

동해북부선 종착지

# 양양역



양양문화원



**표지사진 :**

한국철도 초창기부터 1960년대까지 운행한 증기기관차 (Mika 3-129 Steam locomotive)  
6·25당시 미군 제2사단장 『딘』소장을 구출하기 위해 적진을 뚫고 들어가던 기관차모형이다.

사진 : 철도박물관도록(한국철도)

동해북부선 종착지

# 양양역



양양문화원

우리 양양은 산자수명(山紫水明)한 고장으로 선조들이 삶의 뿌리를 내리고 정착하면서 선사문화(先史文化)를 꽃피웠던 유서 깊은 역사와 전통을 간직한 고장입니다.

지리적으로는 한반도의 정동방(正東方)에 위치하여 고려시대부터 동해신(東海神)을 모시고 나라에서 태평성대와 풍농·풍어를 기원하던 옛터에 동해신묘를 복원하고 매년 새해 아침에 국태민안을 기원하는 제례를 봉행하고 있습니다.

일찍이 고려시대를 거쳐 특히 조선시대에 이르러서는 이곳은 영동북부지방의 교통의 요람(搖籃)으로 상운도(祥雲道)가 자리하고 있었습니다. 지금과 같이 도로나 철도를 이용한 것이 아니고 당시는 각 역(驛)마다 교통수단으로 일정한 말(馬)을 확보하고 필요에 따라 이용하였었는데, 양양에서 흙곡까지 무려 16개 역을 관장한 거대 교통중심지 역할을 한 곳이 양양이었습니다.

본 조사는 양양문화원이 주관하고 향토사연구소가 주축이 되어 추진하였는데 조사목적은 최근 동해북부선(東海北部線) 철도연결이 정부 차원에서 당면 현안(當面懸案)으로 논의되고 있는 가운데 더 늦기 전에 우리 주변에서 잊혀져 가고 있는 일제강점기 양양지역에 개설되었던 철도와 관련된 자료들을 수집하여 향토사료(鄕土史料)로 관리토록 하자는데 의미를 두었습니다.

이번 조사된 자료에 의하면 동해북부선 종착지인 양양역이 개설되면서 사회경제적으로 많은 변화가 있었던 것은 사실이었습니다. 또한 상경기(商景氣)가 활성화되면서 각역(各驛)은 소운송업이 우후죽순처럼 생겨났는가 하면 여행객의 증가와 기차를 이용하여 지방에서 생산된 농산물 유통이 원활

하여 만주지방까지 들어가 판로를 개척할 수 있었던 것은 대단한 변화였습니다. 반면 철도가 개설되면서 이 지역의 특산물인 자철광과 임산물들을 일제에게 수탈당한 것을 생각하면 나라 잃은 설움이 얼마나 큰가를 다시 한 번 생각하게 합니다.

지금 『동해북부선 종착지 양양역』이란 책자를 발간하면서 철도관련 조사가 원만히 이루어질 수 있도록 지원을 해 주신 양양군 관계자 여러분과 코로나 바이러스의 위난(危難)속에서도 본 책자가 발간되기까지 심혈을 기울여 주신 양양문화원부설향토사연구소 연구원님들과 몸도 불편하신 고령으로 증언에 참여하여주신 여러분께도 심심(深甚)한 감사의 말씀을 드립니다.

2020. 12.

양양문화원장 윤 여 준

양양군은 한반도 동해안의 중북부지방에 위치하고 있으며 교통·관광의 중심고장으로 각광(脚光)을 받고 있다. 돌이켜보면 조선시대 이지역의 도로망은 세조대와 성종대를 거치면서 양양에는 상운도(祥雲道)가 있었는데 그 위상은 동해안을 따라 간성(杆城)-고성(高城)-통천(通川)-흡곡(歙谷) 등에 설치된 16개역(驛)을 관할한 교통의 중심지 역할을 하였다.

최근 들어 동해북부선 연결문제등 이에 대한 관심이 고조되면서 양양문화원을 중심으로 향토사연구소에서는 잊혀져가는 이 지역 철도문화를 기록으로 남기기 위해 지난 2019년 11월에 계획을 수립하여 2020년 2월부터 현지 실사를 하였다.

조사지역은 과거 기차가 운행되었던 구간인 강현면 물치리 쌍천에서부터 양양읍 연창리와 철광석을 운반하기 위하여 양양광업소를 운행한 서면 장승리까지를 포함한 17개 마을과 손양면 송현리에서부터 해안가를 따라 현남면 지경리까지 기차가 운행하지 않은 철도 교량시설과 노반이 조성되어 있는 18개 마을을 대상으로 조사 수집한 자료를 집대성하여 향토사료로 관리토록 하였다.

동해북부선(東海北部線)의 실상(實狀)을 살펴보면 일제강점기에 개설한 강원도 이북의 안변군 안변역(安邊驛)과 양양군 양양역(襄陽驛)을 잇던 철도노선으로, 1929년 9월 11일 안변과 흡곡(歙谷) 사이를 연결하였고 1937년 12월 1일에는 양양까지 개통했다.

그러나 나머지 구간은 일제에 의해 공사가 계속 진행 되었으나 완공하지 못하고 8·15해방을 맞이하였다. 해방 후 38°선 이북에서는 원산에서 양양까지 운행되다가 6·25전쟁으로 시설이 파괴되어 운행이 불가한 상황에서 휴전선

에서부터 양양사이의 철로는 완전 철거된 채 흔적만 남아있는 상태이다.

이에 따라 열차가 운행되었던 고성~양양 구간의 대부분은 7번국도로 편입되고 나머지 구간도 도시화, 마을안길, 공공이용시설 등으로 전용된 실정임으로 향후 철길을 복원할 경우 원상복원은 어려울 것으로 예상된다. 따라서 관계당국에서는 더 이상 기존의 노선이 훼손되지 않도록 이에 대한 보호조치가 요구된다.

끝으로 이번의 철길 실상(實狀)조사가 원만히 이루어 질 수 있도록 모든 지원을 아끼지 않은 양양군청과 양양군의회 관계자 여러분께 감사의 말씀을 드리며 아울러 바쁘신 가운데 본 조사단을 위해 자료제공과 증언을 해주신 분들께 깊은 감사를 드린다.

2020. 12.

양양문화원부설향토사연구소

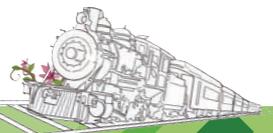
## 양양역 부대시설 배치도



1. 역사(驛舍:대합실)
2. 관리사무소
3. 플랫폼
4. 철광석 조구통
5. 물탱크
6. 빙고·변전소
7. 창고
8. 관사10동
9. 여관2동
10. 경찰주재소
11. 창고
12. 기관차(機關庫)
13. 온수시설
14. 급수시설
15. 우물
16. 석탄야적장
17. 목재야적장
18. 전차대(轉車臺)
19. 석탄재야적장
20. 목재야적장
21. 창고
22. 기차레일선 (약6~7개노선)
23. 마사(馬舍)
24. 유흥음식점



## 낙산사역 배치도



# 1 역 부지

양양읍 송암리  
양양역 부지



강현면 정암리  
낙산사역 부지



손양면 도화리  
도화역 부지



현북면 하광정리  
광정역 부지





현남면 두창 시변리  
시변역 부지



현남면 지경리  
임호정역 부지

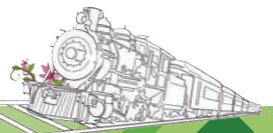
## 2 교각



양양읍 연창리  
남대전 교각 21개  
(2006년 철거)



강현면 물치리  
쌍천 교각 15개  
(2006년 철거)



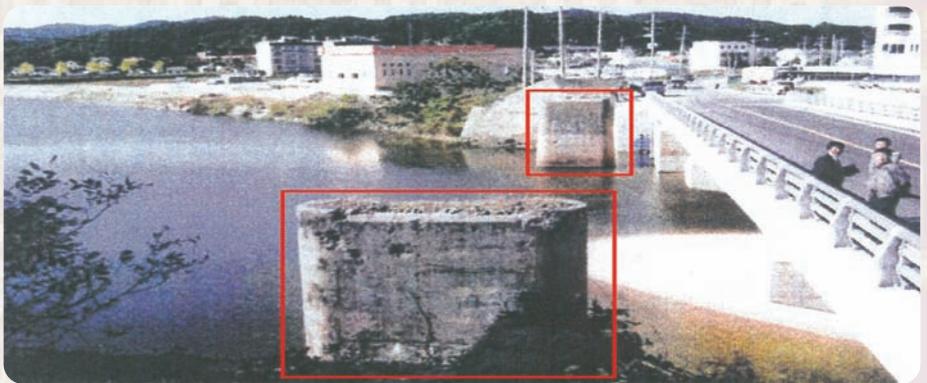
강현면 물치리  
물치천 교각 7개  
(2006년 철거)



현북면 하광정리  
광정천 교각 3개  
(2006년 철거)

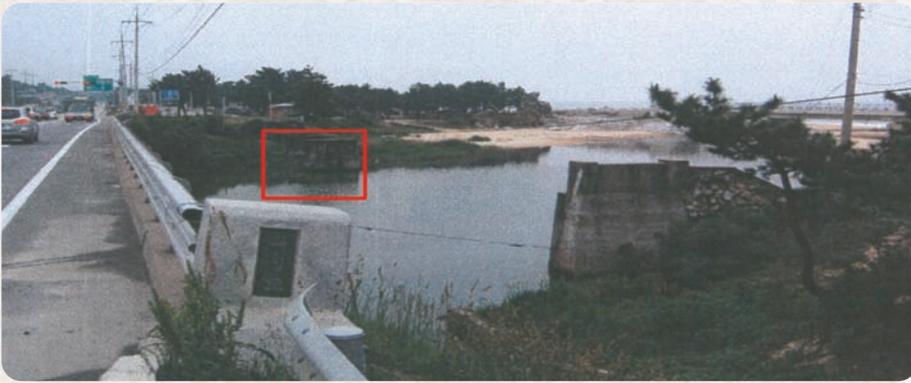


현남면 인구리  
해송천 교각 3개  
(2006년 철거)



현남면 광진리  
매호천 교각 3개  
(2006년 철거)





현남면 원포리  
화상천 교각  
(2006년 철거)



**3 교대**

손양면 송현리  
남대천 남쪽 교대



속초시 대포동  
쌍천 북쪽 교대



강현면 정암리  
정암리  
소화천 교대



양양읍 조산리  
포월천 교대



양양읍 감곡리  
청곡천 교대



손양면 상운리  
동호천 교대



손양면 상운리  
여운포천  
북쪽 교대

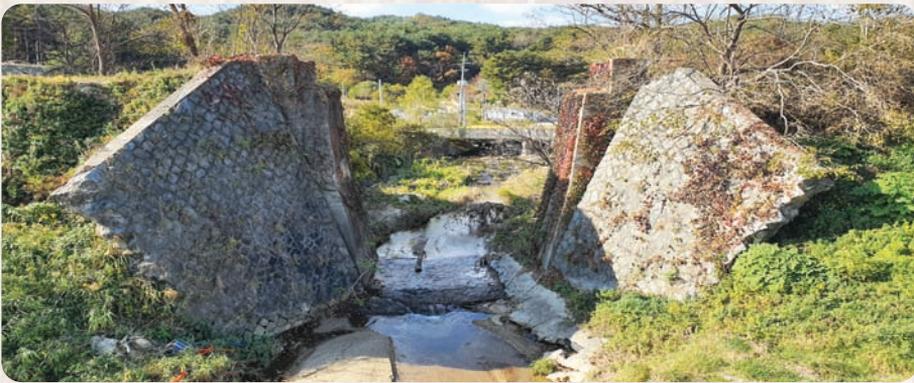




손양면 상운리  
여운포천  
남쪽 교대



현북면 하광정리  
광정천 북쪽 교대



현남면 북분리  
북분교 교대



현남면 인구리  
해송천 교대 2개



현남면 인구리  
해송천 북쪽 교대



현남면 인구리  
해송천 남쪽 교대



현남면 광진리  
매호천 북쪽 교대



현남면 광진리  
매호천 남쪽 교대





현남면 원포리  
화상천 북쪽 교대



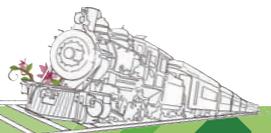
현남면 원포리  
화상천 남쪽 교대



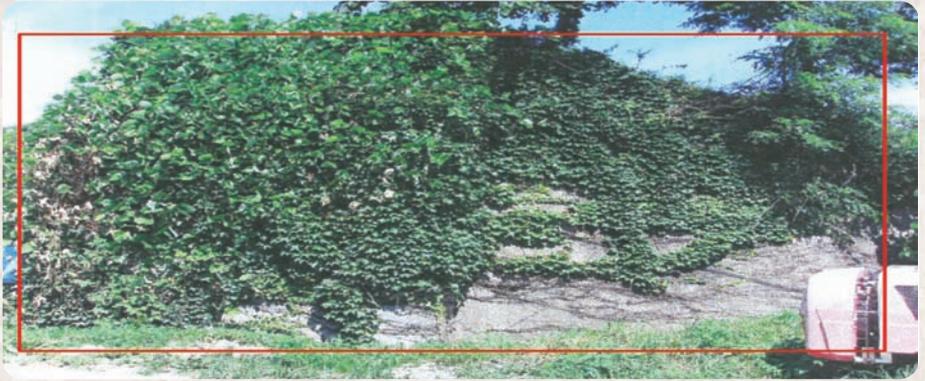
강현면 물치리  
쌍천 남쪽 교대  
(2006년 철거)



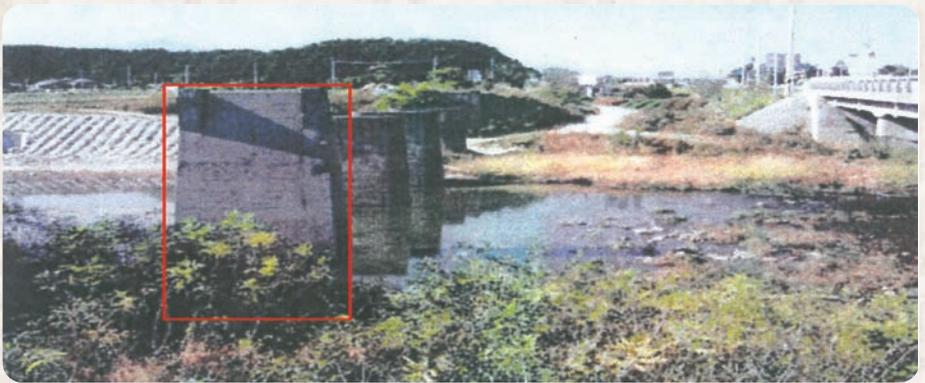
강현면 답리  
주청천 교대  
(2006년 철거)



양양읍 연창리  
남대천 북쪽 교대  
(2006년 철거)



현북면 하광정리  
광정천 남쪽 교대  
(2006년 철거)



4 암거

속초시 대포동  
하도문천 암거



강현면 용호리  
용호리 입구  
북쪽 암거





손양면 금강리  
금강리 암거



손양면 금강리  
금강리 철교  
시설물

**5** 터널



서면 장승리 터널  
(광산 작은굴)



서면 장승리~  
양양읍 거마리  
터널  
(광산 큰굴)



서면 장승리~  
양양읍 거마리 터널  
터널 입구 안내문



손양면  
도화리 터널  
(작은굴)



손양면 도화리  
터널 내부



손양면 동호리  
터널  
(큰굴 : 매몰)





서면 서선리  
서선리 안경굴  
(철거)



**6** 양양역  
부대시설

양양역 플랫폼  
(1)



양양역 플랫폼  
(2)



양양역 물탱크  
입구 (1)



양양역 물탱크  
입구 (2)



철광석 조구통



# 목차

I. 동해북부선 종착지 양양역	23
1. 개요	24
2. 근대 교통수단과 철도도입	25
1) 우리나라의 전통 운송수단	25
2) 철도도입 배경	26
3. 동해북부선의 개설	29
1) 동해북부선 연혁	29
2) 안변과 양양간 철도개통	30
3) 철도 부설로 인한 사회·경제적 변화	32
4. 동해북부선 종착지 양양역의 실상	33
1) 양양역의 개통	33
2) 양양역의 부대시설 개황	37
3) 동해북부선 기차 소요시간과 승차요금	37
5. 철로시설과 양양역 부대시설의 흔적	43
1) 한국전쟁과 동해북부선	43
2) 노반시설	43
3) 양양역 부대시설	44
4) 교대 및 암거시설	47
5) 철교 교각 및 터널시설	48
6) 역 부지	49
II. 양양 철광산의 기차 개통	61
1. 양양철광산의 개황	62
1) 연혁	62
2) 채광	63

2. 철도부설과 기차운행 -----	63
1) 철도부설 -----	63
2) 기차운행 -----	64
<b>III. 동해북부선 개통 당시 신문기사 -----</b>	<b>67</b>
1. 철도 부설 및 공사 -----	68
2. 기차 개통 및 운행 -----	73
3. 동해 북부선에서 일어난 사건사고 -----	76
<b>IV. 양양지역의 동해북부선 관련증언 -----</b>	<b>79</b>
1. 증언 -----	80
2. 수기 -----	119
<b>V. 부 록 -----</b>	<b>137</b>
1. 동해북부선 양양관련 동아일보 기사 내용 -----	138
2. 동해북부선 양양관련 조선·매일·동아·국민일보 기사내용 -----	157

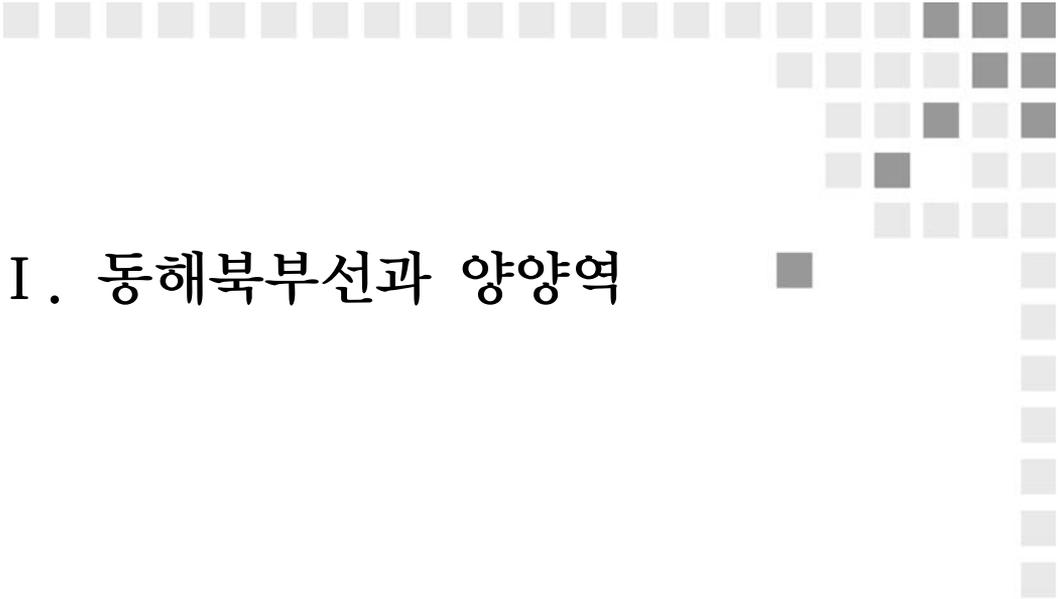






# 동해북부선 종착지 양양역

1. 개요
2. 근대 교통수단과 철도도입
3. 동해북부선 개설
4. 동해북부선 종착지 양양역의 실상
5. 철로시설과 양양역 부대시설의 흔적



# I. 동해북부선과 양양역

## 1. 개요

동해북부선은 일제강점기 강원도 안변군(安邊郡) 안변면 안변역과 양양군(襄陽郡) 양양읍 양양역을 잇던 철도노선으로, 1929년 9월 11일 안변과 흡곡(歙谷) 사이와 1937년 12월 1일 양양까지 개통된 철도이다.

본래 경원선(京元線)의 안변에서 동해안을 따라 강릉, 삼척, 울진, 포항까지 연장하여 동해남부선(東海南部線)을 통하여 부산까지 연결시킬 계획으로 착수된 철도이다.

1937년 12월 1일 양양까지 개통하고 나머지 구간은 공사가 계속 진행 되었으나 완공하지 못하고 8·15해방을 맞이하였고 해방 후 38°선 이북에서는 원산에서 양양까지 운행되다가 6·25전쟁으로 파괴되었고 휴전선에서부터 양양사이의 철도는 철거된 채 현재에 이르고 있다.

일제가 해방 직전까지 공사를 계속하던 노선이라 노반 자체는 거의 다 닦아 놓은 상태였고 이 지역 개발 속도가 늦었던 관계로 대부분 많은 흔적이 남아있다. 실제로 열차가 운행되었던 고성~양양 구간은 7번국도로 전용된 구간과 도시화된 속초시내 구간을 제외하고 양양지역은 마을길 등으로 대부분이 남아 있다.

열차가 운행되지 않았던 양양 이남 구간은 노반은 완성되어서 현재도 상당 구간에 흔적이 남아있다. 그러나 이 구간은 일제가 노반만 닦아 놓고 선로까지 부설하지 않아서 대부분 구간이 7번국도로 사용되고 국도 옆으로 철로 노반흔적이 군데군데 남아 있는데, 현재 주문진 이남 구간 일부는 자전거 도로로 사용하고 있다.

## 2. 근대의 교통수단과 철도도입

### 1) 우리나라의 전통 운송수단

교통은 자연환경과 밀접하게 관련된다. 산이나 강이 많은 곳보다 넓은 평야지대에서 교통이 발달하는 것은 도로를 건설하기 편한 지형조건 탓이다. 따라서 산지가 국토의 절반 이상을 차지하며 그 사이를 많은 강들이 흐르는 우리나라는 구한말(舊韓末) 신작로(新作路)가 나기 전까지는 교통의 발달이 미약하였다.

조선시대까지 길은 사람이 이동하기 위해 만든 것이 아니라 빠른 소식전달을 위해 전국에 통행로를 만들었고 이 관용로(官用路)가 일반인의 여행 로와 보부상(裸負商)의 장삿길로 이용되었다.

옛 왕조시대의 교통수단은 사람, 말, 나룻배가 전부였다. 이런 교통수단은 나라의 위급한 소식이나 왕명을 각 지방 통치자들에게 빨리 전달하기 어려워서 고려(高麗) 의 종(毅宗) 3년(1149)에 중국에서 봉수제도(烽燧制度)를 도입하였다. 산봉우리에서 밤에는 횃불로 낮에는 연기를 피워 연락하는 봉수는 당시에 하루가 채 걸리지 않을 정도로 빠른 통신수단이었다. 그러나 이 방법으로는 자세한 내용을 전달할 수 없었으므로 사람이 직접 전달해야 했기에 우역제도(郵驛制度)가 실시되기에 이르렀다.

고려시대에는 전국에 22역도 525개의 역(驛)을 설치하고 병부(兵部)에 소속시켜 관리를 두어 관장하게 하였다. 조선시대에는 41역도 543속역을 체계를 유지하며 역승(驛丞) 또는 찰방(察訪)을 두어 역을 관리하게 하였고 역에는 말을 대기시켜 놓고 공무를 수행하는 관리에게 새 말을 빌려주어 빨리 소식을 전달할 수 있도록 하였다.

이때 사용한 것이 마패(馬牌)로 마패에 새겨진 말의 수만큼 말을 빌릴 수 있었다. 1597년 정유재란(丁酉再亂) 때 더 빠른 교통수단으로 파발제도(擺撥制度)가 시행되었다. 나라의 긴급하고 중요한 소식만을 전달하는 이 제도는 보발(步撥)과 군마(軍馬)를 타고 전하는 기발(騎撥)로 나뉘었다. 고려시대와 조선시대를 거치면서 군사적으로 중요한 지역을 연결하고 지방 구석구석까지 다스리기 위해 중앙과 지방을 잇는 도로가 정비되고 교통도 발달하게 되었다.

자동차가 등장하기 전에 장거리 교통수단으로는 말이 가장 많이 이용되었다.

왕과 귀족들이 타는 가마는 먼 거리를 가기는 어려웠으므로 이들도 장거리를 갈 때는 말을 이용하였다.

그러나 일반인은 말을 탈 수 없었고 나귀와 조랑말을 타야했는데, 이것도 돈 있는 양반이나 선비들의 전용이어서 돈 없는 서민들은 언제나 도보로 여행하였다.

그러다가 구한말에 이르러 우리나라의 교통수단에 대대적인 변화가 일어났다. 다른 나라의 여러 가지 문물과 함께 1870년대 중엽에는 인력거가, 1890년대 초반에는 자전거가 들어왔으며, 갑오경장을 전후로 서양마차가 등장하였고, 곧이어 자동차도 처음 선을 보였다.

1899년 5월 서울에 등장한 전차는 고종황제의 홍릉(洪陵)행차를 위해 서대문과 청량리 사이에 궤도를 부설하고 미국에서 차체를 들여와 운행되기 시작하였다. 운행구간을 세 구간으로 나누어 5전의 요금을 받았는데 당시 자장면 한 그릇에 3전이었으니 비싼 편이어서 초기에는 고관대작과 서양 사람들이 주로 이용하였으며 그리고 기생들이 심심풀이로 타고 다녔다.

최초의 대중교통 수단이라고 할 수 있는 전차는 1960년대까지 이용되다가 자동차의 증가와 더불어 소통불편을 이유로 사라졌다.

## 2) 철도 도입

19세기 중엽 우리나라에는 서구의 과학기계 문명이 점차 도입됨에 따라 철도가 새로운 관심사로 등장하게 되었다. 1877년 일본에 수신사로 다녀온 김기수(金綺秀)는 그의 견문(見聞)기록인 일동기유(日東記遊)에서 기차의 경이로움을 화륜거(火輪車)란 이름으로 소개하였다.

김홍집도 1880년 일본에 다녀와서 국가 운영상 철도가 중요하다는 것을 역설하였다. 말과 우마차(牛馬車)와 인력거(人力車)가 왕래하고 교통수단이 별로 없던 우리나라에 철도에 관한 이야기는 획기적 사건이었다.

서양에서는 영국이 1825년, 미국이 1830년, 일본이 1872년에 철로를 개통된 것을 사신으로 가서 보고 많은 관심을 갖게 되었다.

1882년 열강이 철로개설을 요구하자 당시의 조선 정부의 재정고문이던 독일의 뮐렌도르프는 고종에게 국고의 부족을 이유로 연기를 건의하였다.

1872년 10월 일본에서 개통 된지 4년 뒤인 1876년 4월에 조선의 관료 김기수는 일본에 수신사로 건너가서 일본 최초의 개통 구간인 동경(東京)의 신바시(新橋)에서 요코하마(横浜)까지 기차를 타 보고 그의 저서 일동기유(日東記遊)에 다음과 같은 요지로 우리나라에 화륜거란 이름으로 최초로 철도를 소개하였다.

“기차를 타기 위해 승강장에서 잠깐 쉬었다. 승강장 옆의 철길에 40~50간이나 되는 긴 물체가 있었으나 그것이 기차인줄 모르고 기차가 어디 있느냐고 물었더니 바로 그 긴 물체가 기차라고 대답하더라.

기차는 첫 간마다 안방 같은 실내가 있고 실내로 들어가는 승강구가 있더라. 기차는 쇠갈고리로 연결하였으니 능히 30~40간 에서 40~50간이 되더라. 기차 밖은 무늬가 있는 나무로 장식하고 실내는 가죽과 털, 담요 등으로 꾸몄다. 실내에 들어가니 양쪽에 의자가 있어 마주 대하니 여섯 사람 또는 여덟 사람이 앉게 되어 있더라. 의자 양쪽은 모두 유리로써 막았는데 장식이 찬란하여 눈이 부시더라. 차마다 모두 바퀴가 있어 앞차의 바퀴가 구르면 뒷 차의 바퀴도 따라서 구르게 되니 우리와 번개처럼 달리고 바람과 제비같이 날쌌더라.

한 시간에 300~400리를 달린다고 하였는데 차체는 안온하여 조금도 흔들리지 않았으며 다만 좌우의 산천초목, 가옥, 인물이 보이기는 하나 앞에서 번쩍 뒤에 번쩍함으로써 도저히 잡아보기가 어렵더라. 눈 깜짝할 사이에 벌써 신바시 까지 도착하였으니 그 거리가 95리(36km)나 되었던 것이다.

화륜거(火輪車)는 반드시 철로를 따라가게 되어 있다. 양쪽 수레바퀴가 달는 곳에는 선로를 깔았으니 수레바퀴가 짓밟고 지나가도 궤도를 벗어나지 않았다. 때로는 정차하는 곳도 있었으나 바퀴가 회전을 잘 함으로써 균색하고 막힘이 없더라. 노면에 철을 놓은 것도 또한 복선으로 하였으니 여기서서 차가 가고 저기서서 차가 와서 오는 것은 오고 가는 것은 가더라도 양쪽이 서로 방해됨이 없고 충돌하지 않더라. 오는 차와 가는 차가 또한 반드시 방향이 있었으니 오는 차는 왼쪽으로 오고 가는 차는 오른쪽으로 갔으며 때로 혹시 서로 만나게 되면 같은 시간에 정차하여 양쪽에 탄 사람들이 노고를 위로하더라.

한간에는 남자가 타고 또 한간에는 부녀자가 탔으며 또 한간에는 본 국민, 한간에는 외국인이 탔는데 간간이 각각 다르기는 하나 면면히 서로 엿보게 되어있다.

정거장에 내려서 노고를 위문하기를 겨우 마치자 화륜거는 즉시 불을 밟고 회오리바람처럼 눈 깜짝할 사이에 보이지 않으니 말문이 막혀 머리를 굽으며 놀랄 뿐이었다.”

조선의 조정은 김기수의 일동기유로 일본에 대한 인식을 새롭게 하여 일본에 신사유람단을 파견하였다.

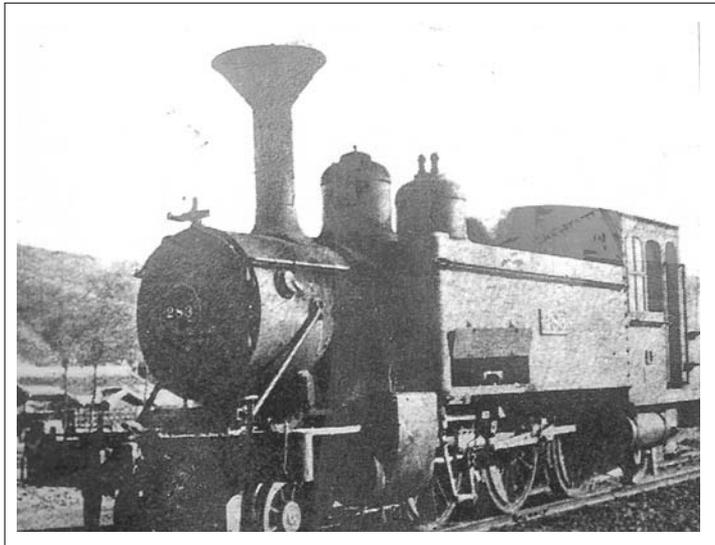
김기수는 귀국하여 덕원부사, 사헌부 대사헌, 한성부좌윤 등의 관직을 역임하다가 1894년 6월 62세로 세상을 떠났다.

1885년 8월 서울~인천사이에 전기통신사업이 시작되면서부터 철도에 대한 인식은 더욱 넓게 퍼지기 시작했다. 뉴욕주재 한국영사는 1887년 2월 9일 서울~인천 사이의 철도부설을 공문으로 건의했다. 또 1899년 주미 한국공사로 있던 박정양(朴定陽)의 수신

사 이하영(李夏榮)은 귀국할 때 정교한 철도 모형을 가지고 와서 고종과 대신들에게 그것을 보여주고 철도의 편리함과 중요성을 역설하였다. 고종은 1892년 미국인 모스(J,R Morse)를 초청하여 이완용(李完用)과 이하영(李夏榮)으로 하여금 철도 건설문제를 의논하였으나 반대하는 자들이 많아 성사되지 못했다.

이러한 과정을 거치면서 한국의 조야에서는 철도에 대해 좀 더 자세한 지식을 갖게 되었다. 그리고 1890년대 후반에 이르러서는 우리나라의 선각자들 가운데 우리의 힘으로 철도를 건설하고자 하는 움직임이 나타났다.

구한말인 1897년 3월 12일 우리나라에서 처음으로 철도 경인부설권을 가진 미국인 모스(James. R. Morse)가 인천 우각리에서 경인선 철도노선의 기공식을 거행하고 철도 공사를 진행하였으나, 1898년 자금부족으로 전체 공정이 반을 진행한 상태에서 일본 정부의 자본가인 경인철도인수조합(후에 경인철도합자회사로 개편)이 한국정부의 허락도 없이 경인부설권을 인수 일본인 삼택영일(澁澤榮一)이 공사를 재개 완공하므로 우리나라에서 최초인 1899년 9월 18일 제물포와 노량진간의 경인철도가 개통되어 기차 운행이 시작되었다. 【출처: 한국철도사, 철도박물관도록】



〈그림 1〉 경인선 개통과 함께 한국에 최초로 등장한 모갈형 증기기관차 (1899년 9월 18일)

### 3. 동해북부선 개설

#### 1) 동해북부선 연혁

개설 연월일	개설 구간 및 운행 상황
1929.09.11	안변~흡곡 19.4mile 개통 안변역, 오계역, 상음역, 자동역, 흡곡역 개업
1930.04.01	영업거리를 킬로미터로 개정 (19.4mile→31.4km)
1931.07.21	흡곡역~통천역간 29.6km 개통 패천역, 송전역, 고저역, 통천역 개업
1932.05.21	통천역~두백역간 14.7km 개통 벽약역, 염성역, 두백역 개업
1932.08.01	북부선 두백역~장전역간 17.5km 개통 남애역, 정전역 개업
1932.09.16	북부선 장전역~외금강역간 7.8km 개통 외금강역 개업
1932.11.01	북부선 외금강역~고성역간 10.4km 개통 고성역 개업
1933.08.01	삼일포역 개업
1935.11.01	북부선 고성역~간성역간 39.3km 개통 초구역, 제진역, 현내역, 거진역, 간성역 개업
1937.12.01	북부선 간성역~양양역간 41.9km 개통 공현진역, 문암역, 천진역, 속초역, 대포역, 낙사사역, 양양역 개업
1942	양양광산에서 채굴한 철광석을 운반하기 위한 장승역 개설
1944.06.15	삼일포역 폐지
1950	한국전쟁으로 인하여 영업 중지
1953.07.31	양양역~현내역 구간 재 개업
1963.09.30	간성역~현내역 구간 폐지
1965.02.28	속초역~간성역 구간 폐지
1967.01.01	양양역~속초역 구간 폐지로 전 구간 폐지
1996	안변~금강산청년 간 복원 금강산청년선으로 노선 명칭 변경

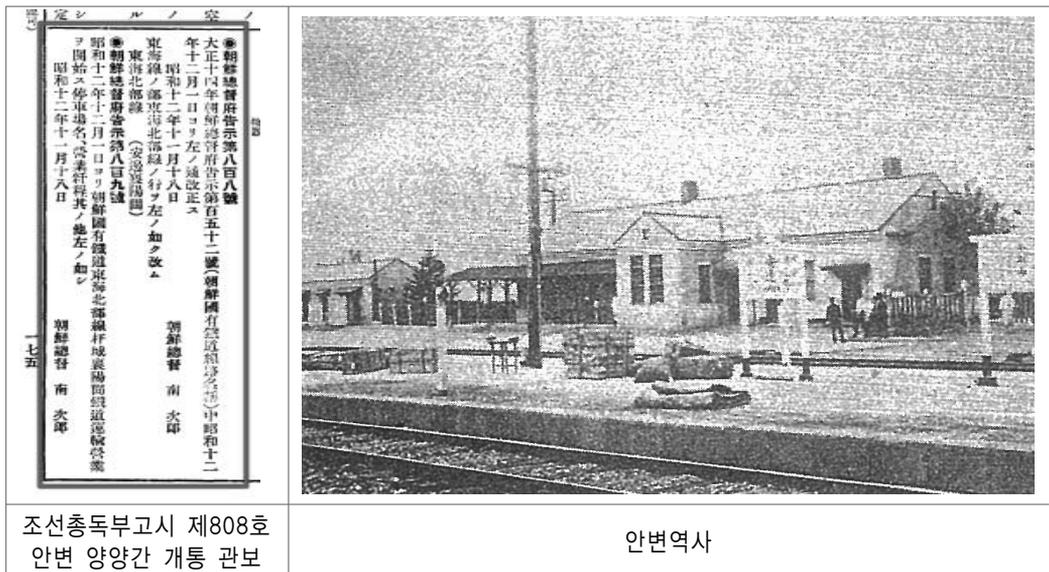
## 2) 안변과 양양간의 철도개통

1917년부터 국유철도의 경영을 남만주철도에 위탁했던 조선총독부(朝鮮總督府)는 1925년 4월 1일 다시 직영으로 환원하고 철도망 확충을 위해 『조선철도 12년 계획』을 세웠다. 1927년부터 시작하여 1938년에 끝난 이 사업으로 5대 간선철도에서 요충지로 다시 갈라져 나오는 주요 철도가 건설되었다.

이 사업으로 건설된 노선은 도문선(회령 도문), 해산선(길주 해산), 만포선(순천 만포진), 경전선(진주 전주 원촌, 담양), 동해선(원산 포항 울산,부산) 등이 있다.

동해선은 이 계획으로 신설되는 5개의 간선철도 중 하나로 동해안 일대의 어항과 강원도 일대의 탄광을 개발하여 석탄, 목재, 광물, 해산물을 수송하고 부산과 원산 및 함경선을 연결하는 목적으로 추진되었다. 동해선 건설은 원산 부근의 경원선 갈마역에서 안변군, 통천군, 고성군, 양양군, 강릉군, 삼척군, 울진군, 영덕군을 거쳐 영일군의 경동선 포항역에 이르는 구간을 신설하는 북부선, 경부본선 부산진역에서 동래군을 거쳐 울산군의 경동선 울산역에 이르는 구간을 신설하는 남부선, 조선철도 경동선을 국유화하여 표준궤로 개량하는 중부선으로 나누어 부산진역~갈마역간 본선과 경주역~대구역간 지선을 완성하는 사업으로 진행되었다.

1927년에 일본 제국의회의 승인을 받아 공사에 착수하였다. 동해북부선은 안변역 분기안이 제기되어 당초 계획이었던 갈마역 분기안과 비교한 결과 1927년 5월 안변역 분기로 결정, 1928년 2월 착공하여 1929년에 안변역~흡곡간, 1931년에 흡곡~통천역간, 1932년에 통천역~고성역간, 1935년에 고성역~간성역간, 1937년 12월 1일 간성역에서부터 양양역간의 철도노선이 개통되었다.



〈그림 2〉 관보 및 안변역사

동해선 약 551km의 철도와 조선철도 12년 계획은 경전선과 동해선의 일부를 제외하고는 거의 완성되었다. 본래 동해북부선은 1929년 9월 11일 안변~흡곡 사이가 개통되고 1937년 12월 1일 강원도 양양(192.6km)까지 연결하였다. 그러나 나머지 구간은 8·15 광복을 맞이하여 완공하지 못하고 동해북부선 안변에서부터 양양까지 운행되었던 철로는 한국전쟁 이후에 특히 휴전선 이남지역은 모두 철거되었다.

동해선은 세 노선으로 북부선(안변 포항)과 중부선(포항 경주), 그리고 남부선(울산 부산)으로 구성된다. 남부선은 완공되어 기존의 경동선과 연결되어 부산, 포항 구간이 완전하게 개통되었다. 하지만 동해북부선은 양양까지 밖에 연결되지 못하였다.

동해북부선의 개통과정을 살펴보면 외금강으로 이어지는 구간이 빠르게 공사가 진행되었음을 <표1>에서 확인할 수 있다.

이는 동해북부선에서 금강산이 차지하는 비중이 얼마나 높은지를 반증하는 것이다. 부수적으로 세계 명승인 금강산과 해금강을 연결함으로써 관광 노선으로서의 가치도 높게 평가되었다.

<표 1> 동해북부선 영업 개시일

구 간	안변 흡곡	흡곡 통천	통천 두백	두백 장전	장전 해금강	외금강 고성	고성 간성	간성 양양
착 수 년월일	1928. 02.02	1930. 05.06	1931. 05.01	1931. 05.01	1931. 05.01	1931. 10.19	1932. 10.11	1935. 11.28
개 업 년월일	1929. 09.11	1931. 07.21	1932. 05.21	1931. 08.01	1932. 09.16	1932. 11.01	1935. 11.01	1937. 12.01

동해북부선은 함경남도 안변군에서부터 강원도 통천군, 고성군, 양양군 등 네 개의 군에 만들어졌다. 특히 경원선 안변 분기점에서 시작하여 양양까지의 총 노선 192.6km의 역구간 거리와 누적 거리를 세부적으로 정리하면 <표2>와 같다.

<표 2> 동해북부선(안변~양양)역간거리 및 누적 거리

(단위:km)

북 한 지 역			남 한 지 역		
역 명	역간거리	누적거리	역 명	역간거리	누적거리
안 변	0	0	제 진	6.0	125.9
오 계	8.9	8.9	현 내	10.0	135.9
상 음	6.0	14.9	거 진	7.4	143.3
자 동	10.3	25.2	간 성	7.4	150.7

북한지역			남한지역		
역명	역간거리	누적거리	역명	역간거리	누적거리
흡곡	6.2	31.4	공현진	6.7	157.4
패천	6.6	38.0	문암	5.9	163.3
송전	9.4	47.4	천진	5.9	169.2
고저	6.9	54.3	속초	6.5	175.7
통천	6.7	61.0	대포	5.8	181.5
벽양	4.1	65.1	낙산사	3.7	185.2
염성	5.1	70.2	양양	7.4	192.6
두백	5.5	75.4			
남애	10.5	86.2			
장전	7.0	93.2			
외금강	7.8	101.0			
삼일포	8.2	109.2			
고성	2.2	111.4			
초구	8.5	119.9			

(조선총독부철도국 『철도요람』 1939)

### 3) 철도 부설로 인한 사회·경제적 변화

일본의 한국철도 부설은 철도 연선의 사회·경제에 커다란 변화를 초래하였다. 철도의 개통과 더불어 전선 각역에서 소운송업이 우후죽순처럼 생겨난 것도 그러한 현상의 하나였다. 소운송업은 철도와 함께 출현하여 철도를 매개로 활동하였던 새로운 교통운수업이었다. 그리고 소자본으로도 비교적 자유롭게 경영할 수 있는 업종이었기 때문에 철도를 따라 침투해 왔던 일본인 자본과 객주, 여객 등으로부터 전환한 한국인 자본이 대거 진출하였다. 1926년 무렵 전선 각역에는 1566점의 소운송업자가 활동하고 있었다. 그 중에서 한국인 업자는 1,080점(69%)이나 되었다.

조선총독부의 소운송업 통제 정책은 민족적 편향과 차별성을 띠고 전개되었다. 왜냐하면 영세 소운송업자의 대다수는 한국인이었고 대규모 운송업자의 대다수는 일본인이었기 때문에 조선총독부의 대자본 위주의 통합정책은 한국인 업자의 호구지책을 박탈하는 것과 마찬가지였다. 그리하여 한국인 업자와 하주들은 이해관계가 일치하는 일부 일본인 업자와 연합하여 조선총독부의 통합정책에 끈질기게 저항하였다.

【출처 : 일제침략과 한국철도】

기차가 개통되기 전에는 동해안의 소금이나 소금에 절인 생선을 지고 영을 넘어 영서지방에 가서 곡식을 바꾸어오던 보부상이 성행하였으나 열차가 개통되면서 사람들은 소자본으로 기차를 이용하여 동해안의 생선을 싣고 중국 만주까지 가서 팔고 돌아올 때는 그 지방에서 생산되는 과일이나 농산물을 싣고 와서 장사하는 사람들이 생겨나기 시작하여 새로운 부자가 생겨나고 상업이 활발해 졌다. 또한 양양의 철광석과 목재를 운반하기 위한 열차 운행이 큰 역할을 하였다. 역 주변에는 여관이나 상점이 생겨나서 역 주변에는 새로운 거리가 생겨났다.

해안지방으로 인구도 적고 산업이나 군사적인 면에서도 중요성이 낮았지만 금강산을 비롯한 몇 개의 관광지가 있기 때문에 일요일이나 공휴일의 전날에 경성역(서울)에서 야간열차가 운행되기도 하였고 강릉 삼척 울진지방에서 경성으로 가기 위하여 양양역에 많은 사람이 북적거렸다.

## 4. 동해북부선 종착지 양양역의 실상

### 1) 양양역의 개통

양양역이 개업되자 양양역을 중심으로 단층 건물로 지어진 역사에는 역장과 역무원 및 선로반, 기관부 직원 등 100여명의 인원이 종사했고, 이들이 기거하는 관사는 청곡리에 10동이 있었다,

역 주변에는 양양광업소에서 솔개미차(삭도)로 반출한 철광석을 보관하는 조구통과, 산지에서 운반되어온 통나무를 보관하는 야적장과 쌀을 비롯한 곡물과 일반화물 창고가 역 주변에 여러 동 있었고, 증기기관차에 쓸 석탄의 야적장과 사용한 석탄재를 버리는 하치장도 있었다.

기차를 이용하려는 유동 인구가 날이 갈수록 늘어남에 따라서 역 광장 주변에는 음식점, 주점, 매점 등의 상점들이 크게 늘어났다.

이에 따라 역에는 기차를 이용하려는 외지승객과 현지승객들이 증가하다보니 상가가 들어서 물건을 사려는 사람들과 짐을 옮기는 사람들로 북적거리며 역 주변에는 기차를 일상적으로 이용하는 주변 거주자가 늘어나면서 역세권(驛勢圈)이 형성되었다.

### (1) 이용승객 급증

동해안의 영동지방에서 생활하는 사람들은 육상 교통수단인 목탄차보다 동해북부선의 기차를 더 많이 이용하였다.

양양역은 양양에서 원산 가는 상행선 출발역이고, 원산에서 양양으로 가는 하행선

의 종착역이었다.

이 당시에는 양양 이남 강릉, 삼척, 울진 등지의 주민이 가장 빨리 서울로 가려면 양양역에서 기차를 타고 원산에서 환승하여 경성(서울)에 도착하는 것이었다.

양양역이 개업하자 이 역을 이용하는 여객은 서울로 가고 오는 사람, 특히 금강산 수학여행 학생들과 관광객이 많았다. 유학생과 통학생들, 원산의 큰 병원에 가는 환자와 가족 보따리 장사를 하러 다니는 등 많은 사람들이 양양역을 이용하였고, 간혹 일 자리를 찾아 중국 간도나 만주지방으로 가는 이주민들도 있었다.

1940년과 1944년인 당시 기준으로 새벽에 양양역을 출발하는 첫 차를 시작으로 오전, 오후, 저녁 등 하루 4차례 운행했던 열차는 원산으로 유학하거나 통학 거리에 있는 학생들은 통학수단으로 활용되기도 했다.

1938년 1월 22일자 동아일보에 “襄陽驛에 旅客洪水”라는 기사를 보면 다음과 같다.

“동해북부선 간성 - 양양간 연장 개통 이래 양양역에서 타고 내리는 여객이 매일 평균 500명 이상으로 신설되고 초 기록을 세우고 있다는데 대합실이 협착(狹窄)하여 기차 발착 시간에는 실내외에 여객의 홍수를 이루고 있다며 …… 대총(大摠) 양양역장은 신설된 역으로서 여객이 많은데 나도 놀랐습니다.”



〈그림 3〉 1938년 1월 22일자 동아일보 【襄陽驛에 旅客洪水】 기사

이와 같이 몰려드는 유동인구의 증가로 역사 일대 주변에는 많은 여관과 식당들이 준비하여 역 광장과 주변에는 항상 활기가 넘치는 거리가 조성 되었다.

특히 타지방에서 온 외지 여객들은 역세권 주변의 숙박시설이 모자라 양양읍내 여관에서 숙박했는데, 양양역에서 읍내 여관까지는 2km 정도 거리에 있었다.

## (2) 화물량 증가

양양역에는 양양광산에서 채굴되는 철광석 집하장인 조구통이 있었다. 1938년 개발된 광산에서 1941년경부터 속칭 솔개미차(삭도)를 이용하여 양양역의 조구통까지 철광석을 운반한 다음 양양역에서 출발하는 화물칸에는 양양광산에서 채굴한 자철광이 가득 실려서 흥남 제철소로 갔다.

한반도의 동해안을 따라 달리는 종단철도 동해북부선은 양양역에서 15~20량 정도의 객차와 화물칸이 함께 운행되었다고 한다.

양양역에서 광업소까지의 기차노선은 1942년경에 개통한 후 부터는 양양광산에서 신고 갔다고 한다. 또한 속초역에서는 기관차 화물칸 1량에 청어와 명태를 신고 동해북부선을 이용하여 멀리 중국까지 가서 장사를 하였다고 한다.

그밖에 양양역에는 양양지역 산지에서 생산된 목재가 우차꾼들에 의하여 10대씩 줄지어 운반되어 오면 목도꾼들에 의하여 목재가 야적장에 산더미처럼 쌓여 당시 양양역에 목재사태(木材沙汰) 동아일보 신문기사에 날 정도로 양양역 구내에는 물론 구외까지 목재가 산처럼 쌓여져 있는 것을 처음 보는 이로 하여금 놀라움을 금치 못한 일이라고 신문기사에 실렸다.

앞서 1938년 1월 22일자 ‘襄陽驛에 旅客洪水’ 라는 제목의 동아일보 기사에도 양양 주요산물에 하나인 목재는 역 구내에는 물론 역 부근까지 산적하여 매일같이 장전(長箭), 원산(元山), 경성(京城)방면으로 운송하는 중으로 각 방면으로 불경기인 요즈음 다만 철도만이 흑자경기를 보이고 있는데 대하여 대총(大摠) 양양역장은 신설된 역으로서 여객과 화물이 이렇게 많아서 나도 놀랐다.

그리고 대합실이 좁아서 여간 곤란하지 않은데 이것은 당초에 건설계에서 양양을 너무 조그마하게 본 관찰 부족이라 했다.

1938년 6월 13일자 동아일보 ‘襄陽驛에 木材沙汰’ 신문기사는 다음과 같다.



## 2) 양양역의 부대시설 개황

1937년 12월1일 개통한 동해북부선의 양양역은 현재 역사(驛舍:대합실), 플랫폼, 관리사무소(管理事務所), 철광석 집하장인 조구통, 어름창고 등은 아직도 기초 시멘트 구조물 등의 흔적이 남아있고, 양양역에 인접한 산(뱀재산)위에는 기차 운행당시에 사용 하였던 물탱크는 아직도 원형 그대로 남아있는 것이 확인되었으며, 그 산 아래에는 기차에서 온수를 사용하려고 물을 대우는 가마시설과 물을 용의하게 공급하기 위하여 급수탑 시설이 설치되어 있었으며 그 옆에는 우물이 있었다.

그리고 현재 양양역 주변은 대부분 농지와 농로 그리고 일반 사업시설이 들어서 있고, 당시 기차가 다니던 철로는 청곡2리에서 양양역이 위치해 있던 송암리를 지나 연창리를 경유하여 양양시내로 왕래하는 주도로로 사용되고 있다.

당시 동해북부선은 영동지역 주민들이 원산을 경유 경원선을 통하여 서울을 왕래하기 위한 출발지 역과 종착역이었던 양양역은 기차를 돌릴 수 있는 철로가 여러 개 있을 정도로 규모도 제법 큰 편에 속했으며, 역 광장 앞의 현 7번국도인 동해대로 건너 편에는 여관과 창고 그리고 경찰주재소 건물이 있었다.

양양역이 개통되자 동해안의 영동지방에서 생활하는 사람들은 서울과 금강산을 가려는 사람들, 공부를 하는 학생들, 장사를 하러 다니는 등 많은 사람들이 양양역에 몰려 역사 일대 주변에는 많은 여관과 식당들이 즐비하여 역 광장과 주변에는 항상 활기가 넘치는 장소가 되었다.

또한 양양역에서는 양양광산에서 채굴되는 철광석과 이 지역 산지에서 생산된 목재를 가득 실은 기관차가 원산방면으로 운행하였고, 증기기관차에서 석탄을 사용하는 석탄과 기관차에서 남은 석탄재 야적장이 있었으며, 또한 우차로 운반되어 온 목재 야적장이 있었는데, 이때 땀감으로 사용하려고 솔딱지(소나무 껍질)를 벗기려고 주변 동네사람들이 모여들어 북새통을 이루기도 하였다.

당시 단층 건물로 지어져 있던 양양역에는 역장을 비롯 선로반, 기관부 직원 등 100여명에 가까운 인원이 근무를 했고, 청곡2리에는 역장을 비롯한 직원들이 이용하는 관사도 10동이 있었으며, 역 주변에는 여러 동의 창고와 기관차를 넣어 두거나 수리하는 기관고(機關庫)가 있었다.

## 3) 동해북부선 기차 소요시간과 승차요금

### (1) 소요시간

양양에서 원산으로 출발은 하루에 4회 운행되었으며, 1940년 4월 1일에 개정된 양양에서 원산까지의 상행선(上行線) 열차운행 시간은 출발 시각과 기관차 종류마다 차

이가 난다.

양양에서 새벽 05시 35분에 원산으로 출발한 제1342호 기차는 8시간 50분, 아침 09시 30분에 출발한 제362호 기차는 약 7시간, 낮 12시에 출발한 제1344호 기차는 9시간이 소요되었으며, 저녁 6시 15분에 출발한 제364호 기차는 6시간 30분이 소요되었다. <표 3> 참조

<표 3> 양양·원산행 상행선 승차 요금 및 기차시간표 (1940.4.1개정)

이등	삼등	역		360호	1342호	362호	1344호	364호
圓 錢 (원전)	圓 錢 (원전)	양 양	발	—	05:35	09:30	12:00	18:15
0.51	0.25	속 초	"	—	06:12	09:59	12:41	18:44
0.71	0.40	천진리	"	—	06:23	10:09	12:52	18:54
1.00	0.55	공현진	"	—	06:41	10:33	13:19	19:18
1.20	0.68	간 성	"	—	07:05	10:47	13:43	19:32
1.40	0.78	거 진	"	—	07:23	10:55	14:01	19:43
1.60	0.88	현 내	"	—	07:38	11:19	14:14	19:54
2.05	1.13	초 구	"	—	08:03	11:34	14:49	20:19
2.30	1.30	고 성	착	—	08:20	11:48	15:04	20:31
			발	04:00	08:39	12:05	15:40	20:41
2.60	1.45	외금강	"	04:18	09:01	12:26	16:05	21:01
2.80	1.55	장 전	"	04:30	09:24	12:48	16:37	21:14
3.00	1.65	남 애	"	04:41	09:37	13:00	16:50	21:25
3.10	2.05	통 천	"	05:28	10:36	13:56	17:48	22:12
3.50	2.12	고 저	착	05:39	10:50	14:09	18:02	22:23
			발	05:40	10:55	14:11	18:07	22:24
4.10	2.25	송 전	"	05:55	11:10	14:29	18:23	22:37
4.55	2.50	흡 곡	"	06:21	11:47	14:58	19:04	23:05
5.40	3.00	안 변	착	07:10	12:40	15:54	20:02	23:54
			발	07:15	13:10	16:05	20:32	00:16
5.55	3.05	배 화	"	07:28	13:24	16:17	20:41	00:24
5.75	3.20	갈 마	"	07:38	13:45	16:27	20:52	00:35
5.85	3.25	원 산	"	07:46	13:51	16:32	21:00	00:42
		소요시간			약8시간 50분	약7시간	9시간	약6시간 30분

昭和15. 4. 1改訂		元山・襄陽間		附車は3等車のみ (幹線・東海北部線)					
自安邊		車名	行先	襄陽行					
料	貨			1345	1361	1341	1363	1343	1365
9.0	円銀 円銀	PT◎元	山	...	4.45	8.15	1.09	4.40	7.35
4.1	0.15 0.10		...	...	4.45	8.31	1.15	4.50	7.45
10.0	0.30 0.20		...	...	4.57	8.42	1.23	5.01	7.53
15.7	0.45 0.25	PT◎安	邊	...	5.25	9.04	1.55	5.25	8.20
47.1	1.35 0.73		...	...	6.17	10.09	2.51	6.29	9.12
63.1	1.80 0.98		...	...	6.47	10.39	3.12	6.58	9.35
70.0	1.95 1.08		...	...	6.54	10.54	3.24	7.12	9.48
76.7	2.15 1.18		...	...	6.55	11.08	3.28	7.19	9.49
81.9	2.25 1.60		...	...	7.11	11.40	3.43	7.45	10.09
88.5	3.05 1.70		...	...	7.54	0.34	4.26	8.39	10.52
91.6	3.30 1.80		...	...	8.05	1.09	4.45	9.15	11.03
92.1	3.60 2.00		...	...	8.20	1.28	5.02	9.39	11.17
95.6	3.80 2.10		...	...	8.31	1.47	5.20	9.57	11.33
95.6	4.23 2.35		...	...	5.40	8.50	2.04	5.40	...
99.0	4.45 2.45		...	...	5.57	9.00	2.20	5.53	...
106.4	4.70 2.60		...	...	6.28	9.30	2.53	6.20	...
107.1	4.95 2.70		...	...	6.41	9.41	3.11	6.31	...
108.9	5.20 2.85		...	...	7.05	9.58	3.33	6.45	...
109.4	5.40 3.00		...	...	7.18	10.07	3.45	6.57	...
109.4	5.40 3.00		...	...	7.45	10.31	4.15	7.18	...
109.4	5.85 3.25		...	...	7.55	10.41	4.35	7.28	...

自襄陽		車名	行先	元山行					
料	貨			1360	1342	1362	1344	1364	1364
0.0	円銀 円銀	元	山	...	5.35	9.30	17.09	6.15	...
16.0	0.55 0.75		...	...	6.12	9.59	0.41	6.44	...
23.4	0.75 0.40		...	...	6.23	10.09	0.52	6.54	...
35.2	1.00 0.55		...	...	6.48	10.33	1.19	7.18	...
41.0	1.20 0.68		...	...	7.05	10.47	1.43	7.32	...
49.3	1.40 0.78		...	...	7.23	10.58	2.01	7.43	...
56.7	1.60 0.88		...	...	7.38	11.09	2.14	7.54	...
72.7	2.05 1.13		...	...	8.03	11.34	2.49	8.19	...
81.2	2.30 1.30		...	...	8.20	11.46	3.04	8.31	...
91.6	2.60 1.45		...	...	4.00	8.39	0.05	3.40	8.41
99.4	2.90 1.55		...	...	4.18	9.01	0.26	4.05	9.01
106.4	3.00 1.65		...	...	4.30	9.24	0.48	4.37	9.14
131.6	3.70 2.00		...	...	4.41	9.37	1.00	4.50	9.25
138.3	3.50 2.15		...	...	5.28	10.38	1.96	5.48	10.12
145.2	4.10 2.25		...	...	5.39	10.50	2.09	5.62	10.23
161.2	4.55 2.50		...	...	5.40	10.55	2.11	5.67	10.24
192.6	5.40 3.00		...	...	5.53	11.10	2.29	5.23	10.37
197.5	5.55 3.05		...	...	6.23	11.47	2.56	7.04	11.05
204.2	5.75 3.20		...	...	7.10	0.40	3.54	8.02	11.54
208.3	5.85 3.25		...	...	...	1.10	4.05	8.32	0.16
			...	...	7.18	1.24	4.17	8.41	0.74
			...	...	7.38	1.45	4.27	8.52	0.35
			...	...	7.46	1.53	4.34	9.00	0.43

〈그림 5〉 소화 15. 4. 1개정 원산·양양간  
1940년 4월 1일에 개정한 양양·원산간 상행선 기차 승차 요금과 시간표 자료

(2) 승차요금

기차 승차 요금은 1940년 4월 1일에 개정된 양양에서 원산까지 요금은 당시 화폐기준으로 2등석이 5원 85전, 3등석 요금은 3원 25전으로 양양에서 원산까지의 상행선 기차 시간과 기차요금은 <표 3>과 같으며, 1944년 10월 1일에 개정된 원산에서 양양까지의 하행선 기차요금은 2등석이 14원 50전 3등석이 6원 50전으로 <표 4>와 같다.

〈표 4〉 원산·양양간 하행선 승차 요금 및 기차시간표 (1944.10.1.개정)

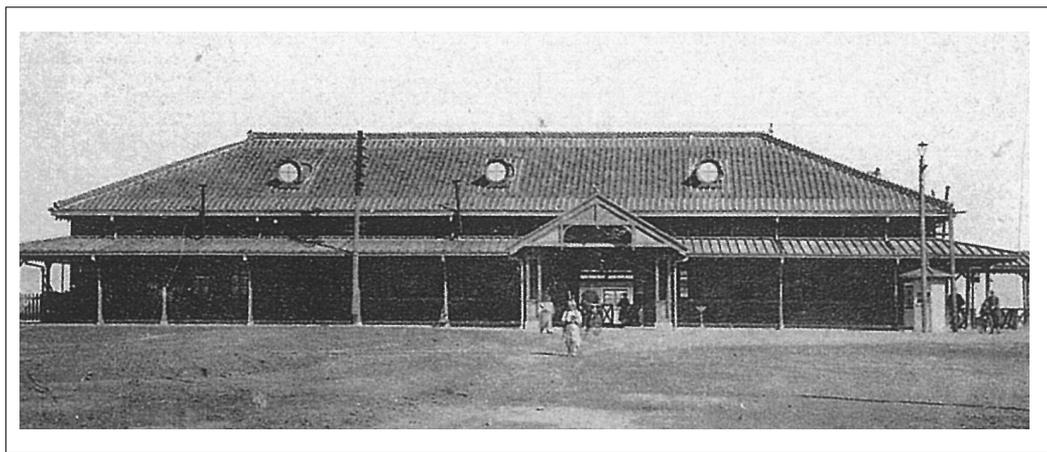
이등	삼등	역명		1789호	2·3	1788호	2·3	1785호
					773호		771호	
圓 錢 (원전)	圓 錢 (원전)	원 산	발	—	06:35	09:05	14:10	18:25
0.35	0.15	갈 마	"	—	06:46	09:24	14:18	18:34
0.80	0.35	배 화	"	—	06:57	09:37	14:29	18:52
1.10	0.45	안 변	착	—	07:05	09:45	14:36	19:00
			발	—	07:32	10:10	14:50	19:20
1.80	0.80	오 계	"	—	07:47	10:26	15:05	19:33
2.20	1.00	상 음	"	—	08:00	10:44	15:18	19:48
2.40	1.30	자 동	"	—	08:17	11:04	15:35	20:05
3.30	1.50	흡 곡	"	—	08:36	11:25	15:52	20:26
3.70	1.70	패 천	"	—	08:49	11:39	16:09	20:39
4.40	2.00	송 전	"	—	09:02	11:55	16:20	20:53
4.80	2.20	고 저	착	—	09:19	12:10	16:35	21:08
			발	—	09:20	12:15	16:36	21:09
5.50	2.40	통 천	"	—	09:42	12:45	16:56	21:30
6.00	2.50	벽 양	"	—	09:50	12:53	17:04	21:38
6.00	2.70	염 성	"	—	10:01	13:05	17:15	21:49
6.50	2.90	두 백	"	—	10:11	13:16	17:25	21:59
7.00	3.20	남 애	"	—	10:30	13:36	17:44	22:18
7.50	3.40	장 전	"	—	10:46	14:00	17:58	22:32
8.50	3.60	외금강	착	—	11:04	14:18	18:16	22:51
			발	—	11:05	14:20	18:17	22:52
9.00	4.00	고 성	착	—	11:23	14:38	18:35	23:10
			발	05:00	11:35	10:00	18:55	—
9.50	4.20	초 구	"	05:17	11:51	15:17	19:11	—
10.00	4.40	제 진	"	05:28	12:02	15:29	19:22	—
10.50	4.70	현 내	"	05:48	12:22	15:50	19:42	—
11.00	4.90	거 진	"	06:04	12:35	16:10	19:55	—
11.50	5.50	간 성	"	06:20	12:52	16:35	20:12	—
11.50	5.50	공현진	"	06:33	13:05	16:49	20:25	—
12.05	5.50	문 암	"	06:45	13:17	17:02	20:37	—
13.00	8.00	천 진	"	06:58	13:30	17:16	20:50	—
13.50	8.00	속 초	"	07:12	13:42	17:34	21:02	—
14.00	6.50	대 포	"	07:24	13:54	17:47	21:14	—
14.00	6.50	낙산사	"	07:32	14:02	17:58	21:22	—
14.50	6.50	양 양	착	07:45	14:15	18:10	21:35	—

(19.10.1改正)		元 山 — 襄 陽					(東海北部線) 24						
二等	三等	站 名	1789	1793	1788	1771	1785	站 名	1784	1776	1780	1772	1793
圓錢	圓錢	元 山	6.35	9.05	14.10	18.25	...	襄 陽	4.25	11.00	14.25	18.11	...
.35	.15	元 山	6.46	9.24	14.18	18.34	...	襄 陽	4.38	11.21	14.39	18.25	...
.80	.35	元 山	6.57	9.37	14.29	18.52	...	襄 陽	4.47	11.34	14.48	18.34	...
1.10	.45	元 山	7.05	9.45	14.36	19.00	...	襄 陽	4.58	11.52	14.59	18.45	...
1.80	.80	元 山	7.32	10.10	14.50	19.20	...	襄 陽	5.09	12.04	15.10	18.56	...
2.20	1.00	元 山	7.47	10.26	15.05	19.33	...	襄 陽	5.22	12.19	15.23	19.09	...
2.40	1.30	元 山	8.00	10.44	15.18	19.48	...	襄 陽	5.34	12.32	15.35	19.21	...
3.80	1.50	元 山	8.17	11.04	15.35	20.05	...	襄 陽	5.50	13.00	15.54	19.40	...
3.70	1.70	元 山	8.36	11.25	15.52	20.26	...	襄 陽	6.03	13.37	16.07	19.56	...
4.40	2.00	元 山	8.49	11.39	16.00	20.39	...	襄 陽	6.16	13.31	16.20	20.09	...
4.80	2.20	元 山	9.02	11.55	16.20	20.53	...	襄 陽	6.34	13.49	16.38	20.27	...
5.50	2.40	元 山	9.19	12.10	16.35	21.08	...	襄 陽	6.45	14.01	16.49	20.35	...
6.00	2.50	元 山	9.20	12.15	16.36	21.09	...	襄 陽	7.00	14.19	17.05	20.53	...
6.50	2.70	元 山	9.42	12.45	16.56	21.30	...	襄 陽	7.15	14.40	17.22	...	...
7.00	2.90	元 山	9.50	12.53	17.04	21.38	...	襄 陽	7.33	14.58	17.40	...	...
7.50	3.20	元 山	10.01	13.05	17.15	21.49	...	襄 陽	7.34	15.02	17.41	...	...
8.50	3.60	元 山	10.11	13.16	17.25	21.59	...	襄 陽	7.52	15.32	17.59	...	...
9.00	4.00	元 山	10.30	13.36	17.44	22.18	...	襄 陽	8.05	15.46	18.12	...	...
9.50	4.20	元 山	10.46	14.00	17.58	22.32	...	襄 陽	8.27	16.10	18.33	...	...
10.00	4.40	元 山	11.04	14.18	18.16	22.51	...	襄 陽	8.38	16.22	18.44	...	...
10.50	4.70	元 山	11.05	14.20	18.17	22.52	...	襄 陽	8.49	16.33	18.55	...	...
11.00	4.90	元 山	11.23	14.38	18.35	23.10	...	襄 陽	9.04	17.00	19.12	...	...
11.50	5.50	元 山	5.00	11.35	15.00	18.55	...	襄 陽	5.24	9.18	17.14	19.26	...
12.50	6.00	元 山	5.17	11.51	15.17	19.11	...	襄 陽	5.27	9.22	17.24	19.27	...
13.00	6.50	元 山	5.28	12.02	15.29	19.22	...	襄 陽	5.42	9.39	17.40	19.42	...
13.50	7.00	元 山	5.48	12.22	15.50	19.42	...	襄 陽	6.02	9.54	17.56	19.57	...
14.00	7.50	元 山	6.04	12.35	16.10	19.55	...	襄 陽	6.28	10.12	18.16	20.17	...
14.50	8.00	元 山	6.20	12.52	16.35	20.12	...	襄 陽	6.41	10.25	18.31	20.30	...
		元 山	6.33	13.05	16.49	20.25	...	襄 陽	6.59	10.43	18.50	20.48	...
		元 山	6.45	13.17	17.02	20.37	...	襄 陽	7.12	10.56	19.04	21.01	...
		元 山	6.58	13.30	17.16	20.50	...	襄 陽	7.26	11.10	19.18	21.15	...
		元 山	7.12	13.42	17.34	21.02	...	襄 陽	7.36	11.18	19.40	21.25	...
		元 山	7.24	13.54	17.47	21.14	...	襄 陽	7.45	11.34	19.50	21.37	...
		元 山	7.32	14.02	17.58	21.22	...	襄 陽	8.02	11.51	20.10	21.49	...
		元 山	7.45	14.15	18.10	21.35	...	襄 陽	8.10	11.59	20.20	21.57	...

(19.10.1改正)		吉 州 — 惠 山 鎮					(惠山線) 25						
二等	三等	站 名	903	907	1905	905	1915	站 名	1902	904	602	906	1906
		吉 州	5.10	10.50	14.00	16.40	...	惠 山 鎮	5.10	10.50	14.00	16.40	...

〈그림 6〉 (소화 19. 10. 1개정) 원산 - 양양  
 1944년 10월 1일에 개정된 원산·양양간 하행선 기차 승차 요금과 시간표 자료



〈그림 7〉 원산 역사 모습

### (3) 구간 역

동해북부선 안변에서 양양까지 거리는 192.6km이며 안변역과 양양역까지 사이의 구간 역은 안변군 오계, 상음, 자동, 흡곡, 패천, 통천군 송전, 고저, 통천, 벽양, 염성, 두백, 남애, 장전, 외금강, 삼일포, 고성군 고성, 초구, 제진, 현내, 거진, 간성, 양양군 공현진, 문암, 천진, 속초, 대포, 낙산사역까지 27개역이 있었으며 역간 거리는 <표 5>와 같다.

(주) : 당시 공현진, 문암, 천진, 속초, 대포역은 양양군 관할이었다.

<표 5> 1950년 이전 동해북부선 역간 거리 현황

역 명(한 자)	역간거리 (Km)	영업거리 (Km)	접속 노선	소재지		
				도 명	군 명	면 명
안 변(安 邊)	0.0	0.0	경원선	함경남도	안변군	안변면
오 계(梧 溪)	8.9	8.9				안도면
상 음(桑 陰)	6.0	14.9				안도면
자 동(慈 東)	10.3	25.2		강원도	통천군	흡곡면
흡 곡(歙 谷)	6.2	31.4				흡곡면
패 천(沛 川)	6.6	38.0				학일면
송 전(松 田)	9.4	47.4				송전명
고 저(庫 低)	6.9	54.3				고저읍
통 천(通 川)	6.7	61.0				통천면
벽 양(碧 養)	4.1	65.1				벽양면
염 성(漣 城)	5.1	70.2				벽양면
두 백(苧 白)	5.5	75.7				임남면
남 애(南 涯)	10.5	86.2				외금강면
장 전(長 箭)	7.0	93.2				장전읍
외금강(外金剛)	7.8	101.0				외금강면
삼일포(三日浦)	8.2	109.2				외금강면
고 성(高 城)	2.2	111.4				고성군
초 구(草 邱)	8.5	119.9		현내면		
제 진(猪 津)	6.0	129.9		현내면		
현 내(顯 內)	10.0	135.9		현내면		
거 진(巨 津)	7.4	143.3		거진면		
간 성(杆 城)	7.4	150.7		간성면		
공현진(公峴津)	6.7	157.4		죽왕면		
문 암(文 岩)	5.9	163.3		죽왕면		
천 진(天 津)	5.9	169.2		토성면		
속 초(束 草)	6.5	175.7		양양군	속초읍	

대 포(大 浦)	5.8	181.5				속초읍
낙산사(洛山寺)	3.7	185.2				강현면
양 양(襄 陽)	7.4	192.6				양양면
도 화(桃 花)						
광 정(光 丁)						
시변리(市邊里)						
임호정(臨湖亭)						
주문진(注文津)						
사천진(沙川津)						

## 5. 철로시설과 양양역 부대시설의 흔적

### 1) 한국전쟁과 동해북부선

남북 분단으로 인해 전 구간이 북위 38도선 이북인 동해북부선은 조선민주주의인민공화국의 철도가 되었다가 6·25 한국전쟁으로 고성역과 초구역 사이에 군사분계선이 그어져 초구역~양양역 간은 대한민국의 실효 지배지역이 되었다. 철로는 대부분 전쟁으로 파괴되어 북한은 동해북부선을 철거하고 대한민국은 민간인 출입 통제구역에 포함된 초구역~현내역 간을 폐지하고 현내역~양양역 간은 일단은 존치되었다가 1963년부터 전 구간이 폐지되었다.

### 2) 노반시설(路盤施設)

동해북부선의 노반 흔적은 상당히 많이 남아있다. 일제가 해방 직전까지 공사를 계속하던 노선이라 노반자체는 거의 다 닦아놓은 상태였고 이 지역 개발 속도가 늦었던 관계로 많은 흔적이 남아있다. 실제로 열차가 운행되었던 고성~양양 구간은 7번국도로 점용된 구간과 도시화된 속초 시내 구간을 제외하고 양양지역은 마을길 등으로 대부분이 남아있다.

열차가 운행하지 않았던 양양 이남 구간도 모든 구간의 노반은 완성되어서 현재도 상당 구간에 흔적이 남아 있다. 그러나 이 구간은 일제가 노반만 닦아 놓고 선로까지 부설하지는 않아서 그런지 대부분 구간이 7번 국도로 사용되고 국도 옆으로 철도노반 흔적이 군데군데 남아 있다. 주문진이남 구간일부는 자전거 도로로 사용 중이다.

### 3) 양양역 부대시설

#### (1) 현존(現存) 시설 및 흔적

1937년 12월1일 개통된 동해북부선의 양양역은 현재 역사(驛舍:대합실), 플랫폼, 관리 사무소, 창고, 어름창고, 그리고 속칭 술개미차(삭도)로 양양광업소에서 실어온 철광석을 쏟아 부은 집하장인 조구통 등은 아직도 기초 시멘트 구조물 등의 흔적이 남아있다.

양양역 부대시설로 유일하게 아직도 원형 그대로 남아있는 시설이 있는데 양양역에 인접한 해발 38.5m인 뱀재산 위에는 기차가 운행할 당시에 사용했던 약140여 톤의 물을 저장할 수 있는 물탱크시설이 있다.

물탱크 입구 구조물은 가로1.4m 세로1.4m로 물탱크실로 내려가려고 ㄷ자로 만든 철근 손잡이가 있으며,

물탱크 내부 규격과 면적은 가로 6.2m 세로 5.8m로 약11평이고, 높이가 4m로 물탱크 실은 칸막이형식으로 두 개로 나누어져 있는 중심부분에 ㄴ자 형태로 홈을 내어 발로 밟고 내려가도록 만들었다.

<사진 1> 참조

#### (2) 시설흔적만 남은 터

그밖에 흔적은 남아있지 않지만 뱀재산 밑에는 기차에서 온수를 사용하려고 물을 데우던 가마시설과 물을 용이하게 공급하기 위하여 급수탑 시설이 설치되어 있었으며, 그 옆에는 우물이 있었는데 이 우물에서 펌프시설을 이용해 뱀재산 위에 있는 물탱크로 물을 뽑아 올렸다.

그리고 증기기관차에서 사용하는 석탄 야적장과 석탄재 하치장이 있었으며, 우차(牛車)로 운반되어 온 목재 야적장이 여러 군데 있었는데, 이때 빨감으로 사용하려고 솔딱지를 벗기려고 동네 사람들이 모여 북새통을 이뤘으니 당시 서민 가정의 어려웠던 연료 사정을 짐작케 한다.

역내에 주요시설인 기관차를 수리 점검하는 기관고(機關庫)가 있었으며, 양양역이 종착역이므로 역내에 약 6~7가닥의 기차 레일이 있었으며 기관차의 앞뒤 방향을 돌리는 전차대(轉車臺)가 있었다.

단층 건물로 지어져 있던 양양역의 대합실에는 기차표를 사는 창구가 3군데나 있을 정도로 그 규모가 컸으며 역사(驛舍)에는 역장을 비롯하여 선로반, 기관부 직원 등 100여 명의 인원이 근무했었는데 청곡2리에 역장을 비롯한 직원들이 사용하는 사택 10동과 역 주변에는 여러 동의 창고가 있었고, 현 7번국도 건너편에는 손님들을 위한 여관 건물 3동과 창고(해방 후 비료창고)가 있었고 그 옆에는 경찰주재소가 있었다.



- 1.역사(驛舍:대합실), 2.관리사무소, 3.플랫폼, 4.철광석 조구동, 5.물탱크, 6.빙고·변전소  
 7.창고, 8.관사10동, 9.여관2동, 10.경찰주재소, 11.창고, 12.기관고(機關庫), 13.온수시설,  
 14.급수시설, 15.우물, 16.석탄야적장, 17.목재야적장, 18.전차대(轉車臺), 19.석탄재야적장,  
 20.목재야적장, 21.창고, 22.기차레일선(약6~7개노선), 23.마사(馬舍), 24.유흥음식점

〈그림 8〉 양양역 부대시설 배치도

### (3) 양양역 부대시설 현장조사

- 조사일 : 2020. 2. 28 ~ 2020. 9. 10
- 위 치 : 양양읍 송암리 뱀재산 동쪽 참대나무 숲
- 시설명 : 양양역 물탱크
- 규 모

#### <물탱크 입구>

- 외경 : 가로 1.4m 세로 1.4m
- 내경 : 가로 0.85m 세로 0.80m 높이는 1.5m이며 ㄷ 자로 만든 철근 손잡이가 있다.

#### <물탱크 내부>

- 물탱크 내부 규격면적은 천체가 가로 6.2m 세로가 5.8m로 약11평이고, 높이가 4m로 저수용량은 약 140여 톤의 물을 저장할 수 있었다.
- 계단은 물탱크실이 두 개로 나누어져 있는 중심(칸막이) 부분에 ㄴ자 형태로 흙을 내어 발로 밟고 내려가도록 만들었다. <사진 1> 참조

### (4) 시설현장 증언

- 물탱크 내부는 땅속에 묻혀있으며 어려서 동네친구들과 줄을 타고 계단으로 내려가 캄캄한 물탱크 안에서 불을 해놓고 놀았다고 한다. 그리고 송암리 옛 역전 자리에는 플랫폼 시설 흔적 일부가 아직도 남아있다.

서유탉 (남.71) 양양읍 청곡2리 2020. 2. 28

- 현 7번국도변 국화농원 뒤에는 양양역 대합실이 있었다.
- 관리사무소 앞 현 7번국도 건너에 주재소가 있었다. 그리고 청곡2리 복지회관 뒤에는 변전소와 어름창고 기초시설 흔적이 남아있다.

이건욱 (남.78) 양양읍 청곡2리 2020. 2. 28

- 뱀재산 아래 우물에서 물 펌프를 이용하여 뱀재산 물탱크시설로 물을 뽑아 올렸다고 하며, 뱀재산 아래에 물을 대우는 가마와 온수물탱크가 있었다고 한다.
- 관리사무소 위의 공터에 목재야적장이 있었는데 여러 대의 우차들이 목재를 싣고 왔다고 한다.
- 현 한양석재 부지 부근에서 기관차를 돌렸고, 연탄재 야적장도 있었다.

김재호 (남.79) 양양읍 송암리 2020. 5. 26

- 조구통은 양양광업소에서 삭도(솔개미차)로 운반해 온 철광석을 쏟아 부었던 시설이다.

정이택 (남.85) 양양읍 청곡2리 2020. 2. 28

- 양양역에 근무하는 종사자들의 사택은 2줄로 5동씩 합이 10여동이 있었으며 맨 뒤에 역장 관사가 있었으며 지금 청곡리 사람들이 다니고 있는 길옆으로 관리사

무소 3~4동이 있었는데 기초 콘크리트가 아직도 남아있다.

- 양양역 대합실 앞 현7번국도 건너에 여관이 여러 동이 있었다.

이찬녀 (여.83세) 양양읍 청곡2리 2020. 2. 28

- 7번 국도에서 철도로 올라오는 좁은 길옆에 역사가 있었고 역사 길 건너에 우리 큰댁 여인숙이 있었고, 여인숙 옆 빈터에는 목재를 잔뜩 쌓아놓은 하치장이 넓게 자리 잡았고 큰 큰길 건너 청곡리 쪽에도 목재를 부려놓은 야적장이 있었다.
- 역 구내에는 객차가 다니는 철로 이외에 철광석과 목재를 실어놓은 화차 등 여러 가닥의 철로가 있었으며, 그 옆으로 창고와 원산 방향으로 다니는 철길 건너에는 역의 관리사무소가 2~3동 있었다.
- 역사에서 송암리 방향의 기차선로 아래쪽에는 기차화통대가리(기관차)를 돌리던 장소가 있었다.

김상환 (남.87) 양양읍 청곡2리 2020. 7. 19

- 현 한양석재 철길 건너에 기관차를 관리하고 점검하는 기관고가 있었다.
- 역 대합실 옆에 있는 창고에서 기관차를 돌리던 곳 사이의 공터에 목재야적장이 있었는데 동네사람들이 솔딱지(소나무껍질)를 벗기려고 모여들었다.
- 양양역 대합실 앞 현7번국도 건너 여관 옆으로 비료를 보관하던 창고와 그 뒤로 경찰 주재소가 있었다.
- 양양역 광장 주변일대에 기관차가 왕래하는 기차선로는 약 6~7가닥의 레일이 깔려있었다.
- 현 한양석재에서 송암리 본 마을로 올라오는 7번국도 옆의 작은 소로 길 주변에는 유흥음식점들이 여러 채 들어서 있었으며, 그 옆에 논이 있는 자리에는 말을 키우는 마서간(말 사육장)이 넓게 자리 잡고 있었다.

채복성 (남.83) 양양읍 송암리 2020. 9. 10

#### 4) 교대 및 압거시설

태백산맥줄기에서 시작해 동해로 흐르는 남대천을 비롯한 여러 소하천과 비교적 작은 골짜기에서 흐르는 개울에 이르기까지 북으로는 강현면 물치리 쌍천에서부터 남으로는 현남면 임호정리 화상천에 이르는 하천으로 기차가 건널 수 있도록 다리를 부설하기 위하여 설치되어 있는 20개소에서 28개의 교대나 압거 등의 시설물이 조사되었다.

그러나 애당초 동해북부선의 철로공사를 시행할 당시에 설치되어 있었던 기존의 교대 또는 암거 구조물이 시대의 변천으로 도시기반시설공사 등이 이루어지면서 철거 또는 매몰되었다고 현지 원로 주민들을 통하여 확인할 수 있었는데, 조사된 교대 및 암거시설 내역은 다음과 같다. <표6> <사진 2,3,4,5,6> 참조

## 5) 철교 교각 및 터널 시설

### (1) 교각

동해북부선이 개통되면서 양양지역 하천의 철교 교각시설은 강현면 쌍천에 15개와 물치천 7개가 있었는데 이 교각들의 철도레일 선은 1937년 12월부터 1950년 6·25 한국전쟁으로 철도노선 기반시설과 양양역이 폐쇄되기 전까지 기차가 왕래하였으며,

양양에서 강릉방면으로 철도를 연결하기 위한 양양역 이남 지역의 철도노선의 교각 시설은 양양읍 남대천 21개, 현북면 광정천 3개, 현남면 해송천 3개, 매호천 3개, 화상천 3개, 도합 55개의 교각이 조사되었다.

이 교각시설들은 2006년 6월 15일부터 2006년 12월 11일까지 당시 한국철도시설공단(현 국가철도공단)에서 모두 철거하였다. <표 7> <사진 7> 참조

### (2) 터널

양양지역의 터널은 일제가 양양광업소에서 생산되는 철을 수송하기 위해 시설한 서면 장승리 양양광업소 입구의 터널(속칭:광산 작은굴)과 양양읍 거마리에서 서면 장승리 다방골을 잇는 터널(속칭:광산 큰굴)이 있으며, 양양에서 강릉방면으로 철도노선을 연결하기 위한 손양면 도화리 터널과 동호리 터널이 있다.

장승리 양양광업소 입구터널과 장승리에서 거마리를 잇는 이 터널들은 1942년경 양양광업소에 기차가 개통되면서 철광석을 실은 기차가 송암리 양양역까지 6·25 한국전쟁 전까지 약 8~9년 동안 이 터널들을 이용해서 철광석을 운반했다.

이 터널 중 양양광업소 입구의 터널은 현재 사용하고 있으나, 거마리에서 장승리를 잇는 속칭 광산 큰 굴은 붕괴 위험이 있어 터널 입구를 모두 막아 폐쇄조치하였다.

손양면 도화리 터널과 동호리 터널은 강릉으로 철도를 연결을 목적으로 뚫은 터널로 6·25한국전쟁 중에는 피난민들의 피신처로 이용되기도 하였으며, 최근 도화리 터널은 붕괴위험이 있어 폐쇄조치 하였으며 동호리 터널은 붕괴사고를 방지하기 위하여 터널입구를 모두 매몰하였다.

그밖에 양양광업소의 철광석을 운송하기 위하여 서면 서선리에 속칭 안경굴이 있었는데 이 굴은 철거되었다. <사진 8,9> 참조

## 6) 역 부지(驛敷地)

양양역은 1937년 12월 1일 간성역에서부터 양양역까지 개통되어 기차운행을 재개하였다. 당시 간성역을 제외하고 구간역인 공현진역,문암역,천진리역,속초역,대포역은 양양관할이었다.

현 양양관내의 역으로 이용되었던 역은 정암리 낙산사역과 송암리 양양역으로 당시 기차가 운행되었으며, 양양에서 강릉을 연결하는 철도 노선인 손양면 도화리 도화역, 현북면 하광정리 광정역, 현남면은 시변리 시변역과 지경리 임호정역이 있었으나 당시 역 터만 조성되었다.

특히 도화역은 부지를 조성하면서 부지 뒤편 산비탈 쪽으로 옹벽을 시설해 놓은 흔적이 원형 그대로 보존되어 있다.

현북면 광정역은 하광정리 4거리에서 어성전리로 올라가는 도로 우측에 위치하고 있으며, 시변역은 7번 국도에서 인구리로 들어가는 길 입구의 두창시변리 마을 표지석 주변에 위치한다.

임호정역은 현 지경리 7번국도 고가도로 밑의 중간 지점인 남 양양 IC로 진입하는 교차로에서 지경리 해수욕장 방향으로 가는 해안도로인 지경 3거리 옆에 위치하고 있으며, 이 역 부지를 조성 할 당시에 설치하였던 콘크리트 시설물은 1950년 6·25전쟁 이전 원포리 담당구역의 도로보수 작업에 이 콘크리트 시설물을 파쇄 도로 보조기층 재료로 사용하였다. <사진 10> 참조

〈표 6〉 교대 및 암거시설 현황

순번	소재지	시설명	비고
1	속초시 대포동	설악산 입구 하도문천 암거	
2	속초시 대포동	쌍천 북쪽 교대	
3	강현면 정암리	정암리 소하천 교대 2개	
4	강현면 옹호리	옹호리 입구 북쪽 암거	
5	강현면 옹호리	옹호리입구 남쪽 암거	
6	양양읍 조산리	조산리 포월천 교대 2개	
7	양양읍 청곡리	감곡리 입구 청곡교 교대 2개	
8	손양면 송현리	남대천 송현리 교대	
9	손양면 금강리	금강리 암거	
10	손양면 금강리	금강리 철교 구조물	
11	손양면 도화리	도화리 암거	
12	손양면 상운리	상운리 동호천 남쪽 교대	
13	손양면 상운리	상운리 여운포천 교대 2개	
14	현북면 하광정리	광정천 북쪽 교대	
15	현북면 하광정리	광정천 남쪽 철교 구조물	
16	현북면 하광정리	만세고개 암거	
17	현남면 북분리	북분교 교대 2개	
18	현남면 인구리	해송천 교대 2개	
19	현남면 광진리	매호천 교대 2개	
20	현남면 원포리	화상천 교대 2개	
21	강현면 물치리	쌍천 남쪽 교대	2006년 철거
22	강현면 물치리	물치천 교대 2개	2006년 철거
23	강현면 답리	주청천 교대 2개	2006년 철거
24	양양읍 연창리	남대천 북쪽 교대	2006년 철거
25	현북면 하광정리	광정천 남쪽 교대	2006년 철거

〈표 7〉 교각·터널시설 및 역 부지 현황

【교각 시설】

순번	소재지	시설명	비고
1	강현면 물치리	쌍천 교각 15개	2006년 철거
2	강현면 물치리	물치천 교각 7개	"
3	양양읍 연창리	남대천 교각 21개	"
4	현북면 하광정리	광정천 교각 3개	"
5	현남면 인구리	해송천 교각 3개	"
6	현남면 광진리	포매천 교각 3개	"
7	현남면 원포리	화상천 교각 3개	"
	합계	55개	

【터널 시설】

1	서면 장승리	광업소 입구 터널	사용 중
2	서면 장승리 ~ 양양읍 거마리	서면 장승리 큰 터널	폐쇄
3	손양면 도화리	도화리 터널	폐쇄
4	손양면 동호리	동호리 터널	매몰
5	서면 서선리	서선리 안경굴	철거

【역 부지】

1	강현면 정암리 낙산사역	플랫폼 일부 흔적만 존재 함	당시 사용
2	양양읍 송암리 양양역	물탱크 및 여러 시설 흔적이 있음	"
3	손양면 도화리 도화역	역부지 터에 옹벽시설 원형이 남아있음	터만 조성
4	현북면 하광정리 광정역	역부지 터만 확인 됨	"
5	현남면 시변리 시변역	역부지 터만 확인 됨	"
6	현남면 지경리 임호정역	역부지 터만 확인 됨	"

	
<p>(1-1) 플랫폼 (1)</p>	<p>(1-2) 플랫폼 (2)</p>
	
<p>(2-1) 물탱크 (1)</p>	<p>(2-2) 물탱크 입구 계단 (2)</p>
	
<p>(3) 철광석 하치장 조구통</p>	<p>(4) 변전소 및 어름창고 터</p>

〈사진 1〉 양양역 부대시설



1 설악산 입구 하도문천 암거



2 쌍천 북쪽 교대



3 정암리 교대 2개



4 용호리 입구 북쪽 암거



5 용호리 입구 남쪽 암거



6 조산리 포월천 교대 2개



7 감곡리 입구 청곡천 교대 2개



8 남대천 송현리 교대

〈사진 2〉 교대 및 암거시설 현황 (1)



9 금강리 암거



10 금강리 철교 구조물



11 도화리 암거



12 상운리 동호천 교대



13-1 상운리 여운포천 북쪽 교대



13-2 상운리 여운포천 남쪽 교대



14 하광정리 광정천 북쪽 교대



15 하광정리 광정천 남쪽 철교 구조물

〈사진 3〉 교대 및 암거시설 현황 (2)



16 하광정리 만세교개 암거



17 북분리 교대 2개



18-1 인구리 해송천 남북 교대 2개



18-2 인구리 해송천 북쪽 교대



18-3 인구리 해송천 남쪽 교대



19-1 광진리 매호천 북쪽 교대



19-2 광진리 매호천 남쪽 교대

〈사진 4〉 교대 및 암거시설 현황 (3)



20-1 원포리 화상천 북쪽 교대



20-2 원포리 화상천 남쪽 교대

〈사진 5〉 교대 및 암거시설 현황 (4)



21 물치리 쌍천 남쪽 교대



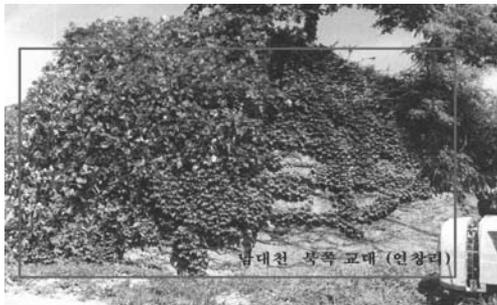
22-1 물치리 물치천 북쪽 교대



22-2 물치리 물치천 남쪽 교대



23 답리 주청천 교대 2개

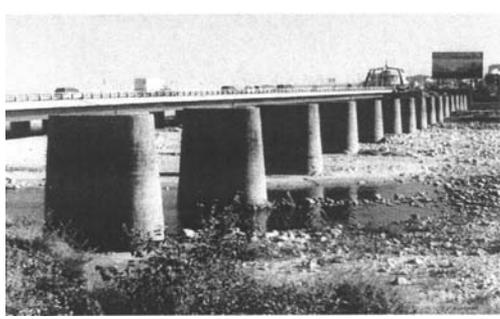


24 연창리 남대천 북쪽 교대

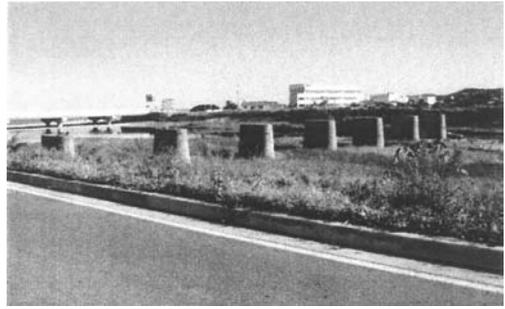


25 하광정리 광정천 남쪽 교대

〈사진 6〉 철거 교대 시설 현황 (5)



1. 물치리 쌍천 교각 15개



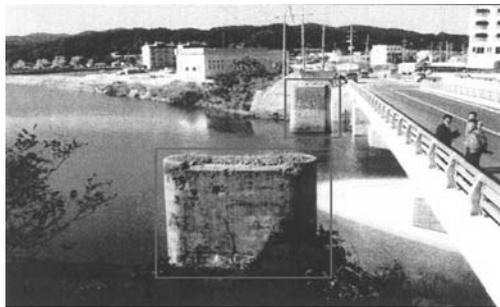
2. 물치리 물치천 교각 7개



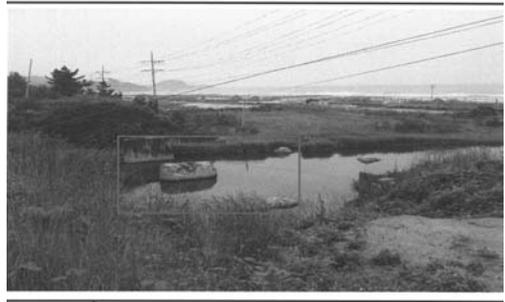
3. 남대천 교각 21개



4. 하광정리 광정천 교각 3개



5. 인구리 해송천 교각 3개



6. 광진리 매호천 교각 3개



7. 원포리 화상천 교각 3개

〈사진 7〉 철거 교각 시설 현황

	
<p>1-1 장승리 광업소 입구 터널 (서쪽입구)</p>	<p>1-2 장승리 광업소 입구 터널 (동쪽입구)</p>
	
<p>1-3 장승리 광업소입구 터널 내부</p>	<p>2-1 장승리 ~ 거마리 터널 (서쪽입구)</p>
	
<p>2-2 장승리 ~ 거마리 터널 (동쪽입구)</p>	<p>2-3 장승리~거마리 터널 동쪽입구 표지판</p>
	
<p>3-1 도화리 터널 (북쪽입구)</p>	<p>3-2 도화리 터널 (남쪽입구)</p>

〈사진 8〉 터널 시설 현황 (1)



3-3 도화리 터널 내부 (남쪽입구)



4-1 동호리 동호 터널 (북쪽입구) 매몰

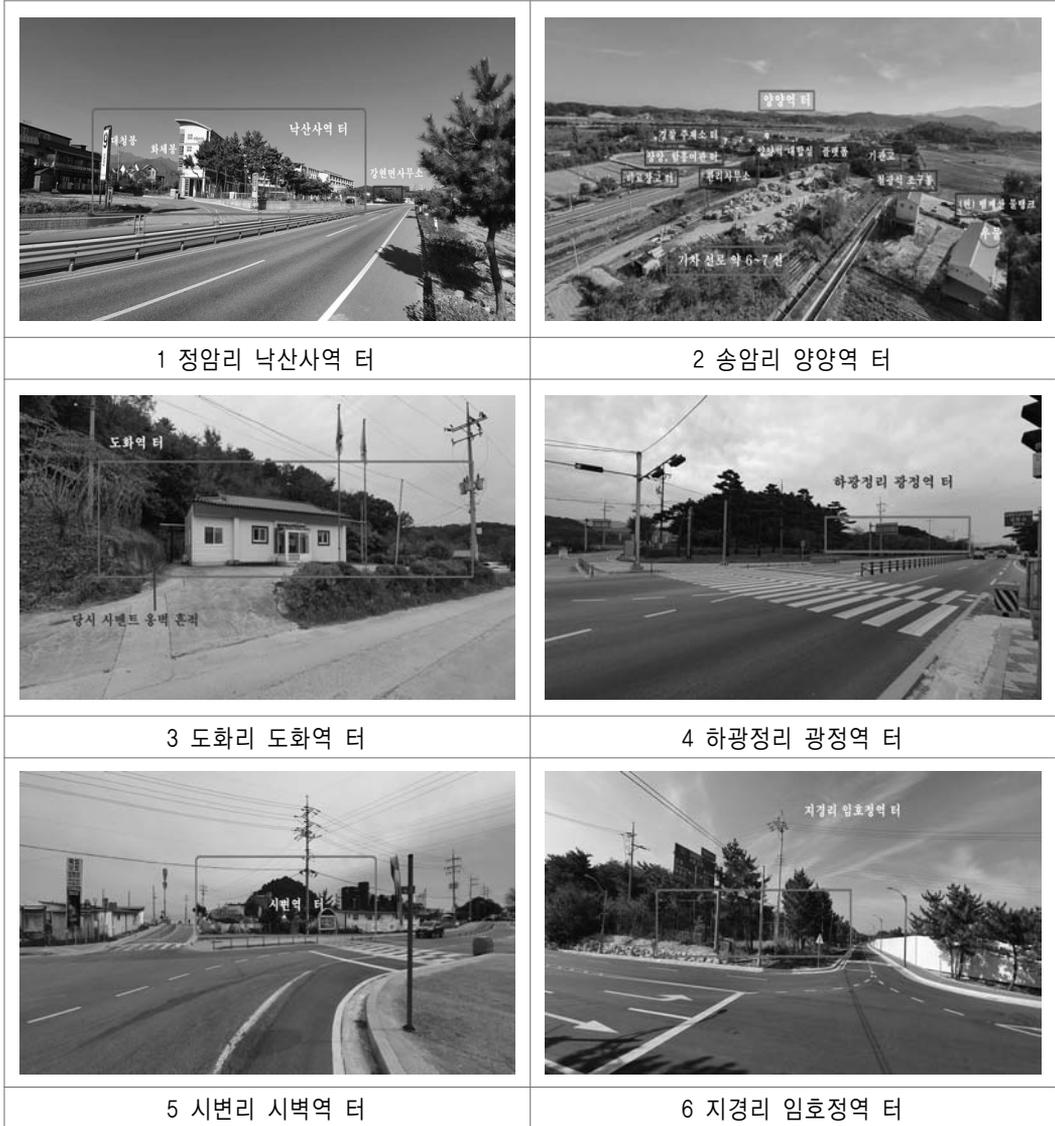


4-2 동호리 동호 터널 (남쪽입구) 매몰



5 서선리 안경굴 (철거)

〈사진 9〉 터널 시설 현황 (2)

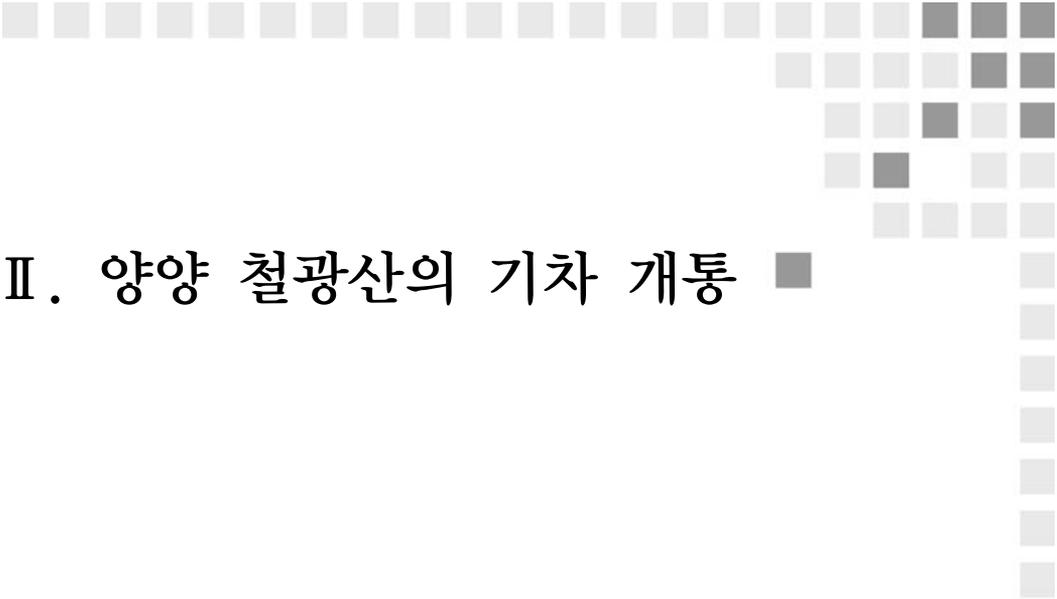


〈사진 10〉 역 부지 현황



# 양양 철광산의 기차 개통

1. 양양철광산의 개황
2. 철도부설과 기차운행



## Ⅱ. 양양 철광산의 기차 개통

### 1. 양양 철광산 개황

#### 1) 연혁

- 1933년 일본 석정(石井)광업소에서 개발 착수.
- 1937년 8월 일본인 광업권 설정 등록.
- 1938년 7월 일본 종연(種淵)공업주식회사 2,000만圓에 매수 채굴.
- 1939년 3월 일본 종윤실업(주) 이전 등록 후 해방 전까지 철광석 생산.
- 1945년 8월 해방 후 북한에서 채굴.
- 1953년 국유편입.
- 1955년 8월 수복 후 제1군사령부 공병부에서 개발.
- 1955년 12월 양양철광공사로 발족.
- 1963년 11월 대한철광(주) 이전등록
- 1967년 2월 국영에서 민영화(삼미개발주식회사)
- 1987년 2월 대한철광주식회사로 창립.
- 1995년 생산중단으로 폐광.

## 2) 채광

초창기 양양 광업소에서는 주로 서선리 탐동에서 철을 많이 생산하였는데 당시 탐동에서는 곶흙만 걷어내고 밭파만 하면 철광석이 나오는 노천 채굴 광산이었다.

이때부터 일제는 본격적으로 채광을 시작하였는데, 이곳에 자철 함유량이 50~80%인 양질의 철광석이 대량으로 매장되었음을 발견하고 전쟁무기 조달을 위하여 양양역이 개통된 후 태평양전쟁이 일어난 1941년부터 철광석을 삭도(속칭 솔개미차)와 1942년부터는 기차를 이용하여 양양역으로 운반한 다음부터는 동해북부선철도를 이용하여 1945년 8월 해방 직전까지 일본으로 반출하였다.

또한 일제가 광산에서 철을 한창 채굴할 무렵 광산지역에는 광업소 종사자들을 포함해서 무려 약 3만 여명이나 되는 인구가 살았으며, 탐동에도 약 5,000여명이 살았는데 이들은 탐동 골짜기 흘러내려오는 계곡 물줄기를 옆으로 지어진 여러 곳의 사택에서 광업소 종사자들은 가족들과 함께 집단생활을 하며 살았다.

이 사택들은 거마리 단지골에서 한 아름이 넘는 소나무들을 베어 지었는데, 그 나무들이 얼마나 무거웠던지 우차에 한 토막씩만을 싣고 탐동으로 옮겨 각재 및 판자를 캐어서 사택을 지었다.

## 2. 철도 부설과 기차운행

### 1) 철도 부설

일제는 태평양전쟁이 일어난 1941년부터 질 좋은 양양 자철광을 대량 수송하기 위하여 양양역에서부터 서면 장승리 광업소까지 철도를 개설하기 시작했다.

철도가 개설되기 전에는 삭도(케이블카:속칭 솔개미차)를 이용하여 철을 양양역까지 운반하게 되었다.

그 당시 삭도 시설과 양양역에서 부터 광산까지 철길 노반공사를 조성하는데 서선리 마을 앞의 안경다리 공사가 난공사였는데 이 공사에는 주로 전라도사람들로 구성된 보급대원들이 투입되었다.

지금은 안경다리가 철거되었지만 당시 보급대원들이 믹서기를 이용하여 콘크리트를 타설했는데, 이때 서선리 동네사람들은 개울에 있는 자갈을 주어 속칭 학꾸띠기를 해서 돈을 조금씩 벌기도 하였다.

또한 안경다리공사는 철근대신 광산에서 사용하다가 다 닳고 못쓰게 된 와이어를 사용하였으며 4명이 1조가 되어 산을 깎아내고 흙을 파서 손수레로 운반하여 상자에 넣고 다졌으며 공사에 동원된 보국대원들은 서선리 마을에 있는 함바집에서 숙식을 하였다.

## 2) 기차 운행

1942년 9월경 양양광업소에 기차가 개통되면서 광업소구내에 장승역이 들어서면서 양양에서 광산까지 하루 2차례 왕복하였다.

광산에서 양양역으로 철광석을 실은 화차는 양양역에서 출발하는 동해북부선의 객차와 화물칸에 이어 달아서 바로 운행될 수 있었다.

광산역(장승리역)에서 운행되는 기차에는 객차도 2량이 달려있어 이 객차에는 주로 광업소 종사원과 그 가족과 그리고 광산 주변의 주민들도 이용하였다.

양양역에서 기차가 광산으로 올라와 방향을 바꾸어 다시 양양역으로 내려 갈 때에는 기차 앞부분인 기관차를 지금 광산 굴에서 조금 더 내려와서 후진으로 올라갔는데 이때 사람들이 직접 회전대 손잡이를 잡고 돌려서 기관차를 돌렸다.

당시 양양광산은 밤이 되면 복선으로 설치되었던 철로 변 주위에는 항상 불을 환하게 밝혔으며, 역무원들이 수신호용으로 커다란 간드레(candle)를 흔들며 빨간불과 파란 불을 번쩍거리며 사고방지를 위하여 주변경계를 삼엄하게 했다.

철도가 광산까지 개통되기 이전에는 양양역까지 철광석 운반은 삭도를 이용하였다.

1941년경부터 삭도(솔개미차)에 광석을 싣고 장승리 광산에서 거마리와 내곡리 모로골을 지나 청곡리를 경유해서 송암리에 도착하여 양양역 설치한 조구통에 쏟아 놓은 후 화물차에 옮겨 싣고 동해북부선의 객차 뒤에 화물칸을 이어 달아서 15~20량 정도가 운행되었다.

솔개미차는 10~20m의 높이의 한 아름되는 나무에 검은 기름을 칠하여 탑과의 거리는 지형에 따라 50m에서 많게는 약 70~80m 간격으로 세웠으며, 로프에 매달려 가는 솔개미차와의 서로간의 거리는 약 50여m 간격으로 운행되었으며 운행속도는 느린 속도로 천천히 움직였으며 소음이 심했다.

동력은 영월 화력발전소에서 끌어와 사용하였으며, 바가지에 철을 실어 하루에 1~2회씩 24시간 운행하였으며 철광석을 실은 기차는 1일 1~2회 5~7량을 운행하였다.

8·15 해방 후 38°선 이북의 양양역을 포함한 대부분 양양지역은 초창기에 소련군이

진주하면서부터 북한정치가 시작되었다.

광산을 운영하던 일제가 본국으로 돌아간 후부터 북한에서는 갱내 채굴은 하지 않고 주로 일제 강점기에 채굴한 철광석과 그들이 사용하던 기존 시설을 이용하여 기차로 운반한 철광석은 양양역에서 동해북부선 원산 행 열차에 달아서 제련소와 제철소가 있는 장전, 함흥 등지로 반출했다.

당시 인공치하에서는 양양광업소장을 광장이라 불렀다.

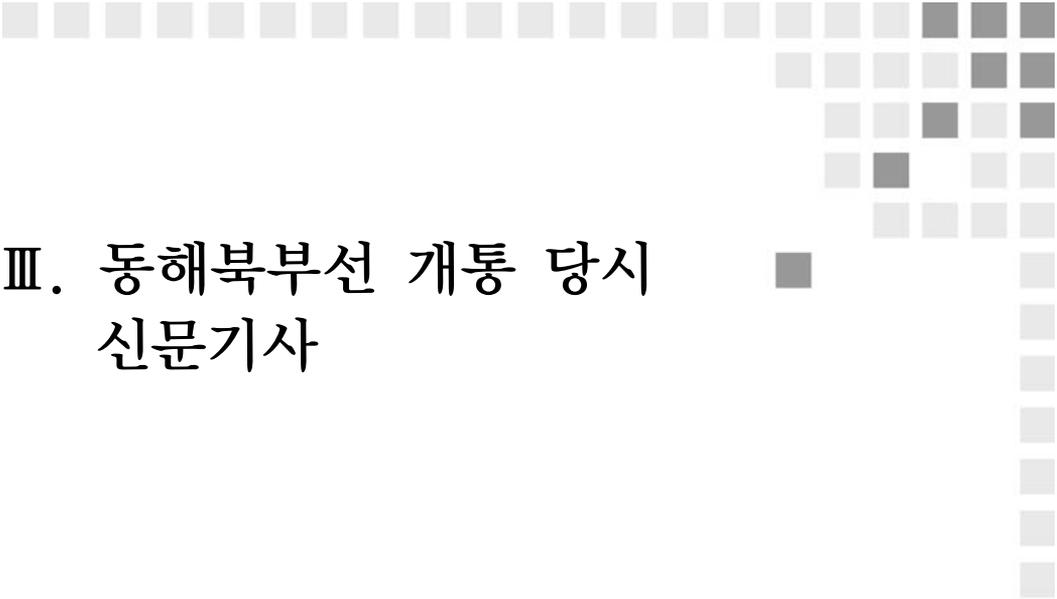
8·15 해방 전부터 1950년 한국전쟁 이전까지 약 8~9년간 동해북부선 종착지인 양양역에서 양양광업소에 생산되는 철을 싣고 동해북부선을 따라 일본과 북한으로 운반되었던 기차는 1950년 6월 25일 전쟁발발과 동시에 기간시설물이었던 양양역의 철도 시설을 포함한 부대시설은 함포사격 등으로 피해를 입는 등 전쟁을 치르는 와중에 모두 파괴된 후 철광석을 실어 나르던 기차는 멈추게 되었다.





# 동해북부선 개통 당시 신문기사

1. 철도 부설 및 공사
2. 기차 개통 및 운행
3. 동해북부선에서 일어난 사건사고



## Ⅲ. 동해북부선 개통 당시 신문기사

### 1. 철도 부설 및 공사

(1) 사진·양양간선 불일 기공착수 (1936. 7. 21 조선중앙일보)

【束草】 동해북부선 간성사진간(東海北部線杆城沙津間)공사도 2구간으로 나눠 지난 6일(1936.7.) 경성철도국에서 낙찰되었다는데 16공구인 사진물치(沙津物縑)간은 공사비 312,000원으로 소요준공기간은 450일 이라하며 17공구인 물치양양간(物縑襄陽間)은 공사비 249,000원으로 준공기간은 190일 이라한다.

(2) 인구와 사천간의 동해북부선 기공 공사비총액 40,000원 사진양양간선 불일 기공착수 (1937. 6. 24. 매일신보)

【江陵】 동해북부선 철도공사는 금년 11월중에는 양양읍까지 개통 될 것이 확정적으로 착착 공사를 진행 중 양양인구와 강릉사천까지 17km의 공사는 합자회사 청수조(淸水組)에 총공사비 40만원에 청부하게 되어 지난 21일 1시 30분 주문진역 예정지에서 강릉·양양군 관민 백여 명 참집(參集)하에 청수조 주최로 기공식을 성대히 거행하였는데 주문진 역 부지는 2만평을 요하게 되는 만치 강릉-양양 간에는 제일 중요 역이 되리라한다.

(3) 양양 남대천에 조선 제2철교 가설 명년 6월에 준공 (1937. 7. 9 동아일보)

<양양>동해북부선 제18공구의 일부인 양양읍 남대천에 가설되는 철교는 제작 기공식을 거행하고 방금 공사를 진행 중으로 송암리 지선 80m로서 한북판까지는 연장 698m 높이가 5m로서 한북판까지는 궁형(弓形)카브가 되게 놓는다는데 암록강 철교에 다음가는 조선 제2철교라 하며 전공구의 공사비는 39만원으로 6월까지 준공한다고 한다.

(4) 양양인부 부족으로 공사난관에 관계자인부 모집에 열중 (1937. 11. 23 동아일보)

【襄陽】양양군에서는 속초축항매축(束草築港埋築)공사를 위시하여 철도공사 교량가설공사 남대천 오한공사등 거대한 공사가 매일 수천 명 인부를 필요로 하는데 인부 부족으로 물치 교량 가설공사도 지연되고 있으며 양양상운(祥雲)간 철도공사장에도 인부가 부족하여 지난 20일 멀리 고성장전(高城長箭)에 가서 인부를 모집하여 화물자동차로 실어오는 등 인부 공황시대를 연출하고 있어 각 방면으로 인부를 대대적으로 많이 모집하는 중 이라는데 임금은 매일 1원 평균으로 전례에 없는 호경기이라고 한다.

(5) 동해북부선토공 공사는 금년가을 10월에 완성 궤도부설은 명년에 착공 (1938. 10. 7 매일신보)

동해북부선양양 강릉간40km의 건설공사는 착공 이래 순조로운 진보를 보여 현재 양양 석교리 간의 토목공사는 거의 완성하고 석교리 강릉간도 공사의 촉진을 기하고 있음으로 본년(本年)11월말까지는 준공 예정이다 그러나 예산의 관계도 궤도부설은 명년도착수의 의(意) ○인바 철재사용 삭감의 영향으로 과연 명년도 착공이 가능할지는 아직 예측을 불허(不許)한다고 한다.

(6) 경춘 화물취급소 양양역전에 설치 (1939. 2. 21 매일신보)

【江陵】강릉 일반상업계는 육상운임이 ○함으로 부산에 중요상품의 취인선(取引先)으로 되어있으나 해상운송은 풍랑 또[又]는 현하(現下) 선박부족으로 왕10일(往十日乃至) 20일까지 운영될 뿐 아니라 경성물자에 육(浴)하지 못한 강릉의 문화와 발전에 비상이 침체된 감이 불소(不少)함으로 경성과 상품취인(商品取引) 개시의 필요를 느끼고 있으나 운임관계로 우금(于今) 실현되지 못하였는바 금반(今般) 경춘철도지점에서는 비상시 운송보국 강릉발전의 일책으로 양양역전에는 『후다마루』 철도화물취급소를 신설하고 경향간(京鄉間) 하처(何處)나 집배요(集配料)는 일절폐지하고 경성~양양간 철도 운임을 제한 자동차 운임도 획기적 인하를 단행하여 종전의 반액에 상당한 100kg에 일급품 3원53전, 삼급품 2원80전으로 되어 자차(自此)로 경성 강릉간 상품취인(商品取引)도 왕성(旺盛)하리라한다.

(7) 동해 북부선 촉진 주문진 주민 맹 운동 (1939. 7. 30 동아일보)

<春川> 약지도상에 있는 주문진은 특히 강원도 동해안에서 가장 중요한 수산지대이며 기외 각 방면으로 보더라도 전도양양한 경제요지다. 따라서 각종시설의 정비가 필요한데 그 중에도 이 지방 발전책으로 당대급선무인 다음 3가지를 들어 요즈음 변영회에서는 각각 관계요로에 진정하는 등 일반주민이 맹렬히 운동하며 실현으로 족하고 있다고 한다.

- 一. 현재 노반공사만 끝나고 레-일 부설이 무기 연기 되는 등 동해북부선에 대하여 우선 양양 주문진간만 개통을 촉진할 것.
- 二. 면제(面制)를 읍제(邑濟)로 실시를 촉진할 것.
- 三. 주문진은 항도(港都)로 유명하여 강원도 수산본부이며 기타 산업기관이 많아 금융기관이 절대 긴급하므로 우선 식산은행 파출소를 설치할 것

(8) 강원도 춘천, 양양간에 경춘 철도 연장촉진 인제, 양양군민대표가 맹활동 (1939. 8. 3 동아일보)

<春川> 경춘철도가 개통되자 인제서는 설악산 충경 급 약초, 목재, 기타 지하 무진장으로 매장된 자원의 개발을 양양서는 철광 급 동해안 수산, 유일한 피난항 속초의 약진을 각각 목표 삼고 먼저 춘천 양양간 경춘선연장의 긴급함을 느껴 그 실현을 급히 해달라고 양군에서는 군민대회를 열고 조직 양군대표는 1일 상도(上道)하여 사정을 구비한 서면을 제출 진정을 하였고 이어서 철도 요로 당국에서도 같은 진정을 제출하였다고 한다.

(9) 양양읍과 역간 도로개수 계획 (1939. 9. 23 매일신보)

【襄陽】양양읍은 날로 발전함에 따라 교통도로를 확장하여 산업개발을 도모하고자 양양면장 장원식(張元植)씨는 양양읍에서 정거장까지 약1km 반이 되는 2등도로의 곡도(曲道)를 일직선으로 하여 교통 상 제반 지장이 없도록 불원간 공사에 착수하리라 한다

(10) 춘천에서 인제 양양연결 중조선 횡단선계획 철도국에서 심의 개시 (1939. 11. 17 동아일보)

조선 동해안의 약진에 대응하여 경성-춘천간 94m의 경춘 철도를 다시 강원도의 오지에 48km를 연장, 강원도 청량산맥(靑梁山脈:백두대간 태백산맥)을 관통하여 동부해안선을 연장시켜 인천, 경성, 춘천, 인제, 양양을 연락하는 중부조선의 일반횡단부설계획이 동사의 손으로 착착 진행 중이다.

동 선이 실현되면 경인공업지대와 삼척공업지대를 맺는 최단거리로 보아 산업 국책 상 매우 중요성을 가지는데 동구간은 산과 중첩하여 상당한 난공사를 예상한다. 이리하여 철도국으로서도 내부적으로 심의를 진행하고 있어 근근 구체적○○에게 시○것으로 보이는데 동 선의 착수는 오직 시기문제로 되었다.

(11) 양양읍, 역간 도로공사진척 (1939. 12. 23 매일신보)

【襄陽】양양읍(邑)은 비약적 발전을 보이고 있음에 따라 읍, 역(邑,驛) 간산업도로인 종래 곡도(曲道)를 일직선으로 하여 교통 산업개발상 한층 원활하게 한다 함은 기보(既報)한 바와 같이 관내부락마다 인부를 차출하여 직선으로 개척중인데 불원간 완성이 될 터이다. 그러면 양양읍 도시도 한층 혁신되리라한다.

(12) 기차시간불편으로 교통에 곤란막심 양양에서 증차를 요망 (1939. 12. 29 매일신보)

【襄陽】양양은 동해북부선 개통된 후로 일반 발전은 날로 증진하여 간다함은 기보(既報)한 바와 같거니와 양양역에 가고 오는 기차시간은 그의 사이가 너머 멀어서 일반 여객의 불편이 적지 않다고 하며 양양역 기차출발 시간은 오전 5시 35분 오전 9시 30분 오후 12시 오후 6시 15분으로 오후 12시와 오후 6시 15분 사이에 오후 3시쯤 기차하나를 증발하여 양양역 도착하는 기차시간은 오전 8시 28분 오전 11시 8분 오후 5시 8분 오후 7시 55분으로 오전 11시 8분과 오후 5시 8분 사이에 오후 2시경에 기차를 한 번 더 오도록 하는 것이 일반 여객에 대단히 편리가 되리라하고 일반은 철도 당국으로 하여금 특별 선처하여 증발(增發)하여주기를 기대하고 있다한다

(13) 동해북부선 연장 대표들이 각 방면에 진정 (1942. 8. 7 매일신보)

함경남도 안변(安邊)을 기점으로 양양(襄陽)까지 개통하고 있는 동해북부선(東海北部線)을 삼척(三陟)까지 연장시켜 달라는 것은 관계 지방민의 오랫동안의 요망으로 되어 있는 터인데 삼척, 강릉(江陵) 양군의 군민대표 마루야마(丸山降準) 기무라(木村光明) 요시다(吉田○郎) 미끼(山本茂可) 쓰다이(○井龍馬) 다끼사와(○澤俊一) 나구라(名倉友二郎) 등 제씨가 3일 경성으로 와서 4일간에 걸쳐 각 방면에 진정하였다.

즉2일에는 야마다(山田) 철도국장 4일에는 고-다끼(上○) 식산미스다(水田) 정무총감 6일에는 군부방면을 각기 방문하고 부산(釜山)까지 개통하는 것이 최종목적이지만 우선 삼척까지라도 개통시켜서 중요 물자의 수송이며 강릉 삼척방면의 풍부한 지하자원 개발에 도움이 되게 해 달라고 진정하였다.

(14) 양양 속초간경편철도 상공부서 자재신청 (1956. 9. 21 동아일보)

상공부에서는 20일 수복지구에 양양과 속초간 『경편철도』를 부설하기위한 소요자금의 대여를 교통부에 요청하였다. 이철도의 부설은 일제때부터 유명한 양양 진산 개발

에 중점을 두고 있으나 현 수복지구에 자동차에만 의존하고 있는 일반 교통을 완화하는데도 상공부에서 20일 알려진 바에 의하면 전기철도가 부설되면 그 길이는 약 25km된 것 이라하며 이에 의한 광석의 수송비도 현행 「톤」당 2,210환에서 360환으로 대폭 감소될 것 이라한다.

(15) 동해북부선신설 북평-간성간 175.5km 3개년 계획으로 곧 공사착수  
(1959. 9. 26 동아일보)

교통부에서는 영동지구의 산업개발과 병행하여 철도신설을 계획하여 오던 중 드디어 북평-간성간을 연결하는 175.5km의 동해북부선의 부설공사계획에 착수하였다.

이 공사는 오는 10월 1일부터 12일까지 사이에 부설측량을 마칠 계획이며 설치공사는 이 측량이 끝나는 대로 즉각 착수할 계획이다.

이 공사에는 외화 450만 달러에 45억5천5백만 환의 예산을 세우고 있으며 공사는 3년간으로 잡고 있다.

이와 때를 같이하여 이미 부설측량을 마친 황지선(○리-도준)간 12.2km도 외화 65만 불과 한화 65억 환의예산으로 명년(93년)초에 착공하여 2년 후인 94년 말까지 개통시킬 예정 이라한다.

그런데 교통부에서는 이러한 철로 신설계획을 실현시키기 위하여 조속한 예산영달을 요청하고 있다한다. 신설철도의 연차계획은 다음 같다

■ 동해북부선

- 93년도 = 북평-강릉간(45킬로 = 외화 130만 불에 한화 15억 환)
- 94년도 = 강릉-양양간(48.5킬로 = 외화 2백만 불에 한화 18억5천5백 환)
- 95년도 = 양양-간성간(42킬로 = 외화 120만 불에 한화 12억 환)

(16) 명년 초부터 착공 동해북부선(북평 간성간)3개년 계획으로 (1959.11.23 동아일보)

교통부에서는 그동안 계획중이던 「동해북부선」(북평-간성간 135km) 신설공사를 명년 초부터 한화 45억5천만 환과 외화 450만 달러로 착공하기로 결정을 보았다고 한다.

이 「동해북부선」의 부설공사는 3개년계획에 의하여 추진된 것이라고 하는데 우선 제1차 계획으로 북평-강릉간 45km를 내년 10월까지 한화 15억 환과 외화 130만 달러로 공사를 끝마치고 제2차 3차로 나누어 3년 후에는 완공 시킬 것이라고 한다.

제1차 공사는 명년 1월 10일경에 착공하리라 하며 이에 따르는 사전 회합으로 23일 상오 10시부터 교통부에서는 내무 체신 교통 부흥 등 4개 부처의 실무자 회의를 열고 동선(同線)의 신설에 관한 제반문제를 토의하였다.

그런데 동선이 예정보다 빨리 착공되게 된 원인은 자유당정책위원회에서 동 건설공사의 실현성을 중용하였기 때문이라고 한다.

## 2. 기차 개통 및 운행

(1) 간성←양양간 동해북부선 12월부터 영업개시 (1937. 9. 14 동아일보)

【元山】 현재 원산에서 간성까지 개통되어있는 동해북부선은 오는 12월 1일부터 간성~양양 42km 구간이 새로 개통되는바 금번 이 구간내의 역명(驛名)까지를 다음과 같이 결정하였다고 한다.

현재공사는 간성~천진리간 18km간은 완료되고 나머지 24km의 궤도시설은 현재 철도수송 제한법에 의하여 정돈되어 있으나 당국자는 어떠한 일이 있더라도 12월 1일에 꼭 개통시킬 방침 이라고 한다.

신 영업선의 중간역명과 역간거리는 다음과 같다.

공현진 6.7km, 문암 5.9km, 천진리 5.9km, 속초 6.5km, 대포 5.5km, 낙산사 3.7km, 양양 7.5km 이다.

(2) 동해북부선로 12월 하순에 영업개시 (1937. 9. 18 동아일보)

【襄陽】 동해북부선 간성~양양간 철도 토공(土工)급 교량(橋梁)공사는 지난 8월말까지 준공되어 원산철도국에서 노선검사까지 종료하였으며 각 정거장 역실(曆室)급 관사까지 불원 준공될뿐더러 간성~천진 간 18km에는 궤도부설도 완료하고 계속공사중이나 그간 시국의 관계로 철도수송 제한을 받아 건설재료 수송이 지연되는 관계로 본 예정대로 12월 1일에 개통되지 못하고 12월 하순경에는 기어코 영업을 개시한다는데 일반 주민들은 하루바삐 개통되기를 갈망하는 중이다.

신영업구간의 정거장과 km수는 간성~공현진 6.7km, 공현진~문암진 5.9km, 문암~천진 5.9km, 천진~속초 6.5km, 속초~대포 5.5km, 대포~낙산 3.7km, 낙산~양양 7.5km 이다.

### ■ 낙산사역은 임시역

동해북부선 양양군 낙산사와 전진해수욕장(前進海水浴場)은 이미 널리 알려진 명승지로서 1년을 통하여 수천의 유랑객이 왕래하는 곳으로 처음 정거장이 없어서 일반은 극히 유감으로 생각하였는데 해당 강현면(降峴面)에서는 철도당국에 수차 진정을 하였는바 결국 임시 역을 두기로 결정을 통보받았다고 한다.

(3) 동해북부선완성 12월 1일부터 운전 (1937. 10. 8. 매일신보)

동해연안의 무진장인 해산물을 반출할 중요 해안인 동해북부의 공사는 하로라도 빨리 완성시키고자 공사를 급히 하던 중이었는데 간성과 양양 사이의 공사는 순조로이 진행되어 오는 12월 1일 부하는 영업을 개시하게 될 터이라더라.

(4) 간성~양양 간 개통 내년 봄으로 또 연기 (1937. 10. 19 동아일보)

【襄陽】 동해북부선 간성, 양양 사이의 40km는 금년 12월 하순사이에 개통된다고 하여 일반은 하루같이 고대하는바 시국관계로 공사가 지연되어 내년 2월 상순까지에는 레일 부설을 중요하리라하며 오히려 늦게 개통되리라는 혜산선(惠山線)은 오는 11월 1일, 만포선(滿浦線)은 오는 12월 1일에 각각 개통하기로 확정되었다 한다.

(5) 동해북부선의 간성, 양양간 12월 초부터 개업 (1937. 10. 28 매일신보)

기보 = 동해북부선의 간성-양양간의 41km 선로는 예정한 바와 같이 오는 11월 중순에 완성되어 12월 1일부터 일반의 운수영업을 개시하기로 결정되었다.

(6) 12월 1일부터 간성 양양간 개통 (1937. 11. 13 동아일보)

【襄陽】 동해북부선 간성 양양간 개통시일에 대하여 그간 내년 봄으로 연기된다는 설까지 전하여오는바 건축공사도 준공되었을 뿐더러 레일부설까지 완료하여 양양역사(襄陽歷史)가 있는 후 처음으로 지난 9일부터 우렁찬 기적소래를 듣게 되었다는데 오는 12월 1일부터 영업을 개시하기로 되었다고 한다.

(7) 만포선 전천→강계간, 간성→양양간은 개통 강계-만포진은 명년에  
(1937. 11. 21 동아일보)

철도국선인 만포선(滿浦線)의 전천(前川) 강계(江界)간과 동해안선(東海岸線)인 간성(杆城) 양양(襄陽)간은 드디어 12월 1일부터 운전을 개시하기로 되었다한다.

전기양선은 아직 전통한 것이 아닌데 만포선중 아직 개통 되지못한 강계 만포진(滿浦津)간은 명년도에 전통하게 된다하며 동해안선중 양양 포항(浦項)간은 오는 17년까지는 전통하게되리라 한다.

(8) 동해북부선 간성-양양간 시운전 (1937. 11. 23 동아일보)

【元山】 동해안(東海岸)의 대동맥이 되어지는 동해북부선(東海北部線)공사는 착착 진척되어 오는 12월 1일부터 간성(杆城)-양양(襄陽)간 42km의 신 건설선의영업을 개시하게 될 것이라는데 원산철도사무소에서는 28일 오전 10시 20분 간성부터 특별열차로 시운전을 한다.

(9) 양양,간성간 기동차 폐지 (1937. 11. 28 동아일보)

【元山】 12월 1일부터 영업을 개시하게 된 동해북부선 간성-양양간의 열차를 운전하게 되는 것인데 원산철도(元山鐵道)에서는 현행의 기동차를 폐지하고 2.3등 객차로 개편성하여 급이야 금명일간 발표할 것이라 한다.

(10) 동해북부선개통 축하 (1937. 12. 5 매일신보)

【江陵】대망의 동해북부선 철도 간성과 양양간 41.9km는 예정과 같이 지난 12월 1일 개통되었다. 연신 각지의 주민은 환형에 넘쳐 지난 12월 1일 오전 11시 30분에 양양역 구내에서 김 강원도지사(金江原道知事) 삼포토목과장(三浦土木課長) 본부철도국 강기건설과장(江崎建設課長) 등이 참석하고 관민 5백 명이 참석하여 개통식을 성대히 거행하였으며 식이 끝나자 즉시 축하회(祝賀會)를 거행하여 약2시간 화기에애한 가운데 축하식을 마쳤다는데 이리하여 양양교통 사상의 신면목의 한 페이지를 점령하는 동해북부선 철도는 간성서 양양까지 완전 개통되었다 한다.

(11) 양양역에 여객홍수 (1938. 1. 12 동아일보)

【襄陽】동해북부선 간성-양양간 연장개통이래 양양역에 승차하는 여객은 매일평균 5백명 이상이 되므로 신설 된 역으로서 초 기록을 나타내고 있다는데 대합실이 협소하여 기차 발착시각에는 실내실외에 여객의 홍수를 이른다하며 양양중요산물에 하나인 목재는 역구내는 물론 부근에까지 산적하여 매일같이 장전(長前) 원산(元山) 경성(京城) 방면으로 운송하는 중이로 각 방면을 통 하여 극히 불경기인 요즈음 다만 철도만이 흑자경기를 보이고 있는데 이에 대하여 대총(大塚) 양양역장은 다음과 같이 말한다. 신설된 역으로서 여객과 화물이 이처럼 많은 데는 나도 놀랐습니다. 그리고 대합실이 좁아서 여간 곤란 하지 않은데 이것은 당초에 철도건설 부서에서 양양을 너무 조그만 하게 본 관찰부족이라 하였다.

(12) 동해북부선의 열차시간변경 (1938. 4. 3 동아일보)

【襄陽】동해북부선 최종역인 양양역(襄陽驛)발 오후 3시 30분 원산 급 경성방면 행 제708호 열차는 금 4월 1일부터 시각을 변경하여 오후 5시 25분발 동 0시 40분 원산착이 된다는데 오는 10월 31일부터는 다시 3시 30분이된다한다.

(13) 양양역에 목재사태 (1938. 6. 13 동아일보)

<襄陽>곡산, 수산과 함께 양양 3대 산물에 하나인 임산(林産)은 1년간 반출통계가 아래와 같다는데 이것은 사유림에서 벌채된 것이요 강릉영림서 작업장 통계까지를 합한다면 전 조선에서 첫째를 꼽는 임산지로 현재 양양역에는 구 내외에 목재사태가 나서 누구나 처음 보는 사람들로 하여금 놀랄 만 하다한다.

벌채지시(伐採指示) 1,367건.

동 본수(同 本數) 267,085본.

동 임적(同 林積) 20,652m<sup>3</sup>.

(14) 광고 축 창간 동해북부선양양역전 목재상 최인식 (1939. 4. 23 국민일보)

祝創刊 東海北部線襄陽驛前 木材商 崔寅植

(15) 동해북부선 간성-양양간 개통 (1940. 7. 8 동아일보)

호우 때문에 운수불통에 빠진 동해북부선 춘성양양간은 26일 오후 8시에 개통하고 27일부터 평시와 같이 복구되었다.

### 3. 동해북부선에서 일어난 사건 사고

(1) 철도공사중에 토사붕괴로 즉사 (1936. 7. 1 조선중앙일보)

【束草】강원도 양양 문암진사진간(江原道襄陽門岩津沙津間) 동해북부선제15공구 청간리 공사장(淸澗里工事場)에 일하던 강릉군 성산면 금중리(江陵郡城山面金中里)에 본적을 둔 최석고(崔石高/22세)는 지난 22일 작업 중 돌연히 문어져 내린 흙 사태에 치어서 무참히 압사되었다고 한다.

(2) 철도공사인부 산이 문어져 압사 (1937. 10. 13 매일신보)

【江陵】지난 10월 6일 오후四시경 동해북부선(東海北部線) 철도공사 양양강릉간제18공구(工區) 진전조(津田組)가 양양군 현북면 부근에서 공사를 하는 도중 산이 문어져서 양양군 현북면 중광정리(襄陽郡縣北面中光丁里) 강인렬(姜仁烈/25세)이가 무참하게 치여 죽었는데 본인은 생활 곤란으로 두형제가 인부로 품 파리를 하던 중 그와 같은 참사를 당하였다고 한다.

(3) 양양역 구내에서 동사시 발견 (1938. 3. 11 동아일보)

지난 7일 밤 양양역 구내에서 동사시(凍死屍) 1명이 발견되어 이를 검시한 결과 홍천군이하 주소불상의 김공진 1명, 김상진 1명(40세)으로 추측되었을 뿐 아직 사인급 전무가 미상하다고 한다.

(4) 양양역에서 열차 탈선 (1938. 3. 15 동아일보)

<양양특보> 14일 오전 7시 50분 양양역 착 고성역발 화물 3등 열차는 동 7시 40분 양양역으로부터 2km의 지점에서 객차 1량이 탈선되어 다행히 승객은 무사하였으나 궤도가 파손되어 5시간 내에는 복구공사 등으로 기차불통이 되게 되었다고 한다.

(5) 동해북부선 일시사고 (1938. 7. 3 매일신보)

【高城】6월 29일 오전 8시 40분 동해북부선 양양(襄陽)발 원산행 열차 768호는 10시 18분경 거진역(巨進驛)부근에 당도하자 차량의 앞바퀴가 떨어지며 탈선되어 일시 소동하였으나 다행히 승객과 차체에는 손해가 없었다 하며 약 한 시후 원상을 회복하여 선로를 통과하였는바 원산기관고, 고성분국과, 고성서 에서는 이사고의 원인을 목화조사 중 이라한다.

(6) 『턴넬』내 토사붕괴로 인부3명이매몰 동해북부선 공사장서 (1938. 8. 17 매일신보)

【春川】지난 14일 오전 10시경 양양군손양면도호리(襄陽郡巽陽面道湖里) 동해북부선 제18공구철도공사 『턴넬』속에서 토사(土砂)가 문어져서 인부 3명이 매몰된 것을 청부업자 진전조(津田組)에서 즉시 구조작업에 착수하여 동일 오후 8시에 겨우 구출해 내었는데 세 명중 한명은 즉사하고 두 명은 중상을 당 하였다는바 중상자는 방금 읍내 오공의(吳公醫)에게 다려다가 응급수당을 가하고 있는 중이다 사상자의 성명은 아래와 같다.

▲ 사망자 박수원(29세) ▲ 중상자 이재호(23세) 이종학(22세)

(7) 철도 품 팔던 여자 돌에 치여 사망 (1938. 9. 27 동아일보)

양양군 손양면 밀양리 윤순병의 처 김성녀는 동군 동면 동호리 철도공사장에서 일임 16전(錢)식을 받고 사리(沙利)부수는 품을 팔러 다니던 중 25일 오전 8시경 돌연 위에서 깨는 돌이 굴러 내리며 다리와 두부를 치어 즉사하였다 한다.

(8) 9세아 량상(輻傷) 낙산사부근서에서 (1938. 12. 25 동아일보)

지난 21일 영시 59분 동해북부선 낙산사역발 원산행 제1344호 열차가 막 강현면 물치리 뒤 카브를 진행할 때 그 동리 김덕철의 셋째아들 기택진(9세)이가 레-일위를 혼자서 통과하다가 치어서 다행히 사망은 하지 않았지만 오른편 다리와 왼팔이 끈기고 두개골이 전부 파상되어 참혹한 형상이 일어나 일대 소동을 일으키었는데 중상이 된 아이는 방금 속초향 낙천의원에 입원치료중이나 생명이 위독하다고 한다.

(9) 전과5범 체포 (1942. 7. 22 매일신보)

【襄陽】전남 무안군 청계리에 본적을 둔 정창균(丁昌均)은 철도전과5범자로 소화(昭和) 16년 10월에 대구형무소를 출옥한 후 부산, 경성, 원산, 강릉, 삼척 등지를 무대로 삼고 마루보시 운송점 화물을 하반(荷搬)하는 자로서 본월 16일 오전 3시 양양읍내 마루보시 화물차 운반수 태준방(運搬手○泰俊方)에 침입하여 의류 시계 등○백원어치를 철도도주(竊取逃走)한 것을 경찰서원들이 민첩하게 활동하여 양양역에서 체포하였다.

(10) 경금속공장을시찰-소기총독(小磯總督) 양양역에서 귀도에 상정

(1944. 03. 23 매일신보)

【襄陽에서 郭特派員發○】 강원도 내에 있는 여러 광산을 두루 시찰중이든 고이소 총독은 21일 삼척 방면을 시찰로써 이번 여정을 일단 마치고 이날 오후 3시 20분 양양역 발 열차로 귀도에 올랐다.

이날 오전에 징용학도들이 일하는 ○○공장을 방문하고 곧 이어서 삼정(三正) 경금속공장을 시찰한 후 삼화(三和) 제철소에 이르러 여기서도 “결전은 목전에 닥쳐왔다. 그런데 이 싸움에는 많은 전함과 전차가 필요하다 철을 많이 생산하면 반드시 이 싸움을 이길 수 있는 것이다. 이기고 지는 열쇠를 잡고 있는 제군은 더 한층 발분하여 최후의 봉공을 하기를 바란다.” 는 격려의 훈시를 하고 오후1시 강릉군청에 이르러 휴식을 한 다음 양양역에서 기차로 귀도에 올랐다. 그런데 고이소 총독은 22일 하루를 쉬 다음 다시 23일에는 춘천지방을 시찰한다.

## IV

# 양양지역의 동해북부선 관련 증언 (양양역, 낙산사역, 양양광업소)

### 1. 증언(證言)

#### ○ 양양읍-10명

- 김세열(남. 83) 양양읍 송암리
- 채복성(남. 83) 양양읍 송암리
- 전한기(남. 85) 양양읍 송암리
- 김홍식(남. 83) 양양읍 연창리
- 이상경(남. 83) 양양읍 임천리
- 김상환(남. 87) 양양읍 청곡2리
- 김재호(남. 79) 양양읍 송암리
- 김광용(남. 81) 양양읍 송암리
- 이복희(여. 94) 양양읍 연창리
- 김충호(남. 83) 양양읍 월 리

#### ○ 서 면-2명

- 이순형(남. 86) 서 면 서선리
- 이달형(남. 85) 서 면 서선리

#### ○ 강현면-6명

- 장용진(남. 90) 강현면 정암리
- 이상준(남. 90) 강현면 주청리
- 추종삼(남. 81) 강현면 둔전리
- 손인호(남. 82) 강현면 강선리
- 최종원(남. 83) 강현면 강선리
- 김성자(여. 79) 강현면 강선리

### 2. 수기(手記)

- 이종우(남. 87) 손양면 수여리
- 김찬수(남. 81) 강현면 중북리

# IV. 양양지역의 동해북부선 관련 증언 (양양역, 낙산사역, 양양광업소)

## 1. 증언

▶ 김세열(남.83) 양양읍 송암리 2020.11.15



구술중인 김세열씨 모습

● 어머니가 원산에서 계란 장사, 양양에서 사과 장사를 했다.

해방 전 까지 원산 행 기차가 매일 아침 8시경에 출발했다. 장사를 하던 어머니가 시골을 다니며 계란을 사서 상자에 넣어 아침 기차로 싣고 가서 원산과 안변 등지에서 팔았고, 돌아 올 때는 사과를 사가지고 다음날 저녁 기차로 양양역에 도착했다. 그때 어머니는 둘째 누님과 같이 다녔는데 식구들이 모두 마중 나가서 지게 등으로 실어온 기억이 있는데 다음날 시장에 가서 팔았으며 거의 일주일 간격으로 다니셨고 꽤 여러 해 동안 장사를 하신 것으로 기억된다.

동네에서 거두어들인 계란은 10개씩 벗짚 속에 넣고 엮어서 한 상자씩 만들어 10점(1,000개)을 기차에 싣고 원산 쪽으로 가셨고, 그 다음날 내려 올 때 에는 사과를 10점(1,000개) 정도를 사가지고 왔다.

어머니께서는 6·25전쟁 후에는 고춧가루와 꽃감 장사를 했다. 그리고 예전에 양양역에 광산에 철을 운반하던 기차의 차장을 한 함병철씨 모친도 사과 장사를 한 것으로 알고 있다.

● 기관차 타는 재미로 기관차를 돌려주러 내려갔다 올라오곤 했다.

저녁에 역에 도착한 기차는 기관차만 떼어 현재 송암리 마을회관 까지 온 다음 후진으로 현재 한양석재에 인근에 위치한 기차를 돌리는 데부르(전차대)에서 기차를 돌려서 갔는데 그 때 저녁 먹고 놀이삼아 기관차에 매달려 타고 데부르까지 가서 기관차를 돌려주었는데 양쪽으로 5명씩 타고 직원들과 함께 손잡이로 밀어서 돌려주고 그 기관차를 타고 다시 현재 청곡리 입구까지 내려갔다 올라오곤 했다.

기차를 돌렸던 그 자리는 2~3년 까지도 구조물이 남아있었는데 지금은 매워지고 잡초 밭으로 변해 버렸다.

기관차를 돌리는 데부르(전차대) 밑 부분에는 롤러(roller)가 설치되어 있어 사람 힘으로도 기관차가 용이하게 돌아간다.

● 지금 주민들이 왕래하는 도로는 당시 기관차를 돌려주는 기차선로였다.

역 대합실 옆에는 설탕과 명태 등을 보관한 창고가 나란히 붙어 있었고 현재 주민들이 통행하는 도로는 당시 기차선로가 2개 있었는데, 이 선로는 기관차 앞뒤를 바꾸는 기차선로와 창고에서 물건을 싣는 용도로 이용했다.

현재 주민들이 왕래하는 도로(당시 기차선로)를 건너면 플랫폼 흔적이 아직도 남아 있고, 그 플랫폼 다음에 기차선로가 있었는데 이 기차 길이 안변과 원산 쪽으로 가는 주 기차선로였다.

따라서 원산행 기차를 타려면 플랫폼에서 대기하고 있다가 이 기차선로에 손님을 태우려고 서 있는 기차를 타고 내렸다.

● 삼촌이 조구통에서 일을 하다가 떨어져 크게 다친 적이 있다.

그 선로 바깥쪽으로 양양광산에서 솔개미차(삭도)로 철광석을 싣고 와서 쏟아 내린 조구통이 있는데 이 2층 조구통 밑으로 기차선로가 있어 기관차가 화차를 달고 들어오면 2층에서 철광석을 쏟아 내리는 슈트가 2개 정도가 있다.

이 조구통에서 우리 김동영 삼촌이 조구통에 슈트를 내리는 직원으로 일을 하다가 언젠가 2층 조구통에서 떨어져 크게 다쳐서 어머니가 약을 구하려고 애쓰시던 기억이 난다.

● 당시 기관차가 남대천 철교를 이용해 손양까지 한 번 갔다 왔다.

남대천 철교 공사를 하는데 뼈아(교각) 사이에 나무를 엮어서 동바리를 받치고 그 위에 침목을 놓고 레일을 깔았는데 1칸씩 이동하면서 공사를 하였고 다 끝난 후 기관차가 운행하는 것을 딱 1번 보았는데 손양까지 갔다 왔다고 들었다.

현 이장집 뒤로 철교 밑까지 레일이 깔려 있었는데 이 길을 자갈선이라고 불렀으며 남대천 버딩까지 레일을 놓아 자갈을 채취에서 구르마(손수레)로 실어 날랐는데 그때는 주로 주민들이 강제로 부역(노역)을 하였다.

● 어머니 몰래 친구하고 기차를 타고 간성까지 갔다 왔다.

해방 후 11살 무렵 아침에 한살 위인 진기 친구와 어머니 몰래 간성까지 기차를 타고 갔다가 간성에서 저녁 6시쯤 출발하는 기차를 타고 밤 9시경에 양양으로 돌아와서 배가 고파 부엌에 들어가 딸그락 거리는 소리도 내지 못하고 조용히 밥을 먹었던 생각이 나는데 딱 한 번만 갔다 온 적이 있다.

우리 동네 앞에 약 20~30여 마리의 말을 키우는 마구간이 있었다. 당시에는 거름이 귀하여 말똥을 서로 가지고 가려고 했는데 그 마구간으로 통을 들고 말똥을 가리러 갔다가 말이 뒷발로 통을 걷어차 혼이 난적이 있다.

● 남대천 철교 침목을 뜯어서 집을 짓는 기둥으로 사용했다.

6·25전쟁이 나고 인민군이 기관고 옆에 무기, 장비 등을 쌓아놓은 것과 그밖에 탈취한 것으로 보이는 콩을 비롯한 곡물을 실은 도라꾸(화물차)를 뱀재산의 소나무 가지로 덮어 두었는데 함포사격으로 박살이 났으며 터지는 소리와 화염이 엄청났으며, 이 무렵 이틀에 한번 꼴로 포격을 했다.

하루는 어른들이 가평 앞바다에 군함이 와 있다는 소문을 듣고 피난 가라고 해서 감곡리로 피신했는데 이날 우리 집과 전한기집 등 4집이 포탄에 맞아서 파손되었다. 우리 아버지는 마굿간(외양간)의 소를 지키기 위하여 남아 변소 뒤에 숨었었다가 피해를 보지 않았다.

6·25전쟁이 끝나고 레일은 공병대에서 모두 뜯어가고 우리는 기름을 먹인 6~9자가량 되는 긴 침목을 뜯어다 집을 지을 때 기둥과 집 재목으로 사용하기도 했는데, 우리뿐만 아니라 온 동네사람들이 모두 가져왔다. 이때 우리 집은 역에 가서 함석을 주워 다가 지붕재로 사용하기도 했다.



현재 주민들이 다니는 좌측 도로 길은 기관차 돌리는 레일선이고 우측 플랫폼 다음은 원산으로 가는 기차선로라고 증언하는 김세철씨 모습

▶ 김상환(남.87) 양양읍 청곡2리 2020.7.19



구술중인 김상환씨 모습

● 우리 집터 부근이 모두 관사 자리였다.

나는 어렸을 때 연창리에서 나고 자랐으며 그 뒤에는 구교리 철길 뒤인 셋말(청곡1리)에서 주로 많이 살았으며 12살 때 해방을 맞았다.

내가 지금 살고 있는 이 집터 주변은 일정 때 모두 관사 자리였는데, 관사는 양쪽에 두 줄로 모두 10여동이 자리하고 있었으며 안쪽으로 맨 뒤에 역장 관사가 있었다.

그 후 관사는 모두 없어지고 모두 빈 공터가 되면서 밭으로 이용되었고 1977년도에 주택단지가 조성되며 개인 집들이 들어섰다.

● 역사(驛舍) 길 건너에는 우리 큰댁의 여인숙이 있었다.

지금 7번 국도에서 오르내리는 좁은 길옆으로 역사인 대합실 자리가 있고 큰길 건너편에 큰댁에서 조그만 여인숙을 운영하고 있었으며, 그 여인숙 옆의 빈 공터는 우차로 실려 온 목재를 잔뜩 쌓아놓은 하치장이 넓게 자리하고 있었고, 큰길 건너 청곡리 쪽으로도 목재를 부려놓은 소규모 하치장이 있었다.

역에는 객차가 다니는 선로 이외에도 철광석을 실어놓은 화차, 목재를 실어놓은 화차 등 여러 가닥의 선로가 있었고 그 옆으로는 여러 동의 창고와 기차가 원산 쪽으로 다니는 철길 건너에는 역의 관리사무소가 2~3동 있었다.

역사에서 송암리 쪽의 기차선로 아래쪽에는 기차 화통대가리(기관차)를 돌리는 선로가 뚱그렇게 나 있었으며 처음에는 사람이 밀어서 돌렸으나 나중에는 기계장치로 돌렸던 것 같다.

● 한도까(수리용 차)를 몰고 거마리까지 갔다 왔다.

구교리 철길 뒤인 새잇말(청곡1리)에 살 때 우리 뒷집에 양양역의 열차 차장으로 재직하시던 박상길이란 분이 가끔 한도까(수리용 차)를 타고 점심 식사하러 집에 오실 때면 우리 동네 아이들에게 한도까를 태워서 임천과 거마리 큰 굴 앞 까지도 갔다 오기도 했다.

● 양양 기차역에서 근무한 분들 중에는 기관사도 있었다.

연창에 살았던 열차 기관사이던 이상철씨는 본인이 직접 운전하는 기차를 송암리역에 세워두고 집에 와서 하루 밤을 지낸 그 다음날 다시 기차를 몰고 원산 쪽으로 다녔다.

그밖에 기차 승무원으로는 함병철, 김희소, 김규원 등이 있었으나 최성호씨는 양양역 사무직으로 근무한 것으로 알고 있다.

저보다 일곱 살 위인 형님은 당시 북한에서 제일 크다고 하는 원산 인근의 갈마역 주변에 있는 철도공장의 기술자로 근무한 적이 있어 어머니와 함께 다녀오기도 했다.

● 동해북부선의 중심인 안변역은 평양과 경성(서울)로 갈라지는 길이 있다.

동해북부선 종착역이던 양양역 에서 출발한 기차가 안변역에 도착하면 동해안을 따라 계속 북으로 원산, 함흥, 청진 방향으로 가는 기차길과, 원산에서 평양으로 갈라지는 노선과 마지막으로 경성(서울)로 가는 기차길이 있었다.

나는 아주 어릴 때 어머니와 양양에서 기차를 타고 안변으로해서 평양 방향으로 가는 기차를 갈아타고 평강 복개라는 곳에 가서 한 1년 산 것이 아련하게 기억난다.



기관차를 돌렸던 위치를 증언하는 김상환 씨 모습

▶ 채복성(남.83) 양양읍 송암리 2020.9.10



구술증인 채복성 씨 모습

● 전기모터 펌프로 뱀재산 물탱크로 물을 퍼 올렸다.

아버지는 1945년 해방이 되던 해에 철도청에 입사했으며 원산역에서 차장을 하고 고성의 조그만 역에서 역장을 하면서 고성에 살았는데 양양역으로 발령받은 아버지를 따라서 13살 때 양양으로 이사를 왔으며 그 해 인민학교 5학년 때 6·25사변이 터졌다.

양양역에 근무 시에는 기관고에서 아버지 등과 함께 5~6명의 종사원이 근무했는데 기관차가 머무르는 기관고에서는 기차에서 태운 석탄재를 버리고 새로운 석탄을 싣고 물을 채우는 일을 했다.

그리고 기관고 안에 조그만 사무실이 있었는데 추운 겨울에는 아버지와 함께 일을 하는 아저씨들이 사무실 석탄난로에 뜨끈뜨끈하게 불을 피워놓으면 불을 쬐면서 놀았던 기억이 난다.

또한 역 구내에 있는 우물에서 뱀재산에 있는 물탱크에 전기모터 펌프로 물을 끌어 올리는 일은 아버지가 전담했다.

양양으로 내려오기 전 고성에서 살 때 기관차승무원 가족들은 차비가 공짜이어서 어머니가 안변에 가서 사과를 도매해가지고 와서 고성역전에서 약 3~4년 동안 사과 장사를 했었다.

● 기차가 철광석을 싣고 원산 쪽으로 갔다.

철광석은 광산에서 솔개미차로 싣고 오면 철광석을 보관하는 조구통 시설물에 등글게 생긴 커다란 원치로 2층 조구통 하치장에 쏟아 놓은 다음 기관차가 화차를 끌고 2층 조구통 하치장 밑의 1층 통로로 들어가면 2층에서 문을 열어 철광석을 내려뜨려 싣고 원산으로 갔는데 하루에 1번씩 싣고 갔다.

일부 철광석은 일제 강점기 말에 양양광산에서 운반해 놓은 것이 남아 있었는데 해방 후 북한에서 실어 간 것으로 알고 있다.

● 6·25전쟁이 일어나고 한 달 후 함포사격으로 기관사가 사망했다.

6·25전쟁이 일어나고 한 달 후인가 가평 앞 바다에서 함포사격을 해 기관고에 포탄이 떨어지면서 기관고 속에 들어가 있던 기차 앞대가리인 기차화통에 정통으로 맞아 기관사가 사망했고 기관고 옆에 야적한 탄약, 무기 등의 전쟁물자도 폭격을 맞아서 엄청난 굉음과 함께 파괴되었으며 하늘높이 불길기 치솟고 일대가 온통 화염에 휩싸였다.

그때 우리 집 복숭아나무 과수원 사이로 인민군 장교로 보이는 군인이 와서 하는 말이 바다에서 쏘는 함포사격인줄 모르고 소리가 나지 않은 비행기가 왔다고 호들갑을 떠는 모습은 지금 생각하면 웃어넘길 수밖에 없는 노릇이다.

이때까지 양양역 대합실은 함포사격에 피해를 입지는 않았었지만, 양양역 대로변(현

7번국도)의 경찰 주재소 옆에는 창고가 2동이 있었는데 이 창고에는 주로 북한 흥남 비료공장에서 만든 비료를 가마니로 싣고 와서 저장했는데 폭격으로 몽땅 타버렸다.

당시 북한에서 인민군대가 기차로 싣고 온 무기 등의 전쟁 물자를 기관고 옆 조구 통 앞에 쌓아놓고 뱀재산에서 소나무를 베어다가 가지로 덮어서 보이지 않도록 위장한 상태였다.

● 말들은 지붕이 씩워진 화차로 싣고 내려왔다.

현 한양석재에서 송암리 본 마을 쪽으로 논이 있는 자리에는 당시 말을 키우는 마서간(마사:馬舍)이 길게 들어섰는데 해방 후에는 그 마구간 터 옆의 건물에 로스케가 묵었다고 했으며, 그 당시 아이들이 로스케들에게 들깨 깻묵을 주고 흘레바리(빵)와 바꾸어 먹기도 했다고 한다.

그리고 6·25사변 직전까지 인민군대가 이 마석간에 주둔하고 있었으면서 이곳에 말을 많이 키웠는데 이 말들에게는 현 송암리 마을 사이로 흐르는 농업용수 관계수로에서 철독길 밑으로 조그마하게 구멍을 뚫고 물길을 내서 그 물을 먹게 만들었으며 약 5~60여 마리나 사육하고 있었던 것으로 기억한다.

즉 지금으로 말하면 마서간이 자동차를 운영하는 수송부 역할을 한 것이다.

이 말들은 북에서 지붕이 씩워진 화차에 싣고 왔는데 친구들과 구경하러 갔다가 건빵과 고기 조각을 얻어먹기도 했다.

당시 아버지가 역에서 일을 하였지만 그때는 지금처럼 봉급은 없었고 15일에 한번 씩 배급이 나오는데 쌀은 아주 조금주고 주로 좁쌀만 받아 좁쌀 밥과 좁쌀죽으로 연명했으니 한참 크고 먹어야할 어린 나이에 건빵을 얻어먹는 것이 어찌면 당연한 일이었다.

당시 인민군들이 이 말들을 이용하여 양양역에서 부터는 남쪽으로 전쟁무기를 마차로 운반 하는 것을 볼 수 있었으며, 6·25사변 일어나기 이전부터 기차로 싣고 온 탱크가 남쪽으로 내려갔으며 인민군들은 3일전에 산으로 해서 밤을 이용해서 남쪽으로 이동했다고 하는데, 6·25가 나기 바로 직전에는 소련군들이 보이지 않았다.

● 철로 레일 깔은 길을 자갈선이라 불렀다.

현재 송암리에서 청곡2리 방향으로 내려가는 소로(당시 철로)길 송암 옆으로 작은 소로가 대각선으로 나 있는데 이 길은 당시 남대천 버덩까지 이어져 철로 레일을 깔아 자갈선이라고 부른다.

이 길로 남대천에서 채집한 자갈을 레일위로 다니는 구루마[손 수레]를 이용하여 역까지 실어 날랐으며, 강릉으로 나가는 철도는 기반공사는 다했으며 남대천으로 기차가 더 이상 건너지 못하도록 송암리 입구에 말뚝을 박고 X자로 차단 장치를 하면서 막아놓았다.



기차가 철광석을 싣기 위하여 조구통 밑 통로로 진입하는 현장을 증언하는 채복성 씨 모습

▶ 김재호(남.79) 양양읍 송암리 2020.5.2



물탱크를 증언하는 김재호 씨 모습

● 내가 어릴 적 놀이터처럼 놀던 양양역

송암리 기차역 근처에서 기차소리를 듣고 기차역을 놀이터로 삼았다. 아침이면 많은 사람들이 줄을 서서 손은 보따리를 들고 큰 짐은 등에 지고 기차를 타는 모습을 보았고 밤이면 또 많은 사람들이 내리는 것을 보며 자랐다.

외삼촌이 북쪽 장전에서 살고 있어서 이빨 치료차 기차를 타고 장전 치과병원에 다녔는데 기차타고 창밖을 내다보며 다니는 것이 기분이 좋았다.

동네 아저씨가 양양광산에 광석을 나르는 기차를 운전하고 다녀서 아저씨에게 부탁하면 가끔은 공짜로 기차를 타고 양양광산에 다니기도 하였다.

양양 광산 다니는 기차는 손님은 타지 않고 기사 혼자만 타고 다녔다. 기차가 양양광산에 가면 화차를 철광석 신는 곳에 대면 위에서 우당탕 하고 소리를 내며 철광석이 쏟아져 내려오면 신고 내려와 기차역에 세워두면 북쪽으로 가는 기차가 철을 실은 광차를 달고 갔다.

아침 8시에 기차가 떠나는데 갈 때는 큰 가마에 밤새도록 물을 끓여 펄펄 끓는 물을 기차에 가득 실고 떠났다. 석탄을 때고 다니니까 석탄재가 많이 나온다. 그러면 지금 한양석재 있는 곳에 석탄재를 버린다.

사람들은 아침 8시차를 타기 위해 현 한양석재 건너편에 여관, 식당, 가게들도 여럿 있었는데 거기서 자고 식사도 하고 아침차를 탔다. 송암리에는 주재소도 있고 번창한 도시거리였다. 저녁때 기차가 오면 화차를 돌려야 한다.

그때 기차 돌리는 곳에 대면 여럿이 화차를 밀면 천천히 돌아 기차 방향이 앞으로 바뀌게 된다. 그게 재미있어 아저씨들과 같이 화차를 돌려주기도 하였다.

오색 쪽에서 우차로 소나무를 실어오면 쌓아두었다가 기차가 실어 가는데 그때는 자동차가 별로 없으니 10여대의 우차가 지금의 자동차 트럭처럼 소나무를 실어 와서 역전 주변에 내려놓으면 동네사람들이 껍질을 벗겨 땀감으로 사용하였다. 나중에 소나무 껍질을 다 벗기고 나면 역전에 일하는 아저씨들이 목도를 하여 기차에 가득실고 갔다.

● 기차에 실고 다닌 물건들 중에는 양양남대천에서 채취한 자갈도 있었다.

기차 철로를 남대천 강변까지 놓아 화차를 강변에 놓고 사람들이 남대천에서 자갈을 채취하여 화차에 실어놓으면 기차가 와서 끌고 북쪽으로 떠났다. 객차는 한번에 3~4대씩 달고 다녔다.

그때 이상철 기관사가 유명했는데 그분은 원산에서 오다가 기차 개다리(크랭크)가 부러졌는데 중간에 어찌하지 못하여 참나무를 이용하여 철사를 동여매고 양양까지 무사히 도착하였다고 했다. 양양서 다니는 사람들은 생선을 많이 실고 가고 올 때는 안변에서 사과를 많이 사 가지고 와서 양양 시장에서 팔았다.

양양의 청년들이 인민군에 입대할 때도 기차에 타고 군가를 소리 높여 부르고 깃발을 휘날리며 북쪽으로 갔다.

철로는 남쪽으로 강릉 쪽으로 길을 만들어 놓고 레일은 깔지 못하고 해방이 되었다. 남대천에는 교각(빠아)이 20여개가 세워졌고 상판도 놓아 아이들이 위험한 철길 걸기를 자랑으로 삼았다.

● 6·25전쟁이 임박해서 밤차로 무기와 인민군들이 실려 나왔다.

1950년 6·25전쟁이 임박해서는 북에서 밤차로 무기들과 인민군들이 기차로 실려 나왔다. 탱크도 실려 왔는데 기차에서 내려 남대천 쪽으로 가다가 빠져서 인민군들이 고생하는 것을 보았고, 여태까지 보지 못했던 무기들도 많이 실고 왔다.

전쟁이 벌어져 남쪽 국군에게서 빼앗은 무기들을 기차로 북으로 실어갔다. 1950년 8월 어느 날 오후 4시경 비행기가 와서 정찰을 하고 간 후 바다 배에서 함포사격이 시작되었다. 엄청난 폭음에 놀라 모두 숨고 기차역전은 다 부서졌다.

나는 우리 집 소를 끌고 풀을 먹이려고 남대천에 갔는데 군함에서 쏜 함포 알이 천둥소리 보다 더 크게 산을 울리며 기차역과 마을에 떨어져 기차역은 박살이 났고, 집들도 파괴되고 사람들이 포탄에 맞아 피를 흘리는 사람, 죽은 사람을 보고 너무 무서웠다. 그 후로는 기차는 다니지 못했다.

국군의 양양 입성으로 피난 갔던 사람들이 국군을 따라 돌아오니 집은 간데없고 마을은 잿더미로 변해 있었다. 목재도 구할 수 없으니 할 수 없어 기차 침목을 뜯어다 집을 지었다.

침목을 뜯기 어려워 철로 밑을 깊이 파고 해머로 내려치면 침목이 빠져나왔다. 못이 없어 철사를 잘라 못으로 만들어 집을 짓는데 사용하였고 너도 나도 기차 침목을 뜯어다 사용하고 역전길 주변에 땅을 파고 곡식을 심으니 기차 길은 점점 없어져 갔다.



통나무를 인부들이 목도로 화차에 실는 상황을 증언하는 김재호씨



구술중인 전한기, 김광용 씨 모습

● 정거장에 가서 기관차 앞대가리를 돌려주는 것이 재미있었다.

송암리 255-3 번지 현재의 집 자리에서 태어나서 지금 까지 살고 있으며. 10살 때인 소학교 3학년에 해방을 맞이하였고 16살 때 6:25 사변을 겪었다.

소학교에 다닐 무렵에는 양양역에 가서 자주 놀았는데 멀리서 기차가 오는 소리가 나면 기차 바퀴가 지나다니는 레일위에 못을 얹어 놓아 기차가 지나간 후에 납작해진 못으로 칼을 만들어 사용하기도 했다.

당시 뱀재산 밑에 양양역에서 관리하는 쓰레기장을 뒤져서 초코렛이나 사탕을 주워 먹기도 했으며, 현재 한양석재 부근에 설치되어있었던 속칭 데부르라는 곳에서 어른들이 손잡이로 기관차를 돌리면 재미삼아 그 손잡이를 같이 잡고 기관차 앞대가리를 돌려주기도 했다.

그리고 강현면 물치에 이모가 살고 있어서 정암리 낙산사역까지 기차를 타고 다녀 오기도 했다.

● 거마리에 있는 캄캄한 굴을 빠져 나올 때는 무서웠다.

역전으로 놀러가서 친구또래들 2~3명이 역에 철로를 점검하러 다니는 기술자들이 타고 다니는 속칭 한또카를 몰래 타고 임천까지 손으로 힘들게 지기고 올라갔다가 내려올 때는 경사 있어서 쉽게 내려오기도 했다.

또한 광산으로 철을 실으러 가는 화차를 몰래 광산 까지 타고 갔다가 내려올 때에는 마침 우리 동네에 사는 전우기씨를 찾아가서 사정 얘기를 하고 철광석을 실은 화차 위에 앉아서 내려올 수 있었는데 거마리에 캄캄한 굴을 빠져 나올 때는 무섭고 겁이 나서 혼났던 기억이 난다.

철광석을 싣는 화차는 5~6칸 이었으며 하루 2번 다녔다.

● 남대천 자갈을 운반했던 철로레일 길을 자갈선이라 불렀다.

우리 마을에서 역전으로 내려가는 길(당시 철로)에서 남대천 쪽으로 대각선으로 난 조그만 길이 하나가 있다.

당시 이 길은 일제가 남대천의 자갈(골재)을 채취하기 위하여 남대천 버텨까지 철도 레일을 깔아 남대천에서 채집한 자갈을 이 선로를 이용하여 사람의 힘으로 구루마(손수레)로 실어 날랐다 하여 이 길을 자갈선이라 불리지고 있다.

그리고 마을 가운데로 난 철도는 남대천 철교와 연결되었는데 이 철도로 기관차가 시운전삼아 수 회 다녔던 기억이 난다.

● 원산으로 가서 고춧가루 장사로 돈을 벌어 논을 샀다.

역 구내에는 이 지역에 사는 아주머니들이 원산에 다니며 보따리 장사를 하는 사람들이 많았는데, 특히 우리 동네 아주머니들 중 오창근씨 모친인 박향란씨와 전광운씨 부인은 동업으로 주로 고춧가루 장사를 많이 했는데 이분들은 장사를 하시면서 돈을 많이 벌어서 논을 사기도 했다.

왜정시대에는 지금의 송암리 토담골 식당 자리에 일본인 배급소가 있어서 배급을 타러 다녔는데 당시 마을마다 농사지은 쌀을 비롯한 곡식 일체를 일제가 모두 공출로 거두어드리고 주민들은 이 배급소에서 줄을 서서 배급을 받았던 기억이 난다.

● 역 대합실 큰 대로길 건너에 양양여관과 함흥여관이 있었다.

송암리 기차정거장은 당시 동해북부선 기차 종점이라 역전 대합실과 광장 주변에는 연일 많은 인파가 북적거렸으며 상가도 많이 들어서 있었고 역 주변에는 약 200여 호가 살았다.

현 7번국도 건너에는 양양여관과 함흥여관이 있었고 옆에 경찰주제소가 있었으며 현 양양석재에서 양양읍내로 올라가는 7번국도와 논 사이에 있는 조그만 소로 길에는 술집들이 즐비하게 들어서 있었다.

그리고 해방 후 술집 옆 논에는 마사간이 있어 소련군이 약 1개 소대 정도가 주둔하였는데 그들이 내부적으로 무슨 일로 왔는지는 자세히 모르겠으나 이들은 마사간에 붙은 관사에 묵으면서 무기를 싣고 다니는 마차를 끄는 20~30마리의 말을 관리 했는데 소련군은 주로 속칭 흘레바리(뺑)를 먹고 있었으며 이들은 6·25사변 직전에 모두 철수했다.

● 함포사격 첫 방에 포탄이 기관차 화통에 정통으로 맞았다.

6·25사변일 1달 정도 지나 앞 바다에서 함포 사격을 했는데 첫 방에 기관차에 있던 기관차 화통 윗덩어리에 포탄이 정통으로 맞아 안에 있던 기관차에 불이 붙어 아수라장 되었으며 나중에 기관사가 죽었다고 한다.

당시 동해안 바다에서 군함이 역에 야적한 무기를 파괴하려고 이틀에 한번 꼴로 함포사격을 하는 통에 우리 집과 양 옆의 두 집 그리고 뒷집까지 모두 4집이 박살났다.

마침 아버지는 식전에 일찍이 밭에 일하러 가서 괜찮았는데 전광운씨 부인은 파편이 손에 맞아 손가락이 모두 잘려 나갔다. 우리 어머니는 그 당시 농사일로 감곡리에 가 계시는 바람에 다행히 화를 면할 수 있다

이때 까지 양양역 대합실은 함포사격에 피해를 입지 않았다.



기관차를 돌리는 전차대를 증언하는 전한기 씨 모습

▶ 김광용 (남.81) 양양읍 송암리 2020.9.10



● 당시 양양에는 학교와 기차역사 건물을 빼놓고는 큰 건물이 없었다.

송암리에서 태어나 자랐으며 해방 당시 소학교 1학년 이었고 6·25사변 시 4학년 이었으며 사변 후 학교가 불에 타서 남대천 다리 밑과 청곡1리 마을회관 옆 평지와 그리고 손양면 까지 나가서 공부를 했다.



구술중인 김광용, 전한기 씨 모습

당시 양양에는 학교와 양양 기차역사건물을 빼놓고는 큰 건물이 없었다.  
 인공 때는 함경도 사람들이 월남하기 위해서 양양역 주변에 많이 이사해 와서 살았는데 송암리 주민의 반은 되는 것 같았는데, 이들은 대부분 3·8이남으로 월남을 하려고 내려온 사람들인 것 같았고 월남을 할 때에는 3·8선을 넘겨주는 길잡이가 있다는 말을 들은 것 같다.



솔개미차(삭도)를 증언하는 김광용, 전한기 씨 모습



구술중인 김홍식 씨 모습

● 기차 나무의자 틈 사이에 빈대와 벼룩이 있었다.

양양읍 성내리에 살았는데 8세 때에 해방을 맞이했고, 13세 때에 6·25사변을 맞이했다 양양역 앞에 작은집이 살고 있어서 철길을 이용하여 다녀오기도 했으며, 선로에 귀를 대고 소리를 듣고서 기차가 오는 것을 알았고, 역에서 선로를 뛰어다니며 친구들과 놀았다.

양양역에서 기차를 타고 낙산사역 까지 가서 상복골에 있는 외갓집에 다녀오기도 했는데 기차는 석탄을 태고 가기 때문에 화력이 세면 빨리 가고 약하면 천천히 갔다.

기차는 2명씩 앉는 나무의자로 맞은편에 앉은 승객 쪽의 기차 창가로 향하도록 되어 있었는데 나무의자 사이의 틈에 빈대와 벼룩이 많이 보였다.

● 슬개미차로 운반한 철광석을 기차가 싣고 갔다.

청곡1리에 사는 이병열씨가 선로를 총괄하는 감독이었는데 키가 185cm에 통뼈라서 힘이 엄청나게 장사여서 역주변의 깡패들도 꼼짝 못하였으며, 길이가 12m나 되는 레일을 8명이 목도해서 옮기는 것을 혼자서 들어 옮기기도 했다.

김선호라는 선로 반장이 있었으며, 또 다른 선로반장은 5~6명의 반원들에게 해방군이라고 불리는 소련 군인들이 부녀자를 겁탈하고 도둑질을 하니 조심하라고 얘기했는데 해방군을 모욕했다고 그날 밤 행방불명이 되었다.

광산에서 오는 슬개미차가 감곡리 쪽에서 역으로 왔는데 바가지에 1톤 정도의 철광석을 싣고 와서 역의 조구통에 쏟아 놓으면 기차가 와서 싣고 갔다.

감곡리에 조상 산소가 있어 청곡1리를 지나서 감곡리 산소를 가다보면 뒷산 언저리에 슬개미차 바가지가 드문드문 떨어져 있는 것을 보기도 했다.

● 양양역이 함포사격을 받았다.

1950년 7월 7일 오후 4~5시경에 가평리 앞바다에서 미국 군함이 양양다리와 양양역을 향해서 함포사격을 했는데 모두 부근의 다른 곳에 떨어졌고, 우리는 겁이나 군청 뒷산에 있는 정자각에 피신했다.

양양역에서 기차를 타고 원산으로 훈련 받으러 갔던 큰형님(당시 19세)이 인민군대에서 1950년 7월 5일 일주일간 휴가를 나왔다가 이날 남대천으로 목욕하러 나갔는데 함포사격을 하므로 임천리 밤나무골(현 코아루아파트 부근)로 가서 밤나무 밑에 피했는데 폭탄이 떨어져 가슴에 파편을 맞고 숨져서 그날을 확실히 기억한다.

6·25사변 후 역이 파괴되고 그 자리에 국군 통신부대가 미제 천막을 치고 진주했는데 레일을 뜯어서 텐트 하단에 받쳐 고정시키는데 이용하였다.

여자중학교 자리에서 375의무중대가 주둔했는데 가서 이발을 해주었다.

▶ 이복희 (여, 94세 / 양양읍 연창리)



구술중인 김홍식 씨 모습

● 남편(김규원)이 양양역 조역을 지냈다.

내가 20살이 되던 해에 지금 살고 있는 이 집으로 시집오니 당시 내보다 2살 위인 남편은 양양역에 차장으로 근무하고 있었다.

가끔 기차 정거장에 나가보면 차장인 남편이 타고 온 기차가 정거장으로 들어서면 역 플랫폼에서 대기하고 있는 역장에게 행랑 같은 물건을 넘겨주고 다시 기차가 출발할 때에도 그 물건을 받아들고 출발하는 것을 본적이 있는데, 종착역인 양양역에 기차가 도착할 때에는 차장이 “가지고 계신 소지품을 잊지 마시고 안녕히 돌아가시기 바랍니다.” 방송을 하는 소리를 들었다.

그러다가 내가 시집을 온 다음해에 남편이 원산으로 발령을 받고 원산역 사무실에

가서 근무를 하게 되었다.

원산으로 이사를 갈 때에는 기차 화물칸 한 칸을 내주었지만 짐도 별로 없이 옷가지 몇 벌과 밥해먹을 그릇 그리고 반지코리를 싣고 갔다.

원산에 근무할 때에는 사택이 없어서 원산 중앙 성산병원 뒤 입원실을 개조하여 생활하였는데 방이 일본식 다다미방이라서 밥을 해 먹을 때에는 장작이 필요했다.

그러나 월급이 얼마 되지 않아 생활이 되지 않아 양양시택에 다니며 쌀과 식품 등을 가져다 먹었다.

원산에서 시택인 양양으로 올 때에는 남편이 차장인 덕에 표 딱지(증서)를 내 보이면 무임승차를 하였다.

그렇게 1년을 근무하다가 시험에 합격하여 조역이 되어 양양으로 발령을 받고 양양역에서 근무를 하게 되었는데 사택은 아랫사람들이 살게 하고 혼자 계시는 시어머니를 모시고 연창 본집에서 살았다.

#### ● 아랫사람의 밑고로 함흥 형무소에 에 갇히다.

해방이 되면서 양양역에 근무할 때 우리 남편은 북쪽 정치를 좋아하지 않아 내가 여성동맹회의에 나가는 것도 좋아하지 않아 자주 빠지는 일이 있었다. 그러던 중에 패엘(청곡리 윗마을)에 친동생처럼 가깝게 지내는 ○○○와 이승만과 김일성 이에 대해서 대화를 하는 때가 많았는데 은연중에 나는 이승만 정치가 더 좋은 것 같다고 말한 것을 ○○○이 내무서에 고발을 하여 감옥으로 갔다.

당시 북쪽에서는 반동분자를 고발하면 한 계급씩 올라가는 것이 있었다. 후에 남편은 원산에서 재판을 받았는데 죄목이 10가지이고 10년을 언도 받았다.



기관고 현장을 증언하는 이복희씨 모습

시어머니는 며느리인 나도 면회를 가겠다고 했으나 너는 어린아이가 있으니 웬만큼 크면 면회를 가라고 하였다.

그러면서 시어머니는 함흥 기차 길 옆에 있는 형무소로 매달 면회를 갔는데 몸이 편찬은 남편은 시어머니에게 폐니실린을 한 병 사달라고 하여 이남에 넘어다니는 사람들에게 2천원을 주고 부탁을 하였지만 구하지 못하였다. 내 나이가 23세가 되던 그 해 10월 남편은 28세의 나이로 함흥 형무소에서 사망하자 시신이 기차로 왔다.

▶ 이상경 (남, 83세 / 양양읍 임천리)



구술증인 이상경 씨 모습

● 학도병으로 동원되어 기차를 타고 원산으로 갔다.

1950년 6·25가 일어나고 인민군대가 낙동강전선까지 밀고 내려간 후 모자라는 병력을 보충하기 위하여 10여일 후인 7월 7일 양양고급중학교 (현, 양양교육정보도서관) 운동장에서 1,2,3학년 재학생을 모두 소집한 후 학생들의 부모에게 연락도 없이 양양역에서 기차에 태워 원산 쪽으로 싣고 갔다.

당시 고급중학교 2학년이던 우리 형님은 서문리에 여러 동창들과 함께 영문도 모르고 문을 닫은 학교에 갔다가 양양역으로 집합해서 인민군대에 징집되어 학도병으로 끌려가게 된 것이다.

● 양양역에 시커먼 연기가 하늘로 솟았다.

오전에 양양역에서 기차로 출발하고 약 4~5시간 지난 오후에 양양역이 대규모 함포 사격을 받고 있었다.

하늘에서 시뻘겋게 폭탄이 터지고 양양역 쪽에서 폭격소리와 함께 시커먼 연기가 하늘로 치솟았다.

그때 나는 아버님과 밀밭에서 밀을 베고 있었는데 계속 쓰아대는 함포사격에 놀라 동네사람들과 물이 내려가는 수문 아래로 숨어들었다.

● 나와 누님은 1950년 7월 7일을 분명히 기억한다.

그런 일이 있는 후 나중에 형님이 학도병으로 끌려간 줄로 알게 되었으며 같이 갔던 형님의 동창이었던 김기재, 김동준, 김종대씨 등은 어떻게 도망을 나왔는지 돌아왔으나 형님은 끝까지 돌아오지 않아 7월 7일인 그날의 기억이 너무도 생생하게 남아있고 또한 형님이 행방불명된 날이라서 세 살 위인 누님과 함께 지금도 그날을 기리고 있다.

● 철도 레일 위로 수리용 화차가 다녔다.

임천리 마을 서쪽에 있는 철길에는 선로가 깔려 있었으며 레일위로 사람들이 수리용 화차를 타고 다니는 것을 볼 수 있었으므로 인공 때도 기차가 다닌 것으로 알고 있다.

▶ 김충호(남.83) 당시 : 양양읍 월리 2020.9.16.



구술증인 김충호 씨 모습

● 큰 형님이 낙산사역 역장을 지냈다.

양양면 월리에서 태어나서 양양소학교를 다녔는데 1학년 때인 1945년 해방 후 나보다 30살이나 위인 큰집 김원호 형님이 낙산역 역장을 한다고 들었고, 낙산역에 옆에 붙어있는 관사에서 식구들과 함께 살았었던 것으로 알고 있는데 해방 전인 일제시대에는 양양역에서 사무직으로 근무하다가 역장으로 간 것으로 생각된다.

그리고 나보다 4살 위인 작은 형이 고급 중학교 1학년 때 인민군 학도병으로 차출되어 송암리 양양역에서 기차를 타고 원산 쪽으로 들어가 인민군에 징집되어 갔는데 전쟁 중에 전사했다.

## 〈서면-2명〉

▶ 이순형(남.86) 서면 서선리 2020.7.17



구술증인 이순형씨 모습

### ● 양양광산의 기차 개통식 구경을 하였다.

나는 서선리에서 출생하여 상평소학교를 다녔는데 2학년 때 인가 하교 길에 기관차가 기적소리를 울리면서 시운전 하는 것을 구경하였다.

그 기관차 앞부분에는 만국기를 달고 객차를 한 3~4개 달고 운행하는 것으로 보아 아마도 양양에서 장승리 광산까지 기차철로 개통식을 한 것이라고 후에 알았는데 그 때가 1942년 8~9월쯤으로 기억된다.

기차 개통식 후 부터 광산에서 양양으로 내려가는 기차는 철광석을 실은 화차가 7~8량, 그리고 그 뒤에 객차 2량을 달고 다녔는데 객차에는 주로 광업소 종사원들의 가족과 가끔 광산주변에 사는 주민들을 싣고 다녔다.

당시 광업소 일대에는 일본인들을 포함해 약 5000여명의 종사원들이 있었는데 탑동 골짜기에도 수많은 사택들이 들어섰다.

선광장에는 5~6개의 슈트가 있었는데 그 슈트 밑에 화차를 대놓고 철광석을 화차에

쏟아 부었고, 기차 앞부분인 기관차는 지금 광산 굴에서 조금 더 내려와서 후진으로 올라갔는데 이때 사람들이 직접 회전대 손잡이를 잡고 돌려서 기관차를 돌렸으며, 양양에서 광산까지의 기차운행 횟수는 하루에 한 두 번 씩 운행한 것으로 기억된다.

당시 양양광산은 밤이 되면 복선으로 설치되었던 철로 변 주위에는 항상 불을 환하게 밝혔으며, 고군(역무원)들이 수신호용으로 커다란 간드레(candle)를 흔들며 빨간불과 파란불을 번쩍거리며 사고방지를 위하여 주변경계를 삼엄하게 했다.

#### ● 어머니 손을 잡고 기차로 장전까지 다녀왔다.

내가 상평소학교에 다니기 전에 어머니하고 장전에 살고계시는 막내 외조부님 집에 기차를 한번 타고 다녀온 적이 있는데, 그때는 아주 어릴 때라 그저 기차를 타는 것이 재미있을 뿐이었지 별다른 기억은 생각나지 않는데, 다만 당시 양양역의 역장이시던 이모부가 하얀 사기로 만든 고급 주전자를 주신 것은 또렷하게 기억이 난다.

이모부(김인경)께서는 6·25가 난 후에 철원으로 가셨는데 아마도 전근을 가신 것으로 생각된다.

#### ● 솔개미차 탑승놀이를 즐기기도 했다.

8·15 해방이 되기 전인 1940년대 초에 기차가 철광석을 싣고 다니기 전부터 철광석을 싣고 다녔는데, 솔개미차의 탑은 한 아름정도의 검은 기름칠은 한 나무로 세웠고 탑의 높이는 지대가 높거나 낮은 지역에 따라 10~20m정도의 높이로 세웠다.

탑과의 거리는 지형에 따라 50m에서 많게는 약 70~80m 간격으로 세웠으며, 로프에 매달려 가는 솔개미차와의 서로간의 거리는 약 50여m 간격으로 운행되었다.

솔개미차 바가지에는 호박돌 정도를 철광석을 싣고 주야간 운반을 하였으며 솔개미차가 돌아가는 소리가 떨어덕 떨어덕 거리며 소음이 요란하게 났으며, 삭도시설에 고장이 나서 세워두지 않는 한 계속 돌아갔다.

솔개미차의 운행속도는 조금 느린 편이어서 나보다 고학년 형들은 솔개미차 탑 위에서 기다리고 있다가 솔개미차 바가지를 타고 그 다음 탑에 가서 내리는 놀이를 즐기기도 했다.

삭도 탑에 올라가 솔개미차 시설을 정기적으로 점검하거나 수리 할 때에는 솔개미차를 돌아가지 않고 정지를 하는데 점검원 이던 청곡리에 사는 사람이 고장 난 부분을 수리하다가 서선리 아래 대밭에 떨어졌지만 죽지는 않았다고 했다.

● 서선리에는 안경다리가 있었다.

양양에서 올라오는 기차는 우리 마을 앞을 지나게 되는데 안경다리 부근이 경사가 심한 탓에 겨울에 눈이 오거나 또는 비가 올 때에 철로가 미끄러워 헛바퀴를 도는 소리가 아주 요란하게 들렸다.

이 안경다리공사는 철근대신 광산에서 사용하다가 다 닳고 못쓰게 된 8번선 와이어를 사용하였으며 주로 전라도사람들로 구성된 보급대원들이 와서 믹서기를 이용하여 콘크리트들 타설했는데, 이때 우리 아버지와 어머니를 포함한 동네사람들은 개울에 있는 자갈을 주어 속칭 학꾸띠기를 해서 돈을 조금씩 벌기도 하였다.

토목공사 시 노면의 중간 속 부분이 되는 곳에는 흙을 채워 넣었는데 속이 계속 벌어지려고 해서 동바리로 만든 거푸집 비슷한 것을 양쪽으로 3~5개씩 세워서 넘어지지 않게 마무리를 했다.

이 안경다리 공사에 동원된 보급대원들은 서선리 마을에 있는 함바집에서 식사를 하였는데 그때에는 주로 미루나무로 만든 숟가락을 사용하였는데, 그 함바집은 현재 서선리에서 화일리로 가는 갈라진 길 공터에 있었다.

당시 공사현장 부근에 야적한 시멘트가 미쳐 사용하지 못해 굳어서 나굴었을 정도로 이 안경다리 공사를 시공하는 데는 몇 년이 잘 걸렸다.



철거된 서선리 안경다리 옛 사진

예전에 콘크리트타설 공사를 할 때 철근 대응으로 왕대나무를 찢어서 쓰기도 했다는 이야기를 들은 적이 있다.

이 안경다리는 2002년 루사 태풍 이후에 철거하였다.

● 우리 마을에 전기불이 들어왔다.

당시 양양광산에서 사용하던 전기는 영월에서부터 들어온 송전탑이 수동리 뒷산에서 범부리 앞 후천을 건너 큰 뱀골을 거쳐 장승리와 서선리 삼거리 부근에 있는 변전소에서 전압을 조정한 후 다시 광산으로 공급되었다.

그때 양양읍내에는 호롱불을 켜고 살았어도 서선리 마을은 광산이 이웃에 있는 동네인 덕택으로 전기불이 들어오는 집이 있었다.

인공 때에는 저녁을 먹은 후에도 동네 사람들을 모아놓고 가마니를 만들었는데, 당시에는 광업소 소장을 광장이라고 불렀는데 이북사람이었던 그는 가끔 서선리 마을로 내려와 가마니를 치는데 어울려 직접 바디질을 하곤 했었다.

▶ 이달형 (남.85) 서면 서선리 2020.7.19.



■ 이달형 (남.85) 서면 서선리 2020.7.19.



구술중인 이순형씨 모습

● 마을 앞 철도부지가 개인소유의 논이었다.

8·15 해방되기 전 일제가 양양광업소를 개설하면서 광산일대의 부지일부와, 마을 앞 철도길 부지가 서선리 주민의 개인소유 논 이었는데, 이를 강제로 빼앗은 대신 광산에 일자리를 주었다.

대부분 힘든 노동일은 시키지 않고 고급학교를 졸업한 사람은 측량기사, 소학교 졸업한 사람은 시추 반에 넣어 주었는데 이때 우리 부친도 눈을 빼앗기고 시추 반에 들어가서 일을 하였다.

● 서선리 탐동골짜기에는 사택들이 즐비했다.

일제가 광산에서 철을 한창 채굴할 무렵 광산지역 인구가 3만 여명이나 되었으며 탐동에도 5,000여명이 살았는데 이들은 탐동 골짜기 흘러내려오는 계곡물줄기 옆으로 지어진 여러 곳의 사택에서 광업소 종사자 가족들과 함께 집단생활을 하며 살았다.

이 사택들은 거마리 단지골에서 한 아름이 넘는 소나무들을 베어 지었는데, 그 나무들이 얼마나 무거웠던지 우차에 한 토막씩 싣고 탐동으로 옮겨 각재 및 판자를 캐어서 사택을 지었다.

● 탐동광산은 땅에서 직접 철광석을 채굴한다하여 노천굴(露天掘)이라 했다.

당시 탐동에는 철광석이 흔해서 노천에서 흙만 걷어내고 발파를 해서 쉽게 철광석을 캐낼 수 있었는데, 이는 광산에서 갱도를 만들지 않고 땅에서 직접 철광석을 채굴한다하여 노천굴이라고 한다.

탐동에서 채굴한 철광석은 선광장(당시는 철광석을 선별하지 않음) 앞으로 옮겨져 철로 레일 위에 있는 20량 정도의 화차에 미리 실어놓으면 기관차가 와서 매달고 운행했는데 하루 1~2번씩 양양역을 거쳐 원산 쪽으로 싣고 갔다.



● 변전소 설치와 목탄차가 2대나 있었다.

당시 외솔배기에서 서선리 쪽의 공터에 경찰서와 변전소가 들어섰는데 여기에서 광산과 양양으로 나누어서 전기를 보냈으며 이 전기는 영월에서 들어와 수동을 거쳐 들어 왔다.

당시 양양광산 사람들은 주로 미나미골 입구에 있었던 시장을 이용했는데 이 때 탑동을 오가는 자동차는 숯불을 피워서 다니는 차 2대가 운행했는데 그나마 1대가 망가져서 1대가 겨우 운행했는데 이 목탄차가 힘이 없다보니 약간 높은 고지대에서도 빌빌거리며 겨우 올라가곤 했다.

● 서선리 철길의 안경다리 성토공사는 전라도 보급대원들이 했다.

서선리 안경다리 공사는 전라도 사람들로 구성된 보급대원들이 철길 성토 공사를 했는데, 이때 보급대원들은 새벽부터 우리 동네에 있는 함바집에서 밥을 먹고 4명이 1조가 되어서 산을 깎아내 흙을 파서 손수레로 운반하여 상자에 넣고 다졌으며 일본 말로 야리끼리[야리키루:완수하다] 라고해서 일을 부지런히 하고 끝나치고 나면 바로 퇴근하였다.

안경다리 터널공사 시 콘크리트를 타설하려고 판자로 거푸집을 만들어 놓은 것을 몰래 뜯어 책상을 만들어 사용하다가 발각되어서 학교에서 벌을 서기도 했다.

안경다리 높이는 30여m나 되는데 오랜 세월이 지나다보니 구조물 자체에 균열이 생기고 행인이나 차량이 통행할 때 안경 굴 위에서 시멘트 조각이 떨어지는 일이 발생하여 철거하게 되었다.

● 기차를 타고 속초 중앙시장역, 간성역, 통천역을 거쳐서 장전을 갔다 왔다.

당시 장전에는 이모할머니가 살았는데 이모부는 장전에서 큰 배를 몇 척을 가지고 있는 선주라 아주 부자로 살았다. 나는 어머니와 함께 광업소 사무실에서 표를 사서 기차에 올라 양양역, 속초 중앙시장역, 간성역, 통천역을 거쳐서 장전에 갔다 온 적이 있다.

그리고 집안의 이도형씨가 농사일을 하다가 급성맹장염에 걸려서 기차를 타고 원산의 큰 병원에 가서 수술을 받고 와서 살았는데, 그때는 맹장염이 걸려도 고치지도 못하는 그런 시절이었다.

- 서선리 마을은 광산이 들어오기 전에는 양양에서 제일 부자 동네였다.

일제강점기 양양에 광산이 들어오기 전에는 우리 서선리 마을이 양양에서는 제일 부자동네였다. 이 시기에는 서선리 이씨 문중의 종중의 땅이 서선리와 장승리를 비롯하여 감곡리 까지 많은 땅을 소유하고 있어서 해마다 도지(賭地)를 500섬씩 받을 정도로 부자였으며 양양에서 농약을 제일 처음으로 시작한 마을로 기억한다.

그러나 양양에 광산이 들어오고부터 우리 마을은 서선리와 장승리에 소유하고 있던 논 밭 전지를 일본 사람들에게 다 빼앗기고 나니 제일 못사는 동네가 된 것 같다.

## 〈강현면-6명〉

▶ 장용진(남.90 강현면 정암1리 2020.9.16)



구술증인 장용진 씨 모습

- 옹호리 눈 고개에서 서행하는 기차에 몰래 올라탔다.

정암1리에서 태어나서 8:15해방이 되던 해에 소학교 6학년을 졸업했고 6:25사변 시 고급중학교 2학년 2학기 때였는데 대부분 걸어서 학교를 다녔으나 때로는 기차가 옹호리 눈 고개를 올라갈 때는 서행하므로 올라타서 매달리어 가다가 양양역 부근에서 서행하면 뛰어내렸다.

객차는 3~5칸이고 화차가 10여 칸이었는데 화차에는 군수물자를 싣고 다녔고, 철길로 학교를 다니는 경우가 많았는데 소학교 4학년 때 물치천 철교를 건너던 사람이 기차를 만나 사망사고가 나기도 했다.

낙산역 간판은 한문으로 써져 있었으며 역 이외에도 1층짜리 커다란 역장관사가 있었고, 2층으로 된 관사 3~4동과 마루보시(제재소), 도정공장, 목재와 명태 야적장, 마초가리 등이 있었다.

● 기차역 관사 앞에 심어놓은 땅감(토마토)을 훔쳐 먹었다.

관사에는 30여명 정도의 사람들이 살았으며 앞의 텃밭에는 토마토 밭이 있었는데 우리는 땅감이라고 부르며 훔쳐 먹었으며 관사 처마에 굴껍질을 말리고 있었는데 처음 보는 신기한 것이었다. 매일 관사 앞길로 학교를 다녔는데 우리들은 “미사리 새끼들 나와라!” 하고 소리 지르고 도망가기도 했다.

사촌 큰형님인 장용주와 김남필의 작은 아버님인 김은복 씨가 명태 야적장과 도정공장을 동업으로 운영을 하시는 바람에 쌀과 쌀겨를 가져다 먹으며 풍족하게 살았고 명태는 원산에 가서 팔았다.

이때 우리 아이들은 명태 야적장에 쌓아놓은 명태 눈알을 빼먹기도 하였다.

● 기차역 여관 숙박계는 경찰서에서 검사를 받았다.

인공 때 학교 기숙사 생활을 하기도 하고 이모사촌 형부이신 양재춘 씨가 운영하는 양양역 앞의 여관에서 일을 도와주며 지내기도 했는데 손님들의 숙박계를 기장해서 경찰서로 가지고 가서 신고하고 검사를 받았다.

여관에는 기차 판매원들이 묶기도 했는데 가지고 온 좌판에는 빵, 엿, 평양밤, 과자, 사탕 등이 있어서 조금씩 감춰두고 먹다가 걸려서 곤혹을 치루기도 했다.

● 대포리 고개위에 간이역이 있었다.

고급 중학생 시절 축구부에서 골키퍼를 했는데 원산행 기차를 타고 원산 제1여고에서 원산 고급중학교와 축구 경기를 해서 이기기도 했는데 당시 대포고개에 간이역이 있어서 잠시 쉬어갔던 기억이 난다

6·25전쟁 시 7월에 군대 신체검사 받으러 주먹밥을 싸가지고 원산 제1여중으로 기차타고 갔었는데 신체검사에서 마당밭이라고 불합격 판정을 받고 귀향을 하게 되었다.

그때 우리는 사정을 해서 겨우 증명서를 받아서 내려오게 되었는데, 올라갈 때에는 기차를 타고 갔지만 내려올 때에는 기차길이 폭격으로 끊어져서 걸어 내려오는 길에 원산에서 중공 군인이 폭격을 받아서 사망하는 것을 보았다.

그때를 회상하면 당시 마당밭이 나를 살렸으니 천만 다행으로 여기며 지금껏 살고 있다.



낙산사역 관사위치를 증언하시는 장용진씨 모습

▶ 손인호(남.82) 강현면 강선리 2020.10.11



구술중인 손인호 씨 모습

- 강물이 불어나면 설악산 상류에서 통 나무로 뗏목을 만들어 옮겼다.

강선리 토박이로서 왜정시기 일곱 살 때 소학교 1학년 이었는데 해방이 되고 조금 있더라니 인공정치가 시작되자마자 바로 8월에 2학년으로 진급했다.

왜정시기 소학교 때에는 일본말을 조금 배우다 말고 해방이 된 후 처음으로 ‘가가 거겨’를 배웠고 구구법을 모르는 학생들은 나머지공부를 시켰다.

그 시절에는 장마철에 홍수가 나서 물치천에 강물이 불어나면 둔전리, 석교리 등 강 상류 지역에서 나무를 베어 하천을 이용해 물 나무라고해서 통나무로 뗏목을 만들

어 떼내려 보내 강선리 앞에서 꼬챙이로 찍어서 건져 올려 낙산사역으로 가지고 가서 기차에 싣고 북으로 들어가는 것을 종종 보았다.

왜정 때에는 주로 설악산 피골과 장재터 쪽에서 우차꾼들이 원목나무를 싣고 정암리 낙산사 역 목재하치장에 산적해놓으면 나중에 기차가 나무를 싣고 원산 쪽으로 들어갔는데, 아주 큰 원목을 화차위로 상차를 할 때에는 여러 명의 목도꾼이 나무를 옮겼다.

그리고 아주 오래전서부터 물치천에 물이 자주 범람하다보니 왜정시대에 강현면 전체 동네마다 인부를 동원해 강선에 제방을 쌓으려고 학구띠기를 했는데 그때는 모두 등짐으로 일을 했다고 한다.

### ● 안변 사과 맛은 지금도 잊지 못한다.

우리 집안에는 나보다 14살 위인 큰댁 건호 형님은 왜정 때 대포소학교 졸업한 후 ○○에 있는 철도학교 졸업한 다음 함흥철도국으로 들어가 원산, 평강, 평양, 신의주 그리고 경원선 등의 노선에 차장 하시다가 나중에 평강 어느 산골의 작은 동네에서 역장을 지냈다고 한다.

그 형님께서는 3년 전 90세 나이로 돌아가셨는데 군정 때인가 양양에서 술을 좋아하시는 이춘재씨 하고 동해일보 기사를 같이 하셨다.

기차 승무원들의 가족은 요금이 무료이므로 어머니가 큰댁어머니와 미역, 오징어 등을 가지고 갈마역에 가서 장사를 하시다가 내려오시곤 하였는데, 그때에는 주로 조그마한 밤과 사과를 사가지고 왔는데 그 작은 밤도 맛이 있었지만 특히 안변사과는 엄청 맛이 있어 지금도 그 맛을 잊지 못한다.

당시 나는 나보다 두 살 많은 사촌인 남호형님과 저녁 9시에 도착하는 기차시간에 맞추어 역에 마중 나갔던 기억이 나는데 그때는 어린 시절이라 사과를 받아먹는 재미로 나갔다.

그때 어머니와 큰 어머니께서는 원산 밑에 있는 갈마역에 가서 장사를 하시다가 다 못 팔면 본역(원산)에 가서 장사를 하시고 내려오시곤 하였는데, 당시 낙산역에서 갈마역 까지 기차요금은 북한 돈으로 81원인 것을 지금도 분명히 기억한다.

### ● 속초역까지 공짜로 기차를 타고 갔다가 올 때에는 걸어서 내려왔다.

나는 가끔 큰댁 남호형님과 차장하는 건호형님의 이름을 팔아 속초역 까지 공짜로 기차를 타고 갔다가 속초역 에서는 건호 형님의 이름을 팔수 없어서 1시간 이상 걸려서 걸어서 돌아오기도 했는데, 그때는 어린마음에 기차를 타는 재미가 있어 걸어 올 때에는 힘이 든다는 것도 모르고 일단을 기차를 타고 본 것이다.

그리고 6·25가 나기 전해에는 어머니 몰래 추석날 떡을 싸 가지고 기차를 타고 천

진에서 선생을 하고 계시는 정호 형님 있어서 그 밑의 동생인 남호 형님과 함께 갔다가 돌아올 때에는 기차를 타고 내려온 기억이 생생하다.



속초역사 옛 모습

- 어머니와 큰 어머님이 낙산역으로 가서 학도병으로 차출되어가는 정호 형님과 이별을 했다.

큰댁 정호 형님은 선생을 하시다가 그만두고 원산 제1고등학교를 다니다가 6·25가 나던 해인 7월인가 2학년 때 학년말 시험을 보러 갔다가 시험을 보러던 그 학생들 전원이 몽땅 학도병으로 차출되어서 원산에서 기차로 내려간다는 소식을 듣고 어머니와 큰어머니는 낙산역에서 정호형님을 보았다고 한다.

그때 정호형님 외에 모든 학생들은 전부 학생복을 입은 채였다고는 말을 전해 들었으며, 그 후 형님하고는 영영 이별을 하고 마는 슬픈 기억이 있는데 아마도 정호형님은 낙동강 전투에서 전사하였을 것이라고 보고 있다.

- 낙산사역 인근에 있는 도정공장 옆에 차단기가 있었다.

강선리 사는 이상훈씨는 일정 때 서울에 가서 중학교를 다닌 후 정암리 낙산사역에서 한포카를 타고 다니면서 철로를 점검 및 정비 보수일을 하는 고구꾼 또는 고꾼이라 했는데 이 고구꾼들도 왜정 때부터 일본사람들이 사용하던 관사에 묶기도 하였다.

그리고 낙산역의 기차선로는 양양역과 속초역을 오가는 원 철도선 옆으로 화물을 실을 수 있는 철로레일선이 별도로 있었다.

원산 쪽에서 기차가 내려오면 정암리 끝 부분인 물치 쪽에서 깃발을 든 사람이 깃발을 흔들며 수신호를 하였으며, 역 부근의 도정공장(정미소) 부근에는 기차 차단기가 있었고 왜정 때는 잘 모르지만 인공 때에는 오학현씨 라는 분이 정미소를 운영했다.

● 쌍 가달 비행기가 빙글 빙글 돌다가 역 구내 마초가리를 포격했다.

6·25가 나던 해 추석 전 어느 날 같은 마을에 살던 친구 황돈태와 함께 당시 지금의 장산리 군부대 아래에 있었던 중학교에서 공부를 하고 돌아오는 하교 길에 쌍 가달 비행기가 빙글 빙글 돌다가 당시 낙산사 역사 인근 관사 옆에 쌓아두었던 가마니와 마초가리를 공습하는 것을 보았는데, 천지를 진동하는 폭발소리와 함께 불기둥이 솟아오르면서 마초가리가 타고 있었다.

이때 나는 황돈태와 개울 건너 아카시아 나무숲으로 뛰어들어 얼굴이 굵혀가면서 숨었는데 이때 역에 쌓아 두었던 마초가리와 가마니 모두가 폭격에 맞아 소각 되었지만 당시 역사 대합실은 화를 면했었다.

그 무렵 바다에서 군함이 물치천의 철교를 폭파하기 위하여 함포사격을 가했으며 그 중 한발이 강선리 김성배 집 부엌에 떨어졌는데 다행히 불발탄이어서 무사했다.

▶ 이상준(남.90세) 강현면 주청리 2020.5.11



이상준 씨 모습

● 장전 금강중학교에 기차를 타고 다니다.

일제시대 낙산에 살면서 양양 소학교에 다녔는데 학교를 가려고 정암리에 있는 낙산사역까지 걸어서 다녔고, 가끔 낙산에서 기차를 타고 속초에 구경 다녔다.

6학년 때 기차를 타고 4박5일 서울에 수학여행을 갔다. 여행비를 내지 못하는 친구들은 가지 못했다.

양양역에서 저녁기차를 타고 갔는데 기차에서 자면서 서울에 도착하니 아침이었다. 우선 남산에 있는 일본 신사를 참배하게 했고 총독부, 화신 백화점, 또 다른 백화점 등을 구경하고 창경원도 구경하였다.

다음은 경인철도를 타고 인천으로 가는데 의자가 동해북부선보다 못했다. 인천에서는 월미도를 구경하는 등 선생님이 여러 곳을 골고루 구경을 잘 시켜 주었다.

양양소학교를 졸업하고 기차를 타고 장전에 있는 금강중학교에 시험을 치러 갔다. 5년제 중학교인데 신입생을 65명을 뽑는데 일본 학생은 우선 1/3을 합격시키고 조선 학생을 뽑는데 입학시험을 치렀다.

조선학생은 경쟁률이 엄청 높았는데 다행히 나 혼자 합격하여 기숙사에 들어가서 학교에 다니고 2주에 한번 씩 기차를 타고 집에 다녔는데 기차역 이름이 절(사찰)이름과 같은 곳은 낙산사역과 안변에 있는 석왕사역 뿐이었다.

기숙사에 있으니까 반찬을 가지러 온다. 그 당시 강원도에는 중학교가 장전, 원주와 철원에만 있었고 강릉이나 춘천에는 농업학교, 상업학교가 있었다. 금강중학교에는 양양 학생은 3명뿐이었다.

#### ● 기차역마다 일어나는 재미있는 일들이 많았다.

그때는 강릉 사람들이 양양역에 와서 기차를 타고 서울, 원산, 만주, 간도로 가는 사람들이 타고 가기 때문에 승객이 많고 복잡했다. 승객들은 안변까지 와서는 여러 곳으로 노리까이(환승)하여 다른 지방으로 목적지를 찾아 갔다.

기차가 가다가 다른 역에서는 잠깐 머물지만 간성역, 고성역, 통천역에서는 오래 머물다 간다. 오래 머물면서 뜨거운 물을 공급받는다. 기차는 증기를 이용하여 가기 때문이다. 안변역에 도착하면 사과 장사를 하는 아주머니들이 창문에 사과 광주리를 들이대고 “사과 사요. 사과사요!”를 연발한다. 안변사과는 색깔도 곱고 맛도 아주 좋았다. 그래서 선물로 사과를 대나무 가구에 담아 팔기 때문에 사람들 마다 사과 가구(상자)를 들고 갔다.

고성에 도착하면 빵 장사하는 아주머니들과 붉은 시루떡 장사를 하는 아주머니들이 다가온다. 승객들은 빵떡이나 시루떡을 사서 차에서 먹었다.

화물칸에는 말린 명태와 목재를 많이 싣고 간다. 명태는 장전, 원산까지 가고, 목재도 장전과 원산 조선소에 하역하는데 인부가 4명씩 목도를 하여 내린다. 장전과 원산에 큰 조선소에서 양양에서 싣고 간 목재로 배를 만들었다. 조선소에서는 엄청 큰 군함을 만들고 있었고, 배의 색깔도 회색(국방색)을 칠하였다.

태평양 전쟁이 심화되면서 금강중학교에서는 이상한 소문이 나기 시작하였다. 즉 학생들이 양양 남대천 철교를 철거하는데 중학생들이 동원된다는 것이다. 당시 양양 남대천 철교는 완전히 다 놓아 철교에 널판을 두 개를 놓아 사람들이 걸어 다니게 되어 있었다.



고성역사 개통식 현장 옛 모습

그 엄청난 무거운 철교를 15세의 학생들이 어떻게 해체하느냐 하고 걱정들을 하고 있었는데 워선에서 검토한바 중학생들은 할 수 없다고 판단하였는지 취소되어 안도하였다.

● 북한 공화국 시대는 신분증이 없으면 기차를 타지 못했다.

1945년 8월 해방이 되어 기차가 일제강점시대와 같이 다녔다. 그런데 기차 방식이 폭신한 고급이었는데 어느 새 누가 방석카버를 뜯어 가서 딱딱한 나무판이 되어 엉덩이가 아팠다.

일제강점시대에는 증명서 검사가 없이 그냥 기차에서 자유롭게 내렸는데 공화국시대에는 신분증 검사가 심하여 학생증이나 도민증이 없으면 기차를 타지 못하고 도착지에 가서도 나가지 못했다. 북쪽에 사는 사람들이 양양까지 기차로 와서 월남하는 사람들이 생겨났기 때문이다.

그 사람들은 양양에서 며칠 묵다가 안내원을 구하여 38선을 넘어 월남하거나 배편으로 38선을 넘었다. 우리 아버지도 월남하는 사람들을 소개하여 38선을 넘게 한 일을 보았다.

막내 삼촌이 김일성을 좋지 않게 말한 게 누가 밀고하여 잡혀서 원산형무소에 갇혔다고 연락이 왔다. 집에서는 야단이 났고 미숫가루를 만들어 어머니와 기차를 타고 면회를 갔는데 미숫가루에 소금으로 간을 하여 만들었는데 소금을 넣었다고 받아주지 않아 그냥 가져왔다.

옷도 죄수 색깔(푸른색)이어야 받아주었고 팬티도 죄수 색깔이어야 하는데 흰색 팬티는 허락이 안 되었다. 일제강점시대에는 형무소가 한 동 뿐이었는데 해방 후 공산

주의가 정권을 잡으면서 죄수들을 시켜 형무소를 그 옆에 한 동 더 지었다.

일반 범죄는 가볍게 벌을 주지만 김일성 가문에 대한 흉을 보면 엄하게 벌을 주었다. 그 후 삼촌은 아오지 탄광으로 보냈다고 하는데 생사를 알지 못한다.

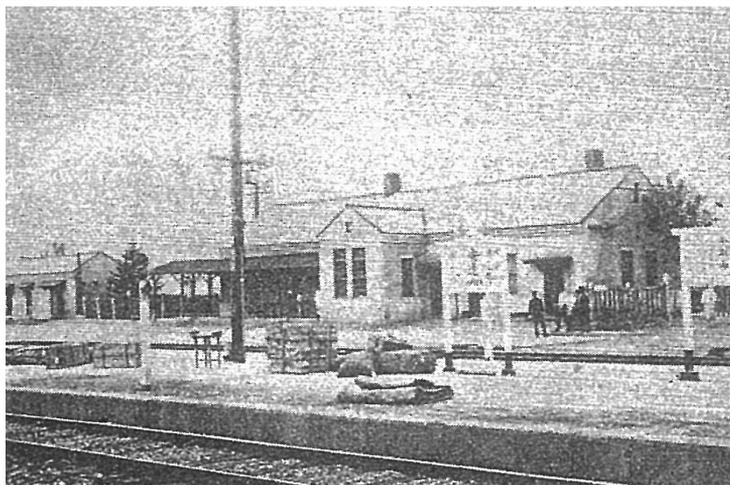
▶ 최종원 (남.83세) 강현면 강선리 2020.5.4.



최종원 씨 모습

● 외가가 안변이어서 자주 기차를 타고 다녔다.

일제 강점기에 연창리에 살았다. 외가가 안변이어서 자주 기차를 타고 안변으로 다녔다. 연창역에서 기차를 타고 안변역을 향하면 얼마나 빠르게 달리는지 땅이 빙빙 도는 것 같았다. 안변에는 호수가 있어 파란 호숫가를 거닐면 기분이 아주 좋았고 넓은 사과밭이 있어 사과를 사 먹었다. 당시 사과가 드물어 사과 맛은 참 맛있었다.



안변역사 옛 모습

그때 기차타고 다니는 사람들이 많았는데 어머니가 “저 사람들은 강릉 사람인데 양양에 와서 기차를 타고 경성으로 가는 거야” 하고 말씀하셨다. 강릉 사람들도 양양에 와서 기차를 타고 경성으로 갔던 것이다.

● 아버지는 화차 1량을 통째로 빌려 청어장사를 하셨다.

당시 속초에는 청어가 많이 잡혔다. 판매할 곳이 마땅치 않던 때인데 아버지는 속초에서 청어를 사서 화차 1량을 통째로 빌려 청어를 싣고 중국에 가서 팔고 오는 장사를 하셨다. 아버지가 중국 장사를 가시면 한 열흘이 걸려 돌아 오셨다. 우리 형제는 아버지가 장사를 갔다가 올 때를 손꼽아 기다리곤 했다. 아버지가 오실 때 과자와 선물을 많이 사오시기 때문이다.

기차 화물차가 남대천 변까지 가서 서 있었는데 양양 사람들이 동원되어 남대천에서 자갈을 골라서 쌓아 놓으면 화물차에 싣고 북쪽으로 갔다. 북쪽 어디에 기차길을 닦는데 쓰인다고 하였다.

또 양양광산에서 솔개미차에 실어온 광석을 연창역에다 쌓아 놓으면 기차가 와서 싣고 갔다. 그 후 광산까지 철도가 놓여 직접 양양철광에서 싣고 갔다.

설악산에서 나무를 베어 목재를 우차 10여대씩 줄을 지어 싣고 와서 기차 정거장에 쌓아놓았다가 기차로 실어갔고, 소나무에 상처를 내어 송진이 흘러나오면 모으고 관솔(송진)에서 기름을 뽑아내어 드럼통에 담아 역시 기차로 실어갔는데 비행기 연료로 쓰인다고 했다.

● 기차를 타고 양양의 친척집에 심부름도 다녔다.

해방이 되면서 우리는 아버지가 벌어놓은 돈으로 강현면 회룡 벌에 논을 사고 강선리로 이사를 하였다. 자주 양양 친척집에 심부름을 다녔는데 낙산역이 정암2리에 있었는데 기차를 타려고 정거장에 가면 역 마당에 강현면 지역에서 거두어들이는 현물세(주로 벧가마니)를 산더미처럼 쌓여있었다. 그 벧가마니를 기차로 실어갔다.

때로는 양양까지 걸어도 다녔는데 신작로로 가면 돌아서 가기 때문에 멀지만 기차길로 가면 지름길이어서 기차길로 다니기도 했는데 양팔을 벌리고 비행기처럼 기차길 위를 걸었다. 뛰기도 했는데 기차가 오면 기관사는 욕을 하며 석탄을 나에게 던져 맞기도 했는데 우리는 막 도망갔다.

우리는 피를 내어 철로에 귀를 대면 기차가 멀리서 오는 것도 알 수 있었다. 그래서 미리 기차길에서 내려서 피했다. 또 못을 기차길 위에 놓았다가 기차가 지나가면 납작해져 솥돌에 같아서 칼을 만들어 그 칼로 밥도 깎아먹고 연필도 깎아 여러 가지로 장난감과 놀이감이 되었다.

● 양양역과 낙산역에는 전쟁 물자와 마초가 산더미처럼 쌓였다.

1950년 6월 중순 1주일 동안 기차에 탱크와 자동차, 대포, 연료탱크 등 무기들과 인민군을 많이 싣고 왔다. 양양역에도 물건들이 가득 찼고 낙산역에도 쌓아 놓을 데가 없이 가득했다. 말 먹이(마초)도 산더미처럼 실어다 쌓아놓았다.

아이들은 못 보던 탱크와 자동차 무기들이 신기하여 구경 다녔다. 우리 마을 사람들은 인민군들에게 준다고 계란을 건어다 주었다. 그때 처음 본 앰블런스는 빨간 적십자가 새긴 예쁜 차로 기억에 남는다.

6·25전쟁이 나고 8월 미군 비행기가 낙산역을 폭격할 때 기름 탱크에 불이 붙었는데 연기가 하늘을 덮었고 옆에 있던 마초가리에 옮겨 붙어 엄청나게 연기가 났고 불이 꺼진 후에 철로가 휘어 있었다. 그리고 그 후부터는 기차는 다닐 수가 없게 되었다.

▶ 추종삼 (남.81) 강현면 둔전리 2020.5.17.



구슬중인 추종삼 씨 모습

● 나는 동전으로 반지를 만들고, 어머니는 시멘트 포대로 공책을 만들어 주셨다.

1945년 8월15일 해방 후 3·8 이북이었던 우리 동네 강현면 둔전리는 인공(人共)치하에 속해있어서 나는 당시 회룡인민학교에 다녔다.

그때는 지금처럼 공책을 따로 팔지 않은 시절이라 우리가 직접 백노지(두루마리종이) 사서 종이를 잘라 공책을 만들어 써야 하므로 가끔 학교가 끝나면 연필이나 백노지를 사러 물치 소비조합(문방구점)에 가곤 했었다.

학용품을 사러 물치로 내려오면 또 한 가지 할일이 있다. 그것은 다름 아닌 기차를 구경하러 철길을 나서게 되는데, 기차를 기다리는 동안 철길에 귀를 대고 조용히 들어보면 아주 멀리서도 오는 기차소리가 철로를 타고 들려온다.

그 소리는 기차가 가까이 오면 울수록 더 크게 들리게 되는데, 그때 철도 레일 위

에 대못이나, 일본 동전을 몇 개를 드문드문 놓으면 기차가 지나가고 나면 대못과 동전이 얇게 퍼지면서 늘어난다.

그때는 어린 마음에도 불구하고 대단한일을 해낸 것처럼 의기양양하게 집으로 돌아와서 얇게 퍼진 대못은 갈아서 칼을 만들고 그 칼로 얇게 늘어난 동전 속을 계속 깎아서 파내고 나서 동그란 모양이 만들어 지고 난 후 사포(砂布) 같은 것으로 문지르고 나면 실반지가 만들어지게 된다.

그 당시에는 반지가 희귀하였던 시절이라 그 반지가 상당히 인기가 있었던 물건이어서 친척집 여자들에게 주면 잘 대해 주었고 특히 당숙모가 척산에서 시집을 왔는데 실반지를 만들어 드렸더니 아주 좋아하셨으며 후에 시멘트 포대 종이를 모았다가 주어서 어머니가 공책을 만들어 주어서 어렵게 생활하던 그때 기억이 생생하게 난다.

#### ● 낙산사역이 폭격으로 전소되었다.

6·25 한국전쟁 전에 동네 인민위원장이 집집마다 말이나 소가 먹을 수 있는 풀을 몇 십 관씩 베어서 내라는 지시가 떨어졌다. 이는 전쟁 때 인민군 기마병들이 타고 다니는 말에게 먹일 마초가 많이 필요했기 때문이었다.

나는 어머니와 함께 둔전계곡의 학소암으로 가는 길에 풀을 베어 넣어놓았는데 비를 맞아서 검게 말랐다고 받지 않아 다시 베어서 파랗게 말려 가져가니 저울로 달아서 기차역 옆에 쌓아 놓았는데, 이때 각 마을에서 갔다 바친 마초 가리가 학교 건물만큼이나 높이 쌓아져 있었다.

그러나 그 산터미 같은 마초 가리는 6·25 전쟁이 터지고 난 후 7~8월쯤인가 우리 동네 방공호에서 내려다보니 미국 비행기가 연필처럼 생긴 폭탄을 떨어뜨리자 불이 확 붙더니 연기가 하늘을 덮었고 마초 가리에 붙은 불은 낙산사역 전체를 태워버리고 말았다.

그때 어린마음이었지만 마초를 두 번씩이나 갔다 바친 생각을 하면 속이 다 후련했다. 그러나 전쟁 중이었지만 동네 사람들이나 인민군들은 하늘에서 공격하는 비행기 보다는 보이지 않는 바다에서 쏘아대는 군함의 함포사격을 더 무서워했다.

#### ● 잊혀져 간 낙산사역 이별노래 가사의 첫 머리를 소개한다.

기차정거장은 만남의 장소이기도 하지만 이별의 장소이기도 하다.  
누가 작사 작곡했는지는 모르나 정든 이를 낙산사역에서 보내면서 헤어져야하는 슬픔을 노래한 낙산사역 이별가로 불리어 졌는데,

그 가사의 첫 머리를 소개하면 “ 떠나는 낙산사 역이다. 언제 다시 오려나 ” 인데 그 당시 정든 남을 떠나보내며 애뜻한 마음을 담은 노래가 젊은이들 사이에서 애창되고 있었지만, 이 노래의 전체가사를 아는 이가 몇 해 전에 돌아가셔서 아쉽게도 찾지 못하였다.



낙산사역 옛 플랫폼 흔적 모습

▶ 김성자(여.79) 강현면 강선리 2020.9.8.



구술중인 김성자 씨 모습

- 어머니가 기차를 타고 원산으로 쌀장사를 다녔다.

아버지가 낙산역장으로 계셨기 때문에 관사에서 살았는데 관사는 1층이었으며 방이 2~3개 있었고 목욕탕이 있어서 무연탄가루를 이겨서 만든 조개탄으로 물을 덥혀서 이용했다. 소학교가 현재의 강현초등학교 자리에 있어서 학교에 가서 친구들과 놀았다.

역 직원 가족들은 차비가 무료이므로 어머니가 동생을 업고 쌀장사를 하러 원산을 오갔는데 장사가 잘되어서 매일 다녀오다시피 했으며 동생 애기로는 그 당시 쌀을 파

는 것이 불법이라 쌀 전대를 만들어서 허리에 차고 그 위에 동생을 업고 다녔기에 동생의 다리가 오(○) 다리가 되었다고 한다.

## 2. 수기(手記)

▶ 이종우 (남.87) 손양면 수여리 2020.9.22. ◀◀◀◀◀◀



양양문화원부설향토사연구소  
이종우 고문

### ● 양양에 동해북부선 종착역인 양양역이 생겨 교통문화에 큰 변화가 일어났다.

양양사람들은 양양에 기차역이 들어서기 전까지는 서울의 문물을 받아들이기 위해 서는 주로 오색령을 넘어 인제를 경유 하였다 한다.

내가 네 살 때(4세)의 일이다. 1937년 12월 1일 양양에 기차역이 생기면서 교통문화가 확 바뀌고 양양은 영동지방의 교통요지가 되었다.

당시 나는 ‘뽕-!...’ 하는 기적소리 처음 들었고, 허연 연기를 내뿜으며 ‘칙칙폭폭 칙칙폭폭’ 소리 내며 달리는 시커먼 기차라는 것을 처음 보았으며, 기차를 처음 보았을 때 신기하다는 생각 없이 저런 것을 사람들이 타고 다니는구나. 그렇게만 생각했었다.

영동사람들이 서울로 가기 위해서 양양역으로 모여드는 사람들로 붐비었다.

양양역 이남 강릉, 삼척, 울진사람들이 ‘동해상사, 버스를 이용하여 양양역에 도착하고는 기차를 타고 안변역을 거쳐 서울, 평양, 청진방면으로 여행하였다.

양양에 기차역이 생기니 교통의 편리한 이점이 있는가 하면, 일제가 양양의 자원을 수탈할 목적의 나쁜 점도 있었다. 그 한 면이 양양광산의 철광석을 가져가기 위한 것이었으니 그것이 바로 양양광산 선광장까지 철로를 개설하고 철광석을 운반하는 기지가 되었던 것이다. 그것도 모자라 양양광산의 선광장에서 양양역까지 삭도[가공삭도

(架空索道):케이블카를 이르는 말이며 당시 양양지역에서는 속칭 '솔개미차'라고 했다.]로 철광석을 운반하였으니 우물 두레박처럼 생긴 솔개미차에 실은 광석을 화차에 직접 쏟아 붓거나 임시 저장고에 쏟아 부을 때 콧소리 하고 나는 소리가 우리 집(손양면 수여리)에서도 들을 수 있었다.

### ● 양양역과 역전의 변하는 모습

양양역사(襄陽驛舍)를 대충 그려볼 수는 있으나 다른 역사(驛舍)보다 규모가 컸으며, 양양역사에는 매표구(賣票口)가 3개였다. 내가 다녀본 양양지역 역 중에서 속초역은 2개, 다른 역은 1개였었다.

당시 여객열차는 아침 9시경 출발하고 저녁 5시경 도착하였으니 1일 1회 왕복하는 편 이었다. 그러니 외지 여객들은 양양역전의 여관에서 최소한 1박을 하게 되었으니 여관 여인숙이 성업하게 되었다. 양양역전 여관 중에 '진원섭'씨 여관이 2층으로 제일 컸으며 진원섭씨 동생 '진원복'이 내 동기동창이었으므로 가끔 놀러 가기도 했다.

진원복 친구와는 6·25 한국전쟁 중 헤어졌는데, 양양역사는 1950년 7월 23일 석양 무렵 미군의 함포사격으로 완전히 소실되어 그 형체는 찾을 길 없고 그로 인하여 양양에서는 기적소리가 끊기게 되었다.

### ● 양양역의 향수에 젖은 양양의 어른들이 생각난다.

양양의 기차역 소재지는 양양읍 청곡리였으나 양양사람들은 통상 연창역(連昌驛)이라고 불렀다. 고려시대 이래 양양의 역로(驛路)에는 인구, 상운, 오색, 연창, 강선에 역(驛)이 있었으며, 조선시대에 들어와서는 상운도 찰방(察訪:종6품 관직)이 16개 역을 관리하였었는데 연창역 내에 찰방이 근무하던 상운관(祥雲館)이라는 관청이 있었다. 세월은 바뀌었으나 연창역의 직능을 지우지 아니하고 그대로 따른 것으로 보이며 또한 기차역이 연창리와 거의 지척이니 연창역이라 불렀으리라 여겨진다.

현재 연창리에 소재하고 있는 양양읍사무소로 가는 길에는 “관아길”라는 도로명주소가 있는데 이는 상운관이 소재하고 있었기에 붙여진 도로명이다.

향수에 젖은 양양 어른들의 정서가 담긴 『巽陽面勝覽誌』(손양면승람지:1954년)의 내용 중 일부를 다음과 같이 추려 옮겨본다.

연창리에서 남대천 건너 남쪽을 바라보면 고월산(古月山, 孤月山)이 마주하는데 고월산에 올라서면 동쪽은 망망한 만리 창해, 남쪽은 동면평야. 서쪽은 현산(峴山)이 대립하고, 북쪽은 낙산사를 바라보게 된다. 고월산에서 설악산을 바라보다가 굽어 오른쪽을 내려다보면 철교, 왼쪽을 내려다보면 남대천교 [지금은 철교는 없어졌고, 남대

천대교와 낙산대교가 신설되어 있음] 는 동해안을 통하는 남대천교와 인도로 이용하  
는 철교 이 양교량은 영동의 최대 가설로서, 이 고월산을 가운데 두고 아래로 위로  
놓여 있고 바다와 같은 강물이 만폭의 비단을 펼쳐놓은 듯 아름답고 담박하여 소리  
없이 흘러가니 마치 은하수에 다다라 오작교를 바라보는 듯 천경상계(天京上界)가 분  
명하다.

춘화추월(春花秋月)에 가인제자(佳人弟子)들의 청사옥호(靑絲玉壺)와 금낭시절(錦囊  
詩節) 왕래부절(往來不絕)함은 용지불알(用之不調)하고 취지무금(取之無禁)하는 천고풍  
월(千古風月)의 주인공으로서 천연적인 조건을 부여하였거니와 개인 가을 맑은 밤에  
반륜고월(半輪孤月)의 밝은 그림자가 양양전경(襄陽全景)을 휩싸고 남대천 물을 따라  
흘러가니

“아미산월반륜추, 영입평강강수류” [(峨眉山月半輪秋, 影入平羌江水流) / 가을철 아미  
산에 밝은 반달이 떴으니, 달그림자기 평강강에 잠겨 흐르네.] 란 아미산에서 읊은 고  
시가 이 산의 야경을 그대로 그려놓은 것이 아닌가 한다.

이와 같은 고요한 달밤에 풀자리에 주저앉아 꽃가지를 휘어잡고 한잔 술을 마시려  
니 연창역에서 떠나는 기적소리는 천객소인(遷客騷人)이 그 뉘기냐? 이정천리(離情千  
里)의 향수를 자아내고 태평루(太平樓)에서 들려오는 은은한 통소 소리는 태평성대를  
자랑할 쟈

“수가옥적암비성, 산입춘풍만낙성”[(誰家玉笛暗飛聲, 散入春風滿洛城) / 누구의 옥피  
리 소리 고요히 날아드는데, 봄바람에 흩어져서 낙양성에 가득하구나.]  
'라고 한 고인의 시구는 낙성(洛城)이 아니고 양양성(襄陽城)이 아닌가 한다.'

이 같은 어른들의 향수에 감흥 되어 나도 한 수 다음과 같이 읊어본다.

#### 〈연창역의 기적소리〉

고요하고 달 밝은데  
풀 자리에 주저앉아  
꽃가지 휘어잡고  
술 한 잔 마시런데  
연창역 기적소린  
이정향수 자아내네.

태평루의 높은 다락  
통소 소리 은은하고  
복사꽃 살구꽃이

양주성에 가득필째  
연창역 기적소린  
천객소인 불렀노라.

● 동해안에서 가장 긴 양양철교의 위를 뛰어보기도 했다.

양양의 철교는 지금의 위치로 보면 북쪽은 동양농기계가 위치한 곳에서부터 송현리 양수장 옆 비아가 있는 곳까지 약간 굽은 상태로 교각은 21개가 설치되고 교각마다 갈 지(之)자 형태인 지그재그로 좌우에 1개씩의 대피 공간 철제구조물이 설치되어 있었으며, 교각과 교각 사이에는 철제빔이 얹어져 연결되었고 레일은 설치하지 않은 미완성의 철교였으나, 사람이 다닐 수 있도록 중앙으로 20cm정도 너비의 송판 2장을 연이어 깔아 놓았으므로 양양시장으로 빨리 가려고 할 때는 두려움을 무릅쓰고 이 철교를 이용했으며 나도 이 다리를 여러 번 건너보았으며 호기심과 만용으로 달려 보기도 했다.

일제가 말하는 소위 대동아전쟁(2차세계대전) 시기 일제는 철제의 고갈로 1944년경 철제빔을 철거해 갔다.

8·15해방 후 북한에서는 상판 철제빔을 다시 설치하였으니 레일은 설치하지 않고 6·25 한국전쟁을 맞게 되었었다.

6·25 한국전쟁 이전 1949년경 철교 밑으로 임시 철로를 설치하고 금강리 앞까지 레일만을 깔고 기관차만 1회 운행한 바 있다.



남대천 교각 옛 사진

군정 시기 수여리 마을에서는 그 레일 4가락을 뜯어 수여리 마을 앞 말기 다리로 이용했었다. 레일 1개를 8목도로 떼서 운반했었는데 나도 한몫했다. 그 후 1군사에서 철거 회수하여갔다.

물론 철교의 철제빔도 그 시기 철거했다.

● 철도부설을 위해 주민들이 노임을 받거나 인부로 동원되었다.

철도부설 당시 우리 어머니 아버지도 동원되어 사역하였으며 흙이나 자갈을 운반하는 작은 레일을 깔고 밀차(밀구루마)를 활용했다고 하셨다.

철로에 사용할 질 좋은 자갈은 양양 남대천 변(남문리, 서문리 앞)에서 채취하였는데 양양역 에서부터 서문리 앞까지 레일을 깔고 기관차로 산더미처럼 쌓아놓은 질 좋은 자갈을 운반하여 갔다.

나도 손양공립국민학교 3학년 때(10세)에 나에게 배당된 자갈 한 하꼬(한 상자때기)를 어령이로 자갈을 칩서 임무를 수행한 바 있는데 어린 힘으로 한 상자 채우기란 여간 힘든 일이 아니었다.

● 기차를 타고 수학여행 다녀오다.

일제 강점기 양양지역에는 지금의 초등학교 격인 소위 ‘○○공립국민학교’가 각 면에 1개교씩 있었는데 6학년 졸업반에서는 대부분 기차를 타고 건봉사와 금강산에 수학여행을 다녀왔다. 건봉사로 갈 때는 대진역, 금강산으로 갈 때는 외금강역을 이용했었다.

손양공립국민학교 내 3년 선배인 이주명(李柱明)씨가 금강산에 수학여행 갔다가 사온 괴면암 사진엽서 1장 선물 받은 기억이 까마득하게 생각한다.

● 양양군 청년들이 일본군에 강제 징용되어 양양역에서 고향산천 이별하다.

1944년 12월 8일 손양면에서 강제징용자 만20세의 청년 17명이 모두 당시 일가친척 마을 주민들이 그의 무운장구를 기원하기 위해 만들어준 “센닝하리[せんになはり(千人針)]”손수건으로 눈물을 닦으며, 일장(日章)이 표기된 어깨띠를 두르고 손양공립국민학교 교정에 집합하여 당시 손양면장의 일장 훈시를 듣고 일본 경찰의 엄호 하에 도보로 양양 현산공원 내에 있던 신사 앞 광장에 도착하니, 이미 양양군내 강제징용 청년들이 짐작 200여명이 집결하여 있다.

가족들도 환송객들도 모두 함께 신사에 참배, 환송대회를 끝으로 일본 헌병의 인솔 하에 군가를 부르며 양양역에 도착하였다.

양양역에는 이미 일장기를 X자형으로 기관차 앞에 매달고 대기하고 있던 특별열차에 200여명의 만20세 양양의 청년들이 몸을 실었으니 이것으로 마지막 이별의 눈물바

다를 이룬 그 장소에 나도 끼어 있었다.

### ● 8·15해방 후 ~ 1950년 기간의 목격과 체험담

#### ① 러시아군이 기차 편으로 양양에 입성하다.

1945년 8.15해방이 되자 어느 날 러시아군(소련군)이 온다기에 구경하러 남대천을 건너 양양역으로 달려갔다. 양양역 광장에 가니 러시아군을 태운 기차는 도착하지 않았나 이미 많은 군중이 모여 있었는데 알고 보니 러시아군 양양 입성 환영대회 격이었다.

나는 구경하러 갔으므로 군중 속에 들어가지 않고 기차가 들어오는 철로 가까이 다가 갔는데, 잠시 후 러시아군을 태운 기차가 기적소리 울리며 들어왔다.

차창으로 내다보는 러시아군은 모자는 내가 학교에서 수공(미술/공작)시간에 접어본 종이배같이 생긴 모자를 빼딱하게 쓰고 얼굴 모양과 눈빛이 우리와는 달랐다. 처음 보니 이상스러웠다. 신기한 것은 눈의 빛깔이 파래 보였으며, 기차에서 내리는 것을 보니 키는 커 보였다.

환영 군중들은 지휘자의 구령에 따라 만세도 불러댔다.

기차에서 내린 러시아군은 대오를 지어 도보로 당시 양양공립국민학교에 진주했다.

#### ② 러시아군은 기차 편으로 양양에서 철수하다.

1948년 어느 날(날자 기억안남) 양양역에서 러시아군 환송대회가 열렸다. 양양면 내 남녀 중고등 학생 전원도 참가했다. 보통 때의 기차는 양양역 내에 정차해서 승객을 태우고 출발하는데 그날 러시아군을 태울 특별열차의 객차는 여럿 이어져 기관차가 역내를 벗어난 청곡리 마을 앞에 당시 빙고(氷庫)가 있던 곳의 앞쪽에서 있었으며 환송 행사가 끝나자 기적을 울리며 기차는 서서히 출발하였으며 우리는 손을 흔들어 환송하였다.

#### ③ 양양의 남녀 고급중학교(고등학교에 해당) 학생들은 기차 편으로 통학하다.

당시 양양군의 행정구역은 지금의 고성군 죽왕면까지였고 남녀 고급중학교는 양양에만 있었으므로 자가 통학이 불가능한 양양 이북지역의 학생들은 일주일에 한 번만 집에 다녀올 수 있었다.

당일 통학이 불가능한 학생들은 일요일 아침 기차로 귀가했다가 그날 저녁 기차로 등교하게 된다. 학생들은 학교기숙사에 입사하였으며 일부 학생들은 통학이 가능한 거리의 친척 집이나 하숙집을 구하기도 하였다.

#### ④ 양양중·고교 하계수영대회 속초 청초호에서 개최하다.

1947년 8월 초순 전교생은 각자 도시락을 지참하고 양양역에 집합하여 기차를 타고

속초역에서 하차하여 반별로 대열을 지어 함께 교가를 부르기도 하면서 청초호 선착장에 도착하였다.

선착장은 나무로 되어 있었고 물은 맑지 않고 연못의 물보다 심하게 흐린 그런 물에서 수영대회가 열렸다. 호수에 배를 띄워 결승·반환점으로 하고 선착장 가장자리가 곧 출발선이자 결승선으로 하였으며, 하루 수영대회 일정을 마치고 우리는 모두 오던 길을 되밟아 속초역에서 저녁 기차를 타고 양양역에 도착 귀가하였다.

⑤ 동해북부선 기차에 몸을 싣고 북쪽으로 기차가 달릴 때의 환상, 낭만, 고통을 경험하다.

1946년 12월 바람도 세차게 부는 몹시 추운 날, 얇게 2중으로 언 남대천 물을 건너 5리가 넘는 날 버덩 길을 걸어 양양역에 도착하여 표를 끊고 출발시각이 되어 개찰구(改札口)를 통과하여 내가 오른 객차에는 객차 내에 나무 난로가 하나 있는데 (다른 객차에는 물로 반죽한 무연탄 난로도 있었다.) 땀감은 생장작이라서 불을 피울 수 없이 쾅쾅 언 몸을 녹이지도 못하였으니 이를 고통이라 할까. 낭만이라 할까. 어찌 되었건 달리는 기차의 차창 밖의 설악산 풍광은 웅장하게 보이나 검은 색깔이 간성까지 이어지고, 간성을 지나니 산의 풍광은 오밀조밀하게 산색이 밝게 보였다. 그날따라 추위에 바람이 세계 분다.

차창 넘어 번갈아 동해안 쪽도 바라보는데 발밑에선 레일 이음새를 철 바퀴가 넘어가는 딸깍딸깍 소리 이어지고 연신 기적소리 방방 울어대며 골을 지나고 산허리를 뚫고 달리는데 기관차의 화통에서 내뿜는 연기인가 증기인가 허연 연기가 마치 '한 폭의 기다란 하얀 비단 한 필을 끌고 달리는 것 같은데', 골을 누비고 산허리를 휘어감으며 차례로 산을 넘어 푸른 동해의 새하얀 파도에 어우러져 잠기는 듯한 광경! 다시는 볼 수 없는 광경! 아! 참으로 낭만이었으며 이제는 그려 볼 수도 없는 환상이다. 앞으로 동해북부선이 다시 개설된다. 하더라도 조물주인들 그러했던 환상적인 풍경 만들어내지 못할 것이다.

몇 정거장을 지났는지 장전항(長箭港) 정어리 기름공장 옆을 지날 때는 이 허연 비단 필이 정어리 공장에 쌓아놓은 덕을 휘감아 끌고 가면 어찌나? 순간 공연한 잡념도 가져왔다.

통천역(通川驛)을 지나 고저역(庫底驛)에 이르러 기차는 잠시 정차하고, 기관차는 단신으로 추지령무연탄탄광(楸池嶺無煙炭炭鑛)에 가서 무연탄을 화차에 가득 싣고 한참만에 돌아와서 객차를 이끌고 달린다. 동해북부선 열차는 상행할 때나 하행할 때나 기관차의 연료인 무연탄을 이곳 고저의 추지령탄광에서 무연탄을 가득 채우고 증기기관차는 달린다.



고저역사 옛 모습

⑥ 외금강역을 관광하다.

당시 북한에서는 중등학교 졸업반 학생 중에서 2,3명씩 선발된 학생을 전국수학경연대회(우리의 수학경시대회와 같은 격임.)에 출전시키는데, 제1회 수학경연대회가 1950년 5월 1일 외금강여자중학교에서 시행되었으므로 나로서는 외금강역을 관광 할 수 있는 기회를 얻었다. 지금 기억에 고급중학교에서는 전광식 선배가 선발되었었고, 초급중학교에서는 나를 비롯하여 이동형, 양호석, 윤우중, 이기태 등의 학우가 선발되어 참가하였었다.



외 금강역사 옛 모습

양양역을 출발하여 외금강역에 도착할 때까지 몇 시간 동안 차창 밖은 내다보지도 않고 시간을 아껴 예상문제 학습에 시간 가는 것도 잊은 추억이 되살아난다.

외금강역은 일제가 우리 한반도에 시설한 기차역 중에서 제일 아름답게 잘 지었다고 했다. 2층으로 된 역사의 외벽과 내벽 바닥은 모두 이탈리아에서 수입한 무늬 있는 대리석으로 치장하였다고 했다.

⑦ 양양의 농민들이 원산에 가서 고등어를 사다가 비료로 썼다.

비료가 부족한 양양의 농민들은 아침 기차를 타고 북강원도 도청소재지인 원산, 원산항에 가서 무진장으로 나는 고등어를 몇 가마니씩 사서 저녁 기차에 싣고 돌아와 썩혀서 비료로 사용했었다.

우리 어머니도 마을 어른들과 어울려 원산항에 가서 가마니에 넣은 고등어를 사서 그날로 돌아오셨다. 저녁 기차가 도착할 무렵 우리 아버지는 소에 질매를 메어가지고 가시고 나는 지계를 지고 양양역에 가서 어머니가 사오신 고등어 가마니를 화차에서 내려 소 등에 싣고 지계에 짊어지고 온 기억이 생생하게 남은 것을 되새겨 추억하니 부모님을 추모하는 눈물이 불을 적신다.

⑧ 6·25 한국전쟁의 대동맥 역할의 종창역인 양양역

1950년 5월 22일 등곶길에 양양시장의 한 벽보에 ‘조선민주주의인민공화국 내각 코무니케’ 제하에 “1950년 6월 28일 남조선의 대통령 이승만과 부통령 이시영을 체포한다.” 이런 내용의 포스터를 보고, 내 나름대로 남조선 수뇌부를 체포하려면 그전에 여러 가지 조치들이 있어야 할 것인데, 남침할 것인가? 유격대를 침투시킬 것인가? 여러 가지를 예견해보면서 중형인 이종범(李鍾範)과 아버지께 말씀드리면서 시국이 이상해질 것 같으니 조심하며 지켜보자고 하였는데, 그 후부터는 기차가 부정기적으로 운행되면서 양양역전 도로변 부지에는 군수 물자들이 야적되기 시작했으며, 기차에 실려 온 여러 대의 대포는 당시 양양군내무서 광장(지금의 양양군의회 앞 광장. 일제 강점기에는 양양경찰서)에 임시 정치(定置)하기도 했다.

급기야 6월 20일부터는 기차를 이용하여 인민군병력이 양양에 집결하고, 6월 21일에는 탱크 20대, 6월 23일에는 탱크 21대가 기차에 실려 와서 지축을 흔들며 남대천을 건너 월리 강변 아카시아 숲속에 잠시 머물렀다가 그날 밤중에 38선 지역으로 전진 배치되었었다.

⑨ 1950년 7월 23일 양양역은 미함대의 함포사격 타깃(과녁)이 되고 말았다.

당시 양양의 도평지구는 일부는 옥토, 일부는 초원, 일부는 백사장이었다.

대부분의 농가에서는 집집이 소를 한두 마리는 사육하고 풀이 무성한 도평들 초원으로 손양면 송현리 수여리 금강리 송전리 가평리, 양양면 연창리 송암리 청곡리의

농가에서는 주로 어린이들이 목동이 되어 오후에 소를 몰고 나아가 소의 배가 pingping하게 부르도록 소에게 풀을 뜯게 하니, 남대천 도평들의 초원에는 누런 소들이 떼를 지어 한가로이 풀을 뜯는 정경은 참으로 평화스러운 전원의 풍치가 아닐 수 없었으며 이런 풍치는 나날이 이어지고 있었는데……

1950년 7월 23일 오후 5시경 약간 흐릿한 날씨였는데, 미 군함 2척이 손양면 여운포리 앞바다에 나타나 머물다시피 하면서 서서히 북상한다는 소식을 들은 나는 집 뒷동산에 올라 내 동생(중관)이 버딩에서 소먹이는 풍광을 건너다보고 있었다.

그때 미군 정찰기 1대가 가평리 쪽에서 남대천 버딩 위를 지나 양양역 상공에 이르러 여러 번 배회하더니 다시 가평쪽으로 날아갔다 잠시 후 되돌아온다.

돌아온 미군 정찰기는 양양역 상공에 높이 떠서 큰 원을 그리며 한 바퀴 도는데, 양양역 내의 기관고(기관차를 넣어 두거나 수리하는 차고)에서 시꺼먼 불기둥에 섬광이 번쩍 치솟아 오르더니 몇 초지나 벼락 치는 듯 쿵! 소리에 이어, 바다에서도 쿵!쿵!쿵! 쿵, 양양역에서는 벼락 치듯이 쿵!쿵!쿵!쿵! 헤아릴 수 없이 수십 개의 화염에 양양역은 물론 역전 부근에 야적해 놓은 폭약도 일제히 폭파되었으므로, 이로써 양양역은 자취를 감추게 되었다.

이 같은 석양 녘 날벼락에 도평 버딩에서의 소 떼들도 놀라 이리저리 후닥닥 들뛰는 혼란의 순식간이 연출되었으니 소들은 주인(목동)과 같이 출행장으로 집을 찾아 돌아가는 한바탕 아비규환이라 할까 소동이 일어났다.

바로 이날 저녁 양양고급중학교 3학년 졸업생 일동이 인민군에 입대하기 위하여 학교에 집합하였다가 양양역으로 가려고 준비를 하고 있을 때 일어났던 일이었다.

▶ 김찬수(남,81) 당시 강현면 중북리, 현 춘천시 동내면 거두리 1125-1, 2020.10.26



수필가 김찬수

## 내고향 낙산사역(洛山寺驛)

낙산사역(洛山寺驛)은

강원도 양양군 강현면 정암리에 소재한 기차 역(驛)이다.

그리운 내 고향 양양(襄陽)에 있는 역(驛) 이름이다.



역에서 서쪽을 올라다보면 바로 눈앞에 웅장한 설악산 대청봉이 남북으로 길게 우뚝하고 다시 뒤로 돌아서서 동쪽을 내다보면 동해바다가 왼편 북쪽 밧독재(외옹치:外翁峙) 앞 먼 바다로부터 오른편 남쪽 낙산사 꼭대기 위로 펼쳐지는 넓고도 넓은 푸른 바다와 아득한 저 멀리 수평선은 가히 천하 제일가는 고장에 서서 바라 볼 수 있는 느낌을 갖게 되는 곳이다.

내가 1945년 해방 되던 해 이른 봄 할머니와 어머니 손에 이끌려 한살 아래 남동생과 같이 함경북도 중성에서 기차를 타고 고향엘 와서 내린 역이다.  
그때 다섯 살인 나는 기차를 처음 타 보았다.

빠~양! 하는 경적소리와 칙 칙 폭폭 하며 미끄러지며 달릴 때에 내는 소리를 들으며 청진 함흥 원산 안변 통천에서 부터 왼편으로 푸른 바다, 동해가 내다보이는 낭만

의 기차여행 이었다고 훗날 그저 짐작이 갔을 뿐이리라.

다섯살 박이 네살 박이가 무슨 낭만을 알았겠느냐 마는 해금강을 지날 땐 어른들이 법석을 떨며 저기를 보라고 손가락질을 할 때 나도 같이 차창 밖으로 해금강의 여기 저기 기묘한 바위산을 신기하게 내다보았던 기억이 떠오르는 듯도 하다.

고 향에 와서 할머니와 어머니는 친척 잔치 집일을 거들며 며칠을 보냈다. 그 며칠 머무르는 사이에 나의 가정에 갑자기 하늘이 무너지는 듯 한 슬픈 일이 벌어졌다.

나와 내 동생이 유행병인 홍역에 걸린 것이다. 네 살 박이 내 남동생은 홍역을 앓다가 고향에서 세상을 떠나 차가운 땅에 묻혔고 나도 열이 펄펄 나며 앓아 어머니와 할머니는 급한 김에 나를 안고 큰 병원이 있는 원산으로 정신없이 떠났다. 이때의 초조함을 어머니는 평생 잊지 못하셨다.

원산역을 향해 달리는 기차 안에서 고향에 묻힌 네 살 박이가 가지 말라고 울며 어머니 뒷 치맛자락을 붙들 듯 했었고 열이 펄펄 다섯 살 박이는 어서 원산 병원으로 달려가자고 늘어져 있고... 내 어머니는 그때의 어찌 할 바를 모르던 초조함을 만년을 마치실 때 까지 울음으로 회고 하셨다. 마음이 급해 달리는 기차 안에서조차 앉아서 열이 펄펄 나는 나를 안고 기차와 함께 달렸다고 훗날 어른들은 회상 했다.



원산역사 옛 모습

당시 원산에는 구세병원과 고려병원이 있었다.  
아버지가 객지생활하며 지내셨던 옛 추억의 객지살이 집 팔용 아저씨 덕의 할아버지가 저렇게 사경을 헤매는 애를 데리고 종성까지 간다니 말이 되느냐며 고맙게도 당신 집에 머무르며 애를 살린 후에 떠나라 하였다.

나는 구세병원에 9일 동안 입원치료 중 신약 페니실린을 맞고 신기하게도 살아나 6·25전쟁 전 후에는 소년 시절을 고향에서, 그 후 이산가족 상봉으로 거제도과 부산에서 피난생활을 겪고, 이후 서울을 거쳐 지금은 춘천에서 지내고 있다.

종성(鍾城)에서 원산 구세병원으로 급히 오신 아버지 따라 우리 가족은 다시 아버지 근무지 종성의 우리 집으로 왔다.

한 다섯 달 쯤 뒤에 우리나라는 일제치하에서 '8.15 해방' 을 맞았고 그해 9월에 내 여동생이 부령에서 출생했다. 해방둥이 귀여운 여동생이다.

해방을 맞은 그해 늦가을,

아버지는 우리 가족을 이끌고 고향 길에 올랐다.

우리 가족이 타고 가는 기차 길 종착역은 낙산사역이다.

그 다음엔 동해북부선 최남단 종착 양양역(襄陽驛)이 있다.

아버지가 가재도구를 다 정리하고 우리 집 전 재산이라 할 큰 가방이 달랑 귀향여행 보따리였다.

어머니는 갓 출생한 여동생을 안고 할머니는 다섯 살인 나를 업고 아버지는 묵직한 가방을 들고 열차 기차 통 맨 앞 칸에 몸을 실었다.

기차가 덕원 역에서 머무를 때였다.

열차를 갈아 탈 때로 기억된다.

우리 일행이 플랫폼에 기다릴 때 갑자기 로스케(소련군 병사)가 벼락같이 나타나 아버지 가방을 들치기 했다.

화들짝 놀란 아버지가 쓴살같이 달아나는 로스케를 뒤 쫓아 갔는데 한참 지나도 오시지 않자 무너 독남 아버지만 바라보며 이제껏 살아오신 할머니가 통곡을 하며 “아범이 돌아오지 않으니 필시 로스케가 총질을 한 모양이다. 내가 무슨 낙으로 살라!” 하며 플랫폼 아래의 기차바퀴 밑으로 떨어져 죽겠다고 큰소리로 엉엉 울며 애절하게 절규했다.

할머니 등에 업힌 나도 무서운 분위기에 그만 울음을 터트렸다.

한참 뒤 아버지가 어깨가 축 쳐져 맥나간 모습으로 빈손 되어 돌아왔다.

우리 집 전 재산을 잃었다.

낙산사역에 도착 한 우리 가족은 지친 몸으로 옛 조상님의 터전 복골(강현면 중복리)을 향해 걸었다.

이때를 할머니가 회상했다.

“그리운 고향을 찾은 길이라지만 오리가 되는 길이 십리도 더 먼 길이라 느껴졌다.” 고향에 돌아온 우리가족은 일가 아저씨 댁 반 재집(반은 기와가 덮인 초가집) 뒷방에 여장을 풀었다.

고향에 돌아온 우리 가족이지만 금의환향 한 것도 아니고 그때부터 인공치하에서 감시를 받으며 모진 시련을 겪고 1950년 2월까지 5년 남짓 고통세월 속에서 살았다.

할머니가 들려준 그 옛날 아버지 이야기이다.

1922년 봄 아버지가 여섯 살 되시던 해 부터 복골에서 천자문을 배웠다.

훈장은 영서지방 인제출신의 선비 유학자 정기빈 선생이었다.

당시 유학자들은 보통 서당이란 교육시설에서 훈장자격으로 후학을 가르쳤는데 서당 밖의 또 한편에서는 유학자 선비들이 이 동네 저 동네를 전전하며 동리의 어린이들을 모아놓고 한문 공부를 시켰다.

요즈음으로 말하자면 흔한 영어 수학 보따리 장사 즉, 사설 과외선생(훈장) 이다.

여덟 살에 대포소학교를 졸업하고 열일곱 살이 되던 해 아버지의 권유로 원산으로 유학길에 올라 5년 뒤에 판임관 시험에 합격하고, 함경북도 용진(지금의 청진) 면소에 근무하다가 부면장을 지내기도 했다.

1945년 해방이 되어 귀향한 아버지는 인공치하에서 아야진 소재 오호중학교에서 교사로 잠시 재직했으나 일제 때 '판임관' 시험에 합격 한 사실로 인해 친일분자로 지목받아 파면되었다.

고통의 세월이라 했지만 점점 성장하는 나는 철부지 어린 시절을 어른들 귀염 속에서 한동네 위아래 나이 별 친구들과 어울려 동심 속에 철없이 지냈다.

어찌 보면 어른들은 공포와 두려움속의 삶이었지만 나는 소꿉친구들과 어울려 신나게 지낸, 행복의 고향에 살았다고도 생각이 된다.

1948년 4월 나는 강현면 인공 체제 회룡인민학교에 입학했다.

그해 여름 나는 할머니를 따라 기차를 타고 나의 생명의 은인 원산 팔용 아저씨의 부친 댁에 여행을 갔다.

다시 동해북부선 최남단 종점 양양역(襄陽驛)에서 출발한 기차를 낙산사역에서 타고 먼 길 기차 여행을 한 것이다.

대포역을 지나 속초역 그리고 점점 멀리 해안을 따라 금강산, 해금강을 지날 땐

절경의 풍경을 신기한 듯 바라본 추억이 뚜렷했다.

통천역을 지날 땐 그해 짜 맞추기식 한글 실력을 겨우 뽐내며 복잡한 역 이름을 긴가민가하며 어물어물 읽기도 했다.

“통천”!

원산에 도착해서 나는 할머니와 생명의 은인 집에 도착했다.

할머니가 시키는 대로 은인 댁의 팔용 할아버지께 큰절을 드리다가 그만 할아버지 무릎 앞에 어쩔하여 고꾸라졌다.

절을 받으시던 할아버지가 “애가 기차 멀미를 하는군! 어서 안방에 쉬게 해라” 하셨다. 자상한 할아버지 이셨다.

사실 나는 철이 들어 갈 때 오랜만의 기차 여행이었기에 할아버지 앞에서 무릎을 꿇는 순간,

기차가 역에 도착 할 때마다 ‘덜컹’ 소리를 내며 멈출 때라든지 출발 할 때 또 ‘덜컹’ 소리 내며 달려 갈 때 느낌을 큰절 인사를 드리면서 순간적으로 연상하다가 어쩔 해서 앞으로 고꾸라졌던 것이다.

며칠 머무른 여행이었지만 커다란 석유탱크가 많이 있는 것도 보고 동해 제일의 절경이라는 항구도시 원산항도, 명사십리도 구경하고 원산 여행을 마치 뒤 고향 낙산사 역에 되돌아 왔다.

이해,

지금 수도생활을 하는 내 둘째 여동생이 태어났다.

나의 9남매 형제 중 유일하게 고향 양양에서 태어난 여동생이다.

1949년 6·25 전 해 여름 나는 동네 조개잡이 가는 형들과 아재들을 따라 정암리 낙산사역을 지나 역 앞 해변 가엘 간적이 있다.

가는 길에 우리들은 강현천과 역전 사이 하얀 모래사장 양 여가리(‘언저리’의 강원도방언)에 가득히 피어있는 해당화 붉은 꽃과 열구(해당화 열매)를 마구 따 먹었다.

해당화 꽃은 아름다웠다.

우리 어린 시절 눈에도 가장 예쁜, 활짝 웃음 짓는 색깔로 강변 모래사장과 기차역 독에 길고도 넓게 가득했다.

나는 그때의 고향 역 주변 놀이터와 해당화 꽃을 아직도 잊어버릴 수가 없다.

한여름 웅장한 설악산 대청봉은 강현천(둔전리와 송암산 밑 북골에서 합수 돼 바다로 내리는 작은 강)을 인자로이 내려다보는 듯 하고 넓고 푸른 동해 앞바다는 강물 아~!

어서 와 내 품에 안기 거라 하는 파도치는 손짓 이야기 느낌을 자아내는 고장이 바로 강현천을 안은 낙산사역, 강선리, 짐미(장산리) 버덩(별판)이다.

1949년 초가을 우리 동네 아저씨들과 형들이 마른 소먹이 풀을 한 짐 가득히 지고 거의 매일 이다시피 낙산사역 넓은 마당에 모아다 놓았다.

소 등쪽에 가득 짐 지워 날라 산더미 같이 쌓아 올렸다.

강현면 여기저기 고을마다 이 일에 열중했다.

나중에 알고 보니 이듬해 6월 25일 김일성의 인공정부가 남조선을 해방 시킨다며 불법으로 새벽 기습 남침 할 때 우마차로 군 장비를 끄는 소와 말의 사료용 풀, 마초(馬草)라 했다.

1950년 1월 초순 아버지는 할머니와 약속을 하고 어머니와 두 어린 딸을 데리고 아무도 모르게 객지 연고지인 원산 팔용 아저씨 댁으로 피신을 하였다.

고향에는 할머니와 나만을 남겨두고 아버지는 속초 역에서 어머니는 두 딸의 손을 잡고 낙산사역에서 출발했다.

속초 역에서 모두 만나기로 약속했다.

아버지는 그해 가을에 할머니와 나를 원산으로 부르겠다고 약속을 했는데 서럽게도 할머니와 나는 낙산사역으로 가 동해북부선기차를 타고 그립고 신기한 원산 행 여행도 못해 보고 6월 25일 터진 전쟁으로 난데없이, 안타깝고 통분하게도 우리민족의 비애, 이산가족이 되고 말았다.

1950년 6월 25일 내가 인민학교 3학년 되던 해 나는 동네 친구들과 어울려 개울마을 냇가에서 떡 감고(물놀이) 놀았다.

그날은 좀 흐린 날이었다.

이튿날 학교엘 가서 조용히 공부했다.

다음다음 날인가 해서 담임 여선생님이 칠판에 한반도 지도를 그리고 38 선을 주욱 굵더니만 아래로 향해 백묵으로 화살 표시를 하며 조선민주주의 인민군이 이렇게 남조선을 해방시키려 진격하고 있다며 모두들 박수를 치라고 해서 우리들은 전쟁과 해방이 뭔지도 모르고 모두 따라서 박수를 쳤다.

6·25가 나고 두어 달이 되어가는 7월 20일 께 넘어서 우리들은 윗 개울 지소(닥나무 종이용, 한지 만드는 곳)있는 데에서 마침 낙산사역 계를 내려다보는데 동해바다 상공에서 커다란 비행기 두 대가 낙산사역 상공에서 시꺼멓고 커다란 물건을 연달아 떨어뜨렸는데 조금 있다가 구름같이 허연 연기가 역 상공으로 풀석 하고 일더니만 이어서 천지가 뒤흔들리는 천둥소리를 내었다.

대청봉 아랫산, 송암산도 크게 흔들리는 느낌이 났다.

두 대의 비행기는 다시 바다로 사라졌다.

뒤에 알았는데 B-29라 했다.

남쪽으로 내려 갈 전쟁용 군수물자가 폭격 된 것이고 이로 인해 그 아름다운, 우리 고장 모두가 자랑했던 낙산사역이 폭격을 맞아 눈 깜짝 할 사이에 그만 슬프게도 흔적도 없는 잿더미로 변 했던 것이다.

6·25 발발 이듬해 초 1951년 1월 4일,

아버지는 가족과 함께 원산에서 미국 상선을 타고 월남하였다.

최종 도착지는 거제도 장승포항이다.

아버지는 4만 명이 운집한 파난 민을 대상으로 통영교육청 관할 하청중학교 연초분교(河靑中學校 延草分校)를 설립하고 교장임무를 시작으로 이 후 부산 청구, 혜화, 서울 혜화, 보성고등학교에서 교직 수행 중 한학과 역사학 국어학 연구에 일생을 바쳤다 할 수 있다.

소시 적 양양군 강현면 중북리 촌구석 서당에서 열심히 수학한 한문 실력이 장차 우리나라 고전번역, 한학, 국학계에 큰 출발점 되었다.

1954년 부산에서부터 시작해 1987년 서울에서 작고하실 때 까지 고전번역과 국학연구 발표와 사학연구에 몰두하였고, 특히 1984년 문교부에 승인을 받고 서울 성북동 집에 설악정사(雪嶽精舍)란 한문서당을 개설 국내 대학교에서 한학을 정진하는 대학교수들을 상대로 한학지도 강술을 하였다.

이 후 우리나라 최초 현대문 완역본 삼국사기, 고려사와 가장 난해하고 어렵다고 하는 다산 정약용의 한자용어 해설집 아언각비, 속동숙병감, 서애 유성룡의 징비록, 해동명장전, 동국병감 등과 김인정 고교 한문교과서, 한자사전 최초 신 부수일람표(고교한문교과서에 수록)등 38책(64권)의 번역서와 저술서를 출간하였고 헤아릴 수 없이 많은 문화계 학술논문을 발표하였다.

특히 『삼국사기』와 『고려사』 현대문 최초 완역 출판을 시발점으로 우리나라 학계에 왕성한 고전번역 연구 불에 시동을 거는 계기를 마련한 국학계의 최고 선구자라 칭해도 조금도 모자람이 없는 학자, 교육자라고 교육계, 학계 각인들이 평해 온다.

며칠 전, 2020년 10월 24일 나는 고향역 낙산사역 자리를 찾아가 보았다.

강현면 경관은 예나 지금이나 변함없이 수려한데 옛 철독 위엔 여기 저기 듬성듬성 가옥들만 즐비하게 들어차 있고 있어야 할 낙산사역 그 자리엔 코레일 연수원 건물만

덩그러니 우뚝해 있었다.

여기서 내 가족의 마음과 꿈의 발길이 담긴 동해북부선 양양 낙산사역 이야기를 끝을 맺는다.

코레일 건물외양은 새로워 보기는 좋았지만 낙산사역의 자리 옛 모습과 서정적 낭만은 그 어디에서도 전혀 찾아 볼 길이 없었다.



2020. 10. 26. 시인, 수필가, 화곡 김찬수 글.



## 부록

1. 동해북부선 관련 동아일보 기사 내용
2. 동해북부선 양양관련 조선,매일,동아,국민일보 기사 내용

# V. 부록

## 1. 동해북부선 양양 관련 동아일보 기사 내용

### 1) 양양 관련 동아일보 기사 목록

1935.8.2 ~ 1956.9.21. 목록

일 자	기사 제목	비고
1935.08.02	(1) 東海線과 襄陽 (地方論壇)	
1937.07.09	(2) 襄陽南大川에 朝鮮第二鐵橋架設 明年六月에 竣工	
1937.09.14	(3) 杆城←襄陽間 東海北部線 十二月부터 營業開始	
1937.09.18	(4) 東海北部線路 十二月下旬에 營業開始	
1937.10.19	(5) 杆城,襄陽線開通 明春으로 또 延期	
1937.11.13	(6) 十二月一日부터 杆城襄陽間開通	
1937.11.21	(7) 滿浦線前川→江界間 杆城←襄陽間은開通 江界 滿浦鎮은 明年에	
1937.11.23	(8) 東海北部線 杆城←襄陽間試運轉	
1937.11.23	(9) 襄陽人夫不足으로 諸工事遷延難免 關係者人夫募集에熱中	
1937.11.28	(10) 襄陽,杆城間 汽動車廢止	

1938.01.12	(11) 襄陽驛에 旅客洪水	
1938.03.11	(12) 襄陽驛構內에서 凍死屍發見!	
1938.03.15	(13) 襄陽驛에서 列車脫線	
1938.06.13	(14) 襄陽驛에 木材沙汰	
1938.09.27	(15) 鐵道품팔든 女子 돌에치여 死亡	
1938.12.25	(16) 九歲兒轢傷 洛山寺附近에서	
1939.07.30	(17) 東海北部線促進 注文津住民猛運動	
1939.08.03	(18) 江原道春川,襄陽間에 京春鐵道延長促進 麟蹄,襄陽郡民代表가 猛活動	
1939.11.17	(19) 春川에서麟蹄,襄陽連結 中朝鮮橫斷線計劃 鐵道局에서審議開始	
1940.07.28	(20) 東海北部線 杆城—襄陽間開通	
1956.09.21	(21) 襄陽束草便鐵道 商工部서 資材申請	

## 2) 양양관련 동아일보 기사 본문

### (1) [地方論壇] 東海線과 襄陽 (1935.8.2.)

☞ “인쇄면 상태가 좋지 않아 기사내용 생략”

### (2) 襄陽南大川에 朝鮮第二鐵橋架設 明年六月에 竣工 (1937.7.9.)

【襄陽】 동해북부선(東海北部線) 제十八공구의 일부인 양양읍, 남대천에 가설되는 철교는 제작기공식을 거행하고 방금 공사를 진행 중으로 송암(松岩)리 지선(地先)八十메 토루지점에서 선양(善陽)면 송현(松峴)리까지 연장(研長) 六백九十八메토루 높이가 五메 토루로서 함복판까지는 궁형(弓形)카-부가되게 짓는다는데 암록강 철교에 다음가는 조선 제二철교라하며 전공구의 공사비는 三十九만원으로 명년 六月까지 준공한다고한다.

### (3) 杆城←襄陽間 東海北部線 十二月부터 營業開始 (1937.9.14.)

【元山】 현재 원산-간성간(元山-杆城間)개통되어잇는 동해북부선(東海北部線)은오는 十二月一일부터 간성양양(杆城-襄陽)=四十二杆간 새로개통되리라는바 금번구간내의 역명(驛名)까지 다음과 같이 결정하였다고 한다. 그런데 현재공사는 간성-천진리(杆城-天津里)=十八杆=간은 완료되고 나머지 廿四키로의 궤도시설은 현재 철도수송

제한법에 의하여 자료부족을 정돈되어 있으나 당국자는 어떠한 일을 해서라도 十二月一일에 꼭 개통시킬 방침 이라한다. 신 영업선의 중간역명은 다음과 같다

(區間料程)

- 公峴津 六粍〇七
- 門 岩 五粍〇九
- 天津里 五粍〇九
- 束 草 六粍〇五
- 大 浦 五粍〇五
- 洛山寺 三粍〇七
- 襄 陽 七粍〇五

※ 料程(천정) : 철도나 도로에서, 킬로미터(km)를 단위로 한 거리

(4) 東海北部線路 十二月下旬에 營業開始 (1937.9.18.)

【襄陽】 동해북부선 간성→양양간 철도토공(土工)급 교량(橋梁)공사는 지난 八月말까지 준공되어 원사철도국에서 로선검사(路線檢査)까지 종료하였으며 각정거장 역실(曆室)급 관사까지 불원준공될뿐더러 간성→천진(天津)간 十八키로에는 궤도부설도 완료하였고 역시 계속공사중이나 그간 시국의 관계로 철도수송제한을받아 건설재료수송이 지연되는관계로 본예정대로 十二月一일에 개통되지못하고 동월하순경에는 기어코 영업을 개시한다는데 한번은 하루바삐 개통되기를 갈망하는중이며 신영업구간의 정거장과 키로수는 다음과같다고한다.

- 杆城 --- 公峴津 六粍〇七
- 公峴 --- 文岩津 五粍〇九
- 文岩 --- 天 津 五粍〇九
- 天津 --- 束 草 六粍〇五
- 束草 --- 大 浦 五粍〇五
- 大浦 --- 洛 山 三粍〇七
- 洛山 --- 襄 陽 七粍〇五

『洛山寺』驛은 臨時驛

동해북부선 급각역키로수는 전기한바와 같거니와 양양군락산사와 전진해수욕장(前進海水浴場)은 이미 널리 알려진 명승지로서 一年을 통하여 수천의 유량객을 왕래하는

곳으로 처음 정거장이 없어서 한번은극히 유감으로 생각하는터에 당해 강현면(降峴面)에서는 철도당국에 수차 진정을 하였는바 결국 임시역을 두기로 경정이 왔다고한다.

(5) 杆城襄陽線開通 明春으로 또 延期 (1937.10.19.)

【襄陽】 동해북부선(東海北部線) 간성, 양양 사이의四十키로는 금년十二月 하순사이에 개통된다고 하여 한번은 하로가치 고대하는바 시국관계로 공사가 지연되어 명춘二월상순까지는 레-루부설을 중요하리라하며 오히려 늦게 개통되리라는 혜산선(惠山線)은 오는十一月一일, 만포선(滿浦線)은 오는十二月一일에 각각 개통하기로 확정되었다 한다.

(6) 十二月一日부터 杆城襄陽間開通 (1937.11.13.)

【襄陽】 동해북부선 간성양양간 개통시일에 대하여 그간 명춘으로 연기된다는 설까지 전하야오는바 건축공사도 준공되었을뿐더러 레일부설까지 완료하여 양양력사가 잇은후 처음으로 지난九일부터 우렁찬 기적소리를 듣게 되었다는데 오는十二月一일부터 영업을 개시하기로 되었다한다.

(7) 滿浦線前川→江界間 杆城→襄陽間은開通 江界-滿浦津은 明年에 (1937.11.21.)

철도국선인 만포선(滿浦線)의 전천(前川)강계(江界)간과 도해안선(東海岸線)인 간성(杆城)양양(襄陽)간은 드디어十二月一일부터 운전을개시하기로되었다한다.

전기양선은 아직전통한것이아닌데 만포선중 아직개통되지못한 강계 만포진(滿浦津)간은 명년도에 전통하게된다하며 동해안선중 양양. 포항(浦項)간은 오는十七년까지는 전통하게되리라 한다.

(8) 東海北部線 杆城-襄陽間試運轉 (1937.11.23.)

【元山】 동해안(東海岸)의대동맥이되여지는 동해북부선(東海北部線)공사는 착착진착되어 오는十二月一일부터 간성(杆城)-양양(襄陽)간 四十二키로의 신건설선의영업을 개시하게 될것이라는데 원산철도사무소에서는 二十八일 오전十시二十分 간성부터 특별열차로 시운전을한다.

(9) 襄陽人夫不足으로 諸工事遷延難免 關係者人夫募集에熱中 (1937.11.23.)

【襄陽】 양양군에서는 속초출항매축(束草□港埋築)공사를위시하여 철도공사 교량이

설공사 남대천오한공사등 거대한공사가 매일수千명 인부를요하는터인대인부가 부족하야 물치교량가설공사도 지연되고 잇스며 양양상운(祥雲)간 철도공사장에도 인부가 부족하야 지난二十일 멀니 고성장전(高城長箭)에가서 인부를모집하야 화물자동차로 실어 오는등 인부공항시대를 연출하고잇어 각방면으로 임부를대량적으로 모집하는중이래는 데 임금은 매일一원평균으로 전예업는 호경기이라더라.

(10) 襄陽,杆城間 汽動車廢止 (1937.11.28)

【元山】十二月一일부터 영업을 개시하게된 동해북부선간성-양양간의 열차를 운전하게되는것인데 원철(元鐵)에서는 현행의기동차를 폐지하고 二,三등객차로 개편성하여 급이야는 금명일간발표할것이라한다.

(11) 襄陽驛에 旅客洪水 (1938.1.12.)

【襄陽】동해북부선 간성-양양간 연장개통이래 양양역에 승강하는 여객(旅客)은 매일평균 五백명 이상을 산하야 신설 된지 방역으로서는 초 기록을 나타내고 있다는데 대합실(待合室)이 협착하야 기차발착시각에는 실내실외에 여객의 홍수를 일운다하며 양양중요산물에 하나인 목재(木材)는 역구내는 물론 부근에까지 산적하야 매일같이 장전(長前) 원산(元山) 경성(京城) 방면으로 운송하는 중이로 각 방면을 통 하야 극히 불경기인 이즈음 다만 철도만이 흑자정기를 보이고 있는데 이에 대하여 대총(大塚)양양역장은 다음과 같이 말한다. 신설된 역으로서 여객과 화물이 이처럼 많은 데는 나도 놀랐습니다. 그리고 대합실이 좁아서 여간 곤란 되지 않은데 이것은 당초에 건설계에서 양양을 넘어 조그만 하게 본 관찰부족이라 운운.

(12) 襄陽驛構內에서 凍死屍發見! (1938.3.11.)

【襄陽】지난七일밤 양양역구내에는 동사시一名이 발견되어 이를 검시한결과 홍천(洪川)군이하주소불상의 김공진(金公鎭)一名 김상진(金三鎭)(四十)으로 추측되었을뿐 아즉 사인급전무가 미상하다고한다.

(13) 襄陽驛에서 列車脫線 (1938.3.15)

【襄陽特報】十四일오전七시五十分 양양역착 고성(固城)역발화물三等열차는 동七시四十分 양양역 으로부터 二키로의 지점에서 객차一량이 탈선되어 다행이 승객은 무사하였으나 궤도가 파손되어 다섯시간내에는 복구공사등으로 기차불통이되게 되었다고한다.

(14) 襄陽驛에 木材沙汰 (1938.6.13)

【襄陽】곡산, 수산과함께 양양삼대산물에 하나인 임산(林産)은 一年간발출통계가 아래와같다는데 이것은 사유림에서 별체된것이오 강릉영림서(江陵營林署)작업장 통계까지를합한다면 전조선에서 첫재를뽑는 임산자로 현재양양역에는 구내구외에 목재사태가나서 누구나 처음보는사람들로하여금 놀랄만하다한다.

伐採指示 一,三六七件  
同 本數 二六七,〇八五本  
同 材續 二〇,六五二立方米

(15) 鐵道품팔든女子 돌에치여死亡 (1938.9.27.)

【襄陽】양양군손양면밀양리(襄陽面密陽里)윤순병(尹순炳)의 처 김성녀(金姓女)(四二)는 동군동면동호리(洞湖里)철도공사장에가서 일임六十錢식을받고 사리(砂利)부쉬는 품을팔러다니던중 지난二十五일 오전八시경 돌연우에서깨는돌이 굴러나리며 다리와 두부를치여 즉사하였다한다.

(16) 九歲兒輻傷 洛山寺附近에서 (1938.12.25.)

【襄陽】지난 二十一일 영시五十九분동해북부선락산지역(洛山寺驛)발원산행 제 一三四四호렬차가막강현면물치리리(降峴面沕淄里)뒤 카브를 진행할 때 그동리김덕七(金德七)의 셋째아들김택진(金澤辰)(九)이가 네루우를 혼자서통과하다가 치어서 다행이 사망은하지안었으나오른편다리와 왼편팔이 끈어지고 두개골이 점부파상되어 참옥한 형상을 일우워 一대소동을 일으키었는데 중상이된 아이는 방금속초향락천의원(樂天醫院)에 입원치료중이나생명이 위독하다고한다.

(17) 東海北部線促進 注文津住民猛運動 (1939.7.30.)

【春川】약지도상에잇는 주문진(注文津)은 특히강원도동해안에서 가장중요한 수산지대이며 기외 각방면으로보더라도 전도양양한경제요지이다 따라서 각종시설의정비가 필요한데그중에도 이지방발전책으로 당대급선무인 다음세가지를들어 요지움 변영회에서 는 각각관계요로에 진정하는등 일반주민이 맹렬이운동하며 실현으로족하고잇다고한다

一, 현재노반공사만 끝나고 레-루부설이 무기연기되어잇는등 동해북부선에대하여 우

선 양양(襄陽)주문진(注文津)간만 개통을촉진할 것

二, 면제(面制)를 읍제(邑制)로 실시를 촉진할 것

三, 주문진은 항도(港都)로 유명하여 강원도수산본부이며 기타산업기관이만어금융기관이 절대긴요하므로 우선 식산은행파출소(殖銀派出所)를 설치할 것

(18) 江原道春川,襄陽間에 京春鐵道延長促進 麟蹄,襄陽郡民代表가 猛活動 (1939.8.3.)

【春川】 경춘철도가개통되자인제(麟蹄)서는 설악산(雪岳山)충경급 약초(藥草)목재, 기타지하무진장으로 매장된 자원의 개발을 양양(襄陽)서는 철광(鐵鑛)급 동해안 수산, 유일한 피난항 속초(束草)의 약진을 각각목표삼고 먼저 춘천(春川)양양(襄陽)간 경춘연장의 긴급함을 느껴 그실현을 급히 해달라고 양군에서는 군민대회를 열고 조직양군대표는 일일상도하야 사정을구비한서면을 제출진정을 하였고이어서 철도요로 당국에서도 같은 진정을 제출하였다한다.

(19) 春川에서 麟蹄,襄陽連結 中朝鮮橫斷線計劃 鐵道局에서審議開始 (1939.11.17.)

조선동해안(東海岸)의 약진에 대응하야 경성-춘천(春川)간(九十四浬)의 경춘철도(京春鐵道)를 다시 강원도의 오지에 四十八키로를 연장, 강원도청량산맥(靑梁山脈)을 관통하야동부해안선을 연장시켜 仁川,京城,春川,麟蹄,襄陽을 연락하는 중부조선의 一段횡단부설계획이 동사의 손으로 착착진행중이다.

통선이 실현되면 京仁工業地帶와 三陟工業地帶를 맺는 최단거리로보아 산업국책상 매우 중요성을 가지는데 동구간은 산과중첩하야 상당한 난공사를 예상한다 이리하여 철도국으로서도 중부횡단선의 완성에는 중대한관심을 가지고잇음으로 경춘철도측의 요망에 대해서도 내부적으로 심의를 진행하고잇어 근근 구체적□□에게 시□것으로 보이는데 동선의 착수는 오직 시기문제로되었다.

(20) 東海北部線 杆城-襄陽間開通 (1940.7.28.)

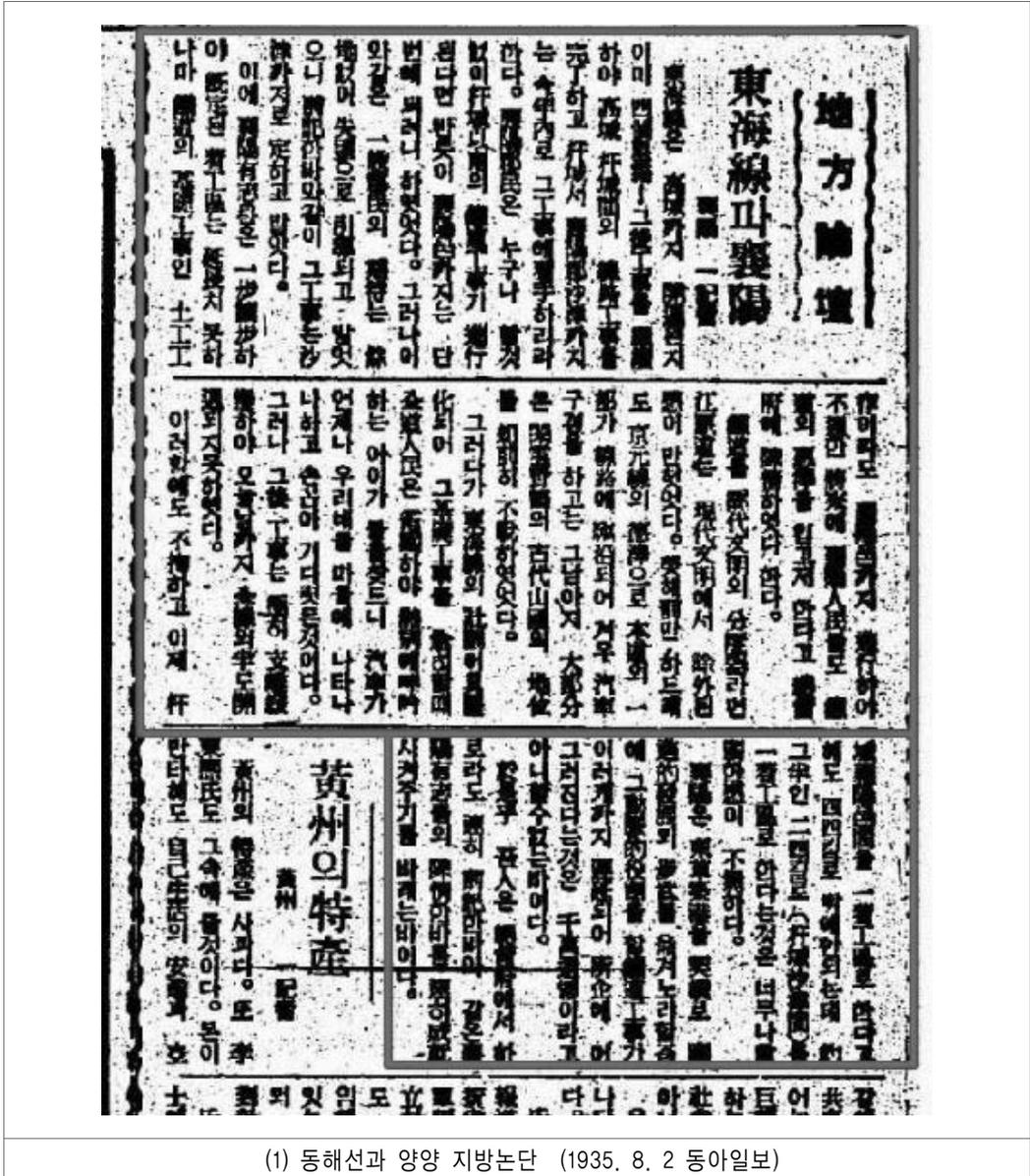
호우 때문에 운수불통에 빠진 동해북부선 촌성양양(村城襄陽)간은 三十六일 오후八시에 개통하고 二十七일부터 평시와 같이 복구되었다.

(21) 襄陽束草間輕便鐵道 商工部서 資材申請 (1956.9.21.)

상공부에서는 二십일 수복지구에 襄陽과 束草간 『경편철도』를 부설하기위한 소요자

제의 대여를 교통부에 요청하였다. 이진도의 부실은 때부터 유명한 양양 진산 개발에 중점을 두고 있으나 현수복지구에 자동차에만 의존하고 있는 일반 교통을 완화하는데도 상공부에서 수십일알려진 바에 의하면 전기철도가 부설되면 그 길이는 약 수십 「킬로」가 된것이라하며 이에 의한 광석의 수송비도 현행 「톤」당 二천二백십환에서 三백六십환으로 대폭 감소된것이라한다.

3) 동해북부선 양양관련 동아일보 기사 스크랩(scrap)



(1) 동해선과 양양 지방논단 (1935. 8. 2 동아일보)













# 市民多年渴望實現

## 魚市場設置計劃

海州漁業聯合會

【海州】 二十五萬餘 人口의 海州府에 對한 市民의 渴望은 魚市場의 設置에 在하여 甚다. 魚市場의 設置은 市民의 生活에 大히 影響을 與하며 且 漁業의 發達에 大히 助益을 與한다. 故로 海州府 漁業聯合會는 魚市場의 設置을 計劃하고 且 市民의 渴望을 實現시키기 爲한 努力을 盡하고 있다. 魚市場의 設置은 市民의 生活에 大히 影響을 與하며 且 漁業의 發達에 大히 助益을 與한다. 故로 海州府 漁業聯合會는 魚市場의 設置을 計劃하고 且 市民의 渴望을 實現시키기 爲한 努力을 盡하고 있다.

### 襄陽驛에 木材沙汰

【襄陽驛】 木材의 沙汰는 襄陽驛에서 行해지고 있다. 襄陽驛은 木材의 集散지로서 木材의 沙汰를 行해지기 爲한 必要가 甚다. 故로 襄陽驛에서 木材의 沙汰를 行해지고 있다. 襄陽驛은 木材의 集散지로서 木材의 沙汰를 行해지기 爲한 必要가 甚다. 故로 襄陽驛에서 木材의 沙汰를 行해지고 있다.

同 本數 二六七、〇八五本  
同 材積 一〇、六五二立方米

### 開 城 品 開 場

【開城】 北平의 開城과 같이 北平의 開城은 北平에서 大수의 市場을 設치고 있다. 北平의 開城은 北平에서 大수의 市場을 設치고 있다. 北平의 開城은 北平에서 大수의 市場을 設치고 있다.

### 鴨江天然水後退로 製氷會社出現

【製氷會社】 鴨江의 天然水은 鴨江에서 湧出하고 있다. 鴨江의 天然水은 鴨江에서 湧出하고 있다. 鴨江의 天然水은 鴨江에서 湧出하고 있다.

(14) 양양역에 목재사태 (1938. 6. 13 동아일보)

# 扈

## 監視要望

### 鐵道품팔던 여자 돌에치어死亡

【鐵道】 鐵道의 監視은 鐵道에서 行해지고 있다. 鐵道의 監視은 鐵道에서 行해지고 있다. 鐵道의 監視은 鐵道에서 行해지고 있다.

# 永久發展策基礎

### 枇峴市內各小學校 聯合運動開催

【枇峴市】 枇峴市內의 各小學校는 聯合運動을 開催하고 있다. 枇峴市內의 各小學校는 聯合運動을 開催하고 있다. 枇峴市內의 各小學校는 聯合運動을 開催하고 있다.

(15) 철도 품팔던 여자 돌에치어 사망 (1938. 9. 27 동아일보)





# 春川에서麟蹄、襄陽連結

## 中朝鮮橫斷線計劃

### 鐵道局에서審議開始

중조선의 橫斷線計劃의 實施에  
 關하여 春川(春川)과 麟蹄(麟蹄)의  
 間에 鐵道를 築設하는 計劃이 鐵道局  
 에서 審議中이다. 이 計劃은 春川  
 에서 麟蹄까지 鐵道를 築設하는  
 것으로 麟蹄에서 襄陽까지 鐵道  
 를 築設하는 計劃도 同時에 審議  
 中이다. 이 計劃은 春川에서 麟蹄  
 까지 鐵道를 築設하는 計劃으로  
 麟蹄에서 襄陽까지 鐵道를 築設  
 하는 計劃도 同時에 審議中이다.

鐵道局에서 審議中인 計劃은  
 春川에서 麟蹄까지 鐵道를 築設  
 하는 計劃으로 麟蹄에서 襄陽  
 까지 鐵道를 築設하는 計劃도  
 同時에 審議中이다. 이 計劃은  
 春川에서 麟蹄까지 鐵道를 築設  
 하는 計劃으로 麟蹄에서 襄陽  
 까지 鐵道를 築設하는 計劃도  
 同時에 審議中이다.

春川에서 麟蹄까지 鐵道를 築設  
 하는 計劃은 麟蹄에서 襄陽  
 까지 鐵道를 築設하는 計劃도  
 同時에 審議中이다. 이 計劃은  
 春川에서 麟蹄까지 鐵道를 築設  
 하는 計劃으로 麟蹄에서 襄陽  
 까지 鐵道를 築設하는 計劃도  
 同時에 審議中이다.

春川에서 麟蹄까지 鐵道를 築設  
 하는 計劃은 麟蹄에서 襄陽  
 까지 鐵道를 築設하는 計劃도  
 同時에 審議中이다. 이 計劃은  
 春川에서 麟蹄까지 鐵道를 築設  
 하는 計劃으로 麟蹄에서 襄陽  
 까지 鐵道를 築設하는 計劃도  
 同時에 審議中이다.

# 脫稅五十萬圓

## 熊本氏에追加賦課

### 四年間이나繼續漏落

熊本氏가 四十萬圓의 稅額을  
 脫稅한 事實이 發見된 結果로  
 熊本氏에 追加賦課가 課稅될  
 것이다. 이 事實은 四年間이나  
 繼續漏落한 事實으로 稅務局  
 에서 發見된 것이다. 이 事實은  
 熊本氏가 四十萬圓의 稅額을  
 脫稅한 事實으로 稅務局에서  
 發見된 것이다.

熊本氏가 四十萬圓의 稅額을  
 脫稅한 事實이 發見된 結果로  
 熊本氏에 追加賦課가 課稅될  
 것이다. 이 事實은 四年間이나  
 繼續漏落한 事實으로 稅務局  
 에서 發見된 것이다. 이 事實은  
 熊本氏가 四十萬圓의 稅額을  
 脫稅한 事實으로 稅務局에서  
 發見된 것이다.

熊本氏가 四十萬圓의 稅額을  
 脫稅한 事實이 發見된 結果로  
 熊本氏에 追加賦課가 課稅될  
 것이다. 이 事實은 四年間이나  
 繼續漏落한 事實으로 稅務局  
 에서 發見된 것이다. 이 事實은  
 熊本氏가 四十萬圓의 稅額을  
 脫稅한 事實으로 稅務局에서  
 發見된 것이다.

熊本氏가 四十萬圓의 稅額을  
 脫稅한 事實이 發見된 結果로  
 熊本氏에 追加賦課가 課稅될  
 것이다. 이 事實은 四年間이나  
 繼續漏落한 事實으로 稅務局  
 에서 發見된 것이다. 이 事實은  
 熊本氏가 四十萬圓의 稅額을  
 脫稅한 事實으로 稅務局에서  
 發見된 것이다.

(19) 춘천에서 인제, 양양연결 중조선횡단선계획 철도국에서 심의개시 (1939. 11. 17 동아일보)

## 日의 自肅強化

### 精勤에서 強化案을 決定

모든 정권 교체는 예전의 자수...  
정권 교체는 예전의 자수...  
정권 교체는 예전의 자수...

## 東海北部線

### 村城—襄陽間 開通

동해북부선 유수철도에 襄陽...  
동해북부선 유수철도에 襄陽...  
동해북부선 유수철도에 襄陽...

## 國의 精神

### 自覺의 具體化를 企圖

구국운동의 具體化를 企圖...  
구국운동의 具體化를 企圖...  
구국운동의 具體化를 企圖...

(20) 동해북부선 간성 - 양양간 개통 (1940. 7. 8 동아일보)



### 東海間 輕便鐵道

#### 商工部서 資材申請

상공부에서는 二심인...  
상공부에서는 二심인...  
상공부에서는 二심인...

### 放射線治療器

미국의 과학자...  
미국의 과학자...  
미국의 과학자...

상공부에서 二심인...  
상공부에서 二심인...  
상공부에서 二심인...

(21) 양양 속초간 경편철도 상공부서 자재 신청 (1956. 9. 21 동아일보)

## 2. 동해북부선 양양관련 조선중앙일보, 매일신보, 동아일보, 국민일보 신문기사 내용

### 1) 양양역 관련 조선중앙일보, 매일신보, 동아일보, 국민일보 기사 목록

1936.7.1 ~ 1959.11.23.

일 자	기사 제목	비고
1936.07.01	(1) 鐵道工事중에 土砂崩壞로 卽死	朝鮮
1936.07.21	(2) 沙津襄陽間線 不日起工着手	"
1937.06.24	(3) 仁邱와 沙川間的 東海北部線起工 工費總額四十萬圓	每日
1937.10.08	(4) 東海北部線完成 十二月一日부터 運轉	"
1937.10.13	(5) 鐵道工事人夫 山이 문허져 壓死	"
1937.10.28	(6) 東海北部線의 杆城,襄陽間十二月初부터 開業	"
1937.12.05	(7) 東海北部線開通祝賀	"
1938.04.03	(8) 東海北部線의 列車時間變更	東亞
1938.07.03	(9) 東海北部線 一時事故	每日
1938.08.17	(10) 『턴넬』內土砂崩壞로 人夫三名이埋沒 東海北部線工事場서	"
1938.10.07	(11) 東海北部線土工工事 今秋十月에完成 軌道敷設은 明年에 着工	"
1939.02.21	(12) 春川貨物取扱所 襄陽驛前에 設置	"
1939.04.23	(13) 廣告 祝創刊 東海北部線襄陽驛前 木材商 崔寅植	國民
1939.09.23	(14) 襄陽邑 과 驛間 道路改修 計畫	每日
1939.12.23	(15) 襄陽邑, 驛間 道路工事進陞	"
1939.12.29	(16) 汽車時間不便으로 交通에困難莫甚 襄陽에서增車를要望	"
1942.07.22	(17) 前科五犯逮捕	"
1942.08.07	(18) 東海北部線延長 代表들이 各方面에 陳情	"
1944.03.23	(19) 經金屬工場을視察-小磯總督, 襄陽驛에서 歸途에 上程	"
1959.09.26	(20) 東海北部線新設 北平-杆城間 一七五.五キロ 三個月計劃으로 工事着手	東亞
1959.11.23	(21) 明年初부터 着工東海北部線(北平杆城間)三個月計劃으로	"

## 2) 양양 관련 조선중앙일보, 매일신보, 동아일보, 국민일보, 동아일보 기사 본문

### (1) 鐵道工事중에 土砂崩壞로 卽死 (1936. 7. 1. 조선중앙일보)

【束草】 강원도 양양 문암진사진간(江原道襄陽門岩津沙津間) 동해북부선제十五공구 청간리공사장(淸澗里工事場)에 일하던 강릉군성산면금중리(江陵郡城山面金中里)에 본적을 둔 최석고(崔石高)(二二)는 지난 二十二일작업중 돌연히 문허져내린 흙사태에치어서 무참히 암사되고 마렸다한다.

### (2) 沙津襄陽間線 不日起工着手 (1936. 7. 21. 조선중앙일보)

【束草】 동해북부선 간성사진간(東海北部線杆城沙津間)공사도 二구로나뉘 지난 六일 경성철도국에서낙찰되었다는데 十六공구인 사진물치(沙津物縑)간은 공사비 三十一만二천원으로 소요준공기간은 四백五十일이라하며 十七공구인 물치양양간(物淄襄陽間)은 공사비 二十四만 九천원으로 준공기는 百九十일 이라한다.

### (3) 仁邱와 沙川間의 東海北部線起工 工費總額四十萬圓沙津襄陽間線 不日起工着手 (1937. 6. 24. 매일신보)

【江陵】 東海北部線鐵道工事は 今年十日月中에는 襄陽邑까지 開通될것이 確定的으로 着々工事進行中襄陽仁邱와 江陵沙川까지 十七畵의工事は 合資會社淸水組에 總工費四十萬圓에請負하게되야 지난 二十一日十二時三十分注文津驛豫定地에서 江陵襄陽兩郡官民 百餘名參集下에 淸水組主催로 起工式을 盛代히舉行하였는데 注文津驛數地는 二萬坪을 要하게되는만치 江陵-襄陽間에는 第一重要驛이되리라한다.

### (4) 東海北部線完成 十二月一日부터 運轉 (1937. 10. 8. 매일신보)

동해(東海) 연안의무진장인 해산물을 반출할 중요해안인 동해북부선(東海北部線)의 공사는 하로라도빨이완성시키고자 공사를급히하던중이었는데 간성(杆城)과 양양(襄陽) 사이의 공사는순조로진행되야 오는 十二月一日부하는 영업을 개시하게될터이라더라.

### (5) 鐵道工事人夫 山이 문허져 壓死 (1937. 10. 13 매일신보)

【江陵】 지난 十月六일오후四시경 동해북부선(東海北部線) 철도공사양양강릉간제十八공구(工區) 진전조(津田組)가 양양군 현북면부근에서 공사를하는도중 산이문어져서 양

양군 현북면중광정리(襄陽郡縣北面中光丁里) 강인렬(姜仁烈)(二五)이가 무참이도치여죽었는데 본인은생활곤란으로 두형제가인부로 품파리를하던중그와갓흔 참사를하얏다고 한다.

(6) 東海北部線의 杆城,襄陽間十二月初부터 開業 (1937. 10. 28 매일신보)

기보 = 동해북부선(東海北部線)의 간성(杆城) - 양양(襄陽)간의 四十一「키로」선노는 예정한바와가티 오는十一월중순에완성되어 十二月一일부터 一반의운수영업을개시하기로결정되었다.

(7) 東海北部線開通祝賀 (1937. 12. 5 매일신보)

【江陵】대망의 동해북부선(東海北部線) 철도간성과 양양간 四一.九키로는예정과갓치 지난 十二月一일개통되었다 연신각지의주민은환형에넘치여 지난十二月 一일오전十一시반에 양양역(襄陽驛)구내에서 김강원도지사(金江原道知事) 삼포토목과장(三浦土木課長) 본부철도국강기건설과장(江崎建設課長) 등이립석하고 관민五백명이참석하야 개통식을성대히거행하얏으며 식이끈나자즉시 축하회(祝賀會) 를거행하야약二시간화기애々한가운데 축하식을맛추웠다는대 이리하야양양교통사상의신면목의한페-지를점령하는동해북부선철도는 간성서양양까지완전개통되었다한다.

(8) 東海北部線의 列車時間變更 (1938. 4. 3 동아일보)

【襄陽】동해북부선 최종역인 양양역(襄陽驛)발오후三시三十分 원산급 경성방면행 제七〇八호렬차는 금四월一일부터 시각을변경하야 오후五시二十五분발 동〇시四十分 원산착이된다는데 오는十月三十一일부터는 다시三시三十分이된다한다.

(9) 東海北部線 一時事故 (1938. 7. 3 매일신보)

【高城】六月廿九일오전八시四十分동해북부선양양(襄陽)발원산행열차七六一호는十시十八分경거진역(巨進驛)부근에당도하자 차량의압박휘가떠러지며탈선되야 일시소동하얏스니 다행이승객과차체에는손해가업섯다하며 약한시후원상을회복하야 선로를통과하얏는바 원산기관고고성분국과고성서에서는 이사고의원인을목하조사중이라한다.

(10) 『툰넬』內土砂崩壞로 人夫三名이埋沒 東海北部線工事場서 (1938. 8. 17 매일신보)

【春川】 지난十四일오전十시경양양군선양면도호리(襄陽郡巽陽面道湖里) 동해북부선 제十八공구철도공사 『툰넬』 속에서토사(土砂) 가문어져서 인부三명이 매몰된 것을 청부업자진전조(津田組)에서 즉시구조작업에 착수하여동일오후八시에 겨우구출해내었는데 세명중한명은즉사하고 두명은중상을 당하였다는바 중상자는 방금읍내오공의(吳公醫)에게다러다가 응급수당을가하고있는중이다 사상자의씨명은아래와갓다 ▲ 死者 朴守元(二九) ▲ 重傷者 李在浩(二三) 李鍾學(二二)

(11) 東海北部線土工工事 今秋十月에完成 軌道敷設은 明年에着工 (1938. 10. 7 매일신보)

東海北部線襄陽 江陵間四十軒의 建設工事は 着工以來順調로운進歩을보여現在襄陽石橋里間의土木工事は거위完成하고 石橋里江陵間도工事的促進을期하고잇슴으로 本年十一月末까지는竣工의豫定이다 그러나豫算의關係도軌道敷設은明年度着手의意○인바 鐵材使用削減의影響으로 果然明年度着工이可能할지는 아즉 豫測을不許한다고한다

(12) 京春貨物取扱所 襄陽驛前에 設置 (1939. 2. 21 매일신보)

【江陵】 江陵一般商業界는 陸上運賃이 ○함으로 釜山에重要商品の 取引先으로되어잇스나 海上運送은風浪 又是現下船舶不足으로 往十日乃至二十日까지 運延될뿐아니라 京城物資에裕하지못한 江陵의文化와發展에 非常이沈滯된感이 不少함므로 京城과商品取引開始의必要를느기고잇스나 運賃關係로于今實現되지못하얏든바 今般京春鐵道支店에서는 非常時運送報國江陵發展의 一策으로 襄陽驛前에다 『후다마루』 鐵道貨物取扱所을 新設하고 京鄕間何處나集配料는 一切廢止하고 京城~襄陽間鐵道運賃을除한 自動車運賃도畫期的引下를斷行하여 從前의半額에相當한百키로구람에 一級品三圓五十三錢 三級品二圓八十錢으로되어 自此로 京城江陵間商品取引도旺盛하리라한다.

(13) 廣告 祝創刊 東海北部線襄陽驛前 木材商 崔寅植 (1939. 4. 23 국민일보)

祝創刊 東海北部線襄陽驛前 木材商 崔寅植

(14) 襄陽邑과 驛間 道路改修 計畫 (1939. 9. 23. 매일신보)

【襄陽】 양양읍은날로 발전함에따라 交通 (交通) 도로를확장하여야산업개발을도모코져 양양면장장원식 (張元植) 씨는 양양읍에서정거장까지 약一키로반되는 二등도로의 곡도

(曲道) 를일즉선 (一直線) 으로하여 교통상제반지장이업도록 불원간공사에착수하리라 한다

(15) 襄陽邑, 驛間 道路工事進陟 (1939. 12. 23. 매일신보)

【襄陽】 양양읍 (邑) 은 비약적발전을보이고잇슴에따라 읍, 역 (邑,驛) 간산업도로인 종래곡도 (曲道) 를일즉선 (一直線) 으로하여 교통 (交通) 산업개발상 일층원활을도케 한다함은기보한바어니와 관내부락마다 인부를출력케하여 즉도로개척중인데 불원간완성이될터이다 그러면양양읍도시도일층혁신되리라한다.

(16) 汽車時間不便으로 交通에困難莫甚 襄陽에서增車を要望 (1939.12.29. 매일신보)

【襄陽】 양양은 동해북부선개통된후로 一한발전은 날노증진하여간다함은 루보한바와 갓거니와 양양역에 가고오는기차시간은 그의사이가 너머멀어서 일반려객의불편이 적지안타하며 양양역기차출발시간은 오전五시三十分 오전九시三十分 오후령시 오후六시十五分으로 오후령시와 오후六시十五分사이에 오후三시쯤기차하나를 증발하여 양양역도착하는 기차시간은 오전八시二十八分 오전 十一시八分 오후五시八分 오후七시五十五分으로 오전十一시八分과 오후五시 八分사이에 오후二시경에 기차를한번더오도록 하는것이 一한려객에 대단히편리가되리라라고 一한은 철도당국으로하여금 특별선처하여 증발하여주기를 기대하고잇다한다

(17) 前科五犯逮捕 (1942. 7. 22 매일신보)

【襄陽】 全南務安郡淸溪리에 本籍을둔 丁昌均은 竊盜前科五犯者로 昭和十六年十月에 大邱刑務所를出獄한後 釜山 京城 元山 江陵 三陟等地를舞臺로삼고 마루보시 運送店荷物を 荷搬하는者로서 本月十六日午前三時襄陽邑內마루보시도락그 運搬手○泰俊方에 侵入하여 衣類時計等○百圓어치를 竊取逃走한 것을 警察署員들이 민첩하게活動하여 襄陽驛에서 逮捕하였다

(18) 東海北部線延長 代表들이 各方面에 陳情 (1942. 8. 7 매일신보)

함경남도안변 (安邊) 을 기점으로 양양 (襄陽) 까지 개통하고잇는 동해북부선(東海北部線) 을삼척 (三陟) 까지 연장식혀달라는 것은 관계지방민들의오랫동안의요망으로 되어 잇는터인데 삼척, 강릉 (江陵) 양군의군민대표마루야마 (丸山降準) 기무라 (木村光明) 요시다 (吉田○郎) 미끼 (山本茂可) 쓰다이 (○井龍馬) 다끼사와 (○澤俊一) 나구라 (名

倉友二郎) 등제씨가 삼일경성으로와서 四일간에 걸쳐 각방면에 진정하였다 즉二일에는 야마다 (山田) 철도국장 四일에는 고-다끼 (上○) 식산미스다 (水田) 정무총감 六일에는 군부방면을 각기 방문하고 부산 (釜山) 까지 개통하는 것이 최종목적이지만 우선 삼척까지라도 개통시켜서 중요물자의 수송이며 강릉 삼척방면의 풍부한 지하자원 개발에도움이 되게 해달라고 진정하였다

(19) 經金屬工場을 視察-小磯總督, 襄陽驛에서 歸途에 上程 (1944.3.23. 매일신보)

【襄陽에서 郭特派員發○】 강원도내에 잇는 여러 광산을 두루 시찰중이든 고이소총독은 二十一日 삼척 (三陟) 방면으로 시찰로써 이번 로정을 일단 마치고 이날 오후 三時二十分 양양 (襄陽) 역발열차로 귀도에 올랐다 이날 오전에 징용학도들이 일하는 ○○공장을 방문하고 곳이어서 삼정 (三正) 경금속공장을 시찰한후 삼화 (三和) 제철소에 이르러 여기서도 「결전은 목전에 닥쳐왔다 그런데 이 싸움에는 만흔 전함과 전차가 필요하다 철을 만히 생산하면 반드시 이 싸움을 이길수 있는 것이다 이기고지는 열쇠를 잡고 잇는 제군은 더한층 발분하여 최후의 봉공을 하기를 바란다」 는 격려의 훈시를 하고 오후 一시 강릉 (江陵) 군청에 이르러 휴식을 한 다음 양양역에서 기차로 귀도에 올랐다 그런데 고이소총독은 二十二일 하로를 신 다음 다시 二十三일에는 춘천지방을 시찰한다

(20) 東海北部線新設 北平-杆城間 一七五·五키로 三箇年計劃으로 곧 工事着手 (1959. 09. 26 동아일보)

교통부에서는 嶺東지구의 산업개발과 병행하여 철도신설을 계획하여 오던중 드디어 北平-杆城간을 연결하는 一七五·五 「키로」의 東海北部線의 부설공사계획에 착수하였다.

이공사는 오는 一〇월 一일부터 一二일까지 사이에 부설측량을 마칠 계획이며 설치공사는 이측량이 끝나는대로 즉각 착수할 계획이다 이공사에는 외화 四五〇만 「달러」에 四五억 五천 五백만 환의 예산을 세우고 있으며 공사는 三년간으로 잡고 있다 이와 때를 같이하여 이미 부설측량을 마친 黃池先(○里-道浚간 一二·二키로도 외화 六五만 불과 환화 六五억 환의 예산으로 九三년 초에 착공하여 二년후인 九四년 말까지 개통시킬 예정이라 한다 그런데 교통부에서는 이러한 철도신설계획을 실현시키기 위하여 조속한 예산영달을 요청하고 있다 한다 신설철도의 연차계획은 다음 같다

◇ 東海北部線

▲ 九三년도 = 北平-江陵간 (四五키로 = 외화 一三〇만 불에 환화 十五억 환)

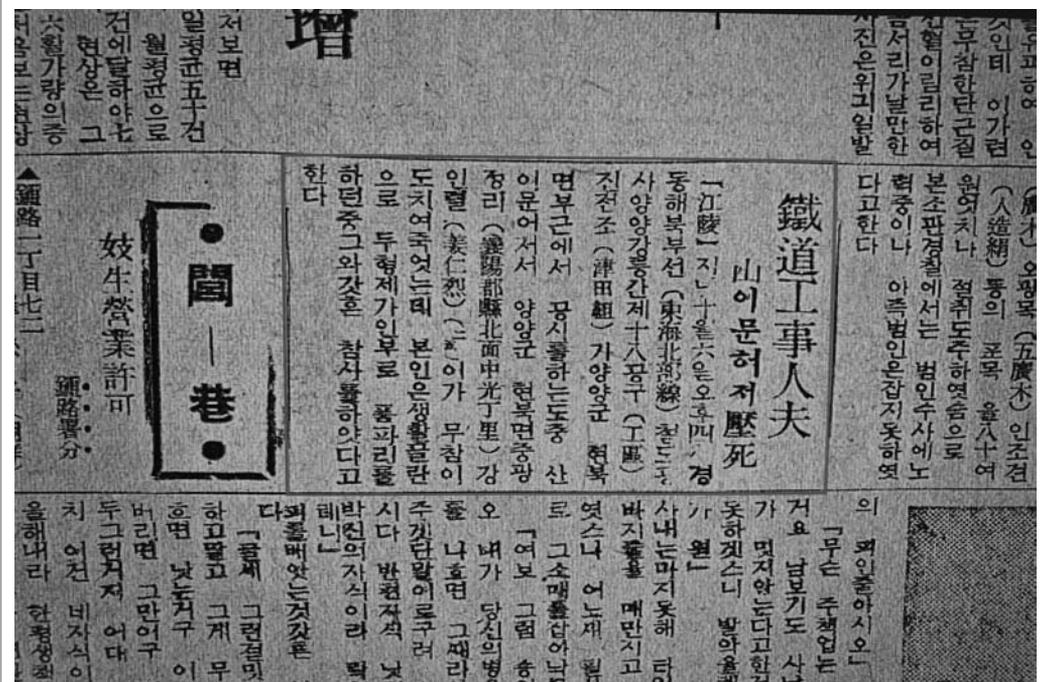
▲ 九四도 = 江陵-襄陽간 (四八·五키로 = 외화 二백만 불에 환화 一八억 五천 五백 환)





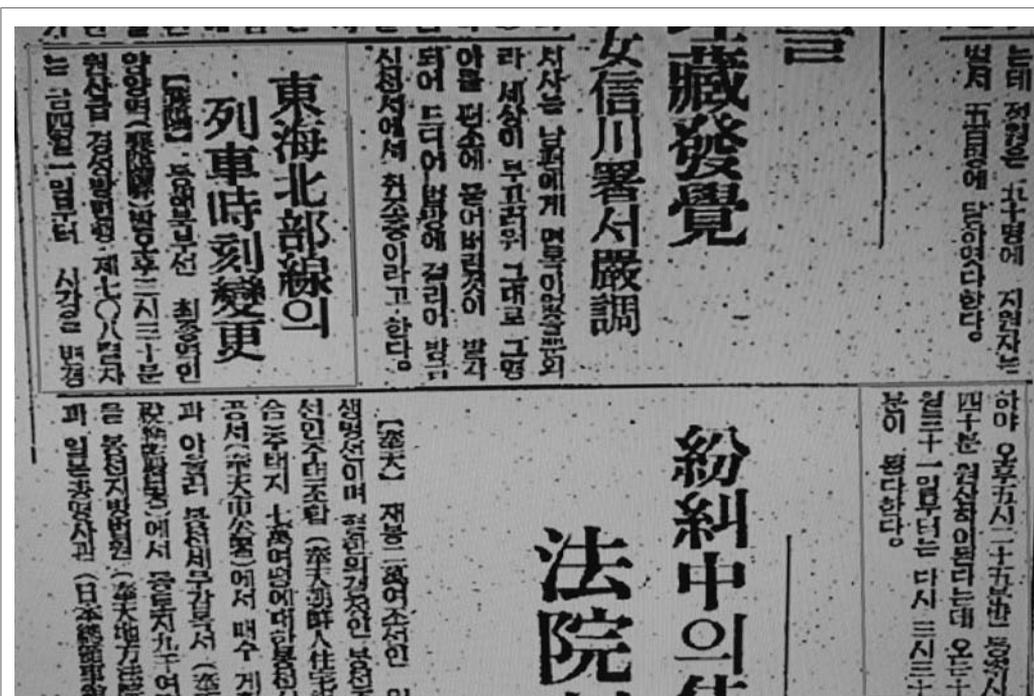


(4) 동해북부선 완성 12월1일부터 운전 [매일신보]

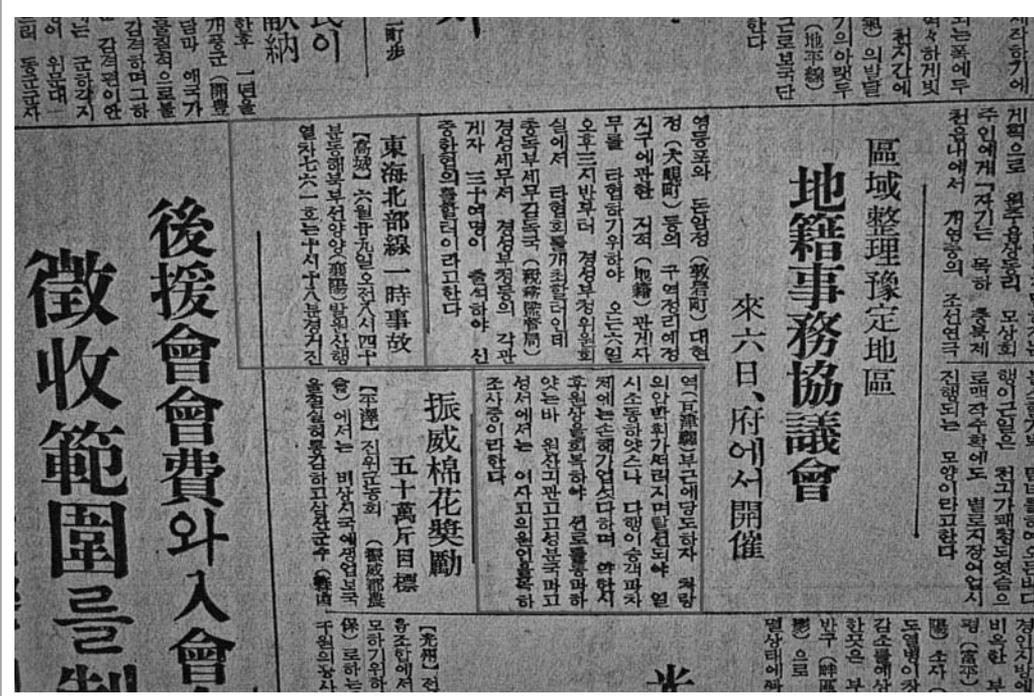


(5) 철도공사인부 산이 문어져 압사 [매일신보]





(8) 동해북부선의 열차시간변경 [동아일보]



(9) 동해북부선 일시사고 [매일신보]

















## 【참고문헌】

- 『한국철도100년사』 철도청. 1999. 철도청장  
『한국철도사』 이현희. 2003. 한국학술정보(주)  
『일제침략과 한국철도(1892~1945)』 정재정. 2013. 서울대학교출판문화원  
『철도박물관도록』 한국철도. 2002. 철도청홍보담당관실  
『양양철광산의문화사』 양양문화원. 2012. 대양프리컴  
『동해북부선철도와 연계된 금강산관광고찰』 김광섭. 강원도향토문화연구발표논문.  
2017. 강원도문화원협회

## 【자료검색】

국립중앙도서관홈페이지, 한국사데이터베이스, 한국역사정보통합시스템, 조선총독부관보활용시스템, 위키백과, 두산백과, 나무위키

## 【증언】

김광용, 김상환, 김세열, 김영규, 김재호, 김정자, 김충호, 김홍식, 서유탉, 서춘식, 손인호, 이건욱, 이달형, 이복희, 이상경, 이상준, 이순형, 이찬녀, 장재천, 장용진, 전한기, 채복성, 추종삼, 최종원

## 【수기】

이종우, 김찬수

## 【사진】

국가철도공단 강원본부 : 2006년 철거 교각 및 교대 사진자료 제공

## 동해북부선 종착지 양양역

- 편 찬 : 양양문화원장 윤여준
- 집 필 : 양양문화원부설향토사연구소  
소장 이철수, 연구원 김재환
- 편 집 : 양양문화원부설향토사연구소  
고문 이종우, 연구원 김준호
- 교 정 : 양양문화원부설향토사연구소  
연구원 박상형, 김기송
- 사 진 : 양양문화원부설향토사연구소  
연구원 김재환
- 감 수 : 양양문화원사무국장 김진하
- 발행일 : 2020년 12월
- 발행처 : 대양프리컴





**양양문화원**