

해방이후-전후복구와 산업선건설에 착수, 눈부신 기술 발전 이룩

1945년 말 미일전쟁은 일본의 패망으로 종결되었다. 그과정에서 일본의 한국에서의 철도건설은 중단되거나 축소되고 극심한 물자 결핍으로 건설된 철도 레일이나 차량의 부품 등을 철거하여 병기재료나 군수품으로 활용하기도 했다. 해방을 맞아 자력에 의한 철도경영으로 한국철도가 발전할 수 있는 새로운 전기가 도래했으나 곧이어 발발한 6.25 동란으로 철도는 만신창이가 되고 남북이 분단되어 한반도종관철도는 반신불구가 되었다. 그러나 철도인들의 피나는 노력과 UN군의 지원에 의해 철도가 복구되고 부흥과 건설의 동맥으로 대한민국 철도시대를 열게 되었다

해방과 6.25동란 발발-전후 복구

해방과 더불어 남북이 분단되자 남한에는 미군정이, 북한에는구 소련에 의한 군정(軍政)이 시작된 이래 정부수립 때까지 철도를 관장했다.

당시 한반도의 철도 영업선은 총6,362km 였으나 그중 남한은 2,642km, 기관차 수도 1,166대 중 남한의 것은 488대에 지나지 않았다. 철도는 1945년 9월 11일부터 남북 간 운행이 중지되고 남북분단이 고착되어 38도선에서 허리가 잘리게 되자 대륙과 연결되는 한반도종관철도는 그 기능을 상실했으며 다른 철도도 심대한 타격을 받게 되었다. 1945년 말, 일본 철도종사원들을 모두 해고하고 주체적으로 철도를 경영할 수 있게 되자 1946년 1월부터는 철도운영을 위한 조직개편을 단행했다. 이전의 교통국은 운수국으로, 다시 3월에는 운수부로 변경하였으며 같은 해 5월에는 조선철도주식회사의 충북선(조치원~충주) 등 3개선, 조선경남철도주식회사의 충남선(천안~장항) 등의 4개 사설철도가 모두 국유화 되어 운수부에 귀속되었다. 당시, 일본인 기술자의 해고로 인해 숙련된 기술자의 필요성이 시급해 필리핀의 2개 철도 대대를 요청하여 파괴된 철도의 복구와 재생을 서둘렀다.

그러나 극심한 사회혼란과 좌우의 대립으로 인한

철도 총파업 등 어려움 속에서도 1947년 8월에는 러시아 열차에 객차 2량을 연결, 서울~평양을 2회에 걸쳐 운행하기도 했다.

광복이후의 철도차량 중 주종을 이룬 기관차는 증기기관차였다. 당시 증기기관차는 총1,166량이었는데 “푸러”, “터우” 등의 탱크형과 “소리”, “미카” 등의 차량과 협궤용으로는 “푸러”, “터우” 등과 화물차 견인용 등이 운행되고 있었다.

1945년 12월에는 우리 나라에서 최초로 생산된 기관차, “해방자호”가 영등포~수원 사이에 시운전되었는데 객차 약20량을 달고 시속100km/h로 달릴 수 있는 2000마력의 힘을 가지고 있었다.

1946년, 미군정청은 부족한 기관차를 보충할 때까지 기관차 일부를 자체 조립, 제작하였으며 1947년에는 미국으로부터 기관차 107량을 원조받아 증강 운행했다. 또한 사설철도의 국유화에 따른 기관차 등의 편입에 의한 631량의 기관차를 보유함으로써 수송난이 어느 정도 완화되었다.

한편, 6.25동란으로 인한 국가재산의 피해와 인명 피해는막대했다. 도로 사정이 열악한 당시, 북한은 주로 철도를 따라 이동하는 군대를전략적 공격 목표로 삼아 3개월에 걸쳐 철도와 교량을 폭파했기 때문에 철도의 피해는 극심할 수밖에 없었다.

9.28수복 당시, 329Km의 선로와 163개의 대소 교량이 파괴되고, 29개의 터널이 붕괴되었다. 철도원 153명이 순직하고 기관차 61%, 객차 69%, 화차 57%, 건물 50%, 공장설비 27%, 전력설비 56%, 교량 13%가 파손된, 전사상 그 유례를 찾아볼 수 없는 극심한 피해였다.

해방이후, 3만5000여명에 불과했던 남한의 철도 종사원들은 6.25가 발발하자 객차 3.354량과 화차 1.755량을 동원하여 200만명 이상의 피난민을 수송하며 철도를 지켰다. 1950년 9월15일, UN군이 인천에 상륙하자 철도복구대는 국군을 뒤따라 북상하면서 파괴된 철도와 시설물을 복구했으며 같은 해 10월, 서울~부산 간 제12열차를 운행했다. 이어 10월에는 북진하는 국군을 따라 올라가 평양에 공작창 파견대를 설치하고 서울~대동강 사이에 남북연결열차를 운행했다.

이처럼 전쟁의 폐허 속에 UN군의 지원과 철도인들의 노력에 의해 1951년8월에는 남한의 모든 철도가 운행을 재개할 수 있도록 복구되었다.

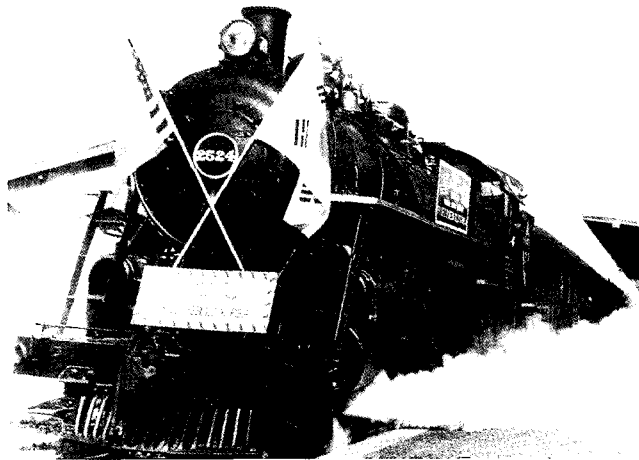
건설과 부흥의 동맥으로 새롭게 태어나다

1948년, 정부가 수립되자 철도운수부는 교통부로 개편되었다. 정부에서는 심각한 자원부족 해소를 위해 동서횡관 철도망 건설을

추진했다. 남한의 자원부족은 일제강점기에 개발된 주요 광산지대와 공업지대 및 수력발전지대가북한지역에 편재되어 있었기 때문이었다. 정부에서는 자원의 국내 조달을 위해 지하자원이 많이 매장된 태백산맥을 중심으로 한 3대 산업철도인 염암선, 함백선, 문경선 건설

에 착수했다.

그러나 6.25동란 발발로 인해 중단되었다가 동란 이후 다시 건설을 재개했다. 3개 산업선은 태백산맥의 준령을 관통하는 터널을 굴착하거나 험준한 산악지대의 심산유곡을 따라 선로를 부설해야하는 악조건이 수반되었으나 국내의 철도인들은 시련과 난관을 극복하고 철도를 건설했다. 또한 3대 산업선 외에도 우암선, 울산선, 김포선, 장생포선 등14개선이 차례로 개통시킴으로써 기술 축적과 뒷날 국가경제 발전을 위한 건설과 부흥의 동맥으로서의 근간을 구축했다.



미군으로부터 인수받은 스팀기관차



1956년 1월 6일 영동선 영주~철암간 준공식(동점역 구내)