

19세기를 전후한 유럽인들의 조선 탐사 항해와 항해기*

홍옥숙** · 김낙현***

〈차 례〉

1. 서론: 유럽인들의 탐사항해와 북태평양
2. 19세기를 전후한 유럽인 항해자들의 북태평양 진출
3. 유럽인 항해자와 방문자에 대한 조선의 반응
4. 결론

[국문초록]

16~17세기에 해로를 통해 조선을 찾은 유럽인들은 일본군을 따라오거나 자신의 의지와는 상관없이 표착으로 인해 조선에 오게 된 이들이 대부분이었다. 하지만 북서 항로를 찾아 나섰던 유럽인들이 18세기 말에 들어서면서 일본 이외의 지역을 통상지로 개척하려는 구체적인 목적을 가지고 북태평양과 조선 근해의 바다에 관심을 갖게 되었다. 논문은 18세기 말 동해안을 항해한 프랑스의 라 페루즈 원정대와 부산의 용당포에 기착하여 조선인들과 접촉한 영국의 브로튼, 그리고 1816년 중국을 출발하여 황해안을 탐사하며 조선인들과 만났던 비질홀 등 항해자들의 탐험과 기록을 살펴보고자 한다. 이들은 이전의 항해기를 지침 삼아 동북 아시아 해역을 측량하고 현지인들의 언어와 풍속을 기록함으로써 이후에 찾아올 방문자들에게 도움을 주려고 하였다. 19세기 중반 이후 아편전쟁으로 중국이 몰락하면서 항해자들이

* 이 논문은 2018년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2018S1A6A01081098).

이 논문은 인하대학교 한국학연구소가 주최한 동아시아한국학 학술회의, “탐험가, 편집자, 체류자 - 서구 한국학 형성에 기여한 사람들”(2020.5.20.)에서 발표한 논문 『18~19세기 유럽인들의 조선 탐사 항해: 『브로튼 항해기』를 중심으로』를 수정, 보완한 것이다.

** 제 1저자, 교신저자, 한국해양대학교 영어영문학과 교수

*** 제 2저자, 한국해양대학교 해양비즈니스커뮤니케이션 센터 연구원

남긴 과학 탐사의 기록을 바탕으로 조선을 찾은 유럽인들의 수는 늘어났고, 이들은 적극적으로 통상을 요구하며 군사적 갈등을 일으켰고 본격적으로 조선의 개항을 요구하게 되었다. 그러므로 19세기 후반 유럽인들이 조선의 문호 개방과 통상을 요구했던 이면에는 18세기 말과 19세기 초에 걸쳐 이루어졌던 항해자들의 조선과 근해 탐사와 그 기록이 영향을 끼친 것이 분명하다.

[주제어] 윌리엄 로버트 브로튼 함장, 라 페루즈, 바질 홀 함장, 북태평양, 발견의 항해, 항해기

1. 서론 : 유럽인들의 탐사항해와 북태평양

제주도에 표류하여 억류되었다가 탈출한 네덜란드인 하멜의 기록이 1668년에 출판되면서 중국과 일본에 비해 유럽에 비교적 알려지지 않았던 조선의 상황이 공개되었지만, 외국인에게 적대적인 나라로 묘사된 조선을 찾아오는 유럽인들은 비밀리에 선교를 위해 방문한 가톨릭 신부들을 제외하면 거의 없었다. 바다를 통한 유럽인의 조선 방문은 18세기 말에야 이루어졌다. 1787년 세계일주 항해 중이던 프랑스의 라 페루즈(La Pérouse, 1741~1788?) 일행이 동해안을 탐사하였고, 1797년 영국인 윌리엄 브로튼(William Robert Broughton, 1762~1821) 함장이 용당포를 방문하여 조선인과 접촉하였다. 이 논문은 조선의 동해와 남해안을 탐사하면서 용당포를 방문했던 브로튼 함장이 남긴 『브로튼 항해기』를 중심으로 18세기 말에서 19세기 초에 이루어진 유럽인들의 바다를 통한 조선 방문의 내용과 기록을 살펴보고 이들의 항해에서 공통점을 찾아보려고 한다. 논문에는 라 페루즈의 항해기와 1816년에 황해안의 섬을 방문했던 바질 홀(Basil Hall, 1788~1844)의 기록이 일부 포함될 것이다.

이들이 조선 근해를 항해하거나 해안에 상륙하여 주민들을 만난 정황을 기록한 항해기는 유럽에서 출판되면서 조선을 서양에 알리는데 기여했지만, 정작 이들의 기록이 한국에는 최근까지도 제대로 소개되지 못했다. 유럽권에서 출판된 동해안과 독도 관련 기록과 해도들이 영유권 분쟁과 맞물려 국내

학자들의 관심을 끌고 연구가 되어온 것과는 대조적이다.¹⁾ 논문에서 주로 논의할 브로튼의 조선 해역의 항해와 용당포 방문에 관한 선행연구를 살펴보면 『조선왕조실록』을 비롯한 조선의 기록에 근거하여 서양인과 이양선의 도래와 조정의 대응책을 논의하거나, 그리피스(William Elliot Griffis, 1843~1928)의 『은둔의 나라 한국』에 기록된 프로비던스(Providence)호의 용당포 기착 사건을 검증 없이 복제, 기록한 글이 양산되어왔음을 알 수 있다. 브로튼이 용당포에 기착했을 때 타고 온 배는 그리피스가 기록했듯이 프로비던스호가 아니라 종선(從船)으로 구입한 프린스 윌리엄 헨리(Prince William Henry)호였지만, 브로튼의 용당포 기착을 최초로 언급한 김원모나 이후 브로튼을 집중 조명한 김재승도 처음에는 브로튼이 프로비던스호로 용당포에 도착했다고 적었다.²⁾ 김재승은 원본이 소장되어 있던 영국 그리니치 국립해양박물관에서 『브로튼 항해기』의 조선 관련 부분만을 복사본으로 어렵게 입수하여 번역, 소개하면서 배의 이름을 바로잡았다.³⁾ 『브로튼 항해기』의 영인본이 출판된 것이 1967년이었지만 이 사실을 알지 못했기 때문에 힘들게 복사본을 구했던 것이다. 박천홍은 1967년의 영인본과 함께 한상복, 김재승의 기록을 참고하였고,⁴⁾ 아울러 조선측의 기록을 같이 실어 균형을 맞추었다. 그러나 프린스 윌리엄 헨리호가 좌초한 프로비던스호를 대신하여 새로운 이름을 갖게 된 것이 일본과 조선 근해 탐사를 마치고 마카오를 거쳐 도착한 실론의 트린코 말리에서 군사재판이 진행된 이후인 1798년⁵⁾이었다는 사실은 간과하였다.⁶⁾

-
- 1) 몇 가지 관련 연구를 소개하면 다음과 같다. 한상복, 『라 베루즈의 세계일주 탐사항해와 우리나라 근해에서의 해양조사활동』, 『한국과학사학회지』 2(1), 한국과학사학회, 1980, 48~59쪽; 정인철, 『한반도, 서양 고지도로 만나다』, 푸른길, 2015; 안옥청·이상균, 『프랑스 군함 카프리스오즈호의 동해탐사와 지도제작』, 『한국지도학회지』 18(2), 한국지도학회, 2018, 107~123쪽; 이상균·김종균, 『영국 상선 아르고노트호의 동해 항해와 ‘의문의 섬’ 발견』, 『한국지도학회지』 18(3), 한국지도학회, 2018, 22~32쪽.
 - 2) 김원모, 『한미수교백년사 KBS TV 공개대학시리즈⑧』, 한국방송사업단, 1982, 25쪽; 김재승, 『조선해역에 이양선의 출현과 그 영향(1)』, 『月刊 海技』, 1987, 29쪽.
 - 3) 김재승, 『근대한영해양교류사』, 인제대학교 출판부, 1997, 160쪽. 김재승은 “William Robert Broughton 함장의 항해기에서 한국관계(原文)”이라는 제목의 글에서 항해기 복사본의 입수경위와 원문 복사본, 한글 번역본을 실었다(159~191쪽).
 - 4) 박천홍, 『아령이 출몰하던 조선의 바다: 서양과 조선의 만남』, 현실문화연구, 2008, 746쪽.
 - 5) Barry Gough, “Introduction”, *William Robert Broughton's Voyage of Discovery to the North Pacific 1795~1798*, David, Andrew, ed, London : Ashgate, 2010, p. li.

『브로튼 항해기』의 사례만 놓고 보더라도 국내의 많은 자료들이 원본을 정확하게 검토하지 않은 상태에서 오류를 반복하고 있어 『브로튼 항해기』 원본에 대한 철저한 연구가 필요함을 알 수 있다. 필자는 『브로튼 항해기』의 원역을 추진하는 과정에서 브로튼을 비롯하여 18세기 말에서 19세기에 추진된 유럽인들의 동해안을 비롯한 조선 근해의 항해기를 비교하게 되었다. 본 논문에서 비교 대상으로 사용할 항해기 중에서 『라 페루즈의 세계 일주 항해기』만이 전문이 번역되어 있을 뿐, 브로튼이나 바질 홀의 경우는 조선 관련 부분만 번역되어 있는 실정이다.⁷⁾

박천홍은 유럽의 배가 처음에는 표류하거나 식량이나 땀감을 찾아 조선에 상륙했지만 “탐험과 측량, 통상요구, 기독교 선교를 위한 밀입국 시도, 보복 원정 등으로 옮겨갔다”고 하면서 19세기에 조선에 왔던 “영국 선박이 측량과 통상을 바랐다면, 프랑스 선박은 기독교 선교의 자유를 앞세웠다”고 조선을 찾은 이유를 구분하였다.⁸⁾ 이 논문은 19세기 전반까지의 유럽인들의 항해는 선박의 국적보다는 시대에 따른 구분이 의미가 있을 것으로 본다. 19세기 후반에 개항과 통상을 요구했던 이양선과는 달리 이들 항해자들이 새로운 시장 개척을 위한 사전 답사의 성격을 띠고 주민과 물산, 풍속, 해역의 측량에 관한 상세한 정보를 문서화하는데 더 초점을 맞추고 있었음을 확인하려는 것이다.

2. 19세기를 전후한 유럽인 항해자들의 북태평양 진출

대항해시대 이후 근대 유럽 국가들은 새로운 식민지 개척에 열을 올렸다.

6) 박천홍, 위의 책, 61쪽.

7) 김재승이 『근대한영해양교류사』에 브로튼의 조선방문 관련 내용을 번역하였고(각주 3 참조), 김석중의 『10일간의 조선항해기』에서 바질 홀의 항해기의 조선 관련 부분이 번역되었다. 마찬가지로 신복룡·정성자 역주, 『조선 서해답사기』(집문당, 1999)의 번역이 있으며, 박천홍의 책 4장 “호기심과 공포가 엇갈리다: 영국 장교 홀과 맥스웰의 조선 기행”이 홀의 항해를 다루고 있다(위의 책, 167~211쪽).

8) 박천홍, 위의 책 28쪽.

신대륙 아메리카에서 채굴한 은을 기반으로 세계의 강국으로 군림했던 스페인의 경우에서 알 수 있듯이 새로운 식민지에서 자국의 이익에 기여할 수 있는 자원과 인력을 확보하는 일은 근대 유럽 국가의 성장에 큰 기여를 했다. 18세기 말로 접어들면서 기상조건의 이해와 항해기술의 진보가 이루어지면서 몇 년에 걸쳐 세계를 일주하는 장거리 대양항해가 더욱 빈번하게 이루어졌다. 많은 자원과 인력을 동원한 장기간의 세계일주 항해는 국가 차원에서 추진되었고, 영국과 프랑스는 경쟁적으로 세계일주 항해를 기획하였다.

『브로튼 항해기』 서문은 맨 첫머리에 18세기 후반에 이루어졌던 탐사 항해의 의미를 기술하고 있다.⁹⁾

발견의 항해는 새로운 지식과 무역 자원을 개척하고, 그 결과로 과학자와 상인에게 흥미롭기 때문에 마땅히 대중의 관심을 끌 가치가 있다. 그러나 그런 탐사의 유효성을 길게 설명하는 일은 이미 쿡의 3차 항해기의 서문에서 아주 정교하고도 설득력 있게 제시되었기 때문에 불필요할 것이다.¹⁰⁾

적어도 18세기 아시아의 북태평양 지역에서 유럽인, 특히 영국인들의 탐사항해는 서세동점의 19세기를 준비하는 단계로 이해할 필요가 있다. 19세기를 전후하여 이 지역으로 처음 진출하기 시작한 유럽인들의 항해와 항해기가 19세기 후반 조선에 대한 문호개방 요구와 대척점에서 있으면서도 연관이 되기 때문이다.

그레이슨(James Huntley Grayson)은 19세기 초반 하더라도 영국이 우리가 알고 있는 산업혁명의 결과로 이룩된 경제 강국도, 식민지를 거느린 대영제국도 아니었다고 지적한다.¹¹⁾ 식민지 개척의 후발주자였던 영국은 유럽의

9) 『브로튼 항해기』의 서문의 저자는 드러나 있지 않다. 일반적으로 항해기가 출판될 때 서문은 항해기의 저자가 쓰기도 하지만, 추천사의 개념으로 덧붙여지는 경우도 많기 때문에 브로튼을 비롯한 항해가들을 잘 알고 있는 사람이 쓴 것으로 추정된다.

10) William Robert Broughton, *A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean*, London, 1804, iv. ([https://iif.lib.harvard.edu/manifests/view/drs:12329001\\$1i](https://iif.lib.harvard.edu/manifests/view/drs:12329001$1i)). 논문에서는 『브로튼 항해기』로 약술한다.

11) James Huntley Grayson, "Basil Hall's Account of a Voyage of Discovery", *Sungkyun Journal*

다른 국가와 경쟁하거나 이들을 견제하면서 국가적 차원의 항해를 추진하였고, 해군력을 동원하여 유럽인들의 발길이 닿지 않았던 세계의 각 해역과 지역을 탐사하였다. 해외영토의 확장을 위한 경쟁뿐만 아니라, 원자재 공급과 판매를 위한 제품의 수송을 담당하는 상선을 보호하는 일도 해군의 주요 임무였다. 3차에 걸쳐(1768~71, 1772~75, 1776~1779) 세계 일주를 했던 쿡 함장¹²⁾(Captain James Cook, 1728~1779)이나 태평양과 북미 연안을 탐사한 밴쿠버 함장(Captain George Vancouver, 1757~1798) 등 지리상의 발견에 큰 공헌을 한 인물들이 모두 영국 해군에 소속되어 있었다.

그런데 태평양 지역에서도 동북아시아가 위치한 북태평양 지역은 오랫동안 유럽인들에게 미지의 영역으로 남아있었다. 더 구체적으로 “훗카이도와 사할린, 쿠릴열도로 이어지는 이 지역은 포르투갈, 스페인, 네덜란드, 프랑스, 영국, 러시아, 미국 등 서양 열강이 영토 확장과 무역 거점 확보를 위한 탐사와 지도제작에 힘쓴 곳”이었다.¹³⁾ 쿡 함장은 북극권에서 대서양과 태평양을 연결하는 북서 항로(Northwest Passage)를 찾기 위해 세 번째 세계일주 항해에 나섰다. 1777년 6월 하와이 제도에서 출발하여 북아메리카와 알래스카를 따라 베링해협까지 이르렀으나 얼음에 가로막혀 탐사를 중단했고, 쿡이 사망한 이후, 제임스 킹 함장의 지휘 하에 선원들이 그 해 10월에 다시 북태평양으로 올라갔지만 베링해협에서 멈추어야 했다. 1792년에서 1794년 사이에 밴쿠버는 주로 북아메리카의 태평양 연안을 탐사했지만 아시아 지역으로는 가지 않았다. 쿡 선장의 3차 항해 이래로 데인즈 배링턴¹⁴⁾(Daines Barrington, 1728~1784)과 같은 영국인들은 “일본의 북부와 류큐제도(the Lieuchieux)¹⁵⁾의 북부에 있는 코레아의 해안은 반드시 탐사되어야 한다”¹⁶⁾는 견해를 밝혔

of East Asian Studies Vol. 7, No.1, 2007, p. 1.

12) ‘선장’이라는 용어가 익숙하게 쓰이지만 영국 해군에서 ‘captain’은 ‘commodore’(해군준장)와 ‘commander’ 사이에 위치한 계급으로 육군의 ‘colonel’(대령)에 해당한다.

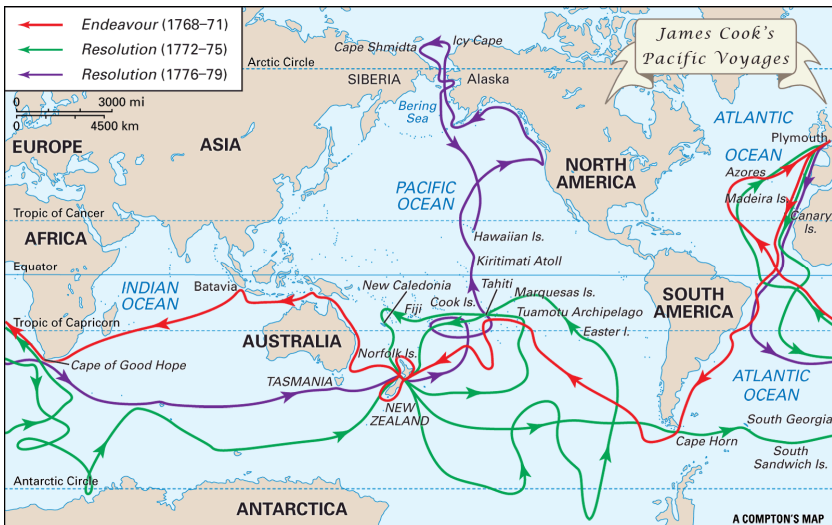
13) 정인철, 『16세기와 17세기 서양고지도에 나타난 훗카이도와 주변 지역의 표현』, 『한국지도학회지』 10권 1호, 2010, 14쪽.

14) 영국의 변호사, 박물학자.

15) 현재의 오키나와를 말한다. 논문에서는 ‘류큐’로 통일하여 적기로 한다.

16) Broughton, op.cit., iii.

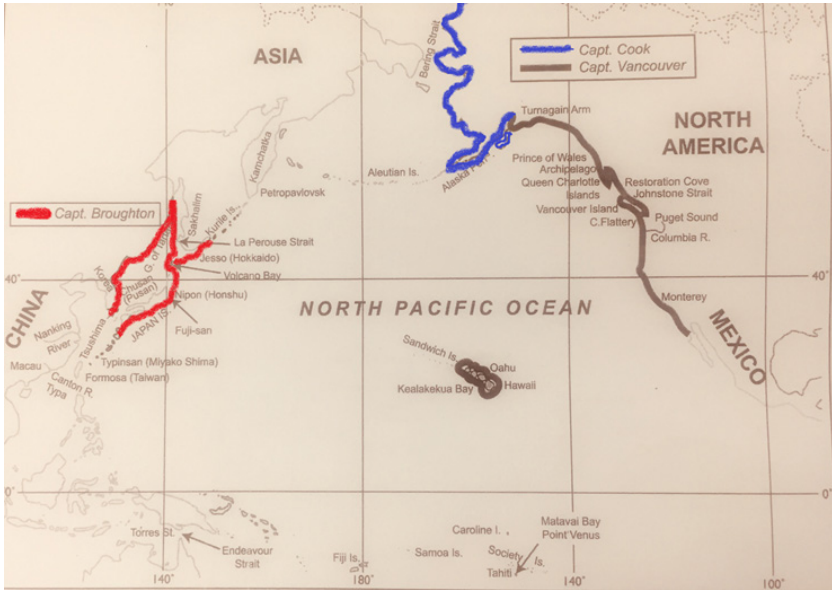
으며, 밴쿠버 함장도 “북위 35° 에서부터 북위 52° 까지의 아시아 해안”과 “남위 약 44° 에서부터 테라 델 푸에고(Terra del Fuego) 남단까지의 아메리카 해안”을 조사가 필요한 두 지역으로 꼽았다.¹⁷⁾ 밴쿠버의 휘하였던 브로튼이 단독으로 북태평양의 아시아지역으로 항해하여 일본과 사할린 근해를 탐사하겠다는 결심을 했을 때, 이는 독단적인 결정이라기보다는 영국인들의 생각을 실천에 옮긴 것이었다.



[지도 1] 쿡 함장의 세계일주 항로¹⁸⁾

17) Ibid.

18) “James Cook’s three Pacific voyages.” *Encyclopædia Britannica*, <https://www.britannica.com/biography/James-Cook>



[지도 2] 쿡, 밴쿠버, 브로튼의 북태평양 탐사

1) 북태평양의 아시아 지역에 대한 관심

우선 18세기말에서 19세기 초의 유럽인 항해자들은 이전에 조선에 표류해 왔던 벨테브레나 하멜 일행과는 달리 미답(未踏)의 지역 탐사라는 뚜렷한 목적을 가지고 조선을 방문하거나 조선의 근해를 항행했다는 특징을 공유한다. 일본이 쇄국정책을 편 이래로 유일하게 교역을 허락했던 나라가 네덜란드였다는 점을 감안한다면, 북태평양 지역에서 펼쳐진 영국과 프랑스의 경쟁적 항해는 이해할 만하다. 미국의 독립전쟁으로부터 시작하여 프랑스 대혁명과 나폴레옹전쟁으로 이어진 18세기 말부터 19세기 초 동안 영국과 프랑스는 세계 해양의 곳곳에서 충돌하거나 유럽인의 발길이 닿지 않은 곳을 찾기 위해 서로 경쟁을 벌이고 있었다. 쿡이 해결하지 못했던 문제인 대서양과 태평양의 연결통로를 찾는 일은 라 페루즈의 항해에서도 주요 일정 중의 하나로 들어있다. 항해에 앞서 프랑스 국왕이 내린 훈령은 라 페루즈에게 북태평양의 아메리카 근해를 항해할 때는 “쿡 선장이 발견하지 못한 지역들을 탐

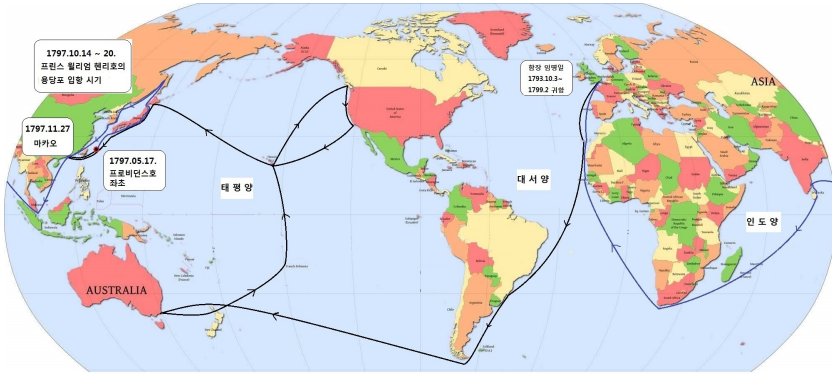
험”¹⁹⁾한 후에, 알류산 열도 지역과 캄차카, “쿠릴 열도, 일본의 북동 해안, 동해안과 서해안을 모두 돌아보고” “일본과 대만 사이의 류큐 열도까지 탐사 지역을 확장”²⁰⁾하도록 지시하고 있다.

라 페루즈는 유럽인으로서 최초로 북태평양과 조선의 동해안을 탐사한 후 1788년경에 솔로몬 제도에서 좌초하여 실종되었고, 그가 본국으로 보냈던 기록에 근거하여 밀레-뮈로(Millet-Mureau)가 편집한 『라 페루즈의 세계일주 항해기』가 1797년에 출간되었고, 영역본이 그 다음 해인 1798년에 나왔다는 사실은 라 페루즈의 항해가 영국인들에게도 큰 관심사였음을 보여준다. 라 페루즈 원정대의 실종은 큰 화젯거리였고, 대척명의 혼란기였음에도 불구하고 프랑스 제헌의회는 그의 자취를 찾기 위해 1792년 또 다른 원정대를 조직하여 남태평양으로 파견할 정도였다. 라 페루즈가 동해안을 항해한 이후 1791년에 마카오를 거쳐 동해안으로 진출했던 영국인 제임스 콜넷(James Colnett, 1753~1806)²¹⁾이 있었다. 과학탐사보다는 북태평양의 양안을 연결하는 해달 모피 무역을 위한 여정이었지만 콜넷 역시 항해기를 남겼다.

19) 국립해양박물관, 『라 페루즈의 세계 일주 항해기』 제 1권, 국립해양박물관, 2016, 67쪽.

20) 국립해양박물관, 앞의 책, 1권, 67쪽.

21) 제임스 콜넷은 쿡 함장의 2차 항해에 함께 했으며, 이후 아르고노트(Argonaut)호를 지휘하여 프린세스 로열(Princess Royal)호를 지휘한 토머스 허드슨(Thomas Hudson) 일행과 함께 북아메리카의 서해안에서 얻은 해달 모피를 중국에 팔려는 목적으로 마카오로 갔다. 중국에서의 모피 판매가 금지되자 조선과 일본의 판매지로 설정하고 동해안을 항해하던 중에 ‘아르고노트’섬을 발견했다고 그의 항해기에 기록하였다. 이후의 지도에 아르고노트섬이 기재되었으나 실제 존재하지 않는 섬이라는 것이 항해자들에 의해 밝혀졌다(James Colnett, *The Journal of Captain James Colnett aboard the Argonaut from April 26, 1789 to Nov. 3, 1791*, Toronto: The Chaplain Society, 1940, 230~282쪽(<https://open.library.ubc.ca/collections/bcbooks/items/1.0386782#p0z-5r0f>); 이상균·김종균, 『영국 상선 아르고노트호의 동해 항해와 ‘의문의 섬’ 발견』, 『한국지도학회지』 18권 3호, 2018, 24~29쪽; 안옥청·이상균, 『프랑스 군함 카프리스호의 동해탐사와 지도제작』, 『한국지도학회지』 18권 2호, 2018, 112~114쪽).



[지도 3] 브로튼 함장의 탐사항로 1795~1798²²⁾

『브로튼 항해기』(1804)는 조선인과의 대화와 부산 앞바다를 비롯한 남해안 탐사 결과를 수록한 귀중한 자료로서 이후의 조선을 찾아온 영국인 항해자들에게 하나의 지침이 되었다. 흥미로운 것은 1804년에 출판된 『브로튼 항해기』의 서문이 라 페루즈의 항해를 언급하고 있다는 사실이다.

라 페루즈의 실종은 언제나 유감의 원천이 될 것이며, 그의 노력에 대해서는 모든 문명국이 그를 기념해야만 할 것이다. 그가 명예로운 활동 중에 우리의 불멸의 국 함장과 그를 선행했던 다른 항해자들에게 보여준 존경심은 그의 공평무사한 정신과 민족적 편견을 뛰어넘는 우월함을 드러내기에 충분하다. 그의 관대함에 이런 정당한 찬사를 보내면서도, 우리 영국인들은 프랑스 정부가 국 함장의 항해가 성공한 것에 대해 보여주었던 관심도 잊지 말아야 할 것이다.²³⁾

서문의 저자는 전쟁의 와중에도 두 나라가 지구에 관한 지식을 얻기 위한 상대 국가의 탐사항해를 예외적으로 인정했던 사실과, 일본이 쇄국정책을 추진한 이래 유일하게 네덜란드만이 교역을 허가받았고 다른 외국인에게는 문

22) 김낙현·홍옥숙, 『브로튼 함장의 북태평양 탐사항해(1795~1798)와 그 의의』, 『해항도시문화교섭학』 18, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 2018, 18쪽.

23) Broughton, op.cit., viii.

호가 개방되어 있지 않다는 사실을 언급하면서 아시아 지역 북태평양에서 양국의 항해자들이 이 지역에 관한 정보를 얻기 위해 함께 노력해야 할 당위성을 피력한다.²⁴⁾ 쿡이나 라 페루즈를 위시하여 이전에 이루어진 항해의 기록이 저자의 국적과 상관없이 두루 지침으로 활용되었다는 점은 주목할 만하다.²⁵⁾ 즉 라 페루즈와 브로튼이 쿡의 항해기를 참조했듯이, 바질 홀 역시 브로튼의 여정을 알고 있었기 때문에 그가 가지 않은 황해안의 탐사를 추진하기로 결정하였다. 해군 소속이었던 항해자들은 일종의 사명감을 가지고 자신의 항해를 기록으로 남겼고, 항해일지의 측량 자료를 바탕으로 해도가 제작된다는 사실도 잘 알고 있었다. 자신의 항해기가 앞으로 그 해역을 찾아오게 될 본국 출신과 다른 나라 출신의 항해자들에게 지침이 될 것임을 당연시하였다.

2) 브로튼의 북태평양 탐사 항해와 조선 방문

『브로튼 항해기』의 서문은 라 페루즈의 업적을 기리면서도 두 항해를 비교하고, 브로튼의 항해가 더 의미가 있다고 주장한다. 시기상으로 본다면 브로튼보다 10년 정도 앞서 제주도를 거쳐 조선의 동해 연안을 탐사하며 동승했던 천문학자의 이름을 따서 울릉도를 ‘다즐레’(Dagelet)란 이름으로 최초로 유럽인들의 지도에 올려놓았던 라 페루즈 원정대는 조선에 상륙은 하지 않았다. 라 페루즈는 국왕의 명령을 받고 두 척의 무장한 프리깃 함-부솔(Boussole)호와 아스트롤라브(Astrolabe)호-과 과학자와 예술가를 포함한 200명 이상의 인원으로 항해에 나섰다. 그럼에도 불구하고 국왕의 훈령은 조선과 중국, 타르타리²⁶⁾ 해안에 대한 탐사를 조심스럽게 수행할 것을 지시하

24) Broughton, op.cit., ix.

25) 예를 들어, 라 페루즈의 항해기의 편집자인 밀레-뮌로는 『마젤란의 항해기』(1519)로부터 시작하여 18세기 말의 쿡의 항해기까지 다양한 항해기를 토대로 하여 라 페루즈의 항해가 기획되었음을 서두에서 밝히고 있다(국립해양박물관, 앞의 책, 1권, 26~27쪽).

26) 라 페루즈가 작성한 해도에는 프랑스어로 ‘Tartarie Chinoise’(중국령 타르타리)로 기록되어 있다(국립해양박물관, 앞의 책, 2권, 34~35쪽).

였다. “함선 깃발을 게양하거나 탐험대의 존재”를 드러내어 중국을 자극하지 않도록 하고, 일본 해적의 기습에 대비하도록 했다. “조선의 서해안과 중국 황해만에서는 육지로 가까이 다가가지 않고 조심스럽게 탐사”할 것을 지시하고 있다.²⁷⁾ 특히 네덜란드인에 의해 켈파트 또는 켈페르(Quelpaert)란 이름으로 알려졌던 제주도 근해를 지나갈 때 라 페루즈는 하멜의 표류기를 펼쳐놓고 그의 18년간의 포로 생활을 떠올리면서 해안에 보트를 보낼 수 없었다고 적었다.²⁸⁾ 일본뿐만 아니라 쇄국정책을 고수하던 조선이 외국인들에게는 쉽게 접근이 허용되지 않는 곳임을 알고 있던 라 페루즈에게는 배와 승무원의 안전이 가장 우선적인 고려사항이었다. 마닐라를 출발하여 류큐, 대한해협, 일본을 거쳐 그가 ‘타타르’라고 부른 현재의 연해주 지역에 도착할 때까지 75일 동안 라 페루즈 일행은 한 번도 섬이나 해안에 상륙하지 않았다.²⁹⁾ 이 바다를 지나면서 만나는 배와 선원들에 대한 기록만 남겼을 뿐이었다.

배와 선원의 안전을 우선시했던 페루즈와는 달리 『브로튼 항해기』 서문은 브로튼이 이루어낸 성과를 자랑스럽게 기술한다. 서문의 많은 부분을 같은 지역을 탐사한 라 페루즈와의 비교에 할애하는데, 예를 들어 일본의 엄격한 쇄국정책으로 인해 네덜란드 인을 제외한 유럽인들에게는 접근이 쉽지 않았음을 인정하면서도, 무장한 두 척의 프리깃 함과 많은 선원들이 있었던 라 페루즈와 비교할 때 브로튼이 “일본인들이 해적으로 오인할 정도로 작은 배와 35명의 선원들”을 데리고 “내륙을 탐험하여 정부, 농작물, 풍속에 대한 더 완벽한 지식을 얻었다”³⁰⁾고 하였다. 또한 라 페루즈 원정대가 날씨가 가장 좋은 여름철을 택하여 항해를 했던 반면, 브로튼은 기상이 좋지 않은 시기에 작은 배로 항해를 감행했다고 적었다.³¹⁾

브로튼이 아시아 지역 북태평양을 탐사한 과정을 살펴보면, 밴쿠버 함장

27) 국립해양박물관, 앞의 책, 1권, 68쪽.

28) 국립해양박물관, 앞의 책, 1권, 523쪽. 라 페루즈는 ‘18년간’이라 기록하였으나 실제 하멜이 조선에 억류되었던 기간은 13년이다.

29) 국립해양박물관, 앞의 책, 2권, 28쪽.

30) Broughton, op.cit., ix.

31) Broughton, op.cit., x.

아래에서 지휘관으로 근무하면서 북미 연안의 해역과 멕시코 등 다양한 지형을 탐사하며 측량 기술을 익혔던 경험을 바탕으로 1793년에 프로비던스호의 함장으로 승진과 함께 밴쿠버 함장을 지원하라는 명령을 받았다.³²⁾ 그는 오랜 기간 동안 배를 수리하고 1795년 2월에야 항해에 나설 수 있었다. 브로튼은 1796년 3월 북미의 서해안 누트카(Nootka) 섬에 입항했으나 밴쿠버가 이미 본국으로 출발했음을 알게 되었다. 아래의 [표 1]에서 알 수 있듯이, 브로튼은 영국을 출항할 당시에는 다른 상선단을 호위하는 해군선과 같이 출발하였지만, 밴쿠버를 만나기 위한 항해는 프로비던스호 한 척으로 하였다. 브로튼은 단독으로 측량작업을 계속할 것을 결심하고 하와이를 거쳐 북태평양의 아시아지역으로 탐사를 나섰다. 일본의 홋카이도, 사할린, 러시아의 연해주 지역까지의 측량조사는 쿡 일행이 완수하지 못한 북태평양의 아시아 지역을 조사해야 한다는 영국인들의 열망을 반영한 것이다. 북태평양을 단독으로 탐사하기로 결정하고 프로비던스호만으로 단독 항해를 했으나, 겨울이 가까워진 연해주의 악천후라는 기상조건에서 브로튼이 골절상까지 입게 되었다. 마카오에서 겨울을 지내기로 한 그는 눈여겨 봐 두었던 87톤 급의 작은 배를 구입하여 프린스 윌리엄 헨리호라 명명한 다음 해군성에 보고했다.³³⁾ 이런 사실로 볼 때, 브로튼에게 항해 경로와 내용의 결정에 있어 상당한 재량권이 주어져 있었음을 확인할 수 있다. 브로튼은 두 척의 배로 다시 항해에 나섰다. 프로비던스호가 류큐 근처에서 좌초하였고, 프린스 윌리엄 헨리호와 구명정에 선원과 항해일지를 비롯한 주요 물품을 싣고 마카오로 돌아오게 된다. 브로튼은 큰 배가 아닌, 35명의 선원과 소량의 식량만을 적재한 프린스 윌리엄 헨리호로 재차 항해에 나섰다. 일본을 거쳐 북태평양 북단까지의 항해를 다시 시도한 것이다. 라 페루즈가 사할린이 육지의 일부인지 섬인지를 확인할 수 없었듯이, 브로튼도 쿠릴 열도(Kuril Islands)까지 탐사하려던 계획을 기후가 나빠지는 상황을 고려하여 일본과 조선 주변으로 방향을 바꾸었

32) Broughton, op.cit., p. 2.

33) Broughton, op.cit., p. 165; , p.215. 프린스 윌리엄 헨리호의 구매 경위와 프로비던스 호의 좌초에 관해서는 김낙현·홍옥숙. 앞의 논문, 190~195쪽 참조.

다. 그는 이번 기회가 아니면 조선은 계속 미답의 지역으로 남을 것임을 확신하고 있었다.³⁴⁾ 그는 동해안을 따라 남하하였고, 상륙하기 위해 닻을 내릴 만한 항구를 계속 찾았다. 바람과 조류로 대마도까지 밀려 내려가 근처에 머물렀지만 상륙하지 않고 다시 조선쪽으로 방향을 잡았다. 마침내 어선을 보고 용당포쪽으로 들어올 수 있게 되기까지는 이들의 기간이 걸린 점을 보면 용의주도하게 조선 본토에의 상륙을 시도한 것으로 보인다. 특히 항해기 2권의 마지막 두 장(章)을 동해안을 따라 용당포에 도착하기까지와 용당포 체류, 그리고 제주도 항해를 끝으로 마카오로 향하기까지의 내용으로 구성하고 “일본과 조선의 선박에 관한 관찰”(Remarks on the Japanese and Corean Vessels)³⁵⁾을 본문의 마지막에 배치함으로써 조선의 탐사가 자신의 항해에서 가장 중요한 부분이었음을 강조하고 있다.



[지도 4] 북동 아시아와 일본 해도 중 브로튼 함장의 조선 동해안과 남해안 항해 경로(부분)³⁶⁾

34) Broughton, op.cit., p.310.

35) Broughton, op. cit., pp.378~380.

36) [지도 4]에서 해안선을 따라 나 있는 실선이 브로튼의 실제 항해 경로이다. 대마도까지 내려갔다가 조선의 용당포로 향했음을 알 수 있다. “Chart of N. E. Coast of Asia & Japanese Isles”,

1797년 10월, 7박 8일간 부산의 용당포에 기항하고,³⁷⁾ 브로튼은 주민들의 대답에 따라 그가 방문한 곳을 ‘초산’(Chosan 혹은 Thosan)이라 표기하였는데, ‘조선’이라고 한 대답을 착각하여 기록하였다. 그는 당시의 조선을 ‘코리야’(Corea)로 알고 있었기 때문에 ‘초산’은 그가 당도한 곳의 지명이라고 생각하였다. 용당포에서의 조선인 접촉과 부산 인근의 해안 탐사의 내역은 김재승의 『근대한영해양교류사』에 『브로튼 항해기』의 용당포 상륙 관련 내용이 번역되어 있고, 박천홍의 『악령이 출몰하던 조선의 바다』에도 자세히 소개되어 있으므로, 여기서 번역 자체를 반복할 필요는 없을 것이다.³⁸⁾ 브로튼은 일기, 바람, 좌표, 수심 등을 매일 기록하였으며, 북태평양의 원주민에 대한 기록도 항해기에 포함시켰다. 인수(Insu)³⁹⁾에 상륙하여 원주민인 아이누족과 일본인 관리를 만났고, 이들의 상황을 파악하고 일본 지도를 얻었고 아이누족의 어휘를 채록하였다. 브로튼은 아이누족이 일본인에 종속되어 있는 상황을 정확하게 파악하였다. 프로비던스호가 좌초되었을 당시, ‘Lieuchieux’라 표기한 류큐에서 채록한 어휘와 부산에서 조선인과 만났을 때는 1부터 10까지의 숫자를 포함한 조선어 어휘 38개와 식물을 조사한 기록이 항해기에 포함되었다. 그러므로 대규모의 인원과 두 척의 배로 탐사를 하면서도 상륙은 시도하지 않았던 라 페루즈에 견주어 브로튼이 더 괄목할 만한 성과를 올렸다고 항해기 서문의 저자가 평가를 할 수 있었던 것이다.

Broughton, op. cit., front matter.

37) 브로튼의 생애와 구체적 항해, 용당포에서의 활동에 대해서는 김낙현·홍옥숙, 앞의 논문; 이학수·정문수, 「영국 범선의 용당포 표착 사건」, 『해항도시문화교섭학』 20, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 2019, 269~308쪽 참조; 이양선이 용당포에 기착한 사건은 부산진 첩사가 배를 방문한 후 경상도 관찰사 이형원과 삼도 통제사 윤득규가 장계를 올린 내용이 『정조실록』 47권, 정조 21년 임신(壬申) 9월 6일자에 기록되어 있다.

(http://sillok.history.go.kr/id/kva_12109006_001)

38) 김재승, 위의 책, 159~191쪽; 박천홍, 위의 책, 49~82쪽 참조.

39) 브로튼과 라 페루즈는 홋카이도를 제소(Jesso) 또는 인수(Insou, Insu)로 부르고 있다.

[표 1] 브로튼 북태평양 탐사 항해의 주요 일지

1793.10월	해군성으로부터 프로비던스(Providence)호 함장으로 임명됨
1793.10~1795.2월	배를 수리함 (406톤급 슬루프, 115명 승선)
1795.2월	서인도행 상선의 호송대로 영국 출발
1796년 4.20	누트카(Nootka) ⁴⁰ 근처에서 왼쪽 뱃전의 누수를 수리함
1796.7.31	샌드위치(Sandwich)섬을 출항하여 아시아 인근의 북태평양 탐사 시작
1796.10.18	쿠릴 열도 근처를 횡천 항해 중 오른쪽 골절상을 입음
1796.11.27	겨울을 지낼 계획으로 마카오에 입항
1796.12.29	87톤급 프린스 윌리엄 헨리호의 구입 사실을 해군성에 보고
1797.4.10	마카오 출항 (프로비던스호와 프린스 윌리엄 헨리호)
1797.5월	류큐(현재의 오키나와) 미야코 섬 근처에서 프로비던스호가 난파, 프린스 윌리엄 헨리호로 옮겨 타고 마카오 귀항
1797.6.27.~9.15	프린스 윌리엄 헨리호로 마카오-일본-홋카이도-사할린까지 북상
1797.10.14.~10.21	부산 용당포 기착
1797.10.21.~11.27	남해안, 제주도를 거쳐 류큐-대만-마카오로 귀항
1798.5.19.~5.22	실론의 트린코말리에서 프로비던스호의 좌초 관련 군사제관
1799.2.6	마드라스를 경유하여 영국 도착
1804	『브로튼 항해기』 출판

3) 바질 홀의 황해안 탐사 항해

브로튼 이후에 조선을 찾은 영국인은 1816년의 바질 홀 일행이었다. 이들은 애머스트(J. W. Amherst)경의 일행과 함께 중국에 사신으로 왔다가 알세스트(Alceste)호와 라이러(Lyra)호 두 척의 배로 황해를 건너왔다. 물론 영국에서 출발하여 중국으로 온 것이지만, 처음부터 세계 일주를 목표로 했던 라페루즈나 북태평양의 탐사를 목표로 했던 브로튼의 항해와는 그 성격이 달랐다. 그러므로 1818년에 출판된 홀의 항해기인 『조선 서해안과 류큐 제도로의 발견의 항해기』(*Account of a Voyage of Discovery to the West Coast*

40) 현재 캐나다의 밴쿠버 섬 근처에 위치한다.

of Corea, and the Great Loo-Choo Island)는 항해의 목적지가 조선 서해안과 류큐임을 구체적으로 명시하였다. 당시 조선의 해안은 중국에 왔던 예수회원들의 지도에 그려져 있기는 하나 정확하지 않았고, 브로튼이 가지 못하고 남겨둔 황해안을 탐사하는 일이 가치가 있다고 판단했던 것으로 보인다. 홀은 남해안을 항해했던 브로튼의 항해기에서 주민들을 묘사한 대목이 자신의 일행이 본 것과 일치하는 것이 많음을 확인하였고, 류큐 주민에 대한 브로튼의 기록은 아주 흥미롭다고 적고 있다.⁴¹⁾ 홀 일행은 1816년 9월 1일 대청군도⁴²⁾에 도착하여 소청도에 상륙했고, 계속 남하하여 9월 3일에는 비인만 근처의 외연도⁴³⁾에 상륙하였고, 9월 8일에는 진도 근처까지 내려가서 9월 10일 제주도 근해를 지나 조선을 떠났다.

바질 홀 일행은 두 척의 배로 조선의 황해안을 탐사하였고, 라이러 호는 훨씬 더 작은 규모의 배였지만,⁴⁴⁾ 알세스트호는 1,097톤급의 프리깃 함으로 284명을 태울 수 있는 큰 배였다.⁴⁵⁾ 그런 덕분에 조선의 주민들에게 접근했을 때에 좀 더 자신 있는 태도를 취할 수 있었던 것으로 보인다. 물론 언어가 통하지 않는 상황에서 적극적인 소통은 불가능했지만, 호기심과 호의적인 태도로 조선인 관리와 주민들과 교류하고 이를 기록하였다.⁴⁶⁾ 브로튼의 용당포 기항과 마찬가지로 홀 일행이 만난 조선인들도 줄곧 이양선과 외국인에

41) Basil Hall, *Account of a Voyage of Discovery to the West Coast of Corea, and the Great Loo-Choo Island, with an Appendix*, London: John Murray, 1818, "Preface", x.
(<https://archive.org/details/accountofvoyage00hall/page/n10/mode/2up>)

42) 바질 홀의 아버지인 제임스 홀(James Hall)의 이름을 따서 홀 군도(Sir James Hall Group)로 명명되었다. 제임스 홀은 지질학자이자 에든버러 왕립학회의 회장을 지냈다(Grayson, op.cit., p.9).

43) 제임스 홀의 친구이자 에든버러 왕립학회의 회원이던 저명한 지질학자 제임스 허튼의 이름을 따서 허튼 섬(Hutten's Island)으로 명명되었다(Grayson, op. cit., p.10).

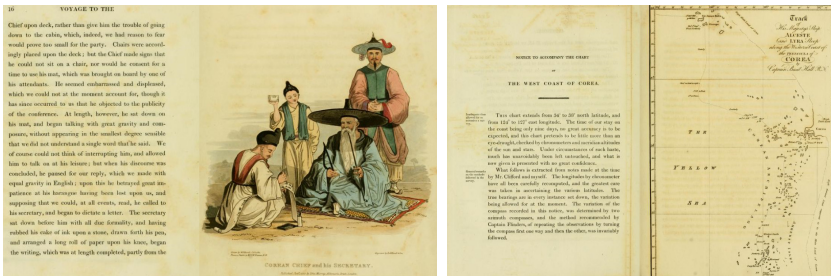
44) 김석중은 바질 홀의 항해기와 알세스트호에 승선했던 선의 존 맥레오드(John McLeod)의 『알세스트호 항해기』(*Narrative of a Voyage, in the His Majesty's Late Ship Alceste, to the Yellow Sea, along the Coast of Corea, and through its Numerous Undiscovered Islands, to the Island of Lewchew; with an Account of her Shipwreck in the Straits of Gaspar*, 1817)를 편역한 그의 책에서 라이러호가 235톤에 승선 인원이 75명이라 적고 있다(김석중 편역, 『10일간의 조선항해기』, 삶과 꿈, 2003, 7쪽).

45) [https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Alceste_\(1806\)](https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Alceste_(1806)). 김석중은 위의 책에서 알세스트호가 1,101톤이라 적었다.

46) 바질 홀의 항해기에서 황해안 항해와 조선인들과의 접촉 내용은 김석중 편역, 『10일간의 조선항해기』에 번역되어 있다.

호기심을 가지면서도 공식적으로는 거부감과 두려움을 표명하였다. 홀의 항해기에서 조선 탐사의 기록은 60페이지가 채 되지 않는 반면, 류큐에서는 한 달 이상을 머무르며 환대를 받은 상세한 내용이 기록되었다. 그러므로 홀은 조선을 떠나면서 앞으로 조선을 방문할 “항해자들은 한자를 읽고 쓸 수 있는 사람을 대동하고, 비사교적인 조선인들이 이방인에게 보여주는 불신을 인내심으로 극복할 수 있는 여유를 가져야”⁴⁷⁾ 한다고 결론을 내렸다. 실제로 19세기 중반 이후에 조선을 찾은 유럽인들은 한자를 읽고 쓸 수 있는 사람이나 중국어를 할 수 있는 사람을 통역으로 데려와 대화를 시도하였다.

이전 세기에 많은 항해자가 찾았던 동해는 19세기 중반으로 접어들면서 포경선을 제외한 군함과 상선에게는 점차 잊혀졌다. 대신 서울이 한반도 서쪽에 위치한 사실의 중요성과, 중국과 마주하고 있다는 점으로 인해 황해안이 서양인들에게 주목을 받기 시작했으며,⁴⁸⁾ 이런 추세를 선도한 것이 바질 홀의 황해안 탐사라 할 수 있다.



[그림 1] 바질 홀의 항해기에 삽입된 조선인 관리 일행의 삽화와 황해안 해도⁴⁹⁾

47) Basil Hall, op.cit., p.57. 홀 이후에 조선을 찾아온 유럽인들은 논문에 소개한 로드 애머스트호나 사마랑호처럼 중국인 역관을 대동하였다.

48) 안옥청·이상균, 위의 논문, 111~112쪽.

49) Basil Hall, op. cit., pp. 16~17, Appendix x.

<https://archive.org/details/accountofvoyage00hall/page/16/mode/2up>

4) 과학적 탐사와 기록의 항해

19세기를 전후하여 이루어진 프랑스와 영국인들의 북태평양 항해는 국가의 후원을 바탕으로 추진되었다. 특히 라 페루즈는 국왕의 훈령과 함께 많은 당대의 뛰어난 과학자들이 항해에 동참한 대규모의 프로젝트였고, 그의 실종 이후에도 탐사의 결과는 국고의 지원으로 항해기로 출간되었다. 프랑스 국왕은 탐사대의 출발에 앞서 훈령을 통해 탐사대가 항해 도중에 수행해야 할 과업의 내용을 상세하게 지시하였다. 예컨대 새로 확인해야 할 지역을 나열하고, 정치와 무역에 관련된 항해의 목적, 과학적 탐구의 내용, 원주민을 대할 때의 행동지침, 승조원들의 건강을 위한 주의사항 등이 『라 페루즈의 세계 일주 항해기』의 첫 번째 권에 들어있고, 과학아카데미나 의학학회에서도 상세한 의견서를 보내 연구와 실험을 의뢰하고 있다.⁵⁰⁾

브로튼은 밴쿠버 회에서 탐사항해와 육로 탐사를 거치면서 훈련된 해군이었고, 당시의 주요 해군선들은 18세기 중반에야 완성된 정확한 크로노미터를 탑재하기 시작하여 항해지역의 정확한 시간, 위도와 경도를 기록하였다. 브로튼 역시 몇 대의 크로노미터를 배에 실었고, 『브로튼 항해기』의 부록에는 브로튼의 항로가 모두 좌표로 기록되어 있고 해도가 들어있다. 또한 1796년 샌드위치 제도를 출발할 때부터 1797년 마카오로 귀항할 때까지의 좌표, 기압, 온도를 측정하고, 해류의 방향, 간만의 차, 수심을 측정한 표가 부록으로 수록되었다. 현지인들과의 접촉을 통해 습득한 어휘, 1부터 10까지의 숫자, 식물의 이름을 부록에 기록했는데, 인수어, 류큐어, 조선어의 세 가지 언어에 관한 정보가 들어있다. 1804년 『브로튼 항해기』가 출판되었을 때는 영국과 프랑스 간의 전쟁이 한창이었으나 1807년에 프랑스어 번역판이 출판될 정도로 그의 북태평양 항해의 기록은 파급력이 있었다고 보아야 할 것이고, 실제로 이후에 간행된 많은 지도에서 그의 탐사의 자취가 곳곳에 남겨진 ‘브로튼’이라는 지명으로 드러난다.⁵¹⁾

50) 국립해양박물관, 앞의 책, 61~203쪽.

51) 김낙현·홍옥숙, 앞의 논문, 197쪽; 박경·장은미, 『1700년대 후반부터 1800년대 말까지 한국 수

과학자인 아버지의 영향으로 과학을 숭상하는 분위기에서 성장하였던 바질 홀은 외연도에 들렀을 때에는 섬의 암석과 지질에 대해 상세한 분석을 하고 기록하였다. 그의 항해기에도 항해 내내 좌표와 함께 관측한 기상 정보와 지질에 대한 상세한 정보가 수록되었다. 뿐만 아니라 부록에는 류큐의 언어⁵²⁾—사전을 방불케 할 정도로 자세한 영어와 류큐어 단어의 대조표, 영어와 류큐어 문장 대조표, 류큐어와 일본어의 비교, 류큐어와 일본어, 인수어의 비교—와 숫자와 관리의 복식, 류큐어로 된 시간, 음력 날짜의 표기 등을 수록했다. 본문에서의 비중과 마찬가지로 일행이 채록한 조선어는 부록에서도 단 한 페이지에 그쳐 조선과 류큐에서 그들이 받은 현대의 차이가 드러난다. 브로튼과 홀은 항해기의 제목에 모두 “발견의 항해”(Voyage of Discovery)라는 문구를 삽입함으로써 자신들의 항해목적이 탐사였음을 밝혔고, 후대의 항해자들에게 도움이 될 수 있는 정보를 확보하기 위해 부단한 노력을 했음을 확인할 수 있다. 결론적으로 말하자면, 이들의 탐사 항해는 지리학적 발견과 함께, 천문학, 항해술의 발전을 촉진하였고, 서구권에 잘 알려지지 않았던 새로운 아시아 지역에 대한 관심을 제고했다는 의의를 갖는다.

3. 유럽인 항해자와 방문자에 대한 조선의 반응

1) 유럽인 항해자에 대한 조선의 반응

19세기 후반의 유럽인 방문자들이 통상이나 선교의 자유를 요구했던 것과 달리, 브로튼과 바질 홀은 가능한 한 많은 정보를 얻기 위해 조선인들에게 접근하였다. 탐사 항해와 관련된 측량 자료는 물론, 다양한 계층의 사람들과 만나고 말이 통하지 않는 가운데에도 상당히 친밀한 관계를 형성하였다. 라

로조사에 미친 서양의 영향 : 해안가 지명과 해저지명을 중심으로, 『한국지도학회지』 12(3), 2012, 20쪽.

52) 바질 홀은 ‘류큐’ 대신에 ‘루추’(Loo-Choo)로 표기하였다.

페루즈는 하멜 표류사건을 떠올리고 아예 접근을 하지 않았지만, 브로튼은 식수와 식료품, 땀감을 구하기 위해 왔다는 의사표시를 했고, 일행의 요구사항은 받아들여졌다. 브로튼은 조선인들이 배와 선원들에게 호기심을 보였지만 떠나달라고 요구하는 데서, 프린스 윌리엄 헨리호가 조선인들의 눈길을 끌 만큼 크고 대단한 배가 아니었고 자신들이 어느 나라 사람인지 방문의 목적이 무엇인지 몰랐기 때문일 것으로 그 이유를 추측하였다.⁵³⁾ 그러는 가운데 브로튼은 7박 8일의 체류 동안 해안에 상륙하고 산에 올라 관측을 하여 좌표를 기록하였고, 끊임없이 날씨와 바람, 수심 등을 기록하였다. 뿐만 아니라 관리들의 감시를 피해 보트로 영도 근처의 해안까지 접근하는 모험을 하면서 탐사 항해의 목적에 충실하게 관측을 시도하였다. 브로튼 일행과 조선인들이 의사소통이 제대로 되지 않는 가운데서도, 배에서 필요한 식수와 나무를 구할 수 있었고 조선인 관리들은 소금에 절인 생선과 쌀, 다시마를 선물로 가져왔는데,⁵⁴⁾ 표류해 온 일본 선박에 땀나무와 물을 지급하는 관례를 따른 것으로 보인다.⁵⁵⁾

브로튼의 배와 마찬가지로 바질 홀의 배를 방문한 조선 관리들도 제대로 소통이 되지 않자 계속 떠나달라는 요구를 하고 있다. 홀은 주민들과 제대로 소통이 되지 않았기 때문에 충분한 정보를 기록하지 못했다고 시인하였다.⁵⁶⁾ 또한 관리들이 배를 방문하거나 홀의 일행이 상륙을 했을 때 술을 나눠 마시면서 친해졌음에도 불구하고 공식적으로는 상부로부터의 문책을 두려워하면서 떠나주기를 간청하는 모습을 여러 차례 묘사하였다. 그레이슨은 바질 홀의 기록과 비교할 때, “측량에 좀 더 초점을 맞추었던 브로튼이 그가 본 사물들의 묘사에 있어서는 깊이가 덜하다”⁵⁷⁾고 평하였다. 그러나, 용당포에만 머물렀고, 이후 제주도 근해로 가기 전 남해안의 다도해에서 조선인 관리의 방문을 한 차례 받았으나 제대로 소통하지 못했던 사건이 조선인과의

53) Broughton, op.cit., p.342.

54) Broughton, op. cit., p.334.

55) 박천홍, 위의 책, 54쪽.

56) Basil Hall, op.cit., pp.56~57.

57) Grayson, op.cit., p.3. note. 4.

접촉의 전부였던⁵⁸⁾ 브로튼과 다섯 군데 이상의 장소에 닿을 내리고 그 때마다 조선인과의 접촉을 시도했던 바질 홀이 기록의 양이나 질이 차이는 것은 당연하다고 할 수 있다.

아직까지 유럽인의 발길이 미치지 않았거나 거의 알려지지 않았던 지역인 조선이나 일본, 사할린 이북의 지역의 원주민들에 대해서는 항해자들은 지대한 관심만큼이나 조심성을 가지고 행동하였다. 그런 가운데 브로튼이 조선어나 홋카이도의 원주민인 아이누족의 어휘, 류큐에서 채록한 어휘를 항해기에 기재했다는 사실은 이들이 원주민들과 접촉할 기회를 놓치지 않고 활용했고, 최대한의 정보를 끌어내는 능력을 발휘했음을 시사한다. 홀과 맥레오드 역시 각자의 항해기에 채록한 조선어와 류큐어를 수록하였다.

반면 『조선왕조실록』을 비롯한 조선측의 기록은 접촉 당시의 상황 위주로 기술하고 있다. 『순조실록』의 19권과 『일성록』(日省錄) 순조 16년 병자 7월 19일자를 보면 바질 홀 일행이 남기고 간 편지에서 이들이 중국에 온 영국 사절단의 일원이었음을 뒤늦게 파악하였다는 것을 알 수 있다.⁵⁹⁾ 무엇보다 이양선에 대한 조선측의 대부분의 기록은 제 때 보고를 하지 않았거나 제대로 문정(問情)을 하지 못한 관리에 대한 문책과 징계를 건의하는 내용과 추후 이양선이 나타나는 경우 철저한 단속을 요구하는 내용이 많다. 관리를 보내어 문정을 하였지만 이들은 자국민과 외국인의 접촉을 막고자 하는 조정의 방침을 고수했으며, 특히 의사소통이 되지 않는 가운데 이루어진 항해자들과의 만남은 조선에 어떤 지속적인 영향력을 미치거나 정책의 변화를 가져오지는 못했다. 조선의 고착적인 상황은 항해자들의 조선 방문 목적이 달라지는 19세기 후반으로 접어들면서 갈등을 일으킬 소지를 담고 있었다.

58) Broughton, op. cit., pp. 350~353.

59) 『순조실록』 순조 16년 7월 19일(http://sillok.history.go.kr/id/kwa_11607019_002); 김석중 편역, 앞의 책, 153~54쪽, 162쪽.

2) 19세기 후반의 방문자들과 조선의 개항

바질 홀의 황해안 탐사 이후로 많은 유럽 선적의 배가 조선을 방문하여 통상을 요구하였다. 1832년 영국 동인도회사에서 로드 애머스트(Lord Amherst)호를 중국에 파견했을 때, 중국에서 선교활동을 하고 있던 독일 출신의 개신교 선교사 카를 귀츨라프(Karl Gützlaff 1803~1851)는 이 배에 승선하여 조선을 방문하였다. 조정에서는 충청도 보령 근처의 고대도까지 역관을 파견하였고, 귀츨라프는 영국을 대신하여 교역을 요구하였으나 승낙을 받지 못했다.⁶⁰⁾ 『순조실록』 32권, 순조 32년 7월 21일 기사에서는 영국의 교역요청 사실을 보고하면서 타국과 함부로 교류할 수 없음과 거리가 떨어진 영국이 교역을 요구하는 일이 타당치 않다고 하였다.

이번의 영길리국은 지리상으로 동떨어지게 멀어 소방과는 수로(水路)의 거리가 몇 만여 리가 되는지 모르는 처지에 망령되어 교린을 핑계하고 교역을 억지로 요구하였으니, 사리에 타당한 바가 전혀 아니고 실로 생각 밖의 일이었습니다.⁶¹⁾

이어서 헌종실록 12권, 헌종 11년 6월 29일 기미 2번째 기사에서는 또 다른 영국 선박이 호남의 홍양과 제주에 나타났음을 기록하고 있다.⁶²⁾ 1845년 영국인 에드워드 벨처(Edward Belcher) 함장이 인도에서 건조된 사마랑(Samarang)호로 제주도와 남해안을 돌아보고 간 일도 있었다.⁶³⁾ 벨처 함장은 제주도 일대의 해안을 항해하며 제주목과 우도 등을 방문하였고 남해안의 거문도를 해밀튼 항(Port Hamilton)이라 명명하였다. 그는 자신의 항해기에서 이전에 조선을 찾았던 항해자들의 기록과 자신의 경험을 비교하고 있다.

60) 귀츨라프의 조선 방문은 *Journal of Three Voyages along the Coast of China, in 1831, 1832 and 1833: With Notices of Siam, Corea, and the Loo-Choo Islands*에 기록되었다.

61) http://sillok.history.go.kr/id/kwa_13207021_005

62) http://sillok.history.go.kr/id/kxa_11106029_002

63) 벨처는 『1843~1846년의 사마랑호 항해기』(*Narrative of the Voyage of H.M.S. Samarang during 1843~1846*, 1848)를 출판하였다. 김석중의 『10일간의 조선항해기』의 별책 1(187~246쪽)에 벨처의 항해기 중 조선 관련 내용이 번역되어 있다.

예컨대 거문도에 이르러서는 브로튼이 ‘초산’(T-cho-san)이라 명명한 곳이 근처에 있겠지만, 조선을 오해하여 그런 이름을 붙였을 수도 있다는 생각을 하고 있다.⁶⁴⁾ 또한 바질 홀의 기록과 대조하여 제주도민들이 한자를 잘 알고 있다는 사실을 기록하고, 무엇보다도 1816년 홀의 방문 이후 조선인들의 법이나 습성이 달라진 것이 아닌지 의문을 갖는다. 벨처는 유능한 중국인 통역의 도움으로 조선인들과의 의사소통이 아주 정중하게 이루어졌다고 쓰고 있는데, 특히 자신이 조선의 성읍에 함부로 들어가기를 원치 않는다는 언약을 하고 자신의 책무는 해안선에 한정되어 있으며 자신의 접근을 동의하는 한에서 고위관리들과 만날 수 있다고 확신을 시켰다.⁶⁵⁾ 그럼에도 불구하고 벨처는 무례하게 접근하는 조선인들을 향하여 총을 겨누어 제지하거나 자신들에게 대포를 쏘는 해안의 요새에 대포를 발사하는 등의 적극적인 대처도 취하고 있다.⁶⁶⁾

1839~1842년의 아편전쟁과 1853년 미국의 페리 제독에 의한 일본의 개항에서 알 수 있듯이, 상황은 쇄국정책을 고수하던 아시아 국가들에게 유리하지 않았다. 지리상의 발견과 측량, 앞으로 오게 될 항해자들을 위한 자료의 축적이라는 목적이 우선했던 19세기를 전후한 항해자들의 탐사항해와는 달리, 아편전쟁 이후에는 상세한 아시아 근해의 지도를 들고 온 서양의 이양선들이 우월한 무력을 앞세워 당당하게 개항을 요구하면서 이전의 조심스러운과는 다른 양상을 띠게 된다. 그레이슨은 바질 홀의 황해안 탐사가 제국주의가 본격적인 위세를 떨치기 이전에 있었던 “유럽인의 ‘순진한’ 탐사항해시대의 마지막 단계”였다고 거듭 언급하고 있다.⁶⁷⁾ 19세기 전반까지는 주로 해군에 소속되어 탐사의 목적으로 조선 근해에 온 배가 많았지만, 후반으로 접어들면서 노골적으로 교역을 요구하는 상선이 많아진 것이다. 18세기 말부

64) Edward Belcher, *Narrative of the voyage of H. M. S. Samarang, during the years 1843-46*, London : Reeve, Benham, and Reeve, 1848. p. 355.

<https://archive.org/details/narrativeofvoyag01belciala/page/354/mode/2up>

65) Edward Belcher, op. cit., p.357.

66) Edward Belcher, op. cit., pp.342~343.

67) “the final phase of this age of ‘innocent’ European exploration” (Grayson, op.cit., p.2.)

터 19세기 동안 조선을 의도적으로 혹은 우연히 찾아오게 된 서양인들과 배를 정리한 아래의 [표 2]에서 이 사실을 확인할 수 있다. 특기할 것은 표에서 회색으로 표시되어 있는 미국 선적의 포경선의 선원들이 탈출하거나 기항한 사례로서, 1850년대는 세계의 포경업을 주도하던 미국의 포경선들이 일본 근처에 자주 출몰했었고, 식수와 선원을 구할 수 있는 기항지를 찾아서 미국이 일본에 개항을 요구하던 때와 맞물려 있다.⁶⁸⁾ 실제로 1848년에는 “이해 여름 · 가을 이래로 이양선(異樣船)이 경상 · 전라 · 황해 · 강원 · 함경 다섯도의 대양(大洋) 가운데에 출몰하는데, 혹 널리 퍼져서 추적할 수 없었다. 혹 물에 내려 물을 긴기도 하고 고래를 잡아 양식으로 삼기도 하는데, 거의 그 수를 셀 수 없이 많았다”⁶⁹⁾는 기록이 등장한다. 전통적인 유럽의 열강뿐만 아니라 미국도 개항의 압력을 넣기 시작한 것이다. 특히 제너럴 셔먼호 사건에서 비롯된 신미양요와 천주교 박해와 관련된 병인양요 등, 19세기 후반 조선으로서는 감당하기 어려운 사건이 이어졌다. 조선은 척화비로 상징되는 강경한 쇄국정책을 고수하려 했지만, 1875년의 운요(雲楊)호 사건을 빌미로 개항을 요구했던 일본의 압박에 굴복하고 1876년 문호를 개방할 수밖에 없었다. 뒤를 이어 1882년에는 미국과, 1883년에는 독일과 영국에 불평등한 조약을 맺게 되었다. 그러므로 19세기를 전후하여 처음으로 조선과 그 근해를 찾았던 항해자들의 탐사기록은 1세기가 채 되기 전에 유럽 각국의 이익을 우선하는 제국주의적 목적에 봉사하게 되었다.

4. 결론

프랑스의 라 페루즈 원정대는 18세기 말 서양인으로서는 최초로 동해안을 탐사한 항해자가 되었다. 브로튼은 쿡이 항해했던 사할린 이북의 태평양에

68) 미국 포경선의 활동과 일본 개항의 관련성에 대해서는 김낙현 · 홍옥숙, 『허만 멜빌의 『모비 딕』에 나타난 포경항로와 19세기 북태평양의 정치적 상황』, 『해항도시문화교섭학』 16, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 2017, 115~136쪽 참조.

69) 『현종실록』 권15, 14년 12월 己巳 (http://sillok.history.go.kr/id/kxa_11412029_001)

관심이 있었고, 동해안을 따라 남하하던 중에 용당포에 들러 조선인들과 만난 다음, 남해안과 제주도를 거쳐 마카오로 귀환하였다. 바질 홀은 1816년 중국에 외교사절로 머무르던 중에 알세스트호와 라이러호 두 척의 배로 황해를 건너왔다. 홀은 라이러호의 선장이었고, 서해 5도와 충청도 인근의 섬들을 둘러보고 조선인들을 만났으며, 류큐까지 항해한 후에 중국의 일행에게로 귀환하였다. 19세기를 전후하여 일어난 이 세 건의 항해로 인해, 조선을 둘러싸고 있는 동해, 남해, 황해가 대략적이기는 하지만 유럽인들에 의해 모두 탐사되었고, 지도와 조선인에 관한 기록이 작성되었을 뿐만 아니라 출판되어 유럽인들의 관심을 끌게 되었다. 논문은 이들의 항해가 주로 유럽인들의 발길이 닿지 않았던 북동 아시아 지역의 태평양에 대한 관심에 의해 촉발되었기 때문에 이들이 남긴 항해기는 이 지역에 대한 정확한 정보를 제공하기 위한 목적으로 구성되었음을 확인하였다. 여기에 수록된 해안과 도서를 포함한 해역의 측량 자료와 거주자들의 언어, 풍습을 포함한 다양한 정보는 다음에 올 항해자들에게 유용한 지침이 되었고, 나아가 19세기 후반 북동아시아의 정세 변화에 따라 타의에 의한 조선의 개항을 촉진하는데 도움을 주었다.

[표 2] 바다를 통한 유럽인들의 조선 방문⁷⁰⁾

연도	항해자와 선명	목적	항해기	조선측 기록
		탐사/방문지역		
1787	라 페루즈(프랑스) 부솔호와 아스트롤라브호	탐사	<i>Voyage de La Pérouse autour du monde</i> (『라 페루즈의 세계일주 탐사 항해』 1797)	--
		동해안		
1791	제임스 콜넷(영국), 아르곤 노트(Argonaut)호	탐사	<i>The Journal of Captain James Colnett aboard the Argonaut from April 26, 1789 to Nov. 3, 1791</i>	--
		동해안, 울릉도		

70) [표 2]에서 회색으로 된 부분은 표류 사례이다.

1797	브로튼(영국), 프린스 윌리엄 헨리호	탐사 동해안, 부산, 남해안, 제주도	<i>A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean</i> (1804)	『조선왕조실록』, 『일성록』, 정조 21년 9월
1816	바질 홀(영국), 알세스트호와 라이러호	탐사 황해(서해5도, 고군산열도, 마량진)	Hall, <i>Account of a Voyage of Discovery to the West Coast of Corea, and the Great Loo-Choo</i> (1818) ⁷¹⁾	『조선왕조실록』, 순조16년 병자 7월 丙寅條.
1832.7	카를 귀츨라프 선교사(독일), 로드 에머스트호(영국)	황해 보령 고대도	<i>Journal of Two Voyages along the Coast of China, in 1831 & 1832</i> (1833) ⁷²⁾ ;	『순조실록』, 순조 32년 7월 21일 을축조
1845 (1843~46)	에드워드 벨처(영국), 사마랑호	제주도, 남해	<i>Narrative of the Voyage of HMS. Samarang during 1843~1846</i> (『사마랑호 항해기』 1848)	
1849	포경선 리앙쿠르 (Liancourt) 호(프랑스)	울릉도, 독도(리앙쿠르암 명명)	〈태평양전도〉(1851, 프랑스)에 독도 표기	
1852	사우스 아메리카호(미국 포경선)	부산 용당포 앞 바다에 표착		『일성록』, 철종 3년(12월 21일)
1854	올리부차(Olivutsa)호(러시아)	독도 발견 (Menelai-Olivutsa로 명명)	〈조선동해안도〉(1857)	
1855	찰스 포사이스(Charles Forsyth) 제독, 호넷(Hornet)호(영국)	독도 발견	해도 No. 2347 〈일본 및 조선해안 일부〉 (1855)	
1855	투 브라더스 (Two Brothers) 호(미국 뉴베드퍼드 선적 포경선)	선원 4명이 도망침 (강원도 동천)		『일성록』, 철종 6년 7월 2일
1859	존 워드(John Ward 영국), 악테온(Actaeon)호	부산항 해도 작성	윌리엄 블레이크니(William Blakeney), 『40년 전의 극동항해기』(<i>On the Coasts of Cathay and Cipango Forty Years Ago</i> , 1902)	

71) 알세스트호에 승선했던 존 맥레오드(John McLeod)도 기록을 남겼으며(각주 44 참고), 중국에 같이 온 일행인 엘리스(Ellis)의 *Journal of the Proceedings of the Late Embassy to China*(1817)에도 내용이 기록되었다.

72) 귀츨라프는 다음해에 또 다른 책을 출간했다. *Journal of Three Voyages along the Coast of China in 1831, 1832 & 1833* (1834).

1866~ 1868	오페르트(독일) 1. Rona호(영국) 2. Emperor호 (영국) 3. China호	남연군묘 도굴 사건	『금단의 나라 조선』 (1880)	
1866	서프라이즈호(미국 상선)	평안도 철산에 표착		『일성록』, 5월 21 일
1866	제너럴 서먼호	평양		
1866. 10~11월	병인양요	강화도		
1871.3	신미양요	강화도		

■ 참고문헌

1. 단행본

- 국립해양박물관. 『라 페루즈의 세계 일주 항해기』 1~2권, 2016.
- 김석중, 『10일간의 조선항해기』, 삶과 꿈, 2003.
- 김원모, 『한미수교백년사 KBS TV 공개대학시리즈 ⑧』, 한국방송사업단, 1982.
- 김재승, 『근대한영해양교류사』, 인제대학교 출판부, 1997.
- 박천홍, 『악령이 출몰하던 조선의 바다 : 서양과 조선의 만남』, 현실문화연구, 2008.
- Belcher, Edward, *Narrative of the voyage of H. M. S. Samarang, during the years 1843~46*, London : Reeve, Benham, and Reeve, 1848.
<https://archive.org/details/narrativeofvoyag01belciala/page/354/mode/2up>
- Broughton, William Robert, *A voyage of discovery to the North Pacific Ocean : in which the coast of Asia, from the lat. of 35° North to the lat. of 52° North, the island of Insu, (Commonly known under the name of the land of Jesso,) the North, South, and East coasts of Japan, the Lieuchieux and the adjacent isles, as well as the coast of Corea, have been examined and surveyed. performed in His Majesty's Sloop Providence and her tender, in the years 1795, 1796, 1797, 1798. by William Robert Broughton*, London, 1804.
[https://iif.lib.harvard.edu/manifests/view/drs:12329001\\$1i](https://iif.lib.harvard.edu/manifests/view/drs:12329001$1i)
- Colnett, James, *The Journal of Captain James Colnett aboard the Argonaut from April 26, 1789 to Nov. 3, 1791*, Toronto : The Chaplain Society, 1940.
<https://open.library.ubc.ca/collections/bcbooks/items/1.0386782#p0z-5r0f>
- David, Andrew. ed., *William Robert Broughton's Voyage of Discovery to the North Pacific 1795~1798*, London : Ashgate, 2010.
- Hall, Basil, *Account of a Voyage of Discovery to the West Coast of Corea, and the Great Loo-Choo Island, with an Appendix*, London : John Murray, 1818.
<https://archive.org/details/accountofvoyage00hall/page/n10/mode/2up>
- Rickman, John, *Journal of Captain Cook's last voyage, to the Pacific Ocean : on Discovery : performed in the years 1776, 1777, 1778, 1779, and 1780. Illustrated with cuts, and a chart, ... London, 1785. Eighteenth Century Collections Online.*
<https://quod.lib.umich.edu/e/ecco/004895036.0001.000?rgn=main;view=fulltext>

2. 논문

- 김낙현 · 홍옥숙, 「브로튼 함장의 북태평양 탐사항해(1795~1798)와 그의 의의」, 『해양도시문화교섭학』 18, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 2018, 183~204쪽.
- 박 경 · 장은미, 「1700년대 후반부터 1800년대 말까지 한국 수로조사에 미친 서양의 영향 : 해안가 지명과 해저지명을 중심으로」, 『한국지도학회지』 12(3), 한국지도학회, 2012, 17~25쪽.
- 안옥청 · 이상균, 「프랑스 군함 카프리시으즈호의 동해탐사와 지도제작」, 『한국지도학회지』 18(2), 한국지도학회, 2018, 107~123쪽.

이상균 · 김중균, 『영국 상선 아르고노트호의 동해 항해와 ‘의문의 섬’ 발견』, 『한국지도학회지』 18(3), 한국지도학회, 2018, 22~32쪽.

정인철, 『16세기와 17세기 서양고지도에 나타난 홋카이도와 주변 지역의 표현』, 『한국지도학회지』 10(1), 한국지도학회, 2010, 13~25쪽.

Grayson, James Huntley, "Basil Hall's Account of a Voyage of Discovery: The Value of a British Naval officer's Account of Travels in the Seas of Eastern Asia in 1816", *Sungkyun Journal of East Asian Studies* 7(1), 2007, pp.1~18.

The Exploratory Voyages of Joseon by Europeans around the 19th Century and the Records of Voyages

Hong, Ok-Sook* · Kim, Nack-Hyeon**

Most of the European visitors who went to Joseon by sea in the 16th and 17th centuries were either a missionary who belonged to the Japanese army or drifters or castaways who drifted to the coast of Joseon. However, toward the end of the 18th century France and United Kingdom made their way to Asia and the Northeast Pacific, trying to find the Northwest Passage as well as new trading points in the region. The article mainly focuses on the expeditions of three figures, who left their marks on the exploratory history of the Northeast Pacific and Joseon : Two explorers of the late 18th century, La Pérouse and William Broughton and the early 19th century British explorer Basil Hall. During the voyages along the seas of Joseon, they accumulated scientific data of unknown waters as well as information on the places to serve as trading points in the future. When China rapidly began to lose its control over Asia after the Opium Wars, Joseon faced the outright demand for trade with Europeans. Therefore it is certain that the exploratory voyages of the late 18th and early 19th centuries helped to benefit later explorers' interests.

Key words : Captain William Robert Broughton, La Pérouse, Captain Basil Hall, the North Pacific, voyage of discovery, logbook

논문투고일 : 2020년 7월 22일 || 심사완료일 : 2020년 8월 17일 || 게재확정일 : 2020년 8월 26일

* Professor, Korea Maritime & Ocean University, First Author, Corresponding Author

** Researcher, Maritime Business Communication Center, Korea Maritime & Ocean University, Second Author

