

□ 전자충추

국제열차



손길신
철도박물관장

얼마 전 1944년 목포에서 중국 봉천까지 기차로 얼마나 걸렸었냐는 전화 문의가 있었다. 대답해줄 수 있는 곳이 철도박물관이라는 생각에 곧바로 관련 자료를 찾아 목포에서 오후 2시30분 기차를 타면 대전에 밤 10시40분 도착, 부산~북경 간 열차 '흥아호'를 대전에서 다음날 새벽 1시52분 갈아 타면 봉천에는 다음날 밤 12시25분 도착이니 36시간 55분 걸렸다고 대답해준 적이 있다. 지금은 펍 생소한 질문과 대답이다.

국제열차라면 유럽 주요 도시를 잇는 유럽국제 특급열차(TEE: Trans-Europe Express), 영국과 프랑스 해협을 해저터널(유로터널)로 연결 운행되는 유로스타(EUROSTAR)를 떠올리게 되고, 프랑스 파리와 스위스 각 도시를 연결하는 초고속 열차 떼제베(TGV)를 생각할 수 있다.

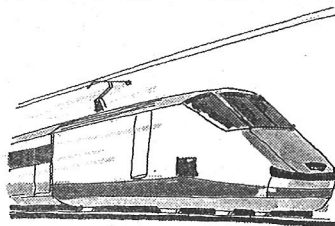
좀 색다른 국제열차라면 네덜란드의 암스테르담, 독일의 함부르크와 베를린의 리첸부르크 역에서 덴마크의 코펜하겐 중앙역까지 기차가 배를 타고 연결되는 열차다. 육지의 선로를 달리던 열차가 항구에 도착하면 기차는 승객과 화물이 실려진 채로 배에 실려지고, 타고 있던 승객은 기차

에서 내려 식당과 면세점 등 배의 편의시설도 이용하고, 배가 바다 건너 항구에 도착하면 기차는 배에서 내려 다시 육지의 선로를 달리는 열차가 있다.

아시아의 경우 중국에서 직접 러시아행 열차와 몽골의 수도 울란바토르를 거쳐 러시아까지 운행되는 열차가 있다. 중국과 몽골리아를 운행하는 국제열차는 양국 간의 구간(기차 레일간격)이 달라 국경지역 알렌에서 상·하행선 열차가 만나 대차(기차 바퀴부분)를 바꿔 달고 달리는 열차도 있다.

북한에도 국제열차가 있다. 평양에서 베이징행과 모스크바행이 있어 일주일에 베이징행 1회와 모스크바행이 2회 운행된다. 이 열차가 바로 목포에서 봉천 갈 때 갈아 타던 부산발 북경행 열차였지만 남북이 갈라지면서 우리는 국내열차만을 운행할 수밖에 없게 된 것이다.

경의선과 동해북부선이 개통되면 우리 KTX는 베



이징이나 모스크바는 물론 유럽까지도 연결될 것이다. 교통학자들은 그 이전에 앞서서 예를 든 덴마크처럼 배를 이용하여 열차를 중국에 바로 연결하는 방법도 심도있게 검토하고, 최근 한국과 일본 간 해저터널을 건설하여 국제열차 운행을 연구하는 한일터널연구회의 활동도 꿈만은 아닌듯하다.

그동안 중단되었던 대한민국의 국제열차가 좀 더 빨리 유럽대륙을 누비는 날을 기다리는 마음은 우리 온 국민의 한결같은 바람이라는 생각이 든다.

京畿日報 2005年7月21日

オピニオン

国際列車

ソン・ギルシン（孫吉信）
鉄道博物館長

以前、1944年頃でモッポ（木浦）から中国の奉天まで汽車でどれくらいかかるのか、という電話の問合せがあった。回答が可能なところは鉄道博物館だと思い、すぐさま関連資料を捜し、モッポを午後2時30分の汽車に乗りテジョン（大田）に夜10時40分到着、釜山～北京間の列車「フンガ号」にテジョンで翌日夜明け前1時52分に乗り換えれば奉天に翌日の夜12時25分に到着となり、36時間55分かかった、と答えたことがある。ずいぶん珍しい質問と回答だ。

国際列車ならばヨーロッパの主要都市を結ぶ欧州国際特急列車（TEE: Trans-Europe Express）、英国とフランスの海峡を海底トンネル（ユーロトンネル）で結び運行されるユーロスターを思い浮かべるようになり、またフランスのパリとスイスの各都市を結ぶ超高速列車（TGV）を思い浮かべる。

少しばかり異色な国際列車となると、オランダのアムステルダム、ドイツのハンブルグとベルリンのリチェンブルグ駅からデンマークのコペンハーゲン中央駅まで、汽車が船に乗って結ばれる列車である。陸地の線路を走った列車が港に到着すると、汽車は乗客と貨物を載せたまま船に積み込まれ、乗っていた乗客は汽車から降りて食堂と免税店など、船の便宜施設も利用し、船が海を越えて港に到着すると汽車は船から下りて再び陸地の線路を走る列車となる。

アジアの場合、中国から直接ロシアへ行く列車と、モンゴルのウランバートルを経てロシアまで運行される列車がある。中国とモンゴルを運行する国際列車は両国間の軌間（汽車のレール間隔）が異なるので、国境地域のアルレンで上りと下りの列車が出会い台車（汽車のバギー部分）を交換して走る列車もある。

北朝鮮には国際列車がある。ピョンヤン（平壤）から北京行きとモスクワ行きがあり、一週間に北京行1本とモスクワ行2本が運行されている。この列車がまさにモッポから奉天に行くときに乗り換えた釜山発北京行列車だったが、南北が分かれることにより我々は国内列車だけを運行するしかなくなってしまったのである。

京義線と東海北部線が開通すれば、我が KTX は北京やモスクワはもちろんヨーロッパまで結ばれるのである。交通学者らはそれ以前に、前に例に挙げたデンマークのように、船を利用して列車を中国に直結する方法も真剣に検討し、最近、韓国と日本の間の海底トンネルを建設し、国際列車の運行を研究する日韓トンネル研究会の活動も単なる夢ではないようだ。

これまで中断していた大韓民国の国際列車がもっと早くヨーロッパ大陸を走る日を待つ心、それは私たち全国民の変わらない願いだと思う。