

# 《華語萃編(初集)》 사회문화상 연구\*

- 교통수단의 종류와 발전을 중심으로 -

蘇恩希\*\*

## <目 次>

1. 들어가는 말
2. 본 론
  - 1) 上海의 租界 성립 배경과 근대 도시로의 변화과정
  - 2) 《華語萃編(初集)》에 나타난 교통수단의 종류 및 발전상황
  - 3) 19세기 후반 교통수단의 발전에 따른 사회적 범죄상
3. 나오는 말

## 1. 들어가는 말

1901년 일본은 장차 대륙 침략을 앞두고 사회적 공신력과 재정적 지원을 바탕으로 대륙 침략 실무에 필요한 중국 전문가 양성을 위하여, 당시 정치, 경제, 사회의 중심이었던 상해에 해외 중국어 교육기관 〈東亞同文書院〉을 설립하였다.

또한 일본은 1897년과 1898년 동아시아 문제와 중국문제를 연구하기 위하여 東亞會와 同文會를 결성하였는데 〈東亞同文書院〉은 이 모임의 사업의 일환으로 설립된 것이다. 사실 일본이 겉으로는 중국전문가 양성을 위하여 이 기관을 설립하였으나, 그 내면은 조선을 교두보로 삼아 중국침략을 위한 철저한 준비를 하고 있었던 것이다.

중국을 침략하려면 중국어의 습득이 필수 불가결하였으므로 당시 재력과 공신력을 가졌던 〈東亞同文書院〉은 중국어교사 朱蔭成과 述功, 일본인 교수 松永千

\* 본 논문은 2012년도 숙명여대 교내연구비 지원에 의해 수행되었음.

\*\* 淑明女大中文科教授

秋와 眞島次郎으로 하여금 1914년 北京官話로 중국어 교과서 《華語萃編(初集)》을 집필케 하고 1916년 출판·발행하였다. 《華語萃編》 初集, 2, 3, 4集의 서문과도 같은 '凡例'를 살펴보면 각 권의 집필 상황 및 대략적인 내용이 소개되어 있는데 그 내용은 다음과 같다.

《華語萃編(初集)》은 1916년 7월 10일 초판 발행된 〈東亞同文書院〉 제 1학년용의 회화중심 교재로 '凡例'에 다음과 같이 서술되어 있어 “大正十四年六月第五版を發行するに當り時勢の進展言語の進化本院學年歴の改正等に鑒み多少訂正を加へたり.” 1925년 6월 제5판이 발행될 때, 당시 중국 정세의 진전과 언어의 변화 및 〈東亞同文書院〉의 학년체계 등의 변화를 고려해서 개정되었음을 알 수 있다. 第二集은 〈東亞同文書院〉 제2학년용 중국어 교과서로서 1925년 4월 25일 발행된 것으로, 교제상의 접대어가 주를 이룬다. 第三集은 〈東亞同文書院〉 제3학년용 중국어 교과서로서 1925년 3월 31일 발행된 것으로, 상편 상업류 50개 과와 하편 농공류 18개 과로 구성되어 있다. 第四集은 〈東亞同文書院〉 제4학년용 중국어 교과서로서, 1933년 4월 1일 발행된 것으로 문화, 교육, 농공상 등 여러 방면에서 제재를 가져왔으며, 공식 석상에서의 연설문과 강연문이 포함되었다. 특별히 第二集의 교육목표는 '학생들이 제1학년 초급 때 배웠던 회화 내용을 조금 더 상세히 표현할 수 있도록 하고, 아울러 학생들에게 언어를 습득함과 동시에 본문의 내용을 통하여 중국인의 습관과 예의 및 사회 여러 방면의 상황을 이해시키고자 함'이었다. 第四集의 교육목표는 '일반사회의 고급회화를 습득하는 것'이었다.

이 중국어교재의 출판은 시기적으로 중국이 전제체제가 종결되고 공화제가 출범한 시기와 맞물려 있어, 이 교재의 대화체를 통해 당시 소용들이 치는 중국의 사회문화상을 바라보는 것은 상당히 의미 있는 일이다. 더욱이 아편전쟁으로 개방지가 된 이후 서양 여러 나라의 조차지가 설정되고, 서구 문물이 가장 먼저 들어온 중국 제2의 도시이며 침단의 도시인 上海의 당시 사회문화상을 살펴보는 일은 더욱 그러하다.

본고는 2013년 《華語萃編(初集)》 사회문화상 연구 - 의생활, 식생활, 주생활을 중심으로-의 후속 연구로 언어와 문화가 서로 떼려야 뗄 수 없는 상호연관성

을 가진다는 사실에 입각하여, 19세기 초기 上海의 사회문화상이 잘 반영된 《華語萃編(初集)》에 나타난 교통과 관련된 어휘를 근거로, 본문의 대화체에 투영된 당시의 사회문화상을 고찰해 보고자 한다. 먼저 《華語萃編(初集)》에 나타난 교통수단의 종류 및 그 변화와 발전을 고찰해 보기 위해 근대 도시의 상징성과 편의성을 지니고 있는 19세기 上海란 도시에 대해 알아보하고자 한다.

## 2. 본론

### 1) 上海의 租界 성립 배경과 근대 도시로서의 변화과정

16세기 전후, 유럽은 중상주의라는 광풍에 휩싸여 앞을 다투어 역사적인 '지리대 발견'에 나섰고, 마침내 17세기에 이르러 유럽 각국은 새로운 영토와 거대한 상업적 이익을 얻기 위하여 전 세계를 무대로 탐험과 무역을 시작하였다. 한편 중국은 1684년 淸 康熙帝가 明代 이래 300년 동안 실시해 오던 海禁政策을 폐지하고 廣州, 泉州, 寧波, 松江에 세관을 설립하고 항구를 개방하여 외부와 통상을 시작하였다. 그러나 1755년 James Flint 사건으로 1757년부터는 외국 상인들의 출입을 廣州로만 제한하였다. 따라서 이후 1840년 까지 83년간 廣東省은 전국에서 유일하게 대외무역을 위해 개방된 省이었으며 그 중심은 廣州였다.

17세기 들어 동남연해를 중심으로 무역규모가 급속히 확대되자 청 정부는 제한적으로나마 海禁政策을 완화하며 동남아 무역의 성장을 조절하고자 하였지만 이미 세계 경제권으로 확대되고 있는 상황에 불가항력이었다. 결국 이편으로 전쟁이 발생하였고 중국은 개방되었다.<sup>1)</sup>

중국은 1842년 8월 29일 南京 앞 바다에 정박해 있는 영국 전함 Cornwallis호에서 남경조약을 맺고 반세기를 이끌어왔던 廣州 시스템과는 다른 條約 시스템을 가동시키며 이해관계가 있는 20여개 국가와 통상, 외교관계에 대한 새로운 원칙

1) 이화승, 〈19세기 上海의 경제개혁사상, 商戰 - 鄭觀應 思想의 배경과 전개〉, 『현대중국연구』, pp.147-151, 제4집 2호, 2002.

을 수립하게 되었다. 이 조약의 체결로 청 정부는 廣州·福州·廈門·寧波·上海 5개 항을 개방하였다. 그 중 가장 먼저 租界地가 설정된 곳이 上海이다. 1843년 11월 17일 上海가 정식으로 개항되자 上海 초대 영사 George Balfore와 蘇松太 備道<sup>2)</sup> 宮慕久는 거주 문제에 대한 협의를 거쳐 12월 하순, 동으로 黃浦江, 북으로 吳淞江, 남으로 洋涇浜, 그리고 서쪽 황무지를 경계로 하는 지역에 합의하였다.<sup>3)</sup>

租界地가 일반적인 외국인 거주지와 다른 점은, 외국인들의 거주와 통상무역 활동을 보장 받는 지역이라는 차원을 넘어 屬地 관할권과 市政權을 장악함으로써 중국의 주권을 침탈하는 형식을 띠는 것이다. 上海의 조계지 역사를 보면, 1843년 영국 조계지가 처음 형성된 이후 1848년 미국 조계지, 1849년 프랑스 조계지가 뒤이어 형성되었고, 1863년 다시 영국 조계지와 미국 조계지가 공공 조계지로 합병되었다.<sup>4)</sup>

1890년부터 1911년까지는 산업구조의 변화, 1912년의 중화민국의 성립, 1914년에 시작된 세계 제1차 대전 등을 계기로 많은 인구가 상하이로 몰려들게 되었다. 또 1899년 공공조계지의 대규모 확장, 1900년과 1914년에는 프랑스 조계지의 확장으로 건축 산업이 크게 성장하게 되었으며, 근대식 대중교통의 출현 및 건물의 고층화로 인해 上海 도시경관이 서서히 바뀌기 시작하였다. 근대화의 영역이 확대됨에 따라 중심지역과 외곽지역의 구별이 뚜렷이 나타나게 되었으며, 공공조계지의 경우 중심지역은 금융 및 업무 중심지역으로 지대와 인구밀도가 가장 높게 나타났고, 서쪽은 전원주택 및 공장, 동쪽은 대부분 공장지대가 분포되어 있었다. 중심지역의 경우는 건물이 고층화되기 시작하여 새로운 도시경관으로 서서히 바뀌어 가기 시작했다.<sup>5)</sup>

다음은 上海의 租界와 華界의 지도이다.

2) 上海에 주재하여 일반적으로 上海道라고 불렀다.

3) 이화승, <19세기 上海 會審公廨의 탄생과 中西 상업분쟁>, p.152, 『中國史研究』 vol 44, 2006.

4) 김능우 외, 『중국 개항 도시를 걷다』, pp.9~10, 현암사, 2013.

5) 최지혜, <중국 上海의 근대도시로의 이행과정에 관한 연구 (1843~1943): 도로의 체계와 공간구조의 변화를 중심으로>, p.149, 2012.



[상해의 租界와 華界]<sup>6)</sup>

19C 중반 이후 위의 지도처럼 상해는 工部局과 公董局이란 별도의 행정기구를 둔 공공 조계지와 프랑스 조계지, 그리고 중국 당국의 관할 구역인 화계(華界)의 세 구획으로 나뉘어져 있던 탓에, 통일된 행정체계가 수립되지 못하고 극도의 분열된 관리 구조와 체제 하에 놓여있었다.<sup>7)</sup> 이는 공간적으로도 확연히 구분되는 양상으로 나타나 상해 도시의 공간 배치는 세계에서 그 유례를 찾아볼 수 없을 정도로 정치적·행정적·문화적으로 극심하게 분절된 구조를 가지고 있었다. 위 그림에서 동서남북으로 조계 주변을 에워싼 검은색 부분이 모두 화계지역이다.<sup>8)</sup> 이렇게 공간적으로 확연히 구분되는 상해도시의 공간배치도에 따른 도로와 지명들이 당시 〈東亞同文書院〉의 중국어교사 朱蔭成과 述功과 일본인 교수 松永千秋와 眞島次郎이 北京官話로 1914년 집필을 완성하고 1916년 출판·발행한 중국

6) 김능우 외, 위의 책, p.392.

7) 工部局的 영문명은 초기에 Shanghai Executive Committee로 명명하였다가 Shanghai Municipal Council로 개칭하였고, 약칭은 SMC이며 중문명은 市政委員會로 표기하였다. 중국인들은 행정부서 중 각종 건설, 수리, 교통을 담당하는 工부와 비슷하다하여 工部局이라 칭했다. 프랑스 조계에서는 1862년 태평천국군의 패퇴 이후 시정관리와 치안을 위해 公董局을 설립하였다.

8) 김능우 외, 앞의 책, p.14.

어 교과서 《華語萃編(初集)》 제20과와 제21과 등에 잘 나타나 있다.  
제20과의 내용은 다음과 같다.

“賣票人：那麼先買到法大馬路東新橋再換車了。”<sup>9)</sup>  
(직원: 그러면 먼저 法大馬路 東新橋까지 가는 표를 사시고, 거기에서  
다시 차를 갈아타면 되겠네요.)

다음은 제 21과의 내용이다.

“甲：借光，上英大馬路是解那麼走啊?。<sup>10)</sup>  
(갑: 실례합니다, 英大馬路는 어떻게 가야 하나요?)  
乙：您知道法大馬路那邊兒，不是有個巡捕房麼，那兒也較大自鳴鍾，解那  
東邊兒見口兒拐灣兒往北一直的走就到了。”  
(을: 法大馬路에 경찰서가 하나 있는 거 아시죠? 그곳에 또 비교적 큰  
자명종이 있는데 자명종의 동쪽으로 가다가 길목이 보이면 북쪽으  
로 돌아 쪽 가면 그곳에 있어요.)

또한 상해의 ‘四馬路’는 당시 서점, 출판사, 극장, 찻집, 공연장 등이 몰려있는  
문화의 거리이며 동시에 술집과 기방이 집결한 흥등가이기도 했다. 이곳은 중국적  
인 것과 서구적인 것이 묘하게 결합된 19세기 말 상해 제일의 번화가로 이름을  
نال랐다.<sup>11)</sup>

이러한 내용은 《華語萃編(初集)》 제23과에 잘 드러나 있는데, 예문은 아래와  
같다.

乙：像四馬路這幾家茶樓上喝茶的，都是外來的人多。<sup>12)</sup>  
(四馬路和 같은 몇 몇 찻집에서 차 마시는 사람들은 모두 외부에서 온

---

9) 法大馬路: 프랑스 조계지역의 도로.  
10) 英大馬路: 영국 조계지역의 도로.  
11) 문정진 외, 『중국 근대의 풍경』, pp.150-151, 그린비, 2008.  
12) 당시 중국인들은 南京路를 大馬路라고 하였고, 남쪽으로 내려가면서 珠江路를 二馬路, 漢  
口路를 三馬路, 福州路를 四馬路라고 불렀다.

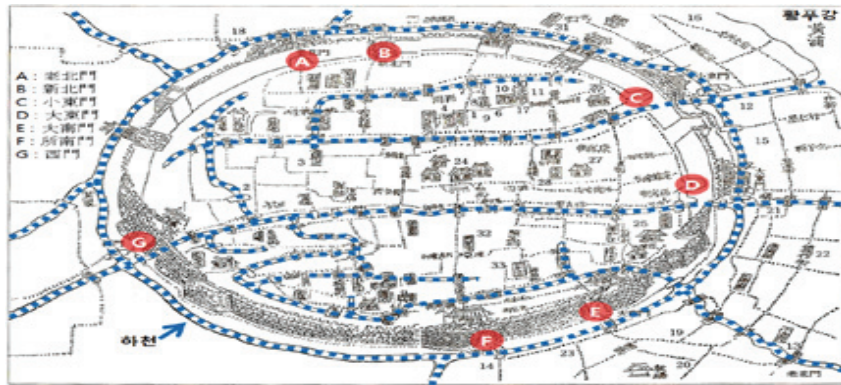
사람들이 많아요.)

甲：那麼大馬路呢？

(그럼 大馬路는요?)

乙：那邊兒像同安日昇樓和一壺春什麼的都是買賣場中人多，凡官面兒一路的都是上易安去。

(그 곳의 同安의 日昇樓와 一壺春 등은 상인들이 많고, 관리 같은 사람들은 모두 하나같이 易安으로 갑니다.)<sup>13)</sup>



[19세기 초 上海 縣城]<sup>14)</sup>

위 그림은 19세기 초 上海 縣城의 지도이다. 한눈에도 수로가 당시의 주요 도로임을 짐작할 수 있다. 실제로 아편전쟁 이전 중국 내륙의 하천·운하는 5만km에 달했다. 이에 반해 중국 내 철도는 그로부터 100년도 더 지난 1980년대에야 5만 km를 넘었다. 이는 중국에서 수로가 육로보다 얼마나 빨리 발전했는지를 말해준다.<sup>15)</sup>

중국의 직선도로는 上海 내 租界地에서 시작되었는데 아래 그림과 같다. 수로가 아닌 육상도로가 부각된 점, 원래의 유선형 공간을 바둑판 모양의 직선도로로 구획된 점이 위의 上海 縣城지도와는 사뭇 다르게 변화되었음이 주목된다. 개항

13) 1910년 上海 商務印書館 出版《上海指南》에는 '同安'과 '易安'은 당시의 유명한 찻집이라고 설명되어 있다.

14) 최지해, 앞의 글, p.39, 2012.

15) 하자마 나오키 저, 신일섭 역, 『데이터로 본 중국 근대사』, p.44, 신서원, 1999.

후 10여 년 만에 이루어진 이러한 변화는 중국 도로 근대화의 시작이라 말할 수 있다.<sup>16)</sup>



[1855년에 제작된 영국 조계지와 와이탄의 모습을 담은 평면도]<sup>17)</sup>

서양인은 상해 개항 후 바로 육상교통을 계획하고 건설했다. 1854년 租界의 공공사업을 관리하는 ‘工部局’이 설립되었으며, ‘工部局’ 아래로 도로·항만·경찰·세무·재무위원회가 만들어졌다. 1856년 프랑스 조계 와이탄 지역에 최초의 도로가 건설되었고, 같은 해 영국 조계와 프랑스 조계는 저마다 蘇州河와 洋涇浜 위에 다리를 놓았다. 1860년대에는 도로의 건설 속도가 더욱 빨라졌고 도로 면적은 갈수록 넓어졌으며, 도로의 모양도 나날이 좋아졌다. 또한 1866년 조계 안의 도로에는 이미 가스등 조명이 보편적으로 사용되었고, 주요 간선도로에는 인도를 설치하여 사람과 차가 다니는 길을 분리하였다.<sup>18)</sup> 1870년까지 공공조계에서만 164km의 도로가 건설되었다.<sup>19)</sup>

조계 지역의 도로 행정에 자극을 받아 중국인 거주 지역에서도 조계지를 모델로 1895년 도로 건설국이 설립되었다. 그리고 1897년에는 南市浦灘 지역 일대에 南市 외곽도로를 만들었는데 이는 중국인 거주 지역 최초의 신식 도로였다.<sup>20)</sup>

16) 문정진 외, 앞의 책, p.133, 2006.

17) 문정진 외, 앞의 책, p.133, 2006.

18) 배경환 엮음, 『20세기 초 상해인의 생활과 근대성』, pp.34~35, 지식산업사, 2006.

19) 上海市交通運輸局公路交通史編寫委員會 主編, 『上海公路運輸史 第1冊(近代部分)』, 上海社會科學院出版社, 1988, p.11.



[上海의 옛 工部局 청사]<sup>21)</sup>

근대 도시 생활에 필요한 절대 다수의 시설물이 19세기 중엽이 지나자마자 조계에 흘러들어 오기 시작했다. 은행은 1848년 들어왔고, 서구식 거리는 1856년 조성되었으며, 가스등은 1865년 설치되었고, 전기는 1882년 가설되었다. 1881년 전화가 개통되었고, 상수도 시설은 1884년에 공급되었으며 자동차는 1901년 거리를 달리기 시작했고, 1908년 전차가 거리를 누볐다. 그리하여, 20세기 벽두에 상해의 조계는 서구의 표준으로 봐서도 근대 도시의 하부구조를 이미 갖추고 있었다. 1930년대 상해는 어느새 가장 선진적으로 세계와 발전의 보폭을 맞춰가는 도시가 되어 있었다.<sup>22)</sup>

다음은 《華語萃編(初集)》에 투영된 당시 上海의 가스등이나 전기등과 같은 근대적 조명시설 및 상수도망과 같은 도시 공공시설의 설치로, 변화하는 중국인의 생활상을 고찰해 보고자 한다.

1866년 조계 안의 도로에는 가스등이 보편적으로 사용되었고, 그 뒤 1882년 上海電光公司가 설립된 뒤 상해는 전등조명의 사용이 시작되었다.<sup>23)</sup> 《華語萃編(初集)》 제27과에는 전등을 설치하는 과정이 잘 나타나 있는데, 그 예문은 아래와 같다.

20) 배경한 역음, 앞의 책, p.35, 2006.

21) 탕렌저 저, 김동휘 역, 『중국을 말한다 15 포성 속의 존엄』, p.113, 신원문화사, 2008.

22) 리어우관 저, 장동천 외 역, 『상하이 모던』, p.36, 고려대학교 출판부, 2007.

23) 배경한 역음, 앞의 책, p.35, p.54, 2006.

“要領 局：您要那兒？  
(벨이 울리다) (사무소: 어디를 교환해 드릴까요?)  
主：接總局五百零八號。  
(주인: 508번 총국을 연결해 주세요.)  
局：來了來了。  
(사무소: 네.)  
主：你們是電燈公司麼？  
(주인: 전등 회사 맞나요?)  
司：是，您有什麼事情啊？  
(회사: 네, 무슨 일이신가요?)  
主：我們要按電燈，叫你們先派個人瞧瞧。  
(주인: 전등을 설치하려고 하는데, 사람을 보내서 먼저 좀 봐주세요.)  
司：我們什麼時候派人去好啊？  
(회사: 언제 방문하는 게 좋겠습니까?)  
主：幾時都可以，總是下半年好。  
(주인: 언제든지 괜찮습니다만 아무래도 오후면 더 좋겠네요.)  
.....  
公司來人：辛苦您納，我們是電燈公司的，來按電燈來了，求您給回一聲兒。  
(과견인: 수고하십니다, 전등 회사에서 전등을 설치하러 왔으니 말씀 좀 드려 주세요.)  
用人：你們跟我來，老爺電燈公司的人來了。  
(하인: 잘 따라 오세요, 주인님, 전등회사에서 사람이 왔습니다.)  
.....  
電燈工人：您這電燈都是安在那兒啊？  
(설치 기사: 이 전등을 모두 어디다 설치할까요?)  
主：你看這屋裏安兩盞隔壁兒那屋裏安四盞，這樓梯中間兒安一個，是安在什麼地方兒好，你們瞧著辦罷。  
(주인: 여기 이 방에는 2개의 전등을 설치 해주시구요, 옆방에는 4개의 전등을 설치해 주세요, 이 계단 중간에는 한 개를 설치해 주시고, 어디다 설치하면 좋을지 알아서 해주세요.)  
工：是是，您要多少支燭光的？  
(설치 기사: 네네, 당신은 몇 축으로 하실 건가요?)  
主：全用二十支光的罷。  
(주인: 모두 20축으로 해주세요.)  
工：要什麼樣兒的燈罩呢？

(설치 기사: 어떤 모양의 전등 갖을 원하세요?)

主: 客廳裏的四盞用燒料的, 要喇叭花兒式的, 別的屋裏也用料子罩兒, 什麼樣式你們隨便兒配罷。

(주인: 거실의 4개 등은 연소재료를 쓰고, 나팔꽃 모양으로 해주시고, 다른 방도 연소대를 쓰시는데, 어떠한 모양으로 할지는 알아서 해주세요.)

工: 要搬簾不要?

(설치 기사: 스위치를 설치해 드릴까요?)

主: 要, 可得安在個抹膩地方兒, 每月燈費是多少?

(주인: 네, 깔끔한 곳에 설치해 주세요. 매월 전등비는 얼마인가요?)

工: 我們公司的定章, 每盞燈點半夜是八角錢通宿的是一元五, 您若是不常點, 安個火表最方便。

(설치 기사: 우리 회사의 규정으로는, 모든 등을 초저녁부터 밤중까지 켜면 8마오, 밤새도록 켜면 1원 50전, 만약 자주 켜지 않는다면, 전기 계량기를 설치하는 것이 가장 편리합니다.)

主: 既是這麼着, 就安個火表也好, 得多嚕安來?

(주인: 그렇다면, 전기 계량기를 설치하는 게 좋겠네요, 언제 설치해 줄 수 있나요?)

工: 您要做什麼, 我們明天早上就來安。

(설치 기사: 어르신이 원하시는 대로, 내일 아침에 바로 설치하러 오겠습니다.)

위 내용의 고찰로, 당시는 전등회사가 전등 설치기사를 파견하여 주인에게 전등 설치 장소, 전등 모양, 스위치 설치 여부 등을 확인한 뒤 전등을 설치하였음을 알 수 있다. 또한 전등비가 반나절은 8마오, 밤새도록 이면 1원50전이며, 자주 등을 사용하지 않는 자를 위하여는 전기계량기 설치를 권했으며, 당시는 이미 통신의 발달로 충국에 전화를 걸어 개인의 집에 전등설치를 해달라고 주문하고 있음도 알 수 있다.

또한 《華語萃編(初集)》 제39과 '上元佳節'에는 정월대보름을 기념하기 위해 각 점포와 사찰에 실크나 종이 초롱에 촛불을 켜고 등을 달았으나, 전등이 생긴 이후로 이런 의식들이 별로 신선하지 않다는 이야기가 실려 있다. 예문은 아래와 같다.

“乙：可以可以，您今兒晚上出去看看罷，各舖眼兒和各廟裡都有燈。  
 (을: 그래. 네가 오늘 밤에 나가서 둘러봐봐, 각각의 상점과 사찰에 모  
 두 등불을 켜놓았을 거야.)

.....

甲：那麼晚上很熱鬧罷。  
 (갑: 그럼 밤에 매우 시끌벅적 하겠구나.)  
 乙：這兩年也不怎麼樣了。  
 (을: 이 몇 년 사이엔 그렇지도 않아.)  
 甲：是現在不興了麼？  
 (갑: 요즘엔 유행하지 않아서?)  
 乙：倒不是不興，因為是解有了電燈比那燈籠光亮多了，人就不愛看了。”  
 (을: 유행하지 않는 게 아니라, 등롱보다 밝은 전등이 생겨나면서, 사  
 람들이 별로 즐겨 보지 않는 거지.)

이상으로 문헌과 《華語萃編(初集)》에 나타난 上海의 租界 성립과정과 근대도  
 시로서의 변화과정을 살펴보았다. 다음은 《華語萃編(初集)》에 나타난 교통수단  
 의 종류 및 발전상황을 고찰해 보고자 한다.

## 2) 《華語萃編(初集)》에 나타난 교통수단의 종류 및 발전상황

상해의 지형구획이 물길일 때는 선박이 가장 주요한 교통수단이었다. 그러나  
 조계가 만들어지고 근대적 도로가 건설되면서 교통수단의 중심은 조금씩 변화하  
 기 시작하였다. 조계 건설 10여 년 만에 스미스(J. C. Smith)가 탄 최초의 마차가  
 등장했고, 태평천국의 난을 피해 상해로 이주해 온 중국인들을 통해 독륜거라 불  
 리는 외발수레가 저렴한 운송수단으로 쓰이기 시작했다. 뒤이어 일본에서 건너온  
 인력거는 대중적으로 크게 인기를 끌어 이후 자동차, 전철이 출현한 뒤에도 도시  
 의 주요 경관이자 교통수단으로 자리매김 하였다.<sup>24)</sup>

1918년 상해 시의회는 교차로의 유동량을 다음과 같이 보고하였다.

“1918년 2월 25, 27, 28일 오전 7시에서 오후 7시까지 남경로(南京路)와 강소

24) 문정진 외, 앞의 책, p.150, 2008.

로(江蘇路)가 만나는 교차로의 유동량에 대한 평균치는”, “인력거 14,663대, 행인 30,148명, 사륜마차 942대, 자동차 1,863대, 외바퀴 손수레 2,582대, 이륜 손수레 527대, 자전거 772대, 소형 마차 129대, 전차 754대”이다.<sup>25)</sup>

상해가 ‘동양의 파리’로 종종 불리긴 하였지만, 어떤 의미에서, 상해는 파리보다 더 복잡하고 더 국제적이었으며, 서구와 중국이 혼합된 주거지와 상업 지구 안에서 더욱 ‘지방색이 있는’ 풍경이 물씬 풍겨났다. 파리와는 달리, 조계 설립 이후 상해의 신·구 도시 지역의 차이는 점점 더 벌어졌다. 도시의 구 지역에는 좁은 골목, 작은 상점들, 음식점, 그리고 찻집들이 있었으나, 고도로 현대화된 공공 조계지에는 고층 아파트 건물, 백화점 그리고 영화관들이 들어차 있었으며, 가로수가 조성되어 있는 프랑스 조계지는 보통 사람들이 꿈에서나 볼 수 있는 서구식 주택단지들과 통해있었다. 교통수단에 있어서도 1930년대에 파리는 여전히 마차를 모는 도시였지만, 상해는 이미 근대화된 도시로서, 전차·버스·자동차 그리고 인력거의 도시였다.<sup>26)</sup>

다음은 《華語萃編(初集)》에 보이는 교통수단의 종류와 당시의 발전상황에 대해 고찰해 보고자 한다.

### (1) 가마

가마(轎子)는 개항 전부터 있었던 교통수단으로 개항 후에도 華界와 租界에서 여전히 성행하였다. “1860년대부터 상해 가로에는 수시로 불러 쓸 수 있는 가마(出租轎子)가 출현했는데, 조계 당국은 그것을 ‘공용 가마(公用轎子)’라고 일컬었다.”<sup>27)</sup> 1906년 공용 가마는 전성기를 이루어 공공조계에서만 758대가 영업허가를 받았다. 그러나 그 뒤 더욱 선진적인 교통수단들이 등장하자, 가마는 점차 도시 공공교통 무대에서 사라져 갔다.

25) Reverend C. E. Darwent, 『Shanghai: A Handbook for Travellers and Residents』, 成文出版公司重印, 1920, pp.10~12.

26) 리어우관 저, 장동천 외 역, 앞의 책, pp.86~87, 2007.

27) 任裂, 〈上海的非幾動客運交通〉, 上海市政協文史資料委員會 編, 《上海文史資料存稿彙編》第8編(市政交通), 上海: 上海古籍出版社, 2000. 배경한 엮음, 『20세기 초 상해인의 생활과 근대성』 pp.35-36 재인용.

광둥과 마카오에서 선교활동을 한 영국의 개신교 선교사 Robert Morrison 의 《Dialogues and detached sentences in the Chinese Language(中文會話及凡例)》(1816년) 제2과 ‘和茶葉貿易商’ 난징에서 온 상인과 광조우의 차 무역상과의 대화에서 가마가 당시의 육상교통 수단으로 사용되던 것과는 사뭇 대조적이다. 그 예문은 다음과 같다.

A: 一路平安麼?  
 (오시는 길에 평안하셨나요?)  
 B: 不平安, 路上難行。未多寬路, 我坐轎子行。  
 (아니요, 많이 힘들었습니다. 길도 매우 좁고, 가마 타고 왔습니다.)  
 A: 我想尊駕, 一路都是坐船來的。  
 (저는 선생님은 늘 배를 타고 오시는 줄 알았어요.)  
 A: 果然是。惟今年因熱得狠, 所以河道都幹了。  
 (그렇긴해요. 그런데 올해는 폭염에 강물이 다 말라버렸어요.)  
 A: 雖然如此, 到底我看尊容有些風色, 你幾時回南京去?  
 (그렇지만 제가 보기에 선생님의 얼굴색은 역시나 괜찮아 보이십니다. 언제 난징으로 돌아가나요?)

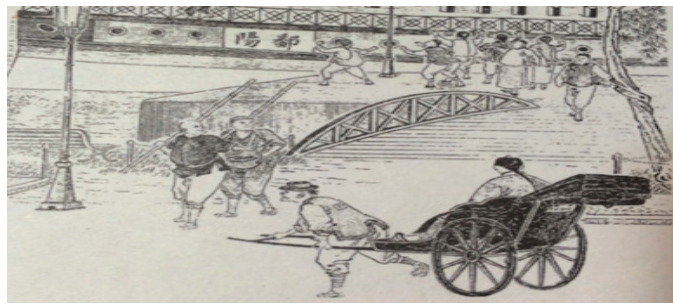
가마 외에 개항 후 상해에서 운행되던 무동력 공공교통 수단으로는 인력거·일륜차·마차·삼륜차·자전거가 있었다. 이것들은 모두 외부에서 도입된 것으로 승객·화물 겸용이었다. 일륜차는 독륜차(獨輪車)로도 불렸으며, 북방 농촌에서 보편적으로 사용되던 것이 咸豐·同治(1851-1874) 연간에 상해로 들어왔으며, 1874년 華界와 租界 안에 약 3천 대 정도가 있었다고 한다.<sup>28)</sup>

## (2) 인력거

1869년 일본에서 처음 만들어진 인력거가 상해로 전해진 것은 메나르(Menard, 米拉)라는 이름의 프랑스 상인에 의해서였다. 그는 일본에서 상해로 건너온 뒤 인력거 사업은 상해에서도 많은 이익을 남길 수 있다는 판단 하에 1873

28) 廖大偉, 〈華界陸上公交的發展與上海城市現代化的演進(1927-1937)〉, 배경환 역음, 『20세기 초 상해인의 생활과 근대성』, p.36 재인용.

년 봄 프랑스 공동국에 '손으로 끄는 수레'의 경영에 대한 10년간의 독점권을 신청하였다. 공동국에서는 도시의 교통상황을 개선하고 세수를 증가시킬 수 있다고 판단하여 영국 조계 공부국과 협의를 거친 뒤, 독점권은 거부하되 개업은 허락해 주었다. 1874년 메나르가 300량을 들여와 최초의 인력거 회사를 차린 뒤 잇달아 아홉 개의 회사가 설립되었으며 1000여량의 인력거가 상해의 거리를 누비게 되었다. 일본에서 사용된 한자 그대로를 가져와 '인력거(人力車)'라고도 했지만 일본에서 건너왔기 때문에 통상 '동양거(東洋車)'라고 불렀다.<sup>29)</sup>



[인력거]<sup>30)</sup>

초기의 일본식 인력거는 나무바퀴라 덜컹거림이 심했고 좌석은 두 사람이 앉을 수 있는 넓이었다. 하지만 가끔 남녀가 함께 타는 경우가 있어 풍속을 해친다는 이유로 1인용으로 바뀌었으며, 바퀴도 고무바퀴로 변경되면서 이전보다 안정감을 느낄 수 있었다.

인력거는 보통 개인용과 회사 영업용으로 나뉘었는데 개인용은 검은색을, 영업용은 노란색을 칠해 구분하였다. 이에 따라 각각 '包車', '黃包車'라 불렀다. 그러나 개인용 인력거와 인력거꾼을 소유하는 것은 상류층만이 누릴 수 있는 사치였다.

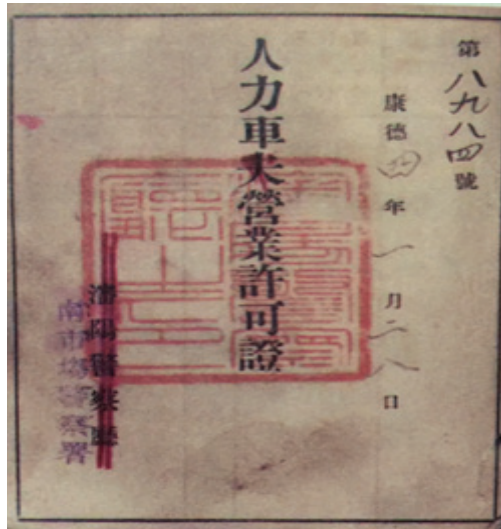
인력거는 근대 중국에서 가장 대중적인 교통수단이었는데 이는 다른 수단들에 비해 요금의 저렴함과 편리함 때문에 단번에 도심을 장악할 수 있었다. 인력거 한

29) 문정진 외, 앞의 책, pp.152~153, 2008.

30) 문정진 외, 앞의 책, p.152, 2008.

대의 투자비는 한 달이면 회수되었으니 그 이후의 수입은 모두 순이익이 되는 셈이었다.

한편 인력거를 모는 인력거꾼은 최 하층민에 속하였다. 대부분이 빈농 출신이고, 그 중 상당수가 蘇北으로 불리는 장강 이북, 강소성 북부 출신의 사람들이었는데,<sup>31)</sup> 이들은 대부분이 태평천국의 난(1851.1~1864.7)과 연이은 흉년을 피해 上海로 이주해 온 난민들이었다. 인력거를 끄는 일은 특별한 기술 없이도 할 수 있는데다 틈으로 인한 높은 수입도 기대할 수 있어 많은 이들이 바라는 일이었다. 하지만 실제 수요보다 공급량이 많다는 판단 하에 조계 당국이 인력거의 수량을 제한했기 때문에 인력거를 끌 수 있는 기회는 쉽사리 얻을 수 있는 게 아니었다. 그래서 이후 인력거 면허위조와 같은 범죄가 사회에 나타나기 시작하였다.



[1937년의 인력거꾼 영업허가증]<sup>32)</sup>

다음은 《華語萃編(初集)》 제22과 ‘乘人力車’ 인력거를 탄 손님과 인력거꾼의

31) 문정진 외, 앞의 책, p.154, 2008.

32) 쉬산빈 저, 이영수 역, 『결혼을 허하노니 마오쩌둥을 위워라』, p.122, 정은문고, 2014.

대화이다. 그 예문은 아래와 같다.

“甲：嘍，今兒走的大遠了真乏了，僑們坐車好不好？  
(갑：휴, 오늘 너무 많이 걸었더니, 정말 힘드네요. 우리 차타고 가죠.)  
乙：好啊，我也覺着累了，我們雇車罷。  
(을：좋아요, 저 역시 힘들다고 생각했어요. 인력거 불러요.)  
甲：拉車的，你拉我們到日本領事館去，多少錢？  
(갑：여보시오, 우리를 일본 영사관에 데려다 주시오, 얼마요?)  
車夫：您給兩毛錢一輛罷。  
(인력거꾼：1대에 2毛 주시지요.)  
甲：那太多了，給你三角錢兩輛。  
(갑：너무 많으오, 2대에 3毛 하죠.)  
車夫：您瞧道兒又遠又不好走，您給三角半就是了。  
(인력거꾼：길도 멀고 가기도 좋지 않으니 3.5 毛만 주시죠.)  
.....  
乙：嘿，那車汽車橫衝直撞的，你得留點兒神哪，別這麼隨隨便便的。  
(을：여보시오, 마차, 자동차가 이리저리 충돌하니 정신 차리고 조심히 가시오.)  
車夫：是了，您放心罷。  
(인력거꾼：알겠습니다. 안심하세요.)  
.....  
乙：你這輛車在這兒等一等我就出來還要坐回去哪。  
(을：여기서 좀 기다려 주시오, 내가 바로 나와서 다시 이 차를 타고 돌아갈 테니 말이오.)  
.....  
乙：先到郵政局，解那麼再到海關上，僑們先說開了你要多少錢。  
(을：먼저 우체국에 갔다가 거기에서 세관으로 가려하오, 먼저 돈을 얼마를 내야 하는지 얘기 합시다.)  
車夫：那還不好說麼。您瞧著給罷  
(인력거꾼：딱히 말씀 드리기 어렵습니다. 손님께서 알아서 주시지요.)  
乙：也可以，下雨了，你把車篷子搭起來，把擋門布也就手兒掛上罷  
(을：그것도 괜찮을 것 같소. 비가 오니 차막을 치고, 문 가림막도 쳐 주시오.)  
(至海關)車夫：到了  
(세관 도착)인력거꾼：도착했습니다.)

乙：今兒天不好，給你這半塊錢吧  
(을: 오늘 날씨도 안 좋으니, 5毛주겠소.)  
車夫：謝謝您納  
(인력거꾼: 감사합니다.)”

위의 내용으로, 당시 길거리에는 인력거와 마차, 자동차가 서로 혼재되어 교통 혼잡현상이 빚어지고 있음을 알 수 있다. 또한 “下雨了，你把車篷子搯起來，把擋門布也就手兒掛上罷(비가 오니 차막을 치고, 문 가림막도 쳐 주시오)”라는 乙의 말로 인력거에 차막과 문가림막도 있었음을 엿볼 수 있다. 그리고 인력거의 이용 요금은 거리에 따라 가격이 다르게 책정되어 있지만, 손님과 어느 정도 협상을 통해 융통적으로 가격을 정할수도 있었으며 을의 대화 중 “今兒天不好，給你這半塊錢吧(오늘은 날씨도 좋지 않으니 5毛 주겠소)”라는 말로 당시 팁 문화도 있었던 것으로 짐작된다.

### (3) 독륜거

독륜거는 본래 시골의 논두렁도 다닐 수 있게 만들어진 것이라 인력거와 마찬가지로 좁고 거친 길을 다니는 데도 안성맞춤이었다. 게다가 인력거보다 훨씬 간편하고 저렴하게 이용이 가능했다. 하지만 더 우수한 승차감을 지닌 인력거의 등장 이후 독륜거는 주로 화물운송용으로 사용되었다.



[독륜거]33)

똑같이 사람이 직접 뛰지만 독륵거가 인력거와 다른 점이라면 위의 그림에서 확인할 수 있듯이 바퀴가 하나이고, 뒤에서 미는 형태라는 것이다. 또한 독륵거꾼이 일할 때 드는 체력소비량은 인력거꾼의 6~7배 가까이 되었다. 그러면서도 수입은 인력거보다 적었는데, 이 때문에 독륵거를 끄는 사람들은 대부분 인력거꾼을 하고 싶지만 그러한 기회를 얻지 못한 사람들이었다.

한편 독륵거는 나무바퀴인데다 화물을 실어 소음이 심하고 도로에 상처를 내기 일쑤였다. 이에 조계 당국은 1870년 외발수레에 대해 영업허가증을 발행하고 세금을 걷기 시작했다. 이에 독륵거꾼들이 파업을 하기도 했지만 결국 세금과 함께 영업허가증 비용을 냈으며, 이후에도 세금은 계속하여 인상되었다.<sup>34)</sup>

#### (4) 마차

마차는 중국에 기존에 존재하던 가마와 귀족적인 면에서 비슷하다. 상해에서는 신분에 상관없이 가마 이용이 가능했지만 가마가 주는 전통적이고 폐쇄적인 느낌은 새로운 교통수단이 등장하면서 가마를 혼례용으로만 주로 사용되었다. 마차도 마찬가지로 기차와 전차 등이 등장하면서 가마와 같은 길을 걷게 되었다.<sup>35)</sup>

중국에서 서양 마차가 최초로 등장한 시기는 1853년으로 스미스라는 서양인이 상해 황포강변에서 처음 이용하면서 부터이다. 개항 초기에는 주로 외국인들이 이용했지만 점차 높은 관리나 부유한 상인들이 마차를 구입해 타면서 이용자가 늘어나기 시작했으며, 결국 영업용 마차까지 등장하게 되었다. 마차 임대업을 가장 먼저 시작한 것은 영국인 회사인 사이먼루이지공사(薩門瑞記公司)였다. 1906년 공공조계에 등록된 마차는 1,687량이고 그 가운데 임대용 마차는 711량, 마차가게는 100여 개가 있었다.<sup>36)</sup>

사실 마차는 당시 이동을 위한 수단보다는 유흥문화의 하나로 더욱 널리 이용되었다. 특히 부유한 집안 자제들이 마차에 기녀를 끼고 앉아 거리의 풍경을 즐기는

33) 문정진 외, 앞의 책, p.159, 2008.

34) 문정진 외, 앞의 책, pp.159~164, 2008.

35) 문정진 외, 앞의 책, pp.164~165, 2008.

36) 배경환 엮음, 앞의 책, p.36, 2006.

모습은 上海에서만 볼 수 있는 모습이었다.

다음은 《華語萃編(初集)》 제32과 ‘賓至如歸’ (자기 집에 온 것처럼 마음 편한 대접을 받다) 남경으로 여행 온 일본 투숙객과 지배인과의 대화이다. 예문은 아래와 같다.

管事：這是頭等官房，別的屋子比這還不濟您更看不上，請將就著住罷。

(지배인: 여기는 일등급 객실입니다. 다른 방은 여기보다 더 좋지 않아서 마음에 들지 않으실 겁니다. 이 객실로 하시지요.)

客人：那沒法子了，就是這兒罷，住這屋子一天多少錢？

(손님: 그럼 어쩔 수 없군요. 여기로 합시다. 이 방은 하루에 얼마입니까?)

管事：一天兩塊錢。”

(지배인: 하루에 2원 입니다.)

客人：我打算個四五天兒在這兒逛一逛，可是我是一個人兒初次到這兒來，道兒都不認得，你們給找一個帶道兒的帶我逛逛去行不行？

(손님: 저는 4~5일 정도 묵으며 돌아다닐 예정인데, 혼자서 처음 이곳에 온 지라 길을 잘 모르겠습니다. 저와 돌아다니며 길을 안내해줄 사람을 좀 찾을 수 있겠습니까?)

管事：行是行，可是這地方兒很大，該逛的地方兒很多，道兒又是東南西北的很窩遠若是走着逛可就耽誤了工夫兒了，您還是坐轎子或是騎馬去好。

(지배인: 찾을 순 있지만, 이곳은 매우 넓고 둘러봐야 할 곳들이 너무 많으며, 길도 사방으로 매우 덩니다. 만약 걸어서 둘러보신다면 시간을 지체하는 것이니 가마를 타시거나, 말을 타고 가는 것이 나을듯합니다.)

客人：我坐不慣轎子，又慫悶又顛得慌倒是騎馬爽快，一匹馬一天多少錢？

(손님: 저는 가마를 잘 못 탑니다. 답답하고 매우 흔들려서요. 오히려 말을 타는 게 상쾌합니다. 하루에 말 한 마리는 얼마입니까?)

管事：一塊半錢，連酒錢都有了。

(지배인: 팁 포함 1원 50전 입니다.)

客人：馬夫能帶道兒不能？

(손님: 마부가 길을 안내 할 수 있습니까?)

管事：他們常跟著貴國先生們各處兒逛去甚麼地方兒都熟熟悉。

(지배인: 그들은 늘 귀국의 선생님들을 모시고 돌아 다녀서 어느 곳이든 매우 익숙합니다. )

위의 남경으로 여행 온 일본 여행객과 여관 지배인과의 대화를 통해, 당시는 여관 지배인이 마부를 고용하여 손님에게 여행의 편의를 제공하였음을 알 수 있다. 현재 여행 투어의 한 시스템이 짝트는 것처럼 보인다. 또한 말 한 필을 빌려 하루 여행하는 값이 1원 50전으로 일 등급 객실의 하루 방값이 2원 인 것과 별 차이 없었음을 짐작할 수 있다.

이렇듯 위의 고찰을 통해, 가마와 말이 1914년 집필, 1916년 출판·발행된 중국어 교과서 《華語萃編(初集)》에서는 이미 이동을 위한 교통수단이기 보다는 유흥문화의 하나로 자리 잡고 있었음을 알 수 있다.



〔『점석재화보』제490호, 1897.7.〕<sup>37)</sup>

위 그림은 1897년 7월 『점석재화보』에 실린 기사로, 여름 밤 정안사에서 다정히 휴식을 취하고 있는 마차를 넘보다 하마터면 큰 사고를 당할 뻔했다는 내용이 실려 있다. 아름다운 풍경 뒤로 줄지어 마차가 오고 있으며 모두 남성과 기녀로 추측되는 여성이 타고 있음을 그려내고 있다.<sup>38)</sup>

37) 문정진 외, 앞의 책, p.170, 2008.

38) 문정진 외, 앞의 책, pp.167~170, 2008.

자동차와 영화배우들이 앞을 다투어 등장하며 이름을 날리기 시작한 1920년대 까지도 명기를 실은 마차가 구도심에서 와이탄으로 달려가는 광경은 낮익은 풍경이었다. 하지만 1930년대에 이르러 마차는 거리에서 급속도로 사라졌다.<sup>39)</sup>

### (5) 전차

중국에서는 1890년대부터 전차를 도입하고자 하는 시도가 있었으나 1906년이 되어서야 Bruce, Peeble & Co. Ltd에 의해 공공조계지에 전차 선로 공사가 시작되었다. 1908년 3월 5일 최초의 전차 노선이 공공 조계의 중심 도로인 南京路에 가설되므로 공식적으로 전차가 개통되었다. 후일 이 전차노선은 外灘에서 西藏路까지 확장되었다. 노선은 南京路를 벗어나자마자 南京路 만큼 유명한 거리인 靜安寺路로 이어졌다. 이러한 전차는 매우 신속하게 상해에서 가장 중요한 교통수단이 되었고 중심 도로에 접해 있는 부지는 지가가 급등했으며, 1910년대 말에 중심 도로의 동쪽 지역은 이미 가장 변화한 상업지구가 되어 있었다.<sup>40)</sup>

특히 이 靜安寺로 이어지는 靜安寺路 (Bubbling Well Road)는 1890년대에 들어서면서 상업용 중국식 정원들이 도로변에 형성이 되면서 관광도로가 되었다. 南京路가 끝나면 바로 靜安寺路가 시작되는데 경마장의 북쪽을 지나는 이 길은 경마장을 중심으로 각종 오락시설들이 들어서기 시작하면서 더 많은 사람들이 몰려들어 상업가로가 되었다. 대형백화점이 들어서있는 최대 상업가로인 南京路와 이어지는 靜安寺路에는 호텔 및 극장 등의 시설들이 들어섰으며, 靜安寺路에서 서쪽으로 갈수록 중국식 정원들과 주거지가 들어서 있었다. 즉, 중심지 가까이에 는 오락시설들이, 외곽으로 나갈수록 전원적인 풍경이 펼쳐져 있었다.<sup>41)</sup>

1908년 5월 8일에는 프랑스 조계지에도 전차가 개통되었다. 전차는 각각의 조계지에서 독립적으로 건설하였지만 같은 규모의 선로를 사용하였고, 공공조계지와 프랑스 조계지의 전차선로는 1912년이 되어서야 연결이 되었다.

39) 리어우관 저, 장동천 외 역, 앞의 책, p.87, 2007.

40) 하자마 나오키 저, 신일섭 역, 앞의 책, p.46, 1999.

41) 최지혜, 앞의 글, p.185, 2012.



[난징루(南京路) 전차선로 공사 모습 (1908년)]<sup>42)</sup>



[난징루(南京路) 전차선로 공사 완성 후 (1908년)]<sup>43)</sup>



[1908년의 상하이 전차노선도(검은색 실선)]<sup>44)</sup>

42) 최지해, 앞의 글, p.120, 2012.

43) 최지해, 앞의 글, p.120, 2012.

위의 전차노선은 조계지 주요 도로를 통과하여 외곽지역으로 기차역이나 공원, 주요 관광지등을 경유하며 연결되어 있는 것을 볼 수 있다. 전차노선은 영국 조계 지역과 프랑스 조계지역의 해안 길(Bund)을 거쳐 미국 조계지의 황푸강변으로 난 길을 따라 놓였다. 특히 공공조계지의 북쪽지역에는 기차역과 홍콩공원(Hongkew Park)까지, 남쪽은 프랑스 조계지의 코커자공원(Koukaza Park)과 상하이 성벽을 따라서 확장되었고, 서쪽으로는 공공조계지의 경우, 조계지 경계에 있는 靜安寺까지, 프랑스조계지의 경우는 조계지의 중심을 지나는 외부 확장 도로를 따라서 노선이 확장되어 있음을 알 수 있다. 즉, 전차노선은 조계지 중심지역의 주요 도로를 지나면서 외곽지역으로는 기차역이나 공원, 주요 관광지등을 경유할 수 있도록 놓여있는 것을 알 수 있다.<sup>45)</sup>

전차 선로가 포괄하는 면적은 서쪽의 徐家匯로부터 동쪽의 楊樹浦까지 두 조계와 조계 외부 도로(越界築路) 지역에 가로 걸쳐 있어서, 대량 승객용 공공 간선 운송망의 윤곽이 초보적으로 형성되었다. 그 가운데 가장 빨리 만들어진 것은 영국 상인이 개설한 靜安寺에서 廣東路 外灘에 이르는 6.04킬로미터 구간이었고, 가장 긴 것은 프랑스 상인이 개설한 十六鋪에서 徐家匯에 이르는 8.0502킬로미터 구간이었다. 1913년 8월에는 華界 최초의 전차가 운행되었으며, 1914년에는 상해 최초의 무궤전차(無軌電車)가 공공조계에서 개통되었다.<sup>46)</sup>

다음은 《華語萃編(初集)》 제 20과 '搭坐電車' (전차타기)에 나오는 갑과 을이 永安公司와 文明書局에 가기 위해 전차를 타는 상황과 창밖으로 보이는 풍경에 대해 서로 대화를 나누고 있는 상황이다. 예문은 아래와 같다.

甲：噯唷，您瞧電車要開了，咱們快跑兩步兒罷。  
 (갑: 아이쿠, 전차가 곧 출발하나 봐요. 빨리 뛰어가지요.)  
 乙：快上快上，(已在車內)若不是這麼跑，就趕不上了。

44) 최지해, 앞의 글, p.121, 2012.

45) 최지해, 앞의 글, pp.119-121, 2012.

46) 任裂, 〈上海的非幾動客運交通〉, 上海市政協文史資料委員會 編, 《上海文史資料存稿彙編》第 8編(市政交通), 上海: 上海古籍出版社, 2000. 배경한 엮음, 『20세기 초 상해인의 생활과 근대성』 pp.37-38 재인용.

(을: 빨리 타요 빨리, (이미 차 안에서) 만약에 이렇게 뛰지 않았다면 차를 놓쳤을 거예요.)

甲: 是的, 三等車人太多了, 咱們坐頂等罷(欲移頂等)賣票的, 你把門開開, 我們過去。

(갑: 그러게요, 3등 칸에 사람이 너무 많으니 우리 1등 칸에 탑시다. (1등 칸으로 옮기려 한다) 저기요, 문 좀 열어 주세요, 우리가 건너가려 구요.)

賣票人: 門開了, 請過去罷。

(직원: 문 열었어요, 지나가세요.)

乙: 你們這輛車是上那兒去的?

(을: 이 차는 어디로 가는 건가요?)

賣票人: 是到十六鋪的, 你們二位上那兒啊?

(직원: 十六鋪에 가는 거예요, 두 분은 어디로 가나요?)

乙: 我們到永安公司。

(을: 우리는 영안회사에 가요.)

.....

甲: 您瞧那個人, 腦袋後頭搭拉着那是什麼?

(갑: 저 사람 좀 보세요, 머리 뒤에 늘어뜨린 게 뭐예요?)

乙: 啊, 那叫辮子, 原先敝國人都有辮子, 就解那年革命之後, 纔都絞了去了。

(을: 아, 저건 변발 이에요, 원래 우리나라 사람들은 원래 다 변발을 했는데 신해혁명 이후부터 비로소 모두 잘랐지요.)

甲: 怎麼這個人不剪哪?

(갑: 저 사람은 어떻게 자르지 않았지요?)

乙: 他總是頑固守舊的不肯剪, 可是這宗人也不多了。

(을: 저 사람은 아무래도 완고하고 보수적이라서 짜르려 하지 않은 거죠 그러나 저런 사람도 많지 않아요.) ”

위 내용을 통해서 이 전차는 十六鋪까지 가는 전차로, 승객이 승차한 후 좌석이 1,2,3등 칸으로 나뉘어져 서로 다른 칸으로의 이동이 가능하며, 전차 안에는 안내원이 상주하여 다른 칸으로의 이동을 도왔던 것 같다. 또한 창 밖에 보이는 풍경을 통해 다음과 같은 사실을 알 수 있다. 즉 신해혁명 이후 대부분의 사람들이 변발을 잘랐으나 1911년 辛亥革命을 거쳐 1914년 탈고 된 《華語萃編(初集)》 당시만 해도 아직 옛 것을 고집하며 완고하고 고루하게 변발을 한 사람들이 꽤 중에 있었음

을 알 수 있다.

《華語萃編(初集)》 제44과 '新式粧梳'에는, 辛亥革命 이전 만주족은 여자들이 원래 머리를 두 갈래로 땀았고, 한족은 소주식으로 머리를 틀어 올렸는데 최근 몇 년 동안 만주족과 한족의 머리 스타일이 같아졌으며, 게다가 교통이 편리해진 이유로 북경이나 상해 여자들의 머리 모양이 같아졌다고 묘사하고 있다.<sup>47)</sup>

#### (6) 기차

중국에서 기차가 처음 생겨난 곳은 북경이다. 그러나 정식으로 철로가 깔리고 상업적으로 운행을 시작한 곳은 上海이다.

상술한 교통수단들과는 달리 기차는 중국에서 쉽사리 자리를 잡지 못하였다. 1863년 처음으로 영국, 미국, 프랑스의 상인들이 상해와 소주를 연결하는 철도 건설을 제의하였으나 중국인들의 반대로 실패하였다. 영국의 철도전문가 M. 스티븐슨은 1864년 또 다시 광주·한구·상해·천진을 연결하는 중국 철도망을 건설할 것을 제안하였지만, 역시 외국이 중국 내륙의 이권을 장악할 수 있다는 중국 측의 염려로 실현되지 못하였다. 이듬해인 1865년 결국 영국 상인 듀란트가 북경에 500m 가량의 중국 최초의 철도를 건설하였는데, 청나라 정부는 이 역시 서양인이 들어온 이 괴물 같은 기차가 국가의 근간을 뒤흔들 수 있다며 없앨 것을 명하였다.

그 후 10여년이 지나서 1876년 상해에 영국계 자던-매시슨 상회가 정식으로 철로를 깔고 기차의 상업적 운영을 시작하였다. 하지만 이 철도의 부설도 원래는 중국 측에서 강력히 반대하였다. 상해 지방관은 서양인에 의해 철도의 권리가 독점될 것을 우려하였고, 민간은 믿을 수 없는 기차의 안전성, 풍수 파괴 등의 이유로 반대하였다. 또한 기차가 내륙 각지에 깔리게 되면 서양인이 더욱 쉽게 자신들의 권익을 확장할 수 있다는 것도 반대의 큰 이유였다.

47) 소은희, 《華語萃編(初集)》에 나타난 사회문화상 연구 - 의생활, 식생활, 주생활을 중심으로 -, 『中國文化研究』 第22集, p.220, 2013. 6.



[기차를 구경하는 시민들]<sup>48)</sup>

그러나 이러한 반대에도 불구하고 자단-매시슨 상회는 도로를 닦는다는 명분으로 토지를 사들인 후 철로가설을 강행하고 1876년 7월 3일 정식 개통하였다. 이는 상해(滬)와 오송구(淞) 구간을 연결한다하여 ‘송호철로(淞滬鐵路)’라 이름 붙여졌고, 길이는 14.5km였다.<sup>49)</sup> 위 사진은 淞滬鐵路가 통과하는 장면을 시민들이 구경하는 모습이다.

하지만 당시의 기차는 매우 불안전해 운영을 시작한지 한 달도 되지 않아 철로를 걷던 행인이 기차에 치여 사망하는 사건이 발생했다. 그러자 지역 주민들은 오랫동안 쌓이었던 불만을 표출하며 기차 운행 정지를 요구했다. 이에 따라 1876년 10월 영국과 중국은 중국정부가 1년 반 동안 3번에 나눠 돈을 내어 철도와 기차를 사는 것으로 협의했다.<sup>50)</sup> 한편 그 기간 동안 철도의 이로움을 확인한 상인들은 ‘淞滬鐵路’의 지속적인 운행과 노선 확장을 주장하였으나 청 정부는 1877년 10월 이를 철폐했다.

그 뒤 일본이 대만을 정벌하고, 청불전쟁에서 패하면서 중국에는 다시 철로개설을 주장하는 이들이 나타났다. 청말의 정치가 이홍장(李鴻章, 1823~1901)은 철로가 있으면 재빠른 군량 운반이 가능하다 생각했고,<sup>51)</sup> 좌중당은 철로를 부설해야 富國과 民富가 이루어질 수 있다고 강조하였다.<sup>52)</sup> 하지만 반대 보수파와의

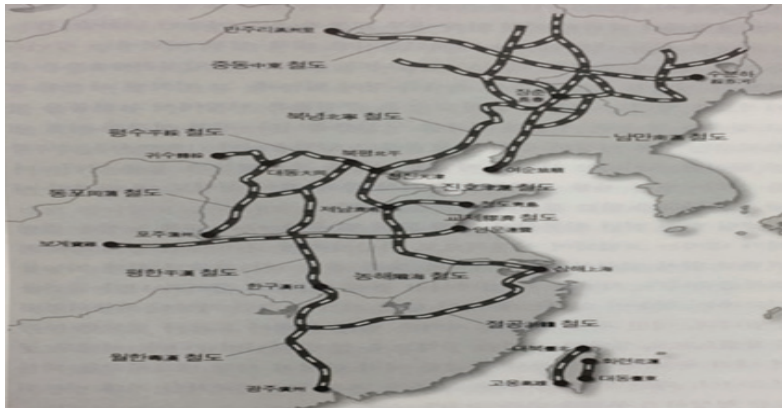
48) 탕렌저 저, 김동휘 역, 앞의 책, p.131, 2008.

49) 문정진 외, 앞의 책, pp.174~180, 2008.

50) 탕렌저 저, 김동휘 역, 앞의 책, p.131, 2008.

51) 신승하 외, 『19세기 중국사』, p.126, 2000.

계속된 논쟁으로 중국의 철도건설은 1880년대에야 시작되었다. 1870년대 이후 약 30여 년간 개설된 철도는 약 447km로 상당히 짧은 것이었고,<sup>53)</sup> 청조 최후의 10년 남짓한 기간에 약 1만km가 조금 못되게 건설되었다. 20세기 초는 세계적으로 철도건설의 고양기였지만, 중국에서 유독 그러한 붐이 격심했던 것은 철로가 영토 분할경쟁의 중요한 수단이었기 때문이다.<sup>54)</sup> 따라서 중국 철도 역사의 시작은 열강의 제국주의의 도구로 다소 치욕스럽게 시작된 것이라 할 수 있겠다.



[1876~1937 주요 철도 노선]<sup>55)</sup>

한편 청일전쟁 이후에는 철도특권에 대한 외세의 광적인 탈취가 벌어졌다. 저항할 힘이 없던 베이징 정부는 1895년 인도차이나에서 윈난에 이르는 289마일의 철도부설을 프랑스에 허가했다. 이듬해 러시아는 만주를 횡단하는 중동 철도 부설권을 획득했는데, 이 철도는 시베리아 횡단철도를 블라디보스토크까지 연장시키는 간선으로서, 전체 길이는 1,073마일이었다. 2년 후 러시아는 중국 정부로부터 남만 철도부설 특권까지 강탈했는데, 즉 뤼순과 다롄 항까지의 길이 709마일의 철도부설권까지 강탈한 것이다. 1905년 러시아가 전쟁에서 패배한 이후 이 철도

52) 宓汝成, 『中國近代鐵路史資料 제1책』, p.106~107, 中華書局, 1963.

53) 신승하 외, 앞의 책, p.126, 2000.

54) 하자마 나오키 저, 신일섭 역, 앞의 책, p.46, 1999.

55) 허탁운 저, 이인호 역, 『중국 문화사 下 인류의 탄생~1949』, p.365, 2013.

부설권은 일본에 양도되었다. 독일도 1897년 산둥 경내의 자오저우에서 지난 사이의 길이 285마일의 철도부설권을 획득했다. 외국이 단독으로 부설한 이 주요 4개 철도는 총 길이가 2356마일로서 1911년 중국의 철도 전체의 41퍼센트를 차지했다. 게다가 수많은 중국 철도의 부설은 외국 차관으로 이루어진 것이어서 자연히 외국의 통제나 영향을 벗어날 수 없었다. 이는 경제제국주의의 가장 노골적인 행태였다 할 수 있겠다.<sup>56)</sup>

다음은 《華語萃編(初集)》 제30과 ‘送上火車’(기차 타는 것을 배웅하다)에 나오는 갑과 을의 대화내용이다.

甲：您坐那盪車走？

(갑: 어떤 차를 타고 가십니까? )

乙：我坐早半天的快車。

(을: 나는 아침 급행열차를 탑니다. )

甲：噯，七點都過了二十分了，您該動身了。

(갑: 7시 하고도 20분이 지났는데, 어서 움직이셔야죠. )

.....

乙：……我是這麼個毛病，要坐火車的時候兒老是怕趕不上，不由得心裏起急。

(을: ..... 나는 기차를 탈 때면, 항상 놓칠 까봐 마음이 조급해 지는 버릇이 있어요 )

.....

甲：……(至車站)到了，還好不晚，還有十分鐘哪。

(갑: ..... (기차역에 도착) 다 왔네요, 다행히도 늦지 않고 10분이나 남았군요)

乙：賣南京票的票房兒在那兒？

(을: 남경표를 파는 곳은 어디인가요? )

甲：就在這東邊兒，您坐幾等？我給您買去。

(갑: 동쪽에 있습니다. 몇 등석을 타실 건가요? 제가 표를 사오겠습니다)

乙：那麼勞您駕給買張二等票罷。

(을: 그럼 죄송합니다만, 2등석으로 사다 주십시오.)

甲：買來了，交給您。

56) 이매뉴얼 C. Y. 쉬 저, 조운수·서정희 역, 『근·현대 중국사 상권』, p.531, 까치, 2013.

(갑: 사왔어요. 여기요. )

乙: 費心費心。

(을: 수고하셨습니다. )

甲: 好說好說, 行李是您自己帶著啊, 是交給行李車上哪?

(갑: 아니에요. 짐은 갖고 타실 건가요? 아니면 화물칸에 실을 건가요?)

乙: 我都是零碎東西交給他們恐怕鬧錯兒自己帶著罷。

(을: 모두 잡다한 물건들이라 짐칸에 실었다 가는 쉬일 것 같아서 직접 들고 타려고요.)

.....

甲: 您把零碎東西都攔在這上頭綱子上, 省得佔地方兒。

(갑: 자리를 차지하지 않게 잡다한 물건들은 머리 위 그물망에 넣어주세요.)

乙: 有理有理, 車要開了, 您請回罷。

(을: 그렇군요. 차가 출발하려고 하네요. 들어가 보세요)

甲: 是, 我下去了, 車上有小絡, 您多留點兒神。

(갑: 네, 전 내리겠습니다. 기차에는 소매치기가 있으니 조심하십시오.)

乙: 是了, 謝謝, 勞步勞步。

(을: 알았어요. 감사합니다. 수고 많이 하셨습니다. )

甲: 那兒的話哪回來再見。

(갑: 별말씀을요, 돌아오시면 또 봅시다)”

위 내용으로 당시 기차의 종류에 급행열차가 있었고, 2등이란 표현에서 알 수 있듯 좌석 구분이 있었음을 알 수 있다. 또한 기차에는 짐 크기에 따라 수납하는 공간이 다르게 있었고, 기차 머리 위에는 잡다한 물건들을 넣을 수 있는 그물망이 있었으며 기차 안에는 소매치기범도 있었음이 짐작된다.

다음은 《華語萃編(初集)》 제31과 ‘車中閑話’(차 안에서 한담을 나누다) 갑과 을의 대화이다.

甲: 呸, 您上那兒去呀?

(갑: 어디 가십니까?)

乙: 我到南京去。

(을: 남경에 갑니다.)

甲: 巧極了, 我也是上南京, 僑們同伴兒走可不寂寞了。

(갑: 너무 잘됐어요, 저 역시 남경에 가거든요. 우리 함께 가면 적적하지 않겠어요.)

.....

甲: 南京本來是歷代建都的地方兒, 城廂內外的名勝古跡很多, 足穀逛個四五天的。

(갑: 남경은 원래 역대 수도를 세운 곳이라, 성안 밖으로 명승고적이 매우 많아서 4~5일은 충분히 재미있게 놀 수 있습니다.)

乙: 可不是麼, 我常聽見人說金陵的風景最好, 所以纔忙裏偷閑的去一盪, 到那兒若是趕上天氣好, 我打算多待兩天索性都逛到了纔趁心哪。

(을: 그러게 말이에요. 나는 늘 남경의 경치가 매우 좋다고 들었어요. 그래서 바쁜 가운데 시간을 내서 한 번 좀 가보는 것인데, 만약 도착해서 날씨가 좋다면 며칠을 더 머물러 아예 마음껏 다 돌아보죠. 그리고 나서야 마음이 흡족해 질 것 같아요.)

.....

乙: 我們往那麼去還倒車不倒呢?

(을: 우리가 거기 가는데 차를 또 갈아타야 하나요?)

甲: 不倒車了, 一直的到南京。

(갑: 갈아타지 않습니다. 곧 바로 남경으로 가요.)

乙: 過甚麼大鐵橋山峒不過?

(을: 큰 철교나 터널을 지나게 됩니까?)

甲: 這是一路平川的地方兒走不著山橋倒有也沒很大的, 叫不上名兒來。

(갑: 이곳은 평야라 산이 없습니다. 다리는 있긴 한데 그렇게 크지 않아서 무슨 다리라 부를 수도 없지요.)

乙: 嚙, 這個大車站是那兒啊?

(을: 이 큰 역은 어디예요?)

甲: 鎮江, 再走兩點半鐘就到了。

(갑: 鎮江이에요. 2시간 반만 더 가면 도착합니다.)

.....

乙: 那邊兒有個塔是那兒啊?

(을: 저기 탑이 있는 곳은 어디 입니까?)

甲: 那兒就是有名的金山寺, 這邊兒就是北固山。

(갑: 저곳은 유명한 金山寺예요. 여기가 北固山이고요.)

乙: 這兒的景緻兒倒不錯呀。

(을: 이곳의 경치는 정말 멋지네요.)

.....

甲：下站就到下關了，我們收拾收拾預備下車罷。  
 (갑: 다음 정거장이 下關이에요. 우리 내릴 준비합니다.)  
 乙：我聽說南京的客棧是中西旅館最好，可不知道究竟怎麼樣。  
 (을: 남경의 여인숙 중 中西旅館이 제일 좋다던데, 어떨지 모르겠네요.)  
 甲：可是日本人是住中西旅館的多，大概總不錯罷，待會兒到了，有各棧房裏接客的夥計都穿著號衣，您招呼他來就帶您去了。”  
 (갑: 일본사람들이 中西旅館에서 많이 묵습니다. 아마도 괜찮을 겁니다. 도착하면 여관에서 마중 나온 점원들이 모두 유니폼을 입고 있을 것이니 그를 불러서 안내해 달라고 하면 됩니다)

위 내용에서 알 수 있듯이, 갑과 을은 상해에서 남경으로 가는 기차를 타고 金山寺, 北固山 등 경치를 보며 남경을 향해 가고 있는 중이다. 남경은 본래 역대 수도라서, 성안밖에 명승고적이 매우 많다고 소개하고 있으며, 金山寺, 北固山 鎮江, 下關이란 단어를 통해 당시의 산 이름과 역 이름을 살펴볼 수 있다. 또한 남경에는 당시 유명한 中西旅館이 있었고, 여관에서 일하는 종업원이 유니폼을 입고 역에 마중 나와 中西旅館까지 손님을 에스코트했음을 알 수 있다.

상술한 교통수단 외에 《華語萃編(初集)》 제33과 ‘搭坐輪船’에는 배를 탈 때의 상황들이 묘사되어 있는데 그 내용은 다음과 같다.

乙- 船上比票行裡貴多了。  
 (을: 배 위가 매표소보다 훨씬 비싸네.)  
 .....  
 乙- 就是我一個人，寫官艙票多少錢哪。  
 (을: 저 혼자입니다. 관리들이 타는 칸에 타려면 얼마입니까?)  
 票行- 一位還不好說麼，拿三塊半錢罷。  
 (판매원: 한 분이시면 쉽죠. 3원 50전만 주시면 됩니다.)  
 乙- 多點兒了，我常坐都是三塊錢。  
 (을: 비싸네요. 저는 늘 3원에 탔었는데요.)  
 票行- 您是老主道了，我們不敢多說，您再加兩角錢我們白伺候伺候您罷。  
 (판매원: 손님은 단골이신데, 저희가 값을 높게 부르지 못하죠. 2전만

더 추가하시면 제가 이익을 안 남기고 손님을 모시겠습니다.)

乙-好說, 就寫一張罷。

(을: 좋습니다. 한 장 써주십시오.)

票行-是, 您請看, 明兒不用打發夥計去呀。

(판매원: 네. 손님. 내일 하인은 부르지 않아도 됩니까?)

乙-不用, 沒甚麼行李, 我自己來罷, 幾點開船。

(을: 필요 없습니다. 짐도 별로 없어 혼자 가려고요. 몇 시에 배가 출발  
합니까?)

.....

“乙-哦, 你先把鋪蓋鋪上, 再給沏壺茶來。

(을: 오, 우선 요를 좀 깔고 차를 한 주전자 우려오너라.)

茶房-是, 您有茶葉麼?

(차방: 네. 찻잎이 있으십니까?)

乙-在網籃裡有個洋鐵瓶子, 船得多咱開呀?

(을: 그물바구니에 양철통에 있다. 배는 언제 출발하는가?)

茶房-馬上就開了晚上到鎮江, 明兒一早就到上海了。”

(차방: 곧 출발해서 저녁엔 鎮江에, 내일 아침엔 上海에 도착합니다.)

위의 내용으로, 당시는 배 안에서 표를 살 수도 있었으나 매표소에서 구매하는 것보다 가격이 비쌌음을 알 수 있다. 배에는 관리들만이 따로 이용할 수 있는 일등석 격인 官艙票가 있었고 가격은 3원 50전 정도였음을 알 수 있다. 승객이 짐이 많을 경우는 하인을 보내 묵고 있는 곳까지 짐을 가지러 가기도 하였으며, 또한 위의 내용으로 보아 을이 官艙票를 사서 그런지 승차 후 종업원이 짐을 풀어주고, 이불을 깔아주며, 배위에 설치된 그물 바구니에 을이 준비해 온 양철통 속의 중국 찻잎을 우려 주는 서비스도 제공하였음을 엿볼 수 있다.

### 3) 19세기 후반 교통수단의 발전에 따른 사회적 범죄상

지금까지 본고는 《華語萃編(初集)》에 나타난 교통과 관련된 대화체를 근거로, 교통수단의 발전 및 당시의 사회문화상을 살펴보았다.

근대 서양 기술의 도입과 수용이라는 상황아래서 上海는 전대미문의 참여한 교통의 발전과 더불어, 예전에는 볼 수 없었던 사회적 범죄가 생겨나기 시작하여 사

회에 물의를 빚고 있었다. 즉, 교통의 변화와 발전에 따른 교통 방해, 인력거 면허 위조, 경범죄, 소란등과 같은 범죄가 나타나기 시작했던 것이다. 그 事案의 내용은 다음과 같다.

교통 방해, 인력거 면허위조, 경범죄, 소란 事案의 분류<sup>57)</sup>

사건번호	날짜	원고	피고	소송명.액수	내용	판결
1	1873.6.28			교통방해	이륜차로 도로를 막고 교통방해	구금 1일
2	1873.7.12			소란	湖南路에서 폭죽을 터트림	벌금 \$1
3	1873.7.19		마부	교통방해	밤에 마차에 불을 밝히지 않음	벌금 \$25
4	1876.10.12		마부	난폭운전	말을 거칠게 몰아 외국인을 태운 인력거꾼을 부상시킴	태형 100대 칼형 1주일
5	1878.3.24		마부	교통방해	서로 빠르기를 시합	벌금 \$6
6				위조면허	가짜 면허를 매매함	태형 30대
7	1877.12.13		Firwin	위조면허	인력거면허를 위조	주범 3년형 제본업자 3개월
8	1879.2.14		마부	난폭운전	마차를 위협하게 몰아 외국인 승객을 다치게 함	벌금 \$20

57) The North China Herald를 근거로 한 會審公廨의 事案 분류. 이화승, <19세기 上海 會審公廨의 탄생과 中西 상업분쟁>, 『中國史研究』 vol 44, 2006을 근거로, 교통의 변화와 발전에 따른 사회적 범죄상으로 재 분류해냄.

9	1879.5.28		마부	경범죄	손님에게 불손한 마부	칼형 1주일
---	-----------	--	----	-----	-------------	--------

위의 내용을 살펴보면, 마차나 인력거로 인해 벌어지는 교통 범죄가 제일 많은 것으로 보인다. 마부가 길거리에서 마차를 위협하게 몰거나 손님에게 불손하게 대우하거나 밤에 마차에 불을 밝히지 않으면 안 되었음도 알 수 있다. 또한 당시는 인력거를 끄는 일은 특별한 기술이 없어도 할 수 있는데다 팁으로 인한 높은 수입도 기대할 수 있어 많은 이들이 바라는 일이었다. 하지만 실제 수요보다 공급량이 많다는 판단 하에 조계당국이 인력거의 수량을 제한했기 때문에 인력거를 끌 수 있는 기회는 쉽지 않아서였는지 인력거 면허를 위조하는 범죄상도 있었음이 관찰된다.

1887년 葛元煦 《滬遊雜記》에는 《조계금령(租界禁令, 租界例禁)》 20개 조항 중 도로·교통과 관계있는 일곱 가지 조항이 있다. 그 뒤 여러 차례 수정 보완되어 교통규칙 위반에 대한 처벌 조항이 늘어나게 되었다.

예전에 존재하지 않던 교통 법규와 제도에 대해 중국인들이 한꺼번에 적응할 수는 없는 일이었고, 쉽게 받아들여지도 못하였다. 상해 인구가 끊임없이 늘어나고 인력거·마차·자동차·전차 같은 각종 교통수단이 날로 늘어나면서, 사람들은 위와 같은 무거운 대가를 치른 뒤에야 교통규칙을 준수할 필요를 느끼게 되었다.

교통질서의 준수에는 승차 예절(文明乘車)도 포함되어 있었다. 〈상해전차회사법 및 승객규칙(上海電車公司章程及守則)〉에는 승객이 차에서 흡연해서는 안 되고, 가래를 뱉어도 안 되며, 다른 사람을 방해해서도 운전수와 이야기해서도 안 된다고 되어 있으며, 취객과 의복이 더러운 사람, 전염병을 앓는 사람은 승차할 수 없다는 등의 규정이 담겨 있다. 이러한 공중도덕(公共文明)의 규정을 시민은 선택 없이 받아들일 수밖에 없었다.<sup>58)</sup>

58) 任裂, 〈上海的非幾動客運交通〉, 上海市政協文史資料委員會 編, 《上海文史資料存稿彙編》 第8編(市政交通), 上海: 上海古籍出版社, 2000. 배경한 엮음, 『20세기 초 상해인의 생활과

이와 같이 중국의 교통시설의 변화는 점점 사람들의 외출 방식과 일상생활의 변화를 가져왔고, 교통 관념도 그에 따라 변하게 되었다.

### 3. 나오는 말

일본의 해외 중국어 교육기관 〈東亞同文書院〉은 중국어교사 朱蔭成과 述功, 일본인 교수 松永千秋와 眞島次郎으로 하여금 1914년 北京官話로 중국어 교과서 《華語萃編(初集)》을 집필케 하고, 1916년 출판·발행하였다.

본고는 지금까지《華語萃編(初集)》의 교통과 관련된 대화체에 나타난 어휘를 근거로, 그에 투영된 당시의 사회문화상을 고찰해 보았다. 그 내용을 정리하면 다음과 같다.

교통수단의 변화와 발전으로 상해시민의 생활은 그 이전과는 비교할 수 없을 정도로 공간적, 시간적 거리가 줄어들었다. 그 변화와 발전은 앞에 서술한 Robert Morrison의 《Dialogues and detached sentences in the Chinese Language(中文會話及凡例)》(1816년) 제2과 ‘和茶葉貿易商’에 폭염으로 인해 강물이 말라 덜컹거리는 가마를 타고 광조우에 온 난징의 한 상인과 광조우의 차 무역상과의 대화처럼 가마가 당시의 유일한 육상교통 수단으로 사용되던 것과는 달리 눈부신 발전이 이루어졌음을 알 수 있다.

1916년 출판·발행된 《華語萃編(初集)》은 1816년 영국의 개신교 첫 선교사 Robert Morrison이 집필한 《Dialogues and detached sentences in the Chinese Language(中文會話及凡例)》와 꼭 100년의 시간 차이가 난다. 이 100년 동안 중국무역의 중심이 廣州에서 上海로 옮겨지고, 上海가 아편전쟁으로 개항지가 된 이후 서양 여러 나라의 租界地가 설정되었고, 서구 문물이 가장 먼저 들어 온 중국 제2의 도시이며 첨단 도시로 변화되었던 것이다.

위의 고찰에 의하면, 上海에 租界가 들어서기 전에는 선박이 주요 교통수단이

---

근대성』, p.42 재인용.

었으나 외국인들에 의해 租界가 만들어지고 근대적 도로가 건설되면서 교통수단은 점차적으로 변화하기 시작하였다. 예컨대 1906년 Bruce, Peeble & Co. Ltd에 의해 공공조계지에 전차 선로공사가 시작되어 1908년 3월 5일 최초의 전차노선이 공공 조계의 중심 도로인 南京路에 가설되므로 공식적으로 전차가 개통되었다. 후일 이 南京路에서 靜安寺路로 이어진 전차노선은, 外灘에서 西藏路까지 확장되었다. 이런 전차는 매우 신속하게 上海의 가장 중요한 교통수단이 되었고, 중심 도로에 접해있는 부지는 지가가 급등했으며, 1910년대 말에는 급기야 중심 도로의 동쪽 지역이 가장 변화한 상업지구가 되었다.

《華語萃編(初集)》에는 上海가 근대도시로 변화하는 과정에서의 도로명과 근대화를 향한 설비시설 및 당시 조계지에 대한 풍경들이 잘 나타나 있다. 또한 이 교재 제 42과 '託租住宅'에는 甲이 북경에서 세들어 살 집을 구하는 이야기가 소개되고 있는데, 문을 나서면 바로 전차가 다니고 전등과 수도물도 공급된다는 점을 들어 주택 세내기에 매우 좋은 조건이라고 이야기하고 있다. 예문은 아래와 같다.

甲：電燈自來水都有罷？

(갑: 전등과 수도시설은 모두 다 있습니까?)

乙：那一定是有的了。

(을: 그건 물론이지.)

甲：出入方便不方便？

(갑: 교통은 편리합니까?)

乙：很便當，出門兒就上電車，離小菜場也不算遠。

(을: 매우 편리하다네. 밖을 나가면 바로 전차를 탈 수 있고 시장도 멀리 않다네.)

甲：那好極了，不知道一個月是多少房錢。

(갑: 정말 괜찮네요. 한 달에 방세가 얼마일지 모르겠습니다만.)

乙：那一帶的房子大概得三十兩左右罷。

(을: 그 일대의 집은 대략 30량 정도하지.)

위의 대화를 통해 당시 상해와 북경은 모두 전차가 개통되어 시민들의 생활을 좀 더 빠르고 편리하게 해줄 수 있는 척도로 이용되고 있음을 알 수 있다. 아울러

1883년 영국조계에 처음 등장한 상수도 시설도 어느덧 집을 이사할 때의 거주조건이 되어 중국인의 삶에 커다란 자극이 되고 있음을 알 수 있다. 또한 제 30과 '送上火車'에 “我是這麼個毛病，要坐火車的時候兒老是怕趕不上，不由得心裏起急(나는 기차를 탈 때면, 항상 놓칠 까봐 마음이 조급해 지는 버릇이 있어요)” 라는 말처럼 어느덧 사람들은 시간을 지키는 규범이 생기고, 그에 따른 일상생활의 통제가 시작되었음도 엿볼 수 있다.

이렇듯 上海는 이미 근대화가 시작된 도시로서, 길거리에 인력거와 마차, 전차가 서로 공존하며 전통과 근대가 어우러진 가운데, 동력을 이용하여 신속하게 대규모의 물자나 정보를 이동시키며 국제적 도시로 발 빠르게 달려가고 있었다.

한편 상술한 바와 같이 근대 서양 기술의 도입과 수용이라는 상황 아래서 上海는 전대미문의 첨예한 교통의 발전과 더불어, 예전에는 볼 수 없었던 사회적 범죄가 생겨나기 시작하여 사회에 물의를 빚고 있었다. 즉, 교통의 변화와 발전에 따른 교통 방해, 인력거 면허위조, 경범죄 등과 같은 범죄가 사회에 드러나고 있었다.

이상은 교통의 변화와 발전을 중심으로 살펴본 《華語萃編(初集)》에 나타난 사회문화상이다. 특정시대, 특정지역의 사회문화 정보를 가장 빠르고 또 가장 민감하게 반영하는 어휘를 언어학적으로 분석하고, 또 이를 통해 당시의 사회문화상을 짐작해 볼 수 있다는 것은 상당히 의미 있는 일이다. 이는 언어와 문화가 서로 분리할 수 없는 불가분의 관계로 상호연관성을 가진다는 것을 증명하는 것이기도 하다.

아울러 편목의 문제로 이번 연구에 담지 못한 《華語萃編(初集)》 통신의 변화와 발전에 나타난 사회문화상 고찰이 이 연구의 후속으로 나올 예정임을 밝힌다.

〈參考文獻〉

〈단행본〉

- 국내 -

- 김능우 외, 『중국 개항 도시를 건다』, 현암사, 2013.  
김윤희, 『상하이 놀라운 번영을 이끄는 중국의 심장』, 살림, 2008.  
리어우판 저, 장동천 외 역, 『상하이 모던』, 고려대학교 출판부, 2007.  
문정진 외, 『중국 근대의 풍경』, 그린비, 2008.  
배경한 엮음, 『20세기 초 상해인의 생활과 근대성』, 지식산업사, 2006.  
신승하 외, 『19세기 중국사회』, 신서원, 2000.  
심규호, 『연표와 사진으로 보는 중국사』, 일빛, 2002.  
안정애, 『중국사 다이제스트 100』, 가람기획, 2012.  
왕순홍 저, 정차근·김덕환 역, 『중국의 어제와 오늘』, 평민사, 2009.  
유모토 고이치 저, 정선태 역, 『일본 근대의 풍경』, 그린비, 2004.  
이매뉴얼 C. Y. 쉬 저, 조윤수·서정희 역, 『근·현대 중국사 상권』, 까치, 2013.  
탕렌저 저, 김동휘 역, 『중국을 말한다 15 포성 속의 존엄』, 신원문화사, 2008.  
패트리샤 버클리 에브리 저, 이동진·윤미경 역, 『사진과 그림으로 보는 케임브리지 중국사』, 시공사, 2001.  
하자마 나오키 저, 신일섭 역, 『데이터로 본 중국 근대사』, 신서원, 1999.  
허택운 저, 이인호 역, 『중국 문화사 下 인류의 탄생~1949』, 천지인, 2013.

- 해외 -

- Reverend C. E. Darwent, 『Shanghai: A Handbook for Travellers and Residents』, 成文出版公司重印, 1920.  
宓汝成, 『中國近代鐵路史資料 제1책』, 中華書局, 1963.  
上海市交通運輸局公路交通史編寫委員會 主編, 『上海公路運輸史 第1冊(近代部分)』, 上海社會科學院出版社, 1988.  
于安東, 「中國近代美術教育興起的意義」, 『巢湖學院學報』第8卷 2期, 2006.

〈논문〉

- 소은희, <<華語萃編(初集)> 연구 - 출판 배경과 문법학적 특징을 중심으로-〉, 『韓國中國言語學會』, 第46輯, 2013.6.  
소은희, < 華語萃編(初集)>(1914)에 나타난 사회문화상 연구-의생활, 식생활, 주생활을 중심으로-〉, 『中國文化研究』 22輯, 2013.6.

- 이화승, <19세기 上海 會審公廨의 탄생과 中西 상업분쟁>, 『中國史研究』 vol 44, 2006.
- 이화승, <18세기 중서 무역의 시작 - 광동 13행의 소개>, 『중국학연구논총』 1호, 고신대학교 중국학 연구소, 2008.
- 최지해, <중국 上海의 근대도시로의 이행과정에 관한 연구 (1843~1943)>, 한양대학교 석사논문, 2012.

#### 〈中文提要〉

不同的国家有不同的语言和文化, 语言和文化是相互依赖、相互影响, 语言是文化的重要载体。另一方面, 语言是一面镜子, 它反映着一个民族的文化, 揭示该民族文化的内容。透过一个民族的语言, 人们可以了解到该民族的风俗习惯、社会制度、经济形态、生活方式、思维特点、价值观念等文化特征。从语言学角度来看, 特别是词汇研究, 可以说是获得特定历史时期社会文化状况最敏感, 最迅速的宝库。

本文以1914年所编、1916年出版刊行的日本汉语会话教科书《华语萃编(初集)》为语料, 通过考察这本书所出现的词汇, 对反映中国19世纪至20世纪初期交通的变化与发展的社会文化现象进行全方位地研究。其内容如下:

上海市民的生活和以前相比极大的缩短了空间及时间上的距离。特别是电车以飞快的速度发展成为上海最重要的交通工具, 与中心道路相接的地段地价也随之暴涨, 1910年代末, 最终中心道路的东边地带成为了最繁华的商业地区。

通过上述分析与考察, 可以窥见出中国人在不知不觉中开始产生遵守时间和节制日常生活的习惯。交通发展的同时, 社会上开始出现过去前所未有的犯罪现象, 引起对社会不好的影响。随着交通的变化与发展, 陆续出现了交通障碍、伪造人力车执照、轻度犯罪等各种犯罪现象。

關鍵詞: 20世紀初期, 日本漢語會話教科書, 《華語萃編(初集)》, 詞彙, 上海, 交通, 社會文化現象

이 논문은 2015년 1월 15일에 접수되어 2015년 2월 5일에 심사가 완료되고 2015년 2월 15일에 게재가 확정되었음