

Journal of Military History
2024, No. 132, pp.79-121
<https://doi.org/10.29212/mh.2024..132.79>
Printed in the Republic of Korea

6·25전쟁에서 남·북 철도의 역할

김지호 | 한국철도공사 비상계획처, 영남대학교 통일문제연구소

- 목 차
1. 서론
 2. 해방 이후 한반도 철도 현황
 3. 6·25전쟁과 한반도의 상황
 - 가. 전쟁 초기(1950년) 철도의 역할
 - 1) 전쟁 발발과 낙동강 전선의 형성
 - 2) 인천상륙작전과 중공군의 개입
 - 나. 전쟁 중반기(1951년~1952년) 철도의 역할
 - 다. 전쟁 후반기(1952년~1953년) 철도의 역할
 4. 결론

초 록 연구 목적 - 연구방법(연구범위, 주장내용 및 근거) - 주요결과 - 결론(의미, 중요성, 기여성) 등

본 연구의 목적은 6·25전쟁에서 철도가 어떤 역할을 하였는지 살펴보는 것이다. 남북 모두 6·25전쟁을 위해 철도를 적극적으로 활용하였다.

20세기 초 부설된 이래 철도는 일본의 식민지 통치를 위한 주요 수단으로서 기능하였다. 이는 곧 일제의 군사력 확대로 이어졌고, 결국 한반도와 만주가 일본의 영향력 아래에 놓이게 된 원동력이 되었다.

1945년 8·15 광복과 분단 이후에도 철도의 영향력은 계속되었다. 비록 일제가 자신들의 편의를 위해 철도를 부설하였으나 광복 이후에도 이를 그대로 활용해야 할 만큼 철도와 같은 사회간접자본 시설들이 미비했다. 또한 당시 사람들의 일상 생활이 이미 철도를 중심으로 이뤄지고 있었다.

모두 효율적인 전쟁 수행을 위해 철도를 적극 활용하였다. 철도를 최대한 활용하는 것이 전쟁의 승패에 큰 영향을 끼쳤기 때문이었다. 특히 전쟁 대비가 미비했던 남한과 달리 북한은 전쟁 이전부터 효율적인 전쟁 수행을 위해 철도를 적극적으로 활용할 것을 계획하였고, 실제로 이를 실천에 옮겼다. 전쟁 발발 이후에는 남한 또한 철도를 전쟁에 적극적으로 활용하였고, 여러 철도 노선들을 확충하였다. 이렇게 만들어진 기틀이 전후(戰後) 냉전 체제 형성과 국가 경제 발전을 위해 활용되었고, 그 결과가 오늘날까지 이어지고 있다. 한국철도의 이러한 면모는 세계 철도사적으로 보편성과 특수성을 함께 가지고 있어 그 연구 가치가 매우 크다고 할 수 있다. 하지만 지금까지 한국철도사에서 6·25전쟁에 집중한 연구가 크게 이뤄지지 않았다. 따라서 본 연구에서는 6·25전쟁에서 철도의 역할과 그에 따른 영향력 등을 분석하고자 한다.

주제어 : 6·25전쟁, 철도, 연결, 교류, 분단, 국군, 미군, 인민군, 중공군, 소련

(원고투고일 : 2024. 7. 10, 심사수정일 : 2024. 8. 17, 게재확정일 : 2024. 9. 7.)

1. 서론

본 연구의 목적은 6·25전쟁 당시 한반도의 철도가 어떤 역할을 하였는지 살펴보는 것이다. 6·25전쟁 동안 남북은 철도를 적극 활용했다. 철도가 없었다면 양측 모두 전쟁 수행이 힘들었다.

당시 철도는 민중들의 삶에 큰 영향력을 끼치는 교통수단이었다. 18~19세기 철도는 각지로 사람과 물자 등 새로운 정치·경제·사회·문화적 요소를 신속하고 대량으로 이동시키는 역할을 했다. 이를 토대로 제국주의 세력들은 그들의 지배 영역을 확장하였다. 서구 열강이 아프리카 및 아시아, 아메리카 등 세계 여러 지역에 식민지를 세웠던 것이 대표적인 사례라고 할 수 있다. 일본 또한 한반도를 식민지로 만들고자 철도를 부설하였고, 식민지 운영 수단으로 이용하였다.

1945년 8월 15일 광복의 기쁨도 잠시, 한반도는 미국과 소련에 의해 분단되었다. 미국과 소련은 한반도에 부설되어 있던 철도를 통해 남과 북에 그들의 국가 운영 시스템을 적용하고자 했다. 하지만 1950년에 6·25전쟁이 일어났다. 전쟁 중 철도는 군대의 주요 이동 수단이었기에 집중 공격 대상이었다. 동시에 전쟁 수행을 위해서도 매우 중요한 수단이었다. 1951~1952년을 거치며 전쟁이 고착화하면서 철도는 각자의 체제 복구와 발전을 위한 중요 수단으로 활용되었다. 식민지 시기와 전쟁 당시 철도의 활용 여부가 세계 철도사(鐵道史)적으로 보편성을 나타낸다면, 분단의 시작과 고착화에서의 한국철도의 역할은 특수성을 보여주는 사례라고 할 수 있다.

하지만 이러한 6·25전쟁과 한국철도에 대한 연구는 아직 빈약하다. 『한국철도사』, 『한국철도 100년사』 등 과거 철도청에서 발간한 편년체 자료들이 있으나 여기에는 6·25전쟁 관련 내용들이 빈약하다. 1953년 대한민국 교통부에서 펴낸 『한국교통동란기』가 6·25전쟁 당시 철도원들의 활약상을 구체적으로 서술하였다. 하지만 6·25전쟁 전(全) 기간을 다룬 것이 아니라 1950년 6월 말부터 1951년까지 다루는 데 그쳐 1952~3년에 대한 내용을 담지 못한 한계가 있다.

기존 연구들도 대체로 남한을 중심으로 하고 있어 북한의 철도사, 특히 6·25전쟁에 대해서는 아직 빈약하다. 북한은 전형적인 주철종도(主鐵從道) 형태로 체제의 발전을 꾀했고, 특히 전쟁에 철도를 적극적으로 활용하였다. 오랫동안 서로 다른 체제를 유지해 온 남북의 철도는 두 사회의 특징을 잘 나타내기 때문에 이에 대한 깊이 있는 연구가 반드시 필요하다.

북한의 철도 관련 1차 문헌인 『조선지리선서-운수지리』, 『조선교통운수사2(철도운수편)』를 비롯하여 북한에서 펴낸 6·25전쟁 관련 1차 문헌인 『조선전사』, 『김일성 저작집』, 『로동신문』 등에 대한 접근이 과거에 비해 쉬워져 본 연구에 큰 도움이 되었다. 남한 내에서도 김한태의 저서 『북한의 철도』, 김동혁의 박사학위 논문 「북한 철도 정책과 남북협력」, 이강민의 석사학위 논문 「해방 이후 북한철도 재건 과정 연구(1945-1948)」, 김태윤의 「해방 직후 북한 철도시설의 실태와 복구양상(1945~1948)」, 서보혁의 「북한의 산업화와 철도 근대화 정책」, 한국교통연구원의 『동북아 북한교통물류 이슈페이퍼』 등이 북한 철도에 대한 대표적인 연구 결과물이라 할 수 있다. 위 자료들 또한 본 연구에 있어 큰 도움이 되었다. 하지만 6·25전쟁에 대한 내용만을 전문적으로 다루는 데에는 한계가 있어 본 연구에 착수하게 되었다.

2. 해방 이후 한반도 철도 현황

광복 이후 한반도의 분단은 철도의 단절로부터 시작되었다. 1945년 8월 26일 소련군 사령관 치스차코프(Ivan Mikhailovich Chistyakov) 대장은 평양 입성 전 일본군 평양수비대장 다케시타 요시하루(竹下義晴) 중장에게 「평양수비대 무장해제절차」 11개 항목을 지령했다. 이 지령에는 경의선 열차의 황해도 사리원 이남 구간 운행을 중단한다는 내용이 포함되어 있었다.¹⁾ 이때부터 오늘날 북한 지역에서의 남행(南行) 열차 운행이 중단되어 남북 교류가 단절되기 시작했다.

미국은 소련보다 늦은 9월 8일 한반도에 들어왔다. 미국도 소련처럼 먼저 철도 교통을 단절시켰다. 이는 소련이 먼저 철도를 단절시켰던 것처럼 미국 또한 이러한 조치가 있어야 한다고 생각했기 때문이었다. 이는 경의선과 경원선 등 북행(北行) 열차의 운행 중지로 이어졌다.

그렇다면 양측이 철도의 단절부터 취한 이유는 무엇이었을까? 그것은 38선을 기준으로 서로의 관할 내부만 통치하겠다는 의미였다. 하지만 이는 일제강점기부터 계속되어 오던 교류의 단절을 불러왔고, 결국 남북 분단의 시작점이 되고 말았다. 비록 미군정 사령관 하지(John Reed Hodge) 장군이 38선을 기준으로 한 남북 분할 점령은 앞으로 조선 정부가 생길 때까지만이라고 언론에서 밝혔으나²⁾, 결과적으로 이는 분단을 촉발하는 행위로

1) 김국후, 『평양의 소련군정』, 파주: 한울아카데미, 2008, 36~38쪽.; 김선호, 『조선인민군: 북한 무력의 형성과 유일체제의 기원』, 서울: 한양대학교출판부, 2020, 89쪽.

2) 『매일신보』 1945년 9월 12일.

작용하고 말았다.

일제강점기 한반도의 철도는 만주와 일본을 신속히 연결하는 한편 한반도 내 식민 통치를 위한 수단으로 작용하였다. 그 결과 한반도는 주요 철도망을 통해 교류와 소통이 오가는 구조로 바뀌었다. 경부선·경의선·호남선·경원선 등 소위 X자형 철도가 바로 대표적인 사례였다. 그리고 일제 말엽에는 이른바 남면북양(南綿北羊)이라는 말처럼, 한반도가 사실상 제2차 세계대전을 치르기 위한 병참 기지로 개편되어 있었다. 각종 기자재를 비롯한 시설물 등도 북한에 훨씬 많은 양이 남아 있었고, 부설된 길이와 차량 댓수 등 모든 분야에서 북한이 남한보다 앞서 있었다.

[표 1] 해방 당시 남북한 철도 개황

구 분	남 한	북 한	합 계
영업 킬로미터	2,642km	3,720km	6,362km
기관차 대수	488량	678량	1,166량
객차 대수	1,280량	747량	2,027량
화차 대수	8,424량	6928량	15,352량
역 개수	300개	462개	762개
종사원(명)	55,960명	44,567명	100,527명

* 출처: 한국철도공사, 『철도주요연표』, 2022, p. 84.

하지만 일제가 일본인 직원들에게만 핵심 기술을 알려주었고, 정작 한국인 직원들은 단순 노무 분야에만 종사하도록 했기 때문에 당장 일본인 직원들이 철수하자 업무 공백이 발생했다. 따라서 미국과 소련은 일본인 조선총독부 철도국 직원들을 잔류시

키려 했다. 그러나 한국인 직원들의 거센 반발에 부딪혀 일본인 직원들을 철수시켜야만 했다. 대신 그 자리를 미군은 필리핀 등지에서 철도 관련 병과에 종사하던 병력을 투입하였고, 소련은 소련 내 거주 중이던 고려인들 중 철도 분야 전문가 등을 파견하는 방식으로 이 문제를 해결하였다.

분단과 단절로 인해 한반도 내 철도의 역할도 변하게 되었다. 그것은 기존 일제의 식민 통치를 위해 운영되던 철도가 미국과 소련의 시스템을 접목한 각각의 체제 발전에 쓰이게 되었다는 점이었다. 먼저 미군정은 1946년 5월 군정청 법령 제75호(1946.5.7.) 「조선철도의 통일」을 발표, 남한 내 생활 개선과 각종 산업의 발달을 위해 사설(私設) 철도를 모두 국유화하여 효율을 높이고자 하였다. 이로써 남한 철도는 1946년 5월 17일부로 완전히 국영(國營) 체제로 전환하였다.³⁾ 하지만 경제난을 비롯해 9월 철도 총파업 등 사회 혼란이 극심했다. 미군정은 당시 남한 내 이러한 혼란은 경제난을 극복해야만 해결할 수 있다는 결론을 내렸다. 1945년 이래 철도 수송이 원활하지 않아 당시 경제가 제대로 운영되지 못하였기 때문이라고 생각했기 때문이었다.

실제로 광복 직후 남한 내 경제 상황은 매우 좋지 않았다. 물가가 치솟아 사회 혼란이 극심했다. 여기에 미군정이 예산 절감을 이유로 철도 종사자들에 대한 급여를 월급제에서 일급제로 변경하자 당시 종사자들이 극심하게 반발했다. 그 결과는 1946년 9월 28일 부산을 시작으로 전국적으로 일어난 철도 총파업으로 이어졌다. 여기에 좌익 계열이 파업에 참여하면서 사회가 더욱 혼란에 빠졌다. 철도 총파업의 여파로 인해 대구 일대에서는 10·1 사건이 발생하는 등 사태가 매우 악화되었다. 결국 이 사태는 미군정의 강력한 무력 탄압으로 진압되었으나 사회 혼란은 더

3) 철도청, 『한국철도사』 제4권, 서울: 철도청 공보담당관실, 1992, 78쪽.

욱 가중되었고 그만큼 주민들의 삶이 피폐해질 수밖에 없었다.

이러한 경제난의 해결을 위해 미군정은 경제 안정을 추진했다. 경제 안정이 없으면 남한 내 혼란이 계속될 것이라는 생각 때문이었다. 실제로 총파업이 끝난 이듬해인 1947년 1월, 당시 미군정 아놀드 장관이 나와서 언론 인터뷰를 가지는 등 경제 안정화를 위해 노력하였다.⁴⁾ 그럼에도 불구하고 남한은 원조 경제 구조에서 벗어나지 못했다.

하지만 계속해서 원조 경제에만 의존할 수는 없었다. 따라서 신생 대한민국의 경제 발전을 위한 기반 시설을 놓는 데 원조 자금이 투입되었다. 특히 일제강점기에 계획하였으나 미처 제대로 부설하지 못한 철도 노선들을 부설하는데 도움이 되었다. 이른바 3대 산업선 철도라고 불리는 영암선, 태백선, 문경선 등이 바로 그런 노선들이었다. 이들 지역 철도는 지하지원을 신속히 도시로 공급, 국가 경제 발전에 이롭게 하기 위해 부설되었다. 당시 사회 안정과 경제 발전을 위해 투입된 원조 자금으로는 미군정 통치 기간에는 「점령지역 행정구호 원조」(Government and Relief in Occupied Areas: GARIOA, 1945.9.~1948.8.15.)가 있었고, 대한민국 정부 수립 이후에는 「대한민국과 미합중국 간의 원조 협정」(Economic Cooperation Administration, 약칭 한미원조 협정 또는 ECA)가 있었다.

1948년 8월 15일 대한민국이 출범, 미 군정장관 하의 모든 행정권이 정식으로 대한민국 정부로 이양되었다. 원활한 철도 운송은 곧 민생 안정과 경제 발전, 그리고 국가의 존립을 유지하는 핵심 요소였기 때문에 신생 대한민국 정부는 철도를 중시했다. 1948년 7월 제정된 『대한민국 제헌헌법』 제87조에 철도의 국가적 지위가 명시되어 있다.

4) 『조선일보』 1947년 1월 4일.

제87조 중요한 운수, 통신, 금융, 보험, 전기, 수도, 가스 및 공공성을 가진 기업은 국영 또는 공영으로 한다. 공공필요에 의하여 사영(私營)을 특허하거나 또는 그 특허를 취소함은 법률의 정하는 바에 의하여 행한다. 대외 무역은 국가의 통제 하에 둔다.

한편 남한 내 철도를 유지하는 데 군 병력이 투입되었다. 1948년 9월 1일 미군정 산하 조선경비대와 해안경비대가 각각 육군과 해군으로 새로 발족하여 한국군이 최초로 창설되었다. 이듬해 10월 1일, 육군항공사령부가 공군으로 독립, 육·해·공 3군 체제가 성립되었다.⁵⁾ 새로 출범한 한국군은 1949년 8월 12일 한국군 최초의 대대 규모 철도 부대 창설에도 나섰다. 그것은 바로 용산 육군 병참단 내에 301대대의 창설이었다. 301대대는 병참단 통제 하에 철도를 이용한 인력, 장비, 물자의 수송 근무를 이루기 위해 창설되었다. 6·25전쟁 발발 후에는 1951년 1월 10일부로 제301철도대대를 철도연대로 승격 개편하여 제1, 2, 3대대와 수송대 및 본부중대로 편성되었다. 주요 임무는 철도 차량을 운전하여 병력 및 화물 수송을 지원하고 철도 운용 구간에 대하여 선로 보수업무와 철도차량 일일 검사, 부대정비 야전장비 업무를 수행하는 것이었다. 또한 발착지 운용 및 열차이동에 대하여 기술인 통제업무를 수행하고 대대의 행정, 보급 및 교육 사항에 대하여 감독 및 지원도 수행하였다. 지휘관계는 육군본부에 소속되어 있었다.⁶⁾

그렇다면 북한은 철도를 어떻게 이용하였는가? 1945년 8월 이후 북한에서는 김일성을 중심으로 공산주의 체제가 자리를 잡

5) 국방부, 『국군 50년사』, 서울: 국방부, 1998, 9쪽.

6) 한국철도문화재단, 『新한국철도사』 총론, 세종: 국토교통부대전: 한국철도공사대전: 한국철도시설공단서울: 한국철도협회, 2019, 191쪽.

았다. 당시 김일성은 철도의 위상을 높이 평가하며 그의 정치적 기반을 다지는 데 활용하였다. 특히 ‘철도가 운영되는 것은 인체에 비유하면 혈액이 순환되는 것과 같다.’면서 철도 종사자들을 독려하였다.⁷⁾

당시 북한은 소련 및 동유럽권 국가로부터 철도 설비를 원조 받았다. 그리고 소련의 기술자들이 북한에 들어와 철도를 비롯한 사회 여러 분야의 기술을 전수하였다. 북한 주재 소련군 제 25군 운송장교들이 지휘하는 소비에트 철도부대와 고려인 출신 철도인들도 복구에 참여하였다. 이는 해방 직후 북한 철도 일부를 정상 가동할 수 있도록 기술지원을 하기 위함이었다.⁸⁾ 한편 이 과정에서 소련은 북한에서 전리품과 상품을 소련으로 반출하였다. 이를 위해 일반 철도의 수송을 전면 중단하기도 했다. 1946년 4월까지도 북한 철도수송의 50%가 소련군의 수요를 충당하는 것이었다.⁹⁾ 즉, 북한의 철도는 남한보다 경제적인 면에서 훨씬 앞서 있었음에도 불구하고 경제적인 발전보다는 소련으로의 물자 반출 및 김일성의 권력 장악용으로 이용되었다.

또한 북한도 철도의 국유화를 헌법에 명문화하였다. 헌법에 철도의 국유화를 넣은 것은 남북 공통 사항이었으나 남한이 경제 발전을 위해서였던 것에 반해 북한은 내부 통제와 김일성 체제의 공고화에 더 집중했다는 게 큰 차이라 할 수 있다. 1948년 7월경 공포한 『조선민주주의인민공화국 헌법』 제5조의 내용은 다음과 같다.

7) 『정로』 1946년 7월 7일.

8) 김태운, 「해방 직후 북한 철도시설의 실태와 복구양상(1945~1948)」, 『한국민족운동사연구』 92호, 2017, 266쪽.

9) 전현수, 「산업의 국유화와 인민경제의 계획화: 공업을 중심으로」, 『현대 북한연구』 2권 1호, 1999, 82쪽.

제5조 광산·자원부원·삼림·하해·주요 기업·은행·철도·운수·항공·체신기관·수도 및 전 일본 국가 일본인 또는 친일본자의 일체 소유는 국가의 소유다. 대외무역은 국가 또는 국가의 감독 밑에서 수행한다.

이 결과 북한의 철도·체신·은행·광산들은 100% 북한 정권의 소유가 되어 공산주의 체제가 확립되었다. 이와 함께 교통성이 설치되어 초대 교통상에 주녕하(朱寧河)¹⁰⁾가 임명되었다. 교통성은 소련의 지원으로 철도를 비롯한 모든 교통시설 및 복구 작업을 관리하였으며, 북한의 철도를 평양을 중심으로 하는 체제로 조정하였다. 이듬해인 1949년 박의완(朴義玩)을 초대 철도상으로 하는 철도성이 출범, 교통성에서 독립하였다.¹¹⁾

한편 이 시기 중국에서는 만주 등을 놓고 제2차 국공 내전이 한창 벌어지고 있었다. 제2차 세계대전에서 패배한 일본이 만주에 대한 지배권을 소련으로 넘기면서 이 지역은 일시적으로 소련 관할이 되었으나 이번에는 공산당과 국민당이 대결을 벌였다. 그리고 그 여파가 북한으로 확대되었다. 북한은 중국 공산당을 도왔고, 결국 공산당이 승리했다. 이는 곧 북·중 우호의 증거로 작용하게 된다.¹²⁾ 이로 말미암아 중국 공산당이 6·25전쟁에 참전하게 된다.

북한 정권 탄생 이후 눈여겨볼 만한 철도 정책 중 하나가 바

10) 주녕하(朱寧河, 1908~1956). 1945년 함경남도 임시인민위원회 위원이었으며, 1948년 9월 교통상을 거쳐 1948년에는 주 소련 북조선 초대 대사를 역임하였다. 6·25전쟁 중에는 교통상·외무상을 역임하였다. 하지만 1953년 8월 종파분자로 몰려 실각하였다가 1956년에 다시 교육상으로 내각에 복귀하였다. 그러나 이내 다시 실각, 노동교화소로 추방된 것으로 알려진다. (출처 : 김광운, 『북한 정치사 연구 I』, 서울: 도서출판 선인, 2003, 98쪽.)

11) 박중철임지호, 「전쟁시기 북한철도에 대한 연구: 북중관계를 중심으로」, 『한국동북아논총』 제25권 제4호 (통권 제97호), 2020, 53쪽.

12) 박중철임지호, 같은 글, 64쪽.

로 6·25전쟁 준비였다. 북한은 1949년 2월 최고인민회의 제2차 회의에서는 ‘2개년 인민경제계획’을 수립, 철도에서도 증산(增産)·증송(增送) 투쟁을 벌이게 하였다. 북한은 이러한 ‘2개년 인민경제계획’이 북한 내부 경제 성장을 이끌었다고 평가하며, 이를 성공적으로 이끈 데에는 김일성의 지도력이 뒷받침되었다고 주장한다.¹³⁾ 이를 위해 때로는 초과 수송 및 질 낮은 석탄 사용 등도 ‘혁명의 수단’이라는 이름으로 둔갑하였다. ‘혁명의 수단’이란 인력과 물자를 수송하는 데 있어 안전과 기술보다는 수단과 방법을 가리지 않고 밀어 붙이는 것을 의미한다.¹⁴⁾ 이는 곧 김일성의 통치와 6·25전쟁을 정당화하는 수단으로 이용되었음을 나타내는 것이었다.

김일성은 “군수품과 후방물자를 전선에 제 때에 수송해야 하는데, 적기의 폭격으로 철도와 도로가 파괴될 경우 인민들을 동원, 제 때에 복구하여 군수품과 후방물자 수송에 만전을 기해야 한다”고 하면서 “전시수송 조직을 합리적으로 하며 기관차와 화차 등 철도 운수 수단들을 제 때에 수리하고 그 리용률을 높여야 하겠다”는 등 철도의 군사적 가치를 강조하였다.¹⁵⁾

그 일환으로 1950년 3월 20일부터 38선 이북 5km 이내 거주민들에게 소개령(疏開令)을 내려 이 지역 민간인을 철수시켰다. 그리고 5월 초부터 전투 부대를 38선 일대로 배치하였고, 6월 중순에는 각 사단을 ‘대기동작전 연습’이라는 명분으로 38선 쪽으로 배치하였다. 이 때 사용된 주 교통수단이 바로 철도였다. 북한은 6·25전쟁 발발과 동시에 300여 명의 철도 기술자로 구성된 철도공작대를 군대와 함께 남파하였는데, 이는 파괴된 철도

13) 철도출판사, 『(조선부문사)조선교통운수사 2: 철도운수편』, 평양: 철도출판사, 1988, 84~94쪽.

14) 『로동신문』 1947년 9월 30일.

15) 윤상원, 『동아시아의 전쟁과 철도』, 서울: 도서출판 선인, 2017, 198쪽.

를 신속하게 복구하여 자신들의 전쟁 수행을 유리하게 하기 위함이었다.¹⁶⁾ 실제로 북한은 남한에서 징발한 인원들을 철도 복구 작업에 투입하며 남한의 철도를 군사 목적으로 사용하고자 하였다.¹⁷⁾

위대한 수령님께서서는 교통성을 6월 26일 조직된 조선민주주의인민공화국 군사위원회에 소속시켜 교통운수의 모든 사업을 철저히 군사위원회의 지도를 받도록 조치하였다. (중략) 교통성을 군사위원회에 소속시킨 것은 전시수송사업에 대한 위대한 수령님의 유일적 령도를 확고히 보장하며 철도운수의 모든 수단과 력량을 조국해방전쟁의 승리를 보장하는 데 철저히 복종시켜나갈 수 있게 하는 현명한 조치였다.

위대한 수령님께서서는 교통성을 군사위원회에 소속시켜 수송사업에 대한 령도체계부터 전시환경에 맞게 세워주신 데 뒤이어 수송 조직과 지휘, 역사업, 운수 수단과 시설들의 관리운영과 복구 및 보수사업 등 철도운수 부문의 모든 사업을 전시체제로 개편하게 하시었다.¹⁸⁾

16) 철도출판사, 같은 책, p. 109.; 김일성, 『김일성저작집 6』, 평양: 조선로동당출판사, 1986, 23쪽.

17) 박진목, 『내 祖國 내 山河 : 논픽션』, 서울: 계몽사, 1976, 73쪽.

18) 철도출판사, 같은 책, 99~100쪽.

3. 6·25전쟁과 한반도의 상황

가. 전쟁 초기(1950년) 철도의 역할

1) 전쟁 발발과 낙동강 전선의 형성

1950년 6월 25일 새벽 4시 북한이 남침을 감행하였다. 전쟁 초기 전세(戰勢)는 북한군에게 유리했다. 남한은 개성(開城) 일대를 시작으로 서울을 비롯한 38선 이남 지역을 내어주는 등 계속해서 후퇴를 거듭하였다. 여기서 주목할 점은 군(軍)을 포함한 모든 국가기구가 어느 특정 지역에서 완전히 철수하더라도 제일 늦게까지 남아 있던 기관이 바로 철도였다는 점이다. 당시 제일 늦게 철수하는 병력을 이동시키기 위해서는 반드시 철도를 이용해야 했기 때문이다.¹⁹⁾

전쟁 초반 38선 이남 지역에서는 남침으로 큰 혼란을 겪었다. 결국 개성과 토성(土城), 문산 등 경의선 연선(沿線) 지역들이 함락당했다. 철도 또한 북한군의 수중에 떨어질 수밖에 없었다. 강원도 춘천을 비롯해 삼척 일대 또한 38선과 매우 가까운 위치 덕분에 전쟁이 일어나고 얼마 되지 않아 고스란히 북한군에게 점령당했다. 그나마 유치 중인 열차에 최후의 국군 병력을 태우

19) 교통사편찬위원회(交通史編纂委員會), 『한국교통동란기』, 서울: 교통부, 1953, 41~53쪽. 『한국교통동란기』는 6·25전쟁 당시 한국철도의 실상과 철도가 전쟁에 어떻게 동원되었는지, 그것이 어떤 의미를 담고 있는지를 기록하고 있다. 특히 당시 김석관(金錫寬) 교통부 장관을 비롯하여 일선 철도원들의 수기(手記)까지 생생히 기록하고 있어 사료(史料)로서의 가치 또한 매우 높다.

고 후방으로 이송하는 것이 당시로서는 최상이었다는 이 지역 철도원들의 증언이 있었다.²⁰⁾

서울도 마찬가지였다. 철도가 사실상 유일한 육상 교통수단이었기에 피난민들이 제일 먼저 몰린 곳 또한 철도였다. 그러나 모든 피난민들을 수용하기에는 역부족이었다. 정부의 이동 및 군(軍) 수송에서도 마땅한 교통수단이 철도뿐이기 때문이었다. 때문에 피난민 수송은 정부 및 군(軍) 수송보다 뒤로 밀릴 수밖에 없었다. 실제로 전쟁 발발 소식이 전해지자 바로 철도는 전시(戰時) 수송 체제로 전환하여 정부의 후퇴 및 비상 운송을 도왔다.²¹⁾

6월 27일, 정부는 1차로 수원으로의 천도(遷都)를 결정하였다. 정부 이전용 특별열차가 서울역을 빠져나간 시각은 6월 27일 12시, 한강철교가 끊기기 불과 14시간 전이었다.²²⁾ 하지만 수원과 천안, 대전 등도 사정이 어렵기는 마찬가지였다. 결국 정부는 대전과 대구를 거쳐 최종적으로 부산으로 천도하였다. 수송본부 또한 정부를 따라 부산에 설치되었지만 교통부 본부는 대구에 남았다. 이 시기 철도는 군(軍) 수송을 최우선으로 하는 군사 수송 체제였기에, 당시로서는 최전방 지역이었던 대구가 철도를 통한 군사 수송에는 적임지였기 때문이었다. 따라서 교통부 산하 전시군사수송본부(戰時軍事輸送本部)가 편성되었고, 당시 철도 직원의 2/3 가량인 약 19,300명이 배속되어 군사수송지휘관의 지휘 아래 군수물자와 피난민 수송 등의 임무를 수행하는 준(準) 군사 조직과 같이 운영되었다.²³⁾ 당시 전선(戰線)은 대구와

20) 교통사편찬위원회, 같은 책, 54~60쪽.

21) 교통사편찬위원회, 같은 책, 62쪽.

22) 교통사편찬위원회, 같은 책, 74~90쪽.; 박홍수, 『달리는 기차에서 본 세계』, 서울: 후마니타스, 2015, 444쪽.

23) 윤상원, 같은 책, 214쪽.

마산, 그리고 영천과 경주 일대로 형성되어 이른바 ‘낙동강 방어선’이라는 이름으로 불리게 된다.

철도를 중심으로 한 군사 작전 체계를 마련하는 것은 한국군 뿐만 아니라 미군에게도 그대로 적용되었다. 한국에 첫 파병된 미(美) 전투 부대는 제24사단이었다. 이들은 1950년 7월 1일 오전 8시 일본 후쿠오카의 이타즈케(板付) 공군기지를 출발해 오후 1시경 부산 수영비행장에 상륙, 그날 오후 10시 부산역에서 대전역까지 열차로 이동하였다.²⁴⁾ 뒤를 이어 한반도에 파병된 유엔군 병력 또한 부산에 상륙, 경부선 철도를 통해 각지로 파병되었다.²⁵⁾

1950년 7월 1일 미 극동군사령관 맥아더 원수는 한강 이남을 따라 형성된 최초의 폭격선을 발표하고, 폭격선 북쪽 목표에 대해서는 아무 제한 없는 공격을 가해도 된다고 지시했다.²⁶⁾ 이는 북한의 주요 시설을 파괴함으로써 전쟁에 필요한 보급선을 차단하여 남하를 저지하는 데 주 목적이 있었다. 여기서 주 파괴 대상이 바로 주요 철도 시설이었다.

서울 점령 후 남하를 계속한 북한군은 남한 내 철도를 주요 공격 목표로 삼고 총공세를 펼쳤다. 따라서 6·25전쟁 초기 주요 전선(戰線)은 철도, 특히 경부선을 따라 이동하였다. 오늘날에도 주요 간선으로 꼽히는 경부선은 당시 남한 정부의 천도(遷都) 통로이자 유엔군 등 수많은 병력과 물자 운반 통로 역할을 하였다.²⁷⁾ 따라서 주요 전선(戰線)은 경부선을 중심으로 형성되었다.

북한군은 경부선 외에도 호남선 및 전라선 철도를 중심으로 전선(戰線)을 펼치는 한편 모든 철도의 일반화물 수송을 제한하

24) 서울신문사, 『주한미군30년 : 1945-1978』, 서울: 행림출판사, 1979, 146쪽.

25) 유엔평화기념관 내 설명자료. (부산 남구 흥곡로320번길 106(대연동) 소재)

26) 윤상원, 같은 책, 240~245쪽.

27) 서울신문사, 같은 책, 146쪽.

고 군수품 수송만 하도록 전환하였다. 그리고 폭격에 대비해 주간 운행을 금지하고 야간 운행을 원칙으로 정했다. 또한 각 철도 지구별로 지구수송지휘부를 구성하였다. 아울러 임시급수조와 열차검사조를 54개소에 파견해 전시철도복구연대와 전시철도복구지휘국을 신설, 파괴된 철도에 대한 대책을 강구하도록 했다. 이후 임시 의정부철도분국과 개성철도분국을 조직하여 경원선과 경의선의 단절 구간 복구에 주력하였고, 1950년 7월 17일 ‘남부해방지역임시철도관리국’을 조직하여 이남 지역 철도수송 전반을 총괄하도록 했다.²⁸⁾ 그 결과 북한군은 개전(開戰) 약 1개월 만에 낙동강 일대까지 손쉽게 밀고 올 수 있었다. 7월 말 기준으로 북한군은 경상도 일부 지역만 점령하지 못한 상황이었다. 수세(守勢)에 몰린 국군과 유엔군은 낙동강 방어선을 최후의 방어선으로 구축했다. 이 방어선의 최전방이 바로 오늘날 경북 칠곡군 왜관읍 일대였다. 『한국교통동란기』는 관련 내용을 다음과 같이 기록하고 있다.

한국전쟁기의 전략상 주도선(主導線)은 철도였다는 것은 우리들 뿐이 아니라 전 세계가 공인(共認)하는 바로 전략상에 그 유례를 보지 못한 가열(苛烈)한 화력 공격으로 인하여 철도는 문자 그대로 만신창이였다. (중략) UN군의 공중공격을 피하려 적은 각 「터널」을 탄약 집적소(集積所)나 대피소로 이용함으로써 받은 피해는 복구는 고사하고 철도운영상에 지대한 두통사(頭痛事)였다. 겨우 여전(如前)의 면목을 간신히 보전한 경부선 지천(枝川) 이남 동해선(東海線) 경주(慶州) 이남 경전남부선(慶全南部線) 함안(咸安) 이남만을 제외하고는 거의 사멸(死滅)의 경(境)을 연상할만치 파괴되었던 것이다.²⁹⁾

28) 김선철, 「북한의 철도는 왜 만신창이가 됐나」 『동북아북한교통물류 이슈페이퍼』, 2013-20호, 고양: 한국교통연구원, 2013, 3쪽.

그렇다면 북한의 기록도 함께 살펴보기로 한다. 북한은 남한이 북한을 먼저 침략하였고, 이를 막아내고자 전쟁을 일으켰다고 주장하였다. 그리고 이러한 침략에 맞서기 위해 무력을 동원하겠다고 선전하였다. 김일성은 개전(開戰) 직후 다음과 같은 내용의 방송 연설을 하였다.

공화국 북반부 인민들은 (중략) 모든 힘을 전쟁승리로 동원하여야 하겠습니다. (중략) 전선에 대한 일체 필수품과 군수품의 긴급수송을 보장하며 부상병들에 대한 따뜻하고 친절한 구호사업을 조직하여야 하겠습니다. (중략) 공화국 북반부의 로동자, 기술자, 사무원들은 공장, 제조소, 교통운수, 체신기관들은 적들의 침해로부터 수호하며 맡겨진 모든 임무를 충실히 실행하며 전선의 요구를 민첩하게 보장하여야 하겠습니다.³⁰⁾

북한의 문헌은 구체적인 역명(驛名)까지 나오지는 않으나 낙동강 최전선 역까지 철도를 운영했다고 기록하고 있다. 이를 보면 정황상 경부선 약목역(若木驛)³¹⁾까지 운영했다고 볼 수 있다.

위대한 수령 김일성 동지께서는 전쟁이 일어나자 우선 당시 철도운수사업과 룡해운사업을 맡아보던 교통성을 조국해방전쟁개시와 관련하여 1950년 6월 26일에 조직된 조선민주주의 인민공화국 군사위원회에 소속시켜 교통운수의 모든 사업을 철저히 군사위원회의 지도 밑에 조직 집행하여 나가도록 하시었다. (중략)

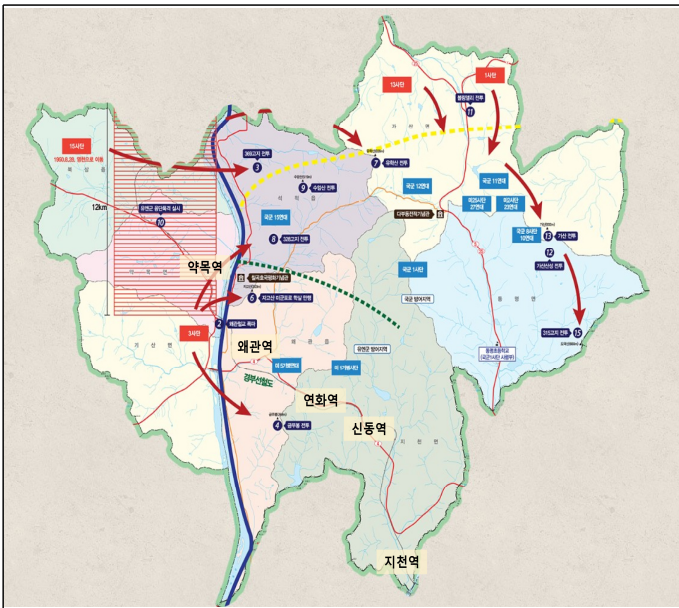
29) 교통사편찬위원회, 같은 책, 376~377쪽.

30) 김일성 저작집 6, 「모든 힘을 전쟁의 승리를 위하여」- 1950년 6월 26일 김일성의 방송 연설, 평양: 조선로동당출판사, 1980, 14쪽.

31) 경북 칠곡군 약목면 칠곡대로 635번지(북성리) 소재. 1918년 7월 28일 보통역으로 개업하여 현재까지 이어져 오고 있으며, 컨테이너 화물을 주로 취급한다. 1일 상행 8회 및 하행 5회 여객열차가 정차한다. (출처 : 레즈코레일 홈페이지 내 기차역 정보.)

위대한 수령 김일성 동지께서는 철도운수 시설들을 신속히 복구할 수 있도록 1950년 7월 8일 조선민주주의 인민공화국 군사위원회 결정으로 교통성 전시철도복구련대를 조직하도록 하시였으며 뒤이어 8월 21일 조선민주주의 인민공화국 군사위원회 명령으로 전시철도복구련대를 전시 철도복구 지휘국으로 확대 개편하여 철도 복구력량을 더욱 늘이도록 하시였다. (중략) 우리의 용감한 기관차 승무원들은 락동강 최전선의 역까지 군수열차를 몰아 전선수송을 보장하였다.³²⁾

[그림 1] 1950년 8-9월 경북 칠곡군 지역에서 벌어진 전투 양상과 철도 현황



* 출처: 칠곡호국평화기념관 홈페이지. (*지도 내 역명(驛名)은 저자가 직접 표기)
<https://www.chilgok.go.kr/chppm/contents.do?mld=0402000000>
 (검색일: 2024. 7. 5.)

32) 철도출판사, 같은 책, 95~125쪽.

2) 인천상륙작전과 중공군의 개입

1950년 9월 낙동강 전선에서 유엔군의 총공격이 개시되었다. 마침 이 시기에 인천상륙작전이 있었다. 남북이 고립된 북한군은 연일 패퇴를 거듭하였고, 9월 28일 서울마저 포기한 채 북상하였다. 반격을 위해 경부선에 철도복구대가 투입되었다. 그 결과 10월 8일 부산-서울간 열차 운행이 재개되었다. 이어 철도복구대는 국군을 따라 북상하여 10월 25일 평양에 공작창 파견대를 설치하였다. 그 결과 11월 12일 서울-대동강 사이에 남북 연결 열차가 운행될 수 있었다.³³⁾

또한 교통부는 유엔군 공병대와 긴밀한 협조 아래 경부선·중앙선·충북선·충남선·경북선 등 여러 철도에 대해 긴급 복구작업을 시행하였다. 당시 충북선과 충남선, 경북선 등은 완전한 개통에도 이르지 못한 상황이었으나 각 지선(支線)의 보강과 확보가 군사적으로 중요한 상황이었기에 유엔군이 일본에서 공수한 일본 철도의 고정(固形)을 개조·보강하여 작업이 이뤄졌다.³⁴⁾

어려움에 빠진 북한군은 1950년 9월 북한은 군사위원회 회의 결정 35호 ‘전시철도운수사업강화대책에 대하여’를 발표했다. 여기에는 전시철도복구지휘국을 정규 군대로 조직하여 예하에 300여 명으로 조직된 철도공작대를 구성한다는 내용이 담겨 있었다.³⁵⁾

위대한 수령 김일성 동지께서 제시하신 조국해방전쟁 제2단계시기 철도운수 부문 앞에 나선 과업은 급변한 정세의 요구에 맞게 인민 군대의 방어전투에 필요한 수송과 후퇴수송을 성과적으로 보장하며 한 대의 기관차와 화차라도 적의 손에 들어가지 않도록

33) 윤상원, 같은 책, 198쪽.

34) 윤상원, 같은 책, 199쪽.

35) 김선철, 같은 글, 3쪽.

록 하는 것이다. (중략) 안동철도관리국에서는 정세의 급격한 변화에 따라 9월 16일부터 영주 지방에 있는 인민군 부상병들을 집중적으로 수송하기 시작하였으며, 9월 20일부터는 최전선의 도처에 있는 군수물자 예비들을 후방으로 수송하기 시작하며 마지막까지 후퇴 수송을 성과적으로 보장하였다. (중략) 순천철도출장소 일꾼들도 기관차 1대에 유개차 2량을 연결하고 순천을 출발하여 관촌차굴*에 도착하였다. 당시 관촌에는 벌써 적들이 들어와 있었다. 그리하여 이들은 적들과 치열한 전투를 벌리면서 후퇴수송을 보장하였다. (차굴 : 터널의 북한말.)³⁶⁾

당시 북한군은 후퇴하는 상황을 ‘조국해방전쟁 제2단계’ 또는 ‘전략적 후퇴’ 등으로 표현하며 애써 포장하였다. 폭격이 심하게 이뤄졌던 북한 지역에서 철도의 복구는 전쟁의 성패를 가르는 일이었다. 그러나 미 공군의 폭격을 피해 진행되는 복구 작업은 주간을 피해 대부분 야간에 이뤄질 수밖에 없었다. 미 공군 정보보고서에 서술된 철도 복구 양상은 다음과 같다.

적은 그들의 복구작업에 방대한 인적자원을 계속 투입했다. (중략) 정확한 정보에 의하면, 적은 주요 복구사업을 해질녘에 시작하며 통상 6~8시간 내에 철도수리를 마친다. 모든 복구활동이 동시에 수행되기 때문에 일반적으로 철로는 자정부터 일출 때까지 활용될 수 있다. 예컨대 적은 신안주와 평양 사이에 철도감시원을 두고 차단된 철로를 찾아, 민간인 노동자들을 고용하여 폭격 이후에 가능한 한 빨리 폭탄구멍을 메우는 작업을 실시하도록 했다. 밤이 되면 숙련된 군 복구요원들이 재료와 장비를 지니고 철도를 수리하기 시작했다.³⁷⁾

36) 철도출판사, 같은 책, 129~131쪽.

37) 김태우, 『폭격: 미공군의 공중폭격 기록으로 읽는 한국전쟁』, 서울: 창비, 2013, 104~105쪽.

특히 당시 원산은 주요 항구도시이자 평원선·동해북부선·경원선 등 여러 철도가 지나가는 철도의 요충지였다. 원산기관차공장은 한반도에서 두 번째로 큰 열차 수리 시설이었으며, 원산에 있던 정유소 또한 당시 한반도에서 가장 큰 석유 저장 시설이었기에 평양과 더불어 집중 폭격 대상이었다.³⁸⁾ 따라서 38선을 돌파한 국군과 유엔군은 원산을 점령하고자 했다. 서부 지역 전선(戰線)이 경의선을 따라 해주·평양으로 북상하였다면 동부 지역 전선은 원산·함흥 등 동북 지방 주요 도시들을 목표로 북상하였다.³⁹⁾ 그러나 북진(北進)에서 군수물자 지원이 최대 문제였다. 그것은 항만능력의 제약과 병참선 파괴로 인한 수송력의 부족으로 북쪽 전선으로의 증가하는 소요를 충당하기 어려웠기 때문이었다.⁴⁰⁾ 이 문제는 부산에서 철도로 수송하여 겨우 해결하였다.

평양에서도 만만찮은 저항이 벌어졌다. 10월 18일에 국군과 미군 합동으로 평양탈환작전이 벌어졌다. 북한은 철수를 앞두고 대동강철교를 폭파하여 국군과 미군의 평양 진출을 저지하고자 하였다. 그러나 결국 10월 20일 평양은 국군과 미군의 손에 들어왔다.⁴¹⁾ 평양을 포기한 북한 지도부는 피난길에 올랐다. 이미 9월 28일 소련에 지원을 요청하기로 결정한 김일성은 다음날 스탈린에게 보낼 지원요청 서한을 작성하였다. 서상문은 이 서한이 ‘조선노동당 중앙위원회’ 명의로 발송되었으며, 9월 30일 평양주재 소련대사 쉬티코프가 소련어로 번역한 뒤 소련군 총참모부를 경유해 10월 1일 새벽 3시경에 스탈린에게 전하였다고 기록하고 있다.⁴²⁾ 김일성은 이 서한에서 북한군 자체로는 위기를

38) 『통일뉴스』 2017년 2월 14일. 「임영태의 한국현대사, 망각과의 투쟁(34)」.

39) 국방군사연구소, 『한국전쟁』 상권, 서울: 국방군사연구소, 1995, 496쪽.

40) 국방군사연구소, 앞의 책, 500쪽.

41) 국방군사연구소, 앞의 책, 520~537쪽.

42) 서상문, 『모택동과 6·25전쟁 : 파병 결정과정과 개입동기』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2006, 101쪽.

극복할 수 없다면서 스탈린에게 미군이 38도선을 돌파할 경우 소련군을 직접 파병해줄 것을 요청했다. 그리고 그것이 불가능할 경우 중국 등 공산권 국가들이 북한을 지원해 주도록 간청했다.⁴³⁾ 그러나 소련의 반응은 차가웠다. 정작 스탈린은 전쟁 개입을 최소화하고자 했고, 중국을 이 전쟁에 끌어들이었다.

그렇다고 중국이 소련의 명령대로 움직인 것은 아니었다. 전쟁이 발발하자마자 중국 공산당은 이 전쟁의 유불리를 따지기 시작했고, 모택동이 결의에 따라 참전하였다. 10월 2일 김일성은 북한군의 사기 저하 방지와 민심 수습 차원에서 북한군의 패퇴를 전략적인 퇴각인 것처럼 위기 상황을 은폐·호도했다. 그는 모든 북한군과 주민들에게 “북한군은 적에게 결정적인 타격을 입히기 위해 현재 북쪽으로 퇴각해 조직적으로 저항을 계속하고 있다”는 식으로 선전했다. 그리고 여러 날 이후 방송을 통해 북한군은 새로운 투쟁을 준비하고 있으니 만일 부득이 퇴각하지 않으면 안 될 경우 “모든 물자와 수송 수단을 적에게 넘겨줘선 안 될 것이며, 적의 점령지역에서는 빨치산 투쟁을 광범위하게 전개하라”고 호소했다.⁴⁴⁾

중공군은 특히 북한의 철도를 장악하는 데 적극적으로 행동하였다. 중공군은 1950년 11월 6일부터 철도 노무자들로 구성된 ‘원조(援朝) 지원대’를 구성하여 철도와 관계된 작업과 작전을 본격적으로 실시했다. 그 해 12월 김일성이 북경을 방문, 중국과 북한은 철도의 효율적 관리를 위해 양국 간의 통일적 철도관리 체계를 수립하였다.⁴⁵⁾ 하지만 이 과정에서 중국은 자신들이 주도하여 북한의 철도를 운영하고자 했으나 북한은 철도를 자신들

43) 김일성, 「존경하는 아브스탈린 동지에게」 (1950년 9월 29일), 국방부 군사편찬연구소, 『한국전쟁 관련 주요 문서』 No. 9.

44) 김일성, 『김일성저작집』 제6권, 평양 : 조선로동당출판사, 1981년, 120~125쪽.

45) 윤상원, 같은 책, 254~255쪽.

이 직접 운영해야 한다고 주장했다. 이에 대해 스탈린이 이러한 메시지를 양측에 전달하며 중국의 손을 들어주었다.

부대의 구성과 전쟁물자의 전선으로의 수송계획이 매우 정확해야 하기 때문에 조선의 철로는 반드시 조선에 주둔한 중국사령부에서 관리하도록 하라. 그들(조선)은 이 방법이 조선의 주권을 침해할 것이라고 판단하고 있는데, (중략) 해방전쟁의 순조로운 진행을 위해, 나는 가오강 동지의 의견 - 조선의 철로는 반드시 조선에 주둔한 중국사령부에서 관리해야 한다 - 는 의견에 전적으로 지지하고 있음을 통보합니다. 결론적으로 우리는 조선 자신의 이익을 위해서라도 중국과 조선 간에 더욱 밀접한 국가적 관례를 형성하는 것이 좋다고 판단합니다.⁴⁶⁾

나. 전쟁 중반기(1951~1952년) 철도의 역할

중공군의 개입으로 1950년 12월부터 국군과 유엔군은 남쪽으로 퇴각할 수밖에 없었다. 이번에도 철도가 주 교통수단으로 이용되었다. 1950년 11월 30일부터 이미 후퇴를 위해 북한 지역 철도 복구 공사를 중단한 상태에서 12월 3일, 평양 대동강역에서 철수 준비가 이뤄졌다. 다음날 4일 당시 평양지구 전 행정기관과 군사기관, 민간단체 등을 태운 철수 열차가 발차했고, 7일 38선 일대에는 비상계엄이 선포되었다. 하지만 연이어 중공군이 밀고 내려옴에 따라 결국 1951년 1월 4일 새벽 마지막 열차가 용산역을 출발하는 것으로 서울을 내어주는 이른바 1·4 후퇴가 이뤄졌다. 지난 1950년 6월 27일 전쟁 초기 서울을 내어

46) 선즈화, 『조선전쟁해밀문건』, pp.724~725.; 선즈화(沈志華), 최민원 역, 『마오쩌둥 스탈린과 조선전쟁』, 서울: 도서출판 선인, 2010, 406쪽에서 재인용.

주던 때처럼 이번에도 제일 마지막으로 철수한 기관이 바로 교통부였다. 다만 이번에는 일찌감치 피난민을 비롯하여 정부 각 기관이 옮겨갔고, 최후의 대기 인원만 남아 있다가 마지막 열차에 올랐던 것이 차이였다.⁴⁷⁾ 이 와중에도 철도 부설이 이어졌다. 그것은 기존 철도와 항만 시설만으로는 원활한 보급 및 병력 수송이 어려웠기 때문이었다. 따라서 주요 항만시설 및 항공시설 연결을 위한 철도들이 신설되었다.

이에 교통부에서는 부산과 울산 등의 새 항만을 연결하는 우암선, 울산선, 장생포선 등의 철도를 부설하여 수송 능력을 극대화하고자 하였다. 우암선은 1951년 8월 1일에 준공되어 동월 10일부터 영업을 개시한 동해선의 부전역과 문현선의 종점인 우암을 연결하는 5.8km의 철도이다. 울산선은 1951년 8월 10일에 영업을 개시한 철도로서, 동해남부선의 울산역에서 분기하여 울산항에 이르는 연장 8.6km의 물자 운반선이다. 장생포선은 1952년 9월 25일 개통되었으며, 먼저 건설된 울산선의 야음 신호소에서 분기하여 장생포까지 연결된 9.0km의 해안수송선이었다. 위 3개 노선은 양륙양하 화물을 신속하게 수송함으로써 항만시설의 효과적 운영을 기하고, 체화(滯貨)로 인한 수요 공급의 정체를 해소하고 전략물자를 수송하는 데 크게 기여하였다.⁴⁸⁾

그 외 항공으로 조달되는 물품을 신속하게 이동하기 위해 1951년 9월 김포선과 1953년 2월 옥구선이 추가로 부설되었다. 김포선은 김포 비행장과 철도의 직접 연결을 위해 경인선 소사역에서 김포 비행장까지 부설된 총 9.2km 거리의 선로였고, 옥구선은 군산선의 종점인 군산역에서 남쪽으로 11.8km 거리의 군산 비행장까지 부설된 철로였다. 이들 두 선로는 미 8군이 주

47) 교통사편찬위원회(交通史編纂委員會), 같은 책, 527~555쪽.

48) 철도청, 『한국철도100년사』, 서울: 철도청, 1999, 553쪽.

관하여 부설 및 운영한 철로로, 그만큼 미군이 전쟁을 치르는데 있어 항만 외 항공으로 조달되는 물품들을 수송하는 데 큰 중요성을 두고 있었다고 볼 수 있다.⁴⁹⁾

한편 1951년 4월 16일, 저우언라이(周恩來)가 북한 주재 중국 대사 니즈량(倪志亮)에게 전보를 보내 다음과 같은 내용을 김일성에게 전달하라고 하였다.

전쟁에 필요에 부응하기 위해, 조선의 철로는 반드시 통일된 군사 관리기구 아래 설치해야 하며, (중략) 연합사령부 밑에 중조 연합군사운송수령부를 설립하고 조선 철로의 관리, 운수, 수리 및 보호 업무를 통일적으로 집행한다.⁵⁰⁾

저우언라이의 이 전보는 비록 북·중간 철도 운영을 둘러싼 갈등을 일시적으로 봉합하였다고 하나 철도 운영에 있어 그 주도권이 중국 자신들에게 있음을 확인한 사건이었다. 같은 해 5월 5일, 양국은 베이징(北京)에서 「중·북 양국 간 전시 북한철로의 군사 통제에 관한 협의」(中朝兩國關於朝鮮鐵路戰時軍事管制的協議)를 체결하였다. 이 사실에 대해 중국의 기록은 중국과 북한 모두 전시 한반도의 철도는 반드시 통일된 군사 통제하에 두어 철도 수송을 통일 지휘해야 하며, 그 중심은 중국이어야 한다고 기록하고 있다.

협의에서는 “연합사령부 지도 하에 심양(沈陽)에 중북 연합 철도 수송사령부를 설치하고, 전시 한반도 철도 수송과 복구 및 보호 등의 사항을 통일 계획하고 지휘하게 한다. 연합 철도 군사 수송 사령부의 지도하에 한반도 경내에 철도 군사 관리총국을 설치하

49) 철도청, 『한국철도100년사』, 서울: 철도청, 1999, 552~553쪽.

50) 저우언라이가 가오강(高崗)과 평덕화이(彭德懷)에게 보낸 전보, 1951년 3월 25일.

여 한반도 철도 군사 관리, 수송, 복구, 보호 등의 사항을 통일 시행하고 책임지게 한다. 연합철도군사수송사령관 및 정치위원은 중국에서 담당하고, 북한과 중국에서 각각 한 명씩 부총국장을 임명한다.”고 규정했다.⁵¹⁾

이에 따라 같은 해 7월 평안남도 안주(安州)에 정식으로 북한 철도 군사관리총국을 설치, 중국 측의 라우취잉(劉居英)을 국장 겸 정치위원으로, 북한 측의 김황일과 김황탁을 부국장으로 임명해 북한 지역 철로운수의 관리를 통일적으로 책임지도록 했다. 철도관리총국은 희천, 정주, 신성천, 평양, 고원에 5개의 분국을 두었으며 모두 1만 2,000여 명의 중국 측 인원을 동원했다. 8월 1일에는 선양(沈陽)에 중조연합철도운수사령부(中朝聯合鐵道運輸司令部)가 설치되어 중조연합사령부의 직접 지휘를 받았는데, 동북군구부사령관 허진니엔(賀晉年)이 사령관직을 겸했다.

또한 1951년 11월에는 안주에 전방철도운수사령부(前方鐵道運輸司令部)를 조직하여 철도 보수와 군사 업무를 지휘하도록 했다. 이 시기 철도병단은 4개 사단 규모로 증강되었고, 52,000여 명에 달하는 ‘항미원조중국노무단’이 북한에 투입되었다.⁵²⁾ 전방 철도운수사령부 예하의 군사관리총국은 희천, 정주, 신성천, 평양, 고원에 5개의 분국을 설치하였으며, 모두 1만 2천여 명의 중국인이 근무하였다. 이는 결국 북한의 철도를 중국이 주도하여 운영하겠다는 뜻이었다.

한편 남한에서는 1951년 3월 14일 서울을 재수복하였다. 다음 날인 3월 15일 서울철도국이 수원에서 영등포로 이전하여 집무

51) 국방부 군사편찬연구소 역, 『중국군의 한국전쟁사』 3권, 국방부 군사편찬연구소, 2005, 40쪽.

52) 윤상원, 같은 책, pp. 254~255.; 선즈화(최만원 역), 『마오쩌둥 스탈린과 조선전쟁』, 서울: 도서출판 선인, 2010, 407쪽.

를 시작하였다. 이어 경인선을 재개통하였으며, 충북선 청주~달천, 중앙선 안동 낙동강교 등에 대한 교량 복구 작업도 완료되었다. 4월 3일에는 한강교량 가선(假線)이 개통되어 서울~부산 간 경부선 운행이 가능해졌다. 이에 4월 17일에는 서울철도국이 영등포를 떠나 서울 용산구 동자동 청사로 복귀할 수 있었다.⁵³⁾ 다음날에는 경부선 왜관 낙동강 철교 또한 가복구가 완공되었으며, 전라선 전주~남원 구간도 영업을 개시하였다.

1951년 7월 1일부터 휴전 예비회담이 개최되었으나 회담은 상호 합의점을 찾지 못하고 양측의 입장만 확인한 채 결국 결렬되었다. 휴전 회담은 이어 여러 차례 더 개최되었으나 큰 소득을 거두지 못했다. 그 결과는 북한군 및 중공군, 그리고 국군과 UN군의 병력은 38선을 중심으로 계속해서 대치하는 것으로 이어졌다. 협상의 결렬과 부진은 미군의 철도에 대한 공습이 계속되는 것으로 이어졌다. 철도를 둘러싼 미 공군과 북한의 대결은 38선 부근의 고지전만큼이나 격렬했다. 미군의 철도 공습에 맞선 북한의 대응책은 인력 투입이었다. ‘조국 해방 전쟁의 승리를 위한 각 정당의 과업’ 내용 가운데 “적기(敵機)의 폭격으로 철도와 도로가 파괴될 경우 인민들을 동원, 제 때에 복구해 군수품과 후방 물자 수송에 만전을 기해야 한다.”라는 김일성의 교시는 당시 북한 철도 복구 사업의 방침이었다.⁵⁴⁾ 김일성은 또한 전시 철도수송을 원만히 보장하라는 지시를 내렸다. 여기에는 철도 조직을 군대처럼 움직이려는 내용도 포함되어 있다.

53) 오늘날 서울역의 위치와도 정확히 일치한다.

54) 박홍수, 같은 책, 453~454쪽.

금년(1951년)에 들어와 철도수송이 매우 긴장합니다. 작년에는 미제가 주로 낮에만 폭격을 하였는데 금년에 들어서서부터는 밤에도 폭격하기 때문에 철도수송에서 많은 지장을 받고 있습니다. 미제의 폭격 만행으로 기관차와 객화차들은 물론 기관구와 검차구들도 거의 다 파괴되었습니다. (중략) 산업성을 비롯한 성(省), 중앙기관들에서 기관차와 객화차수리에 필요한 설비, 자재들을 조절하여 교통성에 보내 주도록 하여야 하겠습니다. (중략) 파괴된 철길복구대책을 시급해 세우도록 하여야 하겠습니다. 지금 파괴된 철길을 제때에 복구하지 못하여 군수물자수송에서 적지 않은 지장을 받고 있습니다. (중략)

철도운수 부문에 군대와 같은 강한 규율을 세우도록 하여야 하겠습니다. 철도운수 부문에 군대와 같은 엄격한 규율을 세우지 않고서는 수송을 원만히 보장할 수 없습니다.⁵⁵⁾

위 글에서처럼 1951년 7월 김일성은 철도 종사원들에 대한 군대식 제복 착용을 지시하며 철도 운수에 대한 규율을 철저히 할 것을 지시하였다. 같은 달 25일에는 「내각결정 제311호」를 통해 교통성에서 육해운관리국을 분리시키고 교통성을 철도성으로 개편하였다. 북한은 이를 철도운수사업을 더욱 강화하여 일시적 후퇴 시기 철도운수 대열을 더욱 튼튼히 꾸리도록 한 조치였다고 주장한다. 그러나 북한의 서술에는 철도 기구들이 중국의 통제를 받았다는 사실을 일절 언급하지 않고 있으며, 모든 것은 김일성의 지시에 의해 이뤄진 것이라고만 기록하고 있다.⁵⁶⁾

한편 1951년 7월 15일 UN에서 남한에 디젤기관차를 처음 들여왔다. 이때까지 남한과 북한 모두 주력으로 사용하던 기관차

55) 김일성, 「“전시 철도수송을 원만히 보장하기 위한 대책을 시급히 세울 데 대하여” - 1952년 2월 18일 내각책임일꾼들과 한 담화」, 『김일성전집』 18, 평양: 조선로동당출판사, 2022, 472~473쪽.

56) 조선부문사, 『조선교통운수사(철도운수편)』, 평양: 철도출판사, 1988, 150~151쪽.

는 석탄을 연료로 하는 증기기관차였다. 하지만 1948년 정부수립 당시 남한에 총 631량의 증기기관차가 있었고, 추가로 67량을 도입하여 수송력 증강에 보탬이 되고자 하였음에도 불구하고 1953년 휴전 이후 증기기관차의 보유량이 561량으로 감소했다. 그나마 보유 중인 증기기관차마저 노후화되어 효율성이 저하되고 있었다.

이에 UN은 증기기관차보다 효율이 높은 디젤기관차 35대를 군사수송 목적으로 도입하였다. 이 때 도입된 디젤기관차 중 4대는 1954년 4월, 미국 국제협력처(International Cooperation Administration, ICA) 원조 계획에 의거하여 남한에 이양되어 정식으로 운행되기에 이른다.⁵⁷⁾

[표 2] 6·25전쟁으로 인한 철도 피해 현황 (남한)

종 별	피해수량	피해율	종 별	피해수량	피해율
터 널	4,935m	6%	급탄설비	38개소	40%
신호 및 보안장치	67개소	20%	역 건물	131,471㎡	41%
전기 신호 장비		56%	기관차		61%
공장설비		27%	노 반	100,000m	3%
교 량	9,351m	12%	전산전화 시설		50%
급수시설	26개소	25%	선로부대 건물		39%
궤 도	329,480m	7.5%	객 차		69%
공장건물	122,673㎡	46%	화 차		57%
청사건물	58,045㎡	55%	자 재		80%

* 출처: 철도청, 『한국철도사』 제4권, 1992, p. 836.; 한국철도공사, 『철도주요연표』, 2022, 103쪽.

다. 전쟁 후반기(1952~1953년) 철도의 역할

1952년 4월 13일, 김일성은 김일성종합대학 교직원 및 학생들 앞에서 전후(戰後) 철도운수의 복구에 관한 연설을 하였다.

… 전후복구건설에 나서는 중요한 문제는 수송문제를 해결하는 것입니다.

우선 철도운수 문제를 해결하여야 합니다.

철도운수문제를 해결하는 효과적인 방도는 철도를 전기화하는 것입니다. 지금 철도운수 부문에서 연료 문제가 주요한 애로로 제기되고 있는데 이 문제는 철도를 전기화하여야 해결할 수 있습니다. 철도 전기화는 구배가 심한 곳부터 시작하여 점차 나라의 모든 철도를 전기화하는 방향에서 하여야 합니다.

철도망을 더 늘리고 합리적으로 배치하여야 합니다. 지금 우리나라의 철도는 동서를 연결하는 선이 적은 것이 결함입니다. 우리는 나라의 철도망이 가지고 있는 이러한 결함을 극복하여야 합니다.

산간지대에 철도를 놓는 문제를 연구하여야 하겠습니까. 산간지대에 철도를 놓으면 전쟁시기에 폭격을 맞을 위험도 적고 함포사격도 면할 수 있습니다. 산간지대에 철도를 놓는 것은 경제적 면에서 보나 국방상 견지에서 보나 매우 중요합니다.⁵⁷⁾

김일성이 동서철도의 부설 및 전철화를 언급한 데에는 일제강점기 부설된 북한 철도의 부설 형태와 관련이 있다. 일제가 한반도에 철도를 부설한 모습은 마치 X자와 같은 모양이었다.

57) 철도청, 『한국철도사』 제4권, 1992, 513쪽.

58) 김일성, 『김일성저작집』 제7권, 1981, 평양: 조선로동당출판사, 157쪽; 조선부문사, 같은 책, 166~167쪽.

이것은 일제가 한반도를 관통하여 만주로 신속히 진출하기 위해 최단거리로 철도를 부설한 데서 나타난 모습이었다. 하지만 분단 이후에는 사정이 바뀌었다. 북한 지역에서는 철도 부설 형태가 X자보다는 경의선과 평원선을 주축으로 한 Y자형으로 나타났다. 그 결과 북한 철도는 서쪽은 평양, 동쪽은 함흥을 중심으로 한 양 체제로 나뉘게 된다. 앞서 1945년에 평양과 함흥에 철도국이 나뉘어 설치된 데에는 바로 이런 배경이 작용했다.

문제는 이러한 형태는 동서간 철도의 부족 현상을 초래하여 수송 효율성을 저하시킨다는 점이었다. 여기에는 일제가 자신들의 편의대로 남북으로 철도를 건설한 측면도 있지만 북한 지역을 동서로 나누는 백두대간의 험준한 산악 지형 또한 영향을 끼쳤다.

광복 직후 소련은 소위 Y자 형태인 북한의 철도 체계를 바꿀 필요성을 느꼈다. 그것은 Y자형의 철도로는 남북간 통행은 용이하나 동서간 통행이 어려웠기 때문이었다. 당시 북한을 동서로 연결하는 철도는 평원선⁵⁹⁾이 유일했다. 비록 함흥과 같은 대도시가 지리상 소련과 가까이에 있었지만 오랜 세월 동안 북한 지역의 정치·경제적 중심지는 평양이었다. 따라서 북한 내부에서 평양과 함흥, 원산 등을 가장 빠르고 안전하게 연결할 수 있는 철도를 부설하는 것이 시급한 과제로 작용했다. 김일성이 동서 철도의 부설을 언급한 것에는 바로 이러한 배경이 작용했다.

그 결과 북한에서는 기존의 평양~원산을 연결하는 평원선에 대한 개축(改築)과 전철화 작업이 이뤄졌다. 신설 철도 노선의 부설과 같은 장기적인 성과보다는 이와 같이 기존 철도를 보다 쉽

59) 1936년에 착공하여 1941년에 개통하였다. 영업거리는 총 213km로, 오늘날 북한은 평원선과 함경선을 통합, 평라선으로 부르고 있다. (출처: 정재정, 『일제침략과 한국철도』, 서울: 서울대학교출판문화원, 1999, 156쪽; 김한태, 『북한의 철도』, 서울: 한국철도운전기술협회, 2018, 111쪽.; 센코카이(鮮交會), 『조선교통사』 제1권, 서울: 북갤러리, 2020, 381쪽.)

고 신속하게 보수함으로써 성과를 낼 필요가 있었기 때문이었다.

또한 여기에는 소련과의 직접적인 철도 연결이 숨어져 있었다. 1952년까지 소련과 북한은 철도를 비롯한 그 어느 육상 교통수단으로도 직접적으로 연결되어 있지 않았다. 우선 둘 사이에는 두만강이라는 지형적 장애물이 존재했으며, 1945년 광복과 분단 당시에는 만주를 경유하여 교류가 이뤄져도 큰 문제가 없었기 때문이었다. 하지만 국·공내전 이후 만주는 공산당의 세력 하에 놓이게 되었다. 중국 대륙의 공산화는 소련의 입장에서는 우군(友軍)을 얻은 셈이었으나 국민당과 같이 만주에서의 이권을 누릴 수 없게 되었다는 점은 아쉬운 대목이었다. 따라서 중국을 거치지 않고 바로 북한과 연결되는 통로가 필요했다.

이러한 사실은 1949년 3월 모스크바에서 열린 김일성과 스탈린의 회담 가운데에서 언급되었다.⁶⁰⁾ 김일성은 스탈린에게 6·25 전쟁 승인을 요청하는 자리에서 두 나라간 철도 부설을 건의하였고, 스탈린이 이를 승인하였다. 회담 이후 연결을 위한 세부 논의가 이어졌고, 1950년부터 본격적으로 부설이 시작되었다. 그 결과 1952년 두만강철교가 개통되었다. 하지만 가교(假橋) 형태로 부설된 목조 형태의 교량이었던 터라 1959년 8월 다시 철재(鐵材)로 개축(改築)되었다.⁶¹⁾

북한과 소련은 두만강을 사이에 두고 15km 국경을 접하는데, 하루 끝에 1952년 양국 철도를 연결하는 ‘조소우의교(朝蘇友誼橋)’를 가설했다. 처음엔 목재였다가 1959년 철재로 개축했다. 북한-러시아 유일의 육로인데, 낮은 고도 때문에 큰 선박은 두만강을 출입할 수 없다.⁶²⁾

60) Sergei N. Goncharov et al., *Uncertain Partners*, 135쪽.

61) 『로동신문』 1959년 8월 7일.

62) 『한국일보』 2020년 1월 17일, 정재정, 「정재정의 독사만필(讀史漫筆)」, 두만강 국제철교③.

북한의 동서 철도 연결 및 발달은 북한의 발전을 위해 필수적인 사항이었다. 그러나 외국에서의 원조 또한 반드시 필요했다. 중국과는 철도를 통한 교류가 계속해서 이뤄져 큰 어려움은 없었으나 문제는 소련이었다. 따라서 소련과 철도로 연결될 필요성을 느꼈다. 김일성이 동서 철도 연결을 주문했고, 북한 사회가 평원선에 집중하였던 것은 바로 이런 배경이 숨어 있었다.

전쟁 막바지인 1953년 4월 24일, 교통부에서는 이종림(李鍾林) 차관 취임 이후 다음날 바로 『철도 5개년 건설계획』을 발표, 3대 산업선 외 중소 철도 노선 건설을 추진하였다. 이 노선들의 공통점은 발전소 및 탄광, 항구 등 주요 산업시설 및 군사시설로 연결된다는 것이었다.⁶³⁾ 이렇게 남한 정부는 전후(戰後) 복구와 내부 산업 발전을 위해 철도를 부설·운영한다는 방침을 세워 놓고 있었으며, 미국 또한 대외활동본부(FOA) 자금으로 철도 차량을 비롯한 각종 기자재들을 도입하도록 원조하였다.⁶⁴⁾ 그 결과, 1950년부터 1953년까지 유엔군이 일본 등으로부터 화차 2,496량을 도입하는 한편 1955년 2월에는 화차 1,540량을 추가 도입하는 등의 성과가 있었다.

북한 또한 김일성의 지시 하에 전후(戰後) 복구작업에 착수하였다. 김일성은 휴전 협정 조인이 있던 1953년 7월 27일로부터 며칠 뒤인 8월 5일, 조선로동당 중앙위원회 제6차 전원회의에서 “전후에 인민경제를 급속히 발전시키기 위하여서는 철도를 선차적으로 복구하여야 한다.”라고 언급하며 철도 복구 작업에 매진할 것을 주문하였다.

전쟁 이후 남북이 철도 복구 및 새 노선 확충 등에 노력한 이

63) 철도청, 같은 책, 1999, 546~554쪽.

64) 한국철도문화재단, 『新한국철도사』 각론, 세종: 국토교통부, 대전: 한국철도공사한국철도시설공단, 서울: 한국철도협회, 『2019 신(新)한국철도사』 각론3, 2019, 성남: 한국철도문화재단. 36쪽.

유는 바로 전후 복구사업에 있어 철도가 매우 중요하게 작용하였기 때문이었다. 6·25 전쟁 이후에도 일반 국민들의 생활은 계속되어야 했고, 이를 위해서는 사회 기반시설들이 복구되어야 했다. 이를 위해서는 철도가 다시 운영되는 것이 필수적이었기 때문이다. 하지만 이러한 행위들이 남북간 철도가 다시 하나로 이어진다는 것은 아니었다. 이미 분단 이후 철도는 남북간 운행을 제대로 하지 못했다. 그리고 전쟁 도중에도 남북으로 나누어 각자를 위한 도구로 이용되었다. 이는 전쟁 이후에도 마찬가지였다. 1945년 8·15 광복과 동시에 진행된 남북 분단, 그리고 철도의 분단이 동서 냉전 체제를 상징했다면 6·25 전쟁은 이를 고착화시킨 사건이었다.

한편 남한에서는 전쟁으로 중단되었던 『제1차 5개년 부흥계획』이 계속 진행되었다. 그 결과 1949년부터 1월부터 시행된 3대 산업선 부설이 재추진되어 영암선(榮巖線)은 1955년 12월 30일, 함백선은 1957년 3월 9일, 문경선은 1955년 9월 15일에 준공되었다. 특히 1963년 5월 17일 영동선(嶺東線)으로 명칭이 변경되어 오늘날까지 이어져 오고 있는 영암선(榮巖線)은 일제의 식민 지배로부터 벗어난 한국이 최초로 건설에 나선 사업이었다. 하지만 소백산맥 일대의 험준한 산악 지형 때문에 쉽지 않은 공사였으나 결국 성공시켰다.⁶⁵⁾ 영암선의 개통은 남북 종관의 기형적 철도망을 보완하는 한편 경북 북부와 강원도 태백산맥을 관통, 동해안까지 연결함으로써 이 지역의 각종 자원들을 전국 각지로 수송하는 일이 훨씬 쉬워졌다. 이에 힘입어 1955년 6월 1일, 한국전쟁 이후 유엔군이 관리하던 남한의 철도운영권이 정식으로 대한민국 교통부로 이관되었다. 유엔군도 이제는 자력(自力)으로 남한에서 철도를 부설·운영할 수 있을 것으로 판단한 것

65) 철도청, 1999. 같은 책, 525~533쪽.

이다. 이는 1953년 4월 철도 5개년 건설계획을 수립, 6·25 전쟁으로 인한 피해를 극복하기 위한 노력에 박차를 기한 대한민국 교통부의 업적을 높이 평가한 것으로 해석할 수 있다.

북한 또한 소련과 중국의 원조를 받았다. 소련은 전쟁에 직접 참여하는 것은 꺼렸으나 물자 지원 등을 통해 전후(戰後) 복구에 앞장섰다. 특히 소련은 역사(驛舍) 복구에 주력하였는데, 그 결과 평양역을 비롯하여 북한의 철도역사는 대부분 소련 양식으로 건축되었다. 그리고 동유럽권의 철도 차량들을 북한에 지원해 주었다.⁶⁶⁾ 중국 또한 단둥과 신의주를 잇는 압록강철교를 복구하여 평양과 북경을 잇는 철도 운행을 재개하였다. 이는 중국이 계속해서 북한에 영향력을 행사하는 한편 국제 사회에서도 공산주의 체제 국가들 중에서도 강한 지도력을 행사할 수 있는 계기로 발전하였다. 이후 북한은 김일성의 지속적인 철도 복구 독려 등에 힘입어 북한 철도 전체 구간 중 전철화 구간이 80%에 달하게 되었다.⁶⁷⁾

한편 북한에서는 전쟁 패전의 책임을 물어 박헌영을 처형하였는데, 이와 마찬가지로 전쟁 초기 교통상과 철도상을 지낸 박의완 또한 숙청 대상에 올랐다.⁶⁸⁾ 이는 김일성이 패전(敗戰) 책임을 소련계에게 물으며 이들을 축출하면서 나타난 결과였다.

66) 『JTBC』 「이규연의 스포트라이트」 제180회. (2019년 1월 3일 방영.)

67) 서보혁, 「북한의 산업화와 철도 근대화 정책」, 『평화연구』 제14권 1호, 2006, 79쪽.

68) 서사범, 「북한철도의 실상」, 『대한토목학회지』, 57(1), 2009, 112쪽.

4. 결 론

이상과 같이 6·25전쟁에서 남북이 철도를 중요하게 이용했음을 살펴보았다. 1945년 광복과 분단을 거치며 한반도의 철도는 각각의 체제 발전을 위한 주요 수단으로 작용했다. 일제의 식민지 지배를 위한 철도가 분단 이후 각자 체제 발전을 위한 도구로 역할이 바뀐 것이다.

이러한 상황에서 발발한 6·25전쟁은 분단 상태에 놓인 한반도의 철도에 대해 전쟁 수행이라는 한 가지 역할을 더 추가하였다. 남북은 모두 전쟁 초기 철도를 활용하며 병력과 물자를 수송하였고, 전쟁이 고착화되자 사회 복구와 체제 발전을 위한 도구로 활용하였다. 그리고 그 결과는 바로 휴전 이후 분단의 확립으로 이어졌다. 양측 모두 일제 강점기와 같이 남북의 철도가 하나로 연결되기를 희망하지 않았다.

이처럼 6·25전쟁 시기 한국의 철도는 세계 철도사의 흐름에서 보편성과 특수성을 극단적으로 보여주었다. 식민 통치를 위한 수단이자 당시 사람들의 생활을 바꿔 놓았다는 사실은 세계 철도사적으로 보편성을 나타낸다고 볼 수 있을 것이다. 하지만 분단과 전쟁으로 냉전 체제 형성에 기여하였다는 점은 바로 세계 철도사에서 특수성을 보여주는 사례라고 할 수 있을 것이다.

이를 시기적으로 나눠 본다면 1945년 광복과 분단을 시작으로 미·소의 한반도 지배 기간, 그리고 1948년 남북 단독 정부 수립과 1950년 6월 전쟁 발발 이전, 1950년 6월부터 1953년 7월까지의 전쟁, 그 이후로는 계속된 전후 복구와 경제 발전 및 냉전

체제 확립 등으로 나눌 수 있을 것이다. 본 연구는 이 중에서 전쟁 과정에 주목하였으며, 전쟁을 다시 1950년 전쟁 초반에서의 역할 및 1951~1952년 전쟁 중반기의 역할, 그리고 1953년 전쟁 말기의 역할 등 3단계로 구분하였다. 전쟁 초반에는 직접적인 군사 작전 수행에 그 초점이 맞춰져 있었다. 하지만 1951~1952년 전쟁이 고착화되자 직접적인 군사 작전 수행과 복구 작업 등이 병행되다가 1953년 전쟁 말기가 되면 복구 작업과 내부 체제 공고화에 집중되는 양상을 보인다. 이는 전쟁의 면모가 변함에 따라 바로 철도의 역할 또한 변하였음을 보여준다. 앞으로도 이와 같은 연구가 계속되어 학문적 발전에 보탬이 되기를 기원한다.

〈참고문헌〉

1. 남한 자료

• 정부 공식 자료

교통사편찬위원회(交通史編纂委員會), 『한국교통동란기』, 서울: 교통부, 1953.

국방부, 『국군 50년사』, 서울: 국방부, 1998.

국방군사연구소, 『한국전쟁』 상권, 서울: 국방군사연구소, 1995.

철도청, 『한국철도사』 제4권, 서울: 철도청 공보담당관실, 1992, p. 78.

철도청, 『한국철도100년사』, 서울: 철도청, 1999, p. 553.

한국철도문화재단, 『新한국철도사』 총론, 세종: 국토교통부·대전: 한국철도공사·대전: 한국철도시설공단·서울: 한국철도협회, 2019, p. 191.

한국철도공사, 『철도주요연표』, 2022, p. 103.)

국방부 군사편찬연구소, 『한국전쟁 관련 주요 문서』 No. 9, 김일성, 「존경하는 아·브·스탈린 동지에게」 (1950년 9월 29일).

• 단행본

김광운, 『북한 정치사 연구 I』, 서울: 도서출판 선인, 2003.

김국후, 『평양의 소련군정』, 파주: 한울아카데미, 2008.

김선호, 『조선인민군: 북한 무력의 형성과 유일체제의 기원』, 서울: 한양대학교출판부, 2020.

박진목, 『내 祖國 내 山河 : 논픽션』, 서울: 계몽사, 1976.

박홍수, 『달리는 기차에서 본 세계』, 서울: 후마니타스, 2015.

서울신문사, 『주한미군30년 : 1945-1978』, 서울: 행림출판사, 1979.

윤상원, 『동아시아의 전쟁과 철도』, 서울: 도서출판 선인, 2017.

정재정, 『일제침략과 한국철도』, 서울: 서울대학교출판문화원.

김한태, 『북한의 철도』, 서울: 한국철도운전기술협회, 2018.

센코카이(鮮交會), 『조선교통사』 제1권, 서울: 북갤러리, 2020.

• 학술논문

- 김선철, 「북한의 철도는 왜 만신창이가 됐나」 『동북아북한교통물류 이슈페이퍼』 2013-20호, 고양: 한국교통연구원, 2013.
- 김태우, 『폭격: 미공군의 공중폭격 기록으로 읽는 한국전쟁』, 서울: 창비, 2013.
- 김태윤, 「해방 직후 북한 철도시설의 실태와 복구양상(1945~1948)」, 『한국민족운동사연구』 92호, 2017.
- 전현수, 「산업의 국유화와 인민경제의 계획화: 공업을 중심으로」, 『현대 북한연구』 2권 1호, 1999.
- 박종철·임지호, 「전쟁시기 북한철도에 대한 연구: 북중관계를 중심으로」, 『한국동북아논총』 제25권 제4호 (통권 제97호), 2020.
- 서보혁, 「북한의 산업화와 철도 근대화 정책」, 『평화연구』 제14권 1호, 2006, p. 79.
- 서사범, 「북한철도의 실상」, 『대한토목학회지』, 57(1), 2009, p. 112.
- 서상문, 『모택동과 6·25전쟁 : 파병 결정과정과 개입동기』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2006.
- 이수석, 「남북한 철도와 군사적 가치」 『평화연구』 제14권 제1호, 2006.

• 언론 보도 자료

- 『매일신보』 1945년 9월 12일.
- 『조선일보』 1947년 1월 4일.
- 『통일뉴스』 2017년 2월 14일.
- 『한국일보』 2018년 9월 26일.
- 『한국일보』 2018년 10월 10일.
- 『한국일보』 2020년 1월 17일.
- 『JTBC』 「이규연의 스포트라이트」 제180회. (2019년 1월 3일 방영.)

• 기 타

- 레츠코레일 홈페이지 내 기차역 정보.(약목역) <http://www.letskorail.com>
- 유엔평화기념관 내 설명자료. (부산 남구 흥곡로320번길 106(대연동) 소재)

2. 북한 자료

• 단행본

- 김일성, 『김일성저작집』 1, 평양: 조선로동당출판사, 1979.
김일성, 『김일성저작집』 6, 평양: 조선로동당출판사, 1981.
김일성, 『김일성저작집』 7, 평양: 조선로동당출판사, 1981.
김일성, 『김일성전집』 18, 평양: 조선로동당출판사, 2022.
철도출판사, 『(조선부문사)조선교통운수사 2: 철도운수편』, 평양: 철도출판사, 1988

• 언론 보도 자료

- 『정로』 1946년 7월 7일.
『로동신문』 1947년 9월 30일.
『로동신문』 1959년 8월 7일.

3. 외국 자료

- 저우언라이가 가오강(高崗)과 평더화이에게 보낸 전보, 1951년 3월 25일.
션즈화(최만원 역), 『마오쩌둥 스탈린과 조선전쟁』, 서울: 도서출판 선인, 2010.
Sergei N. Goncharov et al., *Uncertain Partners*.

<Abstract>

The role of South-North railroads in the Korean War

Kim, Ji-ho

The purpose of this study is to examine the role the railroad played in the Korean War. Both North and South Korea actively utilized railroads for the Korean War. Since its construction in the early 20th century, the railroad has functioned as a major means of Japan's colonial rule. This soon led to the expansion of Japan's military power, and eventually became the driving force behind the Korean Peninsula and Manchuria falling under Japanese influence.

Even after liberation and division on August 15, 1945, the influence of the railroad continued. Although the Japanese Empire built a railroad for their own convenience, social infrastructure facilities such as railroads were insufficient to the point where they had to be utilized as is even after liberation. Also, people's daily lives at that time were already centered around railroads.

However, less than two years after the government was launched, a fratricidal tragedy occurred. Both North and South Korea actively utilized railroads to wage war efficiently. This was because utilizing the railroad to its fullest potential had a major impact on winning or losing the war. In particular, unlike South Korea, which was poorly prepared for war, North Korea planned to actively utilize railroads to wage war efficiently even before the war, and actually put this into practice. After the outbreak of war, South Korea also actively used railroads in the war effort and expanded several railroad lines. The framework created in this way was used to form the post-war Cold War system and develop the national economy, and the results continue to this day. This aspect of the Korean railway has both

universality and specificity in world railway history, so it can be said to have great research value. However, to date, not much research has been conducted in Korean railroad history focusing on the Korean War. Therefore, this study aims to analyze the role of railroads and their subsequent influence in the Korean War.

Keywords : Korean War, War Fighting Capabilities, Military Power, Truman's Congressional Speech