

『향대기람(香臺紀覽)』을 통해 본 일제시대 臺灣의 교통과 숙박 시설

진 경 지 *

목 차

1. 머리말
2. 대만의 교통 시설
3. 대만의 숙박 시설
4. 결론

국문초록

대만과 한국 양국은 비록 1992년 8월 공식적인 외교 관계가 단절되었지만 민간 교류는 여전히 계속되어 왔다. 한류열풍으로 인해 경제, 무역뿐만 아니라 문화 교류에 있어서도 장족의 발전을 거듭해 왔다. 그러나 여러 방면의 교류가 활발히 진행되었음에도 불구하고 대부분의 학술적 연구 성과는 공식적인 관점에서 출발한 정치, 경제 분야의 의제로만 국한되어 왔으며, 문화를 주제로 한 한류 관련 연구는 간헐적으로 진행되었을 뿐만 아니라 대부분 90년대 이후 한류열풍이 불었던 시기에 집중되었다. 이러한 배경 아래 필자는 양국 민간 교류 사이의 역사적인 공백을 채울 필요가 있다고 생각해 2014년 2월에 『향대기람(香臺紀覽)』 기록에 투영된 일제시대 대만의 모습이라는 논문을 발표하였다. 이 논문에서 1928년 공성학(孔聖學) 일행이 대만을 방문한 9일 동안의 일기와 시문을 통해 당시 조선 사람들 눈에 비친 대만의 인상에 대해 대략적인 윤곽을 그렸으며, 대만 풍경과 명승에 숨겨져 있던 사상 동화적(同化的)인 뜻과 함께 대만과 한국 사이의 역사, 문화적 연계를 살펴보았다.

1927년 『대만일일신보(臺灣日新報)』가 발표한 대만 팔경(八景), 십이승(十二勝), 그리고 별격(別格) 두 곳을 비교해 보면, 『향대기람』에 기록된 관광 일정과 상통하는 부분이 많다. 사실 이러한 관광지의 형성 과정을 연구해 보면 경제, 정치 심지어 군사적 이익에 의해 개발된 곳이 점차적으로 관광 명소가 된 것으로, 처음부터 관광을 목적

* 대만 국립정치대학교 한국어문학과 조교수. E-mail : qingzhi@nccu.edu.tw

으로 개발된 곳은 적다. 먼저 관광 명소 형성의 주원인을 따지지 않고 관광 명소가 되기 위한 주요소를 살펴보면, 관광지 그 자체의 가치와 더불어 교통과 숙박 시설의 완비가 중요하다. 이러한 관점에서 공성학 일행의 일정과 이동 행로 등의 기록을 보면 이들 관광 명소의 교통과 숙박 시설은 이미 상당 수준 발전된 것을 확인할 수 있었다.

이상의 문제의식에 근거하여 본 논문은 『향대기람』에 있는 일기와 시문을 연구의 중심에 놓고 공성학 일행의 대만 방문 전후와 관련된 역사 자료를 활용하여 외국인(조선인)의 시각에서 본 일제시대 대만의 교통과 숙박 시설의 모습을 재현하고 그간의 역사적 공백을 채우려고 한다. 대만의 교통 시설은 두 개의 축으로 나누어 살펴보았는데 하나는 해상 교통이고 다른 하나는 육상 교통이다. 해상 교통은 오사카상선(大阪商船)과 일본우선(日本郵船) 두 선박 회사의 경쟁부터 거론하였고 이어서 대만, 일본을 취항하는 초호화 대형 선박 요시노마루(吉野丸)의 시대적 의미를 소개하였다. 마지막으로 연락 기능에서 점차 관광 기능으로 변화해 가는 소형 증기선의 역할 변화 과정을 살펴보았다. 육상 교통은 대차(臺車) 운수의 흥망성쇠와 아리산등산철도(阿里山登山鐵道)의 독특성을 주요한 연구 목표로 삼았다. 숙박 시설에 대해서는 대만 십이승으로서의 북투온천(北投溫泉), 초산온천(草山溫泉) 그리고 관광과 관련된 숙박 시설을 중심으로 다루었다. 초기 대만의 온천 이용 방식부터 시작하여 일제시대의 북투, 초산온천이 어떻게 대만 사대 온천 중의 하나로 개발되었는지도 살펴보았다. 그 다음으로 숙박 시설 중에 온천여관, 요리점의 기능을 동시에 결합한 팔승원(八勝園)의 특수성도 탐구하였다. 마지막으로 관광객의 노정에 심리적, 성적 위안과 만족을 주는 예기(藝妓), 작부(酌婦)의 존재 사실도 간단히 소개하였다. 이상의 연구 활동으로 일제시대 대만의 교통과 숙박 시설에 대한 통합적인 탐구와 보완을 시도하였다.

주제어 : 일제시대, 대만, 교통 시설, 숙박 시설, 증기선, 등산철도, 온천

1. 머리말

대만과 한국 양국은 비록 1992년 8월 공식적인 외교 관계가 단절되었지만 민간 교류는 여전히 계속되어 왔다. 한류열풍으로 인해 경제, 무역뿐만 아니라 문화 교류에 있어서도 장족의 발전을 거듭해 왔다. 이는 양국 간의

실질적인 무역량과 양국의 방문자 수 통계 수치 등의 증가로도 짐작해 볼 수 있다.

그러나 여러 방면의 교류가 활발히 진행되었음에도 불구하고 대부분의 학술적 연구 성과는 공식적인 관점에서 출발한 정치, 경제 분야의 주제로 국한되어 왔으며, 문화를 주제로 한 한류 관련 연구가 간헐적으로 진행되었지만 대부분 90년대 이후 한류열풍이 불었던 시기에 집중되었다. 이러한 배경 아래 필자는 양국 민간 교류 사이의 역사적인 공백을 채울 필요가 있다고 생각해 2014년 2월에 『『향대기람(香臺紀覽)』 기록에 투영된 일제시대 대만의 모습』¹⁾이라는 논문을 발표하였다. 이 논문에서 1928년 공성학(孔聖學) 일행이 대만을 방문한 9일 동안²⁾의 일기와 시문을 통해 당시 조선 사람들 눈에 비친 대만의 인상에 대해 대략적인 윤곽을 그렸으며, 대만 풍경과 명승에 숨겨져 있던 사상 동화적(同化的)인 뜻과 함께 대만과 한국 사이의 역사, 문화적 연계를 살펴보았다.

1927년 『대만일일신보(臺灣日日新報)』가 발표한 대만 팔경(八景), 십이승(十二勝), 그리고 별격(別格) 두 곳³⁾을 비교해 보면, 『향대기람』에 기록된 관광 일정과 상통하는 부분이 많다. 사실 이러한 관광지의 형성 과정을 연구해 보면 경제, 정치 심지어 군사적 이익에 의해 개발된 곳이 점차적으로 관광 명소가 된 것으로, 처음부터 관광을 목적으로 개발된 곳은 적다. 먼저

1) 陳慶智(2014) 참조.

2) 공성학 일행이 대만을 방문한 9일 동안의 자세한 일정은 (시간, 교통과 숙박시설, 방문지, 그리고 관련 내용 등) 논문 뒤에 첨부된 일정표 참조.

3) 1927년 8월에 『대만일일신보(臺灣日日新報)』의 주최로 투표를 통해 대만 팔경, 십이승을 선출하고 나서 따로 별격 2곳을 지정했다. 팔경은 기룡옥강(基隆旭岡), 담수(淡水), 팔선산(八仙山), 일월담(日月潭), 아리산(阿里山), 수산(壽山), 아란비(鵝鑾鼻), 태로각협곡(太魯閣峽谷)이고 십이승은 초산(草山), 북투(北投), 신점벽담(新店碧潭), 각판산(角板山), 오지산(五指山), 사두산(獅頭山), 팔괘산(八卦山), 무사(霧社), 호두비(虎頭埤), 기산(旗山), 대리간(大里簡), 태평산(太平山)이다. 그리고 별격 두 곳은 대만신사(臺灣神社), 신고산(新高山, 즉 옥산)이다.

관광 명소 형성의 주원인을 따지지 않고 관광 명소가 되기 위한 주요소를 살펴보면, 관광지 그 자체의 가치와 더불어 교통과 숙박 시설의 완비가 중요하다. 숙박 시설이 완비되지 않으면 아무리 수려한 경치라고 하더라도 관광지에 도달하기 힘들고, 아무리 아름다운 풍광이라고 하더라도 숙박 시설이 없으면 한 곳에 오랜 시간 머무르기 어렵기 때문이다. 이러한 관점에서 공성학 일행의 일정과 이동 행로 등의 기록을 보면 이미 이들 관광 명소의 교통과 숙박 시설은 이미 상당 수준 발전된 것을 확인할 수 있었다.

이상의 문제의식에 근거하여 본 논문은 『항대기람』에 있는 일기와 시문을 연구의 중심에 놓고 공성학 일행의 대만 방문 전후와 관련된 역사 자료를 활용하여 외국인(조선인)의 시각에서 본 일제시대 대만의 교통과 숙박 시설의 모습을 재현하고 그간 양국 민간 교류의 역사적 공백을 채우려고 한다.

2. 대만의 교통 시설

대만은 사방이 바다로 둘러싸여 있기 때문에 부정적인 시각에서 보면 대외 발전에 방해가 되었지만 긍정적인 시각에서 보면 이 드넓은 대하는 오히려 외부와 접촉할 기회를 주고 더 나아가 밖으로 확장해 나갈 수 있는 무한한 가능성을 제공해 주었다. 예로부터 대만과 지속적인 교류 관계가 있었던 주변 국가인 중국, 일본, 오키나와 등의 나라, 혹은 유럽 국가 중에서도 대만을 점령하고 심지어 정권을 세운 네덜란드와 스페인 등의 나라들을 보더라도 이 관점이 틀리지 않았음을 증명한다. 따라서 본 장의 중심은 외부에서 대만으로의 접근 경로와 대만 내에서의 이동 방법에 두겠다. 또한 대만의 교통 시설을 해상과 육상으로 나누어 살펴보도록 하겠다.

1) 대만의 해상 교통

16, 17세기부터 대만과 중국 대륙 사이를 왕래했던 중국식 돛단배를 용극선(戎克船)이라고 한다. 이 선박은 내구성이 좋고 돛의 조작이 용이하며 안정성이 높았다⁴⁾ 이와 같은 장점으로 인해 당시 그 운항 범위가 세계 각지로 널리 퍼져 있었으며 대만, 중국, 동북아시아, 동남아시아, 심지어 인도 등의 나라에서도 그 족적을 찾아볼 수 있다. 그러나 서양에 산업혁명이 일어나면서 증기선(스팀롤러배)⁵⁾이 발명되었다. 증기선이 대만의 해상 운수 사업에 도입되면서 용극선의 경쟁력도 쇠약해졌고 심지어 증기선으로 대체되기도 하였다.⁶⁾ 대만에서는 1871년 처음 영국 증기선인 해녕호(海寧號)가 안평(安平), 담수(淡水), 하문(廈門), 산두(汕頭), 홍콩 사이에 정기 항로를 개설해 2주마다 한 번씩 운항되었다. 그러나 이후 주로 앞차를 운송하던 더글라스(Douglas) 증기선 회사가 시장의 우세를 차지하여 점차 대만의 대외 정기항로(定期航路)를 독점하였다.⁷⁾ 이러한 상황은 대만 일제시대 초기까지 유지되었다가 이후 대폭적인 변화가 생겼다.

4) 何培齊(2010), 124면. “용극선의 선실은 몇 개의 구간으로 나뉘져 있어 구간마다 견고한 판벽(板壁)이 있다. 판벽을 이용해 만일 물이 새더라도 그 구간을 격리시킬 수 있어 선박 침몰 위기를 모면할 수 있다. 이런 ‘수밀격창(水密隔艙)’ 설계가 서양까지 전파되어 유럽의 조선 기술에도 사용되어 왔다.”

5) 미국인 로버트 풀턴(Robert Fulton, 1765~1815)은 1807년에 영국에서 제작된 증기 기관을 동력으로 해서 ‘클러먼트(Clermont)호’란 증기선을 만들어 허드슨 강에서 항해하였다. 로버트 풀턴이 증기선의 발명자는 아니었지만 세계 최초로 증기선을 위한 정기항로를 개설하여 상업적으로 성공한 사람이다.

6) 劉素芬(1999), 676~677면 참조.

7) 松浦章(2004), 223~224면 참조.

(1) 오사카상선주식회사(大阪商船株式會社)와 일본우선주식회사(日本郵船株式會社)의 운항 경쟁

대만 접수 초기만 해도 대만과 일본 사이에 민간 증기선의 운항 없이 육군의 징용선(徵用船)만으로도 그 기능에 큰 문제가 없었다. 그러나 민정(民政)을 실행함에 따라 자유도항(自由渡航)이 개방되었고 일본의 운송업자들도 벌떼처럼 북벌 왔지만 증기선의 운항 시간은 일정하지 않았다. 대만총독부(臺灣總督府)는 결국 이 교통사업을 일반 업자에게 맡길 수 없다고 판단하여 ‘명령항로(命令航路)’의 법령⁸⁾을 반포하고 오사카상선주식회사(이하 오사카상선)에 1896년 5월부터 정기 내대항로(內臺航路)⁹⁾를 운영하라는 명령을 하고 동시에 매년 6만원의 보조금을 지급하기로 하였다. 일본우선주식회사(이하 일본우선)도 1년 후인 1897년에 명령항로 운항에 정식으로 가입하였다.

오사카상선은 1884년에 창립되었고 본사는 오사카 북구(北區) 미야지마쵸(宮島町)에 위치하였다. 원래는 여러 소형 선박 회사들의 조합으로서 창립 자본액은 120만원, 사용 선박 총 톤수는 만 7천 톤으로, 경영 범위는 세토내해(瀬戶內海)를 중심으로 하였다. 이후 어용선(御用船)으로서 청일전쟁, 러일전쟁, 그리고 제1차 세계대전에 투입되어 각국의 군수품을 운송하면서 점차 사세를 확장하였다. 1940년경에는 오사카상선의 총 자본액은 4,400만원, 선박은 60만 톤, 내외 정기항로는 총 50여 개로, 칠대양에서 항해하는 대형 해운 회사가 되었다.¹⁰⁾ 일본우선은 1885년에 설립되었고, 본

8) 吉開右志太(2009), 1면 참조.

9) ‘내대항로(內臺航路)’의 ‘내’ 자는 ‘내지(內地)’란 뜻으로 대만에서 이 용어는 일제시대에 처음 사용되었다. 두 번째 대만총독 가츠라타로우(桂太郎)는 시정 방침 보고서에 최초로 일본을 내지라고 표시했고 이후 이 용어는 정부나 민간 차원에서 광범위하게 사용되었다.

10) 何培齊(2010), 134~135면 참조.

시는 도쿄 에이라쿠초(永樂町)에 위치하였으며 총 자본액은 4,400만원에 달했지만 그 중에 3,300만원은 모집 자금이였다. 선박은 총 120척, 총 톤수는 40만 톤을 초과했다. 이 외에 일본우선은 1923년에 자회사인 근해우륵주식회사(近海郵輪株式會社)를 별도로 창립했고, 본사와 같이 대만총독부 명령항로의 보조 대상이 되었다.¹¹⁾

이 양대 선박 회사의 경쟁은 항로의 증가뿐만 아니라 신형 선박 투입의 속도에서도 나타난다. 대만총독부가 명령항로를 개설하라는 명령을 내렸던 초기에 선박은 천 톤 이상이어야 하는 규정이 있었다. 그러나 운송 수요량의 증가와 대만 항구의 증축에 따라 이 양대 선박 회사는 규정보다 훨씬 웃도는 3천 톤, 6천 톤의 증기선을 서로 다투어 내놓았다. 선박 규모의 확대는 단순히 하나의 교통수단으로서의 역할을 넘어서게 하였다. 안전하고 쾌적한 승선감, 다양한 오락 시설로 인해 과거 선실의 협소하고 답답했던 부정적인 인상을 완전히 뒤집었다. 그러나 시간이 경과함에 따라 대부분의 6천 톤 급 명령 증기선도 25년의 사용 수명에 도달하였다. 이에 오사카상선은 각각 미국과 덴마크에서 중고 선박을 구입하여 봉래호(蓬萊號)와 부상호(扶桑號)로 개조하여 1924년에 정식으로 운항에 투입시켰다. 이에 대항하기 위해 일본우선도 1925년에 호주 항로에 사용하고 있었던 요시노마루(吉野丸)를 내대항로의 경쟁에 대처하였다. 이 증기선들의 톤수는 모두 9천 톤 남짓 되었기 때문에 선박의 사용 가능 공간, 시설, 그리고 평안감과 쾌적감의 정도는 그 이전과는 비교할 수조차 없었다.

(2) 대만, 일본을 취항하는 초호화 대형 선박 - 요시노마루(吉野丸)

1928년 4월 30일 공성학 일행이 개성에서 대만으로 떠날 무렵에 대만과 조선 사이에는 이미 8개월 전부터 정기항로가 개설되어 있었지만¹²⁾ 대만

11) 何培齊(2010), 143~145면 참조.

의 정박 항구는 고웅(高雄)이 중심이며 운송 대상 역시 여객이 아닌 쌀, 설탕, 바나나 등 농산물이 주종을 이루었다. 따라서 공성학 일행은 일반 여객선의 정상적인 항로¹³⁾를 활용하여 먼저 부산에서 연락선을 타고 일본 시모네세키(下關)나 모지(門司)까지 가서 잠시 휴식을 취하다가 다시 증기선으로 갈아타고 대만의 기륭(基隆)으로 갔다. 그들이 탄 증기선은 9천 톤 급에 달하는 요시노마루란 대형 선박이었다. 아래에 『항대기람』에 기록된 이 초호화 대형 선박에 대한 소개를 하겠다.

요시노마루는 원래 독일에서 만든 것이었다. 세계대전을 치른 독일이 배상금을 대신하여 일본에게 넘겨준 배로 톤수는 8,998톤이고 속력은 17마일, 적재량은 8,355톤이다. 일등석에는 45명, 이등석에는 190명, 삼등석에는 547명을 수용할 수 있었다.¹⁴⁾

요시노마루란 이 증기선은 일본 사람에 의해 만들어진 것이 아니라 제1차 세계대전 이후 독일로부터 배상 차원에서 취득한 것이었다. 일본우선은 내

12) 『東亞日報』, 『朝鮮臺灣間 定期航路 八月부터 實行』, 1927년 8월 3일.

13) 1926년 6월 27일 『매일신보(每日申報)』 중에 「대만시찰단(臺灣視察團)」이란 기사가 있다. 이 기사에는 대만 고웅주(高雄州) 조주군(潮州郡)에 의해 주최된 교육시찰단이 평양, 봉천(奉天), 요양(遼陽), 영구(營口), 대련(大連), 여순(旅順) 등지의 일정을 끝내고 다시 부산에서 일본 시모노세키로 해서 대만으로 돌아갔다고 한다. 이 밖에 1934년 12월 13일 『매일신보』 중에 「대만시찰단모집(臺灣視察團募集)」이란 광고문에도 대만과 조선 사이의 왕래는 반드시 일본 모지를 경유해야만 했다는 것을 알 수 있다. 이러한 현상의 주원인을 살펴보면 대만과 조선 사이의 인적 운송 수요는 직행할 때 필요한 비용을 부담할 수 없지만 대만 농산물의 수출은 방대한 수익을 가져올 수 있기 때문에 대만과 조선 간에 화물 정기항로를 개설하게 하였다.

14) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 『日記·5月2日』, “吉野丸本獨逸所製造, 世界大戰後, 以賠償金代辦爲日本領有者也. 噸數八千九百九十八噸, 速力十七哩, 載貨量八千三百五十五噸. 一等四十五人, 二等一百九人, 三等五百四十七人爲可容.” 본 논문의 『항대기람』 일기 내용의 번역은 박동욱(2014)의 『항대기람-개성상인의 흥삼로드 개척기』란 책 내용을 인용했다. 기타 주석에는 따로 표기하지 않음.

대항로에 오사카상선과 경쟁하기 위해 이 대형 증기선을 도입시켰다. 이 선박의 톤수는 9천 톤 가까이 이르렀고 적재량이 클 뿐만 아니라 운항 속력 또한 17마일에 달했다. 1896년에 대만 명령항로의 처녀항해를 한 오사카상선 스마마루(須磨丸)과 비교해 보면 그 당시 수마환의 톤수는 1,502톤, 속력도 12마일에 불과했다. 성능이 좋은 선박 덕분에 공석학 일행은 5월 2일 오후 1시에 시모네세키에서 출발하여 이틀만인 5월 4일 오후 3시 30분에 대만의 기륭항(基隆港)에 도착할 수 있었다. 과거에 비하면 반나절 정도의 운항 시간이 줄어든 것이었다.

선박 톤수의 증가가 가져온 장점은 공석학 일행으로 하여금 “과도가 무섭지 않고 바다에서 배를 운항하는 것이 육지에서와 비슷하다.”란 찬탄을 하게 하였다. 승객들에게 안정성과 편안함을 제공하는 것 외에 공간 확대의 가장 현저한 변화는 선박 내부 시설의 개선이었다.

선내에는 무선전신, 인쇄소, 오락장, 흡연실, 욕실, 술집 등이 있었으며, 그 밖의 여러 설비도 모조리 갖추고 있었다.¹⁵⁾

배 안에 인쇄소가 있어 배 안에서 신문을 인쇄, 제작할 수 있기 때문에 탑승객에게 시사 소식을 전해 줄 수 있었다. 배 안에 설치된 무선전신 장치로는 선실의 소식을 세계 각지로 전송할 수도 있었다. 그 예로 일제시대 대만의 유명한 세계 일주 여행 작가 임헌당(林獻堂, 1881~1956)이 1927년에 기륭(基隆)에서 출발하여 중국 하문을 거쳐 홍콩으로 들어간 일이 있었다. 그는 1년 동안 증기선을 이용해 영국, 프랑스, 이탈리아, 독일, 덴마크, 네덜란드, 벨기에, 스페인, 스위스, 그리고 미국 등 10개국을 다니면서 『환구일기(環球日記)』란 책을 완성했는데 그 중 일부분을 『대만민보(臺灣民報)』에 연재하

15) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 『日記·5月2日』. “而船內有無線電信, 印刷所, 娛樂場, 喫煙室, 浴室, 酒場等, 其他諸般設備未有不具.”

였다. 임헌당은 증기선을 타고 세계 여행을 하는 동안 『환구일기』에 있는 내용 중 일부를 신문에 게재했기 때문에 대만 전체 매체의 추적 보도가 이루어진 것이다. 이것이 가능했던 것은 바로 선내에 설치되어 있는 무선전신 설비를 사용해 그의 여행 정보의 즉각적인 송신이 용이했기 때문이다.¹⁶⁾

대만 국가지도서관에 소장되어 있는 4천여 장의 엽서를 보면 그 중에 증기선의 외관, 안벽¹⁷⁾, 적재 작업, 항구 전경을 주제로 한 사진이 주를 이루며 분량도 상당히 많다. 그러나 간혹 요시노마루처럼 증기선 내부 시설의 실제 모습까지 나온 사진도 발견할 수 있다. 요시노마루 관련 엽서에 산책 갑판, 2등 실내 구조, 3등 식당 등의 시설을 볼 수 있다. 선내의 세부 사진이 있는 이유는 당연히 주로 홍보를 위한 것이었다. 사람들에게 요시노마루의 선내 공간이 과거처럼 협소하고 어둡지 않은데다가 더 큰 휴게 공간, 더 다양한 객실 유형을 선택할 수 있다는 것을 선전하려고 했다. 그리고 3등 식당의 소개는 선박 회사가 겨냥하는 탑승객이 일본이나 대만에 있는 부유한 명문 귀족에 국한하지 않고 일반인, 심지어 유학생들까지도 그들의 우선 모 대상이라는 것을 의미한다.

요시노마루가 호화선이란 호칭을 가질 수 있었던 것은 각종 휴게, 오락 시설과 최신 통신 설비를 구비했던 것이 물론 주원인이 되었지만 더불어 해상 호텔이 되기 위해선 빼놓을 수 없는 시설이 바로 선내 식당이다. 다음은 기록 속 식당과 관련된 기술이다.

오후 4시에 서양 차와 과자를 내왔다. 5시에 목욕을 하였고 6시 30분에 급사(給仕)가 저녁식사가 가능함을 알리며 식당으로 안내하였다. 식당은 100명

16) 黃信彰(2007), 70~71면 참조.

17) ‘안벽’은 수심이 4.5미터 이상인 부두에 대형 선박을 위해 설치된 설비로 선박이 안전하게 정박할 수 있도록 하고 여객의 승강이나 화물의 운반을 용이하도록 하는 것이다.

을 수용할 만하였고 한 탁자마다 대여섯 명이 앉을 수 있었다. 선장이 가운데에 앉고 승객은 편한 대로 자리에 앉았다. 서양요리가 올라왔을 때 급사가 생선, 채소, 그리고 고기 등 여러 음식을 큰 쟁반에 담고 서양 스푼 하나를 올려 놓았다. 손님들은 차례대로 쟁반 가운데서 먹고 싶은 것을 스푼으로 덜어 개인 그릇에 옮겨 담아 먹었다. 또 다른 음식이 계속 차례로 올라왔는데 대략 20가지쯤 되었다. 승객 스스로 옷매무새를 매만지고 몸가짐을 바로 했으니, 그 엄숙한 태도가 마치 공식적인 연회와 같았다.¹⁸⁾

공성학 일행은 개성에 있는 유명한 홍삼 상단인 데다가 미쓰이(三井)회사의 초청에 응해 대만으로 시찰을 온 것이라서 규모도 상당하였으며, 대접도 소홀히 할 수 없었다. 이상의 일기 내용을 보면 저녁 때 급사(식당이 나 호텔의 종업원) 한 명이 와서 좌석을 안내해 주고 탑승객은 자리에 제안 없이 마음껏 식사를 즐길 수 있다는 것을 알 수 있다. 일반적으로 2등실과 3등실 탑승객들에게 일식과 중식을 제공하되 1등실 탑승객들을 위해서는 양식을 준비했다고 한다. 그리고 일행이 선장과 같이 식당에서 식사했던 것을 보면 그들이 1등실에 배정되었을 가능성이 높다. 식사의 방식은 현재 고급 호텔에 있는 뷔페처럼 탑승객들이 순서대로 20여 가지의 음식에서 먹고 싶은 것을 공용 스푼으로 개인 식기에 옮겨 담아 먹는 형식이었다. 이 식사 방식은 질서가 정연할 뿐만 아니라 위생적이었다.

공성학 일행은 미식을 즐겼을 뿐만 아니라 식사 후에 선장이 친히 선내의 각종 설비와 측정 기구를 일일이 소개해 주기도 하였다.¹⁹⁾ 일제시대 대

18) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 『日記·5月2日』. “午後四時, 進洋茶菓. 五時入浴, 六時半給仕告夕飯, 案内食堂. 食堂坐可容百人, 而每一卓可坐五六人. 船長中坐, 船客隨意就坐. 進西洋料理, 給仕盛魚菜肉諸種於大盤, 置一洋匙, 而輪次以進. 客於盤中擇其所嗜, 以匙挾移私碗而食之. 又以別品續, 續次進食, 品槩爲二十種矣. 各自整襟斂容, 其嚴肅之態, 有若公宴.”

19) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 『日記·5月3日』. “선장인 간겐타로(管源三郎)가 직접

만의 어린 유학생과 비교해 보면 가격차가 3배나 되는 1등실 비용을 부담하기 어렵기 때문에 일반 여객들은 지정 선실이 없는 다다미 공동 침실에서 더 편한 자리를 차지하기 위해 서로 싸워야 했고²⁰⁾ 선내의 미식을 맛볼 여유가 없다는 것은 더 말할 나위가 없었다. 이런 현상은 일제시대의 대만인, 조선인, 일본인은 민족적, 지위적, 경제적으로 차별 대우를 받고 있음을 여실히 증명하고 있다.

(3) 연락 겸 관광 기능을 가진 소형 선박-소형 증기선

공성학 일행이 대만을 방문했을 때 대형 호화선 외에 소형 증기선과 같은 해상 교통수단도 이용하였다. 『항대기람』에서 소형 증기선이 최초로 언급된 것은 5월 2일에 일행이 차를 타고 일본 간몬해협(關門海峽)의 명승지인 메카리신사(布刈神社), 엔메이지(延命寺)를 관람한 후의 여정에서 나타났다. 당시 소형 증기선을 타고 천묘여관(川卯旅館)으로 거슬러 돌아갔다.

5월 4일 오후 3시에 요시노마루가 대만 기류 항구에 들어갔다. 경찰과 세관 관리들이 배에 올라와 검사를 한 후에 공성학 일행은 소형 증기선을

안내하였다. 처음에는 쇠로 만든 사다리를 타고 아래로 내려가 기관실로 들어갔다. 앞뒤에 모두 8개의 화덕이 있는데 날마다 석탄 120여 톤을 소비한다. 각 기관이 서로 부딪치고 쪼고 충격을 주면서 우르릉우르릉 돌아가는 소리를 냈는데, 그 옆에 서 있으면 말소리조차 구분하기 어려워 선장의 설명을 자세히 들을 수 없었다. 타진기(舵進機)는 운전하는 데 중요한 기관이며, 부속기관인 발전기와 양수기, 냉각기 등도 현란하게 눈길을 빼앗았다. 다시 사다리를 타고 선장실과 기사장실을 거쳐 높은 돈대로 올라가니 지휘침, 방향전환기, 속력측량기, 우중망원기, 일영측정기, 침수격단기, 선내통신기, 전화기, 그리고 표준시계 등이 모두 매우 정교하게 만들어져서 있어 믿을 수 없었다. (船長管源三郎親自案内。初憑鐵梯下，入機關室，前後共有八個炊口，日費石炭一百二十餘噸。而各機關運轉之響轟轟然，撞春衝擊，立其傍人語難辨，船長說明未得詳聆。而舵進機運轉爲樞要，附屬機關如發電機，揚水機，冷却機等眩亂奪目。旋梯，經船長室及技士長室。更上高臺，則指揮針，方向轉換機，速力測量機，雨中望遠機，日影測定機，沉水隔斷機，船內通信機，及電話機，標準時計等，皆極精巧不可思議。)”

20) 黃信彰(2007), 117~118면 참조.

다고 상륙하였다. 이것은 기룡항의 발전 과정과 부분적인 연관성이 있다. 기룡항은 원래 담수항(淡水港)에 부속되어 있는 작은 항구였으나 담수항에 흙모래가 쌓여 하구가 막혀²¹⁾ 만조일 때라도 빈 선박 선저의 접촉 사고가 빈번하여 일본 식민 정부는 기룡에 새로이 항구를 축조하려는 계획을 세웠다. 물론 1896년 대만총독부가 오사카상선에 고베(神戸)와 기룡 사이를 다니는 명령항로를 개설하라고 내린 훈령과 기룡에 운항의 동력인 석탄이 풍부히 묻혀 있던 것도 항구 축조의 주원인이 되었다.

기룡항의 제1기 항구 축조 공사는 1899년에 시작해 1925년에 개선 공사가 준공되었다. 따라서 기룡과 고베 사이의 항로에는 만 톤 급의 대형 선박을 사용하기 시작하였다. 이 시기 요시노마루가 대만 항로에 투입된 것이 그 일례이다. 그러나 실제적인 완공은 1934년이 되어서야 정식으로 이루어졌으며 총 36년이 걸렸다. 이후에도 계속적인 확장 공사가 있었다. 예를 들면 안벽, 대비항, 창고, 기중기의 증축 등이다. 그런데 여기에 하나의 의문점이 남는다. 1925년 대만 기룡항은 이미 만 톤 급 이상의 선박을 정박할 수 있었는데 왜 1928년에 소형 증기선을 이용해야만 상륙할 수 있었던 건가? 1925년 요시노마루가 고베에서 기룡으로 첫 출항하는 사진을 보면 당시 정박했던 곳은 제2안벽이었다. 이것은 요시노마루가 이미 기룡항 부두의 홀수 심도에 충분히 대처할 수 있어 굳이 수심이 깊은 곳에 따로 정박할 필요가 없었다는 것을 보여준다. 따라서 따로 소형 증기선을 이용한 이유는 두 가지로 추측해 볼 수 있다. 하나는 귀빈으로 예우하기 위해 미쓰이회사가 일부러 안배한 것이고²²⁾ 다른 하나는 부두 체선 현상으

21) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 「日記·5月5日」. “至淡水港, 港距臺北十三哩, 此港曾爲對支貿易要港矣. 數十年來, 潮水漸減, 沙灘不均, 二十噸以上船舶不能出入. 故貿易商況, 漸至衰退云.”

22) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 「日記·5月4日」. “얼마 뒤에 미쓰이회사 기룡 지점의 사원과 대만의 홍삼 판매인 장정항 씨가 배 위에서 우리를 맞이하였고, 우리는 조그마

로 어쩔 수 없이 증기선을 배정한 것이다.

5월 11일, 아침 식사를 하고 나서 미쓰이회사 직원이 자동차로 공성학 일행을 데리고 남산으로 올라가 고웅의 현황과 발전 정황을 소개하였다.²³⁾ 그 다음 남산에서 내려와 고웅만(高雄灣)에 가서 소형 증기선으로 갈아타고 만 내의 경치를 관람하였다. 다음은 고웅만에 관한 일기 내용이다.

증기선으로 갈아타고 만 내부를 한 바퀴 돌았다. 구불구불한 산세를 따라 물이 돌아 혼연천성의 만을 이루고 있었다. 시원한 바람이 불어왔고, 경치는 매우 아름다웠다. 지금 배로 유람하는 것을 어چه 차를 탄 것과 비교하면 서늘함과 무더움, 한가함과 바쁨으로 판이하게 다른 상황이 새로운 감회가 들었다.²⁴⁾

공성학 일행이 소형 증기선을 타고 유람한 곳은 고웅만이고 고웅항(高雄港)은 바로 고웅만 안쪽에 있다. 만 내부는 풍랑이 없이 잔잔해서 배를 타고 선선한 바람을 느끼며 뛰어난 산수풍경을 조망하는 것은 바로 전날 항춘(恒春)과 아란비(鵝鑾鼻) 사이에 급히 왕복하던 때에 무덥고 피곤했던 것과 비교해 보면 천양지차라고 할 수 있었다.

일제시대 이전에 대만 남부의 주요 무역 항구는 안평항(安平港)이었다. 당시 고웅항 안의 수심은 상당히 얇고 항구 주변에 모래섬이 형성되어 있어 항로를 막아 대형 선박은 외해에 정박해야 했기 때문에 따로 소형 증기선으로 연락해 운송해야 하는 불편이 있었다. 따라서 고웅항은 기껏해야 안평항

한 증기선으로 갈아타고 육지로 올라왔다. (俄而, 三井會社基隆支店員及臺灣紅蔘販賣人張清港來迎船上, 換乘小蒸汽船上陸.)” 이를 보면 미쓰이회사 관계자가 먼저 작은 증기선을 타고 요시노마루에 올라가 있었던 것을 알 수 있다.

23) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 「日記·5月11日」. “市之設夾灣, 而分東西. 東云旗後, 本土人舊街. 西云新街, 日本人新街, 州廳所在地. 人口四萬餘, 米砂糖鐵製品等, 貿易年額一億八千餘萬圓.”

24) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 「日記·5月11日」. “換乘蒸汽船, 一周灣內. 山曲水迴, 天成一灣, 清風襲人, 景色絕佳. 以今船遊較昨車馳, 其炎涼間忙, 天淵之判矣, 使人興感.”

에 부속된 작은 항구이며 무역량도 안평항에 미치지 못했다. 그러나 안평항도 담수항과 같이 항구에 자주 흠모래가 쌓여 항로가 막히는 곤란에 처했으며 그때마다 준설해야 항로의 정상적인 운영을 유지할 수 있었다. 게다가 설탕, 바나나, 쌀 등 농산물의 주요 생산지는 모두 대만 남부에 있어 좋은 항구가 시급하여 대만총독부는 고웅만에 축항하려는 계획을 세웠다.

1900년 대만총독부의 축항 계획과 함께 끊임없는 설비와 건물의 증가, 개선에 따라 1908년 고웅항의 수출 비중은 이미 전 대만의 48.62%를 차지했으며 기룡항 33.73%의 비율을 크게 초과해 대만 최대의 수출항이 되었다.²⁵⁾ 증축된 고웅항의 수심은 이미 8천 톤 급의 선박 10여 척을 동시에 수용할 수 있게 되었다.²⁶⁾ 1928년 추가로 고웅에서 조선, 만주까지 가는 항로를 개설해 신선한 농산물을 대량 조선으로 운송하였다. 과거 고웅항과 안평항 사이에 주로 물자 운송을 책임졌던 소형 증기선이 관광을 위한 유람선이 되었다는 사실을 보면 당시의 상황은 예전과 비할 바가 아니었다고 생각한다.

2) 대만의 육상 교통

대량으로 신속하게 운송할 수 있는 육상 교통수단으로 기차만큼 효율적인 것도 없다. 대만 철도의 건설은 1870년대 초기 청나라 순무사(巡撫使)인 정일창(丁日昌)의 제의부터 언급해야 하지만 실제 건설에 착수한 것은 1887년 대만 순무사인 유명전(劉銘傳)이 전대철로상무총국(全臺鐵路商務總局)을 설립한 후로 봐야 한다. 당시 기룡과 신죽(新竹) 사이의 철도 건축을 계획하고 2단계로 기룡에서 대북까지, 그 다음은 대북에서 신죽까지의

25) 徐茂炫·黃登興(2000), 5면 참조.

26) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』卷1, 『日記·5月11日』, “灣體深廣, 岸壁完固, 八千噸級巨艦十餘艘能容碇泊. 而灣口如壺, 不過六十餘尺, 故着手開擴. 工事完成, 則一萬噸級船舶容易出入云.”

철도를 부설하기로 하였다. 완공된 철도의 총 길이는 64마일이고 6년이란 시간이 걸려 완성되었다. 당시 철도 건설의 주목적은 국방 안전을 위한 것이었고, 화물수송의 수요는 부차적인 것이었다.

일제시대 초기에 청나라의 철도는 품질이 불량한데다가 이후 관리도 허술하여 몇 차례의 천재지변을 겪으면서 파괴되어 황폐화되었다. 따라서 대만총독부는 옛 철도를 개축하고 고庸까지 연장시켜 남북을 관통하는 종관철도를 완성할 계획을 세웠다.²⁷⁾ 사실 1895년 일본이 대만을 점령했을 당시 초임하였던 총독 가바야마(華山資紀)는 군사상 꼭 필요하다는 이유로 종관철도의 건설 계획을 세웠으나 재정상의 어려움으로 무산되었다가 1899년이 되어서야 대만총독부에 의해 착공되어 약 10년의 시간이 경과한 1908년 4월 20일에 정식으로 개통되었다. 이 철도의 총 길이는 246마일로 대만 남북 교통의 장기적인 장애를 타파하였다.

종관철도가 건설됨으로써 대만 인구는 점차 철도 주변에 있는 도시로 모여들었다. 철도가 직접 통과하지 않는 도시라 하더라도 되도록 경편철도(輕便鐵道)나 경편궤도(輕便軌道)를 설치해 종관철도와 연계해 도시 자체의 번영을 유지하려고 했다. 그 중에 가장 독특한 교통수단이 바로 대차(臺車)이다.

(1) 민접하고 수월한 경편궤도 - 대차(臺車)

5월 6일에 공성학 일행이 도원(桃園) 대계(大溪)에서 각판산(角板山)으로 올라갔을 때 3대에 나눠 탄 교통수단이 바로 대차였다. 일제시대 대만총독부가 반포한 ‘대만사설궤도규칙(臺灣私設軌道規則)’의 정의에 따르면 대차는 궤도를 부설해 일반 교통수단으로 사용된 설비였다. 그것은 각종 기계의 동력을 이용하는 것이 아니라 축력, 대나무 막대기로 밀고 당기는 힘,

27) 劉文駿·王威傑·楊森豪(2003), 27면 참조.

뜻의 동력을 이용하기도 하지만 대부분 인력으로 움직이는 것이었다. 경편
 궤도 위를 달리는 교통수단을 대차, 혹은 수압대차(手押臺車)라고 했다.²⁸⁾

이런 경편궤도는 1895년 일본이 대만을 점령했을 때부터 군수품을 운송
 하기 위해 이미 태남(台南)과 고웅 사이에 부설되었었다. 1898년에 신죽
 에서 고웅까지 궤도를 연장시켰다. 이때 군수품의 운송 외에도 일반 여객
 의 탑승과 화물 위탁 운송도 처리하였다.²⁹⁾ 경편궤도는 부설하기가 쉽고
 경제적 효과와 수익이 높아서 단기간 안에 신속히 건설되어 대만 섬에 유
 일한 육상 간선 교통수단이 되었다. 경편궤도는 1908년 종관철도가 개통
 한 후에 점점 사라지고 군용 궤도도 점차 폐기되면서 경편궤도의 운영도
 개인 경영으로 이전되었다. 대차의 궤도는 부설하기가 쉽고 대차의 구조
 또한 매우 간단한 데다가 특별한 동력 장치가 필요 없어 소수의 인력만으
 로도 조종할 수 있었다. 당시 미개발 지역이 많아 사기업들은 사탕수수,
 바나나, 혹은 비료 등 각종 물품을 운송할 때 사용하였다. 공성학 일행이
 각관산으로 올라가는 주목적은 번인(番人, 원주민)의 일상생활을 구경하
 는 것 외에 미쓰이합명회사(三井合名會社)의 제다소(製茶所)를 시찰하는
 것이었다.³⁰⁾ 미쓰이합명회사가 산에서 생산한 잎차, 장뇌를 외부로 운송
 할 때 사용한 운반 도구도 대차였다. 다음은 공성학 일행의 대차 탑승에
 대한 기술 내용이다.

대차로 가는 노정은 대략 80리가 된다. 산이 높고 고개가 험준하였으며, 나
 무들이 하늘로 솟아 수레나 말이 다니기가 매우 어려웠다. 대체로 여행자와

28) 陳顏·李杰穎(2007), 60면 참조.

29) 渡部慶之進(2006), 170면 참조.

30) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』卷1, 『日記·5月6日』, “沿路都是嶺坂, 無平原廣野, 而伐木開
 畊多植茶樹. 三井合名會社貸付近一帶之地, 開拓茶園, 植付面積年年增加, 現今天年
 產三十餘萬斤.”

화물 운반은 모두 대차를 이용하였다. 먼저 2개의 궤도를 높거나 낮거나 험하거나 평평한 원래의 길 위에 부설했다. 그리고 대차 내부에 설치된 좌석과 타치는 마치 열차의 것과 같았고 두 사람이 탑승 할 수 있었다. 외부는 등나무로 구조되었고 그 위에는 우리나라 가마 덮개와 같은 것이 덮여 있어 해를 가려주고 비를 피할 수 있게 하였다. 대차 아래에 설치된 쇠바퀴로 궤도를 가는 것이다. 대차를 끄는 두 인력거꾼은 앞뒤로 서서 각자 가지고 있는 막대기로 올라갈 때에는 앞에 있는 사람이 수레바퀴를 전진시키고, 뒤에 있는 사람은 수레바퀴를 밀었다. 대차가 내려갈 때에는 저절로 구르기 때문에 도리어 너무 서둘렀다가 넘어질까 두려워해서 막대기로 대차를 눌렀다. 매우 빨라 썰매와 흡사하지만 완거(腕車)와 같은 종류가 아니었다. 그 묘한 느낌을 이루다 말할 수가 없었다.³¹⁾

지형이 험하고 일반 수레나 말이 다니지 못하는 곳에 가장 적합한 교통수단은 대차였다. 대차는 화물을 운송할 뿐만 아니라 일반 승객들의 탑승도 가능했다. 여객을 태운 대차 위에 등나무 가마가 있고 그 위에 햇빛과 비를 막아주는 가마 덮개와 같은 것이 있었다. 노정의 길이나 험준함의 정도에 따라 인력거꾼을 한두 명쯤 배치하고 운행 시 인력거꾼은 나무 막대기를 앞으로 밀어 전진시켰는데 대차가 일정 속도에 오르면 인력거꾼은 대차 위로 올라가 잠깐 휴식을 취할 수 있었다. 비탈길에서 대차에 제동을 걸어야 할 때는 나무 막대기로 바퀴를 눌러 속도를 줄였다. 그러나 언덕을 내려올 때 빠른 속도를 제어하지 못해 차에서 뛰어 내려야 하는 위험천만한 상황도 간혹 발생하였다.

31) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 「日記·5月6日」. “臺車路程略八十里, 而山高嶺峻, 樹木叅天, 車馬交通甚困難. 大凡旅人與物貨運搬, 都憑臺車而利用也. 先置兩條軌道於高低險夷之原路, 而臺車之制, 內舖客座如列車坐卓, 僅容二人. 外以藤木構造, 上覆狀如吾鄉之轎蓋遮日避雨, 下用鐵輪置之軌道, 而車夫兩人各持木棒分立前後. 上昇之時, 前者以棒進轂, 後者以棒推轂. 下降之時, 勢固自轉, 還恐急顛, 以棒壓之. 其行甚速, 恰似雪馬, 有非腕車之類, 其妙用不可勝言.”

일제시대의 대차는 부유자층의 교통수단으로서 일반 민중은 대부분 그 값을 부담하기 힘들었다. 그러나 대차사업도 도로 시설의 완비와 1930년 자동차 교통사업의 번창으로 새로운 국면을 맞이하였다. 자동차는 민첩하고 기동성이 좋아서 사설 궤도 사업에 심각한 타격을 가했고 대차의 운송 사업도 점점 내리막길에 접어들기 시작했다.

(2) 세상에서 보기 드문 특수 철도 - 아리산(阿里山)등산철도

아리산은 일제시대 대만 팔경의 하나로서 외국 사람이 대만을 시찰할 때 반드시 방문해야 하는 곳이었다. 이러한 훌륭한 명성을 가진 아리산은 ‘오기(五奇)’ 즉 다섯 가지의 기이함을 가지고 있었는데 그것은 각각 일출, 구름바다, 저녁노을, 삼림, 그리고 철도이다. 그 중에서 철도는 유일하게 자연경관에 속하지 않는 항목이다.

아리산등산철도(이하 아리산철도)의 개발 동기는 경편궤도의 군사적 수요와는 조금 차이가 있다. 초기의 동기는 아리산 일대의 풍부한 원시 삼림을 개발하기 위해 부설된 것이었다. 목재의 운반을 수월하게 하기 위해 대만총독부는 일련의 조사, 측량, 그리고 기획을 한 후에 1906년부터 시공하기 시작해 1912년 12월에 가의(嘉義)에서 이만평(二萬平)까지 개통하였고 이후 더 높은 해발 지역의 개발을 위한 각종 난관을 극복하고 나서야 1914년 3월에 현재의 소평구참(沼平舊站)까지 성공적으로 연장시켰다. 아리산의 본선은 그제야 정식으로 완성되었고 총 길이는 71.9킬로미터이다.

아리산철도 개통 초기에는 단순히 아리산에 있는 편백나무, 홍회나무, 삼나무, 소나무 등의 희귀한 목재 운송을 위한 것이었다. 그러나 1918년에 주변 주민들이 산을 오르내리는 일이 잦고 각종 물자를 운송해야 하는 수요를 맞추기 위해 화물차를 객차로 개조시켜 일반 탑승객에게도 개방하였다. 이는 아리산철도 여객 운수의 효시가 되었다.³²⁾ 공성학 일행은 5월 8일

오전 7시에 가의역(嘉義驛)에서 아리산철도를 타고 9시간이 지나서야 당시의 종점역인 소평역(沼平驛)에 도착했다. 이 여정을 다음과 같이 묘사했다.

목재를 운반하기 위해 철도를 부설하였는데, 전체 길이는 45마일이고 운반해 내려오는 목재는 해마다 20만 석에 달한다고 한다. 높은 고개를 휘어잡고 오르니 터널이 모두 85개나 되었다. 기차가 터널 하나를 겨우 빠져나오면 또 다른 터널로 들어간다. 구불구불한 것이 마치 소라 껍데기와 같았다. 한 바퀴를 돌아 아래를 내려다보면 조금 전에 올라왔던 길이 바로 발아래에 있다. 두 바퀴를 돌아 올려다보면 가야 할 노선이 또 머리 위에 있다. 이와 같이 여러 차례를 돌아 올라가 아래 세계를 내려다보니 아득하고 까마득하게 보이는 것이 거의 태고(太古), 즉 세상이 만들어지기 전과 같아서 하늘과 땅이 다만 하나의 길일 따름이다. 황홀함은 마치 날개가 돌아나 신선이 된 것만 같았다. 산에 올라갈 때 짙은 안개가 끼기도 하고 부슬비가 내리기도 했으며 차가운 바람도 낮을 스쳐갔다. 멀리 위쪽을 보면 태양이 환히 비추고 있었는데, 그 모양이 변화무상하였다. 중간에 정류장 일고여덟 개를 설치하여 여객의 탑승, 화물의 적재, 왕복의 교체 등 편의를 도모하였다. 치밀하고 교묘하게 설계한 것이 신인(神人)의 공을 빼앗은 것이라 이를 만하였다.³³⁾

아리산철도의 특수성은 등산철도, 삼림철도, 그리고 고산철도 등의 세 가지의 특성이 집결되어 있어 세계적으로 드문 경우이다. 해발 100미터에서 2,000미터까지 열대, 아열대, 그리고 온대 삼림을 경유하는 것을 보면

32) 蘇昭旭(2001), 24면 참조.

33) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』卷1, 『日記·5月8日』. “爲其運搬木材, 而敷設鐵道, 延長凡四十五哩. 其搬下木材, 年達二十萬石云. 攀登峻嶺, 隧道凡八十五個所. 車之行也, 纔出一隧, 又入一隧, 盤盤旋旋, 如螺殼形. 一旋而俯視, 則俄登之路, 便在足下. 再旋而仰視, 則將行之線, 又在頭上. 如是屢旋而上, 俯瞰下界, 茫茫然, 窅窅然, 殆若鴻濛未判, 只是一氣而已, 恍若羽化而登仙矣. 登山之際, 或重霧, 或細雨, 冷風吹面, 而遙看上界, 開朗白日照耀, 變態無常. 中間設停留場七八處, 以圖旅客之昇降, 物貨之積下, 往返交替之便. 其設計之緻密巧妙, 可謂奪天人之功矣.”

이 철도는 명실상부한 등산철도라고 할 수 있고, 처음부터 삼림을 개발하기 위해 부설되었기 때문에 삼림철도의 정의에도 부합된다. 또한 해발 2,200미터에서 2,584미터까지는 고해발 치치가(哆哆咖) 임업장(林業場) 선의 철도가 부설되어 있어 고산철도라고도 할 수 있다.³⁴⁾ 공성학 일행은 바로 이 세상에 둘도 없는 아리산철도를 타고 변화무쌍한 산의 모습을 구경하며 이 철도 설계의 특출함을 찬탄하였다.

이 철도의 특수 설계는 『향대기람』 권2의 시문³⁵⁾과 상기한 일기에서의 “구름에 만들어진 도로로 소라 껍데기처럼 돌았다.”, “구불구불한 것이 마치 소라 껍데기와 같았다.” 등의 묘사에서 찾아낼 수 있다. 나선형의 철도 노선은 특수 지형을 극복하기 위해 회선하는 방식으로 해발 고도를 높이는 것이었다. 배후지가 부족한 곳에서는 전진하다가 다시 후진하는 ‘Z형’ 열차 운행 방식도 고도를 높이며 올라가기 위한 것이었다. 이 몇 가지의 운행 방식은 등산철도에만 사용되기 때문에 늘 평야에서 질주하는 열차만 보던 공성학 일행들에게 필히 깊은 인상을 주었을 것이다.

3. 대만의 숙박 시설

공성학 일행의 대만 방문에 대해서 필자는 해외여행이 그다지 용이치 못했던 일제시대에 사찰과 관광을 동시에 진행할 수 있는 한 방안이었다고 지적한 바 있다.³⁶⁾ 국제연합 세계관광기구(WTO, World Tourism

34) 蘇昭旭(2001), 25~26면 참조.

35) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷2, 『阿里山』. “滿空積翠動蒼顏, 萬丈嵩高此一攀. 頂上摩天無赤日, 眼前踏地盡青山. 棧道雲層螺殼轉, 火車風掣鳥飛還. 千章神木登材用, 舟楫棟樑急世間.”

36) 陳慶智(2014), 253면 참조.

Organization)는 관광에 대해 다음과 같이 세 가지의 기본 요소가 있어야 한다고 정의했다. 첫째, 관광객들이 일상 거주지를 떠나야 한다. 둘째, 관광객들을 목적지까지 운송해야 한다. 셋째, 목적지에서의 관광 기간 동안 충분한 시설과 서비스로 관광객들의 요구를 만족시킬 수 있어야 한다.³⁷⁾ 공성학 일행은 2장에서 언급한 증기선, 기차, 자동차, 대차 등 각종 교통수단을 이용해 개성에서 멀리 대만까지 왔기 때문에 당연히 첫째와 두 번째의 요소를 갖추었다. 그럼 당시 일제시대의 대만은 세 번째의 관광 요소, 즉 숙박 시설은 어느 정도까지 구비되었는지에 대해서 살펴해보도록 하겠다.

이 궁극증을 풀기 위해 먼저 『항대기람』 일기 내용에 공성학 일행이 실제 방문하였거나 명확히 표시된 지명이나 장소를 모두 찾아냈다. 그 다음에 방문 목적을 기준으로 교통수단, 시찰, 관광, 숙박 시설 등 네 개의 항목으로 분류하고 방문 총 횟수의 통계를 작성하였다. 이에 따라 정리한 도표는 다음과 같다.

방문 목적	방문 총 횟수	지명이나 장소
교통수단	10	基隆港*2, 臺北驛*3, 桃園驛, 嘉義驛*2, 高雄驛, 臺南驛
시찰	11	三井會社基隆支店, 三井會社台北支店*2, 合名會社製茶所, 臺北信用組合, 捷茂號藥房, (屏東)臺灣製糖會社出張所, 三井會社高雄出張所, 三井物産會社臺南支店, (臺南)臺灣製糖會社, 三井會社基隆出張所
관광	33	基隆市街, 台北神社, 劍潭寺, 台北市街, 博物館, 淡水港, 洋館, 砲臺, 俱樂部, 運動場, 草山, (經)草山溫泉, 頂北投, 大溪, 水流東, 角板山, 蕃童學校, 三峽, 沼之平, 嘉義市街, 恆春, 鑿鼻, 燈臺, 恆春, 潮州, 高雄, 南山, 高雄夾灣, 文廟, 開山神社, 臺南神社, 龍山寺, 植物園
숙박 시설	17	鐵道飯店*2, 蓬萊樓, 三井食堂, 北投溫泉(八勝園), 臺北飯店*2, 薰風館, 貴賓館, 梅本樓, 青柳旅館*2, 阿里山飯店, 屏東飯店, 吾妻館, 鶯遷樓, 草山溫泉(招宴)

* 동일한 지명이나 장소를 방문한 횟수

37) 국제연합 세계관광기구(<http://www2.unwto.org/>)

이상의 도표에서 보여주듯이 관광을 목적으로 방문한 지명이나 장소 숫자가 가장 많았다. 이 일련의 숫자들로 유추해 보면 공성학 일행의 대만 방문 목적은 시찰이었지만 사실상 관광의 목적도 상당 부분 차지하고 있음을 알 수 있다. 또한 도표에서 숙박 시설과 관련된 지명이나 장소의 방문 횟수가 두 번째로 많은 것도 발견할 수 있다. 이 17개의 숙박 시설 중에서 북투온천(北投溫泉)과 초산온천(草山溫泉)은 특별히 소개할 가치가 있다. 북투, 초산, 사중계(四重溪), 그리고 관자령(關子嶺) 네 군데는 일제시대 대만의 유명한 사대 온천이다. 탕치(湯治), 휴양, 레저 등의 기능을 두루 갖춘 북투, 초산온천은 바로 이러한 특수성 때문에 대만 십이승의 하나로 선정되었다. 그리고 선정 시간에는 다소 차이가 있었지만 조선과 일본의 팔경이나 십이승에도 온천이 들어 있었다.³⁸⁾ 그러면 북투, 초산 두 온천은 도대체 대만, 조선, 일본 사람에게 어떠한 존재였는지, 그리고 무슨 매력을 가지고 있는지에 대해 탐구해 보도록 하겠다.

1) 우월한 자연 조건을 가지고 있는 북투, 초산온천

일본은 일찍이 1948년에 온천을 대상으로 온천법을 제정하여 관리하기 시작하였다. 이 온천법에서 ‘온천’이란 지하로부터 솟아나는 섭씨 20도 이상인 온수, 수증기, 그리고 기타 기체라고 정의를 내렸다.³⁹⁾ 대만⁴⁰⁾과 한

38) 박현옥(2010), 282면. “1927년에는 일본 오사카마이니치신문사(大阪毎日新聞社)와 동경니치니치신문사(東京日日新聞社)가 주최하고, 철도성의 후원으로 ‘일본신팔경(日本新八景)’의 선정 투표가 실시되었다. 이듬해인 1928년 『일본팔경(日本八景)』이란 제목으로 출간되었는데 그 중에 벳부온천(別府溫泉)이 있다.” 285~286면: “‘일본신팔경’의 선정 방식과 마찬가지로 1939년 출간된 『조선여행(朝鮮の旅)』에도 조선 팔경과 십이승의 선출 결과가 기록되어 있는데 그 중에 주을온천(朱乙溫泉)이 있다.”

39) 電子政府の總和窗口(<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S23/S23HO125.html>)

40) 2003년 제정된 대만 온천법 제3조에 의하면 ‘온천’이란 온천 기준에 부합하는 온수, 냉수, 기체 혹은 수증기며, 온천 노두(露頭)에서 측정된 온도는 섭씨 30도 이상이어야

국⁴¹⁾의 온천 정의에 관해서는 다소 차이가 있겠지만 온천수의 피부병, 관절염, 신경통, 부인병 등 질병을 치료할 수 있는 의료적 효과에 대한 깊은 믿음은 동일하다.

한반도는 지질학적으로 대륙판이 가장자리로부터 상당히 떨어져 있어 화산활동의 흔적은 거의 없다. 따라서 한국에서 확인된 온천은 거의 다 비화산성이며, 중생대 화강암과 관련이 있기 때문에 지질시대가 비교적 고생대에 해당된다. 반대로 대만의 온천은 대부분 화산활동 말기와 연관이 있다. 태평양 서쪽 가장자리에 위치해 있는 대만은 먼 과거부터 지속되어 온 지각운동으로 인해 많은 지열을 가지고 있다. 계절풍과 태풍 또한 대만에 연평균 강수량 3,000mm 이상을 유지할 수 있도록 하여 지하수를 대량으로 보충시켜 왔다. 바로 이 풍부한 지열과 지하수 덕분에 대만은 세계 온천 밀도가 가장 높은 나라가 되어 온천박물관이란 호칭도 얻었다.⁴²⁾ 북투온천과 초산온천은 오래 전부터 외국 관광객이 필히 방문하는 장소 중의 하나가 되었다.

(1) 초기의 온천 이용

온천과 관련된 최초 한국 기록은 서기 286년 고구려 서천왕 17년 때이다. 기록에 “처음에는 두 사람이 병을 핑계하고 온탕(溫湯)에 가서 그 일당과 더불어 절제 없이 놀면서 패역(悖逆)한 말을 함부로 하므로, 왕이 거짓으로 ‘국상을 삼겠다.’고 불러들여 역사(力士)를 시켜 잡아 죽였다.”⁴³⁾라

한다. 全國法規資料庫(<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=J0110040>)

41) 1981년 제정된 한국 온천법 제2조에 의하면 ‘온천’이란 지하로부터 솟아나는 섭씨 25도 이상인 온수다. 국가법령정보센터 (<http://www.law.go.kr/lsInfoP.do?lsiSeq=162223&efYd=20141119#0000>)

42) 宋聖榮·劉佳玖(2003), 71면. “면적은 불과 35,980 km²인 작은 대만 땅에 총 128군데의 자연용출온천(自然湧出溫泉)이 있어서 세계에서 온천 밀도가 가장 높은 곳이라고 할 수 있다.”

고 한 서술이 있다. 여기서 나온 ‘온탕’은 바로 온천이다. 고대부터 이미 온천을 치료나 정화의 목적으로 사용했던 한국에 비해 대만은 17세기가 되어서야 온천을 이용하기 시작했고 온천의 이용 목적도 사뭇 달랐다. 청나라 때의 첫 번째 순대어사(巡臺御史)인 황숙경(黃叔瓚)은 그의 『대해사사록(臺海使槎錄)』에서 북투에 대해 “마소옹(麻少翁)과 내북투(內北投)는 광산(磺山)의 오른쪽과 왼쪽에 있다. 온천의 독기가 찌는 듯이 덥고 답답하다. 코에 닿으면 머리가 어지럽고 호흡이 곤란해진다. 그래서 원주민들은 자주 설탕물로 눈을 씻는다.”⁴⁴⁾라고 한 묘사가 있다. 그리고 일제시대 련횡(連橫)이 쓴 『대만통사(臺灣通史)』에도 “유황은 담수, 즉 현재의 북투에서 생산된다. 스페인 사람이 대만을 점령했을 때 이미 개척한 바 있었다. 그러나 장기(瘴氣)가 창궐하고 벌레가 번식하여 물이 나빠 병든 일꾼들이 많았다.”⁴⁵⁾라고 북투를 묘사했다. 이상의 사료를 통해 본다면 초기에 온천 개발의 목적은 유황 채굴에만 국한되었으며 온천 자체에 대해서는 공포감만 느꼈다는 것을 알 수 있다.

‘북투’란 지명은 대만 원주민인 개달격란족(凱達格蘭族)의 말 ‘patauw’에서 기원한 것이며 ‘patauw’ 원래의 뜻은 무당이다.⁴⁶⁾ 당시 한족과 원주민은 온천에 대한 기본적인 인식이 부족하였으며 온천의 효능도 전혀 몰랐다. 온천 때문에 일 년 내내 연기가 자욱하고 코를 찌를 듯한 역한 냄새로 인해 저절로 신비성과 공포감을 동시에 구비한 무당을 연상하게 하였

43) 『東史綱目』第2上, 「高句麗 西川王 17年」, “出二人詐稱往溫湯, 與黨類戲樂無節, 出言悖逆. 王僞詐拜相召之, 令力士執而殺之.”

44) 黃叔瓚, 『臺海使槎錄』卷6, 「附載」, “麻少翁, 內北投, 在磺山左右, 毒氣蒸鬱, 觸鼻昏悶, 諸番常以糖水洗眼.”

45) 連橫, 『臺灣通史』卷18, 「樵賣志」, 臺灣通史社. “硫磺產於淡水, 爲今北投之地. 當西班牙人據臺時, 曾掘取之. 而瘴毒披猖, 蟲滋水惡, 工人多病.”

46) 安倍明義(1930), 104면 참조.

다. 따라서 몇 백 년 동안 북투의 온천은 ‘독수(毒水)’로 생각되어 가능하면 멀리 피해야 할 대상이 되었다. 이런 현상은 일제시대에 들어가면서 대폭적인 변화가 생겼다.

(2) 북투, 초산온천의 개발 역정

최초로 북투에서 온천여관을 개설한 자는 일본 오사카에서 온 히라타겐고(平田源吾)이었다. 그는 북투 지역의 온천수 수질이 좋아서 개발할 가치가 있다고 생각해 1896년 3월에 ‘천구암(天狗庵)’이란 이름으로 온천여관을 만들었다. 천구암은 원래 북투 거주자가 만든 초가집이었는데 이를 이후 2층식 일본 목조 건축물로 개축하였다. 건물 사방을 일본식 정원으로 조경하였으며 마당 안에 기이한 화초를 심었다. 천구암은 숙박 시설 외에 요리와 목욕장도 제공했기 때문에 일본 관광객의 사랑을 크게 받았다.⁴⁷⁾ 같은 해 8월에 대북군정청재무과장(臺北軍政廳財務課長) 마츠모토 가메타로(松本龜太郎)도 ‘송도원(松濤園)’이란 온천여관을 개설했다.⁴⁸⁾ 그 후 북투는 온천이 유명한 곳으로 점차 널리 알려지기 시작했다.

사실 북투, 초산의 온천 개발은 일본 히로히토(裕仁) 태자와 큰 연관이 있다. 대만총독부는 일본의 집권자에게 통치 성과를 보여 주기 위해 지속적으로 일본 내지의 관원들을 초청하여 대만을 시찰하도록 하였다. 히로히토 태자 또한 초청을 받아 1923년에 대만을 방문을 했고 그 일정에 북투, 초산온천이 있었다. 히로히토 태자의 대만 방문 시간은 길지 않았지만 편한 여정을 위해 대만총독부는 각종 교통 시설에 대거 건설을 투입하였다. 그 수많은 건설 중에 ‘관광 전용철도’ 혹은 ‘온천 전용철도’라고 부를 수 있는 신북투(新北投) 철도 지선이 있다. 종관철도의 건축 재료와 담수

47) 黃玉惠(2005), 64면 참조.

48) 中島春甫(1930), 3~4면 참조.

항에 들어온 화물을 운송하기 위해 1901년 담수선(淡水線) 철도가 개통되었다. 그러나 철도선에 있는 북투역은 온천 지역과 아직 상당한 거리가 있었다. 이 문제를 해결하기 위해 철도부는 1916년 총 길이 1.2킬로미터의 담수선의 유일한 지선인 신북투 지선을 완성했다.⁴⁹⁾ 북투역에서 신북투역까지의 기차 운행 시간은 5분으로 관광객들의 불편함을 대대적으로 줄였다. 1929년 발행한 『북투온천안내(北投溫泉の栞)』를 보면 “현재 북투, 신북투 두 기차역에서 승강하는 탑승객은 한 여름에도 하루 평균 천 명이 되었는데 이용자 중의 대부분은 온천객들이다.”라고 서술한 적이 있다.⁵⁰⁾ 교통수단의 획기적 발전으로 많은 사람들이 온천에 몰리게 되었고 북투온천의 대중화가 시작되었다.

초산이란 지명의 유래는 『대만부지(臺灣府誌)』에 “띠(茅草)가 많은 산이라서 초산이란 이름을 지었다”⁵¹⁾라고 한 구절에서 찾을 수 있다. 청나라 때 도적들이 산에 숨어 유황을 갈취하는 것을 방지하기 위해 관청이 정기적으로 불을 놓아 산을 태웠다고 한다. 따라서 큰 나무는 자라지 못하고 띠 같은 여러해살이풀만 생장이 가능했다. 1907년 『한문대만일일신보(漢文臺灣日日新報)』가 초산온천을 대상으로 보도한 적이 있었다. 보도 내용에 의하면 “초산으로 올라가는 길이 험해 보행이 힘들면 가마를 탈 수밖에 없었다. 그러나 산길이 험준해서 가마꾼들도 대부분 산행을 혐오했다. 북투보다 교통이 불편하고 온천수의 수질도 잘 알지 못했지만 경치가 아름다워 경험해 볼 만한 가치가 있다”라고 했다.⁵²⁾ 이런 우월한 천연 조건을 갖추었지만 당시 북투 온천처럼 발전하지 못한 이유는 초산에 반

49) 劉文駿·王威傑·楊森豪(2003), 62~63면 참조.

50) 田中均(1929), 32면 참조.

51) 臺灣史料集成編輯委員會(2004), 『臺灣府誌』卷9, 行政院文化建設委員會. “草山以多茅草, 故名.”

52) 『漢文臺灣日日新報』, 『本社之探涼隊(七)-草山溫泉』, 1907년 7월 27일.

일 세력이 존재했던 것과 연관이 있을 것이라 짐작한다.

초산에는 본래 온천 시설이 없었는데 1913년 공공욕장(公共浴場)이 설치되고 나서야 관광객들이 점점 많아지고 주변에 여관, 별장들도 많이 생겨났다. 또한 당시 여행안내서는 북투와 초산 사이에 있는 도로 주변은 경치가 뛰어나 앞으로 큰 유원지로 될 것이라는 예상도 했다.⁵³⁾ 공성학 일행의 초산행은 히로히토 태자가 초산을 방문한 5년 후였다. 도로 건설의 발전과 자동차 산업의 발달로 자동차를 이용해 대북, 북투 등지에서 직접 초산으로 올라가는 것도 가능하게 되었다. 다음은 공성학 일행이 초산을 방문할 당시 발생한 에피소드이다.

일전에 미쓰이회사가 우리 일행을 초산 온천으로 초대하려 했는데, 마침 쇼와천황 동생인 다카마쓰노미야(高松宮) 전하가 초산에 어가를 타고 와서 하루 밤 묵는다는 보고가 있어 북투 온천으로 변경하였다. 담수에서 돌아오는 길에 시간적인 여유가 생겨 잠시 초산의 풍경을 탐방하고 싶어 북투 온천으로 가려던 방향을 틀어 초산으로 차를 몰고 올라갔는데, 순경이 더 가지 말라는 주위를 주었다. 아직 30분의 여유가 있어 북투에서 먼저 어가를 공경히 맞이하려는 취지라 순경에게 대답하자 바로 통행을 허가했다. 빠른 속도로 고개를 내려와 산모퉁이 도는 곳에 당도했다. 그런데 갑자기 차 한 대가 올라와 거의 서로 부딪칠 뻔했다. 내가 타고 있던 차의 운전사가 서둘러 충돌을 피하려 하자, 차의 좌측 바퀴가 백 길이나 되는 낭떠러지에 반쯤 걸쳐 있었다. 떨어질 뻔했지만 다행스럽게도 풀 넝쿨에 얽혀 떨어지지 않았다. 일행이 깜짝 놀라 차에서 내려 살펴보니 낭떠러지에 매달려 있는 위태로움이 간발의 차이였다. 머리털이 바짝 서고 간담이 서늘해져 마음을 스스로 추스를 수 없었다.⁵⁴⁾

53) 臺灣總督府交通局鐵道部(1927), 73~75면 참조.

54) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』卷1, 『日記·5月5日』. “先時, 三井會社意欲招我一行于草山溫泉矣. 適有皇弟高松宮殿下駕臨草山一泊之報, 故變更北投. 而淡水歸路尚有時間之餘裕, 故且欲探草山風景. 轉往北投之計, 驅車登草山, 則巡警戒勿前行, 答以尚有三

이상의 내용에서 북투와 초산의 거리는 불과 30분의 주행거리인 것을 알 수 있다. 따라서 대만 십이승의 하나로서 북투와 초산을 자주 한데 쉬어 논하곤 했다. 공성학 일행은 자동차를 타고 벼를 심는 계단식 논, 유향이 가득한 구불구불한 산골짜기, 그리고 기이한 화초 수목 등 조선과 전혀 다른 경치를 구경했다.⁵⁵⁾ 그러나 도로 안전시설을 완비하지 못했던 일제 시대에 관광이란 지금의 사람들은 상상할 수 없는 위험성을 지니고 있었다. 시간적 여유가 많지 않았으며 심지어 도로가 통제된 상황에서 태자를 맞이하려 한다는 핑계까지 대면서 초산으로 올라갔다는 것, 초산에서 위험천만한 자동차 사고를 겪었음에도 불구하고 대만을 떠나기 전날에 밤새 초산 온천에서 연회를 연 것⁵⁶⁾등을 보면 초산이 대만 관광지 중에서 얼마나 중요하고 독특한 지위를 차지하고 있는지 알 수 있다.

2) 관광에 도움이 되는 각종 숙박 시설

관광은 정태적(靜態的) 활동이 아닌 고향을 떠나 계속 움직이는 동태적(動態的) 활동으로 평소보다 더 쉽게 허기를 느끼며 더 빨리 피곤해지고 심지어 향수까지 불러일으킬 수 있다. 공성학 일행이 대만에 당도한 첫째 날 저녁에 초대를 받아 간 곳은 본토 요리로 유명한 봉래루(蓬萊樓)란 요리점이었다. 알다시피 과거 요리점은 요리만 파는 곳이 아닌 술도 같이 파는 장소였다. 좋은 술과 진기하고 맛있는 요리, 게다가 노래를 부르는 기

十分餘裕，則當先至頂北投祇迎駕過之意，巡警乃許行。故疾馳下嶺，當山隅回轉處，不意一車突然上來，勢將相觸，余所乘運轉手急欲暫避，車之左輪，半傾於百仞斷崖，而幸因草蔓之縈纏，欲落未落。一行喫驚，下車視之，斷崖之懸危如一髮矣。髮豎膽寒，心不能自定。”

55) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』卷2, 「草山」. “探勝草山路, 見頗驚異常. 梯田皆種稻, 曲磧盡流黃. 嘉木蓋形滿, 奇花針瓣長. 皇華觀駐節, 夾道散清香.”

56) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』卷1, 「日記·5月12日」. “午后五時, 赴草山溫泉, 三井會社招宴, 又極歡娛. 夜十一時半, 歸臺北.”

생까지 있어 객지에서 느낄 수 있는 울적하고 쓸쓸한 마음을 풀어주어 마음껏 즐기다가 숙소로 돌아갔다고 한다.⁵⁷⁾ 또한 아리산 등산객을 위해 짐 싣 도시락과 찻주전자를 준비해 주고, 무더운 날씨에 몸에 쌓인 땀과 먼지를 씻어낼 수 있는 장소를 제공해 주는 청류여관(靑柳旅館)도 일행이 계속 관광할 수 있도록 해 준 중요한 시설이었다.⁵⁸⁾ 그럼 관광 기본 요소의 하나로서 숙식 시설과 그에 부속된 서비스는 『향대기람』에 어떻게 기록되었는지 살펴보겠다.

1) 여관 겸 요리점인 풍류 공간 - 팔승원(八勝園)

앞에 정리된 도표를 보면 공성학 일행이 이용한 숙식 시설 중에는 1908년 준공된 지상 3층 바닥 면적이 6백 20여 평에 달하며 흡연실, 도서실, 이발실 등 각종 편리 시설을 구비한 대만의 첫 번째 서양식 고급 호텔인 철도호텔이 있는가 하면⁵⁹⁾ 히로히토 태자가 대만 방문 기간 동안 시중들이 머물렀던 숙소인 훈풍관(薰風館)과 같이 역사적 의미를 가진 여관도 있었다. 그렇다면 이렇게 많은 숙식 시설 중에서도 팔승원이란 여관을 굳이 골라 소개하는 이유에 대해 먼저 『향대기람』에 나타난 시문부터 보도록 하겠다.

57) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 『日記·5月4日』. “三井會社支店長代理井上知博, 雜貨部主任上林熊雄, 人蔘係賴尙剛諸人出迎, 共入鐵道飯店協議視察日程. 被張清港氏招待往蓬萊樓, 本土料理已極珍奇, 兼有歌妓, 一暢旅懷, 盡歡而歸宿.”

58) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 『日記·5月8日』. “曉着嘉義驛, 入靑柳旅館. 朝飯後, 持鑪包茶壺, 七時, 乘阿里山登山鐵道車.”

孔聖求, 『香臺紀覽』 卷1, 『日記·5月9日』. “午后三時, 着嘉義驛. 暑炎如前困人, 入靑柳館洗塵, 又乘自動車周覽.”

59) 臺灣總督府交通局鐵道部(1927), 64~65면 참조.

搜勝終無厭, 명승을 찾으나 끝내 만족하지 못하니,
 仍尋八勝園. 이어 팔승원으로 찾아갔네.
 林花窺遠客, 숲 속에 꽃은 멀리서 손님을 엿보고,
 庭樹媚孤村. 마당에 나무는 고촌(孤村)을 아첨했네.
 塵垢當知洗, 묵은 때를 씻어야 하는 것을 아니,
 溫泉有發源. 여기에 온천의 근원이 있네.
 羣仙邀我飲, 신선 무리가 술을 마시자고 권하더니
 明月破黃昏. 황혼이 지나 밝은 달이 떠올랐네.⁶⁰⁾

팔승원은 공성학 일행이 히로히토 태자 때문에 조선에서 훌륭한 경치와 이름난 온천을 제대로 구경하지도 못하고 대신 찾아갔던 장소였다. 그렇다고 팔승원이 명성이 없던 곳은 아니었다. 1922년에 개업한 팔승원의 경영자는 모리카즈(森力次)란 일본 사람이었다. 팔승원은 “온천은 청정하고 조망은 훌륭하다. 맑은 날씨는 경치가 좋고 비 오는 날씨 또한 풍경이 뛰어나다. 봄에는 꽃이 좋고, 여름에는 바람이 좋다. 가을에는 달이 좋고 겨울에는 눈이 좋다.”⁶¹⁾라고 하여 여덟 개의 명승이 있다고 해서 ‘팔승’이란 이름을 지었다. 일반 여관과 달리 팔승원은 북투에 있는 온천여관이면서 완벽한 손님 접대와 맛있는 요리로 유명한 요리점이기도 했다. 뿐만 아니라 편리한 교통을 제공하기 위해 경영자인 모리카즈는 북투 자동차 조합에 가입해 자동차로 관광객을 태워 주는 운수업까지 다양한 방면에 경영을 하고 있었다.⁶²⁾ 이런 현상은 일제시대 조선의 온천 발전과 마찬가지로 원래 온천 경영을 목적으로 한 사업이 점차 온천 토지의 거래를 위한 부동산

60) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』卷2, 『北投八勝園』.

61) 尾崎古, 『詩苑』1924年3月號, 『北投八勝園記』, 臺灣時報發行所. “…何謂八勝? 溫泉清淨, 眺望絕佳, 晴好雨奇. 春宜于花, 夏宜于風, 秋宜于月, 冬宜于雪, 是因所以命其園也.”

62) 中島春甫(1930), 46면 참조.

산 산업, 예기권번(藝妓券番: 기생조합), 운수업 등의 분야까지 확장되어 점차 큰 기업이 되면서 나타났다.⁶³⁾

이상의 시문 중에 특히 ‘원객(遠客)’의 멀 ‘원’자와 ‘고촌(孤村)의 외로울 ‘고’자를 주목해야 한다. 일제시대 북투의 온천여관은 크게 일본식과 대만식으로 나눌 수 있다. 일본 사람이 경영하는 온천여관은 주로 일본 호상, 군인만 대접하고 샤미센(三味線), 엔카(演歌), 일본 군가 등으로 흥을 돋워 일본 분위기가 농후했다. 그런데 대만 사람이 경영하는 온천여관은 주로 대만 사람이 주 고객층이 되고 대만 사람의 취향에 맞춰 민남어(閩南語) 가요나 남곡(南曲)을 연주하였다.⁶⁴⁾ 일본 미쓰이회사의 관계자로서 초청을 받아 조선에서 멀리 대만까지 온 공성학 일행을 바로 이 ‘원’자로 표현하였으며 고향이 아닌 객지에 와 있는 외로운 처지는 또한 이 ‘고’자로 표현하였다.

늦봄인 5월의 대만은 월평균 25도 정도의 시원한 날씨였다. 관광으로 인한 피로는 따뜻한 온천수와 함께 사라졌다. 좋은 친구, 맛있는 술과 요리에 흥이 일어 시도 짓고 음악을 연주하기도 하였다. 따라서 당시의 대만 요리점은 이미 단순히 여관에 부속된 시설에서 벗어나 문화 예술과 사교의 풍류 공간이라고 할 수 있었다. 이러한 현상은 대만과 같이 일제시대에 처해 있던 한국도 비슷하게 나타났다. 한국 최초의 요리점이라고 할 수 있는 ‘명월관(明月館)’이 1904년 생겼지만 1910~20년대가 되어서야 한국 요리점의 전성기가 열렸다고 할 수 있다.⁶⁵⁾ 대만 요리점과 가장 큰 차이점은 한국에서는 가곡, 시조, 판소리 등 한국적 음악을 이용했다는 점이고 경영 방식에 있어서는 유사했다.

63) 한경수(2012), 581면 참조.

64) 卞鳳奎(1994), 14면 참조.

65) 서지영(2004), 132~134면 참조.

2) 관광객들의 온유향(溫柔鄉) - 예기(藝妓), 작부(酌婦)의 대접

앞에서 공성학 일행이 팔승원이란 시체에 맞춰 지은 시를 소개했다. 그 시 중에 ‘신선 무리(群仙)’가 나에게 술을 마시자고 권했다는 묘사가 있다. 여기의 신선은 누구인지 의문이 생겼다. 일기 내용에 공성학 일행이 대만을 당도한 첫날 초대를 받아 간 봉래루 요리점에 대한 기록은 진기한 본토 요리와 기생과 같이 만찬 자리를 즐겼던 장면만 있었다. 이와 반해 팔승원의 요리점에서는 ‘웃음’, ‘근심’을 이용해 위험했던 자동차 사고를 비유했던 것과 반대로 ‘웃음’, ‘즐거움’을 사용해 온천에서의 온천욕과 기생들을 마주해 술잔을 잡은 장면을 자세히 묘사했다.⁶⁶⁾ 따라서 요리점에 있던 신선 무리는 다름이 아닌 미쓰이회사 사람들과 기생들이었다. 그럼 일제시대의 기생들이 어떻게 대만 관광객들의 온유향으로 되었는지 다음의 일기 내용부터 살펴보겠다.

술잔과 쟁반이 어지럽게 흩어져 있고 담소를 나누는 소리가 자리 위에 떠 들썩했다. 지정장 대리로 있는 이노우에도모히로 씨는 나이가 마흔네 살이었는데 머리가 하얗게 세었으며, 나의 사촌 춘포 형도 나이가 쉰 살이었는데 수염이 다 희었다. 춘포형이 수염을 잡고 흔들면서 기생 한 명을 가리키며, 이노우에 씨에게 말했다. “공(公)과 나는 수염이 이처럼 희어서 비록 미인들이 많으나 우리에게 눈길조차 한 번 안 줄 것이니 이를 어찌면 좋소.” 이에 이노우에 씨가 픽 웃으면서 여러 기생에게 묻자, 기생 중 하나가 이렇게 말하였다. “그렇지 않습니다. 여름철에는 흰 것을 높이 치는 사람이 많아 한더위에 검은 머리를 가진 사람은 쓸모없습니다. 두 분 어른께서는 염려 마십시오.” 이에 좌석에 앉았던 모든 사람이 배를 움켜쥐고 껄껄 웃었다.⁶⁷⁾

66) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 『日記』 5月5日. “相語車危之事, 而浴泉攝影, 對妓把盃, 可謂回咷作笑, 先憂後樂也.”

67) 孔聖求 編, 『香臺紀覽』 卷1, 『日記』 5月7日. “盃盤狼藉, 談笑麤轟. 席上支店長代理

공성학 일행이 밤차를 타고 남쪽으로 시찰을 떠나기 전에 미쓰이회사 지점장이 매본루(梅本樓)란 요리점에서 일행을 초대하였다. 작별의 의미로 마련된 연회 자리에서 기생들의 재치로 일행을 포복절도하게 만들었다. 여기서 손님을 접대하고 술시중을 드는 기생을 작부(酌婦)라고 한다. 당시 요리점에서 작부를 불러 흥을 돋워 주는 것이 일반적이었다. 『북투온천안내』라는 안내서에는 심지어 검번초기료(檢番招妓料)의 제목으로 기생조합에서 작부, 예기를 부를 때 필요한 요금, 서비스 기간, 그리고 영업시간까지 자세히 소개하였다.⁶⁸⁾ 작부와 달리 예기는 잔치나 술자리에서 노래나 춤 또는 풍류로 흥을 돋우는 것을 직업으로 하는 여자다. 보통 샤미센 악기, 일본 노래와 춤, 그리고 손님을 모시는 예의 등을 반 년 내지 일 년 정도 훈련을 받고 자격증을 따라 예기가 될 수 있다고 한다.⁶⁹⁾ 자격증을 취득하기가 힘들 만큼 예기의 보수도 작부보다 훨씬 후하였다. 작부이든 예기이든 그들이 공성학 일행이 대만 방문 일정 중에 생길 수 있는 심리적, 성적 욕구를 완화시켜 주고 만족시켜 주는 존재라는 사실은 부정할 수 없다.

4. 결론

현재 대만과 한국의 교류 상황을 보면 한류가 대만으로 밀려들어 와 마치 한류를 계기로 활발한 문화 교류가 이루어진 것처럼 보이지만 대만과 조선은 일제시대부터 이미 민간 교류 관계가 존재했다는 것을 이 논문에

井上知博氏, 年四十四, 而頭髮皓白. 余從兄春圃年五十, 而鬚髯幾乎盡白. 春圃掀髯, 指一妓語, 井上氏曰, 公與我則鬚髮如此, 美人雖多, 不得一顧奈何. 井上氏微哂, 以此意問於諸妓, 一妓即應曰不然. 夏節人多尙白, 時當盛暑, 黑者無用, 兩大人請勿慮焉, 滿座捧腹大笑.”

68) 田中均(1929), 62~63면 참조.

69) 王正宗(2001), 42면 참조.

서 증명하려고 했다. 이 연구를 계기로 더 많은 학자들과 사람들이 대만과 한국 민간 교류 연구에 투입되었으면 한다.

1896년 대만과 일본 사이의 명령항로 개설, 그리고 1908년 대만 종관철도의 개통은 일제시대 대만 해상과 육상 교통의 신기원을 열어주는 주원인이라고 할 수 있다. 정기적 해상 항로의 왕복은 사람과 화물의 안전한 수송을 보장해 주었고 대만 철도의 종관 연결은 시간과 공간의 장벽을 타파해 주었다. 이상 교통 시설의 건설과 변화가 처음부터 관광을 목적으로 했던 것은 아니지만 편리한 교통수단으로 인해 관광객의 이동이 용이해지고 훗날 숙박 시설의 발전까지 이끌어 냈다. 공성학 일행은 관광 사업이 가장 성행했던 시기에 앞서 이야기한 교통과 숙박 시설을 이용해 조선과 같이 일본 식민통치를 받고 있던 대만을 방문한 것이었다.

본 논문의 주요한 동기는 대만과 한국 사이에 존재하고 있던 민간 교류 사이의 역사적인 공백을 채우는 것이지만 『향대기람』에 연구할 만한 내용이 너무 방대하여 단기간에 그 내용을 모두 다루기 어려워 일단 연구의 초점을 일제시대 대만의 교통 시설과 숙박 시설에 둘 수밖에 없었다. 공성학 일행의 대만 방문 전후에 대만과 한국 관련 사료를 활용하여 조선 사람이 당시 대만의 교통과 숙박 시설을 어떻게 생각했는지, 그리고 그 당시의 잘 알려지지 않는 실제모습을 다시 구축하려고 했다. 이상의 연구 동기에 의거하여 본 논문 제2장에서는 일제시대 대만의 교통 시설을 두 개의 축으로 나누어 살펴보았는데 하나는 해상 교통이고 다른 하나는 육상 교통이다. 해상 교통은 오사카상선과 일본우선 두 선박 회사의 경쟁부터 거론하였고 이어서 대만, 일본을 취항하는 초호화 대형 선박 요시노마루의 시대적 의미를 소개하였다. 마지막으로 연락 기능에서 점차 관광 기능으로 변화해 가는 소형 증기선의 역할 변화 과정을 살펴보았다. 육상 교통에 관해서는 대차 운수의 흥망성쇠와 아리산등산철도의 독특성을 주요한 연구

목표로 삼았다. 제3장에서는 대만 십이승으로서의 북투온천, 초산온천 그리고 관광과 관련된 숙박 시설을 중심으로 다루었다. 초기 대만의 온천 이용 방식부터 시작하여 일제시대의 북투, 초산온천이 어떻게 대만 사대 온천 중의 하나로 개발되었는지 살펴보았다. 그 다음에 숙박 시설 중에 온천 여관, 요리점의 기능을 동시에 결합한 팔승원의 특수성도 탐구하였다. 마지막으로 관광객의 노정에 심리적, 적 위안과 만족을 주는 예기, 작부의 존재 사실도 간단히 소개하였다. 이상의 연구 활동으로 일제시대 대만의 교통과 숙박 시설에 대한 통합적인 연구와 보완을 시도하였다.

하나의 관광사업이 성공할 수 있는 이유는 관광지 자체의 관광 가치 외에 교통과 숙박 시설의 구비가 필요하다는 것은 앞서 밝힌 바 있다. 관광객이 외국 풍경을 감상하면서 다른 문화를 체험하는 동안 자기도 모르게 우월감이나 열등감 등 복잡한 감정이 드러날 수 있다. 본 논문은 지면과 시간의 제한으로 이 명제에 대해서는 다루지 못하였다. 이를 미래의 과제로 삼고 『항대기람』의 일기와 시문을 통해 공성학 일행이 대만에 어떠한 의식을 가졌는지에 대해서도 지속적인 연구를 하도록 하겠다.

참고문헌

<한국 문헌>

孔聖求 編(1931), 『香臺紀覽』, 中央印書館.
安鼎福(1778), 『東史綱目』.

박동욱(2014) 역, 『항대기-개성상인의 홍삼로드 개척기』, 태학사.
박현욱(2010), 『근대 일본에 있어서 '심상공간'으로서의 온천문화 연구-『온천안내』와 『온천순례』를 중심으로-』, 『일본어문학』 제47집, 한국일본어문학회, 281~300면.
서지영(2004), 『식민지 근대 유희 풍속과 여성 섹슈얼리티-기생·카페 여급을 중심으로』, 『사회와 역사』 제65권, 한국사회사학회, 132~168면.

진경지(2014), 『『香臺紀覽』 기록에 투영된 일제시대 臺灣의 모습』, 『동아시아문화연구』 제56집, 한양대학교 동아시아문화연구소, 247~272면.

한경수(2012), 『우리나라 온천 및 온천욕의 역사』, 『관광연구』 제27권 제5호, 대한관광경영학회, 565~586면.

『每日申報』, 每日申報社.

『東亞日報』, 東亞日報社.

<대만 자료>

黃叔瓚(1996), 『臺海使槎錄』, 臺灣省文獻委員會.

連 橫(1920), 『臺灣通史』, 臺灣通史社.

吉開右志太(2009), 『臺灣航運史(1895-1937)』, 國史館臺灣文獻館.

臺灣史料集成編輯委員會(2004), 『臺灣府誌』, 行政院文化建設委員會.

臺灣總督府交通局鐵道部(1927), 『臺灣鐵道旅行案内』, 臺灣總督府交通局鐵道部.

渡部慶之進(2006), 『臺灣鐵道讀本』, 國史館臺灣文獻館.

尾崎古(1924), 『北投八勝園記』, 『詩苑』, 臺灣時報發行所.

卞鳳奎(1994), 『北投溫泉個別訪問錄』, 『臺北文獻』 107期, 臺北市文獻委員會, 13~21면.

徐茂炫·黃登興(2000), 『日據時期臺灣各港口貿易結構』, 2000年東吳大學經濟學術研討會.

蘇昭旭(2001), 『阿里山森林鐵道(1912-1999)景觀篇』, 人人月曆股份有限公司.

宋聖榮·劉佳玫(2003), 『台灣的溫泉』, 遠足文化事業股份有限公司.

松浦章(2004), 『日治時期臺灣海運發展史』, 柏楊文化事業股份有限公司.

安倍明義(1930), 『臺灣地名研究』, 蕃語研究會.

王正宗(2001), 『北投溫泉』, 『北投溫泉博物館專刊』, 北投溫泉博物館, 42~51면.

劉文駿·王威傑·楊森豪(2003), 『百年台灣鐵道』, 果實出版.

劉素芬(1999), 『日治初期臺灣的海運政策與對外關係(1895-1914)』, 『中國海洋發展史論文集』 第七輯·下冊, 中央研究院中山人文社會科學研究所.

田中均(1929), 『北投溫泉の栞』, 七星郡北投庄役所.

中島春甫(1930), 『台北近郊の北投草山溫泉案内』, 臺灣案内社.

陳顏·李杰穎(2007), 『沿著輕軌私遠足—烏來台車與台車博物館的故事』, 行政院農委

會林務局.

何培齊(2010),『日治時期的海運』,國家圖書館.

黃信彰(2007),『臺灣新文化運動的第一類接觸:海運的立體新世界』,台北市文獻委員會.

黃玉惠(2005),『日治時期休閒景點北投溫泉的開發與利用』,國立中央大學歷史研究所
碩士論文.

『漢文臺灣日日新報』,臺灣日日新報社.

『臺灣日日新報』,臺灣日日新報社.

<Abstract>

A View of Transport & Accommodation Facilities during
the Period when Taiwan was under Japanese Rule from
Travel in Hong Kong and Taiwan

Chen, Qing-zhi*

Though Taiwan broke off diplomatic relations with Korea formally in Aug. 1992, people-to-people exchanges were not cut off. Due to the Korean wave, the exchanges in economy and culture have also made substantial progress. However, this doesn't bring about a great upsurge in the researches on the relationship between Taiwan and Korea. Most researches are limited to political and economic issues. Though there are occasionally researches on culture related to the Korean Wave, they only focus on the late 1990s when the wave rose gradually. In this context, the writer thinks it's necessary to fill up the gap in history of the early people-to-people exchanges between Taiwan and Korea. Therefore, A View of Taiwan under Japanese Rule from Travel in Hong Kong and Taiwan was published in Feb. 2014. It outlined the Koreans' impression of Taiwan at that time through the diaries and poems left by Kong, Seong-Hak et al. during their nine-day travel in Taiwan and discovered cultural implications hidden behind the landscapes and the historic and cultural relationship between Taiwan and Korea.

It can be known from Eight Views of Taiwan, Twelve Points of Interest in Taiwan and Two Extraordinary Places in Taiwan selected by Taiwan Nichinichi Shinpo that the sightseeing trip in Travel in Hong Kong and Taiwan tally with these places substantially. And it can be found by looking into how these places became scenic spots that they were mostly

* Assistant Professor of Department of Korean Language and Culture of National Chengchi University. E-mail : qingzhi@nccu.edu.tw

related to economy, politics and even military interests at first. Later, they became tourist attractions. Few of them were developed as scenic spots at the very start. However, leaving aside the major cause of why these places became scenic spots, a scenic spot can attract numerous sightseers mainly because of, despite its own landscape, a good combination of transport & accommodation facilities. Therefore, it can be judged that the scenic spots visited by Kong, Seong-Hak et al. reached a certain level in terms of transport & accommodation facilities.

Based on the research motivation above, by focusing on the diaries and poems in *Travel in Hong Kong and Taiwan* and referring to related historical data before and after Kong, Seong-Hak travelled in Taiwan, this paper tries to reproduce what's less known about transport & accommodation facilities in Taiwan during the period when Taiwan was under Japanese rule from the viewpoint of foreigners (Koreans) so as to fill up the gap in history. It divides the transport into maritime transport and road transport. For maritime transport, it starts from the competition between Osaka Shosen Kaisha and Nippon Yusen, then introduces the epic meaning of *Yoshinomaru*, a luxury ship of a shipping route between Taiwan and Japan and describes how little steamers changed to sightseeing ships from transport ships at last. And for road transport, it mainly talks about the rise and decline of transport trolley and the peculiarity of Alishan Mountain Railways. Through the above-mentioned transport facilities, the writer hopes to conduct an integrative discussion and provide a supplement to the researches on transport facilities in Taiwan during the period when Taiwan was under Japanese rule. As for the accommodation facilities, this paper focuses on Beitou Hot Spring, Caoshan Hot Spring and sightseeing-related facilities. It starts from the early use of hot spring in Taiwan and development of hot spring during the period when Taiwan was under Japanese rule. Then, it explores *Bashengyuan* which can serve as both hot spring hotel and restaurant. At last, it briefly introduces the existence and meaning of comfort women and geishas who satisfied the psychological and physiological needs of tourists. The writer hopes to conduct an integrative discussion and provide a

supplement to the researches on transport & accommodation facilities in Taiwan during the period when Taiwan was under Japanese rule through this study.

Key words : The Period when Taiwan Was under Japanese Rule, Taiwan, Transport Facilities, Accommodation Facilities, Steamship, Mountain Railways, Hot Spring

본 논문은 2015년 1월 19일 투고되어 2015년 2월 27일 심사 완료하여
2015년 3월 10일 게재를 확정하였음.