인 의미를 지니고 있다. 인지(人智)로 세상을 열고 생활을 보다 편리하게 하는 일, 진리를 구하고 진보·향상하려는 인간의 정신적 활동, 또는 정신적·물질적 성과를 말한다. 하지만 사전적 정의 외에도 그 문화가 어느 분야를 담고 있는가에 따라 의미는 상당히 다양하고 폭넓게 표현될 수 있다. 레이먼드 윌리엄스는 사상, 의상, 언어, 종교, 의례, 법이나 도덕 등의 규범과 가치관과 같은 것들을 포괄하는 것이 문화라고 말하며 사회 전반의 생활양식이라고 하였다(Raymond williams). 사회 전반의 생활양식은 역사와 함께 그 시대를 반영하는 결과물이기 때문에 문화는 시대적 변화에 민감하다.

지역에 소재하며 문화의 구심점 역할을 해 온 박물관도 과거처럼 유물을 수집, 보존, 연구, 전시하는 기본적인 기능만을 행하지는 않는다. 지역의 역사와 문화 그리고 사회 나아가 지

역 주민의 문화 공간으로 확대되고, 새로운 문화를 창출하며, 최근에는 지역사회에 경제적인 영향을 끼치는 역할까지로 점차 발전되고 있다. 이렇듯 지역만의 독특한 문화를 새롭게 조명하고 개발하는 과정에서 지역의 박물관은 중심 역할을 하며 문화의 중심으로 바뀌어 간다.

인천은 역사와 행정의 중심 도시인 서울과 가장 가까운 도시이다. 가깝기 때문에 혜택도 많았겠지만 인천이라는 도시의 입장에서 보면 수도 서울의 부수적인 2차 도시 역할을 할 때가 많다. 그러나 개항 이후 인천은 근대사의 한 부분에 없어서는 안 될 중요한 도시로 부상했다. 더욱이 21세기로 접어들며 국제공항, 송도 미디어밸리, 국제업무지구 등 거대 도시의 면모를 갖추어나가고 있다. 또, 역사와 문화의 고장인 강화군과 풍부한 해양 자원을 갖고 있는 옹진군의 편입으로, 관광과 환경 친화적인 도시로도 지역 발전을 꾀하며 재도약을 꿈꾸는

중이다. 한정된 지역의 역사와 문화유산으로 다른 지역과 차별성을 가지고 독특하고 개성 있는 지역 문화를 만들어 내기란 생각보다 쉽지 않다.

지역만의 특성 있는 문화를 찾아내고 개발하려 할 때 가장 기본이 되는 것은 ‘문화 원형’이 아닐까 싶다. 그 지역만의 ‘문화 원형’은 지역적 차별성을 갖게 하며 그 지역의 주민들만의 공감대를 형성하고 공감대 안에서 지역의 정체성과 고유성을 갖게 만들기 때문이다. 또한 시간이 흐름에 따라 지역 특성이 담긴 다양한 결과물을 만들어내기도 한다. 이런 점에서 지금이야말로 새로운 도시로 재도약을 꿈꾸는 인천 시에서 ‘문화 원형’에 관심을 갖고 인천 지역의 문화 지도를 완성해 보는 것이 좋은 시점이다.

‘문화 원형’을 찾기 위해서는 지역에 초점을 맞추고 끊임없는 관심을 기울여야 한다. 이러한 이유로 아직 발견되지 못했거나, 제 역할을



중심성사적비 대석(臺石)



서구청 후문

못하고 있는 인천의 원형 유물을 살펴보았다. 아직은 잠을 자고 있는 유물들이 기지개를 켜고 일어나 자신에게 맞는 옷을 입고 자신만의 이야기를 가졌으면 하는 바람으로 찾은 곳은 계양산의 중심성지이다.

중심성지는 계산동과 공촌동 사이에 있는 경명현(景明峴)에 위치한다. 징맹이고 개로도 불리는 이 고개를 중심으로 계양산의 본 능선과 경인교대를 잇는 능선을 따라 쌓았던 산성(山城)이다. 지금은 그 모습이 거의 없어지고 흔적만 조금 남아 있다.

병인양요(丙寅洋擾), 신미양요(辛未洋擾), 운양호사건(雲揚號事件) 등 잇따른 이양선(異樣船)의 침입에 위협을 느낀 고종의 명으로 1883년 10월에 부평부사 박희방이 주민들을 동원하여 성을 쌓았다고 한다. 하지만 공사 기간이 1개월인 것으로 보아서는 성을 견고하게 쌓은 것 같지는 않다. 성문은 지명을 따라 경명문(景明門)이라 하고 문 위에는 누각을 세워 망해루라 하였다. 성의 이름은 민중들의 마음을 모아 축조하였다 하여 중심성지(衆心城地), 즉 중심성(衆心城)이라 전하고 있다. 현재는 흔적이 거의 없다. 성문인 망해루(望海樓)도 파괴되어 지금은 아름다운 초석(礎石) 네 개만 원위치에 남아 있다. 고개 넘어 서측 아래 20미터 지점에 박희방이 쓴 중심성사적비가 있었는데, 1949년 7월 인천시립박물관으로 이전하였다(이경성, 인천고적조사보고서, p174).

중심성사적비는 중심성에 대한 유일한 기록이라는 자료적 가치가 컸기에 인천시립박물관으로 옮겨졌다. 아쉽게도 사적비는 6·25전쟁 당시 인천상륙작전 때 포격을 맞아 흔적도 없이 소실되었다. 지금은 박희방이 쓴 중심성사적비의 내용만 전해질 뿐이다. 사적비를 옮길 때 사적비를 받쳐주던 대석(臺石)은 남겨둔 채로 비신(碑身)만 옮겨졌기 때문에 다행히 대석만큼은 제자리에 남아 있게 되었다. 그러나 그 대석마저도 1990년대 초 제자리를 떠나 서구청으로 옮겨졌다.

현재 서구청 후문으로 들어서다 보면 아주 오래된 바윗돌이 눈에 들어온다. 생김새와 가운데 움푹 패어 굴곡진 형태가 중심성사적비를 떠받들고 있던 대석(臺石)이지 않을까 싶다. 고 이경성 관장이 망해루 초석을 보고 아름답다던 의미가 이해되고 고개가 끄덕여진다. 대석은 오랜 시간을 견뎌 온 의연하고 담담한 모습으로 오가는 이들을 물끄러미 쳐다보고 있다. 무엇이 그리 바빠 쫓기듯이 사느냐고 묻고 있는 듯하다. 자신만의 언어로 세상을 향해 말하고 있는 대석에게 말을 걸어보았다. 변화하고 복잡한 도심보다 한적하고 솔바람 솔솔향 가득한 본연의 자리로 돌아가고 싶지 않은가.

글 • 구자인혜(자원봉사자)  
사진 • 조오다(자원봉사자)



시립박물관

기획특별전 영화 속 인천(가제)

내용 영화 속 인천, 인천 속 영화를 통해  
인천의 모습 재조명

기간 2016. 9. 6.(화)~11. 20.(일)

장소 시립박물관 2층 기획전시실

호외요, 호외!



내용 다양한 사례의 호외와 관련 자료 및  
패널 등 전시

기간 2016. 5. 3.(화)~ 9. 25.(일)

장소 시립박물관 2층 작은전시실

문의 ☎ 032-440-6736

상설 음악회 박물관으로 떠나는 음악 여행

기간 2016. 3~12월, 매월 둘째 주 일요일 오후 4~5시

장소 시립박물관 1층 석남홀

운영방식 인터넷 사전 예약제로 운영, 전화 무료  
공연(1회당 200명)

공연 일정

여성 국악 앙상블 "다나루의 '기억을 노래하는 단 하루'"			
날 짜	분 야	주 관	
7/10	창작국악	(주)문화공작소세움	
민요를 현대적으로 재구성하여 과거와 현재 그리고 미래의 국악을 관객과 교감하는 공연			
샌드아트와 함께 듣는 클래식 "생상스의 동물의 사육제"			
날 짜	분 야	주 관	
8/14	클래식	코리아챔버앙상블	
샌드아트로 보고 듣는 음악 "생상스의 동물의 사육제"			

문의 ☎ 032-440-6735

가제: 박물관으로



내용 전시 및 교과 연계 체험 학습

기간 학기 중 화~금요일, 10~12시

장소 시립박물관 해남이방, 상설전시실

학년별 교육 내용

대 상	교육명	교육 내용
1학년	옛날 옛적, 인천이야기	비유 설화 애니메이션 감상 후 나만의 두루미 만들기
2학년	칙칙폭폭! 인천으로 떠나는 가자 여행	우리나라 최초의 철도인 경인철도를 주제로 한 연극놀이 체험
3학년	박물관의 보물을 부탁해	박물관의 보물을 찾고 OX퀴즈를 통해 보물 획득
4학년	출동! 박물관 미션왕	다섯 가지 미션과 스피드 퀴즈를 통해 미션왕 선발
5학년	박물관 탐험대	박물관 탐험 후 지도 만들기를 통해 명예 탐험대 등극
6학년	박물관의 특종을 잡아라	박물관 신문 기자가 되어 인천 역사의 특종 취재

대상 초등학교 한 학급(25명 내외)

재료비 무료

신청 인터넷 접수 후 추첨 방식(일정 확정 후 팩스 접수)

문의 ☎ 032-440-6739

우리가족 박물관 가는 날 「박물관×과학」

내용 빗살무늬토기, 고인돌, 고지도 등 유물 속에 숨겨진 과학 이야기

기간 2016. 7~12월, 매주 셋째 주 토요일

장소 시립박물관 해남이방

대상 어린이 동반 가족 10팀

재료비 체험 내용에 따라 재료비 발생

신청 7~12월 매주 셋째 주 월요일 오전 9시부터  
시립박물관 홈페이지 신청

문의 ☎ 032-440-6749

청소년 교육 상상공작소

주제 근·현대 철도 교통의 탐구

내용 전시 및 교과 연계 체험 학습,  
인천 철도 관련 영상 제작 및 연극 재연

기간 2016. 7. 23.(토)~8. 20.(토)

매주 토요일, 오후 2~6시

장소 박물관 및 인천 일대

대상 고등학교 1학년 청소년 30명

신청 2016. 6. 27.(월)~7. 17.(일), 유선·이메일 접수

문의 ☎ 032-440-6739

인문도시지원사업

토지금고 마을박물관 기획전별전 '옹마루, 1960'

내용 1960~70년대 옹현2동의 주민 생활상

기간 2016. 5. 24.(화)~8. 31.(수)

장소 남구 옹현5동 옹정근린공원 내 토지금고  
마을박물관

문의 ☎ 032-440-6749

송암미술관

기획특별전 우리 미술 속 소나무와 바위 이야기Ⅱ

주제 우리 생활 속 미술품에 표현된 소나무와 바위

기간 2016. 6. 8.(수)~8. 21.(일)

장소 송암미술관 기획전시실

자료 소나무와 바위 관련 미술품 40여 점

문의 ☎ 032-440-6782

성인강좌 송암예술아카데미

주제 송암, 조선을 만나다

내용 송암미술관 소장품과 함께 하는 조선시대  
미술사 강좌

일시 2016. 6~7월, 매주 수요일 오후 2~4시

장소 송암미술관 강당 및 전시실

대상 중학교 단체 회당 25명 내외

신청 사전 전화 협의 후 신청서 접수

문의 ☎ 032-440-6782

**진로 체험 교육** 꿈을 그리는 미술관

**주제** 학예연구사 진로 체험 교육  
**일시** 2016년 학기중 상시  
**장소** 송암미술관 강당 및 전시실  
**대상** 중학교 단체 회당 25명 내외  
**신청** 사전 전화 협의 후 신청서 접수  
**문의** ☎ 032-440-6782

**어린이교육** 알송!달송! 미술관

**주제** 십이지, 사군자를 바탕으로 한 전시 연계 체험교육  
**일시** 2016년 학기중 상시  
**장소** 송암미술관 강당 및 전시실  
**대상** 초등학교 3~6학년 단체 회당 25명 내외  
**신청** 사전 전화 협의 후 신청서 접수  
**문의** ☎ 032-440-6782

**가족교육** 송암미술관 속 생활의 발견

**주제** 옛 공예와 연계한 이론, 전시실 미션 활동 및 공예품 만들기 체험  
**일시** 2016. 8. 6.(토), 7.(일), 20.(토), 21.(일), 오후 2~5시(총 4회)  
**장소** 송암미술관 강당 및 전시실  
**대상** 회당 어린이 동반 20가족  
**신청** 송암미술관 홈페이지 접수  
**문의** ☎ 032-440-6782

**한국이민사박물관**

**기획특별전** 또 다른 이민, 해외 입양

**내용** 또 다른 이민으로서의 해외 입양의 역사  
**기간** 2016. 8. 23.(화)~11. 27.(일)  
**장소** 한국이민사박물관 기획전시실

**검단선사박물관**

**기획특별전** 고르다 깨다 쓰다-인천의 구석기

**내용** 인천 지역에서 출토된 구석기를 통해 구석기의 제작과 사용에 대해 살펴보고, 그 의미를 알아봄  
**기간** 2016. 7. 12.(화)~11. 13.(일)  
**장소** 검단선사박물관 기획전시실  
**유물** 인천 출토 구석기 100여 점

**방학 교육 프로그램**

**선사시대 토기 문양 만들기**  
**내용** 선사시대 유물의 문양을 살펴보고, 자신만의 문양을 만들어 토기에 직접 무늬를 그려보는 프로그램  
**기간** 여름방학 8. 3, 10, 17(수)  
**시간** 10~12시(6~7세)  
14~16시(초등1~2학년)  
**장소** 검단선사박물관 아동도서관 및 전시실  
**대상** 6세~초등학교 2학년 **재료비** 5,000원  
**신청** 홈페이지 선착순 접수(7월 19일부터)  
**문의** ☎ 032-440-6798

**어린이 발굴 체험 교실 고고학 올림픽**

**내용** 어린이들이 직접 발굴 과정을 체험하고 유물 복원에 참여하는 프로그램  
**기간** 여름방학 8. 5, 12, 19(금)  
**시간** 10~12시 / 14~16시  
**장소** 검단선사박물관 발굴 체험장  
**대상** 초등학교 3~6학년  
**재료비** 10,000원  
**신청** 홈페이지 선착순 접수(7월 19일부터)  
**문의** ☎ 032-440-6798

**컴팩스마트시티**

**성인교육** 제3기 컴팩 인(仁)문(文)아카데미



**내용** 수인선과 관련한 지역의 역사와 문화 이해  
**일시** 2016. 5. 19.~6. 30. 매주 목요일  
오후 2~4시  
**장소** 컴팩스마트시티 3층 영상관

**대상** 시민 80명

**비용** 무료

**문의** ☎ 032-850-6026

**문화가 있는 날** 수요일 다과회 '인천 미학'



**내용** 인천의 다양한 문화예술 감상 및 공유

**일시** 2016년 매월 마지막 수요일  
저녁 7~8시 30분

**장소** 컴팩스마트시티 3층 세미나실

**대상** 성인 30명

**신청** 홈페이지 선착순 접수 / 무료

**문의** ☎ 032-850-6026

날짜	구분	주제	강사	다과
6/29	건축	건축, 근대 인천을 짓다	손정원 (인천재능대학교)	나가사키 카스테라 커피
7/27	영화	인천영화 '사랑' 속으로	정익배 (인천영화 '사랑' 촬영기사)	팔방수
8/31	조각	조각, 인천을 새기다	고정수 (전 한국구상 조각회 회장)	아이스 홍시 전병



## 수인선 철교 명패 水仁線鐵橋名牌

### 소장 유물

1930년, 30.5×20.1cm

2016년 2월 27일 수도권 전철 수인선 인천 구간이 완전 개통되었다. 화려한 개통식을 치르며 정식으로 운행의 시작을 알린 수인선. 그 출발은 1937년으로 거슬러 올라간다. 당시는 복선 전철이 아닌 협궤 열차였다. 철도 궤도 폭이 762mm로 표준 궤도 1,435mm의 절반가량밖에 되지 않았다. 좁은 선로, 작은 동차가 특징이었던 수인선은 총 연장 52km 17개 정거장과 임시 정류장으로 개통되었다. 이 중 인천 구간은 소래~논현~남동~문학~송도~인천항 역이고, 길이가 11km에 달한다.

인천시립박물관에는 옛 수인선 인천~수원 구간에서 수집한 여러 자료가 소장되어 있다. 레일, 침목에서부터 볼트, 개못과 같은 선로 부속물, 차막이, 표지판, 역 대합실 의자에 이르기까지 다종다양하다. 상당수는 2009년 이래 진행된 수인선 관련 자료 수집과 2012년 5월 개최된 ‘수인선, 두 번째 안녕’ 기획특별전 출품의 차원에서 조사해 인수된 것들이다. 지금부터 소개하는 승기천 철교 명패 역시 마찬가지다.

승기천 철교 명패는 인천 연수구 연수동 원인재 뒤편 ‘수인선 4공구’라 구획된 곳에서 인수되었다. 복선 전철화 사업으로 빠르게 그 모습을 잃어가고 있

던 수인선 인천 구간은 이곳에서도 예외가 아니었다. 박물관에서는 서둘러 조사와 수습에 들어갔다. 다행히 한국철도시설공단의 협조를 받아 유실되기 전에 입수할 수 있었다. 남동역과 송도역 사이를 지날 때 거쳐야 했던 교량의 윗면은 이미 레일과 침목이 겹쳐 철제 구조물이 그대로 드러난 상태였다. 하지만 명패는 다리 상단 몇 군데에 부착된 채로 남아 있었다. 철제 플레이트는 전면이 붉은 색을 띠고 네 귀퉁이에 리벳을 고정하기 위한 구멍이 나 있었다. 명패에 대한 보다 상세한 정보는 주조된 글자를 통해 다음과 같이 알 수 있다.

昭和五年  
株式會社 横河橋梁製作所 製作  
活荷重 E-33  
南朝鮮鐵道株式會社

1930년 남조선철도주식회사의 주문을 받아 일본 요코가와 교량주식회사에서 제작한 것으로 열차 하중은 E-330이다. 남조선철도주식회사는 전라도, 경상도 등 주로 한반도 남부 지역의 철도 건설을 위해

설립되었다. 요코가와[横河] 교량제작소는 교량, 철골 등을 설계·제작하는 회사인데 요코가와 브릿지로 이름을 바꿔 현재까지 운영되고 있다. 궁금한 점은 제작 연도이다. 수인선 개통이 1937년인데 반하여 이 명패의 제작은 1930년이다. 몇 년의 시간 차는 이것이 당초 수인선 용도로 만든 것이 아니었음을 짐작케 한다. 가깝게는 1928년 수여선의 인천 연장 계획과의 관련성이 제기되지만 이 또한 불분명하다.

일제강점기에 쌀과 소금, 사람을 실어 나르던 수인선은 1973년 남인천~송도 구간에 이어 1995년 운행이 완전 중단되었다. 그러나 2012년 오이도~송도 구간을 시작으로 2016년 인천 구간이 새롭게 태어났고, 수원 구간까지 전면 개통될 날을 기다리고 있다. 이름표처럼 남겨진 철교 명패는 협궤 열차 수인선의 역사를 말해 준다. 다시 시작되는 복선 전철 수인선의 앞으로의 역사는 어떤 유물로 남아 우리에게 말을 걸지 궁금하다.

글 · 안성희(전시교육부)