

〈論 文〉

李朝末 通信制度의 歷史的 考察

A Historical Study of the Communication System
in the Later Part of the Lee-Dynasty

申 相 珥*
Sin, Sang Gag

(接受日字: 1978. 12. 20)

目	次
1. 序 論	(3) 國內 先覺者의 影響
2. 前近代의 通信制度의 變遷過程	4. 通信行政機構의 變遷
3. 李朝末 通信制度의 開化의 要因	5. 電氣通信線路의 開設
(1) 先進國의 影響	6. 結 言
(2) 漢城旬報의 影響	

= Abstract =

The later part of the Lee-Dynasty was a period that marked an important turning point in the history of the modern communication system in our country.

This paper proposes to research the historic process of initiation and development of the modern communication system in that period through the communication administrative organ and the installation of the wire communication lines such as westward lines, southward lines and northward lines extended from Han Seung (Seoul) as well as the submarine cables from Korea to Japan.

The modernization of the communication system in our country had been achieved in the struggle of national uprising spirits of Korean people against the invasive avarices of the neighbouring nations such as Japan and China.

The initiation of the modern communication system played a leading role in civilizing our country. Thus the fair spirits of our forerunners who had schemed to develop the independent communication system should be valued enormously.

1. 序 論

오늘날 우리 나라는 世界 中進國의 位置에서 衛星通信을 비롯한 國際通信機構의 一員으로서 國內外를 通하는 電氣通信施設이 飛躍的으로 發展되어 가고 있다. 近代國家에 있어서의 通信은 國家의 神經組織으로

看做되고 있으나 이는 近代國家에만 局限되는 것이 아니며 前近代國家에서는 그것이 國家의 統治手段과 直結되어 보다 더 嚴格한 意味에서 國家의 神經組織機能을 發揮하고 있었다. 前近代國家에 있어서의 郵驛制度나 縫製制度는 中央의 王權을 頂點으로 하는 統治集團이 地方에 命令을 下達하는 統治手段으로서 또는 邊境

* 漢陽大學校 工科大學 教授

의 軍事情報의 報告라는 軍事의意味에서 그 存在 價値를 發見하였다는 點에서 近代國家에 있어서의 國民을 爲한 通信制度和 差異를 가지고 있다. 特히 오늘날 電氣通信은 世界平和의 有力한 手段이 되고 있다. 美 蘇 首腦間의 直通通信線이나, 現在 杜絕狀態에 있는 南北 韓間의 直通通信線은 世界平和와 電氣通信의 不可分の 關係를 如實히 證明하고 있다.

本論에서는 韓國開化의 先驅의 役割을 한 李朝末 西歐式 通信制度가 導入된 過程을 通信機構의 變遷과 電氣通信 線路의 創設을 中心으로 探究함에 있어 先進國의 影響力과 우리나라 新聞의 嚆矢인 漢城旬報의 國內外 輿論造成 및 이를 받아들이는 우리나라 先覺者들의 姿勢를 歷史的으로 考察함으로써 우리 民族의 不撓 不屈의 自主性과 進取性을 再確認하고자 한다.

2. 前近代의 通信制度의 變遷過程

15世紀以前에는 交通이란 陸路, 河川, 水路나 海上 航行에 있어 人力을 비롯하여 風力, 水流等の 自然力, 獸力을 利用하는 車輛이나 船舶等만을 그 手段으로 삼았으나 15世紀 以後 漸次로 發展하는 自然科學 技術의 發達이나 産業發達의 擴張策은 17世紀에 이르러 各國이 運河를 開通하여 交通의 發達을 꾀하였으며 歐美의 産業革命을 비롯한 모든 近代의 發展의 基盤은 自然科學의 發達과 에너지源의 開發에 있었다. 即, 人力, 自然力, 獸力의 에너지源에서 火力으로써 液體인 물에 熱을 加하여 水蒸氣를 利用하는 에너지가 交通의 近代의 發展에 革期的인 要因으로 되었다. 이러한 世界의 歷史의 흐름속에서 우리나라의 前近代의 通信制度란 그 起源을 郵驛制度에서 찾아 볼 수 있다. 即, 新羅時代(西紀 487年)에 아래와 같은 記錄이 있다.

“三月 始置四方郵驛 命所司修理官道”¹⁾

그 後 新羅 文武王 8年(西紀 668年)에 新羅가 唐과 聯盟하여 高句麗를 征服할 때 다음과 같은 記錄이 있으니 이는 楸洞驛(楸突驛)이라는 驛이 있었다는 事實을 立證한다.

“王還國 次楸突驛”²⁾

또한 高談(賈耽)의 郡國志 引用으로 다음과 같은 記錄이 있어 新羅 泉井郡으로부터 楸城府(楸城府)까지의 距離를 39驛으로 表記한 것 등으로 미루어 三國末期에

는 郵驛制度가 이미 一般化되고 普及되었음을 알 수 있다.

“賈耽 古今郡國志云 渤海國 南海 鴨綠江 扶餘 楸城 三府 竝是高句麗舊地也 自新羅泉井郡 至楸城府 凡三十九驛”³⁾

即 5世紀 後半부터 制度化된 郵驛制度가 三國時代末인 7世紀後半에 이르러 極히 普遍化되었고 統一新羅時代에는 더욱 整備되었음을 엿볼 수 있다. 三國을 統一한 新羅時代에 있어서는 執事部를 中心으로 官制를 改編하였고 特히 郵驛制度事務를 擔當할 京都驛을 設置하였다.

“京都驛 景德王 改爲都亭驛 後復古 大舍二人 位自舍知至奈麻爲之 史二人”⁴⁾

이 記錄은 景德王이 京都驛을 都亭驛으로 呼稱하다가 다시 京都驛으로 復古시켰으며 官吏는 大舍 2人과 史 2인이었음을 가리킨다.

高麗 建國後에는 郵驛制度가 整備되어 驛路는 大路, 中路, 小路로 區分하고 各驛에는 丁戶를 6科로 나누었다. 高麗 元宗 15年(西紀 1274年)에는 元나라의 馬牌制度가 移植되었고 이 馬牌의 表示는 馬匹數가 階級의 高下를 나타내게 하였다.

李朝時代에는 高句麗에 본받아 前朝의 體단을 痛感하고 元의 退出 以後 驛路의 蘇復을 爲하여 位階 높은 朝臣을 驛函으로 登用하였다. 世祖(西紀 1458年)는 驛函을 察訪이라 改稱하고 郵驛을 538로 하여 郵驛制度를 強化하였다. 壬辰倭亂 5年 後인 宣祖 30年(西紀 1597年)에 韓浚謙 承旨가 明나라를 모방하여 攏撥制(攏撥制)를 創設하였다. 攏撥에는 騎撥과 步撥이 있었으나 騎撥은 驛馬로 遞送하여 25리마다 1站을 두었고 步撥에는 步行遞送을 하여 30리에 1站을 두었다. 이 攏撥에는 西撥, 北撥, 南撥의 3種이 있었는데, 西撥은 蔡華館(京營站)에서 金川洞(官門站)을 거쳐 義州(所申站)으로 騎馬遞送을 하였고 北撥은 楊州(京畿 險川站)에서 鐵原(豐田站)을 거쳐 慶原(阿吾地站)에 이르는 것으로 步行을 하였으며, 南撥은 京畿 廣州(新川站)에서 忠州를 거쳐 東萊(草梁站)에 이르렀다.

民間施設로는 負櫛商이 있었는데, 이는 國家에서 特權을 公認받은 民間遞送夫로서 오늘날의 速達郵便 配達夫의 役割을 하였다.

1) 三國史記, 卷 3, 新羅本紀 第 3, 炤知麻立于 9年 3月條.
2) 三國史記, 卷 6, 新羅本紀 第 6, 文武王, 上(文武王 8年 10月條).
3) 三國史記, 卷 37, 志 6, 地理 1, 高句麗條.
4) 上揭書, 新羅條.

烽燧制度는 國家의 危急情報을 通知하는 것으로서 高句麗朝 毅宗 3年 8月(西紀 1149年) 西北兵馬使인 曹晉若의 奏陳으로 만들어졌다. 烽燧臺는 200名의 防禦兵과 20名의 火丁이 있었고 平田 一結을 給與하였다. 李朝時代에 烽燧臺는 總數 623臺(直烽 369, 間烽 254)이었고 濟州島에는 直烽 25, 間烽 38이 있었다.⁵⁾ 이 烽燧制度는 宣祖 30年(西紀 1597年) 倭賊이 再次 大舉 侵入(丁酉再亂)하러는 무렵에 邊報을 豫知하는데 實效을 거두지 못하고 上述한 擺檢制가 이에 代置創設되어 邊境急報의 傳達을 疎하게 되었다.

이와같은 前近代의인 通信制度는 15世紀以後 人類文化가 自然科學을 土臺로 發展함에 따라 交通手段이 運河의 開通, 蒸氣機關의 登場으로 飛躍의으로 發展함과 併行하여 電氣의 發明과 이를 이용한 電氣通信技術의 出現으로 19世紀에 이르러 近代의 通信制度의 面貌를 갖추기 始作하였다. 即 歐美의 交通 및 電氣通信의 發展의 餘波는 우리 나라에까지 밀려들어와 李朝末期의 開化와 近代化에 拍車를 加하게 되었다.

3. 李朝末 通信制度 開化의 要因

(1) 先進國의 影響

李朝末期의 通信制度의 開化는 決코 偶然한 事實이 아니라, 人類의 交通發達史上 三大要因을 이룬 運河의 開通, 蒸氣機關의 發達과 電氣通信의 發達에 힘입은 先進外國의 影響을 받아 國際的 交通의 發達에 刺戟으로 우리 國民이 開化에 눈을 뜨게되고 國內의으로 辯證法的인 갈등을 거쳐 歐美의 近代文物을 導入하였음에 起因한다.

19世紀末에 우리 나라에 손을 뻗친 國家들로는 1846年 6月의 佛艦 3隻의 忠淸道 長古島 來到, 1854年 4月 露艦의 咸鏡道 德源 永興 海岸 來到, 1860年 4月의 英艦 全羅道 楸子島 漂到等을 들 수 있으나, 이 外國艦船들은 但只 우리나라만을 目標國으로 삼은 것이 아니라 東南亞 및 極東 特別 淸國, 日本等 名地에 到來하는 途中에 우리나라에도 來到하여 우리나라의 社會的 近代化의 刺戟劑로 되었다고 볼 수 있다. 이와 같은 西歐人들의 到來에 對하여 우리나라는 極東의 諸國과 마찬가지로 始初에는 反撥의으로 排斥한 것이다. 即 保守的 鎖國派에 依하여 1864年 5月의 露國 通牒人 處刑事件, 1866年 丙寅 洋擾事件과 佛人神父 處刑事件,

1871年의 辛未 洋擾事件 및 大院君 斥和牌 建立事件, 1874年 3月 江華島 砲臺完成, 1875年 8月 日本船 雲揚號 砲擊事件, 1877年 犯越布教佛人 리델 拿因事件 등이 發生하였다. 그러나 그 後 歐美人의 進出에 對하여 自意는 他意들간에 이들 國家와 修好條約을 맺어 對等한 立場에서 交易하기 始作하고 開港하게 되었다. 即 1876年에 韓日間, 1882年에 韓美間 및 韓獨間, 1884年에 韓露間, 1886年에 韓佛間에 各各 修好條約을 締結하게 되었다.

우리나라의 保守派란 大體로 儒敎를 爲主로한 思想의 所有者들로서 歐美의 天主教나, 基督敎를 爲主로한 宗教의 生活態度에 對한 反撥이 甚하였다. 또한 이 保守派의 一派로는 淸國을 宗主國, 朝貢國으로 생각하는 무리가 있었으나 西歐文物이 밀려들어옴에 따라 哲宗年間에 崔濟愚(舊名 福遠)가 儒佛仙 三敎의 思想에 圖讖(豫言的 要素)까지 加味하여 西學에 對抗하는 東學이란 것을 開祖하였다.

이 東學은 瞬息間에 全國에 傳播되었는 바, 이 東學은 西學에 對하여 東洋의이라고 하나, 天主上帝를 信仰하는 것이나, 西洋의 基督敎와 類似한 것으로 社會學的으로 開化思想의 形態라고 볼 수 있다.⁶⁾

한편 癸亥 12月에 哲宗이 昇遐함에 王位를 繼承한 高宗이 年少하므로 興宜君이 大院君으로서 政事에 協贊하였다. 大院君은 天主教를 排斥하고 南鐘三, 洪鳳周와 佛人神父 Bernenx 等 9名을 死刑에 處하고 鎖國主義를 強行하여 斥洋鎖國主義를 부르짖고 各處에 斥和牌을 建立하였다. 그러나 大院君은 景福宮 再建을 비롯하여 國家財政의 管理未洽으로 國庫가 窮乏하게 됨에 드디어 下野하게 되었다. 이 무렵 日本에서는 征韓論을 提唱하여 韓國에의 進出을 疎하였다. 1875年에 江華島에 日本軍艦 雲揚號가 出現하자 이를 砲擊하니 그 翌年에 日本軍艦 7隻을 京畿 海岸에 到泊시켜 韓日 修好條約(丙寅修好條約)을 調印한 後에야 退去하였다. 이때에 이미 日本은 郵政面에서 普通郵便 뿐만 아니라 郵便換과 郵便貯金은 勿論 國際郵便業務와 國內郵便業務도 하고 있었는 바, 우리 나라는 이 修好條約締結後 修信使로 金綺秀를 日本에 派遣하여 新文物 導入에 着手하게 되었다.⁷⁾

(2) 漢城旬報의 影響

李朝末 開化期에 있어서 歐美先進國이 極東으로 往

5) 增補文獻備考, 卷之 1, (124) 兵考, 烽燧條.

6) 李丙燾, 國史大觀, 普文閣, 서울, 1961年, pp. 446-451.

7) 李瑄根, 韓國史, 最近世篇, 震檀學會, 乙酉文化社, 서울, 1971年, p. 402.

來하여 中國과 日本이 이에 同化되어 開化事業을 進行하고 있었던 바, 그 뒤를 이어 우리나라도 이에 追從하게 되었다. 特히 우리나라 開化의 先覺者들은 日本, 中國, 歐美에 往來하여 그 先進性에 驚嘆함과 同時에 그 制度와 文化를 우리나라에 導入하려고 꾀하였다. 이러한 것의 하나로써 日本에서 배운 言論機關의 導入을 들 수 있다. 即 開化의 先覺者인 朴泳孝, 兪吉濬, 尹致昊 等 人士가 日本의 福澤氏가 運營하는 言論機關을 見聞하여 이를 우리나라에 導入하여 1883年 10月 1日 博文局이란 公報機關을 設置하고 이곳에서 漢城旬報란 新聞을 처음으로 發行하게 되었다.

특히 이 漢城旬報의 發刊에 있어 日本의 井上角五部 刊印專門家를 招聘하였었다.

그러나 이 漢城旬報는 郵政總局 開宴式日에 勃發한 甲申政變이 開化黨의 所行이라 하여 開化黨이 創設한 博文局을 破壞함으로써 不過 1年이라는 短命으로 廢刊當하였지만 우리나라 近代의인 形態의 新聞의 嚆矢로서 言論을 통하여 우리나라 通信制度 開化에 貢獻한 바가 크다. 먼저 漢城旬報 第13號에는 우리나라 人口數가 10,518,937人이라고 日本新聞에 掲載되어 있다는 事實과 英國政府의 發表는 1,500萬이라는 事實이 報道되어 있다.

“日本新聞載記, 我國戶口表曰 朝鮮全國人口 一千零五十一萬八千九百三十七人……英國政府, 亦有載記, 我國人口……人口不下於 一千五百萬人”⁸⁾

그리고 그當時 日本政府에서 日本三菱汽船會社가 長崎에서 우리나라의 釜山, 仁川港에 定期的으로 往來하였음을 아래 記事로써 알 수 있다.

“近日 日本政府 命汽船會社 三菱 以令船 我國 釜山及仁川各港 以每朔一回爲限今查其航海日限 如左陰曆四月以後

自長崎抵釜山之日限則 四月二十五日, 五月二十三日, 六月二十日……十二月五日

自釜山抵仁川之日限則 四月二十八日, 五月九日……

自釜山還長崎之日限則 五月十一日……”⁹⁾

이와 같이 釜山 仁川港을 日本 三菱汽船會社 船들이 往來함에 있어 日本人의 通信은 이 定期往來하는 汽船便을 利用하였다고 推想된다.

이에 앞서 日本은 1876年 11月 10日에 釜山 日本郵便

局을 慶南 釜山市 幸町 2丁目에 設置하고 1880年 4月 4日에는 元山 日本郵便局을 威南 元山市 本町 1丁目 216의 11에 設置하였으며 1881年 5月 16日에는 仁川 日本郵便局을 仁川 계산동에 設置하였던 것이다. 이 日本郵便局과 日本 定期船의 就航이 우리나라 侵略을 爲한 日本人들의 交通通信手段이었다.

또한 漢城旬報 12號에는 泰西運輸論을 掲載하고 있다. 即 英國에 鐵路가 開通되고 通商이 4倍로 늘었으며 法國(佛國)이 鐵道를 竣工한 後 驛車를 利用하는 者 頻多하게 되었고, 巴黎府(파리)에는 驛車가 73輛이나 있었으며 每日用驛馬가 979匹이나 되고, 西歷 1846年 7月 1일부터 12月 31日까지 사이에 旅客이 486,948人이나 되었다고 報道하고 있다.

“昔英國始創鐵路……架設鐵路後 兩地通商 四倍於前日……法國鐵路竣工後 用驛車者 頻多故巴黎府有驛車七十三輛 每日用驛馬 九百七十九匹 自西歷一千八百四十六年七月一日至十二月三十一日 送御旅客 凡四十八萬六千九百四十八人”¹⁰⁾

더욱이 歐美等地の 蒸汽機關車(火車)의 發達은 通信을 迅速化하였음을 記錄하고 있다. 即, 歐美各地에 蒸汽機關車가 發達되기 以前에는 1日에 5英里 乃至 8英里밖에 못가던 것이 蒸汽機關車의 發達로 1日에 15英里나 달리게 되어 通信의 速度가 3倍 增加되었음이 記錄되어 있다.

“在歐米火車未成之日 各國郵政多用驛車故 一小時至速者 借走五英里, 唯英國 八英里, 是以各國之通信於國內也 每一小時不過方一七英里 如英國亦 僅爲十六英里 自有火車以來 每一小時 能走一十五英里故 以通信速三倍於歐米各國然不特此也”¹¹⁾

다음 漢城旬報 第13號에는 中國의 電信線路가 天津에서 通州까지 183里, 通州에서 北京까지 36里를 비롯하여 上海에서 浙西, 蘭裕, 寫波, 無錫, 蘇州等地까지 架設한 記事가 있다.

“中國電局 推廣設線事宜 自天津接綫至通州 計程一百八十三里, 均用桿自通州至北京計程三十六里……”¹²⁾

또한 漢城旬報 第14號에는 推廣電線은 粵省 閩旋 廣東省廣州, 梧州, 南昌, 龍州를 거쳐 越南方面까지 延長 架設되었으며 全國九省의 電信局數는 43個局에 達하였음을 記事化하고 있다.

8) 漢城旬報 第13號, 開國 493年(西紀 1884年) 甲申 2月 初1日.

9) 漢城旬報 第17號, 開國 493年(西紀 1884年) 甲申 3月 11日.

10) 漢城旬報 第12號, 開國 493年(西紀 1884年) 甲申 1月 21日.

11) 漢城旬報 第12號(先揭書).

12) 漢城旬報 第13號(前揭書).

“勘設電綫事……自粵省開工設線向東路 闔旋於十八日
……添設由廣東 至廣西龍州邊界電線以通越南……”¹³⁾
漢城旬報 第35號에는 中國의 電報局에서는 從來, 歐美方面에의 電報文은 英國文字만을 使用하다가 法國(佛國)의 官廳文書의 往來가 頻發하여 間に 따라 電信用으로 佛國文字를 使用하게 되었다는 事實도 記載되어 있다.

“近日中國電報局 出有布啓謂 凡法國官場文書 須書寫英國文字 然後 允代爲傳遞嗣後 法國電線局亦出布佈啓言 中國官場來往文件 亦要寫法國字樣 仍肯傳遞云茲 中國電線局 復出有佈啓謂凡法國官員乃外國商民書信……”¹⁴⁾

以上 記述한 바와 같이 韓國開化의 先驅者인 朴泳孝, 俞吉濬 尹致昊等이 日本의 言論機關紙를 本따서 導入한 漢城旬報에 交通通信制度의 開化된 發展相을 詳細히 報道함으로써 우리나라 通信制度 開化의 必要性을 啓蒙하게 되고 이러한 啓蒙이 先覺者들에 依하여 實踐에 옮겨져 李朝末의 通信制度가 急速으로 發展되었음을 알 수 있다.

(3) 國內 先覺者의 影響

우리나라의 電氣通信事業은 1876年(高宗 13年) 2月 丙子修好條約을 締結한 後의 新文明 導入으로부터 始作되었다. 即 丙子修好條約 締結直後 修信使로 金綺秀를 派遣하여 日本의 各種 新文物에 接하게 하고 特別히 電信施設에 關心을 가지고 觀察케 하였다. 그는 丙子年 5月에 日本工部省을 訪問하여 日本의 電信機器의 操作課程을 直接 目睹하고 感嘆하였다. 그 當時 日本政府에서는 鐵道와 電信施設에 注力하고 있었으며 高宗께서도 水輪(汽船), 農器具와 電信의 새가치에 對하여 關心깊게 물으셨다고 한다. 金綺秀에 이어 第2次로 金弘集도 日本修交次 다녀왔을 때 高宗과 그 當時의 執權者인 戚族 閔氏一派도 新文明 導入에 關心을 가졌었다. 1880년에는 淸國의 勸誘로 獨乙人 穆麟德(P. G. Von Moellendorf)을 外交部顧問으로 두게하고 淸國의 制度를 따라 統理交涉通商局 事務衙門과 統理軍事事務衙門이란 두 官廳을 두게하였다. 또한 1881년에 다시 紳士遊覽團을 派遣하여 日本의 新文物을 視察시켰으며

한편 領選使一行을 中國 天津에 派遣하여 淸國을 通한 新文物을 導入토록 하였다. 紳士遊覽團의 一員인 朴定陽은 「日本開見條件」¹⁵⁾에 日本通信狀況에 對하여 記錄하였으며 閔種默의 「日本國 開見條件」¹⁶⁾에는 電信 및 郵遞施設 觀察狀況에 關한 記錄이 있다. 또한 宋憲斌의 「東京日記」¹⁷⁾ 姜晉馨의 「日東錄」에도 電信施設 및 技術面의 記錄이 있다.

日本에서는 1871年 郵便制度를 實施하였으나 그에 앞서 1869년부터 東京一橫濱間의 電信을 開通運用하고 있었으므로 우리나라 修信使들이 驚異의 눈으로 이들 施設과 制度에 關心을 가지게 되었을 것이다.

當時 새로운 通信制度에 對하여 가장 先導的 役割을 한 者는 當時의 靑年政治家가었던 洪英植인 바, 그는 1880년에 金弘集을 따라 渡日하여 短時日의 旅程에서도 日本의 郵遞總監을 訪問하는 등 이 方面에 非常한 關心을 기울였고 또한 1881年 봄에 紳士遊覽團의 一員으로서 軍部關係의 視察를 擔當하였음에도 特別히 通信制度에 더한층의 關心을 가지고 視察歸國하였다. 淸의 勸誘로 獨乙人 穆麟德을 우리政府가 雇聘케 되었을 때 그는 秘書로 前香港 郵遞副局長을 歷任한 英國人 헉치슨(W. D. F. Hutchison)을 帶同來韓하였는 바, 헉치슨 또한 우리나라 新通信制度에 많은 協力을 하였다.

4. 通信行政機構의 變遷

李朝末에 있어서 西歐式 通信行政制度가 처음으로 導入된 그 變遷過程을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 交涉通商衙門 郵程司

韓國의 通信制度의 始初를 甲申政變이 일어나던 날 即 1884年 3月 27日의 郵征總局의 開安式日로 普通 말하고 있으나, 韓國의 歐美式 通行制度의 始初는 그 以前인 1882年 12月 5日에 發足한 郵程司에서 부터라고 할 수 있다.

그 當時 우리나라에서는 淸國을 비롯하여 日本, 露西亞, 獨乙, 法國, 美國, 英國等 各國이 開港을 要求하기나 通商을 強要하거나, 居留地로서의 交涉를 要求하는 등 國際的인 問題가 頻發하였고 江華島, 鎮南浦等地에서 外國人과의 衝突이 頻發함으로써 外國과의 交涉와 通商事務의 開始의 必要性을 切實하게 되었으

13) 漢城旬報 第14號, 開國 493年(西紀 1884年) 甲申 2月 11日.

14) 漢城旬報 第35號, 開國 493年(西紀 1884年) 甲申 8月 11日.

15) 朴定陽, 日本國開見條件, 서울大, 奎章閣圖書 No. 2575.

16) 閔種默, 日本國開見事件草, 서울大, 奎章閣圖書, No. 7763, 第2冊.

日本國開見事件, 서울大, 奎章閣圖書 1311, 第2冊.

17) 宋憲斌, 東京日記, 서울大, 古圖書, No. 4710.

며 當時 우리나라에 對한 發言權이 強하였던 淸國의 北洋大臣 李鴻章 등의 薦學로서 獨乙人 穆麟德(moellendorf), 그의 秘書로 帶同한 英國人 허치슨(Hutchison) 淸國官員 馬建常 등의 雇聘과 그들의 進言을 參酌하여 우리나라에 統理交涉 通商事務衙門이란 行政機關을 設置하게 되었으며, 이 機關內에 掌交司, 征權司, 審教司, 郵程司의 四司을 設置하고 그 中 郵程司는 運道 電報 驛傳(郵便), 鐵路, 水路 등에 關한 行政 立法 保護를 管掌하였다.

統理交涉通商事務衙門 章程中 郵程司에 關한 全文은 다음과 같다.

設郵程司 掌運道 如電報, 驛傳, 鐵路及水陸通衢諸事 無論官辦 商辦 允議妥定章程 設法保護 逐漸推廣¹⁸⁾

이 郵程司의 事業實績으로서 들 수 있는 것은 高宗 20年(1883年 1月 24日)에 締結한 釜山口設 海底電線條款인 바, 督辦 閔泳穆, 協辦 洪英植이 同條款에 署名하였음은 注目할만한 事實이다.

郵程司는 電報, 驛傳, 鐵道 및 陸海通路에 關한 事務를 管掌하였으며 이는 오늘의 交通部 遞信部의 業務를 一括 管掌한 것이 된다.

統理交涉通商事務衙門의 統籌의 總領官으로 督辦을 두고各司의 責任者로 協辦을 두며 그 管下에 參議와 主事を 두었다. 이 郵程司의 協辦에는 洪英植, 參議에는 李致榮, 主事에는 鄭萬朝가 補任되었다.¹⁹⁾

(2) 郵征總局

우리나라 通信制度 創始에 가장 先導的 役割을 한 者는 當時의 靑年政治家였던 洪英植인 바, 그의 努力으로 統理交涉通商事務衙門內의 郵程司는 高宗 21年(1884年 3月 27日)에 다음과 같은 國王勅命으로 郵征總局으로 獨立創設되고 洪英植이 또한 郵征總辦으로 任命되었다.

“傳子 尹定求曰 自與各國通商以來 內外交涉 日有增加, 官商信息, 隨以殷繁, 符無安爲遞傳, 非所以絡聲, 氣遐通一體也, 茲命設立郵征總局 管辦沿海 各國往來信函, 至於內地郵便, 亦宜漸次擴張, 俟收公私利益, 兵曹參判, 洪英植, 郵征總辦差下, 使之辦理該局, 應行章程及所需屬員, 並令 該總辦 稟明施行事, 分付軍國衙門, 通信衙門”²⁰⁾

郵征總局의 事務는 1884年 陰10月 初1日부터 開始키로 本局 司事各課 分掌者의 各單이 皇帝께 報告되었다. “金學洙左副承旨 以郵征總局啓曰 本局 司事各課分掌 別單 書入之意敢啓 傳曰知道 又以郵征總局官啓曰 郵政事務 自今十月初一日 開行之意敢啓 傳曰知道”²¹⁾

한便 이 郵征總局의 開設과 함께 郵政旗章을 制定하여 郵政物運搬時에 달게 하였음이 다음 記錄에 나타나 있다.

“又以郵征總局啓曰 郵政事務 行將規始 而郵征局 舖置之處 郵政物運搬之時 不可無旗章 以爲標識故合用 旗章 圖畫以入意敢啓 傳曰知道”²²⁾

이리하여 1884年 陰 10月 初1日에 드디어 郵征總局의 開設祝賀宴이 開催되었는 바, 이날 新進少壯派인 郵政總辦 洪英植을 비롯하여 金玉均, 朴泳孝, 徐光範, 徐載弼 등의 進歩派인 獨立黨이 구태타를 일으켰으니 이것이 所謂 甲申政變이며 이로 따미암아 郵征總局은 開店休業이 되어버렸다. 即 議政府에 分付하여 郵征總局을 革罷토록 하였음을 다음 記錄으로 알 수 있다.

“命統理軍國衙門 分付於議政府 郵征局革罷”²³⁾

上述한 바와 같이 우리나라에 있어서의 近代의 郵政制度의 創始는 洪英植에 依하여 郵征總局이 開局됨으로써 비롯하였으나 그것은 바로 洪英植, 金玉均 等 이른바 開化派가 主動이 된 甲申政變으로 말미암아 1884年 陰 10月 21日 開局 祝賀宴 開催日에 革罷의 悲運을免치 못하고 仁川分局도 同年 12月 1日 完全閉鎖되고 말았다.

(3) 電報總局

① 漢城電報總局(華電局)

高宗 22年(1885年 6月 6日) 中國督辦 電報總局 盛宣懷와 朝鮮督辦 交涉通商事務 金允植과의 사이에 仁川에서 漢城經由 義州까지 이르는 電線架設條約인 義州電錢合同(朝淸電線條約)을 締結한 後 中國에서 漢城電報總局을 設置하여 同年 9月 11日에 開局하였는 바 이는 中國 上海 電報總局의 朝鮮 出張所格이 된다. 中國은 이 條約에 依하여 後述하는 西路電線을 開闢하고 漢文으로 된 官報를 主로 取扱하고 國文(한글) 電報는 取扱도 하지 않았다.

18) 遞信部, 電氣通信事業 80年史, 서울, 1966年, p. 32.

19) 先揭書, p. 32.

20) 承政院日記, 光緒 10年 3月 22日, 壬寅條.

21) 先揭書, 9月 3日, 辛未條.

22) 承政院日記, 前揭書.

23) 日省錄, 卷 290, 甲申年 12月 21日條.

② 朝鮮電報總局(南電局)

韓國과 淸國과의 사이에 朝淸電線條約으로서 仁川—漢城—義州에 電線을 架設하게 되니 釜山 口設海底電線의 敷設當時의 條約文을 들고 日本이 西路電線 架設의 不當性을 抗議하여 왔으며 南路電線의 急速한 架設을 要求하여 왔으므로 우리나라는 高宗24年(1887年)에 中國允讓朝鮮自設 釜山至漢城 陸路電綫議定合同條約으로써 韓國이 獨自의 南電局을 架設기로 決定하고 이 事業을 推進하기 爲한 朝鮮政府의 郵政機關인 朝鮮電報總局을 設置하여 中國의 漢城電報總局을 華電局이라 略稱함에 對하여 朝鮮電報總局은 南電局이라 略稱하였으며 總辦으로서 洪澈周가 任命되었다.²⁴⁾

朝鮮電報總局은 1888年 6月에 漢城 釜山間 南路電線을 開設하였을 뿐만 아니라, 우리나라 最初의 電報章程을 制定하고 오늘날 使用되고 있는 國文電信符號를 만들어 우리 電信事業의 自主의 發展에 커다란 轉機를 이룩하였다.

電報章程에 依하면 電報의 種類는 官報, 局報, 私報의 3種類로 하고, 料金徵收는 私報에만 限함을 原則으로 하였다.²⁵⁾

(4) 電郵總局

1884年 10月21日 郵征總局이 革罷된 以後 淸國의 華電局과 우리나라의 南電局이 畸型的인 通信行政機構로서 近 10年間 併存하였으나 高宗 30年(1893年 8月 17日)에 朝鮮電報總局은 朝鮮電郵總局으로 昇格改編되고 現業機關으로서 郵信局을 設置하여 郵政事務도 再開키로 하였다.

(5) 工務衙門

東學亂 및 淸日戰爭當時 日本勢力이 韓國國內에 擴張되어 1893年의 甲午更張時 議政府官制가 改革實施되어 從前의 工曹와 電郵總局이 統合되어 高宗 31年(1894年 7月 20日)에 工務衙門이 新設되었다. 이 工務衙門에서는 電郵總局의 所管이었던 郵便電信事業等은 同衙門의 驛遞局과 電信局에서 分擔하게 되었다. 따라서 電信局에서는 電線架設과 國內外 電信의 遞受業務를 擔當하게 되고 參議 1名, 主事 2名만을 두었다. 이와 같이 大島駐韓日本公使의 壓力으로써 甲午更張下에 組織된 各制度中 特히 通信事業을 弱화시킨 點은 注目할 만 하다.

(6) 農商工部 通信局

24) 高宗實錄, 卷 24, 3月條.

25) 遞信部, 前揭書, p. 34.

淸日戰爭의 勝利에 이어 1905年 1月의 旅順陷落으로 露日戰爭을 勝利로 이끈 日本은 韓國에 있어서의 內政干涉이 더욱 甚하게 되었다. 即 日本의 井上公使는 韓國政府에 對하여 20個條의 內政改革案을 提出하였었다. 그중의 第16項에는 「工務衙門設置의 不必要性」을 力說하고 郵便, 電信, 鐵道, 鑛山, 燈臺 等 近代化에 必要한 韓國의 管掌機關을 弱화시킬 것을 主張하여 日本의 勢力浸透을 꾀하였다.

即 1895年 3月 25日부터 同月 30日까지의 短時日에 大小의 法令을 一律急造하였는데 同年 4月 1日부터 實施한 官制改革으로 通信事業은 農商衙門과 工務衙門이 併合된 農商工部內의 通信局으로 移管되어 이 通信局에는 遞信課와 管船課의 2課를 두고 다음 事務를 掌理하게 되었다.

1) 郵遞에 關한 事項

2) 電信電話 및 그 建設保守에 關한 事項

3) 船舶, 海員 및 航路標識에 關한 事項

4) 政府로서 保護하는 水運會社 및 其他 水陸運載事業의 管掌에 關한 事項

當時의 電信事業에 있어서 東學亂 및 淸日戰爭中에 漢城—釜山間 電線이 途中에서 切斷되어 不通이었던 것을 1894年 11月—12月에 漢城—公州間을 補修開通시켰다. 한편 1895年 10月에는 淸日戰爭의 終結로 西路電線의 一部가 還收되고 그後 日本軍이 不法專用하였던 北路電線도 返還되기는 하였으나 線路機能未備로 充分한 通信이 疏通되지 못하였으나 1896年 7月에 「電報可官制」, 「國內電報規則」 등의 基本法規의 制定으로 圓滑한 電信業務가 再開하게 되었다.

한편 電話에 있어서는 1898年 1月부터 宮中과 政府各部處 및 仁川監理間 通話가 되었으며 一般公衆電話로는 1902年 3月 20日에 漢城—仁川間 通話業務가 開始되었다.

(7) 通信院

農商工部通信局은 光武 4年(1900年 3月 25日)에 廢止되고 通信院이라는 獨立된 遞信事業官廳을 創設하기에 이르렀다. 그後 光武 9年(1905年 4月 1日) 日本은 우리나라 通信行政權을 強奪하였다. 即 所謂 韓日通信合同運用協定을 締結함으로써 同年 7月 1日부터 日本이 우리나라 通信을 管理 運營하였으며 그 翌年 1月 9日에 通信院을 廢止하고 1月 10日附로 日本統監府에 通信管理局을 設置하였으며 侵略의 野慾을 充足시켰다.

上述한 通信機構의 變遷過程을 年代別로 表示하면 아래表와 같다.²⁶⁾

年 代	通信機構의 變遷
1882(高宗19年12月 4日)	統理交涉通商衙門內에 郵程司設置
1884(高宗21年 3月27日)	統理軍國事務衙門內에 郵征總局創設
1885(高宗22年 8月20日)	統理衙門內에 電報總局(南電局)設置
1893(高宗30年 8月17日)	電報總局을 電郵總局으로 改編
1894(高宗31年 7月20日)	工務衙門內에 驛遞局과 電信局을 設置
1895(開國504年3月25日)	農商工部內에 通信局設置
1900(光武4年 3月25日)	通信院創設
1906(光武10年 1月10日)	日本統監府에 通信管理局을 設置

5. 電氣通信線路의 開設

近代化의 思潮과 더불어 歐美 先進國의 極東 進出은 一時 後進國들의 反撥도 받았으나, 時間이 흐름에 따라 淸國이나 日本은 이러한 近代化의 文明을 받아들여 우리보다 앞서 開化에 눈을 뜨게 되었다. 이러한 隣接國들이 우리나라의 後進性과 脆弱性을 틈타서 自己나라의 隸屬國이나 植民地로 삼으려고 先進技術을 앞세우고 우리나라에 進出하는 方便의 하나가 電氣通信施設이었다.

이 電氣通信施設의 우리나라 進出은 釜山口設海底電線, 西路電線, 南路電線 및 北路電線의 架設問題로 具現되었으며, 日本이 우리나라를 侵略하여 36年間 強占할 수 있었던 要因은 바로 이 電氣通信施設에 起源됨을 想起할 때 우리나라는 이 新技術 導入에 國家興亡을 左右하는 큰 試練과 莫重한 代價를 支拂하였다 하였다.

이러한 歷史的 흐름속에서 韓國內에 電氣通信施設이 設置된 經路에 對하여 記述하고자 한다.

(1) 釜山口設海底電線

日本은 일찍이 明治維新부터 先進國의 近代化 文物을 받아들여 郵便, 電氣通信 等 近代의 通信制度를 實施하고 있었으며 그 當時 우리나라에 進出하여 1876年에

釜山, 1880年에 元山, 1881年에 仁川에 各各 日本郵便局을 設置하여 우리나라에 渡來한 日本人의 保護와 便宜를 圖謀하고 있었다. 그러나 壬午軍亂時에 日本公使館이 燒失되고 日本公使 花房이 殺害當하는 等 韓國人의 反撥에 刺戟되어 日本汽船으로 韓國과 連絡함에 不安함을 느끼게 되자 그 當時 極東에 進出한 丁抹의 大北部電信會社의 借款으로써 長崎 釜山間에 對馬島를 經由하여 海底電線을 敷設하게 된 것이다.

“兩國政府 約准丁抹國 大北部電信會社 安置海底電線 自日本九州西北海岸起 經對州 至朝鮮釜山海岸止”²⁷⁾

이 釜山口設海底電線條款은 高宗 20年(西紀 1883年) 正月二十四日에 締結되어 翌年 2月 15日에 開通되었는 바, 이 條款의 內容은 다음과 같다.

① 이 海底電線 敷設에 있어 日本政府가 架設하고 通信事務를 管掌하여 우리나라와 共同으로 使用함에 있어 釜山에 施設한 海底電線通信所의 用地地稅 其他稅金에 對하여는 25年間 免稅키로 하였음.²⁸⁾

② 朝鮮政府는 이 海底電線이 敷設되고 通信을 開始한 後 滿25年間 이 海底電線에 對抗하여 利權의 爭議가 發生할만한 競爭電線을 他國政府나 會社에서 敷設못하게 하며 對抗線路가 안 되는 線路는 朝鮮政府에서 開設할 수 있음.

“朝鮮政府 約該海陸電線 竣工後 自通信之日起 至滿二十五年之間 朝鮮政府 不架設與該海陸線路 對抗爭利之電線, 並不准他國政府及會社之布設海底線, 其非對抗爭利處 則朝鮮政府 可隨便開設線路”²⁹⁾

그러나 ②의 條約內容은 後에 西路電線架設에 對한 日本側의 數次의 抗議條件이 되었으나 우리政府는 이 線路가 우리 國土上에 架設된 것이므로 釜山口設海底電線과 競爭電線이 될 수 없다는 主體性을 堅持하여 日本側 抗議를 一蹴하였다. 이 日本側의 強力한 抗議는 漢城發着의 國際電報를 長崎-釜山間 海底電線으로 誘致하기 爲한 漢城-釜山間 南路電線의 架設을 促求하게 되었다. 이 長崎-釜山間 海底電線은 1950年 6·25 事變時까지 使用되었으나 그後 切斷되어 使用하지 못하게 되고 그代身 韓日間通信은 無線으로 連絡하고 있으며 現在計劃으로는 日本의 浜田과 蔚山, 釜山間에 264km의 韓日間 最短距離 海底線敷設을 10年計劃으로 1979年에 着工할 豫定이다.

26) 遞信部, 大韓民國遞信事業沿革史, 서울, 1947年, p. 65.

27) 高宗實錄, 卷 20, 癸未正月條.

28) 高宗實錄, 先揭書.

29) 高宗實錄, 先揭書.

(2)西路電線

高宗 22年(西紀 1885年) 6月 6日에 義州電線合同의 締結로 同年 10月 15日에 仁川港에서 漢城을 經由 義州까지 1130里를 中國借款으로써 西路電線을 敷設開通하였다.

“自仁川港起由漢城 至義州達於鳳凰城 清設陸路電綫 共一千一百十三里……”³⁰⁾

그 借款方法은 中國華電局에서 平銀 10萬兩의 借款을 5年 據置 20年 償還 利息無利子로서 하고 美國技術者의 設計와 中國技術者의 施工으로 建設되었다. 또한 이 西路電線도 竣工後 25年間은 他國政府 또는 會社에서 朝鮮內 陸地나 海浜에 他電線을 敷設하여 中國本國의 利益이나 華電局의 利權에 損害가 없도록하며 더욱이 朝鮮政府가 電線을 追加施設하고자 할 때에는 華電局의 事前承認을 받기로 하였다. 이 西路電線에 對하다 日本이 釜山口設海底電線條約과 違背된다는 抗議가 있었음은 前述한 바와 같다.

이 西路電線은 甲午更張까지 韓淸合同으로 管理運用하였으며 그後 우리 政府가 單獨 管掌하였다.³¹⁾

(3)南路電線

日本과 朝鮮政府間에 西路電線에 對한 抗議反駁이 있다가 結末은 朝鮮政府가 南路電線인 漢城—釜山間의 電線을 架設하여 釜山口設海底電線과 西路電線의 中間에서 朝鮮政府電線을 通過시키는 것으로 落着되었다.

그 當時 鮮朝政府에서는 資金이 不足하여 西路電線建設에 準備하였던 淸國借款 10萬兩中에서 南路電線架設에 使用하고자 高宗 23年(西紀 1886年) 2月에 中國과 中國代辦 朝鮮陸路電綫續款을 맺었으나 그後 朝鮮政府는 1887年에 朝鮮電報總局(南電局)을 創設하고 丁抹人 彌輪斯(H. J. Muehlensteth)의 線路測量과 獨乙國 世昌洋行의 借款을 使用하여 朝鮮政府 自力으로 南路電線을 建設하였다.³²⁾

工事期間中 日本側로부터 工事督促을 받은 바 있으며 高宗 25年(西紀 1888年) 6月 1日에 竣工되었다. 이 南路電線이야말로 外勢를 물리치고 우리 政府가 自主獨立國家로서의 主體性을 發揮하여 建設하였다는 點에서 우리나라 電氣通信史上 注目할만하다.

(4)北路電線

北路電線問題는 1882年 2月에 美國人 外交顧問이었던 데니(O. N. Denny)에 依하여 提起되었으나 그것은 北路線으로 露西亞를 거쳐 歐洲로 連結하는 것이 電信料가 廉價로 된다는 理由에서였다. 또한 1884年에 當時 外交顧問이었던 穆麟德(Moellendorf)가 海關事務準備로 中國에 갔을 때에 丁抹의 大北部電信會社와 上海—漢城間 海底線과 漢城—海蔘威(브라디보스톡)間의 地上電線 架設問題가 어느 程度 進涉을 보았으나 數日만에 計劃이 中斷되고 大北部電信會社와 日本間에 日本 長崎—釜山間의 海底線이 앞서 契約하게 되어 失敗에 돌아가고 말았다.

그러나 1891年에 中國側과 交涉 끝에 漢城—咸興間의 北路線을 敷設키로 되었다가 1891年 6月 20日에 春川 經由 元山까지 完工되었다.

이 北路電線의 架設은 豆滿江邊에서 韓露電線連接이 目的이었으나 高宗 31年(西紀 1894年) 6月 淸日戰爭勃發로 中斷되었었다.

光武 9年(1905年) 乙巳保護條約의 締結보다 半年이 앞선 그해 4月에는 이른바 韓日通信機關協定 締結로 모든 通信은 日本帝國主義의 掌握下에 들어갔으며 帝國主義日本은 西路電線과 北路電線을 그들의 軍用으로 強占하고 南路電線의 不通을 口實로 漢城—仁川, 漢城에서 忠州, 大邱經由 釜山에 이르는 軍用電線을 無斷 架設하여 우리나라 侵略의 道具로 삼았다.

5. 結 言

李朝末期의 通信制度의 創始와 그 發展過程을 通信行政機構의 變遷과 電氣電信路線의 開設을 中心으로 하여 歷史적으로 考察함으로써 다음과 같은 結論을 얻을 수 있었다.

- (1) 開化된 通信制度의 導入은 우리나라의 產業經濟, 文化 等 必要性에 立却하여 自主적으로 이루어진 것이 아니라 西歐의 極東進出, 日本과 淸國의 韓半島에 있어서의 角逐戰의 소용돌이 속에서 그들의 侵略野慾의 成就手段으로서 이루어졌다.
- (2) 革創期의 電氣通信施設이 우리나라 社會內部的 發展에 符合된 것이 아니었기 때문에 電氣通信事業이 正常的인 發展을 이루지 못하였음은 事實이나, 이를 받아드리는 우리나라 先覺者들의 民族正氣에 힘입어

30) 高宗實錄, 卷 22, 乙酉 6月條.

31) 高宗實錄, 先揭書.

32) 高宗實錄, 卷 23, 丙戌 2月條.

緩慢하지만 自主的인 發展을 거듭함으로써 電氣通信이 우리나라 開化의 先導의 役割을 하였다.

- (3) 通信機構의 變遷過程에 있어서 우리나라의 近代의 通信制度의 嚆矢는 1884年 3月 27日의 郵政總局 開宴式日이 아니라. 交涉通商衙門 郵程司가 發足한 1882年 12月 5日로 遡及되어야 한다는 歷史的 事實과 漢城電報總局(華電局)과 朝鮮電報總局(南電局)의 性格을 明確히 하여 朝鮮電報總局이야말로 우리나라 最初의 電信規程인 電報章程과 國文 모오스符號의 制定 等, 電氣通信制度의 自主性을 確立한 通信機構

이다.

- (4) 우리나라 最初의 新聞인 漢城旬報는 1年이라는 短命속에서 社會輿論을 時機에 알맞게 通信制度의 開化에 焦點을 맞추어 先學者들의 開化活動에 活力素 役割을 하였다.
- (5) 李朝末 通信制度의 導入과 그 變遷過程은 實로 우리나라 開化의 消長과 呼吸을 같이 하던 우리나라 近代의 開化의 標本이요 原動力을 이루고 있다는 點에서 그 歷史的 意義가 莫重한 것이다.