

『제국신문』에 수록된 철도 소재 시가 연구

김 아 연*

차 례

1. 머리말
2. 『제국신문』에 수록된 철도 소재 시가의 현황
3. 『제국신문』에 수록된 철도 소재 시가의 내용
4. 『제국신문』에 수록된 철도 소재 시가의 의의
5. 맺음말

| 국문초록 |

『제국신문』에는 철도 소재 시가 7편이 게재되어 있다. 1903년에 발표된 2편, 1906년에 게시된 5편이 그것이다. 이 글은 『제국신문』 철도 소재 시가의 내용을 발표 시기별로 다음과 같이 분석했다.

먼저, 1903년 『제국신문』 철도 소재 시가는 러일 전쟁(1904~1905) 이전에 열강들이 대한제국 철도부설권을 경쟁적으로 침탈하려던 정황을 형상화하고, 경의철도부설권을 수호하려는 대한제국 정부와 민간의 의지를 담고 있다. 다음으로, 1906년 『제국신문』 철도 소재 시가는 한일의정서(1904), 을사늑약(1905) 이후 일본이 대한제국의 철도부설권을 독점했고, 철도 건설 현장에서 한국인을 철저히 배제했으며, 역세권의 이점에 주목하여 용산에 일본인 거주지를 구축한 상황을 재현한 한편, 기적 소리를 청각적 심상으로 활용하여 독자에게 계몽의식의 각성을 촉구하고 있다.

한편, 이 글은 『제국신문』 철도 소재 시가의 의의를 다음과 같이 세 가지로 조명했다. 첫째, 『제국신문』 철도 소재 시가는 시대의 흐름과 요구에 맞춰 시가가 변모하는 양상을 보여준다. 둘째, 『제국신문』 철도 소재 시가는 신문 매체를 통해 대한제국의 철도부설권 및 국가의 자주성 되찾기 여론을 형성하는 새로운 글쓰기 방식이다. 셋째, 한국 철도문학의 계보학적 측면에서 『제국신문』 철도 소재 시가는 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사에 선행하며 1907년부터 1910년 한일 병합 조약 이전에 발표된 『대한매일신보』 철도 소재 시평가

* 전북대학교 POST-DOC

사와 상호보완 관계를 맺고 있다.

이상의 논의를 종합한 결과, 이 글은 다음과 같이 두 가지 결론을 도출했다. 첫째, 『제국신문』 철도 소재 시가는 러일 전쟁 발발 전후 대한제국의 정세가 급격하게 변화하고, 이에 따라 외세의 철도부설권 침탈이 국제적·정치적·사회적으로 민감한 문제였음을 말해 준다. 둘째, 『제국신문』 철도 소재 시가는 전통 시가의 형식 위에 철도 담론을 공적 영역으로 이끌어냈고 이 계보를 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사가 계승함으로써, 근대에 전통 시가의 형식이 철도 담론을 전달하는 매개체로서 유효함을 보여준다.

핵심어 : 『제국신문』, 시가, 철도, 철도부설권, 대한제국

1. 머리말

『제국신문』은 1898년 8월 10일에 독립운동가 이종일(李鍾一)이 창간한 일간지이다. 순한글로 제작된 『제국신문』은 주요 독자를 일반 대중, 여성 독자로 상정했기 때문에, ‘암(雌)신문’이라는 이칭으로 불리기도 했다. 『제국신문』은 이종일 사장 체제에서는 반일·계몽을 강조했는데, 재정난으로 인해 1907년 10월 친일 개화파인 정운복(鄭雲復) 사장 체제로 전환된 이후에 『제국신문』의 반일 논조는 퇴색되었다.¹⁾ 결국 재정난을 극복하지 못한 제국신문사는 한일 병합 조약(1910) 이전인 1910년 8월 2일에 『제국신문』 폐간호를 발간하고 폐업했다.

『제국신문』의 잡보란에는 ‘편편시스’, ‘시스편언’, ‘시스단구(時事短句)’, ‘시스단설(時事短說)’, ‘시스단언(時事短言)’, ‘時事片論’, ‘時事一筆’ 등의 제목 아래

1) 정운복은 『제국신문』의 사장이자 주필로서 논설 집필을 담당했다. 이대형은 정운복의 생애를 1908년까지의 애국계몽운동과 1908년 이후의 친일행위로 구분하고, “1909년부터는 친일 행위를 노골화한 탓인지 국민대연설회에서 비난당했”다고 언급한 바 있다(이대형, 「정운복의 『제국신문』 논설 연구」, 『대중서사연구』 제20권 1호, 대중서사학회, 2014, 215쪽). 이로 미루어 볼 때, 『제국신문』의 반일 논조가 약화되고 것은 1908년 이후의 일로 추정할 있다. 한편, 정운복의 생애 및 그의 논설의 내용, 문체에 관한 자세한 논의는 이대형, 위의 논문 참조.

대한제국 시기의 시사(時事)를 논평하는 시가가 수록되어 있다. 그런데 『제국신문』 소재 시가는 『독립신문』 소재 시가, 『대한매일신보』 소재 시평가사에 비해 상대적으로 개화기 시가 연구자들에게 주목받지 못했다. 그 이유는, 박애경이 지적한 바와 같이 “『제국신문』은 타 매체와는 달리 아직 전체 발행분이 확보되지 않은 상태이다. 뿐만 아니라 그나마 남아 있는 자료조차 여러 기관에 산재되어, 연구자들이 접근하기 어려운 상태”²⁾이며, “제국신문 소재 시가의 양적 빈약함”³⁾에 있다.

『제국신문』 시가에 관한 연구 성과는 미비한 편이다. 장성진⁴⁾은 『제국신문』이 시가에 대한 관심이 높았고 전통가사를 다수 게재했으며 신가사 양식을 개발 및 게재했음을 논의함으로써, 『제국신문』의 자료적 가치를 고찰했다. 장성남⁵⁾은 『대한매일신보』 시가의 시사평론 형식을 분석하는 과정에서 『대한매일신보』 시가보다 앞선 시기에 『제국신문』의 시사평론이 초기에는 산문체와 가사체를 혼용한 논설 형식에서 출발하여 1902년 11월 22일~12월 4일에 ‘시스단설’에서 형식 실험을 거쳐 1903년 2월에 ‘시스단언’부터 가사체로 정착했음을 논의했다. 한편, 『제국신문』 시가에 관한 본격적인 논의는 박애경⁶⁾에 의해 시도되었다. 박애경은 『제국신문』의 1898년 8월 창간호부터 1909년 2월분 원 자료를 확보하고 『제국신문』 시가의 존재 현황, 형식, 수사법 등 담화 전략을 규명함으로써, 근대 담론의 언어적 실천으로서 존재하는 『제국신문』 시가에 대해 살펴보았다. 이상에서 살펴본 『제국신문』 시가에 관한 연구 성과를 통해 『제국신문』 시가는 신문이라는 근대적 인쇄매체 상에서 새로운 형식 실험을 통해 배태된 시가 장르라고 할 수 있다. 이 글은 그동안의 연구 성과를 토대로

2) 박애경, 「『제국신문』 소재 시가 연구 -“시사논평형” 시가의 게재양상과 기능을 중심으로-」, 『한국시가연구』 제39집, 한국시가학회, 2015, 75쪽 발췌.

3) 박애경, 위의 논문, 75쪽 발췌.

4) 장성진, 「애국계몽기 신가사의 형성과 짜임」, 『배달말』 제25집, 배달말학회, 1999, 198쪽.

5) 장성남, 「大韓每日申報 詩歌의 存在樣相과 主題表出 方式」, 대전대학교 박사학위논문, 2004, 68~70쪽.

6) 박애경, 앞의 논문.

『제국신문』에 수록된 철도 소재 시가를 다루고자 한다.

『제국신문』 철도 소재 시가가 발표되기 직전인 1902년에 이종응(李鍾應)은 영국 에드워드 7세(Edward VII) 대관식의 사절단으로 영국에 파견되었는데, 그 여정을 떠올리며 사행가사 <서유견문록(西遊見聞錄)>을 지었다. 이종응은 <서유견문록>에 사행 경험 중 철도를 이용한 경험을 기록하기도 했다. 이종응은 자신의 일행이 서울에서 인천 항으로 이동하는 장면에 대해 “음녀이월 엽팔일 날 효두발힐 흥흥하다 / 식문빳 썩나셔셔 정거장에 다다르니 / 상등기츠 뒤령 하고 만조빅관 친척고구 / 타국공스 영스등이 차려로 전송흥니 / 괴차타고 두 시각에 인천 항구 득달흥니 / 호괴롭다 호괴롭다 스신힥차 호괴롭다”⁷⁾ 하고 언급했고, 캐나다 밴쿠버에서 퀘벡 항으로 이동하는 장면에 대해 “화류거에 올라보세 / 봉명사신 뒤점으로 특별거가 분명하다 / 어렵도다 어렵도다 일만여 리 철노로다 / 철노공녀 불작시면 귀신인가 사람인가 / 산을 쭈러 길을너고 강을건너 다리늦코 / 산은높고 골은깊퍼 안고돌고 지고도너 / 밤낮가는 괴츠상에 안전경기 평논흥세”⁸⁾ 하고 언술했으며, 영국 리버풀 항에서 런던까지 이동하는 장면에 대해 “반점관이 거럭흥되 본국 서울 늑빅니를 / 괴츠타고 흥흥하면 스시간 도달이요 / 의관정제 출문흥야 괴츠에 올라타니 / 풍우갓치 가는괴계 정거장 발셔왔너”⁹⁾ 하고 진술했다.

‘풍우갓치 가는괴계, 곧 기차에 올라탄 이종응은 물리적 시·공간의 단축을 경험했고, 산과 강을 잇는 철로를 통해 철로 공사에 참여한 사람들의 공력에 대해 감탄했을 뿐만 아니라 철도 공간의 직선적 연속성을 체험했다. 그런데 이

7) 한국의 지식콘텐츠 KRpia 『한국역대가사문학집성』, “서유견문록”, [http://www.krpia.co.kr/viewer/open?plctId=PLCT00004832&tabNodeId=NODE06097799&nodeId=NODE06098708¤tLocale=ko\(2017.8.19\)](http://www.krpia.co.kr/viewer/open?plctId=PLCT00004832&tabNodeId=NODE06097799&nodeId=NODE06098708¤tLocale=ko(2017.8.19))

8) 한국의 지식콘텐츠 KRpia 『한국역대가사문학집성』, “서유견문록”, [http://www.krpia.co.kr/viewer/open?plctId=PLCT00004832&tabNodeId=NODE06097799&nodeId=NODE06098708¤tLocale=ko\(2017.8.19\)](http://www.krpia.co.kr/viewer/open?plctId=PLCT00004832&tabNodeId=NODE06097799&nodeId=NODE06098708¤tLocale=ko(2017.8.19))

9) 한국의 지식콘텐츠 KRpia 『한국역대가사문학집성』, “서유견문록”, [http://www.krpia.co.kr/viewer/open?plctId=PLCT00004832&tabNodeId=NODE06097799&nodeId=NODE06098708¤tLocale=ko\(2017.8.19\)](http://www.krpia.co.kr/viewer/open?plctId=PLCT00004832&tabNodeId=NODE06097799&nodeId=NODE06098708¤tLocale=ko(2017.8.19))

종응이 영국으로 사신을 떠났던 1902년은 대한제국에 경인철도만 운행되었던 시기로, 경인철도의 이용은 물론이고 특히 타국인 캐나다, 영국에서의 철도 이용은 당시에 보편적인 체험이 아니었다. 따라서 이종응은 자신의 특별한 철도 체험을 근간으로 기차를 ‘봉명사신 디접’하는 ‘특별거’, 곧 ‘상등기차’로 묘사했다. 이처럼 〈서유견문록〉의 재현처럼 대한제국 시기에 철도 경험은 선진화된 근대 문물과의 환상적 만남으로 인식되기도 했다.

이 글은 〈서유견문록〉과 비슷한 시기에 발표된 『제국신문』 철도 소재 시가의 현황, 내용 및 의의를 규명하고자 한다. 이 글이 『제국신문』 시가 가운데 철도 소재 시가를 다루고자 하는 까닭은, 다음과 같다. 첫째, 철도는 대한제국 시기에 도입된 근대 문물로서 대한제국의 자강과 식산흥업 정책의 실천에 필요한 인프라(infrastructure) 중의 하나이기도 했던 한편, 열강의 수탈 대상이기도 하여 당대인의 관심을 받았기 때문이다. 둘째, 대한제국 시기 철도를 논평하는 시가에 관한 연구 성과가 대체로 『대한매일신보』에 발표된 철도 소재 시평가사¹⁰⁾를 중심으로 이루어졌기 때문이다. 그런데 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사는 『제국신문』 철도 소재 시가보다 뒤늦게 발표되었다. 이러한 사실에 기대어 이 글에서 『제국신문』 철도 소재 시가의 현황, 내용 및 의의를 밝히면, 문학사적 측면에서 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사 이전에 창작된 『제국신문』 철도 소재 시가의 면모를 파악할 수 있고, 전술한 〈서유견문록〉의 철도에 대한 환상적 인식 외에 1900년대 초 한국인의 철도에 대한 인식을 다양하게 고찰할 수 있을 것으로 기대한다. 한편, 이 글은 논의의 전개를 위해 한국학진흥사업성과포털 제국신문[帝國新聞]DB¹¹⁾에서 제공하는 『제국신문』 마이

10) 『대한매일신보』에 수록된 철도 소재 시평가사에 관한 연구 성과는 김동식, 「철도의 근대성-「경부철도노래」와 「세계일주기」를 중심으로」, 『돈암어문학』 제15집, 돈암어문학회, 2002; 김아연, 「〈대한매일신보〉 소재 경제가사 연구」, 전남대학교 박사학위논문, 2014; 김아연, 「〈대한매일신보〉 철도가사와 철도의 표상-식민지 근대의 표상으로서 철도에 대한 매혹과 부정의 관점에서-」, 『인문과학』 제55집, 성균관대학교 인문학연구원, 2014을 참조할 수 있다.

11) 『제국신문』, 한국학진흥사업성과포털 제국신문[帝國新聞]DB, [http://waks.aks.ac.kr/rsh/?rshID=AKS-2011-EBZ-3103\(2017.7.26\)](http://waks.aks.ac.kr/rsh/?rshID=AKS-2011-EBZ-3103(2017.7.26)). 한국학진흥사업성과포털에서는 1908년 8월 10일

크로필름(microfilm) 파일을 연구 자료로 활용할 것이다.

2. 『제국신문』에 수록된 철도 소재 시가의 현황

한국 철도의 시대는 1899년 9월 18일 경인철도 개통(인천-노량진)을 계기로 시작되었다. 이를 기점으로 1905년 1월 1일에 경부철도가 개통되었고, 1906년 4월 3일에 경의철도가 차례로 개통되었다. 이처럼 종래에는 볼 수 없었던 철도가 건설되자, 대한제국 시기에는 철도 개통, 철로·역사 공사, 철도 사고 등 철도에 관한 기사와 당대인의 철도에 관한 인식을 담은 사설이 『독립신문』, 『제국신문』, 『황성신문』, 『대한매일신보』 등에 실려 보도되기도 했다. 또한 『대한매일신보』에는 1905년 10월 1일부터 1910년 3월 20일 사이에 철도 소재 시평가사가 이따금 게시되기도 했는데, 그 작품 수는 17편에 이른다.¹²⁾ 이러한 사실을 미루어 볼 때, 철도는 대한제국 시기에 당대인의 관심사 중 하나라고 할 수 있다.

『대한매일신보』 철도 소재 시평가사의 발표 시기에 앞서 1903년 2월 23일부터 『제국신문』에 철도를 논평하는 시가가 발표되었다. 필자가 한국학진흥사업성과포털 『제국신문』 마이크로필름을 통해 확인한 『제국신문』 시가는 161편에 달한다.¹³⁾ 이 가운데 철도 소재 시가는 7편이 있다. 다음의 표는 『제국신문』 철도 소재 시가의 목록을 제시한 것이다.

창간호부터 1907년 10월 22일까지의 『제국신문』 마이크로필름을 확인할 수 있다.

- 12) 『대한매일신보』에 수록된 철도 소재 시평가사의 목록은 김아연, 앞의 논문, 132~133쪽 <표> <대한매일신보>에 발표된 철도가사 작품의 목록을 통해 확인할 수 있다.
- 13) 박애경의 지적과 같이 『제국신문』 원 자료가 여러 기관에 산재해 있기 때문에(박애경, 앞의 논문, 75쪽), 『제국신문』 시가의 수는 필자가 확인한 161편보다 많을 것으로 예상된다.

표. 『제국신문』에 수록된 철도 소재 시가의 목록

연번	제목	작자	철도 관련 시어	발행일	발행호수
1	시스단언 (時事短言)	미상	경의철도, 광산철도, 경인철도	1903년 2월 23일	제6권 제39호
2	時事片論	미상	철도	1903년 6월 18일	제6권 제137호
3	時事一筆 어리석은 사람의 일인탕	미상	철도, 렉스	1906년 4월 2일	제9권 제69호
4	時事一筆	미상	철도부설 중대권리, 경의철도, 역스, 군용철도	1906년 6월 15일	제9권 제133호
5	時事一筆	미상	철로길	1906년 6월 18일	제9권 제135호
6	時事一筆	미상	철도역부	1906년 6월 20일	제9권 제137호
7	時事一筆	미상	정거장, 철로, 기적성	1906년 9월 1일	제9권 제270호

위의 <표>를 통해 다음과 같은 몇 가지 사실을 알 수 있다. 첫째, 『제국신문』에 철도 소재 시가가 1903년에 2편, 1906년에 5편이 수록되어 있다. 『제국신문』 철도 소재 시가는 그 작품 수는 적지만, 전술한 바와 같이 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사보다 이른 시기에 발표된 까닭에 『대한매일신보』 창간 이전인 1903년의 철도 정황과 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사가 창작되지 않았던 1906년¹⁴⁾의 철도 정황을 확인, 보완할 수 있다.

둘째, 『제국신문』 철도 소재 시가가 발표된 1903년은 러일 전쟁(1904~1905) 직전, 1906년은 을사늑약(1905) 직후에 해당한다. 1903년의 경의철도는 일본과 러시아 간 이권 다툼의 대상이 되었고 경부철도는 러일 전쟁의 개전이 가까워진 1903년 12월에 일본이 부설 공사에 대한 감독을 강화하였으며¹⁵⁾,

14) 김아연이 정리한 『대한매일신보』에 수록된 철도 소재 시평가사의 목록을 통해 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사는 1905년에 1편, 1907년에 2편, 1908년에 10편, 1909년에 2편, 1910년에 2편이 발표되었음을 확인할 수 있다(김아연, 앞의 논문, 132~133쪽 <표> <대한매일신보>에 발표된 철도가사 작품의 목록 참조).

15) 「JAPAN ACTS IN KOREA; Takes Over the Control of the Seoul-Fusan Railway. Fleet

1906년의 대한제국 철도는 을사늑약으로 인해 일본의 주도 아래 부설, 운영되었다. 따라서 『제국신문』 철도 소재 시가의 시대적 배경은 대한제국 철도부설권을 놓고 열강들이 각축을 벌이다가 중국에는 일본이 대한제국 철도부설권을 잠식한 시기라고 할 수 있다.

셋째, 『제국신문』 철도 소재 시가는 ‘시스단언’, ‘時事片論’, ‘時事一筆’ 등의 제목으로 게시되어 있는데, 작품의 제목은 공통적으로 ‘시사(時事)’라는 단어를 사용하고 있다. 여기에서 『제국신문』 철도 소재 시가는 시가 형식을 빌려 철도에 관한 시사 논평을 담아내고 있음을 알 수 있다.

넷째, 『제국신문』 철도 소재 시가를 발표한 미상의 작자는 ‘경의철도’, ‘경인철도’ 등 주요 간선의 명칭, ‘철도’, ‘철로길’ 또는 ‘철로’, ‘력스’ 또는 ‘역스’, ‘철도부설 중대권리’(필자주: 철도부설권), ‘철도역부’, ‘경거장’, ‘괴적성’과 같은 철도 용어를 사용하고 있다. 이것은 근대 산물 중의 하나인 철도 용어가 당대인의 삶에 편입되었음을 의미한다.

다섯째, 1906년 6월 15일자 <時事一筆>은 ‘군용철도’라는 군사 용어를 사용하고 있다. 이를 통해 미상의 작자가 일본이 러일 전쟁 이후 대한제국 철도를 군사적 목적으로 활용된 사실에 주목하였음을 알 수 있다. 『제국신문』은 반일 논조를 전개하였으므로, 이에 따라 미상의 작자도 일본이 대한제국을 러일 전쟁 및 대륙 침략의 병참기지화 하려는 의도로 철도를 잠식하였음을 폭로하고 일본의 이러한 침략 행위에 대해 반대하는 정론을 다층적 독자와 더불어 형성, 공유하고자 하였을 것으로 추정된다.

이상의 내용을 통해 『제국신문』 철도 소재 시가에는 철도를 근대 문물인 동시에 열강의 수탈 대상으로 여기는 당대인의 인식이 내포되었다고 하겠다. 이러한 전제 하에 이 글의 3장은 『제국신문』 철도 소재 시가의 내용을 그 발표 시기인 1903년과 1906년을 중심으로 대별하여 살펴볼 것이다.

Organized to Check Russian Movements —Purchase of Two Argentine Warships by Japan Reported., 『The New York Times』, Dec. 29, 1903.

3. 『제국신문』에 수록된 철도 소재 시가의 내용

3.1. 1903년: 열강들의 철도부설권 요구 및 경의철도부설권 수호 의지

1896년 2월 11일 고종의 아관파천 이후, 열강들이 대한제국의 이권을 본격적으로 침탈했다. 주지의 사실과 같이, 대한제국을 상대로 미국, 러시아가 광산채굴권을, 미국, 프랑스, 일본이 철도부설권을, 러시아가 삼림채벌권을, 미국이 전등·전화·전차부설권을 차지했다. 열강의 이권 침탈은 대한제국의 식산공업 정책에 배치되었으며, 이에 따라 열강의 이권 침탈을 반대하는 독립협회, 언론인, 개화파 지식인, 활빈당은 이권 수호 운동을 전개했다. 이 가운데 독립협회가 주도한 이권 수호 운동의 결과로 러시아의 절영도 조차, 프랑스, 독일의 광산채굴권 요구를 저지할 수 있었다.

이와 같이 이권 수호에 대한 의지가 고조되는 가운데 대한제국 정부와 민간에서는 철도부설권을 외국인에게 허가하지 말고 자력으로 철도를 건설해야 한다는 여론이 형성되었다. 이에 관한 사례는 다음과 같이 몇 가지로 제시할 수 있다. 1900년에 독일영사서리 하인리히 바이페르트(Heinrich Weipert)가 자국의 무역상사인 세창양행(世昌洋行)에 경원철도부설권을 인허하여 줄 것을 대한제국 정부에 요청한 일이 있었는데, 이때 대한제국 정부는 외국인에게 철도부설권을 양여하지 않는다는 것이 정부의 방침이라고 밝힌 적이 있었다.¹⁶⁾ 또한 1901년 2월 7일자 『제국신문』 논설에는 대한제국의 사람들도 자본을 공동으로 출자하여 조합 회사를 만들어 철도 주인이 되거나 경원철도, 경의철도와 같은 간선을 건설할 것을 도모하자는 내용이 게시되기도 했다.¹⁷⁾ 이러한 분위기 속에서 1903년 2월 23일자 『제국신문』에는 〈시스단언〉이 발표되었다. 다음은 〈시스단언〉의 일부이다.

16) 『고종시대사』 제5집, 광무 4년(1900년) 9월 12일.

17) 『제국신문』, 1901년 2월 7일 논설.

- ▲ 정월이라 망월야에 널들썩난 모양보소 이머리를 놀러노면 저머리가 이
러느네
- ▲ 은형권을 허헛대니 경의털도 쏘달느네 소년협직 적일넌가 밧고츄기 잘
도흐네
- ▲ 익겨먹는 전병인가 요모조모 잘셰느네 광산털도 삼님어치 이리저리 분
파헛소
- ▲ 경인털도 허허준후 디세흐픈 달느보느 허면어치 허허준후 허세흐픈 달
느보느
- ▲ 금은동털 허다리의 여긔저긔 버려두니 이목발근 저손님네 엇지아니 달
나홀고
- ▲ 저러트시 만흔리의 어이흐야 다쥬엇나 춘풍화류 취흐후에 흥이나서 다
쥬엇나 레의동방 군즈국에 후덕으로 다쥬엇나
- ▲ 만경창파 순양함이 인천항구 좁은목에 고등불고 드러올제 겁이나서 다
쥬엇느
- ▲ 흥도엮고 덕도엮고 겁도쏘흐 아니낫소 과연니지 과연니지 학문업셔 다
쥬엇네¹⁸⁾

위의 <시스단언>에서 제1연은 음력 정월 대보름에 널뛰기하는 장면을 도
입하고 있다. 그리하여 제1연은 널의 ‘이머리를 놀러노면 저머리가 이러느네’
라는 구절을 통해 대한제국이 어느 한 열강이 요구하는 이권을 허여하면 다른
열강도 이권을 요구하는 정황을 묘사하고 있다. 그런데 널뛰기 특성상 널의
‘이머리를 놀러노면 저머리가 이러느’는 일은 반복적으로 발생한다. 이것은 열
강들의 이권 침탈이 가속화되었던 일을 묘사한 것이다.

제3연의 ‘익겨먹는 전병’은 대한제국의 이권을 비유한 것이다. 그리하여 전
병을 잇달아 조금씩 먹는 것처럼 아관파천 이후 열강들이 대한제국의 광산채
굴권, 철도부설권, 삼림채벌권, 어업권을 잠식하는 상황을 다층적 독자에게 알
리고 있는데, 이를 사실적으로 표현하기 위해 ‘요모조모 잘셰느네’, ‘이리저리
분파헛’다고 언술한다. 그리고 이러한 열강에 대해 제5연에서는 ‘이목발근 저

18) <시스단언>, 『제국신문』, 1903년 2월 23일 잡보.

손님네'로 표현하고 있다. 그런데 〈시스단언〉의 제8연에서는 대한제국 정부가 열강들에게 이권을 빼앗기는 이유를 춘풍화류의 흥에 취해서도 아니고 예의동방 근자국의 덕이 있어서도 아니며 열강들이 서울과 가까운 인천에 순양함을 끌고 무력을 휘두른 데 대해 겁이 나서가 아니라, 학문의 부족에서 찾고 있다. 〈시스단언〉에서의 이러한 원인 파악은 『제국신문』이 계몽을 강조했던 일과 맥을 같이한다고 할 수 있다.

한편, 〈시스단언〉의 제2연은 러시아와 일본이 차지하려는 경의철도부설권, 제4연은 일본이 이미 차지한 경인철도부설권을 언급하고 있다. 역사적 사실에 따르면, 전자는 1903년의 일이고, 후자는 1898년의 일이다. 이 가운데 먼저 후자에 해당하는 경인철도부설권은 아관파천 50여 일 만인 1896년 3월 29일에 대한제국이 미국인 사업가 제임스 모스(James, R. Morse)에게 허급했다.¹⁹⁾ 모스는 1897년 3월 22일에 인천 우각리에서 경인철도의 기공식을 거행하고 경인철도 건설 공사를 착수했다. 하지만 자금난을 겪고 있던 모스는 1898년 12월 17일에 대한제국의 허락 없이 시부사와 에이이치(澁澤榮一)가 설립한 경인철도인수조합에 경인철도부설권을 180만 원에 매도했다.

다음으로 전자에 해당하는 경의철도부설권은 1896년 7월 3일에 대한제국 정부가 프랑스 피브릴르(Fives Lile) 상사 대표인 앙투안 그릴(Antoine Grille)에게 허락했다.²⁰⁾ 당시에 피브릴르 상사는 러시아가 도입한 프랑스 차관으로 러시아의 시베리아철도(첼리아빈스크-블라디보스토크)를 건설하고 있었는데, 시베리아철도와 경의철도를 연결하여 프랑스의 세력 범위를 넓히고자 했다. 그런데 이듬해에 독일의 청 자우저우만 조차로 인해 청과 러시아가 파블로프 조약을 체결함으로써, 러시아는 시베리아철도의 종착역을 대한제국에서 요동 반도의 남단으로 수정했다.²¹⁾ 이와 같이 국제 정세가 변화하자, 피브릴르 상사의

19) 『高宗實錄』 제34권, 고종 33년(1896) 3월 29일 1번째 기사.

20) 『高宗實錄』 제34권, 고종 33년(1896) 7월 3일 1번째 기사.

21) 정재정, 「한국의 경의철도 건설운동과 일본군용철도의 성립」, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대학교출판부, 1999, 81~82쪽 요약.

경의철도부설권에 대한 호감이 감소했다. 뿐만 아니라 피브릴르 상사는 자금난으로 인해 경의철도부설권을 양도받은 지 3년이 다 되어가는 시점에도 경의철도 부설 공사를 착수하지 못했다. 이러한 상황에서 피브릴르 상사는 모스가 경인철도부설권을 일본에게 양도했던 선례를 상기하고, 경의철도부설권을 일본에 매각하고자 했다. 한편, 1903년 2월 18일에 일본 외무대신 고무라 주타로(小村壽太郎)는 일본공사 하야시 곤스케(林權助)에게 보낸 전보를 통해 경의철도를 경부철도와 연결하여 대한제국에 거주하는 일본인의 이익을 도모하려는 일본의 의도를 전달했으며, 동시에 경의철도부설권이 다른 국가에 넘어가면 일본이 장악한 경부철도가 제 기능을 하지 못하게 될 것을 우려했다.²²⁾ 일본은 이에 대한 해결 방안을 모색하는 과정에서 대한제국 정부가 1899년에 대한철도회사²³⁾에 특허를 내려준 경의철도에 대한 권리가 여전히 유효하다는 사실에 주목하고, 민영철(閔泳喆), 이지용(李址容) 등을 대한철도회사 사장 겸 서북철도국 총재로 임명하여 경의철도를 부설하고자 했다.²⁴⁾ 그런데 이때 파

22) 『駐韓日本公使館記録』 제20권, 來電第二八號, 1903년 2월 18일, 東京 小村(동경 고무라) → 林 公使(하야시 공사), 「京義鐵道敷設權 日本讓受措置推進 件」.

23) 대한철도회사의 전신인 국내철도용달회사는 관민이 공동으로 설립했고 경인철도, 경부철도의 부설에 필요한 인부 및 재료 등의 공급을 하청 받기 위해 1899년 7월 6일에 외부참서관 박기중(朴琪淙)이 발기했다(「회사청의」, 『독립신문』, 1899년 7월 12일 잡보; 『駐韓日本公使館記録』 제13권, 機密第六三號, 1899년 7월 14일, 林(하야시), 「京元及京義鐵道ニ關スル件」). 국내철도용달회사는 “기공 기한 5개년이고 준공 기한은 기공 기한 5년을 경과한 후부터 기산하여 15개년이라고 하며, (경원철도에서는 이상과 같은 기한은 없음) 허가 지령 중에는 경원철도와 같이 외국인에게 전매를 금하는(起工期限五ヶ年竣工期限ハ其後ヨリ算シテ十五ヶ年ナル由(京元鐵道ニハ以上ノ如キ期限ナシ)而シテ許可ノ指令中ニハ京元鐵道ト同様外人ニ轉賣スルコトヲ禁スル)” 조건으로 대한제국 정부로부터 허가를 받았다(『駐韓日本公使館記録』 제13권, 機密第六三號, 1899년 7월 14일, 林(하야시), 「京元及京義鐵道ニ關スル件」). 하지만 박기중이 부산-하단포 철도부설권을 허가받는 일로 부채를 지게 됨으로써, 국내철도용달회사는 자금난을 겪게 되었다. 이로 인해 국내철도용달회사는 경의철도 공사를 착수할 수 없었으며, 이에 대한제국 정부는 열강의 경의철도부설권 침탈을 막기 위해 1900년 9월 공내부 내장원에 서북철도국을 설치하고 이용익(李容翊)을 서북철도국 총재로 임명했다. 한편, 박기중의 자금난에 대한 자세한 내용은 『駐韓日本公使館記録』 제16권, 機密第一一八號ノ一, 1901년 11월 1일, 在韓特命全權公使 林權助(재한 특명전권공사 하야시 곤스케) → 外務大臣 小村壽太郎(외무대신 고무라 주타로), 「馬山三浪間ノ鐵道敷設權獲得ニ關シ意見上申ノ件」을 참조.

블로프 조약으로 경의철도 부설의 필요성을 크게 인식하지 않았던 러시아는, 경의철도가 상업적 가치는 없지만 군사적 가치가 있음을 인정하고²⁵⁾ 한반도 북부와 만주에 관심을 가지고 경의철도부설권을 자국의 관리인 바롱 군츠부르크(Baron Gunzburg) 남작에게 허급할 것을 대한제국에 요구했다.²⁶⁾ 이에 대해 서북철도국 총재인 이용익(李容翊)은 경의철도는 대한제국의 자력으로 건설할 것이라는 의지를 하야시 곤스케를 통해 러시아 공사 알렉산드르 파블로프(Aleksandr I. Pavlov)에게 전달했다.²⁷⁾ 이후 1909년 3월 13일에 대한제국은 이용익을 서북철도국 총재로 재임명하여 열강의 경의철도부설권 침탈을 일단 막을 수 있었다.

이상에서 〈시스단언〉 제2연, 제4연에 얽힌 시사를 살펴보았다. 〈시스단언〉은 시가 장르의 작품에 해당하므로, 경인철도부설권, 경부철도부설권의 침탈 과정을 상세하게 언급하기에는 형식적 제약이 따른다. 하지만 〈시스단언〉의 작자는 ‘경의철도’, ‘경부철도’를 핵심어(keyword)로 제시함으로써, 제2연에서 최근의 일을 먼저 언급하고 제4연에서 과거의 일을 진술하고 있다. 그리하여 〈시스단언〉의 작자는 독자들로 하여금 최근의 일을 인지하게 하고 과거의 일을 상기시키고 있다. 이를 통해 〈시스단언〉의 작자는 비록 경인철도부설권은 일본에게 넘어갔지만, 경의철도부설권만큼은 반드시 지켜 자주성을 회복하려는 의지를 다층적 독자들과 공유했다고 하겠다.

위의 〈시스단언〉이 발표된 이후에도 경의철도부설권을 차지하려는 러시아

24) 『駐韓日本公使館記録』 제15권, 機密第四三號, 1903년 2월 22일, 林 公使(하야시 공사) → 小村 大臣(고무라 대신), 「京義鐵道ノ特許ニ關スル件」.

25) 「WANTS A KOREAN CONCESSION; Russia Desires to Construct the Seoul-Wiju Railway」, 『The New York Times』, Feb. 20, 1903.

26) 『駐韓日本公使館記録』 제21권, 往電第六二號, 1903년 2월 17일 오후 0시 45분, 林 公使(하야시 공사) → 小村 大臣(고무라 대신), 「露公使의 京義鐵道權 要求 件」; 「RUSSIA'S PLANS IN KOREA; Tactics Used Similar to Those Which Succeeded in China. M. Pavloff Opposes the Opening of Wiju, While Japan Insists That the Port Be Opened」, 『The New York Times』, Aug. 17, 1903.

27) 『駐韓日本公使館記録』 제21권, 往電第六二號, 1903년 2월 17일 오후 0시 45분, 林 公使(하야시 공사) → 小村 大臣(고무라 대신), 「露公使의 京義鐵道權 要求 件」.

와 일본의 경쟁은 계속되었다. 그 이유는, 정재정이 언술한 바와 같이 “경의철도는 그것이 지니는 뛰어난 군사적·경제적 가치 때문에 처음부터 열강의 이권 쟁탈의 표적이 되었다. 그 중에서도 한반도에서 부동항을 장악하려는 러시아와 한반도를 통하여 대륙을 진출하려는 일본이 경의철도의 국제적 성격에 주목한 중심 세력이었”²⁸⁾기 때문이다. 따라서 자국의 세력 범위를 한반도 북부와 만주로 확장하고자 했던 러시아와 일본은 전면전을 피할 수 없었다. 이러한 상황에서 일본은 러시아에게 자국이 러시아의 만주철도 이권의 특수성을 인정하는 대신 러시아는 일본의 한국철도 이권을 승인할 것과 한반도의 철도를 만주 남부로 확장할 시에 러시아가 방해하지 말 것을 협상안으로 제안했다.²⁹⁾ 이에 대해 러시아는 일본의 대한제국에 대한 독점적 지배 의도를 파악하고, 그 대안으로 북위 39도선 이북의 대한제국 영토에 대한 중립화안을 제시했다.³⁰⁾ 러시아의 이러한 협상안은 일본이 북위 39도선 이북의 대한제국 영토까지 북상하는 것을 봉쇄하고 일본의 경의철도부설권을 부정하려는 의도가 내재되어 있었다. 러시아와 일본은 끝내 합의점을 찾지 못했고, 그 결과로 러일 전쟁이 발발했다.

3.2. 1906년: 일본의 철도부설권 독점 및 한국인의 계몽의식 고취

러일 전쟁의 발발 직후인 1904년 2월 23일에 대한제국 외부대신서리 이지용과 일본공사 하야시 곤스케 사이에 한일의정서가 체결되었다. 한일의정서 제4조에는 “제삼국의 침략이나 내란으로 인해 대한제국 황실의 안녕과 영토의 보전에 위험이 있을 경우에는 대일본제국 정부는 속히 정황에 따라 필요한 조치를 취할 수 있다. 그러나 대한제국 정부는 앞에 말한 대일본제국의 행동이 용이하도록 심분 편의를 제공한다. 대일본제국 정부는 앞 항의 목적을 이루기 위해 군략상 필요한 지점을 정황에 따라 차지해 이용할 수 있다.”³¹⁾고 명시되어

28) 정재정, 앞의 논문, 103쪽 발췌.

29) 구대열, 「III. 러일 전쟁」, 『신편 한국사 제42권-대한제국』, 국사편찬위원회, 2002, 193쪽.

30) 구대열, 위의 논문, 193~194쪽.

있다. 이에 따라 일본은 러일 전쟁의 공수동맹이라는 이름 아래 대한제국의 용산, 평양, 신의주 등 정치적·군사적으로 중요한 지역을 군용지로 삼았고, 전쟁에 필요한 인적·물적 자원을 수송하기 위해 경부철도와 경의철도를 군용철도의 명목으로 속성으로 부설했다.

한편, 일본은 러일 전쟁 중인 1905년 7월 27일에 가쓰라-태프트 밀약, 1905년 8월 12일에 제2차 영일동맹을 체결함으로써, 미국과 영국으로부터 대한제국에 대한 종주권을 인정받았다. 그리고 1905년 11월 18일에 일본은 고종황제가 비준을 거부한 을사늑약을 강행했다. 다음은 을사늑약 이후인 1906년 6월 15일자 『제국신문』에 발표된 〈時事一筆〉의 일부이다.

- 여보시오 세상친구 경위있게 대답호오 한일조약 성립중에 무엇이 주장인가 외교만 양여히나 너치스지 양여히나 세계만국 다 알기를 외교양여 분명하고 너정상관 업것만은 근일행동 보히건던 너외치를 물론호고 세미지스 모 다간섭 그안이 이상한가 못노니 정부관인 너치까지 인허히나 의정닐씩 질 문호고 틱학독립 금지히니 아혹이 불무호고 털도부설 중대권리 의례히 테 약홀듯 바라고 밋엇더니 경의털도 역스시작 언제부터 호건만은 조약소문 못들으니 일아전정 구화히도 군용털도 그져잇나 우리정부 대관들은 전신불슈 병어리라 말을못히 그러호가 아혹히기 측량업고 쏘한가지 물을일은 광산조례 이민조례 그안이 슴슴호가 그권리 그기세로 천만스를 마암디로 즈 hing지 호는판에 조례호야 무엇호나 못노니 세상친구 이며마디 설명호야 아득호믄 들게호오³²⁾

위의 6월 15일자 〈時事一筆〉에서 ‘한일조약은 을사늑약을 가리킨다.’³³⁾ 을사

31) 第四條 第三國의侵害에由호며或은內亂을爲호야大韓帝國皇室에安寧과領土保全에危險이有할撓遇에는大日本帝國政府호速히臨機必要호措置를行호이可호然히大韓帝國政府호右大日本帝國政府에行動을容易히호을爲호야十分便宜를與할事(『駐韓日本公使館記錄』 18권, 機密第一五號, 1904년 2월 24일, 林公使(하야시 공사)→小村外務大臣(고무라 외무대신), 「議定書寫差進ノ件」別紙一 韓日議定書 國漢文 寫本 ‘議定書’.

32) 〈時事一筆〉, 『제국신문』, 1906년 6월 15일 잡보.

33) 『高宗實錄』 제46권에 수록된 고종 42년(1905) 11월 17일 1번째 기사에서는 을사늑약을

늑약 이전인 러일 전쟁 기간 중에 전쟁에 필요한 물자, 군인, 말을 수송하기 위한 군용철도 목적으로 경의철도가 건설되었다. 그런데 경의철도 부설 공사는 일본에 의해 졸속으로 이루어졌다. 그래서 러일 전쟁이 끝났음에도, 경의철도에 대한 개축 공사가 진행되고 있었다. 작자는 자신이 호명한 ‘세상친구’에게 이러한 상황에 대해 ‘아득흐름’, 곧 막막한 마음이 든다고 토로한다.

경의철도 개축공사로 인해 연선 인근에 사는 농민은 철로 공사에 동원되기도 했다. 연선 인근의 이러한 상황은 다음에서 제시하는 1906년 4월 2일자 『제국신문』에 게시된 〈時事一筆-어리석은 사람의 일인탕〉(이하 〈時事一筆〉)의 일부에 사실적으로 형상화되어 있다.

농스는 방장한테 날마다 털도력스에 부역하라하니 썩가 잇는 이농스를 어느썩에 지어보나 우리농민다죽깃네 이것시 다투신가(농부)³⁴⁾

위의 4월 2일자 〈時事一筆〉에서 시적 화자는 농부이다. 일반적으로 농부들은 삶의 기반을 농업에 두고 농사를 통해 얻은 잉여 생산물을 주식이나 주 수입원으로 삼으며 살아간다. 그런데 한일의정서 제4조에 따라 “대일본제국의 행동이 용이하도록 십분 편의를 제공”³⁵⁾해야 하는 농부들은 농사철에도 농사를 짓지 못하고 농토와 격리된 채 날마다 철도 건설 부역에 동원되기도 했다. 실제로 위의 4월 2일자 〈時事一筆〉이 발표되기 이전인 1905년 6월 16일자 『제국신문』에는 “고양 털도감부에서 양주군에도 모군을 밭일 오백명씩 한달을 모집하라 보너라고하미 농사 민정이 극히 민망하다더라.”³⁶⁾는 기사가 보도되었다.

‘韓日協商條約’이라고 기록하고 있는데, 1906년 6월 15일자 『제국신문』에 실린 〈時事一筆〉에서 ‘한일조약은 ‘韓日協商條約’의 약칭이라고 할 수 있다. 한편, ‘韓日協商條約’에 대해서는 『高宗實錄』 제46권, 고종 42년(1905) 11월 17일 1번째 기사 참조.

34) 〈時事一筆-어리석은 사람의 일인탕〉, 『제국신문』, 1906년 4월 2일 잡보.

35) 『駐韓日本公使館記錄』 18권, 機密第一五號, 1904년 2월 24일, 林 公使(하야시 공사)→小村 外務大臣(고무라 외무대신), 「議定書寫差進ノ件」別紙 一 韓日議定書 國漢文 寫本 ‘議定書’.

36) 「楊州募軍」, 『제국신문』, 1905년 6월 16일 잡보.

이 기사는 모내기철인 6월에 매일 500명씩 철도건설 노역에 동원할 사람을 모집하여 보내는 까닭에 농부가 농사를 돌볼 수 없는 상황을 안타까워했는데, 이러한 입장은 위의 4월 2일자 <時事一筆>과 상통한다.

철도 건설 노역에 동원된 한국인 농민을 비롯한 한국인 노동자들은 일본인 노동자 임금의 1/2 또는 1/3을 받으며 무상에 가까운 저임금 노동을 했다.³⁷⁾ 뿐만 아니라 일본인 감독이 임금을 일정하게 지급하지 않거나 중간 관리자들이 임금을 가로챈 탓에, 연선과 멀리 떨어진 지역에서 동원된 노동자들은 철도 건설 현장까지 오는 데 여비가 부족하기도 했다.³⁸⁾ 결국 한국인 노동자들은 노동 현장에서 부당한 대우를 받으면서 부채까지 지게 되었다. 따라서 위의 4월 2일자 <時事一筆>의 농부는 “우리 농민 다 죽겠네” 하고 발화함으로써, 생업에 위협을 받는 농부들의 입장을 대변하고 있다.

위의 4월 2일자 <時事一筆>에서 작자는 “이것시 뉘타신가” 하고 말하면서 농부의 말을 종결하고 있다. 이 구절에서 농부는 농토에서 유리된 상황을 만든 사람을 명시하지 않고 있지만, 그 대상을 원망하는 어조로 진술하고 있다. 이로 미루어 볼 때, 시적 화자가 원망하는 대상은 철도 부설에 관계하는 일본 관료, 일본군 등 일본 세력 및 매판 관료 세력임을 추정할 수 있다. 한편, 이와 유사한 맥락에서 1906년 6월 20일자에 발표된 <時事一筆>은 그 원망의 대상으로서 ‘어학도’를 언급하고 있다.

청년학싱 들으시오 권고홀말 짜루잇고 경계홀말 짜루잇소

▲ 외국제도 본밧기논 어학도가 주장이오 본국인물 기명되기 보통학도 주장이니 외국정치 모본호고 니국인물 기화호면 부국강병 다될텐데 어학도에 형세본즉 어느나라 말이든지 통별홀만 호게드면 실디공부 고스하고 그 외인을 부동호야 교만호체 혼즈호며 니국권만 손상호야 큰문제를 일으키니 털

37) 정재정, 「경부·경의철도 역부의 동원과 한국인의 반철도·반침략 투쟁」, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대학교출판부, 1999, 130쪽 <표 6-3> 철도건설 노동자의 하루 임금 참조.

38) 정재정, 앞의 논문, 332~333쪽.

도역부 작폐함과 관장구타 토지방민 어학도가 안이했나³⁹⁾

위의 6월 20일자 〈時事一筆〉은 ‘어학도’를 외국의 제도를 본받아 개화와 부국강병을 이룩할 것을 주장하지만, 외국어만 통하면 외국인과 어울려 한통속이 되어 국권을 손상시키고 큰 문제를 일으키는 문제적 인물로 규정하고 있다. 이 작품에서 ‘어학도’가 야기한 사회적 물의는 구체적으로 철도역부 작폐, 관장 구타, 토지 방매임을 밝히고 있다.

이 가운데 철도역부 작폐, 곧 철도역부가 일으킨 폐단은 철도 건설 현장 소요, 일본인 감독관 구타, 한국인 관리 피살, 선로 폭파 등으로 표출되었다. 철도역부 작폐의 원인은 한국인 노동자에 대한 강제 동원, 한국인 노동자와 일본인 노동자의 임금 차별 또는 한국인 노동자의 임금 삭감, 철도 건설 현장에서의 「군령」⁴⁰⁾ 적용 등에 있었다. 토지 방매는 문맥상 일본에게 대한제국의 토지를 헐값에 넘긴 것을 의미한다. 일본은 러일 전쟁 중인 1904년에 군용철도에 필요한 토지를 염가에 매입하고자 했다.⁴¹⁾ 실제로 1905년 8월 10일 일본의 임시군용철도감은 조약과 관습상 외국인의 소유권을 인정하는 구역 밖 토지 중에서 경부철도(마산포-낙동강), 경의철도(용산-암록강)의 정거장과 선로용지 용도로 토지 약 1,478만 평을 매수하고자 했고 이에 대한 매수비로 18만원을 책정했으며⁴²⁾, 매입용지 가운데 건물과 묘지의 이전료로 8만 5,678원을 이미 지급했다.⁴³⁾ 이러한 일은 위의 6월 20일자 〈時事一筆〉이 발표되기

39) 〈時事一筆〉, 『제국신문』, 1906년 6월 20일 잡보.

40) 『駐韓日本公使館記錄』 제24권, 公文第一五三號, 1904년 7월 5일, 萩原 代理公使(하기와라 대리공사) → 李 外部大臣(이하영 외부대신), 「京元·京釜·京仁·平義 간 철로 및 전선 가해자에 대한 군령시행 통보와 협조요청」 別紙 軍令(사본).

41) 『駐韓日本公使館記錄』 제22권, 機密第四五號, 1904년 4월 25일, 林 公使(하야시 공사) → 東京 小村 大臣(동경 고무라 외부대신), 「京義鐵道線路及停車場敷地ニ關スル件」.

42) 『駐韓日本公使館記錄』 제24권, 鐵監發第二八〇一號, 1905년 8월 10일, 臨時軍用鐵道監 山根武亮(임시군용철도감 아마네 다케스케) → 特命全權公使 林權助(특명전권공사 하야시 곤스케), 「鐵道用地收用 및 買收에 관한 件」.

43) 『駐韓日本公使館記錄』 제24권, 鐵監發第二八〇一號, 1905년 8월 10일, 臨時軍用鐵道監 山根武亮(임시군용철도감 아마네 다케스케) → 特命全權公使 林權助(특명전권공사 하

2일 전인 1906년 6월 18일자 동명의 작품인 〈時事一筆〉에서 “▲ 룡산벽성 불상하다 독란리를 쏘만났네 군용디를 광점하고 인가분묘 농작물을 이거하랴 독혹하니 네어디로 가자나냐 독란리를 당히고나 △ 경성 개성 평양 의주 일본인의 군용디를 너부에서 주관하고 스령부와 상의하되 이십만원 설가하야 쌍임자를 난아주니 금옥갓흔 쌍덩이를 인심조케 잘팔었다”⁴⁴⁾고 언술되어 있다. 여기에서 ‘이십만원 설가한 일은 실제로 일본이 군용철도의 건설을 위해 책정한 토지 매수비 18만원을 어림잡은 것이라고 할 수 있다.

이상의 세 가지 문제를 일으킨 ‘어학도’는 육영공원(育英公院)에서 외국어를 학습한 생도를 의미한다. 구체적으로 ‘어학도’는 육영공원 생도 출신 매관관료인 이완용(李完用)으로 추정된다. 철도역부 작폐, 관장 구타, 토지 방매 등 세 가지 문제는 러일 전쟁 이후에 진행된 경부철도와 경의철도의 개축공사 과정에서 일어난 일이 대부분인데, 시기상 이완용이 주도적으로 동조한 을사늑약 이후와 맞물려 있다.

한편, 위의 6월 20일자 〈時事一筆〉에서 언급한 토지 방매는 1906년 6월 18일자 〈時事一筆〉과 1906년 9월 1일자 〈時事一筆〉 일부에서 구체적으로 재현하고 있다. 일본은 군용지 명목으로 용산의 토지를 철도용지로 매입하고, 러일 전쟁 중에는 평양으로 북진하기 위해 일본군 12사단을 용산에 주둔시켰다.⁴⁵⁾ 또한 경인철도, 경부철도, 경의철도 등 주요 간선이 용산을 통과하게 되었다. 이에 따라 철도의 편리성과 경제성을 누리려는 사람들이 용산역을 중심으로 역세권을 형성했고, 일본인 거주지가 조성되었다. 그리하여 용산은 흡사 일본인 세상처럼 변화했다. 당대 용산의 이러한 모습은 다음에서 인용한 두 작품을 통해 확인할 수 있다.

야시 곤스케), 「鐵道用地收用 및 買收에 관한 件」.

44) 〈時事一筆〉, 『제국신문』, 1906년 6월 18일 잡보.

45) 『駐韓日本公使館記錄』 제23권, 來電第七二號, 1904년 2월 17일, 東京 小村(동경 고무라 외부대신) → 林 公使(하야시 공사), 「第十二師團平壤進出에 따른 物資徵發에 協助依頼 件」.

- (가) △ 남대문밖 썩나서서 룡산상하 밭아보니 평원광야 널은들이 털로길로 적
 석역듯 층층집이 질비하니 일본턴디 되엿구나
- ▲ 동서남북 바라본즉 윈턴디가 일본이니 너정신을 알슈업네 너일신이 동
 경갓나 저동경이 룡산왔나
 - ▲ 의심되야 알슈업다 룡산동경 상환히나 익고 우리 빅성들은 어디가서 살
 잔말가 장안장의 긴요디에 물미드시 들어온다
 - ▲ 남대문안 들어서서 참동 회동 동현으로 슈구문을 향히보니 큰길남편 남
 산밧흔 일본인의 점령이라 갈데업는 북편으로 몰녀가니 북악까지 넘어
 가까 익고답답⁴⁶⁾
- (나) ▲ 룡산상하 널은뜰이 일본세계 되엿스니 거쳐흐든 우리한인 어드로 쭉겨
 가나⁴⁷⁾

위에서 (가)는 1906년 6월 18일자 <時事一筆>이고, (나)는 1906년 9월 1일
 자 <時事一筆>이다. (가)는 작자가 철도를 이용하여 남대문역에서 용산역으로
 이동하는 과정에서 자신이 목도한 용산의 정황을 묘사한 듯한 인상을 주고 있
 다. (가)의 작자는 남대문 밖 용산에 건설된 철로 주변에 일본인들이 사는 층층
 집, 곧 이층집, 삼층집이 즐비하니 용산의 상하, 동서남북이 일본인 천지가 되
 었다고 한다. 따라서 (가)의 작자는 “너일신이 동경갓나 저동경이 룡산왔나”,
 “ 룡산동경 상환히나”고 착각할 정도로 혼란을 느끼는 가운데, 용산 안팎의 ‘긴
 요디’, 곧 매우 중요한 지역에 일본인이 물밀 듯이 들어오는 상황을 파악하고
 있다. 이러한 상황은 남대문 안에서도 일어나고 있기 때문에, (가)의 작자는 남
 산 부근은 일본인이 이미 점령했다고 말한다. 결국 일본인들에 밀려 한인들이
 북악으로 넘어가는 것에 대해 (가)의 작자는 “익고답답”하다고 불편하고 애끓는
 심정을 토로하고 있다. 이러한 상황이 지속되자, (나)의 작자는 용산에서 거쳐하
 던 한인이 용산을 일본인에게 내어주고 어디까지 내쫓겨야 하는지를 우려하고

46) <時事一筆>, 『제국신문』, 1906년 6월 18일 잡보.

47) <時事一筆>, 『제국신문』, 1906년 9월 1일 잡보.

있다.

이상과 같이, 1906년에 발표된 『제국신문』 철도 소재 시가 중 일본의 철도 부설권 침탈을 다룬 작품을 살펴보았다. 이들 작품은 당대에 매판 관료가 일본에게 철도부설권을 넘기는 일, 연선 인근에 거주하는 농민이 일본에게 노동력을 부당하게 착취당하는 일, 역사 주변이 새로운 상업 중심지로 떠오르면서 연선 인근의 한인들이 일본인에게 밀려 거주지를 떠나는 일 등을 재현함으로써, 대한제국이 일본의 반(半)식민지로 전락한 현실을 독자들에게 확인시키고 있다. 이것은 작자의 철도에 대한 부정적인 인식이 작품에 반영된 것이라고 할 수 있다. 한편, 『제국신문』 철도 소재 시가는 『제국신문』이 표방하는 계몽을 담아내기도 했다. 다음은 1906년 9월 1일자 〈時事一筆〉의 일부이다.

▲ 남대문밖 정거장은 벌유탄디 되엿고나 동서남북 각철로가 원고등에 괴적성은 한국턴디 진동흔다 우리한인 김히든잠 그소리에 썩여불까⁴⁸⁾

위의 9월 1일자 〈時事一筆〉에서 ‘남대문밖 정거장’은 남대문역을 가리킨다. 남대문역은 경인철도, 경부철도, 경의철도의 출발역이므로, 남대문역의 동서남북에는 경인철도, 경부철도, 경의철도가 통과한다. 이것은 철도 시대의 이전에는 볼 수 없는 광경이다. 따라서 작자는 남대문역 부근이 벌유탄지가 되었다고 한다.

남대문역 부근에서는 기차가 출발하는 시간에 기차의 고동 또는 기적 소리를 들을 수 있다. 기적 소리는 기차가 잠시 정지했을 때 안전밸브를 통해 밖으로 발산하는 증기 소리이다.⁴⁹⁾ 곧 기적 소리는 기차라는 기계 문명이 만들어내는 소리이기 때문에, 철도 시대의 이전에는 들을 수 없었던 소리인 것이다. 낯선 기적 소리가 한국 천지를 진동할 만큼 그 소리의 세기가 크므로, 역사 부

48) 〈時事一筆〉, 『제국신문』, 1906년 9월 1일 잡보.

49) 볼프강 슈벨부쉬, 박진희 옮김, 『철도 여행의 역사 - 철도는 시간과 공간을 어떻게 변화시켰는가』, 궁리, 2010, 23쪽.

근에서 기적 소리를 들은 사람은 깜짝 놀랐을 것이다. 따라서 작자는 기적 소리를 청각적 심상으로 활용하여 “우리한인 김히든잠 그소리에 썩여볼까” 하고 언술한다. 그리하여 작자는 기적 소리를 잠과 대비시켜 한인의 각성을 촉구하는 효과를 획득하고, 한인의 각성을 통해 대한제국의 자주성을 회복할 수 있는 방안을 마련하고자 했을 것이다. 한편, 기적 소리는 역사에 정지하던 기차가 움직일 때 들리기 때문에, 기차의 동력과도 관련 있다. 따라서 기적 소리는 계몽의식을 생활상에서 실천하는 추진력까지 함의한다고 할 수 있다.

이처럼 위의 9월 1일자 〈時事一筆〉에서 기적 소리는 계몽의 당위성뿐만 아니라 계몽의식의 실천을 상징하고 있다. 이것은 당대에 기적 소리를 계몽의 표상으로 활용했던 창작 분위기를 관습적으로 수용한 것이라고 할 수 있다.

이상과 같이, 1906년에 발표된 『제국신문』 철도 소재 시가는 일본이 한일 의정서와 을사늑약을 빌미로 대한제국의 철도부설권을 수탈하고, 철도를 이용하여 대한제국을 병참기지화 했던 정황을 반영하고 있다. 『제국신문』 철도 소재 시가는 일본의 이러한 철도 침략이 부당한 일임을 반일 논조를 통해 알리고 있다. 한편, 『제국신문』 철도 소재 시가의 작자는 대한제국이 일본의 반식민지로 전락한 현실을 극복하기 위한 대안을 기적 소리에서 찾았다. 이로 미루어 볼 때, 『제국신문』 철도 소재 시가의 작자는 대한제국 시기에 철도를 침략과 수탈의 도구로 수용하는 풍조를 넘어서서, 선각자의 입장에서 계몽의식을 철도에 투영하여 독자들의 각성을 공론화했다고 할 수 있다.

4. 『제국신문』에 수록된 철도 소재 시가의 의의

지금까지 이 글은 『제국신문』 철도 소재 시가의 현황과 내용을 논구했다. 『제국신문』 철도 소재 시가가 지니는 의의는 다음과 같이 세 가지로 정리할 수 있다.

첫째, 『제국신문』 철도 소재 시가는 시대의 흐름과 요구에 맞춰 시가가 변

모하는 양상을 보여주고 있다. 『제국신문』 철도 소재 시가는 ‘신문’이라는 새로운 근대 인쇄매체, ‘신문 사설’이라는 낯선 글쓰기 방식에 ‘철도’라는 근대문물에 관한 시평을 담아낸 것이다. 그런데 『제국신문』 철도 소재 시가의 작자는 다층적 독자들에게 친근감을 줄 수 있는 율문 논설을 선택했다. 율문 논설은 건조한 산문 논설에 비해 작자의 감정이 제약받지 않기 때문에, 독자들이 쉽게 접근할 수 있는 장점이 있다. 따라서 『제국신문』 철도 소재 시가의 작자는 율문 논설의 이러한 장점을 활용하여 다층적 독자가 익숙한 전통시가 형식을 빌려 철도에 관한 시평을 전개했다고 할 수 있다. 그리하여 『제국신문』 철도 소재 시가의 작자는 다층적 독자에게 철도에 관한 시평을 수월하게 전달하고, 철도에 관한 정론을 형성, 공유하고자 했을 것이다.

둘째, 『제국신문』 철도 소재 시가는 철도에 관한 여론을 형성하는 새로운 글쓰기 방식이다. 아관파천 이후 열강들이 대한제국의 철도부설권을 놓고 경쟁할 때, 대한제국 정부와 민간에서는 철도를 자력으로 건설하자는 여론을 형성하고 1900년 9월 궁내부 내장원에 서북철도국을 설치하는 등 철도 건설 운동을 전개했다. 그런데 한일의정서, 을사늑약 이래로 일본이 대한제국의 철도에 관한 권리를 본격적으로 독점함에 따라 대한제국 정부와 민간에서는 그 뜻을 실현시키기가 어려웠다. 이러한 상황에서 『제국신문』 철도 소재 시가는 일본을 비롯한 열강이 대한제국의 철도를 침탈하는 일에 반대하는 내용을 담아내고, 일본 세력의 주도 및 매관 관료 세력의 동조 하에 연선 부근의 한인들에게 일어나는 부당한 일을 고발했다. 이처럼 독자로 하여금 일본의 반식민지로 전락한 대한제국의 현실을 재발견하게 하는 『제국신문』 철도 소재 시가는, 신문 매체를 통한 대한제국의 철도부설권 및 국가의 자주성 되찾기 운동이라고 할 수 있다.

셋째, 한국 철도문학의 계보학적 측면에서 『제국신문』 철도 소재 시가는 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사에 선행하며, 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사와 상보적 관계를 맺고 있다. 먼저, 『대한매일신보』 시평가사가 『제국신문』 시가를 계승한 것이라는 점⁵⁰⁾과 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사

가 기적 소리를 통해 한인의 계몽, 대한제국의 자강, 독립을 강조하고 일본의 대한제국 철도 침략을 다루었다⁵¹⁾는 점에서 『제국신문』 철도 소재 시가는 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사의 창작에 일정 정도 영향을 미쳤을 것으로 추정된다. 다음으로, 『제국신문』 철도 소재 시가는 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사보다 앞선 시기에 발표되어 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사에서 다루지 않은 1903년, 1906년의 대한제국 철도 상황을 보완하고 있다. 그리고 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사는 1907년부터 1910년 한일 병합 조약 이전까지의 대한제국 철도 정황을 재현하고 있다. 따라서 『제국신문』 철도 소재 시가는 1906년을 끝으로 발표되지 않았지만, 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사가 『제국신문』 철도 소재 시평가사의 맥을 계승했다고 할 수 있다.

5. 맺음말

그동안 시가 연구자들의 관심을 상대적으로 받지 못한 『제국신문』 시가를 분석하려는 시도에서 출발한 이 글은, 『제국신문』에 게재된 철도 소재 시가의 현황, 내용, 의의를 구명했다. 이 글의 논지는 다음과 같이 요약할 수 있다.

먼저, 이 글은 『제국신문』 철도 소재 시가는 1903년에 2편, 1906년에 5편 등 총 7편이 발표되었음을 파악했다. 다음으로, 이 글은 『제국신문』 철도 소재 시가가 발표된 1903년과 1906년 두 시기를 중심으로 『제국신문』 철도 소재 시가의 내용을 살펴보았다. 그 결과, 1903년 『제국신문』 철도 소재 시가는 열강들의 철도부설권 요구를 비판하는 내용과 대한제국의 정부와 민간에서 경의 철도부설권을 수호하려는 의지를 강조하는 내용임을 알았다. 1906년 『제국신문』 철도 소재 시가는 일본의 철도부설권 독점이 부당함을 폭로한 한편, 기적 소리를 청각적 심상으로 활용하여 한국인의 계몽의식을 고취하는 내용임을 살

50) 박애경, 앞의 논문, 98쪽.

51) 김아연, 앞의 논문.

폈다. 끝으로, 이 글은 『제국신문』 철도 소재 시가가 시대의 흐름과 요구에 맞춰 시가가 변모하는 양상을 보여주고, 신문 매체를 통해 대한제국의 철도부설권 및 국가의 자주성 되찾기 여론을 형성하는 새로운 글쓰기 방식이고, 한국 철도문학의 계보학적 측면에서 『제국신문』 철도 소재 시가는 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사에 선행하며 1907년부터 1910년까지 발표된 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사와 상호보완 관계를 맺고 있다는 점에서 의의가 있음을 논의했다.

이상의 논의를 종합한 결과, 이 글은 다음과 같이 두 가지 결론을 도출할 수 있다. 첫째, 『제국신문』 철도 소재 시가는 러일 전쟁 발발 전후 대한제국의 정세가 급격하게 변화하고, 이에 따라 외세의 철도부설권 침탈이 국제적·정치적·사회적으로 민감한 문제였음을 말해 준다. 둘째, 『제국신문』 철도 소재 시가는 전통 시가의 형식 위에 철도 담론을 공적 영역으로 이끌어냈고 이 계보를 『대한매일신보』 철도 소재 시평가사가 계승함으로써, 근대에 전통 시가의 형식이 철도 담론을 전달하는 매개체로서 유효함을 보여준다.

한편, 이 글은 『제국신문』 시가에 대한 이해의 폭을 넓히기 위해 연구 영역을 확대하여 『제국신문』 시가의 작자, 성격, 소재 및 작자의식 등 『제국신문』 시가에 대한 지속적인 논의가 필요함을 제안한다. 이러한 논의를 통해 대한제국 시기 시가문학의 한 양상으로서 존재하던 『제국신문』 시가의 전반을 치밀하게 분석할 수 있을 것이다.

참고문헌

1. 자료

- 『高宗實錄』 제34권, 국사편찬위원회 조선왕조실록
(<http://sillok.history.go.kr/main/main.do>)
- 『高宗實錄』 제46권, 국사편찬위원회 조선왕조실록
(<http://sillok.history.go.kr/main/main.do>)
- 『고종시대사』 제5집, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스(<http://db.history.go.kr/>)
- 『독립신문』, 한국언론진흥재단 BIG KINDS 고신문 라이브러리
(<https://www.bigkinds.or.kr/news/libraryNews.do>)
- 『駐韓日本公使館記錄』 제13권, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스
(<http://db.history.go.kr/>)
- 『駐韓日本公使館記錄』 제15권, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스
(<http://db.history.go.kr/>)
- 『駐韓日本公使館記錄』 제16권, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스
(<http://db.history.go.kr/>)
- 『駐韓日本公使館記錄』 제18권, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스
(<http://db.history.go.kr/>)
- 『駐韓日本公使館記錄』 제20권, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스
(<http://db.history.go.kr/>)
- 『駐韓日本公使館記錄』 제21권, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스
(<http://db.history.go.kr/>)
- 『駐韓日本公使館記錄』 제22권, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스
(<http://db.history.go.kr/>)
- 『駐韓日本公使館記錄』 제23권, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스
(<http://db.history.go.kr/>)
- 『駐韓日本公使館記錄』 제24권, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스
(<http://db.history.go.kr/>)
- 『제국신문』, 한국학진흥사업성과포털 제국신문帝國新聞DB
(<http://waks.aks.ac.kr/rsh/?rshID=AKS-2011-EBZ-3103>)

『한국역대가사문학집성』, 한국의 지식콘텐츠 KRpia

(<http://www.dbpia.co.kr/Issue/124254>)

『The New York Times』(<http://www.nytimes.com/>)

2. 논저

구대열, 「Ⅲ. 러일 전쟁」, 『신편 한국사 제42권-대한제국』, 국사편찬위원회, 2002.
김동식, 「철도의 근대성-「경부철도노래」와 「세계일주가」를 중심으로」, 『돈암어문학』 제15집, 돈암어문학회, 2002, 39~67쪽.

김아연, 「『대한매일신보』 소재 경제가사 연구」, 전남대학교 박사학위논문, 2014.
_____, 「『대한매일신보』 철도가사와 철도의 표상 -식민지 근대의 표상으로서 철도에 대한 매혹과 부정의 관점에서-」, 『인문과학』 제55집, 성균관대학교 인문학연구원, 2014, 132~133쪽.

(UCI: G704-001847.2014..55.010)

박애경, 「『제국신문』 소재 시가 연구 -“시사논평형” 시가의 게재양상과 기능을 중심으로-」, 『한국시가연구』 제39집, 한국시가학회, 2015, 75쪽 및 98쪽.

(UCI: G704-000454.2015.39..002)

이대형, 「정운복의 『제국신문』 논설 연구」, 『대중서사연구』 제20권 1호, 대중서사학회, 2014, 215쪽.

(UCI: G704-001717.2014.20.1.008)

장성남, 「大韓每日申報 詩歌의 存在樣相과 主題表出 方式」, 대전대학교 박사학위논문, 2004.

장성진, 「애국계몽기 신가사의 형성과 짜임」, 『배달말』 제25집, 배달말학회, 1999, 198쪽.

정재정, 「한국의 경의철도 건설운동과 일본군용철도의 성립」, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대학교출판부, 1999.

_____, 「경부·경의철도 역부의 동원과 한국인의 반철도·반침략 투쟁」, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대학교출판부, 1999.

볼프강 쉬벨부쉬, 박진희 옮김, 『철도 여행의 역사 - 철도는 시간과 공간을 어떻게 변화시켰는가』, 궁리, 2010.

| Abstract |

The Comment Poetry on Current Topics of Railway in Jekuk Sinmun

Kim, A-yun

The purpose of this paper is to analyze the comment poetry on current topics of railway in Jekuk Sinmun(founded in 1898). The two of them were composed in 1903, and the five were published in 1906. The contents of poetries are as follows. Firstly, the former represented events in Korea railway history which the powers competed over the railway concession of Korea Empire before the Russo-Japanese War. Secondary, the latter were a realistic depiction of events happened after signing the Japan-Korea Treaty of 1904 and 1905. At that time, Japanese Imperialism monopolized the railway concession of Korea Empire. Meanwhile, 1 poetry of them needed the awakening enlightened consciousness to readers. Based on that, this paper has analyzed the significances of Jekuk Sinmun's railway poetries. These poetries have shown the changing aspects along with the flow of time, are a new writing to regain railway concession and national independence of Korean Empire through the newspaper, and complement Daehan Maeil Sinbo's railway gasa composed in 1907, 1908, 1909 and 1910 on genre of Railway Literature in Korea.

This paper, therefore, has drawn conclusions from the discussion described above. These poetries have shown a few things: Affairs of Korea Empire was changed at the Russo-Japanese War and the powers competed over the railway concession of Korea Empire was a internationally, politically and socially sensitive issue. In addition, the form of poetry was a medium through which to transfer discussion of railway the modern.

Key words : Jekuk Sinmun, poetry, railway, railway concession, Korean Empire

투고일 : 2017년 7월 15일 심사기간 : 8월 2일 - 8월 15일 게재확정일 : 8월 16일