

북한철도의 약사와 실상의 소고

| 서 사 범 |

한국철도시설공단
중앙계도기술단장



I. 머리말

북한의 철도가 처해진 상황은 상당히 어렵다고 한다. 북한의 철도는 京義선에서 60km/h, 開城~平壤간에서 40km/h의 속도밖에 낼 수 없으며, 한반도의 철도를 대륙의 철도망과 연결하려면 노후화된 북한철도를 전면적으로 현대화할 필요가 있다고 한다. 중국과의 국경에서 평양까지는 불과 225km로서 과거 일제강점기의 증기기관차시대에조차 4시간 15분에 주행하였으나 현재는 무려 5시간이나 걸리므로 북한의 철도는 정체 또는 퇴화되고 있다고 보아야 할 것이다. 남한에서 300km/h의 고속열차 KTX가 질주하고 있는 것과는 대조적이다. 북한으로서는 1960년대가 약진의 해로서 철도의 전철화 등 근대화가 진행되었다. 황금의 70, 80년대는 도시교통정비와 전철화추진 등 슬로 페이스이면서도 계속 발전되었으나, 90년대 전반에는 근대화계획이 진척되지 않고 정체되었다. 90년대 후반에는 철도의 노후화와 다이어그램의 붕괴되는 등 쇠퇴의 길을 걸었다. 국가의 동맥인 철도는 2000년대에 더욱 노후화되었으며, 유지관리를 철저히 하지 않아서 열차 탈선사고나 정면충돌 등과 같은 수많은 대사고가 빈발하는 등 상태가 심각하다고 한다. 본고에서는 근래에 안타까울 정도로 노후화된 북한철도의 역사에 대하여 소개한다.

II. 한반도에서 철도의 탄생과 일제강점기

한반도 최초의 철도는 1899년 9월 18일에 仁川~鰲梁津간에 개통된 京仁철도이다. 경인철도는 개업 4년 후에 京城(현 서울)~釜山간을 연결하는 간선철도인 경부철도에 매수되기는 하였으나 1906년에 전선을 일본제국정부가 매수하여 이후 한반도 발전의 주축노선으로서 국철이 경영에 적극적으로 나서게 되었다.

한편, 북한 최초의 철도노선은 京城에서 平壤을 거쳐 新義州로 이어지는 京義선이다. 이 선로는 약간 복잡한 과정으로 건설되었다. 노일전쟁 발발에 따른 군용노선으로서 1904년 2월에 京城교외의 龍山에서 新義州까지의 건설이 임시군용철도통감부에서 계획되어 속성(速成)을 위하여 전선이 동시에 착공되었다. 준공은 1906년 3월이며, 불과 1개월 후인 4월 3일에는 임시군용철도통감부 京義선 京城~新義州간이 정식 개업하였다. 1906년 9월부터는 한국통감부 철도관리국으로 편입되어 釜山에서 京城, 平壤을 거쳐 新義州로 이어지는 대동맥을 만주통치에 적극 나선 일본이 일괄 관리하게 되었다. 더욱이 1911년 11월 1일에는 新義州에서 安東(현재 丹東)간에 가설하는 압록강 교량이 완성되어 남만주철도 安奉선과 연결되었다.

한반도 철도는 1917년~1925년에 걸쳐 南滿州철도 京城철도관리국에 위탁된 후에 1926년부터 1945년의 종전까지 京城에 설치된 조선총독부철도국(통칭 鮮鐵)의 산하에 두어져 더욱 비약하였다. 현재도 주요 간선으로서

운행되고 있는 노선이 차차로 만들어져 한일병합 시에는 1,085km에 지나지 않았으나 제2차 세계대전 종전 시에는 국철·회사선로를 포함하여 6,419km로 늘어나 있었다.

차량의 개발도 계속되어 동축을 1축밖에 갖지 않은 기관차로부터 5축의 동륜으로 기울기가 급한 산악노선 惠山線용 특별기관차까지 한반도의 풍토에 알맞은 다양한 기관차가 차차로 개발되었다. 또한 철도건설 시에 사용되었던 기관차나 平北철도(4량), 端豊철도(1량)에 보내진 계 5량의 기관차 등, 일본국철에서 한반도로 보내어져 활약한 기관차도 있다. 역(逆)으로 대륙에서 군부에 의한 철도연장공사에 사용된 후에 중고 기관차로서 일본으로 반입된 762mm 궤간의 미국제 경편기관차도 있다.

1920년대 후반에 鮮鐵 기술진은 일본국철, 남만주철도와 경쟁하면서 근대적인 기관차의 개발에 착수하여 마침내 1939년에는 직경 1,850mm라고 하는 대(大)동륜을 가진 특급여객기관차를 탄생시켰다. 滿洲철도(滿鐵)에서 주행하였던 유명한 “아시아”호를 견인하는 동륜 직경 2,000mm에는 미치지 못하였으나 일본의 초특급 “제비”용의 1,750mm를 능가하는 우수한 고속여객용 증기기관차로 되었다. 이 기관차는 부산~경성 간을 빠르게 주행하는 한반도 유일의 특급열차 “새벽”호에 충당되어 조선철도의 성능을 과시하는 여객기관차로서 일세를 풍미하였다. 개방식의 1등 전망차를 포함하여 미국형 풀먼(Pullman)식의 경량객차 7량 편성은 450.5km의 노선을 6시간 45분에 주파하여 표정속도 66.7km의 고속 화형(花形)열차로서 한반도에 군림하였다.

또한 급행열차 “빛”, “희망”{釜山~奉天(현 瀋陽)~新京(현 長春)}, “大陸”, “興亞”(釜山~奉天~北京) 등도 차차로 등장하여 일본에서 조선, 중국, 소련을 거쳐 유럽으로 이어지는 국제 접속열차로서 매일 운행되었다.

그러나 이렇게 화려한 기간은 길게는 계속되지 않았다. 1941년 12월 8일의 태평양전쟁 발발 잠시 후에 중요 간선 중시의 정책에 따라 金剛山전철 등 관광용 노선의 일부에서 레일이 철거되어 주요 구간의 복선화 등에 전용되어 결전수송에 대비하게 되었다. 당시로서는 최선단의 전기기관차가 京元선 高山~福溪간 53.9 km의 산악구간에도 입되어 1944년에 한반도 최초의 본선 전철화 선로로서

운행을 시작한 것이 유일하게 명량한 화제라고 한다.

1945년에 이르러 한반도의 철도수송은 마비되어버렸다. 공폭에 의한 공격은 일본에 비하여 경미하기는 하였으나 동년 8월 8일 심야에 소련의 선전포고에 따라 조선 북동부로의 공격이 갑자기 시작되고 8월 13일에는 구축함 편성선단이 淸津에 상륙하였다. 淸津~羅南 간의 노선이 파괴되고 열차의 운행은 정지되었다. 더욱이 소련군의 침공에 대비하여 청진에 있던 철도관리부문은 古茂山역으로 이설되어 결전수송에 대비하였다.

그러나 마침내 8월 15일에 제2차 세계대전을 끝냈다. 그 후도 산발적인 교전이 있기는 하였으나 38도선에서 남부는 미국, 북부는 소련에 점령되었다. 북한지역으로는 8월 21일에 元山, 8월 26일에 平壤, 8월 27일에 咸興으로 소련군이 침입하고 철도는 일본인의 손을 떠나 도의 인민위원회의 아래에서 운영하게 되었다. 일제강점기의 한반도 철도운행은 종언을 맞이하게 되었다.

Ⅲ. 남북분단과 모든 것이 파괴된 한국전쟁

제2차 세계대전 후의 북한 철도역사는 혼란 중에서 시작되었다. 조선총독부교통국(철도국)이나 민영철도의 노선은 종전 후에 일제강점기의 공장 등과 함께 모두 조선인민위원회에 접수되었다. 이에 따라 철도운행에 관한 업무는 모두 운수인민위원회가 행하게 되었다. 그러나 태평양전쟁 전의 철도운행에 종사하였던 일본인들이 기술자를 제외하고 차차로 추방되어버려 정비, 운행을 할 수 있는 조선인민은 거의 없었기 때문에 철도망은 마비되었다. 더욱이, 소련군은 자국의 복구 건설을 위하여 공업시설이나 수력발전소의 해체물자를 많은 철도차량에 실어서 갖고 가버렸다. 남아있던 증기기관차를 주행시키는데 귀중한 석탄에 대하여도 역시 탄광이 소련군에게 접수되었기 때문에 철도망은 괴멸적인 상태로 되어 있었다. 불규칙하게 나타나는 화물열차나 기관차 자체에도 승객을 만재하여 국내수요에 어떻게든 응하고 있었다.

38도선을 넘던 열차도 京元선이 1945년 8월 23일에 국경선으로 차단되고 더욱이 8월 26일 이후부터 京義선에

서 沙里院 이남의 운행이 소련군의 명령으로 정지되어(한국 측은 土城역·현 開豐역 이남의 운행유지) 남북의 분단은 결정적으로 되었다. 이와 같이 북한에서의 철도는 물자·인원이 모두 부족한 가운데서 부흥을 개시하였다.

1950년 6월 25일 북한의 침공으로 한국전쟁이 발발되어 당초 우세하였던 북한군은 서울을 총공격하여 불바다로 만들며 한국군과 연합군을 남단의 부산 근교까지 밀어내었다. 이 기간에는 제2차 세계대전 후에 일본에서 한국으로 반입된 전후 제작의 전기기관차나 증기기관차를 비롯한 수많은 철도차량이 북한지역내로 탈취되어버렸다. 또한 북한과 우호관계를 유지하던 공산주의국가인 소련, 중국, 체코슬로바키아 등에서 신제품만의 증기기관차나 화차 등의 차량이 보내져 후방에서 전시 철도수송을 지원하였다.

그 후에 미국을 중심으로 하는 유엔군은 우세를 만회하기 위해 9월 15일에 한국의 인천에 상륙하고 10월 20일에는 평양을 총공격하여 북한·중국 국경까지 인민군을 밀어내었다. 이러한 정세에서 중국이 참전하게 되어 12월 5일 북한·중국군에게 평양을 빼앗겼다. 12월 31일 한국 쪽으로 되돌려진 미군은 汗浦에서 汶山으로 나가는 증기기관차가 견인하는 25량 편성의 열차에 대하여 38도선 부근의 長湍역에서 정거를 명하고 선로와 함께 파괴하였다. 이 날을 최후로 남북 간을 연결하여왔던 정의선은 완전히 분단되어버렸다. 더욱이 북한 측은 1951년 1월 4일 서울을 다시 침공하기는 하였으나 전쟁은 3월 14일에 유엔군이 서울을 탈환할 즈음부터 38도선 부근에서 교착상태로 되었다. 3년에 걸친 전쟁은 1953년 7월 27일에 종결되었다.

IV. 한국전쟁 이후 제로로부터의 복구

한국전쟁의 휴전협정으로 사실상의 국경으로 된 군사분계선은 서해안은 38도선보다 남쪽으로, 또한 동해안은 북쪽으로 치우치게 되었다. 그 결과, 전쟁 전은 한국 지역이었던 역사적 고도인 開城이 북한 지역으로 되었다. 경

의선의 운행도 북한 쪽은 開城에서 북으로, 한국 쪽은 汶山에서 남으로, 별개의 운행으로 바뀌게 되어 동 노선은 남북분단의 상징으로 되었다. 더욱이, 북한 측은 나중에 평양에서 부산을 지향한다고 하여 京義선을 平釜선으로 개칭하고 있다.

한반도는 3년간에 걸친 한국전쟁 중에 철저히 파괴되었다. 북한의 피해는 한국보다 더 막대하였다. 일제강점기의 목조건축은 집집마다 초토화되고 공격대상으로 된 평양의 노면전차는 폐지되었으며 역구내나 거리에는 폭탄으로 인한 큰 구덩이가 계속되어 있었다. 1955년에 북경에서 평양까지 열차로 여행한 기자에 따르면, “열차가 평양에 접근하면 물이 고인 폭탄의 흔적이 많게 되고 열차가 5분간 주행하는 동안에 그 웅덩이가 한쪽(片側)으로 250개나 셀 수 있었다. 양측을 합하면 실로 500개소로 된다.”고 하는 비참한 상황이었다.

이 곤란한 상황 하에서 신속하게 복구하기 위하여 북한에서는 철도에 중점적으로 자재, 인재를 투입하여가게 되었다. 교량이 파괴되는 등 국내의 도로는 중단되고 장소에 따라서는 유일한 이동수단인 인마가 말라붙은 하천을 도로로서 이용할 수밖에 없는 상황이었기 때문이었다. 먼저 철도를 부흥시켜 수송의 수요를 충족시키는 일이 북한 정부의 급무로 되어 있었다.

한국전쟁 중에는 유엔으로부터의 비난을 두려워하여 개입하지 않았던 소련은 북한독립의 당사국이었기 때문에 적극적으로 전후복구에 관여하고 있었다. 10억 달러의 무상원조를 중심으로 하는 경제·기술 원조협정을 체결하여 군비를 증강하고 더욱이 철도협력협정을 맺어 소련이 사용하고 있던 1933년 제작의 전기기관차 등이 도입되었다.

원군을 보낸 또 일방의 당사국인 중국도 8억 위안의 무상원조를 하고 이 중에서 철도를 복구하는 비용이 염출되었다. 동유럽 각국에서도 원조가 이루어고 특히 폴란드는 1954~1965년에 걸쳐 기관차·객차의 수리를 청부하고 피해된 북한 측 차량의 복구에 힘썼다. 한편, 한국 측의 철도차량 복구는 일본에서 담당하게 되어 태평양전쟁 전에 한반도에 증기기관차를 공급하였던 日本차량이나 汽車제조회사로 피해 차량이 차차로 반입되어 수복작업이 계



속되었다.

복구가 도모된 북한철도망은 국외로부터의 화물수송을 신속히 진행하기 위해 북한과 소련, 중국을 잇는 국제간선노선부터 우선적으로 복구건설이 진행되었다. 이에 따라 平義선 平壤~新義州, 平羅·咸北선 平壤~會寧~南陽, 滿浦선 順川~滿浦 등 주요 간선은 통상 운행으로 되돌려지게 되었다. 또한, 전쟁 전에 경편규격의 노선망이 펼쳐졌던 黃海지구도 전국기준에 맞추어 표준궤화가 시작되어 1958년 8월 12일에는 사회주의의 민중 활동을 과시하기 위하여 海州~下聖간을 불과 75일 동안에 궤간을 바꾸었다고 세계를 향하여 소리 높여 선언하였다.

1956년에는 西平壤공장(현 金鐘泰전기기관차연합기업소), 元山공장(현 6월4일 차량연합기업소)도 폴란드의 협력으로 정비가 진행되어 1959년에 조업을 개시하였다. 같은 해 철도원이나 전문기술자를 양성하는 平壤철도대학도 개교하였다. 또한 공폭으로 파괴된 목조의 2대째 평양역사도 재건축되어 1957년에 총면적 13,000 m²의 호화한 역사가 완성되었다. 현재도 사용되고 있는 평양역이 이때에 등장하였다. 이리 하여 1950년대 말에는 북한철도가 간선·지선을 포함하여 복구되고 일제강점기의 철도망이 거의 소생되었다.

V. 전기기관차의 등장(약진의 1960년대)

1960년대는 북한으로서는 약진의 해로 되었다. 한국전쟁 피해복구가 거의 종료된 후에 거국적인 발전을 목표로 한 근대산업의 부흥이 순조로이 추진되었다. 이들의 운반에 사용되는 철도수송에도 힘을 쏟았다. 북한은 남한과 비교하여 처음부터 혜택을 받은 상황에 있었다. 태평양전쟁 전에 일본이 개설한 철강업을 시작으로 하는 중공업은 그 대부분이 북측에 있었고 또한 기계공업도 충실하여 있었다. 전술한 것처럼 자원에서도 전력사정에서도 혜택을 받고 있었다.

철도노선도 전철화되어 가게 되었다. 1958년에는 처음으로 국산의 광산용 전기기관차가 제조되고 더욱이 1961년에는 폴란드의 기술원조로 재흥된 西平壤철도공장에

서 북한 최초의 본선용 전기기관차 “붉은 기(赤旗) 1호” 형이 탄생되었다. 그러나 여기에는 당국이 숨긴 사실이 있다. 이 기념하여야 할 기관차는 실제로는 체코슬로바키아에서 제조되어 있던 기관차를 도입하여 그대로 북한제조라고 보도하였다고 한다. 이와 같은 선전활동적인 방법은 그 후도 여러 차례 행하여져 1970년대의 지하철(실제로는 중국 신제), 1980년대의 궤도(노면)전차(이들은 체코제의 중고차)도 모두 북한의 철도공장에서 제조한 것으로 되어 있다.

어떻든 북한의 철도근대화는 진행되고 있었다. “붉은 기 1호”형 전기기관차는 그 후에 제조기술이 이전되어 국산도 가능하게 되어 1962년에는 20량, 다음 해인 1963년에는 30량이 탄생되었다. 북한은 이리 하여 과학기술에 의한 국가의 발전에 큰 자신을 갖게 되었다고 한다.

한편, 전철화되지 않은 구간을 주행하는 증기기관차를 근대화하기 위하여 소련에서 1964년에 M62형 내연기관차를 도입하여 이것도 자국제로 속여서 1960년대 말에 새로 개발한 “새별(新星)”형으로서 등록하여 사용을 개시하였다. 고성능이고 다루기 쉬운 기관차였기 때문에 그 후도 증비(增備)가 계속되어 처음 등장하고부터 40년 남짓이 지난 지금도 북한의 주력기관차로서 본선열차를 견인하고 있다.

간선의 전철화 공사와 함께 노선의 신설도 이 시기에 차차로 개시되었다. 그러나 이들도 실은 일제강점기에 신설·연장공사가 착수되고 종전과 함께 방치되어 있던 사업을 북한이 이어받은 것에 지나지 않는다. 1960년 10월 6일에 개통하였다고 발표된 北靑선 新北靑~北靑간도 원래는 조선총독부철도국 北靑선으로서 영업되고 있던 것이었다. 또한 1965년 6월 10일에 개통되어 대폭적인 시간단축으로 이어지는 단축선으로서 평가된 平羅선 淸津~羅津간은 역시 태평양전쟁 전에 일본이 착수하였던 노선으로 淸羅선으로서 개통할 준비가 모두 갖추어져 있었지만 종전(終戰)까지 시간에 대지 못하였던 공사를 북한이 계속한 것이다. 물론 이와 같은 사실은 북한국민에게는 전해지지 않고 모두가 위대한 주석의 덕택이라고 되어 있다.

VI. 도시교통정비와 전철화 추진 (황금의 70, 80년대)

북한은 1970년대에 들어 과학기술의 진흥과 함께 철도의 새로운 발전을 목표로 하였다. 1971년에 시작된 “인민경제발전 6개년계획”에서는 “자력갱생”의 이름 아래 경제·과학진흥·공업기술발전 모두를 자국 내에서 행한다고 소리 높여 선언하였다. 이 때문에 국내 석탄이나 수력으로 발전할 수 있는 전력을 유효하게 이용하는 것이 최량으로 되었다.

먼저 손댄 것이 도시교통 기반시설이다. 평양에서는 이미 1962년에 개통되어 있던 무궤도전차(트롤리버스)를 淸津(1970년), 咸興(1973년), 新義州(1978년), 高原(1979년)에 개설하여 자가용차를 갖고 있지 않던 북한주민들의 발로 되었다.

더욱이 平壤에는 1973년 9월 6일에 새로운 지하철도 개통시켰다. 이것은 중국에서 기술이 반입되었으며 차량도 長春에서 신제된 것이 그대로 사용되었지만 전술과 같이 북한 내에서는 자국에서 모두 개발한 것이라고 보도되었다. 당시는 아직 서울에서조차 지하철이 없었기 때문에 공산주의의 우위성을 과시하는데 알맞은 시설로 되었다.

북한국영철도는 1972년 10월 10일에 청년伊川선을 개통시켜 平羅선으로 이어지는 새로운 산악 횡단철도를 신설하였다. 1948년의 陽德고개(峽)에서 개시된 동서횡단철도의 전철화 공사는 1978년의 平羅선 羅津~淸津간이 전철화되어 전선이 완성되었다. 중국으로부터의 平義선에 계속하여 러시아로의 平羅선도 전철화되었기 때문에 북한 내는 효율화, 고속화가 진전되는 것으로 기대되었다. 한편 “速度戰”은 사회주의 경제건설을 촉진하기 위하여 주민 모두를 동원하여 사업을 빠르고 확실하게 전개한다고 하는 “혁명적 기본전투 형식”이다. 청년들이 관계한 사업은 시설명칭에 “청년”이 붙여진다.

돌이켜보면, 1950년대 말부터 70년대에 걸친 때가 북한의 황금기이었다. 경제도 산업도 비교적 안정되고 민주화 투쟁에 세월을 보낸 한국과 비교하여도 북한의 쪽이 넉넉한 환경에 있었다. 이 사실을 과장하여 찬미한 일부의 미디어에게 놀아나서 일본에 남았던 재일조선인(일본인

처를 포함)의 귀국사업이 진행된 것도 정확히 이 때이다. 나라가 번영하고 사회주의 체제에 의하여 의료·학비 등도 무료인 북한을 “지상의 낙원”이라고 생각하는 사람들도 있었다고 한다.

그러한 절정기는 길게 계속되지는 않았으나 1980년대도 사회주의의 위신을 내세워 새로운 철도의 건설에 힘을 쏟았다.

철도전철화가 국가의 방침으로 된 이후에 북한에서는 새로운 차량의 개발에 매달리었다. 전차는 태평양전쟁 전 일지연정 남부의 금강산 전기철도에서 사용되었지만 한국전쟁에 따른 피해로 전선이 폐지되어 북한 내에서 사라지고 그 후는 기관차가 견인하는 객차열차가 여객수송의 주력으로 되어 있었다. 그러나 평양지하철 개통으로 주목을 받은 전차는 일본에서 시작된 신칸센의 흐름을 받아 소련에서도 1974년에 고속전차가 등장하였기 때문에 북한에서도 고속전차의 개발에 힘을 쏟게 되었다.

이리 하여 1976년경에 지상 전동차로서 “主體”호라고 명명된 북한 최초의 전차가 등장하였다. 4량 편성의 외관은 일본국철에서 사용되었던 보닛(bonnet)타입의 “메아리” 특급전차와 닮았다고 한다. 본선은 직류전철임에도 불구하고 교·직류 전차로 개발한 것은 장래 한국 교류전철로의 진입을 고려한 것일까. “主體”호는 차세대의 철도를 떠맡기 위해 평양근교에서 시운전되기는 하였으나 결국 고속전차로서는 실패작이었던 모양이다.

또 다시 새로운 전기기관차의 개발도 진행되고 있었다. 특히, 증량화되는 화물열차의 견인력 부족이 문제로 되어 있어 동서를 연결하는 산악노선에 투입하기 위하여 동륜 8축의 연결기관차가 만들어져 1987년에 “붉은 기 6”형 기관차가 등장하였다. 2량의 전기기관차를 연결한, 박력이 있는 외관이었지만 기관(엔진)부는 25년 전에 개발된 “붉은 기 1”형과 거의 색다르지 않아 차량의 발전이라고 하는 점에서는 그다지 의미가 없었다.

VII. 진행되지 않은 근대화 및 노후화와 다이어그램 붕괴(정체와 쇠퇴의 90년대)

이렇게 해서 북한의 철도는 슬로 페이스이면서도 발전을 계속하였다. 1988년에는 오랜 세월의 과제이었던 북한·중국 국경의 惠山과 滿浦를 잇는 전장 252km의 北部선이 완성되었다. 이것은 1986년의 西海갑문 완성에 따른 西海閘門선(新寧里~철광 간)과 함께 북한이 스스로 다룬 최대의 철도건설공사이기도 하였다.

1990년대에 들어서고 부터도 전력에 의존하는 자세는 변하지 않고 평양시내의 교통망을 확충시키기 위하여 1991년에 동유럽 체코에서 구입한 신형 3연접 차 45 편성을 이용하여 약 40년 만에 궤도전차를 부활시켰다.

철도본선 전철화공사도 더욱 진행되어 1992년에는 新興선 赴戰湖 부근과 甕津선의 일부 전철화가 완성되었다. 같은 해에는 더욱 철도의 인프라 정비를 추진하기 위하여 “철도근대화계획”을 발표하였다. 새롭게 茂山~惠山간을 연결하는 노선의 건설이 추진되어 백두산 기슭을 주행하는 三池淵선 “못가”와 白茂선 小桃간을 연결하는 철도 공사가 착공되었다(현재 미 개통).

1993년에는 총연장 337km에 달하는 철도복선화 계획도 개시되었다. 원래 일제강점기에는 본선철도를 중심으로 복선의 노선이 이어져 있던 북한의 철도이었지만 한국전쟁의 막대한 피해 때문에 대부분이 단선의 노선으로 복구되어 있고 중국과 연결되는 중요한 간선인 平義선에서조차 거의 전선에 걸쳐 단선철도로 되어 있다. 이들을 이전으로 되돌리는 공사가 이 해에 개시되었지만 노후화된 채로 사용 중인 선로차체의 갱신조차 아직 손을 대지 않은 상태에서는 공사의 진전이 없었고 지금까지 노선의 복선화가 완성되었다는 공식발표는 없었다.

이렇게 하여 지도자에 의해 차차로 철도진흥책은 내세워지기는 하였으나 현실이 뜻대로 되지 않는 상황으로 되어 갔다. 북한은 1990년대 후반에 급속히 쇠퇴로의 길을 걷게 되었다. 군사가 모든 것에 우선한다고 하는 “先軍 정치” 아래 핵이나 로켓 개발을 계속하는 북한의 존재는 주변 여러 나라와의 마찰을 일으키고 물자나 금(金)의 흐름을 막히게 하였다.

또한 1980년대 마지막에 시작된 동유럽 공산제국(諸國)의 자유주의로의 전향은 그대로 북한의 지지국가 감소로 이어져 이 흐름은 1991년의 소련붕괴 때문에 결정적

으로 되었다. 원래 매력에 있는 수출품이 부족한 북한에서는 공산권 나라들과 물물교환에 의한 무역으로 나라를 유지하여 왔기는 하였으나 자유주의 국가의 증가와 함께 거래로 금전이 구해지는 일이 늘어났다. 그러나 북한에서는 외화준비가 적기 때문에 새로운 상품거래가 뜻대로 안 되는 사태로 되었다.

이 영향을 직접 받은 것이 철도이다. 노후화된 철도는 도로가 정비되어있지 않은 북한 내 수송에서 중요함에도 불구하고 쇠퇴의 일로를 걸었다. 에너지 사정의 악화는 철도 다이어그램의 붕괴를 초래하고 인민들이 철도로 이동하는데 상당한 곤란을 수반하게 되었다.

1990년대에는 차량에 대하여도 투자가 침체된 시기이다. 1998년 2월에 金容三 철도부 참모장은 “전력을 윤택하게 사용하지 않는 조건 하에서, 철도전철화를 진행하는 과정으로 사용하지 않게 된 증기기관차를 에너지 면에서 다시보아 개량을 한 후에 금년부터 일부 노선에서 부활시킬 계획이다.” 라고 하여 운행정상화를 위해 폐차되어 있던 증기기관차의 부활이 도모되었다. 반세기 가깝게 속이면서 계속 사용하여 왔던, 노후화된 일본제의 증기기관차에 의지할 수 없을 만큼 북한의 철도는 피폐되어 있었다. 이미 내용연수가 지났던 이들의 기관차는 보일러 폭발의 위험도 있어 은퇴시키고 싶은 마음은 굴뚝같았을 것이지만 새로운 기관차를 증비할 자금도 없던 북한철도당국은 어찌할 바를 모르고 있었다.

그러나 이렇게 괴로운 상황 하에서도 정치 선전활동을 위해서는 새로운 차량을 등장시키지 않으면 안 되었다. 그래서 주목한 것이 여인으로 되어 있던 내연기관차의 재이용이었다. 디젤기관을 전동기관으로 전환함으로써 새로운 전기기관차를 탄생시킨다고 하는 교육책을 실시하게 되었다. 이 기관차에는 “強行軍”이라고 하는 농담과 같은 이름이 붙여지고 1998년에 11량이 본선 전철화구간에 투입되었다.

철도당국에서는 이것과 앞서거나 뒤서거나 중고의 차량 등을 마치 국내에서 신제한 것처럼 차차로 보도하였다. 예를 들어, 약 20년 전에 시작(試作)된 “주체(主體)” 호의 색을 바꿔 칠하여 1998년에 재등장시켜 “과학자전용 통근 전차”로서 평양에서 운행을 개시하였다. 더욱이 2002년에

는 스위스에서 반입된 중고객차를 공장종업원의 꾸준한 노력으로 신제하였다고 보도하였다. 또한 같은 해에 청진 시에서 개통시킨 북한 내 2번째의 궤도전차도 국내에서 새로 개발한 차량이라고 전하였지만 실제로는 동유럽의 중고차가 평양을 거쳐 반입된 것이었다. 이 외에도 중국에서 폐차된 내연기관차가 차차로 반입되었다.

VIII. 철도의 미래가 어둠 속으로 들어간 21세기

북한은 1998년 이후에 현상을 타개하여 “강성(强盛)대국(大國)” 건설을 위한 경제관리 개선책을 내세웠다. 1998년~2000년에 걸쳐 발전량 증강을 위한 정부의 주선으로 “安·청년발전소” 등 중소형의 수력발전시설을 지류하천에 합계 6,500개소나 설치하였다. 그러나 이들은 빈번히 고장이 나서 발전소가 정지되었다. 더욱이 겨울철에는 중요 하천이 동결되기 때문에 쓸모없게 되고 임시방편의 시책으로밖에 되지 않았다.

북한이 다시 성장을 개시한 것은 그들의 자조(自助)노력에 따른 것이 아니고 그때까지는 생각하지도 않았던 한국의 원조가 실마리이었다고 한다. “햇빛정책”이란 이름의 북한융화정책은 2000년 6월에 평양에서 개최되었던 남북수뇌회담에서 현실로 되었다. 철도에 대하여는 이 회담을 계기로 반세기 동안 중단되어 있던 남북 종관(縱貫)철도를 연결하도록 결정되어 큰 화제로 되었다. 이 공사는 중국이나 러시아도 끌어들이 장래는 시베리아 철도나 계획 중인 러시아횡단 철도망에 이어지게 되어 북한의 철도가 갑자기 주목되는 존재로 되었다.

이렇게 화려한 화제의 뒤쪽에서는 북한의 철도노후화가 더욱 진행되고 있었다. 북한정부는 변함없이 비참한 경제의 상태를 개선하기 위해 2002년 7월 1일 “7·1 경제관리 개선조치”를 밝혔다. 이것은 1980년대에 중국에서 실시되었던 “개혁개방”에서 배운 것으로 기업의 자립, 가격·임금의 인상, 환율을 실세에 가깝게 하고 개인경작지를 확대하는 등의 참신한 정책이 차차로 내세워졌다. 그러나 이 정책은 대다수의 북한 주민들을 괴롭히는 것으로 밖에 되지 않았다. 인상된 임금은 낮은 지급, 미지급이 거

듭되게 하였다. 물가도 급격히 상승하여 그때까지 10전으로 승차하여왔던 버스는 20배인 2원으로, 더욱이 철도에 이르러서는 평양~청진 간 16원이 어찌될 일인지 37배인 590원으로 되었다. 또한, 배급제의 폐지에 따라 기아인구도 확대되었다고 전해지고 있다.

이 해에는 동부지구의 철도근대화를 완료하였다고 선언하였지만 외국인이 들어가지 않는 지구이기 때문에 외보로 사용되었을 뿐이고 실제로는 노반이나 신호시스템 등이 여전히 낡은 채로이다. 또한 동시에 “과학기술발전 5개년(2002~2007년) 계획”이 발표되어 근대적 전기기관차를 개발하여 속도를 1.3 배 향상시키는 것을 목표로 하고 2003년에는 서부지구(平義, 平南, 甕津, 滿浦, 江界선 등)의 철도근대화를 추진하는 계획도 안출되었다. 하지만 철도사업으로 이들을 실현시키기 위한 자금은 거의 돌아오지 않는 것이 현상이다.

각국에서 중고의 기관차를 도입하고, 철도운영권·광산채굴권 등을 주로 중국외자(일부는 한국 등)에 양도하는 등 다양한 노력·궁리를 하면서도 세계에서 격리된 나라의 철도는 오늘날도 운행되고 있다. 북한 철도의 장래는 단 한 사람 영도자의 손에 맡겨져 있다고 한다.

IX. 북한철도의 현상

북한에서는 2004년 시점에서 5,235km의 철도선로 중에 실로 80%가 전철화되어 있다. 요컨대, 남한은 물론 외국의 철도보다도 전철화는 선진적이다. 철도차량은 전기기관차만을 개발하게 되고, 버스는 가선에서 집전하는 무궤도전차(트롤리버스)로 변경되며, 도시교통을 충실하게 하기 위하여 지하철이나 노면전차를 새롭게 만들었다. 그렇게 하여 전기는 부족하게 되었다.

철도노선의 신설도 일관되게 진행되어 일제강점기의 3,730.8 km에서 대략 1.4배로 되기까지 노선을 연장하였다. 그러나 북한의 철도망도 아직 국토의 구석구석까지 퍼졌다고는 할 수 없다. 어쨌든 국토는 험준한 산악지대가 많고 도로정비도 뜻대로 안된 상태로서 철도만이 국내 수송의 의지이기 때문이다. 철도복선화도 156km의 구간

뿐으로 전체노선에서 접하는 비율은 3%밖에 안 된다.

1990년대에는 여객수송의 6할, 화물수송의 9할을 담당하고 있던 철도가 전력중단에 따라 도중 역에서 자주 멈추어 시각표대로의 운행이 불가능하게 되었다고 한다. 현재 거의 정시로 운행되고 있는 열차는 중국(주 4편)이나 러시아(주 1편)와의 국제열차와 국방위원장 전용열차뿐이라고 한다. 열차횟수도 “고난의 행군” 시대에 대폭으로 줄어졌다. 1997년에는 平壤~元山~清津~羅津에서는 본래 1일 1회 있어야 할 열차가 10일~반월에 1회밖에 운행되지 않았다고 한다. 또한, 이동시간도 늘어나 1980년대에는 80 km/h로 주행하는 열차로 13시간에 연결되고 있었던 咸興~清津간 약 400 km가 1998년에는 거둬들인 정전으로 3일간이나 걸리는 상태로 되었다. 열차는 15~30 km/h이며, 정전으로 인한 정거는 10회나, 그리고 일단 정전이 발생되면 최대 20~30시간이나 열차가 정지하므로 그 때가 되어보지 않으면 과연 열차가 언제 도착하는지 알 수 없다고 한다.

현재의 열차운행은 “고난의 행군” 시대와 비교하면 조금은 나아졌지만 그런데도 열차가 건전히 운행되고 있던 1990년대 초에 비하면 2004년 시점에서 대체로 10%의 열차밖에 운행되지 않고 있다고 한다. 이들은 여객열차가 대부분이며, 이따금 도착하는 화물열차는 공장이 조업을 정지한 북한 내의 수송용이 아니고 중국에서 수입된 물건을 지방 도시로 운반하는 것이라고 한다.

平義선(京義선)도 한국전쟁 당시의 공폭으로 피해를 입었기 때문에 단선만의 복구에 머물러 지방선로 정도로 정비된 노반을 지금도 북한·중국 간의 국제열차가 주행하고 있다. 보수정비가 제대로 안되어 열차의 탈선조차 야기하는 상태이기 때문에 속도도 대단히 느리고 빠른 열차라도 40km/h 정도이다. 지방선로는 겨우 20~30km/h이며, 커브가 많은 산악지대에서는 15km/h이라고 한다. 신호 등 보안설비는 특히 뒤지고 있다. 자동신호화율은 겨우 1%인 60km뿐이다. 남한에서 거의 자취를 감춘 완목식 신

호기나 통표(tablet) 교환 등을 아직도 이용하고 있다. 또한, 선로의 도상자갈이 부족하고 부패된 목침목도 많아 선로 상태가 나쁘기 때문에 열차사고가 빈발한다고 한다.

북한의 열차는 “급행”, “준급행”, “각역정거열차” 등의 중장거리열차 3종과 “통근열차”로 나뉘어져 있다. 평양, 함흥, 청진 등의 근교에서 운전되고 있는 “통근열차”는 비교적 단거리열차이며, 통근차표(정기관)도 있다. 현재, 북한에서 운행되고 있는 객차열차에는 상급침대차, 일반침대차, 상급좌석차, 일반좌석차의 4 종류가 있다. 침대차는 수가 적기는 하나 平義선, 平羅선에서 운용되며 컴퓨터먼트도 있다. 물론 이것은 고급관료, 군부 상층부 등과 같은 부유층만이 이용한다.

X. 맺음말

한반도의 철도는 1945년의 제2차 세계대전 종전 후에 남북으로 분단되어 각각의 길을 걷게 됨에 따라 북한의 철도는 아직도 우리에게서 수수께끼 같은 존재이다. 한반도의 대동맥인 京釜선·京義선을 한국에서는 그대로 부르고 있지만 북한에서는 平釜선·平義선으로 이름을 바꾸었다. 북한의 철도는 1960년대 이후에 전철화 등 근대화가 진행되었지만, 1990년대부터 침체되어 철도의 노후화가 진행되고 있다. 한국에서는 300km/h의 KTX가 질주함에 비하여 북한에서는 최고속도가 60km/h에도 못 미치는 국제급행이 주행하고 있다. 철도가 국력을 반영한다고 하면 그만큼 선명한 대비는 없을 것이다. 북한에서는 각국에서 중고 기관차를 도입하고, 철도운행권·광산채굴권 등을 외자에 양도하는 등 다양한 노력·공리를 하고 있다고 한다. 세계에서 격리된 북한의 철도는 오늘날도 운행되고 있다. 북한의 철도가 정비되어 한반도 남북 간의 철도가 정상 운행되고, 중국이나 러시아, 유럽과 연결되는 날이 하루빨리 오기를 기원한다. ☺