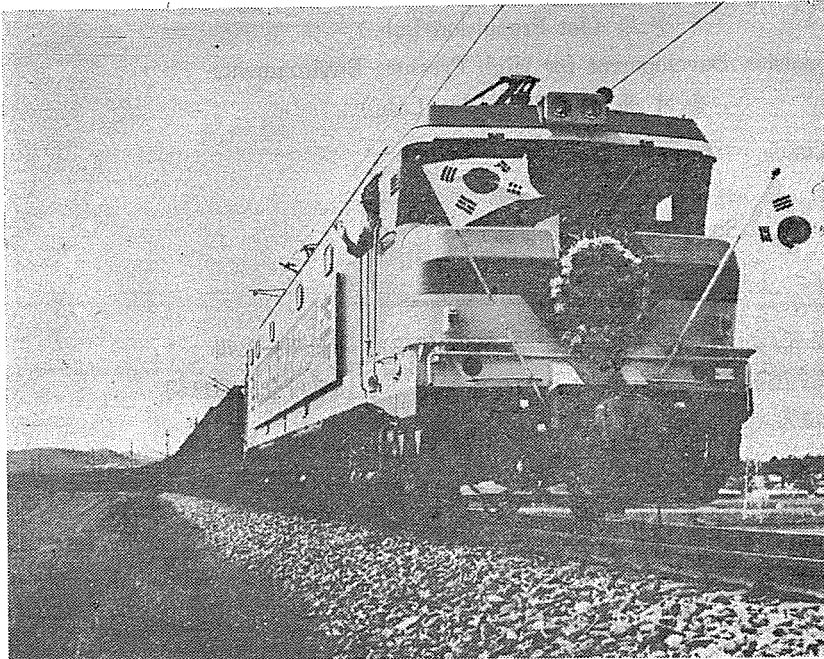


太白峻嶺을 단숨에 올라

産業資源 등 全體輸送量 62.5%增加

6月20日 太白産業電鐵 드디어 開通

- ◆……科學의 “힘”은 無限大하게 뻗어나가고 있으며 계속 奇蹟을 낳고있다……◆
- ◆……지난 20日 堤川~古汗을 잇는 80.1km의 太白線電鐵이 開通을 보게되어……◆
- ◆……우리나라의 産業發展에 크게 寄與하게 됐다……◆
- ◆……해발 8백m의 峻嶺을 뚫고 높이 1백여m의 山谷을 한숨에 치달리는 이 鐵馬……◆
- ◆……의 電鐵工事は 지난 1969年 7월 9日 着工한지 4年 11個月만에 完工됐다……◆



政府의 産業線電鐵化 計劃에 따라 1964年 10月 5日 電鐵化의 立地 調査와 測量을 거쳐 內資 13억2천만원, 外資 7백20만달러 (歐羅巴混成借款) 總 42억원의 工事費가 소요. 完工을 본 이 太白線電鐵은 名實共히 經濟成長의 바로미터로 産業資源供給과 世界속의 韓國鐵道로 발돋움하게 되었다. 이 電鐵의 完工으로 지금까지 年間 4천 8백톤의 物量을 輸送해오던 太白線의 輸送能力이 7천8백만톤으로 62.5%가 增加했고 輸送時

間도 3시간 20분에서 2시간 40분으로 40분을 短縮시켰다.

鐵道廳關係者에 依하면 全鐵道貨物輸送量의 40%를 占有하는 産業線(中央, 太白, 嶺東線)中 無煙炭과 시멘트의 主要 産業地인 이 太白線은 날로 增加해가는 輸送需要를 充當키 爲한 巨視的인 目的으로 計劃된 것이라고 한다.

이 工事に 投入된 人力은 延人員 52萬7千名이 動員되어 그中 숙련된 技術工이 49萬5千名으로 집계되고 있다.

輸送能力의 全貌

이 太白線은 과거에도 엄청난 物動量을 감당해왔다.

이 太白線은 産業資源의 原動力이 되는 無煙炭과 시멘트 運送의 主要 輸送路로서 지금까지의 輸送能力을 年度別로 검토 해보면 無煙炭의 경우 72년에 全國鐵道 輸送量에 20.5%를 감당해왔고 73년에 23.7%로 증가되었으며 시멘트의 경우는 72年度에 23.7%, 73年度에 28.9%를 각각 담당 해왔다.

그러나 이곳의 輸送量은 계속 늘어나 76년에는 鐵道無煙炭의 輸送量의 52.6%, 鐵道시멘트 的 輸送量의 26.3%를 감당해야할 物動量의 增加 예측된다.

이같은 實情으로 비추어 불래 매년 增加一路에 있는 物動量 처리問題는 時急해지고 이에 對處하기 爲해서는 複線化등 線路用量의 증강책이 절대적으로 必要하게 되었다고 한다.

그러나 이같은 施設을 갖추기에는 막대한 豫算이 따르기 때문에 電鐵化로 輸送빈도와 單位 輸送力을 높여 複線化를 대신한 것이라고 한다.

工事 過程

이 電鐵工事は 너무나도 많은 어려움이 있었다고 鐵道廳 관계자는 말한다.

첫째가 힘든 산악지대라서 많은 「터널」을 뚫는데 막대한 時間이 所要되었을 뿐아니라. 둘째는 産業物資를 계속 중건 대로 輸送하면서 工事を 進行해야 했기 때문에 工事期日이 많이 걸리게되는 필연적인 악조건에서 進行되었다고 한다.

더우기 電車線을 「터널」안에 設置하는 作業은 이번 工事中에서 가장 큰 난공사로서 技術障이 總動員되어 시험적 工事を 감행하여 電鐵工事に 있어 모델적 역할을 하기도 했다고 한다.

또한 마감 단계에선 2만 5천 볼트의 電氣를 수시로 켜다 껐다 해야하는 경우도 있어 80여 km의 太白線의 現場을 무전기를 통해 연결해야 하는 난점도 있었다고 한다.

이 工事に 投入된 物資는 鐵鋼材, 750屯 電線類 .970km, 시멘트, 13,700包 機械類, 3,480 臺였다고 관계자는 밝혔다.

貨 車

이 電鐵이 完工되어 全國의 全體物動量의 40%를 담당輸送하게될 貨車는 구라과혼성차관에 依하여 「벨지움」 「불란서」 「독일」 「영국」 「스위스」 등 5個國에서 部品을 들여와 國內組立을 하고 있는데 이 貨車는 M.T.E型和 ALSTOM型으로 불란서에서 사용하고 있는 貨車와 같은 것이라고 한다.

또한 이 關係者는 앞으로 8月 15日의 開通을 앞두고 있는 서울의 地下鐵 電鐵과함께 運行할 首都圈電鐵에 사용될 차량 200대가 곧 우리나라에 도입될것이라고 한다.

우리나라는 뒤늦게 始作한 이 電鐵이 1단계로 우선 서울지하철과 연결되는 首都圈電鐵과 産業電鐵로 크게 나뉘고 産業電鐵은 다시 中央線, 太白線, 古汗線, 嶺東線으로 나누어 구분된다고 한다.

—太白産業電鐵開通—

太白線電鐵工事的 概要는 다음과 같다.

<편집부>

◇ 太白線電鐵概要 ◇

1) 推進經緯

- 1964. 10. 5 太白線電鐵化 調査測量
- 1968. 5. 10 電鐵化에 對한 大統領閣下의 指示
- 1969. 7. 9 太白線電鐵 着工
- 1969. 12. 13 産業線電鐵 借款協定(歐羅巴混成借款團)
- 1972. 6. 9 電鐵試驗區間 完工(甌山~古汗 10.7km)
- 1973. 6. 20 中央線 電鐵開通
- 1974. 4. 22 太白線電鐵試運轉開始
- 1974. 6. 20 太白線電鐵 開通

2) 豫算規模

單位 內資百萬원
外資千弗

區 分	總所要	73까지	74豫算	備 考
內 資	1,320	658	662	投資計 42億원
外 資	7,200	6,192	1,008	

3) 效 果

區 分	單位	現 在	電鐵後	增 加	備 考
輸 送 力	4吨	4,800	7,800	3,000	年 間
線路容量	回	17	26	9	片 道
運轉時分	時分	3:20	2:40	0:40	直通貨物 列車

◎ 特急旅客列車 増設

清凉里~江陵間 太白線 經由運行
 時間短縮: 9:40 → 8:40 (1時間短縮)
 距離 및 運賃: 榮州經由 412.8km=1740원
 太白線 " 361.6km=1260원

4) 主要設備 內容

- 電氣方式: 交流 25,000V
- 變電設備:
 - 變電所 3個所(雙龍, 石項甌山)
 - 區分所 6個所
- 電車線路 延長 128km
- 信號設備 14驛 電氣自動信號化
- 通信設備 케이블 地下化
- 電氣機關車 27臺投入(66輛中)

5) 投入된 人力 및 資材

- 人力 延 527 千名
- 技術者 " 495 "
- 電 工 " 495 "
- 其 他 " 9 "
- 資 材
 - 鐵鋼材 750吨
 - 電線類 970km
 - 시멘트 63,700包
 - 機器類 2,480臺

6) 工事上 隘路點

- ◎ 列車運行으로 施工危險性
- ◎ 터널內 電車線架線 作業困難
- ◎ 昨年 8月 鐵鋼材 波動으로 調達遲延 3個月 工期 苦心

7) 安全對策

- ◎ 標示物設置
 - 건널목: 吊架式 立札式 287個所 貨物自動車 過積防止策으로 4.50m 높이 鐵線 架線
 - 구름다리: 兩側 20個所
- ◎ 保護網設置
 - 구름다리: 人畜이 電鐵施設物에 接近憂慮가 있는 곳
- ◎ 安全啓蒙
 - 新聞, 라디오, TV
 - 傳單, 팜프렛, 談話文, 驛 및 列車內 放送 職員에 對한 安全教育 實施