

016 요정출입 단속

관리번호(건번호) : BA0774248(28-1 ~ 39-1)

쪽수 : 18쪽

생산일자 : 1951년 3월 ~ 1951년 6월

작성자(생산기관) : 국무총리비서실

각 부처 장관이 국무총리가 시달한 〈공무원 요정출입 엄금 단속에 관한 건〉이라는 공문을 수령하여 각 소속장에게 지시했음을 보고하는 내용이다. 교통부, 사회부, 관재청, 체신부, 법제처, 국방부, 내무부, 보건부, 상공부 등 각 부처 장관이 국무총리에게 보고한 것이다.

각 부처 장관이 국무총리가 시달한 〈공무원 요정출입 엄금 단속에 관한 건〉이라는 공문을 수령하여 각 소속장에게 지시했음을 보고한 문서이다. 1951년 6월 27일 교통부장관이 보낸 문서, 6월 20일 법무부장관이 보낸 문서, 4월 15일 사회부장관이 보낸 문서, 4월 7일 관재청장이 보낸 문서, 4월 5일 체신부장관이 보낸 문서, 4월 4일 법제처장이 보낸 문서, 4월 1일 국방부장관이 보낸 문서, 3월 31일 내무부장관이 보낸 문서, 3월 31일 보건부장관이 보낸 문서, 3월 29일 상공부장관이 보낸 문서와 함께 3월 24일 국무총리가 각 부처 장관에게 보낸 문서 등이 합침되어 있다. 재무부장관이 국무총리에게 보낸 문서는 탈락되어 없다. 다만 재부부장관이 각 국장에게 4월 2일에 보낸 〈공무원 요정출입단속에 관한 건〉이라는 공문은 남아 있다.

공무원의 요정출입은 고질적인 병폐 중의 하나였다. 1949년 하반기부터 이승만 대통령은 공무원들에게 관공리는 요정출입을 삼갈 것을 지시하기까지 했으나 잘 지켜지지 않았다. 그리하여 감찰위원회는 11월 9일과 10일 이틀간 경찰의 협력을 얻어 중부·종로 두 경찰서 관하의 요정·음식점을 조사하여 발표하였다. 발표에 의하면, 회식 참여자 중 40%가 공무원이었으



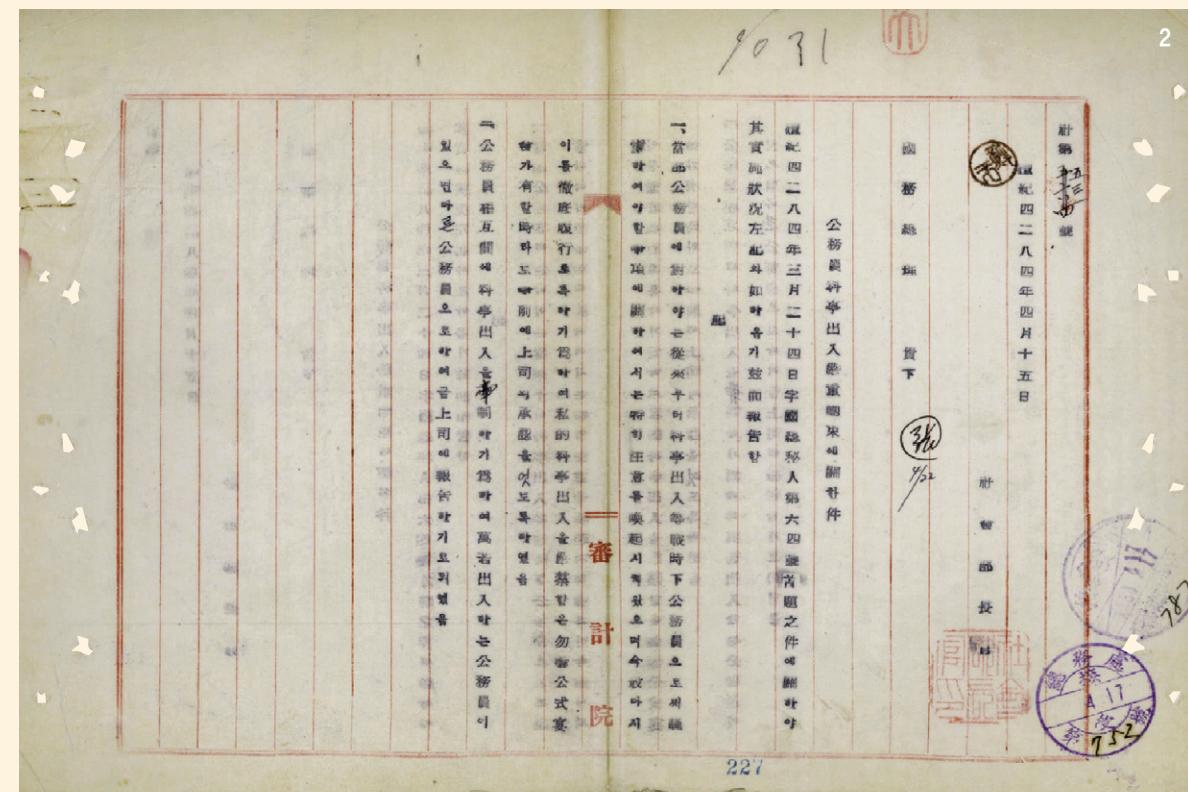
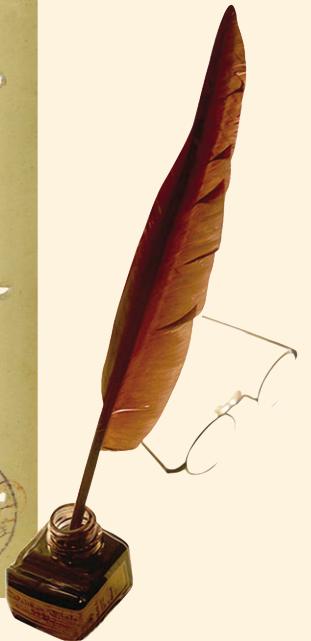
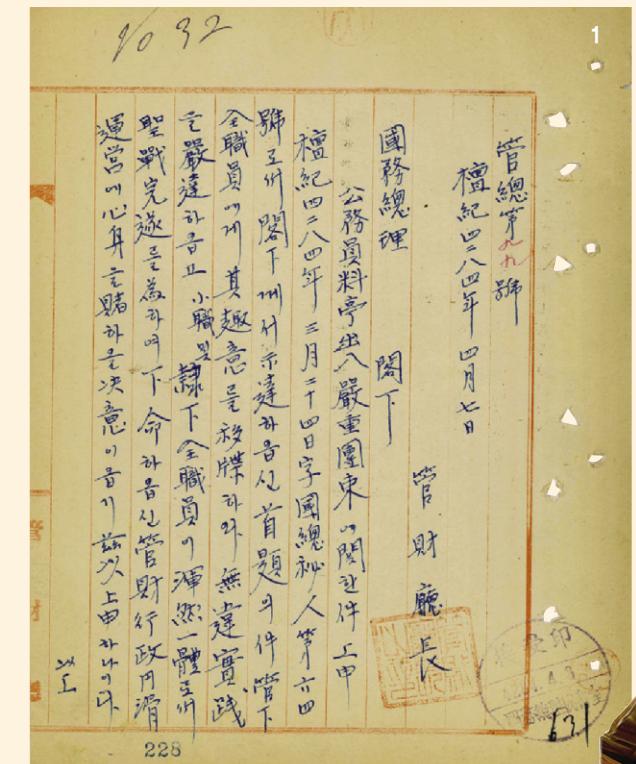
1951년 지방행정공무원들에게 연설하는 김성수 부통령의 모습 (CET0042767)

며, 그들 중 권력을 가졌거나 물자이권을 가진 행정관청의 공무원들이 다수를 점하고 있었다.

공무원들의 요정출입이라는 병폐는 전쟁 과정에서도 계속 이어져 결국 국무총리는 각 부처 장관에게 통첩을 내리게 되었다. 그것이 바로 1951년 3월 24일자 國總秘 제64호이다. 장

면(張勉) 국무총리는 통첩에서 전시 하 솔선수범하여야 할 공무원들이 요정에 출입하여 일반 국민의 지탄을 받는 일이 있어서는 안 되므로 엄중이 단속할 것을 각 부처 장관에게 시달하였다. 당시 국무총리는 전시하 국민의 지도자로서 진두에서 내핍생활을 해야 할 공무원들이 요정에 탐닉하여 유혹으로 풍기를 문란하게 해서는 안 된다고 지시하였다. 공무원은 솔선수범하여 건전한 정신으로 공무원으로서 각자에게 부여된 직책에 충실하여야 한다고 생각하였다. 그리하여 각 부처 장관에게 부하직원을 감독하여 그 직위의 고하와 직장 여하를 불문하고 요정출입을 엄중 단속하도록 통첩을 보냈던 것이다. 다만, 외교상 필요에 의한 외빈 접대에 대해서는 의례적 접대, 기타 공식연회가 있을 경우에 한하여 정중한 태도로 실시하도록 하였다. 이 문서는 전시하 공무원들의 요정출입이라는 병폐가 심각했음을 간접적으로 보여주는 자료이다.

임송자(성균관대학교)



017 전사장교(戰死將校) 진급 제청의 건 상신

관리번호(건번호) : BA0774248(44-1)

쪽수 : 1쪽

생산일자 : 1951년 8월 14일

작성자(생산기관) : 총무처장

한국전쟁 과정에서 전투 중 사망한 대령의 준장 추서(追敍)를 총무처장이 상신한 문서이다. 대령 김현수(金賢洙), 권태순(權泰順)과 전성호(全盛鎬)는 한국전쟁 직후 전투를 지휘하던 중 사망하였고, 이들의 계급을 추서해줄 것을 건의하고 있다.

한국전쟁이 일어나자 수많은 사상자가 발생하였다. 그중에는 한국전쟁 발발 초기 전투 과정에서 많은 군인들의 사망하였다. 총무처는 한국전쟁 당시 대령 계급으로 전사한 대령 김현수(金賢洙)와 대령 권태순(權泰順), 대령 전성호(全盛鎬)의 장군 진급을 상신하였다.

김현수 대령은 일제시기 일본국학원대학에 재학하다 학병으로 입대하였다. 해방과 함께 귀국한 뒤 군사영어학교(육군사관학교의 전신)를 졸업하고 국방경비대(國防警備隊 : 육군의 전신) 장교로 임관하였다. 한국전쟁 발발 당시 김현수는 육군본부 정훈국 보도과장(陸軍本部 政

訓局 報道課長)으로 재직 중이었다. 김현수는 1950년 6월 26일 전파로 한국전쟁의 발발 소식을 알려 유엔군을 파견하게 하였고, 그리고 6월 26일 방송대 정훈공작대(放送隊 政訓工作隊)를 의정부(議政府)까지 파견, 활동을 지휘하였다. 1950년 6월 28일 북한군이 서울로 입성하자 당시 서울방송국을 사수하고 있었던 김현수 대령은 북한군 유격대원에게 피살당하였다.

전성호 대령은 일제시기 광복군(光復軍)으로 활약하였고, 해방 직후 대한국군준비위원회(大韓國軍準備委員會)를 조직하는 등 건군활동을 전개하였다. 1949년 1월 육군 소령으로 특별 임관하였고, 한국전쟁 발발 당시 제1사단 12연대장으로 제1사단의 철수작전에서 많은 공적을 세웠다. 이후 유격대 총사령부(遊擊隊 總司令部) 참모장으로 근무하던 중 인천상륙작전의 일환으로 북한군 교란작전으로 기획된

경상북도 영덕상륙작전에 참가하여 전투를 치르던 중 1950년 9월 15일 전사하였다. 이 문서에서 상신된 바와 같이 김현수와 전성호는 모두 1951년 8월 21일 준장으로 추서되었다. 이후 전성호는 1988년 10월 25일 국립묘지 장군 묘역으로 이장되었다.

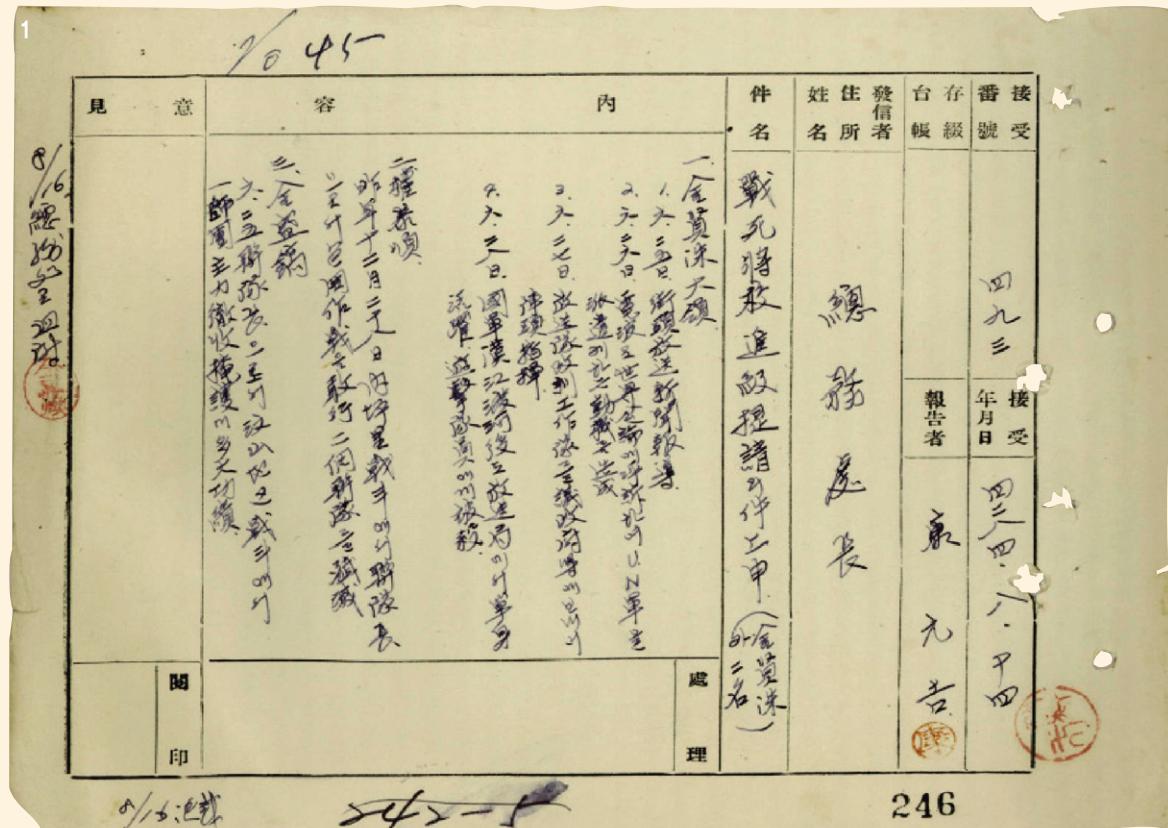


1951년 육해공군 합동위령제 모습 (CET0022787)



한국전쟁 때 전투과정에서 파괴된 탱크 (CET004787)

노영기(서울대학교 규장각)



018 탄원서 - 공비출몰

관리번호(건번호) : BA0774248(51-1)

쪽수 : 1쪽

생산일자 : 1951년 8월 22일

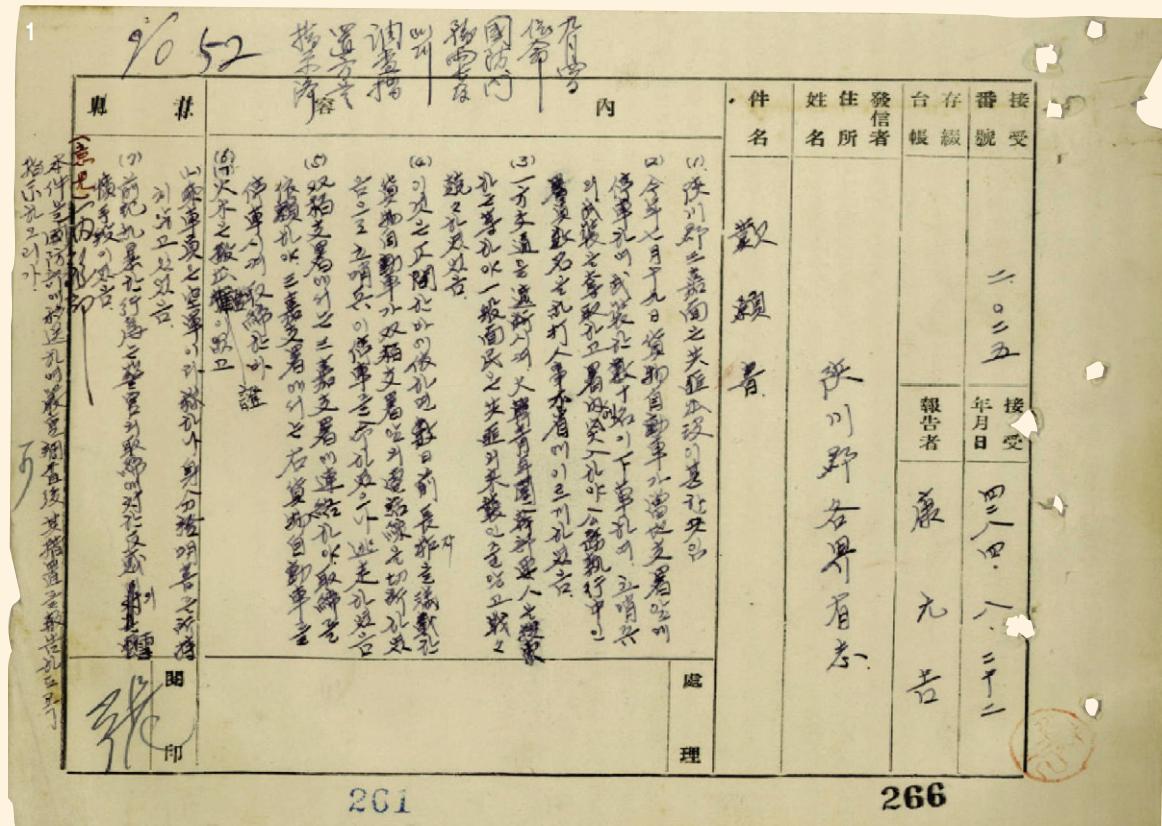
작성자(생산기관) : 경상남도 합천군 각계 유지들

경상남도 합천군 각계 유지들이 보낸 탄원서를 국무총리비서실에서 1951년 8월 22일 접수하여 그 내용을 간략히 정리한 문서이다.

경상남도 합천군 각계 유지들이 보낸 탄원서를 국무총리비서실에서 1951년 8월 22일 접수하여 그 내용을 간략히 정리한 것이다. 탄원서는 이 문서에 첨부되어 있지 않아 그 자세한 내용은 알 수 없다. 다만 탄원서를 토대로 정리한 것으로 대략의 내용을 파악할 수 있는데, 경상남도 합천군 삼가면은 공비출몰이 심한 곳으로 7월 19일 무장한 수십 명이 지서를 급습하여 입초병(立哨兵)의 무장을 탈취하고 경찰관 여러 명을 난타하였다고 한다. 그리하여 쌍백지서에 연락하여 이들을 검거하여 취체 중이라고 하였다.

국무총리비서실에서는 9월 4일 국방부와 내무부 양 장관에게 조사조치방법에 대한 전명(傳命)을 내릴 것이며, “이 건을 국방부에 이송하여 엄중 조사 후 그 조치를 보고”할 것을 자신의 의견을 비고란에 기입하여 보고하였다. 이에 대해 열인난(閱人欄)에 장면 국무총리가 서명한 것으로 보아 본 건은 국방부에 이송될 것으로 보인다.

임송자(성균관대학교)



019 감찰위원회 징계파면 의결에 대한 호소의 건

관리번호 : BA0774248(52-1)

쪽수 : 6쪽

생산일자 : 1951년 8월 21일

작성자 : 부산 해사국장(海事局長) 이○○(李○○)

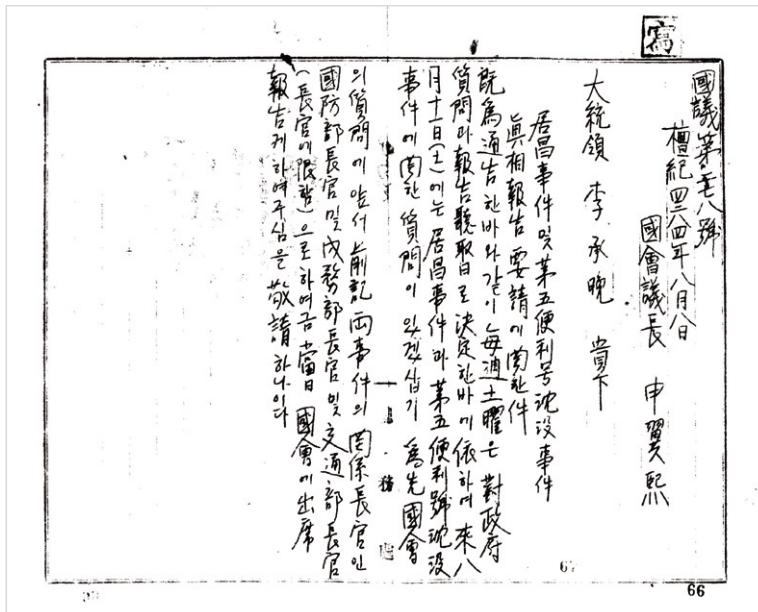
1951년 7월11일 부산 송도 앞바다에서 침몰하여 94명의 사망자를 낸 제5편리호(第5便利號) 침몰사건의 책임을 지고 8월 8일부로 파면된 부산 해사국장(海事局長) 이○○(李○○)이 이에 불복하여 장면 국무총리에게 낸 진정서이다. 그는 진정서에서 연안여객선의 관리감독권이 교통부 해사국에 없다는 근거를 들어 파면이라는 징계가 너무 과하다는 주장을 하고, 징계의 정도를 경감시켜 줄 것을 호소하고 있다.

이 문서는 부산 해사국장(海事局長) 이○○(李○○)이 제5편리호(第5便利號) 침몰사건으로 파면된 후 장면(張勉) 국무총리에게 낸 진정서이다. 문서는 원문사본을 감찰위원회에게 송부하는 것이 좋겠다는 의견을 제시하고 있다.

1951년 7월 11일 일어난 부산과 다대포간을 운항하는 연안여객선 제5편리호(第5便利號) 침몰사건은 94명의 사망자를 낸 1950년대 최대의 해상사고였다. 제5편리호는 선박이 건조된 지 24년이 지난 노후선으로 정원이 54명이었음에도 불구하고 170명이 승선한 것이 대형 참사의 근본원인으로 지적되었다. 한국전쟁이 진행 중이던 전시 상황이었지만 대규모 인명 피해를 낸 사건의 규모로 인해 언론에 대대적으로 보도되었다. 이 사건은 교통부장관의 대국민사과와 함께 국회가 진상조사에 착수할 정도로 큰 사회적 문제로 확대되었다.

국회가 진상조사에 나선 것은 엄청난 인명피해를 낸 대참사였다는 측면도 있지만, 한편으로 이듬해로 예정된 대통령선거와 관련하여 직선제 개헌을 통해 재선을 노리는 이승만정권

과 여기에 반대하는 국회가 정치적인 대립을 하고 있었던 시기라는 점도 일정하게 작용한 것으로 보인다.



거창사건 및 제5편리호 침몰사건 진상보고 요청에 관한 건, 1951 (BA0135095)

운 독점권을 부여하였다는 점, 정원초과 운항을 묵인하는 대가로 수백만원의 뇌물을 받았다는 혐의까지 추가되었다. 검찰 송치 후 감찰위원회가 열렸고 부산 해사국장을 포함한 관련 공무원 6명이 8월 8일부로 파면조치 되었다.

본 문서는 이와 같은 결정에 의해 파면된 부산 해사국장 이○○이 장면 국무총리 앞으로 자신에게 씌어진 혐의가 부당한 것임을 주장하는 진정서를 주 내용으로 한다. 이○○은 수뢰 혐의를 부정했을 뿐 아니라 자신에게 내려진 징계가 부당하다면서 그 근거로 연안해운에 대한 관리감독권 책임을 해사국에 전부 전가시켰다는 점을 들었다.

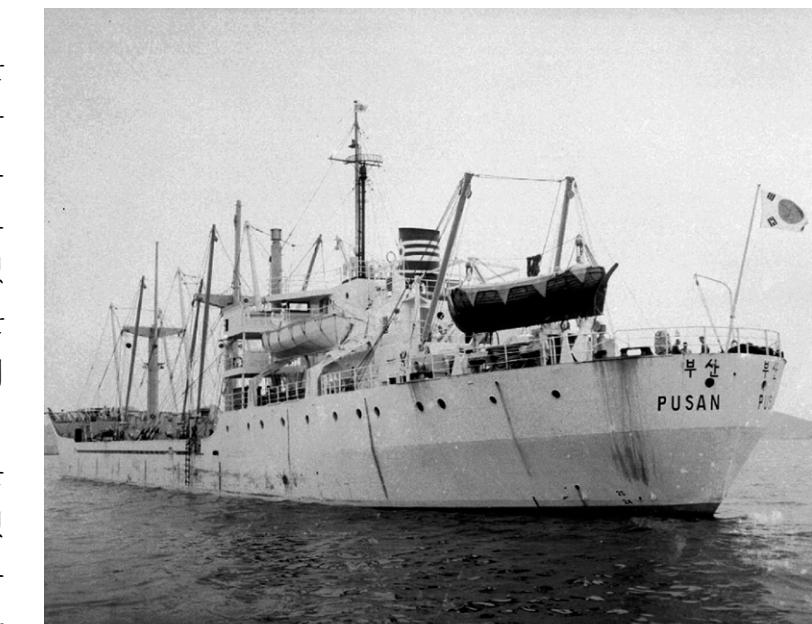
실제로 검찰에 의한 사건조사과정에서 책임소재를 놓고 해사국과 수상경찰서가 대립하고 있었다. 당시 언론은 이것을 각 부서간 책임 전가라는 비판적 시각으로 크게 보도하고 있었

다. 그러나 검찰이나 국회조사위는 동일하게 관리감독의 책임이 해사국에 있다고 보았다. 즉 수상경찰서는 선박 입출항과 관련된 서류의 접수, 범죄조사와 범죄 사전예방을 위한 사찰이 주요업무이고, 여객선 운항과 관련된 영업허가와 관리감독 권한은 해사국에 있다는 것이 검찰과 국회조사위의 판단이었다.

여기에 대해 문서에서 이○○은 연안여객선의 운항에 대한 관리감독권이 해사국에는 없다고 정면으로 반박하고 있다. 그는 해사 관련 법령이 전적으로 교통부 소관으로 규정되어 있다고 하여 선박침몰사건과 관련한 책임이 당연히 해사국에 있다고 하는 것은 ‘언어도단’이라고 항변하였다. 그는 그 근거로 두 가지를 들고 있다. 첫째는 당시 연안여객선의 대부분이 노후선으로 수리를 해가면서 운항하고 있는 것은 일반적인 실정으로, 언제라도 이러

한 사고가 일어날 개연성이 있으며 단순히 관리감독 강화로 해결될 문제가 아니었다는 점을 지적하였다. 이것은 국내 조선소에서 선박을 건조하기보다는 중고 노후선을 외국에서 수입해서 이용하는 당시 해운업의 구조적 문제를 실무책임자가 지적한 것으로 주목되는 점이다. 둘째는 정원초과에 대한 것으로, 이것은 국영으로 운영하는 철도와 달리 연안해운업의 경우 민간이 주체가 되어 운영하면서 영리를 추구하는 업자의 과도한 욕심이 빚어낸 과실이 해사국의 관리감독 소홀보다 훨씬 무거운 것이라는 점을 지적하고 있다.

이○○은 국무총리에게 직접 진정서를 올린 이유에 대해서도, 먼저 감찰위원회의 결정에 불복하여 이의를 제기했으나 감찰위원회의 답변은 행정소송을 제기하라는 것이었지만 행정



노후선박의 문제는 1950년대 해운업의 구조적 문제였다. (CET0030717)

소송의 경우 아직 행정소송법이 국회만 통과하고 정부가 공포하지 않은 상황이어서 불가능하기 때문이라고 서술하고 있다. 그는 위의 근거에 의해 파면은 과도한 징계이며 후직이나 정직의 처분으로 경감해 줄 것을 요청하고 있다.

그러나 이○○의 진정이 그의 의도대로 수용된 것 같지는 않다. 그가 이후 부산항에서 운수창고업을 경영하는 사업가로 변신해 있음이 확인되기 때문이다. 그는 최소한 1954년부터 부산 광복동 소재 협동운수주식회사(協同運輸株式會社)의 사장이었다. 파면된 공무원이 관련업계의 회사를 경영할 수 있었던 것은 그의 이력을 보면 충분히 납득이 가능하다. 그는 일본 주오대(中央大) 법대 출신으로 동양생명보험, 한성은행에서 금융인으로 근무한 후 1920년 조선총독부 관리로 들어가 출세를 거듭하였다. 1930년에는 강화군수가 된 것을 시작으로 각 지역 군수를 역임하였다. 해방 후 정부수립 후에는 인천 해사국장에 임명되어 해사국과 인연을 맺었고, 제5편리호 침몰 당시 부산 해사국장이었다.

이 문서는 한 고위관료의 진정서이지만, 경제사 및 행정사적 측면에서 중요한 참고자료가 될 수 있다. 즉 경제사적으로는 1950년대 초의 연안해운업의 실태와 국내 조선업(造船業)의 상황을 짐작할 수 있는 단서가 될 수 있다. 또한 행정사적으로는, 당시 교통부가 육상교통과 해상교통을 통



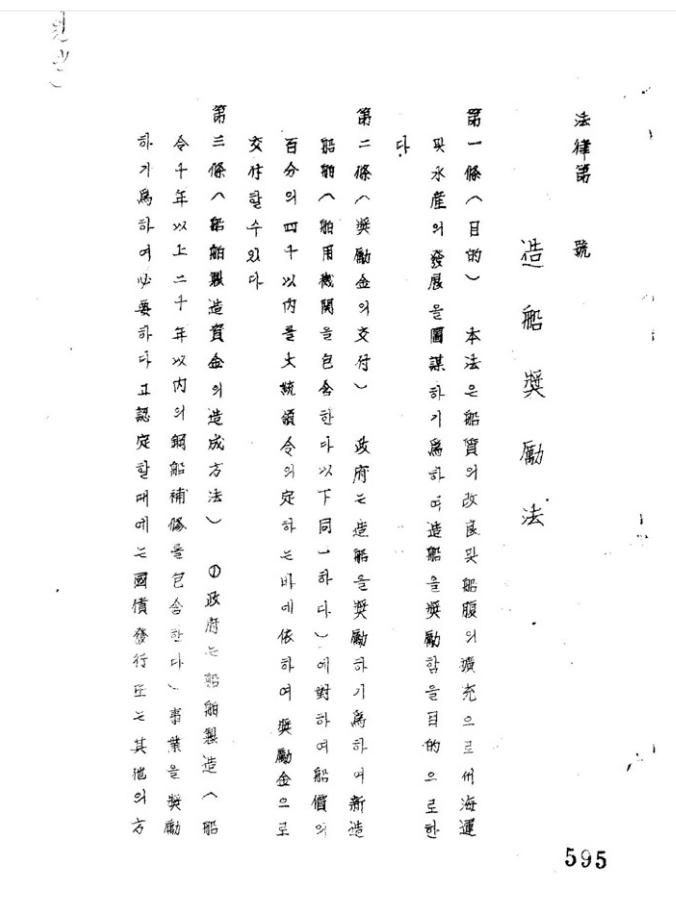
부산항에서 열린 구호물자 인수식 모습. 노후 선박 건조자금을 지원하려는 계획은 한국전쟁 중 군수품 수송을 맡은 일본 선박을 구축하기 위한 계획에서부터 시작되었다. (CET0062175)

괄하고 있었으나 철도를 중심으로 하는 육상교통에 치중하면서 해상교통과 관련된 부처의 권한이 극히 취약한 상황이었다고 현실을 보여준다는 점이다. 이○○이 해사국에 관리감독권이 없다고 강변한 것은 이런 사실을 대변한다.

정부 역시 해운업의 열악한 실태와 교통부 육상교통과 해상교통의 행정력 불균형이라는 행정구조적 문제가 있다고 판단하고 해결책을 모색하였다. 정부는 먼저 노후선박이 대부분인 해운업을 개선하기 위해 정부가 선박건조자금을 지원하여 계획조선(計劃造船)을 통해 노후선을 대체하려고 하였다. 최초의 시도는 1952년 10월 교통부의 '제1차 조선계획' 입안이었다. 그러나 이 계획은 한국전쟁에 필요한 군수품 수송을 담당한 일본선박을 축출하기 위해 응급책으로 마련한 계획이었기 때문에, 1953년 교통부는 1954년부터 1958년에 걸친 '5개년 조선계획'을 수립하였다. 그 내용은 선박건조 12만 400톤, 선박수리 85만 톤을 목표로 하였고, 그 외에 연간 5개 조선회사를 선정하여 시설을 확충하고, 선진국 기술자 초빙 및 기술유학을 실시하는 것을 주요 골자로 하였다. 그러나 이들 계획은 필요자금 마련에 실패하여 대부분 소기의 목적을 달성하지 못하였다.

국가지원에 의한 노후선박 대체사업이 본격화된 것은 전반적인 해사사무를 총괄하는 독립 기관으로 해무청(海務廳)이 발족하면서부터였다. 계획조선사업 역시 해무청이 관장했는데, 그간 교통부 추진 하에 지지부진했던 계획조선을 정비하여, 새롭게 1957년부터 1961년까지를 5개년으로 한 계획조선을 실시하였다. 계획조선은 크게 '조선 5개년 계획'과 '노후선 대체 5개년 계획'으로 나누어졌다. 전자가 국내 선복량(船腹量)의 양적 증가를 목적으로 하였다면, 후자는 질적 성장을 목적으로 하였다. 노후선을 대체하기 위한 대상선은 강선(鋼船)의 경우 선령(船齡) 30년 이상 선박 중 소정의 검사기준에 불합격한 선박, 목선은 20톤 이상의 선박 중 선령이 20년 이상이 된 선박이었다. 국내 선박 중 대상 선박은 강선이 14척 8천 947톤, 목선이 434척 2만 5천 562톤 등 총 3만 4천 509톤이었다. 전체 계획은 5년에 걸쳐 15만 3천 톤의 선박을 건조하는 것과 함께 별도 노후선 대체계획으로 3만 5천 톤을 건조하여 총 18만 8천 톤의 선박을 건조한다는 것이었다.

해무청은 1956년 계획조선을 본격 추진하면서 전체 선박 건조비의 80% 국가용자, 20%의 국고보조(선박장려금)를 주요 골자로 하는 '조선장려법' 초안을 만들었다. 같은 해 3월 국무회의에서 의결되었으며 1958년 국회를 통하여 법률로 공포되었다. 조선장려법 제정은 선



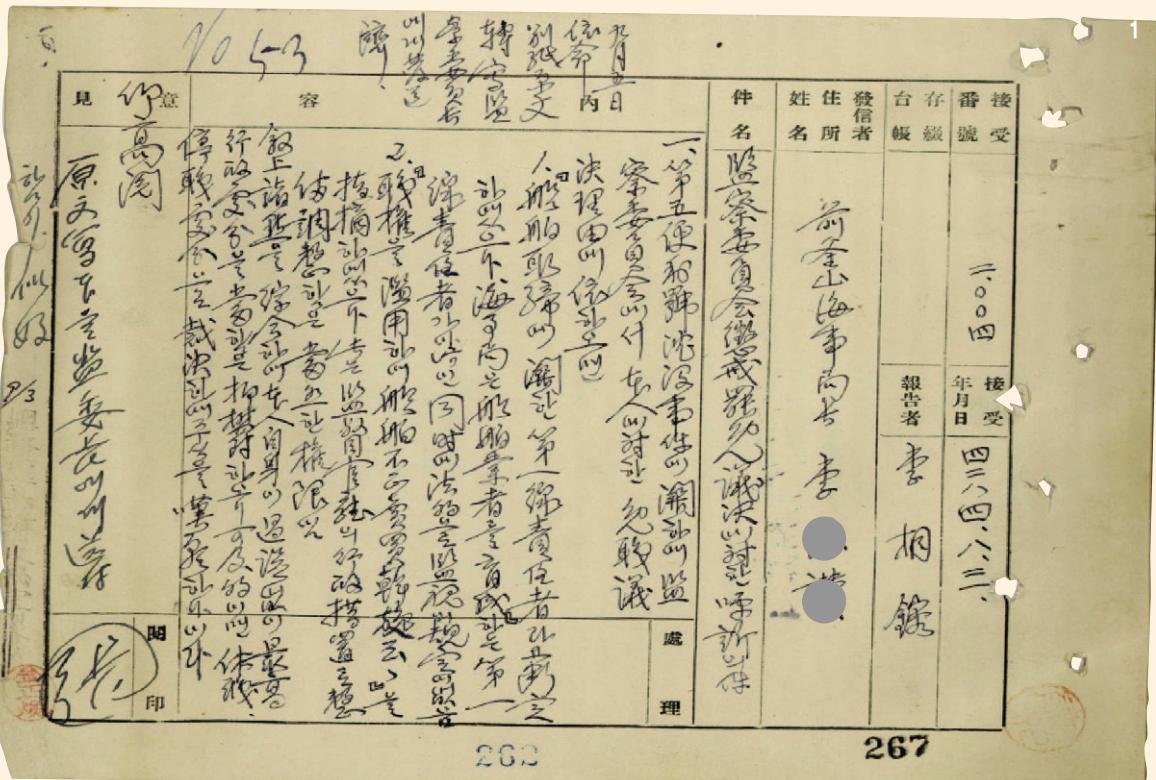
595

조선장려법 공포의 건, 1958 (BA0084217)

박 건조비를 국가보조와 저리융자를 받도록 국가가 앞선하여 사실상 선주(船主)가 소액의 자기 자금만으로도 선박을 건조할 수 있도록 하는 법적 근거를 마련한 것이다.

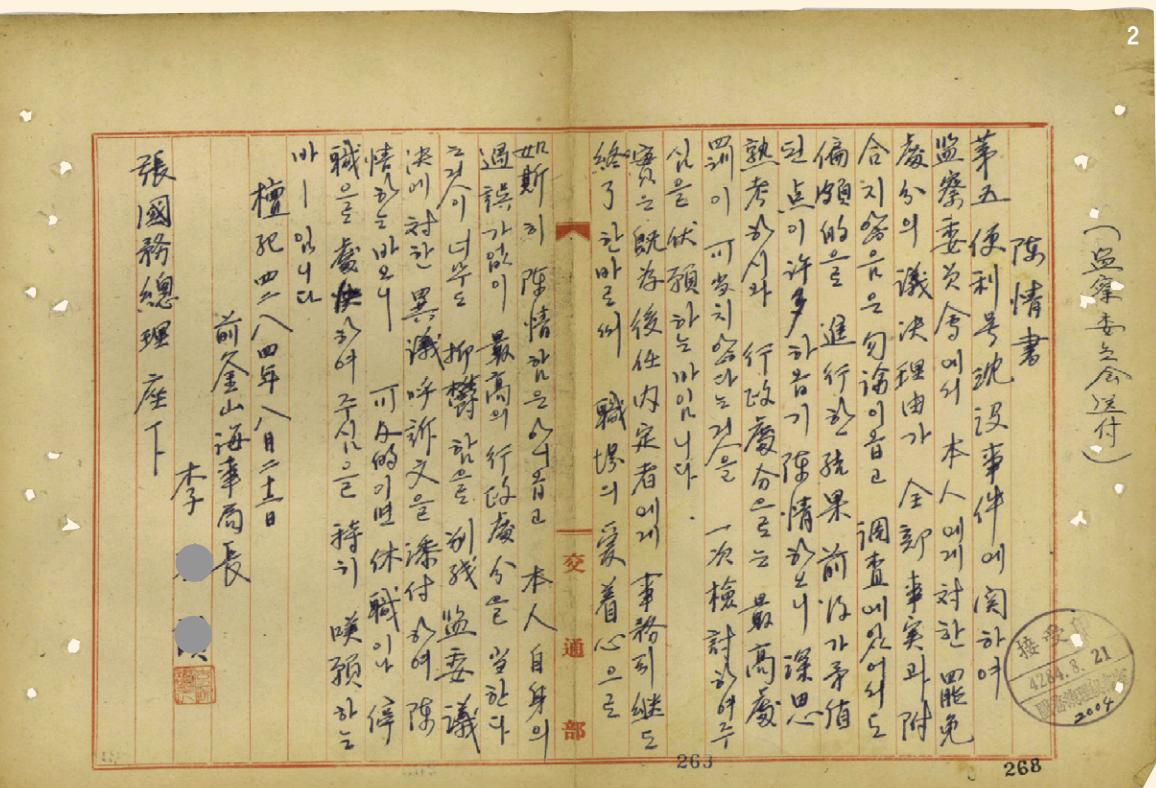
계획조선의 시행과 해무청의 설립을 중심으로 한 1950년대 중반의 해사정책과 행정기구의 변화과정을 보면 이 100의 지적은 자기 스스로를 구명하기 위한 것이기도 하지만 1950년대의 해사행정 전반에 대해서 일정하게 문제점을 지적한 것으로 볼 수 있다. 해무청은 이승만정권기 동안 존속하였다.

배석만(부산대학교)



262

267



263

268

3

金山市
李

權記四二八〇年一月二日

張國祐總理座下

264

269

監察委員會徵成罷免議決叫辭異議、叫訴
此案委員會外核他四人四年八月六日字並第二十四號至議決
也公務員徵成議決書主文叫「交通部釜山海事局長李
是免職叫處北外」改立纠正其理由叫依外吐
1. 船舶叫國北諸般法規是主管叫取緝船呈州船舶取
緝叫國北第一線責任者「計及斷定外吐」外海事局
是船舶業者是指導育成外北非權力行政官廉으로서
船舶取緝第一線責任者外海北同時叫一般海事法令
五如斯此規定이明示되어있지않아비주류此斷定之法
的根據立以之斷定이고이「船舶監視是主三遠距離
定期客船叫此置重計及遠距離客船叫對計及全然工
監視是實施叫此置重計及遠距離客船이小道距
交 通 部

269 270

三同社航路外無益社總事會는故意監督官廳의行政
措置三整備調停社是當然社權限由三職權適用의日
不正輪旋의朴之論法之海事局이經理三責任是轉嫁由
前七年段方法이不過北號이附交談船舶의二十四、五年老朽云
之叫對外七今日의韓國의全船舶이拳皆其船舶의二、三
十年是終遞此及至此是修理의修理을加하여運營社又
以是之世人이周知朴上外이同時이本件船舶外事故原因이
純金制定員身倍數人員主象船이朴이所謂三角橫波外
有北海上之航行社船長及船主이重大過失主因社沉沒의
墮立船體不見全且因社事故外踏以上船體老朽與否
毫去為朴則責任是論法是不當社及社
前示事實外結果至社航路是一個業者이끼獨立이朴
同時其運航의對北取締監督是怠慢社故所以云「云」朴
是外前述社外如北海上取締權限이無社以上取締監
督急慢은根本의是海事局이對朴이論法外踏
朴云「이是審議社外」云朴正海事法令이依朴云全의二
三支通部所管이主規是別與言主第5便利號沈沒事件
由國外財付之當然이海事局이主管責任이以云是確認
云外朴外亦是前述社外如北海事法令是全의是交通部
所管이主規定이吸朴이朴이船舶沈沒事件是當然이海
事局이主管責任이吸朴이船舶沈沒事件是云語道新
判定告是免朴吳哲、則朴朴外運業이鐵道經營外如
中國當이叶曉容或無恢이朴民間企業體이對朴業者
外遇火責件이何故이海事局이負荷被發이外(取締責

261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272

020 중요 돌발사건 중간 보고의 건

관리번호(건번호) : BA0774248(53-1)

쪽수 : 8쪽

생산일자 : 1951년 5월 21일

작성자(생산기관) : 법무부장관

1951년 5월 21일 법무부장관이 사형(私刑)을 행사한 죄목으로 전투경찰국 18전투대

중대장 경위 박모(朴某)를 구속하여 수사 중임을 대통령에게 보고한 문서이다.

1951년 5월 21일 법무부장관이 전투경찰국 18전투대 중대장 경위 박모(朴某)를 사형(私刑)을 행사한 죄목으로 구속하여 수사 중임을 대통령에게 보고한 문서이다. 이 문서에는 1951년 5월 17일 검찰총장이 법무부장관에게 보낸 문서(大檢秘 제283호), 5월 16일 전주지방검찰청

1951년 순직경찰관 합동위령제에서 가족들이 오열하는 모습 (CET0039718)

검사장 대리가 검찰총장에게 보낸 〈중요 돌발사건 중간 보고〉 문서, 5월 17일 검찰총장이 전주지방검찰청 검사장에게 보낸 전문(電文)이 첨부되어 있다.

5월 16일 전주지방검찰청 검사장 대리가 검찰총장에게 보낸 〈중요 돌발사건 중간 보고〉 문서에 의하면, 전투경찰국 18전투대 중대장 박모(朴某)가 사형을 감행한 것은 1950년 한국전쟁이 일어난 후 일문(一門)에서 40여 명이 피살된 데 대한 보복이었다고 한다.

전라북도 고창군 무장면(茂長面) 출신인 전투경찰국 18전투대 중대장 박모(朴某)는 한국전쟁 과정에서 집안(一門) 40여 명이 인민군에게 피살당한 사건이 일어나자 5월

12일 그 원한을 풀고자 자신의 휘하에 있던 전투중대 100여 명이 무장면(茂長面)에서 작전을 수행하게 되자 마을주민 60여 명을 총살하여 사형(私刑)을 감행하였다는 것이다.

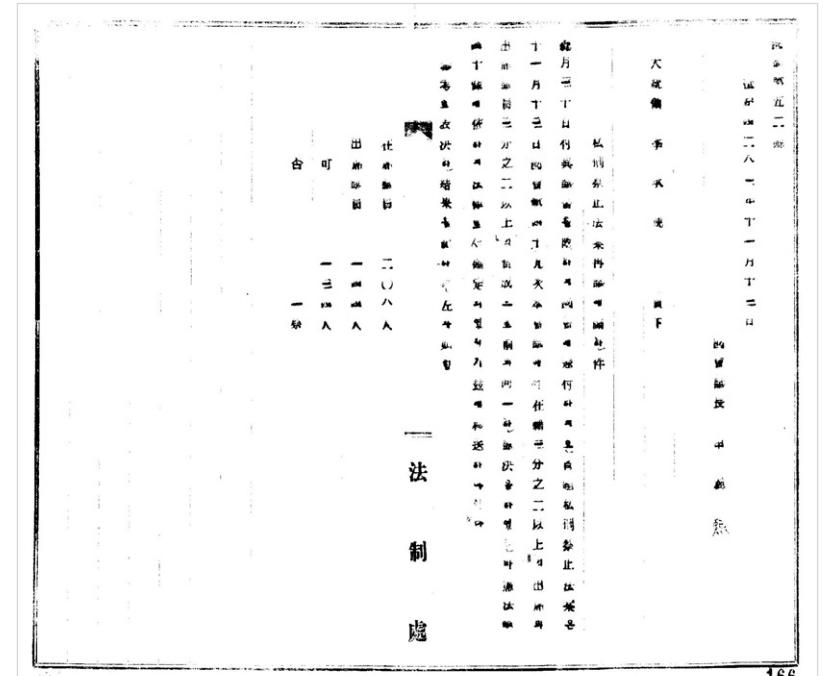
이 사건과 관련하여 검찰총장은 전주지방 검찰청 검사장에게 보낸 전문(電文)에는 “고창사건에 관하여는 엄중 수사함은 물론 절대 엄비(嚴秘)에 부치어 신문과 기타 외부에 보도 누설되지 않도록 특히 유의” 할 것을 지시하고 있다. 1951년 2월에 일어난 거창사건의 여파가 일파만파로 확대되고 급기야 국방장관 해임으로 이어지는 5월의 시점에서 이 사건이 발생하자 사회문제가 되지 않도록 엄격히 단속했던 것이다.

한국전쟁 전후 인민군·빨치산(무장대)·좌익단체 소속원에 의한 학살, 군·경찰·우익청년단체·우익인사에 의한 민간인학살이 보복과 역보복의 형태로 전국적으로

자행되었다. 국회는 이러한 비인간적인 인권유린을 막기 위해 1950년 9월 17일 사형(私刑)금지법(안)을 상정하여 심의하였다. 사형금지법(안)은 타인의 생명·신체 자유, 재산을 존중 보호하기 위해 법률이 정하는 바에 의한 수단 또는 수순을 경과하지 않고는 이를 침해하지 못하게 한 것이다. 즉, 군·경·청년방위대, 기타 청년단체 등이 법률에 의하지 않고 체포·구금·수색·심문·처벌을 하지 못하도록 규정한 것이다. 이 법안은 11월 13일 국회를 통과하여 12월 1일에 공포되었다. 그러나 거창사건, 국민방위군사건 등을 통해 보았을 때 사형(私刑)금지법이 제대로 시행되지는 않았던 것으로 보인다.

이 문서는 한국전쟁 과정에서 벌어졌던 좌우대립으로 인한 보복과 역보복의 실상, 민간인학살의 실상을 보여주는 하나의 역사적 사례가 되는 문서로 의의가 있다.

임송자(성균관대학교)



사형금지법안 재의에 관한 건, 1950 (BA0085165)

166



大檢祕書二八三號
檢紀四二八年五月丁酉日
檢察官總長
法務部長官
署下
重要案卷事件中間報告件
首題件
內司公全所地方法務部長
代理檢事會完全公事件
副秘書寫本(甲號)
外如地報告件
有如恩旨三事別紙寫本(乙號)
外如前同檢事長件
指手本公事件
以該各款

5
別紙乙
黑四年五月正日
檢舉總長
金卅世方援舉廳
〔電文內容〕
高敬事件〔閩〕如〔之〕嚴重搜查〔之〕勿論
絕對嚴秘〔閩〕早到〔之〕新國總〔之〕其他外部
〔之〕報導漏泄〔之〕公務至〔之〕特別留意〔之〕
279
210-1

六五革復甲 一門以从 田丁 錄名 以被釁者 亨
利刑利口 二爻恨 ䷔ 機會 亨 ䷌ 既富 ䷋ 中
四八四年五月五日右者指揮下數國中隊百
餘名 以革繢也 以高敬 郎長面以作繢 ䷔
和州刑科此以過失繢 郎落及六十餘名 以銳殺
私刑 之 故行刑是名之 沈長 楊革 朱雲
化 九五月吉 璞陽以出張犯人 之 即時拘束
聖因下搜查中 ䷔