

근대 동북아해역 교통망과 지식네트워크 -청말(淸末) 중국유학생과 그 잡지를 중심으로*

서광덕**

〈목 차〉

- | | |
|----------------------|-------------------|
| I. 들어가며 | IV. 도쿄 지식네트워크의 형성 |
| II. 동아시아 근대화와 교통망 건설 | 1. 도쿄 지식네트워크와 결사 |
| 1. 동아시아 해상 및 철도네트워크 | 2. 도쿄 지식네트워크와 출판 |
| 2. 동아시아인들의 일본 유학 | V. 맺으며 |
| III. 중국의 연안항로와 기선 | 참고문헌 |
| 1. 청말의 외국계 기선회사 | <Abstract> |
| 2. 일본의 철도 및 해외항로 개척 | |

〈국문요약〉

근대 이후 동북아해역에서는 인적 물적 이동이 대규모로 전개되기 시작했다. 이러한 대이동은 근대 이전의 동북아지역의 질서를 해역을 중심으로 한 새로운 질서로 만들었다. 그리고 이것은 유럽이라고 하는 특정 지역을 중심으로 한 세계질서 하에 편입되는 그런 지역 질서였다. 이것을 가능케 한 것이 바로 근대적인 교통망의 형성이다. 과학기술과 근대산업이 만들어낸 이 이동의 토대인 교통망은 동북아해역에서도 유럽과 마찬가지로 지역간 인적 이동을 광범위하게 추동했다. 특히 인적 이동의 한 가지 유형인 유학은 이러한 교통망의 바탕위에서 동아시아 지역내 지식과 지식인의 네트워크를 형성했는데, 이 글에서는 20세기초 일본 도쿄를 중심으로 한 지식네트워크를 동북아해역의 교통망과 연결시켜 탐구하였다. 19세기말 동아시아 지역에서 국제무역을 폭넓게 추동하려 했던 서구 열강들은, 러시아와 영국을 대표주자로 곧 각각 대륙과 해양 세력을 대변하면서 그리고 그 지역의 대표적인 교통수단인 철로와 항로의 건설을 목표로 설정한 두 국가의 주도하에 교통망 건설을 진행하였다. 여기에 러일전쟁에서 승리한 일본이 가세하여 영국과 일본을 중심으로 한 근대 해양국가가 동북아해역에서 우위를 점하게 되었다. 경제적

* 이 논문은 2017년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임.
(NRF-2017S1A6A3A01079869).

** 부경대학교 인문사회과학연구소 HK연구교수.

이익과 군사적 이익을 확보하기 위해 설치된 근대적인 교통망 위에 청과 조선의 지식인들은 신문물을 수용하기 위해 그 항로와 철로를 타고 유럽과 일본으로 달려갔다. 특히 20세기 초 10년간 일본 도쿄에서의 유학러쉬는 유학생을 중심으로 해서 동아시아라는 지역인식을 갖게 되고, 이를 바탕으로 아시아연대 또는 아시아주의를 표방하는 분위기를 낳는 계기가 되었다. 이러한 현상은 도쿄를 중심으로 동아시아 각 지역에서 온 유학생을 비롯한 지식인간의 교류 즉 지식네트워크에 의해 가능했고, 구체적으로 그 네트워크는 결사와 출판이라는 형태로 드러났다.

주제어: 항로, 철로, 루신, 량치차오, 동북아해역, 지식, 네트워크

I. 들어가며

동아시아의 근대지식(성)사라는 것이 가능하다면, 이것은 아마도 유럽의 근대지식을 수용하고 그것을 바탕으로 동아시아 지역의 주체들이 자신의 현실에 대한 분석과 미래에 대한 전망을 해나가기 시작했다는 데서 연유할 듯하다. 곧 소위 ‘서구의 근대’라는 양분을 섭취했다는 공통점이 지역으로서 동아시아를 담보하는 하나의 요소라는 셈이다. 다시 말해 한국, 중국, 일본 모두 각기 사정은 달랐지만, 서구의 근대지식을 수용하고 또 자신의 전통에 기반해 이것과 씨름하면서 근대화를 진행했다는 점에서 같았다. 그리고 ‘동아시아’ 또는 ‘아시아’라는 서구에 의해 호명된 명칭을 지역민들이 자신의 이름으로 전유할 수 있게 된 것 역시 서구의 근대지식을 수용하면서 비롯되었다.

우리는 여기서 다시 서구발(發) 근대지식이 어떻게 동아시아 지역에 널리 유통되고 수용되었으며 또 전파되었는지 묻지 않을 수 없다. 그것은 근대 이후 민족주의 또는 국민국가 담론의 횡행 못지않게 동아시아라는 지역 담론도 오랫동안 전개되어 왔고, 현재도 동아시아를 둘러싼 논의는 국제적인 지역간 교류의 활성화 더 나아가 지구화 추세에 의해 그 생명력을 잃기는커녕 리저널리즘의 측면에서 동아시아를 다시 재구할 수밖에 없는 상황이기 때문이다. 오늘날 국제화의 시대에는 민족국가 차원이 아니라 동아시아가 더욱 긴요해져서 이 지역민들이 어떤 형태로든 동아시아를

공동으로 의식하게 되었다.

그래서 민족국가든 동아시아 공동체든 어떤 공동체의 구성원 사이에 ‘우리’라는 의식이 배태되는 장(場)에 주목했을 때, 이것은 어떤 경로를 거쳐 그러한 인식을 갖게 되는 것인가 하는 물음은 자연스럽다. 특히 동아시아 지역이 문제가 된 근대 동아시아를 전유하는 인식 그리고 그것을 가능케 하는 바탕으로서의 지식 또는 학문은 과연 무엇인가. 이와 관련하여 『리저널리즘』의 저자 마루카와 데쓰시는 오늘날 담론의 중심이 된 동아시아를 지역적 유동성을 전제로 삼는 공간에 대한 감각 그리고 지역 내 국가나 세력 간에 역사적으로 누적된 구조적 연관성을 찾아내는 역사감각을 통해 새로운 지역감각을 발굴해내자고 제안한다. 곧 일본제국주의와 냉전이라는 역사적 조건으로 인해 ‘적대’와 ‘무시’가 동아시아 지역의 주요한 감각구조가 되어 왔다면, 자아와 타자 간의 거리 및 관계에 대한 관념·감각·경험들로 이루어진 새로운 ‘영토’를 탐색하는 ‘리저널리즘’은 상호이해를 증진하고 편협한 주체성을 반성하는 새로운 지역감각을 가능케 하기 때문이라고 설명한다.¹⁾

이런 문제의식을 수용하여 이 글은 동아시아를 이 지역인들이 자신의 문제로 전유하게 된 경로, 그 과정에서 형성된 역사와 공간 감각을 탐문해보고자 한다. 구체적으로는 19세기말 20세초 이 지역인들의 교류 또 이를 가능케 한 토대 그리고 그 위에 형성된 네트워크를 지식인들의 행보를 중심으로 살펴본다.

Ⅱ. 동아시아 근대화와 교통망 건설

1. 동아시아 해상 및 철도네트워크

근대 이후 동아시아가 이전보다 급속히 가까워진 것은 역시 서구 세력의 도래와 무관하지 않다. 유럽에 의한 대항해시대의 시작은 교역 즉 경제적인 이유로 말미암았음은 주지의 사실이고, 그 유럽이 동아시아 해역에 출현한 것도 꽤 오래된 일이었

1) 마루카와 데쓰시, 백지운·윤여일 역, 『리저널리즘』, 그린비, 2008

다. 유럽이 직접 동아시아 해역에 출현하지 않았던 시기에도 지구의 특정 지역 즉 유럽에서의 이러한 움직임이 지구상에서 연쇄적인 반응을 낳았기 때문에 동아시아 지역에도 간접적인 영향을 주었다. 예를 들어 임진왜란이 단지 조선과 일본 내지 당시 명나라와의 이해관계에서 빚어진 전쟁으로만 해석할 수 없고, 다분히 은의 세계적 인 유통과 관련이 있으며, 또 이것이 노예무역과도 연동된다는 점이 최근의 연구에서 밝혀지고 있다.²⁾

그런데 19세기 동아시아 지역은 두 개의 세력을 대표하는 국가가 교역을 위한 수단으로서 교통망의 설치를 주도하게 되었다. 그것은 교역을 위한 항구를 확보하기 위해 남하정책을 추진하던 러시아와 세계의 해상을 지배하던 영국이었는데, 이들은 자신의 이익을 확보하기 위해 동아시아 지역으로 그 범위를 확대하기 시작했다. 이리하여 동아시아를 둘러싸고 러시아의 남하와 시베리아철도 건설(대륙) 그리고 영국과 일본의 해군력에 의한 대응(해양)이라는 구도가 19세기에 성립되었다. 그런데 러시아 남하정책의 궁극적인 지점은 부동항 곧 항구였다. 따라서 동북아해역교류사 또는 네트워크의 시각에서 항구는 대단히 중요하다. 인적 물적 교류의 중심지로서 특히 항구가 주목받는 시대가 바로 근대 이후였다.³⁾ 러시아는 1891년에 착공한 상트페테르부르크-블라디보스토크를 잇는 시베리아철도를 1903년에 건설한다. 그리고 1894년 청일전쟁(일본으로서는 러시아와의 개전을 준비하기 위한 전초전에서 패배한 청으로부터 1896년 삼국간섭을 통해 러시아는 동청철도(만주리, 하얼빈, 블라디보스토크)부설권을 획득하고, 1896년 조선 국왕의 俄館播遷으로 조선에서의 러시아 세력을 확대하고 또 1897년 요동반도와 여순항을 조차하며, 1898년 남만주철도(하얼빈-대련, 1901년 개통) 부설권을 획득하였다.

이와 같이 동아시아 지역에서 철도건설과 항구 확보를 통한 러시아의 세력 확대는 영국의 거센 저항에 부딪히게 된다. 영국은 1902년에 영일동맹을 맺고, 일본은 러일담판을 통해 동아시아 지역에서 자신의 이익을 확보하고자 하였다. 러일담판(만주-러시아, 조선-일본)에서 러시아는 만주와 조선의 북부, 일본은 조선 전역과 만주 일부(조선과 만주는 불가분의 동일체로)를 세력권에 두는 것으로 협상이 전개되었

2) 송병진, 『경제사-세계화와 세계 경제의 역사』, 해남, 2019.

3) 이용상 외, 『일본 철도의 역사와 발전』, 북경출판사, 2017.

지만, 결국 결렬되고 1905년 러일전쟁이 일어나게 되었다. 승리한 일본은 포츠머스 조약을 체결하고 남만주철도를 획득하였다. 이미 일본은 청일전쟁 이후 조선의 철도 부설권을 확보해가기 시작하여, 경인선(1896년 미국인 모스가 부설권 획득, 이후 일본 인수 1899년 완공), 경부선(일본 1898년 부설권 획득, 1905년 완공), 경의선(1896년 프랑스 부설권, 우여곡절 끝에 결국 일본이 1903년 부설권 획득, 1905년 개통)까지 설치하여, 이를 새롭게 획득한 만주지역 철도 교통망과 연결시키려고 하였다. 이제 일본은 러일전쟁의 승리로 동아시아 지역 특히 만주 대륙을 점령하려는 제국주의적 야망을 실현하는 교두보를 확보하게 되었다. 여기에는 여순, 대련, 조선의 여러 항구 등의 개항도 같이 연동된다.

이상과 같은 동아시아 지역내 철도 건설은 동북아해역에서의 항로 개통과 연동되어 전체적인 교통망 체계를 갖추게 된다. 이 교통망 체계는 서양 열강과 일본의 주도로 이루어졌는데, 여기에는 교역을 위한 목적이 일차적이었지만, 점차 군사적인 전략상의 이유도 결부되면서 복잡하게 전개되었다. 이러한 교통망을 타고 동북아해역에서 다양한 사람들이 이동을 하기 시작했고, 그 이동의 동기는 교역을 위해서, 선교를 위해서, 지식을 구하기 위해서, 일자리를 구하기 위해서 등등 다양한 이유를 갖고 전개되었다.

2. 동아시아인들의 일본 유학

동아시아인들의 지역내 이동은 20세기초 이러한 교통망의 형성과 함께 급속히 전개되었다. 여기서는 특히 이 시기 동아시아 역내의 일본 유학붐을 연관시켜 살펴보고, 이 속에서 근대 동북아해역 지식네트워크의 양상을 조망해보려고 한다. 이러한 지식네트워크, 곧 근대 동아시아 지역인들간의 교류와 연대가 어떻게 전개되었으며, 이를 ‘동아시아 공공성’이란 하나의 가치를 추구하는데 하나의 역사적 경험으로서 점검해보려고 하는데, 특히 중국인들의 유학 상황을 중심으로 살펴보겠다.

근대 초기 중국인들의 일본 유학과 관련한 연구서의 한글 번역본은 ‘신산을 찾아 동쪽으로 향하네’라는 제목을 달았는데, 이것은 중국 진시황의 신하 서복이 불로초를 구해오라는 명을 받고, 신선이 살고 있는 바다 속의 세 개의 신산을 찾아 대규모의

선단을 거느리고 동쪽으로 떠났다는 얘기에서 유래했다.⁴⁾ 이처럼 중국인들이 대규 모로 동쪽으로 몰려간 일이 근대 시기에 또 일어났는데, 그것은 바로 1896년 이후 전 개된 중국인들의 일본유학붐이다. 유학붐이라고 하지만, 그 수가 요즘처럼 많은 것 은 아니었고, 처음에는 13명을 선발하여 보냈던 것이 점차 늘어나서 1902년에는 5 백 명, 다음해에는 천 명, 과거제도가 폐지된 1905년에는 8천명, 최전성기에는 1만 명 아니 2만 명에 육박했다고 알려져 있다.⁵⁾

이러한 중국의 일본 유학생 파견은 청의 근대화 실패에 대한 반성에서 출발했다. 그것은 서양을 열심히 배우자는 취지의 정책 곧 양무운동을 통한 근대화의 사실상 패배를, 동일한 방식으로 추진한 일본에 의해 확인받음으로서 비롯되었다. 양무운 동을 대표하는 서양의 근대 물건 가운데 하나, 곧 변법을 추진한 강유위, 양계초 등 이 일본으로 망명을 시도할 때 탔던 그리고 본격적인 일본유학생이 이용했던 배 곧 기선(汽船) 역시 중국도 일찍이 유럽에서 사거나 서양인 고문을 통해 만들려고 했던 것이다. 청은 서양국가의 해군의 군사력 및 선박을 비롯한 기계제작기술에 관심을 가져서 이를 만드는 공장을 설립하고, 또 이를 활용할 수 있는 인력을 양성하기 위한 기관을 공장의 부설로서 설치하였다. 예를 들어, 1865년 9월에 설립된 근대 군사공 업생산시설인 강남기계제조총국(江南機器製造總局)은 청말 중국의 가장 중요하고 규모가 가장 큰 근대군사기업이었다. 그런데 이곳에서 생산된 제품들은 성능도 좋 지 않았고, 원가도 비싸서 구미에서 직접 구매하는 것이 차라리 채산이 맞았다. 기선 의 제조도 마찬가지 사정이었다. 배를 한 척 직접 만드는 것보다 영국에서 배를 두 척 사는 것이 훨씬 이득이었다. 1868년 중국은 최초의 기선 혜길호(惠吉號)를 만들었 는데, 이것은 사실 목선이었다. 중국이 철강을 생산하게 된 것이 1891년이니 목제기 선일 수밖에 없었다. 그런데 서양지식의 수용의 측면에서는 부설 기관인 광방언관 (廣方言館)⁶⁾ 번역관(翻譯館) 및 공예학당(工藝學堂)이 서구지식을 소개하고 언어 와 과학기술에 능통한 인재를 길러내는데 역할을 다해 1868-1907년 사이에 역사를

4) 엔안성 저, 한영혜 역, 『신산을 찾아 동쪽으로 향하네-근대 중국 지식인의 일본 유학』, 일조각, 2005, 원제는 嚴安生, 『日本留學精神史-近代中國知識人の軌跡』, 岩波書店, 1991.

5) 야마무로 신이치, 『사상과제로서의 아시아』, 소명출판, 2018.

6) 언어학교로서 1863년에 설립되었고, 1869년에 강남제조국으로 병합되었다.

군사와 과학기술 외에 지리, 경제, 정치, 역사 방면의 서적 160여 종을 발행했으며, 그 번역서적의 수준도 그 이전의 번역서와 비교해서 뛰어나 청말 지식인이 서구지식을 수용하는데 큰 영향을 주었다.⁷⁾

강남제조총국과 함께 청말 정부가 운영한 병선과 포함을 제조하는 신식조선기업이 있었는데, 바로 복주선정국(福州船政局)이다. 1866년 좌종당(左宗棠)이 민절총독(闽浙总督)으로 있을 때 설립되었는데, 이곳은 철광, 선창과 선정학당 세 부분으로 구성되었다. 1869년 6월 10일에 이곳에서 최초의 목재 기선 만년청호(万年清号)가 건조되었고, 이후 1905년까지 40척의 선박을 제조했는데, 주로 병선으로 상선은 8척에 불과했다. 그리고 선정학당에서는 제조, 항해 두 반으로 나누어 배를 만들거나 선장을 맡는 능력을 배양했고, 또 영국이나 프랑스로 파견하여 항해와 조선기술을 배워오게 했다. 이곳은 근대 중국의 항해교육과 해군교육의 발원지였다. 이와 같이 양무운동에 의해 설립된 기업과 부설학당의 조합이 청정부의 근대화 방식이었다.⁸⁾ 여기서 근대지식의 수용과 유통에서 중요한 역할을 한 것이 바로 부설학교였는데, 위에서 말한 두 기업의 부설학당외에도 천진수사학당과 강남수사학당도 중요한 역할을 했다.

천진수사학당(天津水师学堂)은 복건선정학당(福建船政学堂) 이후 두 번째로 설립된 해군을 육성하는 신식학교로서, 1880년 8월 직예총독(直隶总督) 겸 북양대신 이홍장(李鸿章)이 천진에서 열고, 다음 해 7월 학생을 모집하여 북양해군의 인재를 양성했다. 그리고 1890년에 설립된 강남수사학당(江南水師學堂)은 과학기술에 능통한 인재를 양성하는 기지로서, 안에는 조종, 엔진, 어뢰 3개 반을 개설했다. 매 학기 120명 정도의 학생이 있었고, 교원의 대다수는 영국인이었다. 수업은 영어, 기계, 항해, 천문 등이 있었다. 신해혁명 뒤 강남수사학당은 문을 닫고 해군부의 사무실 부지가 되었으며, 뒤에 또 해군군관학교(海军军官学校), 국민정부해군부(国民政府海军部), 해군사령부(海军司令部) 등의 주둔지가 되었다.⁹⁾

7) 이상은 <https://baike.baidu.com/item/江南机器制造总局/8968852?fr=aladdin> 참조.

8) 이상은 <https://baike.baidu.com/item/福州船政局/9382380?fr=aladdin> 참조.

9) 이상은 <https://baike.baidu.com/item/江南水师学堂/1703276?fr=aladdin> 참조. 현재는 총办提督楼, 英籍教员办公楼와 国民政府海军部大门 등의 건물이 남아 있다.

앞서 말한 1902년 일본유학생 5백 명안에 중국근대작가인 루쉰(魯迅)도 포함되어 있었다. 루쉰이 1898년 신학문을 배우기 위해 고향 소흥을 떠나 아편전쟁의 패배로 영국과 불평등조약을 맺은 남경으로 와서 입학한 곳이 바로 8년 전에 설립된 해군학교인 강남육사학당이었다. 그 해 4월에 입학을 했으나, 루쉰은 당시 복건 출신들이 장악하고 있던 학교에서 멋진 미래의 항해사를 꿈꿀 수 있는 항해과에 들어가지 못하고, 기관사과에 배치되었다. ‘해군’을 양성한다는 학교에서 바다와 관련된 학습 시간은 전혀 없고, 또 신학문 학습보다는 경서를 읽는 한문수업이 위주인 분위기를 견디지 못해, 그 해 11월에 학교를 그만두고, 다음 해 1월에 육군학교인 강남육사학당(江南陸師學堂)¹⁰⁾ 부속 광무철로학당(鑛務鐵路學堂)에 입학한다.¹¹⁾ 해군의 꿈을 버린 루쉰은 광산 개발 관련 일을 배우게 되는데, 이 학교에서는 격차, 수학, 지리, 역사, 제도, 체조 등 예전에는 접해보지 못했던 과목을 배웠다. 루쉰은 이런 수업들에 큰 흥미를 느꼈고, 특히 지질학과 광물학에 관심이 많았다. 또 이 시기에 옌푸의 『천연론』을 접하고 큰 충격을 받았다.

1902년 1월에 광무철로학당을 3등의 성적으로 졸업하여 동기생 5명과 함께 일본 유학을 하게 되었다. 청소년 시절 루쉰의 학습 과정은 중국 근대화과정의 양상을 하나의 그림처럼 정확히 보여준다. 양무파들이 서양기술을 습득하기 위해 세운 해군과 육군 양성 학교 그리고 광산개발을 위해 수송수단인 철도 건설에 근무할 인재 양성 학교에 이르는 과정이 바로 십대 루쉰의 삶 속에 고스란히 녹아있는 것이다. 그런데 광무철로학당은 남경 주변의 광산개발을 위해 설립된 학교이지만, 그것이 지지부진하자 곧 폐교된다는 소문이 늘 돌고 있었다. 폐교가 연기되면서 루쉰은 무사히 졸업을 하고, 일본 유학생 파견 조치의 시행에 따라 관비유학생으로 선발되어 일본

10) 강남육사학당은 1896년 3월 23일 장지동(張之洞)이 남경에 설립한 것이다. 장지동은 자강군(自強軍)을 훈련하는 과정에서 장지동은 학당 출신들이 배우지 못한 일반인들보다 뛰어나다고 인식하고, 학당이 유익함을 분명하게 인정하였다. 이리하여 학당을 세워 인재를 양성하고자 결심했고, 강남육사학당은 13살에서 20살사이의 연령을 선발하여 약 150명이 입학하였다. 이들은 馬隊, 步隊, 炮隊, 工程隊로 나누고, 각 분과는 2년을 기한으로 하고 2년이 끝나면 다시 포병을 1년 배우고 또 독일어를 학습하였다. 도합 약 3년의 과정이었다. 학당에는 독일교습을 초청하여 兵法, 行陣, 地利, 測量, 繪圖, 算術, 營壘, 橋路 수업과 馬, 步, 炮兵陣法을 가르쳤다.

11) 광서(光緒) 25년(1898) 정월에 강남육사학당 제3기 부설 광무철로학당이 개학하여 루쉰 등 24명이 입학했다는 기록이 있다. 런시엔즈, 김진공 역, 『인간 루쉰』(상), 사회평론, 2006 참고.

으로 가게 되었다.

학교가 있던 남경에서 일본으로 출발한 것이 1902년 3월 24일이었고, 요코하마에는 4월 4일에 도착했다. 남경에서 요코하마로 가는 길은 상해를 경유해야 했는데, 그 경로를 추적해보면, 당시 중일간의 해상 교통로와 해운업 상황을 유추해볼 수 있다. 남경에서 도쿄로 가는 여정은 배를 두 번 타고 철도를 한 번 타는 경로였다. 남경에서 상해로 갈 때 탄 배가 오사다마루(大貞丸)다. 그리고 상해에서 요코하마로 갈 때 승선한 배는 고베마루(神戸丸)였다. 요코하마에서 도쿄까지는 30년 전에 건설된 철로를 이용했다. 이와 같이 신학문과 신사상을 배우고 또 기선을 타고 바다를 건너 일본으로 가면서 루쉰은 많은 상념에 잠겼을 것으로 추측할 수 있다. 1903년에 쓴 시 “내 마음 큐피트 화살을 피할 수 없어, 비바람이 고향땅을 어둡게 때린 듯이. 겨울 밤의 별에 기탁한 마음이야 나라님은 몰라주어도, 나는야 내 피를 나라에 바치리니.”¹²⁾는 바로 루쉰의 민족정서를 드러낸 것으로 이해할 수 있다. 그런데 이러한 민족정서는 근대적 기업의 부설학교와 신식학당에서 배운 신지식을 통해 얻은 선진-낙후, 진보-보수라는 인식을 저변에 깔고 시작된 것이라는 점에서 근대적이라고 할 수 있다.

Ⅲ. 중국의 연안항로와 기선

루쉰은 남경에서 신학문을 배우고 실제로 그것의 효용을 확인하고, 또 그 중의 하나인 기선을 타고 도쿄로 더 많은 신학문을 배우러 떠나는 일련의 과정에서 하나의 믿음 곧 구미의 해양문명에 기반한 새로운 세계가 존재한다는 사실을 확신하게 되었다. 루쉰이 일본으로 가던 이 경로를 통해 다음과 같은 당시의 근대적 교통망의 양

12) 원문은 다음과 같다. 灵台无计逃神矢，风雨如磐暗故园。寄意寒星荃不察，我以我血荐轩辕。(출전: 『집외집습유(集外集拾遺)』) 이 시는 원래 제목이 없었다. 루쉰의 벗인 쉬서우상(许寿裳)이 1937년 1월 『새싹(新苗)』 제13기에 발표한 「옛날을 그리며(怀旧)」란 글에서 “1903년, 그의 나이 스물셋일 적에 도쿄에서 「자화상(自题小像)」을 지어 나에게 주었다”고 밝힌 뒤로, 이 시의 제목이 「자화상(自题小像)」이 되었다.

상을 알 수 있다. 먼저 남경에서 상해로 가는 항로다. 이것은 해외항로가 아니라 장강(長江)을 가로지르는 소위 중국연안항로다. 오사다마루는 일본 기선회사의 배다. 일본이 중국연안항로를 운항할 수 있었던 것은 1894년 청일전쟁에서 승리한 이후다. 중국내륙의 수로에 기선항로의 운항권을 획득했고, 상해를 기점으로 장강으로 운행하는 노선 외에 상해를 출발해 소주·항주를 돌아 상해로 되돌아오는 강남삼각항로(大東汽船會社), 한커우를 기점으로 장사(長沙)·상담(湘潭)에 이르는 호남항로(湖南汽船會社)를 개설했다. 루선이 상해로 가기 위해 남경에서 탄 오사다마루는 바로 상해-한구(漢口)를 잇는 장강항로를 다니는 배였다. 당시 이 장강항로를 운항한 일본의 기선회사는 오사카상선주식회사와 일본우선회사(日本郵船會社)였다.

1. 청말의 외국계 기선회사

중국 연해에 처음 출현한 기선은 1835년 영국상인 자딘 매티슨(怡和洋行)의 자딘(Jarden)호였다. 그 뒤 이화양행은 1844년 코르세어(Corsair, 해적선이라는 뜻)을 사용해 홍콩과 광주간을 정기적으로 운항했고, 아편전쟁 이후 가장 먼저 중국 연해를 항행한 상용기선은 영국의 메두사(Medusa, 魔女)호였는데, 홍콩과 광주간을 정기 운항을 했고, 1842년 6월에 상해에 입항함으로써 상해에 가장 먼저 들어온 외국기선이 되었다. 이후 1845년에는 미국상선, 1848년엔 러시아선박이 상해에 차례로 입항했다. 1848년 성항소운공사(省港小輪公司, Hongkong & Canton Steam Packet Co.)가 광주호와 홍콩호 두 척으로 홍콩과 광주 간을 운항하였는데, 이것은 외국계 기선회사가 중국에서 영업한 첫 번째 사례라고 할 수 있다. 1850년에는 대영화륜선공사(大英火輪船公司, 대영운선공사)가 메리우드(Lady Mary wood)호로 홍콩과 상해간을 정기 운항했다. 이 배는 홍콩을 오가며 유럽과 아시아를 연결시켰다.

1860년 이전에 이미 10여 개의 외국기선회사가 20-30척의 기선을 중국 바다에 투입하였다. 이 무렵 상해에는 20개 이상의 양행이 있었고, 각 회사마다 한두 척의 기선이 있어 장강무역에 투입되었다. 특히 1860년대에는 개항장이 북방과 장강유역으로 확대되어 외국기선회사가 진출하기 좋은 조건을 형성하였다. 상해와 장강중류 지역 한구간의 왕래에 기창양행(旗昌洋行, 미국의 Russel & Co.)과 공정운선공

사(公正輪船公司, 영국의 Union Steam Navigation Co.) 그리고 마립사양행(馬立師洋行, McBain & Co.) 등 많은 구미의 기선회사들이 이미 운항을 하고 있었다. 루선의 동생 저우쥘런(周作人)은 자신의 일기에서 형 루선이 상해로 가는 배를 탈 것으로 알고, 남경의 사관(下關)으로 가서 당시의 여러 기선회사를 돌아다니며 찾았다는 기록이 나오는데, ‘태고기선공사(太古汽船公司, 영국의 Butterfield & Swire Co.)와 이화기선공사의 부두를 다 돌아봤지만 형을 찾을 수 없었다’고 적고 있다.¹³⁾ 이 기록으로, 앞에서 말한 기선회사를 포함해 많은 구미계 기선회사들이 이 노선을 운항하고 있었음을 알 수 있다.

대표적인 기선회사로는 다음의 셋이 있다. 1) 기창양행: 미국 상인 러셀이 1818년 러셀양행이라는 이름으로 창립한 뒤 1824년 1월 1일자로 기창양행이라고 불렀다. 1862년 3월 27일 기창운선공사라고도 불렀던 상해운선항업공사(Shanghai Steam Navigation Co.)를 설립했으며 장강운항에 주력했다. 2) 태고양행(Butterfield & Swire Co.)은 원래 1816년 스와이어(J. Swire)가 영국에서 건립한 대회사로 역사는 기창보다 오래되었다. 1866년 상해에서 버티필드(R. S. Butterfield) 회사와 합병하여 태고양행을 설립했으며, 1872년 태고기선공사(太古汽船公司, China Steam Navigation Company, 혹은 중국항업공사)를 창립하여 런던에 본부를 두고 상해와 홍콩에 지부를 만든 후 기창운선공사와 경쟁했다. 장강과 주장의 내하(內河)운항과 상해와 홍콩 등 각 항구도시를 오가는 연해운항을 했다. 중국 항운업 가운데 외국자본으로 가장 큰 규모에 도달했으며, 선박명은 대부분 중국의 항구이름을 따서 ‘광주호’ ‘복주호’ ‘남경호’ ‘무창호’ ‘중경호’ 등으로 지었다. 3) 이화양행(Jardine, Matheson & Co.)은 원래 광주에서 개업했는데, 1842년 홍콩으로 옮긴 후 상해, 광주, 천진 등에서 영업했으며, 43년 정식으로 상해에도 회사를 설립했다. 1856년 항운업에 진출하여 기선 헬레스폰트(Hellespont)호 한 척으로 상해와 홍콩 간을 오갔다. 이후 연해항로를 확장하다 장강항운에 뛰어들었다. 1881년 다른 두 기선회사의 선박 12척 13,000여 톤을 인수한 뒤 이화운선공사(Indo-China Steam Navigation Company)를 설립했다.

13) 런시엔즈, 김진공 역, 앞의 책 참조.

한편 1872년에는 상해에 중국의 기선회사 윤선초상국(輪船招商局)이 설립되고 구미의 기선을 구입하여 근해항로를 따라 영업에 들어갔다. 이를 계기로 해운업 분야에서 치열한 경쟁이 일어났다. 1876년말에 윤선초상국은 기창윤선공사를 매입하였다. 초상국은 조운사업을 독점하고 차관을 얻는 권리를 갖고 외국기선회사와 경쟁하였다, 내하와 근대항로를 북양과 남양으로 나누어 항로를 확대하고, 또 국제항로로 눈을 돌려 먼저 일본과 동남아항로를 개척하였다. 1873년 8월초 기선 이돈호(화물운송)가 일본의 고베와 나가사키로 항해했는데, 이것이 중국 상업기선의 첫 국제항로 운항이다. 일본, 필리핀, 싱가포르, 인도 등 여러 항로를 개척하려 했으나, 일본과 필리핀은 자국의 항운업 보호정책으로, 싱가포르는 유럽항운회사의 요청지로 인한 경쟁력 확보 어려움으로 실패했다. 1880년 베트남과 항운 업무를 협의하고 베트남노선에 주력했고, 유럽-미주노선은 1879, 1880년 호놀룰루와 샌프란시스코까지 운항했으며, 1881년 수에즈운하를 통과해 런던에 도착하기도 했다. 하지만 1883년 청과 프랑스의 전쟁이 발발하자 초상국의 해외항선은 모두 중단되었다.¹⁴⁾ 이상과 같은 중국의 연안항로에 일본이 1895년 이후부터 참여하였다.

2. 일본의 철도 및 해외항로 개척

일본은 1875년에 일본우선회사(日本郵船會社)의 전신인 미쓰비시기선회사가 일본정부로부터 해외항로 개설을 승인받고, 상해-요코하마 정기항로를 신설하였다. 상해-요코하마 항로는 루선이 타고 갔던 고베마루가 갔던 바로 그 항로다. 초기에는 매주 1회의 정기항로였는데, 이 항로는 1885년에 설립된 일본우선회사에 의해 계속 운영되었다. 요코하마와 상해를 오가는 과정에 고베·시모노세키·나가사키를 기항했다. 매주 1회 운항이었던 것이 1902년 주 2회 운항했으며, 투입된 배는 6척에 3천톤 이상이었다. 고베마루는 이 가운데 하나였다.

상해-요코하마 항로는 상해와 장강중류 지역의 한구를 잇는 장강항로, 상해에서 산둥의 청도와 하북의 천진 그리고 요동반도의 대련, 발해연해의 영구(營口) 등으로

14) 이상은 조세현, 「청말 해양질서의 재편과 근대 해운업의 흥기」, 『동북아문화연구』 제38집, 2014.

이어지는 북청(北淸)항로와 접속하는 기간(基幹) 항로로서 일본이 대단히 중시했다. 일본우선회사는 요코하마-상해노선외에도 중국의 홍콩과 청도로의 노선을 개척했고, 이미 나가사키·부산·원산·진포 간과 나가사키·고토(五島)·쓰시마·부산·인천 간 항로를 매월 1회 운항하고 있었다. 한편 일본우선회사와 함께 일본해운업계의 양대 축을 형성한 오사카상선주식회사는 1884년에 출범했다. 출범당시 본사는 오사카에 두고 나가사키 등 6개의 지점을 개설했다. 1890년 봄 오사카상선주식회사는 부산에 지점을 설치하고, 1890년 7월부터 오사카와 부산 사이에 기선 1척을 정기 운항시켰으며, 1893년에는 오사카-인천 항로를 개설하였다. 오사카상선주식회사는 1898년 장강항로, 1899년 남중국항로와 북중국항로에 정기항로를 확대 개설하였다. 따라서 루쉰이 남경에서 탄 배는 오사카상선회사 또는 일본우선회사의 배 가운데 하나였을 터이다. 부산과 일본의 부관연락선은 1905년에 산요기선회사에 의해 개통되었다.¹⁵⁾

일본의 교통과 관련된 역사는 막부말까지 유지되어온 육상 수송수단 금지와 해상 교통수단의 제약 그리고 세키쇼(검문소)에 의한 통행자 검문 등이 1869년에 모두 폐지되고, 같은 해에 도쿄를 중심으로 전신사업이 개시되었으며, 1871년에는 우편사업도 시작되어 통신의 근대화가 개막되었다. 동시에 일본의 철도 건설 역시 1872년부터 시작되었는데, 철도는 자본주의체제의 성립기에 공업원료나 제품을 고속으로 대량 수송하기 위해 만들어진 교통수단이었다. 그런데 일본은 이러한 조건이 성립되기 전에 사회 전체의 후진성을 극복하기 위한 이기(利器)로서 도입하였는데, 소위 서구의 철도가 지닌 경제지배권의 확대라는 측면보다 ‘문명개화’, ‘시민사회의 성립’이라는 사회개혁적 측면에 철도를 대입시켰다.

오쿠마 시게노부와 이토 히로부미가 중심이 되어 1869년부터 철도 건설을 둘러싼 논의가 진행되었는데, 중앙집권국가를 건설하는 목표와 연동되어 있어 이것이 바로 일본 철도건설의 특징이라고 할 수 있다. 특히 일본의 철도건설에서 서양인 고문 에드먼드 모렐(일본 철도 건설의 지사장, 1840-1871)은 단순히 기술자로서 건설만을 중시한 것이 아니라, 자부심과 양심을 갖고 철도 인재를 양성할 것과 자재의 자

15) 이상은 松浦章, 『汽船の時代:近代東アジア海域』, 清文堂, 2013. 『汽船の時代と航路案内』, 清文堂, 2017.

급체제 수립을 추진하도록 일본정부에 건의하여 실현시켰다. 그리고 일본철도건설에서 빠질 수 없는 인물이 바로 이노우에 마사루(1843-1910)다. 그는 1863년 이노우에 가오루, 이토 히로부미 등과 함께 런던을 시찰하고, 런던대학에서 채광, 토목기술을 수학했으며, 앞의 모델과 함께 철도건설사업을 총괄했다.

1872년 10월 14일 신바시(新橋)-요코하마(29km) 사이에 철도가 처음 개통되었다. 1일 9회 왕복, 1개 열차 8량-9량 편성, 1등차 1량, 2등차 2량, 3등차 5량 그리고 화물차로 구성, 객차(2개 축차) 1량의 정원은 1등 객차가 10-18명, 2등 객차가 20-22명, 3등 객차가 30-36명 정도, 각각의 최대 정원은 1등석 18명, 2등석 44명, 3등석 180명 등 모두 242명, 1일 9회 왕복 18개 열차로 편성되었으며, 수송력은 최대 4,356명이어서 1일 약 4,400명의 수송이 가능했다고 한다. 이 구간의 중간역은 시나가와, 가와사키, 쓰루미, 가나가와 4개이며, 운전시간은 53분, 표준 속도는 약 33km/h¹⁶⁾였다. 그 런데 이와 같은 신문물 곧 철도의 이용은 사회의 규칙이나 예절(공용 공간, 공공성, 시민사회) 그리고 시간인식의 변화를 초래했고, ‘근대화의 견인차’ 역할을 담당했다. 이후 1889년 7월 신바시-고베 구간 개통, 이후 1895년 도카이도(東海)선으로 명명, 1891년 규슈철도의 모지-구마모토 구간, 9월에는 일본철도의 우에노-아오모리 구간 개통, 1894년까지는 산요철도의 고베-히로시마 구간이 개통되었으며, 시모노세키까지의 전체 개통은 1901년에 이루어졌다.

한편 이 시기 철도는 군사수송수단으로서의 기능도 함으로서 청일전쟁을 계기로 본격화된 식민지 지배에 관여하여, 홋카이도, 오키나와를 지배지역으로 포함시키고, 그 주변인 조선과 대만까지도 흥미를 갖게 되었다. 이를 통해서 일본 지배권의 확장 강화는 먼저 철도 지배라는 형태로 진행되었음을 알 수 있고, 그래서 근대의 이 시기를 ‘철도제국주의시대’¹⁷⁾라고 명명하기도 한다.

IV. 도쿄 지식네트워크의 형성

16) 이상은 이용상 외, 앞의 책.

17) Davis, Clarence B & Wilburn, Kenneth E, *Railway Imperialism*, Greenwood Press, 1991.

이상에서 설명한 대로 동북아해역을 비롯한 동아시아지역의 근대적 교통망 형성은 다양한 목적으로 추진된 것이지만, 궁극적으로는 ‘교류’라는 목표에서 시작되었고, 또 교통망 형성의 결과로 한층 ‘교류’가 강화되는 계기가 만들어졌다. 예를 들어, 이것은 (동)아시아 지역 유학생들을 필두로 인적 교류가 활발해지면서, 그들간의 소통과 만남이 더 새롭고 다양한 교류로 전개되고 확산되면서 지방 그리고 국가라는 전통적인 지리적 범주에 국한된 인식을 넘어서서 (동)아시아라는 더 큰 지리적 범주에 대한 인식을 갖게 되고, 그것의 공통성을 발견하는 의식을 공유하기 시작했다.

이와 같은 유학생들간의 교류는 도쿄에서 활발해졌지만, 이들이 근대적 교통망을 이용해 도쿄에 도착했던 것과 똑같은 루트를 타고, 자신들의 신학문 성취와 그 성과 그리고 그들간의 교류와 연대의 활동 등이 도쿄에서 출발하는 동일한 교통망을 타고 자신의 고국으로 전달되었다. 이것이 바로 잡지를 포함한 출판물의 유통이다. 다시 말해 천진의 일본공사관을 통해 일본으로 망명한 양계초는 도쿄와 요코하마에서 『청의보』, 『신민총보』등을 발간했는데, 이것은 당시 일본유학생들에게 영향을 주었을 뿐만 아니라, 청말의 현지 지식인과 학생들에게도 전달되어 읽혔다는 점, 이 뿐만 아니라 양계초의 저작은 구한말 조선의 지식인들도 읽었다는 사실은 이 잡지의 동아시아 유통을 짐작할 수 있게 한다. 그렇다면 이 시기 도쿄의 유학생 중심의 결사와 출판의 상황은 어떠했으며, 또 도쿄에서 발행된 유학생 중심의 잡지는 어떻게 유통되었는지에 대해서 간략히 살펴보자.

1. 도쿄 지식네트워크와 결사(結社)

일본과 중국 및 조선 항로는 같은 시기에 일어난 일본유학붐과 맞물리며 도쿄를 새로운 동아시아 지식네트워크의 중심도시로 만들었다. 조선과 중국인들의 도쿄로의 유학러쉬는 1890년대 중반 이후 본격적으로 이루어졌다. 특히 청나라가 일본유학을 정부차원에서 권장한 것은 청일전쟁에서의 패배가 계기가 되었다. 서양 유학을 통해 서구의 선진문물을 배우고자 노력했지만, 같은 시기 서양을 배운 일본에게 서구식 해군으로 패전함으로써 일본의 선진 문물 수용의 비밀을 알고 싶었다. 그래서 도쿄는 일본화된 서구문물을 배우는 지식과 정보의 보고가 되었고, 이를 배우러

몰려드는 유학생들로 인해 근대 초기 동북아해역 지식네트워크의 중심이 되었다. 당시 도쿄에는 한중 유학생외에도 1892년 일본을 방문한 인도의 종교지도자 스와 미 비베카난다의 추천으로 네팔 출신 유학생 8명을 시작으로 1905년에 약 7,80명의 인도 유학생이 있었다고 하며, 프랑스 식민지 베트남은 독립운동의 성격을 띤 일본 유학생이 있어 약 200명의 유학생이 일본에 와 있었다고 한다.¹⁸⁾

이렇게 모인 각국의 유학생들은 다양한 단체(결사)를 조직하여 교류를 전개했는데, 이처럼 지식인들이 어떤 목표를 위해 조성한 단체에 참가하여 학술을 연구하고 지식을 전파하며 또 이념을 만들어내는 등의 활동은 근대학술이 규범화, 독립화, 심층화하는 중요한 표지라고 할 수 있다. 그리고 이러한 단체는 지식군의 조직화의 표현형식이며, 다양한 문화활동의 공간으로서 이 단체가 늘어나면서 사회 전체적으로 공공문화공간으로 발전하기도 한다. 20세기초 일본에 온 중국의 유학생들은 국내에서 이러한 지식인그룹(학회)에서 활동한 경험이 있는 이들도 있었다. 일본에서 이 유학생들은 같은 중국유학생들과 단체를 만들기도 했고, 또 비중국 유학생이나 현지의 우인들과 단체를 조직하기도 했다. 이러한 단체의 결성과 교류는 동아시아 지식네트워크 형성의 기반이 되었다.¹⁹⁾

중국유학생들이 주축이 되어 만든 단체는 정치적인 성향이 강한 것이었는데, 대표적으로는 중국혁명을 주장한 흥중회(興中會), 화흥회(華興會), 광복회(光復會)와 입헌정치를 주장한 정문사(政聞社) 등이었다. 물론 이 단체를 이끈 이들은 유학생이라고 할 수 없지만, 1907년 4월 장지유(蔣智由), 서공면(徐公勉), 황가권(黃可權), 오연민(吳淵民), 등효가(鄧孝可), 왕광령(王廣齡), 진고제(陳高第) 7명이 발기해서 설립한 정문사는 유학생 300여 명과 함께 결성된 것으로 알려져 있다. 이 정문사는 혁명을 주장한 세 단체가 연합하여 결성한 중국혁명동맹회의 구성원이 참가한 사회주의강습회와 대립하였다. 이 두 단체의 대립은 각 단체의 기관지 격인 『민보』와 『신민총보』사이의 논쟁으로 드러났다.²⁰⁾

18) 야마무로 신이치, 앞의 책, 524-528쪽.

19) 賴繼年, 「留学生对近代中国公共文化空间的建构与拓展—以学会、报刊、杂志为研究视角」, 『浙江海洋学院学报(人文科学版)』第30卷第1期, 2013年2月.

20) 永井算已, 「社會主義講習會と政聞社」, 『中國近代政治史論叢』, 汲古書院, 1983.

도쿄에서 중국유학생과 비중국유학생 및 현지의 우인들이 조직한 단체는 일찍이 1879년에 결성된 흥아회(興亞會, 1883에 설립, 아세아협회)가 있었다. 이것은 일본인과 중국의 하여장(何如璋)이나 황준헌 등의 외교관, 왕도 등 방일(訪日) 문인 및 조선의 김홍집과 김옥균 등이 초대되었다. 이러한 교류는 청일전쟁 이후부터 광범위해지는데, 1898년 무렵 내외출판협회의 야마가타 데이자부모가 일본, 중국, 조선, 인도, 필리핀, 태국 청년의 우의단체인 동양청년회를 조직해 아시아 각국의 사정을 알기 위한 활동을 원조했다.²¹⁾ 이와 같이 국가와 민족을 초월한 교류조직으로는 1907년 8월 장병린, 장지, 유사배, 하진(何震) 등과 고도쿠 슈스이, 사카이 도시히코, 야마카와 히토시, 오스기 사카에, 사카모토 세이마, 다케우치 젠사쿠 등이 결성한 사회주의강습회가 있다. 이 단체가 추진한 ‘사회주의 금요강연’이나 ‘사회주의 하기 강습회’에는 김여춘, 황태경, 박종지 등 조선인도 참여했다는 사실에서 중국과 조선에서 사회주의 이론을 수용하는 데 이들 조직이 중요한 역할을 했음을 알 수 있다. 그리고 사회주의강습회 멤버를 중심으로 보다 널리 아시아피압박민족의 연대를 통한 반제국주의의 민족독립을 목표로 결성된 것이 바로 아주화친회(亞洲和親會)다. 아주화친회는 1907년 3월 중국의 장지, 유사배, 장병린, 소만수, 하진, 진독수 등의 혁명파가 인도인과 협의해서 발기하고, 그 후 일본, 베트남, 버마, 필리핀, 조선 사람들에게 참가를 호소했다. 이 단체는 반제국주의를 축으로 한 아시아인의 결집을 강조한 점에서 획기적이었다. 먼저 아시아 여러 나라 혁명의 달성을 핵심으로 하되 장래에 아시아연방을 결성하자고 주장하였다.

그러나 일본 정부가 사회주의운동을 단속하고 외국정부의 요청에 따라 일본 국내의 식민지 해방운동을 규제하는 규칙을 만드는 등 탄압을 강화하면서, 아시아연대라는 의식을 공유하고 실제적인 결사체를 만들었던 이 단체의 구성원은 각지로 흩어지고 말았다. 러일전쟁의 승리로 인해 일본에 대한 관심이 급부상하고 그래서 일본이 흡수한 서구의 기술이나 제도, 사상, 문화 등을 보다 효율적으로 섭취하기 위해서 왔던 동아시아 유학생들은 점차 그 열기가 식었는데, 그것은 일본 정부의 규제 등도 있었지만 서학에 대한 충분한 학력을 갖추게 되면서 직접 서학의 나라인 구미

21) 야마무로 신이치, 앞의 책, 529쪽.

특히 미국으로 유학처가 바뀐 데서 기인했다. 루쉰도 1908년 귀국을 앞두고 독일로 유학을 갈 생각을 했던 것도 이를 반영한다.

동아시아해역의 항로만이 아니라 남양항로를 포함한 일본의 다양한 항로 개설과 중국의 항로 개발 등으로 20세기초 10년간 일본 유학붐이 극에 달했고, 그래서 도쿄를 지식네트워크의 중심지로 만들었던 현상은 쇠퇴하고, 오히려 일본을 경험했던 이들이 이제 일본의 제국주의화를 목도하면서 점차 일본을 아시아의 모범국이 아니라 아시아의 공적으로 인식하게끔 되었다.

2. 도쿄 지식네트워크와 출판

이와 같은 교통망을 통해 도쿄에 모인 (동)아시아 유학생들은 집회와 결사 등의 교류방식을 통해 자신들의 사유를 형성하고 또 그것을 문자화해서 공론화하기 시작했다. 중국 유학생들이 잡지를 창간하려고 했고, 앞서 말한 대로 이미 망명하고 있던 양계초는 『청의보』, 『신민총보』 등의 잡지를 발행하며 신지식의 보급과 중국의 개혁을 주장하고 있었다. 이러한 잡지의 발간 역시 공공문화공간의 중요한 구성부분인데, 중국의 쉬지린은 “잡지는 지식인사회의 가장 큰 공공네트워크의 하나이고, 이 공공네트워크는 바로 어떤 의미에서의 문화공간이다. 잡지는 지식을 전파할 뿐만 아니라, 여론을 생산하고 또 현대사회의 공공여론을 생산하며 재생산하는데, 이것은 바로 잡지가 공공영역의 특성을 갖는다는 것을 의미한다”²²⁾라고 말했다.

청말 일본유학생이 만든 잡지는 몇 종류로 크게 나뉘볼 수 있는데, 첫째는 유신파가 창간한 것으로 대표적인 것은 『청의보』, 『신민총보』, 『정론(政論)』 등이 있다. 둘째는 혁명사상을 선전한 것으로 그 수가 가장 많은데, 대표적인 것은 『개지록(開智錄)』, 『국민보』, 『절강조(浙江潮)』, 『강소(江蘇)』, 『민보』, 『하남(河南)』 등이 있다. 셋째, 새로운 지식을 전파하는 것으로 『소설』, 『교육』, 『갑인잡지(甲寅雜誌)』 등이 있다. 넷째는 백화체 잡지인데, 『신백화보(新白話報)』, 『제일진화보(第一晉話報)』 등이 대표적이다. 다섯째, 부녀잡지로서 『백화』, 『여자혼(女子魂)』, 『중국신여계잡

22) 许纪霖. 『公共空间中的知识分子』[M], 南京: 江苏人民出版社, 2007.

지(中國新女界雜誌)』등이 대표적이다. 여섯째, 입헌개량사상을 선전하는 것으로 『대동보(大同報)』, 『중국신보(中國新報)』등이 있다. 마지막으로 선진과학과 기술을 소개하는 것으로 『의약학보(醫藥學報)』, 『무학(武學)』, 『해군』등이 있다. 이 간행물의 대부분이 도쿄에서 발간되었다.²³⁾

해외에서 간행된 잡지는 일본유학생들이 발간한 것 외에 화교가 간행한 것도 있었다. 그런데 유학생 수가 증가함에 따라 유학생들이 발간하는 잡지의 수도 역시 늘어났고, 또 시대적 상황에 따라 앞에서 설명한 것처럼, 신지식의 전파와 구국의 주장과 그 방법에 대한 내용이 잡지의 주를 이루었다.²⁴⁾ 이와 같은 잡지의 내용을 중심으로 한 분류외에 유학생 잡지는 기본적으로 월간이 중심이었고, 또 수명이 길지 않았다. 그 이유는 잡지 간행에 참여하는 인원이 적었고, 또 경험이 많지 않았다. 두 번째 이유는 경비가 부족했다. 대다수의 잡지가 자비로 출판하는 것이라 유학생들이 감당하기에는 쉽지 않았던 것이다. 루쉰 역시 유학시절 『신생(新生)』이라는 잡지를 낼 계획을 갖고 있었지만, 실현되지 못한 것 역시 같은 이유였다. 셋째는 정견이 통일되지 못했다. 그래서 많은 잡지가 점차 분리되고 종간되었다. 예를 들어 『역서회편(譯書彙編)』은 유학생의 최초 애국단체인 익지회(益智會)가 발간한 것인데, 처음에는 명확한 정치목표가 없어서 구성원의 성분이 복잡했으나, 점차 정치적 견해에 따라 분화가 일어나 결국 종간하고 말았다. 넷째는 청정부의 억압 때문이었다. 또 다른 특징은 유학생 잡지의 내용이 애국주의에서 혁명단계로 넘어가면서 지방색채가 농후해졌다는 점이다. 그것은 『절강조(浙江潮)』, 『운남』, 『하성(夏聲)』, 『강서(江西)』, 『사천』 등의 잡지명으로 드러났는데, 내용적으로도 상당한 편폭을 할애하여 각 성의 민중들에게 권익을 쟁취하라고 호소하였다. 그 외의 특징은 점차 전문적인 잡지가 출현하기 시작한 것이다. 『학해(學海)』, 『과학』, 『교육』, 『철세계(鐵路界)』, 『의약학

23) 孙琴, 「清末留学生日本创刊期刊概述」, 『圖書情報工作』 第54卷 第5期, 2010年 3月, 이 논문에서 정리된 96종의 잡지 가운데 88종이 도쿄에서 발행되었다고 한다.

24) 1900년대 일본의 중국유학생 잡지와 관련해서 주목할 선행연구는 다음과 같다. 实藤惠秀《中国人留学日本留学史》(三联书店, 1983), 张静庐《中国近代出版史料二编》(群联出版社, 1954), 戈公振《中国报学史》(上海商务印书馆, 1927), 丁守和《辛亥革命时期期刊介绍》(人民出版社, 1982), 黄福庆《清末留日学生》(中央研究院近代史研究所, 1975), 汪向荣《中国的近代化与日本》(湖南人民出版社, 1987), 方汉奇《中国近代报刊史》(山西人民出版社, 1981) 및 宋原放《出版纵横》(上海人民出版社, 1998) 등이다.

보』, 『무학』등이 그렇다. 이처럼 일본유학생들이 출판한 잡지는 이후 중국의 근대 출판업에 큰 영향을 주었는데, 신해혁명 뒤에는 국내에서 발간된 신문과 잡지가 500여 종에 달했고, 총수 4,200만 부였다.²⁵⁾

중국의 근대 신문 잡지의 대중전파는 상빙의 연구에 따르면, 1903년부터 1905년까지 남경, 무한, 항주, 진강, 양주, 상숙, 태주, 형주, 태흥, 해염, 예계 등 11개 성진(省鎮)에서 모두 62종에 20,227부에 달하고, 이 가운데 절반은 민간에서 출판된 것이라고 하니, 이미 유학생들이 일본에서 잡지를 출간하는 것과 같은 시기에 중국내에서도 근대적인 출판이 이루어지고 있었다고 할 수 있다.²⁶⁾ 그런데 우리는 여기서 중국 유학생들에 의해 발행된 잡지가 중국으로 전달되고, 이것이 실제 대륙에서의 이와 같은 출판에 어떤 영향을 주었는지 궁금해진다. 이 분야에 대한 연구는 사실 이 시기의 근대출판에 대한 많은 연구에서도 공백으로 남아 있는 부분이기도 한데, 『신민총보(新民叢報)』의 경우는 일본에서 발행했지만, 상해에도 신민총보사가 총발행처로서 설립되었다. 강소, 절강, 안휘, 호남, 호북, 강서, 광둥 등 각 성의 대도시에도 판매처가 설치되었고, 또 조선, 베트남, 태국, 동남아, 홍콩, 호놀룰루, 캐나다 등지까지 범위에 두었다고 한다. 그리고 『역서휘편』 역시 일본, 대만, 홍콩, 싱가포르, 북경, 천진, 하북, 안휘, 강서, 광둥, 광서, 호북, 사천, 하남, 산서, 절강, 강소 등지에 발생소와 발행처를 갖고 있어 그 영향력이 컸다고 한다.²⁷⁾ 이러한 두 잡지의 경우외에 다른도 교 발행 유학생잡지의 유통 상황이 어떠했으며, 이것이 근대 중국의 매체와 출판업 그리고 지식담론과 공공영역의 형성에 어떤 영향을 주었는지 많은 연구가 필요하다.

사실 지금까지 중국근대출판업에 대한 많은 연구 가운데 일부는 주로 메이지 일본의 신문잡지의 발간이 청말 중국유학생이 간행한 잡지에 어떤 영향을 주었는가 하는 것이었다. 일본의 신문잡지는 메이지 이후 주로 국민 계몽과 각 정당의 정론, 견해, 주장을 발표하고, 또 문체 방면에서도 더 이상 소수의 사람들만 이해할 수 있

25) 涂江莉, 「论近代中国留学生报刊的内容、特点及其作用」, 『汕头大学学报(人文科学版)』第4期, 1994.

26) 桑兵, 「清末民初传播业的民间化与社会变迁」, 『近代史研究』, 1991(6), 56-57쪽.

27) 孙琴, 앞의 논문.

는 문어체 사용을 거부하고 아속절충체(雅俗折衷體)를 채용하여 일반대중이 이해할 수 있는 것으로 변화하였다. 메이지 이후 일본 신문잡지의 이러한 성격은 당시 일본에서 유학하던 중국유학생들에게 많은 영향을 주었을 것으로 짐작할 수 있다. 그래서 내용적으로 국민에 대한 사상계몽을 중시하고, 형식상으로는 문언문체에서 백화문문체로 전환하였던 것이다.²⁸⁾

이밖에 중국의 근대 신문잡지 발간에 있어서 출판관념, 업무방식, 장정형식, 인쇄 기술 및 설비 등의 방면에서 일본으로부터 많은 영향을 받았다. 중국근대잡지 최초의 양장본은 유학생이 만든 『역서회편』이었다. 그리고 양계초의 『신민총보』도 양장본을 채용했다. 이후 일본의 중문간행물 양장본이 신속히 발전하여 중국대륙에 영향을 미쳤는데, 그 처음이 바로 1904년 3월 11일 창간된 『동방잡지(東方雜誌)』였고, 이것은 양장본이 중국출판계의 주도적인 양식이 되었음을 천명한 사건이었다. 그밖에도 평판(平版), 공판(孔版), 요판(凹版), 첩판(凸版) 인쇄 등의 기술과 인쇄기계 등의 방면에서 많은 영향을 받았고, 그것이 당시 유학생이 만든 잡지에 반영되었다. 사실 『민보(民報)』 등의 잡지 판권면에 보면 대부분이 도쿄에 소재한 인쇄소에서 찍은 것이었다.²⁹⁾ 이와 관련하여 중국유학생 잡지가 근대중국잡지의 근대화에 기여한 것은 바로 ‘종합성’이란 잡지의 특성이다. 즉 잡지가 백과전서적 성격을 띠었다는 것으로, 인문사회과학뿐만 아니라 자연과학에 이르기까지 다양한 영역에 걸쳐 있었다. 편역이 위주인 『유학역편(游学譯編)』은 말할 것도 없고, 『절강조』와 같은 일반잡지도 사론, 논설, 학술, 정법, 경제, 철리, 교육, 역사, 대세, 기사, 잡록, 소설, 신(新)절강과 구(舊)절강, 조사회고 등을 실었다. 이러한 잡지 형식은 당시 중국유학생잡지의 표준형식이었다. 이러한 전통은 오사신문화운동시기의 『신청년』까지 이어진다. 이에 대해 어떤 연구는 당시 메이지 시대 말기 일본에서 유행한 종합잡지붐에 영향을 받았다고 분석했다. 특히 일본의 대표적인 잡지인 『태양』(월간)의 영향을 거론하고 있는데, 1895년 1월에 창간된 이 잡지는 청일전쟁 승리후 사회계몽을 목표로 메이지시대 유명한 출판사 박문관(1887-현재)이 기존의 15종의 잡지를 모아

28) 宋会芳·金玲玲, 「日本近代报刊出版业对20世纪上半叶中国报刊出版业的影响」, 『赤峰学院学报(汉文哲学社会科学版)』第37卷 第6期, 2016年 6月.

29) 関大洪, 「日本对中国近现代报刊业的影响」, 『新闻与传播研究』3期, 1995.

서 종합잡지 『태양』(1895-1928), 문예잡지 『문예구락부』(1895-1933)와 『소년세계』(1895-1934) 3종으로 묶었다. 『태양』은 『일본대가논집(日本大家論集)』, 『일본상업잡지(日本商業雜誌)』, 『일본농업잡지(日本農業雜誌)』, 『일본의 법률(日本之法)』과 『부녀잡지(婦女雜誌)』를 기초로 종합한 것이다. 이러한 『태양』의 잡지체제는 당시 유학생잡지에 영향을 주었다.³⁰⁾

1900년대 10년간은 새롭게 개척된 교통망을 통해 동아시아의 많은 유학생이 일본 도쿄에 모여 신지식을 수용하고 구국방안을 선전하였다. 그들의 지식활동은 결사와 출판물을 통해 교류하고 소통했으며, 특히 그 일부 잡지는 교통망을 통해 고국으로 유통되어 현지의 공공공간을 창출하는데 일조했으며, 또 근대적 잡지라는 새로운 체제의 매체를 창출하는데 일조하였다. 그리고 도쿄에 모인 다양한 아시아국가 출신의 유학생들은 ‘아시아연대’ 또는 ‘아시아주의’³¹⁾라는 지역에 기반한 인식을 갖게 되었고, 이것은 이후 동아시아 각 지역에 확산되어 현재까지 리저널리즘적 각도에서 궁구되고 있다.

V. 맺으며

중국의 신문과 잡지는 국내 사회정치운동의 흥기와 근대 지식인들의 탄생에 따라 발전했으며, 특히 서양인이 만든 것에서 화교가 만든 것 또 민간이 만든 것에서 관방이 만든 것으로 변화했으며, 지역적으로 동남연해에서 시작해 내륙으로 전개되었다는 특징이 있다. 이 가운데 20세기초 10년간 일본의 중국유학생이 만든 잡지는 근대중국의 출판업 발전뿐만 아니라 동아시아 지식네트워크 형성과 함께 공공영역을 형성하는데 일조했다.

이 글에서 밝히고자 한 것은 이러한 지식네트워크의 형성과정에서 지식인의 이

30) 潘世圣, 「“新知”与“革命”言说的世纪井喷—1900年代留日学生杂志论考」, 『济南大学学报(社会科学版)』第26卷 第5期, 2016年.

31) 이와 관련해서는 嵯峨隆, 「アジア主義と亞洲和親會をめぐって」, 『國際關係·比較文化研究』(静岡縣立大學國際關係學部) 第12卷 第1號, 2013年 9月.

동과 잡지 등 출판물의 유통 현황에 대한 것이었다. 하지만 이것의 창간과 유통 그리고 일본 출판물의 중국 유입 경로 등을 조사 분석하는 것은 일차적으로 자료의 확보 및 정리가 수반되어야 하며, 특히 유통의 경우는 일본 인쇄소에서 발간된 중국잡지가 어떤 경로를 타고 전해졌는지, 그리고 이것은 당시 일본에서 출판된 일본서적이 나구미에서 수입된 외국서적이 중국이나 조선 등지에 어떻게 전개되었는지와 함께 살펴볼 수밖에 없는 과제다. 이는 근대 동아시아 출판업의 형성이란 측면에서도 다뤄야할 대목이다. 이것은 향후 연구의 과제로 남긴다.³²⁾

〈참고문헌〉

연구논문

- 조세현, 「청말 해양질서의 재편과 근대 해운업의 흥기」, 『동북아문화연구』 제38집, 2014.
- 赖继年, 「留学生对近代中国公共文化空间的建构与拓展—以学会、报刊、杂志为研究视角」, 『浙江海洋学院学报(人文科学版)』第30卷第1期, 2013年2月.
- 孙琴, 「清末留学生日本创办期刊概述」, 『圖書情報工作』第54卷第5期, 2010年3月.
- 涂江莉, 「论近代中国留学生报刊的内容、特点及其作用」, 『汕头大学学报(人文科学版)』第4期, 1994.
- 桑兵, 「清末民初传播业的民间化与社会变迁」[J]. 『近代史研究』, 1991(6).
- 宋会芳·金玲玲, 「日本近代报刊出版业对20世纪上半叶中国报刊出版业的影响」, 『赤峰学院学报(汉文哲学社会科学版)』第37卷第6期, 2016年6月.
- 関大洪, 「日本对中国近现代报刊业的影响」, 『新闻与传播研究』3期, 1995.
- 潘世圣, 「“新知”与“革命”言说的世纪井喷—1900年代留日学生杂志论考」, 『济南大

32) 이 과제와 관련하여 일본외무성 자료를 검토하여 정리한 다음과 같은 논문은 향후 연구를 위한 자료로서 의미가 있다. 周振鹤, 「日本外务省对中国近现代报刊的调查资料」, 『复旦学报(社会科学版)』第六期, 1994年.

인문사회과학연구 제21권 제1호 (2020. 02. 29)

『学报(社会科学版)』第26卷 第5期, 2016年.

周振鹤, 『日本外务省对中国近现代报刊的调查资料』, 『复旦学报(社会科学版)』第
六期, 1994年.

嵯峨隆, 『アジア主義と亞洲和親會をめぐって』, 『國際關係・比較文化研究』(静岡
縣立大學國際關係學部) 第12卷 第1號, 2013年 9月.

永井算己, 『社會主義講習會と政聞社』, 『中國近代政治史論叢』, 汲古書院, 1983.

단행본

마루카와 데쓰시, 백지운·윤여일 역, 『리저널리즘』, 그린비, 2008.

송병진, 『경제사-세계화와 세계 경제의 역사』, 해남, 2019.

이용상 외, 『일본 철도의 역사와 발전』, 북갤러리, 2017.

연안성 저, 한영혜 역, 『신산을 찾아 동쪽으로 향하네-근대 중국 지식인의 일본 유학
』, 일조각, 2005.

야마무로 신이치, 정선태·윤대석 역, 『사상과제로서의 아시아』, 소명출판, 2018.

런시엔즈, 김진공 역, 『인간 루쉰』(상), 사회평론, 2006.

松浦章, 『汽船の時代:近代東アジア海域』, 清文堂, 2013.

_____, 『汽船の時代と航路案内』, 清文堂, 2017.

许纪霖, 『公共空间中的知识分子』. 南京: 江苏人民出版社, 2007.

<Abstract>

Transportation Network and Knowledge Network in Modern Northeast Asian Sea Region

Seo Kwangdeok

Since modern times, the movement of human material has begun to take place in Northeast Asia. This great movement created a new order centered on the sea area in the pre-modern Northeast Asian region. And this was such a regional order incorporated under a world order centered around a region called Europe and the United States. It is the formation of a modern transportation network that makes this possible. The transportation network, the foundation of this movement created by science and technology, has also broadly driven human movement between regions in Northeast Asia. In particular, studying abroad, one type of human movement, formed a network of knowledge and intellectuals in the East Asian region based on this transportation network. This paper explores the knowledge network centered on Tokyo, Japan, at the beginning of the 20th century by linking it with the transportation network in the Northeast Asia. The Western powers, who pioneered railroads and routes in the late 19th century, and tried to drive international trade in East Asia, were to Russia and the United Kingdom, representing continents and oceans, and under the leadership of two nations that set rails and routes as the goal of building a network. It began to be installed. In addition to Japan, which won the Russo-Japanese War, the modern maritime nations, led by the United Kingdom and Japan, gained an edge in the Northeast Asian region. On the modern transportation network established to secure economic and military interests, the intellectuals of Qing and Joseon drove to Europe and Japan on the route and railroads to accommodate new culture. In particular, the study rush in Tokyo, Japan, during the first decade of the twentieth century made East Asia a regional perception, and based on this, it expressed Asian solidarity or Asianism. This phenomenon was made possible by the exchange of knowledge among international students and intellectuals in each region of East Asia, especially in Tokyo, or in the form of association and publication.

인문사회과학연구 제21권 제1호 (2020. 02. 29)

Keywords: Fairway, Railroad Track, Knowledge, Network, Luxun, Liangqichao,
Northeast Asian Sea Region

논문접수일 : 2020년 01월 05일

심사(수정)일 : 2020년 02월 04일

게재확정일 : 2020년 02월 23일

K C I