

Journal of Military History
2019, No. 110, pp.315-358
<https://doi.org/10.29212/mh.2019..110.9>
Printed in the Republic of Korea

6·25전쟁 초기 북한군 도하작전의 실패요인 연구

— 한강 도하 사례를 중심으로 —

정상혁*

1. 머리말
2. 전쟁이전 북한군의 도하작전 준비
3. 전투사례분석 : 한강도하
4. 결론

1. 머리말

6·25전쟁 당시 북한군의 ‘선제타격작전계획’이 실패한 데는 전쟁 초기 도하작전의 지연이 중대한 요인으로 작용하였다. 전쟁 이전 여건이 불비한 가운데 국군은 이미 주요 하천을 중심으로 개략적인 하천선 방어 개념을 구상하고 있었고, 강과 하천이 다수 존재하는 한반도 지형은 공격부대의 진격속도를 둔화시켰다. 북한군은 개성-

* 육군사관학교 군사사학과 강사

문산 축선의 임진강과 춘천-홍천 축선의 소양강을 도하하는데 예상보다 많은 시간을 허비하는 바람에 국군의 주력을 포위 섬멸하는데 실패하였다. 특히 전쟁 초기 서울을 단 3일 만에 점령했음에도 한강 도하를 신속하게 완료하지 못한 것은 명백한 실책이었다. 결국 북한군의 전쟁 초기 도하작전 실패는 전쟁수행 목표였던 ‘국군 주력의 섬멸’과 ‘단기 속전속결’을 좌절시키는데 결정적인 역할을 하였다.

그렇다면 전체 전력 면에서 국군에 비해 압도적으로 우세하였던 북한군은 왜 도하작전에서 실패하였는가? 기존 연구들에서 주목하는 요인들은 크게 2가지로 요약할 수 있다. 먼저 첫째, 북한군은 서울 점령 이후 전과확대를 위한 즉각적인 추격을 실시하지 않았다.¹⁾ 결국 이로 인해 국군의 주력은 한강 이남으로 철수하여 재편성을 할 수 있었다. 뿐만 아니라 이 시점에서 김일성은 한강 도하를 위해 군사적으로 중요했던 한강교 점령 임무를 맡고 있었던 105 전차여단의 임무를 전환하여 공공기관, 방송국, 형무소 등 정치적 목표들부터 우선 접수하도록 명령을 변경하였다. 이러한 과오로 인하여 북한군은 한강 교량들을 확보하지 못했고 이들 교량들은 모두 파괴되어 버렸다.²⁾ 만약 북한군이 즉각 추격을 실시하면서 한강 교량들을 확보하였다면 도하작전은 매우 수월해졌을 것이다.

둘째, 북한군은 하천을 극복하기 위한 도하장비가 부족하였기 때문에 한강을 도하하는 데 많은 희생을 강요당할 수밖에 없었다는 것이다.³⁾ 소련 군사고문단 역시도 북한군의 도하장비가 충분하지 않았기 때문에 포병, 전차 등 중장비의 도하가 지연되었다고 분석하

1) 북한군이 즉각 추격하지 않은 이유로 서울 점령 이후의 작전계획이 구체화되어 있지 않았고, 김일성이 서울만 점령하면 인민봉기에 의해 전쟁이 종료될 것으로 전망했기 때문이라는 주장이 있다. 박명림, 『한국전쟁의 발발과 기원 1 : 결정과 발발』, 1996, 제7장.

2) 국방부 군사편찬연구소, 『라주바에프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 166.

3) 국방부 군사편찬연구소, 『漢江線 防禦와 初期 遲延作戰』, 2006, p. 226. ; 일본육전사연구보급회, 『한국전쟁 1권』, 1991, p. 143 ; 사회과학원 역사연구소, 『조선전사 제25권』, 1981, p. 142.

고 있다. 특히 한강은 평균 강폭이 1~1.5km, 수심이 3.5m에 이르는 최대의 천연장애물이었기 때문에 도하장비 없이는 이를 극복하기가 어려웠다.⁴⁾

하지만 기존 연구 성과들은 북한군의 도하작전 실패를 충분히 설명하지 못하고 있다. 먼저 서울을 점령한 북한군 3사단, 4사단, 105전차사단이 3일 동안 추격을 실시하지 않은 것에는 그럴만한 이유가 있었다. 구소련의 기록들이 비밀해제 되면서 밝혀진 북한군 작전계획에 의하면 북한군은 2차에 걸친 양익포위를 구상했는데, 한강을 먼저 도하해야 하는 부대는 서울을 점령한 부대들이 아니라 측방에 있었던 2사단과 6사단이었기 때문이다.⁵⁾ 또한 서울 점령부대들이 즉각 추격을 실시했다라도 한강 교량들을 점령하는 것은 불가능했다. 북한군 전차가 처음으로 서울로 진입한 시간이 6월 28일 새벽 01:30분이었는데, 6월 27일 15:30에 이미 한강 교량상에 폭약 설치가 완료되어 있었기 때문이다.⁶⁾ 당시 한강교 점령 임무를 맡은 전차부대장은 길을 몰라 헤매다가 한강에 뒤늦게 도착한 이후 교량에 설치된 폭약을 보고나서 건널 결심을 하지 못했다.⁷⁾

다음으로 도하장비가 부족했었다는 주장은 가장 보편적인 것으로 한강 도하작전에 분명 영향을 주었지만 그것만이 결정적인 원인이라고 보기는 어렵다. 사실 북한군은 도하장비만 부족했던 것이 아니라 거의 모든 장비가 부족했는데, 그런 면에서 우선순위가 시급한 것은 전투장비들도 마찬가지였다. 이러한 분석은 『라주바에프 보고서』와 북한 공간사에서 다수 발견할 수 있는데 그들의 도하작전 과오를 축소할 수 있는 매우 유용한 분석이라고 할 수 있다. 이러한 주장의 한계를 가장 극명하게 보여주는 사례는 7월에 있었던 북한

4) 국방부 군사편찬연구소, 『漢江線 防禦와 初期 遲延作戰』, 2006, p. 126.

5) 육군 군사연구소, 『춘천-홍천지구 방어전투』, 2012., 석영준, “6·25전쟁 초기작전 간 ‘북한군의 작전의도 분석-김포지구전투와 춘천지구전투를 중심으로’” 『군사연구 124집』,

6) 국방부 군사편찬연구소, 『北韓의 全面南侵과 初期 防禦戰鬪』, 2006. pp. 658~662.

7) 국방부 군사편찬연구소, 『라주바에프의 6·25전쟁보고서 제2권』, 2001, p. 16.

군의 금강 도하였다. 금강 도하 시에도 북한군은 도하장비가 여전히 부족했고 금강의 모든 교량들이 파괴되어 있었지만 북한 공간사에서는 금강 도하작전을 매우 성공적으로 평가하고 있다.⁸⁾

물론 북한군의 뒤늦은 추격과 도하장비 부족 문제는 전체 전쟁수행 측면에서 작전수행 속도를 저하시킨 것이 사실이다. 북한군의 뒤늦은 추격은 국군의 재편성을 가능하게 했고, 항상 도하장비가 부족했기 때문에 중장비들의 도하는 어려움 속에 진행되었다. 한강에서도 이러한 현상은 마찬가지였다. 그러나 이러한 요인들이 한강 도하작전의 직접적인 실패요인이라고 단정하기는 어렵다.

본 논문에서는 한강 도하작전 실패요인을 좀 더 정확히 이해하기 위해서는 전술적 측면에서의 북한군 도하능력을 분석하고자 한다. 북한군은 전쟁 초기였던 한강 도하작전에서 전술적으로 서툴렀고 이것은 전쟁 초기 국면에 심대한 영향을 주었다. 만약 김포 방면의 북한군 6사단이 전쟁 초기부터 전술적 역량이 우수하여 신속하게 도하에 성공, 영등포 방면으로 진격했다면 한강 방어선은 존재하지 않았을 것이다. 또한 북한군 3사단, 4사단, 105전차여단이 한강을 7월 3일이 아니라 그 이전에 도하했다면 낙동강 진출 시점은 훨씬 당겨졌을지도 모른다.

이를 통해 볼 때, 북한군의 전쟁 초기 한강 도하작전 실패는 분석 수준을 구분하여 살펴볼 필요가 있다. 상위 수준인 군사전략/작전술 차원에서 북한군의 뒤늦은 추격이나 도하장비의 부족은 북한군의 전반적인 작전템포를 저하시키는 요인으로서 한강 도하를 포함한 군사작전에 일정 부분 영향을 주었다. 반면에 하위 수준인 전술적 차원에서 북한군의 미흡한 전술능력은 전쟁 초기 한강 도하작전 성패 여부를 보다 직접적으로 결정하였고 전체 전쟁수행에 치명적인 영향을 주었다.

그런 의미에서 전쟁 이전 북한군의 도하작전 준비과정과 한강 도하작전에서 북한군의 전술적 능력을 분석하는 것은 한강 도하의 실

8) 허중호, 『조국해방전쟁사 제1권』, 1983, p. 219.

패요인을 정확하게 규명함에 있어서 큰 의미가 있다. 이를 통해 북한군이 왜 전쟁 초기 도하작전 능력이 부족했는지, 전쟁 초기 전술적인 능력의 미흡이 전체 전쟁수행에 어떤 영향을 주었는지에 대한 이해를 제공할 수 있을 것이다.

2. 전쟁 이전 북한군의 도하작전 준비

가. 교리

북한군은 교리에 따라 훈련하였을 것이고, 개별 전투에서 훈련한 대로 행동하였을 것이다. 따라서 6·25전쟁에서 북한군의 도하작전을 이해하기 위해서는 우선 북한군의 교리를 분석해야 할 것이다. 당시 북한군의 도하작전 교리는 1945년도에 출판하여 1948년에 번역된 『아전규정』과 『강행도하』가 있다. 이들 교리들은 각각 총참모부와 민족보위성에서 출판하였다.

그러나 북한군의 교리들은 소련으로부터 도입된 것이고, 불과 전쟁 발발 1~2년 전에 번역되었기 때문에 실제 이를 체득할 시간은 부족하였다.⁹⁾ 더구나 교리에서 요구하는 장비들의 도입은 더욱 늦었고 이를 훈련할 시간 역시 부족했다. 여러 가지를 준비하고 훈련해야 했던 상황이었고 도하작전은 그 중에서 매우 난이도가 높은 과제에 해당했다. 상륙작전이 육·해·공군 간 수많은 사항을 협조해야 하기 때문에 어려운 것처럼 도하작전 역시 공병부대 뿐만 아니라 보병, 포병, 기갑, 통신 등 육군 내 거의 모든 병과를 통합하여 수행해야 하는 작전이라는 측면에서 매우 어려웠다. 따라서 짧은 시간 북한군이 도하작전 교리를 완벽하게 적용하는 것은 어려운 일

9) 북한군 공병군관인 주영복은 매일 <병사·하사관용 공병교본, 1949년 출간>을 번역하였다. 이와 같이 당시 북한군 군관들은 번역된 소련군의 군사교범을 통해 교리를 배우고 있었다. 주영복, 『내가 겪은 조선전쟁 제1권』, 1991, pp. 95~98.

이었다. 특히 북한군은 교리를 구현하기 위한 장비가 부족했고 이를 수행하는 군관들의 능력도 부족한 실정이었다.

그럼에도 불구하고 도하작전 교리는 전쟁 이전까지 북한군이 군사력을 운용하기 위한 기준이었기 때문에 이를 분석하는 매우 의미 있는 활동이다. 일반적으로 군의 교리는 수많은 전투경험과 그로 인해 얻어진 교훈들로 만들어진 것들로서 군의 전투력을 효과적으로 운영하기 위한 지침이 된다. 따라서 교리에 충실하다는 것은 성공 가능성을 높여 주는 것이고 북한군은 교리에 따라 도하작전을 준비했을 것이다.

적의 방어 상태에 따라 북한군의 도하작전 형태는 크게 2가지로 구분할 수 있다. 먼저 적이 방어를 갖추기 전에 신속하게 도하하는 방법과 적이 방어를 갖춘 상태에서 충분히 준비하고 협조된 도하를 하는 방법이 있다. 어떤 방법을 선택해야 하는지에 영향을 주는 것은 하천의 넓이, 깊이, 유속 등 하천의 성질과 적의 방어 상태이다. 이렇게 지형과 기상, 적 상황에 따라 지휘관은 도하작전의 형태를 판단할 수 있다.

신속하게 도하를 하는 방법은 많은 면에서 피해를 줄일 수 있으므로 북한군 교리에서는 상황이 허락한다면 되도록 신속하게 도하하는 것을 강조하고 있다.¹⁰⁾ 이를 위해서는 유리한 도하점을 장악하고 그 도하점을 통해서 부대를 도하시켜야 한다. 그렇기 때문에 북한군의 교리는 기동성 있는 부대가 도하점을 신속하게 점령하고 주력이 도달할 때까지 이를 유지하는 것을 중요하게 생각하고 있다. 북한군 기갑부대 교리에도 도하작전 시 유리한 도하점을 신속하게 점령하는 것을 강조하고 있다.¹¹⁾ 그러나 도하가 용이한 곳들은 상대 역시 강력한 대비를 하고 있을 것이기 때문에 지휘관은 하천에 이르기 전에 임무분석 및 정찰을 통해 미리 전투의 목적과 기도, 부대의 임무, 전투서열, 도하방법, 화력지원, 연락조직, 적의 방어,

10) ATIS Document no. 200534, 『강행도하』, 1949년판, 1948년 9월 번역출판, p. 120.

11) 김광수, 『한국전쟁 중 북한군의 기갑운용연구』, 2004, pp. 20~21.

하천의 특성 등을 파악하여야 한다.

만약 신속하게 도하할 수 있는 유리한 도하점을 탈취하는 데 실패하였다면 북한군 교리에서는 준비되고 협조된 도하, 즉 ‘강행도하’를 실시할 것을 제시하고 있다. 상대가 이미 하천에서 방어를 준비하고 있는 경우 신속한 도하가 불가능하기 때문에 주로 실시한다. 강행도하를 실시할 경우에도 도하지점의 탈취는 여전히 중요한데 도하의 모든 준비가 대안의 도하지점에서 이루어지기 때문이다. 도하지점에서 북한군은 기습적으로 대안의 적을 소탕하고 교두보를 확보하여야 하고 도하장비를 비밀리에 집결 및 수집하여야 하며 병종 간 협동동작과 화력지원을 충분히 협조한 이후에 도하를 실시하여야 한다.¹²⁾

이렇게 점령한 도하지점 근처 대안에서의 중요한 활동들은 정찰과 공격계획 완성이다. 정찰은 도하지점의 지형을 분석하고 지뢰 등의 장애물을 제거하기 위한 활동이다. 북한군 교리는 도하하기 전에 부대는 반드시 정찰을 실시하여 적의 약한 지점을 판단하고 도하를 실시해야 한다고 규정하고 있다.¹³⁾ 정찰을 실시하면서 적의 약한 지점이 식별되면 이 방향으로 침투를 실시하는데, 침투부대는 화력을 유도하고 후방을 교란하며 퇴로를 차단할 수 있다는 점에서 유용한 수단이다.¹⁴⁾ 공격계획은 공병장과 지휘관이 도하계획표를 작성함으로써 완성되고 도하 중에 사단(여단)장은 도하지휘관으로, 공병부대장이나 공병장은 도하지점의 위수사령관으로 임명되어 도하작업을 지도하고 통제하는 임무를 담당하도록 되어 있다.¹⁵⁾

도하를 실시할 때, 북한군은 통상 넓은 전선에서 동시에 도하하는 것을 중요시하며 허위도하점을 설치하여 적에 대한 기만대책을 강구할 것을 고려하고 있다. 이러한 기만대책은 적의 병력을 분산 배치하도록 하여 실제 도하 지점에 대한 적의 방어를 약화시킨다는

12) 조선인민군 총참모부, 『야전규정』, 1945년판, 1948년 4월 번역출판, p. 365.

13) ATIS Document no. 200534, 『강행도하』, 1949년판, 1948년 9월 번역출판, p. 117.

14) ATIS Document no. 200534, 『강행도하』, 1949년판, 1948년 9월 번역출판, p. 121.

15) 조선인민군 총참모부, 『야전규정』, 1945년판, 1948년 4월 번역출판, pp. 369~370.

점에서 의미가 있다. 적의 주의를 주도하지점으로부터 분산시키기 위해 허위도하점의 설치는 중요한 조치로 판단하고 있다.¹⁶⁾

또한 도하 실시간의 화력지원을 중요시하였는데 포병, 박격포, 항공대가 화력으로 상대를 제압하는 것을 매우 중요하게 생각하고 있다.¹⁷⁾ 주력이 도하하기 전에 반드시 대안에 교두보를 확보한 후에 도하를 실시하며 상대의 화력을 방어하기 위해 방공무기와 대전차 무기를 배치하여야 한다고 강조하고 있다. 특히 도하 전 과정에서 중단없이 지속적인 화력지원을 강조하고 있다. 도하 시기는 대규모 화력지원 하에 주간 도하를 실시할 수 있고 야간에 은밀하게 도하를 감행할 수 있지만 주력의 도하는 야간도하가 바람직하다고 제시하고 있다. 주력의 도하는 비교적 야간이나 저녁, 미명을 이용하는 것이 유리하다고 하고 있으며 저녁 시간에 도하할 때는 지정된 계선을 점령할 시간을 보장하라고 하고 있다.

도하과정의 절차는 다음과 같다. ① 넓은 전선에서 1제대가 도하하여 차후작전에 유리한 계선 점령, ② 후속 제대가 도하하며 지휘는 보병지휘관이 담당(주력의 도하는 야간이 바람직), ③ 1제대가 대안을 확보하면 야음을 이용하여 교량가설(아침에는 교량을 해체하고 도선판을 이용하여 도하)¹⁸⁾ 이를 통한 개략적인 북한군의 도하작전 소요시간은 사단 단위로 4.5~6.3시간이 소요될 것으로 판단된다.¹⁹⁾ 도하작전 형태와 방법은 다음과 같다.

16) 조선인민군 총참모부, 『야전규정』, 1945년판, 1948년 4월 번역출판, p. 364.

17) 조선인민군 총참모부, 『야전규정』, 1945년판, 1948년 4월 번역출판, p. 367.

18) 조선인민군 총참모부, 『야전규정』, 1945년판, 1948년 4월 번역출판, p. 372.

19) 보병부대는 “시” 시간에 상륙도하하고, 중장비 부대는 “시” 시간 이후 도선판으로 도하하며, 사단 주력부대는 1, 2제대가 도하 완료되는 4시간 이후에 교량을 통해 도하한다. 장성진, “낙동강 영산전투시 북한군의 도하작전 분석”, 『軍史』 제78호(2011.3), p. 139.

<표 1> 도하작전 형태 및 방법

구 분 ²⁰⁾	도하기재	도하시기	도하제대	도하기재
상륙도하	떼(뗏목), 공격단정, 주교	교두보 형성	1제대, 전위대	보병, 관측병, 경화기
여덟도하	밭줄, 흙가마니			
수영도하	부유기재(판대기, 원목, 외투-천막, 짚주머니 등)	교두보 확장	2제대 중량 초과장비	포병, 전차 탄약
도선판도하	도선판	주력도하	주력	-
교량도하	별교(뗏목다리), 부교(장비), 수중교(흙가마니)			

출처 : 장성진, “북한군 군사교리 형성과 운용에 관한 연구, 1945~1950”, 북한대학원 대학교 박사학위 논문(2014), pp. 208~209.를 재구성

이렇게 북한군의 도하작전 교리를 살펴본 결과 도하지점 선정, 도하준비 과정, 정찰 및 침투, 화력지원, 도하시기 선택, 교량시설 까지 상당히 정교하게 구성되어 있음을 알 수 있다. 북한군은 전쟁 경험이 없었지만 전쟁 이전 비교적 우수한 교리를 보유할 수 있었다. 이것은 도하작전 교리뿐만이 아니라 북한군 전체적으로 소련군의 교리를 받아들인 결과라고 할 수 있다. 하지만 이러한 교리를 실전에서 구현하기 위해서는 그에 적합한 장비를 갖추어야 하고 부단한 훈련을 통해 이를 체득해야 했다. 북한군이 단기간 내에 이러한 교리들을 내면화하는 것은 쉽지 않은 일이었다.

나. 도하장비

북한군은 1949년 3월 평양 북방의 간리에 총 병력 1,000명 수준의 공병연대를 창설하였고 예하에 공병 1개대대, 중부교대대, 경부교대대를 두고 있었다. 이후에 북한 공병부대는 소련으로부터 장비를 도입하고 1950년 4월에 공병여단으로 증편하였다.²¹⁾ 소련측 자

20) 상륙도하 : 수륙양용장갑차와 같이 자체로 도하가능한 장비가 도하 여덟도하(여덟도하) : 소하천(폭 60m 이하, 수심 1m 이하)에서 도하장비 없이 도섭 도하 헤엄도하(수영도하) : 개인용 부유기재를 이용하여 인원이 도하 배메도하(도선판도하) : 배나 문교를 이용하여 인원 및 장비가 도하 교량도하 : 부교를 설치하여 도하하는 곳 북한군 교리 22-9-2 『집단군(군단)·사(여)단』, 2009, p. 264.

료에 의하면 전쟁 발발 이전 북한군은 총 9개의 군 공병대대, 30개의 사단 공병중대가 있었는데 장비가 매우 부족하였고 대부분의 공병작업들은 수작업에 의존하는 수준이었다.²²⁾ 도하장비 역시 수량이 부족했고 수량이 적은 대부분의 도하장비는 최고사령부 예하에 있었는데, 하위 제대인 사단들은 자체 도하장비가 없었기 때문에 사령부로부터 우선순위에 따라 도하장비를 증원받는 형태로 운용되었다.

전쟁 발발 이전 북한 공병부대가 보유하고 있던 대부분 도하장비의 충당은 주로 소련의 지원이나 차관 형식으로 전투 장비를 구매하는 형태로 이루어졌다. 도하장비 역시 마찬가지였다. 도하장비는 상륙을 위한 선박이나 문교, 부교 등을 의미한다. 아래의 도표는 러시아 외무성 문서고 자료로서 1949년 4월 28일 북한이 요청한 도하장비들과 1949년 6월 4일 소련군이 공급한 장비들인데, 물론 이후에 더 많은 장비들이 도입되었다. 여기서는 북한군이 주로 어떤 도하장비들을 사용했는가를 알 수 있다.

<표 2> 1949년 소련군의 북한군 도하장비 지원

구 분	요청	공급	수량단위
수송선/함교/자동이송장치 갖춘 NLP 유형	6	3	척
N2P 수송선/함교	1	1	척
“jam sea” 수륙양용 보트	6	-	대
“A-3” 보트	12	12	대
DSL형 공격상륙작전용 보트	12	12	대
LMN형 압축 보트	20	20	대
“BMK” 모터보트	6	5	대

출처 : 육군본부 군사연구실, 『한국전쟁사의 새로운 연구 1』, 2004, pp. 596~601.

21) 연대장에는 장인호 대좌가 임명되었고, 연대 예하에는 공병 1개 대대(약 250명), 중도하대대, 경도하대대, 전기중대, 급수중대, 자동차 수리소, 기계수리소 등이 있었다.

국방부 군사편찬연구소, 『漢江線 防禦와 初期 遲延作戰』, p. 273.

22) 러 국방부, 김종국 역, 『러시아가 본 한국전쟁』, 2002, p. 367.

최초 교두보 형성단계에서 사용되는 상륙보트 등의 장비제원은 아래 도표와 같다. 모든 보트의 제원을 파악할 수는 없지만, 가장 많은 수량이 신청되었던 LMN형 보트는 일부 정찰조 인원들을 태울 수 있을 정도의 소형 보트이고, A-3보트의 경우는 대략 1개 소대급 인원을 태울 수 있는 보트였다. 나머지 정확한 제원을 파악하기 어려운 보트들 역시 대부분 중대급 이하에 해당하는 소부대급 도하기재들로 판단된다. 중장비들을 도하시킬 수 있는 도선판에 해당하는 N2P, NLP와 비교해보면 보트들이 적재할 수 있는 용량에는 한계가 있음을 알 수 있다.

<표 3> 전쟁 이전 소련군이 제공한 도하장비 제원 중 일부의 제원

구 분	승무원/탑승원 or 화물용량	길이	높이	중량
“A-3” 보트	10/20 or 6,000lb	20ft	1ft 4in	900lb
LMN형 압축 보트	1/5 or 1,400lb	10ft 6in	2ft 9in	95lb
NLP	5~9 / 10,000lb	23ft	2ft 8in	900lb

출처 : Gordon L. Rotman, *World War II River Assault Tactics*, 2013, p. 19.

이 자료에서 핵심이 되는 것은 ‘NLP’와 ‘N2P’ 같이 많은 인원과 장비를 도하시킬 수 있는 도선판/교량장비이다. 이러한 장비들은 주로 교두보 확장 단계나 주력도하 단계에서 운용되어 차후작전을 신속하게 전개하는데 도움을 준다. NLP는 주로 중량이 가벼운 경장비를 도하시키는 기재이고, N2P는 NLP보다 중량이 무거운 중장비를 도하시키는 기재이다.²³⁾ 이 자료를 통해 북한군이 사용한 도하장비들을 알 수 있으며 북한군 편제와 2차 대전시 소련의 도하작전 양상을 고려했을 때 NLP는 경부교대대에서, N2P는 중부교대대에서 운용했을 것으로 보인다. NLP와 N2P는 개별로 운용되면 도선

23) 2차 세계대전 당시 소련군은 NLP를 경부교대대에서 운용하였는데, NLP는 200~250ft 길이의 부교를 건설할 수 있는 장비로서 5~14톤의 중량의 장비를 지탱할 수 있는 장비였다. N2P는 중부교대대에서 운용하였으며 N2P는 325ft 길이의 부교를 건설할 수 있는 장비로서 30톤 중량의 장비를 지탱할 수 있었다. Gordon L. Rotman, *World War II River Assault Tactics*, 2013, p. 28.

관으로서 전차나 포병 1~2대 정도를 도하시킬 수 있는 장비이지만 이를 연결시키면 교량장비로서 활용되는 장비로서 오늘날의 문교/부교장비에 해당한다.

북한군이 보유했던 도하장비들의 정확한 수량은 알 수 없지만 여러 자료를 통해 제한적으로 추정해 볼 수 있다. 북한군이 실제 보유했던 도하장비 수량에 대한 연구는 부족한 편인데 김광수의 연구는 사료 검증 및 포로 진술 자료를 통해 도하장비의 수량을 추정하고 있다.²⁴⁾ 그에 따르면 중도하장비인 N2P 수량을 총 48조로 판단하고 있고, 경도하장비인 NLP의 수량은 총 24조로 파악하고 있다. 전쟁 초기에 N2P 중 24조는 김포 방면의 6사단이, 나머지 24조는 105전차여단이 운용한 것으로 파악하고 있다. 이와 관련하여 소련측 자료에서도 북한군 6사단은 N2P 부교대와와 16톤의 NLP를 증원받아 임무를 수행했다고 기술하고 있으며 1사단이 일부 공병부대를 지원받아 운용한 것으로 기록되어 있다.²⁵⁾

종합해보면 전쟁 초기 북한군이 보유했던 도선판/교량장비들은 N2P 총 48조, NLP 24조로 보인다. 도하장비 대부분은 김포 방면 6사단과 서울 방면 105전차여단에서 운용되었고, 경도하장비인 NLP 일부는 북한군 1사단이 운용했을 것으로 추정된다. 나머지 사단들의 경우 도선판이나 교량장비는 없었지만 보트 및 단정이나 나룻배, 뗏목, 부유물 등의 현지 조달 기재를 최대한 활용했던 것으로 파악된다.

도하장비의 수량이 충분하지 않았음을 당시 북한군 군관들은 잘 인식하고 있었다. 전쟁 당시 북한군 공병부 군관이었던 주영복은 북한 측에서 요청한 수준의 도하장비를 소련군으로부터 수령 받지 못했다고 회고록에서 진술하고 있다. 주영복은 1950년 4월 중순 블라디보스톡으로부터 나진-청진 지역으로 도착한 군수장비를 접수하는

24) 김광수, “한국전쟁 전반기 북한의 전쟁수행 연구 : 전략, 작전지휘, 동맹관계”, 2008, p. 72.

25) 러 국방부, 김중국 역, 『러시아가 본 한국전쟁』, 2002, p. 367.

임무를 맡고 이를 확인한 결과 1949년 공병국이 청구한 공병기재 수량의 5분의 1에 불과했다고 한다.²⁶⁾ 일본 육전사연구보급회의 기록에서도 북한 측이 요청한 도하장비는 4개팀 분량이었으나 실제 소련으로부터 수령한 것은 1개팀 분량에 지나지 않았다고 기록하고 있다.²⁷⁾

도하장비들의 소요를 검토한 영향력 있는 집단은 북한 내 소련 군사고문단이였다. 소련군은 북한군을 이제 걸음마를 시작한 갓난아기 수준으로 생각하였기 때문에 군사 분야의 모든 결정들을 직접 담당하였다. 정병준에 의하면 소련 군사고문단은 주로 광활한 평야 지대에서의 전투 경험을 갖고 있기 때문에 한반도의 지형에는 익숙하지 않았고 그에 따라 도하장비를 충분히 요청하지 않았다.²⁸⁾

그러나 소련 군사고문단이 단순히 한반도 지형을 고려하지 않았기 때문에 도하장비를 충분히 요청하지 않았다는 주장은 검토가 필요하다. 거의 모든 군사장비가 부족한 가운데 도하장비는 전차, 항공기, 포병 등의 전투장비에 비해 우선순위가 낮을 수밖에 없다. 더구나 소련 군사고문단은 미군의 참전을 고려하지 않았기 때문에 도하는 항공기 폭격이 없는 상황에서 이루어질 것이라고 가정했고, 그에 따라 도하장비 수량을 적게 판단했을 것이다. 뿐만 아니라 소련 군사고문단은 이러한 도하역량을 고려한 작전계획을 수립하였다. 소련 군사고문단은 도하장비를 균등 할당할 것이 아니라 집중적으로 운용했다. 즉, 서울을 측면에서 공격할 수 있는 김포 방면의 6사단과 중장비가 많은 105전차여단에 도하장비를 집중 할당했던 것이다.

결국 북한군이 도하장비 부족으로 인해 전쟁목표인 단기 속전속결을 완성할 수 없었던 것은 부분적으로만 사실이다. 북한군은 한강에서 신속한 도하작전에 실패했기 때문에 유엔군에게 시간을 허용

26) 주영복, 『내가 겪은 조선전쟁 제1권』, 1991, p. 200.

27) 일본 육전사연구보급회 편. 이원복 역, 『韓國戰爭』, 1991, pp. 55~56.

28) 정병준, 『38선 충돌과 전쟁의 형성』, 2006, p. 518.

했다. 그러나 금강에서의 도하작전을 고려한다면 단지 도하장비 부족 때문에 한강 도하작전에 실패했다는 것은 재검토가 필요하다. 북한군은 도하장비가 없었지만 그들의 공간사에서 금강에서의 도하작전을 매우 성공적으로 평가하고 있다.²⁹⁾ 또한 한강 도하 이전 소련 군사고문단과 북한군은 도하장비 부족을 이미 알고 있었고 도하장비를 돌파 지점에 집중하고 있었다. 비록 북한군이 한강과 금강에서 도하 성공 이후에 중장비 도하에 많은 시간을 허비한 것은 사실이지만 각각의 개별 도하작전 성패는 북한군의 전술적 능력 발휘 여부에 따라 달랐다.

다. 훈련

전장에서의 마찰을 줄여주는 것은 훈련이다. 북한군의 교리를 구현하기 위해서는 실전과 같은 훈련이 관건이었다. 북한군은 전쟁 이전 가용시간이 부족했지만 소련군 교리에 따라서 많은 도하훈련을 실시하였다. 겨우 소부대급 훈련 정도를 실시하였던 대다수의 국군 부대에 비해 북한군은 대체로 연대급 훈련을 숙달할 정도로 비교적 잘 훈련된 편이었다. 전체적으로 북한군이 국군에 비해 잘 훈련된 편이었지만 그 중에서도 도하훈련이 어떻게 진행되었는지를 분석해야 할 것이다.

전쟁 이전 1949년 여름과 겨울, 1950년 봄에 걸친 기간에 북한 인민군의 모든 부대는 전투훈련을 실시하였다. 훈련의 강도는 점차 강화되었으며 각종 검열을 통해 미비점을 보완하고 다음 훈련이 진행되었다.³⁰⁾ 특히 4월에는 전군 차원에서의 검열이 있었다. 북한군은 38경비 1여단과 3여단을 38선상에 배치하여 경계를 전담시키면서 주력 부대는 후방에서 사단급 훈련과 보·전·포 합동훈련을

29) 허종호, 『조국해방전쟁사 제1권』, 1983, p. 219.

30) 박명립, 『한국전쟁의 발발과 기원 1 : 결정과 발발』, 1996, pp. 345~346.

실시하였다. 이러한 훈련 결과는 소련 군사고문단의 검토를 받았으며 1950년에 들어서는 서울을 중심으로 한 남한 지형을 연구하면서 대규모 남침 예행연습까지 실시할 정도였다.³¹⁾

전쟁 이전에 북한군의 도하훈련은 1949년 하계 군사훈련 시기에 대대 및 연대 도하훈련을 실시하였다.³²⁾ 도하장비를 동원한 훈련은 장비의 도입 시기를 고려하면 적어도 1949년 후반기 이후부터 가능했을 것으로 추정된다. 인민군 공병장교였던 주영복의 회고록에 의하면 사단급 도하훈련은 1950년 2월 대동강에서 공병 진지돌과 훈련과 함께 실시되었다. 훈련내용은 “① 도섭도하, ② 보병·경화기, 그리고 보급품을 운송하는 뗏목으로서 도하, ③ 보트에 의한 상륙도하, ④ 포차·탱크를 위한 합선 견인도하”였다.

제2차 대전 때에는 어느 나라의 공병부대에도 주교·부교 시설과 그것을 설치할 수 있는 기술이 있었는데, 극히 원시적이었던 인민군 공병대에는 그러한 배도 없었고 기술도 없었다. 그러나 어쨌든 1946년 인민군 공병이 창설되어 소련 고문들로부터 삽·도끼 따위의 규격·무게·용도 등부터 배우기 시작한 이래로 이제 인민군 공병은 대동강만한 하천에 하루에 1개 사단 병력을 도하시킬 수 있는 부대로 성장했다. 그렇지만 이것도 바람이 없고, 비도 오지 않고, 대안에 적이 없다는 조건에서만 이뤄질 수 있었다.³³⁾

1950년 2월 북한군은 대동강 상류에서 공병 축성지대 돌파연습과 도하훈련을 실시하였는데, 이 때 2개 보병사단과 105전차여단이 참가한 가운데 사단급 도하훈련을 실시하였다. 주영복에 의하면 훈련 부대는 이 때 “포병·전차를 위한 합선 견인도하”를 실시했다. 소련 군사고문단은 이를 두고 105전차여단이 6시간 이내에 한국의 평균 폭을 가진 하천을 도하할 수 있는 능력을 갖추었다고 평가하였

31) 온창일, 『한민족전쟁사』, 2001, p. 492.

32) 장성진, “북한군 군사교리 형성과 운용에 관한 연구, 1945~1950”, 북한대학원대학교 박사학위 논문(2014), pp. 136~137.

33) 주영복, 『내가 겪은 조선전쟁 제1권』, 1991, pp. 185~187.

다.³⁴⁾

그러나 주영복에 의하면 이것은 ‘기상에 제한이 없고 대안에 적이 없다는 조건’에서 이루어진 실전적이지 못한 훈련이었다. 즉, 도하를 위해서는 포병이 도하지점 건너편의 적들을 화력으로 제압하면서 지속적인 화력지원하에 각 병종들이 긴밀한 협조 하에 도하기재에 탑승 및 하차를 거쳐 도하를 실시해야 하는데, 그러한 과정이 포함된 제병협동훈련이 이루어지지 않았음을 의미한다.

특히 전쟁 초기 도하작전간 화력지원이 미흡했고 포병들의 도하경험이 미흡하였던 것은 훈련부족으로 인한 것이었다. 이것은 작전이 장기화되는 주된 원인 중의 하나였다. 소련 군사고문단 역시 도하작전 간 포병들이 하천 건너편 중심의 주요 고지들의 국군 화력을 충분히 제압하지 못했다고 지적하고 있다.³⁵⁾ 북한군 보병 고급 지휘관들은 포병 화력을 통제하는 데 미숙하였고 화력지원이 제대로 이루어지지 않았기 때문에 대안에서 노출된 보병과 공병들은 많은 희생을 감수해야만 했다. 뿐만 아니라 포병들의 도하경험이 없었기 때문에 도하작전이 지연될 수밖에 없었다.³⁶⁾

또한 실전적 훈련을 위해서는 모든 도하장비를 갖춘 상태에서 도하훈련을 실시해야 했을 것이지만 1950년 2월에는 도하장비들이 부재한 상태였다. 북한군이 소련에 요청한 도하장비는 4월 블라디보스톡에서 나진 및 청진 지역으로 접수되었기 때문이다.³⁷⁾ 주영복은 2월의 대동강 도하훈련이 당시 가용한 모든 도하기재를 투입한 훈련이었다고 말하고 있지만 그것은 제한된 수량의 도하기재였을 것이다. 주영복이 묘사한 훈련에서도 부교를 이용한 도하훈련을 실시하지 않고 도선판을 이용한 견인도하만 실시한 것은 도하기재의 부

34) Kalinov, *How Russia Built North Korean Army*(The Reporter, 1950) p. 20. ; 손장래, 『한국전쟁시 피·아 기갑운용』 p. 5.에서 재인용

35) 국방부 군사편찬연구소, 『라주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, pp. 315~317. ;

36) 러 국방부, 김종국 역, 『러시아가 본 한국전쟁』, 2002, p. 223.

37) 일본 육전사연구보급회 편, 앞의 책, p. 55.

족 때문이었을 것으로 생각된다.

뿐만 아니라 도하작전을 할 수 있는 제반 훈련여건도 불비하였다. 전쟁 발발 이전 38선 지역의 교량을 신설 및 보수하는 등 다수의 작업 소요는 공병들의 훈련을 어렵게 하였을 것이다. 또한 당시 사단급 지휘관들은 차후작전에 해당하는 도하훈련보다는 당면과제인 공병 축성지대 돌파 연습에 좀 더 관심을 갖고 있었다. 더구나 사단 공병대대는 제대로 된 도하장비를 갖고 있지 않았으며 대부분의 공병 작업을 수작업에 의존해야 하는 열악한 상황에 처해 있었다.

북한군이 계획한 전쟁수행의 핵심이 단기 속전속결전이라는 점에서 하천이 많은 한반도 지형을 신속히 극복하기 위해 도하훈련이 중요하였다. 그러나 북한군은 모든 병종의 통합이 이루어져야 하는 도하훈련을 위한 시간이 부족했고 도하장비가 늦게 도착했기 때문에 중장비 도하와 제병협동훈련을 숙달할 수 없었다. 또한 전쟁을 준비해야 하는 과정에서 여러 작업과 훈련들로 인해 도하훈련을 실시할 여건도 불비하였고, 1950년 2월에 실시된 사단급 도하훈련도 실전적이지 못한 환경에서 실시되었다.

이와 같이 북한군은 소련군으로부터 전수받은 교리를 갖고 있음에도 불구하고 도하장비 및 훈련 부족으로 전쟁 초기 한강에서 신속한 도하작전에 실패하였다. 도하장비의 부족보다도 도하훈련의 부족은 북한군의 전술적 역량을 약화시킴으로써 전쟁 초기 많은 문제를 발생시켰다. 도하작전 교리에 제시된 정찰, 침투, 기만, 화력지원, 협동동작 등의 원칙들은 한강에서 제대로 준수되지 않았고 그 결과 북한군은 한강을 신속히 도하하는데 실패하였다. 북한군 6사단과 105전차사단은 얼마 안 되는 도하장비를 집중 운용하였지만 결국 한강을 도하하는데 실패하였고, 북한군 포병들은 한강 이남의 국군 화력을 제압하는데 실패하였다.

3. 전투사례 분석 : 한강 도하

가. 개요

북한군은 6월 28일 서울을 점령했음에도 불구하고 29일부터 도하탐색 및 선견대 도하를 실시하여 30일이 되어서야 본격적인 도하 작전을 실시하였다.³⁸⁾ 북한군의 105전차여단 같은 경우 서울에 진입하여 한강교를 점령하라는 명령이 있었지만 실제로 서울을 점령하고 나서 인민군은 부차적인 목표 달성에 시간을 낭비하였다.³⁹⁾ 이것은 정치 지도자의 개입이 크게 작용한 결과였다. 인민군이 서울 외곽에 접근했을 때인 6월 27일 김일성은 중앙청, 서대문형무소, 방송국 점령에 주안점을 두었는데 이러한 목표들은 정치적인 상징성은 있을 것이지만 군사적인 가치는 낮았다. 그로 인하여 105전차여단은 김일성과 총참모장 강건이 부여한 작전 우선권 때문에 교량을 점령하지 못한 채 6월 28일과 29일 오전까지 서울 시내를 배회했다. 결국 북한군은 교량 확보는 물론이고 한강 북안의 선박들조차 제대로 탈취할 수 없었다.⁴⁰⁾ 만약 북한군이 신속하게 한강 도하지점을 점령하고 도하함으로써 국군의 주력을 추격하였다면 유엔군의 참전은 어려웠을 수도 있다.

그러나 북한군의 전체적인 작전계획을 고려했을 때 서울 정면의 부대들은 적절히 국군을 압박하여 견제하는 임무를 맡고 있었고, 측방에 위치한 김포 방면 6사단과 춘천 방면 2사단이 한강을 도하하

38) 박명림, 『한국전쟁의 발발과 기원 1 : 결정과 발발』, 1996, p. 321.

39) 각 사단장들은 서울에서 퇴각하는 적을 적극적으로 추격하거나 한강 도선장들을 점령하지는 않은 채 결단을 내리지 못하고 모호하게 행동하였다. 또한 105땅크여단 예하부대들도 서울을 점령한 후 3일 동안 적을 추격하지 않은 채 아무런 행동도 취하지 않음으로써 적에게 한강의 남쪽 강변을 강화하고 교량을 파괴할 수 있는 여유를 주었다. 국방부 군사편찬연구소, 『라주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 166.

40) 김광수, 『한국전쟁 중 북한군의 기갑운용 연구』, 2004, pp. 29~31.

여 2차 양익포위를 완성하도록 되어 있었다. 이를 위해 북한군은 김포 방향의 6사단에 가장 많은 도하장비를 할당했지만 예상 외로 도하가 늦었고, 춘천 방향의 2사단은 춘천 전투에서 막대한 피해를 입고 서울 방향의 전투에 참가조차 하지 못했다.⁴¹⁾ 특히 김포 방향의 6사단은 북한군 중에 가장 많은 도하장비를 할당받았음에도 6월 28일까지 도하가 지연되는 바람에 국군의 방어선을 형성을 허용했다. 결국 6월 29일부터는 한강 주변에 대해 미 공군의 대대적인 폭격이 시작되면서 신속한 도하의 기회는 사라졌다.

1950년 6월 28일 오후 국군이 형성한 한강 방어선의 작전지역은 정면이 26km에 달하였으며 군포장-판교를 잇는 선까지 18km의 중심을 둔 지역이었다. 한강은 북한강과 남한강이 임진강을 흡수, 황해로 흘러드는 길이 514.4km의 한반도에서 4번째로 긴 하천이다. 한강은 그 하폭이 700~1,500m이며 수심은 대체로 2~5m로서 도섭이 불가능한 상당히 규모가 큰 하천이다.⁴²⁾ 따라서 북한군이 한강을 도하하기 위해서는 충분한 양의 도하장비와 군관 및 병사들에 대한 훈련이 필요하였다. 하지만 전쟁 이전 북한군의 준비가 부족하였기 때문에 소규모로 구축한 다수의 교두보들을 확장하지 못하고 7월 3일까지 작전이 지연되는 결과를 초래했다.

한강을 도하하기 위한 통로는 5개의 교량과 6개의 나루터가 있었다. 당시 한강에서는 용산에서 노량진을 잇는 한강대교(인도교)와 경부 복선화철교(철교), 경인 상행선(철교), 하행선 철교(철교), 광진교(인도교) 등 총 5개의 교량이 있었다. 채병덕 총장으로부터 한강교 폭파를 지시받은 최창식 공병감은 한강으로 이동해 대기하고 있던 폭파조에게 명령하여 28일 02:30경 한강 인도교와 3개소의 철교를 폭파하고, 04:00경에 광진교도 폭파했다.⁴³⁾ 그러나 경부선 철

41) 2사단의 경우 2일차에 한강을 도하하여 서울 동남쪽에 투입되기로 했지만 춘천 전투로 인해 지연되어 한강을 5일차 이후에 도하했으며 그 이후에도 서울 지역에 거의 기여를 하지 못했기 때문에 한강 도하작전 분석대상에서는 제외하였음.

42) 국방부전사편찬위원회, 『38도선 초기전투 : 서부전선편』, 1985, pp. 298~299.

교와 경인선 상행선 철교는 경간의 침묵과 철로가 약간 손상된 수준으로서 이후 미 공군의 폭격에 의해서도 완전히 파괴하지 못했다. 한강변의 나루터는 하중리(서강~여의도), 마포(마포~여의도), 서빙고(서빙고~잠실리), 한남동(한남동~신사리), 광나루(광장동~천호동)의 6개소가 있었다. 각 나루터에는 소형 목선과 부선이 다수 존재하였고 특히 한남동 나루터는 규모가 커서 차량을 도하시킬 수 있는 시설을 갖추고 있었다.⁴⁴⁾

한강선 방어작전은 국군 시흥전투지구사령부 예하 수도사단, 2사단, 7사단이 한강 방어선을 형성하여 북한군 1군단 예하 3사단, 4사단, 6사단, 105전차여단의 공격을 저지하여 7월 3일까지 지연시킨 작전이었다. 국군의 작전개념은 미 지상군이 도착할 때까지 북한군을 최대한 지연시킨다는 것으로서 혼성 2사단은 신사리~이수교 정면을, 혼성 혼성 7사단은 이수교~대방동 정면을, 수도사단은 신길동~양화동 방면을, 김포지구전투사령부는 김포 방면을 방어하였다. 북한군의 작전개념은 3사단, 4사단, 105전차여단이 서울을 공격하면서 북한군 6사단이 김포 방면에서 도하하여 국군의 후방인 경인가도를 차단함으로써 영등포에서 국군의 좌측면을 위협하고 한강방어선을 붕괴시키는 것이었다.

나. 김포 방면

김포 방면은 영정포~김포반도의 한강 하구 지역으로서 한강 하폭이 2~3km이고 조수간만의 영향을 받아 간만조 시기에는 유속이 1~1.5m/s에 이를 정도로 도하가 매우 제한되는 지역이었다. 국군

43) 육군본부 군사연구실, 『6·25전쟁 실패사례와 교훈』, 2004, p. 72.

44) 하중리 나루터와 한남동 나루터 건너편 여의도와 신사리 일대에는 감제교지가 없고, 각종 주정의 접안이 용이하여 교부보를 설치하는데 유리하였으므로 북한군이 도하지점으로 이용할 것으로 판단되었다. 국방부 전사편찬위원회, 『38도선 초기전투 : 서부전선편』, 1985, pp. 298.~299.

은 이러한 지형적 여건을 고려하여 이 지역에 대한 국군 배치나 대비계획이 없는 상태였다. 북한군 6사단이 개성을 점령한 이후 국군을 추격하여 26일 김포 방면에 도착하자 육군본부는 철수한 1사단 12연대 2대대 병력과 각종 병과학교 후보생, 보국대대 병력으로 급히 김포지구 전투사령부를 편성하였다.⁴⁵⁾



<그림 1> 김포 방면 전선상황

출처 : 국방부 군사편찬연구소, 『北韓의 全面南侵과 初期 防禦戰鬪』, 2006, p. 247.

육군본부는 6사단이 도하에 성공하여 영등포로 진출할 경우 한강 방어선의 좌측면이 위협받을 수 있는 상황이었지만 지형적 여건을 과신하여 초기에 미온적 조치만을 취했다. 초기의 김포지구 전투사령부는 대부분 행정병이나 후보생, 철수병력으로 구성된 취약한 상태였다. 이것은 북한군에게는 커다란 기회였고 6사단은 많은 도하

45) 국방부 군사편찬연구소, 『北韓의 全面南侵과 初期 防禦戰鬪』, 2006, pp. 244~246.

장비를 보유하고 있었기 때문에 국군의 좌측면을 위협하여 한강 방어선을 위협할 수 있는 능력이 충분하였다.

국방부 군사편찬연구소에서 발간한 공간사에 의하면 북한군 6사단은 26일 도하정찰을 실시하고 27일부터 대안에서 지원사격과 함께 본격적인 도하를 시작하였다. 북한군은 26일 주간에 도하정찰 및 선견대 도하를 계속하면서 18:00경에 약 2개 중대 규모가 수척의 어선을 이용해 하조강리-강녕포로 도하를 시도했다가 국군의 일제사격으로 격멸되었고, 석류포에서는 화물선을 끌고 접근하는 발동선(동력단정)이 국군 장갑차 37mm포에 의해 격침되었다.⁴⁶⁾ 이처럼 선발대의 주간도하가 연이어 실패하자 북한군은 26일 야음을 이용하여 소규모 침투부대를 다시 강녕포로 침투시켰고 침투에 성공한 북한군 선발대는 국군을 후방에서 기습하였다. 27일 침투부대의 화력유도 하에 북한군 주력은 각종 어선에 분승하여 한강 도하를 개시하였다.⁴⁷⁾

그러나 북한군 6사단의 도하는 25일 한강에 도착하면서 곧바로 시작되었던 것으로 판단된다. 소련측 자료에 의하면 북한군은 25일 한강 도착과 동시에 도하를 개시하였고,⁴⁸⁾ 26일 06:30까지 이미 2~3개 대대, 연대 포병 2문이 도하하였다고 기록되어 있다. 북한군은 제한된 가운데서도 26일까지 3km의 교두보를 확보하였고, 27일에는 6사단 예하 13, 15연대 주력과 포병연대 2개 포대, 17독립포병연대 2포대를 도하시키면서 교두보를 5~6km까지 확대시켰다.⁴⁹⁾ 이를 분석해보면 26일에 도하한 병력들은 단순히 선견대 및

46) 여기서 나타난 발동선은 소련군의 BMK 계열 모터보트로 추정되며 어선들은 징발된 현지 도하기재로 판단된다.

47) 국방부 전사편찬위원회, 『38도선 초기전투 : 서부전선편』, 1985, pp. 257~268.

48) 6월 25일 오후 늦게 제6사단의 선두부대들이 제15보병연대 포병과 합동으로 한강을 도하하였으며 6월 26일 아침 06시 30분 무렵에는 조강리 지역에 중심 2.5km 내지 3km의 교두보를 확보하였다. 국방부 군사편찬연구소, 『라주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 295.

49) 국방부 군사편찬연구소, 『라주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, pp. 168~169. ; 러김중국 역, 『러시아가 본 한국전쟁』, 2002, pp. 32~33.

침투부대가 아닌 3km의 교두보를 확보할 수 있는 수준의 규모가 큰 병력이었던 것으로 보인다. 27일에 북한군은 교두보를 확장할 수 있는 포병들이 3개 포대까지 도하한 것으로 파악되고 이를 통해 교두보를 확장할 수 있었다. 그러나 국군의 김포·소사·오류동 지구 지연전(8일간)으로 인해 7월 3일까지도 이 지역에 묶여 있게 되었다.

양측의 기록에 이러한 차이가 발생한 요인은 김포 방면에서 도하 하였던 북한군 부대들이 도하한 이후 별다른 전투행동을 하지 못했고, 국군 역시 이 지역에 병력을 거의 배치하지 않았기 때문에 인 지한 것이 늦었던 것으로 추정된다. 북한군은 소규모 교두보를 형성 했음에도 불구하고 이를 확장하는 다음 단계로 진입하지 못했다. 북한군 6사단이 포병을 신속히 도하시키고 소부대를 적극적으로 운용 하여 교두보를 확장한 이후 경인가도를 차단했다면 한강선 방어를 붕괴시킬 수 있었다. 북한군 가운데 비교적 훈련수준이 우수했던 것으로 평가되는 6사단이 그렇게 하지 못했던 것은 전술적으로 도하 작전을 충분히 준비하지 못했기 때문이었다.

소련 군사고문단은 김포 방면에서 북한군 포병의 도하장비 부족 과 경험 미숙으로 전체적인 도하가 지연되었다고 분석하고 있다. 소 규모 교두보 형성 이후 북한군 6사단은 27일이 되어서야 주력 도하 에 성공했지만 포병 등 중장비의 도하는 28일 야간까지도 계속되었 다. 더구나 만조로 인하여 강이 4~5km까지 범람한 상태였기 때문 에 포병 도하를 위해 준비한 선박의 운용이 곤란하였다.⁵⁰⁾ 뿐만 아 니라 이미 도하한 포병조차 탄약이 부족하였기 때문에 효과적으로 활동하지 못하는 상황이었다.⁵¹⁾ 결국 비교적 이른 시기에 도하를 개시했던 북한군은 28일 포병의 도하가 완료된 이후에야 진격을 재 개할 수 있었다. 하지만 이 시점에 이미 한강 이남에 한강방어선이

50) 국방부 군사편찬연구소, 『라주바에프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 295.

51) 국방부 군사편찬연구소, 『라주바에프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 296.

형성되고 김포지구전투사령부가 지연전을 내륙 중심에서 전개하기 시작했기 때문에 시기적으로 너무 늦은 것이었다.

북한군 6사단의 포병이 신속한 도하에 실패한 것은 도하장비의 부족 때문만은 아니었다. 6사단은 다른 사단과 달리 중도하장비인 N2P 24조와 경도하장비 NLP 일부를 지원받았다. 이들 도하장비들은 포병 등 중장비를 도하시킬 수 있는 능력을 갖고 있었다. 이것은 북한군의 도하작전 교리를 통해 유추해보면 좀 더 명확해진다.

북한군의 도하준비 모습은 『강행도하』 교범을 통해 추정해 볼 수 있다. 우선 김포 방면에서 북한군 6사단이 한강을 도하하기 위해 교량을 가설하는 것은 불가능했을 것으로 생각된다. 『강행도하』 교범 도하장비 제원에 따르면 강의 넓이가 1km일 경우 도선관은 약 8~12개가 필요하다.⁵²⁾ 그러나 한강 하류의 강폭(만조시 4~5km)과 당시 비가 와서 강물이 불어 있는 상황(소련측 자료 강폭 6km)을 고려한다면 북한군이 갖고 있었던 N2P 24조로는 교량 가설까지는 불가하였을 것으로 판단된다.

교량 가설이 불가하였기 때문에 중장비 도하는 오늘날 문교에 해당하는 도선관 도하로만 이루어져야 했다. 『강행도하』 교범 부록 8의 장비 제원과 북한군 전체 N2P 보유량을 토대로 계산해보면 북한군 6사단은 도선관을 최소 5개에서 최대 12개까지 보유할 수 있었을 것으로 추정된다.⁵³⁾ N2P로 제작한 도선관은 강을 도하하는데 대략적으로 동력을 가진 선박을 사용하면 30분, 밧줄을 사용하면 1시간~1시간 20분이 소요되었을 것으로 생각된다.(물결 1.0m/s 기준)⁵⁴⁾ 기록에 의하면 북한군은 전쟁 이전 동력선이 부족하여 대부

52) 6사단 전체 N2P 보유량(24조) ÷ 1개 도선관 조립하는데 필요한 N2P 소요량 (16톤 3개/30톤 5개/60톤 2개) = 북한군 보유 전체 도선관 수량(16톤:8개/30톤: 약 5개/60톤:12개) 북한군이 보유한 N2P가 몇 톤형인지에 따라 도선관 수량이 5개, 8개, 12개로 구분 추정됨

ATIS Document no. 200534, 『강행도하』, 1949년판, 1948년 9월 번역출판, 부록 6

53) ATIS Document no. 200534, 『강행도하』, 1949년판, 1948년 9월 번역출판, 부록 8

분 밧줄을 사용하였다. 즉, 최소 기준을 적용하더라도 준비시간을 제외한다면 이론적으로 약 1시간 30분이면(도선관 1대에 중장비 1~2대 적재 가정시) 최소 5~10대 이상의 중장비는 도하가 가능하다.

북한군 포병은 25~26일 포 2문, 26~27일 동안 포병 3개 포대를 도하시켰다. 즉, 3일 동안 포 18문을 도하시키는 수준에 머물렀는데, 이것은 상당히 미흡한 수치이다. 포 18문의 수량은 북한군이 가지고 있었던 도선관 수량(5~12개)을 고려한다면 교리적으로 적어도 약 4~6시간(2~3회 왕복)이면 도하가 가능한 수량이기 때문이다. 그러나 북한군 포병들은 도하작전 준비(도선관 조립, 적재 및 하역, 장비 결속)에 숙달되지 않았기 때문에 포병부대의 도하는 장시간 소요되었다. 이것은 미국의 항공폭격이 도하작전을 어렵게 하였다는 점, 주간도하가 어려웠다는 점을 감안하더라도 상당히 미흡한 수치로 여겨진다.⁵⁵⁾

결국 당시 북한군 전체의 도하장비 숫자가 부족했던 것은 사실이지만 북한군 내에서 6사단의 도하장비 숫자는 적지 않은 수준이었다. 이것은 당시 북한군 6사단이 N2P로 운용할 수 있는 도선관의 수량을 『강행도하』 교범 부록의 장비제원을 바탕으로 분석함으로써 알 수 있었다. 더구나 소련측 자료에 의하면 6사단은 N2P뿐만 아니라 경도하장비인 NLP도 일부 보유하고 있었으며 해주나루터에서 얻을 수 있는 나룻배나 공격단정 위에 합판 등을 설치할 경우 도하장비를 추가로 제작할 수도 있었다.

북한군 6사단이 전쟁 당일 25일부터 도하를 실시했음에도 불구하고 28일이 되어서야 도하작전을 완료할 수 있었던 것은 도하작전에서 기술적 숙련이 부족했으며 효과적인 전술을 사용하지 못했기 때문이다. 북한군 포병들은 압도적인 화력 격차에도 불구하고 대안의 국군 화력을 효과적으로 제압하지 못했다.⁵⁶⁾ 보병과 포병의 협조는

54) 북한군은 동력선이 부족한 것으로 추정되고 주영복의 회고록에 따르면 1950년 2월 대동강 도하훈련시에도 밧줄을 사용한 합선 견인도하 훈련을 실시했다.

55) 국방부 군사편찬연구소, 『라주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 149.

통신장비 부족, 첩보공유 미흡 등으로 인하여 실패하였다.⁵⁷⁾ 일부 보병 침투부대들이 후방으로 침투하였지만 당시 북한군의 정찰기관이 취약하게 편성되어 있었기 때문에 효과적으로 운용되지 못했다. 또한 중장비들의 도하경험이 부족했기 때문에 무리하게 주간도하를 실시하다가 미 공군의 폭격에 의해 많은 피해를 입기도 하였다. 김포 방면에서 6사단은 1개 전차대대를 보유하고 있었지만 북한군 전차 도하는 6월 28일이 되어서야 T-34전차 2대가 최초로 출현한 것이 고작이었다. 북한군 6사단의 진격이 늦어지는 동안 6월 26일부터 미 공군이 참전하였고 6월 30일 국군 1사단 잔류 병력들은 한강을 도하하여 6사단 부대들에 대한 강력한 저항을 전개하였다.

다. 한강교 부근

한강에서 북한군의 도하공격은 6월 29일부터 흑석동, 여의도 일대에서 도하 탐색전의 형태로 시작되어 6월 30일부터 본격적인 도하를 시도하였다. 북한군은 주공인 4사단을 신촌-여의도-영등포 방면으로 투입하고 105전차사단은 주공을 직접지원토록 하였다. 조공인 3사단은 한남동-신사리-말죽거리 방면으로 투입하여 주공방향을 기만하고 이후 수원으로 진격하여 국군의 우측을 포위하고, 또 다른 조공인 6사단은 김포 방면에서 공격하여 국군의 좌측면을 포

56) “개전 초기부터 작전 제2단계(7. 3~10)시까지도 조선인민군 군단에 포병참모부가 조직되어 있지 않았는데, 이는 군단이 주공 방면에 포병군을 조직하는데 있어 부정적으로 작용하였다.” 즉, 한강 도하에서 조선인민군은 포병을 통합하여 집중적으로 운용할 수 없는 상황이었다. 7월 3일 영등포가 함락될 당시 북한군 4사단, 6사단, 105전차사단, 제17군단 포병연대 포병화력을 집중시킨 이후에야 영등포를 점령할 수 있었다는 점을 고려할 때, 그리고 영등포가 점령되자 한강 방어선이 붕괴되었다는 점을 고려할 때 포병의 전술적 운용 실패는 한강 도하작전에서 중대한 과오라고 판단된다. 국방부 군사편찬연구소, 『라주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, pp. 304~305. ; p. 330.

57) 국방부 군사편찬연구소, 『라주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, pp. 416~418.

위하려고 하였다. 1사단은 수원 점령 시까지 서대문 일대에서 예비대 임무를 맡았다.⁵⁸⁾

이에 대해서 국군 혼성 2사단은 신사리~이수교 정면, 혼성 7사단은 이수교~대방동 정면, 혼성 수도사단은 신길동~양화교 정면을 방어하고 김포지구전투사령부는 경인가도를 확보하고자 하였다. 당시 국군은 병력 및 장비 부족이 심각했으며 포병 장비를 모두 한강 이북에 두고 왔기 때문에 사단별 화력이 박격포 2~3문과 기관총 2~3정에 불과한 수준이었으며 철수한 병력들을 여기저기서 모아 혼성부대로 편성하여 방어선에 투입할 정도로 취약한 상태였다.⁵⁹⁾



<그림 2> 한강교 부근 전선상황

먼저 여의도-영등포 방향의 지형적 특징을 살펴보면 강 사이에 여의도가 위치하고 한강 이북과 여의도 사이에 다시 밤섬이 위치하고 있었다. 따라서 한강을 도하하기 위해서는 이들 섬들을 확보하는

58) 선두부대인 3사단은 포병연대를 남산 기슭과 신촌 일대에 배치하여 화력 지원태세를 갖추었다. 적은 도하작전을 지원하기 위해 야포와 박격포 등 총 365문으로 편성된 포병부대들을 투입하였다. 국방부 군사편찬연구소, 『漢江線 防禦와 初期 遲延作戰』, 2006, pp. 164~166.

59) 국방부 군사편찬연구소, 『漢江線 防禦와 初期 遲延作戰』, 2006, pp. 166~168. ; 나중남, 『군사작전을 통해 본 6·25전쟁』, 2018, pp. 77~78.

것이 중요하였다. 또한 이 지역에는 하중리나루터와 마포나루터가 위치하고 있어 북한군은 이 지역을 중심으로 도하작전을 준비하였다.⁶⁰⁾

여의도-영등포 일대에서 북한군 4사단은 105전차사단의 직접지원을 받는 북한군의 주공이었다. 서강(하중리)-마포-한강대교 간에 배치되었으며 사단사령부는 신촌에 위치하였다. 또한 예비로 있었던 북한군 1사단 포병연대와 122mm 곡사포를 보유하고 있는 독립 포병연대의 강력한 화력지원을 받을 수 있었다. 북한군은 29~30일까지 소규모 부대를 계속 투입하였고 7월 1일부터는 본격적인 도하를 시도하였다.

북한군은 29일 하중리나루터에 집결한 다음 포병의 엄호 하에 뗏목을 타고 도하하여 먼저 밤섬을 확보하였다. 그런 다음 국군 수도사단 8연대가 방어하고 있는 여의도를 확보하고자 하였다. 북한군은 압도적인 화력지원하에 29일에 여의도 비행장을 점령하였지만 30일에 국군이 이를 탈환하면서 양측 간에 치열한 공방전이 벌어졌다. 이후 7월 1일 04:00부터 북한군은 하중리와 마포나루터에서 거룻배와 뗏목을 이용하여 부대를 여러 제파로 나누어 공격을 가했고, 이후 7월 2일 새벽에도 공격을 계속하였으나 성공하지 못하는 바람에 도하작전은 소강상태에 빠졌다.⁶¹⁾ 북한은 제대를 제1과, 2과, 3과로 나누어 계속해서 투입하였지만 그 과정에서 희생자만 증가하였고 교두보를 확장하는 데 결국 실패하였다.

노량진-흑석동 일대에서는 북한군 3사단과 4사단이 29일부터 이촌동-한남동 일대에서 도하작전을 위한 지형정찰을 실시하였다. 이 지역에서는 최초 주도하지점(여의도-영등포 방면)을 기만하기 위한 양공이 주로 실시되었다. 북한군은 노량진-흑석동 방면에서 양공을 실시하면서 실제 도하는 양 측방의 영등포와 신사리 방면에서 실시

60) 국방부 전사편찬위원회, 『38도선 초기전투 : 서부전선편』, 1985, pp. 300~302.

61) 국방부 전사편찬위원회, 『38도선 초기전투 : 서부전선편』, 1985, pp. 312~317.

하려 하였다. 반면에 국군은 철교가 있는 노량진-흑석동 지역을 북한군의 주공으로 판단했고 이 지역에 혼성 7사단을 배치하는 한편 병력을 증원하면서 화력의 우선권을 부여하였다. 이는 북한군의 작전의도를 완전히 오판한 결과라고 할 수 있었다.

노량진-흑석동 방면에서도 북한군 3사단, 4사단은 29~30일 포격을 가하면서 소규모 부대를 계속해서 투입하였으나 연이어 국군에게 저지 또는 격멸 당했고 대부분 강변에서 격멸되었다. 북한군은 7월 1일 국군 복장으로 변장한 1개 소대를 침투시켜 대안의 국군에게 화력을 유도함으로써 교두보를 확보하고 노량진의 일부 방어선을 무너뜨리는 성과를 거두었다. 하지만 한강 지역의 북한군은 김포 방면의 6사단과는 달리 교두보를 즉시 확장하기 위한 도하장비가 부족하였으며 미 공군의 항공폭격이 강화되고 있는 상황에서 많은 피해를 입고 있던 상황이었다. 계속해서 교두보 확장에 실패하자 결국 북한군은 주공을 최초 조공이었던 노량진-흑석동 방면으로 전환하고 교량 복구 작업을 시도하게 되었다.⁶²⁾ 북한군은 경부선 철교 차안과 대안을 확보한 상태에서 7월 1일부터 야간에 은밀하게 서울 철로 수리반을 동원하여 교량을 보수하는 작업을 시작하였다.⁶³⁾

신사리-말죽거리 방면의 북한군 3사단은 전체의 조공으로서 한남동-신사리-관교-수원 방향으로 진격하려고 하였다. 3사단은 최초 조공으로 공격을 하다가 수원으로 진격하여 한강 이남의 국군을 포위섬멸하기 위해 기동할 예정이었다. 북한군 3사단은 사단의 작전을 위해 동작동 일대에서 침투부대를 일부 투입하고 신사리 일대에서 양공작전을 펼쳐 주공방향을 기만하려고 하였다. 북한군은 28일 오후부터 도하지역을 정찰하면서 신사리 일대에 요란사격을 실시하여 주공 방향을 기만하려고 하였다. 이는 주공지역보다 조공지역에서 1일 일찍 작전을 개시하여 주공 방향을 기만하기 위한 의도

62) 국방부 전사편찬위원회, 『38도선 초기전투 : 서부전선편』, 1985, pp. 324~325.

63) 국방부 전사편찬위원회, 『38도선 초기전투 : 서부전선편』, 1985, pp. 318~324.

였다.

신사리-말죽거리 방면에서도 역시 다른 지역과 마찬가지로 북한군 3사단은 29~30일 소부대를 계속해서 투입하였지만 실패하였다. 29일에 뚝섬나루터에서 1개 소대 규모의 북한군이 거룻배를 타고 도하를 시도하였으며 30일 증강된 중대 규모의 북한군이 반포리와 신사리 일대로 도하하기도 했다. 이에 국군은 반격하여 북한군의 도하장비를 일부 격파하면서 교두보를 위협하였다. 교두보가 위기에 빠진 것을 인식한 북한군은 주공을 도하시키기 전에 교두보 주위의 적을 소탕하기 위해 7월 1일에 1개 대대 규모의 선견대를 도하시켰다. 북한군 선견대는 나룻배를 타고 도하하여 교두보 주위의 국군을 완전히 섬멸하는 성과를 달성하였다.⁶⁴⁾ 그러나 북한군이 선견대를 중심에서 활용하지 않았기 때문에 이후부터 이 지역에서 국군은 지형을 이용한 축차진지를 편성하여 북한군의 교두보 확장을 저지하기 시작하였다. 결국 북한군 3사단은 한강 방어선의 일부를 돌파하는데 성공했지만 이후 한강 이남에서 교두보를 확장하는 데는 실패하였다.

북한군은 한강 도하에서 김포, 여의도, 노량진, 신사리 등 여러 지역에서 교두보를 구축하였지만 이를 확장할 수 있는 능력이 부족하였다. 기존 연구에서 북한군의 문제점으로 지적하고 있는 것은 도하장비의 부족이다. 물론 포병과 전차 등 중장비를 도하시킬 장비가 부족했기 때문에 북한군은 교두보를 확보하는 동안 많은 피해를 감수해야 했던 것이 사실이다. 북한군 105전차사단 예하 204기계화연대의 경우 7월 1일까지 교두보를 확보하는 동안 약 35%의 전투력 손실을 입었을 정도였다. 이것은 포병이나 전차가 도하하여 교두보 안전을 확보하지 못했기 때문에 발생했던 것이 사실이다. 결국 북한군이 7월 3일 복구된 경부선 철교를 통하여 전차 4대를 도하시킨 이후 한강 방어선이 붕괴되었다는 사실은 기존 연구의 설득력을 강

64) 국방부 전사편찬위원회, 『38도선 초기전투 : 서부전선편』, 1985, p. 302.

화하는 측면이 있다.

그러나 북한군 3사단, 4사단은 2주 후 금강을 도하할 때에는 한강 도하와는 완전히 다른 모습을 보여주게 되었다. 북한군 공간사에서 도하작전의 위대한 승리로 평가되고 있다.⁶⁵⁾ 금강에서도 한강 도하와 마찬가지로 교량은 파괴되었고 도하장비는 부족한 상태였다. 더구나 금강을 방어하고 있는 것은 혼성 편성된 오합지졸의 한국군이 아니라 비교적 화력이 우수한 미국 보병사단이었기에 더욱 불리한 상황이었다. 그럼에도 불구하고 북한군은 금강 도하작전 임무를 매우 성공리에 완수하였다.

과연 어떤 점이 이러한 차이를 불러 왔을까? 그것은 북한군 도하작전의 전술적 역량 차이라고 할 수 있다. 한강 도하를 보장하기 위해서는 소련군 교리상에도 나와 있듯이 정찰, 화력지원, 침투부대 활용, 병종 간의 협동동작이 필요하였다. 그러나 북한군의 전쟁 초기 현실은 교리에 부합하지 않았다. 북한군 역시 이러한 점을 잘 인식하고 있었다.⁶⁶⁾ 우선 첫째, 북한군은 정찰 기관이 취약하였고 그나마 얻은 첩보도 병종 간 공유하지 않았다. 그랬기 때문에 적의 배치를 정확히 알지 못했고 많은 선견대들이 강변에서 국군에 의해 저지·격멸당하는 결과를 초래했고, 포병부대들은 중심상의 국군에 대한 첩보를 획득하지 못했기 때문에 이를 화력으로 제압하지 못했다.

둘째, 북한군 포병은 하천선 대안 국군 후방 1.5~2km까지의 적 방어체계를 제압하는 것은 성공했지만 그 다음 중심상의 국군을 화력으로 제압하는데 실패하였다.⁶⁷⁾ 그렇기 때문에 거의 모든 도하구

65) 사회과학원 역사연구소, 『조선전사 제25권』, 1981, pp. 174~193.

66) 박기환, “한강 도하작전에서 나타난 몇가지 문제” 민족보위성 전투훈련국, 『군사지식』 8호 (1950년 8월) US NARA RG 242 Captured Enemy Document (North Korea)Doc. No. 200858

67) 소련 군사고문단은 조선인민군 포병의 과오를 지적하고 있다. “하천장애물을 도하하는 경우, 대포 및 박격포는 하천 대안의 가장자리뿐 아니라 최근접 중심 2.5~3km까지의 주요 고지들에 대해서도 사격을 실시해야 한다” 국방부 군사편찬연구소, 『라주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 315.

역에서 2~3km의 교두보를 확보했지만 이를 확장하는 데 실패한 것이다.⁶⁸⁾ 포병부대들은 보병부대와 협조하지 않았고, 지휘체계상 포병 편성이 미흡하여 화력을 집중적으로 운용하지 못했다. 당시 북한군 포병들이 미 공군의 공격 강화로 포 방열지역을 한강으로부터 북쪽으로 3~5km 후방에 설치하였다는 점,⁶⁹⁾ 그리고 국군이 방어 진지를 한강 뚝방이 아닌 남쪽 후방의 고지상에 배치하는 경향이 있었다는 점은 이를 심화시켰다.⁷⁰⁾ 결국 북한군 포병들은 사정거리를 벗어난 국군의 화력체계를 충분히 제압할 수 없었으며 소련측 자료들도 이 점을 개선해야 할 사항으로 지적하고 있다.⁷¹⁾

셋째, 북한군은 침투부대 활용에 있어 충분히 중심으로 진출하여 화력체계, 퇴로차단 등의 임무를 수행해야 함을 강조하고 있는데 한강에서는 그러한 모습들이 나타나지 않았다. 특히 포병의 화력지원 범위가 제한되는 상황에서 침투부대는 유용한 타격수단이었음에도 한강 도하작전 시 북한군은 침투부대를 중심 깊이 운용하지 않았다. 이후 북한 공간사에서 금강 도하의 성공요인이 중심 깊이 5~6km 까지 침투식 기동을 실시하여 적을 포위하고 포병을 습격한 것이라고 강조하고 있다.⁷²⁾ 하지만 한강 도하작전에서 북한군의 선견대 및 침투부대를 초기에 대량으로 운용하지 않았고, 그나마 운용하는 부대들도 많은 숫자가 강변에서 저지 및 격멸되었다. 또한 소규모 부대들이 도하에 성공했으나 과감하게 중심으로 깊숙하게 기동하지 않았으며 대부분 한국군에 대한 첩보가 부족하여 효과적으로 활용 되지 못했다. 1950년 8월에 북한 민족보위성 전투훈련국에서 발간

68) 국방부 군사편찬연구소, 『리주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 304.

69) 국방부 군사편찬연구소, 『리주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 196.

70) “수도경비사령부 제8연대 부연대장 중령 이현진 증언” 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁 참전자 증언록』, 2003, p. 582

71) 적(국군)이 주요부대를 대안상의 중심 2~3km 지점에 배치함으로써 포병화력에 의해 무력화되지 않았고, 강의 도하는 자주 실패하였으며, 또한 지나치게 장기화되었다. 러 국방부, 김종국 역, 『러시아가 본 한국전쟁』, 2002, p. 223.

72) 허종호, 『조국해방전쟁사 1권』, 1983, pp. 204~212.

한 『군사지식』을 보면 북한군은 이러한 선견대 운용의 전술적 중요성을 한강 도하를 통해 인식한 것으로 보인다.⁷³⁾

넷째, 북한군은 병종 간 협동동작이 미흡하였다. 도하작전에 있어 보병, 포병, 공병의 협조가 중요함에도 각 병과들은 서로 간에 협조를 적극적으로 하지 않았다. 통신장비의 부족도 하나의 이유가 되겠지만 더욱 근본적인 것은 협동작전에 대한 개념이 부재했다는 사실이다. 각급 부대 포병참모부들은 보병부대 참모들과 정찰사항을 공유하지 않고 도하작전에 대해 협조하지 않은 채 빈약한 정찰정보에 기초하여 계획을 수립하였고,⁷⁴⁾ 공병은 화력의 엄호 없이 독자적으로 도하장비를 운용하다가 많은 피해를 입었다. 보병 선견대 역시 거의 모든 도하지역에서 6월 29~30일 도하를 시도하였지만 포병의 화력지원을 받지 못하여 강변에서 대부분 각개격파되었다.

라. 한강 도하 이후의 변화

북한군은 전쟁 초기의 성공으로 서울을 조기에 점령했음에도 임진강, 소양강 방면의 부대 진격이 지연되었고 특히 한강을 조기에 도하하는데 실패하였기 때문에 국군의 재편성과 미군의 참전을 허용하게 되었다. 북한의 공간사 역시도 한강에서 교량이 파괴되고 나룻배 등 도하기재들이 파괴되었기 때문에 많은 어려움을 겪었다고 기술하고 있다.⁷⁵⁾ 이후 북한군은 한강 도하작전의 과오를 분석하고 이를 개선하고자 하는 노력을 실시하게 된다.

한강 도하 이후에 북한은 정찰기관을 확대하여 정찰역량을 대폭 증강시켰다.⁷⁶⁾ 특히 7월부터는 피난민으로 가장한 비정규전 부대

73) 김도일, “한강 도하시 선견대로서의 보병대대” 민족보위성 전투훈련국, 『군사지식』 8호 (1950년 8월) US NARA RG 242 Captured Enemy Document (North Korea)Doc. No. 200858

74) 국방부 군사편찬연구소, 『라주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 425.

75) 사회과학원 력사연구소, 『조선전사 제25권』, 1981, p. 142.

76) 사회과학원 력사연구소, 『조선전사 제25권』, 1981, p. 170.

투입을 대폭 확대하여 적 상황에 대한 첩보 획득을 강화하였다. 또한 침투부대들을 도하 이후 중심 깊이 운용하여 포병화력진지를 소탕하거나⁷⁷⁾ 후방의 퇴로를 차단하는 임무를 부여하였다. 공주 전투에서도 보병대대는 공주 서남 14km 지점까지 지체 없이 우회하였으며 대전전투에서는 4사단 18연대가 산악 침투식 기동으로 후방 깊숙이 위치한 퇴로를 차단함으로써 결정적인 성과를 거두었다. 북한군은 일점양면전술에 의해 도하할 시에 정면을 기만작전을 통해 압박하고 측방으로 대규모 부대가 5~6km 이상 중심 깊이 침투식 기동을 실시하여 적의 후방을 위협하는 전술적으로 향상된 모습을 보였다.⁷⁸⁾ 정찰, 침투, 우회기동, 기만작전, 퇴로차단 등 교리에서 요구하는 사항들이 철저히 지켜지기 시작하였다. 이것은 침투부대가 정확한 첩보를 통해 과감하게 행동한 결과라고 할 수 있다.

또한 북한군은 보·전·포 협동공격에서 이전에 비해 월등히 향상된 모습을 보였다. 대전 전투에서 북한군은 소부대와 포병을 활용하여 적을 무력화시킨 다음 보병과 전차, 공병 협동부대가 지속적 화력지원 하에 도하작전을 실시하였다. 이 시기 북한의 공간사는 보병과 포병의 협동작전이 효과적으로 이루어졌다고 분석하고 있다. 특히 포병의 중심상 화력체계를 강화하는 노력들이 이전에 비해 강화되었다.

북한군은 한강 도하 이후 전술 능력을 향상시키기 위해 다양한 노력을 했기 때문에 금강 도하작전에서 성공을 거둘 수 있었다. 하지만 북한군은 여전히 도하장비가 부족했기 때문에 금강 도하 간에도 도하작전 성공 이후 중장비의 도하가 1~2일 지연되는 것은 불가피한 현상이었다.⁷⁹⁾ 그러나 한강 도하에서 교두보를 확장하지 못

77) 사회과학원 력사연구소, 『조선전사 제25권』, 1981, pp. 204~219.

; 허종호, 『조국해방전쟁사 1권』, 1983, pp. 197~200.

78) 북한군 교리에서 통상 우회는 공격개시 1일전 또는 공격개시 직전 수행, 집단군(군단)에서는 1개 연대, 사단에서는 1개 대대, 연대에서는 1개 중대가 우회대 임무를 수행

79) 육군본부 군사연구실, 『6·25전쟁 사례와 실패교훈』, 2004, p. 126.

하고 김포 방면에서 3일간(6. 25~28), 서울 방면 한강 도하에서 4일간(6. 30~7.3)이나 지연된 것에 비해 금강에서 매우 신속하게 도하에 성공했다. 북한군은 금강 지역의 공주전투에서는 공격개시 당일(7. 14) 도하에 성공했고, 대평리전투에서는 7월 15일 야간에 본격적으로 도하를 시작하여 16일 13:30에 도하에 성공했다.⁸⁰⁾ 이것은 정찰, 침투, 기만, 화력지원, 제병협동 등의 측면에서 북한군의 전술적 능력이 한강 도하 시보다 향상되었기 때문으로 보인다. 그러나 전술적인 능력은 향상되는 반면에 전투력의 손실은 계속해서 누적되었기 때문에 낙동강 방어선에서는 작전한계점에 도달하고 말았다.

전술적 차원보다 상위 수준인 상급부대 차원에서도 많은 변화가 발생하였다. 먼저 김일성은 최고사령관 명령 85호를 통해 “조국해방전쟁의 전투경험을 연구하며 보급하는 사업을 조직할 데 대하여”를 공표하면서 전투교훈 분석을 강조하였다. 그리고 ‘영웅 칭호’, ‘전선의 영예 훈장’ 등 국가훈장을 제정하여 영웅적인 행동을 장려하였고⁸¹⁾ 지휘체계를 개편하여 최고사령관과 군사위원회 제도를 구축하고 전선사령부와 예하 1, 2군단의 참모조직과 통신기재를 강화하였다. 뿐만 아니라 김일성은 스탈린에게 소련 군사교문 25~35명을 전선 이남으로 파견하여 전선사령부에서 활용할 수 있도록 해달라고 요청하기도 하였다.⁸²⁾

80) 대평리전투의 경우 북한군 3사단은 7월 13일 대평리에 도착하여 14일과 15일 아침 산발적으로 도하를 시도하였음. 그러나 북한군 3사단은 조치원에서 미군과의 전투와 공습으로 많은 피해를 입었다는 점에서 재편성이 필요했고, 14일과 15일 아침의 도하는 본격적인 도하라고 하기보다 정찰 및 탐색의 성격이 강했음.

81) 허종호, 『조국해방전쟁사 1권』, 1983, p. 194 ; 사회과학원 역사연구소, 『조선전사 제25권』, 1981, p. 142.

82) 국사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1905-1953년』, 2006, “조선민주주의인민공화국 주재 소련 대사가 소련 내각회의 의장에게 보낸 전문”

마. 금강 도하

금강은 북한군 교리에 의하면 대하천이었으며 수심은 깊고 유속은 급류에 해당하였다. 공주 지역의 금강은 강폭이 500~1,000m이고 유수폭은 200~300m, 수심은 2~5m였으며 유속은 5~10km/h였다. 대평리 지역의 금강은 강폭은 200~300m, 수심은 2~5m, 유속은 5.4~10.8km/h였다. 금강에서 미군은 12일 밤과 13일 아침 공주, 대평리, 신탄진 등 금강에 있는 4개의 교량과 모든 나루터에 있는 배를 파괴하였다. 이에 대해 북한군 4사단은 14일 아침 공주에서 강을 도하할 준비를 하였고 3보병사단과 105전차여단은 13일에 금강 북안에 도착하여 도하를 준비하였다.⁸³⁾

공주 지역에서 북한군 4사단은 강을 도하하기 이전에 정찰을 실시하였다. 북한군 정찰대는 금강 북안에서 강폭, 유속, 수심, 하상의 상태를 조사하였는데,⁸⁴⁾ 병력 배치상의 약점을 발견한 것으로 추정된다. 당시 미 24사단 34연대는 병력이 부족하여 30km의 광정면에 병력을 배치하였기 때문에 공백지역이 많이 있었다.⁸⁵⁾

북한군은 7월 14일 08:00 미군의 방어진지에 포격을 가하는 가운데, 4사단 5, 18연대를 공주 정면으로 공격시키면서 16연대를 검상리 일대에서 은밀하게 도하시켰다. 검상리는 미군과 국군 사이의 지역으로 병력이 충분히 배치되지 않은 지역이었는데, 북한군은 이 지역으로 08:00~09:30까지 약 500명의 침투부대를 도하시켰고 이들은 침투 이후 후방에 위치한 63포병대대를 습격하여 와해시킨 다음 퇴로를 차단하려 하였다.⁸⁶⁾ 이에 두려움을 느낀 미군 부대들은 무단으로 철수하기 시작했고 금강 방어선은 붕괴되고 말았다. 북한군은 공격을 시작한 지 하루도 채 안 된 14일 밤 23:00에 공주

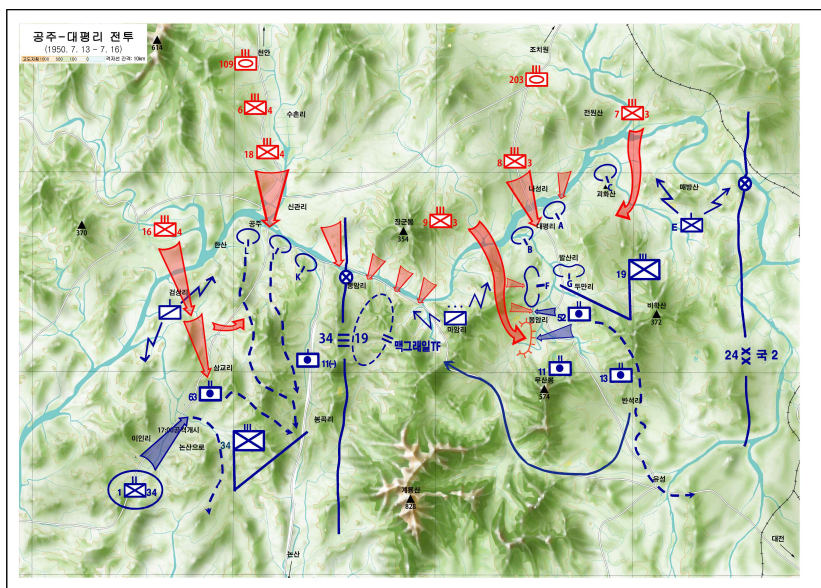
83) 國防戰史研究所, 『烏山-大田戰鬪』, 1993, pp. 137~159.

84) 國防戰史研究所, 『烏山-大田戰鬪』, 1993, p. 133.

85) 육군본부 군사연구실, 『6·25전쟁 실패사례와 교훈』, 2004, pp. 127~128.

86) 일본 육전사연구보급회 편. 이원복 역, 『韓國戰爭』, 1991, pp. 233~234.

를 점령하는 데 성공하였다.



<그림 3> 공주-대평리 전투 (1950. 7. 13 ~ 16.)

출처 : 나종남, 『군사작전을 통해 본 6·25전쟁』, 2018, p. 102.

대평리 지역에서 북한군 3사단은 14일부터 전초전 성격의 주간 도하를 2차례 시도하였지만 격퇴당하자 야간도하를 계획하고 15일 야간과 16일 새벽에 걸쳐 도하를 실시하였다. 이 지역을 방어하고 있는 미 24사단 19연대는 6개 중대 중 4개 중대를 전방에 배치하고 나머지 2개 중대를 예비로 보유하고 있었다.⁸⁷⁾ 이미 좌측의 미 34연대가 철수한 상황이었기에 19연대의 좌측방은 노출되어 있었고, 19연대는 후방의 예비대를 맥그레일 특수임무부대로 편성하여 좌측 상왕리 일대에 보강하였다. 그러나 전반적으로 19연대의 좌우 측방에는 병력 부족으로 취약한 지역들이 다수 있었다.

북한군은 정찰을 통해 병력이 약하게 배치된 지역을 파악하고 있

87) 나종남, 『군사작전을 통해 본 6·25전쟁』, 2018, p. 103.

었다. 북한군은 부강리 일대와 송원리(B중대와 수색중대 사이) 일대에 침투부대를 침투시켜 미군의 후방을 교란하였다. 정면에서 공격을 가하는 가운데 양 측방에서 병력이 약하게 배치된 지역으로 측방 도하를 실시하고 침투부대를 중심 깊이 운용하였다. 후방으로 침투한 병력은 봉암리 일대의 미군 11포병대대를 타격하고 나서 철수로를 차단함으로써 미군을 포위하였다. 결국 미군은 포위망을 뚫기 위해 막대한 손실을 감수해야만 했다.⁸⁸⁾

금강선에서 북한군은 교리에 나타난 것들을 적극적으로 적용하여 큰 성공을 거두었다. 북한군은 정찰을 통해 상대의 약한 지점을 파악하고 작전계획을 수립하였으며 침투부대를 운용하여 신속하게 후방의 포병부대를 타격하는 한편 퇴로를 차단하여 미군의 방어선을 붕괴시켰다. 이 과정에서 북한군은 정면공격을 통해 적을 기만하면서 양 측방의 취약한 지역으로 침투부대를 집중하여 침투시키는 방법을 사용했다. 이러한 침투부대들은 이전처럼 교두보에서 무기력하게 지원부대를 기다리는 것이 아니라 획득된 첩보를 바탕으로 미군의 후방 깊숙한 지역까지 침투하여 결정적인 역할을 수행하였다.⁸⁹⁾ 뿐만 아니라 포병 화력운용 면에서 연대·대대급 수준의 보·포 협조가 이전에 비해 향상된 모습을 보였다.⁹⁰⁾

4. 결론

전쟁사를 통해 보면 전술적 성과가 전략적으로 확대되는 사례가 상당히 많다는 점을 알 수 있다. 또한 전략적 차원의 계획이나 조치나 전장의 마찰에 의해 휴지조각이 될 수 있다는 사실도 간과할

88) 國防戰史研究所, 『烏山-大田戰鬪』, 1993, pp. 165~167.

89) 육군본부 군사연구실, 『6·25전쟁 실패사례와 교훈』, 2004, pp. 126~127.

90) 국방부 군사편찬연구소, 『라주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 2001, p. 352.

수 없다. 그러한 측면에서 6·25전쟁 초기 한강 도하는 전술적인 국면이지만 북한군의 전체 전쟁 국면에서 매우 중요하였다.

북한군은 국군의 한강선 방어를 허용했기 때문에 작전목표였던 국군의 주력을 섬멸하는 데 실패했다. 전쟁 전반을 통틀어 북한의 가장 결정적인 실수 가운데 하나는 신속히 한강을 도하하는데 실패한 것이다. 결국 북한군은 미군의 참전을 허용하였고 또 다른 하천선인 낙동강에서 전투력이 고갈되어 버렸다. 만약 북한군이 한강을 도하했다면 ‘선제타격작전계획’의 1단계에서 국군 주력을 포위 섬멸할 수 있었을 것이다. 그랬다면 국군은 조직력을 상실하여 축차적인 지연전을 펼칠 수 없었을 것이고 미군의 증원 병력이 도착하기 전에 한반도는 공산화되었을지도 모른다.

한강 도하작전에서 실패한 것과 관련하여 기존 연구에서 가장 주목하는 것은 북한군이 서울을 점령한 이후 국군을 즉시 추격하지 않아 한강 교량을 확보하는 데 실패했고, 도하장비가 부족했기 때문에 하천을 도하할 때 중장비 도하가 지연되어 전체 작전템포를 상실하였다는 것이다. 이러한 요인은 군사전략 및 작전술 측면에서 북한이 전쟁목표를 달성하는 데 실패하는 중대한 요인이 되었다.

그러나 전술적 차원에서 북한군은 금강 도하작전을 매우 성공적으로 수행했고, 그 결과 미 24사단은 와해되어 이후 대전전투에서 사단장까지 포로로 잡히는 수모를 당했다. 당시 미군은 금강의 모든 교량과 나룻배 등 도하기재를 파괴하였으며 북한군은 전쟁 초기와 마찬가지로 도하장비가 부족한 상황이었다. 한강 도하와 유사한 상황에서 북한군이 금강 도하를 성공적으로 완수한 것을 어떻게 설명해야 할까?

개별적인 도하작전의 성패요인은 전술적 수준의 영향을 더 받았다. 전쟁 이전 북한군은 소련군의 교범을 번역하여 우수한 교리를 보유하고 있었지만 실제 이를 체득할 시간이 부족했다. 또한 도하에 필요한 주요장비는 부족했을 뿐만 아니라 늦게 도착했기 때문에 이를 운용

해 볼 시간이 부족했고 도하훈련 역시도 실전을 고려하지 않고 행정적으로 수행되었다. 결국 북한군은 전쟁 초기에 도하작전을 전술적으로 충분히 준비하지 못한 상태로 전쟁을 수행했던 것이다. 그 결과 임진강과 소양강 도하에서부터 이미 어려움을 겪기 시작하였다.

한강 도하에서 북한군은 승리를 위한 결정적인 기회를 상실했다. 김포 방향의 6사단은 가장 많은 도하장비를 할당받고 있었는데 한강을 도하 후 영등포 방향으로 진출하여 국군의 좌측방을 위협하는 중요한 임무를 맡고 있었다. 또한 3사단, 4사단, 105전차사단은 북한군의 주력이었고 서울을 점령한 사기충천한 군대였기 때문에 국군의 패잔병들이 급히 투입된 한강 방어선을 무너뜨릴 전투력이 충분했다. 그러나 이들은 도하작전에서 소규모 교두보를 확보하는 데 성공했지만 이를 확장하는 데 결국 실패했다. 소련군의 도하작전 교리에서 강조된 정찰, 침투, 기만, 화력지원, 제병협동 등의 전술적 원칙들은 한강에서 전혀 실현되지 않았다. 북한군은 김포 방향과 한강 방향에서 각각 3~4일간 지연됨으로써 전쟁목표를 달성하는 데 실패하였다.

한강 도하에서의 실패를 교훈으로 하여 북한군은 전술적인 과오를 개선하였다. 그 결과 금강 도하작전에서는 소련군 교리에서 제시된 도하작전 원칙들을 구현하려고 노력하였다. 여전히 도하장비가 부족했기 때문에 중장비 도하가 1~2일 지연된 것은 막을 수 없었지만 김포나 한강에서의 작전을 고려할 때 금강 도하는 매우 성공적이었다. 하지만 이미 국군이 축차적인 방어선을 점령하면서 지연전을 펼치고 있었고 미 공군이 이를 적극 지원했으며 미 지상군이 증원되고 있었다. 또한 북한군의 전투력 손실은 계속해서 누적되고 있었다.

정리해보면 기존 연구에서 주목했던 북한군의 한강 교량 점령 실패나 도하장비의 부족은 군사전략 및 작전술 등 상위 수준에서의 실패요인이라고 할 수 있다. 그러나 전쟁 초기 소련 군사고문단이

그들의 개입사실을 은폐하기 위하여 한강 이남으로 내려오지 않았다는 점, 북한군 고급 지휘관들의 능력이 부족했다는 점, 신속히 추격했다 하더라도 한강 교량 파괴를 완전히 저지할 수 없었다는 점, 전투장비를 우선적으로 요청해야 했기 때문에 도하장비가 상대적으로 부족할 수밖에 없었다는 점에서 그들의 과오는 예견된 것이었으며 일부 불가피한 측면도 있었다.

그러므로 한강 도하의 실패는 상기 요인과 함께 전술적 차원에서 같이 살펴볼 때 잘 이해할 수 있다. 전쟁 이전 도하장비의 수량이 이미 정해진 상황에서 북한군이 유일하게 변화시킬 수 있었고, 또 그렇게 해야 했던 것은 전술적 능력을 향상시키는 것이었다. 그러나 북한군은 전쟁 초기까지 전술적으로 충분히 준비되지 못했던 도하작전 때문에 전쟁 초기에 많은 어려움을 겪었다. 비록 이후의 전투에서 북한군은 도하작전의 많은 부분을 개선하여 금강 도하를 비교적 성공리에 완수하였지만 그것은 이미 뒤늦은 조치였다. 어쩌면 도하장비 부족은 많은 요인 중 하나였을 것이지만, 북한군은 그들 군대의 역량 부족보다 장비 부족을 주된 요인으로 대신 제시하고 싶었는지도 모른다.

(논문투고일: 2018. 10. 12., 심사수정일: 2019. 2. 1, 게재확정일: 2019.2.14.)

주제어 : 한국전쟁, 6·25전쟁, 한강도하작전, 북한군, 한강선 방어

<참 고 문 헌>

- 국방부 군사편찬연구소, 『리주바예프의 6·25전쟁보고서 제1권』, 서울 : 국방부 군사편찬연구소, 2001.
- 국방부 군사편찬연구소, 『리주바예프의 6·25전쟁보고서 제2권』, 서울 : 국방부 군사편찬연구소, 2001.
- 국사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1905-1953년』, 2006.
- 러 국방부, 김종국 역, 『러시아가 본 한국전쟁』, 오비기획, 2002.
- 민족보위성 전투훈련국, 『군사지식』 8호 (1950년 8월) US NARA RG 242 Captured Enemy Document(North Korea)Doc. No. 200858
- 박기환, “한강 도하작전에서 나타난 몇가지 문제”
 - 김도일, “한강 도하시 선견대로서의 보병대대”
- 북한군 교리 22-9-2 『집단군(군단)·사(여)단』, 서울 : 정보사령부, 2009.
- 사회과학원력사연구소, 『조선전사 제25권』, 평양 : 사회과학원 력사연구소, 1981.
- 정보사령부, 『북괴군 공병운용』, 서울 : 정보사령부, 2000.
- 조선인민군 총참모부, 『야전규정』, 1945년판, 1948년 4월 번역출판
- 허종호, 『조국해방전쟁사 제1권』, 평양 : 사회과학출판사 1983.
- ATIS Document no. 200534, 『강행도하』, 1949년판, 1948년 9월 번역출판
- 국방부 군사편찬연구소, 『6·25戰爭史 2 : 北韓의 全面南侵과 初期 防禦戰鬪』, 서울 : 국방부 군사편찬연구소, 2006.
- 국방부 군사편찬연구소, 『6·25戰爭史 3 : 漢江線 防禦와 初期 遲延作戰』, 서울 : 국방부 군사편찬연구소, 2006.
- 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁 참전자 증언록』, 서울 : 국방부 군사편찬연구소, 2003.
- 국방부전사편찬위원회, 『38도선 초기전투 : 서부전선편』, 서울 : 국방부전사편찬위원회, 1985.
- 國防戰史研究所, 『烏山-大田戰鬪』, 서울 : 국방부전사편찬위원회, 1993.
- 김광수, 『한국전쟁 중 북한군의 기갑운용연구』, 서울 : 화랑대연구소, 2004.
- 김광수, “한국전쟁 전반기 북한의 전쟁수행 연구 : 전략, 작전지휘, 동맹관계”, 박사학위 논문, 2008
- 나중남, 『군사작전을 통해 본 6.25 전쟁』, 서울: 양서각, 2018.

- 박명림, 『한국전쟁의 발발과 기원 1 : 결정과 발발』, 서울 : 나남출판, 1996.
- 손장래, 『한국전쟁시 피·아 기갑운용』 기계화학교, 1969.
- 온창일, 『한민족전쟁사』, 파주 : 집문당 2001
- 육군본부 군사연구실, 『6·25전쟁 실패사례와 교훈』, 육군본부, 2004.
- 육군본부 군사연구실, 『한국전쟁사의 새로운 연구 1』, 육군본부, 2004.
- 육군사관학교 전사학과, 『한국전쟁사 부도』, 서울: 황금알, 2005.
- 육군사관학교 전사학과, 『6.25전쟁 60대 전투』, 서울: 황금알, 2011.
- 일본 육전사연구보급회 편. 이원복 역, 『韓國戰爭』, 서울 : 명성출판사, 1991.
- 장성진, “낙동강 영산전투시 북한군의 도하작전 분석”, 『軍史』 제78호(2011.3),
- 장성진, “북한군 군사교리 형성과 운용에 관한 연구, 1945~1950”, 박사학위
논문, 2014.
- 정병준, 『38선 충돌과 전쟁의 형성』, 서울 : 돌베개, 2006.
- 주영복, 『내가 겪은 조선전쟁 제1권』, 서울 : 고려원, 1991.
- Appleman, Roy E., *South to the Naktong, North to the Yalu*,
Washing D.C : US GPO, 1960.
- Gordon L. Rotman, *World War II River Assault Tactics*, Osprey
Publishing, 2013.

<Abstract>

The Failure Factors of the River-crossing Operations
Conducted by North Korean Troops During Initial
Phase of the Korean War
- Analysing Based on the Battle of the Han-River
Crossing -

Jung, Sang-Hyuk

The purpose of this study is analysing failure factors of the Han-River crossing operations conducted by North Korean troops in the early stage of Korean war. Commonly, there are two factors of the failure based on the strategic and operational level. Firstly, they didn't chase Korean Army in Seoul, so they couldn't secure bridges on the Han-River. Secondly, they had not enough river-crossing equipments suitable for Korean terrain.

But it is difficult to explain all aspects of unsuccessful operation. So it was necessary to assess tactical level of North Korean troops during conduct of operations. In the initial phase, they weren't prepared well for the reconnaissance, infiltration, deception and fire support of the river-crossing operation, especially in Han-River.

After the Han-River battle, the North Korean troops accomplished some improvement in the tactical capability such as Kum-River crossing operation. But, it was too late for achieving objective of the Korean War. Consequently, in order to understand Han-River crossing operation, we have to analyze strategic, operational and tactical level of conduct of river crossing operation together.

Key words : Korean War, Han-River Crossing Operation, North Korean Troops