

國內 · 國際 短 信

▷ 驅動장치 工場건설

李商工 말 乘用車國産化에 박차

李洛善상공부장관은 8월 31일 오는 72년까지 기본乘用車에 대한 1백% 국産화를 달성키 위한 일환책으로써 韓·美合作으로 驅動장치공장을 연내에 건설, 이 공장에서 자동차 및 증기등의 기야류, 구동변속장치, 차축등을 생산하여 71년도 국産화목표인 75%(올해 58%) 달성에 박차를 가하겠다고 말했다. 추장관은 이구동장치 공장건설은 총 2억 3천 5백만원을 투입, 한국측의 東洋機械공업에서 84%(2억원), 美國의 「보크·와그나」社에서 15%(3천 5백만원)를 투자하되 기술과 품질은 美國측에서 보장키로 했다고 말했다.

▷ 延大 앞 徐行道路설치

높이 6cm 鐵筋장애물 過速막아

연세대학교 입구에 서행도로가 등장했다. 학교당국이 대학입구에서 본관앞까지의 길이 6백m, 폭 9m(양쪽 옆의 산책도로까지 합치면 22m)의 차도에 철근 콘크리트 장애물공사를 시작, 9월 5일 준공시킨 것이다. 장애물이 설치된 곳은 학생들이 많이 지나다니는 경영대학원앞 학생식당앞 체육관입구, 수위실부근 등 네군데. 원통을 조개져서 얹어놓은 것 같은 장애물은 폭 60cm, 노면에 높이 6cm의 철근콘크리트조로 띠를 둘러 어떤 자동차든지 이 도로에 들어서면 덜컹거리며 빨리 달릴수 없게 만들어 놨다. 방학을 마치고 동교한 학생들은 이 도로를 대환형 「백양로」라는 원래의 이름에다 「공해방지로」라는 이름을 하나 더 붙였다.

장애물을 설치한 서행도로는 이미 미 8군 영내와 이화여대 구내에도 있으나 이번 연세대의 것이 가장 길다. 학교측은 캠퍼스 안에서는 시속 20km로 제한하고 있으나 하루 6백여대의 각종 차량이 대부분 40~50km로 질주, 소음은 물론 학생들이 다칠 우려가 있어 궁여지책으로 장애물가설을 고안한 것이라고 말했다.

▷ 韓國 참여를 希望

이디오피아 高速路建設入札에

「이디오피아」王國 高速道路 當局에서는 「딜라—노알」高速道路建設에 관한 國際入札을 곧 實施할 計劃임을 밝히고 關心있는 많은 韓國의 建設業體가 이 入札에

參與해 줄 것을 希望해왔다.

建設部는 9월 7일 大韓建設協會에 「이디오피아」高速道路 建設에 관한 「이디오피아」政府의 國際入札소식을 이와같이 傳하면서 뜻있는 海外進出業者에 9월 21일까지 入札申請을 하도록 案内했다.

그런데 外務部通報에 의하면 이 高速道路는 「이디오피아」의 「아디스·아바바」와 「케니아」의 「나이로비」를 連結하는 길이 4백 50km의 「딜라—노알」國際高速道路라고 하는데 建設豫算은 美貨 2천 6백만 \$을 추산하고 있다 한다.

建設協會는 이 國際入札에 應札할 海外進出業體는 建設部海外協力官室이나 協會로 조속 회보해 주도록 요망했다.

▷ 高速버스 組立生産에 競合

新進·現代·亞細亞 3社서

新進, 現代, 亞細亞 등 3개 국내 自動車「메이커」가 정부의 高速버스 國産化計劃에 參與할 계획으로 있어 高速버스 組立生産도 기존업체간에 競合을 벌일것으로 보인다.

9월 16일 商工部에 의하면 올해 하반기부터 高速버스를 國産化한다는 정부방침에 따라 新進 등 기존 3개 自動車「메이커」는 高速버스 生産計劃을 商工部에 제출, 高速버스 生産意를 밝혀 왔다고 하는데 지난 15일까지 年次別 輸出 및 國産化計劃에 관한 補完초치를 끝내고 있다. 商工部는 高速버스 生産에서 3개「메이커」가 競合되고 있는데 대해 올해 國産高速버스 需量인 2백 43대는 3개「메이커」가 함께 注文量을 國産化率 50% 이상 수준으로 組立生産토록 할 방침이나 내년부터 國産化 및 輸出展望이 밝은 1개업체를 選定, 高速버스를 獨占生産토록할 방침이다. 그런데 商工部는 高速버스 國産化에 있어 올해에는 牽引力이 톤당 15馬力 내년부터는 17馬力 이상을 기준으로 할 계획이다.

▷ 13명 죽고 48명 負傷

梁山서 버스慘事, 거의 省廳容

9월 16일 하오 1시 50분경 慶南梁山군東면內松리 앞길에서 경남여객고속 5—40호 시의버스(운전자 이정수 32)가 5m 높이의 언덕에서 굴러 승객 차석조(35·부산시동래구)씨 등 13명이 죽고 48명이 중경상을 입었다. 이 버스는 정원 49명인데 60명을 태우고 부산을 떠나 彦陽으로 가는 길에 사고지점에 이르러 갑자기

앞바퀴 部分의 「스프링」이 빠져지면서 언덕으로 굴러 찬사를 빚었던 것인데 승객의 대부분은 성묘객이었다.

이 버스는 부산을 떠난지 20여분만에 산업도로 입구에서 수리를 하느라 15분간 지체해 사고지점의 S자길을 시속 20킬로로 달리며 환에도 불구하고 40킬로의 속력을 냈었고 「휠들」을 꺾는 순간 그대로 5m 아래의 언덕으로 곤두박질한 것이다.

경찰은 사고원인을 정비불량으로 보고 운전사를 긴급 구속하는 한편 현대차량정비공장 정비주임 김 영주 씨를 업무상 과실치사상혐의로 입건했다.

경남旅客은 지난 7월말에 道에 노후차량 14대를 대체키 위해 1천 4백만원의 정부 용자를 신청했으나 예산부족으로 용자를 받지 못했다.

▷ 亞州 高速建設 순조

「싱가포르」, 「사이공」, 「이란」을 연결하는 3만 7천 5백마일 (1만 킬로)에 달하는 「아시아」 高速道路建設이 계획대로 순조롭게 진행되어 이미 첫단계가 거의 끝나 이 공사의 자문위원회는 道路擴張 및 교량건설 등 다음단계에 소요될 追加資金지원방안을 논의하고 있다고 한 대변인이 9월 19일 말했다.

▷ 高速道서 5중 追突

9월 13일 저녁 8시 10분쯤 경기도 광주군 남생면 관교리 319 앞 경수고속도로에서 서울로 오던 서울영 6-1701호 한남고속버스(운전사 이환수·34)가 앞에 가던 그레이하운드 경기영 6-1314호(운전사 차광호·36)의 뒤를 받으면서 급정거, 뒤따르던 남양철업의 삼륜차(서울자 7-2769호·운전사 손은봉·32)와 서울영 1-1773호 코로나택시, 서울자 3-3682호 코로나등의 5중 충돌사고를 빚었다.

그레이하운드는 길가에서 수리중인 택시를 피하려고 속도를 늦추면서 추월선으로 들어오다 뒤를 받쳤다.

이 사고로 그레이 하운드 버스는 중앙분리대를 넘어 50m나 밀려나가는등 차 5대가 모두 반파되고 한남고속버스 운전사 이씨등 5명이 중경상을 입었다.

▷ 給水車 한강추락

大橋서 앞지르다…海兵 셋 死傷

9월 25일 오후 2시 45분쯤 마포의 여의도를 잇는 서울대교 교각 21번과 22번 사이에서 여의도를 떠나 마포쪽으로 달리던 해병대 사령부소속 서울 27호 물탱크포식(2.5톤·운전병 박상철 하사)이 육군 도부대 529호 급수트럭(2.5톤·운전병 채원관 병장)을 앞지르려

다 왼쪽 뒷부분을 들이받고 그 충격으로 인도로 뛰어 올라 대교 남쪽 석난간(높이 1.5m)을 10m쯤 부수고 한바퀴 돌아 아래 한강으로 떨어졌다.

이 사고로 해병대 급수차의 운전석 옆에 탔던 김철수(23)중사와 운전병 박하사 등 2명이 현장에서 숨지고 23세 가랑의 병장이 팔다리가 부러지는 등 중상을 입었다. 사고차의 빈 물탱크는 떨어져 나가버리고 차체는 대파되었다.

▷ 大關嶺서 버스慘事

2백 m 굴러 14명 即死

9월 27일 하오 6시 30분경 江原道 溟州郡城山면於屹리大關嶺 속칭 반딧고개에서 서울을 떠나 江陵으로 가던 동원여객소속 강원영 5-778호 시외버스(운전사 차용균·34)가 「휠들」고장으로 높이 2백여미터 70도 경사의 낭떠러지 아래로 굴러 떨어져 승객 25명 중 운용구씨(34·동원여객 업무과장)등 14명이 중경상을 입었다. 중상자들은 강원도립병원과 江陵 동원병원에 각각 분산 가료중이다.

사고 버스는 26일 하오 7시 서울을 떠나 江陵으로 가다 江原道平昌郡大和面에서 「휠들」고장을 일으켜 차를 수리하느라 하루밤을 보낸 뒤 이날 하오 25명을 태우고 江陵으로 가다 사고를 낸 것이다. 중상을 입은 조수 전길표군(19)에 의하면 사고 당시 운전사 차씨는 술을 마시고 과속으로 달렸으나 차내에는 역시 술을 마신 차주 이규섭씨가 타고 있어 말리지 못했다 한다. 운전사 차씨는 원래 「스페어」운전사로 사고버스의 정규운전사 김진우씨(33)와 27일 아침 「휠들」고장이 나자 교대했다고 한다.

사고현장 2백미터 절벽에는 유혈이 낭자하게 피로 물들었으며 여행용 가방, 신발 등이 흩어져 있었다.

중상을 입은 조수 전길은 「광 소리와 함께 버스가 절벽으로 구르는 순간 자기도 모르게 뛰어나와 살았다」면서 악몽같은 순간을 되새겼다. 사고현장에는 강원도 도부대 병력 1백여명과 경찰 50명이 동원 구조작업을 벌였다.

▷ 서울시 地下鐵 內資工事 내년초 着工

所要外資 日財政借款으로 조달

政府는 서울시 地下鐵건설에 필요한 外資를 日本財政借款으로 調達한다는 방침을 세우고 이의 豫備交渉을 日本海外協力基金측과 벌이고 있다. 9월 30일 關係當局에 의하면 서울시 地下鐵계획은 현재 日本調査團측이 기술조사를 하고 있어 금년말께나 구체적인 계획이 마련되었지만 지금까지의 계획으로는 우선 1차로

총延長 26킬로미터로 잡고 이의 所要資金을 內資 85억 外資 3천 5백만달러 정도로 보고 있다고 한다.

이에 따라 한국측은 所要外資 3천 5백만달러를 日本 財政借款으로 조달하기 위해 이미 日本海外協力基金측의 의견을 타진했으며 海外協力基金측은 經濟的 技術的 妥當性만 인정된다면 資金支援을 考慮하겠다는 反應을 보였다 한다.

內資는 서울시가 대부분 調達하고 一部는 中央政府에서 補助한다는 方向으로 있다. 한편 정부는 서울시 地下鐵工事의 借款確定은 다소 시일이 걸릴 것이므로 日本調査團의 기술조사 결과 妥當性만 인정된다면 우선 內資工事を 明년부터 시작할 방침이라 한다.

▷ 生고무 備蓄을 韓銀主張

韓銀은 國內 수요의 생고무가 전적으로 輸入에만 의존하고 있어 海外市場價格변동 및 輸入절차에 따라 관련 製品에도 커다란 영향을 미치고 있다고 지적, 備蓄 制 실시와 輸出國과의 長期 供給계약체결로 이를 해소해야 한다고 주장했다.

10월 8일 韓銀은 생고무의 需給 및 價格추이를 분석하면서 지난 69년중 1천 4백만달러(2만 7천톤)의 天然 고무를 輸入해 왔으나 자동차 「타이어」와 신발류 등의 需要증대로 36.8%의 가격이 올라 일반物價등귀를 자극했다고 지적했다. 따라서 韓銀은 ① 생고무의 備蓄制를 실시 단기적인 需給차질을 막고 ② 稅率을 대폭인하 國際시세 양등으로 인한 輸入업자의 부담을 경감시키며 ③ 供給의 계속성을 위해 輸出國 商社와 長期供給 계약을 체결하는 한편 ④ 合成고무의 생산을 촉진 천연고무 수요에 대체토록 하는 替代대책이 시급히 마련 해야 한다고 촉구했다.

▷ 總 86 億원을 投入 國道 175 km 포장

71年度 一般道路 사업계획수립

건설부는 71년에 일반도로부문에 총 86억 5천 4백만 원을 투입하여 현재 건설중인 광주—목포동 3개의 고속 화도로 10km를 추가로 건설하는 한편 전국 중요국도 175km의 포장과 산업도로 32km를 건설할 계획이다.

10월 8일 건설부에 의하면 71년에 고속화도로부문 에는 10억 4천 2백만원을 계상, 현재 건설중인 광주— 목포, 목호—삼척, 서울—문산 등 3개의 고속화도로를 연장 10km를 건설하고 30km를 추가로 포장하기로 했다. 또한 도로포장과 개수부문에 68억 3천 1백만원 을 투입하여 중요 국도 175km를 포장하는 한편 간선 도로 153km를 확장 또는 개수하고 고속도로와 연결되 는 산업도로 32km를 축조하기로 했다. 이밖에 7억 7

천 1백만원을 계상, 지방의 WFP(세계식량기구)지원, 도로 42km를 개량하기로 했다.

▷ 넛 죽고 7名 重輕傷

京釜高速道 入口서 웨곤—트럭 正面衝突

10월 6일밤 11시 50분쯤 서울 영등포구 동작동86 경 부고속도로 입구로부터 100m 쯤 떨어진 지점에서 시 내쪽으로 달리던 주한미방승국(AFKN) 소속 웨곤차 (USFK 523·운전자 백옥현·34)와 고속도로로 들어 서러던 금성화물 소속 총남영 7—1089호 8톤트럭(운 전자 현우현·58)이 정면충돌, 미군차 운전사 백씨등 4명이 죽고 7명이 중경상을 입었다.

목격자들에 의하면 미군차는 사고를 내기전부터 길 쪽을 완전히 차지하면서 지그재그로 달려가다가 마주 오던 트럭과 부딪쳐 두 차가 대파됐다는 것이다.

사망자와 중상자는 모두 미군차에 탔던 사람이며 화 물트럭 운전자 현씨등은 경상을 입었다.

미군차 승객은 주한미방승국 노무자들로서 이날 카투 사병사들과 벌인 축구시합에서 이겨 청량리 무허가 술 집에서 술을 마시고 돌아가던 길이었다.

화물트럭은 이날 갈화에서 인삼 120상자를 싣고 부 여로 가던 길이었다.

경찰은 시체와 중상자 몸에서 심한 술냄새가 풍기고 있음을 들어 사고원인을 일단 취중운전으로 보고 있다.

▷ 運轉士 過勞방지

白交通 市外·관광버스業體에 시달

요즘 경향각지에서 시외비스의 사고로 귀중한 수당 은 인명피해를 입혀 사회적물의를 일으키고 있음에 대 비 교통부는 10월 14일 하오 2시 白장관주재아래 전국 시외 및 관광버스업자 130여명을 불러 사고방지대책을 논의하고 이 자리에서 다음 사항을 강력히 지시했다.

- ① 합리적 관리로 파르 또는 무리한 승무를 급할 것.
- ② 비올 때, 눈올 때, 태풍등 악천후일 때는 안전한 행책을 준수 할 것.
- ③ 차량정비검사에 있어 피동성을 지양하고 책임정 비사항을 수시 확인할 것.
- ④ 넓은 차량의 검사 유효기간을 6개월에서 3개월로 단축 실시하여 안전도 향상을 기할 것.

▷ 승객 25명이 중경상

安養버스끼리 충돌

10월 15일 아침 9시 40분께 경기도 始興郡安養읍新 安養리 앞길에서 서울을 떠나 水原으로 가던 강남여객

소속 경기영 5-384 시의버스(운전사 황기창·34)와 水原을 떠나 서울로 오던 평화여객 소속 경기영 5-537 시의버스 운전사 장기환·42)가 운전 부주의로 정면충돌했다. 이 사고로 유정차저(23·仁川) 등 양쪽 버스 승객 25명이 중경상을 입었다.

▷ 修學旅行버스 列車와 衝突

京西中生등 46명 燒死, 31명 重傷

수학여행 길에서 돌아오던 버스가 열차와 충돌, 불덩어리가 되어 중학생등 46명이 타죽은 해방후 최대의 버스참사가 일어났다. 10월 14일 하오 4時 20분께 忠南牙山郡 排芳面 北水里 長項線 毛山역 동쪽 2백 미터(天安起點 9킬로)지점 「이내」건널목에서 溫陽顯忠祠에 수학여행갔다 돌아오던 서울京西중학교 3학년 3·4반 학생 77명을 태운 서울延興관광 소속 서울영 5-7353 버스(운전사 徐基鳳·58)가 서울발 장항항 제151열차(기관사 최양준·44)와 충돌, 70미터쯤 끌려가면서 휘발유「탱크」가 폭발, 차체가 화염에 휩싸여 학생 45명과 운전사등 46명이 타죽고 31명이 중상을 입었다.

사고버스는 자동경보신호에 따라 일단 정지해야 하는 3중 건널목에서 우선멈춤을 하지 않고 과속으로 질주하다 참사를 빚었다.

▷ 仁昌高生 등 14名 死亡 59명 重輕傷

列車, 原州 三光터널서 正面衝突

수학여행을 떠난 학생들이 또 비극을 맞았다. 이번에는 기차를 택했던 학생들이 의선(單線)의 기차길 터널 속에서 화물열차와 정면 충돌, 목숨을 잃었다. 경서중학교 사건의 충격이 채 사라지기 전에 또 날아든 비보는 列車운행의 自動制禦장치(기차의 자동제동장치)가 되어있는 區間에서 날아와 더욱 안락까운 것이었다.

10월 17일 오전 11시 15분쯤 원주—유교(柳橋)간 三光터널(원주역 남쪽 2.5km)에서 修學旅行학생을 가득 태우고 安東으로 가던 여객열차(기관사 이주하·33)와 堤川을 떠나 靑涼里로 오던 1598화물열차(기관사 박무현·41)가 정면충돌, 서울 仁昌고교 2학년 1반학생 10명과 鄭景根교감 등 모두 14명이 사망하고 27명이 중상, 32명이 경상을 입었다.

부상자들은 원주시 연합기독병원과 동산의과의원에 입원했는데 사망자는 늘어날 것으로 보인다.

사고는 77열차(12輛)가 길이 170m의 三光굴을 거의 빠져나가 남쪽입구 3m를 남겨놓은 지점에서 화차 28량에 석탄과 목재를 싣고 달려오는 화물열차와 정면으로 부딪혔다. 철도청은 사고원인을 중앙 집중제어장치의

고장 또는 망우역에서의 조작 미스로보고 조사 중이다.

▷ 一般道路鋪裝 全國平均率 8%

10월 20일 건설부에 의하면 高速道路를 제외한 일반道路포장 상태는 극히 부진하여 전국道路 총延長 3만 7천여킬로미터중 포장도로가 2천 9백 70킬로미터로 포장比率이 平均 8%에 지나지않고 있는데 地域別로는 釜山이 포장을 32.4%로 제일높으며 道路포장이 가장 不振한곳은 全南으로 2.6% 그리고 首都서울의 경우는 19.8% 이다

▷ 서울地下鐵은 明年初着工

外帑既存鐵道는 電鐵化

政府는 서울都心엔 地下鐵을 파고 서울의곽엔 既存鐵道를 電鐵化하는 廣域首都圈高速電鐵사업을 명년 초에 着工키로했다. 10월 22일 金鶴烈副總理는 白善燁交通長官 梁鐸植서울特別市長과 함께 合同記者會見을 갖고 현재 限界에이른 首都圈交通難의 해결을위해 外資 5천만달러 內資 2백30억을 投入, 서울역—鍾路—청량리에 이르는 都心엔 地下鐵을, 서울역—仁川, 서울역—水原, 청량지역—城北驛間을 全線화하는 1段階공사를 73년에 完工, 74년부터 運行할 계획이라고 말했다.

서울市內 交通事故 급증

작년보다 死亡者 39% 늘어

運轉不注意 74%로 으뜸

올해 1월부터 9월까지 서울시내의 교통사고는 작년에 비해 6%가 증가했으나 사망자는 39% 재산피해는 65%가 증가함으로써 과속운행과 추월등 고속도로 주행의 습성에서 오는 운전사들의 횡포가 더욱 심해졌음을 입증해주고 있다. (총사고건수 1만 9백 17건)

경찰에서 분석한 사고원인을 보면 전체의 74%가 운전부주의로 되어있으며 보행자의 과실이 25%, 차량의 정비불량 4%로 나타나고 있어 보행자들의 질서있는 횡단도 오망되고 있다.

운전사들의 과실을 세분하면 안전운전불이행이 36.3%이며 과속이 20%, 차선위반이 4.7%, 운전미숙이 5.4%로 나타나 있다. 그리고 차량의 정비불량은 제동장치 고장이 92%, 보행자의 과실은 무단횡단이 66%를 점하고 있다.

한편 1만여건의 자동차 사고중 영업용차량이 약 3천건으로 전체의 74%를 차지하고 있으며 자가용이 18% 그리고 외국인용이나 관용·군용등은 2.3에 불과하다.