

장보고와 그 船隊의 船型에 대한 고찰

辛 元 歐*

A Study on Chang Pogo's Ship

Xin, Yuan-Ou

〈목 차〉

- | | |
|---------------------------|---------------------|
| 一. 장보고 및 後新羅社會 | 四. 장보고 船隊 船型에 대한 고찰 |
| 二. 장보고 船隊의 活動區域과 海上航路 | 참고문헌 |
| 三. 장보고의 船隊가 활동한 海역의 지리 환경 | |

장보고는 서기 9세기 신라의 대 商船主이며 商業 巨頭이다. 그를 대표로 하는 통일후의 신라인 들은 당시의 中日간의 동아시아 항해 무역에 있어서 불후의 업적을 쌓았다. 따라서 장보고 및 그 船隊의 船型에 대한 고찰은 그 당시의 동아시아 항해사, 무역사, 조선사를 연구하는데 있어서 모두 중요한 의미가 있다. 본 논문에서는 장보고의 船隊가 활동한 海역의 특징에 따라 장보고의 船隊가 선택하였을 船型에 대하여 고찰하여 보고자 한다.

一. 장보고 및 後新羅社會

장보고는 한반도의 서남 해안인 완도 지역에서 출생하였는데 젊어서는 한때 중국의 江淮(양자강과 회하 유역)지역에 있었으며 서주의 장군으로 있었다. 당나라 두목의 『범천문집·장보고정년전』¹⁾을 보면 “신라인 장보고와 정년은 자기 나라로부터 서주에 와서 군중 소장으로 있었다. 장보고는 서른 살이고 정년은 장보고 보다 열살 아래여서 장보고를 형이라고 불렀는데 두 사람은 모

* 中國 船史研究會 會長, 上海交通大學 教授.

이 論文은 1998년도 한국학술진흥재단의 “외국석학과의 공동연구”과제 연구비에 의하여 연구되었음

1) 唐·杜牧: 『樊川文集』, 卷6, 장보고정년전.

두 싸움을 잘하여 말을 타고 창을 휘두르면 본국에서나 서주에서 당할 자가 없었다. 정년은 또한 바다를 평지와 같이 다녔는데 50리를 헤엄쳐도 문제가 없었으며 용맹에 있어서는 장보고가 정년보다 못하였다. 장보고는 나이가 많은 것으로, 정년은 무예가 나은 것으로 서로 불복하였다.”

서기 828년, 장보고는 어떤 이유에서 신라로 귀국하였고, 또한 신라의 흥덕왕을 만나 “전 중국에서 모두 신라인을 노비로 삼는다. 청해진을 지키며 도적들이 사람들을 더 납치하여 가지 못하게 하기를 원한다.”라고 하였고, 왕은 그의 청을 수용하여 만 명의 병사를 주며 그를 청해진 대사로 봉하였다. 그리하여 “大和 후부터는 해상에서 다시 신라인을 파(賣)는 사람이 없었다.” 청해진은 장보고의 고향인 완도의 서남쪽에 있는데 중국, 신라, 일본 3국의 해상 무역의 중심에 위치하여 항해술이 아직 크게 발전하지 못한 당시로서는 청해진은 中日간의 항로에 있어서 제일 적합한 仲介港으로 되었고 이로부터 청해진 대사로 있는 장보고는 당, 신라, 일본간의 항해 무역을 제패하게 되어 짧은 시간 내에 동아시아 해역을 중흥하는 대 海商으로 되었다.

장보고가 신라에 돌아가서 신라왕을 뵈 수 있었다는 것은 한 방면으로는 신라 왕조에서 당나라 군대에서 任職하고 중국의 사정을 잘 아는 사람에 대하여 매우 중요시하였다는 것을 말하여 줄 수도 있고, 다른 한 방면으로는 장보고가 본래 완도 지역의 귀족이나 상류 사회의 일원이었을 가능성이 있다. 신라의 遷俗僧인 이신혜가 말하기를 “장대사가 天長 원년(824년)에 일본에 갔었는데, 그러나 돌아갈 때는 그 배가 당나라로 갔다.”라고 하였는바, 장보고는 중국으로 오기 전에 일본에 갔었다는 것을 말하여 준다. 일본에도 가고, 당나라에도 간 이러한 사실과 그가 귀국한 후의 행동들을 연계하여 생각하여 볼 때, 장보고는 아주 心機가 깊은 사람이라는 것을 알 수 있다. 즉 그가 일본이나 중국에 간 것은 계획적인 당, 나, 일 간의 해상 항로에 대한 탐사로 볼 수 있으며, 그가 귀국한 후에 신라왕

에게 청해진을 지키겠다고 하여 그의 가족적인 해상 무역 사업을 발전시킨 것이다.

장보고 시대는 바로 신라 사회가 새로운 단계로 진입하는 시대인데 소위 말하는 後新羅시대이다. 당시 신라의 정통 왕족이 각 지방 세력의 중앙 정권 참여를 제한하자 지방 세력들은 注意力을 해외로 돌리게 되었는데 그 주요한 목표는 당시 대외 개방적인 태도를 취하고 있는 당나라였다. 그들은 해상 무역을 자신들의 주 활동 무대로 삼았다. 그 전의 신라의 대외무역은 모두 정부의 貢稅(조공)무역을 완성한 후에 이루어 졌지만 그 때에 와서는 지방 세력들이 중앙 정부를 염두에 두지 않고 자체로 해상 무역을 진행하였다. 이리하여 지역적이고 가족적인 私貿易이 발전하기 시작하였고, 따라서 경제적으로나 군사적으로 강대한 세력 집단이 생겨나게 되었다. 이런 집단은 지속적으로 私貿易을 진행할 수 있는 신흥 세력으로 부상하였는데²⁾ 장보고가 바로 이러한 신흥 세력의 대표적인 인물이다. 그가 청해진 대사로 된 지 몇 년 지나지 아니하여 규모가 상당한 해상 무역 船隊를 가지고 있었으며, 많은 병사를 거느리고 위세를 떨칠 수 있었다. 또 839년에는 신무왕을 도와 집권하였던 민애왕을 몰아내는데 공헌함으로써 宰相으로 되었고 진해 장군으로 책봉되었다. 이러한 것은 당시의 신라 왕조가 장보고 船隊의 해상 실력에 대해 인정하였다는 것을 말하여 주며, 장보고는 이때부터 권력이 막강한 重臣으로 되었다. 당시의 동아시아 해상의 私貿易이 흥성하게 된 다른 한 원인은 중국의 당나라가 흥성하던 데로부터 쇠퇴하게 되면서 번진이 할거하고, 중앙정부는 통제력을 잃게 되었기 때문이다. 따라서 지방 세력의 발전과 더불어 동아시아 해역에서 각 번진이 관할하는 지역에서는 중국 측에서도 私貿易이 발전하게 되었다. 이렇듯 황해와 동해를 사이 두고 당나라와 신라 두 나라는 비슷한 정치와 경제적인 요소로 인하여 이 해역의 해상 私貿易이 흥성하게 되었다. 또한 당시 일본에서 중국으로 파견하는 건당사의 항해활동도 계속되었기에

2) 韓國, 李基白, 韓國史新論, 厲帆譯, 國際文化出版公司, 1994년 9월, 98-104면.

장보고의 商船隊는 中·日간의 해상 무역과 운송에 있어서 중개 역할을 하게 되었다. 따라서 당시 동아시아 지역의 해상 무역은 전례 없이 발전하게 되었다.

서기 8-9세기, 많은 신라인들이 富強한 당나라에 와서 해상 무역을 진행하게 되었고 또한 많은 신라인들이 당나라에 정착하여 거주하였는데 특히는 중국 황해 연안의 도시에 신라인이 거주하는 部落이 형성되었다. 그 중에는 신라교민이 설립하고 집단 거주하는 寺院인 新羅院이 있는가 하면 또한 중국의 도시 중에 전문적으로 신라인이 거주하고 신라인 가운데서 선출하여 管理하는 新羅坊이 있었고, 그리고 전적으로 신라의 使節만을 접대하는 호텔이나 驛站인 新羅館이 있었으며 신라 사무를 관장하는 지방 기구인 勾當 新羅所도 있었다. 중국에 들어온 신라인 중에 적지 않은 사람들이 중국 각지에서 장군으로 있었는데 장보고와 정년이 그 대표적인 例이다. 심지어 일부 사람들은 번진의 난중에서 당나라의 高官으로 되었다. 예컨대 太原尹, 北京留守, 河東節度使 겸 御使大夫, 守司空인 王思禮; 평로치청절도판관찰사, 해운압신라발해양변사, 檢校工部尙書, 右仆射, 饒陽郡王 李正己; 鴻臚卿攝御使中丞(홍노경섭어사중승), 開府儀同三司, 武威太守, 河西節度使, 右羽林大將軍, 密雲郡公 高仙芝 등이 있다. 이러한 것은 8-9세기 당나라에 거주한 신라인들은 당나라의 대외무역에 대해 공헌하였을 뿐만 아니라 당나라 정부의 정치와 군사의 정책에도 영향을 미쳤다는 것을 말하여 주며, 또한 당나라의 선진적인 봉건제도와 발달한 중화문명이 신라의 문화 발전에 더욱 강력한 반사 작용을 일어켰으며 중국 문화의 전파로 인하여 신라가 전성기를 맞게 되었다.

二. 장보고 船隊의 活動區域과 海上航路

장보고가 완도에 자리잡고 청해진 대사로 된 후 그는 많은 상선을 파견하여 중국과 무역 활동을 하

었는데 그 자취는 중국 산둥과 강소의 중요한 연안 항구도시에 모두 남아 있다. 그 당시 당나라에 온 일본의 스님인 엔닌의 일기 『입당구법순례행기』의 기록으로부터 장보고 船隊의 대략적인 활동 상황을 알 수 있다. 그 기록을 간단히 수록하면:

開成 4년(839년) 6월 7일 條:

7일 午時, 乾風이 불어 돛을 올리고 항해하였다. 未申(未시나 申시)때 쯤, 赤山 동쪽에 배를 정박하였는데 乾風이 크게 불었다. 그 赤山은 순 암석으로 된 산인데 높은 곳이 바로 문등현 淸寧鄉 적산촌이다. 산에는 절이 있었는데 그 절을 적산법화원이라 하였다. 본래는 장보고가 처음 세운 것인데 그 기에는 전답이 있어 죽이나 밥을 먹을 수 있었다. 그 전답에서 일년에 곡식을 5백석 얻을 수 있다.

개성 4년 6월 27일 條:

27일에 듣건대 장대사의 交關船 두 척이 眉山浦에 왔다고 한다.

개성 4년 6월 28일 條:

大唐 天子가 신라의 새 왕이 즉위한 것을 축하하여 파견한 사신인 청주명마사 吳子陳, 崔副使, 王判官 등 30여인이 절에 구경을 왔다. 밤에 장보고가 대당매물사인 최병마사³⁾를 파견하여 절에 위문을 왔다.

개성 5년 2월 25일 條:

듣건대 崔押衙의 배가 양주에서 와 靑山浦에 머문다고 한다.

개성 5년 2월 27일 條:

(엔닌의 청탁에 따라 최훈이 승낙하기를 봄이 되던 엔닌을) 연수현에서 특별히 사람을 보내어 엔닌을 淮南으로 보내 주겠다고 하였다.

이러한 기록으로부터 볼 때, 장보고의 船隊는 늘 문등현 적산 법화원을 다녔으며 이는 장보고의 船隊가 對唐 항해 무역을 하는데 있어서의 주요 基地이며 또한 장보고가 세웠다는 것을 알 수 있다. 법화원은 산둥반도의 동북쪽에 위치하여 있는데 여

3) 崔暉을 가르킴.

기로부터 船隊는 황해를 가로 건너 한국으로 갈 수 있었다. 법화원에는 신라 스님이 40여명 있었다고 하는데 매일 그 절에 와서 모이는 신라인이 200여 명이나 된다고 한다. 생각건대 이러한 사람들은 절에서 寄宿하며 항해 무역을 하는 사람들일 것이다. 그와 이웃한 牟平縣 유산포에도 늘 장보고의 船隊가 왔었는데 엔닌이 그 浦에 도착하였을 때 신라인 30여명이 말이나 나귀를 타고 오는 것을 본적이 있다고 한다.⁴⁾

그 외에 일본의 古籍 『續日本後記』의 기록에 의하면 承和 7년(840년) 진해장군 弓福(즉 장보고를 말하는데 일본 사람들은 장보고를 궁복이라고 하였다.)이 일본에 와서 方物을 헌납하려 하였는데 일본 정부에서는 前例에 맞지 않는다고 하며 받기를 거절하였으나 그가 가져온 물건은 민간에서 무역을 할 수 있게 하였다. 842년, 일본 정부에서는 다시 승을 내려 신라인 장보고의 船隊가 가져온 물건에 대해 “민간에서는 무역을 하는 것을 허락하지만 鴻臚에서 접대하지는 못하게 하였다.”⁵⁾ 이로부터 장보고는 後期에 당나라와 신라간의 무역을 하였을 뿐만 아니라 일본과도 사무역 형태로 교역을 하였으며 일본 정부의 특허를 받았다는 것을 알 수 있다. 장보고의 가신이며 당시 청해진 병마사인 최훈은 적산 법화원에서 엔닌을 만났을 때 엔닌과 약속하기를 “스님이 당나라에서 불교 공부를 마치고 귀국 시에 연수현에 오시면 제가 어떤 방법으로든 스님을 일본으로 보내다 드리겠다.”라고 하였다. 이는 최훈이 거느린 장보고의 船隊가 중국과 일본을 직접 오갔으며, 중국에서의 출발항은 신라인이 집단 거주하고 또한 신라방이 있는 연수현이었다는 것을 알 수 있다. 연수현은 서주 무령군의 관할 하에 있었으며 이는 또한 장보고가 당나라에 있을 때 “군중소장”으로 있던 곳으로서 장보고와도 특별한 인연이 있는 곳이기도 한 것으로 보이는 바, 장보고의 船隊가 당나라에 와서 무역을 하는데 있어서 더욱 친근감이 있었을 것이다. 그 곳은 또한 平虜, 淮南과 武寧 세 개 번진이 관할하는 해안

이 인접한 지역으로서 자연히 당시 중국 북방 연해 해운에 있어서의 중요한 중개항과 무역항으로 되었다. 장보고가 849년 신라의 내부 권력투쟁에서 죽은 후 최훈은 연수현 내의 신라방으로 피난을 하였고, 장보고의 부하중 적지 않은 사람들이 일본으로 망명을 하였는데 최훈이 연수현으로 피난을 온 것과 장보고의 부하가 일본으로 망명을 간 것을 연계하여 볼 때, 이는 또 다른 측면에서 연수현은 장보고의 船隊가 중·간의 무역을 한 중요한 중개항이었다는 것을 알 수 있다. 이 基地에는 楚州도 포함된 것으로 생각되는데, 초주는 淮河의 하류에 자리잡고 있는데 운하 교통의 요충지이다. 초주에서는 동으로는 회하를 따라 바다에 진입하여 한반도와는 바다를 사이 두고 있는 이웃이라고 할 수 있고 또한 당시의 신라인이 많이 거주하고 있던 지역이기도 하다. 당나라 때에 신라방이 두 곳 있었는데 바로 연수현과 초주에 있었다. 엔닌이 개성 4년에 배를 타고 초주에 이르렀을 때, 마침 일본의 사절단이 그 곳에서 본국으로 돌아갈 차비를 하고 있었는데 초주에서 “항로에 익숙한 신라인 60여명을 고용하여 매 척의 배에 7인, 6인 또는 5인씩 승선하게 하였으며 신라 譯語 金正南에게 편의를 보아 달라고 하였다.” 肅昌 5년(840년) 윤 3월 7일, 엔닌은 密州 諸城縣 駐馬浦에서 “신라인 陣忠의 배를 만났는데 술을 싣고 초주로 가려 하였다.”라고 하였으며 同年 6월 18일 엔닌이 “초주 신라방 王可昌의 배를 타고” “乳山으로 가려 하였다.” 이로부터 초주 신라방에는 신라의 항해 무역상, 선원, 통역 등 여러 직업의 사람이 있었다는 것을 알 수 있다. 생각건대 초주와 연수현은 모두 장보고의 船隊가 集結하는 중요한 항구였다. 더욱이는 엔닌의 일기에 의하면 일본의 藤原 사절단이 중국에 도착한 후 타고 온 3척의 배를 포기하고 초주에서 9척의 배를 샀내며 그 곳에서 修繕을 하였다고 하는데 “속일본후기” 권8의 기록에는 “초주 신라선 9척”이라고 하고 있는바, 이는 초주의 신라방 내에 조선소가 있었다는 것을 말하여 주는 것으로서 이는 船隊가

4) 엔닌, 입당구법승례행기, 상해고적출판사, 1986년 6월.

5) 속일본후기, 卷 10.

집결하였다는 다른 하나의 중요한 증거이다.

장보고의 船隊가 양주 이남의 명주(지금의 寧波)에 갔는지 여부는 비록 직접적인 사료는 없지만 완도에서 발굴된 장보고 시대의 玉璧底甌(옥벽저완), 大環底甌(대환저완)등 청자기와 당시 중국 명주 越窯의 청자기와 다름이 없는 것을 보아 장보고의 船隊는 명주에서 완도로 직항하여 청자기를 수입한 主力이었다고 생각된다.

결론적으로 말하면 장보고의 船隊가 당, 나, 일해상 무역이 盛行할 때에 개척한 해상 항로는 다음과 같은 세 갈래가 있다.

첫 번째는 문등현 법화원⇨등주(황해 횡단)⇨신라 서해안(연안을 따라 남하)⇨완도 청해진(대한해협을 건너)⇨일본(황해를 가로 건너)⇨등주⇨법화원에 이르는 항로이다.

두 번째는 초주(혹은 연수현)의 신라방(동 황해를 가로 건너)⇨완도 청해진(대한해협을 건너)⇨일본(동 황해를 가로 건너)⇨초주에 돌아오는 항로.

세 번째는 명주(동해를 가로 건너)⇨완도 청해진(대한해협을 건너)⇨일본(동해를 가로 건너)⇨명주에 돌아오는 항로이다.

이상의 항로는 그림 1에서 표시한 바와 같다.

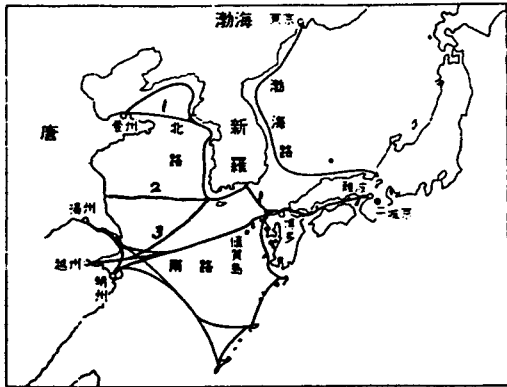


그림 1, 장보고의 船隊가 동아시아 해역에서의 항로⁶⁾

三. 장보고의 船隊가 활동한 해역의 지리 환경

장보고 船隊가 활동한 동아시아 해역의 지리 환경은 지금으로부터 천여년 밖에 안되지만 구체적인 地點은 많은 변화가 있었다. 하지만 중·한 연안의 수심이나 해류의 상황은 그때나 지금이나 별 차이가 없는데 한반도 서해안과 양자강 이북의 중국 동해안의 바다의 수심은 모두 낮았다. 당나라 중엽 이후, 양자강 어구는 중, 상류 지역의 모래흙의 유실로 침적된 모래톱이 비교적 많았는데 송명도는 그대에 모래가 침적되어 형성된 것으로서 역사상 그를 崇明沙라 하였다. 따라서 초주 이남의 양자강 어구에 인접한 해역은 특히 암석과 모래톱이 많아 이 지역에서 海船이 항해하는 데는 어려움이 특히 많았다.

항해 기술의 발전과 더불어 계절풍과 해류를 이용하여 선박의 운항 속도를 높임으로써 항해 주기를 단축하는 것은 배사람들이 초지일관 바라는 바였고, 특히 항해 무역에 종사하는 상인들로서는 더욱 그러하였다. 당나라 때에 계절풍에 대한 인식은 前代 보다 많이 진보하였는바, 그 징표로는 法顯이 『佛國記』에 “信風⁷⁾”이라는 명칭을 사용한 것 외에 그 개념에 대하여서도 명확한 해석을 하였다. 예컨대 『唐國史補』를 쓴 李肇(이조)가 말하기를 “江淮(양자강과 淮河)의 선박이 해류를 거슬러 올라가면 서 동북풍을 기다렸는데 이를 信風이라 하였다. 7, 8월에는 上信(상신)이 있고, 3월에는 烏信(오신), 5월에는 麥信(맥신)이 있다.”라고 하였다. 당나라 사람들이 항해함에 있어서 이미 북쪽의 일본해에서부터 남쪽의 남해에 이르기까지의 계절풍 규칙을 파악하였으며, 선박의 항해에 응용하였다. 장보고의 船隊에도 필히 적지 않는 신라인들이 동아시아 해역에 있어서의 오랜 기간의 항해 활동중에서 계절풍을 이용하여 항해하는 기술을 터득하였을 것

6) 譚其驤 主編, 『中國歷史地圖集』(唐), 地圖出版社, 1982년 10월 제1판.

7) “信風”의 “信”자는 信用이 있다는 信자인바, “신풍”이라고 한 것은 계절풍이 그 계절이 되면 꼭 신용 있게 갈은 방향의 바람이 분다는 뜻에서 信風이라고 한 것이 아닌가 생각된다. 譯者 注.

이다. 예컨대 당나라 大中 원년(847년) 6월 22일 중국의 유명한 항해가 張支信이 명주에서 海鏡을 바라고 출발하였을 때 “서남풍을 이용하여 3주야 만에” 동해를 가로 건너 일본의 “值嘉島 那留浦”에 도착하여 동해를 가로 건너 일본까지 최단기간내에 도착하는 기록을 세웠다. 이 항로를 즐겨 이용하는 선주는 당나라의 장지신, 李處人등외에도 항해술에 익숙한 신라의 선주 王超, 欽良暉(흠량휘) 등이 있었다.⁸⁾ 만약 명주에서 봄과 여름철에 청해진으로 직항한다면 적산법화원에서 청해진으로 가는 것보다 시간이 훨씬 짧았는데 이는 뛰어난 항해술을 가지고 있는 商船主로서는 가장 즐겨 이용하

계절풍의 요소 외에도 해류가 원양 상선에 대한 영향도 매우 큰 바, 順流를 이용하면 항해 속도를 훨씬 높일 수 있었다. 순풍에 역류는 항해가 가능하였지만 역풍에 역류는 가능한 한 피하여야 하였다. 따라서 동아시아 해역의 해류에 대하여도 연구를 하여야 하는데 당나라 때에 해류의 상황을 파악한다는 것은 대단히 어려운 것으로서 많은 항해 전문가들은 다만 오랜 기간의 항해 경험에 의하여 되도록 항해의 실수를 피하고자 하였다. 그러나 이러한 실수는 당시의 역사 기록을 볼 때 비일비재하였다. 그림 3에서는 중국 부근 해역의 4월과 8월의 해류 흐름을 표시하였다.¹⁰⁾ 다 알다시피 북 적도에

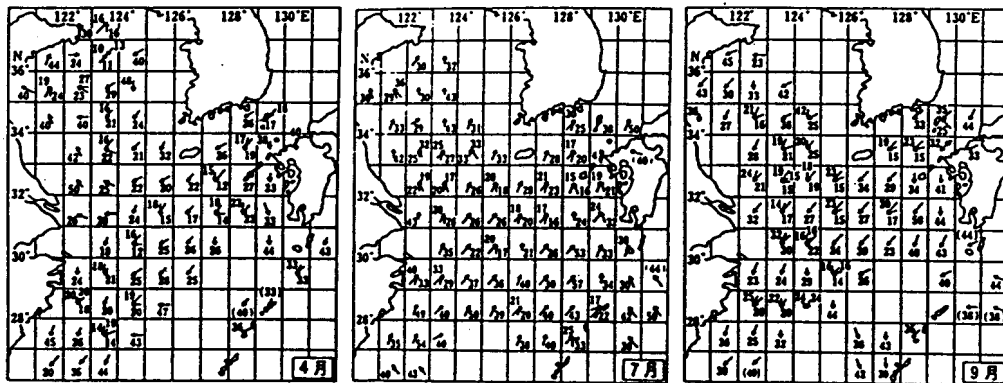


그림 2. 동아시아 해역의 계절풍 풍향도(4월, 7월, 9월)

는 항로였을 것이다. 지도 2에서는 4월, 7월, 9월 동아시아 해역 계절풍의 風向圖⁹⁾인데 그림 중의 화살표는 풍향을 나타내고 숫자는 풍향이 나타나는 차수를 말한다. 그림에서도 볼 수 있는 바와 같이 중국 연안 일대에는 봄에는 북향 계절풍이 불고 가을에는 남향 계절풍이 불 개연율이 제일 높으며, 7월에는 주로 서남 계절풍이 분다. 이는 장지신이 6월말에 명주에서 일본으로 갈 때, 서남 계절풍을 이용하였다는 것과 일치하다.

서 발원한 “黑潮暖流”(대만 난류?)는 지구 자전의 영향으로 그 主流는 대만의 동쪽에서 북상하여 일본군도로 흐르고, 支流는 대만 동쪽에서 동해 해역을 따라 북상하여 대한해협과 쓰시마 해협을 통해 일본해에 흘러든다. 이 대만 난류는 시종 흐름 방향이 일정하였고 속도는 1-2노트 정도였다. 이 해류는 중국과 일본, 중국과 신라와의 항해 활동에 큰 영향을 미치고 있다. 한반도 서해안과 발해 해역의 해류 방향은 계절과 풍향에 따라 규칙적인 변

8) 『圓珍』, 日本 吉川弘文館, 1990년.

9) 石井謙治, 『圖說和船史話』, 至誠堂, 1983년 제24면.

10) 姚楠, 陳佳榮, 丘進 著, 『七海揚帆』, 中華書局, 제100-101면.

화가 생기는데 예컨대 매년의 늦봄과 초여름에는 한반도 서해안에서 발해 쪽으로 해류가 흐르고 매년의 여름과 가을 사이에는 발해만에서 남하하는 해류가 있다. 만약 이러한 해류와 풍향의 규칙에 부합된다면 고대의 원시적인 작은 배라도 바다를 건너 목적지까지 이르는데 큰 문제가 없다. 고대의 선박은 대부분이 무의식중에 이러한 해류를 타고 중국에서 일본으로 표류하였는데 徐福이 일본으로 건너간 것도 그 예의 하나일 것이다. 위에서 언급한 장지신이 세운 항해 기록도 역시 대만 난류의 해류와 서남 무역풍의 순풍을 이용하여 이루었던 것인데 이것은 그가 오랜 기간의 항해 경험의 결과이다.

四. 장보고 船隊 船型에 대한 고찰

앞에서도 언급한 바와 같이 장보고의 船隊는 기본적으로 중국 황해 북부의 열은 수심(앞서 언급한 장보고 船隊의 제1항로와 제2항로)과 동해 중부의 비교적 깊은 수심(장보고 船隊의 제3항로)에서 활동하였다. 이 두 해역에서 항해한 선박의 船型은 다소 구별이 있을 것이다. 전자는 平底船型이고 후자는 平圖底型 선박이었을 것이다. 이 두 부류의 선박은 또한 중국 남부의 深水 해역에서 항해한 첨저선과는 비교적 큰 차이가 있다. 앞의 두 종류의 선박은 중국의 북방 항로에서 이용되던 沙船型 선박(그림 4)과 남방과 북방 항로를 다닌 전형적인

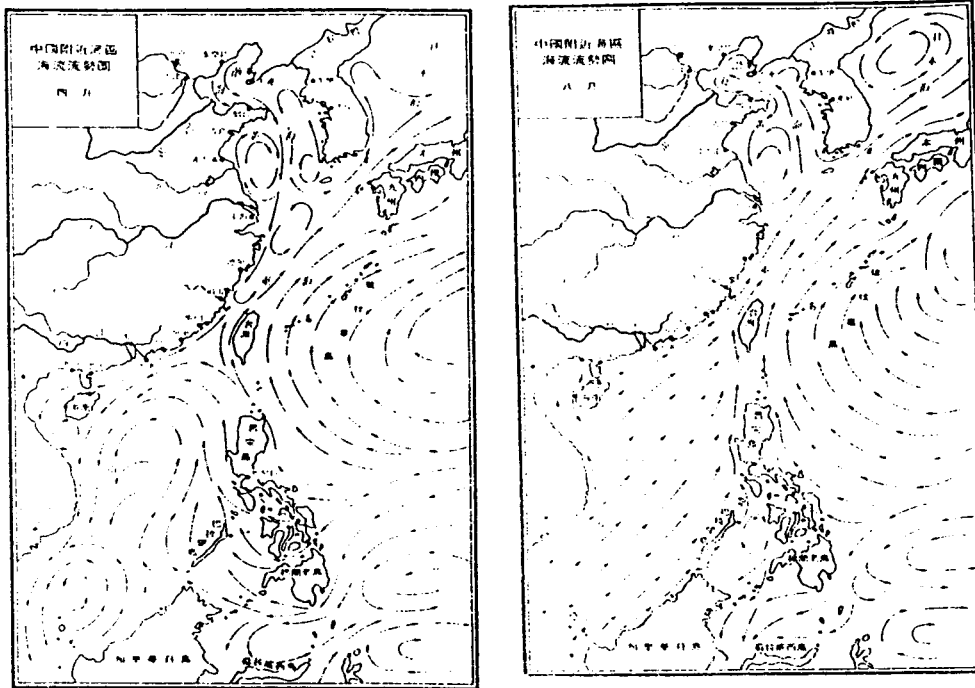


그림 3. 중국 부근 해역의 해류도(4월과 8월)

11) 清, 賀長齡, 『江蘇海運全案』

12) Lee Chang-Euk, "A Study on the Hull Form Property and Comparison of Korea and China Ancient Ship", 『장보고연구』, 제1집, 한국해양대학교 부설 장보고 연구소, 1998. 12. 113-122면.

寧船--彈船(그림 5), 혹은 三不像¹¹⁾(그림 6)船型과 유사하다. 장보고 船隊의 船型 구조에 대하여 사견으로는 신라 고대 선박의 특징도 있었을 것이며 완전히 중국의 水密隔艙 구조를 취했을 가능성은 크지 않다고 본다. 이것은 마치 일본이 당나라 船型

이나 서양의 船型을 모방하면서도 準構造 造船法을 포기하지 아니한 것과 같은 일맥상통 하다고 생각된다. 따라서 먼저 한반도에서 발견된 古代船型과 구조에서 그 답을 찾아야 한다고 생각된다.

이미 발굴된 신라시기의 고대선¹²⁾(그림 7) 및 완

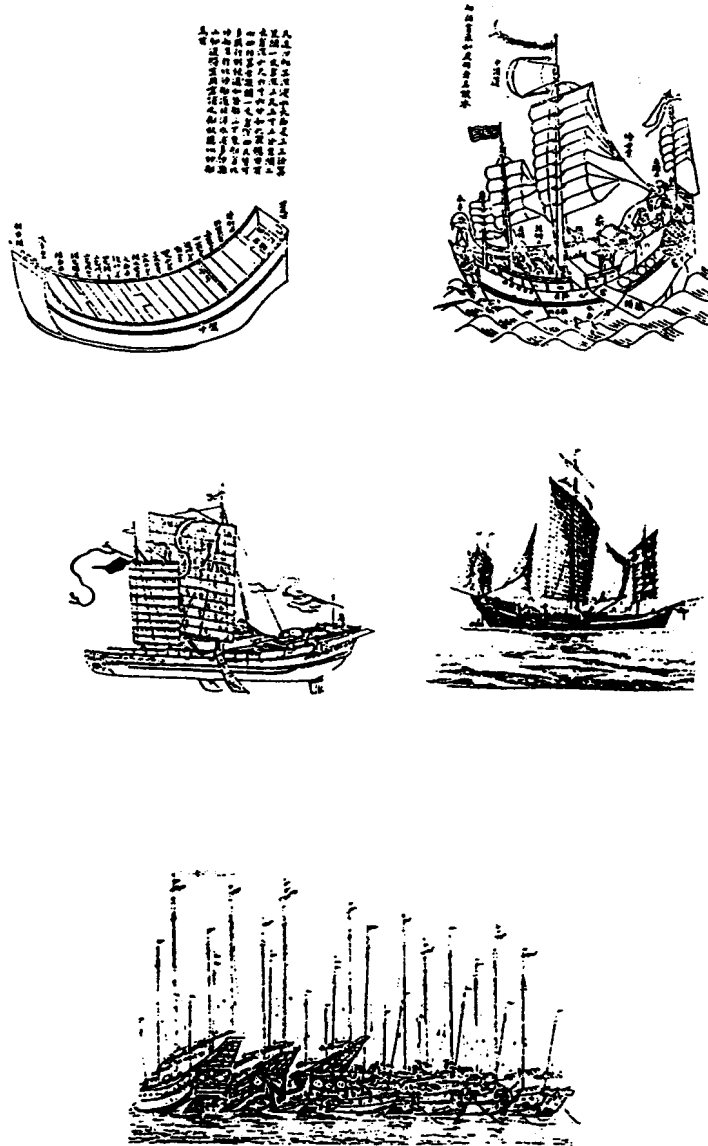
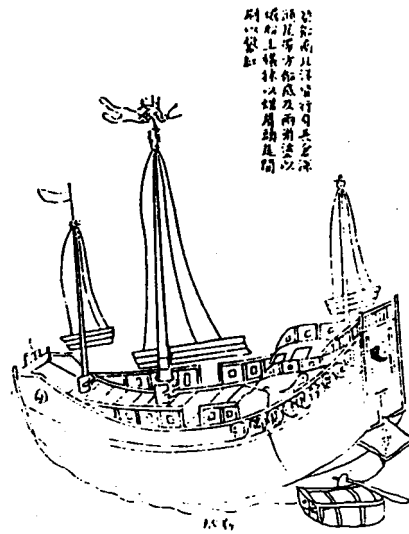
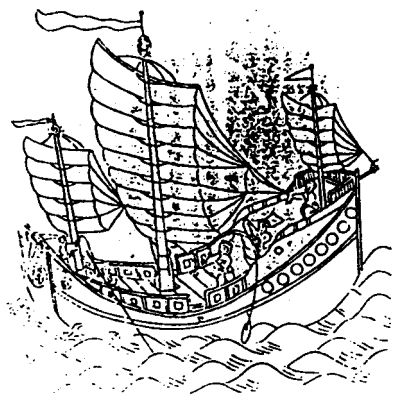


그림 4. 중국의 북방 항로에 사용되었던 사선과 北直隸船.



此船南其洋行司其
 洋行司其及南洋
 洋行司其及南洋
 洋行司其及南洋
 洋行司其及南洋

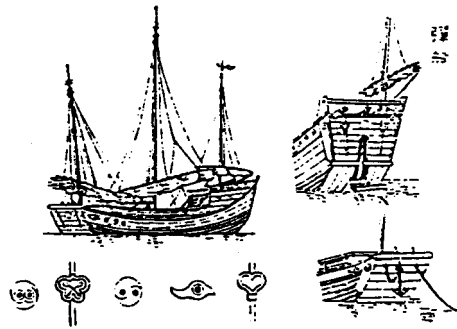
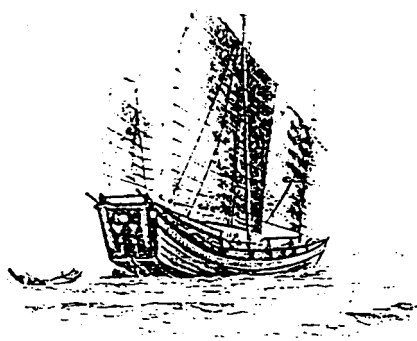


그림 5. 중국의 남북 항로에 사용되었던 彈(蛋)船.

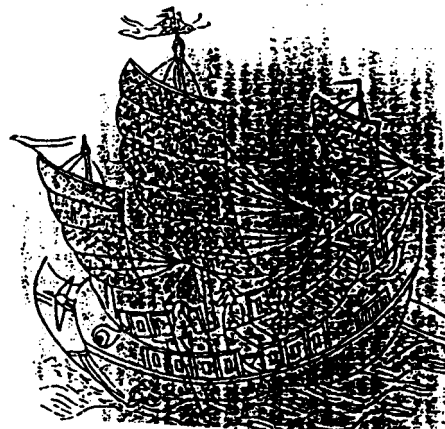


그림 6. 중국의 남북 항로에 사용되었던 三不像船.

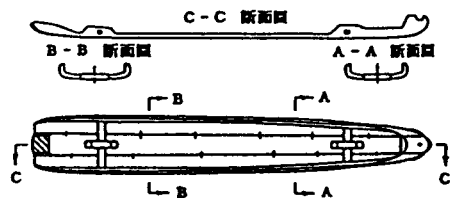


그림 7. 신라 왕조 시기의 안압지에서 발굴된 고대 한국 선박의 선저널 구조도

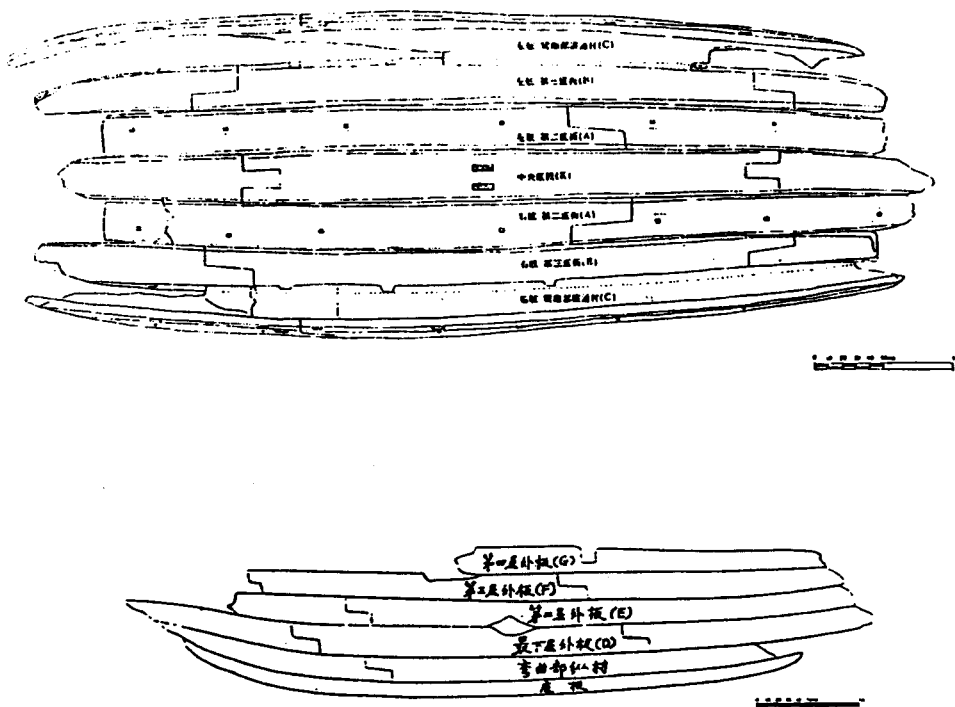


그림 8. 고려 왕조 초기의 완도에서 발굴된 고대 한국 선박의 구조

이용하였는데 이러한 연결 방법은 또한 중국 고대선의 장부로 연결한 것과는 대조된다. 그림 7에서 보는 바와 같이 신라 고대선에서는 선저널과 船側널의 연결부분은 L형 선측널로 연결하였다. 다만 다른 것은 이러한 선측널은 그림 10에서 표시한 것과 같이 나무못으로 선저널과 연결하였고 그 좌우현의 선측널은 가끔 가룻목을 이용하여 강도를 높였다. 만약 L형 선측널의 연결 나무를 圓角型으로 바꾸면 평저선을 아주 쉽게 平圓底型으로 변화시킬 수 있는데 이것은 韓船의 하나의 전통적인 특징이다. 따라서 사건에는 전통적인 한국 선박 구조형식의 선저널과 선측널의 연결 부분을 각기 L형과 圓角型으로 바꾸면 장보고 船隊의 두 가지 기본 船型을 설계할 수 있다고 본다.

장보고 船隊 선박의 돛대 수에 대하여는 거제도 와 가거도에서 발굴된 약간 원형을 이룬 평저선의 전통적인 고대선박이 모두 쌍돛대였고, 또한 장보고의 商船隊나 기타 신라의 선주들이 풍향을 이용하여 효율적인 당, 나, 일 간의 해상 무역을 진행한 상황과 신라인들의 돛을 이용하는 기술이 일본인보다 훨씬 월등하여 일본의 스님들이 귀국 시에 늘 신라의 선박을 이용한 점, 그리고 당시의 일본 견당사 사절단의 선박(그림 11)도 쌍돛대를 사용한 점등을 미루어 볼 때, 장보고 船隊의 대부분의 주력 상선은 쌍돛대를 사용한 것이 많았을 것으로 보

며 또한 이렇게 하여야 만이 바람을 이용하는데 효율적이었다고 생각된다.

참고문헌

1. 唐·杜牧, 『樊川文集』, 권6, 장보고정년전.
2. 韓·이기백, 『韓國史新論』, 厲帆 譯, 國際文化出版公司, 1994년 4월, 제1판.
3. 일·엔닌, 『입당구법순례행기』, 上海古籍出版社, 1986년 6월.
4. 『屬日本後記』, 권10.
5. 譚其驥 主編, 『中國歷史地圖集(唐)』, 地圖出版社, 1982년 10월 제1판.
6. 『圓珍』, 日本吉川弘文館, 1990년.
7. 石井謙治, 『圖說和船史話』, 至誠堂, 1983년.
8. 姚楠, 陳佳榮, 丘進 著, 『七海揚帆』, 中華書局, 1990년 6월 초판.
9. Lee Chang-Euk, "A Study on the Hull Form Property and Comparison of Korea and China Ancient Ship", 『장보고연구』, 제1집, 한국해양대학교 부설 장보고연구소, 1998년 12월.
10. 韓·金在瑾, 『莞島海底沈船船體』, 朴昌根 譯, 『莞島海底遺物(發掘報告書)』, 1985년, 『船史研究』, 제7집, 1994년.