

<http://doi.org/10.5253/kpac.2023.52.5>

<서유견문록>과 <해유가>에 나타난 선박·기차 관광과 공간 인식*

조한서**

차 례

1. 문제 제기
2. 작품 개관
3. 속도감 있는 기술(記述) 방식
4. 교통 기술(技術)에 대한 경이와 공간 인식의 변화
5. 맺음말

| 국문초록 |

이 글은 <서유견문록>과 <해유가>에 나타난 선박·기차 관광의 모습과 공간 인식을 이전의 기행가사와 비교하면서 그 의미를 밝히고자 했다. 특히 연구에서 중점을 둔 부분은, 새로운 이동 수단의 체험과 작중 공간 기술 방식, 공간 인식의 변화 이 3가지 요소를 더욱 구체적으로 분석하는 것이었다. 두 작품은 모두 20세기 초에 영미문화권을 중심으로 세계를 여행한 뒤 창작된 기행가사이다. <서유견문록>은 작가 이종응이 영국에 사절단으로 다녀온 뒤 1902년에, <해유가>는 김한홍이 미국에서 생활한 뒤인 1908년 이후에 지어졌다. 이 시기는 조선 국내외에서 증기선과 증기차가 본격적으로 이용되기 시작하던 때이다. 이러한 기술, 사회문

* 이 글은 한국시가문화학회 2023년 하계학술대회(순천대학교, 2023.07.01.)와 제1회 국어국문학과 대학원 연합 학술 교류(서강대학교, 2023.07.04.)에서 발표했던 글을 수정하고 보완한 것이다. 토론을 맡아 도움을 주신 고성혜 선생님과 이해원 선생님을 비롯하여 토론 시간에 많은 질문과 조언을 해 주신 여러 선생님들께 깊이 감사드린다.

** 서울대학교 국어국문학과 박사과정.

화 영역에서의 변화는 문학 작품에도 영향을 끼쳤다. <서유견문록>과 <해유가>에서도 증기선과 증기차가 본격적으로 등장하며 세계 여행이 기행가사의 새로운 테마로 떠오른다. 주제 뿐만 아니라 공간을 기술하는 방식도 달라졌다. 증기선과 증기차의 속도에 맞춰서 작품이 속도감 있게 전개되는 것이다. 자연이라는 공간과 중국을 중심으로 한 공간 인식에도 변화가 생겼다. 험지도 이제는 인간이 극복 가능한 곳으로 인식이 바뀌었으며, 중국 중심의 공간 인식은 세계를 범위로 하여 확장되었다. 세계라는 공간의 중심지를 서구에 두었다는 한계를 보이기 이전, 증기 기관이라는 신문물을 체험하면서 조선을 어느 정도 객관적인 시선으로 바라볼 수 있게 된 점, 자유로운 교통을 이상적인 세계의 조건으로 그리고 있는 점을 긍정적으로 평가할 수 있다. 두 작품에 나타난 이러한 공간 인식의 변화는 작중 공간 기술의 방식의 변화와 선박·기차라는 유례없이 빠른 이동 수단의 등장과 긴밀하게 관련을 맺고 있다. 현실 속의 변화와 문학 속의 변화, 사고의 변화는 따로 동떨어진 것이 아니라 서로 긴밀하게 연결되어 있는 것이다.

핵심어 : 서유견문록, 해유가, 기행가사, 관광, 공간 인식

1. 문제 제기

이 글은 20세기 초 영미문화권을 중심으로 한 기행가사 <서유견문록>과 <해유가>를 연구 대상으로 삼아 작품에 나타난 선박·기차를 통한 관광의 모습과 공간 인식을 탐구하는 데 목적이 있다. 이 과정에서 두 작품이 이전의 기행가사와는 어떻게 달라졌는지, 그 의미는 무엇인지를 살펴볼 것이다.

19세기부터 증기선과 증기차가 등장하면서 실제 관광뿐만 아니라 기행가사에 나타난 관광의 모습도 크게 변화한다. 관광을 할 때에는 특정 장소에 머무르는 것도 중요하지만 무엇보다 한 장소에서 다른 장소로 ‘이동’하는 것이 중요한 문제이기 때문에, 이동 수단의 변화가 관광 형태의 변모에 큰 영향을 주었던 것이다. 이동 수단은 기행가사에서도 중요한 제재이다. 화자가 특정 이동 수단에 탑승하거나 내릴 때마다 내용의 국면이 전환되기 때문에, 이동 수단은

기행가사의 내용을 전개해 가는 동력이라고 할 수 있다. 뿐만 아니라 이동 수단을 타는 경험 자체를 비중 있게 기술할 때도 있다. 이 점에서 <서유견문록>과 <해유가>는 전형적인 기행가사의 구성¹⁾을 갖고 있으면서도, 한편으로는 이색적이다. 두 작품에서 공통적으로 새로운 이동 수단인 증기선과 증기차가 비중 있게 등장하기 때문이다.

이에 더해, 두 작품은 증기선과 증기차를 이용하며 국내외 여행을 한 거의 최초의 가사 작품으로서 주목을 요한다.²⁾ <서유견문록>과 <해유가>의 배경이 된 시기는 각각 1902년과 1903~1908년으로서 조선에서도 증기선과 증기차의 이용이 늘어나던 때였다. 즉 기행가사의 역사적 전개 속에서 봤을 때, 두 작품은 증기선과 증기차를 이용하기 시작한 초기의 작품으로서 그 변화 양상과 의미를 파악하기에 적절한 대상이다. 아울러, 두 작품을 함께 엮어 읽음으로써 작품의 의미를 도출하는 부분에서 편향될 수 있는 단점을 보완하고자 한다.

이동 수단의 변화는 작품 표면적으로는 관광하는 모습의 변화로 나타나고, 작품 주제 측면에서는 공간 인식이 변화하는 것으로 나타난다. 이에 이 글에서는 전자를 제3장에서 다루고 후자를 제4장에서 다루기로 한다. 제3장에서는 교통수단의 이동 속도가 증가하면서 작품이 속도감 있게 전개되는 양상을 공간 기술(記述) 방식을 중심으로 살필 것이다. 이전의 기행가사와 비교했을 때 <서유견문록>과 <해유가>만의 특징은 교통수단의 체험이 서양 국가에 대한 인식으로 이어진다는 점인데, 이 점과 연결하여 제4장을 서술한다. 증기선과 증기차의 등장이 어떻게 종래의 자연 인식과 중국 중심의 세계관에 영향을 주었는지 밝힐 것이다.

이동 수단의 변화가 작중 관광의 모습과 공간 인식에 어떤 영향을 주었는지

-
- 1) 일반적으로 기행가사는 “출발→노정→목적지→회정”의 4단계로 내용이 구성되어 있다. 최강현, 『한국 기행가사 연구』, 신성출판사, 2000, 14~18쪽 참조.
 - 2) 기행가사 중에서 두 작품보다 앞서서 기차를 노래한 작품으로 <유일록(遊日錄)>을 꼽을 수 있다. 그러나 이 작품의 배경은 1895~1896년으로 아직 조선에서 철도가 놓이기 전이다. 즉 조선 국내에서부터 증기선과 증기차를 이용하며 본격적으로 여행을 떠난 가사 작품으로는 <서유견문록>과 <해유가>가 처음이라고 할 수 있다.

살펴보기 위해, 두 작품이 이전 시기의 같은 장르의 작품과 어떤 점에서 달라졌는지 비교하면서 서술하기로 한다. <서유견문록>과 <해유가>는 각기 1902년과 1908년 이후에 창작된 기행가사로, 그때는 조선이 정치·사회·경제·문화 다방면에서 격동하던 시기였다. 작품에도 이러한 격동기의 영향이 뚜렷하게 반영되어 있다. 새로운 문화를 접하고 남긴 이색적인 체험담은 두 작품을 구성하고 있는 중요한 내용이자 주제인데, 이 특색을 부각하기 위해서는 이전 시기의 기행가사 작품들과의 차이점을 비교하는 것이 효과적인 독법이 될 수 있다.

이러한 관점에서 사행가사의 전통 속에서 <서유견문록>을 통시적으로 연구한 성과가 제출되었다.³⁾ 비슷한 맥락에서 조선시대의 다른 시가 장르의 표현 방식과 <서유견문록>의 표현 방식을 비교한 연구와⁴⁾ <해유가>와 <서유견문록>에 나타난 서양에 대한 인식을 동시대 개화 지식인의 인식과 비교하는 연구도⁵⁾ 주목된다. 다만 교통수단의 변화가 가사 문학의 소재와 작품을 기술하는 방식, 공간을 인식하는 관점에 큰 영향을 끼쳤으므로, 이러한 사회문화적 배경까지 통합적으로 고려하여 두 작품을 연구할 필요가 있다.

2. 작품 개관

1) 이종응(李鍾應, 1853~1920)의 『서사록(西槎錄)』과 <서유견문록>
대한제국기인 1902년, 50세의 나이에 이종응⁶⁾은 질행(姪行)뻘인 의양군(義

3) 김윤희, 「조선 후기 사행가사의 세계 인식과 문학적 특질」, 고려대학교 대학원 국어국문학과 박사학위논문, 2010 참조. 특히 260~262쪽에서는 이 글의 제3장과 관련된 속도감 있는 문체에 관해 분석한 바 있다.

4) 정홍모, 「20세기 초 서양 기행 가사의 작품세계」, 『한민족문화연구』 31, 한민족문화학회, 2009.

5) 박애경, 「기획논문: 고전문학과 공간적 상상력; 대한제국기 가사에 나타난 이국 형상의 의미 -서양 체험가사를 중심으로-」, 『古典文學研究』 31, 한국고전문학회, 2007.

6) 중종의 11대손으로, 통정대부(通政大夫)와 사헌부 감찰(司憲府監察)을 거쳐 시종원(侍從院) 시어(侍御) 관직을 지냈다.

陽君) 이재각(李載覺, 1874~1935)⁷⁾과 함께 영국 에드워드 7세(Edward VII, 재위 1901~1910)의 대관 예식에 사절단의 일원으로 다녀온다.⁸⁾ 이들은 양력 1902년 4월 7일에 인천항을 떠나⁹⁾ 임무를 수행한 후 8월 20일에 귀국하였다. 약 4개월 가량, 총 136일 동안의 사행 경험을 바탕으로 이종응은 귀국 직후 10여일 만에 『서사록』¹⁰⁾을 탈고한다. 이는 그가 “백 가지로 바쁜 와중에 정신을 집중해서 적어둔 것이기에 이 기록을 책으로 엮었다”¹¹⁾라고 말한 것처럼 사행을 수행하는 중간 중간에 충실히 기록을 남겼기 때문에 가능한 일이었다. 『서사록』에는 그가 말한 대로 “공사의 문서와 크고 작은 비용, 통과하며 여행한 여러 나라의 산천과 인물 풍속 등에 관한 특이한 견문”¹²⁾은 물론 ‘날씨의 변화’¹³⁾까지 일기식으로 꼼꼼히 정리돼 있다. 특히 『서사록』은 일본, 캐나다, 영국, 프랑스, 이탈리아, 이집트, 예멘, 스리랑카, 말레이시아, 싱가포르, 홍콩, 중국 상해 등 12개국을 순방한 기록을 담고 있어 주목을 받았다. 『서사록』에서 현재 확인할 수 있는 대로 이재각 사절단이 세계 각국을 순방한 여로를 정리했는데, 부록을 참고하길 바란다.

7) 이재각(李載覺)은 사도세자로 알려진 장헌세자(莊獻世子)의 4대손이다. 1902년 1월 특명 대사(特命大使)로 임명되어 사절단을 이끌고 영국 황제의 대관식에 사행을 다녀왔다. 『고종실록』 권42, 고종39년 1월 30일 참조.

8) 이재각 사절단은 5명으로 구성돼 있었다. 김조현(金祚鉉), 고희경(高羲敬), 이재각, 갈복(葛福; 葛福: H. Goffe), 이종응이다.

9) 이종응의 『서사록』에는 4월 7일에 출항했다[七日(…)汽笛二聲欸]고 적혀 있다. 그러나 『한국근대외교사연표』에는 4월 4일에 출항했다고 기록돼 있어서 사실을 확인할 필요가 있다(H. N. 알렌 저, 김규병 역, 『한국근대외교사연표』, 國會圖書館立法調査局, 1966, 105쪽 참조).

10) 가로 21.5cm, 세로 30cm 크기의 책자에 1행당 21자 12행, 총 68쪽으로 구성된 일기체 건문기록이다. 김원모, 「이종응의 『서사록』과 『서유견문록』 해제」, 『東洋學』 32, 단국대학교 동양학연구소, 2002, 128쪽 참조.

11) “是百忙中, 凝神者遂書之”. 단국대학교동양학연구소 편, 「이종응의 『서사록』과 『서유견문록』 자료」, 2002, 185쪽; 133쪽 참조. 이하 이 글에서 『서사록』의 원문과 번역문을 인용할 경우, 지금처럼 원문 영인본과 번역문을 참조하되, 번역문은 일부 수정했다. 이하 인용 쪽 수는 생략한다.

12) “余亦伴行掌秘書之責行中, 公私文字, 大小費用, 所經歷山川、人物、風俗、異見、異聞之足爲壯觀壯博聞者, 無不記載”.

13) “至於陰晴風雨, 皆得記焉”.

<서유견문록>은 이 『서사록』을 순한글로 개작한 가사 작품으로, 별개의 책에 쓰여 있다. <서유견문록>은 이종응이 집안사람들을 독자로 상정하여, 『서사록』의 내용 중 일부는 빼고, 일부는 더욱 상세히 묘사하거나 『서사록』에는 없던 내용을 추가하는 등의 개작 작업을 거친 작품이다. 음력으로 1902년 7월 그믐에 『서사록』을 탈고하고, 얼마 지나지 않은 음력 8월 28일에 『서유견문록』을 탈고한 것으로 이종응은 기록한다. 형식적인 특징은 다음과 같다. 순한글로 쓰인 가사 작품으로서 총 422행이며, 1행당 4음절이 네 번 반복되는 4음보가 주된 율격이지만, 실감나는 묘사를 위해 5음보로 구성된 행도 있다. 특기할 점은 한자 용어나 신식 용어를 그 용어의 옆에 작게 한글로 풀이하고 있다는 점이다.¹⁴⁾ 이재각 사절단이 여행한 국가와 도시에 따라 <서유견문록>의 내용을 서사-본사-결사로 나눠서 정리하면 아래와 같다.¹⁵⁾

- 14) 예컨대 “광무황제 사십췌에” 옆에는 “우리 인군 등극하신지 스십년”이라 풀이되어 있고, “교린지의” 옆에는 “서로 정의가 잇단 말”이란 풀이가, “정거장” 옆에는 “화륜거 타난 마당”이란 풀이가 적혀 있다. 이는 한자 용어나 신식 용어에 익숙하지 못한 집안사람들, 특히 여성을 위해 저자가 덧붙인 것으로 추측된다.
- 15) 『서사록』 노정 중 <서유견문록>에서 빠진 곳을 ◆기호로, 추가된 곳을 ★기호로 표시하면 다음과 같다. 1.대령 안 → 2.돈의문 → 3.인천항 → 4.일본[나가사키]→시모노세키→고베→요코하마→◆동경→요코하마]→◆5.빅토리아항(캐나다령) → 6.밴쿠버항(캐나다령) → 7.核峙 →◆8.위니펙 정거장 →◆9.슈피리어 호수 →◆10.토론토 정거장 → 11.나이아가라 폭포 → 12.퀘백항 →◆13.몬트리올 정거장 → 14.퀘백항 →◆15.아일랜드 항구 → 16.리버풀 항구 → 런던 정거장 → 17.런던[여관, ◆공사관, 거리, 동물원, ◆보석상점, 서커스장, 왕궁, ◆국립은행, ◆박물관, 화원, ◆국회의사당, 수정궁, ◆감옥서, ◆황태자궁, 버킹엄 궁전, ◆강가, ◆소방본부, ◆戲馬場, ◆놀이공원[戲場], 연병장, ◆원저궁, ◆后帝陵] →◆18.도버항 →◆19.프랑스 칼레 →◆20.프랑스 파리 → 21.이탈리아 제노바 → 22.나폴리 항구 →◆23.스트롬볼리 →◆24.시칠리아항 → 25.이집트항 → 26.수에즈운하 →★지중해 → 27.홍해 → 28.아덴 →◆29.麥島(미상) →★인도양 → 30.스리랑카 콜롬보 → 31.말레이시아 피낭항 → 32.싱가포르 →◆33.栗線島(미상) → 34.홍콩 →◆35.우쑹 → 36.상해항 → 37.나가사키 →◆38. 대마도 嚴原港 → 39.부산항 → 40.목포 → 41.인천항 → 42.서울 대궐 (신예술, 『이종응의 <서유견문록> 연구 : <西槎錄>과의 대비를 중심으로』, 조선대학교 교육대학원 석사학위논문, 2013, 13~14쪽을 참고, 보충하여 작성했다.)
- 16) 태평양에 인접한 ‘Vancouver’라는 같은 이름의 도시가 캐나다 브리티시 컬럼비아 주에도

<서유견문록> 내용 정리

단락	행	내용
서사	1~30	서울에서 영국 사행의 황명을 받고, 인천에서 영국을 향해 떠남.
본사		영국을 중심으로 세계 각국을 유람함.
	A: 31~52	일본(나가사키→시모노세키→요코하마)을 경유하여 태평양으로 떠남.
	B: 53~99	태평양을 건너서 캐나다 밴쿠버 ¹⁶⁾ 에 도착, 학티영(核峙嶺)을 지나 나이아가라 폭포[마제포]를 관광한 뒤 퀘벡항에 가서 대서양으로 떠남.
	C: 100~291	영국에 도착하여 런던의 도로, 화원, 동물원, 서커스[희디]를 관광한 뒤 궁궐에서 황제를 알현하고, 대관 예식에 참석하고 귀국길에 오름.
	D: 292~341	이탈리아, 이집트, 수에즈 운하, 지중해, 홍해, 아덴, 인도양을 경유함.
	E: 342~391	스리랑카[석난도, 錫蘭島]의 사원에서 나무로 된 불상을 구경함.
F: 392~407	말레이시아 페낭, 싱가포르, 홍콩, 중국 상해, 일본 나가사키를 경유함.	
결사	408~422	한국(부산항→목포항→인천항) 후 서울 궁궐로 가서 복명(復命)하고, 무사 환국의 기쁨과 감사의 마음을 표현함.

2) 김한홍(金漢弘, 1877~1943)의 『서양미국노정기(西洋美國路程記)』와 <해

있고 미국 워싱턴 주에도 있다. 이종응은 태평양을 건너 도착한 도시 “방구보”(밴쿠버)를 <서유견문록>에서는 “미국쌍”이라고 풀이하고 있다. 반면 『서유록』에서는 캐나다 땅의 “房口堡”라고 기록해 사실 관계가 어긋나는 점이 있다. 추측컨대 캐나다의 밴쿠버가 미국 국경과 매우 인접해 있고, 미국의 밴쿠버와도 가깝기 때문에 이종응이 착각한 듯하다. 오른쪽에 1902년에 출간된 미국 지도를 보면, 당시에도 미국령 밴쿠버와 캐나다령 밴쿠버가 각기 존재했다. 사진에 보이듯이 이종응 일행은 밴쿠버 섬(Vancouver I.)에 위치한 “빅도리”(Victoria) 항구에 먼저 도착한 후, “可拿多”(캐나다)를 향해 출발, 밴쿠버항에 도착했다 [上七鍾到빅도리港, 始見陸地. 雖異國地界, 亦一開眼處. (중략) 上十一鍾復開輪向可拿多 【美國界】 房口堡港 (하략)]고 『서유록』에 기술되어 있다.



[그림 1] 출처는 <https://honeybeemill.com/products/copy-of-1902-map-of-1>, 2023.07.23. 검색.

유가(海遊歌)>

1903년, 27세 되던 해에 김한홍¹⁷⁾은 고향 영덕을 떠나 서울을 비롯한 국내 여러 도시를 여행한 후, 일본을 거쳐 미국으로 향한다. 『서양미국노정기』와 <해유가>에 따르면 진주(晉州)에서 만난 “최진사 춘오군(崔進士 春五君)”이 미국행을 권했다고 한다.¹⁸⁾ 최춘오와 함께 김한홍은 미국으로 떠나고, 하와이와 미국 본토에서 3~4년간 생활하다가 1908년 32세 되던 해에 귀국한다.

귀국 후에 김한홍은 가사 작품 <해유가>를 짓는다.¹⁹⁾ 표지 제목은 ‘海遊歌’인데 그 다음 장부터 시작되는 가사의 첫머리에는 ‘西遊歌’로 쓰여 있다.²⁰⁾ 한편, 김한홍이 쓴 『서양미국노정기』는 이 <해유가>를 창작하는 데 기초가 된 자료로 추정된다. 『서양미국노정기』는 대학 노트 유형의 책에 한문으로 쓴 글로서 총 14쪽 정도로 분량이 많지 않다.²¹⁾ 전체적으로는 일기 형식으로 쓰여 있는데, 마지막 2월 22일자에는 주제별로 하와이의 지리, 풍토, 풍습, 언어, 종교, 정치, 교육, 법제 등을 나누어 설명하고 있다. 『서양미국노정기』에 나타난 노정은 마찬가지로 부록을 참조하길 바란다.

<해유가>는 『서양미국노정기』와는 별개의 책에 붓글씨로 쓰여 있다. 총 46

17) 김한홍의 호는 하산(河山) 또는 수계(隨溪)이며, 자(字)는 경일(敬逸), 본관은 김녕(金寧)이다. 단종 복위에 가담했던 사육신 중 한 명인 백촌(白村) 김문기(金文起, 1399~1456)의 15대손이다. 1894년에 향시(鄉試)에서 장원을 했으나(여기까지, 처음 <해유가>를 발굴하여 학계에 소개한 박노준, 「海遊歌(一名 西遊歌)의 세계인식」, 『韓國學報』17(3), 일지사, 1991, 194~195쪽을 참조하여 작성함) 관직을 맡은 기록은 없다.

18) 작중에는 나와 있지 않지만 당시 하와이에 구직을 위해 한인들이 이주해갔던 흐름에 탑승했던 것으로 보인다. 위의 글, 207~208쪽 참조.

19) 창작 시기를 귀국 후로 추정하는 까닭은 <해유가>가 적힌 용지 모두가 일제 강점기 때 작자의 향리 면사무소에서 프린트한 이면지인데, 이를 미국까지 여행하는 동안 휴대했을 가능성은 낮다고 보기 때문이다. 박노준, 앞의 글(1991), 197~198쪽 참조. 귀국 후 정확히 언제 창작했는지는 현재 밝혀지지 않았다.

20) 김한홍, 『海遊歌』, 김한홍선생유고발간위원회, 1996, 뒤쪽 영인본 1~2쪽 참조.

21) 기존에 작성했던 자료가 유실되었기 때문에 양이 많지 않은 것으로 추측된다. 『서양미국노정기』가 끝난 뒤부터 기초적인 영어 교재가 쓰여 있는데, 여기에서 저자는 원고가 유실되어서 귀국한 다음 해인 1909년에 다시 만들었다고 밝혔다. 박노준, 「해유가」와 「서유견문록」 견주어 보기, 『한국언어문화학회』, 한국언어문화, 2003, 128쪽 참조.

쪽 471행으로 구성돼 있으며 1쪽에는 10행 또는 12행이 적혀 있다.²²⁾ 1행당 3~4음절이 반복되는 4음보 율격으로 짜여 있는데 3음절 시어도 대단히 많다. 국한문 혼용체이지만 한자어의 비중이 높다. 저자 김한홍이 향사에서 장원을 할 정도로 한문에 소양이 있으며, 선비로서 자의식이 높았기 때문에²³⁾ 가사에 한자어를 많이 활용한 것으로 보인다. <해유가>의 내용을 김한홍의 행적에 따라 서사-본사-결사의 양식으로 정리하면 아래와 같다.

<해유가> 내용 정리

단락	행	내용	
서사	여행의 계기를 밝힘.		
	1~67	고향 영덕에서 선비로서 선진(先進)하고 싶은 포부를 갖고 있지만 이리지도 저리지도 못하는 현실에 자탄함.	
	68~74	[전환] 외국에 국가의 주권을 빼앗기고 있다는 소문을 듣고 시세를 관망하러 서울로 떠나기로 마음먹음.	
본사	포부를 실현하러 국내외로 여행을 떠남.		
	①	(①: 부록 - A. 출국할 때 국내 노정 참조)	
		75~122	서울에서 들은 “政府時勢”도 암담했으며, 이에 따라 서울의 각 풍경들도 처량하게 느껴짐. ²⁴⁾
		123~125	[전환] 고향으로回程하러다 진주가 좋다는 말을 떠올리고 구경을 가기로 마음먹음.
		126~148	진주까지 가는 길에 유람 후, ‘김과장’의 소개로 양지위원(量地委員)으로 진주에서 일을 하면서 몇 달을 보냄.
		149~167	[전환] 고향으로回程하러다 최춘오의 권유를 듣고 함께 부산까지 가서 미국으로 떠남.

22) 가로 20cm, 세로 28.5cm 크기의 종이에 쓰여 있으며, 15번째 장을 작자가 붓으로 이리저리 흠집을 내서 일부 글자가 해독이 어렵다고 한다. 박노준, 앞의 글(1991), 198쪽 참조.

23) 대표적으로 다음 구절에서 김한홍이 가지고 있었던 선비로서의 자의식을 찾아볼 수 있다. “나도사 이를망녕 士夫窟澤 嶺以南에 / 古家世族 後裔로서 / 年令將近 三十도록 / 事業니 무어시며 行色니 무어신가”

24) 김한홍은 서울에서 ‘김과장(金課長)’을 만나는데 이때 진주의 일자리를 소개 받은 것으로

단락	행	내용
본사	(②, ③, ④: 부록 - B. 해외 노정 참조)	
	②	168 ~ 264 일본 을 경유하여 하와이까지 이동, 선상에서 한국에 유학했다던 서양인 ‘임무길(林武吉)’과 이야기를 나눔.
	③	265 ~ 338 하와이(布哇國) 에 도착, ‘영사관(領事館) 협회부(協會部)’의 서기 일을 맡아 몇 달을 지내다가 가족으로부터 고국으로 돌아오라는 편지를 받음.
		339 ~ 341 [전환] 을사조약의 여파로 하와이의 영사관 협회부가 철폐되고, 어쩔 수 없는 시국에 분함을 표출함.
		342 ~ 380 샌프란시스코(米桑港) 으로 이동, 상업에 종사함.
		381 ~ 390 [전환] 압담한 “古國情況”을 생각하여 귀국하기로 마음먹음.
④	391 ~ 400 일본 을 경유하여 귀국함. 자기 안위만 먼저 생각하는 국내의 정치 세력을 비판함.	
결사	401~471 (부록 - C. 귀국할 때 국내 노정 참조) 영덕 으로 귀향함.	

지금까지 <서유견문록>과 <해유가>의 전반적인 여정을 살펴보았다.²⁵⁾ 본격적으로 다음 장부터는 두 작품에 나타난 새로운 교통수단을 중심으로 관광의 모습과 공간 인식에 대해 분석하겠다.

3. 속도감 있는 기술(記述) 방식

<서유견문록>과 <해유가>의 저자는 어느 정도의 속도로 세계 각국을 이동

추정된다.

25) 이렇게 두 저자가 공통적으로 가사 양식을 택한 것은 조선시대에 기행가사가 널리 유행하여 독자와 창작자 모두에게 익숙한 양식이었기 때문으로 생각된다.

했을까? 일례로, 이종응 일행이 캐나다 대륙을 횡단할 때 났던 캐나다 태평양 열차(Canadian Pacific Railway)는 『해천추범(海天秋帆)』에서 한 시간에 90리를 갈 수 있다고 했으니²⁶⁾ 시간당 약 35km를 달렸을 것으로 추정된다. 또, <서유견문록>에서 여객선은 하루에 1,000리, 즉 약 400km를 간다고 묘사된다. 도보로는 하루에 약 30~40km를 여행할 수 있고, 말이나 마차로는 약 200km 정도를 여행할 수 있다고 하니,²⁷⁾ 이에 비하면 증기차와 증기선은 수 배, 수십 배 더 빠르게 움직일 수 있었던 것이다.

증기선과 증기차가 빠르고 일정한 속도로 승객과 화물을 운송하게 되면서 사람들은 장거리 여행을 할 때 걸리는 시간을 획기적으로 줄일 수 있었다. 가령 김인겸(金仁謙, 1707~1772)이 쓴 <일동장유가(日東壯遊歌)>에서 오사카[大坂城]에서 도쿄[江戸]로 가는 데는 육로와 수로를 이용하여 20여 일이 넘게 걸렸으나, 『서사록』에서 이종응 일행이 고베[神戸]에서 요코하마[横浜]로 해로로 이동하는 데는 불과 14시간 정도밖에 걸리지 않았다. <해유가>에서는 고베에서 요코하마까지 해로로 2일 정도[二晝夜] 걸렸다고 쓰여 있다. 구체적으로 아래 인용문을 보자.

① [서사, 20행 - 서울 돈의문에서 인천항까지 기차로 이동함]

기차타고 두시각에 [화륜거] 인천 황구 득달하니

② [본사A, 37~46행 - 나가사키에서 고베, 시모노세키를 경유, 요코하마항까지 배로 이동함]

주야불식 기계운동 [비 연장] 화륜선이 살 갖도다

일본 장거 [쌍일함] 슈천니를 삼일만에 득달하니 [다 왔단 말]

(중략)

횡장 지축 발헝헝야 신호 마관 건듯 지나

26) 민영환 지음·조재곤 편역, 『해천추범—1896년 민영환의 세계일주』, 책과함께, 2007, 44쪽 참조.

27) 실제로는 이보다 훨씬 적었다고 한다. 국사편찬위원회 편, 「철도의 등장과 관광으로서의 여행」, 『여행과 관광으로 본 근대』, 두산동아, 2008, 60쪽.

승선한지 삼일만에²⁸⁾ 횡빈항에 도박이라 - <서유견문록>

3] [본사②, 195~199행 - 시모노세키에서 고베를 경유, 요코하마항까지 배로 이동함]

二晝夜 지는後에 神戶港 到着하니

(중략)

下陸한지 數日만에 또다시 登船니라

二晝夜 지는後에 橫濱港 抵白니라

- <해유기>²⁹⁾

㉑은 이종응 일행이 칙명을 받고 영국 에드워드 7세의 대관 예식에 참석하기 위해 돈의문(서대문)에서 기차를 타고 인천항에 도착한 모습이다. 이들이 이용한 기차 노선은 1899년에 개통된 경인선인데 개통 당시 경성역(京城驛)³⁰⁾에서 용산, 노량진, 영등포, 오류동, 소사, 부평, 주안, 상인천을 거쳐 인천항까지 약 33km의 철도로 이어져 있었다.³¹⁾ 『서사록』을 참조하면 오후 12시에 기차를 타고 오후 2시에 인천항에 도착했다³²⁾고 하니, 시속 16km가 조금 넘는 속도로 이동한 것이다. ㉒은 이종응 일행이 인천항에서 러시아 윤선(輪船) 로니호(露尼號)를 타고 2일 뒤에³³⁾ 나가사키[長崎]에 도착한 모습이다. 인천항에서 나가사키항까지 해로로 약 809km 떨어져 있으니 당시 단위로 약 2,060리

28) 『서사록』에는 양력으로 4월 12일에 낮 12시에 나가사키항을 출항해 오후 11시에 시모노세키를 통과하고, 13일 오후 4시에 고베항에 도착, 14일 오전 7시에 고베항을 출항하고 15일 오전 9시에 요코하마항에 도착했다고 쓰여 있다. “十二日 初五日 晴, 上十二鍾自本港發行, (중략) 下十一鍾過馬關. 十三日 初六日 晴, (중략) 下四鍾到神戶港(중략) 十四日 初七日 晴, 上七鍾自神戶開輪, (중략) 十五日 初八日 晴, 上九鍾船到橫港, (하략)”

29) <해유기> 원문은 박노준, 앞의 글(1991)에서 인용하되 일부 맞춤법을 수정하였으며, 이 글에서 이 작품의 원문을 인용할 경우 이하 동일하다.

30) 1905년에 이름이 서대문역으로 바뀌었다. 김종혁, 『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역 구조의 변동』, 선인, 2017, 136쪽 참조.

31) 위의 책, 135~136쪽 참조.

32) “十二鍾搭汽車, (중략) 下二鍾到仁川港, (하략)”

33) 『서사록』에 양력 4월 7일 오전 9시를 넘어 인천항을 출항하고, 4월 9일 오전 8시에 일본 나가사키항에 도착했다고 쓰여 있다. “七日 二十九日 晴申后大霧, 上九鍾四行人, 出到碼頭. (중략) 各別歸後汽笛二聲船渡.. (중략) 九日 初二日 陰晴 上八鍾到日本長崎港. (하략)”

되는 거리를 증기선이 하루에 405km 정도씩 이동한 셈이다. <서유견문록>에서 말한 “하로 천니 가는 비가”라는 표현이 꼭 들어맞는 셈이다. ㉓은 김한홍이 지은 <해유가>인데 미국으로 향하는 증기선이 시모노세키항[馬關港]에서 고베항[新戶港]까지 이동할 때 2일 정도, 고베항에서 다시 요코하마항[橫濱港]까지는 2일 정도가 걸렸다고 기술하고 있다. 시모노세키항에서 고베항까지는 해로로 약 460km, 고베항에서 요코하마항은 약 650km 정도 떨어져 있으니 김한홍이 탄 증기선 역시 이종응 일행이 탄 배와 비슷하게 빠른 속도로 이동한 것으로 짐작할 수 있다.

이처럼 이전에는 없던 고속의 교통수단이 등장하면서 가사 작품에서 ‘이동’을 형상화하는 방식도 변화하게 된다. 증기차와 증기선의 빠른 속도를 표현하기 위해 지명을 압축적으로 나열하는가 하면, 속도감 있는 서술어와 부사를 적극 활용한다. 위의 인용문에서도 이러한 특징이 잘 나타나 있었다. 예를 들어 ㉒에서 “신호 마관 건뚝 지나”라는 대목은 지역명만 압축적으로 나열했다. 일기인 『서사록』에는 ‘신호’와 ‘마관’을 경유하면서 있었던 일을 비교적 더 자세하게 서술해 놓았는데, ‘마관’까지 가는 길에 풍량이 크게 일었다거나 ‘신호’항에서 항구의 지세와 규모를 관찰했다는 것이 그 내용이다.³⁴⁾ 이와 달리 기행가사인 <서유견문록>에서는 날씨나 건문은 생략한 채 오직 지역명만 나열하고, “건뚝”이라는 빠른 느낌을 주는 부사어를 활용하여 증기선의 빠른 이동 속도를 효과적으로 표현했다. 마찬가지로 ㉒에서 “살갓도다”라는 서술어 또한 증기선을 화살에 비유하여 그 이동 속도를 간명하게 표현하고 있다. 속도감 있는 전개는 <서유견문록>과 <해유가> 전반에서 찾아볼 수 있다.

4 [본사B, 91~94행 - 나이아가라 폭포에서 퀘백항까지 기차로 이동함]

이런 구경 다 흐르면 몇날 될지 모르도다

34) “十二日 初五日 晴, 上十二鍾自本港發行, 上法國商船 잉위쓰, 其船上器械艙使役, 黑人居半. 當日風浪大起, 下十一鍾過馬關. 十三日 初六日 晴, 風定浪平. 下四鍾到神戶港, 以船期促迫, 未得下陸, 但於船上望設港地勢, 結局似不及長崎焉.”

어서 가즈 어서 가즈 괴츠운동 밧비호세
여섯 시각 건쑤 건쑤 귀빅항에 [짚일흠] 도달이라
눈선 선괴 촉박호야 [비가 곳 썩나단 말] 즉일 발헝 총총호다

㉔ [본사C, 117~118행 - 리버풀 항구에서 런던까지 기차로 이동함]

의관정제 출문호야 괴츠에 올라 타니
풍우 갖치 가는 괴계 정거장에 밧서 왔니

㉕ [본사D, 297~298행 - 영국에서 프랑스를 지나 이탈리아에 도착, 여객선 탑승]

등딩실 눅희 쑤 비 살 갖치 바르도다
가자 가자 어서 가자 하로 천니 가는구나

㉖ [결사, 408~412행 - 일본에서 부산항, 목포항을 거쳐 인천항으로 들어옴]

시원호다 시원호다 부산항을 밧서 왔네
술녕 술녕 비썩여라 목포항을 [짚일흠] 지나구나
경각일세 경각일세 칠산 바다 건너서라
순풍에 눅흔 돛디 팔괘국괴 다리고나
반갑도다 바갑도다 인천 제물 뵈년고나

- <서유견문록>

㉔에서는 부사어 “건쑤”을 반복하여 속도감을 고조시켰다. ㉕에서는 기차의 속도를 “풍우”라고 하여 바람이 불고 하늘에서 빗방울이 떨어지는 속도에 비유했다. ㉖에서는 ㉔에서 봤던 것처럼 증기선을 ‘화살’에 비유해 속도감을 시각화하는가 하면, ‘빠르도다’, ‘하루 천 리 가는구나’라고 하여 빠른 속도감을 직접적으로 기술하고 있다. ㉖에서는 ‘부산항’, ‘목포항’, ‘칠산 바다(서해)’, ‘인천’ ‘제물’ 다섯 지역을 불과 다섯 행 안에 압축적으로 나열하여 그 사이사이 이동하는 속도가 대단히 빨랐음을 표현했다. ‘시원하다’를 반복해서 증기선의 빠른 속도가 주는 경쾌함을 표현하는가 하면, ‘벌써 왔네’, ‘경각일세’라고 경탄하기도 했다. 증기차와 증기선이 주도하는 속도감 있는 전개는 아래 <해유가>에서도 잘 나타난다.

⑧ [본사①, 157~159행 - 미국으로 떠나기 위해 진주에서 부산항까지 배로 이동]

昌原馬浦 내려가서 火輪船 잡아타고
熊川郡 엽히두고 金海邑 건너보고
瞬息間 가는비가 釜港에 到泊니라

⑨ [결사, 420~428행 - 영덕으로 귀향함]

밭췌도다 밭췌도다 鄉山古宅 츠즈가기
停車場 츠즈가서 瀛車에 몸을부처
暫時間 가는거리 三浪驛 登到로다
大江 건너 竹林下에 宏傑호 一樓閣은
密陽古蹟 嶺南樓가 舊面目니 餘存니라
數分間 停留호야 쏘다시 前進니라
生峴長窟 얼넌지나 清道慶山 잠관니라
平原廣野 얼넌얼넌 達城大邱 到着니라
層層樓橋 空中樓閣 停車亭 壯觀니라

-<해유가>

⑧은 ‘창원’의 ‘마산’항에서 증기선을 타고 ‘부산항’까지 “순식간”에 도착했다고 그 빠르기를 직접 기술했다. ⑨에서는 경부선을 이용하여 부산에서 ‘삼랑진’, ‘밀양’, ‘청도’, ‘경산’을 거쳐 ‘대구’까지 이동했는데, 약 100km에 이르는 어떤 길을 기차로 가기 때문에 ‘잠시간 가는 길’이라고 표현했다. 또, ⑦에서와 마찬가지로 “정차장”에 올라타서 “대구”에 이르기까지 경유하는 약 여덟 곳을 단 일곱 행 안에 압축적으로 나열해서 기차의 빠른 이동 속도를 형상화했다. ‘얼른’, ‘얼른얼른’과 같은 부시는 빠른 속도감을 한층 더 살려준다.

기행가사에서 이와 같은 속도감 있는 전개는 증기선과 증기차가 주도한 것으로, 도보를 이용하거나 말을 타면서 이동하는 장면은 상대적으로 천천히 전개됐다. 앞서 예로 들었던 <일동장유가>의 경우는 오사카[大坂城]에서 도쿄[江戸]로 말과 가마, 배 등을 이용하여 이동하는 과정이 410행이 넘게 길게 기술돼 있다.³⁵⁾ <서유견문록>에서 비슷한 거리인 고베[神戸]에서 요코하마[橫

浜]까지 증기선으로 이동하는 과정을 단 2행만으로 압축한 것과는 매우 대조적이다. 증기 기관이 등장하기 전의 기행가사뿐만 아니라 같은 작품 <해유가> 내에서도 도보로 이동할 경우 속도감이 줄어드는 차이점을 찾아볼 수 있다.

요컨대 증기차와 증기선이 등장하기 이전의 기행가사에서는 걸어 다니거나 말을 타면서 주위 풍경을 세세하게 묘사하는 경우가 많았다면, <서유견문록>과 <해유가>에서는 지역이나 주위 풍경을 빨리빨리 지나치며 여정을 압축적으로 묘사하는 장면이 자주 등장한다. 그런데 기행가사에서 지명을 나열하고, 속도감 있는 표현을 통해 전개를 빨리하는 기술 방식은 증기 기관이 등장하기 이전 작품에서도 찾아볼 수 있다. 대표적으로 정철(鄭澈, 1536~1594)의 <관동별곡(關東別曲)>의 도입부를 예로 들 수 있다.

10

延秋門 드리 드라 慶會南門 바라보며
 下直고 물너나니 玉節이 알피 섰다.
 平丘驛 물을 ㄱ라 黑水로 도라 드니,
 蟾江은 어디메오? 雉岳이 여기로다.

- <관동별곡>³⁶⁾

위 대목에서도 ‘연추문’, ‘경회남문’, ‘평구역’, ‘흑수’, ‘섬강’, ‘치악’과 같은 지역명을 네 행 안에서 압축해서 기술하고, 자세한 노정은 과감히 생략한 모습을 볼 수 있다. 반면 중요하다 생각되는 공간은 확대해서 서술하는 모습을 보인다.³⁷⁾ 그렇다면 기행가사의 전통 속에서 바라봤을 때 <서유견문록>과 <해유가>만의 빠른 전개 방식은 무엇일까? 교통수단의 빠르기를 구체적으로 표현함으로써 전개에 속도감을 더한다는 것인데, 먼저 <서유견문록>의 경우를 보겠다(강조 표시 인용자).

35) 김인겸 지음·최강현 역주, 『일동장유가』, 보고사, 2007, 286~325쪽 참조.

36) 최강현, 『기행가사자료선집 I』, 1996, 16쪽에서 인용하되 일부 맞춤법은 수정했으며, 이 책에서 작품을 인용할 경우 이하 동일하다.

37) 예를 들어 사자봉(獅子峰)에서 주위 풍경을 묘사하고 감회를 서술하는 장면을 꼽을 수 있다.

㉑ [본사A, 37~39행 - 인천에서 나가사키까지 증기선으로 이동함]

주야불식 기계운동 [비 연장] 화륜선이 살 갖도다

일본(日本) 장귀 [쌍일흠] 슈천니를 삼일만에 득달하니 [다 왔단 말]

조화로다 조화로다 화륜선 조화로다

㉒ [본사A, 45~46행-고베, 시모노세키를 지나 요코하마까지 증기선으로 이동함]

횡장 지축 발행하야 신호 마관 건듯 지나

승선한지 삼일만에 횡빈항에 [일본쌍] 도박이라

㉓ [본사B, 98행 - 대서양을 건너 영국 리버풀 항구로 향함]

하로 천니 가는 비가, 십삼일이 도야구나

㉔ [본사C, 115~118행 - 리버풀 항구에서 런던까지 기차로 이동함]

반접관이 [베실 일흠] 거리하되 [엇썬난 말] 본국 서울 늑퍽니를

긱츠 타고 횡츠하면 스시간 도달이요

의관정제 출문하야 긱츠에 올라 타니

풍우 갖치 가는 긱계 정거장에 밋셔 왔니

㉕ [본사D, 292~298행-영국에서 프랑스를 지나 이탈리아에 도착, 여객선 탑승]

법국 지경 [나라 일흠] 의더리를 [나라 일흠] 지나서서 쉼노화에 [쌍일
흠] 다다러서

화륜선에 올라 타니 룬선 비포 굉장하나

사만니를 가즈하면 사십일을 갈지로다

(중략)

등덩실 눅희 쓴 비 살 갖치 바르도다

가자 가자 어서 가자, 하로 천니 가는구나

㉖ [본사F, 392~395행 - 말레이시아, 싱가포르, 홍콩을 거쳐 상하이에 도착함]

빈남항에 도박하니 네서 붓쳐 동양이라

형선흔지 이일만에 신가파에 [쌍일흠] 득달흔니
게셔도 이일만에 향향 씨에 도박 이박
그리로 삼일만에 상희항에 [쌍일흠] 나왔구나

㉓ [본사F, 399~407행 - 황하를 건너 일본을 경유하여 부산으로 향함]
건느도다 건느도다 황하슈널 건느도다
게셔 씨나 이일만에, 일본 장괴 도달일세
(중략)

나러 왔나 뛰너 왔나 십만니가 순식일세
하로 밤만 지나가면 동니 지방 [조선쌍 일흠] 도박일다 - <서유견문록>

㉑, ㉒, ㉔, ㉓에 강조 표시한 부분에 ‘○○만에’라는 표현이 많이 등장한 것을 볼 수 있다. 여기서 저기까지는 얼마나 떨어져 있으며, 이 거리를 이동하는 데에 어느 정도의 시간이 걸리는지, 교통수단의 속도를 구체적으로 표현하기 시작한 것이다. 이 맥락에서 볼 때 ㉑, ㉒, ㉔에서 강조 표시한 대목도 상통한다. <서유견문록>에서처럼 지금 이용하는 이동 수단의 속도가 얼마나 빠른지 구체적으로 표현하는 현상은 <해유가>에서도 찾아볼 수 있다.

㉔ [본사②, 195~210행 - 배를 타고 일본을 경유하여 하와이까지 이동함]
二晝夜 지닌後에 神戶港 到着흔니
(중략)
二晝夜 지닌後에 橫濱港 抵泊나라
(중략)
東京은 咫尺니요 大坂은 粗隔나라
(중략)
三晝夜 지닌後에 函高디 到着하니

㉕ [본사③, 343~346행 - 샌프란시스코로 이동함]
不日間 東裝하야 米京을 드러갈시
五晝夜 行船하야 米柔港 到着하니

다른말 다던지고 里數을 詳考호니

布哇는 二萬里요 米京은 萬餘里라

- <해유가>

마찬가지로 18, 19에는 ‘○주야’ 후에 어디에 도착했는지 표현하는 것이 반복해서 등장한다. 먼저 살펴봤던 <서유견문록>의 경우처럼 교통수단의 빠르기가 어느 정도 되는지 셈하는 것이다. 이렇게 <서유견문록>과 <해유가>에서 교통수단의 속도를 빈번하게 표현하는 것은 그 자체로 작품에 속도감을 더해준다는 특징이 있다. <서유견문록>이나 <해유가>에서 증기차와 증기선의 속도를 특기하는 경우는 모두 굉장히 먼 거리를 빠른 시간 내에 이동했을 때이기 때문이다. 그럴 때에 ‘화살같다’라는 전통적인 비유를 쓸 수도 있지만, 증기차와 증기선이 등장하며 전통적인 속도 감각을 넘어서는 빠른 속도를 다른 방식으로 표현할 필요가 생겼던 것으로 생각된다.

<서유견문록>과 <해유가>가 새로운 교통수단인 증기차와 증기선의 빠른 이동 속도를 형상화한 방식을 정리하면 다음과 같다. 짧은 행 속에 지명을 언달아 나열하고, 그 사이의 노정은 가능하면 생략했다. 또한 속도감을 살릴 수 있는 부사와 서술어를 활용하고, 교통수단의 빠르기를 구체적으로 표현하여 속도감을 부각했다. 이와 같은 기술 방식과 함께, 두 작품의 저자가 교통수단의 속도에 대해 경이와 감탄을 표하고 있는 점이 주목된다. 예를 들어 <서유견문록>에서 “게서 썬나 이일만에, 일본 장괴 도달일세 /(중략)/ 나러 왔나 썬너 왔나 십만니가 순식일세”라는 구절이나 <해유가>에서 “二晝夜 지는後에 橫濱港 抵泊니라 /(중략)/ 東京은 咫尺니요 大坂은 粗隔니라”라는 구절이 그렇다. 교통수단의 속도에 대한 경이는 교통 기술에 대한 경이로, 나아가 그 교통 기술을 만든 나라에 대한 경이로 이어지는데, 이는 장을 달리하여 작품에 나타난 공간 인식과 관련하여 서술하겠다.

4. 교통 기술(技術)에 대한 경이와 공간 인식의 변화

1) 자연 인식의 변모

기행가사에 등장하는 이동 수단의 속도가 빨라지면서 ‘자연’이라는 공간에 대한 인식은 어떻게 바뀌었을까? 이 절에서는 이 점에 초점을 맞춰 이전의 기행가사와 비교하면서 <서유견문록>과 <해유가>에 나타난 자연 인식이 변모한 모습을 살펴보고자 한다. 먼저 은진송씨(恩津宋氏)가 지은 기행가사 <금형일기(錦行日記)>와 <서유견문록>을 비교하겠다(강조 표시 인용자).

㉒

악양루(岳陽樓) 만이성(萬里城)이 둥국(中國)의 유명(有名)하니
타국(他國) 만리(萬里)의 약수(弱水)가 막혀시니
원(願)하여 무익(無益)하니 상쾌(爽快)한 도흔 경치(景致)
지금의 예 갖출까? 초목(草木)니 무성(茂盛)하여 - <금형일기>³⁸⁾

㉔ [본사E, 340~341행 - 인도양을 건너 스리랑카에 도착함]

건너구나 건너구나 약슈물 건너구나
귀신일세 귀신일세 서양 스람 귀신일세

-<서유견문록>

‘약수’는 길이가 삼천리나 되고 부력이 통하지 않는다는 전설적인 강이다. 고전 문학 작품에서 “약수”는 아주 먼 거리를 형상화할 때 자주 호명되던 소재였다. ㉒<금형일기>에서도 “약수(弱水)”는 앞길을 가로막는 장애물의 이미지로 쓰였다. 이와 달리 ㉔<서유견문록>에서 ‘약수’는 사람이 “건너”갈 수 있는 ‘해로(海路)’로 새롭게 등장한다. 바다가 넓고 험하긴 하지만 증기선을 통해 사람이 극복할 수 있다고 공간 인식이 바뀐 것이다. 증기선의 등장으로 ‘바다’, 확장

38) 최강현, 앞의 책(1996), 296쪽.

하자면 자연은 인간이 자유롭게 누빌 수 있는 공간으로 인식하게 되었다.³⁹⁾

㉔을 <일동장유가>의 한 대목인 “배 굽게 박으려니, 바람에 뛰는 배가 / 만장(萬丈)이나 올랐다가 천 장(千丈)이나 내려지니 / 인력(人力)이 할 일 없어 속수(束手)하고 앉았더니 / 물결이 몰아다가 선혈(船穴)에 절로 드니 / 하늘이 도우시고 귀신의 힘이로다.”⁴⁰⁾와 비교하면 차이가 더욱 뚜렷하다. 바다 위에서 거센 풍랑을 만나서 결국 통과한 상황은 비슷하지만, 그 수고를 ‘서양 사람’의 덕분으로 돌리는 태도(<서유견문록>)와 ‘하늘’과 ‘귀신’의 덕분으로 돌리는 태도(<일동장유가>) 사이에는 명백한 차이가 있다. 종래 갖고 있었던 자연이라는 공간 인식의 변화에 따른 충격과 놀라움은 ‘서양 사람’의 기술력을 ‘귀신’의 능력에 빗대어 극찬한 것으로 나타나 있다. 교통 기술에 대한 경이가 그것을 만든 국가에 대한 경이로 이어지는 것이다. 산도 마찬가지로(강조 표시 인용자).

㉔

都南을 너머 드러 비고기 올라 안자
雪寒지 뒤에 두고 長白山 구버보니
重岡 複關은 갈수록 어렵도다.

- <관서별곡(關西別曲)>⁴¹⁾

㉕

白沙汀 다 지나서 九松臺 너머가니
千萬疊 구름 뒤흔어 갈 기를 막아 이다.

- <향산별곡(香山別曲)>⁴²⁾

㉖ [본사B, 66~69행 - 기차를 타고 캐나다 대륙을 횡단함]

철노 공녀 불작시면 귀신인가 사람인가

39) 다만 <해유가>에서는 “弱水中(약수중)에 비가들면 行船(행선)하기 尙難(상난)키로 / 夕夜間(석야간)에 비가오면 掛燈(괘등)마다 明朗(명랑)하야 / 弱水海水(약수해수) 分間(분간)하야 行路從便(행로종편) 흠미로다”라고 하여 시어 ‘약수’를 종래의 의미와 비슷하게 썼다.

40) 김인걸, 앞의 책(2007), 199쪽에서 일부 맞춤법을 수정해 인용했으며, 강조 표시는 인용자가 한 것이다.

41) 최강현, 앞의 책(1996), 11쪽.

42) 위의 책, 570쪽.

산을 뿌러 길을 니고 강을 건너 다리 놋코

산은 눕고 골은 김퍼 안고 돌고 지고 도니

밤낮 가는 기츠상에 안전 경지 평논하세 [말한단 말] - <서유견문록>

㉠ [본사③, 356~358행 - 샌프란시스코에서 상업에 종사하며 겪은 미국의 국력을 기술함]

鑿山通道 堦谷架橋 千里大陸 朝夕往還

用鐵爲航 引電爲械 萬里浩洋 無難來往

政府界 도라보니 堯舜世界 여기로다 - <해유가>

㉠은 백광홍(白光弘, 1522~1556)이 지은 <관서별곡>으로, 1556년(명종 10)에 평안평사(平安評事)에 제수되어 관내를 순찰하면서 보고 들은 것과 소감을 노래한 것이다.⁴³⁾ ㉠은 작자 미상의 작품으로 19세기 중반에 묘향산을 여행하고 지은 기행가사이다.⁴⁴⁾ ㉠에서 “중강 복관”은 산봉우리와 관문이 겹겹이 쌓인 모습을 뜻한다. 산의 지세가 험한 그 모습을 ‘어렵다’고 표현했다. ㉠에서도 마찬가지로 겹겹이 쌓인 구름과 산이 ‘갈 길을 막았다’고 표현했다.

㉠과 ㉠에서 험한 산은 사람이 뚫거나 건너갈 수 없었다. 이와 달리 ㉠의 <서유견문록>과 ㉠의 <해유가>에서는 사람이 산과 강에 도로를 놓은 모습이 나타나 있다. 특히, 한국에서 철도 터널은 1904년에 처음 건설되었으므로 <서유견문록>의 작자인 이종응이 1902년에 여행에서 접한 철도 터널은 낯선 건축물이었을 것이다. ㉠의 66행에는 그러한 낯선 문물을 접하고 놀라워하는 목소리가 나타나 있다. 67행에는 화자가 놀란 이유가 구체적으로 나타나 있는데, 서양인들이 산을 ‘뚫고’, 기차가 강을 ‘건너’ 지나갈 수 있도록 다리를 놓았기 때문이다. <서유견문록> 68행에서도 너무 높은 산이나 깊은 골짜기는 기차가 에들러 가는 모습이 묘사돼 있긴 하지만, 이전에는 둘러가야 했던 험지를 인간이 극복한 광경을 화자는 직접 눈으로 보고 충격을 받았던 것으로 생각된다.⁴⁵⁾ ㉠의

43) 최강현, 앞의 책(1996), 7쪽 참조.

44) 위의 책, 568쪽 참조.

<해유가>에서도 산을 뚫어 길을 내고[鑿山通道], 골짜기에는 다리를 놓아[谷架橋] 대륙을 밤낮없이 오고가고, 바다에는 철로 만든 배와 전기등으로 밝힌 등대를 통해 넓은 바다를 안전하게 오고가는 모습을 묘사했다. 험한 자연 공간도 이제 사람이 지나다니는 ‘길’이 된 것이다.⁴⁵⁾ 그리고 이러한 교통수단에 대한 감탄은 곧바로 “귀신인가 사람인가”(〈서유견문록〉) “堯舜世界 여기로다”(〈해유가〉)라고 하여 그것을 만든 서양 국가에 대한 경이로 이어지고 있다.

이상과 같이 증기 기관의 속도와 안정성으로 인해 험하고 넓은 자연 공간도 사람이 현실적으로 ‘갈 수 있는 길’로 인식이 바뀐 모습을 이전의 기행가사와 비교를 통해 살펴보았다. 이어서 4.2에서는 중국 중심의 세계관에서 벗어나게 된 원인의 하나로 증기 기관이라는 신문물의 등장을 꼽아 분석하겠다.

2) 중국 중심의 세계관의 탈피

앞 절에서 증기선과 증기차를 체험한 것이 교통 기술은 물론, 서양 국가에 대한 경이로 이어지는 것을 살펴보았다. 특히 두 작품에서 증기 기관을 체험한 것이 중국 중심의 사고방식에서 탈피하는 경향으로 이어지는 점이 주목된다. 두 작품을 보기에 앞서 19세기 말에 지어진 <북행가>에 나타난 중국 중심의 세계관을 살펴보자(강조 표시 인용자).

26

장관은 못다보고 성니로 도라올제
서성문 드러서서 제왕묘 구경하고

45) 양력으로 5월 15일자 『서사록』에 “그 인공과 물력이 하늘은 강산을 만들고, 사람은 철로를 만들었다고 말할 만하다[其人工物力可謂天作江山人作鐵路].”라고 쓰여 있다. 이종용 일행이 캐나다 태평양 열차(Canadian Pacific Railway)를 타고 건넌을 스톤리 크릭 다리(Stoney Creek Bridge)는 60m가 넘는 높이의 거대한 철도용 목조 교량이었다(https://en.wikipedia.org/wiki/Stoney_Creek_Bridge, 2023.6.20.검색).

46) 이 점과 관련하여 유정선, 『근대 기행가사 연구』, 보고서, 2013, 58쪽에서는 <서유견문록>에 쓰인 시어 ‘약수물’과 ‘서역국’를 바탕으로 상상 속의 세계가 현실 속의 지리적 공간으로 바뀌면서 기왕의 관습적인 공간인식이 변화했음을 분석했다.

선무문안 도라드러 천추당을 바리보니
 만한의학 네글즈톨 피문의 붓쳐스니
 가려울스 중화국이 저모양이 무산일고
 오제삼왕 정정왕도 녹침이 되단말가
 자유도탄 저양적아 천도톨 거역마라

- <북헝가>(47)

<북헝가>는 유인목(柳寅睦, 1839~1900)이 1866년(고종 3)에 백부(伯父)인 유후조(柳厚祚)를 따라 자제군관의 신분으로 연경(燕京)에 다녀온 경험을 바탕으로 지은 기행가사이다.⁴⁸⁾ 그중 函에는 ‘중화국’(中華國)과 ‘양적’(洋賊)이라는 이분법적인 구도 아래 서양에 대한 적개심이 노골적으로 드러나 있다. ‘오제 삼황’부터 전통을 이어온 ‘중화국’은 ‘천도’(天道)의 편에 서 있다고 생각하는 반면, 서양은 ‘적’으로 규정하고 스스로 패망하리라는[自水塗炭] 저주를 내린다. 서양은 중화에 “거역”하고 역행하는 존재인 것이다. 이와 달리 <서유견문록>과 <해유가>에서는 중국 중심의 세계관에서 벗어나고 서양에 대해 우호적인 태도를 보여준다.

函 [본사C, 231~237행 - 영국의 버킹엄 궁전에서 열리는 연회에 참석함]

사신 좌차 [안진 차례] 마련하야 차려 차려 안질 적에
 제일상은 영화대 주석하고 [유인 노릇 한단 말] 각국 스신 들너 안고
 제이상은 영화후 주석하고, 각국 사신 들너 안고
 제삼상은 황티즈 주석하고 각국 사신 들너 안고
 제스상은 티즈비 주석하고 각국 사신 들너 안저
 우리 좌촌 어덜넌고 티즈비와 겸상이라
 영화로다 영화로다 붕명사신 영화로다

函 [본사C, 144~147행 - 영국의 런던 거리를 구경함]

도로상에 박석 [널볼 돌] 깔고 스이 스이 슈목이라

47) 홍재휴, 『북헝가연구』, 효성여자대학교출판부, 1991, 148~149쪽.

48) 위의 책, 8~14쪽 참조.

일점 진이 둔절하니, 우리 세계 여기로다
오난 사람 가난 스람 억세을 부비이고
쌍미츠며 외미츠는 슈미를 낫호도다

- <서유견문록>

㉠은 이종응 일행이 영국의 버킹엄 궁전에서 열리는 연회에 참석한 것이다. 사행을 기록한 작품이므로 해당 국가에 대해 우호적으로 서술할 수밖에 없었지 않은가 생각할 수도 있지만, <서유견문록>은 발문에서 저자가 집안사람들만 보라고 당부했던 사적인 작품으로서 공식 기록에 비해 비교적 자유로운 기술이 가능했으리라 판단된다. 즉 236행과 237행에서 기술했다시피 태자비와 같은 자리에 앉게 된 것을 “영화”로운 일이라고 감격한 것이 사실상 가능성이 높다는 것이다. 앞서 ㉠의 화자가 서양에 대해 적개심을 가지고 배척했던 것과는 매우 대조적이다. 이 일정과 관련된 『서사록』에 따르면 이종응 일행은 제4좌인 태자비와 같은 식탁에 앉았고, 청국 친왕은 제6좌에 앉았다고 한다.⁴⁹⁾ 물론 제1좌는 영국의 황제 자리로, ‘각국 사신’들을 주위에 거느리고 ‘주인 노릇’을 했다. 이는 중국 중심의 공간 인식에 큰 변화가 생길 만한 경험이었을 것이다.

특히 ㉠에서는 교통과 공간 인식이 직접적으로 연결되어 있어 주목을 요한다. 144행과 145행의 앞 구에서 잘 정비된 도로를 묘사했는데, 바로 이어 145행의 뒤 구에서 이 공간은 곧바로 “우리 세계”라는 거대한 공간과 동일시된다. 이 공간의 특징에 대해서는 계속해서 146행과 147행에서 묘사한다. 교류와 접촉, 유동성과 연속성이 그것이다. <서유견문록>의 화자가 그리고 있는 이상적인 세계는 “도로상”에 ‘먼지’ 하나 없는, 다시 말해 이동이 한없이 자유로운 세계이다. <서유견문록>은 전체적으로 서구 백인 문화를 우월한 것으로 동경하고 있긴 하지만, 적어도 ㉠에서 이상적으로 그린 “우리 세계”에서는 하나의 고정된 중심지가 없다. 화자가 그리고 있는 이상적인 세계는 “우리 세계”라는 거대한 공간 안에서 다양한 국가와 문화가 자유롭게 교통하는 ‘행위’ 자체에 초점이 맞

49) 양력으로 6월 23일자 『서사록』에 쓰여 있다. “我國親王第四座與太子妃同座。清國親王第六座。(하략)”

취져 있다. 이 점에서 <서유견문록>은 기존의 중국 중심의 세계관에서 한 발자국 더 나아간 공간 인식을 보여준다. 그리고 이러한 공간 인식의 변화에는 새로운 교통수단을 경험한 것이 기저에 깔려 있었다. 중국 중심의 세계관에서 벗어나는 모습은 아래 <해유가>에서도 찾아볼 수 있다(강조 표시 인용자).

㉠ [본사②, 232~240행 - 배를 타고 하와이까지 이동하던 중 등대를 봄]

其中에 杳茫혼일 人作닌가 天作닌가
 弱水邊 去路中에 電火木을 서원는다
 電火木 每每上에 琉璃燈을 高揭로다
 그所由 아라보니 人才도 難測나라
 弱水中에 비가들면 行船호기 尙難키로
 夕夜間에 비가ᄃ면 掛燈마다 明朗호야
 弱水海水 分間호야 行路從便 흥미로다
 滄波萬里 遠遠中에 火光相通 壯觀나라
 吾東方輩 道로난 脫履不及 此造花라

㉠은 바닷길을 밝히는 등대를 관찰하고 그 늘어선 광경을 묘사한 것으로 보인다. 그 기술력에 감탄하여 하늘의 솜씨[天作]에 빗대어 표현하기도 했다. 이러한 건문의 확대는 자기 객관화로 이어져서, 240행에서 우리 동방의 무리들 [吾東方輩]의 방식[道]으로는 서양의 기술력을 발 벗고 쫓아가도 따라가지 못하겠다고[脫履不及] 말한다. ‘동방의 무리’라는 말에는 조선은 물론 중국까지 포함되어 있다고 해도 무방하다. 건문의 확대가 중화 문명에 대한 객관화로 이어지는 흐름은 <해유가>의 특징이기도 하다. 아래 인용문에서도 그렇다(강조 표시 인용자).

㉡ [본사③, 351~370행 - 샌프란시스코에서 상업에 종사하며 겪은 미국의 국력에 대해 기술함]

人間에 別天地가 正是此 米國나라
 古人의 傳한마리 海中神仙 니사던니

니고졸 뉘가보고 人間에 誤傳년가

金臺玉閣 數十層은 閻羅府도 不當호고
公平正直 風俗法律 菩薩界도 其然未然
鑿山通道 堙谷架橋 千里大陸 朝夕往還
用鐵爲航 引電爲械 萬里浩洋 無難來往

政府界 도라보니 堯舜世界 여기로다

傳子傳孫 帝王안코 四年式 遞任호니
勿論男女 老小하고 取其人才 任職니라
途路修築 호는法은 廣闊호기 磨鍊호야
馬車火車 通行호니 男負女戴 本無로다
孤兒院 濟衆院에 治療費가 豊厚호니
勿論誰某 街路上에 矜惻病人 永無호고
上中下 各學校에 勸學니 嚴切호니
無論爾我 愚劣호고 全無識을 難見니요
遊逸者를 處罰호니 貧寒人니 本無호고
獎忠節니 極甚호니 愛國誠니 各自로다
實業上을 勸勉호니 家給人足 到處로다
專制政治 不施호니 萬落千村 烟月니요

-<해유가>

30은 미국의 문물과 중국을 위시한 중화권의 문물을 대립시키며 미국의 국력을 자세히 서술했다. 미국의 문물은 한껏 드러나 있는 반면, 중화권의 문물은 글 안에 숨어 있다. 미국의 문물은 문면에 그대로 드러나 있다. 미국의 건축 기술, 풍속과 법률, 운수 사업, 정치 체제, 토목 사업, 사회 복지 제도, 교육, 애국주의, 노동과 실업(實業)을 권면하는 문화 등이다.

반대로 조선 내지 중국의 문물은 ‘없다’, ‘없다’와 같은 부정적 서술어로 숨겨져 제시되어 있다. 먼저 354행에서 “不當”[당하지 못하고], 355행에서 “其然未然”[긴가민가하다]라는 서술어를 써서 ‘염라부’와 ‘보살계’도 미국보다 못하거나 비등한 것으로 표현했다. 불교에서 말하는 초월적 세계도 미국에 미치지 못한다는 것이다. 357행의 “無難來往”에 쓰인 “無”는 사실 미국과 비교 대상인

조선이나 중국에는 ‘왕래하는 데 어려움이 있음’을 함축하고 있다. 359행의 “帝王안코”, 360행의 “勿論男女 老小”에 쓰인 “無”나 ‘없다’, “勿”도 마찬가지다. 중화권의 전제 정치가 가진 차별적인 사회 구조가 미국의 민주주의 시스템에 암묵적으로 대비되어 있다. 362행의 “本無”, 364행의 “永無”, 366행의 “難見”, 367행의 “本無”, 370행의 “不施”에 쓰인 부정어들도 사실은 중화권 사회의 문제점을 짚어내고 있는 것이다. 이러한 중화 문명에 대한 객관적 인식은 351행과 352행에서 미국을 “別天地”, “神仙”에 빗대어 표현하는 것으로 나타난다. 특히 368행의 “堯舜世界 여기로다”라는 말은 중국 중심의 공간 인식에서 탈피한 모습을 가장 직접적으로 보여준다.

그렇다면 <서유견문록>과 <해유가>는 어디까지 나아갔을까? <서유견문록>의 경우 중국 중심의 세계관에서는 벗어났을지라도, 서구 특히 백인 중심주의를 가진 채 타 인종에 대한 배타적인 태도에서는 벗어나지 못한 한계를 보여준다.⁵⁰⁾ 그럼에도 <서유견문록>의 한 대목 函에서 보았듯이 서로 자유롭게 교통할 수 있는 “우리 세계”를 구상한 가능성을 보여준 점을 긍정적으로 평가할 수 있겠다.

제3장과 연결하여 이 장에서는 작중 나타난 새로운 교통수단을 체험한 것이 어떻게 화자의 공간 인식에 영향을 미치는지 분석했다. 그 결과, 증기 기관을 본격적으로 이용하기 이전의 기행가사와 비교했을 때 <서유견문록>과 <해유가>의 화자는 자연 공간을 정복 가능한 길로서 인식하고 있으며, 중국 중심의 협소한 세계 인식에서 벗어난 점을 짚어낼 수 있었다.

50) 예를 들어 현 예멘의 아덴에서 만난 흑인들을 원색적으로 비난하거나 스리랑카의 콜롬보에서 관찰한 흑인 문화를 우습고 이상하다고 평하는 등의 인종 차별 문제를 거론할 수 있다.

5. 맺음말

이상 20세기 초 영미문화권을 중심으로 한 두 기행가사를 구경해 보았다. 기술, 사회문화 영역에서의 변화가 문학에도 영향을 끼친다는 전제 위에서 논의 진행했다. 그 변화를 짚어내기 위해 증기선과 증기차가 작품에 등장하기 이전의 기행가사와 비교를 통해 <서유견문록>과 <해유가>를 읽었다. 두 작품을 엮어 읽음으로써 글의 도입부에서 제기했던 문제의식이 한 작품에 국한된 것이 아니라 20세기 초 기행가사에 공통적으로 적용될 수 있음을 드러내하고자 했다.

먼저 제2장에서는 두 작품이 창작된 배경과 작중에 드러난 여정을 정리하여 두 저자가 세계 여행을 하면서 넓어진 시야를 확보하고자 했다. 제3장에서는 교통수단의 이동 속도가 빨라짐에 따라 실제 여행의 속도도 빨라졌고, 이것이 가사를 기술하는 방식에 변화를 주었음을 분석했다. 다양한 기술 방식을 활용하여 유례없이 빨라진 이동 속도를 전달하고자 했다. 특히 이전의 기행가사와 비교했을 때 새로운 교통수단의 빠른 속도를 구체적으로 표현하고, 이에 대한 경이감이 서양 국가에 대한 경이로 이어지는 것을 두 작품의 특징으로 꼽았다. 이 부분을 제4장에서 공간 인식의 변화와 연결하여 분석하고자 했다. 증기선과 증기차를 체험하면서 자연이라는 공간은 이제 자유롭게 다닐 수 있는 길로 인식이 바뀌었고, 중국 중심의 공간 인식은 세계를 범위로 더 넓어졌다.

두 작품은 공간 인식의 중심지가 중국에서 서구로 이동했다는 한계를 보이기도 하지만, 한편으로는 증기 기관이라는 신문물을 접하면서 자기 객관화가 어느 정도 가능해졌으며, 자유로운 교통을 이상적인 세계의 조건으로 그리고 있기도 하다. 두 작품이 지어졌던 때보다도 훨씬 더 교통수단이 편리해지고 빨라진 지금, 동시대의 다양한 문화에 우리는 어떻게 접근하고 있는가, 앞으로 어떤 태도로 받아들여야 할 것인가 하는 물음에 대해 두 작품은 생각해 보게 한다.

<서유견문록>과 <해유가>가 철도를 노래한 최초의 작품은 아니며, 이후에도 수많은 철도가가 나온다. 가사 문학에서 철도가 새로운 소재로 등장하면서 앞서 살펴봤듯이 자연에 대한 인식은 어떻게 바뀌어 갔는지, 다른 민족이나 국가에 대한 인식은 어떻게 바뀌어 갔는지 등을 계속해서 추적해 나가는 작업이 필요하다. 이를 통해 현실 속의 변화와 문학 속의 변화가 어떤 관련을 맺고 있는지 계속해서 탐구해 나가겠다.

참고문헌

1. 자료

- 김인걸 지음·최강현 역주, 『일동장유가』, 보고서, 2007, 199쪽; 286~325쪽.
김한홍, 『海遊歌』, 김한홍선생유고발간위원회, 1996, 뒤쪽 영인본 1~2쪽.
단국대학교동양학연구소 편, 『이종응의 『서차록』과 『서유견문록』 자료』, 2002.
민영환 지음·조재곤 편역, 『해천추범—1896년 민영환의 세계일주』, 책과함께, 2007, 44쪽.
박노준, 「『海遊歌』(一名 西遊歌)의 세계인식」, 『韓國學報』17(3), 일지사, 1991.
이범진 지음·김철웅 옮김, 『미사일록』, 푸른역사, 2023, 58~59쪽.
최강현, 『기행가사자료선집 I』, 1996, 7쪽; 11쪽; 16쪽; 296쪽; 568쪽; 570쪽.
홍재휴, 『북행가연구』, 효성여자대학교출판부, 1991, 8~14쪽; 148~149쪽.
H. N. 알렌 저, 김규병 역, 『한국근대외교사연표』, 國會圖書館 立法調査局, 1966, 105쪽.

- 『세종실록』 권150, 「지리지」 경상도.
『新增東國輿地勝覽』 권21, 「慶尙道」 <慶州府>.
『고종실록』 권42, 고종39년 1월 30일.

- 1902년 미국 지도(<https://honeybeemill.com/products/copy-of-1902-map-of-1>), 2023.07.23. 검색.
스토니크릭다리(https://en.wikipedia.org/wiki/Stoney_Creek_Bridge), 2023.06.20. 검색.
추호석, “경남도청 선화당(宣化堂)”, 《경남도민신문》, 2015.01.07.

2. 단행본

- 국사편찬위원회 편, 「철도의 등장과 관광으로서의 여행」, 『여행과 관광으로 본 근대』, 두산동아, 2008, 60쪽.
김중혁, 『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인, 2017, 135~136쪽.
유정선, 『근대 기행가사 연구』, 보고서, 2013, 58쪽.

최강현, 『한국 기행가사 연구』, 신성출판사, 2000, 14~18쪽.

현진상 옮기고 씀, 『한글 산경표』, 1979, 121쪽.

빌 로스 지음·이지민 옮김, 『철도, 역사를 바꾸다』, 예경, 2014, 128쪽; 130쪽.

3. 논문

김기영, 「서양기행가사에 나타난 도시 풍광과 그 의미」, 『어문연구』74, 어문연구학회, 2012, 189~190쪽.

(UCI : G704-000503.2012.74..001)

김원모, 「이종응의 『서사록』과 『서유견문록』 해제」, 『東洋學』32, 단국대학교 교동양학연구소, 2002, 127~128쪽.

김윤희, 「조선 후기 사행가사의 세계 인식과 문학적 특질」, 고려대학교 대학원 국어국문학과 박사학위논문, 2010.

박노준, 「『해유가』와 『서유견문록』 견주어 보기」, 『한국언어문화학회』, 한국언어문화, 2003, 128쪽.

박애경, 「기획논문 : 고전문학과 공간적 상상력 ; 대한제국기 가사에 나타난 이국 형상의 의미 - 서양 체험가사를 중심으로-」, 『古典文學研究』31, 한국고전문학회, 2007.

(UCI : G704-000294.2007..31.003)

신예슬, 「이종응의 <서유견문록> 연구 : <西槎錄>과의 대비를 중심으로」, 조선대학교 교육대학원 석사학위논문, 2013, 13~14쪽.

정홍모, 「20세기 초 서양 기행 가사의 작품세계」, 『한민족문화연구』31, 한민족문화학회, 2009.

(UCI : G704-001650.2009..31.011)

| Abstract |

A study on ship·ptrain tourism and spatial awareness in *Syeoyugyeonmullok* and *Haeyuga*

Jo, Han-seo
Seoul National Univ.Ph.D.

This article aimed to elucidate the meaning of portrayal and spatial perception of ship and train tourism in *Syeoyugyeonmullok* and *Haeyuga* by comparing with previous Travel Gasa. The emphasis of the research was particularly on analyzing these three elements in more concrete terms: the experience of new modes of transportation, techniques for portraying spatial concepts within narratives, and shifts in spatial awareness. Both works are Travel Gasa created in the early 20th century, following journeys around the world with a focus on Anglo-American culture. This period marked the earnest utilization of steamships and steam trains in Joseon, both domestically and internationally. Steamships and steam trains are featured in both *Syeoyugyeonmullok* and *Haeyuga* introducing world travel as a new theme in travel narratives. Not only the theme but also the depiction of space has undergone a transformation. The narrative unfolds at a rapid pace in line with the speed of steamboats and steam trains. Consequently, there have also been changes in the perception of space, both in the natural environment and with a focus on China as a central point. These shifts in spatial perception in both

works are closely intertwined with the changes in spatial technological methods and the emergence of unprecedented fast means of transportation like ships and trains. The alterations in reality, literature, and thought are interconnected rather than distant from each other.

Key words : Syeoyugyeonmullok, Haeyuga, Travel Gasa, Tourism, Spatial awareness

▣부록

■ 『서사록』 노정⁵¹⁾

1.대궐 안 → 2.돈의문 → 3.인천항 → 4.일본[나가사키→시모노세키→고베
 →요코하마→동경→요코하마]→ 5.빅토리아항(캐나다령) → 6.밴쿠버항(캐나
 다령) → 7.核峙⁵²⁾ → 8.위니펙 정거장 → 9.슈피리어 호수 → 10.토론토 정거장
 → 11.나이아가라 폭포[馬蹄瀑布] → 12.퀘백항 → 13.몬트리올 정거장 → 14.퀘
 백항 → 15.아일랜드 항구 → 16.리버풀 항구 → 런던 정거장 → 17.런던[여관,
 공사관, 거리, 동물원, 보석상점, 서커스장[戲臺], 왕궁, 국립은행, 박물관, 화원,
 국회의사당, 수정궁, 감옥서, 황태자궁, 버킹엄 궁전, 강가, 소방본부, 戲馬場,
 놀이공원[戲場], 연병장, 원저궁, 后帝陵⁵³⁾]⁵⁴⁾ → 18.도버항 → 19.프랑스 칼레
 → 20.프랑스 파리 → 21.이탈리아 제노바 → 22.나폴리 항구 → 23.스트롬볼리
 → 24.시칠리아항 → 25.이집트항 → 26.수에즈운하 → 27.홍해 → 28.아덴 →

51) 신예슬, 앞의 글(2013), 13~14쪽을 참고, 보충하여 작성했다. 정확한 위치를 확인하지 못
 한 장소는 이 글에서 밑줄 표시했다.

52) 캐나다령 로키 산맥(Canadian Rockies)를 가리키는 듯하다. 기존의 연구에서는 ‘核峙嶺’이
 ‘베이커 산(Baker Mountain)’을 가리킨다고 보았다. 그러나 이중용 일행이 이용했던 것으
 로 추정되는 캐나다 태평양 철도는 베이커 산이 아니라 로키 산맥을 통과했다(빌 로스 지
 음·이지민 옮김, 『철도, 역사를 바꾸다』, 예경, 2014, 128쪽; 130쪽에 캐나다 태평양 철도의
 노선도와 로키 산맥에 관한 이야기가 나온다). 이 캐나다 태평양 철도는 1896년에 주미공
 사 이범진(李範晉)이 이용한 것으로도 추정되는데, 이범진이 쓴 일기 『미사일록』(美槎日
 錄)에서 로키 산맥을 지나갈 때의 풍경 묘사가 『서사록』과 <서유견문록>에서의 묘사와
 흡사하다(이범진 지음·김철웅 옮김, 『미사일록』, 푸른역사, 2023, 58~59쪽 참조).

이와 같은 철도 노선 방향과 “물은 산꼭대기에서 동서로 나뉘어 흐르는데, 서쪽으로 흐르
 는 물은 태평양으로 흘러 들어가고, 동쪽으로 흐르는 물은 대서양으로 흘러 들어간다고
 한다[山嶺水勢乃分東西, 西流者流入太平洋, 東流者流入大西洋云.]”라는 작중 묘사에 어울
 리는 것은 베이커 산보다 로키 산맥이 아닐까 추정된다. 『서유록』의 서술 중 “기차가 핵
 치 고개에 도착하니 이곳 지형은 항구보다 5,420여척이나 높다 한다[車到核峙嶺, 地形高
 於港口者五千四百二十餘尺云.]”에서 해발 5,420척(약 1,810m)의 높이는 산 전체의 높이가
 아니라 당시 기차가 통과하는 지점의 높이로 추정된다.

53) 后帝陵: 빅토리아 여왕(재위 1837~1901)의 능을 가리킨다(단국대학교동양학연구소 편, 앞
 의 글(2002), 150쪽 참조).

54) 중복되는 장소는 생략했다.

29. 麥島(미상) → 30. 스리랑카 콜롬보 → 31. 말레이시아 피낭향 → 32. 싱가포르
 → 33. 栗綠島(미상) → 34. 홍콩 → 35. 우쑹 → 36. 상해항 → 37. 나가사키 → 38.
 대마도 嚴源港 → 39. 부산항 → 40. 목포 → 41. 인천항 → 42. 서울 대궐



[그림 2] 『서사록』에서의 순방 경로. 지도에서 진행 방향은 왼쪽에서 오른쪽이다. 이제 각 사절단은 왼쪽 서울에서 출발하여 일본과 캐나다 등을 경유한다. 이후 대서양을 건너 목적지인 런던에 도착한다. 런던에서 임무를 마친 후 지중해와 인도양을 거쳐 다시 서울로 한국한다.

■ 『서양미국노정기』 노정

1. 서울 → 2. 성주, 고령, 함천 등 → 3. 진주[廳府⁵⁵⁾] → 약 4달 동안 지계소(地契所)에서 일함 → 청곡사] → 4. 진해 → 5. 창원·마산항 → 6. 웅천(熊川) → 7. 선관⁵⁶⁾ → 8. 영가고대(永嘉古臺) → 9. 일본[시모노세키 → 나가사키 → 히로시마 → 고베 → 요코하마] → 10. 하와이

<해유가>의 노정은 위를 대부분 포함하여 훨씬 더 자세하게 나타나 있는데, 지도와 함께 이를 정리하면 아래(A~C)와 같다.⁵⁷⁾

55) 廳府: 축석루(廳石樓)를 포함한 그 인근으로 추정된다.

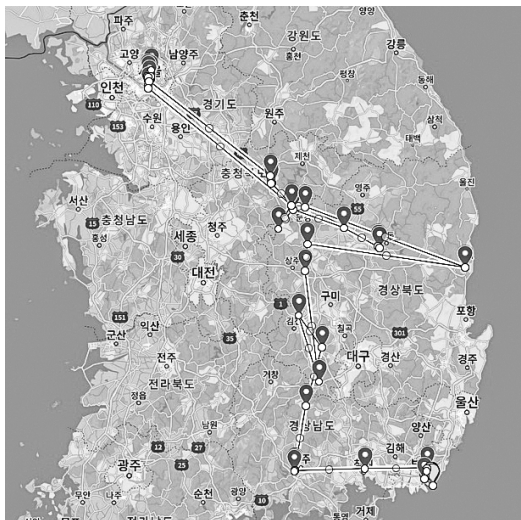
56) <해유가>의 노정을 참고하면 부산의 “西淸館”을 가리키는 것으로 추정된다.

57) 김기영, 「서양기행가사에 나타난 도시 풍광과 그 의미」, 『어문연구』 74, 어문연구학회, 2012, 189~190쪽의 정리를 참조하되 원문과 비교하여 필요한 부분은 수정했다. 위치를 확인하지 못한 장소는 이 글에서 밑줄로 표시했다.

■ <해유가> 노정

A. 출국할 때 국내 노정

- 1.花城府(안동, 關王廟·映湖樓) → 2.龍宮邑(현 예천군) → 3.武夷村·梅閣→錦湖城 → 4.푸실골·交歸亭·龍湫 → 5.鳥嶺三門 → 6.忠州(忠烈祠·丹月江·彈琴台) → 7.拜退峯⁵⁸⁾ → 8.皇城(崇禮門·大廟洞·光化門六朝거리·普信閣·北嶽山·紫霞洞·春塘台·慶會樓·南山·漢江) → 9.鳥嶺 → 10. 聞慶邑 → 11.野城(현 영덕군) → 12.咸昌邑 → 13.尙州邑 → 14.高靈郡 → 15.開寧邑(현 김천시) → 16.星州大邑 → 17.三嘉峽川(현 합천군) → 18.晉州府(瀛石樓·雙碑閣·義妓祠·宣化堂⁵⁹⁾·監理營) → 19.昌原 → 20.馬浦⁶⁰⁾ → 21.東萊 → 22.釜港(永嘉台·東倭館·西淸館·五六島)

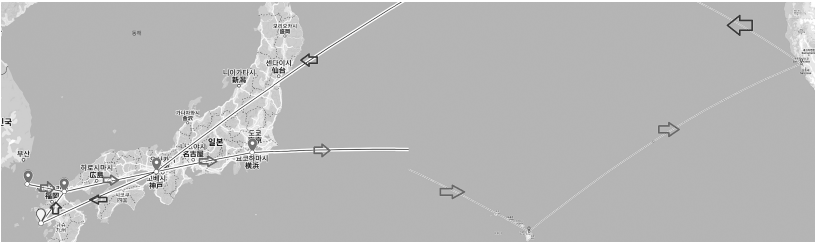


[그림 3] 출국할 때의 국내 노정. 영덕을 기준으로 위 서 울로 갔다가 아래 부산으로 내려오는 여정이다.

- 58) 이황이 머물렀던 곳과 관련 있어 보인다. 작중에서는 “그길도 바로찌나 拜退峯 다다른니 / 典刑니 宛然하고 丈碩니 依循하다 / 李退溪 老先生니 니고디 拜退峯니”라고 묘사되어 있다.
- 59) 선화당이란 각 도의 관찰사가 일을 보던 정당(正堂)을 말한다. 진주의 선화당은 서기 1805년부터 약 30년간 경남도정의 총본산이었기 때문에 중요한 곳이다. 추호석, “경남도정 선화당(宣化堂)”, 《경남도민신문》, 2015.01.07. 참조.
- 60) 馬浦: 마산을 가리킨다.

B. 해외 노정

→ 23.일본[쓰시마 섬(對馬島)→시모노세키항(馬關港)→奈知縣⁶¹⁾→고베항(神戶港)→요코하마항(橫濱港)] → 24.미국[하와이(布哇國)→샌프란시스코(桑港)] → (귀국) 25.일본[고베→나가사키(長崎)→시모노세키]



[그림 4] 해외 노정. 연한 색 화살표 방향으로 일본을 경유하여 미국 하와이, 샌프란시스코에 도착, 생활하다가 짙은 색 화살표 방향으로 다시 일본을 경유하여 귀국했다.

C. 귀국할 때 국내 노정

→ 26.釜港 → 27.三浪驛(현 삼랑진) → 28.密陽 嶺南樓 → 29.生峴 長窟⁶²⁾ → 30.淸道 → 31.慶山 → 32.達城(현 달성군) → 33.大邱[達城公園·宣化堂·軟慶館] → 34.永川邑 朝陽閣 → 35.沒梁⁶³⁾ → 36.阿火(현 경주시 서면) → 37.乾川橋 → 38.鷄林古都(경주, 鳳凰垵·瞻星垵·王陵·汶川逆沙⁶⁴⁾(현 南川)·長沙⁶⁵⁾·浮石⁶⁶⁾ → 39.安康大野 → 40.六峴옛길⁶⁷⁾ → 41.淸河邑 海日樓⁶⁸⁾(현 포항시 청

61) 奈知縣 ‘나라현(奈良縣)’의 오기 또는 ‘나치(那智)’+‘현(縣)’의 표기로 보인다. 다만 후자의 경우 ‘나치’에 ‘현’을 붙일 수 있는지는 확실하지 않다.

62) 生峴 長窟: 남성현(南省峴) 인근으로 추정된다.

63) ‘모량(毛良)’으로 추정되나 확실치 않다. 『세종실록』 권150, 『지리지』 경상도.

64) 汶川: “문천(蚊川)”이라고도 한다. 『신증동국여지승람』에 “문천은 부의 남쪽 5리에 있다. 사등이천의 하류이다. 사등이천(史等伊川)은 황천(荒川)이라고도 한다. 부의 동쪽 24리에 있다. 토함산(土含山)에서 발원하여 서천으로 흘러들어간다.”라고 했다. 『新增東國輿地勝覽』 권21, 『慶尙道』 <慶州府>.

65) 長沙: 장사는 망덕사(望德寺)와 임업시험장 사이의 모래밭으로, 신라 박제상(朴提上)의 부인이 일본으로 가는 남편을 따라가다가 이 모래밭에서 길게 누워 탄식하였다고 하여 붙여진 이름이다(출처: 『한국민족문화대백과사전』(경주남산(慶州南山)).

66) 浮石: 南山浮石을 가리킨다.

67) 『산경표(山經表)’의 낙동정맥(洛東正脈) 부분에 “육현(六峴)”이 있다. 최남선, 『山經表』(국

하면) → 42. 옛집 侍節村(井嶺先榮·齋幕) → 43. 直川古庄(仙井山·玉女峯) →
44. 踈槐古巷(菊圃齋·老勿峯⁶⁹⁾)



[그림 5] 아래 부산에서 위 영덕으로 향하는 노정이다.

립중앙도서관본), 朝鮮光文會, 1913, 68쪽 참조; 현재 영천시 보현산 동남쪽 방향에 있는 고개 이름인 듯하다. 현진상 옮기고 씌, 『한글 산경표』, 1979, 121쪽 참조. 정확한 위치를 찾을 수 없어 [그림 7] 지도에는 표기하지 않았으나 안강에서 포항으로 올라가는 길목에 있는 것은 확실하다.

68) 海日樓: ‘海月樓’의 오기이거나 활자화할 때 실수한 듯하다.

69) 老勿峯: 영덕군 노물리(老勿里)와 관련이 있어 보인다.