

隋·唐·宋時代的 交通(번역)*

崔云峰·姜祥澤

The Transportation of Sui, Tang and Song Dynasty

Translated by Cui Yurfeng · Kang, Sang Taek

目 次

- 제1장 隋唐宋의 交通과 東南財富
- 제2장 隋唐宋時代의 國內 交通路線
- 제3장 隋·唐·宋의 運河
- 제4장 隋唐宋 時代의 域外 交通
- 제5장 隋唐宋의 大都會
- 제6장 隋唐宋時代의 館驛과 交通律令
- 제7장 隋唐宋의 交通工具

제1장 隋唐宋의 交通과 東南財富

1

隋唐宋시대는 隋의 開皇 9년 진(陳)을 멸망시킨 이듬해부터 계산하여 宋이 멸망할때 까지이다. 중간에는 隋나라가 29年, 唐나라가 289年, 5代가 53年, 北宋이 167年, 南宋이 152年, 모두 690年이다.(서기 590년부터 서기 1279년)

2

이 690年 동안 中國歷史上 政治면에서 두차례의 統一(隋나라의 統一과 唐나라의 統一은 한개

* 《中國交通史》, 白壽彝 著, 王雲五·傅緯平 主編, 臺灣 商務印書館發行, 1969, pp.107~157을 번역한 것임.

運動의 시작과 完成으로 볼 수 있다.)과 崩壞가 나타났으며 民族面에서는 漢民族이 外來民族을 戰勝한 후 다시 外來民族에게 敗한 것이 特徵이다. 이러한 역사의 전개는 交通面에서 한편으로는 國內의 정치적 統一로 唐宋시대의 州郡에 이르는 道路가 멀리까지 뻗어 나갔으며, 다른 한편으로는 중국정권의 안정으로 隋唐시대에 域外交通이 크게 發達하였다. 이 두개의 어느面으로 보아도 隋·唐·宋全盛시기는 秦漢시기 보다 많이 發展하였다. 뿐만아니라 이 두 方面의 史料는 秦漢시기보다 豊富하며 또 敘述하기 쉽다. 그러나 내가 隋唐宋시대의 交通이 한개의 새로운 時代라고 하는 것은 完全히 위에서 敘述한 두 方面의 狀況때문이 아니다. 이 새로운 時代의 가장 큰 特徵은 運河의 開通과 使用에 있다. 이 方面에서 人工으로 運河를 판 새 紀錄을 수립하였으며, 다른 한 편으로는 東南諸郡에 이르는 새로운 交通체계를 완성하였다. 이 두가지중에서도 후자가 交通史에서는 더욱 획기적인 意義를 가지고 있다.

原來 秦漢시기 東南經濟는 아주 落後하였다. 史記貨殖列傳에서는 『楚越地域은 땅이 넓고 사람이 적어 물고기를 밥처럼 먹거나 火耕으로 農事를 짓는다. 物産이 豊富함으로 財富를 蓄積하지 않아도 滿足한다. 土地가 肥沃하기에 飢餓에 쫓길 걱정이 없다. 때문에 게으른 習慣이 자라나 허송세월하면서 貯蓄을 하지 않아 大部分이 가난하다. 이런 原因으로 江淮以南地域에는 추위와 굶주림에 허덕이는 사람이 없으며 또 財産이 많은 사람도 없다. 沂泗水이북에는 五穀과 桑麻 그리고 家畜에 적합하지만 토지가 적고 사람이 많다. 여러차례의 장마와 가뭄의 시달림을 받아 백성들은 家畜을 기르고 糧食 貯藏하기를 즐긴다. 그리하여 秦, 夏, 梁, 魯나라는 農業을 重視하고 百姓들을 아낀다. 三河에 있는 宛陳도 마찬가지고 그 외에도 商業을 重視하였다. 濟趙는 技術을 利用하여 機械의 힘을 많이 이용하였다. 燕代는 家畜과 누에를 중시하였다.』고 쓰여 있다. 이로부터 알수 있는바 農業에서나 商業에서 秦漢시기때 東南各地는 아주 初步的인 狀態에 처해 있었으며 黃河流域과 比較가 되지 않는다. 이때의 南北交通은 比較的 發達하였지만 東南各地는 全國交通網上에서 實際적인 價値가 없었으며, 그때의 交通中心이 될 수 있는 大都市는 모두 黃河流域에 位置해 있었다. 三國時代때 魏, 蜀, 吳가 并立해 있었으므로 南北交流가 이루어지지 아니하여 東南에 位置한 政權은 할 수 없이 産業을 開發할 생각을 하게 되었다. 晉書食貨志에는 『吳나라의 上大將軍 陸遜이 여러 將兵들에게 땅을 開墾하라고 命하였다. 孫權이 會報를 받은 후 「아주 좋다. 오늘 本王父子가 친히 땅을 준다. 수레차는 소 여덟마리를 매우는데 네쌍이다. 비록 聖人에 비할 수는 없지만 여러분들과 그 成果를 나누어 가지려고 한다.」 吳나라가 農業을 중시하게 된 것이 그때 부터이다.』라고 기록되어 있다. 이는 東南地域에서 農業을 提唱한 첫 기록이다.

吳都賦가 서술한 吳나라의 산업건설과 貿易현황의 기록을 보면 東南地域의 商業이 점차적으로 活潑해져 가고 있다는 것을 알 수 있다. 그런 과정을 거치면서 東南地域은 全國交通에서 一定한 地位를 取得함에 필요한 條件중 일부를 충족하게 되었다. 晉나라가 吳나라를 滅亡시킨 후 東南地域의 農業은 더욱 큰 發展을 가져왔다. 晉書食貨志에는 다음과 같이 쓰여 있다. 『世祖武皇帝 太康 元年, 孫皓의 亂을 評定한 후, 百萬大軍을 얻어 三吳와 西蜀을 統一하는데 큰 힘을 얻었으며, 그후 兵器들을 倉庫에 넣고 戰船들을 물밑에 沈沒시켰다. 海濱과 황폐한 곳을 開墾하여 百姓들이 혜택을 받았다. 農事가 잘 되고 時機가 알 맞고 社會秩序가 좋아 糧食이 넘쳐나고 布가 구름과 같았다.太興 元年 聖旨를 頒布하였다. 「徐州와 揚州의 土地는 밭 1년에 3작에 알 맞기에 가을에 심고 여름에 거둘 수 있어 新古가 交替되기에 利益이 아주 크다.」.....孝武 太元 2년 土地에 따라 稅金을 받는 制度를 폐지하였다.年末에 이르러 天下가 太平하고 豐作을 이루어 百姓들이 즐거이 일을 하고 五穀과 布가 집집마다 넘쳐났다.』 위와 같은 기록으로부터 兩晉시대의 農業發展相을 알 수 있다. 그후 宋, 齊, 梁, 陳나라를 걸쳐 東南地域은 언제나 南朝시대의 根據地였다. 170年동안 南朝는 정권은 바뀌었지만 큰 亂은 없었기에 東南地域은 점차적으로 天下財富가 함축된 區域이 되었으며 統一된 政權이면 당연히 掌握해야 할 地域이 되었다. 따라서 全國交通에서도 重要한 地位를 가지게 되었다. 隋煬帝가 運河를 판 것은 한편으로는 이러한 새로운 需要에 適應하기 위해서이고 다른 한편으로는 새로운 時代가 다가 왔다는 것을 알려주고 있다. 時代의 需要이므로 그 당시 隋煬帝가 없어도 다른 사람이 南北을 貫通한 運河를 건설하였을 것이다.

運河가 開通된 후 南北交通의 面貌는 크게 改變되었다. 이 새로운 水路는 隋唐으로부터 北宋에 이르기까지 北方이 東南地域의 糧食을 供給받는 大通路가 되었으며 그 地位가 보다 重要하게 되었다. 新舊唐書食貨志와 宋史食貨河渠二志를 살펴 보면 運河에서 수없이 많은 배들이 꼬리에 꼬리를 물고 늘어 선 情景을 볼 수 있다. 이는 「河渭漕輓千里」의 秦漢時代에는 상상할 수도 없는 것이다. 宋나라가 南쪽으로 옮긴 후, 宋과 金이 淮河를 사이에 두고 對峙해 있었기에 運河의 기능이 절반이나 消失되었으며 運河의 狀況도 많이 나빠졌다. 100餘年の 시달림을 받은 후 元나라가 中國을 統一할 때는 運河가 이미 그 기능을 完全히 상실해 버렸다. 그렇게 되어 본 編에서 敍述하는 時代는 지나가고 새로운 交通의 時代가 시작되었다.

제2장 隋唐宋時代의 國內 交通路線

1

隋唐宋時期 中國境內의 交通路線은 秦漢時代에 비해 아주 理解하기 쉽다. 唐宋은 元和郡縣志 太平字記元豐九域志에 各道, 各路 및 各州間의 距離가 아주 明白하게 記錄되어 있어 우리에게 많은 資料를 提供해 주고 있다. 隋나라때의 方志書는 없지만 存在한 時間이 짧기 때문에 交通路線이 唐나라와 아주 큰 差異가 없을 것이다. 우리가 唐나라의 交通을 알면 隋나라의 交通도 大略 알 수 있는 것이다.

隋나라의 國土는 東과 南이 모두 바다에 접해 있으며 北은 五原(現在 綏遠五原), 西는 且末(現在, 新疆 且末), 東北은 遼西(現在, 熱河 朝陽 및 遼寧錦西 일대), 西南은 安南에 이르렀다. 唐朝의 全盛時期때는 그 國土가 『東에는 바다에, 西는 焉耆(新疆 焉耆), 南은 林州의 南쪽 변두리(現在 安南境內), 北쪽은 薛延(現在, 綏遠 陰山 北)에 닿았다.』 隋朝의 國土는 東西 9,300리고 南北이 14,815리이다. 唐의 國土는 東西 9,510리고 南北은 16,918리이다. 隋唐 交通幹線의 길이는 적어도 25,000리나 264,00리以上이다. 그 외도 唐은 驛이 1,639個所가 있고 每 30리마다 驛 하나를 設置하였는데 그 驛路는 49,170리였다. 만약 驛이 大道에 臨接해 있다면 唐代의 交通幹線은 16,400리에 그치는 것이 아니라 거의 50,000리에 가까운 路線이 있었던 셈이다.

宋의 國土는 隋唐에 비해 작는데 『東南이 바다에 연하고 西는 巴蜀에 닿으며 北은 三關에 닿는다.』 西로는 甘肅西北에 이르지 못하고 北으로는 陰山에 이르지 못하며 東北에는 遼寧에 이르지 못하고 西南는 西康, 雲南安南에 이르지 못한다. 東西는 6,485리, 南北은 11,620리로서 隋唐 國土에 비해 약 3~5千里가 작다. 만약 唐朝때의 縱橫里數와 驛路의 里數 比例를 推測한다면 宋朝때의 交通幹線은 3萬5,6千里以上일 것이다.

2

唐朝때의 交通路線은 元和郡縣志가 記載한 『八到』 의하면 上都와 各州 사이에 道路가 있었다. 아래에 主要한 路線을 기록한다.

(1) 上都西北의 主要路線

上都 西北으로 300리를 가면 州那에 이르고 180리를 가면 涇州에 이르며 330리를 가면 原州에 이른다. 다시 390리를 가면 會州에 도착하고 380리를 가면 蘭州에 도착하며 400리를 가면 鄯州에 도착, 鄯州에서 東北으로 500리 가면 凉州에 이른다. 다시 西北으로 500리 가면 甘州에 이른다. 또 西로 400리 나가면 肅州에 도착하고 400리 가면 瓜州, 300리 가면 沙州에 도착한다. 北으로 700리면 伊州에 이른다. 그리고 西北으로 730리더 앞으로 가면 安西都督府에 이르는데 唐朝의 西北邊境에 도착한것이다.

(2) 上都西部主要路線 上都 西로 310리면 鳳翔, 또 280리 더 가면 鳳州, 450리는 成州, 380리는 武州, 250리는 文州, 160리는 扶州, 330리는 松州에 도착한다.

(3) 上都 西南의 主要路線

上都 西南으로 760리면 山南西道 興元府, 490리는 利州, 190리는 劍南道 劍州, 290리는 綿州, 180리는 漢州, 100리는 成都에 도착한다.

漢州 西南으로 75리를 가면 彭州, 120리는 蜀州, 80리는 邛州, 또 西南으로 170리를 가면 雅州, 240리는 黎州, 650리는 簡州, 350리는 姚州에 이른다.

成都에서 南으로 200리를 가면 眉州, 140리는 嘉州, 320리는 戎州에 이른다.

(4) 上都 東北의 主要路線

上都 東北으로 35리 가면 坊州, 125리는 鄜州, 150리는 延州, 400리는 夏州, 西北으로 寧遠鎮과 落鹽池를 거쳐 750리를 가면 天德軍에 도착한다.

上都에서 防州의 東南으로 가다가 다시 東北으로 250리 가면 同州, 67리는 河東道 河中府에 도착, 河中府에서 北으로 260리면 絳州, 또 140리면 晉州에 도착한다. 다시 東北으로 360리 가면 汾州, 180리는 忻州, 160리는 代州에 이른다. 代州에서 西北으로 120리 가면 朔州, 單州와 于州를 통해 都督府에 이른다. 代州 西北으로 400리면 蔚州에 도착하는데 天行軍에 갈수 있다.

(5) 上都 以東의 主要路線

上都 東으로 180리 가면 華州, 120리는 潼關, 130리는 虢州, 453리는 東都에 도착한다.

東都 東北으로 150里 가면 河北道 懷州, 260里는 衡州, 25里는 澶州 110里는 魏州에 이른다.
 東都 東으로 280里 가면 鄭州, 140里는 汴州에 도착한다. 汴州東으로 240里면 曹州, 370
 里면 兗州, 370里는 淄州, 120里는 青州, 350里는 萊州, 240리는 登州에 이른다. 汴州로부터
 東南으로 330里를 가면 宿州, 420里는 泗州, 220里는 楚
 州, 250里는 揚州에 도착, 揚州에서 南으로 70里는 潤州, 170里는 常州, 190里는 蘇州, 370
 里는 杭州, 130里는 越州, 275里는 明州에 이른다.
 杭州부터 서북으로 315리는 睦州, 160리는 婺州, 260리는 處州, 270리는 溫州에 도착한다.
 또 睦州로부터 西로 280리면 衢州, 700리면 建州,
 600리면 福州, 370리면 泉州에 도착한다.

(6) 上都 동남의 主要路線

上都 東南으로 260리면 商州, 640里는 山南道 鄧州, 180里는 襄州에 도착.
 襄州에서 南으로 470里는 江陵府, 東南으로 570里는 岳州府, 550里는 潭州, 460里는 衡州,
 370里는 郴州, 410里는 韶州, 530里는 廣州에 이른다.
 & 襄州에서 江陵에 도착한후 西南으로 259里 가면 峽州, 190里는 歸州, 330里는 夔州, 298
 里는 萬州, 260里는 忠州, 350里는 涪州, 230里는 黔州에 도착한다.
 襄州에서 東南으로 가면 隨州, 155里는 安州, 290里는 沔州, 200里는 黃州, 230里는 蘄州,
 250里는 江州, 325里는 洪州에 도착. 洪州 西南으로 570里 가면 吉州, 520里는 虔州, 大庾嶺을
 넘어 350里는 韶州, 530里는 廣州에 도착한다.(以上の 各 路線은 陳沅遠의 「唐代 驛制考」
 內容에 의하여 綜合改編 한 것이다.)

以上 各 地域의 距離 里數는 實際的인 狀況과 完全히 같을수는 없고 各 路線이 經過하는
 城市도 實際로는 좀 돌아갈수도 있다. 그러나 唐朝때의 主要路線은 큰 差異가 없을 것이다.

唐末期 藩鎮勢力이 強大하여 지면서 國內는 割據가 나타났다. 五代時期는 中國境內에 11
 개나라(後 梁時), 혹은 8개로(後唐, 後晉, 後周時), 혹은 7개로(後 漢時) 나뉘어 各地의 交
 通이 여러개의 獨立的인 區域으로 갈라졌다. 宋朝는 唐의 본을 받아 「道」를 「路」로 고쳤다.
 各 路의 重要한 城鎮은 唐朝때와 重要한 變化가 없었으며 交通幹線도 큰 改變이 없다. 그
 러나 唐朝는 長安이 上都이므로 各 路線이 長安을 中心으로 뻗었으며 宋朝는 汴京을 首都
 로 하였으므로 各 路線이 汴京을 中心으로 뻗었다. 이것이 가장 큰 差異점이다.

西쪽으로, 汴京에서 西로 가면 長安에 닿으며 다시 西北으로 行하면 오늘의 陝西, 甘肅

各地에 갈수있고 西南으로 行하면 오늘의 四川 각지에 도착할수있다. 이것은 모두 唐朝의 舊幹線의 덕을 보았기 때문이다. . 東쪽으로, 汴京의 東으로 行하면 曹州를 거쳐 오늘의 山東 各地에 이룰수 있다. 汴京東南으로 가면 應天府를 통해 오늘의 江蘇, 浙江, 福建 各地에 도착한다. 이것도 唐朝의 舊路의 作用이다.

北쪽으로, 汴京 北으로 黃河를 건너 東北으로 가면 大名府와 眞定府에 도착, 西北으로는 太原府에 도착할수 있다. 이 몇개의 路線은 唐朝와 좀 다르다.

南쪽으로, 唐朝의 舊路는 좀 돌아 간다. 汴京에서 南으로는 蔡州, 信陽軍을 거쳐 東에는 壽春府에, 東南에는 南康, 洪州에, 南으로는 岳州, 潭州를 거쳐 廣州에 갈수 있다.

宋朝때의 各地 幹路도 唐의 路線을 繼承하였기에 큰 差異가 없다. 遠近 距離 里數는 太平字記와 元豐九域志의 記錄이 差異점이 있다. 그러나 大體적으로 이 두책을 參考로 할수 있다.

宋朝가 南으로 옮긴후 散關부터 淮河中流는 모두 金나라가 占領하였다. 宋朝가 滅亡할때까지의 150년간 南北交通은 斷絶되어 있었다. 交通이 恢復된후 다른 時代로 轉移되었다.

3

唐의 國內交通路線중 적지 않은 것이 새로 開通한 것이고 同時에 隋朝가 開通한 運河를 繼承하였으며 그 외에도 새로운 水路를 뚫다. 새로운 水路를 판 것은 다음 章節에서 말한다. 새 道路에 관한 記錄은 新唐書 地理志에 많이 나와 있다.

(1) 關內道 商州, 『貞元7年, 刺史 李西華가 藍田에서부터 內鄉까지 새로운 길 700餘里를 開通하였는데 山을 넘고 굽을 지나기에 사람이 병들지 않으면 이 길을 選擇하지 않는데 偏路라고 부른다.

(2) 河南道 河南府 偃師, 『天寶年間, 北쪽 산 비탈의 길이 돌아 간다고, 7년에 걸쳐 尹 韋濟가 縣 所在地의 東山아래에서 부터 새로운 길을 開通하였는데 孝義橋까지 통한다.』

(3) 河南道 虢州 湖城, 『天寶年間, 8년에 걸쳐 館驛使 御使 中丞 宋渾이 새로운 길을 開通하였는데 稠桑으로부터 晉王斜에 도착한다.』

(4) 江南 東道 杭州 餘杭, 『寶曆中,.....令 歸珖가 또 甬道를 開拓하였는데 西北大路로 통한다. 高廣에서 곧게 백여리를 뻗어 旅行에 山넘고 물을 건너지 않아도 되었다.』

(5) 江南西道 歙州 視門, 『西쪽으로 40리에 武陵嶺이 있다. 元年間 令 路旻가 돌을 깔고 큰 길을 만들었다.』

(6) 江南西道 潭州 益陽, 『永泰元年, 都督 翟灌이 望浮驛에서 시작하여 새로운길을 開通했다. 浮丘를 지나 湘鄉에 이른다.』

(7) 嶺南道 韶州 始興, 『韶州에 大庾嶺이 있는데 開元 16年 張九齡을 招聘하여 길을 냈다.』

이 7개의 道路중에서 關內道の 偏路가 가장 길고 大庾嶺의 길이 가장 重要하다. 大庾嶺은 西로부터 東으로 뻗은 山脈이다. 길이 통하기전에는 다만 오솔길이 있었는데 한 사람만이 겨우 지나 갈수 있어 南北交通의 큰 障礙로 되었다. 새로운 길이 開通된 후 廣州에서 北上하는 사람들에게 많은 便利를 가져다 주었다. 張九齡은 大庾嶺路가 開通될 때 쓴 文章에서 『길이 통하기전에는 車로 운반할 수 없어 사람의 등으로 저서 날라야 했지만 길이 開通된 후, 海外 여러 나라들과 부지런히 通商을 하여 많은 利益을 얻어 위로는 府庫의 豫備로 쓰고 아래로는 江淮의 需要를 만족시킬 수 있었다.』(全唐文 第291卷)라고 말하였다. 여기서 『車로서 운반할 수 없고 등으로 저서 날라야 했다.』는 것은 새 길이 통하기전 大庾嶺 山路의 交通의 困難한 狀況을 말해 준다. 『海外 여러나라』 등은 새로운 길이 통한 후 交通 發展의 狀況을 말해준다. 이 외에도 駱谷路가 있는데 藍屋縣 西에서 시작한다. 唐朝 武德 7年 開通되었으며 梁州로 통한다.(元和郡縣志에서). 그리고 參天至尊道, 혹은 參天可汗道가 있는데 위치는 「回紇이남 突厥以北」이다. 現在 新疆과 中亞細亞 境內이다. 正觀 21년에 開通되었는데 沿途에 驛을 68個所나 設置하였다.(新唐書 回紇전傳 및 通鑑正觀 21年下). 또 黃巢가 개척한 山道가 있는데 浙東에서 建州로 갈 수 있으며 그 距離는 약 700里이다.(新唐書 黃巢傳). 이러한 길을 開通하는 일은 五代나 兩宋時期는 아주 적다.

제3장 隋·唐·宋의 運河

1

隋唐의 水路는 배를 운행할 수 있는 곳과 운행할 수 없는 곳으로 나뉘는데 總計는 『3억2만3천5백5십9개이다. 水路가 이만한 數에 도달할 수 있는지는 알 수 없다. 그 江河는 西에서 發源하여 東으로 흘러 바다에 이른다. 이것이 바로 大川이다. 그 외에 135個는 中川, 1,252個는 小川이다. 만약에 渭河, 洛河, 汾河, 濟河, 漳河, 淇河, 淮河, 漢江이 모두 各 地域

으로 흘러가는데, 큰 배가 통과할 수 있어 아주 便利하다.』(舊唐書 職官志 水部郎中 下). 그러나 長江, 黃河, 渭河, 洛河, 汾河, 濟河, 漳河, 淇河, 淮河, 漢江은 모두 天然的인 水路이므로 隋唐사람들이 水路交通의 開發에 대하여 얼마나 큰 努力을 했는지 알수 없으며 또한 거의 모두가 西에서 東으로 흐르는 水路로서 南北을 連結하는 기능을 하지 못한다. 隋唐시기에 판 運河는 이 두가지 條件을 모두 갖추고 있기 때문에 交通上으로 보면 천연적인 河川을 이용하는 水路보다 比較的 높은 가치를 가지고 있다.

隋唐時期的 大運河는 通濟渠, 山陽瀆, 孟瀆와 永濟渠가 連結되어 形成되었다. 通濟渠는 隋煬帝 大業 元年에 開通되었다.(서기 605年) 唐朝에는 廣濟渠라고 불렀다. 唐의 地理志圖에 의하면 이 水渠는 滎陽以北에서 黃河의 물을 끌어 들여 東南으로 흐르게 하는데 河陰, 滎澤, 鄭州를 지나 開封 南쪽에 이른다. 東으로는 考城, 宋州, 楚邱, 虞城을 지나 東南으로 廬州, 徐州, 下邳에 도착하며 繼續 南으로 가면 淮河에 흘러 든다. 山陽瀆은 隋文帝 開皇年間に 開通하였는데 楚州의 山陽에서 出發하여 寶應, 高郵, 江都를 거쳐 揚子에서 長江으로 흘러 든다. 孟瀆은 潤州와 丹徒에서 長江의 물을 끌어 들인 후 南으로 武進, 無極, 蘇州, 嘉興, 鹽官등을 지나 杭州에서 浙江에 흘러 드는데 唐 憲宗 元和 8年에 開通되었다.(서기 813年) 永濟渠는 濟河의 물을 南으로 黃河에 흘러 들게 하는데 武陟와 修武 사이에서 東北으로 꺾어져 獲嘉, 新鄉, 汲州, 衛州, 魏州, 館陶, 永濟, 武城, 漳南, 長河, 安陸, 景州를 거쳐 涿郡境內에서 바다에 흘러 든다.(隋煬帝 大業 4年, 서기 608年에 開通) 이 4個의 渠의 總 延長은 大略 3,4千里이다.

通濟渠의 開通은 以前의 鴻溝를 많이 利用하여 만들었다. 山陽瀆도 邗溝의 舊路를 利用한 것이다. 張洎은 다음과 같이 말하였다: 『大禹가 물을 다스릴 때 滎澤에서 黃河를 蔭溝로 갈라 놓은 후 東南으로 흐르게 하여 淮河와 泗水에 흘러 들게 하였다. 大梁 浚義縣 西北에 이른 후, 또 다시 두개의 渠로 나누었다. 그 하나는 陽武縣 中牟臺로 향하는데 官吏들을 위해 강을 건네 주는 作用을 한다. 다른 하나는 秦始皇이 魏郡을 灌溉하는데 사용하였으며 鴻溝라고 한다. 荄宕渠는 滎陽 五出池口에서 灌溉한다. 그 鴻溝는 黃河를 흘러 나온 후 물고랑을 形成하기에 또 荄宕渠라고도 한다. 渠水는 다시 東으로 滎陽 北쪽에 있는 旋然水를 지나 滎陽쪽에서 汴水에 흘러 든다. 鄭州, 滎陽縣 西쪽 20里에 三皇山이 있고 그 위에는 두개의 廣武城이 있다. 두개의 城은 그 距離가 백여보 밖에 되지 않는다. 渠水는 두성 中間의 고랑을 따라 東으로 흘러 간다.....隋煬帝 大業 3年 尙書 左丞相 皇甫誼를 불러 河南의 男女 백만을 동원하여 渠水를 開通하였다. 滎陽에서 시작하여 淮河로 흘러들어 千餘里

를 가는데 이것이 바로 通濟渠이다. 또 河南 兵夫 10여萬을 動員하여 邗溝를 開通하였다. 山陽의 淮河에서 揚子江까지는 백여리인데 水面이 40여보 되게 넓어 배 다니기가 아주 좋다.『宋史 河渠志 汴水』張洎가 말한 大禹가 陰溝를 開通하였다는 것은 事實이 아니다. 그가 말한 通濟渠와 山陽瀆이 開通된 年代도 隋書 文帝本紀 煬帝本紀와 맞지 않다. 그러나 두개의 渠와 鴻溝, 邗渠의 關係 및 두 工程의 規模가 큰 것은 張洎의 文章에서 알수 있다.

孟澆이 新唐書 地理志에 『刺史 孟簡이 어떤 緣故로 水渠를 판다.』고 말하였다. 永濟渠의 一部分은 天然河道나 舊渠를 利用하였겠지만 지금은 확인할 수 없다.

隋煬帝가 通濟渠, 永濟渠를 開通한 후 이를 利用하여 大規模의 運送을 하기 시작하였다. 大業 元年(서紀 605年), 隋煬帝가 江都로 갈 때 사용한 龍舟, 鳳艚, 黃龍, 赤艦, 樓船등은 모두 數萬척에 달하였는데 배들이 200餘里 相接해 있었다. 8年(서紀 612年), 隋煬帝가 江都에서부터 龍舟를 타고 通濟渠, 黃河, 永濟渠를 거쳐 涿郡에 도착하였다. 9年(서紀 613年), 大軍을 涿郡에 집결시켜 高麗를 進攻하려 하였다. 그 人數가 모두 113여萬명이며 運送을 책임진 사람의 數는 이보다 더 많아 340萬이었다. 이 340萬명의 인력과 340萬명이 필요로 하는 衣類, 兵機, 糧食등의 조달은 이 새로운 水路를 利用하였다. 隋煬帝의 是非는 別論으로 하더라도 南北交通이 아주 活潑하게 전개되게 된 것은 운하 개통전에는 볼 수 없었던 일이다.

唐朝 初期 關中の 糧食이 京師 官員과 兵士, 그리고 百姓들의 수요를 滿足시키지 못하여 東南의 糧食을 供給받기 시작하였다. 東南의 糧食은 每年 계절에 맞추어 揚州에 集結시킨 후 揚州로부터 시작하여 山陽瀆을 지나 淮河로 나아가, 通濟渠를 지나 黃河에 들어 선다. 다시 黃河에서 西로 향하여 渭水를 거쳐 京師에 도착한다. 이렇게 되자 大運河의 南쪽의 넓고 비옥한 지역의 經濟的 價値가 보다 重要하게 되었다. 그러나 唐朝初期 東南의 糧食 需要量이 많지 않아 每年 20만석 밖에 운송되지 않았다. 唐 高宗이후 需要量이 점차 많아지기 시작하였다. 唐 玄宗時期에 漕運이 가장 많을때 江南과 淮河의 糧食이 3年間 700만석이나 京師로 運送되었다. 肅朝, 代朝 이후 關中에서 수요로 하는 糧食이 더욱 많아지게 되었다. 新唐書 食貨志에는 이렇게 敘述하였다. 『田悅, 李惟岳, 李納, 梁崇義 등이 승을 받들지 않아 天下의 軍師를 動員하여 討伐하였다. 各 軍師들은 서울을 믿었지만 李納과 田悅이 渦口를 지키고, 梁崇義가 襄州, 鄧州를 지키므로 南北漕運이 끊어져 서울은 아주 驚惶失色하였다. 江南, 淮河 水陸轉運使 杜佑가 秦, 漢 運路를 利用하여 浚義에서 10餘里 나와 琵琶口로 들어가 蔡河를 斷絶시킨 후 陳州에서 叛亂軍과 會合하였다. 隋대부터 통한 運河가 斷絶되어 官漕가 통하지 못하게 되었다. 만약 江岸을 파 다시 疏通시키려면 그 價値가 아주

적다. 鷄鳴崗首尾를 소통시키면 배가 통할수 있다. 陸地에서 40里를 가야만 江南, 淮河, 貴州, 嶺南, 蜀漢의 糧食을 배로 실어 올 수 있다. 白沙, 東關, 潁州, 蔡州를 지나 汴水를 거쳐야만 東都에 이를 수 있다. 흐린 淮河를 거슬러 올라 가지는 않지만 2,000餘里의 水路가 없어졌다. 그 후 李納이 李洧를 徐州에서 歸順하게 한후 淮河의 水路가 통하였다. 이와 같은 상황으로 알 수 있는바 唐朝의 中期이후 大運河의 南端은 中央政府의 經濟를 뒷받침하는 기둥이 되었으며 이곳이 적은 장애를 받아도 驚惶失色하여 다른 방법을 생각하지 않으면 안되었다.

2

宋朝時期 通濟河를 汴河로, 山陽瀆을 淮南運河로, 孟瀆을 湖西運河로, 永濟渠를 御河로 이름을 고쳤다. 宋朝의 汴河는 隋唐時期의 通濟渠 보다 그 地位가 더 重要하였다. 至道元年(서기 995年), 張洎는 太宗의 물음에 다음과 같이 對答하였다. 「나라의 命을 받고 大梁四方의 公文을 接受하며 天下의 中樞로서 四海를 統制할 수 있는 곳을 점을 쳐서 서울로 정하여야 한다.」 漢 高帝가 말하기를, 「내가 이미 聖旨를 내려 天下의 軍師들을 불렀지만 오지 않았다.」 孝文帝가 또 말하기를, 「나는 卽位 한지가 얼마 되지 않아 令牌로 地方의 軍師들을 부르고 싶지 않다. 그러나 軍師들이 地方에 있는 것을 안다. 다만 南北軍, 期門郎, 御林孤兒만이 天子를 호위하고 있다.」 唐은 隋나라를 계승하여 12個의 衛府兵을 두었는데 모두 農夫다. 그후 衛府兵을 解除하고 神武, 神策 두 禁軍을 두었으며 人數가 3萬명 밖에 안되고 그것도 天子를 護衛하고 시중을 들기 위해서이다. 때문에 安祿山이 亂을 일으킬 때 市民들을 動員하여 싸웠다. 德宗이 수모를 당한 것은 그를 護衛하는 兵士가 400餘名만 近處에 있고 軍師들이 모두 郡國에 있었기 때문이다. 數字가 모자라지 않고 또 隨時로 쓸 수 있는 軍師는 河州, 朔州등 三鎮 외에도 太原, 靑社에 각 10萬의 軍師가 있고 邢州, 寧州, 宣武등에 각 6萬의 軍師가 있으며 潞州, 徐州, 荊州, 揚州등에 각 5萬의 軍師가 있고 襄州, 宣州, 壽州, 鎮海등에 각 2萬의 軍師가 있다. 그 외에 觀察團練軍 1萬이 要害地를 지키고 있다. 오늘 天下의 甲卒 數十萬과 戰馬 數十萬匹이 서울에 모였고 滅亡된 7個國의 士民이 서울에 모여, 서울에 있는 庶民들의 數量은 漢唐시기의 10배 이상이다. 서울 周圍에 가끔 水旱災가 들어 어려움을 겪고 있는 渠는 惠民, 金水, 五丈, 汴水등의 水路이다. 그리하여 水路를 파고 물을 끌어 들여 水路가 널리 뻗어 나가게 하였다. 그 結果 배들이 꼬리

에 꼬리를 물고 가게되어 나라나 백성들에게 모두 도움이 되었다.』熙寧 4년(紀元 1071年), 張方平이 汴河를 논할 때 다음과 같이 말하였다. 「나라의 漕運은 水渠가 主要하다. 나라가 建立된 初期 浚, 河, 渠등 三개의 水路가 京城 漕運에 통하였다. 그 후 每年 稅를 받치기로 결정하였는데 汴河는 斛斗 600만석이고 惠民河는 60만석이다. 廣濟河는 다만 太康, 咸平, 尉氏등 顯에 軍糧을 供給할뿐이다. 그의 汴河를 통해 벼와 밀을 주로 運送한다. 이것은 糧食庫가 糧食이 充足하기 때문이다. 官府의 쌀에 의거하는 자는 三軍만이 아니고 億萬에 달하는 서울의 백성들도 절반이상이 軍糧의 혜택을 본다. 때문에 국가에서는 漕運을 아주 重要시하고 있다. 그리고 汴河는 나라의 根本이므로 다른 水利시설과 비교할 수가 없다.」(以上은 宋史 河渠志에서) 宋朝는 汴京에 서울을 두었기에 汴水를 使用하고 黃河나 渭水를 特別이 依賴하지 않아도 되었으므로 汴水의 地位를 알 수 있다. 뿐만아니라 宋朝는 軍事集權制度를 실시하기에 大軍이 서울에 集中되어 있어 糧食문제가 이전의 朝代보다 더욱 緊迫하였다. 그리하여 汴河는 그 地位가 아주 重要해 『建國之本』으로 불리었다. 汴河가 北宋時代의 交通上에서 차지하는 比重을 알 수 있다.

淮南運河는 地理로 놓고 말하면 運河의 下流이지만 漕運에서는 汴河의 위이다. 宋史 食貨志에서는 「至道初, 汴河의 糧食運送은 500만석; 大中, 祥符初는 700만석이다. 江南, 淮南, 兩浙, 荊湖路의 歲糧은 眞州, 揚州, 楚州, 泗州등지의 糧庫에서 받아 들인다. 배들을 秩序있게 지휘하여 沂水로부터 汴河로 들어가 서울에 도착한다.」 이것은 淮南運河와 大江 交叉點에 있는 揚州가 宋조때에도 漕運으로 운반되어온 糧食의 集散地로서 唐朝時期의 모습을 보전하고 있었다. 그러므로 漕運면에서 淮南運河의 價値는 汴河와 비교해 遜色이 없다.

淞西運河는 北宋시기 그 地位가 重要하지 않았고 南渡이후 많이 利用하였다. 宋史 河渠志, 淞西運河에 관한 내용에는 이렇게 쓰여있다. 『嘉定年間(서기 1208-1224年)에 臣下가 말하기를 나라에서 大臣을 派遣하여 錢塘에 정착하여 糧食을 運送하여야만 各地方에 의거하지 않을 수 있다. 水運路程은 長江을 따라 내려와 鎮江에 도착한 후, 胥羅 들어가며 그런후 運河를 거쳐 간다. 배가 크고 艙폭이 넓어 빠른 時日內 서울에 이룰수 있어 아주 便利하다.』 여기에서 淞西運河가 南宋漕運에서의 地位를 알 수 있다.

御河는 北宋시기 北方의 軍糧을 나르는데 使用하였다. 宋史 食貨志에는 다음과 같이 敘述하고 있다. 『河北 衡州 東北에 御河가 있는데 乾寧軍까지 이른다. 그 物資의 運送은 朝廷의 大臣이 主管한다.』 河渠志에서는 이렇게 적고 있다. 『오늘의 御河 上源은 百門泉이며 그 水量이 아주 많아 衡州이하는 3,4백斛의 배도 뜰 수 있다. 四季節에 관계없이 배가 다닐 수

있다. 堤防이 높고 두텁지 않아도 水患이 없다.(江淮之漕)江, 浙, 淮, 汴의 水路를 따라 내려 온 후, 御河에서 合流하는데 年間 100萬斛밖에 운송할 수 없다. 만약 汴河를 따라 내려 온 후, 黃河를 통해 北京(現在 河北 大名)에 도착하고 또 北京에서 車를 갈아 탄 다음 陸路로 倉州에 도착, 돈 5,6천 錢미만 내면 御河에서 물건을 싣고 邊境의 都市까지 갈 수 있다. 手工과 物資를 節約하고 糧食 및 衣服을 사는데 절약하는 돈이 엄청나게 크다.』 또 敘述하기를 『御河의 漕運이 통해도 大河의 夫役을 減할 수는 없다.』 大概 宋조때의 御河는 唐朝時期的 永濟渠에 비해 훨씬 重要하였다. 唐조의 서울은 長安이기에 長安으로부터 河北 各道 地간의 運輸를 永濟渠를 통해 할 필요가 없었다. 宋朝는 서울을 汴京에 두었기에 汴口를 건너면 御河에 이르기엔 北方 各路에 物資를 運送하기가 아주 便利하였으므로 御河의 重要性이 나타났던 것이다. 그러나 汴河를 통해 運送해 온 糧食은 汴河 北軍의 需要量의 一部에 지나지 않는다. 御河를 汴河와 비교할 때 交通이 繁華한 정도에서는 距離가 아주 멀다.

3

大運河以外 隋唐宋時期에 開通된 水渠는 그 數가 상당히 많다. 그 중에서 가장 主要한 것은 다음과 같다.

(1) 廣通渠 隋文帝가 開通하였다. 大興의 東에서 시작하여 潼關에 이르는데 그 길이가 300餘里이다. 『運輸에 아주 有益하여 關內에서 많이 依賴하고 있다.』(隋書 食貨志)

(2) 新漕渠 唐 垂拱 4년(紀元 688年)에 開通, 南으로는 淮河와 통하고 北으로는 海州, 沂州, 密州등과 통하고 있다.

(3) 直河 唐 太極 元年(서기 712년), 勅使 魏景清이 開通하였다. 淮河 물을 끌어 들여 黃土崗까지 가는데 揚州로 통한다.

(4) 貴鄉 西渠 唐 開元 28年(서기 737年), 刺史 盧暉가 石灰窰에서 永濟渠의 물을 끌어 들여 魏州 貴鄉城西에 이르게 하였다. 그 물을 魏橋에 注入하여 江南과 淮河地域의 貨物을 運送하게 하였다.

(5) 嘉陵江 唐 元和 年間(紀元 806~820年), 山南道 節度使 嚴礪이 興州와 長舉의 西쪽에서 부터 돌을 깨고 산을 갈라 嘉陵江을 300餘里 疏通시켜 漕運이 되게 하였다. 이것을 통해 成州의 兵士들에게 食糧을 運送하였다.

(6) 新源水 唐 開元 23年(서기 731年), 長史 章仇兼瓊가 水渠를 뚫다. 漕運을 통해 西山의 대나무와 나무를 溫江으로 운반해 올 수 있었다.

(7) 蔡河 蔡河水는 閔水, 洧水, 溟水가 合流하여 이루어진 것이다. 『閔水는 尉氏에서 發源하여 祥符, 開封을 지나 蔡州에서 合流하는데 이것이 惠民河이다. 洧水는 許田에서 發源하여 鄴陵으로 흘러 들며, 東南으로 扶溝를 지나 蔡州에서 合流한다. 溟水는 鄭州의 大隗山에서 發源하여 臨潁에 흘러 든다. 鄴陵과 扶溝를 지나 蔡州에서 모인다. 이것은 宋朝時期 汴京以南의 큰 江들이다. 宋太祖 建隆 2年(紀元 961年), 陳州, 許州 및 서울 周邊의 役夫들 數萬명을 動員하여 蔡河를 竣工시켰다. 南으로는 潁州까지 통한다. 乾德3年(紀元 965年), 陳承昭가 役夫들 數千명을 거느리고 水渠를 판 후 長社로부터 溟水の 물을 끌어 들여 閔水와 合流하게 하였다. 그리하여 直接 혹은 間接적으로 閔水와 惠民河의 運送能力을 증가시켰다. 北宋時期, 陳州, 潁州, 許州, 蔡州, 光州, 壽州의 貢賦는 모두 蔡水와 惠民河를 통해 서울에 도착한다.

(8) 廣濟渠 『廣濟渠는 荷水를 이용하였다. 開封에서 시작하여 陳留, 曹州, 濟州, 鄆州를 거치는데 그 폭이 5丈이다.』 宋太祖 建隆 2年(서기 961年), 特使를 보내어 定陶를 視察한 후, 曹州, 單州의 役夫 數萬명을 동원하여 竣工하였다. 太宗 太平興國 3年(紀元 978年), 다시 近處의 役夫를 動員하여 完全히 開通시켰다. 宋朝 서울 東쪽 17州는 모두 이 水路를 利用하여 糧食과 布를 서울에 바친다. 初期에는 每年 쌀을 62만석 運送하였지만 후에는 20만석을 削減하여 42만석을 運送하였다.

(9) 金水河 『金水河의 다른 名稱은 天源이다. 原來는 京水이고 滎陽 黃堆山에서 發源하는데 그 물줄기의 이름이 祝龍泉이다. (宋)太祖 建隆2年 봄, 左領軍衛 上將軍 陳承昭에게 命令하여 水工들을 거느리고 水渠를 뚫다. 그 물이 中牟를 지나므로 金水河라고 칭하였다. 水路는 백여리를 뻗어나가 서울 西쪽에 이르고 汴河가 물이 없을 때 그 물을 쓴다. 金水河의 물은 浚溝에 흘러 들고 또 護城河로 되어 東으로 흐르는데 그 폭은 5丈이기에 公私에 모두 이롭다.』

(10) 荊南漕河 宋 端拱 元年(서기 988년)에 開通되었다. 荊南城 東에서 시작하여 師子口에 이르러 漢江으로 흘러 든다. 200斛을 실은 배가 통과할수 있는데 荊州, 峽州를 통하는 水路이므로 旅行者들이 많이 利用하였다.

(11) 深州新河 宋 淳化 2년(서기 919년)에 開通되었다. 深州의 新 砦鎮에서 시작하여 胡盧河를 지나 물길이 갈라진다. 200리를 가면 常山에 이르는데 漕運에도 이용된다.

以上 各 水路는 모두 상당히 어려운 工程을 거쳤으며 또 모두 交通上 重要한 地位를 점하고 있다. 그러나 當時 全國交通으로 말 하면 이 水路들의 영향은 아주 작으며 大運河와 비길 수가 없다.

제4장 隋唐宋 時代의 域外 交通

隋唐宋時期의 域外 交通은 아주 發達하였는데 그 중에서도 唐의 中期에 더욱 發達하였다. 交通路線의 遠近이나 交通의 密度를 보면 唐은 隋나 宋에 비해 發達하였으며 秦漢에 비해서도 進歩가 있다. 唐 貞元年間(紀元 785~805년)에 宰相 賈耽이 地方과 域外의 交通을 考察한후 이렇게 敘述하였다. 『邊境의 各州로부터 周邊 國家로 갈때 鴻臚의 通譯을 쓰지않았다. 그들이 周邊 나라로 나가는 路와 集市로 가는 길은 주로 아래의 7개이다.

- (1) 營州에서 安東으로 가는 길
- (2) 鄧州에서 바다를 건너 高麗 및 渤海로 가는 길
- (3) 夏州 關外에서 大同 및 雲中으로 가는 길
- (4) 中受降城에서 回鶻로 가는 길
- (5) 安西에서 西域으로 가는 길
- (6) 安南에서 天竺으로 가는 길
- (7) 廣州에서 域外로 가는 길

이상의 7개 路線중에서 安西에서 西域으로, 安南에서 天竺으로, 廣州에서 海外로 통하는 길이 가장 멀다.

安西에서 西域으로 가는 길은 新唐書 地理志에서 賈耽이 다음과 같이 敘述하였다. 『安西(現在 庫車)에서 西로 柘厥關을 나와 白馬河(부두는 現在 庫車城 西쪽 60里)를 건너 180里면 俱毗羅磧(現在 赫色勒 Hosol 沙磧)에 이른다. 苦井을 지나 120里면 俱毗羅城(現在 賽喇木 Sailam)에, 또 60里면 阿悉言(現在 拜 Bai 城), 또 60里면 撥換城(現在 阿克蘇 Aksou)에 도착하는데 威戎城 혹은 姑墨州 라고도 하며 南에는 思渾河(現在 塔里木河)가 있다. 西北으로 撥換河(現在 阿克蘇河 上流)에 이르며 中流는 思渾河 北쪽 20里면 小石城에 이른다. 또 20里면 于祝(原來 記載는 于蘭, 아래부터 高昌)境內의 胡蘆河(現在 托什干 Taouch-kan河), 또 60里면 大石城에 이르는데 于祝 혹은 溫肅州(現在 烏什 Ouch-Tourfan), 또 西北으로 30里

면 粟樓峰, 또 40리면 拔達嶺을 넘을 수 있다. 또 50리면 頓多城에 도착하는데 烏孫이 統治하는 赤山城이다. 또 30리면 眞珠河(錫爾河 Sir daria 上流의 Ajsk-tach 河)를 건는다. 다시 西北으로는 乏驛嶺(Djitym-bel嶺)을 넘으며 50리를 가면 雪海(乏驛嶺위의 여러 작은 호수들)에 도착한다. 또 30리면 碎卜戍에로, 碎卜水를 따라 50리 가면 熱河(즉 Issyk koul), 또 40리면 凍城, 또 110리면 賀獵城, 또 30리면 葉支城을 나오면 碎葉川口(現在 吹河)에 이른다. 80리 더 가면 翳羅將軍城, 다시 西로 20리면 碎葉城(現在 Tokmak 原址 혹은 그 附近)에 도착하며 城北에는 碎葉水(現在 吹河)가 있다. 江北에는 羯丹山이 있는데 十姓可汗 每立君이 成長한 곳이다. 碎葉城 西쪽 10리에는 米國城이 있고 30리 距離에는 新城이 있다. 또 60리면 頓建城, 또 50리면 阿史不來城(現在 Achpara 水上의 Tchaldy-war), 또 70리면 俱蘭城(Tarty 附近), 또 10리면 柷建城, 또 50리면 恒羅斯城에 이른다.』恒羅斯城은 現在의 Talas 水上의 Aulie-ata 城인데 唐 全盛期에 西域으로 통하는 大道위의 하나의 鎮이다. 여기서 西로 가면 波斯 大食(現在 아랍)과 西海(지중해)에 이를 수 있다.(以上 各地의 註解는 모두 沙畹西突厥史料 第1編 第2章 馮承鈞 譯本에서 발췌하였음)

安南에서 天竺으로 가는 길은 賈耽이 이렇게 적었다. 『安南(現在 安南 河內附近)에서 交趾와 太平을 지나 100余里 가면 峰州(現在 白鶴)에 도착하며 다시 南田을 지나 130리 가면 恩樓縣에 이른다. 강을 따라 40리 가면 忠城州, 다시 200리면 多利州, 또 300리면 朱貴州, 또 400리면 丹甘棠州에 도착하는데 모두 生獠이다. 다시 西로 450리면 古涌步(現在 蠻耗일 것임), 水路로는 安南과 距離가 1500리이다. 다시 180리면 浮動山과 天井山(이 두 山은 可能하게 蒙自 西南의 高原이다)에 이르는데 山위에는 사람이 걷기 힘든 山路가 30리가 있다. 2日後 湯泉州에 도착, 다시 50리면 祿索州, 또 10리면 龍武州(現在 雲南 臨安)에 이르는데 모두 南蠻境內이다. 또 83리면 儻遲頓, 다시 八平城을 지나 80리면 洞澡水, 南亭을 지나 160리면 曲江에 이르는데 劍南地域이다. 또 通海鎮(現在 雲南 通海)을 지나 北으로 60리면 海河利水를 건너 絳縣(現在 雲南 江川)에 도착, 다시 80리면 晉寧驛이며 戎州地域이다. 다시 80리 가면 柷東城(現在 雲南 昆明), 다시 80리면 安寧(雲南 安寧縣 地域), 다시 480리면 靈南城(靈南城 혹은 雲南城의 誤, 지금 昆明과 大理 사이), 다시 80리면 白崖城(雲南 蒙化北 15리의 故城), 또 80리면 龍尾城, 또 10리면 太和城(雲南 大理南쪽 에 太和古城이 있음), 또 25리면 羊咀咩城(雲南 大理)에 이른다. 羊咀咩城에서 西로 300리면 永昌故都에 도착, 또 西로 怒江을 건너 200리면 諸葛亮城에 이른다.』諸葛亮城에서 西路와 西南路로 나뉜다. 西南路는 『南으로 200리 가면 樂城에 이르며 驃國(現在 緬甸)境內에 도착하며

萬公 등 8개 部落을 지나 700리를 가면 悉利城(太公Tagaung城 南쪽의 Mandalay城 以北)에, 突旻城을 지나 1000리면 驃國(Prome 驃都城)에 이른다. 驃國에서 西로 산맥(응당히 AraknRange)을 넘어 1600리면 東天竺迦摩波國(즉 梵文 Kamarupa, 지금의 Assam)에 이르고 西北으로 迦羅都河(Kratoya)를 건너 600리면 奔那伐檀那(Pundravardhana?)國에 도착한다. 다시 西南으로 400리면 中天竺國 東쪽 境內에 있는 恒河(Ganga)南에 있는 羯米嚩羅國(Kajingala)에 이르며 다시 西로 600리 가면 摩羯陀(Magadha)國에 도착한다.』西路는 『諸葛亮城 西로 200리 가면 騰充城(혹은 雲南 騰越)에 이르고 다시 西로 100리를 가면 彌城에 도착한다. 또 西로 山을 넘어 200리면 麗水城(祿鄆江岸)에 이르고 다시 西로 麗水(祿鄆江)과 龍泉水를 건너 200리 가면 安西城에 도착한다. 西로 彌諾江을 건너 1000리를 가면 大秦波羅門國에 이른다. 또 西로 大嶺을 넘어 300리면 東天竺 北쪽에 있는 箇沒盧回(즉 西南道中의 迦摩波, Kalnarupa의 省略의 譯. 단 西南道中에서 敘述할때와 그 距離가 절반 差異가 있다. 이것은 賈耽이 根據한 材料에 差異가 있기때문일것이다.) 다시 西로 1200리 가면 中央天竺國東北境內의 奔那伐檀那國에 이르는데 驃國에서 婆羅門으로 가는 길과 合한다.』(以上 各地의 註解는 모두 伯希和交廣印度兩道考 Paul Pelliot Deux itinéraires de chine en Inde a la fin du VIII siècle 馮承鈞 譯本) 安南에서 天竺으로 통하는 이 길은 하나에서 둘로 갈라진 것이 天竺에 이룬후 陸路로 되었다. 그외 또 하나의 天竺으로 가는 水路가 있는데 賈耽이 敘述한 廣州에서 海外로 통하는 水路를 말할때 이미 敘述하였다.

廣州에서 海外로 통하는 길은 『廣州에서 東南으로, 바다로 200리 가면 屯門山(大嶼山 및 홍콩 北쪽의 屯門)에 이르며 돛을 달고 바람 따라 2日間 가면 九州石(훗날에 말하는 7州)에 도착한다. 다시 2日間 가면 象石(Tinhosa島)에, 또 西南으로 3日 航行하면 占不勞山(Culagham)에 이르며 山은 環王國(즉 占婆 Champa) 東쪽 200리의 바다 中間에 있다. 다시 南으로 2日 航行하면 陵山, 다시 1日 가면 門毒國에, 다시 1일 가면 古笮國에, 다시 반날 航行하면 奔陀浪州(즉 寶童龍 Panduranga, 지금의 藩籠 Phanrang)에, 또 4日 가면 軍突弄山(Coulo condore), 또 5日 航行하면 海峽(滿刺加海峽 Malacca strait)에 이르는데 蕃人들은 質이라고 부르며 南北이 百里이다. 北岸는 羅越國(馬來西亞 群島 南部)이고 南岸는 佛逝國(蘇門答臘의 東岸)이다. 佛逝國의 東으로 4, 5日 航行하면 訶陵國(爪哇)에 이르는데 南中洲에서 가장 큰 나라이다. 다시 西로 海峽을 따라 3日 가면 葛葛僧祇國에 도착하는데 佛逝國의 西北 귀퉁이에 있는 섬나라이다. 사람들은 大部分이 性格이 난폭하여 배 타는 자들이 두려워 하고있다. 그 北쪽에는 箇羅國이 있고 箇羅國 西에는 哥谷羅國이 있다. 또 葛葛僧祇國

에서 4, 5日 가면 勝鄧洲에 이르며 繼續 西로 5일 가면 婆露國, 또 6日이면 婆國伽藍洲, 또 北으로 4日 가면 師子國(現在 錫蘭島)에 도착한다. 그 北海岸는 南天竺과 百里의 距離이다. 또 西로 4日 航行하면 沒來國을 지나 南天竺의 제일 南쪽에 이른다. 다시 西北으로 10여개의 작은 나라들을 지나 婆羅門의 西쪽邊境에 이른다.』以上은 廣州에서 天竺으로 통하는 水路이다. (以上 各地의 註解는 역시 交廣印度兩道考를 參考하였다.) 婆羅門 西쪽 邊境에서 『西北으로 2日 航行하면 拔聿國에, 10日이면 天竺 西쪽의 작은 나라들을 지나 提聿國에 이른다. 그 나라에는 彌藍大河(아랍사람들이 말하는 Nahr Mihran의 音譯, 즉 印度河임)가 있는데 新頭河(梵語 Sindhu의 音譯, 역시 印度河를 가리킴)라고도 한다. 이 江은 北渤崑國에서 發源하여 西로 提聿國을 지나며 北으로 바다에 흘러 든다. 다시 提聿國의 西로 20日 가면 20여개의 작은 나라들을 지나 提羅盧和國에 도착하는데 羅和異國이라고도 한다. 이 나라 사람들은 바다에 華表를 세우고 밤이 되면 그 위에 蠟燭을 켜 航行하는 사람들이 길을 잃지 않게 하였다. (提羅盧和國, 桑原隲藏波斯灣의 東洋貿易港所考에 의하면 아랍사람들이 말하는 Djerraraah의 音譯이며 波斯灣中の Obollah에 멀지 않는 곳이다.) 다시 西로 1日 가면 烏刺國(Vbolla, 즉 Obollah), 즉 大食國(Tji, 즉 아랍)의 弗利刺河(Furat의 音譯, 즉 Euphrates)가 있는데 南으로 바다에 흘러 든다. 작은 배로 江을 거슬러 2日 가면 末羅國(Basra)에 이르는데 大食의 重要的 鎮이다. 다시 西北으로 陸路로 1000里 가면 茂門王(大食王 號)의 서울 縛達城(Baghdad)에 도착한다. 婆羅門 南에서 시작하여 沒來國을 지나 烏刺國에 이르기까지 모두 바다 東岸을 따라 간다. 그 西岸의 西쪽은 모두 大食國이다. 西部의 제일 南쪽은 三藍國이다. 三藍國 正北에서 20里 가면 10여개의 작은 나라를 지나 沒國에 도착, 또 10日 가면 6, 7개의 작은 나라를 지나 隆伊瞿和竭國에 도착, 바다의 西岸이다. 다시 西로 6, 7日 가면 6, 7개의 小國을 지나 沒巽國에 도착, 또 西北으로 10日 가면 10여개의 小國을 지나 拔離譚曆難國에 도착, 또 1日 가면 烏刺國에 이르며 東岸의 路線과 會合한다.』以上이 婆羅門 西쪽에서 婆羅灣 東西岸의 水路이다.

이 몇 갈래의 航路중에서, 西域方面으로는 唐과 隋가 완전히 같지 않다. 唐朝때의 天寶亂以後 西域交通은 점차 衰落되었고 北宋의 全盛時期 때에도 完全히 恢復되지 못하였다. 安南에서 天竺으로 통하는 길은 賈耽이 敘述한것 외에는 다른 記載가 없다. 印度로 가는 길은 南北朝時期부터 海上交通을 많이 利用하였으며 隋唐宋때에도 끊이지 않았다. 印度에서 波斯灣으로 가는 海上交通은 以前에는 사람들이 많지 않았고 唐 中期以後 旅客들이 점차 많아지고 宋朝末期에도 衰退되지 않았다. 때문에 隋唐宋時期 域外로 통하는 交通이 3, 4백년동안

4方으로 평균 發展하였지만 전에 비해 특별히 發展하고 오래 지속된것은 南海交通이다.

隋唐宋時期 域外交通이 繁盛한 狀況은 當時의 大都會에서 볼 수 있다.

제5장 隋唐宋의 大都會

隋唐宋時期的 大都會는 隋唐時代의 서울인 長安과 洛陽이 있고, 黃河와 運河가 인접한 곳에 位置한 汴州, 運河와 長江이 인접한 곳에 位置한 揚州, 바다가에 位置한 廣州, 交州, 泉州, 明州, 杭州등이 있으며 또 廣州로 통하는 큰 길에 位置한 洪州도 있다.

長安은 隋나라초기 文帝의 努力으로 점차 繁榮하였다. 그리고 政治 中心지로서의 長安은 交通면에서도 秦漢時期的 位置를 다시 恢復하였다. 이때 『地方 各州에서 바치는 貢物이 每年 河南에서 潼關까지, 河北에서 浦坂까지, 서울로 오는 길은 몇달동안 晝夜로 끊이지 않았다』, 이로부터 長安으로 가는 길에 運送이 매우 왕성하게 이루어졌다는 것을 알 수 있다. 唐朝시기 長安은 더욱 發展하여 國際貿易의 중심이 되었으며 中國交通上에서 重要的 位置를 점하게 되었고 國際貿易을 遂行하는 西部지방의 集散地가 되었다. 그 當時 胡인들이 長安에 居住한 數字는 아주 많았으며 長安이 胡化된 情況은 近代人 向達이 「唐代 長安과 西域文明」에서 상세히 敘述하였으므로 다시 敘述하지 않는다. 西陽雜俎가 記錄한 「寶骨」에서 우리는 長安에 居住한 胡인들이 엄청나게 큰 資本을 가지고 있는것을 통해 당시 長安이 얼마나 위대한 國際무역의 중심시장이었는가를 알 수 있다. 雜俎는 다음과 같이 記錄하고 있다. 『長安의 長康坊 菩提寺는 李林甫住宅의 東쪽에 있으므로 鐘樓를 西쪽에 지었다. 寺內에는 郭令의 玳瑁鞭과 郭令夫人의 七寶帳이 있다. 寺主 元意는 이런 이야기를 들려 주었다. 李林甫가 每年 生日이 되면 이 절의 중들을 住宅에 불러다 축제를 하였다. 그중에서 한 중이 佛을 讚揚하자 馬鞍을 하나 선물로 주었는데 그 가치가 7만냥이었다. 몇년후 또 다른 한 중이 佛을 讚揚하고 李林甫의 功德을 歌頌한 후 역시 珍貴한 寶物을 줄 것이라고 期待하였다. 讚揚이 끝나자 下人이 대광주리에 비단으로 된 휘장을 덮어서 들고 왔다. 담겨있는 물건은 마치 못과 같았고 길이가 몇寸이 되었다. 중은 아주 失望하여 몇일동안 애석하게 생각하다가 朝廷大臣이 자기를 欺騙할수 없다고 여기어 西市場에 가지고 가서 胡人들에 보이면서 천냥을 달라고 하였다. 胡인이 보더니 大笑하면서 천오백냥을 주겠다고 하였다. 胡인이 하는 말이 이 寶物이 價値가 천만냥도 넘는다. 중이 이 寶物의 이름을 물으니 寶骨이

라고 알려주었다』(太平廣記 卷403) 적은 돈으로 천만냥짜리 물건을 산 것이다. 近代人 張星煥은 當時의 波斯店은 마치 現代의 外國銀行과 같다고 하였는데 과대한 말이 아니다. 安史의 亂後, 長安이 비록 被害를 받았지만 唐의 末期까지 繁榮하고 衰退되지 않았다. 宋朝 때 서울을 汴京으로 정하였지만 太平寰宇記에서 各州의 距離를 말할 때는 반드시 各州와 長安과의 距離를 이야기 한다. 宋朝때의 長安은 비록 衰落하였지만 여전히 西部地域의 하나의 大都會地이며 四川과 甘肅을 進入할 때 반드시 지나야할 곳이다.

洛陽은 隋煬帝時期 대대적으로 建設하였다. 隋書食貨志에서는 이렇게 敘述한다. 隋煬帝 卽位 初期 『東都를 建設하기 시작하였다. 尙書令 楊素를 營作大監으로 하고 매달 役夫 200 萬명을 썼다. 洛州城內의 사람들과 各州 富商과 富豪 數萬戶를 이주시켜 充實히 하였다. 새로 興洛 및 迴洛倉을 設置하였다. 그외에도 阜澗營, 顯仁宮 등 花園과 公園으로 連結시켜 놓았으며 北으로는 新安까지, 南에는 飛山까지, 西로는 澗池까지 그 周邊이 數百里에 달한다. 그리고 各州에서 神奇한 草木과 奇異한 짐승들을 바치게 하였다.또 黃門侍郎 王弘과 上儀同 於士澄에게 命하여 江南 各州로부터 大木을 採伐하여 東都에 運送하게 하였다. 지나가는 州縣마다 往復하는 자들이 首尾가 보이지 않게 千里나 늘어서 있었다.』 이로부터 洛陽의 新宮殿의 크기를 알 수 있다. 大業 3년에 洛陽에서 盛大한 國際大會가 한번 있었다. 隋書 裴矩傳에서는 다음과 같이 적었다. 『그해 겨울 隋煬帝가 東都에 왔다. 裴矩가 朝貢하는 蠻夷가 많다고 아뢰자 隋煬帝는 큰 무대를 만들어 놓고 各地의 奇技異藝를 徵發하여 端午門에서 演出하게 하였다. 華麗한 옷을 입고 金銀寶石을 몸에 단 자가 10여萬명에 달하였다. 그리고 百官들과 백성들이 둘러서서 觀覽하였는데 모두 衣服이 華麗했다. 그 대회는 한 달이 걸렸다. 그 외에도 旣을 내리어 雒陽의 各店舖들이 막을 치고 술과 음식을 차려놓고 外族사람들을 接待하고 또 그들과 貿易을 하게 하였다. 가는 곳마다 초청을 받아 마음놓고 飽食을 한후 돌아갔다. 外族사람들은 中國이 神仙의 나라라고 감탄하였다.』 이러한 것은 表面上의 치장이고 人工적으로 만든 것이지만 이때의 洛陽이 이미 하나의 富裕한 地方으로, 四方外族들이 모여드는 場所로 되었다는 것을 알 수 있다. 唐朝時期는 洛陽이 東都로, 宋朝 때는 西京이 되었는데 서울을 내놓고 가장 重要하였다. 우리가 元和郡縣志와 太平寰宇記에서 記錄한 各州간의 距離를 말할 때 반드시 東都和 西京을 敘述하는 것만 보더라도 洛陽이 唐宋시기 交通에서의 重要性을 알 수 있다.

汴州는 運河에서 長安으로 갈때 반드시 거쳐야하는 곳이다. 唐朝시기 商業이 아주 發達하였다. 朝野僉載에는 當時 汴州의 폭력배들이 商人을 威脅하여 巨額의 돈을 모았다는 記錄이 있는데 이로서 그 當時 汴州의 商業이 얼마나 發達하였는가를 알수 있다.(太平廣記 卷263 「李宏」) 宋朝의 全盛시기 汴州는 中原地區의 中心地로서 한 朝代의 서울로 되었으며 그 繁華한 狀況은 東京夢華錄에서 볼 수 있다. 周邦彥도 汴京의 繁華함을 目擊한 사람이다. 그의 汴都賦에서는 다음과 같이 敘述하고 있다. 『中國의 城市를 보면 비단 가게가 모여 市場이 된 것이다. 사람마다 장사를 하므로 五都의 繁榮을 한몸에 지니고 天下의 財富가 모두 모인 곳이다.그 중에는 安邑의 대추, 江陵의 橘, 陳州와 夏州의 漆, 齊州와 魯州의 蔬, 생강, 桂, 乾穀등 農産物; 絲, 帛, 布, 縷등 絹織物; 복어, 갈치, 뱀어, 전복 등 魚物; 술, 식염, 식초, 메주 등 食品; 혹은 방을 차려놓고 鼓, 향로, 풀무 등을 만들고 어떤이들은 칼을 들고 개나 돼지등을 잡는다. 그외에도 翳無聞의 珣玗, 會稽의 竹箭, 華山의 金石, 梁山의 犀와 象; 霍山의 珠玉, 幽都의 筋骨, 赤山의 文皮등 各地에서 出産된 物品과 異域에서 들어온 各樣各色의 物件들이 있는데 눈으로 다 볼수 없고 없는 것이 없어 모두 적을 수가 없다.』 이것은 四方各地의 貨物이 汴都에 모여드는 盛況을 말한다. 또 하나의 記錄은 다음과 같다. 『淮河以南의 여러 邦國들은 宋나라를 우러러 보고 백성들은 금은, 양식, 비단 등을 每年마다 官家에 받치는데 江南의 배들이 꼬리를 물고 千里를 늘어서고 各地의 言語들을 듣게 되며 노래소리, 악기소리들이 울려오고 사람들이 安穩하게 살며 나라의 賦稅를 적극적으로 납부한다.』 이것은 汴京의 水路交通의 發達相을 말한다. 또 다음과 같이 記載하였다. 『羌, 氐, 僰, 翟등 民族들이 建立한 周邊나라들은 즐거이 따르고 많은 物件들을 가지고 온다. 玉을 몸에 품고 오거나 짐승들을 끌고 오는 자가 너무 많아 城門을 들어 오려면 午後까지 줄을 서야 했다. 그외에도 비단, 무명, 용단, 乾蘭草, 細午, 水精, 琉璃, 軻虫, 珍珠, 寶鑑, 洞聯, 神犀, 照浦등 물건이 아주 많아 山經에 記錄할 수가 없으며 齊나라에서는 牛糞 갈기도 하고 甍 갈기도 한 것을 많이 저축해 놓는다.』 이것은 汴京에 周邊 여러 民族과 異域의 奇珍들이 모여든다는 것을 말해준다. 南宋이 南으로 옮긴후 運河가 장애를 받아 繁榮할 要件이 없어졌기 때문에 運河의 交通上의 가치가 以前보다 많이 못해졌다.

揚州는 唐朝때 가장 富裕한 城市였다. 國內로 말할 때는 東南漕運의 始點이고 또 鹽鐵轉運使의 所在地였다. 國外로 놓고 볼때 海路로는 日本에 갈 수 있고, 南으로는 廣州로 통한다. 이 商路는 海外船舶의 많은 利益을 吸收하여 왔다. 容齊隨筆 卷 5에서는 다음과 같이 말한다. 『唐朝시기 鹽鐵轉運使가 揚州에 있었는데 利益과 權力이 아주 컸으며 判官만 해도

數十명에 달하였고 商人들이 헤아릴 수 없이 많았다. 속담에 揚州가 天下 제일이고 益州가 두번째이라고 한다. 杜牧도 이런 구절을 썼다: 「春風十里珠簾」. 張祜는 이런 詩를 지었다. 「十里長街市井連, 月明橋上看神仙, 人生只合揚州死, 禪智山光好墓田」. 王建도 詩를 지어 이렇게 노래하였다. 「夜市千燈照碧雲, 高樓紅袖客紛紛, 如今不似詩平已, 猶自笙歌徹曉聞」. 徐凝 詩는 「天下三分明月夜, 二分無賴是揚州」. 그 繁盛함을 알수 있다.」 위와 같은 시를 통하여 揚州의 繁盛함을 알수 있다. 新唐書 田神功傳記에서는 이렇게 記錄한다. 『新功兵들이 揚州에 와서 掠奪을 감행하고 住民들의 무덤을 파다. 大食 波斯의 商人들이 죽은 자가 數千人에 달했다.』 이로서 外國商人들이 揚州에 얼마나 많이 살고있었는가를 알수 있다. 太平廣記 卷 402에서는 集異記의 記錄을 이렇게 引用하였다. 『司徒 李勉이 開元 年初, 浚儀에서 尉를 지냈다. 任期가 滿期된 후 汴水를 따라 光陵으로 놀이를 갔다. 睢陽에 이르렀을 때 갑자기 疾病에 걸린 胡人을 만났는데 그 사람이 앞을 막고 李勉에게 아뢰었다. 「他鄉人인 저는 病에 걸려 위태롭기에 江南으로 가려고 생각합니다. 당신께서 善良하신 것을 알고 도움을 받고 합니다. 報酬도 드릴 것입니다.」 李勉이 들은 후 배에 타게 하고 또 먹을 것을 주었다. 胡人은 아주 부끄러워 하며 말하였다. 「나는 本來 王의 후손이다. 장사를 하려고 이곳까지 온지 이미 20年이 된다. 집에는 세 자식이 있는데 그들이 꼭 나를 찾아 올 것이다.」 몇일이 지나 배가 泗水에 도착하였을 때 그 사람은 病이 심해지자 좌우를 내보낸 후 李勉에게 다음과 같이 말하였다. 「우리나라에 傳國寶珠가 있는데 그것을 所有한 자는 世世代代로 公相으로 된다. 나는 그 珍珠가 탐나고 또 그 벼슬자리가 욕심나 고향으로 돌아 가서 찾았는데 이미 손에 넣었으며 즉시 富貴榮華를 누리게 되었다. 그 珍珠는 가치가 백만냥에 달한다. 내가 그것을 몸에 지니고 다녀야 되기 때문에 安全을 위해 살을 찌고 감추어 놓았다. 불행히 病에 걸려 오늘 죽게 되었으니 당신의 의리를 생각하여 이 珍珠를 드립니다.」 말을 마친 후 칼로 허벅지를 찌자 피가 뿜어져 나오면서 珍珠가 뿜혀나오고 胡人은 숨을 거두었다. 李勉은 그의 주변과 屍身을 收拾하여 淮河江岸에 埋葬했다. 그는 珍珠를 위해 목숨을 잃었다. 維揚에 도착하여 旗亭에 이르자 갑자기 많은 胡人들과 만났다. 言語소통을 할수 있었다. 그때 옆에 어린 胡人이 있었는데 얼굴 모양이 죽은 胡人과 비슷하였다. 李勉이 물어보니 果然 죽은 자의 말과 같이 죽은 胡人의 아들이었다. 父親의 屍身이 埋葬된 곳을 알려주니 통곡한 후 그곳으로 가서 墓를 파고 屍身을 收拾하여 떠났다.』 他鄉에서 죽은 이 늙은 胡人은 淮陽일대에서 20年間 장사를 하였으며 疾病에 걸려 江南으로 돌아 가려하고 그의 아들이 中國에 와서 父親을 찾을 때도 維揚에 와서 찾는 것을 보면 揚州는 이 늙은 胡人의

根據地인 것이다. 當時 內陸과 貿易을 할때 揚州를 根據地로 한 자들이 적지 않았을 것이다. 畢師鐸, 孫儒亂이후 揚州는 계속 災害를 입었다. 宋나라가 建立된후 揚州는 여전히 重要的 城市이지만 唐朝와 비하면 십분의 일도 안된다.

廣州는 唐朝때 南海貿易을 수행하는 가장 큰 항구도시였다. 外國商人중 廣州에 居住하는 사람들이 揚州보다 많았을 것이다. 唐末期 黃巢의 亂때 廣州에서 外國人이 被殺된자가 무려 12萬에 달했다. 뿐만아니라 이번의 亂에 의해 交通이 斷絶되어 波斯灣商人들 중 부도가 난 자들도 많았다. 이로부터 廣州의 國際貿易上에서의 價値와 域外交通上에서의 地位를 알 수 있다. 舊唐書에서 廣州에 관한 사항을 記錄한 것이 아주 많다.

王方慶傳에는 다음과 같이 적고 있다. 『武則天이 執權할 때 廣州都督府를 設置하였다. 廣州는 南海에 位置해 있으므로 外國商人들이 每年마다 배를 타고 온 후 珍貴한 物品으로 中國과 交易을 한다. 以前의 都督 路元睿이 그 物件을 빼앗으려고 하다가 崑崙에게 殺害당하였다. 王方慶이 在任하던 數年間에는 그들을 조금도 다치게 하지 아니하였다. 管轄內의 各州의 首領들은 大部分이 재부를 탐냈다. 그리하여 백성들이 관가에 와서 고발하는 자가 많아 王方慶은 먼저 이런 首領들을 다스리고 다시 官吏들을 다스렸으며 여전히 숨을 받들지 않는자는 거래를 끊고 法을 違反한자는 刑罰을 내렸다. 그 결과 境內는 깨끗이 肅清되었다.』

魯懷慎傳: 『天寶初, 晉陵太守가 있었다. 그 當時 南海郡은 水陸으로 들어오는 많은 교역 상품들로 利益이 많았다. 劉巨鱗, 彭杲相등이 太守를 위해 상인들로부터 예물을 萬여냥 이 상을 받아 死刑을 당했다.』

路嗣恭傳: 『嗣恭은 郡縣吏로부터 시작하여 점차적으로 大官을 지냈다. 그는 每事마다 理를 따지고 管轄區域을 잘 다스려 이름이 높았다. 廣州의 亂을 平정한 후 商船에서 일하는 船員들이 大部分 被殺되었다. 嗣恭이 前後 그 財産을 押收하였는데 무려 數百萬貫에 달했으며 모두 자기가 占有하고 朝廷에 바치지 않았다.』

胡證傳: 『廣州는 海上의 利益이 많으며 貨物도 많다. 胡證은 淸蓄性에 능하며 華麗함을 나타내지 않고 자신의 保養에 신경을 기우려 家에는 童奴 수백명을 기르고 있다. 서울에 올라온 후도 自宅에서 修行하였는데 그 이름이 멀리 퍼져 各地의 사람들이 寶物들을 가지고 오는데 손님이 끊이지 않아 서울의 대부자로 소문이 났다.』

盧鈞傳: 『南海는 外來船舶의 利益이 있고 寶物들이 많다. 以前의 地方統治者들이 그 혜택을 받아 富裕해졌다. 南海에서 일을 보는자들로서 가득히 가져오지 않는 자가 없었다.』

海上交通이 發展한 결과 廣州의 富裕는 탐욕스러운 地方官들이 항상 넘두에 두는 搾取對象이 되었다. 宋朝시기 外來貨物은 모두 政府에서 專賣하였고 外來貨物의 稅金은 國庫의 主要한 收入이었다. 廣州가 經濟上에서 交通上에서 가지는 重要한 地位는 唐朝때 보다 높았으면 높았지 못하지는 않았다. 蘇轍은 龍川志略에서 이렇게 記錄했다. 『番商 辛押陁羅는 廣州에서 數十年을 生活하였는데 財産이 數百萬에 달하였다.』 岳珂程史(卷11)에서는 다음과 같이 적었다. 『番禺에 海獠들이 雜居해 있었는데 그중 가장 富裕한 자는 浦姓이고 號는 白番人이며 原來 占城의 귀족이었다. 바다에 나갔다가 파도를 만났다. 本國에 돌아간 후 國主에게 中國에 남아 相互間의 貿易을 進行하겠다고 청을 하였는데 許諾을 받았다.時日이 오래 지나자 점차 富裕해졌고 甲富로 되었다. 紹熙 아홉번째 아들이 廣州에 와서 十餘年 있는동안 각지로 旅行을 다녔다.층집의 높이가 백여자가 되었으며 아래로 굽어볼 수 있었다. 배알하는 자들은 반드시 그위로 올라가야 했다. 바닥에는 金を 깔고 그 밑에는 機關을 裝置하여 말을 할 때마다 소리가 쩌렁쩌렁 울렸다. 층집위에는 黃金으로 무늬를 새겼는데 이루 다 形容할수 없다. 호수와 亭子가 있으며 嶺의 四面은 몇장에 달한다. 역시 金으로 둘레를 裝飾하였고 甲葉과 고기비늘을 만들었는데 州郡官吏들에 비해 엄청나게 奢侈하였다. 金を 수만냥을 낭비하였다. 大廳에는 네개의 기둥이 있는데 모두 천년목은 수향목으로 만들었고 용마루와 전각이 높이 솟아 있었다. 몇개의 기둥을 세우려 하였지만 朝廷을 초월할 것이 憂慮되어 舶司가 許諾하지 않아 처마 밑에 놓아 두었다. 그후 갑자기 防波堤를 만드는데 쓰게 되었는데 하늘 높이 치솟아 다른 탑과 못지 않았다. 둘레는 벽돌로 쌓고 그 위에는 白灰를 칠하니 마치 銀筆같았다.층집絶頂에는 金錠을 장식하여 法輪을 代替하였다.他日 年末이 되어 郡守를 초칭하여 宴會를 베풀었다. 황금을 물쓰듯 하고 山海珍味가 밥상에 지저분하게 널려 있었다. 이것을 보고 낭비가 아니냐고 하니 下人은 平時에도 이렇다는 것이다.』 이로부터 알수 있는바 南北宋時期 外國의 大商人과 甲富들도 廣州에서 아주 많이 살았다는 것을 알수 있다. 日本 桑原隲藏의 考證에 의하면 南宋時期 國際貿易上에서 收入이 가장 많을때 國庫 總收入의 20분의 1을 차지 했으며 그 중에서 廣州의 收入이 제일 많았다. 그러므로 廣州가 海外交通上에서의 地位와 南宋의 建國과 아주 重要한 關聯이 있다.

泉州는 宋朝에 들어와 發達하기 시작하였으며 南宋時에는 그 地位가 廣州와 비슷하였다. 趙汝適 諸番志는 著者が 泉州에 있을 때 여러 나라들과 通商하던 情景을 모아서 쓴 책이다. 交州는 隋朝末期 海上貿易에서 일정한 지위를 차지하였고 唐나라 때는 重要한 자

리를 차지하였다. 明州와 杭州는 宋朝시기 通商港口로 되었기에 貿易方面에서 廣州와 距離가 멀며 交通上에서도 그 地位가 重要하지 않았다. 南宋時期 杭州는 비록 서울이지만 다만 政治上的 關係로 東南地域의 交通中心地가 되었지만 唐宋全盛時期의 長安과 비교가 되지 않는다. 洪州는 通商大路의 必經之路에 자리를 잡고 있기 때문에 唐朝때는 아주 繁榮하였지만 揚州에는 비할 수가 없다.

제6장 隋唐宋時代의 館驛과 交通律令

1

隋唐宋의 館驛과 交通法令은 唐朝가 代表적이다. 隋朝는 存在한 時日이 너무 짧았기에 이 方面에서 代表적인 것이 없다. 宋朝는 唐朝의 法令을 繼承한 것이 많기에 唐朝의 것만 알면 이 時代의 大略적인 狀況을 알 수 있다.

唐驛의 組織에는 驛長, 驛夫가 있다. 驛長은 驛마다 한 사람씩이다. 驛夫는 몇명 혹은 數十명인데 等級과 일의 많고 적음에 따라 決定한다. 縣의 驛은 縣令이 겸한다. 州의 驛은 州의 兵曹가 掌握하고 있다. 道의 驛은 節度使 아래에 館驛巡官 4명과 判官 1명을 두어 일을 보게 한다. 全國의 驛은 兵部의 駕部郎中員外郎이 主管한다. 唐律疏義 권25 「詐乘驛馬」: 『郵驛은 軍事정보를 빨리 전하기 위해 準備한 것이다.』 唐이 驛을 設置한 主要 意圖는 軍事정보를 빨리 傳達하기 위해서이므로 當然히 兵部에 속한다.

唐代的 驛은 30리에 한개씩 設置하였다. 그러나 唐朝時期的 驛은 漢나라때의 驛郵의 性質을 兼하였다. 唐律疏議에서는 『郵驛은 軍事정보를 빨리 傳하기 위해 設置한 것이다.』라고 하였고, 唐會要(권 61)에서는 『郵驛을 利用할때 應당히 종이 쪽지를 쥐야한다.』고 적었다. 모두 郵와 驛을 함께 말하고 있다. 唐의 驛은 그 외에도 館舍의 性質을 가지고 있으므로 「館驛」이라고도 부른다. 唐會要 卷 62(御使出使節에서) 『麟德 2年 10月, 劉仁軌가 萊州에 도착하여 驛 西廳에 들었다. 한 밤중에 御使가 도착하였다. 驛人이 「西廳이 閑찮으나 이미 사람이 들어있다.」고 하자 「누구냐?」고 물었다. 「帶方州刺史입니다.」 御使가 命을 내려 劉仁軌를 東廳으로 옮기게 하였다』 또 卷 61(官譯使條): 『그 해 4月, 御使가 出使한후 곧 되돌아 왔다. 그것은 原來 있던 館驛에 中使가 있었기 때문이다. 慣例로는 만약 御使가 먼저 도착하여 廳에 있으면 中使가 와도 다른 廳에 가야 하며 만약 中使가 먼저 廳에 도착하

면 御使가 다른 廳에 가야 한다.』 이것은 驛이 사람들에게 잠자리만 提供하는 것이 아니라 그외에도 많은 廳들을 準備해 놓았다는 것을 설명한다.

唐驛의 總數는 陸驛 1,297개소, 水驛이 260개소, 水陸을 兼한것이 86個所, 모두 1,639個所이다. 陸驛에는 驛馬가 8~75필이 있는데 驛의 等級에 의해 그 數量이 다르다.(各道の 驛은 6等級으로 나뉜다) 그외에도 傳馬가 있는데 速度는 驛馬보다 좀 느리다. 그리고 驛驢도 있는데 급하지 않을 때 타는 것이다. 水驛에는 驛船이 2~4척이 있는데 水驛의 일이 얼마나 많은가에 따라 다르다. 水陸兼用의 驛은 大概 驛船兼 驛馬를 사용하는 驛일 것이다.(이 상은 唐代驛制考를 參考하였고 燕京大學 史學年報 第1卷 第5期에 있다.)

唐律에 의하면 宿을 받들고 驛馬를 타고 驛에 投宿하는 자들을 모두 驛使라고 한다. 唐律에는 아주 明白히 規定하여 있다.

(1) 驛使가 出使할 때 符券을 주는데 이 符券을 가지고 일정한 時日내에 驛馬를 탈 수 있다. 符券이 없고 사사로이 驛馬를 탄 자는 1年 徒刑에 처한다. 期限을 어긴 자는 하루에 80杖을 때리고 2日이면 죄를 한 급 높인다. 軍情이 긴급할 때 時日을 어긴자는 그 죄를 3급 높혀 처벌하거나 絞罪에 처한다.

(2) 驛使가 아무런 緣故 없이 公文을 다른 사람을 통해 傳達하면 1年 徒刑에 처한다.

(3) 譯使가 公文을 傳達할 때 公文을 작성하는 자에 의해 다른 사람의 公文 구독에 지장을 주면 그 公文이 滯留된 時日과 距離에 의해 죄를 정하는데 두개의 등급을 낮추어 준다. 만약 작성하는 자가 過誤를 범하였다면 같이 죄를 받는다.

(4) 驛使가 驛馬를 規定數量 이외로 탔으면, 1匹은 1年 徒刑, 2匹은 죄를 한 等級 높인다.

(5) 驛使가 驛馬를 탈 때 번번이 쓸데 없는 길을 간 자는 1리에 100杖을 때리고 5리는 죄를 한급 높혀 친다. 마땅히 도착해야 할 곳을 지나쳤을 때 죄를 한급 높힌다. 驛을 지나면서 驛馬를 바꿔 타지 않는 자는 80杖을 친다.

(6) 驛馬를 탈 때 衣仗만 몸에 지녀야 한다. 衣는 옷과 이불이고 仗은 활과 칼등이다. 이 規定을 어긴 자는 一斤을 超過하면 60杖, 10斤이면 죄를 한급 높혀 취급한다. 죄는 1년 徒刑이다.

(7) 驛使가 이상의 過誤를 범하였지만 驛馬를 탈 것을 타지 못하고 驛驢를 탔으면 그 죄를 2급 낮추어 취급한다.

(8) 驛使는 반드시 驛에서 住宿해야 한다. 驛使가 아니면 驛에 住宿할수 없으며 住宿한 자는 볼기를 40매 친다. 『雜令: 「私人이 外出할때 職事는 5品以上, 散官은 2品以上, 爵國公

以上の 사람들이 驛에 投宿하려고 하면 廳에 들 수 있다. 邊遠地區 및 居住地點이 없는 곳에서는 勳官이 5品以上 및 爵은 屯驛을 찾아 投宿을 要求하면 廳에 들 수 있다. 돈을 받지 못 한다.」 投宿할 수 없는 私人이 投宿하였을 때 불기 40매를 친다. 받지 말아야 할 돈을 받은 자는 그 數量이 적더라도 100杖을 치고 贓罪로 취급한다. 100杖보다 중한 자는 強盜罪로 취급한다. 驛에 投宿할 때 舍에 의해 받지 말아야 할 投宿料를 받았을 때는 投宿할 수 없는 자가 投宿하였을 때와 같은 罪로 취급한다. 더 중한 자는 그 죄를 2급 높혀 취급한다.』(唐律疏議 卷26, 雜律에서).

以上の 몇가지 規定을 보면 唐朝의 驛은 完全히 行政上과 軍事상의 便利를 위해 設置한 것이다. 唐의 驛은 비록 館舍의 性質을 갖고 있지만 專門 貴人만 사용할 수 있다. 그러므로 漢朝의 郵亭과는 다르다.

2

唐朝시기 私人の 旅舍事業은 아주 發達하였다. 通典(卷 7)에서는 다음과 같이 敘述하였다. 『東쪽의 宋州, 汴州로부터 西쪽의 岐州까지 길 兩쪽에 여인숙이 즐비하게 늘어서 있으며 손님들을 접대하고 술을 팔고 있다.南쪽의 荊州, 襄州로부터 北쪽의 太原, 范陽까지, 西쪽은 蜀川, 涼府까지 모두 旅館이 있어 來往商人들과 行人들을 받아 들이고 있는데 數千里 길을 가도 兵器를 가지고 다닐 필요가 없다.』 이로부터 唐朝시기 私入旅舍事業이 繁盛하였다는 것을 알 수 있다. 全唐書(卷32) 禁貨店干利詔는 다음과 같이 敘述한다. 『南北街百官들은 昭應縣 兩市 및 近處에 많은 店鋪들을 차린 후 外人들에게 세를 내주는데 그 利益이 商人들보다 많았다. 그 후부터 세방은 한 칸에 매달 500文을 超過못하게 하였다.』 當時 旅舍事業의 利益이 얼마나 컸는가를 알 수 있다. 朝野僉載: 『唐朝때 定州의 何明遠은 甲富인데 주요한 驛의 일을 맡아 본다. 매번 驛이 설때면 그 옆에서 胡人들과 거래를 하여 財産이 백만에 달하고 비단 짜는 機械만해도 500張이다.』(太平廣記卷243, 何明遠條에서) 그때 客店을 꾸려 財富을 모은 자들도 있었다. 何明遠은 「專門胡人들과 거래를 한다」, 專門 外國人들과 장사를 하는 것 같다. 아마도 外國商人들을 接待하는 客店은 그 利益이 더 많은 것이다. 때문에 財産이 百萬이 되는 것이다.

唐朝時期的 各種 客店中에서 外國商人들이 직영하는 것도 있다. 太平廣記 卷 16(杜子春條에서): 『(杜子春)徒歩로 長安을 거니는데 하루 종일 밥을 먹지 못하였고 길을 잃고 헤매

일 때(老人 한분이 지팡이를 짚고 앞에서 걸어 가다가 소매안에서 돈 한궤미를 내어서 던져 주었다.)하는 말이 오늘 저녁 밥을 사 먹으라. 내일 오후 西市 波斯官抵에서 기다려라. 시간을 어기면 다시 기회가 없으니 조심하여라.』 이것은 長安 西市의 外國人 客店을 말한다. (盧李二生條에서): 『(李生)은 아주 貧困하다. 어느 하루 揚州 阿使橋를 건널 때 발에 쥔신을 신고 몸에 허술한 옷을 걸친 盧生을 만났다.(盧生)이 지팡이를 짚고 있었는데 하는 말이 波斯店에 돈 가지러 왔다고 한다.』 이것은 揚州의 外國人 客店이다. (崔煒條에서): 『(崔煒)廣州에 이르렀다.波斯郵에 도착하였다. (波斯店)粥을 먹었다.』 이는 廣州 外國商人의 客店이다. 大概 當時 國際貿易이 發達하였기에 外國商人들은 需要에 의해 貿易이 發達한 地域에는 모두 客店을 설치하였을 것이다. 이런 客店은 일종 行棧과 같다.

3

唐朝時期 館驛에 관한 것 외에도 關津과 城內街巷에서 馬車의 운영에 대해서도 律令을 頒布하였다. 馬車의 운영에 대해서는 한 條目밖에 없다: 『城內的 街巷과 行人들 中에서 故意적으로 馬車를 몰고 가는 자는 笞를 50매 친다. 不注意로 사람을 殺害하거나 傷하게 한 자는 殺人罪에서 한급 낮춘다. 公私의 事務가 있어 빨리 가려다가 일이 發生하면 罪를 追究하지 않고 過失로 취급한다. 馬이 놀라서 停止할 수 없어 殺傷이 생겼을 때 過失 2급으로 경감한다.』(唐律疏議 卷26) 關津에 관한 規定은 비교적 繁雜하다.

(1) 私事로이 關을 넘는 자는 1年 徒刑에 처한다. 越度한 자는 그 罪를 한급 높혀 處分한다.(關門으로 건너 가지않는 것을 越度라고 한다.)』 疏議의 내용: 『水陸等關은 두 곳이 모두 禁令이 있다. 行人이 來往할때 모두 公文을 가지고 다닌다. 驛使는 符卷을 檢驗하고 物件을 傳送할 때는 牌를 본다. 軍事의 防禦에 需要되는 役夫들은 總歷이 있어야 하고 그 외의 자들은 指定한 곳에서 건너야 한다. 만약 公文이 없고 私事로이 關門으로 지나가면 1年徒刑을 받는다. 越度한 자와 나루터를 통하지 않고 물을 건너는 자는 1年半의 徒刑에 처한다.』

(2) 『關門을 넘을 수 없는 자를 넘겨주거나 다른 사람의 이름으로 넘는 자는 各各 1年의 徒刑을 내린다. 즉 다른 사람에게 부탁하여 건너가거나 賄賂를 받아 건너가게 한 자를 말한다. 만약 집사람의 이름으로 건너주면 80杖을 친다. 主司나 關使가 事情을 알면서도 制止하지 않았으면 같은 罪로 취급하며 그렇지 않으면 취급하지 않는다. 말(馬)을 越度,

冒度하고 私度하면 사람은 2급을 낮추어 罪를 취급하고 牲畜은 다시 2급을 낮추어 罪를 취급한다.』

(3) 『各 關津에서 사람을 지나가게 할때 故意적으로 잡아 두는 자는, 하루면 主司가 불기를 40매 맞으며 하루가 더 지나면 罪를 한급 높혀 취급하는데 百杖을 친다.』

(4) 『私度한 자가 다른 重罪가 있고 主司가 그 内幕을 알았을 때는 重罪에 따라 다스린다. 内幕을 모르는 자는 一般 法律에 의해 취급한다.』

(5) 兵士들을 거느리고 關門을 건널 때 다른 자가 따라 건너면 主司를 關使로 降職한다. 關使가 内幕을 몰랐을 때 데려간 자는 罪를 한급 높혀 취급한다. 内幕을 아는 자는 各各 故縱法에 의해 처리한다. 건너간 자가 있을 때 關使는 一般 法律에 의해 취급한다. 主使가 内幕을 알았을 때 關使로 降職하며 故縱罪로 한급을 높혀 취급한다. 内幕을 모르는 자는 취급하지 않는다.』 疏議가 말하기를: 『숨에 의해 兵馬가 出關할 때는 符卷을 檢驗한 후 건너게 한다. 入關할 때는 兵部에서 발급한 公文에 의해 入關시킨다. 다른 사람이 함부로 건너려 하면 將領과 官司가 처분을 받는다. 將領과 主司는 官司로 降職한다.』

(6) 여러가지 禁止物을 감추어서 건너가는 자는 盜賊으로 취급한다. 數量이 적은 자는 私造私有法에 의해 처리한다. 個人의 物件이지만 禁止令에 의해 關門을 나갈 수 없는 것을 私事로이 가지고 건너면 그 罪를 3급 낮추어 취급한다.』 所謂「私造私有法」이란 疏議는 이렇게 해석한다. 『擅興律: 私事로이 갑옷을 감추고 弓弩가 3張 있으면 2,000리 정배를 보낸다. 삼지창이 하나 있으면 1年半 徒步해야 할 곳에 정배를 보낸다. 私事로이 갑옷과 弓弩를 만든 자는 그 罪를 한급 높혀 취급한다. 만약 私事로이 창과 명주 30匹을 가지고 關門을 건너면 贓物을 감춘 죄로 취급하며 2年 徒刑을 내리고 창은 罪로 취급하지 않는다. 만약 갑옷을 감추어 私事로이 關門을 건너면 私有法에 의해 3,000리의 정배를 보낸다. 藏物罪는 취급하지 않는다.』

以上是 모두 國境內의 關津에 關한 律令이다. 전반적으로 보면 行人이 出關하려면 반드시 公文이 있어야 하며 私度, 越度, 冒度, 兵士들을 따라 度關, 禁止物을 가지고 關門을 건너지 말아야 한다. 官司方面에서는 건너지 말아야 할 사람을 건네주고 故意적으로 行人을 잡아두고 또 行人이 兵士들을 따라 건너게 하면 모두 相應한 罪가 있다. 그 외에도 緣邊地帶에 관한 律이 있다. 『緣邊關塞을 越度한 자는 2年 徒步해야 할 곳에 정배를 보낸다. 外國人과 私事로이 交易을 하여 상대방의 물건을 一尺 가지면 2年 徒步 정배를 보내며 3匹이면 한급 높혀 죄를 취급하고 15匹이면 賦役과 정배를 동시에 해야 한다. 私事로이 禁

止하는 兵器를 交易하는 자는 絞刑에 처한다. 結婚하는 자는 2,000리의 정배를 보낸다. 未入(禁止하는 兵器를 境內에 들어 오지 않는 것), 未成(婚姻이 성사되지 않는 것)은 各各 3급을 낮추어 취급한다. 즉 만약 私事로이 交易을 하면 強盜罪로 취급한다.』主客式에 의하면 蕃客이 中國으로 들어 오면 途中에서 客人과 交易을 하지 못하며 말도 하지 못한다. 州縣의 官吏들도 用件이 없으면 客人과 만날 수 없다. 즉 國內의 官吏나 百姓들은 客人과 交易을 하지 못한다. 私事로이 結婚하면 위의 法에 따른다. 만약 蕃人이 入朝하면 廳에 住宿해야 하며 居住하려면 반드시 結婚해야 한다. 그렇지 않으면 蕃國으로 돌아 가야한다. 緣邊關塞은 一定한 間격으로 中國과 外國人에게 열기때문에 이 方面에서는 內陸보다 더욱 嚴格하다.

제7장 隋唐宋의 交通工具

1

隋唐宋시대의 交通수단중에서 가장 발달한 交通수단은 선박이었다. 隋煬帝가 江南을 遊覽할 때 舳, 艫가 千里를 늘어 섰다고 하였는데 그 當時 內河船舶이 얼마나 發達하였는가를 알 수 있다. 隋煬帝가 高麗를 칠 때 蒼海道에 軍師를 주둔시켰는데 『舟艦가 千里에 달하고 번개같이 빠르며 巨艦이 구름같이 많아 강을 가로 막았노라』고 썼다. 海上船舶의 發達상을 알 수 있다. 이러한 海上과 河川의 船舶이 發達한 것은 隋煬帝時期의 一時的 現象일 수 있다. 그러나 唐宋時期의 水上交通 發展狀況을 놓고 말할 때 船舶의 發達狀況은 隋朝時期 보다 당송시기가 훨씬 발달하였다. 容齊四筆 卷9(南舟 北帳條): 『豫章에서, 遼州에서 온 스님을 만났는데 하는 말이 南方사람들은 北方에 千人이 탈 수 있는 배가 있다는 것을 믿지 않으며 北方사람들은 南方에 萬섬을 실을 수 있는 배가 있는 것을 믿지 않는다. 이것은 모두 地方에 局限 되었기 때문이다.』 이것은 唐으로 부터 宋朝에 이르면서 中國南部에는 만섬의 重量을 실을 수 있는 배가 나타난 것은 이미 稀貴하지 않았다는 것을 말한다. 宋史食貨志說: 『胡人들은 300斤을 1婆蘭이라 한다. 船舶에서 가장 큰 것을 獨檣이라 하며 1000婆蘭을 실을 수 있다. 다음의 것은 牛頭라고 하며 獨檣에 비해 3분의 1을 적게 싣는다. 그 다음의 것은 木舶이라 하며 料河라고도 하는데 牛頭的 3분의 1을 싣는다.』 이것은 唐宋時期 中國海에서 航海하는 배들은 가장 큰 것이 이미 30萬斤을 실을 수 있었다는 것을 말한다. 그

중에서 外國人이 經營하는 배들이 많았지만 中國人들이 經營하는 배들도 적지 않았다.

唐 德宗時期 中國의 南海官吏들은 이미 자기 스스로 海船을 만들어 海上貿易에 從事하였다. 舊唐書(卷 151) 王鏐傳: 『王鏐이 廣州刺史, 御使大夫, 嶺南節度使가 되었다.西南大海中에서 여러나라의 船舶들이 들어오자 그들의 利益을 모두 빼앗았다. 그리하여 財富은 公家의 것보다 더 많았다. 하루에 出港하는 배들이 10여척에 달하며 貴重한 物品들인 象牙, 珠寶, 무소뿔 등을 배에 싣고 여러 나라의 國境을 드나 든다. 해마다 周邊의 國家들과 貿易을 끊임없이 하였다.』 이 때 王鏐의 商船은 아직 波斯灣에 도착할 수 없었다.(廣州에서 波斯灣까지 往復 2년이 걸린다. 嶺外代答 卷2, 鏐船僅「周以歲時」). 그 航海範圍는 다만 南洋群島一帶 뿐일 것이다. 그리고 그의 商船이 艇이라고 한 것을 보면 배는 아주 큰 것이 아닌것 같다. 宣宗 大中年間, 아랍인 蘇萊曼이 中國에 遊覽을 와서 이야기책 鉸鍊 한권을 썼다.(이 책은 劉復이 이미 法文으로 번역하였고 이를 다시 中文으로 翻譯한 것이 있다. 그 題目은 蘇萊曼東遊記, 地學雜誌 民17의 第1期, 第2期, 民18의 第1期, 民19의 第4期, 民20의 第1期 第3期 第4期, 民24의 第1 第2기에 게재하였는데 아래의 文章은 이 譯文에 의거한 것이다.) 그 속에는 다음과 같은 기록이 있다. 『海船所의 港口에 停泊한 大部分의 中國 배들은 모두 Siraf에서 貨物을 실은 후 떠난 것이다. 모든 貨物은 먼저 Basra 및 Oman과 기타 각 부두에서 Siraf에 運送해 온 것이다. 그런후 中國船에 싣는다. 이 곳에서 배를 바꾸는 원인은, [波斯灣의] 바람이 강하고 파도가 커 아주 危險하고 다른 곳의 바다는 물이 깊지 않기 때문이다.』 또 말하기를 『이 곳의 마지막 곳에 이름이 Durdur이라는 兩山사이에 위치해 있는 海峽이 있다. 다만 작은 海船만 지나갈 수 있고 中國船은 지나갈 수 없다.Malaya의 Kulam에는 城廓을 護衛하는 兵士들이 있으며 기타 附屬地도 있다. 中國船이 이곳에 도착하면 過口稅를 내는데 船舶 하나에 千 dirham를 내고 기타 船舶들은 (中國船보다 작다. 배의 크기에 따라) 稅를 내는데 1~10 direr 등 같지 않다.』 이 記錄에 따르면 波斯灣에 가는 中國 船舶이 아주 많았다는 것을 알 수 있으며 그 體積도 特別히 크다. 때문에 아랍인들이 貨物을 東部로 運送할 때 大部分 中國船에 싣고 中國船舶 한 척이 받치는 稅金도 다른 種類의 배들에 비해 많다. 宋朝時期 이런 狀況은 여전히 변함이 없었다. 嶺外代答 卷2, 『中國商船이 大食으로 가려면 故臨을 지나는데 반드시 작은 배로 바꾸어야 한다.』 『大食國에서 작은 배를 타고 南으로 航海한 후 故臨에서 큰 배로 갈아 탄다.』 이 時期 中國과 아랍국가간의 海上來往은 이미 모두 中國船을 使用하였다. 中國船은 船體가 크므로 故臨西로 가는데 적합하지 않아 아랍국가로 가려면 반드시 먼저 작은 배를 타고 다시 큰 中國船으로 갈아 타

야 한다.

宋朝時期的 海船은 日本 桑原隲藏의 考察에 의하면 다음과 같다.

(1) 船舶에는 網首, 副網首와 雜事 등 人員이 있다. 그들이 일을 할 때 不服하는 자는 불기를 치는 벌을 행한다.

(2) 船舶은 市舶司에서 公文을 주는데 朱記라고 한다. 위에는 網首, 副網首의 姓名과 乘客들의 人數 및 船舶의 크기 및 構造가 記錄되어 있다.

(3) 이런 船舶들은 海賊을 防備하기 위하여 兵器들을 갖추고 있다. 中國船舶에는 많은 射手, 방패수와 火箭을 쏘는 弩手들이 있었다.

(4) 船舶에는 돛, 닻, 노가 있다. 노는 아주 커 반드시 4~30명이 있어야했으며 한 척의 배에는 노가 8~12개가 있었다.

(5) 船舶의 內部는 몇개의 區間으로 나누었으며 단단한 벽으로 사이를 막았다. 그러므로 한 部分이 破損되었을 때 배의 全體가 影響을 받지 않을 수 있다.

(6) 큰 船舶은 모두 각각 몇개의 작은 배를 갖고 있다. 배가 停泊할 때 작은 배로 나무를 나르거나 飲用水를 나른다.

(7) 배의 雜役은 黑人이 담당한다.

(8) 航行할 때 때때로 갈구리에 긴 끈을 매어서 바다밑의 흙을 끌어 올리는데 이 해저의 흙의 質에 의해 배의 位置를 推定한다. 또 鉛錘로 水深을 測量한다.(以上節은 「蒲壽庚之事蹟」, 陳裕菁역 「蒲壽庚考」 本에서)

宋 宣和元年, 朱或著 萍州可談: 『船舶의 深度와 너비는 각각 數十丈에 달한다. 商人들은 각자가 자기의 貨物庫를 차지하고 物件을 쌓아놓고 밤이 되면 사람이 그위에서 잠을 잔다. 貨物은 大部分이 陶瓷器이므로 大小가 서로 맞물려 작은 짬도 없다. 바다에서는 파도를 두려워 하지 않지만 閣淺을 가장 두려워한다. 배가 갑자기 물이 새서 구멍을 막을 수가 없을 때는 鬼奴가 칼을 들고 바다에 뛰어 들어 밖에서 구멍을 막는다. 鬼奴는 수영을 잘하여 물에 빠져 죽지 않는다. 舟師는 地理를 알고 있다. 밤에는 별을 觀察하고 낮에는 해를 觀察하며 흐린 날에는 指南針을 본다. 혹은 十丈이나 되는 긴 끈으로 바다밑의 흙을 건져내 냄새를 맡아보면 그 當時의 位置를 안다. 바다 中間에는 비가 오지 않는다. 만약 비가 오면 山 가까이에 있다는 것을 말한다. 商人이 하는 말이 바다에 바람이 없을 때는 마치 거울같다. 船舶에 있는 사람들은 고기를 낚기 시작하는데 팔목과 같이 굵은 갈구리에 닭이나 오리틀 꿰서 던지면 큰 고기들이 그것을 삼킨다. 그런 후 고기를 끌고 만나질 가야만 힘을 뺄 수가

있다. 좀 가까이 끌어 온 후, 완전히 잡아 올리려면 다시 반나절이 걸려야 한다. 갑자기 바람이 불면 고기를 버린다. 혹은 잡은 후 큰 고기를 먹을 수 없으면 창자를 갈라 그 창자 속의 작은 고기를 꺼내서 먹는다. 큰 고기 하나의 창자 속에 數十마리의 작은 고기가 있는데 每個마다 數十斤에 달한다. 바다의 큰 고기들은 船舶을 따라 上下로 움직이는데 먹을 것을 던져 주면 곧 받아 먹는다. 船상의 사람들이 병이 들면 船舶에서 죽는 것을 꺼리기 때문에 숨을 거두기 전에 망석에 말아서 바다에 던진다. 그것을 빨리 갈아 앉게 하려면 물독에 물을 담아 망석에 비끌어 맨다. 던지기가 바쁘게 고기들이 삼킨다. 巨鯨가 있는데 길이가 百丈에 달하며 鼻骨은 마치 톱과 같아 船舶과 부딪치면 船舶이 中間部分으로 두 동강이 나는데 마치 썩은 나무를 자르는 것 같다. 배가 航行하다가 먼곳에 枯木山이 보인다. 舟師가 以前에는 이런 山이 없었는데 하고 의심하면 그것이 바로 蛟龍이다. 머리카락을 잘라 고기의 뼈와 같이 불 태우면 조금 물 밑으로 내려 간다. 以上の 모든 것이 다 위태롭다. 一般的으로 解脫되기 어렵다.』 이와 같은 기록을 통하여 宋朝時期의 海船위에서의 生活을 어느 정도 짐작할 수 있다. 날이 흐렸을 때 舟師가 使用하던 指南針은 당시의 航海술의 극치를 이루었다고 할 수 있다. 그 후 指南針에 관한 知識은 점차 西方으로 傳해져 普遍的으로 使用되었으며 近代文明에 重要的 影響을 끼쳤다.

2

唐宋時期에 輪船이 있었다. 舊唐書 卷 131, 李暉는 『經常적으로 기발한 생각을 하여 戰船의 兩쪽에 輪을 달아 발로 밟게 하였는데 그 速度가 아주 빨라 돛을 단 것과 같았다.』 新唐書 卷 80에서도 記錄하고 있다. 李暉가 『戰船 兩옆에 輪을 달아 발로 밟게 하였는데 물을 가르고 나가는 것이 戰馬가 달리는 것과 같다.』 冊府元龜 卷 908, 『唐朝의 王暉는 洪州觀察使인데 戰船 兩옆에다 輪을 달아 발로 밟게 하였는데 파도를 가르고 나가는 것이 돛을 단 것과 같았다.』 以上の 三個條目에서 王暉와 李暉가 같은 사람인지 다른 사람인지는 불분명하나 唐朝때 簡單한 推進機로 갈 수 있는 輪船이 있었다는 것은 의심할바 없는 것이다. 宋나라 때에도 이런 船舶이 있었다. 宋史 岳飛傳에서는 이렇게 記錄하였다. 洞庭湖의 盜賊들이 輪船을 使用하였는데 『輪으로 물을 치면서 나는 듯이 달렸다.』 南宋末期의 夢梁錄 卷 12에서 西湖車船을 記錄할 때 다음과 같이 적었다. 『船舶위에는 舵를 잡는 사람이 없지만 車輪을 使用하여 발로 밟아 가는데 나는 것 같다.』 애석하게도 이런 輪船은 다만 간단히 작

은 물에서만 사용할 수 있고 長距離 航海에는 사용할 수 없었다. 때문에 普遍的으로 使用되지 않아 宋대이후 점차적으로 消失되었다.

唐朝時期 비둘기를 이용하여 通信을 하였다. 唐李肇 國史補 卷 下: 『南海船舶은 外國船이다.船舶이 출발한 후 航海할 때는 반드시 흰 비둘기를 길러 通信에 使用한다. 船舶이 沈沒되었을 때 비록 數千里 떨어져 있지만 비둘기는 꼭 찾아 온다.』 唐末期 段成式 酉陽雜俎 卷 16: 『大理國의 宰相 鄭復禮가 하는 말이 波斯船에는 大部分 비둘기를 기른다. 비둘기는 數千里를 날 수 있다. 한 마리를 날려 보내 집에다 無事함을 알린다.』 이것은 外國船의 通信 비둘기이다. 王仁裕 開元天寶遺事에서 張九齡이 비둘기를 길러 通信하는데 利用하였다는 記錄이 있다. 이것은 中國人도 비둘기를 利用하였다는 것이다. 朝野僉載에서 唐太宗이 매를 利用하여 長安에서 부터 洛陽까지 魏王에게 소식을 전했는데 하루에 몇번이나 往復하였다는 記錄이 있다. 이 事實은 唐朝初期의 일인데 通信에 이용한 것이 비둘기가 아니라 매였다.

수레가 있었으나 이 부분에서는 隋唐宋시기에는 큰 發展이 없었다. 指南車司에 鼓를 裝置하여 소리를 내게 하였다. 唐宋時期 各各 獨創적인 創造者가 있었지만 大體로 前朝와 差異가 없다.