

## 한자어 ‘汽船, 汽車’의 연원

宋 敏

국민대학교 국어국문학과 교수, 국제일본문화연구소 객원교수

일본 군함 운양호(雲揚號)의 계략적인 강화도 침범으로 조일수호조규(朝日修好條規 : 1876. 2. 2, 양력 2. 26.)가 체결되면서 국가의 문호를 개방하지 않을 수 없게 된 조선 조정은 응교(應敎) 김기수(金綺秀)의 품계를 예초참의로 높여 수신사(修信使)에 임명, 일본으로 파견한다. 그는 명치유신(明治維新, 1868) 이후 급격히 서양화의 물결을 타고 있는 일본의 새로운 문물을 현지에서 경험한다. 조선 왕조의 선비로서 일본의 신식 문물을 직접 보고 들은 사람은 아마도 그가 처음일 것이다. 그의 견문록인 『일동기유』(『日東記游』)에 따르면, 그는 4월 29일(양력 5. 22.) 부산포에서 일본 ‘火輪船’ 황룡환(黃龍丸)에 올라, 이튿날인 5월 1일에는 赤間關(지금의 下關), 그후 4일에는 다시 神戸港에서 잠시 내렸다가 5월 7일(양력 5. 29.) 아침 橫濱港에 도착한다. ‘鐵路關’에서 잠시 쉬었다가 이번에는 ‘火輪車’를 타고 동경의 新橋驛(지금의 화물차 전용역인 汐留)에 이른다. 거기서부터 숙소인 延遼館까지는 ‘인력거(人力車)’를 타고 간다. 동경에서 20일 동안 머물면서 공식적인 임무를 마친 그는 귀국 때에도 신교역에서 ‘화륜거’를 타고 횡빈역으로 갔으며, ‘철로관’에서 점심을 끝낸 후 ‘화륜선’에 올라타고, 전에 갔던 길을 되돌아 부산포에서 내린다. 여기에 보이는 ‘화륜선’과 ‘화륜거’는 각기 지금의 ‘기선’과 ‘기차’에 해당하는 말이다.

이 여정을 보면 우리나라 사람으로서 공식적으로 가장 먼저 ‘화륜선’과 ‘화륜

거를 타 본 사람은 김기수와 그의 수행원 몇몇 사람이었던 것으로 생각된다. 여하튼 김기수는 자신의 견문록에 '화륜선'과 '화륜거'라는 말을 쓰고 있는데, 이 두 단어는 일찍이 중국에서 나온 번역어이다. '화륜거'에 대한 중국어 발음은 [huolunche], 곧 마지막 음절이 [che](車)여서 국어로는 '화륜차'가 될 수도 있다. 실제로 『한영조언』(1897)에는 '화륜거'와 '화륜차'라는 표제어가 둘 다 나타난다. 그러나 『한불조언』(1880)이나 언해본 『易言』(1883?) 등에는 '화륜거'로만 나타나기 때문에, 여기서도 그 예를 따라 '화륜거'로 읽어 둔다.

영어 wheel steamship에서 나온 '화륜선', steam train에서 나온 '화륜거'는 각기 '火輪'에 '船'과 '車'가 결합된 말이지만, 그렇다고 하여 '화륜'이라는 번역어가 먼저 생겼느냐 하면 그렇지 않은 듯하다. 영어 steam(machine 또는 engine)에 해당하는 '화륜'은 '火機, 火輪機, 火輪機器, 火輪器具' 등과 같은 여러 가지 이형태(異形態)로도 나타나지만(馬西尼 1997), 문헌상으로는 이들이 오히려 '화륜선'이나 '화륜거'보다 나중에 나타난다. 이 중 '화륜기'는 영어 steam engine에 해당하는 말인데, 이 어형 대신 '汽機'가 쓰인 경우도 있다.

'화륜선'과 '화륜거'가 중국의 洋學 관계 문헌에 나타나는 시기는 19세기 중엽이다. 馬西尼(1997)의 부록2 「十九世紀文獻中的新詞詞表」에 의하면 이들 번역어는 브릿지먼(裨治文, 진출)의 저서 『美利哥國志略』(1838)에 처음 쓰인 후, 魏源의 『海國圖志』 초판(1844)에도 보일 뿐 아니라, 그 이후의 다른 문헌에도 빈번하게 나타나므로, 19세기 중엽에는 이 두 가지 신생어가 중국어에 자주 쓰였음을 알 수 있다. 물론 '화륜선' 대신 '暗火輪船, 火船, 火輪舟, 火煙舟, 火烟船, 火氣船, 水氣船'과 같은 어형이 쓰이기도 하였으며, '화륜거' 대신 '火車'가 쓰인 적도 있다. 실제로 鄭觀應의 『易言』(1871, 중간본 1880)에는 '화차'가 쓰이고 있다. 그런데 이 '화륜선, 화륜거' 두 단어는 『해국도지』와 같은 양학 관계 서적을 통하여 국내에 전해졌을 것이다. 이 말들은 『한불조언』이나 언해본 『易言』에도 나타나므로, 개화 초기에는 국어에서도 통용되었던 것으로 생각된다.

한편, '화륜선'과 '화륜거'라는 번역어는 중국 문헌을 통하여 곧바로 일본에도 전해졌다. 자연히 처음 한동안은 일본에서도 이 어형이 그대로 널리 쓰였다. 그러다가 점차 새로운 번역어 '蒸氣船, 汽船'과 '蒸氣車, 汽車'라는 말로 옮겨가는데, 이에 대해서는 廣田榮太郎(1969 : 71~98, 『「汽車」「汽船」의 語史』)에 세세한 조사가 나타나므로, 여기서는 이를 참고로 하되 문제가 되는 점에 대해서는

사건을 덧붙여 가며 '기선, 기차'라는 신생어의 연원을 살펴보기로 한다.

먼저 '화륜선'의 경우, 徳川幕府 말기의 일본 문헌에는 '火輪船, 河火輪船, 火船' 이외에도 '川/河蒸氣船(川과 河의 일본어 훈독은 같음), 蒸氣舟, 蒸氣, 川/河蒸氣, 小蒸舟, 汽船' 등 여러 가지 어형이 나타나는데, 그 중에서도 압도적으로 많이 쓰인 어형은 '증기선'(蒸氣船)이다. 明治時代(1868~)에 들어서면 여기에 다시 '증선'(蒸船, 다만 읽을 때에는 '蒸氣船'이었음)과 같은 새로운 어형이 나타나기도 하나, 여전히 '蒸氣船' 또는 '汽船'이 주류를 이루며, 중국식 번역어인 '화륜선, 화선'은 어쩌다 나타날 뿐이다.

하여튼 김기수는 일본에 머무르는 동안 이 '증기선'이란 말을 듣게 된다. 그가 이 말을 들은 것은 해군성을 방문, 水戰操演을 구경하는 자리에서였다. 『일동기유』(권2 琬賞)에 “그 중 배 한 척이 화륜인데, 저들의 이른바 증기선이다(中一船火輪 卽彼所謂蒸氣船也)”라는 기록으로 그 사실을 알 수 있다. 김기수 자신은 건문록에서 '火輪船, 火輪之船, 火輪, 輪船, 汽艦'과 같은 말만을 썼기 때문에, “저들의 이른바 증기선”이라는 표현으로, 이 말이 일본에서 들은 말임을 나타내고 있다. 그가 이 말을 그 자리에서 처음 들었는지, 그 이전에 이미 들어서 알고 있었는지에 대해서는 정확히 알 길이 없으나, 해군성을 방문하고 이어서 수전 연습을 구경한 날이 5월 17일(양력 6. 8.)이니까, 적어도 그 날 아니면 그 이전에 벌써 이 말을 들었을 것이다. '蒸氣船'이란 말은 여기에 딱 한 번 나타날 뿐이지만, 김기수가 일본에서 들어 본 일본어형 '蒸氣船'은 훗날 '汽船'과 함께 국어에 다시 들어와 '화륜선'의 대치어가 된다는 점에서 어휘사적으로 의미 있는 경험이었다고 여겨진다.

김기수의 『일동기유』에 '汽船'은 나타나지 않으나, '騎船, 汽艦'은 한 번씩 나타난다. 양쪽이 모두 일본어형 '汽船'을 듣고 자기 나름으로 이해한 표기일 것이다. 그러나 1881년 신사유람단의 일원으로 일본을 보고 돌아온 이현영(李鎰永)의 건문록 『日槎集略』(人卷 問答錄 訪外務省卿井上馨問答)에는 '기선'이 나타난다. 다만 그 표기는 '漚船'으로 되어 있는데, 당시 일본에서는 한자 표기로 그렇게도 썼기 때문에 이현영의 착오는 아니다. 오늘날과 같은 표기의 '汽船'은 1882년 수신사로 일본을 돌아온 朴泳孝의 일기체 건문록 『使和記略』(1882. 8. 10)에 드디어 나타난다. 그는 처음부터 이 어형을 줄곧 쓰고 있어, 이 말이 당시의 국어에 정착된 것처럼 보이기도 하나, 그렇게 단정하기는 어렵다. 왜냐하면 그 보

다 2년 후인 1884년부터 85년에 걸쳐 종사관으로 일본 땅을 밟고 돌아온 朴戴陽은 자신의 일기체 견문록 『東槎漫錄』에서 ‘화륜선’이라는 어형을 고집스럽게 쓰고 있기 때문이다. 어쩌면 박영효와 같은 진보적인 인물과 박대양과 같은 보수적인 인물의 차이일지도 모르나, 당시에는 중국식인 ‘화륜선’이 우세한 가운데 일본식인 ‘기선’도 차츰 알려지기 시작했을 것이다. 한편, 『한영즈던』에는 ‘기선(氣船)’이란 말이 표제어로 나타나기도 하나, 그 뜻은 오늘날의 ‘風船氣球’를 나타내는 말이어서, 이 글의 대상인 ‘汽船’과는 다른 말이다. 『한영즈던』(1897)에 이르면 ‘화륜기’와 함께 ‘기선(氣船)’이 표제어로 나타나지만, ‘기선’의 한자 표기는 당시의 일본식이다. 일본어의 영향이 엿보이는 실례의 하나라고 할 수 있다.

이번에는 ‘화륜기’를 살펴보기로 한다. 막부 말기의 일본 문헌에는 ‘火輪車, 陸蒸氣’가 어찌다 나타나는 가운데 ‘蒸氣車(또는 蒸氣車)’가 훨씬 많이 쓰이다가, 명치 초기부터는 점차 ‘汽車(또는 蒸氣車)’ 쪽으로 기울어진다고 한다. 김기수가 일본을 돌아볼 때에도 당연히 ‘기차’라는 어형이 일반적이었을 텐데, 그의 『일동기유』에는 이 어형이 나타나지 않는다. 다만, 그에게 전해진 일본측 공문서에는 ‘汽車’가 두 번 나타난다. 한 번은 東萊府에서 배를 타기 전 부산 주재 일본 공관장 대리가 보내 온 5월 14일(양력)자 일정 안내문이고, 다른 하나는 귀국을 앞두고 일본 외무경이 보내 온 6월 17일(양력)자 공문이다. 일본어 원문과 한역문(漢譯文)이 나란히 실려 있는데, 원문에 보이는 ‘기차’는 한역문에도 그대로 ‘기차’로 나타난다. 따라서 김기수는 이 ‘기차’라는 말을 분명히 보았을 것이다. 그러나 그는 자신의 글에서 ‘기차’라는 말에 아무런 관심도 나타내지 않았다.

그후, 이현영의 『일사집략』에는 ‘화륜기’밖에 보이지 않는 듯하나, 박영효의 『사화기략』과 박대양의 『동사만록』에는 연이어 ‘汽車’가 나타난다. 이 말이 점차 귀에 익숙해졌음을 알려 준다. 『한영즈던』에는 ‘화륜기, 화륜차’ 말고도 ‘기차(蒸氣車)’란 말이 실려 있으나, 그 한자 표기는 당시의 일본식을 따르고 있다. 앞에서 본 ‘기선’의 표기와 함께 『한영즈던』에 일본어의 영향이 있었음을 알려주는 사례가 된다. 한편, 『독립신문』의 경우, ‘화륜선’(1896년 중)과 ‘기선’(1898년 중), ‘화륜차’(1896년 중)와 ‘화륜기’(1897년 중)는 보이는데(朴永燮 1994), ‘기차’는 나타나지 않는 듯하다. 그러나 『한영즈던』에는 ‘기선’과 함께 ‘기차’가 올라 있으므로, 이 두 단어는 당시의 국어에서도 통용되었으리라고 여겨진다.

요컨대, 개화기 이전에 중국에서 들어온 신생어 '화륜선, 화륜거'는 개화기 이후 일본에서 새로 들어온 '기선, 기차'로 대체되었는데, 이들이 그대로 현대 국어에까지 이어졌다. 개화 초기에는 한동안 '화륜선'이 '윤선', '화륜거'가 그냥 '화륜'으로 쓰이기도 하였으나, 조선 수신사의 일본 방문을 계기로 '증기선' 또는 '기선'과 '기차'라는 신생 한자어가 국내에 알려지기 시작한 것이다.

일본의 경우, 시기상으로는 '蒸氣船, 蒸氣車'가 먼저 나타나다가, 점차 '汽船, 汽車'로 굳어지는 경향을 보인다. 이를 보면 '증기선, 증기차'가 줄어들어 각기 '기선, 기차'가 된 듯하나, 사실은 그렇지 않다. '증기선, 증기차'의 한자 표기는 원칙적으로 '蒸氣船, 蒸氣車(어쩌다 예외적으로 蒸汽車 또는 蒸瀛車)'이고, '기선, 기차'는 '汽船(또는 瀛船), 汽車(또는 瀛車)'로 나타난다. 만약 '蒸氣船, 蒸氣車'의 어두 음절이 줄어들었다면, 그 결과는 '氣船, 氣車'가 되어야 하는데, 그러한 실례는 예외적으로 한 두 번 나타날 뿐이다. 자연히 '汽船, 汽車'를 각기 '蒸氣船, 蒸氣車'의 단순한 축약형이라고 볼 수는 없게 된다.

廣田榮太郎(1969)에 인용된 용례를 잘 살펴보면, '蒸, 蒸氣(蒸瀛), 瀛(瀛氣), 汽'에 해당하는 부분에 [zyouki]라는 讀音이 달려있는 경우가 보인다. 위의 어떤 한자 표기라도 당시에는 '蒸氣'로 읽을 수 있었다는 뜻이 된다. 실제로 '汽船'을 '증기선'으로 읽은 용례는 보이지 않으나, '汽車'를 '증기차'로 읽은 실례는 분명히 나타난다. 또한, 흡슨의 저술 『博物新編』(1854)에 대한 일본어 번역판(大森秀三, 『博物新編譯解』 4권 5책, 1868~70) 권2의 蒸汽論에는 '汽'가 자주 쓰이는데, 여기에는 언제나 [zyouki] 곧 '蒸氣'라는 독음이 달려 있다. 이 책에는 또한 '汽車'라는 어형도 처음으로 한 번 나타나는데(권2, 6r), 여기에도 '증기차'라는 독음이 달려 있다. 일본어 '汽車'라는 어형은 여기서 연유했으리라고 추정된다. 일본어에 '汽車'가 나타나는 시기는 중국에서 『박물신편』이 간행된 이후인데, 이 책은 곧바로 일본에 전해졌을 뿐 아니라, 앞서 본 대로 번역본도 나온 바 있기 때문이다.

이렇게 볼 때, 일본어 '蒸氣車'나 『박물신편』에서 받아들인 '汽車'는 모두 처음에는 '증기차'로 읽히다가 그 어형이 '汽車'로 통일되면서 발음도 '기차'로 굳어졌으리라고 해석된다. 결국 '증기차'가 줄어들어 '기차'가 된 것이 아니라, '蒸氣車'의 '蒸氣'가 同音異表記語 관계에 있는 '汽'로 대체되면서 '汽車'가 된 것이다. '증기선'과 '기선'의 관계도 같은 과정을 거친 것으로 설명될 수 있을 것

이다.

그런데 현대 중국어에서 '汽車'는 우리의 '자동차'를 뜻한다. 그 대신 '기차'의 뜻으로는 '火車'가 쓰인다. '화륜차'가 줄어든 말처럼 보이기도 하나, 문헌상으로는 일찍부터 '화차'라는 말도 나타나므로 꼭 그렇다고 단정하기는 어렵다. 같은 한자문화권 안에서도 지금은 동일한 한자어형의 뜻이 서로 다른 경우가 있음을 나타내는 사례가 된다. 결국, 우리말의 '기선'과 '기차'는 어형과 의미면에서 일본어와 같다. 일본어를 수용한 것이다. 그러나 그 발음은 국어식이 되었으므로 문자에 의한 일종의 번역 차용이다.

일본이 기선을 처음 갖게 된 것은 1855년(安政2), 네덜란드가 長岐海軍傳習所에 연습함 觀光丸을 기증하면서부터였다. 그 후 한동안 수입에 의존하다가 명치 초기에는 자국에서도 기선을 생산하기에 이른다. 우리나라도 1883년, 독일인 뮐렌도르프(Möllendorff, P.G. von)의 건의에 따라 근대적 기선을 도입한다. 한편, 일본에 처음 철도가 개통된 것은 1872년(明治5), 횡빈-신교 간 26km였고, 우리나라는 1899년(光武3), 노량진-제물포 간 33.2km였다. 따라서 조선 수신사들은 우리나라에 없는 신문명의 이기를 일본에서 직접 경험하면서, 그 명칭까지 듣고 돌아왔다. 결국, 그 원인이야 어디에 있건, 일본어로 굳어진 '증기선, 기선, 기차'와 같은 신생 한자어는 실물이 생기기 전에 한발 앞서 국어에 들어왔다. 차용어의 경우, 실물이 전해지기 전에 단어가 먼저 알려지기도 하는 것이다. 또한, 그 '기선'과 '기차'는 국어에 먼저 들어와 있던 '화륜선'과 '화륜거'를 몰아내고 그 자리를 대신하기에 이르렀다.

## 참 고 문 헌

\* 전번 호에 이미 제시한 문헌은 생략함.

廣田榮太郎(1969). 『近代譯語考』. 동경 : 東京堂出版.

宋 敏(1988). 「日本修信使의 新文明語彙 接觸」. 『語文學論叢』 7. 國民大 語文學研究所.

宋 敏(1989). 「開化期 新文明語彙의 成立過程」. 『語文學論叢』 8.

朝倉治彦·稻村徹元(1995). 『明治世相編年辭典』(新裝版). 동경 : 東京堂出版.

湯本豪一(1996). 『圖說明治事物起源事典』. 동경 : 栢書房.