

# 韓末의 海運에 關한 研究

— 舊韓末의 民間海運 —

孫 兌 鉉

## A Study on Maritime Transportation in the Last Years of Yi-Dynasty

By

Sohn Tae Hyon

目 次	
序 言	第 2 節 各港의 海運
第 1 章 外的 條件 概說	第 3 節 韓國人名義로 僞裝된 外國人에 依한 船舶運航
第 1 節 情勢의 激動	第 4 節 船 員
第 2 節 韓日間의 海運에 關한 條約 및 約定의 推移	第 5 節 揚武號의 海運에의 寄與度
第 3 節 海事管掌官制의 變遷	第 4 章 大韓協同郵船會社
第 2 章 民間海運造成의 機運	第 1 節 創 立
第 1 節 民間海運의 萌芽	第 2 節 船舶의 建造
第 2 節 民間海運의 嚆矢로서 의 大興商會	第 3 節 障礙와 困境
第 3 章 民間海運의 規模와 性格	第 4 節 終末
第 1 節 江 運	結 言
	參考文獻

### Abstract

This paper is a connected one with my previous paper "The Study of Maritime Transportation by Official Steamships in the Last Years of Yi-Dynasty." In this paper, the author tries to find out real situations of maritime transportation business under turbulent international circumstances through the investigation on the type, scale and consequence of its management and the social status of its managers.

Maritime transportation in those days was conducted by steamships or western-style sailing boats between river ports and sea ports. The period dealt with in this paper is from 1882 to 1910. This investigation was made chiefly by referring to books published by Kyujangkak.

## 序 言

舊韓末의 海運은 그 資本의 出處에 따라 官營海運과 民營海運 그리고 外國人에 依한 海運으로 3別할 수 있다.

本論文은 「舊韓末의 官營汽船 海運에 關한 研究」의 續編이다.

本論文은 舊韓末의 民營海運은 어떠한 階層으로부터 發生하여 그것이 어떠한 사람에 의하여 어떠한 形態로 經營되었으며, 그 規模와 性格은 어떠한 것이었으며 어떠한 結果를 가지고 왔는가 하는 것을 究明하고 當時의 激動하는 情勢와의 關聯下에서 이 時期의 民營海運의 實態를 把握하고자 試圖하였다.

舊韓末의 海運이라 함은 汽船 或은 洋式帆船에 依한 輸送을 意味하는 것이고, 資本의 蓄積이 貧弱한 當時의 狀態로서는 江口와 港口間의 小型 洋式船舶에 依한 輸送이 海運의 初 段階가 되는 것이기에 本論文에서는 漢江과 洛東江의 江運을 包含시켰다.

一般民間人에게 洋式船舶의 購入이 許可된 것이 高宗 19年(1882年)10月 14日이기에, 本論文에 있어서의 時代範圍는 1882년부터 合併으로 主權을 喪失하게 되는 1910년까지의 約 30年間이다.

本論文은 主로 奎章閣 所藏의 諸文獻에 依據하였다.

## 第 1 章 外的 條件 概說

### 第 1 節 情勢의 激動

淸·日兩勢力이 韓半島에서 均衡을 이루고 있었던 1880年代의 後半期의 數年은 露骨的인 外勢의 干涉이 없고, 1882年 11月 14日에는 一般民이 洋式船舶이나 火輪船을 購入하는 것도 許可되어 海運發展의 氣運도 일어나기 시작했다.

그러나 1894~1895年의 淸日戰爭에서 日本이 勝利하자 韓國에 있어서의 勢力 均衡狀態는 끝나고 日本은 眼下無人格으로 韓半島에 自國勢力 扶植에 狂奔하였다. 韓國 最初의 近代式 汽船會社인 利運社도 이 때 日本의 魔手로 抹殺되고 말았다.

所謂 三國干涉 後의 南下하는 露國勢力과 日本勢力은 必然的으로 韓半島에서 衝突하게 되었다. 1904年初에 勃發한 露西亞와의 戰爭에서 有利한 初盤戰의 形勢에 得意한 日本은 韓國侵略의 毒牙를 露呈하였다. 그 一例로서 光武 8年(1904年) 5月 18日에서 20日까지 韓國各地의 日本人 商業會議所는 臨時聯合會를 開催하고 決議事項을 採擇하였는데 그 內容을 보면 韓國의 主權을 全然 無視하고 韓國에 있어서의 經濟權을 完全히 日本人이 掌握하겠다는 것이었다.<sup>1)</sup>

그 때의 決議事項에서 海運에 關한 것을 拔抄하면 다음과 같다.

1. 皇城新聞, 光武 8年 6月4日에서 6日까지 連載되어 있다. 그 中 韓國에 關係되는 題目만 轉載하면 다음과 같다. (各題目마다 長文의 說明이 있으나 略하겠음)

1. 東洋銀行創設件

1. 韓國貨幣를 改良한 件

1. 韓國에서 日本人의 所有土地를 安全케 한 件

1. 韓國의 警察制度를 改한 件

1. 漁業權을 鞏固케 한 件

1. 滿韓에서 開港市場을 新設하고 自由貿易케 한 件

1. 韓滿서 沿海及 河川의 航運事業을 아모조목 日本人으로 하여금 營爲케 한 件

1. 韓滿에서 礦山採掘과 其他製造工業의 自由를 獲得한 件

「韓滿서 沿海及河川의 航運事業을 아모조록 日本人으로 하여금 營爲케 한단 件은 滿韓의 利源을 開發하려면 交通機關을 完備함이 甚히 必要함 手段으로 信호노니 陸地에서 日本人이 營爲하는 鐵道其他事業의 一部를 爲에 尙且擴張하라는 時를 當하야 沿海及 河川의 航運도 亦日本人에게 委하야 益益交通事業의 統一을 可不期圖할 事」(……點 筆者)

日本人商業會議所의 臨時聯合會가 開催 된지 1年 後인 光武 9年 (1905年) 4月에, 日本은 奉天會戰에서 露軍을 大破한 餘勢로써 韓國政府를 強壓하여 郵遞事業을 奪取하였고, 5月 3日에는 韓國 沿海河川에 있어서의 日本船舶의 自由航行權을 強請하였다. 韓國政府는 主權이 있는 獨立國家로서 外國에게 一方的으로 沿海河川의 自由航行權을 許容할 수 없다고 하여 強烈하게 拒絕하였다. 日本의 無理한 要求에 抗拒하지 못하여 參政大臣(總理大臣)以下 內閣 總辭退까지 覺悟한 바도 있고 參政大臣을 비롯하여 幾多의 大臣이 辭職하여 反對意思를 表明했다.<sup>1)</sup>

그러나 結局은 日本側의 強壓에 屈服하여 光武 9年 (1905年) 8月 13日에 韓國의 外部大臣 李夏榮과 日本全權公使 林權助 間에 「韓國沿海 及 內河의 航行에 關한 約定書」가 調印되었다. 이으로써 日本船舶은 韓國河川, 沿海할 것 없이 自國內에 있어서와 같이 自由롭게 航行할 수 있게 되었다. 韓國은 幼弱한 沿岸海運을 保護育成하여 이것으로써 海運力을 培養하여, 이 基盤 위에 外航海運에의 길을 模索해야 할 立場에 놓여 있었는데 그것이 根底로부터 抹消當했고, 舊韓國海運發展의 機會는 永遠히 消滅하였다.

露國과의 戰爭에서 勝利를 거둔 日本은 本格的으로 韓國侵略에 나서게 되었다. 各界 人士는 合心戮力하여 國力의 培養에 努力하고자 決心하였다. 例컨대, 光武 9年 (1905年) 8月에는 鍾路六矣廬과 各客主와 其他 銀行 等 諸種 商業界의 有力者들이 獨立館에서 一齊會集하여 各商業에 關한 意見을 交換하고 韓國의 經濟權을 維持하고 外國商權의 侵透를 防止하기 爲해서는 商業上의 主務機關이 있어야겠다고 하여 商議會議所의 創設을 決議한 바 있었다.<sup>2)</sup>

1. 韓濟渡航者를 便宜케 한단 件

1. 商業會議所에서 韓濟에 駐在 하던 日本 領事館에 對하여 商工業에 關한 直接通信의 道를 開하 단 件

1. 韓濟兩國의 樞要地에 通商事務官을 設置하단 件

1. 民間實業家에 適當한 人物을 決定하여 韓濟經濟上 視察을 하단 件

2) 皇城新聞, 光武 9年 5月 2日 「通信院合同協定書」 皇城新聞 5月 19日 「通信號把守」에 依하면 張華龍總辦이 抗拒하자 日本은 憲兵을 動員하였다.

3) 皇城新聞, 光武 9年 5月 5日에서 8月 24日까지의 記事에 依하면 光武 9年 (1905年) 5月 3日에 日使代理 萩原가 參政大臣 閔泳煥에게 強要하여 拒絕當하고, 5月 5日에 또 強請하였다. 5月 8日에 다시 強要, 5月 8日에 參政大臣 閔泳煥은 辭職書를 奉呈하고, 度協 柳正秀도 辭職疏를 上呈하였다. 閔泳煥의 後任인 沈相薰 參政大臣도 主權을 相互尊重하는 意味에서 韓國船도 日本沿海, 河川를 自由롭게 航行할 수 있어야 하지 않겠는가 하고 反對하였다. 7月 22日에는 各部 大臣이 一齊히 總辭職疏를 上呈하였으나. 天陛의 允許를 받지 못하고 稱病하여 不爲仕進視務하였다. 7月 23日에는 參政大臣 沈相薰과 軍部大臣 李容翊이 辭職疏를 奉呈, 外部大臣 李夏榮도 辭職疏를 上呈, 8月 8日에는 閔泳煥의 後任인 沈相薰 參政大臣도 辭退, 끝내는 8月 13日 日本側의 壓力에 屈服하여 調印하고 말았다. 이 事件으로 參政大臣(總理大臣)이 2名이나 更迭되었다.

4) 皇城新聞, 光武 9年 8月 7日에서 8月 9日까지 連載된 「論商議會議所의 創立」은 다음과 같다.

「曩者에 鍾路六矣廬과 各客主와 其他 銀行 等 諸種業界의 有力者들이 獨立館으로 一齊會集 하여 各其 商業에 關한 意見을 一場 痛論하여 曰現今我國의 商이 凋殘하고 人民의 産業이 頹敗하여 殆히 全國商況이 舉皆破産의 悲運을 當하얏스니 是는 無他라 既往 商業上의 主務機關이 煙滅하고 商業統一의 保護가 不有하여 各自營利에 弊害가 層生함이니 此時를 當하야 不可不 國中에 一大 商業界의 弊癘을 刷新하며 外人商販의 獨占利益을 分配하여 內外貿易의 均衡形勢를 共享케 하는 것이 今日 吾輩의 誓心共濟케 하는 秋라하니 會議가 詢同하야 드디어 該機關의 重要任員을 選定하고 其創立의 認許를 得하얏다 하니…… 重要한 것이니 大贊成이라 하고……」

光武 9年(1905年) 11月 5日에는 韓國海關業務를 強奪하여 日本人이 掌握하기로 決定하고<sup>5)</sup>  
光武 11年(1907年) 4月에는 海關을 日本式으로 稅關이라 改稱하도록 하였다.<sup>6)</sup>

光武 9年(1905年) 6月 24日 度支部 第1號의 舊白貨銅交換命令이 發表된 以來로 經濟的 一大 混亂과 恐慌이 惹起되어 破産 敗業하는 者가 續出하여 各界 各層에서 失政의 是正策을 呼訴乃 至는 請願하였다.<sup>7)</sup>

이와같은 經濟界의 混亂과 社會의 不安를 틈타서 日本은 武力과 恐喝로, 韓國에 所謂「新條約」의 締結을 強要하여 光武 9年(1905年) 11月 17日에 韓國에 統監部를 두고 韓國의 外部를 廢止하고 外交權을 剝奪하고 말았다.<sup>8)</sup>

曰第一, 法律上の 關係라……原來我國의 幾千百年之間에 所謂 人民과 人民間의 權義를 確定한 一個 民法의 典例가 無하며 兼하여 吾人商販上에 適用하는 一個成文의 商法이 不有하고…… 只今까지는 慣習法에 依하여 紛糾 等を 解決해 왔으나 人知發展, 商議會議所가 생긴 只今에는 그것만으로서는 不足…… 況一 國內 諸般商務를 統轄 指揮하는 商業團體의 設立에 至하여 尙지 一個 慣習法에 依 行하리오, 是乃 今日商會의 第一國難이라 謂함시오. (原文, ……點線은 原文을 略한 곳)

曰第二, 經濟上의 紊亂이니……投機 風潮甚大하고, 安定한 恒久的인 業이 없고, 貨幣制度가 紊亂 하고 物價는 無常이고…… (要點만 記한다)

曰第三, 政府의 政策如何이니…… 英國의 自由放任主義政策과 德·法兩國의 干涉主義를 紹介하고 그 나라의 文化實情에 알맞도록 해야 한다고 論하고 韓國은 識見, 學識이 있는 官吏에 依한 指導가 必要하다. 그리고 資本이 不足하면 融資와 資本의 育成이 必要한데 實情은 이와는 正反對로 妨害만 하고 있다. (要約)

曰第四, 國內의 商權을 失奪함이니 我韓이 自通商以來 三十年間에 能히 其外國과 通航하여 一個貿易의 利益이나 一點文化의 輸入은 姑捨하고 反히 我國家人民의 一大生脈과 無窮財源 되는 鑛山, 鐵道와 山林, 漁業 等 其他 細小한 商利에 至하여도 舉皆 其外人의 手에 讓與하였스니…… 現今 日本人民의 來往하는 者가 日益加하며 多少商權을 攫取하는 者가 日益甚하여 殆乎我韓의 全國商權이 皆其人掌握에 在하였스니…… 此時를 當하여 我商業團體는 先次其外人의 讓與한 前後 關係를 一一 調査하여 內外商民의 各有한 權義를 十分明皙케 아니 糞진던(原文, ……點線은 原文을 略한 곳)이라하여 商權의 擁護와 保護育成이 必要하다는 것을 主張하고, 法의 制定, 資金의 補助, 外國에 人材를 派遣하여 視察케 해야 하고, 銀行의 設立, 商業學校의 設立, 人材의 養成이 時急하다 하고, 政府가 先行 指導해야 한다고 하며, 現今에 法이 없으니 法制定에 앞서서 商業發展에 이바지 할 수 있는 定款의 制定이 있어야 한다는 等 七項目을 들어 論說하고 「이것은 一個我愚物의 感泣으로 論할 것이 아니라 二千萬 民族의 運命을 左右할 重大事」라고 力說하여 냈었다.

5) 皇城新聞, 光武 9年 10月 25日, 「海關傳掌」과 同 11月 1日 「稅關傳掌說」에 依하면 仁川 海關長 라보도의 後任은 漢水稅關長 野村方二, 甌南浦 稅關長에는 原幫辦, 馬山 海關長 英國人 마·모아, 後任에는 釜山 海關의 野口幫辦이, 그리고 總稅務司 柏卓安의 後任으로는 大阪稅關長 曾我祐保가 各各 任命되고, 또 釜山, 木浦, 元山, 甌南浦 等地의 海關의 職員을 更迭하고 日本 大藏省官吏를 任命할 것이라 하였다.

6) 皇城新聞, 光武 11年 4月 12日 「海關改稱」.

7) 皇城新聞, 光武 9年 11月 3日 「商民蕩產」.

皇城新聞, 光武 9年 11月 7日의 論說 「警告商業諸君」은 「(貨幣交換에 關한 幣)」. 嗚呼라 目下全國의 商業悲況이여 實로 慘莫甚焉이로다. 自本年 6月 24日 度支部令 第一號의 舊白貨銅交換命令이 發表한 以來로 國內의 通貨가 一時에 頓縮하고 大小의 商路가 次第로 阻塞하여 蕩產 敗業者가 日增月加함으로 現今 全國의 經濟社會가 全沒無餘함에 至하니…… 漢城內外의 屈指한 商業家의 破産者가 概爲數 30人이요 又幾日을 未過하여 大商小賈의 顛倒한 者가 幾十百名에 至하리라 하여 零星 殘商이 豚豚相顧에 其形을 莫像하니 噫라 今日我韓의 形便으로 戰爭도 不畏요 惡疾도 不懼요……」라 하였고, 11月 9일부터 同 16日까지 繼續 論說 「商議會議所請題書」로써 貨幣交換의 失策을 論하였는데, 그 文中에 「錢荒民死, 近日 市況은 得聞을 則 眞實로 涕淚가 滂沱하고 氣塞心塞한 것이 財政의 缺乏한 結果로 各種 商況의 衰替가 去去益甚하여……」라는 句節이 있는 것으로 보아 實로 慘憺한 形便이었음을 알 수 있다. 16日의 完編에서 七項目의 是正策을 建議하고 있다.

8) 皇城新聞, 光武 9年 11月 20日 字 論說 「是日也, 放聲大哭」을 揭載하여 日本을 甚하게 攻擊하자 翌 10年 2月 11日까지 廢刊處分을 받게 되고 社長 張志淵은 被禁되었다.

光武 9年 11月 1日에는 韓國에 日本船舶이 增加하였다는 理由로 日本王은 勅令을 公布하여 「逓信大臣이 事務의 必要함을 因하여 海事局職員에 臨時在韓帝國領事館를 命함을 得는다 云하는 데 逓信省에서 領事館附海事官으로 仁川에 海事官二三名을 派送한다 하니 此는 沿岸航行의 船舶에 對하여 檢査함이요 釜山은 馬關에서 該檢査를 行함이 便宜한 故로 同地에는 設置치 아니 한다더라」한 것과 같이 韓國沿岸은 日本의 所有가 된 것처럼 되었다.<sup>10)</sup>

統監部가 設置되어 初代統監으로 日本人 長谷川大將이 赴任하고, 外交權이 없는 韓國政府는 文書處理만 맡게 되는 外事局을 設置하였고 外部에 屬하고 있었던 通商局은 農商工部에 옮기게 되었다.

이와같은 消息이 京鄕에 傳波되자 鬱憤을 참지 못하여 自決하는 人士가 續出하고 義兵이 곳곳에서 蜂起하고 日兵에 逮捕되어 悲痛한 生涯를 마치는 義人도 많았다.<sup>11)</sup>

韓國政府는 當面한 財政難을 冒免하기 爲하여 日本興業銀行으로부터 1千萬圓의 借款을 하였다. 그러나 財政의 實權은 財政顧問인 日本人 目賀田種太郎의 手中에 있었고 借款에 依하여 導入된 資金은 農工銀行, 漢城銀行, 韓一銀行, 天一銀行을 비롯한 晉州銀行, 光州銀行 등의 地方銀行 等 까지의 創立資金 補助金 或은 貸下金 等으로 使用 되었음으로 韓國政府가 借款한 資金에 依하여 日本人은 韓國의 金融權을 고스란히 手中에 넣은 結果가 되었다.<sup>12)</sup>

光武 10年 11月에는 博川郡民들은 商業을 興旺케 할 計劃으로 2萬餘圓의 資金을 모아 私設 銀行을 創設하고자 度支部에 許可를 申請하였다.<sup>13)</sup> 그러나 이와같은 民間의 經濟自立策도 時機를 逸하였고 이 때에 있어서는 大勢의 흐름에 抗爭할 수가 없었다. 光武 11年 (1907年) 1月 5日에는 統監代理 長谷川는 政府에 照會하되 所謂 韓日議定書에 依하여 各港 市場, 租界通商事務를 日本 理事廳에서 管理하되 通告하였다.<sup>14)</sup>

9) 皇城新聞, 光武 9年 11月 8日, 「日航船舶의 檢査」.

10) 皇城新聞, 光武 10年 2月 12日, 「忠魂烈魄」에 依하면 「去年 11月 29日에 故 忠正公 閔泳煥氏가 時局에 對하여 憂憤을 不勝함으로 疏章을 封呈한 後 當日昧爽에 仍爲按刀自縊하였고 同 12月 2日에 故 忠正公 趙秉世氏가 繼次仰藥自縊하였고 同時에 贈學部 協辦 李相哲과 故 贈法部 參書官 金奉學氏가 并亦 繼次 仰藥自縊하였고 故 忠貞公 洪萬植氏는 驪州 其鄕第에서 亦爲自縊하였고 故 祭酒 宋秉禧氏는 去一月에 上京하였다가 仍爲 被逐 歸鄕하였는더 同月 18日에 亦爲 仰藥自縊하였더라」라 하여 많은 人士가 自縊한 것을 말하고 있다.

光武 10年 5月 14日, 「李氏竟死獄中」에 「光武 9年 11月 17日에 韓日新條約協成한 後에 閔·趙·宋·洪 四忠正公이 爲國殉節함이 我韓中血氣의 義士 等이 群起하여 日本을 或反對하며 政府를 或攻擊하여 封章하다가 駐京日司令部에 被捉……其中 李連陽氏……死, 六個月監禁…… 嘔血而死…… 漢城人士들이 聞其死하고 莫不流涕하며 往吊者一多한다더라」라는 記事가 있다.

光武 10年 5月 31日字의 論說 「日兵封義兵」에서는 「豈足以煩外國之兵力哉리오……」라 하여 義兵討伐에 日兵이 動員된 것을 痛駁하고 있다.

11) 皇城新聞, 光武 10年 3月 22日 「農工銀行의 請議」에 依하면 1千萬圓 借款中에서 農工銀行에 10萬圓의 資本金 貸付.

皇城新聞, 光武 10年 5月 30日, 「銀行定款」에 依하면 「漢城銀行에 令達金 十萬圓」이라 되어 있다.

皇城新聞, 光武 10年 8月 11日字의 記事에 依하면 晉州 農工銀行에 7萬圓, 光州 農工銀行에 6萬圓을 無利子 五年據置, 十年償還 條件으로 貸下한 것으로 되어 있다.

皇城新聞, 光武 10年 8月 16日字 「大韓天 一銀行의 近況」에 依하면 新貨 20萬 5千圓을 貸下한 것으로 되어 있다.

이와같은 物情騷然한 時期에 彈壓 속에서도 格調 높은 論調로서 警世木鐸의 役割을 充分히 하였고 產業의 振興, 官吏의 氣風刷新을 부르짖고 萬萬의 動向을 살피고, 「越南亡國史」, 「日本維新三十年史」等을 連載하여 世人의 覺醒과 奮起를 促求하고 있다.

12) 皇城新聞, 光武 10年 11月 14日, 「銀行私立」.

13) 皇城新聞, 光武 11年 1月 5日, 「光武 10年度 內外歷史」.

高宗의 特使로 海牙 萬國平和會議에 派遣된 李儁의 自殺事件이 發生하자 日本은 高宗을 强壓하여 皇太子에게 讓位케 하고 光武 11年 7月 24日에는 韓國 內閣總理大臣 李完用과 日本統監 侯爵 伊藤博文은 第7個條項으로된 所謂「韓日新條約」에 調印하게 되었는데 그 第1條에는 「韓國 政府는 施政改善에 關하여 統監의 指導를 受호事」라 되어 있다. 이로써 韓國은 事實上에 있어서 完全히 主權을 喪失하고 亡國의 奈落을 目前에 두는 悲運에 놓이게 되었다.

## 第 2 節 韓日間의 海運에 關한 條約 및 約定의 推移

- 韓國 修好 條規. 1876年 2月, 丙子 (明治 9年)  
第6款에 依하여 遭難 其他 事故發生의 경우에는 韓國 港灣에 日本船舶이 寄泊할 수 있게 되었다.
- 韓日通商章程. 1876年 8月, 丙子 (明治 9年)  
「於朝鮮國議定諸港日本國人民貿易規則」第8則에 依하여 日本人船舶은 韓國人名義를 빌리거나 韓國人에게 傭船된 것으로 하여 不開港間을 自由롭게 航行할 수 있게 되었다.
- 在朝鮮國日本人民貿易規則並海關稅目. 1883年 10月, 癸未 (明治 16年)  
第22款에 依하여 日本商船은 開港場間을 自由롭게 航行할 수 있게 되었다.
- 麻浦行帆船檢査假規則 1889年 10月, 己丑 (明治 22年)  
檢査를 받고 稅金을 納付하므로써 日本船은 仁川·龍山間을 航行할 수 있게 되었다.
- 仁川·龍山間 航行 蒸氣船取締規則 1896年 1月, 丙申 (明治 29年)  
仁川·龍山間의 漢江에 있어서의 日本汽船의 自由航行이 可能하게 되었다.
- 韓國 沿海及內河의 航行에 關한 約定書, 1905年 8月 13日, 光武 9年 (明治 38年)  
이 約定書에 依하여 日本船舶은 韓國沿海, 河川할 것 없이 自由롭게 航行할 수 있게 되었다.  
그 全文은 다음과 같다.<sup>14)</sup>

### 約定書

日韓兩國 政府는 韓國産業을 發達케 하고 貿易을 增進케 하기 爲하여 韓國沿海 及 內河에 日本國 船舶을 航行케 할 必要를 認하고 大日本帝國 特命全權公使 林 權助 及 大韓帝國 外部大臣 李夏榮은 各相當한 委任을 受호고 如左히 約定호

第一條 日本國船舶은 本約定의 規定에 從하여 貿易의 目的으로 韓國沿海 及 內河를 航行호을 得호. 但 開港場間의 航行은 本約定에 依호는 限에 不在호

第二條 沿岸 及 內河의 航行에 從事코져 하는 日本國船舶은 日本國領事館을 經由호야 船舶 所有者의 氏名 及 住所와 船舶의 名稱 種類 及 載量 并 其航行區域을 韓國海關에 報호고 鑑札을 受호事 鑑札을 受호 日로 부터 一個年間을 限호야 効力을 有호 者로호

第三條 日本國船舶은 鑑札을 受호 時마다 左의 金額을 韓國海關에 納付호 事

百噸以下の 西洋形船舶	15円
日本形船舶	15円
百噸以上五百噸以下の 西洋形船舶	50円
五百噸以上千噸以下の 西洋形船舶	100円
千噸以上の 西洋形船舶	150円

第四條 日本國船舶은 自由로 其航行區域內을 航行호을 得호. 但天災 及 事變을 依호는 境遇 及 韓國海關의 特許를 受호 境遇를 除호 外에 韓國領土外의 地에 赴호을 得치 못호

14) 皇城新聞, 光武 9年 8月 15日, 「沿岸調印」의 記事, 日本文을 翻譯한 것 같이 보이나 그대로 轉載함.

第五條 日本國 船舶은 航行中에 必然코 鑑札을 携帶하고 韓國 海關地方官 又は 地方官의 委任을 洞長 或 村長의 請求가 有호 時에는 何時든지 此를 提示호 事

第六條 日本國 船舶所有者는 船着場에서 倉庫를 建築하기 爲하야 土地를 借用함을 得호. 又は 韓國海關의 認許를 受하야 沿岸에서 埠頭를 築造함을 得호

第七條 日本國 船舶이 本約定에 違反호 時는 韓國海關은 事實을 取調하야 其情에 重호 者에 對하야 鑑札을 還付케 호고 又は 其下附를 拒함을 得호

第八條 日本國 船舶은 其乘組員에 本約定과 其他 條約에 違反하거나 又は 罪를 犯호 時에는 日本領事館은 條約 及 日本國法에 依하야 此를 處分호 事

第九條 本約定의 有効期限은 調印의 日로부터 起算하여 滿15年으로 定하고 期限滿了 後에는 商議協定함을 得호 但 將來 韓國의 航海業이 發達호면 兩國政府는 右期間內라도 協議호야 更히 改定호비 有호 事

明治 38年 8月 13日 全權公使 林 權助

光武 9年 8月 13日 外部大臣 李 夏榮

### 第3節 海事管掌官制의 變遷

開港後 對外關係 中央官衙로서는 統理交涉通商事務衙門을 新設하고 開港場에는 監理署를 두어 外國領事와의 對應, 港內治安과 秩序維持, 外國船舶의 監督 等の 業務를 管掌케 하였다. 이 때는 韓國은 汽船이 없었고 外國汽船을 韓國水域에 配船토록 誘引하는 政策을 實施하였으며, 이 業務는 對外關係에 屬하므로 統理交涉通商事務衙門의 管掌이었다. 따라서 이 時期에는 統理交涉 通商事務衙門이 管海官廳의 性格을 띠고 있었다.

韓國이 汽船을 所有하게 되고 이 官有汽船으로서 租穀을 輸送하게 되자 轉運局(署)이라는 官衙를 新設하였다. 그러나 稅制가 金納으로 改正되고 또한 1893년에는 利運社가 創設되고 政府가 直接 租穀輸送을 할必要가 없게 되자 轉運局은 廢止되었다. 그 後의 管海官衙의 變遷은 다음과 같다.<sup>15)</sup>

#### 八部 設置

開國 503年(1894年) 7月, 從來의 內務府, 交涉通商事務衙門 及 吏·戶·禮·兵·刑·工의 六曹를 廢하고 內務·外務·度支·軍務·法務·農商務·學務·工務의 八衙門을 置하여 大臣, 協辦·參議 等の 官을 두어 國政을 分掌케 하고 議政府가 總轄케 하였다.

#### 外部 設置

1894年 7月 20日 交涉通商事務衙門을 廢止하고 外部를 設置

第七條 通商局에서는 通商 航海에 關하는 事務를 掌함.

第十條 第一課에서는 左開事務를 掌함 (1, 通商航海 2, 領事館의 職務 及 權限 3, 通商報告에 關하는 事項)

#### 農商衙門과 工務衙門 設置

1894年 7月 20日, 工曹를 廢止하고 農商衙門과 工務衙門을 創設한다. 農商衙門에는 總務·農桑 工商·山林·水産·地質·獎勵·會計의 八局을 置하여 農業·商務·藝術·漁獵·種牧·礦山·地質·及 營業會社 等事를 管理케 하고 工務衙門에는 總務·郵遞·電信·鐵道·礦山·燈樁·建築 會計의 八局을 置하여 國內 一切의 工作營繕 等事를 管理케 함.

#### 農商工部 設置

15) 全海宗, 韓國近世對外關係文獻備要, 17~34面에서 海事に 關係있는 것만 筆者 拔抄함.

1895年 3月 25日 勅令 第48號로 農商衙門·工務衙門을 合하여 農商工部 官制를 制定하되 農務 通信·商工·礦山·會計의 5局을 設하여 大臣·協辦·局長·參書官 4人, 技師 9人, 主事 18人, 技手 11人을 置하여 農業·商業·工業·郵遞·電信·礦山·船舶·海員 等 事務를 管理케 함.

### 第一條

農商工部大臣은 農·商·工·水產·林野·礦山·地質·氣象 及 水上運輸에 關한 事務를 管理 함(以下略).

農商工部官制 開國 504年 (1895年) 3月 25日 勅令 第48號

### 第七條

#### 3. 船舶·海員 及 航路標識에 關한 事項

#### 4. 政府에서 保護하는 水運會社 及 其他 水陸運載事業의 監督에 關한 事項

#### ○通信院 創設

光武 4年 (1900年) 3月 23日 勅令 第11號로 通信院 官制를 定하여 總辦 1人, 庶務局長 1人, 參書官 3人, 技師 1人, 繕譯官 1人, 繕譯官補 1人, 主事 10人을 置하고 農商工部 大臣의 管轄에 屬하여 郵遞·電信·船舶·海員 等に 關한 一切事務를 管理케 함.

#### ○通信院 廢止

光武 10年 (1906年) 7月 27日 勅令 第35號로 通信院官制를 廢止하고 船舶, 海員等に 關한 事務를 農商工部に 移屬함.<sup>16)</sup>

#### ○外部 廢止

光武 9年 (1905年) 11月 17日의 新條約에 依하여 外部가 廢止됨에 따라 通商局은 農商工部로 옮기게 되었다.

## 第 2 章 民間海運造成의 機運

### 第 1 節 民間海運의 萌芽

開港된 後에도 數年間은 民間人에 依한 西洋式 汽船의 所有와 運航은 없었다.<sup>17)</sup> 따라서 商務로 沿岸을 來往하는 韓國商人들은 外國船에 便乘하였다.<sup>18)</sup>

그러나 西洋式 船舶에 對한 關心은 大端하였다. 當時의 不完全한 工具와 施設로서도 機關의 製作을 試圖하여 外國人을 놀라게 한 바도 있었고<sup>19)</sup> 또한 京江舊船契後裔 等은 일찍이 新式 汽船을 購入하여 商業活動에 利用하겠다고 計劃한 적도 있었다.

海運에 對한 民間人의 進取性에 比하면 政府當局은 뒤 처진 感이 不無하였다.<sup>20)</sup> 일찍이 金鼎九, 姜基恒 等은 輪船商會를 創立하여 甲申年(1884年)에는 金箕斗와 相議하여 日本人으로부터

16) 通信院 管船課가 다시 農商工部 管船課로 還元된 것임, …… 點은 筆者.

17) 穆麟德의 手記, 169面에 依하면 1883年 10月 穆麟德이 釜山에 出張할 때 在清國 英國系 汽船會社 社船인 南陞號에 便乘하였으며, 韓國에는 汽船도 電報도 없었다는 內容의 記錄이 있다.

18) 統記 第6册, 乙酉 5月 12日條에 「北伯騰報, …… 日本兩帆輪船 自釜山來泊, 朝鮮商人, 朴永連, 尹一煥……按驛回來事」라 하였다.

19) 日本外交文書 第13卷, 418~419面, 明治 13年 1月 特命全權公使 花房義質가 外務卿 井上馨에 보낸 公文, 皇城新聞, 光武 7年 6月 25日字에는 民間人이 「…機械輪船一隻을 新發明製造…… 云云」한 記事가 있다.

20) 統記 第1册, 癸未 8月 18日 條에 「…京江舊船契後裔等之狀, 輪船將欲買來行商, 無公文, 不得容易特爲許題事, 以先雇資銀且具水手, 則購船之方, 當自本衙門另爲措劃 臨時更告之意……」라 한 것으로 窺知할 수 있다.



輪船을 購入하고자 計劃하고 4년까지 支拂하였으나 日本人의 約束 不履行으로 좋은 成果를 보지 못하였다. 이 計劃이 實現되었더라면 韓國에 있어서의 民間人 海運의 嚆矢가 된다.<sup>21)</sup>

## 第2節 民間海運의 嚆矢로서의 大興商會

### (1) 創 設

서울에 居住하는<sup>22)</sup> 李丙善, 金東憲, 金범식<sup>23)</sup> 등은 丙戌 8月(1886年)<sup>24)</sup>에 大興商會를 創設하여 同年 10月 26日에 日本에 居住하는 美國人 Edward Lake (樂只)로부터 汽船 1隻을 購入하였다.

購入된 汽船은 大登利라 命名되었으며 이 배는 船長(L) 99呎, 72噸의 크기의 小型船이었다. 船價는 \$ 10,014로 約定되었고 \$ 8,882를 現金支拂하고 殘額은 30日 以內에 完拂하기로 契約하였다.<sup>25)</sup> 그러나 李丙善 등은 外國人과의 商去來에 익숙하지 못하였고 또한 船價의 大部分은 外國人으로부터의 借入金에 依存하였다.<sup>26)</sup> 이와같은 點으로서 여러가지 問題가 內包되어 있었으나<sup>27)</sup> 大興商會는 韓國에 創設된 民間人에 依한 最初의 汽船會社인 것이다.

### (2) 汽船運航

大登利를 大興號라 改稱하고<sup>28)</sup> 當初에는 仁川에서 麻浦까지의 漢江江運을 企圖하였으나 漢江 航路는 危險性이 많다고 判斷하여 國內 未開 港口間의 米穀과 大豆類를 輸送하기로 하였다.<sup>29)</sup>

日省錄과 承政院日記의 記錄에 依하면 韓國政府가 民間人의 洋式 船舶을 購買하는 것을 許可한 것은 高宗 19年(1882年)이다.

- 21) 統記 第36册, 癸巳 4月 7日條에 「…我國輪船商會社員, 金鼎九, 姜基桓等稟稱, 商等於甲申二月分與本國人金箕斗, 議設會社, 要買輪船, 於日商奧川嘉太郎及福田幹毅處, 與有成約先給我國行用業錢, 一萬二千兩, 計日本銀貨一千七百十四元, 確付奧川, 不幸奧川身物, 其妻奧川世吾, 收裝還國, 乙酉五月送社員 英人東干索價奧川族, ……是以本社多員蕩盡困若, ……」이라는 記錄이 있다. 이것이 前述한 「京江舊船契後裔」들의 航運業, 計劃과 同一한 內容인듯 하다.
- 22) 三港口關草 第1册, 丙戌 8月 初 6日條에 依하면 「…京城大興商會…」로 되어 있다. 統記 第10册, 丙戌 8月 11日條에는 「…朝鮮人大衆, 立會社, 聚錢買來洋式火輪船一隻, 欲掛朝鮮旗號, ……」이라는 記錄이 있다.
- 23) Returns of Trade and Trade Reports 1886, p. 433에 依하면 創設者는 Yi Pyong-son, Kim Tong-han, and Kim Pum-sik으로 되어 있고, 舊韓末古文書 解題目錄, 152面, 監理文, 光緒 13年 3月 23日字, 監理仁川港通商事務 俞奕信, 統理交涉通商事務衙門 受信公文에 依하면 大興商會의 所有主는 李丙善, 金東憲으로 되어 있다. 統記 第13册, 丁亥 5月 15日條에 「…大興丸船…該船主李先達…」이라 나와 있는 것 以外의 仁川港關草 第1册, 三港口關草 第2册 等の 文獻에는 李丙善 單獨의 姓名 만이 記載되어 있다.
- 24) 三港口關草 第1册, 丙戌 8月 初 6日條의 關三港 및 同書 丙戌 8月 14日條의 關仁港口, 總關公文 第1册, 光緒 12年 8月 12日字 督辦統理交涉 通商事務의 總稅務司 墨에 보낸 關文에 依함.
- 25) Returns of Trade and Trade Reports, 1886, p. 433.
- 26) 仁川港關草 第1册, 丁亥 6月 25日條의 關仁港에 依하면 李丙善 等の 出資金은 다음과 같이 約 \$ 3,000로 計算된다.  
船 價…… \$ 10,014  
現金支拂…… \$ 8,882  
\$ 1,132……樂只處洋銀 1千2百餘元에 該當  
이 外에 世昌洋行으로부터의 借入金이 洋銀 5千8百餘元이 있다. 따라서 이 借入金과 李丙善 等の 出資約 \$ 3,000로서 現金 \$ 8,882이 支拂된 것으로 보인다.
- 27) Returns of Trade and Trade Reports 1887, p. 493에 “…Proved a disastrous investment…”라 하였다. 同書 1886, p. 433에 依하면 美國領事의 意見으로서는 L. 99呎, 72噸의 中古 小汽船의 船價가 1萬달라 以上의 價格이라는 것은 너무나 비싸며 그것이 現金支拂과 다름 없는 條件으로 새로운 文明의 利器와 이의 取扱에 關한 知識이 充分치 못한 韓國人에게 販賣된다는 것은 不當하다는 것이었다.
- 28) 三港口關草 第1册, 丙戌 8月 14日條, 總關公文 第1册, 光緒 12年 8月 12日字 督辦統理交涉通商事務

舊韓國政府도 「……本衙門, 特爲准許, 查本國商民買用輪船, 係是初有, 一切商務均期興旺, 不宜阻礙, 有所吃虧, 茲以發開, 到即遵此施行, 飭志該港與各浦輪船所到之處, 認爲本國商船, 勿屢勿阻, 并勿侵, 撓之地宜當者」라 하여 이 會社의 育成과 大興號의 運航에 萬般의 便宜를 提供하겠금 盡力하였다.<sup>10)</sup> 大興商會는 日本船員을 雇傭하여 運航을 開始하였으나 荷物量이 豫想한 바와 같이 많지 않아 收益을 올리지 못하고<sup>11)</sup> 日本人 船員의 月給을 6個月間이나 支拂하지 못하는 形便에 놓이게 되었다.<sup>12)</sup>

### (3) 終 末

大興號의 運航成績이 不良하여 收益狀態는 좋지 못한 데다가 元船主인 Lake는 船價의 未完拂殘金을 督促하고<sup>13)</sup>, 船員은 月給이 계대로 支給되지 않는다고 領事館을 通하여 抗議하게 되었다.<sup>14)</sup> 이에 뒤따라 債權者인 美國人 菊波, 獨逸商事인 世昌洋行도 債務의 履行을 催促하게 되었다. 當初부터 外國人으로부터의 借用金에 依存하여 事業을 開始한 李丙善은 이에 應할 아무런 對策도 없었고, 債務者들의 壓力에 못이겨 大興號를 賣却하여 債務를 清算하겠다는 생각을 가지게 되었다.<sup>15)</sup> 그리하여 大興號의 公賣事實이 各國 領事館을 通하여 公告되었다. 1887年

가 總稅務司 墨에게 보낸 關文, 統記 第12册, 丁亥 3月 9日條 等의 大興商會 創設에 關한 記錄에는 「大登利」라 되어 있고 貿易情形論, 7a面을 비롯한 舊韓末古文書解題目錄, 三港口關草, 統記, 仁川港關草, Returns of Trade and Trade Reports 等의 餘他 文獻의 大興商會의 創設後의 事項의 記錄에는 「大興船」, 「大興輪」, 「大興號」, 「大興丸」 등으로 되어 있는 것으로 보아 購入 當時의 船名이 「大登利」이며 그後 「大興號」라 改稱된 것이 確實하다.

- 29) Returns of Trade and Trade Reports 1886, p. 433 그러나 三港口關草 第1册, 丙戌 8月 初6日條, 關三港, 同書 丙戌 8月 14日條, 關仁港口, 總關公文 第1册, 光緒 12年 8月 12日字 督辦統理交涉通商事務가 總稅務司 墨에게 보낸 關文 等에는 「…來往國內浦口, 貿易與販…」이라 하여 처음부터 國內 各浦口間에 就航시키는 計劃인 것 처럼 記錄되어 있다. 그러나 上記한 漢文으로 記錄된 國內文獻은 江運과 沿海運航을 同一視한 것으로 解釋되기도 한다.
- 30) 三港口關草 第1册, 丙戌 8月 初6日 關三港
- 31) 統記 第12册, 丁亥 3月 9日條에 「……羅州牧田稅米并雜費六百石裝載入來……」라 記錄되어 있는 것으로 보아 72噸의 小型船으로서는 滿船으로 運航된 것으로 보인다. 그러나 Returns of Trade and Trade Reports 1887, p. 494에는 “……, having lain unemployed during the greater part of the past year, ……”라 하였다. 貿易情形論, 7a面에는 「……嗣因大半年無貨可裝……」이라 하여 積貨가 없었음을 말하고 있다.
- 32) 舊韓末古文書解題目錄, 141面, 光緒 13年 4月 27日字로 署理監理仁川港通商事務 叢가 統理交涉通商事務衙門에의 稟呈 및 同情 152面, 光緒 13年 5月 4日字 監理仁川港通商事務 嚴이 統理交涉通商事務衙門에 보낸 公文에 依하면 日本人船員은 德永正一 外 7名이며 月給額은 153元, 雇傭期間은 11個月 25日間, 給與總額이 949元 1角인데 그 中の 1部인 287元 2角5分7厘는 支拂되었고 6個月 동안은 全然 給與가 없었다고 함.
- 33) 統記 第13册, 丁亥 5月 28日條에 「美館照會, 大興商會所債完條, 레이크處(井本利) 一千二百四十四元五十四錢, 쿠버處 二百六十八元二十二錢, 索債事, 屢次違約, 每稱 乏財, 請自貴政府賣船以給是希, 若過 八月初一日(西曆), 將此事由稟達大君主計, 而誠甚不安, 竊願該社速償事」라 하였다. 이 公文의 內容이 甚한 脅迫調의 強硬한 것이며 Lake는 根抵當權者인 有利한 立場에서 他債權者보다 먼저 債務의 履行을 督促하였다. 統記 第12册, 丁亥 正月 初6日條에 依하면 Lake는 陰 正月부터 督促하기 시작한 것을 알 수 있으며 그의 不純한 動機를 察知할 수 있다.
- 34) 舊韓末古文書解題目錄, 152面, 光緒 13年 5月 4日字로 監理仁川港通商事務 嚴이 統理交涉通商事務衙門에 보낸 公文에 依한 記事로서 日領事 鈴木某의 甚한 督促이 있었음을 알 수 있다.
- 35) 仁川港關草 第1册, 丁亥 6月 25日條의 關仁港에 「……李丙善以大興船事, 於美國人菊波處, 洋銀 二百六十八餘元, 樂只處, 洋銀 一千二百餘元, 合一千四百六十八餘元, 請迅行賣船償還, ……又聞李丙善, 於世昌洋行處, 價用銀 五千八百餘元云, 統此洋銀 七千九百二十餘元 八角四分三厘(厘?) 等情, 現招李丙善, 查覈賬末, 使之迅辦籌給, 據李丙善言稱, 惟有拍賣該船算給各處債錢等語, 據此查該船拍賣後請(清?)債之際, 盈縮實數本衙門未便詳樹打算……」이라 한 것으로서 李丙善은 公賣할 수 밖에 없다는

陰 8月 17日 午後 2時에 仁川 海關에서 公賣가 實施되었으나<sup>36)</sup> Lake의 劃策으로 元船價의 10分の 1에 不過한 \$ 1,100으로 그에게 落札되었다. Lake는 即時 大興號에 美國旗를 揭揚하여 日本으로 回航시켰다.<sup>37)</sup> 根抵當者인 Lake에 常識 밖의 低價로 落札되자 關聯 債權者는 韓國政府에 壓力을 加하여 李丙善의 債務에 關한 解決을 要求하였다. 韓國政府는 이에 屈하여 李丙善을 逮捕하고 그의 家財까지 差押하였으나 到底히 債務額을 채울 수는 없었다. 이 問題로 因하여 韓國政府는 오랫동안 外國 領事館과의 應酬에 苦衷을 겪었다.<sup>38)</sup>

韓國 最初의 民間 汽船業은 創設된지 不過 1年만에 悲慘한 終末을 告하게 되었다.

### 第 3 章 民間海運의 規模와 性格

#### 第 1 節 江 運

##### (1) 漢江江運

仁川이 開港場으로서 새로운 面貌를 갖추게 되자 仁川·麻浦間의 水路는 重要性을 띠게 되었다. 漢江江運에, 일찍부터 韓國人은 勿論 外國人도 이의 有利性에 着眼하여 試圖한 者가 있었다.<sup>39)</sup> 그러나 漢江의 仁川·麻浦間의 約 55哩의 水路는 危險하였다. 河身이 때때로 變更되고 暗礁가 出沒하는 狀態였고 潮汐의 干滿을 利用하여 航行해야 하는 關係로 夜中에 出航해야 할

생각이었으나 當局은 公賣價格이 債務額을 充足시킬 수 있겠는지 念慮하고 있다.

統記 第13册, 丁亥 6月 25日條에도 같은 內容의 記事가 있다.

統記 第18册, 戊子 11月 初9日條 및 同書 11月 初10日條에 依하면 獨逸人債權者는 「富仍德羅萬兩賽基」로 되어 있다.

舊韓末古文書解題目錄, 152面, 光緒 13年 3月 23日字로 署理監理仁川港通商事務 俞發信, 統理交涉通商事務衙門 受信 公文에 依하면 英國人 鄧幹(Duncon, Chesney)이 大興船의 管理權을 主張하였다고 하나 그 事由는 未詳이다.

36) 統記 第13册, 丁亥 7月 26日條에는 「……於 八月十七日午後二點鐘, 在本港海關……」이라 되어 있고, 貿易情形論, 7a面에는 「……于本年英 11月……」이라 記錄되어 있다. 그리고 Returns of Trade and Trade Reports 1887, p. 505에는 「……, and sold in October by public auction……」이라 되어 있다.

37) 貿易情形論, 10a面.

38) 仁川港關草 第1册, 戊子 12月 12日 關仁川港에 「……接到德國署總領事口照會內, ……貴國官員故意推却, 不行審理, 有此格外之節, 據實具稟於本國政府等國, 准此查李丙善一案, 到今爲七個月, 凡四度往復, 尙未歸結, 致有該領事照催, 苟能愚事用心悉心辦公, 胡至如此稽延, 使本政府遭此曠官, 殊甚唔唔, 所謂李丙善者, 現今衙門押送, 到須妥辦該款, ……」이라 되어 있는 것으로 보아 大興商會件으로 韓國政府가 外國領事들의 抗議에 相當히 苦衷을 받게 되었음을 알 수 있다. 統記 第18册, 戊子 11月 初 9日條와 同書 11月 初10日條에도 같은 內容의 記事가 있다.

仁川港關草 第1册, 戊子 正月 11日, 關仁署監에 「……李丙善所欠該行債款, 洋銀九千六百零六元三角二分, 計九箇月利息統共一萬一千三百三十四元三角二分, 而現今李丙善失業性廢, 只有如干俸伏數甚零星, 此外萬無抵還之實情, ……斥責該家伙得公估價共計銅錢一千三百零二兩……」이라 記錄 되어 있다.

39) 華案, 第2册, 光緒 10年 2月 15日 陳總辦이 朝鮮督辦交涉通商事務 閱에 보내는 公文에 依하면 山東商人 李明進의 帆船이 貨物 445件을 積載하고 2月8日에 仁川에 到着하여 漢江을 逆航하고자 하였다. 그러나 韓國政府는 「韓日 貿易章程 第4條」에 「中國商民准在朝鮮漢城揚花津等處」라 되어 있을 뿐 漢江航運에 關한 明文이 없으므로 許可할 수 없다 하여 仁川에 拘礙하였다.

統記 第12册, 丁亥 3月 2日條에 「……日本 商人 富田重五郎稟稱, 日本小輪船, (登美丸…筆者)欲於 仁川麻浦來往貿易, ……」이라 되어 있고, 同書 3月 8日條, 總關來甲 第2册, 丁亥 3月 2日條, 總關公文 第1册, 光緒 12年3月 初3日, 3月 23日, 7月 初2日의 統理交涉通商事務衙門과 總稅務司閱에 往來된 公文에도 이에 關한 記錄이 있다.

仁川 府史, 787面에 依하면 1886年 韓國最初로 導入된 大型汽船인 海龍號가 導入된지 얼마 안되어 韓國人 某에게 貸與되어 漢江江運에 使用되었다 하나 海龍號의 吃水(Draft)가 13尺이었음으로 漢江航行이 可能하였는지 疑問이다.

때도 있고 麻浦에 夜中에 到着하면 適當한 宿泊施設이 없었다. 또한 夏季 洪水時에는 馬力이 不足하고 潮汐의 狀態 如何에 따라서는 仁川·麻浦間에 8時間 乃至 30時間이 所要되는 等の 不便이 있었고<sup>40)</sup> 當時의 狀況으로서는 漢江水路에 適合한 淺吃水의 暗車船을 마련하기가 困難하였다.<sup>41)</sup> 이와같은 事由로서 淸國資本에 依한 漢陽號<sup>42)</sup> 獨逸商社인 世昌洋行의 濟江號<sup>43)</sup> 等 모두 좋은 成果를 거두지 못하고 1897年 頃에는 日本江運業者가 專擅하게 되었다<sup>44)</sup>

#### ① 三山會社

機器局幫辦 趙義淵<sup>45)</sup> 은 三山會社를 創設하고<sup>46)</sup> 戊子年 (1888年) 8月에 日本國 大阪에 가서 龍山號 (16ton)와 三湖號 (13ton)의 2隻의 小蒸汽船을 購入하여 왔으며<sup>47)</sup> 이 두 배를 仁川·麻浦間의 約 55浬의 漢江江運에 就航시켜 人貨의 運搬에 使用하였다. 三湖號는 同年 11月頃에 江華島 近處에서 觸礁 沈沒하였다. 그 後 龍山號 1隻만이 同水路에 就航하였다.<sup>48)</sup> 그러나 龍山號도 未久에 漢江江運을 拋棄하게 된다.<sup>49)</sup>

#### ② 順明號

1886年에 大興商會가 汽船 大興號로서 漢江江運을 試圖하였다가 如意치 못하여 翌 1887年에 는 悲慘한 終末을 告하였다. 1888年에는 三湖會社가 設立되어 仁川·麻浦間에 木造小汽船 2隻을 就航시켰으나 좋은 成果를 올리지 못하였다. 그 後 1891年 秋季에 雙明輪之小輪船 順明號(25ton)

40) 韓國誌, 85面.

41) 光緒 17年 朝鮮開港三關貿易冊, 16a~16b面에 「巧小輕淺之船, 於船末底, 置用暗輪. 兼於船中, 設別內外輪位, 則搭載者人貨咸宜, 而往來馳聘自多利捷之益, ……」이라 한 것으로 보아 Paddle Boat 가 아닌 淺吃水의 Screw Propeller Boat 가 要望되었던 것을 알 수 있다.

42) 孫兌鈺, 舊韓末의 官營海運에 關한 研究, 韓國海洋大學論文集, 第5輯, 1971, 參照.

43) 統記 第13冊, 丁亥 6月 18日條 欄外에 「本國所購, 世昌行濟江船, 鐵板改裝次前往上海長崎等地, 發給憑票」라고 있는 것으로 보아 丁亥年(1887年) 또는 그 以前에 導入된 것 같이 解釋되나 韓國誌, 85面에 는 三湖·龍山號가 導入된 때(戊子, 1888年)의 翌年에 導入되었다고 되어 있음으로 1889年에 購買된 것으로 解釋된다. 또 韓國誌에서는 世昌洋行에서 運航한 것으로 되어 있다. 外國人에 依한 海運에 關해서는 別途로 論하기로 하겠다.

44) 韓國誌, 85面, 日本外交文書 및 仁川府史 等の 記錄에 依하면 日本江運業者라 함은 仁川의 嶺商會이다. 이에 關해서도 別途로 論하겠다.

45) 統記 第17冊, 慶尙道關草에는 「機器局幫辦 趙義淵」 또는 「演武公院參理事務」이라 되어 있고 統記 第39冊, 甲午 3月 6日條에는 「前兵使 趙義淵」, 仁川府史, 787面에는 「朝鮮折衝將軍 趙義淵」이라 되어 있다.

46) 統記 第17冊, 戊子 7月 初8日條의 欄外에 「趙義淵稟稱, 創設三山會社, 購來小汽船兩隻, ……」, 三湖龍山 兩號, ……」라는 記事가 있다. 韓國誌, 85面에는 「삼산, 호: 호기, 사-」로 되어 있다.

47) 慶尙道關草 戊子 7月 21日條 「嶺營報題」, 同 7月 22日條 「東萊報」, 同 7月 27日條 「左水營報」, 統記 第17冊, 戊子 7月 22日條 및 7月 27日條에 「質得火輪船一隻」, 「質來輪船一隻」, 「貿易火輪船一隻」, 「質得兩帆火輪船一隻」 等の 記事가 있는데 共히 「一隻」이라 되어 있는 것으로 보아 2隻을 同時에 導入한 것은 아니다. 韓國誌, 85面에는 「約25ton, 木造小汽船二隻」이라 되어 있다.

48) 統記 第17冊, 戊子 8月 14日條에 「折報, 今月初七日入來, 俄那斯國 皇姪阿累長得, 果非皇姪乃是皇從, 而今月十三日, 與我國演武公院 參理事務 趙義淵, 委員黃昌協, 按騎 龍山船, 自京下來, ……」라는 記事가 있고, 統記 第39冊, 甲午 3月 6日條에는 中國 軍艦 威靖號가 到泊南陽馬山浦하였기에 趙義淵을 搬運하여 軍艦所載人貨行李各件을 本國小輪汽船(龍山號? ……筆者)에 移載하여 由仁口 駛赴京江路하였다는 內容의 記錄이 있는 것으로 보아 當時 小型汽船이 없었던 우리나라 實情이었음으로 여타가지 目的으로 緊要하게 使用되었음을 알 수 있다.

49) 光緒16年 朝鮮開港三關貿易冊, 3面에는 仁川·麻浦間의 漢江江運航 小汽船이 3隻이었으나 不幸히 3隻 모두 觸礁 沈沒하고 殘餘의 1隻이 龍山號도 「見勢不佳, 遂至停駛」라는 記事가 있다. 三山(三湖?) 會社에 關한 記錄은 Returns of Trade and Trade Reports. 1888, p. 515, 및 日本外交文書 第21卷에도 있다.

50) 光緒 17年 朝鮮開港三關貿易冊, 16a~b面, 雙明輪이라 함은 Paddle Boat의 뜻이다.

가 仁川·麻浦間을 航行하였다.<sup>51)</sup> 順明號는 Paddle Boat였으나 昨年 것 보다 輕便하였다고 한다.<sup>52)</sup> 그러나 漢江水深不齊而淺이므로 運航에 不可期 萬全이었다고 한다. 1893년에 韓國官吏가 大阜島에 出張갔을 때 順明號에 搭乘하였다.<sup>53)</sup> 1895년에는 日本人所有가 되어 漢江水運에 使用되었으나 翌 1896년에는 廢止되었다.<sup>54)</sup>

## (2) 洛東江江運

### ① 電察會社

丁亥年間(1887年)에 釜山에 電察會社가 設立되어 있었다. 이 會社는 小火輪船 1隻을 購入하여 商人과 貨物을 搭載해서 釜山港으로부터 大邱·沙門의 洛東江邊 各浦와 機張·蔚山·慶州·長鬐·昌原·統營·晉州·順天 等の 各地에 來往할 計劃이었고, 따로 汽船을 더 購入하여 定期運航도 할 計劃이었다. 韓國船員으로서 船用機關을 操縱取扱할 사람이 없었기에 日本船員을 雇傭하여 運航케 하였다.<sup>55)</sup>

### ② 南沿會社

戊子(1888年) 7월에 이르러서 電察會社는 關旨에 依하여 設立된 會社이므로<sup>56)</sup> 社名을 南沿會社라 改稱하였는데 業務內容은 從前과 다른 없었다.<sup>57)</sup> 이 때 日本 朝日組와 10年間 業務提携하기로 締約하였다.<sup>58)</sup>

### ③ 汽船會社

電察會社가 關旨에 依하여 設立된 會社가 됨으로써 社名을 南沿會社라 바꾼지 1년도 못된 己丑(1889年) 4月에는 朝家處分으로 本部 准許를 받고 汽船會社라 改名하고 政府의 特惠인 汽船會社章程의 發給도 받았다. 政府는 海上貿易과 航運의 發達이 國家發展을 爲하여 緊要하고도 重要하다는 趣旨에서 이 會社에서 課稅를 當分間 免除하고 可能한 모든 便宜를 提供하고 이 會社를 助成하기로 하였다.

朝家處分과 政府의 最上級の 保護育成策에 새 出發하게 된 이 汽船會社의 實際 內容은 그다지 大膽한 것은 아니었다. 即 釜山監理署員인 鄭顯哲 閔建鎭와 警察官 朴琪琮이 幹事人이 되고 日本人 松尾 某가 社員이 되어 日本小汽船 1隻을 購入하여 洛東江江運을 한 小規模의 것에 지나

51) 昨年 것 보다 이라 할은 三潮會社의 龍山號, 三潮號를 指呼하는 뜻하다.

52) 日本外交文書 第26卷, 445面.

53) 仁川府史, 788面에 依하면 順明號는 1895년에 日本人「荒木助太郎」의 所有가 되었다 하나 그 以前의 所有者는 未詳이다.

54) 慶尙道關草, 丁亥 11月 初10日 「關嶺管」과 釜山港關草 第1冊, 丁亥 11月 13日 「關釜港」, 「相考事, 釜山港 設立 電察會社, 購置 小火輪 1艘, 以便裝載貨物 搭騎也商人, 而現自釜山港, 大邱·沙門·機張·蔚山·慶州·長鬐·昌原·統營·晉州·順天等沿港, 自該社中 另有汽船進出定期爲稱, 器械使用法而不可不學習, 故日本人幾名雇傭, 是如乎沿江濱海各官, 以此意措辭關飭悉令認真照辦宜當者」.

55) 舊韓末古文書解題目錄, 112面, 光緒 18年 3月24日字 監理釜山港通商事務 李發魯, 統理交涉通商事務 衙門 受當 公輪에 「戊子(1888年)7月の 關旨에 依하여 汽船會社를 設立하고」라한 內容의 記事가 있다.

56) 統記 第17冊, 戊子 7月 20日, 「又電察會社 改爲南沿會社, 凡屬行船章程, 除該社定施行外, 保護籌劃事」.

57) 舊韓末古文書解題目錄, 112面에 「……章程에 記載한 戊子(1888年)關旨中の 『十年爲限』에 來到…」라한 內容의 記事가 있다.

58) 釜山港關草 第1冊, 己丑 4月 13日 「關釜監」, 慶尙道關草, 己丑 4月 13日 關嶺管, 「相考事, 凡我商民出洋貿易姑無, 舉論至於內洋運貨板船 汽船鈍捷天淵, 商路旺否由由是乎判, 所以奉承朝家處分, 特許開設汽船會社也, 凡該社船行駛之際, 只憑國旗以辦內船, 所經各沿勿論某稅一概革除, 凡屬該社事務, 各地方官吏毫無干預, 另加照料遇有重大事件, 稟告本衙門待決小事聽候該港監理署辦理, 關到即知照該港稅務司, 遵此施行宜當者」, 이 內容이 「汽船會社章程」과 類似하다. 統記 第20冊, 己丑 4月 13日條에도 「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」라는 記事가 있다.

지 않았다. 庚寅(1890年) 正月에 舩輪丸(L. 73.15尺, B. 11.1尺, 登簿噸數 33.77ton, 公稱馬力 13P 機關數 1) 1隻을 購入하여 釜山·龜浦·三浪津間의 約 60km를 隔日 或은 3日마다 往復하였다. 片航에 約 8時間이 所要되었다. 船腹이 擴充되면 慶尙道, 全羅道 沿岸을 往復하여 客貨을 輸送하겠다는 計劃을 세웠으나 當初에는 舩輪丸으로 在來의 板船을 洛東江과 釜山間을 曳引하는 것이 業務內容이었다. 利益金의 10%를 名義人, 即 會社에 納付키로 하였다.<sup>59)</sup>

舩輪丸은 吃水가 過深하여 洛東江의 航運에 不適當할 뿐 아니라 馬力이 弱해서 落潮時에는 逆流航行할 수가 없었고 曳引할 수 있는 在來船도 僅少한 數에 지나지 않았다. 그러나 이 事業 自體는 매우 有望하다고 判斷하여 8月에는 따로 小輪船 1隻을 購買하여 洛東江口에서 江邊의 各地에 在來船을 曳引하는데 全的으로 使用하고 舩輪丸은 釜山港과 洛東江口間을 往來할 수 있을 뿐이지 江上에서 上流에는 가지 못하였다. 會社는 使用價値가 적은 舩輪丸을 廢棄處分하고 1890年 11月에는 舩輪丸보다 堅固하고 吃水가 極淺한 雄乃丸을 導入하였다. 雄乃丸은 吃水가 5呎에 지나지 않는 배이었기에 釜山에서 密陽(三浪津)까지는 雄乃丸으로서 運搬하고 이곳에서 吃水 4呎의 在來船에 轉積하여 沙門, 大邱, 멀리 尙州까지의 輸送이 可能하게 되었다. 그러나 雄乃丸도 貨物 200擔을 積載한 在來船 3~5隻을 曳引할 수 있는 能力 밖에 없는 배였다.<sup>60)</sup>

雄乃丸은 1891年 11月 30日 在來船을 曳引 航行中 洛東江 江口에서 風浪을 만나 沈沒하고, 船員도 死亡하고 會社는 큰 損害를 입었다.<sup>61)</sup>

雄乃丸과 小曳引船에 依한 1年間의 實績은

「一年之中來釜共有二百次, 所拖駁艇運米土貨計米豆十一萬擔, 雜貨一千件, 銅錢八千貫文」이라고 한다.<sup>62)</sup>

會社는 着實한 成績을 올려 1893年 6月에는 木造 小輪船 旭川丸(125ton)을 日本에서 導入하였다. 이 배로 釜山, 全羅道 或은 北關地方 諸港間을 往來할 計劃이었으나 마침 大凶年인지라 政府는 米穀의 輸出을 禁止하였다. 會社는 運貨가 없어 損害를 보게 되었다. 11月에는 修理次 日本으로 回航시켰다. 修理가 끝나면 다시 같은 方法으로 運航할 計劃이었으나<sup>63)</sup> 如意치 않아 甲午(1894年) 7月에 一旦 營業을 中止하고 乙未(1895年) 9月부터 再開하기로 하였다.

이 會社는 日本朝日組를 通하여 大阪商船株式會社와도 關聯이 있었다. 創立 當初의 意圖와 期待는 아랑곳 없고 韓國人의 名義로 되어 있지만 아무런 實權이 없고 日本人의 利益에 奉仕하는 利用物에 지나지 않는 性格의 存在였다.<sup>64)</sup>

59) 釜山港開草 第3冊, 乙未 10月 13日 「東萊府觀察使 池錫永 賀稟書」는 다음과 같다. 「本港에 在하는 汽船 會社는 去己丑4月(1889年……筆者)에 本部准許를 奉와 前監理署에 管轄하옵고 監理員 鄭顯哲 閣 建鎭과 警察官 朴洪濂과 幹事人되옵고 日本人 松尾가 社員되와 日本汽船 一隻을 購買하여 板船을 曳하고 港近 各浦에 往來하여 土貨를 屢載하여 利益金 十分一을 本會社에 納付케 하고 行既 數年에 日本 大坂商船會社와 締約하고 同事하다가 甲午7月(1894年……筆者)로 始하여 利小 姑停한다云이 러니 今年 九月(1895年……筆者)부터 更始를 意로 日領事가 該請하옵게 此由를 部에 電達하여 습더니 准許與否가 姑無確教음기 間日該促하오니 事係難使와 該社에 屬하는 前後約條書를 別紙에 開錄와 效에 賀稟하오니 鑑燭하신 後에 准許與否를 電報로 回教와 日領事에게 卽答케 하오물望함. 日本外交文書 第23卷, 202~203面, 明治 23年 3月 1日字로 釜山領事代理 宮本熊 發信, 外務次官 岡部長職 受信 公翰.

60) 光緒 16年 朝鮮開港三關貿易冊, 19b~20a面 韓國誌, 6b面.

61) 光緒 17年 朝鮮開港三關貿易冊, 19b面.

62) 光緒 18年 朝鮮開港三關貿易冊, 18b~19a面.

63) 光緒 19年 朝鮮開港三關貿易冊, 21b面.

64) 日本外交文書 第26卷, 580面 明治26年 11月 15日字로 元山領事代理 中川恒次郎가 外部次官 林黨에게 보낸 公第83號에 「朝鮮汽船會社(名義ハ朝鮮汽船會社ナルモ 實權ハ本邦人ノ手ニアルモノ)」라는 記事

利運社 創立前인 1892년에 政府는 이 會社를 撤銷할 計劃이었으나 未遂에 그치고 말았다. 이 會社가 1895년에 業務를 再開하고자 한 때도 韓國政府는 快諾하지 않았다.<sup>65)</sup>

## 第 2 節 各港의 海運

### (1) 仁川 港

#### ① 會 社

##### a. 義信會社

前五衛將이었던 鄭教臣은 義信會社를 設立하여 庚寅年(1890年)에 日本에서 新造된 兩帆風船인 豐瑞丸을 購得하여 釜山·元山 等の 沿岸各地에 運航하였다.<sup>66)</sup>

##### b. 濟通社

辛卯年間 (1891年)에 濟通社의 卞奉植은 日本風帆船 1隻을 購得하여 船運業을 試圖하였다.<sup>67)</sup>

##### c. 永信會社

金友善은 永信會社를 設立하여 辛卯年間 (1891年)에 日本 風帆船 新豐丸과 永好丸을 購賣하고 內地沿海 各地方의 海送에 使用하였다.<sup>68)</sup>

그리고 永好丸을 修改할 期間中에는 代航으로 亦是 日本船인 千歲丸을 代用하였다.<sup>69)</sup>

##### d. 廣通社

仁川港 警務官인 禹慶善은 1897年에 廣通社를 創立하여 韓國政府 所有船인 海龍號를 拂下받아 利運社가 收支狀態 不良으로 廢航한 仁川·群山·木浦間의 航路를 踏襲하여 月間 5回 以上の定가 있다.

65) 所謂 一旗組라 하여 外國에 가서 手段方法을 가리지 않고 一攫千金을 노리는 存在에 지나지 않은 朝日組를 爲하여 朝家處分까지 받게 하고, 不過 20~30ton의 小艇으로 江川에 曳引航運하는 業體에 雄大한 意圖와 國家의 運命을 左右하는 것 같은 內容을 담고, 無限한 期待와 最上級의 國家의 特惠와 保護措置를 確約한 「汽船會社章程」을 發給하였는데 그 實에 있어서는 日本人의 利用物——그것도 微微些細한——에 지나지 않았으니, 實로 可笑로운 處事라 하겠다. 大阪商船은 이 特惠를 利用하여 한 때는 韓國沿海의 海運獨占에 나서고자 생각한 바도 있었으나 朝日組와는 提携相對가 너무나 格에 맞지 않은 것도 있거니와 이 特惠를 利用하지 않아도 韓國沿海의 海運獨占의 可能性이 있었기에 途中에서 拋棄한 것으로 推測된다.

釜山監理署官인 鄭과 閱 그리고 警察官인 朴은 當初부터 名義使用料로서 利益金の 10%를 받는 것에 不遇한 內容을 알면서 어떤 意圖에서 朝家를 欺瞞하고 國家威信을 損傷시키는 이러한 計劃을 策定하였는지 理解가 가지 않는다.

韓治勳, 「東學亂의 起因에 關한 研究」, 亞細亞研究 Vol. V II. #3, 및 韓國經濟關係文獻集成, 189面, 安乘殆, 「李朝時代の 海運業」, 167面 등에서 이 汽船會社와 利運社를 混同하고 있으나 크나큰 誤謬이다

66) 統記 第23册, 庚寅 正月 13日條에 「關元港, 本衙門准許義信會社 購賣風帆豐瑞丸, 貨載沿岸各地方, 而該社員前五衛將鄭教臣, ……」이라는 記事가 있고 元山港 關草 第1册, 庚寅 正月 13日條에도 同一한 內容의 記錄이 있다. 統記 第23册, 庚寅 2月 初9日條에는 「威鏡道書目……十五日 到泊, 本國義信會社 新造兩帆風船一隻, 二十六日發 向釜山港」이라는 記事가 있다.

67) 統記 第27册, 辛卯 正月 23日條에 「……又濟通社員 卞奉植, 自辦來風帆船……」이라는 記事와 「釜來電, 卞奉植風帆船一隻, ……」이라는 記錄이 있다. 그리고 同書 2月 17日條에는 「釜電, 濟通社社員 卞奉植, 辦買 風帆船一隻, ……」이라 하였다.

68) 統記 第27册, 辛卯3月23日條에 「憑永信會社, 現據社員金友善稟稱, 購買風帆船新豐丸, 前往內地各浦, 伍便貿易等情……」이라는 記事가 있고 統記 第29册, 辛卯 9月 27日條에는 「……永信會社社員 金友善 與販次購買日本風帆船永好丸, 前往內地沿海各地方, ……」이라는 記錄이 있다.

69) 統記 第36册, 癸巳 5月 18日條에 「長通坊永信會社 社長稟稱, 本社購買日本 風帆永好丸修改之間, 姑以千歲丸代用事」라 하였다.

元山港 關草 第3册, 癸巳 8月 14日條 元山報에 「……永好丸 修改之間, 以千歲丸姑爲代用 行商于內地事」라는 記事가 있다.

期運航을 開始하고 1896년에는 이 航路를 濟州島까지 延長하였으나 1901년에는 中止하였다.<sup>70)</sup> 海龍號 1隻으로서는 新設之節에 增加된 荷動量을 擔當 못할 경우에는 外國船을 傭船하여 運航 하기도 하였다.<sup>71)</sup>

e. 仁漢輪船合資會社

光武 4年(1900年)12월에 仁漢合資會社 事務員 李載克, 閔泳喆, 尹德榮 等은 洪州 等地 18 邑은 海路가 險阻하므로 在來船으로 通行 輸送하기에 未便한 實情인 바 仁漢合資會社는 「保證金 一千二百七十五元을 出資야 天一銀行에 擔保하고」日本輪船 天草丸을 3個月 限 賃入하여 諸般物 包를 搭載往來할 計劃이라 하여 許可를 申請하였다.<sup>72)</sup>

f. 通運社

光武 5年 (1901年)에 外事課長 玄尙健 等이 日本人이 漢江江運에 使用하던 住ノ江丸 (50ton) 1隻을 購入하여 注江號라 改稱하고<sup>73)</sup> 仁川港에 通運社를 設置하여 爲先 仁川·江華·月串·松都·堂湖·海州·龍塘浦間에 隔日 航行하기로 하고 從後의 成績에 따라 多數의 輪船을 購入하여 航路를 擴張하여 經營할 計劃을 세웠다.<sup>74)</sup>

그 後 日本에 留學한 바 있는 某人을 日本에 派遣하여 汽船購入을 交渉한 바도 있었다.<sup>75)</sup> 1907 년에는 天草丸 (50ton) 1隻을 더 追加하여 旅客이 輻輳하는 仁川·龍塘浦間과, 仁川·白石間의 2 航路를 經營하였다.<sup>76)</sup> 그러나 未久에 日本人 手に 轉移되어 經營되었다.<sup>77)</sup>

裕盛泰社 鄭在洪은 裕盛社를 仁川에 設立하여 在韓日本人 堀力太郎와 提携하여 海運業을 經營하였다. 振商會의 五洋丸을 傭船하여 北關方面의 北魚輸送에 注力하였다. 그러나 露日戰爭時 元山港에 碇泊中이었던 五洋丸은 露國水雷에 命中하여 沈沒하였다.<sup>78)</sup>

g. 三湊汽船會社

仁川港의 三湊汽船會社는 光武 9年(1905年)에 仁川·月串·堂湖·海州間의 船舶運航을 經營하였다.<sup>79)</sup>

② 個人

a. 張泰允

70) 仁川府史, 795面에는 「(堀商會ハ……筆者) 又 明治27年ニハ 禹慶善ト協力シテ 別ニ廣通社ヲ 新設シ……ソノ後 廣通社ノ營業成績 トカク 良好ナラズ 缺損ヲ 重ネタ結果, 個人經營トシテ 引受ケ 其航路ヲ 繼續シタ……」라는 記事에 依하였다. 廣通社는 嚴密한 意味에서는 日本人의 韓國人名 僞 僞裝經營의 會社라 할 수 있다.

71) 德源訓令 第5册, 光武 元年 10月 25日 訓令 第12號에 「現에 廣通社員 禹慶善等이 控稱 生等社業을 創設키 온후 海龍船一艘을 沿海各口로 定期來往키 온지 己爲半歲에 各處商業이 運輸에 便利키을 得키와 漸爲興旺키은 中 又當新設之時키와 數續輪船이 不敷裝運이오나 小社殘資로 猝難辦買키와 物先外國輪船一艘을 僱用키여 內地各口에 便運商貨키을 기를……云云」하였다.

72) 皇城新聞, 光武 4年 12月 2日字 「黃船運物」.

73) 光武 5年 3月 12日字 「航海營業」記事에는 「注江丸」이라 되어 있으나 韓國總覽, 1,049面에는 「住ノ江丸」이라 되어 있다. 皇城新聞의 誤植인 듯하다.

74) 皇城新聞, 光武 5年 5月 12日字 및 同日字 廣告欄 參照.

75) 光武 5年 10月 21日字 「囑購汽船」.

76) 韓國總覽, 1,049面에는 社名이 「大韓通運會社」로 되어 있고 「其航運緩ニシテ 船室ノ設備亦頗ル不完全ナリ」라 하였다.

77) 仁川府史, 800面에는 「明治34年(1910年…筆者) ニハ 仁川港ノ 韓國人有志者ニヨツテ 通運社ト 稱スル 汽船會社가 設立サレ サ키ニ 荒木助太郎가 漢江航路ニ 使用シテキ타 天草 及 비 住의 江丸 二隻ヲ 讓受케, ソレヲ以テ 黃海道ノ 海州 及 비 開城, 忠清道ノ 鏡津 及 비 白石浦等ノ 沿岸航路ニ 從事シテキ타가コレ亦日本人ノ 經營ニ 轉移サレタ」라는 記事가 있다.

78) 仁川報談, 第8册, 光武 8年 5月 31日字로 仁川監理 河相驥가 外部大臣 李夏榮에게 고낸 報告書 第74號와 「附別紙抄錄一本」, 仁川府史, 796面.

79) 皇城新聞, 光武 9年 1月 5日字 廣告欄 參照.



張泰允은 日本人으로부터 庚寅(1890年) 9월에 帆船 仁川丸・參生丸을 購買하였다.<sup>80)</sup>

b. 李 鍾 夏

1891년에 紳士 李鍾夏는 訂價 6萬 5千元으로 日本汽船 太湖丸을 購入하여 이 船舶을 韓國內 各地의 貨運과 三南地方의 稅米運搬에 使用하였다.<sup>81)</sup>

c. 李 熙 淳

商民 李熙淳은 1892년에 日本帆船 松壽丸을 訂價 2,500元으로 購買하여 韓國內 各浦의 航運에 使用하였다.<sup>82)</sup>

d. 張 仁 煥

1892년에 商民 張仁煥은 帆船을 購入하여 平壤地方의 石炭을 輸送하는데 使用하였다.<sup>83)</sup>

e. 權 東 壽

1892년에 權東壽는 日本人과 同道하여 日本 大阪의 東英株式汽船會社로부터 汽船 2隻을 購入하고자 하였으나 相互 協議不成立으로 成功하지 못하였다.<sup>84)</sup>

f. 鄭 元 成

1893년에 紳士 鄭元成은 新造된 小輪船 慶濟號 1隻을 購入하여 이 배로써 韓國內 各地의 貨物 輸送에 使用하였다.<sup>85)</sup>

g. 李 在 璟

仁川居 商民 李在璟은 1899년에 日本人으로부터 小輪船 天草丸을 定賃借用하여 仁川港과 京畿・黃海・忠清 等地方의 沿岸 諸浦에 就航시켰고<sup>86)</sup> 1900년에는 亦是 日本人으로부터 小輪船 慶利丸을 1號의 備船料 500元으로 賃入하여 위와 같은 航路의 海上輸送에 使用하였다.<sup>87)</sup>

h. 河 天 泓

光武 4年(1900年)에 仁港 河天泓은 日本輪船 江鏡丸을 購入하여 通信院의 認許를 받아 韓國內 各浦間의 航運에 使用하였다.<sup>88)</sup>

80) 仁川港關草 第3册, 庚寅 8月 20日條 仁港報에 「…日商田中良助所有 帆走船仁川丸參生丸, 賣渡韓民 張泰允…」이라는 記事가 있다.

81) 仁川關草 第4册, 辛卯 10月 初2日條 關仁監. 統記 第30册, 辛卯 10月 2日條에 「關仁監, 據本國紳士 李鍾夏稟稱, 購買日本汽船太湖丸 訂價 六萬五千元立有條約, 請由統衙門准發憑票, 以便往回內地 貨運……」이라 하였고, 同書 辛卯 10月 8日條에는 「……現擬僱賃日本輪船 太湖丸, 前往三南, 載運稅米……」라 하여 內容에 購買와 備船한 것과의 相違한 點이 있다. 辛卯 10月 13日條에는 「仁監來電, 太湖丸 前往巨文島一事, 初未確定稅米載運, 刻圖開船物妥」이라는 記事가 있다.

82) 統記 第31册, 壬辰 正月 29日條의 「憑票發給事照得, 現接本國商民 李熙淳稟稱, 購買 日本商民 鈴木風帆船松壽丸一隻, 訂價二千五百元內, 首先給付零款一千五百元, 訂以二月 廿五日算清永遠交買 立有約證, 伏乞官許給憑, 以使駛往內地各浦…」에 依함.

83) 統記 第33册, 壬辰 8月 18日條의 「…商民張仁煥購買風帆船, 前往平壤, 裝運石炭…」에 依함.

84) 日本外交文書 第25卷, 436面의 明治 25年 11月 9日字로 在仁川領事代理 能勢辰五郎가 外務次官 林黨에게 보낸 機密 第27號에 「…汽船買入ノ件ハ 本年春頃ヨリ 計劃有之 在京城 小川實ナル者 權東壽ナル者ヲ携ヘテ 大阪ノ 東英株式汽船會社ヨリ 二隻ノ汽船ヲ 買入レン事ヲ 試ミタルニ 双方協議不成立…」라는 記事가 있다.

85) 統記 第37册, 癸巳 7月 20日條, 「給憑, 紳士鄭元成新造慶濟小輪船, 往來內地任便載貨」에 依함. 仁川府史에 記錄된 仁川港 警務官 兼 利運社 事務인 禹慶善이 日本에서 導入한 慶濟號와 同一한 船舶인지는 未詳이다.

86) 仁川訓令 第5册, 光武 3年 5月 31日字로 議政府贊政 外務大臣 朴齊純이 仁川監理 徐相喬에 보낸 訓令 第45號에 依함, 天草丸은 日商 長崎市 石塚甚藏의 船船인

87) 皇城新聞, 光武 4年 1月 23日字 「韓商과 慶利丸」에 依한 것임, 慶利丸은 日商 石塚甚藏로부터 「一號 稅金五百元에 定하고 賃入 借用해야…」라고 되어 있다.

88) 皇城新聞, 光武 4年 6月 25日, 「江鏡丸購入」記事.

## i. 李 在 淵

光武 4年 (1900年) 仁港 花開洞居 李在淵이 日本人의 風帆船 1隻을 700元으로 購入하여 國內 各浦에 運航하였다.<sup>89)</sup>

## j. 閔 丙 爽

光武 7年 (190年)에 閔丙爽은 商船會社를 設立할 計劃을 세워 沿岸地方으로부터 內藏院 收納 米穀을 輸送하고자 試圖하였다.<sup>90)</sup>

## k. 朴 亨 來

京城居 朴亨來는 大韓明信社所屬 慶利號를 買得하여 航行에 從事하다가 未久에 日本人이 이 배를 備船하여 運航하였다.<sup>91)</sup>

## ③ 仁川港에 있어서의 韓國人의 船舶所有 및 備船狀況

光武 4年 通信院 新設에 따른 管船業務移管에 따라 仁川港에 있어서의 韓國人의 船舶所有 或은 備船狀況을 調査한 것을 보면 다음과 같다.<sup>92)</sup>

第 1 表

船號(船名)	噸首(噸數)	船 主	借雇(備船人)	認 許
慶 濟 號	115 ton	金 承 根		未 詳
慶寶號 本是 明洋	99	元 敬 常		外部認許昨年 8月日, 改稱慶寶號
京 畿 號	420	禹 載 命		以上三輪永買無雇限
天草丸 小汽	27.75	荒木助太郎	李 在 環	農部 俱認許
慶利丸 小汽	34	"	"	外部
헬선號 小汽	15	美國金鑽會社	徐 相 渠	通院認許自上月物始限 1年雇限
산잇쓰號 風帆		"	"	
내 리 터		"		
新 榮 丸		樋口 平吾	金 聖 俊	
日 盛 丸		秋友宮太郎	"	
加 悅 丸		阪本龜太郎	"	
大 德 丸		德永伊三郎	金 連 三	
仲 榮 丸		龜田 梅藏	"	
日 進 丸		村谷 勸藏	"	
仁 龍 丸		木本 吉助	"	
仲 吉 丸		青木伊太郎	"	
珍 盛 丸		吉永 太郎	"	
象 頭 丸		增井吉三郎	"	

89) 皇城新聞, 光武 4年 8月 9日, 「購船內行」記事.

90) 皇城新聞, 光武 7年 8月 4日, 「商船會社」記事에 依함. 그러나 그 會社와 그 計劃의 實現 與否는 共히 未詳이다.

91) 皇城新聞, 光武 8年 3月 11日, 「慶號救難」記事에 依하면 備船한 日本人은 加來榮太郎이며 光武 8年 3月 2日에 日本船 神州丸이 海州 睡鴨島前洋에서 破傷하였을 때 慶利號가 數多格軍兵昇을 救助하였 다 함. 大韓明信社라는 會社의 內容은 未詳이다.

92) 仁川報談 第6册, 光武 4年 7月 12日字로 仁川監理 河相驥가 議政府贊政 外部大臣 朴齊純에게 보낸 報告書 第30號, 이 報告書는 仁川訓令 第5册, 光武 4年 6月 12日字 訓令 第34號에 對한 答輪이다. 皇城新聞, 光武 1月 18日, 「飭報船隻」에 이에 關한 記事가 있고, 仁川港關草 第6册, 癸巳 11月 15

住寶丸	柳原兵之助	郭瑞益
八幡丸	時弘十次郎	池明甫
榮寶丸	江郷太郎吉	池明甫
中吉丸	松野龜松	池明甫
住壽丸	柳原安五郎	池明甫
大寶丸	光太百太郎	池明甫
順福丸	矢野竹次郎	池明甫
新福丸	中木新吉	池明甫
第一江華丸	木村友吉	池明甫
第二江華丸	"	池明甫
瓢箪丸	"	池明甫
三湖丸	"	池明甫
久洋丸	橋本久吉	郭瑞益
朝日丸	谷口多吉	池明甫
金寶丸	橫山與市	池明甫
寶德丸	廣澤右藏	池明甫
順驛丸	植野慶三郎	朴明珪
柳風丸	宮地蒼藏	池明甫
寶生丸	植野嘉助	朴德三
寶明丸	西田常十郎	李孝龍
天社丸	林章助	池明甫

末尾에 「以上 風帆船三十三隻, 船簿在海關, 而本署只鈴印而已, 噸數雇限俱未詳, 知二個月限滿換票, 則似是一年六次換票, 然該帆但爲駛行黃平兩道口岸, 而多三湖春正二月碍於水阻不能航行, 則不肖領票, 故統計一年不過三四次換票, 而二個月滿限後不給憑票, 則自然解雇矣, 以是觀之, 可謂雇限在二個月」이라 하여 風帆船에 對한 噸數, 認許에 關한 事項을 調査하지 못하고 空白欄으로 하여 報告하지 않을 수 없는 것은 이의 管掌事務가 稅關에 屬하기 때문이라는 것을 解明하고, 또한 風帆船이 黃海道, 平安道 沿岸으로 就航하고 있는 實情에 비추어 結氷期에는 領票를 拒否하고 있다. 따라서 2個月마다 換票하게 되어 있으나 實際로는 1年間に 3~4次 換票하는 것이 普通이라는 것을 說明하고 있다.

(2) 釜山港

① 會社

a. 郵遞汽船會社

光武 2年 (1898年)에 釜山の 郵遞汽船會社 總務員 金益昇은 本會社는 農商工部의 認可를 得하여 海路로 郵遞物 各種을 輸送하는 業務와 各商客의 諸貨物을 運輸하는 營業을 하고 있었으나 이 때 日本輪船 瀧田川丸을 傭船하고 乘務員도 日本人을 雇傭하였다. 이 때로써 釜山·筠城間의 開·未開港의 各浦에 就航시킬 計劃이니 保護育成을 務望한다고 政府에 要請하였고<sup>93)</sup> 外國에서 汽船을 購入乃至는 傭船하여 運航할 때 出入港口에서 滯留하게 되면 郵遞業務에도 支障이 많을 뿐 아니라 會社에 多大한 損害가 있으니 各港에 指示하여 滯船되지 않도록 해주기 바란

日條에 「本國人買置輪帆各船, 開造清冊 送上內務府事」라는 記事가 있는 것으로 보아 以前에도 韓國人이 外國人의 輪帆船을 購買하여 所有하고 있는 狀況을 調査報告한 바가 있는 것을 알 수 있다.

93) 德源訓令 第5册, 光武 2年 7月 9日字로 議政府贊政 外部大臣 署理 外部協辦 森美煥이 德源監理 彭翰周에 보낸 訓令 第35號, 東萊訓令 第5册, 光武 2年 7月 9日字 訓令 第23號에도 同一한 記事가 있다.

다고 請願하기도 하였다.<sup>94)</sup> 그 後 瀨田川丸을 解備하고 光武 3年(1899年)에는 堂島丸 1隻을 備船하여 釜山港 附近의 各浦 浦岸의 貨物과 來往人을 輸送하였으나 이 때만으로는 不足하여 日本國 長崎에 船籍을 둔 生祥丸(登簿噸數: 41.86ton, 總噸數: 58.3ton, 馬力: 18P, 速力: 8浬)이라는 汽船을 定期備船하였다. 船長은 日本人이고 乘務員은 船長 以外에 7人이었다.<sup>95)</sup>

#### b. 元一輪船會社

元一輪船會社は 光武 2年(1898年) 9月에 輪船 1隻을 購入할 計劃을 세워 認許도 받았으나 實行 못하고 있다가 光武 3年에 이르러 元敬常이 備船한 知多丸을 再備船하였다.<sup>96)</sup> 이 배를 定期船으로 運航하여 郵遞物, 旅客, 貨物 等の 輸送에 使用하고 北關(慶·興) 俄, 淸, 日에 까지 航路를 延長할 計劃이었다.<sup>97)</sup>

### ② 個人

#### a. 趙 溫 西

統記와 慶尙道關草의 丁亥, 戊子年間의 記錄에 「…兩帆輪船一隻, 船主趙溫西…」라는 記事가 頻出하는 것으로 보아 1887年에서 1880年에 걸쳐 趙溫西라는 사람이 汽船에 依한 海上輸送에 從事하였다는 것을 알 수 있다.<sup>98)</sup>

#### b. 劉 貞

釜山居 劉貞은 壬辰(1892年) 10月에 日本風帆船 神麵丸을 備船하여<sup>99)</sup> 江原道 江陵浦의 鱈魚를 販賣內地하는에 使用하였고<sup>100)</sup> 또한 日本風帆船 幸昌丸을 賃備하여 全羅道沿海地에 가서 載運土貨하여 以興商販하기를 4次하였다.<sup>101)</sup>

#### c. 朴 永 壽

釜港 商民 朴永壽는 壬辰(1892年) 10月에 日本人의 帆船 住榮丸을 備船하여 江原道地方의 鱈魚를 4, 5次 輸送하여 興販했다.<sup>102)</sup>

#### d. 李 東 明

商民 李東明은 壬辰(1892年) 年末에 日本風帆船 1隻을 購買하여 國內 各浦間의 商販用으로 使用하였다.<sup>103)</sup>

94) 德源訓令 第5册, 光武 2年 8月 10日 起案, 議政府贊政 外部大臣 臨時署理 農商工部大臣 李道宰가 德源監理 彭輪周에게 보낸 訓令 第39號 및 皇城新聞, 光武 4年 3月 23日字 「郵船免稅」記事 東萊訓令 第5册, 訓令 第29號, 仁川訓令 第5册, 訓令 第59號에도 同一한 記事가 있다.

95) 皇城新聞, 光武 3年 5月 5日字 「郵船擴張」.

96) 德源訓令 第5册, 議政府贊政 外部大臣 臨時署理 議政府贊政 李道宰가 德源監理 尹致昊에 보낸 訓令 第14號, 東萊訓令 第5册, 訓令 第24號, 仁川訓令 第5册, 訓令 第27에도 同一한 記事가 있다.

97) 皇城新聞, 光武 3年 3月 30日字 「雇賃外輪」 및 4月 8日字 「元一輪船」.

98) 慶尙道關草, 丁亥 11月 15日條 領營報題에 「東萊呈, 以兩帆火輪船一隻, 船主 趙溫西, 我國全權大臣 一行 同騎, 去月十一日卯時發船事」라는 記事가 있고, 그 後 同書의 戊子 2月 2日, 4月 10日의 領營報呈, 6月 16日의 箕營報에도 비슷한 內容의 記錄이 있고, 戊子 9月 4日條 嶺營報에는 「東萊呈, 以兩帆火輪船一隻, 船主趙溫西, 格軍 六十名等同騎, 本月初三日巳時, 發船八歸緣由事」라 하였다. 統記 第17册, 戊子 8月 4日條에는 「嶺營報, 東萊呈, 以輪船一隻, 船主趙溫西等按騎, 八月初三日發船入歸事」라 하였다.

99) 統記 第34册 壬辰 10月 6日條.

100) 總關公文 第6册 光緒 18年 10月 5日條, 「新福商會社僱用日本人大池店風帆船神麵丸一隻, 擬駛江原道 江陵浦, 購賣鱈魚販賣內地…」.

101) 總關公文 第6册, 光緒 19年 4月 12日條, 「釜山商民劉貞稟稱, 擬僱日本風帆幸昌丸一隻, 前往全羅道沿海地方, 載運土貨, 以興商販, 懇因准放四次…」.

102) 統計 第34册, 壬辰 10月 30日 「電釜監」 및 「關馬館」, 總關公文 第6册, 光緒 18年 10月 29日條에도 同一한 記事가 있다.

## e. 劉 大 俊

釜港商民 劉大俊은 癸巳(1893年)에 日本風帆船 壬辰丸을 購入하여 韓國內 各浦間의 商販用으로 運航하였다.<sup>104)</sup>

## f. 金 善 一

釜港商民 金善一은 癸巳(1893年) 4月에 日本風帆船 富成丸을 備船하여 全羅道地方에 7, 8次 運航하여 土貨의 商販에 使用하였다.<sup>105)</sup>

## g. 朴 龍 奎

釜山居 朴龍奎는 金聖佑, 徐弼淳 등이 使用하던 小輪 玉吉丸을 1899年末에 借用하여 慶尙·全羅·江原의 3道 沿海岸에 運航하여 郵遞, 旅客, 貨物을 輸送할 것을 試圖하였다.<sup>106)</sup>

## h. 金 一 鎮

宜寧居 商民 金一鎮은 光武 7年(1903年)에 資本을 鳩聚하여 東萊府에 商船會社를 設立하고 資金이 不足한 商人에게는 融資까지 해주어 商業의 興旺에 盡力하겠다고 計劃하였다.<sup>107)</sup>

## ③ 釜山港에 있어서의 韓國人의 船舶所有 및 備船狀況

船舶購入과 備船業務가 管船章程이 改定되기 前에는 外部의 所管이었던 바 外部 所管時의 釜山港에 있어서의 我國民의 船舶所有 或은 備船狀況은 다음과 같다.<sup>108)</sup>

## 雇用 小輪 玉吉丸

船 主: 東萊府 釜山面 凡一里居 朴龍奎

噸 數: 八十七噸

雇入年月日: 光武 三年 十二月 日

雇 限: 光武 四年 十二月 日

右本年 二月七日, 承部電飭, 內小輪玉吉丸駛行事

經總稅務司轉飭, 該港稅司, 再有農部指令, 依此准行可也事

## 永買風帆 朝運丸

船 主: 東萊府 沙下面 瀛洲里居 姜亨珍

噸 數: 三十九噸

買入年月日: 光武 四年 二月 日

右本年三月六日, 接准本港稅務司來函, 內貴國商民姜亨珍

業經買得日本帆船一艘, 駛行內地事, …云云

## (3) 元 山 港

## ① 會 社

## a. 元山商會

103) 統記 第34册, 膺月 14日條.

104) 統記 第35册, 癸巳 3月 13日條, 統記 第36册, 癸巳 6月 22日條 및 釜山港關草 第1册, 癸巳 6月 21日條, 「關釜監」.

105) 統記 第36册, 癸巳 4月 12日條에는 「金善一」이라 되어 있고 同書, 癸巳 4月 22日條에는 「金先一」으로 되어 있다. 總關公文 第6册, 光緒 19年 4月 22日條에는 「金只一」이라 되어 있다.

106) 皇城新聞, 光武 3年 12月 13日字 「借船과 郵商物」記事.

107) 皇城新聞, 光武 7年 6月 25日字 「商船會社」記事.

108) 東萊報牒 第4册, 光武 4年 6月 23日字로 東萊監理 尹弼殷이 議政府贊政 外部大臣 朴濟純에 보낸 報告書 第31號.

元山商會는 壬辰(1892年) 正月에는 日本風帆船 盛運丸을 購入하여 國內 各浦間에 購運貨物을 開始하였고,<sup>109)</sup> 同年 2月에는 日本小輪船 向陽丸을,<sup>110)</sup> 그리고 臘月에는 小輪船 壽都丸을 各各 購入하여 沿岸 各浦에 往來商辦하였다.<sup>111)</sup> 向陽丸은 24ton의 小型船이었다. 1892年 秋季에 元山港에 碇泊中 甚한 風雨의 來襲을 받아 錨鎖가 切斷되어 廢物이 되고 말았다.<sup>112)</sup>

#### b. 元山商會所

元山商會所의 會中 各人은 癸巳(1893年) 9月에 日本小輪船 元山·壽都 兩隻을 購入하여 國內 各浦間의 通商興販에 使用하였다.<sup>113)</sup> 이 배는 各各 122ton과 24ton의 小型船이었다. 한 때 日本人이 韓國人 名義로 運航하고 있는 것이라 하여 運航許可가 取消되기도 하였다. 元山丸은 日本으로 돌아가고 壽都丸만이 元山에 殘留하였다.<sup>114)</sup>

#### c. 德利會社

建陽 元年(1896年)에 元山港 商民 韓秀鄉, 宋允夏 等 7人은 各自 出資하여 德利會社를 創立하고 日本小火輪 龜崎丸을 購入하여 內地 各岸口에 往來하여 商販하는데 使用하였다.<sup>115)</sup>

#### d. 泰運會社

元山港 商民 朴有一 等은 丙申年(建陽元年, 1896年)에 泰運會社를 設立하여 農商工部에서 許可를 받아 日本小火輪船 菴菴船을 購買하여 往來 營業하던 中, 이 배가 破損한 後에 다시 船舶을 購入할 資本이 마련되지 않아 1898年 2月에 日本小火輪船 松浦丸을 備船하여 國內 各浦間에 運航하였다.<sup>116)</sup>

#### e. 永昌會社

元山港 商民 金宇俊·李化實·金正敏 等 3人은 建陽 2年(1897年)에 各自의 出資로 永昌會社를 設立하여 小火輪 泰興號를 購買하여 國內 未通商口岸間에 來往하여 興販하는데 使用하였다.<sup>117)</sup>

#### f. 協務會社

元山港 客主, 商民 等이 資本을 彙集하여 光武 6年(1902年)에 協務會社를 創立하고 通信院의 許可를 받아 汽船 金成丸을 賃來하여 國內 各浦의 通商에 使用하였다.<sup>118)</sup>

#### ② 個人

元山港이 開港되자 日本 船舶이 頻繁히 來往하게 되었다. 日本船舶은 非通商口에까지 出入하여 商販을 試圖하였다.<sup>119)</sup> 이 地方의 韓國人도, 比較的 일찍부터 洋式 船舶에 依한 航運을

109) 統記 第31冊, 壬辰 正月 16日條.

110) 統記 第31冊, 壬辰 2月 14日條.

111) 統記 第34冊, 壬辰 臘月 25日條.

112) 光緒 18年 朝鮮開港三關貿易冊, 25a面.

113) 統記 第37冊, 癸巳 9月 7日條에 「元監報, 元山商會所會中各人, 購買日本小輪 元山·壽都兩隻, 通商內地, 執照兩地幸即發給, 俾便行商」이라 되어 있고, 元山港關草 第3冊, 癸巳 9月 初7日 元監報에 「元山商會所 會中各人, 購買日本小輪 元山·壽都兩隻, 通商內地…」라는 記事가 있다.

114) 光緒 19年 朝鮮開港三關貿易冊, 26b面, 尙韓末古文書解題目錄, 157面.

115) 德報騰本 第1冊, 建陽元年 12月 21日字로 德源監理 申泰茂가 議政府贊政 外部大臣 李完用에게 보낸 報告書 第4號.

116) 德源報譯 第3冊, 光武 3年 2月 20日字로 德源監理 彭輪周가 議政府贊政 外部大臣 朴齊純에게 보낸 報告書 第5號.

117) 德報騰本 第1冊, 建陽 2年 7月 5日字로 德源監理 申泰茂가 議政府贊政 外部大臣 臨時署理 學部大臣 閔種默에게 보낸 報告書 第23號, 德源報譯 第2冊에도 同一한 記錄이 있다.

始作하였다. 例컨대 1980년에 元山の 某人은 85ton의 日本帆船을 韓國人으로서는 처음으로 購入하여 國內 各口岸의 航運을 計劃하였다. 舊式 挾板船 밖에 없을 때였으므로 이 地方의 發展을 爲하여 期待가 컸으나 元山에 到着한 後 첫 出航하여 元山灣外에서 風浪을 만나 遭難, 沈沒해 버렸다. 船主는 船運業을 忌避하여 다시 船舶을 購入할 생각을 갖지 못하였다.<sup>119)</sup> 元山商人들의 洋式 船舶 利用狀況은 다음과 같다.

a. 李 枝 華

“鏡城의 李枝華는 辛卯 (1891年) 陽月에 日本의 洋式 風帆船 新盛號를 3,000兩으로 購得하여 運航하였다.<sup>121)</sup>

b. 李 孝 憲

元山商民 李孝憲은 1893년에 日本船 元山丸을 購入하여 國內 各浦間에 運航하였다.<sup>122)</sup>

c. 田 宅 保

元山港 商民 田宅保는 客主였으나 出入하는 外國船이나 元山港의 小輪船이 便利할 뿐 아니라 客主營業보다 利益이 多大하다는 것을 알게 되어 光武 2年 (1898年)에 日本小火輪船 萩浦丸을 5年間 賃賃하여 이 배로서 國內 不通商口岸에 往來하여 商路를 擴大하고자 努力하였다.<sup>123)</sup>

d. 金 政 敏

元山商民 金政敏 等은 商務를 擴張할 目的으로 資本을 鳩聚하여 光武 3年 (1899年)에 日本人으로부터 汽船 生相丸을 借雇하여 國內 各港浦間에 運航하여 貨物을 輸送하고 興販하는데 使用하였다.<sup>124)</sup>

e. 李 宜 秀

元山商民 李宜秀는 光武 4年 (1900年)에 日本小輪船 生祥丸을 借雇하여 國內 各地間을 航海하여 商販하는데 使用하였다.<sup>125)</sup>

f. 其 他

光武 2年 頃 (1898年)에 韓秀鄉은 日本汽船 利榮號, 金亨俊은 日本汽船 泰興號를 購得하였고<sup>126)</sup> 光武 元年 (1897年)에는 元山商民 金誠深도 洋式 船隻을 購買하고자 當局의 許可를 받았다.<sup>127)</sup> 隆熙年間에 史均源은 汽船 江原號 (550ton)로서 主로 元山, 日本(門司·下關間)으로 運航하였다.<sup>128)</sup>

119) 統記 第3册, 甲申 7月 6日條에 「德源府使騰報, 日本火輪船船主, ……等, 以留館, 商賈所買物件, 定貨輸運次, 到泊本港事」라 하였고, 元山港關草 第1册, 庚寅 正月 18日 關元監에는 「……東南沿海等地, 外國商船漁船潛駛圖漏違章……」이라 되어 있고 元山港關草 第3册, 關元監에는 「……外國小輪汽船, 擅往非通商口岸, 貿運貨物, 希圖漏稅」이라는 記事가 있다.

120) 光緒 16年 朝鮮開港三關貿易冊, 24b面.

121) 統記 第32册, 壬辰 6月 7日條.

122) 統記 第36册, 癸巳 5月 18日條.

123) 德源報牒 第2册, 光武 2年 2月 20日字로 德源監理 申泰茂가 議政府贊政 外部大臣署理 度支部大臣 閔種默에게 보낸 報告書 第4號, 「請買小火輪船往來內地口岸事」.

124) 德源報牒 第3册, 德源監理 尹致昊가 光武 3年 8月 11日字로 議政府贊政 外部大臣 朴齊純에 보낸 報告書 第25號.

125) 德源報牒 第3册, 光武 4年 1月 21日字로 德源監理 尹致昊가 議政府贊政 外部大臣 朴齊純에 보낸 報告書 第6號.

126) 德源報牒 第2册, 光武 2年 4月 3日字로 德源監理 朴義秉이 議政府贊政 外部大臣署理 學部大臣 趙秉履에게 보낸 報告書 第12號 및 德報騰本 第1册 報告書 第4號, 報告書 第25號.

127) 德源訓令 第5册, 光武 元年 9月 26日字 議政府贊政 外部大臣 閔種默 發信, 德源監理 申泰茂受信 公文.

128) 貿易月報 第12號(隆熙 3年 6月), 43面에는 「史均均」이라 되어 있고, 貿易月報 第13號(隆熙 3年 7月)

## ③ 元山港에 있어서의 韓國人의 船舶所有 및 備船狀況

光武 14年度에 있어서의 在 元山港 韓國人의 船舶所有 및 備船狀況은 다음과 같다.<sup>129)</sup>

第 2 表

船 名	認 許	年 月 日	噸 數	船 主
火 輪 利榮號	農商工部認許	永買建陽元年	86.53ton	船主 宋亨均, 居元山
火 輪 秋浦丸	昨年二月請願外部認許	雇用再昨年限五年	98.25ton	船主 田宅呆, 居元山
火 輪 相生丸	農商工部認許	雇用自昨年限一年	96.74ton	船主 金政敏, 居元山
風 帆 周陽丸	報告通信院本署給憑	雇用自本年限三年	56ton	船主 朴有一, 居元山
風 帆 日韓丸	昨年二月請願外部認許	雇用自昨年限五年	22ton	船主 申萬金, 居元山

## (4) 城 津 港

## ① 北關地方의 貨客移動의 特徵

北關地方은 亞細亞 露西亞와 隣近하고, 海參威港과도 가까운 地理的 條件에 있었기에 일찍부터 露西亞軍隊에서 需用되는 生牛의 輸出이 盛行되었다.<sup>130)</sup> 또한 露西亞가 海參威, 黑龍江 沿邊의 開拓에 힘쓰게 되자 韓國으로부터의 季節勞動者의 流出入이 많았다. 그리고 明太魚는 韓國人의 嗜好에 맞는 海産物이나 漁獲期가 海上의 風波가 甚한 冬季이므로 帆船이나 在來船으로서 是 輸送하기가 困難하다.<sup>131)</sup> 이와같은 事由로 北關地方은 他地方과는 다른 海運經營의 樣相을 보였다.

## ② 北關地方 韓牛의 海參威 輸出

亞細亞露西亞와 韓國國의 海路 貿易中의 主要한 것은 다음의 第3表와 같이 輸出에 있어서는 精米 (58%), 生牛(40%)이며 輸入에 있어서는 石油(40%), 鹹魚 (33%)이다. 亞細亞露西亞로부

貿易月報 第14號(隆熙 3年 8月)에는 史均源으로 되어 있다. 貿易月報 第12號(隆熙 3年 6月), 10面에 北韓航路ノ經營者タル 元山 吉田秀次郎ハ 郵船會社汽船 田子の浦丸(五百五十一噸)ヲ購入シ江原丸ト 改名シ 北韓航路ニ 使用スルコトトセリ……라 하였는데 이 江原丸이 史均源이 運航한 江原號와 同一한 船舶인지의 與否는 未詳임.

東朝鮮, 192面에는 다음과 같이 되어 있다.

129) 德源報譯 第3册, 光武 4年 6月 29日 字로 德源監理 申珩模가 議政府 貸政 外部大臣 朴齊純에 보낸 報告書 第30號.

130) 統記 第17册, 戊子 7月 初6日, 「函日 俄兩館, 慈德元山監理 李康稱, 本港往來 日本商船, 例自本港轉往 海參威, 而彼我各商, 每以我國牛畜 載往售利, 第念關北陸路之販牛於海參威者, 已不可勝數, 況又水路陸續輸出, 我國畜產有限, 彼船輸出無算, 由是牛價日翔, 將見牛畜日空關北一路, 至有以人代田非言, 念民情實屈憂憫, 請由統理衙門, 向各國公使, 商議妥協立約, 申禁販牛一款」

皇城新聞, 光武 6年 7月 26日字 「俄人韓牛輸出」에 依하면 「元山港에는 獸醫와 通譯을 帶同한 露西亞人이 3名이나 있어 每月 340頭 乃至 350頭의 韓牛를 輸出하며, 1年間의 輸出頭數는 1萬餘頭나 된다 고 한다. 그리고 牛價도 上昇하여 頭當 37元~38元에 去來된다」는 內容의 記事가 있다.

船 名	噸 數	航 路	船 籍	船 主	取 扱 店
江原號	756ton	門司·雄基	韓國	史泰鈞	吉田廻漕店
隆熙號	692	釜山·雄基	"	農商工部	"
慶寶號	183	元山·雄基	"	元敬常	"
泰生號	204	"	"	祐盛泰	"
俊昌號	1,328	元山·浦塩	"	崔鳳俊	田口廻漕店



더 輸出品은 全部 無稅이며 韓國으로부터의 輸入品中 生牛는 無稅이다. 精米는 海參威, 黑龍江 沿道地方에 在留하는 韓, 淸, 日本人 等の 常食品이고 生牛는 露西亞軍隊用으로 需要되는 것이다.<sup>132)</sup>

第 3 表 陸熙 2年 自 1月 至 6月 亞細亞露西亞 及 韓國間의 海路 貿易

韓國에서 亞細亞露西亞으로의 輸出				亞細亞露西亞에서 韓國으로의 輸出		
品 名	數 量	價 格		品 名	數 量	價 格
精 米	3,700,000 斤	187,253 円		石 油	75,000 갈론	13,500 円
海 參	4,100 斤	1,275		鹹 魚	296,384 斤	11,232
紙	4,315 斤	1,275		皮		1,573
生 牛	4,918 頭	130,452		雜 品		7,551
雜 品		4,972				
計		325,227		計		33,856

韓牛가 北關과 亞細亞露西亞에서 海上貿易에 있어서 主要한 位置를 占하고 있기는 하나 韓牛의 輸出量은 韓國政府의 輸出禁止令, 牛疫의 漫延,<sup>133)</sup> 그리고 河水汎濫에 依한 交通杜絶 等の 理由로 減少하고<sup>134)</sup> 이에 反하여 秋夕前에는 韓國人이 名節用으로 많은 屠殺을 하고 海參威港이 結氷하기 直前의 季節에는 結氷으로 因하여 數個月間 輸出이 不可能한 것을 豫見하였으므로, 季節에 依하여 輸出이 增大하기도 하였다.<sup>135)</sup>

③ 季節勞動者의 亞細亞露西亞에서의 流出入

北關에서 海參威地方으로의 韓國勞動者의 流出入數는 年間 1萬名을 上廻하며<sup>136)</sup> 每月 1,000名 以上이 海路에 依해 流出入하였다.<sup>137)</sup> 이들은 春季에 海參威地方으로 流出하고 初冬期에 歸國하였다. 한 때 海參威에서 發刊된 「極東」誌에 「黑龍江地方에 있어서의 黃禍」라는 記事가 있었고<sup>138)</sup> 露國官憲에 依한 韓國勞動者의 入國制限措置가 있기도 하여 한 때 減少된 적도 있었다.<sup>139)</sup> 다음의 第4表에 依하여 韓國 季節勞動者의 海參威地方으로의 流出入의 一斑을 알 수 있다.<sup>140)</sup>

131) 財務彙報 第43號, 附 貿易報告 第5號, 69面.

132) 貿易月報 第6號 附錄 6~10面.

133) 貿易彙報 第1號, 39~41面.

134) 貿易月報 第3號, 129面.

135) 貿易彙報 第2號, 113~114面.

136) 貿易月報 第9號 附錄, 22面.

137) 貿易月報 第5號, 98面.

138) 貿易月報 第9號 附錄, 22~24面.

139) 貿易月報 第13號, 120面.

140) 貿易彙報 第3號, 6面.

第 4 表 隆熙 3年 11月中 清津 入港 船舶<sup>141)</sup>

國 別	韓 國 船 舶	日 本 船 舶
隻 數	2 隻	10 隻
噸 數	1,895.48ton <sup>141)</sup>	11,542.72ton
旅 客	英國人(海參威로부터) 1名 韓國人(海參威로부터) 245名	清國人(海參威로부터) 1名 日本人( " " ) 44名 日本人(日本으로부터) 102名

## ④ 崔鳳俊의 俊昌號 運航

## a. 崔鳳俊의 爲人

隆熙年間에는 日本人의 勢力이 韓國 全土에 侵蝕되어 亡國 直前に 있었고, 韓國人은 海運으로의 進路 開拓에 많은 困難이 있었다. 崔鳳俊은 前述한 바와 같은 北關地方 貨客移動의 特徵을 잘 把握하여 露國에 歸化하여 城津을 本據地로 하여 活躍하였다.<sup>142)</sup> 日本人 勢力이 漸次 強大해진 隆熙 3年間에도 生牛의 輸出은 그의 獨占事業이었고, 隆熙 3年度의 城津港의 全外國 貿易額이 29萬4,945円이었는데 崔鳳俊 單一人의 貿易額이 80,711円으로서 全貿易額의 27%를 占하고 其他 韓國人의 貿易額은 24,165円으로서 總額의 8%를 占하는데 不遇하였다.<sup>143)</sup> 生牛의 去來에 있어서 그 代價는 航海가 끝난 後 代金을 清算하여도 何等의 支障없이 매우 圓滑한 去來가 이루어졌고<sup>144)</sup> 俊昌號 以外에도 1~2,000噸의 船舶을 더 마련할 計劃도 있었다 하는 것으로 보아<sup>145)</sup> 財力과 德望도 相當히 높은 人物이라 할 수 있다.

## b. 俊昌號의 運航狀態

俊昌號는 登簿噸數 948ton, 總噸數 1,328ton의 汽船이었다.<sup>146)</sup> 初期에는 城津·海參威間을 月 3~4回 航海하는 不定期船으로 運航되었으나<sup>147)</sup> 後에는 定期運航하게 되어 清津·元山港에도 寄港하였다.<sup>148)</sup> 露國船 或은 日本船이 俊昌號와 競爭을 試圖한 바도 있었으나<sup>149)</sup> 片荷 航海를 해야 하는 不利한 條件下에 있었다. 그러나 俊昌號는 生牛와, 1航次에 300~400名이나 되는 韓國人 季節勞動者의 輸送需要를 잘 調整하여 언제나 다른 배보다 優勢한 狀態로 運航되었다.<sup>150)</sup>

## (5) 其 他 港

## ① 木浦港과 鎮南浦港에 있어서의 韓國人의 船舶所有 및 備船狀況

木浦港과 鎮南浦港은 地理的 位置로서는 開港日字가 仁川, 釜山, 元山에 比해서 늦었다는 事由로 光武 4年(1900年) 頃까지는 아직 韓國民間人으로서 外國汽船을 使用하는 數가 微微하였다. 光武 4年度에 務安監理가 外部大臣에게 調查報告한 바에 依하면 그 때까지 木浦에는 「...我國人民이 外國船隻 永買或雇用을 自本署認許호오미 無乎...」라 하였다.<sup>151)</sup> 鎮南浦의 경우에는

141) 1,895.48ton + 2 = 948.74ton, 따라서 이 배는 俊昌號인 것이 分明하다.

142) 貿易月報 第2號, 5面 및 130面, 그리고 貿易月報 第13號, 34面의 表에는 崔任增이라 되어 있다.

143) 貿易月報 第13號 附錄, 10面.

144) Ibid.

145) 貿易月報 第7號, 83面.

146) 貿易月報 第2號, 130面에는 「俊昌號(登簿噸數 947)」로 되어 있고 貿易月報 第1號, 105面에는 「俊昌號(1,948噸)」이라 記載되어 있다. 貿易彙報 第1號, 97面에는 俊昌號 1,328噸이라 되어 있다.

147) 貿易月報 第1號, 17面~18面, 東朝鮮, 192面에는 다음과 같이 되어 있다.

航 路 線	航 海 業 者	航 路	航 期	寄 港 地
元山·浦塩間	崔 鳳 俊	自由定期	1個年 30回	元山·城津·清津

148) 貿易月報 第2號, 130面, 「清津稅關支署」.

149) 貿易月報 第5號, 95面 및 貿易月報 第6號, 46面.

150) 貿易月報 第5號, 103面.

151) 務安報牒 第3冊, 務安監理署理 務安監理署 主事 宋誠仁이 光武 4年 6月 25日字로 議政府贊政 外部大臣

「……買置호 風帆水槽船은 該船東姓名과 船號 噸數와 購貨年月과 認許文字를 左開호으며 茲에 報告호오니……」라 한 것을 보면 다음과 같다.<sup>152)</sup> 그러나 火輪船은 1隻도 없고 全部가 帆船이다.

第 5 表

船號(船種)	噸 數	船 主 姓 名	購 貨 年 月
順 利 帆 船	9 ton	金 龍 五	光武 3年 7月 31日
幸 昌 "	8 "	黃 重 宇	" 8月 13日
明 福 "	8 "	金 致 洙	" 11月 9日
萬 慶 "	10 "	黃 重 宇	光武 4年 4月 3日
順 康 "	10 "	康 正 裕	" 6月 30日
漢 川 "	12 "	車 春 植	" 8月 30日
義 成 "	10 "	吉 賢 瑞	" 8月 30日
			以上 共合 7 隻

## ② 鬱 陵 島

鬱陵島 島民들은 光武 4年 (1900年)에 合資하여 開運會社를 創設하고 釜山에서 風帆船開運丸을 購入하였다. 이 배로써 行客과 商品을 搭乘 載運하였고 外部에서 輸入하는 貨物에 對한 抽稅는 島監이 定하는 率을 納付하기로 하였다.<sup>153)</sup> 그리고 商權이 外國人에게 掌握되는 것은 運輸에 使用할 船隻이 없기 때문이라 하여 光武 5年(1901年)에 島民이 會議한 結果 各出股金하여 保合丸 等 2隻을 購入하였다.<sup>154)</sup>

## 第 3 節 韓國人名義로 僞裝된 外國人에 依한 船舶運輸

民間人에 依한 西洋式 船舶의 運輸樣式을 보면 外國人으로부터 洋式 船舶을 購入하거나 賃傭(傭船)하여 이것을 江運 或은 國內 不開港間에 就航시키는 것이 普通이다. 그러나 表面上은 韓國人의 名義로 되어 있으나 그 實에 있어서는 外國人(主로 日本人)의 所有이며, 韓國人은 名義만 빌려주고 아무런 實權이 없고 名義 貨渡에 對한 多少의 報酬를 받았을 뿐인 경우가 많았다.<sup>155)</sup> 外國人은 韓國船임을 僞裝하여 韓國의 未開港間을 自由롭게 航行할 수 있었다.<sup>156)</sup> 이 內容을 熟知하고 있는 當局은 이와같은 弊端을 防止하고자 摘發에 努力하고 每 2箇月마다 運輸許可를 更新하는 政策을 取했으나<sup>157)</sup> 末端 實務官吏에 까지 中央의 意圖가 充分히 透徹되지 못하고 官吏의 惡風을 助長하고<sup>158)</sup> 韓國人의 權益을 侵害 當하는 일이 許多하였다.

朴齊純에 보낸 報告 第48號.

- 152) 三和報譯 第2册, 三和監理 尹致昊가 光武 4年 12月 21日字로 議政府贊政 外部大臣 朴齊純에게 보낸 報告書 第12號, 이 報告書는 三和訓令 第6册, 光武 4年 12月 10日字 訓令 第68號에 對한 答翰이다.
- 153) 皇城新聞, 光武 4年 6月 20日字 「鬱島船運」 記事.
- 154) 皇城新聞, 光武 5年 10月 29日字 「鬱島二船」 記事.
- 155) 皇城日報, 光武 8年 11月 30日字, 「許航運動」, 仁川府史, 770面 및 783面, 德永勲美, 韓國總覽, 1, 047面.
- 156) 1876年 8月에 締結된 「通商章程」의 「於朝鮮國議定諸港 日本國人民貿易規則第則」에 依據하여 日本人은 韓國人에 傭船 된 것처럼 僞裝하여 自由롭게 未開港間을 運輸할 수 있게 되었다.
- 157) 萊報騰本 第2册, 建陽 元年 1月 23日 東萊府觀察使 池錫永報告書 및 統記 第32册, 壬辰 4月 4日條, 德源報譯 第2册, 光武 2年 4月 3日字 報告書 第12號, 統記 第37册, 癸巳 8月 24日條 等으로 窺知할 수 있다.
- 158) 仁川府史, 733面에 「……當局ノ官吏ガ其內容ヲ熟知シテキルガ故ニ容易ニ許可ヲ與ヘナイ. 從ツアテ已ム

이와같이 外國人과 結托하여 不正을 恣行한 韓國人中에는 事業上으로 成功한 當時의 名士級에 屬하는 人物도 흔히 볼 수 있으며 그들은 僞裝事實이 發覺되거나 問題化되면 美辭麗句로써 名分을 세워 外國人의 利益을 爲하여 努力하였다.<sup>159)</sup>

#### 第 4 節 船 員

民間人에 依한 海運이 外國船(主로 日本船)을 購買 或은 傭船하여 運航하는 形態의 經營方式이 었음은 前述한 바이었고, 그 大部分이 江運 또는 沿岸 不開港間에 就航하는 數人의 船員이 乘務하는 小型船이었다.<sup>160)</sup> 經營規模도 1隻 或은 2隻 程度에 不遇하였다. 따라서 船員의 教育養成을 考慮할 段階에 이르기에는 時間의 經過가 必要하였다. 船長, 機關取扱人 等の 技術을 要하는 專門職에는 外國人을 雇傭하였고,<sup>161)</sup> 韓國人은 下位 末端職에만 從事하였던 實情이었고 그 待遇와 生活도 悲慘하였다.<sup>162)</sup> 日本의 商船學校에 留學生을 派遣한 바도 있으나 그 數는 幾名에 不遇하였다.<sup>163)</sup>

光武 11年에 이르러서 비로소 揚武艦에 海員養成所를 設置하였으나 그 成果는 크게 評價 받 을만한 것이 못되었다.<sup>164)</sup>

ヲ得ズ韓國官吏ニ對スル慣習ニヨツテ漸ク許可ヲ受ケル……」(……点線…筆者)라는 記事가 있다.

159) 仁川報牒 第8册, 光武 8年 8月 31日字로 仁川監理 河相驥가 外部大臣 朴夏榮에게 보낸 報告書 第74號의 內容과, 仁川府史, 779面 및 796面의 記事, 德源報牒 第2册, 光武 2年 4月 3日 報告書 第12號와 仁川府史, 799面의 內容, 또한 德源報牒 第3册, 光武 3年 8月 11日字로 德源監理 尹致吳가 議政府 贊政 外部大臣 朴齊純에게 보낸 報告書 第25號와 仁川府史, 796面의 記錄, 그리고 仁川訓令 第5册, 光武 2年 9月 13日字의 訓令 第71號 및 光武 3年 1月 27日字의 訓令 第6號, 光武 3年 3月 13日字 訓令 第24號 等과 仁川府史, 795面의 內容을 對比해 보면 알 수 있다. 仁川騰本 第1册, 建陽 元年 11月 20日字 報告書 第21號, 仁川報牒 第2册 報告書 第21號, 統記 第23册, 庚寅 2月 初6日條, 仁川府史 487~488面에 依하면 徐相集은 海運, 造船業 等에도 關與하여 落富成功한 人士였으나 仁川港關草 第1册, 戊子 6月 20日字 關仁港에 「美商管事人 徐相集, 遇有商船, 到港稱美商所雇, 詐揮美商旗號…」라는 記事가 있다.

德源訓令 第5册, 光武 元年 10月 25日字 訓令 第12號, 仁川指訓 第3册 訓令 第22號, 東萊訓令 第5册, 光武 元年 10月 25日字 訓令 第14號 및 仁川府史, 統記 等の 記錄에 依하면 禹慶善은 仁川港警務官, 利運社 事務 等을 歷任한 人士였으나 仁川의 日本海運業者인 堀力太郎(堀商會)에게 名儀를 빌려주어 여러가지 便宜를 提供하였고 釜山港關草 第3册, 乙未 10月 13日 「東萊府觀察使 池錫永 稟書」 및 日本外交文書·港都釜山 等の 記事에 依하면 朴琪琮은 釜山港警務官을 歷任한 바 있고 釜山開城學校 創立에도 盡力한 人士였으나 日本人 水運業體와 關聯이 있었다.

160) 慶尙道關草, 戊子 7月 21日 嶺營報題에 「…日本沙工一人, 格軍六名 等, …」이라는 記錄이 있다.

161) 德源報牒 第2册, 報告書 第12號 「本港所有火輪三隻勢不得不航海 萩浦丸特許認可保護商民」에 「…船長 機械手等夫는 日本人으로 雇立키고 事務水夫使傭等夫는 我人으로서任使키은즉…」이라는 記錄이 있다.

162) 務安港案 第9册, 隆熙 3年 6月 30日字로 務安府尹 韓致愈가 太子師 內閣總理大臣 李完用에게 보낸 報告書 第37號 및 附添書類, 東萊報牒 第6册, 光武 5年 10月 10日字의 「證憑書」, 日本外交文書 第38卷, 別册, 日露戰爭Ⅳ, 564~566面, 公第64號의 萩の浦丸 死亡船員名單을 보더라도 韓國人은 非技術 末端職에 從事하고 있었다는 것을 알 수 있다. 統記 第10册, 丙戌 8月 28日條, 舊韓末古文書 解題目錄, (4498) 및 (4499), 舊韓國外交文書 第15卷, 646面 參照.

163) 皇城新聞, 光武 5年 8月 30日字 「航海卒業」 및 同紙 光武 7年 8月 19日字 記事 參照.

164) 皇城新聞, 光武 11年 7月 9日에서 7月13日字 紙面까지 繼續 5日間 「揚武號海員養成所 修技生募集」廣告에 「今回에 韓國子弟로 하여금 海技養成에 必要한 簡易의 學科와 實務를 授受의 目的으로써 釜山港碇保揚武號艦內에 海員養成所를 設置하고 航海 機關 兩科貸費修技生 各15名을 募集하니 志願者는 左項 條例를 銘心하고 七月二十日限內에 釜山稅關 港務部로 請願事.

- 一. 韓國人 年令 十八才 以上 二十五才 以下 男子
- 二. 視力의 完全한 者
- 三. 身體強健하고 發育完全者
- 四. 普通讀書의 力 有는 者

### 第 5 節 揚武號의 海運에의 寄與度

1903년에 韓國政府는 日本이 英國으로부터 購買한지 8年이나 되는 中古商船 勝立丸을 改修한 揚武號를 當時로서는 巨額인 20萬元으로 日本의 三井物産會社를 通하여 買入하였다. 揚武號는 噸數가 3,436ton, L. 346尺, B. 41尺, D. 27尺6寸, 船首 18尺, 船尾 20尺, 速力 14節, 乘務員數 72人의 汽船이었다.<sup>165)</sup> 韓國에 到着한 後에도 오랫동안 船價가 清算되지 않아 當事者間에 여러가지 紛파가 卷起되기도 하였다.<sup>166)</sup>

船長에는 日本商船學校에 留學한 바 있는 人士가 任命되었고<sup>167)</sup> 仁川港에서 韓國人水夫와 火夫를 募集하였다.<sup>168)</sup> 그러나 그 後 韓國海岸의 艦艇으로서의 役割도 못한 채 있다가<sup>169)</sup> 露日 戰爭이 發生한것을 때에는 日本 輸送船으로 使用되었다. 日本은 戰力の 補強이 必要하게 됨에 따라 同船을 改修하였고 그 改修費를 要求하여 韓國政府를 困惑케 하였다.<sup>170)</sup>

戰爭이 끝나자 三井物産會社는 武裝을 撤去하여 商船으로 還元하였다.<sup>171)</sup> 揚武號는 商船으로서도 韓國海運에 이렇다 할 寄與가 없고 그 後 釜山港에 繫留되어 船員養成所로 使用되었다.<sup>172)</sup>

## 第 4 章 大韓協同郵船會社

### 第 1 節 創 立

發政 李允用은 國內 各處와 沿海 各牧府郡에 郵便物을 遞送하고 船客 및 貨物을 輸送하는 것

- 五. 修技期間은 勿論하고 期間滿了後라도 可히 不關家事하고 專心으로 學科研修와 新業에 從事할 者
  - 六. 身上에 關한 事는 東萊府尹 或相當한 官衛의 證認을 得한 者  
但 期日外지 證認書를 難得者는 入所決定後 此를 提出함을 得함
  - 七. 以上 各項에 對하여 本所主管의 檢衡을 經한 者  
尙 本養成所 及 入所에 關한 詳細事는 各地 稅關 及 京城總稅務司廳에 就하여 知悉한 事
- 光武 11年 7月 6日 釜山港 揚武號 船員養成所

이 같이 掲載되어 있으나 當時의 稅關長은 日本人이었고 廣告文面도 日本文의 直譯임이 分明하고 그 後 이 養成所가 存續되었나는 아무런 記錄도 發見되지 않으므로 그 成果는 疑心스럽다고 할 수 밖에 없다. 皇城新聞, 光武 9年 10月 25日, 「海關傳掌」에 依하면 光武 11年 1月 5日字로 韓國海關은 日本人이 管掌하게 되었다.

165) 皇城新聞, 光武 7年 5月 4日號 參照.

166) 皇城新聞, 光武 7年 4月 18日字 「揚武艦新到」에 4月 15日 仁川港에 到泊하였다는 記事가 있고 그 後 同紙 5月 12日號, 5月 14日號에 船價督促에 關한 記事가 있다. 三井物産會社는 「該艦의 每日 所入經費가 紙貨 三百元인데…云云」하면서 甚한 催促을 하였다. 皇城新聞, 光武 7年 6月 12日號에는 日本人이 韓國政府 當事者인 軍部砲工局長代辦 崔岡에 對한 攻擊을 「……小田棟(日本人…筆者)가 崔局長을 詰駁하다가 乃至於 醜罵辱說로 罔有其極하면서 稱曰 崔局長이 所親者 鄭萬教를 密送하여 錢七千元이면 許給하면 無事妥帖하겠나」하 文跡이 現今 日公使에게 附在…調查하니 鄭이 日人과 筆談한 草紙片…云云」과 같이 記事化하였다.

167) 皇城新聞, 光武 7年 8月 19日號에 依하면 船長은 「日本留學 見習한 愼順農」이라 되어 있다.

168) 皇城新聞, 光武 7年 9月 8日號, 「募集船夫」에 依함.

169) 日本外交文書 第26卷, 445面에 依하면 1893年度에 太阜島에 海軍統禦分營을 設置할 計劃이 있어서 閱應植 統禦使가 屬官數名과 더불어 汽船 順明號로 太阜島에 出張했다는 內容의 記錄이 있다. 이로써 韓國政府가 海軍의 近代化와 擴充에 留意하였다 함은 窺知할 수 있으나 그 計劃이 如何히 推進되었으며 揚武號와의 關係가 如何한지는 未詳이다.

170) 皇城新聞, 光武 8年 3月 18日號 「艦價督促」에 依함.

171) 皇城新聞, 光武 9年 7月 27日號 「揚武還付」에 依함.

172) 皇城新聞, 光武 11年 7月 9日號에서 7月 13日號까지의 廣告面 參照.

을 목적으로 光武 4年(1900年) 6월에 通信院의 認可를 받아 丁致國 등이 經營하던 協同汽船會社를 接收하여<sup>173)</sup> 大韓協同郵船會社를 創立하였다.<sup>174)</sup> 資本金은 10股로 定하고 每股에 3,000元으로 하였다. 本社를 仁川에 두고 沿海 各港에 支店과 代理店을 開設하여 政府所管이던 汽船·顯益號와 蒼龍號를 賃入하여 備船料로서 每年 10,000元을 政府에 納付하기로 하였다.<sup>175)</sup>

創立되자 于先 蒼龍號를 外國航路인 烟台·上海方面으로, 그리고 顯益號를 國內航路인 群山, 木浦·濟州·釜山·北關方面으로 配船하였다.<sup>176)</sup>

그後 會社를 擴張하여 社員 10名의 資本金이 20萬元인 合資組織으로 하고 宮內府에 15萬圓을 納付하고 蒼龍號, 顯益號, 潮州府號의 3隻을 購入하였다.<sup>177)</sup> 한편 社長代辦 安永基, 總務 丁致國, 監督 黃最性이 社務를 맡게 되었다.<sup>178)</sup>

## 第 2 節 船舶의 運航

潮州府號를 漢成號(756.13%, 1,027%)라 改名하고, 烟台·上海·長崎·神戶 等 主로 外國航路에 就航시키다가 後에는 群山·木浦·元山·北關方面에 不定期로 配船하였다.<sup>179)</sup>

光武 5年 5月에는 航價 2萬元으로 日本人으로부터 協同號를 購入하였다. 後에 顯新號(97%)라 改稱하였다.<sup>180)</sup>

이 때는 甌南浦·萬景岱航路와 群山·木浦航路에 配船하였다.<sup>181)</sup> 光武 6年 7月에는 日新號(147%)를 日本에서 新造 導入하여 甌南浦·萬景岱航路에 專屬으로 配船하였다.<sup>182)</sup>

顯益號(444%, 709%)와 蒼龍號(403%, 536%)는 主로 木浦·釜山·元山·北關 航路에 就航시켰고 때때로 烟台·日本 等에 配船한 예도 있었다.<sup>183)</sup> 以上の 5隻의 船舶中 月新號와 顯新

173) 東萊訓令 第5冊, 光武 3年 2月 20日字로 議政府贊政 外部大臣 朴齊純이 東萊監理 李明翔에 보낸 訓令 第12號에 「現에 農商工部 照會를 接到호즉 內開 協同汽船會社 事務員 丁致國 稟稱, 本會社 于一月十七日 既承本部認准, 備賃 日本汽船 秀吉丸, 總噸 六百七十二噸一九, 登簿噸 四百六十五噸 九六一隻, …云云」이라 되어 있다. 統部 第33冊, 壬辰 7月 30日條에 「給憑, 黃完柱 因商務入 大阪·長崎等地, 有夥伴 丁致國, …」이라 한 것으로 보아 丁致國은 일찍이 外國文物에 接하고 仁川에서 協同汽船會社를 經營하던 中, 當時의 勢力家인 贊政 李允用과 알게되어 自己가 經營하던 協同汽船會社를 母體로 하여 大韓協同郵船會社를 創設하여 그 實務를 擔當하게 된 것이라고 본다.

174) 皇城新聞, 光武 6年 4月 2日 「請行郵船」에는 「郵船協同會社」라 되어 있으나 그 後의 記錄에는 「協同郵船會社」 또는 「大韓協同郵船會社」로 나온다.

175) 皇城新聞, 光武 4年 6月 13日, 「協同郵船會社」, 皇城新聞, 光武 4年 6月 14日 「推船而還」에 依하면 蒼龍號는 大韓協同郵船會社에 賃賃되기 前에는 海關에서 運行하고 있었다.

176) 皇城新聞, 光武 4年 9月 14日字의 廣告欄, 「仁港輪船出帆廣告」라 한 最初의 廣告 參照.

177) 皇城新聞, 光武 4年 10月 10日 「郵船會社買船」.

178) 仁川府史, 799~800面.

179) 皇城新聞 光武 5年 5月 31日字 「仁港輪船出帆廣告」에 「潮州免 陰曆 4月 14日 午後發 濟州行」이라 나왔을 後 그 後 이 船名이 나타나지 않고, 皇城新聞, 光武 5年 6月 17日字 上記 廣告欄에 「漢城號陰 5月初1日 午後發 烟台·上海行」이라 나온 後 漢城號의 廣告는 繼續 나온다. 舊韓國外交文書에는 潮州府라 나오고 烟台航路에 就航된 記錄 및 그 噸數 等을 考慮할 때 潮州免는 潮州府號이며 後에 漢城號라 改稱한 것이라 하겠다.

180) 皇城新聞, 光武 5年 5月 23日 「新聘協同」, 皇城新聞, 光武 5年 5月 23日字로부터 繼續 廣告欄에 協同號의 出帆廣告가 나오다가 同年 10月 31日字로 最後로 協同號의 船名은 나오지 않고 光武 6年 4月 15日부터 顯新號가 同一航路에 就航하게 되고 그 後 繼續 出帆廣告欄에 나오게 된다. 이와같은 點으로 協同號를 顯新號라 改稱한 것으로 본다.

181) 皇城新聞, 光武 5年 5月 23日字로부터 光武 7年 陰9月 14日字까지의 「仁港輪船出帆」廣告欄 參照.

182) 皇城新聞, 光武 6年 7月 5日 「汽船新到」.

183) 皇城新聞, 光武 6年 7月 9日字로부터 光武 8年 陰10月 26日까지의 「仁港輪船出帆」廣告欄 參照.

184) 皇城新聞, 光武 4年 9月 14日로부터 光武 8年 陰9月 5日까지의 「仁川港輪船出帆」廣告欄 參照, 皇城新聞,

號는 小型船에 屬하고 客室의 設備도 있고 貨客의 輸送量이 많은 比較的 近距離에 있는 甌南浦, 萬景岱 或은 群山, 木浦港에 定期는 아니지만 短期日의 間隔을 두어 頻繁하게 配船하였기에 利用者에게도 便利하였고 運航成績도 良好하였다.<sup>185)</sup> 그러나 漢城·顯益·蒼龍의 3隻은 當時로서는 大型船에 屬하였고 또한 不定期로 運航하였기에 어떠한 成果를 거두었는지는 알 수 없다.<sup>186)</sup> 當時에는 日本商船學校에 留學하고 돌아온 人士가 船長으로 있기도 하였으나<sup>187)</sup> 몇 번의 事故도 있었다.

例컨대 日新號는 Boiler의 過熱事故와<sup>188)</sup> 夜中 航行하다 韓國帆船과 衝突하는 事故를 일으켰고<sup>189)</sup> 漢城號는 日本 京濱地方 海上을 航海하다가 日本帆船과 衝突하여 損傷을 입었다.<sup>190)</sup>

### 第 3 節 障碍와 困境

大韓協同郵船會社가 設立된지 日尙淺한 1904년에는 露日間에 戰爭이 勃發하게 된다.<sup>191)</sup> 大韓協同郵船會社는 여러가지의 危險과 壓力에 直面하게 되었다.<sup>192)</sup> 開戰하자 마자 日本은 蒼龍·顯益의 兩船을 日本의 軍需品 輸送의 名目으로 徵發하였고<sup>193)</sup> 또한 日新·順新의 兩隻도 日本兵丁 200餘名과 役夫 100餘名을 海州까지 輸送하는데 使用되었다.<sup>194)</sup> 韓國海域에 있어서 獨占을 企圖한 日本郵船株式會社와 大阪商船株式會社는 開戰과 同時에 危險하다는 理由로 韓國으로의 從前의 配船을 中止하였다.<sup>195)</sup> 이 機會를 노려 日本人은 三ツ輪商會를 組織하여 急激한 輸送需要에 應하여 巨利를 獲得코자 計劃하였다. 大韓協同郵船會社는 漢城·顯益·蒼龍의 3隻의 運航代價를 이 會社에 맡기지 않을 수 없었다.<sup>196)</sup> 이와같은 經緯로 會社의 幹部는 韓國人으로서 戰爭時 日本에의 協力有功者라 하여 表彰을 받기도 하였으나<sup>197)</sup> 會社의 社運伸張의 機會를 捕逸한 셈이다. 戰爭에 依한 被害 以外에 日本人 海運業者와 去來 商人에게 甚한 損害를 받았다.<sup>198)</sup> 또

光武 6年 1月 29日 「燈事經營」에 依하면 「日本에서 3萬 2千円으로 購入한 櫻井丸을 燈台 建設用으로 使用하되 燈台工事が 끝나면 協同郵船會社에 拂下할 것이다」라는 內容의 記事가 있으나 그 後의 處分은 未詳이다.

185) 仁川府史, 799~800面.

186) 仁川府史, 800面에…「蒼龍·顯益及比漢城ノ三隻ハ貨物船デアツテ, 仁川港ヨリ釜山ヲ經テ北關地方ヲ 航運スル場合ニモ貨物ヲ滿載スルマデハ, 何日デモ同一港ニ碇泊シ恰モ蓬船ノ如ク一航程 數十日ヲ費スト云フ方法デアツタガ故ニ其業績ハ暴ラナイ, 又 會社ニ利益金多イ時ハ航海上 必要ナ經費サヘ支出セズシテ其利益金ヲ擧ゲテ出資者ニ配當シタコトモアルナド社ノ内外トモニ經營ヨロシキヲ得ズ, 從ツテ社運振ハズ……」라 한 記事가 있으나 이것은 韓國總覽의 記事를 그대로 引用한 것이고 貿易月報 第1號, 87面에 「大韓協同汽船會社…顯益(444)·蒼龍(404)ノ二隻ヲ以テ每月二回ノ航行ヲナシ每便貨物滿載ノ盛況ナリ」라 한 記事와 并讀 比較해 볼 때 故意的으로 惡評한 感이 없지 않다.

187) 仁川府史, 551面에 依하면 1904年(光武8年)의 顯益號 船長은 金聲振으로 되어 있다.

188) 皇城新聞, 光武 6年 12月 1日, 「汽船破損」.

189) 皇城新聞, 光武 6年 12月 1日, 「汽船遭觸」.

190) 皇城新聞, 光武 7年 5月 18日, 「漢號遭難」.

191) 大韓協同郵船會社의 創立은 1900年, 露日戰爭은 1904年 2月에 勃發.

192) 皇城新聞, 光武 8年 1月 14日, 「日艦韓船」에 依하면 木浦港으로부터 仁川港에 來到한 顯益號가 日本軍艦의 保護를 받았다 하나, 이것은 一種의 威脅行爲라고 볼 수 밖에 없다.

193) 皇城新聞, 光武 8年 2月 25日, 「韓艦借日」.

194) 仁川報談 第8冊, 光武 8年 3月 10日字로 仁川監理 河相驥가 議政府贊政 外部大臣 臨時警理 法務大臣 李址鏞에 보낸 報告書 第39號.

195) 仁川府史, 771~772面.

196) 仁川府史, 772面.

197) 仁川府史, 551面.

198) 仁川府史, 799~800面의 記事에 依하면 仁川에 있는 掘商會는 甌南浦·萬景岱線에 競爭的으로 配

한 露西亞의 不當한 行政處理를 받은 적도 있었다.<sup>199)</sup>

#### 第 4 節 終 末

여러가지 經營上의 障礙와 困境이 있었으나 이것을 克服하고 좋은 成績을 올렸<sup>200)</sup> 淸國, 露國 領地에까지 航路를 擴張할 計劃도 세우고<sup>201)</sup> 從來의 不定期運航의 方針을 바꿔 定期配船을 하여 經營의 改善에도 努力하였다.<sup>202)</sup> 그러나 創設當時의 船隊 以上으로 船腹을 增加시키지 못하고 非効率的인 老朽船 數隻밖에 없는 小規模 企業인 데다가 아무런 法的 保護策이 없는 狀況으로서 大資本 新銳船으로 強力한 國家援助의 背景을 가지고 進出하는 日本海運에 對抗할 수가 없었다.<sup>203)</sup>

#### 結 言

舊韓末의 韓國民間人은 洋式 船舶에 對한 好奇心과 研究心도 大端하였으며 海運에 對한 旺盛한 進取性을 보이기도 하여 海運發展의 可能性은 큰 것이었다.

舊京江船契後裔들이 民間人이 洋式 船舶을 購入하는 것이 許可되자 마자 輪船을 購入하고자 計劃한 것이 舊韓末에 있어서의 民間海運의 첫 萌芽라 하겠다. 當局의 許可가 내리자 곧 輪船을 購入하고자 한 것으로 보아 相當한 資本의 蓄積도 있었고 海運業에의 進出하고자 하는 意慾도 旺盛한 것이었다고 하겠다.<sup>204)</sup> 그러나 이 첫 萌芽는 日本人의 約束不履行으로 햇빛도 못본 채 枯死하였다.

第 2의 萌芽는 大興商會이고 計劃이 어느 程度 實踐에 옮겨졌으므로 舊韓末의 民間海運의 嚆矢라 하겠다. 그러나 鎖國政策下의 封建社會에서의 生活밖에 알지 못한 大興商會의 當事者에게는 西歐資本主義의 風波는 너무나도 苛酷했다. 合法的인 詐僞의 手法에 그들은 束手無策이었고 發展에의 雄圖는 無慘하게 挫折되었다.

政府는 民間人에게 洋式 船舶을 購買運航하는 것을 許可하지 않고 日本人의 船舶을 賃備하는 것을 許容했다. 이것이 舊韓末의 民間海運發展의 基盤을 破壞시키는 첫 打擊이며 또한 그 性格과 規模를 制限, 規定지우는 役割을 하고 여러가지 副作用을 惹起시켰다. 日本人은 韓國人 名錢를 빌려 沿海, 河川할 것 없이 마음대로 航行할 수 있었고 發展해야 할 民間海運에 多大한

船하였고, 日本郵船株式會社, 大阪商船株式會社도 大韓協同郵船會社에 甚한 壓力을 加하였다. 또한 日本의 石炭商은 代金支拂이 遲延되었다는 理由로 大韓協同郵船會社 社船을 押留하여 큰 損害를 보였고, 日本船과 衝突하였을 때에도 衝突水域이 日本領海이기에 裁判權이 日本에 歸屬된 것을 奇貨로 莫甚한 被害를 입게 하였다.

199) 皇城新聞, 光武 5年 11月 23日, 「韓船證金」에 依하면 海參威港에 入港한 漢城號를 露國稅關은 「其船中 物品에 漏稅코겨 者 一有하다……」하여 執留하고자 하기에 于先 保證金 7,500元을 交付하고 還歸하고 그 後 外部에 還收해 주기 바란다고 請願하고 있다

200) 貿易月報 第1號, 87面.

201) 皇城新聞, 光武 6年 4月 22日, 「請行郵船」.

202) 貿易月報 第1號, 13面, 106面 및 173~174面.

203) 仁川府史, 572面에 合併時 在仁川 韓國人의 主要 會社, 組合一覽表에

會社 組合 名稱	所 在 地	認 許 年 月 日	許 可 官 廳 名	所 長	姓 名
郵 船 會 社	內 洞	光武 4年 5月 日	通 信 院	支 社 長	丁 致 國

이라 있을 뿐 合併後에 어떻게 된지는 未詳.

204) 姜萬吉, 「京江商人研究」, 亞細亞研究 第14卷 第2號, 亞細亞問題研究所, 서울, 1971, 參照.



支障을 주었다. 舊韓末의 民間海運에 對한 決定打는 日本船舶에 對한 韓國沿海 河川을 自由로 航行할 수 있는 約定의 締結이다. 裸體의 新生兒와도 같은 韓國海運은 아무런 保護策없이 寒風凍海에 放棄된 結果도 같이 先進 資本主義 國家의 大海運力과의 競爭의 마당에 뛰어들게 되었으니 그 結果는 말할 必要도 없다. 舊韓國海運의 發展의 機會는 永遠히 사라진 것이다. 따라서 舊韓末의 民間海運은 商人, 客主, 官吏 및 새 時代에 開明된 紳士 等에 依하여 會社形態 或은 個人名으로 經營되었으나 그 規模는 高작 數 10噸의 小型汽船 或은 洋式 帆船으로 江運 또는 沿岸輸送을 하는 것에 不遇하였다. 그리고 그 船舶은 汽船이거나 帆船이거나 學皆가 日本船이었고, 會社名으로 船舶을 使用하는 경우 일지라도 「興旺商販」, 「通商內地」 等の 語句로서 表現되는 바와 같이 그 會社의 大部分이 商事會社이며, 帆船이나 小汽船을 數回 또는 短期間 賃備해서 自己 商品을 販賣하는 手段으로 使用한 것이지 少數의 例를 除外하고는 輸送業 自體를 經營한 것이 아니었다. 換言하면 Merchant Carrier에서 Common Carrier로 脫皮 成長하지 못한 경우가 많다는 것이다.

輸送業을 하는 會社나, 個人의 背後에는 日本人이 있었고 日本人은 軍事·政治·經濟 모든 手段과 方法으로 韓國海運의 抑壓과 彈壓에 餘念이 없었다. 舊韓末官營海運의 決定版이 利運社였고, 民間海運의 그것이 大韓協同郵船會社였다. 利運社가 淸日戰爭의 結果 日本人에 依해 抹殺된 것 처럼 大韓協同郵船會社는 露日戰爭으로 말미암아 日本人에 依해 發展의 素地를 破壞 當했다. 大韓協同郵船會社는 政府에서 拂下 받은 數隻의 老朽汽船을 主力으로 하는 船隊로서 沿岸航海를 하는 範疇에서 벗어나지 못하였고, 그 老朽船隊를 새배로 代替 或은 船腹을 擴張하지도 못한 채 合邦과 더불어 形骸도 남기지 않고 없어졌다.



## 參 考 文 獻

## (1) 資 料

1. 統理交涉通商事務衙門日記
3. 釜山港關草
5. 元山港關草
7. 總關公文
9. 總源報牒
11. 德報騰本
13. 東萊訓令
15. 仁川訓令
17. 仁川報牒
19. 務案報牒
21. 光緒 16年 朝鮮開港三關貿易冊
23. 光緒 18年 朝鮮開港三關貿易冊
25. 奉 案
27. 承政院日記
29. 貿易月報, 關稅局, (自 隆熙2年8月30日~至 隆熙3年8月)
30. 貿易彙報, 關稅局, (自 隆熙3年11月~至 隆熙4年7月)
31. 財務彙報
32. 皇城新聞
33. China Imperial Customs, Returns of Trade and Trade Reports, 1890.
34. China Imperial Customs, Returns of Trade and Trade Reports, 1891.
35. China Imperial Customs, Returns of Trade and Trade Reports, 1892.
36. 仁川府, 仁川府史, 仁川, 1933.
37. 韓國圖書館協會, 舊韓末古文書解題目錄, 서울, 1969.
38. 德永勲美, 韓國總覽, 博文館, 東京, 1907.
39. 日本農林省譯, 韓國誌, 東京書院, 東京, 1907.
40. 日本外務省, 日本外交文書 第13卷, 日本國際連合協會, 東京, 1964.
41. 日本外務省, 日本外交文書 第21卷, 日本國際連合協會, 東京, 1964.
42. 日本外務省, 日本外交文書 第23卷, 日本國際連合協會, 東京, 1964.
43. 日本外務省, 日本外交文書 第25卷, 日本國際連合協會, 東京, 1964.
44. 日本外務省, 日本外交文書 第26卷, 日本國際連合協會, 東京, 1964.
45. 韓治勛, 韓國經濟關係文獻集成, 東亞文化研究所, 서울, 1967.
46. 全海宗, 韓國對外關係文獻備要, 東亞文化研究所, 서울, 1966.
47. 舊 韓國外交文書 第15卷, 亞細亞問題研究所, 서울, 1969.

## (2) 著 書

韓治勛, 韓國開港期の 商業研究, 一潮閣, 서울, 1970.

## (3) 論 文

1. 孫兌鉉, 「舊韓末의 官營汽船 海運에 關한 研究」, 韓國海洋大學論文集, 第5輯, 釜山, 1971.
2. 高柄湖, 「穆麟德의 手記」, 震檀學報, 震檀學會, 서울, 1960.
3. 姜萬吉, 「京江商人研究」, 亞細亞研究 第14卷 第2號, 亞細亞問題研究所, 서울, 1971.
4. 安秉珪, 「李朝時代의 海運業」, 海運經濟史研究, 海文堂, 東京, 1967.