



2천만 수도권 시민의 출퇴근을 책임지고 있는 전동차 운전대

# 폭설에도 멈추지 않은 열차 홀대받는 철도산업

올 겨울 내린 폭설로 인한 피해액이 호남지역에만도 4천억이 넘어섰다. 백양사-장성구간 고속도로에서 차량 1000여 대가 8시간 넘게 고립되어 지난해 3월경부고속도로의 악몽이 재현되었다. (세계일보 2005년 12월 22일)

제주공항에는 순간 최대풍속 23~25m의 강풍이 불어 200여 편의 항공기가 결항했으며, 5일 오전까지 결항 사태가 이어질 전망이다. 광주~김포, 목포~김포 등 항공기 20여 편도 모두 결항했다. (경향신문 2005년 12월 4일)

광주 전남지역에 기록적인 폭설이 내려 도로와 하늘길이 막힌 가운데, 대체 운송수단인 KTX가 큰 인기를 누리고 있다.

철도공사 관계자는 "구간별 최저운임이 인하된 것도 한 요인이지만 이번 폭설로 인해 대체 운송수단인 KTX 이용객이 크게 늘어난 것으로 보인다"고 말했다. 21일 KTX 호남선을 통해 이동한 화물은 116건으로 평소 처리량의 두 배가 넘는 물량이 몰려들었고 이날도 오전까지만 50건 이상의 주문이 접수됐다.

특히 KTX를 잘 이용하지 않던 혈액 수송도 이뤄지고 있어 최근에는 광주에서 서울로 긴급 수송되는 혈액 배송이 두건이나 접수되기도 했다. (서울=연합뉴스 2005년 12월 22일)

그러나 중앙정부의 교통수단별 투자를 살펴보면 도로가 1990년 이후 매년 60%를 상회하고 있으나 철도부분은 약 20%수준에 그치고 있다. (건설 교통부)

최근 10년간 도로부분의 투자비중이 높아지면서 4차로 국도의 Km 당 건설비는 1990년 16억 5000만원에서 2003년 116억 4000만원으로 7.1배 물가상승률을 감안한 실질 공사비는 3.8배 상승했다. 그러나 같은 기간 차량 등록대수도 크게 늘어 교통혼잡비용이 2.8배 증가하였다. 반면 철도 및 지하철은 투자를 늘리고 서비스 및 운 효율을 높여 수요를 더 흡수할 필요가 있는 것으로 나타나고 있다. (KDI 연구보고서)

도로교통은 이제 세계적으로 환경오염, 에너지 과소비, 교통혼잡 등으로 한계에 다다랐다. 그러나 한국정부의 철도정책은 이와 같은 흐름에 역행하는 모습을 보이고 있다. 정부는 도로건설보다 철도건설에 대한 책임을 적게 지면서 선로사용료는 높게 책정하고 있다. 이로 인해 철도공사는 출범 첫해부터 7천5백억원의 경영적자가 발생했다.

조연호



주정물



# 선로를 걷어치워라

신동호

대다수의 국민들은 철도하면 어릴 적 불렀던 “기차길 옆 오막살이 아기가기 잘도 잔다.”를 떠올리며 향수에 젖거나, 첫사랑 연인과 밤기차 여행의 추억을 되새기거나, 친구들과의 완행 기차를 타고 떠난 즐거웠던 지난날의 모꼬지를 기억할 것이다. 그러나 철도노동자에게 있어 철도는 생존의 공간이자, 함께 일하던 동료들 먼저 보낸 회한의 공간이며, 부모님의 기일에도 술 한잔 못 올리는 불효자식의 눈물의 공간이다.

노무현 대통령이 대통령 당선자가 아닌 시절 전기협 투쟁으로 해고된 철도 선배들에게 있어서 자신들의 투쟁을 지지하고, 지원한 인권 변호사였으며, 지난 2002년 2월 25일 총과업 이후 대통령 후보였을 당시에는 국가기간산업의 사유화 정책을 반대하는 후보였다. 그러나 대통령에 당선된 2002년 12월 25일, 대통령의 취임한 2003년 2월 25일(아이러니하게도 총과업 1주년)이래로 처한 조건이 바뀌었음인지 손바닥 뒤집듯이 생각을 바꾸었다. 이제 모든 것이 자본의 입장으로 바뀐 것이다.

조금 더 노무현 정부의 허구를 들여다보자. 참여정부 원년엔 국민과 함께하는 민주주의의 실현, 더불어 사는 균형발전사회, 국가균형발전, 동북아 물류, 금융 중심지화 등을 국정기조로 밝혔으며, 지난 1월 신년 국정연설에서는 사회양극화 해소, 저소득층 등 사회적 약자를 위한 사회안전망 확대를 역설하였다. 그러나 멀리가지도 말고 바로 옆의 동료들을 보자. 줄어든 인원에 피곤에 지친 뺨한 눈과 늘어난 업무로 인한 축 처진 어깨, 그리고 늘어만 가는 비정규직, 예산이 줄었다면서 제대로 공급도 안되는 보수품. 대구지하철 참사에도 불구하고 강요되는 1인 승무. 눈을 조금만 더 주위로 돌리면 유아와 청소년에 대한 할인 축소 및 폐지, 나아가 장애인 및 노인에 대한 할인 축소, 지방선의 폐지 및 신설역의 민간위탁, 신규사업에 대한 무차별한 외주화. 이것이 노무현 정부의 철도정책인 것이다.

철도는 정시성, 친환경성, 쾌속성까지 갖춘 미래의 성장 산업이다. 또한 철도, 지하철, 버스 등은 단지 대중의 이동수단이 아니기에 대중교통수단이 아닌 공공교통수단이다. 단지 말로만의 21세기는 철도의 르네상스가 아닌 현실화하기 위한 적극적인 재정 투자와 국민의 안전과 국토의 균형발전, 지속가능한 성장을 위한 정책을 마련해야 한다. 그러기 위해서는 현재의 모든 정책을 완전히 뒤집어야 한다. 이것만이 진정한 철도의 르네상스를 열을 것이다. 이것이 아니라면 모든 선로를 걷어치워라.

시로 읽는 기차의 추억

## 미카 16

이시영

자라서 한번도 그곳에 닿은 적 없는데도  
마음이 먼저 달려가 환한 전깃불 켜고 기다리는 곳 있지?  
내게 그곳은 전라선 외가닥 철로의 작은 집 주생, 웅정, 금지역

이른 저녁 무렵이었을까, 아니면 환한 대낮이었을까  
오수, 서도, 남원의 협곡을 빠져 나온 열차가 모처럼 너른 벌을 만나  
들까불며 뺨뺨 경쾌한 기적을 울리고 검은 석단열기를 내뿜으면  
일대의 정적이 생기로 뒤바뀌는 극적인 순간을 나는 보았다  
아무 일도 없었던 듯 엮여 있던 들판이  
갑자기 동그란 눈을 뜨고 달려와 오고  
저녁 열기 오르는 대숲 마을을 향해  
느릿느릿 소결음을 메어 가던 소년의 발이 재빠르게  
나락사이로 반쯤 고개를 든 밀짚모자 농부의 얼굴이  
하늘 아래 가장 천연한 웃음으로 빛나던 것을

나 이제껏 한번도 그곳에 내린 적 없지만  
전라북도 남원역 아래 측백나무 울타리  
미카 16 완행열차가 하늘을 향해 기쁜 목을 잠시 들었다 가는  
주생역이나 웅정, 혹은 가느다란 아주 작게 막은 낮은 금지역  
- 『무늬』 (문학과지성사) 중에서

우리가 모든 곳에 내려볼 수 있다면 얼마나 좋겠는가. 그곳은 시인의 말처럼 안타깝게 지나쳐 간 어떤 작은 기차역들일 수도 있지만, 어떤 사람들의 마음 속일 수도 있다. 그곳마다 나와 같은 삶들이 있고, 나와 같은 고민들, 나와 같은 사랑이 있음을 생각할 때마다 어찌 삶이 경외롭고 겸허해지지 않겠는가. 오늘도 쉬지 않고 달리는 기차처럼 인생의 수많은 구비를 돌아 우리가 만났던 인생의 역들은 어떤 곳들이었을까. 내가 내려보지 못했던 그 사람들의 마을에 이제라도 한번 정차해 볼 수 있다면. 눈 감으면 껍 소리를 지르며 어느 산길을 도는 기차 차창에 아직도 들뜬 마음 가누지 못하고 앉은, 어느 한 선한 눈매의 소년이 떠오른다. 굉음처럼 가버린 세월. (송경동 시인)

**이시영** / 1949년 전남 구례 출생 시집으로 『만월』, 『바람 속으로』, 『길은 멀다 친구여』, 『이슬 맺힌 노래』, 『무늬』, 『사이』 등을 펴냈다. <창작과 비평> (현 창비사) 편집 주간 등으로 오래 일했다.

철도원의 꿈

## 월드컵 열차를 묻고 싶다

나의 금촌은 일탈이었다  
가라로 만들어진 외곽중이 지명수배자의 두근거림으로 서성이게 해도  
금촌은 도시로 향하는 열차에 온패시켜주었다, 나를  
도시, 그 시절 도시는 바다였다  
질주의 깃기와 외침의 호기가 그림이 맞아주던 바다  
바다였다  
어둠이 바다로부터 밀어낸 쓸쓸한 귀대 길  
또 다른 일탈이 기다렸다, 나를  
금촌 한 귀퉁이 잠복하듯 숨어있던 작은 책방  
단정히 고쳐 입은 군복 품으로 찢어 넣던  
시집하나  
나의 금촌은 일탈이었다

- 필자의 저서 '금촌, 추억하다' 부분

설 연휴의 끝자락. 남녘 고향으로부터 다시 일터로, 일상으로 돌아오는 사람들로 서울역이 북적일 무렵 나는 금촌엘 갔다. 선배 기관사의 노모가 돌아가셔서 문상 차 갔는데 놀라게 변해있는 금촌의 모습에 입을 다물지 못했다. 넓혀진 도로와 상업 빌딩, 고층 아파트 단지들...

야간 보초를 서고 있는 초병에게 말을 걸 듯 간간히 바람에 실려 오는 대남방송과 책장 틈틈이 야릇한 포즈의 여자사진이 어린 병사들을 호객하는 삼류소설이 문학코너를 차지한 서점이 있던, 나의 '추억' 속의 금촌은 이미 '도시'가 되어 있다. 교하단지, 운정단지, 금촌단지... 부동산 자본의 복진은 탄력 받은 경주마와 같다.

얼마전 김대중 전 대통령이 날이 풀리면 기차를 타고 가는 방북을 희망한다고 했다. 이철 철도공사 사장도 유월이면 붉은악마를 실은 월드컵열차가 개성과 불라디보스토크를 지나 베를린까지 가는 것을 희망한다고 했다. 무슨 유명 정치가도 아니고 생산성이나 수익성에 가치를 두는 자본의 대변자인 사장도 아닌, 기차운전 이 생업인 나도 북녘 땅을 달리는 희망을 가져본다.

값싼 노동력을 찾아 북진하는 유명 브랜드의 생산원료 보다는, 아빠 손을 잡고 할아버지의 고향으로 성묘 가는 아이의 예쁜 웃음을 신고 개성엘 가고 싶다. 숙소 밖으로의 외출은 삼가 해 달라는 경고문쯤은 슬며시 무시하고 신의주역 광장 모퉁이에서 노점을 하고 있을 초로의 아낙에게 옥수수며 감자를 눈웃음으로 흥정하고 주머니에 넣어진 남녘의 꽃씨하나 부끄럽게 내미는 일탈을 꿈꿔본다.

지금, 나는 희망 한다. 금촌에서 떠올리는 내 성장기의 추억처럼, 북녘의 경의선 자락 어딘가에 내 소중한 추억 하나 묻을 수 있는 날이 빨리 오기를 희망 한다.

정창식 | 서울기관차 사무소



# 아름다운 미소를 짓게 해주세요

부산국제영화제를 보러 갔다 돌아오는 길에 처음 고속철도를 타보았다. 부산역사로 들어가 서울 방향 홈 입구에는 KTX 여승무원들이 공손하게 인사를 하며 선전물을 나눠주고 있었다. “고객의 소중한 시간을 생각한다면 KTX 여승무원의 노동조건을 개선해야 합니다.”라는 문구가 눈에 들어왔다. 거기에는 지금까지 전혀 몰랐던 KTX 여승무원들의 상황이 적혀 있었다.

KTX 여승무원들은 일반적으로 알고 있는 것처럼 철도공사 직원이 아닌 철도유통(구 흥익회)이라는 공사 도급업체 소속이었다. 여승무원들의 업무가 한시적인 것도 아니고 그 인원수도 약 400여 명에 가까운 불안정한 파견 계약직으로 고용한 이유가 무엇인지 이해가 되지 않았다. 철도공사 전체 직원 가운데 파견직은 KTX 여승무원뿐이라고 한다.

승무원 운영이나 서비스 교육 등에 경력이 전혀 없는 철도유통에 고객을 직접 상대하며 철도 운행 제반 업무를 전적으로 책임지고 있는 여승무원들의 선발과 운영을 맡긴다는 것은 안전 우선인 철도 운행에 대한 책임을 철도공사가 회피하고 있는 것이나 다름없지 않은가.

이러한 상황에서 KTX 여승무원들이 처우개선을 요구하니 철도공사는 한국유통으로부터 운영권을 환수하여 다른 업체에 자회사 정규직을 만들어 주겠다고 한다. 그러나 말이 정규직이지 이 회사 또한 한국유통과 다를 바 없는 운영경험이 전혀 없는 회사이다.

1,000명의 승객을 3명의 승무원이 책임지고 보살펴야 하는 상황인데, 승무원 수를 호남선의 경우 손님이 없다는 이유로 3명

에서 2명으로 줄였다. 또한 승무원 결원을 이유로 경부선까지 2인승무로 부족인원을 충원하지 않고 태우고 있다. 노동조건이나 체불임금 문제, 고용불안에 시달리며 하루하루 과중한 업무에 시달리고 있다고 한다. 현재 인력 부족이 심각해서 정해진 휴일도 제대로 쉬지 못하고 반납하고 과중한 업무에 시달리는 상황이지만, 철도를 이용하는 승객들도 마음 편하게 기차를 이용할 수 없을 것이다. 도대체 철도공사는 무슨 생각으로 이렇게 불안정하게 승무원 운영을 하는 것인지!

선전물을 읽다 보니, 승객들을 살피면서 통로를 지나는 여승무원이 눈에 들어왔다. 기차에 오르기 전 선전물을 나눠주던 승무원과 플랫폼에서 밝은 웃음으로 승객들에게 인사하던 승무원의 모습도 새삼 떠올랐다. 이들이 원하는 것은 그리 무모하거나 실현할 수 없는 것들이 아니다.

KTX 여승무원으로서 자부심을 가지고 이 일을 할 수 있는 여건을 만들어달라는 것, 그러기 위해서는 체불 임금에, 고용 불안에, 지나친 업무에 시달리지 않을 수 있는 안정된 노동조건이 마련되어야 한다. 그래서 KTX 여승무원들은 철도공사에서 직접 자신들을 고용해야 한다고 요구하는 것이며, 그렇게 되었을 때 승객들 또한 편안하고 안전하게 철도를 이용할 수 있을 것이다.

KTX 여승무원들은 지금 철도공사를 상대로 지난한 싸움을 진행하고 있다고 한다. 그들을 위해서, 철도를 이용하는 승객을 위해서 꼭 승리할 수 있기를 바란다. 그래서 그들이 승객을 향해 짓는 아름다운 진정한 미소가 될 수 있었으면 한다.

류현영



## 철도역에 엘리베이터를 설치하라!

김낙현

몸이 불편한 장애인, 노약자, 임산부 등은 대중교통인 철도, 전철, 지하철을 이용하면서 어느 역은 엘리베이터가 설치되어 있어 안전하고 편리하게 이용할 수 있는데 비해 역은 엘리베이터를 비롯한 승강시설이 미비하여 불편하고 위험스러웠던 경험을 직접 겪었을 것이다. 그리고 2001년 1월 안산선 오이도역에서 장애인이 수직형 리프트를 이용하다 숨지는 사고가 발생하였고, 이후 전철역 및 지하철역의 엘리베이터 시설 미비로 사망하는 사고 및 크고 작은 사고가 끊이지 않게 일어나고 있다.

철도노조는 위와 같은 문제점에 대해 대책을 수립하고자 2005년 10월 한달 철도공사 관할 광역철도 122개 역의 전철역을 방문하여 엘리베이터 실태조사를 하였다. 이에 조사대상 122개 전철역 중 엘리베이터가 일부구간에 부분적으로 설치되어 출입구에서 승강장까지 동선이 연결되지 않은 10개 역을 포함하더라도 45개 역만이 엘리베이터가 설치되어 있었고, 이는 37%의 설치율에 지나지 않은 결과이다. 이것은 서울시가 지난 4년간 4천억에 가까운 예산으로 494개의 엘리베이터 및 승강시설을 설치하여 93% 설치율을 보이고 있는데 비해 매우 낮은 수준으로 평가되었다. 또한 낮은 설치율 뿐만 아니라 잘못된 엘리베이터 위치, 신축역의 미설치, 관리 허술 등이 문제점으로 지적되었고, 엘리베이터가 설치되지

않은 역은 열악한 직원의 근무환경 조성 및 민원 제기, 사고의 위험 등 다양한 문제점을 내포하고 있었다.

철도노조와 장애인운동권연대는 공동기자회견을 통해 정부와 철도공사는 전체 철도역의 엘리베이터 설치계획을 즉각 세우고, 엘리베이터 설계시 반드시 관련단체와 협의 할 수 있는 제도 마련 및 엘리베이터 운영 관리대책을 강력하게 요구한 바 있다.

서울시도 처음부터 지하철역에 이렇게 많은 엘리베이터를 설치하지 않았다. 하지만 정상의 몸도 아닌 장애인동지들의 죽음을 결단한 투쟁을 통해 가능했던 것이다. 정부와 철도공사도 서울시 경우처럼 철도노조와 장애인동지들의 강력한 투쟁을 원하고 있는지 묻고 싶다. 그것이 아니라면 정부와 철도공사는 말로만 사회적 교통약자를 위해 사회적 공헌이니, 활동이니 하지말고 철도역의 기본적인 엘리베이터 및 승강시설부터 설치해야 할 것이다. 또한 그 누구도 철도를 이용하면서 차별과 고통을 받지 않도록 편의시설 개선 및 제도를 마련해야 할 것이다.

현재 철도노조에서는 전국 철도역의 엘리베이터 즉각 설치와 사회적 교통약자를 위한 시설개선 요구 등을 가지고 정기단체협상을 진행하고 있으며 이에 철도공사의 적극적인 해결의지를 기대하여 본다.

## 법원의 판결을 소중히 하는 이철사장이 보고싶다

서울고법, '철도파업의 책임은 정부에 있다'

지난 2003년 6월28일 철도노동자가 총파업을 했습니다. 공사출범을 앞두고 정부가 약속한 사항을 지키라는 요구가 파업의 발단이 됐습니다. 정부는 전국각지에서 평화적으로 농성하는 철도조합원을 공권력을 동원하여 무참히 연행했습니다. 그리고 모든 책임을 철도 직원에게 돌렸습니다. 하지만 서울고법은 지난 2005년 12월24일 '파업의 책임이 정부에 60%가 있다'고 판결했습니다. 1심에 이어 2심에서도 동일한 판결이 난 것입니다. 이제 파업의 책임이 분명해졌습니다. 정부와 이철 철도공사 사장은 법원의 판결에 주목해야 합니다. 또 파업의 책임이 정부에 있는 만큼 징계자를 원상회복하고 해고자를 복직시켜야 합니다. 철도노동자는 열차안전의 중요성을 말하고 성공적 공사출범의 필요성을 강조했다 뿐입니다. 우리는 법원의 판결을 소중히 하는 이철 공사사장을 보고 싶습니다.

### 20년만의 복직, 그러나 아직 67명의 해고자가 남아있다

동해에 사는 이종두씨! 작년 초 해고 20년만에 복직했습니다. 그리고 복직 4달 만에 정년퇴직했습니다. 복직하는 이종두씨에게 사람들이 물었습니다. “복직해도 몇 달 후면 정년인데 왜 복직합니까?” 이종두씨는 “한 일이 정당했기에 단 하루가 남았더라도 복직해야 합니다.”고 말했습니다. 이종두씨는 지난 1983년 근로기준법 준수와 8시간 노동제를 요구하다 해고됐습니다. 그리고 20년을 하루 같이 복직을 위해 노력해왔습니다. 해고 20년만에 이종두씨는 그 결실을 본 것입니다. 철도에는 아직도 67명의 장기해고자들이 있습니다. 어떤이는 ‘열차탈선의 위험을 언론에 알렸다’는 이유로 해고됐고 또 어떤이는 ‘정부가 한 약속을 지키고 열차안전을 보장하라’는 이유가 해고사유가 됐습니다. 요구가 정당했던 만큼 해고자 67명도 조속히 정년 일터로 돌아가야 합니다.

백남희



# 전 책임자가 아니예요

## 지하철 과천선, 왜 자꾸 멈춰서나?

**[앵커멘트]**

어제 저녁 지하철 과천선 열차가 멈춰서 귀가하던 시민들이 큰 불편을 겪었습니다. 이번 주에만 벌써 두번째입니다. 왜 이런 사고가 되풀이되는지 이승윤 기자가 보도합니다.

**[리포트]**

지난 1일 오전 지하철 과천선 선바위역에서 전동차가 전력 공급 장치 이상으로 20여 분간 멈춰섰습니다. 어제 저녁 7시 16분 또다시 멈춰 선 전동차. 퇴근길 시민들은 영문도 모른채 40분이나 기다려야 했습니다. 지난 6월에도 비슷한 일이 3번이나 일어났습니다. 이번 사고는 지하철 승강장 천장에서 낡은 철제 마감재가 전력 공급선에 떨어진 것이 원인이었습니다.

**[녹취: 지하철 용역 회사 직원]**

“틈새가 벌어지게 돼 있다고. 여기 오래 돼 갖고...”  
 “어디쯤 마감재가 떨어졌어요?”  
 “저기 저 맨 끝에...”

철제 마감재는 벌써 10개 정도가 떨어져 나갔고, 맞은 편은 얼기설기 못질을 해놓은 상태입니다. 나머지 철제 마감재들도 틈새가 벌어져 언제 떨어져 나갈지 모르는 상태. 이러한 문제에 대해 책임자인 부역장은 책임 회피에 급급합니다.

**[녹취: 과천역 부역장]**

“난 여기 근무자가 아녜요.”  
 “여기 책임자 아니세요?”  
 “내가 여기 책임자가 아니라고요.”

사고 당시 과천역에는 지하철 표를 판매하는 용역직원만 있었을 뿐 사고에 대비할 수 있는 정직원은 단 한 명도 없었습니다.

**[녹취: 지하철 용역 회사 직원]**

“사고 당시에는 정직원이 아무도 없었던 이야기네요?”  
 “그렇죠. 정직원은 없고요. 계약직만 3명 있었어요.”  
 “사람을 대피시킨다든지, 구조를 요청한다든지... 그런 인력도 없다는 거 아녜요?”  
 “없어요. 현재는 없어요.”

**[기재]**

지하철 안전 사고는 많은 시민들의 안전과 직결된 문제지만 철도 공사 직원들의 단일한 관리는 또 다른 안전 사고를 예고하고 있습니다.

YTN 이승윤[risingyoon@ytn.co.kr]

**철도만평 권오석**



**철도원 부부 이야기**

# 변형근로 변형부부

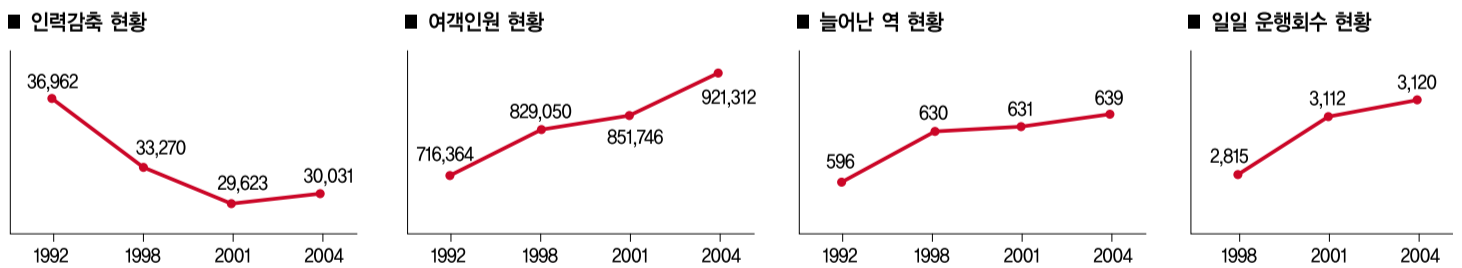
조혜영 | 기관사의 아내

새벽 4시에 출근하는 남편  
 10년이 넘도록 밥상 한번 차려주지 못했어  
 정신없이 출근했다 퇴근해 집에 오면  
 야근하고 새벽 퇴근한 남편이  
 이불 꺼고 청소하고 밀린 빨래도 하고  
 더러는 저녁밥상까지 차려주지  
 모처럼 온 식구가 밥을 먹는 날  
 사랑 받으려면 마무리를 잘해야 한다며  
 설거지까지 하는 남편에게  
 나는 맞벌이하는 여자들의 시시콜콜한 불평이나  
 정신없이 늘어놓다가  
 이불 속에서 벌을 따는  
 우리는 정신없는 맞벌이

철도의 변형근로가 우리한테는 안성맞춤이야  
 식당일이 노가다인데 밥하는 일 정말 지겹겠다  
 노조 일에 며칠 얼굴 보기 힘들다고  
 요리 조리 쳐다보고 자꾸 쓰다듬고  
 파업하면 집안일에 신경 못 쓸거라며  
 문풍지도 불이고 보일러실도 점검하고  
 그래서 나는 국수도 말고 요리도 해서  
 오랜만에 늦은 밤까지 술 한잔 했는데  
 철도가 파업해 승리하면 내 손에 장을 지지겠다고  
 하려면 확실하게 하라고 큰소리 치기는 했는데  
 남편의 코고는 소리가 심상치 않다

새해에는 시댁에 말린 작은 아들도 데려와야 하고  
 시아버지 칠순인데 금강산 관광 보내드린다고 했었지  
 부모님 약값은 해마다 하나씩 더 늘고  
 전세계약은 끝나가고  
 큰 녀석 생각하면 이제 적금도 하나 들어야 하는데  
 노조 일 반대하지 않아 고맙다며  
 해고 돼도 이해할 수 있겠냐는 남편 말에  
 까짓 것 내가 벌어들여 살면 되지 그러긴 했는데  
 첫새벽 출근때문에 일찍 잠든 남편 곁을 나와  
 술 몇잔 더 마셔도  
 취하지 않고

## 철도인력 감축과 늘어난 업무현황



철도는 무심하게 출발역과 도착역만을 오가지 않습니다.  
 고향으로 이끄는 어머니의 버선발처럼  
 번다한 일상의 탈출을 꿈꾸는 변지점프처럼  
 설레임을 싣고  
 삶의 보따리를 싣고  
 달경 달경 세상이야기를 풀어놓으며 달려갑니다.

넘치면 넘치는 대로  
 부족하면 부족한 대로  
 마음에 철길을 깔아주십시오.  
 여러분들이 배려해 주신 공생의 철길 위로  
 돈이 조금 부족해서, 몸이 조금 불편해서  
 기차에 오르지 못하는 분들은  
 그분들의 잃어버린 꿈과 날개 접힌 희망을  
 저희 철도노동자가  
 희망역으로 모시겠습니다.