

韓國의 古代船에 關한 研究(I)

高 允 燮

A Study on the Ancient Boat of Korea(I)

Koh Youn-Sup

〈 目 次 〉

1. 序 言	(i) 槓목배
2. 世界 各處에서의 古代船	(ii) 통나무배
3. 우리나라에서의 古代船	(iii) 組立式 통나무배
4. 우리나라 古代船의 造船工法과 材의 性 能	(iv) 洛東江 流域의 나룻배
	5. 結 言

Abstract

This nation is surrounded by the sea on three sides and its inland could be reached by boats, therefore it is certain that it has enough factors to become a maritime power. Because of these factors, this nation has actively traded with neighbouring nations by sea and it once held the command of the sea in the Far East sea area.

These remarkable maritime activities and shipbuilding technics in the past were never behind any other nation but unfortunately there are no written records to prove them. It is fortunate enough for us to have found an ancient boat which could be regarded as a primitive one. As a result the discovery raised a new concern about the shipbuilding technics since the prehistoric age.

In this paper the author attempted to investigated into how the shipbuilding technics have been developed since the prehistoric age by surveying the existent ships which are regarded as similar to primitive ships and the discovered ancient one.

1. 序 言

우리나라는 큰 河川이 있고 三面이 바다인 關係上 오랜 옛날부터 배가 있었음이 分明하다. 史記에서 보면 三國時代부터 中國과 船舶으로 來往이 자주 있었고, 統一新羅時代에는 張保皇가 韓半島 極東一帶의 海上에서 制海權을 掌握하기도 하였다. 高麗中葉 麗蒙聯合艦隊는 日本을 侵攻하였고, 李朝中葉에는 李舜臣將軍이 巨擘船艦隊로 日本艦隊를 擊破하기도 하였다. 이와 같이 우리나라는 옛부

터 海洋國家로서 損色이 없었는데, 近世에 이르러 西洋文明이 來渡하고 나서부터는 急激히 그 자취를 감추게 되었다.

오늘날 우리나라가 世界有數의 造船國으로 急進的으로 자랐음도 海洋國家의 後裔임에 原因이 있다고도 말할 수 있을 것이다.

우리는 民族의 優秀性을 世界에 밝히는 마당에 있어서 있어졌든 先祖들의 海洋活動과 造船術도 밝혀야만 할 것이다. 그러나 여기서의 目的은 古代造船術에 關한 것이고, 造船術의 發展過程을 밝힘에 있어서는 于先 先史時代로부터 存在하였든 古代船부터 다루어져야 할 것이다. 多幸히 이 研究를 뒷받침 할만한 古代船에 屬하는 통나무 배가 最近 慶州 雁鳴池에서 發見되었고, 古代船 建造工法에 屬한다고 볼 수 있는 나룻배가 洛東江流域에 現存하고 있다.

本 論文에서는 古代船에 關하여 그 一部에 지나지 않지만은 史記에 의하거나 實物을 踏查하고, 우리나라의 古代船의 種類, 造船工法 및 發展過程 그리고 배의 安全度 等에 關해 살펴보고자 한다.

2. 世界各處에서의 古代船²⁾

年代로는 確實치 않으나 먼 옛날부터 人類는 배 구실을 할 수 있는 나무토막이나 갈대 대나무 같은 것을 묶어서 만든 뗏목배, 통나무를 파내서 만든 통나무배, 獸皮나 木皮를 利用한 가죽배 등이 있었음을 알 수 있다.

이와 같은 原始 형태의 배는 지금도 世界各處에서 여전히 쓰여지고 있다. 그린랜드를 비롯한 추운 地方에 살고 있는 에스키모는 지금도 나무가지로 만든 骨格 위에 動物 가죽을 입힌 카약(kayak)을 北極 바다에서 볼 수 있으며, 캐나다의 브리티쉬 콜럼비아 地方에서는 나무껍질을 입힌 카누(canoe)를, 아메리카 인디안들은 얼마전까지만 해도 獸皮나 木皮를 씌운 카누를 使用하였고, 英國이나 아일랜드의 各地方이나 티크리스江과 유프라테스江 江邊에는 나무가지로 바구니 모양으로 엮은 骨格 위에 獸皮를 씌운 가죽배가 아직도 남아 있다. 南아메리카의 티티카카湖에서는 지금도 발사(balsa)라는 가벼운 나무를 뚫치고 엮어서 만든 발사선이 利用되고 있고, 아프리카의 各處에서는 갈대를 묶어서 만든 파피루스船(Papyrus boat)이 널리 쓰여지고 있고, 말레이시아半島와 自由中國等 東南亞 여러 나라에서는 참대로 엮어서 만든 뗏목배(筏船)가 漁業에 利用되고 있고, 우리나라 濟州島에서는 가는 통나무를 엮어서 만든 뗏목배가 아직도 使用되고 있다. 이와 같이 世界 도처에서의 河川에서는 통나무를 깎아서 만든 통나무배가 아직도 남아 있는 것으로 알고 있으며, 南洋의 여러 島嶼나 아프리카 海岸 等에서는 통나무를 깎아내서 輕快하게 만든 카누가 土着民들간에 아직도 愛用되고 있다.

이와 같이 世界各處에서 現在도 使用되고 있는 古代形態의 배는 뗏목배, 가죽배, 통나무배 등 3가지로 分類할 수 있다.

3. 우리나라에서의 古代船

世界 어느곳을 막론하고 古代船들은 주어진 天然條件과 人間의 知慧에 의해 만들어졌다.

우리나라는 溫帶地方이고 물에 뜨고 사람이 물에서 몸을 지지하거나 탈 수 있는 적합한 것으로는 나무였을 것이고, 나무 말고는 地方에 따라 대나무와 갈대가 있기는 하나 가늘고 약하기 때문에 浮體로는 나무만큼 믿음직스럽지 못하다.

나무로 浮體를 만드는 가장 손쉬운 方法은 江 기슭이나 海岸 어디서든 구할 수 있는 雜木을 엮어 만든 뗏목배였을 것이다. 그러나 뗏목배는 물에 젖어 있는 관계상 완전한 배는 아니며 좁은 통나무를 파서 만든 통나무배가 완전한 배로 만들어졌을 것이다. 따라서 우리나라에서의 古代船이라 하면 뗏목배와 통나무배라 할 수 있다. 이 古代船의 하나인 뗏목배는 지금까지 그대로 이나, 통나무배는 時間이 흐름에 따라 建造法에 상당한 변천이 있었음이 實物 發掘이나 現存船에서 알 수 있다.

原始船에 屬하는 통나무배가 아직도 漢江上流에 常存한다고 듣고 있으며 濟州島 沿岸에는 아직도 뗏목배가 常存하고 있다(그림 1).

統一新羅時代에 建造된 것으로 보이는 통나무 3개를 솜쳐 만든 組立式 통나무배가 1978年 慶州 雁鴨池에서 發見되었다(그림 2).

組立式 통나무배의 工法이 發達하여 建造된 것으로 보이는 보다 크고 安定된 나룻배가 洛東江 上流인 安東灣에 常存하고 있다(그림 3).

漢江에 原始船에 가까운 古來의 漁船이 尙存하고 있다. 牛馬車 運搬用 在來式 나룻배가 얼마전까지만 해도 錦江을 비롯한 여러 江에 있었다.

이와 같이 우리나라에서의 古代船은 뗏목배와 통나무 배이며, 통나무배는 組立式 통나무배로 그리고 現代 木造船으로 發達하였음이 짐작된다.

4. 우리나라 古代船의 建造工法과 배의 性能

우리나라에서는 굵고 곧바른 나무는 흔하지 않고 造船用材로 使用되기 보다는 高級建築物에 于先 必要하였을 것이다. 따라서 古代에 손쉽게 만들 수 있었던 통나무배는 文化가 發達하여감에 따라 값비싼 외통나무배를 만들기는 힘들었을 것이고 보다 가는 통나무 여러개를 솜쳐 만드는 工法으로 發達하였을 것임이 짐작되며, 木材의 需要가 더욱 增加하여감에 따라 아주 싼값으로 求할 수 있는 가는 통나무를 다듬어 만드는 工法으로 發達하여 값이 實物에서 짐작된다.

몇가지 파악된 古代船의 種類에 따른 建造工法과 性能等은 다음과 같다.

(i) 뗏목배

뗏목배를 만들 수 있는 材料는 우리나라 어디서나 採取할 수 있는 비교적 곧바른 10年 안팎의 雜木이다. 이 뗏목배는 글자 그대로 橫木을 대고 뗏목과 같이 엮는데 지나지 않아 가장 싼값으로 손쉽게 만들 수 있다. 뗏목 形式이니 전복될 염려는 없으나 뗏목이 半쯤 물에 젖어 있어 海產物 採擷用이나 連絡用으로 使用되고 있다.

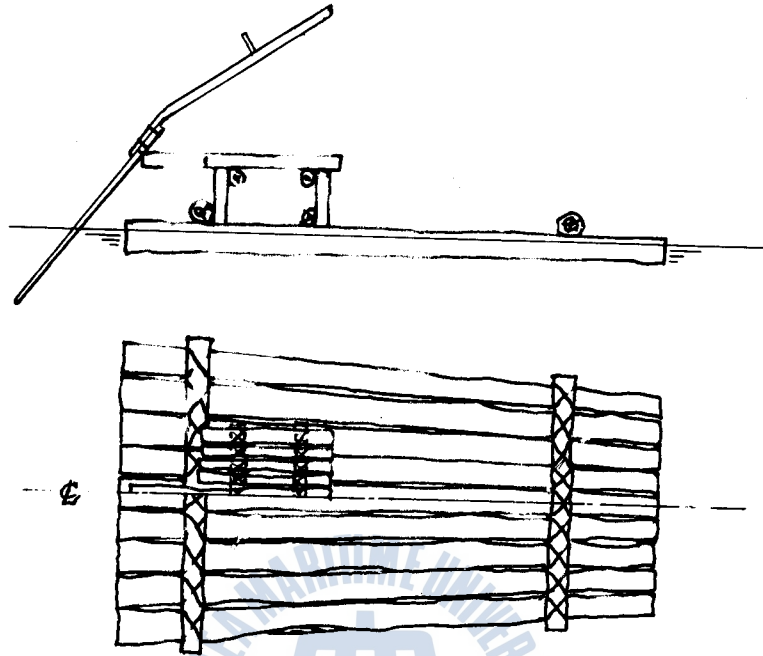


그림 1 뱃목배(제주도)

濟州島에 상존하고 있는 原始的 뱃목배는 지름이 15~20cm 程度의 비교적 곧바른 여러개의 雜木을 배를 가로 지른 橫木에 맞줄로 엮어 묶은 아주 原始的인 것으로, 배의 길이 約 4m, 幅이 約 2m로 櫓를 저어 움직인다. 櫓는 배 後部 높이 約 40cm 程度에 設置된 가는 통나무 발판(넓이 約 1m×1m) 위에서 저어진다.

이 뱃목배는 노를 저어 입의 方向으로 航行하기 보다는 먼 옛날 潮流를 타고 섬에서 섬으로 移動하는데 가장 適合한 構造였으리라 짐작된다³⁾. 이 뱃목배를 만드는데 必要한 工具는 도끼 하나만으로 可能하니 그야말로 原始的이라 하겠다.

(ii) 통나무배

뱃목배에 比하면 엄연한 배라 할 수 있다. 굵은 통나무 內外部를 도끼로 다듬어 배의 형태를 갖추게 한 것으로 가장 原始的인 배라 할 수 있다. 통나무배는 길고 홀쭉하게 되기 때문에 밑을 두껍게 하여 安定感을 갖도록 다듬어진다. 우리나라에서의 통나무배는 樹木의 크기로 짐작하여 크게 만들었다 하여도 幅 1m 넘기란 힘들었을 것이며 幅 1m일 때 길이는 6m 정도, 길이는 50cm 內外였을 것이다. 이렇게 된 통나무배는 길이에 비해 幅이 좁아 安定性이 問題가 되었을 것이고 그러기 때문에 조고마한 過積에도 顛覆事故가 잦았을 것이다. 이와 같은 통나무배는 現代船에 비하면 積載量은 적으면서도 安定性은 좋지 못하다.

(iii) 組立式 통나무배

몇 개의 통나무를 깎아 습쳐 內外部를 다듬음으로써 만든 所謂 組立式 통나무배가 1978年 慶州 雁鳴池에서 發見되었다.

이 배의 建造時期는 雁鴨池 造成時期인 統一新羅時代로 推定할 수 있으며, 배의 크기는 길이가 6m, 幅이 1m, 깊이가 33cm인 宮中 노릿배로 짐작되는데 發見된 船體附近에서 楸가락지가 同時에 發見된 것으로 보아 노릿도층 顛覆 沈沒된 듯 싶다.

建造工法은 다음과 같이 推定할 수 있다. 그림 2에서와 같이 지름 約 50cm 程度의 楸나무 3개를 同의 交點에서 짊어 束친다. 束친 3개의 楸나무를 비껴어 배고 內部를 貫다. 夾여진 中間部 楸나무 前後部에 3個의 楸나무를 連結 하는 枲나무 枲에 貫通部를 만들고, 枲面이 6cm×4cm 程度인 枲나무 角材로 楸나무 3개를 結合시킨다. 바깥은 대모양으로 다듬고 船底의 漏水나 結合部가 비껴어져 벌어지지 않도록 枲의 枲를 박는다. 枲緣은 楸나무를 파면 가장자리이고 날카로와 쉽게 損傷될 우려가 있고 또한 손재비로서 不適當하기 때문에 防枲材를 그림 2와 같이 짊어 맞추고 枲나무 枲으로 附着시켰는데, 이것은 배의 安定性에도 多少 裨益이 된다. 使用工具로는 칼, 도끼, 망치, 釘 등이 예측되며 鋸를 使用한 흔적은 없다.

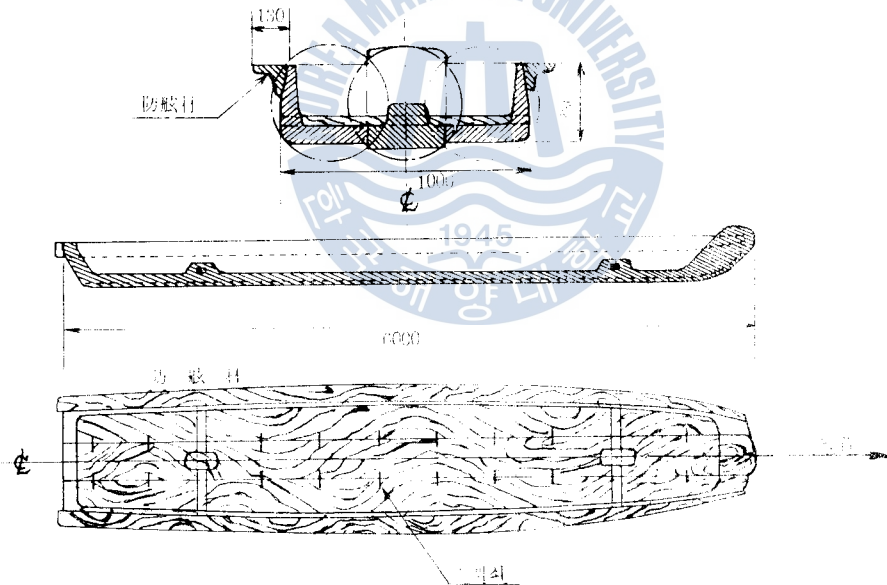


그림 2 統一新羅時代의 것으로 推測되는 組立成 楸나무배

이 배를 安定性인 見地에서 볼것 같으면 L/B가 6으로 이 정도 크기의 배에서는 폭이 매우 좋다. 이 當時 배를 만드는 사람들은 좁고 긴 楸나무배의 개념에서 버셔나지 못한듯 한데, 그와 같이 말 할 수 있는 것은 조금만 더 얇은 楸나무를 使用하였다면 幅을 넓게 할 수도 있었기 때문이다. 楸나무를 파서 배의 형태를 만듦으로 바닥을 두껍게 하여 安定感을 갖도록 꾀한것 같기도 하였지만 이 程度 크기의 배에서는 安定上 裨 益을 나타내지는 못한다. 이 배는 多數人員의 搭乘이 요구되는 나룻배로는 적당하지가 않다. 배주변에 櫓를 使用한 흔적이 없는 것으로 보아 배를 움직이는데 槳 배를 使用한듯 하다.

(iv) 洛東江의 나룻배

組立式 통나무배의 缺點이 완전히 보완되고 建造工法이 組立式 통나무배에 基因하였다고 볼 수 있는 나룻배가 洛東江 上流인 安東灣에 現存하고 있다(그림 3 참조).*

이 洛東江 나룻배는 통나무배 建造工法과 연관성이 많은데, 아마도 배의 建造法이 原始 통나무에서 組立式 통나무배로 그리고 現存하는 나룻배로 變遷 발달한듯 하다. 이 나룻배는 肋板과 肋骨이 없고 두께 15cm인 船底는 통나무 角材로 平面船底로 形成되었는데 이러한 工法은 現代木造船에서 찾아볼 수 없으며, 도리혀 組立式 통나무배의 船底形成工法과 유사하다. 船側은 통나무를 跨서 만드는 대신 組立式 통나무배 建造時에는 없었던 톱을 使用하여 板子로 代替한 느낌이 강하게 풍긴다. 그와 같이 느끼는 것은 肋骨을 使用하지 않았다는 點에서 더욱그러하다. 船側에 肋骨이 없어 水壓이나 衝擊에 板子船側은 不安한데 그와 같은 것을 補強하기 위하여 4個의 橫비임을 船側間에 그림 3에서와 같이 插入하였다.

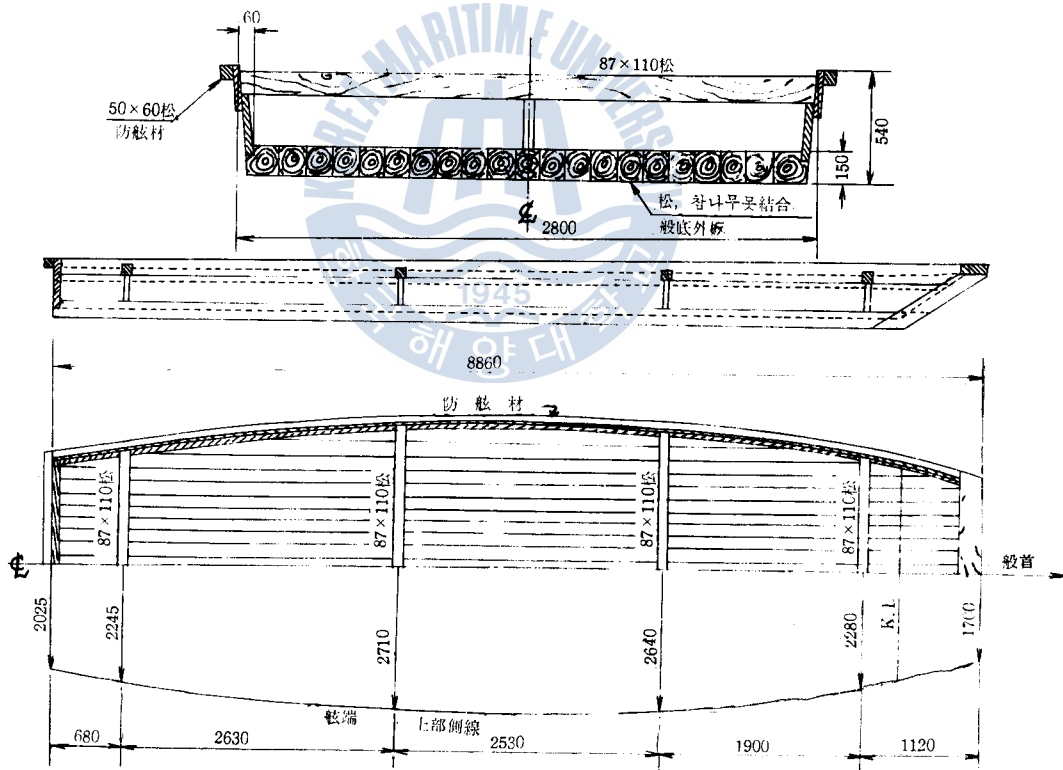


그림 3 洛東江 나룻배(안동군 도산면 所在)

이 나룻배의 主要치수는 $L \times B \times D = 8^m 860 \times 2^m 800 \times 0^m 540$ 이고 組立式 통나무배에 比하면 $L/B=3$ 程度로 幅이 넓고 큰 배로 되었기 때문에 많은 人員과 荷物을 동시에 積載하여도 顛覆될 危險性이 없는 매우 安全한 배로 되었다. 특히 船底가 平面이고 아주 두꺼워 重心이 낮아지고, 接岸時 衝擊

* 경북 안동군 도산면 이천동 소재, 船主 박일환

에 有利하며 壽命이 길어 外見上 構造가 단순하긴 하나 實用價値는 매우 높다 하겠다. 이 배의 構成用 木은 전통적인 참나무 木을 使用하였는데 船齡이 40餘年인데도 船底修理는 한번도 없었다니 나무木이 腐蝕에 매우 강함을 알 수 있다.

이 배는 櫓를 使用하지 않고 兩江邊을 굽은 줄로 連結하고 배안에서 船夫가 楫을 잡아당기어 배를 움직이고 있으니 이것 역시 原始的이면서도 특이하다 하겠다.

5. 結 言

本 論文에서 취급한 古代船은 濟州島 沿岸에 實存하는 뱃목배와 慶州 雁鴨池에서 發掘된 동나무배 그리고 洛東江 流域에서의 동나무배가 변천 發達한 나뭇배이다. 濟州島에 尙存하는 뱃목배는 먼 옛날 南方民族이 潮流를 타고 섬에서 섬으로 北上할 때의 使用 興否에 관해서나, 韓半島內陸地方의 여러 江이나 海岸에 存在하였던 古代船에 관해서는 史記나 實地踏査로 계속 研究하여 追後 發表하고자 한다. 다만 여기서는 우리나라에는 古代船으로 뱃목배와 동나무배가 있었음이 實物로 밝혀졌는데 큰 意義가 있다고 본다.

參 考 文 獻

1. E. O. 라이샤워 : 世界史上의 圓仁-唐代中國への旅-第 8 章, 東京研文社, 1963.
2. 金在瑞 : 배의 歷史, 第 1 章 平和堂印刷株式會社, 1980.
3. 林 敏 : 韓半島에 있어서의 先史時代 海洋文化의 傳播經路, 韓國海洋大學論文集 第12輯(1977) pp. 279~288

