



# 철도의 창

전국철도노동조합  
Korean Railway Workers' Union

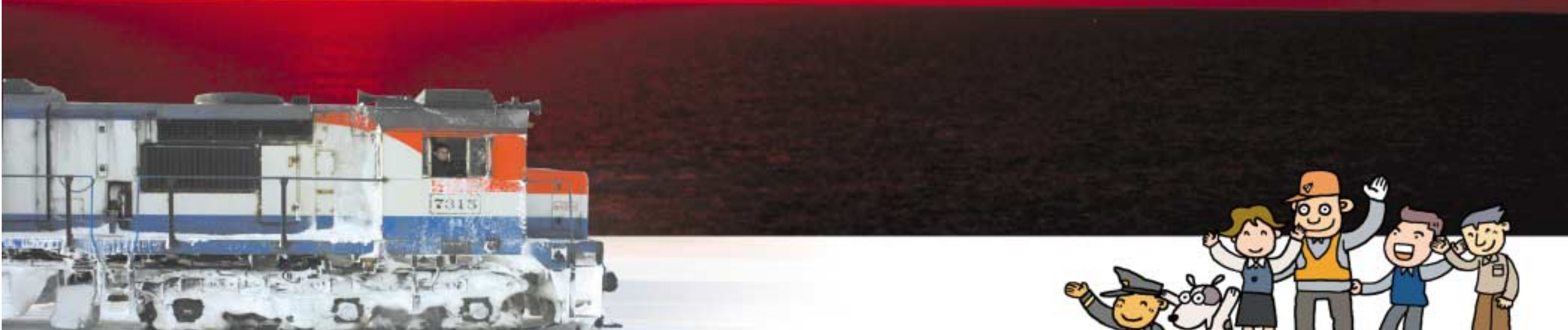
2006년 1월 1일 철도노보 제 546호 특별판

■ 발행인 : 김영훈 ■ 서울시 용산구 한강로 3가 40 (우)140-013 ■ (02)3780-5980 ■ http://krwu.or.kr

丙戌年

## 새해 복 많이 받으십시오 안전한 열차로 철도노동자가 모시겠습니다

들뜬 어린날 기억을 안고 달리던 비둘기·통일호 열차가 이제 더 이상 철길을 달리지 못합니다. 객지 소식을 고향역에 내려드리던 설레임은 아직도 식지 않았는데 속도경쟁에서 뒤쳐진다고 퇴출 당한 완행열차를 생각하면 나이가 많다고, 여성이라고, 몸이 불편하다고, 정규직이 아니라고 또는 이런 저런 이유로 한변쯤은 쓸쓸히 뒤돌아서야 했을 분들이 마음 아프게 다가옵니다. 새 출발하는 병술년 새해 국민 여러분들이 가시는 곳, 그 어디고 희망 한 가득 싣고 달리는 저희 철도노동자들은 그 누구도 소외되지 않고, 어떤 이유에서도 차별 받지 않고 모두가 존중받고 행복해지기를 진심으로 소망합니다. 새해 복 많이 받으십시오.



### 여차에도 이유가 있어라? L K K L

서울기관차승무사무소 정 창 식

**그** 시절, 매섭던 꽃샘추위가 가뭇하게 기억나는 그 계절에 끌려가듯, 쫓겨가듯 나는 입대를 했다. 3일 전에 입영영장을 받았으니 친구들과의 변변한 호들갑도 없이..... 은사시나무 부끄러운 제 속살 드러낼 무렵에 몇 가지의 자괴감과 몇 가지의 영웅담을 안고 첫 휴가를 나왔다. 변함없는 친구들, 변함없는 술주정 속에도 이상스레 첫 휴가는 나에게 규제로부터의 해방감보다 격리된 자의 낯살을 선물하였다. 떠나고 싶었다. 동행에 나선 신동엽 시집 한권을 품고 무작정 기차에 올랐다. 지리산, 바람과 역새 그리고 촌 다방에서의 커피 한잔..... 낯설다. 세상은 그렇게 낯설고, 그 낯선 모든 것에 익숙해지기엔 아직도 작은 나. 낯선 도시 남원으로 하산하여 춘향이가 그네 타던 언저리를 배회하다 서울행 고속버스에 올랐다. 주말 탓이었는지, 행락객 탓이었는지 정확한 기억은 없어도 여하튼 버스는 예정시간보다 4시간이나 늦은 새벽 2시에 날 터미널에 내려주었다. 언착에 대한 함의도 없이, 택시비 갖고 마중 나와 달리는 주변머리도 없이 나는 걸었다. 강남 터미널에서 광명 집까지, 낯설고 사람과 세상과 그것들로 부터의 언착에 대해 생각하며.....

**기**차가 물위를 달리는 계절이 왔다. 그 계절에 나는 태국과 캄보디아로의 6일간의 여행을 떠났다... 그 긴 세월동안 세상을 떠돌리고 은둔해왔던 앙코르와트에서의 감동. 폰레삽 호수, 우기와 건기에 따라 오르내리는 거대한 호수에 집과 몸을 맡기고 호수처럼 자연처럼 살아가는 수상족들. 이른 아침의 국경. 태국으로 태국으로 향하는 가난한 캄보디아 노동자들의 행렬. 가리봉역에서 쏟아져 나와 공장으로 향하는 노동자들의 틈을 비집고 학교에 가던 어린추여를 갖고 있는 날 충분히 감동시키는 장관이었다. 여행의 마지막 날 방콕에서 조금은 호사스런 저녁을 먹고 난 다음부터 문제가 생겼다. 다음 날 이른 아침 아내와 나를 인천공항에 내려줘야 할 비행기가 이륙을 못한다는 것이었다. 비행 중 새와 충돌하여 조종석 유리의 일부가 깨져서 수리를 하는데 시간이 걸리고, 대체할 비행기도 준비되어 있지 못하다는 거다. 출지에 여행은 하루가 연장이 되었고, 다음날도 우여곡절 끝에 오후 늦게야 이륙을 하여 새벽 2시에 안개도 태풍도 없는 인천공항에 우리를 내려놓았다. 20시간에 가까운 언착이었고, 불안과 분노로 공항 로비를 술렁이게 만든 언착이었다. 나의 일상으로의 복귀도 하루가 언착되었다.

**하**얇게 눈을 안고 상경한 호남선 열차가 폭설의 소식을 전해주던 날, 새벽 2시. 나는 서울로 향하는 야간열차의 승무교대를 위해 대전역 4번 승강장에 서었다. 밤새 숨가쁘게 달려갈 이 차는 이미 언착이 예견되어져 있다. 불량한 일기 때문만은 아니다. 조치원역에 다다른 긴 철교가 놓여 있는데, 안전운행을 위하여 그 철교의 노후화된 상판을 교체하는 작업을 하고 있기 때문이다. 철길을 보수하거나 교체하는 작업은 이렇게 비교적 기차가 조금 다니는 심야시간에 이루어진다. 철길을 고치는 작업을 한다고 기차가 정해진 약속시간을 무조건 못 지키는 것은 아니데 오늘은 상황이 조금 다르다. 서울로 향하는 철길을 사용할 수 없기에 반대 방향으로 주행을 해야 하고, 그에 따른 절대적인 안전을 위하여 역과 역 사이에는 오로지 하나의 열차만 있어야 충돌이나 추돌 사고를 예방할 수 있다. 심야시간에 일하고 있는 철도노동자들과 승객을 위해서라면 얼마간의 언착보다야 안전이 최우선이지만, 여기에도 '숨겨진 2%' 쯤이 존재한다. 부강역 다음이 조치원역이 아니라, 부강역과 조치원역 사이에는 내관역이 있다. 얼마 전 내관역은 역무원이 근무하지 않는 무인역이 되었고, 그로인해 내관-조치원간 공사가, 부강-조치원간 공사로 연장이 된 것이다. 요즘 철도공사에서는 의욕적으로 직원들에게 봉사활동의 동기유발을 위해 노력하고 있다. CS가 어떻고, 평점이 어떻



고는 차치하고라도 사회적 약자의 편에서 그들을 위해 무언가를 한다는 것은 참으로 환영 할 만한 일이다. 그런데도 나의 좁은 편견 탓인지 자꾸만 TV에 방영되는 대기업들의 이미지 광고를 보고 있는 듯한 느낌을 받는다. 장애인 이동권 보장과 노약자 할인 축소 폐지 등을 요구하는 외침은 그저 사회적 약자의 약한 목소리이기에 철도공사의 귓전에 언착되어지고 있는 것일까? 신 새벽, 폭설과 한겨울의 강추위 속에도 기차가 안전하게 달릴 수 있도록 철도노동자들이 땀을 흘리고 있다. 대체할 예비인력은 고사하고 함께 일하던 동료들 수마저도 아물아물 줄어들고 있는 철도노동자들이 땀을 흘리고 있다. 지금 이른 6시, 나는 그 땀 위를 달려 서울역에 35분을 언착한다.

열차통신

# 안전이 실종된 역무인화



**“이번 정차역은 역무원이 없습니다.**

**시민들께서는 안전에 각별히 주의하여 주시기 바랍니다.”**

얼마 지나지 않아 시민 여러분은 이런 멘트를 열차 안에서 듣게 될 것입니다. 편리하고 안전하다고 말해 온 철도가 더 이상 시민 여러분의 편리성과 안정성을 보장할 수 없게 되는 셈입니다. 건교부와 철도공사는 역에 인원을 배치하지 않거나(역 무인화), 철도공사직원이 아닌 열차안전에 직접적인 의무가 없는 물품판매 업체인 (주)철도유통 직원으로 교체(역 대매소화)하고 있습니다. 안전에 관한 한 이제 시민 여러분 스스로가 책임을 지고 열차 이용을 해야 됩니다. 시민 여러분은 안전에 각별히 주의하십시오.

**“우리 열차는 이번역을 정차하지 않습니다.**

**오랜 적자로 인해 역을 폐쇄하였기 때문입니다.”**

철도공사는 영업적자를 이유로 적자 노선과 적자 역을 폐쇄하고 있습니다. 철도공사의 계획에 의한다면 적자선과 적자역의 정비를 우선 과제로 제기하고 있으며, 24개 노선 중 적자노선인 8개노선, 열차 운행횟수 감소를 109개역, 역종변환 95개역, 역폐쇄 104개역을 단계적으로 추진하려 합니다.(철도공사 전략경영계획 파워 코레일, 교통개발연구원 최종 보고서 중) 더 이상 역은 역 기능을 수행하지 못할 것입니다. 역 무인화를 넘어 이제는 아예 적자를 이유로 역을 폐쇄하려 합니다.

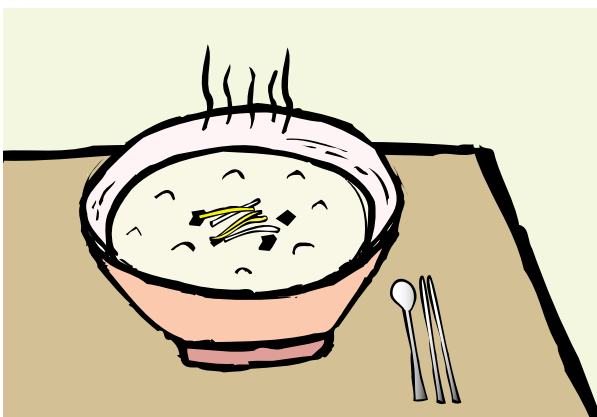
**“우리 열차는 열차 신호관계로 정차하고 있습니다.**

**승객 여러분께서는 차내에서 기약없이 기다려 주시기 바랍니다.”**

열차가 움직이는 철로에는 여러 신호 체계가 있습니다. 행여 열차가 움직이지 않을 때 안내방송을 통해 신호대기관계 혹은 운전정리관계라는 안내를 받으셨을 것입니다. 열차 안전과 운행에 가장 필수적인 신호를 책임져야 할 인원이 신호장 무인화, 통제합 등의 명목으로구조조정 속에서 사라지거나 줄어들고 있습니다. 이제 열차가 신호체계상의 문제가 발생할 경우 복구를 위한 시간을 장담할 수 없습니다. 아울러 비상 상황에서 열차는 움직일 수 없게 되어 버릴 것입니다. 일상적인 점검을 통해 안전을 확보해야 하지만 철도공사는 안전을 무시한 밀어붙이기식 정책으로 일관하고 있습니다.

시민 여러분! 열차 이용 시 위와 같은 멘트를 듣는다면 얼마나 섬뜩하시겠습니까? 철도종사자인 우리 철도노동자에게 다가오는 구조조정인 역무인화, 신호장 무인화 및 역 대매소화는 이제 철도노동자만의 문제가 아닙니다. 구조조정으로 인해 철도의 안전을 보장받을 수 없다면, 그 피해는 곧바로 시민 여러분께 돌아갈 것입니다. 멀리는 일본철도의 사고, 가까이는 대구 지하철 화재 사고까지 열차사고는 바로 대형사고로 이어졌습니다. 참사의 현장에서 울부짖는 이들은 바로 시민 여러분들이었음을 기억하여 주십시오. 더 이상 건교부, 철도공사 등에 안전을 맡기지 맙시다. 이제 철도의 안전은 시민여러분과 함께하는 철도노동자의 손에 달려있습니다.

김진래



따뜻한 떡국 한 그릇  
드리고 싶은마음으로  
철도노동조합은  
열차안전을 위하여  
항상 최선을 다하겠습니다

# 새해에는 사회적 약자에게 철도를 돌려줍시다

시민의 소리

김근례



오던 것을 한국철도공사가 떠 안게 되면서 사회적으로 가장 취약한 계층에게 고통을 안기고 있는 것이다.

철도는 서민들이 먼 거리를 이동할 때 쉽고 편리하게 자주 이용하는 대중교통 수단이다. 주5일제 확산으로 주말여행을 떠나는 가족에게 어린 자녀에게까지 철도요금을 부과한다면 즐거운 여행이 될 수 있을까? 그렇지 않아도 자녀양육이 부담스러워 저출산시대를 맞이하고 있는 시집이어서 더욱 출산을 기피하게 될까봐 염려스럽고 서글퍼지기까지 한다.

또한 고령자와 장애자는 어떠하랴? 젊어서는 자식들을 위해 입지도 먹지도 못하고 살아오신 우리네 어른들이 아닌가. 자식들은 많으나 모두 분가하고 독립하여 수입이 없는 단독세대가 많다. 어찌다 큰 맘 먹고 딸과 아들집을 방문하게 될 때 그나마 철도의 할인혜택이 없다면 얼마나 난감하겠는가.

장애인의 처지도 고령자와 다를 바 없을 것이다. 사회적으로 인권 의식이 확산되면서 장애인에 대한 편견이 많이 사라졌다. 따라서 장애인들의 활동이 눈에 띄게 늘었는데 할인혜택이 폐지될 경우 이들에 대한 이동권 제한은 편견보다 더한 절망감으로 다가오지 않겠는가.

우리사회는 지금 한 쪽은 웰빙을 추구하고 있지만 다른 한 쪽은 한 끼의 식사를 걱정하는 양극화사회이다. 경기회복이 더더 몰해 서민들의 실질소득은 오히려 줄었다고 한다. 이러한 실정이나 만큼 서민들이 가장 많이 이용하는 대중교통은 서민들과 사회적 약자를 위해 존재해야 한다. 따라서 철도의 사회적 약자에 대한 할인혜택이 폐지되어서는 안된다. 현행 수도권전철 요금의 경우 어린이 50%, 청소년 20% 감면, 65세 이상 고령자의 경우 무임승차의 혜택을 주고 있다. 이와 같이 철도도 사회적 약자에게 할인혜택을 주어 교통요금 할인제도를 체계적이고 통일적으로 운용하여야 한다. 철도는 공공사업이다. 공공사업은 영리를 추구하는 돈벌이 사업이 되어서는 안된다. 더구나 철도는 서민의 발이기도 하다. 취약계층에 대한 할인제도를 폐지하는 것은 이들의 발을 묶어 놓는 행위와 다를 바 없다. 이를 이대로 대중교통을 자유롭고 편리하게 이용하도록 문턱을 낮추어야 한다. 최소한의 권리와 인간다운 삶이 보장되도록 새해에는 우리 사회가 다 함께 노력하고 책임을 지는 한 해가 되었으면 합니다.

70년대 초 우리가족은 농촌을 등지고 서울로 올라왔다. 그때 나는 처음 기차를 탔다. 객실은 마주앉은 사람의 얼굴을 겨우 식별할 수 있을 정도의 불빛이었다. 칙칙같이 어두운 터널을 지나고 기차가 제 속력을 낼 때 국자모양의 길다란 물체가 앞에 불쑥 다가가 마치 내 이마에 부딪힐 것 같았다. 순간 아찔했다. 그러나 내 이마는 멀쩡했다. 계속해서 그 물체는 내 앞에 다가왔다가 부딪치지 않고 이내 끝 뒤로 확확 사라지곤 하였다. 그때는 신기하게만 느껴졌던 철로 변 가로등에 대한 기억이다.

이렇듯 기차여행은 누구나 한 번쯤은 어릴 적 추억의 한 자락을 간직하고 있을 것이다. 올해 KTX가 생기면서 철도청에서 맡아오던 철도사업이 한국철도공사로 이관되었다. 그러면서 사회적 약자인 어린이, 청소년, 고령자, 장애자에 대한 요금할인 혜택을 폐지하려 하고 있다. 즉 동반유아에 대하여 현행 6세에게 적용하는 할인기준을 4세로 낮추고, 학생들이 통근에 이용하고 있는 무궁화호의 할인제를 폐지하였다. 게다가 KTX와 새마을호에 고령자와 장애인에 대한 할인혜택을 올해에 한 해 한시적으로 시행하고 내년부터는 축소하거나 폐지할 방침이라고 한다. 참으로 어이없는 결정이다. 이러한 배경에는 KTX사업 초기에 잦은 설계변경으로 사업비가 당초 예산의 3배 이상 들어가면서 적자가 불어난 것이다. 이 적자를 철도청에서 메워



## 사진연보기

2005년 12월 22일 아침 1m 50cm의 폭설이 내린 호남선 열차운행을 위해 철도노동자들이 정음역구간에서 제설작업을 하고 있다.

열차의 추억

# 신년산행을 출발하던 청량리역



청년 시절 기억 속의 역이 청량리역이다. 우리는 종종 그 역을 통해 대성리나 강촌으로 나갔다. 좀 멀리 나갈 때는 강릉까지 나갔다. 대성리나 강촌으로 가는 길은 보통 조금은 길고 무거운 주제의 회화가 필요하거나, 아니면 새로운 관계의 숙성을 위해 온전히 주말을 써야 할 때였다. 서울을 멀리 떠나 강릉까지 가는 경우는 그 거리만큼이나 어려운 일이 있을 때였다. 힘들어하는 후배를 달래기 위해, 아니면 때로 나를 달래기 위해 긴 여행을 떠나곤 했다. 지금은 인터넷으로 표 예매가 다 되는 시절이라 번거로운 일이 없지만 그때만 해도 누군가는 늘 표를 예매해두고, 사전답사를 가서 숙소와 취사 문제 등을 알아보고 와야 했다. 낯은 일 찾아 하는 게 일꾼의 덕목이라 여겼기에 그런 답사도 내 뉘이기 십상이었다. 자연스레 남들보다 한 두 배는 더 청량리역을 찾았던 듯싶다.

청량리역 광장은 늘 젊음의 광장이었고, 문화의 광장이었다. 기차를 기다리며 좁은 대합실 밖 광장에 나와 선 청년들은 매고 온 기타를 두드리며 노래를 부르거나, 막간을

이용해 게임을 하기도 했다. 따뜻한 발이 있는 날은 배낭을 등에 기대고 누워 선잠을 자는 이들도 있었다. 새로운 추억을 향해 떠나기 전의 설렘이 가득하던 곳. 그곳을 출발해서 나는, 그리고 우리는 무수히 많은 이야기의 세월을 만들어 왔다. 당시 함께 그곳을 출발했던 이들은 이제 모두 어디에서 무엇을 하고 있는지. 당시 우리가 기차 속에서, 그리고 도착한 강변에서, 산기슭에서 나누었던 수많은 삶의 이야기들을 지금은 어떻게 생각하고 있는지. 아직 나는 당시 청년이던 우리가 꿈꾸던 새로운 세상의 언저리에도 닿지 못하고, 아무 곳에도 닿지 못하고 아직도 먼 여행을 생각하고 있는 듯한데, 모두들 어떤 평온한 삶의 자리에 가닿아 있는지. 생각하면 아련하고 미련다.

이때쯤이면 꼭 떠나던 신년 산행을 시작하던 곳도 늘 청량리역이었다. 12월 31일, 늦은 밤 9시 막차를 타고 제천에 닿으면 새벽 어름이 피곤했다. 역 근처 국밥집에서 김 오르는 국물로 간밤 기차여행의 노동을 풀고 아직 깨지 않

은 새벽을 밟고 소백산을 오르곤 했다. 새해의 일출이 떠오르면 다시 숙연해져 다가 온 1년의 꿈을 빌어보곤 했다. 늘 혼자가 아닌 집단이었고, 늘 개인의 꿈이 아닌 이 사회의 민중과 역사에 대한 꿈이었다.

그런 시절이 다시 올까. 이제 2006년 병술년 새해가 밝았다. 눈감으면 스물 시절, 서른 시절 지치지 않고 달려왔던 직선의 길이 떠오른다. 어떤 이는 출세의 길을 달려오고, 어떤 이는 부(富)의 길을 쫓아 달려 왔겠지만, 그와는 다르게 사회의 민주주의와 삶의 자유와 평등을 향해 달려온 나는 지금은 어디쯤에서 멈춰서 있는 낙타일까. 눈감으면 다시 또 새 길 떠나는 신년 기차의 위풍도 드높은 공동소리 킁전을 쫓는다. 미혼, 다시 새로운 땅을 찾아 떠나는 기차에 몸을 실자. 여정은 간단하게. 초고속이 아니더라도 조바심 갖지 않고, 간이역마다 멈췄다 가는 지난한 완행열차더라도 아껴워하지 말고, 더불어 살아가는 이 사회의 더더서 조금은 더 아름다움 평범한 삶들과 함께 가자. 다시, 새벽, 기차를 타라.

송 경 동 | 1967년 전남 벌교 태생. 시인. 현재 격월간 생활문예지 <삶이 보이는 창> 편집위원과 <민중문화작가회의 자유실천위원회> 위원 등으로 일하고 있다. umokin@hanmail.net