

古文獻 史料에 나타나는 古代 船舶의 實態

姜 祥 澤*

An Investigation on “SHIP” Recorded in Korean Historical Materials

*Kang, Sang Teak**

목 차

1. 序 論
2. 考古學 資料에 나타나는 船舶의 實態
3. 《三國遺事》 《三國史記》를 통한 古船舶의 實態
4. 《入唐求法巡禮行記》에 보이는 古船舶의 實態
5. 結 論

1. 서 론

8-9세기 황해 해상무역을 독점하였던 장보고 대사의 활동은 오늘날 수출입을 통한 우리나라의 경제 발전에 있어 8-9세기 장보고 대사의 정신은 매우 중요한 의미를 가지고 있다. 지금까지 장보고 대사에 관한 연구는 많은 연구 성과를 얻었으며 또한 지속적인 연구가 계속되고 있다. 그러나 장보고 대사의 해상활동에 공여하였던 선박에 관한 연구는 이루어지지 않았다. 이러한 문제들을 풀어 나가기 위해 장보고 대사의 활동시기 이전부터 나타나는 고대선박의 활용사례를 통하여 선박의 형태 또한 선박의 운용실태를 확인할 필요가 있다. 이를 위해서 고고학적 사료에 나타나는 선박의 형태와 선박의 활용이 이루어졌던 사례를 검색할 것이다. 그것은 고고학적인 발굴 고증에서 선박의 발생과 활용사례가 다수 나타나기 때문이다.

역사시대는 「삼국사기」 「삼국유사」에 나타나는 선박의 활용사례와 선박의 유형, 선박의 규모 또는 속구 등은 장보고 대사의 해상활동의 주체가 된 선박을 유추하는데 많은 도움을

* 韓國海洋大學校 教授

줄 것으로 생각된다.

특히, 장보고 대사의 활동시기에 쓰여졌던 원인의 「입당구법 순례행기」에 나타나는 한·중·일의 선박운항 실태와 황해의 자연환경, 선박의 건조 수리과정을 기록한 고선박에 대한 내용은 또 다른 측면에서 장보고대사의 해상활동과 관련한 선박의 형태를 추정할 수 있을 것이다. 이와 병행하여 중국의 「여고현에서 발굴된 당의 목선」과 「시교진에서 발굴된 목선」은 장보고 활동시기와 관련하여 선박의 구조나 속구들을 이해할 수 있는데 큰 도움이 될 것으로 생각되어 진다.

또한 중국의 주세덕이 쓴 중국 「사선고략」은 8-9세기에 주류를 이루었던 선박이 침저형이나 아니면 평저형인가를 확인하는데 큰 도움이 될 것이다.

이와 같은 기초자료의 분석과 검색은 청해진을 중심으로 운항되었던 선박의 구조와 그 유형을 확인하는데 필요한 작업이 될 것이다.

지금 확인하려는 것은 한국의 사료인 고고학적인 자료와 삼국사기, 삼국유사, 연일기에 나타나는 선박사료들을 통해 고선박의 실태를 파악했으며, 2차로 고려사 고려도경외에 중국자료들을 통해 고선박의 실태를 정리해 나갈 것이다.

이러한 작업은 단순히 한국적인 자료를 통하여 장보고 선박을 규정하기보다는 한국·중국·일본의 고선박을 연구 검토해야하는 과정은 매우 중요한 일이라 생각되어 지기 때문이다. 우리들은 1차 작업을 성급하게 장보고 대사가 운항하였던 선박이 신라선, 아니면 당나라 선박이라 규정할 수 없기 때문에 1차적으로 충분한 자료를 모아 검토 분석하는 작업에 치중하고 있다.

2. 考古學자료에 나타난 인류최초의 船舶활용 실태

2.1 文物

지구상에 인류가 존재했고 활동했던 시기는 180만년이나 계속되던 홍적세를 기준으로 하여 설명되어 지고 있다. 고고학 자료에 홍적세 동안 4차례의 빙하기 중간에 수 만년동안 간빙기가 있어 생태계의 변화와 현생 동물군이 출현되고 인류의 문화활동이 시작된다고 보았다.

인류문화의 활동이란 생활의 수단, 즉 식생활은 중석기 전, 후 바다와 접하게 된 인류는 어로 생활과 밀접한 관계에 놓이게 된다.

고고학적인 측면에서 인류가 선박을 활용했던 시기를 중석기시대로부터 찾을 수 있다. 그것은 중석기 시대 자연환경의 변화에 기인하고 있다. 최복규(중석기文化)교수의 고증에 의하면 중석기시대 북유럽의 영국은 대륙으로부터 분리되어 도버해협이 생기고, 한반도와 일본 열도도 육로연결이 단절되었다. 한반도가 지금의 형태로 축소된 것은 중석기 전후 1만년 전

내외로 보고 있다. 중석기(후기구석기)시대의 유적지인 충남 공주군 석장리 제7~제8문화층에서 배 모양의 밀개가 발견되고 있음도 인류의 문화 생활과 선박은 매우 밀접한 관계에 놓여 있다고 보아야겠다.

이와 같은 배 모양 밀개는 유럽에서도 후기 구석기 말기에 나타나며 그 분포는 유럽, 중국, 몽고등이 연결되어 한반도에 연결되는 것과 시베리아를 거쳐 일본의 홋카이도까지 발견되는 것으로 구분되고 있다. 이렇게 볼 때, 이 시대의 중요한 생활수단인 물고기 잡이에 통나무배를 만들어 낚시나 그물을 통해 많은 양의 고기를 잡게 했을 것이다. 이는 러시아북부 라도가 호수 근처에서 배가 발굴됨으로서 증명되고 있다.

후기 구석기시대를 지나 신석기시대에 들어서면 삼면이 바다인 한반도는 근해에 난류와 한류가 흐르는 리아스식 해안이기 때문에 신석기인들은 풍부한 해조류나 어류등을 통하여 문화 발전의 토대를 마련했었다고 본다. 즉 낚시어법은 단독작업으로 어획량이 많지 않은데 반해, 어망법, 집어법등의 집단 공동작업을 통해 대량의 어획을 통해 생산활동의 공동화라고 하는 사회적변화는 바다와 관련된 새로운 변화를 모색해 갔을 것이다.

신석기시대 후기에 들어가면 농경이 시작되고 생활내용이 다양해짐에 따라 자급자족의 생활방법으로서는 집단사회의 생활은 어렵게 되었을 것이다. 따라, 타지역과의 교역의 발생은 필연적인 요구였다. 신석기 시대후기에 들어가면 인류증가와 단순한 자급자족의 방법을 가지고는 생활을 영위하기 힘들어 졌다. 이러한 상황은 자연스럽게 타지역과의 물자의 교류는 필연적인 삶의 방법으로 등장하게 된 것이다. 유럽의 경우를 보면 북유럽의 琥珀이 앰버루 우트라고 불리는 일정한 통로로 지중해 해안까지 교역을 통해 이루어졌고 영국에서도 石斧 제작소로부터 전국에 石斧를 공급하고 있었음이 암석검사결과 밝혀지고 있다. 이와 같은 내용들은 신석기시대 후기 이후 선박의 활용이 활발하게 전개되고 있음을 시사해주는 내용일 것이다. 이와 같은 선박활용이 우리나라를 중심으로 확산되고 있었던 것은 岩寺理패총, 東三洞패총으로부터 그 실례를 확인할 수가 있다. 고고학적 연구결과에 의하면, 암사리에서 발견되고 있는 淡水産 조개들의 발견은 漢江을 이용해 서해안 주민들과 접촉을 가졌다는 증거를 나타내고 있다. 이는 한강을 통해 서해안까지의 진출은 선박을 통한 교역활동으로 유추될 수 있다. 또 동삼동 패총에서 나타나는 黑曜石은 日本의 北九州지방과의 접촉을 의미하고 있다. 이는 흑요석 그 자체를 日本壱岐섬을 통해 교역활동으로 들여왔을 가능성을 배제할 수 없을 것이다. 이와 같은 고고학적 자료로 신석기시대부터 선박의 활용을 나타내주는 중요한 역사적 변화를 말하고 있는 것이다. 이렇게 볼 때, 일본에서 용기문토기유적이 집중분포되어 있는 唐津일대의 長崎縣은 현재 부산지방과 九州중간에 놓여있는 대마도 및 일기도를 왕래하는 船舶의 출발지로 본다면, 신석기시대부터 부산과 대마도, 일기도를 연결하는 항로였을 가능성을 배제할 수 없다.

2.2 암각화

암각화는 세계각지에 나타나고 있는 구석기시대에서 역사시대를 걸쳐 벽에 착각, 찰마, 채

색등으로 그 시대의 상황을 나타내고 있는 것이다. 이와 같은 암각화는 우리나라에서도 발견되어 관심이 되고 있다. 우리나라의 암각화는 그 연대에 대해서는 연구자에 따라 다르게 나타나기도 하지만, 일반적으로 암각화 연대추정은 암각화에 나타나는 원양선, 弩 등의 화법이 日本의 彌生時代에도 있었던 사실을 통해, 청동기 후기에서 원삼국초기(B.C.300)에서 A.D.100년까지에 있었던 것으로 추정되어지고 있다. 우리나라에서 발견된 울주, 대곡리 암각화, 천전리암각화, 고령암각화는 고고학 자료에 나타나는 연대기의 것으로 본다. 이 중에서 선박에 관한 암각화는 울주대곡리 암각화이다. 울주암각화는 언양지방의 大谷川이라는 太和川에 있다. 암각화는 각종 동물과 많은 사람이 타고 있는 선박이 나타나고 있음은 선박 활용시대의 상한선을 청동기시대부터 이루어 지고 있음을 확인할 수 있다. 여기서 주목해야 할 것은 정지형 고래 옆에 弩라고 생각되어지는 狩具가 그려져 있어 암각화의 시대가 중국의 한대와 평행하고 있는 연대의 한 기준을 제시하고 있다. 이는 뒤집어진 고래에 깔린듯한 배의 모습은 바다위에서 고래와 사투를 표현하고 있다.

이와 같은 고고학의 자료들은 신석기 시대이후의 인류생활의 다양화에 따른 물물교환, 또는 특수한 석재등의 필요에 따라 필연적으로 교역의 필요성에 따라 선박을 그 수단으로 활용되었을 것이다. 이와 같은 선박의 활용에 의해 교역된 것은 모피, 목기, 어망, 직물등이 포함되고 있었을 것이다.

3. 「三國遺事」 「三國史記」를 통한 古船舶의 실태

「三國遺事」의 저자인 일연은 13C 전반에 걸쳐 생존하였으며 유사의 저술은 고려중기 최씨무신정권의 전성기로서 몽고침입과 강화도 천도를 거치면서 이루어진 것이다. 삼국사기는 왕명에 의한 관찬적인 正史라면 유사는 승려 일연에 의한 사찬적인 기록이다. 그러나, 유사는 正史가 아니라고 해도 사기에 누락되었던 부분들 중 중요한 사실들이 수록되어 있다는 것을 간과할 수는 없다. 이와는 달리 「三國史記」는 고려 17대 인종23년(1145년)에 김부식이 왕명을 받들어 신라, 고구려, 백제 통일신라시대의 역사적 사실을 기록한 것이다. 이 두 사료에서 고대 선박의 활용실태는 어떻게 나타나는가를 정리하는 이유는, 8-9세기 고대 신라의 선박의 유형을 추적하는데 도움이 될 것으로 생각하기 때문이다.

3.1 「三國遺事」

삼국유사에 나타나는 선박의 실태는 위만조선 B.C.109년 한무제 元封二年 漢무제가 樓船 장군 양복을 보내어 제로부터 발해에 출항케하니 군사는 5만이었다. 우리 역사시대 기록에 처음으로 나타나는 선박은 중국의 漢代의 전선이 위만조선을 공략하는 내용에서 처음 나타나며, 기록의 내용 중 樓船은 선단을 이끄는 장군의 이름일 것이다. 신라 제4대 탈해왕조에는 계림 동쪽 아진포에 이르렀던 배의 출현을 통해 탈해왕의 등극과정을 나타내 주고 있다.

여기서 선박의 규모를 추정할 수 있는 자료의 제공은 관심을 가질 필요가 있다. 배위에 실려있는 례의 길이(長)의 二十尺, 廣이 十三尺이라 할 때 초기삼국시대의 선박 규모를 짐작할 수 있는 자료가 된다. 태종 춘추공의 기록에는 唐고종의 신라침공과정을 나타내고 있는데, 군졸이 12만 2711명이며, 선박이 1900척이라 나타내고 있다. 이는 이미 중국의 唐代에는 선박의 건조기술이 확산 정립된 시기로 보아도 좋다. 이렇게 볼 때 唐代의 선박은 漢代 이후 전선으로 활용되어졌으며, 또한 교역선과 같은 다른 용도에도 선박의 변천은 있어 왔을 것이다. 진성여왕(거타지), 진성왕代의 신라는 이미 唐나라에 조공국이었으며, 중국으로부터 여러 가지 문물을 흡수하여 신라나름대로의 文化를 형성하고 있었던 시기였다. 유사(유사)의 기술은 선박의 운항과 순풍관계에서 설화적인 거타지의 등장과 그의 활동으로 순풍을 일으키고 使船을 唐에 무사히 도착시킨다는 내용이다. 위에서 나타난 설화적인 기사에서 관심을 가질 수 있는 것은 唐土에 도착한 使船을 본 唐人이 신라선의 도착을 알리는 내용에서 신라선이라는 용어의 발견이다. 이것은 이미 신라에서는 중국까지 항해할 수 있는 선박의 주조가 가능했음을 시사해 주고 있다. 그러나, 여기서 신라선 使船이라 할 때 선박의 건조에 있어 어느 정도 독창성을 가진 것인가에 대해 고려해야 할 것이다.

순도조려: 고구려17대왕(371-383)불교수입-승려순도 불교전래

「부드러이 저어오는 櫓(노)에 놀래 …… 어느 곳 漁船인지 客이 煙波에 당도했다.」 이는 중국 前秦에서 순도가 고구려로 들어오는 과정이다. 유사(유사)의 표현은 「…漁船인지…」라고 했지만, 중국으로부터의 항해를 감당할 수 있는 것은 前秦시대의 특수선박일 것이라고 생각된다.

「法王禁殺」백제 29대 법왕(599년 즉위) 여기에 나타나는 선박의 기사는 30대 부왕의 기록이다. 법왕이 시작한 사업을 계승하여 미륵사 창건 후 「왕이 매양 배를 타고 강북을 따라 절에 와서 그 형상의 장려함을 찬탄하였다.」 백제시대 초기 선박의 기사는 강물을 따라 목적지에 도달하는 규모가 작은 운송선의 형태였을 것이다.

「금관성과사석탑」 이 기사는 금관국 수로왕의 비 허황후 황옥이 東漢건무24년(48년)에 서역 아유타국에서 신고 온 석탑의 이야기이지만 긴 거리를 항해하여 금관국의 남쪽해안에 도착하였다는 것이다. 이 기사가 가지는 선박의 내용은 확실히 파악할 수 없지만 A.D.48년에 서역으로부터의 항해해 왔다는 점에 큰 의미를 가진다.

「황룡사 장울」 신라 24대 진흥왕(553년)때 황룡사를 건축하였는데, 얼마 되지 않아 남해에 거센 한 척이 떠와서 하곡현.사포(지금 울주 곡포)에 닿았으나, 조사해보니 공문이 있는데, 서축(西竺)아유왕이 황철(黃鐵) 5만 7천근과 황금 3만푼을 모아 석가삼존상을 주조하려하다가 이루지 못해 배에 실어 바다에 띄었다는 이야기이다. 설화적인 요소이지만 철 5만7천근, 황금3만푼을 싣고 움직일 수 있는 선박의 기사는 그 규모를 측정할 수 있다는 관심을 가질 수 있다.

「민장사」 신라 경덕왕 4년(754년)에 나타나는 기록은 여인 보개(寶開)의 아들 장춘(長春)의 이야기를 불교(관음보살)과 관련하여 서술된 것이다. 754년이면 해상무역이 활발했던 시기이다. 이 때 아들 장춘이 해상(海商)을 따라 다니다, 해중(海中)에서 바람을 만나 선박이

난파되는 상황을 나타내고 있다. 여기서, 나타나는 선박은 신라인들의 해상활동과 관련된 것으로 보인다.

「원광서학」 수문제 치세기이며(진한, 마한, 변한시기) 원광은 25세에 배를 타고 금릉(金陵)(중국의 남경)으로 갔다. 이 시기에 원광은 어떤 배로서 중국으로 갔을 것인가 라는 문제를 가지고 논의한다면 이미 3한시대부터 선박의 건조와 중국으로의 항해가 가능했을 것이라는 상황을 제시해 주고 있다.

「귀축제사」 唐의 정관 年間(627-649) 승. 아라나발마로는 신라인으로 일찍 중국에 들어갔다. 이 시기는 많은 승려들이 중국으로 불법을 구하기 위해 떠났을 것이다. 중국으로의 먼 거리를 항해하여 도착했다면 그들이 타고 떠난 배는 신라배(신라에서 건조한 배)라는 가설을 가질 수 있다.

「의상전교」 당의 고종(영취)초년에 귀국하는 唐使의 배를 타고 중국에 들어갔다. 처음 양주에 머무를 때, 주장(州將)유지인이 그를 관아에 머물게 하고 성대하게 대접하였다. 선박의 활용은 唐代에 들어 크게 활성화 된 것으로 보아진다. 유사(유사)의 기록 중 의상대사의 입당 절차는 귀국하는 唐의 使臣船을 탔다는 것이며 양주에 머물렀다는 것이다. 이 시기의 唐에는 많은 신라방이 있었고 또한 신라인들의 활동도 대단했을 시기로 보인다.

3.2 「三國史記」

삼국사기는 신라본기 12까지 나타나는 초기 선박의 기사는 일본과의 관계를 나타내는 기사가 많이 보인다.

1권 「신라본기」 남해 차차웅 11년부터 분조 이사금 4년 (133년)의 기사는 倭人의 兵船침략 내용이다. 이 기록에서 나타나는 倭人이란 초기 왜구의 성격을 가진 일본의 소형선박일 것이다. 이렇게 볼 때 왜인의 근거지는 대마도 일기 지역으로 생각할 수 있다. 특히 남해 차차웅 11년에 왜인이 보낸 병선이 100척이라 했으며, 또 6백의 정병으로 이를 방어했다는 기록에서 왜구의 침략은 일찍부터 이루어지고 있었다고 보여진다.

2권 「신라본기2」 유례 이사금 6년(189년) 「왜병이 온다는 소문을 듣고 선박과 병기를 수리하였다.」는 기록을 통해 이미 신라에서도 선박의 건조가 있었으며 그 선박의 형태는 전선의 성격을 가진 소형의 선박이었을 것이다.

선박을 통한 왜인의 침략기사는 내물 이사금(293년) 자비마립간(459년)시대에도 계속 나타나고 있다. 왜인이 침략해 온 병선은 100여척이며 모두 격파할 수 있었던 기록을 보면, 왜인이 운항해온 선박의 형태는 완전한 병선의 구조를 갖춘 것이라기 보다는 어업활동에 동원되고 있었던 소형선박으로 사료된다. 그러나, 이와 같은 왜구의 침입에 접하여 지증마립간 6년(463년)에는 처음으로 선박의 이용을 제도화하는 기사를 볼 수 있다. 이와 같은 기사는 이미 삼한시대부터 어업이나 근거리 교역활동에 사용되었던 선박이 전선으로 전환하고 있다는 것을 암시해 주고 있다. 이는 지증 마립간 13년(512년) 이찬 이사부가 우산국(울릉도)을 점령하는 과정에서 병선이 활동되고 있었던 기사를 통해 확인 할 수 있다.

유레이사금 12년에 일본원정을 계획했다는 기사는 신라의 수군이 강화되어 원정을 강행할 수 있는 견고하고 큰 함선을 가졌다는 것을 시사해 주고 있다. 이와 같은 기사들은 확인시켜주는 것은 신라본기4 진평왕 5년(583년)에 선부서를 처음 설치하고 대감파 제감 각 한명씩을 두었다는 사실을 통해 신라의 수군과 선박의 제조 기술이 강화되고 있음을 나타내 주고 있다.

삼국사기 권5 신라본기 5 진덕왕 2년(684년) 條의 기록은 신라와 唐과의 교류관계에 대한 일면을 보여주고 있으며, 이와 같은 기록은 신라의 선박건조기술에 많은 영향을 가했을 것이라는 것을 나타내 주고 있다. 김춘추의 대당외교에서 자기의 자식을 당황제에게 숙위케함으로써 당과 신라의 관계를 밀착시켜 삼국통일을 획책하고 있는 기사이다. 김춘추의 귀국과정에서 고구려 수라병을 만나 김춘추의 시종이 죽음을 당하고 춘추는 작은 배를 타고 신라로 돌아왔다는 것이다. 이와 같은 기사는 신라와 당의 관계에서 이미 신라는 중국으로 왕래할 수 있는 항로를 알고 있었던 것을 의미한다. 이를 확인할 수 있는 진덕왕 4년(650년)의 기사에 나타나는 내용은 「신라는 계속 중국을 섬겨 사신들이 탄 배와 공물꾸러미가 길에 연이어 있다」는 것은 삼국통일전 신라와 당과의 관계를 나타내 주고 있는 것이며 또한 당으로의 항로와 선박의 규모도 원양항해에 적합한 것으로 건조되고 있다는 것을 나타내 주고 있다.

이러한 사실은 태종무열왕 7년(660년)의 기사에 「중국 래주로부터 출발한 소정방이 천리에 달하는 병선을 이끌고 수로를 따라 동쪽으로 왔고, 태자 법민이 병선 1백척을 가지고 덕물도에서 소정방을 맞이 했다는 기사와 소정방이 백제왕과 왕족 및 신하93명 백성 1만2천명을 배에 태우고 사비로부터 당으로 돌아갔다」라는 기사를 통해 唐代선박의 규모에 대하여 생각해 볼 필요가 있다.

문무왕 13년에서 18년(673년-678년)의 기사에 나타나는 唐軍과의 접전과정에서 신라선박의 활용사례는 당의 군선과 접전에서 크게 승리하고 있음을 알 수 있다. 문무왕 15년-16년 설인귀와 대전에서 병선 40척과 戰馬 1천필을 획득한 기록과 사찬시득이 이끈 수군이 소부리주에서 또 설인귀와의 전투에서 크게 승리하고 있는 기사는 신라의 선박(전선)도 당의 선박과 대등한 관계에 있음을 알 수 있다. 문무왕 18년(678년)에 선부령 한명을 두어 선박에 관한 사무를 담당하게 하고 좌부 이방부경 각 1명을 증원케 하였다. 이는 문무왕대에 선박의 활용 즉 전선에 대한 새로운 인식에서 이루어진 것이라 볼 수 있다. 이러한 선박에 대한 중요성은 신문왕대에도 이어져 신문왕 8년(688년)에 선부에 경 한사람을 더 증원하고 있다. 성덕왕 30년(731년)에는 일본국 병선 3백척이 바다를 건너와 동쪽 변경을 습격하므로 장병을 출동시켜 대파했다는 기사에서 일본도 소형 병선을 건조하여 활동하고 있음을 알 수 있다.

삼국사기 신라본기를 통해 본 선박의 건조 활용사례는 일찍부터 수군의 운영과 관련한 선박기술의 발달을 통해 해안방비, 선부서등의 조직으로 수군을 통제하고 있었다. 이와 같은 선박기술의 확산은 唐의 한반도 침략의 시도를 붕괴시키면서 삼국통일의 대업을 이루어 갔다고 볼 수 있다. 위의 기록 권3(신라본기) 자비마립간조(467년) 소지마립간조(493년)의 기

록은 전함수리와 수군기지강화의 내용을 볼 수 있다. 이 시기에 건조된 신라함선들은 바다의 풍파에도 안전하게 항행할 수 있도록 선박의 선수와 선미를 비교적 높게 만든 구조선으로 생각되어 진다. 이렇게 볼 때 신라의 선박건조기술은 대단히 높은 수준에 와 있었으며, 뛰어난 항해술을 소유하고 있었다고 보여진다.

「고구려 본기」

미천왕(美川王)원년 300년, 초기 미천왕인 을불의 망명생활에 나타난 기록은 강을 따라 소금을 파는 선박의 기록이 있다. 이 때의 선박은 작은 상선일 것이다.

영양왕 9년(598년) 수문제의 침략과 관련된 기사이다. 이 기사는 수천의 선박이 동해에서 바다를 건너 평양성으로 오다가 풍파를 만나 선박이 거의 유실되거나 침몰되었다는 것을 기록하고 있다. 초기 수대의 선박 실태를 확인할 수 있는 자료가 된다. 영양왕 23년(612년) 수양제의 대군대가 고구려 침략을 나타내 주는 기사에서 대장군 내호아가 수백리에 달하는 수군을 실은 선단이 바다를 통하여 패수로 들어 왔던 과정을 나타내주고 있다. 영류왕 24년(641년) 당태종의 고구려 침략과 관련한 기사이다. 고구려 공략방법으로 수군을 동래에서 출발시켜 바다로부터 평양을 향하게 하면 고구려 점령이 쉽게 이루어 질 수 있다는 당태종의 공략방법에서 당의 전선에 대한 실상을 파악할 수 있다. 보장왕 3년(644년) 당태종의 고구려 총공격에서 선박 4백척을 건조시켜 군량을 실어 요동을 공략케 하고 또 전함 5백척으로 내주로부터 바다를 건너 평양으로 진격케 하였다. 또 그 이듬해 당의 장수 장량이 수군을 거느리고 동래로부터 바다를 통해 비사성을 습격한 기록이 나타난다. 또 보장왕 6년(647)에는 당군의 군사 1만명을 출동하여 누선을 타고 내주로부터 해로로 진격케 하였으며, 연이어 강남 12주의 공인을 징발하여 수백척의 선박을 건조하여 고구려를 공략하려 하였고 648년에는 장병 3만여명과 누선 및 전함을 가지고 내주로부터 바다를 건너 고구려 공략을 시도하였다. 648년의 기록 중 중요한 것은 당이 만든 전함의 구조이다. 큰 배중에는 길이가 1백척 넓이가 오십척이 되는 선박을 건조하였고 이 배들은 따로 사신을 파견하여 수로를 통하여 강남과 양주를 거쳐 내주로 가게 하였다. 고려 본기의 기록은 당과의 투쟁과정에서 선박(전함)의 건조와 운항 실태를 잘 나타내주고 있을 뿐 아니라 선박의 규모도 확인할 수 있다. 이렇게 볼 때 선박의 건조 운항에 있어 당은 거대한 규모를 가지고 있었음을 알 수 있다.

「백제본기」 제25권 3

개로왕(蓋鹵王)18년(472년) 魏에 사신을 파견하여 고구려와 적대관계에 있음을 알리는 기사이다. 毗有王 14년(440년) 10월에 송으로 사신을 파견 조공하였다. 威德王36년(585년) 수나라가 진나라를 평정할 시 전함 한척이 탐라국으로 표류해 왔을 때 풍성한 물자와 진나라 평정을 축하하는 표문을 올렸다는 기사이다.

武王28년(622년) 백제 武王代의 기록은 武王 8년부터 35년까지 지속적으로 중국에 사신을 파견한 기록이 보인다. 607년-611년까지는 수나라에 조공하였고 唐이 정립된 621년부터 631년까지는 唐으로 조공하고 있다. 중국으로의 조공은 개로왕 472년부터 그 기사가 보이는데 이는 정치적인 목적에서 나타나는 것이지만, 경제적 측면에서의 조공무역이 활발하게 전개되었음을 나타내 주는 것으로 보인다. 선박의 건조 기록은 보이지 않지만 중국으로의 견사

과건을 위한 선박을 통해서 백제의 선박의 건조 기술은 삼국시대 이전부터 확대되고 있었을 것이다. 이는 이미 백제와 일본과의 관계를 통해서 볼 때, 충분히 추측될 수 있는 것이다.

4. 「입당구법 순례행기」 김문경 교수님 역본

입당구법 순례 행기는 장보고의 활동시기의 기록이라는 점에서 매우 중요한 의미를 가진다. 엔닌의 견당선이 중국으로 향해하여 중국에서 구법활동을 하는 시기, 장보고는 청해진 대사로서 견당 매물사 회역사를 중국·일본에 파견하여 활발한 상업활동을 전개하는 시기였기 때문이다. 근래에 발표된 논문이나 또는 장보고 선박에 관하여 관심을 가지는 학자들이 주장하는 「신라선」 「백제선」이 장보고 선박의 기초를 이루고 있다는 견해는 고대선박이 형성되는 과정에 대해 무관심하였던지 아니면 고문헌의 기록속에 나타난 신라선·백제선의 우수성에만 집착하고 있는 것 같은 분위기를 느낄 수 있다. 장보고 선박에 관한 연구는 단순한 몇 줄의 역사적 자료만 가지고 이루어 질 수 없는 것은 고대선박 연구자들의 연구활동을 통하여 불가능하다는 우려 때문일지도 모른다. 이러한 점을 염두에 두고 먼저 라이샤워의 기록을 살펴보면 일본의 견당선은 일본선인가, 백제선인가, 신라선인가, 아니면 백제의 선박건조기술자, 신라의 선박건조기술자에 의해 완성된 것인가하는 의구심을 가지게 한다. 「일본서기」 「속일본후기」를 보면 신라선박의 견고성에 대한 기사와 신라선박기술자에 관한 기록을 무시할 수 없다. 그렇다면, 승화 견당사선이 통례에 따라 4척으로 승화3년(836년) 오사카만을 출발 하카다만에 도착했고 7월2일 당으로 출발했으나, 폭풍을 만나 돌아왔다.

이 때 제3박은 난파되었고 837년 수리한 뒤 출항했으나 역풍으로 항해에 실패했다.

결국 다음해 838년에 당으로 출발하게 되었다.

승화5년(838년) 6월13일 사신일행 승선, 순풍이 없어 4일간 하카다에 정박.

6월17일 시가노시마까지 왔으나 순풍이 없어 닻새동안 머물렀다.

6월22일 북동풍이 불어 출항. 6월23일 우쿠시마 도착, 오후 6시 돛을 올려 출항 6월24일 제4박이 앞서가고 1박과의 거리는 30리 남짓 떨어져 서쪽으로 가고 있다.

6월28일-6월29일~7월2일까지의 기사는 엔닌이 타고 당으로 출발한 제 1박의 조난과정이 상세히 기록되어 있어 선박의 상황이나 선박의 유형과 선박의 견고성등에 대한 자료를 확인할 수 있다.

그러나, 일부에서는 위에 나타나는 기사를 통해 일본서기나 속일본후기를 인용하여 엔닌이 탄 견당사선을 신라선이라 규정하였고 또 조난과정에서 선박의 유형이 첨저선이라 쉽게 정의를 내리고 있다. 물론 선박의 고증이나 그 연구에 있어 학자들마다 서로의 상반된 견해는 인정될 수 있다. 최소한 원인일기의 기록만을 통해 신라선이라는 규정과 첨저선이라는 속단은 받아들일 수 없다.

7월18일 「이른 아침 공사의 제물을 방선에 옮겨 실었다。」 舫船은 倂船이라 표기하며 알

은 호수 하천에 이용하는 평저선이라고 했다.

8월 2일: 방선을 물소대신 배 3척을 한 조로 하여 선원 7명씩 나누어 방선을 끌려 했으나 뒤에 소가 끄는 것이 빨리 나아가기 때문에 소로서 끌게 하였다.

8월 8일 제 4박은 아직도 개펄에 빠져있어 정박하는 곳에 도착하지 못하고 있다. 그 선박의 광판은 떨어져 나가서 배안은 진흙이 고여 바다를 건널 기물로는 부족하다.

8월10일 : 제 2박이 해주에 도착했다고 들었다. 제2박의 신라인 통역관 박정당이 서신을 김정남에게 부쳐왔다.

8월24일 : 제 4박의 판관 이하는 작은 배를 타고 왔다. 배의 척수는 모두 30척이 못 되었다.

8월25일 : 제 4박은 높은 파도 때문에 표류하다가 다시 빠른 물결에 얽혀 떠내려가 해안으로 돌아오기가 어렵게 되자 선원들이 작은 배를 타고 큰배위로 가고자 하였으나 조수가 역류하여 선사에 이르지 못하고 어디로 떠났는지 모른다고 했다.

12월18일 : 오후 2시경 신라인 통역관 김정남은 「견당」 사신의 귀국선박을 정하기위해 초주로 향해 떠났다.

윤정월 4일 : 신라통역관 김정남의 청으로 구입한 배를 수리하기 위하여 도장. 번장.선곡. 단공등 36명을 초추로 향하여 떠나게 하였다.

2월19일 : 오후4시 무렵 배를 탔다. 사람과 짐을 실고 배는 모두 10척이었다.

3월17일 : 휴대품을 운반하여 제2선에 싣고 나가 「미네」에 판관과 함께 같은 배를 탔다. 그 9척의 배에 관인을 나누어 태우고, 각각 선두로서 통솔케 하였다. 다시 신라인으로 바닷길을 잘 아는 60여명을 고용하여 매선마다 7명 혹은 6명 5명을 배치하였다.

3월23일 : 오후 4시 무렵 당나라 사람들의 말을 들으니, 제 2선의 사람들은 이달 14일에 해주 용해현으로부터 출발하였다고 하였다.

3월26일 : 오후 2시경에 제1선 제 3선이하 8척의 배는 회하에서 항으로 들어가 교농진 앞에 멈추었지만 제 2선은 항으로 들어오지 않고 직행하여 회하의 중간쯤에 머물렀다. 다른 여러배와는 5~6리 떨어져 있었다.

3월29일 : 날이 밝아 오척의 배는 돛을 올려 출발해 갔다.

4월 2일 : 지난날의 사례로 미루어 생각해 보건대 명주로부터 출발하는 배는 바람에 밀려 신라의 땅에 다다랐습니다. 또 양자강으로부터 출발하는 배도 또한 신라에 이르렀습니다. 지금 이 번의 9척의 배도 북쪽으로 항행하여 이미 멀리 와 있습니다.

4월 5일 : 지금 여러 배는 이곳으로부터 바다를 건너려고 하여 절하가 밀주 땅으로 가려는 의견에 따르려 하지 않았다. 게다가 순풍은 연일 바뀌지 않고 있으니 이런 까닭으로 제 1선도 이곳으로부터 건너자는 설[주장]에 따라 닻줄을 풀어 출발하려고 하고 있다. 이에 [이제까지] 구득한 바 법문[경문]한 상자, 양부의 만다라, 단양등을 큰 가죽상자 하나에 넣어 제 8선의 선두인 도모노 스쿠네에게 맡기고 아울러 소지품도 맡겼다. 청익승[엔진]과 [종자] 이쇼·이교, 선원 데이유만등 네 사람은 배를 내려 해안에 머물렀다. 오전 8시에 이를 즈음 9척의 배는 돛을 올려 출발하였다.

4월 8일 : 압아와 승 등은 식사를 마친 뒤 왕 녹사의 집을 나와 배가 있는 곳으로 향하였다. 압아는 8명의 군인과 함께 작은 배를 정비하여 이를 타고 출발하였다. 제 2선[박]은 앞길의 작은 바다[만]에 [정박하고]있었다. 요시[미네]판관은 병으로 배를 타지 못하였습니다.

4월11일 : 오전 6시 무렵 아와 [다] 녹사 등이 배르 탕으므로 곧 출발하여 돛을 올려 직행하였다. [어떤 이가]배에 올라와 말하며 이르기를 ‘오늘 숙성촌으로부터 서신이 있어 알려 오기를 본국의 9척의 배 가운데 제 3선은 밀주의 대주산으로 유착하였다. 오후 4시경에 압아와 현련등 두 사람이 숙성촌으로 와서 “본[국]의 화상을 찾아내어 배 있는 곳으로 도려 보냈다.”[고 했다 한다.] 단지 그 한 배는 래주 경내에 유착하여 흘러 가는 데로 맡겨 밀주 대주산에 이르렀다. 그 [다른]8척의 배는 바다에서 서로 잃어버려 간 곳을 알지 못한다.’고 하였다. 오후 10시경에 닻줄을 끌며 [개펄에서] 나오려고 하였지만 역시 [배를]떠어 떠날 수가 없었다.

4월24일 : 이 배가 머물고 있는 곳에는 밧줄로 [배를] 묶어 두었으나 밧줄이 끊어졌다. 만일 폭풍을 만나면 [배를]묶어 둘 수 없을 것이다. 들으니 “ 본국[일본]의 [조공]사선박이 이곳에 오래도록 머물고 있는데 그런 까닭으로 와서 만나보고가 하였으나 바이 되므로 돌아가서 서로 만날 수 없게 되었습니다. 내일은 꼭 배로 찾아 올 것”이라고 하였다. 그 때 들으니 ‘본국의 조공사는 신라선 5척을 타고 내주여산 근처에 유착하였는데 나머지 4척은 간 곳을 알지 못한다.’는 것이다.

5월14일 : [등]주의 압아가 선상으로 와서 배에 있는 사람 수를 묻고 일다 마을로 돌아갔다. [그 때에]들으니 ‘본국의 상공 드이 [탄] 9척의 배는 전에 여산으로부터 바다를 건너려 했으니 역풍을 만나 다시 여사에 유착하여 그 이래로 여기에 정박하고 있다’고 하였다.

5월25일 : 오후 4시경 신라배 한 척이 흰 돛을 달고 해구로부터 가로질러 가더니 오래지 않아 돛을 올려 [만으로] 들어왔다. 여러 사람이 의심하여 ‘어쩌면 이것은 조공사가 여산으로부터 온 것이 아닐까’하여 거룻배를 급히 보내어 묻기로 하였으나 그 신라배는 빠르게 달려 갔다. 밤이 되었으므로 이 거룻배는 [조공사의] 소식을 얻지 [듣지] 못하고 돌아왔다.

6월27일 : 들으니 장[보고]대사의 교관선 2척이 단 [적] 산포에 도착했다고 한다.

7월21일 : 오후 4경에 본국의 상공이하[가 탄] 9척의 배가 와서 이 적산포에 정박하였다. 아울러 제 2박이 해를 [조난]당한 일을 문의하였다.

8월13일 : 들으니 ‘상공이하 9척의 배는 지금 청산포[성산포]에 있으며 또한 발해의 교관선도 있어 같이 그 포에 정박해 있으며 그 곳으로부터 사람이 와서 현가에 보고하러 떠났다’고 하였다. [그렇게]말하는 까닭은 9척의 배가 이 적산포로부터 출발한 뒤로 서북풍이 연일 항상 불어 지금까지도 여전히 [불고]있다.

5. 결 론

서론에서 밝혀둔 바와 같이 우리들의 1차 작업은 고선박의 자료 수집과 검토분석이 중요

한 과제였다. 국내자료인 삼국사기, 삼국유사의 기사검색에서 백제선, 고구려선, 신라선의 출현을 확인할 수 있었으며, 특히 삼국은 조공무역에 참여키 위해 선박의 건조와 항해를 지속적으로 진행하였음을 볼 수 있었다. 특히 배제는 무당8년(607)부터 35년(641년)까지 수·당에 조공선을 파견하여 활발한 해상활동을 전개하고 있었다. 물론 고구려 초기부터 해상활동의 확산은 고대 우리나라의 선박활동사례가 크게 확산되고 있었음을 알 수 있게 한다. 이러한 측면에서 7-9세기에 걸쳐 나타나는 장보고 대사의 견당매물사·회역사의 활동에 이용된 선박은 간단히 신라선박이라 규정하기보다는 충분한 자료를 검토분석하는 것이 1차적인 연구과제라 생각되어진다.

이와 같은 연구과제를 위해 고대 한국·일본·중국의 고선박 자료들을 최대한 수집하였으며 수집된 고문헌 자료의 검색은 고고학자료부터 연년일기까지 선박의 활동에 관한 기사를 검색해 나갔다. 1차의 과제는 단지 자료수집과 수집된 자료의 검색·연구에 있었다. 검색된 자료를 통해서 보면 연년일기에도 신라선이라는 내용을 확인할 수 있었다. 그러나 장보고 대사의 활동을 제외하고 고구려·백제·신라가 후당과의 교류라는 측면에서 본다면 신라선, 백제선에 대한 선박의 활용은 쉽게 긍정적일 수도 있다. 그러나, 장보고 대사의 도당과 당에서의 활동기간 그리고 당에서 장보고와 활동하였던 신라방(신라인)에 대해서도 관심을 가져야 할 것이다. 장보고대사의 칭해진 진출과 함께 선박의 건조, 선박의 수리등에 참여하고 있었던 당의 신라인에 대하여서도 관심을 가지고 자료들을 확인해야 할 것이다. 이렇게 볼 때 장보고 대사의 해상활동과 관련한 선박도 충분한 자료수집, 충분한 자료의 검토후에 대략의 선박유형을 추정할 수 있다고 생각되어 진다.