

# 근대조명 - 한성전기회사의 전차사업 ⑤



한성전기회사(漢城電氣會社)는 1898년 1월 18일 설립 후 바로 전차사업에 착수하였다. 한성전기회사 설립자인 고종은 회사 설립 전부터 이미 전력산업에 지속적으로 깊은 관심을 가져왔으며, 대한제국 수립(1897.10) 이후에는 청량리에 소재한 홍릉(洪陵)까지 가는 편리한 교통수단을 갖기를 희망해 왔었다.

홍릉은 고종의 정비(正妃)인 명성황후(明成皇后)의 능으로서 1895년 을미사변(乙未事變, 명성황후 시해 사건) 후 반일외척 형성의 거점으로 고종에게는 정치적으로 각별한 의미를 갖는 곳이었다. 이러한 배경 속에서 당시 경인철도(京仁鐵道) 부설 관계로 우리

나라에 와 있던 미국인 콜브란(Collbran, H.)과 보스트윅(Bostwick, H.R.)으로부터 전차 부설권 제안을 받고 그들과 계약하기에 이른다. 이 두사람은 전차사업의 채산성뿐만 아니라 홍릉 능행에 따른 경비절약과 편리한 근대문명의 기기(利器)를 받아들이는 것이 조선에 매우 유리함을 강조하여 마침내 1898년 2월 19일 대한제국으로부터 한성시내에서의 전기사업 경영권을 따내게 되었다.

처음 한성전기회사의 전차(전기철도) 부설은 서울 남대문에서 종로와 동대문을 거쳐 홍릉에 이르는 노선이었다. 그러나 공사 진행 중에 사발지점이 새문 밖, 지금의 적십자병원(서울 종로구) 남쪽으로 바뀌게 되었으며, 이는 경인철도의 서대문역과 연계 시키기 위한 계획 변경이었다. 이 때문에 서대문 정거장 근처에 있던 민가 100여 채가 철거되었고, 또 이를 반대하는 백성들의 원성을 사기도 하였다.<sup>1)</sup> 그러한 과정 속에서도 공사는 순조롭게 진행되어 1898년 9월 경희궁(慶熙宮; 前 서울고등학교 자리) 앞에서 기공식(起工式)을 가졌다. 더불어 전차 가동을 위한 발전소가 동대문 안에 입지를 선정하고 기초공사에 착수하여 3개월여의 공사를 끝내고 완공되었다. 이 동대문발전소(東大門發電所)에는 125마력의 보일러 1대, 115마력의 엔진 1대, 75kW 직류발전기 1대가 설치되었으며, 더불어 미국에서 들어 온 전차 10대도 그 이듬해 봄까지 모두 조립이 완성되어 운전을 기다리게 되었다.

전기철도의 건설 및 설치공사가 완성됨에 따라 한성전기회사는 1899년 4월 29일 다시 콜브란 측과 전차시설의 운영계약을 체결하였다. 여기에서는 전체 18개 조문 중 전기철도 용산선(龍山線)에 대한 신규노선 부설이 명시되었고, 또 운영계약과 관련하여 모든 수입과 지출은 계약자인 콜브란 측이 한성전기회사를 대신하여 집행한다는 내용이 들어갔다. 이 운영계약은 앞서 전기철도 건설계약과 마찬가지로 콜브란 측에 절대적인 권한을 부여하는 한편, 어떠한 상황에서도 계약자가 재산상 피해를 받지 않도록 철저한 보장을 받도록 명시되어 있다. 이러한 불공정 조항들은 결국 계약자인 콜브란 측이 실리(實利)를 취할 수밖에 없었고, 공사를 발주한 한성전기회사는 많은 손실을 떠안게 되는 단초를 제공하게 되었다.

우리나라 최초의 전차는 1899년 5월 4일 한성부내 동대문과 흥화문(興化門; 前 서울고등학교 자리) 사이에서 개통되었다. 이것은 그야말로 대중교통의 혁명을 가져오는 사건이 되었다. 이 날 시승식 및 개통식에는 정부의 칙임관(勅任官) 이상의 많은


사진 ① 한성전기회사 사옥 전경(1901년 10월 준공), 전기박물관 소장 자료  
 사진 ② 보스트윅(Bostwick, H.R. 普時旭), 한국전력공사, 《한국전기100년사(상)》, 1989, 104쪽 ⇨ 콜브란(Collbran, H. 高佛安)과 함께 대한제국의 전차 및 전동설비의 건설과 운영에 참가하였다.  
 사진 ③ 전차궤도 기공식에 모여든 군중(1898. 9. 15, 신문로(新門路)), 한국전력공사, 《한국전기100년화보》, 1989, 32쪽  
 사진 ④ 종로(鐘路)의 전차궤도 부설 공사, 한국전력공사, 《한국전기100년사(상)》, 1989, 105쪽  
 사진 ⑤ 콜브란(Collbran, H. 高佛安)이 발행한 전차개통식 및 시승식 청첩장(1899년), 한국전력공사, 《한국전기100년화보》, 1989, 33쪽 ⇨ 이 청첩장에서는 개통식이 5월 1일로 예정되어 있으나, 준비관계로 두 차례나 연기되었다가 5월 4일에 거행되었다.  
 사진 ⑥ 한성전기회사의 전차대표소와 종업원, 한국전력공사, 《한국전기100년화보》, 1989, 34쪽

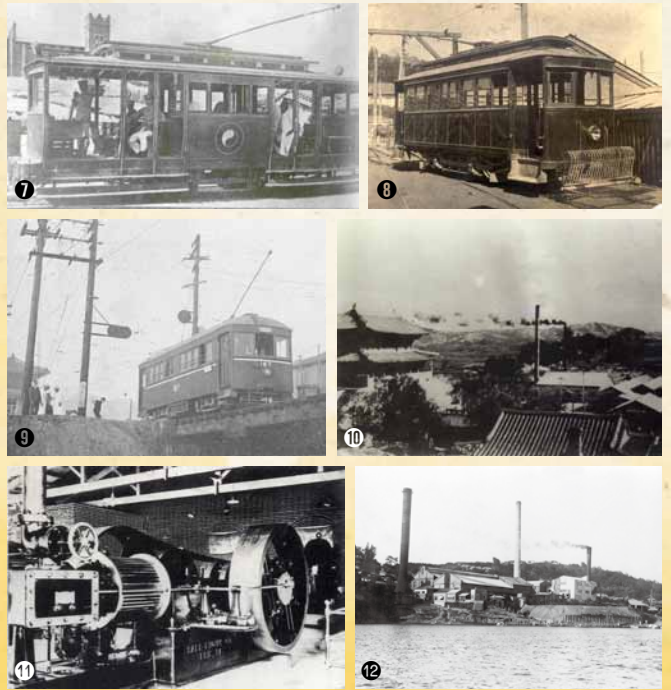
1) <민일신문>, 1898년 6월 17일자 기사 참조

고관들이 참석하였고, 사람들의 접촉사고를 방지하기 위하여 병정 300명과 순검 250명이 동원되는 등 대대적인 행사를 치렀다. 전차가 한 번 움직이자 장안의 남녀노소들이 모여들어 큰 혼잡을 이루었는데, 그야말로 북새통이 따로 없었다. 개통식을 마친 전차는 약 2주간의 시험과 점검을 마치고 5월 20일부터 일반 사람들에게 공개되었다. 전차는 폭발적인 인기를 끌었으며, 생전 처음 본 이 신기한 전차를 타보기 위해 경향각지에서 많은 사람들이 몰려들었다. 전차사고에 의한 대대적인 분규가 발생하기 전까지 전차는 한양도성의 명물로서 받아들여졌고, 승객 또한 연일 만원이었다.

한성부내 전차 부설은 대한제국의 산업진흥과 깊은 관련이 있으며, 이는 용산선의 부설에서 잘 드러난다. 용산은 조선후기 조세곡(租稅穀)의 운송기지로서 각종 관영창고가 설치되어 있었던 한강변 최대의 민간산업 지역이었다. 마포와 더불어 당시 인구가 크게 늘어난 곳이며, 특히 1884년에는 개시장(開市場)으로 지정되어 기선과 외국인들의 출입이 잦아지면서 상공업이 크게 번성하고 있었다. 교통 또한 매우 발달하였으며, 용산선은 바로 기선과 철도로 용산에 집산된 화물과 승객을 도성 안으로 운송할 목적으로 설치된 노선이었다.<sup>2)</sup> 대한제국은 장기적으로 용산을 공업

지대로 육성하여 도성과 긴밀하게 연결하려는 계획을 가지고 있었던 것으로 보인다. 이에 따라 용산선 부설 이후에는 각종 관련 기관들이 용산으로 이전 혹은 신설되는 상황을 겪게 된다. 1898년 전환국(典圖局)을 용산의 구 군자감(軍資監) 창고터로 옮기고, 전환국 뒤편에는 총기제조소(銃器製造所, 1903)가 자리하였다. 그리고 별영창(別營倉) 일대에는 공내부 소속의 정미소(精米所, 1900)가 들어섰으며, 도량형제작소(1902), 유리창(1902) 등이 들어섰다. 1903년에는 한강변에 한성전기의 제2발전소인 용산발전소(龍山發電所)가 설치되었다. 뿐만 아니라 민간회사와 공장도 다수 들어서면서 용산은 단기간에 공장지대로 탈바꿈하였다.

한편, 한성부내 전차 부설은 수도 한성을 황도(皇都)로 개편하기 위한 도시개조사업에서도 중요한 의미를 점하고 있었다. 박정양·이채연·이계필·남궁역 등 친미개화파가 주축이 되어 도로의 정비와 신설을 통해 경운궁(慶運宮 : 德壽宮)을 중심으로 한 환상방사선형(環狀放射線形) 도로망을 갖추었고, 경운궁과 경희궁의 양 꺾 체제를 확립하는 한편, 독립문(獨立門)·환구단(圓丘壇)·장충단(獎忠壇)·칭경기념비(稱慶記念碑)·탑골공원 등 각종 기념물과 근대적 편의시설을 설치하고 청계천 준천 및 시기지 청소 등을 통해 도시의 청결과 위생을 강화해 나갔다. 전차 노선은 경운궁을 중심으로 한 교통망을 형성해 중요한 지위를 점하고 있었으며, 당시 도성 최대의 상업지인 종로·이현·철파와 신흥공업지대인 용산을 거치도록 설계된 것이다.<sup>3)</sup> 



• 사진 및 자료

- 吳鎭錫, (1898~1904년 漢城電氣會社의 설립과 경영변동), 《동방학지》 제139집 별쇄본, 연세대학교 국학연구원, 2007
- 한국전력공사, 《한국전기100년사(상)》, 1989
- 한국전력공사, 《한국전기100년화보》, 1989
- 한국전력공사, 《한국전기주요문헌집》, 1990
- 기타 전기박물관 소장 자료

• 글 : 민병근(전기박물관 학예연구사)

사진 7 상등칸과 하등칸으로 나뉘어져 있는 개통 당시의 전차(1899년), 전기박물관 소장 자료  
 사진 8 목재 전차(1915년), 전기박물관 소장 자료  
 사진 9 청계천을 지나는 소형 목재 전차(1924년), 전기박물관 소장 자료  
 사진 10 동대문발전소 전경, 한국전력공사, 《한국전기100년화보》, 1989, 33쪽 ◀ 지금의 동대문종합시장 자리이며, 왼쪽 건물이 동대문이다(1900년대).  
 사진 11 동대문발전소의 발전기, 전기박물관 소장 자료  
 사진 12 용산발전소(250kW×2) 건설(1903년 7월), 전기박물관 소장 자료

2) 한국전력공사, 《한국전기주요문헌집》, 1990, 177~179쪽  
 3) 오진석, (1898~1904년 한성전기회사의 설립과 경영변동), 《동방학지》 제139집 별쇄본, 연세대학교 국학연구원, 2007, 193쪽