

# 舊韓末 極東에 있어서의 露國海運企業에 관한 研究

孫 兌 鉉

## A Study on Shipping Companies in the Far East at the Last Period of the Imperial Russia

Sohn, Tae Hyon

〈차 례〉

序 言	(三) 日本郵船株式會社의 競爭
第一節 露國義勇艦隊	(四) 終 末
(一) 創 立	第三節 東清鐵道會社 汽船部
(二) 初期의 性格과 極東植民地政策副應 의 經營時期(1880年頃~1904年頃)	(一) 創立經緯와 會社의 性格
(三) 營利會社로서의 經營의 時期(1905 年頃~1918年頃)	(二) 航業의 經營
(四) 革命과 義勇艦隊	(三) 韓國海域에의 進出
第二節 세웨레프汽船會社	(四) 終 末
(一) 創立과 會社의 性格	第四節 카이제링伯汽船會社
(二) 航業의 經營	結 言
	參考文獻
	(附錄)義勇艦隊法

### abstract

The shipping Companies in the Far East at the last period of the the imperial Russia that penetrated into the seas around Korea were the Russian Volunteer Fleet Association, the Russian Mail Steamship Company, the Steamship Department of the Chinese Eastern Railroad Company and the Keisering Steamship Company.

This paper is a study of actual proofs on those companies, and the author tries to proof, taking the Russian Pliocy of the Far East colony into consideration, in detail as possible the circumstances of their foundation, their character, their lines, the particulars of their steamships, and their penetration into the seas around Korea.

## 序 言

舊韓末의 우리 海運을 理解하자면 우리 海域에 進出한 우리 周圍國家의 海運도 究明해 봐야 한다. 19世紀末에서 20世紀初에 걸쳐 우리 海域에 海運勢力을 伸張한 主要國家는 日本, 露, 清의 諸國이었으나 淸國은 1時的이고 微微한 政策的인 配船을 試圖했을 뿐 韓國海域에의 顯著한 進出은 하지 못하였다. 이에 反하여 露國과 日本은 強力한 政策的인 뒷받침에 依한 旺盛한 進出을 敢行하였다.

本稿는 舊韓末 우리 海域에 進出한 帝政露國海運企業에 關한 實證的 研究이다. 露國海運은 露國의 東進政策, 海上貿易의 性格, 對韓貿易 및 露國海運進出에 對한 隣接國民(韓, 日, 淸)의 反應 等 여러 角度에서 考察되어야 하겠지만 이들은 今後의 研究課題로 남겨두고 여기에서는 우리 海域에 進出한 露國海運企業에 關한 內容만으로 그 範圍를 限定하겠다.

韓國海域에 進出한 露國海運企業의 創立經緯, 會社의 性格, 航路, 船舶, 政府補助, 韓國海域에의 進出狀況 等を 露國의 極東植民地의 海運政策에 비추어 可能한 限 詳細히 論證하고자 한다.

### 第一節 露國義勇艦隊

#### (一) 創 立

露國義勇艦隊(Dobroflot...露, Russian Volunteer Fleet Association...英)<sup>1)</sup>는 1878年의 露土戰爭으로 英國의 壓迫에 憤激한 露國愛國人士의 寄附金 40萬留와 政府의 補助金으로 創立된<sup>2)</sup> 特殊汽船會社이다. 따라서 創立當時의 所有船舶은 鋼鐵製, 堅牢快速의 優秀船이 많았고 營利爲主의 테두리에서 벗어나 國家 永遠의 大策을 主眼으로 하는 經營을 할 수 있는 能力을 갖추고 있었다.<sup>3)</sup>

創立後의 첫 業務는 露土戰爭에 出征한 軍人의 送還이었다. 이 業務를 끝내자 곧 1879年에 니지니, 노브고로드號를 黑海岸의 Odessa에서 Vladivostok에 航行시키고 그 後<sup>4)</sup> 露國本土와 極東植民地間을 連絡하는 Odessa—Vladivostok間의 定期航路를 開拓하였다. 시베리아鐵道가 開通하기 前인지라 極東의 新領土를 經營하기 爲해서는 이 航路가 絶大的인 意義를 가진 것이었으나 一般汽船會社로서는 營利的 見地에서 實行이 不可能한 일이었으며 義勇艦隊와 같은 特殊한 性格의 機關으로서만이 可能한 性質의 일이었다. 이 會社는 本部를 露都 St. Peterburg에 두고 支社를 Odessa와 Vladivostok에 두었다.<sup>5)</sup> 後에 Vladivostok에 本社를 옮기기도 했던 일도 있었다.

1) 南滿洲鐵道株式會社(以後, 滿鐵이라 略稱하겠음), 支那に於ける列國の海運勢力, 大連, 168面

2) 滿鐵, 海運より見たる浦鹽斯德商港, 大連, 7面

2) 滿鐵, 浦鹽新德商港, 268面

4) 니지니, 노브고로드號의 初航에 關한 記事는 文獻에 따라 또 같은 文獻일지라도 同一하지 않다. 例컨대 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 9面의 年表에는 1880年이라 되어 있고 同書의 268面의 記事에는 1879年이라 되어 있다. 川上俊彦, 浦潮斯德, 大倉書店, 東京, 3面에는 1880年이라 되어 있고 同書의 43面에는 1881年이라 되어 있다. 濟軒學人, 浦鹽斯德事情, 東京堂, 東京, 2~6面에는 1877年에 Vladivostok港에 처음으로 入港했다고 되어 있다. 露土戰爭後 出征軍人의 輸送에 從事한 然後에 Vladivostok에 派遣되었다 하는 것으로 보아 1879年에 試航, 1880년부터 定期的으로 運航하게 된 것으로 보는 것이 妥當할 것으로 본다.

5) 川上俊彦, 浦潮斯德德, 大倉書店, 東京, 43面

## (二) 初期의 性格과 極東植民地政策 副應의 經營時期(1880年頃~1904年頃)

이 時期는 創立當時부터 그 性格이 根本的으로 變化하는 露日戰爭에까지로 規定한다. 이 時期에는 營利獲得을 度外視한 極東植民地政策의 一翼을 擔當하는 國家機關으로서의 性格을 지녔다. 따라서 國家政策에 全的으로 副應하고 追從하여 收支打算을 無視한 經營을 하였음이 그 特色이라 하겠다.

## (1) 初期의 性格

義勇艦隊의 創立動機가 初期의 性格을 規定하였다고 할 수 있다. 平時에는 純全한 商船으로서 運航되고 有事時에는 武裝을 하여 戰鬪의 艦隊에 編入하겠금 하겠다는 意圖에서 創立된 것이었다. 그러나 平時일지라도 一般商船과는 다른 性格을 지니고 있었다. 卽 當時 軍艦이 擔當한 露國本土에서 東部시베리아 等 地域까지의 客貨의 輸送을 하였는데 歐洲의 單 나라의 商品 或은 東洋의 여러나라에서 歐洲에 輸送될 貨物은 取扱하지 않았다. 따라서 外國의 開港場에 入港할지라도 一般商船에게 負課되는 錨稅 等은 免除된 적도 있었다. 外國人이 이 船舶을 利用할 수 있는 것은 定額의 運賃은 支拂하되 便乘하는 形式을 取하는 것과 郵便物을 搭載할 수 있는 것 뿐이었다.<sup>6)</sup> 時間의 經過와 더불어 改編도 있었고 그 性格에도 變化는 있었으나<sup>7)</sup> 끝내 官營의 性格에서 脫却하지는 못하였다.<sup>8)</sup>

## (2) 極東植民地政策 副應의 經營

義勇艦隊의 初期의 性格은 必然的으로 그 經營內容을 規定하였다. 이 時期의 狀況을 航路, 輸送內容, 補助金, 船舶 等의 項目으로 나누어 考察해 보면 다음과 같다.

## ① 航 路

이 時期의 義勇艦隊는 本國을 據點으로 하는 Odessa—Vladivostok間의 所謂 大沿岸航路를 專 擔하였다는 點에 特徵이 있다. 植民地據點(Vladivostok, 大連 等)의 極東植民地沿岸이나 極東地域의 外國에의 航路를 經營하는 會社와는 別途로 本國과 極東植民地와의 連絡선에 從事하였다. 이 航路에 있어서의 航海의 頻度を 보면 始初에는 年 1回였으나 그後 政府는 補助金을 支給하면서 年間 最少航海數를 規定하게 되었다. 卽 1886년에는 年 4回<sup>9)</sup>, 1892年頃에는 7回以上の 定期航海를 해야하게 된 것이다.<sup>10)</sup> 그러나 實際에는 그 規定以上の 航海를 한 것을 볼 수 있다. 例컨대 1895년에는 16航海, 1901년에는 25回의 航海를 하였으며 새로 入手한 旅順, 大連에도 月 2回 入港하기도 하였다.<sup>11)</sup> 政府規定 以上으로 航海한 것은 荷動量의 增加에도 原因이 있었으나 補助金의 影響을 받은 탓이기도 한 것같이 보인다. 1航海의 所要 日數는 50~60日 程度였으며 때로는 首都 St·Peterburg까지 航路를 延長하기도 하였다.<sup>12)</sup>

## ② 政府補助

創立時에도 莫大한 政府補助金을 받은 바 있으나 1886년에는 年額 590萬留의 補助金으로

6) 松浦充美, 浦鹽斯德, 東京堂, 東京, 103面. 副田銓次編纂, 浦鹽斯德, 實業之世界社, 東京, 91~93面

7) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 60面 및 270~274面의 義勇艦隊法 參照

8) 滿鐵, 海運より見たる浦鹽斯德商港, 7面.

9) 滿鐵, 海運より見たる浦鹽斯德商港, 8面.

10) 川上, 前掲書, 43面

11) 篠崎嘉郎, 大連, 大阪屋書店, 大連, 13面

12) 松浦, 前掲書, 105~106面의 定期運航表에 依함

Odessa, 上海經由, Vladivostok間的 年 最少 4회의 定期航海를 한다는 條件의 特惠를 받은 바도 있다.<sup>13)</sup> 露國政府는 그 後 補助金의 支給方法을 變更하였다. 即 1892년부터는 每航海 mile數當 4留 20哥의 補助金을 支給하되 年 60萬留를 超過하지 못하게 하였다.<sup>14)</sup> 이와같이 巨額의 政府 補助金에 依存하였다는 것도 이 會社의 特徵의 하나라 하겠다.

### ③ 特殊輸送

初期의 義勇艦隊는 極東植民地에의 航路開拓과 保護, 貿易의 促進, 植民地의 物價安定, 그리고 새 植民地에의 歐露로 부터의 軍隊,<sup>15)</sup> 官吏, 移民, 罪囚 等の 人員과 그들의 糧食, 郵便, 必需品 및 鐵道, 港灣, 都市, 軍事施設 等の 建設에 必要한 資材 等の 特殊輸送을 目的으로 했던 바 시베리아鐵道가 開通하기 前의 義勇艦隊는 極東植民地의 確保와 發展에 對한 役割은 大端히 큰 것이었다고 하겠다.

初期의 義勇艦隊가 特殊輸送을 擔當하였다는 것에 特色이 있는 바 다음으로 그 內容의 一斑을 알 수 있다.

義勇艦隊의 歐露, 極東植民地間輸送內譯<sup>16)</sup>

#### 1. 人員(1880年~1900年)

移民...20萬人, 軍人...7萬3千人, 罪囚...3萬人, 合計...30萬3千人

義勇艦隊가 極東植民地에의 航路를 開拓한 直後인 1882년에 露國政府는 移民政策을 變更, Odessa와 Vladivostok間的 海路移民輸送法을 發布, 每年 250家族을 國費로서 義勇艦隊船便으로 移住케 하였다. 1900년에 시베리아鐵道가 開通되자 海陸併用, 1903년부터는 鐵道를 專用토록 하였다.<sup>17)</sup>

#### 2. 貨物(1895年~1903年)

鐵道資材...1,200萬布度, 其他...2,500萬布度, 合計...3,700萬布度

極東植民地政策에 副應하는 經營을 하였기에 政府의 必要와 軍事的 理由로서 臨時 出帆시키는 일이 많아 定期運航을 原則으로 했지만 嚴格히 履行되지는 못하였고<sup>18)</sup> 또한 Vladivostok港이 結氷됨으로 冬季에는 休航하지 않을 수 없었다. 新植民地의 開發이 이룩되기 前이었으므로 不可避하게 復航에는 空船運航을 하게 되었는데 淸國에서 露國으로 輸出되는 漢口, Odessa間的 茶에 對한 輸送需要는 이 片荷運航의 不利性을 緩和시키는데 도움이 되었다. 1880年에서 1900年까지의 20年間, Odessa에 輸入된 中國茶는 每年 500萬布度에서 1,100萬布度の 量에 達하였다.<sup>19)</sup>

### ④ 船 舶

極東植民地의 發展, 輸送用役의 增加에 따라 義勇艦隊의 所有船舶은 增大하는 傾向이 있었다. 그러나 全的으로 政府의 政策에만 副應하는 經營을 하는 點인지 始初와 같은 優秀船을 繼續해서 維持하지는 못하고 艦隊는 이름뿐인 戰鬥能力은 생각할 수 없는 老朽船을 保有하게 되었다

13) 滿鐵, 海運より見たる浦鹽斯德商港, 8面

14) 川上, 前掲書, 43面 및 松浦, 上掲書, 104面.

15) 松浦, 前掲書, 104面に 依하면 1895年の 所謂「三國干涉」으로 日本에 壓力을 加할 때, 義勇艦隊로 露國 軍을 輸送하였다.

16) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 268~269面

17) 滿鐵, 露國極東經濟調査資料, 大連, 33面 및 滿鐵, 露國極東의 農業と植民問題, 大阪毎日新聞社, 121面

18) 松浦, 前掲書, 102面.

19) 滿鐵, 海運より見たる浦鹽斯德商港, 8面

다.<sup>20)</sup> 1892년에는 8隻, 1897년에는 12隻을 保有하고 있었는데 그 內譯은 다음과 같다.<sup>21)</sup>

## 1. 1892年度の 保有船舶

船名	噸數	船名	噸數
아리울	6,000ton(總噸數)	로스아	1,864ton(登簿噸數)
페텔블그	1,635" (登簿噸數)	모스코바	2,291" ( )
카스트로마	2,316" ( " )	니지니,노브고로드	1,740" ( " )
야스로라우리	1,131" ( " )	블라더보스톡	830" ( " )

合計... { 8 隻  
17,807ton

아리울號가 最大의 所有船으로 長...410呎, 幅...52呎, 速力...18knot이었고 上客室에 40名, 下客室에는 2,000人을 塔載할 수 있는 設備를 갖추고 있었다.

## 2. 1897年度の 保有船舶

船名	排水噸數	登簿噸數	馬力	客室數	船名	排水噸數	登簿噸數	馬力	客室數
탄보브	8,635	2,785	2,500	40	카이에브	10,500	4,000	3,200	50
사라토브	8,556	3,600	10,000	52	블라디밀	10,500	4,000	3,200	50
에카테리노스라보	10,500	4,000	3,200	50	브오로네지	10,500	4,000	3,200	50
야스로라우리	8,635	2,785	2,500	20	헬손	10,225	—	12,500	74
페텔블그	9,500	4,000	10,500	60	아리울	7,990	2,835	9,600	40
니지니,노브고로드	7,876	2,813	1,656	—	카스트로마	7,975	2,846	2,600	30

合計... { 12 隻  
37,664(登簿)ton

## (三) 營利會社로서의 經營의 時期(1905年頃~1918年頃)

이 時期의 範圍은 義勇艦隊의 性格變化의 2大時期인 露日戰爭敗北後인 1905年頃에서 부터 革命이 發生한 前後인 1918年頃까지로 한다.

## (1) 性格의 變化와 그 要因

初期의 特徵은 極東植民地政策에 副應하는 收益을 無視한 大沿岸航路만에 依한 特殊輸送專擔의 露本據點의 海運擔當機關이었다는 點이라 하겠는데, 이에 反하여 營利會社로서의 經營의 時期에는 大沿岸航路를 從으로 하고, Vladivostok를 中心으로 한 極東植民地沿岸航路와 近隣諸國에의 外國航路를 主로하여 營利를 爲主로 하는 一般輸送需要에 應하여, 植民地를 據點으로 하는 營利會社가 되었다는 點, 그리고 既存의 極東植民地海運會社를 完全히 併合吸收하여 極東

20) 松浦, 前掲書, 104面

21) 松浦, 上掲書, 105~106面の 表와 川上, 前掲書에 依함. 內容에 大 差異가 있으나 確認할 길이 없어 그대로 引用하였음. 브라디밀號는 1891년에 세베레프汽船會社가 購入하여 運航하였다고 하는데 이것도 未審한 點임.



植民지에 있어서의 唯一한 海運會社가 되어 全幅의인 政府補助에 依한 獨占의 特典을 누리는 官營의 性格을 가지게 된 것 등이 그 特徵이라 하겠다.

위와같이 性格의 變化를 招來케 한 要因을 살펴보면

첫째로, 1900년에 시베리아鐵道가 開通됨으로 海路에 依한 極東에의 人員輸送의 必要性이 完全히 消滅하였고<sup>22)</sup>

둘째로, 露日戰에 敗北함으로 旅順, 大連地域을 喪失하게 되니까 貨物의 輸送量이 半減하였을 뿐 아니라 Vladivostok도 發展되고, 시베리아鐵道도 完成하였기에 建設資材의 輸送需要도 없어졌으므로 從前과 같은 歐露, 極東植民地間의 特殊輸送의 必要性이 없어졌으며

셋째로, 戰爭前에 極植民地據點의 民間海運會社였던 Vladivostok所在 세뵤레프汽船會社를 大連에 있는 東清鐵道會社汽船部에 統合한 바 있으나 敗戰으로 이 會社의 一切의 權利를 日本에 奪取當하게 되자, 極東植民地據點의 極東植民地를 中心으로 한 海運擔當의 一般商船會社가 消滅하였고 義勇艦隊는 이의 業務를 繼承確保해야만 하는 立場에 놓이게 되었다. 그리고 露國政府는 極東植民地를 確保하고 僻地를 開拓하기 爲하여 國庫補助로 內外定期航路를 開設維持할 必要가 있게 되었고, 國庫補助汽船會社를 義勇艦隊에 單一化했다는 등의 理由를 들 수 있다.

## (2) 航 路

初期의 義勇艦隊는 Odessa—Vladivostok間의 大沿岸航路에만 就航하였으나 極東植民地를 據點으로 하여 極東地域에 配船해온 一般商船會社의 業務를 繼承하게 되었고 또한 새로운 航路도 開拓하게 되어 다음과 같은 여러 航路를 經營하게 되었다.

### ① 內國定期航路

#### 1. 大沿岸航路

義勇艦隊가 從前부터 運航하고 있었던 航路로서 繼續 維持하였다. Odessa—Vladivostok間의 總延長 9,850海浬의 航路이며 長崎, 漢口, 上海, 싱가포르, 코론보, 포트사이드, 콘스탄틴노블 등에 寄港하였다. 汽船 9隻이 年間 18航 하였으며 初航은 3月末頃에 Vladivostok에 到着하여 4月上旬頃에 出港하는 것이 普通이었다. 1航海의 所要 日數는 大體로 50日 程度였다.<sup>23)</sup>

#### 2. 小沿岸航路

近海航路와 北方海域航路로 나눌 수 있는데 前者는 세뵤레프汽船會社의 것을 引受擴張한 것이고 後者는 露國政府의 強力한 뒷받침으로 새로 開拓한 航路이다.

##### 1. 近海航路

• 피타大帝灣航路…露國政府의 命令에 依하여 年間 約 30回, 貨物船 3隻, 客船 6隻으로 灣內의 諸港 및 즈지기도地方의 沿岸에 寄港한다.<sup>24)</sup> 1916년에는 카이제링伯汽船會社의 契約郵便航路인 포지엘線, 망그가이線, 나호트카線, 캉가우즈線, 聖우라지밀線, 닷다線 등의 6航線을 政府의 命令으로 吸收하게 되었으므로<sup>25)</sup> 그 內容에 相當한 變化가 있었던 것으로 보인다.

• 타탈海峽航路…義勇艦隊의 契約航路이며, Vladivostok에서 沿海州 및 사하린의 各港을 經由

22) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 269面

23) 滿鐵, 露國極東經濟資料, 170面, 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 252面, 井染祿郎, 西伯利經濟地理, 外交時報社出版部, 東京, 555面

24) 滿鐵, 露國極東經濟資料, 174面.

25) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 260面に 依함. 井染, 前掲書, 556面 및 濟軒, 前掲書, 95面에는 인페라틀스카야線 오호르크線 · 포지엘線 · 망가즈이線 · 우리지밀線의 5航路라 되어있다.

하여 나코라이에보스크에 이르는 約 960浬의 航路로서 汽船 4隻으로 年間 16航을 하였다. 但 아래키산드로우스키以北인 黑龍江灣은 春秋에는 雨期가 있고 流水와 結氷의 危險이 있기에 年間 12航단이 나코라이에보스크까지 運航되고, 4航은 아래키산드로우스키까지를 限度로 하였다. 航期는 大體로 5月中旬에서 10月下旬까지였다.<sup>26)</sup>

#### ㄴ. 北方海域航路<sup>27)</sup>

· 감차카. 베링海方面 航路…1908년에 開設된, 타탈海峽以北, 即 오호츠크海, 감차카半島東 西岸, 베링海의 諸港에 이르는 5個의 小航路(페트로파우로비스크線, 오호츠크海線, 東감차카線, 西감차카線, 추코트스크·아나도일線)의 總稱이며, 沿黑龍總督과의 契約航路이다. 每年 1月末에 하바로보스크市에 있는 沿黑龍總督府에서 漁業代表者들과의 協定으로 決定되는 것이 普通이기에 運航日程에는 年年 多少의 變動이 있었다.

義勇艦隊는 運賃을 引下하고 寄港地의 增加, 航路의 延長, 出航地를 Vladivostok에서 나코라이에보스크로 移動시키는 등의 便宜를 提共하였다. 航期는 4月에서 11月頃까지이며 3千噸級 1隻, 2千噸級 6隻, 1千噸級 3隻, 合計 10隻의 汽船으로 年開 23航을 하여<sup>28)</sup> 漁業을 支援하였다. 船舶은 漁具, 漁獲物 등을 많이 積載하게 됨으로 設備가 粗惡하였다. 寄港地는 人煙稀薄의 僻遠地이며 少數의 守備兵에 對한 日用品, 食料 등과 위에서 말한 漁業用品의 發送, 漁獲物의 移入 등이 있을뿐이므로 國家補助없이는 維持가 不可能한 航路이었다.

· 北水洋航路…Vladivostok에서 北水洋, 콜이브河口의 니지네칼림스크에 이르는 航路로 1911年以來 年 1回, 1隻의 汽船이 配船되었다. 漸次 航路를 延長하여 레나河口까지 到達하였다. 露國政府는 莫大한 補助金으로 뒷받침하였다.

#### ② 外國定期航路

義勇艦隊의 外國定期航路의 特徵으로

첫째로, 義勇艦隊가 併合吸收한 東清鐵道會社汽船部の 航路(東清鐵道會社汽船部는 세뵘레프汽船會社를 併合吸收하였기에 세뵘레프汽船會社가 經營하던 航路까지 包含해서) 即 既存航路와 새로 開設한 航路로 이루어지고 있다는 것

둘째로, 시베리아鐵道가 完成됨에 따라 이 鐵道와 航路를 有機的으로 連絡시키기 爲해서 航路를 改編했다는 點을 들 수 있다.

#### 1. Vladivostok—上海航路

세뵘레프汽船會社가 運營하던 것을 引受한 것으로 1907年부디는 시베리아鐵道와 連絡케 하여 “Express”라 稱하였다. 처음에는 釜山에 寄港하였으나 後에는 寄港하지 않게 되었다. 이로써 세뵘레프汽船會社가 運營할 때 定期로 寄港한 元山, 釜山에의 寄港은 取消했으나 大連에는 寄港하게 되었다.<sup>29)</sup> 全長 1,196浬, 1週 1回, 汽船 2隻으로 運航하였다.<sup>30)</sup>

26) 井染, 上掲書, 555面, 濟軒, 前掲, 94面, 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 258面

27) 井染, 上掲書, 557~559面, 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 256面~269面

28) 滿鐵, 露國極東經濟調查資料, 173~174面に 依하면 汽船 3隻으로 年間 25航次運航한 것으로 되어 있고 濟軒, 上掲書, 95面에는 汽船4隻으로 年間 12航次, 配船한 것으로 되어있다. 配船數·航次數·寄港地等에는 變化가 있다.

29) 井上謙三郎編輯, 大連市史, 大連市役所, 123面

30) 濟軒, 前掲書, 95面, 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 244面 및 井上, 上掲書에 依한. 滿鐵, 露國極東經濟調查資料, 171~172面に 依하면 全長 1,869浬 汽船 11隻으로 週 2回로 되어있다. 처음에는 週 2回였던 것을 1回로 줄이고 航走距離도 短縮하고 여러 배로 交替就航시켰던 것으로 解釋된다.

## 2. Vladivostok—敦賀航路

義勇艦隊가 1907년에 새로 開拓한 航路로서,<sup>31)</sup> 汽船 3隻 乃至 5隻으로 每週 2回, 全長 480浬를 36時間으로 運航한 바 이 航路 亦是 “Express”라 稱하여 Vladivostok에서는 시베리아—歐露間 急行列車에 그리고 敦賀에서는 日本國有鐵道の 列車에 往復 共히 接續되었다. Vladivostok에서는 義勇艦隊埠頭에, 敦賀에서는 鐵道埠頭에 接岸함으로 荷役과 旅客乘降에 至便하였다.

日本國有鐵道와 露國烏蘇里鐵道 및 東清鐵道와 貨物連帶輸送協定이 締結되었다. 一次大戰前에는 客貨가 寥寥하였으나 戰後의 시베리아 出兵事件, 露國革命 등이 있는 뒤에는 Vladivostok의 人口가 急增하고 이의 日用品 등을 爲한 輸送手段이 不足하여 滯貨現象이 일어나기까지 하였다.<sup>32)</sup>

3. Vladivostok—北清航路<sup>33)</sup>

東清鐵道會社汽船部の 航路를 引受한 것으로 Vladivostok에서 靑島, 芝罘, 營口를 거쳐 秦皇島에 이르는 航路이며 半定期的으로 運航되었다가 一次大戰과 露國革命으로 因하에 廢止되었다.

4. Vladivostok, 포지엘, 淸津, 元山航路<sup>34)</sup>

義勇艦隊가 새로 開拓한 航路이며 1918年 秋季에 開設하였는데 城津에도 寄港하고 경우에 따라서는 釜山까지 延長되기도 하였다. 汽船 2隻으로 每週 2回 運航하였다.

5. 美國航路<sup>35)</sup>

Vladivostok, 神戶, 橫濱, 샌프란시스코, 샬럿, 반쿠바間의 義勇艦隊가 새로 開拓한 航路로서 1914年의 夏季에 運航을 開始하였으나 1兩回로 廢止하였다. 1916年에 再開할 計劃이었으나 事情에 依하여 廢航하였다.

③ 不定期航路<sup>36)</sup>

## 1. 日本各港에의 不定期配船

四日市, 敦賀, 長崎, 門司, 武豊, 新瀉, 神戶, 橫濱, 等港에 不定期로 配船하였다.

## 2. 大沿岸航路, 歐洲 및 淸國에 不定期配船

上海, 香港, 코론보, 칼캇타, 싱가포르, 英國, 漢口, 芝罘 等에도 半定期, 不定期로 配船하였다.

## 3. 小沿岸航路에 不定期配船

니코라이에프스크, 캄차카, 오희즈크, 베링, 北水洋콜이마 等에도 不定期로 配船하였다.

## 4. 北美航路에 不定期配船

1906년부터 北美行 移民輸送을 하였으나 2年으로 廢止하였다.<sup>37)</sup>

## 5. 韓國航路에 不定期配船

義勇艦隊는 韓國航路에도 많은 배를 不定期船으로 運航하였다.<sup>38)</sup>

31) 濟軒, 上揭書, 6面에 依하면 1906年 7月

32) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 241~242面에 依함, 滿鐵, 露國極東經濟調查資料, 172面, 濟軒, 上揭書, 95面, 井染, 前揭書, 555面等과 浬數·汽船隻數에 多少의 差異가 있다.

33) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 249面

34) 上揭書, 246~248面

35) 上揭書, 250面, 井染, 上揭書, 556面

36) 滿鐵, 露國極東經濟調查資料, 175面, 副田, 前揭書, 93面, 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 250面

37) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 264面

38) 滿鐵, 露國占領前後에於ける大連及旅順, 大連, 28面



## (3) 船 舶

日本과의 戰爭으로 犧牲되거나 日本海軍에 捕拿된 것이 많이 있었으나 戰後에 다시 建造하고 補強하게 되어 相當한 船隊를 거느리게 되었다.<sup>39)</sup> 船隊의 內容을 配船된 航路別로 보면 다음과 같다.<sup>40)</sup>

## 1. 大沿岸航路에 配船된 船舶

키에프, 탐보브, 오로네지, 야로스라우, 우라지밀, 에카테리노스라우, 니지니, 노브고로드, 코스토로마, 等の 9隻

## 2. Vladivostok, 長崎, 上海航路에 配船된 船舶

리스폴트, 레이몬, 카우룬, 발치카, 시비올닉, 루니문, 카스틀, 몽고리야, 리몬, 프로스벨드, 폴드마치야, 等の 11隻

## 3. Vladivostok—敦賀航路에 配船된 船舶

폴드마치야(2,700餘噸), 몽고리야, 리스폴트, 等の 3隻

## 4. 近海航路에 配船한 船舶

客船…에니세이(2,200 ton), 아물(1,500ton), 즈네블(1,200ton), 오리가(1,000ton), 에리드라드(1,500ton), 라트와(1,800ton)의 6隻

貨物船…승가리(7,000ton), 세렝가(6,000ton), 우스리(3,400ton)의 3隻, 計 9隻

## 5. 不定期로 運航한 船舶

크로니아, 알코니아, 호토랑카 等の 船舶

위에서 各航路別로 配船된 船舶狀況을 봤는데 이로써 始初期보다 많은 船舶이 增加되었다는 것을 알 수 있다.<sup>41)</sup>

義勇艦隊의 最盛期라고 할 수 있는 1915年頃の 所有船舶은 다음과 같다.<sup>42)</sup>

船 名	建造年度	總噸數	크 기		石炭과 Ballast를 除外한 貨物積載 量(布度)	石炭과 Ballast를 包含한 總容積(立 方尺)
			長	幅		
노 브 고 룯 드	1,891	3,367	324	40	209,560	212,694
사 라 토 호	1,892	5,426	425	50	183,768	241,920
야 로 스 라 소 리	1,893	4,494	385	45	273,668	255,145
탐 보 호	1,893	4,441	385	45	283,898	250,793
브 라 지 밀	1,895	5,620	419	49	301,413	321,062
우 오 로 네 지	1,895	5,161	419	40	299,730	332,102
키 에 호	1,896	5,566	419	49	340,256	305,942

39) 副田, 前掲書, 91~93面

40) 滿鐵, 露國極東經濟調査資料, 170~175面に 依함

41) 濟軒, 前掲書, 94~95面に 依하면 24隻, 井染, 前掲書, 555~559面に 依하면 28隻으로 集計된다. 航路에 따라서는 重複配船된 것이 있다 하더라도 相當한 數의 船隻을 所有한 것으로 된다.

42) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 275~277面に 依함. 이 表의 年度가 明示된 바는 없으나 表中의 最新運造船의 年度가 1913年이고 記事의 內容이 카이제링伯汽船會社를 引度하기 前인 것이기에 1915年頃の 所有船舶表라 보는 것이 妥當할 것이다.

에카테리노스라흐	1,898	6,581	420	54	410,060	404,365
콜 위 마	1,906	1,459	240	35	101,866	89,250
스타보로포리	1,907	1,209	196	33	54,250	71,080
아 리 울	1,909	3,462	334	45	113,522	94,500
팔 타 와	1,909	3,476	334	45	113,522	94,500
신 비 르 스크	1,909	2,712	298	41	76,570	66,040
벤 자	1,909	2,679	298	41	76,570	66,040
키 시 내 호	1,910	2,372	298	41	95,930	155,550
토 우 타	1,910	2,372	280	41	95,930	155,550
크 르 스 크	1,911	6,254	407	51	467,294	431,360
모 기 페 호	1,911	6,377	400	52	447,720	446,415
노브고룟드	1,913	5,286	390	50	402,380	381,460
시 이 산	1,883	1,362	245	33	86,304	81,000
신 페 로 포 리	1,913	2,695	286	40	105,400	115,220
트 베 리	1,913	2,693	286	40	105,400	115,220
트 보 디 스크	1,913	2,715	286	40	105,400	115,200
틀 스 크	1,913	2,715	286	40	105,400	115,200
아 스트 라 한	1,913	2,715	286	40	105,400	115,200
에 리 베 아 니	1,913	2,715	286	40	105,400	115,200
인 지 킬 카	1,889	2,269	315	38	136,400	120,742
야 나	1,889	2,269	315	38	136,400	120,747
논 니	1,909	4,104	366	47	349,680	328,321
일 토 위 시	1,901	5,235	375	55	393,000	362,818
스 찬	1,895	3,781	371	44	341,000	255,790

計 120,721噸, 31隻

所有船舶의 平均噸數는 約4,000 噸이고 船齡을 보면 10年以下...18隻, 10年~19年...12隻, 20年~24年...9隻, 32年...1隻인 바 平均船齡이 10未滿이므로 大體로 優秀한 船隊라 하겠다. 이 以外에 解船 2隻도 所有하고 있었는데 그 要目은 다음과 같다.

解 船 名	建造年度	總 噸 數	長	幅
지 오 미 노 드	1,900	105	106	19
도 보 로 위 텔 즈	1,913	122	91	19

1916년에는 카이제링伯汽船會社의 所有船舶이었던 울그, 게울기, 에리드라드, 치후 등의 4隻

도 政府의 命에 依하여 管理하게 되고 또한 御用船인 호줄위와 체리, 사시케트니크, 等の 2隻도 引受하게 되었기에 義勇艦隊의 所有船舶의 最大規模는 37~38隻(航洋船)이었다고 할 수 있다. 그러나 難破된 것 數隻, 革命渦中에 所在不明이 된 것 等이 있어 革命後에는 22~23隻程度로 縮小하였다.

#### (4) 政府補助

義勇艦隊가 一般商船會社의 性格을 가지게 된 後에도 政府補助金에 依하지 않는 定期航路는 經營하지 아니하였고 세베레프汽船會社, 東清鐵道會社汽船部, 카이제링伯汽船會社 等を 全部併合吸收한 것으로 되었기에 極東에 있어서의 唯一한 汽船會社인 同時에 또한 政府補助金を 받는 唯一한 海運會社가 되었다.<sup>43)</sup> 露國政府의 各航路別 補助狀況은 다음과 같다.

##### 1. 大沿岸航路

從前의 航海湮數에 依한 補助方針을 變更하여 1913年 前後부터는 年額 60萬留의 補助金を 支給하기로 하였다.<sup>44)</sup>

##### 2. 피타大帝灣航路

피타大帝灣契約郵便航路는 카이제링伯汽船會社가 政府補助로서 運營하는 것이었는데 1916年에 政府命令으로 義勇艦隊가 引受하였다.<sup>45)</sup> 政府補助는 從來의 것과 同一한 內容으로 보인다.

##### 3. 타달海峽航路<sup>46)</sup>

契約條件은 大體로 캄차카, 베링海方面航路의 것(다음項)과 類似하며, 契約期間이 自1914年 ~至1917年인 것에는 다음과 같은 罰則이 있다.

ㄱ. 始發遲延에 對한 罰則...Vladivostok港의 出港遲延 每1晝夜에 對한 罰金, 250留

ㄴ. 欠航에 對한 罰則

- 指定된 浦口에의 不寄港...每航, 罰金 500留
- 欠航 或은 一部不航...第1回 1,000留, 第2回에는 2倍의 罰金

이 航路에 對한 政府補助金은 1914년에는 707,004留, 1915年에서 1917년까지는 每年 66,665留이 支給되었다.

##### 4. 캄차카·베링海方面 航路<sup>47)</sup>

露國政府는 이 航路에 관하여 義勇艦隊와 自1914~至1917年의 4年 期間의 다음과 같은 內容의 契約을 締結하였다.

ㄱ. 年間總航海湮數...80,2273湮

ㄷ. 船舶...積載噸으로 1,000噸 以上の 船舶, 客室 1.2等 20人分, 甲板客 100人, 速力 平均 10~9knot

ㄸ. 寄港地...沿黑龍總督이 指定하는 浦口

ㄹ. 倉庫...케 토로파우로스크, 其他 數個所에 沿黑龍總督의 要求에 依하여 設立해야 한다.

ㅍ. 貨物運賃...官有物은 全航路에 걸쳐 片道 1布度(或은 1立方呎) 30哥以下, 個人貨物도 官有物의 運賃을 超過하지 못한다. 漁業用鹽, 魚, 魚網, 樽板은 그 半額, 空樽은 1立方呎 15哥,

43) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 224面

44) 上揭書, 252面과 221面

45) 上揭書, 224面

46) 上揭書, 223面

47) 上揭書, 222面

食料品은 1布度에 20哥, 石炭. 建築材料은 20哥(Vladivostok以外는 陸上運賃包含), 郵便物은 無料이며 事務室과 吏員室을 提供해야 한다.

나. 旅客運賃(湮當)…官吏 1等 3哥, 3等 2哥, 官吏가 아닌者도 이를 超過하지 못함 但 露國人の 移民과 漁夫는 半額, 食費는 1等 2留50哥, 2等 2留, 3等 40哥, 3等客室일지라도 暖房施設이 되어 있어야 한다.

사. 위의 義務에 對한 政府의 補助…1914年—436, 181留, 1915年—444, 625留, 1916年—444, 625留, 1917年—444, 625留.

#### 5. 北氷海航路

露國政府는 이 航路에 對하여 汽船購入補助金, 保險料, 航路補助金 等 莫大한 補助金을 支給하였다.<sup>48)</sup>

#### 6. Vladivostok—上海航海航路와 Vladivostok—敦賀航路<sup>49)</sup>

이 航路에 關하여 1908年 6月 15日, 露國商工大臣은 義勇艦隊와 다음과 같은 內容의 契約을 했다.

가. 期間…自1908年~至1919年의 12年間

나. 航海數와 年間航行湮數…  
 { Vladivostok—上海航路…每週 1回, 年間 111. 820湮  
 Vladivostok—敦賀航路…每週 2回, 年間 118. 660湮

다. 船舶의 速力…試運轉 16knot, 航走速力 14knot

라. 國庫補助…1908年—283, 000留, 1909年—800, 000留, 1910年—693, 000留, 1911年—672, 000留, 1912年—651, 000留, 1913年—630, 000留, 1914年—609, 000留, 1915年—588, 000留, 1916年—567, 000留, 1917年—546, 000留, 1918年—525, 000留, 1919年—340, 000留.

#### (5) 韓國海域에의 配船

露國이 Vladivostok를 占領하여 그 經營에 着手된 初期에 있어서는 Vladivostok港에 가까운 人文이 發達한 地域이라고는 오로지 韓半島뿐이었다. 따라서 韓半島의 Vladivostok發展에의 經濟的 寄與度에 對한 期待度는 큰 것이었다고 하겠다. 義勇艦隊가 引受한 東清鐵道會社汽船部에 併合吸收된 세웨레프汽船會社의 唯一한 外國定期航路였던 Vladivostok—上海航路는 Vladivostok의 大動脈이며 幹線이었는데 이 航路가 韓半島(元山, 釜山)을 經由한 것은 위에서 말한 바와 같이 露國極東植民地의 中心인 Vladivostok에 對한 韓半島의 地政 및 經濟的 理由에 依한 것이었다고 하겠다. 義勇艦隊는 그 性格을 變化시켜 極東의 모든 露國人 經營의 海運企業의 뒤를 이어 極東에 있어서의 唯一한 露國의 一般海運會社가 된다. 그후 引受한 既存航路의 改編을 하고 新航路를 開設하는 等 業務擴張에 힘을 쓰게 되는데 위의 幹線航路를 시베리아鐵道와 連結運航하게 하였다. 이 새로운 방식에 依한 航路經營의 初期에는 釜山에 寄港하였으나 그것도 後에는 寄港을 取消하였다. 그 代身 春秋 咸鏡道北邊과 烏蘇里地方을 往復하는 勞動者와 冬季에서 春季에 걸쳐 大量輸出되는 피타大帝灣에서 漁獲된 鮮凍鯷의 輸送量이 적지않음에 着眼하여 1918年 秋季에 幹線이라고 할 수 없는 國內線인 피타大帝灣航路를 淸津·城津·元山까지 延長하였다. 春季勞動者의 移動期에는 每航 滿船이 되는 大盛況을 이루었다고 한다.<sup>50)</sup>

48) 井染, 前掲書, 559面

49) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 221面, 濟軒, 前掲書, 94面

50) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 246~248面

業務擴張을 하면서도 韓國에의 寄港이 取消되었다는 點, 列車와의 連結航路에서 韓國이 除外되었다는 것, 그리고 幹線航路가 아닌 國內支線이 韓國海域에 延長되어 勞動者의 輸送을 爲主로 하였다는 點은 露日戰의 敗北, 韓國海域에 있어서의 日本海運과의 競爭에 있어서의 敗退等의 理由도 있겠지만 時間의 經過와 더불어 韓國經濟의 相對的 比重의 下落을 意味하는 것이라 하겠다.

#### (四) 革命과 義勇艦隊(1918年 頃以降)

第一次大戰中, 土國이 다다닐海峽을 占領하였기에 義勇艦隊의 太沿岸航路는 閉鎖되었다. 1919년에 土國이 降伏하여 다다닐海峽의 通過가 可能하게 되자 同年 1~2月頃에 義勇艦隊는 2隻의 船舶을 Vladivostok에서 Odessa로 向發시켰다. 航海途中 Odessa는 過激派에 被占되고 會社의 理事나 乘組員間도 過激派와 隱健派가 對立하여 流血騷動까지 發生하여 混沌한 事態에 빠지게 되고 航海中인 船舶은 갈 바를 잡지 못하고 困境에 빠지게 되었다.<sup>51)</sup> 革命渦中の 混亂으로 補助金도 支給되지 않고 義勇艦隊의 損失은 不少하였다. 義勇艦隊의 本部는 St. Peterburg에 있었으나 革命後 一時 Odessa로 갔다가 Vladivostok로 옮겨지게 되었다. 革命後 露國國營商船隊는 勞動國防會議의 命令으로 1925年 1월에 外形이 株式會社인 100%政府出資의 勞農船隊(Sovtorgflot, Soviet Trading Fleet)의 名稱下에 合併統一되었는 바 義勇艦隊는 이 麾下에 編入되었고 極東航路를 管掌하게 되었다.<sup>52)</sup> 海軍大佐가 代表者가 되기도 하였다.<sup>53)</sup>

時間의 經過에 따라 Vladivostok의 背後地는 蘇聯領시베리아와 北滿洲로 兩大分되었고 蘇聯領의 木材는 蘇聯船이 北滿洲의 穀物, 其他는 外國船이 그 輸送을 擔當하게 되었고 哈爾濱이 이의 去來中心地 役割을 하게 되었다.

## 第二節 세뵈레프汽船會社

### (一) 創立과 會社의 性格

#### (1) 創立 要因

Vladivostok에 세뵈레프汽船會社와 같은 民間海運企業이 發生하게 되는 要因으로서는 첫째로, 海送需要의 增大를 들 수 있다. 新領土인 黑龍·沿海洲의 經營이 20年이나 經過하여 人口가 增加하고 諸建設産業의 進捗 등으로 다음과 같은 荷動量의 增加가 顯著하였다.

1. 시베리아鐵道, 船渠 等の 建設資材
2. 이의 建設에 所要되는 淸. 韓國으로 부터의 勞務者의 輸送
3. 上海에 揚陸되는 歐洲商品의 北淸, 韓國(釜山, 元山), 長崎, Vladivostok에의 輸送
4. 淸. 日. 韓國으로 부터의 食糧品(白米, 生牛, 蔬菜)輸入
5. Vladivostok近海의 漁獲物의 淸, 日, 韓國에의 輸出

둘째로는 義勇艦隊는 歐露와 Vladivostok를 直結하는 航路만을 經營하고 移民, 罪囚, 兵員, 建設資材 等の 特殊輸送만을 專擔하기에 Vladivostok를 中心으로한 特殊輸送 以外의 海送需要를

51) 上掲書, 252面・269面・388面

52) 滿鐵, 海運より見たる浦鹽斯德商港, 1~2面, 滿鐵, 支那に於ける列國の海運勢力, 大連, 168面

53) 滿鐵, 露國極東經濟調査資料, 98面



擔當할 Vladivostok에 據點을 둔 海運會社의 存在가 必要하였다는 點 그리고,

셋째로, 1880년에 義勇艦隊所屬船이 最初로 Vladivostok에 入港하였는 바 義勇艦隊의 船便으로 露本國으로 부터 商品을 輸入하여 큰 利得을 본 세웨레프商會는 이에 刺戟을<sup>54)</sup> 받았다는 등의 여러 點을 指摘할 수 있다.

## (2) 創 立

1881년에 Vladivostok에 創立되었는데 創立當時에는 「Sheveleff露國東洋汽船會社」라 稱하였다.<sup>55)</sup> 創立者는 세웨리요프, 스나친(세웨리요프氏의 妻族), 스탈소프(天津의 茶商), 토크마크우프 등의 4名의 露國人이었다.<sup>56)</sup> 首都모스크바의 2~3의 豪商도 出資하였고 資本은 豊富하고 社務擴張에 따라 知己朋友에게 出資케 할 計劃이었으며 1株 500留이었다.<sup>57)</sup>

## (3) 會社의 性格

露國人에 依한 合資會社이며, 本體인 세웨리요프商會는 시베리아內部에 있어서의 製造工業에도 進出하고 있었다. 即 많은 麥粉製造所를 所有하여 시베리아滯在의 露國軍隊에 供給하고 Vladivostok北方의 5露里의 場所에 새로 摺附木製造工場을 建設하고, 또한 煉瓦工場을 設立하여 시베리아 鐵道工事 및 船渠築設或은 軍隊에 納入하기도 하며, 佛蘭西銀行의 어음取扱까지도 하였다. 純粹한 露國人會社이므로 事業擴張에 여러가지 利點이 많은 有利한 事業에 손을 벌리고 있었다.<sup>58)</sup>

## (二) 船業의 經營

### (1) 支店 및 代理店設置

本店에는 代表인 세웨리요프外 7~8名이 執務하였다.<sup>59)</sup> 1889년에는 元山支店代理人을 釜山, 長崎, 等地에 出張시켜 代理店을 定하고<sup>60)</sup> 土地 買入도 서둘렀다.<sup>61)</sup> 이리하여 黑龍江邊의 니코라이에브스크, 芝罘, 上海, 長崎, 神戶, 釜山, 元山 等に 代理店을 가지게 되었다.<sup>62)</sup>

### (2) 航 路

#### ① 極東露領沿海定期航路

##### 1, 타탈海峽(Tatar Strait)航路

1881년의 創立以來 바이칼號 1隻을 運航하다가 1889년에 노위크號를 購入하고 1890년에는

54) 松浦, 前揭書, 103面

55) 外務省, 日本外交文書第25卷, 日本國際連合協會, 東京(以後에는 日本外交文書第○卷이라 略稱하겠음), 452面에 依함. 上海通商海關造冊處, 光緒18年朝鮮通商三關貿易冊, 上海(以後에는 光緒○年貿易冊과 略稱하겠음)에는 Russian Mail Steamship Company라는 英文名이 있음.

56) 松浦, 前揭書, 107面

57) 日本外交文書第25卷, 452面, 創立에 關한 內容은 松浦, 上揭書와는 相異點이 있다.

58) 松浦, 上揭書, 107面

59) 日本外交文書第25卷, 452面

60) 日本外交文書第24卷, 356面에 依하면 元山支店 代理人 Delotckewitch는 釜山代理店業務를 日本人에게 委屬하고 大邱·慶州 등의 南韓地方을 視察旅行하였다고 함.

61) 統理交涉通商事務衙門日記 第19冊, 己丑正月24日條, 高尾新右衛門, 元山發展史, 啓文堂, 大阪, 270~271面

62) 日本外交文書第25卷, 452面, 仁川府, 仁川府史, 仁川, 468面에 依하면 仁川代理店은 Holme Ringer Co. 였다 함.

Vladivostok—니코라이에브스크間的 定期航路를 開拓하였다.<sup>63)</sup> 中間 寄港地는 오리카, 골사코프, 인케테틀, 아레키산틀, 等이며 5月初에 開航하여 10月中旬에 終航하여 年間 約 7航次, 每航의 航海浬數는 平均 2,200mile이었다.<sup>64)</sup> 이 航路에는 主로 마이칼號와 스트레록號가 就航하였다.<sup>65)</sup>

## 2. 피타大帝灣(Peter the Great)航路

Vladivostok에 가까운 피타大帝灣에 있는 이 航路는 세웨레프汽船會社의 獨占的인 定期航路였다.<sup>66)</sup> 이 航路에는 主로 노위크號가 就航하였다.<sup>67)</sup>

### ② 定期外國航路

세웨레프汽船會社의 唯一한 定期外國航路는 Vladivostok—上海航路이다.

1889년에 Vladivostok는 海軍要塞가 되고 1891년에는 烏蘇里鐵道 및 乾船渠의 起工式이 皇太子의 參席裡에 舉行되였는 바 이 時期부터 Vladivostok의 發展은 本格化 된다. 이에 步調를 맞추어 세웨레프汽船會社는 1889년에 Vladivostok—上海間的 定期航路開拓을 計劃하여<sup>68)</sup> 1891년에는 새로 우라디밀號를 購入하여 이 計劃을 實踐에 옮겼다.<sup>69)</sup> 每月 1航의 定期航路이나 冬季結氷으로 因하여 露曆 3月初나 4月初에 開航하여 11月末이나 12日初에 終航하는 年間 10航海를 하였다.<sup>60)</sup> 平均 航海距離는 3,000mile, 寄港地는 Vladivostok, 포지엘, 元山, 釜山, 長崎, 芝罘, 上海이며 우라디밀號가 主力이며 마이칼號, 스트레록號도 就航하였다.<sup>71)</sup> 芝罘에서 Vladivostok로 가는 季節勞動者, 上海에서 韓, 日, Vladivostok에의 歐洲貨物, Vladivostok에서 輸出되는 海産物等의 貨客의 輸送을 擔當하였으나 처음에는 그다지 좋은 成果를 올리지 못하였다.<sup>72)</sup> 그러나 Vladivostok의 發開의 進捗과 더불어 荷動量도 增加하여 1895년에는 獨國船 타워크號를 備船하여 이 航路에 就航시켰으며 元來의 Schedule이 年間 9航次인 바 이와는 別途로 그것과 同一한 運航表로 年間 9航次 定期運路하여 都合 18航次의 實績을 올리는 盛況을 보이기도 하였다.<sup>73)</sup> 그러나 冬季는 船舶을 上海, 芝罘, 或은 日本의 港口에 繫留해야 하는 不便이 있었고 正確한 定期運航을 하지 못하는 缺點이 있었다.<sup>74)</sup>

### ③ 定期航路에 對한 政府補助

定期航路에 對해 露國政府는 航路浬當 3浬의 補助金을 支給하였다. 세웨레프汽船會社가 支給받은 年間補助金 總計는 約 15萬浬에 達하였다. 그 內譯은 다음과 같다.<sup>75)</sup>

年間 總航海 mile數…50,455mile

63) 日本外交文書第25卷, 452~456面, 朝鮮銀行, 時局に於ける浦鹽斯德金融貿易並に一般概況, 京城, 1面

64) 松浦, 前掲書, 111~112面

65) 川上, 前掲書, 38面

66) 松浦, 前掲書, 106面

67) 川上, 前掲書, 38面

68) 統理交渉通商事務衙門日記, 第19冊

69) 光緒17年貿易冊, 日本外交文書第24卷, 355面

70) 松浦, 前掲書, 109~110面, 日本外交文書第25卷, 452~456面

71) 光緒17年貿易冊, 光緒18年貿易冊, 川上, 上掲書, 38面

72) 光緒17年貿易冊

73) 松浦, 前掲書, 108面

74) 松浦, 上掲書, 113~114面

75) 日本外交文書第25卷, 452~456面, 川上, 前掲書, 38面に 依함. 日本外交文書, 第23卷, 369~370面に 依하면 沿海州總督에 命하여 新航路에 對하여 10數年關 年額 20萬浬以上の 助成金을 支給케 하였다는 內容의 記事가 있다.

外國航路……………23, 274mile  
 타탈海峽航路……………15, 020mile  
 피타大帝灣內航路…12, 559mile

3留 × 50, 455mile = 151, 365留

定期航路以外에 不定期航路도 經營하였으나 이에는 補助金이 支給되지 않았다.<sup>76)</sup>

### (3) 船 舶

세웨레프汽船會社가 所有 或은 傭船으로 運航한 船舶은 다음과 같다.<sup>77)</sup>

船 名	噸 數	速 力	購入年度	備 考
바이칼(Baikal, 拜塞爾)	713(800)	9, 5	1881年	1881年創立以降 1888년까지 이때 1隻만 航航
노 위 크	148(250)	13	1889 "	
스트레롭(Strelak, 士打洛)	190(300)	9	1891 "	
브라더밀 [Vladimir, 瓦喇底馬] [或은 華喇的馬]	715(880)	12	1891 "	上海의 英商, 怡和洋行의 新 南陞號買入 改名
시 비 리	80			小汽船
메 미 리 아	136			風帆船
다 윗 크	約700			1897年頃 傭船한 獨國汽船

### (4) 韓國海域에의 配船

露國이 Vladivostok를 占領했을 當時에는 이곳에 가까운 人文이 發達한 地域이라고는 韓半島뿐  
 이었다. 따라서 極東의 露國植民地 特히 其의 中心地인 Vladivostok에 對한 韓半島의 意義는 자  
 못 큰 것이었다는 것은 前述한 바이며 露國의 極東植民地 最初의 海運企業인 세웨레프汽船會社  
 의 唯一한 外國定期航路가 韓國을 經由한 事由도 이點에 있는 것이다.

咸鏡道北邊에서 Vladivostok로 往來하는 季節勞動者 그리고 그곳에서 露國으로 輸出되는 生牛,  
 牛皮, 米穀, 等の 食糧, Vladivostok에서 그곳으로 移出되는 織布를 主宗으로 하는 洋品, 等の  
 海送需要가 있었다. 그러나 當時로서는 元山以北에는 開港地가 없었기에 露國船舶이 吉州, 臨  
 湖等に 不法入港하기도 하였다.<sup>78)</sup> 세웨레프汽船會社가 Vladivostok—上海間의 定期航路를 開拓,  
 運航하게 되자 韓國의 開港場은 重要寄港地가 되었다. 1892年度에 있어서의 上記 定期船의 元  
 山, 釜山에의 入港數는 9航次(往復18次)나 되었다.<sup>79)</sup> 처음에는 元山과 釜山만을 經由하였으나  
 1896년에는 航路를 仁川까지 延長하였다.<sup>80)</sup> 이것으로 이 航路에 있어서 韓國의 重要性이 점차  
 커져갔음을 알 수 있다.

76) 日本外交文書第25卷, 452~456面

77) 日本外交文書第24卷, 352~353面, 日本外交文書第25卷, 452~456面, 光緒17年貿易冊, 光緒18年貿易冊,  
 松浦, 前掲書, 106面, 川上, 前掲書, 38面に 依하여 作成함. ( )內的 數字는 松浦와 川上에 依한 ton  
 數임. 日本外交文書第24卷, 357面に 依하면 Strelak號는 258 ton임.

78) 日本外交文書第30卷, 1102~1103面に 依하면 吉州 臨湖等に 不法入港한 Vladimir號의 船長은 四千圓의  
 罰金刑을 받았는데 이는 日本人이 元山稅關長에게 策動한 탓인 것으로 보인다.

79) 日本外交文書第25卷, 452~456面

80) 仁川府, 前掲書, 700面

## (三) 日本郵船株式會社와의 競爭

日本郵船株式會社は 極東의 韓國近海의 航權擴張에 銳意努力하고 있었으나 顧客에 對하여 誠意있는 經營을 하였기에 在 Vladivostok 清國商人의 큰 反感을 사게 되었다. 在 Vladivostok의 清商은 芝罘의 清商과 呼應하여 日本郵船株式會社의 船舶에는 一切 積荷하지 않기로 하고 세웨레프汽船會社와 다음과 같은 內容의 契約을 締結하게 되었다.

## (1) 清商의 義務

① 在 Vladivostok 清商은 日本郵船株式會社船舶에 一切 積荷하지 않고 세웨레프汽船會社船舶에 積荷輸送토록 한다.

② 在 Vladivostok 清商全員이 加盟해야 하고 不加盟者에게는 50弗의 罰金을 課한다.

③ 不得已 他船舶에 積荷輸送할 경우에는 定額運賃의 2倍의 罰金을 課하되 세웨레프汽船會社와 清商總代에 折半씩 納入한다.

④ 清商總代가 이를 執行한다.

## (2) 세웨레프汽船會社의 義務

① 汽船 2隻으로 露曆 1892年 9月 10日(華曆 8月 25日, 陽曆 9月 15日)부터 向後 3年間 每 15日 1航海를 한다.

② 1隻은 Vladivostok에서 長崎를 거쳐 上海로 가는 順序로 또 1隻은 上海→煙臺(芝罘)→長崎→Vladivostok의 順序로 定期航海하되 必要에 따라 元山, 釜山, 仁川 等港에 寄港할 수 있다.

③ 每年 解氷後는 荷物이 倍增하니 船腹이 不足할 경우에는 船隻을 追加配船해야 한다. 初航과 終航에도 荷物이 增加하니 荷悶(船腹이 不足하여 積載하지 못하고 짐을 남겨두고 出航하는 것)이 없도록 해야한다.

④ 貨客의 多寡에 不拘하고 日本郵船株式會社의 運賃과 同一하게 하며 定期運航을 하지 못하거나 違反하였을 때는 罰金 5,000弗(洋銀)을 清商總代에 納付한다.

在 Vladivostok 清商이 主動이 되고 芝罘 等の 清本國商人은 被動的이었으나 相當히 效果를 올려 日本郵船株式會社는 큰 打擊을 받았다. 運賃을 大幅 引下하고 重役을 特派하여 調査하기도 하였다. 거의 空船狀態로 運航하지 않을 수 없었다.<sup>81)</sup>

## (四) 終 末

세웨레프汽船會社は Vladivostok의 開發에 曙光이 보이기 始作하고 海運의 比重이 絶大的이었던 時期의 1881年에 義勇艦隊의 歐露—Vladivostok間의 定期航路 開設에 刺戟을 받아 創設되었는데 莫大한 政府補助와 여러가지 特惠를 받아<sup>82)</sup> 順調로운 成長을 하였다. Vladivostok沿岸의 航路를 獨占하다시피 하였고 1889年에서 1891年 사이에 船隊를 強化하고 그後 外國定期航路를 開設하였다. 輸送量이 增大하였을 때에는 外國船을 備船運航하기로 하는 등 活氣와 意慾을 보이기도 하였다. 그러나 收益狀態는 그다지 좋은 편이 못되었고<sup>83)</sup> 1891年의 規模以上으로 發展하지 못하였다. 1902年 頃에는 露國政府의 方針에 따라 大連에 新設된 東清鐵道會社汽船部

81) 日本外交文書第25卷, 456~458面 및 480~491面に 依함.

82) 松浦, 前掲書, 109面

83) 仁川府, 前掲書, 771面

에 併合吸收되고 말았다.<sup>84)</sup>

세베레프汽船會社가 東淸鐵道會社汽船部에 併合吸收된 事由로서는 첫째, 旅順, 大連의 占領, 租借에 成功한 露國은 極東植民地經營의 中心地를 Vladivostok에서 旅順, 大連으로 옮겨 1901년에 Vladivostok의 自由港을 閉鎖하고 그 代身 大連을 自由港으로 하였으므로 Vladivostok所在의 세베레프汽船會社의 打撃이 甚大하였을 것이고

둘째로, 세베레프商會는 元來가 陸上企業을 基幹으로 하는 會社이며 海運業이 創立初期와 같은 高收益性을 維持못하게 되자 쉽게 海運業을 拋棄할 수 있었다는 것 그리고

셋째로, 義勇艦隊에 依한 大沿岸航路의 特殊輸送과 極東植民地沿岸輸送擔當業體의 單一化에 依한 이 地域에 있어서의 海運의 二元化(義勇艦隊와 極東植民地의 汽船會社와의 二元化)를 指向하는 露國方針에 依한 것이라는 등의 點을 들 수 있다.

### 第三節 東淸鐵道會社汽船部

#### (一) 創立經緯와 會社의 性格

東淸鐵道會社汽船部の 創立經緯는 年表로서 잘 理解된다.<sup>85)</sup>

##### (1) 年 表

1896年, 카시니條約에 依하여 露國은 滿洲內에 鐵道를 敷設하는 權利獲得, 이로써 露國은 시베리아의 不毛地를 通過하지 않고 Vladivostok까지 鐵道를 延長할 수 있게 되었다.

1896年, 위 條約에 依하여 東淸鐵道會社(淸名…大淸東省稽查鐵路進款公司)가 設立됨 露國財務省 直屬으로 本社를 St. Peterburg에, 支社를 北京, 鐵道廳을 哈爾濱에 두게 됨

1897年, 露國은 시베리아艦隊로 旅順을 占領

1898年, 하바도호스크條約에 依하여 25年間 遼東半島를 租借, 哈爾濱에서 旅順, 大連에 이르는 東淸鐵道南部線의 敷設權 獲得.

1899年, 2月 18日 東淸鐵道會社는 「定款 第一 追加」에 依하여 汽船會社設立權을 獲得함으로써 이 會社는 東淸鐵道會社의 附帶事業體로서 誕生하게 되는 것이다.

##### (2) 會社의 性格

東淸鐵道會社汽船部는 鐵道會社에 隸屬하는 것이나 汽船部의 本支店은 鐵道의 그것과는 獨立으로 設置하였다. 本店은 旅順(後에 大連), 支店을 Vladivostok와 芝罘, 仁川에 그리고 代理店을 東洋各港에 두었다. 汽船部의 資本金은 約 1千萬留이고 露國政府의 保護金은 年間 約 30萬留이라 한다.

東淸鐵道會社汽船部는 東淸鐵道用貨物, 材料, 工夫(作業員)를 運搬하고 또 Vladivostok 및 大連灣을 兩起點으로 하여 日, 淸, 韓, 露, 東洋各港間, 塔爾海峽各港 및 Vladivostok附近港間의

84) 橫濱稅關, 宮尾稅關監視官韓國出張復命書, 橫濱, 260面に 依한. 併合吸收年度를 明記한 것은 아니다. 1903年 以後의 記錄에는 세베레프汽船會社의 記事가 一切나오지 않고 諸般事情으로 봐서 1902事項에 東淸鐵道會社汽船部에 吸收된 것으로 보는 것이 妥當하겠음.

85) 今村駐露財務官報告, 「東淸鐵道」에 依한. 會社名稱은 文獻에 따라서는 「東淸鐵道汽船部」라 되어 있는 것도 있으나 遞信省, 淸韓兩國海運業取調書, 東京, 73面に 依하여 「東淸鐵道會社汽船部」라 한다. 同書의 218面에 依하면 英文名은 Chinese Eastern Railway Company이다.



定期航路를 維持하는 것을 目的으로 設立되었다.<sup>86)</sup>

露國의 極東植民地經營에 있어서 鐵道와 海運과의 關係를 볼 때 海運이 鐵道の 建設을 支援하고 促進하는 役割을 擔當해 왔다는 點이 特徵적이다. 義勇艦隊가 그렇고 또한 세뵤레프汽船會社가 그렇다 그런데 東清鐵道會社汽船部의 경우는 그 逆이다. 卽 鐵道가 먼저 敷設되고 그 鐵道の 附屬的 存在로서 鐵道貨物을 增加시키고 그 流通을 圓滑하게 하는 鐵道經營의 補助手段으로서의 海運이 認識된 것을 엿볼 수 있다.

여기에 鐵道와 海運과의 連結運航의 方法도 나오게 되고 이 運航方法은 이 會社를 併合吸收하게 되는 義勇艦隊에 繼承되어, Vladivostok—敦賀線과 Vladivostok—上海線의 두 定期航路의 “Epress”로서 存續하게 된다.

沿黑龍地帶의 地理的特徵으로서 鐵道와 河川船舶과의 連結運航이 要請되는 것인데 그것이 여기에서 發想된 것인지 或은 그 逆인지의 與否는 未詳이다.

## (二) 航業의 經營

### (1) 航 路

#### ① 定期航路<sup>87)</sup>

##### 1. 旅順, 長崎經由 Vladivostok航路

每月 3회, 旅順(後에 大連) 및 Vladivostok를 出帆한다.

##### 2. 韓國航路

이 航路는 세뵤레프汽船會社의 것을 그대로 引繼한 것으로서 每月 1회 上海와 Vladivostok의 兩地를 發航하였으며, 旅順(後에 大連), 長崎, 釜山, 元山의 各港에 寄港하였다. 이 航路에는 900噸級의 塞牙(Zeia), 寧古塔(Ninguta)의 2船을 配船하였다.

##### 3. 上海—Vladivostok迂回航路

每3週 1회, 兩地를 發航한다. 旅順(後에 大連), 仁川, 長崎의 各港에 寄港하고 2,500噸의 阿爾哀(Argun), 秀爾加(Sahilka)가 就航하였다.

##### 4. 上海—Vladivostok航路

月 2회 運航하였는데 大連, 長崎에 寄港하였다. 이 航路에는 1901년에 新造한 時速 16knot의 快速優秀船(3,000噸級)인 蒙古(Mongolia), 滿洲(Manchuria)를 配船하였다.

##### 5. 芝罘, 旅順, 大連線

每日 1회 旅順과 大連을 發航하는 것으로 다음의 두 가지 航路를 區分된다.<sup>88)</sup>

ㄱ. 旅順, 大連, 芝罘線…旅順을 起點으로 하여 大連, 芝罘를 經由하여 旅順에 歸着하는 것으로 300噸級의 奴衣革(Novik), 營口(Yinkoa)의 2船의 就航하였다.

ㄴ. 大連, 旅順, 芝罘線…大連을 起點으로 하여 旅順, 芝罘를 經由하여 大連에 歸着하는 것으로서 那列坦(Nagadan)이 就航하였다.

那列坦는 600噸級 淺喫水의 外車船으로 輕裝高速力(17knot)의 旅客船이며 以前에는 Scotland의 크라이드河에서 遊覽船(Excursion Boat)으로 使用된 적이 있었다. 外觀이 華麗하나 船體構造가 一般外洋船보다 弱한 탓으로 冬期에 이 航路에 適合하겠는가 하는點, 問題가 없었던 것은 아니

86) 遞信省, 上揭書, 73面

87) 遞信省, 上揭書, 57~60面 및 228面の 第42號表에 依함.

88) 滿鐵, 露國占領前後に於ける大連及旅順, 28面 및 井上, 前揭書, 161面に 依하면 汽船3隻 週3회라 함.

었다. 後에 會社는 이 배의 放賣를 企圖하게 되었다.<sup>89)</sup>

### ② 不定期船運航

定期船運航을 目的으로 設立된 會社였으나 1900년에 이르기까지는 定期運航을 하지 못하고<sup>90)</sup> 創立當初에는 北淸과 韓國(仁川)沿岸에 不定期로 配船하였다.<sup>91)</sup> 其後도 所有船舶의 大部分을 不定期로 運航하였다.<sup>92)</sup>

### (2) 船 舶

1903年初의 東淸鐵道會社汽船部所有 船舶은 다음 表와 같다.<sup>93)</sup>

船 名	總噸數	船 質 推進器	製造年	製造地	構 造	長(呎)	幅(呎)	深(呎)	龍 骨	速 力
阿移爾(Amur)	2,415	鋼 雙螺旋	1901	獨 國 로스독	輕甲板船	275.0	41.5	14.5 正甲板까지의 深	平板龍骨	12
阿爾哀(Argum)	2,419	"	"	"	"	"	"	14.4 正甲板까지의 深	"	"
序列亞(Bureia)	919	鋼 單螺旋	"	濱 國 上海	覆甲板船	207.5	30.1	11.1	—	"
吉 利(girin)	1,444	鐵製鋼 單螺旋	1889	英 國 산다란드	"	245.0	34.3	15.1	方形龍骨	10
哈拉爾(Hailar)	5,606	鐵 單螺旋	1882	英 國 비켄델	重甲板船	430.6	46.5	34.5	—	11
哈爾詩(Harbin)	3,573	鋼 4 樁 單螺旋	1881	英 國 벨화스트	"	410.3	39.0	39.0	方形龍骨	12
滿 洲 (Manchuria)	2,981	鋼 雙螺旋	1901	澳 國 토리에스트	覆甲板船	344.0	43.0	31.9	平板龍骨	16
蒙口(Mongolia)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
奉天(Mukden)	1,565	鋼 單螺旋	1891	英 國 트론	Shelt- erdek	"	34.1	17.6	方形龍骨	10
那列垣 (Nagadan)	599	鋼 外 車	"	英 國 사잠톤	淺喫小船	244.6	28.3	10.3	平板龍骨	17
寧古塔(Ninguta)	990	鋼 單螺旋	1889	英國 에스 트라를물	重甲板船	260.0	31.5	15.3	方形龍骨	14
能尼(Nonie)	2,464	鋼 雙螺旋	1901	獨 國 스네티	輕甲板船	270.0	41.5	21.7	平板龍骨	12
奴衣革(Novik)	338	鋼 單螺旋	1887	英 國 벨화스트	重甲板船	150.3	22.2	10.7	—	10
秀爾加(Schilka)	2,452	鋼 雙螺旋	1901	英 國 그라스코	輕甲板船	275.0	41.5	21.7	平板龍骨	12
遜加利(Sungari)	1,415	鋼 單螺旋	1898	英 國 킹호른	重甲板船	237.5	34.1	16.7	方形龍骨	12
齊齊哈爾 (Tzizihar)	1,028	"	1894	英 國 뉴갓슬	"	221.3	32.0	15.4	平板龍骨	10
營口(Yinkoa)	310	"	1899	清 國 上海	—	132.0	25.0	12.0	—	10
塞牙(Zeia)	919	"	1901	"	覆甲板船	207.5	30.1	11.1	平板龍骨	12

合計 隻數……18隻, 總噸數……34,418ton

89) 遞信省, 前揭書, 55面

90) 篠崎, 前揭書, 12面

91) 遞信省, 前揭書, 774面

92) 遞信省, 前揭書, 216~218面과 228面に 依하면 18隻中 9隻이 定期船이고, 遞信省管船局, 北淸及韓國海 事取調書, 東京, 55面に 依하면 16隻中 6隻만이 定期船이 있다고 함. 時間의 過程에 따라 變動이 있었 던 것으로 보인다.

合計, 18隻 34,418總噸으로 그 總量으로 보나 그 內容으로 보나 當時로서는 優秀한 船隊였다 고 하겠다. 이 表는 다음과 같이 分析된다.

製造地別로 보면 英國—10隻, 獨壤—5隻, 上海—3隻으로 되어 있으나 英國에서 造船한 것은 1880年代의 헌배이고 獨壤와 上海에서 建造된 것은 1901年製造의 새배이다. 이는 露國이 獨國과 結托하여 英國과 對航하는 當時의 政治情勢를 反映한 것이며, 淸國 上海가 1900年 頃에 이르러 900噸級의 造船能力을 가지게 되었다는 것은 西歐資本主義의 淸國浸透程度와 그 投資效果를 나타내는 程度라고 볼 수 있을 것이다. 露國建造의 船舶이 한 隻도 없는 것은 露國의 後進性을 意味하는 것이라 하겠다.

所有船舶 18隻中, 8隻이 1901年에 新造되었다는 것은 1901年에 Vladivostok의 自由港을 閉鎖하고 그代身 大連을 自由港으로 하여 大連을 極東에 있어서의 經濟中心地로 하고자 하는 露國의 강한 意圖를 나타내는 것이고 이 新造船이 모두 經甲板船 乃至 覆甲板船이며 그 大部分이 雙螺旋이라는 것은 東淸鐵道會社汽船部를 鐵道와 連結하는 定期船爲主로 經營하고자 하는 政策의 表現이다. 이와는 對照的으로 從前에 英國에서 購入한 船舶에는 重甲板船이 많다.

이 表를 船舶發展發達의 技術史의 見地에서 보면 1900年前後에 方形龍骨에서 平板龍骨로 바뀌었음을 알 수 있고, 外車船이 極東에 있어서의 1890年頃까지 그 모습을 남기고 있었다는 것도 엿볼 수 있다. 1880年代에는 鐵船은 거의 없고 大部分 鋼船이 建造되었다는 것도 알 수 있다.

### (3) 極東植民地政策에 따른 國營企業의 經營

이 會社의 性格上 植民地政策에 順應하는 國營企業 或은 官營的色彩가 濃厚한 것은 不可避한 것이라 하겠다. 極東植民地에 있어서의 海運會社 單一化政策에 依據, 1901年의 Vladivostok의 自由港閉鎖와 때를 같이하여 政府의 命令으로 세베레프汽船會社를 合併吸收하여 그 所有船과 航路도 引受하였고 또한 1902年 2月의 露國財務大臣의 旅順, 大連地方 巡視後의 急命에 依하여 1902年 11月에는 會社의 本部를, 1903年 2月에 定期航路의 起點을 旅順에서 大連으로 옮기<sup>93)</sup>는 等の 處事를 奉내 이 會社가 植民地政策에 徹底하게 따르고 있다는 것을 알 수 있다.

1905年에서야 定期航路를 開設하게 되었으며 汽船 3隻으로 上海에서 靑島(膠州灣), 芝罘, 旅順, 仁川, 長崎, 釜山, 元山을 經由하여 Vladivostok에 이르는 航路와 Vladivostok에서 長崎를 經由하여 旅順에 到達하는 航路의 두 定期航路만을 經營하였다. 그러나 얼마 안가서 同年春季에 3隻 全部를 海難事故로 喪失하였다.<sup>94)</sup> 同時的으로 所有船 3隻이 遭難하였다는 것은 放漫한 官營의 運航의 結果라고도 할 수 있을 것이다. 1901年에 新造計劃을 樹立하여 1902年부터 이 新造優秀船을 定期航路에 投入하게 되어 1903년에는 社勢를 擴張하여 上海以北—Vladivostok까지의 4定期航路와 黃海의 1小航路를 開拓하게 되고, 18隻 34,418總噸을 所有하는 當時로서는 大規模의 海運會社가 되었다. 이와 같은 急激한 社勢의 擴張에는 政府의 強力한 支援이 있어서

93) 遞信省, 上揭書, 216~218面의 第39號表에 依함.

94) 篠崎, 前揭書, 172面, 遞信省, 上揭書, 54~55面, 橫濱稅關, 前揭書, 91面과 260面에 依함. 露國財務大臣은 1週日 以內의 移轉을 命令하였으나 北滿鐵道의 大連에 直結된 것이 1903年 2月 23日이었다는 等の 理由로 1902年末(11月)에 移轉한 것으로 보인다.

95) 篠崎, 上揭書, 12~13面, 遞信省, 上揭書, 74面, 1903年의 所有船一覽表에는 從前에 세베레프汽船會社가 所有했던 船舶이 없다. 따라서 遭難한 3隻이 全部 세베레프汽船會社에서 引受한 것이 아닌가 하는 推測도 할 수 있으나 不詳임.

야만 可能할 것으로 보인다. 經營內容은 그다지 좋았던 것 같지는 않다. 當初의 目的과는 달리 大部分의 所有船을 不定期로 運航하였고 그 稼動狀況도 좋지 못하였다. 各國의 通譯은 乘船시켜 貨客의 蒐集에 努力하였으나 空船運航이 많았고 收益狀態도 좋은 편이 아니었다. Vladivostok 一大連線은 每航 520 乃至 800 留의 缺損을 내는 形便이었으며 1901年의 缺損은 約 100萬留이고 創業以來 1903年頃까지의 缺損累計는 220萬留의 巨額에 達하였고 모든 航路의 收益狀態가 不良하니 碇泊·繫船으로 그냥 政府規定의 保護金을 받는 것이 좋지 않겠는가라고 하는 發說이 나오기까지 하였다. 이와같은 經營不振의 탓인지 1903년에는 舊式老朽船이기는 하나 哈拉爾(Hailar), 哈爾濱(Harbin), 那列坦(Nagadan)의 3隻의 賣船廣告를 내어 그 賣却處分을 企圖하였다.<sup>96)</sup>

## (二) 韓國海域에의 進出

東清鐵道會社汽船部는 露國政府에 依하여 設立된 露國의 極東植民地政策에 副應하는 것을 目的으로 하는 機關인 만큼 韓國海域에서 進出에 對한 執着은 大端한 것이었다.

이 會社의 主要 定期航路는 韓國을 經由하였다. 卽 Vladivostok—上海航路와 Vladivostok—上海迂回航路가 그것이다. Vladivostok—上海航路는 이 會社에서는 特히 韓國線이라 呼稱하였다. 元山, 釜山, 仁川에 支店을 設置하여<sup>97)</sup> 定期的으로 韓國의 開港場에 寄港하게 되었는데 韓國線의 경우는 月 1回, Vladivostok와 上海의 兩地에서 發航하고, Vladivostok—上海迂回線은 每3週 兩地에서 發航하였다 하니 韓國經由의 頻도가 컸다는 것을 알 수 있다. 그 當時의 情勢로, 海運에 있어서도 日本과의 競争은 不可避하였고 또한 激烈한 것이었다. 仁川, 上海間의 競争에서는 直線配船에 依한 48時間이라는 時間短縮運航으로 日本보다 優位에 섰으나, 仁川, Vladivostok 間에서는 不利한 立場이었다.<sup>98)</sup>

東清鐵道會社汽船部는 露國의 對韓軍事侵透의 一翼을 擔當하기도 하였다. 元山支店의 支配人은 海軍大尉였고 馬山의 土地도 이 會社의 名義로 買收하여 韓·日·露·三國間의 問題, 鎮海灣紛糾事件을 惹起시킨 直接的 當事者는 實로 東青鐵道會社汽船部인 것이었다.<sup>99)</sup>

## (四) 終 末

Vladivostok는 冬季에 結氷된다는 點과, 有事時에 津輕海峽과 大韓海峽을 封鎖하면 獨안의 쥐와 같은 存在가 되고 만다는 2大缺點을 지니고 있다. 따라서 露國이 極東植民地를 經營하는데 있어서 위의 두 缺點을 完全히 解決해 주는 旅順과 大連의 意義는 實로 큰 것이었다.

1901年에 Vladivostok의 自由港을 廢鎖하고 그 代身 大連을 自由港으로 그리고 旅順을 軍港으로 建設하기로 決定하고 東清鐵道會社汽船部의 育成에도 大端한 힘을 기울였다. 그러나 1905年에 日本과의 戰爭에 敗하자 포츠마스條約에 依하여 東清鐵道南部線·寬子城以南의 一切의 特權及 財産을 日本에게 讓渡하게 되어 露國東清鐵道會社汽船部는 消滅한다.

露國은 Vladivostok에 後退하여 다시 이곳을 極東植民地經營의 根據地로 삼을 수 밖에 없게 되었다. 極東植民地에 있어서의 海運의 中心地를 Vladivostok에서 大連으로 옮겼다가 日本에

96) 遞信省, 上揭書, 74~75面, 遞信省管船局, 前揭書, 54~56面に 依하면 經營不振으로 賣船한 것으로 되어 있으나 船舶의 內容으로 봐 舊式老朽船을 處分하는 것으로 보는 것이 妥當할 것이다.

97) 高尾, 前揭書, 228面, 橫濱稅關, 前揭書, 91面, 遞信省, 上揭書, 73面

98) 橫濱稅關, 上揭書, , 260面, 仁川市史編纂委員會, 仁川市史(下), 仁川市, 仁川, 142面

99) 橫濱稅關, 上揭書, 91面, 橫濱稅關, 韓國出張調査報告書, 22面 및 75面, 高尾, 前揭書, 270面



奪取 當하는 바, 東清鐵道會社汽船部の 殘存船舶과 航路는 義勇艦隊에 依하여 繼承된다. 特別定期航路와 鐵道를 連絡해서 運航하는 方法이 그 뒤 義勇艦隊에 依하여 引受되었다는 것은 注目할만한 것이며<sup>100)</sup> 이것이 오늘날의 Siberia Land Bridge의 起源的 役割을 했다는 點은 興味로운 일이라 하겠다.

東清鐵道會社汽船部는 Vladivostok以北의 航路, 即 Vladivostok—감차카線, Vladivostok—니코라이에브스크線, 漢口—니코라이에브스크線 및 上海, 旅順, 芝罘, 天津間의 上海—北清線 등을 計劃하였으나<sup>101)</sup> 成就시키지 못하였고 新領土였던 大連·旅順을 中心으로한 Vladivostok와의 連絡, 隣接國인 韓國·日本·清國沿岸에 短時的으로 航路를 經營했을 뿐이었다.

#### 第四節 카이제링伯汽船會社

元來는 捕鯨業을 經營한 漁業會社였다.<sup>102)</sup> Vladivostok에 있었던 세뵈레프汽船會社는 大連의 東清鐵道會社汽船部에 併合吸收 當하고 이 東清鐵道會社汽船部는 露日戰爭의 敗北로 消滅하자 極東植民地據點의 이 地域沿岸의 航業을 營爲할 露國汽船會社가 存在하지 않게 되었다. 이 空白을 매우고자 汽船業에 進出した 것으로 보인다.

울그, 게울기, 에리드라드, 치호 등의 汽船으로<sup>103)</sup> 포시엘線, 양그가線, 나호드가線 캉카우즈線, 聖우라지밀線, 닷다線 등의 피타大帝灣의<sup>104)</sup> 沿岸航路를 爲主로 하는 6個 郵便契約線을 政府補助로서 運營하였다. 1908年에서 1913年까지의 政府補助狀況은 다음과 같다.<sup>105)</sup>

1908年—95,526留, 1909年—26,504留, 1910年—20,680留  
1911年—101,916留, 1912年—96,215留, 1913年—75,397留

비록 小規模의 沿岸定期航業體이기는 하였지만 義勇艦隊와 日本郵船株式會社, 大阪商船株式會社 등의 大會社와 더불어 Vladivostok 中心의 4個의 定期船 汽船會社中的 하나였다. 그러나 露國政府의 方針에 依하여 1916年에 所有船舶과 航路의 全部를 義勇艦隊에 移讓하였는데<sup>106)</sup> 그 航路中的 포시엘線이 1918年에 淸津, 城津, 元山(경우에 따라서는 釜山까지)까지 延長되어 우리 海域에 進出하게 되는 것이다.<sup>107)</sup>

100) 井上, 前掲書, 173面에 依하면 1903年 2月23日에 北滿鐵道가 大連에 直結되었고, 그 첫 急行列車를 乘아 東清鐵道會社汽船部の 新造快速船인 滿洲號와 蒙古號가 上海와 長崎를 向해 大棧橋를 떠났다고 되어 있다.

101) 遞信省, 前掲書, 74面

102) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 11面

103) 上掲書, 227面

104) 上掲書, 260面에 依함, 井染, 前掲書, 556面 및 濟軒, 前掲書, 95面에 依하면 5個定期船路였다 함, 脚註 25)參照

105) 滿鐵, 浦鹽斯德商港, 224面

106) 上掲書, 224面 및 277面

107) 上掲書, 246~248面



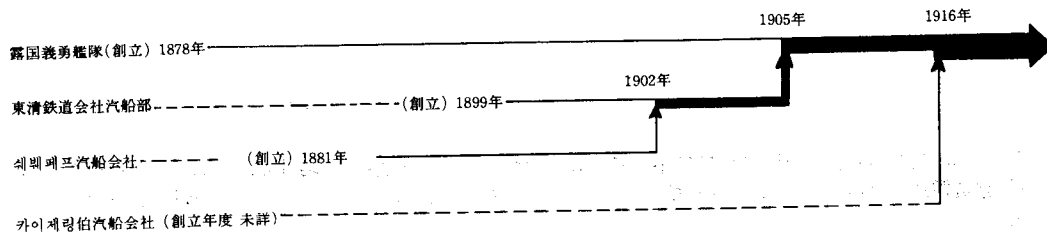
## 結 言

위에서 舊韓末 極東에 있어서의 露國海運企業의 創立經緯 그 性格, 航路, 船舶, 政府補助, 韓國海域에의 進出狀況 등을 露國의 極東植民地政策에 비추어 考察해 왔는 바 露國의 初期政策은 歐露와 極東植民地를 連絡하는 大沿岸航路의 特殊輸送은 義勇艦隊로 하여금 專擔케 하고, 極東植民地를 據點으로 하여 極東植民地沿岸과 그 近隣의 外國(韓·淸·日)과의 海送에는 1個團의 海運企業을 育成하여 專擔시킨다는 두 가지로 要約할 수 있다.

이 政策에 따라 海運企業間의 併合吸收와 韓國海域에 進出하는 露國海運企業의 順序가 定해지는 것이다. 即 最初의 極東植民地 據點의 海運企業이었던 세뵤레프汽船會社가 韓國海域에 進出한 첫 露國海運企業이었고 이를 이어 이 會社를 併合吸收한 東淸鐵道會社汽船部가 韓國海域에 進出하게 된다. 시베리아 鐵道의 完成 極東植民地開發의 進捗과 發展, 그리고 露日戰에서의 敗北, 이에 따른 東淸鐵道會社汽船部의 消滅은 露國의 極東에 있어서의 海運政策에 變革을 惹起시켰고 이는 義勇艦隊의 性格에 變化를 招來케 하였다. 義勇艦隊를 一般商船會社化하고 極東植民地에 있어서의 모든 汽船會社를 併合吸收케 하고 그들의 業務를 引受繼承케 하고 唯一한 海運企業으로 할 새로운 政策을 내세우게 된 것이 그것이다. 이와같이 變化가 있었던 後에 義勇艦隊는 韓國海域에 進出하게 되는 것이다.

舊韓國末에 우리 海域에 進出한 露國海運企業은 세뵤레프汽船會社, 東淸鐵道會社汽船部 및 義勇艦隊의 3個이다. 카이제링伯汽船會社는 이 카이제링伯汽船會社를 併合吸收하게 되는 義勇艦隊에게 우리 海域에 進出할 基盤을 마련하는 役割은 하였으나 그 會社自體가 우리 海域에 進出하지는 않았다.

極東에 있어서의 露國海運企業의 創立, 併合吸收, 義勇艦隊로의 單一化의 經路를 圖表로서 나타내면 다음과 같다.



## 參 考 文 獻

1. 統理交涉通商事務衙門日記 第19冊
2. 上海通商海關造冊處, 光緒17年 朝鮮通商三關貿易冊, 上海, 1892
3. 上海通商海關造冊處, 光緒18年 朝鮮通商三關貿易冊, 上海, 1893
4. 川上俊彦, 浦潮斯德, 大倉書店, 東京, 1892
5. 松浦充美, 浦鹽斯德, 東京堂, 東京, 1897
6. 橫濱稅關, 宮尾稅關監視官韓國出張復命書, 橫濱, 1900
7. 齋藤定得, 韓國出張報告書, 橫濱稅關, 橫濱, 1902
8. 遞信省, 清韓兩國海運事業取調書, 東京, 1903
9. 遞信省管船局, 北清及韓國海事取調書, 東京, 1904
10. 橫濱稅關, 韓國出張調查報告書, 1904
11. 辻太郎, 露國滿洲侵入史, 開發社, 東京, 1904
12. 南滿洲鐵道株式會社, 露國極東經濟調查資料, 大連, 1910
13. 南滿洲鐵道株式會社, 露國占領前後に於ける大連及旅順, 大連, 1911
14. 阿部秀太郎, 浦潮斯德經濟狀況, 朝鮮銀行, 京城, 1912
15. 副田銓次編纂, 浦潮斯德, 實業之世界社, 東京, 1913
16. 朝鮮銀行, 時局に於ける浦鹽斯德金融貿易並に一般概況, 京城, 1914
17. 濟軒學人, 浦鹽斯德事情, 東京堂, 東京, 1915
18. 高尾新右衛門, 元山發展史, 啓文堂, 大阪, 1916
19. 今村駐露財務官報告, 東清鐵道, 1918
20. 井染祿郎, 西伯利經濟地理, 外交時報社出版部, 東京, 1918
21. 大連市, 南滿洲鐵道株式會社十年史, 大連, 1919
22. 南滿洲鐵道株式會社, 浦鹽斯德商港, 1921
23. 森 御陰, 東部西伯利經濟調查資料, 南滿洲鐵道株式會社, 大連, 1921
24. 櫻崎嘉郎, 大連, 大阪屋號書店, 大連, 1921
25. 南滿洲鐵道株式會社編纂, 露國極東の農業と植民問題, 大阪毎日新聞社, 1926
26. 南滿洲鐵道株式會社, 支那に於ける列國の海運勢力, 大連, 1929
27. 南滿洲鐵道株式會社, 海運より見たる浦鹽斯德商港, 大連, 1930
28. 仁川府, 仁川府史, 仁川, 1933
29. 井上謙三郎編輯, 大連市史, 大連市役所, 1936
30. 外務省, 日本外交文書 第24卷, 日本國際連合協會, 東京, 1964
31. 外務省, 日本外交文書 第24卷, 日本國際連合協會, 東京, 1964
32. 外務省, 日本外交文書 第25卷, 日本國際連合協會, 東京, 1964
33. 外務省, 日本外交文書 第30卷, 日本國際連合協會, 東京, 1964
34. 仁川市史編纂委員會, 仁川市史(下), 仁川市, 仁川, 1973

## (附 錄)

## 義勇艦隊法

義勇艦隊의 存在 및 그 活動은 露國義勇艦隊法에 依據하는 것이다. 內外時局의 變化와 그 影響으로 이 法도 많은 改變이 있었던 것으로 思料되나 正確히 밝힐 수는 없다. 1913年 現行의 義勇艦隊法의 拔抄를 아래에 적겠다.

出典：南滿洲鐵道株式會社，浦鹽斯德商港，大連，270面~274面に 依함

## 露國海商法 第一篇 義勇艦隊法

## 第一章 總 則

第653條의 55, 義勇艦隊는 有志의 寄附金에 依하여 成立된 事業體로서 祖國의 商業及 商船業의 發達에 도움을 目的으로 하고 이 目的을 達成하기 爲하여 船舶으로 旅客 및 貨爲의 海上 運送을 한다.

第653條의 56, 義勇艦隊는 商工大臣의 管轄에 屬한다.

第653條의 57, 義勇艦隊의 營業은 商法의 規定에 따라야 한다. 義勇艦隊는 그 行爲에 對하여 一切의 動產과 不動產으로서 責任을 진다.

第653條의 58, 政府가 義勇艦隊에 義務를 負課할 경우 一定한 期間에 對한 補助金의 申請이 있을 때에는 立法上의 節次를 거쳐 國庫補助金을 支給할 수 있다.

第653條의 59, 義勇艦隊의 資產은 다음과 같다.

1. 前義勇艦隊에서 引繼한 金額
2. 寄附金
3. 商業的 經營에 義한 收入
4. 國庫補助金

第653條의 60, 義勇艦隊는 特別한 旗章을 가진다.

## 第二章 政府에 對한 艦隊의 義務 및 權利

條653條의 61, 義勇艦隊는 一般的 或은 部分的 動員의 경우 또는 其他 特別한 경우에는 商工大臣의 命에 依하여 그 一切의 船舶 및 陸上의 財產을 陸海軍省의 一時的 管理下에 두게 하거나 讓渡해야 한다.

讓渡의 條件은 陸海軍大臣과 財務大臣 및 會計檢査院의 同意를 거쳐 商工大臣이 定한다.

備考, 艦隊의 財產 및 人員은 陸海軍船舶의 義務에 關한 規定에 依據하여 陸海軍省의 要求에 따라야 한다.

第653條의 62, 義勇艦隊는 모든 航路에 있어서 政府機關에 從事하는 者, 公用으로 旅行하는 者, 軍人, 移民 및 其他 政府의 命令에 依하여 輸送되는 旅客, 官用貨物, 郵便物에 對해서는 商工大臣의 認可를 받은 當事官廳과 艦隊와의 特約에 따라 이를 運送해야 한다.

第653條의 63, 義勇艦隊는 다른 船舶業者에게 提供된 同一한 條件으로 下級兵員, 官用貨物의 運搬에 從事할 수 있는 權利를 가진다.

### 第三章 義勇艦隊의 營業

第653條의 64, 義勇艦隊는 第56條의 內容의 海洋汽船交通을 實行하기 爲하여 財産을 所有하고 建築物, 船渠, 造船所, 造船臺, 汽船, 各種船舶, 埠頭貨物의 積揚에 使用하는 機械設備, 機械工場, 炭鑛, 鑛油業 및 其他 一切의 必要한 動産과 不動産을 建設하거나 租借할 수 있다.

第653條의 65, 運送을 맡은 貨物의 滅失 및 損傷 或은 契約送達期間의 不履行에 對한 艦隊의 責任은 現行法律과, 艦隊와 發送荷主間에 契約된 B/L 또는 運送狀에 定한 바에 따른다.

本條의 責任에 關한 規定, 旅客手荷物 運送規定 및 貨物引受, 保管運送引渡業에 關한 規定은 艦隊本部가 이를 制定하여 本部, 事務室, 代理店, 埠頭 및 艦隊所屬의 船舶上에 公示해야 한다.

商工大臣은 이들 規定中에 法律에 違反되거나 國家社會의 福利와 違背되는 것 或은 其他 商工業의 健全한 發展에 阻害가 된다고 認定되는 條項이 있을 때에는 이의 廢止를 命할 수 있다.

備考, 本條에 依하여 艦隊本部가 制定한 規定은 商工大臣에게 提出하고 또한 陸海軍大臣에게 도 提出해야 한다.

陸海軍大臣은 이들 規定中에 廢止할 必要가 있는 條項이 있으면 商工大臣에게 通知한다.

第653條의 66, 義勇艦隊는 引受한 運送貨物을 賣却할 수 있는 權利를 가진다. (할 수 있는 세 가지의 경우는 略한다.)

第653條의 67, 前項에 있어서의 貨物의 賣却手續은 本法이 制定된 後에 定하는 바에 依한다.

第653條의 68, 外國의 諸港에서 前項에 있어서의 貨物을 賣却하고자 할 때에는 露國領事에게 豫告를 해야하고 必要할 경우에는 그 指揮 및 協力을 받을 수 있다.

第653條의 69, 艦隊는 引受한 運送에 對하여 一切의 仲介賣買行爲와 稅關代辦行爲를 할 수 있다.

義勇艦隊本部는 本項에 依한 仲介賣買의 手續 및 그 料金を 制定할 수 있다.

第653條의 70, 義勇艦隊는 艦隊를 거쳐 運送되는 被保險貨物로서 쉽게 腐敗하지 않는 것에 對하여는 그 運送途中 또는 艦隊의 倉庫에 있는 동안 貨物價格의 「60%」以內的 短期貸付를 할 수 있다.

이 貸付는 露國產品과 外國產品의 差別을 하지 않는다.

貸付返濟에 關한 條件은 法律에 違背되지 않고 本法 第55項 乃至 109項의 規定에 違反되지 않는 範圍內에 있어서의 艦隊와 借主와의 契約에 依한다.

이 條件은 運送引受書類에 記載해야 한다.

義勇艦隊는 貸付金에 關하여 本法 第843條, 845條 및 本條의 第67項 第68項의 權利를 가진다.

第653條의 71, 貸付金에 關한 手續은 當分間, 財務大臣 및 會計檢査院의 同意를 거쳐 商工大臣이 定한 바에 依한다.

第653條의 72, 艦隊는 所屬船舶에 依하여 運送되는 貨物에 對하여 貨物處分權을 가진 사람의 計算과 指示에 따라 艦隊名義로서 各保險會社에 附保할 수 있다.

### 第四章 義勇艦隊 出納의 監査會計檢査院 其他, 略

### 第五章

略

**第六章 義勇艦隊의 支配權**

義勇艦隊의 支配權은 本法에 定한 바에 따라 艦隊會議, 艦隊本部 및 艦隊本部 理事長에 있다.

第一節 義勇艦隊會議 略

第二節 艦隊本部 當

第三節 艦隊本部 理事長 略

**第七章 本부의 組織 및 船舶과 陸上施設 使用人**

省 略

