

# 刻苦의

# 韓電生活 31年!

日帝下 改名도 反對,  
信念으로 奉職



尹在信

(前 韓電支店長)

原稿의 請託을 받고 讀者 여러분에게 參考될 만한 것도 없어서 此日彼日미루다가 提出日字가 迫頭함에 不得인 記憶을 더듬어서 몇마디 적어볼까 한다.

내가 電氣界의 한사람이 된 것은 故鄉인 全南海南의 한 시골에서 普通學校를 卒業하고 上級學校에 進學하는데는 家勢가 넉넉치 못하였으므로 시골 學校를 擇하기로 했다. 普通學校때 光州學生事件에 同調하여 「데모」를 하였던 關係도 있고 하여 私立學校 가운데 民族主義의 思想이 濃厚한 高敝高普에 進學코자 汽車를 탔다. 木浦에 到着하여 처음 보는 都市의 밤이 電燈불빛으로 대낮과 같이 밝은 것을 난생 처음으로 보았다. 그때 나는 크게 感銘을 받고 「장차 電氣를 專攻하여 보겠다」고 굳게 마음 먹었던 것이 電氣와의 關係를 맺은 씨앗이 된 것이다. 日政治下에 우리나라의 많은 中等學校中에서도 가장 두철한 民族主義를 표방하고 있는 高敝高普에서 五年 동안의 所定の 課程을 마치고 日本 新潟大學 工学部의 前身인 長岡高等工業學校 電氣工學科에 開校以來 韓國사람 으로서는 처음으로 入學하였다.

當時 國內에 있는 專門學校나 大學校에는 電氣科가 없어서 純粹한 日本民族의 風習을 맛보고 겨울에는 값 싸게 스키 (冬期때는 3m以上降雪)도 즐길 겸하여 日本 越後에 있는 이 學校를 扞하였던 것이다. 獎學金으로 겨우 工夫한 나는 더 이상의 進學을 拋棄하고 就職하기로 했다. 우리나라 首都 서울에서 大衆과 密接한 關係가 있는 平和産業體이고 已往이면 우리 家族의 實生活面을 考慮하여 京電에 入社코자 하여 그 뜻을 傳하였다. 多류이도 모든 條件에 合格되어 卒業前에 就職決定 通報를 받고 卒業과 同時에 入社하게 됨으로써 電氣界의 一員으로서의 첫발을 던지게 되었다. 그 當時 우리나라의 電氣供給 事業體는 發送電을 担当하고 있는 朝鮮電業과 京電, 南電, 西電 및 北電等 四個의 配電會社로 크게 나눌 수 있었다. 그 中에서 京城電氣株式會社는 우리나라 中部地方 (서울, 仁川, 水原, 春川等)의 電氣供給事業을 비롯하여 唐人里 有燃炭(22500kw) 및 金剛山水力發電所(4個所 約 10000kw), 서울市內 電車事業(約 300台), 郊外 및 仁川等의 버스運輸事業, 市內 가스 供給事業, 金剛山電鐵事業 및 其他 附隨된 諸事業과 많은 土地等의 不動産을 所

有하고 있어서 우리나라에서도 가장 優秀한 電氣 会社이었다. 地理的으로나 事業의 特殊性으로 보아서도 利益이 많았던 것은 事實이지만 우리나라 사람으로 構成된 下級職員에 對한 差別待遇가 甚하였다. 그들은 公益事業 本來의 目的을 忘却하고 植民地政策下의 事業經營을 했다. 그 當時 賃 1圓에 7~8圓, 실령탕 한그릇이 10전(記憶이 確實치 않음) 할 때에 大卒의 初賃금이 85圓, 專門學校 75圓, 工業學校 45圓 商業學校 42圓이었으나 下級社員인 乙種學校 卒業者는 日當 70~80전 程度이었고 거의 全部가 普通學校 卒業인 電車運轉手 및 車掌들로 時間當인 아주 低賃金으로 處遇 하였다. (當時 面書記 月給은 20圓 内外) 特히 年二回인 賞 典金에 있어서는 上厚下薄의 엄청난 差가 있었다. 日本人에게는 보이지 않는 別途의 金額과 其外에도 社員家族에 對한 無賃通學, 通勤乘車券 制度와 電氣 가스에 對한 使用料의 半額等 여러가지 惠 沢이 있어서 京電은 入社競爭이 甚하였었다.

入社當時 京電의 全從業員數는 約 5,500名 其中 日本人의 數는 約 1割程度였으며 中等學校 卒業 以上の 우리나라 社員은 全部해야 몇 10명 程度였다. 入社後에도 幹部가 되기 위한 昇進은 大端히 어 려웠다. 1925년에 專門學校卒業以上級으로는 大 阪高工出身인 金鍾秀氏(第二代電氣學會長)가 우리 나라 사람으로서는 처음으로 入社하였다. 15年後 에 入社한 내가 그 두번째 였었다고 하니 가히 짐작할 수 있을 것이다. 15年 勤務한 金鍾秀氏 는 내가 入社한 때에도 平社員이어서 우리나라 사람들의 採用이나 昇進은 하늘에 별 따기와 같 았다. 그러나 日本人들은 그렇지 않아 高工出 身으로 入社하면 7年前後면 係長級으로, 10年後 면 課長級으로 例外없이 昇進했었다. 따라서 우리 나라 사람들은 民族的으로 憤怒를 느끼지 않을 수 없었다.

그 當時 朝鮮電業으로부터의 受電單價는 K,W,H 當 1전 5 푼 5 모이며 京電에서 需用家에 販賣하고 있는 平均單價는 大略 電燈이 14전, 電熱이 8 전 動力이 4전 程度로 記憶되며 電車는 5전 均一이 었었다.

나는 入社後 2個月 만에 正式으로 東大門 變電 所 3交代 當直責任者로 配置되었고 2年後에 巡 和洞 變電所로 轉任되었다. 當時는 一般 電燈 動 力配電 作業보다 電車運行에 供給하는 D.C.600V

를 生産하는 變流機器의 運轉保修 作業이 主로 되 어 있었다. 市内 4個變電所에 設置되어 있는 機 器는 東大門變電所에 1000kw 電動發電式 2台, 巡 和洞變電所에 各 1000kw 水銀整流式 1台와 廻轉 變流機 1台, 鍾路 變電所에 500kw廻轉 變流機 등 都合 6台인 5,250kw의 容量으로 300台의 電車에 直流電氣를 供給하고 있었다. 當時 이 容量단으 로는 余裕電力이 없어 가가스로 供給하고 있었기 때문에 그 中 1台라도 故障이 나면 아침 7시부터 같은 때에는 不得已 電車運行台數를 制限하지 않으면 안되었음으로 大端히 고된 變電所 勤務였 었다. 한 例로 1942年 年末頃에 水銀整流器가 故 障이 나서 一部 電車運行을 制限하지 않으면 안 되게 되었다. 때는 所謂 大東亞戰爭時期 인지라 從前과 같이 製造會社인 스위스國의 부라운보베 리會社員을 招請할 수가 없었기 때문에 不得已우 리가 修理하지 않으면 안되었다. 年末年初 晝夜를 不間하고 變電所에서 繼續勤務하면서 文獻과 經驗 을 土台로 所期의 期間(約 2週日間) 內에 修理를 完了하여 凱歌를 울려 快感을 느꼈던 일이 있다. 그 當時 서울人口는 50餘萬名 버스는 單只 電車와의 連繼만을 하였기 때문에 電車가 運行되지 않으면 市民의 발이 完全히 묶이게 된 時代였다. 하루 電車收入이 1台의 購買價格인 2萬弗 程度였으니 收入面으로나 唯一한 交通手段 으로서 大端히 比重이 큰 事業이었다. 京電에서는 서울市民의 福利厚生을 爲해서 府民館(前 國會議 事堂)과 府民病院(現 메디칼 센터) 등을 지어 서 서울市庁에 無償으로 寄附한 事實이 있었다. 左右間 電車事業은 時代를 타지 않는 좋은 事業 이고 整流器는 이 事業에 있어 不可缺한 存在가 되어 있었기 때문에 나도 整流器를 專攻코자 하 였으나 解放後 自動車도 增加되어 漸次 交通手段 이 變化되었고 나의 職務도 技術에서 技術行政으 로 옮겨져 不得已 그 專攻도 拋棄하고 말았다.

第二次 世界大戰의 終戰이 가까워지자 日本은 우리 民族에게 志願兵, 學兵, 女子挺身隊, 徵用等 內鮮一體란 口號아래 가진 苦痛을 안겨주고 生産 된 食糧마저 거의 全糧을 供出케 했다. 급기야는 創氏改名을 強要하여 우리 民族을 이 地球上에서 抹殺하려 했다. 이때 나는 마침 日本人이 應召되 어 그 後任으로 1944年 3월에 京電의 總受電點인 水色變電所責任者(當時 主任이라 하였음)로 赴任

하게 되었다. 그해 가을 어느 날 當時 常務取締役兼 技師長인 요내구라(米倉)가 내일 아침 자기 집으로 와 달라고 하기에 좋은 일인가하고 訪問, 玄關에 들어서자 말자 「고노야로 바가야로」 등의 辱說을 퍼부면서 怒한 목소리로 하는 말인즉 다른사람들은 다 創氏를 하였는데 너만이 特別히 日本에서 高等教育까지 받고 入社時에 自己가 推薦하였는데도 不拘하고 改名을 하지 않고 있어 當局과 会社로부터 많은 壓力을 받고 있어 難處한 立場에 놓이게 되었다는 것이다. 그는 이 자리에서 命令條로 當場에 創氏를 決定하라고 했다. 그렇지 않아도 社會活動에 많은 壓力을 받아 行勢도 못하고 있는 터라 마지막 올 것이 왔구나 생각하면서 「韓國사람은 過去 千余年동안의 族譜로써 그 家系인 姓氏로 핏줄을 이어 왔고 父母님이 아직 創氏를 하지 않았는데 戶主도 아닌 내가 어떻게 하겠는가. 그래도 強要를 한다면 辭表를 내면 그만 아니냐. 創氏는 못하겠다」고 큰소리로 응수했다. 予想과는 달리 強硬한 反발에 부딪친 그는 創氏는 政治的인問題이다. 辭表는 받지 않을 터이니 父母님과 相議하여 빠른 時日內에 創氏改名하도록 努力하고 熱心히 勤務하라고 했다. 나는 그후 繼續해서 創氏改名을 하지 않았다. 그러나 会社나 社會에서는 罪人취급과 같은 高역을 치루웠다. 그러한 나날을 지나오다 解放을 맞이하였으니 그 痛快한 마음이란 이루 말할 수 없었다. 解放이 되자 米倉常務로부터 敬중한 謝過를 받았다. 그동안 水色에서는 日本人 杜宅村에서 居住하면서 우리 家族은 創氏改名도 하지 않고 나의 妻는 戰時服인 「몬베이」 代身 우리 高유의 치마저고리를 입고 있었기 때문에 「松村」이라는 憲兵曹長으로부터 恒常 監視대상이 되고 있었다. 特別히 朝鮮사람의 憲兵앞잡이가 더 무서운 存在였으며 그 눈을 避해가면서 우리들만이 모이기만하면 李忠武公과 같은 偉人과 우리歷史의 앞날을 걱정하였다. 日本은 머지않아 敗亡하고 우리나라는 獨立하게 될 터이니 그때에는 우리가 이 電氣會社를 引受하여 直營하게 될 터이니 各自가 操心하여 그 때에 對備, 忍耐하며 살자고 말한 생각이 난다. 또한 個中에는 自己榮達을 爲하여 唆선 創氏改名하고 親日派의으로 行動한 者가 間或 있어 秘密이 누설될까 恒常 不安한 마음이었으며 解放後에도 親日派들이 自己의 過去行動을 隱晦하기 위해 나를 殺

해하려고 한 者가 있어 한동안 親日派의 극성에 苦痛을 당하였던 생각이 난다. 뿐만 아니라 恩師와 同窓이 朝鮮語學會에서 勤務하고 있었던 因緣으로 朝鮮語學會와의 關聯이 있었으므로 日記나 便紙 같은 것을 쓰면 或이나 筆禍를 입지 않을까 하여 日政末期부터 日記를 쓰는 것을 中止하고 便紙도 잘 쓰지 않았다. 이러한 習性이 오늘날에도 이어지고 있어 글이라곤 잘 쓰지 않는다.

1945. 8. 15. 解放과 同時에 南韓은 美軍政下에 놓이게 되었고 京電社長에는 美軍大尉가 就任. 朱耀翰氏가 初代 社長代理로 任命되었으며 同年 10月 1日付로 筆冢가 若冠의 나이로서 初代仁川支店長으로 任命된 것도 日政治下에 養成되고 能力있는 適任者가 없었기 때문에 不得已한 人事指置로 생각하고 學識과 經驗이 不足한 自身이었지만 할 수 없이 社命에 順應하기로 하여 日本人支店長으로부터 引繼引受를 받았다. 그러나 解放은 되어도 38線으로 國土가 分斷되어 大部分을 平壤으로부터 受電(約 10萬kw)하고 있던 電氣마저도 不安定한 狀態였다. 금기야는 47年 5月 14日(記憶이 不確實) 平壤에서 完全히 斷電하는 날이 왔다. 日本사람이 물러 난 뒤의 支店事情은 從業員의 數的 質的의 不足함은 勿論 行政的으로나 技術的으로도 갈피를 잡을 수 없는 實情에 놓이게 되었고 雪上加霜으로 46年初부터 뜻하지 않는 電氣의 受給狀態를 맞게 되었으나 다행이도 變電所에서 勤務하였던 經驗을 살려서 量的으로 減少되고 時間的으로 不安定된 電力이나 關聯된 各處의 協助를 얻어 電燈은 夜間에 限해서 1時間半씩 交代供給하고 動力은 隔日制로 交代供給 하였으며 平造兵廠(美軍司令部가 駐屯) 같은 特殊電力은 一定한 量으로서 減量하여 繼續直電하는 方式으로 計劃送電을 斷行, 電氣가 들어오는 時間에 時計를 맞출 程度로 正確히 實施함으로써 大端히 좋은 反應을 얻었다. 平常時를 基準하여 半量의 電力으로써 工場의 生産量이 無計劃的으로 送電時에는 20%이든 것이 計劃制限 送電으로 80%였다고 한 仁川商會會議所의 統計가 말하듯이 全國的으로 最初의 制限送電이 成功한 例가 되었다. 德分으로 서울地區 制限送電計劃을 樹立하는데에 仁川支店에서 諮問을 맡아 달라고 까지 要請이 와서 應答적이 있었다. 左右間 解

放)이 되어 萬歲를 부르며 좋아할 겨를도 없이 38선이 막히고 原動力인 電氣마저 斷電되어 国内的으로 大端한 混亂이 야기되었으나 다행히도 政府의 積極的인 電源開發로 約 20余年間의 制限送電을 請算하고 오늘날 解放當時의 約 100倍의 電力生産能力을 갖게 되었음은 以北 斷電이 結果的으로 轉禍爲福이 되지 않았나 하고 다행으로 생각된다.

至今은 서울시內 一般大衆의 交通手段이 버스로부터 地下鐵로 代替되려는 때에 있으나 1960年代 初期까지 過去 半世紀동안 人力車 다음으로 電車가 唯一한 交通手段이었기 때문에 여기서 옛追憶을 더듬어 한마디 言及하고자 한다.

日政末期 때는 電車 및 그 重要 機資料가 大部分 日本에 依存하고 있었으나 解放初期에는 日本과의 国交가 樹立되지 않아 交易할 수가 없어서 그 附屬品의 確保가 不可能하였고 우리나라 自体生産도 되지 않았다. 雪上加霜으로 東大門 電車車庫內에서 左右翼의 衝突로 因하여 大部分의 電車が破壞되어 從前 運行台數 300대가 解放直後에는 普通 70대에서 100台 程度로 減少되어 出勤時間 같은 때에는 電車는 콩나물시루같이 되어 交通地獄이 되었다. 京電에서는 交通緩和解決策을 第一課題로 삼게 되었다. 이러한 課題 가운데 49年度 봄인듯 筆者가 若冠의 나이로 700余名の 從業員이 있는 工務課의 課長으로 就任하게 되었다. 新設洞에 있는 兄弟酒店에서 副主任以上 幹部課員 30余名이 모여 歡迎食事を 하였는데 이 자리에서 劇的인 團합을 보게 됨으로써 過去の 作業方式을 變更하는 한편 增車台數에 比例하여 累進的인 手当支給制度를 實施 待遇改善을 보게된 結果 1個月만에 50台的 電車が 더 稼動하게 되어 交通地獄의 一部를 解決시킨 追憶도 있다.

또한 1950年 6月 25日 所謂 6.25事變이 發生하여 大邱 釜山의 一部地區만 남겨두고 全國土를 瞬息間에 侵攻당하였고, 聯合軍의 仁川上陸, 9.28의 서울 收復 平壤을 거쳐 鴨綠江까지 北進中 다시 後退하기 始作하여 所謂 서울의 1·4 後退에 直面하고 있었을 때 아마 12月 下旬頃에 當時 電力課長인 나를 最後殘留要員의 責任者로 남겨두고 社長을 비롯하여 幹部 및 大部分의 從業員들이 後退, 南下했다. 結局 나는 各 變電所 및 線路要員

들과 함께 最後 後退時期를 기다리고 있어야 할 地가 되었는데 1月 3日 마침내 後退時期가 왔다고 판단하여 市警局을 찾아갔더니 最後送電中 止 命令權者인 通信課長은 2, 3日前에 後退하고 없었다. 누구의 命令을 받아야 할지? 莫然한 心情에 있던 나는 다시 唐人里發電所(當時朝鮮電業所管)에서도 命令權者인 本社에 連絡하여 보았으나 社長 및 幹部는 勿論 給電室조차 아무도 없어 어느때에 發電을 中止하여야 하느냐하는 重大한 局面에 直面하게 되었다. 이때 電業에 계셨던 辛基祚氏가 때 마침 나의 事務室을 찾아 왔기에 同行하여 陸軍最前方指揮本部를 수소문한 끝에 찾아가서 責任者를 面會하고 「現在까지 軍作戰上 發電과 送電을 繼續하고 있으나 萬若의 경우 後退할 때에는 事前에 連絡을 주지 않으면 發電中止 후 그 뜨거운 重要附屬品을 分解할 수가 없다고 通告한 結果 至今 當장 發電을 中止하라는 指示를 받았다. 歸社하자 곧 唐人里 發電所와 各 變電所에 發電中止를 通知하는 등 其他 모든 조치를 取한 後에 우리는 1月 3日 下午 5時頃에 後退하기 始作하였다.

然이나 서울驛에서는 最後要員을 後送하기 爲한 約束된 待機 汽車는 이미 떠나고 없었다. 不得已 서울驛을 뒤로하여 徒步로 渡江하여 永登浦驛까지 와서 貨車의 지붕 꼭대기에 앉아 大邱로 後退한 生變이 回想된다.

#### 〔筆者略歷〕

本籍：全南海南郡花山面栗洞里 382番地

現住所：서울 江南區 方背本洞 381—11

生年月日：1916年 6月 13日生

學歷：全北 私立高敞高等普通學校卒業

日本官立長岡高等工業學校電氣工學科卒業(現新渴大學工學部)

配電施設研修次 渡美(1956, 11月~1957, 8月)

經歷：1940年 1月 京城電氣 Co, 入社

1945年 京電仁川支店長

1957年 京電技師長

1961年 韓電運營企劃室長

1962年 韓電全北支店長

1965年 韓電電氣試驗所長

1966年 韓電全南支店長

1970年 退職후 兩水里에서 樹木園을 經營, 現在에 이름.