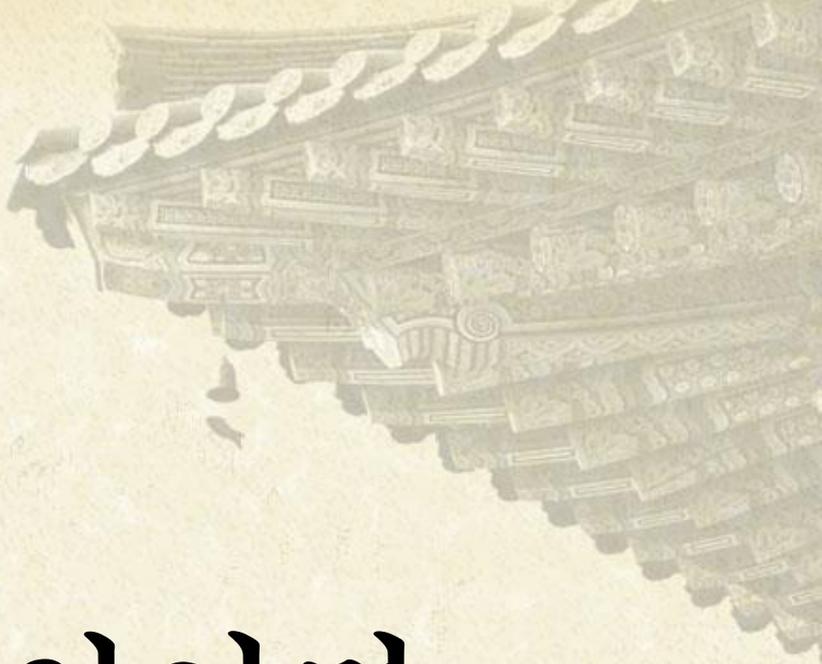


# 고려시대 바다와 배

고려대 해운최고위 과정

李 鎮 漢

# 들어 가며



御製兩訓卷第一  
言行章第一  
女子之戒曰藏心  
言語者七榮辱之  
亦能離堅合異  
國亡家  
女子

# “고려인은 배를 우선시한다”

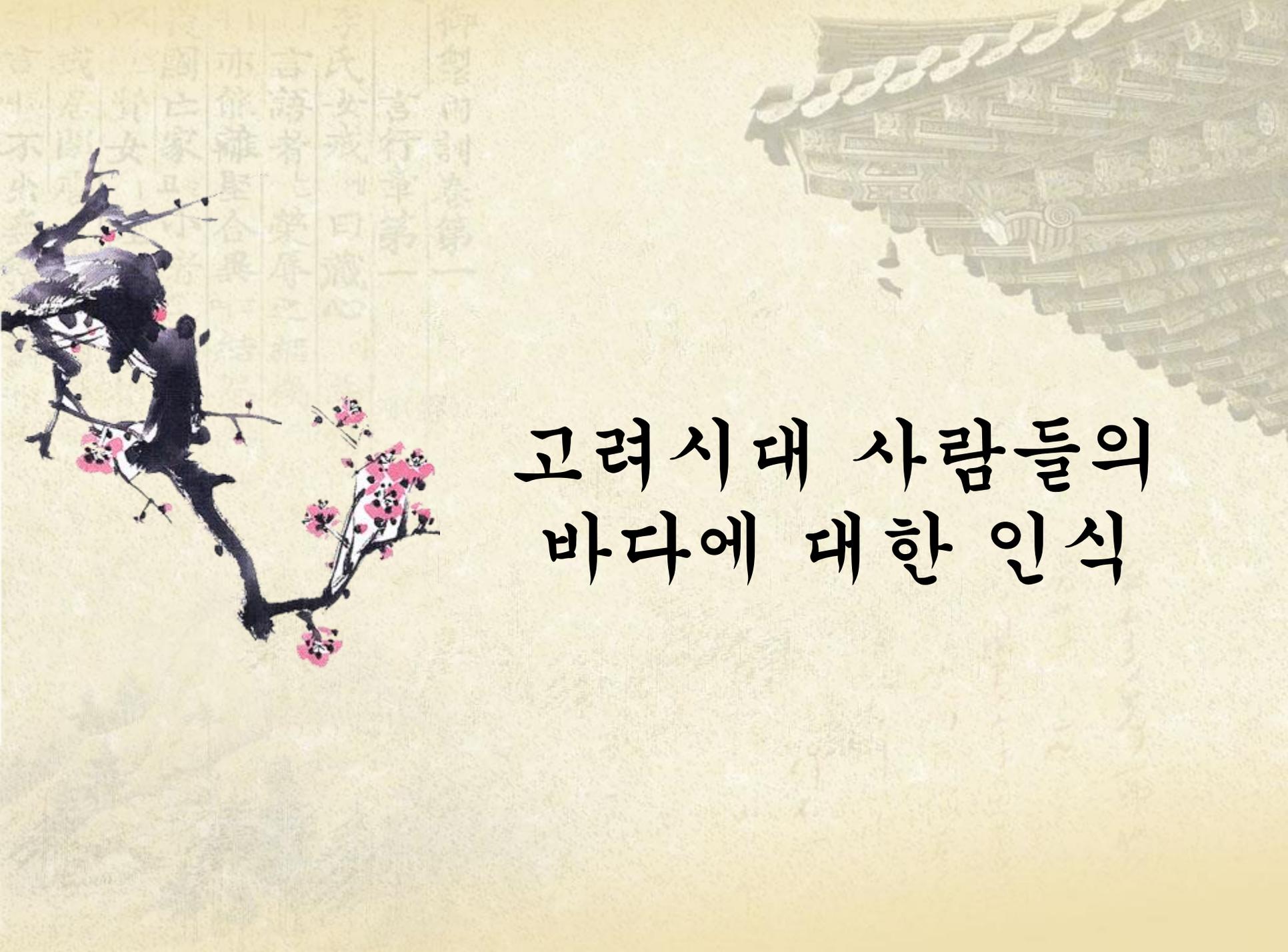


- 1123년에 고려에 왔던 송 사신 서긍은 자신의 견문기인 <<고려도경>> 권33 주즙편에서 고려에서 본 배를 그림을 그리고 글로 설명하였는데, 그 서문에서 다음과 같이 서술하였음.
- “**고려인의 경우에는 바다 밖에서 나고 자라, 걸핏하면 큰 파도를 건너니 진실로 배를 우선시함이 마땅합니다.** 지금 그 제도를 살펴보면 간략하고 몹시 정교하거나 치밀하지 않으니 혹 그들이 본래 물을 편하게 여기고 익숙해서 그런 것이겠습니까” [<<고려도경>> 권33, 舟楫].

# <<고려도경>> 기록의 검증 필요성



- 서긍은 고려의 조선 기술을 낮게 평가
- 서긍은 고려에서 머문 것은 약 한달간.
- <<고려도경>>에는 서긍이 직접 보고 들은 것도 있지만, 실제로는 사전에 미리 모은 고려에 관한 정보나 간접적으로 전해들은 것도 있음.
- 이상의 한계가 있으나, 서긍이 **왜 이렇게 표현했는지**를 검토해볼 필요가 있음=> 고려시대 바다의 재조명



# 고려시대 사람들의 바다에 대한 인식

# <<조행일록>>과 <<신증동국여지승람>>



- “강은 바다와 다르니 걱정할 필요 없습니다” [국립해양 박물관, <<조행일록[漕行日錄]>>].
- 김해부에는 낙동강 하류의 삼각주를 이루는 곳이 있는 삼분수(三分水)에 전해오는 속설 “낙동강 물이 남쪽으로 흘러 부 북쪽 뇌진(磊津)에 이르고, 다시 동쪽으로 흘러 옥지연(玉池淵)· 황산강(黃山江)이 되며, **또 남쪽으로 흘러 부 남쪽 취량(鷲梁)에 와서 바다에 들어가며 예성강과 합류하니, 바닷물이 국맥(國脈)을 옹위하고 지겸(地鉗: 땅의 기운)이 서로 응한다.** 이로 인해 고려 문종 때에 본부(本府)를 오도도부서(五道都部署) 본영으로 삼았다.” <<신증동국여지승람>> 권32, 경상도 김해부 산천)



# <<목은시고>>와 <<사가시집보유>>

- ‘섭공소[葉孔昭]와는 가장 다정한 사이였기에 한 상에 밥 먹고 한자리에 앉았었고, 경호[鏡湖: 중국 강남의 호수]와 진포[鎭浦: 금강 입구]는 서로 다른 물이 아니었네. 월정[月艇]과 풍장[風檣]은 가까운 이웃만 같았으며, 바다 상인을 통해서 나에게 모시 뿌리 얻어갔고, 그대에게 향인을 통해 목화 열매 보내게 했네’ [《牧隱詩藁》 권10, 「詠木綿布」]⇒ 충정도 한산의 이색과 중국 강남의 섭공소가 배를 통해 교류
- “아득한 군산이 바다 섬처럼 푸르러라, 예성 항구에서 한 배로 횡단할 수 있거니, 누가 송이 멀다고 했나, 강남은 가까운데, 그래도 배로 향해하자면 옛새 길일세” / 세주: ‘군산도[君山島]에서 송에 도달하기까지는 옛새 길이다’ [《佳詩集補遺》 권2, 「開城小詠[十首]」].⇒ 서거정이 고려 옛 수도 개성에서 읊은 시.

# 왜구의 대책과 해도민



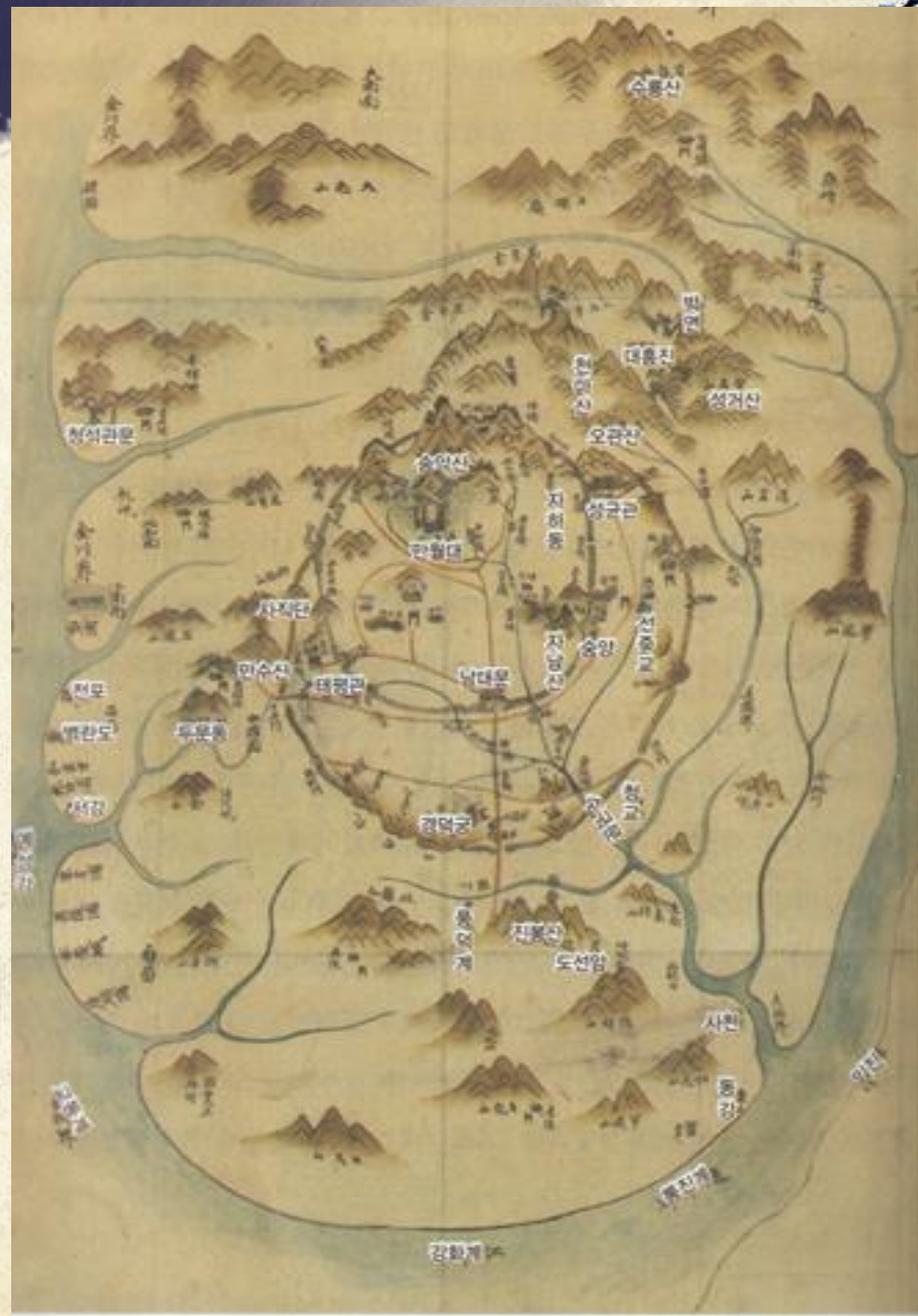
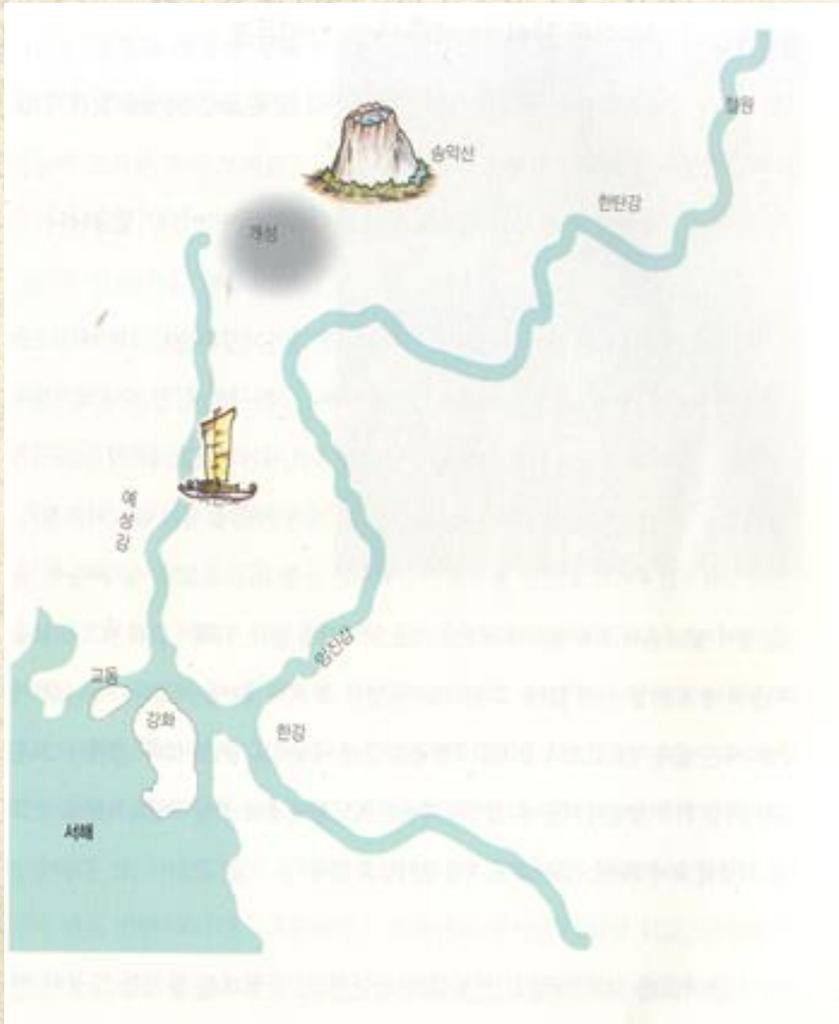
- 공민왕 원년(1352)에 이색(李穡)이 복상(服喪) 중에 글을 올려 말하기를 “지금의 (왜구를 물리치는) 계책은 불과 두 가지로 육지에서 지키는 것과 바다에서 싸우는 것입니다. 수레는 개울을 건널 수 없으며, 배는 육지를 나다닐 수 없으니, 인성(人性)도 또한 이와 같습니다. … **지금 대저 평지에 사는 민은 물에 익숙하지 않기 때문에 배에 뛰어오르지도 않았는데도 정신이 이미 혼미해지며, 한번 세찬 바람과 험한 파도를 만나게 되면 왼쪽으로 구르고 오른쪽으로 넘어져 배 안에서 서로 깔고 뭉개어 <잠시라도> 겨를을 찾을 수 없습니다.** … 해전의 기술은 신도 생각하였던 바입니다. **우리나라는 3면이 바다를 끼고 있어 섬에 사는 민이 무려 100만입니다. 배를 움직이고 수영하는 것은 그들의 장기(長技)이며** 그 사람들은 또한 농상(農桑)을 일삼고 고기잡이와 소금을 굽는 것으로 이익을 도모합니다. … **그들의 장기를 가지고 원망의 대상인 왜적을 대적하게 한다면 이기지 못하는 자가 있겠습니까?** 하물며 적을 죽여서 상을 얻는다면 오히려 고기잡이와 소금을 굽는 이익보다 낫지 않겠습니까? 추포사(追捕使)를 보내어 항상 배 위에 있도록 명령을 내리면 주군(州郡)은 편함을 얻을 것이며 도적을 이길 수 있을 것입니다(《고려사》 권 115, 이색전)

# 고려 사람들의 바다에 대한 인식

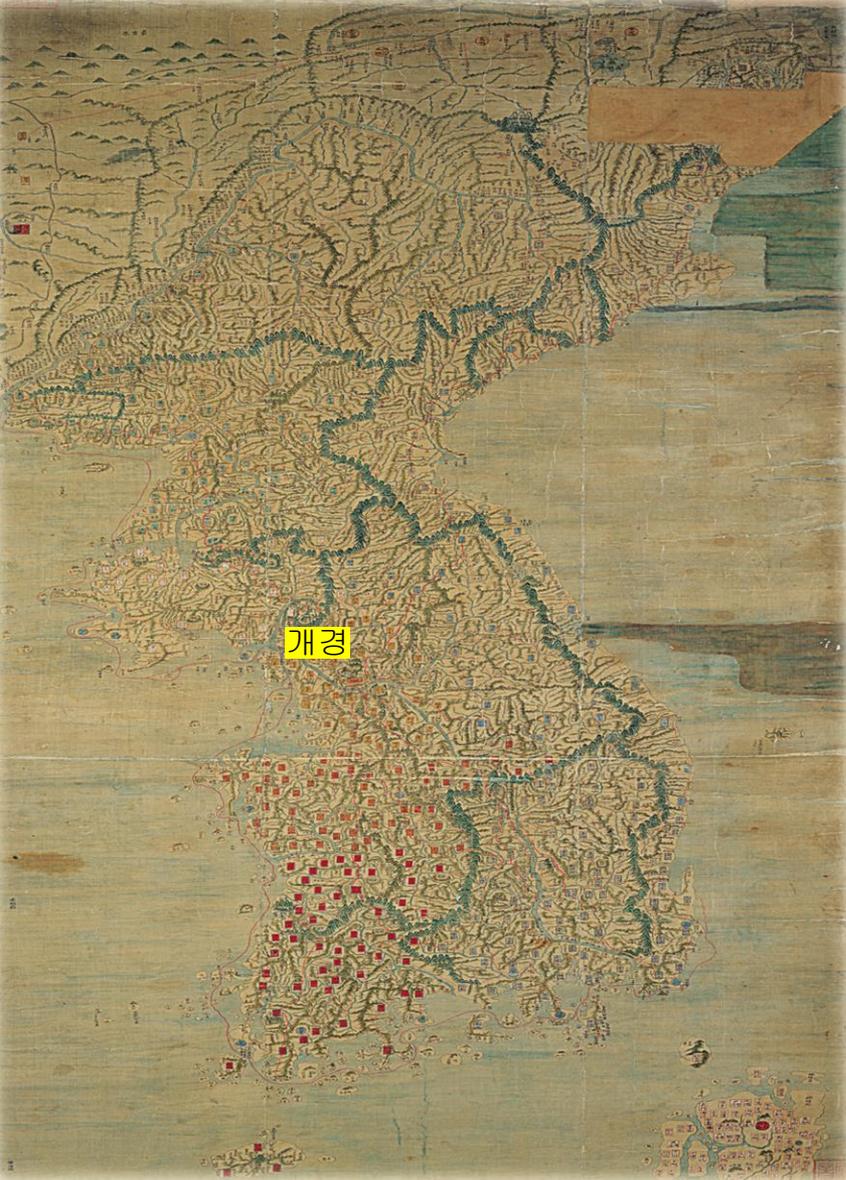


- 고려사람들은 강과 바다를 자주 이용하였음.
- 고려 사람들에게 배는 가장 일상적이고 편리한 교통 수단이었음.
- 특히 섬사람들은 배와 바다에 친숙하였음.
- 고려 사람들은 바다가 가지고 있는 단절과 연결이라는 이중적 속성 가운데 연결로 이해하는 경향이 있었음.
- 문화 교류를 연구하는 해역사[海域史]적 관점과 유사한 사고를 함.

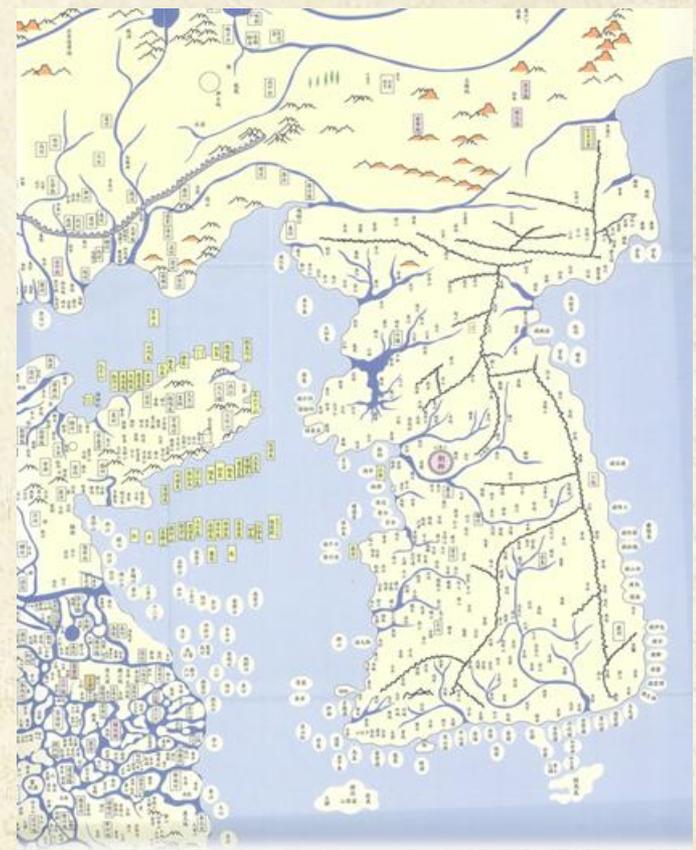
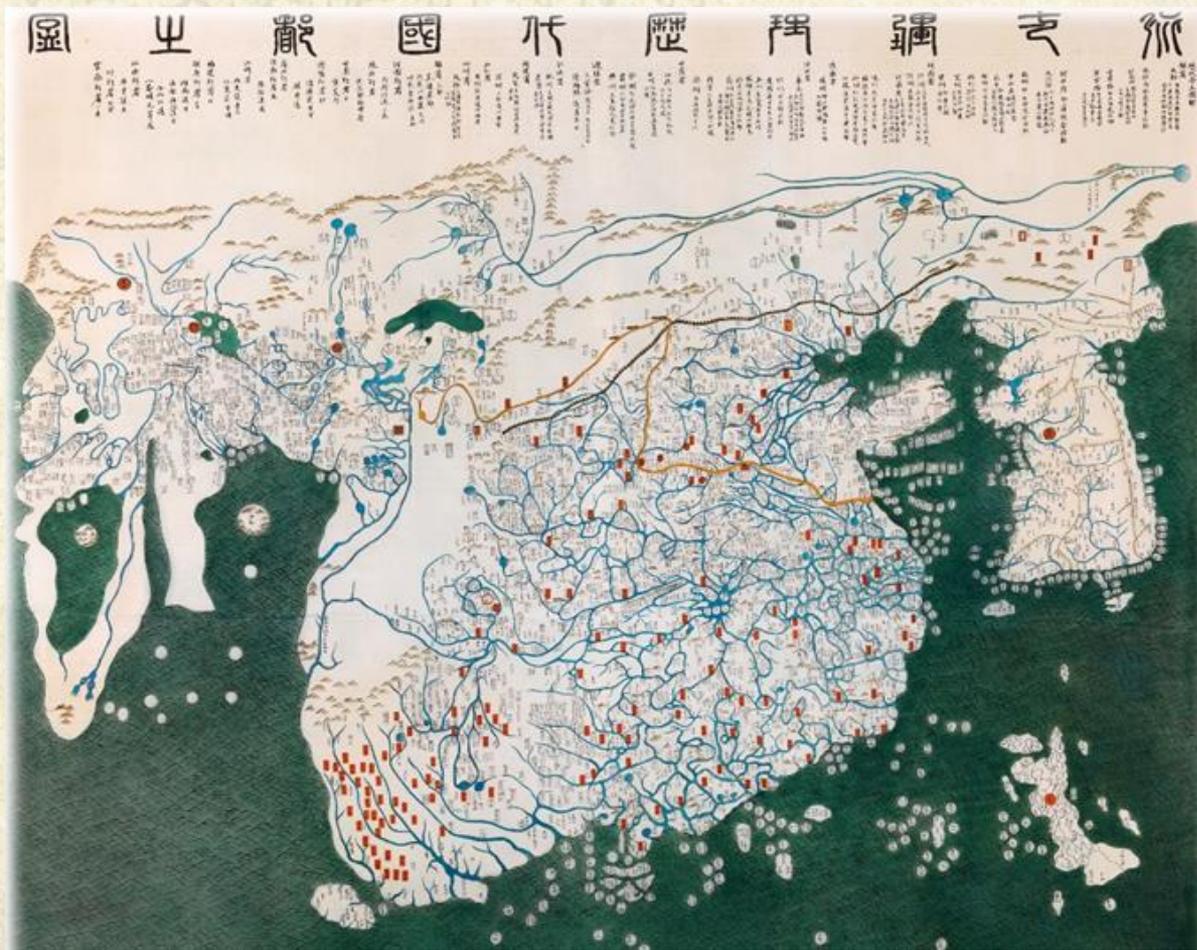
# 개령의 지리적 위치



# 조선 후기 고지도의 강과 해도



# 훈일강리역대극도(14세기, 권근)







# 고려시대 사람들의 여행과 배

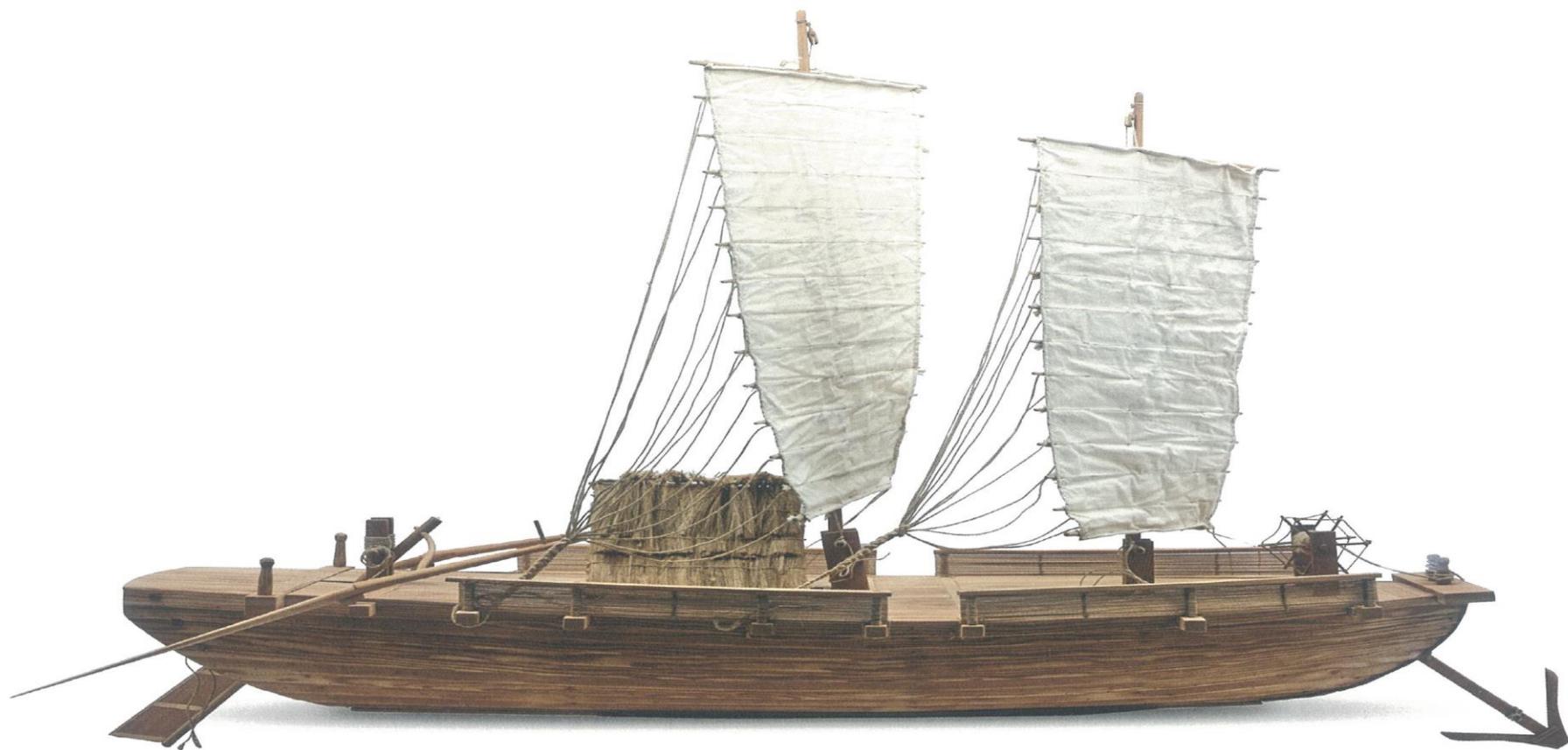
# 예성강에서 지은 이규보의 시



- 조수는 밀려왔다 밀려가고 오고가는 배는 머리와 꼬리를 물어 서로 잇대었더라/ 아침에 이 다락[樓: 누각] 밑을 떠나면 한 낮이 못되어 돛대는 남만[南蠻] 하늘에 이르도다/ 사람들은 배를 가리켜 물위의 역마[驛馬]라 하니, 나는 바람 쫓는 준마[駿馬]의 굽도 이에 비하면 오히려 더디다 하리/ 만약 돛단배 바람 속에 달리듯 한다면 순식간에 봉래[蓬萊] 선경[仙境]에 도달하니, 어찌 구구하게 달팽이의 뿔과 같은 좁은 곳[蠻觸界]에서 작은 일로 다투겠는가/ 이 배[木道]를 빌리면 어느 곳 이든 거슬러 이르지 못하리[<<東國李相國集>> 권16, 「又樓上觀潮贈同寮金君詩—予以公事往來數月」].

# 태안선(대섬출토 복원, 모형), 강진 -> 개경

고려, 12세기  
길이 194cm 너비 74cm 높이 160cm(축척 1/10)



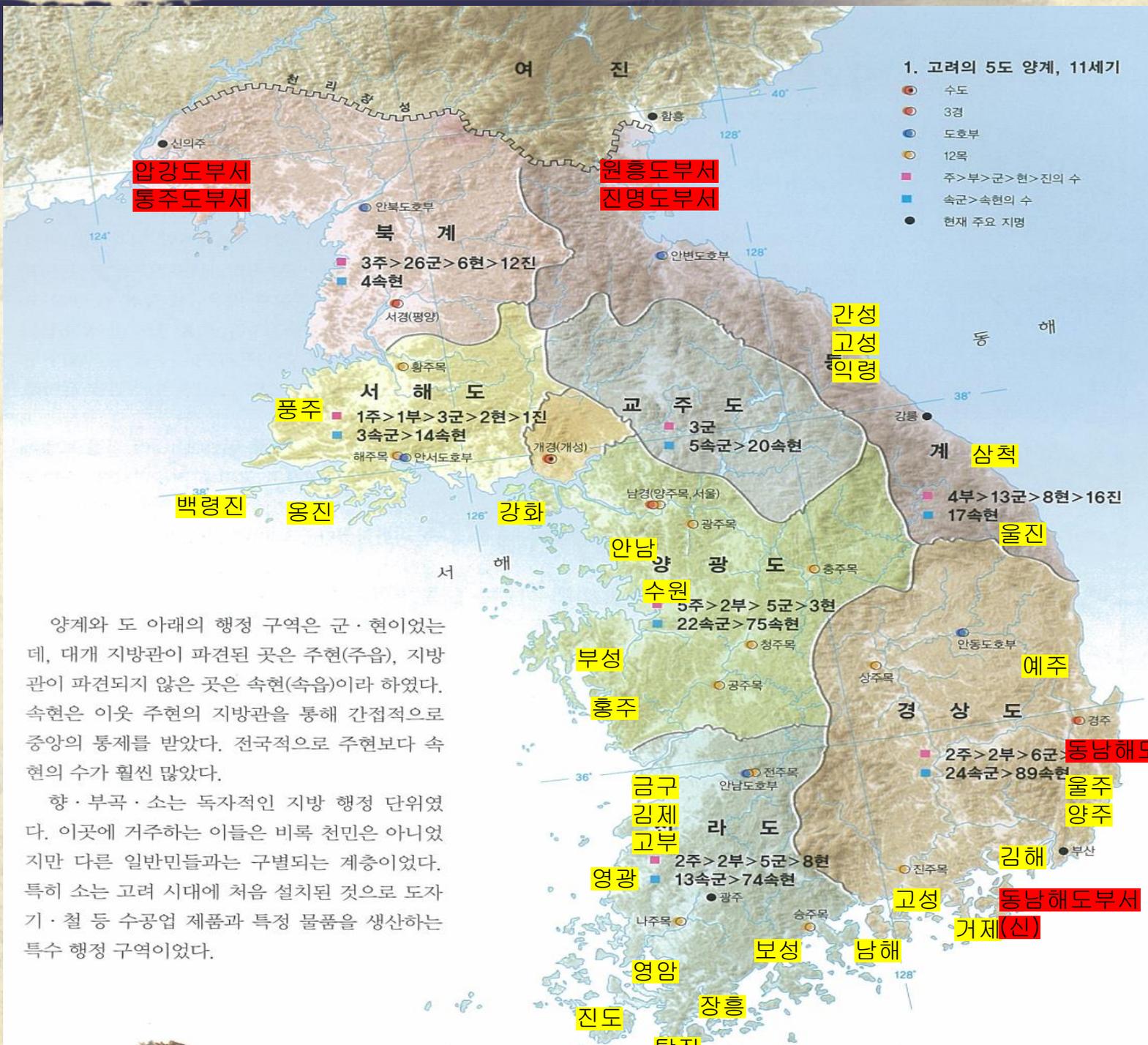


태안 대섬 매장상태 수중촬영



2층 적재상태  
벗짚, 지지대 이용 포장





1. 고려의 5도 양계, 11세기

- 수도
- 3경
- 도호부
- 12목
- 주>부>군>현>진의 수
- 속군>속현의 수
- 현재 주요 지명

압강도부서  
통주도부서

원흥도부서  
진명도부서

간성  
고성  
익령

풍주

서海道  
1주>1부>3군>2현>1진  
3속군>14속현

교주도  
3군  
5속군>20속현

삼척

백령진

웅진

강화

4부>13군>8현>16진  
17속현

울진

안남

수원  
5주>2부>5군>3현  
22속군>75속현

부성

예주

흥주

경상도

동남해도부서

2주>2부>6군  
24속군>89속현

울주

양주

금구  
김제  
고부

영광

2주>2부>5군>8현  
13속군>74속현

고성

동남해도부서

거제(신)

영암

보성

남해

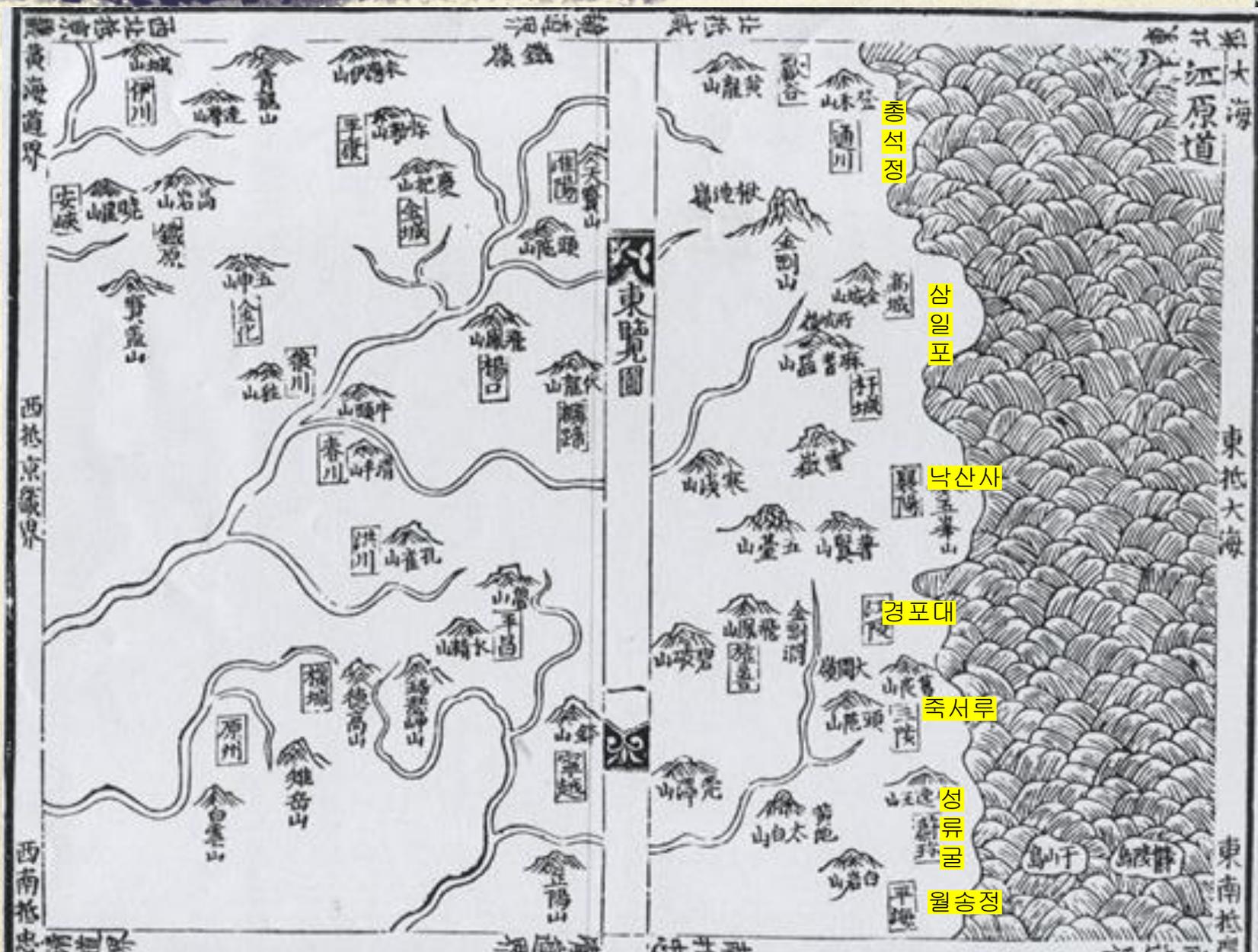
진도

장흥

양계와 도 아래의 행정 구역은 군·현이었는데, 대개 지방관이 파견된 곳은 주현(주읍), 지방관이 파견되지 않은 곳은 속현(속읍)이라 하였다. 속현은 이웃 주현의 지방관을 통해 간접적으로 중앙의 통제를 받았다. 전국적으로 주현보다 속현의 수가 훨씬 많았다.

향·부곡·소는 독자적인 지방 행정 단위였다. 이곳에 거주하는 이들은 비록 천민은 아니었지만 다른 일반민들과는 구별되는 계층이었다. 특히 소는 고려 시대에 처음 설치된 것으로 도자기·철 등 수공업 제품과 특정 물품을 생산하는 특수 행정 구역이었다.

# 이 곡의 관동팔경(1200리) 구경



西抵京畿界

西南抵忠

東抵大海

東南抵

東曉圖

중선정

선명도

낙산사

경포대

죽서루

성류굴

월송정

# 고려의 자연 환경과 배의 이용



- 고려는 인구가 희소하고 산이 많아 육상교통이 미발달.
- 도로가 잘 닦여지지 않은 상황에서 육로로 다니는 것은 시간과 비용이 많이 들어감
- 육지를 이용하면 도처에 한적한 길을 다니는 데 따른 위험이 도사리고 있음
- 육로로 목적지를 찾아가는 과정도 쉽지 않음<=>강과 바다는 정확함
- 반면에 배를 타고 가는 것은 약간의 난파 위험이 있었지만 고려 사람들은 배를 친숙하게 여겨 두려움이 없었음.
- 고려시대에는 강과 바다를 다니는 배가 많아서 배를 이용하면 몇번의 환승을 통해 아주 먼 목적지까지 신속하게 이동할 수 있음.
- 지방에서 고려의 수도를 가려고 하는 경우, 예성항을 다니는 배가 많고, 그 배는 예성항에 정확하게 태워다 주는 등 여러 가지 유리한 점.
- ※ 토지가 척박하여 농업생산력이 낮은 고려에서 강과 바다는 손쉽게 음식물을 구할 수 있는 곳

# 송사신 서증이 본 고려의 교통(1123년)



· 산이 많은 고려에서는 도로가 험하다. 수레 이용은 불편한데다 무거운 것을 끌 끌 수 있는 낙타도 없다. 하지만 사람이 질 수 있는 무게는 얼마 안되기 때문에 잡재(雜載)가 많이 사용된다. 잡재는 두 개의 용기를 붙여 <말의> 등에 가로로 걸친 것인데, 담을 수 있는 물건은 모두 잡재에 넣는다.(<<고려도경>> 권15, 거마, 잡재)

· 가마니[草苫]의 용도는 중국에서 사용하는 포대와 같다. 그 형태는 망태기[絡]와 같은데, 풀을 엮어 만든다. 보통 쌀, 가루[麵], 땀나무, 솥 같은 것들은 모두 담아서 사용한다. 산길에서는 수레를 이용하기 힘들어 대부분 노새나 말에 싣고 가는 경우가 많다.(<<고려도경>> 권32, 가마니)

· 고려인의 경우에 중국 밖[海外]에서 나고 자라므로 움직이려면 큰 물결을 건너게 되니, 본래 배를 앞세우는 것은 마땅한 일이다. 이제 그 제도를 살펴보니 간략하고 그리 정교하지 않다. 이것은 그들이 본래부터 물을 편안하게 여기기 때문인가? (<<고려도경>> 권33, 배)

# 수레와 달구지(이륜, 사륜)



수레  
(전남 농업박물관)



'큰술위' (『역어류  
로는 大車·牛車·  
! 지방에 따라 '우  
마' (일본말)라고도



쉽고 기동성이 좋아 소가 덜 지친다.

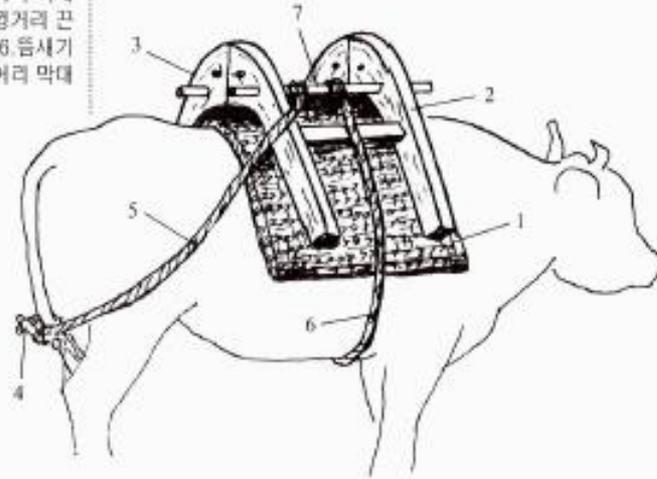
<사진 12-21>  
달구지 (2륜)  
(전남 농업박물관)



# 길마, 걸채, 옹구

〈그림12-3〉  
길마의 부분 이름  
(박호석, 1990)  
1. 길연치  
2. 앞가지  
3. 뒷가지  
4. 쟁거리 막대  
5. 쟁거리 끈  
6. 들새기  
7. 등어리 막대

소의 등에 짐을 싣기 위해 얹는 일종의 안무판 두 짝(앞가지와 뒷가지)을 40-50cm 가량 몇 개의 세장을 박아 단단히 고정한다. 이를



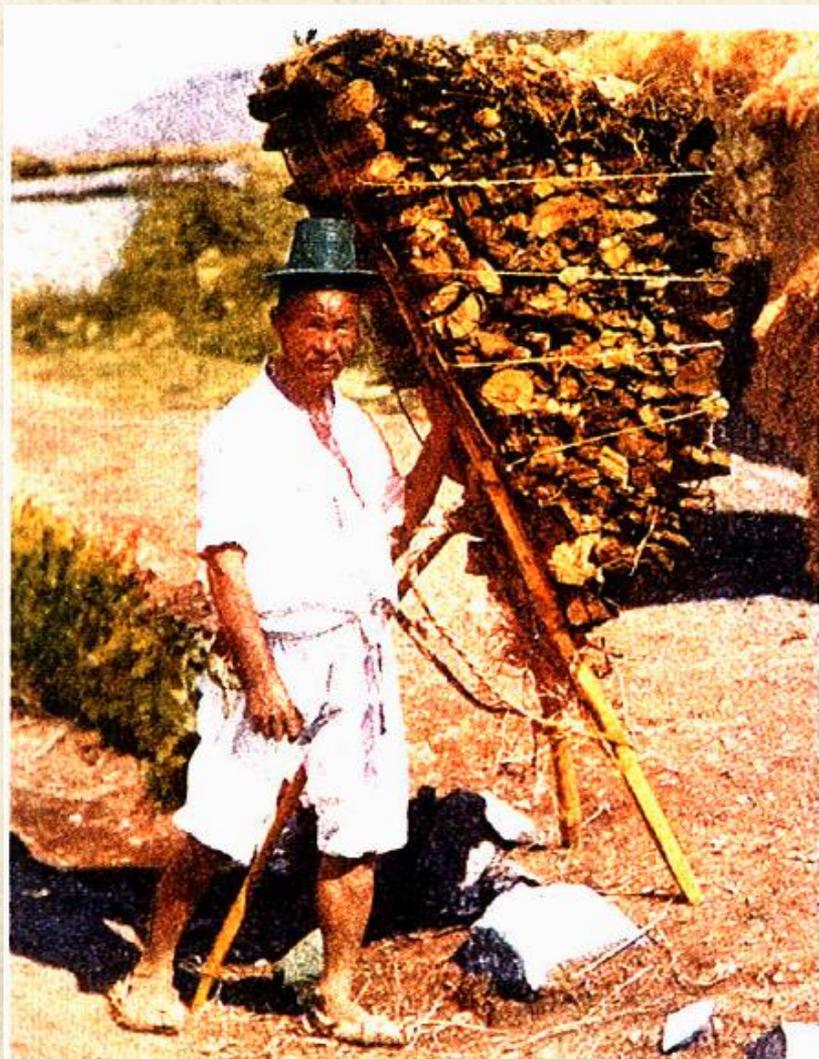
〈사진12-16〉  
걸채  
(전남 농업박물관)

150cm 되게 사각형 틀을 만들  
나눈다. 가운데 칸은 길마의 가



〈사진12-17〉  
옹구  
(농협 농업박물관)

# 지게의 사용 사례(한국형)



시탄장수, 지게에 가득 실은 시탄



지게에 장군 실은 모습





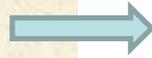
# 고려시대 조운과 해운

# 배의 효용성



- **삼면이 바다이며, 강과 하천이 발달**
- **동력이 바람이어서 비용이 없음<=>소나 말**
  - ※ 고려시대 6품 이상의 관원에게 말을 탈 수 있도록 했으나, 집안이 가난하여 7품 이하 처럼 걸어다닌 사례^^ 말값이 비싸고, 겨울에 말을 먹이는 비용이 많이 듦.
- **이동속도: 적재와 비적재, 순풍과 역풍. 기차 등장 이전 가장 빠른 교통수단.**
- **서남해안 지역에 농업과 수공업 발달: 개경에 운송 용이**

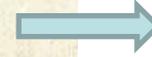
# 운송수단에 따른 운송량 비교



1



2

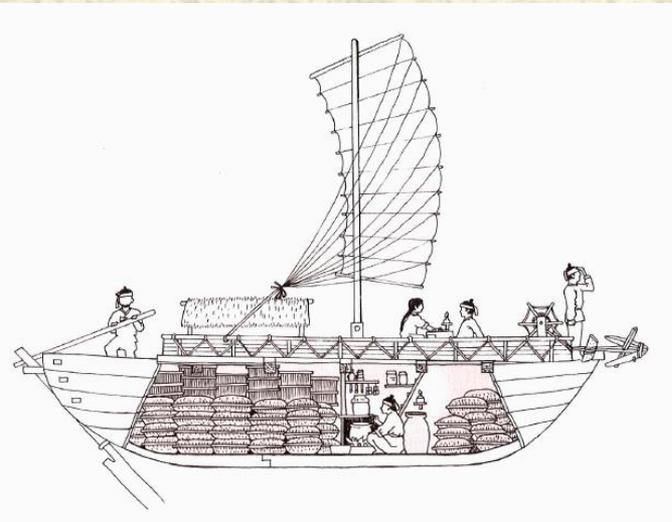


10



30

# 마도 1호선 복원 모형



참고: 고려 조운선 약 1000석



# 태안마도1호선(1207년), 나주->개령

고려, 1207년

길이 81cm 너비 42cm 높이 59cm(축척 1/20)



# 해운 사례



- 장안사의 토지 경영: 고려 성종(981-997)은 현재 강원도 금강산에 있는 장안사에 황해도, 경기도, 전라북도에 해안 지역에 있는 토지를 하사함.
- 13세기 이곡의 한산 여행. 이곡의 외가
- 1377년 전라도 해양(海陽: 광주)의 광적사(廣積寺)의 대장경(大藏經) 일부, 불상, 법기(法器)를 안변부(安邊府) 설봉산(雪峯山) 석왕사(釋王寺)
- 마도 1호선의 항로



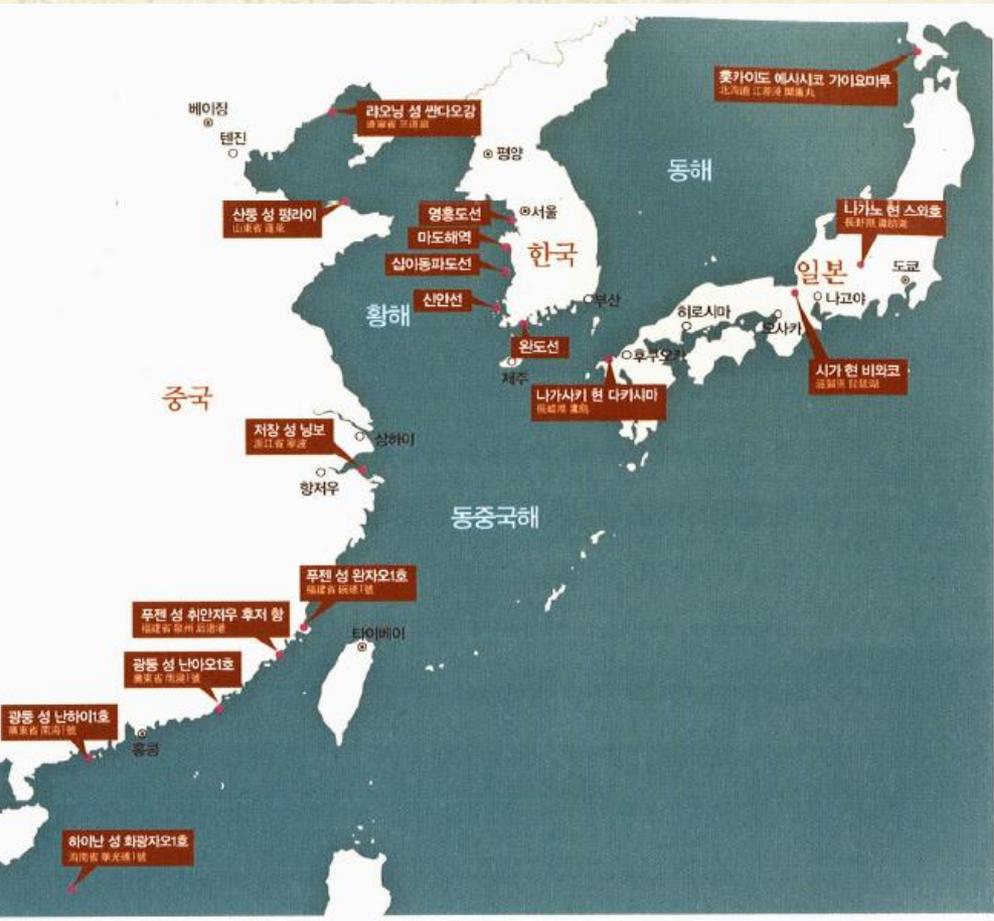
# 조운체제



- 고려는 한반도 중서부인 개경에 수도를 건설. 고려 영토의 중앙이고 강과 바다를 통한 교통이 편리한 곳. cf. 신라의 경주
- 조운: 개경 이남 지역의 조세와 특산물이 조창에 모였다가 강과 바다를 통해 예성항으로 운반됨. 하양창, 영풍창, 석두창
- 송상은 굳이 여러 곳을 돌아다니지 않고 예성항에 있는 것만으로도 고려 국내 상업망의 한 가운데에서 핵심적인 역할을 함.

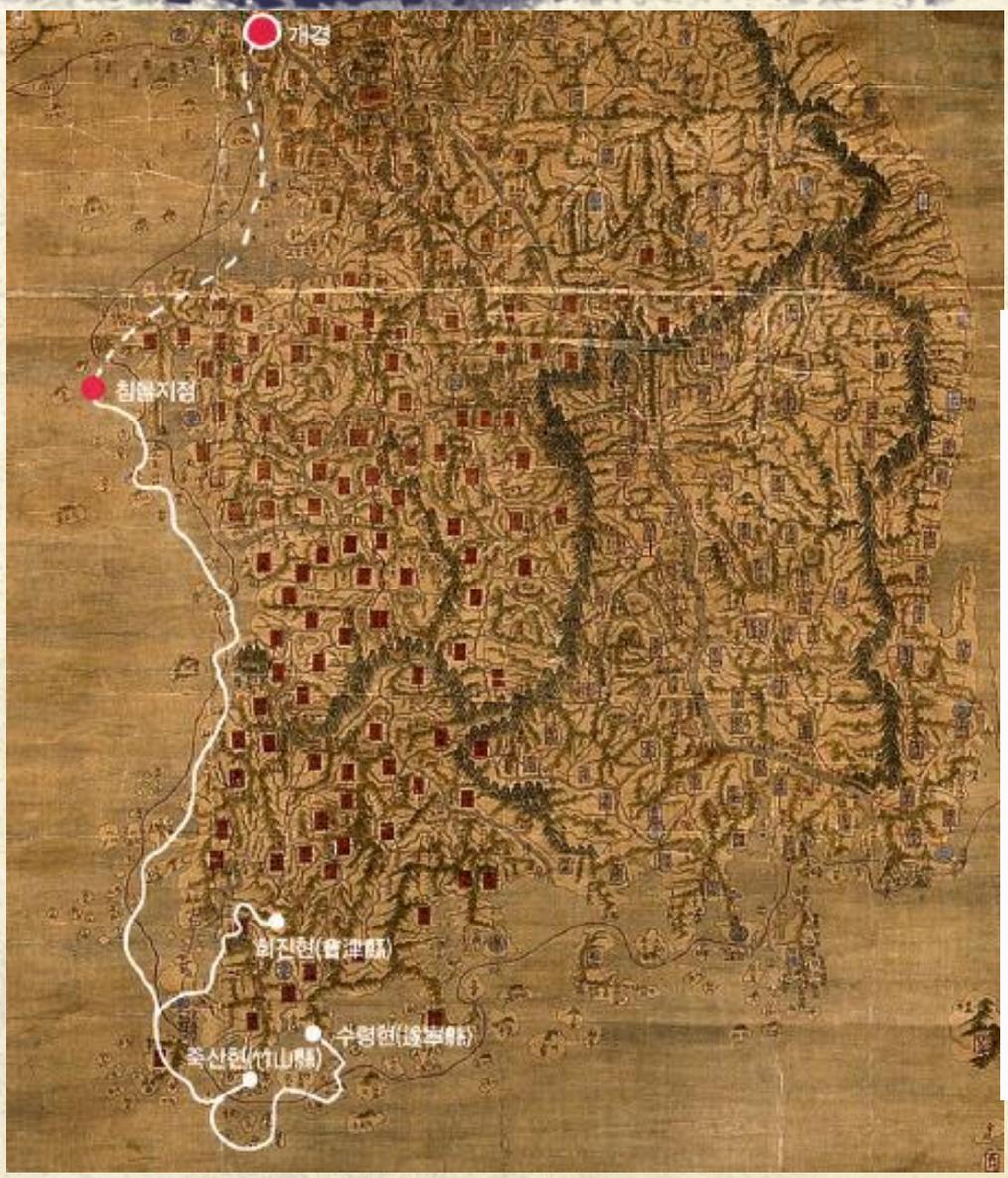


# 동아시아의 대표적 수증유적



바다는 길이다. 고속도로이다.

# 마도 1호선의 예상항로와 목간



보내는 곳 --- 竹山縣  
 --- 在京校尉尹邦俊宅上  
 받는 사람 --- 蟹醢  
 화물 종류 --- 壹缸  
 수량 --- 入四斗



보내는 날짜 --- 丁卯十月日  
 화물 종류 --- 田出正租  
 보내는 곳 --- 竹山縣  
 --- 在京典廩同正宋  
 받는 사람 --- 수결  
 수량 --- 入貳拾斗印



# 마치며



# 고려의 교통과 배



- 강화를 지키던 병사들 중 대부분이 도망쳐 물으로 나갔기 때문에, 적들은 <강화도를> 지킬 수 없다고 판단하여 **선박과 군함을 모아 공사(公私)의 재물과 자녀들을 모두 싣고서 남쪽으로 내려가니, 구포(仇浦)에서 항파강(缸破江)까지 고물과 뱃머리가 (교리를 물고) 이어졌으며, 무려 1,000여 척이었다**(《고려사》 권130, 배중손전).
- “**고려는 비록 해국이지만 무거운 것을 끌고 먼 곳까지 가야 하는 경우도 있으므로 거마(車馬)를 없애지는 못한다.** 하지만 토지는 저지(低地)에 있고 작은데다[湫隘] 길은 울퉁불퉁한[磽确] 것이 중국과는 비교가 되지 않는다. 그러므로 수레에 관한 제도[輶輪之制]와 말을 다루는 법[轡馭之法] 역시 (중국과) 다르다고 합니다.” 라고 (《고려도경》 권15, 「車馬」 서문)

# 해국 고려의 배와 선원



- 고려 사람들은 삼면이 바다이고, 한강 등 수량이 풍부한 여러 강이 싹뿍줄처럼 내륙의 여러 곳을 이어주는 자연 환경을 잘 활용함
- 고려의 국가 운영이나 사람들의 일상 생활에서 교통 및 운송 수단으로서 육상의 수레보다 배가 차지하는 비중이 절대적임.
- **고려 사람들이 특하면 고래 같은 파도를 타게 되어 수레보다 배를 앞세웠는데, 본래부터 물을 편안하게 여기고 그것에 익숙해졌다고 함.**
- 고려 국가의 운영과 백성들의 일상 생활에 배는 최고의 교통 수단이었음.
- **강과 바다에서 배를 운항했던 선원들이야말로 475년의 '해국' 고려 왕조를 지탱해준 숨은 일꾼이자 알려지지 않은 영웅**