

## 주한 미8군사령관 워커 장군 사고사의 진상

이 상 호\*

1. 서 론
2. 워커 장군 사고에 대한 기존 인식과 논란
3. 군인으로 살다간 생애
4. 사고조사 기록을 통해 본 진상
5. 결 론

### 1. 서 론

6·25전쟁에 대해 많은 연구들이 발표되었지만, 아직도 해명되지 않은 부분이 많다. 국내 연구만 하더라도 2014년 현재 역사, 정치, 문학 등의 학문 제 분과를 포함하여 4,400여 편의 저서 및 논문, 학술기사 등을 양산해 내고 있다. 외국학계에서의 연구 또한 이와 비슷한 수치로 국내외를 모두 합하면 대략 10,000여 편의 연구 성과를 나타내고 있다.

문제는 이렇게 다양한 연구 주제를 통한 종합적이고 복합적인 연구

---

\* 국방부 군사편찬연구소 선임연구원

시각과 연구 산물에도 불구하고 본 논문에서 다룰 워커(Walton H. Walker)에 대한 내용은 거의 언급되어 있지 않다는 점이다. 학계에서 소개되고 있는 6·25전쟁에 대한 대표적인 연구서 등도 워커에 대한 생애나 사고에 대한 설명은 거의 없다.<sup>1)</sup> 다만 몇 편의 논문과 저서에서 워커의 작전지도에 대한 기술이 나타나고 있을 뿐이다.<sup>2)</sup>

따라서 기존의 연구들은 그의 사고사를 둘러싼 기술이 서로 상충되거나 억지로 짜맞춘 듯한 내용을 담고 있다. 개전 이후 7월부터 낙동강 방어선 전투, 북진 등 6·25전쟁에서 주요 역할을 담당했던 워커의 역할은 거의 사장(死藏)되고, 그의 사고와 함께 전사(戰史)에서 거의 언급되지 않는다는 점은 우리의 군사사(軍事史) 연구에 큰 공백이라고 할 수 있다.

또한 안타까운 것은 워커의 사망을 둘러싸고 역사적 왜곡까지도 행해지고 있다는 점이다. 특히 북한은 워커 장군의 사고사에 대해 현재 자신들의 전쟁영웅을 부각시키는 한 재료로 이용하고 있다. 북한의 간행물에 따르면 워커의 사망은 자동차 사고가 아니라 자신들 전투 영웅의 작전에 의해 이루어졌다는 것이다.

- 
- 1) 김철범, 『한국전쟁과 미국』, 평민사, 1995; 김영호, 『한국전쟁의 기원과 전개과정』, 두레, 1998; 김계동, 『한반도의 분단과 전쟁』, 서울대학교출판부, 2000; 오코노기 마사오 지·현대사연구실 역, 『한국전쟁-미국의 개입과정』, 청계연구소, 1996; 김경일 지음·홍면기 옮김, 『중국의 한국전쟁 참전 기원』, 논형, 2005; 박명립, 『한국전쟁의 발발과 기원』, I, II, 나남출판, 1996; 김학준, 『개정증보판 한국전쟁 - 원인·과정·휴전·영향』, 박영사, 2003; 와다 하루끼 지음·서동만 옮김, 『한국전쟁』, 창작과 비평사, 1999; Clay Blair, *The Forgotten War—America in Korea, 1950~1953*(New York, Doubleday, 1987); Bruce Cumings, *The Origins of the Korean War, Vol. II: The Roaring of the Cataract, 1947~1950*(New Jersey, Princeton University Press, 1990); William Stueck, *The Korean War—An International History*(New Jersey, Princeton University Press, 1995).
- 2) 정도웅, 「한국전쟁중 미8군 사령관의 작전지도-워커, 리지웨이, 밴플리트, 테일러 장군-」, 『戰史』 제4호, 국방부군사편찬연구소, 2002; 권영혜, 「한국인보다 한국을 더 사랑한 미국인 아버지와 아들들」, 『한국논단』 통권 252호, 한국논단, 2010. 10; 나현곤, 「낙동강선 방어 작전시 맥아더와 워커장군의 작전지도 고찰」, 『군사연구』, 136집, 육군본부 군사연구소, 2013. 12.

본 논문은 워커 장군의 사고사를 둘러싼 기존 인식을 나열하며, 잘못 알려진 사실을 바로잡고 ‘진정한 군인’으로 표현되는 워커의 생애를 간략히 정리한 후에 자료를 통해 사고의 진상을 자세히 살펴보고자 한다. 이를 통해 워커 장군의 사고를 둘러싸고 자신들의 무훈으로 돌리고 있는 북한 전사의 오류를 지적하며, 우리에게 알려지지 않은 그의 행적에 대해 새로운 자료를 통해 소개함으로써 6·25전쟁 연구에서 해명되지 않은 부분을 새롭게 조망하고자 한다.

본 논문에 소개되는 내용은 워커 장군의 사고사에 관한 미8군 감찰단의 조사보고서를 주 자료로 이용하여 작성하였다.<sup>3)</sup> 또한 이 자료와 함께 주한미군 역사자료실의 자료도 함께 참고하였다.<sup>4)</sup>

## 2. 워커 장군 사고에 대한 기존 인식과 논란

워커 장군의 사고에 대한 내용은 신문과 같은 국내의 언론보도나 그의 죽음에 대한 언급을 하고 있는 연구서마다 미묘한 차이를 보이고 있다. 먼저 사고에 대한 국내 신문 기사를 정리해 보면 다음과 같다. 당시 신문기사는 AP합동통신사의 기사를 받아 전재하고 있다.<sup>5)</sup>

미군 제8군사령관이며 故 조지 S. 패튼장군의 각료인 월튼 워커중장은 지프차

- 
- 3) “Report of Inquiry concerning the Accidental Death of Lt. Gen. Walton H. Walker”(1951. 1. 11), NARA, RG 338, Records of U. S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations Office of the Inspector, Eighth U. S. Army Office of the Inspector General, Investigative Reports, 1946~51, Entry A1 194, Box 1503.
- 4) “Request for Information: Walker”, James M. Simson(Public Affairs Officer, HQ, Combined Field Army(ROK/US)) to Historian(EUSA/USFK), 국방부 군사편찬연구소 자료 HC 00692.
- 5) 《동아일보》, 1950년 12월 25일.

사건으로 인한 부상으로 말미암아 23일 서거하였다. 워커중장은 그의 휘하 군대들이 중공의 위협을 막고 있는 서부전선으로 향하는 도중 부상한 것이다. AP특파원이 전하는 바에 의하면 워커중장은 장군의 휘하에 있는 영국군 전선시찰 도중 장군의 외아들인 당년 25세의 샘 심스 워커대위를 표창할 목적으로서 서부전선을 방문하였던 것이라 한다. 그리하여 부상을 당한 장군은 서울 근처 야전병원에서 드디어 절명하였다. 워커대위는 24군단 소속으로써 이 비보를 듣고 급거 병원으로 달려갔으나 때는 이미 늦어 그가 도착한 것은 워커장군이 이미 운명한 후였다. 워커장군 보좌관 테이트 C. 라이너중좌는 부상을 받았는데 장군의 탑승 지프차를 운전하였었다. 워커중장을 유럽 전쟁에 있어서의 가장 찬란한 장성이라고 절찬하였던 패튼장군 역시 2차대전 후 독일에서 수렵여행 도중 교통사고로 똑같은 운명을 걸었었다. (중략) 한 목격자가 언명한 바에 의하면 서울로부터 북향하던 지프차는 한국인이 운전하던 미군 운송차와의 충돌을 피하다가 전복하였다. 그리고 다른 목격자답에 의하면 동 지프차는 전주와 충돌하여 세 번이나 굴렀다고 한다.

워커 장군 사고에 대한 최초의 보도인 이 기사는 운전자에 대한 신원 확인, 워커 장군 부관의 이름, 차량 사고시 충돌 사고 차량에 대한 정보 등 여러 내용에서 후에 살펴볼 사실과 다르다. 이러한 사실의 오류는 다음의 자료에서도 다양하게 나타나고 있다.

6·25전쟁에 대한 증언기록으로 사료적 가치를 인정받고 있는 중앙일보사의 『민족의 증언』에서는 당시 제6사단 제2연대 헌병대장의 증언을 다음과 같이 소개하고 있다.<sup>6)</sup>

12월 23일 상호 11시에 우리 2연대 소속 드리쿼터가 의정부 남방 5길로 지점에서 워커 장군 지프를 들이받았어요. …… 워커 중장은 평소에도 과속으로 달리는 버릇이 있었는데, 이날은 후퇴하는 유엔군을 한 명이라도 더 많이 격려하려고 더 바빠 차를 몰았던가 바요. …… 사고 직후 한·미 합동조사대가 현장으로 달려가 조사한 내용인데, 우리 편에 과실이 있다고 판명이 됐어요. …… 운전병만 군사재판에서 과실치사로 3년형을 받고…

6) 중앙일보사 편, 『민족의 증언』 제4권, 중앙일보사, 1983, 82쪽.

당시 이 사고를 조사했던 6사단 헌병대 자료에 따르면 사고는 다음과 같이 기록되어 있다.<sup>7)</sup>

11시 의정부 남방 4km지점에서 주한미지상군사령관 워커중장은 일선장병에 크리스마스 위문차 순회도중 6사단 제1연대 차량과 충돌사고로 인하여 서거하였다.

언론과 사건을 직접 조사한 관계자의 증언을 보면 워커 장군이 직접 운전하였고, 평소에도 과속으로 달리는 버릇이 있어 규정 속도 이상으로 운전하여 사고가 나 사망한 것으로 요약할 수 있다. 따라서 이는 워커 장군 본인의 과실에 의한 사고로 판단할 수 있는 여지가 있다.

또한 기존 연구서에서도 워커 장군의 사고에 대한 내용을 다음과 같이 설명하고 있다. 먼저 페렌바크(T. R. Fehrenbach)의 『한국전쟁』에 따르면 “워커 중장은 충돌 사고로 피를 억수같이 흘리며 노상에서 사망했다. 워커는 한국에서 커다란 핸디캡과 싸워가며 최선을 다했다. 그는 병사들이 열렬히 싸우기를 반대하는 새로운 환경에서 싸워왔다. 그의 용맹하고 끈덕지며 솔직하면서도 고집이 센 성품은 부산 방어선을 성공적으로 방어해 냈다.”고 기술하였다. 초기 6·25전쟁에 대한 그의 기여도에 비하면 그의 사망에 대한 정확한 기술보다는 매우 간단히 언급했음을 알 수 있다.<sup>8)</sup> 또한 한 연구자는 그의 죽음을 교통사고로 인정하면서도 각주에서 중공군의 회고록을 통해 북한군에 의해 사망했을 수도 있다는 가능성을 암시하고 있다.<sup>9)</sup>

12월 23일 의정부 부근에서 8군 사령관 워커가 교통사고로 사망하였다. 미군과 남한의 모든 공식기록들은 그의 사망이 교통사고에 의한 사망으로

7) 헌병사편찬위원회, 『한국헌병사』, 헌병사령부, 1952, 580쪽.

8) 페렌바크 저·안동립 역, 『실록 한국전쟁』, 문학사, 1965, 327쪽.

9) 박명립, 『한국 1950 전쟁과 평화』, 나남출판, 2002, 701~702쪽; 柴成文·趙勇田 저·윤영무 역, 『중국인이 본 한국전쟁』, 한백사, 1991, 120쪽.

나와 있다. 그러나 중국자료에 따르면 그의 사망은 연천 지구에서 인민군 유격대에 맞아죽었다고 되어 있다.

한편 워커 장군의 사고에 대한 내용은 공간사에서 다음과 같이 기술하고 있다. 우선 미국의 공식전사가인 애플맨(Roy Appleman)에 따르면 워커는 낙동강교두보 방어 작전에서 미 제24사단과 영국 제27여단의 무훈에 대해 한국 대통령이 수여한 표창전달식에 참석할 계획이었고, 그 기념식은 미 제9군단 사령부에서 열릴 계획이었다.<sup>10)</sup>

워커 장군은 의정부 남쪽 2-3마일 지점에서 오전 11:00 직전에 그가 타고 있던 선두 지프차와 관련된 사고로 사망하였다.

그러면서 미 육군 공식기록에는 워커의 사망과 관련한 자세한 기록이 없고, 기록된 내용도 위와 같이 간결한 내용이었다고 밝혔다. 애플맨의 저서 이외에 미군의 공식 전사(戰史)인 슈나벨(James Schnabel)의 저서에서도 워커의 사고는 매우 간략하게 기술되어 있다.<sup>11)</sup> 또한 이후에 출간된 미 공식 전사(戰史)인 모스맨(Billy C. Mossman)의 저서는 워커의 사고에 대한 공식자료를 인용하고 있으나 자세한 기술은 하지 않았다.<sup>12)</sup>

한편 국내의 공간사에서도 워커의 사고에 대해 다음과 같이 간략히 언급하였다.<sup>13)</sup>

---

10) Roy Appleman, *Disaster in Korea-The Chinese Confront MacArthur*(Texas A&M University Press, 1989), p.390 [로이 애플맨, 군사연구실 역, 『한국전쟁의 서부전선 - 유엔군의 북진과 중공군의 초기공세』, 육군본부, 1995, 486쪽].

11) James F. Schnabel, *Policy and Directions: The First Year*(Washington D. C: Center of Military History, United States Army, 1972), p.305 [슈나벨 저·육군본부 역, 『정책과 지도』, 육군본부, 1974, 386쪽].

12) Billy C. Mossman, *Ebb and Flow: November 1950~July 1951*(Washington D. C: Center of Military History, United States Army, 1990), p.177 [모스맨 저·백선진 옮김, 『밀물과 썰물』, 대륙연구소출판부, 1995, 219쪽].

13) 국방군사연구소, 『한국전쟁』 中, 국방군사연구소, 1995, 256~266쪽.

미 제8군사령관 워커 장군은 38도선으로 철수한 국군과 유엔군이 안정을 되찾고, 방어진지 편성에 주력하고 있을 무렵인 12월 23일 영국 제27여단을 표창하기 위하여 지프차로 서울을 떠나 덕정(의정부 북쪽 16km) 부근을 통과할 무렵 예상하지 못한 교통사고로 애석하게도 전사하였다.

또한 최근에 발행한 공간사인 국방부 군사편찬연구소의 『6·25전쟁사』에서도 워커의 사고에 대한 기술은 간략하게 기술되었다.<sup>14)</sup>

중국군의 참전으로 유엔군이 손실을 최대한 줄이면서 단계별 철수를 준비하고 있던 시점에서 워커장군이 12월 23일 의정부 북쪽에서 자동차 충돌사고로 순직했다.

문제는 워커 장군의 사망사고에 대한 기술에 있어서 사고 장소(의정부, 연천, 서울북쪽 등), 사고 전 방문 목적지(미 제1군단 / 미 제9군단, 미 제25사단 / 영 제27여단), 사고 순간 차량에 대한 정보(유엔군 차량 / 국군차량), 가해차량의 운전자 신분(한국 민간인 / 국군 6사단 병사), 피해차량의 운전자(워커 장군 본인 / 타이너 부관 / 벨튼 상사) 등 여러 가지 부분에서 상이한 내용들이 기술되고 있다. 특히 이렇게 정확한 정보가 없는 워커의 사고사에 대한 상이한 서술은 국내 연구서에서도 북한군의 공격에 의해 워커 장군이 사망한 것이라는 주장이 나타나게 되는 빌미가 되고 있다.

한편 북한의 공식전사에서는 워커 장군의 사망을 자신들의 특공조의 활약에 의한 것이라고 기록하고 있다.<sup>15)</sup> 즉, 북한은 워커 장군의 사고사에 대해 자신들의 전쟁영웅을 부각시키는 한 재료로 이용하고 있다.

14) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 제8권, 국방부, 2011, 99쪽, 122쪽.

15) 인민무력부 전쟁경험연구실·사회과학원 역사연구소, 『조선인민의 정의의 조국해방전쟁사』 2, 사회과학출판사, 1973; 사회과학원 역사연구소, 『조선전사』 제26권, 과학백과사전출판사, 1981; 허중호, 『조선인민의 정의의 조국해방전쟁사』 2, 과학백과사전종합출판사, 1993.

북한의 공간사는 이 사건을 기술하며 날짜, 장소 등을 사실과 매우 다르게 기록하고 있다. 먼저 1973년 인민무력부 전쟁경험연구실에서 간행한 『조국해방전쟁사』를 살펴보면 다음과 같이 기술하고 있다.<sup>16)</sup>

전선 서부지역의 적후투쟁부대들은 적의 중간방어기도를 짓부시기 위하여 12월 13일 은밀히 련천을 포위하고 공격에 앞서 적들의 퇴로를 끊기 위하여 련천으로 잇닿은 모든 길들을 차단하였다. 가장 중요한 퇴로로 예견되는 련천-서울 사이의 길쪽에는 보병들과 함께 공병지뢰매설조를 내보냈다. 공화국 영웅 최중운동무가 인솔한 공병들은 련천남쪽 전곡계곡선에서 날이 새기전에 지뢰를 묻었다.

련천의 적을 포위한 아군부대들은 12월 13일 먼동이 트자 3면으로부터 불의에 련천시가로 맹렬하게 돌격하여 적들을 무리로 쓰러눕혔다. (중략) 련천-서울 사이의 길가에 매복하고 있던 보병구분대와 공병들의 매복구역내로 몰려들었다. 중땅크 1대를 앞세우고 그뒤에 승용차들과 여러대의 운수차들이 꼬리를 물고 달려왔다. 드디어 앞선 땅크와 뒤에 바짝 붙어서 2대의 승용차가 지뢰매설구역에 들어섰을 때 요란한 폭음과 함께 지뢰가 터져 적 땅크와 승용차들이 파괴되었다. (중략)

최중운동무와 6명의 전투원들은 이 전투에서 미제침략군 8군사령관 워커님을 포함한 80여명(주로 장교였다)을 쓰러눕히고 땅크 1대, 자동차 8대를 불살라 버렸다.

또한 북한의 공식전사인 『조선전사』에는 다음과 같이 기술하고 있다.<sup>17)</sup>

적의 중간방어기도를 짓부시기 위하여 12월 13일 밤 은밀히 련천을 포위한 제2전선부대들은 공격에 앞서 적들의 퇴로를 끊기 위하여 련천으로 잇닿은 모든 길들을 차단하였다. 적들의 가장 중요한 퇴로로 예견되는 련천-서울 사이의 길쪽에는 보병들과 함께 지뢰를 가진 공병들로 무어진 매복조가 파견되었다. 인민군부대들은 먼동이 트자 3면으로부터 불의에 련천시가로

16) 인민무력부 전쟁경험연구실·사회과학원 력사연구소, 위의 책, 277~278쪽.

17) 사회과학원 력사연구소, 앞의 책, 226~227쪽.

맹렬하게 돌격하여 적들을 무리로 쓸어눕혔다. 살아남은 적들은 서울쪽으로 급히 퇴각하기 시작하였다. 중탱크 1대를 앞세우고 그 뒤에 꼬리를 물로 도망치던 승용차들과 여러대의 운수차들이 아군매복조가 묻은 지뢰에 걸려 연거푸 파괴되었다.

소대장 최종운영을 비롯한 전투원들은 수류탄을 던지고 기관단총을 휘두르며 적들속으로 육박해 들어가 놈들의 가슴팍에 복수의 명중탄을 안겼다. 이 전투에서 최종운영과 6명의 전투원들은 38도선중간방어를 조직하려고 연천에 기여왔다가 돌아나던 미제침략군 8군사령관 워커놈을 포함한 적병 80여명(주로 장교들이었다.)을 쓸어눕히고 탱크 1대, 자동차 8대를 불살라버렸다.

따라서 북한 공간사의 기술상 오류는 사건의 발생 시기(12월 13일), 발생장소(연천), 충돌 경위 등이 사실과 다르고 자신들의 공간사에서도 차이가 나타나고 있다. 앞에서 제시한 『조국해방전쟁사』에서는 지뢰 매설로 공격한 것으로 되어 있으나, 『조선전사』에서는 최종운이 직접 총을 들고 돌격, 육박전을 한 것으로 기술하고 있다. 이렇듯 자신들의 공식 전사에서도 상이한 서술을 하고 있는 것을 알 수 있다.

한편 북한의 간행물에 따르면 워커는 그들이 말하는 소위 ‘연천해방전투’에서 일단의 특공조 매복에 의해 사망한 것으로 알려져 있다. 여기서 등장하는 전투 영웅이 바로 최종운이라는 인물이다. 최종운은 당시 20세의 젊은 공병소대장으로 1950년 12월 20일 새벽 연천에서 전곡을 거쳐 서울로 향하는 도로교차점에 대전차 지뢰를 매설하는 임무를 띤 특공소대장이었다. 그는 7명으로 구성된 공병지뢰매설조의 조장으로서 지뢰 매복을 통해 1대의 중탱크와 자동차 8대를 파괴한 것으로 소개되고 있다.

하지만 이러한 주장은 설득력이 매우 약하다. 이 최종운의 활약에 대한 좀 더 자세한 기록은 『천리마』라는 자료에서 확인할 수 있다.<sup>18)</sup>

18) 천리마는 북한에서 발행되는 대중교양 잡지로 월간으로 발행되고 있으며, 문학예술종합출판사 천리마편집위원회에서 간행되고 있다. 천리마운동의 대중화를 목적

『천리마』에는 최종운에 대한 기사가 2편이 있는데 하나는 1983년 5월호이고 다른 하나는 2002년 7월호이다.

먼저 1983년 5월호 기사에 따르면 최종운은 북한의 ‘연천해방전투’가 벌어진 12월 중순 공병지뢰매설조를 대동하고 작전을 펼친 것으로 기술되어 있다.<sup>19)</sup> 여기서는 7명의 특공조가 미군 80명(주로 장교들)을 폭사한 것으로 기록하고 있다. 그러나 2002년 기사에서는 내용이 달라지고 있다.<sup>20)</sup> 특히 연천 전투와 같은 내용은 없고 단지 연천에서 전곡리를 향하는 도로에 12월 20일(날짜가 정확히 기록되어 있음) 새벽의 지뢰 매설 공격으로 위커를 포함하여 20명의 미군장교를 사살한 것으로 기록하고 있다.<sup>21)</sup>

반면에 북한과 함께 중조연합사령부를 구성하여 6·25전쟁에 참가한 중공군의 공간사는 북한과는 다른 내용을 기술하고 있다. 중국 군사과학원 군사역사연구부에서 편찬한 『항미원조전사』에 따르면, 위커의 사고를 다음과 같이 전하고 있다.<sup>22)</sup>

12월 23일, 미 제8군사령관 위커가 차를 몰고 서울에서 패배 분위기로 뒤덮인 전선 부대들을 시찰하고자 의정부로 가는 길에서 남쪽을 향해 철수하던 한국군의 화물차와 충돌, 전복되어 목숨을 잃었다.

6·25전쟁에 참전한 각국의 공식 기록을 통해 볼 때 위커 장군의 사망은 차량 사고에 의한 것임에 틀림이 없으나 기존 공간사의 부정확함

---

으로 1959년 1월에 창간되었으며, 공산주의 교양, 북한 노동당의 노선과 정책을 선전하는 것을 그 임무로 하고 있다. 문학예술종합출판사(문예출판사)의 산하 출판사인 천리마사에서 발행되고 있다. 송승섭, 『북한자료의 수집과 활용』, 한국학술정보, 2011, 39~40, 337쪽.

19) 리관준, 「미제살인장군을 죽친 영웅」, 『천리마』, 문예출판사, 1983. 5, 109~112쪽.

20) 「살인장군 위커를 죽사시킨 소대장」, 『천리마』, 천리마사, 2002. 7, 43쪽.

21) 잘 알려진 사실이지만 위커는 12월 23일 사망하였다.

22) 중국군사과학원군사역사연구부 저·박동구 역, 『중국군의 한국전쟁사』, 국방부군사편찬연구소, 2005, 262쪽.

때문에 다양한 주장들이 난무하게 되었다. 따라서 본 논문은 워커의 사망에 대한 1차 보고서를 분석하여 그의 사고사에 대한 내용을 정확하게 분석하고자 한다. 다음 장에서는 워커의 생애를 간단히 정리하고 4장에서는 사고에 대한 면밀한 분석을 통해 그의 사망에 대한 진상을 규명해 보도록 하자.

### 3. 군인으로 살다간 생애

한국전쟁 초기 지연전술을 성공적으로 수행하고, 이후 낙동강방어선을 사수함으로써 인천상륙작전과 북진에 기여한 워커 장군의 군사적 재능은 매우 뛰어났다. 하지만 국내외에 워커에 대한 인물사를 다룬 저서는 매우 희소하다.<sup>23)</sup> 전문 연구자가 기술한 저서 역시 현재까지 히프너(Walton Heefner)의 저서뿐이다. 그만큼 워커는 한국전쟁사에서 거의 주목받지 못했던 인물이라고 평가할 수 있다. 여기서는 워커의 생애를 앞에서 언급한 연구서와 공식 기록을 통해 정리해 보자.

워커는 1889년 12월 3일 텍사스 중부의 벨튼이라는 조그만 소도시에서 출생했다.<sup>24)</sup> 그의 아버지는 샘(Sam Walker)이었고, 어머니는 리디안(Lyidian May Harris)이었다. 워커의 아버지는 원래 텍사스 헨츠빌에서 이주해온 부유한 포목상인이었다. 워커의 외할아버지인 심스(J. T. Sims)는 1835년 텍사스로 이주하여 미 남북전쟁에서 남부군 대위로 종사하기도 하였다.<sup>25)</sup>

23) 워커에 대한 인물사를 다룬 저서는 국내외를 통틀어 2편에 지나지 않는다. Walton A. Heefner, *Patton's Bulldog-The Life and Service of General Walton H. Walker*(Pennsylvania, White Mane Books, 2001); Charles M. Province, *General Walton H. Walker-The Man Saved Korea*(Oregon City: CPSIA, 2008).

24) Walton Heefner, *ibid.*, p.1.

25) Charles M. Province, *ibid.*, p.191.

워커는 8살이 되었을 때 부모와 함께 뉴욕을 방문하고 허드슨 강을 따라 웨스트포인트의 미 육군사관학교를 방문한 후부터 자신의 목표를 ‘장군(general)’ 이외에는 전혀 생각하지 않았다.<sup>26)</sup> 벨튼의 초등학교(Grammar School)를 졸업한 워커는 바로 벨튼에 있는 웨드마이어 군사학교(Wedemeyer Military Academy)에 입학했다. 워커는 1905년 웨드마이어 학교를 졸업한 후 버지니아 렉싱턴(Lexington)에 있는 버지니아 군사학교(Virginia Military Institute)에 입학했다.<sup>27)</sup>

버지니아 군사학교에서 미 육군사관학교에 입학하기 위한 준비를 갖추었음에도 불구하고 졸업이 가까워 오던 1906년 12월까지 나이가 17세가 되지 않아 추천장을 얻지 못하자, 워커는 뉴욕 하이랜드 폴(Highland Falls)에 위치한 브랜든 육사 준비학교(Brandon's West Point Preparatory School)를 다녔다. 결국 이러한 노력 끝에 1908년 육사에 입학했다. 재학시절 그를 가장 괴롭힌 것은 작은 키였다. 하지만 그는 이를 극복해 냈고, 1912년에 졸업하여 소위로 임관하였으며 능력 있는 장교로 성장했다.<sup>28)</sup>

그가 장교로서 겪은 첫 전투는 1914년 베라크루즈(Vera Cruz) 원정군의 일원으로 참전한 전투였다. 또한 1916년에는 퍼싱(John J. Pershing) 장군의 휘하로 멕시코로 원정하여 판초 빌라(Pancho Villa) 반군을 토벌했다.<sup>29)</sup> 이 때 워커는 중위로 진급했다.

워커의 군 경력에서 전투 역량이 잘 발휘되었던 시기는 바로 제1차 세계대전이었다. 미국의 참전이 시작된 지 1달 후 워커는 대위로 진급했다. 미 원정군 제5사단의 제13기관총 대대 소속으로 참전한 워커는 이후 6년 동안 다양한 직책을 맡아, 임무를 완수해냄으로써 상관으로부터

26) Walton Heefner, *ibid.*, p.2.

27) Walton Heefner, *ibid.*, p.3.

28) Walton Heefner, *ibid.*, p.11.

29) Charles M. Province, *ibid.*, p.198.

신임을 얻었다.<sup>30)</sup> 1920년 7월 1일 워커가 소령에 진급했을 때, 미군은 대대적인 ‘감축(Slashback)’ 프로그램을 가동했다. 따라서 그는 소령 계급으로 15년 동안이나 근무했다. 이후 오클라호마(Oklahoma)에 있는 포트 실(Fort Sill)의 야전포병학교에서 근무한 후 육군사관학교 전술학장교(Tactical Officer)라는 직책을 부여받았다. 이 때 그는 캐롤라인(Caroline Victoria Emerson)과 결혼하여 아들 샘(Sam Sims Walker)를 낳았다.<sup>31)</sup>

캔사스(Kansas)의 포트 레벤워쓰(Fort Leavenworth)에 위치한 지휘참모학교를 수료한 후 그는 중국으로 파견되어 텐진에서 1930년부터 1933년까지 제15보병연대 중대장으로 근무했다. 워커는 중국에서의 근무를 자신의 생애에서 가장 유익하고 행복한 시기로 회상하며 자주 언급했다.<sup>32)</sup>

1935년 8월 1일 워커는 중령으로 진급했다. 중령 진급 이후 다양한 보직을 거친 후 전쟁부(War Department) 참모부의 전쟁기획국(War Plans Division)에서 근무했다. 워커는 1940년 4월 14일 대령(임시)에 진급했으며, 1941년 7월 10일에는 준장(임시)에 진급했다.<sup>33)</sup> 그리고 제2차 세계대전이 발발하자 곧 제3기갑여단장 직책을 맡으며 소장(임시)으로 진급했다.<sup>34)</sup> 1942년 8월에는 제4기갑군단장을 맡으며 캘리포니아의 캠프 영(Camp Young)에서 자신의 기갑군단을 엄격하게 훈련시켰다. 이후 그의 한 동료는 “고된 훈련으로 실제 전투에 참가했을

30) “Request for Information: Walker”, James M. Simson(Public Affairs Officer, HQ, Combined Field Army(ROK/US)) to Historian (EUSA/USFK), 국방부 군사편찬연구소 자료 HC 00692. p.2.

31) Walton Heefner, *ibid.*, p.34.

32) Charles M. Province, *ibid.*, p.202.

33) “Request for Information: Walker”, James M. Simson(Public Affairs Officer, HQ, Combined Field Army(ROK/US)) to Historian(EUSA/USFK), 국방부 군사편찬연구소 자료 HC 00692. p.3.

34) Charles M. Province, *ibid.*, p.203.

때는 너무 쉬워 보였을 정도였다.”고 회상했다.<sup>35)</sup> 워커는 1943년 10월 제20군단장으로 임명되었고, 이 군단은 패튼의 지휘하는 제3군 산하에 가장 유명한 ‘고스트 군단’으로 활약했다. 워커의 군단은 노르망디 교두보에서 프랑스와 독일을 횡단하여 오스트리아까지 진격했다. 특히 1945년 2월에는 지그프리트(Siegfried) 방어선을 돌파하여 자르(Saar)와 트리에르(Trier)까지 진격했다. 1945년 4월 27일에는 나치의 유대인 대량학살의 근거지였던 부켄발트 수용소(Buchenwald Camp)를 해방시켰다.<sup>36)</sup>

한국전쟁기 그의 개인 비행사였던 린치(Eugene M. Lynch) 중령에 의하면 군내의 평판에서 워커는 제2차 세계대전의 가장 뛰어난 미군단장 3명(콜린스, 리지웨이, 워커) 가운데 한 명이었다고 한다.<sup>37)</sup>

제2차 세계대전이 끝나자 워커는 중장으로 진급했으며 본국으로 귀환하여 델러스에서 제8지원군 사령관, 1948년 시카고에서 제5군 사령관을 역임하다가 1948년 9월 아이켈버거(Robert L. Eichelberger)의 후임으로 일본점령군인 미 제8군 사령관으로 부임하였다.<sup>38)</sup>

한국전쟁이 발발하자 워커는 1950년 7월 13일 한국에 도착하여 대구에 제8군 전방지휘소를 설치하고 임무를 수행하며 한국전쟁에서 미군 야전 지휘관으로 활약했다.<sup>39)</sup>

대부분의 지휘관들이 전투에 돌입할 때 자신의 참모진이나 고급 장교를 스스로 선발하지만, 워커의 경우는 불가능했다. 워커가 이끄는

35) “Request for Information: Walker”, James M. Simson(Public Affairs Officer, HQ, Combined Field Army(ROK/US)) to Historian (EUSA/USFK), 국방부 군사편찬연구소 자료 HC 00692. p.4.

36) Charles M. Province, *ibid.*, p.207.

37) “Notes on General Walton H. Walker”, USAMHI, Selected Historical Materials in the United States Army Military History Institute Relating to Korea: Uzal W. Ent Collection, 1948~1998, Research Material, Box 6.

38) Walton Heefner, *ibid.*, p.151.

39) Walton Heefner, *ibid.*, pp.176~177. 《부산일보》 1950년 7월 15일.

제8군의 전투 무기도 거의 폐품수집소에 널려 있는 장비였다.

전쟁 수행에 있어 워커에게 가장 큰 문제는 지휘 체계였다. 맥아더는 제8군 사령부의 요구사항을 묵살했고, 워커는 계급이나 경험에서 아래인 알몬드(Edward M. Almond) 소장에게 무시당하고 있었다. 워커는 교활하고 거만하게 행동하는 알몬드를 매우 싫어했다. 워커의 참모들은 알몬드를 이아고(셰익스피어 소설에 나오는 교활한 인간)로 불렀다. 워커는 자신이 도쿄의 극동군사령부로부터 지시를 받을 때 맥아더가 아니라 알몬드가 자신의 의견을 제시하는 것으로 의심하기도 하였다.<sup>40)</sup>

1950년 7월 26일 워커는 알몬드에게 자신이 전략적 입장에서 사령부를 부산으로 이전할 것이라고 통보했다. 하지만 알몬드가 어떻게 상실했는지 7월 27일 맥아더가 한국에 와서 자신과 대화할 때 방어선을 견고히 하기 위해 후퇴가 필요하다는 것을 알면서도 “후퇴 불가”를 명령하는 것을 알고 당황했다.

휘하 군사령부와 부사령관의 부재로 인해, 워커는 제2차 세계대전기 프랑스를 열정적으로 횡단하던 시기에 그가 구사한 기술을 기억하며 개인 훈련을 통솔하기 위한 방법을 마련했다. 이것은 두 가지 단계로 이루어졌는데, 첫째는 적의 기동을 예측하기 위해 필요한 중요 정보를 식별(확인)하는 것과 둘째는 전선을 좌우할 지도 모를 주요 전투에 대한 결정을 내리는 것이었다. 첫 번째는 미8군 정보 참모들이 적의 암호를 관독함으로써 간단하게 해결되었다. 두 번째는 어려운 과정이었는데, 미8군의 생존은 위협에 대한 정확한 평가뿐만이 아니라 위협에 대응할 적절한 작전을 할 수 있는지에 달려 있었기 때문이다. 워커는 정보참모부로부터 필요한 정보를 얻으며 지프나 비행기로 주요 전투 지역을 종횡무진 누비며 상황에 대처했다.

낙동강 방어선에서 북한군과의 치열한 전투를 겪고 있던 워커에게

40) “Notes on General Walton H. Walker”, USAMHI, Selected Historical Materials in the United States Army Military History Institute Relating to Korea: Uzal W. Ent Collection, 1948~1998, Research Material, Box 6.

미 해병부대의 차출은 매우 힘든 결정이었다. 그러나 상관인 맥아더의 지시에 따라 해병부대가 전선에서 이탈한 후 워커는 더욱 북한군의 공격을 막아내느라 동분서주했다. 다행히 맥아더의 인천상륙작전이 성공함으로써 낙동강방어선에 대한 북한군의 압력이 약화되었고, 공격으로 전환할 수 있었다.

워커와 개인적으로 군사작전에 대해 토의한 것으로 알려진 그의 전용 비행사인 린치에 따르면 인천상륙작전에 대한 워커의 입장을 간접적으로 확인할 수 있다. 린치는 인천상륙작전에 대해 다음과 같이 언급했다.<sup>41)</sup>

기술적(Technically)으로 인천상륙작전은 매우 뛰어났다. 그러나 전술적(Tactically)으로 인천상륙작전은 군사적 목적보다 정치적 가치가 우선시 되었을 때 그 가치가 훼손되었다. 미 해병대는 서울을 우회하여 고립시키기를 원했다. 대신에 미 해병대는 북한군의 남침 후 3개월이 되는 9월 25일까지 서울을 탈환하라는 명령을 강요받고 있었다. 전략적(Strategically)으로 인천은 실패였다. 북한 최강의 전투부대는 부산방어선에 집결해 있었고 포화 상태에 있었다. 9월 1일부터 북한군은 총공격을 감행했고, 14일 경에는 그들의 공격력이 약화되어 오히려 낙동강 전선에 전력을 쏟아 붓던 북한군을 공격했어야 했다.

인천상륙작전 후, 미 제8군 사령관인 워커는 남동쪽을 우회하여 서울을 공격하라고 지시받았다. 이는 중부회랑지역(central corridor)을 포기하는 것이었다. 워커는 이를 알았지만 아무것도 할 수 없었다.

린치에 따르면 워커의 계획은 다음과 같았다. 첫째로는 미 제10군단을 미 제8군에 통합하여 동쪽과 북쪽으로 공격하여, 38선 접경지역의 방어선을 점령한다. 다음으로 두 번째 단계는 38선에 평행하게 제대를 배치하여 협동 공격 하에 평양과 원산으로 진격한다. 평양-원산선에

41) *ibid.*

다 다르면 최적의 방어선을 구축한 후 미군과 중국 국경사이에 완충지대를 설치한다는 것이다. 하지만 이러한 워커의 계획은 맥아더사령부에 의해 무시되었고, 맥아더는 국경선으로의 진격이라는 명령을 내렸다. 이때의 3주간의 낭비는 무책임한 계획 때문이었고, 이 시기는 전쟁의 전환점이었다고 린치는 주장했다.<sup>42)</sup>

중공군이 개입했을 때, 자칭(self-appointed) 아시아 전문가라고 하는 맥아더는 무지했다고 린치는 언급하며 그의 견해는 구식이었다고 혹평했다. 중국에게 한국의 완충지대가 얼마나 중요한지에 대해 맥아더는 이를 잘못 인식했다는 것이다.

하지만 11월 24일 워커에게는 자신의 전선에 완충지대가 없었다. 제8군과 제10군단은 분열되었고, 상호간의 적절한 지원도 불가능했다. 만일 워커의 의견이 받아들여져 평양-원산의 라인에 방어선을 구축했다면, 제8군이 남쪽으로 철수할 필요는 없었을 것이라고 린치는 의문을 제기했다. 또한 결국 워커와 스미스(해병 제1사단장, 소장)의 기량과 주도적 역할이 재앙을 막았다고 평가했다.<sup>43)</sup>

#### 4. 사고조사 기록을 통해 본 진상

이 장에서는 자료를 통해서 사고의 진상을 밝혀보고자 한다. 먼저 사고 당일의 일정에 맞추어 살펴보자.

1950년 12월 23일 오전 10시 경, 워커 중장은 부관인 타이너(Layton C. Tyner) 중령을 대동, 벨튼(George Belton) 상사가 운전한 지프차를 타고 서울 북쪽 25마일에 위치한 의정부 근처의 제9군단 예하 제24사단

42) *ibid.*

43) *ibid.*

전투지휘소를 찾아가기 위해 나섰다. 여기에는 사령관 경호원인 리난(Francis S. Reenan) 병장도 함께 수행했다.<sup>44)</sup> 워커 장군의 차량 후미에는 무장을 한 1/4톤 1대가 경호차량(escort guards)으로 함께 이동했다. 이 차량에는 3명의 제502정찰소대(502d Reconnaissance Platoon) 소속 대원이 탑승하고 있었다. 알려진 바와 달리 당시 날씨는 매우 좋았다.<sup>45)</sup>

날씨는 매우 맑았고, 도로 상태는 매우 건조했으며, 도로 위에는 군 차량을 포함한 탱크와 우마차 및 도보로 통행하는 민간인 등이 있었다.

사고 당시 지프 차량은 알려진 바와 같이 워커 장군이 직접 운전한 것도 아니고, 과속으로 운행 중이지도 않았다. 조사보고서에 따르면 당일 이동 중 워커 장군이 탑승한 차량의 속도는 시속 25~30마일(40~48km)이었다. 더욱이 사고 직전 왼쪽에 서울 방향으로 주차되어 있는 트럭 때문에 지프의 속도는 시속 18~20마일(29~32km) 수준이었다. 따라서 과속으로 인한 교통사고는 우선 워커 장군 사망의 직접적인 사인은 아닌 것이다.<sup>46)</sup>

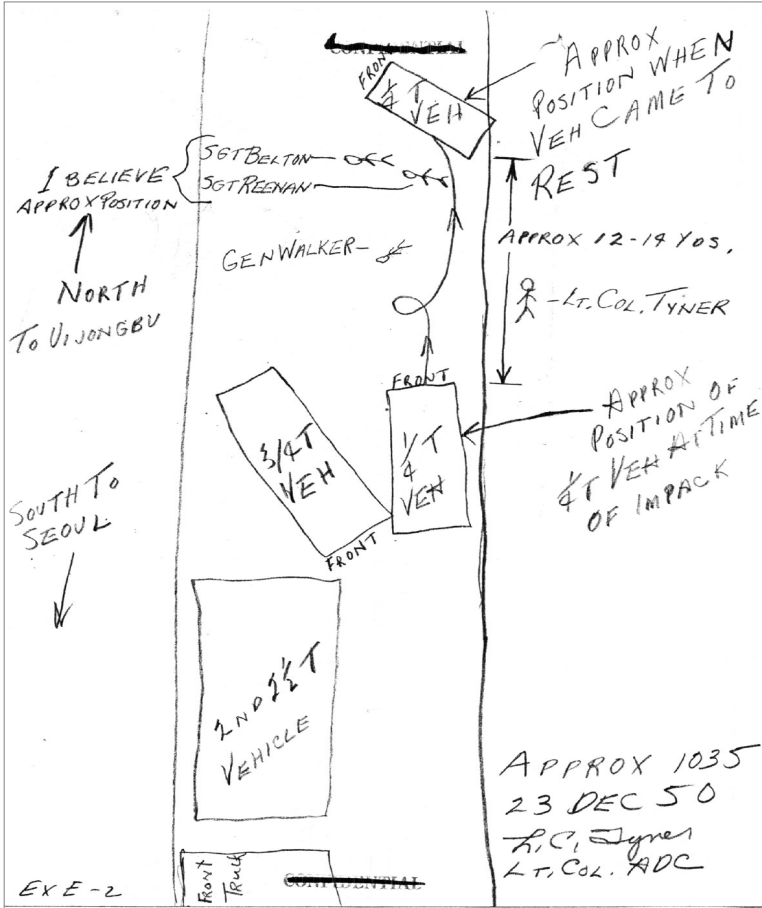
---

44) "Accidental Death of Lt. Gen. Walton H. Walker"(1951. 1. 11), Report from Lt. Col. Roy H. Horton, EUSAK Inspector General to CG. EUSAK, NARA, RG 338, Records of U. S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations Office of the Inspector, Eighth U. S. Army Office of the Inspector General, Investigative Reports, 1946~51, Entry A1 194, Box 1503.

45) *ibid.*

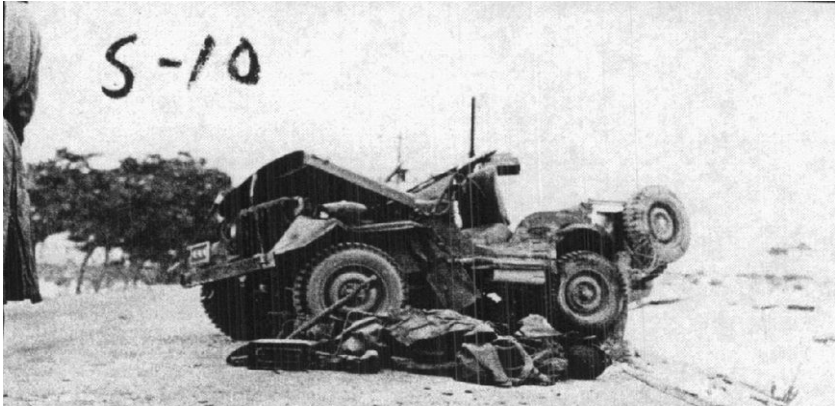
46) *ibid.*

〈그림 1〉 타이너 중령이 직접 작성한 사고 당시 상황 스케치<sup>47)</sup>



47) Sketch by Lt. Col. Tyner of scene of accident, "Report of Inquiry concerning the Accidental Death of Lt. Gen. Walton H. Walker"(1951.1.11), NARA, RG 338, Records of U. S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations Office of the Inspector, Eighth U. S. Army Office of the Inspector General, Investigative Reports, 1946~51, Entry A1 194, Box 1503.

〈그림 2〉 워커 장군이 탑승한 지프의 사고 후 모습<sup>48)</sup>



워커 장군이 탑승한 지프와 직접 충돌을 일으킨 것은 국군 제6사단 제2연대의 차량으로 당시 운전자는 수송부 정비대 민간고용이었던 박경래(당시 27세)였고, 동승자는 이국순(당시 21세), 박종한(당시 24세), 정만수(당시 29세)였다.<sup>49)</sup> 사고 장소는 경기도 양주군 노해면 도봉리 3구(당시 주소)로 현재의 서울시 도봉구 도봉동 596-5로 비정하고 있다.

사고 직후 부상당한 워커는 타이너의 지시에 의해 돈린(Eugene J. Donlin) 상병과 롱(Alfred F. Long) 상병이 운반하여 호위 차량 뒷좌석에 눕힌 후 후송되었다. 당시에 워커의 상태는 확인되지 않았다.

48) Photographs of General Walker's vehicle taken at scene of accident, "Report of Inquiry concerning the Accidental Death of Lt. Gen. Walton H. Walker" (1951. 1. 11), NARA, RG 338, Records of U. S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations Office of the Inspector, Eighth U. S. Army Office of the Inspector General, Investigative Reports, 1946~51, Entry A1 194, Box 1503.

49) "Accidental Death of Lt. Gen. Walton H. Walker"(1951. 1. 11), Report from Lt. Col. Roy H. Horton, EUSAK Inspector General to CG. EUSAK, NARA, RG 338, Records of U. S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations Office of the Inspector, Eighth U. S. Army Office of the Inspector General, Investigative Reports, 1946~51, Entry A1 194, Box 1503.

타이너는 부상당한 몸으로 앞좌석에 앉아 당시 사고지점 북쪽 4마일에 있던 미 제24사단 야전 환자치료소(Clearing Station)로 워커를 후송하였다.<sup>50)</sup> 그곳에서 군의관 헨드릭스(Edward L. Hendricks) 대위가 워커의 상태를 진찰했고, 1950년 12월 23일 10:50분에 공식적으로 사망이 확인되었다.

운전수인 벨튼 상사와 리난 병장도 24사단 야전 환자치료소에서 부상 치료를 받았다. 타이너 중령과 리난 병장은 앰블런스로 후송되었고, 벨튼 상사의 부상이 심각하여 헬리콥터로 부평에 있는 애스콤시티(Ascom City)에 위치한 제8055 이동외과병원(Mobile Army Surgical Hospital)으로 후송되었다.<sup>51)</sup> 워커의 유해는 영현처리 포대에 안치되었고, 약식으로 종교적 의식이 목사의 주도하에 거행되었다.<sup>52)</sup>

〈그림 3〉 미 제24사단 전사자 영현처리 포대에 놓인 워커의 시신<sup>53)</sup>



50) *ibid.*

51) *ibid.*

52) *ibid.*

53) Photograph taken at Clearing Co, 24th Med Bn. "Report of Inquiry concerning the Accidental Death of Lt. Gen. Walton H. Walker"(1951.1.11), NARA, RG 338, Records of U. S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations Office of the Inspector, Eighth U.S. Army Office of the Inspector General, Investigative Reports, 1946~51, Entry A1 194, Box 1503.

당시 사고 내용을 간략히 정리하면 다음과 같다. 12월 23일 오전 10시 30분 경 도봉리 3구 길에서 북쪽으로 향하던 워커 장군 탑승 지프가 남쪽으로 향하던 제6사단 스리쿼터 차량의 측면 충돌로 전복한 것이다. 즉 당시 도로 왼편에 나란히 주차되어 있던 차량 5대 가운데 4대는 트럭이었고 맨 마지막에 지프가 있었다. 그 가운데에 4번째에 주차되어 있던 당시 사고 차량이 전방에서 달려오던 지프차를 보지 못하고 도로 한 가운데로 나오며 왼쪽 범퍼로 지프 차량의 왼쪽을 들이 받은 것이다. 이로 인해 지프차량은 몇 차례 전복되었고, 워커 장군은 차량에서 충격으로 튀어 나와 머리를 크게 다쳐 출혈로 사망에 이르게 되었다.

워커 장군이 사망하자 바로 미군 범죄수사대는 사고 경위 파악에 착수했다. 제51범죄수사대(51th Criminal Investigation Division)의 헨슨(James A. Henson)과 플레이시(William B. Fleisch)요원은 당일 밤부터 다음날 24일 오전까지 운전수인 박경래를 포함한 동승자 전원을 심문했다. 혹시 이들이 공산주의자들은 아닌지 하는 점과 사고 경위를 조사하기 위해서였다.

먼저 운전수인 박경래에 대한 조사가 이루어졌다.<sup>54)</sup> 박경래는 당시 27세로 직위는 국군 제6사단 제2연대 수송부 정비대의 수리공이었고, 1950년 9월부터 근무했다. 운전 경력 2년으로 운전면허는 없었는데, 본인의 진술에 의하면 운전면허 시험을 보지 않은 것으로 확인되었다. 트럭 운전수가 박경래에게 자신이 수리한 스리쿼터의 도로 주행 테스트를 요청했고, 따라서 그가 대신 운전한 것이다.

조사관: 음주 운전인가?

박경래: 술은 마시지 않았다.

조사관: 사고시간은 언제인가?

54) Statement of Kyong Nei Pak, Korean National, Driver of 3/4ton Truck of 6th Div, ROK Army, and CID Clearance of Witness.

박경래: 정오쯤이다.

조사관: 사고 장소는?

박경래: 경기도 노해면 도봉리 3구이다.

박경래의 진술에 따르면 옆면 도로 상황은 볼 수 있었으나 전방은 볼 수 없었다고 하였다. 이 때 당시 동승자는 같은 부대에 고용된 한국인으로 박종한, 이국순, 정만수 등이었는데, 이국순은 조수석에 나머지 2명은 뒷좌석에 탑승하고 있었다.

최종적으로 박경래에 대한 신원조사 보고서에 따르면 형사사건, 경범죄를 포함하여 범죄사실의 기록이 전혀 없음이 확인되었다. 따라서 제51범죄수사대는 박경래의 진술을 검토한 결과 그를 처벌하지 않기로 결정했다. 특이사항으로 이전에 그는 춘천자동차회사 근로자로서 춘천시의 대한청년단원으로 활동했다는 점이 밝혀졌다. 따라서 공산주의자로서의 혐의 사항은 없는 것으로 확인되었다. 더욱이 이전 직장에서의 근무 성적도 매우 우수한 것으로 나타났다.

박경래의 조사에 이어 차례로 이국순과 박종한, 정만수 등의 조사가 이어졌다. 당시 조수석에 타고 있던 이국순은 21세로 사고 시간은 대략 12시로 추정하고 있었다.<sup>55)</sup> 이국순에 대한 조사에서도 박경래와 거의 같은 진술이 확인되었다.<sup>56)</sup> 그에 대한 신원조사에서도 형사사건, 경범죄를 포함하여 범죄사실의 기록이 전혀 없는 것으로 확인되었다. 이국순 역시 1950년 9월 6사단의 정비공으로 고용되었다. 이전에는 강원트럭회사의 운전수로 또한 태영 택시 회사에서 보조 운전수로 근무한 경력이 있었다.

뒷좌석에 타고 있던 박종한과 정만수의 조사에서도 둘은 사고 시간을

55) Statement of Kuk Soon Lee, Korean National, Civilian Passenger of 3/4ton Truck, and CID Clearance of Witness.

56) 앞의 박경래나 이국순 등 대부분의 한국인 고용원들은 사고 시간을 대략 정오로 추산했다. 당시 시계 보급률이 매우 낮아 시간을 어렵잡아 계산했기 때문인 것으로 보인다.

대략 정오로 추정하고 있었고, 진술에서도 앞의 2명과 거의 비슷한 의견을 진술했다. 박종한은 당시 24세로 1950년 7월에 징병령에 의해 운전수로 동원된 인물로 공산주의자로서의 혐의는 없었다.<sup>57)</sup> 정만수 역시 형사사건, 경범죄를 포함하여 범죄사실의 기록이 전혀 없고, 춘천 시 대한청년단원으로 공산주의 혐의를 조사했으나 혐의 없음으로 확인되었다.<sup>58)</sup>

결국 이들 4명에 대한 조사 결과 특별한 혐의는 발견되지 않았다. 이들은 국군 헌병감 장창국 준장의 보호아래 신병이 인도되었다.<sup>59)</sup>

한국인들에 대한 조사 이후 당시 워커 장군과 동승한 인물들에 대해서도 조사가 시작되었다. 이들에 대한 조사는 부상과 수술로 인해 지연되다가 1951년 1월 2일 도쿄의 군병원에서 제8군 감찰장교 호튼(Roy W. Horton) 중령에 의해 이루어졌다. 먼저 당시 워커 장군의 부관인 타이너 중령에 대한 조사 결과를 살펴보자.

타이너 중령은 워커 장군의 부관으로 워커가 미 제8군 사령관에 임명된 1948년 이후 2년 5개월 정도 근무하였다.<sup>60)</sup> 타이너는 심각한 부상에도 불구하고 워커 장군을 병원으로 후송시키는데 주도적 역할을 하였다. 그의 증언에 따르면 당시 사고 경위는 다음과 같다.

서울의 8군 사령부를 출발하여 제1군단 사령부와 제24사단 사령부를 방문할 예정이었다. 서울 북쪽 약 10~11마일의 한 마을을 통과할 때 주차되어 있던 트럭과 차량을 목격하였다. 차량 운행 속도는 25~30마일 정도였다. 정확하지는

57) Statement of Chong Han Pak, Korean National, Civilian Passenger of 3/4ton vehicle, and CID Clearance of Witness.

58) Statement of Man Soo Chong, Korean National, Civilian Passenger of 3/4ton vehicle, and CID Clearance of Witness.

59) Receipt of Provost Marshal General, ROK Army, For the four Korean Nationals. 하지만 당시 제6사단 2연대 헌병대장이었던 최영철 소령에 의하면 운전병 박경래는 군사재판에서 과실치사로 3년형을 받고 동승병들은 석방된 것으로 기억하였다. 중앙일보사 편, 앞의 책, 82쪽.

60) Testimony of Lt. Col. Layton C. Tyner, O33640, Aide-de-camp to General Walker.

않지만, 사고 당시를 회상하면 스리쿼터 차량-한국인 운전병이었던 것 같음이 주차된 2대의 차량 뒤에서 출발했다. 그 트럭은 왼쪽으로 우리 차량의 오른쪽 뒷부분을 충돌하였다. 사고 후 나는 처치 장군의 부관인 하트 중령에게 쿨터(Coulter) 장군과 처치(Church) 장군 및 콜리어(Collier) 대령을 즉시 불러달라고 말했다. 사고 시간은 대략 10:30~40분 사이였다.

타이너 중령은 당시 노면 상태가 매우 건조하고 얼어 있었다고 증언했다. 그러나 당시 운전수였던 벨튼 상사에 대한 조사는 타이너 중령의 조사에서 얻어진 내용과 다소 차이가 있었다. 즉, 어디를 방문할 예정이었는지, 그리고 당시의 도로상태, 충돌 상황에 대한 설명 등에서 차이가 있었다.

벨튼 상사는 워커가 한국에 온 1950년 7월부터 전용 운전사로 근무했다.<sup>61)</sup> 당시 사고에 대한 그의 진술에 따르면 오전 10시에 출발하였고, 목적지는 미 제9군단과 제24사단이었다.

군 전용 지프는 2대가 있었는데 1호차는 수리중이라 2호차를 사용하였다. 속도계가 고장 나서 정확히는 알 수 없지만 나는 속도를 대략 30마일로 줄여서 운행하였다. 장군은 나에게 24사단을 가는 것이 급한 것이 아니기 때문에 천천히 운행하라고 말하였다.

벨튼은 워커 장군 기사로 8년을 일했다. 그는 유럽에서도 워커 장군의 전용 기사였다. 마지막으로 벨튼이 진술한 것은 사고 순간은 운전하는 동안 가장 저속으로 운행했다는 점을 강조했다. 일정상 크리스마스를 이틀인 샘 워커 대위와 함께 보내기로 했으므로 서두를 일이 없었다는 점이다.

조사관: 지프차의 왼쪽면이 충돌되었는가?

벨튼 상사: 확실하지는 않지만, 오른쪽 측면이었다. 정확하지는 않지만 당시

61) Testimony of M/Sgt George A. Belton, RA33045098, Jeep Driver for General Walker.

속도는 분명히 느렸다.

조사관: 노면이 빙판이었나?

벨튼 상사: 그렇지 않았다.

조사관: 그럼 노면이 얼어있었나?

벨튼 상사: 그렇지 않았다.

다음으로는 워커 장군의 경호원으로 같은 지프차에 동승했던 리난 병장을 조사했다. 리난은 1년 정도 경호원으로 활동한 인물로 이전에는 요코하마에서 의장대원으로 근무했다.<sup>62)</sup>

9:15~30분 사이에 차량에 탑승했다. 약 35마일 정도의 속도로 주행 중이었고, 충격 이후 정신을 잃었다. 정신이 들어 주변을 돌아보니 타이너 중령이 지프 차 뒤에 쓰러져 있었다. 나중에야 워커 장군을 보았으나 상태는 확인할 수 없었다. 다리가 부러졌고, 도로에 누워 있었기 때문이다. 도로에서 나는 장군 옆에 쓰러져 있었고, 타이너 중령은 바로 오른쪽에 있었다. 그러나 벨튼 상사는 보지 못했다. 도랑에서 일어나지 못하던 타이너 중령이 뒤따라오던 호위 차량에 소리를 질렀고, 곧이어 호위병들이 워커장군을 경호 차량에 이송하였다.

워커 장군과 동승한 3명에 대한 조사 결과 자동차 사고에 대한 특이 사항은 발견되지 않았다. 혹시 모를 적의 공격과 기습에 따른 사고가 아니라 교통사고라는 단순 사고였다.

그러나 우리는 벨튼의 진술이 타이너 중령과 미세한 부분에서 차이가 있음을 확인할 수 있다. 우선 방문 목적지가 9군단과 1군단으로 달랐고, 충돌이 일어난 부분이 오른쪽인지 왼쪽인지 일치하지 않았다. 하지만 조사당국은 사고 직후의 심문에서 나타난 정신적 상태 때문에 두 사람 진술의 신빙성을 어느 정도 인정하며 그 차이를 중시하지 않았다.

이들 3명은 교통사고로 인해 중상에 가까운 부상을 입었다. 먼저

---

62) Testimony of Sgt Francis D. Reenan, RA15065605, General Walker's bodyguard.

타이너 중령이 가장 큰 부상을 입었는데, 그는 오른쪽 대퇴골 및 경골 골절 및 복합 내상으로 우측 다리 괴사 조직 제거술 및 오른쪽 무릎 인대 봉합술을 받았다.<sup>63)</sup> 벨튼 상사 역시 골반 타박상, 치골 내외부 골절 및 요도관 및 방광 파열이라는 증상을 입어 방광주설치술 및 방광 및 요도 수술을 받았다.<sup>64)</sup> 반면에 리난 병장만은 두골 및 양쪽 다리 타박상이라는 경상을 입고 치료를 받았다.<sup>65)</sup>

제51범죄수사대는 이미 12월 25일 워커 장군의 차량을 뒤따르던 호위 차량 병사들도 조사했다. 당시 워커 장군의 호위는 제502정찰소대(502d Reconnaissance Platoon)가 담당하고 있었다. 당시 호위 차량에는 롱(Alfred F. Long) 하사, 돌린(Eugene J. Donlin) 병장, 설리번(Emerson A. Sullivan) 병장 등이 탑승하고 있었다.

롱 하사는 사고 당시 자신들의 차량은 20마일 정도의 속도였고, 오히려 장군의 차량이 15~16마일 정도의 속도였다고 증언했다.<sup>66)</sup> 즉 워커 장군의 차량이 과속에 의한 사고는 아니라는 목격담이었다. 돌린 병장의 증언에서 정황이 드러나는데, 사고 당시 도로가 휘었기 때문에 감속했다는 것이다.<sup>67)</sup>

우리는 25~30마일 정도로 운전하고 있었다. 특히 사고 직전에는 도로 왼쪽 편에 스리쿼터가 주차해 있었고, 도로 역시 약간 휘었기 때문에 20마일 정도로 감속했다.

나머지 동승자인 설리번 병장 역시 운전 속도는 20마일 정도의 속도였고, 사고 시간은 대략 10:45정도라고 밝히며 동승자인 롱 하사 및

63) Certified Diagnosis of Injuries of Lt. Col. Layton C. Tyner, O33640.

64) Certified Diagnosis of Injuries of M/Sgt George A. Belton, RA33045098.

65) Certified Diagnosis of Injuries of Sgt Francis D. Reenan, RA15065605.

66) Statement of Cpl. Alfred F. Long, Jr. RA17270397, 502d Reconnaissance Platoon, Escort Guard.

67) Statement of Sgt Eugene J. Donlin, RA12296141, 502d Reconnaissance Platoon, Escort Guard.

돌린 병장과 유사한 진술을 하였다.<sup>68)</sup>

마지막으로 범죄수사대는 워커 장군의 최후를 감식했던 야전병원진료소의 헨드릭스 (Edward L. Hendricks) 대위를 조사했다. 헨드릭스 대위에 따르면 이미 병원에 장군이 도착했을 때 사망한 상태였다고 진술했다.<sup>69)</sup>

그러나 청진기로 심장 박동소리를 들을 수 있도록 병원 안 막사로 장군의 유해를 이동하기 전까지는 사망을 공식적으로 확인할 수 없었다. 따라서 나는 10:50분 경 공식적으로 그의 사망을 확인했다.

이로써 모든 사고 당사자들에 대한 조사를 마친 범죄수사대는 사고를 차량사고로 확정하였다. 결국 미 제8군 감찰부대장 호튼 중령은 감찰 결과 최종 결론을 다음과 같이 정리하였다.<sup>70)</sup>

1. 1950년 12월 23일 10시 30분 워커 중장은 서울과 의정부 사이의 도로상에서 발생한 사고로 인해 사망했음. 그가 탑승한 차량은 한국군에 고용된 민간인이 운전하는 스리쿼터와 충돌하였음.
2. 동승한 워커 장군의 전속 부관인 타이너 중령과 운전수 벨튼 상사, 경호병 리난 병장은 부상을 입고 입원하였음.
3. 워커 장군이 탑승한 1/4톤 차량(지프)은 심하게 훼손되었음.
4. 6사단 차량의 운전수와 동승자는 부상당하지 않고, 차량(스리쿼터) 손상도 경미했음.
5. 사고 책임은 판별할 수 없음.
6. 제제 조치는 없을 것임.

---

68) Statement of Sgt Emerson A. Sullivan, RA15250423, 502d Reconnaissance Platoon, Escort Guard.

69) Statement of Capt. Edward L. Hendricks, O977072, MC, 1st Plat, Clearing Co. 24th Med Bn., Attending Surgeon to General Walker.

70) "Accidental Death of Lt. Gen. Walton H. Walker"(1951. 1. 11), Report from Lt. Col. Roy H. Horton, EUSAK Inspector General to CG, EUSAK, NARA, RG 338, Records of U. S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations Office of the Inspector, Eighth U. S. Army Office of the Inspector General, Investigative Reports, 1946~51, Entry A1 194, Box 1503.

이로써 워커의 사인에 대한 논란은 당시 기록에 의해 해명되었다. 애플맨은 자신의 저서에서 워커의 사고사에 대한 정확한 기록이 존재하지 않는다고 저서에서 밝혔으나<sup>71)</sup> 사고 직후 미 제8군은 감찰부대와 범죄수사대를 통해 상세히 조사했고, 이를 기록으로 보존했다.

## 5. 결 론

1962년 2월 한 신문기사에 따르면 광장리에 워커힐 건설을 위한 국제관광공사법이 제정될 것이라고 보도했다.<sup>72)</sup> 이 워커힐에는 주로 유엔군 및 외국인을 상대로 하는 호텔 및 오락시설이 준비되었다.<sup>73)</sup>

한강줄기를 따라 광나루 일대를 한눈에 바라볼 수 있는 곳에 자리잡은 이 시설은 5억 6천여만원의 예산을 들여 약 19만평의 대지에 도합 36동의 건물을 세우게 된다. 한국동란 중 이 땅에서 전사한 고 'W. H. 워커' 장군을 기념하기 위해 '워커힐'로 이름지은 이 관광지대에는 골프, 승마, 옥내외수영장, 볼링, 나이트클럽 등 각종 오락시설에 한국의 독특한 냄새를 풍길 수 있는 '한국민속관'도 갖추어져 있다.

지금도 한강을 따라 강변북로를 지나가다 보면 동쪽 끝에 특급 호텔이 자리하고 있다. 대부분의 사람들이 이 호텔을 워커힐로 기억하지만 이름이 생기게 된 유래에 대해서는 잘 모르고 있다.

한국전쟁에서 지연작전을 통해 낙동강 방어선이라는 성공적인 철수 작전을 성공하고 이어 북한군의 총공세에 맞서 최후 방어선을 지켜냈으며,

71) Roy Appleman, *Disaster in Korea-The Chinese Confront MacArthur*(Texas A&M University Press, 1989), p.390.

72) 《경향신문》, 1962년 2월 10일.

73) 《동아일보》, 1962년 7월 4일.

인천상륙작전과 함께 낙동강 방어선을 돌파, 북한군이 점령했던 대부분의 피점령지역을 탈환하여 북진의 발판을 마련한 야전군 지휘관 워커에 대한 기억은 거의 사라지고 없다.

더욱이 그의 죽음을 둘러싼 논란도 역시 부정확한 기술로 인해 북한의 그릇된 역사적 왜곡에 이용되고 있다. 따라서 이 논문이 가지는 의미는 워커의 죽음에 대한 해명도 중요하지만, 더욱 중요한 것은 워커의 죽음을 둘러싼 논란을 어느 정도 해소할 수 있다는 것이다. 자칫 워커의 죽음에 대한 광적인 집착으로 인해 과속으로 운전하여 사고가 났다는 설명이나, 자신이 직접 과속으로 차를 운전함으로써 사망에 이르렀다는 주장은 더 이상 설득력이 없다. 또한 북한의 공식 전사에서 주장하는 특공대의 대전차지뢰 매설을 통한 워커 장군 공격은 더더욱 설득력이 없음을 알 수 있다.

한국전쟁사에 나타나는 북한의 과대한 선전에 대해 그동안 우리 학계는 제대로 대응을 하지 못했다. 이 논문은 북한의 선전공세(당시 제8군사령관인 워커 장군이 자신들의 공격으로 사망함)처럼 터무니없는 주장을 당시 자료를 통해 반박하고 있다는 점에서 그 의의를 갖고 있다.

[원고투고일: 2014. 10. 1, 심사수정일: 2014. 11. 20, 게재확정일: 2014. 11. 21]

주제어 : 월튼 워커, 한국전쟁, 워커장군의 사고사, 미8군, 북한의 선전공세, 맥아더

<ABSTRACT>

## The Truth about the Accidental Death of General Walker of the US 8th Army Stationed in Korea (EUSA)

Lee, Sang-ho

General Walker(Liteunant General at the accident) had played a major role in the middle of Korean War since the outbreak of that in June 25th. He commanded some important battles including the defensive operation along the defence line of Nakdong River and counter offensive operation to the north after the successful ops at the beginning stage of Korean war. However his roles died out and have not been mentioned in the history of war along with his accidental death. It is almost gone in our memories.

In addition, the incorrect description about his death has caused a controversy, which is used by North Korea for wrong historical distortion. According to North Korea's publications and official documents, General Walker didn't die in a car accident but in North Korea's war hero's operation.

The aim of this thesis is to elaborate currently existing awareness about the General Walker's accidental death, to correct the distorted facts, briefly to overview his life, expressed as 'a true soldier' and to take a closer look at the truth of the accident based on the exact information.

What has been known about the General Walker's accident shows many differences from the truth including identification check of the driver, name of the General Walker's adjutant, and information about the car in accident. Even the US army's official record does not have a detailed record about his death. And different descriptions of his death in domestic and overseas studies provided

an excuse for the alleged argument that General Walker was died by the North Korean army's attack.

However, the accident can be clarified as follows based on the data of the times. December 23rd, 1950, 10:30 am, the jeep which the General Walker got in was heading to the north on the road of Dobong-ri 3-gu and it was overturned after having a broadside collision to the 3/4 ton truck of the ROK the 6th division, which was heading to the south. At that time, four out of the five cars pulled over left side of the road were all trucks and the last one was a jeep. The truck pulled over in the fourth did not see the jeep running in front but came out in the center of the road so that it hit the left side of the jeep with its left bumper. The jeep was turned over several times in the accident and the General Walker was struck out from the car and had a serious injury in his head. A severe bleeding led him to death.

The explanations that his over-speeded car driving caused himself to death or he was killed due to the over speeding car got into an accident or he was so crazy about speed are all groundless. In addition, North Korea's allegation from its official document that he was killed by its special squat laid antitank mine is more absolutely groundless.

The Korean academia has failed to take an appropriate response to the North Korea's exaggerated promotion in the history of Korean War. The thesis is significant as it refutes the groundless argument such as its promotion that General Walker of the US 8th Army died in North Korea's attack.

Key Words : Walton H. Walker, Korean War, Accidental Death of the General Walker, US 8th Army, North Korea's allegation, Douglas MacArthur