

# 조선말 개항기 부산항의 근대식 등대에 관한 연구

† 안웅희

† 한국해양대학교 해양공간건축학과 교수

## A Study on the Modern Lighthouse of Busan Harbor in the late Joseon Dynasty after Opening Port

† *Woong-Hee Ahn*

† *Department of Architecture and Ocean Space, Korea Maritime and Ocean University*

**요 약** : 부산은 18세기말 서양에게 처음으로 알려졌다. 이후 19세기말 조선이 강화도 조약을 시작으로 국제 열강들에게 개항되었을 때에도 중요한 국제적인 개항장이었다. 국제 선박들의 왕래가 늘면서 부산항의 항만시설과 등대의 중요성이 부각되었다. 등대의 설치와 관리는 부산 해관원들이 담당하였다. 개항기 해관의 작업들은 봉건사회에서 근대국가로 변천하는 조선의 역사적 기원이 된다. 이처럼 소중한 역사임에도 불구하고 개항기 해관문서들이 상당부분 소실되어 정확한 역사를 알 수가 없었다. 그러나 조선의 내부문서와 외교문서 그리고 국내의 언론들에 의해 작성된 기록들을 비교 검토함으로써 객관적인 사실관계를 정립할 수 있을 것이다. 이러한 맥락에서 본 연구는 최근 출간된 자료들과 수집된 고지도들을 바탕으로 조선말 개항기 부산항에 설치된 근대식 등대를 확인하는 것을 우선적인 목적으로 한다. 이를 통하여 대한민국 근대사의 올바른 정립에 객관적 자료를 제공할 수 있을 것이다.

**핵심용어** : 개항, 부산항, 해관, 항만시설, 부산의 등대, 부산 고지도, 근대식 등대

**Abstract** : *Busan was known firstly to the western world in the end of 18th century. When the Joseon opened a port under the western powers in the late 19th century, Busan was an important port. The increasing number of international ship exchange had magnified the harbor facility and the importance of lighthouses of Busan port. Busan maritime customs officer were in charge of installation and management of lighthouses. The operations of maritime customs became historical origin of Joseon changing from feudal society to modern nation. The majority of the documents from maritime customs was disappeared. So it was hard to know the exact history. But investigating documents and papers of Joseon, even media records will enable us to establish the objective fact relations. Moreover, published and translated data from the past make it possible such investigations. As a result, modern lighthouse of Busan harbor in the late Joseon after opening port was could be found. It could be offered to establishing the Korean modern history as the objective data.*

**Key words** : *open a port, Busan harbor, Maritime Customs, harbour facility, lights of Busan, old maps of Busan, modern lighthouse*

### 1. 서론

부산항은 조선 초기 15세기에 왜관이 설치되면서 국제교류가 시작된 오랜 역사를 가지고 있으며 국제적 교류의 거점이 될 수 있는 지리적 자연적 천혜의 항구도시이다. 18세기말 영국 해군에 의해 처음으로 서구세계에 소개되었지만 이미 대규모의 왜관이 운영되고 있었다. 이 때문에 19세기말 조선이 열강들로부터 개항의 압박을 받았을 때에도 국제선들이 부산항에 입항하여 외교적 교류를 시도하는 행위는 빈번한 일이었다.

그러나 전 세계가 바다를 통한 근대화의 물결로 요동치는 격동기에 조선은 적절히 대응하지 못했고 결국 운양호사건으로 일본에게 굴욕적인 병자수호조약(1876)을 강요받았다. 프랑스가 1866년 병인양요를 일으키며 처음으로 문을 두드린 지 10여 년 만에 열강들에게 대문을 열었고 부산은 인천, 원산과

함께 개항장으로서 새로운 역사를 시작하였다. 개항의 결과 국제선박들의 왕래가 늘어났고 그에따라 항로표지와 항만시설이 필요하게 되었다. 특히 통상구들은 항로운항에 필수적인 근대화된 등대 설치를 요구해왔다. 그러나 당시 조선은 개항을 했으나 관세업무는 물론 항해·항만 관련 기술과 인력이 없었기 때문에 이런 요구에 대응할 수가 없었다.

결국 조선은 개화국이자 사대국인 청국의 영향력 아래 1883년 조선해관을 창설하였다. 청국해관이 조직과 운영은 물론 인사권까지 관여하여 서양인 해관원들을 고용하면서 관세업무가 시작되었다. 이것이 조선 최초의 세관이자 근대적 항만시설이다. 조선해관 창설 이후 개항장들은 시행착오를 겪으면서 점차 세관업무와 항만관리가 안정화되기에 이른다. 특히 개항기의 항만시설들은 조선이 봉건사회에서 근대화로 가는 초기 모습들이고 동시에 근대사의 기원이 되는 것들이다.

† Corresponding author : 중신회원, ahnwoonghee@kmou.ac.kr 051)410-4585

등대에 관한 전문 업무는 1894년에 가서야 비로소 ‘공무아문 등준국’<sup>1)</sup>으로 시작하였기 때문에 그 기록들과 유구들은 역사정립을 위한 초석이 되는 것들이다. 그럼에도 불구하고 개항기 부산해관의 문서는 대한제국과 일제강점기를 거치면서 상당부분 유실되었고 관련시설들도 오랜 세월 속에서 증개축되면서 정확한 당시 사실을 파악하기 어려운 실정이다.

한편 개항기 해관업무에 관한 사항들은 조선의 문서와 외교문서 그리고 국내의 매체에 기록되었다는 점을 고려할 때 정확한 사실관계를 정립할 수 있는 가능성이 있다. 이러한 맥락에서 본 논문은 개항기 부산항에 설치된 등대에 주목하여 그 사실관계와 변천을 연구하는 것에 우선적인 목적을 둔다. 이를 통하여 한국의 근대사를 정립하는데 객관적 자료를 제공할 수 있을 것이다. 최근에는 아직 알려지지 않았던 문서가 발굴되어 역사적 기초정립의 단서로 활용할 수 있게 되었다.<sup>2)</sup>

## 2. 부산항 측량과 근대지도의 작성

먼저, 영국해군이 작성한 초기의 부산항 지도를 살펴볼 수 있다. 서구의 시각에서 부산항은 1797년에 처음으로 영국해군 브라우튼에 의해 발견된 것으로 알려져 있다. 그가 부산항에 관한 최초의 서구적 지도를 작성하였기 때문이다. 간단하게 측량 작성한 항내 지도는 1840년 Admiralty Charts(영국 해군성 지도) No.1259 ‘Chosan Harbour’로 인쇄되었다(Fig.1).<sup>3)</sup>



Fig. 1 Chosan Harbour, 1797



Fig. 2 Tsau-Liang-Hai, 1859

지도에는 기준점을 영도 남동쪽 끝자락 봉우리 ‘Cape Vashon’으로 하고 북동쪽의 ‘C.Young’, ‘Mudge Island(조도)’와 ‘Black Rock(오륙도)’ 그리고 ‘Magnetic Head’를 표기하고 있는데 이후 부산항 지명의 기초가 된다.

1859년에는 영국해군 와드가 새로이 부산항을 측량하였는데, 이를 반영하여 해군성지도 No.1259는 ‘Tsau-Liang-Hai’로 대체되었다(Fig.2).<sup>4)</sup> 이 지도는 위도와 경도를 표기하고 있으며 지금의 영도 북쪽 지점을 관측점(Point Observation)으로 삼고 있다. 항내 수심과 암초 높이를 기록한 근대식 지도의 모습이 잘 나타난다. 이 지도들은 부산항에 접근하는 방법과 정박지에 관한 내용을 파악하려는 의도가 잘 나타난다.<sup>5)</sup>

다음으로는 일본해군이 작성한 초기의 부산항 지도를 살펴본다. 1870년 일본은 내무성에 영국인 측량사를 초빙하였고 1872년 병부성을 폐지하고 해군성과 육군성이 각각 군사목적으로 조선을 측량하였다.<sup>6)</sup> 1872년 9월 일본군함 2척이 부산항에 입항하여 부산근해를 측량했으며, 일본인 Aoki와 Yoshida에 의해 측량 제작된 지도가 ‘부산항’이다(Fig.3).<sup>7)</sup> 항 중앙부분에 삼각형을 이루는 3개의 암초군이 선명하다.



Fig. 3 Busan-hang, 1875



Fig. 4 Busan-po, 1876

부산포는 전통적인 지도작성의 방법 속에 각종 지명을 모두 한자로 표기하였지만, 수심과 방위 그리고 축적을 표현하는 것은 근대적 표기법을 따르고 있다(Fig.4).<sup>8)</sup>

마지막으로 개항이후 부산항 근대지도가 완성되는 것을 살펴볼 수 있다. 개항이 되면서 미국과 프랑스 등 세계 각국의 배들이 부산항에 입항하게 되었고 신사유람단의 출항과 부산-일본간 해저전선작업, 부산영사관 착공 등으로 국제항으로서의 기능이 더욱 요구되는 상황이 되었다. 이 무렵 대부분의 열강들과 마찬가지로 영국해군성은 중국, 러시아, 일본 등을 포함하여 조선의 지도를 확보해갔으며 1879년에 초량해 지도를 완성하였다(Fig.5).<sup>9)</sup> 이러한 작업은 그대로 일본 해군성에 의해 답습되었다. 일본 해군성 수로국은 영국, 미국, 프랑스, 러

1) 1894. 6. 28(음력)에 선포 : 一, 燈樁局, 掌海邊各處通商港口及不通商港口燈臺、浮樁等事. (주해) 등준국에서는 바닷가 각 곳의 통상하는 항구와 통상하지 않는 항구의 등대, 부준 등에 관한 일을 맡아본다.  
 2) 부산세관문서 번역본 KCSa(2007), KCSb(2013)과 부산고지도 관련자료 Kim(2008) 등이 그러하다.  
 3) Chosan Harbour, Kim(2008) p. 242 : Providence호의 함장 William Robert Broughton이 작성. 1804년에 ‘북태평양 탐사여행기’를 통해 조선항(Chosan Harbour)을 세계에 알리게 된다. Kim(2008) p. 358  
 4) Tsau-Liang-Hai, Kim(2008) p. 243 : John Ward 측량. 프랑스어 판. 부산항을 ‘Tsau-Liang-Hai(초량해)’라고 명명함.  
 5) The Hydrographic Office(1873), ‘The China Sea Directory’, Vol. IV. Admiralty, London, pp. 69-70  
 6) Hong(2009), 한국지도학발달사, 국토해양부 국토지리정보원, pp. 313-324, 특히 [그림8-1]  
 7) Busan-hang, Kim(2008) p. 243  
 8) 「朝鮮全圖」釜山浦, JAL(2012) p. 1 : 1876년 일본 陸軍文庫에서 발행한 조선전도에 수록된 15.6x18.0cm크기의 ‘부산포’ 지도  
 9) Tsau-Liang-Hai, Tchao-Sian, Jeon(2012) p. 655 : 조선(Tchao-Sian)의 초량해(Tsau-Liang-Hai) 라는 뜻

시아 등 서양 각국의 해안측량도를 참고하였지만 근본적으로 영국의 기술방식에 근거한 부산항 해도를 완성하였다(Fig.6),<sup>10)</sup>



Fig. 5 Tsau-Liang-Hai, Tchao-Sian, 1879

Fig. 6 Fusan Harbour, Joseon Naman, 1886

부산항의 해안선과 수중암초 등에 관한 사항이 파악되었고, 초량항으로 향하는 항로와 운항방법도 수립이 되었다. 그리하여 안정된 입항을 위하여 항로표지의 설치가 요구되었다.

### 3. 개항이후 해관이 설치한 부산항 항로표지

#### 3.1 해관의 창설과 항만시설 정비업무 시작

1883년 조선 총해관이 창설되면서 초대 총해관장으로 목인덕이 임명되었고, 곧 인천과 원산 그리고 부산해관에도 각 해관장들이 임명 파견되었다.<sup>11)</sup> 이후 1883년7월25일 조일통상장정(朝日通商章程)이 체결되었으며 조선의 관세자주권이 협정관세로 후퇴되는 것에 반해 일본의 요구가 대폭 수용되는 형태로 구성되었다. 총42관으로 구성된 이 조문 가운데 해관의 항만관련 업무를 규정하고 있는 제31관의 내용을 발췌한 것은 다음과 같다(Fig.7).<sup>12)</sup>

“朝鮮政府日後，須將各通商口內，修築，以及建設燈塔、浮樁”(해제) “조선 정부에서는 앞으로 각 통상 항구의 구내를 수축하고, 등탑과 부춘을 건설해야 한다.”<sup>13)</sup>

조선은 이를 근거로 하여 9월19일 개항장에 감리를 두어 감독하게 하였고 부산해관장 Lovatt는 과거 왜관이었던 초량항

에 해관청사와 창고시설 그리고 선착장 등을 준비하고 11월3일 세칙에 따라 세관업무를 실시하였다.<sup>14)</sup>



Fig. 7 Ch.1, 31, JO-IL Tongsang-Jangjung, 1883

조선의 해관이 세관업무 개시를 위해 인사, 시설, 제도 등의 체제를 갖추는 기간 동안 열강들의 간섭과 국내의 문제 등으로 인하여 많은 시행착오를 겪었다. 그리하여 총세무사는 Stripling의 업무대행을 거쳐 Merrill로 교체되었고, 부산해관장도 Piry로 교체되었다.<sup>15)</sup> 부산항의 항만시설의 종합적인 정비는 이때부터 본격적으로 시작되었다.

#### 3.2 부산항 항로표지의 구축과 항만시설의 정비

조선 총해관이 창설된 이후 3년째 되는 1886년까지 부산해관은 부산항 내에 등대를 설치하였고, 세관청사와 부속창고, 선착장 등의 시설들을 지속적으로 보완하여 왔다.

이러한 사실은 부산해관이 작성하여 조선 총세관에게 보고하는 공문형식의 공식문서를 통하여 확인할 수 있다. 다만 지금까지 이러한 문서의 존재와 그 내용이 잘 알려지지 않은 상황이었기 때문에 역사적 공백이 있었으나 지난 2007년과 2013년에 부산해관의 문서들이 정리되고 번역되어 출간되었기에 기초적인 역사정립에 큰 도움이 되고 있다.<sup>16)</sup>

1893년 문서번호 116 ‘부산해관 소유 건물, 재산 등 상세목록 제출’은 총해관이 요청하여 제출하게 된 문서로서, 부산해관이 소유 또는 임차한 모든 건물과 재산 목록을 작성한 것이다. 따라서 부록에는 그때까지 해관에서 진행한 각종 시설 및 항로표지 등의 구입, 건설 및 수리 그리고 그 비용 등에 관한 사항이 기록되어 있다(Fig.8).<sup>17)</sup> 이 내용을 건물위주로 구분하고 간단하게 정리하면 다음과 같다(Table 1).

10) 朝鮮南岸釜山港, Jeon(2012) p. 676

11) 총해관장(4.24): 穆麟德목인덕(Paul Georg von Möllendorff), 인천해관장(6.16): 邵入佛刺士입불자(A. B. Stripling), 원산해관장(6.17): 雷液退너액퇴(T. W. Wright), 부산해관장(7.3): 魯富노부(W.Nelson Lovatt)

12) 국사편찬위원회, 고종20년 20년 6월22일 (경오) 4번째기사 / 조일통상장정을 체결하다

13) 부춘(浮樁) : 동백 잎과 가지를 문쳐서 바다 수면에 띄워 부표(浮標)로서 이용한 것에서 유래함. MoMAF(2004) p. 782

14) 본 논문에서는 양력 사용을 원칙으로 한다. 제42관에 의하면 ‘본 장정은 조인한 날로부터 100일 이내에 조선과 일본 양국 정부의 승인을 받아 100일이 지난 뒤에 시행하며’라는 문구가 있어 장정이 체결된 7월25일 이후 11월3일에 발표가 된 것이다.

15) 2대 총세무사 : Henry F. Merrill, 부산해관장 직무대리(Acting Commissioner) : T. Piry(백려)프랑스인

16) KCS(2013) 하지만 본래 해관 문서의 시작은 해관창설의 시기부터 시작되었을 것인데, 많은 부분이 소실되었고 현재 남아있는 자료는 그 전체의 일부에 불과하다. 점차 자료가 확보된다면 보다 엄정한 역사를 정립할 수 있을 것이다.

이에 의하면 부산해관이 실시한 시설관리의 대상은 등대, 보세창고, 병원, 세관청사, 방파제, 직원숙소(세무사, 외근직원, 보좌관), 작업장 등으로 매우 다양하다. 그러나 등대는 'Light A+B'로 표기하여 그것이 정확하게 어느 장소의 것인지를 알 수가 없다. 다만 Channel Rock과 Pinnacle Rock은 이름으로 유추할 수 있다.



Fig. 8 List of Houses, Property, etc owned by the Customs at Fusan, 1893.12.30

해관은 1년을 4분기로 나누고 각 분기별로 수입과 지출을 정산하는데 이 문서에서 보이는 모든 시설의 건설비와 수리비 그리고 그 공사가 일어난 시점까지 세심하게 기록하였다. 가장 두드러지는 점은 방파제에 관한 것인데, 풍랑과 태풍으로 훼손된 방파제를 수리해야 한다는 요청과 보고가 빈번하게 보인다. 방파제를 수리할 경우에는 청국의 기술자와 일본의 기술자에게 비교견적을 낸 후 평가하여 공사를 진행하였다.

Table 1 Property of the Customs at Fusan, 1893

Facility	Y	Month Day	Description	
Light Sections (Beacon)	Light A + B	1886	12.-	
	Channel Rock	1886	12.-	
	Pinnacle Rock	1886	12.-	
Godown	1887	10.-	Constructed	
Cholera Hospital	1887	10.-	Constructed	
Custom House	warehouse	1888	0400	1 <sup>st</sup> Enlarged
		1888	1100	2 <sup>nd</sup> Enlarged
Tidal Ground	bunds, jetties, etc	1888	1200	Constructed
		1890	-.-	(51)-Warning
		1891	10.-	(81)-Constructed
		1893	1121	(97)-Damaged
Staff Quarters	Commrs. residence	1890	1130	(107)-Request
		1890	05.-	(35-참조) -Purchased
		1888	07.-	Purchased from Piry
		1892	07.-	Purchased from Watson
Shed	1891	10.-	Constructed	

1897년 문서번호 73 '부산항내 항로표지: 등대 목록'은 총해관이 요청하여 제출하게 된 문서로서, 부산항내 항로표지 시설 목록을 정리한 것이다. 첨부된 문서에는 다음과 같이 항로표지가 기록되어 있다(Fig.9).<sup>18)</sup> 이에 의하면 등화가 있는가의

여부에 따라 Light(Table 1)와 Beacon(Table 2)으로 구별하고 각각의 특징을 근대식 등대를 묘사하는 방법에 따라 상세하게 기록하고 있다. 등대의 위치와 그 유구(遺構)를 검증하기 위하여 위도와 경도 좌표값을 19세기의 지도와 21세기의 현대지도에 적용하여 비교 검토하였다. 그 결과 약간의 오차가 있었으며 지금의 현장을 둘러보았으나 관련 유구를 발견하기가 어려웠다. 향후 관계 문서와 지도를 종합하여 그 정확한 위치를 찾기 위해 더 많은 자료를 수집하고 있다.



Fig. 9 Aids to navigation in Fusan, 1897.9.16

즉 1893년과 1897년의 문서를 종합하여 보면 당시 설치한 부산항의 등대를 보다 정확하게 파악할 수 있다. 특히 1893년 문서의 'Light A+B'가 무엇인가를 알 수 있을 뿐만 아니라 각 등대의 위도 경도 좌표는 물론 등의 색상과 등탑의 형태까지 소상하게 파악할 수 있다.

Table 2 Lights in Fusan District, 1897

District	Fusan		Fusan
Name	Tiao Liang Light A		'B'
Location	On main land 1½ miles north of Japanese Settlement		Custom House Roof
Latitude N	35° 7' 18''	-	-
Longitude E	129° 2' 0''	-	-
Fixed or Revolving	Fixed	Fixed	Fixed
Miles seen in clear weather	12	6	-
Colour	White	Red	Red
Height in feet from sea level	110	50	20
Year lighted	April 1887	April 1887	April 1887
Remark	Showing one white light above one red light, 200 yards apart, and two triangles painted white, kept in line indicate the fairway channel into Fusan Harbour. The Channel passes midway between channel & Pinnacle Rocks. The two lanterns are ship's "sidelights".		
	This light becomes visible on the portside to a vessel entering the Harbour when channel & Pinnacle Rocks are passed. The vessel should then steer for the anchorage.		

17) No. 116 / Houses, Property, etc. owned or leased by Customs at Fusan : Detailed lists of-forwarded. / Received 30-12-93

18) No. 73 / Aids to navigation in Fusan District : List of Lights etc. / Received 16-9-97

Table 3 Beacons in Fusan District, 1897

Position	Description	Remark
On Channel Rock North of Channel Fusan Harbour	Stone Beacon 20ft high painted in black and white vertical stripes.	This Beacon built of cement and stones is 12ft diameter at the base, and 10ft diameter at the top.
On Pinnacle Rock South of Channel Fusan Harbour	Iron Basket on an iron Bar 20ft high painted Red	The Basket is 6ft diameter and painted red

3.3 부산항 항로표지에 관한 외국의 기사들

해관이 1887년 4월에 최초로 점등한 등대들에 관한 내용은 국제 언론매체에 수록되었다. 'THE LONDON GAZETTE'의 1887년 기사를 볼 수 있다(Fig.10).<sup>19)</sup> 기사는 'Sinsoryo(신초량)의 도등, 세관의 항만등, 채널과 피너클락의 비이콘'이라는 제목으로 구성되어 있으며 내용은 해관문서와 거의 일치한다.

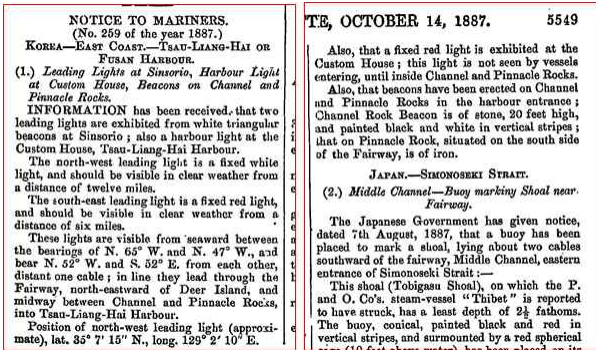


Fig. 10 THE LONDON GAZETTE, 1887

또 일본해군 수로부에서 1894년에 발간한 '조선수로지'에도 부산항의 등대를 설명하고 있다. ①도등간(導燈竿) : 신초량. 前燈(부동홍색), 後燈(부동백색) ②초량등간(草梁燈竿) : 세관 옥상(부동홍색), 세관전면(부동녹색) ③우노세(鵜の瀬) : 높이 20피트 흑백중선 입표 ④등모다리암 : 철주입표. 홍색등룡.<sup>20)</sup>

이외에도 'London And China Telegraph'의 1887년10월22일자 기사에도 게재되었으며, 영국해군에 의해 1894년에 간행된 'The China Sea Directory, vol. IV'에도 상세하게 게재되었다. 여기서 주목할 것은 1880년대 당시 영국과 일본은 정부 차원에서 상호 정보교류협력이 체결된 상태이고 대부분 일본 정부가 영국정부에게 공식적으로 정보를 제공한 것들이다.

4. 부산항의 근대식 항로표지 고찰

지금까지 살펴본 해관의 문서를 토대로 하여 부산항에 설치하였던 해관청사등대와 방파제등대, 부산항 도등 그리고 항내에 설치된 압초 입표 등의 근대식 등대를 고찰하고자 한다.

4.1 해관등대(해관청사등대와 초량항 방파제등대)

과거 왜관을 운영할 때 사용했던 초량항은 해관의 창설과 더불어 계속해서 사용된 항만시설이다. 해관문서에 의하면 초량항 해관청사의 지붕에 적색등을 설치했음을 알 수 있다. 이 등대는 1886년 12월에 준공하여 1887년 4월에 점등이 되었고 적색의 고정광으로서 해발 20피트에 위치한다. 이 무렵 초량항 항내를 촬영한 사진 속 해관청사의 모습을 살펴보면 지붕의 등대가 선명하게 보이는 것을 확인할 수 있다(Fig.11).<sup>21)</sup>



Fig. 11 Custom House in Choryang Harbour, ca. 1890

이 적색등은 항내에 입항하는 선박들에게도 약천후나 야간에 도움이 되었을 것이지만, 근본적으로는 부산항에 들어오는 선박들이 두 개의 암초(Channel Rock과 Pinnacle Rock) 사이를 통과한 이후에 좌전방에 있는 해관청사쪽으로 유도하기 위한 기능으로 세워진 것이다. 암초를 통과한 선박들은 이 도등이 보이는 시점에서 정박을 위해 뱃머리를 돌리면 되는 것이다(Fig.14 참조). 그러나 이 해관청사등대는 북빈 매축사업이 시작되고 해관청사가 새로운 매축지로 이전하면서 자연스럽게 소실되었을 것으로 추측된다.

또한 초량항에는 방파제등대도 신설하였는데, 이 무렵에 일본영사관에서 작성한 '부산 일본인 거주지 배치도'를 통하여 등대의 존재를 확인할 수 있다(Fig.12).<sup>22)</sup> 그림 속 방파제 끝에는 'Green Harbour Light'라는 표기가 있다.

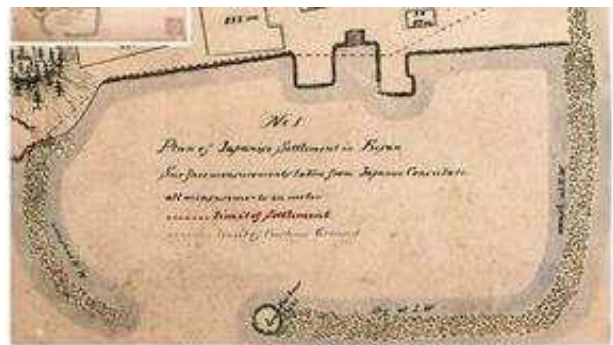


Fig. 12 Plan of Japanese Settlement. 1889.

19) THE LONDON GAZETTE, 1887.10.22. pp. 5548-9 : 350년의 전통을 자랑하는 영국정부의 공식공공기록(Official Public Record)

20) 日本海軍水路部, 朝鮮水路誌, 水路部, 1894, pp.240-249. Rhee(2012) 재인용. pp. 9-11

21) 1890년 중반 용두산 아래 해관부두 전경, 부산, 부산항 130년 특별산, 40계단 문화관, 2005

22) Plan of Japanese Settlement in Fusan, Jeon et al.(2012) pp. 590-591

이 녹색의 방과제등대는 ‘THE LONDON GAZETTE’의 1888년 기사에도 실려있다(Fig.13).<sup>23)</sup> 다만 특이한 점은 해관의 문서에 이 등대의 기록이 없다는 것이다. 그러나 1886년의 등대를 묘사한 해관문서(Fig.8)에 표기된 ‘Lights Sections A+B’ 가운데 Lights Sections A는 신초량의 도등(전도등과 후도등)이고 Lights Sections B는 해관등대(해관청사등대와 방과제등대)일 것이라고 추론할 수 있다.<sup>24)</sup>

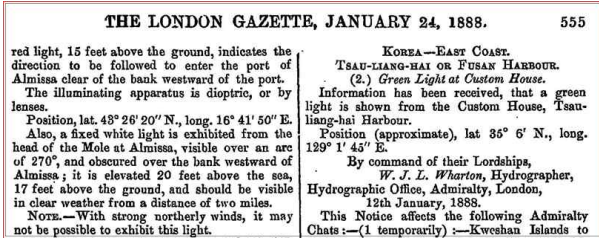


Fig. 13 THE LONDON GAZETTE, 1888

#### 4.2 부산항 신초량의 근대식 도등

부산항에 입항하는 선박들은 남쪽의 태종대와 북쪽의 오륙도 사이를 통과하여 남쪽의 조도와 북쪽의 용당을 지나고 나면 부산 내항에 접근했다고 볼 수 있다. 그리고 나서 반드시 남쪽과 북쪽에 도사리고 있는 2개의 암초를 무사히 통과하여야만 한다. 이러한 사실은 부산항에 입항하는 모든 사람들이 잘 알고 있는 것으로서, 1797년 작성된 ‘Chosan Harbour’에도 이러한 점들은 잘 나타나고 있다(Fig.1). 이 때문에 안전한 입항을 위해서는 부산항에 도등이 필요하였다.

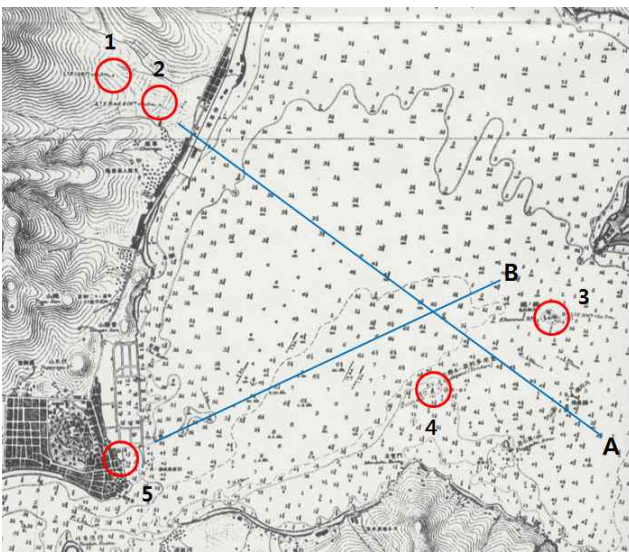


Fig. 14 Busan-hang, 1899

이를 위하여 부산해관은 해관청사의 북쪽으로 1.5마일 떨어진 북위 35° 7' 18'', 동경 129° 2' 0'', 당시 Sinsoryo(신초량)로 불리는 곳에 전도등과 후도등의 역할을 하는 도등을 설치하였다.<sup>25)</sup> 전도등은 적색 고정광으로서 맑은 날씨에 6마일의 광달거리를 가지며 등고는 해발 50피트에 이르며 1886년 12월에 준공하여 1887년 4월에 최초로 점등 되었다.

백색 고정광의 후도등은 전도등에서 200야드 떨어진 곳에 위치하며 등고는 해발 110피트에 이르고 광달거리는 12마일에 이른다. 이 도등은 모두 백색도장의 삼각형 등탑에 선박에서 사용하는 현등을 등명기로 사용하고 있으며, 두 개의 암초(Channel Rock과 Pinnacle Rock) 사이를 통과하는 중앙선상에 위치하고 있다. 이 부산항의 근대식 도등은 1899년 측량하고 1905년에 수로국에서 발행한 지도 ‘부산항’에 잘 표시되어 있다(Fig.14).<sup>26)</sup> 그림의 1번과 2번은 각각 후도등과 전도등이고, 3번은 Channel Rock 4번은 Pinnacle Rock이다. 5번은 해관청사등대이다. 항내로 진입하는 선박의 동선A와 두 암초를 지나친 다음 좌현으로 보이는 동선B 방향에 보이는 것이 해관청사등대이다. 이 도등은 1907년 철거되고 그 인근에 새롭게 개량된 도등이 설치된다. 이후 1930년까지도 지도에 계속해서 표기가 되었으며, 이로써 부산항의 중요한 표지임을 확인할 수 있다.<sup>27)</sup> 지난 2014년 5월 부산항에 새로운 도등이 점등되었다. 1887년 최초로 점등된 이후 그 자리에 127년의 역사를 가지고 새로운 도등이 세워졌음을 알 수 있다.

#### 4.3 부산항 내항 암초위의 근대식 입표

부산항 내항에 입항하기 위해서 반드시 통과하게 되는 두 개의 커다란 암초가 있다. 이 암초들은 그 존재를 오래전부터 인식하고 있었던 만큼이나 명칭도 다양하다(Table 4).<sup>28)</sup> 먼저 남쪽의 암초는 등모다리암, 돈다리, 연암(제비바위) 등으로 불렀는데 서구식 지도에서는 Pinnacle Rock으로 표기되었다. 북쪽의 암초는 오래전부터 일관되게 ‘鵜ノ瀬(ウノセ)’ 즉 ‘가마우지의 여울’로 불렀는데 서구식으로는 Channel Rock이다.

Table 4 The names of Two Rocks

year	map or paper	south	north
1884	Posanhang	ウノセ	ウノセ
1886	Joseon Naman	unreadable	鵜ノ瀬
1886	despatches No.116	Pinnacle Rock	Channel Rock
1894	GAZETTE	unmentioned	Uno se
1905	등대국	-	Cheroe Light
1905	Busan-hang	登牟多利岩(燕岩)	鵜ノ瀬
		Chebipau (Tondari)	Channel Rock
1946	US Army	Tungmodari-am	Cheroe
		Tomutari-iwa	

23) THE LONDON GAZETT, 1888.1.24. p. 555

24) 추론 : 방과제등대는 1887년10월 기사 이후에 준공, 1888년1월 기사에 게재. 1889년 지도에 표기. 1897년 9월 이전에 철거.

25) 도등은 2개가 있어야 함. 프랑스를 위시한 서구인들의 지명 인식 : 초량 = Soryo, 신초량 = Sinsoryo

26) 명치32년(1899) 해군장교 우에노가 측량한 것을 기본으로 수정하여 명치37년(1904)3월18일 수로국에서 간행한 지도이다. 용동산을 지도의 기준점으로 두고 북위 35, 7, 9 동경 129, 5, 17로 표기하였다.

27) ‘부산항계획도’(1912) 부산고지도, ‘부산지형도:부산북부’(1924) 부산근대지도, ‘조선지방지세통도:부산항’(1930) 부산근대지도

28) 지도나 기사의 이름은 약칭으로 표기했음. 표에 존재하는 명칭은 모두 원어를 그대로 표기한 것임.

이 두 개의 암초에는 1886년부터 주변을 항해하는 선박에게 장애물을 알리기 위해 구조물을 설치한 일종의 입표가 설치되었다. 1905년에는 조선 등대국에 의해 등을 단 제퇴등표가 되었다.

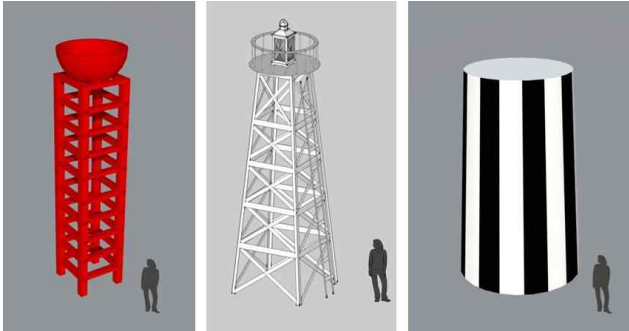


Fig. 15 Light of Pinnacle Rock, Leading, Channel Rock (Left to right), Virtual Perspective

지금까지 살펴본 바를 토대로 하여 입표와 등대를 가상투시도로 작성하였다(Fig.15). 등대의 유구가 없는 상황에서 자료를 통하여 가시화하는 것은 향후 연구의 발전을 위하여 의미 있는 작업일 것이다.

## 5. 결 론

지금까지 살펴본 논의를 요약하면 다음과 같다.

① 부산해관은 부산항의 항만시설을 관리하기 시작한 이래 1887년 4월에 부산항에 근대식 도등과 해관등대(해관청사, 초량항 방파제)를 최초로 점등하였고 2개의 입표를 건설하였다.

② 이 등대를 건립하고 운영한 사실은 해관문서, 일본과 영국의 정부문서를 포함하는 국내의 문서자료에 기록되어 있다.

③ 또한 당시의 사진을 통하여 해관청사등대를 확인할 수 있으며, 부산항을 측량하여 작성한 근대지도에 등대의 위치와 제원이 표현되어 있어 시각자료를 통하여 확인할 수 있다.

위 사실에도 불구하고 지금까지 이 등대의 존재를 인식하지 못하고 또 거론된 바도 없게 된 원인은 다음과 같다.

① 조선해관의 문서는 모두 20여 년간 200여권 이상일 것으로 추정되지만 9할 이상이 유실되었고, 그나마 확보하고 있는 문서도 잘 알려지지 않아 정리 및 번역작업이 없었다.

② 해관청사등대와 초량항 방파제등대는 1900년대 초 해관청사가 이전하면서 철거되었다. 과거 신초량 언덕에 있던 부산항 도등도 부산북항 부두 건설 이후 등대가 건립되면서 불필요해졌다. 결과적으로 실제적 유구가 없게 되었다.

③ 돈다리입표와 제퇴입표는 남게 되었으나 암초에 세워진 입표형식이라 그 관심도가 낮았다.

④ 이미 대한민국 최초의 등대가 1903년에 건립되었다는 역사적 사실이 정립되었고, 그에 따라 각종 기념사업이 진행되었기 때문에 굳이 등대역사를 재검토할 필요가 없었다.

본 논문의 의의를 정리하면 다음과 같다.

① 부산해관이 건설한 근대식 등대는 조선말 개항기에 조

선 정부의 정책에 의거하여 조선의 자본으로 건설한 것이므로 등대건설의 주체성을 밝히고 있다.

② 1887년에 최초로 점등된 부산항 근대식 도등, 해관청사 등대, 초량항 방파제등대 그리고 돈다리입표와 제퇴입표 등을 확인함으로써 대한민국 최초의 등대로 알려진 1903년 팔미도 등대보다 앞선 것임을 밝히고 있다.

③ 역사적 기초에 관한 다양한 분야의 지도와 문서번역 등 많은 연구자들이 노력한 성과를 토대로 하여 우리나라 항로표지 역사를 엄정하게 정립할 수 있음을 보여주고 있다.

## References

- [1] Busan Metropolitan Joongang Municipal Library(2012), A Compilation of Busan Modern Maps, pp. 1-19.
- [2] Hong K.(2009), Development History of Korean Cartology, National Geographic Information Institute, pp. 313-324.
- [3] Jeon, B. H., Lee, G. C. and Suh, Y. H.(2012), The First Modern Architectural Drawings of Korea in the Collection of Kyujanggak Institute for Korean Studies at SNU, 1861-1910, SNU Press, pp. 590-597.
- [4] Kim, K. H.(2008), Old Maps of Busan, Busan Metropolitan City.
- [5] Korea Customs Service(2007), 1885 Despatches from Chemulpo 1st January @ 30th September 1885, Seoul Main Customs, pp. 135-141.
- [6] Korea Customs Service(2013), Despatches from Fusan Customs 1893-1897 (I), (II) Korea Customs Service, pp. 29-104.
- [7] Marriott, L.(2003), Lighthouses, The Lyons Press, pp. 6-65.
- [8] Ministry of Maritime Affairs and Fisheries(2004), 100 years of the Korean Lighthouse History, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, pp. 18-65.
- [9] Niske, I.(1905), Translation : The Present Condition of Two Large Port in KOREA, Incheon Metropolitan City, pp. 151-173.
- [10] Rhee K.(2012), On the Japanese Investigations for the Korean Sea during Meiji Period, The Journal of Fisheries Business Administration, Volume 43, Issue 3 2012, pp. 1-22.
- [11] Tashiro, K.(2002), Wakan, Bungei Shunju Ltd. Chung, S. I.(2005), Wakan, Nonhyung, pp. 69-70.

원고접수일 : 2014년 5월 22일

심사완료일 : 2014년 10월 30일

원고채택일 : 2014년 10월 30일