

Journal of Military History
2024, No. 133, pp.279-319
<https://doi.org/10.29212/mh.2024..133.279>
Printed in the Republic of Korea

6·25전쟁 시기 포병 탄약 보급체계 연구

- 철도, 도로 수송을 중심으로 -

강태운 | 국방대학교 석사과정

- 목 차
1. 서론
 2. 북한군 남침 초기 육군의 포병 탄약 보급체계 (1945.8.15.~1950.7.4)
 3. 미군 지원 이후 포병 탄약 보급체계의 변화(1950.7.4.이후)
 4. 다부동 전투와 백마고지 전투에서 탄약 재보급 과정
 5. 결론

초 록 본 연구는 6·25전쟁 시기 한미연합군의 포병부대 탄약 보급체계를 미군의 지원 이전과 이후 시기로 구분하여 고찰했다. 한국군은 전쟁 발발 직전과 유엔군의 지원 이전에는 미 군사고문단의 승인에 따라 탄약을 보급받았고 탄약의 양은 전면전을 수행하기에는 매우 부족했다. 탄약 보급은 시스템에 의해 이루어지지 않았고 육군 지휘관들의 탄약 확보를 위한 자체적인 노력 정도에 따라 북한군의 남진 속도가 결정되었다.

본격적인 탄약 보급체계는 미군이 참전하고 부산기지사령부가 창설되면서 확립되기 시작했다. 미군은 일본군수사령부를 창설하여 일본 본토를 군수지원 기지로서 활용했고 해상과 공중 운송수단을 이용하여 부산에 위치한 창에 탄약을 보급했다. 이후 부산에 하역된 탄약은 기존에 설치되어 있던 철도체계를 통해 전장으로 수송되었고 철도 수송이 제한되는 지역으로는 차량을 이용한 도로 체계를 통해 보급했다. 미군의 탄약 보급체계는 전황이 진행되면서 부산기지사령부에서 부산군수사령부를 거쳐 제2군수사령부로 개편하면서 완성되었다. 전쟁 초기 탄약 저장 수준이 기준에 충족되지 못했을 때는 공중 수송을 통한 긴급 공수, 1일 CSR 조정 등 작전 수행을 위한 긴급 조치가 존재했다면, 전쟁 후반기에는 탄약의 저장수준과 수송 체계가 확립되면서 안정적인 탄약 보급이 가능해졌다. 이처럼, 6·25전쟁에서 탄약 보급체계의 확립은 전쟁 수행 간 중요한 지속지원 요소였다.

주제어 : 6·25전쟁, 포병, 탄약 보급체계, 철도, 도로 수송

(원고투고일 : 2024. 10. 10., 심사수정일 : 2024. 11. 14., 게재확정일 : 2024. 11. 29.)

1. 서론

우리는 탄약을 하루에 6,000~7,000발 정도를 사격했는데 대대는 탄약차가 6~7대밖에 없었다. 그러나 미군 수송부대가 대기하고 지평리 탄약고에서 수송하여 대기하고 있었다. ... 이러한 탄약 보급으로 포병 사격 시 탄약이 지원 가능하였다. ... 현재 한국군의 이러한 사격은 미군의 지원이 있었기 때문에 가능한 것이었다.¹⁾

6·25전쟁 기간, 포병 사격은 전황의 흐름을 변화시키는 중요한 역할을 담당했다.²⁾ 한국군과 미군이 다량의 포탄을 소모하기 위해 탄약의 지속적인 보급은 필수적이었다. 1951년 4월 중공군 5차 공세 기간 중, 미 제10군단을 지원하던 포병대대는 7일간 309,958발(밴플리트 탄약량³⁾)의 포탄을 소모했고 1951년 10월부터 1953년 7월까지 총 25,348,054발의 포병 탄약을 사용했으며, 이는 월평균 1,115,184발을 발사한 셈이었다.⁴⁾ 이만한 사격량을 감당하기 위해서는 한국군과 미군은 체계적인 탄약 보급체계를 갖추어야 했다.

보급은 보급품의 조달, 분배, 유지 보수 및 폐기를 의미하며

1) 육군본부, 『포병과 6·25전쟁 증인록』 (계룡:육군본부, 2012), 39쪽.

2) 8th U.S.Army, "Employment and Effectiveness of the Artillery" (January, 1954), p.2.

3) 제임스 밴 플리트(James Alward Van Fleet)는 당시 미 제8군 사령관으로서 1951년 4월 중공군의 5차 공세 때 전선 사수 명령과 함께 화력 제압의 방식을 택하였고 포병의 탄약통제보급률(CSR)을 5배로 늘려 이른바 무제한 사격이 가능하게 만들었다.

4) 앞의 글(1954), p.20.

육군과 공군에서는 보급품의 종류와 수량을 결정하는 것도 포함한다.⁵⁾ 포병부대 탄약 재보급은 부대의 기본휴대량(Basic Load)⁶⁾ 부족분을 통제보급률(CSR)⁷⁾ 범위 내에서 작전 활동을 보장할 수 있는 적정량을 확보하는 보급 활동이다.⁸⁾ 탄약 재보급은 획득 및 조달 체계와 탄약을 사용 부대로 이동시킬 수송 체계가 갖춰졌을 때 가능하다.

탄약 보급의 성과는 상하 제대 간 협조 수준에 따라 달라진다. 예를 들어 군단은 사단의 전황을 고려하여 탄약 할당 방법을 조정한다.⁹⁾ 다음으로 사단 예하 포병부대 지휘관은 작전 상황을 고려하여 예하 포대가 필요한 탄약의 공급이 끊어지지 않도록 탄약보급소에 적정 인원과 차량을 적정 시기에 투입하는 것을 판단한다.¹⁰⁾ 이때 사단과 포병부대는 전황에 따라 탄약 재보급의 방법을 협조한다. 탄약 재보급 방법은 부대분배¹¹⁾와 보급소 분배¹²⁾로 구분되며 부대분배의 경우 사단 탄약 중대가 탄약을 수송하면 되지만, 보급소 분배의 경우 포병부대가 자체적으로 상황을 고려하여 보급하는 노력이 필요하다.¹³⁾

5) Joint Chiefs of Staff, *Dictionary Of United States Military Terms For Joint Usage*, (Washington D.C: 1950), p.84.

6) 부대 내에서 항상 보유하도록 인가된 탄약의 양으로서 정상적인 재보급이 이루어질 때까지 부여된 전투 임무 수행을 위해 필요한 예상 소요량을 말한다.

7) 작전을 수행하기 위하여 일정한 기간에 허용된 보급 한계량으로써 통상 1일 단위로 책정된다.

8) 육군본부, 『포병운용』 4장 (계통: 육군본부, 2012), 11쪽.

9) 미8군 예하 군단들은 육군 기준 수량의 탄약을 정기적으로 보급하는 것보다 전황에 맞춰 대량 보급함으로써 사단이 탄력적으로 탄약을 운용할 수 있도록 하는 체계를 더 선호했다. 앞의 글(1954), p.27.

10) 위의 글, p.27.

11) 지원부대에서 피 지원부대로 추진 지원하는 보급 방법으로 피 지원부대가 기본 임무에 전념할 수 있는 장점이 있는 반면에, 지원부대에는 인원, 장비가 추가로 소요된다.

12) 피지원부대의 인원, 차량으로 보급소에서 보급품을 수령하는 보급 방법이다.

13) 위의 글, p.27.

탄약 보급은 보급선(Line of Communication)을 통해 이루어지며 철도, 도로 등의 수송 체계를 이용한다.¹⁴⁾ 수송 체계의 확립은 보급품을 사용 부대로 수송할 수 있는 기반 시설과 장비를 확보하고 운용할 수 있음을 의미한다. 6·25전쟁 초기 국군은 수송 체계를 구축하지 못했다. 따라서 전쟁 초기 보급은 임시방편적일 수밖에 없었고 수송 체계를 빠르게 갖춰야 했다. 미군은 항만과 철도 등 기존에 설치되어 있던 시설 등을 급히 활용하여 탄약 등의 중요 군수품을 전방으로 수송하면서 점차 체계를 갖추기 시작했다. 전황 초기 미군은 부산항과 인근 철도를 통해 전방으로 물자를 추진했다면, 인천상륙작전 이후부터는 인천, 원산 등의 동·서해안에 위치한 항만, 철도로 이용 범위를 확대했으며, 철도 이용이 제한되는 지역은 도로 수송을 위해 도로를 설치했다.¹⁵⁾

미군은 탄약 보급체계를 구축하는 과정에 많은 난관에 봉착했다. 6·25전쟁 초기에는 단시간 내 보급체계를 갖춰야 하는 시간적 압박이 있었고 심지어 전투와 병행해야 했다. 제한적 요소가 많은 상황에서 한국군과 미군은 보급체계를 확립함으로써 벤 플리트 탄약량과 같은 무제한 포병 사격이 가능한 수준으로 성장했다. 따라서 6·25전쟁 기간 포병 탄약 보급체계의 확립 과정 고찰은 포병 작전의 이해, 더 나아가 전쟁을 준비하기 위한 중요한 연구라 할 수 있다.

6·25전쟁 기간 포병 관련 연구는 전투수행기능¹⁶⁾ 중 “화력”

14) War Department, *FM 100-10 Administration* (Washington D.C: United States Government Printing Office, 1943), p.4.

15) U.S.Army, Pacific, *Logistics in Korean Operations Volume 3 Chapter 6* (December, 1955), p.9-11.

16) 전투수행기능은 지휘통제, 기동, 정보, 화력, 지속지원, 방호이다. Headquarters, Department of the Army, *FM 3-0 OPERATIONS Chapter 2*, (Arlington County, Headquarters, Department of the Army, 2022), p.1.

부분에 집중했고 “지속지원”부분은 관심갖지 않았다.¹⁷⁾ 포병 탄약 보급의 사례를 언급한 연구는 있으나 당시 보급체계와 연계하지 않고 사례 제시로 끝나버려 추가적인 연구가 필요하다.¹⁸⁾ 『군수변천사』(1996) 『한국전쟁지원사 - 인사·군수·민사지원』(1997)은 한국군의 군수지원체계의 변화만을, 『6·25전쟁기 유엔군 군수지원체계』(2022)는 미군의 군수지원체계의 변화만을 각각 연구했을 뿐 두 국가의 군수지원체계를 종합적으로 바라보지 못했다. 2010년 육군본부에서 발간한 『군수지원분석』은 6·25전쟁을 시기별로 구분하여 군수지원 현황과 사례를 제시했지만, 존 웨스트 오버(John G. Westover)의 『한국에서의 전투지원, Combat support in Korea』(1955)의 사례를 인용하면서 당시 군수지원체계와 연계하여 분석하지 않았다는 데서 한계점이 존재한다.

군수지원체계와 전투사례를 종합적으로 다룬 연구들이 일부 존재한다. 조봉희의 “6·25전쟁시기 다부동지역에서의 한국군의 군수지원에 관한 연구(2015)”는 다부동 전투지역에서 국군 제1사단의 군수지원 실태를 중점적으로 연구했지만, 포병 탄약의 보급을 다루지는 않았다. 김윤미의 “한국전쟁기 유엔군 군수사령부 편성과 부산항 : 1950년 해상물류시스템 구축 과정을 중심으로 (2022)”는 미군 군수사령부가 통제하는 항만 보급체계를 분석했으나, 철도·도로 수송 체계는 다루지 않았다.

철도·도로 수송 체계에 대한 이해는 포병 탄약 보급체계 연구를 위해 필요하다. 왜냐하면, 6·25전쟁 시기 한국군은 탄약 등 전투물자의 비축 상태가 부실했기에, 신속한 수송이 필수적

17) 조남준, “백마고지 전투 간 국군 제9사단의 화력 운용 고찰 - 포병운용을 중심으로”, 『軍史』 제117호(2020), 47-92쪽.

18) 류의연, “1951년 5월 용문산 전투 기간 국군과 유엔군의 화력 운용 고찰”, 『軍史』 제121호(2022), 1-36쪽.; 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사5 낙동강선 방어작전』, (서울: 국방부군사편찬연구소, 2008).; 육군 포병학교·화력센터, 『포병 전투사례집』 (전남: 육군 포병학교·화력센터, 2014).

이었으며 당시 대부분의 물자 수송은 철도·도로 수송 체계로 이루어졌기 때문이다. 이때, 한반도 동·서부지역 지형적 특성이 수송 체계에 미친 영향을 확인하는 것도 연구의 주요 과제 중 하나다.

본 연구는 문헌 분석의 방법을 사용한다. 주요 활용자료로는 1955년 미 제8군에서 발간한 『한국 작전에서의 군수, Logistics in the Korean Operations』에서 항만에서 철도-도로-탄약보급소로 이어지는 수송 체계를 분석하고 『미8군 전쟁 일기, EUSAK War Diary』(1950), 『미8군 지휘 보고서, EUSAK Command Report』(1951, 1952)와 참전용사 증언이 담긴 『포병과 6·25전쟁 증언록』(2012)으로 포병부대의 탄약 보급에 관련된 사례를 확인한다.

본 연구는 6·25전쟁 시기 탄약 보급체계의 변화를 철도와 도로 체계 중심으로 확인하고 포병부대의 탄약 보급 과정에 미친 영향을 분석하려 한다. 미군의 지원이 군수지원의 양상을 크게 변화시킨 점을 고려하여 미군 지원 이전과 이후로 시기를 구분한다. 먼저 2장은 국군 창설 이후 육군의 군수지원체계 확립 과정에서 탄약 보급체계와 관련된 부분을 확인하고, 전쟁 발발 직후 포병부대의 탄약 보급을 위한 과정을 분석한다. 다음 3장은 미군으로 작전 지휘권이 이양된 이후 미군¹⁹⁾의 군수지원체계의 확립 과정과 탄약 보급체계의 변화를 확인하고 포병부대의 탄약 보급 과정을 분석한다. 다음 4장은 미군이 보급체계를 확립하는 과정에서 철도와 도로 체계를 어떻게 운용하였는지 두 가지 탄약 보급의 형태(보급소·부대 분배)로 구분하여 주요 전투사례를 통해 분석하려 한다.

19) 공식적으로는 “유엔군”의 군수지원체계이지만, 사실상 미 극동군 사령부에 의해 체계가 확립되었기 때문에 “미군”으로 표기한다.

본 연구는 군수지원체계가 적용되기 시작한 초기 1950년 8월 낙동강 방어선 작전 기간의 다부동 전투와 군수지원체계가 확립 되었다고 판단할 수 있는 1952년 10월 휴전회담 진행 기간의 백마고지 전투를 주요 사례로 선정하여 포병 탄약 보급 과정을 고찰했다. 본 연구는 보병부대의 전투보다 전황 변화에 따른 포병 부대의 사격진지 위치와 탄약 수송 과정을 중점으로 살펴보았다. 탄약 보급에서 중점적으로 확인한 부분은 당시 군수지원을 담당했던 미군 군수사령부의 탄약 보급을 위한 지시 내용, 철도 및 도로 체계, 전방 탄약보급소 및 포병부대 사격진지 위치다. 이를 통해 부산항에 하역된 포병 탄약이 어떻게 전방 사격진지 까지 추진될 수 있었는지 이해할 수 있다.

2. 북한군 남침 초기 육군의 포병 탄약 보급체계 (1948.8.15.~1950.7.4.)

가. 육군의 군수지원체계

전쟁 초기 육군의 포병 탄약 보급체계는 탄약 보급에 필요한 기반 요소를 기준으로 육군 군수지원체계의 변화를 통해 알 수 있다. 즉, 미군 통제 아래 이루어진 탄약 보급체계와 육군본부의 조직 개편 과정, 자체적으로 장비와 탄약을 확보하려 했던 육군의 활동을 살펴봄으로써 당시 탄약 보급체계의 수준을 확인할 수 있다.

6·25 전쟁 발발 전, 한국군은 전쟁에 대한 대비책을 수립하지 못한 상태였다. 1949년 6월 30일 예정되었던 미군 철수에 대비하여 국군은 급하게 군수 관련 부서와 기구들을 설치했지

만, 이를 운영할 능력은 미처 갖추지 못했다. 특히 탄약 등 주요 품목은 미군 철수 이후에도 미국의 군사원조에 의존했기 때문에 설치된 기구들이 주도적으로 탄약 보급체계를 확립하는 것은 어려웠다. 그럼에도 국군은 전쟁을 수행할 능력을 확보하기 위해 노력했다. 비록 전쟁 계획이 부재하고 체계 운영 능력이 부족했던 초기에는 임시방편적이고 일시적인 조치만 가능했지만, 짧은 기간의 준비로 미군 지원 이전까지 버틸 수 있었다.

1948년 정부 수립 이후 국군의 가장 큰 과제는 미군 철수에 대한 군사적 대비였다. 1949년 6월 30일 미군 철수 이후 독자적으로 북한군을 상대해야 했던 한국군은 미군정 시대의 경비대 수준으로는 소련군의 지도를 받아 군사적으로 확장하고 있는 북한군을 상대할 수 없었다. 이에 육군은 국군 창설 직후 경비대 시절 50,000²⁰⁾여명 규모에서 100,000명 규모로 부대 규모를 확장했고, 그만큼 필요한 장비와 탄약량도 증가했다. 당시 국군은 자체적으로 장비와 탄약을 생산할 수 있는 능력이 없었기에 정부는 미국의 군사원조에 의존할 수밖에 없었다. 정부는 국내에 있는 미 군사고문단²¹⁾을 통해서 원조를 요청, 미국에 특사를 보내면서까지 군사원조를 받기 위해 노력했고 65,000명분의 장비와 탄약 지원 약속이라는 제한적인 성과를 달성했다.²²⁾ 105mm 곡사포 91문과 포탄 4만 발²³⁾을 지원받았으나, 성능 좋은 M-2 105mm 곡사포는 철수 시 미군에게 회수되고 구식 M-3 105mm 곡사포만 제공되었고 탄약은 미 군사고문단의 통제를 받았기 때

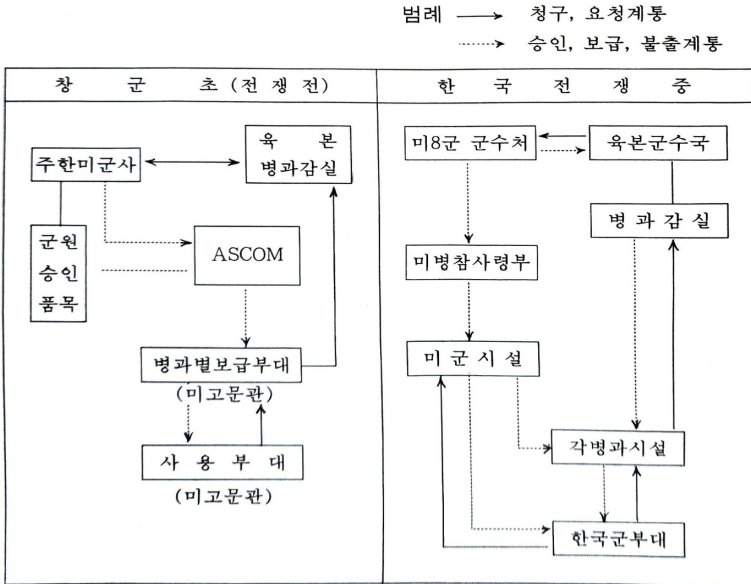
20) 육군본부, 『군수변천사』(계룡: 육군본부, 1996), 41쪽.

21) 미 군사고문단은 한국군이 자체적으로 군수 관리와 운영을 담당할 수 있도록 군수 관련 전 분야에 걸쳐 자문하고 지도하는 역할을 담당했다. 박동찬, 『주한미군사고문단 KMAC: 한국군 건설의 기획자』(서울: 한양대학교, 2016), 338쪽.

22) 국방군사연구소, 『한국전쟁지원사-인사·군수·민사지원-』(서울: 국방군사연구소, 1997), 106쪽.

23) 위의 책, 135쪽.

문에 자체적인 보급체계를 갖출 수 없었다.²⁴⁾



〈그림 1〉 육군본부, 『군수변천사』 (1996), p.54

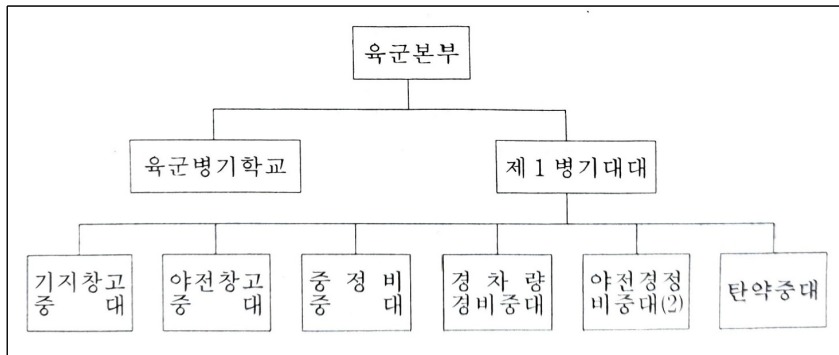
6·25전쟁 직전 육군의 보급체계는 〈그림 1〉(창군초)와 같이 미군 철수 이후에도 미 군사고문단의 군수 관계 요원의 지원을 받아 이루어졌다. 각 부대는 부대의 미 고문관의 통제를 받아 탄약을 육군본부로 청구했고 육군본부는 미 군사고문단의 승인을 받아야 했다. 당시 탄약은 미군이 관리하고 있었기 때문에 미 군사고문단 승인 이후 부평(富平)에 위치한 육군지원사령부 (Army Service Command: ASCOM)로부터 보급 받았고²⁵⁾ 사 용 부대에 소속된 미 고문관의 관심 유무에 따라 부대 탄약 보유량의 차이가 발생했다.²⁶⁾

24) 위의 책, 106쪽.

25) 위의 책, 117쪽.

26) 앞의 책(2012), 422쪽.

국군은 미군 철수에 대비하여 군수 기능 개편을 진행했다. 육군본부는 예하 군수국의 중앙조달과 병기계를 국군조직법에 따라 병기처로 개편(48.12.15)²⁷⁾, 이후 육군본부의 특별참모부인 병기감실로 승격시켜 육군본부 직할로 예속된 병과부대를 통제하도록 했다. 다음으로 육군본부 병기감실은 병기부대를 개편했다. 당시 육군의 규모 확대에 보병여단이 사단으로 승격되고 전투부대가 추가 편성되면서 기술병과부대 편성이 필요했다. 이에 육군본부 병기감실은 각 사단을 직접 지원하는 각 기술병과 지원기능이 혼합된 혼성 중대를 편성했다. 이후 이를 모체로 각 기술병과의 편제 부대들이 편성되었고 각 사단 예하에 병기 중대가 창설되었다.²⁸⁾ 추가적인 개편과 창설 과정을 거쳐 6·25전쟁 발발 당시 병기부대는 아래 <그림 2>와 같이 육군본부 병기감실 예하의 육군병기학교와 제1병기대대로 편성되어 전군의 병기 지원 업무를 담당했다.²⁹⁾



<그림 2>

* 출처: 국방군사연구소, 『한국전쟁지원사-인사·군수·민사지원-』(1997), p.91

27) 위의 책(1996), 60쪽.

28) 위의 책, 70쪽.

29) 위의 책, 72쪽.

수송부대는 기술병과 부대 확대와는 별개로 6·25전쟁 발발 전까지 독립된 수송병과 대신 육군 군수국 내 수송과를 통해 과업을 수행했다. 이들은 아래 <그림 3>과 같이 병참단 예하에 자동차대대와 철도대대로 편성되어 병참감실 통제 아래 운용되었다.

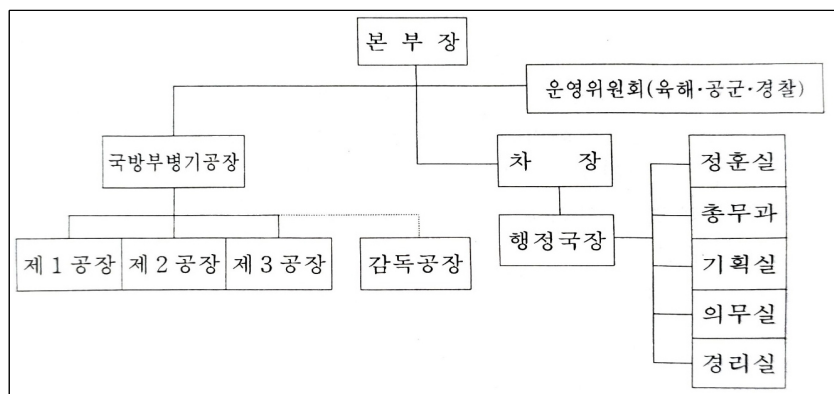
병참학교	피복창	육군				본부					
		병참단				보급창					
		단본부	정비대대	철도대대	자동차대대	창고중대(2)	급유중대(2)	인천보급창	서울보급창	대전보급창	부산보급창

<그림 3>

* 출처: 국방군사연구소, 『한국전쟁지원사-인사·군수·민사지원-』(1997), p.90

정부는 미국에 군사원조를 요청함과 동시에 미 군사고문단의 제안에 따라 소화기와 탄약 생산을 시도했다. 정부는 소화기 자체 생산을 시작으로 무기 개발을 위한 기술을 축적하려 했다. 먼저 국방부는 정부 귀속업체인 유환상공주식회사 용산공장을 제1·제2공장으로 지정하여 소화기 부품 생산을 시작했고 서울 영등포에 있는 삼화정공주식회사를 제3공장으로, 인천의 조선알미늄공업주식회사와 기호전업을 생산감독공장으로 지정하여 병기 생산 능력을 확충했다. 또한 국방부 내에 병기행정본부를 설치하여 아래 <그림4>와 같이 병기 생산에 관한 전반적인 운영과 관리를 하도록 했고 연구 업무도 같이했다. 6·25전쟁 발발 시점 국군은 비록 포병 탄약 생산까지는 불가능했지만, 99식 탄약 567,000발, 마찰식 수류탄 100,870발, 대전차 지뢰 290발, 대인 지뢰 2,367발, 15kg 폭탄 277발, 뇌관 211,300발을 생산하는 등 제한적인 성과를 달성했다.³⁰⁾

30) 앞의 책(1970), 101쪽.



〈그림 4〉 병기행정본부 기구표(1949.12.5)

* 출처: 국방군사연구소, 『한국전쟁지원사-인사·군수·민사지원-』(1997), p.177.

6·25전쟁이 발발하는 시점까지 미 군사고문단은 한국 정부가 가진 북한에 대한 위기의식과 다르게 방어적인 태도를 지녔다. 미 군사고문단은 당시 38선에서 발생했던 군사적 분쟁보다는 한국군 교육훈련 지도와 비정규전 지원에 집중했고 무기 지원도 비정규전 대비에 초점을 두었다.³¹⁾ 1949년 5월 초 개성에서 남북 간 무력 충돌이 발생했을 때 로버츠 미 군사고문단장은 이승만 대통령에게 미국의 사건 원인의 조사 시작 통보 사실을 전하며 남한의 침략 목적 식별 시 남한에 대한 원조는 없다고 경고하며 북한과의 전면적 충돌을 극도로 경계하는 모습을 보여주었다.³²⁾ 심지어 1950년 1월부터 4월까지 전차들이 38선 부근에 배치되고 있다는 정보들을 정보망으로 접수했으면서도 전면전으로 이어질 것으로 생각하지 않았다.³³⁾

31) 박동찬, “주한미군사고문단(KMAG)의 한국전쟁 인식과 대응” 『軍史』 제79호 (2011), 117쪽.

32) Muccio, “Memorandum of Conversation, by the Ambassador in Korea” (1949. 5. 10), *FRUS 1949*, vol. VII, p.1016~1018.

33) 앞의 글(2011), 120쪽.

방어적 태도를 유지하는 미 군사고문단으로 인해 정부의 노력에도 불구하고 국군은 전면전을 치를 수준까지 도달하지 못했다. 미군으로부터 지원받은 물자의 수준마저 형편없었다. 지원받은 물자에는 일본군으로부터 노획한 장비와 2차세계대전 미군이 사용하던 장비와 보급품이 섞여 있었다.³⁴⁾ 심지어 한국군은 미군으로부터 장비를 인수하자마자 정비할 여유도 없이 공비 토벌 작전과 38도선 일대 충돌 작전에 인수 장비를 투입했고 장비는 더욱 노후화되었다. 지원받았던 탄약은 1950년 6월 전쟁 직전 거의 소진되었고 미군의 추가 보급은 없었다. 탄약은 65% 이상 소모되어, 미국으로부터 받은 5,100만 발 중 1,900만 발만 남아 있었고³⁵⁾ 미군에 추가로 요청한 탄약은 6·25전쟁 발발 시점까지 도착하지 못했다.

장비 부분에서도 육군본부 군수국과 병기감실은 미군의 지원을 기대할 수 없었다. 육군본부는 차량의 가동률을 높이고 전투 예비량을 확보하기 위해 “차량 등록제”를 실시하여 차량 사용을 제한시켰고 보유하고 있는 차량의 정비에 집중했다. 또한 고장 차량을 회수하여 재생시키는 과정을 지속했다. 당시 예하 사단은 평균 196대의 차량을 보유하고 있었다. 이는 사단 기본편제인 377대의 52%에 불과했다. 이 외에도 육군본부 직할부대는 1,200대의 차량을 보유하고 있었으나, 이 중 약 60%는 노후되어 사용이 어려운 상태였다.³⁶⁾ 육군의 정비 노력에도 불구하고 전쟁 발발 시점에서 차량 예비량은 부족했으며 가동률도 낮았다. 차량 4,217대 중 1,570대는 정비를 위해 회수되어 있었고, 이 중 956대는 폐차 상태였다.³⁷⁾

34) 앞의 책(1996), 47쪽.

35) 앞의 책(1997), 136쪽.

36) 위의 책, 115쪽.

37) 위의 책, 214쪽.

나. 한국군 포병부대의 탄약 보급

1950년 6월 25일, 한국 육군은 6개의 포병대대를 보유하고 있었으며, 이 중 5개 대대는 전방³⁸⁾에, 1개 대대는 포병학교에 배치되어 있었다. 각 사단과 포병부대들의 탄약 확보의 중요성 인식 여부가 서부와 중동부 전선에서의 화력지원 차이에 영향을 미쳤다. 본 연구는 전쟁 초기 한국군의 탄약 소요 판단, 획득, 저장, 분배, 처리 과정을 확인함으로써 탄약 보급의 중요성을 육군본부 군수국, 사단, 포병대대가 어떻게 인식하고 있었는지 고찰했다.

1950년 6월 28일, 육군본부는 미군으로부터 105mm 포탄을 포함한 119톤의 탄약을 보급받았다.³⁹⁾ 탄약은 미군 시설 즉 미군 군단 지역 보급소에서 수령했고 정산은 미 군사고문단을 통해 이루어졌다. 탄약은 원칙적으로 탄약보급소에서 분배되었으나, 전황이 급박할 때는 육군본부의 계획에 따라 전투부대 현장까지 직접 수송하는 부대분배 방식을 채택해야 했다.⁴⁰⁾ 특히 6·25전쟁 초기는 매우 급박하였기 때문에, 포병부대가 멀리 떨어진 탄약보급소로 탄약 수령을 위해 이동하는 것은 어려웠다.

전쟁 발발 초기 포병대대는 사단·연대로부터 포병 탄약의 부대 분배를 기대할 수 없는 상황이었다. 당시 탄약 보급은 육군 군수국의 중앙통제에 따라 이루어졌기 때문에, 육군본부 예하 제1 병기대대가 통제하는 탄약보급소와 포병부대까지의 보급로 거리가 멀어 신속한 재보급이 어려웠다. 예를 들어, 제1사단 예하 제6포병대대의 사격진지와 탄약보급소 간 거리는 40km 이상

38) 전방 서부 전선에는 제5·제6·제7포병대대가, 동부 전선에는 제1·제3포병대대가 주둔했다.

39) 위의 책, 214쪽.

40) 앞의 책(1996), 55쪽.; 육군본부의 결정에는 미군 군사고문단의 조언이 바탕이 되었다. 앞의 글(2011), 117쪽.

이었고 전쟁 초기 피난민과 부상병 호송 등으로 상태도 정체되어 탄약 보급에 제한사항이 많았다.⁴¹⁾ 탄약 재보급이 가능했던 부대들은 자체 역량으로 탄약을 사격진지 근방에 보관함으로써 보급로 제약 없이 신속히 탄약을 보급할 수 있었던 일부 부대들 뿐이었다.

6·25전쟁 초기 포병부대의 탄약 보급 성과는 탄약 보급체계가 아닌 전방부대 각각의 노력 여부에 달려있었다. 포병부대가 탄약을 사격진지 근방에 보관했는지, 지연전을 대비해 사전에 탄약을 후송할 장소와 인원, 차량을 준비했는지에 따라 전방 경계부대의 철수 여건 보장이 결정되었다. 지휘관 판단에 따른 부대의 자율적인 준비와 대응이 탄약 보급 성공의 핵심이었다고 볼 수 있다.

전쟁 초기 전황을 살펴보면, 지역에 따라 포병부대의 대응에 차이점이 존재했다. 서부 전선의 제5·제6·제7포병대대⁴²⁾는 전황을 제대로 파악하지 못했고⁴³⁾ 탄약 보급에 실패하면서 화력지원을 하지 못했다. 서부 전선의 제7사단 예하 제5포병대대의 탄약고 위치는 명확히 기록되어 있지 않으나, 창동 전투(1950. 6.26~27) 당시 탄약후송에 대한 언급이 없고 시흥 탄약고에서 재보급을 받았던 사실로⁴⁴⁾ 보아 별도의 탄약보급소를 설치하지 않은 것으로 추정된다. 전쟁 초기 동두천 지역전투(1950.6.26)에서 제5포병대대는 제1연대를 지원하던 제2포대만 화력을 지원할 수 있었는데 그마저도 휴대한 포탄 300발 소모 이후 재보급을 받지 못했다. 육본 군수국의 지시로 부대 분배가 진행될 때 제1탄약창고중대가 잘못된 탄종을 추진하여 보급이 지연되었던 사

41) 당시 제6포병대대는 문산에서 임무를 수행했고 탄약보급소는 수색에 위치했다.

42) 포병부대 재편성 후 각각 제17포병대대, 제11포병대대, 제10포병대대로 개칭했다.

43) 제7포병대대는 어떠한 조치도 없이 장비를 두고 철수했다.

44) 앞의 책(2012), 218쪽.

실은 병기부대에서 사전에 탄약 보급에 관심이 부족했다는 사실을 보여준다.⁴⁵⁾

제6포병대대는 서부 전선의 제1사단 예하 제6포병대대는 시흥역 일대 탄약고에 비축된 포탄을 서울 수색(水色)에 있는 탄약고에 보관하고, 차량으로 각 부대로 보급하는 체계를 갖추고 있었다.⁴⁶⁾ 당시 포병부대의 사격진지가 문산 일대임을 고려할 때, 보급로가 신장 되어 있음을 알 수 있다. 심지어, 탄약 재보급을 위해 차량을 보냈을 때는 보급로에 매복 중인 북한군 유격대의 공격으로 보급을 제대로 할 수 없었다.

반면, 중동부 전선의 제1·제3포병대대⁴⁷⁾는 신속히 탄약을 보급하고 후방으로 후송하여 성공적으로 사단의 지연전에 기여했다. 동부 전선의 제8사단 예하 제1포병대대는 사단 사령부 근처인 강릉에 탄약집적소(Ammunition Dump)⁴⁸⁾를 운영하고 있었고, 차량으로 재보급이 가능했다. 또한 사단과 포병대대는 전황을 예측하고 협조하여 탄약을 후방으로 사전에 후송했다. 1950년 6월 27일 강릉에서 대관령으로 철수할 때, 포탄을 최우선으로 적재하여 전량 대관령으로 이동시켰고 이후 단양 전투(1950년 7월 6일~12일)에서 효과적인 화력지원을 통해 사단은 계획된 진지로 철수할 수 있었다. 다음으로 중부 전선의 제6사단 예하 제3포병대대는 춘천에서 소양강 이북 대대 근처에 탄약고를 설치하여 차량으로 재보급할 수 있도록 사전에 준비를 마쳤다. 제3포병대대는 전쟁 발발 이전에 춘천에서 탄약을 수령하여 사격진지 근처 소양강 이북에 보관했고 전쟁 발발 직후 대대는 충분한 탄약을

45) 육군본부, 『군수지원분석』 제2장 (계통:육군본부, 2010), 22쪽.

46) 앞의 책(2012), 149쪽.

47) 1950년 7월 8일, 포병부대 재편성 후 각각 제18포병대대, 제16포병대대로 개칭했다.

48) 통상적으로 옥외에 있는 폭탄, 탄약, 장비품 또는 보급품을 위한 임시 저장소

보유하고 있었기 때문에 지속적인 사격으로 초기 북한군의 남진을 지연시킬 수 있었다. 아군이 지연전을 수행하며 철수할 때, 제3포병대대는 탄약후송을 위해 차량 징발과 인원 동원을 자체적으로 실시하여 5,300발의 포탄을 소양강 이남으로 성공적으로 이동시켰다.

초기 육군의 보급지원 체계는 임시방편적인 조치가 많았고 장기전을 수행하기에는 능력이 부족했다. 동부 축선의 포병부대들은 보유하고 있던 탄약을 모두 소모했고 서부 축선의 부대들은 철도로 급하게 포병 탄약을 후송하는 과정에서 아군의 오폭으로 탄약을 전량 소실했다.⁴⁹⁾ 국군은 미군이 1950년 6월 28일 급하게 보급했던 탄약을 소모하며 낙동강 전선까지 철수했다. 전쟁 발발 이전에도 부족했던 차량은 특히 한강교 폭파 이후 차량 726대, 트레일러 589대를 한강 이북에 유기하고 철수하면서 작전에 필요한 물자 수송에 문제가 발생했다. 징발했던 민수용 차량도 응급조치에 불과했다. 지속적인 전투를 위해서는 탄약의 안정적인 조달이 필수적이었지만, 당시 철도와 같은 대규모 수송 체계의 구축이 이루어지지 않은 상태였다.

6·25전쟁 발발 후 육군은 보유하고 있던 탄약을 모두 소모했고 장기전을 위해 지속적인 탄약 보급이 필요했다. 서부 전선의 포병부대들은 북한군의 빠른 남진을 막아내지 못하고 철수하면서 차량과 화포 등 주요 장비를 유기하였으며, 포탄 3만여발을 철수 도중 평택에서 호주 공군의 오폭으로 상실했다.⁵⁰⁾ 동부 전선의 포병부대들은 성공적으로 지연전을 수행하여 장비의 손실은 없었지만, 차후 작전을 위한 포탄의 보급이 필요했다. 미 제 8군의 탄약과(Ammunition Division)는 1950년 6월 28일 극동

49) 위의 책, 120쪽.

50) 앞의 책(2012), 71쪽.

군사령부의 지시에 따라 탄약을 긴급하게 해상과 공중 편으로 육군에 전달했지만, 장기적으로 화력을 지원하기 위해서는 탄약 보급체계를 갖춰야 했다.

3. 미군 지원 이후 포병 탄약 보급체계의 변화 (1950.7.4.이후)⁵¹⁾

미군은 신속하게 군수지원체계를 발전시켰고 탄약보급체계 즉, 탄약의 조달, 획득, 수송 체계를 정립시켰다. 이때, 미8군사령관은 군사고문단을 통해 한국군을 지원했고 감독했다.⁵²⁾ 비록 군수 지원체계의 수준이 전쟁 초기 낙동강 전선에서는 남진하는 북한군을 가까스로 저지하는 수준이었으나 이후 중공군 공세와 38선 일대에서의 공방전에서는 통제보급률을 초과해서 사격이 가능할 정도로 발전했다.

6·25전쟁 발발 당시 미군의 군수지원체계는 존재하지 않았다. 미8군은 극동군사령부의 긴급 지시에 따라 포병부대에 탄약을 보급할 수밖에 없었고 일본 주둔 미8군은 한국으로 45일분의 탄약과 미군 지상 조직을 선박과 항공기로 긴급하게 수송했다. 투입된 미군 지상 조직에는 항구와 철도 운영 임무가 가능한 병력이 편성되어 있었다.⁵³⁾ 7월 1일 한국 부산항에 도착한 탄약은

51) 국군은 6·25전쟁 발발 이후 별다른 제도적 변화가 없었을 뿐 아니라 탄약 보급 체계 확립에 관여할 수 없었다. 포병 탄약의 청구 및 관리는 국군 내 미 군사고문단의 통제를 받아 이루어졌으며 국군 군수국은 낙동강 방어선 작전(1950년 9월) 이후 식량, 피복, 차량, 전투 장비 정비, 소총 개발, 수류탄 생산 등 초보적인 수준의 군수 업무를 담당했다. 앞의 책(1997), 275-276, 365-368.

52) 앞의 책(2016), 335쪽.

53) U.S Army, Pacific, *Logistics in Korean Operations Volume 1 Chapter 2* (December, 1955), p.5.

극동군사령부의 전방사령부(Advanced Command: ADCOM) 수송장교의 통제에 따라 7월 7일까지 하역되었고 철도를 통해 7월 8일 전투지역으로 수송되었다. 7월 8일 최초로 미 제24사단과 제25사단은 탄약을 재보급받을 수 있었다.⁵⁴⁾

6·25전쟁 초기부터 미군은 철도를 운영할 병력을 파견하는 등 철도체계를 적극적으로 운영했다. 극동군사령부는 일본에 주둔 중인 제8016군철도수송대의 인원으로 제8059군철도수송대를 급하게 편성하여 1950년 7월 9일 부산으로 파견했다. 제8059부대는 철도를 운용할 인원이 부족했기 때문에 한국 철도청 직원들을 감독해서 운영했다. 전쟁 기간 부산 항구와 전투 현장까지 거리는 일반적으로 약 640km이었고⁵⁵⁾ 철도는 전방 작전 부대까지 직접 연결되는 경우가 많았다. 미 제8군을 지원하기 위한 탄약은 항구에서 철도에 적재되어 군단과 사단 보급소까지 직접 수송되었다. 도로 수송은 발달 되지 않은 도로 체계와 산악지역으로 인해 짧은 거리에서만 운용되었다.⁵⁶⁾

철도는 전황에 따라 사용 가능 범위가 유동적으로 바뀌었고 전쟁 피해로 인해 지속적인 복구와 개선이 필요했다.⁵⁷⁾ 전쟁 발발 직전 한국 내에서 운용할 수 있던 선로 길이는 총 5,632km였고 한국 철도청과 미군이 분할 하여 관리했다. 북한군의 남하로 미군이 사용할 수 있는 선로는 402km까지 감소하였다. 낙동강 전투 당시 낙동강 다리가 파괴되어 철도는 왜관 전방으로 추진될 수 없었고, 왜관에서 대전과 오산까지는 트럭을 이용해 수송할 수밖에 없었다. 이 외에도 주요 노선인 부산-서울 구간은

54) U.S Army, Pacific, *Logistics in Korean Operations Volume 2 Chapter 4* (December, 1955), p.116.

55) 앞의 책(1955) *Volume 3 Chapter 6*, p.10.

56) 위의 책, p.9.

57) 위의 책, figure 7.

전쟁 초기 하루 12,000톤의 운송 능력을 갖췄으나, 전쟁 초기에는 북한군의 공격과 아군의 선제적 파괴로 인해 다수의 철도 시설이 손상되었고, 이를 복구하기 위해 다리 재건, 선로 복구, 철도 종점의 하역 및 적재 능력 개선 등이 이루어졌다.⁵⁸⁾ 그 결과 1953년까지 부산-서울 구간의 운송 능력은 32,000톤으로 증가했고 동해선과 북부선은 산사태, 터널 붕괴, 다리 파괴 등으로 인한 문제를 극복하며 안정적인 수송 능력을 확보했다. 특히 한강·북한강 다리 재건은 병목현상을 해결하고 동해선과 주요 노선의 용량을 대폭 확대했다.⁵⁹⁾

도로 수송 체계는 철도체계의 보조역할로서 한국 지형의 특성상 철도 운용이 제한되는 지역의 한계를 보완하도록 운용되었다. 한반도 내 도로망은 1905년 일본에 의해 개발되어 철도를 보조하는 역할을 했으나, 1950년 전쟁 발발 당시 군사 작전을 효과적으로 지원하기에는 부족했다. 약 11,000마일의 도로망은 대부분 자갈로 포장되어 있었으며, 폭이 좁고 유지 관리가 열악해 대형 트럭 한 대만 통행이 가능했다. 주요 다리들은 하중 용량이 10~60톤이었지만, 전쟁 중 주요 보급로의 다리들은 50톤 이상을 견딜 수 있도록 강화되었다.⁶⁰⁾ 도로 수송은 좁은 폭, 급경사와 커브, 장마철의 진흙, 겨울철 폭설 등으로 제한을 받았으며, 1950년 당시 하루 1,000톤 이상 운송이 가능한 도로는 신의주 부산과 목포~온성 구간 등 소수에 불과했다. 1951년 6월 전

58) 1951년 9월, 전술적 상황으로 인해 이용이 제한되었던 서부 축선 철도가 사용 가능해짐에 따라, 보급선은 기존의 부산-원주 철도 선에서 부산-서울-춘천 철도 선으로 변경되었다. 도로 수송 출발 지점이 원주에서 춘천으로 변경되면서 도춘리(강원도 양구군 소재)에 위치한 ASP No. 61까지의 이동 거리가 절반으로 감소했다. U.S Army, Pacific, "EUSAK Command Reports Section I: Narrative, September 1951", RG 550 Records of United States Army, Pacific (November, 1951), p.72.

59) 앞의 책(1955) *Volume 3 Chapter 6*, p.11.

60) 위의 책, p.49.

선 안정 이후 도로 확장과 개선 작업이 진행되어 2차선 도로와 우회로가 확충되며 수송 용량이 증가했다.⁶¹⁾

극동군사령부는 1950년 7월 4일, 한국 내 전투부대와 전투지원부대에 군수지원을 제공할 부산기지사령부(Pusan Base Command)를 주한 미 육군의 예하 부대로 창설했다.⁶²⁾ 부산기지사령부는 항구운영과 군수지원 능력의 핵심인 철도 운영을 담당하여 개전 초기 물자를 전방으로 수송하는 데 노력을 집중했다. 부산항에 도착한 초기 선적물 하역 작업과 전방 미 제24사단과 제25사단으로의 군수물자 수송이 임무의 핵심이었다. 그러나 부산기지사령부의 편성은 구체적이지 않았고 제24사단 예하에서 차출된 인원, 병원에서 막 퇴원한 환자들로 임시 편성하여 급하게 투입하였다. 이처럼 군수 훈련 경험이 부족한 인원으로 편성되다 보니 보급품과 장비는 부산항에서 쉬였고 특정 특기 보유자 부족 현상이 발생하는 등 인력·물자 보급에 문제점이 발견되었다.⁶³⁾

위 문제를 해결하기 위해 극동군사령부는 한국에 주둔 중인 미군을 재편성했다. 극동군사령부는 주한 미 육군을 해체하고 미 제8군이 한반도 내 전 미군 부대에 대한 지휘권을 갖도록 했다. 또한 극동군사령부 지시에 따라 미 제8군은 자체 군수지원, 보급품 조달, 수송, 항구 운영 및 일본 점령 통치에 대한 책임도 맡게 되었다. 이때, 극동군사령부는 기존 부산기지사령부를 부산군수사령부로 재편성했고 당시 교리에 따라 부산군수사령부는 야전 부대나 독립적으로 활동하는 소규모 부대에 대하여 군수지원을 제공하는 임무를 수행했다.⁶⁴⁾ 부산군수사령부는 낙동강 방

61) 위의 책, p.50.

62) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁기 유엔군 군수지원체계』(서울: 국방부, 2022), 82쪽.

63) 위의 책, 84쪽.

64) 위의 책, 86쪽.

어선 내의 소규모 지역에서 1950년 7~9월 기간에 부산과 인근 보급창에서 낙동강 방어선 부대까지 전투지원을 하는 육군지원사령부의 기능을 담당했다.

전쟁 초기, 미군은 탄약 보급체계를 갖추는 과정에서 어려움을 겪었다. 첫째, 극동군사령부가 수송 담당 지휘부에 정보를 제공하지 않고 임시방편적으로 탄약을 보급하면서 탄약 청구 권한을 갖고 있던 미8군의 군수참모부(G-4 Supply Division)와 병기과(the Ordnance Section)는 보급된 탄약 현황을 파악하는 데 어려움을 겪었다. 부산군수사령부는 미8군으로부터 전투지역으로 탄약을 수송할 때, 현황을 정리하라는 요청을 받았으나 전쟁 초기 탄약을 급하게 수송하면서 수송 현황을 기록하지 못했다. 둘째, 일부 탄약은 최초 계획과 다르게 수송되기도 했는데 이는 전투 부대의 일부 인원들이 부산에 상주하면서 “긴급 요청(emergency requests)⁶⁵⁾”과 “선적 전환”(shipment diversions)⁶⁶⁾을 통해 탄약을 임의로 자신들의 부대로 공급하려 했기 때문이었다.⁶⁷⁾

이처럼 기존 부산군수사령부 능력으로는 체계적으로 탄약을 보급할 수 없었다. 부산군수사령부의 작전지역에 비해 지원을 요구하는 미군 부대의 수가 많았고 1950년 9월 중순에는 서해안에 있는 제3군수사령부에 대한 감독과 원산에 있는 미 제10군단 보급 임무까지 추가로 맡게 되었다. 극동군사령부는 기존 편성이 부적절했음을 판단하고 부산군수사령부를 1950년 9월 19일 해체하고 제2군수사령부를 창설했다.⁶⁸⁾

65) 작전 중 예상치 못한 상황으로 인해 긴급히 지원이나 자원이 필요한 경우 실시하며, 이러한 긴급 요청은 임무의 성공을 위해 신속하게 처리되어야 한다.

66) 특정 물자나 장비를 다른 목적지나 수송 경로로 변경하는 것을 의미한다. 군사 작전 중 긴급 상황이나 전략적 이유로 인해 계획된 선적 경로를 변경할 때 사용된다.

67) 위의 책, 118쪽.

68) 위의 책, 90쪽.

제2군수사령부는 6·25전쟁 기간 군수사령부 중 가장 많은 변화를 겪었다. 첫째, 규모가 크게 변했다. 제2군수사령부는 B형 군수사령부 즉, 10만명 규모의 전투부대에게 군수지원을 담당했던 군수사령부에서 C형 군수사령부 즉, 40만명 규모의 전투부대에게 지원을 제공하는 군수사령부로 발전했다. 제2군수사령부의 본부 및 본부중대에는 B형 군수사령부 인가 수준보다 183개의 직책이 더 늘어났다.⁶⁹⁾ 특히 이전 사령부와 달리 부사령관 3명이 임명되어 각각 행정, 작전 및 수송을 담당했는데, 이를 통해 동급 및 상급 부대와의 업무 협조 능력이 강화되었다. 편성표에는 반영되어 있지 않으나, 한국인 민간인들을 고용하여 노무반을 편성함으로써 군수지원의 효과성이 높아졌다.

둘째, 미 제8군의 탄약 보급체계가 정립되었다. 6·25전쟁 초기 6개월 동안, 미 제8군은 탄약의 요청, 통제, 분배에 대한 정책을 결정할 수 없었다. 최초 미군은 교리와 제2차 세계대전의 경험에 따라 보급하다가 한국과 일본에서의 경험이 축적되었고 전술 상황이 바뀌면서 보급체계를 정립할 데이터를 확보하게 되었다. 한국 내 부산의 창(depot)⁷⁰⁾에는 45일분의 보급품을 저장하도록 설정되어 있었다. 1950년 9월 중반까지 탄약은 재고 수준에 따라 인가된 수준에 맞게 자동으로 청구되어 보급이 이루어졌지만, 9월 중후반 전술적 상황이 공격작전으로 변화하면서 탄약 소비량이 증가했고, 탄약은 전술 계획에 기초한 미 제8군의 요청에 따라 전방 지역으로 보급되기 시작했다.⁷¹⁾

미군은 1950년 11월 탄약 청구 방식을 10일 단위 정기 청구

69) U.S Army, Pacific, *Logistics in Korean Operations Volume 1 Chapter 2* (December, 1955), p.21-22.

70) 대규모 군수물자와 장비를 장기간 저장하고 관리하는 후방 시설이며 전방 시설인 보급소(Supply Point)와 구분된다.

71) 앞의 책(1955) *Volume 2 Chapter 4*, p.118-119.

방식으로 개선하여 탄약 보급체계를 확립했다. 한국 주둔 미군의 군수지원을 책임지는 일본군수사령부는 미 제8군으로의 탄약 보급을 면밀하게 통제할 필요가 있다고 판단하여 탄약을 이전처럼 자동으로 수송할지 아니면 미 제8군의 요청에 따라 제공할 것인지 극동군사령부에 결정을 요청했다. 당시 미 본토에서 극동군사령부로의 탄약 재보급은 10일마다 작성되는 정기 전구 탄약 재고 현황 보고서(Theater Ammunition Stock Status), 재고 통제 보고서(Stock Control Reports), 10일 청구서를 통해 이루어졌다. 극동군사령부는 이와 유사하게 미 제8군이 매 10일 일본군수사령부에게 예측된 요구량을 반영한 청구서를 제공하도록 결정했고 이러한 정책 변화의 효과는 이전에 청구한 탄약이 모두 소진되는 120일 이후부터 나타나기 시작했다.⁷²⁾

셋째, 미 제8군은 탄약 수송 체계를 확립했다. 앞에서 설명한 바와 같이 철도는 6·25 전쟁 전반에 걸쳐 가장 운용이 많이 되었고 차량을 이용한 도로 수송은 철도체계의 보조역할을 수행했다. 먼저 철도 운영은 제3군철도수송국(Transportation Military Railway Service: TMRS)이 전담했고 탄약 수송의 핵심 조직이었다. 제3군철도수송국은 2개의 운영 대대, 1개의 철도 공장 대대, 1개의 헌병 대대, 그리고 감독 기능을 수행하는 3만여 명의 철도국 직원으로 편성되었다.⁷³⁾ 예하 부대 제712철도운영대대는 대전에서 서울까지 약 1,046km의 주요 선로를 관리했고 제724철도운영대대는 부산에서 대전까지 약 952km의 선로를 담당했다. 그 외 부대들은 작업장 및 선로 유지 보수 감독, 선로 통신 유지, 철도 경비, 기차 배차 등의 업무를 맡았다.⁷⁴⁾

미 제8군은 책임 지역 내의 부대들이 트럭 중대를 직접 운용

72) 위의 책, p.119-121.

73) 앞의 책(1955) Volume 3 Chapter 6, p.6.

74) 위의 책, p.8.

하도록 체계를 변경했다. 항구 통관 수속 및 창 운영에 필요한 트럭 중대의 통제와 운영은 제2군수사령부에서 담당하게 되었고, 전방 창·전술부대·철도 수송 중점 지원에 필요한 트럭 중대는 제351육로수송단에서 통제하게 되었다. 이에 따라 탄약은 보급소에서 분배하는 것이 원칙이었으나, 긴급한 경우에는 지원 받은 트럭 중대를 통해 전술부대로 직접 수송하기도 했다. 1951년 8월 당시 트럭 중대 개수는 15개로, 미 야전교범에서 제시했던 48개 중대보다 한참 부족했다. 그러나 미군은 이 문제를 민간 트럭회사 사용으로 보완함으로써 탄약 소모량이 많은 전투에서 효과적으로 탄약을 보급했다.⁷⁵⁾

당시 탄약 수송의 모습은 한반도 지형 특성으로 인해 동서지역 간에 차이가 존재 했다. 상대적으로 평지 지형이 많이 분포했던 서부지역은 철도체계가 잘 갖추어져 있었고 미군은 탄약을 군단·사단 보급소까지 철도로 직접 수송했다. 보급소로 탄약이 도착한 이후 각 부대 차량은 탄약을 적재하여 전투지역으로 운반했다. 일반적으로 탄약보급소와 포병부대의 거리가 16km 이내였고, 포병부대 차량으로 보급소에서 탄약을 수령했다.⁷⁶⁾ 반면, 산악지형이 많았던 중부와 동부 전선에는 철도 시설이 부족하거나 거의 없었고, 원주역이나 춘천역과 같은 철도 수송 중점에서 미 트럭 중대가 북동쪽 전방 보급소로 탄약을 수송할 수밖에 없었다.

미8군은 전쟁이 길어지면서 부대 운영 효율성을 높이기 위해 제2군수사령부를 미8군으로부터 분리했다. 제2군수사령부는 1952년 7월 창설된 한국영참지대(Korean Communication Zone, KComZ)의 예하로 1952년 8월 1일 전환되었고 제2군수사령부의

75) 위의 책, p.57.

76) 앞의 글(1954), p.27.

작전 통제를 받던 모든 부대는 한국 병참지대의 통제를 받게 되었다.⁷⁷⁾

4. 다부동 전투와 백마고지 전투에서 탄약 재보급 과정

가. 다부동 전투

북한군 기습남침 이후 한미연합군은 축차적으로 지연작전을 전개했다. 한미연합군은 최초 ‘평택-안성-삼척을 잇는 선(200km)’을 저지선을 설정하고 북한군의 남진을 저지하려 했지만, 7월 6일 북한군에게 돌파되었다. 한미연합군은 다시 ‘금강(錦江)과 소백산맥(小白山脈)을 잇는 선(270km)’을 다음 저지선으로 설정했으나 7월 16일 다시 북한군에 의해 돌파되었다. 이후 전략적 요충지인 대전(大田)까지 북한군이 점령하게 되면서 한미연합군의 전선은 계속 남쪽으로 밀리게 되었고 미8군사령관 워커 중장은 지연작전으로 인한 불리한 전황을 타개하고 동시에 낙동강의 지형상 특징을 고려해 낙동강을 최후의 방어선으로 구상하게 되었다.⁷⁸⁾

다부동 전투는 낙동강 중·서부지역 작전의 일부로서 수행되었다. 낙동강 중·서부지역 작전은 한미연합군(국군 제1사단·미

77) 앞의 책(2022), p.110.; 1952년 8월 제2군수사령부는 미8군 운용 효율성 향상을 이유로 한국병참지대(Korea Communication Zone, KComZ)의 통제를 받는 것으로 전환되었으나, 작전 통제만 미8군에서 한국병참지대로 변환되었을 뿐, 군수지원 임무는 동일했다. 한국병참지대는 1953년 7월 27일 정전협정 이후에도 지속되다가 1955년 6월 해체되었다. 앞의 책(2022), 111쪽; U.S Army, Pacific, *Logistics in Korean Operations Volume 1 Chapter 2* (December, 1955), p.28.

78) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사5 낙동강선 방어작전』, (서울: 국방부군사편찬연구소, 2008), 26-28쪽.

제1기병사단)이 1950년 8월 1일부터 9월 14일까지 45일간 낙동강 중 서부지역(대구(大邱) 북방의 다부동-왜관-팔공산 지역)에서 전차로 증강된 북한군 5개 보병사단(제1·제3·제10·제13·제15사단)과 치른 작전이며 다부동 전투는 국군 제1사단이 8월 13일부터 8월 28일까지 이 지역에서 벌인 전투를 지칭한다.⁷⁹⁾

낙동강 중·서부지역 작전 기간 군수지원을 담당했던 군수사령부는 부산군수사령부였다. 당시 물자 수송은 철도·공중 수송 체계를 통해 주로 이루어졌고 도로 수송 체계는 차량의 부족으로 인해 짧은 거리에 한정하여 보조적으로 운용되었다.⁸⁰⁾ 철도 수송 범위는 1950년 8월 3일 왜관교를 폭파⁸¹⁾하면서 부산항에서 왜관역까지로 축소되었고⁸²⁾ 공중 수송 범위는 긴급하게 탄약이 요청되거나 철도 사용이 제한될 경우, 일본에서 대구 비행장(K-2)까지 직항으로 운용되었다. 1950년 8월 26일 극동군사령부는 일본에서 부산으로 선박 수송이 늦어지자 급하게 일본에서 대구 비행장으로 탄약을 공수하도록 지시하기도 했다.⁸³⁾ 이후, 철도역·비행장에서 사단 탄약보급소까지는 사단 차량으로 수송했고, 예하 연대의 차량으로 사단 탄약보급소에서 연대 탄약보급소까지 수송했다. 포병부대는 피 배속부대인 연대의 탄약보급소에서 탄약을 보급받았을 것으로 추정된다. 한강 철수 후 보유하고 있던 차량을 대부분 상실했던 제1사단은 차량이 부족했고 당시는 극동군사령부를 통해 차량을 보급받기 시작한 초기였기

79) 앞의 책, 109, 128쪽

80) 당시는 극동군사령부가 일본군수사령부를 통해 차량을 한국으로 한창 수송하고 있던 과정이었다. U.S Army, Pacific, "EUSAK War Diary, 4 Aug 1950", RG 550 Records of United States Army, Pacific (August, 1950), p.3.

81) Roy E. Appleman, *South to the Naktong, North to the Yalu*, (Washington, D.C: Military History) (1961), p.252.

82) 앞의 책(1955) *Volume 3 Chapter 6* (December, 1955), p.11,

83) U.S Army, Pacific, "EUSAK War Diary, 26 Aug 1950", RG 550 Records of United States Army, Pacific (August, 1950), p.14.

때문에⁸⁴⁾ 한미연합군 전체적으로 차량이 부족했다. 따라서 최대한 포병부대들은 차량 사용으로 시간이 덜 소요되도록 사단·연대 탄약보급소와 인접해서 사격진지를 편성해야 할 수밖에 없었다.⁸⁵⁾

포병 작전 교범(FM 3-09)에 따르면 일반적으로 사격진지는 표적과의 거리를 기준으로 선정하는데 당시 M-2 105mm 곡사포의 사거리가 6km임을 고려할 때 포대 사격진지는 전방에 위치할 수밖에 없었다. 다음으로 포병대대 탄약 집적소는 사단·연대 탄약보급소와 인접한 보급로 옆에 설치하여 적 포병 사거리로부터 안전한 거리에 설치해야 하므로 포대보다 후방에 배치했을 것이다.⁸⁶⁾ 이에 따라 사격진지와 대대 탄약 집적소 사이의 거리가 벌어질 수밖에 없고 대대는 탄약 재보급을 위해 대대 차량으로 대대 탄약 집적소와 사격진지 사이를 왕복 이동할 수밖에 없다.⁸⁷⁾ 포병대대 탄약차 보유량은 사료의 부족으로 확인하기 어렵지만, 제1사단 전체가 차량이 부족했던 것으로 보아 제17포병대대도 부족했을 것으로 추정된다.

다부동 전투에서는 국군 제1사단에 배속된 제17포병대대와 제1사단을 증원한 미 제1사단 예하 제8·제37포병대대가 화력을 지원했다. 다음 <그림 5>와 같이 최초로 제17포병대대 제1·2포대는 표적과의 거리를 고려하여 전방 지역에 사격진지를 편성했다. 이후 제1사단이 후방으로 저항선을 조정하면서 사단·연대 탄약보급소에 인접한 지역으로 포대 사격진지를 이동했다. 최초

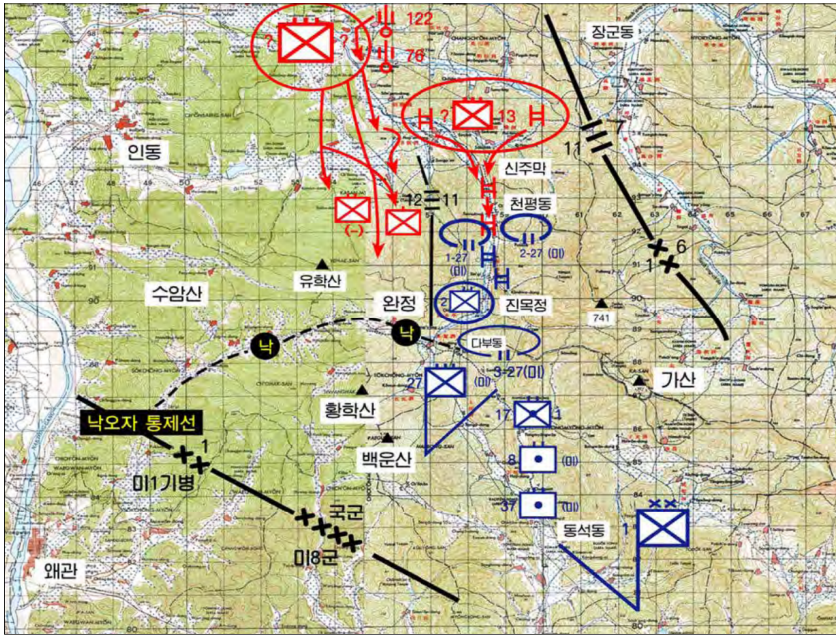
84) U.S Army, Pacific, "EUSAK War Diary, 5 Aug 1950", RG 550 Records of United States Army, Pacific (August, 1950), p.4.

85) 낙동강 방어선 중·동부 작전 기간, 기계-안강 전투에서 국군 제10포병대대는 열차 옆에 사격진지를 편성하고 포대에서 직접 탄약을 재보급받았다. 앞의 책(2012), 94쪽.

86) Headquarters, Department Of The Army, *FM 6-20-1 Field Cannon Battalion, Chapter 1* (Washington, DC: Headquarters, Department of the Army, 1979), p.28.

87) 위의 책 *Chapter 5*, p.14.

포대의 진지 선정은 북한군 사거리를 고려하여 편성했지만, 전황 변화에 따라 포대는 진지변환과 탄약 재보급을 동시에 수행해야 했을 것이다. 이때 대대는 신속한 탄약 재보급을 위해 포대에게 대대 탄약 집적소 인접 지역으로 진지변환을 지시했을 가능성이 높다.



〈그림 5〉 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제5권: 낙동강선 방어작전』 (2008), p.164.

다부동 전투 기간 포병대대는 보병연대에 배속되어 있었기 때문에 보병연대 탄약보급소에서 포병부대 차량을 이용하여 탄약을 보급받아야 했다. 제17포병대대의 사격진지는 가장 근접한 철도역인 대구역과 약 20km 정도 떨어져 있었고 사단에서 차량으로 사단 보급소까지 직접 수송하는 방법 외에는 탄약을 전방으로 추진할 방법이 없었다. 사단 탄약 실무자들은 대구 육군

탄약보급소에서 탄약을 수령하여 다부동에서 칠곡으로 이어지는 사단 보급로를 이용하여 수송했고 각 연대는 사단 탄약보급소에서 탄약을 수령하여 연대 탄약보급소로 직접 수송했다.⁸⁸⁾ 사단 탄약보급소는 사단 후방지휘소 인근인 칠곡에 위치했으며, 대구 역과 대구비행장(K-2)에서 탄약을 하역한 후 차량으로 사단 탄약보급소까지 수송했다.⁸⁹⁾

다부동 전투 기간 제17포병대대는 화력지원과 탄약 재보급을 동시에 고려해야 하는 어려움을 겪었다. 이는 포대 사격진지에서 포병대대 탄약 집적소까지 탄약을 수송할 차량이 부족했기 때문이었다. 이에 제17포병대대는 연대 탄약보급소와 인접한 지역에 사격진지를 편성함으로써 탄약의 보급 문제는 해결할 수 있었으나, 전방 보병부대와와의 거리가 멀어지면서 표적까지의 사거리가 초과하는 문제가 발생했다. 제17포병대대 3포대는 북한군의 남진으로 인해 연대 탄약보급소가 위치한 '혁명동' 일대로 진지를 변환했는데, 피 지원부대였던 제15연대는 포병 화력이 필요한 상황이었음에도 제3포대의 사격 가능 거리를 초과해 지원받지 못하고 미 공군 화력에 의존할 수밖에 없었다.

나. 백마고지 전투

다부동 전투를 통해 미 군수지원체계의 초기의 포병 탄약 보급 과정을 확인했다면 군수지원체계가 확립된 전쟁 중기 이후의 포병 탄약 보급체계를 살펴보면 그 변화를 고찰할 필요가 있다. 미 군수지원체계 초기는 전술 상황에 따른 청구가 아니라 제2차

88) United States Army, Pacific, "EUSAK War Diary, 4 Aug 1950", RG 550 Records of United States Army, Pacific (August, 1950), p.20.

89) United States Army, Pacific, "EUSAK War Diary, 26 Aug 1950", RG 550 Records of United States Army, Pacific (August, 1950), p.14.

세계대전 데이터를 기준으로 15일 단위로 자동 청구가 이루어졌기 때문에, 낙동강 방어선 작전과 같은 급박한 상황 발생에 대한 준비가 제한되었다. 당시 극동군사령부는 부산 창(depot)의 저장 수준을 45일로 설정했으나 낙동강 방어선 작전 기간에 탄약 보급량이 전체적으로 부족했던 것으로 보아 창에 45일분을 비축하기도 전에 전방부대에서 탄약을 모두 소모했다고 판단할 수 있다. 극동군 사령부가 미군 포병부대의 1일 CSR을 50% 감소시켰던 사실은 당시 미군의 탄약 보급 능력이 부족했음을 보여준다.⁹⁰⁾

미8군은 낙동강 방어선 작전 이후 군수지원 체계의 효과를 높이기 위해 체계를 개선했다. 1950년 9월 창설된 제2군수사령부에 항구 통제 임무를 전환함으로써 부담을 줄였고 탄약 청구와 수송 능력(철도, 도로)을 확충했다. 체계 개선 과정에서 1951년 6월까지 5차에 걸친 중공군 공세가 있었고 미8군은 모든 역량을 동원해 전방으로 탄약을 추진했다.⁹¹⁾

중공군 공세 이후 미군은 군수지원 체계가 적정 수준으로 확립되었다고 평가할 수 있다. 일부 긴급 공수가 필요한 상황도 있었지만, 전반적으로 탄약 수요는 대부분 충족되었다.⁹²⁾ 안정적인 상황이 유지되는 중 1952년 10월 갑작스럽게 곡사포의 탄약 사용량이 급격하게 증가함과 동시에 탄약을 신속하게 전방 탄약보급소로 수송하기 위해 철도와 차량 사용량도 비정상적으로 증가하였다. 철도 사용량은 25%, 도로 사용량은 21% 상승했

90) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사5 낙동강선 방어작전』, (서울: 국방부 군사편찬연구소, 2008), 208쪽.

91) 탄약 소모량이 극에 달해 더 이상 방법이 없을 순간에 중공군의 공격기세가 저하된 상황 등 운이 작용했던 순간도 있었다. United States Army, Pacific, "EUSAK Command Reports Section: Narrative, October 1952", RG 550 Records of United States Army, Pacific (October, 1952), p.109.

92) 위의 글, p.109.

고 초기에 수송 체계에 밀집 현상이 발생하게 되었다.⁹³⁾ 1952년 10월은 한 달 기준 6·25전쟁 기간 가장 많은 탄약을 소모했던 시기였다.⁹⁴⁾

백마고지 전투는 이 시기 가장 격렬하게 공방이 이루어지면서도 포병 탄약 보급이 원활하게 이루어졌던 전투였다. 백마고지 전투는 철원 북방의 백마고지를 확보하고 있던 국군 제9사단이 중공군 제38군의 공격을 받아 1952년 10월 6일부터 15일까지 10일 동안 뺏고 빼앗기는 사투를 벌인 끝에 고지 방어에 성공한 전투였다.⁹⁵⁾

탄약보급소에는 여러 부대가 탄약을 보급받기 위해 위치하기 때문에, 포병대대 지휘관은 시간 판단을 실질적으로 해야 했다.⁹⁶⁾ 백마고지 전투처럼 8개 이상의 포병부대가 밀집해 있는 경우에는 밀집 현상까지 이동 시간에 추가해서 판단해야 했을 것이다. 1952년 미군의 군수지원 체계는 이전에 비해 도로 수송 체계가 발전했다. 미군은 민간 차량 회사를 적절히 운용하였고 전방 군단에서 통제할 수 있도록 트럭 부대를 지원함으로써 전방 전투부대의 도로 수송 능력을 높였다. 백마고지 전투에서도 미군은 트럭 부대를 충분히 전방에 증원함으로써 사단은 부대 분배를 통해 포병 탄약을 보급할 수 있었다.⁹⁷⁾

백마고지 전투에는 국군 제30포병대대 등 8개 이상의 한미연합군 포병대대가 투입되었다. 포병대대들은 제2군수사령부 예하 제351육로수송단으로부터 미군 수송부대를 지원받았고 미 수송부대는 철원 문혜리에 위치한 전방 탄약고에서 탄약을 적재하여

93) 위의 글, p.137.

94) 위의 글, p.130.

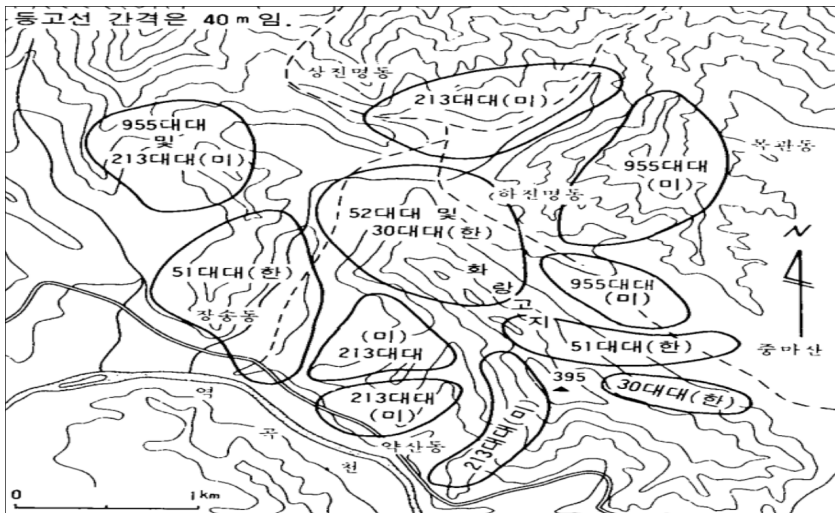
95) 앞의 글(2020), 81쪽.

96) 앞의 글(1954), p.27.

97) 앞의 글(1952), p.134.

포병부대 사격진지까지 수송했다.⁹⁸⁾ 포병대대들은 아래 <그림 6>과 같이 진지를 인접하여 편성함으로써 한 곳에서 탄약을 재 보급받을 수 있었다. 수송부대는 한 곳에 탄약을 통합해서 하역하면 되었기 때문에 포병부대가 밀집해서 위치했던 것이 보급에 유리했을 것이다.

당시 탄약 보급은 철도-도로 체계를 통해 이루어졌다. 1952년 9월 이후 북부지역 철도 노선에 청량리-철원노선이 추가 되었지만, 탄약 수송은 의정부역까지만 수송되었다.⁹⁹⁾ 미 제9군단이 당시 운용했던 탄약고는 총 4개소로 전방 탄약보급소는 ASP 55B(화천군 구운리), ASP 56A(철원읍 문혜리)였고 후방 탄약보급소는 ASP 56(의정부), ASP 55A(춘천)이었다. 미 제9군단은 ASP 56에서 백마고지와 가장 근방에 있던 ASP 56A로 탄약을



<그림 6> 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁 전투사: 백마고지 전투』, p. 49.

98) 앞의 책(2012), p.299.

99) U.S Army, Pacific, *Logistics in Korean Operations Volume 3 Chapter 6* (December, 1955), figure 9.

수송하여 5일 사용량(Days of Supply: DOFS)수준을 비축했고 ASP 56에는 ASP 56A로 추가 보급할 5DOFS 저장 수준을 유지하고 있었다.¹⁰⁰⁾ 당시 문혜리 탄약고에는 약 30만 발의 포병 탄약이 비축되어 있었다.¹⁰¹⁾

백마고지 전투는 다부동 전투 시기보다 탄약 소요량이 많았음에도 포병 탄약 부족 없이 화력을 지원할 수 있었다. 다부동 전투 시기와는 달리 공중 긴급 공수도 없었고 오로지 철도와 차량으로 40만 발에 가까운 포병 사격량을 감당할 수 있었다.¹⁰²⁾ 이는 급박했던 전쟁 초기와 달리 전·후방 탄약보급소에 탄약을 비축할 여건이 조성되었기 때문이다. 다부동 전투 시기는 45일분의 탄약을 저장할 시간적인 여유가 부족했다. 백마고지 전투 기간 미 제8군 105mm 곡사포의 1문당 일일 발사탄수가 58발¹⁰³⁾이었고 다부동 전투 기간도 최초에는 50발이었다는 사실은 탄약의 예상 소모율은 두 전투 모두 동일했지만, 다부동 전투 시기에는 탄약을 요구 저장 수준까지 미리 채우지 못했기 때문에 탄약이 부족했던 것임을 알 수 있다.¹⁰⁴⁾

또한 제2군수사령부를 통한 수송부대의 전방부대 지원이 포병 부대가 사격진지를 전방에 위치시킴으로써 발생하는 탄약보급소와의 거리 이격으로 인한 부담을 제거해 주었다. 다부동 전투와는 달리 백마고지 전투 시기에는 전방 탄약보급소와 거리가 멀리 떨어져 있었음에도 수송부대는 탄약을 원활하게 공급했다. 부대분배의 가장 큰 제한사항은 지원을 해주는 부대의 차량·인원 부족 현상이지만 당시 미군은 민간 트럭회사를 적절히 운용

100) 앞의 글(1952), p.171.

101) 앞의 책(2012), p.299.

102) 앞의 책(2020), p.81.

103) U.S Army, Pacific, Pacific, *Logistics in Korean Operations* Volume 2 Chapter 4 (December, 1955), p.129.

104) 앞의 책(2008), p.208.

함으로써 군 자체의 능력 한계를 보완했다. 이는 70년이 지난 현재에도 시사점을 제공한다.

5. 결론

6·25전쟁 전반에 걸쳐 군수지원체계가 발전하면서 포병 탄약 보급체계가 어떻게 변화했는지 살펴보았다. 전쟁 초기 육군은 미군의 본격적인 지원 이전까지 탄약 보급체계를 갖추지 못했다. 미군은 미 군사고문단을 통해 탄약 보급을 통제했고 국군의 전면전 대비에 소극적이었다. 비록 국군의 자체적인 탄약 생산 노력이 있었지만 소화기 탄약과 수류탄 등 초보적인 수준에 머무를 수밖에 없었다. 결국 전쟁 발발 이후 탄약은 시스템이 아닌 각 사단급 예하 부대의 자체적인 노력으로 탄약을 보급할 수밖에 없었다. 이때 국군 지휘관의 탄약 확보를 위한 노력이 전투 성과에 영향을 미쳤음을 확인했다.

미군은 양차 세계대전을 겪은 경험을 바탕으로 6·25전쟁 발발 직후 신속하게 군수지원체계를 확립하기 시작했다. 부산기지 사령부 창설을 시작으로 미군은 본토에서 생산한 탄약을 일본에 보관하면서 공중·해상 수송 체계를 활용하여 부산 창(depot)으로 보급했다. 이후 미군은 기존 한반도에 설치되어 있던 철도체계를 이용하여 창에서 전선까지 탄약을 보급했고 지형 등의 문제로 철도 수송이 제한되는 구간은 도로 수송 체계를 활용하여 보급했다. 탄약 저장 수준이 요구 수준에 미치지 못했던 초기에는 항공기를 활용하여 탄약을 긴급 공수했고, 1일 CSR을 절반으로 감소시켜 제한적으로나마 화력지원을 할 수 있도록 통제했다.

한미연합군은 낙동강 방어선 작전 이후부터 군수지원체계를 완성함으로써 휴전회담과 고지 쟁탈전이 이루어졌던 1952년대에는 탄약이 부족하여 전황이 나빠지는 경우가 없게 되었다. 탄약 보급소에는 요구 수준에 맞게 탄약이 확보되어 있었고 미군 수송부대의 전방부대 지원으로 포병부대는 탄약 재보급의 부담 없이 지속적인 화력지원을 실시할 수 있게 되었다.

국군 내 포병 탄약 보급체계의 확립은 미 군사고문단의 주도로 이루어지면서 자연스럽게 한국군은 피복류, 식량, 일부 소총탄, 수류탄 생산, 부대 창설 관련 등에 집중했다. 결국 포병 탄약 보급체계는 미군의 주도로 이루어졌고 한국군은 간접적으로 습득할 수밖에 없었다. 따라서 미군이 6·25전쟁 당시 한반도에서 했던 고민을 바탕으로 한 연구는 추후 발생할 수 있는 전쟁을 준비하는데 조금이나마 도움이 될 것으로 생각한다.

〈참고문헌〉

1. 1차 사료

NARA 소장, 국립중앙도서관 수집, RG 550 Records of United States Army, Pacific, EUSAK War Diary (4, 5, 26 August 1950).

_____, EUSAK Command Reports Section: Narrative (September 1951, October 1952).

Department of State, Foreign Relations of the United States, 1949 vol. VII, Washington D.C: GPO, 1949.

2. 2차 사료

U.S.Army, Pacific, *Logistics in Korean Operations Volume 1-4* (December, 1955).

NARA 소장, 국립중앙도서관 수집, RG 550 Records of United States Army, Pacific, “Employment and Effectiveness of the Artillery” (January, 1954).

육군본부, 『포병과 6·25전쟁 증언록』 (계룡: 육군본부, 2012).

3. 저서 및 단행본

육군본부, 『군수변천사』 (계룡: 육군본부, 1996).

_____, 『포병운용』 (계룡: 육군본부, 2012).

_____, 『군수지원분석』 (계룡: 육군본부, 2010).

국방군사연구소, 『한국전쟁지원사-인사·군수·민사지원-』 (서울: 국방군사연구소, 1997).

국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사5 낙동강선 방어작전』, (서울: 국방부군사편찬연구소, 2008).

- _____, 『6·25전쟁기 유엔군 군수지원체계』 (서울: 국방부, 2022).
- 육군 포병학교·화력센터, 『포병 전투사례집』(전남: 육군 포병학교·화력센터, 2014).
- Appleman, Roy E, *South to the Naktong, North to the Yalu*, (Washington, D.C: Military History, 1961).
- Joint Chiefs of Staff, *Dictionary Of United States Military Terms For Joint Usage*, (Washington D.C: 1950).
- Headquarters, Department Of The Army, FM 6-20-1 Field Cannon Battalion, Chapter 1 (Washington, DC: Headquarters, Department of the Army, 1979).
- _____, *FM 3-0 OPERATIONS* (Arlington County, Headquarters, Department of the Army, 2022).

4. 논문

- 박동찬, “주한미군사고문단(KMAG)의 한국전쟁 인식과 대응” 『軍史』 제79호 (2011)
- 조남준, “백마고지 전투 간 국군 제9사단의 화력 운용 고찰 - 포병운용을 중심으로”, 『軍史』 제117호 (2020)
- 류의연, “1951년 5월 용문산 전투 기간 국군과 유엔군의 화력 운용 고찰”, 『軍史』 제121호 (2022)

〈Abstract〉

A Study on the Artillery Ammunition Supply System during the Korean War

– Focused on Rail and Road Transport –

Kang, Tae-Yoon

The study examines the ammunition supply system of the ROK-US combined forces' artillery units during the Korean War, divided into two periods: before and after the US military support. Before the outbreak of the war and the arrival of UN forces, the South Korean military received ammunition upon the approval of the US Military Advisory Group, with quantities insufficient for full-scale warfare. Ammunition supply was not systematized, and the speed of the North Korean advance depended largely on the efforts of the South Korean Army commanders to secure ammunition.

A systematic ammunition supply began to take shape with the US intervention and the establishment of the Busan Base Command. The US established the Japan Logistic Command, utilizing the Japanese mainland as a logistical support base and supplying ammunition to the warehouses in Busan via sea and air transportation. Subsequently, the ammunition offloaded in Busan was transported to the battlefield using the existing railway system, and in areas where rail transport was limited, the supply was managed via road transport using vehicles. As the war progressed, the ammunition supply system was fully developed, evolving from the Busan Base Command to the Busan

Logistic Command and eventually to the 2nd Logistic Command. In the early stages of the war, when ammunition storage levels did not meet the required standards, emergency measures such as aerial transport and daily CSR adjustments were implemented for operational support. By the latter stages of the war, the establishment of stable ammunition storage and transport systems enabled consistent supply. Thus, the establishment of an ammunition supply system was a crucial element of sustained support during the Korean War.

Keywords: Korean War, Artillery, Logistics, Ammunition Supply System, Rail, Road Transport

