

북한의 철도경비부대 창설과정 연구

김선호*

북한의 철도경비부대는 1945~1949년 동안 여러 차례 조직이 변경되었다. 먼저 소련군사령부는 철도를 보호하기 위해 1946년 1월 5일에 제1기 '철도경비대'를 창설했다. 그리고 소련군사령부와 북한의 정치세력은 보안간부훈련소를 창설하기 위해 1946년 6월 1일에 제2기 철도경비대를 조직했다.

제2기 철도경비대는 1946년 9월에 '철도보안대'로 개편되었고 두 집단으로 나뉘었다. 1,300여 명은 11월 10일에 보안간부훈련소 제3소에 편입되었고, 713명은 철도보안대에 소속되었다. 이후 철도보안대는 1947년 1~3월에 '평양지구·함흥지구철도보안대대'로 증편되었고, 1948년 1월에 다시 '철도보안여단'으로 증편되었다.

북한지도부는 1949년 1월에 철도보안여단을 '철도경비 제5여단'으로 개편했으며, '38선경비 제1여단·제3여단·제7여단, 국경경비 제2여단'을 창설했다. 내무성에 창설된 5개 경비여단이 1949년부터 철도·38선·국경에 대한 경비를 전담함에 따라, 인민군은 경비임무에서 벗어나 전면전을 위한 교육·훈련에 집중하게 되었다.

주제어: 철도보안대, 보안간부훈련소, 북조선임시인민위원회 보안국, 내무성, 인민군

* 국방부 군사편찬연구소 선임연구원.

1. 머리말

한반도의 철도는 1904년 러일전쟁을 계기로 일제에 의해 러시아 철도의 수송력에 대항하려는 목적으로 건설되기 시작했다. 일제가 한반도 북부지역에 건설한 철도는 러일전쟁을 위한 경의선, 국방·치안 목적의 도문선·해산선·만포진선·안변-외금강선·평남선, 국방·산업 목적의 평원선·함경선 등이었다. 특히 한반도의 철도는 1932년 3월에 만주국(滿洲國)이 수립된 이후부터 일본·조선·만주를 연결하는 대륙행 간선으로 기능했다. 조선 철도의 수송물량은 1942년에 150만 톤에서 1943년에는 2배로, 1944년에는 4배로 폭증했다.¹⁾

일제가 건설한 철도는 해방 이후에 북한을 점령한 소련군에게도 병력 이동과 군수물자 수송에서 필수적인 기간시설이었다. 이에 따라 소련군사령부는 북한에 진주한 직후부터 철도를 장악하기 위한 조치를 단행했다. 소련군사령부는 1945년 8월 26일에 포고를 통해 “화차(貨車)는 무기·석탄 수송에만 사용한다”라고 공포했다. 그리고 “여객열차의 사리원 이남의 운행은 정지한다. 만포선은 평양-개천간, 평원선은 평양-신성천간만 운행한다. 평남선과 겸이포선의 운행은 중지한다” 등 철도에 관한 명령을 하달해 북한지역의 철도를 장악하고 남한으로 이어진 노선을 중단시켰다.²⁾

철도는 소련군사령부뿐만 아니라 북한정치세력에게도 국가건설에 가장 중요한 기간시설 중 하나였다. 그러나 해방 직후에 북한철도는 정상적인 운행이 불가능한 상태였다. 일본인들은 철교와 터널을 폭파

1) 임종국, 『일본군의 조선침략사』 2권(서울: 일월서각, 1989), 183~186쪽.

2) 위의 책, 162쪽.

하고 철도관리건물(기관구·정비공장)을 불태웠으며, 전선·차량을 파괴하고 도구·예비품·고가재료를 은닉했다. 해방 당시 일본인들에 의해 12개의 철교, 3개의 터널, 12개의 기차역, 다수의 철로가 파괴되었다.³⁾

북한의 철도운수는 해방 직후에 일본인 철도 간부와 기술자들이 사라지고 각종 철도시설이 파괴되면서 마비상태에 빠졌다. 이에 따라 각 지역 간 정치적·경제적·문화적 연계와 교류가 차단되었다. 북한정치세력의 입장에서는 철도를 복구하고 열차운행을 정상화해야 경제 재건에 필요한 원료·연료·자재를 수송하고 파괴된 산업을 복구할 수 있었다. 이것은 철도가 국가의 동맥이자 경제의 최우선 운수시설이었기 때문이다.⁴⁾

북한지역의 철도를 정상화하기 위해서는 무엇보다 철도에 대한 파괴행위를 차단하고 철도를 일상적으로 경비할 필요가 있었다. 소련군 사령부나 북한의 정치세력에게는 이를 수행할 수 있는 무장부대의 창설이 시급했다. 해방 직후에 북한지역의 철도를 경비하기 위해 창설된 부대가 바로 철도경비대(鐵道警備隊)였다. 이 철도경비대는 1947년에 철도보안대대로 개편되었고 1949년에 철도경비여단으로 확편되었다.

현재까지 해방 이후 북한지역의 철도경비부대를 독립적으로 다룬 연구는 없다. 다만 인민군의 창설과정을 다룬 선행연구에서 철도경비부대의 창설과정이 부분적으로 해명되었다. 선행연구에 따르면 북한의 정치세력은 1946년 초에 철도보안대를 창설했고, 1946년 8월 보안간부훈련대대부 설립 후에 해체했다가 1947년 5월에 북조선인민집단군총사령부가 설립되자 다시 철도경비대대를 창설했다. 이 철도경비

3) 전현수 옮김, 『소련민정청 3개년사업 총결보고』 2권(서울: 한국연구재단 기초학문자료센터, 2006), 72쪽.

4) 박만협, 『조선교통운수사2(철도운수편)』(평양: 철도출판사, 1998), 15쪽.

대대는 1948년 9월에 철도보안여단으로 개편되었고 1949년 1월에 철도경비 제5여단으로 증편되었다.⁵⁾

해방 이후 북한지역의 철도에 관해서는 1945~1948년 북한 철도시설의 실태와 복구과정을 분석한 연구가 유일하게 제출되어 있다. 이 연구에 따르면 북한의 정치세력은 1945년 10월 8일에 평양철도국과 함흥철도국을 설치했으며, 1945년 11월 19일에 북조선교통국을 신설해 철도를 통일적으로 관리했다. 북한의 철도는 이후에 교통국과 교통성 철도국에서 관할했다.⁶⁾ 아쉽게도 이 연구는 철도경비부대를 다루지 않고 있다.

선행연구를 통해 철도경비부대의 창설과정에 대해 중요한 사실이 확인되었지만 철도경비부대에 대해서는 여전히 논란이 적지 않다. 대표적으로 1946년 7월 13일에 철도경비대를 지휘하는 북조선철도경비사령부가 설치되었다는 의견이 있는 반면, 철도경비사령부의 존재 자체를 인정하지 않는 연구도 있다. 또한 초기 철도경비부대의 명칭도 각 연구마다 ‘철도경비대’와 ‘철도보안대’라고 다르게 파악하고 있다.⁷⁾ 특히 선행연구는 공통적으로 철도경비대가 1946년 8월에 해체되었다가 1947년 5월에 재창설되었다고 보고 있는데, 이 견해도 재론이 필요하다.

5) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권(서울: 국방부 전사편찬위원회, 1967), 673~674쪽; 장준익, 『북한인민군대사』(서울: 서문당, 1991), 72~73쪽; 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 1권(서울: 국방부 군사편찬연구소, 2003), 231~233, 262~263쪽.

6) 김태운, “해방 직후 북한 철도시설의 실태와 복구양상(1945~1948),” 『한국민족운동사연구』, 제92집(2017), 263~264쪽.

7) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권, 674쪽; 장준익, 『북한인민군대사』, 72~73쪽; 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 1권, 232쪽.

이 글의 목적은 해방 이후 북한 철도경비부대의 창설과정과 간부구성을 새로운 자료에 입각해 사실적으로 재구성하는 것이다. 이 같은 목적을 설정한 이유는 이 주제가 연구사적으로 발전하기 위해서 역사적 사실에 대한 확인이 필수적이기 때문이다. 첫째, 이 글은 해방 직후에 처음 창설된 철도경비대의 창설과정과 간부구성을 분석할 것이다. 이 장에서는 선행연구에서 정리되지 않은 철도경비대의 창설과정을 새로운 자료를 통해 구체적으로 확인하고자 한다. 둘째, 이 글은 철도경비대의 후신인 철도보안대대의 조직과 간부구성을 해명할 것이다. 셋째, 이 글은 철도보안대대의 후신인 철도보안여단·철도경비여단의 조직과 간부구성을 분석하고자 한다. 이 글에서 주로 활용한 자료는 미국 국립문서기록관리청(NARA)에 소장되어 있는 미군노획문서(美軍鹵獲文書)와 주한미군사령부 정보참모부(USAFIK, G-2)에서 생산한 정보보고서다.⁸⁾

2. 철도경비대의 창설과 간부구성

1) 철도경비대의 창설과정

북한지역의 철도는 해방 직후에 소련군사령부와 북한정치세력의 정

8) HQ, USAFIK, *ISNK(Intelligence Summary Northern Korea)·G-2 Weekly Summary*, United States Army Force in Korea, 1945.12~1948.11. 이 정보보고서는 국내에 영인되어 있으며, 다음부터 생산주체와 간행정보를 생략한다. 한림대학교 아시아문화연구소 엮음, 『주한미군북한정보요약』(이하 『북한정보요약』) 1~4권(출처: 한림대학교 아시아문화연구소, 1989).

치적·군사적 필요에 따라 급속히 복구되기 시작했다. 북한의 철도는 철로·기관차·객화차가 복구되면서 1945년 11월 17일부터 다시 운행되었다. 이날 평양철도국은 일부 노선의 운행을 재개했다. 운행을 재개한 구간은 평양-신막, 평양-검이포, 평양-신의주, 평양-진남포, 평양-희천·개천 노선이었다.⁹⁾

철도 운행이 재개되자, 철도를 보호할 수 있는 무장부대가 시급히 필요했다. 당시 북한지역에서는 아직 철도조직이 확고히 자리 잡지 못했고, 철도노동자들의 기술도 낙후한 상태였다. 이에 따라 철도조직과 철도시설에 대한 '반동행위'가 지속적으로 발생했다. 이 같은 '반동행위'는 해방 직후부터 파괴활동과 파업의 형태로 지속되었다.¹⁰⁾

소련군사령부와 북한정치세력은 북한 전역을 연결하는 철도를 보호하기 위해 조선인들로 구성된 철도경비부대를 창설하기로 결정했다. 철도경비부대는 철도역·철도시설물·열차에 대한 경비업무와 철도규율을 위반하는 여객에 대한 단속을 담당할 예정이었다. 북한지역에 창설된 철도경비부대의 모체는 해방 직후에 평양의 주요 시설을 경비하기 위해 만들어진 특별경비대(特別警備隊)였다. 특별경비대는 평양을 중심으로 조직되었고 활동 지역도 평안남도에 국한되었다.¹¹⁾

철도경비부대의 창설이 구체화된 시점은 1945년 12월 7일이다. 이날 김일성(金日成)은 북조선행정국 보안국장 최용건(崔庸健)과 특별경비대 대장을 만나서 '철도경비대(鐵道警備隊)'를 조직하라고 지시했다. 철도경비대는 특별경비대에서 2개 중대의 인원을 선발해 창설한 다음에

9) "해방후 4년간의 국내외중요일지," 국사편찬위원회 엮음, 『북한관계사료집』 7권(과천: 국사편찬위원회, 1989), 581~582쪽.

10) 전현수 옮김, 『소련민정청 3개년사업 총결보고』 2권, 86쪽.

11) ISNK, No.39(1947.6.15.~6.30.), 『북한정보요약』 2권, 210쪽.

부대를 확편하고, 철도가 있는 각 지방에 주둔시킬 계획이었다. 철도 경비대는 창설 초기에 소련군과 함께 공동으로 경비임무를 수행하고, 부대가 완편되면 소련군사령부로부터 철도경비임무를 완전히 인수할 예정이었다.¹²⁾

철도경비대의 구체적인 창설계획은 1946년 3월 1일에 개최된 소련 군사령부와 북한정치세력의 합동회의를 통해 결정되었다. 이 회의는 보안기구를 강화하고 군대를 창설하기 위해 마련된 양측의 합동회의였다. 소련 측에서는 제25군사령부 참모부와 민정국(民政局) 대표자들이 참석했고, 북한 측에서는 보안국장 최용건과 무정(武亭)을 중심으로 창군요원들이 참석했다. 회의의 주요안건은 보안간부훈련소를 설립하는 문제였다. 양측은 특별경비대를 모체로 철도경비대를 창설하기로 결정했다. 그리고 만주에 있는 조선인부대 간부를 입북시켜 철도경비대에 배치하고, 1946년 여름에 병사들을 입북시켜 철도경비대를 확편하기로 합의했다. 그 후 철도경비대를 보안간부훈련소로 통합하기로 결정했다.¹³⁾

연해주군관구 군사위원 슈티코프(Terenty F. Shtykov)는 북·소 합동회의가 개최되고 2개월이 지난 1946년 5월에 모스크바지도부에 북한 철도경비대의 창설을 허가해 줄 것을 공식적으로 요청했다. 이 요청 내용은 사실 슈티코프가 입안한 것이 아니라 김일성이 요구한 것이었다. 소련공산당 중앙위원회는 철도경비대의 창설을 허가하고, 연해주군관구에 철도경비대의 무장에 필요한 소련제무기를 북조선임시인민위원회에 판매하라고 지시했다.¹⁴⁾

12) 김일성, “철도경비대를 조직할데 대하여(1945.12.7.),” 『김일성전집』 2권(평양: 조선로동당출판사, 1992), 405~406쪽.

13) ISNK, No.39(1947.6.15.~6.30.), 『북한정보요약』 2권, 210쪽.

철도경비대의 정확한 명칭과 창설일에 대해서는 논란이 많다. 선행 연구는 1946년 초에 ‘철도보안대’ 또는 ‘철도경비대’가 창설되었다고 보고 있다.¹⁵⁾ 1949년에 북한에서 발행된 일지에는 1월 11일에 “철도 경비대 탄생”이라고 기록되어 있다.¹⁶⁾ 1946년에 작성된 북조선보안국의 비밀자료에 따르면 창설 당시 정확한 명칭은 “철도경비대”였으며 창설된 시기는 1946년 1월 5일이다.¹⁷⁾ 창설시기를 보면 철도경비대는 3월에 개최된 북한과 소련의 합동회의보다 2개월 먼저 창설되었다. 또한 김일성은 1945년 12월 7일에 철도경비대 창설을 지시했지만, 이 계획을 달성하기 위해서는 최소한 몇 달이 필요했다.

따라서 이 철도경비대는 북·소 합동회의나 김일성의 지시로 창설된 것이 아니다. 최초의 철도경비대를 창설한 것은 소련군사령부였다. 소련군사령부는 점령통치의 기간이 되는 철도를 보호하기 위해 자체적으로 철도경비대를 창설한 것이다. 북한의 정치세력은 철도경비대가 창설되기 이틀 전인 1월 3일에 창군사업에 투입할 군사간부와 정치간부를 양성하기 위해 평양학원(平壤學院)을 개원했다.¹⁸⁾ 이후부터 북한정치세력은 철도경비대를 모체로 철도요충지에 보안간부훈련소를 창설하기 시작했다.

철도경비대의 창설은 북한의 창군과정에서 중요한 의미가 있다. 무엇보다 철도경비대의 창설은 군대창설의 출발점이었다. 그 이유는 특

14) 기광서, “북한 무력 형성과 북소관계,” 『중소연구』, 제28권 3호(2004), 221쪽.
 15) 장준의, 『북한인민군대사』, 72쪽; 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권, 704쪽.

16) “해방후 4년간의 국내외중요일지,” 『북한관계사료집』 7권, 588쪽.

17) 북조선인민보안국, 『北朝鮮保安事業總結報告(북조선보안사업총결보고)』(평양: 북조선인민보안국, 1946.11.19.), 국립중앙도서관 소장 노획문서 사본.

18) “해방 이후 4년간의 국내외중요일지,” 『북한관계사료집』 7권, 588쪽.

별경비대가 평안남도에 국한된 무력이었던 반면, 철도경비대는 북한 전체지역에 관련된 무력이었기 때문이다. 소련군사령부와 북한정치세력은 1946년 1월 5일에 철도경비대를 창설함으로써 군대 창설계획을 처음으로 실행에 옮겼다. 1월 5일에 창설된 철도경비대를 이후에 완편된 철도경비대와 구별하기 위해 편의상 ‘제1기 철도경비대’라고 부르기로 한다.

제1기 철도경비대는 북한지역에 최초로 조직된 독립부대였다. 철도경비대의 본부는 평양에 설치되었고 예하에는 13개 중대가 편성되었다. 철도경비대의 중대는 평북의 강계, 평남의 양덕·상삼봉(은산군)·신성천(성천군), 강원도의 원산, 황해도의 해주·사리원, 함남의 함흥·신포·단천, 함북의 성진·길주에 주둔했다. 대원들은 군사훈련을 받았다.¹⁹⁾

철도경비대에는 철도역, 역 구역, 철도교량, 철도장비를 경비하는 임무가 부여되었다. 대원들은 대부분 일본제 소총으로 무장했으며 일부 대원만 소련제 슈파긴(PPSH) 기관단총을 지급받았다. 철도경비대 대원들은 중앙에 한글로 “철도”라고 쓰여 있고 태극문양이 있는 붉은 완장을 착용했다.²⁰⁾ 이와 함께 철도경비대는 전리품을 소련으로 수송하기 위해 철도를 경비하는 임무도 부여받았다. 철도경비대의 13개 중대는 북한지역의 철도노선 중에 “함경본선(咸鏡本線)”을 따라서 배치되었는데, 그 이유는 바로 소련으로 수송되는 화물열차를 경비하기 위한 것이었다.²¹⁾

북한지역과 비슷하게 남한지역에서도 철도를 경비하는 ‘철도경찰’

19) 佐佐木春隆, 『韓國戰秘史』 中卷, 姜昶求 譯(서울: 兵學社, 1977), 24쪽.

20) ISNK, No.35(1947.4.15.~30.), 『북한정보요약』 2권, 28쪽.

21) 佐佐木春隆, 『韓國戰秘史』 中卷, 25쪽.

이 조직되었다. 미군정은 1946년 1월 25일에 운수부(運輸部) 산하에 일반경찰과 분리된 특수경찰로 철도경찰부(鐵道警察部)를 설치했다. 철도경찰부는 철도와 열차 내의 범죄·사고를 방지·단속하고 “불순분자 적발” 등 중요 임무를 관장했다. 철도경찰은 1946년 2월에 미군정이 경찰기구를 일원화하면서 경무부(警務部)로 합병되었다. 경무부 산하에는 별도로 ‘철도관구경찰청(鐵道管區警察廳)’이 설치되었다. 각 지방에는 철도경찰서가 설치되었고, 그 아래에는 파출소·지서·출장소가 설치되었다.²²⁾

소련과 미국은 모두 다른 경비부대보다 앞서 1946년 1월 시점에 철도경비부대를 창설했다. 이것은 양국이 점령지를 통치하는 데 무엇보다 철도교통을 중시했기 때문이다. 특히 북한의 철도경비대는 점령지역의 기간시설을 경비하고 보안간부훈련소를 창설하려는 두 가지 목적으로 창설되었다.

한편 북한의 정치세력은 1946년 4월에 소련군사령부가 창설한 철도경비대를 개편할 계획을 수립했다. 북조선임시인민위원회 주요간부들과 보안국의 지휘부는 4월에 평양에서 회의를 개최했다. 이들은 1946년 6월에 특별경비대를 개편해서 새로운 철도경비대를 조직하기로 결정했다. 이것은 3월 1일에 개최된 북·소 합동회의의 결정에 따른 조치였다. ‘제2기 철도경비대’는 1946년 6월 1일에 조직되었다. 대원들은 북조선공산당에 의해 북한지역에서 모집되었다. 또한 6~7월에 만주의 조선의용군(朝鮮義勇軍) 간부들이 북한에 도착해 철도경비대훈련소에 배치되었고, 병사들은 8월에 입북하기 시작했다.²³⁾ 북·소 합동회

22) 내무부 치안국 엮음, 『警察十年史(경찰십년사)』(서울: 내무부 치안국, 1958), 21, 23쪽.

23) ISNK, No.39(1947.6.15.~6.30.), 『북한정보요약』 2권, 211쪽.

의에서 결정된 특별경비대의 개편, 철도경비대의 창설, 조선의용군의 입북이 실행된 것이다.

그런데 북한지역에는 조선인으로 편성된 철도경비대와 별도로 소련군으로 편성된 철도부대가 있었다. 제25군사령부는 북한에 주둔한 소련군 군인 중에서 철도관계자들을 선발해 철도부대를 신설했다. 이 부대는 제25군의 수송장교들이 지휘했고 북한지역의 철도복구작업에 파견되었다. 소련군 철도부대는 조선인 철도관계자들과 함께 1945년 8~10월 사이에 철도복구작업을 진행했고, 그 결과 북한철도의 전 구간에서 직통열차의 운행이 가능해졌다.²⁴⁾ 이처럼 소련군이 처음 조직한 철도부대는 철도복구부대였다.

이와 함께 소련군으로 구성된 “철도수비대(鐵道守備隊)”와 “제3철도운행부대(第3鐵道運行部隊)”도 있었다. 철도수비대와 제3철도운행부대는 제25군사령부가 직접 관할하는 소련군부대였다. 제25군 군사회의는 1946년 7월 28일에 결정서 제010호로 “북조선의 철도용 석탄공급문제”를 하달했다. 군사회의는 “철도수비대와 제3철도운행부대 사령관은 지령에 따라 연탄의 신속한 수송을 조직해 열차에 연탄을 보장할 것, 연탄과 분탄(粉炭)을 혼합하는 조건으로 군용열차와 평상시 군용열차의 운행에 필요한 연탄량을 조사할 것”을 지시했다. 이 결정서는 제25군 사령관 치스차코프(Ivan M. Chistyakov) 상장과 제25군 군사회의 위원 레베데프(Nikolai G. Lebedev)·푸르소프(I. S. Fursov) 소장의 명의로 하달되었다.²⁵⁾

24) 전현수 옮김, 『소련민정청 3개년사업 총결보고』 2권, 73~74쪽.

25) “第25軍軍事委員會 決定書 第010号: 北朝鮮の鐵道用石炭供給問題(1946.7.28.),” 木村光彦 編訳, 『旧ソ連の北朝鮮經濟資料集(1946-1965年)』(東京: 知泉書館, 2011), 21쪽.

군사회의의 결정서를 보면 철도수비대와 제3철도운행부대는 화물의 수송과 군용열차의 운행을 담당했음을 알 수 있다. 이 중에서 철도수비대는 소련의 군용화물과 군용열차에 대한 경비임무를 담당했을 것으로 추정된다. 이 부대의 창설 시기는 정확히 알 수 없다.

소련군의 제3철도운행부대는 소련이 북한의 철도재건을 돕기 위해 파견한 부대였다. 이 부대는 1946년 4월 말에 북한에 도착했다. 제3철도운행부대의 철도전문가들은 북한의 철도노선과 주요 철도기관소·철도수리공장에 분산 배치되었다. 이들은 북한에 도착한 즉시 철도노동자들에게 매일 철도운행방법과 철도 관련 기술을 지도했다. 가령 제202호 기관차의 소련군 기관수 치르킨·푸호프 중위는 1946년 12월 31일에 평양역에서 양덕역까지 기차를 시범 운행했다. 또한 제1058호 기관차의 기관수 베스파로프 중위는 1947년 1월 21일에 신성천-양덕노선에서 기관차를 직접 운행했다. 그는 이 노선을 시간당 45km의 속력으로 주행해 북한의 철도기관수들에게 운행방법을 시범적으로 보여 주었다.²⁶⁾

소련군은 1946년 7월 시점에 군용화물과 군용열차를 경비하기 위해 별도의 철도수비대를 배치하고 있었고, 제3철도운행부대를 통해 자체적으로 군용열차를 운행하고 있었다. 김일성은 1945년 12월 7일에 북조선행정국 보안국장 최용건에게 철도경비대를 창설하고 철도경비대가 완편되면 소련군사령부의 철도경비임무를 완전히 인수받으라고 지시한 바 있다. 그러나 보안국의 철도경비대는 1946년 7월 시점에도 여전히 소련군 철도수비대와 공동으로 경비임무를 수행하고 있었다.

26) 전현수 옮김, 『소련민정청 3개년사업 총결보고』 2권, 74~75쪽.

한편 철도경비대의 명칭은 1946년 9월부터 공식적으로 “철도보안대(鐵道保安隊)”로 변경되었다. 이와 동시에 예하부대도 새로 조직되었다. 1946년 11월 당시 함경남도에는 나진, 원산, 청진, 함흥에 철도보안대가 편성되어 있었고, 함경북도에는 성진에 철도보안대가 편성되어 있었다. 창설 당시와 비교해 보면 나진·원산·청진에 새로 철도보안대가 조직되었다. 또한 각 도의 소재지에는 “철도검찰소”가 조직되었다. 예를 들어 1946년 11월 당시 “함흥철도검찰소장”은 “철도보안대장회의”를 소집했다. 이 회의에는 5개 지역의 철도보안대장들이 참석했다. 그러나 철도검찰소와 철도보안대의 조직계통은 상급·하급 관계가 아니라 “횡적 관계”였다.²⁷⁾

앞에서 살펴본듯 철도경비대는 소련군이 1946년 1월 5일에 창설한 제1기 철도경비대와 북한정치세력이 1946년 6월 1일에 창설한 제2기 철도경비대로 구분된다. 이 같은 조직변화는 보안국 내부자료에서 확인된다. 북조선인민위원회 보안국이 개최한 “제2회 각도 보안부장회의록”에 따르면 철도경비대는 1946년 7월 3일까지 두 차례의 조직변경이 있었다.²⁸⁾ 이처럼 철도경비대는 창설 이후에 상급기관·명칭·조직이 자주 변경되었다. 상급기관·명칭·조직의 변화는 철도경비대 업무에 많은 지장을 초래한 것으로 보인다. 보안국은 사업총결보고에서 이러한 변화가 “하급기관으로 하야금 명령계통에 대하여 혼미케 하였고, 간부이동이 빈번하여 불안정감을 주었다”라고 지적했다.²⁹⁾ 창설 초기의 미숙함과 혼란을 엿볼 수 있다.

철도경비대를 창설하는 사업은 보안국 경비부장 문종목(文宗穆)이 맡

27) 북조선인민보안국, 『북조선보안사업총결보고』.

28) “제2회 각도 보안부장회의록(1946.7.3.)”, 『북한관계사료집』 9권, 260쪽.

29) 북조선인민보안국, 『북조선보안사업총결보고』.

아서 추진했다. 철도경비대의 조직사업은 창설 초기에는 미숙했으나 1946년 7월에 이르러 조직이 안착되기 시작했다. 보안국은 1946년 7월 1~3일에 ‘제2회 각도 보안부장회의’를 개최했는데, 이 회의 결정서에서 철도경비대의 창설사업에 대해 “특히 철도경비대는 극히 단시일 내에 다수(多數)한 대원을 모집해서 각 처에 포치(布置)가 껏난 것은 자부할 수 있는 성과”라고 자평했다.³⁰⁾

또한 철도경비대의 상급기관은 창설 이후에 세 차례나 변경되었다. 창설 당시 철도경비대는 북조선행정국 “보안국의 직속기관”이었다. 보안국에는 1946년 1월 10일에 경비부 산하에 철도과가 신설되었다.³¹⁾ 그 후 철도경비대는 1946년 4월 1일부터 “도보안부의 소속기관”으로 변경되었다.³²⁾ 북조선임시인민위원회 보안국은 1946년 6월에 보안국 경비부 산하에 설치된 철도과를 발전적으로 독립시키기로 결정했다. 이에 따라 6월 20일에 철도과가 폐지되고 철도경비대를 지휘하는 “북조선철도경비사령부”가 신설되었다.³³⁾ 철도경비사령부가 신설되자 철도경비대는 보안국에서 분리되어 경비사령부에 소속되었다.³⁴⁾

북조선철도경비사령부는 철도경비대원을 양성하기 위해 나남과 개천에 각각 철도경비대훈련소를 신설했다.³⁵⁾ 개천과 나남에 철도경비

30) “제2회 각도 보안부장회의록(1946.7.3.)” 260쪽.

31) 위의 글, 237쪽.

32) 북조선인민보안국, 『북조선보안사업총결보고』.

33) 선행연구는 철도경비사령부의 창설일을 1946년 7월 13일로 보고 있다. 그러나 7월 1~3일에 개최된 각도 보안부장 회의록을 보면 철도과가 이미 “철도경비사령부로 발전적 독립”되어 있었다. 주한미군 정보보고서에 따르면 철도경비사령부는 1946년 6월 20일에 설립되었다. 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권, 674쪽; 『북한관계사료집』 9권, 237쪽; ISNK, No.39(1947.6.15.~6.30.), 『북한정보요약』 2권, 211쪽.

34) 북조선인민보안국, 『북조선보안사업총결보고』.

대훈련소를 설치한 것은 1946년 3월 1일 북·소 합동회의 결정에 따라 향후 철도경비대와 보안간부훈련소를 통합하기 위해 미리 병력을 양성하려는 의도였다. 이 결정에 따라 철도경비사령부가 신설된 지 한 달 뒤인 1946년 8월에 개천과 나남에 각각 보안간부훈련소 제1소와 제2소가 창설되었다. 제2기 철도경비대의 대원들은 여전히 일본제 99식 소총으로 무장했다.³⁶⁾

철도경비대의 병력은 자료마다 차이가 있다. 북조선임시인민위원회 보안국 자료에는 1946년 7월 3일 현재 철도경비대의 병력에 대해 “총 인원은 3,500명 이상”이라고 기록되어 있다.³⁷⁾ 또한 연해주군관구 군사위원 슈티코프는 1946년 9월 7일 일기에 철도경비대의 병력에 대해 “정원 3,984명, 현인원 약 2,000명”이라고 썼다.³⁸⁾ 보안국의 자료는 철도경비대의 현재 인원이 아니라 편제상 정원을 기록한 것으로 보인다. 따라서 제2기 철도경비대의 병력은 1946년 9월 7일 당시에 약 2,000명이었고, 편제정원은 3,984명이다.

철도경비대는 북·소 합동회의 결정에 따라 1946년 하순부터 재편되기 시작했다. 먼저 북한의 정치세력은 1946년 8월 15일에 보안무력을 총괄적으로 지휘하기 위해 보안간부훈련대대부를 창설했다. 그리고 9월까지 철도경비대 병력의 20%를 보안간부훈련소로 이관했다.³⁹⁾ 북조선로동당은 1946년 11월 10일에 철도경비대훈련소를 보안간부훈련소와 통합해 단일부대로 편성했다. 이와 동시에 철도경비대를 해체해

35) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권, 674쪽.

36) 위의 책, 674쪽.

37) “제2회 각도 보안부장회의록(1946.7.3.),” 251쪽.

38) 전현수 옮김, 『쉬띠코프일기(1946~1948)』(과천: 국가편찬위원회, 2004), 3쪽.

39) ISNK, No.39(1947.6.15.~6.30.), 『북한정보요약』 2권, 212쪽.

서 평양의 보안간부훈련소 제3소에 통합시켰다.⁴⁰⁾

그러나 1946년 11월 10일에 철도경비대가 모두 해체된 것은 아니다. 그 이유는 보안국에서 작성한 내부자료에 1946년 11월 19일 현재 “철도보안대”의 대원이 713명이라고 기록되어 있기 때문이다.⁴¹⁾ 주한 미군 정보참모부는 “철도경비대(Chol To Kyung Bi Dai)”가 1946년 늦여름에 보안간부훈련소로 통합되었으며, 철도경비대에서 분화된 부대가 “철도보안대(Chol To Bo An Dai)”라고 파악했다.⁴²⁾ 앞서 철도경비대는 1946년 9월에 철도보안대로 개편된 바 있다.

따라서 철도경비대의 병력은 1946년 9월을 기점으로 2개 집단으로 나뉘었음을 알 수 있다. 첫 번째 집단은 9월부터 철도경비대에서 분리되어 보안간부훈련소 창설을 위한 기간요원으로 활동하다가 11월 10일에 평양의 보안간부훈련소 제3소로 통합되었다. 철도경비대는 두 번째 집단을 바탕으로 9월에 철도보안대로 개편되었다. 9월 7일 당시 철도경비대의 병력이 2,000여 명이었으므로 이 가운데 1,300여 명은 보안간부훈련소 제3소로 통합되었고, 713명은 11월 19일 당시 철도보안대에 소속되었다. 이 철도보안대는 1946년 6월 20일에 신설된 북조선철도경비사령부가 지휘했다.⁴³⁾

40) 장준익, 『북한인민군대사』, 56쪽.

41) 북조선인민보안국, 『북조선보안사업총결보고』.

42) ISNK, No.35(1947.4.15.~30.), 『북한정보요약』 2권, 28쪽.

43) “제2회 각도 보안부장회의록(1946.7.3.)” 231쪽; 북조선인민보안국, 『북조선보안사업총결보고』.

2) 철도경비대의 간부구성

북한정치세력은 철도경비대를 창설하기 위해 다수의 간부를 투입했다. 제2기 철도경비대의 창설요원으로는 동북항일연군(東北抗日聯軍) 출신과 조선의용군 출신이 투입되었다. 항일연군 출신은 한경수(韓景洙), 박우섭(朴禹燮), 박영순(朴英順), 전문섭(全文燮), 전문옥(全文郁), 김창봉(金昌鳳), 최창덕(崔昌德), 안영(安英) 등이 참여했다. 조선의용군 출신은 주연(朱然), 유용구(劉龍九), 조소경(趙小卿), 백락칠(白樂七), 김만영(金萬永) 등이 참여했다고 한다.⁴⁴⁾

창군요원 중에 최창덕은 오기(誤記)다. 항일연군 출신 중에 최창덕은 없으며, 그와 유사한 이름으로 최인덕(崔仁德)이 있다.⁴⁵⁾ 최인덕은 동북항일연군에 입대해 활동했고, 1940년에 소련으로 넘어가 제88정찰여단에서 소련군 상사계급을 달고 분대장으로 활동했다. 해방 직후에 입북해 해주로 파견되었다.⁴⁶⁾ 백락칠은 조선의용군 출신이 아니라 고려인이다. 그는 1946년 당시에 36세로 소련군에서 장교로 근무했던 인물이다.⁴⁷⁾ 이들과 함께 철도경비대 창설사업을 주도한 또 다른 인물은 문종묵이다. 그는 해방 직후에 북조선임시인민위원회에서 보안국 경비부장을 맡아 철도경비대 창설사업을 지휘했다.⁴⁸⁾ 철도경비대 창설에 투입된 항일연군 출신은 모두 김일성부대에서 활동한 인물들이

44) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권, 674쪽. 이 책에는 간부 이름이 ‘金文燮’과 ‘趙小卿’으로 서술되어 있으나, 정확한 이름은 ‘全文燮’과 ‘趙小卿’이다.

45) 김광운, 『북한정치사연구』 1(서울: 선인, 2003), 118쪽.

46) 위의 책, 118, 140쪽.

47) *G-2 Weekly Summary*, No.132(1948.3.19.~3.26.), 『북한정보요약』 3권, 225쪽.

48) “제2회 각도 보안부장회의록(1946.7.3.),” 260쪽.

〈표 1〉 철도경비대 간부의 경력(1946년 1~9월)

직무	이름	해방 이전 경력	해방 이후 경력
북조선 철도경비사령부 사령관	류경수 (柳京守)	1912년 길림성 연길현 출생. 1932년 중국공산주의청년단 가입. 1932년 8월 연길항일유격대 입대. 1936년 중국공산당 입당. 1937년 동북항일연군의 김일성부대에서 무산지구 국내진공작전과 간삼봉전투 참전. 1940년 말 소련으로 이동. 1941~1945년 소련 극동군 제88독립여단에서 소련군 하사로 지격수 역임.	1945년 9월 입북. 입북 직후 헤산으로 파견. 헤산진위수사령부 부사령관으로 근무하다 제1기 철도경비대 부부대장으로 임명. 철도경비사령부가 창설되자 사령관으로 임명.
북조선 철도경비사령부 부사령관	문종목 (文宗穆)	본명 문선재(文善哉). 1902년 평남 평원 출생. 중국 광둥군사정치학교 졸업. 졸업 이후 남경사령부 헌병대 정치부 대원과 국민당 당무과원으로 활동. 1928년 상해에서 항일운동에 투신. 중국공산당에 입당해 동방피압박민족연합회 반제동맹에서 활동. 1931년 6월 전중국소비에트대회에 조선대표로 참석. 상해에서 체포되어 치안유지법 위반으로 2년형 선고. 서대문형무소에서 복역.	1946년 북조선임시인민위원회 보안국 경비부장, 초대 철도경비사령부 부사령관, 제2기 철도경비대 대장으로 임명.
북조선 철도경비사령부 정치부장	안영 (安英)	1903년 함북 경성 출생. 1921년 중국 연길현·화룡현·왕청현에서 초급학교 교원 역임. 1929년 항일운동에 참가. 1934년 항일유격대 입대 이후 동북항일연군에서 활동. 1940년 소련으로 이동. 소련 극동군 제88독립여단에서 활동.	해방 이후 북조선공산당 평양시위원회 조직부장 역임. 철도경비대 창설에 참여. 철도경비사령부 정치부장으로 임명.
청진 철도경비대 대장	심윤경 (沈允卿)	1919년 함남 단천 출생. 1936년 장백현에서 동북항일연군의 김일성부대에 입대. 1937~1938년 무송현·몽강현에서 군정훈련 참가. 1939년 동북항일연군의 다른 부대로 파견. 1940년 말 소련으로 이동. 제88독립여단에서 상등병으로 사수 역임.	1945년 9월 입북. 입북 직후 청진으로 파견. 청진철도경비대 부대장으로 임명.

직무	이름	해방 이전 경력	해방 이후 경력
함흥 철도경비대 대장	전문섭 (全文燮)	1908년 함북 길주 출생. 1930년 추수투쟁으로 서대문형무소 수감. 1933년 출옥 후 동북인민혁명군에 입대해 경위중대원으로 활동. 1938년 동북항일연군의 김일성부대에서 김일성의 호위병·전령병으로 활동. 1939년 중국공산당 입당. 1940년 소련으로 이동. 제88독립여단에서 소련군 상사로 분대장 역임.	해방 직후 입북. 1946년 4월 제2기 철도경비대 창설요원으로 참여.
함흥 철도경비대 참모장	김태훈	일본군 상등병 출신.	1946년 3월 해산진정치학교 졸업. 졸업 후 함흥철도경비대 소대장으로 임명. 함흥철도경비대 참모장으로 승진.

자료: 경력의 출처는 다음과 같다. 류경수[강만길·성대경, 『한국사회주의운동인명사전』(서울: 창작과비평사, 1996), 294쪽; 김국후, 『평양의 소련군정』(서울: 한울, 2008), 63쪽; 『북한정보요약』 4권, 21쪽], 문종목[『동아일보』, 1932년 1월 13일; 1월 30일; 박경목, 『일제 강점기 서대문형무소 연구』(대전: 충남대학교 박사학위논문, 2015), 311쪽; 『북한관계자료집』 9권, 260쪽; 『북한정보요약』 2권, 211쪽], 안영(김광운, 『북한정치사연구』 1, 133쪽), 심윤경(최봉식, 『대성산혁명렬사릉』, 65~66쪽; 김광운, 『북한정치사연구』 1, 117쪽), 전문섭(강만길·성대경, 『한국사회주의운동인명사전』, 422~423쪽; 김광운, 『북한정치사연구』 1, 118쪽; 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권, 674쪽), 김태훈(『북한정보요약』 4권, 21쪽).

다. 의용군 출신 중에 주연과 조소경은 둘 다 조선의용대 창설 당시부터 활동한 노(老)대원이었다.

주한미군 자료에 따르면 초대 북조선철도경비사령관은 항일연군 출신 류경수(柳京守)가 맡았다.⁴⁹⁾ 류경수가 철도경비대 창설에 참여한 사실은 김일성의 저작에서도 확인된다.⁵⁰⁾ 철도경비사령부 부사령관 겸

49) 육군정보국, 『人民軍特報』(서울: 육군본부, 1952), 259쪽; ISNK, No.46(1947. 10.1.~10.15.), 『북한정보요약』 2권, 439쪽.

50) 김일성, “조선인민군 제2경보병사단 4련대장 류경수에게 준 지시(1948.8.10.)”, 『김일성전집』 8권(평양: 조선로동당출판사, 1994), 204쪽.

제2기 철도경비대 대장은 문종목이었다.⁵¹⁾ 철도경비사령부 정치부장은 항일연군 출신인 안영이 맡았다.⁵²⁾ 지방에 설치된 각 철도경비대의 간부는 거의 알 수 없다. 다만 1946년 하반기에 철도경비대의 일부가 보안간부훈련소 제3소로 흡수되는데, 이때 함흥 철도경비대의 대장은 전문섭(全文燮)이었고 참모장은 김태훈(Kim Tai-Hun)이었다.⁵³⁾ 청진 철도경비대의 대장은 항일연군 출신 심윤경(沈允卿)이 맡았다.⁵⁴⁾

지금까지 확인된 철도경비대 간부의 해방 전후 경력을 정리하면 <표 1>과 같다. 철도경비대의 간부들이 어떤 경력으로 해당 직책에 임명되었는지 살펴보자. 철도경비사령관 류경수는 김일성의 직계인물이다. 그는 1932년부터 항일유격대에서 활동했고 김일성부대의 일원으로 국내진공작전에 참여한 경력이 있다. 류경수는 김일성의 지시로 철도경비대 창설요원으로 투입된 후에 제1기 철도경비대 부부대장을 맡았던 인물이다. 그는 철도경비대 경력이 반영되어 초대 철도경비사령관으로 임명된 것이다.

철도경비사령부 부사령관 문종목은 1928년에 상해에서 항일운동에 투신했고 전중국소비에트대회에 조선대표로 참가할 만큼 저명한 사회주의자였다. 그는 정규 군관학교를 졸업했으며 조선공산당이나 연안(延安)에서 활동하지 않아 뚜렷한 파벌이 없는 인물이었다. 문종목은 이 같은 경력으로 인해 보안국 경비부장으로 임명되었고, 철도경비대 창설을 지휘한 후에 부사령관으로 임명되었다.

철도경비사령부 정치부장 안영은 교원 출신으로 김일성부대의 부대

51) ISNK, No.39(1947.6.15.~6.30.), 『북한정보요약』 2권, 211쪽.

52) 김광운, 『북한정치사연구』 1, 133쪽.

53) G-2 Weekly Summary, No.149(1948.7.16.~7.23.), 『북한정보요약』 4권, 21쪽.

54) 최봉식, 『대성산혁명렬사릉』(평양: 과학백과사전종합출판사, 1991), 65쪽.

원 중에서 보기 드문 지식인이었다. 그는 해방 직후 평양시당 조직부장으로 임명될 만큼 정치적 능력이 탁월한 인물이었다. 안영은 이 같은 정치적 능력을 인정받아 철도경비사령부 정치부장으로 임명된 것이다. 청진철도경비대 부대장 심윤경도 김일성부대에서 활동한 인물로 해방 직후에 청진으로 파견되어 정치활동과 군사활동을 전개했다. 그는 청진에서 무장단체를 조직했고 이를 바탕으로 청진철도경비대를 조직해 부대장을 맡았다.

함흥철도경비대 부대장 전문섭은 일제시대 김일성의 호위병·전령병 출신으로 소련 극동군 제88독립여단에서 군사적 능력을 인정받아 상사계급을 받고 분대장으로 활동했다. 그는 동북항일연군 출신 중에서도 탁월한 군사적 능력과 지휘력을 인정받아 함흥철도경비대 부대장으로 임명된 것이다. 함흥철도경비대 참모장 김태훈은 일본군 출신으로 해산진정치학교를 졸업한 경력으로 발탁된 인물이다. 당시 전문섭이 해산진정치학교 교관으로 근무했는데, 그가 함흥철도경비대 부대장으로 임명되면서 김태훈을 소대장으로 발탁했다.⁵⁵⁾

철도경비대의 간부는 문종목을 제외하면 일제시기에 김일성부대에서 활동한 김일성의 직계인물이거나, 해방 후에 지방에서 활동한 동북항일연군 출신에 의해 발탁된 인물이었다. 철도경비대가 활동하던 1946년 1~9월 당시 군사경력이 풍부한 세력은 동북항일연군과 조선의용군 출신이었다. 그러나 조선의용군은 1945년 11월 10일 심양에 집결한 후 소수의 고위간부만 입북하고 나머지 간부와 부대는 동북지역에 남았다. 이들은 3개 지대로 나뉘어 동북 각 지역으로 진출해서 군사·정치 활동을 전개했다.⁵⁶⁾ 따라서 군사경력이 많고 집단적으로

55) *G-2 Weekly Summary*, No.149(1948.7.16.~7.23.), 『북한정보요약』 4권, 21쪽.

입북한 동북항일연군이 철도경비대 간부의 다수를 차지하게 되었다.

동북항일연군 출신은 1941년부터 1945년까지 5년 동안 소련 극동군에서 소련군 장교의 지휘 아래 소련군의 “보병훈련대강”을 기초로 현대적 군사훈련을 받았다. 이들은 대열훈련, 사격, 총검술, 정찰, 보초, 연락, 폭파, 낙하산, 방화, 반탱크 등의 군사과목을 학습했다. 또한 이들은 1942년 9~10월에 항공육전대훈련을 받았다.⁵⁷⁾ 따라서 철도경비대를 주도한 세력은 소련군의 군사교리를 학습한 동북항일연군 출신이었다. 이들은 일제시기 경험을 바탕으로 소련군사령부와 협조해 철도경비대를 소련식 군대로 육성했다.

그렇다면 철도경비대에는 어떤 청년들이 입대했을까? 인민군 중에는 철도경비대에 입대해서 군대생활을 시작한 군인들이 있다. 조경태는 함흥철도경비대 대원 출신으로 특기는 운전병이었다. 그는 함남 해산군에서 태어났으며, 출신성분은 빈농계급이고 사회성분은 노동계급이었다. 1941년과 1943년에 각각 경기도 경성부의 공업학교와 함남 흥남시의 공업학교에서 자동차기술을 배웠다. 그는 해산군 자동차공업주식회사에서 직공으로 일하다가 해방을 맞이했다. 그는 1946년 6월 3일까지 해산군 해산면 탄광에서 근무하다가 6월 18일에 “함남도 함흥철도경비대”에 입대했다.⁵⁸⁾

김두철은 성진철도경비대 대원 출신이다. 그는 1928년에 함북 명천

56) 조선의용군발자취 집필조, 『중국의 광활한 대지 위에서』(延辺: 연변인민출판사, 1987), 554~558쪽.

57) 원인산, 「아영정지군사훈련」, 중국조선민족발자취총서편집위원회, 『결전』(북경: 민족출판사, 1991), 283~284쪽; 김창국, 『남만인민항일투쟁사』(延辺: 연변인민출판사, 1986), 226~227쪽.

58) 조경태, “하사관·병사 리력서(1949.12.10.)”, 전기중대, 『전사·하사관 리력서철』(평양: 전기중대, 1950), NARA, RG 242, SA 2009, Box 4, Item 74.

군에서 태어났으며, 출신성분은 빈농계급이고 사회성분은 노동계급이었다. 그는 1942년 4월부터 1943년 3월까지 명천군 아간청년훈련소에서 훈련받았고, 1943년 3월부터 1945년 8월 10일까지 청진철도기관구에서 근무했다. 김두철은 해방 후에 집에서 농사를 짓다가 북조선공산당 아간면당의 추천으로 1946년 10월 20일에 “성진철도경비대”에 입대했다.⁵⁹⁾

두 명의 경력을 보면 자동차기술 등 전문기술이 있거나 철도기관에서 근무했던 인물이 철도경비대에 입대했음을 알 수 있다. 조경태와 김두철이 입대한 함흥과 성진은 제1기 철도경비대의 13개 중대가 설치된 지역 중 하나였다. 따라서 제1기 철도경비대의 각 중대는 “지역명 + 철도경비대”라는 명칭을 사용했다.

철도경비대 대원으로는 정치간부와 군사간부를 양성하는 평양학원의 졸업생도 배치되었다. 평양학원 제1기 졸업생의 파견은 철도경비대 창설 당시부터 계획되었던 것이다. 평양학원 제1기생 조학범의 이력서를 보면 그는 1946년 6월 16일에 “원장 김책 동무의 명령”에 따라 철도경비대에 배치되었다.⁶⁰⁾ 따라서 조학범 외에 다른 제1기생들도 졸업 후에 철도경비대로 배치되었을 것이다.

59) 김두철, “하사관·병사 이력서(1949.12.10.),” 전기중대, 『전사·하사관 이력서철』.

60) 조선인민군집단군사령부 간부부, 『조선인민군대 이력서(조학범)』(평양: 조선인민군집단군사령부, 1950), NARA, RG 242, SA 2009, Box 10, Item 21.5.

3. 철도보안대대의 조직과 간부구성

철도경비대는 1946년 9월에 철도보안대로 개편되었는데, 철도보안대는 1947년에 들어서 대대로 증편된다. 선행연구는 1947년 5월에 철도보안대대가 다시 창설되었다고 보고 있다. 즉 보안간부훈련대대부(保安幹部訓練大隊部)가 5월 17일에 북조선인민집단군총사령부(北朝鮮人民集團軍總司令部)로 개편되자, 보안간부훈련소 제3소 예하에 편입되었던 철도경비대대가 평양에 ‘철도보안대대’라는 이름으로 재창설되었다는 것이다.⁶¹⁾

그러나 앞에서 살펴보았듯 보안간부훈련소 제3소가 창설된 이후에도 철도보안대가 존재하고 있었다. 북조선인민위원회 내무국의 비밀자료에 따르면 1947년 4월 2일 당시에 내무국 산하에는 평양철도보안대와 함흥철도보안대라는 2개 대대가 조직되어 있었다.⁶²⁾ 평양철도보안대와 함흥철도보안대의 정식 명칭은 “평양지구철도보안대대”와 “함흥지구철도보안대대”였다.⁶³⁾ 그러므로 철도보안대는 1947년 1~3월에 철도보안대대로 증편된 것이다.

북한의 정치세력이 철도보안대대를 2개 대대로 편성한 이유는 북한 철도의 행정·사법 조직에 따른 것이다. 북한 당국은 1945년 10월 8일에 철도를 효율적으로 관리하기 위해 행정적으로 서쪽과 동쪽으로 나

61) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권, 704쪽; 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 1권, 262쪽.

62) 북조선인민위원회 내무국장 박일우, “문서취급에 관한 지시(1947.4.3.),” 『북한관계자료집』 9권, 78쪽.

63) 내무국 보안처 감찰부, “제2회 각도 및 특별시·철도·수상 감찰과장회의록(1947.12.21.),” 『북한관계자료집』 9권, 289~291쪽.

누어 평양철도국과 함흥철도국을 설치했다. 2개 철도국의 경계는 평원선의 거차령이었다.⁶⁴⁾ 이와 동일하게 철도재판소도 평양과 함흥에 각각 설치되었다. 이처럼 철도경비부대가 지역별로 분리된 것은 소련의 철도수비대와 동일했다.⁶⁵⁾ 철도보안대대는 철도국과 마찬가지로 관할지역을 서부와 동부로 구분했다. 서부지역은 평양지구철도보안대대의 관할지역이었고, 동부지역은 함흥지구철도보안대대의 관할지역이었다.⁶⁶⁾

그렇다면 철도보안대대의 간부는 어떤 인물들로 구성되었을까? 주한미군 정보보고서에는 함흥지구철도보안대대(함흥대대)의 간부에 관한 기록이 있다. 함흥대대의 대대장은 항일연군 출신 전문섭이었다. 그는 1947년 11월 이전에 제2사단 4연대 참모장으로 전임되었다. 함흥지구철도보안대대 초대 참모장은 김태훈이다. 그는 함흥철도경비대에서 소대장으로 근무했던 인물이다. 김태훈은 이후에 함흥지구철도보안대대 상삼봉 철도보안중대 중대장으로 이임했다.⁶⁷⁾

함흥대대의 문화부대대장은 양재성이었다. 그는 북조선로동당 중앙당학교를 졸업하고 이 직책에 임명되었다. 작전과 조사계장은 최창윤이었다. 그는 일제시기에 성진역에서 건널목지기로 근무했고, 성진 철도경비대가 창설될 때 입대했다. 그 부대에서 관측계장으로 근무하다가 1947년 5월에 조사계장으로 임명되었다. 제1중대 군사부중대장은 리종봉이었다. 그는 성진 철도보안대의 문화부대장을 지냈고, 1947년 5월에 이 직책에 임명되었다. 제2중대 군사부중대장은 한상필이었다.

64) 김태운, “해방 직후 북한 철도시설의 실태와 복구양상(1945~1948),” 263쪽.

65) *ISNK*, No.44(1947.9.1~9.15.), 『북한정보요약』 2권, 394쪽.

66) *G-2 Weekly Summary*, No.127(1948.2.13~2.20.), 『북한정보요약』 3권, 102쪽.

67) *G-2 Weekly Summary*, No.149(1948.7.16~7.23.), 『북한정보요약』 4권, 21쪽.

그는 1947년 4월에 평양학원을 졸업하고 이 직책에 임명되었다. 제3중대 군사부중대장과 제1중대장은 강봉규였고, 제3중대 행정계장은 장명순이었다. 제4중대 제4소대장은 강영구였다. 그는 평양학원을 졸업하고 이 직책에 임명되었다.⁶⁸⁾

함흥대대의 대대장은 동북항일연군 출신 전문섭이었고, 참모장은 전문섭이 발탁한 인물이었다. 문화 부대대장은 중앙당학교 졸업생이고, 제2중대 군사부중대장과 제4중대 제4소대장은 평양학원 졸업생이었다. 작전과 조사계장과 제1중대 군사부중대장은 해방직후 성진 철도경비대·철도보안대에서 근무하다가 함흥대대로 배치되었다. 따라서 함흥대대의 주요간부들은 동북항일연군 출신과 해방 직후에 철도경비부대, 북조선로동당 중앙당학교, 평양학원에서 성장한 인물들이었다.

철도보안대를 지휘하는 상급기관은 북조선철도경비사령부였다. 그렇다면 그 후신인 철도보안대대를 지휘하는 상급기관은 어디였을까? 주한미군 정보참모부는 1947년 5월 당시에 평양 신교리 동강역 앞에 2개 철도보안대대를 지휘하는 철도경비사령부가 있다고 파악했다.⁶⁹⁾ 그러나 사실 철도보안대대는 북조선인민위원회 내무국에 직속되어 있었으며 내무국 경비처 경비부 철도경비과에서 관할했다.⁷⁰⁾ 따라서 1946년 6월 20일에 신설된 철도경비사령부는 1947년 2월 22일에 북조선인민위원회 내무국이 설치되면서 해체되었다. 내무국은 수상보안대대·철도보안대대·제79기마대대를 “독립대대”라고 불렀다.⁷¹⁾

68) *G-2 Weekly Summary*, No.148(1948.7.9~7.16.), 『북한정보요약』 3권, 564~566쪽.

69) *ISNK*, No.37(1947.5.15~5.31.), 『북한정보요약』 2권, 94쪽.

70) “북조선인민위원회 내무국 기구 및 사무분장,” 『북한관계사료집』 9권, 65쪽.

71) 내무국장 박일우, “제복 및 견장 등급규정에 관한 지시(1947.10.9.),” 『북한관계사

〈표 2〉 평양지구철도보안대대의 편제와 관할지역(1947년 9월 현재)

부대단위	주둔지	관할지역(부대)
대대본부	평양	대대본부, 훈련중대
제1중대	평양	황해도 황주부터 북쪽으로 평북 정주, 동쪽으로 평남 성천까지
제2중대	해주(황해)	철도삼각지인 해주·사리원·장연
제3중대	신의주(평북)	
제4중대	강계(평북)	성천과 만포진 사이 철도
제5중대	성천(평남)	성천과 양덕 사이 철도, 도고천까지 경비
제6중대	신막(황해)	38선에서 황주를 잇는 철도

자료: ISNK, No.44(1947.9.1~9.15.), 『북한정보요약』 2권, 391쪽.

2개 대대 중에 1947년 9월 현재 평양지구철도보안대대는 완편되어 있었고 함흥지구철도보안대대는 아직 완편되지 않았다. 함흥대대의 대대본부, 1개 중대, 훈련중대는 함흥에 주둔하고 있었다. 함흥대대는 총 13개 중대를 보유하고 있었다. 중대는 대부분 북한·소련의 국경에 인접해 있었으며 중요한 철도도시에 배치되었다. 함흥대대와 평양대대는 1~2개의 훈련중대를 보유하고 있었다. 소대와 분대는 철로의 중요지점에 주둔했다.⁷²⁾

평양대대는 함흥대대와 달리 6개 중대로 편성되었는데 그 편제와 관할지역은 〈표 2〉와 같다. 〈표 2〉를 보면 평양대대는 평양시를 중심으로 평안남도·평안북도·황해도 등 3개 도의 철도를 경비했음을 알 수 있다. 그리고 각 중대는 3개 도의 주요도시에 중대본부를 설치한 상태에서 중대별로 설정된 관할지역의 철도를 경비했다. 그러나 중대

료집』 9권, 90쪽.

72) ISNK, No.44(1947.9.1~9.15.), 『북한정보요약』 2권, 391쪽.

는 각 도마다 2개밖에 설치되지 않았기 때문에 관할구역의 철도를 전체적으로 경비하기에 역부족이었을 것이다.

철도보안대대의 활동에 대해서는 거의 알려지지 않았다. 철도보안대대의 기본업무는 철도경비업무였으며 그 외에도 다양한 업무를 수행했다. 열차에 탑승해서 월경자·불순분자를 적발하는 이동감찰업무, 국가재산보호·도난방지업무, 열차운전 사고방지업무 등도 철도보안대대의 중요 업무였다. 철도보안대대 안에는 행정부서로 철도부와 간부부가 설치되었다. 함흥지구철도보안대대의 경우, 철도부와 간부부가 2개월에 1회 이상 연석회의를 갖고 사고방지대책을 연구했으며, 매일 1회씩 7일 동안 특별열차 안에 검색주간을 설정해 ‘불순분자 숙청사업’을 단행했다.⁷³⁾

또한 철도보안대대는 내부적으로 대원들에 대한 학습과 감찰도 중시했다. 평양지구철도보안대대는 대원들에게 각종 법령·지시문을 1개월에 20시간 이상 학습시켰으며, 1개월에 1회 이상 시험을 실시했다. 함흥지구철도보안대대는 부대 안에서 독보회, 강습회, 조회 등을 조직해 대원들에게 각종 법령을 해설하고 범죄자 처단 사례 등을 학습시켰다. 그리고 과장·계장급으로 지도검열반을 조직해서 산하기구에 대한 감찰사업을 진행했고, 중대별로 매주 2회 이상 지시문연구회와 실무연구회를 갖도록 했다.⁷⁴⁾

그렇다면 철도보안대대의 총병력은 얼마였을까? 주한미군은 1947년 9월 현재 철도보안대대의 편제병력을 다음과 같이 추정했다. 평양지구철도보안대대는 중대당 175명을 보유한 6개 경비중대 1,050명,

73) 내무국 보안처 감찰부, “제2회 감찰과장회의록(1947.12.21.),” 『북한관계사료집』 9권, 289~291쪽.

74) 위의 글, 290~291쪽.

1개 훈련중대 250명, 대대본부 40명으로, 총편제병력은 1,340명이었다. 함흥지구철도보안대대는 중대당 175명을 보유한 13개 경비중대 2,275명, 2개 훈련중대 500명, 대대본부 80명으로, 총편제병력은 2,855명이었다. 2개 대대의 본부 병력은 200명이었다.⁷⁵⁾

2개 대대의 병력을 종합하면 철도보안대대의 편제병력은 1947년 9월 당시에 약 4,400명이었다. 1946년 9월 7일 당시에 제2기 철도경비대의 현재병력은 약 2,000명이었고 편제병력은 3,984명이었다. 철도경비대의 후신인 철도보안대의 현재병력은 1946년 11월 19일 당시에 713명이었다. 따라서 철도경비부대의 편제병력은 1년 동안 400명이 증가한 것인데, 부대규모로 보면 2개 중대가 증편된 것이다. 편제병력은 1947년 9월까지 크게 증가하지 않았다. 그러나 철도경비대·철도보안대의 병력이 1946년 9월에 2,000명에서 11월에 713명으로 감축된 것을 생각하면 북한의 정치세력은 1년 동안 철도경비부대의 현재병력을 제2기 철도경비대 병력인 2,000명 이상으로 증원했다.

4. 철도여단의 조직과 간부구성

철도보안대대는 1948년 1월에 전면적으로 개편되었다. 함흥대대의 본부는 원산으로 이전했고 예하부대도 전면적으로 재조직되었다.⁷⁶⁾ 내무국은 철도경비사업을 통일적으로 지휘하기 위해 1948년 1월에 평양지구철도보안대대와 함흥지구철도보안대대를 바탕으로 1개 대대를

75) *ISNK*, No.44(1947.9.1~9.15.), 『북한정보요약』 2권, 394쪽.

76) *G-2 Weekly Summary*, No.137(1948.4.23~4.30.), 『북한정보요약』 3권, 321쪽.

추가로 편성해서 ‘철도보안여단(鐵道保安旅團)’을 창설했다. 이 부대의 명칭은 북한문헌에 “철도보안려단”이라고 기록되어 있다.⁷⁷⁾ 내무국의 내부문서에는 내무국장이 1948년 4월 15일에 발송한 문서에 “철도여단장”이라는 직무명이 처음으로 등장한다.⁷⁸⁾

철도보안여단이 창설된 지 한 달 뒤인 1948년 2월 8일 ‘조선인민군’이 공식적으로 창설되었고 인민군총사령부가 출범했다.⁷⁹⁾ 창군 일정을 보면 북한의 정치세력은 인민군 창설에 앞서 2개의 철도보안대대를 여단으로 통합함으로써 명령계통을 일원화했다. 따라서 인민군 창설 이후 철도보안여단은 여단본부를 통해 모든 예하부대를 통일적으로 지휘할 수 있었다. 그리고 38선·국경·수상경비부대와 함께 내무성의 핵심적인 경비부대로서 위상을 확립하게 되었다.

철도보안여단의 대대본부는 대대장(중좌), 군사부대대장(소좌), 문화부대대장(소좌), 참모장(총위)로 구성되었다. 주한미군이 수집한 정보에 따르면 1948년 4월 당시 여단의 1개 중대는 군관 6명과 병사 250명으로 편성되었다. 1개 대대는 군관 38명과 병사 1,250명으로 편성되었으며, 대대의 편제병력은 1,288명이었다.⁸⁰⁾ 4개 대대의 편제병력은 총 5,152명으로 여단본부의 병력까지 고려하면 철도보안여단의 편제병력은 약 5,200명으로 추정된다. 철도보안여단의 정확한 병력은 『레베제

77) 김일성, “철도경비사업을 강화할데 대하여(1948.3.2.),” 『김일성전집』 7권(평양: 조선로동당출판사, 1993), 273쪽. 김일성의 3월 2일 담화에 ‘철도보안려단이 조직된 지도 2개월이 되어온다’라고 서술되어 있다.

78) 북조선인민위원회 내무국장 박일우, “내무원 경각심 제고에 관한 지시(1948.4.15.),” 『북한관계사료집』 9권, 111쪽.

79) 민족보위성 문화훈련국, 『조선인민군 선전원수책』, 제3호(평양: 민족보위성 문화훈련국, 1950.2.), 1쪽.

80) *G-2 Weekly Summary*, No.137(1948.4.23~4.30.), 『북한정보요약』 3권, 321쪽.

프일기』에 기록되어 있다. 1948년 4월 8일 당시 철도보안여단은 4개 대대로 구성되어 있었고 총병력은 3,134명이었다.⁸¹⁾ 주한미군이 파악한 편제인원과 비교해 보면 철도보안여단은 편제병력의 약 60%가 충원된 상태였다.

철도보안여단의 각 대대에는 예하 중대의 부대원들에게 기초훈련이나 재훈련을 시키는 훈련중대가 배속되었다. 그리고 여단에는 1948년 6월부터 소련제 무기가 지급되었다. 1948년 7월 3일 당시 황해도의 제2대대 예하부대 중 여현리에 있는 소대·분대가 소련제 소총으로 무장하고 있는 것이 목격되었다.⁸²⁾ 철도보안여단의 총병력은 1949년 1월 당시에도 약 3,000명이었다. 여단은 이 시기에 소련제 기관총·박격포 등으로 무장했으며, 소련군 군사고문이 여단의 편성·훈련·감독을 담당했다. 부대원들에게는 특히 정치교육이 강조되었다.⁸³⁾

철도보안여단은 창설 직후부터 철도경비를 강화하기 위해 일련의 대책을 수립했다. 북조선인민위원회 위원장 김일성은 1948년 3월에 여단의 지휘명령체계를 세우고, 각 지역에 분산되어 있는 대대·중대의 규율을 강화하기 위해 하사관들의 역할을 높이라고 지시했다. 이에 따라 철도보안여단은 하사관 단기강습소를 설치하고 하사관들을 양성해 예하부대에 배치했다. 또한 당시까지 철도경비초소에는 방어시설이 없었다. 김일성은 철도보안여단장에게 대동강철교 경비초소와 흑교차굴 경비초소에 시범적으로 방어축성물을 설치하고, 이를 모델로 각 대대에 방어축성물을 설치하라고 지시했다.⁸⁴⁾

81) 전현수 옮김, 『레베제프일기(1947~1948년)』(서울: 한국연구재단 기초학문자료센터, 2006), 69쪽.

82) *G-2 Weekly Summary*, No.158(1948.9.17~9.24.), 『북한정보요약』 4권, 291쪽.

83) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 1권, 262~263쪽.

한편 철도보안여단은 북한정부가 수립되자 1949년 1월에 “철도경비 제5여단”으로 개편되었으며 4개 대대로 편성되었다.⁸⁵⁾ ‘철도경비 제5여단’이라는 부대명칭은 인민군이 아니라 정권기관에 소속된 경비 부대에 붙은 일련번호에 따른 것이었다. 1948년 9월 9일에 북한정부가 수립되면서 내무성에 소속된 경비부대는 일련번호에 따라 부대명칭이 변경되었다. 38선 전체지역을 경비하는 38선보안여단은 1949년 5월부터 3개 여단으로 증편되어 “38선경비 제1여단·제3여단·제7여단”으로 명명되었다. 북쪽 국경을 경비하는 조·만국경경비대는 북한정부 수립 이후에 “국경경비 제2여단”으로 개편되었다.⁸⁶⁾ 그 결과 내무성은 1949년에 직속 무력으로 5개 경비여단을 보유하게 되었다.

철도경비 제5여단은 평양과 함흥에 있던 2개 철도보안대대를 기반으로 해서 창설되었다. 여단본부는 평양에 설치되었다. 철도경비여단의 예하부대는 이전과 동일하게 북한지역을 서부와 동부로 분할해 주둔했다. 여단이 창설되면서 함흥에 있던 함흥지구철도경비대대 본부는 원산으로 이전해 제3대대로 재편되었다.⁸⁷⁾ 이와 동시에 황해도 사리원과 함경북도 나남에 각각 1개 대대가 신편되었다. 철도경비여단의 제1대대는 평양, 제2대대는 사리원, 제3대대는 원산, 제4대대는 나남에 주둔했다. 1949년 당시 철도경비여단의 편제와 주둔지는 <그림

84) 김일성, “철도경비사업을 강화할데 대하여(1948.3.2.),” 『김일성전집』 7권, 273~276쪽.

85) 내무성 경비국(추정), 『鐵道警備第五旅團 兵力配置圖』(평양: 내무성, 1949), NARA, RG 242, ATIS Enemy Documents, No.200614; 장준익, 『북한인민군대사』, 73쪽.

86) 장준익, 『북한인민군대사』, 69~74쪽.

87) *G-2 Weekly Summary*, No.137(1948.4.23~4.30.), 『북한정보요약』 3권, 321~322쪽.

〈그림 1〉 철도경비 제5여단 병력배치도(1949년 현재)



자료: 내무성 경비국(추정), 『鐵道警備第五旅團 兵力配置圖』.

1)과 같다.

〈그림 1〉에 기록된 철도경비여단의 주둔지를 분석해 보면 제1대대는 평양시와 평안남도·평안북도의 철도를 담당했고 제2대대는 황해도의 철도를 담당했다. 제3대대는 함경남도와 강원도의 철도를 담당했으며 제4대대는 함경북도의 철도를 담당했다. 1946년도 철도경비대의 주둔지와 비교해 보면 1949년에 들어서 황해도·강원도·함경북도의 철

〈표 3〉 철도보안여단의 간부(1948년 4~9월)

부대단위	간부(직무·이름·계급)
여단본부	군사부여단장 오백룡 소좌, 문화부여단장 박춘벽 소좌
제1대대	대대장 차영춘 소좌, 제1중대장 채창환 대위, 제2중대장 함운익 대위
제2대대	대대장 김학운 중좌, 제1중대장 김정화 총위, 제2중대장 허정 대위
제3대대	제1중대장 김대섭 중위
제4대대	대대장 양재성 소좌, 제1중대장 김태일 대위

자료: *G-2 Weekly Summary*, No.136(1948.4.16~4.23.), 『북한정보요약』 3권, 304쪽; *G-2 Weekly Summary*, No.158(1948.9.17~9.24.), 『북한정보요약』 4권, 290~291쪽; 최봉식, 『대성산혁명렬사릉』, 47쪽.

도를 경비하는 부대가 새로 편성되었다.

이 지역에 철도경비여단의 대대가 새로 배치된 것은 1949년 3월 17일에 체결된 “조·소경제문화협정”을 계기로 소련제 무기·장비가 들어 오면서 북한과 소련의 교역량이 급속히 증가했기 때문이다.⁸⁸⁾ 소련의 물자는 선박을 통해 청진항·나진항·홍남항으로 수송되었다.⁸⁹⁾ 그리고 각 항구에 도착한 물자는 철도를 통해 군대의 주둔지로 이송되었다. 예를 들어 청진으로 들어온 무기·탄약·탱크·포는 열차에 실려 38선 근처에 위치한 강원도 평강·철원·연천과 황해도 남천·계정·여현 등으로 운반되었다.⁹⁰⁾ 제4대대가 주둔한 나남은 청진항 옆이고 나진·성진·길주는 함경본선에 위치해 있었다. 제2대대·제3대대가 주둔한 황해도와

88) 김일성, 『조국의 통일독립과 민주화를 위하여』 2권(평양: 국립인민출판사, 1949.8.5), 349~342쪽; 외무부 율김, 「물로드프 → 스탈린」(1949.3.11), 『한국전쟁관련 러시아외교문서(기본문헌)』(서울: 대한민국 외무부, 1994), 12~14쪽.

89) 한상구, “팔로군 출신 방호산 사단 정치보위부 최태환의 증언,” 『역사비평』, 제2호(1988), 382~383쪽.

90) 주영복, 『내가 겪은 조선전쟁』 1권(서울: 고려원, 1990), 196, 200~201쪽.

강원도는 38선 경비여단과 인민군부대가 배치된 지역이었다.

그렇다면 철도보안여단과 철도경비여단의 간부는 어떤 인물들이었을까? <표 3>은 1948년 4월과 9월에 주한미군이 파악한 철도보안여단의 간부들이다.

철도보안여단 여단장은 주한미군 정보보고서에 “리홍림(Lee Hong-Lim)”으로 기록되어 있다.⁹¹⁾ 리홍림은 해방 후에 동북지역에서 조선의 용군 제1지대와 리홍광지대에서 정치처 주임으로 활동하다가 1949년 7월에 중국인민해방군 제166사 정치처 주임으로 입북했다.⁹²⁾ 따라서 1948년 당시 여단장은 알 수 없다. 철도보안여단 군사부여단장은 박춘벽 소좌였는데, 그의 경력은 알려지지 않았다.

군사부여단장 오백룡(吳白龍)은 동북항일연군 출신이다. 그는 1914년에 함북 회령에서 태어났고 1930년에 만주에서 항일운동에 참가했다. 오백룡은 1932년에 김일성부대에 입대했으며, 1938년에 김일성부대의 경위중대장을 맡았고 1939년에는 김일성부대 제7연대장으로 활동했다. 그 후 소련으로 넘어가 1941년부터 김광협, 박영순, 박우섭, 김창봉, 지병학과 함께 소련 극동군 첩보부대에 배속되어 첩보작전을 수행했다. 오백룡은 해방 후에 입북해 1946년 10월부터 철도경비대에서 활동했다.⁹³⁾ 1946년 철도경비대 시기에 이어 동북항일연군 출신이 철도경비부대의 핵심간부를 맡았음을 알 수 있다.

철도보안여단과 철도경비여단의 각 대대에 임명된 간부는 거의 알 수 없다. 다만 주한미군 정보참모부가 1948년 7월 16일에 생산한 정

91) *G-2 Weekly Summary*, No.158(1948.9.17~9.24.), 『북한정보요약』 4권, 290쪽.

92) 강만길·성대경, 『한국사회주의운동인명사전』, 548쪽; 김중생, 『조선의용군의 밀입북과 6·25전쟁』(서울: 명지출판사, 2000), 176쪽.

93) 최봉식, 『대성산혁명렬사릉』, 46~47쪽; 김광운, 『북한정치사연구』 1, 121~122쪽.

보보고서에 철도보안여단 제4대대의 간부가 기록되어 있다. 이들의 직책·이름·나이·학력·경력·임명시기를 정리하면 <표 4>와 같다.

<표 4>를 보면 철도보안여단 간부들의 평균나이는 약 28세이다. 학력이 기재된 9명 중 7명이 소학교 졸업이고 2명이 중학교 졸업이다. 간부들은 대부분 함흥지구철도보안대대에서 근무하다가 철도보안여단 제4대대로 배치되었다. 또한 제1중대 간부들은 모두 함흥지구철도보안대대 제4중대에서 활동하다 제4대대 1중대에 배치되었다. 즉 함흥지구철도보안대대가 철도보안여단 제4대대로 개편되었고, 이때 함흥지구철도보안대대 제4중대가 철도보안여단 제4대대 제1중대로 개편되었음을 알 수 있다.

간부들의 해방 전후 경력을 살펴보면 군사부대대장 리중봉은 일제 시기에 공산주의자로 활동했고, 정보과장 최창윤은 성진역 건널목지기로 근무했다. 정보과원 고행하는 해방 전에 함경북도 경흥군 아오지에서 노동자로 근무했다. 정보과 과원 최용기 소위와 제1중대 관측계 관측분대장 김태인 특무장은 해방 직후에 청진철도경비대훈련소를 졸업했다.

또한 북조선로동당 중앙당학교와 평양학원을 졸업한 인물이 있다. 북조선로동당 중앙당학교를 졸업한 인물은 4대대장 양재성 소좌와 1중대 2소대장 황하운 소위이다. 양재성은 중앙당학교를 졸업하고 바로 함흥지구철도보안대대 문화부대대장으로 임명된 것으로 보인다. 황하운은 남조선로동당 서울시당에서 활동하다가 1946년에 월북한 인물이다. 그는 중앙당학교를 졸업하고 철도보안여단 제4대대 제1중대 서기장으로 임명되었다. 아마도 군대경력이 없었기 때문에 처음에 특무장으로 임명되었다가 소위로 진급한 것으로 보인다. 평양학원 졸업생은 참모과 2과장 한상필 대위, 1중대장 김태일 대위, 1중대 문화 부중대장

〈표 4〉 철도보안여단 제4대대 간부의 경력(1948년 7월)

직무	이름	나이	학력	경력
제4대대장	양재성 (소좌)	35세	북로당 중앙당학 교 졸업	함흥지구철도보안대대 문화부대대장 역임.
군사 부대대장	리종봉 (총위)	28세	소학교 졸업	일제시기 공산주의자로 활동. 성진 철도보안부대 문화부대장 역임. 1947 년 5월 함흥지구철도보안대대 제1중 대 군사부중대장 역임.
정보과장	최창운 (총위)	35세	소학교 졸업	일제시기 성진역 건널목지기. 성진 철도보안부대 창설요원. 성진 철도보 안부대 관측계장 역임. 1947년 5월 함흥지구철도보안대대 작전과 조사계 장 역임.
참모과 1과장	강봉규 (총위)		소학교 졸업	함흥지구철도보안대대 3중대 군사부 중대장·1중대장 역임. 1948년 3월~5 월 철도보안여단 제1대대 군사부대대 장 역임.
참모과 2과장	한상필 (대위)	25세	평양학원 졸업	1947년 4월 평양학원 졸업. 1947년 5 월 함흥지구철도보안대대 제2중대 군 사부중대장 역임.
참모과 3과장	장명순 (대위)	28세		1947년 5월~1948년 2월 초 함흥 지구철도보안대대 제3중대 행정계장 역임.
제1중대장	김태일 (대위)	28세	평양학원 졸업	1947년 4월 하순 청진 철도보안부대 2소대장 역임. 철도보안여단 제4대대 제1중대·제2중대 군사부중대장 역임.
제2중대장	황운길 (대위)	28세	소학교 졸업	청진 철도보안부대 경비계장 역임. 1947년 5월 함흥지구철도보안대대 제4중대 중대서기. 제4대대 제1중대 1소대장 역임. 1948년 2월 제4대대 제1중대 군사부중대장 역임.
제1중대 관측계장	김혁 (중위)	28세	중학교 졸업	철도보안여단 제3대대 관측계 계원으 로 활동.
제1중대 문화부중대장	강영구 (중위)	23세	소학교· 평양학원 졸업	함흥지구철도보안대대 제4중대 4소 대장 역임.
제1중대 행정계장	리해용 (중위)		중학교 졸업	함흥지구철도보안대대 제4중대 2소 대 3분대장 역임. 제4대대 제1중대 관측계 계원으로 활동.

직무	이름	나이	학력	경력
정보과 과원	고형하 (소위)			일제시기 함북 아오지에서 노동자로 근무. 1947년 5월 함흥지구철도보안대대 제4중대 분대원, 7월 제1중대 4소대 3분대원으로 활동. 11월 철도보안여단 제4대대 제1중대 1소대 3분대장 역임.
정보과 과원	최용기 (소위)	21세		청진 철도경비대훈련소 졸업. 함흥지구철도보안대대 제4중대 정보과 과원 역임.
정보과 과원	박춘하 (소위)	26세		청진 철도보안부대 중대본부 전사. 1947년 5월 함흥지구철도보안대대 제4중대 3소대 3분대장 역임. 1948년 3월 철도보안여단 제4대대 제1중대 정보과 과원으로 활동.
제1중대 1소대장	강준봉 (소위)		소학교 졸업	1947년 5월 함흥지구철도보안대대 제4중대 3소대 3분대장 역임. 7월 철도보안여단 제4대대 제1중대 4소대 2분대장 역임.
제1중대 2소대장	황하운 (소위)			남조선로동당 서울시당부 당원. 1946년 월북. 북조선로동당 중앙당학교 졸업. 철도보안여단 제4대대 제1중대 서기장 역임. 1948년 3월 소위 진급.
제1중대 3소대장	전주계 (소위)	24세		1947년 5월 함흥지구철도보안대대 제4중대 중대서기·특무장 역임. 1948년 2월 철도보안여단 제4대대 제4중대 3소대장 역임.
제1중대 정보계원	김종률 (특무장)			함흥지구철도보안대대 제4중대 중대원(트릭온전사)으로 활동.
제1중대 관측계 조사분대장	강우무 (특무장)	30세	소학교 졸업	1948년 2월 철도보안여단 제4대대 제1중대 공급 부사관 역임.
제1중대 관측계 관측분대장	김태인 (특무장)	29세		청진 철도경비대훈련소 졸업. 함흥지구철도보안대대 제4중대 특별조사부대 부대원으로 활동. 1948년 2월 철도보안여단 제4대대 제1중대 2소대 3분대장 역임.

자료: *G-2 Weekly Summary*, No.148(1948.7.9~7.16.), 『북한정보요약』 3권, 564~567쪽. 간부들의 계급은 다음 연구성과를 활용해서 번역했다. 김선호, 『조선인민군』(서울: 한양대출판부, 2020), 652쪽.

강영구 중위이다. 평양학원 출신은 졸업 후에 바로 함흥지구철도보안 대대에 배치되었는데 주로 소대장과 군사 부중대장으로 임명되었다.

따라서 철도보안여단의 지휘관은 공산주의자 중에서 선발되었으며, 여단의 간부는 주로 철도와 관련된 노동자나 북조선로동당 중앙당학교, 평양학원, 철도경비대훈련소를 졸업한 인물들이었다. 이들은 해방 직후부터 성진 철도보안부대와 청진 철도보안부대에서 활동하다가 함흥지구철도보안대대에 편입되었고, 함흥대대가 철도보안여단 제4대대로 개편되자 이 부대에 소속되었다. 결국 철도보안여단의 간부들은 해방 직후부터 북한정치세력에 의해 철도경비부대에서 지속적으로 육성된 사람들이었다.

5. 맺음말

북한의 철도경비부대는 1945년부터 1949년까지 여러 차례 조직과 상부기관이 변경되었다. 먼저 소련군사령부는 점령통치의 기간이 되는 철도를 보호하기 위해 1946년 1월 5일에 제1기 ‘철도경비대’를 창설했다. 그리고 소련군사령부와 북한정치세력은 1946년 3월 1일에 합동회의를 개최해서 철도경비대를 새로 조직하고 이를 바탕으로 보안간부훈련소를 창설하기로 합의했다. 이에 따라 북한정치세력은 1946년 6월 1일에 제2기 철도경비대를 조직했다. 철도경비대는 각 도에 13개 중대를 배치해서 철도를 경비했다.

제2기 철도경비대는 1946년 9월에 대대적으로 개편되었다. 첫째, 부대명칭이 ‘철도보안대’로 변경되었다. 둘째, 철도경비대의 병력은 9월에 두 집단으로 나뉘었다. 1,300여 명은 9월부터 철도경비대에서 분

리되어 보안간부훈련소 창설을 위한 기간요원으로 활동하다가 11월 10일에 평양의 보안간부훈련소 제3소로 통합되었다. 철도경비대는 잔류한 713명을 바탕으로 9월에 철도보안대로 개편되었다. 철도경비부대의 편제병력은 1946년 9월 제2기 철도경비대 당시 4,000명이었고, 1947년 9월 철도보안대대 당시 4,400명이었다가 1948년 4월 철도보안여단 당시 5,200명으로 늘어났다.

철도경비대의 창설을 주도한 간부들은 동북항일연군과 조선의용군 출신이었다. 그러나 철도경비대의 간부는 철도경비사령부 사령관 류경수와 정치부장 안영 등 해방 전에 김일성부대에서 활동한 김일성의 직계인물이거나, 해방 후에 지방에서 활동한 동북항일연군 출신에 의해 발탁된 인물이었다. 이들은 해방 전에 소련군의 현대적 군사교리를 학습했으며 이를 바탕으로 소련군사령부와 협조해 철도경비대를 소련식 군대로 육성했다.

철도경비대는 1946년 1월 10일에 신설된 북조선행정국 보안국 경비부 철도과에 소속되어 있다가 4월 1일에 각 도 보안부의 예하로 편입되었다. 그리고 1946년 6월 20일에 보안국 경비부 철도과가 폐지됨과 동시에 철도경비대를 독립적으로 지휘하는 ‘북조선철도경비사령부’가 신설되었다. 철도경비사령부는 1947년 2월 22일에 북조선인민위원회 내무국이 설치되면서 해체되었다. 그 후 철도경비부대는 내무국 경비처 경비부 철도경비과에서 관할했다.

철도보안대는 1947년 1~3월에 ‘평양지구철도보안대대’와 ‘함흥지구철도보안대대’로 증편되었다. 평양지구철도보안대대는 6개 중대로 편성되었고 평양시·평양도·황해도의 철도를 경비했다. 함흥지구철도보안대대는 13개 중대로 편성되었고 함경도와 강원도의 철도를 경비했다. 철도보안대대는 1948년 1월에 ‘철도보안여단’으로 증편되었다. 철

도보안여단의 지휘관은 공산주의자 중에서 선발되었으며, 여단의 간부는 주로 철도와 관련된 노동자나 북조선로동당 중앙당학교, 평양학원, 철도경비대훈련소를 졸업한 인물들이었다. 이들은 해방 직후부터 북한정치세력에 의해 철도경비부대에서 지속적으로 육성된 사람들이었다.

북한지도부는 1949년에 내무성에 소속되어 있는 경비부대를 일괄적으로 통일했다. 철도보안여단은 1949년 1월에 '철도경비 제5여단'으로 개편되었으며 4개 대대를 보유했다. 38선을 경비하는 38선보안여단은 1949년 5월부터 3개 여단으로 증편되어 '38선경비 제1여단·제3여단·제7여단'으로 명명되었다. 북쪽 국경을 경비하는 조·만국경경비대는 북한정부 수립 이후에 '국경경비 제2여단'으로 개편되었다. 그 결과 북한정부는 1949년에 내무성 직속 무력으로 5개 경비여단을 보유하게 되었다. 내무성의 경비부대가 1949년에 5개 여단으로 확편되어 철도·38선·국경에 대한 경비를 전담함에 따라 인민군은 경비임무에서 벗어나 전면전을 위한 교육과 훈련에 집중하게 되었다.

■ 접수: 2022년 12월 8일 / 수정: 2023년 4월 1일 / 채택: 4월 3일

참고문헌

1. 북한 자료

1) 단행본

- 김일성, 『김일성전집』 2·7·8권(평양: 조선로동당출판사, 1992·1993·1994).
_____, 『조국의 통일독립과 민주화를 위하여』 2권(평양: 국립인민출판사, 1949).
박만협, 『조선교통운수사2(철도운수편)』(평양: 철도출판사, 1998).
최봉식, 『대성산혁명렬사릉』(평양: 과학백과사전종합출판사, 1991).

2) 기타 자료

- 내무성 경비국(추정), 『철도경비제오여단(鐵道警備第五旅團) 병력배치도』(평양: 내무성, 1949), NARA, RG 242, ATIS Enemy Documents, No.200614.
민족보위성 문화훈련국, 『조선인민군 선전원수책』, 제3호(평양: 민족보위성 문화훈련국, 1950.2).
북조선인민보안국, 『북조선보안사업총결보고(北朝鮮保安事業總結報告)』(평양: 북조선인민보안국, 1946.11.19.), 국립중앙도서관 소장 노획문서 사본.
전기중대, 『전사-하사관 리력서철』(평양: 전기중대, 1950), NARA, RG 242, SA 2009, Box 4, Item 74.
조선인민군집단군사령부 간부부, 『조선인민군대 이력서(조학법)』(평양: 조선인민군집단군사령부, 1950), NARA, RG 242, SA 2009, Box 10, Item 21.5.

2. 국내 자료

1) 단행본

- 강만길·성대경, 『한국사회주의운동인명사전』(서울: 창작과비평사, 1996).
국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 1권(서울: 국방부 군사편찬연구소, 2003).
국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권(서울: 국방부 전사편찬위원회, 1967).
국사편찬위원회 엮음, 『북한관계사료집』 7·9권(과천: 국사편찬위원회, 1989).

- 김광운, 『북한정치사연구』 1(서울: 선인, 2003).
- 김국후, 『평양의 소련군정』(서울: 한울, 2008).
- 김선호, 『조선인민군: 북한 무력의 형성과 유일체제의 기원』(서울: 한양대출판부, 2020).
- 김중생, 『조선의용군의 밀입북과 6·25전쟁』(서울: 명지출판사, 2000).
- 내무부 치안국 엮음, 『경찰십년사(警察十年史)』(서울: 내무부 치안국, 1958).
- 사사키 하루타카(佐佐木春隆), 『한국전비사(韓國戰秘史)』 중권, 강창구 옮김(서울: 병학사, 1977).
- 외무부 옮김, 『한국전쟁관련 러시아외교문서(기본문헌)』(서울: 대한민국 외무부, 1994).
- 육군정보국, 『(軍事極秘) 인민군특보(人民軍特報)』(서울: 육군본부, 1952).
- 임종국, 『일본군의 조선침략사』 2권(서울: 일월서각, 1989).
- 장준익, 『북한인민군대사』(서울: 서문당, 1991).
- 전현수 옮김, 『레베제프일기(1947~1948년)』(서울: 한국연구재단 기초학문자료센터, 2006).
- _____, 『소련민정청 3개년사업 총결보고』 2권(서울: 한국연구재단 기초학문자료센터, 2006).
- _____, 『쉬피코프일기(1946~1948)』(과천: 국사편찬위원회, 2004).
- 주영복, 『내가 겪은 조선전쟁』 1권(서울: 고려원, 1990).
- 한림대학교 아시아문화연구소 엮음, 『주한미군북한정보요약』 2·3·4권(춘천: 한림대 아시아문화연구소, 1989).

2) 논문

- 기광서, “북한 무력 형성과 북소관계,” 『중소연구』, 제28권 3호(2004), 215~236쪽.
- 김태윤, “해방 직후 북한 철도시설의 실태와 복구양상(1945~1948),” 『한국민족운동사연구』, 제92집(2017), 251~292쪽.
- 박경목, 『일제 강점기 서대문형무소 연구』(대전: 충남대학교 박사학위논문, 2015).
- 한상구, “한국현대사의 증언: 6·25와 빨치산-팔로군 출신 방호산 사단 정치보위부 최태환의 증언 6·25전쟁 발발의 실상을 밝히다,” 『역사비평』, 제2호(1988), 362~389쪽.

3) 신문

『동아일보』, 1932년 1월 13일; 1월 30일.

3. 국외 자료

김창국, 『남만인민항일투쟁사』(延辺: 연변인민출판사, 1986).

木村光彦 編訳, 『旧ソ連の北朝鮮經濟資料集(1946-1965年)』(東京: 知泉書館, 2011).

조선의용군발자취 집필조, 『중국의 광활한 대지 우에서』(延辺: 연변인민출판사, 1987).

중국조선민족발자취총서편집위원회, 『중국조선민족발자취총서 4: 결전』(北京: 민족출판사, 1991).

The Establishment Process and Composition of Officers of the North Korean Railroad Guards, 1945~1949

Kim, Seon Ho(Institute for Military History, MND)

This study looks at the history of the North Korean Railroad Guards from 1945 to 1949, a period when the railroad guards were reorganized several times. First, the Soviet Military Command established the 1st Railroad Guard on January 5, 1946 to govern the North Korean region. The Soviet military headquarters and North Korean political forces agreed to organize a new rail guard by holding a joint meeting on March 1, 1946. Accordingly, the North Korean political forces organized the 2nd Railroad Guard on June 1, 1946. This second railroad guard was reorganized into the Railroad Security Unit in September 1946, and some units were incorporated into the 3rd Infantry Brigade in November that same year. The railroad security unit was reorganized into a Railroad Security Battalion from January to March, 1947, and the railroad security battalion was reorganized into a Railroad Security Brigade in January 1948. In addition, the railroad security brigade was

reorganized as the 5th Railroad Guard Brigade in January 1949. In 1949, the North Korean leadership expanded the North Korean Ministry of Home Affairs to five brigades and took charge of the railroads, the 38th parallel, and the border. As a result, the North Korean army broke loose from its security mission and concentrated on training for a full-scale war.

Keywords: 25th Army Command of the Soviet Army, North Korean Railway Security Brigade, North Korean Provisional People's Committee, North Korean people's army