

9世紀 新羅王國 張保臯 貿易船의 船樣에 關한 研究

李元植*

A Study on the Ship's Shape of "Chang Pogo's Trading Ship" in Shinla Dynasty, 9th century, Korea

Wonsik Lee*

목 차	
1. 역사적 배경	4. 문제의 선형에 대한 추적
2. 머리말	5. 결론 및 향후 계획
3. 문제의 제기	6. 참고문헌

1. 歷史的 背景

杜牧은 [樊川文集(번천문집)] 第6卷 張保臯鄭年傳에서 “新羅人 張保臯와 鄭年이 新羅로부터 徐州로 와서 軍中(武寧軍)小將이 되었다”¹⁾라고 하였다.

[新唐書] 卷 220 東夷傳에 전하기를 “後에 張保臯는 新羅로 돌아가서 新羅의 王을 찾아 뵈고 아뢰기를 ‘中國의 全域에 걸쳐서 新羅人을 奴婢로 삼고 있는데 願하옵건데 淸海의 鎭을 얻는다면 敵들이 사람을 잡아 서쪽으로 가지 못하겠습니다’라고 하였다. 淸海는 바닷길의 要衝이다. 新羅王은 張保臯에게 萬人(많은 사람)을 주어서 淸海를 지키게 하였다”²⁾고 하였다.

* 韓國海洋大學校 海洋博物館 名譽兼任教授, 張保臯研究所 研究員, 元仁古代船舶研究所 所長,

* 本 論文은 大韓造船學會 學術發表會(2002年 秋季 學術發表會)에서 發表하였던 것과 大韓造船學會誌 (2003年 第40卷 第2號)에 掲載하였던 것을 修正 補完한 것이다.

1) 杜牧, [樊川文集] 第六卷, 張保臯鄭年傳, “新羅人 張保臯鄭年者 自其國來徐州 爲軍中小將.”

2) [新唐書] 卷 220 東夷傳 “後保臯歸新羅, 謁其王 曰 ‘遍中國以新羅人爲奴婢. 願得鎭淸海. 使賊不得掠人西居’ 淸海. 海路之要也. 王與保臯萬人守之”

張保臯가 徐州와 山東 海岸 地方에서 活動한 時期는 大體로 816年에서 826 年이 된다.³⁾

위의 記錄에 보이는 바와 같이 張保臯는 新羅 興德王 3年(828년)에 唐으로부터 新羅로 歸國하여 王命을 받들어 淸海鎮의 大使가 되었다. 萬人(많은 사람)의 軍士를 거느리고 西南海를 지키면서 新羅 唐 日本간의 海洋 貿易 活動을 展開하였다.

海洋 貿易의 對象 地域은 新羅의 淸海鎮(莞島)을 中心軸으로 하여 唐의 山東半島의 文登 赤山, 淮江流域과 楚州 漣水, 揚子江流域과 揚州, 江南地域과 明州(지금의 寧波), 對馬島를 지나서 日本 규-슈(九州)의 하카다(博多) 등 이었다.

2. 머리말

지난 西紀2000年을 前後로 하여 張保臯에 關한 研究가 活潑하게 進行되고 있으며, 張保臯가 直接 騎船하였던 船舶이나, 張保臯가 運營하였던 船團의 船舶 復元 研究도 推進되고 있는 것으로 알려져 있다.

여기에서 報告하고자 하는 것은 張保臯 船團 船舶의 實體를 推定하여 이의 造船學的인 復元을 試圖하려고 하는 것이다.

張保臯가 唐나라의 山東에서 統一 新羅로 歸國하여 淸海鎮을 設陣하고 海洋 貿易을 하였다 고 하는데 果然 어떠한 船舶들이 있었는가? 淸海鎮에 編成되었던 船團의 船舶은 어떠한 船型 船種의 것이었을까?

다음에 提示하는 여러 가지 船型을 檢討 對象으로 하여 張保臯 船團의 船舶을 究明하여 보기로 한다. (張保臯大使의 敬稱은 省略)

3. 問題의 提起

아래에 몇 가지의 問題點들을 提示하고 이를 表로서 整理하여 보기로 한다.

- (1) 興德王 3年(828年) 以前에 新羅 本土에서 建造 造船한 渡海船(遣唐船)의 船型.
- (2) 興德王 3年(828年)에 張保臯가 山東에서 新羅로 歸國할 때 타고(騎船) 왔던 渡海船의 船型.
- (3) 張保臯가 귀국할 때 또는 후에 따라온 海洋 貿易 船團의 여러 貿易船의 船型.
- (4) 828年 以後 唐來新羅人 造船匠人이 새로 建造 造船한 貿易船의 船型.

3) 許逸, 崔在洙 姜祥澤 李昌億 外, [張保臯와 黃海 海上貿易] 國學資料院, 2001, p.61.

(5) 828年 以後 唐來新羅人 造船匠人과 淸海鎮 造船匠人이 協力하여 새로 建造한 貿易船의 船型.

張保臯 船舶의 造船地 및 造船 型式(假定)

(船名의 虛實과 實際 造船地와의 關係) 2003. 8. 30. W.S.LEE

番號	乘船者 및 時期	建造造船地	造船 型式	造船匠人	記錄上船名 (統一新羅時代)	實際의 船名
1	新羅人 828年 以前	新羅 本土	新羅 本土式 平底 船型式 (flat bottom)	新羅 本土人	新羅製新羅船	(1) 新羅式船 (2) 百濟式船
2	張保臯大使 828年-	唐 山東地域	唐 東海 北 山東式 平底+曲 船型式 (flat+u bottom)	在唐 新羅人 (前 百濟人)	唐製新羅船	前 百濟式船
3	張保臯船團 828年-	唐 山東地域	唐 東海 北 山東式 平底+曲 船型式 (flat+u bottom)	在唐 新羅人 (前 百濟人)	唐製新羅船	前 百濟式船
4	淸海鎮船團 828年-841年 (846年?)	新羅 淸海鎮	唐 東海 北 山東式 平底+曲 船型式 (flat+u bottom)	唐來 新羅人 (前 百濟人)	新羅製新羅船	前 百濟式船
5	淸海鎮船團 828年-841年 (846年?)	新羅 淸海鎮	唐 東海 北 山東式 + 新羅 本土式 平底 船型式 (flat bottom)	唐來 新羅人 (前百濟人 + 新羅 淸海人)	新羅製新羅船	前 百濟式船

지금으로부터 1180餘年 前의 船舶 構造物에 對한 것을 推定하기는 매우 어렵다. 그러나 現在 發掘하였거나 殘存되어 있는 여러 資料들을 參照하여 當時에 存在하였다고 믿어지는 船型을 推定하려는 것이다.

高麗時代 때 우리 나라의 海岸을 航海하던 木船은 沿岸船 船型으로서 平底船이라는 것이 밝혀졌다. 朝鮮時代に 있어서 遠洋 航海를 하기 爲해서는 別途로 [渡海船] 造船 方式으로 建造한 船舶을 採擇한 것으로 알려져 있다. 이러한 遠洋 航海를 하기 爲한 船舶의 造船 方式은 高麗時代로 統一新羅時代로 거슬러 올라가더라도 마찬가지였을 것으로 判斷된다. 그렇다고 하면 統一新羅時代의 遠洋 航海船의 船型은 쉽게 推定할 수가 있다. 그리고 唐時代의 唐의 東海岸(黃海)의 沿岸船이나 遠洋船의 船型도 唐·宋·元代 發掘船에 殘存되어 있는 資料들을 통해서 쉽게 推定할 수가 있다.

그러나 問題의 核心은 唐에서 歸國한 張保臯가 運營하였던 海洋 貿易 船團의 貿易船의 船型이 果然 어떠한 것이었는가 하는 것이다.

統一新羅西南海式 船型일 수도 있고 唐山東式 船型일 수도 있다는 것이다.

어떤 形態(船型, 規模, 造船法式)의 船舶으로 決定할 것인가?

4. 問題의 船型에 대한 追跡

4.1 興德王3年(828年) 以前에 新羅 本土에서 建造한 渡海船(造唐船)의 船型

우리 나라에는 元 三國時代나 三國時代 그리고 統一新羅時代 때에 使用하였던 船舶의 遺物이나 繪畫는 남아 있는 것이 없다. 三國史記나 三國遺事 같은 歷史書나 그 外로 古書籍 古典籍 같은 데에도 船舶의 正確한 規模나 值數나 構造 같은 것을 밝혀 놓은 것이 없고 參考할 만 한 繪畫나 實景畫가 남아 있는 것이 없다. 다만 統一新羅時代 때의 ‘통나무 쪽배(刳船)’의 遺物이 雁鴨池에서 發掘되었고 古塚에서 ‘船型 土器’가 發掘된 바 있다. 그리고 高麗時代 11세기의 것으로 推定되는 ‘沿岸 貿易用 海船(바닷배)’이 莞島에서 발굴되고 이어서 達里島에서 13世紀-14世紀로 推定되는 ‘沿岸 貿易用 海船’이 發掘되었다. 朝鮮時代 때의 海船의 資料 中에 “遠洋 使臣船”에 關한 資料는 豊富하다. 이러한 第2次 史料들을 參考로 하고 後代의 海船 資料를 基本으로 하여 逆으로 當時의 貿易船을 推定하여 보면 아래와 같다.

4.1.1 莞島 近海에서 發掘 引揚한 高麗 船

1985년에 莞島 近海에서 發掘 引揚한 高麗 沿岸 貿易船(筏底 方型 艫舳 平底船)에 對한 船型을 基本으로 하여 2世紀 前인 統一新羅時代 때의 貿易船의 船型과 크기를 推定하여 보기로 한다.

1. 時代 : 11世紀 中期 後半 (單位: m)

2. 船體 : 殘存 船體 : 배의 길이(船長) 9.0, 배의 너비(船廣) 3.5, 배의 깊이(船深) 1.70,
저판의 길이(底板長) 6.50, 저판의 너비(底板廣) 1.65.

復元 船體 : 배의 길이(船長) 14.62, 배의 너비(船廣) 3.96, 배의 깊이(船深)- 2.04.

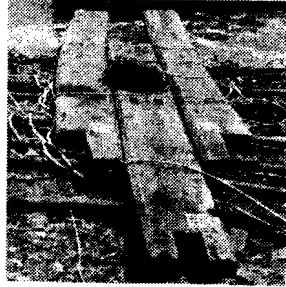
(L/B= 3.69, B/D= 1.94, L/D= 7.17) (復元 船體 推定: 李元植 2003.4.3.)

3. 比較 : 위 復元 船體는 近代 韓船 沿岸貿易船의 約 180% 程度의 부피(體積)를 갖는 規模의 海船이다.

(比較值: 길이(長)=1x1.19, 너비(廣)=1x1.4, 깊이(深)=1x1.15, 부피(體積) : 1x1.8)

近代韓船-珍島海域 : 배의 길이(船長)=12.3, 배의 너비(船廣)=3.74, 배의 깊이(船深)=1.40.

(L/B=3.28. B/D=2.67. L/D=8.78) (漁船調査報告書 1932)

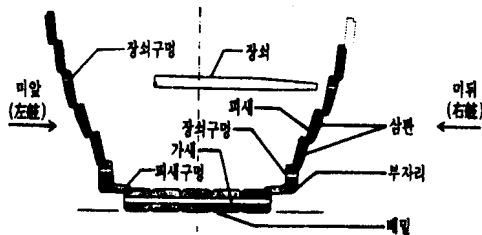


<그림 1>莞島 高麗船의 沈沒 船體의 底板(통나무) 構造
 出典：李元植 [韓國의 排(배)], 所藏：國立海洋遺物展示館

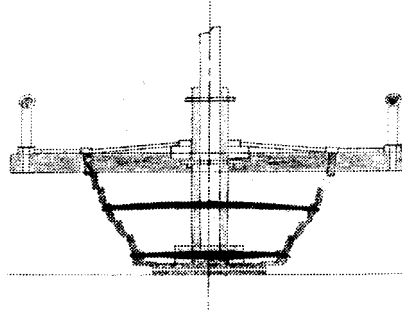


<그림 2>莞島 高麗船의 船片을 假 組立한 形態
 所藏：國立海洋遺物展示館

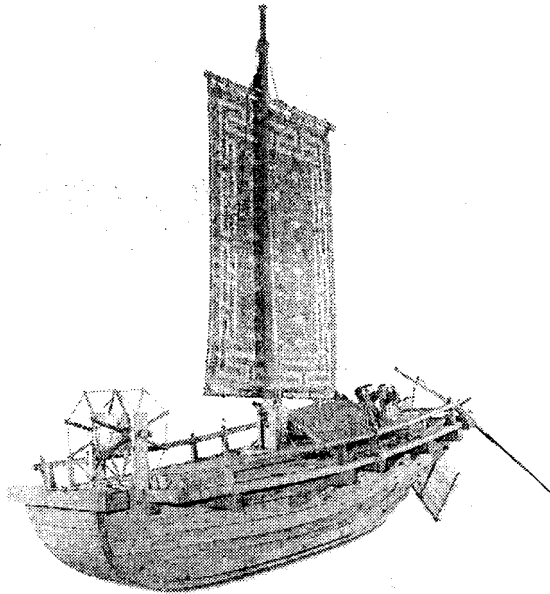
組立 船片 뒷쪽에 1/2 크기로 復元한 뜻을 매어 달고 있는 莞島 高麗船이 보인다. 이것은 李元植이 설계하고(1994.11), 元仁古代船舶研究所에서 復元한 것이다. <그림 5>를 참조하라.



<그림 3> 莞島 高麗船의 復元 中央橫斷面圖(原圖：國立海洋遺物展示館)
 出典：李元植 [韓國의 排] 大圓社 1990, (圖面：李元植 1990)



<그림 4> 高麗船(莞島船)의 中央橫斷面 復元圖(原圖：國立海洋遺物展示館)
 出典：李元植 [韓國의 排] 大圓社 1990, (圖面修正：李元植, 2002 .7.)



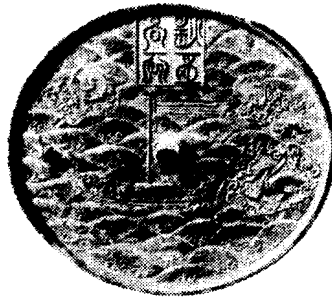
<그림 5> 莞島 高麗船의 復元 模型 S=1/2
 復元 指導 監修: 김재근(서울大學校 名譽教授)
 復元 設計 造船: 李元植(元仁古代船舶研究所長)
 所藏: 國立海洋遺物展示館

4. 統一新羅 貿易船의 크기를 莞島船의 1.5-2.0 倍(單純計算)로 推定하면 아래와 같다.

		-1.5倍-	-2.0倍-
推定 船體	- 배의 길이(船長) :	- 21.93m.	-29.24m.
	- 배의 너비(船廣) :	- 5.94m.	- 7.92m.
	- 배의 깊이(船深) :	- 3.06m.	- 4.08m.

4.1.2 옛 무덤인 古塚에서 發掘한 高麗 銅鏡 속의 高麗 遠洋 貿易船

高句麗의 古墳안에 있는 太陽(三足鳥) 紋樣을 彫刻한 것으로 보아 高句麗의 傳統을 이어 받아 繼承한 것으로 推定된다. 그렇다고 하면 銅鏡 안의 貿易船은 高句麗의 船舶의 傳統的 造船技術을 傳承한 高麗의 船型일 것으로 判斷된다.



<그림 6> 高麗銅鏡

出典 : 李元植 [韓國의 排] 大圓社, 1990; 所藏 : 國立中央博物館.

4.1.3 統一新羅時代 渡海船(推定圖)(平面圖 正面圖 後面圖 中央橫斷面圖 等은 省略)

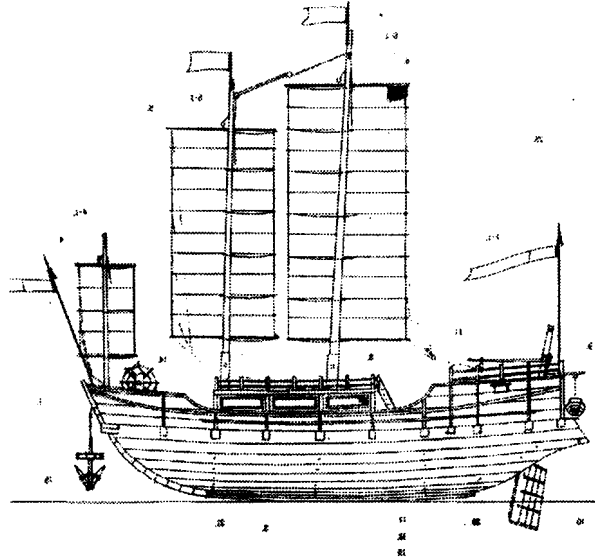
2000年 8月에 '慶州世界文化Expo'에 展示하기 爲하여 復元한 統一新羅時代 貿易船이다. 基本 船型은 莞島에서 引揚한 11世紀 頃의 高麗船의 船型과 底板 및 舷板(杉板)의 構造를 본 뒀다. 길이(長)와 너비(廣 등)의 值數(值數 比例)는 朝鮮時代의 “渡海船(遠洋船)의 造船式”을 따랐다.⁴⁾

統一新羅時代 渡海船(貿易船)의 推定 設計 值數 :

	(-原型)	(-1/3 縮尺)
배의 길이(船長):	- 23.4m	- 7.8m
배의 너비(船廣):	- 7.5m	- 2.5m
배의 깊이(船深):	- 3.0m	- 1.0m

4) 李元植, [韓國의 排·使遣船], 大圓社, 1990, p.58.

(L/B= 3.12 . B/D= 2.50 . L/D= 7.80 .)



<그림 7> 統一新羅 時代의 交易船 復元設計圖
復元 : 李元植-設計. 2000. 8. 1.(元仁古代船舶研究所-造船)
所藏 : 慶州世界文化Expo展示館

4.2 張保臯船隊 및 그 以後의 船舶類型 推定

4.2.1 興德王 3年(828年)에 張保臯가 山東에서 新羅로 歸國할 때 타고(騎船) 왔던 渡海船의 船型

4.2.2 張保臯가 歸國할 때 또는 後에 따라온 海洋貿易 船團의 여러 貿易船의 船型

4.2.2 828年 以後 唐來新羅人 造船匠人이 새로 建造 造船한 貿易船의 船型

4.2.3 新羅로 歸國하기 前의 張保臯의 海洋貿易 活動

張保臯가 興德王 3年(828年)에 新羅로 歸國하였는데, 그 歸國하기 4年前인 824年에 日本의 규-슈 하카다(九州 博多)로 貿易하러 갔다가 新羅로 行船하기로 하였으나 計劃을 바꾸어

山東으로 돌아간 事實을 還俗僧인 李信惠가 證言하고 있다.⁵⁾ 이러한 事實은 張保臯가 新羅로 歸國하기 以前에 이미 山東에서 日本의 兪-슈(九州)로, 兪-슈에서 新羅로 貿易 行商을 다녔었다는 것을 말하는 것이며, 이때의 貿易船은 山東에서 造船한 것으로 보여 지는데, 山東式 船型의 貿易船이 唐의 東海, 新羅의 西南海, 日本의 玄海 등을 無難히 航海할 수 있는 貿易船 船型이었다는 것을 證明하고 있다.

4.2.4 張保臯 貿易 船團의 活動 範圍

日本의 入唐求法僧인 圓仁(圓仁)의 日記에 의하면, 文登縣 赤山浦를 根據地로 하여 且山浦, 揚州, 漣水, 乳山浦, 淮南 등 그 외 여러 곳을 活動舞臺로 하였다는 것을 알 수 있다. 이러한 海洋 活動을 할 수 있었던 것은 그 地域의 地理 環境과 事情을 잘 알 뿐만이 아니라 貿易 對象地와 깊은 關係가 있었고, 무엇보다도 여러 곳을 航海할 수 있는 船團의 船舶을 保有하고 있었다고 判斷된다. 그 船舶을 自由自在로 運航할 수 있는 航海術과 操縱術도 兼備하고 있었다고 判斷된다. 또한 그 地域一帶의 風向과 風速, 海流와 潮流, 潮水干滿의 差와 時刻 등에 익숙하여 天文 航海와 地文 航海를 能히 할 수 있었으며, 海洋 氣象과 季節風의 利用을 잘 하였다는 것을 알 수 있다. 그리고 그 貿易船은 山東 東海岸의 바다에서 淮河의 江上까지, 揚子江의 揚州와 江上 등지로 두루 航海할 수 있는 [全水路 船舶의 船型]이었다는 것을 暗示하고 있다.⁶⁾

參考 : 우리 나라의 境遇 西海岸이나 江華島의 海船은 楊花鎮 西江 麻浦津 鷺梁津까지 거슬러 올라 갈 수 있었다.

圓仁의 日記에는 다음과 같은 內容이 記錄되어 있다.

(1) 開成 4年(839年) 6月 7日 - 돛을 올리고(山東의 新羅船에서) 航海하여 赤山浦 東쪽에 碇泊하였다.

“...擧帆進行...到赤山東邊泊船”

(2) 開成 4年(839年) 6月 27日 - 張大使의 交關船 2隻이 且山浦에 왔다고 한다.

“聞張大使交關船二隻到且山浦”

(3) 開成 5年(840年) 2月 15日 - 崔 押衙의 배가 揚州에서 와서 乳山浦에 머문다고 한다.

“聞崔押衙船從揚州來在浮山浦”

(4) 會昌 5年(845年) 7月 19日 - 崔 押衙가 圓仁(圓仁)을 漣水縣에서---淮南으로 보내 주겠다고 承諾했다.

5) 圓仁, [入唐求法巡禮行記], p.847. “會昌5年(845年) 9月22日條”, “張大使天長元年到日本國, 同時付船歸唐國”

6) 圓仁, [入唐求法巡禮行記], p.847.

“…崔暲第十二郎…漣水暲百計相送同往日本”

(5) 會昌 5年(845) 7月 13日 - 崔十二郎의 船을 빌리어 海州로 向해 떠났다.

“向海州發去崔十二郎雇船”

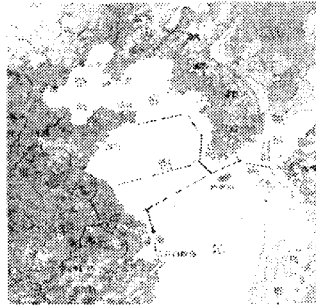
4.2.5 張保臯 船團의 海洋 貿易 航路

張保臯 船團이 唐 新羅 日本 間의 海洋 貿易 活動을 할 때 開拓하거나 利用한 航路는 세 갈래로 볼 수 있다.⁷⁾

第1 航路: 山東의 文登縣 赤山浦↔ 黃海 橫斷↔ 新羅 西 海岸↔ 沿岸 航海 南下↔ 淸海鎮

第2 航路: 楚州, 漣水↔ 東 黃海 橫斷↔ 新羅 西南 海岸↔ 沿岸 航海↔ 淸海鎮

第3 航路: 明州↔(東海岸 北上↔) 南東 黃海 橫斷↔ 新羅 西南 海岸↔ 沿岸 航海↔ 淸海鎮



<그림 8> 張保臯 船團의 海洋 貿易 航路

出典 : 李元植-그림(中國地圖集 中國地圖出版社, 2000)

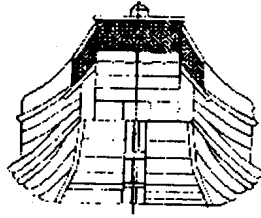
4.3 唐의 東海岸의 代表的 船型

張保臯 船團이 利用하였던 航路에 따르는 唐의 東海 海域의 海船 船型은 세 갈래로 볼 수 있다.

첫 번째: 第1, 第2 航路 海域, 卽 黃海 北部의 얇은 水深의 沿岸을 航海하는 船舶은 平底 船型式이다. 이 平底 船型式의 船舶은 唐의 東海의 北方 航路에서 利用되었던 沙船型 船舶이다.

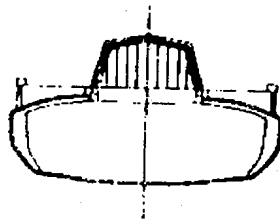
中國에서는 沙船을 平底船型이라고 말 하지만 嚴密하게 말하면 “平底+曲 船型式”이다. 本 論文에서는 “平底+曲 船型式”이라고 부르기로 한다.

7) 辛元歐, “張保臯와 그 船隊의 船型에 대한 考察”, [張保臯연구 第2輯], 1999.12, p.125.



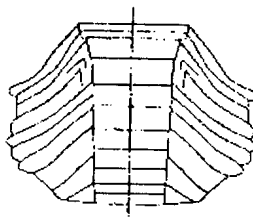
<그림 9> 沙船(平底+曲 船型式)의 後面圖

出典: 許逸(2000), [8-9世紀우리나라西海및隣接海域의 航路와 船型 特性에 關한 研究]
(釜慶大學校 大學院 工學博士 學位論文)



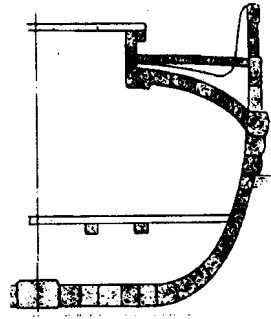
<그림 10> 沙船(平底+曲 船型式)의 中央橫斷面圖

出典: 許逸(2000), [8-9世紀우리나라西海및隣接海域의 航路와 船型 特性에 關한 研究]
(釜慶大學校 大學院 工學博士 學位論文)



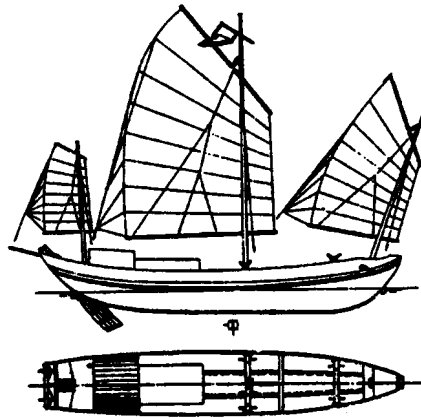
<그림 11> 沙船(平底+曲 船型式)의 正面圖

出典: 許逸(2000), [8-9世紀우리나라西海및隣接海域의 航路와 船型 特性에 關한 研究]
(釜慶大學校 大學院 工學博士 學位論文)



<그림 12>蓬萊古船(發掘船)의 中央橫斷面圖

出典：[蓬萊古船與登州古港]，大連海運學院出版社，1989. 56쪽.

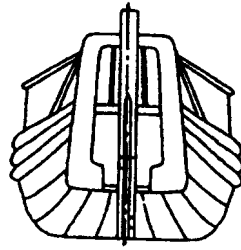


<그림 13>蓬萊古船(發掘船)의 配置圖 및 帆裝圖 (推定 復元圖)

出典：[蓬萊古船與登州古港] 大連海運學院出版社 1989. 57쪽

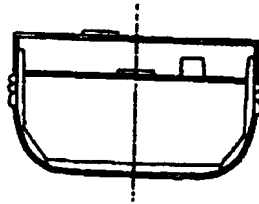
두 번째: 第3 航路 海域 즉 比較的 깊은 水深의 海洋을 航海하며 唐의 東海의 南과 北을 縱斷 航海하는 船舶은 “平底+圓 船型式”이다.

이 平底圓 船型式의 船舶은 唐의 東海 南北 縱斷 航路에서 利用되었던 鳥船型 船舶이다. 中國에서는 鳥船을 平底圓船型이라고 말 하지만 嚴密하게 말하면 “平+圓 船型式”이다. 本 논문에서는 “平+圓 船型式”이라고 부르기로 한다.



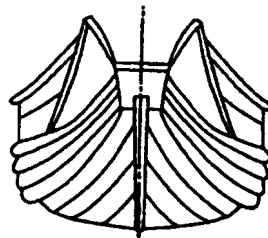
<그림 14> 鳥船(平+圓 船型式)의 後面圖

出典: 許逸(2000), [8-9世紀우리나라西海및隣接海域의 航路와 船型 特性에 關한 研究]
(釜慶大學校 大學院 工學博士 學位論文)



<그림 15> 鳥船(平+圓 船型式)의 中央橫斷面圖

出典: 許逸(2000), [8-9世紀우리나라西海및隣接海域의 航路와 船型 特性에 關한 研究]
(釜慶大學校 大學院 工學博士 學位論文)



<그림 16> 鳥船(平+圓 船型式)의 正面圖

出典: 許逸(2000), [8-9世紀우리나라西海및隣接海域의 航路와 船型 特性에 關한 研究]
(釜慶大學校 大學院 工學博士 學位論文)

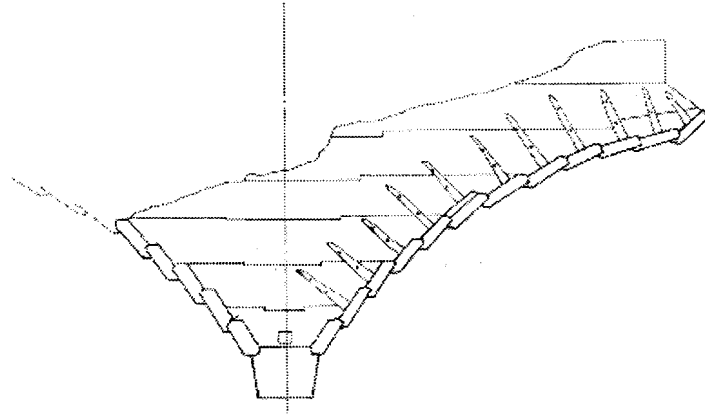
세 번째: 唐의 東海 南部의 深水 海域에서 海洋을 航海하는 船舶은 “福船型 尖底 船型式”이다.

尖底 船型式 船舶은 福州, 寧波와 泉州를 中心으로 海洋 活動을 하였던 船舶으로서 우리나라의 西南 海岸의 新安 近海에 沈沒된 것을 1976년부터 1984년까지 發掘 引揚한 바 있다.

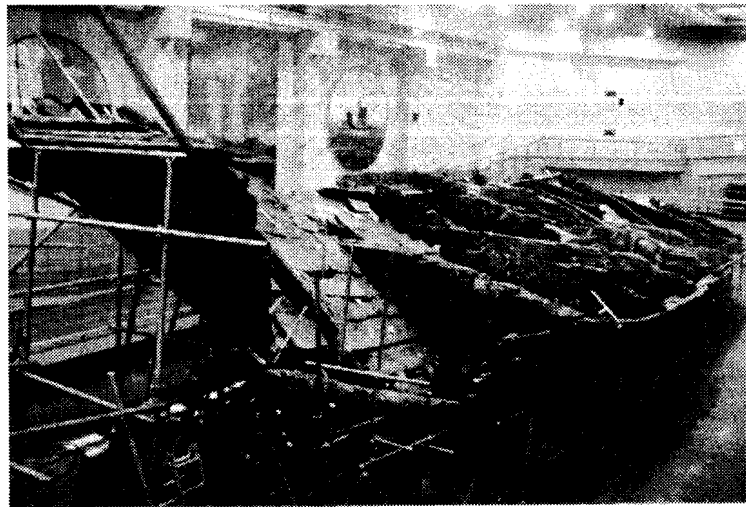
이 沈沒船은 1323년에 寧波를 出航한것으로 判明되었다. 船型은 完然한 尖底 船型式으로

서 中國의 泉州에서 發掘 引揚한 泉州 發掘船과 같은 船型을 하고 있다.

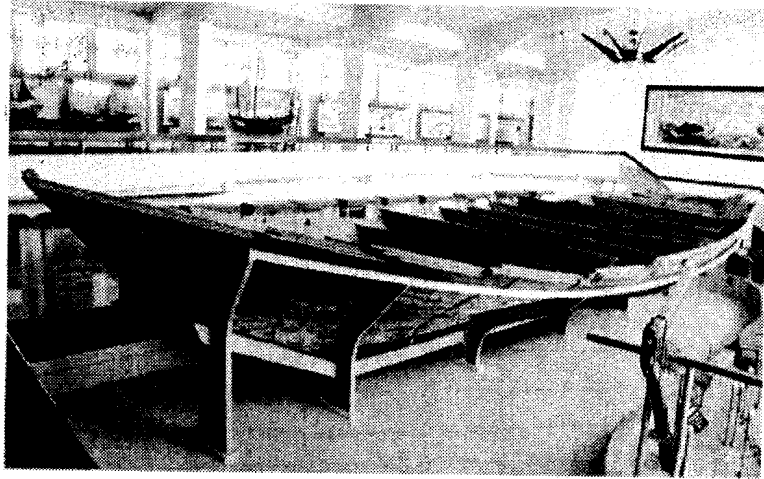
張保臯 船團이 이러한 尖底 船型式의 선박을 運用하였겠느냐 하는 것은 위에서 記述한 바 있는 第1, 第2, 第3 航路 이외에 南端 航路에 該當되므로 더 많은 研究와 資料의 物色을 하여야 할 것으로 생각된다.



<그림 17> 福船型의 寧波船(尖底 船型式)의 中央橫斷面圖
出典：文化財管理局【新安海底遺物-綜合編】1988. 300쪽



<그림 18> 福船型의 寧波船(尖底 船型式) (船片을 組立한 模樣)
寫眞：李元植 (2003. 4), 展示：國立海洋遺物展示館



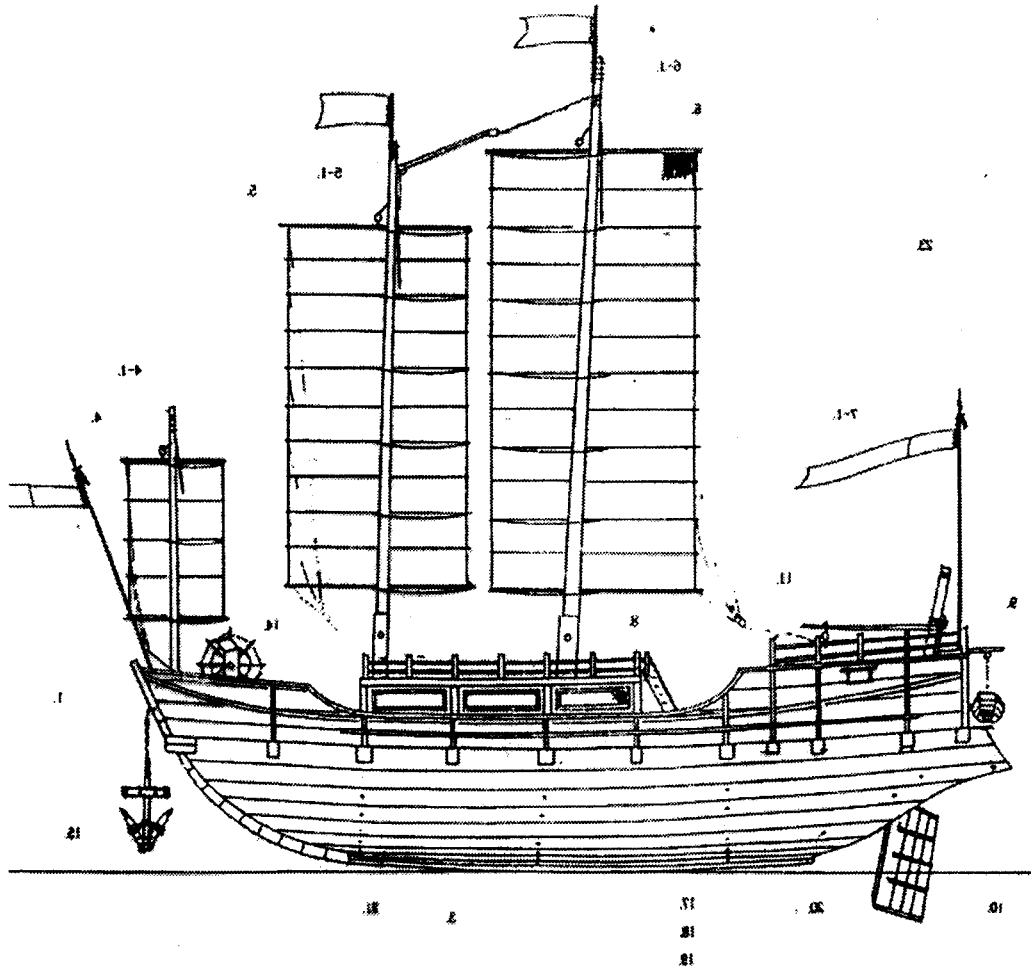
<그림 19> 福船型의 泉州 宋代 海船 (發掘 引揚船)

出典 : 席龍飛, [中國造船史], 湖北教育出版社, 2000.

展示 : 泉州海外交通史博物館

4.4 828年以後 唐來新羅人 造船匠人과 靑海鎮 造船匠人이 協力하여 새로 건조한 貿易船의 船型

結論을 먼저 말한다면 唐來新羅人과 靑海鎮新羅人이 協力하여 새로 建造 造船한 貿易船의 船型은 新羅 本土 船型이라고 말할 수 있다. 다만 靑海鎮에서 山東으로 汧-岷(九州)로 航海하는 航路에 限해서 運用하였을 것으로 判斷된다. 韓船式 貿易船은 淮河나 長江에 깊숙이 들어가서 運航하기가 어려우며 運河에서는 運用할 수가 없다. 왜냐하면 韓船은 平底板式 船底를 가지고 있으나 唐船式은 平底+曲板式 船底를 가지고 있으므로 淮河나 長江에서 運航하기가 쉽고 좁고 얕은 運河에도 들어가 運用할 수 있다.



<그림 20> 統一新羅 時代의 交易船 復元設計圖

復元: 李元植-設計. 2000. 8. 1.(元仁古代船舶研究所-造船); 所藏: 慶州世界文化Expo展示館

統一新羅時代 渡海船(貿易船)의 推定 設計 值數 :

(-原型) (-1/3 縮尺)

배의 길이(船長): - 23.4m - 7.8m

배의 너비(船廣): - 7.5m - 2.5m

배의 깊이(船深): - 3.0m - 1.0m

(L/B= 3.12 . B/D= 2.50 . L/D= 7.80 .)

5. 結論 및 向後 計劃

唐과 統一新羅의 遠洋 航海 貿易船의 船型에 對하여 살펴보았다. 唐의 貿易船이나 統一新羅의 貿易船이나 다 같이 唐 新羅 日本 등 三國의 海洋과 海岸을 航海할 수 있는 船型이라는 것을 確認하였다. 그렇다고 하면 張保臯는 初期 中期 後期에 걸쳐서 同一한 船型의 貿易船을 利用하였을까? 아니면 唐의 山東式 貿易船을 利用하다가 後期에 들어와서 統一新羅의 貿易船으로 교체하였을까 하는 疑問이 생긴다.

張保臯가 18 餘 年을 新羅의 西 南海 沿岸에서 海洋 貿易 活動을 하면서 經驗한 바 山東式 船型이나 新羅 本土式 船型이나 黃海 北洋의 海洋 運用上에 있어서는 큰 差異가 없다는 것을 感知하였을 것이다. 船體의 工作 工程上 新羅 本土式 船型의 脆弱點을 補強하거나 두 船型을 折衷하여 새로운 工作 法式을 創案하였을 것으로 생각할 수 있고, 甲板 上의 構造物이나 帆裝 艤裝 其他 屬具 等等은 便利한 것을 採用하였을 것으로 생각할 수도 있다.

하지만, 綿綿히 脈을 이어온 近代 韓船의 船體 構造나 工作 工程 等은 中國式 船舶의 船體 構造와 工作 工程 等 과는 다르다는 것을 確認할 수 있다. 그렇다고 하면 唐船式과 韓船式을 折衷하였을 것이라는 假定은 틀린 것이 되고 마는 것이다. 韓船이 中國船 船體의 造船 工程 樣式을 傳해 받았거나 影響을 받았다고 하는 說은 잘못 된 것이다. 다만 船體 上 部 部分의 構造物은 取舍 選擇하였을 可能性은 있다.

船首樓나 船尾樓 그리고 遠洋 航海를 하기 위하여 追加로 設置하는 防波 構造 또는 波止 裝置 그리고 帆裝에 있어서 竹帆의 使用 等等이 그 例가 될 것이다.

앞으로 唐이나 統一新羅의 船型 하나 하나에 對한 造船 工學的인 研究를 繼續할 것이며, 特히 船體의 工作 工程 技術에 對한 資料 蒐集과 比較 作業을 繼續해 갈 것이다.

“張保臯 船舶을 어떤 形態의 것으로 選擇하여 復元하느냐 하는 問題”는 歷史를 專攻하는 分野에 맡기기로 한다.

參考 文獻

1. 金文經, [圓仁入唐求法巡禮行記(翻譯本)], 中心, 2001.
2. 杜牧, [樊川文集].
3. 文化財管理局, “新安海底遺物(發掘報告書)”, 文化公報部, 1988.
4. 文化財管理局, “莞島海底遺物(發掘報告書)”, 文化公報部, 1985.

5. 蓬萊縣, [蓬萊古船與登州古港], 大連海運學院出版社, 1989.
6. 席龍飛, [中國造船史], 湖北教育出版社, 2000.
7. 辛元歐, “張保臯와 그 船隊의 船型에 對한 考察”, [張保臯研究 第2輯], 韓國海洋大學校, 1999.
8. 圓仁, [入唐求法巡禮行記], 847.
9. 李元植, [韓國의 排(배)], 大圓社, 1990.
10. 許逸, “8~9世紀 우리나라 西海 및 隣接海域의 航路와 船型特性에 關한 研究”, 博士學位論文, 釜慶大學校 大學院, 2000.
11. 許逸, 崔在洙 姜祥澤 李昌億 外, [張保臯와 黃海 海上貿易] 國學資料院, 2001.