



수원학
구술총서

2

수원 철도 기관사

水原鐵道機關士

수원 철도 기관사

水原鐵道機關士

수원학구술총서 2



수원 철도 기관사

水原 鐵道機關士

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

목차

1부	수려선·수인선의 운행과 폐선	009
수원 철도기관사와 협궐열차의 동궐	일제시기 수려선과 수인선의 부설	009
	1950~1960년대 수려선과 수인선의 운행	018
	1970년대 수려선과 수인선의 운행	031
	수려선과 수인선의 마지막 모습	040
	수원 철도기관사의 노동세계	055
	철도기관사가 되는 길	055
	철도기관사의 노동형태와 노동통제	072
	철도기관사의 노동관계와 노동문화	083
	철도사고의 발생과 처리	089
	철도노조 수원기관차분회의 활동	093
2부	20년간 수원 철도기관사 노조를 이끈 김지형	107
수원 철도기관사의 생애	어린 시절과 한국전쟁 경험	107
	교통고등학교에 입학하다	112
	첫 근무지는 서울공작창	114
	철도를 떠났다가 다시 돌아오다	116
	수려선과 수인선을 운행하다	118
	기관사가 철도사고에 임하는 자세	126
	강산이 두 번 바뀌는 동안 노조위원장으로서 한 일	128
	증기기관차에서 대통령 특별열차까지 운전한 박병근	137
	용인 지장실 마을의 가난한 소년	137
	수원기관차사무소 기관조사가 되다	140
	기관사가 되어 협궐열차를 운전하다	145
	전철 1호선 전동차와 대통령 특별동차를 몰다	149
	수원기관차사무소 계장으로 오다	154
	수인선 마지막 열차 기관사 박수광	159
	교사가 되고 싶었던 청년과 철도의 인연	159
	낮선 수원, 낮선 협궐	161
	협궐열차를 탄 기관사와 주민	164
	협궐열차가 멈춘 날 : 1972년 3월 31일과 1995년 12월 31일	176

3부	김지형 “노동조합 없으면 기관사들은 불쌍해.”	184	박수광 “그 당시에 철도에서는 기관사가 꽃이라.”	332
수원 철도기관사, 일과 삶을 이야기 하다	가족관계와 어린 시절	185	철도역에서 뛰놀던 어린 시절	333
	교통고등학교 입학	188	철도학교 전수부에 지원하다	336
	교통고등학교 생활	194	철도학교 전수부 교육과 실습	342
	교통고등학교 졸업생의 위상	199	수원기관차사무소 발령과 자취생활	347
	서울공작창 배치와 업무 익히기	200	본무조사와 보조조사의 업무	351
	군 입대와 진로 전환	213	일제강점기부터 일했던 노장 기관사들	355
	다시 철도청으로	218	수려선·수인선 노선의 특징	357
	수원기관차사무소 소속 기관사가 되다	225	수원역 구조와 열차 운행	360
	수려선·수인선 운행과 폐선 과정	233	1972년 수려선 폐선과 시설물 철거	364
	열차 안전과 사고	246	3년 만에 기관조사에서 기관사로	370
	수원역 기관사들의 처우 개선을 위하여	249	기관사 근무방식	371
	철도노조와 정치	260	열차 편성과 운행	376
			철도사고의 여러 케이스와 후처리	380
	박병근 “기관사, 다시 하래도 기꺼이 하고 싶은 일이야.”	276	기관사와 기관조사의 배치	385
	어린 시절과 군대 생활	277	기관사와 기관조사의 유대감과 위계질서	387
	철도청 공채로 입사하다	281	기관사들의 친목 모임	392
	기관조사의 업무	282	수인선 폐선 과정과 1995년 12월 31일 마지막 운행	395
	기관조사 월급과 생활	289	단합이 잘 되고 강력했던 기관사 노조	403
	열차 운행할 때 해야 할 일	291	기관사들이 스트레스를 풀었던 세류동 술집거리	410
	수려선과 수인선 운행	300	월급날 풍경	413
	철도 사고와 후처리	302	결혼	416
	수원역 조직	305	베테랑 기관사의 회고	419
	기관사들끼리의 친목	308		
	기관차 기관사에서 전동차 기관사로	310		
	1호선 전동차를 운행하다	312		
	대통령 전용열차 기관사에 지원하다	315		
	대통령 전용열차를 운행하다	318		
	대통령 전용열차를 그만두게 된 사연	321		
	계장이 되어 수원기관차사무소로 오다	323		
	기관사 노조	326		
	기관사, 다시 하래도 기꺼이 하고 싶은 일	329		

1

수원 철도기관사와 협궐열차의 동궐

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

수려선·수인선의
궐행과 궐선

수원 철도기관사의
노동세계

수려선·수인선의 운행과 폐선

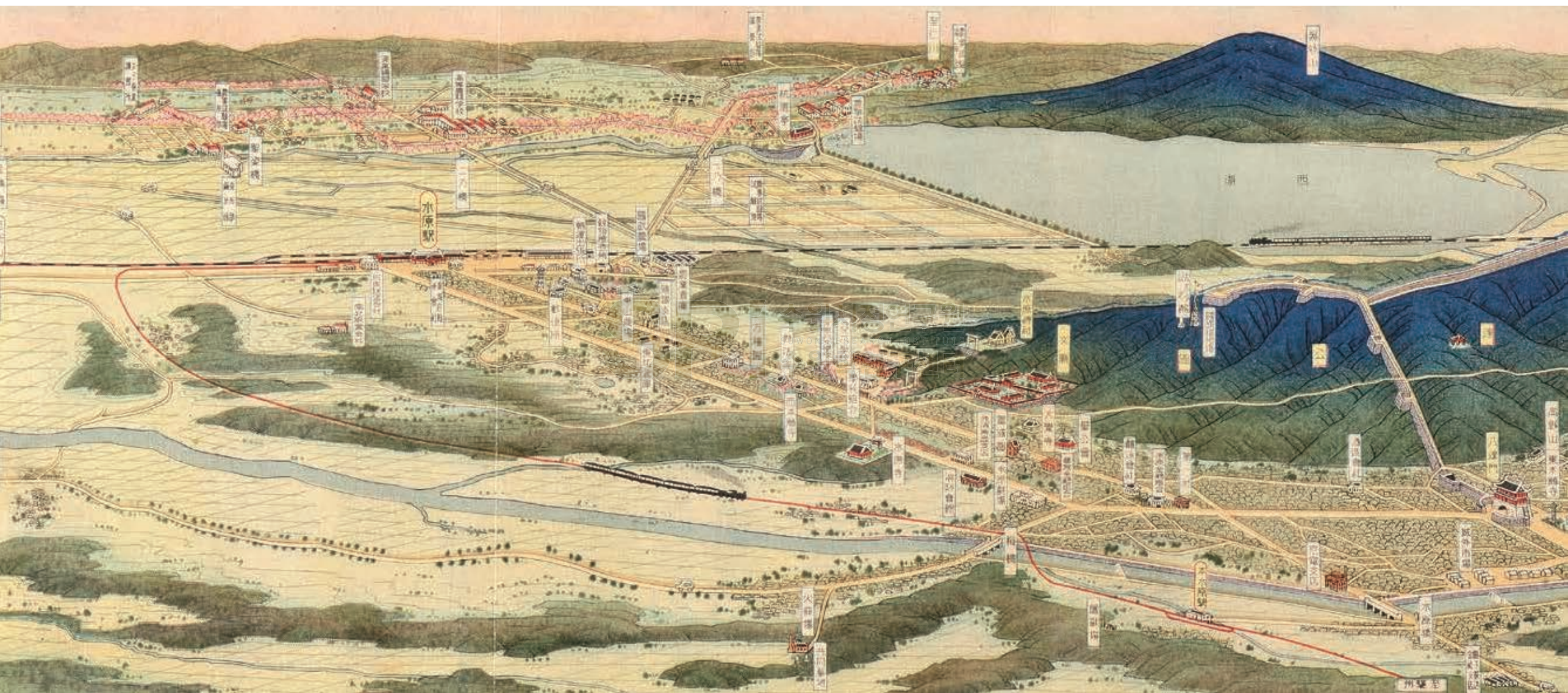


SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

일제시기 수려선과 수인선의 부설

경성과 부산을 잇는 경부철도가 수원을 관통하면서 정거장인 수원역이 1905년 건설되었는데 이때 수원역은 경성철도국에 소속된 4등급 역이었다. 이후 1931년 12월에 조선경동철도주식회사(朝鮮京東鐵道株式會社)가 수원과 여주 사이를 오가는 민간철도인 수려선(水驪線, 73.4km)을 개통하고, 이어 1937년 수원과 인천을 연결하는 수인선(水仁線, 54km)을 개통함으로써 수원역은 수려선과 수인선의 시종착역이 되었다.

경동철도는 수원에 본사를 두고 경기도 내륙지방 철도운수업과 자동차운수업, 선박운수업, 창고업 등의 운수영업을 하던 회사로, 1920년 3월 1일 수원에서 여주까지 협궤 중기철도선의 부설을 허가받았다. 그러나 수려선은 경제적 어려움으로 바로 부설되지 못하고 10년을 기다리다가 1930년 2월 5일 기공식을 갖고 8개월 만인 1930년 11월 30일에 겨우 개통식을 거행



「관광의 고도 수원」에 그려진 수인선과 수려선 그리고 협계열차(1936년, 수원박물관 제공)



수려선과 수인선을 부설한 조선경동철도주식회사 본사(1943년)



수려선 본수원역(1943년)

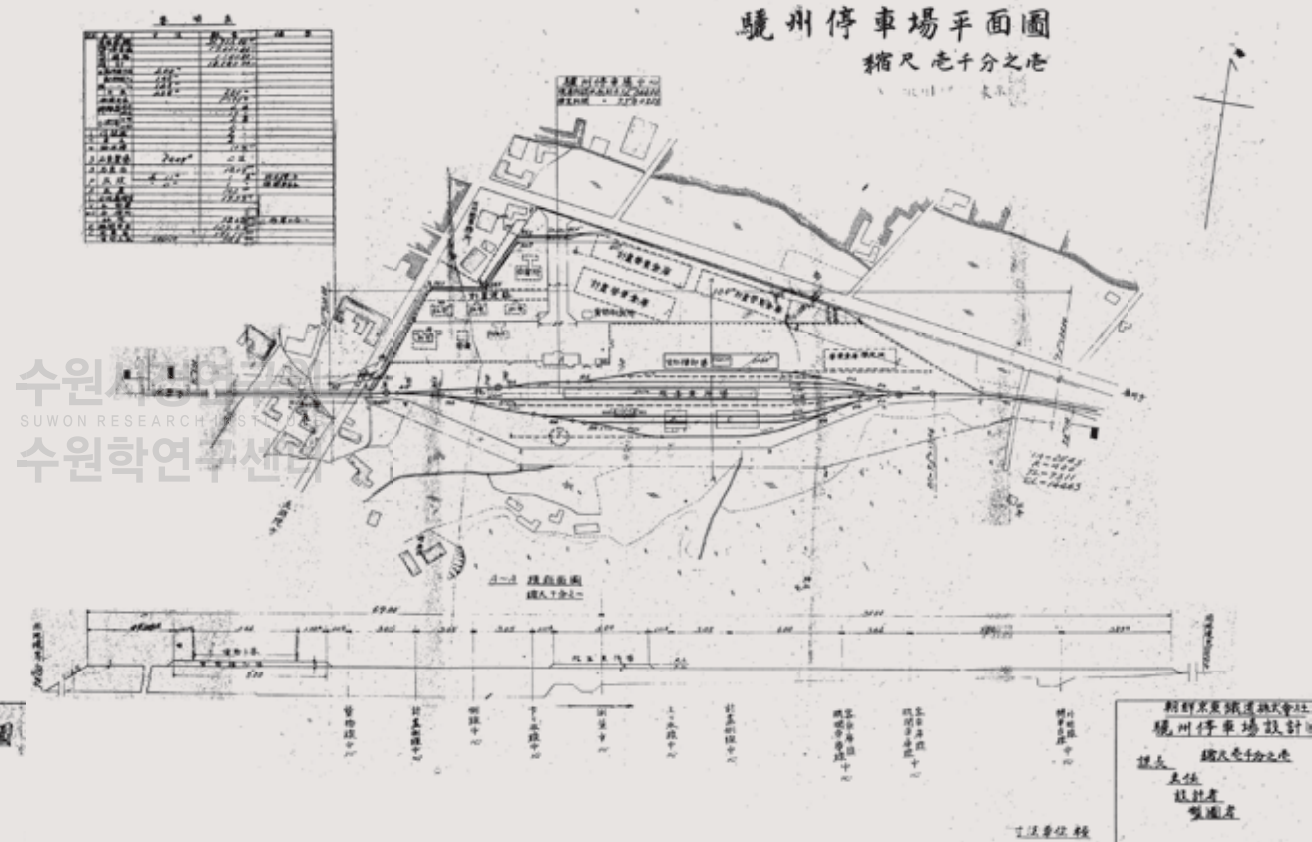
할 수 있었다. 이에 1930년 12월 1일부터 개통된 수원-이천 구간(53.1km)이 개통되어 운행에 들어갔다. 그리고 이듬해인 1931년 12월 1일 이천-여주 구간(20.3km)이 개통됨으로써 수려선 전체가 연결되었다. 개통 당시 수려선 73.4km 구간에서 열차는 하루에 수원발 5편, 여주발 4편이 운행되다가 1938년부터 각각 4편씩 운행하였는데 수원에서 여주까지 4시간 40분이 소요되었다.¹⁾ 정식 정거장은 수원역과 용인역 및 여주역 등 3개 역이었고, 간이역은 덕곡·삼가·마평·표교·무촌·죽당·신대 등 7개 역이었다.

수원 - 본수원 - 원천 - 덕곡 - 신길 - 어정 - 삼가 - 용인 - 마평 - 양지 - 제일 - 오천 - 표교 - 유산 - 이천 - 무촌 - 죽당 - 매류 - (광대리) - 신대(연라리) - 여주

수원과 인천을 잇는 수인선이 경동철도주식회사가 1935년 9월 23일 인천-수원 간 협궤선 부설허가권을 얻어 공사에 착수한 지 2년 만인 1937년 8월 6일 개통하였다. 이처럼 수인선과 수려선이 수원역을 통해 연결됨으로써 수원은 경기 내륙과 인천 해안을 잇는 중심지 역할을 하게 되었다. 개통 당시 수인선에는 17개 역이 설치되었고, 이중 오목·야목·빈정·성두·신길·논현·문학 7개 역이 임시 정류장이었다.

수원 - 고색 - 오목 - 어천 - 야목 - 빈정 - 일리 - 성두 - 원곡 - 신길 - 군자 - 소래 - 논현 - 남동 - 문학 - 송도 - 인천항

수인선과 수려선은 일제 수탈의 상징이었다. 일제는 열차를 이용해 여주·이천 일대의 곡창지대에서 생산되는 최고 품질의 쌀을 인천항을 통해 일본



으로 가져갔다. 또한 소래와 남동쪽에서 생산되는 소금과 해산물도 수인선에 실려 인천항에 닿았다. 반면에 인천 공업지역에서 생산되고 항구에 집산된 각종 생필품들이 열차를 타고 경기 내륙지방까지 퍼져 나가게 되었다.

그러나 1937년 중일전쟁이 시작되던 때에 완성된 수인선이었던 탓에 수려선과 마찬가지로 점점 영업수익이 떨어지게 되었다. 경동철도주식회사는 1942년에 수려선을 수인선과 함께 조선철도(朝鮮鐵道)주식회사에 양도되어 두 선을 합쳐 경동선(京東線)이라 하였다. 일제시기 조선철도주식회사는 조선총독부의 철도 정책을 담당하는 조선 최대의 사철 회사였다. 1942년 조선철도주식회사에 흡수된 수려선과 수인선은 해방 후인 1946년 5월 국철로 통합되어 교통부 철도국에서 관리하는 노선이 되었다.

1950~1960년대 수려선과 수인선의 운행

한국전쟁 발발로 운행이 멈추었던 철도는 파괴된 시설이 복구되면서 1950년 11월에 90% 노선이 운행을 재개하는데, 수려선과 수인선도 운행을 개시하였다. 그러나 전선(戰線)의 상황에 따라 철도 운행은 중단과 재개를 반복하였는데, 1951년 10월 11일에 수려선과 수인선의 운행이 재개되었고,²⁾ 1952년 4월 21일에도 재개되어 1일 1회 왕복 운행하였다.³⁾

1950년대 수려선과 수인선은 여러 가지 이유로 운휴(運休)가 이루어졌다. 우선 1954~1955년에는 기관차 연료인 석탄이 부족하여 운행이 자주 중단되었다. 즉 경제상태가 좋지 않았기 때문에 한국전쟁 이후 철도기관차용 석탄은 유엔군 군사수송 관계로 유엔군 측에서 전적으로 보급해 왔는데, 유엔군이 철수하면서 석탄 공급이 원활하지 못하였다. 1955년에는 미국에서



수원역 석탄 스테이션(1953년, Don's Depot Railroad photos 제공)



운행을 마친 후 차고에 들어온 기관차(1953년, Don's Depot Railroad photos 제공)



파괴된 수원역사

경부선

회차대

협궤노선(수려선·수인선)

경부선과 수려선·수인선이 운행되던 1950년대 수원역(수원박물관 제공)
폭격으로 파괴된 수원역과 함께 수려선과 수인선 라인에 회차대 등이 보인다.

구입한 석탄이 풍랑으로 입하가 순조롭지 않게 되자 석탄이 한동안 공급되지 못하였으며, 어렵게 확보한 석탄을 수송하는 과정에서 도난을 당하기도 하여 운행에 막대한 지장이 초래되기도 하였다.⁴⁾

석탄 부족으로 운행이 멈춘 것은 일시적인 것이었지만, 정기적으로 수려선과 수인선 운행을 중단시킨 것은 해마다 반복되는 폭우와 폭설이었다. 자연재해로 선로 유실, 축대 붕괴, 선로 침수, 토사 매몰, 노반 유실 등이 발생하여 열차 운행에 큰 지장을 초래하였고 파괴된 철도시설물이 복구될 때까지 운행은 중단되곤 하였다.

1950년대 수려선과 수인선은 객차·화차의 부족으로 운행에 어려움을 겪었다. 교통부는 1955년 미국 원조자금으로 화물 운송에 필요한 협궤 화차 100량을 도입하여 수려선과 수인선에 투입하였다.⁵⁾ 그러나 객차의 부족은 쉽게 해결되지 않았는데, 수려선의 경우 대부분의 열차가 화차를 대응하는 실정이었고 객차는 1량뿐이었다. 이 객차는 유리 창문이 없어 터널을 통과할 때에는 연기 때문에 승객들이 거의 질식할 정도였는데, 당시 수인선과 수려선 객차는 유리 창문이 전부 파괴되어 승객들의 고통이 심하였다.⁶⁾ 또한 수인선은 지붕 없는 화차를 여객열차로 이용하기도 하여 비가 오는 날에는 고스란히 비를 맞아야 했다.⁷⁾

수려선과 수인선은 화물보다 여객 수요가 더 커졌는데, 여객열차 편수를 늘릴 수 없었기 때문에 교통당국은 1949년 4월 1일부터 수인선과 수려선 화물열차와 여객열차를 함께 연결하는 혼합열차로 운행하게 한 바 있다.⁸⁾ 1953년 수인선의 경우 450여 명의 통학생과 150여 명의 통근자가 인천에서 열차를 이용하였는데, 하루에 왕복 1회 운행되던 상황에서 인천에서 출발하는 열차가 오후 2시 반에, 인천에 도착하는 열차가 오후 1시에 있어 통학생과 통근자가 이용할 수 없어 운행 시간 변경을 요청하기도 하였다.⁹⁾ 하지만



한국전쟁으로 파손된 화성역 구내
(『손길신의 철길따라 20, 협궤철도 이야기』, 『Hobbyen』 2020년 11월 23일)



유리가 전부 파괴된 객차(1953년, Don's Depot Railroad photos 제공)



무개화차에 승객을 싣고 운행하는 수려선 열차(여주박물관 제공)



여정역에서 객차에 승객을 태우는 수려선 열차(1953년, Don's Depot Railroad photos 제공)

승객들의 요구만큼 여객열차가 증차되지 않았기 때문에 정원보다 많은 승객을 승차시키는 사례가 빈발하였다. 다음 기사는 이러한 문제를 안고 운행하는 1950년대 수인선 열차 풍경을 보여 주고 있다.

수인선은 아직도 협궤선에 낡아빠진 소형기관차가 운행되고 있는데 그나마 항상 초만원을 이루고 있는 데서 오는 불편은 말할 것도 없거니와 사고의 원인이 되는 허다한 위험성을 지닌 채 운행되고 있어 당국의 시급한 대책이 요망되고 있다. 1일 3왕복을 하고 있는 이 노선의 설정을 보면 2량의 개차를 제하고는 화물차로 된 대용객차가 운행되어 승객은 화물과 함께 압축되어 창구도 없는 암실에서 진땀을 흘리게 될 뿐만 아니라 그것마저 탈 자리가 없어 지붕에 올라앉고 이곳저곳 매달린 채 가는 모습은 6·25 당시의 피난열차를 연상시키고 있다. 이러한 현상은 특히 남인천발 막차(17시 15분발)가 더욱 심한데 그것은 9시 15분 발인 낮차와의 사이가 너무 긴데다가 많은 통학생들과 중첩되는 데 원인 있는 것 같고 그렇다고 정원을 초과시켜 태우는 관할 역을 꾸짖기보다는 쇄도하는 승객과 시달리는 그들의 고충에 오히려 동정이 앞설 지경이다.¹⁰⁾

이렇듯 1950년대 수려선과 수인선은 철도시설이나 환경이 제대로 정비되지 않은 채 운행되고 있었는데, 이는 철도사고의 위험을 높였다. 1958년 7월 31일 수려선 화성역과 신갈역 구간을 운행하던 열차의 기관차가 돌연 탈선하였는데 다행히 인명 피해 없이 40분 만에 복구되었다.¹¹⁾ 1958년 12월 30일에는 수려선 이천역을 떠나 유산역을 향해 달리던 열차가 건널목을 지나 할 때 트럭과 충돌하여 트럭에 탔던 6명 중 1명이 사망하고 5명이 부상을 입었다.¹²⁾

이러한 사고가 이어지던 중 수려선과 수인선 노선이 안고 있던 문제를 고



수원선 동차전복사고
『경향신문』, 1962년 1월 31일

크게 다치는 인명 피해가 발생하였다. 이 사고에서 인명 피해가 컸던 것은 난방을 위해 설치된 난로불이 인화되어 동차가 순식간에 전소함에 따라 화상을 입은 부상자가 많았기 때문이었다.¹⁴⁾ 사고 원인으로 차량 정비의 불철저, 노후 침묵, 정원 초과와 과속 등이 지적되었는데,¹⁵⁾ 이는 수원선과 수인선 운행에서 오랫동안 누적된 문제였다.

스란히 드러내는 사고가 1962년 1월 21일 오후 9시경 수려선 어정역 부근에서 발생하였다. 오후 6시 30분 여주역을 출발한 제250열차는 8시 30분에 수원역에 도착한 예정이었으나 기관고장으로 늦게 출발한 탓에 9시경 ‘매주고개’의 터널을 넘어서 구성면 중리마을 앞을 지나던 중이었다. 이곳은 경사가 20도가량 될 뿐만 아니라 오른쪽으로 급회전된 지역이었다. 여주와 용인에서 장이 열리던 날이었기 때문에 행상을 마치고 돌아오는 수원 주민을 비롯하여 서울 또는 용인 주민까지 많은 승객들이 마지막 열차¹³⁾에 올라타 50명 정원인 동차에 100여 명이 승차한 상태였다. 도착시간이 늦어짐에 따라 조급해진 기관사는 과속을 하게 되었고 비탈진 급회전 구간에서 열차가 탈선하면서 3명이 즉사하고 50여 명이



매교동 수려선 연변 아이들(1950년대, 임한용 제공)



매교동 수원고등학교 학생들(1950년대, 홍기현 제공)



수려선을 타고 수학여행을 가는 수원여고 학생들(1950년대, 이덕운 제공)

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터



수려선 원천역 주변 청년들(1950년대, 이덕운 제공)



매교동 수려선 신호기(1950년대, 임한용 제공)

이어 1963년 3월 21일 오전 7시 20분 수인선 일리역과 고잔역 사이를 달리던 수원발 인천행 임시 화물열차의 증기기관차 안에서 연관이 폭발하여 기관조사 1인이 사망하고 기관사와 기관조사 2명이 부상하는 사건이 발생하기도 하였다.¹⁶⁾

객차시설이 미비하여 승객들로부터 비난의 대상이었던 수려선과 수인선은 1966년 4월 1일부터 동차를 증설하여 운행하였는데, 이는 인천공작장에서 제조되었으며 2등으로 써 오던 것을 3등 객차로 배치한 것이다.¹⁷⁾

한편 1960년대에는 경제개발계획과 도시계획 등이 수립되면서 교통망에 대한 전면적인 전환이 요구되었는데, 이에 따라 수려선과 수인선을 포함한 철도노선 전체에 대한 검토가 이루어졌다.

1965년 11월 내한한 세계개발은행(IBRD) 한국교통조사자문단은 한국교통정책 전반에 대한 조사를 거친 후 1966년 6월 15일 정부에 그 결과를 보고하였다. 조사내용에 따르면 철도에 치중된 정책에서 벗어나 균형 잡힌 교통망을 위해 산업선 건설, 도로와 항만 개발 등을 촉구하였다. 이때 제2차 경제개발 5개년계획으로 철도선 건설계획을 보고하였는데, 신설·유지할 가치가 없는 14개 철도노선 중에 수려선과 수인선이 포함되었다.¹⁸⁾ 또한 건설부는 1968년 9월 20일 서울을 핵으로 45km 내의 3개 도시와 13개 군을 1일 생활권의 광역도시로 묶는 수도권광역도시계획을 마련하였는데, 그 내용에 수인선 등 3개의 환상철도(環狀鐵道)를 신설하는 계획이 포함되었다.¹⁹⁾

1970년대 수려선과 수인선의 운행²⁰⁾

철도국은 1963년 9월 교통부 외청인 철도청으로 승격되었다. 철도청의

조직과 인력은 본부 중심체제로 운영하고, 업무조직은 본청-지역철도국-현업기관(역·사무소)의 3단계 관리체제로 이루어져 있다. 1960~1970년대 수려선과 수인선은 서울철도국에서 관할하였는데, 두 노선을 관리하기 위해 영업·차량·시설·전기 등의 기능별 조직인 현업기관이 설치되어 있었다. <표 1>은 1971년 수려선과 수인선 운행업무를 담당하던 현업기관이다.

표 1 1971년 수려선과 수인선 현업기관 소속 인원

소속	정원	현원
수원역	80	40
수원열차분소	25	25
수원기관차사무소	170	170
수원객화차분소	32	32
수원공무(工務)사무소	315	195
수원전기분소	10	10
계	632	472

자료 : 이심석, 「수인수여선 철도경영에 대한 소고」, 『한국철도』 66, 1971년 1월.

수려선은 보통역 8개소, 역원 무배치간이역 5개소, 을종 승차권 발매소 3개소, 도합 16개 역으로서 여기에 48명의 역원이 종사하였다. 수인선은 보통역 9개소, 역원 배치간이역 2개소, 역원 무배치간이역 2개소, 을종 승차권 발매소 2개소, 도합 15개 역으로서 여기에 52명의 역원이 종사하였다.

폐선 직전 수려선의 동력차와 객차·화차 상태를 보면 보유 차량이 노후화되어 운용에 어려움을 겪고 있음을 알 수 있다.

수려선에 투입되어 있는 기관차는 41년도에 제작된 허기7. 너무나 늙어 힘이 없

고 고장이 잦다. 이 밖에 동차는 65년도에 엔진은 미국, 브레이크는 일본, 차체는 국산으로 만든 3국 합작품 4개가 있으나 수리하기가 바쁘다. 50년도 제작인 객차 6량, 화차 6량도 남아 기진맥진해 있고.²¹⁾

1971년 수려선과 수인선에서 사용되는 열차의 동력은 증기기관차와 동차였다. 증기기관차는 이 선이 개통될 당시부터 사용하던 것으로, 석탄을 연료로 사용하던 것을 대신하여 중유를 사용하는 오일 버너(Oil burnner)로 개조한 상태였다. 견인정수는 수인선인 경우 4량, 수려선인 경우 2량에 불과하였다. 당시 남은 기관차가 6량이 남아 있는데 1일 입창차(유지보수를 위해 정비창에 들어온 차량) 또는 불량차가 3량이 발생되고 있으므로 결국 1일 운영되는 것은 3량에 불과하였다.

동차는 객차에다 동력 부분을 부설한 것으로, 한편에서는 객차의 역할도 한다. 동차 1량이 견인할 수 있는 객차는 1량에 지나지 않는다. 이 동차도 1965년에 서울공작장에서 처음 만들어졌는데, 당시에는 인기가 있었고 새로운 상품으로서 호기심에 끌린 승차여객도 많았다. 1971년 현재 보유 6량 중 3량은 불량하여 운용되지 못하므로 결국 3량만 운용되고 있었다.

객차(정원 57명 승차)는 21량을 보유하고 있는데 1일 평균 입창차가 4량에 이르기 때문에 운용할 수 있는 것은 17량에 불과하였다. 동차에다 동력 부분을 논외로 해 버리면 정원 50명이 승차할 수 있는 객차가 되는데 이것을 객차수에 산입한다 해도 보유 객차가 27량이고, 입창 객차가 7량으로 운용실수는 20량에 불과하였다.

화차는 유개화차와 무개화차로 나누어지는데 유개화차는 차중이 8톤, 화물적재톤수 15톤, 계 23톤인데 여기에서는 1톤을 견인 환산정수 1량으로 계산하므로 유개화차는 결국 환산 23량이 된다. 보유수는 63량이며, 입창 1일



본수원역에서 이름을 바꾼 화성역(1950년대)



여주역(1950년대, 여주박물관 제공)



화성역 역무원(1950년대)



이천역 역무원(이천문화원 제공)

SRI 수원시정연구원
SUIWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터



수려선 마지막 열차를 이끈 기관차 허기Ⅱ-13호(1968년, Don's Depot Railroad photos 제공)



동차와 화차(1968년, Don's Depot Railroad photos 제공)



수원역 급수탑과 증기기관차 허기7호(1969년, Don's Depot Railroad photos 제공)



동차의 뒷부분(1968년, Don's Depot Railroad photos 제공)



유개화차(1968년, Don's Depot Railroad photos 제공)



무개화차(1968년, Don's Depot Railroad photos 제공)

9량에 이르므로 운용 가능 차량은 54량에 불과하였다. 무개화차는 차중이 6톤, 화물적재톤수 15톤, 계 21톤, 환산 21량이 된다. 보유수는 60량이며, 입창은 1일 6량이었기 때문에 운용 가능 차량수는 54량이었다. 이에 도합 108량이 수려선과 수인선으로 나뉘어 운용되었다.

1971년 수려선은 혼합열차(화차와 객차가 함께 구성된 열차) 1회, 여객열차 4회, 합계 5회 왕복이므로 빈도는 3~4시간에 한 번씩 운행되었다. 혼합열차인 경우 화차 4량, 중간차량(소화물을 싣는 차량) 1량, 객차 2량으로 편성되었고, 여객열차인 경우 수인선과 마찬가지로 동차에다 객차 1량을 연결하여 2량이 편성되었다. 수인선은 혼합열차 3회, 여객열차 4회, 합계 7회 왕복인데 이를 빈도로 따지면 2~3시간에 한 번씩 왕복하는 것이었다. 열차 편성은 혼합열차인 경우 화차 8량, 중간차량 2량, 객차 4량이 최대 허용량이었으며 여객열차인 경우는 동차에다 부수차 1량이 운행되었다.

철도청은 1963년 교통부로부터 독립되면서 정부의 일반회계로부터 벗어나 독립재산제로 운영되고 있었기 때문에 영업수익으로 운영을 할 수밖에 없었다. 그러나 철도산업의 특성상 시설투자를 위한 거대자본이 필요함에도 불구하고 이 부분을 영업수익으로 충당할 수 없으므로 자본의 대부분을 정부 및 해외 차관의 형태로 빌려옴으로써 철도청의 부채는 늘어날 수밖에 없었다.

1970년 전국 29개 철도노선 중 4개 노선만 흑자를 나타냈고, 수려선과 수인선을 포함한 나머지 노선은 적자상태였다. 영업계수(수입을 운행비용으로 나눈 수치)가 수려선은 390, 수인선은 300에 가까웠는데, 이는 수입보다 수송비가 3~4배 더 많이 지출되고 있음을 나타낸다.²²⁾

적자를 해소하기 위해 물류비를 올리는 데에도 한계가 있었는데, 철도의 공공성으로 대폭적인 상승은 정부에 의해 제한될 수밖에 없는 구조였다. 결국

철도청은 제한적인 경영 합리화를 통해 비용을 절약하는 방식을 취해 왔지만 늘어나는 재정 적자를 감당하기 어려웠다. 이에 수려선과 수인선도 경영상 어려움을 개선하기 위한 방안이 모색되었는데, 다섯 가지 방안이 제시되었다.²³⁾

제1안 현존 시설을 그대로 두고 열차 운행 빈도를 높이는 방안

제2안 현존 시설을 그대로 두고 독지가에게 위탁경영을 하는 방안

제3안 현존 선로를 철거하고 현존 노반을 도로화하여 철도 대신에 국영버스를 운영하는 방안

제4안 이 지역을 수도권 교통권역으로 확대시켜 광궤, 전철화하여 순환철도로 운영하는 방안

제5안 수인선은 광궤, 전철화로 개량하고 수려선은 철거(국영버스를 투입)하는 방안

결과적으로 이 중 제5안이 채택되었는데, 수려선은 폐선되는 것으로, 수인선은 광궤(전철)로 개량하는 방향으로 결정되었다.

수려선과 수인선의 마지막 모습

수려선은 1960년대 후반 도로교통과의 경쟁에서 밀려나기 시작하였다. 수려선 연변지역은 버스 운행 횟수가 1958년 대폭 증가하였는데 특히 서울-여주-광주-이천-장흥원을 연결하는 3번 국도를 따라가는 노선이 늘었다. 또한 수원-여주 간 버스 운행체계가 발달해 가면서, 수려선의 지위를 잠식해 갔다. 즉 1966년 5월 30일부터 수원-여주 간 직행버스가 운행되었고, 도로



장날 짐을 가득 든 승객을 태우고 있는 열차(『코리아라이프』, 1972)



용인역에서 승객을 태우는 동차(1968년, Don's Depot Railroad photos 제공)

포장구간이 늘어났으며, 완행버스 구간의 연장과 증차가 이루어졌다.²⁴⁾ 이에 버스나 트럭을 이용하는 주민들이 늘어났다.

폐선 직전 수려선은 하루 평균 1,000여 명의 승객(통학생 200명)을 싣고 다녔는데, 이천·여주의 장날에는 50명 정원에 100여 명이 타고 복도는 붓짐으로 가득 차 다닐 수가 없었다.²⁵⁾ 수려선이 생기기 전, 장날이면 등짐을 지거나 수레를 끌고 몇 십 리 길을 걸어야만 했던 여주와 이천·용인 주민들은

증기기관차가 마을로 들어오던 그날의 기억을 잊지 못하고 있었다.

화차통이 처음 나타난 날 우리들은 도시락을 싸들고 오천산고개에 올라 흰 김을 팍팍 뿜으면서 올라오는 기차를 봤지요. 이 괴물 같은 놈이 여주를 다시 돌아나올 때까지 목이 빠지도록 기다렸어요.²⁶⁾

그러나 41년 동안 주민들이 목이 빠지게 기다리며 이용하던 협궤열차는 1972년 3월 31일을 끝으로 더 이상 달리지 않게 되었다.

수려선 마지막 열차 허기Ⅱ-13호는 31일 오후 5시 40분 여주를 떠났다. 41년의 역사와 여주, 이천, 화성, 용인군 등 4개 군민의 술한 애환을 안은 화통식 열차가 망각 속에 사라지는 순간이었다. 열차가 영마루에 올라섰을 때 기관사 권순학 씨는 뒤돌아보며 고개를 떨구었다.

“억마다 낮익은 얼굴이었는데, 고향땅을 잃은 것보다 더욱 허전하군요.” ……

마지막 열차는 41년간의 노고가 너무나 힘겨워선지 이날 정시보다 약 2시간이 늦은 9시 40분 수원에 도착, 마지막 연기를 내뿜었다. ‘칙칙폭폭’은 이 시간부터 전설이 된 것이다.²⁷⁾

1960~1970년대 수인선 주변 주민들에게 도로교통을 이용할 수 있는 운송수단, 즉 자가용이나 노선버스 등이 미비한 상황에서는 수인선이 수원과 인천으로 이동하기 위한 최단거리의 운송수단이었다. 도로망도 수인선과 평행하게 달리는 국도나 지방도는 39번 국도뿐이며 각 역을 연결하여 철도를 대신할 수 있는 도로망이 없는 것과 마찬가지로였다. 그러므로 수인선 각 역의 인접지역 주민들은 수인선을 이용하여 수원과 인천으로 이동하였으며



폐선 직전의 수려선 열차(『코리아라이프』, 1972)



수원-송도 간을 오가는 수인선(1988년, 경기도 멀티미디어 제공)

이런 이유로 수인선은 폐선을 면할 수 있었다.²⁸⁾

수인선은 군자·소래·남동염전의 소금과 주민들이 생산하는 농산물을 수송하는 역할을 하였는데, 경기 서남부 지역의 도시화와 산업화가 진행되면서 염전 폐쇄와 소금·농산물 생산량 감소 등으로 화물 운송량이 줄어들었다. 이에 1977년 9월 1일부터 객차와 화차가 혼합된 증기기관차를 여객수송만을 전담하는 디젤기관차로 교체하면서 화물수송을 전면 중단하였다.²⁹⁾

한편 1970~1980년대에 수원과 인천을 연결하는 여타 운송수단과 운송망이 확충되어 갔다. 인천에서 시작되는 42번 국도가 1977년 4차선으로 포장되고, 두 지역을 연결하는 직행시외버스의 운행되면서 수원과 인천 간 여객 운송은 도로교통이 담당하게 되었다. 그리고 4호선 개통으로 안산 지역 구

간에 해당하는 역인 신길역과 원곡역의 기능을 전철이 대신하게 되었다. 이에 따라 수인선은 이용승객이 줄어들어 1990년대 들어 1일 3회 왕복 운행하는 데 그쳤고, 운행 규모도 평일에는 1~2량, 주말과 휴일에는 3량을 연결해 운영하였다.

이 시기에 수인선 노선이 통과하는 인천, 안산, 시흥, 화성 등지는 도시 개발과 공단 건설로 도시 공간구조가 재편되었는데, 이에 교통망도 전면적으로 재정비되어 갔다. 또한 1988년 7월 18일 교통부는 ‘철도 경영개선 및 공사화대책’을 마련하였는데 그 내용에는 적자노선인 수인선의 폐지가 포함되어 있었다.³⁰⁾

수인선 운행 구간은 몇 차례에 걸쳐 단계적으로 축소되었는데, 남인천-송도 구간은 이미 1973년 7월 13일 인천시 도시계획에 따라 철거되었다. 송도-소래 구간은 1993년 12월 31일, 소래-한양대앞 구간은 1994년 9월 1일자로 폐지되었다. 그리고 마지막까지 운행되던 한양대앞-수원 구간(20.2km)은 1995년 12월 31일 중단됨으로써 협궤 수인선은 영원히 작별을 고하였다.

수인선 협궤열차가 오늘 마지막 경적을 울린다, 58년 4개월 동안 씬 없이 달린 꼬마열차는 기나긴 여정을 마무리하고 31일 어둠이 짙어진 수원행 운행을 마지막으로 추억 속으로 조용히 사라진다.³¹⁾

이처럼 수인선 폐지는 많은 사람들에게 아쉬움을 남겼는데, ‘추억과 낭만을 싣고 운행하던 국내 유일의 협궤열차’³²⁾는 문학작품으로 그려졌고,³³⁾ 주민들의 삶과 기억 속에 영원히 기록되었다.



SRI 수원지정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터



1977년 수원역과 협계철로(국토지리정보원 제공)



2003년 수원역과 사라진 협계철로(국토지리정보원 제공)



1966년 수원역 일대(수원시청 항공사진서비스 제공)



2004년 수원역 일대(수원시청 항공사진서비스 제공)

- 1) 수원에서 출발하는 수려선은 첫차가 7시 8분을 시작으로 11시, 12시 45분, 막차가 17시 10분에 출발하였다. 이후 1941년 12월에 개정된 것에 따르면 4편 가운데 그나마 11시에 출발하는 기차는 용인까지만 운행하는 것이었다. 수려선은 1941년 12월부터 오전 2편, 오후 4편 운행되었다. 오전 6시 20분, 11시 50분, 오후 12시 42분, 16시 5분, 16시 40분, 21시 9분 등 하루에 6회 운행되었다.〔수려선 열차시각 개정, 『매일신보』, 1941년 12월 11일〕
- 2) 「일반여객을 취급」, 『조선일보』 1950년 11월 19일.
- 3) 「수인 수려 양선 운행」, 『동아일보』 1952년 4월 22일. 수인선은 수원발 10시-수인착 12시 50분, 수인발 14시-수원착 16시 50분 / 수려선은 수원발 8시-여주착 12시 15분. 여주발 14시-수원착 18시 10분.
- 4) 「수인·수려 양선 석탄 고갈로 운휴」, 『경향신문』 1954년 11월 9일; 「일부 통근열차 10일 까지 제한운행」, 『조선일보』 1955년 1월 4일; 「석탄난은 이래서 가중」, 『조선일보』 1955년 1월 6일.
- 5) 「도입 협궤화차」, 『조선일보』 1955년 4월 3일.
- 6) 「유리창 없는 객차」, 『조선일보』 1953년 12월 12일.
- 7) 「수인선 다니는 지붕 없는 객차」, 『조선일보』 1963년 6월 26일.
- 8) 『동아일보』 1949년 3월 26일.
- 9) 「수인열차 발착 시간 변경 절충」, 『조선일보』 1953년 2월 2일.
- 10) 「교통지옥 수인선」, 『조선일보』 1959년 5월 12일.
- 11) 「두 곳에서 열차탈선」, 『조선일보』 1958년 8월 2일.
- 12) 「열차추력 충돌 한 명 죽고 5명 부상」, 『동아일보』 1958년 12월 31일.
- 13) 당시 수려선은 하루 3회 왕복하였고, 수인선은 하루 2회 왕복하였으나 이 사건 직후인 1962년 2월 16일부터 수려선과 수인선 각각 하루 1회 왕복으로 운행이 줄었다.〔열차다이어그램 개정 16일부터, 수려선 등 일부, 『경향신문』 1962년 2월 10일〕
- 14) 「수려선서 기동차 전부 전소」, 『동아일보』 1962년 1월 31일; 「달리던 기동차 전복 발화」, 『조선일보』 1962년 1월 31일. 서울교통병원에서 14명, 수원도립병원에서 38명, 용인병원에서 1명(기관사 장영환)이 치료 중이다. 수려선은 3대의 동차가 운행되고 있었는데 다른 노선의 동차는 대형 디젤기관차인 데 비해 이곳은 휘발유를 사용하는 엔진으로 이 연료 때문에 피해가 컸다.

- 15) 「철도사고 방비책을 촉구한다」, 『경향신문』 1962년 2월 1일.
- 16) 「기관차서 폭발사고 조사(助士) 등 3명이 사상」, 『경향신문』 1963년 3월 21일.
- 17) 「동차 증설운행 결정 1일부터 수인선에」, 『매일경제』 1966년 3월 29일.
- 18) 「14개 철도 신설 무용」, 『조선일보』 1966년 6월 17일.
- 19) 「수도권 광역도시계획」마련, 『조선일보』 1968년 9월 21일.
- 20) 이 부분에서 별도의 출처를 달지 않은 수치는 이심석, 「수인·수여선 철도경영에 대한 소고」(『한국철도』 66, 1971년 1월)를 참조한 것이다.
- 21) 「적자에 밀려날 수려선의 기적(汽笛)」, 『조선일보』 1972년 2월 5일.
- 22) 「균형 잃은 수입지출」, 『매일경제』 1971년 11월 27일.
- 23) 이심석, 「수인·수여선 철도경영에 대한 소고」, 『한국철도』 67, 1971년 2월, 36~40쪽.
- 24) 도도로키 히로시, 「수려선 철도의 성격변화에 관한 연구」, 『지리학노총 제37호, 2001년 2월, 56~57쪽
- 25) 「적자에 밀려날 수려선의 기적(汽笛)」, 『조선일보』 1972년 2월 5일.
- 26) 「적자에 밀려날 수려선의 기적(汽笛)」, 『조선일보』 1972년 2월 5일.
- 27) 「목메인기적·…“굿바이 수려선”」, 『조선일보』 1972년 4월 1일.
- 28) 윤옥경, 「수인선 철도의 기능변화에 관한 연구」, 서울대학교 지리교육과 석사학위 논문, 1993, 43~44쪽.
- 29) 견수찬, 「수인선의 부설과 운영」, 『시흥시사 3 : 시흥의 근현대』, 시흥시사편찬위원회, 2007, 243쪽.
- 30) 「교외·수인선철도 폐지키로」, 『경향신문』 1988년 7월 18일.
- 31) 「추억의 협궤열차 “마지막 경적”」, 『조선일보』 1995년 12월 31일.
- 32) 「추억과 낭만을 싣고 운행하던 국내 유일의 협궤열차」, 『동아일보』 1993년 12월 29일.
- 33) 윤후명, 「협궤열차」(소설), 1992; 장경환, 「수인선-협궤열차」(사진집), 1994; 이수연, 「수인선, 그 편린에 대한 보고서」(사진집), 1998.

수원 철도기관사의 노동세계



SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

철도기관사가 되는 길

1905년 경부선 개통을 시작으로 1931년에 수려선이, 1937년 수인선이 완공됨으로써 수원역은 3개 철도노선이 교차하는 역이 되었다. 이에 철도 운영을 위한 각종 시설과 인력이 배치되었다. 철도 인력 중 기관사는 1970년대까지 한국사회에서 전망의 대상이 되는 직업이었다. 철도기관사들에게는 공무원이라는 신분상의 안정성과 공공기관 노동자들의 생활에 필요한 최소한의 금전적 보상이 이루어졌기 때문에 철도기관사가 되는 것은 매우 성공적인 삶의 한 수단으로 간주되었다.¹⁾

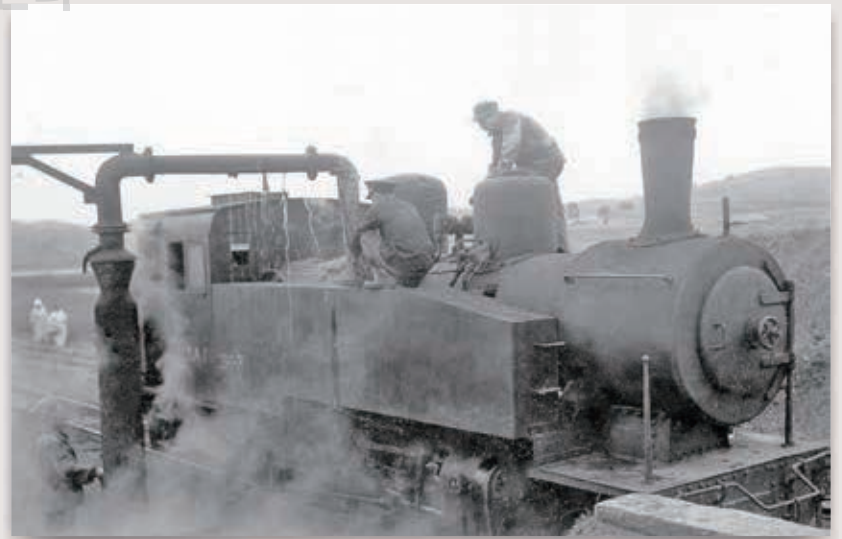
수원 철도기관사들은 1950년에는 수원운전사무소, 1960~1970년대에는 수원기관차사무소, 1980년대에는 수원동차분소 소속으로 근무하였다. 이 글에서는 1960~1970년대 입직(入職)한 세 명의 수원 철도기관사를 인터뷰하여, 철도기관사의 노동세계를 살펴보고자 한다. 이들은 수려선과 수인선

양지역을 떠나고 있는 증기기관차와 기관사(1953년, Don's Depot Railroad photos 제공)



수인역에서 증기기관차를 운행하고 있는 기관사(1953년, Don's Depot Railroad photos 제공)

수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터



원곡역에서 증기기관차에 물을 채우고 있는 기관조사(1953년, Don's Depot Railroad photos 제공)



1956년 수원기관차사무소 전신인 수원운전사무소(수원시, 『수원사진대관』, 1956)



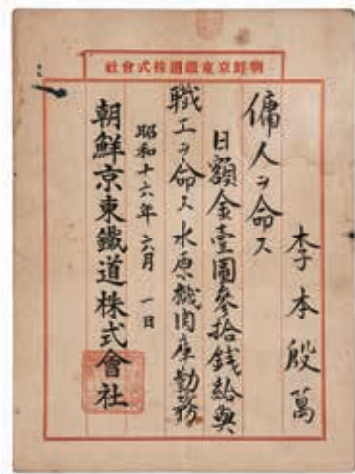
수원기관차사무소 후신인 동차분소(1980년대, 김지형 제공)

에서 증기기관차와 동차를 모두 운행하였고 두 노선의 폐선 과정을 지켜보았으며, 자신들의 철도 인생 대부분을 이 노선과 함께하였다.

표 1 수원 철도기관사(구술자) 이력

성명	주요 이력
김지형	1938년 수원 출생 1954~1957년 교통고등학교 기계과 1957~1961년 서울공작창 재직 1961~1963년 군 복무 1964년 천안기관차사무소 발령 1966년 수원기관차사무소 발령 1969~1988년 철도노조 수원기관사(동차)분회 위원장 1988년 퇴직
박병근	1939년 용인 출생 1965년 철도청 채용시험 합격 1965년 수원기관차사무소 발령 1974년 구로전동차사무소 발령 1978년 특별동차사무소 발령 1984년 서울동차사무소 수원분소 운용계장 1997년 정년퇴직
박수광	1945년 순천 출생 1966년 교대 입학 1970년 철도고등학교 전수부 1971년 수원기관차사무소 발령 1995년 수인선 마지막 열차 운행

수려선과 수인선을 운행하였던 기관사들의 구술을 살펴보면 철도기관사가 되는 여러 경로들이 나타나 있다. 먼저 일제시기에 철도기관사가 되는 경로를 살펴보면, 임시직으로 철도국에 취업하여 기관사를 보조하는 기관조사 생활을 몇 년간 거친 후 기관사가 된 경우가 있었다.



일제시기 수원기관차 근무 임명장
(수원박물관 제공)

박병근 내 당숙이 여기 수원기관차사무소에 기관사로 있었어. 그 양반은 공부를 해서 기관사로 있는 게 아니고, 옛날에 철도에 가서 심부름해 주고 이렇게 하다가 보니까, 거기서 그걸 하고, 또 세월이 흐르면 또 조금 올라가고 그래 가지고, 나중에는 기관조사까지 한 거야. 기관조사 하고, 기관조사를 오래하다 보니까, 기관사 시험을 본 거야. 그렇게 해서. 근데 하여튼 그 양반도 우여곡절 끝에 기관사까지 하고 있는데,

또한 철도종사원양성소를 거쳐 기관사가 된 사례도 있었다. 철도 전문인력을 양성하는 기관은 1905년 3월 10일 인천에서 발족한 철도이원양성소가 처음이었는데, 이 양성소는 3개월의 숙성교육을 실시하였다. 이후 1925년 철도종사원양성소, 1941년 중앙철도종사원양성소, 1943년 중앙교통종사원양성소로 명칭을 변경하였다.

김지형 양성소 출신이 똑똑해요. 그냥 일본 놈들한테 팔 몇 말 갖다 주고 뭐 게란 갖다 주고 취직해 가지고 들어간 가다들은 한 수가 더 아래고, 그(양성소 출신) 사람들은 그래도 시험을 쳐 가지고 2년을 공부를 한 사람들이야. 그러니까 철도에서도 좀 알아준다고.

다음으로 해방 후 기관사가 되는 경로는 세 가지로 나누어 볼 수 있다,

첫 번째는 철도와 관련된 교육을 실시하는 학교를 거친 경우이다. 미군정은 1946년 5월 15일에 6년제 운수학교를 설립하였다. 단기적인 교육훈련 과정이 아닌 6년이라는 장기적 과정으로 철도인력을 양성하려는 미군정의 의도는 한국전쟁의 발발로 무산되었다. 이에 1951년 9월 1일 6년제 운수학교 체계를 3년제 교통고등학교 체계로 변화시켰다. 교통고등학교는 1962년 2월 12일 서울시로 이관되어 용산공업고등학교로 개칭되었다가 1964년 2월 폐지되었다. 교통고등학교가 폐교된 후 철도 노동자를 양성하는 기관은 서울의 용산공업고등학교와 대전의 중도공원고등학교였다. 그러나 두 학교가 전문적인 철도인력을 양성하는 데에는 적지 않은 어려움이 있었다. 이에 정부는 1967년 3월 30일에 철도고등학교를 개설하였다.²⁾

이들 교통(철도)고등학교는 국비로 운영되면서 학생들에게 각종 혜택, 특히 기숙사 생활과 특별채용 등을 제공하였기 때문에 농촌 지역의 많은 사람들이 자식들을 이 학교에 입학시키려 하였다. 학비가 면제되고 졸업과 동시에 철도공무원이 될 수 있다는 유인조건 때문에 중학교에서 공부를 아주 잘하는 학생들이 입학하였다,

김지형 고등학교를 가야 할 텐데 담임이 그러더라고. 그 돈 안 내고 관비로 다니는 데가 있는데 국립교통고등학교라고 그러더라고. 그래서 나는 국립교통고등학교가 뭔지도 모르고 그래서 시험을 치러 간 거지. …… 아버지한테 얘기를 드렸더니 무슨 운수학교라고 그러는데, 철도학교인데 성적이 좋아야 들어갈 거라고 얘기를 하더라고.

교통(철도)고등학교 출신들은 3년 동안 교육을 받고 기숙사 생활을 함께 하면서 강력한 유대감을 형성하였고, 졸업 후 철도현장에 배치된 이후에도

大統領令 第 號

交通高等學校設置令(案)

第一條 教育法에 依한 高等普通教育과 交通事業에 必要한 專門
 教育을 實施하기 爲하여 交通部에 交通高等學校를 둔다
 交通高等學校의 廢止에 關하여는 財政以外의 事項은 文敎部長官
 이 管掌한다

第二條 交通高等學校는 本令에 規定하는 것을 除外하고는 一般
 國立高等學校에 關한 規定의 適用을 受한다 但 所屬 公務員의
 任命은 交通部長官의 推薦이 있어야 하고, 學則의 制定 또는 交
 通部長官을 經由하여 文敎部長官의 認可를 受하여야 하며
 其他 文敎部長官이 行하는 行政處分에 關하여는 交通部長官의



교통고등학교 졸업식(1958년, 국가기록원 제공)

재학 시절에 형성된 네트워크를 기반으로 철도와 관련된 각종 사안에 대해 자신들의 이해를 관철시켜 나갈 수 있었다.

면담자 그래도 학교에서 그런 것도 얘기를 했었어요? 선생님들이 나가서 “너네 들끼리 모이지 말아라.”

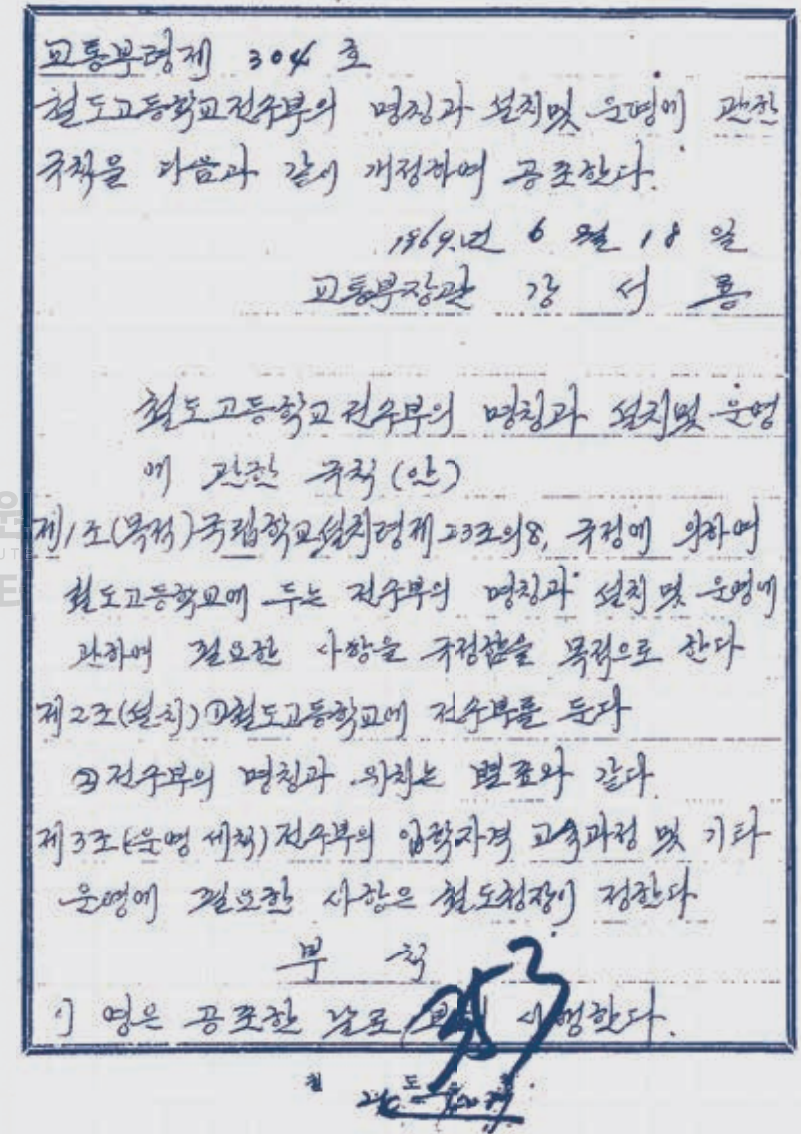
김지형 그러지 말아라. 그래 내가 감사관으로 딱 나가잖아요? 내 살짝 우리끼리만 아는 뱃지를 하나 달면 벌써 후배들도 달고 그랬다고, 그런 거 가지고 봐주고 이런 게 생길 수밖에 없는 거거든. 그러니까 그걸 못 하게 하느라고 철도청에 청장이나 어떤 누가 오면 그걸 신경을 썼지. 그걸 못 하게 할라고.

철도 관련 학교는 철도 전문인력을 양성하는 ‘엘리트 코스’였으며, 이곳을 졸업하면 철도청 내에서 ‘간부’로 성장할 수 있는 기반을 갖춘 것이자 ‘출세’가 보장된 것으로 받아들여졌다.

김지형 팔세를 못 하더라고. “애네들(학교 출신) 조금만 있으면 다 간부가 될 애들이다.” 그러는데 소위 육사 나온 식으로 동료 선배들도, 아 들어가니까 거 저기 있던 선배들이 딸 줘 가지고 결혼한 애들 많아요. 딸 가진 선배들이 요놈 데려가면 철도에서는 괜찮게 될 놈들이거든. 그래 가지고 빨리 결혼한 애들 많아요.

두 번째는 철도고등학교 전수부(전문부)에서 교육 및 훈련을 거친 경우이다. 정부는 교통고등학교 폐지 이후 전문적인 철도인력을 양성하는 데에 어려움이 발생하자 1967년 5월 26일에 1년 과정의 철도고등학교 전수부를 설치하였다. 전수부를 수료한 사람들의 학력은 인정하지 않았지만 9급 공무원으로 임용하였다. 1971년 1월 제4기 졸업생까지 일반적으로 임용하다가 1971년 8월부터 기능직으로 임용하였다. 정부는 1974년 4월 30일 제8기 훈련원들이 수료한 이후 철도고등학교 전수부를 폐지하고, 2년제 교육훈련 과정인 철도고등학교 전문부를 설치하여 운영하였다. 철도고등학교 전문부의 교육훈련과정을 거친 사람들은 학력은 인정되지 않았지만 8급 공무원으로 특별 채용되었는데, 이 과정은 1977년 10월 20일 2기 훈련생들까지 졸업하면서 폐지되었다.³⁾

박수광 그 당시에는 솔직히 철도에서는 기관사가 꽃이라 그런 거 아닙니까. 우리가 빠일롯트(파일럿)같이 조종사같이. 그리고 당시에 기관사 보수가 엄청나게 좋아졌어요. 천안역사고(1969년)로, 기관사가 가족을 돌보는 데 신경을 써서



휴양을 충분히 못 해서 엄청난 사고가 났다. 천안사고가 있었어요, 추돌사고. 그래서 대통령이 특별지시로 해서, “기관사 보수를 대폭 올려라. 장관급까지 올려라.” 이렇게 해 가지고, 보통 공무원들이 한 만 원 정도 받을 때, 상당한 중견 기관사는 사만 원 이상을 받았어요. 네 배 정도 이상. 그러니까 보수도 좋죠. 또 그 당시에 보수가 좋으면 이미지도 좋아지는 거예요, 이왕이면 기관사. 원래는 간부요원양성 같이 뽑아서 한 거예요. 원래는 예를 들어서 육군사관학교 이런 식으로.

교육대학을 다니던 박수광은 군대 제대 후 1970년 철도고등학교 전수부 기관사학과를 지원하였는데, 당시 철도기관사는 ‘철도의 꽃’이자 파일럿(pilot)과 비교될 정도로 이미지가 좋았다고 한다. 더구나 천안역사고 이후 철도기관사 보수가 대폭 상승한 것도 현실적인 유인요소가 되었다. 철도고등학교 전수부에서는 기관차의 구조와 성능, 동력에 따른 차이와 기관차 고장 시 대처방법 등 기관사로서 기본적으로 알아야 할 이론과 함께 실습교육이 이루어졌다.

박수광 (전수부) 기관사과는 기관사로서 지식, 소양을 갖출 수 있는 과목, 예를 들면 기관차의 구조 및 성능이랄지, 가령 기관차의 결선도(結線圖), 증기선 결선도랄지. 그 기관차가 디젤로 동력을 만들어서 그것을 발전을 하는 거예요. 그래서 디젤 증기기관차라고 그래요. 발전을 해서 증기로 해서 전동기를 돌려서 가게 만드는 거예요. 그러기 때문에 이것은 완전히 다 전기 서로 결선, 전자 동작으로 움직이게 돼 있어요. 자동화로. 자동화 또는 수동화. 그러기 때문에 그런 결선도를 완전히 알아야 되지 않습니까. 그래야 중간에 어떤 이상이 생겼을 때 즉각 조치도 할 수 있고, 어디가 고장이 났다고 기관사가 판단을 할 수가 있기 때문에 그런 거에 대한 것을, 모든 전반적인 것을 교육을 하게 되는 거야.



1965년 기관조사 채용시험을 통해 수원기관차사무소에 들어온 박병근(맨 오른쪽, 박병근 제공)

세 번째로 철도기관사가 되는 경로는 공개채용이다. 1960~1970년대 경제성장으로 철도 수송수요가 증가하면서 철로 각 선이 확장되고 열차 횟수가 늘어나게 되었다. 이에 철도 인력 양성기관인 교통(철도)고등학교와 전수부(전문부)의 출신으로 수요를 감당할 수가 없었다. 즉 이들이 교육을 받고 나올 때까지는 적어도 1~3년 정도 시간이 걸리는데, 어느 철로가 개통되거나 열차가 증가하면 당장 인력이 필요하였다. 그래서 철도청은 철도 관련 학교와 전수부를 유지하면서도 채용시험을 실시하였는데 1963년부터 기능직 채용시험을 실시하였고, 1973년부터 일반 공개채용을 추진하였다. 일반 공개채용은 일반 고등학교 졸업자에 한해서 뽑아서 3개월간 교육을 시킨 다음에 철도현장에 투입시켰다. 현장에서는 자신들의 상황에 따라 기관차와

동차 운행에 대한 교육을 시킨 후 현업에 종사하게 하였다. 박병근은 수원기관사무소에서 기관사로 근무하던 당숙의 소개로 1965년 기능직 기관조사 채용시험을 치른 후 단기 훈련을 거쳐 기관조사가 되었다.

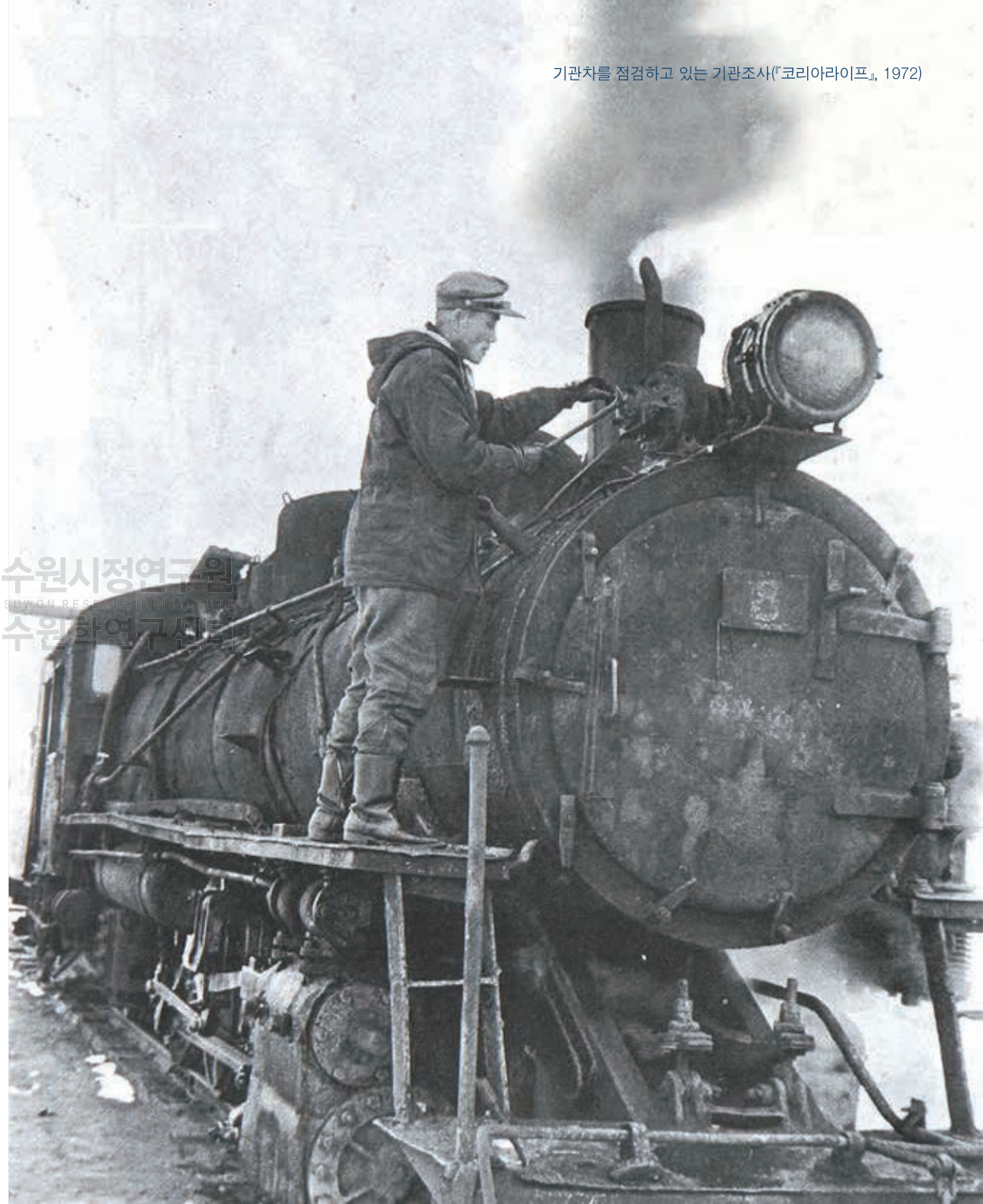
박병근 그때 마침 그 공채가 있는 거야. 그래서 (수원 철도기관사였던 당숙이) “공채시험을 보라.” 그래 가지고 “공채시험 공부를 해라.” 그러면서 그때 운전규정하고 운전기술에 관한 거를, 책을 딱 두 권을 주면서 “공부를 해라! 합격을 하고 안 하는 건 니 운명에 달린 거니까 난 여기까지뿐이 안내해 줄 게 없다. 더 이상.” 그래서 그거를 하여튼 죽어라고 공부를 한 거야.

박수광 고등학교 졸업자는 한 3개월간 집중 교육을 시켜요. 아주 전문교육은 못 시키지만, 보조니까 점검하는 방법이란지 약간의 실력, 약간의 실력을 가지고 기관사를 보조하는 것 아닙니까. 기관조사라 그래요. 기관조사 생활을 하는 거기 때문에 그 정도, 한 3개월 정도 교육을 시키고, 현장에 가면 또 현장마다 열차 종류가, 기관차 종류가 다르지 않습니까. 어디는 동차고, 어떤 데는 증기기관차고, 거기에 맞춰서 한 1~2개월 교육을 시켜요. 이렇게 해서 이제 현업에 종사하게 하는 거죠.

철도고등학교나 철도 전수부에서 공식적인 교육을 받은 경우는 특채시험을 거친 후에, 공개 채용시험을 합격한 경우는 단기 훈련을 마친 후에 각각 철도노선에 배치되었다. 1960~1970년대에는 철도 수요가 급증하는 서울과 수도권의 경우 희망자 중 성적 순으로 우선 배치하였고, 그 외에는 연고지로 배치되었다.

철도현장에 배치된 이들은 한동안 기관조사로서 기관차를 운전하는

기관차를 점검하고 있는 기관조사(『코리아라이프』, 1972)



기관사를 보조하면서, 기관사가 되는 데 필요한 자질과 기술을 익혔다. 1960~1970년대 수원기관차사무소에는 기관사·기관조사·검수 인력 등 200명 내외가 배치되었다.

박수광 발령받은 그때는 증기기관차도 있고, 동차도 있고. 그러니까 수인선, 수려선을 증기기관차 및 동차가 운행한 거예요. 그러니까 그 당시에 내가 지금 기억으로는 기관사와 기관조사 다 합해서 약 130명 정도 되고, 그 다음에 검수 뭐 기타 인력으로 해서 거의 60~70명 해서, 거의 200명 가까이 됐어요. 수원이. 왜냐하면 그 당시에 동차나 디젤은 기관사하고 기관조사 1명이 승무를 해요. 그런데 증기기관차는 기관사 1명에 기관조사가 본무기관조사, 보조기관조사해서 두 명이 근무하게 돼 있어요.

증기기관차는 1명의 기관사와 2명의 기관조사가 함께 운행하였다. 기관조사는 본무와 보조로 나뉘는데, 기관차 운행 중 본무는 화부(火夫)로서 증기가 발생하도록 연료(석탄, 중유)를 공급하는 일을 하고, 보조는 주수기에 물을 공급하는 일을 하였다. 이에 비해 디젤기관차와 동차에는 기관사와 기관조사 각각 1명이 승무하였다.

김지형 스팀기관차 기관조사는 기관사보다 더 힘들고 더 중요하다고 봐요. 불을 잘 때 줘야지. 기관조사가 불을 잘 때 주면 그럼 스팀이 올라갈 거 아니에요. 그러니까 기관차가 그 동그란 거를 스팀을 만들어 가지고 보내는 그거야.

박수광 물을 항상 보일러에다 공급을 해야 돼. 왜냐하면 벙커-C(씨)유나 석탄을 때서 그 증기를 발생시켜서 그 증기 힘으로 실린더(cylinder)에다가 증기를 공

급을 해서 압력으로 해서 바퀴를 돌리는 거예요. 그래 항상 물이 필요하죠. 물을 항상 공급을 해 줘야 증기가 만들어지니까. 그 기관조사는 어떤 게이지를 보고, 그 게이지에 어느 선에서 물이 더 떨어지지 않게끔 자꾸 보충을 해 줘야 되는 거예요. 그 기술이 굉장히 있어야 보충이 돼요. 무조건 보충이 안 돼요. 왜 그러냐 하면 안에는 압력이 센 곳 아닙니까. 압력 센 곳에다가 여기 있는 물을 집어 넣려면 쉬운 일입니까? 저항이 있지.

기관조사는 최소 3년을 승무해야 기관사 등용시험을 칠 수 있는 자격이 주어졌다. 그러나 실제로 3년 만에 기관사가 되는 경우는 흔치 않았다. 기능직 채용시험으로 기관조사가 된 박병근은 7년간 승무한 끝에 기관사 시험을 칠 수 있었다.



수인선 야목역을 지나고 있는 기관사 1명과 기관조사 2명
(1953년, Don's Depot Railroad photos 제공)

박병근 조사 일을 칠 년을 했어. 그래서 칠 년을 하고, “기관사 시험을 보라.” 그래서 수원에서 아홉 명이 시험을 보러 갔어. 같은 동료, 선배들 해서 아홉 명이 시험을 보러 서울을 갔는데, 시험을 보고 내려왔더니, 사무실에 이런 큰 철판이 있는데 내 이름을 거다 써 놔. 나 하나를. 그래서 ‘아휴, 다 붙고 나만 떨어졌나 부다.’ 그러고, 운행계장보고 “계장님 이게 뭐예요?” “응, 다 떨어지고 인마, 너만 땀단다.” 이러는 거야. 그게 거꾸로 인제. 그래서 ‘내가 운은 있긴 있구나.’ 그래 가지고 거기서 그걸 하면서 기관사 교육을 받고. 교육을 서울 가서 받아요. 전국에서 기관조사들 시험 봐서 합격한 사람들 다 모아서 교육을 시키기 때문에 서울에서.

기관사 등용시험을 친다 하더라도 모두 합격하는 것은 아니었다. 기관차 운행과 관련된 용어와 이론 등을 체계적으로 교육받지 못한 기관조사들은 기관사시험을 통과하지 못하여 평생 기관조사에 머무르는 경우도 있었다고 한다. 기관사 등용시험에 합격한 후에도 14주의 교육을 이수하고, 200시간의 시험운행을 거쳐야 정식 기관사로 발령이 난다.

철도기관사의 노동형태와 노동통제

1960~1970년대 수원기관차사무소의 운행사업은 크게 네 가지로 나누어 볼 수 있다. 먼저 가장 중요한 사업은 수려선과 수인선 두 노선에서 기관차를 운행하며 여객과 화물을 운송하는 일이었다. 두 번째는 경부선 구간 중 수원역과 평택역 사이를 운행하는 것이었다. 세 번째는 역에서 특정 사업체 또는 비행장까지 연결된 철로를 따라 화물을 운송하는 일이었다. 예를 들어

평택역에서 오산비행장과 평택비행장으로 화물을 운송하였으며, 수원역에서 연초제조창과 대성연탄공장 등의 업체에게 화물을 실어다 주는 사업을 하였다. 네 번째는 서울역·용산역·영등포역·청량리역 등 대형 역에서 열차를 한 조로 만들기 위해 차량을 연결하거나 해체하는 입환(入換)작업을 담당하였다.

철도기관사들은 ‘교번(交番)근무제’로 일을 하였는데, 이는 철도의 차량 운행편성표에 따라 기관사의 근무시간과 휴게시간, 비번일, 휴일을 정하는 것으로, 규칙성이 전혀 없는 근무형태이다. 철도 분야에서는 ‘다이아(DIA, diagramm의 약자)’라고 하는 승무교번표를 운전관리부서에서 작성한다.⁴⁾ 즉 한국철도 본청 운수국에서 전체 승무사업다이아에 따라 교번근무로 정기 열차 다이아 및 승무원사업다이아를 작성하여 이를 5개의 지역사무소에 배부한다.

김지형 다이아라고 전국의 시간표가 짜여져요. 그러면 그거 짜는 애들이 머리가 좋은 애들이거든. 그러면 “몇 열차하고 몇 열차하고 어디서 만난다. 어디가 내린다. 그러면 거기엔 버스가 몇 시까지 다닌다. 그래야 영업 이익이 생긴다.” 이런 걸 우리나라 것을 전부 보고 짜요. 거미줄같이 열차가 여러 열차가 갔다 옹고 빠지고 하는데, 거미줄 같아요. 그거 짜는 데가.

작성된 다이아를 가지고 전국에 5개 지역사무소 운수국에서 관내의 임시 열차다이아 및 승무원운용다이아를 확정된 후 각 지역사무소가 관할하는 현업 사무소에 보내고, 각 현업사무소에서는 사업다이아를 실제 근무가 가능하게 교번담당팀장이 교번을 작성하여 승무원운용시간표에 따라 승무원을 운용하는 근무형태이다.⁵⁾

승무교변표는 승무원운행시간표, 승무원사업운행표, 승무원행로표라고도 하는데, 여기에는 기관사가 출근하여 퇴근할 때까지의 근무과정, 즉 운행준비-열차 운행-휴식-열차 운행-정리 과정의 시간·장소가 모두 기재되어 있다. 말 그대로 해당일의 전체 행로표이다.

이처럼 기관사들의 노동시간과 노동강도는 마치 자동차산업이 컨베이어 벨트의 속도에 따라 노동강도가 결정되듯이 철도청의 전체 수송계획에 따른 열차사업 다이어그램에 의해서 결정된다. 따라서 전국 각 승무지부는 자신들이 맡게 되는 열차사업에 대해 모든 주의가 쏠리며, 좋은 사업다이어를 받기 위한 로비를 벌이기도 한다.⁶⁾ 불합리한 사업 다이어를 받은 소속의 경우 조합 차원에서 다이어 조사를 통해 다이어 개편을 요구하기도 한다.

김지형 그런데 이거(다이어) 짤 때 주로 노동자 판은 나 같은 사람들이 거길 뚫어 들어가죠. 그거 아무나 못 들어오게 했는데, “야 우리 소속에 유리하게 좀 짜자. 다른 데 것 좀 뺏고 우리한테 주고 골치 썩이는 걸 글리 밀어 다오.” …… 힘만 드는 다이어를 (다른 데로) 넘겨 줘야 또 내가 데리고 있는 조합원들은 좋다고 할 거거든. 내 직원도. 그러니까 그런 거 쟁탈전을 하러 들어가죠. 그 여인숙 잡은 그 근처에 집도 있어서 “야 너 나와.” 그래서, 야 이거 쪽지에다 적어서 밀어 줘 가면서, 정부 예산 짤 때 쯤이 선후배끼리 쪽지 이렇게 돌려주면 연대:고대 애들이 개네들한테 유리하고 그런 거랑 똑같은 식이지 그것도. 근데 우리가 철도학교 출신들이니까 연줄이 좋으니까. 후배 붙잡고 “야 이것 좀 해 줘.” “아 선배님 이것 좀 해 주시오.” 이런 식으로 다루다 보면 아무래도 유리하지.

기관사 노동의 작업 속도 결정은 관리자의 직접적 통제에 의해서 결정되는 것이 아니라 기술체계에 의해 결정된다는 점에서 기술적 통제라고 할 수

순서	1	2	3	4	5	6	7	...
DIA	11109		11127		S	11A26	11124	
열차번호	1209	1036	2821	1456		소문H2	2823	
출근시간	12:23		19:58			12:59	18:16	
퇴근시간	01:39		16:38			21:30	13:55	
근무시간	12:16		20:40			08:31	19:39	
야간시간	02:50		05:10			00:00	01:20	
사업시간	10:20		13:41			08:31	11:44	
휴양시간	27:43		42:19			44:21	20:46	
주행킬로	349.0		351.0			84.0	351.0	
행선지								

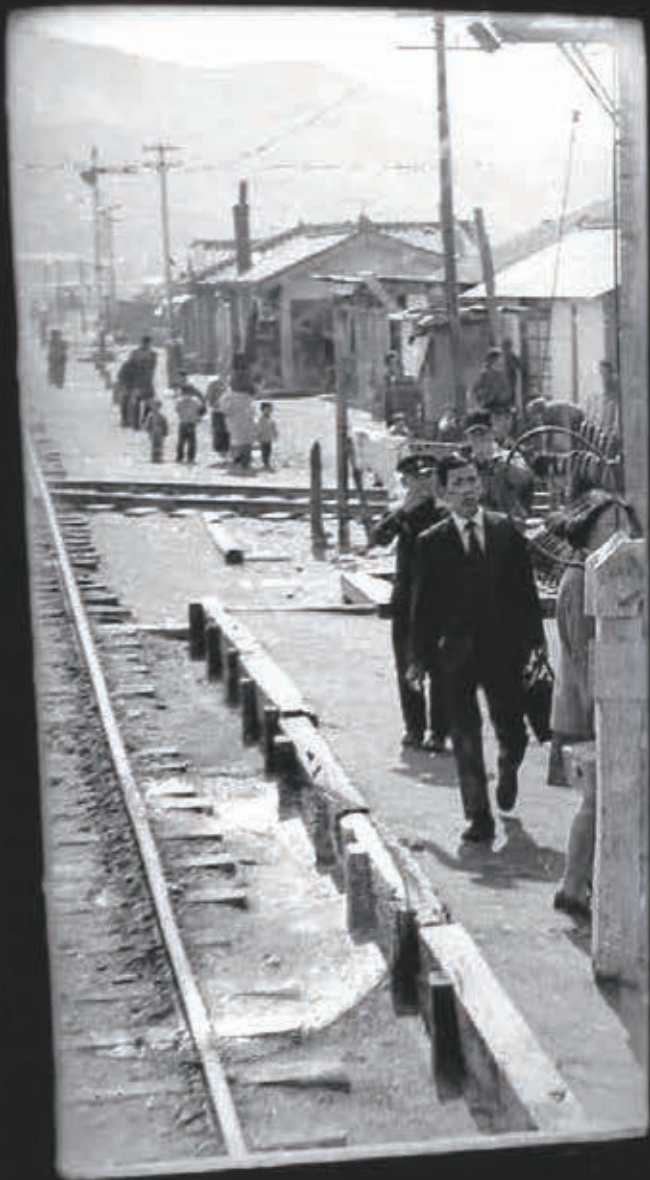
승무원사업교변표 예시

철도기관사 교변근무						
일	월	화	수	목	금	토
		1	2	3	4	6
		10:00 출근	17:00 퇴근	06:00 출근 20:30 퇴근	22:00 대기 임사총당 21:00 출근	편승 퇴근
6	7	8	9	10	11	12
03:30 출근 19:30 퇴근	15:30 출근	10:00 퇴근	04:50 출근 09:30 퇴근	08:00 출근 21:40 퇴근	19:30 출근	17:30 퇴근
13	14	15	16	17	18	19
소문전 운휴 22:00 출근	편승 퇴근	07:00 대기 03:30 출근 17:30 퇴근	17:00 출근	09:30 퇴근	16:20 출근	05:00 퇴근
20	21	22	23	24	25	26
07:00 출근 19:00 퇴근	18:30 출근	17:00 퇴근	13:00 출근	01:00 퇴근	16:30 출근	08:00 퇴근
27	28	29	30			
15:30 출근	07:00 퇴근	06:00 출근 20:00 퇴근	22:00 대기 19:00 출근			

교변근무에 따른 철도기관사의 한 달 승무 예시

고잔역으로 들어오는 수인선 동차(1981년, 경인일보사 제공)





용현역을 출발하는 기관사의 시선(김용수 제공)

있다. 기관사는 국가공무원이라는 위계 속에 존재하면서도 노동 특성상 기술체계에 의해서 노동의 추출이 이루어진다. 또한 수송계획과 열차운행계획은 본청 담당조직에서 이루어지고 실제적인 운행을 담당하는 기관사들의 경우 어떠한 결정권도 갖고 있지 못하다는 점에서 ‘구상과 실행의 분리’가 명확한 노동의 특성을 갖고 있다.⁷⁾

교번근무제에 따라 운용되는 철도기관사의 업무는 항상 불규칙하다. 밤낮이 없이 출퇴근하고 밤낮이 없이 합숙지에서 휴식을 취하고 근무를 한다. 출근해서 야간열차에 승무를 하고 합숙지에서 아침이 되어 쉬거나 잠을 자고 일어나 다시 승무를 하거나, 낮에 승무하고 합숙지에서 초저녁에 잠을 자고 일어나 야간열차사업에 임하거나 하는 식으로 근무시간과 쉬는 시간이 시도 때도 없이 불규칙한 근무형태였다.

교대업무는 동일한 노동 대상을 상대로 동일한 시간의 노동을 하더라도 주간에 비해 노동강도가 더 강화되지 않을 수 없다. 야간노동 이후 기관사들에게 나타나는 현상은 ‘숙면의 어려움, 불규칙한 식사 문제, 생체리듬의 파괴’ 등이었다.

업무의 흐름을 보면 출근 직후 근무기록부를 작성한 후 승무점호를 하게 된다. 이때 운전과 관련된 지시사항을 확인하고 운전 구간 및 선로 상황, 임시열차 운행관계 등에 대한 정보를 전달받고 승무적합성검사를 받게 된다. 다음으로 철도기관사는 운행할 동력차를 인수받아 검수담당자로부터 기관차의 상태에 대한 설명을 듣고, 동력차의 성능 및 정비상태를 점검한 뒤 열차를 운행한다. 또한 운행 중에는 역장·차장과 긴밀한 연락을 취하고 각종 신호기·표지·운행시간·운전조건의 변화에 따라 속도를 조정하는 등 제반 조치를 취한다. 종착역에 도착하면 열차를 점검하고 동력차·객차·화차를 각각 분리한 뒤 동력차를 기관차사무소에 인계하고 종료점호를 실시하였다. 이

에 운행 당일 철도기관사의 업무는 다음과 같이 정리할 수 있다.

- ① 운행스케줄을 확인하고 전달사항 및 운행 주의사항, 운전조건 등에 대하여 교번 운용원에게 전달받아 운행일지에 기록한다.
- ② 운행할 열차의 주행장치, 제어장치, 열차 연결상태 및 연료를 점검한다.
- ③ 철도 수송원이나 운용원, 여객전무나 열차차장 등과 신호를 교신하며 기관차를 운전한다.
- ④ 운전 시 장애물 등을 확인하고, 열차의 진행방향 및 철로를 주시하며 조종장치를 조작한다.
- ⑤ 열차 승무원 및 운전사령실 및 철도 운용원 등과 무선 및 신호를 이용해 열차의 도착 및 연착시간, 사고사항 등에 대한 정보를 주고받는다.
- ⑥ 안전운행을 위하여 수신호, 철도규정, 운전명령서 등을 이해하고 적용한다.

기관사의 노동과정은 일정한 작업공간에서 이루어지는 것이 아니라 계속적으로 물리적 공간을 이동하는 수송 업무이기 때문에 관리자의 지속적인 감독이 불가능하다.

이러한 직접 통제의 불가능성은 다른 방식으로 대체되는데, 우선 업무규정을 통해 열차 운행 시 기관사의 업무에 대한 세밀한 규정을 통해서 기관사의 노동과정을 통제하는 방식이 있다.⁸⁾ 이에 기관사는 업무규정에 있는 열차의 조작법과 수백 개에 달하는 열차 신호기, 열차노선의 특성을 이해하고 비상시의 업무 등을 익히게 된다.

기관사의 운행을 통제하는 결정적인 것은 바로 열차 제어시스템이라고 할 수 있다. 특히 신호제어가 결정적인데 열차는 단일한 궤도를 달리게 되므로 열차 간의 거리 확보가 매우 중요한 사안이 된다. 따라서 일정 거리에는



한 열차만이 존재하게끔 함으로써 열차 간의 거리 확보와 운행이 이루어지는데 이를 폐색구간이라고 한다. 이때 폐색구간 진입 허가와 금지를 표시하는 것이 신호제어이다. 도로에서의 신호등과 유사한 방식인데 기관사는 신호제어를 식별함으로써 열차 운행을 조절하게 되는 것이다.⁹⁾

김지형 그러니까 철도의 모든 것은 시간과 신호거든. 신호는 약속이구요. 빨간게 나왔을 때는 “넌 가지 말아라. 너도 사람 태우지 말아라. 너도 신호를 일로 바꿔라.” 이게 같이 움직여 줘야 돼요. 거기서 어떤 놈 하나만 실수를 했다 하면 이 건 일 벌어지는 거라고.

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

철도기관사의 노동관계와 노동문화

철도산업은 철로와 역을 중심으로 인력이 배치되고 소규모 인력을 중심으로 공동체적 노동관계가 구축된다. 가족공동체적 연고관계는 철도산업의 집단적이고 공동체적인 노동관계의 특성에 맞게 노동현장의 노동과정으로 투영되었다. 역을 중심으로 한 소규모 공동체, 역의 직종을 중심으로 한 소규모 공동체, 그리고 직종 내 팀을 중심으로 한 소규모 공동체가 철도 노동자 간의 가족공동체적 연고관계를 강화시켰다.¹⁰⁾ 특히 기관사와 기관조사 관계에서 이러한 특성이 더욱 강하게 나타났다.

박수광 그러니까 기관사, 기관조사 관계는 일반 공무원하고는 너무나 달라요. 인간관계도 다르고, 근무여건도 다르고. 실지로 침식을 같이 하는 건 기관조사예요. 자꾸 바뀌기는 하지만. 그러니까 마음에 맞는 사람은 한 사람끼리 이삼 년



수원기관차사무소 소속 기관사(김지형 제공)

도 같이 근무하고, 안 맞은 사람은 뭐 한 달, 두 달도 하고 그래요. 그러기 때문에 대체적으로 기관사보다 연세가 많은 조사도 있고, 또 막 들어온 총각도 있고, 결혼한 사람도 있고, 뭐 애 가진 사람도 있고, 별 사람, 별 다양하지 않아요. 쉽게 말하면 형 같은 위치면 그 인생의 조언자도 되는 거예요. 심지어는 말이 자기 부인보다 더 가깝다는 거예요. 더 많이 자요, 같이. 진짜로 그건 생사를 같이 하는 거 아니예요. 호흡을 같이 하는 거 아니냐구. 그러니까 끈끈해요. …… 그래서 세상에 말하는 검사들, 그런 관계 비슷해요. 즉 말해서 공무원이지만은 어떤



수원기관차사무소 기관사들의 회식(김지형 제공)

그~ 동화된 강한 조직. 동화된 강한 조직성이 있어요. 위계질서가 철저하고. 아~ 철저하죠. 그렇게 사적으로는 형님, 동생 이런 경우가 많아요. 공무원 생활이나 일반 회사 생활에는 그런 경우가 드물잖아요. 그런데 이걸 그럴 수밖에 없는 것이. 같이 침식을 같이한다는 얘기에요.

숙소를 이동하면서 잠을 청해야만 하는 상황에서 철도 노동자들은 피로 회복 및 숙면을 위해 음주를 하곤 하였는데, 이 또한 공동체적 관계를 반영하고 있는 생활문화의 대표적인 경우이다.

1960~1970년대 철도기관사들은 퇴근 이후에 함께 술을 마시는 것도 집단적 작업의 연속으로 생각하였다. 집단적 음주는 노동강도가 강력해서 술



춘계체육대회(김지형 제공)



기관사들의 술자리(김지형 제공)

과 술자리를 통해서 피로를 해소할 수밖에 없었던 현상이다. 집단적 여흥문화는 기관사 간의 관계에 대한 귀속의식과 집단행동에 영향을 미쳤다.¹¹⁾

면담자 기관사 분들이 술 많이 드셨어요?

박수광 많이 먹죠. 왜냐면 기관사들이 스트레스 엄청나죠, 긴장된 게.

면담자 어디서 드셨어요, 주로?

박수광 옛날에는 우리 기관차사무소 수원 거기, 세평지하도 있는 데서부터요 세류동 꼭대기까지 다 술집이었어요, 양쪽에. 물론 막걸리집이지만. (일이) 끝나면 그때부터는 한 20시간, 하루 정도 노니까. 왜냐면 오늘 내가 1시에 끝났다고 칩시다. 그러면 내일 오후 2~3시나 이럴 때 출근한단 말이에요. 그렇지 않으

면 빨라야 10시 그러고. 그거 한 잔 하고 들어가야지. 올라가다 보면 술집이 워낙 양쪽에 많았어. 지나갈 수 없어. 그리고 또 굳이 피할 이유도 없고. 그러니까 가다 보면 자기 좋아하는 사람이 또 유난히 있잖아요, 그룹에. 응? 몇 시에 올 거다 그러면 이렇게 자꾸 쳐다보면 돼. 먹어. 밖에 다 열려 있잖아, 옛날에는. “어서 와, 어서 와” 근단 말이에요. 그러면 이제 술부터 따른다고, 옛날엔 사발 아니에요. 사발.

철도 조직의 공동체성은 확고한 위계적인 질서 속에서 유지되었는데, “군의 위계질서에 거의 버금간다.”고 표현될 정도였다. 1960~1970년대 철도산업 노동현장은 병영적 관계를 압축적으로 보여 준다고 평가되었다.¹²⁾



기관차사무소 앞에서의 조회(김지형 제공)

면담자 위계가 뚜렷하나요?

박수광 그리고 절대적이예요. 한번 생각해 보세요. 기관사가 자기 안전 운행 위해서 어떤 일을 할라 그럴 때, 누가 저항자가 있다면 해지겠어요? 어떤 저항 세력이나 저항 어떤 조건이 있으면 이 열차가 안전하게 목적지까지 손님들을 제 시간에 갖다 놓겠어요? 기관사가 무슨 대단한 권력을 가지거나 잘났다는 얘기는 아니예요. 그건 업무를 완벽하게 수행되기 위한 거예요. 그렇기 때문에 기관사의 어떤 요구나 판단은 절대적이예요. 여기 어떤 조건을 제시했을 때, 그건 최대한도를 신속하게 기관사 열차 운행에 필요한 조치를 해 줘야 돼. 그게 의무야. 그렇지 않으면 처벌도 받을 수 있는 거야. 어떤 책임을 져야 돼. 어떤 문제는. 그러기 때문에 기관조사도 마찬가지예요. 부당한, 너무나 부당한 거 아닌 업무적

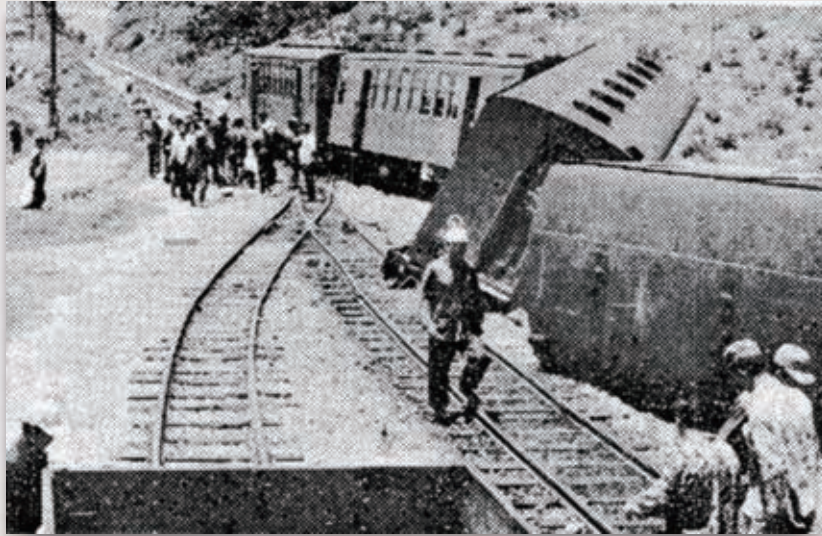
인 일일 때는 절대 복종해야 돼. “지금 달려가서 저 500미터, 500미터 뒤에 화차 하나가 이상이 있는 거 같은데 보고 오너라.” 숨이 차서 곧 쓰러질 때까지 달려야 돼. 그리고 달리다가 신호 줄 같은 데 걸려 갖고 부상 입은 사람도 많아. 밤에도 그렇고. 그러니까, 이걸 말하면 군인, 어떤 식으로는 군의 위계질서에 거의 버금간다고 봐야 돼.

이처럼 조직 내부에서 나타나는 병영적 관계의 대표적 현상은 상명하복, 조회 및 점호 등이다. 철도기관사들은 노동과정에서 조회와 점호를 일상적으로 받아야만 했는데 이는 노동자가 출근하여 작업지시를 받는 과정을 의미하였다. 철도산업은 상명하복이라는 명령과 복종의 관계로 노동현장을 지배하고 관리하였는데, 철도기관사들은 상명하복관계의 대상이자 주체로 존재하였다.¹³⁾

철도의 부설과 운영이 식민지시기 권력과 자본으로 이루어진 만큼 철도산업의 운영체제도 일본 제국주의의 병영적 형식과 내용으로 구축되었다. 이러한 5·16군사쿠데타 이후에 군부세력들이 철도산업을 병영적으로 운영하는 주체로 등장하였기 때문이다.¹⁴⁾

철도사고의 발생과 처리

철도기관사들은 승객과 화물 등을 제시간에 안전하게 수송하는 일을 자신들의 사명으로 여겼으며, 이를 완수하기 위해 부단한 노력을 기울였다. 그러나 열차 운행 상황은 기관사가 일일이 통제할 수 없다는 점에서 한계를 갖는다, 따라서 기관사는 기관차와 객화차의 상태, 선로 상황 및 운전 구간 등



수인선 열차의 탈선(『조선일보』 1970년 6월 18일)



사고가 수습되어 이송되고 있는 동차

에 대한 점검·통제가 규정대로 실시되고 있다는 신뢰 하에 운행을 할 수밖에 없다.

김지형 공작장에서 뭐 다 맨들죠. 그러면 검사도 하고 여러 가지가 돼서 기관차가 되는 거거든요. 그러면 기관차 쓰다 보면 고장이 난대든지 그러면 고쳐 가지고 다시 와 가지고 안전해야 되는 거고. 그리고 뒤에 다는 객차 또 거기에 실는 화물 이런 게 전부 종합이 돼서 열차가 되는 거거든요. 그게 열차예요. 기관차만 하나 있을 땐 그걸 열차라고 볼 수 없는 거고. 그게 조성이 딱 돼 가지고 선로에 나가면 번호를 받아요. ‘1200열차다. 600열차다. 구열차다.’ 하는 열차의 번호를 받았을 때 열차예요. 그럼 기관사가 그걸 인계해서 타는 거거든요. 그러면 제동이 기관차의 브레이크가 중요하잖아요. 자동차나 기차도. 그거 잘못하면 다 들이받는 거니까. 객차 매달린 것에 대해서는 객차사무소 사람들이 한 거라고. 그런데 그런 점검을 한 걸 기관사가 책임을 진다고. 그거에 대해서는 나는 그 사람을 믿고 가는 거여.

안전한 철도 운송을 위해서는 철도시설과 노동환경을 개선하기 위한 투자가 우선되어야 했지만, 투자할 자본이 부족했던 1960~1970년대에는 사고의 위험을 줄이고자 기관사들의 주의력이나 규정 준수 등을 강조하였다. 특히 적자노선이었던 수려선과 수인선의 경우 차량이나 설비가 노후화되어 기관사들은 사고에 대한 부담이 컸다.

김지형 그러니까 안전 수칙 사항이나 이런 걸(철도시설과 차량) 새 걸로 고치고 잘 고쳐서 안전을 해야 할 텐데, 기관사 인간한테다 니가 조심을 하란 식으로 하면 그건 돈이 안 들잖아. 그러니까 노동조합 없으면 기관사들은 불쌍해.

철도사고는 사상사고, 운전사고, 설비사고, 화재사고로 크게 분류하고 있다. 철도사업과 관련하여 인명 피해가 발생한 사고를 사상사고, 열차운행 중 열차와 열차, 열차와 차량의 충돌·탈선·접촉·화재가 발생한 열차사고와 철도건널목에서 동력을 가진 차량과 충돌된 건널목사고를 운전사고라고 한다. 또한 철도 관련 시설장비의 피해가 발생한 것을 설비사고라고 하고, 철도사업에 관련된 재산의 화재와 폭발로 피해가 발생한 것을 화재사고로 분류하고 있다.¹⁵⁾

철도사고가 발생하면 기관사는 이를 긴급히 수습한 후 다시 열차를 운행하여 목적지까지 도착하여야 한다. 또한 사고 후 진상조사를 받아야 했고 어떤 경우에는 사고에 대한 책임을 져야 했다.

면담자 기관사가 사고가 났음에도 불구하고 계속 운행을 해야 되는 거군요.

박수광 안 하면 어떻게? 그렇게 조치를 하고 운행을 하고, 부상자일 때는 응급처치를 약간 가한 다음에 바로 주변에 자동차가 있으면 부락을 하고, 없으면 신고 가서 다음 역에다 인계해야 돼. 그리고 다음에 그런 문제는 기관사가 업무를 완전히 마친 다음에 편한, 좋은 날짜를, 여유 있는 날짜를 잡아서 경찰에 가서 모든 사항을 하는 거야.

인명 피해가 발생한 사상사고는 기관사들에게 트라우마를 남겼고 이를 극복하지 못하는 기관사들도 있었는데, 철도사고는 기관사 개인이 감당하기 어려운 일이었다.

박수광 사람 사고 나 가지고 이거 그만둔 사람 많아요. 우리가 왜 지금 스트레스, 외상 후 스트레스 그런 말 있죠, 지금은. 옛날엔 그런 거 없었지. 그러니까 기

관사도 사람이예요, 마찬가지로. 약간은 담대하지, 왜냐면 큰 물건과 큰 속도를 낸 사람은 자동적으로 담대해져요. 지금 말하면, 쉽게 말하면 군인이 일반 사람보다 담대하듯이, 약간은. 그래도 건디지를 못해. 그제 사람을 한번 다쳐서 눈앞에서 그것을 병원으로 패스해 갖고 보내고 그러는 것을 부탁하잖아요. 며칠간 꿈에 나타나, 잠을 쉽게 못 자.

철도노조 수원기관차분회의 활동

전국철도노동조합은 철도청에 근무하는 현업 공무원들로 조직된 전국 규모의 단위노동조합이다. 전국철도노동조합의 연원은 1946년 3월 10일 대한독립촉성노동총연맹(이하 대한노총)이 창립된 지 2개월 후인 1946년 5월 운수부 경성공장지부를 창립한 날로 거슬러 올라간다. 대한노총의 지부로서 각 기관별로 창설된 노조가 대한노총 운수부연맹으로 창립된 것은 1947년 1월 18일로 이 연맹의 창립은 경성철도공장을 중심으로 전개된 전국노동조합총평의회(전평)의 활동에 대하여 대한노총이 조직적으로 대응하는 과정에서 설립되었다.

이처럼 해방 직후 철도노조는 한국의 좌익과 우익이 각축을 벌이는 작업장이었는데, 전평의 9월 총파업을 기점으로 철도 내의 좌익세력은 주도권을 잃게 된다. 이 과정에서 주도적 역할을 한 것이 바로 철도노조의 전신인 운수부연맹이다.¹⁶⁾

그러나 1961년 5·16군사쿠데타로 전국의 모든 노동조합이 해체됨에 따라 철도노조도 해체하게 된다. 이러한 단절과 함께 실질적인 현재의 전국철도노동조합은 1961년 8월 산별체제로 다시 출발하게 된다.



1971년 5월 수원기관차분회 대의원대회(김지형 제공)

1970~1980년대 철도노조 수원역연합회분회와 수원보선분회, 수원기관차분회가 설립되어 있었는데, 보선분회는 정지현, 수원역분회는 박광선, 기관차분회는 김지형이 노조위원장으로 활동하였다.

김지형 그러니까 보선사무소도 정지현 씨가 보선사무소 분회장인데 아주 똑똑해요. 그리고 역은 박광선이라고. 셋이 했을 때가 제일 잘 맞았어요. 셋이 할 때 아주 짝짝 맞아. 그래서 그 사람들도 그런 뜻을 가지고 한 거지.

철도노조의 파업이나 단체행동에서 기관사노조의 참여가 매우 중요했는데, 이는 열차 운행을 담당하는 기관사들이 참여해야 철도노조의 협상력이

높아졌기 때문이다.

철도청 간부가 되고자 하는 교통(철도)고등학교 출신들은 노조 활동에 적극적으로 참여하지 않았다고 한다. 교통고등학교 출신인 김지형도 입사 당시에는 노조에 관심이 없었으나, 제대 후 운전 계통인 기관사로 복직하면서 노조에 관심을 갖게 되었다고 한다. 김지형은 노조 활동을 하게 된 동기를 두 가지로 정리할 수 있다. 첫 번째는 철도현장에서 기관사로 활동하면서 기관사의 처우나 노동조건을 개선하기 위해서는 노조의 지원이 필요함을 절감하였다고 한다. 특히 사업 다이가가 결정될 때나 철도사고가 발생할 때 노조의 도움이 절실했다고 한다. 두 번째는 개인적인 차원의 동기였는데, 철도청 간부 또는 다른 직장에서 관리직으로 성장하고 싶었던 꿈이 좌절되자 김지형은 노동조합을 통해 정치적으로 성공하고 싶은 생각이 들었다고 한다.

김지형은 1969년부터 철도노조 수원기관차분회장을 역임하였는데, 수원기관차분회는 “단합이 잘되는” 편이었다고 한다. 특히 구관장 사업이나 새마을금고 운영 등을 충실하여 노조원들에게 경제적인 도움이 되도록 하였고, 탁구대와 구내식당 등 편의시설을 갖추어 노조원들과 일상적 결합을 높여 갔다.

한편 1988년 5월 28일 철도청은 기관사 사업 다이가 개정 내용을 발표하였는데, 개정된 사업이 과중하게 편성되어 전국 기관사들의 불만이 고조되었다. 이에 6월 16일 용산 본조합 강당에서 철도노조 운전분과 위원 및 기관차분회장, 기관차분회 조합원 300여 명이 회의를 단체교섭안 5개항(① 운전국 신설 ② 기관사 월 기본시간 192시간으로 제도화 ③ 기관사 수당 100% 인상 ④ 적성검사 폐지 ⑤ 직통 운전하는 무궁화호, 통일호 열차 도중교대)에 대해 본조합이 타결해 줄 것을 요구하였다. 그러나 본조합은 단체교섭에 대한 경과보고대회를 갖겠다는 약속을 뒤집고 부진한 내용의 단체교섭안을



노조에서 운영하던 새마을금고(김지형 제공)



노조에서 설치한 자전거보관소(김지형 제공)



새마을구관장(김지형 제공)



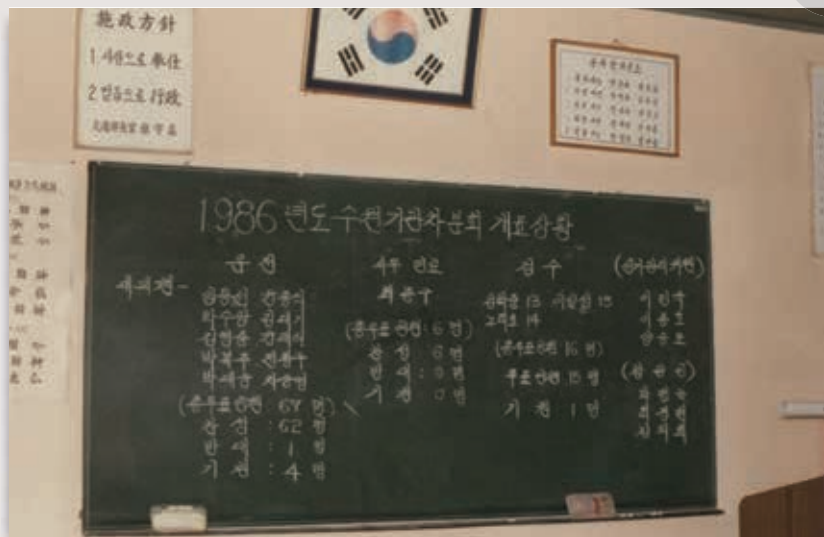
체육대회에 참여한 수원기관차분회 축구팀(김지형 제공)



1985년 수원기관차분회 연차대회(김지형 제공)



1988년 7월 기관사 농성장을 에워싼 공권력(경향신문사 제공)



1986년 수원기관차분회 대의원선거 개표상황(김지형 제공)

일방적으로 철도청과 합의하였다. 이에 기관차분회 조합원들은 7월 15일부터 농성을 시작하였다.¹⁷⁾

이후 몇 차례의 협상과 조합원들의 반발이 거듭된 끝에 7월 26일 철도기관사들은 파업을 결정하였다. 어느 누구도 상상하지 못했던 철도파업이었다. 파업에 돌입하자 용산 농성장과 전국의 기관차사무소를 공권력이 포위하기 시작하였다. 용산 농성장에는 800여 명의 기관사들이 모여 파업을 벌였다. 조합원들은 새로 '파업수습대책위원회'를 구성하여 파업대책을 논의하기 시작하였다. 그러나 정부는 오후 2시 20분경 전국의 농성장에 공권력을 투입, 해산에 나섰다. 서울 608명, 부산 214명, 순천 141명, 대전 115명 등 전국에서 1,463명의 기관사를 연행하였고, 파업은 실패로 돌아갔다.



1988년 7월 철도기관사 파업투쟁(경향신문사 제공)

1988년 7월을 뜨겁게 달군 7·26기관사파업 당시 기관사들은 스스로 조직을 만들고 스스로 협상을 만들어내며 파업투쟁을 벌였다. 파업이 끝난 후 기관사들은 보다 민주적인 지도부를 대거 선출함으로써 전국기관차분회장협의회(이후 전국기관차지부협의회로 변경, 약칭 전기협)를 태동시켰다.¹⁸⁾ 결국 7·26기관사파업은 철도노조 민주화의 첫 장을 장식한 사건이었다.

이렇듯 기관사들의 농성이 한창일 때인 7월 18일 교통부는 국회에 ‘철도 경영개선 및 공사화대책’을 제출하였다. 이 내용은 철도 전반에 큰 파장을 일으켰는데, 철도노조 수원기관차분회에게는 두 가지 측면에서 큰 타격을 주었다. 먼저 철도의 공사화 추진은 철도 운행의 안정성, 노동자들의 권익과 지위 하락 등 철도 노동자 전반의 이해가 달린 문제였다. 두 번째는 철도 경영개선 방안에 수인선 등 적자노선의 폐선이 포함되어 있었다. 이는 수원기관차분회의 기반을 흔드는 사안이었다. 철도 공사화와 수인선 폐선은 점진적으로 추진되었지만, 수원 철도기관사는 결국 수인선과 철도공무원이라는 기반을 상실하게 되었다.



- 1) 김영수, 『철도 공무원노동자의 공공성과 생활세계』, 한내, 2015, 131쪽.
- 2) 김영수, 『철도 공무원노동자의 공공성과 생활세계』, 한내, 2015, 136~137쪽.
- 3) 김영수, 『철도 공무원노동자의 공공성과 생활세계』, 한내, 2015, 138쪽.
- 4) 이명규, 「공공부문의 구조개혁과 작업장 체제 - 철도산업을 중심으로」, 연세대학교 사회학과 대학원 석사학위논문, 2000, 64쪽.
- 5) 강필규, 「디젤기관차의 운전실 환경 연구」, 서울산업대학교 철도기술대학원 석사학위논문, 2002, 41쪽.
- 6) 이명규, 「공공부문의 구조개혁과 작업장 체제 - 철도산업을 중심으로」, 연세대학교 사회학과 대학원 석사학위논문, 2000, 63쪽.
- 7) 이명규, 「공공부문의 구조개혁과 작업장 체제 - 철도산업을 중심으로」, 연세대학교 사회학과 대학원 석사학위논문, 2000, 64쪽.
- 8) 이명규, 「공공부문의 구조개혁과 작업장 체제 - 철도산업을 중심으로」, 연세대학교 사회학과 대학원 석사학위논문, 2000, 63쪽.
- 9) 김구영, 「철도교통관제사의 직무에 관한 연구」, 한국교통대학교 교통대학원 석사학위논문, 2018, 9쪽.
- 10) 김영수, 『철도 공무원노동자의 공공성과 생활세계』, 한내, 2015, 211쪽.
- 11) 김영수, 『철도 공무원노동자의 공공성과 생활세계』, 한내, 2015, 216~217쪽.
- 12) 김영수, 『철도 공무원노동자의 공공성과 생활세계』, 한내, 2015, 246쪽.
- 13) 김영수, 『철도 공무원노동자의 공공성과 생활세계』, 한내, 2015, 246~250쪽.
- 14) 김영수, 『철도 공무원노동자의 공공성과 생활세계』, 한내, 2015, 246쪽.
- 15) 철도청, 「철도청안전관리규정」, 1996년 12월.
- 16) 김영수, 『철도 공무원노동자의 공공성과 생활세계』, 한내, 2015, 77~79쪽.
- 17) 「1988년 7·26 기관차파업투쟁」(<https://blog.naver.com/locoman/60014478713>).
- 18) 「1988년 7·26 기관차파업투쟁」(<https://blog.naver.com/locoman/60014478713>).

2

수원 철도기관사의 생애

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

20년간 수원 철도기관사
노조를 이끈
김지형

증기기관차에서 대통령
특별열차까지 운전한
박병근

수인선
마지막 열차 기관사
박수광

20년간 수원 철도기관사 노조를 이끈 김지형



SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

어린 시절과 한국전쟁 경험

김지형은 1938년 수원시 장안동에서 2남 2녀 중 차남으로 태어났다. 아버지 김노적은 수원의 독립운동가이자 교육자였고 어머니는 진명학원 교사였다. 부친은 1919년 3·1운동 당시 고문을 당해 한 쪽 팔을 사용할 수 없었는데, 고문 후유증으로 자주 병원에 입원해야 했다. 이 때문에 김지형의 경제형편은 점차 어려워져 갔다. 부모님은 교육을 중요하게 여겼기 때문에, 김지형은 기독교 계통의 교육기관인 소화유치원과 삼일소학교를 졸업한 후 서울 동성중학교에 진학할 수 있었다.

그러나 김지형이 중학교에 입학하던 해인 1950년에 한국전쟁이 발발하였다. 전쟁이 나자마자 피난민들이 수원 시내로 밀려들어 왔다. 전쟁 중이었지만 나이가 어렸기 때문에 김지형은 시내를 돌아다니는 데 어려움이 없었다. 여동생과 함께 전쟁으로 어수선했던 시내를 돌아다니며, 정미소와 소



어린 시절 형님과 여동생 그리고 김지형(김지형 제공)

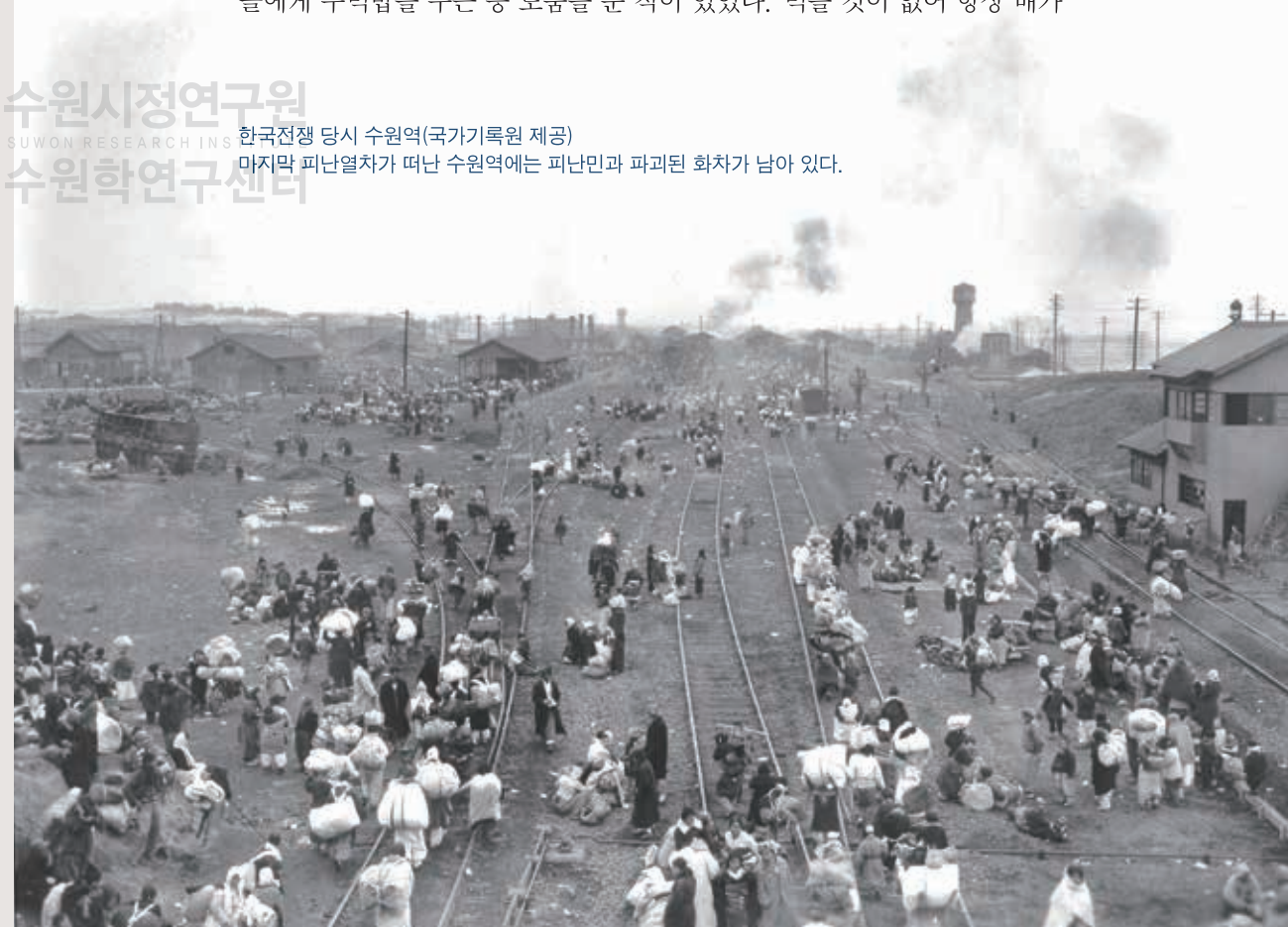
금배급소 등이 털리는 것도 보았다. 정미소에 있는 곡식을 가져가기 위해 사람이 잔뜩 몰려 서로 잡아당기고 끌리는 난리통에 김지형도 리어카로 쌀을 실어 왔다고 한다. 안타까운 이야기도 있었다. 김지형의 국민학교 1학년 담임 선생님은 북한군이 점령한 당시에 학생들을 위해 교사 일을 계속 했는데, 전쟁 끝나고 나서 부역자로 몰려 심하게 고문당했고, 그 후유증으로 결국 돌아가셨다고 한다.

한편 아버지 김노적의 제자가 북한군으로 내려와 스승인 김노적의 가족들에게 주먹밥을 주는 등 도움을 준 적이 있었다. 먹을 것이 없어 항상 배가

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

한국전쟁 당시 수원역(국가기록원 제공)

마지막 피난열차가 떠난 수원역에는 피난민과 파괴된 화차가 남아 있다.





한국전쟁 당시 영동시장 풍경(수원박물관 제공)

고팠던 김지형은 어린 마음에 마냥 좋았지만, 아버지는 내켜하지 않으셨고 제자의 도움을 사양하였다. 또한 인민군들은 김노적이 소장하고 있던 책을 트럭에 싣고 갔는데, 그 제자가 미리 소식을 전해 주어 성경책 등 몇몇은 다락에 숨길 수 있었다.

한국전쟁 당시에 김지형의 가족들도 광교산 쪽으로 피란을 갔다. 거동이 힘든 부친은 함께 가지 못하였는데, “허름한 집에 숨어서 몸을 피하라.”고 주의를 주었다. 그때에는 그 뜻을 이해하지 못했다. 광교저수지 근처에서 피란생활을 하였는데, 인민군 패잔병이 피란민 중 섞여 있었다. 그런데 피란민 중 본인이 서울서 잘살았고 아들이 국군이라며 자랑하면서 다른 피란민들의 쌀을 빼앗던 사람이 있었는데, 이 사람은 인민군에게 끌려가 죽었다고 한다.



한국전쟁 당시 영동시장 풍경(수원박물관 제공)

전쟁 중에는 몸을 낮춰야 살아남을 수 있다는 것을 부친은 알고 있었던 것 같다.

전쟁 중에 수원 농사시험장에 설치된 피란 종합학교를 다녔지만 곧 포기하고, 1년 정도 영동시장 근처에서 양키물건을 판매하였다. 처음에 종자돈을 모으기 위해서 양키물건을 파는 상인들을 따라다니며 짐을 대신 들어주고 돈을 얻었다. 그리고 집집마다 돌아다니면서 팔 것이 있는지 물어보며 물건을 구하였다. 간스베, 과자, 나비스코, 담배 등 일단 구할 수 있는 것들은 가리지 않고 팔았는데 물건이 귀할 때라 없어서 못 팔 정도였다. 김지형은 그렇게 1년 반 정도 좌판에서 장사하다가 아버지에게 들켜 야단을 맞고 장사를 그만두게 되었다.

교통고등학교에 입학하다

양키물건 장사를 그만둔 김지형은 수원 삼일중학교를 다니며 학업을 이어갔다. 김지형의 집안사정을 알고 있었던 담임 선생님은 고등학교 진학을 앞두었을 때 관비로 갈 수 있는 국립교통고등학교를 추천해 주었다. 용산에 있는 학교에서 입학시험을 치렀는데, 무난하게 통과하여 1954년에 교통고등학교에 입학하였다.

1951~1962년에 운영되었던 교통고등학교는 8개 과로 나뉘어 있었는데, 업무과, 운전과, 토목과, 기계과, 전기과, 건축과, 통신과, 항공과였다. 업무과는 역무원을 양성하고, 운전과는 기관사를 양성하였다. 통신과는 말 그대로 통신과 관련된 일을, 건축과는 철도시설물을 건축하는 일을 배웠고, 토목과는 보선이라 하여 철로 보수를 배웠다. 항공과는 1년 과정으로, 졸업하면 등대지기가 되었다. 김지형은 모든 산업에서 기계가 가장 기본이 되기 때문에 전망이 좋을 것이라 여겨서 기계과를 선택하였다. 그러나 기계과는 기관차나 객차·화차의 생산과 조립, 보수 등을 담당하는 것이었기 때문에 육체적으로 가장 힘든 일이었다.

교통고등학교 학생들에게는 학비와 숙식비·교복 등이 무료로 제공되었으며, 그 대신 이곳을 졸업하면 5년 동안 철도 조직에서 일을 해야 했다. 그렇지 않으면 보증을 선 사람들이 학비와 교복비 등의 지원비를 물어내야 했다. 한 학년은 보통 300명 정도였고, 한 반은 평균 30명으로 구성되었다. 1~2학년 때는 기본과목을 배우고 3학년 때에는 실습을 실시하였다. 대부분의 학생들은 기숙사 생활을 하였는데, 학생이 많아서 기숙사가 2개였다. 김지형은 기숙사에 들어가지 않고 수원에서 경부선을 타고 통학하였는데, 무료로 철도를 이용하였다. 통학생들은 아침식사와 저녁식사를 학교에서 먹지 않



1957년 교통고등학교 졸업사진(앞줄 오른쪽, 김지형 제공)

았기 때문에 이에 해당하는 쌀과 부식을 보름에 한 번씩 지급받았다. 김지형은 지급받은 쌀과 부식을 되팔아 생활비에 보탬을 주고, 도강(渡江)이 어려웠던 상황을 이용하여 통학을 하며 ‘도쿠리(목이 긴 스웨터)’ 장사를 하여 돈을 벌기도 했다. 방학 때면 교통고등학교를 다니는 것을 이용하여 친구들과 공짜 철도 여행을 가기도 했다. 학교 모표 달고 역무원들에게 “선배님 수고하십니까.” 하고 인사를 하면 기차를 공짜로 타게 해 주었다.

교통고등학교 교사는 실습 과목을 제외하고는 대부분 사범대 출신이었다. 다른 곳보다 보수가 좋았고 공무원 신분인데다가 철도와 관련된 각종 혜택을 받을 수 있었기 때문에 교사들은 교통고등학교를 선호하였다. 게다가

학생들이 학업능력이 뛰어나고 학습태도가 좋은 모범생이었기 때문에 학습지도나 생활지도가 어렵지 않았다고 한다.

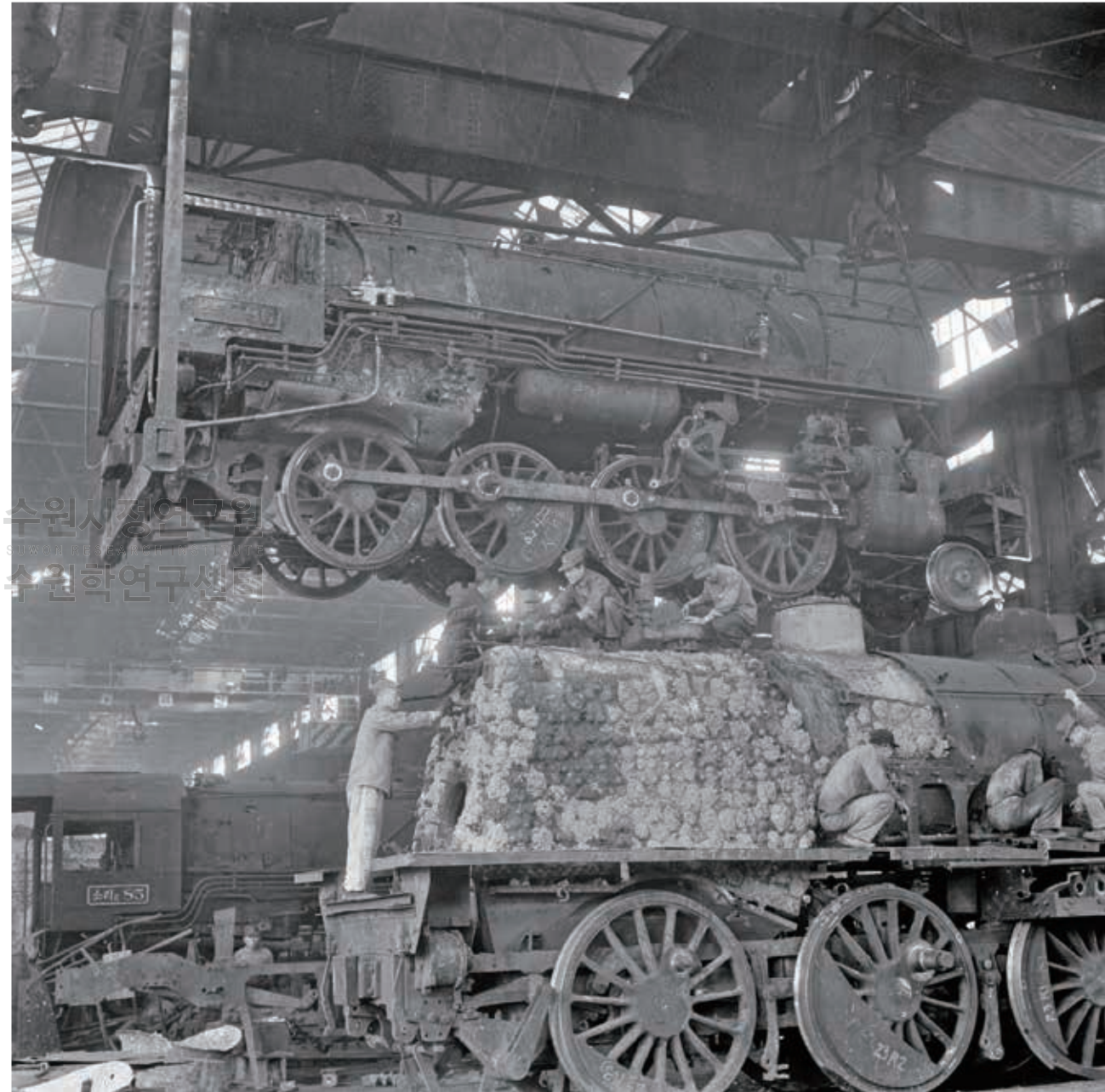
교통고등학교를 엘리트 양성 코스로 여겼기 때문에 이곳을 나온 사람들은 자부심이 컸다. 또한 학생들은 공동생활 속에서 강한 유대감을 형성하였고, 선후배 간 위계의식도 뚜렷하였다. 교통고등학교 출신들의 이러한 의식은 철도 조직문화에도 많은 영향을 미쳤기 때문에 선생님들이 학생들에게 “나가서 너희들끼리 모임 갖지 말라.”는 말을 종종 했다고 한다.

김지형은 철도보다는 다른 분야에서 일하고 싶었기 때문에 졸업 후 대학을 가려고 했으나 교통부 소속인 교통고등학교 졸업생은 항공대학과 해양대학, 육사·해사·공사 등에만 갈 수 있었다. 즉 일반대학을 가려면 문교부의 지침을 따르는 일반 고등학교를 졸업해야 했다. 그래서 교통고등학교를 재학 중에 균명고등학교 야간학교도 함께 다녔다.

그러나 고아원에 맡겨진 막내 여동생을 데려오기 위해서 돈을 벌어야 했기 때문에 우선 서울공작창에 취업을 하였고, 취직 후 한양공대에 들어갔다. 김지형은 한양공대까지 다녔지만 교통고등학교에서 배운 기계 관련 지식이 실질적인 도움이 되었다고 한다. 특히 기관사로 일할 때 디젤기관차가 들어오면서 전기 작동과 공기 압력을 조절하며 운전하는 데에 큰 도움이 되었다.

첫 근무지는 서울공작창

졸업 후 김지형은 용산에 있는 서울공작창에서 근무를 시작하였다. 공작창은 철도차량정비창이라고도 부르는데, 철도용품의 제조·수리 업무 등을 맡아 보는 기관으로, 서울·인천·대전·부산·영주 다섯 곳에 설치되어 있었다.



1960년대 기관차를 해체해서 수리하고 있는 서울공작창 직원들(국가기록원 제공)

김지형이 근무할 당시 서울공작창에는 2,000명 정도가 소속되어 있었다. 입사하자마자 먼저 공작창 내 기관차공장, 객화차공장, 기계공장, 증기공장 등에 배치되어 6개월간 순환하면서 사업장별 업무를 배웠다. 김지형은 기관차 계통의 기술원에 배치되었다. 기차를 고치기 위해 부품 수리 및 제작, 조달 등의 업무를 하는 곳이었다. 공작창에는 기차 전체를 수리해야 하는 수선 규정이 있었는데 수리 대상인 기차들이 들어오면 다 해체하고 고쳐서 맞춰내는 작업을 했다. 그러다 보니 철도가 아닌 다른 업종의 공장에서도 기계과 출신들을 기술자로 데려가려고 했다.

당시 월급으로 돈과 쌀 등을 주었다. 또한 화차와 객차 밀창을 교체하면서 버려지는 판자를 뿔감으로 사용하도록 주었는데 주로 기혼자들이 가져갔다고 한다. 이때 월급을 3개월 정도 모아야 정장을 맞춰 입을 수 있었다.

독일이나 일본에서 온 증기기관차를 수리하였고, 미군에게서 넘겨받은 디젤 기관차도 수리하여 사용하였다. 수리 일정은 엄격하게 정해진 것은 아니고 급한 것부터 처리했는데, 추석이나 명절 때는 운행이 바빠 수리를 못하니까 그전에 야간작업을 하며 미리 고쳐 놓아야 했다. 전쟁 직후인 탓에 부품이 부족하였고 부속품 가격이 비싸다 보니 모두 새것으로 교체하는 것이 아니라 급한 대로 다른 기관차나 객화차의 부품을 가져다 수리하는 상황이 벌어지기도 했다.

철도를 떠났다가 다시 돌아오다

김지형이 대학교 3학년 때인 1961년에 5·16군사쿠데타가 일어났다. 철도 인력에게는 관례적으로 군대 영장이 나오지 않았는데, 박정희는 쿠데타 직후 군 복무를 마치지 않은 사람들을 공직에서 퇴출시키도록 했다.

철도당국에서는 군 입대를 하지 않으면 파면될 수 있으니 사직하고 군에 입대할 것을 권고하였다. 이에 김지형은 1961년 사표를 내고 군에 입대하였는데, 이때 많은 사람들이 철도를 떠나 군에 입대하였다. 나중에 들은 이야기이지만 이때 기관사들이 입대하는 바람에 시험에 계속 떨어지던 기관조사들이 대거 기관사로 뽑혔다고 한다.



젊은 시절 김지형(김지형 제공)

3년간의 군 생활을 마친 김지형은 진로를 바꿔 일반 회사에 취업하였다. 처음에는 한국철강에 들어갔는데, 그곳에서 노동현장의 상황을 보고 큰 충격을 받았다. 공장에서 오랫동안 근무한 반장이나 조장들은 일제시기부터 그 일을 하던 사람들이었는데, 잦은 사고로 손가락이 제대로인 사람이 없었다. 쇠를 달궈 얇은 철판을 만들고, 그 철판으로 드럼통을 만드는 공장이었는데 얼마나 뜨거운지 노동자들이 옷을 거의 입지 않고 일을 하였다. 노역에 가까운 노동현장을 보고 김지형은 계속 일을 할 수 없었다. 한국철강은 나온 후 삼성물산에 입사하였는데, 수습기간도 없이 며칠 일을 가르쳐 주더니 대뜸 보일러 담당을 맡겨 버렸다. 발전 가능성이 적은 곳이라 판단한 김지형은 곧 그곳을 그만두었다.

관리직으로 방향을 바꾸고 싶었던 김지형은 이렇게 몇몇 기업체를 전전하였지만 좋은 결과를 얻지 못했는데, '좋은 자리'로 생각되는 일은 좀체 김지형에게 주어지지 않았다. 결국 공무원이라는 안정적 신분이 보장되는 철도청으로 다시 돌아가야겠다는 생각을 하게 되었다.

1965년에 김지형은 철도청으로 복귀하였는데, 기계계통이 아니라 운전

계통으로 들어왔다. 교통고등학교를 나와서 본청에 근무하다 늦게 군대를 갔고, 다른 회사를 돌다가 다시 들어온 것이라 동료들보다 승진이 늦을 수밖에 없었다. 자격지심에 기계계통으로 가고 싶지 않아 결국 운전계통인 기관사로 일하기 위해 기관조사 시험을 쳐서 들어갔다. 기계과 출신이라 기관차에 관한 지식과 정보는 알았지만, 신호나 운전에 대한 것은 몰랐던 상황이라 이 부분은 새로 배워야 했다.

기관조사로 처음 배치된 곳은 천안이었는데, 본청에 있는 동료들과 만날 일이 적은 곳이라 지원하였다. 천안에서 청주도 가고, 조치원으로 가서 충주 가는 선도 타고, 장항선도 타고 거의 모든 철길을 경험하였다.

수려선과 수인선을 운행하다

결혼을 하면서 김지형은 수원으로 오게 되었는데, 1966년 당시 수려선과 수인선에는 갓을 쓴 승객도 있었다. 수려선과 수인선은 통학생과 통근객 그리고 소금과 생선을 파는 장사꾼들이 많이 이용하였다. 통학생은 역으로 들어오지 않고 집 근처 철길에서 울타리를 넘어 타기도 했다. 주민들의 일상생활과 밀접하게 연결된 노선이었기 때문에 주민들과 친밀해질 수밖에 없다. 자주 기차를 타는 승객들은 기관사를 가족처럼 여겼고, 동네 건달들도 기관사에게 “형님, 형님” 하며 친근하게 굴었다고 한다. 매일 타는 승객들은 자연스레 얼굴을 익히게 되는데, 그 승객들이 탈 때까지 역장의 출발신호를 무시하고 좀 기다렸다가 태워 주기도 했다. 승객들도 떡이나 명절음식을 싸 와서 친숙한 기관사에게 주기도 했다.

기관사는 ‘다이아’에 따라 운행을 하게 된다. 다이아는 모든 열차의 운행

시간표와 기관사·차장 등 승무원들의 운행일정표가 기재된 승무교번표이다. 다이아를 만들 때는 여러 가지 사항을 고려해야 하기 때문에 이 일은 철도청 내에서 숙련된 사람들이 담당하였다. 다이아를 잘못 짜면 적자노선이 되기도 하고, 많은 불만을 사기도 했다. 기관사가 4시간 이상 운전하지 못하도록 하면서, 열차가 어느 역에서 만나는지 그 역에서는 버스가 몇 시까지 다니는지 등의 조건을 다 파악해서 짜야 했다. 철도 전체 다이아는 1년 단위로 작성되는데 일반 사무실이 아니라 호텔이나 여관에서 며칠 동안 잤다. 다이아에 따라 철도노동자들의 노동강도가 결정되기 때문에 노조 쪽에서는 노동자들에게 유리하게 다이아를 짜게 하려고 이곳에 끼어들어 일종의 ‘로비’를 하기도 했다. 또한 자기 조합원들을 챙겨 주려는 목적으로 교대시간이 애매하고 힘든 다이아를 다른 쪽으로 넘기려는 경우도 있었다.

기관사는 열차를 운행하기 이전에 점검해야 할 사항이 많다. 조차원이 열차를 조성하면 기관사는 검수 상황을 확인하고 석탄이 얼마 있는지, 선로에 문제가 있는지, 경로 중 공사하는 곳은 있는지에 관한 정보를 받아 검토하였다. 기관사와 기관조사들은 운전조역이 벽에 써 붙여 놓은 주의사항을 기관사 수첩에 기록하고, 운전조역에게 도장을 받고, 함께 경례한 뒤 운행을 시작하였다.

여객열차는 역마다 손님을 싣고 떠나야 하기 때문에 정차시간과 출발시간을 되도록 정확히 지켜야 했다. 이에 비해 화물만 실은 열차는 상대적으로 여유가 있었다. 시계가 흔치 않던 시절이라 기관사들은 업무상으로 시계를 하나씩 받았다.

기관차에는 기관사와 기관조사가 타는데 증기기관차에는 2명의 기관조사(본무조사와 보조조사)가 탑승하였다. 동차보다 증기기관차를 모는 기관조사가 더 힘들었다. 속도를 내야 할 곳에서 보조조사는 물을 주입하여 스팀이 발생하도록 하고 본무조사는 스팀이 올라오는 것을 보고 석탄을 넣어 화력을

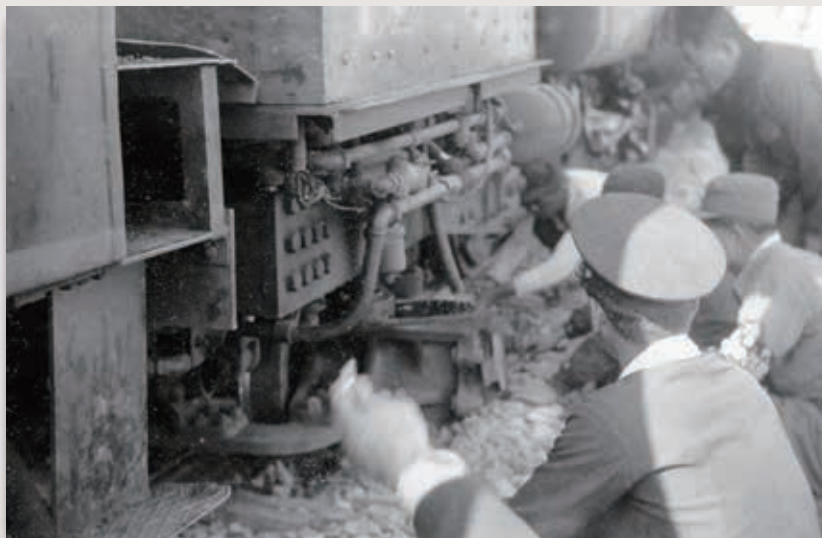


수원철도기관사사무소에 배치된 김지형(수원박물관 제공)

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터



김지형이 입었던 철도기관사 근무복과 모자(수원박물관 제공)



기관차를 점검하는 기관사와 차장(1953년, Don's Depot Railroad photos 제공)



오목역 부근 터널을 지나가는 수인선(1953년, Don's Depot Railroad photos 제공)

맞춰 줘야 한다. 또 터널을 진입할 때에는 연기가 나지 않도록 조절해야 하고, 눈이나 비가 올 때에는 사고가 나지 않도록 나름의 노하우를 발휘하여야 한다. 이렇게 세 사람의 손발이 잘 맞아야 열차가 착착 움직일 수 있었다.

동차에도 가솔린동차와 디젤동차가 있었다. 김지형이 근무할 때 가솔린동차는 거의 사용하지 않게 되었다. 초기 디젤동차는 기관차 바퀴도 작고 브레이크도 일반 지하철 바퀴를 썼기 때문에 힘이 없어 오르막길을 오르는 것도 힘들어 했다. 오르막길에서 시간이 걸리면 그 시간을 채우기 위해 내리막길에서 더 속도를 내서 달려야 했다. 그런데 기관사들이 제일 무서워하는 것이 내리막길이었다. 특히 오래된 열차는 더 위험하였다. 기관차 내리막길 커브에도 한계가 있는데 그 각도에 따라 내려가는 속도와 마찰력이 맞지 않을 때가 있었다. 그래서 기관차를 설계하고 보선하는 사람의 안전수치가 과학적으로 잘 맞아떨어져야 했다. 기관차를 설계할 때 안전수치가 100이면 10을 더 보태고, 정비도 미리 해서 안전수치를 140~150으로 올려놓았다. 그러나 이 정도로 안전수치를 올려놓아도 실제 상황에 적용했을 때는 다를 수도 있었다. 그래서 기관사들은 규정을 지키는 것을 넘어서서 매번 긴장하고 운전해야 했다.

때로는 이론과 아예 다른 상황이 발생하기도 했다. 한 번은 김지형이 열차를 몰고 가는데 운전 도중에 마지막 칸이 보이지 않았다. 열차를 세우고 확인해 보니 마지막에 붙어 있던 객차가 분리되어 있었다. 원래는 객차마다 고무호스로 연결되어 있고 그쪽으로 공기가 통해서 브레이크가 작동하기 때문에 객차가 분리되면 기차가 멈춰야 하는데, 서지 않고 약 200m를 달린 것이다. 그때 김지형은 기차를 다시 후진시켜 분리된 객차를 다시 연결시켰다. 이처럼 이론만 따라서 해결되지 않는 일들이 일어났기 때문에 기관사의 임기응변과 노련함도 운전에서 중요한 요소였다.

김지형은 수려선과 수인선의 폐선을 모두 지켜보았다. 수려선은 거리가



허기7호를 몰고 있는 김지형(수원박물관 제공)



수려선 철거를 반대하는 이천 부발면 죽당리 주민(『코리아라이프』, 1972)

멀고 역수가 많아 지출은 늘었지만 승객수가 점차 줄어 적자가 커졌다. 100원 벌려고 250원을 쓰는 상황이었다. 수려선을 지키고 싶었지만 적자를 이유로 국회나 철도당국이 폐선을 결정한 이상 수려선 유지를 고집부릴 수 없었다. 김지형은 수려선 폐선 이후 철로나 신호등 같은 철도시설물을 철거하는 일을 6개월 정도 수행하였다.

또한 1988년 교통부에서는 철도 경영개선 및 공사화대책의 일환으로 적자노선인 수인선의 폐지를 공론화하였다. 폐선이 될 경우 수인선에 배치되어 있던 철도 인력은 다른 노선으로 배치될 수밖에 없었는데, 이는 이들의 기반이 사라지는 것이었다. 특히 수원을 터전으로 삼고 생활해 왔던 토박이 출신의 철도인들은 수인선에 대한 애착이 많았기 때문에 수인선을 유지시킬

수 있는 대책을 찾아 다방면으로 노력을 하였다. 또한 김지형·정지현·박광선 노조위원장들은 각 역의 역장들과 함께 마을 이장·주민들을 찾아다니며 수인선을 유지하도록 여론을 만들어 달라고 부탁하였다. 그러나 철도당국과 경기도청·수원시청 측에서는 느린 기차 대신 도로교통을 개선하고 버스와 트럭 등을 배치해 주겠다고 주민들을 설득하였다.

결국 수인선 폐선을 막을 수 없다고 판단한 김지형은 은퇴를 결심하였고 1989년도 7월에 기관사 자리에서 물러났다. 이로써 교통고등학교 입학부터 35년간 이어진 철도와의 긴긴 인연은 끝을 맺었다.

기관사가 철도사고에 임하는 자세

기관차 운행 중 밤에 사고가 나는 경우도 있었다. 그럴 때는 철사에 형철을 두르고 기름칠한 뒤 횃불로 만들어 사고 현장을 살폈다. 어떤 기관사는 밤에 상황을 확인하려고 열차 밖으로 나갔다가 시멘트 수로 같은 데 발을 잘못 짚어 죽을 고생을 한 사람도 있었다. 또 어떤 기관사는 비 오는 날 사람을 쳐서 수습하려는데 시체에 목이 없었다고 한다. 그런데 마침 주변이 수박밭이어서 잡으면 사람 머리인지 수박인지도 모르는 그런 상황도 있었다고 한다. 기적을 올렸지만 보행자가 청각장애인이자 이를 듣지 못해 사고로 이어진 경우도 있었다.

기관차가 직선으로 갈 때는 시야가 확보되기 때문에 기관사가 긴급한 상황에 대처하기가 비교적 수월하였지만, 직선거리가 아닌 커브길, 산길, 역 앞 건널목은 시야를 확보하기가 어려웠다. 또한 기관사가 철로 위 사람을 확인하고 멈추더라도 제동거리가 짧으면 철 수박에 없었다. 어떤 때는 잘 보이지도 않는 아이가 덩그러니 철길에 앉아 있기도 했고, 자살하러 열차로 뛰어



수많은 신호로 이루어진 철도 시설(수원박물관 제공)

든 사람도 있었다. 이런 인사사고를 겪은 기관사들은 한동안 힘들어 했다.

철도의 모든 것은 시간과 신호였고, 그 신호는 꼭 지켜야 하는 약속이었다. 기관사들은 이를 잘 알면서도 불안한 마음이 들 때가 있었고, 안전 문제로 심하게 스트레스를 받았다. 기관사들은 차를 배정받아 운전을 시작할 때 본인이 실수하면 다 죽을 수도 있다는 생각을 했다. 그래서 김지형은 기관사 일을 단순히 먹고사는 방편으로 생각하면 절대 안 된다고 한다. 열차사고가 나면 그 원인이 무엇이든지 간에 기관사의 책임으로 돌아가는 경우가 많았다. 그리고 사고의 영향으로 철도청장이나 국장도 파면되기도 했다.

그래서 1960년대에는 가족사진을 앞에 놓고 타게 했다고 한다. 가족사진을 보면서 기관사가 더 조심하고 안전하게 운전하도록 한 것이다. 젊은 기관사들은 부모님 사진이나 애인사진을 갖다 놓게 했다. 김지형은 결혼을 하지 않았을

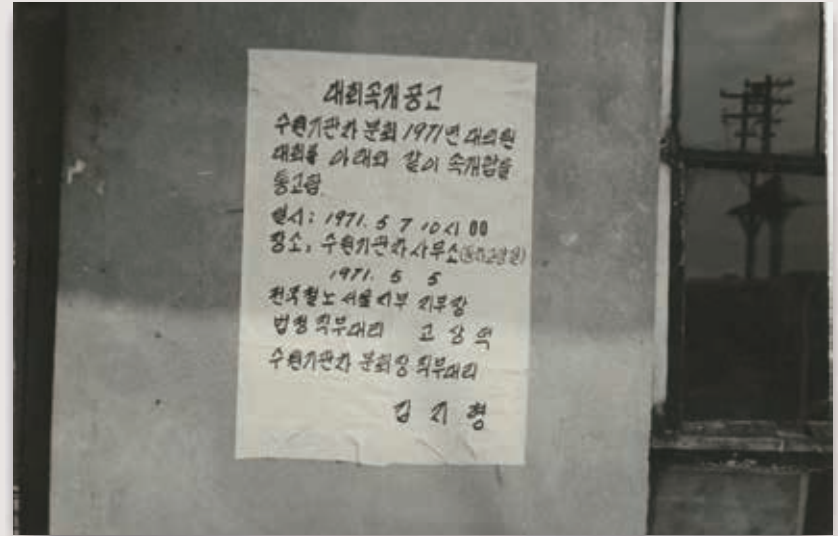
때에는 조카들 사진을 가져다 놓았다. 사실 기관차의 낡은 부품이나 시설을 안전한 새것으로 교체하는 것이 가장 좋은 방법이지만, 투자비용이 없었기 때문에 철도당국은 기관사 개인에게 사건예방의 임무와 책임을 돌렸던 것이었다.

이런 일을 보며 김지형은 노동조합을 더욱 중요하게 생각하게 되었다. 처음에 그는 교통고등학교 출신들이 대부분 그러하듯이 노조에 관여하지 않아야 한다고 생각하였다. 노동조합에 가는 것은 출세길을 막는 일이라 생각했기 때문이다. 그러나 기관사로 일하며 자신은 그나마 학교도 나오고 배운 사람이지만, 배우지 못하고 일하는 사람들을 보며 노동조합의 필요성을 절감하게 되었다.

철도에서 사고처리를 할 때는 본청에서 조사반을 꾸렸다. 선로, 객차, 기관사 운전 등을 분석하여 사고 이유를 밝히고 징계를 내렸다. 월급 삭감, 진급 제한 등이 일반적이었고 사고에 따라서는 파면될 수도 있었다. 파면되면 퇴직금도 받을 수 없었다. 그래서 노조에서는 기관사를 최대한 보호하려고 했다. 철도청에서도 사고를 항상 예의주시하였고, 기관사에게 수당을 더 주는 등의 특별대우를 하며 비위를 맞춰 주었다. 노조에서도 기관사의 힘이 셸다고 한다. 그러나 기관사 입장에서 열차를 운행해야 한다는 사명감 내지 책임감과 노동자로서의 권리추구가 내적으로 부딪히기도 했다.

강산이 두 번 바뀌는 동안 노조위원장으로서는 한 일

수원에는 철도노동조합 수원역연합회, 기관사분회, 보선분회 세 개가 조직되어 운영되었다. 수원역연합회 노동조합은 경부선(안양-평택), 수인선(송도-수원), 수려선(여주-수원)을 합쳐 300명 정도였다. 보선분회는 370~380명으로 인원이 가장 많았고 기관사분회는 210명 정도였다.



1971년 수원기관차분회 정기대의원대회 공고문(김지형 제공)



1971년 수원기관차분회 정기대의원대회(김지형 제공)



수원기관차사무소 기관사들의 야유회(김지형 제공)

기관사분회에서 김지형까지 세 명이 중앙대의원에 올라가서 활동하였다. 그 소속에서 중앙대의원을 몇 명이나 데리고 있는지가 소속의 힘이였다. 중앙대의원은 조합원 인원수 100명당 한 명씩이라 조합원 수가 많은 것이 유리하였다. 그래서 수원 쪽 다른 노동조합이랑 인원수를 합쳐서 원하는 사람을 중앙대의원에 더 올리기도 했다

노조위원장 임기는 3년인데 김지형은 20년 동안 노조위원장을 맡았다. 보선분회장 정지현, 수원역분회장 박광선, 그리고 본인까지 셋이 함께 노조 일을 할 때 제일 잘 맞았다고 한다. 김지형이 오랫동안 노조위원장을 할 수 있었던 이유는 노조원들을 위해 소소하지만 실질적인 도움이 되는 활동을 하였기 때문이다. 우선 새마을금고를 만들었다. 철도 직원들이 다 월급



수원기관차분회에서 운영하던 구판장(김지형 제공)

을 받으며 생활하기 때문에 급하게 목돈이 필요하면 돈 풀 곳이 필요하였다. 그래서 새마을금고를 만들어 이익을 남긴다기보다는 복지 겸 갯돈 개념으로 운영하였다. 또한 노조에서는 역 바로 앞에 새마을구판장을 만들었는데 구판장에 '새마을'이라는 이름이 붙은 데는 이유가 있었다. 구판장을 역 안에 차리면 역 안의 상권 때문에 유지가 안 될 것 같아 역 바깥에 차렸더니 주변 시장 상인과 갈등이 발생하였다. 그래서 일부러 '새마을'이라는 이름을 달아 인허가나 민원 처리 등을 편리하게 한 것이다. 노동조합으로서 군사정권의 산물이 싫기는 했지만 실질적인 이점들이 있기 때문에 새마을이라는 이름을 사용하였다.

또 기관차사무소에 전화를 설치하기도 하였다. 일반전화가 별로 없었던



1979년 수원기관차사무소 지도실 앞에서(김지형 제공)



노조사무실에서(김지형 제공)



김지형이 분회장으로서 마지막으로 개최한 수원동차분회 정기대의원대회(김지형 제공)



수원기관차사무소로 출근하는 기관사(김지형 제공)

때, 일정이 늦어진다는가 하는 이유로 기관사들이 집에 전화를 하려면 교환 수실까지 뛰어 들어가야 했다. 이렇게 전화 통화가 쉽지 않은 상황을 보고 김지형은 사무실에 사비로 전화를 들여놓았다. 이 외에도 자전거보관소, 탁구장, 구내식당 등을 만들어 기관사들의 편의를 도모하였다. 특히 탁구장은 기관사들의 여가방법을 건전하게 하는 데에도 도움이 된다고 생각하였다. 즉 기관사들은 근무의 특성상 기다리는 시간이 많았고, 운행 중 받은 스트레스를 음주로 해소하려고 하는 경향이 있었는데, 밖에서 술을 먹는 것보다 탁구 한 게임 치고 간단하게 음료수를 마시라고 탁구장을 만들고, 밖에서 괜히 술 마시지 말고 안에서 밥을 먹으라고 구내식당을 만든 것이었다.

김지형은 20년간 노조위원장을 한 데에는 박정희 정권이 노조위원장 불

신임제도를 없앤 것도 한 요인이 되었다고 한다. 즉 박정희 정권은 친정부 또는 친자본적 노동조합을 통해 노동자들을 통제하는 정책을 추진하였기 때문에 노조의 안정을 위해 노조위원장 불신임제도를 없앴다. 따라서 철도노조도 이 정책의 혜택을 받았던 것이다.

김지형은 노조위원장을 하면서 정치를 경험하게 되었다. 당시 노조활동은 여러모로 현실 정치와 닮아 있었다고 한다. 선거 때에는 경쟁자보다 많은 지지를 얻기 위한 전략과 방법들이 동원되었다. 상대 후보가 준비할 시간을 주지 않기 위해 선거일을 갑작스럽게 변경하기도 하고, 투표방식을 바꾸기도 하였다. 상급 노조의 선거는 더 치열하였는데, 대의원 숫자를 확보하기 위해 금품이 오가기도 하고, 지지를 조건으로 진급이나 특혜가 거래되는 경우도 있었다. 노조활동을 했던 사람들이 나중에 정치 쪽으로 가는 경우도 더러 있었다. 김지형도 정치계 진출을 고민했지만 가정에 충실해야겠다는 생각으로 마음을 접었다.

증기기관차에서 대통령 특별열차까지 운전한 박병근



SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

용인 지장실 마을의 가난한 소년

박병근은 1939년 용인시 처인구 유림동(지장실)에서 태어났다. 박병근의 아버지는 목수 일을 했는데, 외지에 나가 살다가 해방 후 자식들을 데리고 고향인 용인 석성산 아래 유림동 지장실 마을로 돌아왔다. 박병근이 11살 때 어머니가 돌아가셨기 때문에 4남매를 키우느라 아버지가 고생을 많이 하였다.

집안 형편이 좋지 못했던 탓에 학업을 이어 가기가 어려워 초등학교를 졸업하고 진학을 못하였다. 그러나 “자식 교육은 꼭 시켜야 한다.”는 주변 지인들의 권유를 들은 부친께서 박병근의 학교 진학을 허락해 주셔서 중학교에 편입할 수 있었다. 박병근은 1학년 2학기에 편입하자마자 우등상을 타서 2학년부터 특대생(특별대우생) 자격으로 학비를 면제받았다. 중학교를 졸업하고 고등학교에 갈 형편은 더더욱 안 됐는데, 박병근의 학업능력을 눈여겨

홍현영
수원시정연구원 연구원

이재운
수원시정연구원 위촉연구원



용인 지장실에서 찍은 가족사진(박병근 제공)



학창시절 수려선을 탄 박병근



졸업식에서 송사를 읽는 박병근(박병근 제공)



군 복무 중인 박병근(박병근 제공)

본 담임 선생님이 입학원서를 넣어 준 덕에 고등학교에 입학하게 되었다. 하지만 끝내 고등학교는 졸업하지 못한 채 학업을 중단해야 했다.

그 후 박병근은 입대를 하였고, 대전 유성구 있는 육군통신학교에 소속되었다. 이곳에서 박병근은 WRC(와이어 리페어 코스) 149기로 들어갔는데, 육군통신학교장이 신병들을 모아 놓고 “1등 하는 사람은 원하는 곳으로 보내 준다.”는 선언을 했다. 이 말을 믿고 열심히 공부한 박병근은 1등을 하였고, 주변의 시기 어린 만류와 겁박에도 서울로 가기를 희망하여 통신근무대에 배정받게 되었다. 용산우체국 뒤쪽에 있던 통신근무대는 얼마 후에 영등포 문래동에 있는 6군관구사령부 산하로 들어갔다. 6군관구사령부는 박정희가 5·16군사쿠데타를 일으킬 때 지휘를 하던 곳이었는데, 박병근은 첫 휴가를 나왔을 때 5·16군사쿠데타가 발발하여 즉시 복귀해야 했다.

수원기관차사무소 기관조사가 되다

군 제대 후 일자리를 알아보던 박병근은 철도청에서 기능직 채용시험이 있다는 소식을 듣게 되었다. 마침 당숙이 수원기관차사무소에 기관사로 근무하고 있었다. 박병근의 당숙은 처음에 잡일을 하는 인부로 철도청에 들어왔다가 기관조사가 되었고, 기관조사를 오래하다가 등용시험을 통과하여 기관사가 된 경우였다. 박병근은 당숙에게 받은 운전규정과 운전기술에 관한 책을 한 달 동안 열심히 공부하여, 1965년 철도청 채용시험에 합격하였다. 기능반 기관조사와 교육연수를 마친 끝에 철도청 공무원이 되었다.

1965년 1월 18일, 첫 발령지는 수원기관차사무소였다. 철도청은 수려선과 수인선을 운영하기 위해 현업기관으로서 역, 기관차사무소, 보선사무소,



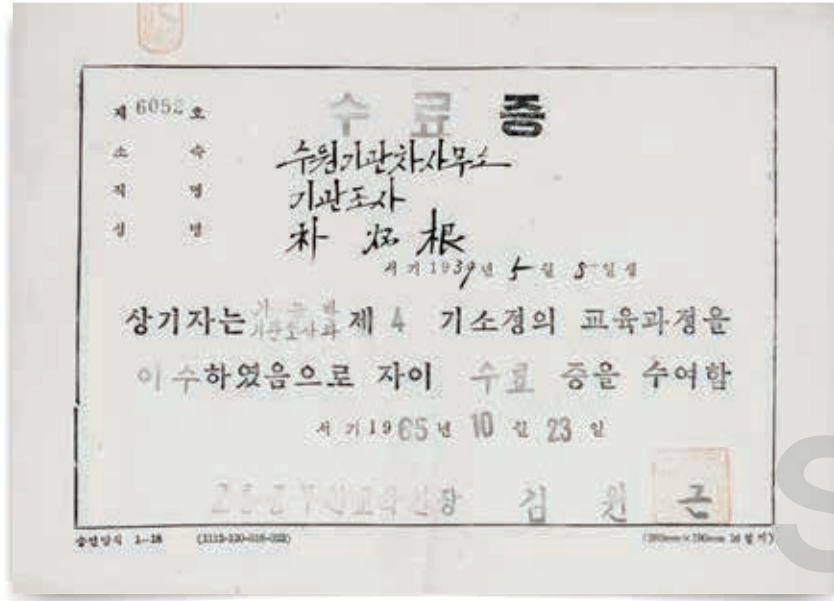
수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

1965년 기능반 기관조사와 수료생(둘째 줄 오른쪽에서 6번째가 박병근, 박병근 제공)

전기사무소, 객화차사무소, 건축사무소 등을 설치하였다. 기관차사무소의 조직체계는 먼저 기관차사무소 소장이 있고, 소장 밑에 서무계·지도계·운용계가 있고, 그 밑에 기관사·기관조사와 기관차검수 등이 있었다.

중기기관차는 기관사 1명과 기관조사 2명 총 3명이 열차를 운행하였다. 기관조사는 본무조사와 보조조사가 있는데, 처음 탑승하는 기관조사는 업무를 능숙하게 할 수 없기 때문에 얼마 동안은 본무조사가 일을 시키고, 보조조사가 그 옆에서 따르는 과정을 거쳤다. 기관사가 기관차를 운전하고 있으면, 본문조사는 운행 상황에 맞게 석탄을 넣어 불을 조절하고, 보조조사는 주수기에 물을 적당하게 주입하여 증기를 발생시켰다.

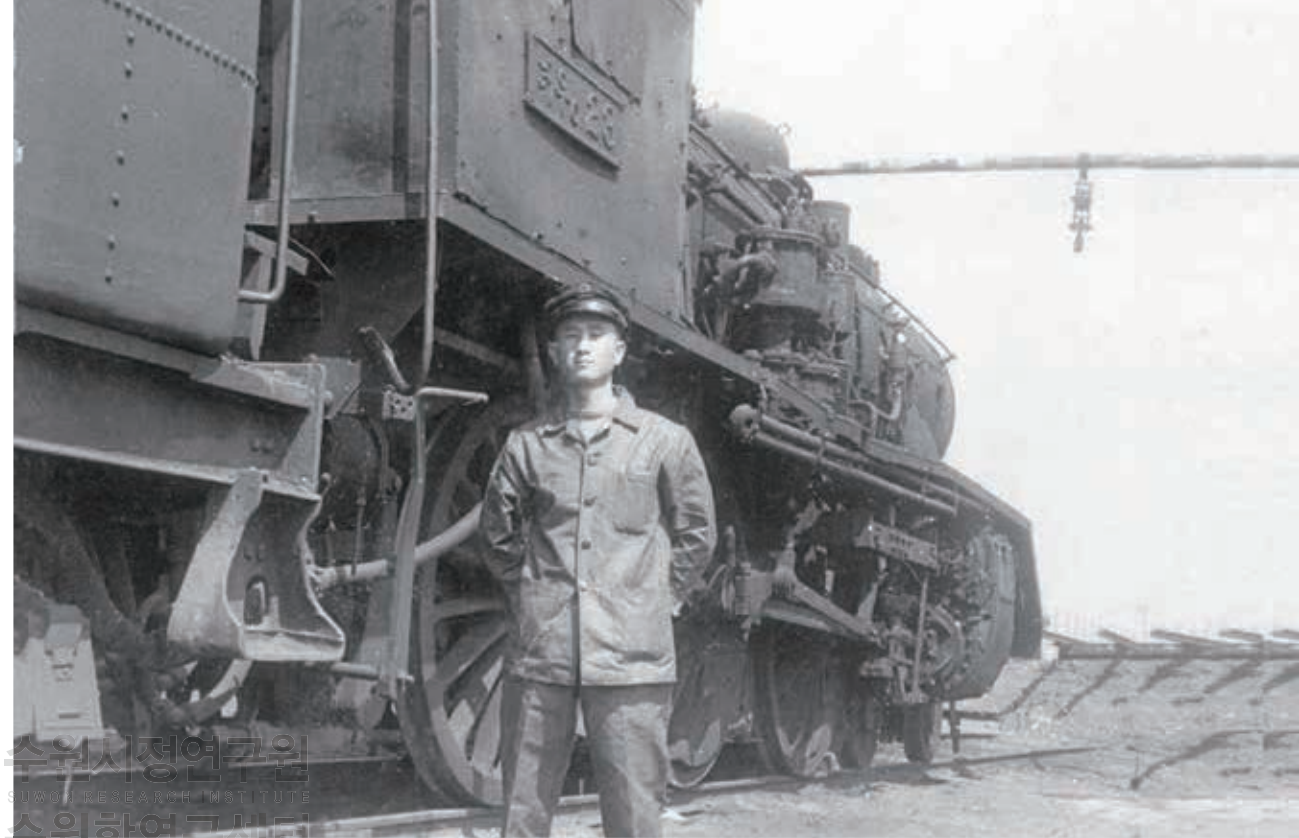
박병근은 힘든 농사일에 비하면 기관조사 일은 어려운 것이 없었다고 한다. 기관조사 일 중에 가장 힘든 것이 화실의 불판에 앉은 석탄재 찌꺼기 덩



수원기관차사무소 기관조사 당시 기능반 기관조사와 교육 수료증(박병근 제공)

어리인 ‘크린카(clinker)’를 청소하는 일인데, 그 일도 30분이면 끝났기 때문에 하루 종일 논바닥을 기어 다니며 하는 농사일보다 훨씬 수월하게 느껴졌다고 한다.

증기기관차는 기관사와 기관조사의 호흡이 중요했는데, 서로 손발을 잘 맞춰야만 운행이 순조롭게 진행되었다. 교번근무제이기 때문에 다이어에 따라 돌아가면서 승무를 하었는데, 기관사와 기관조사는 일을 잘 하고 마음에 맞는 사람과 함께 타기를 원하였다. 박병근은 성실하고 일을 잘했기 때문에 몇몇 기관사들이 계속 같이 승무할 수 있게 해 달라고 운용계장에게 청탁을 넣기도 하였다. 특히 박병근은 열차 사고와 같은 비상시에 뒤처리를 잘



기관조사 당시 박병근(박병근 제공)

하여 칭찬을 받곤 하였다. 외연기관인 증기기관차는 연결봉이 부러지는 경우가 많았다. 연결봉이 부러지면 열차가 아예 움직이지 못했기 때문에 구원 열차가 와서 끌고 갈 때까지 기다릴 수밖에 없었다. 이때 사고차량이 끌려갈 수 있도록 여러 조치를 미리 해 놓아야 했다.

기관조사는 운행하면서 기관사가 하는 일들을 배울 수 있었는데, 일부러 배우려고 애쓰지 않아도 자연스럽게 습득하게 되었다. 기관조사들은 철로 상태, 기관차의 구조, 열차 운행 등 철도와 관련된 용어를 알아야 했는데, 이 용어들이 영어와 일본어였기 때문에 이를 익히기가 쉽지 않았다. 기관조사들은 주수기나 화실 등 증기기관에 화상을 입을 때도 많아서 화상자국이 관록의 상징이 되었다. 당시에는 아주 큰 사고가 아닌 한 철도청에 산재를 요



동차 운행을 앞둔 박병근(박병근 제공)

청하는 일은 없었고 개인적으로 약을 사다 바르는 것이 전부였다. 또한 기관 조사들이 운행을 마치고 돌아오면 가끔씩 운용계장들은 운영규정에 관하여 간단하게 시문을 했는데, 대답하지 못하는 사람들도 많았지만 박병근은 꼬박꼬박 대답해서 운용계장의 눈에 들었다고 한다.

박병근은 세류동사무소 근처에 신혼집을 얻어 살았는데, 당시 기관사 중 많은 이들이 세류동 쪽에 살았다. 박병근이 기관조사 첫 월급으로 받은 돈은 쌀 두 가마를 겨우 살 수 있는 정도였는데, 호봉이 올라가면서 봉급도 올라갔다. 셋방살이를 하던 젊은 부부는 알뜰히 살면서 돈을 모아 세류동에 집을 장만하였다.

수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

기관사가 되어 협궤열차를 운전하다

박병근은 7년 동안 기관조사 생활을 하다 선후배 9명과 함께 기관사 등용시험을 쳤고, 9명 중에 혼자만 합격하였다. 시험에 합격한 예비 기관사들은 철도청의 교육과 시험운행을 거친 후 기관사로 발령을 받았다. 박병근은 1972년 당당히 수원기관차사무소 기관사로 발령을 받았는데, 이때 너무 뿌듯하고 자신감이 생겼다고 한다.

기관사와 기관조사들은 출근하자마자 운행과 관련된 다이어그램을 확인한 후 운용계장에게 경례하고 출무인사 도장을 받았다. 출무인사 후에 보조 조사는 기관차를 배정받았다. 배정된 호수의 기관차가 정차되어 있는 곳으로 가서 동륜 네 개를 한 데 붙들어 매고, 가운데에 빅엔드(대단)를 박아 넣으면 4개 바퀴가 똑같이 움직이게 되는 것이다. 그 바퀴에 붙은 연결봉을 연결하는 곳에는 그리스(grease, 윤활유)를 넣는데, 이를 넣지 않으면 마찰 때



기관양성과정 제2기 등용기관사반 수료기념(1971년, 박병근 제공)

문에 불이 날 수도 있었다. 여기까지 보조가 하면, 본무조사는 석탄불이 보일러 내에 잘 피어 있는지, 크린카(clinker)가 쌓여 있는지 여부를 점검하였다. 조사들이 준비를 다 끝내면 기관사는 점검함마, 즉 망치로 두들겨서 기관차가 잘 정비되어 있는지를 확인하였다. 점검이 끝나면 정거장 구내 조차원들이 화물열차와 여객열차를 연결해 주었고 시간이 되면 출발하였다.

운행 중에 본무조사는 화실에 석탄을 넣었고, 보조조사는 주수기에 급수하는 것을 담당하였다. 물을 그냥 붓는 게 아니라 엄청난 압력을 이기고 넣어야 했다. 기관사가 운행 과정이나 역에 들어올 때 가장 신경 써야 하는 것 중 하나는 철도 신호이다. 철도의 신호체계는 여러 종류가 있지만 오랫동안 사용한 것은 통표이다. 통표는 단선으로 된 철도 구간에서 역장이 열차 기관



통표를 들고 경례를 하는 역무원과 역으로 들어오고 있는 동차(『코리아라이프』, 1972)

사에게 교부하는 통행표로서, 일종의 운행허가증이다. 가죽으로 되어 삼각형, 사각형, 원형 등의 모양이 있었다. 역장이 통표를 떼고 나와서 역을 지나가는 열차의 기관사와 교환하는 시스템이었다. 기관사가 통표를 받지 않고 맘대로 가면 중간에 다른 열차와 충돌 사고가 날 수도 있기 때문에, 사고 방지를 위해 역마다 통표를 주고받으며 확인하는 것이다. 이런 약속이 안 되어 있거나 약속을 지키지 않으면 열차 사고가 굉장히 크게 날 수 있었다.

정거장에 도착하면 조차원과 소통해서 열차를 해방한 후 기관차 또는 객차를 차고로 이동시켰다. 운행을 마치면 각자 기관사수첩에 승무일지를 기록하고 매번 운행보고서를 적었다. 마지막으로 기관사와 기관조사들이 운영계장한테 가서 종무인사를 하고 “수고했어.”라는 말을 들어야 업무가 끝이 났다.



전호등과 통표휴대기(수원박물관 제공)

전호등은 철도역에서 열차에 주·정차신호를 보낼 때 사용한 석유등이다. 통표휴대기는 역무원이 기관사에게 주는 운전허가증으로 상·하행선 열차가 동시에 운행되는 단선구간 선로에서 열차의 충돌을 방지하기 위해 사용되었다.



박병근이 처음 수려선과 수인선을 몰았을 때는 동력차가 주로 증기기관차였으나, 그 후 점차 가솔린동차가 도입되었고, 1976년 이후에는 동차만 끌었다. 가솔린동차는 대체로 2량이 운행되었다. 동차는 동력이 약하기 때문에 경사가 높은 곳을 잘 올라가지 못하였는데, 특히 수려선의 매주고개 부근과 수인선 원곡역 근처가 그러했다. 증기기관차로 가도 힘든 곳이라 궤는 날씨에 눈이라도 쌓이면 동차는 올라갈 수도 없었다. 승객이 많은 날에도 고개를 넘지 못해 고생을 하였다. 동차가 못 올라가서 공전만 하면 손님들이 알아서 내려서 동차를 밀었고, 열차가 고개를 올라가면 다시 탔다.

열차 횡수가 적었던 수인선과 수려선은 충돌사고는 적었지만, 탈선사고는 수시로 있었다. 시설이 노후화되었던 수인선과 수려선의 경우 나사가 좀 풀렸을 때 무거운 중량의 기관차가 지나가면서 선로가 벌어지고, 뒤쪽 바퀴가 탈선하는 경우가 종종 있었다. 이런 사고는 주로 전철기 포인트 부근에서 많이 일어났는데, 그러면 구원열차를 부르거나 크레인을 불러 밤새 복구 작업을 해야만 했다. 박병근은 생명과 직결된 일을 하는 기관사는 마음 편할 날이 없다고 한다.



전철 1호선 전동차와 대통령 특별동차를 몰다

1974년 8월 15일 수도권 전철이 개통되었는데, 수원역은 이 노선의 마지막 역이었다. 철도청은 전철 전동차를 몰 기관사를 각 사무소에서 한두 명씩 뽑아 전동차 운전교육을 시켰는데, 박병근도 선발되어 전동차를 운행하였다.

이에 갑자기 직무가 변경되어 운행하는 열차 형태도 바뀌었지만 박병근은 오히려 새로운 세계를 경험할 수 있는 기회가 주어졌다고 생각하였다. 전동차를 운행하면서 소속이 구로전동차사무소로 변경되어 수원에서 서울까지 출근을 하였다. 박병근은 1호선 구로역에서 교대하여 청량리 또는 수원, 인천까지 운행하였다. 전동차를 몰면서 어두운 밤 커브 길을 돌 때면, 뒤로 보이는 전동차의 환한 불빛과 길게 늘어진 풍경이 참 멋있었다고 한다.

그러나 철도사고는 기관사를 매우 괴롭게 만들었다. 기관사가 열차에 뛰어드는 사람을 보고 비상제동으로 열차를 세운다 해도 이미 200m는 지나서 서기 때문에 인사 사고를 피하기가 어렵다고 한다. 기관사가 사고현장에서 시체를 수습하는 것을 보고 충격을 받아 도망가는 승객도 있었다고 한다. 이런



제1기 전기 동차 운전반 수료기념(1973년, 박병근 제공)

사고는 기관사들에게 큰 트라우마를 남겼다.

기관사들은 근무 스케줄이 다르기 때문에 전 직원이 회식을 하지는 못했지만, 근무시간대가 비슷한 직원들끼리 자주 어울려 술을 마시곤 하였다. 또한 기관사들은 단일 직종이고 같은 노선에서 오랫동안 함께 일을 하기 때문에 가족과 같은 관계가 되어 서로의 대소사를 챙겨 주었다.

전동차 기관사를 한 지 4년 정도 됐을 때인 1978년 박병근은 대통령 전용 열차인 특별동차 기관사를 뽑는다는 소식을 들었다. 열차 특성상 공개 채용하지 않고 소수에게만 기회를 주었는데, 철도고등학교 출신을 중심으로 모집정부가 전달되었다. 철도청 내에는 철도학교를 나온 사람들, 전수부 출신, 채용시험을 치르고 들어온 사람들 간에 갈등과 알력이 있었는데, 철도학교



1974년 8월 15일 전동차를 몰고 수원으로 들어오는 기관사(경기도멀티미디어 제공)



대통령의 일정을 수행하기 위해 운행하는 특별동차의 기관사 박병근(박병근 제공)

나 전수부 출신이 아니면 승진에서 소외되는 경우가 있었다.

그런데 구로전동차사무소 지도계장이 박병근에게 특별동차 기관사 모집에 지원해 보라고 권하였다. 7명의 지원자 중에서 기능직 공채 출신은 박병근뿐이었기 때문에 큰 기대를 하지 않았는데, 뜻밖에도 박병근이 최종 선발되었다. 연좌제가 있던 시기였기에 신원조회에서 문제가 있어 다른 지원자들은 자격이 박탈되었다고 한다.

박병근이 배치된 특별동차사무소는 서울역 남쪽에 있었다. 대통령 특별동차는 2량짜리 디젤동차였는데 식당, 회의실, 침실, 목욕실 등의 시설이 갖춰져 있어 '이동하는 청와대'로 불렸다. 특별동차는 대통령의 일정에 따라 운행할 때 외에는 그냥 세워 두었으며, 운행 장소와 시간 등이 일정하지 않



특별동차 기관사 박병근(박병근 제공)

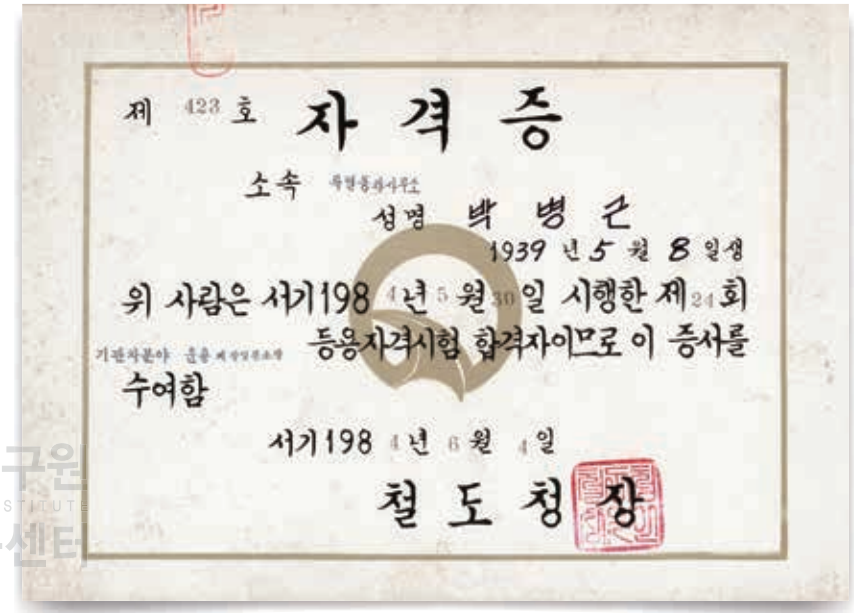
았다. 특별동차 기관사들은 2교대로 근무하면서 대기하고 있다가 운행 일정이 생기면 승무하였는데, 특별동차가 출발하면 다른 열차들은 모두 멈춰야 했다. 특별동차 기관사라고 해서 임금체계가 다른 것은 아니었지만 대우는 달랐다. 기관사복도 고급양복이었으며 지방출장을 다녀온 날에는 특별수당을 주었고, '비표'라고 하여 일종의 신분증을 발급해 주었다. 그러나 특별동차 기관사는 대통령의 보안을 위해 기밀 유지가 필수였고, 아주 작은 과오도 발생하지 않도록 조심해야 했다.

특별동차사무소 업무 중 전국 선로 심사위원들을 태운 열차를 운행하는 것이 있었는데, 박병근이 이 열차를 운행하던 날 청각장애인이 철길 가운데로 무단통행을 하였다. 박병근은 기적을 울리고 신호를 보냈지만 소용이 없었고 결국 사망사고가 나고 말았다. 사고처리가 끝난 후 누군가 “사람 죽인 사람이 대통령 열차를 어떻게 모냐.”는 말을 하는 것을 듣고 특별동차 기관사를 그만둘 생각을 하게 되었다.

수원기관차사무소 계장으로 오다

특별동차 기관사를 그만둘 생각을 할 즈음에 마침 기관사 계장시험이 있었고, 박병근은 다행히 이 시험에 합격하여 1985년 수원기관차사무소에 운용계장으로 오게 되었다. 철도고등학교나 전수부 출신이 아닌 사람이 운용계장으로 오자 탐탁지 않아 하는 기관사들도 있었지만 크게 신경 쓰지 않았다.

운용계장은 9시에 출근하고 24시간 근무하고 다음 날 교대하는 2교대 시스템이었다. 새벽 2시면 열차 운행이 다 끝나기 때문에 그 이후로는 취침이 가능하였다. 운용계장으로서 가장 중점을 둔 업무는 교번 배치 정리였다.



기관차 분야 운용계장 및 분소장 등용자격증(박병근 제공)

교번 배치 정리는 운행 일정표 및 기관사·기관조사의 이름과 업무를 확인한 후 업무 일정이 적힌 교번을 사무소에 거는 일이었다. 기관사와 기관조사가 매일의 운행일정을 확인할 수 있게 교번을 다 걸어 줘야 했다. 교번 배치 정리는 운용계장과 지도계장이 번갈아 담당하였다. 교번 배치 외에는 지도계장과 운용계장의 업무가 구분되어 있었다. 지도계장은 승무원 전체 교육과 업무지도 등 사무소 전체의 운영을 담당했고, 운용계장은 승무원 관리가 주 업무였다. 역마다 소속장이 대표성을 갖고 있지만 역을 실질적으로 운영하는 것은 지도계장과 운용계장이었다.



수원 동차분소 기관사들에게 점호를 받는 박병근(박병근 제공)



체육대회를 마치고 기관사들과 함께(박병근 제공)



“지금 하라고 해도 다시 할 것”이라고 말하는 영원한 기관사 박병근(박병근 제공)

박병근은 노조 활동에도 참여하였는데, 적극적으로 활동한 것은 아니었고 선거할 때 협조하거나 투표를 독려하는 정도였다. 철도노조가 단결력이 세지만 평상 업무에 지대한 영향을 주는 정도는 아니었다고 한다. 수원기관사분회의 김지형 위원장은 노조 운영이나 기관사 처우 개선 사안을 원만하게 잘 처리하여 평판이 좋았다.

박병근은 분당전동차사무소 계장으로 있다가 1997년에 은퇴하며 철도 인생을 마쳤다. 박병근은 먹고살기 힘들어 생계를 위해 철도청에 들어왔지만 “최선을 다해 살다 보니 좋은 꼴도 많이 봤다.”고 말한다. 사망사고가 나서 괴롭기도 했지만 철도기관사가 된 것은 조금의 후회도 없으며, “지금 하라고 해도 다시 할 것”이라고 한다.

수인선 마지막 열차 기관사 박수광



SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

교사가 되고 싶었던 청년과 철도의 인연

박수광은 해방 직전인 1945년 4월 5일, 전남 순천에서 태어났다. 순천은 지방철도청이 있는 곳인데다, 박수광이 졸업한 중앙국민학교는 역전 근처에 있었기 때문에 철도와 철도역은 그에게 여러모로 익숙한 것이었다.

교사가 되고 싶었던 박수광은 교사 양성기관인 사범(고등)학교의 병설 중학교에 입학하였다. 그런데 다음 해 사범학교 대신 교육대학이 세워졌고, 박수광은 교육대학에 가게 되었다. 사범학교를 나와 교사가 되면 기본 병역교육만 받지만, 교육대학 학생에게는 군 면제가 적용되지 않았기 때문에 1학년을 마친 후 1966년에 입대하였다. 그런데 3년 군 생활을 하고 제대를 앞둔 상태에서 김신조 청와대 습격사건(1968년)이 발생하여 제대가 6개월 연기되었다. 제대가 늦어진 탓에 박수광은 복학까지 1년을 더 기다려야 하는 상황이 되었다. 그때 우연히 동네 친구가 철도고등학교 전수부 시험공부를 하

홍현영
수원시정연구원 연구원

이재운
수원시정연구원 위촉연구원



철도고등학교 입시(1968년, 국가기록원 제공)

는 것을 보았다. 친구는 박수광에게 시험 준비를 같이 하자고 제안하였다. 전수부 과정은 국비로 운영되어 무료였고 교육기간도 1년이었으며, 수료하면 공무원이 될 수 있었기 때문에 1년 동안 허송세월하는 것보다 나을 것 같다는 생각에 시험공부를 시작하였다.

철도고등학교 전수부 과정에는 기관사학과·신호과·기계수리과·전기과·역무과 등이 있었는데, 기관사학과·역무과에 가장 많은 사람이 몰렸다. 400명 모집에 3,000명이 지원하여 운동장에 자리가 없을 정도였다. 박수광은 기관사학과를 선택하였다. 당시 기관사는 지금의 파일럿(pilot)과 비교될 정도로 사회적 인식이 좋았고, 철도 내에서도 ‘철도의 꽃’이라 할 만큼 중요한 직종으로 여겼다. 또한 1969년 1월 발생한 천안역 사고 이후 대통령 특별지

시로 보수가 올라가는 등 기관사에 대한 대우가 좋아졌다. 이런 이유로 기관사학과를 지원한 박수광은 시험에 합격하여 1970년 철도고등학교 전수부 4기로 입학하였다.

기관사학과에서는 기관사로서 갖추어야 할 지식과 기술·소양 전반을 가르쳤는데, 기관차의 구조 및 성능, 결선도, 차량의 종류, 신호체계 등이었다. 또한 기관차는 1,700~1,800톤가량의 많은 화물을 싣고 달리기 때문에 기관사가 브레이크를 다루는 능력도 매우 중요하였다.

합격한 400명 중에서 졸업한 사람은 58명 정도로 적었다. 전수부 과정을 마친 학생들은 형식적인 시험을 치른 후 특채로 철도청에 입사하였다. 철도 인력을 배치할 때는 가급적 연고지에 가까운 지방철도청으로 보내는데, 박수광은 고향인 순천으로 가기를 원하였다. 그러나 철도청장이 4기 졸업생 전원을 서울철도청 소속으로 배치시켰고, 박수광은 1971년 서울철도청 소속의 가장 남쪽 노선인 수려선과 수인선을 관할하는 수원기관차사무소로 발령을 받았다.

낮선 수원, 낯선 협궤

박수광은 수원에 첫 출근한 1971년 1월 15일을 잊지 못한다. 1971년 당시 수원시 인구는 20만 명이 되지 않았으며, 도로도 일부(수원역-남문, 수원역-수원여고-북문)만 아스팔트로 포장되어 있었고 나머지는 비포장 상태였다. 출근 첫날이라고 정장을 차려입고 구두를 잘 닦아 신고 온 박수광은 자취방을 구하기 위해 수원역 근처인 세류동을 해매고 다녔다. 날이 따뜻해서 포장이 안 된 골목길이 다 녹아 있었는데 그 길을 걷다 보니 발목까지 빠



수원역 풍경(1968년, Don's Depot Railroad photos 제공)

저서 신발과 바지가 엉망이 되었다.

기관사들은 근무가 워낙 불규칙적이기 때문에 하숙보다는 자취를 하게 된다. 박수광은 동기 유관길·이기창과 함께 세류동에서 자취를 시작하였다. 벽에 붙여 둔 운행 스케줄 표를 참고하여, 근무가 없는 사람이 돌아가면서 밥을 챙겨 주었다. 그러다 동기 두 명이 군대에 가게 되어 어머니가 올라와서 잠시 밥을 해 주었다. 박수광은 1973년에 결혼하였는데, 부인은 기관사가 공무원인 거만 알고 중매를 받아 결혼했다고 한다.

박수광은 수원에 배치되고 일주일 정도 교육을 받은 후 바로 열차 운행에 투입되었는데, 당시에는 증기기관차와 동차가 모두 다녔다. 전수부 시절 방학 때 기관조사로 승무하며 틈틈이 실습을 했기 때문에 기관차를 타는 것은



박수광이 자취방을 구하러 다닌 세류동(1972년, 수원박물관 제공)

두렵지 않았지만, 수려선과 수인선의 협궤선로와 협궤열차는 너무도 낮설었다. 협궤의 궤간 폭은 762mm로, 1,435mm인 표준궤의 반밖에 되지 않았다. 열차의 경우 길이도 반이고 폭도 반이라 실제 크기는 일반 열차의 4분의 1 정도였다.

수원기관차사무소에는 기관사와 기관조사 130명과 검수 인력 60~70명 등 거의 200명이 배치되어 있었다. 기관사와 기관조사를 승무시킬 때는 각각의 소양을 체크하여 상호보완적으로 배치하였다. 기관사와 기관조사의 능력을 A, B, C로 채점한다면 A를 받은 기관사와 B를 받은 기관조사를 함께 배치하는 식이었다. 수원기관차사무소 소속 기관사들은 수인선과 수려선을 운행하고, 경부선 수원-평택 간 구간, 평택역-오산비행장 구간 등의 운행사



수원역에서 기관차를 운행하는 기관사와 기관조사(1968년, Don's Depot Railroad photos 제공)

업을 담당하였다.

협궤열차를 탄 기관사와 주민

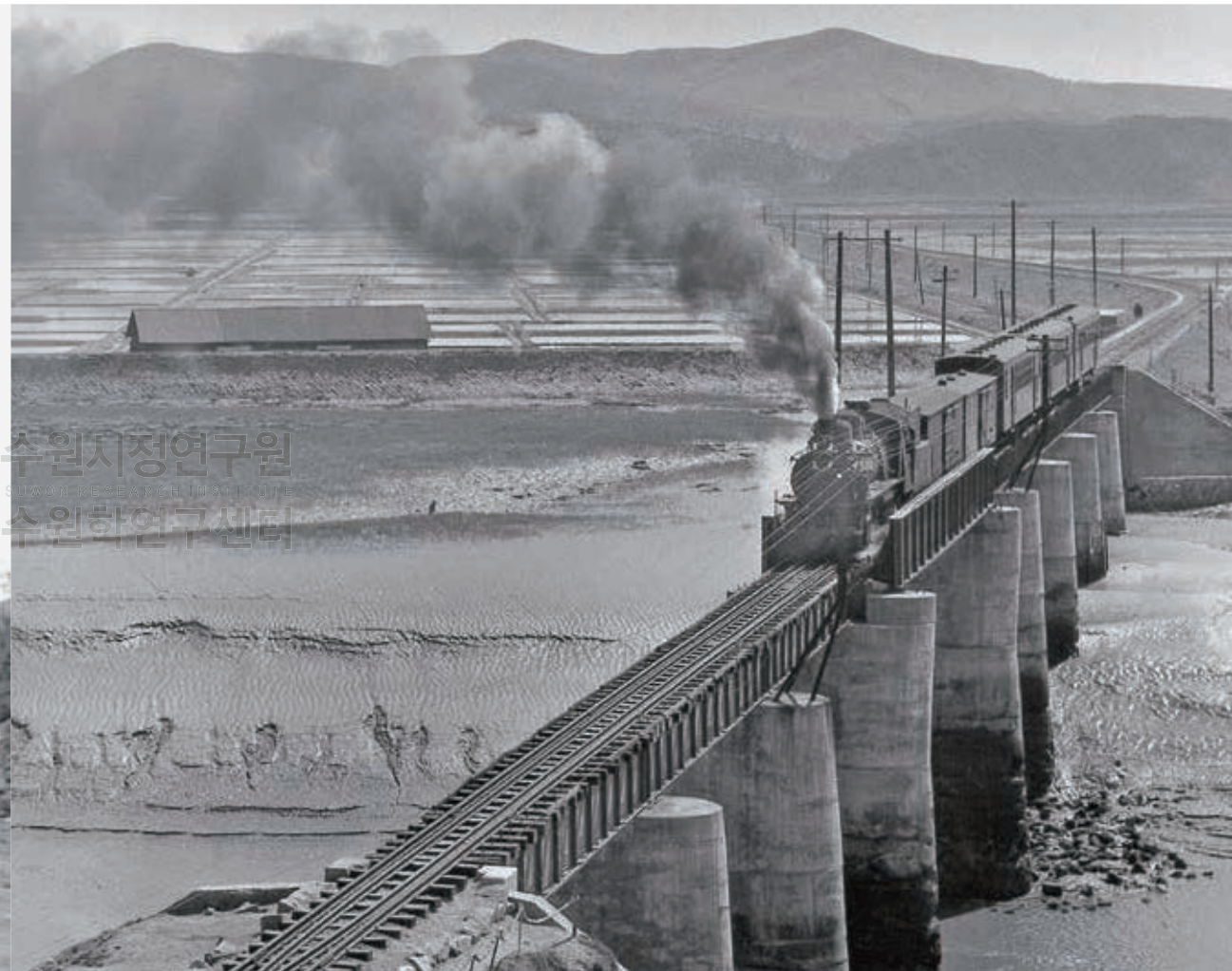
박수광은 수원에서 3년간 기관조사로 근무하다가 1974년에 기관사가 되었다. 이는 매우 빠른 시간에 기관사가 된 케이스였다. 기관사 교육을 10주 넘게 받으며 등급을 받고 공개경쟁을 했고, 3배수를 뽑아 기관사 시험을 치는데 통과하지 못하면 기관사가 되지 못하였다.

철도의 안정 운행을 위해 기관사의 근무는 규정된 시간에 따라 이루어져

수인선 (SUIN LINE) 수원 (SUWON) ← 남양주 (NAMYANGJU)			
No. 1	행차지 Destination	남양주 역 Suwon	남양주 역 Suwon
100	수원 Suwon	10.00	10.00
101	남양주 Namyangju	10.05	10.05
102	수원 Suwon	10.10	10.10
103	남양주 Namyangju	10.15	10.15
104	수원 Suwon	10.20	10.20
105	남양주 Namyangju	10.25	10.25
106	수원 Suwon	10.30	10.30
107	남양주 Namyangju	10.35	10.35
108	수원 Suwon	10.40	10.40
109	남양주 Namyangju	10.45	10.45
110	수원 Suwon	10.50	10.50
111	남양주 Namyangju	10.55	10.55
112	수원 Suwon	11.00	11.00
113	남양주 Namyangju	11.05	11.05
114	수원 Suwon	11.10	11.10
115	남양주 Namyangju	11.15	11.15
116	수원 Suwon	11.20	11.20
117	남양주 Namyangju	11.25	11.25
118	수원 Suwon	11.30	11.30
119	남양주 Namyangju	11.35	11.35
120	수원 Suwon	11.40	11.40
121	남양주 Namyangju	11.45	11.45
122	수원 Suwon	11.50	11.50
123	남양주 Namyangju	11.55	11.55
124	수원 Suwon	12.00	12.00
125	남양주 Namyangju	12.05	12.05
126	수원 Suwon	12.10	12.10
127	남양주 Namyangju	12.15	12.15
128	수원 Suwon	12.20	12.20
129	남양주 Namyangju	12.25	12.25
130	수원 Suwon	12.30	12.30
131	남양주 Namyangju	12.35	12.35
132	수원 Suwon	12.40	12.40
133	남양주 Namyangju	12.45	12.45
134	수원 Suwon	12.50	12.50
135	남양주 Namyangju	12.55	12.55
136	수원 Suwon	13.00	13.00
137	남양주 Namyangju	13.05	13.05
138	수원 Suwon	13.10	13.10
139	남양주 Namyangju	13.15	13.15
140	수원 Suwon	13.20	13.20
141	남양주 Namyangju	13.25	13.25
142	수원 Suwon	13.30	13.30
143	남양주 Namyangju	13.35	13.35
144	수원 Suwon	13.40	13.40
145	남양주 Namyangju	13.45	13.45
146	수원 Suwon	13.50	13.50
147	남양주 Namyangju	13.55	13.55
148	수원 Suwon	14.00	14.00
149	남양주 Namyangju	14.05	14.05
150	수원 Suwon	14.10	14.10
151	남양주 Namyangju	14.15	14.15
152	수원 Suwon	14.20	14.20
153	남양주 Namyangju	14.25	14.25
154	수원 Suwon	14.30	14.30
155	남양주 Namyangju	14.35	14.35
156	수원 Suwon	14.40	14.40
157	남양주 Namyangju	14.45	14.45
158	수원 Suwon	14.50	14.50
159	남양주 Namyangju	14.55	14.55
160	수원 Suwon	15.00	15.00
161	남양주 Namyangju	15.05	15.05
162	수원 Suwon	15.10	15.10
163	남양주 Namyangju	15.15	15.15
164	수원 Suwon	15.20	15.20
165	남양주 Namyangju	15.25	15.25
166	수원 Suwon	15.30	15.30
167	남양주 Namyangju	15.35	15.35
168	수원 Suwon	15.40	15.40
169	남양주 Namyangju	15.45	15.45
170	수원 Suwon	15.50	15.50
171	남양주 Namyangju	15.55	15.55
172	수원 Suwon	16.00	16.00
173	남양주 Namyangju	16.05	16.05
174	수원 Suwon	16.10	16.10
175	남양주 Namyangju	16.15	16.15
176	수원 Suwon	16.20	16.20
177	남양주 Namyangju	16.25	16.25
178	수원 Suwon	16.30	16.30
179	남양주 Namyangju	16.35	16.35
180	수원 Suwon	16.40	16.40
181	남양주 Namyangju	16.45	16.45
182	수원 Suwon	16.50	16.50
183	남양주 Namyangju	16.55	16.55
184	수원 Suwon	17.00	17.00
185	남양주 Namyangju	17.05	17.05
186	수원 Suwon	17.10	17.10
187	남양주 Namyangju	17.15	17.15
188	수원 Suwon	17.20	17.20
189	남양주 Namyangju	17.25	17.25
190	수원 Suwon	17.30	17.30
191	남양주 Namyangju	17.35	17.35
192	수원 Suwon	17.40	17.40
193	남양주 Namyangju	17.45	17.45
194	수원 Suwon	17.50	17.50
195	남양주 Namyangju	17.55	17.55
196	수원 Suwon	18.00	18.00
197	남양주 Namyangju	18.05	18.05
198	수원 Suwon	18.10	18.10
199	남양주 Namyangju	18.15	18.15
200	수원 Suwon	18.20	18.20
201	남양주 Namyangju	18.25	18.25
202	수원 Suwon	18.30	18.30
203	남양주 Namyangju	18.35	18.35
204	수원 Suwon	18.40	18.40
205	남양주 Namyangju	18.45	18.45
206	수원 Suwon	18.50	18.50
207	남양주 Namyangju	18.55	18.55
208	수원 Suwon	19.00	19.00
209	남양주 Namyangju	19.05	19.05
210	수원 Suwon	19.10	19.10
211	남양주 Namyangju	19.15	19.15
212	수원 Suwon	19.20	19.20
213	남양주 Namyangju	19.25	19.25
214	수원 Suwon	19.30	19.30
215	남양주 Namyangju	19.35	19.35
216	수원 Suwon	19.40	19.40
217	남양주 Namyangju	19.45	19.45
218	수원 Suwon	19.50	19.50
219	남양주 Namyangju	19.55	19.55
220	수원 Suwon	20.00	20.00
221	남양주 Namyangju	20.05	20.05
222	수원 Suwon	20.10	20.10
223	남양주 Namyangju	20.15	20.15
224	수원 Suwon	20.20	20.20
225	남양주 Namyangju	20.25	20.25
226	수원 Suwon	20.30	20.30
227	남양주 Namyangju	20.35	20.35
228	수원 Suwon	20.40	20.40
229	남양주 Namyangju	20.45	20.45
230	수원 Suwon	20.50	20.50
231	남양주 Namyangju	20.55	20.55
232	수원 Suwon	21.00	21.00
233	남양주 Namyangju	21.05	21.05
234	수원 Suwon	21.10	21.10
235	남양주 Namyangju	21.15	21.15
236	수원 Suwon	21.20	21.20
237	남양주 Namyangju	21.25	21.25
238	수원 Suwon	21.30	21.30
239	남양주 Namyangju	21.35	21.35
240	수원 Suwon	21.40	21.40
241	남양주 Namyangju	21.45	21.45
242	수원 Suwon	21.50	21.50
243	남양주 Namyangju	21.55	21.55
244	수원 Suwon	22.00	22.00
245	남양주 Namyangju	22.05	22.05
246	수원 Suwon	22.10	22.10
247	남양주 Namyangju	22.15	22.15
248	수원 Suwon	22.20	22.20
249	남양주 Namyangju	22.25	22.25
250	수원 Suwon	22.30	22.30
251	남양주 Namyangju	22.35	22.35
252	수원 Suwon	22.40	22.40
253	남양주 Namyangju	22.45	22.45
254	수원 Suwon	22.50	22.50
255	남양주 Namyangju	22.55	22.55
256	수원 Suwon	23.00	23.00
257	남양주 Namyangju	23.05	23.05
258	수원 Suwon	23.10	23.10
259	남양주 Namyangju	23.15	23.15
260	수원 Suwon	23.20	23.20
261	남양주 Namyangju	23.25	23.25
262	수원 Suwon	23.30	23.30
263	남양주 Namyangju	23.35	23.35
264	수원 Suwon	23.40	23.40
265	남양주 Namyangju	23.45	23.45
266	수원 Suwon	23.50	23.50
267	남양주 Namyangju	23.55	23.55
268	수원 Suwon	24.00	24.00
269	남양주 Namyangju	24.05	24.05
270	수원 Suwon	24.10	24.10
271	남양주 Namyangju	24.15	24.15
272	수원 Suwon	24.20	24.20
273	남양주 Namyangju	24.25	24.25
274	수원 Suwon	24.30	24.30
275	남양주 Namyangju	24.35	24.35
276	수원 Suwon	24.40	24.40
277	남양주 Namyangju	24.45	24.45
278	수원 Suwon	24.50	24.50
279	남양주 Namyangju	24.55	24.55
280	수원 Suwon	25.00	25.00
281	남양주 Namyangju	25.05	25.05
282	수원 Suwon	25.10	25.10
283	남양주 Namyangju	25.15	25.15
284	수원 Suwon	25.20	25.20
285	남양주 Namyangju	25.25	25.25
286	수원 Suwon	25.30	25.30
287	남양주 Namyangju	25.35	25.35
288	수원 Suwon	25.40	25.40
289	남양주 Namyangju	25.45	25.45
290	수원 Suwon	25.50	25.50
291	남양주 Namyangju	25.55	25.55
292	수원 Suwon	26.00	26.00
293	남양주 Namyangju	26.05	26.05
294	수원 Suwon	26.10	26.10
295	남양주 Namyangju	26.15	26.15
296	수원 Suwon	26.20	26.20
297	남양주 Namyangju	26.25	26.25
298	수원 Suwon	26.30	26.30
299	남양주 Namyangju	26.35	26.35
300	수원 Suwon	26.40	26.40
301	남양주 Namyangju	26.45	26.45
302	수원 Suwon	26.50	26.50
303	남양주 Namyangju	26.55	26.55
304	수원 Suwon	27.00	27.00
305	남양주 Namyangju	27.05	27.05
306	수원 Suwon	27.10	27.10
307	남양주 Namyangju	27.15	27.15
308	수원 Suwon	27.20	27.20
309	남양주 Namyangju	27.25	27.25
310	수원 Suwon	27.30	27.30
311	남양주 Namyangju	27.35	27.35
312	수원 Suwon	27.40	27.40
313	남양주 Namyangju	27.45	27.45
314	수원 Suwon	27.50	27.50
315	남양주 Namyangju	27.55	27.55
316	수원 Suwon	28.00	28.00
317	남양주 Namyangju	28.05	28.05
318	수원 Suwon	28.10	28.10
319	남양주 Namyangju	28.15	28.15
320	수원 Suwon	28.20	28.20
321	남양주 Namyangju	28.25	28.25
322	수원 Suwon	28.30	28.30
323	남양주 Namyangju	28.35	28.35
324	수원 Suwon	28.40	28.40
325	남양주 Namyangju	28.45	28.45
326	수원 Suwon	28.50	28.50
327	남양주 Namyangju	28.55	28.55
328	수원 Suwon	29.00	29.00
329	남양주 Namyangju	29.05	29.05
330	수원 Suwon	29.10	29.10
331	남양주 Namyangju	29.15	29.15
332	수원 Suwon	29.20	29.20
333	남양주 Namyangju	29.25	29.25
334	수원 Suwon	29.30	29.30
335	남양주 Namyangju	29.35	29.35
336	수원 Suwon	29.40	29.40
337	남양주 Namyangju	29.45	29.45
338	수원 Suwon	29.50	29.50
339	남양주 Namyangju	29.55	29.55
340	수원 Suwon	30.00	30.00
341	남양주 Namyangju	30.05	30.05
342	수원 Suwon	30.10	30.10
343	남양주 Namyangju	30.15	30.15
344	수원 Suwon	30.20	30.20
345	남양주 Namyangju	30.25	30.25
346	수원 Suwon	30.30	30.30
347	남양주 Namyangju	30.35	30.35
348	수원 Suwon	30.40	30.40
349	남양주 Namyangju	30.45	30.45
350	수원 Suwon	30.50	30.50
351	남양주 Namyangju	30.55	30.55
352	수원 Suwon	31.00	31.00
353	남양주 Namyangju	31.05	31.05
354	수원 Suwon	31.10	31.10
355	남양주 Namyangju	31.15	31.15
356	수원 Suwon	31.20	31.20
357	남양주 Namyangju	31.25	31.25
358	수원 Suwon	31.30	31.30
359	남양주 Namyangju	31.35	31.35
360	수원 Suwon	31.40	31.40
361	남양주 Namyangju	31.45	31.45
362	수원 Suwon	31.50	31.50
363	남양주 Namyangju	31.55	31.55
364	수원 Suwon	32.00	32.00
365	남양주 Namyangju	32.05	32.05
366	수원 Suwon	32.10	32.10
367	남양주 Namyangju	32.15	32.15
368	수원 Suwon	32.20	32.20
369	남양주 Namyangju	32.25	32.25
370	수원 Suwon	32.30	32.30
371	남양주 Namyangju	32.35	32.35
372	수원 Suwon	32.40	32.40
373	남양주 Namyangju	32.45	32.45
374	수원 Suwon	32.50	32.50
375	남양주 Namyangju	32.55	32.55
376	수원 Suwon	33.00	3



수려선 철로(1972년, 수원박물관 제공)



수인선 철로(1960년대, 인천광역시립박물관 제공)



어천역에서 수인선 열차를 기다리는 주민들(1981년, 경인일보사 제공)

이 있는 편이었다. 그러나 휴식 때도 완전히 편하게 쉴 수는 없었는데 애경사나 명절 때 임시열차가 생기기도 했고, 예비 기관사로 지정되는 경우가 있었기 때문이다.

화물열차와 여객열차의 차이는 ‘속도’였다. 여객열차는 빨라야 하니까 가법게 조성하였다. 화물열차의 속도는 시속 70km 정도로 고갯길을 쉽게 운행할 수 있는 최대치를 가지고 열차를 조성하였다. 화물열차가 역에 설 때 다른 특급열차나 여객열차에 길을 비켜 줘야 해서 운행역의 최소 갯선 길이가 지 고려하여 열차를 맞춰야 한다.

수려선은 동차로 가면 2시간 30분, 증기기관차로 가면 4시간 30분이 소요되었다. 수인선은 동차로 1시간 50분, 증기기관차로 2시간 50분정도 소요되



통표수수기와 통표수여기가 설치되어 있는 어천역(1981년, 경인일보사 제공)

었다. 증기기관차는 물을 보충해야 하기 때문에 급수시간만 10분 이상 걸려서 운행시간이 길어졌다.

수려선은 거의 농촌지역이었고 좋은 쌀이 많이 생산되었다. 아침저녁으로는 직장인이나 학생들이 많이 탔고 낮 시간에는 농산물을 내다 파는 사람들이 많았다. 수인선의 경우 인천은 어촌지역이고 군지역 부근에는 염전이 있어서 해산물과 소금을 내다 파는 사람들이 많았다.

협궤열차는 그 지역 주민들의 거의 유일한 교통수단이었다. 시계도 혼치 않던 시절이라 열차시간에 맞춰 나온다는 것이 쉽지 않았고, 열차도 제때 도착하지 않아 시간 맞추기가 어려웠다. 대개 짐을 이고지고 기차를 타러 오니 기관사가 보기에 딱 보면 탈 사람들이 누군지 알았다고 한다. 박수광은 급한



수려선 철로에서 놀고 있는 아이(1972년, 수원박물관 제공)



수인선 운행 중 동차를 정비하는 기관사와 기관조사(1981년, 경인일보사 제공)



1969년 수려선 동차(경기도멀티미디어 제공)



1981년 수인선 동차(경인일보사 제공)



고잔역 출발을 앞둔 기관사(1981년, 경인일보사 제공)

표정을 짓고 오는 사람들을 기다려 줬다가 태워 가기도 하고, 배려하며 천천히 가기도 하였다. 이런 기관사의 모습에 사람들이 박수를 보내기도 하였다. 어떤 때는 나이 많은 할머니가 기차를 타러 오다 힘들어 주저앉을 것 같으면 차라리 할머니 근처까지 가서 태우기도 하였다. 기차가 마치 자동차처럼 손님 앞까지 가준 것이다. 짐이 많아 힘들어하는 사람이 있으면 다른 승객들에게 “저분 좀 도와드리라.”고 얘기할 때도 있었는데, 이는 동차가 기관실과 여객 칸이 개방된 구조라 가능한 일이었다. 기관사가 부탁하면 같이 탄 승객들도 나이 많은 승객을 흔쾌히 도와주었다. 사람들은 유일한 교통수단인 기차에 많이 의존했고, 그래서 기관사에게 제철과일과 해산물, 술 등을 갖다 주기도 하였다.

베테랑 기관사에게도 힘든 일은 있었다. 기관사는 큰 열차를 빠른 속도로 몰기 때문에 더 담대해진다고 하지만 그도 사람인지라 사고가 나면 건디기 힘들 수밖에 없었다. 박수광이 기관사 일을 할 때, 사망사고가 난 적은 없지만 다치는 승객들은 더러 있었다. 기차의 배차 간격이 넓으니까 사람들이 경계심이 없이 다니는데, 기관사가 사람이나 자동차를 인지하는 거리가 300m 미만이었다. 기관사가 아무리 빨리 브레이크를 잡아도 열차가 최소 500m를 더 가서 멈추기 때문에 눈으로 보면서도 자동차와 사람을 치는 일이 발생하는 것이다. 부상자가 있을 때는 주변 자동차에 부탁하거나, 부상자를 싣고 가서 다음 역에 인계하는 매뉴얼을 따랐다. 또 수인선과 수려선은 협궤라 폭이 좁기 때문에 중심을 잡기가 어려웠고, 승객이 내릴 때 기울어지면 넘어진 적도 있었다. 화물차와 부딪혀 동차가 넘어지는 아찔한 사건도 있었다.

기관조사와 기관사는 서로 반대편에 있어서 주로 수신호를 주고받았다. 기관사와 기관조사는 생사와 생활을 함께하다 보니 일반 공무원들과는 다른 끈끈한 유대감이 있었다. 유대감만큼이나 엄격한 위계질서도 있었다. 이 질

서는 열차운행을 안전하게 하고 업무를 완벽히 수행하기 위한 것이었다. 기관조사는 기관사의 열차 운행에 필요한 조치를 최대한 수행해야 한다.

협궤열차가 멈춘 날 : 1972년 3월 31일과 1995년 12월 31일

1968년 경부고속도로, 1971년에 영동고속도로가 개통되어 화물수송 기능이 도로교통을 중심으로 재편되었고, 수원·신갈·용인 개발이 맞물리면서 수려선 폐선은 더 이상 거스를 수 없는 일이 되었다. 결국 수려선은 1972년 3월 31일 운행을 끝으로 폐선되었다. 운행이 중단된 지 얼마 지나지 않아 철길과 신호등·장비 등 수려선 시설물도 철거되었다. 증기기관차에 무개화차 여러 량을 연결하고 기관사가 거꾸로 운전하며 장비들을 견었다. 약 6개월 동안 매일 이 방식으로 철도시설물을 철거하였다.

수려선이 없어지고 1974년에 서울-수원 간 수도권전철이 개통되자, 수원 기관차사무소 기관사 중 일부는 전동차 운행에 투입되었는데 박수광은 자원해서 전동차를 운행하였다. 이에 점차 수원기관차사무소 인원이 줄다가 수인선 없어질 때는 60~70명 정도만 남았다.

수인선은 단계적으로 폐선되었는데, 인천항만 확장 건설이 추진됨에 따라 1973년에 남인천-송도 구간 운행이 중단되어 송도까지만 열차가 다녔다. 또한 인천 연수지구 택지개발사업 시행으로 1993년 12월 31일 이후 송도-소개 구간도 중단되어 소래역까지만 운행하였다. 이때 철도청에서 송도역과 소래역 구간 셔틀버스를 공짜로 운행하였는데 주민들을 위해서 적자를 내서 운행한 것이다. 또한 1994년 9월 1일부터는 수원-한대앞 구간만 운행하다가 결국 1995년 12월 31일 운행을 멈추었다,



1971년 영동고속도로 준공(국가기록원 제공)



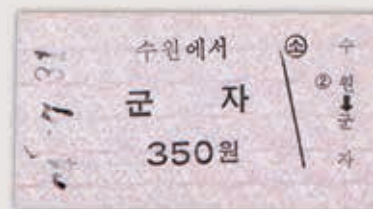
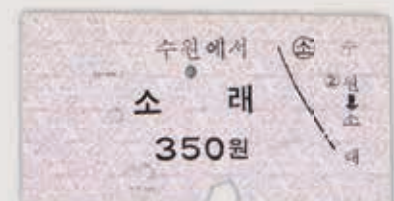
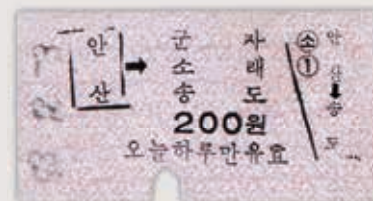
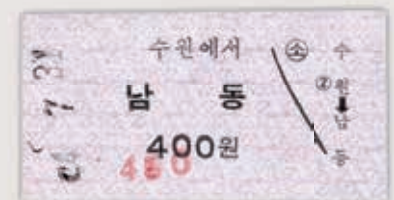
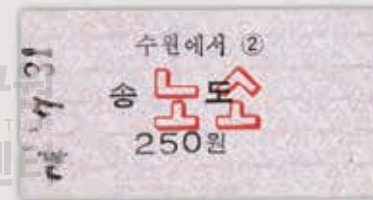
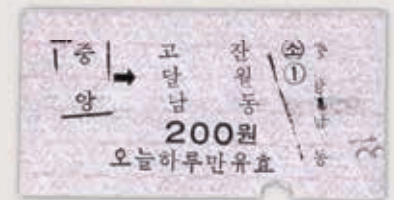
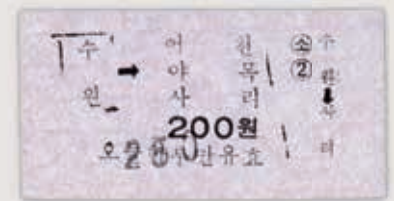
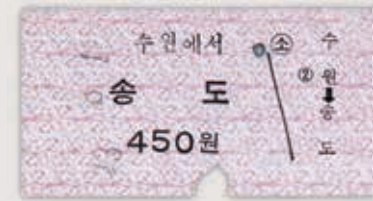
1972년 3월 31일 여주역을 떠나는 수려선 마지막 열차(『조선일보』 1972년 4월 1일)



1972년 수려선 철로(수원박물관 제공)



1973년 철거된 수려선 철로(수원박물관 제공)



수인선 승차표(수원박물관 제공)



수인선 마지막 열차를 운행한 박수광(경인일보사 제공)



고별사를 읽고 있는 박수광(박수광 제공)

박수광은 1995년 12월 31일에 마지막 열차를 운행한 기관사로, 마지막 고별사를 전하는 일을 맡았다. 그전에도 수인선 기관사를 대표해서 TV 출연과 언론 인터뷰도 많이 해 왔던 터라 자연스럽게 박수광이 고별사를 맡게 되었다. 마지막 날 방송 3사와 인터뷰도 하고, 마지막 차표를 산 사람들에게 사인까지 해 주느라 매우 요란한 고별식을 했다. 그러나 철도청에서는 고별행사가 요란한 것을 달가워하지 않았다고 한다. 아마 주민 편의시설이 없어지는 것이 너무 부각되면 비난의 대상이 될 수도 있다고 생각했기 때문으로 보인다.

기관사들은 동료와의 인간관계뿐만 아니라 자신이 운행하던 열차, 노선 과도 일체감이 컸다. 옛날 열차들은 난방도 되지 않아 일할 때 발이 시릴 정도였지만 막상 없어질 때에는 모두 섭섭했다고 한다. 기관사들은 젊은 시절부터 몇 십 년간 이 노선과 함께했기 때문에 아쉬움이 매우 컸다. 원곡동에 서는 폐선을 막기 위한 운동도 있었다. 박수광은 정든 철도가 사라지는 건 아쉽지만 장기적으로 도시의 번성을 위해선 오래된 철도 노선이 없어지는 게 어쩔 수 없다고 생각하였다.

3

수원 철도기관사, 일과 삶을 이야기하다

SRI

수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

김지형
“노동조합 없으면
기관사들은 불쌍해.”

박병근
“기관사, 다시 하래도
기꺼이 하고 싶은 일이야.”

박수광
“그 당시에 철도에서는
기관사가 꽃이라.”

김지형

“노동조합 없으면 기관사들은 불쌍해.”



1938년 수원 출생
1954~1957년 교통고등학교 기계과
1957~1961년 서울공작창 재직
1961~1963년 군 복무
1964년 천안기관사사무소 발령
1966년 수원기관사사무소 발령
1969~1988년 철도노조 수원기관사(동차)분회 위원장
1988년 퇴직

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터



가족관계와 어린 시절

태어난 연도가 몇 년이세요? 38년 5월 14일.

태어나신 곳이 수원이시죠? 수원 장안동.

그럼 형제분들은 어떻게 되세요? 형이 하나 있구요. 제가 있고, 여동생이 둘 있고.

어렸을 때 생활이나 이런 것들을 기억나는 대로 말씀해 주세요. 어렸을 때는 아주 어렸을 때는 어머니 아버지가 교사였으니까. 뭐 괜찮게 지낸 거 같아요.

아버님이 어느 학교 교사? 아버지는 삼일학교에 계셨고, 어머니는 진명학원이라고 거기 교사를 하셨는데, 제가 유치원 다닐 무렵에 아버지 병환이 도지서 가지고 이제 관뒀죠. 두 분이 다 교사였는데 아버지 병환 때문에 저기(퇴직)했죠.

아버지께서 편찮으신데다가 어머니께서 일을 안 하실 경우에 그래도 그전까지는 사는 게 괜찮겠지 만 생계나 이런 것은 어떻게? 그러니까 두 분이 계셨을 때 그래도 열심히 마련해 놓은 거 팔고 파는 식이었지 팔고, 팔고, 팔고.

어머님이 진명학교 교사였으면 특정한 어떤 과목을 가르쳤나요? 그 당시에 어머니가 있을 때 수원에 그러니까 두 분이 다 공립학교나 그런 데는 못 있었고, 아버지는 더군다나 그 독립운동 하신 분이기 때문에 사립학교 삼일학교 설립자들 하고도 전부 저기(친분)가 되니까 그러셨고, 어머니는 얼마 하시질 않은 거

여. 아버지가 그 독립운동 때 수원경찰서에서 많이 맞아서 병환이이 도져 가지고 그때서부터 아버지는 많이 아팠던 거야.

그러면 선생님(구술자)이 유치원 다닐 때면 1940년대? 그건 따져 봐야겠네. 제가 어렸든 유치원 때가 일곱여덟 살 때니까.

그니까 45년 해방될 때쯤 해서. 해방될 때는 벌써 국민학교 1학년을 들어갈 때 해방이 됐어요. 그러니까 해방되기 전이네.

부친이 그때 계속 편찮으시고 집에 있었고 형님은 그때 학교를 다니고 계셨을 거 아니에요? 그렇지. 형도 국민학교는 삼일학교를 나왔고 수원중학교 수원고등학교를 다녔지. 저하고 다섯 살 차이니까.

유치원은 어디? 저는 소화유치원이요. 천주교인이었으니까. 지금 소화국민학교가 그때는 없었고 소화유치원이었어요. 제때는.

아버님이 편찮으시고 그런데 그 전에 있었던 재산들을 조금 조금씩 써 가면서 그냥 이렇게 유지하고 그랬던 거예요? 생계를? 그렇지. 그러다가 아버지가 괜찮아지시면 학교를 나가시고 아마 학교에서 재직을 바로 끊지 않고 놔두셨던 거 같아요. 아프실 땐 또 저기(휴직)하고 그러서 아버지가 그 직책이 부교감인가 그랬었는데, 그런 직책인데 (몸이) 괜찮으면 학교를 나가셨고 또 아프면 병원에 입원해 계시고 이런 상태이셨어요. 근데 그게 점점 나이가 먹어 가면서 힘드니까 나중에 그대로 주저앉은 거지.

소화유치원 다니신 다음에 초등학교는 어디로 들어가셨어요? 삼일학교. 형이나 나나.

삼일학교 다니실 때 선생님들 중에 기억나시는 분들 계세요? 학교 들어가서 공부 좀 잘하셨죠?

허허, 공부를 못 하면 곤란하니까. 나는 제일 저기한 게 그저 진취성만 있으면 뭘(장학금을) 줘야지. 그냥 뭐 1~2등을 해야 된다는 얘기가 좀 문제점이 있는 거 같아요. 왜냐면 장학금제도 같은 게 점점 올라간다는지 그러면 진취적이라든지, 꼴등이라도 나아지면 준다든지 그런 게 붙어야지, 몇 등 해서 준다고 그러면은 그게 아주 흔하잖아. 그러면 나머지는 그걸 못 탈 거 아니야.

삼일학교 졸업하시고 그 다음에 이제 어디로 들어가셨어요? 천주교에서 신부님이나 그분들의 저기를(추천) 받아 가지고 동성중학교를 들어갔다가 6·25가 난 거죠. 4월 달에 입학을 해 가지고 6·25가 터진 거지.

선생님 그러면 아까 장안동에서 태어나셨다고 그랬잖아요. 장안동에 태어나 가지고 이사를 몇 번 하셨다고 그때 잠깐 얘기하셨던 거 같은데. 많이 했어. 이사를 장안동에서 영화동 역말이라고 하나? 그 당시에?

영화동 역말로 이사를 가셨어요? 그렇죠. 이쪽이 영화동이고 저쪽이 역말, 말이 뛰 어 가지고 서울까지 뛰고 그랬다고 그러더라고. 역말이라고 그러는데 그쪽에 살았고, 그러니까 제가 살은 곳은 장안동에 살다가, 영화동 살았고 지금 역말인지 영화동인지 그 당시에는 어쨌든 그랬어요. 그리고 다시 북수동, 북문 앞에 북문 앞에 살았고, 그다음에 인제 그 팔달로 이창용치과 있는 그 맞은편에 살았다가 그 길 넓히는 바람에 헐려서 6·25는 거기서(팔달로 집) 겪었군요. 그래 가지고 남수동, 남수동은 화성학교 그게 관사였다고 그래

요. 거기가 지금 어디냐면 봉화대 안쪽에 큰 운동장이 있었어요. 남문시장도 그랬는데 거기가 화성학교 자리거든요. 그 위쪽에 한쪽에 북쪽으로 있던 게 관사였는데, 관사가 초가집이었어요. 관사가 초가집이었다고. 내가 있을 때도 초가집이었다고.

그러면 관사에 사셨을 때가 중고등학교 때쯤이었겠네요? 예. 6·25가 나고 나니까 전부 다 피란 내려갔잖아요. 그랬다가 올라와 가지고 종합학교라고 해 가지고 농사시험장 자리에 전부 판 데 피란 나온 학교들이 거기에 같이 종합(피난민종합학교)이라는 거 달고 다녔는데, 공부라고 뭐 갔다 기냥 오고 안 가고 그런 상태였는데, 그 당시 개성 아이들도, 개성도 이 남쪽이었어요. 개성고등학교 애들도 거기 같이 있었다구요. 그러다가 이 삼일학교로 전학이지 전학이라고, 그거 떼어 가지고 여기 다시 삼일학교로 온 거지.



교통고등학교 입학

삼일에서 졸업을 하신 거예요? 그렇죠. 국민학교, 중학교는 여기서(수원) 졸업을 맡고 이제 고등학교를 가야 할 텐데 담임이 그러더라고. 그 돈 안 내고 관비로 다니는 데가 있는데 국립교통고등학교라고 그러더라고. 그래서 나는 국립교통고등학교가 뭔지도 모르고 그래서 시험을 치러 간 거지.

아버님한테 얘기를 드렸더니 아버님이 괜찮다고 그러셨어요? 아버지한테 얘기를 드렸더니 무슨 운수학교라고 그러는데, 철도학교인데 성적이 좋아야 들어갈 거라고 얘기를 하더라고.

그러면 시험을 치러 어디로 가셨어요? 용산. 그때는 수복이 어느 정도 됐을 때니까. 용산서 치렀어요.

그러면 선생님이 교통학교 졸업한 해가 몇 년이 되는 거죠? 57년도. 제대로 국민학교 때 하나 뒀 거면 56년도에 나왔어야 되는데, 이제 제대로 나온 거죠. 57년에.

54년쯤에 중학교 졸업을 하신 거겠군요. 응. 그때는 서울도 수복이 되었을 때예요 다 이제 서울에.

그렇죠, 휴전되고 그러니까. 내가 고등학교 1학년 때 노량진을 나와 가지고 용산서 물건을 사 가지고 용산에 물건을 팔았으니까. 방독면가방이라 그래 가지고 방독면 넣는 가방을 책가방으로 썼는데, 용산서 그 삼각지에 미군이 많았어요. 용산이 왜 미군 물자 공급하는 기지거든. 그래서 거기서 사 가지고 노량진만 가면, 한강만 건너가면 3배를 받아. 근데 주로 도꼬리(목이 긴 스웨터) 사스 장사를 했는데, 밤색으로 된 거 대추 달리고 저기 계를 뜯 거지. 계를 뜯 거 같은. 저 군인 저기여. 털실로 짠 거지. 그거 장사를 주로 했는데, 그거를 용산서 장사하니까 세 개까지는 입는데 네 개까지는 겹쳐지지가 않더라고. 팔이고 뭐고 안 되더라고. 그거 가지고 노량진만 가면 벗어 놓으면 웬만한 월급이 나오는 거지. 몇 번만 하면.

그러면 그때 시험을 치러 용산에 오셨다고 했잖아요? 시험은 어떤 길로 찾아요? 시험은 영어 수학.

과목이 몇 개 있었네요. 예, 똑같았어요. 그 영어는 개미와 베짚이에 대해서 나왔

더라고. 베짖이는 여름에 놀고 쉬고 낭중에 개미한테 밥 얻으러 가는 내용 읽고 쓰는 정도에다가.

과목별 시험을 치고, 실기나 이런 건 없었어요? 실기는 없어요.

그런데 합격이 되었네요? 네. 실기는 저기 대전에 그 학교의 분교가 있었어요. 그게 양성소거든. 여기(교통학교)는 중학교를 나와야 가는 데고, 거기(양성소)는 철도에 임시직으로 있었든지 연줄이 있어서 가는 건데 그래도 그 출신이 똑똑해요. 그냥 일본 놈들한테 팔 몇 말 갖다 주고 뭐 계란 갖다 주고 취직해 가지고 들어간 가다들은 한 수가 더 아래고, 개네들은 그래도 시험을 쳐 가지고 2년을 공부를 한 애들이야 개네들은. 그러니까 철도에서도 좀 알아준다고. 똑똑한 축에 든다고. 나 있을 때는 다 같이 있었어.

교통학교에 합격을 해 가지고 54년부터 54, 55, 56 이렇게 다니셨겠네요? 졸업한 게 57년도니까. 54년도에 들어갔을 거야.

어떤 식으로 반이 나누어져 있었나요? 과가 업무과 그게 역에서 표 받고 뭐하고 차장으로도 나가는 거. 역무과라고도 하는데 그 당시에는 나 때는 업무과라고 그랬어. 행정도 보고 그랬으니까. 그리고 운전과는 기관사와 관련된 거지. 그리고 통신하는 통신과. 그리고 이제 건축과 그 철도 안에 그 모든 것들 건물들 짓기도 하고 고치기도 하는 건축과. 토목과가 주로 보선이야. 선로 이렇게 깔기도 하고 보수, 토목하는 토목과. 그리고 전기과, 기계과. 그리고 항로표시과라고 1년짜리가 있었는데, 그거도 양성소는 아니고 우리 학교에 예속되어 있었는데 그거는 등대지기. 등대지기로 나가는 거였고. 등대지기로

나와서 고시 패스된 애들 많아요. 섬에서 그거만 준비하는 거지. 군대도 안 갔고. 낭중에 그게 좋았대니까. 우리 군대 가는 거 군대도 안 가고.

여기 교통학교는 거의 다 철도와 관련된 기술을 가르치는 거예요? 아니, 교통부 소속이었어요. 내가 교통부 소속이었거든요? 교통부에 철도가 있었고 또 공운부가 있었어요. 비행기 저거 하는 거. 해운부, 철도. 그리고 또 육운부가 있었어요. 육운부는 자동차 버스 이거 전부하는 거. 그게 교통부 안에 들어가 있었어요. 지금같이 국토 무슨 부는 낭중에 병합이 된 거고 그때는 없었고. 나 때는 그랬어요. 그래서 저기에 항공대학이 있었고 철도학교 있었고 항공대학 있었고 저기 마도로스 되는 해양대학교 부산에, 항공대학은 용산에 있었고 그랬어요.

그러면 교통학교는 어떤 식으로 운영된 거예요? 대개 철도에서 필요해서 그거를 만들어 가지고, 국가에서 돈을 줘서 우리를 가리키는 거니까. 필요하니까 그렇고, 철도에 있다 보니까 딱 분야로 많이들 나갔죠. 통신 분야로 나가기도 하고. 지금은 제조업체들이 여러 군데에 있지만 그 당시에는 여럿이 발령을 받았고, 그 대신에 거기를 나오면 5년 동안 복무를 해야 됐어요. 5년 동안 안 하면 나 들어갈 때 내 보증 선 사람들이 돈을 물어내야 됐어요. 학비, 옷이라고 주는 것도 입지도 못할 교복 고쳐서야 입는 교복 뭐 그런 거 준 것까지 다 따지더라구. 근데 액수가 적은 게 아니더라고. 딱 데 가볼라고 했더니 그때 졸업 맞고 난 철도 안 있을라고 갔더니 육군사관학교랑 해군사관학교에서만 받아 주지 딱 대학에서 안 받아 주는 거야. 왜 안 받아 주느냐 그랬더니 문교부에서 지시를 내리면 이놈의 학교에서 말을 안 듣는 거여. 우리는 교통부 소속이고 교통부 소속이니까 안 듣는 거여. 그 국가 대 기관이니까. 그래서

문교부에서 알미우니까 진학하는 걸 하나도 받지 못하도록 때려 버린 거라. 그러니까 아무 대학에서도 우릴 받지 않아. 그러니까 사관학교 빼고 받지 않더라고. 그리고 물론 해양대학이나 항공대학에는 갈 수 있었는데 그건 취직이 안 됐어. 그 당시에 뭘 말로만 그렇지 배가 있었어요, 그렇게 비행기가 있었어. 말만 있으니까, 그러니까 그거 나와도 우리하고 같이 취직을 하는 거라. 똑같이.

선생님은 그 과 중에서 어떤 거 배우셨어요? 저는 기계과.

기계과? 처음에 과 선정할 때 뭘 좀 생각하시고 하셨어요? 아니죠. 공업학교래니까 “기계과가 제일 낫 거다.” 그래서 기계과를 했더니 기계과가 대수가 또 제일 쎄더라구. 그때 아는 사람들은 역무과, 전기과 그쪽을 택했는데 모르는 놈은 기계과지. 그게 보니까 제일 힘든 거야. 졸업 맞으니까. 차 고치는 거라. 기관차 고치고 저 객차 고치고 그러는 데더라구. 그러니까 얼마나 힘이 들어. 다른 데는 편하게 표 받고 그런 거나 하는데. 그랬는데 팔세를 못 하더라고. “애네들 조금만 있으면 다 간부가 될 애들이다.” 그러는데 소위 육사 나온 식으로 동료 선배들도, 아 들어가니까 거 저기 있던 선배들이 딸 쥐 가지고 결혼한 애들 많아요. 딸 가진 선배들이 요놈 데려가면 철도에서는 괜찮게 될 놈들이거든? 그래 가지고 빨리 결혼한 애들 많아요.

하긴 그때 교통학교 나왔으면 거기서는 엘리트로 꼭 나갈 수 있는 거니까. 예, 나갈 수 있었어요. 나가서 저는 공중국에 있었어요. 본청에. 본청에 있으면 계급이 낮아도 부산역이나 이런 데 갔다면 찢절 댔다고요.

본청이 어디 있었어요? 용산? 예, 용산에 있었죠. 용산이 본고장이죠.

본청에 처음에 그쪽으로 배치되신 거예요? 그렇죠.

선생님 학교 다니셨을 때, 교통학교 다니셨을 때 그런 기억나시는 이야기나 이런 거 있으세요?

기억나는 거는 저 방학 때가 되잖아요? 그러면 수원이면 수원 수고나 놓고 친한 애들, 중학교 동기들 국민학교 동기들하고 경주로 여행을 가야 될 거 아니에요. 그러면 기차를 공짜로 타야 될 거 아냐. 그럼 이제 훈련을 시킨다고. 이제 개찰구 들어갈 때 “선배님 수고하십니다.” 이런 식이지. 그리고 모표나 이런 거 달면 더 좋지. 그러니까 도둑, (하하하) 모표 배지 도둑을 더 열심히 하는 거라. 앞의 애들 것도 뺏고 “난 아니여. 몰라,” 그러구, 이제 집에 가서 써야 하니까. 그래서 많이 데리고 땡겼지. 하여튼 무사통과니까 어디든 그냥.

그때 배우는 게 힘들었어요? 실습이나 이런 거? 실습은 3학년 때나 했지. 2학년 때까지는 안 했어요.

그럼 1~2학년 때는 기본 과목들은 배우죠? 국어, 수학 이런 것들은 배우고. 예, 똑같이 배우죠. 3학년 때 되면 거의 그런 것들이 없어져요. 그러니까 대학 들어갈려면 야간 탄 학교를 가야 되거든요? 그래서 주로 균명고등학교. 균명이 야간이 있었거든요. 그 저 숙명여대 언덕배기에 있었거든. 그리고 대학은 한양공대, 성균관대학교 이런 데 있었고. 균명 나와 가지고 몰래 대학 시험을 치렀죠. 그런데 거기 가면 또 잘 받아 줬어요. 이 학교 출신이라면, 학교를 다니면서 또 야간을 다니는 거. 그래 가지고 고대 상과든지 이런 데로 빠져나갔지.

공부를 더하고 싶은 학생들은? 그런데 나는 우선 돈을 벌어야 집안을 일으킬 테니까 그거는 이미 포기했던 거지. 사실은 해양대학은 가기가 싫었고, 우리는 해양대학이라는 거는 남보다 조건이 좋았어요. 근데 해양대학을 들어가는 데 두 가지 생각을 한 거지. 사람이 땅을 밟고 하는 직업도 위험한 건데 하늘, 바다, 바다 위험한 데야. 그랬는데 우선 당장 나와 가지고 우리 막내 하나가 고아원에 갔다고. 그걸 끄내야 될 욕심이 있으니까는 취직을 바로 했지. 돈부터 벌고, 막내동생을 찾아와야 될 테니까. 어머니가 돌아가시고 나서 네 살 때인가 세 살 때였거든?

잠깐 맡겨 놓았던 거예요? 응, 그래서 내가 장사할 때 고기다 앓혀 놓고 주면 먹고, 먹고 그랬던 건데 어머니 돌아가시고 나니까 우리 공부 가리킬라고 일단 애 위의 동생 저게 학교를 못 가느냐 가느냐 하는 거였다고. 애 때문에. 그래 가지고 서울대학교병원 간호고등학교를 아마 그것도 담임선생님이 가라고 했겠지. 거기가 돈 안 받는 데야. 거길 가야 되니까는 애를 희생을 시킨 거야.



교통고등학교 생활

학교에서 기계와 관련한 것들은 어느 정도 다 배우게 되는 거잖아요? 예. 기관차 이런 거 배우죠.

이론적인 것도 배우고 3학년 때 실기를 배우고? 예.

그때 배웠던 게 실질적으로 그 이후에도 굉장히 쓸모가 있었어요? 음. 그렇죠. 왜냐하면 나

는 한양공대를 또 다녔지만 거기서(교통학교) 배운 것만 가져도 웬만한 공업 지식은 충분하죠. 왜냐면 이 디젤기관차 있죠? 디젤기관차라는 게 그 큰 기관차 안을 뜯어보면 그 기계가 엄청난 여러 가지가 들어있어요. 그 전부가 전기로 작동을 하고 공기 압력 가지고 조절하고 그러거든요. 그러니까 그게 기관사 웬만하게 해 가지고는 하기 힘들어요. 옛날 스팀으로 하던 기관사는 이 디젤기관차 오고 나서는 중간에 전부 못 하다시피 했잖아. 그거는 그냥 석탄 물을 끓여 가지고 피스톤에 올라갔다 나갔다 해 가지고 그거 가지고 가는 거였잖아요?

그때 3학년 2학년 1학년이 있잖아요. 학년별로 선배들이 후배들이 들어오면 왜 이렇게 그 당시에 규율이려든가 이런 게 있었잖아요. 그런 게 강하지 않았어요? 그 대개 기술 계통 학교들이 그게 강해요. 군대도 그렇고 이런 게 강해요. 그 선후배 관계들이 강한 데 특히 기숙사.

기숙사에서 사셨어요? 난 기숙사 안 있었지. 왜냐면 기숙사가 100% 다 수용할 수 없으니까 수원이나 이런 데 사람들은 집에서 땀기겠다면 기차 맘대로 타니까. 그래서 저는 통근차를 주로 안 타고 급행을 탔어요. 그 열차 있다고. 통근차를 자주 안 타고 통근차가 늦으면 탄 거 타고 올라가고.

그런데 이제 기숙사에 살 경우에는 규율이 심한가요? 그게 아주 심하다고 그러더라구요. 기숙사에 사장이 있고 그 안에 사감이 있는 대신에 고 반장이 있거든? 거긴 같이 사니까 군대와 똑같지. 그래 가지고 우리는 거기 있는 사람들은 거기서 밥 주는 거 먹고 다녔고 우리는 그 거기서 밥을 안 먹으니까 쌀하고 부식을 타 왔어요.

거기서 먹는 사람들이 먹는 만큼을 안 먹으니까 주는 거예요? 예. 그 대신에 거기 있는 애들은 스팀으로 밥을 하고 이러는 비용이 들지만 우리는 그냥 고거만 쫓았니까. 예를 들자면 뱅어포 반찬거리고 그런 걸 준다든지 뭐 이런 걸로 뭐 하고 쌀하고 탕다고. 그래서 우리같이 어려운 사람은 나같이 어려운 사람은 남한테 소문 안 내가면서도 그 쌀 대개는 팔았어요. 그 앞에 쌀집에다 용산 쌀집에다 팔아서 그 집에서 다 리어커 갖고 와서 샀는데, 나는 파는 척하면서 그때 자존심은 있어서 내 친구 누구 네가 어려워서 갖다 줘야 될 테니까 이 쌀을 쌀가게 옆에만 갖다 달라, 그 대신 내가 쌀은 많이 사게는 해 줄게. 그러고 댄 쌀장사한테 가는 걸 이 아저씨한테 갖다 줘, 이 아저씨가 잘 쳐줄 거야 그걸 또. 흥정을 하는 거지. 그래서 그거 미고 올 때는 통근차 타면 남이 볼 테니까 이제 급행을 늦는 차를, 늦었다 집에 몰래 가져오고 그랬지. 티를 안 냈어 누구한테. 그래서 학교에서도 내가 아주 잘사는 집 아들인 줄 알았다고. 왜냐면 아버지 경력 같은 게 좋으니까 뭐 배재(학교)를 나오시고 그 당시에 그랬으니까는 잘사는지 알았지.

한 달에 한 번씩 줬어요? 배급을. 한 달에 두 번씩도 주고, 보름에 한 번씩 줬던 거 같아요. 그래서 이게 집에서 다니거나 이게 통학을 하고 다니면 부식비하고 주식비를 탔다고.

그럼 그걸 가져오서 가지고? 응, 집에 가져오면 많이 도움이 되었죠.

쌀은 한 말 정도 줬어요? 한 말은 넘지, 혼자 한 달이면 한 말 가지고 먹나? 어쨌든 1인 기준으로 곱하기 30 한 기준으로 해 가지고.

하루에 한 끼씩을 계산해서 준 거예요 선생님? 우리는 두 끼, 두 끼만 탔지. 한 끼는 점심을 거기서 해 줘서 받아먹으니까.

그래도 학교 다니면서 배고플 일은 없었겠네요? 나는 2학년 때는 벌써 배가 터졌지. 하하하하하. 기숙사에 사감이 3학년이 벌써 양보를 해요. 2학년한테다가, 모든 권력이 2학년으로 넘어간다고. 그러니까 내가 아는 놈이 기숙사 단장이고 그러면 거기 들어가면 이제 들통에다 타 가지고 온다고 군대식으로. 그러면 떡 앉아서 잘 먹는 거지. 군대식으로. 하하하하. 기숙사가 두 개가 있었어요.

몇 명이나 됐어요? 한 학년이? 한 반이 40명 정도? 평균 35명이면 삼백 명 정도가 되었죠. 8개 과였으니까.

선생님은 교통학교에서 몇 기에 해당되는 거예요? 제가 몇 기는 굉장히 오래 되었어요. 그런데 그 생각은 안 나는데 나는 57년도에 졸업 맞은 생각만 해서. 우리 오칠동문화.

그럼 그때 그 선생님들 있잖아요. 그런 분들은 어느 정도 실무적인 부분들도 어느 정도 배운 분들 인가요? 그때 보니까는 실기 선생들은 대부분 철도 출신이 많고 대개 전문가 출신이지. 그리고 지리 역사 뭐 이런 거는 일반 사범대학 출신이고 그런데 그 학교 선생 되기를 원해요. 그 당시만 해도 학교 선생들 월급이 형편없었어요. 그런데 여기 보수가 좋았고, 조건이 좋았기 때문에 또 차 마음대로 타지 또 철도병원 그냥 이용허지 뭐 철도시절 모조리 하고, 그러니까 선생들이 여기를 한 번 들어오면 안 나갈라고 들고 여기서 선생을 모집하면 대수가 켜

어요. 복지가 좋으니까.

철도와 관련된 공공시설을 다 이용할 수 있었나요? 다 이용하고 하는 거지. 철도학교 교사들이 그러니까 딱 거기 경북(고등학교)이나 이런 데 있던 선생도 일로 오면 안 잤어요. 글로. 그리고 학생들이, 굉장히 선생 얘기가 다루기가 좋다고 그래요 애들이 다 착하고 말 잘 듣고, 그래서 선생으로서 골치 아픈 게 없더라 없다, 이 학교에 그러더라구.

학생들이 말 잘 듣는다? 그럴 수밖에 없지. 소위 공부 한다는 애들이 모인 데고 또 집안이 그렇게 여유가 없는 집 애들이니까 공손할 수밖에 없는 거지. 그리고 특히 거기에 3분의 2 이상이 지방 애들이거든? 부산, 대구, 대전 뭐 강원 이런 데 애들이니까 그런데서 수재라는 애들이 올라온 거지. 그러니까 말을 잘 들을 수밖에 없지. 이 서울서 뻔뻔질거리는 놈들하고는 다르지. 그러니까 교사들이 여기서 교사를 잡으면 대우 좋지 보수 좋지.

학생들 다루기 쉽지. 여러 가지 좋지 그러니까 그런데 안 가는 거지. 여기로 올라고 드는 거지. 그래도 거길 보면 서울 3대 고등학교라고 해서 우리 때는 경기보다 서울고등학교를 쳤어요. 서울고등학교 그 다음에 경기, 경북 뭐 이렇게 치다가 용산 이렇게 치고 경동 같은 것도 알아주고 그랬는데 거기 교사들이 여기 오잖아요? 여기 온 친구가 얘기해서 오잖아요? 그러면 글리 안 간다고 절대. 그러니까 선생들 수준이 굉장히 높았어요.



교통고등학교 졸업생의 위상

그때도 50년대면 철도와 관련된 직종에서 일하는 것은 굉장히 좋은 직종이라고 생각하지 않으셨어요, 어땠어요? 왜정 때는 안 좋은 소문이 많잖아요. 그게 왜냐면 왜놈들이 좋아하는 팔, 계란, 연시, 감 같은 이런 걸 많이 갖다 주면 사람을 뽑았대요.

임시직이나 이런 걸로? 응, 임시직으로. 그래서 임시직에서 올라온 가다들이 있고, 이 학교 출신, 배웠다는 애들이 있는데, 학교에서도 학교 출신들끼리 모임 갖지 말아라. 밀창에 이런 문제가 생기니까. 육군사관학교도 그거 없애고 그랬잖아요?

그때도 학교에서 그런 것도 얘기를 했었어요? 선생님들이 나가서 “너네들끼리 모이지 말아라.” 그러지 말아라. 그래 내가 감사관으로 딱 나가잖아요? 내 살짝 우리끼리만 아는 뻐지를 하나 달면 벌써 후배들도 달고 그랬다고 그런 거 가지고 봐주고 이런 게 생길 수밖에 없는 거거든? 그러니까 그걸 못하게 하느라고 철도청에 청장이나 어떤 누가 오면 그걸 신경을 썼지. 그걸 못하게 할라고.

그래도 그런 조직은 있었을 거 아니에요? 그럼 그 선배들한테 싹 뻥한 거지. 철도에 서만큼은 하나도 겁날 게 없는 거지. 그러니까는 소속장이 대개 3급 자리가 소속장이잖아. 그다음에 10급 9급 8급 6급 7급 5급 4급 3급 2급이면 국장 아니에요? 그랬는데 말단이라도 팔세를 안 했어요. ‘언젠가는 올라갈 아이다.’라고 봤지.

자부심이 굉장히 크겠네요, 선생님? 절대적이었죠. 철도에서는 그렇지.

어쨌거나 엘리트 코스를 다 밟은 사람이니까 이 사람은? 그래서 내가 철도에서 노조 쪽으로 빠지니까, 전부 선배들이 야 “왜 글루 빠지냐. 진급도 못 하고 맨날 그러는 자리인데.” 그랬는데, 난 그때 판단에 내 갈 길은 이런 거거든. 박정희가 5·16 일으켜 가지고 기술공무원으로 군대 안 가기로 되어 있던 걸 군대가라고 다그쳐서 우리를 권고사직을 받은 거거든. 파면을 당하면 다시 못 오거든. 권고사직을 받으면 온다고. 사직을 하면 다시 올 수 있지만 파면을 당하면 못 온다고.



서울공작창 배치와 업무 익히기

학교를 3년을 다니시고 졸업을 하시고 바로 취직은 안 하시고 대학을 가신 거죠? 어떻게 하셨어요?

나는 취직해서 다녔어요. 그러니까 야간대학을 다닌 거지. 한양대학교가 야간대학이 있잖아요.

그럼 졸업하면서 업무지 배치나 이런 거는 어떻게 돼요? 그건 이제 우리는 세밀히 모르는데, 자기가 부산 아이다, 지방서를 써내. 자기가 어딜 가겠다고. 그러면 좋은 자리에 많이 가려고 할 거 아냐. 그럼 거기서 떨어내는 거는 학교 성적이 라든지 여러 가지 학교의 담임이나 교장의 의견이 올라갔겠지.

그래서 올리면 철도국에서 승인을 해 주면 취업하는 거예요? 돈도 교통부에서 나오는 돈이었으니까. 국가 돈이었으니까.

그런데 선생님은 맨 처음부터 본부 선생님 쓰셨을 거예요? 저는 어쨌든 이 서울 근방에

떨어지길 바랐던 거죠.

그런데 바란 대로 딱 됐네. 그런데 서울에 서울역 아니면 우린 기계과니까 서울에 기계과가 있을 데가 없어요. 그러니까 바로 나갈 데가 공작창이에요 공작창. 그게 서울공작창이지. 그러니까 용산에 있는 공작창. 인천공작창, 용산공작창, 대전공작창, 부산공작창, 영주공작창 그렇게 있거든.

그럼 공작창 같은 경우가 이렇게 부품이 외국에서 들어오면 그걸 다 조립하기도 하고, 시설들이나 이런 것을 고치기도 하고 이러는 거잖아요 그쵸? 그러면 이게 선생님이 들어가서 딱 첫 번째로

배치돼 가지고 선생님이 직무를 알아야 될 거잖아요. 제가 들어갔을 때는 디젤 이런 거 없을 때였어요. 스팀기관차만 있을 때였어요. 내가 관리 받을 시기만 해도. 그리고 국내에서 움직이는 게 몇 개 있었는데 미군이 움직이고 한국에다 넘겨주지 않았을 때예요.

아직 소유권이 미군이 가지고 있었을 때니까? 미군이 기관사. 인천 같은 데 거기서 왜 자기 부대 들어갔다 나오고 물건 신고 하는 거 거기에 썼던 거고, 여기에는 없었거든.

그러면 선생님 처음에 들어가 배치되자마자 업무에 대해 구체적으로 배울 거 아니예요? 어떤 식이 있는지 기억하세요? 바로 발령받아서 가니까 그 돌리더라고. 한 소속에 3개월 씩 돌리더라고.

거기에도 소속이 있어요? 있죠. 공작창 안에 뭐냐 하면 기관차공장, 객화차공장. 또 그런 것들을 고치는 기계공장. 또 거기에 건설 여러 가지가 있어요, 증기

기차라는 게 전부 증기로 가는 거니까 증기공장 이런 데. 거기를 돌리더라고. 일단 해 가지고 돌려 가지고 기술을 시키더라고.

선생님 처음에 들어갔을 때 월급 기억나세요? 처음에 들어가니깐요 월급 돈하고 쌀허구 주더라구요. 쌀을 주더라고. 그리고 결혼한 사람들은 거기서 나무가 그화차나 객차 밀창엔 판자를 깔았어요. 진동을 막을라고. 그거 뜯어내고 새로 까는 거를 팔라 가져가도록. 집에 갖다 떼라고.

떨감도 컸던 거예요? 결혼한 사람에 한해서? 그러니까 현금으로만 주는 게 아니라 쌀이나 이런 걸 같이 주는 방식이었네요? 근데 그건(떨감) 누구나 가져갈 수 있는 건데 결혼 안한 놈이 그까짓 거 가져가서 뭐 해. 낭중에 그것도 사러 오는 사람이 있었는데, 그래도 그런 건 하지 말자 우리가 그랬었지. 그때 월급이, 아마 월급 해 가지고 옷 하나를 못 사 입었던가 그랬던 거 같아요. 그러니까 그 당시에 가다마이를 사 입는 게 목적이었는데 월급 나오는 거의 한 삼 개월 이상을 모아야 옷을 맞춰 입었던 거 같애. 그것도 좋은 양복점이 아닌 이런 시장 양복점 같은 데서 맞춰던 거 같애. 그러니까 액수라는 게 기억이 안 나는 건데 그리고 쌀을 줬어요. 그런데 쌀이 어떤 때는 대만 쌀하고 양쌀, 양쌀은 기다란 쌀이 있어. 그런 쌀을 줬어.

공작장에서 어떤 일을 하셨어요? 저는 기관차 계통에 기술원을 했거든. 기술원은 뭘 해야 되냐면 저 기차를 고쳐야 된다 하면 그 안에 있는 공장들이 조합이 되어야 고칠 거 아냐. 기계를 깎는 데서는 여기에 부서진 걸 제대로 깎아 와야 되고 저쪽에서는 또 뭘 가져와야 되고 이것을 종합적으로 해 가지고 처리하는 기술원이지.

그러면 각 필요한 여러 요소들이 있으면 그거를 선생님께서 지시를 좀 내리시는 거나 이러는 거예요, 어떻게 되는 거예요? 지시까지는 아니라고 봐요. 지시는 소속장이 넣는 거고, 검사라는 게 있어요. 검사가 이런 검사가 아니라 뚜드려 봐서 이게 어디가 나쁘고 어디가 나쁘고 해요, 그러면 그게 넘어온다고. 넘어오면 이 안에서 정밀적으로 검사를 해서 이걸 뭘 고쳐야 되고 뭘는 빼서 땀 거는 땀 거 빼서 여기다, 급하면 땀 데 거 빼다 쓰는 거여. 그 당시만 해도, 대개가 그 당시에 없으면 막 빼다 쓰고 막 빼다 쓰고 그랬거든요. 그때는 한 가지 뭐가 있었냐면 철도에서 고거 기술만 가져도 용산에서 원효로 쪽에 그쪽에 조그만 공장들을 많이 했잖아요? 뭘 예를 들어 냄비 만드는 공장 같은데, 여기서도 주물공장이 있거든요? 뭘 부어 가지고 숟단지 붓는 식으로. 그런 기술자들도 데려갈라고 애를 썼어요. 그래서 여기 있는 사람은 안 나갈라고 그랬고, “돈을 많이 줄 테니 나와라. 나와라.” 그랬고 그쪽에서는. 일본 아이들이 돌아가고 6·25 난리통 터지고 한국에 기술자가 없었어요. 그러니까 배 쪽에서도 배 고치다 보면 부속이 좀 있고 하는 데서도 그 공업고등학교 출신 중에서 특히 철도고등학교 출신들을, 서울공고 이런 데 공업 말만 공업이지 뭘 이론 가지고만 했지. 실습할 데가 없잖아요. 우린 나가서 실습을 보니까. 그래서 바로 바로 나왔어요.

그러면 공작장 안에서 기술원의 위상은 어느 정도인가요? 기술원 정도라면 간부 속에 들어가는 거지. 왜냐면 밀창에서 시키는 대로 일만 하는 게 아니라, 이거는 자기 나름대로 이걸 고치는 게 낫다, 이걸 할래면 여기서 이걸 가져와야 되고, 여기서 이걸 가져오고 저 사람한테 뭘 가져와야 되고, 뭘 맞출래면 중간에 새지 않게 하는 압력밥솥에도 뭘 공구가 있잖아요. 그런 거 몇 개짜리가 얼마짜리, 얼마 두께에 얼마짜리가 있어야 되고 이런 판단을 다 하는 거지. 판

단해 가지고 글로 들어가니까 기술원이면 상당한 지식과 경험을 가지고 있어야지. 그리고 리베터라고 해 가지고 저 탱크를 채우려면 물이 얼마의 수도관을 가지고 물이 얼마가 채워진다는 계산을 다 할 수 있어야 되지. 그런 정도 계산은.

학교에서 배웠지만 여기 오면 웅산공작장에 맞게 직무가 있을 거 아니에요. 그러니까 위에서 6개월씩 돌려라 그랬던 거 같아요.

6개월 정도씩을 돌면 일추 업무를 익히게 되나요? 일추만 보라는 얘기지. 그 중에서 어디가 자리가 비든지 해서 그 자리에 때려 넣으면 거기 윗사람에게 배우는 거지.

처음에 돌아가는 과정이 실습기간이네요? 여기 뭐 다 똑같아요. 이런 데도 선풍기가 가르켜 주다시피 하는 거 아니에요.

그러면 순환시키는 과정에서 대충 이 업무는 이런 거라는 걸 알게 한 다음에 선생님은 기술원 업무로 딱 떨어진 거예요? 그거는 그 업무부서가 있어요? 자기 소속이 기관차 계통이면 기관차 소속이고, 그러면 그게 기차가 들어오면 전부 다 뜯어요. 그 수명이 있어요. 얼마 되면 전체 수리를 한다, 얼마 되면 뭐 한다는 규정이, 그러니까 수선 규정이 다 있어요. 그래서 그 규정이 넘어 가지고 2년 된 거든지 하면 일단 다 해체해 가지고 그 닳고 그런 부분을 다 복원시켜 가지고 다 해서 다시 맞춰내죠. 기차도 바퀴가 이렇게 있으면 닳잖아요? 닳으면 탈선하고 문제가 벌어지지 않아요. 그러니까 그 다이어라고 그러거든요. 자동차 다이어라고 이렇게 쇠로 껴요. 불을 댕기면 쇠가 늘어날 때 끼어 가지고 식히면 오그

라들거든요?

그렇게 맞춰 집어넣는 거예요? 그래서 기차가 이렇게 카브를 도는 게 레일이 양쪽에 똑같이 있잖아요? 그럼 카브 돌려면 우리가 제식훈련 받을 때 이렇게 네 줄로 섰다면 여기 가는 애는 조금조금 가고 저기 가는 애는 빨리빨리 가야 돌을 거 아니에요? 그럼 그거를 해 주기 위해서 기차 바퀴를 보면 바퀴가 레일 위에서 떨어지지 않게 이렇게 턱이 있어요. 레일 안쪽에 이렇게 턱이 있죠. 그리고 평평하지가 않아요. 이렇게 되파라졌지. 되파라지는 게 경사졌다는 거. 그러니까 그게 뭐냐면 우리가 걸어갈 때 우향 앞으로 가, 그러면 여기 있는 놈도 같이 가면 안 되잖아. 여기 있는 놈은 조금조금 가고 그걸 맞춰주는 거죠. 여긴 얇은 데 걸리고, 저긴 높은 데 걸리는 거지. 바퀴에 고개 있다고. 무슨 이진 설계상의 계산 가지고 다 나온 거지만. 그리고 제동거리도 수인선 조그만 차의 제동거리, 큰 관계차의 제동거리가 다 (다른데), 제동거리 계산하는 방식은 속도하고 마찰을 비례해 가지고 나오는 건데, 계산돼 나와 있죠 이미. 이제 그걸 습득을 하지. 기관사가 제일 어려워요 사실. 왜 그러냐면 기관사 단독 타는데 오밤중인데 비가 오는데 내가 걸렸더라고, 근데 그때 장항선에 있을 때인데 장항선이 고개가 커요. 그런데 기관조사라고 한 명 데리고 났는데 “야 너 잘하니?” 하니까 별로 신통치도 않아. 기차를 딱 받았는데 딱 서 가지고 역장이 이제 가라고 해 가지고 뻑뻑하고 이제 돌았는데 야 이게 막막하더라구. 산골을 가고 굴을 싹 들어가 나오는데 비는 막 내리 쏟아지 그러는데, 아우 정말 그거 타고 나서 “아 나 이거 아파서 못 하겠다.”고 며칠 쉼라고, (그때) 관뉘야겠다는 생각밖에 안 들더라고 이게. 근데 이게 그 카부가 있잖아요? 근데 올라갈 때 카부는 좋은데 내려갈 때 카부에서 속도 제대로 못 잡으면 굴러 넘어가는 거야.

탈선한 거예요? 원심력에 의해서 넘어가는 거라고. 레일 위에 그렇게 탄 건데 뭐. 그리고 그 안에 짐이 흔들렸든지, 안쪽에 있는 짐이 몰릴 수 있잖아요? 특히 화물열차 같은 거. 여객열차도 왜 버스에서 노래꾼들이 노래 부르고 한 쪽으로 일어나서 막 넘어가는 식하고 똑같은 거지. 그것도 무게 중심이 가운데 있으니까. 그런데 그걸 머릿속에 다 넣고 운전을 하러 가는 건데. 경사가 많이 저서 쇠바퀴니까 잘 미끄러져요. 고무바퀴가 아니니까. 그러니 모래를 구워 가지고 모래를 채를 쳐 가지고 담았어요. 그건 디젤기관차나 스팀기관차나 어느 기관차나 다 돼 있어요. 그래서 그거를 기관사가 옆 자리에서 이렇게 움직여 주면 그 물이 올라가면서 에어가, 공기가 그을음을 하면서 같이 내려가요. 모래가 흘러가지고 쪽욱 내려가 가지고 앞바퀴, 바퀴 앞에 그게 달려 있어요. 그래서 거기서 모래를 떨어트려 줘야 하는데, 겨울에 눈이 오면 그게 얼잖아요? 그러면 망치로 때려주고 도착해서 해 가지고 하는데. 그게 맥히면 막 미끄러지는 거지. 그러면 기관조사가 내려가지고 맨 앞에 된다리 된 데 타 가지고.

계속 뿌려줘야 돼요? 그러지 않으면 못 올라가는 거지. 그러면 뒤로 밀리게 되는 거지. 그러면 뒷차는 못 오게 되는 거고 난리가 나면, 고가 점수가 팍팍 내려가면 망하는 거지. 아주 생활이. 그러니까는 그 휘장 달은 기관사들이 대개 무사고 백만 킬로 아니면 뭐 이런 거 때문에 휘장을 준 일등기관사, 저도 일등기관사였지만, 일등기관사들이 경험을 많이 겪었죠. 고생도 무지하게 하고 그랬는데. 그거 물을 만약에 앞에 올라갈 때 만일에 하는 거 같으면 모르겠는데, 내려갈 때에는 모래 줄 필요가 없지. 올라갈 때라도 만약에 툽서면 앞으로 떨어지면 죽는 거거든. 떨어져 죽는 수가 있다고.

기관조사가? 그렇죠. 맨 위로 가서 앞에 붙들고, 이렇게 앞애가 앞에 이렇게 된 거 있잖아요. 그 왜 거기 기다는 데 거기 가서 뿌리고 앉는 거라고 그제. 고개 어느 정도 올라가면 기관사가 이제 기적을 올려 주지. 뻤으니까 올라오라고. 그러면 위에서 ‘이놈이 소식이 없으면 또 잘못 헛짚어서 떨어지지 않았나.’ 밤에 그런 생각이 들고 그렇죠.

처음에 용산공작장에 있을 때 공작장에 사람이 몇 명이나 일을 했어요? 그때 용산공작장이 제일 큰 데였던 거죠? 용산공작장이 내가 보기에 한 2,000명 되었던 거 같아요.

그 시기에 벌써 2천 명이었어요? 그럼, 원효로까지 원효로 개울 있는 데까지 몽조리 다 아니에요.

그러면 오면 업무 중에서 대개 수리가 중심이었어요? 수리되는 거? 기관차 수리? 새로 오는 기관차 조립하는. 그런 건 없어요. 새로 온 게 독일 애들 게 있고 일본 애들 게 있는데, 대개 독일 거예요 스팀기관차가. 들어왔던 거 가지고 고쳐 쓰고 고쳐 쓰는 거예요.

언제 디젤기관차로 바뀌었나요? 1958년에 미군이 놓고 갈 때에 우리나라에 그것 뿐 아니라 탱크도 놓고 가고, 뭐도 놓고 가고 인수받고 그럴 때에 기관차도 그때 받았고, 그 다음 번엔 사온 것도 있지만 새 거 사온 것은 없어요.

다 쓰던 거였어요? 쓰던 거 사오고, 우리나라 3000대에서 6000대까지 7000대까지. 7000대가 제일 큰 디젤기관차거든요. 그것들이 대개 특급 끌고 그러는 데 사용돼요.

7000대가 뭐예요? 디젤기관차마다 차종이 있어요. 7000대가 제일 크다고 봐야지 3000대가 제일 작고.

그 수리나 이런 부분들이 업무가 굉장히 과중한 거는 왜 그런 거 있잖아요. 밤새고 야간작업 하는 거.

일정을 맞춰 줘야 해요? 계절을 타거나 그런 건 아니잖아요. 그때 수리나 이런 거는. 계절 타는 거는 저 추석이나 명절 때 되면 그때는 못 하니까 그전에.

미리 해 놔야 되는구나. 응, 그리고 그때는 이제 급한 거 먼저 집어넣는 거지.

그런데 시설이나 이런 게 아까 말한, 중고고 오래되고 이래서. 그러니까 문제는 이거예요. 부속이 싸면 바꾸면 좋은데 부속은 안 오고 없으니까 이거 뜯어다가 여기다 끼고, 이거 뜯어다가 여기다 끼고 집안 살림하고 똑같은 거지. 거기서 문제가 벌어지는 거지.

당장 급한 것만 일단 해결하는 방식인 거예요? 거기서 문제가 벌어지는 거야.

그러다가 사고나 이런 거 위험이 높아지지 않아요? 그러니까 기관사들은 차를 인수해 갈 때 제가 기록표를 보고 가 때려 보잖아. 점검을 한다고. 그때 책임은 나한테 돌아가는 거여. 검수 고쳐 놓는 애들이 엉터리로 고쳐 놔어도 문제는 나한테 가는 거라. 그렇다고 안 받을 수도 없는 거야. 나 이거 안 한다고 그럴 수도 없는 거잖아. 다 완전히 안 하면 안 나간다고 할 수도 없는 거야. 가야 된다고. 그러니까는 철도에 웬만한 거 하나는 모가지 없어져도 죽어도 아무

걱정도 안 해요, 철도청장이나 국장들은 그런데 기관사 하나만큼은 신경 쓰는 게 뭐냐면 요게 잘못되면 즈이들 목이 다 잘려져 나가는 거니까.

사고가 나면? 그러니까 군정 시절에 군인들이 청장을 하고 다 그랬거든. 개들도 기관사들한테는 비위를 맞춘 거예요. 그래서 기관사들을 그래도 뭐 수당들을 많이 주고 많이 특별대우를 한 거지. 왜냐면 자기들 모가지와 관련이 되니까. 그래서 철도노동조합에서도 기관사가 앞장서지 않으면 소용없어요. 지금 차가 안 움직이는 거거든. 표 받는 거는 아무나 불러다 받아도 돼요. 근데 기관사들이 협조 안 하면 성과가 없다고. 그 대신에 기관사는 노동조합 파업에 그걸 있잖아요. 나는 그걸(운행) 해야 한다는 그걸(책임감) 있기 때문에 개네들모냥 금세 “관둔다. 못 한다.” 소리를 잘 못하는 거죠. 왜냐면 내가 끌어야만 사람들이 다니고, 또 전방에 군수품이 가고 우리나라 전쟁하는 나라니까 그런 걸(책임감) 다 가지고 있거든요. 기관사 정도면. 그러니까 “파업하자. 네가 앞장서 달라.” 그거 잘 안 하죠. 그 대신에 철도에서 기관사들에게 미리 협조를 해 주지. “너희들은 미리 이렇게 해 줄 게.” 이런 식으로.

용산공작창에 들어가셨을 때 철도에는 노조가 있었잖아요? 예, 오래된 노조죠.

들어가자마자 그냥 자동적으로 노조에 가입이 되는 거였죠? 그렇지.

그러면 월급에서 노조비가 나가는 방식으로 하는 거고. 응, 노조비가 나가는 거고.

그러면 처음에 들어가시고 노조에 대한 인식이 어땠나요? 우리는 되도록이면 노조에 관여를 안 해야 된다는 게 우리 학교 출신들이예요. 왜냐면 출세를 못 한다는

거. 이 노동조합이라는 거는 앞으로를 위해서 누가 죽어 줘야 돼요. 그래야 노동조합이 되는 거지, 안 다치고는 될 수가 없는 거야. 왜냐면 소위 가진 자와 안 가진 자거든요. 그래 노동자는 몸(노동)을 파는 거고 개네들은 자금을 가지고 움직이는 거지. 국가도 똑같은 얘기지요. 그러니 그거하고 싸울래면, 우리보다 많이 배웠고 연줄도 좋은 사람들과 싸우는 건데 물리는 수밖에 없거든. 그리고 못 하면 같이 일 안 하는 것밖에 없는 거거든. 그러니까 처음에는 바로 저기(파업)를 안 하고 시간 딱 되면 태업으로 들어가는 거지.

교통학교 출신들은 “가급적 철도노조 그런 거 하지 마.” 이런 분위기가 있었던 거예요? 글루(노동조합) 들어가면 진급을 못 한다. 그래도 철도학교 들어가면 국장 인사 다 해먹을 거라고 생각하고 제 댄에는 들어가는 걸 거 아니예요? 그런데 노동조합 뭐를 한다면 그 직위 이상은 못 올라가는 거야. 왜냐면 직위가 관리직이 되면 노동조합이 될 수 없어요. 인사권을 가진 놈이 노동조합을 하면 안 되니까. 없는 놈이 하는 거거든. 그러니까 기능직 공무원은 돼요. 운영직이나 행정직은 또 안 된다고.

그 철도 안에서도 직무별로 노조가입을 할 수 있느냐 없느냐가 정해진 거네요. 그렇죠. 그러니까 내가 수려선-수인선 했을 때 수원기관사사무소가 210명 정도 되었을 거 같애. 그럼 소속장이 온다고요. 소속장이란 게 대개 4급 아니면 5급짜리야. 그러면 이제 그걸 관선 소장이라고 그런다고. 관공서에서. 그래서 개네들이 저희들을(노조위원장) 올려주기 위해서 “민선 소장님, 민선 소장님” 그런다고. 이렇게 두 개(소속장과 노조위원장)가 핵심인데 그 부하가 내 조합원이고 또 내 조합원이 지 부하직원이거든. 근데 거기서 눈치 보는 놈이 여러 부류가 있지. 살기 위해서.

맨 처음 그 사람들은 노조원이 아니었어요? 처음엔 아니었지. 그러니까 나한테 적이 많았었는데, 이제 적이 몇 명 없어진 거지. 그런데 가만히 보면 그놈들도 약점 있어. 뭐 팔아먹고 그런 것들이 있거든. 그러면 바로 손 안 대. 모르는 척한다고.

그러면 어쨌든 웅산공작창에 있을 때에는 조합원으로서만 있었던 거죠? 저는 노동조합을 거기 있을 때는 안 했구요. 노동조합을 왜 하게 되었냐면 5·16혁명이 나가지고 박정희가 해 가지고 군대를 갔다 오니까, 내가 가던 길을 놓친 거지.

선생님 그럼 4년, 몇 년 있으셨던 거예요? 57년 들어가서 61년에 5·16이 났으니까 4년 정도 있었죠? 거기에서 일을 하다가? 거기서 공작창에서 4년 정도면 직급이 어디까지 올라가신 거예요? 그런데 행정직은 대개 시험 가지고 올라가잖아요? 그런데 이쪽엔 그런 시험이 별로 없어요.

고과점수로 승진을 하는 거예요? 그렇죠. 그리고 무슨 직에 있다면 직에 따라서 비는 직종을 찾아간 사람은 빨리 될 수도 있고, 선후배가 몰려 있는 데로 들어간 사람은 늦을 수도 있고 그래. 그러니까 상당히 자기 운이라고 그럴까 운도 있지만 머리에요.

직급이 올라가는 게 굉장히 중요한가요? 월급하고 관련이 되고, 월급보다도 남 밑창에 있는 건 굉장히 거시기 하거든. 군대 계급하고 똑같은 거거든 그계. 어쨌든 공무원에서는 계속 올라가야 되니까.

그럼 그때는 이미 한양대학교를 다니고 계셨던 거죠? 그렇지. 그러니까 혁명 나기 전에

다녔던 거지 벌써. 3학년 말에 5·16이 난 거지.

그러면 그런 고과를 주는 뒷사람이 있을 거 아니에요? 뒷사람이 고과를 줄 거 아니에요? 그렇죠. 그러니까 본청이 있고 본청 밑창에 서울철도청이 있고, 그 밑창에 서울철도국이 있고 부산철도국이 있고 영주철도국이 있고 대전철도국이 있고 이렇게 있어요, 다섯 개가. 거기에 인사과가 있고 고시과 있고, 총무과 있고 뭐 있고 이런 공무원 체제하고 똑같았죠. 거기서 관리하지.

그런데 고과를 받기 위해서 개인적으로 선배들한테 더 신경을 많이 쓰거나 이러는 게 있지 않아요?

기관사는 선배 이런 게 있지 않아요. 없어요. 왜냐면 공무원 중에서 누구 지시를 제일 안 받는 직업이 대개 조종사, 비행기 조종사나 배 조종사나 기관사예요. 나는 업무에 내 모든 것을 맞춰 가지고 적성검사를 해요. 아프지 않나 술 안 먹나 뭐 적성검사를 아 가지고 내가 탈 열차가 몇 열차인데 이 열차 가는 철길은 언제 고쳤고, 언제 고치고 있고 이런 걸 몽조리 정보를 받아 가지고 일단 신고하고 떠나잖아요. 그러면 기관차사무소마다 차 두는 데가 있어요. 거기서 내 차 배당받잖아요. 그러면 기술직하고 자기네가 검사한 거 서로 이상 없다 싸인하고 그걸 가지고 이제 여길 나가잖아요? 여길 나오면 여객열차를 달든 화물열차를 달든 다이가가 돌아가면서 타지 이것만 타질 않아요. 한 달치 쭉욱 나오면 한 달씩 돌아가며 타니까. 그니까 탈 때서부터 모든 책임은 내가 지는 거고 모든 운전은 내가 책임지는 거지. 내가 실수했다간 정말 사람 다 죽을 수도 있는 거여. 만약에 정신이상자 같은 놈이 그걸 탔다 하면 통일호 같은 거 그거 몇 칸이야. 열 몇 칸 다 쓸어 박을 수도 있는 거라고. 그러니까 이건 개인 직업이 아니지, 이거는. 그냥 먹고사는 문제로 생각하면 절대 안 되지. 그래서 오죽하면 기관사들이 사고가 나잖아요, 그러

면 지가 뛰어내려 가지고 바퀴를 막고 싶은 심정을 다 갖고 있어요.



군 입대와 진로 전환

5·16 난 다음에 그 조치가 내려오잖아요. 원래 기관사는 군 면제였잖아요? 그전에는 법령이 그렇게 나와 가지고 영장이 안 나왔던 거지.

그런데 영장이 나와 가지고 군대를 가신 거예요? 그 당시에요 영장을 보류시켰던 거 같아요. 정부에서. 몇 살 이상 되면 자연적으로 되는 시기에 그런 코스였던 거 같애, 그런데 혁명이 딱 나면서 혁명정부가 그 당시에 철도청 총무처에다 뭐 부탁을 해서 그렇게 된 거였겠지. 하여튼 “너희들도 똑같이 가자. 언제까지 안 가면 파면이다. 권고사표 받아라.” 하니까 할 수 없이 갔지.

그래서 가셨어요, 선생님? 응, 그러니까 그때서부터 불만을 가지고 있었던 거지. 우리같이 야간대학교 다니는 애들은 불만이 더 많은 게 ‘우리 같은 놈은 돈 벌면서 학교 다니는데 왜 이런 식이냐.’ 그래서 총장한테도 불만이 많고, 불만이 제일 많은 게 야간대학생들이라고.

그때부터 불만이 생기신 거예요? 사실 노동조합 한 것도 불만 때문에, 노동조합이 뭔지 몰르고 한 건 아니야. 다 불만 때문에 노동조합.

그때 군대 간 기관사가 많았어요? 그 5·16 때 군대를 가야 했던 기관사들이 많았어요? 나 같은 나이에 걸린 사람은 다 간 거지.

몇 퍼센트나 됐어요? 그거를, 백 프로.

그 나이 또래는 다 가는 거예요? 왜냐면 박정희가 그런 거 봐 주고 그러는 게 아니었거든. 혁명정부인데 똑같았지. 가 가지고 수송장교로다 훈련소에서 시험을 치러서 수송장교로 간 기관사도 있고, 제 동창들도 그래서 수송장교로 근무하다 나온 놈들도 있고, 나와 가지고 수송장교 안 하고 도로 여기 들어간 놈도 있더라고.

군대 어디로 배치되었어요? 저는 논산훈련소에서 다른 데로 가고 싶는데 “기간사병들이 못살게 군다. 자기들한테 돈을 뺏는다. 뭘 감춰 놓고 해서 뭘 한다.” 해서 훈련병들 소원 수리가 심해지니까 그래도 공무원 생활 좀 하고, 공부 좀 했다는 애들을 논산훈련소에서 그냥 잡아 놓은 거야. 훈련받고 나가는 걸 전부 잡아 놓은 거야. 그래서 내가 거기에 걸린 거야. 그런데 거기가 편한 자리야. 쫓병이 됐는데도 일시키는 놈이 없는 거야. 왜냐면 쫓병이 천지니까 훈련병이. 논산훈련소 안에는 불교도 있고 개신교도 있고 다 있다고. 그런데 천주교는 없더라고. 그래서 개신교 교인인 척을 했지. 그런데 내 차례 무슨 간증을 하라고 하는데 아이고 큰일 났더라고. 거기서 편히 지냈는데 말야. 거의 20일을. 그래서 아프다고 했지. 밥을 일부러 안 먹고 배고픈데도 “아이구 배야.” 그러고 뒹굴었지. 그래서 이제 면했어. 그런데 다음 주에 또 걸리는 거야. 다음 주로 연기해 났더라고, 빨리 관둬야겠다, 하하하하. 관둔다고 하니까 그 자리 올 놈은 췌더라고. 진짜 진짜로 믿는 애들 있지.

군대를 간 사람들이 많은데 군대를 그때가 한 3년 갔잖아요. 그럼 기관사가 그 나이 또래가 빠지면 누가 대신 들어와요? 그때 기관사를 못 하던 놈들이 기관사가 무척 됐지. 왜냐

면 기관사 시험을 떨어지던 사람들이 몽조리 됐지. 그리고 기관조사를 막 뽑으면 되는 거니까.

기관조사로 있던 사람을 기관사로 조사가 국민학교 출신은 거의 없다시피 했는데, 중학교 출신이 6년 고등학교 출신이 3년을 근무해야만 이 자격을 줬거든. 나 때는.

이런 사람들이 다 기관사가 됐구나. 그런데 내 주변에 중학교 출신도 고등학교 출신보다 더 똑똑한 사람 많잖아요, 때로는. 그런데 기관사 시험을 능력이 있으면서도 6년을 채우느라고 못 보고 있었거든. 그때 그랬어요.

그럼 군대 갔다 오시고 나서 고민되었던 게 진로를 바꾸시잖아요? 그 얘기 좀 해주세요. 군대 갔다 와서 두 군데다 넣었지요. 삼성물산에 들어갔었고, 오류동에 있는 한국철강. 한국철강 거기에 시험을 치르는 데 들어갔더니, 제도를 그러라고 제도 왜 그러는 거 있죠? 기계 그러는 거 묻고, 그거에 대해서 묻고 그러더라고. 그래서 뭐라고 하고 그러니까 그냥 합격시켜 주더라고. 그랬는데 보니까는 한 군데는 뭘 했느냐면 주로 도라무깡을 주로 맨들어. 도라무통(드럼통)을 맨드는데 한국철강이 주로 그거하고 쇠 철근, 그 동그란 거 말고 각지고 네모지고 그런 철재를 맨드는 거라고. 그런데 거기 가 가지고 너무 놀랐다고. 그러니까 수장이라 그런다고. 일하는 그룹의 장들이 손이 제대로 손가락 열개 달린 놈이 없어 보니까. 세 개가 없는 사람, 뭐가 없는 사람 맨 그래. 그래 “왜 그러냐.”고 그랬더니 왜놈 때 징용 나가 가지고 왜놈 밀창에서 두드려 맞아 가면서 하던 사람들이 전부 현장 장이 됐더라구. 그러니까 우리나라 기술자는 일본 놈의 밀창에 살아가는 수밖에 없던 거야. 결국에는. 우리나라에

는 없었던 거야. 그러니까 측량사도 이승만 때 처음으로 새끼줄 끌고 다니면서 측량해 가지고 엉터리 아니야. 저 집 땅이 나한테 들어오고 그랬다고. 하하하. 기술 계통도 그랬던 거야.

해방되고 나서는 철도기관사도 많이 없었겠네요? 처음에는 대개 일본 놈이었어. 한국 사람은 아주 일본 놈 되다시피 한 놈, 일본시대 때 운수학교에 한 반에 두세 명 그랬다고 그래요. 그래서 일본 개네들하고 서로 연락하고 일본 놀러 가고 오고 그래. 지금은 대개 죽었는데 얼마 전까지도. 그런데 동창이라고 아주 서로 잘 어울리고 그랬다고. 일본 아이들이 쥐었던 거야.

그럼 거기 한국철강에서 현장을 보신 거잖아요. 맨 처음에 간 게 한국철강에 먼저 들어가셨던 거예요? 그런데 하시다가 그만뒀야겠다 생각을 하신 거예요? 여기서는 이게 뭐냐면 로라(Rollo)가, 로라라고 이렇게 두 개 돌아가. 국수 기계모양 여기다 쇠를 빨랑게 달궈 가지고 거기다 해 가지고 한 군데 두 군데 거쳐 가지고 얇게 되면 철판이 되는데 철판을 가지고 말아서 도라무통을 만들면 이것도 빼고 그러는 건데, 순 불덩어리야, 그 안에가. 얼마나 뜨거운지 거의 옷을 안 입고 일을 하더라고. 그리고 사무직이라는 건 그 회사 사장의 사돈 그런 사람들 또 특수하게 뽑은 아이들이 있는 거고, 여기서는 길이 없는 거야, 맨날 그거야. 그래서 ‘야 이거 잘못 들어왔구나.’ 그래서 치워 버리고, 또 한 군데를 갔더니 삼성물산. 삼성물산에 그때는 큰 건물이 있었는데 미도파 뒤편에, 거기에 그 보일러를 만들더라고. 그 먼저 하던 사람을 며칠 가르쳐 주더니 나더러 하라는 거야.

그냥 수습기간도 없이 그냥? 응. 왜냐면 “기관사를 했으니 그까짓 건 아무것도 아

니겠냐.” 이런 애기지. 기관차도 스팀 끓여서 하는 거고 이것도 스팀 틀어 가지고 각 방에 돌리는 거 아니야. 나를 제2보일러 책임을 주더라고. 보일러가 몇 칸데 여러 칸데. 그래서 내가 가만히 보니까 이거 있을 데가 아니더라고. 그때 나는 ‘어떻게든지 학교만 졸업 맞으면 떠야겠다.’는 생각이 머리에 있었지.

학교 졸업이 우선 1차적이셨구나. 그렇지. 중간에 (대학교) 3학년 때 (군대) 갔으니까. 그랬던 거였는데. 그래 가지고 또 공군비행장에 문관을 지원했더니, 비행장에는 기름탱크에 그 연결되는 관들이 있어. 그것도 내가 전부 할 수 있는 내 기술 아는 거인데, ‘전부 다 그런 게 아니로구나.’ 그러니까 이게 그때 생각에 ‘없는 놈은 공부를 많이 해 가지고 그 분야의 무슨 박사나 뭐가 되든가, 그렇지 아니면 그래도 철도학교마냥 뭐 하는 학교 그런 데를 나가야만이 기반 없는 놈은 되는구나. 이런 데는 뽐을 때하고 시킬 때하고 다 거짓말이로구나.’ 그리고 좋은 자리는 전부 자기 일가야. 자기 일가친척 저기가 그냥 짹 붙어 있는 거야. 그리고 그런데 행정이 재무관리 물품관리 뭐 몇 군데밖에 없잖아. 그렇더라고 그러니까 속아서 땡겼지.

그러니까 61년에 군대를 갔으면 63년도에 제대하셨나요? 63년도 7월인가 될 텐데 계산을 해 봐야 될 거 같애.

제대하시고 그러면 철강회사랑 삼성물산을 얼마나 다니신 거예요? 잠깐 잠깐, 2개월 1개월. 빨리 빨리 집어치워 버렸지. 일 년에 세 군데 다 치워 버렸지.



다시 철도청으로

그 후에는 어떤 일을 하셨나요? 그리고 다시 철도로 들어온 거지. 그러니까 이제 기계계통은 치워 버리고 운전계통으로 돈 거지. 나는 운전과 출신은 아닌데 기계과로 들어왔는데.

그게 가능했어요? 기계과 출신이 기관차에 대해서는 많이 더 잘 알지. 운전과 보다도. 그거는 다 아는데 운전 이론은 모르지. 운전을 할 때 신호가 어떤 때 어떻게 가고, 기적을 울릴 때 뽁뽁하면 빨리 가자는 거고, 뽁뽁뽁하면 나와 달라는 거고, 이런 신호 있고 이런 거.

신호체계가 가장 중요해요? 운행체계 그런 거, 신호체계 그런 거. 신호가 약속된 거 가지고 다니는 거니까 이거는. 그때그때 생각을 하는 게 아니고 약속된 거.

규칙이 있으니까. 그 어떤 규칙이 있어요? 어떻게 하는 거예요? 규칙이? 만약에 앞에 차가 와서, 보통 버스들을 보면 뺑하고 손 흔들고 그러잖아요? 그거는 지금 수인선 같은 데 그거는 역을 들어가려고 하면 완목식이라고 해 가지고, 옛날에는 자동차도 깜박이 없을 때 나무때기로 이렇게 하고 옛날에 유럽 차들 그거모양 옛날 기차길에 보면 이렇게 큰 전보선대 같은 데에 이렇게 빨간 거 이렇게 내리고 올리는 거 있잖아요? 그거 내리면 통과되는 거고 중간에 가면 못 통과되는 애기고, 그걸 완목식이라고 한다고 그거를. 이제 그게 발전해 가지고 신호체계가 돼 가지고 파랑불 노랑불 빨강불 가지고 노랑 거는 주의, 파란 거는 통과 진입, 빨강 거는 서라, 뭐 이런 걸로 되어 있는데 여기는 그거였다고. 그 철길을 율로 갈 수 있고, 율로 갈 수 있는 게 왔다 갔다 하는 게 있거든? 그것하고 연결

되어 있다고. 근데 그걸 내리면 이게 일로 붙게 돼 있어. 차가 들어오는 쪽은 열리고 나가는 쪽, 나가는 쪽은 못 나가게 돼 있지. 같이 작동을 해서 율로 붙으면 율로 가게 되고, 율로 가면 율로 가는 거지.

기적은 언제 울려요? 뽁 소리 나잖아요. 기적은 예전엔 출발한다고 했을 때 기적을 울렸는데 이제 주민들이 인구밀도가 높아지니까 시끄럽다고 막 이게 올라오고 그러니까 “되도록이면 하지 말아라.” 특별하지 않으면, 그러다 보니까 떠날 때 아직 손님 못 타고 있으면, 난 떠나야 되고 시간표가 딱 있거든. 그러면 시계하고 이게 내 생명이란 말이야. 그러면 맨날 차 늦춰 가지고 오고, 돈 차표 값 물어주게 된다면 긴급커녕 개뿔도 못하게 되는 거라고 쫓겨나는 거라고. 그러니까 이 시간에 여기서 떠나면 다음 역까지는 만약에 4분이면 4분, 정차 시간은 1분 이렇게 딱딱 짜여 있어요. 그러니까 고걸 맞추라고 기관사는 하고, 역장들은 손님이 아직 못 탔다고 늦게 할라고 들다 보면 소리 지르고 뽁뽁거리고 그러는 문제가 여기서 나오는 거거든. 빨리 가야 되는데, 짐 많고 이런 데서는 시간을 맞춰 가면서 기관사가 (조절)하는 거니까. 머릿속에 그게 이놈의 차가 어디가 좋지 않은 걸 받은 건데 차가 어디가 어렵다는 걸 머릿속에 뱅뱅 돌고, 좋은 차 걸리면 아 이거야 눈 감고도 가는 데 이리지만 머릿속에 다 운동이 오는 거거든? 그러니까 그런 문제가 나오는 거지.

(철도청으로) 다시 들어오시게 된 거잖아요? 들어오려면 특별한 지원이라든가 이런 걸 하셔야 되잖아요? 시험 치렀어요. 직위가 바뀌니까. 그렇게 했지.

기관차 시험을 치셨어요? 그러면 그런 시험들이 공식적으로 있어요? 아니, 기관조사 시험

이지, 기관사 시험은 없어.

기관조사 시험을 다시 치신 거예요? 네. 그런데 기관조사를 하면 기관사 시험자격
을 줘요. 전 1년 정도 후에 바로 났어요.

선생님 같은 경우엔 학교 출신이라 그렇구나. 학교 때 배운 과목들을 인정을 해 준다고.
기관사 뭐 이런 거에 대해서는 배웠으니까.

조사로 처음 일하자마자 배치된 게 어디? 천안, 천안이었지.

그럼 천안 라인은 어떻게 돼요? 어디서부터 어떻게 되는 거예요? 그때는 서울 관할이었어요,
지금은 대전 관할로 갔어요. 그러니까 기관차사무소가 청량리에 있고 수색에 있고 용산에 있고
대전에 있고 부산에 있고 제천에 있고 전국에 7~8개 기관차사무소가 있어요. 그러면 그
사무소에서 전국에 가는 선로를 움직이는 거죠. 거기에 차가 있고, 그리고 제가 타는 건
수려선을 타면서도 저는 어차피 중앙선이고 뭐고 다 다녔는데, 여기(수원역) 와
가지고는 다녔는데 수려선하고 수인선하고 평택서부터 영등포까지. 화차를 띄워
놓으면 왜 화차 받아 가지고 여기다 붙여 주고 맞춰 주고 조차(造車) 이런 걸 해 주다가,
판데서 사고가 났다 청량리서, 근데 나한테 “가 구원을 해 줘라.” 그러면 기관차
끌고 그리 가 가지고, 그 차 같이 끈다든지 뒤에서 밀어 준대든지 뭐 하다
보니까. 그때그때 채수가 없으면 별의별일 (다 해.) 끌려가다 보면 잘못하면
대전 대구도 끌려간다고 이게. 그래서 이제 끌려갈 때 “나는 그 (노선) 한 번
도 안 타 본 사람이기 때문에 이제 나는 못 갑니다.” 이러면 천상 운전을 탄
사람으로 바꾸겠지만, 나 다 땀기던 데니까 기관사가 벌써 일등급 기관사면

위에서 (보기에) 다 겪었다고 그 사람은 다 알고 있거든. 뜯어 보지 않아도.
좀 도와 달라고 하면 가는 거고, 사고나 가지고 만약에 객차가 찌그러져서
사람이 막 피투성이가 되고 눈이 오던 날 막 그렇게 된 적이 있는데 거기를
또 나가라면 우선 나가야 되는 거지. 그러니까 본청에서 사고 처리반을 태우
든지 어쨌든 거기 사고를 간다고. 그래서 저희는 기차를 타면 기차가 승강구
가 있고 기차와 기차가 이렇게 연결이 되는 그 근처에는 안 타요. 뒤집어지
면 거기가 제일 먼저 당하는 거야. 우리는 거기 잘 안 타고 그리고 뽕뽕이 안
타고, 대가리 앞차 안 타고, 앞차 대가리가 무겁거든. 객차는 가볍거든. 문
제가 벌어지면 이 작은 놈이 뜨게 된다고.

원 애기인지 알겠냐. 그 뒤가 확 떠서 떨어지게 되는 거죠? 응. 그렇죠. 앞에가 무게를 가
지고 있으니까. 그런 거를 아니까 우리는 습관적으로, 내 누구한테 그런 애
기를 하면 위압감을 준다고 여객들한테 말 못 하게 하는 건데, 기관사들이
자기들은 판단을 하지. 자기가 운전하니까 뻔히 알지. 그런데 발설을 안 하
지. 자기 가족들한테는 하지. “너 자리 없어도 거긴 있지 말라.”고. 하하하.

그 운행을 할 때 이게 한 달 정도의 운행(일정)을 미리 주는 거예요? 예, 한 달 정도 그걸 다
이라라고 그래요. 다이가 나와요. 그러면 몇 년 차는, 며칠은 뭐 하고 뭐
하고가 사무실에 가면 무슨 다이하별로 쪽 걸려요. 그날 탈 기관사 명찰이
거기다 걸린다고. 근데 그거는 나한테도 미리 한 달 전에 와요, 물론 바뀔 수
도 있지만.

기본적인 계획들은 나오는 거예요? 그러니까 오늘은 만약에 예를 들자면 수인선은
가서 자고 오는 게 인천은 마지막차, 수원도 마지막차 이런 게 거기서 자고

아침 차 끌고 오는 것밖에 없지만, 탄 선에는 중간에 교대를 내죠. 왜냐면 시간이 4시간 이상을 기관사를 운전할 못하게끔 원칙이 돼 있거든요. 그러니까 4시간이 넘게 되면 자기네들 문제가 벌어지면, 문제가 커지니까. 중간역에서 내가 객차를 타고 가서 거기서 그 기관사하고 기름 얼마 있는 거 이런 거 인계하고 땡땡땡하고 두들겨 보고 영등포에서 받아 가지고 나가거든요. 그런데 그게 주로 화물열차지 여객열차는 그렇게 됐다 하면 일은 벌어진 거지. 화물은 아무래도 속도가 늦으니까는 다이아라고 전국의 시간표가 짜여져요. 그러면 그거 짜는 애들이 머리가 좋은 애들이거든. 그러면 “몇 열차하고 몇 열차하고 어디서 만나다. 어디가 내린다. 그러면 거기엔 버스가 몇 시까지 다닌다. 그래야 영업 이익이 생긴다.” 이런 걸 우리나라 것을 전부 보고 짜요. 거미줄같이 열차가 여러 열차가 갔다 얹히고 빠지고 하는데, 거미줄 같아요. 그거 짜는 데가. 그런데 이거 짤 때 주로 노동자 관은 나 같은 사람들이 거길 뛰어 들어가죠. 그거 아무나 못 들어오게 했는데, “야 우리 소속에 유리하게 좀 짜자. 단 데 것 좀 뺀고 우리한테 주고 골치 썩이는 걸 글리 밀어다오.”

골치 아프다는 것은 뭐예요? 아주 오밤중에 교대를, 밤 4시쯤에 교대면 자다가 나 올래면 힘들고 아주 귀찮고, 또 나쁜 게 있어요. 예를 들자면 돈도 얼마 안 생기고, 시간도 얼마 안 생기고. 또 왜냐면 차를 받을래면 여기서 여기까지 타는 것은 네 시간이지만 내가 기관차를 인수해서 점검을 해 가지고 나가고 뒤편 하고 하는 시간까지 다 따지는 거거든. 그래서 그 시간이 내 수당에 걸리는 건데, 수당도 안 나오면서 힘만 드는 다이아를 (다른 데로) 넘겨줘야 또 내가 데리고 있는 조합원들은 좋다고 할 거거든. 내 직원도. 그러니까 그런 거 쟁탈전을 하러 들어가죠. 그 여인숙 잡은 그 근처에 집도 있어서 “야 너

나와.” 그래서, 야 이거 쪽지에다 적어서 밀어 줘 가면서, 정부 예산 짤 때 즈이 선배끼리 쪽지 이렇게 돌려주면 연대·고대 애들이 받는 거는 개네들한테 유리하고 그런 거랑 똑같은 식이지 그것도. 근데 우리가 철도학교 출신들이니까 연줄이 좋으니까. 후배 붙잡고 야 이것 좀 해 줘, 아 선배님 이것 좀 해주시오 이런 식으로 다루다 보면 아무래도 유리하지.

철도 본청에서 짜는 거예요? 그렇죠. 비밀리에 짜는 거지. 거기서 잘못 짜면 기름도 손해나고 수익도 안 오르고 그러는 거고, 잘 짜여지면 아주 착착 이게 들어맞게.

그럼 한 달에 한 번씩 짜는 거 아니예요? 그건 일 년에 한 두어 번 정도라고 보지.

일 년에 두 번 정도 하고 월별로 그게 공개가 돼서 그 업무에 따라 진행이 되는구나. 자기한테 맡은 것에 한해서 자기네가 움직이는 거는 소속 기관차사무소에서 하는 거고, 큰 거는 위에서 하는 거고.

어디서 짜는 거예요? 철도 본청에서 짜는 사무실이 별도로 있어 갖고? 아니요, 거기서 안가 비슷하듯이 호텔이나 어떤 데 딱 가서 하지.

그럴 경우에 이 업무를 하는 부서가 아니고 그때 되면 그 업무 볼 사람을 뽑는 형식인 거예요? 철도에 안 있는 사람도 그거에 전문가가 있으면 데려다가 같이 해서 구성을 맨들어 가지고 며칠서부터 며칠까지 여관에 채워 가며 맥여 가면서 하는 거지.

보통 몇 명이 짜요? 그것도 별별, 대구선이면 대구. 우리나라 경부선, 왜 지금

여기가 경동철도라고 수인선 아니여. 지선은 일본 놈 돈 좀 가진 놈이 수려선 맨들어 가지고 소금 내고 이거 하는데. 여기뿐만 아니라 저 대구 동대구 이런 데 가면 조그만 선들 많잖아요. 안성도 안성 들어갔던 선 있고.

철도에 몇 년도에 복귀하신 거예요? 1년 한 몇 개월 만에 바로 다시 복귀를 했지.

그럼 한 65년도에 복귀하신 거예요? 예. 그래 가지고 기관조사를 1년 했나? 그리고 기관사 시험을 치렀지.

다시 철도로 들어오셨잖아요? 그러면 처음에 근무하신 데가 수원역에서 하신 거예요? 아니요. 저는 천안에 있다가. 천안에 있다가 수원에 왔어요.

천안으로 다니실 때는 하숙하셨어요? 아니면. 그때는 이미 결혼은 하셨을 때잖아요. 안 했어요. 왜냐면 내가 제가 기계과 출신이니까 공조부 본청 거기에 있었어요. 공작창 관할하고 그랬는데, 공작창에 몇 바퀴씩 3개월씩 돌고 그러다가 기술원하고 돌다가 글로 올라갔다고요. 본청으로 올라갔었다고. 그랬다가 박정희 정권이 하다 보니까 “군대 나가라. 안 나가면 파면시킨다. 권고사직하고 나가라.” 그러니까 군대를 갔지. 군대 갔다가 기관로 다시 온 거지. “어디를 가겠냐?”고 그래 “천안으로 가겠다.”고 했어요.

왜 천안으로 가셨어요? 천안이 편하거든요. 그리고 얼굴 보이는 게 싫었어요. 왜냐면 그 당시만 해도 그래도 철도학교 나와서 본청에 있었는데 내가 혁명 나고 군대 갔다가 늦게 와 가지고 인제 바뀌 가지고 기관사를 하니까 벌써 기관차에 얼굴이 까맣고 꼴이 그러니까 친구나 누가 볼까 봐요. 그러니까 천안

쪽으로 토끼 거예요. 그래 가지고 다시 본청으로 빠질 생각은 머릿속에 했던 거지. 그러다 보니까 천안서 기관사 생활을 하니까 천안서도 장항까지 뛰거든요. 거기. 그러니까 저기 청주까지. 저 천안서 청주 가는 선이 있고. 조치원선, 조치원 내려가 가지고 충주 가는 선이 있고, 그러니까 장항선은 장항이 끝이고. 거기도 왔고 그러니까 저는 안 땡겨 본 길이 없어요. 철길을.



수원기관차사무소 소속 기관사가 되다

SRI

수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

수원으로 오신 건 언제 오셨어요? 수원으로 온 거는 내가 집사람하고 결혼을 해야겠다는 생각이 들으니까. 여기서 기반을 잡아야겠다 했는데, 집사람은 수원 법원에서 근무를 했거든요. ‘그러니까 둘이 모으면 어느 정도 생활도 하고 저축을 해 가지고 빈곤을 여기서 없애 버리고 애들한테는 괜찮을 것이다.’ 그래서 내 모든 희망을 많이 줄인 거지. 옛날에 내가 본청에서 청장이 될 것이라는 생각을 했는데 인제 점점 줄어 가지고 ‘내 애들만큼은 나같이 안 키워야겠다.’ 하는 생각을 가지고 이제 온 거죠.

천안에 몇 년 계셨어요? 천안에도 한 2년? 그리고 바로 수원으로 왔으니까 내가 온 것도 상당히 수원 초창기예요. 수인선 수려선 아주 갓 쓴 사람도 땡기고 그럴 때였어요. 통학생들이 저 중고등학교 다니는 애들이 결혼해 가지고 명절날이면 신랑하고 처갓집 온다고. 여자네 집이 수려선에 사니까 신랑이 와요. 또 통학하던 아이들의 기들도 인사시키고 그래요. 저기 논바닥이 있고 저기 동네가 있고 여기 동네가 있잖아요. 그럼 저기서 뛰어온다고. 그러면 모르면 나도 안 세워 주는데 얼굴을 알고 대화를 하면 내가 기다려 주잖

아요. 그러면 열심히 뛰어오지. 그러면 다 타면 이상이 없이 떠난다고. 그럼 역장은 “먼저 왜 안 떠나냐.”고 그러지, 그래 내가 가만히 있으라고. 그러니까 요런 지방 역장 같은 건 나보다 계급이 아래니까. 수원역장 같으면 나보다 계급이 높고. 고런 게 그러니까 그러지. 그러니까 개네들은 우리를 잘해 줄 수밖에 없어요. 그러니까 그 조금 교제성 있는 학생 애들은 즈이 집에 인제 떡 같은 걸 하든지 명절 때면 요렇게 기관사님 드린다고 가져오죠. 통학을 해서 보니까. 물론 기관사만 보는 건 아니에요. 바뀌는 건 바뀌어도.

그러면은 승객 중에 반복해서 탑승하는 사람들은? 통근하는 사람, 통학하는 학생들이었죠. 그 나머지는 소금장사, 생선장사 그런 거고.

얼굴을 거의 익힌 사람들이네요? 그럼. 다 알았는데 누가 그걸 이름을 적어 놓고 그러니까?

대면적 관계네요. 지금 철도나 이런 거랑 전혀 다른. 그러니까 경부선은 왜 역 안에 누가 마음대로 못 들어오고 통제가 되어 있잖아. 수려선이 그냥 동네서, 차표 끊는 사람이야. 그 쪼그만 역사 통해서 들어오지만 매일 통학하는 애들이야. 즈이 집 방에서 가까운 그냥 철도 울타리가 여기 앞이니까, 쭈욱 넘어서 일로 오고 뒤에서고 오는 거지.

그러면 그 학생들이 역으로 들어오는 게 아니라 그냥 담 넘어 들어오는 거예요? 그렇죠. 담도 없고 그냥 나무로 직공나무 이런 걸로 돼 있고 그랬었거든. 그러니까 개네들 다니는 길이 있어. 직공나무 죽어 가지고 요렇게 길이 따로 있다고. 그러니까 동네 사람들하고 기관사하고 다 알지. 동네 건달들은 특히 더 잘 알고.

건달들은 왜 더 그래요? 왜냐면 기관사하고 악수하고 그러면 지 위신이 좀 올라가거든. 그러니까 “형님, 형님” 그러고 들어오고 그러지. 더 아는 척하고 그러는 거지. 이제 기관사 중에서도 나같이 젊은 기관사에게는 더 그랬다고. 내 또래고 나도 총각 때였고 그랬으니까. 그래서 아까 왜 사고 나지 말라고 가족사진을 앞에다 놓고 운전하라고 그랬어요. 버스 보면 어찌다 보면 여자 애가 이려고 기도하는 거 걸어 놓는 사람도 있죠? 철도는 위에서 명령을 해가지고 기관사 가족사진을 마련하라고 그랬다고. 총각은 가족이 없잖아. 그러면 아버지 어머니를 갖다 해야 할 거 아니야. 애인 사진을 붙이고 댕기는 총각 기관사가 내가 보기에 몇 명 없었어요. 이 철도학교 출신들이 빨리 기관사가 되니까 있었는데, 저도 애인이 없어서 형수네 조카들 사진을 놓았어요. 그러니까 위쪽에선 애인이랑 이거랑 해라 계속 총각기관사한테 하고.

안전지침의 하나로 위에서 그런 얘기가 내려와요? 공문으로 하는 거지. 위에서 하라고 조정실에서 그러지. 그러면 그 사진들 거는 것도 몇 년 되면 흐지부지돼. 그러다 보면 또 이게 나와. 신호가 떨어져, 이제 수인선은 완목식이라고. 왜 이렇게(올리면) 되면 통과고 이렇게(내리면) 되면 정지고 그런 거거든. 기관사는 운전하느라 바쁘고 역 들어가려면 손님들 타는 데다 딱 대야지, 저만치 끌어가다가 대면 뛰어가고 그러면 기관사가 떨어지는 거거든. 일등기관사면 딱딱 맞춰 서야지. 그래서 그런 자존심 때문에 딱 맞추려고 애를 쓰니까, 기관조사가 보고서 신호를 기관사 쪽에 대고서 그러지. 그거를 사고를 줄이려고 말로 하지 말고 지적관으로 해라. 그러니까 “상대통과, 장내진입 이렇게 말과 손가락으로 같이 이거를 해라.” 그러면 더 안전해요. 얼마나 그러는 걸 들었는데 그걸 지금도 써요. 가스 잠그라고 날더러 그러거든. 그러면 옛날 그 식이어서 나갈 때 “가스 잠금” 이렇게 말을 하면서 나간다고 내가. 나

도 모르게. 직업에서 오래 배었기 때문에. 그래서 기관사들이 대개가 한 번 더 확인해요. 왜냐면 그건 자기 직업병이라고. 그리고 기관사들이 눈하고 귀가 나이 먹으면 안 좋아요. 아마 탕기다 보면 나이 먹은 기관사들 대개 말 잘 못 듣고 잘 못 볼 거예요. 왜냐면 기차를 몰면 기차의 브레이크는 바퀴마다 브레이크 쇠가 달렸어요. 쇠조각 쇠가, 그게 밖으로 미는 거거든요. 공기가 밀고 있다가 공기를 빼 주면 그놈이 가서 민다고요. 그리고 다시 하면 공기가 들어가면서 돼요. 그런데 자동차나 이런 거는 브레이크가 걸렸다가 부딪쳐 가지고 깨지죠, 바퀴가. 그러면 막 구른다구요. 기차가 그랬다간 큰일 나잖아요. 그런데 기차는 때려 부서지면 잠기게 되어 있어요. 브레이크가 자동으로. 에어(air)가 빠지면 물게 되어 있다고. 기차의 브레이크는 그게 좀 달라요. 그리고 지금은 화물차 큰 거 있죠? 자동차도 큰 거, 그거는 전부 에어 브레이크예요. 그러면 개네들도 고장이 나면 전부 기차와 똑같아요. 기차를 따른 거지. 기관사들이 이게 생명이예요. 노련한 기관사 일등기관사와 일반기관사들의 차이가 순전히 고기에 있는 거 같애. 브레이크 쓰는 데가 당기라고 해서 기관차만 쓸 때 쓰는 브레이크가 있고. 뒤에 화차를 쭈욱 달았을 때는 그거 가지고도 브레이크가 듣는 거예요. 기관차 그까짓 거는 그냥 가는 거니까. 이제 이런 것도 있어요. 디젤 큰 거 6000대를 몰고 가는데 기관조사가 이렇게 보는데 뒤에는 차장이 타고, 화물차 쭈욱 하면 차장이 타고 차장 칸이 있어요. 그리고 이렇게 불을 달아 났어요 쾅지에. 바깥에. 그 불을 보고 쾅지가 다 따라오는 거야. 그런데 그게 안 보인다고 그래서 내가 보니까 정말 없어 그래 가지고 섰다고, 중간에. 그런데 산 있고 그런 데 섰는데 보니까 차장이 없어. 그런데 보니까 이게 떨어진 거여. 이 연결된 게. 이에 이렇게 연결되면 이게 이렇게 들면 힘 갖고 꽂혀 있는 건데 흔들리면서 빠지면서 끊어지는 거여. 그러면 호수라고 그래 가지고 기차마다 고무호수로다 되어 있는 게 있어요. 그

리 에어가 통해 가지고 브레이크가 거기까지 드는 건데 그게 끊어진 거지. 그러니까 그놈이 떨어진 거지.

그러면 어떻게 해야 돼요? 그러면 이론상으로는 차가 서야 될 거 아니예요? 에어(air)가 빠지면 서야 되는데 안 서는 거야. 안 서고 백 몇 메다(m)를 온 거야. 200메다를 온 거야. 그렇게 이론만 갖고 되는 일은, 허용치라는 게 있다고. 왜냐, 기관차가 원래 성능이 좋고 크니까, 달린 건 얼마 안 되니까는 빠져나 가면서도 계속 펌프가 그냥 에어를 공급을 한 거야. 그러니까 얼마든지 저 고개에 가면 설 수밖에 없겠지. 그치만 만약에 떨어진 화차가 뒤로 굴러 가지고 가다가 다시 다음 역으로 가서 뒤집힌다든지 이러면 일은 벌어지는 거 거든. 그런 경우도 있다고.

그래서 이걸 어떻게 처리하셨어요? 그렇게 떨어져 가지고 어떻게 하셨어요? 차 뒤로 빠꾸(back)해서 가 가지고는.

가 가지고 다시 연결하는 거예요? 응, 그래 가지고 그 호수를 다행히 기관조사가 그거를 싸 가지고 댕긴 거여 호수를. 여벌을. 뭐 없대면 맨 뒷걸 빼다가 거기 다 달든가 그걸 아주 해체시키면 돼요. 그까짓 거 하나는. 그런 건 화차 하나 가지고 그런 건 기관사가 할 수 있는 거여 그런 것은. 그런데 예산 다리 가운데서 기차가 한 번 섰는데, 고개 끊어져 가지고, 비는 오는데 밤인데, 가는 길은 기관차에서 화차로 해 가지고 화차 꼭대기로 걸어가는 거는 왜 활동사진 같은데도 나오잖아요. 거 씹하는 것도 나오고, 말이 그렇지 거기가 얼마나 미끄러우냐면 화차가 이렇게(비스듬하게) 돼 있어요. 비나 눈 오면 눈 내려가라고. 눈 오고 미끄러운데 달려야 하는데 죽을 줄 모르고 가요? 더군다

나 예산천 다리 길어요, 예산천 다리가. 그 중간인데. ‘이걸 올라가나 내려가나.’ 고민하게 돼. 지금은 무전기도 있고 그러는데 옛날에는 무전기도 없고 그랬어요, 기관차가. 있어도 고장이 나서 안 되고. 그러면 기어갈 수밖에 없죠. 저 바퀴 있는 데로. 그러면 레일 침목 사이가 이만큼씩 해요. 거기를 올리면 이걸 얻어맞는 거고, 이거 아니면 이거 두 군데 가서 빼 가지고 하는 방법밖에 없어요. 그러면 또 이제 호수가 있어야죠. 고 다음 것을 빼면 고 옆에서부터 브레이크(brake)가 안 들죠. 맨 뒤에 것을 빼야죠. 그런데 마침 기관사가 참 잘 생각하는 사람은 힘들어도 그거를 어딜 갈 때 가져오라고 그러거든. 그러니까 기관조사들이 그걸 가지고 오라고 하면 투덜투덜하지. “그건 뭘 가지고 댕기라고 하냐고. 저 기관사는 같이 타면 안 되겠다.” 이런다고. 그런 기관조사는 기관사를 골라 타려고 애를 써.

기관조사가 신호를 봐 주고 역할이 정해져 있죠? 어떤 역할들을 해요? 스팀기관차 기관조사는 기관사보다 더 힘들고 더 중요하다고 봐요. 왜냐면 우리가 가정에서 아주머니들이 불을 때도 잘 때는 사람과 못 때는 사람이 있죠? 이런 석탄을, 이 건 더구나 나무가 아니라 석탄이라고. 근데 석탄이 처음에는 질이 좋았는데 점점 나빠지기 시작해 가지고 이제 조개탄이라고 해. 조개같이 찌어 가지고, 이거는 구멍이 안 나요. 그냥 자갈같이 메꿔지니까, 기관사가 여기다가(화구를 열게 하는 장치) 받을 올리면 이게(화구 뚜껑) 탁 열리면 석탄을 쳐 넣고 그러는 거여. 그러다가 어떤 사람은 삼까지 집어넣어 가지고 삼 없다고 손으로 집어넣다가 “야 이눔아.” 하고 기관사가 막 욕을 할 거 아니야. 그러면 동네에다 내려 달라고 그냥 뛰어가 가지고 남의 삼 도둑질 해 오는 거지. 어디 다닐 시간이 어딴어. 그러면 그 집에선 “야 삼 가져 와라.” [하하하하] 그것도 어쩔 수 없는 거지. 그리고선 역장을 불러 가지고 “저기서 삼 도둑질

해 왔는데 삼 좋은 걸로 사다 주고 빌어라.” “알았어요.” 이런 식으로 오고 그랬는데. 어떤 놈은 기냥 오고 그러면 낭중에 말이 역까지 도는 거지. 시골 사람 중에서도 똑똑한 사람은 청장한테까지도 간다고, 도시 사람들은 더하고.

그러면 기관조사는 석탄을 넣어 가지고, 불을 잘 때 줘야지. 기관조사가 불을 잘 때 주면 그럼 스팀이 올라갈 거 아니에요. 그러니까 기관차가 그 동그란 거를 스팀을 맨들어 가지고 보내는 그거야. 그러면 뒤에 실은 게 석탄하고 물이라고. 그러면 기관조사가 본무와 보조가 있는데 본무는 중요하죠. 본무는,

본무는 불 때고 계속 화력을 맞춰 주는 거예요? 응, 화력을 맞춰 줘야지. 이 기관사가 똑똑한 사람은 게지(gauge, 압력의 크기를 나타내기 위해 사용되는 기기)를 보고 김이 많이 올랐다 그랬을 때는 속도를 내고 빼 주고. 애(본무)가 지금 김을 못 올리고 있다면 속도를 줄여 줘야죠. 그때 해 주면 밀창에 확 바람이 들어오니까. 팔랑 뒤집어지면 어떤 놈은 그래, “저 기관사 새끼하고 나 차 못 탄다.”고 하고 그래. 내린다는 사람도 있어.

기관조사가요? 저(본무) 내리면 너(기관사)도 못 간다 이거지. 너 죽고 나 죽자 이거지. 그러니까 그 사람들도 구슬려야지. 괜히 기관사라고 큰소리 하다간 저만 손해 보는 거여. 기관조사가 김을 잘 올려 줘야 가는 거고, 또 굴에 들어갈 때도 굴 들어가기 전에 석탄을 넣어 줘야지. 어떤 사람은 굴 앞에서 넣는 경우도 있어요.

완전히 그러면 난리가 났네요? 통학생들한테 물어보면 어떤 기관사가 할 때는 왜 연기가 더 나고 어떤 기관사가 할 때는 연기가 덜 난다고 할 거예요. 그 차이

예요. 기관사들 차이나는 게 손발이 다 맞아 들어가야 돼. 그러니까 기관차 하나도 공작장에서부터 그게 다 맞아 가지고 기관차가 되고, 거기에 열차가 되려면 거기다 객차를 연결해야 하는데 그게 다 남의 손을 거쳐 가지고 된다고요. 그러면 그게 갈라면 땅으로 가는 게 아니라 철길로 가는 거 아녀. 그러면 보선사무소에서 그 철길을 제대로 고쳐 주고 카부(curve)는 350카부는 350을 하고, 카부에서는 고거 높이가 다 계산해 나온 대로 해 줘야만 기관사가 안전하게 가는 거지. 이 사람들이 안전하게 했는데 장마가 쳐서 지반이 내려갔다 그러면 얘기는 다르지. 내가 기관사가 지켜야 할 속도로 갔다가는 넘어가는 거여. 원심력에 의해서 바깥으로 떨어지는 거지. 그러니까 그런 걸 다 감안해야 되니까 그게 전부 기관사 책임으로 오는 거야. 이제는 결과적으로, 즈들은 잘했다고 그러면 되고 나중에 고쳐 놓으면 된다고. 기관사는 일 벌어지면 몽조리 나한테. 그리고 청장도 기관사 아깝지만 네가 책임지라고 그런다고.

1960~70년대 기관사 생활에 대해 말씀해 주세요? 옛날에 기관사들 이거 향고라고 일본 놈들이 쓰던 고물상에 가면 파는 거 있어요, 냄비. 향고라는 거 있어요. 그릇이지. 그게 일본 아이들이 먹었는데, 이렇게 하는 깡통 같은 그런. 거기다가 밥 해먹고, 김치 싸 가지고 그거 해먹고 그렇게 살았어요. 그러면서 기관차 운전하고 그랬다고. 내가 교통학교 나와 가지고 공무원 가니까. 쌀이 그때 한 두서너 말하고 돈은 몇 푼 주더라고. 그때 공무원들이 다 그랬어. 저 중앙공무원들은 어땠는지 모르겠는데 지방공무원들은 그렇게 먹고 공무원 생활한 거여. 그래도 (기관사는) 돈이 좀 나오니까.

기관사도 하시면서 노조활동을 할려면 시간적인 부분들은 어떻게 하셨어요? 이걸(노조위원

장) 하니까 내가 일할 수 있는 다이아가 있어요. 뭐 인천 갔다 오는 거 뭐 여주 갔다 오는 거, 저기 어서 타고 오는 거 이런 다이아를 안 시키고 내가 매일 하는 걸 뽑아 주지. 그걸 뽑아 주면 자기 직원들하고 내 조합원들한테 공고를 하지. 그래서 “당신들 위해서 이렇게 애쓰는데, 회의도 가고 본청에도 가고 그러니까 이 다이아를 주겠다.” 그러면 전부 다들 우리가 대신 탈 테니까 다이아를 놓고, 그냥 김지형이 위원장 놓고 우리가 다 돌아가며 해 주겠습니다, 이렇게 나와. 그렇게 나와서 그렇게 하겠다고 그러더라고. 그래서 내가 반 달 만에 가만히 혼자 생각해봤어. 이걸 안 된다는 생각을 해봤어. 이건 원칙이 아니야. 문제 삼으면 이건 문제가 되는 거여. 봐 준대는 거.



수려선-수인선 운행과 폐선 과정

수원역 구조에 대해 자세하게 이야기해 주세요? 수려선과 수인선 수원역 승강장이 수원역 (경부선) 역사 고 아래에 위치해 있었어요. 왜 거기 있었냐면 국유철도가 아니고 개인이 하던 거다 보니까 국유철도에다가 협력을 받아 가지고 고 옆에다가 (승강장을 만들고) 자릿세를 냈다고 그러는 거 같애. 국철에다가 사철이. 그래 경동철도가 돈을 냈대는. 그니까 이건 내가 확인한 건 아니야. 그 기관차가 앞대가리가 (수원역 승강장으로) 왔다가 나갈 때 뒤로 가면 앞이 안 보이고 석탄이 보이니까 사람을 칠 수가 있잖아. 그러니까 기관차를 돌려야 될 거 아니야. 그러면 그 땅을 거기서 돌릴 수 있는 거를 맨들래니 철도국에다 돈을 더 내야 될 거 아니야. 경동철도에서. 그러니까는 그때는 그냥 거꾸로 다니고 그랬던 거여. 그냥 뒤로. 그리고 수인선이 되니까 수인선하고 수려선을 연결을 시키면 요렇게 요렇게 요렇게 하면 대가리가 바뀌지

게 되겠구나 생각을 한 거여. 그러니까 여기 독을 쌓은 거여. 독을. 세류동에 가면 독길이라는 게 있어. 지금도. 뚝방길. 그러니까 애네들이 그걸 연결하면 돈도 안 들겠구나 한 거여. 그리고 철도 인천에는 차를 돌릴라면 어떻게 돌려야 되냐면 쉐멘(cement)으로 둥그렇게 맨들어 놓고 철길에서 글로 올라가서 차가 딱 서면 여기서 사람이 밀든가 해서 빙그르 돌리는 걸 맹글었거든. 이거 회전대라고 그런다고. 회차대라고도 하고 회전대라고도 했지. 근데 그게 남인천은 있어요. 근데 수원은 그게 없어요. 왜 없느냐, 내가 판단하기에 들은 얘기와 같이 여기다가 돈을 줘야 되는데 땅이 있어야 돈을 주지. 그거 할려면 많이 드니까. 그리고 그 밀창에다 기관차가 사무소가 생긴 게 처음에는 수인-수려선 때문에 생긴 거여. 그랬다가 나중에 저 본선까지 다 국유가 되고 나니까 해방되고 나서 국가 꺼 되니까, 대한민국 국유철도 국영화가 된 거지. 그러니까 그게 합쳐진 거고. 그래 가지고 거기서 떠나잖아요, 차를 조차들이 와가지고 차를 저 플랫폼이 있고, 들어오는 선 나가는 선이 두 개가 분명히 있어야 되겠죠? 그 옆에 선이 몇 개 있죠? 거기에는 여주서 와가지고 인천으로 갈 거를 떼어 놔야 될 거 아니야. 떼어 놓는 선들이야. 거기 있는 화차들을. 또 갈 것들을 이쪽에 또 떼어 놔다가 달아 가지고 가야 될 거 아니에요? 그래 그걸 달아서 열차를 맨들어 주면 그거는 역개통에 구내에 있는 역직원들 깃발 들고 뛰어 땡기고 뭐 매달렸다 뛰어내리고 포인트, 위에 포인트거든요. 포인트라는 건 레일을 이리 붙이고 이리 붙이고 이리 갈 수 있고 이리 갈 수 있는 갈림길을 해 주는 게 포인트인데. 포인트 하고 그런 애들을 조차수라고 그러거든. 개네들이 그 화물, 마루보시하고 이 안에 그거 관련하는 운전조역실 옆에 있어요. 화물 관련. 개네들하고 같이 공조해서 열차를 조성시켜요. 그러면 기관사는 다 됐다고 하면 저 시간 되면 나오죠? 기관차를 끌고 나와요. 기관차 거기서 전부 된 거 확인하고 때려 보고, 그 석

탄을 얼마 싣고 기름을 얼마 싣고 지금 가는 데는 어디어디 선로가 고장이고, 고치고 있고 위험한 데 어딴고 그런 걸 다 상황을 받아요.

정리된 사항들을 출발하기 전에 받는 거는 …… . 그거는 기관사가 출근하잖아요, 그 기관사사무소에 가 보면 운전조역이 앉았었어. 기관사 수첩에다 이걸 벽에다 붙여 놓은 걸 다 기록을 해. 그 손에 땀 때 위험요소 속도제한 이런 걸 다 써 붙여. 그래 가지고 준다고, 써서 도장 찍어 주고 그리고 자기가 또 지시받는 걸을 갖다가 얘기를 해 준다고.

그렇게 해서 그런 사항들을 다 전달받는 거예요? 그래서 기관조사하고 “잘 갔다 오겠다.”고 하면 “잘 갔다 오세요.” 하고 그리고 서로 존대하는 거지. 계급이 같으니까. 운전조역이면 역장 밑창 급이거든. 정보들을 다 주고, 또 기관사가 술을 먹었나 건강한가 체크 난이 있어 거기 다. 그리고 그걸 확인을 하는 거지. 그리고 탈 시간인데 기관사가 그 시간에 안 나오면 집에다 연락해서 사람 보내고 오고 그러면, 배 아파서 못 오면 운전조역이 당하는 거지. “아 봐 달라고 나 죽는다.”고 그러는 거지. 그러면 그리고 내가 전화를 놔더니 시간을 개가 제일 싫어하는 거지. “배 아프다고 안 나올 테니까 이거 어떡합니까?” 이러는데, 고참 기관사하고는 동급이고 이제 삼등 이등 기관사는 제 후배고, 일등 기관사는 그거 하고 싶어도 나 그거 안 해 돈이 작아서 난 안 해, 그리고 안 하는 놈이 있으면 오히려 이놈이 사측에서는 선배지, “선배님 선배님” 그러는 거지. 그러니 동 계급이지. 그런데 나 같은 경우는 기관사애다가 노조위원장이니까는 나한테는 서는 일 같은 건 정말 못 취급하고 그러는 거지. 나도 이제 대우는 선배 대우를 해주는데 인제 그런 관계야.

체크를 받은 다음에는 어떻게 되나요? 그래서 그거가 완전히 되면 시계를 받아. 여객열차는 차가 몇 시에 떠나고 몇 시에 도착을 해야 되니까 무슨 역을 얼마의 구간을 가야 되고, 그 구간에서 얼마면 손님 싣고 떠나야 되고 1분, 5분 운전엔 1분 정차 그것을 딱해서 그거대로 움직이는 거여. 그러니까 기관사 시계가 그 당시에는 시계 찬 놈도 없었을 때야. 그 당시에 나 기관사 바로 될 때만 해도, 그래서 그 시계 가지고 이 시계는 역장, 조역 모두가 동일하게 맞추는 시간. 위에서 지시를 해요. 그 시간 되면 다 맞춰. 여객은 기관사도 다 같이. 그래야만 서로가 소통이 되니까. 그러니까 그게 중요하지. 시계가.

그 시계는 저기 업무상으로 받는 거예요? 업무상 받는 거지, 그거 뒤에 철도 마크랑 발행 숫자가 다 있지. 그러니까 그걸 받은 기관사들은 대개 고참 기관사들이지. 근래는 없지. 요새 기관사들은 없지 그런 것들. 근데 화물은 시간표가 없어.

수인선 운행 과정은 어떻게 되나요? 그니까 아까 차 조성한다고 그랬지? 기관차는 차고에서 가져오는 경우도 있고, 중간역에서 먼저 승무원이 하던 걸 계승받는 경우도 있고. 그걸 받으러 갈 때 편승 간다고 하거든요? 편승 받아 가는 경우도 있고, 기관차에서 출고하는 경우도 있고. 그래 가지고 기관차를 앞에 다 딱 붙이면 그리고 제동실험을 해요. 저 끝까지 브레이크가 잘 듣나 안 듣나, 그거는 물론 기관조사도 내려가지만 그거 해 주는 조차수, 그거 연결해 주는 여객 담당 직원들이 와 가지고 브레이크, 썬을 때 다 닳아빠지면 빼고 갈아 끼우고 그러는 직원들이 다 확인해서 이상이 없다 그러면 기관사는 그거 믿어야지, 일일이 지가 못 돌아댁겨요. 그러니까 기관사들은 남들이 다 해준 거를 믿고 가는 거여. 근데 일(사고)이 벌어지면 기관사한테 다 (책임을) 모는 거야. 그렇게 돼 있어. 그러니까 기관사 쪽은 노동조합이 꼭 있어야 된

다는 걸 얘기하는 거야. 근데 노동조합 있어도, 애네들(철도당국)하고 이렇게 어용노동조합이 있으면 그렇다(기관사에게 책임이 있다)고 말아 버리는 거야 이게. 그래서 차가 떠나잖아요? 그럼 떠나면 만약에 수인선을 떠난다면 어천역이 있을 테고. 그다음에 야목 있고, 그 다음에 간이역 사리, 사리라는 간이역 있지. 그거는 역사가 역무원이 없는 데예요. 그래 가지고 그 다음에 가면 원곡이예요. 원곡은 중간이거든. 그럼 거기는 물 받는 데 있고, 석탄 모자라면 싣는, 우리 직원이, 내 소속의 직원에 둘이, 넷이 나와 있는데 그날 둘이 다 일이야. 그럼 내가 물을 못 하는 놈이 해 가지고 물을 막 흘러버리면 물 막 흘러잖아요, 제대로 못 집어넣고. 이 주수기가 있는데 그거 잘 해 가지고 가면, 주수기를 가지고 이 통 뒤에 있는 물을 보일러 안으로 집어넣어요. 주수기의 그계. 근데 그 물을 집어넣는 건 뜨거운 김이 밀어 주면서 밀고 들어가는 거거든? 고거 잘 맞추지 않으면 그냥 밀창으로 새는 거야. 오바브로라고 그런다고? 오바브로. 영어지 그건. 요걸 잘해 줘야지 이걸 못하면 불을 막 틀었는데. 물은 없으니까 보일러가 터지지. 그러니까 보일러 터지지 말라고 그 보일러 맨 밀창에 불 있는데 소위 우리들이 말하는 배꼽이라고 그런다고. 근데 원 저기는 안전 저기지. 밥술에 뭐가 터지면, 터져서 터지게끔 나오게 돼 있는 거랑 똑같지. 기관차도 그 불 때는, 석탄 때는 그 밀창에 납으로 박아 놔다고. 그래 납보다는 더 녹는 도수가 더 높은, 납은 금세 녹으니까. 그걸 막아 놔 가지고 물이 없으면 뜨거워질 거 아니야. 그러면 그놈이 녹을 거 아니야. 그러면 그 납은 물도 빠지고 납은 찌꺼기 물이 빠지면서 불이 꺼질 거 아니야. 그럼 폭발이 안 될 거 아니야. 그렇게 되면 그 기관사는 어떻게 되는 거야. 그 열차 못 가면 탄 기관차가 다시 와서 손님들은 몇 분이고 연착하고 있는 거고, 그 기관사는 똥이 되는 거지 아주. 그런 책임을 똥조리다 진다고 기관사가. 그러니까 신경이 날카로울 때는 목소리가 기관사들이

커요. 왜냐면 나도 목소리가 큰 게, 작게 해서는 그 기관차, 지금 디젤은 뭐 사무실같이 되어 있지만 옛날 기관차는 그냥 뭐 통근차 같은 거 80호 큰 거 가지고 가면 그냥 뽕뽕거리고 하면 정신이 없으니까 적게 해 가지고는 말이 안 들려. 그러니까는 목소리가 크고 눈이 나쁘고 귀가 나쁘다고. 그 브레이크가 걸면 그것들을 전부 눌러 가지고 하면, 철길의 자갈이 전부 쇳물이 들어 있죠? 쇳가루가 전부 날려서 내 눈으로 들어오는 거야. 귀로 들어오고. 그러니까 눈이 1년 2년 3년 오래 하다 보면 직업병에 걸리는 거지. 그러니까 꼭 검은 안경을 거만해서 쓰는 게 아니라, 검은 안경을 대개들 쓰거든. 그러니까 눈 나쁘고 귀가 나쁜 게. 기관사들 나이 많이 먹은 사람들 가보면 다 그럴 거야. 나는 비교적 좋대는 건데도 나도 전화하면 어떤 때 보면 긴가민가하거든. 저 왼쪽을 가면 왼쪽서는 여직까지 불 때고 간 거를 털어요, 빨리. 다 없애 버리고 새로 맨들어. 그거는 그 밀창에는 검부래가 있어. 그걸 바깥에서 파이프를 끼 가지고 이렇게 흔들면 힘이 더 가잖아요? 그래 가지고 다 탄 재를 쏟아버려.

그거 버리는 데가 따로 있는 거예요? 그냥 밀창에서 버리는 거지. 거기가 파져 있지. 근데 그거 있는 기관차에는 다 파져 있지. 그 밀창으로 들어가, 그 밀창으로 기어 들어가 가지고 차 밀창도 나사가 빠졌나 이려고. 대개 빠지는 문제거든? 그런데 거기는 나사를 조여 주면 키라고 키를 쫓는 데가 있어요. 나사가 돌지 말라고. 그냥 달리니까 덜덜덜 하니까 나사가 풀리거든. 풀리면 일이 벌어지는 거지. 바퀴가 빠지든지 뭐. 그러니까 이제 때리는 건데, 기관사가 이제 그걸 때리거든. 그 밀창에도 들어가고.

차량을 왜 때리는 거예요? 때려 보면 풀렸는지 안 풀렸는지. 때려 보면 얼마치 풀

렸다, 풀렸다. 툭툭하고 탕탕탕탕하고 때려 보면 독특한 소리가, 수박 살 때 도 때려보면 안 익은 거는 텅텅하고 잘 익은 거는 탕탕한 그 감 가지고 찾아낸다고. 그러니까 기관사가 오래된 거, 일등기관사 이등기관사한테 거기서는 할 말이 없는 거야, 거기서는. 그렇게 돼서 거기서 다 같아요, 불을. 거기서 불을 달구고 시간이 여유가 많아요, 물 잡고. 그래서 거기를 다시 떠나서 남인천을 들어간다고. 그럼 남인천 가 가지고 다음 차 올 때까지 기다리고 있다가 이놈이 오니까 그 공간 동안 거기서 쉰다고. 그러면 지역마다 승무원 대기실 그런 게 있어요. 그러니까 기관차사무소에도 승무원 대기실이 있고, 거기엘 가면 합숙소라는 데가 있어요.

거기서는 아예 자는 거예요? 자고 오지 않는 사람은 바로 오는 거고, 맨 마지막에 간 놈은 자고 새벽차를 끌고 오는 거지. 인천도 그렇고 여주도 맨 나중에 여기서 떠난 놈은 거기서 자고 아침에 오는 거야. 그러니까 가정에서 궁금하고 그러니까 전화 놓은 얘기가 거서 나오는 거고 그런 거. 그러면 거기에 있는 거는 철도에서 거기에 있는 사람을 그 방을 보고 그래 가지고 방을 얻는 거지, 가까운데. 그러니까 방값 무슨 값 무슨 값 물값 뭐 걸 철도에서 다 대는 거지. 그럼 이 사람은 그걸 먹는 걸로 직업이야. 그리고 또 그 옆에는 초과해서 우리 직원 파견 나가 있는 석탄 실어 주고 물 잡아 주고 그러는 건 우리 직원이 나가 있는 직원들 거기서 있는 거고. 그리고 그건 민간인이 하는 거고. 인천이고 여주고 청량리고 어디고 저 그 경부선에도 다 숙소가 있는데, 경부선에 큰 데는 다 철도청에서 운영하는 숙소지. 거기 직원 뒤 가지고 숙소소장이 있고 그렇지. 그런데 거기서 자면 청량리역으로 다시 나와 가지고 청량리에서 내 배정 물건 다시 타 가지고서 또 끌고 나와서 대전을 뛰면 대전은 대전 기관사한테 주고 나는 또 편승으로 올 수도 있고 차 타고. 거기서

또 있다가 다음번에 온 걸 받아 가지고 올 수도 있고, 여기 와서 끝나니까. 그런 식으로 돌아간다고. 그러니까 승무원이 승무원 생활할라면 집에 와서 쉬는 시간 제대로 안 쉬고 술 먹고 친구들과하고 어울리고 돌아댕기면 안 돼지. 어려워. 그리고 저기 뭐 명절 그런 날은 꼼짝없는 거고.

그러면 여가 시간이나 이런 것들, 여가, 이렇게 모이는 거 있잖아요, 술 드시는 것들이나 아니면 한 달에 이런 거 따른 거 좀 하시는 것은? 그래서 내가 탁구장 그런 걸 맨들었던 원인이, “애네들 무조건 술 먹지 말아라, 누구하고 술 먹지 말아라.” 시켜 봐야 소용이 없는 거다 이거여. 그러니까 “개네들을 설 수 있는 시간을 줘야, 뭘 만 들어 주자.” 그러다 보니까 탁구장을 하면 가서 술 먹고 또 하다 보면 즈들도 완강하니까, 탁구 한 게임 치고 간단든지 간단히 음료수를 먹는대든지 이러고 하는데. 옷판 놓고 술집에서 몇 판 놀아 놓고 옷 놓고 “아 한 번 하고 가시오. 기관사님” 이래. 이래 가지고 하다 보면 오기가 있어서 또 해. 그래 가지고 해가 미적미적할 때까지 가서 잠도 못 자고 도로 나와서 해. (옷판을 만들면 이런) 문제도 없어지지 않겠느냐. 그렇게 소속장도 구슬려 가며, 양쪽에 다 좋은 거를 택해야 일이 되지. 나만 좋다고 하면 일을 상대가. 그래서 그러다 보니까 그런 걸 하고, 구내식당도 그래서 했고. 구내식당 만들어 놓으면 이 역장이나 이 소속장 놈들은 거기 가 안 먹을라고 들어. 왜냐면 말단들하고 어울리기 싫어한다고. 의도적으로. 그래서 옛날에는 방법창이 과장실 청장실 따로따로 되어 있다가 이제는 풀어 놓잖아요? 그럼 싫지. 서로 다. 아 내가 밥을 벗고 있을 수도 흘랑 벗고 더우면 있었는데 그놈들이 있는데, 꼬방 죽졌거든. 근데 내가 밥을 같이 먹으래니 역장이 아이, 밥은 그 나가서 사 먹고 싶은 거지. 나가면 대우 받아요 역장은. 고 앞에서 음식점에서. 그런데 “야 니가 먹어 줘야 저기도 먹지 않니.” “거 위원장님 너무 하십니다.” 어찌구

그래. 그러면 즈이 또 위원장이 있잖아. “아이 역장님 그림시다. 수원경찰서에서 꼬방 먹는데 당신이 이러면 내가 뭐가 되냐.” 이제 할 수 없이 먹는 거지. 그런데 어느 정도 먹어 보면 자기 직원들하고 가까워져요. 그럼 오히려 좋아진다고. 처음에는 안 할라고 들어. 뭐 속이 아파서 못 먹는다는 등 약을 먹는다는 등 그러지. 그래 다 교육을 시켜 나가야 돼. 그런 거서부터 해나가야 하니까 힘들었지.

수인선 폐선 결정이 났었을 때 그때 애기를 좀 자세하게 해주세요. ‘폐선이 될 거다.’ 그러면 천상 목마른 사람이 우물 판다고, 소장은 다른 데로 가면 그만이고. 그리고 내 직원도 판 데서 통근하는 사람은 아 잘됐다고 그러겠지. 그렇지만 여가 수원 토백이, 수원 사람들은 이사를 가야 될 거 아니야. 애들 학교도 있는데. 그러니까 수원 사람들이 있고, 내가 수원 사람이기 때문에 더 (수인선을 폐선을 막으려고) 열심히 한 거야. 수원 지역이라는 게 있기 때문에. 그리고 또 오래했고. 수원 사람이었으니까. 그렇게 된 거지. 수원에 애착을 가지고 움직인 거지.

맨 처음에는 그래서 그걸 막기 위해서 맨 처음에 하셨던 활동은 뭐예요? 그러니까 나 혼자 안 하고 셋이, 보선사무소 정지현이하고 박광선이 셋이 이걸 어떻게 하자 해 가지고, 아침이면 우선 큰 역에 가는 거지. 그니까 원곡역에 가가지고 원곡역 거기 이장, 철도에 잘 놀러 오던 아이들, 또 역장더러 이 역에 자주 놀러 오고 역에 전화도 걸러 오고 그러는 게 누구냐면 알려 주거든. 그래서 개네들 불러 가지고 천상 술이라도 한 잔 맥이는 거야. 역전에는 주막집들이 다 있어. 그래 맥이고, “이 기관차가 적자가 나서 없애는 것보다 살리는 게 낫다. 우리도 애를 써 봤다 이제 느들이 막어 줘야, 주민들이 막아 줘야 된다.

당신들이 뭐 좀 써 붙이고 데모라도 좀 해서 사진이라도 남겨 다오.” 간절히 호소를 하고 땀기는 거지. 근데 그저께까지도 잘하겠다고 하고 사진까지 찍은 놈이 이젠 안 한다는 거여. 도청 사람들이 내려와 가지고 즈이들을 더 대우해 주고 그냥 주민들을 이렇게 돌린 거지. “더 좋아진다, 이제 앞으로는. 버스 딱딱 내줄 거고, 트럭도 여기 탁탁 댈 거다.”라고 감언이설 하는 거지. 그러니까 그놈들 싹 돌아가면 그 나머지들은 흐릿해. 그러면 기관사 무슨 장 얘기 듣지 말어, 그건 즈이들 기차 땡길라고 그러는 거고 이쪽에 서는 게 맞아. 새마을 해서 추력도 여기에 고정 배차해 준대. 할머니들 아주머니들 저 싹 돌아가는 거여. 그러면 그걸 뭘로, 하루 종일 앓혀 놓고 얘기를 해도 못 알아듣는 거여 그거는. 그래서 곳곳이 돌며 열심히 돌아댕겼는데 결국엔 안 되는 거야. 안 되는 이유는 바로 그런 거야. 그쪽 세력, 정부세력하고 노동조합 조그만 세력하고 할 때 주민들이 어디를 택해 주느냐. 그쪽을 택해 주는 거야. 재네들은 이제 좋은 추력을 동네에다 배정을 해 줘서 여기서 농산물 실어다가 딱 청과시장에다가 팔게 해 준다고 하면 글리 넘어가는 거야. 그러면 우리는 손 들 수밖에 없는 거야. 방법이 없는 거야. 그리고 머리가 조금 들은 사람들이 있어야 뭐 저기를 하지. 인제 그런 식으로 고생을 하다 양쪽 다 실패를 하는 거지. 실패지 결국은. 그래서 그거를 한 걸 셋이 제일 열심히 한 거야.

간이역은 어떻게 운영되는 거예요? 수인선·수려선 수입이 점점 줄어드니까 차장이 먹는다고 해 가지고 역에서 팔다가 차장이 팔았는데, 그 왜 간이역은 개인한테 주는 거 있죠? 팔면 몇 할 먹는 걸로. 그걸로다 했대. 개인에게 위촉장을 줘 가지고. 역장이라고는 그러는데 철도 사람은 아닌데 얼마 받고 얼마 하는 걸 했다고 그래. 간이역이 그렇게 했어요. 여기 화성역도 그렇게 했잖아요.

화성역이 정식 역 아니예요? 그럼 국철이죠. 국철이면서 정식 역인데도 경영합리화를 시키기 위해서 거기다 하다가 인제 연차 대수가 거기가 손님이 늘었거든요? 수원 바닥에? 그러니까 지금 역원이 들어가 있어요. 그러니까 수원 화성역 개통을 해 가지고는 사람이 없었으니까 개인에게 주게 했고, 수인선-수려선도 그런 식으로 했대요. 끝말에. 그런데 수원역하고 기관차사무소하고 보선사무소가 큰 데 세 개 있거든요. 그런데 거긴 노동조합이 다 달랐어요. 내 소속과. 제가 기관차사무소장 한 것모양 개네들은 보선사무소랑 한 건데, 인원으로는 우리보다 더 많았어요.

보선사무소가 인원이 더 많았어요? 예. 왜냐면 그 수려선만 하는 게 아니라 군포서부터 명학까지 했거든요? 그리고 수원, 소래 수인선을 다 했으니까 그 인원이 나가는 데마다 보선사무소 분소가 있었다고. 분소 인원이 열댓 명씩 열댓 명씩 있으니까 그렇게 되었다고. 내가 보기엔 370~380명은 된 거 같아요.

폐 크네요. 수원역도 그렇게 됐어요. 수원역은 왜 그러느냐면 역은 다 다르지만 우리가 구관사업하고 새마을금고하고 했다고 했죠? 그때는 안양서부터 평택역까지, 그리고 송도서부터 수원역까지, 또 여주서부터 수원역까지 그걸 다 합쳐서 수원역연합회로다가 노동조합이 그렇게 되어 있어요, 조합원 숫자대로. 그러니까 개네들도 한 300명이 되고. 우리가(기관사?) 210명 정도 되었고. 우리가 제일 작았어요. 우리도 원곡에 나가 있었고, 우리 직원들도. 왜냐면 석탄 신고 물 주느라고.

원곡에 그 시설이 있어요? 응, 수원서 석탄 신고 가면 물이 중간에 벌써 팔리거든요. 그러니까 거기서 중간에 한 번 더 먹어야 인천을 갔고, 여주도 인천에 있

있고 여주에 있었고 그랬다고. 그러니까 거기에도 파견나간 인원이 네 명씩 있었어요. 그러니까 8명이 있었고 저쪽에 8명이 또 있었고.

(열차가) 중간에 물을 취하지 가는군요? 예, 그러니까 나중에 동차는 여객들만 싣고 가는데 그러니까 동차가 처음에는 그 자동차와 똑같은 거야. 휘발유 개솔린을 그걸 넣고, 그러다가 그게 고개를 못 올라가고 낡다 보니까 미군 엘에스티(LST)라고 미군부대에서 나온 엔진, 근데 그 엔진이 내가 듣기로는 큰 배에서 작은 배로 옮기는 미군 군인 배에 엘에스티(LST)라는 배가 있었대나 봐요. 그 엔진인데 하나는 1,800마력짜리, 그 엔진을 가지고 만든 이제 디젤 동차가 나온 거예요. 그 제가 끌던 차 그림에 있는 거 그건 디젤동차예요. 그러니까는 발로 밟던 것을 손으로 잡아당기게 만든 거지. 악셀도 그렇고 브레이크도, 자동차의 경우 발로다 밟는 걸 이거는 운전대에다가 만든 거지. 초기에는 개솔린. 휘발유. 나중에 맨든 차는 디젤동차라고 해서, 디젤기관 가지고 하는 거고. 두 종류가 있었지. 그런데 두 종류가 같이 댕긴 건 아니에요. 개스가 없어져 버리고 동차가 생기고. 내가 있을 때에는 개스동차 벌써 없어졌어요. 그 동차는 지금 본선에 다니는 동차와 비슷한 거죠. 경부선 지하철 다니는 것 그거와 같이 비슷한 거죠. 그러니까 디젤동차라고 하면 알아요. 개스동차, 디젤동차. 그리고 저 기관차는 스팀기관차였다가 스팀기관차가 서서히 없어지면서 디젤은 3,000대 4,000대 5,000대 6,000대 7,000대 이렇게 크기로도 분류가 되고 신형으로도 분류가 되는 게 움직이는 거고. 처음엔 그냥 동차가 바퀴만 저 고무바퀴 개 버리고 그냥 기관차 바퀴 작은 걸 바퀴 갖고 달은 거예요. 그러니까 똑같은 거지. 브레이크도 같은 브레이크고. 그러니까 힘이 없으니까 못 올라가고 그러니까 그 시간을 채울라고 내리막길을 막 달리는 거예요. 기관사들이 제일 무서워하는 게 내리막길을 제일 싫어하

거든. 난 앞으로 기관사일 하려면 다신 안 해요. 왜냐면 속을 깊이 아는 사람은 불안해요. 왜냐면 그게 설계될 때에는 뭐 여러 부속들이 조합돼서 기관차가 맨들어진 거 아니에요. 그러면 그 기관차가 새 거였을 때의 설계예요. 설계가 했을 때 그 안전관리를 그때 다 계산해 가지고 나온 거예요. 그러니까 사람으로 치면 아주 청년 시절 거예요. 늙으면 그게 같지가 않잖아요. 위장이고 눈이고 귀고 덜 들리잖아? 그리고 기관차가 선로 두 개가 합쳐 가지고 가는 거거든. 그런데 이것도 안전하지가 못하죠. 이것도 선로가 만약에 일본말로 고바지오인데 내리막길이죠, 경사. 내리막길이 25도다. 몇 도 이상은 기관차로서는 못 한다 그러는 한계가 있어요. 만약에 60도 70도는 안 되는 거고 그 허용치가 있어요. 다 나와 있는 거고. 그 박물관에 가도 다 나와 있어. 그러면 고속도로 나갔을 때 카부(curve)가 있으면 250카부다, 150카부다. 150 같은 게 더 무거운 거지요 250보다. 멀리 도는 것보다 바로 도는 게 곡선이 휘잖아요. 그러면 내려가는 속도와 마찰력이 안 맞는다는 얘기지, 짐을 잘못 실었다든지 그날 비가 와서 장마가 저 가지고 레일이 이쪽이 바깥쪽이 들렀다구요? 도로도 가만히 보면 카부 도는 데, 그 영동고속도로 가다 보면 카부 도는 데 이쪽이 높잖아요. 바깥으로 나가는 원심력에 의해서 그걸 막을라고. 기차도 똑같으대구요. 근데 그게 주저앉는다고 봤을 때는 그 설계, 보선을 설계하는 사람의 안전 수치하고 기관차 만든 사람의 수치하고 모든 게 안 맞아서, 서로 안 맞아서 벌어졌을 때는 하나가 벌어지면 두 개가 되고 다섯 개가 벌어지면 열 개가 되는 거라고. 그러면 열 개 나가는 거라고.



열차 안전과 사고

그게, 커브를 돌거나 했을 때 안전을 계산한 거예요? 안전하라고. 우리가 바깥으로 뿔 달아 가지고 돌리다가 탁하면 날라가잖아. 그런 식으로 관성법칙에 의해서 꼬부라지면 절로 나가게 돼 있어요. 사람도 막 가다가 놓으면 이렇게 되는 게 관성의 법칙이거든요. 그래서 기관사들이 관성의 법칙, 평형의 법칙 뭐 이런 걸 전부 공부를 하거든요. 그러니까 업으로 한 놈은 안 무서워해요, 몰라요. ‘췌덩어리니까 괜찮을 테지.’ 그러는데 저희같이 학교 출신들은 이게 설계했을 때에, 100이던 거기다 10 정도를 줘요. 플러스 마이너스 여유를 주는 거지. 우리가 쌀 한 말 팔 때도 옛날에 한 말 싹 굵어대고 조금 더 주잖아. 요만큼 베어서 더 주잖아? 그게 여유치라고, 모자라든지 보태든지 하라고. 설계에도 꼭 그렇게 돼 있어. 설계에서 요게 100%면 거기에서 조금 몇 %를 안전 수치를 더 주는 거여. 그 얘기는 뭐냐면 이 기계가 닳고 정비할 때가 되면 안전도가 떨어진다는 걸 추정해서 한 거거든요. 그런데 지금의 우리나라, 특히 나 탈 때의 차는 이 수치가 넘어요. 110이 아니라 140~150씩 올라나는 거 그걸 탄 거요. 그걸 타는데 자기가 공부한 대로 이걸 안전하다는 범위라고 생각한다면 천만의 얘가지.

그런데 안전 수치를 강화했는데도 위험한가요? 그러니까 이론상으로 강화를 해도 거기에 그거는 변하지 않고 그게 규정이거든. 운전 규정, 그 규정만 지키는 놈은 멋모르고 가는 거지. 저 죽는 줄 모르고, 이게 저만 죽으면 좋는데 여객이면 사람이 죄 죽으면 지가 지적받는 거여.

기관사 하다 보면 사고가 많잖아요? 밤에 사고가 나면 그러니까 햇불, 철사예다가

형질을 두르고 기름칠을 해 가지고 햇불을 만들어 밤에는 켜어요. 그래서 햇불 가지고 내려가서 확인을 하고 그랬다고. 그러다 보면 개천은 아니고 조그만 도랑 같은 데 세멘(시멘트)으로 이렇게 이렇게 해 가지고 물 내려가는 조그만 게 있어요.

수로 말씀하시는 거죠? 응, 조그만 거. 그런데 기관차가 딱딱한데 물속에 폭 들어 가지고 죽다 산 경우도 있고. 또 이걸 내가 겪은 거는 아닌데 내 동료들이 겪었는데, 비가 오는 날 사람을 쳤어요. 그래 내려가 봤더니 사람이 목이 없어, 그러니까 이걸 맞춰서 찾아 놓고. 수습을 해서 그 이웃 역에다가 애길 해 놓고 떠난다고. 그러니 그걸 찾아야 될 거 아냐. 그래서 갔는데 거기가 수박밭이야. 수박밭이더라는 거야. 비는 와서 밭에 막 진흙이 묻고 만져 보면 둥그래서 그런가 보면 수박이고, 이게 어디 있어야지. 그런 얘기들 같은 거 뭐 많다고 우리끼리는. 사람을 치는 거 겪어 보지 않으면 몰라. 그냥 탁 그러면 모르는데 뭐가 지나가다가 콕콕 기적을 울리는데 못 오게. 그냥 안 보는 거지 속도에 따라서. 그런데 특히 귀먹은 사람들 같은 경우, 분명히 저기 있어 뻑뻑거리면 피할 거라고 생각하고 기관사는 간다고 그런데 정말 안 피하니까 선다고. 그때는 내리막이면 이미 늦어요. 100km로 가니까 기차는, 그런데 알고 보면 귀머거리야. 그러니까 사람이란 건 열차라는 건 상대방이 이 자동차 운전도 그래요. 누가 지나가면 저거 봤으니까 괜찮을 거라고 하면 절대 안 돼요, 서야지. 이게 운전하는 사람들의 목적이라고. 그런데 지금 운전하는 사람들 안 이러잖아 노인네 막 치고 그러는 거야. 노인네가 그래 자기 생각하고 같지 않거든? 근데 또 이런 것도 있다고. 저 장항선 같은 데 가면 철독에 염소 까만 염소 풀을 먹일라고 뜰에 풀었거든. 거기다 묶는다고 물론 줄은 길지. 그래 가는데 염소가 여러 마리가 있어 저쪽에서 올 때도 염소를

왔고, 비키라고 뺄뻑거리면 염소도 다치니까 도망간다고 이놈들. 그런데 하나가 안 가는 거야, 염소 한 마리가. 그래서 저놈의 염소가 다리가 다쳤나 어쨌나 해 가지고 어쨌든 때렸다고 비상을. 제동기에 보면 상명, 단동은 기관차만 올리는 거, 그거하면 객실까지 올리는 거, 비상이면 짝 뜨는 거거든?

서는 거예요? 응, 객차 보면 빨간 거 누르는 거 있죠. 그거 누르면 서요. 저기(위급) 하면 여객도 누르라는 얘기거든. 객실에 불나고 그러면 누르라고 그런 건데 거기 써 있어요. 그런데 그거 보고 누르는 손님들은 없을 거예요. 거기에 써 있어요. 그 버스에 망치 두듯이 돼 있거든. 문 안 열리면 의자 밑에 열면 바로가 있는데 그거 열면 에어로 픽 해서 문 열고 나갈 수 있어요. 그런 게 다 돼 있거든요? 그런데 그런 것도 홍보를 해야 될 것 같아요, 앞으로는 서비스해야 되니까. 근데 염소가 안 비켜 그래 봤더니 시골에 저희 형이 입던 교복, 그 까만 교복을 입힌 거야. 그러니까 오바같이 된 거지. 조그만 놈이.

염소가? 염소가 아니라 하나는 애지. 염소하고 같이 있었던 거지. 저기 묶어 놓고 밀창에서 일하는 거야. 그런데 애가 안 보이는 거야. ‘아 들어갔구나.’ 그러고 내려갔더니 염소들은 바깥에 다 나갔는데, 여기 보니까 이게 염소가 아니라 즈 형의 교복을 입혀서 오바같이 입고 있는 애예요, 어린 애. 그런 경우. 그리고 뛰어 들어오는 경우도 많아. 자살하러. 시골에 가면 옥수수밭 있고 철길 있고 그런 데 있거든. 남편이 두드려 패고 그래 가지고 예라이 죽겠다고 도망. 치마를 뒤집어쓰고, 겁은 나는 거지. 저기 보니까 죽으려고 들어온 거야. 그런데 우리는 저쪽에서 봤지 벌써. 치마 들켰으니까 이젠 죽는 거, 그래서 중간에 이만치 가서 세워 놓고 가서 있어도 그냥 이려고(치마를 뒤집어쓰고) 있는 거야.

언제 오나 기다리고 있는 거예요? ‘왜 안 오나.’ 그러다가 낭중엔 이렇게 보면 차는 없고 웬 사람이 서 있단 말이야. 그러면 잘못했다고 그래.

이게 되게 무거운 죄잡아요? 철도로 들어오면. 그렇지. 대개 신고 가 가지고 고발조치를 하면 벌금 물거나 뭐 그래야 하는데, 그렇게 사는 사람을 누가 그래. 빨리 가라고 그리고 아니 죽을 사람이 뭘 살려 달라고 그러냐고, 죽을라고 그랬냐고 그러면 씨익 웃는 사람도 있어. 그때는 긴장이 풀어져 가지고.

그 기차를 타면 앞에 몇 미터까지 보여요? 100미터 200미터? 직선에서야 시력 좋으면 좋은 대로 저 멀리까지 다 보이지.

400~500미터 앞까지도 다 보여요? 예. 다 보여요. 그런데 카부를 돈다든지 산길을 돈다든지 집이 있다든지 그랬을 때에는 안 보여. 특히 역 앞에 건널목. 거기 가는 것은 정말 눈감고 가는 거나 마찬가지야. 이쪽에는 기적 올리면 도롱도롱 가는 거라고. 그런데 한 가지 기관차에서 철길에서, 요샌 철길에서 땡기는 게 범법이거든? 철길 땡기다 보면 기관사들이 사람 쳤는데 그냥 가는 놈은 한 놈도 없지, 인간인데. 그런데 불가항력이라 해 가지고 상당히 좋지는 않지. 그런데 그런 일 한 번 벌어지면 며칠 동안 기분도 안 좋고 자꾸 그 생각이 나지.



수원역 기관사들의 처우 개선을 위하여

사람들을 태우고 운행하는 거에 대한 스트레스가 항상 있으시죠? 저 같은 경우는 무척이

나 좀 있었어요. 그렇기 때문에 노동자 파업 얘기도 그런 것 때문에 하는 거야. 그게 일(사고)이 벌어지면 기관사한테 다 모는 거야. 왜 몰 수밖에 없냐면 기관차가 하나 될려면 공작장에서 뭐 다 맨들죠. 그러면 검사도 하고 여러 가지가 돼서 기관차가 되는 거거든요. 그러면 기관차 쓰다 보면 고장이 난대든지 그러면 고쳐 가지고 다시 와 가지고 안전해야 되는 거고. 그리고 뒤에 다는 객차 또 거기에 싣는 화물 이런 게 전부 종합이 돼서 열차가 되는 거거든요. 그게 열차예요. 기관차만 하나 있을 땐 그걸 열차라고 볼 수 없는 거고. 그게 조성이 딱 돼 가지고 선로에 나가면 번호를 받아요. ‘1200열차다. 600열차다. 구열차다.’ 하는 열차의 번호를 받았을 때 열차예요. 그럼 기관사가 그걸 인계해서 타는 거거든요. 그러면 제동이 기관차의 브레이크가 중요하잖아요. 자동차나 기차도. 그거 잘못하면 다 들이받는 거니까. 객차 때 달린 것에 대해서는 객차사무소 사람들이 한 거라고. 그런데 그런 점검을 한 걸 기관사가 책임을 진다고. 그거에 대해서는 나는 그 사람을 믿고 가는 거여. 그러니까 철도의 모든 것은 시간과 신호거든. 신호는 약속이구요. 빨간 게 나왔을 때는 “넌 가지 말아라. 너도 사람 태우지 말아라. 너도 신호를 일로 바꿔라.” 이게 같이 움직여 줘야 돼요. 거기서 어떤 놈 하나만 실수를 했다 하면 이걸 벌어드리는 거라고. 그런데 나도 그걸 못 믿는 거여. 같은 철도 직원끼리도. ‘저 사람이 과연 저걸 틀었는데 저 사람이 제정신이었나? 밤에 어저께 술이나 먹지 않았나?’ 뭐 이런 생각을 하다 보면 불안한 거지. 철도에서 사고가 크게 생겨서 장관이 모가지가 찢리고 그러다 보면 이제 기관사를 가지고 다뤄야 될 거 아니야. 그러다 보니까 어떤 문제가 나오냐면, 나 수려선 탈 때 가족사진을 앞에다 놓고 탔다고. 그러라고 지시를 한 거야. 왜냐하면 운전하면서 자식들 사진을 보면 ‘아 내가 조심해야지. 애네들을 먹여 살려야 하니까 내가 사고를 내지 말아야겠다.’고 생각하니까 그래서 가족사

진을 앞에다 놓고 운전을 하도록 맨들었고. 그러니까 그게 이놈들 안전 수치가 상향이나 이런 걸 새 걸로 고치고 잘 고쳐서 안전을 해야 할 텐데, 기관사 인간한테다 니가 조심을 하란 식으로 하면 그건 돈이 안 들잖아. 그러니까 노동조합 없으면 기관사 같은 사람들은 불쌍해. 그래도 난 조금 배웠지만 이 사람(소속 기관사)들은 배운 것도 별로 없다고. 그러니까 노동조합을 사실 하게 된 거예요, 사실 저도. 그런 뜻을 가지고, 무슨 딴 생각은 없었어요. 순전히 그런 생각이었는데. 수원역도 그런 문제가 있었고, 보선도 그런 문제가 있고 그랬던 것 같아요. 기관사가 물론 보고를 받고 “어디 몇 킬로에 가면 무슨 역 근처에 있는 보선이 내일 침목을 바꾼다.” 그런 걸 다 듣고 오지만 깜박할 수 있거든요. 그러면 돌면서 봐 둘 수도 있고 즈이들도 저만치에서 그거 하는 놈이 있어야 되는데, 그 사람이 오줌을 누러 갔대든지 하면 그냥 (기관차로) 밀 수도 있는 거거든. 내가 어떤 걸 경험한 게 대천으로 들어간 게, 천안으로 경유해 가지고, 대천으로 들어가는데 사람이 그 안에 쭈욱 보선에서 고치고 있더라고. 그래서 멀리서 땡땡하고 울렸는데 피한 줄 알았더니 그 앞에 굴러다니는 구루마 있죠? 구루마를 한 놈이 밀고 또 밀면서 건너고 땡 놈은 뛰고, 밀창으로 뛰어내리고 그러더라고. 그래서 내가 섰는데, 그냥 밀려 내려가 아래로. 그래 가지고 맨 마지막 놈이 큰 개울 그 교량 옆으로 굴러가면서 차가 서더라고. 안 그랬으면 깔려 죽는 거지. 그러니까 보선사무소도 정지현 씨가 보선사무소 분회장인데 아주 똑똑해요. 그리고 역은 박광선이라고. 셋이 했을 때가 제일 잘 맞았어요. 셋이 할 때 아주 짝짝 맞아. 그래서 그 사람들도 그런 뜻을 가지고 한 거지. 그래서 우리가 한 거는 수원역에다 새마을구관장을 만든 거예요. 그 돈이 남을 수밖에 없는 게 뭐냐면 역 건물에다가 한테다가 역전이 장사가 되는 데거든. 그래 가지고 우리는 뭐냐면 직원이라는 게 월급 가지고 다 사니까 애들이 아프든지 그러면 돈을 꾸러 땡

거야 하잖아요. 애들 약 사고 이럴라고. 그러다 보니까 ‘구판장이 있어야 되겠다.’ 이렇게 해서 이(익)는 안 남더라도 그렇게 하자 해 가지고 구판장을 셋이 했고.

구판장은 어디 있었어요? 역 안에? 아니요. 역 바깥에. 역 안에 되면 유지가 안 돼. 왜냐면 외부사람한테도 좀 팔아먹어야 뭐가 되거든. 그러니까 매산시장협회장이 나와 가지고 저것 땀에 즈이 장사가 안 된다고 무지하게 항의를 했어요. 이권을 뺏기니까, 밥그릇을. 그러니까 우리는 새마을이라는 것을 달을 수밖에 없었다고. 새마을을 달면 박정희세력이 있었기 때문에 새마을을 달면 허가도 좋고 그런 민원도 모든 게 해결되었기 때문에 새마을금고, 새마을 사업을 한 거여. 그래서 우리도 군사정권 같은 거 속으로 안 좋아하면서도 특히 노동조합 하는 사람들 안 좋아하거든. 그러면서도 새마을을 왜 붙였냐고 그래? 그것 때문에.

인허가가 편하고, 민원이 들어와도 처리가 가능하니까. 그래서 새마을이라는 거를 달은 거지. ‘노동조합 사람들이 왜 새마을을 했나? 이상하다.’ 그럴 거 아니야. 그런데 그러지 않으면 민원이 막 들어오면 해결을 못하니까. 그리고 그게 어디에 있었냐면 지금 그 수원역 청사 고 밑창에 파출소 있고, 부녀 무슨 사무실이 있었다고. 왜냐면 시골서 올라오는 부녀자들을 관리하는 시청 부서 사무실이 있었고. 거기 파출소가 있었고, 거기 알티오(RTO, railroad transportation office, 철도수송관 및 철도수송사무소의 약칭으로 여행 장비의 안내 및 군의 철도수송 업무를 담당)가 있었고. 그 알티오라는 군인들, 휴가명 도장 찍어 주고 그러는 알티오가 역 그 옆에. 그 역하고 관련이 되는 거지. 기차 타고 가는 장교병들 도와주고 관리하는 데니까. 그 파출소도 거

있었고. 거기에 우리 구판장이 있어요. 철도 구판장이.

수원역 계단 올라가기 전에 있었어요? 지금은 건물이 새로 지어서 그렇지만 옛날에 수원역은 일본식으로 돼 있다가 헐리고, 수원이 성곽도시라고 해 가지고 기와로 지었어. 기와집. 수원역 사진 찾아보면 어디 있을 거야. 그랬다가 지금은 이렇게 민영하고 돈 좀 대 가지고 현대 이렇게 한 거고, 그리고 저것도 철도 수입 없으니까 수입 올리는 수완으로 저렇게 한 거고, 철도에 값어치 나가는 게 역이거든. 역이 처음에는 형편없다가 서정리도 서정역이 형편없다가 역이 생기니까 거기가 발전하는 식으로, 땅이 금싸라기로 올라가는 거지. 철도의 재산이 올라가는 거지. 거기서.

수원역 1층 매표소 옆에? 매표소 옆이 아니라 그 건물하고는 조금 떨어져 가지고. 그 바깥쪽으로는 알티오 있었고, 파출소 있었고 그런 건 그렇게 있었지. 그러니까 쪽문을 열어 가지고 경찰들도 철도 글리 땀겼고 우리도 글리 땀겼고, 표 못 사 가지고 오는 놈들, 요기를 아는 놈들은 글리 빠져나갔고 골로 왔고 그랬지. 그 수원역에서 표 안 사고 타고 땀기는 그런 개구멍이 있어. 그 직원들 편의를 위해서 다니는 개구멍이라는 건 어느 역에나 다 있거든. 그거 아는 놈은 걸로 들어가고 걸로 나오고 그러는 거지.

사고가 났을 때 어떤 식으로 처리가 되나요? 그러면 본청에서 조사반이 있어요. 원래 조사반은 아닌데 조사반을 꾸려요. 거기 전문가들. 그 옛날의 기관사 출신의 과장들 뭐 이런 사람들, 저 분야별로 유명하다는 사람들로 꾸린다고. 이게 선로가 나뻤느냐? 객차가 잘못된 거냐? 기관차가 운전을 잘못하거냐? 전부 분석을 하긴 해요. 그래 가지고 그걸 조합을 해 가지고 본인 데려다 놓고

징계를 한다고요. 그러면 총무처에서 월급을 받을 깎는다든지 진급을 못 하게 한다든지 뭐 이런 게 나오는 거지. 그러면 군인과 똑같이 철도 공무원 생활 관둬야 돼요. 왜냐면 군인도 뭘 잘못했다든지 내 부하가 이복으로 넘어갔다 그러면 육사를 나왔어도 영관급 정도밖에 못 올라가잖아요. 제 진급 높이는 걸 포기하고 나와 가지고 리어카 끄는 게 낫거든요. 기관사도 빨리 엿장사 하는 게 낫다고. 엿 구루마 끄는 게 낫다고. 하하.

그렇게 사고책임을 물어요? 공무원 생활이니까. 본인이 나가야지. 이제 본인 잘못이 드러나면 형사범으로 벌려지면 파면이지. 그러면 본인이 파면되면 퇴직금도 못 탄다고. 그리고 탄 공직에 나가지도 못하고 아주 완전히 폐장되는 거지. 그래서 제가 노동조합을 할 때 그런 문제, ‘일은 저질렀지만 그 가족을 생각해야 되지 않겠냐. 먹고살아야 되지 않겠냐. 개네들이 어떻게 될 거냐.’ 이런 걸 노동조합에서는 중요하게 다루었죠.

노동조합이 기관사들이나 노동자들을 보호해 주는 역할을 하는? 그렇지. 아까 얘기한 철도기관장 운영도 직원들 복지와 관련된 거고. 수원역 앞에 가면 삼화약국이 라고 있어. 약방주인이 강희영인데 도립병원 약사였다가 거기 관두고 했는데 부인도 간호원 출신이고. 기관사들이 돈을 뭘 가지고 약을 사러 가고 그러기에 (삼화약국에 가서) “나 좀 보자. 우리 직원이 이런데 외상 좀 트자. 그리고 값은 최선에 네가 할 수 있는 대로 좀 싸게 해 다오. 만약에 천 원 받을 거면 950원을 받더라도 조금 남보다 낮게 해 다오.” 그러니까 “비밀을 지켜 달라.” “그래, 비밀 지켜 줄게.” 그래 가지고 그런 걸 터주거든. 그 돈 없으면 남한테 옆집한테 꾸러 댕겨. 참 애 아프다고 옆집 아주머니한테 꾸기가 싫은 거야. 자존심이 다 있는 거거든.

노조의 조직체계는 어떻게 되나요? 우리 (수원기관차)사무소가 소장이 있고 그 밑으로 부소장이 있고 쪽쪽쪽 있잖아요. 그러면 노동조합은 위원장, 조직부장, 선전부장 무슨 조직장이 다 있잖아요. 그 두 기관이 가지고 있는 건데. 여기 (사무소)는 위에서 청장이 주고, 청장은 대통령이 주는 거고. 여기(노동조합)는 내가 만드는 거야. 그런데 이놈(철도당국)들이 여길(노동조합) 이용해 먹을라고 막 놀리요. 노동조합 하는 사람들은 절대 누구한테 겁을 안 먹어요. 왜냐면 내가 내 조합원들한테 불신임을 당하면 내가 관두는 거고, 애네(노조원)들만 나 밀어준다면 무서울 놈이 하나도 없는 거야. 청장도 안 무서워요. 청장실에 뛰어들어가면 처음엔 안 만날라고 들어. 그러면 청장 비서가 와서, 그럼 발길로 차요 그냥. “너 말고 청장 만나러 왔다.”고 저리로 비키라고 그러고 들어간다고. 그럼 그제서야 앉으라고 그러지. 그럼 이런 문제가 있는데 하고선 타협을 보는 거지. 그러니 그 밑에 있는 놈들은 볼 것도 없어. “너 언제 도둑질 했지? 너 누구한테 돈 받았지? 너 갈래?” 그러면 벌써 사무실에 들어오라고 해. 들어가면 그럼 문을 툇 걸어 잠가. 그리고 웬만하면 몽둥이를 보이는 테다가 딱 놔. “소장님 서로 의중계 해 가지고 내 조합원이 당신 직원이고, 당신 직원이 내 조합원 아니냐. 우리가 이 사람들 돕자고 있는 거 아니냐. 그런데 정말 그런 식으로 나간다면 너는 천상 관둬야겠다. 여기서 맞고 관둘래.” 이렇게까지도 나오지. 그 대신 바깥에 나가서 절대 그 얘기를 하면 안 돼. 나가서 내가 소장 불러다 혼냈다고 그러면 그거 귀에 들어가면 이놈만 들어가면 그런 게 아니라 본청에 들어가면 다 그놈들은 다 그놈 편이야. “노동조합 아무개가 이런 식으로 소속장을 다루니 소속장을 해먹을 수가 있습니까.” 이렇게 나온다고. 그러니까 노동조합 위원장 하는 사람은 참 고충이 많아. 노동조건 고쳐야지 뭐 해야지. 사실 내 직원이 도둑질한다고 해서 다 일러바칠 수도 없는 거지. 뭐 그런 상황 속에서 살다가도 여론

이 좀 빠끗하면 마녀사냥마냥 어떤 놈은 죽는 거야. 그게 지금 똑같은 일이야. 나는 그래서 딱 수인선 없애려고 할 때 본청에서 뭐 좋은 자리를 주겠다고 해. 그동안 수고했다고. 생각을 많이 했어. 우리 집 아이더러 “본청에서 좋은 자리 주겠다고 할 때 가야 되니 안 가야 되니?” 내가 탄 데 가면 탄 소속에서 겁을 내. 내가 가면 거기 노조위원장하고 나하고 맞붙을 거 아니야. 언젠가는. 난 훤히 아는 거고 하던 저기고 또 명예가 있으니까. 그러니까 그쪽에서도 “형님 오시면 내가 ……” 뭐 이런 식이 돼 버리고. 이러다 보니까 ‘가는 것보다 그만두는 게 낫겠다.’ 해서 관둔 거지.

수원역 조직은 어떻게 구성되어 있어요? 거기에 수원역 파운드가 여럿이 조역을 하는데 기관차사무소, 보선사무소, 역사사무소. 수원역에는 연합으로 되어 있고 보선도 저기까지 되어 있고, 기관사도 수원역에만 있는 게 아니라 여주, 원곡 이런 데 파견 나가 있기도 하고. 수원역 안에는 자기 역 내에 전기 문제가 생기면 고치는 전기분소, 그 안에 건축이 뭐 부서졌다든지 우리가 깨졌다든지 하면 고치는 건축분소, 그러고서 열차사무소가 있었어요. 열차분소예요. 서울열차사무소에서 분소장이 나와 있었어요.

단위노조에서는 어떤 일들을 했어요? 그때 노동조합이 별거 다 했어요. 장님이 수려선을 탔는데 차장이 봐 주더라, 그럼 돈이 돼서 먹고살기 편안하다 하면 거기가 장님촌이 되는 거라. 전부 이런 데 장님이 들어서고, 그럼 그 동네에서 장님을 기차를 거쳐 태워 주는 바람에 장님촌이 되었다고 그래 가지고 먼장이 난리가 나면, 철도청하고 문제가 벌어지고 그러면 천상 우리가 개입을 한다고. 노동조합이 개입하는 거야. 방법이 없잖아. 또 사고로 사람 죽으면 경찰서에서는 잡을라고 들고, 유가족 측에서는 고소할라고 들고 이런 거 복

잡한 게 무지하게 많지. 그리고 제가 뭘 했냐면 특히 전화, 일반 전화가 없었어요. 그때만 해도 사무소에도 없고 개인들도 가진 사람이 몇 집 있었어요. 그러니까 기관사 부인들이 내 남편이 차를 타러 나가서 늦게 들어오면 ‘무슨 사고가 나지 않았나.’ 이게 제일 불안해요. 그러면 수원역 가면 그 교환수실이 있었어요. 대성연탄 이쪽으로. 거길 뛰어가 가지고 전화를 걸면 전화가 그렇게 어려웠어요. 그러니까 사무소로 뛰어와 그냥 걸 수 있도록 해 줬는데. 전화를 내 돈 가지고 해서 봐 준 거고. 니들이 관리를 해라 그랬더니. 이제 소장하고 간부들하고 모아 놓고 “위원장이 이거 직접 해 주신 거 같은데 이게 해 주면 우리가 곤란한 게 많지.” 이게 왜냐면 (기관차) 타야 할 놈도 조금만 배 아파면 “나 배 아파서 오늘 차 못 타니까 탄 사람으로 바꿔 주세요.” 소리가 많이 나오니까 큰일 난데, 자기들은. 그러면 배 아픈 놈을 “너 무조건 타.” 그래 가지고 일이 벌어지면 지가 책임을 져야 된다고. 기관사 순항시간하고 아프다는 걸 점검해 가지고 타지 그렇지 않으면 차 안 태우거든. 아픈 놈도 탔던 건데, 이제 저렇게 되면 얼굴을 보면 높은 사람 얼굴 보면 안 탄다고 못 그러는데 집에서 마누라한테 시켜서 아프다고 그러는 거는 쉽거든. 이 문제가 벌어지는데 칭찬도 받았다가, 이런 악플도 받는 거지. 수원위원장이 이래 가지고 그랬다고. 그래 가지고 탄 기관차사무소에서도 그런 일이 벌어지는 거라. 그러니 내가 주모자가 되는 거지. 그래도 어떻게 운영을 했어. 그리고 전화비 많이 나오는데 어떻게 하나고 그러면 내가 내 운영비에서 좀 빼주고 했는데 내가 죽겠더라고. 그런 거를 했고, 그 다음에 자전거를 가져오면 출퇴근을 하는 사람들은 가져가면 그만인데 애네들은 밤새 봐 줘야 될 거 아니야? 탄 데 가서 자고 오는 다이가가 있으니까. 그런데 지금은 자전거도 독이 시시한 거 가지고 가지도 않았는데, 그때는 날름날름 가져가. 그래서 자전거 보관소를 만들었지. 그리고 승무 마친 사람들이 바로 집으로 안 들

어가고 거기 맨 술집이야. 기관차사무소 옆에. 술집에서는 옷판을 또 깔아 놔. 술집이서 해 놓는 거지. 술 팔아먹어야 하니까. 그러면 가다가 “우리 한번 던지자.” 그래 갖고 이걸 던지다 보면 늦게까지 하는 거여. 그러면 마누라들이 집에서 신경 써야 되고, 저는 내일 근무 나가야 될 놈이라고 아침 차나가야 될 놈이라고. 그러니까 “야 그래서 내가 하는 거니, 너희들이 협조해라.” 하니까, 청장도 “아유 고맙습니다.” 우리 소장도 “아유 위원장님 고맙습니다.” 하고. 그래서 탁구장을 안에다 맨들었지. 난 탁구장 맨들기 좋은 게 철도 안에서 다 얻을 수가 있거든. 그리고 돈 필요하면 사실 대성연탄 사장하고 좀 만나자 그래. 지금 대성연탄은 저기 뭐가 됐냐면 삼천리개스가 됐어요. 그 아들이 사장인데, “야 느 아버지하고 내가 술도 많이 먹었다.” 그러니까, “아 그래요.” 그러니까, “그 우리 아버지 나이 많은데요?” 그래. “그 당시 너희 아버지는 공장장이고 나는 그래도 기관장이고 하다 보니까 그게 서로 친분이 있었다.” 그러면 “그래요?” 그러면. “우리 이거 가스 하는데 죄 계약 특별로 해 주고 그랬다.”고. 그것뿐만 아니라 겨울철이면 나한테다 대성연탄에서 직접 내가 끊어 쓸 수 있는 표를 이만큼을 주는 거여. 그럼 나는 내 직원들한테 100장씩 주는 거야. 그때 기관사들이 무연탄을 글로(대성연탄) 넣어 줬거든. 우리가 회피하고 안 넣어 주면 연탄 찍다 미는 거지. 시멘트도 마찬가지야. 전매제조청도 충주서 들어온 거 거(화서동)까지 기차길로 밀어 줬거든. 거기 벌써 우리 들어가면 담배도 막 사 주고 그래. 그리고 서정리 비행장 있죠? 서정리 비행장. 그 비행장에도 기관차가 다 실어다 주거든 보급품을. 기차가 오면 평택역에서 그리로 가는 거여. 우리가 가면 이런 게 있어요. 거기 윤락여자가 붙들려 온 거야. 팔려 온 거야. “기관사님 나 집이 대전인데 아버지 어머니 다 있는데 여기서 지금 붙들려서 연락도 못 하고 못하고 있는데 도망가게 숨겨 주시오.” 거기가 디젤기관차거든. 디젤기관차 두

껍 열면 “너 이 안에 들어가면 소리 나고 그러는데 너 건널 수 있겠냐?” 그러면 “건디기만 해요.” 그리고 들어가. 그리고 있으면 그 포주가 혹시 기관사들이 빼돌렸나 하고 와서 뽕뽕 돌지. 그러면 시치미 뚝 떼고 실어다가 평택에 와서 탄 저기 기관사 도착할 때 있다가 저 “기관차로 가 타.” 같은 기관사들끼리니까 내 소속이 아니어도 기관사들은 복장이 같으니까 그래서 빼 주고 그런 일도 많이 했는데, 그러면 칼부림, 칼로다 달려 붙어요. 그 뺏기든지 그러면. 그거 감춰 주면 칼 갖다 들이댄다구. 너 죽고 나 죽자는 식이지. 그래서 그 안에 비행장에 보급품 운송하는 것도 수원기관차사무소에서 했어요. 왜냐면 수인선, 수려선을 뛰면서 기관사가 돌아가면서 타는데 영등포에서 평택까지는 수원기관차사무소에서 입환(入換, 주요한 역이나 조차장 등지에서 철도 차량을 이동시키거나 열차를 연결하고 분리하는 작업)했어. 입환이 뭐냐면 열차가 부산서 올라오다가 수원에 내릴 거 떼어 놓고 가잖아요. 그래서 예를 들어 안에 소가 실렸대든지 뭐가 실렸대든지 그러면 통째로 떨어뜨리는 거지요. 그러면 담당이 그걸 갖다 빼서 저쪽에서 밀어 놓고 또 갈 것끼리 맞춰 놓으면 이건 청량리 갈 것, 이건 다른 데 갈 것으로 열차를 분리 연결하는 조차작업이에요. 그래서 그거를 갖다가 조성을 해 준다고. 열차를 맨들어 줘. 그러면 내가 기관차사무소에서 기관차를 점검하고 가져와서 딱 붙여 가지고 시험을 하면 그게 열차가 되고, 열차번호가 나와요. 1240열차다 그러면 서울 쪽으로 가는 건 대개 짝수고 내려오는 건 홀수예요. 그래 열차가 나온다고. 그럼 열차 기관사가 되면 사령실에 그 열차는 아무개 어느 기관사 경력이 얼마 이름이 뭐, 이 사람이 지금 운전하고 있다는 이런 게 기재가 되어 있다고. 기적을 올리면 그때서부터 다 모든 게 내 책임이여. 그러니까 돈 받는 거에 대해서는 공무원 봉급 가지고는 어려운 거여. 지금(2016년) 기관사들이 파업하는 이유도 바로 그거여. 왜냐면 이미 해운이나 조종

사 이런 것들은 이미 (임금) 조정이 됐어요. 그런데 철도는 국유에서 빠져나온 지가 얼마 안 되잖아요. 그런데 똑같은 철도원이라고 하면 안 돼. 기관사가 이만큼 중요하고 어려워. 그런데 똑같은 월급을 준대니 재네들이 안 그럴 수 없는 거야.



철도노조와 정치

그때 한국노총 계열에서 정치 쪽으로 나간 분들이 많았잖아요. 많았죠. 왜냐면 우리나라가 비례대표제 있잖아. 비례대표가 좋은 거예요. 직선하면 정치를 하던 사람이 당선되지 안 하던 사람은 못 해요. 어떤 분야를 아는 전문가는 못 나가잖아. 그러면 국회에서 그게 반영이 안 되잖아요. 그러니까 그런데 전문가를 집어넣자고 그러는 건데, 지금의 비례대표는 어떤 놈들이 하나면 돈 갖다 준 놈, 또 자기 따라다니고 한 놈들 전부 비례대표예요. 그 비례대표는 국회의원 되었다가 4년 딱 끝난 다음엔 공천을 받아 가지고 이제 진짜 돼야 되는 거거든. 노동조합 들어가는 애들도 두 그룹이 있어요. 야당 쪽에서 가거나 여당 쪽에 붙들려 가지고 그래도 잘 보여 가지고 위원장 관두면서 정치적으로 나가든가. 그러니까 나 같은 경우도 ‘수원 받아 가지고 국회의원, 세류동(수원 철도노동자 주거지역) 쪽으로 들어갈 거냐.’ 그런 생각을 하는 거지.

선생님 같은 경우에 수원에서 정치 활동을 할 생각을 해 보셨던 거예요? 쫓아다녔었죠. 수원이 전매청, 체신, 연초제조창. 여기가 전부 공무원 노조였잖아요. 여기만 딸딸 뭉치면 표수가 커요. 한전, 우체국 뭐 이런 거 전부. 공무원 기관에도 다 노동조합이 있으니까. 우선 이 안(수원 내 공무원노조)에서 어느 정도 위

치를 올려놓고 들어가야겠다는 생각은 했었죠. 어쨌든 다 접어 버리고 내가 정을 지켜야겠다고 내가 완전히 생각이 바뀌 버린 거지.

노조위원장을 언제까지 하셨어요? 제가 노조활동을 20년을 했어요. 내가 89년도 7월에 관뒀어요. 왜냐면 수인선이 없애진다는 통보받고 도저히 이거 다시 돌이킬 수 없다는 거를 본청이고, 어디 동네사람들 원곡 이런 데 이장들을 다 만나 가지고 하는 데까지 하다가 안 되니까, ‘나는 끝장이고구나.’

수인선 없어지는 것을 확인하시면서 그만두신 거예요? 그러니까 내가 마지막까지 있다가 없어진 거야. 관둔 거야. 인제 “그 나머지들이 어떻게 될 것이냐.” 그러니까 당장 안 없애고 부곡기관차사무소를 거기다 맨들어 가지고, 부곡에 입환, 부곡에 저기 화물차 기지 있죠? “차량기지에 그 기관사들이 움직일 거니까 그렇게 해 가지고 존속해 주겠다. 그건 걱정 마시오.” 그러니 장수하던 놈은 자기 부하들 관두면 자기도 관뒀어야지 거기 있어 봤됐자 뭐 해. 그니까 다 털고 나온 거지 거기서. 그래서 개인사업 쪽을 벌인 거지. 난 이제 완전히 철도 떠난 거지. 수인선 폐선 이전에 수려선이 먼저 폐선되었는데 수려선은 왜 적자가 더 났느냐면 거리가 멀잖아요. 그런데 직원이 더 많잖아. 역 수가. 그니까 빈차가 왔다 갔다 해야 해. 기차는 수입이 안 된다고 중간에서 여주에서 그냥 올 수도 없잖아. 이천서 올 수도 없잖아. 끝을 가야 된다고. 그러니까 예를 들자면 100원 벌기 위해서 190원을 쓰는 거여. 점점 이제 100원 벌기 위해서 250원까지 쓰는 거여. 그걸 만날 지청에서 “이렇습니다.”고 꼭 퍼 놓고, 위에서는 청장하고 “너 관뒀라.” 그러고 또 국회에서는 막 때리고. “그럼 어떻게 해야 됩니까.” “나머지 당신이 데리고 있는 판 조합원이래도 살려야 되지 않겠습니까.” 이런 식으로 나온다면 내 고집만 못 부리는 거야. ‘아 이

건 틀린 거로구나.’ 동네 사람 이장들 만나 가지고 진정서도 받았고, 지금 어디 가지고 있지는 않아요. 전부 없애 버렸지 그까짓 거. 그랬는데 한쪽에서 조직을 했더라구요. 철도 그까짓 낡은 차에다가 사정하고 뭐 이려고 짐 실을 필요가 없다. 이제는 새마을이라는 데서, 새마을 저 트럭이 와서 당신네들 농사지으면 딱딱 실어다가 그 농수산물시장까지 실어다 줄 거고 아무 걱정 말아라 그러니까, 면장 또 그런 놈들은 술 한 잔 먹었겠지. 이제 회의를 한다면 맥이고 회의를 하는 거 아니에요?

다른 쪽에서 그런 선전을 하고 다니는 거예요? 그렇죠. 그게 어서 나왔냐면 경기도에서, 나오고 수원시에서 나오고, 수원시청에서 나오는 거여. 그러니까 박정희, 청와대에서부터 나오는 얘가지. 그러니까 우리가 가서 한다는 게 이미 맥히질 않더라고. 그러니까 가슴을 치고, 포기를 해 들어가는 순서였지. 그렇게 우리 셋이 다 그렇게 포기를 한 거여.

수인서 폐선될 때 노조 차원에서 어떤 논의가 있었나요? 그 호텔 같은 데서 하는 거. 거기서 “남의 거를 좀 다오, 우리 (수인)선 없어지게 돼 있다.” 그래서 본청 위원장 김정현이가 나랑 선후배 관계, 2년 선후배 관계. 그러니까 “위원장님 내 꺼 없으면 당신 좋을 거 없지 않냐.” 했더니 “딴 기관차사무소 거를 나한테 줘.” 그러니까 그 기관차사무소 위원장을 나하고 맞대면을 소개해서. 철도에서 거의 매일 회의를 하고, 같이 뭐를 하고, 체육대회도 하고 그러니까 친하죠. 노동조합 하는 애들끼리. “그래 알았어. 내가 해 줄게.” 그러고. 그리고 이런 것도 있어요. 위원장을 뽑을 때는 여기는 상향식, 아래서 위로 올라가요 노동조합 조직은. 위에선 내려서 청와대에서 내려서 주지만 여기는 올라가거든. 그러니까 뭐 금속노조고 섬유노조고 철도노조고 위원은 밀창

을 팔세를 못 해요. 밀창에 똑똑한 사람들 몇이 모이면 저는 하루아침에 관둬야 되니까. 또 자기한테 관두고 내가 해야겠다는 놈은 옆에 늘 포진하고 있는 거여. 뭐 없는 데 있는 게 아니야, 뭐 조금만 건드려 주면 거기서 꼬꾸라지는 거거든. 그러니까 팔세를 못 하는 거거든. 그러니까 지금에 있는 사람들 자기네 확보해 가지고 내가 조금 더 해먹을라고 들겠지. 그런데 더 해먹는다는 거는 나쁜 소리지만, 자기 뜻이 있을 거라고 거기에서도. 국회의원 을 간다든지 뜻이 있을 거라고. 그러니까 밀창을 보호할 수밖에 없지. 서로 그런 관계는 또 사적인 관계가 있어요. 그래서 만약에 내가 너 찍는 중앙대 의원, 중앙대의원에 가서 뽑잖아요? 가서 투표한다고. 중앙대의원이 그 소속에 몇 명을 가지고 있느냐가 그 소속의 힘이에요. 그러니까 중앙대의원은 하나 가지고는 안 알아줘. 세 개 네 개를 가져야지. 그러니까 조합원 인원수가 많아야 돼. 그러니까 조합원 인원수를 많이 가질라고 드는 거고, 여기에 몇 단위가 있냐면 100단위에 하나씩이거든?

(대의원을) 백단위에 한 명씩을 주는 거예요? 보통, 예를 들자면 백이 넘어야. 그러니까 만약에 190이다 그러면 어떻게 할 거야. 어디서 조합원 하나만 데려오면 둘이 되죠. 어떤 놈이 누군가가 생각도 안 했는데 정계 조치가 나지. 내가 뭘 잘못 한 것도 없는데 난다는 소리가 나올 수가 있는데, 그건 노동조합하고 양쪽하고 손을 댄 거지. 그러면 이쪽은 중앙대의원이 두 개가 되고, 나를 믿는 그 위원장은 되는 거고, 위에 될 놈은 한 표를 더 먹는 거고. 그런 게 복잡하게 깔려 있다고.

수원 쪽 (기관사) 조합원은 몇 명이었어요? 저는 별로 없었어요. 이백 한 열 명 정도.

그럼 수원에서는 중앙대의원 두 명 정도만. 두 명하고, 나하고 세 명. 그러니까 큰 거(노동조합)를 먹을라고 생각을 해 봤는데, 이게 숫자가 안 맞으면 잘 안 되거든.

큰 거를 먹는 방법은 어떻게 되는 거예요? 큰 거를 먹는 방법은 나 같은 애들 모여 가지고 “재네들 틀렸으니 우리 모여 가지고 바꿔치자.” 그러는 거지 뭐.

다른 쪽과 합쳐 가지고? 합쳐야지. 그 당시에 서울기관차위원장이 유형걸이야. 또 동차는 오명도여. 나하고 동기동창이라고. 개도 나처럼 기관사를 하다가 논산훈련소를 간 거여. “넌 대의원이 어떻게 되니?” “서울에 내 계통에 되는 기관사 애들이 이 숫자다. 대의원이 몇 개 모자란다.” 그러면 “경상도친목회가 있는데 상주친목회가 있는데 거기를 잡자.” 그러면 같이하자고 거기를 꼬는 거지. 여기서 비밀이 벌어지니까 목욕탕에 가는 거여. 목욕탕에 가면 엿들을 수가 없고 주머니에 뭐 감추지도 못하잖아. 또 수원은 수원대로 또 보선사무소 정지현이라고 광선이한테 “날 밀어 다오.”

당시 노조선거에 대해서 얘기해 주세요? 그리고 어느 날 내가 선거를 하겠다고 공고를 붙이잖아. 도장을 찍어 가지고. 그러니 지부장이 유리한 거지. 근데 붙였다가 돌아가는 게 (자기한테) 불리하잖아? 그러면 내 애 시켜 가지고 “밤에 가 가지고 아주 찢어 버려라.” 그럼 그 이튿날 가서 사진을 찍고 어떤 놈이 그랬냐고 그리고 경찰 조사도 하고 그리고 연기하는 거거든. 그러면 저쪽에 뛰던 놈이 무기연기라니까 “아이고 고달프고 잠도 못 잤으니까 집에 가서 자야겠다.” 그리고 마누라한테 “좀 쉬어라.” 그런 마음을 안 가져? 무기연기는 내일 할 수도 있는 기한이 없다는 게 무기연기여. 계속 안 한다는 게 아니거

든. 옛날 노조의 그런 수법을 갖다가 여당 야당 놈들이 이용해 먹더라고.

노조위원장으로 얼마나 있으셨던 거예요? 3년이 임기인데, 3년마다 하는 건데 내가 7선을 한 거 같애. 내가 7선을 되고서도 가지고 있는 1년을 놓고 나왔다고. 그러니까 20년 정도 하고 1년 남아도 그냥 나왔다고. 그냥 사표 낸 거야.

상대할 사람이 없었나 봐요? 왜 상대를 못 했냐면 그래요, 저 아까 저기까지 했죠. 자전거 했다고 그랬죠? 탁구장 했다고 그랬죠? 정구장 맨들었지요. 뭐 그런 걸 무지하게 했어요. 복지를. 그러니까 직원들이 그래도 개가 제일 잘했다, 역대 사람보다는. 그런 신의를 가졌는데 인간은 딱 그런 게 있어. 오래 물이 괴면 썩잖아요? 썩는다는 건 내가 부정을 한다는 애한테 그건 썩는다는 게 아니라 표를 찍는 사람들 거기가 싫은 거야. 물을 갈아보고 싶은 거야.

뭔가 새로운 게 있었으면 하는 생각이 드는 거죠. 그건 조직하는 사람이 분명히 알아야 돼. 내가 잘한다고 해서 계속 호령해, 천만에. 언젠가 싫증을 낼 것이다 이거야. 그때는 내가 여길 빨리 뜨든가 진급을 한 대든가 땀 데로 갈 생각을 머릿속에 뒤야지, 계속 앉았다가는 병신 되는 거야 나중에. 자리에 앉았다가 떨어져 나가는 설움이라는 게 얼마나 슬픈 건지 알아요? 반갑던 놈이 금세 이렇게 돌아가는 거여. 그 잘살다 못 살아봐 옆집에서 뭐라 그러나.

조합 선거운동 어떻게 하셨어요? 나한테 중간 선거가 불리하잖아요? 중간선거 때 또 나를 찍어 줄 사람들을 소속에서 모아 줘, 소속별로 서무면 서무반, 무슨 반 무슨 반 해가지고 열댓 개 반이 있어요. 그걸 해서 대의원을 하나씩 주잖아요? 전 직원들이 대의원을 찍어요. 그쪽 사람들이 찍어 가지고 된 사람(대

의원)이 나를 찍는 식으로. 근데 그게 좀 말을 안 듣는 사람(대의원)이 있어. 그러니까 대의원 정도 되는 애들은 조금 욕심을 가진 놈들이거든. 돈을 바라는 놈들도 있어. 그럴 때 나는 대응책으로다가 처음에는 그걸(간접선거) 쓰는 것처럼 해. 그러다 여론을 들어보니까 직접 나한테 투표하는 걸 원하더라. 그러면 직접(선거) 한다고. 그러면 소속장이 우선 싫어해. 자기 소속장 근무에 지장 있으니까. 그렇지만 내가 세력이 어느 정도 있고 그러면 한다고 그걸.

투표 방법을 바꿀 수가 있어요? 그건 내가 결정하기에 달린 거야.

투표방법이 소속장마다 다 달라요? 그걸 선거지침 관리지침이 있어. 그거 안에서는 내 맘대로 할 수 있어. 법조 안에서는 내 맘대로 할 수 있는 식으로. 그게 권한이니까.

그러면 간접선거와 직접선거를 선택할 수 있었던 거예요? 그렇지, 내가 할 수 있는 거지. 그래서 내가 직접선거도 두 번 해 봤지.

맨 처음에 간접선거를 하다가 내가 어느 정도 조합원들에게, 자신이 있다 생각되면 직접선거를 하는 거예요? 그러니까 하는 거지. 그러지 않으면 안 하는 거지. 그런데 대의원 선거를 하면 이 사람들이 되지 못하게 뭘 요구한다고. 대의원들을 이걸 풀어놔 주면 안 되지. 상대방이 돈 주고 가져갈 수가 있지. 그러니까 못 가게 묶어야지.

어떻게 묶어요? 어떤 놈은 강화도 섬으로 가는 놈도 있어. 그 대의원 가지고.

그랬다가 대회 날 온다고.

상대편이 접촉하지 못하도록? 채갈까 봐. 저쪽에 조직원 중에서도 돈 가지고, 만만한 놈 돈 주고 매수해 갈 수도 있거든.

선거운동 할 때 운동원을 몇 명 정도로 구성했어요? 편제상에 있는 철도청에서도 인정해 주는 인원이, 위원장 내가 있고, 부위원장 있고 조직부장 있고, 교선부장 있고, 선전부장 있고.

그건 공식적인 노조잖아요. 그것 말고 선거운동 할 때 ‘선생님 파에 몇 명 정도는 가동을 해야 안정적으로 선거운동이 된다.’ 이런 게 있을 거 아니예요. 애네들은 조직운동을 안 하고. 좀 신망 있는 사람들이 있지. 거기서 누구래면 알아준다, 누구는 똑똑하다, 누구는 누구 믿어 준다 그러는 사람들로.

그러면 몇 명 정도 가동시켰어요? 잘될 땐 몇 명 안 되는 거고, 많으면 시끄럽거든. 많으면 그걸 돌봐 줘야 돼. 문제가 벌어지든지 그러면, 전근 갈래도 못 가게 맨들어 줘야 되고. 자기가 사고를 내면 무마를 해 줘야 되고 그런 문제가 되니까, 내가 골치가 아프니까. 되도록 줄이는 거고. 내가 좀 상대가 달라붙고 없다고 할 때면 많이 놓는 거지. (선거운동을 도와주는) 비선이 필요한 거여. 비선이 있어야지. 개인적으로 맘 맞는. 그런데 개인적으로 내가 지부장 하며 속상한 일 있으면 그 밀창 (노조의) 조사부장 선전부장한테 얘기 안 한다고. 아무 관계없는 그냥 술친구같이 친한 친구한테다가 “야 이거 못 해먹겠다, 이래서 못 해먹겠다. 이거 관둬 버릴까, 본청에 (다른 데) 좀 알아볼까?”그러면 “아 그래도 있어야 돼, 아직은 니가…….” 그래. “어떻게 해야 되

니?” 슬쩍 떠보지. 즈이들이 잡지,

선거운동은 어떤 방식으로 하나요? 그 모임이 있어. 낚시 좋아하는 사람들, 등산 좋아하는 사람, 놀음 좋아하는 사람들 다 지네들대로 있어. 그걸 그걸로 상상을 하는 거지 머릿속으로. 그래 그런 걸 보면 떠오르는 게 있을 것이다, 그럼 내가 더 세밀하게 얘기해 주지. 내가 수원 삼성 노동조합 결성시킬라고 가지고 지원도 많이 하고 온 사람이에요,

몇 년도예요? 그게 기억이 안 나. 어쨌든 개네들이 그게, 그게 안 되니까 그 저 낚시 가는 놈은 낚시로다 돈을 주고 뭐 하면 돈을 주고 삼성서 그랬죠? 뭐 그런 거를 들지 않으면 안 주고. 들은 놈은 주고. 그리 뭉쳐서 노동조합 못하게 할라고. 그리고 즈이들이 잡았던 게 다 이런 이론이라고. 지금 내가 다 하 지 국이론을 삼성에서도 쓰는 거여. 노(勞)와 사(社)가, 사 쪽에서도 이용을 하는 거지.

노조위원장 하실 때 삼성 노조 설립을 지원하셨던 거죠? 그거를 나만 그렇게 한 게 아니에요. 수원에 노조 하는 사람들이랑 뭉쳐 가지고 하는데 주로 공무원노동조합, 자동차노동조합 사람들이 좀 열의가 있어. 몸을 안 사려요 이 사람들은.

연대파업을 했었어요? 연대파업이 아니지. 우리가 도와주자. 거기에 아무개가 위원장을 할라고 사람을 모으고 하는데, 저기서(사측) 바셔(부서) 버리고 전근 보내고 하니까 지원해 주러 다녔었지. 몰래 우리도 가는 거지. 알게 하면 그러니까. 저기 고려섬유 이런 데 다 지원을 하러 다녔지.

철도노조 내에서 조합 관리를 하고, 그다음에 위에 상급에. 그렇지. 그러니까 지금도 난 노조가 있어야 된다는 사상을 굳게 가지고 있는 사람이에요. 그러니까 (노동조합과 관련되어) 강의를 나가지 그렇지 않으면 왜 나가요. 그러니까 그런데도 전부 불을 붙이러 댕기는 거였지. 누가 노동조합 하는 놈, 저것들 노동조합에서 귀족노조지. 계급을 가진 사람들이니까. 그런 게 귀족이란 거 아니야. 이 밀창 조합원이 아니고 개네들 돈을 받아 가지고 저희들 위해서 쓴다 이 얘기 아니겠어. 도로 개네들 위해서 쓰질 않고. 그럼 나도 귀족노조에 들어가는 거거든. 그런 얘기하면 참 듣기 싫어, 저걸 얹혀놓고 설명을 해야 하는데 그럴 필요도 없다고 답답하지. 그럼 소리 많이 그런 놈하고는 난 안 만나지. 알고 나쁘다 좋다 해야지. 덮어놓고 남의 얘기 들어 가지고, 남이 그러니까 그런다는 거를 아주 싫어한다고.

상급노조들 중에서 조합장 바꾸려고 시도한 적 있으세요? 했었지.

성공하셨어요? 아니 난 거기서 실패를 했지. 관두기 얼마 안 되었을 때, ‘내가 이제는 그쪽으로 가야지. 여기만 가지고는 안 되겠다.’ 생각을 했을 때부터 아마 수인선 막 흔들리고 그랬을 때. 여기서는 안 된다는 걸 깨달았지. 여기서는 역하고 보선하고 내가 합치면 한 곳이 되고, 또 같은 기관차 계통에 기관차가 제일 켜니까 서울역이면 나가면 될 수가 있다고 본 거거든. 그러면 여당 편을 들면 여당 쪽에서 좋다고 하고, 야당 편을 들면 야당 편에서 줄 거 아니야. 그래서 ‘임기만 잘하면 지역 잘 다스리고 지역 간부들하고 술 잘 먹고 잘 어울리면, 거기서 지역 국회의원이 되면서부터 정치적 싸움이 벌어지겠지.’ 그런 생각을 벌써 안 하는 사람은 없어. 조직생활 하는 사람은 다 속에 가지고 있어. 노동조합 하는 사람도 다 가지고 있어. 그런데 노동조합 하

는 사람이 그런 생각 가지고 있다고 하면 조합원이 안 따르지. 그런 말을 못 하는 거지.

그러면 후보자로 나가신 거예요? 그렇지. 믿었던 데서 이놈이 저쪽에다가 정보를 주고. 그러면 칼자루를 권 놔야 유리해. 칼자루 권 놔주고 칼날 권 놔주고 누가 이겨. 틀면 손만 비는 거여 그냥.

그때 원래 노조위원장이었던 사람이 다시 됐어요? 지도 못 해먹었지. 그때는 군대 속에 허삼수, 청와대 지분 갖고 놀던 아이들. 그런 놈들이 노동조합에 다 손을 댔어요.

정치라인과 연결된 제3자가 위원장이 되었나요? 예를 들자면 그 당시에 내 (여)동생 남편이 중앙정보부 3과장이었어요. 상당한 세력이예요. 개(여동생)가 저기 대위에서 제대했잖아. 왜냐하면 간호학교 나와 가지고, 군에 지원을 한 거야. 그러니까 그 뽕는 데서 군 간호장교 양성을 했으니까 돈 하나도 안 내고 개도 그렇게 군대생활 하다가 거기서 남편을 만난 거예요, 병원에서. 그래서 그 당시에 중령이었다고. 그런데 이게 성남고등학교 출신인데 여기 국회의원 나왔던 유용근이 성남고등학교 출신이야. 그래 가지고 조직을 하러 왔더라고. 후원해 주러 제 후배라고. 그러니까 날더러 “너 통학 같이 했지 않았느냐.” 나 통학할 때 본인도 통학을 했지. 그러니까 나는 3학년이면 저는 1학년이었겠지. 통학생도 그 선후배가 아주 깊어요. 통학생은 배제, 양정 뒤편부가 있는 거죠. 그래도 서울서는 쌤님 노릇해도 지방서는 면장 노릇하던 애들, 있는 집 자식들이었어요. 그니까 다 똥똥하지. 그래서 그런 적이 있었는데. 중앙정보부 같은 건 어렵없어. 청와대에서 놀러 버리는데 중앙정보부

세력 같은 건 새발의 똥이더라고.

결국 선생님이 정치적인 선으로 연결되는 게 약했기 때문에 떨어진 거네요. 그렇지. 그 싸움은 조합원 가지곤 안 돼. 일단 조합원은 이 투표하는 사람들은.

상급 노조위원장 선거 나가셨다가 떨어지시고 그다음에 어떻게 하셨어요? 떨어지고 제자리 와서 여기서 이거 한 거지. 더 높은 거를 붙으려 갔으니까. 서울철도국이던 최소한 만 명 이상이 되거든? 본 노동조합이 있고 연맹이 있고 그 밑창에 지부가 있어요. 서울지부. 부산지역에 부산지부. 영주에 영주지부, 대전에 대전지부 이렇게 다섯 개가 있어요. 그런데 서울 거 하나만 쥐면 저건 거저먹기야. 그건 거저야, 숫자가 제일 많고. 이 싸움이 진짜 싸움이지. 이 싸움에 들어갔다가 실패를 하는 바람에 여관비만 버렸다고 그러잖아.

박정희 대통령 시기에 철도노조는 어땠나요? 내가 한 가지만 얘기해 줄게. 박정희 때 왜 거기서(민주화운동) 나서지 않았느냐 하면 딱 하나죠. 나는 거기랑 관련이 없는 거지, 내 분야는. 처음에 신분도 보장되고 월급 받고 생활 이제 하고 있으니까 선을 그었고, 또 한 가지는 그때는 내가 편했어. 개네들이 날 봐줬어. 뭐냐. 불신임이라는 제도라는 게 있거든? 몇 명이 이거 해 가지고 끌어내리자 하면 조직을 해 갖고 끌어내릴 수가 있었기 때문에 내가 그놈들, 불신임을 한다는 정도 놔온 순수한 조합원이 아니야. 그래도 이 자리를 뺏겠다는 거라고. 그러니까 남의 돈도 먹을 수 있고, 돈도 줄 수도 있고, 돈을 받으면 안 할 수도 있는 놈들이야. 어느 지역 어느 조직이구 그래. 지구당도 똑같애요. 순수한 놈도 있고 그런 거 바라는 놈도 있고 그렇거든. 그런 놈끼리 조직이 있어요, 그런데 불신임제도를 없애 버렸다고. 그러면 내가 마음 놓고

내 일을 할 수가 있잖아. 같이 노동자들이랑 내 계산대로. 계산하더라도 그놈들 비위를 맞춰 줘야 되고 시간을 뺏길 필요가 없잖아. 그럼 안정되어 있는 거고. 한 번 당선되면 3년이니까. 불신임을 못 하니까. 불신임하면 3분의 2 가지고 질문 들어오는 건데 사실 3분의 2선 가지고 들어오는 정도라면 끝난 거야. 그걸(노조위원장) 하겠다고 달라붙는 사람이 병신이지. 근데 그걸 또 뒤집는 놈이 또 있어. 세력을 받아 가지고 돈 써 가지고. 그런데 한 가지, 조직에는 돈이야. 근데 그게 점점 없어져 가지고 지금은 많이 없어진 편인데 지금도 20~30%가 흐르는 걸로, 내 생각은 생각이 돼. 아주 제로가 돼야 되는 거거든.

유신 되었을 때 그 유신 선전이나 이런 게 노조에서 하라고 내려오지 않았었어요? 유신 선전하는 거나 교육. 노동조합엔 안 내려와. 철도청으로 청장한테다 지가 발령시킨 놈한테다 얘기를 해야 말을 듣지. 노동조합은 지가 시킨 게 아니니까 그때는 그러는 척하지만 안 하지. 고런 정도는 보이코트할 놈이니까 위원장이라고 앉아 있는 거지. 그렇지도 않은 새끼가 위원장하고 앉아 있는 것은 아니야. 그니까 고런 정도 배짱은 있다고.

그거에 대해서 그렇게 크게 문제 삼을 수는 없는 거죠, 그니까 교육이 철도청을 통해서 진행되는 교육 자체에 대해서 문제점, 문제를 삼지는 않았던 거죠? 그러니까 철도에서도 간부급 되면 간부교육원이 있거든. 그러면 저놈들은 우리를 통일연수원 같은 데 넣을라고 돈 다 대가면서 한다고 이래 내려와요. 통일연수원. 그럼 이쪽은 야당 쪽 목소리를 내려고 강원룡 목사 같은 사람들을 광고에 크리스천아카데미 그 연수원에 한다고. 나도 초창기에 가 봤지. 강원룡이가 하다 보면 정보계 형사. 나도 경찰서에 가면 내가 움직이는 동태가 다 돼 있어. 그래서 나

감시하는 형사가 있었는데 이게 알고 보니까 나중에 내 친구였어. 농고 나오고, 동대 졸업하고. 수원 성균관대학교를 주로 (감시하러) 나가 있던 거야. (학교 앞에) 무역회사다 하고 써 붙이고 거기에 딱 있으면서 지금 학교에 데모하는 학생이 몇이 몰려다니는데 주동자가 지금 뭐 하는지를 (감시하는 거야) 그 학생 중에서 연락병이 있는 거여. 학교 안에 들여다 놓으면 학생들이 거부할 테니까 학교 정문 옆에다가 제일 잘 보이는 높은 건물에다가 사무실을 딱 차렸는데, 사무실은 ‘아주무역’ 이렇게 써 있어. 거기에 형사가 있는 거여. 그러면 그 안에서 형사는 뭐 했냐면. 뭘 하겠어. 밤에 아무 것도 할 일 없을 때는 뭐 허겼어. 이거(화투) 떼야지. 거기 누가 와 가지고 저기 잡아 가겠어. 그러면 전국에서 이것(도박) 좀 한다는 놈이 오겠지. 그럴 거기서 돈 생기지. 우리가 “야 너 죽고 나 죽어. 너 다친다.” 그러면 “알았어.” 하고 협조해, 그러면 노동조합은 이렇게 이용해 가면서 “내 조합원 이런 문제 벌어졌으니 너 이거 없던 일로 해 줘. 술 먹고 한 놈도 많이 반성하고 있어. 반성문 써올 테니까 그냥 빼버려.” 그래야 그놈이 말 듣지, 그냥 뭘 봐 달래면 봐 줘.

88년 투쟁 있잖아요? 철도파업. 88년 때 기억나세요? 그때는 내가 용산에 아주 나가 진을 치고 있었지. 그니까 날더러 반대파에서 그 철길에서 철사로 묶고, “네가 막아라.” 이거야. 기차가 안 다니니까 채네들이 본청에 있는 인원들을 갖다 기관사를 (배치하니까) 내가 줄을 묶고 거기서 딱 “막아 달라.” 이거야. 그럴 난 죽고 못 나가게. 그러니까 “너는 그렇게 높으니까 네가 해라.” 이런 식이지. 그러니까 그걸 이용해서 나를 끌어내리고 즈이들 세력이 잡겠다는 얘기지. 그래 나더러 그러기에, ‘에이 내가 저런 사람들하고 노조를 해야 하나’ 하는 생각이 자꾸 들기 시작하고. 수인선 자꾸 쪼그라들고 그래 가지고 여기가

신경이 더 쓰이는 거지. 우리 조합원이 없어지면 나도 떠야 될 테니까. 그러니까 저 쌤도 용산서 지부장을 할라고 붙였던 거고, 조금 더 있다가 할라고 그랬어요. 큰 싸움을. 근데 미리 붙어 갖고 미리 미리 하고, 끝내야겠다는 생각을 하고 깨끗이 사표를 던졌지.



면담자	홍현영(수원시정연구원 연구원) 유현희(수원시정연구원 연구원)
면담일시	2016년 11월 16일 / 11월 18일
면담장소	구술자 자택

박병근

“기관사, 다시 하래도 기꺼이 하고 싶은 일이야.”



1939년 용인 출생
1965년 철도청 채용시험 합격
1965년 수원기관차사무소 발령
1974년 구로전동차사무소 발령
1978년 특별동차사무소 발령
1984년 서울동차사무소 수원분소 운용계장
1997년 정년퇴직

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터



어린 시절과 군대 생활

고향이 어디이신가요? 용인 처인구 유림동.

몇 년도에 태어나셨어요? 1939년도.

자라신 곳은 어떤 곳이었나요? 용인시에서 태어나 가지고, 그 석성산이라고 산 있죠? 석성산 밑에 지장실이라는 데가 있어요.

지장실, 마을 이름인가 봐요? 예. 거기서 살았어요. 아버지가, 용인서 태어나 가지고 글루 이사를 가는 바람에. 그게 밀양 박씨 집성촌이에요. 그래서 아버지가 아이들, 자식들을 데리고 집성촌으로 다시 환원을 한 거예요. 용인 나와 살다가. 아버지 원래 직업이 카펜터, 목수 일을 하셨는데, 해방되고 나서 밖에서 못살겠다고 그냥 안으로 다시 들어갔지, 고향으로. 아버지 고향이 거기니까. 그렇게 살다가 거기서 용인으로, 용인국민학교를 6년, 용인중학교 3년, 용인고등학교 3년 그렇게 다시면서, 지장실에서 거기(학교)까지 한 4키로가 넘어요. 그거를 일단 여름이면 맨발로 다니다시피 했어요. 그때 시절이 어려웠지, 참 힘들지. 그러니까 엄청 힘들었어요, 사는 게. 그리고 내가 지장실, 그 마을 들어가서 살다가 11살 때 어머니가 돌아가셨어요. 그러니까 누님 하나, 나, 여동생 하나, 남동생 하나 그렇게 넷인데, 사남매데, 어머니가 돌아가시니까, 나이를 어리니까, 집 형편이 말이 아니지. 아버지가 혼자 어떻게 할 수도 없고. 그래 가지고 (새)어머니를 자꾸 그렇게 반복해 들어와서 살다가 조금 아니다 하면 나가고, 또 들어와 살다가 아니다 하면 나가고 그래 가지고, 내 생모서부터 마지막 살다 가신 분까지 하면 아홉 번째

가 돼. 이렇게 많은 어머니가 교체가 됐지. 아버지가 그냥 힘들게 사신 거지, 사남매를 키우려고 엄청 고생했지. 그런데 그렇게 살면서 군대를 갔다가 1963년도에 제대를 했어요. 하여튼 맨 처음 입대해서 논산훈련소에서 육군 통신학교를 가라 그러더라고.

논산훈련소에서 배치된 게? 예. 육군통신학교가 어디 있느냐 하면 대전에 있었어요. 대전 유성에 유성온천 그 부근에. 지금도 아마 그 부대가 그제 있는지 몰라. 거기서 그 통신학교에서 교육을 받는데 학교장이 원스탄데. 별 하나 단 준장인데, 신병들 모아 놓고 하는 얘기가 “여기서 공부 일등을 하는 놈은 니가 가고 싶은 데로 보내 준다.” 선언을 했어요. 근데 어떻게 하다 보니까 내가 따블유알씨(WRC, 세계전파통신회의) 코스야. 이게 무슨 말이나면 와이어 리페어(wire repair) 코스라 그래 가지고 유선 정비. 따블유알씨 코스 149기라는 코스를 들어가서 1등을 했어. 참~ 우습지 그제. 운이라는 게 그런 거 같아요. 그러니까 인사 본부에서 불러 가지고, “너 어디로 가고 싶으냐?” 근데 군대를 뭘 알아야지. 그러니까 집 가까운 데 갈려고, “나 서울로 보내 주쇼.” 그랬더니. 아~ 그냥 선배들이 뭐 난리가 난 거야. “아이고 이놈 자식이 말이야. 이게 맥도 모르고 말이야. 서울을 말이야 니 맘대로 가느냐.” 이거야. 아무 소리 못 하고 기가 죽어 가지고 있는데, 또 물어. 한참 겁을 주고. “저는 그냥 서울로 가고 싶어요.” 그랬지. 세 번을 그렇게 겁을 주고 묻고 그러더니, 가래, 그러더니. 다시 내무반으로 내려왔는데, 이틀인가 삼일 후에 또 오라고 그러더라고. 그래 또 그러는 거야. “어디로 갈려느냐?” 끝 끝내 “나 서울로 좀 보내 주쇼.” 그래 가지고 6군관부사령부(작전지역과 후방지역을 몇 개의 관구로 나누어 총체적이고 효율적인 관리를 하고자 설치된 육군본부 예하의 사령부 조직), 용산우체국 뒤에 있었어요. 통신근무대

라는 데가. 내가 통신과를 나왔으니까. 그래서 글루 배치를 받은 거야. 근데 거기서 한 달인가 두 달 있다가 보니까, 영등포로다가 통신근무대가 이전을 하더라고. 거기 와서 근무를 하는데.

통신근무대가 다 이전을 한 거예요? 영등포로? 영등포로 그 부대가. 통신근무대가 이전을 해요. 그래서 6군관부사령부 산하로 들어간 거야. 통신근무대가. 용산으로 뚝 떨어져 있다가, 6군관부사령부가 문래동에 있었어요. 영등포 문래동에 있었는데. 박정희 대통령이 혁명 일으킨 데가 거기여. 그래서 거기 가서 근무를 해다가 혁명이 일어나고, 그리고 그것도 또 이상하게 그때 뭐 아무것도 몰랐지. 쫓병이니까. 가면 그냥~ 시키면 죽어라고 일만 하고, 뭐 그때 첫 휴가를 왔는데, 집에 유선방송이라는 거 있었잖아요. 스피커 달아 놓고, 옛날에. 근데 혁명 떠들면서 난리 났다 이거야. 그게 무슨 소리인지 모르고 있었는데, 아버지가 나갔다 들어오시더니, “야 너 군대 빨리 복귀해라.” “왜요?” “서울서 난리가 났다고 그러는데 너 휴가 나와서 이려고 있으면 되잖냐.” 그래서 그냥 올라갔다고. 휴가 중에. 참~ 그제 박대통령이 혁명을 일으킨 거야. 5·16혁명. 거기서. 그래 가지고 군대제대를 하고, 집에 와서 있는데, 먹고살 방법이 있어야지 이제.

그러니까 선생님이 공부도 잘 하셨을 거 같고, 또 그리고 집안이 그래도 좀 있으니까 상급학교까지 교육을 시킨 거 아니었어요? 집안이 형편이 넉넉해서 간 게 아니고, 아버지가 목수 일을 하니까, 나가서 일을 하시다가 보니까, 많은 사람들한테 얘길 들은 게 있으니까, “자식은 돈 물려줄 생각하지 말고 교육을 시켜야 된다.” 그런 얘기들이 어른들끼리 오고 가고 그런 얘기들을 들으셨나 봐. 중학교도 1학기가 끝나고 2학기서 편입을 했더니. 용인중학교도. 못 다니고 있다가. 그

래 1학년 1학기 그냥 넘어가고, 여름방학 끝나고 2학기에 들어가서 학교를 다녔는데, 그것도 또 이상해, 근데 1학년에 우등상을 주는 거야.

한 학기 안 다녔는데도 우등상을 타셨어요? 그러니까 학교에선 교무실에서 난리가 난 거야. 우리 담임하고 싸움이 난 거야. “어떻게 1학년이 말이야, 1학기도 안 배운 놈이 우등을 하느냐고 말이야.” 그래 담임은 “그렇게 될 만하니까 주는데 왜 니가 참견이냐.” 그래 가지고 싸움이 나고 그래 결국 우등을 받았다고 참. 그래 억지로 다닌 거지. 그리고 2학년서부터 그때는 특대생이니 뭐니 그런 얘기가 돌았어요, 학교서. 특별대우하는 특대생이라 그래 가지고, 중학교 2학년부터 돈을 안 받는 거야, 학교에서. 평균 95점이 넘으면 특대생으로 대우를 해 줘 가지고.

일종의 학비면제를 받으신 거네요. 학비면제예요, 그게. 그러니까 그냥 넘어가는 거야, 묻어서 넘어가는 거야. 그래 그 바람에. 집안이 넉넉해서, 우리 집에서 대 줘서 뭐 공부를 많이 한 것도 아니예요.

그럼 고등학교 같은 경우에도. 고등학교도 참~ 또 못 다니는 거야. 못 다녀 가지고 난리가 나고 그랬는데 담임이 말이야, 임의대로 그냥 고등학교에다가 입학 원서를 써 넣어 줘 가지고, 나가라 이거야, 무조건. 세상에 이런 법이. 난 아무리 생각을 해도 내 인생이 너무 참 조잡스러워서, 썩어빠져서 어디 얘기를 못 하겠어.

왜요~? 공부를 잘 하시고, 또 성실하신 분이니까, 선생님들이 아까워 가지고 계속 공부를 시키려고 하셨던 거 같네요. 그죠? 그러다 보니까, 어머니 안 계서, 돌아가셔서 서모 밑

에서 살면서, 온디가 시련 겪고 그런 거 생각하면 눈물이 나서 내가 말을 못 하겠어. 자식들은 엄마가 없으면 안 돼요. 아무 소용이 없어. 지금도 내가 인터넷 같은 데 들어가서 남의 글을 읽다가 보면, 어머니 얘기를 써 놓은 걸 보면, 내가 눈물이 나와, 지금도. 내가 어머니한테 하도 한이 맺혀 가지고.



철도청 공채로 입사하다

그럼 제대를 하시고 나서는 뭐 하셨어요? 제대하고 먹고살 방법이 없으니까. 취직을 해야 되는데, 그때 당시에는 일자리가 없잖아요. 참 어려웠어요. 근데 철도청에서 공채를 하는 거야. 내 당숙이 여기 수원기관차사무소에 기관사로 있었어. 그 양반은 공부를 해서 기관사로 있는 게 아니고, 옛날에 철도에 가서 심부름해 주고 이렇게 하다가 보니까, 거기서 그걸 하고, 또 세월이 흐르면 또 조금 올라가고 그래 가지고, 나중에는 기관조사까지 한 거야. 기관조사하고, 기관조사를 오래하다 보니까, 기관사 시험을 본 거야. 그렇게 해서. 근데 하여튼 그 양반도 우여곡절 끝에 기관사까지 하고 있는데, 내가 그 양반이 거기 와서 일을 하고 있는 걸 아니까 용인서 올라왔지, 수원으로. 올라와서 당숙보고, 내가 “어떻게 먹고살 방법이 없겠습니까? 일을 좀 해나가야지, 이거 시골에서 이렇게 있어 가지고는 농도가 많은 것도 아니고, 먹고살기 힘들다.” 그랬더니, 그때 마침 그 공채가 있는 거야. 그래서 “공채시험을 봐라.” 그래 가지고 “공채시험 공부를 해라.” 그러면서 그때 운전규정하고 운전기술에 관한 거를, 책을 딱 두 권을 주면서 “공부를 해라! 합격을 하고 안하는 건 니 운명에 달린 거니까 난 여기까지뿐이 안내해 줄 게 없다. 더 이상.” 그래서 그거를 하여튼 죽어라고 공부를 한 거야.

얼마나 공부를 하셨어요? 한 달가량을 했을 거야. 한 달가량. 그래 놓고는 시험을 보러 서울에 올라갔는데.

서울 어디서 시험을 쳐요? 용산. 용산 철도고등학교, 옛날에 있던 데, 거기서 시험을 보고 집으로 내려갔지. 그랬더니 얼마 후에 합격통지서가 와요. 그래 가지고 거길 들어갔지. 철도에 들어갔는데, 그게 몇 년도냐면 65년 1월 18일 날이야. 첫 발령지가 수원기관차사무소.

처음부터 수원으로 오셨네요? 수원으로 왔어요. 고향이 용인이고 가깝고 또 당숙이 거기 계시니까, 당숙 의지하기도 좋고. 그래서 첫 저기(발령지)로 왔는데 첨에 들어가면 화부(火夫). 불 때는 거야.



기관조사의 업무

기관조사가 되는 거예요? 증기를 올려 주느냐고. 기관차에 증기를 올려야 그 스팀, 증기 가지고 이 바퀴를 움직이지 않아요, 피스톤 움직여서 다이땅(大端, 주연봉)인가 이런 걸 돌리니까 기차가 움직이는 건데. 그 불을 때는 게 누구냐, 기관조사야. 화이어맨. 기관사는 조종만 하구. 근데 그것도 혼자 힘드니까, 둘을 태워요. 기관조사를 둘. 근데 본무, 보조 그렇게, 기관사까지 3인이 승무를 하는데. 그거를 칠 년을 했어.

석탄 조절하시는 조사 일을? 조사 일을 칠 년을 했어. 그래서 칠 년을 하고, “기관사 시험을 봐라.” 그래서 수원에서 아홉 명이 시험을 보러 갔어. 같은 동료,

선후배들 해서 아홉 명이 시험을 보러 서울을 갔는데, 시험을 보고 내려왔더니, 사무실에 이런 큰 칠판이 있는데 내 이름을 거다 써 봤어. 나 하나를. 그래서 ‘아휴, 다 붙고 나만 떨어졌나 부다.’ 그리고, 운행계장보고 “계장님 이게 뭐예요?” “응, 다 떨어지고 인마, 너만 댔단다.” 이러는 거야 인제. 그게 거꾸로 인제. 그래서 ‘내가 운은 있긴 있구나.’ 그래 가지고 거기서 그걸 하면서 기관사 교육을 받고. 교육을 서울 가서 받아요. 전국에서 기관조사들 시험 봐서 합격한 사람들 다 모아서 교육을 시키기 때문에 서울에서.

거기 어디서 교육을 시키는 거예요? 그때 당시에는 용산 철도고등학교 그 옆에 교실에서도 배웠고. 어~ 대부분 그쪽에서 많이 허구, 서울지방청에서도 많이 하구 그랬어요.

맨 처음 기관조사를 하실 때, 그 석탄을 넣어 가지고 증기량이라든가 이런 것들도 조율하고, 그런 것들도 배우셨어야지 그걸 할 거 아니예요? 그거는 일을 하면서 다 알지.

처음에 그때 힘들지 않으셨어요? 아유, 내가 시골에 있으면서 거기 들어가기 전까지 농사일을 인제 해니까, 농사일을 허다 보면 농사일만 진짜 열심히 헐 사람이면 사회 나와서 무슨 일을 해두 “아유, 이걸 일이라구 해.” 그래요. 복지경(복터위가 한창인 상태)에 논매고 이런 거를 하루 종일 논바닥을 기어 다녀 보세요. 그 얼마나 힘이 드나. 그런 걸 하다가 거기 들어가서 불 때는 데 가마가에라고 일본말로 그러는데 화상정리(火床整理, 화실(火室)의 불판에 앉은 재를 떨어내어 불이 잘 타도록 손질하는 일), 화상정리. 왜냐하면 밑에 크린카(clinker, 연소 중에 고온으로 생긴 물질이 합하여 덩어리로 이루어진 응고물)라고, 석탄 타고 나머지 덩어리. 석탄 똥, 재 이런 게 이렇게 덩어리

가 저. 그런 거를 죄 빼내고 불씨만 남겨 놓고 다시 석탄을 집어넣어야 되거든요.

처음 운행 시작할 때? 처음 운행 시작할 때. 그거를 하는 게 제일 힘들어요. 그런데 그거 하는 게, 깎해야 삼십 분! 더 이상 할 것도 없어. 그러니까 하루 중 일 논바닥 기던 사람이 그까짓 거 삼십 분 하는 게 일 같으냐구? 일 같지도 않지. 그러니까 체격은 지금도 뭐 왜소하지만 그때는 더 했어요. 몸이 아주 약해서. 그래도 내 체격에 비해서 내 할 일은 하여튼간 정확하게, 남한테 빠지는 거 없이 딱딱, 내 몫은 다 했지. 그렇게 하고 나니까, 주위에서 보는 사람들이 눈이 달라져. 그래 가지고 이렇게 차를 타 가지고 나가서 이렇게 임무를 마치고 들어오며 운용계장, 옛날에 운용조역이라 그랬지만.

운용조역이라고 불렀어요? 그때는? 예. 그때. 그 양반들이 간단한 시문을 해. 시문을 해서 운영규정에 대한 거를 물어.

언제 그런 걸 물어요? 매일매일? 가끔씩 그래, 가끔씩. 매일 그러는 것도 아니지만.

운영에 대해서 잘 알고 있는지, 지침을 잘 알고 있는지 묻는 거예요? 예. 그래서 그게 이제 시문이라고 그러는데, 근데 탄 사람들은 대답을 못 하는데, 나만 대답을 한단 말이야. 그러니까는 인제, 그 조역들, 계장들이 “아, 이놈은 뭘 해도 하겠다.” 그러고 인제 했는데.

기관사하고 조사하고 손발을 맞춰야 되잖아요? 당연하죠.

그러면 처음에는 익숙하지 않으니까, 약간 좀 손발 이렇게 안 맞고 그러면 그런 일도, 갈등도 있고 그렇지 않아요? 그 기관조사는 기관사 명령에 절대적이에요. 왜냐면 기관차가 움직이면 그 피스톤에 증기를 넣어서, 증기 힘으로 왕복운동을 하면 이쪽에 크트머리에 달린 게 바퀴 축에 원형운동, 원운동을 시키잖아. 수평운동이 원운동으로 변형이 되잖아. 그거를 연속적으로 하는 게 기차가 가는 거예요. 그런 거를 하는 과정에 기차, 그 화통 위에 서서 그 작업을 하는데, 기관사는 앉아서 운전을 하지만, 기관조사는 서서 그거를 붙을 때 주고 조정을 해 주고 이르는 거거든. 거기서 잘못 움직이면 그냥 떨어지면 죽어.

그렇죠. 조사가 지금 계속 구르고 있는 상태에서 잘못하기만 하려는. 그럼요. 다쳐요. 큰일 나요.

다친 적 있으세요? 나는 화상은 입어 봤어요. 왜냐면, 파이프들이 그냥 그 뜨거운 천 몇 도씩 되는 온도를 이렇게 증기가 된 거를, 그 수증기를 빼내서 각 부처에다가 이렇게 쓰는 관들. 그 증기관이 엄청 많아. 그러니까 아! 여름에 옷을 이렇게 벗고 하다 보면 슬쩍 다면 여기 자국이 나는 거야. 그래 그게(화상 자국) 많이 붙어야 “이건 관록이 있구나.” 그거 없는 사람은 신병이야. 그게 많으면 텐 흔적이 많으면, 그런 관록이 있지 인제. 그래서 그거를 잘 하고, 차에서 떨어지지 않고 잘 자기 할 일을 할려면 처음에 한 달간, 두 달간은 힘들어요.

맨 처음 승차해 가지고 갈 때 기억나세요? 처음부터는 못 시키지.

처음에는 그러면 어떻게 교육을 시켜요? 그러면 옆에서 주수기라는 데, 인책선, 이

런 물을 보일러 안에다 자꾸 주입을 해 줘야지 계속 끓어서 쓰니까, 그런 작업을 옆에서 해 줘야 돼. 그래서 조사가 둘. 그래서 보조하고 본무하고 둘 있어야 되니까. 그래서 그 사람들 손발이 안 맞으면 참~ 힘들죠.

처음에 선생님은 사실은 시험공부를 하고, 특별하게 교육을 받은 과정 없이, 훈련 과정 없이 배치된 거잖아요? 그렇죠.

그러면 조사를 처음 근무를 했을 때는 옆에서 이제 본무라고 하는 조사가 일을 이렇게 시키면 그거에 따라서 움직여 주는 거죠? 그렇죠. 그런 과정을 거치다 보면, 기관사들이 한 사람하고만 계속 타는 게 아니고 자꾸 로테이션을 해요. 그러면 기관사 성질이 다 다르잖아. 이 사람은 좀 너그럽다. 이 사람은 좀 뽀뽀하다. 어떤 사람은 참 개떡 같다. 이 소리가 다 나오잖아. 그러면 그 사람들이 그렇게 겪으면서, 운용조장이나 지도조장이나 이런 사람들에게 무의식중에 이 사람의 평가가 나와.

조사에 대한 평가들? 그래. “개 요즘 일해는 거 어떠냐?” 보통 이렇게 얘길 하다가 “아 그놈 뭐, 똑부러져. 잘 해.” 이러는 사람이 있는가 하면 “겐 아직 멀었어.” 그러는 사람이 있는가 하면, 뭐 여러 사람이잖아요. 그렇게 해서 보조를 하다가 본무를 하게 돼요.

보조를 하다가 본무가 되는 거예요? 예. 그러면 나는 또 보조가 생겨. 그렇게 되고, 이 본무 하다가 기관사 시험을 봐서 합격이 되면 기관사가 되는 거구, 교육을 받고 나면. 근데 나 때만 해도 교육 받은 실적이 없는 사람들이 많아. 그래서 기관사수첩이라고 나와요. 수첩이 나오면, 승무일지야, 그제. 내가 예를

들어 2016년 11월 24일 아침, 301다이아 그러면, 301다이아가 수원에서 여주, 여주에서 수원, 이렇게 해서 다이아를 그려 가지고, 몇 시에 출발해서 몇 시에 도착, 거기서 몇 시에 출발해서 수원 몇 시에 도착, 이런 거 하는 과정을 쭈욱~ 수첩에 기록을 하고. 운보. 운행일지, 운행보고서를 이렇게 용지가 나와. 그거(운행보고서)를 언제 누가 쓰느냐? 본무가 그걸 다 써서, 하여튼 이상 없으면 기관사한테 “이렇게 했습니다.” 하면 “알았어. 니가 갖다 줘.”

본무는 그런 일까지 다 하는군요. 그럼요. 그런 임무가 다 있어요. 그렇게 해서 그걸 하고 나면, 그러면 운용계장한테 가서 인사를 해, 종무인사.

종무인사, 기관사는 안 가고요? 기관사하고 같이. 셋이 가서 기관사가 “차렷” “경례” 하면 경례하고, “몇 다이아 사업 중 이상 없었습니다.” 보고하고, 수첩에 도장을 받고, 운용계장이 “수고했어.” 그러고 나야 일이 끝나.

군대같이 딱 인사를 하는 거네요? 그럼.

업무 시작할 때도 그렇게 하는 게 있어요? 처음에 나갈 때도 그래요.

운용계장한테? 예.

운용계장은 주로 기관사 출신이 되시는 거예요? 그렇죠.

기관사들 중에서도 조금 더 진급된 분 중에 한 분이 운용계장이면, 시작하기 전에 가서 그분한테 가서 같은 다이아를 움직이는 셋이 가서 인사를 하고, 운행을 시작하는 거예요? 예.

그 과정을 좀 얘기해 주세요. 처음에 시작을 어떻게 한다구요? 그게 궁금하시구나. 처음에 출근을 하며는 내가 오늘 몇 다이아다. 그러면 그 다이아에 근무시간이, 차 시간이 나오잖아. 몇 시부터 어디를 가서 몇 시에 끝나고 몇 시에 여기를 돌아와야 된다는 다이아그래프가 나와요. 그 다이아그래프대로 움직여야 돼. 그러니까 와서 인제 운용계장한테 이렇게 “몇 다이아 출무했습니다.” 경례하고, 출무인사 도장을 받고.

출무인사 때 도장을 또 받는 거예요? 그럼요. 한두 사람이 아니니까, 내가 용산 동차사무소에. 있을 때 승무원이 육백 명이에요, 승무원이. 생각해 봐요. 그 많은 놈이 들어오는 놈에, 나가는 놈에 정신없는데.

그래서 도장이 꼭 찍혀야 되는군요. 그럼. 그렇게 해도 미스가 나며는 사고가 나잖아. 그러니까 그런 거 저런 거해서 꼼짝 못하게 해. 기강을 잡히는 거지. 업무기강이 잡히는 거여. 그러니까 그런 거를 완벽하게 하는 사람이라야 기관사가 되는 거야, 이게. 그거 못 하며는 맨날 조사지 뭐. 여기 수원에 있던 사람도 평생 기관사 못 해 보고 그냥 죽은 사람 있어요.

그냥 퇴직해 버린? 퇴직해 가지고. 나보다도 훨씬 앞서 철도에 들어왔지. 그런데도 뭘 알아야지. 그래서 그때도 본무를 내가 타는데, 기관사 유중만 씨라는 분이 있었어요. 그분이 다른 기관조사들을 이렇게 붙여 주면, 지도계장한테 가서 술 사주고 “박병근이라는 아이를 붙여 줘.”

선생님이 일을 잘하시니까. 일을 나하고 붙여 놓으면 손뼉 게 없어. 말썽거리가 없어. 그러니까 그냥 한번 붙으면 떨어질 줄을 몰라. 근데 나만 고달픈 거야.

하나부터 열까지를 다 해야 되니까. 힘이 들지.



기관조사 월급과 생활

조사 일을 칠 년을 하셨잖아요. 그 일을 시작하실 때 첫 월급 기억나세요? 기관조사 첫 월급, 처음에 들어와서 탈 때는 그때 돈으로 쌀 사면 두 가마 샀나.

선생님 혼자 여기 사셨어요? 어떻게 자취하셨어요? 셋방살이 했지. 마누라 있으니까.

결혼을 하셨으니까. 그러면 근데 조사들 월급이 되게 낮았잖아요. 힘들지 않으셨어요? 그렇게는 낫지는 않았어요. 두 식구 먹고사는데…….

아이가 아직 없었을 때니까. 그때 얘기를 들어보면 가족도 여럿 있고, 기관사가 안 되고 조사만 하신 이런 분들은 되게 빠듯했던 얘기가 있더라구요. 기관조사 하다간 대부분 기관사가 자꾸 되니까, 그걸 바라고 자꾸 하구 그러지, 그걸루 목을 매. 근데, 기관사가 못 하구 세월이 흘러가서 호봉이 올라가면 봉급은 또 올라가. 그러니까 먹고사는 데는 지장 없어요.

세류동에다가 집을 얻으신 거예요? 예. 그 사무소 근처에. 지금이야 핸드폰도 있고 이런 유선전화도 있고 다 그렇지만 그때 당시에는 유선전화도 없었어요. 처음 철도에 들어와 기관조사 하는 놈이 무슨 전화가 있어. 그래서 사람이 별안간 필요해서 보충을 하려면 사람이 쫓아와 집으로.

그때 수원 쪽에 역무원도 있고 보선하는 사람도 있고 기관사도 있고 이랬잖아요. 그럼 전체 숫자는 꽤 많잖아요. 수원역과 관련된 사람들이? 그 사람들은 우리와 상관없어요.

그럼 기관사들은 거의 다 세류동 쪽에 사셨나요? 그렇죠.

그때 한 이백 명 정도 됐다는 얘기가 있었는데, 대부분 다 세류동에 사셨던 거예요? 집이 멀리 떨어져 있는 사람은 아침 출근 같으면 나와서 자.

그런 분들도 있고. 그럼 보통 세류동 쪽에 전체 기관사 중에 몇 분 정도나, 정확하진 않은데 몇 퍼센트가 세류동 쪽에 거주하신 거예요? 고 근처에 사는 사람들이 한 삼십 프로는 살았다고 봐야 돼.

급하면 와 가지고 대체인력을 찾아요? 그래서 먼 데 사는 사람이 출근을 못 했다 그러면 여기 가까이 사는 사람을, 대체인력을 가서 불러 밤중에, 집을 다 알아야 돼.

집을 다 알아야 돼요? 그렇겠네요. 쫓아가서 문 두들기고 깨워서 사정이 이러니 좀 나와 다오, 그래서 나오기도 하고 그래요.

부인들끼리도 되게 친했을 거 같아요. 사모님도 좀 친하셨던 분들이 있으세요? 나이 차이가 많으면 안 어울려. 그리고 기관사 부인하고 기관조사 부인하고 또 안 어울려. 그래서 우리 집사람은 별로 나가지도 않고 애도 없고 그러니까 쓸렁하게 살았지.

사모님을 그러면 또 다른 부업이나 이런 걸 좀 하셨어요? 부업도 할 것도 없지. 그때 당시에 할 게 뭐 있어요. 지금이니까 뭐 이것저것 할 일도 있지만.



열차 운행할 때 해야 할 일

기관사 시험을 쳐 가지고 기관사가 되셨잖아요. 그래서 교육을 받고 다시 수원 쪽에서 근무를 계속하신 거죠? 그렇게 해서 기관사를 1974년돈가 해요. 내 출신 사무소가 수원이니까. 출신사무소로 발령을 내요. 그러면 거기서 기관사로 근무를 해요.

수인선과 수려선을 다 운행해 보셨을 거 아니에요? 그럼 그 노선들의 특성이나 노선들에 대해서 기억나시는 거 있으면 말씀해 주세요. 기관사는 서울에서 부산을 가도, 선로 상태를 눈 감으면 머릿속에서 짝악 그러야 돼요. 사백사십사점 몇 키로를 머릿속에 그러야 돼요. 여기 가면 산의 구배(수평을 기준으로 한 경사도), 얼마 내려 가면 왼쪽으로 커브, 이런 게 머리에 그려져야 거기에 맞춰서 속도를 조절해주지. 그거를 할 줄 모르면 기관차 운전 못 해요.

기관차 본무를 하다 보면, 기관사가 하는 일들을 운행하면서 배우시는 거예요? 그렇죠. 자고 날이 새면 나가서 그걸 하니까 일부러 배울려고 애쓰지 않아도 알게 돼요.

옆에서 보면 여기서 이렇게 하고, 저렇게 하고, 이런 게 계속 익숙해지는 거예요? 그럼. 그런데 다만 공부를 한 사람과 차이가 나는 거는 차량에 부품 명칭이 전부 영어 아니면 일본어야. 근데 이거를 모르는 거야. 공부를 안 한 사람은 그걸 모르는 거야. 피스톤에서 이렇게 수평운동을 하면 여기로 연결이 되는 주연봉

(主連棒)이라는 이것이 빅엔드(big end)이고, 스몰엔드(small end) 그래요. 그게 우리말로 대단(大端), 소단(小端) 그러는데 그게 무슨 말인지를 모르는 거야.

일본어나 영어 이렇게 사용했으니까? 예. 그러니까 공부라는 게 머리가 한참 돌아갈 때 공부를 시켜야 되는 거지, 머리가 굳어 버린 다음에는 암만 일러 줘도 안 들어가. 진짜 그래요. 그래서 빅엔드 그러면 처음에는 빠구엔드, 빠구엔드 그러니까 이게 무슨 소리인지 모르잖아요. 나중에 보니까 빅, 크다, 빅, 비아이취(big) 해서 빅엔드, 대단. 그런 것이 주연봉이라 그래 가지고 움직여 주니까, 바퀴가 구르는 거예요. 그리고 스팀기관차가 사실은 이쪽 한 번 구르고, 이쪽 한 번 구르고 그러는 거야.

바퀴가 동시에 움직이는 게 아니고, 하나씩 하나씩 가는 거예요? 그게 빠르니까 그냥 이렇게 되는 거지. 그걸 사람들은 그걸 모르지. 피스톤이 양쪽에 있어요. 좌측에 있고, 오른쪽에 있고, 우측에 있고 이러면, 이쪽 피스톤이 밀어서 이렇게 뒤로 바퀴를 돌려주고 나면 그 다음에 이쪽으로 돌려주는 거야. 이거 하고 저거 하고 왔다 갔다 하는 거지.

자전거 페달 밟듯이. 그렇죠. 그래서 정거장 같은 데 들어가 봐도 대부분 기차를 많이 탄 사람도 그걸 잘 모르는데. 정거장 홈이, 이렇게 여기가 정거장이면 차가 단선 구간, 정거장이 단선이라 그래, 외선으로. 복선이라 그러면 양쪽으로 올라가는 전용선, 내려가는 선 그러는데. 이런 선은 수인선, 수려선은 이렇게 돼 있어요. 단선으로. 근데 여기 가서 홈이, 플랫폼이 있어요.

단선일 경우에도 플랫폼을 두고, 양쪽에 연결되는 선이 하나씩 있는 거군요. 이게[그런 것을 보면서 얘기하는 중] 기차길이에요. 이게 기차길이고, 여기에 플랫폼이야 이게. 그런데 이런 플랫폼이 가운데 이렇게 떨어진 건 도식(島式)홈이라고 그래. 도식홈. 섬 도자.

섬 모양처럼. 도식홈이 이렇게 있는 거였고. 관계선모양 복선 운전을 하면 양쪽으로 별려져 있잖아, 홈이. 이쪽에도 있고 저쪽에도 있고 이걸 이름이 상대식(相對式)홈.

이름이 다르구나, 구조가 다르니까. 그런 거를 운전규정을 공부하면 그런 게 다 나오고 그러지. 그래서 신호도 이렇게 통표폐색식이라는 게 있고, 별게 다 있어, 좌우지간. 기차를 처음 수인선이고 수려선 타면 이렇게 뚱그란 거에다 이렇게 달린 거, 어깨에다 미고 역장이 다니는 거 봤어요? 가족으로 다 요렇게 해 가지고.

아니요, 못 봤어요. 그런 거를 역장이 메고 다녀요? 이렇게 생긴 건데, 여기 가서 요렇게. 이게 통표라는 거예요. 통표라는 건데, 이게 몇 가지가 있냐면 삼각형, 사각형, 원형 이렇게 생긴 게 있어요. 이 안에 통표라는 게 있어. 근데 이거를 역장이 들고, 메고 나와서 기관사하고 바꾸는 거야. 그게 뭐냐 하면 운전허가증이야. 이게 없으면 못 가요. 근데 이걸 만약에 기관사가 안 가지고 그냥 갔다면 저쪽에서 차가 오며는 중간에서 박치기를 하면 다 죽는 거야. 그래서 그런 걸 방지하기 위해서 운전허가증을 통표를 주는 거야. 그런데 지금은 자동폐색식이라고, 경부선 이렇게 다니는 데 보면 신호들이 쭉옥~ 지금은 노랑, 파랑, 빨강 이렇게 돼 있잖아요. 그게 “노란 거는 주의(Y)하라. 주

의는 속도가 45키로다. 파란 거는 진행(G)이다. 진행은 프리로 가라. 선로 진행 속도가 100키로면 100키로까지 가라. 그러나 주의가 낮을 때는 45키로를 초과하면 안 된다. 그 다음에 와이쥬(YG)라고 감속.” 그래 가지고 정지(R)가 나면 이걸 아주 절대적어야 서는 거야. 그리고 노란 거하고 진행하고 이렇게 나오는 감속, 이런 거는 25키로. 그래서 이런 거를 이런 약속이 돼 있지 않으면, 아무케나 다니다 보면 사고가 나면 굉장히 크게 나죠. 전동차 한번 돌리업어 봐요. 저기 한 칸에, 아침 러시아워에 딱 차면 400명 탄다고 그래요. 한 칸에. 그러니까 400명이 10량이라 치면 4,000명이야. 돌리업어 봐. 4,000명이 다 죽는 거야. 그런 생각을 하면 한 시도 마음 편할 날이 없어요. 기관사라는 직업이. 왜 생명과 직결이 돼 있으니까. 그 사람을 믿고 거기 타 주는 거야. 그러면 그게 안 되면 그런 신용이 없으면 철도를 운행할 가치가 없어요.

본무, 보조, 기관사가 그것도 손발을 맞추는, 역할 분담이 돼 있잖아요? 처음 업무 시작할 때도 어떻게 차이가 있는 거죠? 본무랑 보조랑 역할 분담이 어떤 식으로 있는지? 보조 임무를 떠난 사람은 처음 출근을 하려는 물론 출무인사를 같이 하고, 그리고 기관차를 검수에 가서 몇 호를 배정 받아요. 그러면 거기서 너는 7호다, 11호, 12호 이렇게 애길 해 주면 그 차를 찾아가야 돼, 그 플랫폼 고 안에 기관차 정차되어 있는데 가서 찾아서, 거기를 찾아서, 거길 들어가면 보조는 룯또(rod, 동륜을 붙들어 매는 막대 모양 부품) 마우리라는 게 있어. 룯또, 이게 뭐냐면 연결바퀴가 이렇게 4개가 있는데, 그게 이제 동륜이라 그러는데 동륜이 4개 있는데 이걸 한 데 붙들어 매요.

아침에 그거부터 시작해야 돼요? 매어져 있는 게 아니에요? 아니 매져 있는 거에. 매져

있는데, 그 가운데다가 아까 얘기했던 빅엔드를 박아 넣는 거야. 이게 움직이면 4개 바퀴가 똑같이 움직이는 거야. 이해가 되잖아요. 한 데 붙들어 매놔 있으니까 어느 놈을 움직여도 4개는 항상 같이 움직이는 거야. 그 움직이는 바퀴에 붙은 주연결봉과 연결봉을 연결하는 위에는 그리스(grease, 윤활유)를 넣게 돼 있어요. 왜냐면 기름을 치지 않으면 불이 나서 못 써요.

마찰 때문에. 말도 못 하죠. 그래서 보조는 그걸 해야 돼. 손에 그걸 문혀 가면서 추운데, 처음에 새벽 세시에 나와서 차를 배정 받았는데, 나 처음 승무원 날, 나 그 사람 잊어버리지도 않아. 이윤호라는 본무하고, 서기택이라는 기관사가 나까지 셋이 차를 탔는데, 첫 승무는 인천 가는 거야. 그런데 파이프 린치를 쥐어 주는 거야. 파이프 린치. 알죠? 이렇게 잠그고 풀고 하는 거. 그런데 그 룯또(rod)를 열고 구멍이 있으니까 거기다 그리스를 손으로 이렇게 해서 잔뜩 채우고 룯또를 다시 잠그고, 파이프 린치로 꼭 조여야 돼, 도망가니까. 여덟 개야, 양쪽에 4개씩이니까. 여덟 개에다가 뭐 금리마우리하는 거, 그런 거 죄 따지구 그러면 보조는 그거 하고, 본무는 화상정리. 보일러 내에 석탄불이 꺼져 있나, 잘 피어 있나, 아니면 크린카가 많이 쌓여 있으면 그걸 걷어내야 돼. 이제 본무는 그거 하는 거야. 이걸 어느 정도 숙달된 사람 이니까 그런 보조 역할 다 그렇게 하고. 그러면 기관사는 나오면 뭘 하느냐. 기관사는 나오면 그 망치라는 거 있잖아요? 망치 들고 다니는 것들 많이 봤죠? 정거장에서 들고 다니고 그러는데, 그걸 멩깁합마라 그래요. 그 일본말인데, 점검(點檢)합마(hammer, 망치). 일본말로 멩깁합마. “멩깁합마 가져와.” 그러는데 무슨 말인지 모르잖아요. 그 철도에 와서 많이 배운 거지. 그거 가지고 뚜들겨 보는 거야. 풀린 데는 없나, 뭐가 잘못된 데는 없나, 내연 기관에 비해서 외연기관이니까 스팀기관차는. 외연기관은 기관 움직이는

부분이 전부 밖에 노출이 돼 있잖아. 근데 내연기관은 디젤엔진이나 깨소린 (가솔린)엔진 같은 거는 전부 감싸져 있고 내부에 들어가 있으니까 안 보이지만, 외연기관은 다 보이잖아요. 그러니까 텅텅함마 가지고, 점점함마 가지고 두들겨 보는 거야. 그런데 기관사는 자기가 시발역에서 종착역까지 끌고 가야 할 차니까, 자기 운명하고 운명을 같이해야 할 차니까. 사랑을 해야 돼, 차를. 그래서 잘 보살펴 주고, 기름도 자주 봐 주고 넣어 주고 이렇게 해서 종착역까지 무사히 가면 한숨 돌리고 와서 밥도 먹고 잠도 자고 그리고 또 반복해서 올라오고 그러는데.

운행 중에도 역할의 차이가 있잖아요? 운행 중에 보조하고 본무는 기관차에 수증기 올려주는 거, 보일러에 불 때서.

예를 들어 본무는 그때 인제 석탄을 넣는 걸 본무가 계속 해요? 석탄을 막 퍼 넣어야지, 다 타니까. 다 타면 불 꺼지잖아요. 꺼지지 않게 그걸 들여다보아야 돼, 계속. 그러면서 퍼 넣어야 돼, 석탄을.

그럼 그때는 보조는 뭐를 해요? 보조는 물, 주수기 물.

물 집어넣는 거. 물, 그것도 그냥 안 들어가요. 왜, 보일러에 압력이 13기로 플러스 마이너스 몇 키로 돼요. 13기로면 13.5기로만 되면 보통 압력이 아니에요. 기관차 잔뜩 짐 실은 화물 같은 거 20량, 30량이 연결된 화차도 그 스팀 기관차가 그 증기의 힘으로 피스톤을 움직여 가지고 그걸 끄는 걸 생각해 봐요. 증기가 얼마만큼 힘을 발휘하느냐. 근데 엄청난 힘을 발휘하게끔 과열 증기를 만들어 수증기라고 해서 그냥 수증기 쓰는 게 아니야, 과열증기. 수

증기를 다시 열을 가해.

수증기 나오면 거기다 다시 열을 가열해 가지고. 그렇지. 그래서 그 팽창하는 속도가 엄청 나는 거예요. 그러니까 그 큰 화물들을, 여객열차를 끌고 다니지. 이런 데서 집에서마냥, 밥술에서 칫칫칙칙 이런 거마냥 해 가지고는, 그건 뭐 애기도 안 되고. 그러니까 이런 데 닿으면 살이 묻어나요. 열이 뜨거워서. 애로사항이라는 게 그런 거 저런 거 다 있지. 그렇게 해서 기관조사, 기관사의 임무가 정해져 있는 거니까. 출근을 하면 같이 “나오셨습니까?” 서로 인사하고, 출무점오 받고 나면 지 앞에 가서 할 일 자기가 다 알아서 하는 거야. 기관사는 인제 한~참 있다가 망치나 들고 와서 툭툭 두들겨 보고, “다 됐냐?” 그러면 “예, 다 됐습니다.” 그럼 인제 끌고 나가. 가서 정거장에 조성돼 있는 화물이나 여객열차를 연결을 해 가지고 시간 되면 “가자!”

연결은 누가 해 줘요? 정거장 구내에 조차원이 또 있어요. 조차원이 전부 연결을 해서 이걸 어디 가는 거, 어디 가는 거. 어느 정거장에 가서는 몇 개를 해방을 하고, 어느 정거장에서는 공차를 몇 개를 연결을 하고, 이런 게 다 나와, 미리.

그러면 그날 체크해야 될 게 엄청 많네. 그게 연결하고 해방하고 그러는 운보(운행 보고서)가 나와.

그것도 기관사가 체크를 하는 거예요? 기관사가 보고 가면 벌써 정거장에 도착하면 거기다 조차원.

조차원들이 나와서 해 주고. “기관사님, 여기 몇 번 선에 가서 몇 개 연결하고, 몇 번 선으로 가서 또 몇 개 연결하고 해방하고 그리고 다시 와서 여기 와 연결 하면 다 됩니다.” 그런 얘기가 서로 통하니까. 그렇게 해서 그러니까 업무가 일사천리로다 이루어지는 거야. 정거장하고 기관사하고. 기관사하고 정거장하고 알력이 저서 싸움을 하면 일이 안 돼요.

그런 경우도 있어요? 왜 그런 일이 벌어져요? 정거장에서 안 하려 든다든가 그러면.

그쪽에서도 제대로 안 해 주는. 그래서 밍보이는 역장은 통표 거기다 그리스를 잔뜩 묻혀.

기름 같은 걸 묻혀 주는 거예요? 왜 저기 그리스 알죠? 끈적끈적하고. 그거를 이렇게 발라 가지고, 역장이 탁 받으러 나오면, 척 던져 주고. 옷이고 뭐고 개떡이지. 기름. 옛날에 진짜 기관사들 중 그 역장하고 싸움하고 거 알력이 있는 사람들은 점검함마로다가 모자 차 버리고 집어던지고 뚜들겨 패고 그랬어요, 역장들을.

역장하고 또 기관사하고 안 맞는 경우도 있나요? 그럼. 그래서 정거장에 들어가면 역장이 경례부터 부치잖아요. 정거장에 유심히 보면 그런 게 보여. 차가 정거장에 탁 들어가면 역장이 나와서 경례 부치지. 그러면 이 통표를 하나는 가지고 있고, 하나는 이제 받고 이렇게 하면, 주는 거는 주면, 정거장 역에 와서 흠이 요정도 되면 역장이 요쯤서 통표를 받아. 근데 이 차가 길면 연결량이 길면 쪽 여기 와서 서. 그러면 역장이 여기 와서 또 올라와야 되잖아. 그러니까 여기서 미리 받으려고 손을 내밀지. 올라오기 싫으니까. 그런데 그

럴 때 역장이 인제 좀 걸끄럽고 그러면 그리스를 잔뜩 발라서 준다니까. 짓궂게.

기관사 분들은 역장하고 만날 게 통표를 오가는 외에는 없는데 사실 갈등이 생길 만한 게 있을까요? 저희는 일반적으로 잘 모르거든요. 어떤 식으로 그런 일들이? 자기네 정거장 구내에 화차 같은 거 연결하고 해방하는 거를 제대로 안 해 주면 기관사가 속이 상하잖아.

그 업무를 제대로 역장이 체계적으로, 제대로 완벽하게 안 해 주면 기관사가 힘이 드니까. 그러면 이 사람 너무 일을 제대로 안 해라고 하면서 생기는 거군요. 감정이 생기지. 예. 그래서 옛날에는 땡깡함마로 역장 모자를 탁 쳐버려 가지고 날려 버리고 “이 새끼 그냥” 그냥 욕하고 뭐 별짓들 …… . 지금이야 뭐 그럴 새도 없어. 다 자동이니까, 지금은.

옛날에 사람 힘으로 하다 보니까 사람들끼리 딱딱 맞아야 하는데 그게 제대로 안 되면 일이 나는 거군요. 그 수인선, 수려선은 이렇게 해서 타다가 서울 전동차로.

처음에 기관사가 되었을 때 그때 기관사로 오는 게 느낌이 어떠셨어요? 그때는 ‘나도 이제 철도에 한 몫을 하는 사람으로구나.’ 그런 자존감이 생기지, 자존감이. 맨날 기관조사로 이렇게 있다가 기관사도 못 되고 경우도 있어요. 기관차에 가감관이라고 가고 서고 하는 그 부품 가감관을 쥐어 보지도 못하고 정년하는 거는 너무 억울하잖아요. 일찍이 그걸 내 나름대로 조정도 할 수 있고, 빨리도 갈 수 있고, 설 수도 있고 이런 걸 다 해 보니까, 자존감이 생기지, ‘나도 이 정도면 이제…….’ 그렇게 해서 수려선과 수인선을 9년간 했어요.



수려선과 수인선 운행

수려선, 수인선 승객들은 어떤가요? 화물열차를 끌고 가려면 승객들을 만날 수가 없어요. 왜? 거길 오질 못해. 어떻게 그 사람들이 와.

그래도 보니까, 어떤 기관사들은 이렇게 손님들 중에서, 가다가도 세워 가지고 손님들 태운 손님도 있고 그렇다는데, 기억나는 손님들 없으세요. 가다가 태워 줄 순 없지.

그 수인선이나 수려선 역마다 약간 특징이 있지 않아요? 운행을 하시다 보면 역의 특성, 또는 노선의 특성 이런 게 있지 않아요? 정거장마다, 정거장과 정거장 사이에 선로, 정거장 구내 상황, 이런 것이 머릿속에 그려지지 않으면 열차 운행을 못 해요.

어땠어요? 이 역은 이랬고 저 역은 저랬다. 이런 게 기억나는 게만 있으면 역마다 약간 특징들이 있잖아요. 그 용인 쪽 같은 경우에는, 용인 쪽에서 통학생들이 많았다고 그러던데. 수원으로 통학하는 통학생들, 통학생들끼리 싸움도 일어나고 그러지 않아요? 그럼요. 싸움도 하지, 화차 해방해 놓고 정거장에 있는데, 화차 사이로 다니면서 들뛰고 꽤고 별짓들 다 하고. 여학생들도 그런 데 끌려 다니면서 연애도 하고, 별짓들 다 하지 뭐.

그 당시 통학생들이 수원고등학교하고, 농고 쪽 많이 왔잖아요. 용인 쪽에서는? 용인 쪽에서 일루 오는 사람도 있지만, 여기서 용인 쪽으로 내려가는 사람도 있었어요. 왜 그러냐 하면 여기 수원 부근에서, 수원 쪽에서 사고가 났다든가, 무슨 문제가 있어 가지고 퇴학을 당한 아이들 그 부모들이 그냥 놀릴 수는 없잖아. 그러니까 용인으로다가 보내는 거야. 그러면 통학을 해야 되니까. 그러면 개들이 그렇게 왔다 갔다 하지. 용인중고등학교 있고, 태성중고등학교 있고

그래요, 용인에.

선생님, 수인선, 수려선 패선됐을 때 기억나세요? 그때 기관사를 하실 때잖아요. 그럼 패선될 경우 기관사들은 기분이 어떠세요? 그 패선하면서 기관사들은 다른 데로 전근을 보내거나 그렇게 해서 유희노동력을 땀 데로 이용을 해요.

선생님을 수인선으로 운행을 하신 거죠? 수려선 하다가 수려선 없어지고 나서 어떻게 되셨어요? 수려선 없어지고 수인선으로 다닌 거지. 왜냐하면 수인선하고 수려선은 선 이름은 다르지만, 저기서 온 화물을 여주로 보내고, 소금과 생선 이런 거는 여주 쪽으로, 내륙지방으로 보내고, 인천과 여주에서 쌀 같은 거 곡물이 올라오는 거는 인천 쪽으로 보내고. 이 일본 사람들이 여기서 나오는 쌀, 그걸 인천으로 끌어다가 제 나라 갖다가 수탈을 해 가느라고. 수인선이 1937년에 개통이 돼 가지고, 지금까지 약 80년 되잖아요, 그게. 그렇게 해서 이용을 하느라고, 수탈 목적으로 이 선을 협궤선을 만든 거지. 이게 무슨 뭐 우리나라가 이걸 필요해서 만든 건 아니었다고. 그땐 만들 힘도 없었고.

선생님은 계속 증기기관차 중심으로 몰았던 거예요? 증기기관차가 움직이다가 동차, 깨소린(가솔린, gasoline) 동차로다가 변형이 됐어요. 그래서 스팀기관차가 안 다니면서, 깨소린 동차로, 2량이었어. 2량짜리가 여주도 조금 다녔어. 조금 다니다가 완전히 패선되면서 없애 버리고. 인천(수인선)은 그래두 한참 다녔어요. 그리고 뭐, 정말 사람 많이 타거나 그러면 고개를 못 올라가고 내려서 올라가다시피 하고 올라가서 쉴다가 또 타면 내려가고 그랬어요.

수인선 노선에서? 그럼. 수인선도, 수인선은 그게 어디냐면, 원곡역 같은 데 옛

날에 구배(경사)가 있었으니까. 그리고 어천 쪽으로 가고 오는 차들이 힘들면 사람 많으면 못 올라가. 힘이 약하니까.

그럼 내리라 그러는 거예요? 그러면 손님들이 알아서 내려.

알아서 내려요? 하하. 못 올라가서 공전만 하면, 손님들이 “야, 내려, 내려!” 그러면 내려가지고, 좀 가벼우면 올라가지. 허허. 그런 옛날 얘기들 생각이 나요. 특히 용인 쪽은 더했어요.

용인 쪽은 두 군데가 그랬다고 하던데. 매주고개. 용인서, 그러니까 어정에서 용인까지 그 고개가 있어요. 매주고개라는 고개. 거기 터널이 있어. 거길 올라가려면 그렇게 힘들었어. 스팀기관차도 힘들고, 짐을 좀 내리면 그냥 아래 어정서부터 양~ 속도를 내서 올라가 가지고, 가까스로 그냥 고개 올라가면 한숨 쉬고, 눈이나 좀 쌓이고 그러면 동차가 올라갈 수가 있나.



철도 사고와 후처리

그 사고 같은 것도 좀 있었잖아요? 사고가 많이 났죠. 특히 그 스팀기관차 같은 경우에는 연결봉이나 이런 데가 부러지는 경우가 많아요. 그게 부러지면 완전히 그냥 구어박는 거야. 차가 움직이지 못하니까, 그걸 다른 차가 와서 구원 열차가 와서 끌어갈 때까지는 그 차가 끌려갈 수 있을 정도로 문제를 여기서 해결해 봐야 돼.

해결해 놓고 기다려야 하는 거예요? 그러니까 그거를 맨 연결봉 빼고 뭐하고 해서 다 준비해 봐야 되지. 그런 걸 잘했다고 내가. 그러니까 그 유증만이라는 기관사는 맨 날보고 같이 타자고 그러고 그냥…….

사고 나가나 어떤 일이 있어도 선생님이 다 대처해 주셨구나. 그리고 그냥 난 여기에, 그 물 공급하는 주수기 관에서 여길 쳐 가지고 화상을 엄청 입었었지. 작업복 위로다가 뜨거운 물을 확 뿜으니까 금방 가죽이 확 벗겨지니까.

다칠 경우 그때 산재나 이런 거 처리를 해 줬나요? 철도청에서. 아유, 그거 뭐, 아무것도 없어. 내가 다 약 사다 발르고.

개인이 하는 거예요? 치료를? 그럼. 그거를 이런 데 서울 같은 데 있으면 용산철도병원에 입원이라도 하고 그랬겠지. 그런데 여기서 그런 걸 해. 그러니까 그냥 집에서 약 사다 바르고 뭐……. 큰 거는 사람 죽이는 거 그게 제일로 안쓰럽고. 여러 사람 죽였어요. 그건 생각을 하면 안쓰럽고, 생각하기조차도 싫은 게, 지금도 그 생각하면 아주 그냥.

그래도 아주 대량사고는 안 났었나 봐요? 차량 전복되거나 이런 것들. 그런 사고는 규정을 어기면 그런 사고가 나는 거야. 규정만 제대로 지키면 열차가 다른 열차와 접촉을 한다거나 충돌을 한다는 거는 규정을 지키지 않으면 일어나는 거지. 그러는 이미 정거장이나 기관사에게 철두철미하게 교육이 된 거니까, 그걸 제대로 못 하면 사고가 나죠.

그때 왜 천안역에서 난 큰 사고가 하나 있었잖아요? 69년인가에. 그런 경우는 어떻게 벌어진 거예요?

그때 뭇 때문에 내가 거길 내려갔어요. 운용계장실에, 정거장 운용계장실에 나두 거기 있었어요. 그런데 팡~하고 폭발음이 들리고 나서 뭐 손님들 뭐 난리치고. 뒤에서 와서 받은 거야. 근데 그걸 정거장에서 신호를 선로에 차가 있는데 그쪽에다가.

들어오라고 신호를 보낸 거예요? 신호를 정지를 안 내주면 들어오는 거야. 그렇게 되면 정거장이 몽땅 뒤집어쓰는 거야 인제, 그렇게 되면.

거기서 신호를 잘못 준 거에 대한 거니까. 그런 것도 있고.

수려선, 수인선 라인에서 가장 큰 사고가 어떤 거였어요? 여기서는 열차 횟수가 많고 그러면 서로 그런 사고가 날지 모르지만, 수인선이나 수려선은 그렇게 열차 사고가 많지 않기 때문에.

탈선이나 그런 게 없었어요? 탈선사고야 뭐 수시로 있는 거지. 탈선이야.

그건 수시로예요? 그건 왜냐면 선로가 잘못된다든가, 스파이크 박은 게 좀 벗어났다든가 하면 선로가 이렇게, 기관차 중량이 굉장히 무겁잖아요? 그런 게 이렇게 지나가면 선로가 벌어진다고. 밖으로 밀어내니까. 그러면 뒤에 있는 바퀴는 오다가 떨어지지. 그런 탈선사고, 주로 전철기 포인트 부근에서 그런 게 많이 일어나요.

그렇게 될 경우 크게 사고는 안 나고? 큰 사고는 안 나요.

그러면 그때 그런 일이 벌어질 경우 기관사는 어떻게 대처해요? 전철기를, 그 정거장에서 차량을 바꾸는 걸 입환(入換, 차량을 이동, 교환, 분리, 연결 또는 이에 부수되는 작업)이라고 그래. 입환작업을 하는 과정에서 그 전철기를, 쪽 끌고 올라가면 화차를. 그 전철기를 지나가서 여기에[그림을 그려서 설명] 이렇게 화차가 있으면, 요걸 이렇게 끌고 올라가면, 여기에 전철기가 있고. 그럼 이놈(화차)이 다 올라가서 이만큼 지나가야 이 뒤가. 이거를 전철기를 돌리죠. 그러면 이쪽에서 이쪽 선로로다 바뀌는 거예요. 전철기가. 그런데 이거를 미쳐 다 가지도 않았는데 이걸 돌렸단 말이야. 그러니까 뒤에 오는 차들이 다 다라락 떨어지지. 그런 경우도 있고. 그래서 그렇게 되면 밤새도록 작업을 해서 다 끌어올리고 뭐 별짓 다하고 인제 구원열차 부르고 뭐 별짓 다 하잖아요.

탈선할 열차를 끌어낼 때, 자동차도 렉카 같은 게 오잖아요. 기차도 그런 렉카처럼 끄는 게 있어요? 자동차 렉카차 같은 거 하고는 되지가 않아요. 크레인이라는 게 큰 게 있어. 철길에서 다니는 크레인 있지? 복구작업하는 크레인이 따로 있어요.



수원역 조적

그 당시 수원역 조적체계, 조직도 혹시 기억나세요? 역에 우리하고 업무가 연관돼 있는 거는, 역 구내, 역 구내 구내원들이 주로 화물열차나 여객열차의 입환작업을 해 주는 대기자들이 아주 항시 있어요.

역이 있으면 역무원들이 있잖아요, 선생님. 역무원들은 역무원 하는 일이 또 따로 있어.

역무원이 있고, 그 다음에 기관사가 같은 경우가 있고, 그래서 기관차사무소가 있는 거잖아요. 기관차사무소 내에서도 지금 이렇게 약간 있고, 보선사무소 그게 또 따로 있다면서요? 전기사무소, 객화차사무소.

객화차사무소는 이거하고 또 달라요? 객화차사무소는 객차나 화차만 전용으로 그걸 살피주는 데야.

그러면 선생님 역무원들 사이에서는 역장이 제일 우두머리잖아요. 그럼 수원역장이 있을 거 아니에요. 수원역장이 있다면 기관차사무소에서는 누가 제일 높아요? 기관차 소장이 있지. 기관차사무소장.

기관차사무소장. 그럼 소장 밑엔 뭐가 있는 거예요? 소장 밑에는 여기도 서무계가 또 있고 그렇죠.

서무계가 따로 있어요? 서무계가 있고, 지도계장. 그 다음에 운용계장. 그 다음에 기관사, 기관조사 있는 거구.

기관사들이 이렇게 밑으로 쪽 있고, 결국 기관차사무소에서는 서무계와 지도계, 운용계가 이렇게 있고, 그런 식으로 해서 된 거구. 수원역 역무 쪽에는 어떤 조직체계였는지 아세요? 역무는 역장 밑에, 거기도 운용계장이 있어요. 뭐 허는 사람이냐면 정거장에 이렇게 차가 들어오면 깃발 들고 나가서 이렇게 흔들어 주는.

그거 왜 흔드는 거예요? 들어오란 거예요? 들어오라고. 그리고 차가 손님 다 탔으니 까 떠나라 그러는 것도 그 사람이 해 줘야 차가 가. 근데 이거 이렇게 돌리는

것도 아무렇게 돌리는 게 아니야 그게 규정이 있어. 이쪽에 차가 쪽 있으면 저 앞에 객차 앞에 기관차가 기관사 타고 있으면, 이 객차 쪽으로 이렇게 돌려야 돼.

아 오른쪽으로 객차를 향해서. 객차 쪽으로 돌려야 돼. 이쪽에 있으면 이쪽으로 돌려야 돼.

객차 쪽으로 무조건 돌려줘야 되는 거예요? 동그랗게? 예. 아무렇게나 돌리는 게 아니야. 그렇게 하면 차장이 그 차에 차장이 또 있어. 여객열차에.

여객열차일 경우에는 차장이 또 타는 거죠. 차장이 승무를 같이 하면서 승객들을 관리를 해. 갑작스럽게 뭐 무슨 복통을 일으키는 사람을 없나, 떨어진 사람을 없나 문 쪽에 매달리면 들어오라고 그러고.

안전사고나 이런 게 안 나게. 그런 걸 관리를 해 줘야 돼, 승객을. 그래서 그런 차장이 있고, 정거장에 그 운용계장이 전호(傳號)를 해 주면 차장이 그거를 받아서 또 이렇게 해야 기관사가 비로소 움직이는 거예요.

쌍방이 전달이 완전하게 돼야 하는군요. 그게 그냥 되는 게 아니야. 그런 시스템이 완벽해야 돼.

수원역장 밑에 운용계장이 있고…… 역무원들이 있잖아요.

예. 차장들은 어디에 소속되어 있는 거예요? 차장은 열차사무소라고 따로 있어요. 차

장만 모여 있는 데가 있어. 기관사가 모여 있는 데 그런 거모냥. 열차사무소에는 차장만 있어요.

그러면 여기 안에 객화차사무소, 열차사무소, 기관차사무소, 보선사무소 되게 많네요? 많죠. 전기사무소, 건축사무소 뭐 필요한 거는 다 있어.

전기사무소, 건축사무소, 수원역 하나 안에 굉장히 많은 사무소가 있네요. 아유, 인원이 얼마나 많은데요.

통 털어서 인원이 어느 정도가 되나요? 그것도 당·비번으로 해요. 오늘 에이(A)반이 근무했으면 내일은 빼(B)반이 들어오고 에이반은 쉬러 들어가고 이렇게 해서.

이게 보통이 아니군요. 보통 시스템이 아니에요.

그러네요. 이게 각 역마다 다 있는 거예요? 그럼. 전국에 철도종사자가 4만 명이라잖아요. 철도청 산하 직원이 전국에 4만 명이 쫓 깔려 있는 거야. 그런데 그 사람들 옷 다 해 입혀야지, 모자 다 썩워 줘야지, 월급 줘야지, 그거 철도청장도장 받아야 나와 그제. 철도청장도 알보면 안 돼, 무시할 수가 없어. 그거는 권한이 있지.



기관사들끼리의 친목

수려선, 수인선 물 때, 수원에 계셨을 때 회식들 많이 하셨죠? 술 많이 드셨죠? 이런 매일 아

침에 출근, 저녁에 퇴근하는 그런 직장아 아니라, 밤에 출근하는 사람도 있고, 낮에 출근하는 사람도 있고 이런 사람들이 있기 때문에 전 직원이 함께 회식을 못 해.

그래도 근무시간대가 비슷한 분들끼리 좀 술을 많이 드시지 않았어요? 저희끼리 나가서 몇 명이 어울려서 먹는 거야 비밀비재하지.

선생님은 술 많이 안 드셨어요? 술을 난 많이 못 해요.

기관사 일을 하시면서 별도로 친목모임들이나 이런 게 있으셨을 거 아니에요? 직원들끼리의 모임은 가지고 있지.

그 수원역 그쪽 분들 있었어요? 수원 기관사사무소 직원들. 근데 그 직원들이 지금 벌써 다 죽고 없어진 사람들이 많으니까.

지금은 그런데 옛날에는 그런 모임들이? 그건 있었죠. 처음에 애들 돌반지 해 주고, 술 같이 먹고 다 그래구. 나는 아들을 낳게 나 가지고 아이를 딱 그거 하나 낳아.

선생님, 몇 년도에 결혼하셨는데요? 63년도에.

들어가시기 전에 결혼하신 거네요. 군대 갔다 와서. 그래서 13년 만에 낳아요. 근데 그제 다행히 아들이었기 때문에 그걸, 전동차에 가서 근무할 때 난 거야. 그래서 그때 서른여덟인가 내가 그랬을 거야. 그때야 애를 나 가지고 이거 언

제 키워서 손자를 보고 죽나 그랬어요. 그 전동차 친구들과 술 먹으면 그랬다고. 그 이제 인천 같은 데 이렇게 가면 기다렸다가 같이 간 기관사 오면, 가서 막걸리도 한 잔씩 하고, “야, 난 손자 보고 죽기는 틀렸다.” 그랬어요, 솔직히. 너무 늦었어. 수원 있을 때 애들 돌반지 해서 주고 술 먹고. 맨날 남의 돌반지만 해 줬지, 난 받질 못했어.

결혼도, 기관사 되기 전에 결혼도 해서 가지고 그것도 못 받으셨네. 근데 소용없더라구 다 지나고 나니까. 그래서 전동차에 가서 돌잔치를 했는데 전동차소장이 쫓아 내려왔어요. 3급짜리가. 감히 생각지도 못했지. 그리고 지방청에 있는 사람이 하나가 내려오고, 말도 안 했는데 즈이끼리 연락이 돼 가지고 그렇게 와 가지고 술 한 잔씩 먹고. 그런 아들이 지금 손자 둘에 손녀가 하나, 셋이야.



기관차 기관사에서 전동차 기관사로

어떻게 전동차 쪽으로 가시게 된 거예요? 서울지하철 1호선 개통, 그때에 한 사무소에서 기관사를 다 빼가면 사무소가 운행을 못 해. 그러니까 각 사무소에서 하나 둘씩 픽업한 거야. 그렇게 해서 한 데 모아서 교육을 시킨 거야, 전동차를. 그 교육을 받고 나니까.

몇 명이나 뽑았어요? 전동차 그거 몇 명 정도? 그때도 숫자가 많았지. 백 명 이상 됐었지. 그런 인원을 가지고 교육시켜서 1호선 전동차 운행을 74년 8월 15일 인가 개통식을 처음 하는 날 공교롭게도 육 여사가 문세광이 총 맞고 돌아갔대구. 그게 전동차에 가서 그거를 개통하는 날이었어.

증기기관차하고 전동차가 많이 달라요? 다르죠.

어떤 게 제일 달라요? 동차는 내연기관이고, 또 스팀기관차는 외연기관이고, 전동차는 전기기관차야. 외부에서 전원을 받아서 동력을 움직이는 전기기관차. 지금 자동차도 그런 거 있잖아요. 전기자동차. 그거 뭐 엔진이 없으니까 전기 배터리에서 전원 받잖아. 똑같은 거야, 그렇게 해서 움직이는 거지. 동력을 어디서 공급을 해 주느냐.

이거 하다가 좀 새롭게 다른 걸로 차출이 되어 가실 때 좀 새롭게 바뀌니까 싫거나 그렇지 않으셨어요? 아니면 도리어 더 괜찮다 생각하셨어요? 오히려 좀 새로운 세계를 경험을 할 수 있는 기회가 주어지니까 딱 데로 가는 게 좋았어요.

선생님이 뽑힌 이유는 뭐였던 거 같으세요? 수원기관차사무소에 관리자들 있잖아요. 관리하는 지도관리라든가 운용관리하는 사람들이 있어. 지방청에서 사람을 좀 내놔라 그러니까 이 사람들이 “야, 쓸 만한 놈을 줄 테니까 대신 우리도 뭘 해다오.” 서로 친구들이니까. 그렇게 해서. 그래서 나를 거기다 빼내는 거를 알았어요. 빼내는 걸 알았는데, 지도계장보고 내가 “아이 계장님, 그 미우면 그냥 뺄다 그러고 말지, 왜 그냥 보낼려고 그러느냐.” 그랬더니, “아니야, 교육만 받고 일루 와.” 또 거짓말을 하는 거야. 그래서 “알았다.”고 하고 교육 석 달 받고 나니까 그냥 발령 나지.

그럼 발령처가 바뀌는 거예요? 전동차로다 발령이 다시 나지.



1호선 전동차를 운행하다

1호선 처음에 개통됐잖아요. 그러면 그때 소속이 바뀌잖아요. 소속이 어디인 거예요? 구로전동차사무소.

서울까지 출퇴근하셨어요? 수원에서? 그럼.

그럼 몇 시에 나가세요? 사업 다이어트에 따라서 출근 시간이 천태만상이야.

그러면 운행시간보다 얼마 정도 먼저 가 있어야 돼요? 여기서 구로 가는 시간을 뺀 시간을 출근시간으로 잡아야지.

별로 많이 준비할 필요가 없는 거예요. 전동차는? 왜 아까 증기기관차는 막 준비하는 게 있잖아요? 그거는 혼자 타요. 기관사가 혼자야. 근데 차량은 10량이야. 10량이면 거리가 얼마야 한 400미터 돼. 엄청 길어요. 밤중에 그 불 다 꺼지고 잘 적에 박차 같은 거, 커브길 이렇게 돌 때에 전동차만 불 환히 켜 걸 뒤돌아다보면 참 멋있어요, 내가 생각해도.

이거 운행하고 있다는 거 되게 자부심 느끼겠어요. ‘참 낭만이로구나. 멋지구나.’ 그런 생각을 할 때가 있지. 그리고 사고가 나 가지고 사람 죽어 가지고 아유 그냥, 한번은 부평역을 들어가는데 새벽 첫차 출근시간 때 열차 타고 출근하는 사람들 싣고 내려가는데, 정거장 이렇게 들어가는 신호가 있잖아요. 그제 이를 테면 들어와라, 들어오지 마라, 주의해라 이런 신호 조건이 다 다르잖아. 근데 다 들어가라고 그랬는데, 신호 옆에 분전함이라는 이런 시커먼 통이 있어

요. 그 옆에 숨어 있다가 차가 한 십미터 전방에 왔는데 툭 뛰어나와서 쭉 까는 거야. 이건 완전히 자살을 할라구 마음을 먹고 그랬는데, 왜 하필 내 차야. 한 삼십 대 된 여자야. 그래 완전히 삼등분이 됐지. 그걸 보고 비상제동을 썼지만 한 200미터는 굴러가서 선단 말이야. 그리고 나서 거기 뒤를 쫓아가서. 시체를 그냥 버리고 가면 사체유기죄로다 걸려요. 수습해야지. 그러니까 인제 철길 밑에 내려가서 남의 집 유리창문에 댄 가마떼기를 잡아 뜯어가지고, 차장 불러 가지고 “들어.” 그래 죄 주섬주섬 거기다 주워 담아서. 그러고는 차가 저만큼 가 있으니까, 또 들고 가야잖아.

그걸 차에 실으려구? 그럼 어떡해, 거기다 버릴 수가 없잖아. 정거장은 구내니까 정거장에 갖다 봐야지. 그래 놓고는 이제 들어가는데, 차까지는 가야 차에 없어 가지고 가지. 내가 바쁘데 기관차는 가지도 못하고 그래 가지고. 문을 이제 수동으로 열어 놓고, 사람이 그냥 짹 찬 거야 그냥, 근데 여간 높아야지. 그래 차장하고 둘이 하나 둘 셋 하고 두르니까 사람이 하나도 없어.

피한 거예요? 승객들이? 그걸 보더니 기절을 하고 도망간 거야. 정거장에 들어서서 역장한테 이렇게 돼서 저기 있으니깐 단카 끌고 나오라고 그래 가지고 단카로 옮겨서 그래 가지고 병원에. 이 여자가 아이를 낳은 지 얼마 안 된대요.

산후우울증인가 보네요. 머리에 이상이 생긴 사람이야. 그래 가지고 자기가 죽는 건지도 뭔지도 모르고 그냥 그렇게 뛰어 들어온 거야. 그래 가지고 경찰서에 그 가족들 불러 가지고 죄 얘기하니까, 그 시집에서 “아유, 내 이럴 줄 알았다. 니가 여러 사람 못살게 만든다.” 얘길해 가지고 오라 소리도 안 하고. 경찰서에 한 번 오라고 그래서 가서 조서만 꾸며 주고는 그 다음부터는 내가

한 석 달 동안은 밥을 못 먹었어. 밤이면 잠을 못 자. 눈에 환히 보여 그게. 그래서 기관사를 한 사람들이 오래 살질 못해.

사고들이나 이런 것들 때문인가요? 사고뿐이 아니고, 사고도 물론 사고지만, 스트레스 쌓이지 밤잠 제대로 못 자지. 먹는 거 제 시간에 밥을 못 먹지 그래 노니까. 아마 지금 죽은 사람 엄청 많을 거야. 난 그래두 꽤 오래 사는 거야.

전동차 처음에 딱 운행을 하고 다니면 그 전과는 느낌이 다르잖아요? 아유, 전동차는 뭐라 그럴까 신사야. 스팀기관차 그 후당탕 후당탕 하구 그 시커먼 연기 쏘이고 뭐 먼지 그런 거에 비하면 사르르 가는데다가 그냥 빠르고 신사야 진짜.

고장도 좀 덜 났죠? 초창기엔 새 차니까 고장 날 게 없지.

첫 운행을 8월 14일 날부터 하셨어요? 8월 15일.

그러면 구로에선 어디서 어디 오가는 거 하셨어요? 지하철 1호선은 청량리 가는 건데 거길 나오면 수원두 가고 인천두 가고 그래요

그럼 어디서부터가 선생님이 운행하는 구간이예요? 그건 구로에서 교대를 해. 그럼 구로에서 받아 가지고, 기관사 교대해 가지고. 수원 가는 열차는 수원 가서 되돌아 올라갔다가 성북이나 청량리 어디 갔다가 다시 구로에 오면 교대. 인천 가는 차는 인천 갔다가 다시 올라갔다 내려오면 교대. 그렇게 돼 있어.

인천으로 가는 것하고 수원 가는 거하고 두 개 다 운행을 하셨겠네요? 그럼.

그때 처음에 전철이 어디까지 갔죠? 수원.

더 밑으로 없었던 거죠? 없었지. 저 천안 밑에 온양, 그 신창까지 지금은 가잖아요. 근데 그때는 생각도 못 했어요.

수원까지 가서 다시 올라가고. 수원까지 가서 다시 올라가고.수원서 자고 늦으면. 막차는 수원서 자고 첫차로 올라가고 이랬지. 그 밑으로는 전철 시절이 돼 있지가 않아요.



대통령 전용열차 기관사에 지원하다

선생님 그러면 처음에 제복을 입고 그러셨을 때 기분이 좋으셨을 거 같아요? 아~, 당연하죠. 처음에 특별동차에 갔더니 양복을 맞춰 준다고 그래. 그전에는 제복으로 기성복이나 작업복을 다 내줘서 입었지, 양복을 맞춰 주는 거는 우린 그런 상상을 못 했었지. 그랬더니 특별동차에 갔더니 양복을 양복점에 가서 맞춰라 이거야, 어디 양복점이 있으니.

지정해 놓은 양복점에 가서 맞추라고? 양복점에 가니까 치수 다 채서 양복 탁 해서 갖다 디밀더라고.

양복점은 어디 있었어요? 서울에 있는 거.

공채로 시험을 치셨잖아요. 다른 기관사 분들은 학교나 이런 거 나와 가지고 철도고등학교.

철도고등학교나 어떤 분은 전수부. 철도 전수부.

그러면 기관사 내에서도 약간 차이가 있지 않아요? 일종의 파라고 해야 하나? 그룹이 생기지 않았

나요? 철도학교 전수부라든가 철도고등학교라든가 이런 조직 단체를 거쳐 나온 사람들하고 일반공채 나온 사람들하고는 찬물에 기름 돌 듯해요, 서로. 물론 저희들은 안 그런다고 그럴지 모르지만, 같은 계통에 학교 선후배하고 또 이런 일반공채 나온 사람들하고는 좀 그런 게 있어.

알력이 있었어요? 그럼.

그런 측면에서 본다면 선생님은 공채로 들어오셔서 가지고 다른 동기도 없는 상태에서 선생님 혼자 노력으로 사실은 이렇게 간 거네요. 난 위의 사람들이 이쁘게 봐 주니까 자꾸 끌어 올려진 거지. 여기서(수원기관차사무소) 전동차로 가 가지고 기관사를 4년 이나 했나 그랬어, 전동차. 그런데 거기 지도계장이 거기 특별동차사무소에 근무하던 사람이야. 그 사람이 일본말을 좀 하니까 픽업이 돼 가지고 전동차 때문에 일본까지 갔다 오고 그러고 나서 사람을 특별동차가 모자란다고 그러면서…….

특별동차는 뭐예요? 특별동차는 어떤 거예요? 대통령 전용열차.

그걸 특별동차라고 불러요? 응. 그거 하나뿐이 없어. 그런데 거기서 공개적으로 떠들거나 그러지도 않아 즈이끼리 어찌고 저찌고 그래. 철도고등학교 출신들. 그런가 보다 하고 속이 뻔치더라고. 근데 위에서 “야, 너희 이런 데가 있는데 갈 의향이 있냐?” 그래. 내가 내 맘대로 갈 수 있냐? “신원조회를 해 봐서 신원

조회가 되면 갈 수 있는 거니까, 그 신원조회 용지를 줄 테니까 써내라.” 그래서 신원조회를 하게 됐어요. 근데 일곱 명이 신원조회를 해서 올랐어.

거의 다 철도고등학교 출신들이 많고? 그럼. 그런 사람 저런 사람 섞였지만, 그래서 신원조회를 하고 보니까 누구는 육이오(6·25) 때 연좌제에 걸리는 거야. 뭐에 걸리고. 누구는 처갓집에서 뭐가 걸리고, 누구는 외갓집에서 뭐가 걸리고 이래 가지고 다 안 된 거야. 거 참 이상하지. 그리고는 나 하나 된 거야. 그러니까 그 사람 지도계장 하는 양반이 나를 바짝 움켜쥐는 거야 이제.

지금 일곱 명을 올렸는데 딱 한 명 됐는데 이 사람 잡아야. 잡아야, 그래 가지고 인제 붙들었는데. 또 우여곡절이 있어.

뭐가 우여곡절이 있었어요? 대수롭진 않은 거지. 등급이 너무 높다고, 등급이 낮은 사람을 불러야 되는데, 등급이 높다고 안 된다고.

몇 가지 이런저런 조건이 맞느냐 안 맞느냐 이런 것들이 있었군요. 하여튼 밀어붙여 본다고 특별동차사무소장을 내가 찾아갔어. “소장님, 선처 좀 해 주십시오. 소장님 밑에서 일 좀 하고 싶습니다.” 그러니까 경상도 사람이야 저기 양동, 경주하고 포항 사이에 양동역이라고 있는데, 거기 사는 양반인데 경상도 사나이 뚝뚝하지 짝이 없지. “가 봐라.” 그래 인제 기다리니까, 발령이 났다 그러더라구.

74년부터 전동차 몰았잖아요. 그러다가 4년 정도 몬 거잖아요. 그러면 특별동차를 몰기 시작한 건 78년? 78년.



대통령 전용열차를 운행하다

그러면 78년부터 특별동차사무소 쪽으로 선생님 배치가 된 거잖아요. 되신 걸 어떻게 아셨어요?

연락이 와. 나를 거기다 집어넣은 계장이 “빨리 출근을 해라.” 그래 가지고 전동차에서 글루다 출근을 했지 처음에.

특별동차 출근지는 어디예요? 서울역 남쪽에 지금도 차고가 있어.

서울역에, 거기서 하는 거예요? 그럼 특별동차는 얼마나 자주 운행해요? 그거는 필요하면 움직이고, 필요 안 하면 그냥 세워 놓고.

그럼 계속 대기하고 계셨던 거예요? 대기하지.

다른 것들은 다이가가 있어 가지고 다이에에 따라 운전한다면 여기는 근무 패턴이 어떻게? 근무는 하루 와서 근무하고 자고 그 이튿날 들어가구. 두 조가 있어요. 서로 맞고 대야. 그러면 자는 동안에 오다 떨어지면 그 사람이 그냥 가는 거야. 그리고 그 이튿날 안 나가면 들어가고 나온 사람이 대신 또 하고 그래요.

그럼 특별동차의 경우, 예를 들어 출근시간이 아홉시다. 그럼 하루 동안, 24시간 거기 가 있어요.

24시간 하고, 출퇴근시간이라는 게 정해져 있었어요? 몇 시로 정해져 있었어요? 출퇴근 9시 출근하는 거야.

그래서 24시간 거기서 있다가, 운행스케줄이 나오면 가고, 긴급하게 떨어지면 준비하고 있다가 5분 대기조처럼. 그럼.

특별동차는 어디까지 운행하는 거예요? 그것도 장소가 일정하질 않아요.

부산도 가요? 부산하면 부산, 목포하며 목포.

근데 다이가가 있어서 철도 운행은 정해져 있는데, 특별동차가 운행하려면 그 일정에 맞춰서 움직여야 되는 거 아니예요? 다른 열차들이 스톱이 돼요.

그렇지, 특별동차니까. 다른 열차를 스톱시키고 통과하는군요. 그럼 이건 동차예요? 디젤동차. 일본서 만들어 온 거야.

그건 몇 량짜리예요? 2량. 그 안에 식당, 회의실, 침실, 목욕실 하얏튼 이동하는 청와대, 그렇게만 생각하면 돼요.

이동하는 청와대! 정확하게 아셨네. 우리가 엄청 두꺼워. 그거 방탄유리니까 뚫지를 못해.

그러면 특별동차를 물면 대우나 진급이 다르지 않아요? 특별하게 급수를 따로 주지는 않아. 일반철도 직원하고 다 똑같은데 대우를 달리해 주지.

약간 수당이나 이런 것들도 다르고? 지방에 출장을 갔다 오면, 그 비서실장을 통해서 돈이 좀 나와.

수고했다고 해서, 수고했다고 위로? 그게 사무실에 들어오면, 봉투에 담겨진 게. 그리고 비표라는 걸 줘. 비표.

비표는 뭐죠? 일반 이런 직원이 아니야. 특수 직원이니까, 그 비표가 아니면 그 차를 못 타.

탈 때 제시를 해야 하는 거예요? 그럼. 그래서 처음 차 생기고 나서는 지방에 나가서 일을 마치고 들어와서 차를 집어넣고 직원들이 나가서 서울역에 앞에 술을 먹었대요, 밤에. 근데 경찰이 순찰을 돌다가 그때 통금시간이 있을 때니까, 다른 사람들 불 끄고 영업을 안 하는데, 한 집만 불을 켜놓고, 아 들어다 보니까 왁자지껄하고 떠들고 노래도 하고 그래니까 이거 잘 걸렸다 쫓아 들어와 가지고 주인을 혼을 내려 그러는데, 어머, 보니까 전부 시키면 양복 입은 놈들이 비표를 달고 있네. 그래 가지고 그 사람들 비표를 달고 있으니까 ‘이게 청와대에서 나온 사람들이구나.’ 알고는 밤새도록 밖에서 보초를 서 주는 거야. 그런 비슷한 일도 있어.

특별동차 같은 거를 몰게 될 경우에, 옷도 특별하게 제작까지 해 주는 거잖아요. 맞춤으로. 그런 것도 있고, 약간 보안이라든가 이런 문제들도 있었을 거 같아요. 기밀, 직장 기밀 같은 거는 밖에 나가 얘길 하질 않는 게, 기밀을 유지할 수 있는 책임을 져야 돼.

만약에 기차를 운전을 했는데, 좀 빨리 갔다 늦게 갔다 그러면 시비도 거나요? 선로에 따라서 그 제한속도가 다 정해져 있어요. 열차가 아무렇게나 지멋대로 다니는 게 아니야.

어쨌든 짜여 있는 그게 명확하게 있네요. 틀이 있지. 그 틀 속에서 움직여야지, 벗어나면 문제가 되는 거야. 그 틀 속에 제한된 속도를 벗어나면 탈선 아니면 전복, 그렇잖아. 여기 옛날에 보면 병점하고 오산 사이에 400알(R, 곡선반경 열차가 운행하는 선로가 휘어져 있을 때 휘어진 곡선 내부에서 원심력이 작용하는 반경)이 있어요. 400알. 곡선 구간이 400미터. 400알이 있어서 거기를 지나가려면 속도를 꼭 줄여야 돼. 그걸 그냥 달리면 원심력에 의해서 밖으로 나가. 그래서 그런 거를 알아야 기관사가 되는 거지. 그거 모르고는 운전이 안 돼요. 힘 드는 거야.



대통령 전용열차를 그만두게 된 사연

특별동차는 언제 그만두셨어요? 85년도에 나왔어요. 78년에 들어갔다가 85년에 나왔다고. 전두환이 때 나온 거야. 그게 특별동차에서 전국 선로 심사하는 차를 움직여요.

선로 심사? 전국 선로 심사하는 차를. 근데 그거를 높은 사람들이 안 나갈 때, 철도청 자체에서 선로 심사를 다니는데, 그 심사위원들을 태우고 선로를. 점검을 하는 사람이 없으니까. 우리가 인제 운행을 해 준 거야. 가면 또 대우를 잘 해 줘요. 김천에서 영주까지 가는 경북선, 그 선로를 들어갔는데, 단선이야. 단선 복선이 아니라. 근데 우리 차가 이렇게 서 있는데, 저쪽에서 열차가 들어오느냐고 기다리고 있는데 이 열차가 들어오고 한참 있으니까 사람들 다 내리고 갈 사람 가고 그랬는데, 여기서 있다가 불일 다 끝나고 우리 차는 떠났는데, 아 중간에 가다 보니까 사람이 철길 가운데로 지나가는데 세상

기적을 불고 어떻게 해도 움직이지 않아 나중에 보니까 병어리야. 그 그냥 깔아뭉개서 죽였는데. 나이가 이제 많은 양반인데, 그 차를 타고 와서 그냥 철길을 넘어 자기네 집을 가는 거야. 그러다 교행하는 열차에 (치인 거야). 예천경찰서에서 경찰서장이 호출을 하더라고, 나를. “사람을 죽였으니까 와서 처리를 해 주셔야 될 거 아닙니까.” 그래서 인제 우리 소장이 청와대에 전화를 했어. “특별동차소장 아무깁니다. 경호실에다가 예천경찰서로 전화 좀 한 번 넣어 주쇼.” 뭔데 그러니까, 이리이러해서 우리 직원이 나갔다가 사람을 죽였는데 경찰서장이 부르더라. 전화 한 번만 해 주시면 끝나는 거 아니냐. 그랬더니 소장이 불러, 갔더니 “경찰서장한테 편지를 한 장 써 보내라.” 그래. 사실 이리이러 해서 저희들 입장이 매우 난처합니다. 개인행동을 할 수 없고 청와대 승인을 받아야 나가고 들어오고 해야 되는데, 그러니까 선처 좀 해 달라고 편지를 써 보냈지. 그랬더니 그냥 그걸로 끝났어. 그랬더니 낮에 거기서 그러더라고. “사람 죽인 사람이 대통령 모실 수 있냐.” 아이고 고만 있어야 되겠다고. 그래서 85년도에 나온 거야.

그게 계기가 돼서 시험을 쳐 가지고 계장으로 올라오신 거구나. 그래서 발령을 받아 가지고 수원으로 내려왔지. 그래서 아주 적시타로다가, 더 있어 봐야 그렇고 그러니까.

도리어 잘되셨네. 계장으로 진급해서 내려오고 훨씬 더 잘 풀리셨네요. 잘됐어요. 미련이 없어.



계장이 되어 수원기관차사무소로 오다

여기 수원역으로 오신 이후에 지금까지 계속 수원 쪽에 사셨어요? 수원 계속 살았어요. 서울 가서 근무하면서도 다 수원 살고 출퇴근하고, 특별동차에 있다가 거기서 계장 시험을 봤어.

거기도 계장, 올라가는 진급이 있어 가지고? 응. 그 철도청 상대로 인원을 배정을 받는 거지. 고깃만 보는 게 아니거든. 그러니까 시험을 보니까 합격이 됐대. 그래 가지고 수원기관차 손바닥만한 기관차사무소에서 기관조사부터 시작해서 계장까지 된 놈은 나 하나야.

어디로 가셨어요? 수원으로 왔어.

다시 수원으로 오셨어! 몇 년도에? 85년도에. 그때 오니까, 내가 기관조사 처음 들어올 때에 기관조사 하던 사람이 그저 기관조사야. 나는 운용계장이 돼 가지고 일루 왔는데 그저 기관조사를 해. 그리고 사람들이 그래요. 같이 이렇게 끼리끼리 어울리는 게 맞지. 그렇지 않으면 잘 어울리려 들지를 않아요. 내가 이렇게 해서 밖으로 나가 돌아다니면서 계장이 돼 가지고 여기 와서 운용계장실에 이래구 앉아 가지고 도장이나 찍어 주구 이래니까 또 시기하는 사람이 있어요. 그런 사람들은 그런가 보다 하고 눈 감고 넘어가고 다 이렇게 그래 가지고 1997년 말에 퇴직했어요. 여기 있다가 서울동차도 갔다가, 저기 분당전동차사무소 계장으로, 운용계장 하다가 거기서 퇴직했어.

운용계장은 주로 어떤 역할들을 하세요? 그거 지금까지는 기관사로서 맨날 출퇴근

하느라고 시간 맞춰서 바쁘잖아요. 그리고 차를 타야 되잖아. 운용계장을 하면 아침에 출근 9시에 하고 그리고 그 이튿날 9시에 넘겨주고.

운용계장이 돌이예요? 응.

24시간 근무 형태군요. 24시간. 편하지. 도장이나 찍어 주고. 근데 그때 당시에 내가 담배를 폈는데, 담배를 하루에 세 갑, 네 갑을 펴. 왜 그러냐면 아침에 9시에 출근하잖아요, 담배 두 갑을 가져간다고 그러면 담배가 떨어져. 그러면 또 사. 그리고 기관사들이 출무점오 받고, 기착점오 받고 그러면, 끝나면 “야 별일 없었냐.” 우짜구 하다 보면 “계장님 담배 한 대 피슈.” 이게 또 인사야. 그러니까 맨날 입에서 담배가 떨어질 날이 없는 거야. 그러니까 이놈의 게 맨날 담배, 헛바닥이 갈라지다시피 하게. 그러다가 의사가 살래 죽래 그러기에 살아야지, 애가 어린데. 그때부터 끊기 시작한 게 한 20년 됐요. 그래서 담배를 끊은 게 아이고 참 사연이 많아요.

2교대잖아요. 아침에 출근해서 그 다음 날 9시까지 잠도 안 주무시고 눈 뜨고 있는 거예요? 아니 저녁에 2시까지 잤었다가 자.

2시. 운행이 종료되니까. 하루에 두 사람이.

선생님, 운용계장이 기관사를 운행이나 이런 것들을 관리하는 거잖아요? 기관사 관리해 주는 거예요.

기관사 관리에서 운용계장으로서 가장 중점을 뒀어 되는 건 어떤 부분이에요? 제일 힘든 게

교번이라고 교번. 교번표를 명찰 같은 데다 구멍을 뚫어가지고 못에다가 걸게 돼 있어요. 맨 위에는 다이아가 걸려 있어. 무슨 101다이아, 102다이아 그러면 다이아가 있으면 오늘은 101다이아는 길동이. 그 다음 날은 돌아오면 그 다음에 쉬었다가 103다이아…….

그거를 다 정리해 주는? 백 명이면 백 명, 이백 명이면 이백 명 교본을 다 걸어야 돼.

매일매일? 그럼. 운용계장이 그걸 다 해 줘야 돼.

짜는 거는 운용계장이 안 하죠? 기본은 지도(계)에서 해쥬. 교번을 지도에서 짜 주면 그 순서대로.

그거를 제대로 운행할 수 있도록 선생님이 이제 이거를 매일매일 처리해 주는 거예요? 매일매일. 하루에 한 번 바꿔 줘야지. 그래야 들어오는 사람이 그 다음 날 뭐를 해야 되는가를 알고 들어가게. 그래 그 교번표를 볼 줄 알아야지. 그러니까 다 시스템이 그렇게 돼 있어.

만약에 기관사가 핑크가 났어요. 그럴 경우 그것도 운용계장이 정리해야 되잖아요. 제일로 그게, 운용계장이 제일로 힘든 게 그거야. 밤중에 사람이 결원이 생겼다. 차는 나가야 된다. 기관사가 없다. 안 되면 나라도 나가야 돼. 최악의 경우는 그럴 수도 있어요. 각오를 해야 돼. 그래 가지고 인제 대기승무원이라는 게 또 있어요. 대기승무원이 있으면 그 사람을 깨워서, 자는 걸. “너 이거 대신 나가라.” 그렇게 해서 내보내는 거예요.

기관사 노조

선생님, 들어오셨을 때, 노조가 있었잖아요? 노조는 수원에서 김지형이 때문에 노조에 같이 근무를 했었어요.

노조에서 어떤 일을 하셨어요? 무슨 뭐 특별하게 노조 (참여)한다고 해서 하는 일 없어요. 특별하게 하는 일은 없고, 지부장을 보좌해 주는 정도. 보좌라도 무슨 뭐 특별하게 해 주는 거는 없고. 이를테면 노조지부장 선거 같은 거 있을 때 협조 좀 해 주고 기관사들에게 “기왕이면 투표해 줘라.” 그런 정도지 무슨 뭐

수원분회에서는 큰일들을 하지는 않았던 거죠? 서울지부 수원기관차분회.

기관사들이 노조에 대해서 일상적으로는 모르는데 노조가 분명하게 인식하게 되는 때가 있지 않아요? 철도노조가 아주 단결력이 세고 그러기는 하지만 평상업무에 지대한 영향을 줄 정도는 아니에요. 그렇게 되면 철도운행이 안 돼요.

사실은 70년대까지는 노조가 전체 철도노조가 파업을 하거나 임금협상을 적극적으로 했다거나 그런 일들이 좀 별로 없죠? 그때까지는 노조 입김이 아주 약했지, 유명무실한 거지. 이름만 철도노조 했지. 근데 요 근래에 와서 지금까지 계속 파업하고 있어요. 그래서 저거는 제 발등 지가 찍는 거여. 저 저러다가 찢리면 지가 손해지. 먼저 번에도 노조 활동하다가 땀보여서 잘린 사람 그냥 옷 벗고 나갔어, 못 배워서. 나가서 할 게 뭐 있어. 아주 비참해요.

선생님은 활동하시면서 노조의 필요성이라든가 이런 거 좀 느끼셨어요? 노조라는 것이 공

직사회에서는 필요가 없어요.

그래도 선거나 이런 거 도와주고 그랬던 거는 어느 정도 노조에 대한 그게 있었던 거 아니에요?

공직사회라는 데는 어떤 룰에 의해서 행동을 하고 근무를 하고 또 국가가 정해 주는 임금을 받는 것이 그게 공무원이야. 근데 그 이상을 달래는 거는 어불성설이야, 이걸 되지가 않아요. 아니 기관사 일 년 예산이 얼마, 철도청 내에 기관사에게 들어가는 임금, 모든 작업복 따져서 얼마 이렇게 다 지정돼 있는데, 이걸 기관사노조라고 해서 난리치고 달라고 한다고 철도청장이 어떻게 맘대로 주냐, 예산은 이미 끝났는데.

그래도 내년 예산, 그 다음 해를 높일 수도 있고, 압력을 넣을 수 있는 거잖아요. 그러다 보니까 힘들어요. 아주 힘들어. 김지형이가 있을 때만 해도 아주 편하게 노조 했어.

어떻게 편했어요? 그런 문제가 심각하지가 않았으니까. 지금 지부장들은 모가지 내놓고 해야 돼.

계장이면 운용계장도 하다가 지도계장도 하다가 그러는가요? 왔다 갔다 해요.

지도계장도 하셨어요? 지도계장은 뭐 하는 거예요? 그것은 승무원 전체 교육, 또 업무지도. 하는 일이야 많지. 이것저것 해서 죄 따지고 보면, 실제로 운용계장은 승무원 관리하기가 바빠. 그런데 지도계장은 승무원을 비롯한 사무소 전체를 운영을 하는 거야. 그러니까 힘들지 그것도. 소속장이라는 사람 만날 술 같이 먹어주고 술 사 줘야 되고

소속장은 자주 교체돼요? 자주는 아니지만 교체는 돼요.

그럴 경우, 소속장은 기관사 내에서 소속장이 나오는 거죠? 소속장은 사무소장이 소속장이잖아요?

예.

이분들 같은 경우에도 기관사 출신이잖아요? 그래요.

그럴 경우 수원 내에서 있다가 올라가신 분이 아니잖아. 지방청에서 오다(order) 줘서 내려가 그러면 내려오는 거야. 저 동해에서도 온 사람이 있었는데 뭐.

어쨌든 그릴 경우에 기관사들하고 친밀도나 이런 거로 봤을 때는 지도계장님과 운용계장님이 사실 실질적인 운영을 한다고 봐야겠네요? 네.

소속장이 대표성을 갖고 있지만, 인간적으로도 그렇고 업무도 그렇고, 계장급들이 실질적인 운영을 한다고 봐야겠네요? 서로 유대를 가지고 협조를 해 가면서 승무원 관리 운영을 해요. 지도계장이나 운용계장이나 그런 사람들이 다 그렇게 해요.

아까 노조 얘기를 잠깐 했었는데, 김지형 선생님 같은 경우가 21년인가를 노조를 위원장을 하셨다 그러더라고요. 노조지부장을 했지.

김지형 선생님이 계속 그렇게 노조지부장을 하셨던 건 어떤 거 때문에 오랫동안 하실 수 있었을까요? 철도고등학교 출신이었고, 어느 사무소나 철도고등학교 출신들이 대부분 업무를 장악하고 있어요. 그리고 그 테두리를 깰 수가 없어. 그래서 “철도는 철고 때문에 망한다.” 소리가 나왔었으니까. 김지형이는 뭐 뽕족하게 하거

나 그래지는 않고, 원만하게 했으니까 여태까지 잘 해고 왔지. 그렇지 않으면 뭐 못 하지.

철고 출신자들이 대개 잡고 있는데, 선생님 같은 경우 운용계장으로 오시잖아요. 지도계장도 하게 되고, 그런 거를 조율하면서 잘 관리를 해야 되는데 힘들지 않으세요? 처음에 내가 여기 운용계장으로 왔을 때에 개들이 톡톡톡했어. 그래서 그러면 그러나 보다 하는 거지. 그걸 펴 놓고 지들도 못하고 나도 펴 놓고 저들한테 뭐라 그러진 않고. 뭐 술 한 잔 먹을 때 있으면 같이 술 먹고 어울리고 이렇게 해서 조화를 이뤄야지. “너 아니야. 당신 이거 안 좋아.” 이런 식으로 하면 사무실 분위기만 흐려지지.

김지형 선생님과 친하게 된 계기가 있으세요? 지형이가 나이가 비슷해요. 처음에 여기 내가 수원기관차사무소에 와 있는데 김지형이가 천안인가 어디 있다가 왔어. 근데 그때 총각이었어. 난 결혼을 했었고, 우리 또래고 그러니까 자연히 어울려지지. 노조 활동할 때에 김지형이가 장모님을 모시고 살았었어. 근데 그 어머니를 사실 내가 어머니같이 가면 대우해 드리고 그랬는데, 그렇게 가면 밥을 해먹여, 노인네가. 그래서 언젠간 전화를 해 보니까 돌아가셨다고 그래. 아유 어떻게 연락도 없이 장래를 모셨냐고. 난 어머니한테 신세를 너무 많이 진 사람이다 그런 얘기도 하고 그래요.



기관사, 다시 하래도 기꺼이 하고 싶은 일.

몇 십 년을 걸쳐서 철도 일을 하신 건데, 30~40년 동안 일을 하시면서 기관사로서 일을 하셨던 감

회라든가 자부심, 아니면 회한 이런 게 있으면……. 먹고살기 힘든 시대에 생계를 위해서 철도에 들어온 거는 사실이에요. 힘들었으니까 그때도, 그래서 들어와서 나름대로 최선을 다해서 살다 보니까 좋은 꼴도 많이 봤고, 또 사고 같은 게 나서 참 괴로움도 많이 당했지만 후회하거나 미련을 갖는다가나 그런 건 없어 나는. 나름대로 나는 어디 가든지 신조가 사람은 누구나 현재에 최선을 다하면 남는 거 있다 뭔가는, 난 그런 신조야. 최선을 다하면, 뭐 뒤처지는 것도 내가 만드는 거지, 앞서가는 것도 내가 만드는 거지. 다른 사람이 해 주는 건 아니에요. 그래서 공동생활, 직장생활 이런 거를 그렇게 한 30년을 했으면서도 아쉽거나 그런 것도 없고, 난 할 만큼 했고 받을 만큼 받고 나온 사람이야.

기관사라는 직업에 대해 어떻게 생각하세요? 지금 기관사하라면 또 할 거 같아요. 어떤 땐 철도 기관사들 뭐 파업한다. 지난번에 팔십 몇 년돈가 파업할 때, 그땐 내가 운송계장인가 하면서도 했어요. 그리고 제대하고서도 서울지하철 파업을 해서 차가 운행을 못 한다 그래 가지고 거기도 가서 내가 서울지하철도 운행해 줬었어요. 근데 지금은 나이 많으니까, “이제 그만” 그러는 거야.

선생님, 오랜 시간 동안 그리고 이렇게 귀한 시간 내주시고 좋은 이야기를 많이 해 주셔서 저희가 기관사의 삶이라든가, 수려선과 수인선 역사라든가 이런 걸 잘 알게 돼서 고맙습니다.



면담자 홍현영(수원시정연구원 연구원)
유현희(수원시정연구원 연구원)
면담일시 2016년 11월 24일
면담장소 수원박물관 회의실

박수광

“그 당시에 철도에서는 기관사가 꽃이라.”



1945년 순천 출생
1966년 교대 입학
1970년 철도고등학교 전수부
1971년 수원기관차사무소 발령
1995년 수인선 마지막 열차 운행

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터



철도역에서 뛰놀던 어린 시절

박수광 선생님과 인터뷰를 시작하도록 하겠습니다. 고향이 어디세요? 저는 전라남도 순천입니다. 순천 역전 밑에 명말이라고 쪼그만 산이 여수 내려가는 곳 인접해 있는데 거기에 저 산꼭대기에 팔각정도 지어져 있고.

그러면 형제분들은? 형제분은 남자 형님 한 분 계시고, 여자 누님 한 분하고 그렇게 됩니다.

태어나신 해가 몇 년도? 1945년 4월 5일, 해방 직전에 태어났습니다.

그럼 어렸을 때 집안 환경이나 이런 것들 기억나는 것 있으면? 당시 제가 태어나서 자라고 그럴 때는 우리나라에 전혀 산업이 발달돼 있지 않고 또 우리나라 국민생 산이 아주 몇 십 불에 불과한 극빈국가였기 때문에 인구의 70% 이상이 농업에 종사하고 있었어요. 그렇기 때문에 저도 역시 농사를 짓는 집에 중농 정도, 그거에 태어나서 자라게 됐죠.

중농 정도 되면 아주 힘든 상태는 아니었던 거잖아요? 네. 그러죠. 지금 비교하면 보잘 것 없지만은 당시로는 식생활은 충분히 해결을 하고 그 정도면 잘 사는 거였어요.

아버님이 좀 농사를 얼마나 지셨어요? 아버님께서서는 일찍 돌아가셨어요. 그래서 홀 어머니 된 어머니하고, 또 형님하고 누님이랑 해서 실제로 노동을 할 수 있는 사람은 없었어요. 그러나 소도 있고, 옛날에는 소가 큰 재산이었으니까.

소가 있었으니까, 소를 이용해서 여러 사람들이 일을 할 수 있고, 대신 소 일을 대신해서 우리 일을 거들어 주고 이렇게 해서 농사를 짓게 됐어요.

가족 내에서는 농사지를 분이 없었으니까. 네, 노동력이 아주 미미했죠.

그러니까, 소를 다른 분들한테 쓰게 해 주시고. 소를 이용해서 쓰는 대신에 와서 며칠씩 일을 해 주고 이런 식으로 해서 농사를 지어서 생활을 했죠.

그러면 집에는 어머니하고 형님하고 가족들만 사셨어요. 아니면 다른 분들도 계셨어요? 할아버지든, 고모, 이모? 땀 분들이 일찍 돌아가셨어, 위낙. 제가 막내기 때문에. 큰집 작은집 같은 사촌들은 있었지만 우리 집에는 우리 가족 외에는 없죠.

그때 집이 기억나세요? 네, 기억나죠.

몇 칸 집이다 이러 얘기하잖아요? 저희는 뭐 대부분이 초가집이죠. 가을 되면 이엉을 엮어서 지붕을 하고 이런 초가집이고, 그 대신에 쪼그만 산 가장 위쪽에 우리 집이 있었기 때문에 전망은 아주 좋았어요. 앞에 넓은 들이 펼쳐지고 뒤에는 산이고 해서. 또 주변에 과일나무 같은 것도 우리 집이 넓어서 많이 심었기 때문에 어린 시절에는 비교적 좀 활동적이고 혜택을 보면서 자랐다고 볼 수 있죠. 자연 혜택은 많이.

그 동네가 선생님 집안 동족마을 같은, 집성촌 같은 곳이었어요? 집성촌은 아니지만 대체적으로 당시에는 농경사회기 때문에 서로 협력을 해서 살아야 되기 때문에, 가까운 곳에 대개는 분가를 해도 살게 돼있어요. 그러고는 집성촌이라기보

다는 장씨, 박씨, 이씨 이렇게.

각성바지 마을인가요? 각성이 있지만 대개는 서로 같은 성은 인척관계를 이루고 있다고 봐야죠.

그래도 박씨 집안들도 몇몇 있고요? 예.

어디 초등학교 들어가셨어요? 저는 역전하고 가까웠기 때문에 역에 가까운 중앙국민학교라고 있어요. 그래서 그 중앙국민학교를 나왔죠.

역에 가까웠기 때문에 기차역에 대해서는 되게 익숙하셨겠네요? 네, 그러죠. 순천이 또 철도로서는 우리나라에서 가장 큰 철도청이 있는 곳입니다. 지방철도청이 있는 곳이기 때문에. 뭐 집에서도 항상 기차가 왔다 갔다 하는 것을 보고, 소리도 듣고, 역도 가깝기 때문에 학교 다니면서도, 철도에 종사하는 자녀들하고 거의 다 학교를 같이 다녔죠.

처음에 철도에 대한 생각이라든가, 봤던 이미지라든가 이런 거 혹시 기억나세요? 그러니까 철도는, 우리가 어렸을 때 개울 같은 데서 뛰어 놀면서 목욕도 하고 그러면 기차가 연기를 멋있게 뿜으면서, 우리가 두려움도 있지만, 그렇게 꽤 기적을 올리면서 달리는 거 보면 신기하기도 하고, 참 보기 좋았죠. 우리가 볼 때는. 그런 기억이죠.

철도에서 놀기도 하고 그런 것도 하셨어요? 예, 그러죠. 철도, 옛날에는 못 같은 것을 철길 위에 올려놓으면 기차가 지나가면서 차바퀴에서 납작하게 돼요. 이런

거 해서 그런 장난도 하고 그랬죠. 어렸을 때는.

그런 거도 하고, 어렸을 땐 철도나 기관사에 대해서 좋은 이미지들은 많이 가지고 계셨나 봐요?

그렇죠. 당시에는 자동차가 있는 것도 아니고, 자동차는 극히 드물었거든요, 짐을 나르는 화물이나 그런 거지. 그 당시에는 도로도 정비가 돼 있지 않은 상태고 별로. 그러니까 걸어다닌 거 아니면 기찬데, 기차 그 시원스럽게 달리고 기차에 타고 가는 분들이 문을 열고 바람에 휘날리면서 바람도 이렇게 쐬고 그런 거 보면 좋게 보이죠.

선생님 주변에도 철도, 친인척 중에 철도와 관련해서 일을 하신 분이 있으셨어요? 네, 저하고 거의 비슷한 같은 연배, 옆에 같이 학교도 다녔어요. 그 사촌형이 철도청 다녔고.



철도학교 전수부에 지원하다

그 다음에는 중학교는 어디? 중학교는 제가 원래 선생님이 될라고 그랬어요. 그 당시에는 사범학교(고등학교)가 교사 양성해요. 그래 사범학교 병설 중학교를 갔죠. 그런데 다음 해에 사범학교가 없어지고 교육대학이 생기지 않았습니까? 그래서 제가 교육대학을 갔어요. 선생님이 될라고 갔는데, 사범학교가 없어지고 교육대학교로 된 거예요. 그래서 교육대학교를 가서 재학을 하다가 군 면제가 되질 않았어요, 그 후에 교사는 기본 교육만 병역을 의무로 하고 군대가 면제되다시피 했거든요. 근데 우리가 갔을 때 막 교육대학이 생겼을 때이기 때문에 그런 제도가 없어서 군대를 가게 됐죠.

그러면 교육대학을 간 게 몇 년도였어요? 66년도요. 66년도에 다시 가을에 1년 마치고는 군대를 가게 됐어요. 그 당시에는 교육대학이 2년제예요. 그래 가지고 군대를 갔는데, 그 당시에는 보통 3년 근무를 하지만, 30개월 정도면 제대가 된 상태였어요. 그런데 68년도에 청와대습격사건으로 인해서, 김신조가 내려왔어요. 그 바람에 제대가 6개월이 연장된 거예요. 그러니까 중간서 2학기 중간고사까지는 끝났지만 말기고사는 봐야 되지 않아요. 그런데 그것을 계산을 할 때 중간고사는 계산해 주지 않아요. 처음부터 계산하더라고. 그래서 일 년을 끌게 된 거예요. 제대가 6개월이 늦어져서. 그래서 놓고 일 년을 기다리고 있는 중에 우리 동네 한 친구가 철도학교, 지금 철도대학, 그것을 공부하고 있다 그래요. 그럼, 나도 한 번 가보자. 왜냐면, ‘내가 기다리고 있는 동안에 거가 더 좋으면 다녀볼 수 있는 거 아니냐.’ 일 년 시간이 있으니까. 그리고 응시를 했어요. 그런데 그 사람은 떨어지고 저는 됐어요. 그래서 일 년 교육을 받게 돼 있어요, 기관사학과. 기관사학과를 지망을 해서 기관사학과를 가게 된 거예요.

기관사학과로 지망하신 이유는? 그 당시에는 솔직히 철도에서는 기관사가 꽃이라 그런 거 아닙니까. 우리가 빠일롯트(파일럿)같이 조종사같이. 그리고 당시에 기관사 보수가 엄청나게 좋아졌어요. 천안역사고(1969년)로. 기관사가 가족을 돌보는 데 신경을 써서 휴양을 충분히 못 해서 엄청난 사고가 났다. 천안사고가 있었어요, 추돌사고. 그래서 대통령이 특별지시로 해서, “기관사 보수를 대폭 올려라. 장관급까지 올려라.” 이렇게 해 가지고, 보통 공무원들이 한 만 원 정도 받을 때, 상당한 중견 기관사는 사만 원 이상을 받았어요. 네 배 정도 이상. 그러니까 보수도 좋죠. 또 그 당시에 보수가 좋으면 이미지도 좋아지는 거예요, 이왕이면 기관사. 원래는 간부요원양성 같이 뽑아서 한

거예요. 원래는 예를 들어서 육군사관학교 이런 식으로. 그런데 나중에 실지로 그 많은 사람을 간부로 할 수가 없고, 또 기관사는 단일 직종이에요. 행정직이 아니기 때문에 기관사로 계속 있게 된 거예요. 기관사 생활을 오래 한 거예요. 그러니까 그렇게 해서 그거를 가게 된 거라고 봐야 됩니다.

철도대학 전신이죠? 대학은 아니었어요. 1년이라 전수부라 그랬어요.

전수부. 1년 과정이기 때문에 전수부라 그랬구나. 예, 전수부 기관사학과.

그러면 그때 시험은 어떤 식으로 쳤어요? 시험은 고등학교 졸업생에 맞는, 대학입학 비슷한 시험이죠. 필기시험이죠.

몇 명이나 들어갔어요? 그때 사백 명. 각 과가 있어요. 역 계통, 기관사학과, 신호과, 또 차량 고치는 거, 전기과 이런 철도에 갖가지 과가 있지 않아요. 그 과를 인원수는 적지만, 기관사학과하고 역무과가 가장 많아요, 백 명씩. 사백 명을 모집했는데. 역무과하고 기관사학과는 백 명씩이고 나머지는 일부 신호과랄지, 전기과랄지, 중기기관차과랄지 여러 가지 과를 해요. 그래 가지고 사백 명. 한 삼천 명 와 가지고 사백 명 뽑았지.

삼천 명이 왔어요? 예, 철도고등학교 운동장에 설 자리가 없을 정도였어요.

철도고등학교요? 선생님, 거기서 시험을 쳤던 거예요? 철도고등학교. 처음에는, 일제시대 때는 교통고등학교, 그 다음에 철도고등학교 이렇게 바뀌었어요.

용산에서 시험 보신 거예요? 예, 용산. 3년짜리 철도고등학교 있잖아요. 그 운동장이 아주 그냥 터져 나갈 정도였어요. 대부분이 막 고등학교 졸업한 사람이 합격률이 높으니까. 그러니까 군대를 가버린다 말이에요.

좀 배워서 일할 만하면 군대 가 버리는……. 그래서 1회하고 2회는 제대자만 뽑았어. 그 다음에 제대자만 뽑으면 안 된다는 그런 뭐가 있었는지, 그 다음부터는 제대자는 합격률이 없어. 무슨 5%를 주기를 해, 3%를 주기를 해. 3년 동안 가서 두들겨 맞고 죽도록 고생한 사람이 무슨 공부한 내용이 남아 있겠어. 엄청난 사람이 아니면 합격을 못 해.

선생님 기억력이 좋으셨나 봐요? 그 당시에 교육대학교가 엄청 셋어요. 지금 상수도 못 해요. 지금 우리가 볼 때, 아이고 거 우습다 그러죠, 사범학교 정도를 합격할라 그러면 반에서 1~2등. 5등 안에 안 들면 써 주질 않아요. 우리가 병설중학교 갈 때 10등이 벗어나면 안 써 줘. 요즘은 뽕뽕이 돌려서 가는 거 아니에요. 시험 봐서 떨어지는 거야. 무조건. 그러니까 그 당시에는 어떻게 뽑냐 하면 여자 한 클래스, 남자 두 클래스야, 보통.

그 중학교 과정 들어갈 때도? 예. 중학교부터 시험이야. 그래서 그 중학교마다 지금 같이 등급이 있어. 어디 학교는, 학교별로 맞춰서 써죠. 가고 싶다고 써 주지 않아. 어림 반푼어치도 없어. 가면 뭐 하나.

떨어질 건데 써 주지도 않는구나. 가면 뭐 해. 학교 망신만 시키는 건데. 그래서 그 당시 교대 같은 데는 셋어요. 전남여고 같은 데서는 교대반까지 있어. 두 클래스나. 교대 갈 사람만. 그 다음에 광고(광주고등학교) 같은 경우에는 육사

반이 있고, 광주고등학교 출신이 육군장교가 제일 많아요. 반이 있는 사람한테 당해내겠어요. 교대 같은 데 여자가 네 클래스 160명, 남자 여섯 클래스 240명, 400명이여. 거기에 탄 데 여자들은 밥에 뉘 정도로 하나씩 합격해요. 밥에 뉘 정도 합격하고 나머지 다 전남여고 교대반 여자들이 차지해 버려. 아예 목적을 가지고 한 사람한테 힘들지. 그리고 또 거기에 갈 만한 사람이 지원을 하지. 턱없이 지원을 할 리가 없잖아. 그렇게 섰어요. 엄청나게 섰어요. 여하튼. 내가 다녔다는 게 아니라.

근데 선생님 교대에서 계속 공부를 하실 생각이 있고 그러면서 공부를 군대 있으면서 좀 하셨던 거죠? 안 했어요. 아는 사람이 공부를, 제대를 빨리 해 가지고 공부를 하고 있더라고. “야, 너 뭇을 그렇게 들여다보냐.” 그러니까 철도 시험을 본다는 거예요. 그래 “그게 뭐냐.” 하고 모집요강을 보니까, 괜찮아, 괜찮아, 모집요강이. 뭐 제대하고 1년 기다렸다가 다시 1년 더 교대를 다니나, 여기 1년 다니다가 (공무원) 하거나 공무원은 같은 공무원이니까 별 차이 없을 거 같더라고. 아까 말한 대로 기관사 이미지도 괜찮았고, 그 당시에는. 그래서 나도 그럼 한번 볼까 하고, 사촌동생이 농업전문대를 나와 가지고 농촌진흥청을 시험을 봐서 들어갔어. 그러니까 그 책이 있어.

공무원 시험과 관련된 책들이 있었군요. “그 책 몇 권 주라.” 다 훑어볼 수도 없지, 시간이 촉박해서. 왜 그러냐면 내가 10월 20일에 제대를 했단니까. 복학이 안 되게. 10월 5일 안에 해야 복학이 돼. 그러니까 김신조 때문에 6개월 늦게 제대했기 때문에 복학도 안 되고 내가 방향이 틀어진 거야 완전히. 그래서 가서 보니까 그 사람은 안 되고, 나는 그냥 가서 합격했어요. 그 당시까지 서울 구경을 해 본 일이 없어. 광주, 순천, 광주. 논산에서 또 훈련만 같이 했

어, 군대에서. 훈련소에서 훈련 같이 했단니까. 교대니까, 거기서 훈련소 조교로 뽑아버려 아예. 거기서 교육계도 보고, 조교도 하고 그런 군대 생활을 했단니까. 그래서 인자 나와서 10월 20일 나왔는데 놀고 다니고 하니깐 11월도 넘었는데 시험은 1월 초엔가 언제 있었는데 뭐 공부할 새가 있어? 한 달 정도나 본 거지, 조금. 나는 되든 말든 상관없단니까. 서울 구경을 한 7~8개월 했지. 그래도 돈을 많이 집에서 탔어, 충분히 할 수 있게. 돼지도 한 마리 팔아 주고.

돼지를 한 마리를 팔아 주셨어요? 공부하라고. 쪼그만, 요만한 거. 그 당시는 그런 거 아니면 돈 못 만들어, 큰돈을. 그래 만들어 쥐서 구경도 하고 시험도 보라고 그래, 내가 간다고 그러니까. 그래서 시험 보고 고향 내려갔다가 발표도 보고 그래야 하는데, 우린 아주 그냥 발표까지 거기 있었어, 15일간을. 경비가 많이 들지. 그 당시는 모든 버스가 다 서울역이야. 지금 뭐 어디서 끝나고 어디로 가고 그러지만. 서울역만, 서울역에 오는 버스는 거의 다 서울을 다 갔다가 되돌아오게 돼 있어. 무조건. 그 당시 서울 인구가 한 육백만, 육백만 정도 됐을 거야. 그래 서울역 여인숙에서 있으면서 서울 구경하고, 광나루도 구경하고 사방 구경하다가 서울역 버스만 타면 되니까. 가만 앉아 있으면 서울역이야. 그러다 합격해서 거기서 일 년 (공부)해 가지고, 에~ 일 년 마치고는 당시 철도청장이 “서울지방부터 전수부 나온 사람들로 다 대체하겠단.” 그래 가지고 서울에서, 내가 남쪽 출신이잖아요, 그래 가장 남쪽인 수원으로 발령을 받은 거예요. 가까운 쪽으로. 서울은 기관차사무소가 많지 않습니까. 서울기관차사무소라고 수색에 있는 거, 청량리에 있는 청량리기관차사무소, 서울동차사무소, 그 다음에 수원기관차사무소 이렇게 있었어요. 그래서 수원기관차사무소로 발령을 받아서 71년 1월 15일에 발령을 받게 됐죠.



철도학교 전수부 교육과 실습

이때 전수부 교육과정이나 내용들은 어떤 것이었어요? 선생님 받으신 거? 그러니까 기관사과는 기관사로서 지식, 소양을 갖출 수 있는 과목, 예를 들면 기관차의 구조 및 성능이라든지, 가령 기관차의 결선도(結線圖), 증기선 결선도랄지. 그 기관차가 디젤로 동력을 만들어서 그것을 발전을 하는 거예요. 그래서 디젤 증기 기관차라고 그래요. 발전을 해서 증기로 해서 전동기를 돌려서 가게 만드는 거예요. 그러기 때문에 이것은 완전히 다 전기 서로 결선, 전자 동작으로 움직이게 돼 있어요. 자동화로. 자동화 또는 수동화. 그러기 때문에 그런 결선도를 완전히 알아야 되지 않습니까. 그래야 중간에 어떤 이상이 생겼을 때 즉각 조치도 할 수 있고, 어디가 고장이 났다고 기관사가 판단을 할 수가 있기 때문에 그런 거에 대한 것을, 모든 전반적인 것을 교육을 하게 되는 거야.

그 당시 제일 신경을 썼던 내용들은? 어쨌거나 가장 신경을 쓰는 것은, 기관차는 엄청나게, 1,700톤, 1,800톤 이렇게 많은 화물을 싣고 가는 것이기 때문에, 브레이크를 가다가 서는 것이 가장 중요한 거예요. 가는 것도 중요하지만, 가면서 자기가 세우고 싶은 곳에 세워야 되잖습니까. 사고가 발생했다거나 역에 갔을 때, 그런 브레이키, 자동장치, 브레이키가 모든 것이 공기 압력을 받고 작동되지만, 모든 것이 전자 장치로 인해서 동작을 하게 돼 있어요. 그러니까 우리가 볼 때는 단순하지만, 큰 책으로 한 권이에요. 또 증기결손도도 큰 책으로 한 권. 그 다음에 기관차 종류가 한 가지만 있는 거 아니잖습니까. 같은 디젤이라도 옛날 차는 좀 단순하면서도 마력 수가 적고 크기도 적지만, 점점 커질수록 복잡해지는 겁니다. 엔진 수도 많아지고. 그런 것을 다 기본으로 배우고, 변화된 부분을 다시 다 배워야 되지 않습니까. 기관사들은 모

든 차량 종류를 다 섭렵해야 돼요.

차량 종류를 다 배워요? 그렇죠. 동차, 기관차도 기관차별, 증기기관차, 증기동차 뭐 이런 것을 전부 다 배워야 돼요. 그렇기 때문에 일 년이 뽁뽁합니다. 고등학교 과정 정도예요, 수업이. 그래야 일 년에 마칠 수가 있잖아요. 그러니까 철도고등학교 같으면 3년에 배우는 거 아닙니까. 일반 과목이랑 합쳐서, 3년에 배우는 거예요. 그러니까 그런 교육을 일 년에 단축해서 배워야 돼요, 압축해서.

그게 굉장히 교육과정들이 많네요. 영어와 수학 이런 건 우리가 고등학교 과정에 했던 사람이니까, 전공만 일 년을 하는 거예요.

그때 그 수업료라든가 이런 것들은? 없어요. 다 국비요. 옷까지도 다 국빈데, 숙식은 자기가 해결해야 돼요. 저는 하숙을 했어요. 용산서. 용산서 교육을 했어요. 용산철도고등학교에서 교육을 한 건 아니고, 워낙 사백 명이나 되기 때문에 나뉘었어요. 그래서 나는, 지금 개발이 항상 말 많은 곳 있지 않습니까, 서울 용산에. 그 안에 공작창이라고 있어요. 모든 철도 차량을 수리하는 데. 거기에 교실이 지어져 있어요. 그래서 그 안에서 교육을 했고, 또 역무과하고, 역무과는 철도고등학교에서 하고. 그래서 그렇게 나뉘어서 교육을 일 년간 했죠.

전수부 계신 분들을 거의 다 하숙 하신 건가요? 자취가 많았고, 거의 대부분 자취예요.

이 정도 교육과정으로 뽁뽁하게 있으면 그 외에 다른 활동을 할 여력이 거의 없었겠는데요. 선후

배들끼리 모여 가지고 서로 얘기를 한다든가? 그때는 선배는 없잖아요. 일 년 과정이니까. 생판 보지 못하던 사람끼리 모인 거예요. 제대한 사람, 제대도 안 한 사람, 고등학교 막 나온 사람도 들어와요. 그러기 때문에 이걸 나이 차이가 6~7살씩 나기도 하고, 또 제대한 사람은 아무래도 합격률이 낮잖아요. 특혜가 없잖아요. 막 고등학교 나온 사람이 유리하지. 그러니까 우리 제대한 사람은 지원자는 비슷했는데 합격률은 10%밖에 안 돼요. 사백 명에서 제대한 사람이 58명인가밖에 안 돼요.

몇 기세요? 4기.

전수부가 몇 기까지 뽑았는지 기억나세요? 전수부가 한 8기에서 끝났을 거예요. 예, 8기에서 끝났어요.

그리고 난 다음에 선생님, 이게 철도대학으로 편제가 바뀐 거예요? 예. 한참 있다가. 그러니까 철도 기관사를 뽑는 과정이 여러 갈래가 있어요. 처음에는 교통고등학교, 지금 말해서 철도고등학교 졸업생들을 갖고 대치를 했었어요. 그러다가 각 선이 많이 확장되고, 열차 횟수가 많이 증가하니까 수요를 감당할 수가 없죠? 그래서 일반 공개채용을 많이 했어요. 일반 고등학교 졸업자에 한해서 뽑아서 한 3개월간 교육을 시킨 다음에 현장에다가 투입시키고 했었죠. 철도고등학교와 우리 전수부를 유지하면서도 종종 공개채용을 했어요. 왜냐면 그 인원이 일 년 교육 받고 삼 년 교육 받고 나올 때까지는 너무나 시간이 걸리니까. 당장에 어느 선이 하나 개통된 달지, 열차가 증가하면 당장에 필요하니까. 이런 경로로 해서 모집 코스는 여러 가지죠.

그러면 기관사들 같은 경우는 일반 공개채용을 했을 경우에 짧은 기간 동안 교육받아서 배치되기에는 좀 어렵잖아요? 그러니까 바로 기관사가 되는 게 아니지 않습니까. 예를 들어서 그러니까 고등학교 졸업자는 한 3개월간 집중 교육을 시켜요. 아주 전문교육은 못 시키지만, 보조니까 점검하는 방법이랄지 약간의 실력, 약간의 실력을 가지고 기관사를 보조하는 것 아닙니까. 기관조사라 그래요. 기관조사 생활을 하는 거기 때문에 그 정도, 한 3개월 정도 교육을 시키고, 현장에 가면 또 현장마다 열차 종류가, 기관차 종류가 다르지 않습니까. 어디는 동차고, 어떤 데는 증기기관차고, 거기에 맞춰서 한 1~2개월 교육을 시켜요. 이렇게 해서 인제 현업에 종사하게 하는 거죠.

그때 1년 동안 배웠던 내용들이 사실은 굉장히 현장에서 쓸모 있는 내용들이 되게 많이 있었던 거죠? 그러죠. 바로 직접 우리가 접하는 거죠. 그 토대 위에서 더 공부를 해서 또 경쟁을 해서 기관사 시험을 보는 거야.

또 시험을 봐요? 무조건 기관사가 되는 거 아니에요.

선생님, 그러면 1년 과정을 졸업을 하신 다음에 마치시고 나서 현장에 배치될 때 무슨 절차가 있나요? 우리는 공개경쟁이 아니지 않습니까. 철도에서 미리 사람을 뽑아서 1년간 교육을 시켜서 다시 시험을 봐요. 자격시험. 변호사시험 같이 봐요. 왜냐하면, 아무리 시험에 합격했지만 그 과정에 나태한 사람을 뽑을 순 없는 거 아니에요. 그래서 거기에 적합한, 또 인제 기관사는 적성검사라는 게 있어요. 아무리 학과 성적이 좋아도 적성이 안 맞으면 안 돼요. 모집할 때는 적성에 통과됐는데 마지막에 졸업할 때는 안 되는 사람 있어요. 적성이. 그런 사람은 다른 과로 시험을 봐야 돼요. 검수나 차 고치는 이런 걸로. 기관사 적성검

사 받으면 우리가 현장에서 이렇게 근무를 한 2~3년 하면 한 3년 정도 되면 자격이 주어져요.

적성검사라는 건 어떤 식으로? 적성검사는 아마 자동차 운전기사들도 적성검사가 있었을 거예요. 그러니까 뭐냐면 이 사람이 기계를 다루면서 움직이는 열차나 차량에 앉아서 업무를 수행할 때 당황하지 않고 침착하게 어떤 위기상황을 잘 처리할 수 있는가를 보는 거예요.

상황을 대처할 수 있는 능력이 있는지. 그렇죠. 그것이 가장 중요하지 않습니까. 그것이 적성검사예요. 우리가 말하는, 우리가 일반학과에 적성을 보는 것도 같아요.

전수부를 졸업하고 맨 처음에 배치되면서 현장에 맞는, 예를 들어 수원역에 맞는 교육을 좀 받아야 되잖아요. 우리는 많이 안 받았죠. 거의 그냥 약간 사무소에 필요한 정도, 한 일주일 정도만 받은 거지.

일주일 정도만, 업무 파악 정도만 하게 하고서 배치가 된 거예요? 예예. 그리고 그 전에 우리가 겨울에 실습을 좀 해요.

그 전수부 있으셨던 분들이? 실습을 하고, 또 졸업할 무렵에는 기관조사가 인원이 많이 부족해서 기관조사로 근무를 많이 했어.

조사로 아예 일을 하셨구나. 그러면 조사를 어디서, 어느 노선 일을 하셨어요? 저는 어디로 그 지원했냐 하면 순천으로 했어요. 그래서 순천기관차사무소에서 기관조

사 생활, 실습이면서 기관조사 생활을 많이 했어요. 한 달 정도.

그래서 기본적인 업무들은 알고 들어오셨겠네요. 그렇죠. 그리고 또 여름방학 같은 때 다시 또 실습이 있어요. 뽕세게 받은 거지, 일 년을.

그러네요. 실습인 동시에 업무 자체를 거기서 다 배웠네요. 조사와 관련해서 업무를 아예. 그냥 투여된 거네, 현장에. 그 당시는 증기기관차가 그때도 많이 증기기관차가 운행이 많이 되고 있었어요. 디젤은 60년도 중반에나 들어온 거예요, 우리나라. 그렇기 때문에 실지로 현지 기관사 분들은 새로 나온 디젤이나 동차에 대해서 오히려 우리보다 몰라요. 그리고 그 당시에 학력도 낮고 그 사람들이. 상대가 안 되지 학력이. 그러니까 오히려 기관사들이, 기관사들한테 여러 가지를 말씀을 드려줄 수가 있는 거죠. 단지 감각만 떨어지기 때문에, 운전에 대한 기술만 없는 거지. 이론은 더 밝지 뭐.



수원기관차사무소 발령과 자취생활

그러면 1년 과정 끝나고 나서 약간 자격시험 같은 게 있다고 그랬잖아요. 그때도 그러면 실기, 필기 이런 게 다 있었어요? 우리 배운 학과는 똑같이 보는 거예요. 그래서 60점 이상 맞아야 돼요.

60점 이상 맞아야지 통과해서 자격이 주어지는. 무조건 60점이에요.

그리고 난 다음에 업무 배치 자격이 주어졌기 때문에 발령이나 그런 걸로 가는 거죠? 발령이

나요. 그래서 아까 내가 말했잖아요. 가급적 고향에 가까운 쪽으로 주게 되어 있어요. 원래는. 근데 원래는 순천으로 가기를 원했지만, 청장이 “이번 졸업생은 전체를 서울(지방)에다 배치한다.” 그렇기 때문에 서울에서 가장 남쪽인 수원에 배치를 받은 거예요.

선생님은 고향인 순천으로 가고 싶었는데, 대개는 그렇지 않습니까?

그렇죠, 아무래도. 지금은 뭐 순천보단 여기가 낫다고 생각해요.

그때 당시에 그럼 노선이 확 들어나서 수도권에 집중적으로 배치한 거예요? 그런 거보다는 아무래도 수도권이 우리나라에서 가장 중요한 곳 아닙니까. 모든 열차가 여기서 출발하는 곳이기 때문에 수도권을 중시해서 수도권에다가 정예요원을 배치한다는 의미가…….

이게 사실 전수부가 아까 말한 간부양성이라든가 그런 중요성이 있는 곳들이기 때문에 여기에서 양성된 분들은 중요한 수도권에 먼저 배치한다 이런 의미인가요? 아무렇게도 1년 받은 사람이 공개채용으로 들어와 3개월 교육받은 사람하고 비교가 되겠습니까. 그러니까 그런 의미라고 나는 생각해요. 뭐 어디가 기록이 돼 있는 건 아닌데.

전수부 과정을 밟은 해가 몇 년도예요? 그러니까 제대를 해서 70년. 그래서 71년 1월 15일에 발령을 받았단니까. 1년 후에. 70년 2월부터 11개월. 그러니까 일년이죠. 코스란 것이 그렇게 되죠. 우리가 방학을 한다고 그러면 학생들이 꼭 1년 학교 다녀요.

1년을 교육 받고, 71년 1월 15일 수원에 배치되신 거죠? 예. 10명이 배치됐어요. 10명이 발령을 받아서 근무하게 됐죠. 수인선, 주로 수려선. 또 우리는 그 두 개만 하는 건 아니예요. 수원에서 평택, 또 평택역에서 오산비행장이나 평택비행장에 어떤 물건을 하는 그런 문제, 영등포 같은 데 안에 물건을 하는 거, 또 수원역 안에 뭐 이런. 꼭 좁은 것만을 하는 건 아니고 일반적으로 다 하는 해요. 그런 것도 있고 해서 업무분담을 받는 거예요, 사무소마다 인원에게 따라서 또 그 편의성에 따라서.

선생님 맨 처음에 수원 쪽으로 배치돼 가지고 첫날 기억나세요. 어땠었는지? 아이, 많이 나죠.

첫날 분위기는 어땠어요? 당시 수원이 71년 1월만 해도 인구가 얼마 안 됐어요. 그래서 에피소드를 말하면, 수원에가 아스팔트 포장인 수원역에서 남문까지 하고 수원역고 있는 도는 데 있죠? 복문 있는 데까지. 그것밖에 포장된 데가 없어요.

다 비포장도로였다고요? 네. 발령을 받아 가지고 구두도 잘 닦아 신고 깨끗하니 하고 내려온 거 아니예요. 그래 인사를 하고 집을 얻어야 되잖아요. 근데 우리는 하숙은 안 해요. 불규칙한 근무기 때문에 하숙을 할 수가 없어. 밥을 반도 집에서 안 먹지. 왜냐하면 거의 승무지에서 많이 먹지. 구내식당. 예를 들면 대전도 가고 그러니 자취를 해야 돼. 그래서 방을 얻으러 다녀야 되거든. 옛날에 무조건 단칸 아니요. 한쪽에 쪼그만 방, 연탄 때 쓰는 거. 그날 세류동 올라다니는데 발목까지 다 빠져버렸어.

하하, 구두 닦고 왔는데…… 날이 그날 얼마나 뜨듯했는지. 그러니 엉망으로 한심

스럽지. 그러거나 말거나 어떻게 방을 하나 얻어 가지고 세 명이 같이 있게 됐어. 고등학교 막 나와서 들어온 사람들이야. 나보다 여섯 살씩 적어. 유관 길이라고 그리고 이기창이라는 사람하고 셋이서 자취를 했어.

동기인 거죠? 동기죠 동기. 동기가 세류동에 방을 얻어 가지고 서로 집에 있는 사람을 밥 해놓는 거야.

그렇게 약속이 된 거예요? 약속할 것도 없지, 그 방법밖에 없어. 집에 오면 밥해 놓고 내 꺼 먹고, 그 사람 언제 들어온다는 거 다 알아. 적혀 있지 세 명 것만은. 이 근무가 한 달 다이어리가 딱 나와요. 딱. 로테이션이라 그러지 그걸 보고, 이렇게 뒤쫓아 가면서 도는 거지. 오늘은 이 사람이면 내일은 요리 가고 차례차례 가는 거야.

내 앞 사람의 그 과정을 나는 그 다음에……. 스케줄이 차례로 있잖아요. 계속 그 스케줄이 도는 거야. 그러니까 그 다 적혀 있지 벽에다가. 애는 일곱 시에 들어 오니까 밥을 안 먹고 오겠네. 또 한 그릇 더 해서 같이 이불 속에다 넣어 놔야 돼. 밥통이 없으니까. 연탄불에 오래 올려놓으면 다 쫄아 버리니까 부뚜막에다 뜨듯한데다가 국은 좀 놓고. 그래 가지고 자취하면서 생활하게 된 거예요. 그러다가 두 명은 또 군대를 가버리고 내 혼자 또 시골에 있는 어머니 보고 밥을 좀 해 달라 그래 가지고 어머니가 와서 밥을 좀 해 주고, 그러다 좀 있다 결혼을 했죠. 내가 스물아홉 살에 결혼을 했어. 한 2년 있다가.



본무조사와 보조조사의 업무

발령받으셨을 때 수원기관차사무소에 몇 명 정도가 일을 하셨던 거예요? 많죠. 발령받은 그 때는 증기기관차도 있고, 동차도 있고. 그러니까 수인선, 수려선을 증기기관차 및 동차가 운행한 거예요. 그러니까 그 당시에 내가 지금 기억으로는 기관사와 기관조사 다 합해서 약 130명 정도 되고, 그 다음에 검수 뭐 기타 인력으로 해서 거의 60~70명 해서, 거의 200명 가까이 됐어요. 수원이. 왜냐하면 그 당시에 동차나 디젤은 기관사하고 기관조사 1명이 승무를 해요. 그런데 증기기관차는 기관사 1명에 기관조사가 본무기관조사, 보조기관조사해서 두 명이 근무하게 돼 있어요.

어떤 차이 때문에 그렇게? 그러니까 증기기관차는 일이 많아요. 옛날에는 석탄을 땀으니까 진짜 일이 많은 거고, 그 다음에 우리가 왔을 때는 병커, 증유로 바뀌었어요. 바뀌어도 그 당시는 역마다요 지금은 자동화가 돼 있지만 그때는 통표라고 해서 동그란 것을 이렇게 주고받고 그래야 돼요.

통표요? 예를 들어서 수원역서 화성역까지 간다면 두 개의 열차가 가면 안 되죠? 또 선이 하나야. 그러니까 수원서 화성까지는 삼각형이다 그러면 그 다음은 사각형, 원형 이런 식으로 달리 해서 이걸 가진 차만이 가게 만든 거야.

통행증이군요? 그렇죠. 그래서 통표라 그래. 이놈을 받아서 화성역 가면 우리 차만 간 거 아닙니까. 그게 있어야 다시 오게 할 수 있어. 거가 차가 기다리고 있는 거지. 예를 들면 또 기다려야 돼. 그러니까 단선이었어, 옛날에는. 그러니까 두 열차를 한 선에 갖다 놓으면 충돌이니까 그걸 방지하기 위해서

통표로 해서 그것을 주고받기 때문에 통과 열차는 달리면서도 그걸 새로운 거로 받아가야 돼요.

통과하면서요? 서지 않고? 예. 속도가 한 50~60km 되니까. 그러니까 하나는 그걸 받고 주고 해야 되잖아요. 하나는 안에 조정을 해 줘야 되고. 그렇게 하고 디젤 기관차는 기관조사가 그 대신 할 일이 별로 없어요. 앞에만 봐 주는 거지. 그러니까 자기가 받으면서 갈 수가 있는 거야. 그래서 디젤은 두 명(기관사 1명, 기관조사 1명), 증기기관차는 기관사 외에 기관조사를 두 명을 쓰는 거야.

기관차일 경우에는 운전하시는 기관사가 있고, 조사 중에 한 명이 석탄이나 이런 거를 하는군요. 잡일을 하는 거예요. 안에서 할 일이 있어요. 물을 항상 보일러에다 공급을 해야 돼. 왜냐하면 벙커-C(씨)유나 석탄을 때서 그 증기를 발생시켜서 그 증기 힘으로 실린더(cylinder)에다가 증기를 공급을 해서 압력으로 해서 바퀴를 돌리는 거예요. 그래 항상 물이 필요하죠. 물을 항상 공급을 해 줘야 증기가 만들어지니까. 그 기관조사는 어떤 게이지를 보고, 그 게이지에 어느 선에서 물이 더 떨어지지 않게끔 자꾸 보충을 해 줘야 되는 거예요. 그 기술이 굉장히 있어야 보충이 돼요. 무조건 보충이 안 돼요. 왜 그러냐 하면 안에는 압력이 센 곳 아닙니까. 압력 센 곳에다가 여기 있는 물을 집어 내려면 쉬운 일입니까? 저항이 있지. 그러니까 면적비, 즉 말해서 면적이 넓은 곳이 압력이 크다는 건 주지의 상식이죠. 면적비를 이용하게 해서 물을 집어넣는 거예요. 그 압력 높은 곳에다가. 그렇죠. 예를 들어서 1cm²하고 10cm²는 열 배의 면적이죠. 압력이 열 배가 되지 않으면 요쪽이 이기게 돼 있는 거예요. 그런 차이를 계산해서 아주 정밀하게 기계를 조작해야 물이 안으로 들어가요.

그러면 석탄을 넣는 사람은 밖에 있어요? 조사가. 석탄은, 똑 같은 거예요. 그 사람이 뒤쪽에 있는 석탄을 삽으로 떠서 앞에 그 보일러 불 있는 데가 갖다 끼엿는 거예요. 그 역할을 하나가 전적으로 해야 되죠.

그러면 기관차에 기관사가 있잖아요. 조사들은 위치를? 기관차가 대략 그러면, 앞에 라이트고, 그 다음에 여기가 증기탑이 이렇게 있어요. 요가 증기 모이는 곳이에요.

증기가 모이는 곳, 실린더 쪽이구나. 예예. 그러면 여기는 앞이고, 그러면 여기는 갖가지 것이 다 있죠. 요렇게 기둥이 있고, 앞에 요렇게 해서 바퀴가 하나, 이거 쪼그만 바퀴 하나고, 둘, 셋 이렇게 있죠.

기관차에 세 개가 큰 바퀴가 있는 거예요? 예예. 그래서 여기가 피스톤이 있어요. 연결이 돼 있어요. 그래서 여기에 증기를 주면 바퀴가 도는 거예요. 크랭크 축에 의해서 축을 연결해서. 여기 안 그러서 그러지. 여기 바퀴 때문에 안 그랬어요. 여기 피스톤이 있어요, 요리 연결돼 있어요. 요게 이제 실린더라. 요리 증발해서 증기를 보내는 거예요. 이것의 압력, 요리 밀면 요리 가고 저리 밀면 저리 가고 그런 거 아니요. 그럼 마지막에 선륜이라고 요리 따라가는 바퀴가 쪼그만 게 하나 있어요. 요건 선륜, 앞에서 선을 유도하는 바퀴. 요건 동륜, 요것은 힘을 주는 바퀴. 요것은 종륜이라 그러지만 신경 쓸 거 없고. 그러면 그렇게 돼 있으면, 여기가 창이 있지.

기관차에 창이 하나 달려 있는 거예요? 옆에 기관조사 창이야. 여기서 업무를 수행하는 거야. 앉아서. 그러면 여기가 딱 뚫어져 있어. 그러면 여기는 탄수차라

고 있어. 그러니까 일부는 물이 들어 있고, 예전에 석탄 때는 여기가 석탄이 가득 들어 있는 거지, 여기가.

석탄과 물이. 물이 요렇게 들어있고, 바퀴가 요렇게 있지. 그러면 여기 석탄이 많이 있는 것 아니요. 여기 서서 여 안에 여기쯤이 그것을 화목, 석탄 집어넣는 데야. 석탄 집어넣을 때는 여기서 이렇게 집어넣는 거야, 여기서 퍼서. 그 다음에는 기름이 돼 있기 때문에 기름만 기관조사가 발로 조정만 하면 돼.

석탄에서 기름으로 바뀌고 나면 기관조사가 발로 움직이면 알아서 들어가게 되어 있나요? 예. 석탄을 퍼붓던 기관조사는 이런 통표를 받는 일이 좀 적지. 그 대신 이렇게 가다 보면 안에 우리가 아궁이도 왜, 재가 많이 차면 긁어내고 그러잖아요. 거 이렇게 쇠기둥으로 가에 그 안에 화실에 똥이 붙어, 그러면 종종 한 사람은 그걸 때야 돼. 때 줘야 원활하게 뿜어내면서 안에 빨리 증기 뜨겁게 발생 하죠.

그럼, 석탄일 경우 기관사가 있고, 기관조사가 있고. 가운데 한 사람이 서서 삽질을 하고.

근데 이분은 지금 위험하지 않아요? 달릴 때 그럼. 그 정도는 적응이 돼. 왜냐하면 사람이 가만히 서 있는 거하고 어떤 일을 할 때 균형이 더 잘 잡히는 거야. 오히려. 손에 무게가 있으니까. 우리가 외줄 탈 때 장대 드는 이유가 뭐예요? 균형. 뭐 꼭 그런 의미는 아니지만 이것을 하면 그 정도는 적응이 돼. 왜 그러냐면 좌우로 사람이 뭐 그렇게 튀어나갈 정도로 흔들리는 건 아니니까. 어느 정도는 흔들리지만.

알겠습니다. 이제 이해가 됐어요. 속도가 한 50~60km 정도 된다는 거죠? 그러니까 이제 속도는 안 적었는지 몰라도, 속도는 약 50km, 1시간에 50km/h.



일제강점기부터 일했던 노장 기관사들

선생님이 왔을 때, 일제시기부터 기관사 한 분들이 아직도 계셨었어요? 많았죠. 나 27살 땐데 40~50대 정도는 다 일제시대 기관사지.

그분들하고 일할 때, 그분들이 어떻게 기관사가 됐단가 그런 거 이야기 들은 거 기억나는 거 있으세요? 그 사람들도 똑같애, 지금하고 같아요. 그 사람들도 그 당시에는 초등학교서 나와야 되잖아요. 일부 영어도 나오니까. 짝금은 나오지. 그 당시에. 그러니까, 쉽게 말하면 초등학교 이상 나오면 그때는 대단한 사람들이여. 초등학교 졸업이란 상상도 못할 때라. 그러니까 그 사람들도 지식인이여. 예를 들어서 어떤 동네나 또래에서는 가장 지식층이여. 그러니까 기관사를 들어온 거야. 시험도 보고 들어온 거지. 기본 시험은 봤을 거 아니요. 글도 잘 아는가 이런 문제겠지 인제. 그래 가지고 들어와서 그 사람들은 바로 들어오는 거 아니에요. 바로 채용하는 게 아니라 일꾼으로 채용을 해, 일꾼. 잡일 비슷한 거야.

인부로 잠깐, 임시직으로 들어온 거군요? 임시직. 임시직도 층이 몇 개가 나뉘져 있어. 그러니까, 옛날 어느 정도까지만 해도 우리 공무원이 10등급, 11등급, 12등급 공무원까지 있었잖아요. 그런 격이라. 근데 그건 공무원도 안 된 거지, 그건. 그러니까 그 사람들이 몇 년, 사오 년 와서 부지런히 일하면 13이

나 12나 이렇게 되는 거야. 응? 그런데 그런 사람이 기관차 같은 거 들어오면 밤에 감시 보고 그런 사람들이 돼. 지키고. 글다가 9가 돼야 이 차를 타게 돼 있어.

9급 이상이 돼야 하나요? 승무를 해. 그 아래 급들은 절대 차를 탈 수 없어. 그 사람들은 초등학교 나와 가지고 한 열여섯 살, 열일곱 살 때 들어오는 거요. 심부름꾼부터 시작해서 구두도 닦기도 하고, 청소도 하고.

진짜 잡일을 하는 거네요. 쉽게 말하면. 그래 가지고 점차적으로 배우고 일하면서 배우고, 배우고, 급도 조금 올라가고 그렇게 되면 기관조사 보조가 되는 거야. 보조. 그런 식으로다 기관사 돼서, 기관사 되는 거요. 그런 사람들은 학력이 없으니까 빨리 들어오지. 지금 초급대학이라도 나와서 들어올 정도가 되면 기관사가 돼 있는 거야. 워낙 일찍 들어왔으니까.

그 해방되고 난 다음에 전쟁 시기 동안에 철도 운영은 어땠어요? 6·25전쟁이 일어났을 때는 군인하고 같은 대접을 받았잖아요. 군인장교. 쉽게 말하면 목숨을 걸고 차를 운전하기 때문에 죽으면 목에다가 총을 대고 가는 거야. 왜 게들은 전쟁 때 군수물 폭과가 일반이야 일반. 그러기 때문에 6·25전쟁을 겪은 뒤에 기관사 위치가 상당히 강화됐다고 봐야 돼. 역할이. 그리고 그렇게 기여한 직종이 아무도 없다고 봐야 돼. 그러기 때문에 그 당시에는 군인들이 같이 승무를 하면서 기관차에서 승무를 하면서 군수물자를 옮겼어요, 전쟁 때. 왜, 불의의 습격자들도 응사를 해야 되니까. 그래서 기관사가 장교 대접을 받으면서 그 인술 장교와 동등한 자격으로 운전을 하고 간 거야.



수려선·수인선 노선의 특징

수원에서 일을 시작한 거잖아요. 그럼 노선은 어쨌든 이걸 낫선 노선이잖아요. 어떠셨어요? 굉장히 낫설지. 내가 기가 맥히지. 와 보니까 이런 것(헛케)은 처음 봤잖아요. 폭도 반, 762mm, 그 다음에 길이도 반, 넓이도 반, 그러니까 실제로는 사분의 일이에요, 크기가. 장남감 같이 보이지. 그런데 더 나빠. 아이고, 증기기관차는 보통 더운 게 아니야 좁으니까. 여름이면 땀으로 목욕을 하는 거야. 한 번 생각해 봐. 에어컨을 틀어도 여름에 짜증난다고 하지 않아요. 이걸 불을 때고 가니 어떻겠어. 그러나 그것이 하여튼 열악하지. 겨울에는 춥고. 그래서 동차가 두 시간 간격으로 여섯시부터 한 저녁 열시까지 운행이 되고, 수원하고 여주, 수인선하고 수려선이. 그리고 증기기관차는 새벽, 낮에, 저녁. 이런 정도로 한 번씩 왔다 갔다 하는 거야. 세 번 정도. 그러니까 뭐냐면 저녁 때 간 것은 새벽에 오는 거야. 마지막 차는 갔다 오는 건 아니야. 이런 정도로 운행이 됐어요.

맨 처음에 71년에 배치되었다고 하셨잖아요. 수원역으로. 그때 수려선이 있고 수인선이 있는데 꼭 다 가는 거예요? 어떻게 되는 거예요. 여주는 동차를 탈 때는 시간이 2시간 30분이 소요돼. 그러니까 여주는 갔다가 오는 거야. 좀 쉬었다 가요. 2시간 있다 오는 거죠. 내가 2시간이라 그랬죠. 그런 정도로 합숙(공동숙사)에 들어갔다가 잠깐 쉬었다 오고. 그 차에 있다가 오기도 하고. 그 대신 인천은 두 번 정도 왕복을 해. 여기는 1시간 20분이 걸리는데, 저 52km니까. 그러니까 한 번 갔다 올 때도 있어요, 물론. 저녁 늦게 간 것을 아침 일찍 찾아올 때 한 번 가는 거야. 그리고 또 이런 경우도 있어. 여주를 갔다 와서 인천을 가서 자고 아침에 오는 거. 이런 식으로 짜.

수려선이나 수인선, 다니다 보면 승객들도 있는 거고, 역별로도 어떤 특징들이 보이잖아요?

많이 있죠. 그러니까 우리가 수려선은 거의 다 농촌 지역이에요. 거의 100% 농촌지역만 있는 거예요. 거기엔 양질의 쌀이 많이 생산되는 곳 아니에요? 여주, 이천. 그래서 거기는 특이할 점이 별로 없어요. 농촌지역이니까. 주로 거기서 이용하는 게 사람들은 수인선, 수려선 공히 아침저녁으로는 수원이나 인천 이런 등지로 출퇴근하는 약간의 직장인, 그리고 학생들. 거의 그 학생들이 대부분이고. 평소에는 농산물을 수원이나 이런 등지로 내다, 수려선 사람들은 거의 다 수원 쪽으로 많이 농산물을 내다팔 수밖에 없어요. 뭘 텐 없잖아요? 그리고 수인선은 수원 쪽으로 내다 파는 사람, 인천 쪽으로 내다 파는 사람, 인천은 좀 특징이 있죠. 인천은 미국 생산보다는 소금이나 어물, 해산물 생산이 많아요. 지금은 개발로 거의 다 바다는 눈에 보이지 않지만 당시에선 어천서부터 바다예요. 어천을 떠나면 바로, 옆에는 그냥 철썩철썩하고 바닷물이 치는 거예요. 약간 떠나면, 거기가 다 막아서 생긴 데예요, 거가 다. 옛날 다 바다예요, 거까지가. 그 다음에 야목이고 사리 다 바다예요. 지금도 사리로 사먹으러 가지 않습니까. 지금 메꿔져서 그래, 도시 개발로. 그런 데도 다 바다고 소금 생산하고, 어천도 소금 생산하고, 또 야목 지나고 고잔도 마찬가지여. 고잔도 그 조금 건너면 지금은 빌딩 뭉치 온통 들어서 있는데, 거가 다 바다 막은 데예요. 배 들어오는 데예요. 배 들어오는 데. 지금 앞 쪽에서 보면, 중앙역 앞쪽에서 보면 저가 다 빌딩이잖아요 다. 그거를 한 400미터만 가면 다 바다여. 바다 막은 데여. 배가 들어와 있어. 그 다음에 원곡, 안산이지. 거기엔 그야말로 시골 농사, 약간 바다는 있어도 멀어. 그 다음에 군자는 완전히 소금 생산지여. 또 해물도 많이 나와. 조개 같은 것들. 오이도 같은 데서 많이 잡아 와서. 지금 오이도가 육지랑 연결돼 있잖아요. 그때는 바다 위에 있는 섬이야. 물 들어올 때는 철썩, 그냥 맨날 철썩철

썩하는 소리여. 그 왜 그러냐면 당시에 역 사이 구간이 50km 미만이면 철도 허가가 안 나왔어요, 일제시대 때도. 그래서 실제로 우리가 인천까지 40km가 안 되잖아요, 따지면 수원서. 그런 걸 꼬불꼬불 해안선을 따라서 만든 거예요. 바다만 따라다니면서 만들다 보니까 수인선 지나가는 곳은 거의 다 바다야. 철썩철썩 물 들어오는. 달월, 소래도 완전히 소금로고 소래포구고. 남동은 그야말로 지금 공단 있는 디가 다 소금 생산지라. 그걸 공단으로 만든 거예요. 이쪽이 다 소금 염전이라, 남동은. 그렇게 했기 때문에 우리가 소금도 많이 수원으로 싣고 왔어.

소금들이 다 수원 쪽으로 주로 오는 거예요? 거의 다지.

수원으로 와요? 내륙지방이 소금을 소비하니까. 인천까지 안 가도 인천도 소금 많아. 그렇기 때문에 소금은 거의 다 수원으로 오는 거야. 그래서 우리가 화차 한 여섯 개, 힘이 겨울 때는, 힘이 좀 더 겨우면 세 개 그렇게 실어나르죠. 수원으로 오면 수원에서 소금 생산을 각지로 이렇게 했죠.

그러면 군자나 소래 쪽에 있는 소금들이 수원역으로 와서 경부선 타고 위로 올라가는 거예요?

위로 올라가기도 하고, 여기서 소모하기도 하고 그러는 거죠. 그러니까 일제시대 때 교통, 자기들은 식민지 그 다스리는, 지배도 편리성을 가졌지만, 우리가 보면 수려선 철길에서는 양질의 쌀을 수탈하는 거고, 또 수인선에서는 소금, 소금을 수탈을 해서 항구, 또는 경부선으로 쉽게 이동하기 위한 수단이라고 봐야죠.



수원역 구조와 열차 운행

선생님, 수원역 내에 역 구조를 기억하세요? 대강은 기억하죠. 그 선이 많으니까. 경부선 하나 친다고 치자고 요렇게, 요렇게 치면 여기 선이 많이 있지, 많이 있는데. 여기가 수원역이라고 봐야 돼, 지금 여객역 있는데, 여기. 그러면 여기를 쫓 내려가면 이쪽에는 여기서는 수인선과 수인선. 수인선, 수려선 쪽이 다르니까 수인선과 수려선 이렇게 가게 돼요. 그럼 여기가 공장이며, 검수. 그러니까 이제 여기는 동차, 기관차 수리, 그 다음에 여기는 기관사의 모든 소양과 지식을 하는 지도실.

지도실이라는 게 있어요? 예. 여기는 뭐냐면 기관사가 어떤 새로운 지식을 습득해야 될 경우에 위에서 받아서 기관사에게 전파해야 되거든. 여기는 운전실. 운전실이라고 운전실, 여기서 기관사가 출근해 갖고 도장을 찍는.

아까 업무에 관련한 거 지시받는 곳. 예예. 운전실이요. 그리고 기타 부속실이 있지. 예를 들어 휴식하는 곳이나 서무실 같은 거. 이렇게 있었어요, 여기가 홈이 있었고 수인선 홈. 여기는 경부선 홈. 여러 개가 있지만 이런 정도 돼요. 여기는 금강슬레트 공장이 있어요. 여기 철길 선이 전체에서 열세 개 정도 있어요.

경부선, 선이 열세 개 정도 있었어요? 아니, 수원역에서 이런 차도 유치해 놓고, 또 뭘 선도 해 놓고 하지만 주선은 경부선 상하 있지만 그 가에 대표할 수 있는 선, 예를 들어, 그 다음에 나중에는 선이 더 많아졌어. 전동차가 떠나는 선도 있어야 하고. 네 개가 됐지. 그렇죠? 가운데 두 개는 열차가 다니고, 가 쪽에

는 전동차가 다니고. 그것들이 다 비켜설 수 있는 곳도 또 있어야 되잖아. 그 다음에 여기가 굉장히 복잡해졌지. 여기는 인자 금강슬레트가 있었고. 지금 롯데쇼핑몰이 된 데고. 그래서 대개는 수원역이 이렇게 돼 있다고 보면 돼요.

수인, 수려선 라인이 두 개 있었던 거예요? 그럼. 그러니까 수인선은 요쪽 지금 아세아 시멘트 있는 데 있죠? 수원 남쪽에, 옛날에 코끼리표 그려지고, 그리 가면 수인선이고. 여기서 이거 삼각선이라고 있어, 이렇게 갈라져서 가는 곳은 수려선이며. 수려선은 수원역에서 출발해서 세류1동 쪽으로 해서 화성역이라고 있어. 처음에 있는 정식역이. 그리고 교도소 있는 데로 해서 그 다음에 원천유원지 있는 원천역, 그 다음에 덕곡역을 지나 신갈역이며. 그 다음에 어정역이라고 용현 올라가는 고갯길에. 그 다음 삼가역이 있고 용인역이 있고, 마평역, 양지역, 제일역, 오천역이 있어. 다리 건너는 데야. 그리고 표교역이랑 유산역이라고 있어. 그 다음에 이천역, 무촌역, 죽당역, 매류역, 광대리역이 있고. 연라리역도 간이, 여주역 정식. 요것이 수려선 길이야. 혹은 빠진 경우가 있을 수도 있어. 내가 워낙 세월이 오래 되기 때문에. 그 다음에 수인선은 알 거여. 수원, 고색, 어천, 야목, 사리, 일리, 고잔, 원곡, 군자, 달월, 소래, 남동, 송도, 용현역이 지금 인하대학교.

여기 삼각선이 있잖아요? 그건 어떤 역할을 하는 거예요? 송도에 가면 기관차가 도착했을 때 증기기관차는 돌려야 돼. 거꾸로 운전하기는 힘들지. 그러니까 그걸 돌리는 역할을 하는 데여. 근데 수원역에는 없어. 그래서 삼각선은, 머리가 요렇게 왔지요. 이놈을 거꾸로 와서 요렇게 와서, 이렇게 와서 이렇게 가면 방향을 바꾸게 되지. 그래서 삼각선이라는 거야. 머릿통을 돌리지 않고. 송도는 사람이 돌리게 만들어져 있어. 위에다가 원형으로 이렇게 해 가지고 여

기 철길을 만들어요. 근데 여기는 철길이 끊어지게 만들었어. 그리고 기관차가 가운데로 딱 들어오죠, 그리고 여가 머리통이 있다면 이거 수원으로 갈 라면 요리 왔으니까 돌려야 되죠? 그러면 이걸 사람이 돌렸어. 가운데 밑에 가 지렛대 원리로 해 갖고, 통이 가운데 홈이 있고, 돌리는 데가 있어요. 그럼 가 쪽에서 돌려갖고 이놈을 도로 나가면 거꾸로 되지. 수원은 그제 없으니까 여기서 하는 거야. 요렇게 하면 끝나는 거야. 그러면 방향이 바뀌어.

이렇게 갔다가 머리를 일루 돌려서 이렇게 나오면. 가면 거꾸로 딱 돼. 그래 삼각선이 라 그래, 삼각선. 그러니까 지금은 위에 여러 가지 들어서 가지고 별 곳이 다 있지만 원래는 이렇게 돼 있는 거지. 홈이고 여기가 수원역사고, 여가 파출소가 있고. 역사 옆에가 이렇게 파출소.

옛날 파출소 있던 데? 옛날에. 지금은 파출소가 더 아래로 내려갔지. 그래서 여기가 우리 기관차사무소가 여기서 이렇게 크게 있었어요. 그래 가지고 수원 지하도 있죠, 지금 저 고색 쪽으로 가는 지하도, 요까지가 경계예요. 여가 우리 기관차사무소. 수원. 사무소. 그러니까 여기서 모든 준비를 한 다음에 여기다 갖다 대지. 여쪽에는 여기도 바빠 그러서 그렇지 여기에 적은 선이 한댓 개 있어요. 왜 그러냐면 객차도 갖다 놓고, 화차도 여기 작은 선들이죠, 폭이. 여기 넓은 선은 갈 수가 없으니까. 분리가 돼 있는 거야. 완전히. 이렇게 보시면 되고.

그래서 준비나 이런 거 하고 있다가 다 끝나면 여기다 딱 갖다 대면서. 아주 가면 여기가 공장 아니예요? 차가 여기 딱 나가서 여기만치 나가서 뺄~하면, 여기 역에서 기 흔드는 사람이 나와, 역 사람이. 나와서 요놈을 갖다가 요쪽 선으로 해

서 어제 운행했던 거 있잖아요. 객차, 중간 화물, 뭐 이런 거를 딱 해놔 미리. 그러면 요것은 요리 한 바퀴, 옆선으로 왔다가 이거를 딱 붙인 다음에 바꾸 (back)를 딱하면 홈에 갖다 대지.

기관차사무소니까 급수탑이 여기 있는 거겠네요? 운전실 있는 데서, 그러니까 지금 요 선 있죠. 선에가 급수탑이 크게 있지. 급수탑은 여기에 있는데, 여기로 호수만 빼면 되니까. 여기는 기둥으로 해서 물만 끼얹게 하는 거지.

지금 있는 급수탑이 여기 있는 거고? 아니. 이쪽에. 요쪽 옆에다 뒤야지. 그것을 어따가 조치하는 게 아니고 여기다 만들어 뒀지, 경계선에. 도로 있는데.

호수로 연결돼 있어 가지고 빼서 쓸 수 있게. 급수 호수로 연결해서 여기 기둥만 세워서 호수만 늘어뜨려 놓으면 이거 돌리면 나오게 하고, 요건 높이, 급수는 높이 돼 있으니까, 물은 압력에 의해서, 짹~ 기차 뒤에 물 담는 데다 담아 갖고 여기서 다 되면 뒤로 빠구(back)해서 그래 가지고 아까 같이 말한 대로 대 가지고 와서. 급수는 그러니까 증기기관차 때는 급수가 에~ 원곡, 원곡역 이라고 거기서 한 번 보충을 하고, 그 다음에 남인천, 남인천 가서 보충을 한 다음에 거기서 기차를 두고 있다가 거기서 가득 채워서 다시 또 원곡역 와서 채워서 수원에 오는 거고. 수려선은 급수를 어디서 하나 하면 용인역, 그 다음에 이천역, 그 다음에 여주역 그렇게 해요. 증기 힘으로 가니까 물을 계속 보충을 해 줘야 돼. 그리고 차는 적으니까.

한 번에 받을 수 있는 양이 얼마 안 되니까. 많은 물은 안 되지, 왜냐면 또 석탄이나 기름을 넣어야 되니까. 그렇게 해서 오는 거야. 그래서 운행시간은 참고로

적어 놀라면 적어 놓고, 수인선은 동차는 인천은 1시간 50분, 수려선은 2시간 30분. 그 다음에 증기기관차는 수인선이 2시간 50분, 수려선은 3시간 30분. 아니 4시간 30분? 나도 지금 기억이 그건 수려선은 잘 모르겠어요. 73.4km면 3시간 30분 갖고 안 될 거 같아요.

동차가 됐을 때 그렇게 속도가 빨라졌어요? 기관차에서 동차로 되면서 수려선 가는 시간이 그렇게 줄어들어요? 동차는 물이고 뭐고 채울 필요 없잖아. 그리고 또 자기 속도를 낼 수가 있고, 근데 증기기관차는 손님들이나 짐을 같이 취급하니까, 1분 정차라는 게 될 수가 없어요.

각 역마다 정차 시간도 많고 길어. 화물도 내리고 실어야 되는 시간이 있고, 또 물도 잡아야 되고.

물 넣는 데 얼마나 걸려요? 물 넣는 데 아무래도 갖다 위치 맞춰서 잡고 올라면 10분 이상 걸리지.

동차는 주로 여객에 사용됐고, 기관차는 화물을 중심으로 쓰니까 정차시간이 다른 거군요.



1972년 수려선 폐선과 시설물 철거

수려선이 72년에 폐선이 됐잖아요? 4월에.

그때 얘기 좀 해 주세요. 어떻게 폐선되는 걸 알게 되셨어요? 그러니까 수려선은 그 당시

에 국회의원이 이병희라고 있어요. 지금 만석공원에 동상이 있어요. 그 사람이 이런 발전에 굉장히 관심을 많이 가졌었어. 민정당 당의장도 하고 그랬어. 그리고 영동고속도로 그거 개발계획을 완전히 세워져서 실행단계에 있었을 거요. 그리고 그런데다가 수원 개발, 용인 쪽 개발도 그때 한참 맞물려 있었던 거예요. 그리고 그쪽에는 약간의 도로도 있었어. 이쪽보다는 오히려.

용인 쪽이요? 예, 각처에 퍼졌었으니까.

3번국도인가 뭔가 있는데. 그건 내륙에 연결된 거고, 여기는 바다로 걸어가기 전에는 없는 거 아니야. 바다. 그래서 약간은 대체수단이 한참 생길 때라. 그래서 수려선을 철거하게 된 거요. 내 기억으로는 4월 달인가 철거를 한 걸로 알아요. 그래서 당시 김지형 씨가 기관사고, 나는 기관조사였어요. 72년도 나는 15개월밖에 안 됐으니까. 그래 기관조사로서 내가 근무할 때 철거를, 저~ 여주서부터 시작한 거예요.

철거라는 게 어떤 식으로 되는 거예요. 그 철길이나 장비를 싹 가져오고 걷어야지.

주변에 그 시설물들, 신호등, 신호체계 이런 것들 다. 모두가 다. 이제 철길부터 걷어야 되니까. 여기서부터 걷으면 갈 수가 없죠?

그렇죠. 그러니까 김지형 씨하고 나하고 아침에 출근을 하면 준비를 해 가지고 그때는 증기기관차여. 꺼꾸로 가는 거야. 뒤에다가 열린 화물칸 있죠? 아무것도 없는 거. 그 화물칸 땃 개를 연결해. 그래 꺼꾸로 고개를 뒤로 재끼면서 가는 거야.

백(back)으로요? 응, 올 때 바르게 와야 하니까. 근게 목이 아프지. 이쪽으로 쳐다보고 있다가 저쪽으로 쳐다보고 있다가. 근데 나중에는 상당히 강해져. 웬만해 가지고는 고개 아프지도 않아. 그래서 둘이서 가는 거야. 아침 일찍.

그냥 두 분만? 아니, 그럼 몇 이가 가요. 기차는 둘이고, 철거는 선로반원들, 신호원들 그 사람들은 잔뜩 타 거기에. 오글오글 타서 가.

같이 타고 가는 거예요? 거기 현장에 가 있나요? 현장에도 거의 없고. 현장에는 한두 명 중간에 선로 고치는 사람 외에는 없지. 여기서 타고 간다니까. 그 사람들은 그 위에 타고 간다는 말이며. 그 화물.

객차에 타고 올라가는 거예요? 무슨 객차가 있어. 화물 빈 칸에 이따가 싣고 올 화물차. 거기에 오글오글 앉아서 가고.

각 부서별로 가는 거예요? 같이? 그 사람들은 철거담당이니까. 우리 둘이는 기관사, 기관조사니까 꺼꾸로 해서 여주까지 가는 거예요. 여주서부터 철거해 놓은 걸 싣기 시작하는 거예요. 왜 그러냐면 이것이 철길 있는 데로 갖다 놓고 철거를 해야 되잖아. 그럼 어떻게 올 거야, 나중에. 그러니까 내 기억으로는 하루 한 600~700미터 정도씩 철거했을 거야. 엄청 오래 다녔어.

철거 기간이 몇 년이나 걸렸어요? 몇 년은 아니라. 일 년 정도는 안 걸려도 한 6개월 이상은 걸렸을 거야. 내 추측으로. 많이 걸렸어. 왜 그러냐 하면, 봄에부터 시작한 것이 날이 아주 더울 때도 기억이 나니까. 어쨌거나 그것은 작업 속도에 따라 다르긴 해. 그러나 다섯 개가 다 찰 때까지는 철길 다 올리고 시

설 기타 웬만한 거 그런 거 다 싣고 와야 된다니까, 수원으로.

매일매일 그렇게 해야 하는 거예요? 매일 해야지. 철거.

철거할 때는 따른 거 운행 안 하고? 그것만 둘이서 책임지고 맡은 거니까.

그러면 철길에 있는 침목도 뜯고? 침목, 그 다음에 선, 가에 시설물, 기타 신호계 같은, 약간 있잖아요. 그런 거 다 싣는 거야. 뜯어서 오는 거야.

그럼 기관사 두 명 말고 몇 명이 가서? 사오십 명이 가서? 아니야 그렇게는 안 돼. 칠팔 명 돼.

칠팔 명이 매일매일 가서 그렇게 뜯어온 시설물들은 어디에 갖다 놔요? 수원 여기 우리 구내에 좀 있어요, 많이 공간이 있지, 쌓아 놓지.

거기다가 쌓아 놓는 거예요? 쌓아 뒀다가 나중에 고철로 매각했을 거야.

고철로. 이게 철도가 표준이 아니라서 쓸 데가 없었던 거죠? 그건 아니고, 우리나라에선 그것밖에 없었으니까. 그것은 약간 질이 좋은 것은 수인선 운행을 했으니까, 질이 좋은 것들은 남겨 놔 가지고 거기다 쓰는 거야. 보수할 때 쓰는 거야. 그거는 썼고. 왜냐하면 수인선은 엄청 오래 했잖아요. 운행을 95년까지 했으니까. 상대가 안 되게 했지. 21년을 더 운행한 건데.

수려선이 폐선이 되면 기관사들은 어떻게 되나요? 댄 사업을 맡아. 예를 들어서 천안

까지 가는 거랄지, 뭐 이런. 경부선이고 뭐고 다 하는 거니까.

다른 노선으로 재배치가 되는 거구나. 예. 그럼요. 그래서 우리가 그때는 영등포 안에서 뭘 하는 게 있어, 입환이라고 이리 갖다 넣어 주고 저리 조성해 주고, 그런 거를 갖다가 영등포를 맡게 됐을 거야. 우리가.

그러니까 수려선 라인이 없어지고 난 다음에 업무 조정이 되면서 영등포 쪽으로 배치된 거군요? 영등포도 말고, 원래는 수원도 말고 평택도 맡았지만, 더 맡은 거지. 그 인원 정도는.

그럼 수원역기관차사무소 기관사들이 운행에서 경부선 라인과 수인선 라인이 차이가 있었어요? 없었지. 다 해야 돼요.

다 해야 되는 거예요? 그때 기관사들은 증기도 해야 하고, 병커씨유라는 거, 동차도 하고 최신 나오는 거까지 다 하신 거네요? 네, 다 해야 돼요.

광궤도 하고 협궤도 하고? 다 해야 돼요. 그 당시에 증기기관차를 운전했던 사람은 지금 살아있는 사람이 몇 명 없어요. 아마 우리가 내가 최후일 거예요. 왜냐하면 그때 증기기관차 큰 거, 그것도 수색에서 출발하는 거예요, 그것을 갖다가 영등포 같은 데다 입환한 거예요.

입환이라는 게? 입환이라는 게, 들어오고 바꾼단 얘기죠. 뭐냐 하면 화물을 잔뜩 영등포에다가 갖다 놓고, 이놈은 열차 경부선에다 달아 놓고, 저놈은 호남선에 달고, 이걸 또 청량리로 보내고, 또 차를 하나 만들어서 머리를 붙여

서 어디로 가고 그런 것을 하는 일이에요, 안에서.

이게 영등포에서 대부분 이루어졌어요? 아니죠. 용산, 서울역, 영등포가.

이 세 군데가? 세 군데만 아니라, 청량리도. 큰 역은 다 해요. 그래서 큰 증기기관차는 영등포서 우리가 주로 운전을 했어요. 작은 것은 수원서 했지만. 그리고 수인선도 증기기관차를 상당히 운행을 했어요. 한 76년도까지 운행했어요. 아니 78년도까지도 운행했어.

그건 주로 화물 많이 가신 거죠? 아니, 그 다음에는 나중에는 화물은 별로 없어서 여객열차를 달아서도 했어.

증기기관차에 여객열차를 둔 게 그렇게 오래까지 다녔어요? 객차, 객차 다는 거 관계없어요.

그렇게 오래 했어요? 예, 증기기관차도 72년도 수려선 철거하고도 5~6년은 수인선에서도 했어요.

기관사들은 증기를 선호했어요? 아니면 동차를? 동차죠. 증기는 덥고, 그냥 갔다 오면 아이라인 그럴 필요가 없어. 항상 여가 가무잡잡해. 남자들이 눈이 크게 보여 근깨. 요런 디가 검은 연기가 끼가지고 안 씻겨 그제. 기름으로 된 거스름이라 눈을 씻기가 힘든 일이거든. 그러니까 아주 그냥 저절로 이뻐. 다 남자들이.



3년 만에 기관조사에서 기관사로

기관조사를 얼마 정도 하셨던 거예요? 내가 71년에 왔고 74년에 기관사가 됐어요.

3년 정도 조사를? 그러니까 3년. 그러니까 그게 가장 빠른 시기예요. 그보다 빠를 수는 없어요. 그래서 그거 해가지고 교육을 10주에서 16주를 받아.

기관사가 되기 위한 교육을? 그러니까 교육원이라고 있어, 철도박물관 있는데, 부곡에.

부곡에~. 교육원이 있어요? 그때는 교육원이 거가 있는 게 아니라, 철도고등학교 안에 가. 그 다음에 거기(부곡)에 (교육원을) 지어 가지고, 하게 됐지. 거기서(교육원) 한 10주에서 16주를 교육을 해.

빨리 되는 거는 어떻게 결정이 되는 거예요? 그러는 우리가 말그럼 일단 9급을 받았어요. 그럼 팔이 돼. 팔이. 쉽게 말하면 고가 점수, 능력에 따라서 되잖아요. 우리가. 팔이 되면 자격이 주어져. 팔짜리 중에서 선발을 하는 거야. 공개경쟁으로.

이게 시험이 따로 있는 거예요, 선생님? 아, 그러믄. 평생 기관사 안 된 사람하고, 제대한 사람 많아. 자기가 정년퇴직할 때까지.

기관조사만 계속하다가 정년하신 분도 있어요? 그러지.

시험에 통과가 못 돼서? 이게 그냥 통과시험이 아니네요? 아이고 천만에. 한 번 떨어지

면 되기 어려워. 뒷사람은 바본가? 뒤에는 굉장히 유능한 사람이 오는 거야. 젊은 사람이. 한 번 뒤쳐지기 시작하면. 그러잖아요?

그럼 선생님 뽑을 때, 어느 점수 이상 되면 뽑는 게 아니라? 3배수 정도야.

그래서 뒤쳐지면 안 되는 게 그거구나. 시험을 쳐 가지고 3배수 정도를 뽑아서 시험을 치게 하는 거라고 그러셨잖아요? 시험 내용은 어떤 내용이었나요? 시험은 업무에 관한 전반적인 지식이에요.

근데 어려워요? 결코. 근데 이제 거기에 교육을 제대로 받고, 수시로. 항상 교육은 수시로 있어요. 우리가 왜냐면 한 달에 한 번 정도씩은 또 교육이 있어요. 그런 교육도 받아서 나름대로는 꽤 공부를 해야 돼요. 왜 그러냐면 이게 경쟁 아십니까? 자격이라기보다는 서로 경쟁이라고 봐야 돼. 그러잖아요. 인원이 정해져 있기 때문에 그래서 꽤 공부를 해야 되고. 경쟁이 좀 약할 때도 있고, 셀 때도 있긴 있죠, 물론. 그렇지만은 대체적으로는 상당히 공부를 열심히 해야 돼요. 그러니까 아~ 저희가 뭐 십오 년에 기관사 되는 사람이 있고 그러지만은 대개는 거의 십 년 안에 기관사 못 되면 못 돼요.

선생님이 삼 년 만에 기관사가 된 거는 정말 빨리 된 거네요. 제일 빨리 됐다고 봐야지.



기관사 근무방식

기관사들의 근무시간은 어떻게 되나요? 기관사 근무시간은 공무원이기 때문에 공무

원 당시에 근무시간이 192시간이에요. 그래서 192시간에 준해서. 대개는 근데 인원 확보가 어려우니까, 또 임시열차랄지 또는 뭐 갑자기 생기는 열차랄지 이런 게 있기 때문에 더 근무하게 돼 있어 대개는. 거기에서 준해서 한 달을 근무를 해요. 그러니까 기관사는 한 가지 특이한 점은 바로 그냥 갑자기 차에 올라갈 수는 없는 거 아니에요. 그러니까 떠나기 1시간 반 내지 2시간 전에 출근을 해.

내 열차보다 1시간 반이나 2시간 전에 미리 가서 준비하는……. 준비를 해야지. 가서 구간의 공사 사항이랄지 주의할 사항이랄지 어떤 변동된 사항이랄지 이런 걸 기록하고 수첩에.

그런 사항들은 정보는 어떻게? 안에 다 게시가 돼 있어.

기관차사무소에 그날의 특이사항이? 예, 그걸 다 하고, 거기에 그 운전 책임을 지는 사람이 있어, 간부가. 그 사람한테 그런 것을 다 확인 받고. 그 다음에 준비라는 게 있어. 그러면 우리가 증기기관차 같은 것은 그리수도 각 부분에 점검해서 넣어야 되고, 또 물도 충분히 확보됐는가를 봐야 되고, 뭐 이런 준비시간이 있어요. 그래서 증기기관차는 약 세 시간 전에 출근을 해.

아아, 훨씬 더 많이 준비할 내용이 많으니까. 예. 동차는 한 두 시간 전에 출근을 하고. 그런 다음에 준비가 돼서 역에 또 끌고 나가야 되잖아요.

확인한 거를 끌고 역으로 들어가는 거예요? 다 준비가 끝나면 차 머리만 물고, 머리하고 객차를 달아야 되니까. 역으로 가면, 역에 역원들이 기다리고 있어. 그

러면 화차면 화차, 객차면 객차 이렇게 같이 연결해 갖고 홈에다 갖다 대야지. 그걸 30분 전에 해. 그래 가지고 그것을 운전을 하고 가서, 가면 바로 되 돌아오는 거 아니잖아요. 그러면 올 수 있게끔 차도 돌려놓고, 준비를 해 놓 다음에는 기관사 식사도 하고 쉬는 곳이 있어서 거 들어가서 그 다음에 갈 때까지 약 30분 전까지 휴식을 취하고 있는 거야. 잠을 자고 싶은 사람, 잠이 부족했던 사람은 자고, 또 그냥 쉬고 싶은 사람은 쉬고. 그러니까 출발 전에 기본적인 것은 검수에서 다 점검을 해 놓지. 기관사는 최종 점검을 하는 거야. 과연 이 사람들이 빠짐없이 준비를 해 놨는가. 그 몇 번씩 하는 거지, 안전이란 건. 그래서 기관사가 봤을 때 미비한 점은 지적해서 다시 하는 거고. 그래 가지고 안에 들어가서 휴식을 취하면, 휴식 취하는 것도 거리에 따라서 또 시간이 계산이 돼. 그럼 아무것도 안 해 주면, 기관사가 어떡해. 맨날 차에서만 생활을 하게 평생을. 그래서 거기서 그것도 2시간, 4시간 이런 거 있어요. 도착하면 또 일이 있어. 객차도 때 놓기도 하고, 또 들어와서 차도 갖다 대 줘야 되고. 기름도 잡고 물도 해야 하고 사무실에 와서 또 다 보고서를 작성해야 돼, 기관사 일지를.

그렇죠. 운행일지 같은 걸……. 응응, 그걸 작성해서. 그게 근무시간이 되니까 나중에 종합이 되잖아요. 그리고 오보타임이 되기도 하고, 한 달 근무가 종합이 되니까. 그걸 딱 작성해서 내고, 옷 갈아입고 집에 가는 거예요. 그것이 기관사의 하루 일과예요. 그러니까 기관사는 일정한 시간으로 근무를 해 찍는 게 아니에요. 우리 일반인들은 9시에 근무했다가 6시 퇴근이지만 기관사는 그런 건 없어요. 오후 3시에도 출근하고, 저녁 10시에도 출근하고 새벽에도 출근하고 그런 거 아니에요. 아침 차는 새벽에 출근하는 거예요. 그러면 이제 사무실에 가서 자는 거야. 저녁에 가서 자야 아침에 깨워 주지. 집에서

나갈 수 있는 사람도 있는데, 집에서 힘들잖아요. 집은 가족도 못 자잖아. 그래서 보통 집에서 자는 시간은 보통 한 달에 12일? 그렇게 알면 돼요. 반이 안 돼.

그러면 운행 한 달 계획이 나올 때, 보통 한 달 동안은 정해진 시간에 일정하게 출근하게 되나요?

아니야. 그러니까 끝나고 기관사가 최소한 13시간 이상 휴식을 하게 돼 있어. 그 안에는 절대 뭘 만들지를 못해. 그게 최소라. 그러니까 굳이 촉박하게 만들 필요도 없는 게 보통은 기관사가 어딜 갔다 오면 이틀 일은 돼요, 거의. 그렇잖아요. 미리 출근한데다가 가서 쉬고 오다 보면 오늘 아침 일찍 퇴근한 사람이 저녁 8시에도 오고 그러잖아요. 그거 계산해 봐. 하루 반 이상은 되는 거예요, 그게. 일반 이렇게 근무한 걸로 치면. 그러니까 집에서 쉬는 시간이 많아야 돼. 왜 기관사가 이빠서가 아니라 사고 위험 때문에. 만약의 경우에 기관사가 무리를 했다. 만에 하나만이라도 사고가 나면 그 피해가 엄청나기 때문에, 기관사들은 항상 충분한, 조종사들같이 휴식을 취하게 만드는 거야. 그래서 쉽게 말하면 불규칙하지만은 시간은 많이 있는 셈이에요. 그러나 그 시간을 활용할 시간은 아니라는 거. 또 하나 예외는 애경사나 명절 때는 더 바빠다는 거. 설이나 팔월추석이나 아무런 없어, 더 바빠. 임시열차가 생기기 때문에. 그렇기 때문에 아예 그런 거 명절이나 그런 의미는 나는 지금도 머릿속에 없어요, 전혀. 그런 생활을 했고, 근무시간이 그렇다는 것 했고, 궁금한 점이 있으면 말씀하세요.

근무시간이 월 192시간인가, 이런 게 정해져 있지만 그게 그대로 지켜지지는 않았다는? 대개는 많아요. 많이 근무를 하게 돼요. 왜 그냐면 인원이 딱 정해진 인원은 거기에 합당한 인원 아님니까. 그런데 결원이 많이 생긴다는 얘기에요. 사직을

하는 경우도 있고, 휴가를 가는 경우도 있고, 대개는 휴가가 있잖아요. 애경사도 있고. 그러면 그 사람을 딴 사람이 채워 줘야 되니까. 보통 20~30시간에서 많은 때는 50~60시간까지 추가돼요. 그건 할 수 없는 거죠. 왜 그러냐면 일반 행정이 아니기 때문에 메꿔 줄 수가 없어요.

기관사는 딱 기관사들끼리만. 예예. 그러기 때문에 그건 뭐 불만이 없어요. 가능한 한. 그리고 또 예비가 있기는 있어. 업무량에 따라서 두 명이나 또는 네 명, 업무를 두지만.

그렇게 아예 예비체제도 있는 거예요? 오늘은 기관사 예비가 누구누구누구누구, 내일은 기관사 예비가 누구누구누구누구. 그런 사람은 갑자기 무슨 일이 있거나 또는 임시차랄지 시운전열차랄지, 또 어떤 사람이 문제가 생길 때, 그럴 때 대신하는 거야.

그럼 그 사람들은 역에서 대기하고 있다가? 아니, 역이 아니라 우리 사무소, 대기실. 우리 수원 기관차사무소 승무원 대기실에.

근데 그분들이 다른 데 배정을 할하게 받고 거기서 대기를 하고 있는 거예요, 아니면 그것만 대비를 하기 위해서 전적으로 있는 거예요? 로테이션이니까.

아아, 여유가 되는 시간에 있는구나. 자기가 짜여 있어. 내가 예를 들어서 오늘은 수인선, 내일은 수려선, 모래는 대기. 뭐 이런 그 스케줄에 의해서 움직이는 거야.

선생님, 대기도 근무시간인 거잖아요? 근무기만 해요? 왜? 아무것도 할 수가 없는 데. 내 자유가 없어.

근무의 한 방식인 거죠, 대기도? 밥만 먹고 와도 어디 먹는다는 거. 밥 먹다가도 금방 어떤 일 있으면 달려 나와야 돼. 숟가락 놔 빨고. 시간을 맞춰야 되니까.

대기가 한 달에 한두 번 정도는 있었겠네요? 한두 번 있을 때도 있고.



열차 편성과 운행

화물열차랑 여객열차랑 운행하는 과정에서 어떤 차이가 있는지요? 차이는 속도에 있고요. 속도가 여객열차는 빨라야 되지 않아요. 그러니까 속도를 높인 대신에 무게가, 동력차가 동력을 발생시킬 수 있는 능력에 비해서 적게 만들었죠. 다시 말해 무게가 가볍게 만들었다. 속도를 많이 내야 되니까. 그리고 화물열차는 속도는 70km 정도 속도니까, 경부선. 그러니까 여기 수인선과 수려선은 최고 속도가 50km고, 경부선은 화물열차가 70km였어요. 그러니까 70km에 맞게 고갯길이나 이런 길을 쉽게 운행할 수 있는 최대치를 가지고 열차를 조성(造成)을 해요. 열차를 만드는 것을 조성이라 그래요. 그러기 때문에 화물은 무게에 따라서 가벼운 화물은 칸 수를 많이 하고, 그 대신 칸 수를 많이 해도 역마다 뒤에 특급열차나 여객열차가 올 때 비켜 줘야 되니까 그 갯선의 길이에 맞춰야 돼. 최소 길이에 맞춰야 돼. 최대가 아니라 최소. 그러니까 그래도 별로 차이 없이 만들죠. 그 대신에 더 달 수 있어도 가장 적은 역에

그렇죠. 적은 역에 맞춰야죠. 비킬 수 있는 역에 맞추는 거야. 그런 차이가 있다는 거. 그 다음에 기관사는 화물열차, 여객열차 기관사 따로 있지 않고, 차종의 기관사도 있지 않아요. 기관사는 모든 것을 다 섭렵해야 돼. 하나도 섭렵하지 않으면 안 돼요. 그러기 때문에 기관사가 여기서 일반 자동차 같이 차종에 따른 것이 아니고, 모든 그 열차를 다 운전할 수 있어야 되기 때문에 기관사가 상당히 오랜 시간의 단련을 거쳐야 된다는 결론이죠. 열차 편성에 대해서 말해 줄게. 동차는 2량 편성이 원칙이라. 그러니까 객차 하나 동차 하나. 그리고 특별한 경우에는 동차 두 개, 객차 두 개도 했어. 4량까지도 하고. 그 다음에 기관차는 여객객차는 네 칸, 그 다음에 중간화물이라고 해서, 우리가 일반화물 있죠, 사람이 실어 올리고 하는 화물이 두 칸. 그 다음에 소금이나 비로나 시멘트나 이런 것을 6량까지 연결해.

그걸 다 한꺼번에도 가요? 그럼, 기차니까.

기차에 여객하고 화물을 같이 조합을 해서? 조합이지, 기차 다음에 두 칸은 중간화물, 그 다음에 일반화물, 여객은 맨 뒤에다 놔. 왜 그러냐면 화물은 중간에 댔다 붙였다 하니까. 끌고 가서 떼야 되니까. 사람은 신고 왔다 갔다 하면 안 되잖아. 그렇게 머리에다 그리면 돼요.

그러면 만약에 동차일 경우에는 운행시간이 2시간 20분 정도로 유지되는 거지만 기관차일 경우에 기관차에 달려 있는 그 여객일 경우에, 객차일 경우에는 시간이 엄청 길어지는 거네요. 그러죠. 그걸 감수해야지요. 근데 그걸 신고 수원 타 가지고, 여주 가서 끝나는 거 아니니까, 대개는. 중간에 타는 사람이니까. 뭐 그렇게 우리가 생각하는 많은 시간 지체가 되는 것 아니죠. 그리고 교통수단이 그것밖에 없기 때문에 선택

의 여지가 없어요. 그것도 다 감지덕지죠. 그래서 중간에 옛날에는 시계가 없었어요. 동네 한 집이나 부잣집 있고 그랬잖아요. 그리고 또 시계가 잘 맞지도 않아. 그러니까 두 시간 간격, 이렇게 우리가 다니기 때문에 또 연착도 하고 예를 들면 사람들이 그렇지만 정확히 마치지를 못 해 갖고 와. 그래 대개는 이고 지고 걸어오기 때문에, 그럼 우리가 딱 보면 알아요.

타야 될 분들을 알아요? 도착 전에 오는 사람이나 도착 후에 오는 사람들을 보면 알잖아요. 거 뭐 사람도 없는 때니까. 논두렁 조그만 길로 오면서 막 급한 표정을 짓잖아요. 기달려 줬다 태워 갖고 가는 거예요. 그렇지 않으면 두 시간 또는 놓쳐 버리는 거야, 오늘은. 끝이야 끝. 집에를 또 가야 돼, 짊어지고. 그러니까 우리가 뭐 기차가 그럴 수는 없는 거죠, 원래는. 그러지만 사람 사는 것이, 그리고 우리가 그런 지역 주민들 위해서 봉사하면서 다니는 거지. 뭐 딱 의도가 뭐 있어요. 그러니까 설사 기차가 1~2분, 10분 늦더라도 기달렸다 태워도 여객들이 어느 누구도, 자기도 그런 일이 많이 있기 때문에 불평하는 사람 없어요. 다 박수치는 거야 오히려. 그 사람 두고 가는 게 좋아요? 보기에. 그래 그런 일 많아. 아주 많아.

늦는 사람은 맨날 늦죠? 심지어는 가다가 세워서 태워 준 일도 있어.

어떻게요? 미처 못 오면, 할머니 같은 분들. 숨이 가빠 갖고 걷지도 못해 나중에는, 이고 가다가, 쌀 같은 거. 거의 주저앉다시피 해. 마음은 급하고, 그럼 그 양반이 여기 도착할라면 아주 이걸 뭐 너무 시간이 걸릴 것 같잖아요. 가다가 세워서 태워요. 차라리 그것이 나아. 한 300미터 전에, 오면 얼마나 기다려야 할지 몰라. 그럼 300미터 가다가 세워 갖고 손님보고 그 할머니 집

좀 받아서 올려드리라고.

승객한테? 우리는 왜냐면 동차는 다 승객 칸하고 연결돼 있어요. 안에 있어요. 우리 운전대가, 제일 앞이지만. 여기 의왕 부곡 철도박물관 그런 데 안가 봤어요? 거기 내가 운전하던 차 다 있는 거요, 고거. 동차는 터져 있어, 뒤에가. 단지 포장만 쪼그만 거 하나 치는 거예요, 요만큼만.

포장만? 진짜 그런 구조예요? 승객들이 다 보이는 형태예요? 보이는 정도가 아니라, 외국서 온 사람들이 궁금해 하면 기관사 옆에 세워 갖고 설명도 해 줘 가면서 데리고 가. 뒤를 쳐다보고 얘기를 하는 거지, “그 가운데, 할머니 좀 태워드려세요” 번개같이 일어나서 해 주지.

진짜 몰랐네. 희한하다. 뭘 희한해, 그런 일이 많아. 그래서 그야말로 수인선, 수려선은 그 당시는 이거 아니면 교통수단이 전연 없어, 전연, 끝이야 아주. 그러기 때문에 우리한테 의존하는 바도 크고, 그러니까 우리도 인간적인 거예요. 그분들 말이야, 딸기 나면 딸기 갖다 주지, 잡수라고. 참외 나면 참외 갖다 주지, 별걸 다 갖다 줘. 또 저 도착해 가지고 술 한 잔 잡수면서 해라고 또 조개 같은 거 세수대야에다 퍼다 주지, 꽃게철이면 꽃게 퍼주지. 그 백합 나올 때는 애들 집에 갖다 꽃 놓으라고 주지. 그런 사람은 누군지 다 알아. 이 기관사들이 확확 지나다니니까 모를 거 같아도 한 번 본 사람은 절대 기억에 지워지지 않아요. 차에서 보는 사람은. 다 알아. 거의 다 안다고. 그리고 그거를 전문으로 다니다 보니까 안 알 수가 없죠~잉.



철도사고의 여러 케이스와 후처리

다른 분들도 얘기하셨는데, 사고들 때문에 정말 힘들어 하셨다고 하더라고요. 사고란 것이 꼭 이렇게, 날씨가 좋고 낮에 환할 때 나는 게 아니여, 비오고 밤에 잘 안 보이기 때문에 나는 거 아니에요? 그러기 때문에 사람 사고 나 가지고 이거 그 만든 사람 많아요. 우리가 왜 지금 스트레스, 외상 후 스트레스 그런 말 있죠, 지금은. 옛날엔 그런 거 없었지. 그러니까 기관사도 사람이예요, 마찬가지로. 약간은 담대하지, 왜냐면 큰 물건과 큰 속도를 낸 사람은 자동적으로 담대해져요. 지금 말하면, 쉽게 말하면 군인이 일반 사람보다 담대하듯이, 약간은. 그래도 견디지를 못해. 그게 사람을 한번 다쳐서 눈앞에서 그것을 병원으로 패스해 갖고 보내고 그러는 것을 부탁하잖아요. 며칠간 꿈에 나타나, 잠을 쉽게 못 자.

사고들이 자주 있어요? 근데, 사고가 많이 난 사람이 또 있어. 그 참 신기해. 뭐 그 사람이 운전이 미숙하거나 주의력이 없다는 건 아니고. 그것이 사람이나 어떤 사고가 나기 위한 것은 굉장히 어려운 거예요. 이걸 제한된 장소에서 통제된 데서 나는 거 아니에요. 그러니까 사고가 이렇게 타이밍이 맞기라는 것이 너무나 어려운 거죠. 그쵸, 우리가 철길에 운전대를 돌려서 사람을 치나요? 또 그 사람이 피해 버리면 그만이고. 그래서 저는 사망이 된 것은 내가 기관사 생활 오래했지만 안 겪었는데, 다치는 일은 많이 있었어요.

주로 어떤 식으로 사고가 발생하나요? 그러니까 이런 경우가 많아요. 옛날에는 인자 수인선이나 이런 것이 두 시간 간격 이러니까 자동차 숫자는 적었지만 경계심이 없어요, 그 사람들이. 그러다 보니까 이렇게 횡단보도, 건널목 같은

데서 조금만 주의만 해도 안 부딪치잖아요? 막 가는 거야. 근데 기차는 세울 수가 없는 거야. 기차는 그 공식이 있어요. 아무리 빨리 세워도 여객열차는 이십분에 브레이크이고, 이십분에 브레이크. 그 다음에 화물열차는 십사분에 브레이크예요. 뭐 대강 해보면 알아요. 예를 들어서 백키로다 그럼 만이잖아요. 그럼 그것을 이십브레이크이면 얼마요. 오백 미터 이상, 최소 오백 미터는 가야 선다는 얘기야. 아무리 조건이 좋아도.

지금 내가 보고 딱 해서 하더라도 오백 미터 가서 선다고요? 가서 선다고. 그건 완벽한 때라. 선로에 이슬이나 빗이 없고, 빗이 없는 경우라.

수치적으로만 나오는 거고 현실적으로는 더 가서 서는 거? 그건 과학적인 계산에 의한 거야. 근디 모든 기계가 백 프로 성능을 발휘하나요? 이 세상 기계가. 그건 백을 잡았을 때 하는 소리야. 모든 완벽하게 그 과학적인 계산에 입각했을 때라니까. 그러나 완벽한 일이 어디가 있냐구 이 세상에. 그러니까 더 간단하고 봐야죠. 그러니까 무슨 말이나, 기관사가 보통 어떤 물건을 인지할 때 흔들리는 곳에서, 우리가 바로 본 것하고 흔들리는 것은 달라요. 곱 이상 차이가 나. 그래 기관사가 ‘아! 저건 사람이 위험하게 들어온다.’ 이걸 판단하는 게 불과 삼백 미터 미만이야.

피할 수가 없군요. 눈으로 번연히 보면서 자동차하고 사람하고 치게 되는 거야. 그리고 또 세우면 그 자리에 서냐? 지나간단 얘기야.

몇 백 미터 지나간 다음에? 그런 것도 있고 몇 십 미터 지나가기도 하고. 그래서 그런 경우가 더러 많고. 또 하나 에피소드는 이걸 폭이 76센티밖에 안 되

때문에 철길에서 바퀴가 밑으로 나오면 설 수가 없어 차가 넘어져야 돼. 중심이 잡히질 않아서. 76센티를 갖고 2미터가 넘는 폭을 유지를 못 시켜. 그리고 내릴 때 수평으로 내리나요. 한 쪽이 기울어지게 돼 있지. 그러니 확 넘어져버려. 그러니까 야목역 같은 데가 거가 횡단보도가 상당히 커. 버스도 좀 다니고 차도 많이 다니는 곳이었어. 거기서 우리 동차하고 화물차 같은 게 부딪혀 갖고 동차가 넘어진 일이 몇 번 있었다고.

넘어지는구나. 전복되는 거죠? 그렇죠. 그러게 그런 일도 있고 별일이 다 있지만.

큰 사고들이 좀 있었잖아요? 사고는 인자 나는 것이 많았어요. 옛날에는. 그 수해가 77년도 됐을 거예요. 수해가 엄청 심했을 때가 한 번 있었어요. 요기 저 어천 쪽이 거의 물에 다 잠겼을 때가 있었어요. 그런데 새벽에는 기차는 전연 안 보여요, 앞이. 말이 그렇지. 원래 증기로 발전을 시키게 돼 있지만 등불이 약하지. 그리고 칙칙 하는 증기 때문에 거의 앞이 안 보여요. 다행히 본다는 것은 병커씨유 같은 것을 탈 때 불이 확확 하는 거 있죠? 그걸로 아래만 잠깐씩 보이는 거야. 그러니 실제로 모르는 거여, 친 것을. 알기가 쉽지가 않아. 그래서 심지어는 그러니까 그때 수원서 터널이 있어요. 저기 지금 뭐야 수원에 고갯길, 어천 가는, 영신고등학교 가면 고개 있잖아요?

오목천 쪽예요? 예. 우리가 자동차 타고 안산이나 대부도 갈라 그러면 갈라지는 곳 있죠? 거기가 바로 거기야.

수령리 들어가는 곳인가요? 그렇지. 지금 수원대학교 있는 데 더 가. 그러니까 거기서 기차가 내려가는데 선로가 다 물에 차서 유실된 걸 모른 거야.

이미 유실돼 있던 거예요? 예. 그러니까 중간에 어천 못 미쳐 중간에 논 막 있는 디가 뚝이 이쪽저쪽이가 터지면서 물이 철길을 휩쓸어 버리고 막 가득 차 버리니까. 그러니까 가다가 기차가 넘어져 버렸어. 물속으로 들어가 버렸다고.

사람들은 어떻게 됐어요? 그런데 기관사는 다행히 위쪽이야, 기관조사는 아래쪽이라. 그러니까 기관조사는 밑에 쪽 있는 데로 빠진 셈이 되죠? 그런데 어두워. 기관조사가 어떻게 창문으로 안 깔리고 기어 나왔어. 나왔는데 그 모양을 한 번 보면 눈 뜨고는 못 보는 거야. 그때는 병커씨유를 땀기 때문에 병커씨유가 같이 쏟아졌을 거 아니야, 물로. 그놈을 흘랑 뒤집어쓴 거야. 그러니까 완전히 물생쥐, 기름덩어리하고 사람이 같이 됐으니 알아보기도 어려운 거야. 그런 일도 있었고.

그 증기가 넘어지면 석탄이 쏟아지거나 물이 쏟아지거나 그런 건 않아요? 증기는 그렇게 쏟아지진 않지만 안개가 뜨겁지. 그렇지만 물 양이 워낙 많으니까 그게 앞이나 있는 거 아니면 대개 바퀴 쪽이니까. 저는 사고는 그렇게 해서 많이 나고. 사고가 나면 열차 운행에는 지장이 없고 사람이 다치거나 사망이 났을 경우, 사망이 났을 때는 정중하게 선로 옆에다가 시체를 안치하고 그 다음에 또 어떤 가마나나 또는 종이, 어떤 뭘로 덮어 줘야 돼. 그리고 선로 밖 주변에, 선로 같은 거, 몇 백 미터에는 선로를 고치고 보는 사람들. 그런 사람으로 하여금 시신을 보게 하고, 경찰에 연락하게끔 해요.

그게 매뉴얼이 있어요? 그리고 현장을 그렇게 해 놓고 떠나. 왜냐면 기차는 조금도 지체해서는 안 돼요.

기관사가 사고가 났음에도 불구하고 계속 운행을 해야 되는 거군요. 안 하면 어떻게? 그렇게 조치를 하고 운행을 하고, 부상자일 때는 응급처치를 약간 가한 다음에 바로 주변에 자동차가 있으면 부락을 하고, 없으면 신고 가서 다음 역에다 인계해야 돼. 그리고 다음에 그런 문제는 기관사가 업무를 완전히 마친 다음에 편한, 좋은 날짜를, 여유 있는 날짜를 잡아서 경찰에 가서 모든 사항을 하는 거야.

선생님 그러면 일정한 그런 매뉴얼들에 의해서 안전사고에 있었을 때는, 이런 사고들이 있었을 때는 이렇게 하라는 게 있는 거잖아요? 예에 그렇죠. 그게 매뉴얼이예요.

조사들이 진행이 되는 거잖아요? 그 조사가 경찰서에서 진행이 되는 거예요? 그렇죠.

내부적으로도 있지 않아요? 내부는 조사 안 해요. 사법적인 문제는. 내부에는 기관사가 어떠한 잘못을, 업무상의 잘못을 저질렀을 때 그때만 지방청 사고라는 곳이 있어요, 그런 취급하는 데. 그것을 기관사를 조사해서 징계를 하던지.

철도청 내에? 예예. 철도는 본청이 있고 그 다음에 순천, 영주, 부산, 서울 지방청이 있어요. 사지에.

지방청 내에 그런? 사고담당이 있어. 행정. 그것을 사고에서 과실에 따라서 징계를 하는 거예요.

업무상 과실이라고 하는 게 주로 어떤 거를 말하는 거예요? 업무상이라는 것은, 내가 사람을 치었다. 치어서 사망사고를 냈다. 그러면 업무상 과실치사, 뜻은 업무

상 과실치사. 업무상! 내가 어떤 판 맘먹고 사람을 다치게 한 게 아니고, 내 업무상에 일어난 사상, 사고. 그것을 기관사가 능히 사고를 막을 수도 있는데, 막을 수 있었음에도 태만해서 그런 사고가 났다 하면 책임을 질 수도 있죠, 본인이. 그러나 대개는 그런 식의 기관사는 없지. 눈을 감고 운전한 달지, 뭐 기차 혼자 가게끔 하는 사람이 어디가 있겠어요. 대개 그런 일은 드물어요.

사고가 났는데 다시 계속 운행을 해야 되잖아요? 그럼 심리적으로 사실 부담되잖아요. 아~, 있죠. 심리적이 있어도. 지금은 그래서 그런 사람은 즉각 가장 가까운 데서 바꿔 주게 돼 있어요. 요새 매뉴얼은. 근데 그 당시에는 그런 거 없어요.

그냥 끝까지 운행하는 거예요? 어어, 운행하는 거예요.

진짜 힘드시겠다. 그 대신 그건 에~ 자동차와 달라서 기관사한테 전적인 책임이 오는 일은 거의 없으니까. 마음은 좀 아프지만.

통제할 수 없는 일들이니까 사실, 그죠? 방법이 없는 거니까. 내가 최선을 다한 거 아니냐.



기관사와 기관조사의 배치

근무할 때 기관사와 기관조사는 어떻게 배치하는 건가요? 근무를 그 난이도나 효율성에 의해서, 일괄로 다 돌리는 게 아니라 나누는 경우도 있어 A조, B조 이런 식

으로. 그래서 어떤 일은 어떤 그 기관사들도 조사랑 다 소양을 체크를 해. 능력. 그래서 그것을 상호보완적으로 서로 하게 해요. 기관사 능력이 A이면, 기관조사는 C랄지. 그래야 되지 않아요? 사람인 이상 그 사람에 대한 능력이 다 달라. 업무능력이. 그러기 때문에 거기에 맞춰서도 이 업무를 나눠 놓기도 하고.

이게 굉장히 어려운 일이네. 어려워요. 그러니까 이걸 정밀하게 해서 어떻게 하면 일을 원활하게 하고 사고사 없고 부작용이 없게 할 수 있는가를 끊임없이 연구해서 하는 거예요.

수원역에서 그런 배치 있잖아요. 역에서가 아니라 기관차사무소라니까.

기관차사무소에서 하는 건데, 수원역 자체에서 운영하는 기관사들 있잖아요, 이 부분들을 누굴 배치하냐는 건 어떻게 결정해요? 그러니까 아까 내가 말했죠? 지도실이라고 아까 써논 거 있죠? 지도실이란 것은 여기서 이 기관사 업무에 정통한 사람들을 선발해서 교육을 시킨 다음에 그 임무를 맡기는 거예요.

그래서 한 달에 한 번씩 그런 것들을 짜게 하는 거예요? 예. 그 사람이 기본적인 사고 조사도 하고, 요런 업무도 하고, 기관사 평가도 하고 그래.

그 업무만 하시는 분이 있구나. 중간간부야 그게.

주로 기관사 출신들이 하시는 거예요? 그런 사람들은 다 백만 키로 기관사랄지, 무슨 시험, 종종 하는 시험에 아주 우수한 성적을 가진 사람이라든지, 또는 어디

추천을 받아서 무슨 교육을 잘 받았달지, 뭐 이런 사람들 중에서 선발을 해서 그걸 뒤. 몇 명을. 그런 사람들이 면밀히 하고, 또 기관사들 중에서도 교도기관사라고 해서 선발을 해. 교도기관사라고 해서 선발해서 그런 사람이 각 그 기관조사나 이런 사람들의 소양을 검토하게끔 만들어. 따라다니면서 일일이 볼 수가 없으니까. 기관사도 기피하는 인물이 생기잖아. 밤에 잘 존달지, 뭐 예를 들면.

그 사람의 특성을 이제 파악해놓는 거죠? 완벽하지 못한 것을 보완을 해야 하잖아요. 그러니까 그런 걸로 해서 승조를 구성한다는 거죠.

심지어 그런 것까지. 이 사람의 능력뿐 아니라 성향도 맞춰서 이렇게 해 주는 거예요? 다 해요.



기관사와 기관조사의 유대감과 위계질서

기관조사랑 기관사랑 운행을 하는데 둘이 손발이 잘 맞아야 되잖아요? 특히 증기기관차는 더. 엄청 잘 맞아야 되지. 그러니까 기관사, 기관조사 관계는 일반 공무원하고는 너무나 달라요. 인간관계도 다르고, 근무여건도 다르고. 그러니까 실제로 기관사와 기관사끼리는 크게 유대를 갖기가 상당히 어려워요. 같이 근무하는 일이 거의 없어요. 단지 모임이나 야유회나 이런 경우, 또 대기하고, 그 다음에 쉬는 곳에 갔을 때 그런 대화관계 이런 걸로 인간관계가 되는 거지만. 실제로 침식을 같이 하는 건 기관조사에요. 자주 바뀌기는 하지만. 그러니까 마음에 맞은 사람은 한 사람끼리 이삼 년도 같이 근무하고, 안 맞은 사람은 뭐 한 달, 두 달도 하고 그래요. 그러기 때문에 대체적으로 기관사보다

연세가 많은 조사도 있고, 또 막 들어온 총각도 있고, 결혼한 사람도 있고. 뭐 애 가진 사람도 있고. 별 사람. 별 다양하지 않아요. 쉽게 말하면 형 같은 위치면 그 인생의 조언자도 되는 거예요. 오히려 자기, 그러니까 심지어는 말이 자기 부인보다 더 가깝다는 거예요. 더 많이 자요, 같이. 진짜로 그건 생사를 같이 하는 거 아니예요. 호흡을 같이 하는 거 아니냐구. 그러니까 끈끈해요. 그래서 세상에 말하는 검사들, 그런 관계 비슷해요. 즉 말해서 공무원이지만은 어떤 그~ 동화된 강한 조직. 동화된 강한 조직성이 있어요. 위계 질서가 철저하고. 아~ 철저하죠. 그렇게 사적으로는 형님, 동생 이런 경우가 많아요. 공무원 생활이나 일반 회사 생활에는 그런 경우가 드물잖아요. 그런데 이건 그럴 수밖에 없는 것이. 같이 침식을 같이한다는 얘기예요.

위계가 뚜렷하나요? 그리고 절대적이에요. 한번 생각해 보세요. 기관사가 자기 안전 운행 위해서 어떤 일을 할라 그럴 때, 누가 저항자가 있다면 해지겠어요? 어떤 저항 세력이나 저항 어떤 조건이 있으면 이 열차가 안전하게 목적지까지 손님들을 제 시간에 갖다 놓겼어요? 기관사가 무슨 대단한 권력을 가지거나 잘났다는 얘기는 아니예요. 그건 업무를 완벽하게 수행되기 위한 거예요. 그렇기 때문에 기관사의 어떤 요구나 판단은 절대적이에요. 여가 어떤 조건을 제시했을 때, 그건 최대한도를 신속하게 기관사 열차 운행에 필요한 조치를 해 줘야 돼. 그게 의무야. 그렇지 않으면 처벌도 받을 수 있는 거야. 어떤 책임을 져야 돼. 어떤 문제는. 그러기 때문에 기관조사도 마찬가지예요. 부당한, 너무나 부당한 거 아닌 업무적인 일일 때는 절대 복종해야 돼. “지금 달려가서 저 500미터, 500미터 뒤에 화차 하나가 이상이 있는 거 같은데 보고 오너라.” 숨이 차서 곧 쓰러질 때까지 달려야 돼. 그리고 달려다가 신호 줄 같은 데 걸려 갖고 부상 입은 사람도 많아. 밤에도 그렇고. 그

러니까, 이건 말하면 군인, 어떤 식으로는 군의 위계질서에 거의 버금간다고 봐야 돼.

그 정도예요? 거의 같다고 보면 돼.

근데 그게 사실 계속 만들어져야 되는 거잖아요? 자동적, 자연스럽게 어떤 억압이나 그런 걸로 되는 게 아니예요. 기관조사, 그리고 그런 일을 해 주는 조사도 그걸 뼈저리게 느끼고 있는 사항이에요. 그렇지 않으면 안전운전이 될 수 없다는 건 누구나 다 알 수 있는 사항이에요. 내가 기관사가 뭐 시키면 슬금슬금만 데나 보면서 뭐나 슬슬하고 시간 끌고 그래 버리면 그거 되겠어요?

그 정도로 규율이 어쨌든 강하게 딱 잡혀 있는 거네요. 절대적이라고 보면 돼요.

그런데 나이가 어리거나 비슷하면 그게 가능한데, 나이가 많으면? 그건 소용없어요. 나이가 많은 거 적고는. 인간적으로 대우는 하지만 연장자로. 업무에 대해서는 에누리 없어요. 그러면 기관조사 놔두고 나이 먹었다고 내가 할 거예요?

조사들 중에서도 차이가 있잖아요? 진짜 관찮게 잘한다. 내 손발처럼. 서로 데리고 탈라 그러지. 그러나 그렇게 하게 되면, 아까 말했잖아요. 균형이 깨져서. 이것은 아무 일이 없는 것이 중요하지. 잘하는 것이 필요 없어요. 잘 할 수 있는 것이 뭐인대요? 자기 업무를 다 했을 다름이요. 잘 한다는 건 있을 수 없는 거요. 우리 업무가. 내가 맡았으면 손님들을 제시간에 안전하게 갖다 대는 것이 본연의 업무지. 그걸 뭘 잘했다고 해요? 못하는 것만이 문제지. 그러니까, 그래서 그걸 균형을, 우리 철도청 전체로 봐서는 여기도 일이 없이 원활하고,

저기도 원활히 할라면 그걸 맞춰야지. 그러나 개인 욕심으로는, 나라도 업무 능력 뛰어난 사람을 데리고 있고 싶지.

제일 문제 많이 일으켰던 조사는 어떤 조사가 있었어요? 어떤 방식으로? 조사들이 대개 문제가, 이런 경우가 가장 위험해. 불을 안에 운전실을 많이 밝혀 놓으면요 앞이 잘 안 보여요. 원래 우리가 자동차 운전도 그러잖아요. 안에 실내등 끄잖아요. 그러면 이제 이쪽 기관조사는 제일 반대쪽이고, 이쪽은 기관사는 반대쪽 아닙니까. 그 거리가 상당해. 디젤 같은 것은 폭이. 그러면 기관사는 기계를 조작하면서 가는 거 아니에요. 기계가 수도 없어. 그런 걸 조절하면서 가는 거고, 기관조사는 저기 있으면서 서로 인자 어떤 착오를 방지하기 위해서 신호나 모든 것을 서로 지적으로 하게 돼 있어.

손으로, 수신호로. 사람이 그냥 말하는 거하고 지적을 하는 거하고는 하늘과 땅이예요. 신호 진행! 뭐 이런 것을 말을 해.

말하면서 손으로 하면서? 예. 하게 돼 있어. 근데 나중엔 지쳐 오래하다 보면.

오래하면 지치죠, 힘들죠? 사람인 이상. 그럼 나중에는 호물호물하게 하게 되는 거야. 사람이. 밤도 새벽 3시, 4시 되면.

정신도 몽롱해지는데……. 그러면요. 모자를 이렇게 쓰고 있기 때문에 기관조사가 조는 줄은 모르는 거야. 그러니까, 그런데 앞이면 이것이 디젤 같은 것은 20미터가 넘어요. 22미터야 길이가. 그걸 꺼꾸로 해서 갈 때도 있어요. 관계 없어요. 그러면요. 이렇게 커브 돌 때는 전혀 기관사가 안 보이는 거야.

못 보고 감각으로 운전을 하는 거예요? 아니, 아니, 기관조사가 해주는 신호나 어떤 상황이 있을 때 만약에 역 안에서 뭘 일을 할 때도 그래.

역 안에서도? 그럼 기관사는 기관조사가 어떤 상황이 있을 땐 말해 줘야 해. 아니면 하다가 꿈! 부딪히는 경우가 있다고.

그걸 제대로 신호를 계속 받아서 얘기를 해 줘야, 신호뿐이 아니고, 어떤 상황도……. 앞에 화차가 있다거나 이런 역 안에서 할 때라도 그런 경우가 생기는 경우가 많이 있어요. 그래서 굉장히 그런 거는 불안한 거지. 잘 조는 사람. 잘 조는 사람 있어요. 전연 안 자는 사람 있고. 그러니까 그런 문제들을 다 보완하면서 이제 하기 때문에. 인자 그렇게 해서 업무는 그렇게 하는 거예요.

조회라든가 이런 것들도 있어요? 기관사 조회는 있을 수가 없어요.

그거는 시간대가 다 다르니까. 한 달에 한 번씩 모인다니까요. 이들을. 그러니까 오늘은 내가 여유가 있는 사람은, 내일 없으면. 오늘은 없으면 내일은 여유가 있거든. 거 이틀간 안 맞는 사람은 안 나와도 돼. 나오면 어떤 새로운 지식에 대한 정보랄지, 어떤 전파해야 될 문제랄지, 이런 것을 두 시간 정도를 해.

아아. 그게 한 달에 한 번 정도 전체가 모일 수 있는 날인 거네. 공식적으로 모이는 거예요. 그리고 수시로 어떤 것을 교육 시켜야 될 일이 있을 때는 출근해 가지고 아까 말한 그런 디 들려 가지고 말을 들어. 지도실.

지도실 가서 얘기를 듣는구나. 예. 이렇게 하는 거밖에 없지. 전체를 일괄로 모으

면 정지를 해야 하는 거지, 운행을.



기관사들의 친목 모임

그렇지, 정지해야지. 그러면 기관사들이 따로 별도로 모임이나 이런 것들을 가지고 계셨어요?
많이 있죠.

어떤 모임들이 있었어요? 그런 게, 동기친목회도 있고

동기친목회? 아! 선생님 같이 들어왔던 동기들이요? 예. 또 향우회도 있고.

향우회는 뭐예요? 자기 고향향우회도 있어요.

기관사들 내에서도요? 그러죠. 충청도도 있고 많이 있지. 그러나 대립적인 의미가 아니고.

선생님은 뭐 있었어요, 모임이, 친목회가? 난 우리 동기친목회도 하고, 호남향우회 같은 거 있고. 그리고 또 비슷한 나이 친목회도 만들어서 했어요. 한두 살 차이 안에는 친구잖아요. 기관조사, 기관사들 막론하고 칠팔 명, 십여 명 해 가지고 쉬는 시간이 맞는 날, 아니면 대기 맞는 날 잡아서 가서 구워먹기도 하고 그래요.

주로 뭐하셨어요, 모임 때? 모이면 야유회도 가고, 원천유원지나 광고산 같은 등

산 같은 경우도 있고, 또 음식점 모임도 있고. 그런 거 해요, 대개.

그런 모임들이 어떤 역할을 했던 거 같아요? 기관사 하실 때? 그건 너무나 짜여진 데만 돌다 보니까, 일반 직장도 마찬가지로 같지만, 회식도 하고 그러지 않습니까. 그런 기회가 없잖아요? 그러니까 그렇게 만들어서 서로 유대도 갖고, 서로 애경사도 챙기고, 예를 들어서 똑같은 사람 사는 거 아니에요? 인자 그렇게 챙겨요. 그래 나 지금도, 지금도 우리 후배들 애경사 있으면 가거든. 연락 와요. 자식들 결혼 같은 거. 우리 애 결혼할 때도 왔으니까.

주로 애경사나 이런 부분들은 정말 큰 도움이 되겠네요? 그런 친목회 모임의 사람들이. 그쵸?

예. 애경사는 가급적이면 거의 가요. 왜 그러냐 하면 기관사는 일반 사람들하고 달라서 인사이드가 거의 없어요. 난 그러니까 수원 발령 받아 갖고 여기사 퇴직했지. 명예퇴직했지. 그러니까 뭐냐면 전문화 때문예요. 특별히 내가 원하든지 과실이 있거나 뭐 어떤 상황이 아니면 인사이드가 없어요. 그래서요 유대가 몇 십 년 가는 거 아닙니까. 그러기 때문에 내가 아까 말한 대로 모든 사항이 거기에 다 부합하는 거예요. 끈끈한 정, 절대적인 문제, 뭐 형님 같은 인생의 조언자, 뭐 이런 게 다 되는 거예요. 중매도 해주기도 하고, 집 살 때까지 따라다니기도 하고, 예를 들면. 이사할 때 도와주기도 하고. 뭐 다 그런 거예요.

거의 업무랑 일상이랑 다 결합돼 있을 정도네요? 그 정도는 아니지만, 예를 들어서 친한 사람들이 물론 있고, 덜 친한 사람도 있지. 그런데 이사를 한다면 딱 봐 가지고 쉬는 날 걸린 사람, 거다 붙여 놓는 거야, 쪽지로. 출근하면 자기 명패를 뒤집게 돼 있어요.

명패를 뒤집어요? 짝악~ 돼 있어요. 그 교본이라 그래. 교본. 교본. 그러니까 칠판 벽에 자기 이름이, 근무 타이틀하고 내 이름, 조사 같은 것이 딱 찍어 걸려, 여가. 그리고 차례차례 넘어가게 돼 있어 하루씩. 그렇잖아요? 그렇기 때문에 누가 뭐 하능가 다 아는 거야. 이거 보면. 자기 친한 사람한테 쪽지 써서 걸어놔. “내일 나 이사한다, 몇 시에.” 그럼 오지. 쉬는 시간이니까. 쉬는 시간은 많아요. 필요한 시간이지만, 낮에는 많이 쉬는 거야. 그러니까 어떤 때는 간접신고가 많이 들어가. 엄청 많이 들어가.

멀쩡한 사람인데 집에 있어 있다고……. 옛날에 엄청 많이 들어갔어요.

그래서 신고된 적 있으세요? 나는 신고할 정도 근무가 아니야. 그 전 사람들. 60년대 간접 많이 할 때. 이 사람이 번번이 놀고 마당애를 돌아다니는데 장도 봐다가 밥은 잘 먹고 산단 말이야. 또 밤에 보니까 술집에 나간단 말이야. 근데 나갈 때는 사복 입고, 대개는 사복 입고도 많이 나가거든, 그럼 우리는 가까워서 정복을 입고 많이 다녔지만은. 근데 저 멀리 있는 사람들은 사복 입고 다닌단 말야. 근데 밤에 나가고 새벽에 들어온단 말이야 또. 근데 통행금지야 필요 없어 기관사는. 어떤 경찰한테고 “나, 지금 출근이다.” 하면 잡을 수가 없어. 누가 기관사를 잡아. 잡았다가 어쩔라고. 차 못 가면. 무사통과야 무조건. 무서워 또. 무서움 없는 사람이 또 그렇게 새벽에 다녀. 옛날에는 가로등 별로 없었고, 불빛도 없어. 대개 도시. 컴컴해요. 혼자 새벽에 출근할 라면 섯뜻섯해. 골목 같은 데. 다 옛날엔 골목 아니야. 그러니까 그렇게 다녔었고.



수인선 폐선 과정과 1995년 12월 31일 마지막 운행

그러면 선생님이 기관차를 마지막으로 몬 게 언제쯤이었어요? 95년 12월 31일. 마지막 동차를 몬 거죠. 수인선이 원래는 남인천까지 다니다가. 인천 개발이 대두된 거 아니에요. 그래서 송도까지 끊었어요.

남인천이 73년쯤에 없어졌다고. 그래 가지고는 송도까지 다닐 때까지도 증기기관차도 다 다녔어요.

송도까지 다닐 때도. 예예. 송도가 그래서 이 돌리는 거 생긴 거예요. 기차 돌리는 거. 그거 남인천, 지금 인천박물관에도 그거 유지돼 있을 거예요. 그래서 그 다음에 쫓 다니다 보니까 또 남동공단을 만들어야 되는 문제가 생긴 거예요. 남동공단. 그러다 보니까 또 1992년에 소래까지 끊었잖아요. 소래까지 끊어서 소래까지는 오래 다녔어.

소래 다닐 때는 돌릴 데가 없죠? 네에. 그러니까 처음에는 이렇게 거꾸로도 좀 다녔었어요. 거꾸로 왔다가.

기관차를 거꾸로 운행했던 거예요? 그렇죠. 그때는 여객열차, 여객객차만 달고.

그러면 이렇게 (뒤를) 보고 계속 운행하는 거예요? 응응. 그런 경우도 있었어요.

그런데도 속도를 계속 낼 수 있는 거예요? 그 아무렇게도 속도가 낮지. 그건 얼마 안했고. 그리고 기차는 그만두게 된 거예요. 그리고는 소래는 에~ 동차 두 대

씩만 다니되, 그 다음에는 횡수도 줄고, 나머지는요, 그 다음에, 근디 여객들이 개발 완전히 되기 전까지는 갈 수가 없어. 걸어서 송도까지 갈 수 없잖아요.

그럼요. 38.3키로가 될 거야, 아마. 소래가. 47키로가 송도라. 그 구간을 갈 수가 없어. 그러니까 버스를 철도청에서 빌린 거야. 세를 낸, 시간 세를 낸 거야. 기차가 도착하면 버스가 있는 사람을 송도역까지 갖다 주고, 내려주고, 또 이차를 탈 사람을 기다리고 있다가 송도에서 태워 갖고 소래 와서 또.

서틀버스같이 운행을 한 거네요. 그래. 운행을 했어.

철도청에서. 어어~. 그러니 소래 같은 디는 손님이 엄청나잖아요. 새우니 뭐니 해서. 그러니까 버스가 갔다가 또 와. 뭐 다닌 거나 같은 거야, 쉽게 말하면. 인천서 시내버스 타고 송도에 왔다가 그 버스로 갈아타면 되는 거야. 그 기차비만 내면 되는 거야. 송도서.

기차비만 내면 그 버스는 그냥 공짜로 타는 거예요? 그러지. 철도청에서 그러니까 뭐냐면, 우리 철도가 영업은 목적이 아니잖아요? 국가는. 지금은 공사가 됐으니까 그러지. 그러니까 적자가 엄청나요. 이거 완전히 국가 돈으로만 운행한 셈이라. 돈 뭐 육십 원, 삼십 원, 오십 원 받아 갖고 뭐가 되겠어요, 차가. 근데 거기에 댄 장비 뒀은 얼마예요. 그러니까 완전히 엄청난 적자로 그냥 주민을 위해서 운행한 거예요. 그러다가 소래가 95년 봄까지 운행했어요. 글다가 거기를 다시 군자, 달월 이런 디 안산 같은 데를 집중적으로 개발을 해야 되니까 인제는 한대 앞으로 한 6개월간 다니다 끝난 거예요. 그때 운행을 내가 한 거예요. 물론 나 혼자 다 하지는 못하니까, 몇 명에서 맡은 거지만.

그러다 보니까 마지막 열차를 내가 운전하게 된 거야.

인간관계도 그렇지만 노선과도 일체감이 크잖아요? 그러죠. 그 끝날 때까지를 같이 다녔으니까.

끝나셨을 때, 없어진다는 소식을 들었을 때, 그리고 끝나는 날, 그리고 난 다음에 그런 과정들, 정리하는 과정들을 좀 얘기를 해 주세요. 그러니까요, 이게 비록 지금 현대화된 열차보다는 훨씬 불편하고 힘들어요. 그렇잖아요. 그러지만, 겨울에는 발이 시려워서요 발을 가눌 수가 없어요. 지금은 신 같은 것도 방한화 같은 거도 얼마든지 있잖아요. 그 당시에는 방한화 같은 거 별로 없어요. 발이 시려워서요.

기차 안에서요? 동차.

난방이 전혀 안 되나요? 거의 안 돼요.

왜 그러는 거예요? 엔진 그 식히는 물 있죠. 그게 잠깐씩 밑으로 도는데. 온 천지에 구멍이 뚫어져 있는 틈이, 번쩍번쩍한 틈에서 견뎌내요. 그러니까 발이 시려서 힘들어. 그러니까 그런 고생스러운 차지만, 없어진다니까 진짜 섭섭하지. 그렇잖아요. 섭섭한 마음이야 이루 말할 수가 없어. 왜? 내가 청춘을 받친 곳이야. 총각 때부터 와 가지고 지금 늙은 노인이 될 때까지 뭐 운행을 한 거 아니예요. 그러니까 파노라마 같이, 그 애환이 다 떠오르는 거지, 다니는 추억이. 그러면서 너무나 섭섭하죠. 그리고, 그러나 더 넓은 길로 만든 거 아니야, 넓고 편리한 길로 만든다는 거 아닙니까. 만들어져 있어.

그때도 만든다는 얘기가 있었어요, 선생님? 그래서 뜯는 거야, 결국은 현대화. 지금 말해서, 도로가 생겼지 않아요. 도로가 개발되면 철길이 필요 없는 도로가 생긴 거예요. 실제 말하면.

사실 폐선을 안 시키려고 그때 원곡동 쪽인가 주민들한테 가 가지고 주민들도 도와주십사 그런 활동도 하셨다는데 기억나세요? 그런 활동은 난 기억은 안 나는데요. 다 그러니까 아쉬워한 것은 맞죠. 왜냐면 사람이 좋았든 싫었든 또 내가 애환이 다 갖들 어 있던 거고, 정들었던 거니까. 그리고 또 새로운 일을, 새로운 곳으로 말아야 된다는 그 불안감. 그런 것도 있죠~.

다른 노선으로? 그렇죠. 다른 것을 해야 되고, 또 내가 여기에서 딴 곳으로 가야 될 수도 있잖아요. 청량리나 서울이나 이런 데로도. 그런 문제도 있고, 여러 가지로 해서 아쉬운 것이 크죠.

노조나 이런 쪽에서 그런 폐선을 막기 위한 활동은 안 하나요? 그건 정책적이라고 봐야 돼요. 왜 그냐면 우리 운행하는 기관사 입장이나, 일부 주민들의 아쉬움은 있지만, 주민들도 장기적으로 보서는 도시가 번성하고 고속도로나 이렇게 넓은 전철이 해기를 바라는 것이 맞는 것예요. 원래는. 안 그렇습니까? 이 걸로 끝나고 불편이 유지된다는 것 아니잖아요. 그렇잖아요. 그래서 송도 까지도 수인선 철길이 없어도 잘 버스가 왔었고, 송도에서 소래까지도 잘 온 거 아닙니까. 그건 대체도로가 났기 때문에 그러는 거예요. 거기다 우리도 또 거기서 없어진 거 하는 데까지도 그거 대체가 났기 때문에 그러는 거예요.

폐선되는 과정이 국가 시책이고 해도 어쩔 수 없었나요?. 또 지역 발전, 현대화에 할 수 없는 거죠. 비효율적인 것을 유지시켜야 될 이유는 없지. 그러나 우리는 너무나 섭섭하다 그거지. 유물로라도 남겨 달라. 그러나 그 쉬운 일이 아니잖아요. 그래서 우리가 지금은 제주도까지 옮겨서 운행한다 그런 계획도 있었어요. 없는 건 아니었어요. 제주도 같은 데는 좋잖아요. 관광용으로 길이기도 좋고, 해안만 따라 다니면 되니까. 뭐 제주도에서 돈 들여서 다니지 않아서 좋고. 그런 문제도 있었어요.

그런데 왜 안 됐어요? 그놈을 제주도까지 옮길라면 보통 일이 아니에요. 여러 가지 얘기는 있었지만 그런 문제가 없어서.

근데 마지막 날 사진에 보니까 선생님께서 행사에서 고별사 같은 거를 하셨잖아요. 선생님이 고별사를 하게 된 게 어떻게 해서 결정된 건가요? 마지막 열차 기관사를 나로 결정했고.

어떻게 해서 선생님이 하시게 됐어요? 그러니까, 그 전에 대체적으로 언론이나 이런 데를 가장 많이 했어요, 내가 출연한 것이 엄청 많아요. 옛날에 근무할 때도, 송도까지 다닐 때도.

홍보담당이었구나, 기관사 중에서. 「6시에 만납시다」도 출연을 했었고. 그 다음에 9시 「가정저널」도 있었어요. 조금씩만 나왔지만, 거도 출연했고. 또 서울에 다닐 때는 폐선잡지 모델하고 표지에도 나왔고. 또, 찾아보면 있어요. 수원에요, 『월간 경제』인가, 『주간 경제』가 뭐 있어요. 거기에 내가 나와 있어요. 거기에 그 뭐야 이런 종이가 앞쪽에는 있잖아요? 좋은 걸로. 거기에 한 두 페이지가 한 페이지가 나와 있을 거예요. 거 나와 있고. 많아. 엄청 많아. 라

디오에서 10시 ‘사람들’ 그 프로에 한 시간짜리하고, 삼십 분짜리 두 개 인터뷰 출연한 일이 있고. 출연은 많이 했어요. 왜냐면 여기 수인선이 독특하기 때문에. 여기 방송3사에서 그 철거 기한 일주일 전에 영구보전용으로 촬영해 간 거 있어요. 거기도 나 촬영돼 있어요.

선생님이 수인선을 대표하는 기관사로서 계속 언론에 나왔기 때문에. 못 낚지만은 그거를 많이 하다 보니까, 결국에는 자연히 그 우리 수인선에 대한 인터뷰나 설명에서 낚다 해 가지고. 그래 돼 가지고 고별사도 제가 작성을 하고.

그 고별사 가지고 계세요? 지금 없어. 근데, 지금 그것을 테이프를 인천에 줬는데, 그걸 하나 복원해 갖고 나를 하나 줬었거든. 근디 그 테이프를 찾아봐야 돼. 거기에는 고별사가 나와 있었어요. 고별사가 나와 있고. 수원역에서 떠나는 거 사무실 앞에서 촬영한 것도 있고. 거기 그 날은 밥을 다 굶었어요. 밥을 먹어 보지를 못했어요. 왜 그러냐면 한 시 반차로 갔다가 막차로 오는 거였거든. 1시 반에 올라면 그 구내식당에서 밥을 먹어야 되는데, 식하고 그 다음에 방송3사 인터뷰 몇 마디씩 하고, 그러니까 떠나기도 바빠요. 떠나는데 사람이 얼마나 많이 밀려 했는데요. 마지막 열차기 때문에. 움짍달짝 못하는 거야. 그래 가지고 한대 앞에 가서 도저히, 기관사실로 내가 바뀌어야 되잖아요. 반대로. 올 수가 없어. 그래서 쪼그만 기관사 옆에 유리창 있죠? 그리 나가. 사람 위로 떠밀려 갖고 내려와 가지고, 요쪽 반대편으로 떠밀려서 들어갔어. 아니, 손님은 오죽도 못 뉘. 나갈 수가 있어야 소변 보고, 대변 보지. 나가면 타지도 못 허겼는데. 누가 비켜 줄 사람이 어디가 있어. 그래 가지고 내려가지고 그걸 또, 차표 산 사람들이 차표 값 물어내고 다 갖다가 나(내) 사인을 받아간다는 거야. 200명이 넘는 사람이. 그놈 다 사인해 주고

나니까 사무실에 들어가니까. 무슨 밥이야. 8시 몇 분에 도착하게 돼 있는 것이 9시, 10시가 다 돼 부렸는데. 홀라당 굶고요. 마지막 날. 마지막이라 해서 그렇게 고생을 했어. 그래서 연설문은 내가 지어 가지고 읽었는데, 또 꽃다발 준 것도 있고 그래, 그거는. 철도사랑모임 그런 데서. 그러면 그거 해서, 우리 없어진다고 해서 안에 사무실에서 떡이랑 음식 장만이란 해서 논 거 있어. 나는 그거 하나 먹어 보기는커녕 또 나가야 되니까 바로. 거기에 뭐 노래 부르고 막 그러는 것도 조금 있어.

행사에 그런 게? 행사 안에. 그러니까 안에 있는 사람, 비디오 같은 거 잘하는 사람이 하나 있었어. 그 최재범이라고, 김지형 씨하고 친해.

그분은 뭐하시는 분이세요? 검수하면서 노조에서 일해 줬어. 그 사람이 그걸 기가 막히게 잘 하는 사람이야, 이걸. 그 사람이 그걸 하나 해서 나를 준 거야. 요것도 찍어서 준 거고.

그날 철도청에서 찍어 준 게 아닌가요? 철도청에서는 이런 걸 달가워하지 않았어요.

이런 행사나 이런 걸? 없어진 것을 너무 지나치게 부각하면 오히려 비난 대상이 되잖아.

주민들의 편의시설이었던 게 없어지는 게. 국가의 서비스가 없애는 것에 대한. 그러니까 크게 이런 것을 환영하진 않았지.

수인선이 없어졌잖아요. 수인선이 없어지고 나면 인적인 이동이 생기니까 업무를 새로 배치해야

되니까 예전에 있던 기관사들, 수인선 배치됐던 사람들이 이동을 해야 될 거 아니에요? 먼저 수려선이 없어졌을 때 일부는 탄 곳으로 가고, 원하는 대로. 수려선 없어지고 좁 있다가는 74년도는 전동차가 개통됐어요. 서울에 거기 일부 많이 가고.

전동차로 전환이 됐어요? 아니. 지원을 해서. 교육 받아 갖고 가면 되니까. 기관사니까. 그렇게 가고. 점차 점차 줄다 보니까 인원수가 아주 적어졌어요. 180명, 200명 되던 것이 처음엔 150명, 130명, 뒤 80~90명 이렇게 가다가 우리 수인선 없어질 땐 한 60~70명밖에 안 됐어요.

벌써 그 이전부터 폐선이 될 거라는 게 되고 난 다음부터 서서히 다른 데로 빠져나갔네요. 왜냐면, 없어진 인원보다는 새로 만드는 것이 적으니까. 적어지니까 인원이 적어지죠. 그래서 나중에는 70~80명. 기관사만 70~80명이니까, 한 80~90명. 그 정도로 반 가까이로 줄었죠.

그러다가 그런 분들이 마지막에 남아서 전동차로 옮기나요? 탄 것을 맡어. 화물열차 대전, 그전에도 대전, 청량리, 뭐 우리는 기관사는 화물열차는 서대전 내지 대전 이상 안 가요. 그 다음에 청량리, 수색, 인천 거의 이렇게 다니게 되고. 여객열차도 거기서 교대해요. 기관사는 차장이나 여객 전문은 종착역까지 가지만, 기관사는 일단 서대전, 대전. 새마을호만 부산까지 가요. 새마을호는 일절 거의 서는 곳이 몇 개 없으니까. 나머지는 대전, 서대전에서 교대해요. 그래서 거기까지 열차를 많이 맡았죠. 우리가. 그래서 화물열차 운전도 많이 하고, 또 여객열차도 맡아서 서울역서 서대전, 대전까지 많이 운전하고 그랬어요.



단합이 잘 되고 강력했던 기관사 노조

선생님 언제부터 노조 활동을 하셨나요? 노조는 아주 옛날부터 있었어요. 그래서 기관차노조란 것이 단합이 잘 되고, 특수한 업무기 때문에 강력한 노조였어요. 그리고 기관사가 파업을 하면, 지금도 그렇지만 동맥이 멈추는 거 아니야. 기관사노조가 옛날부터 켜요. 켜는데 그렇다 해서 기관사들이 그런 걸 벌미로 해서 뭘 한 건 아니지만, 워낙 기관사들의 업무가 노동강도가 높고, 처우는 그에 따라서 별 것 없었거든. 낭중에 처우가 좋아진 거지. 좀. 철도청 안에 여러 노조가 다 있었죠. 탄 곳도. 그러나 기관사들 노조를 그 사람들이 등에 업지 않고는 어떤 거를 하지 못했었어요. 그 정도로 강력했었다는 거. 그래서 그것이 대표적인 것이 88년도에 한 번 철도노조가 가장 강력했어요.

그 전에도 철도노조가 있었지만 파업이라든가 이런 부분들은 거의 없었잖아요? 그러니까 그 당시에는 대체적으로 연세 든. 보수적이잖아요. 보수적인. 우리나라가 실제로 진보적인 색채를 띠게 된 게 얼마 안 돼요. 87년 이후 좀 생긴 거지. 옛날에 칠십 몇 년도는 일부 식자들에 의한 약간이었지, 그런 진보가 있질 않았어요. 그런데 80년이 넘어오고 나서는 거기에 편승해서, 힘입어서 약간 공무원 사회도 진보적인 색채가 드러나게 되죠. 그래서 꼭 진보가 나쁘다는 의미 아니에요. 내 권리나 현 상황을 돌파하자는 거지. 그러니까 그것을 아직 보수 색채가 짙었던 관가로서는, 관으로서 쉽게 허용하기가 쉽지 않았을 때예요. 그래서 88년도에 한 번 세계 부딪힌 일이 있었어요.

네네. 그때도 수원 쪽 기관차사무실에 있었던 기관사분들도 참여를 하셨던 거죠? 많이 했죠. 용산에. 참여는 근무 시간 단축이랄지 이런 게 있어요. 이런 모든 조건을 개

선해 달라. 그래서 쉬는, 그나마 전체 파업을 하지를 않은 거예요. 부분파업 약간은 하고, 들어가서 거기서 하고, 나중에는 사람이 전체파업을 한다고 해서 그게 쉬운 일입니까, 따지면. 오히려 지나치면 비난으로 돌아오기 때문에. 그렇지 않아요? 그런 파업은 있었지만 그런 정도 파업이었고. 그렇게 가다가 많이 인자 일부씩 개선이 돼 가고, 그래서 근무시간도 줄어들고 뭐 그랬어요.

“철도노조에 대해서 70년대는 어용노조야.” 이런 식으로 얘기하기도 하거든요. 근데 80년대 되면서 노조의 성격이 변하기는 한 거 같은데, 그게 받아들이는 과정에서 기관사 분들이 그런 변화를 이렇게 자연스럽게 변화를 받아들이는 건가요? 그러니까 거의 옛날, 초기 지도부는 지금 김지형 씨 이상의 연세 분들이예요. 노조에 관계되는 사람들이. 그렇지 않습니까? 일제시대 때부터니까. 그래서 그런 분들은 그 우리나라가 어려울 때 아닙니까. 쉽게 말하면, 극빈국가인데. 우리 아프리카 정도밖에 안 되는데, 거기에서 뭇을 얼마나 주장하겠어요. 그러니까 쉽게 말하면 어느 정도 힘든 것은 감내하는 정도였어요. 그러다가 교육수준도 높아지고, 갑자기 교육수준이 높아진 거 아닙니까? 80년대 돼서, 그 높아지고. 또 그런 사람들이 철도를 많이 들어오게 된 거예요. 많이 들어오고. 엄청 공개경쟁이 심했어요. 글다가 철도 적자라 해 가지고 철도고등학교도 없애고, 우리 그 전수부도 없애고 다 없앴 거예요. 그러다 보니까 공개로 뽑아야 되잖아요? 그 당시에 직장문제가 생기게 된 거예요. 우리나라. 직장이 잡기가 어렵게 된 거야. 그 당시에. 그러니까, 30 대 1에서부터 60 대 1까지 됐어요.

공개경쟁 단계 됐을 때 엄청났네요. 지금 그러니까 80년대 초반, 80년대 중반에 들어온 사람들은 약 30 대 1에서 70 대 1까지 들어온 사람들이예요. 그러니까

전문대나 일반대학 졸업자들, 고등학교 졸업자들이 이런 이가 대부분이었죠. 그러니까 결국에는 조합원의 연세가 젊어지고, 그리고 또 새로운 자유욕구가 생기게 된 거예요. 쉽게 말하면 옛날 노동조합의 생태와 현재 노동조합원들의 의사가 이제는 부딪히게 된 겁니다. 그래서 그 때부터는 노조도 새로운 젊은 사람들로 바뀌기 시작하는 거예요. 그래서 김지형 씨도 88년도에 그 때문에 바뀌어서 89년도에 그만두게 된 거예요. 그러니까 무슨 말이나면 어용노조라기보다는 그때까지는 공무원으로서 지나치게 그 요구를 하기는 시기적으로 안 됐기 때문에 그렇게 됐다. 우리가 76년도 정도까지도 이북보다 못 살았던 거 아닙니까. 그렇죠. 우리가 그저 웬만하게 살게 된 것이 제가 보기에는 거의 80년 다 됐을 거요. 그랬을 때라고 나는 기억해요.

여기 수원 같은 경우에 80년대 김지형 선생님이 노조위원장이셨죠? 김지형 선생님 같은 경우에 사실은 신망이 좀 두터웠지 않아요? 기관사들 사이에서? 아무래도 신망이 두터웠죠. 왜 그러냐 하면 그 당시 조건으로서는 최선을 다 했죠. 그건 하는 말이 어용이라는 거죠. 내도 그렇게 주장을 한 일도 있어요. 왜 그러냐면 같은 기관사지만 내 권리 확실하게 많이 찾는 거 싫어하는 사람이 이 세상에 어디가 있느냐. 그러나 갑자기 혁명이 아닌 이상은 어떻게 그렇게 바뀔 수 있는 거이냐. 그래서 우리가 주장하는 것은 조금씩 조금씩 손에 잡히는 대로 단계적으로 우리 권리를 찾자 이런 주의였고. 그 젊은 일부 기관사들이나 젊은 세대는 그렇게 찾아가지고 언제 찾느냐. 그것이 부딪힌 거예요. 그러니까 신구가 부딪힌 거예요. 80년대에는. 그래서 그 사람들이 말할 때는 어용노조라고 한 거예요. 부를 때는. 그러나 내가 하는 일은 그거야. 앞에 하는 노동자, 노동조합을 했던 위치에 있는 사람들도 머리 좋기로 소문난 사람들이었지 않느냐. 옛날 교통고등학교 나올 정도 되면. 일이등 아니면 거 쳐다도 보

지 못한 곳이다. 1~2등, 반에서 1~2등 아니면 거 아예 생각도 안 하던 거예요. 그 당시에. 물론 고등학교 다닌 사람이 얼마 안 됐지만. 그렇게 수재들이었다고 다. 천재는 아니라도 수재야. 집안이 가난해서 그러지. 그 사람들이 만약에 집이 부자라면 다 연고대 들어가요. 충분히 가고도 남아요. 그런 사람들이 노동조합을 했을 때 그 사람들이 결코 미련해서 어용노조라는 말을 듣느냐. 그 사람들은 다 좋게 해 보고 자기 걸 좋게 내놔야 내가 얼굴이 나서 나도 또 오랫동안 위원장을 할 수 있는 거인데. 왜 안 했겠느냐. 내가 실지로 그랬어. 너네들보다 못해서 그랬겠느냐. 느그들 상당한 경쟁을 뚫고 들어와서 머리가 좋다고 난 생각하는데 너그보다 뒤지지 않는다. 남이 하는 걸. 그런 선배들도 능력이 없어서 그런 건 아니다. 우리나라 조건이 그랬지 않느냐. 그렇지만, 나는 그래서 조금씩. 조금씩 우리 사정이나 상황에 따라서 얻어 가야지. 응. 지금까지 노동조합을 수십 년 했는데 그분들이 하나도 안 하고 놀았다는 건 아니다.

수원 내에서도 그런 친구 같들이라고 하는 게 있었어요? 전체가 있었죠. 우리나라 전체.

그런데 수원역 쪽 안에서는 어느 정도로 그런 것들이 전개됐어요? 거의 다 표로 말하는 거니까.

그렇죠. 선거과정이니깐. 김지형 씨도 한 표로 뒤집어졌어요. 내가 김지형 씨의 최일의 참모라. 내가 짠 거예요. 원래는. 근데 안 돼. 한 표로.

그 당시에는 어떤 식으로 선거했어요? 무기명투표로 해요.

선거운동도 좀 하잖아요? 약간은 하지만 표 나게는 안 해요. 서로가 형님, 동생 사이기 때문에 너무나 곤란한 짓을 안 해. 그리고 뭐 서로 침례하게 그런 짓은 안 해요.

그래도 상대방 후보가 있었을 때 누가 나온다는 건 알고 있었고? 잘 알죠. 서로 인자 방으로 이렇게 슬쩍슬쩍 자기 만나던 사람들끼리 그런 데선 하지.

“나 좀 찍어 줘.” 이러면서. 전략도 있었을 거잖아요? 어느 정도는 있죠. 있는데, 그러나 무슨 뭐 지금 여야 같이 그러는 건 아니지. 그러나 어쨌거나 사람이란 건 자기 주장을 관철시킬라고 하는 것이 인간이에요.

아까 한 표 차이로 그러셨잖아요? 그러면 두 분이 나왔던 거예요? 두 분이 나왔는데, 두 분의 어떤 노선이나 이런 거 차이가 좀 있었어요. 그러죠. 이제 젊은 사람들. 새로 된 사람은 삼십대 후반이고, 김지형 씨는 오십대 초반이야. 김지형 씨는 20년 이상을 했던 사람이고. 여기는 새롭게 우리 해 보겠다.

의지가 막 불타는. 나름 새로운 사람들끼리의 조직력들이 어느 정도 성장한 거네요. 이 시점에. 많죠. 숫자가. 어떻게 퇴직하고 그러는데 연세 많은 사람이 많을 수가 있어요. 물론 연세 작은 사람도 지금 보수, 진보랑 같어요. 젊은 사람이라고 보수가 없나요. 있어. 숫자가 적을 뿐이야. 당시도 마찬가지예요.

노조와 관련돼 가지고 청량리 쪽에서 일하시던 분들이 수원 쪽으로 오서 가지고 노조위원장이나 이런 걸 하셨던 걸로 제가 기억이 나는데 혹시 그런 내용 아세요? 아니 거기서 온 것이 아니라, 부산 같은 데 근무하던 사람이, 철도학교 나온 사람이 수원에 와서 쯤

근무하다가 노조위원장이 된 경우는 있어요. 그거 노조위원장이 무슨 뭐 어떤 선발이 된 게 아니에요. 내가 어떤 의욕을 가지고 몇 사람을 규합해서 나 노조위원장 나왔다 그러면 돼. 나와서 당선되면 되는 거예요. 그런 거고. 특별한 노조가 어떤 뭐 어떤 만 것은 없는 거예요. 근데 노조위원장이 아무 것도 안 하는 것도 아니에요. 승무해야 돼요. 승무 중에서도 좀 가벼운 거. 예를 들어서 아주 몸이 굉장히 불편한 기관사나 또는 승무원 회장이나 같은 공식적인 일을 맡는 사람이나 노조위원장 같은 사람은 좀 경한 사람을 하나를 빼서 그걸 승무하게 하는 경우가 있어.

선생님은 하시면서 기관사로서 노조라든가 이런 거에 대해서 어떤 필요성들, 아니면 노조조합원이라는 인식 이런 것들이 좀 강하셨어요? 다 강하죠. 그런 건. 왜냐면 노조가 있어야 개선이 되는 거예요. 뭐이든. 그거 특히 열악한 조건에 있는 기관사들로서는 노조가 큰 역할을 하죠. 예를 들어서 노조가 어떤 기관, 승무원의 불편사항이랄지, 요구사항을 노조가 듣지 누가 들어줍니까. 노조가 건의하고 소외된 것을 만든다, 만든다 그럴 때도 개인이 가서 누구한테 합니까. 노조위원장이 소장도 만나고, 어디 위에도 연결을 해서 우리 탁구장을 하나 세워 달라, 또 우리 체력단련 위해서 헬스장을 하나 건립해야 되겠다. 뭐 이런 것도 할 수 있고, 목욕당 시설이 나쁘다 뭐 해라. 대체적으로 그런 근무에 연관된 거예요. 또는 우리가, 어떤 어떤 디는 야간에 뭐 어찌고 해서 그런 디서는 어떤 점을 개선해주면 우리 기관사들 사고예방이 되면서 더 근무조건이 좋겠다. 이런 근무여건, 또는 복지여건, 뭐 이런 것을 주로 저~ 건의하고 성취시키는 역할이에요.

노조 활동을 적극적으로 하셨어요? 노조는 어떤 추진력이나 어떠한 희생정신이 강

하게 있는 사람 아니면 못해요. 나는 그런 능력은 없어요. 그렇잖습니까. 노동조합을 할 정도 되면요. 개인사나 모든 업무상이나 신경을 써야 돼요. 그러지 않으면 무슨 노조위원장이예요. 또 승무원 대변도 해야 되고, 어떤 때는.

그래도 선생님이 위원장은 아니지만 노조에서 집행부로 활동하시지 않았어요? 아니 복지부장은 조금 해보기는 했는데, 기관차사무소 분회 정도로는 위원장 외에 업무를 분담해서 뭐를 하고 그런 조직 정도는 아니에요.

그런 정도는 아니고. 예. 단위노조기 때문에 대의원 한두 명 만들어 놔다가 밤에 어디 서울에 큰 대회 있을 때 가는 정도예요. 그래서 어떤 그 위원장, 우리사무소, 분소위원이에요. 또 위원장 이외는 어떤 역할을 크게 해야 될 일이 없었어요.

선생님, 대의원 하신 적 있으세요? 대의원이 아니라 복지부장이라고 해서 복지에 관한 것을 이렇게 한번 명의를 해 놔는데, 실지로는 부장이 해야 될 일도 없는 거예요. 거시기 아까 노조위원장이 알아서 뭇을 생각해서 하면 하는 정도지. 솔직히 내 승무, 내 개인사도 바쁘는데 내가 그거 하겠어요. 그렇지 않으면, 최재범 씨가 검수원이니까, 검수원은 꼭 기관사같이 어디를 가야 될 일이 아니잖아요? 그러니까 그 사람이 많이 도와줬죠. 그 사람이 대의원 이랑 다 한 거야. 기관사는 할 수가 없어. 그걸 한다고 기관사가 업무를 안 할 수가 없는 거 아니야. 그러니까 기관사는 그런 위원장 외에는 할 수가 없어요.



기관사들이 스트레스를 풀었던 세류동 술집거리

기관사 분들이 술 많이 드셨어요? 많이 먹죠. 왜냐면 기관사들이 스트레스 엄청나죠, 긴장된 게.

어디서 드셨어요, 주로? 옛날에는 우리 기관차사무소 수원 거기, 거기 지하도 있는 데서부터요 세류동 꼭대기까지 다 술집이었어요, 양쪽에. 물론 막걸리집이지만.

대우 좋지 않았어요? 기관사분들, 딱딱 공무원들이니까 돈을 짹짹 내고, 에누리 없이 냈지. 근데 인자 전부다 적어 왔다가 봉급날 갖다 주지.

술 많이 드셨어요? 많이 들었어요. 왜냐면, 안 들 수가 없는 게, 대개는 그때는 막걸리예요. 소주는 먹은 사람이 20명에 하나도 안 돼. 다 막걸리라. 그래 막걸리 뭐 두부찌개 같은 거, 조개, 생선찌개 해 놓고 마시는 거요. 그러니까 노란주전자 있죠?

네네. 마시면서 무슨 얘기하세요? 별 얘기 다 하지. 노래도 부르고, 젓가락 뚜드리기도 하고, 그러기도 하고. 인자 왜냐면, 끝나면 그때부터는 한 20시간, 하루 정도 노니까. 왜냐면 오늘 내가 1시에 끝났다고 칩시다. 그러면 내일 오후 2~3시나 이럴 때 출근한단 말이에요. 그렇지 않으면 빨라야 10시 그리고, 그거 한 잔 하고 들어가야지. 올라가다 보면 술집이 워낙 양쪽에 많았어. 지나갈 수 없어. 그리고 또 굳이 피할 이유도 없고, 그러니까 가다 보면 자기 좋아하는 사람이 또 유난히 있잖아요, 그룹에. 응? 몇 시에 올 거다 그러면

이렇게 자꾸 쳐다보면 돼. 먹어. 밖에 다 열려 있잖아, 옛날에는. “어서 와, 어서 와” 근단 말이에요. 그러면 이제 술부터 따른다고, 옛날엔 사발 아니에요. 사발.

한 사발 먹고 시작해 그러면서……. 앉아서 꿀꺽꿀꺽 마시고 안주는 뭐 다 걸게 하고 있지. 차례 차례가 있어. 제일 빨리 끝난 사람이 제일 곧드레가 되고.

하하, 그렇겠다. 오시는 대로 거기 다 합세하시는 거구나. 또 일부 가고, 저쪽 집도 그러고. 그래 가지고 나는 한 서너 잔 마신다 그 말이야. 한 서너 사발. 그럼 배도 부르고 그만 마시고 싶을 때도 있단 말이야. 그럼 아주머니 여기 찌개 하나 하고, 막걸리 한 되 갖다 봐요, 나 달아 놓고. “아이, 나 뭘 일 있어.”

그리고 그냥 빠져나오시는구나, 술 사주고 대충 얼마 정도 내고, 그냥 갈 때도 있지만.

그러면 좀 면이 안 서잖아요? 안 서지. 그러니까 널 때도 있고 그냥 올 때도 있어요. 왜냐면, 이런 데 별게 가지고 있으면 “야야 고만 있고, 가자 야” 그러고 끌고 갈 때도 있어. “특 건들면 곧 쓰러지게 생겼구만 그래.” 가는 경우도 있고. 그리고 옛날에는 노래방도 없어. 옛날에는 제일 반주가 두드리는 거야. 두드리고 노래도 부르고 그래. 노래 외우기도 어려워, 옛날에는. 카세트가 있어 뭐가 있어.

그럼 뭐 부르셨어요? 아니 12시, 끝나면 12시 반에부터 1시까지 보통 남진이나 나훈아 노래 그런 거, 문주란이 노래 나오고. 저녁때 되면 나오고 그래. 판은 있는 사람이 드물어.

라디오 틀어 놓은 거 따라 부르시는 거였구나. 그 신경 써서 부르면 몇 차례 듣다 보면 배우지. 판 놈이 또 부르면 그거 같이 맞추고. 맞추고. 한 구절씩 한 사람은 많은게. 그것도 하고 옛날 노래도 하고.

세류동에 어느 술집을 가장 많이 가셨어요? 그 어딘지 할머니집이라고 있어. 그 할머니가 담근 고추장으로 두부조개매운탕을 끓이는데 기가 맥혀. 아주 그냥 한번 떠먹으면 입에가 짹짹 붙어.

아아. 지금도 맛을 기억하시는 거군요? 예, 그러니까 막걸리뿐이 아니고, 당시는 특주라고 있어. 저 도수가 높으면서도 맛이 좋아. 그러니까 뛰어나면 알코올 도수가 좀 높게 담은 거지. 막걸린 보통 5~6도 아니요, 한 10여도 가까이 돼, 그것은 한 주전자만 가지면 한 두서너 명이서 딱 맞아. 그걸 마시고 또 가기도 하고. 그런 그게 가장 재미여. 서로 소통할 수 있는 길이라, 그게. 그러니까 못 먹는 사람은 집에 가고.

여기서 여러 얘기하잖아요. 집안 얘기도 하고, 일 얘기도 하고 그렇게 될 텐데. 하죠.

그런 술자리에서 그래도 선생님 생각에 그런 얘기들이 했던 게 기억이나 이런 게 있으세요? 어떤 얘기도 주로, 자주 반복되는 얘기들 있잖아요. 그러니까 그 당시에는 대개 지금하고는 달라요. 사는 거에 대한 얘기가 많아, 사는 거. 집이랄지. 왜냐면 가장 큰 건 집이라 집. 옛날에는 보통 집 한 칸을 빌려 갖고 살아요 대개. 사글세로 많이 살아. 전세가 거의 없어. 나중에 전세는 생겼어. 근데 사글세 부담이 컸어요. 그러니까, 우리가 보통 일반 시중 공무원은 8,000원 받으면 우리는 한 1만 3,000원 정도 받았어요. 조사 월급이.



월급날 풍경

조사 월급이. 그러면 70년대 초반이겠네요, 선생님? 그렇죠. 기관사는 그 대신 3만~4만 원, 4만~5만 원 그렇고.

조사들은 한 1만 3,000원 정도고, 기관사들이 3만~4만 원. 그러니까 엄청. 한 세 배 차이나. 그러니까 우리가 그 당시는 10원짜리 5원짜리 그랬잖아요. 500원짜리는 엄청 거액이에요. 500원은 지금으로 치면 우리 5만 원짜리에 안 뒤져. 그래 그 당시는 10원짜리로 많이 나와요. 5원짜리나. 우리는 월급 받으면 그때는 현금으로 지급했어요. 이렇게 뚱그란 바구니. 그때는 플라스틱 바구니가 안 나올 때야, 별반. 대바구니 같은 거 있어요. 그런 데다 돈을 얹어서 줘. 서무실에서.

봉투에다 안 주고요? 창구에서. 다 넣을 수가 없어. 기관사들은 많아서.

동전이기 때문에? 아니, 저 지전이라도.

셀 수가 없어서? 10원짜리 한번 세 봐요. 100장이면 얼마요? 천 원밖에 더 돼요. 그래 안 그래요. 10원짜리 100장이면 천 원이에요.

10원짜리도 그땐 지전이이었어요? 십 원짜리가 보통 통용하는 거죠. 짜장면 30원, 막걸리 50원, 60원 그랬는데.

그래서 그 바구니에다 줬어요? 예, 돈이 많아서.

상상도 못 했어요, 선생님. 그러니까 우리는 만 원이면, 예를 들어서 100원짜리로 한 몽치하고, 짜금 주면 되잖아요. 그 사람들은 만 원을 줘도 세 몽치가 넘어. 네 몽치야. 근디 다 그것만 주는 게 아니고 섞어 주잖아요. 50원짜리, 10원짜리. 한 바구니야. 기관사들은.

월급 받을 맛나겠는데요. 그걸 조사가 세어 줘야 돼.

세어 줘야 돼요? 지금은 착오가 없잖아요. 기계로 세니까. 옛날에는 서무직원들이.

바쁘니까. 딴 사람까지 동원해서 세는 거야. 저 검수 있는 사람까지 불러다가. 그 백 몇 십 명을 다 줘야 되니까. 아침 일찍 가서 푸대, 군인 푸대 있죠? 거기 다 잔뜩, 사람 델꼬 가서 끄꽂 거리고 가져와. 서무실 그 사람, 놓고 세기 시작하는 거야. 그러니까 그때는 틀린 경우가 많기 때문에 기관사들이 쉰 다음에 간다고 집에를. 받은 것을 저쪽 한쪽 모퉁이로 가. 그런데 우리는 셀 게 없어, 별반. 나 같은 경우 우리 기관사는 세 줘야 돼. “이상 없는데요.” 그래. 그러면 이상이 없으면 담아 갖고 가지고 간다고.

그 바구니 가져가요? 봉투를 큰 봉투를 줘, 하나. 신문지 봉투.

담아 온 것을 봉투에다 넣어서 가져가고. 그냥 바구니에다 줘버려야지. 그 사람이 세 갖고 봉투에다 담지. 어차피 어따 흘뜨릴 거야 그러면. 그랬는데 또 얘기가 셋길로 꺼져, 그러니까 우리는 방세를 얼마 정도 줘야 되냐 하면 보통 방 한 칸에 4,000원에서 4,500원 줘야 돼.

반이 날라가는 건데. 그러니까 혼자 안 있어. 그 최소한 두 명은 돼야 돼. 그리고 전기세, 물세, 연탄세 하고 나면 그거이 경비가 상당히 나오죠. 그러니까 혼자 있긴 어려워. 그래 아까 처음에 셋이 있었다 그랬지. 셋이 있으면 근데 한 사람이 안 좋아.

왜요? 다투게 돼 있어. 얼마 안 있다가 나가 한 놈이. 그리고 하나만 데리고 했는데. 그 부담이 적질 않아.

생활비 부담이 진짜. 그러니 2주에 한 버씩 시골에 한 번씩 집에 내려가서 쌀은 끄꽂 거리고 가지고 와.

쌀이나 이런 것들은 도움을 받고. 쌀하고 멸치 같은 거, 말린 멸치 같은 거. 계란 같은 거. 그런 거 좀 안 깨지게 해 가지고 그놈을, 우리는 무조건 공짜니까.

그럼요. 열차는 공짜니까. 좋은 데다 넣고 가지고 와. 그라고 먹고, 이렇게 사먹기도 하고. 연탄은 계속 때야 되고. 그러니 이게 골치 아파. 연탄도 안 꺼지게 해야 되거든 이게.

진짜 그거 쉽지 않았겠네요, 겨울에. 연탄 안 꺼트리기가. 밥도 해야 되고. 밥이 여기가 좋은 조건이 아니야, 옛날에. 냄비 아니면 하얀 양은술 아니야. 그러니까 집에서 김치하고 가져오지 않아요? 김치 그거 놓고 교대로 가져오는 거야. 둘이니까. 근 이리인데 집이. 익산. 그러니까 이것을 밥을 하고, 그 다음에 찌개를 하나 해야 되잖아.

그래야 먹죠. 넘어가죠. 김치를 썰어 놓고 가 가지고 동태나, 겨울 같은 때는 동태 같은 것을, 동태 오면 이것을 주머니에다, 봉지에다 넣어서 가지고 바깥에다 걸어 놔. 처마에다가. 그게 냉장고야. 한 토막씩, 두 토막씩 넣어 가지고 김치찌개 끓여 가지고 그게 밥 먹는 거야 그냥. 그거 한 토막하고, 멸치 조린 거 하고. 그렇게 먹고. 그리고 집에서 먹는 것이 얼마 안 돼. 그러니까 별짓을 다 했어. 그냥 매산시장에 가서 밥집을 정해 놓고 밥을 먹기도 하고. 근데 그것도 아이고 귀찮아. 추워 죽겠는데 또 밥 먹으러 가려면. 차라리 해 먹는 게 나아. 그러기도 하고, 그렇게 해서 사는 거에 대해서 대개 말이 많지. 너 어디로 이사. 근데 그 당시엔 또 쯤만 수틀리면 나가라 그래.

자취집, 집에서요? 어. 바로 방 빼라 그래.

집주인이? 기한이 없어. 지금이라도 나가, 그러면 방 얻어야 돼.

아이고, 그럼 만약에 겨울이면 어떻게 해요. 겨울이고 뭐고 필요 없어. 올려 달라 그래 갖고 만일 안 올려주면 나가라 그러면 끝이야. 그래서 임대차보호법이 생긴 거야.



결혼

선생님 몇 년도에 결혼하셨어요? 73년도에.

73년. 조사하실 때 결혼을 하신 거네요? 그러죠.

처음에는 좀 힘들었겠어요? 그러니까, 거의 다 도움으로 살아야 돼. 내 월급도 있지만, 뭐 세내고 어찌고 나면 별 것 없어. 빚을 모으고 자시고도 할 수가 없어. 그렇게 인자, 그 당시 나가 줌. 처갓집이 여유가 있는 집이라. 부잣집이라 시골에.

어떻게 만나신 거예요? 중매.

사모님도 고향이 어디신지? 거기예요, 광양.

광양, 바로 옆이네. 광양인데, 그 우리 사촌형수, 이종사촌이야, 우리 사촌형수가 중매. 만나 가지고 있다가 결혼한 거지. 그때 그 당시는 어디 기차에서 길거리에서 만나서 결혼한다는 건 없어. 상대방 정체를 모르고, 알 수도 없어. 지금 같이 정보가 쉽게 공개될 수 있는 것도 아니고.

믿을 만한 사람 소개로 만나는. 누군지도 몰라, 실제로. 근데 그리고 그때는 수줍어서 남자하고 대화를 할 수 있는 여자는 100명에 한두 명도 안 돼. 길가에서 남자하고 말을 하는 여자가 있을 수가 없고. 말을, 남자도 그런 분위긴데 남자가 뭐 말을 걸겠어요, 예를 들어서. 그러니까 거의, 그 한 동네나 옆 동네 그런 디 산 사람들이 연애결혼이니 뭐 이런 말하지. 나 서울에 1년 있어도 여자들 몇 명, 다방에 몇 번 차 마셔본 일 없어. 솔직히 그 말을 꺼낸다는 것이 쉬운 일이 아니야.

중매를 할 때 사모님은 기관사에 대한 인식이 있었을 거 아니예요? 집사람은 기관사 생활을 완전히 몰랐지. 그렇게 자세히 알 수 있는 사람이 없어. 그 당시에. 그게

아주 가까이 산 사람들 외에는.

근데 그러는 거 있잖아요. 그때 기관사에 대한 인식들이 괜찮았던 거 아니에요? 그때는 공무원이고, 또 전수부까지 나왔다 그러니까 기대감도 있잖아? 사람이. 글고 그런 것도 있고. 또 일반 공무원은 기껏해야 시청, 군청 뭐 그런 것밖에 더 있나. 도청이니 뭐니. 그건 평범한 직장이고. 오히려 이 기관사가 색다른 직장이지. 따지면. 지금이니까 공무원반이 있고 난리버거지를 치지만, 그 당시에는 솔직히 고졸 이상 숫자가 극히 적어요. 밥에 뉘야. 이 시골 같은 데 가면요. 찾아다녀야 돼. 잘 찾아야 한두 명 찾거나 못 찾거나 그래. 대학은 뭐 말할 것도 없고. 대학은 내가, 우리 동기들 나온 데서 나 혼자 대학 갔어요. 예를 들어서. 동네에서는 내가 처음 대학생이야, 우리 동네 생기고. 몇 백년 만에. 신라시대부터 해 갖고. 무슨 말이나면 학교를 다닌다는 것이 그렇게 어려웠어요. 그리고 우리 중학교 이상은 학자금 있죠? 우리 그 학자금. 그걸 내기가 그 당시 수입으로는 불가능, 거의. 그러니까 삼박자가 맞아야 돼요. 처음에 공부를 잘 해야 될 것. 그 다음에 학자금을 댈 수 있을 것. 그 다음에 학교 있는 곳이 가까울 것. 그러니까 무슨 말이나면 하숙은 못 시켜. 그건 김종필이나 이렇게 시골에 재벌 사람들 자식 아니면 그건 생각도 못 할 때요. 삼박자가 맞아야 되잖아. 삼박자. 박자가 세 개가, 아까 내가 말한 걸. 에~ 그래서 인자, 공무원 정도면 한 10프로, 5프로, 3프로나 들어가는 숫자니까. 우리나라 1프로나. 그런 거 아니야. 농업이 70프로니까, 상업 빼야 되잖아요. 상업이 많잖아요, 장사꾼이. 그거 하면 직장인은 없어 거의. 기업체가 어디가 있어야지. 아무것도 없는 걸. 우리 순천은 옛날에 여순사건 때 문제 있었던 곳이라, 일본 사람들이 했던 제지회사 하나가 있고. 쪼그만 거. 노동자들이 할 일이 없어. 아무것도 없는 거예요. 직장이. 그러니까 군청이나 시청,

동사무소, 거기도 임시직원을 거의 다 썼지. 정식직원은 얼마 되도 안 해. 그 당시에.

그럼, 선생님 형님도 공부를 하셨어요? 우리 형님은 공부를 못 했다는 얘기야. 왜냐, 아버지가 돌아가시는 바람에 어려서, 형님이 14살, 나는 4살, 누님은 8살. 그러니 아까 말했잖아요. 노동력이 없어. 논은 한 3,000평 있고, 밭도 한 1,500평 있었으니까 상당히 많이 있는 셈이라. 아주 부자는 아니지만, 그놈 가지고 네 식구는, 형님도 결혼했으니까, 다섯 식구는 별로 어렵지 않았어. 단 노동력이 없으니까, 소를 하나 기른 것을 이용해서 일꾼 모아서 쓰고 그랬어. 그러니까 인자 집사람도 공무원이니까 기본 이상은 되는 것이라 보고 결혼한 거죠.

근데 아까 월세 비율이 되게 높았는데, 세류동에 관사가 있었잖아요? 관사는 일부가 살았지만은, 그것을 오래된 기관사들. 일제시대 때부터 기관사 했던 사람들, 일부.



배테랑 기관사의 회고

오랫동안 얘기를 해 주셨는데, 마지막으로 아까 선생님은 사실은 교사가 되고 싶으셨던 꿈이 있었고, 그러다가 우연찮게 들어졌잖아. 요것도 싫어서 한 건 아니지만 원래는 교사 길을 가기 위해서 나선 사람이었는데, 중간에 부득이하게 여기로 오게 된 계기가 됐지.

오랫동안 하시면서 ‘내가 기관사 일을 한 거에 대해서 잘했다.’라는 생각 또는 아니면 ‘이런 건 좀 아

쉽다. 내가 다른 길로 가면 어땠을까.’라는 어떤 감회가 있을 거 같아요. 아무렇게도 있지요. 왜 그러냐면 이 세상 사람들이 자기가 했던 일을 100프로 만족한 사람은 없다고 봐요. 보람은 뭐 논할 수 있겠지만, 아쉬운 점은 많죠. ‘내가 어떠한 노력을 해서 탄 길로 갔었으면 어땠느냐.’ ‘과연 요길만이 내가 내 능력에 갈 수 있는 곳이었느냐.’ 이런 회의감은 많이 있어요. 그래서 ‘젊었을 때 더 노력을 해 보지, 왜 안 했느냐.’ 하는 아쉬움은 있어. 탄 방향으로 더 노력해 볼 수 있는 데도 많이 있잖아요. 나는 약간 후회된 면도 있어요. 왜냐면 기관사로서 마칠 때까지 기관사를 원하지는 않았어. 그러니까 나는 ‘탄 과로 택했었던 게 더 좋지 않았냐.’라는 맘도 여러 번 가졌어요. 기관사가 워낙 긴장되고 뻘뻘하기 때문에 시간이 가고 나이가 들수록 힘에 겨워요. 탄 직장은 40~50대면 거저먹는 거야.

실무에서 손을 떼니까. 대우 좀 받고 앉아 있으면 되니까. 그런 회의감이 많아요. 왜 그러냐면 그 참~ 명절 같은 거. 예를 들면, 오늘 명절이야, 나는 대전에 내려가는 거야, 막차를 끌고, 서울역 영시 몇 분 차로. 탁 가면 눈이 하얗게 특히 내려. 가장 인상적인 것이 천안을 떠나서 소정리라는 곳이 있어. 거기 고갯길을 올라가는데, 진짜, 양쪽은 산이야 한쪽은 들판이고, 눈이 쌓인 데를 가면서 하늘에 별빛은 빛나고, 별 생각이 다 드는 거야. 그러니까 뭐냐면, 내가 기관사 생활이 뭐 우리 애들도 잘 기르고 좋았었지만 내가 이게 아니었으면 이런 명절 한 번도 내가 가지 못한, 조상에 대한 죄스러움도 있더라니까. 제사 한번 제대로 못 모신 거야. 예를 들면. 그러니까 그런 면도 있고. 나는 이곳이 간부요원양성이었기 때문에 어느 정도 있으면 관리자로. 그렇지 않아요 대개 육군사관학교니, 공군사관학교니 이런 디나 뭐이 세무대학이나 뭐 이런 건. 그런데 기관사라는 단일 직종이라 거의 기관사가 끝이야. 그래서

내가 기관사 생활에 보람은 있었다고 생각하지만, 내가 후회 없는 최선을 선택했다고 마지막에 자신 있게 말할 수 있느냐는 나는 자신 없다고, 그건.

어떤 보람들은 있으셨어요? 보람 있죠. 왜냐면, 한번 봐요. 그 수백 명에서 수천 명의 사람들을 자기 좋아하는 고향으로 기분 좋게 모시는 거야. 그러면 그 사람들은 기분 좋단 말이야, 나 때문에 기분 좋은 건 아니지만, 내가 온 열차로 지금 고향을 간다는 그 기분. 또 수인선 같은 데, 수려선 같은 데 어렵게 오는 노인들이나 그 짐 든 사람들을 실어다가 가서 자기들 볼 일을 마음껏 보고 오게 하는 것. 그런 것은 솔직히 말해서 보람이지, 그런 보람 있죠, 크지. 또 화물 같은 거 1,800톤 이런 것을 뒤가 보이지도 않아요. 27~28량 연결하면. 뒤를 볼 수가 없어 마지막을. 그 11미터만 해도 얼마예요? 한 600~700미터 된다고, 길이가. 길이가 600~700미터인데 밤에 그거 못 봐요. 그런 걸 봐가며 그런 많은 물동량을 내가 옮긴다는 거. 또 의왕 같은 데 콘테이너 같은 거, 콘테이너가 다 수출품 아니야. 그 수출품을 내가 옮겨 준다는 사명감 같은 것도 있어요. 그런 문제는 사명감이 크지만, 내 개인적인 편안함, 또 어떤 기대감 요런 거에 대한 아쉬움은 내가 나이가 먹으니까 있지. 나중에 다 인생을 살아보면 있을 거야. 내가 어느 고비 땀 어땠어야 되는데. 그런 아쉬움은 많아요.

그런데 중간에 좀 바꾸고 싶고 그런 생각이 있으셨을 텐데, 그게 바뀌지 않게 되는 현실적인 이유는? 기관사는 원래 기관사예요. 그래서 기관사학과예요. 최종 목표가. 그 만두면 지금 뭘 장사를 하든지, 뭘 바꿔야지 뭘 해.

철도청 내에서는 변경이 안 돼요?. 변경이 될라면 내가 아까 말했죠. 내가 어떤 누

구 연줄을 대서 땀 곳으로 간다거나. 근데 그것이 쉬운 일이 아니야. 변칙자가 나오기가 쉬운 거예요? 그게. 어려운 거요. 그것은 여기서 말할 수가 없는 거야. 그건 내 의사가 아닌 거거든, 거의 다가. 알죠, 그건. 내가 마음대로 할 수 없는 거야. 그런 것은 “내가 할 수 있는”에 대한 아쉬움이지, 어떤 땀 사람이 나를 어떤 영향을 미친 것은 아쉬움은 아니야.

오랜 시간 동안 너무 고생이 많으셨네요. 정말 감사드립니다.



면담자 홍현영(수원시정연구원 연구원)
유현희(수원시정연구원 연구원)
면담일시 2016년 11월 23일
면담장소 수원화성박물관 다목적실

집필

홍현영 수원시정연구원 연구원

유현희 수원시정연구원 연구원

이재운 수원시정연구원 위촉연구원

기획·편집

홍현영 수원시정연구원 연구원

수원학구술총서 2

수원 철도기관사

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE
수원학연구센터

발행일

2020년 12월 15일

발행처

 사람이 만납니다
휴먼시티 수원 **SRI** 수원시정연구원
수원학연구센터

경기도 수원시 수인로 126

T. 031-9220-8058 H. <http://www.suwon.re.kr>

디자인·인쇄

경인M&B(031-231-5522~7)

발간등록번호

11-B552980-000004-01

ISBN

979-11-90343-84-8 94910

979-11-90343-82-4 (세트)