DOI | http://dx.doi.org/10.22912/dgsh.2020..69.265

〈일반논문〉

대한민국 임시정부 초기의 上海-國內간 교통 · 통신망*

김 은 지 **

〈목차〉

Ⅰ. 머리말
Ⅱ. 국내 교통기관을 이용한 통신망
Ⅲ. 임무를 수행하는 교통망
Ⅳ. 맺음말

[국문초록]

대한민국 임시정부는 수립 초기 국내에 대해 다양한 활동을 모색하였다. 국내를 대상으로 한 활동은 어느 한 부서에 국한되지 않고 내무부, 교통부, 군무부, 재무부, 지방선전부를 통해 전개되는 것으로 전방위적인 측면에서 이루어졌다. 각 부서에서 국내활동을 전개하기 위해서는 상해와 국내를 오갈 수 있는 안전한 교통망과 통신망이 구비되어야 했다. 이를 담당한 부서는 교통부로 국내에 임시교통사무국과 관할 교통사무지국을 설치하는 작업을 하였다.

그 결과 중국과 국내의 경계에 있는 안동현 내 안동교통사무국이 설치될 수 있었다. 안동교통사무국의 설치는 안동현 내 이륭양행과 쇼라는 든든한 지원군이 있었기에 가능한 것이었다. 안동교통사무국은 상해와 국내 각지를 오가는 중간 거점으로서 그 몫을 해냈다. 많은 임시정부원들이 이곳을 통해 국내로 들어가거나 상

* 이 논문은 2020년도 국사편찬위원회 한국사연구지원을 받아 수행한 연구임.
** 독립기념관 한국독립운동사연구소 연구원

해로 되돌아왔다. 임시정부원이 이용한 잠입 경로에는 커다란 특징이 있다. 주로 출신지역을 기준으로 목적지가 결정되었다는 것이다.

안동교통사무국 관할 지국으로는 의주교통지국, 선천교통지국, 평양교통지국, 사리원교통지국이 있었다. 이는 경의선 철길을 따라 설치된 것으로 임시정부의 철도를 따라 통신망을 구축하고자 한 결과이다. 또한 해당 지역 내 비밀결사를 이용하여 안전한 인적 네트워크를 활용하여 교통지국을 설치했다는 특징도 있다. 다량의 임시정부 문서들을 국내로 보내기 위해선 반드시 안동교통사무국으로 송달해야 하였다. 안동교통사무국에 도착한 문서들은 관할 지국으로 전달되어 국내 각지에 배달되었다. 이러한 선전물은 임시정부가 군자금을 모집하거나 다양한 독립운동을 하는데 있어서 중요한 선전물이 되었다. 그 결과 국내에서는 임시정부를 신뢰하고 임시정부를 지원하기 위한 인식이 자리 잡게 되었다.

□ 주제어

대한민국 임시정부, 안동교통사무국, 국내활동, 교통부, 이륭양행, 이종욱, 최명식, 교통망, 통신망

I. 머리말

대한민국 임시정부(이하 임시정부)는 1919년 4월 11일 수립된 이후로 국민대표회의가 개최되기 이전인 약 3년간 국내에 대해 총력전의 형태로 독립운동을 전개하였다. 내무부 · 재무부 · 교통부 · 군무부 등 임시정부의 각 부에서는 직접 국내로 사람을 보내 국내의 국민들과 함께 하는 독립운동을 계획하고 전개하고자 했다. 이러한 일이 차질 없이 진행되기 위해서는 우선적으로 정부로서, 독립운동 최고 지휘기관으로서 국민적 지지를 확보해야 하는 문제가 있었다. 임시정부가 국내에서 다양한 선전활동을

전개한 이유이다. 임시정부가 활발하게 국내활동을 전개한 1919~1921년 경에는 "국내에서는 정부를 안 팔면 밥도 못 얻어 먹는다"[1]고 할 정도로 임시정부의 영향력이 증대되었다.

이처럼 국내에서의 다양한 독립운동을 전개하고 국민들로부터 지지기반을 확보하는 일은 지리적인 한계를 극복해야만 가능한 것이었다. 임시정부는 중국 上海에 있었고 국민들은 國內에 있었기 때문에 국내활동을 위해서는 우선적으로 일제의 탄압을 피해 국내로 잠입할 수 있어야 했다. 즉 상해와 국내를 오가는 안전한 교통 · 통신망이 확보되어야 했다. 이에 임시정부는 사람과 물자가 안전하게 국내와 상해를 오갈 수 있도록 거점지를 확보하고 중개자를 섭외한 뒤 특별한 규칙 하에 상해-국내에 대한 경로를 구축하였다. 임시정부원들은 '교통망'을 통해 국내에서 다양한 임무를 완수했고, 각종 선전물 및 정보들은 '통신망'을 통해 국내로 들어갔다.

임시정부의 교통 · 통신망은 사람을 안전히 이동시키는 경로, 자금을 옮기는 경로, 문서 및 정보를 민첩하게 옮기는 경로이자 무기를 운반해야 할 유형과 무형의 성격을 모두 갖고 있었다. 이러한 경로의 실체를 밝히는 것은 임시정부가 국내에서의 독립운동을 위해 혹은 지지기반을 마련하기 위해 어떻게 움직였는지는 확인하는 것으로 경로 안에서 이루어진 다양한 형태의 독립운동을 밝히는 것이라 할 수 있다. 때로는 생존과 때로는 독립과 맞먹는 중요하고 위험한 길이었기에 교통 · 통신망 연구는 임시정부史에서 반드시 규명해야 할 필요가 있는 주제이다.

임시정부의 교통 · 통신망에 대한 사례 연구는 아니지만, 교통사무국의 설치와 운영에 관한 연구를 통해 제도사적인 측면에서 임시정부의 교통기관과 정책에 관한 모습이 밝혀졌다.[2] 임시정부의 교통사무국 그리고 쇼의

1) 《독립신문》 1923년 4월 4일자, 「國民代表會議記事」.

2) 이연복, 「大韓民國臨時政府의 交通局과 聯通制」, 『韓國史論』 10, 국사편찬위원회, 1981; 유진선, 「大韓民國 臨時政府의 交通局과 聯通制硏究 - 怡隆洋行을 中心으로」,

독립운동 지원이라는 측면에서 안동교통사무국 및 이륭양행을 주목한 연구도 있었다.[3] 중국 上海 한인사회를 다루는 과정에서 국내에서 상해로 이동해가는 다양한 방법에 대해 언급한 연구와[4] 주요 거점지로 역할한 안동현 및 압록강 일대에 대한 연구도 있었다.[5] 이륭양행이 임시정부의 주요 거점지로 활용되었다는 사실과 파괴 이후 교통망에 심각한 타격을 받았다는 것은 이미 선행연구를 통해 상세히 밝혀진 바이다.

그러나 많은 독립운동가들이 실제로 중요 거점지로 지목된 안동교통사무국을 어떻게 이용하여 국내 혹은 상해로 오고 갔는지에 대해서는 구체적으로 구조화되지 않았다. 임시정부의 대표 교통기관으로서 안동교통사무국의 역할과 관할 교통사무지국과의 관계도 해명되지 않았다. 임시정부의 교통·통신망의 실체가 명확하게 드러나지 않았기에 실제로 안동교통사무국과 관할 교통사무지국이 어떤 역할을 했는지 세밀하게 밝혀져야 할 필요도 있다. 다양한 사례들을 통해 임시정부 교통·통신망의 실체를

영남대대학원 국사학과 석사학위논문, 1988; 채영국, 「대한민국임시정부 교통국의 설치와 활동」, 『대한민국임시정부수립80주년기념논문집』 上, 국가보훈처, 1999.

3) 한철호, 「조지 엘 쇼(George L. Shaw)의 한국독립운동 지원활동과 그 의의 : 체포·석방 과정을 중심으로」, 『한국근현대사연구』 38, 한국근현대사학회, 2006; 유병호, 「대한민국임시정부의 안동교통국과 怡隆洋行 연구」, 『한국민족운동사연구』 62, 한국민족운동사학회, 2010; 한철호, 「1920년대 전반 조지 엘 쇼(George L. Shaw)의 한국독립운동 지원활동과 그 의의 -1920년 11월 석방 이후를 중심으로-」, 『한국독립운동사연구』 43, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2012; 김영장, 「대한민국임시정부의 안동교통사무국 설치와 운영 - 대한청년단연합회와 연대를 중심으로」, 『한국독립운동사연구』 62, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2018.

4) 손과지, 『上海韓人社會史』, 한울, 2001.

5) 문종철, 「한인의 단동 이주와 생활」, 『史學志』, 단국사학회, 2012; 최낙민, 「일제 강점기 安東을 통한 조선인의 이주와 기억」, 『해항도시문화교섭학』 16, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 2017; 오병한, 「1900~1920년대 日本의 安東領事館 설치와 운영」, 『한국독립운동사연구』 67, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2018; 오병한, 「1910~1920년대 일본과 중국의 압록강 국경문제 인식과 대응」, 『한국근현대사연구』 84, 한국근현대사학회, 2018.

확인하는 것은 곧 교통국의 성격을 명확히 규명하는 것이기도 하다.

본고에서는 임시정부가 왜 교통기관을 설치하고 했으며, 그 결과로 등장한 안동교통사무국의 역할과 관할 교통사무지국과의 관계를 추적해보고자 한다. 임시정부 교통부에서 구축한 국내 교통기관과 그 안에서 활동한 인물들, 규칙 등에 대해서도 정리해보자 한다. 실제로 임시정부원들이 이 경로를 어떻게 이용했는지 사례를 통해 실제 교통통신망의 모습을 복원해보고자 한다. 임시정부 초기에 많은 임시정부원들이 국내로 파견되고 임시정부의 각종 선전물들이 국내로 발송된 모습을 밝혀내는 것은 임시정부의 국내활동이 가장 활발하던 시기를 복원하는 것과 같다고 할 수 있다. 이를 통해 임시정부가 국내를 대상으로 한 다양한 활동들의 실체가 더욱 선명하게 드러날 것이다.

이 글에서는 1차적으로 임시정부원의 기록인 회고록을 활용하였다. 회고의 경우 기억의 왜곡이 있을 것을 대비해 임시정부 업무보고 등을 통해 내용의 사실여부를 교차 검증하였다. 일본육군성에서 발수신한 문서철인 『朝鮮騷擾事件關係書類』도 중요한 자료로 이용하였다. 신문조서 내 진술과 각종 신문자료도 참고하였다. 가장 비밀스럽게 활동한 사실을 찾아내야 한다는 점에서 본문에 사용할 수 있는 자료가 제한적이었다. 활용 가능한 자료들은 대체로 정보가 발각되거나 일제의 취조에 따른 일부 기록이었다는 점에서 다양한 사례를 확보하기 보다는 드러난 사례를 중심으로 본고를 구성하고자 했다.

Ⅱ. 국내 교통기관을 이용한 통신망

1919년은 3.1운동 이후 그 어느 때 보다 한인들의 독립운동에 대한 열

망이 강하였다. 3.1운동을 통해 독립에 대한 가능성을 기대하게 되었고 독립운동 방식에 대해 다양한 전환도 일어나게 되었다. 무엇보다도 중국 땅에서지만 독립운동을 이끌고 나갈 대한민국 임시정부(이하 임시정부)가 수립되었기 때문에 독립운동이 일어나는 횟수도, 독립운동을 하고자 하는 대상들도 증가하던 시기가 바로 1919년이었다. 이러한 독립에 대한 기대감과 독립운동에 대한 사람들의 열망은 사람들의 발길을 임시정부가 있는 상해로 향하게 하였다. 많은 사람들이 상해로 몰려간 결과 1919년 3.1운동 이후 상해 거주 한국인은 1,570명에 달할 정도가 되었다.[6]

> 그 때 본국으로부터는 知名人士와 학생 청년들이 거의 매일같이 상해로 몰려오고 있었다. 따라서 국내소식은 그들 편에 종종 얻어 들을 수는 있었으나 상해소식을 국내에 運하는 길은 없었다.[7]

국내소식은 상해로 온 사람들을 道 · 郡 출신지별로 국내조사원에 임명하여 유력자 · 재산가 · 학교 · 종교실태 등을 조사 · 보고받는 것으로 수집되었다. 반면 임시정부의 소식을 국내에 전하기는 어려운 상황이었다. 이에 국내조사원에 의해 수집된 정보를 바탕으로 임시정부원[8]을 국내로 파견하여 임시정부의 소식 및 주의를 전달하기 위한 선전활동은 물론 시위운동, 연통부 설치 및 군자금을 모집하는 등 제반 독립운동을 전개하기 위한 노력을 기울였다.[9] 국내는 임시정부가 헌장을 통해 밝힌 것처럼 대한

6) 김정명 편, 『朝鮮獨立運動』 Ⅱ, 原書房, 1967, 94쪽.

7) 긍허전기편찬위원회, 『안악사건과 삼일운동과 나』, 긍허전기편찬위원회, 1970, 72쪽.

8) 본 논문에서 지칭하는 臨時政府員이란 정부에서 임무를 주어 국내로 파견한 대상을 뜻한다. 국내특파원, 공채모집원, 군자금모집원, 선전대원 등을 모두 임시정부원이라 지칭하였다. 일제측 자료와 국내 신문기사에서 '假政府員'이라 지목되는 대상들 역시 임시정부원으로 보았다.

민국의 영토이며[10], 대다수 국민들이 있는 곳이기에 반드시 찾아야 할 대상이었다. 임시정부는 정부로서 또한 독립운동 최고 지휘기관으로서의 역할을 수행하기 위해 국내에 대한 영향력을 행사하고 국민들과 함께 독립운동을 전개한 것이다.

임시정부는 내무부 · 재무부 · 군무부 · 지방선전부 · 교통부를 통해 총력전 형태로 국내에서의 활동을 전개하였다. 각각의 부서에서는 필요한 역할을 임시정부원의 임무로 명령한 뒤 이들을 국내로 파견하였다. 국내로 파견된 임시정부원은 목적을 달성한 뒤 상해로 귀환하여 임시정부에 그 결과를 보고하였다. 즉 임시정부원의 임무 완수 여부는 안전한 도착이 결정짓는다고 할 수 있다. 국내활동의 성공 여부가 안전한 교통망을 확보하는 것에 기반 할 수밖에 없는 것이다. 이에 임시정부에서는 임시정부원 또는 임시정부에서 보내는 문건, 국내에서 수합된 독립운동 자금 및 각종 정보들이 중국과 국내를 안전하게 오고 갈 수 있도록 안전한 거점지를 구축하고 이동경로를 설계하기 위해 고심하였다.

안전한 교통망을 구축하는 것은 교통부 소관 업무였다. 일찍이 임시정부는 교통기관의 중요성을 인식하여 1919년 5월 12일 제4회 의정원 회의를 통해 교통부 산하에 안전한 기관을 4部로 설치할 것이라는 시정방침을 밝힌 바 있다.[11] 교통부에서는 국내 사업을 전개하는데 필요한 교통·통신 시설을 설치하여 임시정부의 국내활동의 안전한 통로를 만들고자 하였다. 이에 따라 중국 안동현 옛 시가에 위치한 이륭양행 2층에 '교통부 안동지부'가 설치되었다.[12] 이어 「임시지방교통사무국장정」이 제정 및 개정되는

9) 독립운동사편찬위원회, 『독립운동사 : 임시정부사』 4, 300쪽.
10) 「大韓民國臨時政府憲章」(1919.4.11.).
11) 국사편찬위원회, 『한국독립운동사자료』 2, 「대한민국임시의정원기사록」, 1968, 397쪽.
12) 국사편찬위원회, 『대한민국임시정부 자료집 : 조선민족운동연감』 별책2, 30쪽.

과정을 통해 교통기관 설치와 운영에 대한 법제화가 이루어졌다. 교통총장의 허가를 얻어 필요한 지점마다 임시지방교통사무국(이하 교통사무국) 관할 임시교통사무지국(이하 사무지국)을 설치하도록 한 것이다. 교통사무국장 및 지국장은 교통총장의 保薦으로 대통령이 임명하는 것으로 임명권도 강화되었다.[13]

기존의 '교통부 안동지부'는 安東交通事務局으로 명칭이 변경되었고 산하에 의주사무지국 · 선천사무지국 · 평양사무지국 · 사리원사무지국을 두었다. 안동교통사무국에는 통신원을 직원으로 두어 통신 왕래에 관한 사무를 보도록 하였다. 매년 公文接受綴, 通信簿, 交通簿, 金錢出納簿를 작성하여 교통부에 보고하는 것으로 임시정부의 정기적인 관리 감독을 받았다. 실제로 1919년도 작성 분은 1920년 1월 10일 임시정부의 요청에 의해 중국 우편으로 송부하였다[14] 안동교통사무국은 국내와의 교통·통신에 있어서 중심 기관으로 역할 뿐만 아니라 전체 교통사무국의 총괄 역할도 겸했다.[15]

안동교통사무국이 국내 교통·통신 중심기관으로 운영되었던 것은 이곳이 위치하고 있는 지리적인 이점과 든든한 조력자가 있었기 때문이다. 중국 안동현(지금의 단동)과 신의주는 압록강이 황해로 흘러들어가는 하구에 위치하여 오래 전부터 수로를 통해 양 지역민들은 다양한 교류를 하고 있었다. 밀무역과 월경이 빈번히 일어나는 곳이기도 했다. 압록강변에는 강변을 따라 선착장이 건설되어 뗏목, 정크선, 기선 등 다양한 선박들이 정박해 있었다. 항해하는 대형 정크선과 기선들은 압록강을 거슬로 올라와 안동현에 정박할 수 있었다. 항구를 통해 한국과 중국이 연결된 곳이

13) 「教令 第2號 : 臨時地方交通事務局章程」(1920.1.13).
14) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其5』, 「高警第2751號 : 上海假政府員 檢擧의 件」(1920.2.14.).
15) 姜德相 편, 『現代史資料』 25, みすず書房, 1970, 575쪽.

바로 국경지역인 신의주와 안동이었다.[16]

두 지역을 잇는 압록강철교가 1911년 11월 개통되면서 압록강철교의 양쪽에 난 인도를 통해 도보 또는 인력거를 이용해 건널 수 있었다. 안동과 신의주 두 국경지대에는 매일 국경을 넘나들며 출퇴근 하는 특수노동자들도 많았다. 이들은 신의주경찰서 또는 안동경찰청에서 발행한 특수거주증명서를 소지하여 두 지역을 쉽게 오고 갈 수 있었다.[17] 계절이 주는 이점도 있었다. 겨울에는 강물이 모두 얼어붙어 사람과 말이 쉽게 건널 수 있었다. 減水期에도 人馬가 걸어서 두 지역을 오갈 수 있었다. 일제의 경계 수비가 엄격하여도 두 지역을 통해 많은 독립운동가들은 상해로 혹은 국내로 진입할 수 있었다.[18]

안전하게 이동할 수 있도록 도움을 주는 인적네트워크도 구비된 곳이 바로 안동현이었다. 초기 '교통부 안동지부'가 운영되기 이전에 이미 안동현에는 관전현을 거점으로 한 대한청년단연합회의 독립운동 연락기관이 설치되어 있었다. 이들은 김승만, 김취곤, 장덕로 등으로 총무 김승만, 통신원 김취곤에 신문소도 설치하여 장덕로를 편집위원이자 발행인으로 하였다. 이때는 임시정부가 운영하는 법제화된 교통·통신기관이 아닌 독립운동에 필요한 제반 사항들을 수발신하는 등 보편적인 의미에서의 비밀기관으로 존재했던 것으로 보인다. 이후 임시정부가 수립되고 교통기관 설치에 대한 근거들을 마련하면서 기존의 교통기관을 임시정부로 그대로 계승하는 한편 소속 직원들 역시 안동교통사무국의 직원으로 활동하도록 한 것이다.[19] 비밀 교통·통신 기관을 설치하는 것이었기에 장소 및 사람을 섭

16) 최낙민, 「일제 강점기 안동을 통한 조선인의 이주와 기억」, 41쪽.
17) 최낙민, 「일제강점기 안동을 통한 조선인의 이주와 기억」, 16쪽.
18) 《大阪朝日新聞》 1920년 8월 17일, 「암살단의 일소 : 언어도단 조선인의 끊임없는 음모, 완전히 강도의 소행이다(조선총독부 발표)」.
19) 김은지, 『대한민국 임시정부의 국내활동 연구(1919~1921)』, 단국대 사학과 박사학위논문, 2019, 38~39쪽.

외하는 것 자체가 매우 어려운 일이었다는 점에서 대한청년단연합회를 끌어들여 이를 대신하도록 한 것은 효과적인 방법이었던 것으로 보인다.

안동현에는 독립운동 단체 뿐만 아니라 임시정부를 적극적으로 지원하는 쇼(George Lewis Shaw: 蘇志英)와 그가 운영하는 怡隆洋行이 있었다. 이륭양행의 주인인 쇼는 배일감정이 강한 자로 임시정부의 활동을 적극적으로 지원해주었다.[20] 상해와 국내를 왕복할 때 이륭양행이 운영하는 정기선을 이용하면 비교적 안전하게 목적지에 도달할 수 있었다. 물론 이륭양행의 정기선에 승선했다고 하여 무조건 안전이 보장된 것은 아니었다. 일제의 감시 하에 위기의 상황이 전개되기도 했지만, 쇼의 도움으로 위기를 모면할 수 있었다. 쇼의 도움이 얼마나 절대적인 것이었는지는 김구의 기억을 통해 알 수 있다.

> 나는 중국사람이 끄는 인력거를 불러 타고 바로 큰 다리를 건너 안동현으로 갔다. 여관에 묵으면서 변성명을 하고 좁쌀장수로 위장하여 7일을 지낸 뒤에 이륭양행 배를 타고 상해로 출발했다. 황해안을 지날 때 일본 경비선이 나팔을 불고 따라오며 배를 세우라고 야단이었으나 영국인 선장(조지 쇼우)은 들은 체도 않고 전속력으로 경비구역을 지났다. 나흘 뒤에 무사히 상해 浦東 부두에 내렸다. 배에 같이 탄 동지는 모두 열다섯 명이었다.[21]

일본 경비선의 수색망에 발각되어도 쇼는 전속력을 내어 그들을 따돌리는 것으로 독립운동가들을 안전하게 상해로 이동시켰다. 이륭양행의 배를 타고 가면 3~4일만에 상해 浦東 부두에 도착할 수 있었다. 이 배를 이용해 상해에 무사히 도착한 임시정부 요인으로는 김구, 김승학, 김가진, 김

20) 일본외무성, 『英人逮捕1』, 「法祕 第1253號 : 내란사건수리 및 처리건」(1920.8.11.).
21) 김구 지음, 배경식 역주, 『백범일지』, 너머북스, 2010, 433~434쪽.

의한 등이 있었다. 의친왕의 상해 망명을 시도할 때도 이륭양행 배는 상해에 무사히 도착할 수 있는 교통수단으로 거론되었다.[22]

권태용이라는 밀정의 보고에 의하면, 상해와 한국 내의 연락은 '용의주도'하기 때문에 쉽게 파고들 수 없다고 하였다. 안동현 세관에 한국인 관리가 있고 중국 세관도 임시정부의 현금과 인쇄물 등의 수하물에 대해 편의를 봐주고 있기 때문에 상해에서 국내로의 운송이 가능하다고 하였다.[23] 또한 평안남도 성천군에서 대동강 하류로 작은 배를 타고 바다로 나와 중국의 큰 배로 옮겨 타는 방식으로 임시정부와 국내와의 연결이 이루어지고 있다고 파악하였다.[24] 한국인 주인이 운영하며 많은 한국인들의 안식처가 되어주는 안동현 6번통 義城旅館도 임시정부원을 안전히 숨겨주는 역할을 하였다. 이러한 장점이 있었기에 안동현이 국내활동의 주요 거점지가 될 수 있었고 안동교통사무국이 설치, 운영되어 교통·통신 중심기관으로 역할 할 수 있었던 것이다.[25]

안동교통사무국이 국내활동에 있어서 매우 중요한 역할을 했기 때문에 일제의 탄압 속에서도 안동교통사무국장의 부재는 신속하게 메워졌다. 건강상의 문제로 안동현 내 泰誠堂病院에서 입원 치료 중이던 국장 홍성익을 1920년 1월 24일 일경이 피체한 이른바 '홍성익 사건'이 일어났다. 이

22) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其5』, 「高警第2751號 : 上海假政府員 檢擧의 件」(1920.2.14.).

23) "안동현에 자기 친구 金元五라고 하는 해관관리 한 사람이 있는데 혹 어떤 부탁할 일이라도 있으면 그 사람을 찾아가는 것이 좋을 것이고 또 자기가 지금 상해에 와서 생활이 좀 곤궁하니 얼마 원조해 주기를 희망한다는 말도 전해 달라고 했다."는 회고록의 내용을 보았을 때 한국인 관리는 김원오라는 인물로 보여진다.(긍허전기편찬위원회, 『안악사건과 삼일운동과 나』, 72쪽.)

24) 《大阪朝日新聞》 1920년 10월 28일자, 「상해鐵血團の獄裡より九死に一生を得て歸來せる權泰用氏」.

25) 《大阪朝日新聞》 1920년 8월 17일, 「암살단의 일소 : 언어도단 조선인의 끊임없는 음모, 완전히 강도의 소행이다(조선총독부 발표)」.

때 안동교통사무국 書記 黃大闢, 張載舜, 金基濬도 함께 일경에 체포되었고 홍성익은 신의주 감옥에서 일제에 의해 참살 당하였다. 이로 인해 안동교통사무국에는 일대 혼란이 일어났지만[26] 임시정부에서는 안동교통사무국의 중요성을 인식하여 홍성익 후임으로 5일만에 양준명을 제3대 국장으로 임명하는 신속함을 보인다.

안동교통사무국 산하에는 여러 개의 교통사무지국을 설치되어 현대의 우정청-우체국의 형태와 유사하게 문서 및 물품의 전송을 용이하도록 했다. 안동교통사무국의 관할 교통사무지국(이하 지국)으로는 의주지국 · 선천지국 · 평양지국 · 사리원지국이 있었다. 관할 지국의 정확한 설치일은 자료로 확인할 수 없으나 1919년 9월 의주지국과 11월에 평양지국이 이미 운영 중에 있었고[27] 1920년 1월 24일 '홍성익사건'으로 정보가 유출되어 의주 · 선천 · 평양 · 사리원지국 뿐만 아니라 임시경성교통사무국까지 존립이 어려워진 사실이 있다.[28] 이로 미루어볼 때 최소 1919년 9월 이전에 교통사무지국이 설치되어 운영 중에 있었고 일제의 탄압으로 잠시 폐지되었다가 재건하기를 반복 한 것으로 보인다.

평양지국은 임시정부의 명령과 여러 정보를 각종 비밀결사와 기타 동지에게 전달하고 국내 사정을 임시정부에 통신하는 하는 일을 주 업무로 삼았다. 임시정부의 기관지인 『독립신문』도 국내에 배포하고 독립운동 자금 모집 등의 일도 수행하였다.[29] 평양지국에 임명된 지부원은 皇甫德三, 金東煥, 吳能祚, 자재순, 王翼炳, 金鳳淳, 許永鎭, 金日燦, 김병운 등으로 평양에 결성된 비밀결사 대한국민회와 대한독립청년단 등과 결합하여 구성

26) 『대한민국임시정부공보』 제12호, 1920년 2월 12일자.

27) 국사편찬위원회, 『대한민국임시정부자료집: 조선민족운동연감』 별책2, 37쪽(번역문).

28) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其5』, 「高警第2751號 : 上海假政府員 檢擧의 件」(1920.2.14.).

29) 김정명 편, 『朝鮮獨立運動』 Ⅱ, 原書房, 1967, 73쪽.

되었다는 특징을 갖는다. 안동교통사무국이 대한청년단연합회와의 연합으로 구성되었다는 점과 같다.[30] 사리원지국도 1920년 6월 6일 손재흥의 주도하에 재건되었는데 사리원 지역 비밀결사였던 사리원청년단을 기반으로 하고 있다.[31]

안동교통사무국 관할 지부는 아니지만, 교통·통신망의 연장선에서 운영되었던 경성교통사무국도 앞선 경우와 같이 안동교통사무국 통신원과 사리원지부 통신원들과 합동으로 재건되었다. 앞서 임시정부에서는 임시교통사무국을 크게 4곳에 설치할 계획을 세웠는데 그 중 한 곳이 서울지역이었다. 이 계획을 실행하기 위해 월정사 승려였던 이종욱이 임시정부 특파원으로 국내에 파견되었고 그의 모친이 사는 서울 연건동 202번지에 머물면서 경성교통사무국 설치에 노력하였다. 대동단원인 민강에게 그가 운영하는 동화약방을 교통기관으로 개설해줄 것을 요청하였고, 민강이 흔쾌히 승낙하는 것으로 경성교통사무국이 설치되었다.[32] 이후 특파원 이종욱을 중심으로 의친왕 망명을 추진하던 중 일제에 발각되어 파괴된 것을 다시 재건한 것이다. 이처럼 교통지국은 다양하고 안전한 인적네트워크를 위해 해당 지역을 기반으로 한 비밀결사를 교통부원으로 활용하였다.

안동교통사무국에서 의주지국 · 선천지국 · 평양지국 · 사리원지국, 그리고 경성교통사무국에 이르는 통신망은 경의선에 따라 조직되었는데, 이는 임시정부의 통신 방법에 따른 것으로 보인다. 임시정부에서는 국내에 보낼 문건들을 안동현에 보내면 안동현에서는 驛替式 進傳法으로 국내로

30) 강덕상 편, 『現代史資料』 25, 615~616쪽.

31) 『不逞團關係雜件 朝鮮人ノ部 在內地 十二』, 「祕受0052號, 高警 第41095號: 祕密靑年團檢擧」, 1920.12.28.

32) 이종욱은 임시정부의 대표적인 국내 특파원으로 이종욱은 경성교통사무국을 설치하기 위해 국내로 특파되었는데, 대동단을 통해 국내에서 제2차독립시위운동뿐만 아니라 김가진, 의친왕 등 유력인사를 망명시키기 위한 활동을 모색 중이었다.(국사편찬위원회, 『한민족독립운동사자료집』 55, 「송세호 신문조서」).

〈그림〉 경의선 내 설치된 안동교통사무국 관할 교통사무지국

송달하였다. 역체식 신전법은 용어 그대로 역을 바꿔 가면서 목적지로 나아가게 하는 방법이다. 이 방법은 꽤 효과적이었던 것으로 보인다. 1920년 5월 31일자 안동교통사무국장 양준명은 안동현과 황해도에 이르는 교통방법은 역체식 진전법으로 성적이 매호 양호하다고 임시정부에 보고하고 있다.[33]

이러한 임시정부의 의도는 철도원을 통신원으로 섭외한 것을 통해서

33) 국사편찬위원회, 『대한민국임시정부자료집: 조선민족운동연감』 별책2, 94쪽(원문).

도 확인할 수 있다. 철도국 화물관계 책임자이던 全鎭源은 만주로부터 경의선 철도기관차를 직접 운전하던 역무원이었다. 그는 철도복을 입고 안동현으로 드나들며 이륭양행에 도착한 임시정부의 각종 비밀문서와 물품 등을 국내로 들여왔다. 전진원이 경의철도 기관차를 운전하여 서울에 들어온 뒤 예정된 시간에 서강이나 마포 철도변을 통과하면서 서류뭉치를 던지면 그 가족이 주워 이종욱 등에게 전달하였다.[34]

이처럼 임시정부는 경의선 철도 길을 따라 지역 인적 네트워크에 기반하여 안동-국내로 이어지는 교통사무지국을 설치한 것이다. 교통사무지국의 설치 목적은 임시정부의 각종 문서들을 국내로 배포하거나 임시정부에 중요한 문서나 자금을 전달하기 위한 통신망의 역할도 하였다.[35] 임시정부가 국내로 문서들을 보내는 데에는 크게 2가지 목적이 있었다. 임시정부가 건재하다는 사실을 국내에 알리기 위한 것과 국민들이 독립운동에 참여하도록 독려하기 위한 목적에서였다. 당시 일제는 끊임없이 '상해의 가정부는 소멸하고 있다'는 등의 임시정부에 대한 악의적인 소문을 퍼트렸다. 이러한 소문으로 임시정부의 존립에 반신반의하는 사람들이 발생하자 임시정부는 왕성한 활동 중에 있다는 사실과 끝까지 독립운동에의 참여를 독려하기 위한 목적에서 임시정부의 각종 포고문 및 법령, 독립신문 등의 활동지를 선전물로서 국내에 지속적으로 보냈다.[36]

상해에서 국내로 문서를 보내는 방법은 임시정부가 다량의 독립신문을 국내로 보낼 때 임시정부를 江南公司라고 이름을 바꾼 뒤 중국 우편을 이용하여 이륭양행 앞으로 송부하였다. 임시정부에서 이륭양행 앞으로 수

34) 《동아일보》 1958년 3월 1일, 「국내 三一運動의 회고」; 이종욱, 「爲國先烈招魂 百重薦度」(1962.7.15.).

35) 경성지방법원, 「김태용 신문조서」, 1920.12.3.

36) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其4』, 「高警 第28505號 : 國外情報 - 불령선인 검거의 건」(1919.10.8); 독립운동사편찬위원회, 『독립운동사자료집 : 임시정부사자료집』 9, 「임정관계 재판기록」, 1016쪽.

신인을 적어 문서를 보내면, 이륭양행에서는 교통부원을 시켜 수신인에게 전달하였다.[37] 안동교통사무국에서 이를 수령한 뒤 다시 마대자루에 넣어 중국인을 이용해 안동의 상류 大沙河子로 불리는 곳에서 중국인 중개인을 시켜 야간에 은밀히 압록강을 건너 안동교통사무국의 관할지국인 의주지국으로 보내도록 하였다. 비밀서류나 폭탄물 등을 운반할 때는 주로 중국인을 중개인으로 삼아 국내로 보내졌다.[38] 국내로 문서 등 물건을 발송할 때는 주로 중국 우편과 배편을 이용하여 일제의 감시를 피했다.

의주지국에서는 다시 순차적으로 각 지국으로 발송했는데, 의주지국에서 활동하는 직원들은 대부분 중국인으로 변장하여 마대 자루에 독립신문을 넣어 우송하는 것이 일반적인 방법이었다.[39] 중국 운송수단을 이용해 안동교통사무국으로 문서를 보내면, 연와출장소에서 미리 준비한 배나 결빙기 또는 도보를 통해 교통국 의주지국으로 보냈다. 의주지국에서는 다시 평양, 사리원, 경성교통국으로 문서류를 발송하는 방식으로 국내에 전달하였다.[40] 또는 안동교통사무국에서 임시정부 발 문서를 깡통식품처럼 포장하여 술통에다 넣은 뒤 서울에 거주하는 중국인 銅泰의 집으로 보내고 그 집에서는 다시 같은 방법으로 이를 한국 내 각 지역으로 배부하였다.[41]

서울지역에서는 동화약방에서 약품을 받는 하물취급점 共城運送店을

37) 국사편찬위원회, 『한민족독립운동사자료집 : 독립군자금모집』 36권, 「유득신 예심종결 결정」.

38) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其2』, 「高警 第28968號 : 국외정보」(1921.1.29.)

39) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其5』, 「高警 第2751號 : 上海假政府員 檢擧의 件」(1920.2.14.).

40) 국사편찬위원회, 『한국독립운동사』 3, 820~830쪽; 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其2』, 「高警 第28968號 : 국외정보」(1921.1.29.)

41) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其4』, 「高警 第2338號 : 國外情報 (平安北道知事報告要旨)-上海臨時政府의 불온문서 발송방법」(1920.1.29.)

상해에서 오는 문서 및 기타 하물을 수취하는 장소로 정하였다.[42] 「蓮漕部 발송, 朴夏植 앞」으로 통신물을 오면 특파원 이종욱이 보낸 것으로 확인이 되어 수령하는 방식이었다.[43] 이때 누군가 민강의 동화약방에 찾아와서 "가정용 청신원을 달라"고 하면 이종욱을 찾아러 온 사람이라는 신호가 되어 임시정부에서 보내온 물건을 전달하였다. 서울에 통신부를 한 군데만 두어서는 위험하다고 판단하여 永成部라는 운송점을 서신 수발처로 지정하기도 했다.[44] 이러한 경로를 통해 임시정부가 기획한 1919년 10월 31일의 제2차 독립시위운동에 사용할 선언문이 국내로 전달되었다.[45]

口頭로 전달하는 방식도 있었다. 상해에서 임시정부의 각종 상황 및 활동 계획 등의 정보를 소지한 사람이 안동현으로 가서 중국인으로 변장한 뒤 안동교통사무국 관할 지국장들을 만나는 것이다. 각 지국장들에게 자신이 보유하고 있는 정보를 구두로 전달하면 다시 지국장들이 지국원 및 국내 소속 지역에 퍼트리는 방식을 취한 것이다. 이들 정보원은 한국인 뿐만 아니라 중국인 馬씨도 포함되어 있었으며, 일정한 봉급을 받으며 활동하였다. 이들이 주로 취급한 정보는 독립에 관한 방침이었다.[46] 국내에서 상해로 문서를 보낼 때는 상해에서 한국 해산물 무역과 대금업으로 유명한 해송양행 주인 한진교 앞으로 우편을 주고 받았다.[47] 한진교는 당시 임시의정원 의원이자 평안남도 중화군 국내조사원이었다.[48]

---

42) 신복룡, 『大同團實記』, 선인, 2014, 272~273쪽(대동단사건에 대한 공소심 판결문).

43) 국사편찬위원회, 『韓民族獨立運動史資料集 : 대동단사건 2』 6, (윤종석 신문조서).

44) 국사편찬위원회, 『韓民族獨立運動史資料集 : 독립군자금모집』 36권, (유득신 예심종결 결정).

45) 국사편찬위원회, 『韓民族獨立運動史資料集 : 대동단사건 2』 6, (민강신문조서). 70~73쪽.

46) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其5』, 「高警 第2751號 : 上海假政府員 檢擧의 件」(1920.2.14.).

47) 《대판조일신문》, 1920년 10월 26일, 「상해와 조선 내의 연락은 용의주도」.

한편 안동교통사무국 파괴 이후에는 중국우체국 배달부 등 관계자들을 통해 안동, 鳳城에 송부하는 방식을 취했다. 안동에는 구시가 내에 2~3개의 연락소를 다시 설치하여 이곳으로 보내진 우편물을 다시 각지에 발송하였다. 선편이 중요한 운송수단이었기 때문에 겨울에는 鳳凰城으로부터 관전현 방면으로 문서를 전달할 때는 사람을 통해 도보로 운반하였다. 해빙기에는 상해에서 선편으로 안동, 營口, 국내 각지로 발송하는 방법을 택했다.[49]

자료가 확인되는 임시정부 발송문서를 보면 『독립신문』과 각종 포고문 등이 주를 이루었다. 『독립신문』은 1호부터 거의 매호까지 호마다 각각 1,000매씩 국내로 송부했다. 1920년 2월까지 1호부터 36호까지 약 36,000매를 반포한 것으로 알려져 있다.[50] 1919년 11월 17일에 평양교통지국에서는 한글 활자 18상자(7,300자)를 임시정부 기관지인 독립신문 사장 이광수 앞으로 보냈다.[51] 한국 지도를 임시정부에 송부하는 경우도 발견되었다. 1919년 12월 30일 장종삼은 안동교통사무국을 경유하여 임시정부로 한국지도 569매를 부쳤다.[52] 1920년 4월 4일 경에는 특파원 신상완이 불교계에서 조달받은 자금으로 조선전도 1천만분의1 지도 600매를 구입하여 임시정부 안창호 앞으로 송부하였다.[53] 1919년 10월의 제2차 독립시위운동을 전개하기 전 시위에 사용할 「선언문」 2천매도 이륭양행으로 보내

48) 국사편찬위원회, 『대한민국임시정부자료집 : 임시의정원 Ⅰ』 2, 16~19쪽.

49) 독립운동사편찬위원회, 『독립운동사자료집 : 임시정부사자료집』 9, 「임정관계 재판기록」, 935쪽.

50) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其5』, 「高警第2751號 : 上海假政府員 檢擧의 件」(1920.2.14.).

51) 국사편찬위원회, 『대한민국임시정부자료집 : 조선민족운동연감』 별책2, 37쪽(국역본).

52) 국사편찬위원회, 『대한민국임시정부자료집 : 조선민족운동연감』 별책2, 39쪽(국역본).

53) 독립운동사편찬위원회, 『독립운동사자료집 : 임시정부관계 재판기록』 9, 1010쪽.

서울로 우송되었다.[54] 1920년 8월에는 상해에서 안창호가 안동현을 통해 국내로 보내기 위해 「적과 일체의 관계 단절 권고문」 3만장, 「관공리 퇴직 경고문」 1만장을 송달하기도 했다.[55]

임시정부의 노력은 1920년 6월 조선총독부 경무국에서 외무차관 앞으로 보고한 내용을 통해서 확인할 수 있다.

> (전략) '대한민국임시정부공보'라는 것을 발행하여 마치 我官報와 같이 '대통령령', '포고', '서임사령'등을 게재하여 임시정부라는 것이 이미 사실상 완전히 조직된 것 같이 허세를 부려 한인의 신용을 博得하려고 꾀하는 등 선전방법은 실로 교묘하기 極盡한 것이 있다.[56]

임시정부가 이런 문서를 보내는 이유는 국내 국민들에게 임시정부의 활동을 알리고 적극적인 참여를 권하기 위해서였다. 대한민국의 국토는 구한제국의 판도로 지정하고 국내의 국민을 대상으로 한 다양한 독립운동을 전개했지만 상해-국내라는 거리상의 제약을 극복해야 할 필요가 있었다. 일제의 끊임없는 탄압과 임시정부에 대한 악의적인 소문에 국민들이 동요하지 않고 임시정부를 좇아 함께 독립운동을 전개해야 했기 때문에도 임시정부에서는 끊임없이 국내를 향해 선전물을 배포한 것이다. 당시 임시정부의 이런 노력으로 적어도 수립 초기 국내에는 선전이 실로 미치지 않는 곳이 없을 정도가 되었다.[57]

---

54) 국사편찬위원회, 『韓民族獨立運動史資料集 : 대동단사건 1』 5(송세호 신문조서).
55) 국사편찬위원회, 『대한민국임시정부자료집 : 조선민족운동연감』 별책2, 75쪽(국역본).
56) 독립운동사편찬위원회, 『독립운동사자료집 : 임시정부사자료집』 9, 「조선민족운동」, 285쪽.(대정9년 6월 상해 가정부와 조선 내와의 연락 기관 및 선전의 건)
57) 조선총독부 경상북도경찰부, 『高等警察要史』, 「在外 불령조선인의 상황」, 1934.(『국역본』, 176쪽)

Ⅲ. 임무를 수행하는 교통망

임시정부에서는 다양한 임무를 띤 임시정부원을 국내로 파견하였다. 이들은 비밀 임무를 부여받은 뒤 이를 수행하기 위해 국내로 향하였다. 주로 국내에 연통부, 교통사무국 등을 설치하기 위한 목적 또는 임시정부 활동을 지원할 비밀결사를 조직하기 위한 목적에서 파견되었다. 국내에서 임시정부 활동을 지원할 단원들을 모집하거나 각지를 돌며 독립운동 자금을 모금하기 위한 활동도 하였다. 이러한 기반을 통해 제2차독립시위운동, 일제관공서 폭파 등 다양한 독립운동을 전개하였다. 김가진, 의친왕 등 유력인사를 임시정부로 망명시키기 위한 임무도 있었다. 이처럼 제각각 주어진 임무를 수행하기 위해 임시정부원은 국내로 파견되었다.

이들이 국내로 들어가는 것의 관건은 일제의 감시를 피해 무사히 목적지에 도착하는 것이었다. 상해에서 국내로 입국하는 것 자체가 모험이었기 때문에 해당 임무를 완수하기 이전에 목적지에 도착해야만 비로소 임무를 완수했다고 할 수 있다. 즉 왕복하는 교통 경로에 안전이 담보되어야 임무를 완수할 수 있었다. 이러한 1차적인 성공은 잠입에 성공했느냐에 달려있는 문제였기에 임시정부원이 임무를 완수하기 위해 오고 간 이동경로는 '잠입로'적인 성격이 강하다고 할 수 있다. 여기에서 잠입로는 임시정부원이 다양한 임무를 완수하기 위해 직접 임무를 띠고 국내로 들어가는 경로를 뜻한다. 임시정부원의 잠입로에 가장 큰 역할을 한 것은 앞서 언급한 안동교통사무국이었다.

임시정부원이 국내로 파견된 사례 중 자료로 확인되는 가장 앞선 시기는 선전 및 시위운동을 위해 국내에 특파원을 파견한 1919년 7월경이다. 7월 16일부터 시작되어 8월 15일까지 11명의 특파원이 함경남북도, 서울, 충청북도, 평안남도, 강원도, 황해도, 북간도 일대에 파견되었다. 서울지역

에는 3차례에 걸쳐 특파원들이 파견되었으나 이들의 이동 경로가 밝혀지지 않아 어떠한 교통망을 이용하여 국내에 잠입하고 되돌아 왔는지는 확인되지 않았다. 자료가 확인되는 교통망은 같은 시기 임시정부의 연통제 시행과 함께 국내에 연통부를 설치하기 위해 임시정부원들이 파견된 사례가 있다.

대표적으로 황해도 안악 출신으로 당시 경무국장이던 김구의 부하로도 알려져 있던 崔明植 (崔日)[58]의 국내 파견이 있다. 그는 폭탄 · 권총 · 임시정부 문서 발송 등을 주업무로 담당하고 있었으나 「임시지방연통제」[59]가 완성되자 김구와 상의 끝에 연통부를 설치하기 위해 국내로 파견되었다. 연통부 설치는 내무부 소관이었으나, 국내로 잠입하는 문제는 교통부 담당이었다. 이에 최명식은 교통차장인 김철을 만나 통신, 연락 등에 대한 방법을 의논하였다. 연락처는 안동현 이륭양행에 머물고 있는 통신원을 통해 취하고 관계서류와 팜플렛은 직접 들고 가지 않고 일단 우편으로 이륭양행으로 부치는 방법을 취했다.[60]

---

58) 최명식(1880.1.15.~1961.9.26.) 황해도 안악출신, 1907년 신민회에 가입하여 황해도지회의 주요 회원으로 활동하였다. 김구, 노백린 등과 해서교육총회를 조직하여 황해도 일대의 교육구국운동에도 참여하였다. 1910년 일명 안악사건으로 피체되어 징역 7년형을 언도받고 4년 7개월간 복역하였다. 이후 대한민국 임시정부가 수립되자 상해로 가 임시정부원으로 활약하였다. 국내로 특파되어 연통부 설치 및 주비단 결성 등에 힘썼다. 1922년에는 안창호와 김구 등과 함께 시사책진화를 조직했고 1926년 안창호와 함께 길림에서 농민호조사를 조직하여 활동했다. 임시정부 초기 시절 안창호, 김구와 깊은 관계를 맺으며 안창호가 구상한 임시정부의 국내활동에서 주요한 역할을 하였다.(최명식 독립유공자공훈록 참조)

59) 최명식이 안동에 도착한 시기가 7월인 것으로 미루어 보아 그가 지참한 「임시지방연통제」는 1919년 7월 10일자로 공포된 문건으로 보여진다. 개정된 「임시지방연통제」는 12월 1일자로 발표된 것으로 연통부 설치에 관련한 일은 7월부터 본격화 된 것으로 보인다.

60) 긍허전기편찬위원회, 『안악사건과 삼일운동과 나』, 긍허전기편찬위원회, 1970, 72쪽.

최명식이 연통부 설치를 위해 국내에 잠입하는 것은 기밀사항이었으므로 직접 관련자 외에는 철저히 비밀로 부쳐졌다. 최명식의 표현에 의하면 "마치 고향에서 安岳 장 보러 가는 것처럼 심상하게" 여정을 떠난 것이다. 그는 1919년 7월 상해에서 北車驛으로 가 천진행 기차를 타고 천진-심양을 거쳐 안동에 도착했다.[61] 상해에서 선박을 이용해 안동현으로 가지 않고 기차를 타고 관내지역을 돌아 안동현까지 간 것이다. 당시 압록강철교를 매개로 안봉선과 경의선이 연결되어 배를 이용하지 않고도 열차를 이용하면 상해에서 국내까지 갈 수 있었다.[62]

안동현에 도착하여 임시정부 특파원이었던 안정근의 소개로 金元五라는 해관 관리를 만나 국내에 잠입하는데 필요한 정보를 제공 받았다.[63] 또한 安東縣 大和橋通 九町目에 있는 義城旅館에 투숙하였는데, 의성여관은 의주 출신 金永律이 독립군들과 교류하는 장으로 이용하던 곳이었다.[64] 최명식은 안동역에서 신의주행 열차를 탄 뒤 다시 신의주역에서 기차로 황

61) 국사편찬위원회, 『韓民族獨立運動史資料集 : 獨立軍資金募集 4』 35(공판시말서(제二회)).

62) 일제는 대륙침략을 위해 철도부설에 매진하였고 남만주철도주식회사를 통해 안동역과 봉천역을 연결하는 安奉線을 개설하였다. 1911년 압록강철교가 완성되자 안봉선이 경의선과 신의주역에서 연결되어 한국철도와 만주철도가 이어지게 되어 철로를 통해 한반도와 중국 대륙이 관통시켰다. 경의선과 경부선 역시 이어졌기 때문에 부산에서 만주까지 철길이 연결되었다. 또한 1911년 11월 일제와 중국이 체결한 「국경열차 직통운행에 관한 협약」으로 인해 통관절차가 간소해지고 서울에서 출발한 급행열차는 장춘까지 직통으로 갈 수 있었다. 한편 압록강철교는 평시에는 여객과 화물을, 전시에는 병력과 병참을 수송하여 일본제국주의를 대륙으로 확장시키는 지렛대 역할을 하였다. 아이러니하게도 독립운동가들은 이 지렛대를 이용하여 독립운동을 위해 국내와 중국을 오가는 교통수단으로 이용할 수 있었다.

63) 긍허전기편찬위원회, 『안악사건과 삼일운동과 나』, 72쪽.

64) 국사편찬위원회, 『韓民族獨立運動史資料集 : 獨立軍資金募集 4』 35(공판시말서(제二회)).

해도 사리원에 도착하였다. 최명식의 활동 목표는 황해도 일대에서 연통부를 설치하는 것이었다. 그는 이 임무를 수행하는데 최소 20여일이 소요될 것으로 판단하였다. 사리원에 도착한 뒤 도보로 안악-진남포-은율-재령-해주-연안을 지나며 임시정부의 소식과 연통부 설치 계획에 대한 내용을 전하였다.

다시 사리원에 도착하여 함께 연통부 설치에 대해 함께 협의하였던 간병제를 만나 황해도 독판 임명에 대한 문제를 논의하였다. 이때 간병제는 황해도 각 지역의 기독교회를 통해 대표될 만한 사람들을 재령읍으로 모두 모이게 통지한 결과 11개 고을에서 사람들이 모여들었다. 이 자리에서 논의된 사항은 연통부 군감 선정에 대한 것과 독립운동 자금 모집을 위한 것이었다. 이후 최명식은 다시 안동현으로 돌아가 이륭양행의 배를 타고 상해로 돌아갔다.[65] 그 결과 간병제는 황해도독판부 내무사에 임명되었다.[66] 최명식이 국내로 파견될 때 안동교통사무국은 중요한 거점으로 이용되었다. 출신지역에 파견되는 것은 연통부 설치에 필요한 사람을 모으거나 독립운동 자금을 모금하는데 용이할 수 있다는 장점이 있었다. 실제로 최명식이 국내 파견된 이후 황해도 독판부가 설치되고 직원이 임명될 수 있었다.

최명식의 파견 직후인 8월경 또다시 국내 특파원들이 파견되었다. 이때는 앞선 7월과 달리 道 단위 파견이 아닌 경부선, 경의선, 경원선이라는 철도 연변으로 변경되었다. 이들의 임무는 시위운동의 준비 및 실행이었다는 점을 보았을 때 철길을 이용하여 국내로 잠입하는 것이 용이했기 때문으로 보인다.[67] 같은 시기 애국금수합위원에 임명된 최경선 역시 기차

65) 긍허전기편찬위원회, 『안악사건과 삼일운동과 나』, 73~77쪽.

66) 황해도 督辦 崔錫浩, 內務司 簡秉濟, 財務司 鄭達河, 交通司 張弘範, 警務司 金基瀅 (국사편찬위원회, 『대한민국임시정부자료집 : 조선민족운동연감』 별책2, 聯通制 道職員 名簿)

를 이용하여 국내로 잠압하였다.

최경선은 평안남도 대동군 출신으로 3.1운동에 참여한 뒤 4월 임시정부에 가기 위해 안동현으로 갔다. 이곳에서 안병찬을 만나 독립운동을 위해 임시정부에 가고자 한다는 희망을 밝히자 이륭양행을 안내 받았고 이륭양행 기선으로 상해에 도착하였다. 이후 재무총장 최재형으로부터 평안남도에서 독립자금을 모집하라는 명령을 받고 재무부장 직인이 찍힌 사령장, 애국금수합위원신표, 애국금 영수철을 재무차장 윤현진에게 받은 뒤 안동현으로 향했다. 안동현에서 제1대 안동교통사무국장이었던 선우혁과 협의하여 열차를 이용해 신의주에 당도했다. 이후 평안남도 근방에서 자금모집에 노력하였다. 최경선 외에도 김형일, 김정목, 이경선이 각자 애국금수합위원의 명령을 받고 국내에 와 있었다. 이들과 함께 평양시내에 잠입하여 자금모집을 위한 활동을 전개하였다.[68]

1920년 초 최명식은 2차로 국내 잠입을 시도하였다. 지난번과 같이 안동현 내 의성여관에 머물며 여관 주인 김영률, 해관 관리 김원오와 교류하며 신의주로 갈 방법을 모색하였다. 안동역에서 기차를 타고 신의주역으로 간 뒤 사리원과 선천에 가서 임시군사주비단 조직 문제를 처리하였다. 당시 국내의 분위기는 독립이 당장 될 것 같은 열광적인 분위기였다. 이에 최명식은 사람들에게 “독립운동이란 일년이건 이년이건 또는 십년, 몇 십년까지라도 계속하여 꾸준히 해야 할 것”을 권고하기도 했다.[69] 그 결과 李承吉을 사령장으로 한 황해도 주비단이 결성되었다. 봉산군과 재령군, 신천군, 서흥군에서 50여명의 단원을 모집할 수 있었다.[70] 임무가 끝나자

67) 김용달, 『한국독립운동의 인물과 노선』, 23쪽.

68) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其6』, 「高警 第12453號 : 독립자금모집자 검거에 관한 건」 (1920.4.25.)

69) 延世大 現代韓國學硏究所, 『雩南李承晩文書』 東文篇7, 326~348쪽.

70) 《독립신문》 1921년 4월 21일, 「이승길一派被捉」.

상해로 돌아가기 위해 안동현에서 기차를 타고 심양-천진-남경을 거쳐 상해에 도착하였다.[71]

최명식과 비슷한 시기에 독립운동 자금을 모집하기 위해 정정화가 국내로 파견되었다. 정정화는 임시정부로부터 규칙을 숙지한 뒤 상해를 출발하여 안동교통사무국이 있는 안동으로 갔다. 상해에서 안동현까지는 이륭양행의 배편을 이용했다. 이륭양행의 선편을 이용하면 상해까지 3~4일 소요되었다. 김구와 정정화는 4일, 신숙과 김승학은 3일이 걸려 도착하였다.[72] 안동현에 도착해서는 崔錫淳의 도움을 받았다. 최석순은 임시정부의 연락업무를 수행하기 위해 안동현에 상주하고 있었다. 그는 신분 위장을 위해 일제의 형사로 있으면서 많은 독립운동가들의 내왕을 도왔다. 정정화도 임시정부의 규칙에 따라 최석순을 찾아갔다.

최석순의 집에서 하루 묵은 다음 날 정정화는 그의 여동생으로 가장한 뒤 함께 압록강 철교를 건너 신의주에 도착하였다. 신의주에는 시내에 위치한 세창양복점이 임시정부의 연락처로 이용되었다. 세창양복점 주인인 李世昌은 정정화의 신분을 확인한 뒤 서울까지 갈 수 있는 방법을 주선해 주었다. 서울에서는 서울역 건너편의 세브란스 병원 관사에 있는 신필호가[73] 임시정부의 연락관계자로 역할하였다. 신필호는 신규식의 조카이자, 그가 근무하는 세브란스 병원은 외국인이 경영하여 일경의 출입이 뜸한 곳이었기 때문에 비밀 연락소로 이용된 것이다.[74]

이처럼 임시정부원들의 국내 잠입 경로는 상해 – 안동 – 신의주 – 서울의 경로가 보편적으로 이용되었다. 상해에서 안동까지는 열차와 기선 두

71) 긍허전기편찬위원회, 『안악사건과 삼일운동과 나』, 81쪽~86쪽.
72) 김구 지음, 배경식 역주, 『백범일지』, 434쪽; 신숙, 『나의 일생』, 53쪽; 김승학, 『망명객행적록』, 25쪽; 정정화, 『장강일기』, 62~64쪽.
73) 신필호는 신규식 삼형제 중 큰형의 장남이었다. 서울에서 산부인과 의사로 활동 중이었다.
74) 정정화, 『장강일기』, 57~62쪽.

가지 방법을 이용하여 육로와 해로를 모두 이용하는 방식을 택했다. 안동에서 국내로 가기 위해서는 압록강 철교를 걸어가는 도보와 신의주행 열차를 타는 방법, 압록강변에서 배를 타는 방법을 이용하였다. 중국에서 국내로 입국을 한 것처럼 국내에서 상해로 돌아갈 때도 같은 경로를 통했다. 일제의 경비가 느슨할 때는 신의주-안동 왕래시 압록강 철교를 건너가는 방법을 택했다. 압록강 철교를 건널때는 인력거를 이용했는데 김구와[75] 김예진의 부인 한도신[76], 정정화 등 임시정부를 향하는 이들이 주로 이용한 교통수단이었다.

압록강철교는 위험도 많이 따랐다. 1919년 10월 22일 상해 프랑스조계지 보창로 보경리 182에 거주하는 金炳德은 국내특파원이 되어 내무총장 이동녕으로부터 전라남북도 및 경상남북도의 독립운동 준비 실행원으로 명령하는 임무를 받았다. 그는 여비 및 임시정부 선전물을 소지하고 상해에서 안동현으로 향했다. 이때 소지한 선전물로는 포고 제1호 남녀학생에게 100매, 포고 제2호 상업에 종사하는 동포에게 100매, 적의 관공서 관리인 동포에게 500매, 문서를 배부할 전라남북도와 경상남북도의 한국인 관공서 관리 및 학교 직원의 주소, 성명이 적혀있는 표 2부와 내무총장 명의로 된 사령서가 있었다. 또한 국내에서의 시위운동을 전개하기 위하여 목포 기독교회와 천도교회에 보내는 내무부 142호도 지참하였다.[77]

임시정부 문서는 목면으로 감싸서 흰색 광목으로 만든 대형 베개처럼 만든 다음 트렁크형 목재 나무상자에 넣어 운반하였다. 이에 오전 중에 압록강철교를 이용하여 국내로 들어가고자 하였다. 그러나 압록강철교에 근

75) 김구 지음, 배경식 역주, 『백범일지』, 433쪽.
76) 이민성, 『김예진』, 88쪽.
77) 「內務部 第142號」 獨立運動에 關한 件
(木浦耶蘇教會 各位木浦天道教會 各位- 1919년 9월 24일, 內務總長 李東寧)
(국사편찬위원회 편, 『韓國獨立運動史』 資料3, 臨政篇Ⅲ, 161~162쪽.)

무 중이던 경찰관이 의심을 하여 휴대품 검사를 하였고 나무상자에 보관한 서류를 모두 발각되어 국내 잠입이 좌절되었다.[78] 1922년 6월 중순 정정화도 압록강철교를 이용해 국내로 들어가려던 중 일경의 검색으로 그 자리에서 피체되고 말았다.[79]

그렇기 때문에 일제의 경비가 삼엄할 때는 길을 돌아가야 했다. 정정화의 경우 압록강 하류의 강변을 도보로 3시간 정도 걸은 뒤 도착한 북하동에서 쪽배를 이용해 압록강을 건너 안동으로 가는 방법을 이용했다.[80] 선천에서 활동했던 신성학교 출신의 박치의 역시 임시정부를 향할 때 나룻배를 이용하였다. 박치의는 선천에서 신의주까지 걸어서 이동했고, 신의주에서 나룻배를 타고 안동현으로 간 뒤 심양을 경유해 임시정부에 도착하였다.[81]

앞선 정정화의 사례처럼 신의주에서 안동을 거쳐 상해로 가기 위해서도 안전을 위한 규칙이 존재했다. 대표적 예로 국내에서 임시정부에서 활동할 사람들을 모집하면 신의주와 안동현에서 밀항을 도와줄 요원들에게 암호로 존재를 확인시켜준 뒤 상해로 가는 경우였다. 임시정부원 최명식은 독립운동 자금을 들고 임시정부로 향하고자 했던 李賢壽에게 그는 상해로 가기 위해선 일정한 경로와 임시정부 기관원의 소개장을 휴대할 것을 알렸다. 만약 임시정부원의 소개장이 없으면 상해에 도착해서 살해당할 수 있음을 경고하였다. 이에 임시정부의 교통 거점지였던 안동교통사무국에서 이현수를 만나 김구에게 제출할 소개장을 제공하였다. 이현수는 임시정부에 납부할 돈을 중국 돈으로 환전한 뒤 조끼에 봉합하여 상해로

78) 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其4』, 「高警 第31419號 : 不穩 문서를 휴대하고 조선으로 들어오는 자를 발견한 件」(1919.11.6.)
79) 정정화, 『장강일기』, 80쪽.
80) 정정화, 『장강일기』, 63쪽.
81) 이선희, 『抗日鬪爭記 : 애국지사 朴治祚.순국열사 朴治毅』, 58쪽.

갈 채비를 하였다.[82]

이현수는 상해에서 국내로 돌아가 인쇄물을 뿌리는 등 인심을 교란하는 동시에 독립공채모집과 통신기관 설치, 미국의원단 내한시 한국인들의 독립사상에 대한 홍보 등을 지시 받았다. 이 업무는 재무부, 교통부의 소관이었으므로 각각 재무총장 및 차장으로부터 독립공채증권을 받고 달성군 외 2군 공채모집위원사령장을 수여받았다. 교통차장 김철로부터는 경북교통사무특파원사령장을 받았다. 그 외 임시정부에서 사용하는 암호를 베낀 증서를 구두창 및 손가방 바닥에 감춘 뒤 1920년 고향인 경북 달성군으로 돌아와 독립운동 자금 모집에 힘썼다.[83]

이처럼 국내에 파견된 임시정부원들이 피체되어 일제에 압수된 물품 목록을 보면 공통되게 신임장과 신표가 등장하고 있는 것을 알 수 있다. 이처럼 임시정부원이 국내로 가거나 상해로 돌아갈 때, 또는 임시정부에서 활동하기를 희망하는 국내 청년들을 상해로 보내기 위한 중요 거점지로 안동현이 이용되었다.

한편 1920년 5월 3일의 '안동현 사건'과 7월 10일의 '오학수 사건'이 연달아 일어나면서 안동교통사무국이 일제의 탄압으로 파괴되고 쇼가 더 이상 임시정부를 도울 수 없게 되었다. 오학수 등이 이륭양행의 계림환에 무기와 탄약을 실어와서 국내로 반입하던 중 일제에 발각된 것이다. 1920년 10월경에는 안동현 방면을 경유하는 상해와 한국간의 육로 교통 단속이 강화되었다.[84] 비밀 거점과 연계자로 활동하던 이세창, 최석순도 신분이 발각되어 더 이상 활동이 어려워졌다.[85]

---

82) 「高警 第35694號 : 獨立運動 資金 携帶者 取押에 關한 件」(1919.12.17.)

83) 고등경찰요사, 384~385쪽.

84) 《대한조일신문》 1920년 10월 15일자, 「관부연락선으로 조선인 왕복이 빈번하다」.

85) 정정화, 『장강일기』, 72쪽.

새로운 이동로가 필요한 시점이 된 것이다. 이륭양행이라는 거점지가 사라진 뒤 1921년 4월 임시정부에서는 尹應念을 국내로 파견하였다. 이때는 상해-산동성 煙臺-衛海衛-榮城縣 俚島-평안남도 진남포-황해도 豊川으로 도착하는 경로였다. 이 경로는 최명식이 개척한 경로로 상해에서 만난 황해도 봉산군에서 온 李哲培라는 학생의 집이 소금배 객주를 하는데 상해로 이주해 올 때의 이 경로를 이용했다는데서 비롯된 것이었다.

각 지점마다 중개인을 섭외하여 임시정부의 교통망을 돕도록 했다. 먼저 상해에서의 출발은 최명식이 담당하고 이어 연대를 지나 위해위에 도착하면 미국인 선교사 엘츠쿡이 자신의 집을 연락소로 하여 직접 임시정부원들의 연락을 중개해주었다. 엘츠쿡의 도움으로 이도로 향하게 되는데 이도에서는 진남포 삼합성 점원 楊文和의 본가를 연락소로 하였다. 이곳의 연락원은 한국여성인 王有寬이 역할 하였다. 산동성 이도에서 소금배를 타고 서해를 건너 진남포에 도착하는데, 진남포에서는 중국인이 경영하는 선적관리업소 鴻緊栻의 선주 宋學海이 중개인으로 있었다. 송학해의 배후에는 기독교 장로 이경모가 있었다.[86]

교통부 참사 윤응념은 임시정부 요인들의 가족들을 상해로 데려오기 위해 국내로 파견되었다. 평안남도 龍岡郡에 있는 김붕준의 가족들과 도인권의 가족들, 서울에 있는 김마리아가 그 대상이었다. 윤응념은 임시정부 군무부원이자 임시의정원 의원으로 활동하는 김붕준의 가족과 군무국장 겸 비서국장인 도인권의 가족들에게 기별하였다. 상해로 가기 위한 집결지가 인천이었으므로 각자 무사히 인천에 모이도록 한 것이다.[87] 윤응념은 건강이 나쁜 김마리아를 서울에서 직접 데려오고 건강한 두 가족에

86) 긍허전기편찬위원회, 『안악사건과 삼일운동과 나』, 87쪽; 『朝鮮騷擾事件關係書類 共7冊 其2』, 「고경 제25663호 : 밀도항자 경로 건」(1921.8.20).

87) 《매일신보》 1923년 5월 20일자, 「尹應念은 교통 담임, 지부 진남포 사이에 수차 왕래」.

겐 기별을 하여 직접 인천까지 오도록 한 것이다.

기별을 받은 김붕준의 부인과 큰아들 김덕목, 두 딸 김효숙, 김정숙은 일제의 의심을 피하기 위해 집안 살림은 그대로 놓아두고 대문도 마주 닫기만 하여 옆집에 잠시 외출한 것처럼 꾸민 뒤 집을 나섰다. 상복을 지어 입고 베수건을 머리에 쓰고 상제로 꾸민 채 한밤중에 겸이포로 가 기차로 서울을 거쳐 인천으로 향했다. 인천의 한 집에 도착하니 윤응겸이 서울에서 데려온 김마리아가 있었다. 애국부인회 회장 김마리아는 당시 애국부인회 활동으로 일제의 모진 고문을 받고 병세가 극심해 병보석으로 세브란스 병원에서 치료 중이었다. 임시정부에서는 김마리아를 몰래 출국시켜 상해로 보내기 위해 윤응념을 파견시킨 것이었다.[88]

1922년 6월 또 한번 국내행을 강행한 정정화도 이들과 마찬가지로 인천에서 배를 타고 산동반도의 청도를 경유하는 교통망을 이용하였다.[89] 인천에서 산동반도를 거쳐 상해로 가는 경로를 택한 이유는 앞서 언급한 대로 이륭양행의 운영이 중지되었기 때문이었다. 김붕준의 장녀 김효숙의 회고록을 통해 이륭양행을 이용하지 않는 상해행이 얼마나 고된 것인지 짐작할 수 있다.

> 이 배는 썰물에 밀려 인천 바다에 두둥실 떠서 늙은 뱃사공의 손놀림에 미끄러져 전진 전진 달려나가고 있고 주위에는 통통선이 이리저리 돌며 쏜살같이 소리를 내며 분주하게 달리는 틈바구니를 헤쳐 바다를 향해 달리다 한참 잘 가다가 뱃사공이 무슨 생각이 떠올랐는지 "여보 나는 더 이상 못가겠소. 뱃머리를 돌릴 것입니다. 당신들은 어쩐지 수상하니 갈 수 없소" 윤씨(尹應念 - 필자주)는[90] 당황하며 "이 부녀자들은 환자들이 아니요. 영감님 힘든 모양인데

88) 김효숙, 「상해 대한민국 임시정부와 나(1919.3·1~1945.8.15)」(미간행 원고); 김영삼, 『김마리아』, 180~181쪽.

89) 정정화, 『장강일기』, 80쪽.

한잔 하고 좀 쉬시오"하며 준비한 술과 안주를 내놓으며 한잔 따라주고 노를 잡고 한참을 힘차게 달려나가니 영감이 진정을 보인 듯하다. 한참 잘 가더니 또 바빠진다. 뱃머리를 돌린다는 것이다. 이제는 윤씨도 급했는지 어머니(김붕준 부인 – 필자주)한테 와서 "사모님 영감이 저럽니다. 혹시 돈 가진 것이 있으신가요?"돈을 다 털어 내놓자 윤씨는 뱃사공 영감보고 "영감 이제 늙어서 사공노릇도 못해먹겠으니 이 돈 가지고 밑천하여 장사나 해보시오"하며 또 한잔 먹였다. 이에 아주 큰 바다로 나와 망망대해에 一葉片舟로 발려가다 물 가운데서 큰 중국 소금 배와 맞닥뜨려 전원이 옮겨 타는 것이다.[91]

이들은 신의주 – 안동현 – 상해라는 기존 이동로 대신 인천 – 위해위 – 상해의 경로를 통했다. 인천에서 위해위로 가기 위해선 작은 목선에 탄 뒤 깊은 바다에 이르게 되면 중국 소금배로 옮겨 타야 하는 번거로움도 있었다. 임시정부 요인들의 가족이 대부분 부인과 어린 아이들로 구성되어 있다는 점에서 이들의 여정은 더욱 고될 수밖에 없었다. 또한 이들이 일제의 감시를 피해 '밀항'하고 있는 중이라는 약점을 잡아 추가 요금을 더 요구하는 등 곤경한 상황이 연출되기도 했다.

90) 윤응념 교통부 참사로 세브란스 병원에서 입원 치료 중인 김마리아를 임시정부로 비밀리에 인도해가기 위해 파견된 사람이었다. 그는 변장술이 능숙하여 김마리아 밀출국에 적임자로 파견되었다고 하였다. 김마리아는 당시 모진 고문으로 인해 정신이 불안정한 상태였고 치료가 완료되지 않아 간호가 필요한 시기였다. 윤응념은 상해로 가는 배 안에서 김마리에게 주사를 놓아가며 전문적으로 간호를 하였고 무사히 임시정부에 당도할 수 있었다(김효숙, 「상해 대한민국 임시정부와 나(1919.3·1~1945.8.15.)」(미간행 원고).).

91) 김효숙, 「상해 대한민국 임시정부와 나(1919.3·1~1945.8.15)」(미간행 원고).

Ⅳ. 맺음말

대한민국 임시정부(이하 임시정부)가 수립된 1919년은 3.1운동 이후 그 어느 때 보다 한인들의 독립운동에 대한 열망이 강할 때였다. 많은 이들이 독립운동을 위해 망명을 택하고 임시정부가 있는 상하이로 향하였다. 상하이로 향하는 발걸음이 많아질수록 임시정부는 국내에 대한 다양한 정보를 수집할 수 있었고 이를 기반으로 국내에서의 독립운동을 계획할 수 있었다. 국내 비밀결사와의 연계를 통해 독립운동 자금을 모집하여 임시정부의 재정을 마련하고 국내에서의 독립운동을 전개하기도 했다. 이러한 임시정부의 국내활동은 곧 정부로서의 지지기반을 획득하고 독립운동 최고기관으로서의 의무를 다 하기 위한 것이었다.

이 모든 활동은 국내와 상하이를 오가는 비교적 안전한 임시정부의 이동로가 존재했었기에 가능했다. 임시정부에서는 안전하게 국내 또는 상하이로 왕래할 수 있도록 특별한 규칙을 정하고 일정한 이동로를 만들었다. 곳곳에 비밀장소를 지정하고 중개인들을 섭외하여 무사히 이동할 수 있도록 하였다. 안동교통사무국과 관할 교통지국이 설치된 지역은 임시정부 요인들이 곳곳에 잠입해 있거나 신분을 숨긴 채 생활하고 있는 곳이기도 했다. 중국 안동현을 중심 거점지로 하여 경의선을 따라 서울로 이어지는 경로는 임시정부원들이 국내를 오고가는 교통망이 되었고, 임시정부의 주요 문서가 우송되는 통신망이 되었다.

임시정부원은 상해를 출발해서 국내에 입국하고 다시 상해로 돌아오는 모든 경로와 절차에 대해서는 반드시 임시정부의 지시에 따라야 했다. 임시정부의 규칙 하에 상해-국내로의 진입이 가능했으며 임시정부원의 소개장도 반드시 소지해야 했다. 밀정으로 오인 받는 일이 없도록 하기 위해서였다. 무사히 안동현-신의주 이동경로를 이용하여 국내에 입국한 임

시정부원은 1919년 10월의 제2차 독립시위운동과 1920년의 미국의원단 방문을 계기로 한 의열투쟁 등을 전개할 수 있었다. 국내에서 교통사무국과 연통부 설치 또는 국내 비밀결사와의 연계, 군자금 모집 등의 특수한 목적을 수행하기 위해 주로 이동한 교통 경로는 '잠입로'의 성격을 갖고 있는 것이었다.

정부에서 간행한 독립신문, 포고문 및 각종 서류를 우송하여 국내 국민들에게 임시정부의 활동을 알리고 적극적인 참여를 권하기도 했다. 일제의 끊임없는 탄압과 임시정부에 대한 악의적인 소문에 국민들이 동요하지 않고 임시정부를 쫓아 함께 독립운동을 전개해야 했기 때문에도 임시정부에서는 끊임없이 국내를 향해 선전물을 배포하였다. 상해-안동교통사무국-국내교통지부는 경의선을 따라 설치되어 임시정부의 선전물을 안전하게 보냈다. 당시 임시정부의 이런 노력으로 적어도 수립 초기 국내에는 선전이 실로 미치지 않는 곳이 없을 정도가 되었다.

이처럼 임시정부가 이용한 교통 · 통신 경로는 단순히 루트의 개념을 벗어나 임시정부의 독립운동 경로이자, 독립운동의 방식이자, 한국을 도운 외국인들의 모습 등 다양한 형태의 독립운동을 살필 수 있는 것이다. 그리고 임시정부가 국내 국민들과 호흡하며 독립운동한 실체를 확인할 수 있는 것이라 할 수 있다.

(2020.11.09. 투고 / 2020.12.14. 심사완료 / 2020.12.21. 게재확정)

[Abstract]

Transportation and Telecommunication Network between the Republic of Korea and the Republic of the Republic of the Republic of Korea

Kim Eun-jee

The Provisional Government of the Republic of Korea sought various activities in Korea in the early days of its establishment. Activities targeting the nation were carried out in all directions, not limited to one department, but through the Interior Ministry, Transportation Ministry, Military Affairs Department, Treasury Department and Local Propaganda Department. In order to carry out domestic activities in each department, safe transportation and communication routes were needed to travel between Shanghai and Korea. The department in charge of this was responsible for establishing a temporary transportation office and a competent transportation office in Korea by the Ministry of Transportation.

As a result, the Andong Transportation Office in Andong Prefecture, located on the border between China and Korea, could be established. The establishment of the Andong Transportation Office was possible due to the strong support of Yi Leungyang and Shora in Andong Prefecture. The Andong Office of Transportation has done its part as a middle ground between Shanghai and other parts of the country. Many temporary government officials entered the country or returned to Shanghai through the site. The infiltration routes used by

temporary government officials have great characteristics. The destination was determined mainly based on the area of origin.

Among the jurisdictions of the Andong Transportation Secretariat were the Uiju Transportation Bureau, the Cheoncheon Transportation Bureau, the Pyongyang Transportation Bureau, and the Sariwon Transportation Bureau. This was established along the Gyeongui Line railroad, which was the result of the provisional government's attempt to establish a communication line along the railway. It is also characterized by the establishment of a transportation bureau by utilizing a secure human network using confidential associations within the area. In order to send large amounts of temporary government documents to the Andong Transportation Office, they had to be delivered to the Andong Transportation Office. Upon arrival at the Andong Transportation Office, the documents were delivered to the competent authorities and delivered to various parts of the country. These propaganda materials have become important propaganda for the provisional government to raise military funds or engage in various independence movements. As a result, there is a perception in Korea to trust the provisional government and support the provisional government.

□ Keyword

Provisional Government of the Republic of Korea, Andong Transportation Secretariat, Domestic Activities, Ministry of Transportation, Yiryongyanghaeng, Lee Jong-wook, Choi Myeong-sik, A Transportation Network, Telecommunication Network

[참고문헌]

『獨立新聞』(상해), 『東亞日報』, 『每日申報』, 『大阪朝日新聞』
姜德相, 『現代史資料』 27, みすず書房, 1970.
金正明, 『朝鮮獨立運動』 Ⅰ - 分冊·Ⅱ, 原書房, 1967.
국사편찬위원회, 『대한민국임시정부 자료집』 1~45, 2005~2011.
일본외무성사료관 소장, 『不逞團關係雜件 - 朝鮮人ノ部 - 在상해假政府』 1~6, 『外務省記錄』(국사편찬위원회 DB).
朝鮮總督府 慶北警察部, 『高等警察要史』, 1934.
일본육군성, 『朝鮮騷擾事件關係書類』.
긍허전기편찬위원회, 『안악사건과 삼일운동과 나』, 긍허전기편찬위원회, 1970.
김명수, 『明水散文錄』, 삼형문화, 1985.
김승학, 『亡命客行蹟錄』, 1998.
김효숙, 「상해 대한민국 임시정부와 나(1919.3·1~1945.8.15)」(미간행 원고).
이선희, 『抗日鬪爭記』, 애국지사 박치조·순국열사 박치의 기념사업회, 1987.
우승규, 『나절로 漫筆』, 탐구당, 1978.
정정화, 『장강일기』, 학민사, 1998.
주요한, 『安島山全書』 上·中·下, 범양사, 1990.
한도신, 『꿈 갓흔 옛날 피 압흔 니야기』, 돌베개, 1996.

김용달, 『한국독립운동의 인물과 노선』, 한울, 2004.
김승학, 『韓國獨立史』下, 독립문화사, 1966.
유병호, 「대한민국임시정부의 안동교통국과 怡隆洋行 연구」, 『한국민족운

동사연구』 62, 2010.
윤대원, 『상해시기 대한민국임시정부 연구』, 서울대학교출판부, 2006.
이명화, 『島山 安昌浩의 독립운동과 統一路線』, 경인문화사, 2002.
이연복, 「大韓民國臨時政府의 交通局과 聯通制」, 『韓國史論』 10, 국사편찬위원회, 1981.
채영국, 「대한민국임시정부 교통국의 설치와 활동」, 『대한민국임시정부수립80주년기념논문집』 上, 국가보훈처, 1999.
한철호, 「조지 엘 쇼(George L. Shaw)의 한국독립운동 지원활동과 그 의의 : 체포·석방 과정을 중심으로」, 『한국근현대사연구』 38, 2006.
한철호, 「1920년대 전반 조지 엘 쇼(George L. Shaw)의 한국독립운동 지원활동과 그 의의 -1920년 11월 석방 이후를 중심으로-」, 『한국독립운동사연구』 43, 2012.