

圓仁의 入唐求法巡禮行記에 기록된 船體構成材 “檣棧” 대한 小考

許 逸* · 崔 云 峯**

*한국해양대학교 운항시스템공학부 교수 · **한국해양대학교 운항시스템공학과 대학원

A Study on the Nu-A(檣棧), a Member Piece of Ship's Hull Recorded in the Ennin's Diary

Ihl Hugh* · Yunfeng Cui**

**Division of Ship Operating Systems Engineering, Korea Maritime University

요약 엔닌(圓仁) 일본의 견당사선에 동승해서 구법을 위해 당에 도해하여 서기 838년 6월 13일부터 847년 12월 14일까지 머무르면서 9년 반에 걸친 일기를 남겼는데 이른바 입당구법순례행기(入唐求法巡禮行記)이다. 이 일기에는 당시 당의 사회, 경제, 종교, 외교, 군사, 지리, 교통 및 행정에 걸친 방대한 기록을 남겼다. 특히 이 일기의 초입부분 즉 838년 6월 13일부터 7월 3일의 기록은 마치 항해일지와 같은 방법으로 기록되어 있다. 여기에는 항해용어와 조선용어가 나타나는데 이 용어들은 당시 고대선과 항해기술을 연구하는데 대단히 중요한 단서가 된다. 이 논문에서는 선체구조의 명칭임에 틀림없는 “檣棧” 라는 용어가 두 번에 걸쳐 나타나는데 이 용어의 의미를 구명하고자 한다. 이러한 작업은 이 일기에 나타난 항해 조선용어를 이해하는 첫걸음이 될 것이다.

핵심용어 엔닌. 입당구법순례행기. 누아(檣棧) 횡단면도

Abstract Ennin is a Japanese buddhist monk who traveled Tang from Jun. 13, 838 A. D. to Dec. 14, 847 A. D. in lunar's calender and wrote lengthy diary through the travel. This diary contained not only his wandering and triumphs but also politics, economy, social culture, religion, diplomatic policies, militaries, geography, transportations and administrations. Furthermore, the beginning of his diary dated Jun. 13, to July 3, 838 A. D. is recorded in the manner of ship's logbook entries. Many terms of navigation and naval architecture appears on it. It is very important to understand them for study ancient ship and its navigation skill.

This paper aims to invest the meaning of “nu-a, 檣棧” obviously refers to some part of hull of the ship upon first step to annotate the terms which are appeared in the diary.

Keywords Ennin, Ennin's diary, Nu-A, midship section

1. 서론

8세기의 일본의 遣唐 請益僧 慈覺大師 圓仁(794-864, 이하 엔닌이라 함)은 서기 838년 6월부터 847년 초겨울까지 9년 반 동안에 걸쳐 당시 중국의 唐에 求法을 하며 장대한 일기를 남겼다. 이를 이름하여 “入唐求法巡禮行記”(이하 행기라 함)라 하는데 이 기록에 포함된 내용은 당시 당의 정치, 경제, 사회문화, 종교, 외교, 군사, 지리, 교통, 행정을 망라한 것이다.

특히 엔닌은 일본의 博多灣에서 배를 타고 양자강 입구 堀港 부근에 난파하기까지 마치 항해일지와 같은 기록을 남겼으며 또한 후에 선박이나 도보로 대운하와 중국의 동해안 일대를 섭렵하며 다수의 선박, 항해에 관한 기록을 남겼다.

지금까지 이 행기를 이해하기 위한 다수의 譯注書, 補注書, 校註書, 審閱書, 點校書 및 논문이 발표되었으나 선박 및 항

해에 대한 내용은 특수한 전문분야인 관계로 미지의 상태로 남아있다.

이 기록에는 특히 우리 역사상 해운의 선각자인 해상왕 장보고 대사가 여러 번 언급되었고, 엔닌이 승선하였던 견당선에는 신라인이 승선하여 譯語 등 중요한 직책을 수행하였다. 또한 당시 당의 동해안에는 다수의 신라인이 거주하면서 선박의 건조, 수리, 운항에 종사하였다.

그러므로 행기에 나오는 선박, 항해 및 조선에 대한 기록은 고대선을 연구함에 있어서 귀중한 자료이며 장보고가 지휘한 선박을 복원하는데 참고가 될 것이다.

행기의 내용 중 그가 승선했던 선박이 양자강입구 부근의 堀港 앞 바다에서 난파했을 때 기록된 承和 5년(838년) 6월 29일 기사에 연달아 두 번 언급되는 선체구성재 “檣棧”라는 용어는 글자자체가 각 전사본마다 다를 뿐 아니라 그것이 무엇을 말하는지 의견이 분분하다.

우선 이 논문에서는 행기에 나타나는 선박, 항해부분 역주의 첫걸음으로 “檣棧”의 정체를 구명하고자 한다.

* 중신회원, hugh@hhu.ac.kr, 051)410-4274

**정회원, yunfeng@hotmail.com, 051)410-4274

2. 각 본에 기록된 한자의 뜻

저본으로 사용한 엔닌의 [入唐求法巡禮行記]는 [日本佛教全書]의 第113卷에 수록된 것으로 이곳에 기록된 원문을 인용하면 다음과 같다.

承和五年 六月廿九日

“曉潮潤. 淦亦隨竭. 令人見底. 底悉破裂. 沙埋檣檣 考檣檣 如指船底之結構 檣時誤作檣或檣檣 池本作檣 衆人設謔 今船已裂 若再逢潮生. 恐增摧散歟. 仍倒桅子. 截落左右艙棚於船四方建棹. 結纜檣檣 考檣池本作檣 亥時望見. 西方遙有火光. 人人對之. 莫不忻悅. 通夜瞻望. 山嶼不見. 唯看火光.”¹⁾

참고본으로 사용한 足立喜六 譯注, 鹽入良道 補注의 [入唐求法巡禮行記], (東洋文庫 157, 平凡社, 1994.11. 10.)에 기록된 원문을 인용하면 다음과 같다.

“底は悉く破裂して沙は 檣檣を 埋めたり. 船の四方に棹を建て纜にて 檣檣に結べり.”

참고본으로 사용한 白化文 等 校註, 周一良 審閱의 [入唐求法巡禮行記校註], (花山文藝出版社, 1992. 9.1.)에 기록된 원문을 인용하면 다음과 같다.

... .. 悉已裂, 沙埋檣檣. 於船四方建棹, 結纜檣檣.

참고본으로 사용한 顧承甫, 何泉達 點校 [入唐求法巡禮行記], (上海古籍出版社, 1986. 8.)에 기록된 원문을 인용하면 다음과 같다.

... .. 底悉破裂, 沙埋檣檣. 於船四方建棹, 結纜檣檣.

위에 인용된 한자를 풀이하면 다음과 같다.

1) 檣 : 한국어 발음은 “乃頭切(누)”이며 [大漢和辭典], (諸橋轍次, 大修館書店, 1980. 4. 20.)에 의하면 이 글자는 “罽”, “罽”과 같은 자이며 낫, 호미 등을 뜻한다.

2) 檣 : 이러한 글자는 없다. 가장 가능성이 있는 것은 “檣”자 또는 “檣”자의 오기로 생각된다.

3) 檣 : 한국어 발음은 “복”이며 [正字通]과 [集韻]에 의하면 “梁”이라 했다. 즉 “들보 복”, “엮을 복”으로 겹침, 포깁의 뜻이 있으며 “작은 나무를 큰 나무에 덧 엮임”(以小木附大木上爲)의 뜻이다.

4) 檣 : 한국어 발음은 “에”이며 “檣”과 같은 자이다. “노 에”자이다. [楚辭]에 의하면 “노를 움직여 나아간다”(鼓檣以去)라 했으며, “檣檣”, “檣檣” 등과 같이 선박의 도구를 나타내는 용례로 쓰인다.

5) 檣 : 한국어 발음은 “진”이며 [類篇]에 의하면 지붕의 가장자리, [廣韻]에 의하면 두 기둥의 사이, [集韻]에 의하면 정돈

1) 방점은 원본을 따랐으며 방점 뒤에 오는 문장의 띄어쓰기는 필자가 임의로 한 것임.

함의 뜻을 가지고 있다.

6) 檣 : 한국어 발음은 “증”이며, [說文]에서 檣과 통한다고 했다. “所已檣”라 하여 노의 뜻을 가졌고 긴 것은 “檣”, 짧은 것은 “檣”이라 했다.

7) 檣 : 한국어 발음은 “乃頭切(누)”이며 [集韻]에 의하면 “拄”의 뜻이며 “支”의 뜻과 통한다.²⁾

3. 기록에 나타난 “檣檣”의 해석 및 비판

3.1. 해석

1) 圓仁, [大日本佛教全書 第113卷], [入唐求法巡禮行記], 文海出版社 有限公司印行, 大正 4(1915)년. 6. 30. 간행.

이 책은 [大日本佛教全書 第113卷]을 影印한 것으로 東寺觀知院 藏本(이후 東本)에 의거하였고 誤脫이 있는 경우 池田長田씨 藏本(이하 池本)으로 내용을 보완한 것이다.

이 책에서는 “檣檣”라 적고 이는 船底의 한 구성재(結構)를 말한다(檣檣 如指船底之結構)³⁾라고 하였으며 “拄”는 종종 “檣檣” 혹은 “檣檣”으로 誤記되며 池本에서는 “檣”를 “檣”로 썼다”고 기록하고 있다.

2) 白化文, 李鼎霞, 許德楠 校註, 周一良 審閱, [入唐求法巡禮行記校註], 花山文藝出版社, 1992. 6. 간행.

이 책에서는 “檣檣”이라 쓰고 注釋에서 船底龍骨을 지지하는 結構라 하였다.⁴⁾

3) 顧承甫, 何泉達 點校, [入唐求法巡禮行記], 上海古籍出版社, 1986. 8. 간행.

이 책에서는 “檣檣”라 적고 [大日本佛教全書]의 내용 즉 1)의 내용과 동일하게 언급하고 있다.⁵⁾

4) 김문경 역주, [엔닌의 입당구법순례행기], 도서출판 중심, 2001. 1.30. 간행. p.25.

“檣檣”이라 적고 한글로는 “누아”라고 발음을 달았는데 병기한 원문에도 “檣檣”라고 인용한 것으로 미루어 교정의 오류로 생각된다. 배 밑의 골격을 이루는 긴 횡목이라고 주를 달았으며 또한 小野本에서는 “檣檣”이라 한다고 소개하였다.

5) Edwin O. Reischauer, [ENNIN'S DIARY The Record of a Pilgrimage to China in Search of the Law], The Ronald Press Company, New York, 1955.

이 책의 각주에서는 “檣檣”라고 적고 선체의 어떤 부분의 명칭임에는 틀림없으나 傳寫者의 오류인지 기술용어인지 알 수 없다고 기록하고 있으며 [大日本佛教全書]에서는 “檣檣”이라고 읽기를 권장한다고 적고있다.⁶⁾

2) 足立喜六 譯注, 鹽入良道 補注의 [入唐求法巡禮行記], (東洋文庫 157, 平凡社, 1994.11.10.2 p.12, 檣は [集韻]に “乃頭切, 音 檣, 拄也” とあり.

3) 檣檣如指船底之結構, p.2.

4) [檣檣] 指船底龍骨的支撐結構, p.7.

5) 沙埋檣檣 全書本考云.. 「檣」 池本作 「檣」, p.47.

6) 檣檣, a term repeated a few line later. The first character is read nou and means “a hoc.” Obviously the term refers to some part of the hull of the ship, but it is either a

6) 申龍福 번역 주해, [入唐求法巡禮行記], 정신세계사, 1991. 9.5. 간행. p.22.

이 책에서는 배 밑의 組立材를 뜻한다고 각주하고 있다.

7) 崔根植, [장보고 무역선과 항해기술 연구-新羅船 運航을 중심으로-], 博士學位論文, 高麗大學校 大學院 史學科, 2002년 7월.

이 논문에서는 신라선을 구명하는 과정에서 이를 披水板이라고 설명하고 있다.

8) 足立喜六 譯註, 鹽入良道 補註, [入唐求法巡禮行記], 東洋文庫, 平凡社, 1994. 11.10. 간행. pp.12-13.

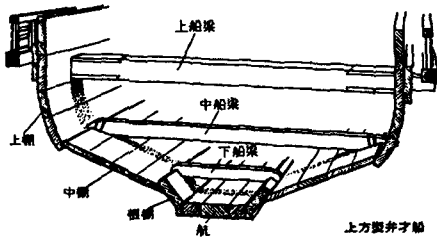


Fig.1 Midship section of ancient Japanese ship(石井謙治, "日本和船史")

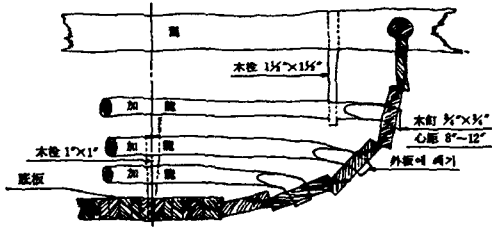


Fig. 2 Midship section of ancient Korean ship(김재근, "우리배의 역사")

이 책의 번역문에서 “擗楫”이라 기록하고 다음과 같이 주를 달고 있다. 즉 “擗”은 [集韻]에 의하면 “拄”의 뜻이며 곧 “支”의 의미가 된다. 또한 [和名類聚抄]에서는 “楫”의 釋名은 역시 “楫”이며, 和名은 加遲(かじ)이다. 이는 “배를 빠르게 하는데 사용한다(使舟捷疾)”는 의미이다.

그러므로 “擗楫”은 “拄楫”이 되므로 船側의 견고한 橫木의 뜻이 된다. 선측의 상부는 두껍고 견고한 판을 덧대는데 이것이 舷이다. 그러므로 楫, 權, 楫, 楫 및 槽등을 이러한 견고한 현의 橫목에 설치하는 것이므로 “擗楫”이라 칭한다. 이로 미루어 “沙埋擗楫”은 선저가 파열하여 모래(또는 뿔)가 침입하여 船腹에 충만한 것을 말한다. 또한 船의 四方에 棹를 세워 槳을 “擗楫”에 묶은 것은 船의 전복을 방지하기 위한 것이다.

東本, 堀本은 “擗楫”, 津金寺本은 “楫 權”라 했고, 小野本은 “擗楫”이라 했다고 소개하고 있다.

[大日本佛教全書]는 “擗楫”(집의 기둥, 들보의 부분)으로 注를 달았고 여러 본은 이를 따랐다. 단, 田島德音 만은 “擗楫”이라 해서 “쿠사기리가지(クサキリカヂ)”라 했다.

3.2 비판

앞 3절에서 살펴 본 바와 같이

1)에서는 “선저의 한 결구”라 했으므로 이 내용만으로는 어떤 부분인지 알 수 없다. 또한 “擗”자는 “擗”, “擗”과 같은 자이며 낫, 호미 등을 뜻하며 또한 “楫”는 중국의 가장 큰 사전 [辭海]에도 없는 글자이다. 그러므로 선체의 구성재로서의 의미는 찾아볼 수 없어 어떤 글자의 오기임을 짐작케 한다.

2)에서는 “선저 용골을 지지하는 결구”라 했다. 일본 고대선이나 한선에는 용골을 지지하는 횡강력재는 없다. 그러므로 일본의 고대선의 경우 龍骨(航)을 지지하는 결구라면 Fig.1-일본화선사 p. 112삽입-에서 알 수 있듯이 종강력재 “根棚”과 유사한 구성재일 것이며, 고대 韓船의 경우라면 Fig.2와 같이 배밑(선저판)과 杉板을 연결하는 “부자리”와 유사한 구성재일 것이다.

3)에서는 “「楫」池本作「楫」”라고 주를 달았을 뿐이므로 고증할만한 가치가 없다.

4)에서는 배 밑의 골격을 이루는 긴 횡목이라 했는데 배 밑의 폭은 선체구조상 선폭을 초과할 수 없으므로 상대적으로 긴 횡목이 부착될 수 없다. “긴 횡목”이 아니고 “횡목”으로 표현을 바꾼다면 일본의 고대선일 경우 Fig.1의 下船梁에 해당되며 고대 한선의 경우라면 Fig.2의 선저부분의 장치(가동목)와 유사한 구성재 것이다.

5), 6)에서는 배 밑의 조립재, 또는 선체의 어느 부분의 명칭에 틀림없다라는 애매한 언급으로는 그 내용을 알 수 없다.

7)에서는 披水板이라고 했다. 피수판은 일반적으로 중국 고대 平底船의 兩舷 중앙부분에 부착하는 설비로 선박의 橫流를 방지하는 역할을 주목적으로 하여 逆風항해를 가능케 하는 설비이다.7)

8)에서는 2절에서 인용한 것과 같이 소상하게 “擗楫”의 정체에 대하여 언급하고 있다. 다시 한번 정리해서 쓰면 아래와 같다.

足立은 田島德音씨의 의견에 따라 “擗楫”으로 읽고 있다.

“擗”은 “拄”의 뜻이요 또한 “支” 통한다. “楫”은 釋名에 따라 역시 “楫”이다. 그러므로 “拄楫”이다. “楫”의 뜻은 和名으로 “加遲(かじ)”이며 이는 “배를 빨리 가게 하는데 쓰인다”. 고로 “拄楫”은 배를 빨리 가게 하는 도구, 이른바 楫, 權, 楫, 楫 및 槽등을 설치하는 선측의 견고한 橫木이다. “沙埋擗楫”의 현상은 선저가 파열되어 모래와 뿔이 침입해 선복에 충만한 것을 말한다. 또한 선박의 四方에 棹를 세워 槳로

copyist's error or a technical term no longer understand. DBZ suggests that the characters might stand 楫. p.7.

7) 상해교통대학 상해조선공업국 《조선사화》 편사조편, 조선사화, 상해과학기술출판사, 1979. 9. p.114.

“檣楫”을 동여맨 것은 선박의 전복을 방지하기 위한 것이다.

이상의 내용 중 애매한 표현으로 설명한 1), 3), 5), 6)을 버리고 2), 4), 7) 및 8)을 가지고 설명하고자 한다.

만약 2)의 해석을 택한다면, 선저에 있는 종방향의 구성재 임으로 모래에 묻혔다는 말은 타당하나 선저에 있는 이것에 “사방에 棹를 세워 닻줄로 묶어 동여매어 배의 전복을 방지할 수”는 없으므로 이 고증은 옳지 않다.

또한 4)의 해석을 택한다면, “下船梁”이나 “장쇠(가룽목)”를 지칭하므로 橫木임에는 틀림없으나 선체구조상 船幅의 크기를 초과할 수 없으므로 길다고 할 수는 없다. 길다는 표현을 삭제하고 생각하더라도 배 밑에 있는 횡목이므로 앞서의 설명과 같이 “사방에 棹를 세워 닻줄로 동여매어 배의 전복을 방지할 수”는 없으므로 이 고증도 옳지 않다.

7)의 해석을 택한다면, Fig. 3에서 알 수 있듯이 피수판은 배 상부의 뱃전에서부터 선체 하부까지에 걸쳐 설치된 것이므로 피수판이 모래에 파묻혔다면 “사람을 시켜 배 밑을 살펴보기(令人見底)” 전에 이미 피수판이 모래에 묻힌 것을 알 수 있고 이러한 상태라면 선체 자체가 모래에 파묻힌 상태이므로 피수판만 거론했을 개연성이 적다. 또한 피수판은 긴 사다리꼴로 선체 중앙에 있고, 그 구조는 선체 상부에 그 한쪽 끝을 고정시켜 필요에 따라 선체 중앙 상부의 고정축을 중심으로 하방의 다른 한쪽을 회전시켜 수면 하로 삼입하거나 수면 위로 들어올리도록 되어 있으므로 여기에 배를 묶기에는 적당치 않다. 그러므로 “사방에 棹를 세워 닻줄을 여기에 동여매어 배의 전복을 방지할 수”는 없으므로 “檣楫”은 피수판이라고 할 수 없다.

8)의 해석을 택한다면, “檣楫”은 선박의 상부의 선수와 선미에 횡으로 설치되어 배의 추진기구인 노를 거치하도록 된 것이므로 “사방에 棹를 세워 닻줄을 여기에 동여매어 배의 전복을 방지하는 데”는 효과적이므로 이 설명이 옳다. 그러나 사람을 시켜 배 밑을 보게 했다는 기록에는 주의를 기울이지 않았다. 단지 “沙埋檣楫”를 선저가 파열하여 모래와 뿔이 선복에 차 올라 선체의 상부에 있는 “檣楫”를 파묻은 것으로 생각했다. 앞서 최근식의 해석을 고증하며 언급한 바와 같이 이러한 상태에서는 사람을 시켜 선저로 내려보낼 필요도 없으며 그렇게 한다는 것도 불가능하다. 29일 “이른 아침 조석이 빠져(曉潮潤)” “아울러 선내에 들어왔던 물도 빠져나간(滄亦隨竭)” 후 파손상태를 확인하기 위해서 “사람을 시켜 선저를 보게 했더니(令人見底)” 선저가 “거의 다 파손됐고(悉已裂)” 檣楫 “가 모래에 묻혀 있는 것(沙埋檣楫)”을 발견한 것이다.

김문경과 足立은 거의 사실에 접근하고서도 한쪽의 사실을 누락한 아쉬움이 있다.

그렇다면 결과적으로 김문경이 유추한 것처럼 “檣楫”은 선저에도 있고, 足立이 유추한 것처럼 선측 상방 전후에도 있다

고 보아야 한다. 선저에도 있고 선측 상방의 선수와 선미에 걸쳐있는 횡강력재는 일본 고대선형라면 “하선량, 증선량 및 상선량”에 해당할 것이고 우리나라 고대선형이라면 “장쇠(가룽목)” 또는 “멍에”에 해당할 것이다.

또한 한자의 원형을 찾는 작업도 이러한 선상에서 생각해 보면 자명해 지는데 “檣楫”와 혼동 또는 오기되기 쉬운 한자 “檣楫”을 택하면 그 뜻도 “선체 兩舷을 지지하는 들보(梁)”로 되어 명확해진다.

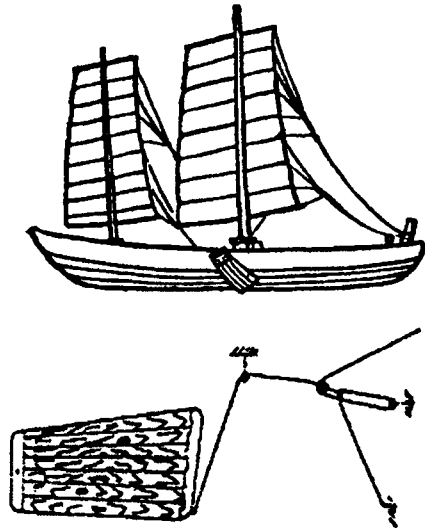


Fig. 3 Lee board of ancient Chinese “Sha” ship
(造船史話編寫組, 造船史話)

4. 결론

3절에서 고증한바와 같이 檣楫은 “사람을 시켜 선저를 보게 하여(令人見底) 확인한 결과 모래에 묻혀있기도 하고(沙埋檣楫) 또한 선측 상부 선수와 선미에도 있어 “다시 조수가 밀려온다면 배가 다 부서질까 두려워 사방에 棹를 세워 닻줄로 이것에 묶어 선박의 전복을 방지할 수 있는(若再逢潮生 恐增摧散歟 ... 船四方建棹 結纜檣楫)” 선체구성재는 일본고대선의 경우라면 “船梁”에 해당하고 고대 한선의 경우라면 “장쇠(가룽)”에 해당한다. 한자도 [大日本佛教全書]가 추천하는 “檣楫”와 혼동 또는 오기되기 쉬운 근사한 글자 “檣楫”을 취한다면 선체 양현을 지지하는 횡강력재가 되어 가장 자연스러운 해석이 될 것이다.

참 고 문 헌

- [1] 圓仁, [大日本佛教全書 第113卷], [入唐求法巡禮行記], 文海出版社 有限公司印行, 大正 4(1915). 6. 30. .
- [2] 白化文, 李鼎霞, 許德楠校註, 周一良 審閱, [入唐求法巡禮行記校註], 花山文藝出版社, 1992. 6.

- [3] 顧承甫, 何泉達 點校, [入唐求法巡禮行記], 上海古籍出版社, 1986. 8.
- [4] 김문경 역주, [엔닌의 입당구법순례행기], 도서출판 중심, 2001. 1.30.
- [5] Edwin O. Reischauer, [ENNIN'S DIARY The Record of a Pilgrimage to China in Search of the Law], The Ronald Press Company, New York, 1955.
- [6] 申龍福 번역 주해, [入唐求法巡禮行記], 정신세계사, 1991. 9. 5.
- [7] 崔根植, [장보고 무역선과 항해기술 연구-‘新羅船’ 運航을 중심으로-], 博士學位論文, 高麗大學校 大學院 史學科, 2002년 7월.
- [8] 足立喜六 譯註, 鹽入良道 補注, [入唐求法巡禮行記], 東洋文庫 157, 平凡社, 1994. 11.10.
- [9] 航運史話編寫組編, [航運史話], 上海科學技術出版社, 1978. 12.
- [10] 造船史話編寫組編, [造船史話], 上海科學技術出版社, 1979. 9.
- [11] 김재근, 우리배의 역사, 서울대학교 출판부, 1999.2.
- [12] Edwin O. Reischauer, Ennin's Travels in T'ang China, The RONALD PRESS COMPANY New York, 1955.
- [13] 石井謙治, [和船 I], 法政大學出版局, 1999. 5. 20.
- [14] 水運技術詞典編纂委員會, [水運技術詞典], 人民交通出版社, 1980.
- [15] 民衆書林 編纂局, [漢韓大字典], 民衆書林, 1998. 1. 10.
- [16] 諸橋轍次, [大漢和辭典], 大修館書店, 1980. 4. 20.