

A composite image showing the interior of a modern train with overhead lights and a black steam locomotive outside. Overlaid on this is the title text in a stylized, bold font.

# 철도를 통해 본 동아시아 근현대사

임채성 교수





## 목차

1

학습안내

1

2

강의

3

3

Lecture

26

4

讲义

57

5

퀴즈

76

6

보고서

80

7

자료

82





## 학습안내

### 01

#### 과목소개

<철도를 통해 본 동아시아 근현대사>는 동아시아 철도업의 역사를 각 지역별 시대별로 살펴보는 교과목이다. 수강생들은 본 과목을 수강함으로써, 동아시아 사회경제사에서 철도업의 전개와 특징에 대해 학습하고, 이를 통해 경제 외 관점에서도 살펴볼 수 있다.

### 02

#### 학습목표

- (1) 근대적 인프라스트럭처인 철도업이 일본의 제국주의적 팽창과 더불어 동아시아에 전파되었는지를 이해하며, 이 과정에 포함된 사회경제사·기술사·정치군사사적 관점을 학습한다.
- (2) 전후 동아시아 철도의 재편과정을 검토한 다음 한반도에서 해방과 분단을 경험하며 철도가 남북에서 재편되었는지를 살펴봄으로써 연속과 단절 등에 관한 이해도를 심화할 수 있다.
- (3) 한국전쟁과 전후 부흥 그리고 나아가 고성장을 거치면서 한국철도가 어떻게 현재에 이르게 되었는지를 이해하는 동시에 동아시아철도의 전망을 학습한다.

### 03

#### 기대효과

- (1) 이 강의를 통해 동아시아에서 철도업을 둘러싼 사회경제사 관점을 중심으로 학습한다. 동아시아가 근대적 기술을 습득 전파하는 과정이 제국주의적 팽창과 맞물렸으며 어떻게 전후 재편되어 현재에 이르게 되었는지를, 전쟁이라는 역사적 모멘텀을 중시하여 학습한다.
- (2) 사회경제사적 관점에서만 보는 것이 아닌, 철도가 가지는 기술사적 특징 및 정치군사적인 상황의 이해를 도모하고 이를 둘러싼 정책적 결과와 그 영향에 대해 학습한다.





# 04

## 주차별 구성

1주차	일본국유철도의 성립과 도입
2주차	식민지기 대만국유철도의 부설과 운영
3주차	식민지기 조선국유철도의 형성과 기술적 특징
4주차	일본판 '동인도회사' 만철의 설립과 경영
5주차	중국대륙 점령철도의 운영 : 화북교통주식회사
6주차	전시하 조선국유철도의 전쟁동원
7주차	동아시아 철도의 전후 재편
8주차	해방 후 북한의 철도재편과 운영실태
9주차	해방 후 한국철도의 재편성
10주차	한국철도와 산업부흥 5개년 계획
11주차	한국전쟁과 철도동원
12주차	휴전체제하 한국철도의 발전과 동아시아 철도의 전망





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# 강의



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University



# 11 주차

## 한국전쟁과 철도동원

### 11-1 본 강의의 목적

수강생 여러분, 안녕하세요. <철도를 통해 본 동아시아 근현대사> 강좌를 맡은 임채성입니다. 이번 강의는 한국전쟁의 발발에 따라 한국철도가 어떻게 전시 동원되어 수송 면에서 전시체제를 지탱하였는지를 살펴보고자 합니다.

한국전쟁은 한국경제에 있어, 전시 동원을 통해서 동서의 냉전체제가 내부에 깊게 각인되는 계기가 되었습니다. 해방 후 한국은 일본의 식민지 지배를 벗어나 미국의 주도하에서 자유민주주의체제를 수립하고, 그 물적 기반으로 국민경제의 건설이 추진되어 농지개혁 및 귀속재산불하가 입안되고 부흥원조계획이 실시되는 중이었습니다.

이러한 가운데, 한국전쟁이 발발하자, 한국경제는 미국의 전쟁체제에 편입되어 총력전(Total War)에 임하게 되었습니다. 경제시스템은 시장적 조정에서 평시 경제로부터 관료적 조정에 의한 전시경제로 전환되어 신생국가의 총체적 역량이 동원될 필요가 있었습니다.

한국경제는 미국의 경제원조를 경제 운영의 축으로 삼아 사회주의국가인 북한경제에 대항하는 것에 중점을 두고 대규모 군사력을 유지해야만 했던 것입니다. 이러한 입장에서 볼 때 한국철도는 해방 후는 북한의 사회주의국가에 대항하는 신생국가 및 경제건설의 인프라적 기반이 되었다는 사실은 대단히 중요하다고 하지 않을 수 없습니다.

전쟁 발발과 더불어, 한국철도는 인적자원의 3분의 1과 철도시설의 절반 가까이를 상실하게 되었음에도 불구하고, 수송전(Transportation War)에 돌입해, 파괴된 시설을 복구하는 동시에 전시수송을 하지 않으면 안 되었습니다. 철도수송력이 약화된 반면, 군사수송을 위시하여 철도수송에 대한 수요는 오히려 커졌을 뿐만 아니라, 전장의 상황 변화에 따라 유연하게 수송체계를 바꿀 필요가 있었습니다.





이로 인해, 한국철도는 미군 제3 철도수송사령부의 통제하에 들어가, 화물의 우선 순위에 의거한 중점적인 수송력 배분을 사전적으로 하게 되었습니다. 전쟁 중에는 UN군의 병참 물자를 담당하여 때로는 전쟁 수행에 결정적인 영향을 주었다고 해도 과언이 아닙니다. 이러한 점에서 볼 때, 한국전쟁기 전시경제운용에서 철도 동원은 불가결한 분석의 대상이 된다고 볼 수 있겠습니다.

지금까지 한국철도가 한국전쟁 중 전개하였던 전시 동원을 왜 검토해야 하는지를 살펴보았습니다. 다음 시간에는 전쟁 발발 직후의 전시수송의 개시와 낙동강 전선에서의 방위수송의 전개를 고찰한 다음, UN군의 지휘하에서 전시수송체제가 어떻게 성립했는지를 밝히고자 합니다.





## 11-2 전쟁발발과 방위수송의 전개

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 한국철도가 한국전쟁 중 전개하였던 전시 동원을 왜 검토해야 하는지 그 연구사적 의의를 살펴보았습니다.

이번 시간에는 전쟁 발발 직후의 전시수송의 개시와 낙동강 전선에서의 방위수송의 전개를 고찰한 다음, UN군의 지휘하에서 전시수송체제가 어떻게 성립했는지에 대하여 살펴보겠습니다.

한국철도는 ECA 원조에 의한 경제부흥계획의 실시에 이르러 철도건설은 중요한 프로젝트로 계획되어 그 실행단계에 접어들었고, 철도 전반의 수송성적도 크게 개선되고 있었습니다. 이러한 가운데 전쟁 발발은 한국철도에 있어 외적 쇼크가 되지 않을 수 없었습니다.

북한은 남한의 혁명역량만으로는 한국 정부의 전복이 불가능하다고 판단되자, 1950년 6월 25일 오전 4시에 병력 10만 명에 이르는 2군단으로 전면 공격을 감행하였습니다. 이에 대해, 한국철도에서는 긴급 국장회의가 열려, 철도 운영의 전시 동원을 결정했습니다.

즉, 전국의 5백여 역 및 사무소에 대해 비상시의 갑종 경비를 내려, 비번자의 대기, 출장자의 소환을 명하는 것과 동시에, 수송통제책으로서 강력한 여객 통제 외, 식량 이외 일체의 화물 수탁을 금지하여 군사수송에 대해 최대한의 철도수송력을 염출했습니다.

그것만으로 부족하여, 육운국 내에 1실 6부 즉, 정보실, 총무부, 운전부, 운수부, 시설부, 공작부, 조달부의 수송본부를 설치하고, 각 지역의 철도국에는 지방수송부를 두어 국방부와 중앙청 연락사무소에 정보연락관을 파견했습니다. 게다가 후방 지역으로부터 중견 직원 및 차량을 차출하여 용산지구에 배치함으로써 군사수송에 응하도록 하였습니다.

그럼에도 불구하고, 북한 인민군의 신속한 침공으로 인해 한국군은 괴멸 상태에 빠져, 한국 정부는 대전 이동을 결정해, 27일 오전 1시에 한국철도에 대해서 '즉시 피난 열차편성 급속 운행'이라는 지령을 하달하였습니다. 한국철도는 가능한 한 많은 열차를 증발하고자 하여, 폐색 구간 내의 열차 수나 차량 견인 수를 무시하여, 군사수송이 진행되는 가운데서도 26일 30개, 27일 40개의 피난 열차를 출발시켰습니다.





당시 긴박한 전술적 상황으로 인해 서울시민의 피난 명령마저 내려지지 않은 상황에서 한강철교의 폭파가 이루어져 한국철도의 수송본부는 많은 수의 차량과 직원을 잃은 채로 수원에서 대전으로 퇴각하지 않을 수 없었습니다.

이와 같이, 한국철도는 불과 3일 만에 시스템 운영 능력을 잃었기 때문에, 28일에는 대전에서 교통부 장관 이하의 수뇌부가 모여 철도차량 및 각종 자재의 확보책, 일반열차의 운행 중지, 직원·가족의 구호 대책, 수송본부와 육군본부와의 연락방식 및 임무 등이 결정되었습니다. 이에 따라, 교통부는 호남선을 통제할 수 있는 전략적 거점인 대전에서, 전방인 수원에는 수송본부를 두고 후방에 병참기지인 부산 철도국을 두어 수송태세를 정비하였습니다.

일시적으로 한국철도는 체계적 관리를 찾을 수 있었지만, 전황은 개선되기는커녕 악화될 뿐이었습니다. 한강 방어선이 돌파된 후, 일본의 미 제24사단이 긴급 투입되었지만, 수원, 천안 등이 차례로 함락되어, 7월 중순에는 대전 북방의 금강 방위선 전투가 시작되었습니다.

이 전투를 한국 정부는 국가 존망과 관계된다고 보고, 비상위원회를 열어 긴급대책을 마련하여 계엄령 선포, 철도수송화물 특별 조치에 의한 일반화물의 임의처리, 14세 이상의 남자소집 등을 잇달아 결정해, 전시체제로의 전환을 꾀했습니다.

이러한 가운데 미군의 본격적 참전이 시작되었습니다. 맥아더를 총사령관으로 하는 UN군 사령부가 설치되었고, 또 미군 제8군사령부가 도쿄에서 대구로 이동하면서 군작전지휘권이 한국 정부에서 UN군 총사령관으로 이양되었습니다. 이에 따라, 한국군은 UN군의 전쟁체제에 편입되어 대전지구의 방어에 임하게 되었습니다.

이와 더불어 한국철도는 미 25사단과 제1기갑부대를 필두로 군사수송을 담당해, 특히 군수품에서는 최저 3일분 이상의 잉여물자를 확보하도록 수송에 임하였습니다. 북한 인민군의 전위부대 도하작전에 의해 방위선이 돌파되어 대전에서 어쩔 수 없이 철수하게 됨에 따라, 이번 후퇴 수송에서는 서울에서의 퇴각 경험을 살려 군대의 퇴각 수송을 필두로, 부상병·환자, 중요 기재, 비전투원, 주요 물자의 우선순위에 따라 이루어지고 일반수송도 계획대로 실시되었습니다.





그 결과, 한국철도는 차량과 요원의 확보가 가능해졌습니다. 이후의 운영방침은 교통부를 대구에 두어 UN군과 중앙정부와의 연락을 긴밀히 하고, 교통부의 수송본부는 UN군의 기구와 병행하여 부산에 두고 연합수송관과 협력하도록 하였습니다. 이러한 운영방침 하에서 총반격이 이루어지기까지 전시수송체제가 이루어지게 되었습니다.

수송본부가 부산에 이전되고 나서, 낙동강 방위선에서는 더이상 밀릴 수 없었기 때문에 철도운영권의 조정은 작전 수행의 효율성에서 가능한 한 신속히 해결할 필요가 있었습니다. 미군 측은 한국전쟁에 깊이 관여하면서 제8군 예하의 제8010 철도수송사령부에 대해서, 임시철도 수송사령부의 편성을 명령했습니다.

이로써, 일본에 있던 미 점령군에서 요원 지원을 받아, 제8059 철도수송사령부가 편성되어 7월 9일에 사세보에서 부산으로 이동하고, 주요 지점에 RTO를 설치해, 부산 병참사령부 수송부 하에서 미군의 군사수송 통제를 담당하였습니다. 그러나 철도수송의 현황을 보면, 강력한 보급수송이 요청됨에도 불구하고, 계엄령의 실시와 더불어 한국군이 자의적으로 열차를 징발하는 등 철도 운영은 체계적이지 못하였습니다.

이에 대해, 제8군으로부터 Muccio 대사를 경유해 철도운영권을 UN군에게 이양해줄 것을 신청하여, 7월 20일부터 한국철도는 제8059 수송사령부의 지휘하에 들어갔습니다. 그 결과, 한국철도는 수송사령부로부터 지휘를 받아 군사수송에 임하면서 일반수송에 관해서는 대구지구의 교통부 장관으로부터, 부산지구에서는 수송본부장, 즉 교통부 차관으로부터 명령을 받는 체계를 구축하게 되었습니다.

낙동강 방위전투에서는, 북한 인민군 제2 군단이 대구 북방에 대해 8월과 9월의 2회에 걸쳐 대공격을 감행했기 때문에, 약 1개월 만에 걸쳐서 대규모 군사수송이 실시되었습니다. 한국철도는 많은 차량 및 직원을 잃었음에도 불구하고, 보급기지인 부산항에서 출발하는 열차수송에 대해서 집중적으로 내부자원을 투입해야 했습니다.

이를 위해, 후방 피난 직원을 적소에 증원 배치하여 수송시설의 효율적 이용을 꾀하였습니다. 특히, 피난 직원은 대량 군수품으로 그 처리가 곤란했던 항만 주변에 많이 배치되었습니다. 부산항에서는, 총반격에 대비해 증가하는 군수품의 하역을 위해, 부두하역사무소가 설치되었습니다. 증가하는 업무 때문에, 근무시간을 1시간 연장함은 물론, 휴일을 폐지하여 무휴근무태세를 확립하였습니다.



이에 더하여, 수송본부는 차량 운용을 중심으로 하는 기존 시설의 효율적 이용을 위해, 운전사무소의 열차 운행, 열차사무소의 화물관리, 차량검사사무소의 차량 관리 등을 강화했습니다. 이미 철도화물수송의 특별 조치로 인해 긴급 시의 임의적인 화물 처리가 가능하여 화차의 사용 효율은 좋아졌으나, 주요 역에서는 부역장제를 도입하여 그 책임하에서 군사수송을 처리하도록 하였습니다.

차량 부족을 완화하기 위해, 부산공작창의 수선 능력을 높이는 것과 동시에, 부산 철도국 운수와 내에 화차조사반을 설치해, 전선에서의 화차의 동태와 수송량을 타진함으로써, 관할지구 내의 배차 능력을 높였습니다.

그 결과, 기관차 약 200량이 파괴·상실되는 등 큰 피해를 입었지만, 9월에는 1개월간 30만 톤 이상의 군사수송을 감당했습니다. 수송량이 많을 때에는 부산에서 1일 2만 톤, 700량의 물자수송이 열차 운행 60회에 의해 이루어지는 등 '경이적인 기록'을 남겼습니다.

군수품의 조달 루트를 보면, UN군의 총반격까지 극동 군사령부의 지령에 의해 요코하마, 사세보를 거쳐 부산에 이르는 수송경로를 따라, 매일 300톤의 해륙연계수송이 전개되어 총량 약 86만 톤에 이르는 군수물자가 부산에 수송되었습니다. 뿐만 아니라, 부산항의 중앙부두에서는 종래 1일 평균 600톤에 지나지 않았던 하역량이 3,000톤에 달하였습니다.

이러한 한편, 총반격 작전을 염두에 두고 수송태세를 정돈하기 시작하였습니다. 미국의 전쟁 동원태세의 정비에 따라 주일병참사령부가 편성되어 제8군사령부는 한반도에서의 군사작전수행에 전념할 수 있게 되었습니다. 이와 함께 한국군 부대의 신설에 맞추어, 미국의 본토 및 하와이에서 증원 부대도 잇달아 도착해, UN군은 9월 1일 179,930명에 달하였습니다.

이와 더불어, 철도수송의 강화책으로 8월 26일에는 제8059 임시철도수송사령부의 요원으로 제3 철도수송사령부 (3rd Transportation Military Railway Service)가 편성되어 그 예하에 철도 운용대대나 철도공장대대가 배속되었습니다.

그 후, 총반격작전에서 차지하는 철도수송의 중요성을 고려하여 9월 17일에 제3 철도수송사령부는 부산 병참사령부의 후신인 제2 병참사령부의 예하에서 제8군의 직속부대가 되었습니다. 동 사령부는 통신, 공무, 차무, 계획·경비, 수품, 운수 등의 부서를 두고 직원 수 32,000명의 교통부를 통제했습니다.





제3 철도수송사령부는 열차 운행이나 시설 전반의 유지보수에 관한 책임을 지고 지역 내에서 공급할 수 없는 차량, 레일, 침목, 석탄 등을 공급했습니다. 필요한 자재는 교통부의 요청이나 동 사령부의 독자적 판단에 근거해, 동 사령부 G4로부터 상급 기관인 제8군에 요청되거나 민간구호원조(CRIK; Civil Relief in Korea)로서 UN군 사령부의 보건후생부에 요청되었습니다.

한국철도에 대한 자재 지원 규모는 매월 약 350만 달러에 달했습니다. 이와 같이 한국철도의 운영은 미국의 전쟁체제에 완전하게 포섭되었던 것입니다.

이러한 전시수송체제의 강화와 함께, 교통부 본부에서는 잠정적 조치로서 각각의 업무를 담당하는 육상 운송, 공무시설, 공전시설, 해운, 자재보급, 경리조달의 6개 반이 조직되어, 총반격시의 군사수송과 시설복구에 임하도록 하였습니다. 이 중에서도 공무시설반에는 복구대가 조직되어 터널이나 교량 등의 복구공사를 감행했습니다.

북한 인민군의 9월 공세가 실패로 끝나자, 제3 철도수송사령부에서 북진 준비명령이 하달되어 피난 직원이 전원 소집되어 대기하였습니다. 각 열차에는 화기·탄약이나 복구 자재가 적재되었습니다.

지금까지 전쟁 발발과 함께, 한국철도가 전시 동원되었지만, 전력 차에 의해 후퇴할 수밖에 없었으며, 최종적으로 미국이 전쟁체제에 편입되고 일원적으로 운영되어 북한 인민군에 대항하여 방위수송을 전개하였다는 사실을 살펴보았습니다.

다음 시간에는 북진에 따른 수송체제의 회복과 점령철도의 관리에 대해서 검토하겠습니다.





## 11-3 철도 시스템의 회복과 새로운 전쟁에 따른 철수

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 전쟁발발과 방위수송의 전개에 대하여 살펴보았습니다. 이번 시간에는 북진에 따른 철도 시스템의 회복과 점령철도의 관리, '새로운 전쟁'에 따른 철수에 대하여 살펴보겠습니다.

UN군의 인천상륙작전이 9월 15일 감행되는 것에 맞추어 제8군은 총반격을 가해, 북한 인민군 제1군단의 퇴로를 차단함과 동시에 점령지역을 잇달아 탈환했습니다. 이에 맞추어, 각 지구에서는 철도시설의 응급 복구가 실시되었습니다.

한국철도의 피해 상황을 보면, 이미 많은 철도시설이 노후화되어 있었지만, 이에 더하여 교전과 B29의 공중폭격으로 수송력의 감퇴는 심각한 것이었습니다.

특히, 정거장, 주요 교량 및 터널은 거의 파괴되어 철도 시스템의 회복을 막고 있었습니다. 전쟁 전에 이미 개시되었던 석탄수송노선의 건설도 공사 도중에서 피해를 받았으며, 남한에서 유일하게 전력화되었던 구간의 단양·풍기 간 송전 시설도 잣더미가 되었습니다.

복상 중의 UN군을 지원하기 위해, 한국철도는 제1차 복구계획으로 경부선의 왜관 이북, 중앙선의 영천 이북의 복구공사에 착수하기로 해, 주요 교량에 각각의 복구대가 설치되어 미군 공병대로부터의 지원을 받아, 공사에 임하였습니다.

그 후, 제2차 복구계획으로서 선로복구대를 조직해 노선별로 피해선로 210km, 소규모의 교량 및 터널 복구공사에 착수했습니다. 이외에도, 각 현장에서 시설복구가 시작되어 단거리 열차의 운행도 가능해졌습니다. 전쟁이 종결되면 나머지 구간에 대해서도 철도복구 5개년계획을 수립해 완전 복구하기로 했습니다.

작전 수행상 가장 중시된 경인선과 경부선의 응급공사에 주목해보면, 경인 지구의 복구를 위해, 선발복구대가 선박으로 보내져, 잔류직원과 함께 기관차의 수리와 선로복구에 착수하여 19일에는 인천·부평 간의 운전을 개시할 수 있었습니다. 수원지구에서는 잔류직원이 버려진 차량을 모아 25일에는 기관차 3량, 화차 30량을 정비해, UN군의 지령에 따라 열차 운행을 개시했습니다.





이러한 복구작업이 경부선의 연선에서 거의 동시에 이루어져 낙동강의 왜관 대교가 10월 5일에 가교 형태로 개통되자, 그 3일 후에는 열차가 서울·부산 간을 운행할 수 있었습니다. 피난 철도기관의 복귀도 시작되어, 10월 8일에는 교통부 본부와 용산지구의 각 기관이 복귀하여 동월 16일에는 교통부 직제의 전시편제를 전쟁 이전으로 복원시켰습니다.

또한 조선 최대의 서울 공작장이 거의 완전하게 파괴되었기 때문에, 귀속재산이었던 용산공작소와 조선 차량을 국유화하여, 각각 영등포공작장과 인천공작장으로 편입했습니다. 이에 맞추어 제3 철도수송사령부도 대구에서 용산으로 이동해, 교통부 청사 내에 사령부실을 두고, 간부 30명으로 구성된 제25 수송통제부(25th Transportation Traffic Regulating Group)가 배치되어 수복 지구의 철도수송을 통제했습니다.

나아가 11월 14일에는 '여객운송조정'과 '소하물 및 화물운송조정'이 실시되어 우선순위에 따른 승차권의 발매가 이루어지고, 화물취급도 생활필수품 등에 한정해 그 수탁이 이루어졌습니다. 한국철도는 약 4개월 만에 원래의 철도 시스템을 복구하였지만, 직원 전체에서 피난할 수 있었던 직원은 30% 정도에 지나지 않았던 만큼, 북한의 점령하에서 문란하게 된 내부규율을 확립하지 않으면 안 되었습니다.

북한의 점령정책을 보면, 교통성 부상(副相)의 지휘하에서 수백 명의 공작대가 진주해 교통기관을 접수해, 각 철도국은 철도관리국으로 개칭하였습니다. 주요 역과 사무소에는 정치공작대가 현장 기관의 책임자로서 임명되어 각 직장에는 관리위원회가 잇달아 조직되었습니다. 전쟁 이전 축출되었던 전평계의 직원이 전면에 등장해 대부분의 잔류 직원을 출근시켜, 개별 심사를 실시하고 채용 가능한 사람은 교통성 직원으로서 채용하였지만, 그렇지 않은 사람은 철도복구대로서 인력 동원했습니다.

이것에 대해, 한국철도는 수복 후 단호한 행정조치를 취하였습니다. 1950년 10월 15일에 조사위원회 및 심사위원회를 설치해, 부역 행위가 인정되는 경우, 그 경중에 따라 감봉 견책, 면직, 정직 등 징계를 하였습니다. 당시 면직자는 172명에 이르렀습니다.

이제는 반대로 UN군의 북진에 따라 확보되는 북한지역의 점령철도를 관리하기 위해, 한국철도는 10월 11일에 '이북 점령지역에 대한 교통행정조치계획'을 수립해 교통부 파견대를 보냈습니다. 파견대는 파괴시설의 복구와 더불어 군사수송을 담당하여 북한을 완전하게 점령한 이후, 남한과 동일하게 철도국, 해사국, 공작장으로 재편될 예정이었습니다.





점령철도 운영을 위해서는 직원 32,750명이 요청되었지만, 한국철도는 전쟁 이전의 33,071명으로부터 9·28 탈환 후의 23,149명으로 30%나 오히려 감소했을 뿐만 아니라, 보급선이 늘어나 요원은 현저하게 부족했습니다.

이 때문에 본부 및 철도국의 업무 간소화, 역 98개소의 간이화 등을 통해 2회에 걸쳐 파견 요원을 엄출했으나, 그 규모는 원산, 평양, 안주, 평양공장, 원산공장, 해주공장을 다 합쳐도 2,200명에 지나지 않았습니다.

점령철도의 운영상황을 보면, 군사 열차의 운행은 부분적으로 가능했지만, 북한 측의 조직적인 후퇴로 인해 잔류직원은 2,785명에 지나지 않았습니다. 그 외에도 복구 자재가 부족하고, 군정관의 권한도 불명확해서 그 성과를 가져올 수 없었습니다. 1개월 남짓한 점령철도 운영은 결코 체계적인 것은 아니었습니다.

UN군의 북진으로 북한 정권의 붕괴가 예상되자, 중공군의 참전이 결정되어 UN군에 대한 역공세가 개시되었고, 이에 따라 전쟁은 '새로운 전쟁'이 되었습니다.

이로 인해 UN군의 철수가 불가피해지자, 신안주 파견대는 11월 30일에 청천강 이남으로 철수하기 시작해, 12월 2일부터는 평양에서도 파견대가 UN군의 철수수송에 종사하였습니다. 중공군이 평양에 입성하고 남하하면서, 38도선 이남 전역에 비상계엄이 선포되어 12월 9일에는 해주에서도 파견대가 철수해, 14일에는 경의선의 임진강 이북의 철도기관이 모두 철수했습니다.

중공군은 인해전술을 통해서 작전의 주도권을 잡으면서, 38도선 이남 지역에서 신년 공세를 감행했습니다. 이로 인해, 비전투원의 피난이 권고되어 한국철도는 다시 서울에서 대규모 후퇴 수송에 임하게 되었습니다. 12월 30일 시점에 서울시민 84만 명을 피난 수송했습니다. 서울의 방어도 결국 어려워졌기 때문에, 1951년 1월 3일 서울 철수가 결정되어, 한국철도는 전투부대를 포함해 나머지 시민 및 물자의 피난 수송을 담당하였습니다.

이 시기의 수송실적을 보면, 객차 3,300량으로 주둔 병력, 화차 32,800량으로 군용품 전부, 각종 차량 7,180량으로 피난민 1,267천 명, 화차 6,300량으로 19만 톤의 민수품이 피난 수송되는 등 '초인적 기록'을 남기게 되었습니다. 이러한 피난 수송은 전번의 무계획적인 후퇴로 인해 많은 자재와 시민이 인민군의 수중에 떨어진 것을 교훈으로 삼은 것으로, 후송할 수 없었던 물자는 조직적으로 파괴되었습니다.



한국철도의 내부조직 또한 교통부 본부는 다른 정부 기관과 함께 부산으로 이동하고, 1월 5일에 서울 철도국 임시본부를 천안에 설치했습니다. 제3 철도수송사령부도 대구로 철수하였습니다. 이러한 체계적인 후퇴로 철도차량뿐만 아니라 수송 가능한 자재도 보존할 수가 있어 제3 철도수송사령부 하에서 후방 지역의 수송을 체계적으로 관리할 수 있었습니다.

중공군의 인해전술에 대해, UN군은 37도선 부근에 있어 '최대의 출혈'을 하도록 '분쇄기식 전술'을 구사했습니다. 이에 따라, 한강 남단에 재진출해 3월 15일에는 서울을 탈환한 뒤, 임진강까지 진격해 전쟁 이전의 영토를 확보했습니다. 이후 북한 인민군과 중공군의 춘계공세가 있었지만, 전선은 38도선 근처에서 굳어졌습니다.

이에 따라, 서울 철도국 관내를 중심으로 전제 지역의 복구가 신속히 이루어졌습니다. 미군 공병부대, 제3 철도수송사령부, 교통부 3자에 의한 현장 조사가 이루어진 다음, 업무가 분담되어 복구공사가 실시되었습니다. 이에 따라, 교통부는 1951년 2월에는 시설국장 지휘하에서 기존의 복구대를 대신해, 교량, 판형, 궤도, 건축, 수도, 전차대 등 광범위한 공사에 종사하는 새로운 철도시설복구대를 설치해, 응급 복구에 임하였습니다.

그리고 2월 초 수원 이남의 수송시설이 응급 복구되어 15일에는 수원까지가 개통되었습니다. 이렇게 해서, 1일 수송 능력을 1,000톤까지 회복하자, 18일에는 전초기지인 수원으로 운수반이 파견되어 서울 공략전을 위한 보급에 임하였습니다.

서울이 탈환되고 나서는 서울 철도국 임시본부가 영등포에 전진하여 경인선의 개통이 이루어졌습니다. 그리고 3월-4월부터 서울 일대의 철도수송이 재개되었고, 4월 3일에는 경부선이 완전하게 개통되었습니다.

이에, 제724 철도 운용대대가 경부선의 부산·대전 간과 동해남부선을, 제712 철도운용대대가 경부선의 대전 이북과 호남선을 담당했습니다. 그 후 38도선 이남 지역에서 열차 운행이 재개됨에 따라, 1951년 1월에 1,063개에 지나지 않았던 열차 수는, 6월에는 3,397개에 달하게 되었습니다.

지금까지 한국철도가 점령지역의 수복에 따라 전제 시설을 응급 복구하여 철도운영시스템을 회복하고, 나아가 북한지역에도 교통부 파견대를 보냈지만 중공군의 참전으로 후퇴할 수밖에 없었고, 다시 전선이 38도선 근처로 북상하면서 철도수송의 회복이 이루어졌음을 살펴보았습니다.





다음 시간에는 1951년 7월부터 UN군과 인민군 및 중공군과의 사이에 휴전회담이 시작되면서 본격화한  
전재 시설의 복구과정에 관해 검토해 보겠습니다.





## 11-4 전장의 교착화와 계획수송의 실시

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 철도 시스템의 회복과 '새로운 전쟁'에 따른 철수에 대하여 살펴보았습니다. 이번 시간에는 1951년 7월부터 UN군과 조선군 및 중공군과의 사이에 휴전회담이 시작되면서 본격화된 전장의 교착화와 계획수송의 실시에 대하여 살펴보겠습니다.

한국철도는 전재율 46.9%의 피해를 받았지만, 1950년도 시설복구율은 약 10%에 지나지 않아 1951년도부터 본격적인 복구공사를 시작하였습니다.

제3 철도수송사령부는 우선 90일-120일을 목표로 병참선 복구에 중점을 두고, 경부선의 침묵·레일을 교환하고 철도차량의 증차, 공작창의 복구, 정차장의 확충 등을 하기로 했습니다. 이에 따라, 한국철도는 5월 1일에 '교통부시설전재피해복구계획안'을 작성해, 주요 지점에 복구공사사무소를 설치하고 1951년 9월 13일 본부 내에 교통시설전재조사위원회를 발족시켰습니다.

이와 같이, 철도복구가 본격적으로 실시되자, 제3 철도수송사령부는 1951년 8월 30일 제8군 직속에서 제2 병참사령부로 배속되었습니다. 이로써, 복구공사는 제2 병참사령부에 의해 결정되었기 때문에, 제8군 공병부의 허가가 필요 없었습니다. 철도 자재 및 작업용 도구도 제3 철도수송사령부 G4를 경유해서 제2 병참사령부에 직접 요청되었기 때문에, 한국철도는 복구용 자재를 보다 용이하게 확보할 수 있었습니다.

실제의 복구공사를 보면, 제3 철도수송사령부 공무과가 기술적 감독을 하고 있었습니다. 즉, 일상적인 유지보수는 제714, 724 철도운용대대의 책임이었기 때문에, 그 지시를 받아, 교통부의 보선 및 건설 요원이 담당하였지만, 시설복구는 관련 업무를 담당하는 공무과의 요청에 근거해, 미군의 공병단과 제2 병참사령부 기지공병대가 공사에 참가했던 것입니다.

그중에서도, 철수작전의 일환으로 파괴된 교량의 복구 23개소의 경우, 높은 수준의 토목 기술과 기술 장비를 요구하는 부문은 미군 공병대가 담당하고, 그 이외의 상부 truss, 하부 교각과 같은 공사는 교통부 복구대가 하기로 했습니다.

철도차량에서 피해율이 높았던 만큼, 철도차량의 증차는 가능한 한 조속히 해결되어야만 했습니다. 당시 운용 가능한 차량수는 적었기 때문에, 제764 철도공장대대가 공작창에 배치되어 부산 공작창을 중심으로 수선작업에 협력하는 한편, 운전사무소를 활용하거나 대형 기관차의 수선을 일본의 철도차량회사에 맡김으로써 철도차량의 수선 능력을 높이하고자 하였습니다.





이와 더불어, 800마력, 중량 155톤인 S-W8형 디젤기관차 35량을 포함해서, 1954년까지 미국, 일본 등에서 기관차 79량, 객차 76량, 화차 4,060량을 도입했습니다. 특히, 디젤기관차의 성능은 1량이 증기기관차 4량분에 달하였기 때문에 수송력 부족을 크게 완화할 수 있었습니다.

한편, UN군의 전력 강화와 산업활동의 재개로 인해, 수송수요가 현저히 늘기 시작했습니다. 화물수송에서는 군사수송이 급증하였는데, 이는 휴전회담이 결렬될 것에 대비하여 전력증강을 꾀했기 때문입니다. UN군은 1952년 10월 약 46만 명에 이르고 있었습니다. 군사수송은 1951년에는 화물 전체의 80%를 넘어섰고, 휴전협정이 성립된 1953년에도 70% 이상을 차지해 수송 전체에 큰 영향을 주고 있었습니다.

대규모 군사수송은 입항지에서 서울을 거쳐 전투지역에 이르는 수송경로를 형성하여, 화물수송이 1949년부터 전쟁 중인 1951년에 걸쳐 2배 이상으로 증가하는 요인이 되었습니다. 그 반면, 민수품은 전쟁 발발 이전의 60%-70%에서 1951년에는 10% 이하로 감소해, 수입품을 포함해도 20%에 달하지 않았습니다. 민수품의 주요품목은 쌀, 잡곡, 소금, 비료, 석탄 등에 한정되었습니다. 민수품에 대한 철도수송능력이 부족하여, 사실상 많은 민수품은 자동차와 연안 해운에 의해 행해졌습니다.

이러한 경향은 여객 수송에서 보다 심각했습니다. 여객 수송은 열차 압축으로 1949년의 31억700만 인Km에서 1951년에는 14억9700만 인Km로 급감하였는데, 그 대부분이 군인과 공무 수행자의 이동, 난민 수송에 한정되어 일반인의 여행은 지극히 제한되었습니다.

그러나 1951년 후반부터 원조 물자의 조달이 체계화되자, 해외로부터의 구호용 물자가 증가하고 국내의 산업시설도 서서히 가동하기 시작해, 철도수송은 새로운 수송수요의 증가에 직면하게 되었습니다.

1952년에는 UN군 사령부 G4에서 구호물자의 G5가 독립해서 한국통일부흥단인 UNCURK에 의한 구호원조가 개시되었고 원조 규모는 더욱 확대되었습니다. 기존의 CRIK 원조도 1951년 7,444만 달러에서 1952년에 1억 5,553만 달러로 증가했습니다. 이와 같이, 원조 물자가 증가함에 따라, 한국경제는 1951년도 전반부터 소비재 부문이 우선 생산을 늘리고, 동년 후반에는 전력, 석탄, 시멘트 등도 다시 생산되기 시작했습니다.

이러한 생산 회복세에 대해 철도수송력은 벌써부터 애로사항이 되고 있었습니다. 예를 들어, 1952년 8월 발전소와 주요 공장이 석탄 부족에 시달리고 있던 반면, 탄광에서는 13만 6천 톤에 달하는 무연탄이 수송되지 못하여 “석탄증산의 애로는 생산과정이 아니라 수송과정에 있다”고 지적될 정도였습니다.





또한, 도시에서도 CRİK 원조 등의 민수품 수송이 종종 지연되어 식량 및 연료 부족 현상이 발생하기도 했습니다. 이렇게, 수송력 부족이 일반민수품 수송에도 영향을 미치고 있어, 작전 수행뿐만 아니라 국민경제의 회복을 위해서라도 철도 시스템을 전반에 걸쳐서 강화할 필요가 있었습니다.

이에 대해, 한국철도는 임기응변적인 차량 운용을 중지하고, 기존의 배차업무를 복원함으로써 차량 운용의 효율화와 열차의 장대화를 꾀했습니다. 전쟁 초기에는 전황의 변화가 격심하고 수송력의 배분도 각 지구의 수송통제관에 의해 행해지지 않을 수 없었지만, 1951년에 접어들어서는 후방 지역이 안정화되고 수송 통제가 제8군사령부 하에 집권화되었습니다.

제8군 수송부는 하주 측에 대해 적어도 24시간 전에 수송 청구를 제출하도록 해 소정의 심사를 거쳐, 허가와 함께 주요 번호(main number)를 할당하여, 통지서를 하주와 제3 철도수송사령부에 보냈습니다. 이것에 근거해, 제3 철도수송사령부는 하주 소재지의 야전수송통제소(FMCO ; Field Movement Control Office)에 알려 화물의 적입이 종료된 시점에 야전 이동통제소가 하주로부터 화물 운송장과 짐표를 받은 뒤, 실제의 화물수송이 교통부에 의해 행해졌습니다.

그 반면, 민수 수송은 UNCACK와 제3 철도수송사령부를 경유해 승인된 화물에 한해서 수송을 하게 되었습니다. 그리고, 재진격하는 과정에서 대구의 제3 철도수송사령부에서 작전지까지의 거리가 길어지는 것에 대해서는, 1951년 5월에 교통부 영업과원이 대구, 대전, 서울에 주재해, 수송계획의 작성에 필요한 화차분포상태나 사용 차량의 각 지방철도국별 출입 보고 등을 파악해, 매일 동 사령부에 보고했습니다.

그 후, 동 사령부가 서울 용산으로 이전하면서, 부산의 교통부 본부에서 교통부 연락관이 동 사령부에 파견되어, 7월부터 전국의 각 역으로부터 수집된 차량의 운용상태의 정보를 본부에 보고했습니다. 이러한 배차업무를 복원에 따라, 객화차의 정확한 소재 파악이 필요하게 되자, 1951년 8월 31일 12시에 전 노선에 걸쳐 현재 차의 운용상태에 대한 조사가 이루어졌습니다. 이로써, 전국적 차원에서 배차업무가 추진될 수 있게 되었습니다.

마침내 1951년 12월에는 군수품보급계획규정(an SOP for the programming of troop-support tonnage)이 적용되어 병참지원부의 수송요청에 대해 당일 화차를 할당하던 종래의 배차방식을 대신해, 반개월별로 수송계획이 작성되어 제8군 G4와 하주 측이 매월 1일과 16일의 5일 전에 협의를 열어, 사전에 수송력을 배분하도록 하였습니다.



처음은 전투 지구에만 적용되었지만, 이것이 서서히 확대되어 6개월 후에는 전 화물의 81%가 계획되기에 이르렀습니다. 철도수송의 계획화에 수반해, 교통부의 육운국 영업과 배차 담당에서 UNCACK으로 연락요원이 파견되어 민수구호물자의 처리가 이루어져 '지대한 공적'을 남겼습니다.

이후 1952년 3월에 화물운송장 취급수속이 실시되어 역내 화물에 대해서도 화물 운송장이 발행되게 되었고, 또한 화물차장으로부터 수송사령부에 차량수송보고서가 보고되었습니다. 그 결과, 적재 차량이 서서히 증가하면서도 발송 지연차 및 저하 지연차는 1951년도부터 1952년도에 걸쳐 줄어들어, 차량 운용은 개선을 나타내게 되었습니다. 즉, 화물수송의 집권적 통제는 차량 운용의 효율화를 가져왔던 것입니다.

그러나 수송력 배분에서 민수품 수송은 지극히 제한되었기 때문에, 공장에서는 석탄 난, 도시에서는 쌀 부족, 농촌에서는 비료 부족이라는 자원배분에 문제가 생겼습니다.

이것에 대해, 1952년 1월에는 식량의 군수품 취급이 결정되고, 6월에는 비료, 양곡 등 중요물자의 긴급수송을 도모할 목적으로 교통부 본부에 긴급물자수송위원회를 두어, 관계기관과의 연락 및 협력을 기하여 수송계획을 수립함으로써, 민수품의 수송력을 확보하였습니다. 이러한 조치를 위해 각 지역의 철도국 등에 '도분회'가 설치되어 같은 조치가 취해졌습니다.

한편, 여객 수송력이 부족했던 만큼, EUSAK 특급 열차를 필두로 하는 주요 여객열차에는 여행 증명서를 통한 질적 통제도 이루어졌습니다. 그 외의 열차 운행에서도 수송력이 부족해 단체 여객을 여전히 수송할 수 없었으나, 귀향 농민이나 퇴역상이군인에 대해서는 수송계획을 세워 전시 하 철도수송력을 제공하고자 하였습니다. 이와 같이 군사수송을 중심으로 하는 계획 수송은 한층 더 강화되고 있었습니다.

지금까지 전선이 교착화되면서, 전차 시설의 복구공사가 본격화되고 급증하는 수송화물에 대응하고자 하였지만, 충분한 철도수송력을 확보하지 못했다는 점을 살펴보았습니다. 이러한 점에서 한국철도는 식민지기부터 해왔던 집권적인 배차업무를 강화함으로써 전국의 차량 운용을 통제하고 반 개월별 수송계획도 작성해서 철도수송력을 사전적으로 배분할 수 있었습니다.

이에 대해서는 당시 미군의 당사자로부터도 교통부에 의한 '공적의 결정(結晶)'이라고 불릴 정도였습니다. 다음 시간에는 제8군으로부터 후방지역의 업무를 분리해서 KCOMZ를 설치함에 따라 재편된 역내 수송시스템에 대해서 고찰하도록 하겠습니다.





## 11-5 수송체제의 재편과 휴전

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 전장의 교착화와 계획수송의 실시에 대하여 살펴보았습니다. 이번 시간에는 제8군으로부터 후방 지역의 업무를 분리해서 KCOMZ를 설치함에 따라 재편된 역내 수송시스템에 대하여 살펴보겠습니다.

전선의 교착화에 따라 병참, 수송, 포로수용 등의 후방업무와 경제부흥의 지원업무가 증가하자, UN군의 기구조정이 요청되었습니다. 이를 위해, 1952년 7월 25일에 KCOMZ(Korean Communications Zone)가 편성되어 경기도와 강원도를 제외한 후방 지역의 관할을 담당하게 되었고, 기존의 제2 병참사령부는 그 예하에 들어가서 KBS(Korean Base Section)로서 병참 업무를 담당하게 되었습니다.

이에 맞추어, 수송체제의 조정이 필요하게 되어, 같은 달 23일에 극동군, 제8군, KCOMZ, 제2 병참사령부, 제3 철도수송사령부가 모여, 철도수송사령부의 소속에 대해서 검토를 했습니다. 제2 병참사령부는 현상유지를 원하였지만, 제8군과 KCOMZ는 비상시 철도수송을 중시해, KCOMZ의 예하에 철도수송사령부를 두어, 명령체계를 명확히 할 것을 제시했습니다.

극동군은 군사수송과 더불어 향후 중요해질 UNCACK의 원조 물자에 대한 수송력을 공평하게 배분하기 위해서는, 공급자 측인 철도수송사령부와 수요자 측인 KBS를 분리해야 마땅하다는 의견을 표명했습니다. 그 결과, 제3 철도수송사령부는 10월 10일에 KBS로부터 KCOMZ의 예하에 들어갔습니다. 물론, 대규모 공방전이 다시 일어나는 경우에는, 철도통제권을 제8 군수송 장교에 환원해 군사수송을 관할 하도록 했습니다.

이와 같이 제8군과 KCOMZ와의 사이에는 '작전지대의 수송통제책임에 관한 협정'이 맺어져, KCOMZ 수송 장교가 원칙적으로 전 지역의 수송을 중앙집권적으로 통제하기로 하고, 작전지대에서는 전황의 급변에 대응하기 위해, 제8군 수송 장교가 KCOMZ 수송 장교에 대해서 책임을 가지고 작전·병참지대 간과 작전지대 내의 수송 통제를 하기로 하였습니다.

이러한 조직 재편에 맞추어, 제3 철도수송사령부와 제8군 수송부 수송통제과 사이에 직통의 텔레타이프를 설치해, 전국의 철도수송을 유연하게 통제할 수 있었습니다.



또한 각 지역의 수송시스템이 재편되었습니다. 병참지대(Communications Zone)를 남부지역의 제1지역과 중부지역의 제2지역으로 나누어 부산과 대구에 각각 지역수송사무소(ATO; Area Transportation Office)를 설치해, 지역 내의 수송 통제나 지역 내의 수송요청의 상부 보고 등을 맡도록 하였습니다.

반면, 작전지대(Combat Zone)는 제1, 2, 3지역으로 나뉘어져 의정부, 춘천, 원주에 ATO가 설치되어 제8군 수송부의 감독을 받았습니다. 이러한 변화를 수반해 한국 측의 수송요청방식도 변하게 되어, 군사수송의 경우 한국군에서 KMAG 수송부를 경유해 KCOMZ 수송부에 수송요청을 하는 한편, 민간 수송은 KCOMZ 사령부 G-5를 통해 KCOMZ 수송부 수송통제과에 수송요청이 제출되었습니다.

이러한 수송시스템의 재편에 의해 차량 운용은 보다 효율화되었습니다. 민수품의 증가에 대해서 한국철도는 1952년 8월에는 열차편성 시에 중간 차를 순환 운용했지만, 11월에는 소규모화물수송 순위변경취급을 개시하여 역마다 차이가 난 화물취급을 통일해, 열차 운행 지연을 막고자 하였습니다. 또한 종래의 각 역소재 화차 보고양식을 개정해, 화물의 적하를 신속히 하는 동시에, 각 역의 소재 화차를 종류별로 구분해 현재 차를 정확하게 조사·보고했습니다.

이러한 조치에 따라, 화차 이용이 개선된 것으로 나타났습니다. 즉, 1952년 제2분기에는 8월의 수해 발생으로 전체의 수송량이 늘지 않았지만, 제3분기부터는 입항지에서 물자수송이 증가했을 뿐만 아니라 화차 운용의 능률 또한 향상되었습니다.

그러나 이러한 수송시스템도 외부로부터의 자재 조달에서 문제가 생기면 수송 제한을 다시 실행할 수밖에 없었습니다. 일본에서 탄광 파업이 발생해 석탄 조달이 급감하자, 수송력의 감퇴가 불가피하였습니다. 이로 인해, KCOMZ 수송부는 군용열차 이외의 많은 열차 운행을 압축하고, 특히 철도수송사령부의 반발에도 불구하고 철도용품이라도 석탄수송 외에는 자재수송을 금지했습니다.

민수품 수송력이 부족해지자, 1953년 1월에 한국철도의 육운국 영업과 배차담당원이 주재해서 민간용품에 대한 배차업무, 민수품 및 철도용품의 적하 등까지도 통제했습니다. 이러한 경험에서 수송의 계획성을 한층 더 높일 수 있었습니다. 1953년 3월 20일에는 그때까지 2주마다 작성해 온 배차계획을 월간 단위로 고쳐, 최대 고객인 KBS에 대해서 이를 의거한 수송계획의 제출을 요청했습니다.





또한 많은 차량을 이용하는 부산보급처와 항만업무대에 대해서는 24시간 단위로 철도상황보고를 하도록 지시했습니다. 그리고 한국 측의 요청에 응하여 민수품의 수송결정권이 한국 측에 돌아오게 되자, 한국철도는 1953년 5월 1일에 화물수송 임시조치요강을 마련해 매월 2기의 수송계획을 작성하고, 민수품을 독자적으로 수송하여 철도 운영의 복원과정에 들어가게 되었습니다.

휴전 후의 전망이 구체화 되면서, 휴전회담의 최대의 난관이 되고 있던 포로송환 문제가 어느 정도 해결되자, 휴전회담은 급속히 진행되었습니다. 드디어 휴전협정이 회담 개시부터 2년 후인 1953년 7월 27일 오전 10시에 조인되었습니다.

이와 같이, 휴전협정의 체결로 한반도에 '평화'는 돌아왔지만, 한반도의 군사 정세가 안정화될 때까지 교통 시설은 당분간 UN군 사령관 하에 놓여지게 되었습니다. 이에 따라, 한국철도는 제3 철도수송사령부의 명령을 받아 철도시설부흥에 임하게 되었던 것입니다.

여기에서 휴전 후의 대한원조의 기본이 되는 타스카보고서에 주목할 필요가 있습니다. 타스카 사절단은 미국 대통령 특별대표로 1953년 4월에 한국에 와서 2개월간에 걸친 현지 조사를 한 뒤, 6월 15일에 '한국 경제의 강화'(Strengthening the Korean Economy)라는 이른바 타스카보고서를 제출했습니다.

동 보고서에 의하면, 교통부문은 한국 정부의 5개년계획에 근거하면서도, 철도에 한해서는 그보다 더 큰 투자가 책정되어 '경제부흥의 가장 중요한 저해 요인'이었던 철도수송력의 부족 문제를 해결하고자 했습니다.

즉, 첫째, 기관차 35량, 객차 150량, 화차 2,640량을 구입해 증차를 한다. 둘째, 기존 시설의 복구로서, 침목 및 레일의 교체, 공작창·기관고·역의 정비를 실시한다. 셋째, 신 노선 건설은 영월선, 영암선, 문경선이라는 '3대 산업선'에 한해서 공사를 한다는 것이 결정되었습니다.

이러한 철도투자안은 경제부흥계획을 실현하는 기초적인 계획으로서 상정되어 우선 처리되었습니다. 그 실시방안을 보면, 1953년도의 경우, 투자재의 도입이 UNKRA 원조 약 410만 달러에 지나지 않았던 것에 비해, 1954년도에는 FOA 원조로서 2,526만 달러가 미국 정부의 승인을 얻게 되었으며, 그중에서도 투자재는 1,915만 달러에 달하였습니다.





특히, 철도투자의 중점은 민수품 수송의 애로를 완화하는 것에 두어, 투자액의 약 60%가 객차 56량, 화차 1,540량 및 부속품에 사용되기로 되었습니다. 또한 투자액의 15%는 3대 산업선의 부설 비용으로 승인되어 철도건설국이 1953년 5월 15일에 신설되어 그 감독하에 Utha Construction Company의 기술 지원과 한국군 공병단의 도움을 받아 건설 공사가 진행되었습니다. 나머지의 투자액은 기존 시설의 복구에 투하하게 되었습니다.

이러한 가운데, 한반도의 군사 정세가 안정화되면서, KCOMZ 및 철도수송사령부의 해체가 결정되었고, 1955년 4월 27일에 교통부와 KCOMZ와의 사이에 'UN군계약군사수송계약서'가 조인되었습니다. 이에 의거하여, 철도운영권이 1955년 6월 1일을 기해 한국 정부에 반환되었고, 수송계획 실시와 경영자원의 조달 등의 운영 전반이 교통부의 책임이 되어, 철도 운영의 평시 복원이 완결되는 계기가 되었습니다.

운영권의 반환에 수반해 철도의 평시체제 복귀가 급속히 진행되었습니다. 1955년 10월에는 열차 시각 개정 등을 통해 화물열차에서는 종래의 부 정기적인 임시열차에 의한 화물수송 방침을 지양하고, 정기열차로 개정하는 것과 동시에, 가능한 한 직통을 피해 구간 열차로 개편해, 열차 운행의 규칙성을 가지게 하였습니다.

수송력 배분에 있어서는 여객 수송을 중시하여 도시중심의 통근·통학 열차나 일반여객 열차를 증발해 일반여객의 기대에 부응하고자 하였습니다. 화물취급 면에서도 수송대상에 대한 질적 통제는 큰 폭으로 폐지되어, 민간수요에 응하는 수송 서비스를 제공하고자 하였습니다.

지금까지 한국철도가 전시하 자유민주주의 국가체제와 국민경제를 수호하기 위해 미국의 전시체제의 일부로 편입되어 전시 동원되었다는 것을 살펴보았습니다.

이에 관한 내용을 정리해보면, 한국전쟁의 발발은 새로운 국가의 성립과 함께 시작된 철도 운영 자립화에 역방향성을 부여했다고 할 수 있습니다. 즉 한국철도는 육운국 아래에 군사수송을 처리하는 수송본부를 설치해 전면적으로 수송제한을 더해 신속하게 전시동원체제로 전환했습니다.

그러나 전쟁 초기 한국군의 패퇴가 너무 빨라 한국철도는 조직 내부의 경영자원을 많이 잃어 운송시스템의 집권적 관리를 할 수 없게 되었습니다. 최종적으로는 철도 운영이 한반도 남동부에 한정되어, 수송력 발휘가 국가 존망에도 영향을 미치게 되면서 철도운영권은 마침내 유엔군 측으로 넘겨질 수밖에 없었습니다. 이로 인해 철도 운영은 작전 수행의 관점에서 일원적으로 이뤄지지만, 이는 동시에 한국인에 의한 자립 운영이 정지된 것을 의미합니다.



병참수송이 낙동강 방어전 승패에 직결되는 만큼 제3 철도수송사령부가 일본에서부터 배치전환되어, 그 예하부대를 통해 한국철도 수송통제뿐만 아니라 일상적 운영과 시설 보수도 실시했습니다. 그 결과, 석탄을 비롯한 자재공급이 경제원조로 처리되면서, 한국철도는 경영자원조달과 수송력 배분 양면에서 미국의 전쟁 동원체제에 완전히 통합된 것입니다.

그런 가운데 한국철도는 후방으로 철수한 직원과 차량을 중점적으로 배치해, 차량 운영을 중심으로 하는 수송의 효율화를 추진해 군사수송에 임하였습니다.

드디어 총반격이 실시되어 점령되어 있던 철도망이 탈환되면서, 계통별로 조직되어 있던 각종 '반'조직을 가지고 탈환지구의 수송시스템 회복을 도모했습니다. 나아가 북한지역의 점령철도를 운영하기 위해 과도적인 운영조직으로 교통부 파견대가 보내져, 북한 교통성 직원을 포섭하고 부분적으로는 열차 운행을 재개하였습니다.

그러나 중공군의 개입으로 한국철도는 다시 후퇴할 수밖에 없었습니다. 하지만 이번에는 체계적인 후퇴가 이루어져 내부자원의 보존이 가능했기 때문에, UN군 측이 반격함에 따라 한국전쟁이 발발하기 전의 수송망을 신속하게 회복하는 것이 가능했습니다. 그리고 휴전회담이 시작되자, 후방지대가 안정되어 정상적인 철도 운영이 실현될 가능성이 갖추어졌습니다.

이에 따라 철도수송사령부는 병참사령부의 예하에 들어가 결과적으로 철도 운영에 필요한 각종 자재 확보도 비교적 용이해졌습니다. 그 가운데 복구공사가 결정되면서 미군공병대와 통신부설대로부터의 지원을 얻어 파괴시설의 복구도 본격화되었습니다. 하지만 공사의 진행은 시간적으로 더디어져서 일시적으로는 선로용량 부족을 면할 수 없었고, 방대한 군사수송을 달성하기 위해서는 열차편성을 장대화함으로써 대응해나갈 수밖에 없었습니다.

이를 위해서는 가능한 한 많은 차량이 필요하였기 때문에, 차량의 수선 능력을 높이는 동시에 임기응변적인 차량 운용을 지양하고, 집권적 배치업무를 회복하여 수송력의 사전배분방식을 개시하게 됩니다. 이러한 유지보수 기능의 회복과 더불어 계획수송의 실시를 통해 대규모 군사수송을 감당할 수 있었던 것입니다.

이러한 실적은 미군 부대의 존재와 자재 조달로 비로소 가능했기 때문에, 한국철도의 전시동원을 일방적으로 과대평가할 수는 없겠지만, 휴전 후의 철도시스템이 회복되는데 그 계기가 이러한 전시동원에서 마련될 수 있었다고 말할 수 있을 것입니다.





후방 지역이 전방 지역으로부터 작전 수행상 분리되자, 한국철도는 양 지역에서 수송방식을 달리함으로써 지대별 수송통제를 할 수 있어 차량운용의 효율성은 더욱 높아지게 됩니다. 그러나 수송수요의 증가에 비해 철도요원 부족이 눈에 띄게 되고 석탄 공급량이 줄어들면서, 어쩔 수 없이 열차운행회수를 줄이지 않으면 안되었습니다.

이를 계기로 수송통제는 보다 세련화되고 수송계획의 작성은 15일 기준에서 월간기준으로 강화되었습니다. 미군철도부대의 통제를 받지 않고 부분적으로 한국철도가 독자적으로 수송력 배분을 하게 되면서, 철도 운영이 전시동원에서 평시체제로 복원되는 움직임이 보이기 시작했습니다.

이후 정전협정이 체결되자 철도부흥계획이 실행되기 시작하였습니다. 특히 군사작전의 수행에서 철도가 갖는 병참으로서의 중요성이 인정되어, 한국 정부의 기존 계획보다 확대된 형태로 철도부흥계획이 작성되어 실시되었다는 점은 중요한 것입니다.

그리고 군사 정세가 안정화되자 철도운영권이 한국 정부로 반환되어 철도 운영의 평시복원이 완결될 수 있었습니다. 한국철도는 사회주의에 대항하는 한국경제의 물적 기반으로 부흥수송에 담당하게 되었던 것입니다.

이상과 같이 전시하 철도시설이 절반 가까이가 파괴되었음에도 불구하고, 신속한 응급 복구 후 차량 운영의 효율화와 열차의 장대화를 통해 수송의 효율화를 달성하였으며, 전시수송체제의 재편을 거쳐 휴전 후 평시체제로 전환됨에 따라, 철도운영권이 한국 정부로 반환되어 전시하 효율적인 시스템 운영의 경험이 휴전 후의 교통부의 철도 운영에 계승될 수 있었던 것입니다.

다음 강의에서는 휴전체제가 성립한 이후 전개된 한국철도의 시설복구와 경영실태에 대하여 자세히 살펴 보도록 하겠습니다.





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# Lecture



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University



WEEK

11

## Korean War and Railway Mobilization

11-1

### Purpose of Lecture

Hello, students. I'm Chaisung Lim, the lecturer of this course, <Modern and Contemporary History of East Asia through Railways>. In this lecture, we will look at how the Korea National Railroad was mobilized to support the war footing in terms of transportation after the outbreak of the Korean War.

The Korean War deeply imprinted the Cold War system of the East and West on the Korean economy through wartime mobilization. After liberation, Korea established the system of liberal democracy under the leadership of the United States, and as its material base, the national economy was being built, with plans of agrarian reform and state-vested property transfer as well as implementation of the reconstruction aid plan.

When the Korean War broke out in this situation, the Korean economy was incorporated into the American war system and engaged in a total war. The economic system needed to be converted from a peacetime economy by market adjustment to a wartime economy by bureaucratic adjustment, and the total competence of the newborn state had to be mobilized.

The Korean economy had to maintain its large-scale military power, focusing on countering the socialist North Korean economy by using U.S. economic aid as the axis of economic management. From this point of view, it is very important that the Korea National Railroad (KNR) became the infrastructural base for the new country and its economic construction against the socialist North Korea after liberation.





With the outbreak of the war, despite the loss of one-third of its human resources and nearly half of its railway facilities, it went into a transportation war and had to restore the destroyed facilities while carrying out the wartime transport. While the railway transport capacity was weakened, the demand, including military transport, increased, and it had to change its transport system flexibly according to the changes in the situation of the battlefield.

So, KNR was placed under the control of the U.S. 3<sup>rd</sup> Transportation Military Railway Service (TMRS), and allocated transport capacity in advance based on the priority of cargo. During the war, it was in charge of the UN Forces' military supplies, sometimes playing a decisive role in battles. In this respect, analysis of railway mobilization during the Korean War is indispensable to understand the wartime economic management.

So far, we have looked at the reason why the wartime mobilization of KNR during the Korean War should be reviewed. Next time, we will examine the start of wartime transport right after the outbreak of the war and the development of defense transportation on the Nakdonggang River front, and then reveal how the wartime transportation system was established under the command of the UN Forces.





## 11-2 Outbreak of War and Development of Defense Transportation

Hello, students. In the last session, we looked at the academic significance of examining the Korea National Railroad's wartime mobilization during the Korean War.

In this session, we will examine the start of wartime transport right after the outbreak of the war and the development of defense transportation on the Nakdonggang River front, and then reveal how the wartime transportation system was established under the command of the UN Forces

When the economic revival plan was implemented with ECA aid, KNR planned railway construction as an important project and was on the verge of launching it, while the overall rail transportation performance was improving significantly. In this circumstance, the outbreak of war was an external shock for KNR.

When North Korea concluded that the South Korean government could not be overthrown only by the revolutionary force of South Korean people, it launched a full-scale attack with the second army of 100,000 troops at 4 a.m. on June 25, 1950. In response, an emergency directors' meeting was held at KNR to decide on the mobilization of railway operation.

Grade A Emergency Alert was issued at about 500 railway stations and offices nationwide to order off-duty employees to stand by and summon business travelers, while measures were contrived to maximize rail transport capacity for military transportation, such as forceful passenger control and prohibition of consignment of all cargo other than food.

This alone was not sufficient, so seven transportation headquarters of Information, General Affairs, Driving, Transport, Facility, Engineer, and Procurement Departments were established in the Land Transportation Bureau, and a local transportation department was set up in each regional transport bureau that dispatched intelligence liaison officers to the Ministry of Defense and the liaison offices of the Capitol Building. In addition, experienced employees and vehicles were dispatched from the rear areas and placed in the Yongsan district to conduct military transport.





Nevertheless, the rapid invasion of the North Korean People's Army (KPA) led to the destruction of the South Korean Army (ROKA) and the Korean government decided to move to Daejeon, and issued an order to KNR at 1 a.m. on the 27<sup>th</sup>, to 'immediately form and promptly operate evacuation train.' KNR wanted to requisition as many trains as possible, and 30 evacuation trains left on the 26<sup>th</sup> and 40 trains on the 27<sup>th</sup> despite military transportation, ignoring the number of trains in the block sections or vehicle towing capacity.

At that time, due to the urgent tactical situation, the Hangang Railway Bridge was bombed even before the evacuation order of Seoul citizens, and KNR's transportation headquarters was forced to retreat from Suwon to Daejeon, with a large number of vehicles and staff lost.

Since KNR lost its system operation capability in just three days like this, on the 28<sup>th</sup>, leaders under the Minister of Transportation gathered in Daejeon to decide on measures to secure railway vehicles and various materials, suspension of general train operations, relief measures for employees and their families, and contact methods and duties of the transportation HQ and Army HQ. Accordingly, the Ministry of Transportation reorganized its transportation arrangements in Daejeon, a strategic hub for controlling the Honam Line, by establishing a transportation headquarters in Suwon, the battlefield, and in the back, the Busan Railway Bureau as a military supply base.

KNR was able to find systematic management for the time being, but the war situation was only deteriorating, far from improving. After the breakthrough of the Hangang River defense line, the 24<sup>th</sup> U.S. Division was urgently deployed from Japan, but Suwon and Cheonan fell one after another, and the battle for the Geumgang defense line in northern Daejeon began in mid-July.

The Korean government considered this battle critical for national survival and held an emergency committee meeting to come up with emergency measures to switch to a war system, such as declaration of martial law, arbitrary disposal of general freight by special measures for rail cargo, and the draft of men over 14.





In this situation, the U.S. Army began to participate in the war in full scale. The United Nations Command (UNC), led by Douglas MacArthur, was established, and as the Eighth U.S. Army (EUSAK) Command moved from Tokyo to Daegu, military command was transferred from the South Korean government to the commander-in-chief of the UNC. As a result, the ROKA was incorporated into the UN Forces' war system to defend the Daejeon area.

In addition, KNR, led by the 25<sup>th</sup> U.S. Division and the 1<sup>st</sup> Armored Unit, took charge of military transportation, especially in military supplies, to secure for at least 3 days' surplus. As the defense line was broken through by the river crossing operation of KPA's advance guard, they were forced to withdraw from Daejeon. Using the retreat experience in Seoul, this time transportation was carried out, following to the military retreat, in accordance with the priority of wounded soldiers, patients, important equipment, noncombatants, and major supplies, and general transportation was carried out as planned.

As a result, KNR was able to secure its vehicles and agents. The subsequent operation policy was to have the Ministry of Transportation in Daegu to keep in close contact with the UN Forces and the central government, and the transport HQ of the Ministry of Transportation was moved to Busan next to the UN Forces organization to cooperate with the United Transportation Authority. Under this operating policy, the wartime transportation system had been established by the time a total counterattack was made.

After the transportation HQ was relocated to Busan, the Nakdonggang River defense line could not be pushed back any more, so the adjustment of railway operational rights needed to be resolved as quickly as possible for efficient military actions. The U.S. Army was deeply involved in the Korean War and ordered the 8010<sup>th</sup> Railway Transportation Command under the EUSAK to form a temporary railway transportation command.





Thus, with the help of the U.S. occupation forces in Japan, the 8059<sup>th</sup> Railway Transportation Command was established on July 9 and moved from Sasebo to Busan, and RTOs were set up at major points to control U.S. military transport, under the Busan Logistical Command. However, looking at the railway transportation at that time, despite the strong demand for supply transportation, the operation of the railway was not systematic, with the enforcement of martial law and the ROKA's arbitrary requisition of trains.

So, the EUSAK requested to transfer the right to operate the railway to the UN Forces via Ambassador Muccio, and from July 20, KNR was under the command of the 8059<sup>th</sup> Transportation Command. As a result, a system was established where KNR received orders from the Transportation Command to carry out military transportation and for general transportation, it received orders from the Minister of Transportation of Daegu District and from transportation director, or Vice Minister of Transportation in Busan.

In the Battle of the Nakdonggang River, large-scale military transport took place in about a month and a half, as the 2<sup>nd</sup> Army of the KPA launched two major attacks on the north of Daegu in August and September. Despite the loss of many vehicles and staff, KNR had to concentrate its internal resources on the rail transportation from Busan Port, the supply base.

For this, it deployed more employees evacuated to the rear in proper positions to make efficient use of transportation facilities. Especially, they were deployed around ports where large quantities of munitions were waiting to be handled. At Busan Port, a dock loading office was established to unload increasing munitions in preparation for a total counterattack. Due to the increasing workload, they established a no-holiday working system by extending the working hours by one hour and abolishing the holidays.





In addition, the Transportation HQ strengthened the train operation of the driving office, cargo management of the train office, and vehicle management of the inspection office for the efficient use of existing facilities focusing on vehicle operation. Due to the special measures in rail transportation of freight, it was possible to handle freight arbitrarily in case of emergency, and the efficiency of freight car operations had already improved, but they further introduced a sub-commander system in major stations to take charge of military transport.

In order to alleviate the shortage of vehicles, they enhanced the repair capacity of the Busan workshop, and at the same time, a freight car survey team was set up in the Busan Railway Bureau's Transportation Division to check the status and transportation amount of freight cars on the front line, enhancing the allocation capacity in the jurisdiction.

As a result, despite the enormous loss including 200 locomotives destroyed and lost, they covered more than 300,000 tons of military transportation for a month in September. When the transportation was at its peak, they left an 'amazing record,' with 20,000 tons of goods being transported per day in Busan and 700 vehicles being used in 60 times of train operation.

As for the procurement route of military supplies, 300 tons of sea-to-land transportation was conducted everyday, with a total of about 860,000 tons of military supplies transported to Busan via the transportation route through Yokohama and Sasebo under the direction of the Far East Command (FECOM) until the UN Forces counterattack. Moreover, at the central pier of Busan Port, the loading amount reached 3,000 tons, which had been only 600 tons per day on average before.

Meanwhile, they began to organize their transportation with the general counterattack in mind. Following the improvement of the U.S. war mobilization arrangement, the Logistical Command was established in Japan, allowing the EUSAK Command to concentrate on carrying out military operations on the Korean Peninsula. At the same time, reinforcements from the U.S. mainland and Hawaii arrived one after another in line with the establishment of the new ROKA units, resulting in 179,930 UN Forces on September 1.



In addition, on August 26, the 3<sup>rd</sup> Transportation Military Railway Service (TMRS) was organized with agents of the 8059<sup>th</sup> Provisional Railway Command, under which a railway operation battalion or a railway factory battalion was assigned.

After that, considering the importance of rail transport in the general counterattack, on September 17, the 3<sup>rd</sup> TMRS became the direct unit of the EUSAK, which had been under the command of the 2<sup>nd</sup> Logistical Command, the successor to the Busan Logistical Command. The 3<sup>rd</sup> TMRS had departments of communication, public affairs, railcars, planning and security, supplies, and transportation, controlling the 32,000 employees of the Ministry of Transportation.

It was responsible for the train operation and the overall maintenance of the facility, and supplied vehicles, rails, ties, and coal that could not be supplied within the area. Based on the request of the Ministry of Transportation or the independent judgment of the HQ, the G4 of the 3<sup>rd</sup> TMRS command requested necessary materials from the EUSAK, a higher organization, or from the Health and Welfare Department of the UN Forces Command as a Civil Relief in Korea (CRIK).

The amount of material support for KNR reached about \$3.5 million per month. In this way, the operation of KNR was completely included in the American war system.

In addition to the strengthening of the wartime transportation system, the Ministry of Transportation HQ organized six divisions of land transportation, public service facilities, engineering facilities, marine transport, material supply, and accounting and procurement, as a temporary measure to carry out military transport and restore facilities in the event of a general counterattack. Especially, a restoration team was organized in the public service facilities division to carry out restoration work for tunnels and bridges.

When the KPA's attack in September ended in failure, an order to prepare for marching north was issued at the 3<sup>rd</sup> TMRS, and all evacuees were called and stood by. Each train was loaded with firearms, ammunition, or recovery materials.





So far, we have looked at the historical process where KNR was mobilized with the outbreak of the war, was forced to retreat due to the difference of military power, but was operated in a unified manner to carry out defense transport against the North Korean People's Army after the U.S. was finally incorporated into the war system.

In the next session, we will review the restoration of the transport system following the northward advance and the management of the occupied railway.





### 11-3 Recovery of Railway System and Withdrawal from the 'New War'

Hello, students. Last time we looked at the outbreak of war and the development of defense transportation. In this session, we will look at the restoration of railway system after northward advancement and the management of occupied railways, followed by the withdrawal in the 'new war.'

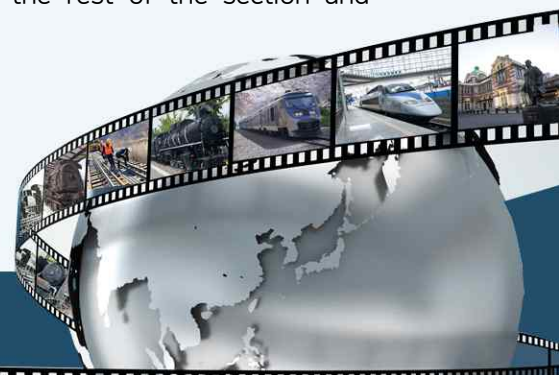
In time for the UN Force's Operation Chromite (Battle of Incheon) to take place on September 15, the Eighth US Army in Korea (EUSAK) launched a general counterattack, blocking the retreat of the First Army of the North Korean People's Army (KPA) and recapturing the occupied areas one after another. Accordingly, emergency restoration of railway facilities was carried out in each district.

KNR's damage was huge, because skirmishes and aerial bombing of B29 devastated its already deteriorating railway facilities, severely reducing its transport capacity.

In particular, stations, major bridges and tunnels were destroyed almost entirely, preventing the recovery of the railway system. The coal transportation line, of which the construction had already begun before the war, was damaged during construction, and the power transmission facilities between Danyang and Punggi, which was the only electrified section in South Korea, was also burned to ashes.

In order to support the UN Forces advancing north, KNR decided to start restoration work north of Waegwan on the Gyeongbu Line and north of Yeongcheon on the Central Line as its first restoration project. Restoration units were set up for major bridges, and the construction was carried out with support from the U.S. Army Corps of Engineers.

After that, as the second project, a track restoration team was organized to start the restoration of 210km of damaged tracks, small bridges and tunnels for each route. In addition, restoration of facilities began at each site, allowing short-distance trains to operate. KNR planned to establish a five-year railway restoration plan for the rest of the section and completely restore it after the war ended.





Let's take a look at the emergency construction of the Gyeongin Line and Gyeongbu Line, which were the most important for military operations. To restore the Gyeongin area, the advance recovery team was sent by ship and began to repair locomotives and restored tracks with the remaining employees, and on the 19<sup>th</sup>, the operation between Incheon and Bupyeong could resume. In the Suwon district, the remaining employees collected abandoned vehicles and repaired three locomotives and 30 freight cars on the 25<sup>th</sup>, and began operating the train under the direction of the UN Forces.

This restoration work was carried out almost simultaneously along the Gyeongbu Line, and when the Waegwan Bridge on the Nakdonggang River opened as a temporary bridge on October 5, trains were able to run between Seoul and Busan three days later. The return of the evacuated railway institutions also began, and on October 8, the Ministry of Transportation HQ and the organizations of the Yongsan district returned, and on the 16<sup>th</sup> of the same month, the pre-war system of the Ministry of Transportation was restored and replaced the wartime organization.

In addition, because the Seoul workshop, the largest in Korea, was almost completely destroyed, the Yongsan Workshop and the Korean Vehicles, which were the government-vested properties, were nationalized and incorporated into the Yeongdeungpo Workshop and Incheon Workshop, respectively. Accordingly, the 3<sup>rd</sup> Transportation Military Railway Service also moved from Daegu to Yongsan, with a headquarters in the Ministry of Transportation, and the 25<sup>th</sup> Transportation Traffic Regulating Group, composed of 30 executives, was deployed to control rail transport in the restored districts.

Furthermore, on November 14, 'adjustment for passenger transportation' and 'adjustment for parcel and freight transport' were implemented to release tickets according to priority, and the consignment of cargo was made only for daily necessities. Although KNR restored its original railway system in about four months, it had to further establish internal discipline that had been disrupted under North Korea's occupation, since only about 30 percent of its employees had been able to evacuate.





According to North Korea's occupation policy, under the leadership of the Vice-minister of Transportation, hundreds of underground activists took over the transportation organizations, and each railway bureau was renamed the Railway Administration Bureau. At major stations and offices, a political activist was appointed as the head of the field institution, and management committees were organized one after another in each workplace. Former staff affiliated with the National Council of Joseon Labor Unions (NCJLU), who had been ousted before the war, came to the fore, and most of the remaining employees were summoned to work, screened individually and if qualified, hired as the staff of the Ministry of Transportation, but if not, mobilized as railway restoration workers.

KNR took firm administrative measures for this after the recapturing. On October 15, 1950, an investigation committee and a screening committee were established, and if an act of treachery was recognized, a disciplinary action such as salary reduction, dismissal, or suspension was taken according to the severity. At the time, as many as 172 people were dismissed.

Now, the war situation was reversed, and KNR established an 'administrative action plan for the traffic of North Korean occupied areas' on October 11 and sent a detachment to manage the occupied railways of North Korea, secured by the UN Forces' northward march. The detachment took charge of restoration of the destroyed facilities and military transportation, and after the complete occupation of North Korea, it was to reorganize itself into a railway bureau, a maritime bureau and a workshop, just like South Korea.

32,750 employees were requested to operate the occupied railways, but not only did the number of employees decrease by 30% from 33,071 before the war to 23,149 after the recapture of September 28, but the number of personnel was significantly insufficient due to the increase in supply lines.

For this reason, dispatched personnel were recruited twice by simplifying the work of the headquarters and railway bureaus and reducing 98 stations into way stations, but the number was only 2,200 people in total, including all the workplaces of Wonsan, Pyongyang, Anju, Pyongyang Factory, Wonsan Factory, and Haeju Factory.





As for the operations of the occupied railways, military trains were partially operational, but due to the systematic retreat of the North Korean side, only 2,785 employees remained. Other than that, the restoration materials were insufficient, and the authority of military officers was unclear, so there were few achievements. The operation of the occupied railway for a month or so was never systematic.

When the North Korean regime was expected to collapse due to the UN Forces' northward march, the Chinese People's Volunteer Army (PVA) decided to participate and launched a counterattack against the UN Forces, which turned the war into a 'new war.'

As a result, the withdrawal of UN Forces became inevitable, and the Sinanju detachment began to retreat south of the Cheongcheon-gang River on November 30, and from December 2, it was also engaged in the withdrawal transportation of the UN Forces in Pyongyang. As the PVA entered Pyongyang and moved south, emergency martial law was declared throughout the south of the 38<sup>th</sup> parallel, and on December 9, the detachment withdrew again from Haeju, and on December 14, all railway institutions north of the Imjin River on the Gyeongui Line withdrew.

The PVA took the lead in the operation through its human wave strategy and launched a New Year's offensive south of the 38<sup>th</sup> parallel. As a result, the evacuation of noncombatants was recommended, and the Korean Railroad was again engaged in a massive retreat transportation from Seoul.

As of December 30, 840,000 Seoul citizens were evacuated. As the defense of Seoul eventually became difficult, it was decided to withdraw from Seoul on January 3, 1951, and KNR was in charge of evacuating the rest of the citizens and supplies, including combat troops.





Looking at the transportation performance of this period, stationed troops were transported by 3,300 passenger cars, all military supplies by 32,800 freight cars, 1,267,000 refugees by 7,180 cars of various purposes, and 190,000 tons of civilian goods by 6,300 freight cars, which was 'a huge record.' This evacuation was the outcome of the lesson from the previous unplanned retreat where many materials and citizens had fallen into the hands of the KPA, and the materials that could not be evacuated were systematically destroyed.

As for the internal organization of KNR, the Ministry of Transportation HQ also moved to Busan with other government agencies and a temporary HQ of the Seoul Railway Bureau was set up in Cheonan on Jan. 5. The 3<sup>rd</sup> TMRS was also withdrawn to Daegu. This systematic retreat allowed the preservation of transportable materials as well as railway vehicles, which enabled systematic management of transport in the rear areas under the command of the 3<sup>rd</sup> TMRS.

In response to the PVA's human wave tactic, the UN Forces adopted a 'shredder tactic' to cause 'maximum bleeding' near the 37<sup>th</sup> parallel. As a result, it re-entered the southern tip of the Han River, recaptured Seoul on March 15, and advanced to the Imjin River to secure the pre-war territory. Since then, there was a spring offensive from the KPA and the PVA, but the battle front remained near the 38<sup>th</sup> parallel.

Accordingly, the restoration of the damaged areas was carried out promptly, centering on the jurisdiction of the Seoul Railway Bureau. After an on-site investigation by the U.S. Army Corps of Engineers, the 3<sup>rd</sup> TMRS, and the Ministry of Transportation, the restoration work was divided and carried out. Accordingly, in February 1951, in place of the existing restoration team, the Ministry of Transportation organized a new railway facility restoration team engaged in a wide range of construction, including bridges, plates, tracks, buildings, water supply, and turntables, under the Director of Facilities, to undertake the emergency recovery.



And in early February, transportation facilities south of Suwon were urgently restored, and on the 15<sup>th</sup>, the railway was opened up to Suwon. In this way, when the daily transportation capacity was restored to 1,000 tons, a transportation team was dispatched to Suwon, an outpost, on the 18<sup>th</sup> to provide supplies for the Seoul attack.

After Seoul was recaptured, the temporary HQ of the Seoul Railway Bureau advanced to Yeongdeungpo and the Gyeongin Line was re-opened. From March to April, rail transportation in Seoul resumed, and the Gyeongbu Line was fully opened on April 3.

The 724<sup>th</sup> Railway Operation Battalion was in charge of the section between Busan and Daejeon on the Gyeongbu Line and the South Donghae Line, and the 712<sup>th</sup> Railway Operation Battalion was in charge of the section north of Daejeon of the Gyeongbu Line and the Honam Line. Since then, trains resumed service south of the 38<sup>th</sup> parallel, and the number of trains increased to 3,397 in June, from 1,063 in January, 1951.

So far, we've looked at the situation where KNR restored the railway operation system through emergency recovery of the war-torn facilities after the recapturing of the occupied areas, and sent a detachment of the Ministry of Transportation to the North Korean area, but was forced to retreat due to the participation of the PVA, and again restored rail transport as the battle front moved northward near the 38<sup>th</sup> parallel.

In the next session, we will review the restoration process of the facilities damaged by war, which began in earnest with the start of the ceasefire talks between the UN, the KPA, and the PVA in July, 1951.





11-4

Stagnation of Battlefields and Implementation  
of Planned Transportation

Hello, students. Last time we looked at the restoration of the railway system and the withdrawal in the 'new war.' In this session, we will look at the stagnation of the battlefield and the implementation of planned transportation as the ceasefire talk between the UN Forces and the North Korean and Chinese forces began in July, 1951.

The Korea National Railroad suffered 46.9% war damage, but the facility recovery rate in 1950 was only about 10%, and the rest of the restoration work began in full scale in 1951.

The 3<sup>rd</sup> Transportation Military Railway Service (TMRS) decided to focus on restoring the military line for 90 to 120 days, exchanging the ties and rails of the Gyeongbu Line, increasing the number of railway vehicles, restoring the workshop, and expanding the station yard. Accordingly, on May 1, KNR prepared a 'Recovery Plan for Transportation Facilities Damaged by War' and established a recovery construction office at its main branches and launched the Investigation Committee for Transportation Facilities Damaged by War in its headquarters on September 13, 1951.

As such, as the restoration of the railway was carried out in earnest, the 3<sup>rd</sup> TMRS, which had been under the direct command of the EUSAK, was reassigned to the 2<sup>nd</sup> Logistical Command on August 30, 1951. Now, the restoration work was decided by the 2<sup>nd</sup> Logistical Command, so permission from the EUSAK Corps of Engineers was not required. Rail materials and work tools were also requested directly by the 2<sup>nd</sup> Logistical Command via the 3<sup>rd</sup> TMRS G4, making it easier for KNR to secure materials for restoration.





If you look at the actual restoration work, the Public Service Department of the 3<sup>rd</sup> TMRS was providing technical supervision. That is, the track maintenance and construction personnel of the Ministry of Transportation were in charge of routine maintenance under the directions of the 714<sup>th</sup> and 724<sup>th</sup> Railway Operation Battalions since it was their responsibility, but the restoration construction of the facility was done by the U.S. Army's Corps of Engineers and the base engineering unit of the 2<sup>nd</sup> Logistical Command, upon request of the Public Service Department in charge of the related work.

Especially, In the case of 23 restoration sites of bridges destroyed as part of the withdrawal operation, the U.S. Army Corps of Engineers was in charge of the areas requiring high-level of civil engineering technology and equipment, while the restoration team of the Ministry of Transportation took other jobs such as upper truss and lower piers.

As the damage rate in railway vehicles was high, the increase in railway vehicles had to be done as soon as possible. Since only a few vehicles were available at the time, the 764<sup>th</sup> Railway Workshop Battalion was deployed to the factories and cooperated in the repair work mainly done at the Busan workshop, while improving the repair capacity by utilizing the driving offices or entrusting the repair of large locomotives to a Japanese railway vehicle company.

In addition, 79 locomotives, 76 passenger cars, and 4,060 freight cars were introduced from the United States and Japan by 1954, including 35 S-W8 diesel locomotives with 800 horsepower and 155 tons of weight. The performance of the diesel locomotive was significantly alleviated the shortage of transportation capacity because one diesel locomotive was equivalent to four steam locomotives.

Meanwhile, demand for transportation began to increase significantly due to the strengthening of the UN Forces and the resumption of industrial activities. In freight, military transport surged, as they sought reinforcement in case the ceasefire talks broke down. In October 1952, the UN Forces had about 460,000 troops. Military transportation exceeded 80% of the total cargo in 1951, and accounted for more than 70% in 1953, when the armistice was established, which had a significant impact on the entire transportation.





Large-scale military transportation formed a transport route from the port of entry to the combat zone via Seoul, causing freight transport to increase more than twice from 1949 to 1951. On the other hand, civilian goods declined from 60%~70% before the outbreak of the war to less than 10% in 1951, and less than 20% even including imports.

The main items of civilian products were limited to rice, mixed grains, salt, fertilizer, and coal. Due to the lack of rail transport capacity for civilian goods, many of them were practically transported by cars and coastal shipping.

This trend was more severe in passenger transport. Passenger transportation plunged from 3.107 billion passenger-km (pkm) in 1949 to 1.497 billion pkm in 1951 due to shortened trains, most of which were limited to the movement of soldiers and officials, and the transportation of refugees, so the travel of the general public was extremely constrained.

However, as aid procurement became systematic in late 1951, relief supplies from abroad increased, and as domestic industrial facilities gradually began to operate, railway transportation faced an increase in new transportation demand.

In 1952, the G5 of relief supplies became independent from the UN Forces Command G4, and relief aid was initiated by the UNCURK, the UN Commission for the Unification and Rehabilitation of Korea, and the scale of aid was further expanded. The existing aid from Civil Relief in Korea (CRIK) also increased from \$74.44 million in 1951 to \$155.53 million in 1952. As aid supplies increased like this, the Korean economy increased production in the consumer goods sector from the first half of 1951, and electricity, coal, and cement began to be produced again in the second half of the same year.

Rail transport capacity was already a problem to this recovery in production. For example, in August 1952, while power plants and major factories were suffering from a coal shortage, 136,000 tons of anthracite couldn't be transported from the coal mines, so it was pointed out that "the difficulty of coal production is in the process of transportation, not in the production itself."





Transportation of civilian goods such as CRIK aid was also often delayed in cities, resulting in food and fuel shortages. Like this, the lack of transportation capacity was affecting the transportation of general civilian goods, so it was necessary to strengthen the entire railway system, not only to carry out military operations but also to restore the national economy.

KNR stopped its extemporaneous operation of the vehicles and restored its allocation work to streamline vehicle operations and elongate trains. In the early days of the war, the situation kept on changing drastically and the distribution of transportation capacity had to be carried out by transport controllers in each district, but by 1951, the rear area was stabilized and transportation was controlled at the center by the EUSAK Command. The EUSAK Transportation Department required the shippers to submit a transport request at least 24 hours in advance. The request was reviewed, and assigned a main number if it obtained permission, after which the department sent a notice to the shipper and the 3<sup>rd</sup> TMRS. Based on this, the 3<sup>rd</sup> TMRS informed the Field Movement Control Office (FMCO) of the owner's location, which received an invoice and luggage check from the shipper at the end of cargo loading, and the actual freight transport was carried out by the Ministry of Transportation.

On the other hand, civilian transportation is limited to cargoes approved by UNCACK (the UN Civil Assistance Command, Korea) and the 3<sup>rd</sup> TMRS. Regarding the longer distance from the 3<sup>rd</sup> TMRS in Daegu to the operational site during the re-advancement, in May 1951, the Sales Department of the Ministry of Transportation stationed in Daegu, Daejeon, and Seoul, checked the distribution status of freight cars and the access report of each local railway bureau necessary for the preparation of transportation plans, and reported them to the headquarters every day.

Later, as the 3<sup>rd</sup> TMRS moved to Yongsan, Seoul, the Ministry of Transportation liaison officer was dispatched from the HQ in Busan, Wreporting information on the operation status of vehicles collected from stations across the country from July. With the restoration of this allocation work, it became necessary to accurately locate the passenger and freight cars, and at 12:00 on August 31, 1951, a survey was conducted on the current operation status of the vehicles across all routes. As a result, the allocation work can be carried out nationwide.



Finally, in December 1951, the SOP for the programming of troop-support tonnage was applied to replace the conventional dispatch method, which had allocated freight cars on the same day for transportation requests from the Logistics Support Division. Instead, a transportation plan was prepared every half month, and the EUSAK G4 and the shipper held a consultation meeting five days before the 1<sup>st</sup> and 16<sup>th</sup> of every month to allocate transportation capacity in advance.

At first, it was only applied to combat zones, but it slowly expanded, and after six months, 81% of all cargoes were planned. With the planning of railway transportation, a liaison agent was dispatched to UNCACK from the Ministry of Transportation's Land Transportation Bureau, Sales Department, Allocation Division to handle civilian relief supplies, leaving a 'great achievement.'

Later, in March 1952, the freight invoice handling procedure was carried out, and the invoice was issued for cargo within the region, too, and a vehicle transport was reported to the TMRS by the freight conductor. As a result, as the number of loaded vehicles gradually increased, the number of delayed and degraded vehicles decreased from 1951 to 1952, indicating an improvement in vehicle operation. In other words, the central control of freight transport led to the efficiency of vehicle operations.

However, because the transportation of civilian goods was extremely limited in the allocation of transportation capacity, there was a problem of maldistribution of resources, such as coal shortages in factories, rice shortages in cities, and fertilizer shortages in rural areas.





To solve this, the handling of food as military supplies was decided in January 1952, and in June, an emergency material transport committee was set up at the Ministry of Transportation HQ to promote emergency transportation of important materials such as fertilizers and grains. The Committee established a transportation plan through communication and cooperation with related agencies to secure transportation capacity for civilian supplies. For these measures, the same measures were taken by 'branches' of the Committee at the railway bureau in each region.

Meanwhile, as the passenger transportation capacity was insufficient, qualitative control was also made to major passenger trains, such as the EUSAK Express, through travel certificates. In other train operations, group passengers were still unable to use rail service due to lack of transportation capacity, but they planned to provide rail transportation for returning farmers or disabled veterans during the war. As such, planned transportation centered on military transport was being further strengthened.

So far, we've looked at the situation where the battlefield was stalled and the restoration work for the facilities damaged by war began in full swing to cope with the surging volume of cargoes, but rail transport capacity couldn't be secured enough. In this situation, KNR was able to control the operation of the vehicles nationwide by strengthening the centralized allocation that had been done since the colonial period, and to draw up a transportation plan twice a month to allocate rail transport capacity in advance.

The U.S. military at the time even called this 'the fruit of accomplishment' of the Ministry of Transportation. Next time, we will review the reorganized regional transportation system by separating the work of the rear area from the EUSAK and installing KCOMZ.





## 11-5 Reorganization of Transportation and Armistice

Hello, students. Last time we looked at the stagnation of battlefields and the implementation of planned transportation. In this session, let's look at the regional transportation system that was reorganized by separating the operations of the rear area from the Eighth US Army and installing KCOMZ.

As the stalemate on the front increased the rear work of logistics, transportation, and prisoner of war camp, as well as the support work of economic revival, the UN Forces was requested to restructure its organization. For this, on July 25, 1952, the Korean Communications Zone (KCOMZ) was established to be in charge of the rear area except for Gyeonggi-do and Gangwon-do, and the existing 2<sup>nd</sup> Logistical Command was in charge of military service as KBS (Korean Base Section) under it.

The transportation system needed to be adjusted accordingly, and on the 23<sup>rd</sup> of the same month, the Far East Command (FECOM), the EUSAK, KCOMZ, the 2<sup>nd</sup> Logistical Command, and the 3<sup>rd</sup> Transportation Military Railway Service (TMRS) gathered to review the affiliation of the TMRS. The 2<sup>nd</sup> Logistical Command wanted to maintain the status quo, but the EUSAK and KCOMZ emphasized rail transport in case of an emergency and suggested that the TMRS should be under the command of KCOMZ to clarify the command system.

FECOM expressed the opinion that in order to fairly distribute the transportation capacity to UNCACK's aid, which would become important in the future, along with military transport, it was necessary to separate TMRS, the supplier, and KBS, the consumer. As a result, the 3<sup>rd</sup> TMRS came under the command of KCOMZ from KBS on October 10. Of course, if a major battle broke out again, the railroad control was to be returned to the EUSAK transport officer to have jurisdiction over military transport.





In this way, an agreement was signed between the EUSAK and KCOMZ on the 'transportation control responsibility of the operational areas,' and in principle, KCOMZ transport officer was supposed to undertake centralized control of the transportation in the entire region, and in the operational zone, the EUSAK transport officer would take responsibility for the KCOMZ transport officer and control the transportation between the operation site and military base, in order to respond to the rapid changes in the war situation.

In line with this reorganization, direct teletype was installed between the 3<sup>rd</sup> TMRS and the EUSAK Transportation Control Division, allowing flexible control of rail transport across the country.

Transportation systems in each region were also reorganized. The Communications Zone was divided into the 1<sup>st</sup> area of the southern region and the 2<sup>nd</sup> area of the central region, and Area Transportation Offices (ATO) were established in Busan and Daegu, respectively, to control transportation within the region or to report regional transportation requests to the superior authorities.

On the other hand, the Combat Zone was divided into the first, second, and third areas, and ATO was established in Uijeongbu, Chuncheon, and Wonju, and were supervised by the EUSAK Transportation Department.

With this change, Korea's transportation request method also changed, and in the case of military transport, the Korean Army requested transportation to KCOMZ via Korean Military Advisory Group (KMAG) Transportation Department, while private transportation request was submitted to KCOMZ Transportation Control Division through KCOMZ Command G-5.





This reorganization of transport systems made vehicle operations more efficient. In response to the increase in civilian supplies, in August 1952, KNR rotated the cars in the middle during the train formation, but in November, it began to handle priority changes in small-scale freight transportation to unify the handling of freight that varied from station to station and prevent delays. In addition, the report form of freight cars present in each station was revised to speed up the loading and unloading, as well as to investigate and report the freight cars accurately by classifying them.

These measures improved the use of freight cars. The overall transportation volume did not increase due to the August flood in the second quarter of 1952, but from the third quarter, not only did the transportation of goods at the port of entry increase, but also the efficiency of freight car operation enhanced.

However, in this transportation system, if there was a problem with procurement of materials from outside, transportation restrictions had to be implemented again. For example, as the coal miners' strike in Japan led to a sharp drop in coal procurement, the transportation capacity declined inevitably. As a result, the KCOMZ Department of Transportation reduced the operation of many trains other than military trains, and banned the transportation of materials other than coal, even railway supplies, despite opposition from the TMRS.

In January 1953, when the shortage of transportation capacity for civilian goods became aggravated, the dispatch officer of the Sales Department of KNR's Land Transport Bureau presided over the dispatch of trains for civilian goods, and controlled the loading of civilian goods and even the railway goods. This experience further enhanced the planning of transportation. On March 20, 1953, the dispatch plan, which had been prepared every two weeks, was revised to be made up on a monthly basis, and the largest customer, KBS, was requested to submit a transportation plan based on this.





In addition, the Busan Supply Department and the Port Task Force, which used a lot of vehicles, were instructed to report on the railway situation every 24 hours. When the right to decide on the transportation of civilian goods returned to Korea in response to the request of Korea, KNR prepared the Outline of Temporary Measures for Cargo Transportation on May 1, 1953, made out two transportation plans per month, and transported civilian goods independently to restore railway operations.

With the prospect of a ceasefire taking shape, the talks quickly progressed as the issue of repatriation of prisoners, which had been the biggest hurdle in the talks, was resolved to some extent. Finally, the armistice was signed at 10 a.m. on July 27, 1953, two years after the start of the talks.

As such, the signing of the armistice returned 'peace' on the Korean Peninsula, but transportation facilities were placed under the UN Command for the time being until the military situation stabilized. As a result, KNR was ordered by the 3<sup>rd</sup> TMRS to restore its railway facilities.

Here, we need to pay attention to the Tasca Report, which was the basis for Korean aid after the ceasefire. The Tasca Mission came to Korea as a special representative of the U.S. president in April 1953 and conducted a two-month field survey, submitting a so-called Tasca Report titled 'Strengthening the Korean Economy' on June 15.

According to the report, while the restoration of transportation sector was based on the Korean government's five-year plan, they sought to address the shortage of railway transportation, which was the 'most important deterrent to economic revival,' with greater investment for railways.

So the following was decided: first, 35 locomotives, 150 passenger cars, and 2,640 freight cars will be purchased to increase vehicles. Second, as a restoration of existing facilities, ties and rails will be replaced, and workshops, engineering warehouses, and stations will be repaired. Third, the construction of the new route will be carried out only on the 'three major industrial lines' of the Yeongwol, Yeongam, and Mungyeong Lines.





This railway investment plan was put forward as a basic plan to realize the economic revival plan and was dealt with first. Looking at the details of its implementation, in 1953, the introduction of investment goods was only about \$4.1 million in UNKRA aid, whereas in 1954, \$25.26 million in FOA aid was approved by the U.S. government, of which the investment goods amounted to \$19.15 million.

In particular, the focus of railway investment was to ease the difficulties of transporting civilian goods, and about 60% of the investment would be used for 56 passenger cars, 1,540 freight cars, and their accessories. In addition, 15% of the investment was approved as the construction cost of the three major industrial lines, and the Railway Construction Bureau was newly established on May 15, 1953. The construction was progressed under its supervision with the Utah Construction Company's technical support and the help of the Korean Army Engineer Corps. The rest of the investment was spent in the restoration of existing facilities.

As the military situation on the Korean Peninsula stabilized, the dissolution of KCOMZ and TMRS was decided, and on April 27, 1955, the 'Contract for UN Forces Military Transport' was signed between the Ministry of Transportation and KCOMZ. Accordingly, the right to operate the railway was returned to the Korean government as of June 1, 1955, and the Ministry of Transportation became responsible for the overall operation of the transportation plan and management resource procurement, with which the restoration of peacetime railway operation was completed.

With the return of the right to operate, the peacetime system of railways was restored rapidly. In October 1955, through the revision of the train time, freight trains rejected the conventional freight transportation policy by irregular temporary trains, and changed them to regular trains. At the same time, the trains were reorganized into section trains to avoid direct traffic as much as possible, so that the train operation retained regularity.





In terms of the distribution of transportation capacity, they focused on passenger transport and tried to meet the expectations of ordinary passengers by increasing city-centered commuter trains or general passenger trains. In terms of cargo handling, the quality control of transportation targets was almost abolished, and transportation services were intended to meet private demand.

So far, we have seen that KNR was incorporated as part of the U.S. wartime system to protect the liberal democratic state system and the national economy.

To summarize, the outbreak of the Korean War can be said to reverse the independence of railway operations that had begun with the establishment of a new country. KNR established a transportation headquarters that handled military transport under the Land Transportation Bureau and quickly switched to a wartime mobilization system by applying restrictions on the entire transportation.

However, in the early stage of the war, the defeat of the Korean Army was so immediate that KNR lost a lot of management resources within the organization and was unable to conduct centralized management of the transportation system. Eventually, railway operations were limited to the southeastern part of the Korean Peninsula, and the use of transportation capacity affected the nation's survival, forcing the railway to finally be handed over to the UN Forces. As a result, the railway operation was unified from the perspective of military operations, but at the same time, it meant that the independent operation by Koreans was suspended.

As logistical transportation was directly linked to the result of the Nakdonggang River defense battle, the 3<sup>rd</sup> TMRS was deployed from Japan, and through its subordinate units, not only KNR transportation control but also daily operations and facility repair were carried out. As a result, while the supply of materials, including coal, was treated as economic aid, KNR was fully integrated into the U.S. war mobilization system in both management resource procurement and transportation capacity allocation.





In the meantime, KNR deployed the staff and vehicles evacuated to the rear and promoted the efficiency of transportation focusing on vehicle operation, to engage in military transportation.

Finally, a general counterattack was carried out and the occupied railway network was recaptured, and various 'half' organizations grouped in each system were utilized to restore the transportation system of the recaptured district. Furthermore, the Ministry of Transportation detachment was sent as a transitional management organization to operate the occupied railway in North Korea, recruiting officials of the Ministry of Transportation of North Korea and partially resuming train operations.

However, due to the intervention of the Chinese People's Volunteer Army, KNR was forced to retreat again. But this time, because of a systematic retreat that allowed for the preservation of internal resources, it was possible to quickly restore the pre-war transport network as the UN Forces counterattacked. And when the cease-fire talks began, the rear area was stabilized and normal railway operation would be possible.

So, the TMRS became subordinate to the Logistical Command, and as a result, it was relatively easy to secure various materials necessary for railway operation. In the meantime, as the restoration work was decided, the restoration of the destroyed facilities began in earnest with support from the U.S. Army Corps of Engineers and the Communications Division. However, the progress of the construction was slow in time, so it was inevitable that there was a temporary shortage of track capacity, and in order to complete vast military transport, they had to respond by elongating the train formation.

Since this required as many vehicles as possible, the vehicle repair capacity was increased, the extemporaneous operation of vehicles was avoided, and the transportation capacity was pre-allocated by restoring the centralized allocation. In addition to the restoration of these maintenance functions, the implementation of planned transportation allowed to handle large-scale military transport.





Since this performance was only possible with the presence of U.S. troops and the procurement of materials, you cannot naively overestimate the wartime mobilization of KNR, but it would be fair to say that the momentum with which the railway system was restored after the cease-fire could have been provided by this wartime mobilization.

As the rear area was separated from the front area for operational purposes, KNR could control transportation by region by changing transportation methods in both areas, further increasing the efficiency of vehicle operation. However, compared to the increase in transportation demand, the shortage of railway personnel was conspicuous, and the supply of coal was reduced, forcing the number of train operations to be decreased.

As a result, transportation control became more sophisticated and the preparation of transportation plans was tightened, from a biweekly basis to a monthly basis. As KNR partially allocated transportation capacity without being controlled by the U.S. Army's Railway Unit, there was a movement to restore the peacetime operation of railway from wartime mobilization.

After the Armistice Agreement was signed, the railway revival plan began to be implemented. In particular, it is important that the railway revival plan was developed and implemented in a more expanded form than the Korean government's original plan, recognizing the importance of railways in logistics and military operations.

And when the military situation stabilized, the right to operate the railway was returned to the Korean government, and the restoration of the peacetime railway operation could be completed. KNR was the material foundation of the Korean economy against socialism and became in charge of rehabilitation transportation.





Although nearly half of the railway facilities were destroyed during the war, the efficiency of transportation was achieved through the efficient vehicle operation and the elongated trains after rapid emergency recovery. And after the reorganization of the wartime transportation system, it was converted to a peacetime system after the ceasefire, and as the right to operate the railway was returned to the Korean government, the experience of efficient system operation during the war was succeeded by the railway operation of the Ministry of Transportation.

In the next lecture, we will take a closer look at the restoration of facilities and management of KNR after the armistice system was established.





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# 讲义



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University

第 11 周

## 韩国战争和铁路动员

11-1

### 本课的目的

各位同学，大家好。我是担任《从铁路看东亚近现代史》讲座主讲的林采成。本节课我们将探讨随着韩国战争的爆发，韩国铁路是如何战时动员，如何在运输方面支撑起战时体制的。

通过战时动员，韩国战争在韩国经济中成为了东西方冷战体制在内部留下深刻印象的契机。解放后，韩国摆脱了日本的殖民统治，在美国的主导下建立了自由民主主义体制。通过这物质基础促进了国民经济的建设，土地改革和归属财产处置的立法，实施了复兴援助计划。

在这种情况下，韩国战争爆发后，韩国经济被编入美国的战争体制，面临全面战争(Total War)。经济体系是由市场调整的平时经济转变为由官僚调整的战时经济，需要动员新生国家的整体力量。

韩国经济是把美国的经济援助作为经济运营的中心，对抗社会主义国家朝鲜经济为重点，需要维持大规模军事力量。从这种立场来看，韩国铁路在解放后成为了对抗社会主义国家朝鲜的新生国家及经济建设的基础设施，这一事实非常重要。

随着战争的爆发，韩国铁路即使丧失了三分之一的劳动力资源和近一半的铁路设施，但还是不得不投入运输战(Transportation War)，修复被破坏的设施的同时进行战时运输。铁路运输能力减弱，以军事运输为主，对铁路运输的需求增大，而且根据战场情况的变化，需要灵活地改变运输体系。

因此，韩国铁路在美军第三铁路运输司令部的控制下，根据货物的优先顺序，提前分配了重点的运输力。就算说是战争期间负责联合国部队的后勤物资，偶尔对战争执行起到了决定性影响也不为过。从这一点来看，在韩国战争时期战时经济运营中，铁路动员成为了不可或缺的分析对象。

到目前为止，我们了解了为什么要研究韩国铁路在韩国战争期间展开的战时动员。下一节课我们将考察战争爆发后的战时运输的开始和洛东江战线的防卫运输的展开，然后揭开在联合国部队的指挥下战时运输体制是如何成立的。



## 11-2 战争爆发和防卫运输的展开

各位同学，大家好。上一节课我们讨论了为什么要研究韩国铁路在韩国战争期间展开的战时动员，以及其研究史上的意义。

在这节课中我们将考察战争爆发后战时运输的开始和洛东江战线的防卫运输的展开，以及在联合国部队的指挥下战时运输体制是如何成立的。

韩国铁路在ECA援助下实施经济复兴计划，铁路建设被规划为重要项目并进入实施阶段，铁路整体的运输成绩也有很大的改善。在这种情况下，战争爆发成为韩国铁路的外在冲击。

朝鲜认为仅凭韩国的革命力量不可能颠覆韩国政府，于是果断地在1950年6月25日凌晨4点用达到10万人的兵力2军团进行了全面攻击。对此，韩国铁路召开了紧急局长会议，决定了铁路运营的战时动员。

即对全国五百多个车站及办事处下达紧急甲级警备，命令非值勤人员待命、召回出差人员，同时作为运输控制之策，除强力控制旅客外，禁止粮食以外的一切货物，对军事运输筹集最大限度的铁路运输力量。

不仅如此，陆运局内设有一室六部，即情报室、总务部、驾驶部、运输部、设施部、谋划部、采购部等的运输本部，各地铁路局设地方运输部，向国防部和中央厅联络事务所派遣情报联络员。而且从后方地区选出主力职员及车辆，安排在龙山地区，以响应军事运输。

尽管如此，由于朝鲜人民军的迅速侵略，韩国军队陷入毁灭状态，韩国政府决定移动至大田，并于27日凌晨1点对韩国铁路下达了“立即组建避难列车”的指令。韩国铁路为了尽可能增发更多的列车，无视闭塞区间内的列车数或车辆牵引数，即使在军事运输的情况下，也还是发出了26日30个，27日40个的避难列车。

由于当时紧急的战术状况，甚至在首尔市民下达避难命令的情况下，汉江铁桥被炸毁，韩国铁路运输本部在失去大量车辆和职员的情况下，不得不从水原撤退到大田。



像这样，韩国铁路在短短3天内失去了系统运营能力，因此28日在大田交通部长官以下的领导层聚集在一起，决定了铁路车辆及各种材料的确保对策、普通列车的运行中断、职员和家人的救助对策、运输本部和陆军本部的联络方式及任务等。因此，交通部在可以控制湖南线的战略据点大田，在位于前方的水源设立运输本部，在后方设作为立后勤基地的釜山铁路局，整顿了运输形势。

虽然韩国铁路暂时可以维持系统性的管理，但战况不仅没有得到改善，反而恶化了。突破汉江防御线后，虽然日本的美军第24师团紧急投入战斗，但水原、天安等接连沦陷，开始了7月中旬大田北侧的金刚防卫线战斗。

韩国政府认为这场战斗与国家存亡有关，召开紧急委员会，制定紧急对策，宣布戒严令、接连决定了依据铁路运输货物特别措施随意处理一般货物、召集14岁以上男性等，谋求转换为战时体制。

在这种情况下，美军正式开始参战。设立了以麦克阿瑟为总司令官的联合国军司令部，美军第8军司令部从东京转移到大邱，作战指挥权从韩国政府移交给了联合国军总司令官。因此，韩国军队被编入联合国部队的战争体制，并对大田地区进行了防御。

与此同时，韩国铁路以美军25师团和第一装甲部队为首，负责军事运输，特别是在军需品中担任确保最低3天以上的剩余物资的输送。随着朝鲜人民军的前卫部队渡河作战防卫线被突破，不得不从大田撤退，在此次撤退运输中，借鉴首尔撤退经验，以军队的撤退运输为首，按照伤兵、患者、重要器材、非战斗人员、主要物资的优先顺序进行，一般运输也按照计划进行。

结果，韩国铁路得以确保车辆和人员。之后的运营方针是将交通部设在大邱，联合国军和中央政府的联系紧密，与联合运输官合作，交通部的运输本部与联合国军的机构并行，设立在釜山。在这种运营方针下，直到进行总反击为止，战时运输体制得以实现。

运输本部迁至釜山后，洛东江防卫线不能再被推后，因此铁路运营权的调整有必要从作战执行效率性上尽快解决。随着美军方面深入参与韩国战争，命令第8军旗下的第8010铁路运输司令部编成了临时铁路运输司令部。



由此，在位于日本的美军占领军中，得到人员支援，编成了第8059铁路运输司令部，7月9日从佐世保往釜山移动，在主要地点设置RTO，在釜山后勤司令部运输部下负责美军的军事运输控制。但是，从铁路运输的现状来看，尽管要求强有力的补给运输，但在实施戒严令的同时，韩国军队随意征调列车等的铁路运营并不够系统。

对此，由第8军开始经由Muccio大使将铁路运营权申请移交给联合国军，从7月20日开始韩国铁路进入第8059运输司令部的指挥下。结果，韩国铁路接受运输司令部的指挥担任军事运输，关于一般运输，构建了从大邱地区的交通部长官那里得到命令，在釜山地区从运输本部长，即交通部次官那里得到命令的体系。

在洛东江防卫战斗中，由于朝鲜人民军第二军团在8月和9月对大邱北部进行了两次大攻击，所以进行了约1个半月的大规模军事运输。韩国铁路虽然失去了很多车辆和职员，但对于作为补给基地的釜山港出发的列车运输必须集中投入内部资源。

为此，将后方避难人员增员安排到适当的场所，谋求运输设施的有效利用。特别是，将铁路避难职员安排在因大量军需品处置而受困的港湾地区。在釜山港，为了应对总反击增加的军需品装卸，设立了码头装卸货物事务所。因为增加的工作，不仅延长了1个小时的工作时间，还废除了休息日，确立了无休息的工作状态。

此外，运输本部以车辆运用为中心为了现有设施更有效率的使用，加强了对驾驶事务所的列车运行、列车事务所的货物管理、车辆检查事务所的车辆管理等。由于铁路货物运输的专项行动，在紧急情况下可以任意处理货物，使得货车使用的效率提高，在主要的车站实行副站长制，在其职责下处理军事运输。

为了缓解车辆不足，在提高釜山工作厂维修能力的同时，在釜山铁路局运输科内设立货车调查班，打探前线货车动态和运输量，提高管辖区域内的调度能力。

结果，虽然约200辆机车被破坏、丢失等，遭受了巨大损失，但在9月份一个月内承担了30万吨以上的军事运输。运输量大的时候，釜山每天有2万吨，700辆物资运输列车运行60次等，留下了“惊人的记录”

从军需品的调配渠道来看，直到联合国军的总反击为止，根据远东军司令部的指令，沿着横滨、佐世保到釜山的运输路线，展开了每天300吨的海陆联合运输，达到了总量约86万吨的军需物资被运送到釜山。不仅如此，釜山港的中央码头每天不超过600吨的平均卸货量，达到了3000吨。



与此同时,考虑到总反击作战,开始了整顿运输形式。根据美国战争动员形式的整顿,编成了驻日后勤司令部,第8军司令部可以专心执行韩半岛的军事作战。与此同时,随着韩国军队的新设,美国本土及夏威夷的增援部队也接连抵达,联合国军在9月1日达到了179,930名。

与此同时,作为铁路运输的强化对策,8月26日作为第8059临时铁路运输司令部的要员,编成了第3铁路运输司令部(3rd Transportation Military Railway Service),其下分配了铁路运营大队或铁路工厂大队。

此后,考虑到铁路运输在总反击作战中所占的重要性,9月17日第三铁路运输司令部在釜山后勤司令部的后身第二兵站司令部下,成为了第八军的直属部队。东司令部设有通信、公务、车务、计划、警备、需品、运输等部门,统管拥有32000名员工的交通部。

第三铁路运输指挥部负责列车运行或设施整体维护保养,供应区域内不能供应的车辆、铁轨、支架、煤炭等。所需材料根据交通部的要求或东司令部的独立判断,从该司令部G4向上级机关第8军申请或作为民间救助援助(CRIK; Civil Relief in Korea)向联合国军司令部的保健福利部申请。

对韩国铁路的材料支援规模每月约达350万美元。像这样,韩国铁路的运营完全被美国的战争体制所收揽。

随着这种战时运输体制的强化,交通部本部作为临时性措施,组织了负责各自业务的陆上运输、公务设施、公转设施、海运、材料补给、财务调配等6个班,进行总反击时的军事运输和设施修复。其中,公务设施班组成了修复队,进行了隧道或桥梁等的修复工程。

朝鲜人民军9月攻势失败后,第三铁路运输司令部下达了准备北进的命令,避难职员全部被召集并待命。各列火车都装载了火器、弹药或修复材料。

到目前为止,我们观察了随着战争的爆发,虽然韩国铁路被战时动员起来,但由于战力差距,只能后退,最终美国被编入战争体制,统一运营,展开了对抗朝鲜人民军的防卫运输。

下一节课我们将讨论随着北进运输体制的恢复和攻占铁路的管理。





### 11-3 铁路系统的恢复和"新战争"带来的撤离

各位同学，大家好。上一节课我们了解了战争爆发和防卫运输的展开。本节课我们来看一下随着北进铁路系统的恢复和攻占铁路的管理，以及"新战争"带来的撤退。

联合国军在9月15日进行了仁川登陆作战，第8军进行了总反击，切断了朝鲜人民军第1军团的退路，同时接连夺回了攻占地区。为此，各地区实施了铁路设施的应急修复。

从韩国铁路的受害情况来看，虽然很多铁路设施已经老化，但再加上交战和B29的空中轰炸，运输力衰退的非常严重。

特别是车站、主要桥梁和隧道几乎被破坏，阻碍了铁路系统的恢复。战争前已经开始的煤炭运输路线的建设也在施工过程中受到了损失，韩国唯一电力化的区段丹阳、风纪之间的输电设施也化为废墟。

为了支援北上的联合国军，韩国铁路的第一次修复计划，决定着手京釜线的倭馆以北、中央线的永川以北的修复工程，在主要桥梁上设置了各自的修复队，从美军工兵队得到了支援，进行了工程。

此后，第二次修复计划，组织了线路修复队，按路线着手受损线路210公里、小规模桥梁和隧道修复工程。除此之外，各现场也开始了设施修复，短途列车也可以运行了。战争结束后，对剩下的区间也制定了5年铁路修复计划，进行完全修复。

如果关注作战执行上最受重视的京仁线和京釜线的应急工程的话，为了京仁地区的修复，用船只派遣了先遣修复队，与留守职员一起着手机车的修理和线路修复，19日开始了仁川和富平之间的运转。在水原地区，留守职员收集被遗弃的车辆，于25日整改了3辆机车、30辆货车，根据联合国军的指令开始了列车运行。

这样的修复工作几乎同时在京釜线的沿线进行，洛东江的倭馆大桥于10月5日以桥梁形式开通，3天后列车在首尔和釜山之间运行。避难铁路机关也开始回归，10月8日交通部本部和龙山地区的各机关回归，同月16日交通部组织制度的战时编制恢复到了战争之前。



此外, 朝鲜最大的首尔工作厂几乎完全被破坏, 因此将曾是归属财产的龙山工作厂和朝鲜车辆国有化, 分别编入了永登浦工作仓和仁川工作仓。为此, 第三铁路运输司令部也从大邱移动到龙山, 在交通部办公楼内设有司令部室, 配置了由30名干部组成的第25运输控制部(25th Transportation Traffic Regulating Group), 控制了收复地区的铁路运输。

此外, 11月14日实施了“旅客运输调整”和“小货物及货物运输调整”, 根据优先顺序售卖车票, 进行了货物处理也仅限于生活必需品等的委托。虽然韩国铁路在约4个月内恢复到了原来的铁路系统, 但是全体职员能够避难的职员不超过30%左右, 因此不得不确立在朝鲜占领下混乱的内部纪律。

从朝鲜的占领政策来看, 在交通省部长的指挥下, 数百名工作队进驻并接管了交通机关, 各铁路局更名为铁路管理局。在主要车站和事务所, 政治工作队被任命作为现场机关的负责人, 各单位相继组织成立了管理委员会。战争前被驱逐的“全评”系职员全面登场, 让大部分留守职员上班, 进行个别审查, 可以录用的人作为交通省职员被录用, 但没有录用的人动员成了作为铁路修复队的人力。

对此, 收复韩国铁路后采取了果断的行政措施。1950年10月15日, 设立了调查委员会和审查委员会, 认定有叛逆行为的情况, 根据情节轻重给予减薪、免职、停职等惩戒处分。当时被免职的人数达到了172人。

现在相反, 为了管理随着联合国军的北进而确保的朝鲜地区的占领铁路, 韩国铁路于10月11日制定了“对北方占领地区的交通行政措施计划”, 并派遣了交通部派遣队。派遣队担任破坏设施的修复和军事运输, 完全占领北韩后, 计划与韩国一样重组铁路局、海事局、工作厂(维修厂)。

为了运营攻占铁路, 要求了32750名职员, 但韩国铁路从战争前的33071名减少到9·28夺回后的23149名, 不仅减少了30%, 而且补给线增加, 人员明显不足。

因此, 通过本部及铁路局的业务简化、98处车站的简易化等, 分2次筹集派遣人员, 其规模包括元山、平壤、安州、平壤工厂、元山工厂、海州工厂在内, 也不超过2200人。

从攻占铁路的运营情况来看, 军事列车虽然可以部分运行, 但由于朝鲜方面有组织的后退, 留守职员不超过2785名。除此之外, 修复材料不足, 军政官的权限也不明确, 无法取得成果。1个多月的攻占铁路运营万万不是系统性的。



由于联合国军的北进, 预计北韩政权崩溃, 中共军决定参战, 开始对联合国军展开反攻, 因此战争成为了"新的战争"

因此, 联合国军的撤退不可避免, 新安州派遣队于11月30日开始撤退到清川江以南, 从12月2日开始, 在平壤派遣队也从事了联合国军的撤退运输。随着中共军进入平壤南下, 38度线以南宣布全境紧急戒严, 12月9日海州也撤出了派遣队, 14日京义线的临津江以北的铁路机关全部撤出。

中共军通过人海战术掌握了作战的主导权, 在38度线以南地区发动了新年攻势。因此, 规劝非战斗人员的避难, 韩国铁路再次在首尔进行大规模撤退运输。在12月30日的时候, 运送了84万名首尔市民避难。因为首尔的防御最终也变得困难, 所以1951年1月3日决定撤离首尔, 韩国铁路负责了包括战斗部队在内的其余市民及物资的避难运输。

从这一时期的运输业绩来看, 有3300辆客车驻扎的兵力, 32800辆货车的全部军用品, 各种车辆7180辆, 难民1267000人, 6300辆货车, 19万吨民间消费品避难运输等, 留下了"超乎常人的记录"这些避难运输是由于前次无计划的撤退, 导致的大量物资和市民落入人民军队手中的教训, 无法护送的物资遭到有组织的破坏。

韩国铁路的内部组织以及交通部本部与其他政府机关一起移动到釜山, 1月5日在天安设立了首尔铁路局临时本部。第三铁路运输司令部也撤到了大邱。这种系统性的后退不仅可以保存铁路车辆, 还可以保存可运输的材料, 从而在第三铁路运输司令部下可以系统地管理后方地区的运输。

对于中共军的人海战术, 联合国军为了使其"最大出血", 在37度线附近附近采取了"粉碎机式战术"。因此, 再次进军汉江南端, 在3月15日夺回首尔后, 进攻至临津江, 确保了战争前的领土。此后, 朝鲜人民军和中共军虽然展开了春季攻势, 但战线在38度线附近僵住。

因此, 以首尔铁路局管辖区内为中心, 迅速完成了战祸地区的复原工作。由美军工兵部队、第三铁路运输司令部、交通部三方进行现场调查后, 进行了业务分担并实施了修复工程。因此, 交通部于1951年2月在设施局长的指挥下, 代替现有的修复队, 设置了从事桥梁、板形、轨道、建筑、水道、电车队等大范围工程的新铁路设施修复队, 并进行了应急修复。

然后2月初, 水原以南的运输设施被紧急修复, 15日开通至水原。这样, 1日运输能力恢复到1000吨后, 18日运输班被派遣到作为前哨阵地的水原, 为首尔攻略战进行了补给。





夺回首尔后, 首尔铁路局临时本部前进到永登浦, 开通了京仁线。此外, 从3月-4月开始, 重新开始了首尔一带的铁路运输, 4月3日京釜线完全开通。

对此, 第724铁路运营大队负责京釜线的釜山、大田间和东海南部线, 第712铁路运营大队负责京釜线的大田以北和湖南线。此后, 随着38度线以南地区的列车恢复运行, 1951年1月不超过1063个的列车数量, 在6月达到了3397个。

到目前为止, 观察了韩国铁路根据攻占地区的收复, 紧急修复了战灾设施, 恢复了铁路运营系统, 进而向北韩地区派遣了交通部派遣队, 但由于中共军的参战, 只能后退, 战线再次北上至38度线附近, 铁路运输得到了恢复。

下一节课将探讨1951年7月开始联合国军和人民军及中共军之间的休战会谈后正式开始的战灾设施的修复过程。





## 11-4 战场的胶着化和计划运输的实施

各位同学，大家好。上一节课，我们了解了铁路系统的恢复和“新的战争”带来的撤退情况。这节课来看一下随着1951年7月开始联合国军和朝鲜军及中共军之间的休战会谈开始，正式开始的战场胶着化和计划运输的实施。

韩国铁路虽然遭受了46.9%的战祸率损失，但1950年的设施修复率只有大约不超过10%，从1951年开始正式开始了修复工程。

第三铁路运输司令部决定，首先以90天-120天为目标，以恢复后勤线为重点，交换京釜线的支架、铁轨，增加铁路车辆、恢复工作厂(维修厂)、扩充停车场等。因此，韩国铁路于5月1日制定了《交通部设施战祸受害重建计划案》，在主要地点设立了重建工程事务所，并于1951年9月13日在本部内成立了交通设施战祸调查委员会。

与此相同，铁路修复正式实施后，第三铁路运输司令部于1951年8月30日从第八军直属分配到了第二后勤司令部。由此，修复工程由第二后勤司令部决定，无需第八军工兵部批准。铁路材料及作业工具也经由第三铁路运输司令部G4直接向第二后勤司令部提出要求，因此韩国铁路可以容易地确保修复用的材料。

从实际的修复工程来看，第三铁路运输司令部公务科进行着技术监督。也就是说，由于日常维护整修是第714、724铁路运营大队的责任，因此接到指示，由交通部负责养路及建设人员，但设施修复是根据负责相关业务的公务科要求，美军工兵团和第2后勤司令部基地工兵队参加了工程。

其中，作为撤退作战的一环，被破坏的桥梁修复23处的情况，要求高水平的土木技术和技术装备的部门由美军工兵队负责，除此之外像上部桥梁构架(truss)、下部桥墩工程由交通部修复队负责。

铁路车辆的损失率很高，铁路车辆的增车应该尽快解决。当时可运用的车辆数量少，因此第764铁道工厂大队被安排在工作厂，以釜山工作厂为中心协力进行维修工作，另一方面利用驾驶事务所或将大型机车的维修委托给日本的铁路车辆公司，以提高铁路车辆的维修能力。



与此同时，包括35辆800马力、重量为155吨的S-W8型柴油机车在内，到1954年为止，从美国、日本等地引进了79辆机车、76辆客车、4060辆货车。特别是柴油机车性能，由1台蒸汽机车达到4台，大大缓解了运力不足。

另一方面，由于联合国军的战斗力强化和产业活动的恢复，运输需求开始明显增加。在货物运输中，军事运输剧增，这是因为为了要应对休战会谈破裂而计划增强战斗力。联合国军在1952年10月达到了约46万名。军事运输在1951年超过了货物总量的80%，在休战协定成立的1953年也占据了70%以上，对整个运输产生了很大的影响。

大规模军事运输形成了从入港地经过首尔到战斗地区的运输路线，货物运输成了从1949年到战争中的1951年增加2倍以上的主要因素。相反，民间消费品从战争爆发前的60%-70%减少到1951年的10%以下，包括进口商品在内还不到20%。民间消费品主要限于大米、杂粮、食盐、肥料、煤炭等。由于对民间消费品的铁路运输能力不足，事实上很多民间消费品都是靠汽车和沿海海运进行的。

这种趋势在客运中更为严重。旅客运输因列车压缩，从1949年的31亿700万人公里骤减到1951年的14亿9700万人公里，其中大部分仅限于军人和公务执行者的移动、难民运输，普通人的旅行受到非常限制。

但是从1951年后期开始，随着援助物资的筹措系统化，来自海外的救济物资增加，国内的产业设施也开始慢慢启动，铁路运输面临着新的运输需求的增加。

1952年，救援物资的G5从联合国军司令部G4独立出来，由韩国统一复兴团UNCURK发起救援援助，援助规模进一步扩大。现有的CRIK援助也从1951年的7444万美元增加到1952年的1亿5553万美元。像这样，随着援助物资的增加，韩国经济从1951年上半年开始增加消费品部门优先生产，同年下半年电力、煤炭、水泥等也重新开始了生产。

对于这种生产恢复趋势，铁路运输力已成为难题。例如，1952年8月发电站和主要工厂备受煤炭短缺，而煤矿却无法运输13万6千吨的无烟煤，甚至到了有人指出“煤炭增产的困难不在于生产过程，而在于运输过程”的程度。



此外，城市中CRIK援助等的民间消费品运输也经常滞后，导致发生粮食和燃料短缺的状况。这样，运输能力不足对一般民间消费品运输也产生了影响，因此，为了执行作战任务和恢复国民经济，有必要全面加强铁路系统。

对此，韩国铁路停止了随机应变性的车辆运用，恢复了现有的调度业务，谋求了车辆运用的效率化和列车的长大化。战争初期，虽然由于战况变化剧烈，运力分配也不得不由各地区的运输控制官进行，但进入1951年，后方地区趋于稳定，运输控制集权在第八军司令部下。

第八军区运输部要求货主方面至少提前24小时提出运输请求，经规定审核，和许可一起分配主要编号(main number)，将通知发往货主和第三铁路运输司令部。据此，第三铁路运输司令部通知货主所在地的野战运输控制所(FMCO;Field Movement Control Office)，在货物装车结束时，野战移动控制所收到货主发来的货运单和行李票后，实际货物运输由交通部进行。

相反，民用运输仅限于经由UNCACK和第三铁路运输司令部批准的货物进行运输。另外，在重新进攻的过程中，对于大邱第三铁路运输司令部到作战地的距离变长，1951年5月交通部营业科员驻大邱、大田、首尔，掌握制定运输计划所需的货车分布状态或使用车辆的各地方铁路局的出入报告等，每天向东司令部报告。

此后，随着东司令部迁至首尔龙山，从釜山交通部本部派遣交通部联络官到东司令部，从7月开始向本部报告了从全国各站收集的车辆运营状态信息。随着这种调度业务的恢复，需要掌握准确的客货车所在，1951年8月31日12点对全路线进行了目前车的运用状态调查。由此，在全国范围内可以推进调度业务了。

终于在1951年12月适用了军需品补给计划规定(an SOP for the programming of troop-support tonage)，对后勤支援部的运输要求代替当天分配货车的传统调度方式，制定了半个月的运输计划，由第八军G4和货主方面在每月1日和16日的5天前举行协商，提前分配运力。

最初仅适用于战斗区，但随后逐渐扩大，6个月后，整体货物的81%也划入了计划。伴随着铁路运输的规划化，交通部的陆运局在营业科负责调度上向UNCACK派联络员组织处理民用救灾物资，留下了"丰功伟绩"。



此后,1952年3月实施了货运单办理手续,对区域内的货物也发行货运单,另外,货车长向运输司令部报告了车辆运输报告书。结果,随着装载车辆逐渐增加,发送延迟车及下降延迟车从1951年到1952年逐渐减少,车辆运用得到了改善。也就是说,货物运输的集权控制带来了车辆运用的效率化。

但是,在运力分配上,民间消费品的运输受到极大限制,因此出现了工厂缺煤炭,城市缺米,农村缺肥的资源配置问题。

对此,1952年1月决定了粮食的军需品处理,6月以谋求肥料、粮食等重要物资的紧急运输为目的,在交通部本部设立了紧急物资运输委员会,与相关机关联系及合作,制定了运输计划,确保了民间消费品的运输力。为了这些措施,各地铁路局等也设立了"分会",采取了同样的措施。

另一方面,由于客运输力不足,以EUSAK特快列车为首的主要旅客列车也通过旅行证明进行了质量管制。此外,在列车运行中,由于运输力的不足,仍然无法运输团体旅客,但制定了返乡农民或退役军人的运输计划,在战时提供铁路运输力。像这样,以军事运输为中心的计划运输得到了进一步加强。

到目前为止,了解了随着战线的胶着化,虽然想应对正式开始的战祸设施的修复工程和剧增的运输货物,但未能确保充分的铁路运输能力。从这一点来看,韩国铁路通过加强从殖民化开始进行的集权调度业务,管制了全国的车辆运用,并制定了半个月的运输计划,提前分配了铁路运输力。

对此,当时美军的当事者甚至称交通部做出的是"功绩的结晶"。下一节课,我们将对从第8郡后方地区的业务分离后,根据设置KCOMZ,对重组后的区域内运输系统进行考察。



## 11-5 运输体系的重组和休战

各位同学，大家好。上一节课我们了解了战场胶着化和计划运输的实施。本节课我们将了解随着从第8军分离后方地区的业务，设置KCOMZ而重组的区域内运输系统。随着战线的胶着化，后勤、运输、俘虏收容等后勤业务和经济复兴的支援业务增加，要求联合国军进行机构调整。为此，1952年7月25日编成了KCOMZ (Korean Communications Zone)，负责管辖京畿道和江原道以外的后方地区，现有的第2后勤司令部隶属于其下，作为KBS (Korean Base Section) 负责后勤业务。

为此，需要调整运输体制，当月23日，远东军、第八军、KCOMZ、第二后勤司令部、第三铁路运输司令部聚集在一起，讨论了铁路运输司令部的所属情况。虽然第二后勤司令部希望维持现状，但第八军和KCOMZ重视在紧急情况下的铁路运输，提出在KCOMZ旗下设立铁路运输司令部，明确命令体系。

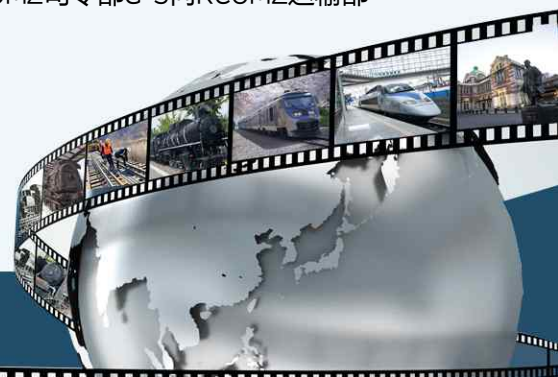
远东军表示，为了公平分配军事运输和今后会变得重要的UNCACK援助物资的运力，应该将供应方的铁路运输司令部与需求方的KBS分开更为合适。结果，第三铁路运输司令部于10月10日从KBS进入了KCOMZ旗下。当然，如果再次发生大规模攻防战，铁路控制权将还原给第八军运输军官，管辖军事运输。

就这样，第八军与KCOMZ之间签订了《关于作战地带运输控制责任的协定》，原则上由KCOMZ运输军官集中管制整个地区的运输，作战地带为了应对战况的剧变，第八军运输军官对KCOMZ运输军官负有责任，在作战、后勤支队之间和作战地带内进行运输控制。

配合这样的组织重组，在第三铁路运输司令部与第八军运输部运输控制科之间设置了直通的电传打字机，可以灵活地控制全国的铁路运输。

各地运输系统也进行了重组。将后勤地带(Communications Zone)分为南部地区的第一地区和中部地区的第二地区，在釜山和大邱分别设立地区运输事务所(ATO; Area Transportation Office)，负责地区内的运输控制或地区内的运输请求的上级报告等。

相反，作战地带 (Combat Zone) 分为第一、二、三地区，在议政府、春川、原州设立ATO，接受第八军运输部的监督。伴随着这种变化，韩国方面的运输请求方式也发生了改变，军事运输方面，韩国军队经由KMAG运输部向KCOMZ运输部提出运输请求，民间运输则通过KCOMZ司令部G-5向KCOMZ运输部运输控制科提交运输请求。



这些运输系统的重组使车辆运行变得更加高效。对于民间消费品的增加，韩国铁路在1952年8月编制列车时循环运用了中间车，但11月开始了小规模货物运输顺序变更处理，统一各车站货物处理存在的差异，防止列车运行延迟。同时，修订了以往各车站所在货车报告格式，在加快货物装货的同时，对各车站所在货车进行分类，准确调查报告现车。

根据这些措施，货车使用情况出现了改善。即1952年第二季度，由于8月份发生的水灾，整体运输量没有增加，但从第三季度开始，不仅进港物资运输增加，而且运货车运用的效率也提高了。

然而，如果这些运输系统在从外部采购材料时出现问题的话，也只能重新实施运输限制。日本发生煤矿罢工，煤炭采购急剧减少，运力不可避免地减退。因此，KCOMZ运输部压缩了除军用列车以外的很多列车的运行，特别是不顾铁路运输司令部的反对，除了煤炭运输外，即使是铁路用品的材料运输也被禁止了。

由于民间消费用品运力不足，1953年1月由韩国铁路陆运局营业科调车负责人主持，对民间消费用品的调车业务、民间消费用品及铁路用品的装载等也进行了管制。这些经验使得运输的规划性得到了进一步提高。1953年3月20日，把之前每两周制定的调度计划修改为了以月为单位，要求最大顾客KBS以此为依据提交运输计划。

另外，对于使用很多车辆的釜山补给处和港湾业务队，给到了以24小时为单位进行铁路状况报告的指示。而且应韩国方面要求，民间消费用品的运输决定权归还韩方，韩国铁路于1953年5月1日制定了货物运输临时措施纲要，每月制定2期运输计划，独立运输民间消费用品，进入了铁路运营复原过程。

随着停战后的展望具体化，曾是休战会谈最大难关的俘虏送还问题得到了一定程度的解决，休战会谈迅速进行。终于在会谈开始2年后的1953年7月27日上午10点签订了停战协定。

像这样，虽然通过停战协定的签订，韩半岛恢复了“和平”，但在韩半岛军事局势稳定之前，交通设施暂时被置于联合国军司令官下。因此，韩国铁路受第三铁路运输司令部的命令，面临铁路设施的复兴。

在这里，有必要关注停战后作为大韩援助基本的塔斯卡 (tasca) 报告书。塔斯卡使节团作为美国总统特别代表于1953年4月来到韩国，经过2个月的实地调查后，于6月15日提交了名为“强化韩国经济 (Strengthening the Korean Economy)”的塔斯卡报告书。



根据该报告书，交通部门根据韩国政府的5年计划，对仅限于铁路，制定了更大的投资，试图解决曾是"经济复兴最重要阻碍因素"的铁路运输力不足问题。

即，第一，购买35辆机车、150辆客车、2640辆货车进行增车。第二，作为现有设施的修复,将实施更换支架及铁轨、维修工作厂、机车库、车站等。第三，决定新路线的建设仅限于对宁越线、灵岩线、闻庆线这"三大产业线"进行施工。

这些铁路投资案作为实现经济复兴计划的基础计划被提上议程并优先处理。从实施方案来看，与1953年引进投资材料UNKRA援助的不超过410万美元相比，在1954年作为FOA援助的2526万美元得到了美国政府的批准,其中投资材料达到了1915万美元。

特别是把缓解民间消费用品运输的困难作为铁路投资的重点，投资额约60%用于56辆客车、1540辆货车和零件。并且，投资额的15%被批为三大产业线的铺设费用，于1953年5月15日新设立了铁路建设局，在其监督下，接受Utha Construction Company的技术支援和韩国军队工兵团的帮助，进行了建设工程。剩下的投资金额将投入到现有设施的修复中。

在这种情况下，随着韩半岛军事局势的稳定，决定解散KCOMZ及铁路运输司令部，1955年4月27日交通部与KCOMZ之间签订了《联合国军合同军事运输合同》。据此，铁路运营权于1955年6月1日返还给了韩国政府，运输计划的实施和经营资源的筹措等运营全部由交通部负责，成为了铁路运营平时复原的契机。

伴随着经营权的归还，铁路迅速地恢复到常态化。1955年10月，通过修改列车时刻，货物列车摒弃了以往不定期临时列车的货物运输方针，在修改为定期列车的同时，尽量避开直通改编为区间列车，使列车运行具有规则性。

在运力分配上，重视旅客运输，增发以城市为中心的通勤、走读列车或普通旅客列车，以满足普通旅客的期待。在货物处理方面也大幅废除了对运输对象的质量管制，旨在提供符合民间需求的运输服务。

到目前为止，我们观察了韩国铁路在战时的情况下，为了守护自由民主主义的国家体制和国民经济，被编入美国战时体制的一部分，并进行了战时动员。



整理与此相关的内容的话，可以说韩国战争的爆发赋予了随着新国家的成立而一起开始的铁路运营自立化的逆向性。即，韩国铁路在陆运局下设立了处理军事运输的运输本部，全面增加了运输限制，迅速转换为战时动员体制。

但是战争初期，韩国军队的败退太快，韩国铁路失去了很多组织内部的经营资源，无法进行运输系统的集权管理。最终，铁路运营仅限于韩半岛东南部，运力发挥对国家存亡产生影响，铁路运营权最终只能移交给联合国军。因此，铁路运营从作战执行的观点出发，是统一的，但这同时意味着韩国人停止了自立运营。

后勤运输直接关系到洛东江防御战的胜败，因此第三铁路运输司令部从日本开始部署转换，通过其下属部队，不仅控制了韩国铁路运输，还实施了日常运营和设施维修。结果，包括煤炭在内的材料供应被处理为经济援助，韩国铁路在经营资源筹措和运力分配两方面完全被统合进了美国的战争动员体制。

在这种情况下，韩国铁路重点安排从后方撤出的职员和车辆，推进以车辆运营为中心的运输效率化，进行了军事运输。

终于实施了总反击，夺回了被占领的铁路网，以各系统组织的各种“班”组织，谋求恢复夺回地区的运输系统。此外，为了运营北韩地区的占领铁路，交通部派遣队作为过渡的运营组织被派遣，拉拢了北韩交通省职员，恢复了部分列车运行。

但是，由于中共军的介入，韩国铁路不得不再次后退。但是这次进行了系统性的撤退，内部资源可以保存，因此随着联合国军方面的反击，迅速恢复了韩国战争爆发前的运输网。而且休战会谈开始后，后方地带稳定，具备了实现正常铁路运营的可能性。

因此，铁路运输司令部隶属于后勤司令部，结果铁路运营所需的各种材料也相对的变得容易确保。其中，随着修复工程的决定，从美军工兵队和通信附属队得到了支援，破坏设施的修复也正式开始。但是工程的进行在时间上进展缓慢，暂时无法避免线路容量不足，为了达成庞大的军事运输，只能通过长大化列车编制来应对。

为此，需要尽可能多的车辆，因此，在提高车辆维修能力的同时，摒弃随机应变性的车辆运用，恢复集权调度业务，启动运输力的预分配方式。随着这种维护保养功能的恢复，通过计划运输的实施，能够承担起大规模的军事运输。



这样的业绩只有美军部队的存在和材料筹措才能实现, 因此虽然不能过度地单方面归功于韩国铁路的战时动员, 但可以说停战后的铁路系统恢复的契机就是在这种战时动员中实现的。后方地区在作战执行上从前方地区分离出来后, 韩国铁路在两个地区通过不同的运输方式, 可以对各地区进行运输控制, 进一步提高了车辆运用的效率。但与运输需求的增加相比, 铁路人员明显不足, 煤炭供应量减少, 不得不减少列车运行次数。

以此为契机, 运输控制更加精细, 运输计划的编制从以15天为标准加强到以月为标准。不受美军铁路部队的管制, 部分韩国铁路独立分配运力, 可以看到铁路运营开始从战时动员恢复到平时体制的改变。

此后, 停战协定签订后, 铁路复兴计划开始实施。特别是, 在军事作战的执行中, 认可了铁路作为后勤的重要性, 制定并实施了比韩国政府现有计划扩大形式的铁路复兴计划, 这一点非常重要。

而且, 随着军事局势的稳定, 铁路运营权返还给韩国政府, 铁路运营的平时复原得以完成。韩国铁路作为对抗社会主义的韩国经济的物质基础, 相当于复兴运输。

如上所述, 尽管战时下的铁路设施遭到近一半破坏, 但迅速地应急恢复后, 通过车辆运营效率化和列车长大化, 实现了运输效率化, 经过战时运输体制的重组, 停战后转换为平时体制, 铁路运营权返还给韩国政府, 战时有效地系统运营经验在停战后的交通部铁路运营上得以继承。

在下节课上, 我们将详细了解停战体制成立后展开的韩国铁路的设施修复和经营情况。





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# 퀴즈



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University



## 퀴즈

### 01 한국전쟁이 발발한 직후 한국철도의 운영에 관한 설명 중 틀린 것은?

5분

- ① 한국정부는 피난열차편성을 명령하였다.
- ② 체계적인 철도운영이 이루어졌다.
- ③ 교통부는 수원에 수송본부를 두었다.
- ④ 일반화물의 임의처리가 결정되었다.

**정답** ②

**해설** 긴박한 전술적 상황으로 인해 서울시민의 피난 명령마저 내려지지 않은 상황에서 한강철교의 폭파가 이루어져 한국철도의 수송본부는 많은 수의 차량과 직원을 잃은 채 수원에서 대전으로 퇴각하였습니다.

### 02 미 8군으로부터 Muccio 대사를 경유해 한국철도에 관해 UN군에게 이양된 것은 무엇인가?

10분

**정답** 철도운영권

**해설** 1950년 7월 20일부터 한국철도는 제8059 수송사령부의 지휘하에 들어가, 수송사령부로부터 지휘를 받아 군사수송에 임하였습니다. 다만, 일반수송에 관해서는 대구지구의 교통부 장관으로부터, 부산지구에서는 수송본부장으로부터 명령을 받게 되었습니다.





### 03 낙동강방위전투에서 전개된 철도수송에 관한 설명으로 맞는 것은?

5분

- ① 평시와 같은 근무태세를 유지하여 군사수송에 대처하였다.
- ② 마산항에는 군수품 하역을 위한 부두하역사무소를 설치하였다.
- ③ 부산공작창의 수선기능을 상실하여 미철도부대에 의한 수선이 이루어졌다.
- ④ 피난 직원을 적소에 증원 배치하여 수송시설의 효율적 이용을 꾀하였다.

**정답** ④

**해설** 부산항에서는, 총반격에 대비해 증가하는 군수품의 하역을 위해, 부두하역사무소가 설치되었습니다. 증가하는 업무 때문에, 근무시간을 1시간 연장함은 물론, 휴일을 폐지하여 무휴근무태세를 확립하였습니다. 차량 부족을 완화하기 위해, 부산공작창의 수선 능력을 높이는 것과 동시에, 부산 철도국 운수와 내에 화차조사반을 설치해, 전선에서의 화차의 동태와 수송량을 타진함으로써, 관할지구 내의 배차 능력을 높였습니다.

### 04 철도수송의 강화책으로 8월 26일에 제8059 임시철도수송사령부의 요원으로 편성되어 그 예하에 철도 운용대대나 철도공장대대를 운용하였고, 한국철도에 대해서도 명령을 내린 UN군 부대는 무엇인가?

10분

**정답** 제3철도수송사령부 (3rd Transportation Military Railway Service)

**해설** 총반격작전에서 차지하는 철도수송의 중요성을 고려하여 1950년 9월 17일에 제3 철도수송사령부는 부산병참사령부의 후신인 제2 병참사령부의 예하에서 제8군의 직속부대가 되었습니다. 동 사령부는 통신, 공무, 차무, 계획·경비, 수품, 운수 등의 부서를 두고 직원 수 32,000명의 교통부를 통제했습니다.





## 05 전선이 교착화되자 한국철도에서 이루어진 대응조치로 다음 중 틀린 것은?

5분

- ① 한국은 주요 지점에 복구공사사무소를 설치하고 1951년 9월 본부 내에 교통시설전 재조사위원회를 발족시켰다.
- ② 한국철도는 800마력, 중량 155톤인 S-W8형 디젤기관차 35량을 포함해서, 미국, 일본 등에서 대규모 철도차량이 도입되었다.
- ③ 휴전회담이 결렬될 것에 대비하여 UN군의 전력 강화를 위한 군사수송이 급증하였다.
- ④ 철도수송력은 1951년부터 본격화되고 있던 생산 회복세에 충분히 대응할 수 있었다.

**정답** ④

**해설** 원조 물자가 증가함에 따라, 1951년도 전반부터 소비재 부문이 먼저 생산증가로 돌아서고, 동년 후반에는 전력, 석탄, 시멘트 등도 다시 생산되기 시작하자, 석탄수송이 제대로 되지 않는 등 철도수송력의 부족은 일찍부터 부족하여 문제가 되고 있었습니다.





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# 보고서



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University



## 보고서

- 다음의 주제를 확인하여 본인의 생각이나 의견 등을 작성하시면 됩니다.
- MS워드문서로 작성하여 제출하시면 됩니다.(글자크기 11pt, A4 3장 이상)

## 주제

한국전쟁이 '새로운 전쟁'으로 전환됨에 따라, 한국철도가 새롭게 직면하게 된 상황은 어떠한 것이지 서술해 보십시오. (120분)

## 참고

UN군의 북진으로 확보되는 북한철도를 관리하기 위해, 한국철도는 교통부 파견대를 보내어, 파괴시설의 복구와 더불어 군사수송을 담당하도록 하였습니다. 북한지역을 완전히 수복한 다음에는 남한과 동일하게 철도국, 해사국, 공작창으로 재편할 예정이었습니다만, 중공군의 참전으로 전쟁은 '새로운 전쟁'이 되자, UN군의 철수가 불가피해지고 평양에서도 교통부파견대가 UN군의 철수수송에 종사하였습니다. 중공군이 평양에 입성하고 남하하면서, 경의선의 임진강 이북의 철도기관이 모두 철수할 수밖에 없었습니다. 중공군이 작전의 주도권을 잡으면서, 38도선 이남 지역에서 신년 공세를 감행하자, 한국철도는 다시 서울에서 대규모 후퇴 수송에 임하게 되었습니다. 이로써, 대한민국 교통부에 의한 한반도철도 통일 운영은 좌절된 것입니다.





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# 자료



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University



## 자료

### 도서

- 戰時經濟と鐵道運營 : 「植民地」朝鮮から「分斷」韓國への歴史的經路を探る, 林采成, 東京大學出版會, 2005
- 新 한국철도사 총론, 한국철도문화재단편, 국토교통부·한국철도공사·한국철도시설공단·한국철도협회, 2019

### 영상

- 민족의 애환이 서린 철도 115년의 이야기 / YTN 사이언스

[https://www.youtube.com/watch?v=7qlbcL4ORnA&ab\\_channel=YTN%EC%82%A4%EC%9D%B4%EC%96%B8%EC%8A%A4](https://www.youtube.com/watch?v=7qlbcL4ORnA&ab_channel=YTN%EC%82%A4%EC%9D%B4%EC%96%B8%EC%8A%A4)

- 철도박사가 들려주는 한국철도 10대 사건 - (3) 한국전쟁/ 한국철도TV

[https://www.youtube.com/watch?v=QMNHks-9bpg&ab\\_channel=%ED%95%9C%EA%B5%AD%EC%B2%A0%EB%8F%84TV](https://www.youtube.com/watch?v=QMNHks-9bpg&ab_channel=%ED%95%9C%EA%B5%AD%EC%B2%A0%EB%8F%84TV)

- KBS특별기획 한국전쟁 제3편 폭풍 (2010년 6월 19일 방송) / KBS 다큐

[https://www.youtube.com/watch?v=MmsB7vMcjzk&ab\\_channel=KBS%EB%8B%A4%ED%81%90](https://www.youtube.com/watch?v=MmsB7vMcjzk&ab_channel=KBS%EB%8B%A4%ED%81%90)

- KBS특별기획 한국전쟁 제4편 복진 (2010년 6월 20일 방송) / KBS 다큐

[https://www.youtube.com/watch?v=6tVlmy9mj8o&ab\\_channel=KBS%EB%8B%A4%ED%81%90](https://www.youtube.com/watch?v=6tVlmy9mj8o&ab_channel=KBS%EB%8B%A4%ED%81%90)





- KBS특별기획 한국전쟁 제5편 후퇴 (2010년 6월 22일 방송) / KBS 다큐

[https://www.youtube.com/watch?v=lqBaqV8uncA&list=PL7bYSDZTm0IXCWxrtMuk1cenhlEKCJZ-r&index=5&ab\\_channel=KBS%EB%8B%A4%ED%81%90](https://www.youtube.com/watch?v=lqBaqV8uncA&list=PL7bYSDZTm0IXCWxrtMuk1cenhlEKCJZ-r&index=5&ab_channel=KBS%EB%8B%A4%ED%81%90)

- KBS특별기획 한국전쟁 제7편 전쟁의 그늘 (2010년 6월 24일 방송) / KBS 다큐

[https://www.youtube.com/watch?v=CgoVJbL29PE&list=PL7bYSDZTm0IXCWxrtMuk1cenhlEKCJZ-r&index=7&ab\\_channel=KBS%EB%8B%A4%ED%81%90](https://www.youtube.com/watch?v=CgoVJbL29PE&list=PL7bYSDZTm0IXCWxrtMuk1cenhlEKCJZ-r&index=7&ab_channel=KBS%EB%8B%A4%ED%81%90)

