

# 利運社論攷

——韓國最初の汽船會社에 관한 研究——

孫 兌 鉉

(韓國海洋大學·教授)

## 차 례

### I. 序 言

### II. 利運社의 設立

### III. 利運社의 經營

### IV. 利運社의 閉鎖

### V. 結 言

## I. 序 言

### 1. 研究目的

日政時代の日本人社會科學者들은 日本의 植民地統治에 必要한 分野의 研究에 關係하는 比較的 힘을 기우린 것 같으나 韓國의 海運史와 같은 收奪에 直接 必要치 않는 分野의 研究는 等閑視하였다.

舊韓末의 海運에 關한 記事는 政治·外交 등이 文書中에 斷片的으로 發見할 수 있는 程度이며, 그 文獻은 韓, 日, 中, 美, 露, 英, 獨 等 各國에 分散되어 있으므로 그 所在의 究明과 人手가 容易하지 않다.

國內 文獻은 그 大部分이 奎章閣에 秘藏되어 있고, 그 文章이 難澁한 漢文의 行書 乃至 草書體의 肉筆임으로 判讀하기가 困難하다. 따라서 舊韓末의 海運史의 研究에는 넓게 各國의 文獻을 涉獵해야 할 뿐 아니라 漢文에 대한 素養은 勿論 海運經營, 海運經濟, 國史, 船舶科學 等에 關한 깊고도 廣汎한 知識이 所要되는 것이다.

위와 같은 理由도 있거니와 海運史는 經濟史의 特殊部門이라는 點도 있어서 모든 社會科學部門에서 史的 考察은 그 研究에 있어서의 理論과 政策과 더불어 三大分野를 이루고 있음에도 不拘하고 韓國海運史의 研究는 解放後에도 今日에 이르기까지 未開分野로서 放置되어 왔다.

本論文은 韓國海運史研究의 端緒의 役割을 할 것을 意固하여 舊韓末에 韓國最初の 大型 汽船을 所有한 汽船會社로서 設立되었는 利運社에 關한 研究이며, 該社의 設立年度와 設立 經緯, 創立過程 및 船舶運航을 中心으로 한 經營內容을 밝히고 그 閉鎖經緯 等を 實證의으로 究明하고자 하는 것을 目的으로 한다.

## 2. 研究範圍

19世紀에 이르러 西歐列強의 勢力이 急迫하게 東進하자 亞細亞大陸에 있어서 覇者이었던 淸國은 本意인 南京條約, 天津條約, 北京條約 등을 締結하게 되어 對外的으로 그 無力함을 들어 내었다. 淸國自體가 西洋列強의 對應策에 汲汲할 때인지라 長久한 年代에 걸쳐 緊密한 關係를 맺어 온 韓國問題에도 關心을 가질 餘裕가 없게 되었다.

한편 世界情勢에 어두운 大院君은 鎖國政策을 固守하는 가운데 1866年 佛國 宣教師를 虐殺하였다. 이 事件에 當面한 佛國은 淸國을 韓國의 宗主國이라 看做하여 이를 問責하였다. 이 때 淸國은 內憂·外患이 山積하는 가운데 韓國問題로 말미암아 佛國과 紛糾가 惹起됨은 不利한 일이라고 判斷하여 韓國과의 從屬關係는 形式的인 것이고 韓國은 內治·外交에 있어서 自主의인 國家라 하여 이 問題에의 介入을 極力 回避하였다.

1875年 日本이 計劃의인 奸計로 雲揚號를 仁川海域에 派遣하여 江華島事件이 發生하자, 淸國은 이 때도 日本에 대하여 佛國에 대한 것과 同一하게 韓國과의 從屬關係는 形式的, 儀禮的인 것에 不過하여 淸國은 韓國에 대하여 何等의 權限이 없다고 하였다. 淸國의 이와 같은 解明을 言質로 삼은 日本은 淸國과 韓國間의 分離에 成功하였다고 解釋하여 積極的으로 對韓進出을 企圖하게 되는 것이다. 韓國에 있어서의 日本勢力이 急進的으로 增大하게 되자 淸國은 이를 放置할 수 없게 되어, 歐美諸國의 힘을 韓國에 導入함으로써 韓國에 있어서의 日本勢力을 牽制하고자 하는 傳統的인 以夷制夷의 政策을 模索하게 되었다. 즉, 韓國에 歐美列強과의 修好를 勸誘하고 이의 仲介役割까지 自進하여 맡게 되는 것이다.

淸國은 韓國의 歐美列強과의 修好와 그 後의 外交關係 등을 淸國이 意固하는 바를 忠實하고도 效果的으로 進行케 하기 위하여 1882年 獨逸國인 Moellendorff<sup>1)</sup>를 韓國에 薦舉하였다.

Moellendorff는 統理交涉通商事務衙門의 征權堂에 任命되어 租穀輸送에까지 關係하게 되는 바 從來의 風帆船에 의한 漕運의 弊端과 非能率性을 一掃하고자 汽船에 의한 租穀輸送을 企圖하게 된다. 當時 韓國은 開國初의 混亂期였음으로 財政은 極度로 窮乏하여 汽船을 購入할 資金의 齟齬가 不能하였다. Moellendorff는 淸國 上海所在의 英國系 汽船會社인 怡和洋行(Jardine, Matheson & Co.)과 交涉하여 該社에 鑛山 發掘利權의 授與와 運航結果 缺損이 發生하였을 경우에는 그 半額을 海關稅收金으로 填補한다는 條件으로 그 會社 所屬 船을 韓國水域에 配船, 運航하도록 하였다. 그 以外에도 淸國의 招商局, 美國人 Middleton이 計劃한 密得頓汽船會社, 獨逸資本에 의하여 經營되었던 世昌洋行 등으로 하여금 怡和洋行에 대한 것과 類似한 條件으로 韓國에 汽船을 配船하도록 하고 汽船會社를 設立케 하여 汽船을 運航하도록 하였던 바 이는 淸國의 政策에 順應하여 歐美列強의 海運 乃至는 資金을 韓國에 導入하여 日本海運의 韓國進出을 牽制하고자 하는 意圖에 의한 것이었다.

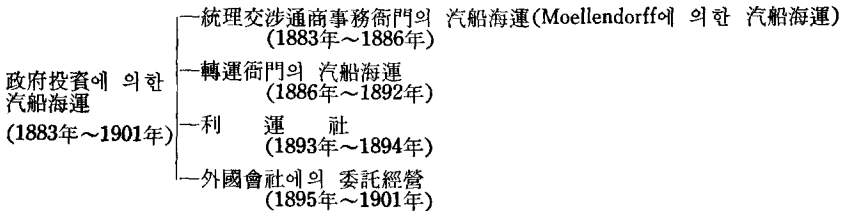
1885年末 Moellendorff가 罷雇되자 轉運局이 海運의 主務官衙로서 登場하게 된다. 轉運

1) Homer B. Hulbert, "Baron Von Moellendorff" (The Korea Review, Vol. 1, No. 6, Seoul, 1901), 高柄翊, 「穆麟德의 手記」(震檀學報, 第24號, 震檀學會, 서울, 1963), 「穆麟德의 罷聘과 그 背景」(震檀學報, 第25, 26, 27 合併號, 震檀學會, 서울, 1964), 「朝鮮海關과 淸國海關과의 關係」(東亞文化, 第4輯, 東亞文化研究所, 서울, 1965) 등에 의하면 獨逸國人으로서 그의 本名은 Paul Georg von Moellendorff이다. 1882年 11월에 淸國 李鴻章의 推薦으로 韓國政府에 雇聘되어 統理交涉通商事務衙門의 征權堂에 任命되었다. 그 後 協辦交涉通商事務, 典國局總辦, 工曹參判, 兵曹參判, 海關總稅務司 등의 官職을 歷任하였다. 그는 汽船海運의 導入과 營爲, 鑛山開發, 農桑의 獎勵, 電信의 架設, 學校의 設立, 貨幣의 鑄造, 海關運營, 英·獨·露·伊 等 諸國과의 修好條約의 締結, 借款의 獲得, 內政改革 等에 盡力하다가 1885년에 罷雇되었다고 한다.

局은 統理交涉通商事務衙門의 政策과는 相異한 政策을 取하였다. 첫째는 統理交涉通商事務衙門이 損失額補填과 利權附與의 條件에 의하여 歐美汽船을 漕運에 利用하였는데에 反하여 外國汽船을 外國借款에 의하여 購入하는 政策을 取하였고, 둘째로는 統理交涉通商事務衙門이 日本海運의 韓國進出을 牽制하고자 歐美海運을 韓國水域에 誘引하려고 努力하였는데 反하여 日本海運을 迎入하는 政策을 取하였다.

轉運局이 이와 같은 政策으로 汽船에 의한 租穀輸送에 從事하게 되는 바이나 西歐의 새로운 思潮에 影響을 받은 韓國政府는 轉運局에 의한 官營海運을 止揚하고 利運社라는 官營汽船會社를 設立하게 된다.

舊韓末의 官營汽船海運의 經營主體를 時系列的으로 밝히면 다음과 같다.



本論文의 範圍는 舊韓末의 官營汽船會社인 利運社가 轉運局의 뒤를 이은 後 外國會社에 官有汽船을 委託運輸케 하기 前까지의 時期에 限定하였다.

## II. 利運社의 設立

從來 海運은 易質, 혹은 其他 機能에 隸屬되어 있었다. 한쪽이 다른 한쪽에 包含되어 兩者가 未分化의 形態로서 同一主體에 의하여 營爲되는 限 海上運送은 交通이 지닌 本質의 인 媒介機能을 充分히 發揮할 수 없다. 貿易에 있어서의 商機能과 運送機能이 未分化 狀態에 있을 경우에는 船舶을 所有한 者만이 海洋을 利用하는 特權을 가지게 되므로 經濟一般은 發展을 制約받는다. 그러나 그 機能이 分化됨으로써 運賃만 支拂하면 萬人이 船舶을 利用하여 海洋을 건너 他地方과 持續의으로 經濟關係를 維持할 수 있게 된다.<sup>2)</sup>

이와 같은 意味에서 利運社의 誕生은 韓國海運史上 實로 큰 意義를 가지게 되었는데 그 理由는 즉 利運社가 政府直營의 官企業이었지만 韓國最初의 新式汽船을 所有한 海運企業이었고, 韓國海運이 自己運送形態에서 他人運送形態로<sup>3)</sup> 成長하였으며, 또한 海運이 他機能에 隸屬된 樣相에서 脫殼하여 獨立産業을 이룩하기까지 發展한 것을 意味하였기 때문이다.

### 1. 利運社 誕生의 經緯

轉運局은 外國借款으로 汽船을 購入, 所有하였고, 이 官船을 直營하였으나, 借款元利金의 償還이 順調롭지 못한 탓으로 甚한 督促을 받게되어 매우 困難한 處地에 놓이게 되었다.

淸國은 韓國에 있어서의 宗主權<sup>4)</sup>을 收復하고자 하였으나 1885年의 天津條約으로 日本과 相互牽制하는 立場이 되었으므로 露骨的인 行爲는 못하고 있던 중 韓國經濟는 日本經濟와 有機的인 關聯을 맺게 되었고, 轉運局의 海運政策의 基調가 統理交涉通商事務衙門과는 相異하여 日本海運과 密接한 紐帶를 持續하게 되었다. 그리하여 淸國은 內心 매우 不滿이었

2) 佐波宣平, 海運理論體系(有斐閣, 東京, 1949), 9~10面.

3) 佐波宣平, 前掲書, 9~24面 參照.

4) 秋憲樹, 「李朝末의 韓中關係研究」(延世論叢 第四輯, 延世大學校 大學院, 서울, 1966), 321面에서는 「實際的인 宗屬關係」라 하였다.

던 바,<sup>5)</sup> 韓國政府가 汽船購入借款의 元利金償還의 重壓에 呻吟하는 것을 보고 高利의 船債를 低利의 借款으로 代替함으로써 韓國의 歡心을 사코자 하였다. 이와 같은 淸國의 政治的 配慮로써 前後 2次에 걸쳐 20萬兩이라는 巨額의 轉運局 借款이 이루어졌으며 該局은 諸國의 借款을 얻어서 淸國의 汽船會社인 招商局의 官督商辦樣式(Kwan-tu Shang-pan: Official Supervision, Merchant Management)을 模倣하여 官企業인 利運社를 設立하였던 것이다. 利運社가 設立되자 轉運局은 汽船直營에 의한 租穀運送의 第一線에서 물러나고 利運社를 監督하는 行政官衙가 되었다.

## 2. 利運社 設立의 準備

### (1) 轉運局의 借款

韓國政府(轉運局)는 獨逸商社인 世昌洋行<sup>6)</sup>으로부터의 借款으로 汽船을 購買한바 있었다. 韓國政府는 海關稅收金에서 每日 7,000元씩 月賦償還<sup>7)</sup>할 計劃이었으나 如意치 못하였다.

世昌洋行은 船債의 督促을 甚하게<sup>8)</sup>하였을 뿐 아니라 所約대로 履行되지 않는다고 하여 南道未通商口에서 仁川港에 到達된 租穀을 強制差押할 程度로 壓力을 加하였고 船債가 完全 償還될 때까지는 船舶의 所有權을 移讓하지 않고 韓國旗의 揭揚을 禁止하는 등 韓國政府를 困惑케 하는 處事가 不少하였다. 韓國政府는 從來의 不利한 條件의 船債를 一掃하고자 意圖하게 되었고 淸國側이 이에 應할 氣味를 보이자 朝鮮督辦交涉通商事務閣種默은 淸國總理交涉通商事宜 袁世凱와의 商議를 통하여 韓國의 海運育成에 必要한 資金條로 淸商으로부터 有利한 借款을 得하고자 計劃하였다. 그러나 淸商中에는 이와 같은 借款에 應할 만한 大資本의 所有者가 없었다. 이에 袁은 北大洋大臣 直隸總督 李鴻章에 稟請하여 出使經費項下에서 康平銀 10萬兩을 淸商名義로 下達받았다. 壬辰 8月 24日(1892年 10月 9日)의 康平銀 10萬

5) 李瑣根, 韓國史, 875~876面 및 仁川府史, 仁川府史, 790面에 의하면 淸國 當局者는 日本海運이 韓國에 進出하는 데 대하여 이를 牽制하고자 相當히 腐心한 것을 알 수 있다.

6) 日本外務省, 日本外交文書 第20卷(日本國際連合協會, 東京, 1964), 245面, 前掲書 第25卷, 380面, 亞細亞問題研究所, 舊韓國外交文書 第15卷(德案 1)(高麗大學校出版部, 서울, 1966)(以後는 外交文書 第××卷이라 略記함), 崔聖淵, 開港과 洋館歷程(京畿文化社, 仁川, 1959), S. Genthe, Korea, Reiseschicklungen, Berlin, 1905 등에 의하면 1884年 仁川에 開設된 獨逸系商社 E. Meyer & Co. Karl Walter & Co.라 呼稱하다가 世昌洋行이라 改稱하였다. 1884年頃에 支配人은 Heinrich Constantin Meyer였다. Hamburg에 本店이 있으며 香港·天津에 支店을 두었다. 仁川의 世昌洋行은 天津支店의 分店이었다. 各居留地에 廣大한 垆地와 店舖를 가졌으며, 仁川分店만의 運轉資金이 10萬달라였다고 한다. 貿易에 注力하는 것보다 不動產에 投資하고 韓國政府의 勢道家와 結託하여 官廳需要物資를 納品하여 高率의 手數料을 받기도 하고, 韓國政府에 高利의 借款供與도 하였다. 業務는 韓國政府의 汽船購買과 備船幹旋, 自雇船에 의한 運米, 韓國政府所有船의 委託運航, 汽船運航, 鑛山開發, 京金電線材料購入幹旋, 武器火藥의 納品 등이 있으며, 鐵道敷設까지 企圖한 바 있었다. 政商이라 할 수 있으며, 獨逸領事와 表裏一體가 되어 惡辣한 手腕을 發揮하여 韓國政府를 屢次 窮地에 몰아넣었던 일도 있다고 한다.

7) 總關公文 第五, 光緒 17年 9月 6日字로 督辦交涉通商事務閣 發信 總稅務司史 受信, 公翰에 「『世昌洋行, 汽船價值訂約, 歸價一事, …妥算爲 一萬九千八百五拾五磅一錢六分, …按月酌撥, 每月不逾於初十日, 仁川港三千元, 釜山港 三千元, 元山港 一千元, …一萬磅償還後, 該舊龍輪船, 自日本政府必取而管轄』이라는 記事가 있다.

8) 舊韓國外交書 第15卷(德案 1)의 庚寅(1890年)에서 壬辰(1892年)에 이르는 동안 韓·獨間에 往來된 公翰을 보면 庚寅 2月 12日字 德國領事口譯이 督辦交涉通商事務閣種默에게 보낸 借款 償還督促의 公文에 船債라는 것을 明示한 句節이 처음으로 나오며, 그 後 同書에 收錄된 兩者間의 往來公翰에는 船債督促에 관한 內容의 것이 實로 頻繁히 나온다. 그러나 壬辰 8月 24日에 韓國政府가 淸國借款10萬兩을 얻어 同年 8月 28日(陽, 10月 18日)에 協辦具禮(C.R. Greathouse)를 仁川에 派遣하여 이借款으로 世昌洋行負債를 完全 償還한 然後에야 비로소 船債督促의 記事가 同書에서 자취를 감추게 된다.

兩의 借款契約이 月利 6厘, 80個月 月賦로 仁川海關稅收金에서 償還한다는 條件으로 轉運署總務官 鄭秉夏와 清廣幫商會의 董事 同順泰 사이에 調印되었고 閔督辦과 袁總理가 이를 監訂하였다.<sup>9)</sup> 이 때 淸國側은 今後 借款이 必要한 경우에는 淸國借款에 依存하고 他處에서 起債하지 않을 것을 應允하였다.

上記의 10萬兩만으로는 日本第一銀行과 美商 W.D. Townsend & Co.로 부터의 購買船債 洋銀 14萬餘元 等の 負債까지 完全償還하기에는 不足하였고 淸國 側의 積極的인 好意도 있었으므로 督辦交涉通商事務 趙秉稷은 袁世凱와 會合하여 追加借款에 관하여 商議하였다. 袁은 다시 李鴻章에게 要請하여 淸署 經費項中에서 康平銀 10萬兩을 令達받아 韓國政府에 借款해 주기로 하였다. 이에 壬辰 10月 6日(1892年 11月 24日)에 轉運衙門總務官 鄭秉夏와 同順泰間에 月利 6厘, 100個月 月賦로 釜山海關稅收金으로 償還케 한다는 條件으로 10萬兩의 借款契約이 成立되었고 前回와 같이 袁總理와 趙督辦이 監訂하였다.<sup>10)</sup>

## (2) 轉運局借款의 用途

韓國政府는 上述한 바와 같은 有利한 淸國借款으로 從來의 船債을 償還하였을 뿐 아니라 그 餘力으로 汽船會社(利運社)를 設立하고 該社를 위한 汽船購買도 할 수 있게 되었다.<sup>11)</sup> 이 借款으로 蒼龍號 船債가 清算되어<sup>12)</sup> 蒼龍號는 韓國國籍을 가지게 되었으며 政府가 計劃하는 新設의 利運社에 이를 賦與할 수 있게 되었고, 또한 該社에 賦與하기 위하여 上記 借

9) 統記 第33冊, 壬辰 8月 24日 및 9月初 2日條 및 日本外交文書 第25卷, 433面 明治 25年 10月 28日字, 在仁川領事代理能勢辰五郎 發信, 外務次官林董 受信, 機密 第25號에 의하면 淸國 北洋大臣으로부터 新債 10萬兩을 低利로 借款, 自今 80個月賦로 海關稅收金으로 每月 約 2,200~2,300元씩 返濟할 것이다 라는 內容의 記事가 있고 同書, 437面, 明治 25年 11月 14日字, 機密 第28號에는 實貨主는 招商局이며 同順泰는 償還金의 收納等 事務를 取扱할 뿐이며, 陰曆 9月 起算, 每月 元金 1,250兩, 利子 600兩을 80個月賦로 仁川海關稅政金으로 償還하는 條件이다 라는 內容의 記事가 있다.

10) 統記 第33冊, 壬辰 10月 4日·17日·20日條 및 日本外交文書 第25卷, 442面 明治 25年 12月 27日字 在釜山總領事室田義文 發信, 外務大臣陸奧宗光 受信, 機密 第23號에 償還은 陰曆 11월부터 始作하여 月 0.6%의 利率로 100個月賦, 釜山海關稅收金으로 返還할 것이라는 內容의 記事가 있다.

11) 仁川港開闢 第5冊, 壬辰 8月 24日, 關仁監·史關에 「…本國轉運衙門, 因價運運米船價…與華商 同順泰, 訂立合同, 貨到康平銀十萬兩, …本國海關, 按月價償…」이라는 記事가 있고, 日本外交文書 第25卷, 435~436面, 同年 11月 9日字, 機密 第27號에는 于先 世昌洋行 負債 8萬3千餘弗를 清算하고 ……云云한 內容의 記事가 있으며, 同書, 442面, 同年 12月 27日字, 在釜山總領事室田義文 發信, 外務大臣陸奧宗光 受信. 機密 第23號에는 이 借款으로 世昌洋行에서 購入한 貢米船 代價의 不足額을 支拂하고 새로 1隻을 購入하여 4隻의 汽船을 所有할 것을 意圖하고 있다. 4隻中 1隻은 兵員40~50名을 收容하여 巡邏船으로 使用할 것이며 餘他 3隻은 貢米輸送에 從事시켜, 日本船에 의한 運米를 止揚할 計劃이다 ……云云이라는 記事가 있다. 그리고 仁川府史, 792面에는 利運社의 創業費는 仁川在留의 淸國商 同順泰의 名義로 上海招商局으로부터 銀 10萬兩을 年 7分 2厘의 低利로 借用하였으며, 80個月賦로 釜山海關稅收金으로 償還할 것이라는 條件……云云이라는 記事가 있고, B.F. Wideman, "Korea's Earliest Modern Foreign Trade (1876-1894)" Unpublished Dissertation, University of Wahington, 1969, pp. 59~90에는 "She borrowed 200,000 tables (approximately \$275,000) from Chinese firm for use by the Transportation Bureau(轉運局) in developing a Steamship Company" 라는 句節이 있다.

12) 日本外交文書 第25卷, 433面, 明治 25年 10月 28日字, 在仁川領事代理能勢辰五郎 發信, 外務次官林董 受信, 機密 第25號에는 「朝鮮政府ハ在港獨逸國商人 世昌洋行(天津ノ支店)ヨリ 借款 六萬餘弗有之(先年 同洋行ノ周旋ニテ購入 致候汽船 蒼龍號購入金拂未濟金 其他 立替金)候處 同洋行ニテ非常ノ金利ヲ食ルノミナラス 常ニ 其謀求ニ 堪ヘサル 事實モ有之 其他今般 仁川ノ平壤間ノ航海ニ 供スヘキ汽船一隻ノ 購入費等ヲ 償還スル 爲メ新ニ 淸國北洋大臣ヨリノ 新債十萬兩ヲ 低利ニテ……」라고 한 記事가 있고, 崔聖淵, 開港과 洋館歷程(京畿文化社, 仁川, 1970), 93面에 「獨逸로 부터 購入한 蒼龍號(536噸) 代價殘金條로 6萬弗를 또한 借用하였으나, 仁川 海關稅로 元利를 回收하였다고 한다 라는 等の 記事가 있다.

款으로 顯益號도 購買하였다.<sup>13)</sup> 顯益號는 1889年末에 備船되어<sup>14)</sup> 1890년에 걸쳐 南道未通商口岸으로부터 仁川港까지 租穀運送에 使用되었던 瑞威國汽船 朋其福號(Henriksen)이었다.<sup>15)</sup> 該船은 1892년에 다시 備船되어 運米에 使用되었는데 韓國政府는 1892年末에 이를 購買하여 顯益號라 改稱하였다.<sup>16)</sup>

顯益號는 444噸<sup>17)</sup>의 二帆汽船<sup>18)</sup>으로서 當時의 韓國汽船中에서는 大型船이었다.

甲午 12月攄(1895年初) 現在의 韓國政府의 借款狀況은 다음 第1表와 같다. 이 表에 의하면 韓國政府의 借款中에서는 轉運商借款, 即 船舶購入 汽船會社(利運社) 設立等を 위한 海運部門投資의 比重이 相當히 큰 것이었음을 알 수 있다.

〈第1表〉 韓國政府借款狀況(甲午 12月末 現在)

區 別	借 入 金	利 率	元 金 償却高	元 金 償 却 未 濟 金	利 子 延 壽 高	以上元金 未 濟 高	備 考 (筆者添記)
正 金 銀 行	120,500圓	年8朱	96,400	癸巳條12,050圓 甲午條12,050	1,928圓 964	26,992	
招 商 局	銀 210,000兩	月8厘	90,000	120,000兩 (171,429圓)	19,800兩 (28,286)	199,714	
淸國政府로부터 借入電信 公 債	" 100,000兩	無利子	41,500	58,500兩 (83,571圓)		83,571	仁義間電線 架設費

13) 崔虎鎮, 崔泰鎭, 韓國稅關史(韓國關稅協會, 서울, 1969), 95~96面に「政府는 淸館所在의 巨商이었던 同順泰……로부터 年利率 7朱(分) 2分(厘)의 利子로 銀 10萬兩을 借入했는데…… 그리고 朝鮮政府는 이 借款으로 『노르웨이』船舶 顯益號(709噸)을 購入하는데 充當하였다」라고 되어 있으며, 光緒 18年朝鮮通商三關貿易冊, 16b面에서 顯益號의 航海數를 22回라 한 點과 同年末에 轉運衙門이 船舶購入과 利運社設立을 爲한 巨額의 淸國 借款을 한 點 및 利運社가 1893年初(陽曆)에 創立되었다는 等의 諸點으로 미루어 볼 때 顯益號는 1892年末(陽曆)까지 備船運米에 使用되었다가 1893年初 새로 發足한 利運社를 의하여 購入된 것이 分明하다.

14) 光緒15年朝鮮通商三關貿易冊, 14a面~14b面에 의하면 同年 12月 馬山浦 等 未通商口에서 仁川까지 租穀을 1回만 運送하였고 該船은 444噸의 汽船이었다는 內容의 記事가 있고, 總關公文 第六, 光緒 18年 10月 20日字, 督辦交涉通商事務趙 發信, 總稅務司馬 受信公翰에는 「…那威國顯益號商船, 由轉運局雇裝稅米, 擬明日前往群山…」이라는 記事가 있는 것으로 보아 該船은 韓國政府에 購買되기 前에 備船으로서 1892年末(陽曆)까지 運米에 從事하였다는 것을 알 수 있다.

15) 日本外交文書 第26卷, 574面 明治 26年 9月 8日字, 在元山領事代理中川恒次郎 發信, 外務次官 林董受信, 公信 第60號에는 「Henriksen」이라 하였으며, China Imperial Maritime Customs, op. cit., 568에는 “BANKCHEF HENRICKSSEN”이라 하였고, 同書 pp. 647~648에는 “Bankchef Henriksen”이라 되어 있다. 總關公文 第六, 光緒 18年 正月 21日條에 「…本局擬雇德國商船顯益船…」이라는 記事가 있는 것으로 보아 購買前부터 그 原名의 發音에 따라 使用한 漢文名이 講入後에 그대로 本名이 된 것 같다.

16) 光緒 18年 朝鮮通商三關貿易冊, 16a面에 「購於那威商之朋其福輪船, 購後改名顯益輪船…」이라는 記事가 있다.

17) 仁川府, 仁川府史, 792面에 「顯益號(444噸)」라 하였고, 同書, 800面에는 「顯益(709噸)」라 되어 있다. 日本外交文書 第29卷, 575面, 明治 26年 9月 8日字, 在元山領事代理 中川恒次郎 發信, 外務次官 林董 受信, 公信 第60에는 「顯益號 740噸…」이라 하였으며, China Imperial Maritime Customs, op. cit., p. 647,에는 “Bankchef Henriksen of 444tons”라 되어 있다. 또한 光緒 15年 朝鮮通商三關貿易冊, 14b面에서는 朋其福號의 噸數를 「444噸」이라 하였다. 이와 같이 文獻에 따라 噸數의 記載內容이 同一하지 아니 함은 다음과 같은 理由때문이다. 즉 韓國海洋大商 航海科要誌, 608面에 의하면, 登錄純噸數와 總噸數의 比率은 60:1000이므로 登錄純噸數(Net register ton N/T) 444噸은  $444_N \times \frac{100}{60} \approx 709 \sim 730^a_T$ 와 같이 計算된다.

18) 仁川港關草, 甲午 6月 26日 仁監報 參照.

同順泰	100,000兩	月6厘	32,500	67,500兩 (96,429圓)	96,429	轉運衙門借款
" " "	100,000	"	27,000	73,000兩 (104,286圓)	104,286	
香港上海銀行	墨銀 50,000	月7厘5毛	22,000	22,000	22,000	
第一國立銀行	130,000	日步 2錢5厘		130,000	130,000	
釜山借款	未詳	未詳	未詳	未詳	未詳	雇聘外國人給料滯
計					25,000	
具禮給料滯					687,992	表中( )內數字是日本圓으로換算한金額이다
다이					16,993	
合計					6,000	
					710,925	

資料：日本外交文書 第28卷，335~336面。

### 3. 「汽船會社章程」과 利運社

#### (1) 「汽船會社章程」및 그 要約

朝鮮開國 498年 4月(1889年)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 이루어져 있다. 이는 現存하는 韓國最初의 것이며 다음에 그 前文을 轉記하겠다<sup>19)</sup>.

在昔阜之世，鷄犬相聞，而至或(老?)不相往來，固無論已，顧今萬國爭衡，熙來攘往，權衡以相磨，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，離取於外來汽船之靈捷，而言語不通條約不燭，往往臨事，踉蹌凌轢，無地保護，無人爲具眼者，憾傷已爲九有餘載矣，嗟夫我人之抵貨者，以天生完物，徒應外人之利資，己爲難拯病源，況乎動我板船之鈍笨，以至船稅而遂漏卮，其爲幾何，而能免固轍也，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，此本社主人之創設汽船會社也，常論天下事，積小今成大，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，豈但爲財利輩區區私規，實爲衛國護商之初程而使外國之人，知有祝國如家之事，其日後，光國與社寧可限劑于哉。

一. 板船汽船，鈍捷天淵，商路否由是乎判，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. 初從古未有之新社，如設廠造船固非目下猝辨，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，駛至慶尚全羅道沿海各浦，第二號船，自釜山港，駛至洛東各浦，第三號船，自元山港，駛至江原咸鏡道沿岸各浦事

一. 船制雖異板船行駛，懸我國旗，以示內船，另選水大夫幾人，爛習船內諸規，俾資日後雇用

一. 除海關進出國禁貨外，隨意運輸，買賤賣貴事

一. 自統理衙門，關飭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，聽候各監理署辨理

19) 汽船會社章程 原文은 草書體의 肉筆이나 轉記文은 筆者의 判讀이다.

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, 以爲後憑事

一. 汽船所經各浦, 勿論某稅, 一概革罷, 營邑官吏, 如有籍端討索等事, 報于衙門, 別般嚴懲事

一. 此社之設, 將以蓄小成大, 專爲衛國開商起見, 待社事稍旺, 酌納年例稅錢于衙門事<sup>20</sup>  
前文(趣旨文)은 다음과 같은 2個部分으로 構成되어 있다.

1) 開國以降, 資本主義浸透의 刺戟을 받고 從來의 鎖國主義에 대한 反省과 落後性의 自認

1. 劈頭에 「在昔熙卨之世……固無論己」라 하여 從來의 鎖國主義 政策의 잘못임을 批判하고 「願今萬國爭衡……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 위하여 血眼이 되어 活動하는 樣相에 強力한 刺戟과 影響을 받았다는 것이다.

2. 興業의 不振과 國內資源開發의 未及으로 增大하는 外來品에 대한 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 있다.

3. 對外交易에 있어서는 資本主義의 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 우리 海事技術이 諸外國에 比하여 顯著하게 落後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.

2) 從來이 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, 徒歸於未利可乎」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 위한 必須의 事業이며 이는 財利輩들의 區區私見에 의한 것이 아니고 實로 衛國護商의 初程이며 國家 發展을 위한 重大事項을 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

① 奉承朝家處分으로 特許를 받은 會社

② 造船廠의 創設이란 손쉽게 할 수 있는 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.

③ 沿岸海運과 江運, 運送業務를 共히 營爲하는 企業體

2. 政府의 保護와 監督

① 監督中央官署는 總理交涉通商事務衙門이고 地方監督機關은 各港의 監理署

② 地方官署의 討索이나 課稅는 一切 嚴禁하고 會社의 經營內容이 好轉되었으며, 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

① 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 또한 各浦의 出入港 日字도 定하여 이를 公示하고 商貨가 淹滯되는 일이 없도록 한다. 이 輸送業務 以外에 「買賤賣貴」하는 商賤業務도 兼한다.

② 航路와 配船範圍……于先 汽船 3隻으로 開始되되 第1船은 釜山을 中心으로 하여 慶尚

20) 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)



道와 全羅南道 邊沿岸 各浦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에 配船한다.

③ 汽船主人에 의한 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케 하고 手數料는 業務遂行의 內容에 비추어 正當해야 한다.

④ 會計……各船의 運航結果에 대한 會計는 4個月마다 行한다.

⑤ 船員……船舶運航은 雇傭 日本人으로 하여금 專擔케 하되 後日을 위하여 韓國人을 이 에 塔乘 見習케 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 關係서는 明記된 바 있으나,<sup>21)</sup> 그 汽船會社가 具體적으로 어느 會社이며 그 實體는 어떠한 것이었던가 하는데 關한 考察은 全然 沒었다. 「汽船會社」의 特許가 文獻에 明記되어 있고 「汽船會社章程」이 完備된 모습으로 殘存하고<sup>22)</sup> 있는 까닭에 「汽船會社」의 實體가 究明되지 않은 채 韓國 最初의 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 생각되므로<sup>23)</sup> 이를 밝히고자 한다.

### 1. 「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.

① 韓國의 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 正當化하고자 하는 粉飾이고,

② 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 대한 世間에의 辯明이고,

③ 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,

④ 配船範圍가 日本에 隣接하고 있으며 또한 日本商人이 優勢를 보이고 있는 釜山과 元山을 中心으로 한 地域이며 淸國에 가깝고 淸國商權<sup>24)</sup>이 優勢하다고 볼 수 있는 仁川·平

21) 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, 一併革除, 飛飭遵行事」라 되어 있고, 統錄日記 第5冊, 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.

22) 奎章閣本으로서, 表紙있는 別冊으로서 完全한 모습으로 殘存한다.

23) 韓治勸, 韓國經濟關係文獻集要(東亞文化研究所, 서울, 1967) 189面에는 「汽船會社章程(18135), 統理交涉通商事務衙門, 1(18), 高宗 26(1889), 開港以來 外國汽船의 船運業務 獨占狀態에 비추어 1889年에 汽船會社가 創立되어 元來 三南의 稅米輸來의 目的으로 內務府(工作司)에서 講入한 3隻의 汽船으로 稅米運輸와 物資運輸에 從事케 하기 위하여 마련된 節目……」이라 되어 있고, 韓治勸, 「東學亂 起因에 關한 研究」(亞細亞研究, Vol. VII, No. 3, 1964), 28面의 腳註(28)을 보면 「汽船會社章程」(統理衙門, 大朝鮮開國 四百九十八年 四月 日)……89年에 創設된 汽船會社가 92年에 利運社로 改編된 것 같다」고 하여 「汽船會社」와 「汽船會社章程」이 利運社와 關聯있는 것으로 보고 있고 安秉珪 「李朝時代의 海運業」(堀江保藏編, 海事經濟史研究, 海文堂, 東京, 1967) 197面에서는 朝鮮總督府 中樞院編, 朝鮮史 第六編 第四卷의 「汽船會社特許」의 記事를 利運社의 創立에 關한 것이라 하고 있으나 이것들은 잘못된 考察이라

24) 光緒 16年 朝鮮通商三關貿易冊, 1a面에 「…全羅慶尙, 即 釜山港口所隸之郡…」라 하였고, 同書, 196面에는 「…慶尙 全羅 江原郡地方, 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 의하면 1896年現在

壤地域이 除外되었다는點과 船員으로 日本人을 雇傭하겠다는點의 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 무리가 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되어서 日本에 輸出하는 農產物을 輸送해 보코자 하는 것이다.

## 2. 「汽船會社章程」과 「汽船會社」의 實體

丁亥(1887年) 年間に 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 行하는 電察公社가 있었는데 이 會社의 船員은 日本人이었다.<sup>25)</sup>

戊子(1888年) 7월에 이르러 電察公社는 關旨에 依하여 設立된 汽船公社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.<sup>26)</sup> 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 去巳丑四月(1889年……筆者)에 本部 准許를 奉하고 前監理署에 管轄하고……」<sup>27)</sup>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, 「巳丑四月에 本部准許를 奉하고……」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.<sup>28)</sup>

이 汽船會社는 釜山監理署 屬員 鄭顯哲, 閔建鎬와 警察官 朴琪淙 등이 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 從來의 板船을 釜山港 近處와 洛東江 各浦口를 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 되었다.<sup>29)</sup> 該社

(左)

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

韓國에 있어서의 外國商船數는 다음과 같고 光緒 16年 朝鮮通商三關貿易冊 3面 a~b에 의하면 通商三關의 日・清商人數는 다음과 같다. (右)

清 商 人			日 商 人		
仁川	釜山	元山	仁川	釜山	元山
1,888	224	31	26	1,356	2,711
1,890	425	47	45	1,616	4,130
					689

- 25) 釜山港開草 第1冊, 丁亥(1887年) 11月 13日, 開釜港에 「……本港設在電察會社, 購置小火輪一艘, 以使裝載貨物搭騎商人, ……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, 慶尙都蘭草, 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, 以使裝載貨物體騎也商人, 而現自釜山港大邱・沙門・順天等沿海浦港, 自該社中另有汽船, 進出定期, 爲舢舨機使用法, 而不可不學習, 故日本人幾名雇用, 是如乎沿江濱海各官, 以此意指辭關防…」라 하였다.
- 26) 釜山港開草, 第1冊, 戊子(1888年) 7月 20日, 開釜監에, 「電察會社 改爲南沿會社, 凡屬行船章稅, 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信, 統理交涉通商事務衙門受信 公翰에, 「戊子(1888年) 7月の 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, ( )內的 西曆年數記入…筆者〕.

27) 釜山港開草 第3冊, 丁未 10月 13日條.

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

29) 日本外交文書 第23卷, 202~203面, 明治 23年 3月 1日字, 釜山領事代理宮本罷 發信, 外務次官岡部

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 등의 韓國側 公式文書에 記錄되어 있는 1889년에 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와의 關係에 대해서는 一說에서는 相互 有關인 것처럼 論하고 있으나<sup>30)</sup> 그 實은 아무런 關聯이 없는 것이다.

### 3. 利運社의 設立年度

利運社는 韓國에서 最初로 大型汽船을 所有하여 이를 運航한 海運企業이므로 그 設立年度의 究明이 要請되는 바이나, 韓國側 公式 記錄인 日省錄, 承政院日記, 統理交涉通商事務衙門日記, 總關公文, 備邊司謄錄 等에는 그 設立日字에 關한 明確한 記事가 尙今 發見되지 않고 있다.

諸文獻을 檢索해보면 利運社(司)라는 社名은 1893年以前의 記錄에는 없고 1893年의 記錄에 처음으로 出現하고 그 後 頻出하는 것으로 보아 1893年 項에 創立되었음을 알 수 있다.<sup>31)</sup>

日本人에 의한 著書 或은 記錄에는 1893年 1月에 創立된 것으로 되어 있고,<sup>32)</sup> 西洋人은 1892年末에 設立된 것으로 記錄하였으며,<sup>33)</sup> 漢文에 의한 記錄은 粗略, 曖昧하다.<sup>34)</sup> 이로써

30) B.F. Wideman, op. cit. pp. 75~77 參照.

31) 日本外交文書 第23卷, 199面, 明治26年(1893年) 8月 25日字, 領事代理能勢辰五郎 發信, 外務次官林董 受信, 機密 第33號에 「當國新設 利運社」라는 句節이 있는 바, 이것이 日本外交文書에 있어서의 利運社라는 社名이 나온 처음의 記錄이며 以外에 日本外交文書 第26卷, 574~575面, 明治 26年(1893年) 9月 8日字, 在元山 領事代理 中川恒次郎 發信, 外務次官林董 受信公信 第60號에 「朝鮮國 利運社 汽船願益號…」라는 記事가 있고 그 外에도 仁川港關草, 第9冊, 癸巳(1893年) 3月 25日, 關仁關에 「…管理利運輪事務鄭…」總關公文 第七, 光緒 19年(1893年) 2月 23日條에, 「…利運船, 載運內地購物資, 到泊仁川」 및 元山港關草 第3冊, 癸巳(1893年) 8月 20日, 關仁關에, 「利運司所有輪船…」과 光緒 19年(1893年) 朝鮮通商三關貿易冊, 4b面에 「韓人官民辦在該處(仁川…筆者) 創一船業公司…」(…點 筆者) 等과 같은 諸記錄이 있는 바 日本外交文書의 內容으로 보아 日本은 自國 海運勢力을 韓國水域에 伸長하는 데 매우 熱中하고 있었고, 韓國海運의 狀態는 些細한 것이라도 이를 正確히 精査하여 直接 報告하고 있었음을 알 수 있다. 따라서 日本外交文書에 利運社라는 社名이 1893年度의 記錄에 비로소 나온다는 것은 該社의 創立年度가 1893年度였다고 보아 大過 없을 것으로 생각한다.

32) 仁川府, 仁川府史, 792面에 의하면, 明治 26年 2月 1日(1893年), 仁川領事能勢辰五郎가 林董 外務次官에 利運社 設立에 관한 報告를 한 公翰의 內容을 引用하고 있는 바, 이에 「利運社ハ 1893年ニ 設立サルタ」라고 하였다. 德永勲美, 韓國總覽, 729面에서도 「利運社ノ 設立ハ 1893年 1月」라는 記事가 있고, 加瀬和三郎, 仁川開港 二十五年史, 54面에서도 「利運社ハ 1893年 1月ニ 設立サルタ」라는 句節이 있다.

33) 露國 大藏省原著, 日本農商務省譯, 韓國誌 83~84面에는 「政府ハ尙利益ヲ 増進セシムルヲ 圖リ千八百九十二年「イウンサ」ト稱スル運送會社ノ設立ニ 協力シ之ニ 前記汽船ヲ 附與シ運送局管理ノ下ニ 租穀ノ運送ヲ 取扱ハシメタリ…」(…點筆者)라 하여 1892년에 設立된 것처럼 記述하였고, China Imperial Maritime Customs, op. cit., p. 636 (Trade reports and returns 1893, Jenhuan Trade Report, for the year 1893)에 의하면, Yi Woon Company(利運社)는 “formed at the close of 1892”라 하였고, Bernard F. Wideman, op. cit., p. 77에서는 위의 記事에 追從하고 있다.

34) 光緒 19年 朝鮮通商三關貿易冊, 18面, 癸巳 12月 20日字, (1894年 1月 26日) 仁川 海關署, 稅務司 阿滋本(W.M. Osborne, Acting Commissioner of Customs) 呈報에 「去年多, 朝鮮政府, 特設一局, 名曰利運社…」라는 句節이 있다. 여기에서 말하는 去來多은 壬辰年(陰曆)의 冬期이며 壬辰年에는 閏6月이 있어서 壬辰 11月 19日이 西紀 1893年 1月 1日(陽)이 된다. 陰曆으로는 10. 11. 12의 3個月이 冬季이며 11月은 冬의 正中에 該當하는 달이다. 이와 같이 分析에 보더라도 利運社의 設立 年月日을 1892年 12月 下旬으로 볼 수도 있고, 1893年의 1月 上旬으로 볼 수 있으므로 매우 曖昧하며 이 漢文記錄으로서의 確定지우기 困難하다. 그러나 1892年末이 아니면 1893年初에 設立되었다는 것은 明

利運社は 1892年末에 創設되었으나, 實際의 業務活動은 翌 1893年 1月부터 開始하였음을 알 수 있다.

### Ⅲ. 利通社の 經營

#### 1. 船隊의 編成

##### (1) 政府所有船의 引受<sup>35)</sup>

政府는 蒼龍號의 船債를 完全償還하여 韓國籍을 取得케 한 後에 이를 利運社에 賦與하였고, 傭船하여 使用中이던 瑞威國 汽船 朋其福號(Bankchef Henriksen)도 購買하여 顯益號라 改名, 이를 該社에 引度하였다. 이 2隻의 汽船中 1隻은 政府가 利運社 創立의 準備工作으로 購買하였고, 또 1隻은 船債를 完全償還함으로써 該社의 創立과 同時에 이에 賦與되었다. 利運社は 上記의 蒼龍・顯益과 從前부터 政府가 所有하고 있었던 海龍號를 引受하여 3隻의 汽船을 所有한 商船會社로서 發足하게 되었다.<sup>36)</sup>

##### (2) 船舶의 購買

##### 1) 獨逸汽船 潮州府號의 購買

利運社は 獨逸汽船 潮州府號(Chow Chow Foo)를 購買하여 利運號라 改稱하였다.<sup>37)</sup> 該船은 1,000噸級의 汽船으로<sup>38)</sup> 當時의 韓國船으로서는 最大의 것이었다. 그러나 船價를 完全

35) 光緒 18年 朝鮮通商三關貿易冊, 16a面에 「至於去臘本港(仁川…筆者)之洋式帆船合, 而計之共經發給船牌七張, 是於此十年中亦僅有七船耳, 而今歲於一年之中經發給船牌者, 已有二十七船, 均係購自日本人者…」라 하고, 18隻은 轉運局이 購入한 것이며 餘他는 商民의 購買한 것이라 하나, 이 18隻의 利運社에 賦與與否는 未詳이다.

36) China Imperial Maritime Customs, op. cit. p. 636. "The government steamers Heiriong, Changriong and Hyenik, as well as the Liyün (late Chowchowfu, and still flying the German flag), are now in the hands of a Company,"하였고 露國大藏省原著, 日本農商務省譯, 韓國誌 83面~84面에서는 蒼龍・顯益・海龍의 三隻이 利運社에 賦與된 것으로 記述되어 있으나 海龍號는 利運社 創立 初期부터 該社에 賦與된 것인지 疑問視되는 바가 있다.

즉, 日本外交文書 第25卷, 402~403面, 明治 26年(1893年) 4月 18日字 在仁川領事代理能勢辰五郎 發信, 外務次官 林 董 受信, 機密 第15號에 海龍號는 內務府管轄로 그 費用 또한 內務府가 支辦해 왔으나 本年(1893年) 舊曆 3月 以降 그 費用으로서 1個月 1千圓씩 本港 海關稅로 支辦하게 되었다」라는 句節이 있는 바 1893年 陰曆 3月이라면 利運社가 發足한 後의 일이며 이때 該船은 內務府管轄이었다고 解釋할 수 있는 것이며 舊韓國外交文書 第2卷, (日案 2), 464~465面, 1893年9月 14日字, 督辦交涉通商事務南廷哲 發信, 臨時代理公使杉村濤 受信, 公函에 「轉運署 所管汽船 海龍丸이라는 句節이 있는 바, 이도 前記의 것과 符合된다.

元山港關草 第3冊, 癸巳 8月 20日, 開元監에, 「利運司所有輪船, 蒼龍・顯益, 利運三艘…」라 하여 利運號購入後의 該社船隻을 말함에서 海龍號의 船名은 보이지 않는다. 또한 仁川府, 仁川府史, 792面에서도 利運社는 蒼龍號와 顯益號 2隻의 政府所有船을 賦與받았다고 하였다. 그리고 德永勳美, 韓國總覽, 1047~1048面에서는 利運・顯益・蒼龍・慶濟・漢陽의 5隻을 所有하였다고 하였고, 加瀬和三郎, 仁川開港二十五年史, 54~55面에서는 上記와 同一한 5隻의 船舶을 所有하였다고 하였다. 仁川港關草 第7冊, 甲午 7月 11日, 關仁監에, 「利運社 所管我國輪, 蒼龍 顯益 海龍 三輪船長以下, 雇用人月給等, 款積久欠俵…」라 하였는데 이때는 政變으로 利運社船은 仁川에 繫泊되어 있을 때다. 따라서 海龍號船員月給은 從來부터 海關稅收金에서 支拂해 왔는데 蒼龍・顯益도 海龍號와 같이 向後海關稅收金에서 支拂하기로 하였다는 것으로 解釋되기도 한다. 그리고 韓國圖書館協會, 舊韓末古文書解題目錄, 1~8面에, 利運社船이 日本郵船會社에 委託될 때의 船隻을 顯益蒼龍海龍의 3艘이라 한바 海龍號는 從前부터 利運社가 運航하다가 委託하게 된 것인지 政府直轄로 있는 該船을 餘他 2隻과 같이 委託하게 될 것인지 分明치 못하다.

37) 露國大藏省原著, 日本農商務省譯, 韓國誌, 84面 參照.

38) B.F. Wideman, op. cit., p.77.

히 償還하지 못하여 長期間 所有權이 曖昧한 채 運航되었다.<sup>39)</sup> 獨商 世昌洋行의 常套手段으로서 自己側에 有利한 때에는 獨逸船임을 主張하고, 不利한 때에는 그 責任을 韓國政府에 轉嫁<sup>40)</sup>하는 手法을 썼다. 利運社가 閉鎖된 後 該船은 舊所有主의 것으로 되돌아 갔다.<sup>41)</sup>

## 2) 日本船舶의 購買

利運社는 發足한 直後인 1893년에 日本에서 數隻의 船舶을 購買하는 同時에 新造도 하였다. 大體의으로 小型에 屬하는 이들 船舶은 大型汽船에 의하여 西·南道 未通商口에서 運來된 粗穀을 仁川港에서 轉積하여 漢江을 거쳐 各處의 漕倉까지 運送하고, 아울러 漢江 往來의 貨客을 위하여 使用할 計劃이었다. 그러나 淸商이 計劃하고 있었던 漢江 江運으로 因하여 該社가 不利할 경우에는 群山·仁川間의 粗穀運送航路에 就航시킬 方針이었다. 利運社가 日本에서 購買 혹은 新造한 船隻은 다음과 같다.

〈第2表〉

利運社購買日本船隻表

船名	原船名	噸數	馬力	原所有者名 혹은 造船所名	備考
慶運	松壽丸	23	10	日本 長崎縣人 松森恒太郎	
慶利 <sup>42)</sup>	未詳	30	未詳	未詳	
慶濟 <sup>43)</sup>	—	130	"	長崎, 稻佐造船所	
轉運 <sup>44)</sup>	未詳	未詳	"	未詳	和洋折衷船

資料：明治 26年(1893年) 2月 14日字, 仁川領事代理 能勢辰五郎의 報告書 (仁川府史).

## 3) 淸國船의 購買

光緒 18年(1892年) 10月 初6日, 轉運衙門 總務官 鄭秉夏와 淸商 同順泰의 名義로 第2次 10萬兩 借款契約이 成立되었다 함은 前述한 마이코, 그 契約書 第7項에 「朝鮮轉運衙門, 約同同順泰, 招集華韓股分, 購造淺小火輪數隻, 作爲運署接運船隻, 遇事護助, 所有連署大火輪載來貨物等件, 由小火輪起駁, 自仁川運來京江, 至應須條續續後商定」<sup>45)</sup>

이라 하여 韓國汽船이 運來한 貨物을 仁川에서 轉積하여 漢江을 往來하는 것을 業務로하

39) 仁川港關草 第7冊, 甲午 7月 13日, 關仁監에, 「和運船價值, 零餘并雜費, 爲五萬三千元…… 交還船價零數三萬正千元, 依約單給後, 即將該船換插我旗……」라 한 것으로 보아 甲午(1894年) 7月 中旬까지도 所有權이 曖昧하였다.

40) 舊韓國外交文書 第15卷(德案 1), 611面. 1895年 11月 11日字, 德國領事口麟發信, 督辦交涉通商事務 金允植 受信, 公函에 의하면, 從前에는 自國船이라 主張해은 獨國側은 潮州府號가 坐礁하여 큰 損傷을 입게되자 韓國政府에 그 修理費는 「…皆是船主先給…」이라 하여, 韓國政府을 汽主라 指呼하고 修理費를 先給할 것을 要求하였다.

41) 露國大藏省原著 日本 農商務省譯, 韓國誌 85面 參照.

42) 仁川府, 仁川府史, 492面에 本書 執筆者는 『慶利丸「筆者補註—明治 16年中, 肥前 飽의浦ニテ 製造サルタ東喜丸(60噸)ノ如シ」』라고 註書를 添付하고 있다.

43) 仁川府, 前掲書, 793面에 의하면 執筆者는 補註에 造船所名을 添記하였다. 또 H. B. Hulbert, The Korea Review, Vol. 1. No. 5, Seoul, 1901, p. 217에 의하면 1901年頃, 慶濟號는 仁川·平壤間 等 西海岸에 就航하였다 하며 5月 17日은 仁川港에서, 그前은 平壤에서 火災事故가 있었다 한다. 當時 仁川까지가 保險區域이었음으로 平壤火災時에는 外國人荷主는 많은 被害를 입었다고 한다.

44) 加瀬和三郎, 仁川開港二十五年史 83面 및 仁川港關草 第7冊, 甲午 7月 初6日, 關仁監에, 「龍山轉運局船 第九轉運丸」이라는 句節이 있다.

45) 日本外交文書 第25卷, 443~444面, 明治 25年 12月 29日字, 在釜山總領事室田義文 發信, 外務大臣 陸奧宗光 受信, 機密 第24號, 附屬書類 1.

는 小汽船會社의 創設을 內容으로 하는 韓淸協辦을 約訂하였다.<sup>46)</sup> 이 第7項의 約訂에 따라 袁世凱는 淸商으로 하여금 資金을 據出케 하여 1,500 달라의 船價로서 上海에서 漢陽號를 新造하였던 바, 該船의 主要項目은 다음과 같다.<sup>47)</sup>

噸數(Tonnage).....	107 噸
推進器(Propeller).....	雙暗輪
速力(Speed).....	8浬
길이(Length) .....	110呎
幅(Breadth) .....	20呎
滿載吃水(Loaded Draft) .....	4呎

漢陽號가 京仁間 航路에 就航함에 있어서는 淸國 北洋大臣으로부터 年額 3,000 달라의 助成金이 支給될 것이고 多期에 漢江이 結氷하면 群山·仁川間의 航路에 就航하기로 하였다.

韓國政府는 群山에서 仁川으로 運來될 租穀 8萬俵(5斗 5升入)을 保障하고 該船은 群·仁間 每俵當 14錢乃至 15錢이라는 轉運局 運賃을 10錢으로 割引하기로 하였다. 또한 韓國政府는 該航路에 就航한 結果 運賃收入이 8,000 달라에 未達인 경우에는 이를 填補해 주기로 하였다.<sup>48)</sup>

漢陽號의 第1次 漢江運航은 成功의이었으나 第2次航에서 擱淺하여 兩次に 걸쳐 輪葉을 損壞하였고, 仁川港에서는 碇泊中인 淸國軍艦 滄雲號에 繫留되었던 汕舩船(Sampan)과 繫舩之架(Boom) 등에 衝突하여 이를 破損케 하는 事故가 發生케 하였다. 淸國側은 「…其身長, 喫水深深, 其蛇不靈…」이라 하여 漢江運航에는 不適船이라 判斷, 1893年 11月末(陰)에 利運社에 賣渡하였고<sup>49)</sup> 利運社는 該船을 群·仁間의 租穀運送에 使用하였다<sup>50)</sup>.

## 2. 經 營

### (1) 運米航路

利運社船의 主要貨物은 西·南 各道에서 運送되는 年間 35萬乃至 36萬俵(18乃至 19萬石)의 租穀이었다.

租穀의 主要積載地는

慶尚道.....	馬山浦, 晉州
全羅道.....	左水營, 古今島, 木浦
忠淸道.....	法聖浦, 熊浦, 群山
平安, 黃海道.....	保山, 鐵島

等이며, 그 中에서도 群山의 積出量이 가장 많았고, 木浦·馬山이 이에 次랐다. 平安·黃海兩道の 年間 積出量은 4萬俵 内外에 不過하였다.<sup>51)</sup>

利運社가 租穀運送을 爲主로 하였으므로 그 航路도 이에 따라 定해졌던 것이다. 創立當

46) F. O'hiinger, Korean Repository, Seoul 1892, P. 378,에서는 "The projected Coast S.S. Line is said to be one of the immediate result of the financial transaction"이라 하였다.

47) 光緒 19年 朝鮮通商三關貿易冊, 16a~16b面 參照.

48) 日本外交文書, 第23卷, 200~201面. 明治 26年 8月 25日, 仁川領事代理 能勢辰五郎 發信, 機密 第33號 參照.

49) 光緒 19年 朝鮮通商三關貿易冊, 16a~16b面 參照.

50) 漢陽小輪船本價及各項應下記 參照.

51) 加瀬和三郎, 仁川開港二十五年史, 82面 參照.

初에 政府로부터 賦與된 蒼龍號와 顯益號外에 2隻을 追加 購買하여, 北은 平安道 保山(大同江), 南은 釜山에 이르는 租穀運送航路에의 配船을 計劃하였으나, 于先 蒼龍號를 大同江 顯益號를 釜山方面航路에 每月 3回씩 航行케 하고 船舶數를 增加시킨 然後에 東北 元山方面에도 配船하기로 하였다.<sup>52)</sup>

仁川港에 到着한 租穀은 該港에서 轉運丸, 慶運號 等に 轉積되어<sup>53)</sup> 漢江을 逆航하여 龍山の 軍監衙門(收藏量 3萬俵), 楊花鎭의 別營新倉(收藏量 1萬俵), 富平石串(收藏量 7千俵) 等に 運搬되었다. 1893年 解水後인 3月부터 同年 12月까지에 利運社船이 西·南 未通商口로부터 仁川까지 租穀을 運送한 實績은 다음과 같다.

〈第3表〉 利運社船의 租穀運送實績表<sup>54)</sup>

地 名	區 別	米	大 豆	大 麥	備 考
群 木 熊 法 晉 馬 古	山 浦 津 聖 浦 州 山 浦 今 島	29,263 60,220 32,151 8,596 10,316 59,093 48,982	1,726 2,218 1,046 1,268 0 3,462 1,620	0 0 5 0 0 928 0	1. 數字는 運送俵數임. 2. 1俵는 5斗5升入
計		288,621	11,328	933	

資料 : 仁川開港二十五年史, 83面.

利運社는 租穀運送에 있어서 5分의 運賃(積載米穀量의 5分)을 받았으나<sup>55)</sup> 經營狀態는 그다지 좋은 편은 아니었다. 例컨대 癸巳 臘日부터 淸國側으로부터 引受하여<sup>56)</sup> 群山·仁川間의 貨客(主로 租穀)의 輸送에 從事한 漢陽號의 月收計算은 다음과 같다.

合下幣 三百九十四元五角五錢內

上項入幣 三百八十七元 除(合下幣는 支出總計를 뜻하고, 入幣는 收入을 뜻한다)

實不足 紙幣 七元五角五錢 甲午正月 晦日 計報

合下錢 五百三十五兩一錢內

上項入錢 四百六拾二兩五錢除

52) 仁川府, 仁川府史, 792面. 明治 26年 2月 1日字, 能勢仁川領事の 報告書의 引用.

53) 仁川港開闢 第7冊, 甲午 7月 初6日, 關仁監 및 日本外交文書 第26卷, 446面 明治 26年(1893年)6月 6日字, 在仁川領事代理 能勢辰五郎 發信 外務次官 林 董 受信, 機密 26號 및 加瀬和三郎, 仁川開港二十五年史, 83面 參照.

54) 加瀬和三郎, 前掲書, 83面의 原文에는 明治 23年(1890年)의 解水後인 3月부터 12月까지의 利運社의 輸送實績이라 하였으나, 同書, 54面에서는 該社의 設立을 明治 26年(1893年)이라고 하였고, 利運社라는 社名으로 解水後부터 年末까지 船舶運輸를 하였음은 오로지 1893年度뿐이다. 따라서 明治23年(1890年)은 明治 26年(1893年)의 誤植임이 分明하다.

55) 加瀬和三郎, 前掲書, 83面 參照.

56) 總關公文第七, 光緒 19年 11月 30日條에 利運司(社)는 中國輪船 漢陽號를 新購하였다라는 內容의 記事가 있다.

仁川府, 仁川府史, 790面에서는 明治 27年 1月 5日字(癸巳 12月 9日), 公信 第9號로서 能勢領事が 林 外務次官에 報告한 內容을 引用하여 漢陽號가 利運社에 賣渡되었다고 하였다. 이로써 利運社가 漢陽號를 引受運航하게 된 것은 癸巳 臘月初부터임이 明白해진다.

實不足 七十二兩六錢 甲午正月 晦日 計報<sup>57)</sup>

該船은 上記한 甲午正月末의 決算에 있어서 뿐 아니라 그 後에는 繼續 缺損狀態로 運航되었고 또 該社는 借入金에 依存하지 않으면 안되었을 때도 있었다.<sup>58)</sup>

## (2) 運米以外の 航路

利運社는 船舶運航에 있어서

「……今年議定并載商貨，刊有仿單，載朋其船往來各道水脚費，目任諸客商貨物搭載人，甚便之……」<sup>59)</sup>

라 한 바와 같이 一定의 貨錢表(Tariff)를 制定하고 私人的 貨物 및 普通旅客의 運送까지 取扱하는<sup>60)</sup> 等 海運企業으로서의 營業에 힘을 썼다.

顯益號를 元山方面으로 配船함에 있어서는

「……利運司所有輪船，蒼龍顯益利運 三艘內，顯益一船，先爲派遣，將商客貨物，定期裝載以濟不通，以暢消售之路等……」<sup>61)</sup>

이라고 하고, 혹은

「本社所有顯益輪號，曾於本年七月間，爲載客貨，前往北沿，訂期回仁，連值載運貢米，靡暇踐約，其在商民不無願望……」<sup>62)</sup>

이라 하여 意慾의인 面도 보았으나,

「……本年正月間，有朝鮮按期來往輪船，由仁川來釜，意慾往來煙臺海參崴及 本國沿海一帶之通商與未通商各處，後來雖有一兩艘，來釜數次，抵因開行並無定期，貨主不能見信，遂致停歇……」<sup>63)</sup>

이라 한 바와 같이 海參崴, 煙臺 等の 航路에의 進出에 좋은 成果를 올리지 못하였을 뿐만 아니라 日程表를 지켜서 定한 日字에 運航하지 못하였으므로 貨主, 旅客의 信用을 喪失하였음을 알 수 있다.

煙臺航路에의 配船은 該航路에 있어서의 招商局의 成績이 不良한 데다가 淸國側이 政治的 配慮로서 利運社船의 配船을 後援할 氣勢<sup>64)</sup>도 있었으나 所有權이 曖昧한 潮州府號가 世昌洋行에 의하여 仁川·煙臺間에 配船되었을 뿐이었다.<sup>65)</sup>

57) 漢陽小輪船本價及各項應下記, 3a~3b面.

58) 漢陽小輪船本價及各項應記 4a에 「當五錢六百八十兩零五分 吳主事 海師許貸來 三月初十日報」라는 記事가 있다.

59) 光緒 19年 朝鮮通商三關貿易冊, 186面.

60) 露國大藏省原著, 日本 農商務省譯, 韓國誌 84面.

61) 元山港關草 第3冊, 癸巳 8月 20日, 關元監.

62) 元山港關草 第3冊, 癸巳 11月 30日, 關元監.

63) 光緒 19年 朝鮮通商三關貿易冊, 236面.

64) 日本外交文書 第23卷, 199面, 明治 26年 8月 25日字, 領事代理 能勢辰五郎 發信, 外務次官 林董 受信, 機密 第23號에는 「營業上ノ利害ハ暫ク措キ本屬トノ間ニノ汽船航路ナキハ大ニ淸國ノ面目ニ關スル事ナレハ今日之ヲ廢スルハ得策ニアラス寧ロ該航路(上海·芝罘·仁川航路)ヲ擧テ當國新設ノ利運社ニ讓與シ招商局之レカ後援タルベン様ノ說モ有之候得共……」라 하였다.

B.F. Wideman, op. cit., P.78에서는 "It had taken over the Inchon-Chefoo route of the CMSN Co., and had extended the eastern terminus of the route to Vladivostok since there was a large influx of Korean and Chinese into that port as seasonal labor(Spring to Fall) to collect seaweed and to work on the Siberia Railway"라 하여 利運社가 仁川·芝罘(烟台)의 招商局航路를 引受하여 配船하였고 海參崴航路에도 配船한 것으로 하고 있으나 究明의 餘地가 있는 것으로 본다.

65) 舊韓國外交文書 第15卷(德案 1), 563面, 1894年 8月 8日字, 德國領事口譯 發信, 督辦交涉通商事務金允植 受信, 公翰 參照.



以上과 같은 商行爲의 運航 外에도 利運社船이 政府의 軍事目的 執行에 協助한 바가 있었다. 즉 甲午年에 東學亂이 發生하였을 때 蒼龍號는 東學亂 鎮撫를 위하여 出動한 元世祿이 引率하는 軍隊를 運送하였고, 漢陽號는 李斗瑛 麾下의 一隊와 그 裝備 및 軍需物資를 仁川으로부터 群山까지 運送하였다.<sup>66)</sup>

### (3) 官企業으로서의 弊端

利運社는 經營의 革新과 發展을 期한 바 있었으나 그 初期에는 다음과 같은 官企業으로서의 弊端이 있었다.

#### 1) 官吏에 의한 經營

當時의 海關報告書에 의하면

「…利運社專辦朝鮮輪船事務，爲內務府統行掌管，而委本港之轉運局員，於本港司其事」<sup>67)</sup>라 한 것과 같이 利運社는 內務府의 統行管掌인 뿐 아니라 一線 實務者도 官吏였고 航海時에는 官吏가 監督次 乘務하였다.<sup>68)</sup> 利運社 創設當時의 幹部로 社長에는 都承旨, 駐劄 日本 辦理大臣, 平安道觀察使 等の 要職을 歷任한 바 있고,<sup>69)</sup> 戚族中の 勢力家인 閔泳駿이, 副社長에는 後에 農商工大臣이 된 密陽府使 兼 轉運總務官 鄭秉夏 및 全羅道轉運總務官 趙弼永이, 事務官으로는 仁川港警察官 禹慶善이 任命되었으며 禹는 社務一切를 監督하였는데<sup>70)</sup> 이들이 全員이 當時의 勢力있는 官吏들이었다.

이들 官吏들의 利運社 創立 後의 經歷을 보면 繼續 官廳의 要職에 있었으므로<sup>71)</sup> 創業時의 利運社의 幹部로서 該社의 社務를 直接 擔當하였던 者는 다만 仁川港警察官의 職務를 兼職하였던 禹慶善 1人 뿐이었고 餘他の 會社 幹部는 名義 뿐이었다. 一線 實務者인 禹慶善은 現職 警察官을 兼한 利運社 事務官이었음에도 利運社 創立 後 日淺한 1893年 3月에는 日商 堀商會와 同業으로 仁川・平壤間의 定期 船海業을 營爲하는<sup>72)</sup> 爲人이었으며, 이 外에도 各船에 乘務할 官員이 商術에 익숙하지 못하였고 또 去來 商民에게 橫暴한 行爲를 恣行하는 등<sup>73)</sup> 官企業으로서 弊端이 많았다.

#### 2) 日本人의 雇傭

船員, 特히 高級船員에 外國人을 雇傭하였음은 轉運局 直營時와 同一하였고<sup>74)</sup>

「其局(利運社…筆者)社用辦理, 船務之人, 於諸貨物裝報關等事, 均以日本人爲之」<sup>75)</sup>

66) 李瑣根, 韓國史(現代篇)(震檀學會, 서울, 1961), 54面.

67) 光緒 19年 朝鮮通商三關貿易冊, 18b面.

68) 日本外交文書 第26卷, 579面, 明治 26年 11月 15日字, 在元山領事代理中川恒次郎 發信, 公 第83號 公翰.

69) 日省錄, 丁亥 5月 16日條 및 同書 12月 15日條 및 承政院日記, 光緒 13年 5月 16日條 및 同書, 12月 15日條, 統記 第13冊, 丁亥 5月 20日條 參照.

70) 仁川府, 仁川府史, 792面, 明治 26年 2月 1日字, 能勢領事代理 發信, 林外務次官 受信, 公翰參照.

71) 日省錄, 辛卯 2月 28日條에서 甲午 6月 22日條까지의 記錄과 承政院日記, 光緒 17年 2月 28日條에서, 光緒 20年 6月 22日 및 25日條까지의 記事를 보면 利運社社長 閔泳駿은 甲午 6月 22日에 全羅道 荏子島로 竄配될 때까지 繼續 經理使, 吏曹判書, 兵曹判書, 親軍經理使, 議政府左贊成等の 重職을 歷任하였다는 것을 알 수 있다.

72) 仁川府, 仁川府史, 794面.

73) 日本外交文書 第26號, 579面, 明治 26年 11月 15日字, 元山總領事代理 中川恒次郎 發信, 公告83號 公翰에 의하면 「監督トシテ乘組居候朝鮮官吏ノ壓制收斂ノ恐れ加之取扱ノ不規律不親切ナル事太甚シキヲ以テ士民ノ乘船シ又ハ荷物ヲ托スルモノ無之……」라고 하고 있다.

74) 日本外交文書 第23卷, 201面, 明治 26年 8月 25日字, 仁川領事代理 能勢辰五郎 發信, 機密 第33號, 報告, 參照.

75) 光緒 19年 朝鮮通商三關貿易冊, 18b面.

"the more practical part of the routine shipping business being managed by specially employed Japanese"<sup>76)</sup>

라 한 것과 같이 利運社는 그 內容에 있어서 日本人에 의하여 經營된 感이 있었고<sup>77)</sup> 그 當時, 日本人에 의한 韓國沿岸航海業이 開始되어 日本郵船株式會社, 大阪商船株式會社 等の 日本船舶會社의 汽船도 韓國水域을 繞走하고 있었으므로 該社는 이들 日本船舶會社와 競合하게 되었던 바 日本人들을 結束하여 商權擴張에 熱中하고 있었으나,<sup>78)</sup> 利運社에 雇傭된 日本人들이 該社를 위하여 어느程度的 貢獻을 하였는지 疑心스러운 일이다.

### 3) 經營의 不實性

當局은 利運社의 競爭業體를 制壓하는 行政措置를 取하기도<sup>79)</sup> 하였고, 各沿에 限防하여 該社船의 運航에 最大限의 便宜를 提供토록 促求하는 등, 利運社의 社務暢達을 위하여 盡力하였으나<sup>80)</sup> 反面에

「……度支衙門僱用日本船, 第五・第六惠比順丸等三隻, 擬駛往南道沿海地方, 裝載稅穀到仁口, 以濟急需……」<sup>81)</sup>

이라 한 것과 같이 他官衙에서는 租穀運送에 日本船을 傭船하는 등 各部署 相互間의 步調가 一致하지 못한 點이 있었고, 統理交涉通商事務衙門이 總稅務司에 送付한 公翰에

「……現由顯益輪船, 購到蒸釜各具, 卸泊仁港業經多日……」<sup>82)</sup>

이라 한 바와 같이 行政官衙 사이의 橫的 連絲이 圓滑치 못하여 滯船되는 일도 있었다. 利運社로 改編된 後도 官船으로서 그릇된 習性이 殘存하여 違法處事를 저지르는 일도 있었고<sup>83)</sup> 740 總噸數級の 顯益號를 100 噸級の 小型船이 就航하던 航路의 北沿浦口에 同一한 運賃으로 配船하여 缺損을 보는 등 計劃의 緻密性이 缺如된 바도 있었거니와 元山以北의 航海를 하였을 때의 積荷라고는 牛皮 單 5枚 뿐을 運送했던 例도 있었다.<sup>84)</sup>

統理交涉通商事務衙門은 仁川監理에게

「……和運社駕駛輪船, 現因煤炭告罄無, 由使用該炭費二千元, 就仁港稅餉內即劃給值, 無存另圖措撥事……」<sup>85)</sup>

라 하여 利運社船의 燃料代金を 仁川海關稅收年에서 劃給하도록 措置할 것을 要望하고 있었던 바, 利運社로 改編된 後에도 運航費를 海關稅收金에 依存하고 있었음을 알 수 있고; 仁川港關革에

「該港利運社所管, 我國輪蒼龍 顯益 海龍 三輪, 船長以下雇用人月給等款積久缺撥……」<sup>86)</sup>

76) China Imperial Maritime Customs op. cit, p. 636.

77) 仁川府, 仁川府史, 794~795面.

78) 四方 博, 「併合前朝鮮貿易의 概觀」(朝鮮貿易協會 朝鮮貿易史, 1943), 44面.

79) 日本外交文書 第26卷, 579面, 明治 26年 11月 15日字, 元山總領事代理 中川恒次郎 發信, 公 第83號 公翰.

80) 釜山港關革 第1冊, 癸巳 12月 25日, 關釜元兩港 參照.

81) 總關公文 第五, 光緒 19年 10月 20日條.

82) 總關公文 第七, 光緒 19年 3月 22日條.

83) 總關公文 第七, 光緒 19年 1月 18日條 參照.

84) 日本外交文書 第26卷, 579面, 明治 26年 11月 15日字, 在元山領事代理 中川恒次郎 發信, 公第83號, 公翰 參照.

85) 仁川港關革 第7冊, 甲午 4月 30日, 關仁監.

同書, 甲午 6月 初5日, 關仁監에도 같은 內容의 記事가 있다.

86) 仁川港關革 第7冊, 甲午 7月 11日, 關仁監.

漢陽小輪船本價及各項應下記, 4a面 參照.

이라 한 바와 같이 船員에 대한 報酬도 제대로 支給 못하는 實情이다.

#### Ⅳ. 利運社の 閉鎖

19世紀 中葉 以後 歐美的 船舶이 韓國에 出沒할 무렵, 淸國은 對外交渉과 武力戰에 連續的인 失敗를 하자. 韓國事態에까지 關與할 餘裕가 없었다. 不得已 韓國에 대하여도 消極政策을 取할 수 밖에 없었으며, 이에 韓國內에는 淸國에 대한 不信感이 造成되어 淸國勢力下로부터의 逸脫을 企圖하는 무리가 생겼으며 이들이 이른 바 改革派라고 불리는 一團의 사람들이며 淸의 勢力에 依存하고자 하는 守舊派와 對峙하여 二大勢力을 構成하였다.

1880年頃부터 淸國은 對韓 消極政策을 止揚하고 다시 韓國에 있어서의 優勢를 挽回하고자 腐心하였으나, 이 때는 이미 日本勢力은 牢固不拔의 狀態로 扶植되어 있었다. 改革派는 日本勢力을, 守舊派는 傳統的인 淸國勢力을 背景으로 하여 事事件件에 相爭하였다. 이 相爭은 江華條約 締結後 壬午軍亂, 甲申政變 등으로 顯出하였다. 1885年, 天津條約으로 淸國은 韓國에 있어서의 日本勢力을 淸國과 對等한 位置에 있는 것으로 認定하였다. 이 때부터 韓國政界는 閔氏一族이 主導하는 守舊派에 依하여 左右되었다. 淸·日 兩國의 勢力이 均衡狀態를 이루자 韓國은 비로소 平穩한 時期를 맞이하게 되었다. 그러나 그 平穩도 長久하지는 못하고 1892年의 東學亂을 契機로 淸·日 兩國은 다시 韓國에 있어서의 角逐戰을 再演하게 되었다. 이 때 閔氏一族의 中心人物의 한 사람이며 守舊派의 要人이고 利運社の 創設者이었던 閔泳駿은 淸國에 請兵하여 東學亂을 鎮撫하고자 主張한 바 있었다. 日本은 韓國에 있어서의 主導權을 確保하고자 淸國에 宣戰布告를 하고 即時 中央政界와 王의 周邊의 勢力을 掌握하여 諸般內政에 干涉하게 되었다. 그러나 日本이 王을 強壓하여 中央實權을 壟斷하게 되자 守舊派인 閔氏一族은 遁竄하였으며 閔泳駿은 淸軍請兵說의 主張者로 指目되어 全羅道佐子島에 流配되었다. 守舊派인 閔氏政權에 의하여 創設되었고 그 官權의 保護下에 經營되었던 利運社는 閔氏派의 沒落과 同時에 船舶의 運航을 中斷하였으며, 그 所有船은 空然히 仁川港에 繫舶放置되었다.<sup>87)</sup> 이 때(1894年)의 慶尚道全體, 忠淸, 全羅道의 一部는 飢饉과 東學亂 騷擾로 平安道, 江原道는 淸·日戰爭의 戰場이 된 까닭에 秋收가 全無한 狀態이었고, 飢饉, 騷擾로 因한 窮民救助의 必要도 있었을 뿐 아니라 各營의 兵士, 官吏, 雇聘外國人 等の 給料도 滯拂되어 韓國政府는 매우 困難한 處地에 빠지게 되었다.

한편 日本郵船株式會社는 韓國水域에 定期船을 就航시키고 있었을 뿐 아니라 때로는 未通商口에 不定期船도 配船하였다.<sup>88)</sup> 該社의 定期船이나 不定期船은 모두 貨物이 過多하여 出荷된 荷物을 完積하지 못하고 積殘한 채 出航할 때가 많아서 荷主의 不平을 자아낼 程度로<sup>89)</sup> 良好한 成果를 올리고 있었다. 따라서 該社는 韓國에 있어서의 海運의 有利性을 確信하고 韓國沿岸海運을 獨占할 機會를 노리고 있었던 바,<sup>90)</sup> 韓國政府가 困境에 빠진 이 機會

87) 仁川府, 仁川府史, 793面.

88) 總關來申 第5 庚寅 正月 27日, 稅字 第208號 參照.

89) 光緒 15年 朝鮮通商三關貿易冊, 19a~b面에, 「……本港(釜山) 貿易日增月盛, 自秋至冬四個月中, 百貨屯積直若邱陵, 四艘(日本郵船會社의 定期船) 並不敷裝載出口貨物……」이라 하였고, 光緒 18年 朝鮮通商三關貿易冊, 20b面에도 「……運貨生意甚爲興旺……」이라 하여 該社의 營業成績이 좋았다는 것을 말하고 있다. 또한 日本外交文書 第22卷, p. 441. 明治 22年 10月 14日字, 近藤代理公使, 發信 淺田通商局長 受信 機密 第68號에 의하면 「荷荷ノ多額ナルヲ以テ我商ノ貨物ハ過半積殘仁川波止揚ニ抛棄シタル儘出帆セリ是亦我貿易高ニ意外ノ失敗ヲ生センメタリ」라고 하였다.

90) 仁川府, 仁川府史, 793面 및 日本郵船株式會社, 日本郵船株式會社五十年史, 133面, 日本外交文書 第28卷, p. 323, 明治 28年 2月 2日字, 井上全權公使 發信, 機密 第9號, 報告 等 參照.

에 利運社를 抹殺시키고자 井上馨 全權特命公使에 劃策하였고, 井上은 韓國政府가 極度の 財政窮乏으로 越年이 困難하다는 弱點을 잡아 度支大臣 魚允中에서 日本郵船株式會社가 提供하고자 하는 借款을 受諾하도록 勸告하였다. 그러나 魚允中은 井上の 提案을 拒絕하고 말았다. 魚允中은 만 方途를 模索하였으나 不幸히도 解決策을 發見하지 못한 채 年末을 目前에 두게 되어 官吏와 兵士間에 不穩한 氣味마저 보이게 되었다. 그는 不得已 井上の 主張에 屈服하여 日本郵船株式會社の 6萬 5千圓과 第一銀行의 6萬 5千圓, 合計 13萬圓을 海關稅收金擔保, 年利 8分의 條件으로 借款하였는데,<sup>91)</sup> 이 借款의 附隨條件으로 利運社船은 日本郵船株式會社 仁川支店에 委託運航하기로 하였다. 이와 같이 하여 韓國最初의 海運企業인 利運社는 韓國政府의 甲午 越年費(主로 官吏, 兵士, 雇聘外國人의 給料)인 13萬圓이라는 僅少한 借款供與의 代價로 委託運航이라는 形式下에 消滅될 運命에 놓였다.

## V. 結 言

鎖國主義體制로부터 脫皮한 直後 資本主義受容의 初期에 놓여 있는 國家로서는 海運의 特殊性으로 因하여 國家資本에 依한 營爲가 試圖되는 것이 通例이며, 또한 國家資本에 依한 海運營業이 어렵다는 것도 事實이다.<sup>92)</sup> 利運社는 企業形態 및 生産手段의 見地에서는 近代化되었다고 하겠으나, 그 經營方法에 있어서는 在來의 範疇에서 脫離하지 못하였고, 淸國汽船會社인 招商局의 官督商辦을 模倣하여 創立되었으나 淸國과 같이 有能한 海運經營者로 하여금 管理케 하지 않고 官吏가 經營의 實權을 掌握하고 있었다. 利運社의 經營은 이러한 여러가지 問題點을 內包하고 있기는 하였으나 有利한 低利借款을 基盤으로 하여 船腹도 整備擴充하고 政府租穀運送의 獨占權과 政府의 特別保護下의 適切한 政策 및 效率의인 經營에 依한 有成如何에 따라서는 韓國海運發展의 一大 契機를 造成할 可能性도 不無하였다.<sup>93)</sup> 그러나 初期의 海運企業擔當者가 試行錯誤를 거듭하는 過程에서 內包된 矛盾과 不合理性を 自覺하고 이를 檢討 改善할 機會를 줄만한 時間的 餘裕도 없이 利運社는 消滅하고 말았다.

利運社의 誕生과 終末은 다같이 外國의 韓國에 대한 政治活動의 所産이었다. 즉 該社는 淸國의 對韓敵心獲得政策에 緣由한 特惠措施로 創設되었고 日本의 韓國侵略政策의 犠牲이 되었다. 淸國勢力을 韓國에서 驅逐함으로써 吸收된 다른 모든 有形無形의 淸國利權과 마찬가지로 韓國最初의 海運企業인 利運社도 아무런 抵抗없이 日本의 所有가 되었다. 日本의 凶計에 의하여 發生한 甲申政變으로 因한 漢城條約의 結果被害者인 韓國이 賊臣荷杖格인 日本에 13萬圓이라는 賠償金을 支辨하게 되었고, 이에 대한 日本의 督促이 激甚하자, 韓國政府는 賠

91) 日本外交文書 第28卷, 第1冊, 323~325面, 明治 28年 2月 2日字, 機密 第9號 및 附屬書 1, 2, 參照

92) 富永祐治, 交通における資本主義的發展(岩波書店, 東京, 1967), 102~103面 參照.

93) 光緒 19年 朝鮮通商三關貿易冊, 18b面에 의하면, 利運社의 設立에 즈음하여 雇聘外國人稅關長은 「……審此輪船增多, 其局(利運社……筆者) 果得辦理妥帖, 則生意自可曰 腔其興盛焉, 向來朝鮮僅以當地帆船載運貨物, 今得此等輪船往來, 運載便宜多多, 則於其局自可大獲利也」라 하여 前途有望함을 말하였다. 同書, 4b面에서는, 「……韓人官民合辦, 在該處(仁川……筆者) 創一業公司, 購置此項船隻多艘, 用以往來通商各處, 裝載客貨, 然則他日該公司, 効率有成效, 護益非淺, 當拭目以俟之……」라 하였고 또한 China Imperial Maritime Customs, op. cit, p. 636에서도 “There is no reason why the Yi Woon Company(利運社), as it is styled, should not be a SUCCESS if properly managed”라 하여 亦是 利運社의 發展可能性이 크다는 것을 示唆하고 있다. 그리고 英國領事 W.C. Hillier는 “With the monopoly of the transport of Government rice, and the support of the Chinese line, there is no reason why the Corean Company under proper management, should not be made a profitable undertaking…….”이라 하여 經營의 適切한 期한다면 利運社의 海運業은 失敗한 理 萬無하다고 하였다.

償金 調達策으로 日本에 借款交涉을 하게 되는 바, 이는 1886년에 獨商 世昌洋行과의 借款交涉에 있어서 海運權(廣義)을 政治去來의 祭物로 바친바 있었는데,<sup>94)</sup> 이것은 日本의 奸計의 事後處理를 위한 것이었고 授受된 金額도 13萬圓이었다. 第2次로 海運을 政治去來의 祭物로 바치게 되는 利運社의 日本郵船株式會社에의 委讓도 日本의 奸計에 의한 것이었고 그 金額도 亦是 13萬圓이었는데 이는 奇妙한 一致라 하겠다.

經濟가 政治와 無關하여 獨自的인 方向과 行路를 維持하지 못하고 經濟發達의 軌道는 政治의 그것과의 相關關係에서 그러지는 것이기는 하나 韓國海運은 너무나 강한 外勢이 影響을 받았으며 韓國最初의 海運企業의 崩茅는 2年 未滿으로 枯死하고 말았다.

94) 1884年 甲申政變의 結果 韓國政府는 日本政府와 屈辱的인 漢城條約을 締結하여 奇妙하게도 事件의 元凶인 日本에 賠償金 13萬圓을 支拂하게 되었다. 當時 韓國政府는 財政이 窮乏하여 이 賠償金을 獨逸商社인 世昌洋行으로부터의 借款에 依存하지 않을 수 없게 되는 것이다. 世昌洋行은 韓國에 借款을 貸與한 後 海運權을 利運社에 委讓한 바 있다.

## &lt;Summary&gt;

## Research about Riun-sa

— Study of the earlist Steamship Company in Korea —

by

T. H. Sohn

(ROK Merchant Marine College. Prof.)

It was in the 18th century that the European civilization surged on eastward, influencing its effects upon Korea with the result that steamships and shipping by steamships were introduced from Europe and the United States of America. And there emerged in Korea some possibility or embryo of modern shipping.

But the modern learning had never any opportunity to be fostered by the government of Korea which fell a sacrifice to the aggression of Japan that invaded Korea somewhat later than the Western powers.

And the Japanese scholars of social science in the period of the Japanese occupation tried their best to study what was necessary for governing Korea as their colony, neglecting what was not directly related to their colonial exploitation.

The history of shipping business is, of course, a special branch or field of the economic history and the documents and records about the shipping of the last period of the Ri-dynasty, scattered in China, Japan, U.S.A. Germany, Russia and England, are not easy for us to read extensively, and even those in Korea, treasured in Kyujang-kak (The royal library of the Ri-dynasty), forbidden any perusal for the general readers, mixed with those of politics and foreign policies and written in Chinese characters of half-cursive or cursive handwriting style, are difficult to make out.

Besides, broad and deep knowledge about maritime economy, maritime administration, Korean history, science of mercantile marine, Chinese, Japanese and English is indispensable for the study of this history of shipping.

Despite of the above reasons, it is peculiar that the various facts about this history of shipping, the historical phenomenon of only about one century ago has been left behind as a completely untrodden field of learning in Korea even now.

The intention of the author in this treatise is to give a clue to the study of shipping in Korea, discussing positively about Riun-sa, the earliest shipping company in Korea.

It was possible through the special help from China which wanted to curry favor with Korea that Riun-sa was established and the details and date of the establish-

ment as well as the details of the second-hand steamships of Riun-sa which were purchased from foreign countries with the foreign loans, are described in this treatise

Riun-sa(name of the shipping *company* of the Korean government), as its name suggests, had its structure of enterprise and modern steamships as production means, but it was administered by governmental officials inefficiently with any improvement or innovation. And its courses of navigation were limited to the Korean coastlines and its business was mainly to transport the tribute-rice from the southern parts of Korea.

The shipping, though weak in its base, reached anyhow to the stage of a maritime enterprise, with the possibility of further development, but, at last, it withered away, by dint of the Japanese invasion into Korea, after only 2 years since its budding under the too strong foreign influences, unable to told its own direction and track independently of politics.