

韓國海運史 研究에 있어서의 誤謬管見

孫 兌 鉉

Some Errors in the Research Works of Korean Shipping History

Tae-Hyon SOHN

< 目 次 >

序 言

I. 文章 翻譯에 있어서의 誤謬

II. 考證에 있어서의 誤謬

1. 舊韓末 海運 研究에 있어서의 「汽船會社」와 利運社에 關한 考證

2. 高麗朝 初葉에 海上活動이 衰退한 事由에 關한 考證

III. 語句解釋에 있어서의 誤謬

附 錄
結 言
參 考 文 獻

Abstract

Because the errors in the research works of the Korean shipping history, which is still at the beginning stage, are apt to be accepted by the following students as authentic, the author, intending to give some cautions to those students, points out some examples of those errors in this paper.

The contents are as follows.

1. Some errors in the translation
2. Some errors in the investigation
3. Some errors in the interpretation of words

序 言

從來, 韓國海運史에 關한 內容은 單 主題 研究에 附隨되어 言及되거나, 副次的으로 記述되는 範疇에서 벗어나지 못하고 있었다.

韓國海運史의 研究는 이제 겨우 端初的인 段階에 到達한데 지나지 않으며, 研究者의 層도 大端히 淺다.

이와같은 狀況에 있는데 韓國海運史에 關한 文獻이나 史料의 解釋 또는 表記에 어떠한 誤謬가 있으면, 그것이 權威있는 大家에 의한 것일수록, 後學에게 그대로 傳承되거나 引用될 可能性이 크다. 그리하여 眞實은 誤謬에 隱蔽되어 歷史가 歪曲될 憂慮가 不無하다.

端初的인 段階에서 正確을 기하는 것이 重要하다는 것을 強調하는 뜻에서 韓國海運史에 있어서의 誤謬의 몇 例를 여기에 指摘하여 注意를 喚起시키는 바이다.

I. 文章 翻譯에 있어서의 誤謬

日本 佛僧 円仁은 日本 朝貢使에 隨行하여 西記 838 年에 中國(唐)에 건너가, 西記 847 年에 歸國 하였는데 中國에 留學한 9 年間의 日記가 「入唐求法巡禮行記」이다. 이 日記는 韓國海運史의 「後期 遣使航運時代」研究에 있어서의 重要한 史料이다.¹⁾

円仁의 日記를 美國 Harvard 大學의 Edwin Oldfather Reischauer 教授가 英文으로 翻譯한 것이 “Ennin’s Diary”, (The Ronald Press Co., New York, 1955)이며, 英文으로 解釋한 것이 “Ennin’s Travels in Táng China”이다. 이 두 卷의 책은 Reischauer 教授의 大端히 優秀한 研究成果이기는 하나, 古代漢文翻譯에 些細한 誤謬가 있다.

日記의 該當 原文과 Reischauer 教授의 英文 翻譯文 그리고 筆者의 英文訂正文(試案)을 提示하면 다음과 같다.

「入唐求法巡禮行記」의 原文(前後關係의 理解를 도우기 위하여 다음과 같은 引用을 하였다.)

十七日爲與 崔押衙. 留狀一封. 囑者^{[考]者與 道字同}院家. 兼以書一封. 同贈 張大使. 其狀如左.

披展改歲. 德音希聞. 勤積增深. 春景已喧. 伏惟. 押衙尊體康裕. 即此圓仁蒙恩隔以雲程. 不獲親謁瞻矚日深. 欽詠何喻. 圓仁留住山院. 多幸過年. 厚蒙衆僧仁德. 殊慰旅情^{[考]旅東本 作張恐非也}斯乃押衙慈造矣. 庇蔭廣遠. 豈以微身. 能酬答乎. 深銘心骨. 但增感愧. 先蒙芳旨. 開春從鏈水^{[考]鏈恐 謹字}專使賜船. 送達維南者. 近聞臺山靈跡. 不任追慕. 圓仁本意. 專尋釋教. 幸聞聖境. 何得不赴. 緣有此願. 先向臺岳. 既違誠約. 言事不諧. 深愧高情. 還恐. 所遣使人. 空致劬勞. 莫賜恠責. 求法已後. 却歸赤山. 從清海鎮. 轉向本國. 伏望. 參張大使. 具陳事情. 圓仁却廻. 略計明年秋月. 若有彼方人船往來請垂高命. 特令尋看. 僧等歸鄉. 專憑鴻救. 不任勤仰之至. 謹留空狀代申. 不宜謹狀

開成五年二月十七日

日本國求法請益傳燈法師位圓仁^{[考]仁下池本 有狀上二字}

崔押衙傳者

南判官. 尊體萬福. 雖未接拳. 先已蒙知聞. 宛如面覲. 伏惟. 照悉事情同前. 請莫厭辨緣. 懷無紙不別書狀. 垂恕幸甚. 謹空

生年未祇奉. 久承高風. 伏增欽仰. 仲春已宣. 伏惟. 大使尊躰. 動止萬福. 即此圓仁. 遙蒙仁德. 无任勤仰. 圓仁. 爲果舊情. 淹滯唐境. 微身多幸. 留遊大使本願之地. 感慶之外. 難以喻言. 圓仁. 辭鄉之時. 伏蒙筑前太守寄書一封. 轉獻大使. 忽遇船沈淺海漂失資物. 所付書札隨波沈落. 悵悵之情. 無日不積. 伏冀莫賜恠責. 祇奉末期. 但增馳結不情. 謹奉狀起居. 不宜謹狀

開成五年二月十七日

日本國求法僧傳燈法師位圓仁狀上

清海鎮張大使 麾下謹空

1) 孫兌鉉 : 韓國海運史, 亞成出版社, 釜山, 1982, pp. 4~9 및 pp. 40~31 參照.

線을 그은 部分에 對한 Reischauer 教授의 翻譯은 다음과 같다.”²⁾

After my search for the law, I shall return to Mt. Ch'ih and shall then go back to my homeland by way of Chōng-haejin. I humbly hope then to visit the Commissioner Chang and explain the whole situation to him. I shall be going back, I estimate, about the autumn of next year.

밑줄(underline)을 한 文章은 Reischauer 教授의 誤譯인 것이 分明하다. 이 部分은 다음과 같이 翻譯되어야 할 것이다.³⁾

I(円仁) humbly hope you(崔押衙) visit the Commissioner Chang and explain the whole situation about me to him(張大使) as follows.

“Ennin shall be going back, he estimates, about the autumn of next year.”

Ⅱ. 考證에 있어서의 誤謬

1. 舊韓末 海運 研究에 있어서의 「汽船會社」와 利運社에 關한 考證

舊韓末의 海運 研究에 있어서 考證上의 誤謬를 犯하게 하는 代表的인 例는 「汽船會社」와 利運社와의 混同이라 하겠다. 이에 關한 잘못된 考證이 外國研究者에게까지 傳播되어 가고 있는 것을 볼 수 있는 바, 이의 是正은 緊急之事라 하겠다.

「汽船會社」⁴⁾와 利運社는 全然 別個의 存在이다. 따라서 「汽船會社章程」은 利運社와는 何等의 關係가 없는 것이다.

이를 解明하기 爲하여 于先 「汽船會社」에 關한 內容을 밝히고, 다음에 利運社를 說明하겠다. 그 然後에 混同의 例와 混同하게 되는 理由의 順으로 考察하겠다.

「汽船會社」와 利運社와는 別個의 存在라는 것을 밝히기 위해서는 그 어느 한 쪽을 詳論함으로써 可能하다. 여기에서는 汽船會社에 關하여 比較的 詳細한 考察을 하고, 利運社에 對하여는 簡略한 說明을 하는 것으로 그치겠다.

(1) 「汽船會社章程」과 汽船會社

1) 「汽船會社章程」 및 그 要約

朝鮮開國 498年 4月(1889A. D.)에 政府는 「汽船會社」의 創設을 特許하였는데 그때 制定된 「汽船會社章程」은 前文(趣旨文)과 11個條項으로 이어져 있다. 이는 現存하는 韓國最初의 것이며 다음에 그 全文을 轉記하겠다.

- 2) Reischauer : Ennin's Diary, p. 167. Ennin's Travels in Táng China, p. 290에서도 같은 誤謬를 犯하고 있고 日譯書인 田村完誓譯 : 世界史上の円仁. (實業之日本社, 東京, 1963, p. 269)도 忠實한 翻譯을 한 탓으로 同一한 過誤에 빠지고 있다.
- 3) 金庠基 : 東方文化交流史論攷, 乙酉文化史, 서울, 1954, p. 30. 足立喜六譯注・鹽入良道補注 : 入唐求法巡禮行記 1, 平凡社, 東京, 1977, p. 228에서는 漢文의 意味가 正確하게 把握되어 있다.
- 4) 史料에 「大朝鮮開國 498年 4月 汽船會社의 創設을 特許한다」或은 「朝家處分, 開設汽船會社」, 또는 「奉承朝家處分, 特許開設汽船會社也」등으로 記錄되어 있다. 이 경우의 汽船會社는 固有名詞임. 普通名詞와의 混同을 避하기 爲하여 「汽船會社」라 記한다.

在昔熙皞之世，鷄犬相聞，而至或(老?)不相往來，固無論已，顯今萬國爭衡，熙來攘往，權術以相磨，兵商以相資，日新月盛，靡不用極，而我國自弛海禁，但聞外貨之輸入，而以土貨數種，僅敵其一二，未聞辨巨款，出洋遠商也，且我民之運土貨輸內港者，雖取於外來汽船之靈捷，而言語不通條約不爛，往往臨事，踉蹌凌轢，無地保護，無人為具眼者，憾傷已為十有餘載矣，嗟夫我人之抵他貨者，以天生完物，徒應外人之利寶，己為難球之病源，況乎動我板船之鈍笨，以至船稅而遂成漏卮，其為幾何，而能免涸轍也，四民如天之四時，闕一不得，而以今日商務，徒歸於未利可乎，電線今既肇端，輪船正可相須，此本社主人之擬設汽船會社也，常論天下事，積小以成大，然後基本鞏固，名正以言順，然後功業成就，利民以濟物，然後才德依附，此三者備，而事乃濟矣，然則今此本社之發端，豈但為財利輩區區私見，實為衛國護商之初程，而使外國之人，知有視國如家之事，其日後，光國興社寧可限劑乎哉。

- 一. 板船汽船，鈍捷天淵，商路旺否由是乎判，所以奉承朝家處分，開設汽船會社也，凡我社員矢心齊力，期著實效事
- 一. 船從古未有之新社，如設廠造船固非目下猝辦，船隻排年求購，而一切駕駛事件，姑雇日人用之
- 一. 先以三隻汽船駛用，而第一號船，自釜山港，駛至慶尙全羅道沿海各浦，第二號船，自釜山港，駛至洛東各浦，第三號船，自元山港，駛至江原咸鏡道沿海各浦事
- 一. 船制雖異板船行駛，懸我國旗，以示內船，另選水火夫幾人，爛習船內諸規，俾資日後雇用
- 一. 除海關進出口禁貨外，隨意運輸，買賤賣貴事
- 一. 自統理衙門，關筋各道巡營反各監理署，另加照料，自該社，遇有重大事件，報于衙門待決，小事，聽候各監理署辦理
- 一. 搭騎人客，與載貨實價，隨其里程，公便定價，汽船進出各浦，定示日子，俾無商貨淹滯事
- 一. 留碇各浦，擇定勤幹汽船主人，一從社規舉行，口費從公磨鍊事
- 一. 各船會計，以四季月考准，以為後憑事
- 一. 汽船所徑各浦，勿論某稅，一概革罷，營邑官吏，如有籍端討索等事，報于衙門，別般嚴徵事
- 一. 此社之設，將以蓄小成大，專為衛國開商起見，待社事稍旺，酌納年例稅錢于衙門事⁵⁾

前文(趣旨文)은 다음과 같은 2個部分으로 構成되어 있다.

其一，開港以降 資本主義의 浸透로 그 刺戟을 받아 從來의 鎖國主義로 인한 落後性의 自認과 이에 對한 反省

① 劈頭에 「在昔熙皞之世…固無論已」라 하여 從來의 鎖國主義政策이 잘못임을 批判하고 「顯今萬國爭衡…靡不用極」이라 하여 資本主義 諸國이 手段方法을 가리지 않고 軍事力과 商行爲를 併行시켜 自國의 利益을 爲하여 血眼이 되어 活動하는 樣相에 強烈한 刺戟과 影響을 받았다는 것이며,

② 興業의 不足과 國內資源開發의 未及으로 增大되는 外來品에 對한 需要에 對應할 만한 土貨가 없고 또한 資本蓄積이 貧弱하여 大規模의 對外去來가 없다는 것을 慨嘆하고 있고,

③ 對外交易에 있어서는 資本主義的 競爭과 事業方法에 익숙하지 못하여 一方的으로 外國人에게만 利得을 주고 我側은 損害를 보고 있다는 것이며 또한 海事技術이 諸外國에 比하여 顯著하게 落

5) 統理交涉通商事務衙門, 「汽船會社章程」(大朝鮮開國 498年 4月).

後되어 있고 海運의 規模도 零細한데다가 稅制上의 缺陷으로 發展이 沮害되어 있다는 것을 痛慨하고 있다.

其二, 從來의 陋習을 克服하여 近代化와 興業富國에 努力하겠다는 決意

「四民如天之四時, 闕一不得, 而以今日商務, 徒歸於末利可乎」라 하여 商民과 商務를 輕視해서는 안된다고 하고 汽船會社의 設立은 近代化를 爲한 必須의 事業이며 이는 「財利輩들의 區區私見에 依한 것이 아니고 實로 衛國護商의 初程이며 國家發展을 爲한 重大事임을 強調하고 있다.

前文에 이어 列記된 11個條項은 다음과 같이 要約된다.

① 「汽船會社」의 基本性格

- ㄱ. 奉承朝家處分으로 特許를 받은 會社
- ㄴ. 造船廠의 創設이란 손쉽게 이루어 질 수 없는 일이니 于先 外國汽船을 導入하여 이를 運航하는 方策으로 海運振興을 企圖한다.
- ㄷ. 沿岸海運과 江運, 運送業務와 商易業務를 共히 營爲하는 企業體

② 政府의 保護와 監督

- ㄱ. 監督中央官署는 統理交涉通商事務衙門이고 地方監督機關은 各港의 監理署
- ㄴ. 地方官署의 討索이나 課稅를 一切 嚴禁하고 會社의 經營內容이 好轉되어 收支狀態가 좋아졌을 때 適當한 機會를 보아 適宜 課稅한다.

③ 汽船會社의 業務와 經營

- ㄱ. 業務內容……旅客과 貨物의 輸送에 있어서는 里程에 따라 運賃을 合理的으로 定하고 또 各浦의 出入港日字를 定하여 이를 公示함으로 商貨가 淹滯되는 일이 없도록 한다. 이 輸送業務以外에 「買賤賣貴」하는 商易業務도 兼한다.
- ㄴ. 航路와 配船範圍……于先 汽船 3隻으로 業務를 開始하되, 第1船은 釜山을 中心으로 하여 慶尙道와 全羅南道 沿岸 各浦口에 配船하고 第2船은 亦是 釜山을 中心으로 하여 江原道 및 咸鏡道 沿岸 各浦口에 配船한다.
- ㄷ. 汽船主人에 依한 代理業務……寄港 各浦에 汽船主人을 指定하고 社規에 依據 業務를 代理하게 한다. 그 手數料는 業務遂行 內容에 따라 正當하게 定한다.
- ㄹ. 會計……各船의 運航結果에 對한 會計는 4個月마다 實施한다.
- ㅁ. 船舶……船舶運航은 雇傭 日本人으로 하여금 專擔하게 하되 後日을 爲하여 韓國人을 이에 搭乘·見習하게 한다.

2) 「汽船會社章程」과 利運社의 設立

至今까지 檢索된 文獻에 「汽船會社」의 開設特許에 關해서는 明記된 바 있으나⁶⁾ 「汽船會社」가 具體的으로 어느 會社이며 그 實體는 어떠한 것이었던가에 關한 考察은 全然없었다. 「汽船會社」의 特

6) 統記 第20冊 己丑 4月 13日條에 「朝家處分, 開設汽船會社, 所經各沿勿論某稅, 一并革除, 飛飭遵行事」라 되어 있고, 統檢日記 卷5 己丑 4月 13日條에도 같은 內容의 記事가 있으며, 釜山港關草 第1冊 己丑 4月 13日, 關釜監에 「關飭事, 凡我商民出洋貿易, 姑無舉論…奉承朝家處分, 特許開設汽船會社也…」라는 記事가 있다.

許가 文獻에 明記되어 있고 「汽船會社章程」이 完備된 모습으로 殘存하고⁷⁾ 있는 까닭에 「汽船會社」의 實體가 究明되지 않은채 韓國最初の 近代式海運企業인 利運社와 混同 或은 關聯되어 論述되는 誤謬가 있을 것으로 생각된다.

「汽船會社章程」의 解釋上的 實體

前述한 「汽船會社章程」의 前文과 11個項의 基底에 一貫하여 脈通하고 있는 點을 提示하고 本章程을 作成한 眞意를 解明하면 다음과 같다.

7. 韓國이 資本主義 受容에 있어서 뒤떨어져 悲慘한 일을 겪고 있다는 것을 強調하고 있으나 이는 韓國國內 經濟活動에 外國人勢力을 誘引 扶植하는 것을 正常化하고자 하는 粉飾이고,
8. 從來의 陋習을 打破하여 四民平等과 商業의 重要性을 主張하고 있으나 이는 官僚·兩班이 商業活動을 하는 것에 對한 世間에로의 辯明이고,
9. 韓國海運의 後進性과 稅制의 缺陷을 말하고 있으나 이는 稅制上的 保護와 特惠的 政府措置를 希望한다는 意味이며,
10. 配船範圍가 日本에 隣接하고 또한 日本商人이 優勢하였던 釜山과 元山을 中心으로한 地域이며, 淸國에 가깝고 淸國商權⁸⁾이 優勢하였던 仁川·平壤 地域이 除外되었다는 點과 船員으로 日本人을 雇傭하겠다는 點은 日本人이 實權을 掌握하고 經營하는 會社라는 것을 示唆하고 있다. 要는 韓國官吏와 兩班의 우리가 日本人과 提携하여 그들의 主導下에 政府의 特別保護를 받아 江運을 爲主로 하는 小規模의 汽船會社를 設立하여 未通商口에서 釜山, 元山等の 開港地까지 運來되어 日本에 輸出되는 農產物을 輸送하는 利權을 獲得하는 것이다.

● 「汽船會社章程」과 「汽船會社」의 實體

丁亥(1887年) 年間에 釜山港에 小火輪 1隻과 別途로 小汽船 1隻으로 洛東江江運을 하는 電察會社가 있었는데 이 會社의 船員은 日本人이었다.⁹⁾ 戊子(1888年) 7月에 이르러 電察會社는 關督에

7) 奎章閣本으로서, 表紙있는 別冊으로서 完全한 모습으로 殘存한다.

8) 光緒 16年朝鮮通商三關貿易冊, la面에 「……全羅慶尙, 卽 釜山港口所隸之道……」라 하였고, 同書, 19b面에는 「……慶尙 全羅 江原道地方, 天時水土最宜種植米豆及大小麥等類, 皆係日本暢消之貨……」라 하였다. 四方博, 「併合以前朝鮮貿易의 概觀」(朝鮮貿易協會編, 朝鮮貿易史, 1943) 43面에 依하면 1896年 現在 韓國에 있어서의 外國商館數는 다음과 같고(左) 光緒 16年朝鮮通商三關貿易冊, 3a面~b에 依하면 通商三關의 日·淸商人數는 다음과 같다. (右)

區別 國別	仁川	釜山	元山	計
日 本	26	132	52	210
淸 獨	16	14	12	42
美	2	—	—	2
英	2	—	—	2
佛	1	—	—	1
佛	1	—	—	1

區分 年度	淸 商 人			日 商 人		
	仁 川	釜 山	元 山	仁 川	釜 山	元 山
1888	242	31	26	1,359	2,711	433
1890	425	47	45	1,616	4,130	689

9) 釜山港開草 第1冊 丁亥(1887年) 11月 13日 關釜港에 「……本港設在電察會社, 購買小火輪一艘, 以便裝載貨物格騎商人, ……而自釜山港至大邱·沙門·機張·蔚山·慶州·長鬐·昌原·統營·晉州·順天等沿海浦港, ……自該社中, 另有汽船, 進出定期, ……機關取扱日本人幾名雇用, ……」이라는 記事가 있고, 慶尙道關草, 丁亥 11月初 10日, 關領營에, 「……釜山港設立電察會社, 購買小火輪一艘, 以便裝載貨物搭騎也商人, 而現自釜山港至大邱·沙門……順天等沿海浦港, 自該社中另有汽船, 進出定期, 爲稱器機使用法, 而不可不學習, 故日本人幾名雇用, 是如乎沿江濱海各官, 以此意措辭關劄, ……」라 하였다.

依하여 設立된 汽船會社가 되었으므로 南沿會社라 改稱되었으며 當局의 承認을 받아 日本人과 10年 間 共同經營하기로 契約하였다.¹⁰⁾ 當時의 日本人의 經濟浸透는 猛烈하였고, 그들은 沿岸海運의 實權을 掌握하고자 劃策해 오던 中이었던 바, 이 契約은 그들의 큰 成功이었다고 볼 수 있겠다.

東萊觀察使 池錫永 質稟書에 「本港에 在하는 汽船會社는 去己丑 四月(1889年)에 本部 准許를 奉와 前監理署에 管轄함을고…」¹¹⁾라 하였는 바, 여기에서 「本港에 在하는 汽船會社」라 함은 前記한 韓國人과 日本人이 共同經營하는 小汽船會社를 말하는 것이며, 「去己丑四月에 本部准許를 奉와하…」라 한 記事로서 이 「本部准許」가 「汽船會社章程」의 發給을 뜻하고 있음은 明白하다.¹²⁾

이 汽船會社는 釜山監理署 屬員 鄭顯哲, 閔建鎬와 警察官 朴瑛淙 等이 幹事人이 되고 日本人 松尾某가 社員이 되어 日本의 小汽船 1隻을 購買하여 在來 板船을 釜山港 近處와 洛東江 各浦口에 曳引往來하는 小會社로서 그 收益金의 10%를 釜山監理署에 署費 名目으로 上納하였고, 後日에 日本 朝日組 및 大阪商船株式會社와도 關聯을 맺게 된다.¹³⁾ 該社는 全羅道南邊沿岸의 浦口, 元山近處의 浦口에까지 配船할 計劃이었으나 뜻을 이루지 못하였다.

奎章閣本으로 殘存하는 「汽船會社章程」은 日省錄·承政院日記 等の 韓國側 公式文書에 記錄되어 있는 1889年에 開設이 特許된 汽船會社의 것이며, 이 汽船會社와 利運社는 別個의 存在이다. 따라서 「汽船會社章程」과 利運社와는 아무런 關聯이 없는 것이다.

(2) 利運社

舊韓末政府는 1886年에 內務部(工作司)가 購入한 海龍號(236 ton)와 淸國借款 20萬兩을 바탕으로 하여 1893年 1月에 利運社를 設立하였다. 利運社는 從來에 轉運局이 租穀輸送用으로 運航하고 있었던 海龍號와 蒼龍號(403ton)을 政府로부터 附與받고, 또 顯益號(444 ton)를 購入하였다. 利運社는 當時로서의 大型汽船을 所有·運航한 韓國 最初의 大規模海運企業이었다.

利運社는 海龍號, 蒼龍號, 顯益號의 3隻의 汽船 以外에 數隻의 船舶을 所有하여, 三南으로 부터의 租穀輸送에 從事하기도 하였고 威鏡道方面의 北韓航路와 海參崴航路, 그리고 北淸方面의 煙台航路등에 配船하기도 하고, 賃錢表(Tariff)를 制定하여 一般貨物과 旅客運送까지 取扱하는 運送企業으로서의 營業에 盡力하기도 하였다.

그러나 日本勢力 進出의 犠牲이 되어, 1895年 1月에 日本郵船株式會社 仁川支店에 委託運航을 한다는 形式으로 經營權을 剝奪당하였다.¹⁴⁾

敍上으로써 「汽船會社」와 利運社는 何等의 關係가 없는 別個의 存在라는 것이 說明되었다고 본다.

10) 釜山港關草 第1冊, 戊子(1888年) 7月 20日 關釜監理에, 「電察會社, 改爲南沿會社, 凡屬行船章程, 除該社立定施行外, 保護籌劃事」라는 記事가 있고, 韓國圖書館協會, 舊韓末古文書解目錄, 112面 光緒 18年 3月 24日字 監理 釜山港通商事務 李 發信, 統理交涉通商事務衙門 受信 公翰에 「戊子(1888年) 7月의 關旨에 依하여 汽船會社를 設立하여 日本人과 合資하여 10年爲限으로 하였다」라는 要旨의 記事가 있다[……點筆者, ()內의 西曆年數記入筆者].

11) 釜山港關草 第3冊 乙未 10月 13日條.

12) 「汽船會社章程」의 發布日字는 開國四百九十八年四月 卽 己丑四月(1889年)이다.

13) 日本外交文書 第23卷, 202面~203面 明治 23年 3月 1日字, 釜山領事代理 宮本熊, 發信 外務次官 岡部長職 受信 公翰 參照.

14) 孫兌鉉: 「海運史論攷」, (經濟學 研究 第19號, 韓國經濟學會, 서울, 1971) 및 孫兌鉉: 韓國海運史(亞成出版社, 釜山, 1982), pp. 189~217 參照.

다음에 이 別個의 것이 國內外 研究者에 의해 混同되고 있는 몇 個의 例를 들기로 하겠다.

(3) 「汽船會社」와 利運社를 混同하고 있는 例

① 安秉珪: 「李朝時代の海運業」(堀江保藏編, 海事經濟史 研究, 海文堂, 東京, 1967) p.169에서는 朝鮮總督府가 編纂한 朝鮮史 第6編 第4卷의 「汽船會社特許」의 記事를 利運社의 創立에 關한 것 이라고 誤認하고 있다.

② Bernard F. Wideman: Korean Earliest Modern Trade(1876~1894), (Unpublished Dissertation, University of Washington, 1969) pp.75~77 에는 다음과 같은 터무니 없는 甚한 誤謬를 犯하고 있는 바, 美國人인 탓으로 韓·漢·日文의 資料를 充分히 檢討할 能力이 없기에 잘못된 考證을 그대로 引用한 데 起因한 것이라 보인다.

In 1889, we note the government beginning to form a shipping company. The regulations show that it was to be state-controlled but private managed. This, of course, reminds us of the Chinese Kuan-tu Shang-pan, China Merchants Steam Navigation Company. It is probably even more akin to the early Japanese shipping, however, because the ships were to be purchased by the government and would belong to the government. No private capital would be used, except, insofar as the government had to borrow money. Strongly enough, the regulations are mute on the services that the ships would be expected to perform in the transport of tribute grain. Instead, the regulations claim that the purpose of the shipping company will be to facilitate trade.....

③ 韓洵: 「東學亂 起因에 關한 研究」(亞細亞 研究, Vol. VII, No. 3, 1964) p.23 의 脚註(36)은 다음과 같다.

「汽船會社章程」(統理衙門, 大朝鮮 開國 四百九十八年四月 日), 上揭 「韓國誌」에는(pp. 83~84)『政府는 더욱 利益을 增進시킬 것을 爲하여 1892년에 「利運社」라 稱하는 運送會社의 設立에 協力하여 여기에 前記 汽船을 附與하여 運送局 管理下에 租稅을 取扱케 하였다.』고 하여, 89년에 創立된 汽船會社가 92년에 利運社로 改編된 것 같다.

斷定을 하고 있는 것은 아니나, 「汽船會社」와 利運社를 混同하는 傾向을 엿볼 수 있다. 그리고 利運社의 設立時期에 關한 諸文獻의 記錄은 明確性이 缺如되어 있으나, 그 設立은 1893年 1月이다.

④ 韓洵: 韓國經濟關係文獻集要(서울, 東亞文化社, 1967) p.189에는 다음과 같은 記事가 있다.

汽船會社章程(18135)

統理交涉通商事務衙門, 1(8), 高宗26 (1889)

* 開港以來 外國汽船의 船運業獨占狀態에 비추어 1889년에 汽船會社가 創設되어, 원래 三南의 稅米輸來의 目的으로 內務部(工作司)에서 購入한 三隻의 汽船으로 稅米運輸와 物貨運輸에 從事케 하기 위하여 마련된 節目임. 全12個條項으로 되어 運轉에는 當分間 日本人을 雇傭하고, 汽船三隻은 각기 釜山港에서 慶尙·全羅道沿海 各浦, 釜山港에서 洛東江 各浦, 元山港에서 江原·咸鏡道 沿海各浦를 往來케 하고, 人客·物貨運賃은 里程에 따라 定價制로 하고, 各浦에는 汽船主人을 擇定하고, 會社發展을 기다려 年例稅錢을 統理衙門에 納付케 한다는 등의 諸條項이 있음.

위의 記事에 있어서 「內務部(工作司)에서 購入한 三隻의 汽船」이라 하고 있으나, 內務部(工作司)가 購入한 것은 1886年의 海龍號 1隻뿐이며, 이 汽船은 後에 轉運局이 導入한 蒼龍號와 더불어 該

局에 의하여 稅米輸送으로 運航되었으나, 1889년에 設立되는 「汽船會社」와 「汽船會社章程」과는 何等の 關係가 없다. 「三隻의 汽船」이라 한 것은, 前述한 바와 같이 後年(1893年)에 利運社의 設立에 즈음하여, 政府는 이에게 上記 2隻의 汽船과 새로 購入한 顯益號의 3隻을 附與하였는데, 이것과 의 混同이라 생각된다.

(4) 「汽船會社」와 利運社가 混同되는 事由

舊韓末政府는 外國汽船을 備船하거나, 처음으로 汽船을 購入하여, 租穀輸送目的으로 이를 運航한 바 있었는데, 이는 當時로서는 劃期的인 事件이었다. 그런데 海上輸送에 關한 歷史研究가 이루어져 있지 아니하여, 그 內容이 模糊한데, 舊韓末에 汽船을 運航한 特殊한 例로서의 海運企業이 存在하였다는 것은 事實이다. 이와 같은 狀況下에서 權威있는 正史라고 看做되는 文獻에 「汽船會社」의 記事만이 있다고 하면 汽船의 運航→汽船運航企業→「汽船會社」라는 圖式이 成立되기 쉽다고 하겠다. 이 외에 다음과 같은 事由를 들 수 있다.

첫째, 朝鮮開國 498年(1889年) 4월에 舊韓末政府는 「汽船會社」의 創設을 特許하였는데, 이것이 文獻에 明記되어 있고, 그 때 制定된 「汽船會社章程」이 奎章閣本으로 完全한 狀態로써 保管되어 있으며, 또 그 內容이 巨擘하여 大規模 海運企業을 爲한 것이라 생각케 한다.

둘째, 正史로 定立시키겠다는 意圖로써 朝鮮總督府가 編纂한 朝鮮史(第六編 第四卷, 京城, 1937)에 「汽船會社」가 1889년에 設立되었다는 記事가 있을 뿐 아니라, 同書年表에 한 項目은 記錄되어 있다. 이와같이 하여 「汽船會社」는 그 實體에 關한 記錄없이 文獻上으로 鮮明하게 浮刻되게 되는 바, 이는 日本에 의한 우리 歷史歪曲의 한 例라 하겠다. 한편,

세째, 舊韓末政府는 利運社라는 國內最大의 汽船會社를 設立하여, 當時로서는 大型汽船인 海龍號·蒼龍號·顯益號 및 其他 數隻의 船舶을 所有·運航하였다는 事實이 있다. 그런데 利運社의 設立年度를 비롯하여 이 會社에 關한 記事가 上記 朝鮮史에는 收錄되어 있지 아니하고, 斷片的인 記錄이 舊韓末의 文獻에 散在할 뿐이며, 이에 關한 照明도 近者에 이르기까지 이루어지지 아니하고 있었다.

이와같은 理由로, 「汽船會社」=利運社라는 混同이 惹起된 것이다.

2. 高麗朝 初葉에 海上活動이 衰退한 事由에 關한 考證

高麗史 卷首의 高麗世系의 說話는 怪異하고 荒唐無稽한 것으로, 絶對로 史實로서 認定될 수 없는 內容이다. 그러나 그 說話로서 太祖의 祖上이 海上勢力 및 海上貿易과 密接한 關係에 있었다는 것을 알 수 있다. 그런 뜻인지 太祖는 當時의 海上勢力과 密接한 關係를 維持하였고, 그가 後三國을 統一할 수 있었던 重要한 原因의 하나가 海上勢力을 包攝하여 그들의 支援을 받았다는 點이라 한다.¹⁵⁾

이와 같은 要因도 있거니와, 統一新羅時代의 隆盛한 海上活躍의 餘勢도 있어서 高麗初에는 旺盛한 海上進出을 한 것이 確證된다.¹⁶⁾ 그러나 海上貿易의 主導權은 어느 사이에 宋商에게 넘어가고,

15) 日野開三郎: 「羅末三國의 鼎立と對大陸海上貿易」 朝鮮學報 第16, 17, 18輯, 參照.

16) 日野三郎: 上揭論文 參照.

元이 大陸을 統一한 後에는 우리 海運史에 있어서의 漕運時代를 맞이하게 되어 우리 海運은 租穀의 沿岸輸送이라는 초라한 모습으로 轉落하여 그토록 盛況을 이룬 統一新羅時代의 海上發展의 片鱗조차 찾아보기 힘들게 된다.

그렇다면 遣使航運時代의 末期로 設定되는 高麗中葉의 어느 時期에 海上活動의 基盤을 喪失하였으며, 그 原因은 어디에 있는가 하는 點이 究明되어야 할 것이다.

이에 關한 金庠基教授의 見解는 다음과 같다.¹⁷⁾

高麗商人의 活動에 關하여 살펴보면 元來 이에 대한 記錄이 甚히 疎漏하여 그의 全貌를 推察하기는 매우 困難한 일로 믿는 바어니와 그러나 高麗商人의 活動은 新羅末에 比하여 자못 消極의이었음은 또한 疑心하지 못할 事實일 것이다. 元來 中古의 外國貿易은 王廷을 中心으로 한 封建 貴族群의 物的 要求에 依하여 促致되었음은 다시 嘔吐할 것도 없거니와 當時 大陸貨物에 對한 그들의 需要는 麗商의 積極活動을 기다리기 前에 宋商에 依하여 代개는 供給되었을 것이니 이 關係야말로 麗商 活動의 消極化된 가장 主要한 動因으로 믿는 바이다.

金庠基教授는, 그 當時의 外國貿易은 王廷을 中心으로 한 貴族群의 物的要求에 依하여 促致되었는데, 大陸物資에 對한 그들의 需要는 麗商의 積極的 活動을 기다리기 前에 宋商에 依하여 大概是 供給되었기에, 麗商의 活動은 消極的인 것이 되었다고 하는데, 當時 宋商의 積極的 活躍은 놀랄만한 것이었다는 것은 事實이다. 또 그들의 進獻物의 量이나 價値도 적지 아니하였다.¹⁸⁾

그러나 이와 같은 理由만으로 長年間に 걸쳐 扶植된 海上勢力이¹⁹⁾ 이 時期에 와서 急激히 消滅한다는 것을 說明하는 데 充分하겠는가?

다음과 같은 點이야말로 根本的 原因이라 하겠다.

첫째, 統一新羅時代의 航運이 現代 以前의 우리 海運史에 있어서의 黃金時代를 이룩한 것은 新羅가 海上貿易의 博利에 着目하여 이를 獎勵한 탓도 있고, 唐의 開放政策에 힘 입은 바도 있고, 또 大陸勢力의 壓迫을 받지 아니한 新羅人의 進取的 氣象 등에 依한 것이었다.

여기에서 看過하지 못할 것은 中國에 뿌리박은 新羅人貿易商社會의 存在이다.

이 貿易商社會는 山東半島沿岸에서 淮河地方인 楊州·楚州까지의 沿岸地方에 集中하고 있었는데 그 南限은 楚州이다.²⁰⁾ 따라서 新羅時代의 羅·唐間의 海上交通과 貿易의 中國에 있어서의 中心地는 山東半島의 登州였다.

이 中國에 있어서의 貿易商社會가 新羅海運發展의 하나의 基盤이 되었다는 것은 前述한 바 있다.

그런데 11世紀末葉頃에는 契丹의 勢力이 強大해져서 北支地方을 威脅하여 宋을 南側으로 壓迫하였다. 따라서 黃海橫斷航路²¹⁾로 山東半島에 到着하여 新羅貿易商社會를 따라 北支沿岸을 南下하던 從來의 新羅의 獨占的 航路는 使用不可能하게 되었다. 그리하여 文宗 28年(1074 A. D.)에 이 航路를 拋棄하고 東支那海를 斜斷航海하여 中國에 있어서의 新羅海運基盤의 圈外인 明州에 到達하는 航路를 取하지 않을 수 없게 되는 것이다.

17) 金庠基：東方文化交流史論叢(乙酉文化社，서울，1954)，p. 67.

18) 金庠基，上揭書，p. 59의 表 2에 依하면 「書冊凡五百九十七卷」을 進獻한 宋商도 있다.

19) 孫兌鉉：前揭書，pp. 40~60 參照.

20) Reischauer, Ennin Travels in Táng China, p. 281.

21) 白翎島附近에서 黃海를 건너 山東半島의 東端에 이르는 航路.

이와 같이 하여 中國에 있어서의 新羅 以來의 韓國人 貿易商社會, 航運基盤을 完全히 喪失하게 되는데, 이것이야말로 高麗中葉에 있어서 우리 海運이 不振하게 된 根本原因이다.

둘째, 新羅時代에는 新羅人이 中國에 居住하여 貿易商社會를 形成함으로써 新羅航運發展의 基盤을 造成하였는데, 新羅때와는 逆으로 이 時代에는 高麗에 投化(歸化)하는 形式을 取하여 首都인 松都에 定往하는 宋商이 많았으며, 이들이 宋의 海上貿易의 基盤이 된 것은 明確하다.

세째, 太祖時代부터 歷代 宋朝에서는 海外貿易獎勵로써 國家收入의 增進을 꾀하였는데²²⁾, 이 政策이 宋의 海上貿易振興에 적지 않은 影響을 미친 것으로 본다.

위의 事由가 相乘作用을 하여 11世紀 末葉부터의 高麗航運을 衰退의 길로 몰고 갔고, 反面에 宋商은 廣東·明州地方에 頻繁히 來舶하는 아랍(Arab)貿易商에 刺戟되기도 하고, 그 影響도 받고, 또 當時의 世界海上貿易의 主流에 加擔하고 있었던 有利한 條件 등으로 加速的으로 新羅以來의 韓國人 航運市場을 蠶食하여 11世紀頃부터는 高麗航運을 壓倒하게 된 것으로 보는 것이 妥當한 考察이라 하겠다.

Ⅲ. 語句解釋에 있어서의 誤謬

1. 韓祐欣: 「東學亂起因에 관한 研究」, (亞細亞研究, vol. VII No. 3) p. 32에서, 仁川港 關草(第一冊) 丁亥十二月三十日條의 仁港報題에 의하여 「高宗二十四年(1887)十二月 記錄에 의하면 朝陽·廣濟舟 輪船의 工月金(修理費) 洋銀三千五百元을 仁川監理로부터 日本銀行支店에서 日歩五錢으로 借得하여, ……」(點線은 筆者)이라 하고 있다.

여기에서 「工月金」을 修理費로 보고 있으나, 이는 「船工月金」이며 船員月給을 뜻하는 것이다. 이 時代에는 月給을 「工銀」이라고도 하였다.²³⁾

船工月金이 船員月給을 뜻하는 많은 舊韓末 記事中에서 統記와 仁川港關草에서 몇 例를 引用하겠다.

• 統記 14冊 丁亥(1888) 除月 30條(陽曆으로는 1889年) 「仁署監報, 朝陽廣濟船工月金未給三千五百元, ……」

• 統記 15冊 戊子(1889年) 正月 21條, 「關仁署監, 轉運局駕 馬 史輪船三號船工月金, 就稅銀中按月撥給之意奉承……」

• 仁川港草 丁亥(1888年) 12月 24日條, 「關仁港, 朝陽廣濟輪船船工月金未給修三千五百元, 自仁川監理署借款支發事……」 韓國圖書館協會編: 舊韓末古文書解題目錄(서울, 1970)에서는 「船工月金」을 船員月給으로 正確히 解釋하고 있다. 同書에 의하면 1888年의 舊韓末文書에서는 船工月金 또는 船

22) 金庠基, 前揭書, p. 49, 文獻通考 卷14 征權考에 「恭惟我藝祖(宋太祖)開基之歲, 首定商稅則例, 自後累朝守爲家法」이라 하였다.

23) 舊韓國外交文書 第15券 德案 1, p. 288 및 p. 289에 「將黎德(典圖局化學技師 리트……筆者) 六個月工銀一千二百元……」라는 記事가 있다.

工費라 하고있고, 1889년에는 船工月給, 1892년에는 蒼龍船月給이라 記錄하고 있다.²⁴⁾

다음의 몇 例에서 볼 수 있는 바와 같이 이 時代에도 修理費를 뜻하는 「修改費」라는 語句를 使用하고 있었다.

• 釜山港關草 辛卯(1891年) 11月 23日條에 「相考事照得本國輪船海龍號修改費洋銀七千元就釜港稅銀劃給, ……」

• 仁川港關草 壬辰(1892年) 5月初 10日條에 「海龍船修改費銀一千七百四十五元八十六錢自仁港稅銀中劃撥, ……」(點線은 筆者) 以上으로 「東學亂 起因에 關한 研究」에 있어서의 「工月金」은 修理費가 아니며 月給을 뜻하는 것이라 하겠다.

2. 日野開三郎: 「羅末三國의 鼎立と對大陸海上交通貿易」(朝鮮學報 17輯) p.100에 의하면 統一新羅의 唐에의 贈呈品目에 「美鬘」, 「四尺五寸頭髮」或은 「三尺五寸頭髮三百兩」등이 있는 것을 「頭髮は血余・人退等とも云う。何れも藥材として用いられていた」라고 說明하고 있다. 漢藥材로 使用할 頭髮이라면 唐에서도 흔하게 있는 것으로 贈呈品이나 貿易品으로서의 價値는 없을 것이다. 「美鬘」또는 「四尺五寸」등으로 形容된 것으로 봐서 이 경우의 頭髮은 假髮用의 奢侈品이라 解釋되어야 할 것이다.

附 錄

朝鮮王朝實錄 太宗卷2 元年 辛巳 12月甲酉條에 「以林整, 爲都體察使, 監督造船, 飢民畏之如虎, 或以橡實爲糧, 十月赴役, 水運其木, 身無完膚, 有一軍人久立水中, 腰下皆凍, 臥江邊移時於死, 有一僧見而, 憐之給以米湯, 其人曰, 吾飲此水, 連命復爲此役乎, 擲地不飲, 即入水而死。」라는 句節이 있다. 이의 現代文 翻譯은 다음과 같다.

「林整으로 都體察使로 삼아 배 만드는 것을 監督하니, 굶주린 백성들이 두려워하기를 호랑이 같이 하여 혹은 상수리 열매로 양식을 하며, 10월에 役事에 나가 물에서 나무를 運搬하여 몸에는 전 연 살이 붙어 있지 않았다. 어떤 軍人 한 사람이 오랫동안 물 가운데 서 있었기 때문에 허리 아래가 다 얼었으므로, 강변에 얼마동안 누워 있었으나 거의 죽게 되었다.

어떤 중이 이를보고 불쌍히 여기어 쌀미음을 주었더니 그 사람이 말하기를 『내가 이 물을 마시고 連命하여 다시 이 役事를 하란말인가?』하고, 땅바닥에 버리고 곧 물에 빠져 죽었다」(點線은 筆者) 여기에 있어서 問題가 되는 것은 「軍人」이라는 語句이다.

이 時代에는 「漕軍, 擔軍, 格軍, 農軍」의 例에서 보는 바와 같이 「軍」을 오늘날의 「지계군, 일군 농사군」등과 같이 「……을 하는 사람」의 뜻으로 使用하였다고 보는 것이 옳지 않을까……, 이 句節의 「軍人」은 今日的 뜻과는 다르게 「役事에 從事하는 사람」으로 하는 것이 正解일 것이라 생각되나, 筆者의 淺은 知識으로서는 斷定하지 못하고 疑問을 提起하는 바이다.

24) 韓國圖書館協會編: 舊韓末古文書解題目錄(서울, 1970), p.108(4190), p.119(4273), p.120(4279), p.144(4445) 및 (4446) 參照.

結 語

拙稿에서는 金庠基·Edwin O. Reischauer·韓祐欣·日野開三郎 등 國內外의 大碩學의 著書나 論文에 있어서의 誤謬가 指摘되었으나, 讀者의 誤解없기를 바라는 마음으로 다음을 添言한다.

여기에서 學論된 “Ennin’s Diary”와 “Ennin’s Travels in Táng China”는 Reischauer 教授의 不朽의 名著이다. 前者는 漢字文化圈에 있는 學者가 意圖하지 못하고 있었던 時期에 古代中國漢文으로 記錄된 「入唐求法巡禮行記」를 正確無比하게 英文으로 옮겨 놓았다는 點에서 驚異의인 著書이며, 後者는 Reischauer 教授의 卓越한 史觀과 東洋史에 對한 獨特한 視座, 精緻·正確한 解說을 內容으로 하는 珠玉같은 研究成果이며 讀者로 하여금 驚歎을 마지 않게 할 뿐이다. 여기에 些細한 翻譯上의 誤謬가 指摘되나, 이는 決코 Reischauer 教授의 名著를 損傷시키는 것은 아니다.

金庠基教授는 우리나라가 낳은 大學者의 一人으로, 그의 名著 「東方文化交流史論攷」는 筆者를 啓發하는 바 多大하였고, 韓國海運史 研究에 大 功을 能을 수 없는 貴重한 文獻이다. 여기에서 金教授의 著書에 있어서의 考證上의 問題를 學論하게 되나, 筆者의 批判 따위는 螳螂之斧로 比喻되는 것이 마땅할 것이다.

韓祐欣教授는 筆者의 恩人이다. 韓國海運史 研究의 初期인 1969年 頃에 奎章閣 文獻을 紹介해 주셔서, 舊韓末의 海運考察의 端緒를 提供해 주신 분이다. 「東學亂起因에 關한 研究」는 獨創의인 새로운 視角에서 東學亂의 眞相을 究明한 훌륭한 研究이다. 「韓國經濟關係文獻集成」은 最初로 奎章閣 文書를 體系的으로 整理·解說한 文獻의 하나로 韓國學研究에 貢獻한 바 多大한 勞作이며 韓教授의 該博한 知識과 꾸준한 努力없이는 이루어질 수 없는 成果이다. 韓教授의 研究에 있어서 筆者가 指摘한 바는 그의 研究의 論旨에는 無關한 技葉末節에 屬하는 것에 不過하다.

日野開三郎教授의 「羅末三國의 鼎立と 對大陸海上貿易」은 後三國時代 海運研究에 있어서의 貴重한 文獻이며, 筆者를 啓發한 바 實로 多大하다. 여기에서 指摘되는 것은 아주 些少한 語句解釋에 關한 誤謬에 지나지 않는다.

參 考 文 獻

1. 資 料

- 統理交涉通商事務衙門日記(統記)
- 釜山港關草
- 仁川港關草
- 汽船會社章程
- 太宗實錄, 世宗大王記念事業會, 1974.
- 入唐求法巡禮行記
- 韓國圖書館協會: 舊韓末古文書解題目錄, 서울, 1970.
- 韓祐欣: 韓國經濟關係文獻集要, 東亞文化社, 서울, 1967.
- 朝鮮總督府: 朝鮮史 第5編 第4卷, 京城, 1937.

14 1985年 7月 韓國海洋大學 海運研究所 論文集 第4輯

- 足立喜六譯注・鹽入良道補注：入唐求法巡禮行記 1，平凡社，東京，1977.
- 上海通商海關造冊處：光緒 16年朝鮮通商三關貿易冊，1890.
- 亞細亞問題研究所：舊韓國外交文書 第15卷 德案，高麗大學出版部，서울，1967.
- 日本外務省：日本外交文書 第23卷，日本國際連合會，東京，1964.

2. 論 文

- 韓治欣：「東學亂起因에 關한 研究」，亞細亞研究 Vol. VII, No. 3, 서울，1964.
- 日野開三郎：「羅末三國の鼎立と對大陸海上交通貿易」，朝鮮學報 第16, 17, 19, 20輯.
- 四方 博：「併合以前朝鮮貿易の概觀」，朝鮮貿易史，朝鮮貿易協會，京城，1943.
- Bernard F. Wideman：“Korean Earliest Modern Foreign Trade(1876~1894)”，Unpublished Dissertation, University of Washington, 1969.

3. 著 書

- Edwin O. Reischauer：“Ennin's Diary, Ronald Press Company, New York, 1955.
- _____：Ennin's Travels in Táng China.
- 田村完誓譯：世界史上の圓仁，實業の日本社，東京，1963.
- 金庠基：東方文化交流史論攷，乙酉文化社，서울，1954.
- 孫兌鉉：韓國海運史，亞成出版社，釜山，1982.