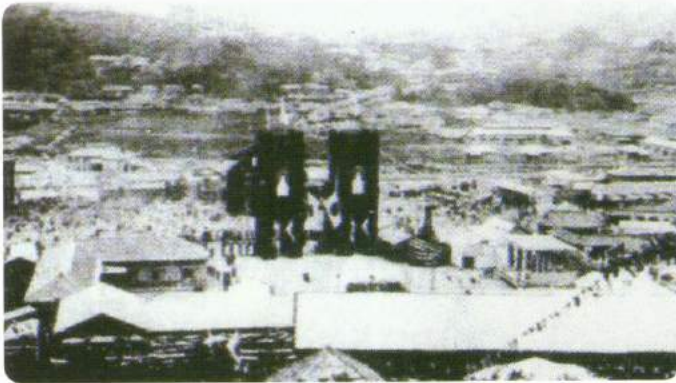
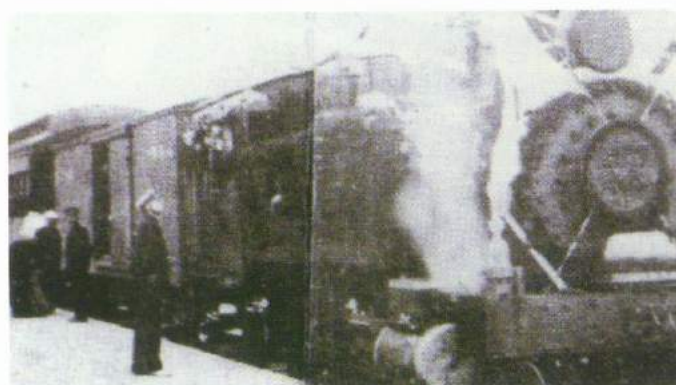


국립철도학교 100년 역사

제 1 장 총 론



▲ 남대문에서 거행된 경부철도 개통식(1905년 5월 25일)



▲ 남대문역을 출발하는 경부선 최초 열차 모습

우리나라의 철도시대는 1899년 9월 18일 경인선이 개통되면서 막을 열었다. 영국이 1825년, 미국이 1830년, 일본이 1872년에 철도를 개통한 것에 비하면 무척 늦은 것이었다. 그 후 100년 동안 철도는 우리 겨레와 영욕(榮辱)을 함께 하면서 파란만장한 역사를 기록해 왔다. 나라가 망하여 일제의 식민지로 전락한 시기도 있었고 남북이 분단되어 동족상잔의 쓰라림을 겪은 시기도 있었으며, 번영의 꿈에 부풀어 부흥과 개발에 매진한 시기도 있었다. 새 세기의 출발점에서 지난 시절을 되돌아보면, 어느 때를 막론하고 철도는 항상 그 중심에서 우리 겨레와 운명을 함께 하여 왔다.

철도가 국가적으로 기반산업으로서 자리매김하고 발전하는 과정에서 철도학교가 배출한 3만여 명의 우수한 철도 전문인력들이 큰 역할을 담당하였고, 2005년 철도 공사 체제로 변화된 현재에도 중추적 역할을 수행하고 있다. 이것을 바로 천직의식을 가지고 사명감 있는 철도인을 육성한 국립철도학교의 교육이 밑거름 된 것이라 장담한다.

철도학교의 역사는 바로 한국의 철도종사원 양성의 역사와 같다. 이에 부족하게나마 철도학교 100년의 역사를 총동문회 역사와 함께 제 14차 국립철도학교 회원 명부 발간을 계기로 간략하게 요약해 본다.

제 2 장 한국철도 100년과 철도인재 육성 100년

1. 철도이원양성소(1905.5.28~1910.11.20)

경인철도주식회사는 1899년 9월 18일 재물포 노량진 33.2km의 철도를 부설한 후 임시영업을 개시했다. 철도운영을 맡은 경인철도주식회사는 종사할 종업원을 일본철도의 종업원 중에서 모집하여 파견된 자로 업무를 수행하였으며 한국인은 철도개통 다음 해인 1900년에 30명을 채용하여 보선원, 소화물원, 대화물원, 전철수, 역수로서 각각 종사하게 한 것이 처음이다. 종업원에 대한 특별한 교양은 별로 없었으며 가끔 현장에서 論說하는 정도에 그쳤다. 이 당시는 철도업무가 극히 단순하고 업무량도 적었으며 제반 규정도 일본철도의 규정을 그대로 답습하는 데에 지나지 않았다. 이런 과정에서 처음으로 철도종사원의 교양에 대한 필요성을 강구하게 된 것은 경인철도주식회사를 인수받은 임시 군용철도통감부에서였다.

임시군용철도통감부에서는 경의선의 부설공사가 급속히 진전됨에 따라 많은 종업원이 소요됐으며, 군용의 세기가 끝났을 때의 일반인의 이용을 감안하고, 군 전용 철도가 아닌 보통 철도로서의 운영준비를 위해 철도요원 양성기관인 철도이원양성소를 1905년 3월 10일에 설립하게 된다.

학교 위치는 인천 舊 전환국(典園局)*을 대한제국 정부로부터 차용하여 그 일부를 개조하여 校舍로 사용했다.

제반규정으로 제정하고 학생모집을 하였는데 한국인과 일본인을 각각 40명씩 견습생으로 채용하여 운수와 기차과의 2과로 나누어(나중에는 공무, 경리, 전산 등이 추가됨) 입소시켜 동년인 1905년 5월 28일 개교식을 거행하였다.

임시군용철도감부의 이원양성소는 경의철도가 통감부로 이관되자 곧 통감부철도관리국운수전신수기생양성소(1907.4~1910.11)로 개칭되어 그 수습기간을 5개월로 개정하였으며 통역관인 무라까미 유기치를 소장으로 임명하고 존속하였다. 그리고 1907년 11월에는 장소도 인천에서 용산으로 이전하였다. 입소자는 15세부터 25세 미만의 중학2년 수업 정도의 국원(局員)중에서 모집하였다. 이들에게는 5개월 간의 수업기간 동안 日給 35錢이 지급되었다. 그대신 그들은 졸업 후에 雇員으로 채용되어 2년동안 운수부에 종사할 의무가 있었다.

철도이원양성소는 1905년 5월부터 1910년 11월까지 5년 7개월동안 446명의 졸업생을 배출하였다. 철도이원양성소 졸업생 중 활약한 동문 중에는 해방 후 초대서울 지방철도국장을 역임한 이치홍 동문이 있으며 조차민 동문, 서병규 동문 등이 있다.

■ 임시 군용철도 감부 이원양성소 졸업생(1905.5~1907.3)

번호	기 별	종 별	총인원	비 고
1	제1기~5기	운수 견습생	112명	
2	제1기~2기	기차 견습생	68명	
3	제3기	공무 견습생	76명	
4	제4기	경리 수기생	25명	
5	제5기	전신 수기생	17명	
	계		298명	

■ 임시 군용철도 감부 이원양성소 졸업생(1905.5~1907.3)

번호	기 별	종 별	총인원	비 고
1	제1기~6기	전신 수기생	124명	
2	제1기	운수 사무 수습생	24명	필요에 따라 임시로 특설된 것
	계		148명	

2. 철도종사원교습소(1910.11.21~1915.3.30)

철도이원양성소는 철도의 영업거리가 점점 늘어나면서 업무량도 증가함에 따라 종사원 양성기관도 확충의 필요성을 느끼게 된다. 그러던 중 조선총독부 철도국으로 이관이 되면서 1910년 11월 21일에 조선총독부 철도종사원교습소로 개칭하였다. 그래서 새로운 규정을 제정하여 업무, 운정, 전신의 세 과를 설치하고 參車인 미모도 다께 시계를 소장으로 하고 통역관 후꾸다 간지로를 學生監으로 임명하였다.

규정도 수차례에 걸쳐 개정 보완하여 1912년 12월 이르러 원래 철도 관리국 본관 청사를 용산 철도 구락부(現 철도 노충건물의 前 건물) 서편(용산역 앞의 예식장 자리)으로 이전함에 따라 원래 철도관리국 본관 청사를 개수하여 교습소 校舎로 사용한다. 조선총독부 철도 종사원 교습소 시대인 1910년 12월부터 1915년 3월까지 4년 4개월간에는 258명의 졸업생을 배출했다.

■ 조선총독부 철도종사원교습소 졸업생(1910.12~1915.3)

번호	회 별	종 별	총인원	비 고
1	제1회~5회	업무과	50명	
2	제1회~5회	운전과	51명	
3	제1회~6회	전신 수기생	157명	
	계		258명	

임시군용철도감부 시대에 있어서는 일반의 지원자를 庸人 견습생으로 채용하여 숙박 및 피복을 官給하면서 일급 15전을 지급하고 졸업 후에는 견습으로서 일급 50전 내지 80전을 급여했다.

또 간부 중에서 입소한 수기생 양성소에 있어서는 일급 35전 이내로 급여키로 하고 졸업후에는 雇員으로 채용하여 2개년간 운수부에 봉직하는 의무를 부과했다. 조선총독부 철도국이 되면서는 고원에서 입소한 자에 대하여는 현직의 급여를 지급하고 국외에서 입소한 자는 하루 35錢의 수당을 지급하고 의무연한은 업무과, 운전과 모두 3개년으로 했다

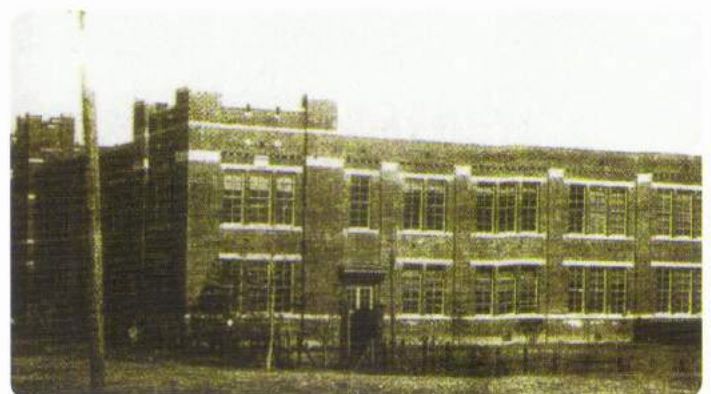
3. 경성철도학교(1914.4.1~1925.3.30)

1916년 조선철도는 鮮滿(선만) 교통의 일원화와 歐亞(구아) 교통의 연계를 위한다는 미명 하에 조선철도의 경영권을 1917년 7월 31일부터 남만주 철도주식회사에 위탁하여 경영하게 되었다. 이 때 滿鐵(만철) 본사의 이사인 구보요소씨가 경성철도국장을 맡게 된다.

구보요소씨는 철도업무가 날로 팽창되고 우수한 철도요원의 필요성이 절실히 요구됨에 따라 종업원 교양제도의 확립과 확충을 도모하기 위하여 1차년도인 1917년의 경성철도국의 총 이익금 135만원 중에서 절반 액인 65만원을 장차 조선철도를 위한 종업원양성소 기금으로 투자하기로 결정하고 철도종사원 양성을 위한 學園을 건설하기 위하여 1918년에 부지 8,559.65평에 공사비 65만원으로 本 校舎건물과 기숙사를 착공 1919년 3월에 준공을 맞이하게 되었다. 그러는 한편 조선총독부로부터 5년제 정규실업학교의 인가를 받아 고등소학교 졸업 자격자에서 중학 1년생을 선발하여 1919년 4월 1일에 남만주 철도



▲ 경성철도학교의 신축 기숙사 4동 전경과 1사 앞의 운동장



▲ 동쪽에서 바라 본 경성철도학교(1920년 준공)

■ 경성철도학교 졸업생의 한국인과 일본인의 구성비율

(단위 : 인)

과 별	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	계	비 고
업 무	-	-	-	0/42	0/44	0/44	0/43	0/173	한일/일인 61/736=0.0829=8.29%
운 전	-	-	-	1/38	0/34	1/30	1/38	3/140	
토 목	-	-	-	0/21	-	-	-	0/21	
도 제	-	-	-	-	12/59	20/53	5/30	37/142	
공 작									
기 계									
전 기	7/30	6/73	1/18	1/33	4/52	1/52	1/29	21/260	
전기보안									
전 산									
계	7/30	6/73	1/18	2/134	16/189	22/152	7/140	61/736	

주식회사 경성철도학교로 개편 발족함과 동시에 구보요소 국장이 스스로 교장을 겸임하게 되었다. 그 후 1912년 4월 1일에 총독부 고시 105호로 전문학교 입학자격의 인가를 받는 등 철도 종사원 양성의 자질향상에 전력을 경주했다. 경성철도학교 부지의 地畵은 서울시 용산구 한강로3가 63번지이며 本校舍인 붉은 벽돌 이층 교상인 당시로서는 최신식이며 서울에서도 손꼽히는 유명한 건물이었다. 이 외에도 강당, 부설도서관 도장(道場), 병기고(兵庫) 등이 연차적으로 준공되어 1920년 4월에 모든 준공을 보게 되었다. 총 건축면적이 2,096평으로 연 건평이 3,208평에 달하였다. 그 당시 모든 건물은 목조였으나 신식인 붉은 벽돌의 훌륭한 교사를 건립하고 스텝난방에 전교생을 기숙사에 입사시켜 조직생활과 공동생활을 시킨다는 취지로 고액을 투자하여 우수한 종업원을 양성하고자 했다. 이어서 학교 교육에 만전을 기하기 위하여 중견 간부로서의 자질 함양과 필요한 科의 설치 및 교육과정의 조정 등을 하면서 학생 전원에게 대여장학금 제도를 시행하여 수학의 편의를 제공하였다.

국유철도 종사원의 양성 규모에서 한·일 양국인의 민족별 분포를 정확하게 파악할 수 있는 것은 학적부 등이 정확하게 정비된 경성철도학교 설립 이후의 일이다.

이를 분석하면 한국인으로 중견 종사원을 양성하는 본과(업무, 운전, 토목과)를 졸업한 사람은 5명(0.3%)에 지

나지 않았고 기능인을 양성하는 도제과와 전산과 출신은 71명(4.7%), 하급용인의 재교육 과정인 도제보습과 졸업생은 45명(3.0%)이었다. 따라서 1925년까지 철도종사원의 양성은 職의 고하와 경중을 막론하고 철저하고 일본인 위주로 행해졌다고 할 수 있다.

4. 철도종사원양성소(1925.4.1~1943.11.30)

한국철도가 滿鐵(만철) 위탁 경영으로부터 해제되자 조선총독부는 경성철도학교의 후신으로 1925년 4월에 조선총독부 철도종사원양성소를 개설하였다. 경성철도학교의 동 조직을 그대로 가지고 새로운 이름으로 철도종사원양성소로 개명한 것이다.

설치학과는 본과(정원450명이내: 업무, 운전, 토목과),



▲ 전기보안과생 일동

공작과(정원 200명 이내), 전산과, 강습과(정원은 철도국장 이 정함), 야학부 등 이었다. 수업연한은 본과3년 공작과 4년, 전산과 30주, 강습과(역무 등 8종)는 1~4개월이었다.

생도 및 강습생은 모두 官費生으로서 기숙사에 수용되었다. 그리고 본과생은 철도교양조성회로부터 월 12원의 학자대여를 받았으며 공작과생은 소정의 급료를 수령하여 局員의 대접을 받았다. 양성소를 졸업생 사람들은 각각 본과 5년, 공작과 4년, 전산과 3년동안 철도국에 근무해야 했다.

1) 중앙철도종사원양성소로의 변천

1934년 당시 전국의 경제적 불황이 닥쳐오면서 당국의 인사 수급계획상 부득이 한 조치로 1934년 4월부터 본과 인 업무, 운전과의 학생모집을 중지하였다.

본과생과의 모집은 중단하고서도 학교는 그대로 존속시키면서 장기간 교육대신 단기 강습 교육방법에 주력했다. 1938년 중일전쟁이 발발하자 이를 계기로 철도업무가 팽창일로로 걷게 되자 철도종업원을 일반에서 신규 채용해 충당했으나 직원의 자질이 저하하여 업무수행이 원만히 이뤄지지 않았다.

1940년 12월에 경산, 부산, 함흥의 지방 철도국이 설치

되면서 철도종사원이 양성소의 본관 건물은 경성지방 철도국에서 사용하고 본관 북편에 시멘트 콘크리트 교사를 신축하여 이전하게 되었다. 마침 본과생이 마지막으로 졸업한 1936년부터 수송량의 증가와 신선의 건설 및 개량 등으로 업무량이 증가를 가져왔으며 한편으로는 다수의 종업원이 만주철도와 북지(北支: 중국의 북부) 철도의 진출 등으로 기술요원의 공백을 느끼게 되었다.

5년 동안의 철도 중견 요원양성의 공백으로 업무 운영의 위기를 모면 할 길이 없자 1941년 4월에 전면적으로 양성소 규정을 개정하여 校名을 중앙철도종사원양성소로 했다.

이 후 일본이 태평양전쟁으로 돌입하면서 철도당국은 종업원양성에 관한 전시긴급조치법을 제정해 본과 졸업생의 배출이 없게 된다.

2) 지방 철도종사원양성소의 확대 설치

철도요원양성은 중앙인 본교에서만 진행된 것이 아니라 전시하의 疏開를 겸하여 지방에서도 교육을 시행하여 대량의 양성을 목표로 당시 지방 철도국 소재지에 교육기관을 설치하게 되었다. 즉 1942년 4월에 새로 부산과 함흥에 지방 종사원 양성소를 분교 형식으로 설치하게 되었다.

■ 철도 종사원양성소의 졸업생 통계표

(단위 : 인)

학교명칭	기간	구분	업무과	운전과	토목과	도제과	공작과	기계과	전기과	전기보안과	전산과	계
철도 종사원 양성소	1925.4.1 ~ 1941.3.31	본과	344	312	33		361			54		1,104
		교습과			29			72	53		1,208	1,362
		계	344	312	62		361	72	53	54	1,208	2,466
철도 종사원 양성소	1941.4.1 ~ 1943.11.30	별과			64			101	62			227
		전수부									350	580
		계			158			101	127	71	350	807

■ 경성, 부산, 함흥양성소 학생 입학 퇴학 및 수료 인원 수

(단위 : 인)

	양성	1942년					1943년				1944년 8월 31일				비고
	소멸	입소	퇴소	수료	년도말현재	입소	퇴소	수료	년도말현재	입소	퇴소	수료	현재원		
1	경성	—	—	—	—	—	—	—	—	533	24	290	219	1994년 9월 이후 기록이 없음	
2	부산	416	8	378	30	461	6	314	171	644	46	426	343		
3	함흥	473	10	342	121	593	21	487	206	459	6	405	254		
	계	889	18	720	151	1,054	27	801	377	1,636	76	1,121	816		

도 중앙교통종사원양성소(1943.12.1~1946.5.14)

1943년 12월 1일 중앙철도종사원양성소는 중앙교통종사원양성소로 개칭하고 본과는 3년제이나 입학자격이 중학교 2년 수료자로 하여 타 중학교 5년제와 동등하였으나 당시의 戰時學制로서 중학교는 5학년에서 4년제로 단축 변경됨에 따라 본교의 본과도 학제 개편의 계획을 철도당국에서 다시 세우게 되었다. 즉 소학과 졸업자를 입학자격으로 한 중학교 4년제로 한 것이다. 설치과는 업무, 운전, 토목, 기계, 전기과였으며 교육과정까지 새로 제정하게 되었다. 이와 같이 본교로서는 새로운 획기적인 계획을 수립하여 1945년 4월 1일에 소학년 5년 졸업자를 처음으로 모집하여 교육하게 된다.

● 중앙교통종사원양성소의 과별 졸업생 통계표

(단위 : 인)

구분	업무과	운전과	토목과	도제과	공작과	기계과	전기과	전기보안과	전산과	계
본과	75	123	70			125	131			524
운수부			82				34	77	107	300
계	75	123	152			125	165	77	107	824

제2절 국가건설기의 철도학교(1946~1967)

일본이 태평양전쟁에서 패배하여 본국으로 돌아간 뒤 철도는 한국인에 의하여 운영하게 되었다. 이 운영에 참여한 요원들은 천 명 남짓의 한국인 졸업생으로 상부로부터 전달까지 중추가 되어 막중한 철도업무를 관장하게 되었다. 나라를 찾고 철도를 운영하게 된 우리 졸업생들은 “우리의 철도는 우리의 힘으로, 우리의 기술로”라는 벽찬 희망에 부풀어 올랐다.

1. 운수학교(1946.5.15~1949.6.30)

운수학교는 1946년 5월 15일에 개교하게 되었다. 해방 후 더불어 미국식으로 학기 시작이 9월 1일로 바뀌게 된

철도당국은 해방이후 철도요원 양성을 위하여 1945년 8월 16일부터 휴교상태에 있던 중앙교통종사원양성소를 1945년 10월 1일에 수업을 시작하여 한국철도를 움직일 철도요원양성의 기치를 힘차게 내디뎠다. 따라서 중앙교통종사원양성소에 남게 된 한국인 학생의 계속된 수업과 전신과 학생을 신규로 모집하여 교육을 하게 되었다. 1946년 9월 1일에 운수학교 1학년에 편입된다.

이와같이 일제 강점기 철도종사원 양성의 내용을 더듬어 보면 전기에는 철도운영을 위한 중견간부의 양성에 주력을 두었으나 후에는 철도 현업 종사원의 양성에 치중한 것을 알 수 있다. 경성철도학교의 설립취지에서 벗어나는 교육행정으로 본과생 모집을 중단하는 등 일관성 없는 계획과 미봉책으로 양적인 단기양성에 급급했던 것으로 보인다.

다. 따라서 본과 1회생의 입학시험을 7월에 치르고 입학식은 9월 2일 월요일에 거행하였다.

초대 운수학교 교장선생님은 운수부 행정실장으로 계시던 나재하(羅在夏)선생님이었으며 선생님들은 국내와 철도국 내에서 선발되었다.



◀ 교통학교의 통학정기승차증

이 통학정기승차증(通學定期乘車證)은 우리 교통학교 학생에게 준 특전이다. 이 패스는 구간 승차증이지만 사실상 전국을 다닐 수 있었으며 차장들도 묵인해 주었다.



▲ 1945년에 발행한 제 증명서

2차 세계대전이 끝난 후의 어려움을 알 수 있다. 재학증명서는 1945년 8월 15일 발행인데 종이의 질이 저급이며 졸업증서와 고원(雇員)임명장은 1945년 9월 1일 발행인데 인쇄물이 아니라 붓으로 직접 쓴 것이다.



▲ 운수학교 시절의 동복차림

유준상, 이기봉, 유재술 동물



▲ 전기와 실내 학습장

이 때는 실내 실습장을 구비한 실업학교가 거의 없었다.

■ 운수학교 졸업 및 수료생 수

번호	과 별		졸업생수	수업연한	비 고
1	본 과	업무과 3회	8명	1944.4.1~1946.8.31	한국인 잔류 학생 5인과 일본인 수료자3인
2		운전과 4회	4명	1944.4.1~1943.8.31	한국인 4인
3		토목과 3회	3명	1944.4.1~1946.8.31	한국인 잔류 학생 2인과 일본인 수료자 1인
4		기계과	5명	1944.4.1~1946.8.31	한국인 잔류 학생 4인과 일본인 수료자 1인
5		전기과	3명	1944.4.1~1946.8.31	한국인 3인
6	전산과	1회	107명	1945.10.1~1946.3.20	광복 후 가장 긴급한 현업요원 확보를 위 하여 우선 운수 업무의 일선요원인 전산 과를 모집, 단기간 6개월 강습으로 현업 에 충당하였다.
		2회	50명	1946.4.10~1947.8.31	운수학교생과 동시 입학
7	특 과	건축과	22명	1946.4.10~1947.3.12	
8		통신과	40명	1946.4.1~1947.3.31	
계			242명		

2. 교통학교(1949.7.1~1951.8.31)

1948년 8월 15일 대한민국 정부수립으로 운수부가 교통부로 명칭이 바뀐에 따라 운수학교는 1949년 7월 1일자로 교통학교로 교명이 바뀌었다. 그러던 중 1950년 6월 25일 한국전쟁 발발로 서울의 모든 기관이 정지되었다. 학교도 1950년 6월 28일부터 1951년 5월 31일까지 휴교 상태로 들어갔다.

1) 부산의 피난학교

1951년 1.4후퇴가 되자 권용한 교장 선생은 교육학자

로서의 의무감에서 피난 온 선생님을 취합하여 부산역 한 구역에 학교 본부를 차려 놓고 교통학교 학생의 등교 광고를 붙이는 등 백방으로 학생을 수소문하여 끌어 모은 학생을 초량(草梁)역 구내에 객차 1량을 얻어 칠판을 걸어놓고 교실로 꾸며 수업을 시작하였는데 이날이 1951년 3월 3일이였다. 물론 교과서가 있을리없고 책상도 없이 무릎 위에서 필기하며 강의를 들었다. 이러는 동안 학생들은 개교의 소문을 듣고 모여들기 시작하여 학생수가 늘어나므로 각 과별로 객차와 화차를 한 칸씩 배실을 빌려 교실로 사용하게 되었다. 이 와중에도 1952년 3월 31일에 객화차 사무소 교양실에서 운수학교 1학년 입학생의 6개



교내 앞에서 학우들과 기념촬영



교내에서 전기과 숙식으로 배정받은 화차칸

교내에서 전기과 숙식으로 배정받은 화차칸 안에서 밤을 새우며 어렵게 공부하던 시절, 책을 펴두고 공부하던 모습이 찍혔다(1952년 1월 21일).



교내에서 다시 만난 학우들

교내에서 다시 만난 학우들. 6.25전쟁을 당하여 그 전화(戰禍) 속에서도 살아서 만난 것. 그저 기쁘고 반가워 모여서 찍은 사진. 그 모습은 사태를 반영하듯이 변모해 있었다. 교모(校帽) 없는 학생이 셋뿐이다(1952년 1월 4일).

이후 부산시 거제리 철도관 기숙사 부지에 천막교사를 세워 수업을 하게 됨으로써 정규수업을 하게 되었다.

그리고 교통부의 지시에 따라 본교에 대학 과정의 특설 학과를 1952년 6월 16일에 부설하게 된다.

2) 서울 잔류학생 훈육소의 개설

1951년 시국이 점차 안정됨에 따라 서울에도 '서울 잔류학생 훈육소'를 개설하기 위하여 강종면(姜鍾冕)선생에게 모든 준비의 책임을 부여해 강 선생님은 1951년 3월 28일에 서울에 오게 된다. 강 선생님은 그나마 남아있는 기물을 챙기고 정리정돈과 잔류 기물을 고치는 등 학사 준비를 마치고 그해 1951년 10월 29일에 '교통학교 잔류학생 훈육소'라는 간판을 내걸고 개소식을 가졌다. 이때 등록한 학생수는 49명이었으나 1953년 부산 본교가 환도하였을 때는 훈육생이 무려 600여명에 달했다. 당시는 전시라 먼저 개강하는 학교가 있으면 어느 학교 학생이든 희망하는 학생은 받아들여지게 되어있어 서울 훈육소에는 타교생의 입소가 많았으며 졸업후에도 교통학교 졸업생과 같이 철도에 근무한 자도 많았다.

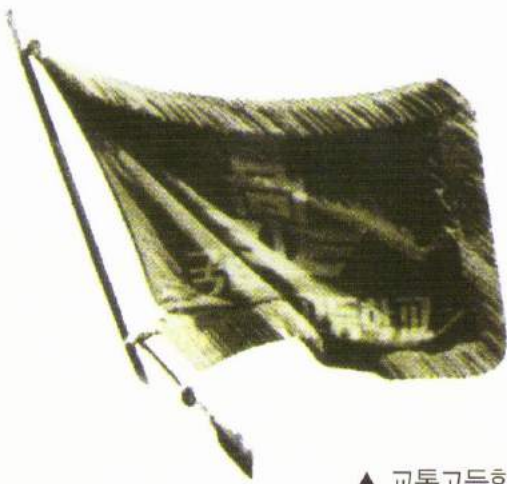
■ 교통학교 졸업생의 통계

과별	기별	졸업일자	졸업회수	졸업인원	비고
초급	운전과	1950년 3월 25일	1회	82명	중학교 3년과정
	전기과	1950년 3월 25일	1회	27명	
본과	기계과	1950년 3월 25일	1회	36명	고등학교 3년과정
	운전과	1951년 8월 31일	1회	22명	
고등	운전과	1951년 8월 31일	1회	19명	1년 과정
특과	통신과	1950년 6월 24일	1회	38명	
전수부	통신과	1955년	1회	26명	
계			7회	250명	



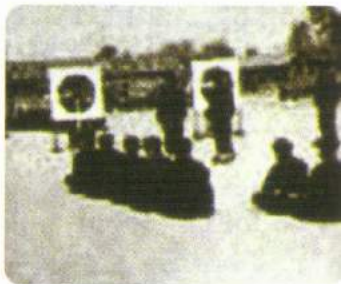
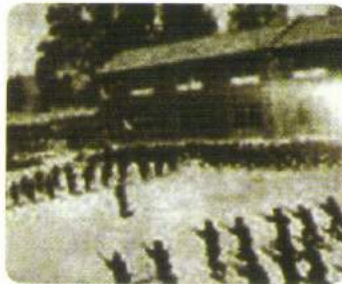
◀ 학도호국단의 거리 행진

1952년 3.1절 행사에 본교 학도호국단(學徒護國團)이 부산시 광복동 거리를 행진하고 있다.



▲ 교통고등학교 교기

▶ 1954년 10월 19일, 군사
훈련사열(査閱) 평가
좌측 아래부터 3학년의 총검
술 시범, 우측 위는 2학년의
앉아 싸, 아래는 1학년의 표적
맞추기의 모습이다.



한편 본교에 부설되어 있던 특설 항공과는 교통부 직속으로 1953년 2월 국립 항공학교로 분리하여 개교하게 되었다.

1953년 8월 10일에 정부의 각 기관이 서울로 환도함에 따라 부산 피난 학교도 1953년 8월 16일에 본교로 귀환하게 됨으로써 만3년만에 학교의 정상화를 이루게 되었다.

3. 교통고등학교(1951.9.1~1964.2.26)

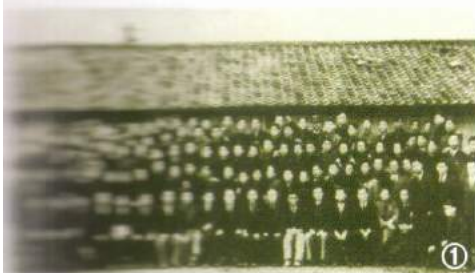
1951년 9월 1일 교통학교는 교통고등학교로 개칭하고

1952년부터 각 과별로 중학교 4학년생을 모집하여 중학교 1학년부터 올라 온 학생과 혼성 편성하여 학생을 증원함으로써 부족한 철도 요원 확보에 기여하게 된다. 또한 김정선(金甞善) 부교장선생의 교육자로서의 이상을 실천하느라 학사의 질서가 잡히고 학교의 운영이 완전히 정상 궤도에 올랐다.

이때 처음으로 제정된 학교 이념의 교훈이 “정의일관 무실연기(正義一貫 務實研技)”이다. 그 후 1960년 12월에 배봉수(裴鳳守) 교장이 부임하면서 철도의 봉사 정신 함양을 내포한 “지성(至誠)”으로 바뀌었다.

■ 교통학교 졸업생의 통계

과 별		연 도													회수	계	비고
		1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964			
본과	업무	32	28	28	63	88	68	58	72	74	74	73	60	—	12	718	
	운전	58	17	28	44	48	45	52	49	62	74	68	58	58	13	661	
	토목	46	20	29	84	57	41	46	46	54	—	—	—	—	9	423	
	기계	—	—	21	52	47	59	46	54	49	69	70	55	55	11	577	
	전기	46	—	49	—	56	39	45	52	52	—	67	65	60	10	530	
	건축	36	3	33	—	51	26	40	42	54	—	—	—	—	8	285	
	통신	—	—	—	52	48	36	40	43	51	72	68	63	58	10	531	
고등운전		18	—	—	24	21	25	24	—	—	—	—	—	—	5	112	
계		236	68	188	319	416	339	351	358	396	289	346	300	231	60	3,837	
특과	통신	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	38	
	항로표지	—	21	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	56	



① 1942년 교통고등학교 졸업사진



② 1956년 서울건축사무소 현장실습



③ 서울특별시가 주최한 제1차 교통안전 가장행렬에서 1등상을 받고 모두 한자리에 모여 찍은 기념사진

제3절 국가도약기의 철도학교

국립철도고등학교(1967.3.30~1986.2.28)

교통고등학교가 폐교되고 5년간 교육이 중단됨에 따라 전문교육보충의 길이 끊긴 상태에서 제3대 철도청장 박정호(박정호)는 전문교육기관의 필요성을 대통령령으로, 1967년 2월 13일 입학시험을 실시하여 3월 30일, 국립철도고등학교가 개교하게 되었다.

교址는 서울특별시 용산구 한강로3가 63번지에 두었으며 수업연한은 3년으로 했다.

초기 학생정원은 1학년 50명이내 전체 학생 수는 600명으로 했다. 본교학생은 국비생으로 졸업 후 6년간

철도청장이 지정하는 직무에 복무토록 했다.

철도고등학교의 야구부는 1971년 3월에 창단되어 1976년 10월에 해체라는 비운을 맞이하게 되었다. 또한, 철도고의 교련은 철도사관학교라는 별명이 붙을 정도로 유명했었다. 1971년부터 교련실기대회에서 3년간 최우수상을 수상하였으며, 문교부장관상 등 지속적으로 각종 상을 휩쓸었다.

1976년 유종희 주최로 제1회 “철마문학상”을 제정하여 가장 문예활동이 왕성했던 1976년엔 김종국(78. 업무)동문의 다양한 수상경력을 미루해 전국남녀웅변대회에선 임병옥(78. 통전)동문의 최우수상, 1977년엔 조성학(78. 기계)동문이 고교 최초로 국무총리상을 수상하였다.



국립철도고등학교 개교



▲ 신입생 선서



▲ 1971년의 조희 광경

1) 부속 철도고등학교의 폐지

1967년 3월 30일에 개교된 철도고등학교는 1977년 3월 30일에 철도전문학교가 개교 되면서 철도전문학교 부속 철도고등학교가 되었다. 그러나 1986년 1월 10일에 17회 졸업식을 마지막으로 역사의 막을 내렸다. 철도고등학교 개교 이래 모두 6,925명의 졸업생을 배출하였다. 1982년 11월 경제기획원 심사분석국이 작성한 보고 자료에서 철도 교육기관의 문제점으로 졸업생들의 높은 이직률을 지적하고 시정 방안으로 학교의 폐지를 제안한 바 있다.

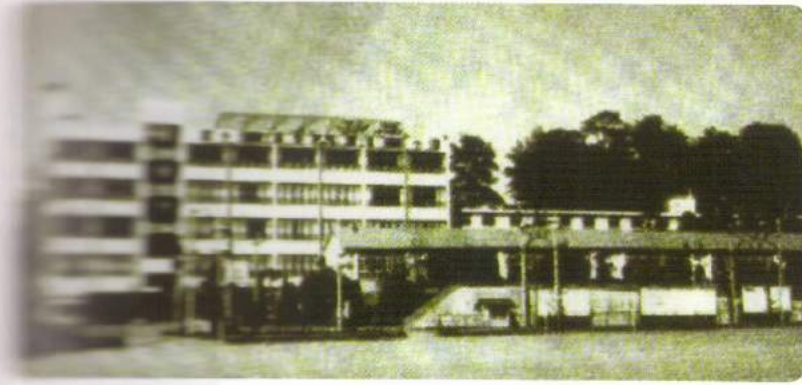
이 보고서에 따르면 1976년~1982년까지의 철도고등학교 졸업생 가운데 38.7%에 해당하는 1,128명이 이직했으며 1977년 졸업생은 56%, 1980년 졸업생은 51%로 높은 이직율을 보였다. 또 다른 폐교 이유는 과학과 기술의 발달을 들 수 있다. 철도고등학교 설립했던 1967년 당시에는 철도고 졸업자가 기술 인력의 역할을 할 수 있었으나 1981년대에 와서는 고등학교 졸업 정도로는 기술 인력으로 역할을 기대하기가 어렵다는 판단에서였다. 대학 졸업뿐만 아니라 대학원 교육과정을 확대 강화하는 실정이었기 때문에 고등학교 수준의 인력양성이 불필요하여 폐지한 것이다.

비록 철도고등학교 졸업자 중에 많은 수가 철도에서 이직했다고 하지만 이들은 철도고 졸업을 기반으로 대학을 졸업하고 석,박사가 되기도 하여 우리나라의 각 분야에서 두드러진 활약을 하고 있다. 국가 차원에서 보면 국비를 투입한 철도고 설립 및 운영은 국가와 사회에 유익한 사업이었다. 많은 졸업생들이 철도고에 기여하고 있다는 점을 고려하면 철도고등학교가 철도와 국가사회에 끼친 공헌은 결코 적지 않다.

2) 철도고등학교 부설 전수부(1967.3.3~1974.4.30)

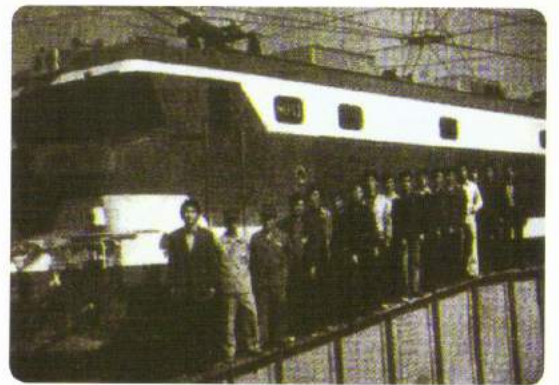
철도고등학교 개교와 함께 여기에 전수부가 부설되었다. 철도직원을 양성하던 교육기관이 폐지 된 후 5년만에 다시 부활된 것이다.

전수부는 고등학교를 졸업하고 군복무를 마친 자를 입학 자격자로 하여 1년 과정을 수업하는 비정규 단기 교육기관이었다. 전수부「고등학교에서 받은 교육의 기초 위에 철도에 관한 전문교육을 실시하여 철도업무에 종사할 수 있는 철도수송요원을 양성함을 목적으로 한다」고 전수부 부칙 제1조에 그 목적을 규정하였다. 이 조문은 전수부가 철도에 관한 전문 교육기관임과 동시에 철도의 수송요원을 양성하는 특수목적 교육기관임을



▲ 철도고등학교 부설 전수부 교사 전경

고등학교 교육원 교육시설로 활용하다 세계일보사에 매각된 후 현재는 주상복합 아파트로 고층빌딩처가 되었다.



▲ 1978년의 운전과 현장 실습

주임교수인 최동수 교수의 모습도 보인다(맨 앞쪽).

철도고등학교 부설 전수부 교사 전경

철도사업은 그 업무의 특수성으로 인하여 높은 수준의 전문지식과 기술을 필요로 하기 때문에 철도수송의 현대화에 부응하기 위하여 철도의 전문수송요원을 양성하기 위해 전수부를 설립한다.

전수부는 1967학년부터 1973학년도까지 7개 학년도 동안에 6차에 걸쳐 부칙을 개정했으며 1973학년도에는 6개월 과정으로 변경하여 철도 현직에 있는 임직원과 고용원을 대상으로 하였다. 이 6개월 과정은 1회 모집으로 폐지되었고 1971년 9월 1일부터 2년 과정으로 환원하였으나 1974년 8월 수료를 끝으로 폐지된 8회 수료식을 끝으로 전수부는 폐지되었다. 모두 2,670명의 철도인력을 양성하였다.

1974년 1월 24일에 전수부 설치 근거인 국립학교설치법 제2항에 규정된 수업연한이 “1년”에서 “2년”으로 개정되면서 1년 과정의 전수부는 그해 4월 30일의 수료를 끝으로 폐지되고 그 대신 2년 과정의 전문부설이 설치하게 되었다.

● 철도고등학교 부설 전문부(1974.4.19~1977.10.20)

전수부는 1년 과정의 전수부를 2년 과정으로 개편한 것으로 전수부와 마찬가지로 철도고등학교에 부설된 비영리 교육기관이다. 따라서 공식명칭은 철도고등학교 교육원이다. 이 전문부는 고등학교 이상의 교육

을 받은 철도 공무원을 입학대상으로 했으며 철도에 관한 전문교육 및 교양교육을 실시하여 철도 업무에 종사할 중견 관리 요원을 양성함을 목적으로 설치했다. 이에 따라 입학 자격은 철도공무원이어야 하며 고등학교를 졸업했거나 이와 동등한 자격이 있는 자라야 하고, 당해 직무 분야에 2년 이상 재직한 5급(현재의8급과 9급) 이상인 자 및 기능직 9등급 이상인 자이어야 하며 군복무를 필했거나 면제된 30세 미만으로 2년 이내에 징계 처분을 받은 사실이 없는 자로 입학자격을 제한했다.

1975년 3월 14일에 입학식을 시작으로 출범한 전문부는 기대와 달리 발족하자마자 문제점에 부딪치게 된다.

철도 현직자를 입학생으로 모집하는 일이 현장 인력 차출의 어려움으로 암초에 부딪혀 1회 모집으로 끝났고 2회째는 부득이 일반모집으로 전환하여 1976년 4월 8일에 입학식을 가졌다. 그러나 일반모집으로 전환하자 이번에는 학생들이 전문학교 학력을 인정해 달라는 요구가 대두되었다. 모든 교육과정이 실업계 전문학교에 준하여 편성되었기 때문이다.

반대논리가 궁색한 철도청은 철도인 교육의 필요성을 강조하며 설치했던 전문부를 폐지할 수 없었다. 부득이 학력이 인정되는 정규학교를 세울 수 밖에 없었다.

이리하여 전문부가 1977년 10월 20일에 제 2회 수료식을 끝으로 폐지되고 철도청은 전문학교를 세우게 된다.

제 4 절 국가발전기의 철도학교(1977~1999)

1. 철도전문학교(1977.3.30~1978.12.30)

전문학교는 사회 각 분야에 관한 전문지식과 이론을 교수, 연구하고 재능을 연마하여 국가사회의 발전에 필요한 중견 직업인을 양성함을 목적으로 하며 고등학교를 졸업한 자와 이와 동등 이상의 학력이 있다고 인정된 자를 입학 대상으로 하는 교육기관이라고 교육법에 규정하였다. 그리고 국립학교설치령 중 개정령 제 28조의 별표3에 철도전문학교 난을 신설하여 운전과 철도차량, 정비과, 철도토목과, 전기신호과를 신설하고 제29조 2에는 철도전문학교에 부속 철도고등학교를 두도록 하였다. 비록 철도전문학교는 영세하게 설립되었으나 철도인을 양성하는 정규 교육기관으로서 훗날 철도전문대학으로 발전시키는 계기가 되었다는 데에 설립의 의의가 있다.

철도전문학교는 2회 졸업생을 배출하였다. 철도운전과는 1회 19명, 2회 20명, 철도기계과는 1회 17명, 2회 20명, 철도토목과는 1회 19명, 2회 20명, 철도전기과는 1회 18명, 2회 19명 모두 152명의 졸업생을 배출했다. 이들은 모두 기능직 8등급에 특채되었다.

2. 철도전문대학(1979.11~1999.2.28)

문교부가 1978년 12월 28일에 전국의 전문학교를 일괄하여 1979년 3월 1일자로 전문대학으로 승격 개편 인가함으로써 철도전문학교도 학과의 명칭과 정원을 변경하지 않고 전문대학으로 개편되었으며 그동안 입학생 선발을 각 전문학교 별로 하던 것을 4년제 대학과 같이 입학생을 선발하도록 하여 입학생의 자질을 향상시켰



▲ 1982년 신입생 환영회

다. 또한 전문학교에서는 이수 단위 우주로 교육하던 것을 전문대학에서는 학점제를 도입하였다.

철도전문대학 초기 규모(1979년 당시)는 철도운전과, 철도기계과, 철도전기과, 철도토목과의 4개 학과가 있었고 입학정원은 각 학과 20명씩 80명으로 실로 영세한 규모였다.

1996년부터 철도운수경영과 20명, 철도경영정보과 15명, 철도운전기전과 10명, 철도차량기계과 10명, 철도시설토목과 10명, 철도전기제어과 10명 총 65명의 사비생을 모집하였다. 서울지하철공사, 서울도시철도공사 및 지방지하철공사를 설립하여 철도관련 인력의 수요가 증가한 것도 한 요인이 되었다.

3. 한국철도대학(1999~2008)

1999년 3월 1일부터 철도전문대학이 한국철도대학으로 교명을 변경하였고, 3월 24일에 김시원(金是源)학장이 제6대 학장으로 취임하였다. 새로운 교명 아래 새 학장의 취임으로 대학은 더욱 합리성과 활력을 찾기 시작했다. 교가도 철도학교의 역사성을 살리고 철도정신의 배양을 촉진하기 위하여 운수학교 시절의 교가를 회복하여 불렀다.