

# 우리나라 최초의 民間點燈과 電車 運行으로 시작된 電氣事業

장 세 원

대한전기협회 전기저널 편수위원

2000년 4월 10일은 우리 나라에서 처음으로 서울 종로거리에 전등(電燈)이 켜진지 100년이 되는 날이다. 암흑의 천지를 밝히는 휘황찬란한 이 문명의 불빛은 지금으로부터 100년 전인 1900년 4월 10일, 어두웠던 지금의 서울 종로거리 전차매표소 부근에 3개의 전등이 켜짐으로써 이 나라에도 새로운 문명사회가 열리게 되었음을 알리는 한편, 수 천 년 동안 내려오던 우리 농경사회의 생활방식을 바꾸는 혁명적인 변화를 예고했던 것이다. 그러나 이보다 13년이나 앞선 1887년에 이미 궁중에서는 전등이 점화되어 구궁심처의 신비경으로만 알려졌던 乾淸宮(현 景福宮)의 전각이 대낮같이 찬연히 빛나는 불빛에 부각되어 사람들을 놀라게 했던 것이다. 그럼에도 113년이 지난 오늘날 까지도 이 궁중에서의 시등일(始燈日)이 문헌 등에 의해 확실히 밝혀지지 않고 있다. 이 날을 기념하여 우리 나라는 4월 10일을 「電氣의 날」로 제정하고, 1966년부터 電氣産業振興促進大會와 함께 격년제로 기념행사를 이어가고 있다. 이에 보고는 민간전등이 점화되기까지의 우리 나라 전기사업의 기원과 과연 이러한 電氣文化가 어떻게 우리 나라에 전래되어 왔는지 당시의 문헌들을 중심으로 다시 살펴보기로 한다.

## 電氣事業의 起源과 漢城電氣會社의 創立

大韓帝國이 성립(1897년)된지 얼마 되지 않는 高宗 37년, 우리 나라는 서세동점(西勢東漸)하는 서양문화의 영향을 받고 있었다. 이러한 조류속에서 우리 나라에서 처음으로 전기사업을 시작한 것은 1887년 궁중에서 전기를 쓰기 시작한 11년 후인 1898년(光武 2년) 1월 18일 미국인 콜부란(Henry Collbran)과 보스트윅(H.R. Bostwick)가 한국인 李根培, 金斗昇 두 사람의 명의로 大韓帝國으로부터 漢城五畝 구내에 전차, 전등, 전화의 가설에 관한 청원서를 농상공부대신에게 제출하였고 동월 26일에 인가를 얻어 高宗皇帝와 공동출자한 150만원으로 한성전기회사를 설립한데서 비롯되었다.

콜부란과 보스트윅은 1896년 仁川에 처음으로 입국

하여 그곳에 살고 있었던 미국인 모루스 등과 함께 仁川-서울 간의 철도부설권을 얻었고 2년 후인 1898년에는 거처를 서울 서소문으로 옮기면서 전술한 전기사업 경영권을 획득했던 것이다.

황제와 긴밀한 접촉이 있었던 이들 콜부란 등은 보통 황제가 淸涼里 밖 閔妃陵(洪陵)에 능행하는데 매회 10만圓이라는 막대한 비용이 소요된다는 것을 알고 전기철도를 이용하면 편리하고 경비도 절약될 뿐만 아니라 평상시에는 시민의 교통기관으로 이용할 수 있다는 장점을 들어 전기궤도의 부설을 진언했다. 황제는 콜부란에게 전기궤도의 부설과 그 경영을 맡기기로 하고 陸軍總長 李學均으로 하여금 교섭케 했다. 그 결과 황제는 두 번에 걸쳐 40만원과 35만원을, 콜부란은 75만원을 투자하여 도합 150만원을 출자하는 공동기업을 윤택했다.

그 당시 우리 나라는 露·日·淸·美國 등 열강의 세

력과 이해관계가 날카롭게 대립되고 있던 시기였다.

淸·日전쟁 결과 일본이 획득했던 요동반도(遼東半島)는 러시아, 프랑스, 독일 등 세 나라의 강요로 청국(淸國)에 반환(1895년)되었는데, 이 삼국간섭(三國干涉)의 영향으로 조선에서는 러시아세력과 연락을 갖는 閔妃 중심의 보수파 세력이 힘을 갖게 되었다. 高宗도 보수파에 동조하게 됨으로써 조선정부내에는 배일(排日)과 친노(親露) 경향이 현저하게 드러났다. 이를 본 일본은 세력을 만회하기 위해 끝내는 일본인 낭인(浪人)들을 동원, 궁궐을 습격하여 閔妃를 시해(1895년)하는 끔찍한 사건을 일으켰다. 이 사건으로 조정은 일본의 지지를 얻는 온건개화파 세력으로 되돌아갔다. 일본의 강요에 의한 甲午·乙未개혁으로 왕권은 침해되고 왕실재정은 度支部에 의해 통제를 받는 처지가 되었다. 그런데다가 閔妃의 시해로 신변에 위협을 느낀 高宗은 왕세자와 함께 경복궁을 탈출하여 貞洞에 있는 러시아공사관으로 피신(1896년)하였다. 이것이 이른바 아관파천(俄館播遷)이다.

사정은 다시 급전하여 아관파천을 계기로 일본 세력이 악화되는 반면에 러시아 세력의 진출이 두드러졌다.

러시아의 진출을 저지하려는 영국은 일본을 지원하고, 영국을 견제하려는 프랑스는 러시아와 손을 잡는 등 우리 나라 안에서 열강의 대립은 약 6년간이나 계속되었다. 이러한 구미(歐美) 열강의 날카로운 대립속에서 우리 나라는 그들의 환심을 사기 위해 철도, 광산, 삼림 등에 대한 이권을 넘겨주지 않으면 안되게 되었다. 미국인에게는 서울-仁川 간의 철도부설권과 평안도 雲山금광 채굴권을 양여(1896년)했으며, 러시아인에게는 함경도 慶源鏡城의 광산채굴권과 압록강 유역 및 울릉도 삼림 벌채권(1896년), 프랑스인에게는 서울-의주 간의 철도부설권(1896년)을 그리고 독일인에게는 강원도 金城의 堂峴금광 채굴권(1897년)을 넘겨주는 등 열강국에 의하여 차례로 침탈(侵奪)되어 갔다.

이와 같은 침탈과정에서 이루어지는 특정인에 대한 계약은 복잡하고도 비밀리에 이루어지는 경우가 많았다.

따라서 콜부란과 보스트워크와의 계약도 극비리에, 그 청원도 한국인의 이름으로 하게 되었다.

## 최초의 電車事業

형식상 漢城府判尹 李采淵이 사장이 된 漢城電氣會社는 1898년 10월 17일 서대문-청량리(閔妃의 陵)간의 단선궤도 부설공사와 가선공사에 착수하여 같은 해 12월 25일 준공했다.

이 공사에는 콜부란이 일본으로부터 日本京都電鐵의 설계자인 미국 공학사 자격을 가진 眞木平一郎, 大圃孝之助, 石隈信乃雄 등을 초빙하여 참여케 했다.

한편 동대문 부근에 발전소 용지를 선정하고 같은 해 12월부터 기초공사에 착수했으나, 때마침 엄동설한의 추위로 공사는 지지부진했다. 그래서 많은 장작불을 태우면서 작업을 진행한 끝에 기초공사를 완료하고 75kW 직류 600V 발전기 1대와 100마력 汽力發電機(매킨토시식), 보일러(바브코크식) 등을 설치하는 한편 전차의 조립작업도 끝마쳤다.

이리하여 다음 해인 1899년 음력 4월 초파일(양력 5월 17일) 석가탄생일을 기하여 마침내 성대한 전차개통식을 거행했다. 이것이 바로 우리 나라에 있어서의 電車事業 또는 電氣事業의 남상(濫觴)이 되었다.

전차는 전장 28피트 7인치, 폭 7피트 11인치, 승객 정원 40명의 회전석식 개방차 8대와 황실용(홍능 능행용) 귀빈차 1대였다.

### ▶ 재미있는 일화(逸話)

전차개통식을 약 3개월 앞둔 그 해 1월말의 어느날 밤, 동대문 밖에서 약 50미터 가량의 가공송전선을 절취한 도난사건이 발생했다. 황실(皇室)의 능행(陵幸)을 위하여 부설한 전차의 송전선을 감히 누가 절취할 수 있느냐 하여 문제는 생각보다 심각했다. 신고를 받은 경찰은 범인을 엄탐(嚴探)하여 2명을 체포했다. 이들은 재판도 받지 않고 즉석에서 참형에 처해졌다.

약간의 전선을 훔쳤다가하여 재판도 없이 사형에 처한 이 사건은 형벌사상 그 예를 찾아볼 수 없는 죄보다 형벌이 더 문제가 되는 사건이 아닐 수 없다.

### 電車가 개통되던 날

1899년 음력 초파일, 이날은 석가탄신일 행사로 서울 거리는 인파로 뒤덮였다.

이날을 택하여 거행된 한성전기회사의 전차개통식은 초청된 귀족과 문무백관, 각국의 외교사절, 그밖의 유지들이 화려하게 꾸민 여덟 대의 전차에 분승하여 종로 거리를 동서로 질주하였다. 이를 본 시민들은 미친 듯이 몰려들었고, 호기심에 가득한 그들은 달리는 전차가 너무도 신기하여 눈을 잃고 이 장관을 바라보았다.

운집한 군중 때문에 전차가 움직이지를 못할 지경이었다. 이같이 대성황을 이룬 개통식 소문에 그날 이후 전차 정류장은 연일 초만원을 이루어 전차 타기가 여간 어렵지 않았다. 천신만고(千辛萬苦) 끝에 전차를 한번 타게 되면 내릴 생각을 하지 않기 때문에 차를 기다리는 사람은 하루종일 기다리다가 끝내 타보지 못하는 사람이 많았다.

당시 전차의 운전수는 모두 日本京都電鐵에서 경험이 있는 일본인을 초빙했고 차장만 한국인을 고용했다. 운임은 1구에 5전, 서대문, 종로, 동대문, 청량리를 3구로 나누고 일정한 정류장 없이 손만 들면 태워주었다. 요금 징수는 레지스터(계산기)를 사용했다. 차장은 그것을 가슴 부분에 달고 징수할 때마다 아래쪽에 있는 끈을 잡아당기면 벨이 울리면서 숫자가 나타나는 장치였다.

전차가 개통되자 생업을 중단하고 무턱대고 하루 종일 전차를 타고서 서대문, 청량리를 오고가며 신기해 하는가 하면 멀리 지방에서 전차를 구경하기 위해 상경하는 인파가 그칠 새가 없었는데 그중에는 전차구경 때문에 파산하는 사람이 속출했다는 거짓말 같은 이야기도 이 무렵에 생긴 일화이다.

### 電車 방화사건과 파업

전차에 대한 시민의 인식부족과 구경꾼이 너무나 많이 몰려드는 바람에 전차운행에 적지 않은 위협을 느끼고 있던 차에 개통후 1주일만에 급기야는 일대춘사(一大椿事)가 발생했다.

그날, 동대문에서 서대문을 향해 달리던 전차가 파고 다공원 앞을 지나는데 때마침 전차길을 가로질러 건너는 다섯살짜리 어린이를 아차할 사이도 없이 역살(轢殺)하고 그대로 질주했던 것이다.

이 광경을 본 군중들은 크게 격분하여 전차를 가로막고 운전수와 차장을 끌어내렸다. 위협을 느낀 운전수는 간신히 도망을 쳤고 군중들은 전차를 둘러싸고 돌을 던지는 등 전차를 파괴하고 불을 질러서 태웠을 뿐 아니라 뒤따라 온 다른 전차 한 대도 뒤집어 불태워 버리는 폭동을 일으켰다.

사태가 폭동화하자 회사는 전사원을 무장시키는 한편 공포를 발사하여 군중을 위협했다. 그러나 흥분한 군중들은 발전소를 습격하라고 외치며 그 수효가 점차 늘어났다. 회사는 발전소 주변에 전선을 치고 그 전선에 600V의 전류를 흘려서 만일의 사태에 대비했으나, 다행히도 습격은 없었다.

얼마 후 폭동이 진정된 다음 겁에 질린 일본인 운전수들은 회사에 대하여 ① 승무원에게 호신용 권총을 지급할 것, ② 각 전차에 순사(순경, 巡警)를 1명씩 동승시킬 것, ③ 승무원의 생명에 관하여 만일의 경우, 유족보호대책으로서 상당금액을 은행에 공탁해 둘 것 등의 여러 조건을 제출했다. 이에 대해 회사측은 공탁금의 1항만을 승인하고 다른 조건은 실행이 곤란하다고 회답하는 한편, '만약 이에 불복하였다면 후임자가 올 때까지 2개월 동안 종업(從業)하라. 그 대신 보수는 현재의 배로 하겠다. 그러나 이러한 조건에도 만족하지 않고 끝까지 고집한다면 마음대로 하라. 본사는 미국에서 종업원을 지원받겠다'고 통보하였다.

일본인 종업원들은 이 회사측의 통고에 크게 분개하여 이는 우리들을 모욕하는 것이라고 반발했다.

콜부란은 사태가 심상치 않음을 깨닫고 일본공사관에 조정을 요청했다. 그 결과 사태는 일단 수습된 듯 하였으나 결국은 5월 하순에 일본인 운전사 전원이 파업 귀국한 데 이어 石隈 등 기술자도 모두 사직함으로써 전차운행이 마비되고 말았다.

그후 회사는 미국인 운전수 8명과 기계공 2명을 급히 초빙하여 1899년 9월 간신히 운전을 재개하였다. 이 소동으로 서울의 전차는 약 3개월 후 다시 움직이게 되었고 일본인 기술자 石隈는 콜부란의 요청으로 다시 복귀하였다. 그리고 전차에는 사고예방을 위하여 차량의 앞과 뒤에 경종과 방호기를 설치하였다.

## 民間點燈의 始初

한성전기회사는 전차에 대한 인기가 예상 외로 높아 전차운행의 재개와 함께 전차선로를 鐘路에서 南大門으로 연장하고 다음 해인 1900년 1월에는 다시 南大門에서 龍山까지 연장기로 하고 공사에 착수, 1901년 1월에 공사를 완공하였다.

한편 이 공사와 병행하여 4월(1900년)부터는 무개차 6대, 화차 2대를 새로 제작하는 한편 동대문발전소에 125kW 직류·교류 양용발전기를 증설하여 총발전전력 200kW를 확보함으로써 전등사업의 준비도 착착 진행되었다.

그리하여 같은 해인 1900년 4월 10일(음력 3월 11일) 드디어 종로거리에 車票賣下所(승차권판매소)가 설치되고 이와 함께 3개의 전등이 가설, 점화되었다.

전등빛으로 종로거리가 처음으로 환하게 밝혀지는 역사적인 순간! 이 순간이야말로 바로 우리 나라 민간점등(民間點燈)의 시초인 것이며 또한 이 광명의 불빛은 새로운 문명사회가 열리는 혁명적인 변화를 예고하기도 했던 것이다.

당시의 韓國季年史는 光武 4년 4월 10條에서 “10日(구력 3月 11日) 美國電車會社人 施設電燈於鐘街”라 기록했고, 梅泉野錄은 光武 4년 庚子 3月條에서 “京城 鐘街 始燃電燈”이라 기록해 놓고 있다.

오늘날 우리 나라는 이날 이 순간을 영원히 기념하기 위하여 「電氣의 날」로 제정하게 되고 대한전기협회에서는 매년 기념행사를 거행해오다 지금은 격년제로 전기산업진흥추진대회와 함께 이 행사를 이어 가고 있다.

## 宮中始燈

### 遣美使節과 에디슨 電燈의 注文

1876년 韓·日수호조약(江華島條約)을 체결한 우리나라는 구미열강(歐美列強)에도 눈을 돌려 수호조약 체결을 위한 외교활동을 전개하였다. 그 결과 1882년 5월 22일 미국과 韓·美修好通商條約을 체결하였다. 이어 이듬해인 '83년 3월에는 韓·中 遼東通商章程을, 같은 해 11월에는 韓·英조약과 韓·獨조약을 잇달아 체결함으로써 다종다양한 서양문물이 전래되어 왔다.

한편 미국정부는 이 해('83년) 2월 초대 주한공사로 푸트(Lucius H. Foote)를 임명, 5월 부임토록 했다. 우리나라에서도 같은 해 8월에는 閔泳翊을 전권대신, 洪英植을 부대신, 徐光範을 종사관으로 하는 11명으로 구성된 答札使 겸 君主特派協辦交涉通商使節團을 미국에 파견하였다.

'83년 9월 8일 샌프란시스코에 상륙한 이들 報聘使 일행은 당시 아더(Chester A. Arther, 21대) 대통령에게 국서를 제정하였다. 이들은 뉴욕에서의 외교활동과 함께 주요기관과 산업시설을 시찰하였다. 특히 미국에서도 얼마전 실용화된 전등을 보고 놀라움과 함께 그것이 우리나라에서도 사용될 수 있기를 희망하였다.

일행은 동양무역에 종사하고 있던 프레이저(厚札節·Everett Frazer)의 도움을 많이 받았다. 閔泳翊은 이 프레이저의 호의를 고맙게 생각하여 본국정부에 연락하

여 '84년 1월 17일 그를 뉴욕주재 한국명예총영사로 임명토록 했다.

프레이저는 우리 나라 전등설비 도입 교섭을 담당하였다. 그는 '84년 4월 16일 푸트 주한공사에게 에디슨(Thomas Alva Edison)의 전등 및 전화의 독점권 신청제의를 전문으로 알리고 우리 나라 정부와의 교섭을 요청하였다.

閔泳翊 전권대신 일행이 귀국한지 3개월만인 1884년 9월 4일 마침내 우리 나라 정부는 에디슨 상사에게 전등설비를 발주했다. 푸트공사는 이와 같은 사실을 같은 날 짜로 프렐링휘젠(F.T.Frelinghuysen) 미국무장관에게 “본관이 지난번 토마스 A. 에디슨씨를 대리하여 한국에 있어서의 전등 및 전화의 설비운영권을 신청한 바 있으며, 따라서 한국정부의 사신이 도미시찰시, 에디슨씨에게 서울에 있는 궁전 내외에 전등시설을 할 것을 주문한 바 있으니 주선해 달라는 내용의 보고를 했다.

푸트공사의 이와 같은 보고에 대하여 프렐링휘젠 미국무장관은 1884년 11월 5일자로 보고서 접수를 확인하는 회신이 있었다.

이러한 보병사의 미국 파견은 韓·美 과학기술 교류의 발단이 됨과 동시에 우리 나라가 電氣文明을 최초로 미국으로부터 도입하게 되었다는 점에서도 그 의의가 매우 크다고 하겠다.

그러나 1884년 12월 4일 金玉均 등이 주동이 된 甲申政變이 일어나자 전등설비의 구매에 대해서는 '85년 1월 10일자로 「停止購買」의 잠정적인 조치가 취해짐으로써 그 반입이 지연되었다.

이 정지구매조치가 있는지 4개월 후 국내정국은 안정되어 같은 해 4월 28일자로 새로 부임한 督辦交涉通商事務署理 徐相雨 명의로 프레이저 총영사에게 回旋砲를 비롯한 전등 구입을 다시 요청하게 되었음을 알리고 선불금으로 2만원을 미국 타우젠트(Towugent, 他雲仙) 상회에 지불하고 잔금은 현품 도착시 청산하겠다고 통보하였다.

1887년초 에디슨 전등회사에서는 전등설비와 함께 전기기사인 윌리엄 맥케이(William McKay, 麥溪偶 또는 麥巨)와 또 한사람의 전기기술자를 보내 왔다. 仁川에 온 이들은 곧바로 서울에 입경하자 발전설비를 설치할 장소를 경복궁내 향원지 북쪽의 醉香橋(이 다리는 후에 남쪽으로 이동)와 御井(우물) 사이로 선정하였다. 장소 선정은 ① 향원지와 인접하여 발전용수의 취수가 용이하고 ② 주변 공간이 넓어 시설물 설치에 적합하며 ③ 궐내의 중심부에 위치하므로 전각에 대한 배전이 용이하다는 점 등이 고려된 것으로 짐작되었다.

이들은 곧 공사에 착수하였는데 설치할 발전설비는 3kW 증기발전기 2대로서 100축광의 아크燈(서치라이트)이었다.

이와 같이 우리 나라는 일본과는 달리 가스등시대를 거치지 않고 에디슨이 1879년에 백열전등을 발명한지 8년만인 1887년에 우리나라에 처음으로 전등이 들어왔으며, 民間點燈은 그로부터 13년 후인 1900년의 일이다.

### ● 電燈教師 맥케이의 죽음

공사에 종사하고 있었던 윌리엄 맥케이는 불행하게도 1887년 3월 8일(음력 2월 14일) 그가 소지하고 있던 권총을 만지고 있던 白某라는 한국인 조수의 오발사고로 다음 날인 3월 9일 사망하고 말았다.

이 사고로 공사는 일시 중단되었다.

그는 죽기전에 「그 젊은 한국인 旗手(助手·軍兵)는 모르고 저지른 실수이므로 죄가 없다. 중형이 되지 않도록 조치해 주기 바란다」는 유언을 남겼다.

이 기수는 곧 투옥되고 심한 태형(笞刑)과 함께 사형선고를 받았다. 그러나 살인혐의가 없으므로 특사를 요청한다는 당시 주한미국공사 록힐(Rokhill)이 바이야드(Bayard) 미국무장관에게 보낸 공한과 맥케이의 유언을 듣고 감동한 高宗은 사형선고를 받은 죄인에게 그 죄를 면해주고 석방하는 한편 맥케이의 미망인에 대해서는 후한 장례비와 위자료 500달러를 지급하는 한편 한국에

남아 살기를 원한다면 주택과 자녀교육비 등도 지급할 것이라고 하였다.

한편 맥케이의 죽음으로 한 때 중단되었던 景福宮의 전등설비공사는 맥케이와 같이 파견되었던 미국인 기술자에 의해 재개되어 늦어도 그 해 1887년 5월이나 6월 상순까지는 준공된 것으로 추측되고 있다.

이 무렵인 1887년 2월 10일(음력 1월 18일)에 재차 督辦交涉通商事務에 취임한 金允植이 在 뉴욕 總領事 프레이저에게 보낸 서한 중에 다음과 같은 내용이 있었다.

“貴領事照會 第三五號 內言電燈一節 業已來到 而今 雇董工人等 刻日興工竣成之期 可到三節個月云”이 구절로 미루어 보아 1887년 2월에는 이미 발전기가 도입되어 설치공사가 진행중에 있었으며, 향후 3개월 정도면 준공이 가능하다고 되어 있다.

## 點燈일에 관하여

그런데 여기에서 문제가 되는 것은 이 전등설비의 준공과 함께 확실한 점등일시가 문헌상에 밝혀져 있지 않다는 사실이다.

이 문제와 관련하여 당시 京電(주) 감리과장이었던 일 본인 岸謙은 맥케이는 전등시설공사를 끝내고 발전기의 운전중 권총 오발사고로 사망한 것으로 보아, 전등의 최초점화일을 1887년 2월 10일에서 맥케이의 사고일인 3월 8일까지 사이의 어느날일 것이라고 추정하였다.

그러나 이 같은 岸謙의 추산을 다음 金允植 督辦의 공한으로 미루어 보아 믿기 어렵다는 것을 쉽게 알 수 있다. 즉 전기한 1887년 2월 10일자 金 督辦의 공한중 “……竣成之期 可到三節個月云”이라는 구절이 있어 전등시설의 완공시기는 5월 중순이라는 추측이 가능하며 또한 맥케이의 사망직후인 3월 11일자 뉴욕주재총영사 프레이저에게 보낸 金 督辦의 공한에는 “……不幸該董麥溪 偶值 暴死該燈機器暫行停工云”이라고 되어 있으니 이 구절을 보아도 發電의 정지가 아니라 공사를 정지시킨

것이 분명하므로 2월 10일에서 3월 8일 사이에 전등이 점화되었다고는 볼 수 없는 것이다.

## 100축광에 빛난 乾淸宮

전등이 가설되기까지의 경복궁내의 등화는 궁전내 주요 전각에는 주로 오지등(五枝燈) 또는 칠지등(七枝燈)과 같은 촛대에 밀초가 사용되었으나, 다른 부속실과 복도 등에는 쇠기름으로 만든 초를 쓰는 것이 관례가 되어 있었다. 그러나 1910년대는 궁중 이외의 곳에서는 석유등도 사용되었다. 따라서 불빛도 약하고 그을음과 냄새가 나는 등 불편이 많았다.

그런데 한번 궁중에 “문화의 빛” 전등이 켜지자 궁중 궁궐 깊은 신비의 세계로만 여겨왔던 乾淸宮의 坤寧閣 주변은 순식간에 휘황찬란한 대낮과 같은 밝은 불빛으로 찬연했다.

이를 본 궁인들은 모두가 그 찬란한 불빛에 놀라면서 냇을 잃었다.

그리고는 처음 보는 문명의 빛을 그저 “이상”하고도 “신기한 불”로 공포감을 느끼기도 했다는 것이다. 특히 증기기관의 냉각용수를 香遠亭의 연못에서 빨아들여 반대쪽 연못에 열탕으로 환류했기 때문에 연못의 고기들은 이른바 「蒸魚」가 되는 때죽음을 당했다. 이 때문에 일부 궁인들은 「蒸魚는 亡國의 징조」라고까지 말하게 되었는데, 이는 發電에 소요되는 경비가 너무 막대하므로 “사치”를 훈계하는 뜻에서였던 것 같다.

이와 같이 乾淸宮에서 전등이 최초로 점화되었음에도 불구하고 그 점등일이 과연 어느 해, 어느 달, 어느 날인지에 대해서는 오늘날까지 끝내 확실한 회답을 주는 사람도 없으며, 문헌 등 사료에 있어서도 매우 불명확하여, 확실치 않는 설(說)만 구구할 뿐이다.

본고는 民間電燈 100년을 맞이하여 이 미스터리를 풀 수 있는 확실한 관계문헌과 사료의 발견에 電氣協會가 더욱 힘써야 할 것으로 보고 있다.