

# 1904~1909년 韓美電氣會社の 설립과 경영\*

吳 鎭 錫\*\*

머리말

- I. 국제정세의 변화와 漢城電氣 채무분규의 해결
  - II. 한성전기의 韓美電氣로의 개편과정과 한미전기의 경영성적
- 맺음말

## 요약

본고는 대한제국기 漢城電氣會社가 韓美電氣會社로 개편되는 과정과 한미전기의 구체적인 경영실태를 중점적으로 검토한 글이다. 1902년부터 한성전기의 부채를 놓고 격렬하게 대립했던 콜브란측과 李容翊은 1903년 말 러일전쟁이 임박하는 등 국제정세가 급변하자 급거 화해무드로 전환해 채무분규를 타결지었다. 당시 戰時國外中立宣言을 준비하고 있었던 대한제국 집권세력으로서 다른 열강들의 지지와 협력이 필요하였기 때문이다. 그 결과 1904년 7월 18일 미국 코네티컷주 하트퍼드에서 자본금

---

\* 연세대학교 경제학부 BK21사업단 박사후과정

\*\* 이 논문은 2004년도 한국학술진흥재단의 지원에 의하여 연구되었음  
(KRF-2004-041-B00069)

투고일 2007.11.7.

심사일 2007.11.28.

심사완료일 2007.12.12.

100만불(200만원)의 유한회사로 韓美電氣會社가 설립되기에 이르렀다. 이로써 1902-1903년에 치열하게 전개되었던 이용익의 한성전기 경영권 장악 구상은 실패로 끝나고 말았다. 이처럼 한성전기 자산의 완전한 인수가 아닌 한미합자 형태의 회사로 개편한 배경에는 향후 일본의 외압이 더욱 거세질 것을 대비해서 미국의 대한제국에 대한 정치·경제적 관심을 지속시키기 위한 광무황제와 중립파의 의도가 자리하고 있었다.

주제어 : 韓美電氣會社, 콜브란-보스트워크회사, 李容翊, 戰時國外中立宣言, 러일전쟁

## 머리말

전력산업은 근대 상공업 발전에 필수적인 조명과 동력을 제공하는 基礎産業이다. 대한제국에서는 일찍이 전력산업의 중요성을 각별히 인식하여 이를 육성하기 위해 노력을 기울였다. 1898년 1월 황실의 단독 출자를 바탕으로 친미개화파(특히 李萊淵)가 미국기업의 기술을 도입하여 漢城電氣會社(Seoul Electric Co.)를 설립했던 것이 그 예였다. 그러나 漢城電氣는 당초 殖産興業의 중심기구로 성장하리라는 기대를 받으며 경영되었지만, 설립 초기부터 재정난으로 미국인 콜브란-보스트위크會社(Collbran & Bostwick Co.)의 자본에 지나치게 의존해 콜브란측<sup>1)</sup>과 채무분규가 일어났고, 이를 둘러싼 정치세력간의 갈등과 대립으로 인해 여러 가지 경영상의 문제를 초래했다. 결국 이 회사는 1904년 러일전쟁이 발발한 급박한 국제정세 속에서 韓美合資의 韓美電氣會社(American Korean Electric Co.)로 개편되고 말았다.

한편 한국의 정치 경제 침탈을 기도하고 있던 일본은 일찍부터 근대 산업의 ‘動脈’인 전력산업을 장악하고자 했다. 한성전기의 채무를 둘러싸고 대한제국과 콜브란측 사이에 분규가 발생하자 일본 기업을 내세워 한성전기를 인수하려 한 적이 있었고, 대한제국에 차관을 제공하여 채무분규를 해결토록 하고 그 대가로 일본인 기술자를 대거 고용토록 해 간접적으로 운영권을 장악하고자 한 적도 있었다. 그러나 이러한 계획은 한미전

---

1) 본고에서 사용하는 ‘콜브란측’이라는 용어는 좁게는 콜브란-보스트위크회사를, 넓게는 알렌(Horace Newton Allen, 安連), 샌즈(William F. Snads, 山島)를 비롯한 미국인과 이채연 등의 친미개화파 관료까지를 포함하는 세력을 가리킨다.

기의 등장으로 모두 수포로 돌아가 버렸다. 이에 일본은 러일전쟁 발발을 계기로 한반도에 군사 점령을 단행하고 ‘施政改善’이라는 명목 아래 한국을 자국의 이익에 부합하는 식민지 경제구조로 개편하는 작업에 착수하는 가운데 전력산업 장악에 더욱 박차를 가하였다. 그러나 사정은 여의치 않아 1909년에서야 일본인 政商, 財閥들을 내세워 日韓瓦斯(株)라는 가스 회사를 설립하고 이 회사로 하여금 韓美電氣를 인수토록 함으로써 그 장악에 성공했다.

따라서 한미전기의 설립과 경영을 검토하는 일은 대한제국이 자주적으로 추진한 근대화 사업이 어떠한 과정을 거쳐 좌절되었는지, 그리고 그 원인은 무엇이었는지를 밝히는 한편 한국경제가 식민지 경제구조 속에 편입되는 과정을 전력산업의 차원에서 보여줄 요긴한 소재라는 점에서 연구사적으로 중요한 의미를 갖고 있다. 이는 한국근대 전력산업사를 체계화하는 과정에서 빼놓을 수 없는 주제이기도 하다.

그러나 그간의 연구들이 이러한 연구사적 의의를 해명하는 데에는 다소 아쉬운 면이 적지 않았다고 생각한다. 우선 양적인 면에서 선행 연구의 관심이 상대적으로 漢城電氣의 설립과 경영활동에 치우쳐<sup>2)</sup> 韓美電氣에 대해서는 다소 소홀했다.<sup>3)</sup> 그나마 한미전기를 다룬 연구들도 대체로 한미간에 체결된 계약서 분석에만 의존한 까닭에 한성전기 채무분규의

---

2) 한성전기에 대한 최근의 연구로는 魯仁華, 1980, 「大韓帝國時期的 漢城電氣會社에 關한 研究」, 『梨大史苑』 17 ; 김연희, 1997, 「大韓帝國期の 전기사업-1897-1905년을 중심으로」, 『한국과학사학회지』 19-2 ; 김연희, 1998, 「대한제국의 전기사업」, 『근현대 한국사회의 과학』, 창작과비평사 ; 安秉華, 1989, 『韓國電氣百年史 上』, 韓國電力公社 ; 吳鎭錫, 2007, 「1898-1904년 漢城電氣會社의 설립과 경영」, 『東方學志』 139 참조.

3) 한성전기를 다룬 연구(魯仁華, 앞의 논문)에서 한미전기를 간략하게 언급하기도 했지만, 한미전기를 본격적으로 다룬 연구는 별로 많지 않다. 永井(松崎)裕子, 2001, 『朝鮮植民地化とコルプラン&ポストウィックの利權問題』, 名古屋大學 博士論文, 제6장 ; 安秉華, 1989, 『韓國電氣百年史 上』, 韓國電力公社, 제1편 제4장 참조.

해결과 한미전기의 설립과정을 간단히 살펴운데 그쳐 그 배경과 의미를 상세히 검토하지 못했고, 설립이후 한미전기가 구체적으로 어떻게 경영되었는지에 대해서도 살펴보지 못했다. 사실관계에서도 불분명한 점이 많았다.

특히 그동안의 연구들은 대체로 ‘한미전기의 설립=황실의 전력산업 경영권 상실’이라는 측면만을 부각했고, 그 배경으로는 대한제국의 무능력과 콜브란측의 야욕으로 인해 한성전기의 경영이 악화되어 대한제국이 콜브란측에 과도한 채무를 지게 되었다는 점을 지목해 왔다. 그러나 한성전기는 애초 황실과 콜브란측의 합자, 그리고 콜브란측의 경영권 행사를 전제로 설립되었던 회사로서, 당시 대한제국에 강력한 영향력을 행사하던 러시아의 방해로 우려해 미국 기업의 투자를 가급적 숨긴 채 민간인 회사로 위장하고 있었을 뿐이다.<sup>4)</sup> 따라서 이 회사의 설립을 청원했던 민간인 李根培와 金斗昇은 경영에 전혀 관여하지 않았고, 황실과 미국의 중개인이었던 한성관윤 李萊淵이 이 회사의 사장을 맡아 콜브란측과 긴밀한 협의 아래 운영하였다. 설립 직후 이채연은 콜브란측과 일괄수주계약을 체결해 공사일체를 맡겼고, 공사비의 상당부분을 콜브란측에게서 빌렸다는 이유로 저당권설정계약을 체결해 회사가 소유한 모든 재산과 특허권 등을 콜브란측에 신탁했으며, 별도로 전기철도운영계약을 통해 경영권을 위임했다. 한성전기는 사실상 황실과 콜브란측의 ‘합자회사’라고 해도 과언이 아니었다. 이렇게 보았을 때 한성전기에서 한미전기로 개편된 일은 ‘사실상의 한미합자회사’에서 ‘명실상부한 한미합자회사’로 개편되었음을 의미할 뿐이다. 회사 개편의 배경과 그 의미를 다른 각도에서 접근해 봐야 하는 이유가 여기에 있다.

기존연구가 앞의 결론에 도달한 데에는 정치세력의 동향과 국제정세,

4) 이하 별다른 주가 없는 한 吳鎭錫, 앞의 논문 참조.

대외관계의 변화 등을 고려해 분석에 임하지 못한 탓이 크다. 애초 콜브란측은 한성전기 공사비의 상당부분을 빌려주었는데, 한성전기가 재정난으로 채무를 제때 갚지 못하자 친미개화파를 통해 대한제국을 압박해 갖가지 사업권한을 확보함으로써 급격히 경영을 확장해 나가려고 하였다. 이에 당시 친미개화파와 대립관계에 있었던 李容翊은 이를 저지하는 데에 총력을 기울였고, 그 결과 콜브란측의 경영확장 기도는 대부분 좌절되고 말았다. 한성전기의 채무분규가 일어난 근본적인 이유는 이 때문이었다. 양측의 갈등은 전차승차거부운동, 전차사고로 인한 대규모 군중시위, 한성전기 직원들의 西北鐵道局 고등관리 폭행사건 등으로 확대되었다. 그런데 러일간 전쟁 발발이 우려되면서 양측의 갈등은 해소될 계기를 맞았다. 이용익을 비롯한 대한제국의 집권세력이 戰時國外中立宣言을 추진함에 따라 미국의 지원을 필요로 하였기 때문이다. 대한제국이 콜브란측과의 채무분규를 청산하고 한성전기를 한미전기로 개편한 데에는 이러한 배경이 작용하고 있었음을 간과해서는 안된다.

본고에서는 이와 같은 연구사를 염두에 두면서 특별히 두 가지 문제에 주목해 분석에 임하고자 한다. 첫째는 한성전기가 한미전기로 개편되는 과정을, 당시 정치세력의 동향과 국제정세, 대외관계의 변화 등을 긴밀히 연결하면서 분석하고자 한다. 이는 회사 개편의 배경과 그 의미를 분명하게 밝히는 작업이 될 것이다. 둘째는 이제까지 별로 이용되지 않았던 회계자료들을 활용해 한미전기의 구체적인 경영실태를 정리하고자 한다. 한미전기의 경영성적을 살피는 일은 일본이 대한제국의 전력산업을 장악하는데 다른 산업에 비해 왜 그렇게 오랜 시간이 소요되었는지를 설명해주는 단초를 제공할 것이다. 사실 선행 연구들이 이러한 문제에 소홀했던 데에는 자료의 제약이 크게 작용했다고 생각한다. 이에 본고에서는 일국 자료에 치우치지 않고 수집가능한 범위 내에서 한·미·일 삼국의 외교문서와 관련자료들을 총망라해 분석에 임할 것이다.

## I. 국제정세의 변화와 漢城電氣 채무분규의 해결

한성전기는 1898년 1월 황실의 단독 출자를 바탕으로 친미개화파(특히 李萊淵)가 주도하여 설립되었다.<sup>5)</sup> 한성전기는 설립 이후 콜브란-보스트위크회사(Collbran & Bostwick Co.)에게 청부하여 서울에 전차노선을 부설하고 전등을 보급하여 殖産興業의 중추기구로 성장하려고 했지만, 설립 당초부터 재정난으로 콜브란측에게 과다한 채무를 지고 있었다. 콜브란측은 이를 무기로 대한제국 정부를 압박해 갖가지 사업 권한을 확보하면서 급격히 경영을 확장해 나가고자 했다. 그러나 친미개화파와 정치적 대립관계에 있었던 李容翊은 친미개화파가 한성전기를 통해 미국인들에게 각종 이권을 넘겨주고 그 대가로 자신들의 정치·경제적 세력을 강화해 나가고 있다고 판단해 이를 적극 저지했다. 이용익은 궁극적으로 한성전기를 자신의 통제하에 두고자 기도했다. 콜브란측은 이용익측의 반대로 인해 기대를 걸었던 수도설비공사를 비롯해 갖가지 경영확장 기도가 거의 모두 좌절되자, 채무만기일을 맞아 한성전기의 부채를 청산해 줄 것을 대한제국정부에 공식 요구하기에 이르렀지만, 이용익측은 채무액수 산정이 부당하다고 반발하면서 한성전기 채무는 양국간의 외교문제로 비화하기에 이르렀다. 이후 양측의 갈등은 전차승차거부운동의 확산과 한성전기 직원의 서북철도국 관리 폭행사건으로 이어지고 전차사고로 인한 폭동까지 발생하는 등 더욱 고조되고 있었다.

극단으로 치닫던 이용익과 콜브란측의 갈등은 뜻밖에 1903년 말이 되면서 해결의 조짐이 보였다. 그 계기는 한반도를 둘러싼 국제정세의 급변

5) 이하 별다른 주가 없는 한 주 2) 논문 참조.

이었다.<sup>6)</sup> 주지하듯 당시 국제정세는 만주와 한반도의 지배권을 놓고 일 시 타협을 이루었던 러시아와 일본의 갈등이 다시 고조되어 전쟁의 발발 까지 우려되는 상황이었다. 러시아는 온건파(비테)의 퇴조와 강경파(베조 브라조프)의 득세를 배경으로 압록강지역 방어와 만주 문호폐쇄를 골자로 하는 ‘新路線(New Course)’을 채택하였고, 이를 바탕으로 龍岩浦를 불법 점령(1903.4.21)하고 대한제국 정부에租借를 요구(7.8)하였으며 旅順에 동아시아총독부를 설치(8.12)하기에 이르렀다. 일본도 無隣庵會議(4.21), 御前會議(6.23)를 통해 러시아에 대해 만주에서의 철병과 일본의 한반도 지배권 인정을 요구하여 받아들여지지 않을 경우 개전도 불사한다는 강경방침이 확립되고, 초기의 한반도 분할점령안에서 차츰 滿韓交換論, 만주 일부 지배권까지 염두에 둔 滿韓不可分一體論으로 제국주의 야욕을 확대하고 있었다.

그리하여 양국은 전쟁의 파국을 막기 위한 협상 테이블에 앉았지만 양보를 거부하는 내부세력 때문에 협상은 난항을 겪고 있었고, 협상과정 이 알려지면서 일본내에서는 주전론이 크게 확산되고 있었다. 일본내에서 타협적이던 원로정치인은 물론이고 실업가 澁澤榮一을 비롯한 민간인 들도 대거 주전론을 제창한다는 소식이 대한제국에 전해지고<sup>7)</sup> 러시아군이 무단 점령한 용암포에 포대를 설치한 것을 비롯해 만주와 압록강, 두 만강 일대에 군사시설이 대거 설치되고 양국의 육해군이 증강되면서 대한제국내에서는 러일전쟁의 개전을 우려하는 목소리가 더욱 높아졌다.<sup>8)</sup>

6) 최문형, 2004, 『국제관계로 본 러일전쟁과 일본의 한국병합』, 지식산업사 ; 金元洙, 1997, 『露日戰爭의 原因에 대한 再檢討』, 한양대학교 박사학위논문 ; 崔惠圭, 1992, 『露日開戰을 둘러싼 니콜라이2세의 東아시아政策』, 한양대학교 석사학위논문 ; 말로제모프(석화정 역), 2002, 『러시아의 동아시아정책』, 지식산업사 ; 森山茂德, 1994, 『近代日韓關係史研究』, 玄音社.

7) 『皇城新聞』 1903.11.7, 12.2.

8) 『皇城新聞』 1903.10.1, 10.3, 10.7, 10.17, 10.19, 10.27, 10.31, 11.2, 11.3.



대한제국 집권세력의 입장에서는 특단의 대책이 필요한 시점이었다. 제기된 방안은 한반도의 중립화였다.<sup>9)</sup> 먼저 광무황제는 최대 이해당사자인 러·일에 중립화안을 타진하기에 이르렀다. 1903년 8월 21일 玄尙健을 유럽에 파견하여 러시아와 접촉하도록 하였고, 1903년 8월 3일에는 동일한 목적으로 玄暎運을 일본에 파견하였다. 그러나 양국에 의해 중립화안은 거부되었다. 이에 광무황제는 한쪽으로는 친러파(李根澤)를 통해 러시아에 은밀히 전시에 협조할 의사(한·러밀약)를 타진하고 일본에는 친일파(李址鎔, 閔泳喆)를 통해 攻守同盟 체결 협상을 진행해 양국을 안심시키면서, 다른 한쪽으로는 비밀리에 중립파(李容翊, 李寅榮, 玄尙健, 李學均, 姜錫鎬 등)를 동원해 戰時國外中立宣言을 준비하였다. 최소한 청일전쟁 때처럼 한반도가 전쟁터로 변하는 일은 막아야겠다는 생각이었다. 그 결과 1904년 1월 21일 프랑스공사관의 협조를 얻어 상해에서 중립선언을 각국에 타진하는데 극적으로 성공하기에 이르렀다.

긴박하게 전개되는 국제정세의 흐름 속에서 대한제국 집권세력의 선택은 중립선언이었지만, 이는 다른 열강의 지지와 협력이 없으면 결코 확보될 수 없는 일이었다. 그간 한성전기의 채무 문제를 놓고 극한 대립을 벌였던 미국과의 화해가 필요했던 것은 당연했다. 여건도 관촬았다. 1882년에 체결된 朝美修好通商條約 제1조에는 일국이 타국에 부당한 침략을 당하면 서로 돕고 우호적 중재에 나서도록 규정하고 있었으며,<sup>10)</sup> 관련 인물들이 대거 중립화를 지지하고 있었다. 미국공사관 서기관 출신으로 당시 궁내부 고문으로 있던 샌즈는 일찍이 중립화안을 적극 주장했던 인물

9) 서영희, 2003, 『대한제국정치사연구』, 서울대학교출판부 ; 玄光浩, 2002, 『大韓帝國의 對外政策』, 신서원 ; 金銀姬, 1983, 『舊韓末 中立化問題에 관한 韓美關係 研究』, 이화여대 석사학위논문 ; 姜昌錫, 1997, 『舊韓末 中立化論에 대한 研究』, 『釜山史學』 33 ; 朴熙琮, 1997, 『舊韓末 韓半島中立化論 研究』, 동국대학교 박사학위논문, 5장.  
10) 國會圖書館 立法調査局, 1965, 『舊韓末條約彙纂(中)』, 國會圖書館 立法調査局, 295쪽.

이었고, 현상건, 이학균, 강석호 등 친미파들도 대거 여기에 찬동하고 있었다. 게다가 주한미국공사 알렌은 미국의 동아시아정책을 놓고 러일간 분규에 중립적인 태도를 견지해야 한다고 주장해 親日的인 루즈벨트 대통령과 격론을 벌일 정도로 反日的 성향을 보이고 있었다.<sup>11)</sup> 한편 광무황제는 그간 한성전기를 둘러싸고 한·미간의 대립이 격렬해지는 과정에서도 미국과의 관계 유지에 큰 공을 들이고 있었다. 모든 문제의 원인을 이 용익에게 돌리고 황제 자신은 뒤로 빠지는 전술을 채택함으로써 알렌조차도 황제에게는 아무런 악감정이 없으며 황제는 자신을 가장 신임하고 있다고 평할 정도였다.<sup>12)</sup>

이러한 배경 아래 광무황제는 화해무드 조성을 위해 콜브란측이 그간 가장 기대를 걸었던 水道설비계약의 체결을 추진하였다. 1903년 11월 4일자로 궁내부대신을 통해 李夏榮으로 하여금 콜브란측과 水道설비계약을 체결하라는 광무황제의 啓字印 명령이 내려지고, 드디어 12월 9일 콜브란측과 이하영 사이에 계약이 체결되었다.<sup>13)</sup> 水道설비의 설치 운영에 관한 완전하고 배타적인 권리를 수돗물 공급일로부터 49년간 콜브란측에 주며, 1909년 1월 1일 이전에 공사를 시작해 1914년 1월 1일 이전에는 수돗

11) 金源模 完譯, 1991, 『알렌의 日記』, 檀國大學校出版部, 277-281쪽 ; Fred Harvey Harrington, 1944, *God mammon and the Japanese : Dr. Horace N. Allen and Korean-American relations, 1884-1905*, Madison, Wis. : University of Wisconsin Press(李光麟 譯, 1974, 『開化期の 韓美關係』, 一潮閣), 319-336쪽.

12) Allen to the Secretary of State, 1903.5.25, "Seoul Electric Co. Claim of Collbran and Bostwick", Despatch No.611 Diplomatic ; 李光麟 譯, 앞의 책, 326-327쪽. 상기 외교문서는 *Despatches from United States Ministers to Korea*에 수록(국회도서관 소장 마이크로필름 MF005997~MF006018). 이하 동일하므로 생략함.

13) <往電第546號>(1904.6.15), <機密第62號>(1904.6.15), 國史編纂委員會, 1992, 『駐韓日本公使館記錄25』, 國史編纂委員會, 331-336쪽(이하 『日本公使館』으로 약기함) ; 金容九 編, 1995, 『韓日外交未刊極秘史料叢書15』, 亞細亞文化社, 349-357쪽(이하 『叢書』로 약기함) ; 『총서16』, 10-19쪽 ; 高麗大學校 亞細亞問題研究所 舊韓國外交文書編纂委員會 編, 1969, 『舊韓國外交文書 第6卷, 美案3』, 高麗大學校出版部, 문서번호 3107(이하 『美案』으로 약기함).

물을 공급하도록 했다. 이를 어길 경우 권한은 소멸된다고 규정했다. 콜브란측은 49년이라는 장기간 독점권에 공사착수일까지 5년이 넘는 유예기간을 확보하였을 뿐만 아니라 水道설비에 필요한 물자에 대해서는 면세혜택을 누리고 상해의 수돗물 가격보다 25% 이상을 초과하지 않은 범위에서 가격을 책정할 수 있는 권한도 부여받았다. 러일전쟁이나 군대 혹은 외국세력에 의한 정변이 일어나도 권리를 보장받는다든 조항까지 삽입될 정도로 전체적으로 콜브란측에게 대단히 유리한 조건의 계약이었다. 전시중립선언을 준비하고 있었던 대한제국 정부로서는 미국의 우호적인 태도가 중요했던 만큼 최대한 양보를 한 셈이었다. 이로써 이용익과 콜브란측의 갈등과 대결 국면은 해소되었지만, 이 계약의 타결은 한동안 내외에 철저히 비밀에 부쳐졌다. 일본이 이 사실을 안 것은 1904년 6월경 이었고, 알렌은 심지어 미 국무부에도 이 사실을 알리지 않았다.<sup>14)</sup>

한편 러일간의 최종협상이 실패하여 대결이 첨예화됨에 따라 전쟁 발발의 위기감은 더욱 고조되었다. 이에 미국공사관은 러일전쟁 발발에 따른 자국민의 재산과 생명 보호 그리고 한국 군인들에 의한 폭동 발발 가능성을 이유로 들어 1904년 1월 5일 미군 36명을 入京시켜 공사관에 주둔케 했다.<sup>15)</sup> 그런데 입경 직전 알렌이 외부에 미군의 입경 사실을 통보하자 외부에서는 알렌을 직접 면담하고 이에 반대한다는 견해를 통보했지만, 면담은 지극히 형식적으로 이루어졌고, 정작 군대가 도시에 들어오는 과정에서는 아무런 반대가 없었다.<sup>16)</sup> 그리고 알렌은 며칠 후 일부 한국인

14) 알렌이 미 국무부에 이 계약의 존재를 보고한 것은 1904년 6월 10일이었다. Allen to the Secretary of State, 1904.6.10, "Water-works agreement held by Collbran & Bostwick", Despatch No.755 Diplomatic.

15) 『皇城新聞』 1904.1.5, 1.6, 1.8 ; Allen to the Secretary of State, 1904.1.5, "Landing of Guard of Marines", Despatch No.638 Diplomatic.

16) Enclosure No.2, Allen to Ye Che Yong, 1904.1.4, Enclosure No.3, Questions of the Foreign Office, 1904.1.4, Enclosure No.4, Ye Che Yong to Allen, 1904.1.4, Enclosure No.5, Allen to Ye Che Yong, 1904.1.5, in *ibid.*

들이 정월 초에 행해지는 石戰을 이용해 한성전기 발전소, 전차 등에 대해 폭동을 일으키려 한다는 첩보를 근거로 국무부에 미군의 추가 입경 필요성을 통보하고, 1904년 1월 15일 64명의 미군을 입경시켜 한성전기에 주둔하도록 하였다.<sup>17)</sup> 미군의 대규모 입경은 이후 각국의 군대가 속속 서울에 진주하는 계기가 되었다.<sup>18)</sup>

알렌은 정작 알려야 할 水道설비계약의 체결 사실은 미 국무부에 숨긴 채 신빙성이 낮은 괴소문(石戰을 이용한 폭동 발발)을 이용해 대규모 병력을 서울에 주둔케 했던 것이다. 게다가 1월 19일에는 이용익이 쿠데타를 일으켜 정적들을 제거하려 한다는 출처 미상의 첩보를 미 국무부에 보고하기까지 했다.<sup>19)</sup> 그리고 실제 전차 사고가 일어나자 자신의 주장을 뒷받침하는 근거로 이를 적극 활용했다. 1월 24일 8시경 청과정거장의 인력거꾼(石春興)이 물건을 싣고 남대문을 지나가다가 전차와 부딪혀 사망한 사건이 발생하였다.<sup>20)</sup> 대한제국 정부는 사고 발생 직후 경무청 순검을 보내 사태 확산을 막고 인력거꾼과 전차운전수 양측 모두 잘못이 있다고 판단하여 한성전기에게 적당한 배상을 하도록 조치했다. 1903년 9월 30일에 일어난 전차사고 때처럼 대규모 폭동으로 확산되지 않도록 초기에 신속히 대처한 것이었다.<sup>21)</sup> 그런데도 알렌은 미 국무부에 전차 사고에 이어

- 
- 17) 『皇城新聞』 1904.1.18 ; Allen to the Secretary of State, 1904.1.14, "Bringing balance of guard to Seoul for protection of American property", Despatch No.647 Diplomatic. 石戰은 정월 대보름에 행해지는 민속놀이의 하나였다. 당시 石戰의 양상에 대해서는 힐버트, 1999, 『대한제국멸망사』, 집문당, 327-330쪽 참조.
- 18) 『皇城新聞』 1904.1.12, 1.16, 1.18, 1.20 ; 『韓國駐劄隊司令部旬報』 1904.1.10 ; 『韓國駐劄隊司令部臨時報』 1904.1.13, 1.18, 1.20.
- 19) Allen to the Secretary of State, 1904.1.19, "Conduct American guards. Foreign guards in Seoul. Korean Ye Yong Ik imports ammunition. Confidential : Russian Minister's attitude.", Despatch No.648 Diplomatic.
- 20) Allen to the Secretary of State, 1904.1.24, "Riot over accidental killing of Korean by Electric car", Despatch No.652 Diplomatic ; 『警務廳來去文1-6』, <照會 第三號>(1904.1.25) ; 『外部日記8』 1904.1.25, 1904.1.26.
- 21) 당시 황성신문에서도 1903년 10월초와는 달리 극히 간단한 사실 보도에 그치고

폭동이 발발했지만 미군이 출동해 가까스로 이를 저지할 수 있었다고 보고하고 이 사고가 사전 모의에 의해 의도적으로 발생한 것일지도 모른다고 의심하면서 한국 정부가 아무런 조치를 취하지 않았다고 비난했다.<sup>22)</sup> 이는 분명 사실과 다르지만 내막을 모르는 국무부에 자신의 주장(대규모 파병)을 뒷받침하는 근거로는 충분한 것이었다.

그렇다면 水道설비계약을 체결해 이용익과의 갈등관계를 청산했던 알렌이 계약 체결 사실을 미 국무부에 숨긴 채 출처 불명의 피소문들을 이용해 위기상황을 조성하고 전차사고를 실제와는 다르게 과장해서 보고 하면서까지 대규모 병력을 서울에 주둔케 했던 진짜 이유는 무엇이었을까. 전시국의중립선언을 추진했던 광무황제의 입장에서 보면, 전쟁이 발발한 긴급한 경우 아관파천 때처럼 외국공사관으로 피신할 대책-실제로 프랑스공사관이나 미국공사관을 대상으로 구체적 방안을 강구하기도 했다-이 필요했고, 이 경우 외국 군대의 주둔은 중요한 보호수단을 의미했다. 따라서 광무황제와 중립파에게 미군 주둔은 큰 힘이 되는 것이었고, 그러한 점을 간파한 알렌이 자신의 입지를 강화하는 데 이를 활용했다고 생각된다.

이와 관련해 이용익이 전시국의중립선언을 마친 직후 영국인 특파원 맥켄지(F. A. McKenzie)와의 대화에서 러일전쟁이 발발해도 한국은 중립을 유지할 것이며 어느 한쪽이 중립을 파기하면 열강들이 개입해 보호해 줄 것이라고 주장<sup>23)</sup>하면서 아래와 같은 발언을 한 점이 주목된다.

있었다. 『皇城新聞』 1904.1.25 <車夫轢斃>. “昨日 남문의 정거장 부근에서 人力車夫 1명이 電車에 轢斃하였다더라.”

22) Allen to the Secretary of State, 1904.1.24, “Riot over accidental killing of Korean by Electric car”, Despatch No.652 Diplomatic.

23) F. A. McKenzie, 1905, *The Tragedy of Korea*, New York : E. P. Dutton & Co.(신복룡역, 1999, 『대한제국의 비극』, 집문당), 109쪽.

“다른 나라가 어찌하든 그것은 상관 없습니다. 우리는 오늘 우리가 중립적이라는 사실과 우리의 중립이 존중되기를 바란다는 내용을 발송했습니다.……우리는 미국과 약속을 했지요. 무슨 일이 있어도 미국은 우리의 우방이 되어 줄 겁니다.”<sup>24)</sup>

그간 미국과 극한 대립을 벌여 왔었던 이용익이 이제는 오히려 미국을 대단히 신뢰하고 있었던 것이다. 이는 알렌과 광무황제 사이에 모종의 밀약이 존재했었음을 시사하는 대목이지만, 만약 그런 밀약이 없었다고 해도 미군 주둔이 광무황제와 중립파에게 큰 도움이 되는 것만은 틀림없는 사실이었다. 그리고 이는 향후 한성전기의 채무 협상에서 콜브란츨이 유리한 고지를 점할 수 있는 조건이기도 했다.

한편 국제정세는 더욱 긴박하게 돌아갔다. 1903년 12월과 1904년 1월에 걸친 러·일간의 최후 협상이 아무런 성과 없이 결렬되자 일본은 개전에 돌입했다. 일본은 1904년 2월 6일 러시아에 국교단절을 통보하고 선전포고도 하기 전인 2월 8일 저녁에 旅順에 있는 러시아 함대를 선제 기습했다. 旅順 기습과 거의 동시인 2월 9일 16시에는 인천 八尾島 앞 바다에서 러·일간에 격전이 벌어졌다. 전날 인천에 도착했던 러시아 군함(2척)에 대해 일본 군함(14척)이 전투를 벌여 러시아 군함 2척과 상선 1척이 自沈하고 러시아 해군 31명이 전사하는 참극이 일어났다.<sup>25)</sup> 이른바 ‘제물포해전’이었다. 당시 한국인들은 해변에서 전투 현장을 생생히 목도하고 일본의 위력을 절감했으며,<sup>26)</sup> 서울까지 들릴 정도로 엄청난 포격소리는

24) F. A. McKenzie, 1920, *Korea's Fight for Freedom*, New York : Fleming H. Revell Company(신복룡 역, 1999, 『한국의 독립운동』, 집문당), 72-73쪽.

25) 제물포해전에 대해서는 『皇城新聞』 1904.2.11 ; 로스푸노프 외 전사연구소편, 2004, 『러일전쟁사』, 건국대학교출판부, 127-131쪽 ; 국방부 군사편찬연구소, 2004, 『러일전쟁과 한반도』, 국방부 군사편찬연구소, 286-300쪽 ; 박종효, 2004, 『1904년 러일전쟁 서막 연 제물포해전』, 『新東亞』 533 참조.

26) 국방부 군사편찬연구소, 앞의 책, 428쪽.

대한제국 정계를 공포에 몰아넣었다. 그 뿐 아니라 그날 경인철도를 이용해 천여명의 일본 군인들이 서울로 밀고 들어왔다.<sup>27)</sup> 이에 주한러시아공사는 한국에서의 철수를 결정했고, 일본은 대한제국에 군사기지 제공과 협력을 내용으로 하는 韓日議定書의 체결을 강요하기에 이르렀다.

제물포해전과 뒤이은 일본군의 入京, 그리고 한일의정서 체결 강요는 전시국외중립을 선언한 대한제국의 의지를 일거에 무력화시킨 것으로서 집권세력에게 향후 한반도가 전쟁의 와중에서 결코 안전지대가 될 수 없음을 각인시켜 주었다. 일본을 견제할 새로운 대책이 시급했다. 미국 등 다른 열강의 지원 획득이 절실한 시점이였다.

이에 광무황제는 미국과의 관계 강화의 한 방책으로 콜브란측과의 채무분규 타결을 급히 서둘렀다. 1904년 2월 11일 李學均과 샌즈를 콜브란에게 보내 그간의 채무분규를 타결하기 위해 현금 70만원을 주는 대신 韓美電氣會社를 설립하여 모든 권리와 자산을 이 회사에 인계하고 주식의 절반은 광무황제가 인수하는 방안을 제시토록 했다.<sup>28)</sup> 또한 황궁 내의 전등설비도 콜브란측에 인도하고 궁내부 소속 광산의 개발권을 줄 것도 약속했다. 그 결과 2월 13일자로 궁내부와 콜브란측 사이에 광산 개발권에 관한 계약이 체결되었다.<sup>29)</sup> 콜브란측이 韓美鑛業會社(American Korean Mining Company)를 조직하면 이들이 선택한 광산의 개발권을 주

27) 『皇城新聞』 1904.2.11.

28) Sands to Collbran and Bostwick, 1904.2.15 ; 安秉華, 1990, 『韓國電氣主要文獻集』, 韓國電力公社, 360-365쪽(이하 『文獻集』으로 약기함) ; 國事編纂委員會, 2000, 『統監府文書10』, 國史編纂委員會, 77-78쪽(이하 『統監府文書』로 약기함). 李學均은 1888년에 미국인 군사 고문의 지도로 사관양성소인 鍊武公院을 세웠을 때 다이(William McEntyre Dye, 茶伊) 장군의 조교로 활약했고, 정치적으로는 정동구락부의 일원이었으며, 이를 배경으로 원수부 검사국장, 기록국장을 차례로 역임하고 參將에 올랐던 인물이었다. 당시는 武官學校長을 맡고 있었고 전시중립선언에 관여했다. 李基東, 1982, 『悲劇의 軍人들』, 一潮閣, 14, 73-74쪽.

29) 한림대학교 아시아문화연구소 편, 2001, 『주한미국공사관·영사관기록20』, 한림대학교출판부, 303쪽(이하 『미국공사관』으로 약기함).

기로 약속하고 회사 설립 후 100일 이내에 광무황제는 회사 주식 절반을 인수하거나 이윤의 25%를 수취하는 방안 중에서 선택할 수 있도록 약정하였다. 2월 15일에는 광산개발권의 세부사항이 합의되었다.<sup>30)</sup>

그리고 2월 19일에는 이학균(광무황제 代表員)과 콜브란측 간에 한성 전기 채무분규를 타결짓는 계약이 체결되었다.<sup>31)</sup> 광무황제가 현금 40만원(日貨)과 약속어음 35만원(무이자, 지급기한 1904.5.13)을 지불하는 대신 양측간에 일체의 요구를 상호 철회하기로 했다. 약속어음의 결제가 끝나면 75일 이내에 미국법률에 의거 韓美合資로 자본금 150만원(일화)의 韓美電氣會社를 설립하여 한성전기의 모든 자산을 인계하되 경영권은 콜브란측이 갖기로 했다. 대신 주식의 절반은 광무황제가 인수하고, 황제는 檢察官을 임명하여 회사 업무를 감사하며 연말에 콜브란측으로부터 업무 보고를 받을 수 있도록 하였다. 만약 기한까지 약속어음을 결제하지 못하면 기지불한 40만원은 위약금으로 배상한다고 규정했다. 그리고 채무분규로 인해 궁내부에서 직접 공급하였던 황궁내의 전등은 다시 콜브란측에서 공급하기로 약속했다. 이 계약에 따라 이용익은 현금 40만원을 콜브란측에 지급하였고,<sup>32)</sup> 이용익의 도장이 찍혀 있는 약속어음 35만원이 콜브란측에게 건네졌다.<sup>33)</sup>

이로써 1902-1903년에 치열하게 전개되었던 이용익의 한성전기 경영권 장악 구상은 실패로 끝나고 말았다. 콜브란측은 명실상부하게 합법적으로 한성전기의 경영권과 소유권을 장악할 토대를 구축하였고, 광무황제는 새로이 조직될 한미전기의 주식 절반을 인수하여 대주주로서 회사

30) 『미국공사관20』, 304-307쪽. 콜브란측은 1905년 11월에 광산개발지로 咸南 甲山鑛山을 선택했다.

31) 『문헌집』, 365-368쪽 ; 부록에 실린 『韓美電氣會社契約書譯編』(1904.2.19).

32) <往電第291號>(1904.3.10), 『일본공사관25』, 316쪽.

33) Enclosure No.1, Collbran to Allen, 1904.3.7, in Allen to the Secretary of State, 1904.3.8, "Settlement of Seoul Electric Company matters", Despatch No.693 Diplomatic.



경영에 관여할 수 있는 장치를 마련했을 뿐이다. 그런데 이 협상은 당시 이용익의 정세인식, 대응방안과 무관하지 않았다. 이용익이 이 협상의 전면에 나서지 않았다고 해도 최소한 그의 동의 아래 협상이 진행된 것만은 틀림없다. 이는 이용익과 함께 중립선언을 주도했던 이학균과 현상건이 협상을 담당했던 점 이외에도 당시 이용익이 미국에 대단한 신뢰를 보이고 있었던 점, 그리고 분규 타결을 위한 자금 마련에 적극 나섰던 점 등에서 잘 드러난다. 이처럼 한성전기 자산을 완전히 인수하지 않고 한미합자 형태의 회사로 개편한 배경에는 향후 일본의 외압이 더욱 거세질 것을 대비해서 미국의 대한제국에 대한 정치·경제적 관심을 지속시키기 위한 광무황제와 중립파의 의도가 자리하고 있었다.

그러나 이러한 집권세력의 미국(특히 알렌)에 대한 기대는 현실과는 크게 어긋나는 것이었다. 일본은 이미 러일전쟁 이전에 영일동맹을 통해 영국의 지원을 획득하여 프랑스, 독일이 전쟁에 관여하지 못하도록 막는 한편 러시아의 만주진출을 견제하고자 했던 미국(특히 루스벨트)을 일본에 우호적인 방향으로 돌려놓고 있었다. 당시 루스벨트는 일본의 개전에 대해서 지원을 아끼지 않았다.<sup>34)</sup> 프랑스나 독일의 전쟁중립을 이끌어내는 데에 적극 협조했으며 일본의 대한 군사점령이나 한일의정서 체결에 대해서도 사실상 묵인해 줄 정도였다. 여기에는 러시아의 만주독점을 저지하기 위해서는 일본을 지원하는 편이 바람직하다는 생각이 깔려 있었다. 일본은 외교적으로 러시아를 고립시킨 뒤에서야 전쟁을 개시했던 것이다. 따라서 전쟁 개시 이후 루스벨트는 일본에 우호적인 태도를 유지하고 있었고, 미 국무부는 알렌에게 엄정중립을 유지하라는 훈령을 내리고 있었다. 또한 미국공사 알렌이 미 국무부와 달리 反日的 태도를 가지고 있었다고는 하지만,<sup>35)</sup> 이는 만주에 대한 미국의 경제적 이익을 확대하기

34) 이하 미일관계에 대해서는 별다른 주가 없는 한 최문형, 앞의 책, 4-5장 ; 崔正洙, 2000, 『T.루스벨트의 ‘世界政策’』, 한양대학교 박사학위논문, 제2부 참조.

위해 러시아를 후원(알렌)할 것이냐, 일본을 지지(루스벨트)할 것이냐의 의견 차이에서 비롯된 것이지 약소국에 대한 신의를 무시하고 자국의 이익만을 극대화하려는 제국주의 외교정책에서는 본질상 하등 차이가 없었다.

따라서 알렌은 전쟁 초기 일본군의 서울 주둔과 한일의정서 체결, 그리고 압록강 도하와 만주 진격 등 전황이 일본에게 유리하게 기울자 가급적 일본에 적대적인 행동을 취하지 않으려고 했다. 이 점은 1904년 4월 14-15일 경운궁의 화재로 인해 광무황제가 미국공사관에 인접한 황실도서관으로 피신하고 알렌에게 도움을 요청했을 때 잘 드러났다.<sup>36)</sup> 알렌은 자칫 일본으로부터 광무황제를 보호하고 있다는 오해를 받을까 우려해 경호원의 수를 대폭 줄이고 직접 일본공사를 찾아 사정을 해명하고 곧바로 미군 73명을 귀국하는 조치를 단행했다. 알렌은 기울어져 가는 국제관계의 힘의 논리에 따라 광무황제의 피난처 제공 부탁마저 냉정하게 거절하였던 것이다. 이처럼 대한제국에 크게 우호적인 태도를 취하지 않았던 알렌마저도 미 국무부와 갈등을 극복하지 못한 채 1905년 3월에 본국으로부터 소환을 통보받기에 이르렀다.<sup>37)</sup>

---

35) 孫滇淑, 2004, 『韓國近代 駐韓 美國公使 研究(1883-1905)』, 이화여자대학교 박사학위논문, 153-159쪽 ; 최문형, 앞의 책, 219-223쪽 ; 李光麟 역, 앞의 책, 319-354쪽.  
36) Allen to the Secretary of State, 1904.4.22, "Reduction of Marine Guard Residence of Emperor adjoining Legation.", Despatch No.724 Diplomatic.  
37) 『美案3』, 문서번호 3138.

## II. 한성전기의 韓美電氣로의 개편과정과 한미전기의 경영성적

채무분규 해결을 위한 계약에 따르면, 새로운 회사 조직(韓美電氣會社)은 약속어음 35만원의 지불이 끝나는 날로부터 75일 이내에 설립하기로 되어 있었다. 그런데 실제 어음 지불은 당초 기한(5.13)보다 늦은 6월 6일에서야 완료되었다.<sup>38)</sup> 아마도 재정부족 때문에 일시 연기된 듯하다. 당시 일본공사관의 정보 보고에 의하면, 대한제국 정부는 이 자금의 마련을 위해 전환국에서 다량의 백동화를 주조해 시중에서 일본화폐로 교환했다고 한다.<sup>39)</sup>

어음의 지불 이후 콜브란측은 본격적으로 회사 설립에 착수해 드디어 1904년 7월 18일 미국 코네티컷주(Connecticut) 하트퍼드(Hartford)에서 자본금 100만불(日貨 200만원)의 有限會社로 韓美電氣會社를 설립하기에 이르렀다.<sup>40)</sup> 자세한 내막은 알 수 없지만, 콜브란과 보스트윅은 회사 설립 과정에서 전면에서 나서지 않고 대신 자신들이 신임했던 셀던(Stephen L. Selden) 등 5명을 내세워 설립사무를 마쳤다. 셀던이 전체 주식 1만주(1주 100불) 중 9,996주를 소유했고, 나머지 밀스(H. R. Mills), 프라, 트리아나, 셀던(Richard L. Selden)은 각각 1주를 소유하는데 그쳤으며, 사장에는 회사 변호사인 밀스가 앉고, 부사장은 프라, 출납역은 트리아나, 서기장은

38) Allen to the Secretary of State, 1904.6.7, "Collbran & Bostwick and Seoul Electric Co. matter.", Despatch No.753 Diplomatic.

39) <典園局鑄貨ニ關シ請訓ノ件>(1904.5.18), 外務省 編纂, 1958, 『日本外交文書』 37-1, 日本國際聯合協會, 428쪽 ; 『일본공사관23』, 255쪽.

40) <コールブラン氏ノ提供ノ米韓電氣會社概要>, 『총서16』, 303-305쪽 ; 善積三郎, 1929, 『京城電氣二十年沿革史』, 京城電氣株式會社, 62-68쪽. 후자에는 설립지가 세이브룩(Saybrook)으로 기록되어 있으나 여기서는 전자를 따랐다.

셀던(Richard L. Selden)이 맡았다. 사실상 회사의 실질적인 소유자인 콜브란과 보스트윅, 그리고 광무황제는 주식을 1주도 소유하지 않고 중역에 임명되지도 않았는데, 아마도 회사 설립의 편의성 때문에 잠시 이들의 명의를 빌렸던 것 같다. 따라서 회사 설립 직후 주식 소유를 이전하고 중역진도 콜브란과 보스트윅을 중심으로 개편한 듯하다. 1905년 8월 현재 사장과 부사장은 각각 콜브란과 보스트윅였으며, 콜브란측과 광무황제가 주식을 절반씩 소유하고 있었다.<sup>41)</sup> 회사의 자본금은 전액 현물출자만으로 이루어졌는데, 광무황제로부터 수취한 75만원은 콜브란측이 사적으로 가져간 듯하고 새로이 설립한 한미전기의 주식은 기존 한성전기의 자산을 200만원으로 평가하여 양측이 5천주씩 나눠 가진 것으로 보인다. 자본금 200만원은 애초 채무분규 해결 계약시 약정했던 150만원 보다 50만원 증액된 것이었다.

한편 서울에 支社를 설립할 수 있다는 회사 정관에 따라 8월 1일에는 서울지사가 설립되어 종로 사옥에 한미 양국의 국기를 게양하고 본격적인 영업을 개시하기에 이르렀다. 그리고 광무황제와의 계약에 따라 한미전기의 文簿를 조사하고 경영을 감독할 檢察官에는 宮內府參書官, 宮內府協辦, 禮式院副長, 農商工部協辦을 거친 李根湘(檢察長), 度支部文簿調查委員, 外國語學校長, 農商工學校長을 지낸 洪禹觀, 禮式院翻譯官, 禮式院參理官, 博文院監書를 역임한 南廷奎 등이 임명되었다.<sup>42)</sup>

41) 『문헌집』, 374-375쪽. 1908년 2월 현재 사장은 콜브란(Henry Collbran), 부사장은 보스트윅(Harry Rice Bostwick), 총무 겸 재무원은 콜브란(Herbert E. Collbran), 부총무는 셀던(S. L. Selden), 서기는 셀던(R. L. Selden)이 맡고 있었다. 『韓美電氣會社年終書』(1908.2)(『문헌집』, 397-407쪽에 채수록, 이하 생략).

42) 『皇城新聞』 1904.8.3 ; 『大韓每日申報』 1904.8.23, 8.25. 韓美電氣會社檢察官에 임명된 사실이 확인된 자들은 다음과 같다. ( )안은 임기임. 李根湘(1904.8.1~?), 洪禹觀(1904.8.1~10.7), 南廷奎(1904.8.1~?, 1906.9.9 검찰장 임명), 趙珉增(1905.10.1~?), 梁起鐸(1906.9.18~1907.3.10), 呂炳鉉(1907.1.29~?). 『皇城新聞』 1905.10.5, 1906.9.14, 1906.9.22, 1907.2.4, 1907.3.15 ; 『官報』 제3261호, 1905.10.4 ; 『官報』 제3564호,

회사 설립과정이 일단락되자 콜브란측은 본격적으로 경영활동에 착수했다. 한미전기 설립시에 실제 자본금 납입은 없었고 현물출자로 대신했기에 향후 경영을 위해서는 우선 새로운 자금이 필요했다. 애초 계약 체결시 필요할 경우 채권을 발행할 수 있다는 합의에 따라 콜브란측은 광무황제의 허가를 얻어 영국에서 社債를 발행하여 5만 파운드(50만원)를 조달했다.<sup>43)</sup> 연 6% 이자 지급에 1910년 10월 1일 이후 매년 1만파운드씩 5년간 연부상환하는 조건이었다. 또한 차입금도 조달했던 것 같다. 이는 한미전기의 1907년 12월 현재 대차대조표상에 영미합자전당회사(Anglo-American Debenture Co.)로부터 조달한 차관 397,966.71원이 기재되어 있었던 데에서 그 일단이 드러난다【표 4】.<sup>44)</sup>

한미전기는 이 자금을 바탕으로 경영 확대를 모색했던 것으로 보인다. 먼저 황토현에서 경복궁 앞까지 전차 궤도를 부설하기로 하고 정부의 허가를 얻었으나<sup>45)</sup> 이를 포기하고, 대신 마포선 부설에 나섰다. 주지하듯 마포는 조선후기 이래 한강변 최대의 민간상업 중심지였으므로 경제적인 측면에서 크게 기대할만한 노선이었다. 1906년 4월에 서대문에서 마포 강변까지 약 3마일에 달하는 노선을 부설하기로 하였고, 1906년 7월 4일에 京城理事廳에서 파견하는 감독관의 지휘 명령에 따르는 조건으로 경성이

1906.9.21. 1908년 2월 현재 서울 지사의 임원은 社長 콜브란(H. Collbran), 總務 콜브란(Herbert E. Collbran, 장남), 副總務 모리스(J. H. Morris), 監董 잉글리쉬(H. G. English), 會計檢査 콜브란(John Stuart Collbran, 차남), 一等技師 江口, 電氣技手 石隈信乃雄, 口授技師 眞木平一郎 등이었다.

43) <コールブラン氏ノ提供ノ米韓電氣會社概要>, 『총서16』, 303-305쪽. 코네티컷주 세이브룩시에 소재한 엠파이어트러스트회사(Empire Trust Co.)에게 10년 상환, 연리 6%의 조건으로 30만달러(60만원)의 사채를 발행해 자금을 조달했다는 기록도 있으나, 대차대조표상의 채권액이 50만원인 것으로 보아 오류라고 생각된다. 善積三郎, 1929, 『京城電氣二十年沿革史』, 京城電氣株式會社, 62쪽.

44) 1908년 7월 현재 이 회사로부터 차입한 금액은 399,412.63원에 달했다. 『총서』 16, 352쪽.

45) <報告書 第17號>(1905.6.27), 서울特別市史編纂委員會 편, 1997, 『漢城府來去文(下)』, 서울특별시, 257쪽 ; 『皇城新聞』 1905.6.29.

사청 理事官 三浦彌五郎의 허가를 얻어 수일내에 공사에 착수하기로 했다.<sup>46)</sup> 현재 정확한 준공일은 알 수 없지만, 1907년 1월 19일에 마포선의 운영시간을 오후 4시에서 자정까지로 연장하였던 점에서 볼 때<sup>47)</sup> 아마도 1906년 말에는 통행이 이루어진 듯하다. 개통 이후 마포선은 기대한대로 급성장해 1908년 전반기에는 청량리선을 제치고 용산선과 본선에 이어 세 번째로 수익성(1마일당 수입)이 높은 노선이 되어 있었다.<sup>48)</sup> 1907년 4월에는 동대문과 남대문 인근의 성벽을 철거하는 작업에 정부 허가를 얻어 그간 문 안쪽을 통과하던 전차궤도를 문 좌우로 옮겨 전차 이동의 편의를 도모하고자 했다.<sup>49)</sup>

또한 한미전기는 차장과 운전수의 친절교육을 통해 승객에 대한 서비스도 개선코자 노력했다. 이를 위해 백명 이상으로 크게 늘어난 승무원의 인사관리에도 만전을 기했다. 승객에 대한 언어나 행동이 늘 친절하도록 교육을 시켰고, 番號[號數]가 부착된 會社標를 패찰토록 해 승객들이 불친절한 승무원을 회사에 고발하면 사규에 따라 처리토록 했다.<sup>50)</sup> 이와 함께 결근이 없는 승무원에게는 상여금을 지급하는 인센티브 시스템도 활용했다.<sup>51)</sup>

한편 한미전기는 1905년 財政顧問 目賀田種太郎이 단행한 화폐정리 사업으로 인해 고용인의 월급이 증가하고 전차운임 수입이 감소했다는 이유를 들어 1907년 말 1구간의 확대와 요금지불수단을 舊貨에서 新貨로

46) Elliott to Miura, 1906.7.3, <米韓電氣會社電氣鐵道敷設(自西大門外 至麻布)> (1906.7.3), 『漢城に於ける米國の電氣權益と帝國の態度(三)』(學習院大學 東洋文化研究所 所藏文書), 573-574쪽 ; 『皇城新聞』 1906.4.20, 7.19 ; 『大韓每日申報』 1906.7.19. 경성이사청에서는 1906년 7월 16일 한성부에 이 내용을 통보했다. <報告書 第4號>(1906.7.16), 서울特別市史編纂委員會 편, 앞의 책, 273-274쪽.

47) 『萬歲報』 1907.1.22.

48) 『충서16』, 356쪽.

49) <照會 第內百 軍百一號>(1907.4.2), 『起案23』.

50) 『皇城新聞』 1904.12.12, 12.13, 12.14, 1908.6.24.

51) 『皇城新聞』 1908.9.13.

변경하는 것을 골자로 하는 전차요금제도 개편에 나섰다.<sup>52)</sup> 이는 未久에 있을 舊白銅貨 통용 전면 금지 조치를 대비한 대책이기도 했다.<sup>53)</sup> 종로에서 남대문 밖 경인철도 교차점까지, 경인철도 교차점에서 용산까지, 서대문에서 공덕리까지, 공덕리에서 마포까지, 동대문에서 서대문까지, 동대문에서 청량리까지를 각각 1구간으로 하고 전차요금을 1구간당 新貨 5전으로 책정했다. 그리고 이 제도를 1908년 1월 1일을 기해 시행하기로 했다. 구화에서 신화로의 변경은 당시 화폐교환비율이 2:1임을 감안하면 사실상 요금의 2배 인상을 의미하는 것이었다.<sup>54)</sup>

한성전기 이래 회사의 전체 수입구조는 전차의 여객운임에 크게 의존하고 있었는데, 여객운임은 계절에 따라 변동이 심한 양상을 보이고 있었다. 하절기에는 승객이 많은 반면에 동절기에는 승객이 크게 줄었다 【그림 1】. 이러한 수입구조는 회사 경영의 안정성을 저해하는 요인이었다. 이에 한미전기는 안정적인 수입 확보를 위해서 전등수입의 비중을 확대해 나가는 전술을 채택했다.

한미전기가 전등의 적극적인 판촉에 나섰던 것은 그 때문이었다. 우선 전등 가설 신청서와 전등규칙을 다국어로 제작 배포해 전등 사용을 권유했고,<sup>55)</sup> 전등뿐만 아니라 기계운전 또는 공장의 동력을 위해 전력을 사용하는 경우에도 주문에 응하기로 했다. 또한 전등을 다수 설치할 때는

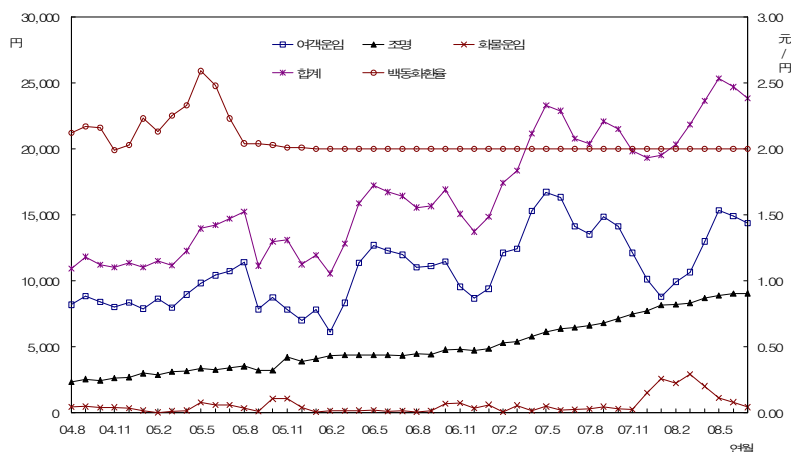
52) 『大韓每日申報』 1907.12.22 ; 『韓美電氣會社年終書』(1908.2).

53) 탁지부에서는 1908년 2월 21일 탁지부령 제4호로 그해 11월 30일부터 舊白銅貨 교환 중단과 통용 전면 금지를 선포하였다. 第一銀行, 1909, 『韓國貨幣整理報告書』, 第一銀行, 103-104쪽.

54) 1902년의 전차노선 구간은 종로-동대문 1구간, 동대문-청량리 3구간, 종로-서대문 1구간, 서대문-남대문 1구간, 남대문-용산 2구간, 남대문-종로 1구간이었다. 香月源太郎, 1902, 『韓國案內』, 青木嵩山堂, 103-104쪽. 통감부에서 종래 ‘2구간을 1구간으로’ 바꾸고 1구간 요금을 ‘2전 5리에서 5전으로’ 인상했다고 파악한 것은 이 때문이었다. <機密統發第71號>(1908.1.16), 『통감부문서4』, 2쪽.

55) 『총서16』, 280-287쪽.

【그림 1】 한미전기의 영업 부문별 수입 추이(1904.8~1908.7)



자료 : 『총서16』, 354-359쪽.

비고 : 원자료에 여객운임은 舊백동화(元)로, 나머지는 일본화(円)로 기록되어 있어서 당시 백동화 환율에 의거하여 일본화로 환산 통일함.

가설비를 할인해 주었고, 동일 가옥 또는 구내에 250축광 이상의 전등을 사용할 경우 축광수에 따라 할인해 주는 제도도 시행했다.<sup>56)</sup> 회사 사정으로 하루 이상 정전될 경우에는 해당 날짜에 따라 요금을 감액해 주기도 했다. 종전에 오전 2시까지였던 점등 시간을 철야 점등으로 전환해 서비스도 개선했다.<sup>57)</sup>

전등의 판촉과 함께 전등과 관련된 부수입을 늘리고 회사 부담을 줄이기 위한 방안도 모색했다. 우선 신규로 전등 설치를 신청할 경우 전등 1개에 신청금 5원씩을 받았고, 전등 설치시 새로이 전주, 전선, 기타 재료

56) 善積三郎, 1929, 『京城電氣二十年沿革史』, 京城電氣株式會社, 59-62쪽. 3등 이내 가설할 경우는 4원씩, 3등 이상은 3원씩, 10등 이상은 2원 25전씩 받았다. 1개월 점등료는 3축광 1원 30전, 10축광 1원 60전, 16축광 2원 50전, 32축광 4원, 50축광 6원, 150축광 12원, 1,200축광 아크라이트 20원이었다.

57) 『皇城新聞』 1904.2.24, 3.25.



가 소요될 경우에는 그 비용을 신청자에게 부담시켰으며, 가옥내에 설치할 경우 전등재료 사용료로 매월 10전씩을 청구했다. 전등의 위치 변동시에는 2원 25전, 명의 변경의 경우에는 25전씩 수수료를 징수했으며, 사용자 과실로 고장이 발생한 경우에는 사용자에게 해당 비용을 물렸다.<sup>58)</sup>

그 결과 전등수입이 꾸준히 증가하는 가운데 【그림 1】 전체수입에서 전등수입(전등료와 전등가설료 합계)이 차지하는 비중은 1904년 20.1%에서 1908년에는 34.0%까지 올라갔다. 전등가설료와 동력요금까지 합하면 42.3%에 달했다. 반면 여객운임이 차지하는 비중은 같은 기간 66.7%에서 50.2%로 크게 낮아졌다 【표 3】.

【표 1】 미전기회사의 각종 경영지표(1904~1909) 단위 : 원

연도	전차		전등		수입	지출	순이익	비고
	1일평균승객	운행거리	등수	촉수				
1904	11,442명	145,110마일	2,312등	30,148촉	62,587.29	49,504.75	13,082.54	8~12월
1905	12,963	326,793	3,351	43,694	171,560.12	137,409.05	34,151.07	
1906	13,714	398,616	4,087	53,286	196,442.14	145,793.57	50,648.57	
1907	17,653	416,747	6,245	82,268	270,334.39	191,662.16	78,672.23	
1908	16,325*	233,464*	7,215*	97,019*			103,715.95	
1909			8,093				31,344.59	1~5월

자료 : 『韓美電氣會社年終書』(1908.2) ; 『총서16』, 349-368쪽 ; 友邦協會, 1958, 『朝鮮電氣事業關係重要文獻集成 第一卷』, 友邦協會, 84쪽.

비고 : \*는 1908년 6월 현재임.

적극적인 영업 정책으로 인해 한미전기의 전차와 전등 부문은 크게 성장했다. 정부에서 관리들의 교통수단으로 전차비를 지급하는 일이 일상적일 정도로 전차 수요는 크게 확대되었다.<sup>59)</sup> 하루 평균 승객수는 1904

58) 8촉광, 10촉광, 16촉광은 75전, 32촉광은 1원 30전, 50촉광은 2원, 150촉광은 3원 75전이었다.

59) <照會 第30號>(1908.1.9), <公函 第 號>(1908.3.17), <答辯書 第 號>(1908.4.7), <答辯書 第

【표 2】 특별 전등사용 현황(1907.11)                      단위 : 원, (%)

민족	(비율)	전등수	(비율)	전등 촉수	(비율)	전등 렌탈	서비스 요금	합계	(비율)	촉당 수입
한국인	( 11.4)	309등	( 4.7)	3,738촉	( 4.2)	28.70	439.42	468.12	( 6.4)	12.50
중국인	( 3.5)	254	( 3.7)	2,910	( 3.3)	22.95	195.94	218.89	( 2.9)	7.60
외국인	( 7.9)	1,108	( 18.5)	20,194	( 23.2)	87.40	729.41	816.81	( 11.2)	4.00
일본인	( 64.0)	1,935	( 28.6)	18,618	( 21.3)	165.60	1,997.04	2,162.64	( 29.4)	11.80
일본관리	( 13.2)	2,897	( 44.5)	41,892	( 48.0)	266.35	3,418.49	3,684.84	( 50.1)	8.80
합계	(100.0)	6,503	(100.0)	87,352	(100.0)	571.00	6,780.30	7,351.30	(100.0)	44.70

자료 : 『총서16』, 354쪽.

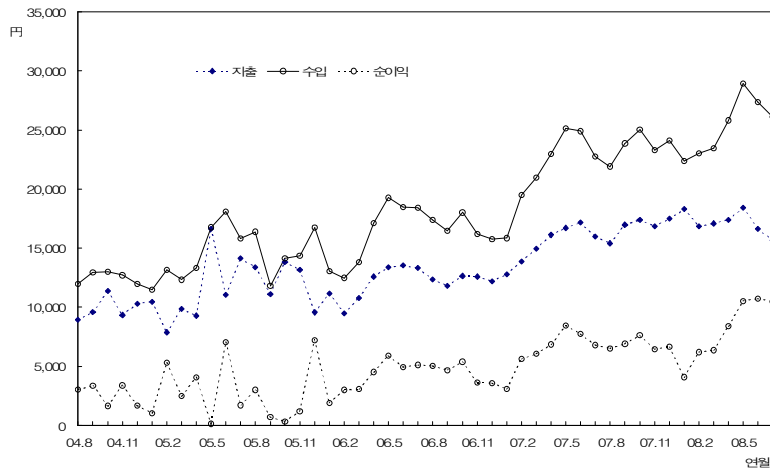
년 11,442명에서 1908년 16,325명으로 매해 평균 10.7%씩 증가했고, 전차 운행거리는 1905년 326,793마일에서 1907년 416,747마일로 매해 평균 13.8%씩 늘었다. 한편 민간과 관청의 전등 수요도 급증했다. 일례로 各廳에서는 경무청의 허가를 받아 석유를 사용하던 長明燈을 電燈으로 대체했고, 정부에서도 敦化門에 설치했던 장명등을 전등으로 바꿨을 정도였다.<sup>60)</sup> 그 결과 전등수는 1904년 2,312등에서 1906년 4,087등, 1909년에는 8,093등으로 크게 늘어났다 【표 1】. 그러나 늘어난 전등 수요의 대부분은 한국인 보다는 일본인이 차지했다. 1907년 11월 현재 일본인과 일본관리가 전등수의 73.1%, 전등촉수의 69.3%를 점할 정도였다 【표 2】.

뿐만 아니라 한미전기는 수입증대를 위해 영화관 운영에도 나섰다. 한성전기 시절에도 한때 동대문 발전소에서 일요일과 우천시를 제외하고 매일 저녁 8시부터 10시까지 영화를 상영(입장료 동화 10전)한 적이 있었는데,<sup>61)</sup> 1906년 4월 30일부터 같은 장소에서 동일한 시간 동일한 금액으

號>(1908.4.7), <答辯書 第 號>(1908.5.8), <答辯書 第 號>(1908.6.2), <答辯書 第 號>(1908.6.24), <答辯書 第 號>(1908.8.17), 『起案18』.

60) 『大韓每日申報』 1905.2.18, 1908.3.12.

【그림 2】 한미전기의 수입과 지출 추이(1904.8~1908.7)



자료 : 『총서16』, 353쪽.

로 영화 상영을 재개하기로 결정하고 적극적인 광고에 나섰다.<sup>62)</sup> 특히 영미연조회사의 위탁을 받아 이 회사에서 제조한 빈 담배갑 10개 내지 20개를 가져올 경우에는 무료로 입장을 시킬 정도로 영업에 적극적이었다. 영화관 운영은 관람 시간에 맞추기 위해 이동하는 사람들에게 자연스럽게 전차 이용을 유도해 전차 수요도 크게 늘리고 있었다.<sup>63)</sup> 1906년에만 영화 상영으로 거둔 수입이 1,181.39원에 달했다.<sup>64)</sup>

61) 『皇城新聞』 1903.6.23, 7.10. 초창기 영화상영에 대해서는 조희문, 2002, 『한국영화의 쟁점 1』, 집문당, 9-58쪽 참조.

62) 『皇城新聞』 1906.4.30-5.15.

63) 『萬歲報』 1906.7.26.

64) 영화관 운영은 1907년에 프랑스인 마탱(馬田)이 경영하는 活動寫眞所가 등장하면서 경쟁이 치열해져 실적이 악화된 것으로 보인다. 한미전기의 영화상영 수입은 1907년 625.84원, 1908년 1-8월 138.10원으로 크게 줄어들고 있었다. 『大韓每日申報』 1907.4.21, 4.24 ; 『萬歲報』 1907.5.5, 6.8, 6.29.

【표 3】 한미전기의 수입지출 구조(1904~1908년 8월) 단위 : 원, (%)

구분	1904년	1905년	1906년	1907년	1908년 1~8월	
수입	여객운임	41,746.78 (66.7)	107,185.10 (62.5)	121,411.07 (61.8)	159,894.01 (59.2)	102,555.95 (50.2)
	화물운임	1,992.83 ( 3.2)	5,249.20 ( 3.1)	2,845.07 ( 1.5)	4,907.07 ( 1.8)	12,392.85 ( 6.1)
	광고수입	-	-	660.00 ( 0.3)	652.50 ( 0.2)	598.25 ( 0.3)
	전등료	12,586.98 (20.1)	40,036.21 (23.3)	53,281.88 (27.1)	75,921.82 (28.1)	69,356.47 (34.0)
	전등가설료	-	-	11,216.53 ( 5.7)	21,610.36 ( 8.0)	12,838.40 ( 6.3)
	잡품판매	-	-	969.61 ( 0.5)	383.70 ( 0.1)	296.77 ( 0.2)
	活動寫眞	-	-	1,181.39 ( 0.6)	625.84 ( 0.2)	138.10 ( 0.1)
	이자수입	-	-	1,187.72 (0.6)	1,719.32 ( 0.6)	947.65 ( 0.5)
	家屋賃	-	-	518.00 ( 0.3)	651.00 ( 0.2)	866.00 ( 0.4)
	零瑣物賣料	-	-	879.68 ( 0.5)	213.04 ( 0.1)	110.21 ( 0.1)
	電力稅	-	-	2,261.19 ( 1.2)	3,755.73 ( 1.4)	4,058.56 ( 2.0)
	합계	62,587.29 (100.0)	171,560.12 (100.0)	196,412.14 (100.0)	270,334.39 (100.0)	204,159.21 (100.0)
지출	전등가설비	2,080.36 ( 4.2)	7,556.42 ( 5.4)	12,957.15 ( 8.9)	22,982.75 (12.0)	10,754.83 ( 7.8)
	석탄가	19,177.42 (38.7)	55,048.11 (39.2)	61,421.69 (42.1)	78,698.53 (41.1)	57,063.83 (41.3)
	광고비	582.02 ( 1.2)	482.32 ( 0.3)	830.00 ( 0.6)	810.00 ( 0.4)	449.20 ( 0.3)
	사무소경비	2,978.50 ( 6.0)	4,826.72 ( 3.4)	5,949.51 ( 4.1)	7,279.95 ( 3.8)	6,641.93 ( 4.8)
	전력유지비	6,281.65 (12.7)	17,892.28 (12.8)	17,275.61 (11.9)	21,207.03 (11.1)	17,256.31 (12.5)
	케도수리비	2,918.51 ( 5.9)	13,454.41 ( 9.6)	7,568.07 ( 5.2)	8,333.29 ( 4.4)	6,395.92 ( 4.6)
	전기비용	4,392.73 ( 8.9)	10,014.23 ( 7.1)	9,804.50 ( 6.7)	9,789.98 ( 5.1)	8,032.10 ( 5.8)
	分事務所經費	5,756.15 (11.6)	15,693.89 (11.2)	13,620.91 ( 9.3)	23,917.89 (12.5)	16,225.75 (11.8)
	電車廠維持費	2,868.44 ( 5.8)	8,918.47 ( 6.4)	8,043.39 ( 5.5)	8,893.09 ( 4.6)	7,645.22 ( 5.5)
	運物費			2,347.12 ( 1.6)	761.22 ( 0.4)	951.01 ( 0.7)
	잡비	918.47 ( 1.9)	1,424.60 ( 1.0)	1,179.48 ( 0.8)	1,121.41 ( 0.6)	513.08 ( 0.4)
	官方經費 (황실검찰관)	619.40 ( 1.3)	1,421.10 ( 1.0)	1,264.00 ( 0.9)	1,524.25 ( 0.8)	1,004.60 ( 0.7)
	보험	775.40 ( 1.6)	1,867.88 ( 1.3)	1,852.21 ( 1.3)	3,020.06 ( 1.6)	1,899.09 ( 1.4)
	물품하역운반비	155.72 ( 0.3)	292.95 ( 0.2)	321.18 ( 0.2)	416.22 ( 0.2)	459.61 ( 0.3)
	恤金(사고처리비)		198.95 ( 0.1)	308.75 ( 0.2)	556.50 ( 0.3)	326.64 ( 0.2)
	代理店經費		1,200.00 ( 0.9)	1,050.00 ( 0.7)	2,350.00 ( 1.2)	2,400.00 ( 1.7)
합계	49,504.77 (100.0)	140,292.33 (100.0)	145,793.57 (100.0)	191,662.17 (100.0)	138,019.12 (100.0)	
순이익	13,082.54	34,151.07	50,618.57	78,672.22	66,140.09	

자료 : 『韓美電氣會社年終書』(1908.2) ; 『총서16』, 349-368쪽.  
비고 : -는 자료가 미비하여 알 수 없음.

한편 콜브란측은 비용 절감을 위한 경영합리화 방안도 모색했다. 1907년 후반에 경제성을 이유로 남대문에서 서대문을 잇는 의주선 철거에 착수했던 것이 그 예였다.<sup>65)</sup> 또한 콜브란측은 임금이 상대적으로 고액인 미국인 직원을 해고하고 대신 일본인과 한국인 직원을 크게 늘려 나갔다. 그 결과 1900년에 7명(지배인 제외)에 달했던<sup>66)</sup> 미국인 직원은 1909년에 잉글리쉬(English), 모리스(Morris), 스미스(Smith) 등 3명만이 남았고, 일본인은 21명, 한국인은 188명에 달했다.<sup>67)</sup> 당시 잉글리쉬(500원), 모리스(500원)와 스미스(270원) 등 미국인 직원 세 명의 월급(1,270원)이 한국인 차장 53명(681원)과 한국인 운전수 49명(824원)의 합계(1,505원)에 필적할 정도였으며 모리스 한 사람의 월급이 한국인 차장 평균 월급의 약 39배, 한국인 운전수의 약 30배에 달했다.

【표 4】 한미전기의 대차대조표 및 누적이익처분내역

구분	항목	1907년 12월	1908년 7월	1909년 5월
자본 및 부채	자본금(10,000주)	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00
	저당채권(250매, 6%이자)	500,000.00	500,000.00	500,000.00
	영미합자전당회사차관(F)	397,966.71		
	예수금(C)	3,287.07	1,032.91	367.52
	순이익 누계	176,555.21	233,293.38	311,615.75
	합계	3,077,808.99	2,734,326.29	2,811,983.27
자산 및 지출	특허권 및 자산	2,500,000.00	2,500,000.00	2,500,000.00
	현금(B)	60,071.37	31,330.21	81,033.49
	미수액	16,104.37	24,658.58	15,481.77
	저장품	27,000.30	28,193.17	28,629.91
	석탄	5,677.95	15,561.96	18,888.56

65) 정확한 날짜는 알 수 없지만, 당시 작성된 지도에 남대문 부근의 의주선 일부가 철거되어 있는 것으로 보아 이 즈음 철거공사가 시작된 것으로 생각되며 1908년 1월 1일의 요금개편안에 이 구간이 없는 것으로 보아 그 이전에 공사가 완료된 듯하다. 藤田合名會社, 1907.8, 『韓國京城實測地圖』, 藤田合名會社.

66) <漢城電氣鐵道會社ニ關スル後聞>(1900.5.8), 『叢書14』, 336-339쪽.

67) 藤木敬雄, 1937, 『朝鮮の電氣事業を語る』, 朝鮮電氣協會, 9-10쪽.

	기지불 보험	1,155.99	1,643.92	1,569.83
	저당채권에 대한 지불 이자	38,241.28	53,396.96	83,498.96
	개량 및 확장비(E)	422,314.67	71,397.56	82,880.75
	잡비	7,243.06	7,011.90	
	미결산 기록		1,132.03	
	합계	3,077,808.99	2,734,326.29	2,811,983.27
누적이익 처분내역	현금(A)	56,784.30	30,297.30	80,665.97
	미수액	16,104.37	24,658.58	15,481.77
	저장품	27,000.30	28,193.17	28,629.91
	석탄	5,677.95	15,561.96	18,888.56
	기지불 보험	1,155.99	1,643.92	1,569.83
	저당채권에 대한 지불 이자	38,241.28	53,396.96	82,880.75
	개량 및 확장비(D)	24,347.96	71,397.56	83,498.96
	잡비	7,243.06	7,011.90	
	미결산 기록		1,132.03	
	합계	176,555.21	233,293.38	311,615.75

자료 : 『韓美電氣會社年終書』(1908.2) ; 『총서16』, 349-368쪽 ; 友邦協會, 1958, 『朝鮮電氣事業關係重要文獻集成 第一卷』, 友邦協會, 84쪽.

비고 : 현재의 회계방식과 크게 다름. 일례로 대차대조표에서는 당기순이익 대신 누적이익이 기재되어 있고, 누적이익처분내역에서는 A=B-C, D=E-F로 기재되어 있음.

전차와 전등의 수요 증가와 적극적인 영업정책 덕택에 한미전기의 수입은 크게 늘었지만, 갖가지 경영합리화 정책으로 비용은 별로 늘지 않아 한미전기의 수지는 개선되었다 【그림 2】. 수입은 1905년 17만여원에서 1907년에는 27만여원으로 크게 늘었고, 수입에서 지출을 제한 순이익도 1905년 3만4천여원에서 1908년 10만3천여원으로 크게 증가했다. 반면 수입에서 지출이 차지하는 비중은 1904년 79.1%에서 1908년에는 67.9%까지 하락했다(표 3).<sup>68)</sup> 1904년 8월부터 1909년 5월까지 한미전기가 거둔 누적 순이익은 31만1,615.75원에 달했고, 그 대부분을 개량 및 확장비와 사채에

68) 『총서16』, 353쪽.

대한 이자지불 등에 사용하고도 약8만원을 현금으로 가지고 있을 정도였다 【표 4】.

## 맺음말

이상에서 우리는 漢城電氣가 韓美電氣로 개편되는 과정과 한미전기가 구체적으로 어떻게 경영되었는지에 대해서 살펴보았다. 여기에서는 앞서 고찰한 내용을 간략히 정리함으로써 결론을 대신하고자 한다.

한성전기의 부채를 놓고 격렬하게 대립했던 콜브란측과 이용익은 1903년 말 러일전쟁이 임박하는 등 국제정세가 급변하자 급거 화해무드로 전환하였다. 당시 戰時國外中立宣言을 준비하고 있었던 대한제국 집권세력으로서 다른 열강들의 지지와 협력이 필요하였기 때문이었다. 광무황제는 일단 화해의 의미로 1903년 11월 콜브란측이 그토록 원하던 수도설비계약을 유리한 조건에 체결해 주었고, 1904년 2월에는 제물포해전에서 승리한 일본군이 서울로 밀고 들어오자 콜브란측과 채무분규를 타결 짓는 계약을 체결하였다. 광무황제가 콜브란측에게 75만원을 지불하는 대신 상호 일체의 요구를 철회하기로 하고 韓美合資 형태로 韓美電氣會社를 설립하여 한성전기의 모든 자산을 인계하되 주식은 황실과 콜브란측이 절반씩 소유하고 경영권은 콜브란측이 갖기로 합의했다. 황제는 檢察官을 임명해 회사 업무를 감사하고 연말에 콜브란측으로부터 업무보고를 받으며 황궁내의 전등은 다시 콜브란측에서 공급하기로 약속했다. 그간의 갈등을 보상하기 위해서 콜브란측에게 별도로 광산개발권도 부여했다. 마침내 1904년 7월 18일 미국 코네티컷주 하트퍼드에서 자본금

100만불(200만원)의 유한회사로 韓美電氣會社가 설립되기에 이르렀다.

콜브란측은 명실상부하게 합법적으로 한성전기의 경영권과 소유권을 장악할 토대를 구축하였고, 광무황제는 한미전기의 주식 절반을 인수하여 대주주로서 회사 경영에 관여할 수 있는 장치를 마련했을 뿐이다. 이처럼 한성전기 자산의 완전한 인수가 아닌 한미합자 형태의 회사로 개편한 배경에는 향후 일본의 외압이 더욱 거세질 것을 대비해서 미국의 대한제국에 대한 정치·경제적 관심을 지속시키기 위한 광무황제와 중립파(이용익)의 의도가 자리하고 있었다. 따라서 한성전기가 한미전기로 개편된 일은 ‘사실상의 한미합자회사’에서 ‘명실상부한 한미합자회사’로의 전환일 뿐이고, 한성전기나 한미전기는 모두 콜브란측이 경영권을 가지고 있었기 때문에 기존연구에서 ‘한미전기로의 개편=대한제국의 전력산업 경영권 상실’로 강조한 대목은 재고될 필요가 있다고 생각한다. 이는 1902-1903년에 치열하게 전개되었던 이용익의 한성전기 경영권 장악 구상이 정세의 변화로 인해 실패로 종결되었다는 점이 오히려 중요하다.

설립 이후 한미전기의 경영성적은 대체로 양호했다. 한강변 최대의 민간산업 중심지였던 마포까지 전차선을 부설하였고, 차장과 운전수의 친절교육을 통해 승객에 대한 서비스도 개선했다. 그러나 전차는 하절기에는 승객이 많았지만 동절기에는 승객이 크게 줄어 회사 경영의 안정성을 저해하였다. 한미전기는 안정적인 수입 확보를 위해 전등 보급을 촉진하는 적극적인 영업정책을 모색하였다. 그 결과 전차와 전등 부문은 크게 성장해 전차의 하루 평균 승객수는 1904년 11,442명에서 1908년 16,325명으로 늘었고, 전등수는 1904년 2,312등에서 1909년 8,093등으로 증가했다. 또한 한미전기는 비용절감을 위한 경영합리화에도 힘써 회사의 수지구조도 점차 개선되었다.

한편 대한제국의 주권 탈취를 목표로 하던 일본은 러일전쟁 발발을 계기로 한반도에 군사 점령을 단행하고 ‘施政改善’이라는 명목 아래 한국



을 자국의 이익에 부합하는 식민지 경제구조로 개편하는 작업에 착수하는 가운데 전력산업의 장악에 더욱 박차를 가하였다. 일단 한미전기의 경영활동에 압박을 강했다. 애초 계약에 따라 황궁내의 전등은 콜브란측에서 다시 受電하기로 했으나 대한제국 정부에 압력을 가해 수전하지 못하도록 막았고, 창덕궁의 전등시설도 한미전기에서 수전하지 않고 직접 설치하였던 것이 그 예였다. 그러나 일본은 대한제국의 주권탈취와 식민지화라는 궁극적인 목적을 위해서는 미국과의 우호관계 유지가 필요했기 때문에 한미합자였던 한미전기에 대해 일방적인 강압 수단을 사용하기는 어려웠다. 결국 1909년에 이르러서야 일본인 政商, 財閥들을 내세워 日韓瓦斯(株)라는 가스회사를 설립하고 이 회사로 하여금 韓美電氣를 인수토록 함으로써 그 장악에 성공했다.<sup>69)</sup> 이처럼 일본의 한미전기 인수가 오랜 시일을 요하게 된 배경에는 크게 보아 러일전쟁 이후 좋지 않았던 미일간의 외교관계를 고려해야 했던 사정이 놓여 있었지만, 작게는 한미전기의 경영이 일본의 방해활동에도 불구하고 양호한 성적을 거두었기 때문이기도 했다.

69) 본고에서는 지면의 제약 때문에 일본의 전력산업 장악과정을 소상히 밝히지 못했다. 이에 대해서는 별도의 자리에서 상세히 검토할 예정이다.

【부록】

韓美電氣會社契約書<sup>70)</sup>

光武8年 2月 19日

契約書

大韓大皇帝陛下의 勅令으로 同 陛下의 代表員 李學均과 駐漢城 高佛安 及 寶時旭 등 兩方間에 此 契約書을 成立함.

證明

第1條 高佛安과 寶時旭은 大韓政府에서 認許한 漢城電氣鐵道와 電燈과 電話의 營業特權과 及 此에 關한 財産의 正當한 所有主로 認定함.

第2條 高佛安 及 寶時旭은 參將 李學均의게 日貨 40萬元과 其餘 35萬元은 光武 8年 5月 13日에 無利子 淸償하기로 成約하고 大韓大皇帝陛下의 御章을 捺安한 約束書를 領受함.

第3條 此 契約을 調印 成立함으로 高佛安 及 寶時旭이 大韓大皇帝陛下의 게 對한 一切 要求件과 大韓大皇帝陛下께서와 大韓政府에서 高佛安 及 寶時旭에 對한 一切 要求件은 總히 妥協歸結함.

第4條 以上 約束書에 對한 35萬元을 光武4年 5月 13日에 如約淸償치 못하는 境遇에는 優先 償한 40萬元은 違約한 罰金으로 賠補하고 高佛安 及 寶時旭은 此 契約에 對한 諸般 負擔의 責任을 免함.

第5條 大韓政府에서 高佛安 及 寶時旭의게 認給한 一切 合同契約과 認許權 及 特有權은 已經此准 証訂함.

第6條 以上 35萬元을 照數淸償하는 時에는 高佛安 及 寶時旭이 美國現行法律을 依하여 合資營業하는 定則으로 韓美電氣會社라 名稱하는

70) 『韓美電氣會社契約書譯編』(한국학중앙연구원 소장문서 k2-4875).

會社을 尙即設立함.

第7條 此 會社의 資本金은 日貨 150萬元이나 或 美金으로 計算하여 此와 相當한 價額에 不下함.

第8條 右 資本金의 半額은 其 所有權이 大韓大皇帝陛下의게 在하고 其餘 半額은 高佛安 及 寶時旭에게 附屬함.

第9條 此 會社의 名稱을 本契約 成立日로부터 15個年內에 變更하거나 其所屬 電氣鐵道와 電燈의 業을 他 會社 或 個人에게 轉賣함을 不得함.

第10條 韓美電氣會社는 高佛安 及 寶時旭이 以上 35萬元의 金額을 領受하는 日로부터 75日內에 電氣鐵道の 營業을 實施하되 萬一 同 金額을 光武 8年 5月 13日에 照數清償치 못하는 境遇에는 高佛安 及 寶時旭은 同 會社에 合資 營業함을 不許함.

第11條 韓美電氣會社를 설립한 동시에 高佛安 及 寶時旭은 電車鐵道와 電燈 及 電話의 施設과 軌道鐵과 電桿과 鐵絲와 機械와 家屋과 其 附屬物과 美國된 洋屋을 一一이 韓美電氣會社에 卽爲交付하되 該 兩人 手中에 在한 雜品 等은 此 限에 不在함.

第12條 韓美電氣會社의 營業을 實施하는 時에는 大韓皇宮內에 同 會社의 電燈을 發燃하되 宮內府大臣이 該 電燈價를 按月計償하여 違期치 말며 同 會社의 特權이 存在하기까지는 大韓皇宮內에는 各府部院 廳內에라도 他社 電燈 發燃함을 不許함.

第13條 鍾路事務所로 用하는 洋屋은 韓美電氣會社에서 占有하여 쓰는 此 契約의 效力이 存在하기까지는 高佛安 及 寶時旭이 其 營業에 關한 事務室을 曾往과 如히 該 洋屋內에 置하되 其 所入費用을 自擔치 아니함.

第14條 韓美電氣會社에서 何時든지 資本金을 募集하여 其 所管 事業을 擴張 或 增設할 目的으로 公債券을 發行하는 境遇에는 大韓大皇帝

陛下께서도 該 公債券의 半額을 自擔募集하신 權限을 享有하실 터  
인저 若 不肯하시면 本社에서 強請하지 아니함.

第15條 右 公債에 對한 利子는 1個年 7割에 不過함.

第16條 韓美電氣會社의 一切 事務는 常히 高佛安 及 寶時旭과 彼等의 代  
理人이 管理監督함.

第17條 大韓大皇帝陛下께서는 英語를 稍解하는 者 一人으로 檢察官의 任  
을 命하시 韓美電氣會社의 保管한 一切 文簿冊과 存檔件을 檢査하  
며 同社 出入金額의 報明簿와 比較表를 該業 總務員과 連署證明케  
함.

第18條 韓美電氣會社는 年終에 至하여 一年中 同社 業務에 關한 始末書  
를 漢英文으로 詳細 刊佈하며 同社에서 正當히 發行하고 紀錄한  
股票數를 依하여 所得利益金을 該 股主僉位의게 均排함.

第19條 韓美電氣會社에 一切 業務는 美國現行法律을 依하여 嚴正히 處理  
함.

第20條 韓美電氣會社에 屬한 產業과 其 外國雇傭人과 彼等의 家眷 及 財  
産은 常히 大韓政府에서 兵力과 警察力으로 保護함.

第21條 漢城電氣會社와 高佛安 及 寶時旭에게 認許한 電業權利는 韓美電  
氣會社에서 占有함.

第22條 此 契約書 一本은 漢文으로 譯謄하되 若 其 辭意를 誤解한 境遇에  
는 此 英文本이 正當한 것으로 認定함.

第23條 韓美電氣會社 業務에 對하여 何如한 爭論을 惹起한 境遇에는 大  
韓大皇帝陛下 或 韓美電氣會社의 請求를 因하여 仲裁裁判으로 卽  
爲妥結함.

第24條 右 仲裁裁判의 方法은 大韓大皇帝陛下시와 駐韓美國政府代表者  
의 兩方間에 決定할터인대 右 裁判은 最後裁判이 됨.

第25條 此 契約書을 調印한 後에 駐京美國公使館에 存檔케 함.

光武 8年 2月 19日 署名 調印

高佛安 及 寶時旭 (印)

에취 高佛安 (印)

에취 알 寶時旭 (印)

證人 에취 이 高佛安

大韓大皇帝陛下의 代表員 李學均 (署)

證人 玄尙健 (署)

大韓大皇帝陛下 批准 (御章)

駐筭大韓京城美國總領事館 巴德은 以上이 高佛安 及 寶時旭會社에  
社員 에취 高佛安과 에취 알 寶時旭과 李學均의 署印과 大韓大皇  
帝陛下의 啓字印이 眞實無違한 줄로 證明함.

1904年 3月 8日 畫押 調印

駐筭漢城美國總領事 巴德 (署名)

(大美國總領事館之印)

1904年 3月 8日에 駐筭大韓漢城美國公使館 及 其 總領事館 第1號 存檔冊  
第97頁 至 103頁에 此 契約書을 詳記하고 同 總領事 巴德이 署名  
함.

## 참고문헌

『皇城新聞』 『大韓每日申報』 『萬歲報』

『警務廳來去文』 『外部日記』 『韓國駐筭隊司令部旬報』

『韓國駐筭隊司令部臨時報』

高麗大學校 亞細亞問題研究所 舊韓國外交文書編纂委員會 編, 1969, 『舊韓國外交文書 第6卷, 美案3』, 高麗大學校出版部

國史編纂委員會, 1992, 『駐韓日本公使館記錄』 23-25, 國史編纂委員會

國事編纂委員會, 2000, 『統監府文書』 1-10, 國史編纂委員會

國會圖書館 立法調查局, 1965, 『舊韓末條約彙纂(中)』, 國會圖書館 立法調查局

金容九 編, 1995, 『韓日外交未刊極秘史料叢書』 15-18, 亞細亞文化社

藤田合名會社, 1907.8, 『韓國京城實測地圖』, 藤田合名會社

서울特別市史編纂委員會 편, 1997, 『漢城府來去文(下)』, 서울특별시

善積三郎, 1929, 『京城電氣二十年沿革史』, 京城電氣株式會社

安秉華, 1990, 『韓國電氣主要文獻集』, 韓國電力公社

外務省 編纂, 1958, 『日本外交文書』 37-1, 日本國際聯合協會

友邦協會, 1958, 『朝鮮電氣事業關係重要文獻集成 第一卷』, 友邦協會

第一銀行, 1909, 『韓國貨幣整理報告書』, 第一銀行

한림대학교 아시아문화연구소 편, 2001, 『주한미국공사관·영사관기록』  
1-20, 한림대학교출판부

篠木敬雄, 1937, 『朝鮮の電氣事業を語る』, 朝鮮電氣協會

『韓美電氣會社契約書譯繙』(한국학중앙연구원 소장문서 k2-4875)

『漢城に於ける米國の電氣權益と帝國の態度(三)』(學習院大學 東洋文化  
研究所 所藏文書)

Despatches from United States Ministers to Korea(국회도서관 소장 마이크로필름 MF005997~MF006018)

국방부 군사편찬연구소, 2004, 『러일전쟁과 한반도』, 국방부 군사편찬연구소

金源模 完譯, 1991, 『알렌의 日記』, 檀國大學校出版部

로스푸노프 외 전사연구소편, 2004, 『러일전쟁사』, 건국대학교출판부

말로제모프(석화정 역), 2002, 『러시아의 동아시아정책』, 지식산업사

森山茂德, 1994, 『近代日韓關係史研究』, 玄音社

서영희, 2003, 『대한제국정치사연구』, 서울대학교출판부

安秉華, 1989, 『韓國電氣百年史 上』, 韓國電力公社

李基東, 1982, 『悲劇의 軍人들』, 一潮閣

조희문, 2002, 『한국영화의 쟁점 1』, 집문당

최문형, 2004, 『국제관계로 본 러일전쟁과 일본의 한국병합』, 지식산업사

玄光浩, 2002, 『大韓帝國의 對外政策』, 신서원

Fred Harvey Harrington, 1944, *God mammon and the Japanese : Dr. Horace N. Allen and Korean-American relations, 1884-1905*, Madison, Wis. : University of Wisconsin Press(李光麟 역, 1974, 『開化期の 韓美關係』, 一潮閣)

F. A. McKenzie, 1905, *The Tragedy of Korea*, New York : E. P. Dutton & Co.(신복룡 역, 1999, 『대한제국의 비극』, 집문당)

F. A. McKenzie, 1920, *Korea's Fight for Freedom*, New York : Fleming H. Revell Company(신복룡 역, 1999, 『한국의 독립운동』, 집문당)

姜昌錫, 1997, 「舊韓末 中立化論에 대한 研究」, 『釜山史學』 33

金元洙, 1997, 『露日戰爭의 原因에 대한 再檢討』, 한양대학교 박사학위논문

문

- 金銀姬, 1983, 「舊韓末 中立化問題에 관한 韓美關係 研究」, 이화여대 석사학위논문
- 김연희, 1997, 「大韓帝國期の 전기사업-1897-1905년을 중심으로」, 『한국과학사학회지』 19-2
- 김연희, 1998, 「대한제국의 전기사업」, 『근현대 한국사회의 과학』, 창작과비평사
- 魯仁華, 1980, 「大韓帝國時期的 漢城電氣會社에 관한 研究」, 『梨大史苑』 17
- 박종효, 2004, 「1904년 러일전쟁 서막 연 제물포해전」, 『新東亞』 533
- 朴熙琬, 1997, 『舊韓末 韓半島中立化論 研究』, 동국대학교 박사학위논문
- 孫滄淑, 2004, 『韓國 近代 駐韓 美國公使 研究(1883-1905)』, 이화여자대학교 박사학위논문
- 吳鎭錫, 2007, 「1898-1904년 漢城電氣會社의 설립과 경영」, 『東方學志』 139
- 崔憲圭, 1992, 「露日開戰을 둘러싼 니콜라이2세의 東아시아政策」, 한양대학교 석사학위논문
- 崔正洙, 2000, 『T.루즈벨트의 ‘世界政策’』, 한양대학교 박사학위논문
- 永井(松崎)裕子, 2001, 『朝鮮植民地化とコルブラン&ポストウィックの利權問題』, 名古屋大學 博士論文



Abstract

The Foundation and Management of the  
Korean-American Electric Co. in 1898-1904

Oh, Jin-Seok

This dissertation examines the reorganization of the Seoul Electric Company into the Korean-American Electric Company during the Greater Han Empire period and the practical management of the Korean-American Electric Company. Although Collbran & Bostwick Co. and Yi Yong-ik were at odds due to the debts of the Seoul Electric Company from 1902, the impending outbreak of the Russo-Japanese War and changes in international politics caused the two to quickly resolve their differences by late 1903. Since the Korean government was preparing its declaration of wartime neutrality, Yi Yong-ik needed the support and cooperation of the other Great Powers. As a result, the Korean-American Electric Company was established as a limited-liability company in Hartford, Connecticut in July 1904, with capital of one million dollars (two million won). In this manner, Yi Yong-ik's plan to gain control of Seoul Electric Company between 1902 and 1903 ended in failure. Since the assets of the Seoul Electric Company were not completely taken over, it was reestablished as a Korean-American partnership. To offset Japanese pressure, the Kwangmu emperor and the centrist members of his government sought to maintain American political and economic interest in the Greater Han Empire.

Key Words : the Korean-American Electric Company, Collbran & Bostwick Co., Yi Yong-ik, declaration of wartime neutrality, the Russo-Japanese War