

2019 제주중국학회 한중 국제학술대회

이방익 표해록과 한중문화교류연구

: 이방익의 발자취를 따라가는 신중국기행



일시 | 2019년 10월 19일(토) 09:00 – 18:00

장소 | 제주대학교 아라컨벤션홀 3세미나실

주관 | 제주중국학회, 이방익연구회

후원 | 제주학연구센터, 주제주중국총영사관
제주문화포럼, 한라일보

회의일정표 會議日程表

등록 및 개회식

■ 등 록 : 08:30-09:00

■ 개회식 : 09:00-09:40

사 회 : 이영호 (제주대 교수 · 제주중국학회 수석부회장)

개회사 : 심규호 (제주국제대 석좌교수 · 제주중국학회 회장)

환영사 : 권무일 (이방익연구회장)

축 사 : 馮春台 (주제주 중국 총영사관 총영사)

좌혜경 (제주학연구센터장)

양방주 (제주문화포럼 이사장)

■ 휴식 및 기념사진 촬영

제1부 이방익의 발자취를 따라가는 신중국기행

■ 1부 좌장 : 조성식 (제주대 교수)

10:00-11:50

<제주표류인 이방익의 발자취를 찾아서>

발표 : 권무일 (소설가)

<이방익 신기행의 의의>

발표 : 심규호 (제주국제대 석좌교수)

<李邦翼游历福建境内陆地路径考>

발표 : 李斗石 (中国福建师范大学福清分校 教授)

■ 토론 및 강평 : 박찬식 (역사학자), 김중섭(제주대 교수)

※ 午餐 : 11:50 ~ 13:30

제2부 한중 해상교류와 표류사 연구

■ 2부 좌장 : 홍기표 (역사학자) 13:30-16:30

<浙江大學에서 古代中韓海上交流 研究에 對한 綜合的考察>

발표 : 千勇 (浙江大學校 韓國研究所)

<제주 해양문화 콘텐츠 활용방안-표류를 중심으로>

발표 : 진선희 (한라일보 문화부장)

<조선의 대청관계와 서남해역에 표착한 중국 사람들>

발표 : 김경옥 (목포대 도서관문화연구원 HK교수)

■ 토론 및 강평 : 임동춘 (제주대 교수), 후림(제주관광대 교수)

제3부 종합토론 및 폐회식

■ 3부 좌장 : 강만생 (한라일보 고문) 17:00-18:00

－ 총결 및 종합토론

－ 폐회사 : 임동춘(제주대 교수, 제주중국학회 전 회장)

※ 10월 20일(일) : 제주문화고찰 및 좌담회

목 차

제주표류인 이방익의 발자취를 찾아서	1
---------------------------	---

권무일

이방익 행기론의 의의	9
-------------------	---

심규호

李邦翼游历福建境内陆地路径考	23
----------------------	----

李斗石

浙江大學에서 古代中韓海上交流 研究에 對한 綜合的考察	51
------------------------------------	----

千勇

제주 해양문화 콘텐츠 활용방안-표류를 중심으로	57
---------------------------------	----

진선희

조선의 對淸關係와 西南海域에 표착한 중국 사람들	65
----------------------------------	----

김경옥

제주표류인 이방익의 발자취를 찾아서

권 무 일



제주표류인 이방익의 발자취를 찾아서

권무일

1. 서론

이방익(1757-1801)은 제주목 좌면 북촌리 사람으로 상경하여 무검선전관을 거쳐 충장위장에 올랐다. 그는 1796년(정조20) 잠시 휴가를 얻어 고향을 찾았는데 우도에 묻힌 어머니 묘를 완장(完葬)하기 위함이었다. 그는 일행 7명과 더불어 우도에서 일엽편주를 타고 돌아오던 중 일진광풍을 만나 표류하기 시작하여 9개월여 소식이 끊겼다.

1797년 윤6월4일 이방익 등 8명이 압록강을 건넜다. 의주 부윤 심진현은 이 사실을 급히 조정에 알렸고 윤6월21일 정조는 이방익이 서울에 도착하자마자 성정각(誠正閣)에 불러 올렸다. 심진현이 보낸 장계 <의주부윤심진현이제주표류인이방익등종대국출래치계(義州府尹沈晉賢以濟州漂人李邦翼等從大國出來馳啓)>는 『일성록』에, 정조와 이방익의 대화내용은 『승정원일기』에 수록되어 있다.

『승정원일기』에 의하면 이방익은 정조에게 표류하게 된 경위로부터 중국을 경유하면서 보고 느낀 일들을 설명하고 노정을 세세히 아뢴다. 이방익의 이야기를 들은 정조는 충격을 넘어 경악을 금치 못한 듯하다. 이방익이 밟은 대만, 복건성, 그리고 양자강 유역은 고려 중기 이후 500년간 조선 사람들이 다녀온 적도, 들은 적도 없는 미지의 땅이었기 때문이다.

그러나 이방익이 ‘문자를 알기는 하나 겨우 노정만을 아뢴 뿐이고 기억을 더듬어 입으로 아뢴 것도 왕왕 차서를 잃었음’을 안타까워한 정조는 면천군수 연암(燕巖)박지원(朴趾源)을 불러 이방익의 일에 관한 명문장을 주문했다. 박지원은 이방익을 만나 대담하고 언문기록을 얻어냈다. 그래서 박지원이 지어 바친 글이 「서이방익사(書李邦翼事)」이다.

이방익은 귀국 후 「표해록」 및 「표해가」를 썼는데 박지원이 말한 것처럼 비록 중국 사정이나 학문에 대한 지식은 부족하지만 현장을 다녀왔던 사람으로서 보고 듣고 느낀 것을 썼다는 점에서 가보지 않은 곳과 사물을 서술하면서 정작 가본 사람의 말을 믿지 않고 선인들의 글과 문헌을 근거로 삼아 쓴 「서이방익사」와 크게 비교된다.

2. 이방익의 표류기록

최남선이 1914년에 발행한 『청춘』지 창간호에 ‘넛글 새맛’이란 부제가 붙은 국한문 「표해가」 한편이 실려 있는데 이방익이 쓴 것으로 확실하게 여겨지는 작품이다. 「표

해가」는 국한문을 섞어 3·4 또는 4·4조의 운문으로 꾸민 장편가사이다.

「표해가」에서 이방익은 인간의 의지와 상관없이 바다에 내동댕이쳐져 목적지도 없고 정처도 없으며 죽음에 이를지도 모르는 극한상황을 군더더기 없이 축약된 시어로 읊었다. 바다를 떠돌다 수몰될 절망감을 넘어 당장 기갈로 인하여 목숨이 간당간당하는 긴급 상황을 그렸고 기적적인 일이 벌어져 기갈을 면한 장면을 간결하게 처리했다. 그는 팽호도에 표착하여 대만과 중국대륙을 거치면서도 언제 고국으로 돌아갈지, 어떤 경로로 나아갈지 모르는 상황에 놓이게 되는데 고국에 돌아오기까지의 여정에서 중국의 문물·제도·풍속·인정·도중의 풍경과 고적 등에 대하여 사실적으로 묘사하면서 자신의 주관적인 판단을 삽입하고 제어할 수 없는 감흥을 솔직하게 썼다. 일인칭으로 자신의 기행과정을 운율에 맞춰 서술하고 있는데 웅장한 필치와 시적 감흥이 돋보인다. 「표해가」는 서울장안에서 오랫동안 대중적인 인기를 얻은 듯하다. 그 이유로는 생사에 얽힌 흥미진진한 사건, 새로운 풍물 소개, 가보지는 않았으나 익숙한 역사현장 등의 내용과 더불어 입으로 불려지는 가사체라는 형식에도 크게 힘입었을 것이다. 그러나 제주에는 그다지 알려지지 않았다.

한 연구자가 찾아낸 「표해록」은 이방익 연구, 나아가서 이방익의 작품 연구에 큰 도움이 된다. 이방익은 의주부윤 그리고 정조와의 대화과정에서도 자신의 표해과정 그리고 중국 견문에 관한 기억을 더듬어가면서 술회하였다. 이방익이 전주중군으로 있을 때 박지원이 이방익에게 표류기록을 요청한 것으로 보아 이방익은 생환직후 한글 「표해록」을 남겼다는 것을 짐작해볼 수 있다. 시기로 보면 「표해가」를 쓰기 전이다.

이 「표해록」은 애초에 이방익이 작성했다고 믿어지지만 이방익의 필적이 아니라고 여겨진다. 그러나 기행과정의 세세한 기록과 솔직한 표현을 감안하면 이방익이 쓴 원본을 누군가 필사하고 첨삭을 가했을 가능성이 있다. 당시의 시대적 상황에서는 모든 관변문서는 물론 개인적인 글짓기도 한문으로 이루어진 것이 일반적인 현상이었다. 특히 시조와 가사와 같은 운문과는 달리 서사문의 경우 한문형식이 독차지하였다. 영·정조 때 쏟아져 나온 국문소설이나 규방여인들이 쓴 일기를 제외하면 한글서사문은 거의 찾아보기 어렵다. 이에 비해 「표해록」은 한글 기행문이란 점에서 문학사적으로 독보적인 가치를 갖는다.

3. 이방익의 표류 및 송환경로

이방익 등 8명이 제주 연해에서 표류하여 귀국하기까지의 이동경로를 요약하면 다음과 같다.

조정에서 총장위장의 직책을 수행하면서 임금을 지근거리에서 호행하던 이방익은 잠깐 휴가를 얻어 고향 제주를 찾는다. 아버지 그리고 자신이 고향을 떠나있는 동안 외롭게 늙어가던 어머니가 수개월 전에 세상을 떠났고 우도의 친정에 몸을 의탁하였던 터라 어머니 묘소는 가묘상태로 우도에 묻혀 있었다. 그는 고향 북촌리 사람들 7

명과 더불어 작은 어선을 빌려 타고 우도로 향했다. 어머니의 시신을 고향 선산으로 이장할 절차를 밟고자 함이었다.

1796년(정조20년) 9월20일 아침나절에 그들은 북촌리를 떠났고 우도에 이르렀고 오후에 배를 타고 되짚어오고 있었다. 술과 안주를 마련한 터였고 오후 한라산에 비쳐 영롱하게 빛나는 태양과 청홍비단 천만 필을 깔아놓은 듯 장관을 연출하는 바다를 바라보며 그들은 만취하여 뱃전을 두드리며 흥취에 젖어 있었다. 그때였다. 갑자기 일진 광풍이 불어 배는 태산같이 높은 물결에 휩싸여 버렸고 돛과 돛대, 노와 삿대는 바람에 날아가 버렸고 음식과 술과 물은 뒤엎어져 사라지고 말았다. 배는 가을에 부는 서북풍에 휘말려 동남쪽으로 떠내려가고 있었고 일행은 어떻게 손쓸 수도 없는 처지로 죽기만을 바랄 뿐이었다.

오륙일이 지나자 저 멀리 동남쪽에 세 개의 큰 섬이 보였다. 이방익 등은 일본의 어떤 섬이라고 생각하며 하선의 준비를 하고 있었다. 그러나 배는 순식간에 방향을 바꿔 서남쪽으로 흘러갔다. 그때 비가 내리기 시작했다. 사실 그들은 그간 물 한 모금 입에 대지 못한 상태였다. 그들은 부러진 돛대에 매달려 물을 받아먹었다. 그들은 목은 축였지만 아무 것도 먹지 못했는데 표류한지 10여 일만에 기적이 일어났다. 선판에 큰 물고기가 뛰어오른 것이다.

이방익 일행의 일엽편주는 16일간 밤낮으로 무려 6,000리를 흘러가면서도 전복되거나 파선되지 않았던 것이다. 그런데 그들은 망망대해를 표류하면서 죽는 것보다 당장에 닥친 기갈과 굶주림으로 고통을 받아야 했다.

표류한지 16일이 되었을 때 큰 섬이 앞에 보였다. 배는 섬 북쪽의 바위에 부딪혀 산산조각이 되었고 그들은 바닷가 너럭바위로 튕겨져 나왔다. 대만해협상의 팽호도 북섬이었다. 말은 통하지 않았지만 그 섬 사람들은 그들을 극진히 보살폈다. 섬 사람들은 이방익 일행을 마조궁(마조신을 모시는 사당)으로 데려갔고 거기의 지도자인 마궁대인은 이방익 일행에게 음식을 대접하고 이방익을 따로 불러 이방익의 신상과 표류과정을 상세히 물었다. 이방익은 자신을 쌀장사꾼으로 둘러대다가 마궁대인의 따가운 눈초리에 놀려 자신은 제주사람이고 정3품의 총장위장에 있었음을 고백했다. 마궁대인의 태도가 달라졌다.

이방익 일행은 팽호도에서 한 달간 조섭(調攝)하고 대만으로 이송되었다. 대만에서는 군사령부로 보내졌는데 대만부의 최고위 관원들이 함께 모여 조선의 장군인 이방익을 극진히 대우했다.

그들은 바람 잡기를 기다려 대만해협을 건넜는데 중국 남단 하문에 도착한 것은 이듬해 정월 초4일이였다. 숙박을 위해 안내된 주자서원에서 이방익은 우선 주자 조상(彫像)에 참배하는 것을 잊지 않았다. 그가 참배를 마치자 수백 유생들이 예를 갖추어 그를 대했고 이런 사실은 주자의 고향이면서 주자가 학덕을 세운 복건성에 일파만 파로 퍼져 나갔다.

이방익 일행은 복건성 포정사의 조치를 기다리며 하문에서 16일간 머물다가 봉성·천주·흥화부를 거쳐 복건성의 성도인 복주에 도착했고 거기서 40일간 머물면서 멀리

황제의 윤허를 기다려야 했다. 이방익 일행은 드디어 황제가 보낸 호송관을 따라 남평을 거치고 선하령 높은 고개를 넘어 절강성으로 들어갔고 전당강을 따라 항주에 이르렀다.

이왕 중국에 온 김에 역사가 서려 있고 고사와 전설이 묻어 있는 유적지와 옛날 중국을 뒤흔들던 전적지를 답사할 좋은 기회를 놓칠 수 없다고 생각한 이방익은 일행과 더불어 양자강을 거슬러 올라가 동정호를 찾았고 악양루에 올랐다. 되짚어오는 길에 그는 옛날 초한(楚漢)이 각축을 벌이던 구강(九江)을 둘러봤고 삼국시대 조조가 제갈량의 계략에 속아 참패를 당했던 적벽강을 찾았다. 그는 소주에 들러 웅장한 사찰들을 두루 방문했고 기녀들과 뱃놀이를 즐기며 한껏 흥취를 돋우기도 하였다.

이방익 일행은 산둥반도를 거쳐 북경에 도착했고 청나라 황제의 재가를 얻어 귀국길에 올랐다. 그들은 1797년(정조21년) 윤6월4일에 의주에 도착했는데 의주부윤 심진현은 파발마를 띄워 이 소식을 임금께 알렸다. 윤6월20일, 표류한지 무려 9개월 만에 서울에 도착한 이방익은 당일에 아버지를 뵈었고 다음날 임금을 알현했다.

4. 이방익의 발자취를 찾아서

이방익의 발자취를 따라가면서 이방익이 가본 곳, 지나친 곳을 200여 년이 지난 지금 고증하고 또한 박지원이 시도했던 고증을 재고증할 필요가 있다. 또한 현장에 가본 사람(이방익)이 보았다는 것을 가보지 않은 사람(박지원)이 부회(府會)하고 더러는 부정한 것이 얼마나 사실에 가까운지 밝히는 것도 중요하다.

따라서 필자 등은 근래 이방익의 발자취를 따라서 중국탐방을 감행했다. 우리 탐방단은 1차(권무일, 심규호, 노인숙, 진선희, 촬영기사)로 2018년 4월27일부터 5월2일까지 팽호도와 대만을, 2차(권무일, 심규호, 노인숙, 유소영, 진선희, 촬영기사)로 2018년 7월6일부터 7월14일까지 복건성을, 3차(권무일, 심규호, 강만생, 노인숙, 유소영, 진선희)로 2019년 4월12일부터 4월21일까지 중국을 다녀왔는데 중국 여행에는 제주주재 중국총영사관의 후원을 받았다.

우리는 팽호도로 날아가 이방익 등 8인이 표착한 현장을 찾아냈고 민속박물관에서는 이방익의 표류에 관한 역사기록을 살펴보았다. 대만의 고도인 대남에서는 이방익이 심문을 받은 군사령부로 추정되는 안평고보를 방문했다. 중국의 최남단 도시 하문에 이르러서는 이방익이 참배했던 주자서원 터를 어렵사리 찾았는데 현재 폐허나 다름없었다. 우리는 천주에서 고려인의 흔적을 탐구할 기회를 가졌고 복주에서는 이방익 등이 황제의 재가를 기다리며 40일간 머물렀던 법해사를 찾았는데 안타깝게도 수년전 실화로 폐허만 남아 있었다. 이방익 등은 선하령을 넘었는데 우리가 찾아간 선하고도는 중국의 역사·군사·문화·경제·물류에 있어 남북을 연결하는 관절점이며 분수령 역할을 해왔다. 이어서 고멸국의 옛도읍지와 자릉조대를 답파하면서 우리는 이방익의 숨결을 느낄 수 있었고 항주 서호에 배를 띄워 이방익의 풍류를 재연하기도 하였다.

우리는 강소성을 방문하여 한산사·호구사·금산사를 두루 방문하여 이방익이 묘사한 현장을 현실로 받아들일 수 있었다. 다음 기회에 우리는 이방익이 들렀다는 양자강 상류의 동정호를 편답할 계획을 가지고 있다.

이렇듯 필자는 이방익이 지나간 노정을 따라가면서 제도·문물·풍속·인정·고적·역사의 현장을 답사하여 이방익의 행적을 확인하고 제주인 이방익이 조선인으로, 세계인으로 발돋움하는 과정을 그리며 18세기경 대만해협과 양자강 유역을 중심으로 새로운 세계 질서가 형성되는 국제적 상황, 중국사회의 변화, 백성들의 생활상 그리고 상업과 무역의 발달로 급격하게 변모하는 강남의 모습을 탐구하여 기회가 닿는다면 기록으로 남길 것이다. 이번 이방익의 노정을 답파함에 있어 이방익이 쓴 「표해가」, 「표해록」의 기록을 추적하고 박지원의 「서이방익사」, 『일성록』, 『승정원일기』 등을 기초자료로 활용했다.

우리의 중국탐방에 있어 각 성(省) 지방사편찬위원회의 여러 연구자들과 가진 토론은 매우 값진 것이었고 우리의 시야를 더욱 넓혀 주었다.

이방익 행기론의 의의

심 규 호



이방익 신기행의 의의

- 이방익의 표해록을 기반으로 한 신중국기행은 어떤 의미가 있는가?

심규호

1. 들어가는 말
2. 이방익 『표해록』 소환 - 그의 발자취를 따라 가는 신기행
3. 신기행의 의미
4. 향후 과제
5. 맺는 말

1. 들어가는 말

삼면이 바다인 한반도는 물론이고 사면이 바다인 제주는 바다가 곧 삶의 터전이자 이역과 교류의 마당이기도 하다. 하지만 바다는 예기치 못한 폭우와 풍랑으로 인해 죽음이 다반사요, 표류가 일상이 된 고난의 현장이기도 하다. 그래서 술한 이들이 바다로 갔다가 표류되어 다른 나라로 가거나 역으로 다른 나라 사람들이 제주나 남해의 여러 지역으로 표류하여 오기도 했다. 시기적으로 이미 오래 전부터 표류한 이들이 있었으나 「표류기」 형태로 기록을 남긴 사람은 그리 많지 않다. 조선조의 경우, 이방익의 『표해록』 외에 15세기말 최부崔溥의 『표해록漂海錄』(1488년), 노인魯認의 『금계일기錦溪日記』(1597년 왜국으로 끌려가 포로생활을 하다가 1597년 중국으로 탈출하여 1600년 귀환), 1817년 최두찬崔斗燦의 『승사록乘槎錄』(1817-1819년) 등이 있다. 그 중에서 특히 최부의 『표해록』은 영문과 중문으로 번역이 될 정도로 국내외에 널리 알려져 중국 거전자葛振家 교수는 최부의 『표해록』을 마르코 폴로의 『동방견문기』와 일본 승려 엔닌의 『입당구법순례기』와 함께 세계 3대 중국기행문으로 손꼽은 바 있다.

이방익의 『표해록』은 비록 늦게 알려졌지만 제주출신의 표해기록이라는 점과 청대 가장 번성했던 건륭제 시절에 중국을 남북으로 종단한 최초의 표류인이라는 점에서 다른 표해기록과 구별된다. 물론 비교적 자세한 풍물 견문이 들어가 있다는 점도 특기할 만하다.

필자는 본고에서 3차에 걸친 이방익의 발자취를 따라가는 새로운 중국 기행에서 보고 느낀 점 가운데 몇 가지 논점을 간추려 논구하고자 한다.

2. 이방익 『표해록』 소환 - 그의 발자취를 따라 가는 신기행

제주출신 무장 李邦翼은 조선 正祖 20년(1796년) 9월 동네 사람 7명과 함께 제주 동쪽에 있는 有人島인 牛島로 건너가서 모친의 분묘를 이장한 후 작은 돛단배를 타고 돌아오다가 돌연 광풍을 만났다. 돛대가 부러지고 샷대마저 잃은 상태에서 의지할 것이 없는 작은 배는 북서풍을 타고 일본 서남쪽으로 표류하기 시작했다. 16일이 지난 후 팽호군도의 작은 섬에 기착하여 臺灣府로 갔다가 廈門으로 호송되었다. 이후 이방익 일행은 복건, 절강, 강소, 산둥, 북경(하북), 동북지역을 거쳐 압록강에 이르렀으며, 그곳에서 조선의 북쪽 관문인 義州를 통해 조선으로 귀환했다. 수로를 빼고 육로만 12,400리에 달하는 여정을 통해 중국 내륙을 종관하고 마침내 귀국길에 들어선 것이다. 실로 8개월 24일만의 귀향이었다.

정조 21년(1797) 윤6월 10일, 임금은 義州府尹으로부터 「義州府尹沈晉賢以濟州漂人李邦翼等從大國出來馳啟」라는 제목의 狀啓를 받고 놀라움을 금치 못했다. 濟州島 출신 武將으로 朝廷에서 忠壯衛將(正三品)으로 재직하다 휴가를 얻어 제주로 갔다가 바다에서 행방불명되었다던 李邦翼이 제주바다에서 사라진 지 8개월여 만에 압록강을 건너 義州에 나타났기 때문이다. 李邦翼이 도착하자 정조는 직접 만나기에 앞서 절차상 備邊司로 보내 표류에 관한 전후사정을 심문하도록 했다. 이후 비변사의 보고서를 읽고 그 즉시 李邦翼을 오위장으로 임명하고 全州中軍을 除授하여 兼職하게 하였다.¹⁾

다음날(윤6월21일) 아침 일찍 정조는 誠正閣에서 李肇源 등 여러 承旨들과 함께 李邦翼을 만나 건문내용을 청취했다. 전적을 통해서만 알고 있던 곳에 대한 새로운 건문을 들으면서 정조는 청나라의 실상을 보다 생생하게 이해할 수 있었으며, 특히 당시 남방의 발전상에 대한 이야기를 통해 새로운 사실에 눈뿔을 것이다. 그의 이야기를 들은 정조는 이방익이 구술한 내용을 『承政院日記』과 『日省錄』에 그대로 남겼으며, 당시 沔川郡守로 있던 朴趾源에게 李邦翼의 일에 대해 기록하도록 명했다. 박지원은 『大明一統志』, 『周行備覽』, 『臺灣紀略』(林謙光著) 등을 일일이 참조하면서 3년에 걸쳐 6654자에 달하는 「書李邦翼事」를 썼다. 이미 『열하일기』로 문명을 떨친 그에게 「書李邦翼事」는 자신이 가보지 못한 대만과 강남의 풍물을 접할 수 있는 좋은 기회였다. 그는 당시 같은 생각을 공유하고 있던 朴齊家와 柳得恭에게 초고를 부탁하였으며, 이를 바탕으로 자신의 해박한 지식을 가미하여 글을 완성했다.

한편 李邦翼은 무사히 귀환한 후 전주 중군으로 있으면서 자신이 중국에서 쓴 일기를 참조하여 서사 기행문 「표해록」을 썼으며, 퇴임하고 제주로 돌아와 국한문 기행가사인 「표해가」를 완성했다.

한동안 묻혀 있던 이방익이 다시금 세상에 소환된 것은 1914년 최남선(崔南善)이 『청춘』이란 잡지 창간호에 이방익의 「표해가」를 소개하면서부터이다. 이후 그의 「표해가」는 주로 한국어문학자들에 의해 가사문학 작품으로 중요한 연구 대상이 되었다.

1) 정조가 李邦翼을 만난 날은 閏6월 21일인데 李邦翼에 대한 발령 날짜는 閏6월20일이었다.

그러다가 1982년 한문으로 된 「李邦翼漂海錄 丁丑生人」이라는 자료가 발굴되었고, 다시 2011년 한국어로 기록된 『표해록』이 발굴되면서 이방익의 「표해가」보다 훨씬 자세하게 기록되어 있는 한국어로 기록된 『표해록』(서강대 본)이 세상에 알려졌다. 이는 비록 이방익이 직접 쓴 필사본이 아니라 후세 사람이 가필하고 필사한 내용이지만 이방익의 표류사 연구에 무엇보다 중요한 자료가 아닐 수 없다.²⁾

이후 2017년 권무일의 『평설 이방익 표류기』가 세상에 나왔다. 기존의 가사문학으로서 「표류가」 연구나 단순한 자료 소개에서 한 걸음 더 나아가 조선시대 표류인 이방익에 대한 전반적이고 총체적인 연구 성과라는 점에서 특기할 만하다. 또한 제주에서 제주인에 대한 연구가 본격적으로 이루어졌다는 점에서 대단히 중요할뿐더러 연구 성과를 바탕으로 3차례에 걸쳐 현지 탐사가 이루어졌다는 점에서 무엇보다 유의미하다. 현지 탐사는 다음과 같다.

1) 1차 기행

대만 - 대남(대만부) - 팽호도 - 대북

기간: 2018년 4월 27-5월 1일(4박 5일)

대만과 팽호도 기행이 이루어졌다. 권무일 소설가 내외, 심규호 교수, 한라일보 취재팀(진선희 문화부장)이 지역신문발전기금을 받아 동행했다.

2) 2차 기행

하문-천주-북주-남평-무이산-建甌市

2018년 7월 6일-14일(8박9일)

복건성을 탐방했다. 이방익이 기착했던 첫 번째 관문인 하문을 시작으로 천주와 북주, 남평, 무이산 등 관련 장소를 찾았으며, 복건성 지방사 편찬위원회, 외사처 등 관련인사들과 논의하면서 향후 지속적인 교류와 학술대회를 의논했다. 주제주 중국총영사관의 지원을 받았다.

3) 3차 기행

상해-선하령-구주-건덕-부양(지금의 항주)-진강-양주-상해

2019년 4월 12일-21일(9박10일)

절강성과 강소성을 탐방했다. 절강, 강소성 지방사편찬위원회와 외사처 관련인사들과 회담. 주제주중국총영사관의 지원을 받았다.

이상과 같이 3차에 걸친 이방익의 발자취를 따라가는 신기행이 가능했던 이유는 다음 몇 가지로 요약할 수 있다. 첫째, 『평설 이방익 표류기』(권무일 저)의 출간. 둘째, 제주민의 관심과 지지. 셋째, 주제주 중국총영사관의 후원. 넷째, 신문사 기획보도를 통한 기행내용과 연구성과의 공유. 이런 4가지 조건이 적절하게 조합되었기에 이방익의 발자취를 따라가는 신기행이 가능했으며, 이를 통해 이방익 연구의 새로운 지평이 열리게 되었다.

2) 권무일, 『평설 이방익 표류기』, 52-53쪽, 서울, 평민사, 2017.

3. 신기행의 의미

가. 이방익 『표해록』의 기록에 대한 확인과 검증

이방익의 표해기록은 그 자신이 기록한 3권의 일기를 바탕으로 쓴 것이다. 현재 종족이 묘연한 그의 일기가 있음으로써 그의 『표해록』이 단순히 기억에 의지한 것이 아님을 알 수 있다. 하지만 그는 중국의 모든 곳을 처음 가보았기 때문에 생소하기 이를 데 없었고, 호송 당하는 처지였기에 자신이 직접 관찰하고 주변에서 들은 것 외에 별도의 전적을 참고할 기회가 없었을 것이다. 이에 반해 박지원은 직접 가보지 못했기 때문에 오히려 관련 서적에 전적으로 의지할 수밖에 없었다. 여기서 地上과 紙上의 차이가 나올 수밖에 없다. 기본적으로 그의 기록은 직접 쓴 일기에 근거했다는 점에서 애써 꾸미거나 거짓을 날조할 이유가 없다. 다만 오인하거나 착각할 수 있을 뿐이다. 실제로 직접 현지를 가본 후 그의 기록이 대체적으로 맞았음을 확인할 수 있었으며, 동시에 약간의 오해와 착오가 있음을 확인할 수 있었다. 대표적인 예를 한두 가지 들고자 한다.

이방익은 이렇게 기록하고 있다.

“寶華寺에서 잠시 쉬어 玄武嶺을 넘어가니, 초나라 옛 도읍이 天界府에 웅장하다. 益州府 進德縣은 엄자릉의 옛 터라. 七里灘 긴 구비에 조대가 높았으니, 한나라 광무제의 옛 사람 풍채 의연히 보이는 듯하구나.”『표해가』

“초5일에 엄주부 진덕현에 도착했는데 이 땅은 엄자릉이 머물던 곳이다. 남으로 칠리탄이 있고 칠리탄 위쪽으로 조대(釣臺)가 있고 작은 비각이 희미하게 보이며 단청한 정자가 있다. 여기는 엄자릉이 조대 위에서 낚시질하고 정자에서 놀던 곳이다. 훗날 사람들이 그의 행적을 기록하여 지금까지 남아있는 것이다.”『표해록』³⁾

실제로 가보니 칠리탄 위쪽에 조대가 있으며, 嚴子陵과 관련이 있었다. 七里灘은 절강의 錢塘江이 建德市 동쪽 烏石灘에서 동려현 남쪽 瀧口까지 7리에 걸친 협곡으로 七里瀧峽谷, 또는 富春江小三峽이라고 칭하며, 엄릉위嚴陵瀨라고 부르기도 한다. 당시 이방익은 강산현에서 배를 타고 용유현을 지나 진덕현으로 들어갔다고 하는데, 도중에 조대를 들린 것으로 보인다. 하지만 현무령은 仙霞嶺의 오기이고, “초나라 옛 도읍이 천계부에 웅장하다.”고 했는데, 과연 어느 곳을 지칭하는지 정확하지 않다. 또한 진덕현을 익주부라고 했는데, 익주부는 촉한의 도읍지였던 成都 일대이니 절강성에 있을 수 없다. 또한 진덕현은 아마도 건덕현의 오기인 듯하다. 그렇다면 박지원은 「서이방익사」에서 어떻게 말하고 있는가?

“한나라 용구장龍邱萇이 이곳에 은거하였는데 엄광嚴光과 더불어 사이좋게 지냈습

3) 「표해가」와 『표해록』은 권무일 평설 및 해석에 따른다.

니다. 조대(釣臺)는 바로 엄광이 은거한 곳으로서, 양쪽 언덕이 우뚝 솟아있고 그 사이에 흐르는 물은 黔州와 婺州에서 흘러와 동려현으로 내려가는데 꾸불꾸불 헤엄치는 용의 형세로 7리를 뻗어있으며 물이 불어나면 물살이 부딪치는 것이 화살과 같습니다. 산허리에 두 개의 큰 바위가 우뚝하니 마주 서서 기울어져 있는데 이곳이 조대로 천연적으로 그렇게 된 것입니다. 호사자(好事者)가 왼편 바위 위에 정자를 짓고 백 척의 낙숫줄을 드리웠고 오른편 바위에는 세 갈래로 줄을 만들어놓고 한 줄로 올라가도록 했는데 대에 올라가 굽어보면 깊은 연못에 쪽빛의 녹옥 같은 물이 고여 있고 산록에는 수많은 나무들이 뻗뻗하고 아래에는 십구천(十九泉)이 있는데 육우(陸羽)의 품평을 거친 셈입니다.”

이방익은 언급하지 않았으나 실제로 육우의 품평을 거친 십구천이 존재했다. 용구장이 은거했다는 곳은 용구산으로 지금은 九峰山이라고 부른다. 婺州(지금의 金華市)에 속하나 바로 옆이 용유현이니 서로 교류할 수 있었을 것이다. 다만 오기인 ‘진덕현’이나 ‘익주부’ 등에 대해서는 더 이상 언급이 없다.

이상에서 알 수 있듯이 이방익은 강산현에서 배를 타고 뱃길로 용유현을 지나 건덕현으로 향했으며, 이후에 항주로 들어갔다. 이렇듯 이방익은 그 길을 실제로 밟았고, 박지원은 실제 가보지 않았음에도 문헌을 통해 이를 확인했음을 알 수 있다.

다른 예를 들어보겠다. 동정호와 악양루에 관한 부분이다. 『표해록』에 따르면, 위관의 권유에 따라 4월 보름에 악주로 갔으며, 동정호와 악양루를 구경한 것으로 나온다. 이에 대해 박지원은 의문을 품었으며, 호북성의 동정호와 악양루를 간 것이 아니라 태호를 구경한 것에 불과하다고 했다. 절강성이나 강소성에서 만난 학자들은 이방익의 동정호 구경에 대해 다음 두 가지 이유를 들어 불가능했다고 말했다.

첫째, 항주에서 동정호는 며칠 만에 갔다 올 수 있는 거리가 아니다. 시간적으로 불가능했을 것이다. 둘째, 이방익은 호송되어 귀국길에 오른 사람이며, 중앙의 관리가 호송 책임을 맡고 있었다. 자유롭게 이곳저곳을 다닐 수 있는 처지가 아니었다. 그렇기 때문에 불가능하다.

필자는 판단을 유보하는 입장이다. 왜냐하면 이방익이 굳이 거짓으로 동정호에 갔다왔다고 할 이유가 없다는 점이고, 그가 언급한 악주나 구강이 모두 동정호로 가는 길목에 자리하고 있다는 점, 그리고 호송책임을 맡은 이의 권유에 따랐다는 점 때문이다. 이는 향후 악주, 구강, 동정호 탐방을 한 후에 나름의 결론을 내리는 것이 좋을 듯하다.

기록에 의문이 나는 것은 이것만이 아니다.

『표해록』에 따르면, “호구사(虎丘寺)와 지주사(砥柱寺)를 거쳐 소주부 서문 밖에 배를 매니 이 땅은 孫權의 도읍터였다. 성안으로 들어가니 수만 인가가 연결되어 있고 길가의 저자들은 채단과 보화를 쌓아놓았고 단정한 관사들은 아침이라 조용한데 강남 물색이 아침부터 저렇듯 변화하다. 동문 5리 밖에 강이 있는데 이는 적벽강이다. 강가로 30리를 가면 시상리라 하는 땅이 있는데 이는 주유와 조조가 화전(火戰)하는 땅이라 한다.”

「서이방익사」에 따르면, “오석현 아래에는 큰 바위가 있는데 사방이 트이고 둥글넓적하여 가히 천 명이 앉을 만합니다. 가운데에는 백련지가 있는데 백련이 돌아나 올 곳불곳한 꽃들을 화려하게 피우고 있습니다. 또 조금 내려가면 조그마한 돌길이 구불구불 뻗어 있는데 샘과 돌이 매우 기이하며, 우뚝 자란 소나무와 대나무가 넓게 자리하고 있는 이곳이 바로 화정⁴⁾이 글 읽던 곳이었습니다.”

그러나 호구사가 있는 향주는 손권의 도읍지가 된 적이 없다. 손권은 건업建業(남경)과 호북 악주鄂州에 도읍했기 때문이다. 또한 향주 근처에 적벽강이 있다고 했는데, 이 또한 문제가 있다. 일반적으로 적벽대전이 일어난 곳은 호북성 적벽시赤壁市 서북쪽에 있으며, 소식이 생각했던 적벽대전 발생 지점은 호북성 황강黃岡(지금의 황주黃州 적비기赤鼻矶)이다. 따라서 향주 근처의 적벽강 운운은 틀린 것 같다. 혹시 동정호를 여행하면서 돌아오는 길에 본 것과 착각한 것이 아닌가싶다. 또한 박지원은 화정, 임포가 글 읽던 곳이 호구산에 있다고 했는데, 과연 어떤 문헌에서 인용한 것인지 모르나 확인하기 어렵다.

이외에도 「서이방익사」에서 복건으로 가는 도중에 이방익이 말하길, “어떤 이들은 머뭇거리며 아쉬운 듯 자리를 떠나지 못하고, 어떤 이는 우리의 의복을 입어보고 서로 바라보며 눈물을 흘리기도 했으며, 또 어떤 이는 옷을 안고 돌아가 가족들에게 보여주고 돌아와서는 가족과 둘러보면서 소중하게 감상했다고 말했습니다.”라고 했는데, 과연 이들은 누구인지 궁금하다. 이방익의 발언에 박지원은 “장주와 천주 사이에 신라현이 있었는데, 당나라 때 신라가 조공하러 들어간 땅입니다. 또 신라가 오월을 침범하여 그 지역의 일부인 천주와 장주 사이에서 살았다고 합니다.”⁵⁾라고 하여 당대에 그곳으로 이주한 유민들이라고 보았다. 이에 반해 정조는 “조선이 춘추의 의리를 잘 지키고 있음을 알기 때문이다.”⁶⁾라고 하여 유민설에 동조하지 않고 있다.

살펴본 바에 따르면, 泉州는 당대부터 이미 중국의 중요 무역항이었다. 천주 奎霞巷이란 곳이 있는데, 현지 사람들은 그곳을 高麗巷이라고 부른다. 고려인들이 살던 골목이라는 뜻이다. 또한 배추를 고려채라고 부르기도 한다. 한중 교류사 연구자인 葉恩典은 천주의 신라와 고려 유적으로 전문적으로 연구하면서 천주에 신라와 고려 이름이 붙은 지명이 많다는 것을 발견한 바 있다. 그에 따르면, 南安의 신라촌, 고려향, 永春縣의 고려산과 고려촌, 新羅松, 고려채 등이 한반도와 밀접한 관련이 있다고 한다. 그는 남안에 있는 신라사원이 신라인들이 직접 건설한 것이라고 주장한 바 있다.⁷⁾

흥미로운 점은 대만에서는 양배추를 고려채라고 부른다는 점인데, 천주의 고려채가 과연 甘藍菜(단맛이 나는 푸른색 채소), 捲心菜라고 부르는 양배추와 동일한 것인지 의문이다.

4) 화정(968-1028)은 본명이 임포(林逋)인데 여기 호구산에 은둔하여 살면서 매화와 학을 키웠다.

5) 박지원, 「서이방익사」, 권무일, 『평설 이방익 표류기』, 296쪽 재인용.

6) 권무일, 위의 책, 159쪽 재인용.

7) 葉恩典, 「泉州与新罗、高丽关系文物史迹探源」, 『海交史研究』, 2006.

나. 신평물 기행 - 새로운 풍물 기행으로서 의의

이번 기행에서 이방익이 거쳤던 경로는 물론이고 그외에 여러 곳을 구경할 수 있었다. 이방익의 경로 중에는 仙霞嶺처럼 이전에 복건에서 절강으로 가기 위해 반드시 거쳐야만 했던 옛 길이 그대로 남아 있다. 이른바 고도古道는 옛 사람들이 왕래했던 길을 말한다. 우리에게 익히 알려진 茶馬古道 외에도 劍門蜀道, 商於古道, 徽杭古道, 陰平古道, 京西古道 등 교통의 요지이자 요충지를 거치는 옛 도로들이 술하게 남아 있다. 이러한 古道가 중요한 까닭은 인문과 지리가 서로 교차되면서 풍물기행의 묘미를 선사하기 때문이다. 이번에 다녀온 곧 가운데 선하령 역시 古道로 복건에서 절강으로 넘어가는 길목에 자리한다. 이곳은 중국인들이라면 모를까 한국인에겐 낯선 길목일 따름이다. 하지만 1천 년 전 익히 아는 황소黃巢의 기의군이 산을 깎아 7백리 길을 만든 곳이 바로 仙霞古道이며, 대만을 공략한 鄭成功이 청나라 군사와 맞붙어 싸운 곳이라고 한다면 고개를 끄덕일 것이다. 사실 이외에도 이 길은 복건의 주희가 넘나들던 곳이자 남송시대 陸游, 楊萬里, 辛棄疾 등 술한 묵객, 문인들이 왕래하던 길이기도 하다. 그래서 ‘송시의 길(宋詩之路)’이라는 별칭을 갖고 있기도 하다. 주변에 있는 이십팔도廿八都는 명청 고건축물이 그대로 잔존하고 있는 옛 마을로 옛 흥취를 그대로 지니고 있기도 하다.

이외에 江郎山(절강성 衢州市 江山市 江郎鄉)도 한국인에게 널리 알려지지 않은 곳이나 세계지질공원의 한 곳으로 풍광이 수려하고 기이한 절벽이 아름다운 곳이다. 이 또한 이번 기행에서 새롭게 살피게 된 풍광이라 할 수 있다.

다. 표해록 관련 연구 성과 공유

표해는 결코 일어나서는 안 되는 일이지만, 이주나 거주자의 자유를 누리지 못한 이들이 의도치 않게 이국을 기행할 수 있는 기회이기도 했다. 또한 표해는 조선이나 청양쪽 모두에서 일어난 일이다. 따라서 새롭게 다른 나라 사람을 만나는 기회이기도 했다. 표해록은 이미 많은 연구자들이 논구한 바 있으나, 이방익의 경우는 아직 연구 영역이 많이 남아 있다. 이번 기행을 통해 양국의 전문가들이 서로 연구성과를 공유하면서 이방익은 물론이고 여러 표류객들의 연구에 일조할 수 있으리라 생각한다. 특히 제주중국학회가 이방익연구회와 함께 10월 19일 제주대학교에서 주최하는 국제학술대회 「이방익의 표해록과 한중해상교류연구 - 이방익의 발자취를 따라가는 신중국기행」는 한중 문화교류의 일환으로 향후 지속적인 문화 연구교류에 도움을 줄 것이다.

라. 한중 문화 교류의 일환

표해록과 표해인의 연구는 크게 보아 고대 한중문화교류사의 한 대목이다. 당연히 이를 중시하여 나름의 의의를 찾아야 할 것이다. 조선조의 한중문화교류는 기본적인

로 조공의 형식을 기반으로 했다. 이에 반해 표해로 인한 인적 왕래는 정상적인 교류는 비록 아니지만 표해록을 통해 상대에 대한 인식에 도움을 주었다는 점에서 한중문화교류의 한 부분이라고 할 수 있다. 또한 이방익의 발자취를 따라가는 신중국기행을 통해 새로운 문화교류의 단서를 마련할 수 있었다는 점도 특기할 만하다. 예를 들어 媽祖에 대한 연구는 이미 많이 되어 있기는 하지만 이방익이 마조신의 도움을 받았다는 점은 표해록과 이번 신중국기행을 통해 다시 한 번 확인할 수 있었다. 또한 이방익이 주자를 알고 주자사당에 참배했다는 점이 당시 현지인들에게 어필할 수 있는 좋은 조건이 되었다는 점도 특기할 만하다. 이를 통해 대만과 복건의 해안지방에서 마조와 주자와 관련된 문제를 새롭게 연구해볼 가치가 있다고 본다.

마. 표해록에 대한 새로운 의미 부여

표해록은 한 개인이 이국에 표류하면서 겪은 체험담이자 이국 풍물에 대한 감상, 그리고 벼랑 끝에서 벗어난 한 인간의 인생에 대한 기록이다.

표해록을 기록한 자의 심정은 어떠했을까? 자신의 생존, 귀국의 열망, 이러한 것들이 불굴의 의지를 만든 것이 아닐까? 이른바 발분저서의 실레이자, 삶에 대한 치열한 갈망이 기록에 대한 의지로 나타난 것으로 보인다. 그의 일기는 바로 그런 예증이다. 이방익 뿐만 아니라 다른 이들의 표해관련 기록을 비교 분석하면서 표해록의 새로운 의미를 찾는 것이 필요하다.

4. 향후 과제

가. 귀환과 구도의 길 - 이방익과 주자를 중심으로

이방익의 귀환하면서 거쳤던 길은 당연히 중국의 옛 사람들이 왕래하던 길이다. 이방익에게는 귀환의 길이었던 그 길은 누군가에겐 낙향의 길, 장사의 길, 취학의 길, 就任의 길, 科擧의 길, 전쟁의 길, 移徙의 길 등등이었을 것이다. 필자는 그 중에서도 이방익과 주자에 주목했다.

주자의 부친인 朱松은 송 重和元年 진사에 급제하여 宣和年間に 복건 政和의 縣尉가 되면서 徽州府 婺源縣을 떠나 여덟 식구가 閩(복건)으로 들어왔다. 이후 부친상으로 인해 이임하고 복상이 끝난 후 선화 5년(1123년) 尤溪縣 현위를 맡았으나 아직 자리가 나질 않아 실직상태에 있었다. 바로 그 때 南劍州의 尤溪(복건성 우계현)에서 沈郎(주희의 아명)이 태어났다. 주송은 이외에 建甌⁸⁾에서 벼슬을 한 적도 있고, 건구성

8) 建甌: 옛 建寧府 建安縣, 甌寧縣이다. 복건에서 역사상 가장 먼저 설치된 4군데 縣 가운데 하나이다. 福建의 建은 건주建州(지금의 建甌)에서 취했다. 주희는 그곳에서 어린 시절을 보냈다.

남쪽 建溪에서 살기도 했는데, 그곳에서 주희는 가학의 일환으로 四書 공부에 열중하였는데, 주로 程顥와 程頤의 이학 교육이었다. 주송은 복건으로 들어간 후 주로 남감과 건구 일대 楊時의 제자들과 교유했기 때문이다. 그가 열중했던 洛學은 정호(명도)-구산(양시)-예장(나종언)으로 학맥이 이어졌으며, 특히 『중용』을 근본으로 삼아 思孟派의 내면적 자아수양을 중시했다. 우량은 建甌에서 3년 동안 경학과 이학의 교육을 받았다. 주송은 임종하기에 앞서 자신의 아들의 교육을 崇安(지금의 무이산시)의 벗들인 籍溪 胡憲, 白水 劉勉之, 屏山 劉子翬에게 부탁했다. 이 세상을 뜬 후 주희 모자는 崇安 유씨의 집안의 도움으로 병산에서 살면서 적계, 병산, 초당에게 배웠다. 송안은 建寧府에 속한 곳으로 그곳에서 주희는 유자우와 유자휘의 가숙에서 공부했다. 주희가 무이의 수렴동에서 공부할 수 있었던 것은 그곳에 유자휘 등이 서실을 짓고 여러 학생들을 이끌고 강학하며 글을 짓거나 시를 읊었기 때문이다. 무이의 수렴동 외에도 유면지의 초당, 호헌의 산거와 유종의 瑞樟書院이 가르침을 받던 곳이다. 이외에도 주희가 시를 짓는 모임에 참여하여 시를 짓는 방법을 배우게 된 곳은 福州이며,⁹⁾ 주희가 처음 벼슬에 나간 곳은 同安이다. 同安에 있는 孔廟는 주희가 同安의 主簿로 있을 당시에 정비한 經史閣, 教思堂, 蘇公祠, 志道齋 등이 있는 곳이다.

이상에서 말한 建甌, 崇安, 福州, 同安 등은 모두 이방익이 거쳐간 곳이기도 하다. 「표해가」에 따르면, 그가 廈門에 도착해서 주희의 자양서원에서 참배했다는 기록이 나온다. “예의지국 사람이니 어찌 참배하지 않겠는가?”라는 것이 그의 이유였다. 주지하다시피 조선조는 성리학을 국가 이데올로기로 삼았으며, 특히 이방익이 살았던 정조 시대는 조선을 小中華로 자부하던 시대였다. 비록 무장이기는 하나 국가의 사상적 근간이 성리학에 그 역시 깊이 영향을 받았을 것이다. 이런 면에서 이방익의 귀환의 길과 주자의 구도의 길을 비교해보는 것을 향후 과제 가운데 하나로 삼고자 한다.

나. 지식의 전달체 - 서적과 인쇄

복건성 建陽, 崇安은 송대 製紙와 서적 판각 사업이 발달한 곳이다. 무이산의 무성한 대숲이 제지에 필요한 원료를 제공하였기 때문이다. 建陽은 중국 삼대 조판인쇄의 중심지로 복건의 서적 판각은 건양의 麻沙鎮과 崇化坊(지금의 書坊村)에 집중되었다. 그래서 두 곳에서 판각된 서적을 麻沙版, 書坊版이라고 불렀으며, 통칭하여 ‘建本’이라고 불렀다. 이번 기행에서 일행은 ‘建本’의 고향인 복건성 南平市 建陽區를 찾아가 건본 박물관을 탐방했다. 이곳에서 출간된 건본의 다양한 책들은 남송 시절 고려에 수출되기도 했다. 이방익이 이곳을 거쳐간 것은 분명하나 그가 건본의 존재를 알았는지는 확인할 수 없다. 하지만 이번 신기행을 통해 건본과 한중 문화교류의 일단을 찾아보는 것도 유의미하다는 생각이 든다.

부기할 것은 건양이 서적 출간 외에 陶窯로도 유명하다는 점이다. 특히 建陽縣 수

9) 『韋齋集』, 「序」, 『주자평전』, 束景南, 金泰完 역, 역사비평사, 100쪽 재인용.

길진에서 나오는 흑유다잔(黑釉茶盞)(검은 빛 광택이 나는 찻잔)으로 특히 널리 알려졌다. 수길진 일대에 유적이 남아 있는데, 대략 당대부터 시작하여 송대에 크게 번성했다고 알려져 있다. 찻잔이 검은 색인 것은 송대 문인들이 반발효된 고체 형태의 차를 갈아 마실 때 하얀 기포가 나는 차를 최고로 여겼으며, 이를 감상하기 위해 검은 찻잔을 선호했다고 한다. 황실에 제공되었기 때문에 ‘供御’, ‘進賸’이란 글자가 찻잔 곁에 적혀 있으며, 고려와 일본 등지에도 전파되었다. 이런 점에서 향후 건양에서 나오는 건요(建窯)에 대한 연구도 필요하다고 생각한다.

다. 다신과 무신 - 마조를 중심으로

평호도에 도착한 후 李邦翼 일행은 주민들의 정성어린 보살핌을 받았을 뿐만 아니라 馬宮大人이라는 媽祖敎 지도자로부터 극진한 대접을 받았다. 이후 대만으로 이송되어 조사를 받은 후 중국 남단에 위치한 廈門으로 들어갔다. 일반적으로 표착한 이들은 여러 번에 걸쳐 취조를 당하거나 심지어 고문을 당하기도 했다. 하지만 李邦翼은 자신의 신분을 밝히고 이에 응당한 대우를 받았다. 게다가 무인으로서 당당한 자세를 잃지 않아 그를 대하는 중국 관리들 역시 예의를 갖추어 대우했다. 또한 마조교 지도자는 李邦翼 일행이 구사일생으로 살아난 것이 마조신의 보살핌 때문이라고 믿었던 것 같다. 그런 까닭에 극진하게 대접했던 것이다.

마조는 이미 남송시대에 국가에 의해 그 지위를 인정받은 상태였으며, 청 조정 역시 그 권위와 신성을 인정한 상태였다. 그렇기 때문에 마조신이 보우하여 구사일생을 살았다는 것은 한편으로 마조신의 역량과 일반 대중들의 신앙심을 제고시키는데 무엇보다 좋은 계기가 될 수 있다. 비록 『표해록』에 나타나지는 않지만 조난당해 겨우 살아난 이방익 일행을 맞이한 마조궁의 대표자에게 이방익 일행은 무엇보다 좋은 선전 대상이었을 것이다.

필자는 마조와 관련하여 중국인들의 신앙에 대해 새삼 느끼는 바가 있었다. 이는 중국 종교, 신앙의 특질에 관한 것이다. 중국인들이 숭배하는 신은 지극히 다양하다. 천신과 조상신이 가장 대표적이고 오래된 신앙의 대상인 것은 주지하는 사실인데, 이외에도 도교에 나오는 옥황상제를 비롯한 諸神들은 물론이고 역사상의 인물들, 예를 들어 關羽나 媽祖 역시 신앙의 대상으로 삼았다.

마조는 실제 존재했던 여성으로 신성을 지닌 이가 아니었다. 하지만 그녀는 일반 백성들, 특히 복건을 중심으로 한 여러 지역민들에게 절대적인 신앙 대상이 되었다. 심지어 주희는 사상가이자 정치가이지 종교적 지도자가 아니다. 그럼에도 불구하고 그를 모신 사당에서 사람들은 무릎을 꿇고 머리를 조아리며 연신 기도를 올린다. 유일신을 주창하며 다른 신에 대한 경배를 무조건 우상숭배로 간주하는 기독교나 천주교에서는 결코 볼 수 없는 모습이다.

그러나 다른 한편으로 중국인의 종교관은 신의 존재는 인정하되 내세나 피안, 다시 말해 또 하나의 세계보다 현세, 차안, 지금의 현실에 치중한다는 특징이 있다. 다시

말해 無神이 중국 종교의 특징이라는 뜻이다. 필자는 여기에 착안하여 마조를 중심으로 현존했던 인물들이 어떻게 신앙의 대상이 되었는지를 살펴보고자 한다.

5. 맺는 말

李邦翼이 의도치 않게 표류하여 팽호도에 기착하고, 중국을 남북으로 관통하여 무사히 귀환할 수 있었던 것은 당시 중국인들의 도움이 있었기 때문에 가능한 것이었다. 하지만 표류할 당시 기갈에 허덕일 즈음에 때마침 비가 내려 해갈하거나 난데없이 물고기가 배안으로 뛰어올라 허기를 면할 수 있었던 것은 기적적인 일이 아닐 수 없다. 또한 마조궁의 대인을 만나거나 주자의 사당을 참배할 기회가 있었던 것 역시奇遇라고 할 정도로 흥미롭고 또한 기이한 일이다. 생각건대 이번 신기행 역시 기이한 인연이 연출한 일이 아니었나 싶다. 불교에서 말하듯이 만사는 因果에 따른 것이라 하나 단순히 인연이 맺어졌다고 하여 결실을 맺는 것은 아니다. 그 사이에 사람들의 노력과 실천이 뒷받침되어야 비로소 결실을 맺게 된다. 이번 신기행을 준비하고 실천하는데 많은 분들의 도움과 격려가 있었다. 이에 특별히 감사의 말씀을 전하며, 이번 심포지엄을 통해 다시 한 걸음 더 나아갈 수 있는 계기가 마련되기를 기대해 마지않는다.

李邦翼游历福建境内陆地路径考

李斗石



李邦翼游历福建境内陆地路径考

福建师范大学福清分校外国语学院

李斗石 教授

[论文摘要] 李邦翼(1757-1800)是朝鲜李朝时代朝鲜宫廷武官,韩国济州岛人,18世纪末因为已故母亲扫墓回故里,遇台风漂流到台湾澎湖岛,得到当地岛民的营救。之后李邦翼在各地官府的关照和清宫廷护送官的陪护下,历经9个月游历了大半个中国,回国后写下了《漂海歌》,记述了九死一生的漂海经历与游历中国长江以南地域的自然风情和社会风貌,惊动了整个朝鲜,也引起朝鲜国王李祘的极大关心。李邦翼是清代第一个到福建的朝鲜官员,他的《漂海歌》是记述福建等长江以南地域地情的珍贵历史资料。本文以历史文献为依据,重点考察李邦翼游历福建境内的路径,考证李邦翼参拜过的厦门紫阳书院,以此论证李邦翼《漂流录》的文献价值。

[关键词] 清代; 中韩; 李邦翼; 漂流记

李氏朝鲜时代(1392~1910)的武官(正三品)李邦翼(1757~1800),韩国济州岛人,18世纪末因为已故母亲扫墓回故里,遇台风漂流到台湾澎湖岛,得到当地岛民的营救,也受到台湾府官员的热情款待。李邦翼一行在台湾恢复元气后,在当地官员的陪护下,渡过台湾海峡,经金门来到厦门。在厦门同样受到当地官府的细心照料,之后通过陆路,经泉州府、兴化府抵达福州府。在福州滞留期间,福建布政使派人热情款待并报清宫廷,不久宫廷专门派遣护送官迎接李邦翼一行。在北上的路上,经过福建境内的部分闽江沿岸城镇。在浦城县越过仙霞岭进入浙江省境内,之后经浙江、江苏、山东、河南到北京,最后从北京护送到辽宁省安东(今丹东),越过鸭绿江经义州府(今新义州)回汉城(今首尔),历经9个月。李邦翼回国后写下了《漂海歌》,记述了九死一生的漂海经历与游历中国长江以南地域的自然风情和社会风貌,惊动了整个朝鲜,也引起朝鲜国王李祘的极大关心¹⁾。

因为在整个李朝时代,不少官员到过北京等长江以北地区,但很少有人到过江南一带,所留下的江南一带以及东南沿海地区的亲历游记等文字材料很少。李邦翼是中国清代第一个到福建的朝鲜官员,他的《漂海歌》是记述福建等长江以南地域地情的珍贵历史资料。中国国家主席习近平指出:“历史是一面镜子,鉴古知今,学史明智”。对李邦翼漂流记的研究,对于挖掘中韩交流历史,加深中韩友谊,拓宽“一带一路”的路径,具有重要的现实意义。本文以历史文献为依据,重点考证李邦翼参拜过的厦门紫阳书院,考察李邦翼游历福建境内的路径,以此论证李邦翼《漂流歌》的文献价值。

1)[韩]权武一.李邦翼漂流记评说[M].首尔:平民社,2017.08(韩文)。

一、李邦翼《漂海歌》的史料价值

(一) 朝鲜王朝时期漂海记的特点

在中国学界所熟知的朝鲜王朝时代的漂流记,除了18世纪末李邦翼的《漂海歌》外主要还有:15世纪末崔溥的《漂海录》,16世纪末鲁认的《锦溪日记》,19世纪初崔斗灿的《乘槎录》。

崔溥(1454~1504),朝鲜成宗年间(1457~1494)的官员,全罗道人。1488年,在济州担任推刷敬差官(朝鲜官廷派遣并履行特殊使命的钦差官)的崔溥,得知父亲病逝的噩耗,渡海回乡的途中遇海风,在茫茫大海中漂流14天后到浙江省台州府临海县(今三门县)登陆获救。经当地官员确认身份后护送至北京。在上京的路上,历经5个月时间,观览了中国江南一代的秀丽风光,成为完整地行走京杭大运河的第一个朝鲜人,回国后写下的游记就是《漂海录》²⁾。在中国学界,对崔溥的《漂海录》给予极高的评价,到目前为止已有64篇研究论文。

鲁认(1566~1622),李氏朝鲜时期的武臣,1892年参加万历朝鲜战争(壬辰倭乱),不久被捕押送到日本。1599年3月27日,在福建官员的协助下逃海到福建浯县(金门),经漳州、泉州、兴化,到福州,后移至武夷书院,与当地秀才书生结下了深厚的友谊。1599年7月16日,获明朝皇帝的诏书,离开福州,经浙江、山东到北京,1599年12月回到朝鲜,在中国停留9个月。当时他每天记日记,名曰《锦溪日记》,现存从1599年2月22日至6月27日期间的日记,主要内容是记述在日本俘虏生活和在福建生活期间的情况³⁾。鲁认的《锦溪日记》在中国流布并不广泛,目前有7位学者发表了8篇专题研究论文。

崔斗灿(1779~1821),济州岛大静县县监(县最高首领),1818年4月10日,由济州岛去往全罗道的海路上遇风雨,漂流16天后在浙江省宁波府定海登陆。后护送至杭州,沿着京杭大运河北上进京,同年10月3日沿着官路返回朝鲜,在中国滞留5个多月时间。回国后写《乘槎录》,记录了九死一生的漂流经历与在中国耳闻目睹的见闻⁴⁾。崔斗灿是清末漂流到中国的朝鲜人,《乘槎录》属于现今发现朝鲜漂海录中最后一部。目前中国国内很少知晓《乘槎录》,其研究论文只有4篇。

表1.朝鲜王朝时期漂海记比较表

顺序	漂海者	年代 (漂流时间)	主要路线	基本评价
1	崔 溥 (1454~1504)	15世纪末, 明弘治二年 (1488)	浙江-京杭大运河-北京	1. 完整走完京杭大运河的第一个朝鲜人。 2. 到过中国江南的第一个朝鲜人

2) 盖星霓.明代朝鲜崔溥的慕华情结及其创作[D].保定:河北大学.2019.

3) 朴永焕.16世纪末韩国与中国福建交流及友好的历史[C].北京论坛.2014.

4) 杨雨蕾.19世纪初朝鲜漂流人崔斗灿与江南文人的交游[J].北京:文献.2018.11.

2	鲁 认 (1566 ~ 1622)	16世纪末, 明万历二十七年 (1599)	金门-漳州-泉州-兴化-福州-浙江-山东-北京	1. 朝鲜时期到过中国最南部的朝鲜人。 2. 第一个到福建的朝鲜文人。
3	李 邦 翼 (1757 ~ 1800)	18世纪末, 嘉庆元年 (1896)	台湾-厦门-泉州-兴化-福州-延平-浦城-浙江-湖南 (洞庭湖) -江苏-山东-北京	1. 万历朝鲜战争后到中国最南部的朝鲜武官。2. 游洞庭湖的第一个朝鲜人。3. 康乾盛世时期走完大半个中国的第一个朝鲜人。
4	崔 斗 灿 (1779 ~ 1821)	19世纪初, 嘉庆二十三年 (1818)	浙江-杭州-京杭大运河-北京	1. 到过中国江南的最后一个朝鲜人

概括朝鲜王朝时代的漂流记, 具有以下几个显著的共同特点。

第一, 漂流客无意中成为中韩文化交流的使者。以上4部漂海录, 代表不同年代, 所记述的中国见闻具有不同的视角, 各具特色, 4位作者各自具有不同的漂海经历和踏访中国江南的亲身体验。但是他们无意中承担了中韩文化交流的使者之使命。他们的漂流经历与游览中国的游记, 都反映了明清时期中韩文化交流的历史事实, 还为我们提供了考察明清时期中国社会面貌的独特视角, 为江南一带与福建东南沿海地区留下了宝贵的地情文献, 有助于我们以史为鉴, 加强中韩文化交流, 增进中韩友谊。

第二, 明清时期的中韩民间交流具有偶然性。明代的《朝天录》和清代的《燕行录》等中国行记是朝鲜使节撰写的官方中国记闻⁵⁾。而以上4部漂海录的作者虽然都是朝鲜王朝时代的宫廷或地方官员, 但并不代表官方。他们都在海上遇难, 在无可奈何的情况下, 主动争取游历中国长江以南地区的宝贵契机, 其行为具有偶然性。这说明, 当时中韩民间交流的大门并没有敞开, 渠道不畅通。

第三, 漂流记实际就是中国江南见闻录。朝鲜文学家朴趾源 (1737 ~ 1805) 的《热河日记》等中国见闻, 是没有游历中国江南一带的文人撰写的中国北方地区的见闻。明清时期, 很少有人到过长江以南地区, 官方更没有派官员到过江南的记录。当时朝鲜有关中国江南地区的描绘都是来自无根据的道听途说或者唐诗宋词。而4位漂流者, 都亲自到过江南, 崔溥与崔斗灿到过浙江, 利用京杭大运河北上进京, 鲁认与李邦翼则到过东南沿海福建, 也游览过江南风情。他们的见闻都是真实的游记, 是亲自耳闻目睹的体验记, 他们的漂海录与其说是海上漂流记, 倒不如说是中国江南见闻录。

第四, 共同的文字、共同的文化是中韩交流的桥梁和基础。朝鲜漂流客虽然不会讲汉语, 但通过笔谈达到沟通、交流的目的。中国官民与朝鲜漂流客之间交下深厚的友谊, 其中起到重要媒介作用的是朱子学等中国传统文化。那个时代的朝鲜官员与文人, 都具有较高的汉学素养, 不仅掌握汉字, 而且能书善写, 都信仰朱子学, 通过古典懂得江南文化, 而且都十分憧憬江南。共同的文字和共同的文化是中韩民间友好交流的桥梁和基础。

5) 陈尚胜. 明清时代的朝鲜使节与中国记闻[J]. 泉州: 海交史研究. 2001. 2.

（二）李邦翼《漂海歌》的独特地位与史料价值

李邦翼是见识过康乾盛世的第一个朝鲜人。李邦翼和崔斗灿漂流到中国的时间都是清末，仅差22年，但这二十多年的差别很大，其意义也不同。李邦翼到福建的时间是1796年，此时清朝第七位皇帝登基，年号为嘉庆元年，虽然乾隆皇帝禅让皇位，但自为太上皇，仍然把控朝政。在中国历史上此年为康乾之治的最后一年，也就是康乾盛世的顶峰时期。李邦翼所看到的中国是清朝统治的最高峰——康乾盛世时期的繁荣景象，期间中国社会经济发达，国力最强，社会稳定，人口众多，国土辽阔。而二十多年后的崔斗灿漂流到中国的时间是嘉庆二十三年（1818），仅仅二十多年后中国社会发生根本性变化，此时清朝政治腐败，社会矛盾激烈，西方帝国主义势力觊觎中国，内外交困，危机四伏。

通过李邦翼的《漂海歌》，可以读出以下信息：

第1，李邦翼到访中国的乾隆年间，清朝的对外政策是开放的，对邻邦是有好的，对外国人是友善的。李邦翼虽然是朝鲜宫廷官员，但此时的他作为漂流客并不代表朝鲜朝廷。其实，李邦翼到福建后很难确认其身份，但福建官员仅凭与李邦翼的笔谈，相信了其身份。各级官员不仅热情款待，安排游览，提供生活物质与旅行费，还派人护送，清朝皇帝派专门的护送官迎接到北京。这充分体现此时的清朝与朝鲜的外交关系是友好的。

第2，《漂海歌》反映了康乾盛世时期清朝政治稳定，政令畅通。李邦翼漂流到澎湖岛开始，无论在台湾府，还是在厦门和福州，各级官府官员不仅热情款待，而且层层上报，等待上级的指示，并按照指令派人护送到指定的地点。这说明此时的清朝官制严密，政治稳定，上传下达的政令畅通。

第3，《漂海歌》反映闽台隶属关系明确。李邦翼登陆到台湾的1786年，台湾隶属于福建省。康熙二十二年（1683），台湾岛纳入清政府版图，次年设立台湾府，隶属于福建省布政使司。李邦翼到台湾后台湾官府及时向福建省布政使司报告，接到命令后派人护送李邦翼一行到厦门。从另一个侧面反映，此时清朝对台湾的治理有效，台湾官府与官员服从清政府的领导，闽台隶属与被隶属关系明确。

第4，《漂海歌》记述了码头上渔船穿梭，市街上人口稠密，市场繁华热闹，人们身着绫罗绸缎，官厅建筑庄严、宏伟，其装饰富丽堂皇等社会光景。反映了东南沿海福建经济发达，人民生活富足，社会稳定祥和。

第5，李邦翼在澎湖岛踏访了妈祖宫，在厦门看到了香佛寺，在福州参观了法海寺，这说明此时当地的民间信仰自由，而且体现了多样性。在厦门入住紫阳书院，在《漂海歌》中描述书院建筑华丽，儒生达数百人，反映了此时文化繁盛，教育发达。

第6，《漂海歌》比较详细记述了他所经过的地名和驿名，这说明清政府注重南北交通道路的建设，当时各县之间基本都有官道，官道上设有驿站，交通比较畅通。所记述的各地之间所用时间比较长，说明当时不具备交通工具，基本靠步行或轿子。

由此可以说，李邦翼的《漂海歌》，从独到的视角，记述了康乾盛世时期的中国政治、外交、经济、教育、文化、民俗、交通等领域的盛况，是一部难得的外国人眼中的

中国见闻录。

(三) 李邦翼《漂海歌》与福建

李邦翼是比较完整地走过福建版图的第一个朝鲜人。朝鲜王朝时期，到过福建并留下游记的朝鲜人有两位。第一位是鲁认。明代，鲁认作为战俘逃脱者身份经过金门到福建漳州，是到过福建最南端的朝鲜文人。鲁认到过朱熹的故乡，而且在武夷书院生活过，是到过朱子学圣地的第一个朝鲜人。清代，李邦翼作为海上漂流者，在台湾澎湖岛获救，后来从台湾府，到厦门，从此经过闽南沿海地区北上到福州，从福州沿着闽江到闽西，再经闽西北进入浙江。以此可以认定，李邦翼是清政府把台湾收入中国版图后，比较完整地游历福建的第一个朝鲜人。

李邦翼漂海的9个多月经历中，在福建省滞留的时间最长。从1796年10月4日登陆到澎湖岛，到1797年3月26日离开福建，将近半年时间在福建。他们一行8人观赏福建的自然风光，考察东南沿海的历史古迹，品味闽菜的美味佳肴，通过笔谈广泛与官民交流。可以说，他们过的是悠闲自得的生活。李邦翼的《漂海歌》反映了康乾盛世时期福建的繁荣祥和的景象。

当然《漂海歌》中有些地名，如天聚府、凤城县、南郑县等地名有待于进一步考证。查遍泉州地方志，无法考证泉州曾有天聚府的别称，李邦翼到泉州的时候叫泉州府，早在明洪武初年（1368）改为泉州府。安溪县古代叫清溪县，1121年宋代改为安溪县，县城在凤城镇，但此地从来未使用过“凤城县”一名，现在的凤城县在辽宁（1914年后用）。南郑县在陕西省，清代的延平府有南平县，南郑县是否为“南平县”的误记。把武夷山写成“無礙山”，“礙”读音为ài，是碍的繁体字，也属于误记。

在中国很少有人知道李邦翼，在知网上查到两篇研究论文。董军鸽的论文重点考察李邦翼《漂海歌》对山东的记述⁶⁾。而全银花的硕士论文以崔溥等4位漂流客为中心研究朝鲜时期朝鲜人江南体验文学，并不是以李邦翼为核心的论著，且在有关李邦翼的叙述中，文献仅限于朴趾源的《书李邦翼事》⁷⁾。福建省出版的有关福建与外国海上交流的文献比较多，其中比较权威的有，廖大珂著的《福建海外交通史》⁸⁾和卢美松主编的《八闽文化综览》⁹⁾，他们都提到朝鲜朱子学的门人安裕（1234～1306）。李玉昆著的《泉州海外交通史略》¹⁰⁾提到唐末五代时到泉州修行的朝鲜僧人李衲，宋代高丽人崔举漂流到泉州的事件。这些文献以及福建省各级地方志都没有记载李邦翼的漂流事件。

1、紫阳书院旧址考

李邦翼到厦门后第一个到访的地方是紫阳书院，而且在厦门滞留23天期间都住在此地。李邦翼的漂海记，为紫阳书院留下了浓墨重彩的一笔。他在韩文《漂海歌》中，重点

6) 董军鸽. 朝鲜人李邦翼的《漂海歌》及其眼中的山东[J]. 文化产业. 2019.2.

7) 全银花. 朝鲜时期中国江南体验文学研究[D]. 南京师范大学. 2016.5.

8) 廖大珂. 福建海外交通史.[M]. 福州：福建人民出版社. 2002.

9) 卢美松. 八闽文化综览.[M]. 福州：福建人民出版社. 2013.

10) 李玉昆. 泉州海外交通史略.[M]. 厦门：厦门大学出版社. 1995.09.

记述了厦门紫阳书院的外观与院内的情况。

丁巳正月初四抵达厦门
紫阳书院金字映入眼帘
甲沙装饰左右翼廊华丽
区区吾辈来自礼仪之国
踏进书院何不瞻拜朱子
拜毕轻步移至大殿之外
数百儒生分坐推让酒饌

李邦翼在另一篇《漂海录》中比较详细地记载着紫阳书院的位置。其内容是：

丁巳年正月初四，踏入厦门，面前横卧一座大山，山前有座寺庙，名曰香佛寺。庙宇前面有块岩石，其下方用石砖建成的妮庵，岩石上面有石梯，长10余丈。妮庵旁竖立着一块三人都抱不动的大石头，其顶部生长着松树。这里就是紫阳书院。

那么，李邦翼所记述的厦门紫阳书院今何在？笔者查找了清代人薛起凤编纂的《鹭江志》¹¹⁾和清代道光十九年编纂的《厦门志》¹²⁾都记载着“紫阳书院”，其内容完全一致。具体如下：

紫阳书院前在西门外朝天宫，康熙年间移厦门港，同知范廷谟所创建。前大门，中祠宇，后讲堂。雍正二年（1724），同知冯鑒拓之。又于大门两旁厢房改作二小店，年收税银，备灯火之用。日久弊生，生徒寥落，遂为外人所潜踪，甚至豢马其中，根槛摧折，瓦砖毁断，破坏几四十年。

这里记载：“前大门，中祠宇，后讲堂”，两旁还有厢房就是翼房，也叫耳房，与李邦翼记录的紫阳书院相近，《厦门志》还附有紫阳书院的插图，图中的紫阳书院外观，与李邦翼的描述基本相似。

福建《海峡导报》有位记者在一篇报道中说到紫阳书院的来龙去脉，概括起来就是：紫阳书院最早建于厦门城西门外朝天宫后，也就是现在的思北小学一带。康熙五十七年（1718）迁到海防厅附近。雍正二年（1724），书院扩大规模，收取月租供书院之用。久而久之，成了外人藏匿之所，甚至养马其中，学舍也成为注生神祠。雍正八年（1730）起，重新整顿书院，蹭课旁听者不断，多达百人，场地日见窄狭。乾隆四十六年（1781）再度修缮。鸦片战争时期，玉屏、紫阳两书院合而为一。光绪二十七年（1901）清廷废除科举，书院停办。宣统元年（1909）改办紫阳小学。民国34年（1945）光复后，改称“厦港第一中心国民学校”¹³⁾。

清末著名爱国御史陈庆镛（1795~1858），曾写过《玉屏、紫阳二院经费碑记》，写到：自道光辛丑（1841）海氛告警，所存息荡遗，于是二书院并为一¹⁴⁾。这也证实说，鸦片战争时期，紫阳书院毁于一旦，合并到玉屏书院。

也就是说，紫阳书院由厦门海防厅同知范廷谟于康熙年间筹建（厦门海防厅于1686

11)[清]薛起凤主纂.鹭江志[M].厦门：鹭江出版社.1998.

12)[清]厦门市地方志编纂委员会整理.厦门志[M].厦门：鹭江出版社.1996.

13) 崔晓旭.厦门第一所现代大学在山顶诞生[N/OL]海峡导报.2018.11.28.

14) 蒋树卿、郑焕章.清末著名爱国御史陈庆镛的两合墓志铭[J].福建文博.2014.1.

年从泉州府移驻厦门，范廷谟在任时间为1718年，此年应该是紫阳书院建校时间¹⁵⁾，雍正二年（1724）移址，同知冯鑒扩建，康乾盛世时期兴旺，书生达数百人，嘉庆年间开始衰败，毁于鸦片战争，1841年并入玉屏书院。李邦翼到访厦门的时候，紫阳书院正处于最旺盛时期。

海峡问史的博客也说：紫阳书院原址所在地有街，名“紫阳街”。后因街上饲养水牛，遂改称“水牛埕巷”。民国后的市政改造，逐渐将书院痕迹抹去。在此地段上曾有过朝红小学和渔民小学。如今两校又归并为新的思明小学¹⁶⁾。

根据上述线索，查找思明小学地图，该校位于厦门市思明区思明南路352号，其东侧有座寺庙，叫华严寺，始建于万历四十四年（1616）。虽然与李邦翼所说的香佛寺名称不同，但从所建的年代来看，这座寺庙就是李邦翼所指的香佛寺，而且离海岸很近，附近曾经有过厦门防海厅官府，与李邦翼记述的情况接近。



图1. 紫阳书院

图片来源：厦门市地方志编纂委员会整理. 厦门志[M]. 厦门：鹭江出版社. 1996.

三、李邦翼游历福建内地的路径考

根据《支那省别全志》福建卷¹⁷⁾与部分福建省地方志等文献资料，可以考察李邦翼在福建境内的路径。《支那省别全志》福建卷，主要采用东亚同文书院学生于1907年至1917年期间，对福建省调查的数据和调查报告。《福建卷》记述重点之一是福建省交通运输情况，以福州—厦门—三都澳三点一线为中心，介绍了福建通往浙江、江西、广东的通路，

15) 厦门大学图书馆校注. 《嘉禾名胜记鹭江名胜诗抄》校注[M]. 厦门：厦门大学出版社. 2005.

16) 海峡问史博客. 紫阳书院：岿然岛上崇祠宇，五百年来教泽存[N/OL]. http://blog.sina.com.cn/s/blog_a517efe60102w1l3.html.

17) 李斗石译. 日本东亚同文会编. 福建省全志[M]. 延吉：延边大学出版社. 2015.

以及省内的陆路、水路运输情况。这部文献采集的时间虽然与李邦翼漂流到福建的时间相差一百多年，但中国18世纪末到20世纪初一百多年间，是清王朝从盛世走向衰败的时代，福建境内的交通状况基本没有变化，所以以此为依据探究李邦翼在福建旅行路线，具有一定的参考价值。

李邦翼一行于1797年1月4日抵达厦门，1月27日离开厦门，2月27日到泉州府，2月30日至兴化，同年3月11日离开福州，十多天后到建宁府，3月26日离开福建。

在福建省内的路径是：厦门-同安-安溪-南安-泉州府（晋江）-惠安-仙游-兴化府-福清-福州-侯官白沙-闽清-水口-黄田-延平府-建宁府-建阳-浦城，全程1011公里，其中陆路442公里，水路569公里。朴趾源的《书李邦翼事》中说，厦门-福建省城1600里，实际距离为779里，现在的高速公路里程仅有540里。

福建境内陆路概况：福建省的自然环境十分恶劣，可以概括为八山一水一分田。仅有一分土地，土质坚硬且贫瘠，不宜耕作和畜牧，自然资源匮乏。虽然江河溪流纵横全省，但水浅不宜航运，交通极其不便。清朝时代福建境内山多水多，陆路交通十分简陋，路面没有包装，除了都城内的街道为铺石路外基本都是土路，路面凸凹不平，有的地段积水，路面泥泞，部分山路地段修有石阶，而且山峦连绵，要走过无数个九十九道弯。陆路上交通工具，基本以人力为主，牛马车很少，有钱人利用轿子，只适合于城内，长途旅行基本靠步行。这样的简陋的陆路，一个小时只能步行9华里左右，一天走不到50华里。

福建省境内水路概况：古代闽江是福建省内的重要交通命脉，通过闽江西可达江西，北可至浙江，东连大海。水口-福州段，虽然水路弯弯曲曲，但河底岩石少，水流缓慢且普遍很深，河水宽约70~130米，两岸岩石林立，高二三百尺的山丘连绵，可通行大型船只。水口以上的河段险滩、浅滩多，有的河段水流湍急，有的河段枯水期船只无法通航。古代闽江及其闽江水系，虽然作为主要交通利用，但船上基本没有动力，主要靠风力和人力，1840年鸦片战争后，厦门和福州港开港，才有了蒸汽船，运营于厦门-泉州、厦门-石洵、水口-福州等航线上。从建宁府到浦城的300华里水路逆水上行汛期都需要半个多月时间。

（一）厦门-同安（水路约48.5公里）

李邦翼一行到达厦门的时间是1797年1月4日，也就是清嘉庆二年丁巳年。此时，厦门归同安县管辖，是个孤岛，还没有连接大陆的桥梁，通往岛外的交通只有水路。李邦翼是如何到达同安的？《李邦翼漂流记》中没有记述，但根据有关文献可以进行合理推测。

第一条路线——陆路（8公里）：从厦门岛北岸摆渡到集美镇，从集美镇通过陆路到达同安县城。古时从集美（今集美区）到同安县城东埔（今翔安区马巷镇内官社区境内东边自然村）有条古道，北以东埔为起点，向南微偏东，经英村、英埭头、浒井、孙厝至集美，全长8公里，是同安通往海边的一条重要古道。在同美（同安-集美）公路通车前，是同安至集美主要道路¹⁸⁾。

第二条路线——水路（48.5公里）：从厦门岛通过水路（海）到同安县石洵（今洪塘街道）。石洵港位于原同安县洪塘镇西南，丙洲之北，原是金门与厦门二岛船只驶抵同安县城的要冲，南距厦门19.97海里（约37公里），抗战胜利后因东、西溪日益淤浅，港口渐趋衰落¹⁹⁾。从石洵到同安县城的水路（东溪）距离为10华里（1华里=575.52米）²⁰⁾。明清之际厦门的海运业比较发达，同安县城位于东溪与西溪相汇处，离海也比较近，故主要交通是利用水路，同安与厦门之间的海路很早就开通，走海路比较安全，比陆路更便捷。但是李邦翼一行在厦门由地方官员陪同，并没有选择这条海路。

（二）同安-安溪凤城镇-南安-泉州府（121公里）

同安-泉州之间的陆路有两条，分别经由安海和大盈，路程分别为88华里和125华里。但陆路交通极为不便，路况复杂，每小时只能行9华里，徒步需两天时间。两地之间里程如下：

表2.泉州—同安之间的里程²¹⁾

地名	离泉州的距离（华里）	各地之间的距离（华里）	地名（经由安海的公路）	离泉州的距离（华里）	各地之间的距离（华里）
御赐桥	2	2	御赐桥	2	2
冷水井	15	13	安海	60	58
五棱	35	20	水头	66	6
大盈	65	30	潘篮	72	6
上安	77	12	溪南	80	8
清损	85	8	同安	88	8
岭脚	95	10			
沙溪	105	10			
同安	125	20			

从同安到晋江（清代泉州府所在地）有直通的道路有两条，但李邦翼一行没有选择这条路，而是绕道经过安溪的凤城镇、南安县抵达晋江（泉州府）。根据同安、安溪和南安县志，民国时期修建的安溪-同安公路里程为61公里²²⁾，安溪-南安30公里，南安-泉州30公里²³⁾，合计121公里。

（三）泉州府-兴化府（152华里）

泉州交通比较发达，由泉州至福州有陆路，经过惠安、仙游、兴化（莆田）、福清等地。

18)同安县地方志编纂委员会编. 同安县志[M]. 中华书局出版发行.2000.

19)同安县地方志编纂委员会编. 同安县志[M]. 中华书局出版发行.2000.

20)日本东亚同文会编,李斗石译,福建省全志[M].延吉:延边大学出版社,2015:84.

21)日本东亚同文会编,李斗石译,福建省全志[M].延吉:延边大学出版社,2015:227. (以下出处均与此一致)

22)安溪县志编纂委员会编.安溪县志[M].北京:新华出版社.1994.

23)南安县志编纂委员会编.南安县志[M].南昌:江西人民出版社.1993.

1. 泉州-惠安（50华里）

泉州与惠安之间沿途路西大体为秃山连亘，路东是较开阔的平原。总的地势为丘陵地带，土质为红土，山上一概不长树木，只是杂草丛生，所以一旦下雨河水泛滥，冲垮堤坝，淹没农田和道路。沿途道路为铺石路面，泉州附近使用平整切块石板铺路，但多年失修，交通十分不便。下面列举两地之间的里程：

表3. 惠安—泉州之间的里程

地 名	离惠安的距离（华里）	区间的距离（华里）
盘龙	10	10
上田	20	10
洛阳	30	10
新铺	40	10
七里庵	43	3
泉州	50	7

洛阳桥：洛阳江西部是晋江县，是惠安与晋江两县的交界，它把所有惠安南部的溪水汇集在此，最后注入大海。洛阳江宽730米。洛阳港古代以风光明媚而闻名于世。唐代宣宗少年时代到此一游，说道：“此地如我洛阳也”。“洛阳”名称由此而来。此桥原名为万安桥，始建于嘉祐年间，由中太守蔡襄修建，至今尚存蔡公亲笔书写的石碑。

1. 惠安-兴化（莆田、102华里）

惠安与兴化之间沿途丘陵起伏，红色土地贫瘠，田地少，种植少量红薯和花生，山上偶见低矮松树林，山丘间的土路被水冲毁，形成无数个小坑和沟，也无大型河流，平时非常干旱，一旦下雨河水泛滥。此地的交通工具唯有轿子，货物运输全部靠挑夫。此两地之间的距离具体情况如下：

表4. 兴化—惠安之间的里程

地 名	离兴化的距离（华里）	区间距离（华里）
三牌	13	13
濂溪	23	10
长岭	33	10
打铁	36	3
沙溪	44	8
枫亭	52	8
烟桐	57	5
陈同官	72	15
驿坂	87	15
诚剑	94	7
惠安	102	8

(四) 兴化-福清(110华里)

从兴化到福清的距离是120华里。沿途多处是小山丘，道路平坦，但一遇雨季，经常蒙受水灾，路面泥泞不堪。交通工具只有轿子。具体里程如下：

表5. 福清—兴化之间的里程

地 名	离福清的距离(华里)	区间距离
酒店	20	20
下曹	23	3
渔溪	40	17
江口	80	40
涵江	100	20
兴化	120(水路)	20
	110(陆路)	10

(五) 福清-福州马尾-福州万寿桥(陆路110华里+水路11华里)

福清-福州的路径比较复杂，需要经水路和陆路才能到达。福清没有能称得上交通工具的车辆，陆路交通工具主要是挑夫和轿子。古代这条一百多华里的路程需要两三天时间。

1. 福清-长乐县阮田(陆路、50华里)。从福清到阮田之间，几乎每十华里就有数户人家的小村庄，路面铺石，相对平坦。
2. 阮田-营前-马尾(水路、60华里)。
3. 马尾-福州万寿桥(水路、9海里=16.7公里)。

表6. 阮田—福清之间的里程

地名	离阮田的距离(华里)	区间距离
东渡	5	5
蕉岭	10	5
石胡岭	20	10
作坊	25	5
福清	50	25

(六) 福州-南平县(延平府，水路，420华里)

延平府位于闽江上游沙溪和建溪的汇流处，北距建宁府125华里，东南距水口200华里。延平位于闽江中游，这里是流自建宁的建溪与流自将乐、邵武、沙县的沙溪汇流点，是闽江水路的中心，但陆路交通几乎无法通行。从福州逆流而上到延平需要10天，夏季水量充足时返航只用1天半。

1. 福州-白沙-闽清-水口(水路，220华里)。福州—水口航线，逆水上行需三天，

顺水下行需两天。

2. 水口-黄田（水路，50华里）。此段水路水流明显平稳，水色变黄浊，河底为小石子和砂子。黄田一水口河段，下行需半天，；上行需一天。

3. 黄田-南平（延平府，水路，150华里）。

（七）南平-建宁府（建瓯县，水路125华里）

建宁府城位于闽江上游的建溪（拓溪）与松溪（底溪）的合流处；到上游的浦城，水路距离为300华里；到建阳的水路距离为120华里；到松溪县城的水路距离为200华里；到下游的延平，水路距离为125华里。早在南北朝时代，僭王曾在此地建都，宋朝时期改为建宁府城，管辖建安和瓯宁两县。民国2年（1913年）3月废除建宁府及建安、瓯宁两县，设立建瓯县。建宁府与外界的交通主要依靠水路，到浦城用小型民船，下行需两天半，上行需一周；从延平沿着东溪逆流而上就可到建宁府，但大型民船不可通行。

（八）建宁府-建阳县-浦城县（水路300华里）

浦城县城距离北部浙江省江山县城220华里，离东部的浙江省龙泉县城180华里，是福建省最北部的县城。从此地沿着闽江水系的水路可抵建瓯县城，建瓯-建阳水路里程120华里，建阳-浦城里程180华里。

1. 建宁府-建阳（水路120华里）。沿着闽江水水系西溪，从建宁到建阳120华里的河段，可通二百担装的江西船。建宁—建阳航线，上行需8天，下行需3天。

2. 建阳-浦城（水路170华里）。在建宁的上游叶坊村河流一分为二，一支叫东溪，从浦城西流经建阳，一直可到崇安。建宁—浦城航线，汛期上行需9天，枯水期需11~12天；下行汛期需2天，枯水期需4~5天。

（九）浦城县-江山（浙江省衢州市江山县，陆路225华里）

浦城的陆路北通浙江江山，东连江西龙泉，其货物运输依靠挑夫，附近不通小车。江山（浙江）—浦城公路是福建通往浙江的第一条主要公路，两地之间的距离为225华里。要穿越仙霞岭、枫岭、五显岭等大山脉，路面高低不平，蜿蜒曲折，危险路段很多，有时在谷底穿行，有时胆战心惊地走悬崖峭壁，道路宽度平均为三四尺，坡度很大的地方修有石阶，路面没有铺石，不通车，沿途主要集镇以及区间距离如下：

表7.江山—浦城陆路沿途集镇及区间距离

地 名	离江山的距离（华里）	各地之间的距离（华里）
清湖（浙江）	10.80	10.80
界排	46.64	35.84
峡口	65.70	19.06
三乡口	75.06	9.36
廿八都（福建与浙江省界）	118.80	43.74
溪口（福建）	128.97	10.17
枫岭	135.18	6.21
五显岭	146.52	11.34
九牧	146.97	0.45
仙阳街	182.97	36.00
浦城	225.00	42.03

[参考文献]

1. [韩]权武一. 李邦翼漂流记评说[M]. 首尔: 平民社, 2017. 08 (韩文).
2. 盖星霓. 明代朝鲜崔溥的慕华情结及其创作[D]. 保定: 河北大学. 2019.
3. 朴永焕. 16世纪末韩国与中国福建交流及友好的历史[C]. 北京论坛. 2014.
4. 杨雨蕾. 19世纪初朝鲜漂流人崔斗灿与江南文人的交游[J]. 北京: 文献. 2018. 11.
5. 陈尚胜. 明清时代的朝鲜使节与中国记闻[J]. 泉州: 海交史研究. 2001. 2.
6. 董军鸽. 朝鲜人李邦翼的《漂海歌》及其眼中的山东[J]. 文化产业. 2019. 2.
7. 全银花. 朝鲜时期中国江南体验文学研究[D]. 南京师范大学. 2016. 5.
8. 廖大珂. 福建海外交通史. [M]. 福州: 福建人民出版社. 2002.
9. 卢美松. 八闽文化综览. [M]. 福州: 福建人民出版社. 2013.
10. 李玉昆. 泉州海外交通史略. [M]. 厦门: 厦门大学出版社. 1995. 09.
11. [清]薛起凤主纂. 鹭江志[M]. 厦门: 鹭江出版社. 1998.
12. [清]厦门市地方志编纂委员会整理. 厦门志[M]. 厦门: 鹭江出版社. 1996.
13. 崔晓旭. 厦门第一所现代大学在山顶诞生[N/OL]海峡导报. 2018. 11. 28.
14. 蒋树卿、郑焕章. 清末著名爱国御史陈庆镛的两合墓志铭[J]. 福建文博. 2014. 1.
15. 厦门大学图书馆校注. 《嘉禾名胜记鹭江名胜诗抄》校注[M]. 厦门: 厦门大学出版社. 2005.
16. 李斗石译. 日本东亚同文会编. 福建省全志[M]. 延吉: 延边大学出版社. 2015.
17. 朴趾源, 《书李邦翼事》.
18. 同安县地方志编纂委员会编. 同安县志[M]. 中华书局出版发行. 2000.
19. 安溪县志编纂委员会编. 安溪县志[M]. 北京: 新华出版社. 1994.
20. 南安县志编纂委员会编. 南安县志[M]. 南昌: 江西人民出版社. 1993.

**A Study of the Path within Fujian Province
in *Li Bangyi's Drifting***

College of Foreign Languages, Fuqing Branch of Fujian Normal University

Professor Li Doushi

[Abstract of the paper]

Li Bangyi (Korean name: 이방익, 1757-1800) was a Korean military officer of the Joseon Dynasty, a Jeju Islander from South Korea. Because he went to his hometown to sweep the tomb for the late mother, the typhoon drifted him to Penghu Island, Taiwan, and he was rescued by the local islanders. After that, under the care of the local government and the escort of the Qing court, Li Bangyi traveled for more than half of China in nine months. After returning to his motherland, he *"A Record of Drifting Across the Sea"*, which described his experience of drifting in the sea and the natural customs and social features of the area south of the Yangtze River in China. It shocked the whole of Korea and caused great concern to the Korean King Lee San. Li Bangyi was the first Korean official who came to Fujian. His *"A Record of Drifting Across the Sea"* is precious historical data describing the regional conditions south of the Yangtze River, such as Fujian. The in-depth study of Li Bangyi's *"A Record of Drifting Across the Sea"* is of great practical significance for excavating the history of exchanges between China and South Korea, deepening China-South Korea friendship, and widening the path of "One Belt and One Road" Initiative. Based on historical documents, this paper focuses on the path of Li Bangyi's travels to Fujian, and examines the Xiamen Ziyang Academy which Li Bangyi visited, to demonstrate the literature value of Li Bangyi's *"A Record of Drifting Across the Sea"*.

[Key Words] Qing Dynasty; China and South Korea; Li Bangyi; *A Record of Drifting Across the Sea*

[번역문]

이방익의 복건 경내 경로 고찰(李邦翼游歷福建境内陸地路徑考)

李斗石 教授 / 복건 사범대학 복청분교 외국어학원

[논문 제요] 본문은 역사문헌에 근거하여 이방익이 복건에서 거쳐간 경로를 중점적으로 고찰하고, 이방익이 참배했던 사면 자양서원을 고증하여 이방익 『표해록』의 문헌가치를 논증하고자 한다. [关键词] 清代; 申韓; 李邦翼; 漂流記

조선시대(1392~1910) 무관(正三品) 이방익李邦翼(1757~1800)은 한국 제주도인이다. 18세기 말 모친 묘소에 성묘하러 갔다가 태풍을 만나 타이완 평후다오澎湖島에 표착한 후 현지인의 도움과 대만부 관리들의 환대를 받았다. 이후 대만해협을 건너 금문金門을 거쳐 샤먼廈門에 도착했다. 이후 泉州府와 興化府를 거쳐 복주부福州府에 도착했으며, 복주부에 체류하면서 복건 布政使의 환대를 받았으며, 청 조정에게 보고하니 궁정에서 호송관을 보내 이방익 일행을 접대하게 했다. 북상하면서 복건 경내 민강閩江 연안의 여러 마을을 거쳤으며, 포성현浦城縣에서 선하령仙霞嶺을 넘어 절강성 경내로 들어갔다. 이후 절강浙江, 강소, 산둥, 하남을 거쳐 북경에 도착했으며, 다시 요녕성 안동安東(지금의 단둥丹東)으로 가서 압록강을 건너 의주부義州府(지금의 신의주)를 거쳐 한성(지금의 서울)으로 귀환했다. 장장 9개월에 걸친 여정이었다. 이방익은 귀환한 후 《표해가漂海歌》를 통해 구사일생의 표해 경험과 중국 장강 이남 지역의 자연풍물, 사회풍모 등을 기술하여 조선에 크게 놀라게 했으며, 조선의 국왕 이산李祘(정조) 역시 지대한 관심을 보였다.

조선시대에 적지 않은 관원들이 북경 등 장강 이북을 가본 적이 있으나 강남 일대는 거의 없었기 때문에 강남 일대와 동남 연해 지역을 직접 보고 느낀 기록 역시 극히 드물다. 중국 국가주석 시진핑은 “역사는 하나의 거울이니, 옛 것을 살펴보면 지금을 알 수 있다. 역사를 배우면 지혜로워진다(中国国家主席习近平指出: “歷史是一面鏡子, 鑒古知今, 學史明智)”라고 말했다. 이방익의 표류기 연구는 한중교류역사를 파헤쳐 한중간 우의를 심화시키고 ‘일대일로一帶一路’의 노정을 확대에 있어서도 중요한 현실적 의의가 있다. 본문은 역사문헌에 근거하여 이방익이 참배한 샤먼廈門 자양서원紫陽書院을 고증하고, 이방익의 복건성내의 경로에 대해 고찰함으로써 이방익 「표류가」의 문헌적 가치를 논증하고자 한다.

一、李邦翼《漂海歌》의 사료가치

(一) 조선왕조 시기 표해기의 특징

중국학계에서 널리 알려진 조선왕조 시대 표류기는 이방익의 「표해가」 외에도 15世紀末 崔溥의 《漂海錄》, 16世紀末 노인魯認의 《錦溪日記》, 19世紀初 崔斗燦의 《乘槎錄》 등이 있다.

崔溥(1454~1504)은 朝鮮 成宗 年間(1457~1494) 관리로 전라도 사람이다. 1488年, 제주에서 추쇄경차관推刷敬差官(조정에서 파견하여 특별한 사명을 이행하는 흠서관欽差官) 직을 맡고 있던 崔溥는 부친의 병고 소식에 귀향하던 중 태풍을 만나 14일 동안 표류하다 절강성 대주부台州府 임해현臨海縣(지금의 삼문현三門縣)에 도착하게 되었다. 현지 관리에게 신분을 확인받은 후 북경으로 호송되었다. 북경으로 호송되는 5개월이란 시간 동안 중국 강남 일대의 수려한 경치를 보게 되었고 북경과 항주 대운하를 완벽하게 보행한 첫 번째 조선

인이 되었다. 귀국 후 《漂海錄》을 남겼다. 중국학계에서는 崔溥의 《漂海錄》을 높이 평가하고 있으며 현재까지 64篇의 연구논문이 발표되었다.

魯認 (1566 ~ 1622) , 조선시대 무신으로 1892年 만력조선전쟁(임진왜란)에 참가했으며, 얼마 후 포로가 되어 일본으로 압송되었다. 1599年 3月 27日 , 복건 관원의 도움으로 도망쳐 복건 오현浯縣 (지금의 금문金門) 에 도착했으며, 漳州、泉州、興化를 거쳐 복주에 도착한 후 무이서원武夷書院으로 옮겨가 현지 수재, 서생들과 우의를 맺기도 했다. 1599年 7月 16日 명 조 황제의 조서를 받아 복주를 떠나 절강, 산둥을 거쳐 북경으로 갔으며, 1599年 12月 조선으로 귀환했다. 9개월 동안 중국에 머물렀다. 그는 매일 일기를 써서 《錦溪日記》를 남겼는데, 1599年 2月 22日부터 6月 27日까지 일기가 남아 있는데 주로 일본에서 포로로 생활했던 상황과 복건 생활을 기록한 부분이다. 중국에서도 널리 알려져 7명의 학자가 8편의 연구논문을 발표한 바 있다.

崔斗燦 (1779 ~ 1821) , 제주도 대정현 현감으로 1818年 4月 10日 , 제주에서 전라도로 가던 중 폭풍우를 만나 16일간 표류하다 절강 영파부寧波府에 기착했다. 이후 항주로 호송되었다가 경향대운하京杭大運河를 따라 북상하여 북경에 들어갔으며, 같은 해 10월 3일 조선으로 귀환했다. 5개월 동안 중국에 머물렀다. 귀국 후 쓴 《乘槎錄》은 표류 및 중국에서 보고 들은 기록이다. 《乘槎錄》은 현재 발견된 조선 표해록 중 마지막 기록이다. 중국에서 현재 4편의 연구논문이 발표되었다.

表1.朝鮮王朝時期 漂海記 比較表

	漂海者	연대 (漂流時間)	주요노선	기본 평가
1	崔溥 (1454 ~ 1504)	15世紀末, 明弘治二年(1488)	浙江 - 京杭大運河 - 北京	1.京杭大運河를 통과한 첫 번째 조선인 2.중국 강남을 지난 첫 번째 조선인
2	魯認 (1566 ~ 1622)	16世紀末, 明萬曆二十七年(1599)	金門 - 漳州 - 泉州 - 興化 - 福州 - 浙江 - 山東 - 北京	1.조선시대 중국의 최남부를 다녀간 조선인 2.첫 번째로 복건에 다녀간 조선문인
3	李邦翼 (1757 ~ 1800)	18世紀末, 嘉慶元年(1896)	台灣 - 廈門 - 泉州 - 興化 - 福州 - 延平 - 浦城 - 浙江 - 湖南 (洞庭湖) - 江蘇 - 山東 - 北京	1.만력조선전쟁(임진왜란) 후 중국 최남부를 다녀간 조선무관 2.동정호를 유람한 최초의 조선인 3. 강건성세 시기에 중국 대부분을 걸어다닌 최초의 조선인
4	崔斗燦 (1779 ~ 1821)	19世紀初, 嘉慶二十三年(1818)	浙江 - 杭州 - 京杭大運河 - 北京	중국 강남을 다녀간 최후의 조선인

조선 왕조 시대 표류기는 아래와 같은 몇 가지 공통된 특징이 있다.

첫째, 표류객들은 뜻하지 않게 한중 문화교류의 使者가 되었다. 위 4편의 표해록은 서로 다른 시기에 서로 다른 시각의 중국 견문록으로 각기 특색을 지닌다. 4명은 각기 다른 표해경력과 중국 강남을 직접 가본 경험을 갖고 있다. 그들은 뜻하지 않게 한중 문화교류의 사명을 맡은 셈이다. 그들의 표류 경력과 중국 유람 기록은 명청 시대 중한 문화교류의 역사적 사실을 반영하고, 명청 시대 중국의 사회상을 고찰하는 독특한 시각을 제공하여 강남 일대와 복건 동남해안 지역에 관한 지역정보를 담은 문헌을 남겼으며, 역사를 통해 교훈을 얻어 중한문화교

류를 강화하고 중한 양국의 우의를 증진시키는데 도움을 주었다.

둘째, 명청시기 중한 민간 교류는 우연성을 지닌다. 명대 《조천록朝天錄》과 청대 《연행록燕行錄》등은 조선 사절단이 쓴 관방 기록이다. 그러나 상기한 4부의 표해기록은 비록 관리들이 쓴 것이기는 하나 관방 기록은 아니다. 이들은 모두 해상에서 조난당해 어쩔 수 없는 상황에서 중국 장강 이남 지역을 여행할 수 있는 소중한 계기를 스스로 쟁취한 셈인데, 이 역시 개연성이 강하다. 당시 한중 민간교류의 문은 열려 있지 않았고 통로가 원활하지 않았음을 설명하는 대목이기도 하다.

셋째, 표류기는 실제 중국 강남견문록이다. 조선의 문학가 박지원(1737~1805)의 열하일기 등의 중국 견문기에는 중국 강남 일대를 여행한 적이 없는 문인들이 쓴 중국 북방 지역의 견문이 없다. 명청시기 장강 이남 지방에 간 사람은 드물었고, 관서에서 강남에 관원을 파견했다는 기록조차 없다. 당시 조선의 중국 강남지역 묘사는 그저 소문으로 들은 것이나 唐詩나 宋詞에서 나온 것들이다. 하지만 4명의 표류자는 모두 친히 강남을 직접 가서 보고 느꼈다. 최두찬은 절강을 거쳐 경향대운하를 이용해 북상했고, 노인과 이방익은 동남해안 복건을 거쳐 귀환했다. 이들의 견문은 모두 실제 여행기이고 직접 들은 체험기이며, 이들의 표해록은 해상 표류기라기보다는 중국 강남견문록에 가깝다.

넷째, 공통의 문자, 공통의 문화는 한중 교류의 교량이자 토대이다. 조선의 표류객들은 중국어를 할 줄 몰랐지만 필담을 통해 소통과 교류의 목적을 달성했다. 중국 관민이 조선 표류객과 돈독한 우정을 나눌 당시 중요한 매개체 역할을 한 것은 주자학 등 중국 전통문화였다. 당시 조선 관리와 문인은 모두 한학 소양이 높아 한자는 물론이고 한문도 능히 쓸 줄 알았으며, 주자학을 신봉하고 고전을 통해 강남 문화를 알고 있었으며 또한 동경했다. 이렇듯 공통의 문자와 공통의 문화는 한중 민간 우호 교류의 가교이자 토대이다.

(二) 李邦翼 《漂海歌》의 독특한 위상과 사료적 가치

이방익은 청나라에서 가장 번성했던 강희, 건륭제 시대를 목격한 첫 번째 조선인이다. 이방익과 최두찬이 중국을 표류한 것은 청나라 말기로 둘 사이의 표류시간은 불과 22년밖에 차이가 나진 않지만 그 의미는 사뭇 다르다. 이방익이 복건에 도착한 1796년은 청나라 7번째 황제인 가경제가 즉위한 해로 가경원년이다. 비록 건륭제가 제위를 선양하기는 했으나 여전히 태상황으로 조정을 통제하고 있었다. 중국 역사상 이 해는 강건지치康乾之治(강희제와 건륭제의 치세)의 마지막 해로 강건성세의 절정기였다. 이방익이 본 중국은 청나라 통치의 최고봉이었던 강건성세의 번영하던 모습이다. 그 기간동안 중국은 사회경제가 발달하였고 국력이 가장 강했으며, 사회가 안정되고 가장 광활한 국토에 인구 또한 가장 많았다. 그러나 20여 년 뒤 최두찬이 중국으로 표류한 가경 23년(1818년)은 불과 20여 년이 흘렀을 뿐이나 중국사회는 근본적인 변화를 겪고 있었다. 청나라는 정치 부패와 사회 갈등이 격화됐고, 서방 제국주의 세력은 중국을 호시탐탐 노리고 있었다. 내외의 우환이 교차하고 사방에 위기가 도사리던 시기였던 셈이다.

李邦翼의 《漂海歌》를 통해 다음과 같은 정보를 읽어낼 수 있다.

李邦翼이 중국을 방문한 건륭연간 청조의 대외정책은 개방적이고 이웃나라 및 외국인에게 우호적이었다. 이방익은 조선 궁정 관리지만 당시 그는 표류객이니 조선조정을 대표하는 이는 아니었다. 이방익이 복건에 도착한 후 복건 관리들은 그의 신원을 확인하기 어려웠다. 하지만

그와 필담만으로 그의 신분을 믿었다. 각급 관리들은 이방익 일행을 극진히 환대하고, 관광을 주선하고, 생활 물품과 여행비를 제공했으며, 그들을 호송하기까지 했다. 청나라 황제는 전문 호송관들을 북경에서 보냈다. 당시 청나라와 조선의 외교관계가 우호적이었음을 잘 보여준다.

《漂海歌》는 강건성세 시절 청나라의 정치가 안정되고 정령이 잘 통했음을 보여준다. 이방익은 팽호도에 표착한 후 대만부, 하문, 복주 등지에서 각급 관리들에게 극진히 환대를 받았다. 또한 상부에서 호송관을 보내 지정된 곳으로 호송되었다. 이는 당시 청조의 관제가 치밀하고 정치가 안정되었으며, 관서 상호간에 정령 소통이 원활했음을 보여준다.

'표해가'는 閩(복건)과 臺(대만)의 예속 관계가 명확했음을 반영하고 있다. 이방익이 대만에 상륙한 1786년 대만은 복건성에 속했다. 강희 22년(1683) 대만섬은 청정부 판도에 편입되었고, 이듬해 대만부가 설치되어 福建성 포정사사 아래 예속되었다. 이방익이 대만에 도착하자 대만부는 즉시 복건성 포정사사에게 보고했고, 명령을 받은 후 즉각 관리를 파견하여 이방익 일행을 하문으로 호송했다. 이러한 일련의 상황은 당시 청나라의 대만 통치가 유효했으며, 대만부와 관원들이 청조의 명령에 복종했고, 대만과 복건의 예속관계가 분명했음을 보여주는 부분이다.

《표해가》는 부두에 수많은 어선이 오가고, 길거리에 사람들이 많고 시장이 변화하며 사람들이 능라비단을 입었고, 관청의 건물이 웅장하며 장식 또한 화려하기 그지 없었다고 기록하고 있다. 이는 당시 사회상에 대한 상세한 묘사이다. 또한 이는 당시 동남해안 복건의 경제가 상당히 발전했으며, 사람들의 생활 또한 풍족하고 사회가 안정되었음을 반영하는 대목이다.

이방익은 팽호도에서 마조궁을 방문했고, 하문에서 향불사, 복주에서 법해사를 둘러보았다. 이는 당시 복건의 민간신앙이 자유롭고 다양했음을 보여준다. 하문에 들어가 자양서원을 구경했을 당시 그는 《표해가》에서 서원 건물의 화려하고 웅장한 모습이나 수백 명에 이르는 유생들에 대해 언급하고 있는데, 이는 당시 문화의 번성과 교육 발달을 보여주는 대목이기도 했다.

《표해가》는 그가 거쳤던 지명과 역명을 비교적 상세하게 기술하고 있는데, 이는 청조가 남북 교통로 건설에 치중하여 각 縣 사이에 기본적으로 官道가 닦여 있었고, 관도마다 역참을 설치하여 교통이 비교적 원활했음을 보여준다. 기술한 내용에 따르면, 이동할 때 비교적 시간이 오래 걸렸음을 알 수 있는데, 이는 당시 교통수단이 미비되어 주로 보행이나 가마에 의존했음을 알려준다.

이방익의 표해가는 강건성세 시절 중국의 정치, 외교, 경제, 교육, 문화, 민속, 교통 등 여러 영역에서 성황을 이루었음을 보여주는 중요 문헌으로 보기 드물게 외국인의 시각에서 본 중국 건문록이다.

(三) 李邦翼 《漂海歌》와 복건

李邦翼은 복건(福建)성을 비교적 온전히 걸어 본 최초의 조선인이다. 조선 왕조 때 복건을 다녀와 여행기를 남긴 조선인은 두 명으로 그 중 한 명은 노인이다. 명대 노인은 전쟁포로로 있다가 탈주하여 金門을 거쳐 복건 장주漳州에 이르렀으니, 복건에서 가장 남쪽까지 가본 조선 문인인 셈이다. 그는 주희의 고향에 가본 적이 있으며, 무이서원에서 생활한 적도 있으니 주자학의 성지를 찾은 최초의 조선인인 것이다. 청대 이방익은 해상표류자로 대만의 팽호도에서 구조되었다가 대만부에서 하문으로 상륙하여 이후 閩南 연해 지역을 거쳐 복주로 들어갔으며, 복주에서 민강을 따라 민서에 이른 다음 다시 민서에서 복진하여 절강으로 들어갔다. 이

로 보건대, 이방익은 대만이 중국 판도로 들어온 후 비교적 온전하게 복건을 여행한 최초의 조선인이라고 할 수 있다.

李邦翼은 9개월여 중국에 체류하였으며, 체류 기간 동안 복건성에서 가장 오랫동안 머물렀다. 1796년 10월 4일 팽호도에 상륙한 뒤 1797년 3월 26일 복건을 떠날 때까지 거의 6개월이나 복건에 머물러던 것이다. 그의 일행 8명은 복건의 자연풍광을 감상하고 동남해안의 역사 고적을 답사했으며, 민에서 나는 맛좋은 음식을 음미했다. 또한 필담을 통해 관민과 폭넓게 교류했으니, 그야말로 유유자적한 생활을 한 셈이다. 이방익의 표해가는 강건성세 시절 복건(福建)의 번영과 융화의 모습을 보여준다.

물론 표해가에 나오는 일부 지명, 예를 들어 천취부天聚府, 봉성현鳳城縣, 남정현南鄭縣 등은 좀 더 고증을 할 필요가 있다. 천주 지방지를 두루 살펴보았지만 천주를 천취부라는 별칭으로 불렀다는 점을 고증할 수 없었다. 이방익이 천주에 갔을 때는 천주부라고 불렀는데, 일찍이 명 홍무 초년(1336)에 바뀐 이름이다. 안계현安溪縣은 옛날에 청계현淸溪縣으로 불리다가 1121년 안계현으로 바뀌었다. 남정현은 섬서성에 있다. 청대 연평부에 남평현南平縣이 있었는데, 남정현은 혹시 남평현의 오기인지도 모르겠다. 武夷山을 無礙山으로 쓴 것은 ‘애礙’의 한어 음이 ‘ài’이며 ‘애碍’의 번체字繁体字이니 이 또한 오기인 듯하다.

중국에서 이방익을 알고 있는 이는 극히 드문데 인터넷에서 살펴본 결과 2편의 논문을 발견했다. 동군합董軍鶴(동진거)의 논문은 이방익 표해가의 산동에 대한 기술을 중점적으로 고찰했다. 반면 전은화全銀花(취안인화)의 석사 논문은 최부 등 표류객 4명을 중심으로 조선시대 조선인의 강남 체험문학을 연구한 것으로 이방익을 중심으로 한 논저가 아니며 이방익에 관한 서술은 박지원의 「서이방익사」에 국한되어 있다. 복건성에서 출판된 복건과 외국의 해상교류에 관한 문헌 가운데 비교적 권위 있는 것은 료다가廖大珂(랴오다커)가 지은 『복건해외교통사福建海外交通史』와 노미송盧美松(루메이송)이 편집한 『팔민문화종람八閩文化縱覽』이다. 그들은 모두 조선 주자학의 문인 안유安裕(1234~1306)를 거론하고 있다. 이옥곤李玉昆(리위쿤)이 쓴 『천주해외교통사략』은 당말 五代 시절 천주에서 수행하던 조선 승려 이납李衲, 송대 고려인 최거崔舉가 천주에 표류한 사건을 거론하고 있다. 하지만 상기한 문헌과 복건성의 각급 지방지에는 이방익의 표류사실에 대한 기록이 나오지 않는다.

二、자양서원 옛 터 고증

이방익이 하문에 와서 처음 찾은 곳이 자양서원이다. 그는 하문에서 23일 동안 머물렀다. 이방익은 표해기록에서 자양서원에 대해 짙은 인상을 남겼다. 그는 「표해가」에서 하문 자양서원의 외관과 원내의 정황을 중점적으로 기술하고 있다.

정사년 정월 초사흘에 하문부로 들어가니
자양서원 네 글자 황금으로 메웠는데
갑사 장막 둘러치고 좌우 익랑 화려하게 꾸몄다.
내 비록 구차하나 예의지국 사람이라
이 서원 지나가며 어찌 침배 아니 하리.
배례를 필한 후에 전 밖에 나와 보니
수백 유생 갈라 앉아 주찬으로 서로 양보한다.

李邦翼은 《漂海錄》에서 비교적 상세하게 자양서원의 위치를 기록하고 있는데, 그 내용은 다음과 같다.

정사년 정월 초4일 하문부에 이르니 큰 산이 있고 산 앞에 큰 절이 있는데 이름은 향불사라고 한다. 절 앞에는 반석이 있고 그 아래 돌을 깎아 암자를 지었는데 돌 위의 큰 다리가 10장이 넘고 돌레가 세 아름이나 되는 돌이 서있는데 반석 위에는 큰 소나무가 있다. 여기가 주자서원이다. 서원에 주자 화상을 모셨다 하여 참배하기를 청하니 사자가 이 말을 듣고 놀란 표정을 지으며 말했다.

그렇다면 李邦翼이 기록한 샤먼廈門 자양서원은 지금 어디인가? 필자는 청대 사람 설기풍薛起鳳이 편찬한 《노강지鷺江志》와 청대 도광 19년에 편찬된 《하문지廈門志》에 기록된 ‘자양서원’이 내용면에서 일치한다는 것을 발견했다. 구체적인 내용은 다음과 같다.

자양서원 서문 밖에 조천궁朝天宮이 있다. 강희연간에 하문항廈門港으로 옮겼으며, 동지同知 범정모范廷謨가 창건했다. 앞에 대문이 있고, 가운데 사당, 뒤편에 講堂이 있다. 옹정 2년(1724년) 동지 빙감憑鑑이 증건했다. 대문 양쪽 상방廂房을 작은 가게로 바꾸었으며, 매년 稅銀을 받아 생활비로 사용했다. 세월이 오래되면서 생활이 궁핍하게 되고 생도들도 점점 적어지면서 외지인이 몰래 숨어들거나 안에 말을 키우는 일도 있었고, 격자창이며 난간 등이 부러지고 기와가 깨지는 등 40여 년 만에 완전히 황폐화되었다.

상방廂房은 익방翼房 또는 이방耳房이라고 부르는데 이방익이 기록한 자양서원과 가까운 곳에 있다.《廈門志》에는 자양서원의 삽화가 그려져 있는데, 그림에 나오는 자양서원의 외관은 이방익이 서술한 내용과 기본적으로 같다.

복건《海峽導報》의 한 기자가 자양서원의 내력과 전후 상황에 대해 보도한 적이 있다. 개괄적으로 말하면 다음과 같다. 자양서원은 하문성 서문 밖 조천궁 뒤편에 있던 현 사북초등학교 일대에 처음 건립되었다. 강희 57년(1718)에 해방청 근처로 옮겼다. 옹정2년(1724)에 서원은 규모를 키우고 월세를 받아 서원에 공급했다. 하지만 세월이 오래 흐른 후 외부인의 은신처가 되었으며, 심지어 말 가운데를 기르고, 교사도 注生을 모시는 신사가 됐다. 옹정 8년(1730) 서원을 재정비하고 강의를 듣는 이들이 점점 많아져서 100명에 달하니 장소가 부족할 지경이었다. 건륭 46년(1781)에 다시 보수하였다. 아편전쟁 때는 옥병서원과 자양서원을 병합했다. 광서27년(1901) 조정에서 과거제도를 폐지하고 서원도 문을 닫았다. 선통 원년(1909) 자양소학교로 바뀌었다. 민국34년(1945년) 광복(중화인민공화국 건국) 이후 ‘하항제일중심국민학교廈港第一中心國民學校’로 개칭했다.

清末 저명한 애국 어사御史인 진경용陳慶鏞 (1795 ~ 1858) 이 《옥평과 자양서원의 경비비기玉屏、紫陽二院經費碑記》를 쓴 적이 있다. “도광 신축辛丑(1841년) 바다에 경보가 올리고 남은 것들이 사라지고 훼손되어 옥평서원과 자양서원 두 곳을 하나로 병합했다.” 아편전쟁 시기에 자양서원이 하루아침에 훼손되어 옥평서원과 합병되었다는 말이다.

자양서원은 하문 해방청海防廳 동지同知 범정모范廷謨가 강희연간에 지었다.(하문해방청은 1686년 천주부에서 하문으로 이주했다. 范廷謨는 1718년 재임했는데, 이 때가 자양서원이 건교한 때일 것이다) , 雍正 二年 (1724) 자리를 옮겨 동지 憑鑑이 증축했다. 강건성세 시절엔 1 서생이 수백 명에 달했으나 가경 연간에 점차 쇠퇴하기 시작하여 아편전쟁 때 훼손되었으

며, 1841년 옥병서원으로 합병되었다. 李邦翼이 하문에 도착했을 때는 자양서원이 가장 번성 하던 시절이다.

해협문사海峽問史의 블로거도 이렇게 말하고 있다. 자양서원의 원래 자리에 ‘자양가紫陽街’라는 거리가 있다. 길에서 물소를 길렀기 때문에 나중에 ‘수우정항水牛埕巷’으로 불렸다. 민국 후 시정부에서 개조하면서 서원의 흔적도 점차 사라졌다. 그곳에 조홍소학朝紅小學과 어민소學漁民小學이 있었던 적이 있으며, 지금은 양교를 합병하여 사명소學思明小學이 자리한다.

상술한 내용에 따라 사명소학을 찾아보니 하문시 사명구 사명남로 352호이다. 동쪽으로 사묘寺廟(절)이 있는데, 화엄사라고 부른다. 만력 44년(1616년)에 창건했다. 비록 이방익이 말한 불향사라는 명칭과 다르나 창건한 연대로 보건데 그 절(화엄사)이 이방익이 말한 향불사인 것 같다. 게다가 해안에서 가깝고 부근에 하문 방해청防海廳 관아가 있어 이방익의 기술과 접근한다.

三、李邦翼의 福建遊覽 경로 고찰

《지나성별전시支那省別全志》복건권卷과 일부 복건성 지방지 등의 문건을 통해 이방익이 복건성 경내에서 지나간 경로를 확인할 수 있다. 《支那省別全志》福建卷은 주로 東亞同文書院의 학생들이 복건성에서 조사한 데이터와 조사보고서를 주로 활용했다. 복건권에 나오는 중요한 내용 가운데 하나는 福建의 교통운수 상황인데, 福州-廈門-三都澳 세 지역을 잇는 도로를 중심으로 복건에서 절강, 강서, 광둥으로 가는 통로 및 성내 육로와 수로 교통 상황을 소개하고 있다.

비록 문헌은 이방익이 복건까지 표류한 시점과 백여 년 차이가 있지만, 18세기 말부터 20세기 초까지 백여 년 동안 청조는 성세에서 쇠락을 시대로 접어들었기 때문에 복건 경내 교통 상황은 거의 변화가 없었다. 따라서 이를 근거로 이방익이 복건에서 거쳐간 노선을 찾아보는 것 또한 나름의 참고 가치가 있다.

이방익 일행은 1797년 1월 4일에 하문에 도착하여 1월 27일에 하문을 떠났고, 2월 27일에 천주부에 도착하였으며, 2월 30일에 흥화에 이르고, 같은 해 3월 11일에 복주를 떠나 10여일 후 건녕부에 도착하였으며, 3월 26일에 복건을 떠났다.

복건성 내의 경로를 살펴보면 廈門-同安-安溪-南安-泉州府(晉江)-惠安-仙游-興化府-福清-福州-侯官白沙-閩清-水口-黃田-延平府-建寧府-建陽-浦城으로 전체 노정이 1011km이고, 그 중 육로가 442km, 수로가 569km이다. 박지원의 『서이방익사』에는 하문에서 복건성까지가 1600리라 하였는데 실제 거리는 779리이고, 현재 고속도로 거리로는 540리에 불과하다.

복건 경내의 육로 개황 : 복건성의 자연환경은 매우 열악하여 ‘팔산일수일분전(八山一水一分田)’으로 요약된다. 겨우 있는 약간의 토지는 토질이 단단하고 척박하여 경작과 목축에 적합하지 않으며 천연자원이 부족하다. 강과 하천, 시내가 성의 전 지역에 퍼져 있지만, 물이 얕아 운항이 쉽지 않아 교통이 매우 불편하다. 청나라 시대 복건 경내에는 산과 물이 많고, 육로 교통이 매우 낙후된 상태로 포장되어있지 않아 도성 안의 돌을 깔아 놓은 길을 제외하고는 대부분이 흙길로 길은 울퉁불퉁하여 어떤 구간은 물이 고여 있어 노면이 진흙투성이다. 일부 산길은 돌계단이 나 있고 산들이 이어져 아흔아홉 굽이를 수없이 지나야만 했다. 육로에서의 교통수단은 기본적으로 인력 위주이며, 우마차는 매우 적고, 부자들은 가마 이용이 가능했으나 그나마 성내에서만 적합하며, 장거리 여행은 기본적으로 보행에 의존했다. 이런 허름한 육로는 한 시간에 9화리 정도만 걸을 수 있었고 하루에 50화리도 걸을 수 없었다. 건녕부에서

포성까지의 300화리의 수로는 장마 기간에 물길을 거슬러 오를 경우에는 보름은 족히 걸린다.

북건성 경내 수로 개항 : 고대의 민강은 북건성 내의 중요한 교통의 명맥으로, 민강을 통해 서쪽으로는 강서에, 북쪽으로는 절강에 이를 수 있으며, 동쪽으로는 대해와 연결된다. 수구-북주 구간은 수로가 구불구불하지만 강바닥의 암석이 적고 물살이 느리고 깊으며 강폭은 약 70~130m로 양안의 바위가 즐비하며 높이가 2,3백 척인 산언덕이 이어져 있어 가히 대형 선박이 통행할 만하다. 수구보다 상류의 하천은 여울이 험하고, 얕은 여울이 많으며, 어떤 구간은 물살이 세고, 또 어떤 구간은 갈수기에 배가 다닐 수 없다. 고대 민강과 그 민강 수계는 주요 교통로로 이용되었지만, 배에는 동력이 거의 없었고, 주로 풍력과 인력에 의존해야만 했다. 1840년 아편전쟁 이후 하문과 북주항이 개항해서야 증기선이 생겨, 하문과 천주, 하문과 석순, 수구와 북주 등의 항로에 운영되었다.

(一) 廈門-同安 (수로 약 48.5km)

이방익 일행이 하문에 도착한 것은 청 가경 2년 정사년인 1797년 1월 4일이었다. 이때 하문은 동안현의 관할 하에 있는 외딴 섬으로 대륙을 잇는 다리가 없어 섬 밖으로 통하는 교통은 수로밖에 없었다. 이방익은 어떻게 동안(同安)에 도달하였을까? 《李邦翼漂流記》에는 기술되지 않았으나 관련 문헌에 근거하여 합리적으로 추정해 볼 수 있다.

첫 번째 노선 - 육로(8km) : 하문섬 북쪽 해안에서 집미진까지 배를 타고 이동하고, 집미진에서 육로로 동안현성에 도착한다. 옛날에는 집미(지금의 집미구)에서 동안현 동포(지금의 상안구 마항진 내의 관사구역 경내 동쪽의 자연마을)에 이르는 옛 길이 있었는데, 북쪽으로 동포를 기점으로 남미를 향해 동쪽으로 經英村, 英埭頭, 滸井, 孫厝을 거쳐 집미에 이르는 전체 거리가 8km인 동안에서 해변으로 가는 중요한 옛길이다. 동미(동안-집미)도로가 개통되기 전에는 동안에서 집미까지의 주요 도로였다.

두 번째 노선 - 수로(48.5km) : 하문도에서 수로(바다)를 통해 동안현同安縣 석순石洵(지금의 홍당가도洪塘街道)에 이른다. 석심항石滸港은 원래 동안현 홍단진洪塘鎮 남서, 병주丙洲의 북쪽에 위치하여 금문과 하문 두 섬의 선박들이 배를 몰아 동안현성으로 가는 요충지이며, 남쪽으로 하문과 19.97해리(약37km) 떨어져 있으나, 항일전쟁 승리 후 동계東溪와 서계西溪가 날로 알아짐에 따라 항구는 점차 쇠락해갔다. 석순에서 동안현성까지의 수로(동계)는 거리가 10화리(1화리=575.52m)이다. 명청 시기에 하문의 해운업이 발달하면서 동안현성은 동계와 서계가 만나는 곳에 위치하고 바다와도 가까워 주요 교통은 수로를 이용하였고, 동안과 하문 사이의 해로도 일찌감치 개통되어 해로로 다니는 것이 비교적 안전하고, 육로에 비해 더 빠르고 간편했다. 하지만 이방익 일행은 하문에서 지방 관리의 수행을 받으며 이 해로를 선택하지 않았다.

(二) 同安-安溪鳳城镇-南安-泉州府 (121km)

동안 - 천주 구간의 육로는 두 갈래가 있는데 안해와 대영을 경유하는 것으로 나뉘어진다. 그 거리는 각각 88화리와 125화리이다. 그러나 육로 교통이 매우 불편하고, 도로 상황이 복잡하여 한 시간에 겨우 9화리밖에 갈 수 없어 도보로는 이틀이 소요된다. 두 지점 사이의 거리

는 아래와 같다.

表2.천주泉州 - 동안同安 사이의 거리

지명	泉州로부터 거리	지역간의 거리	지명	泉州로부터 거리	지역간의 거리
御賜橋	2	2	御賜橋	2	2
冷水井	15	13	安海	60	58
五棱	35	20	水頭	66	6
大盈	65	30	潘籃	72	6
上安	77	12	溪南	80	8
清損	85	8	同安	88	8
嶺脚	95	10			
沙溪	105	10			
同安	125	20			

동안同安에서 진강晉江(청대 천주부의 소재지)까지는 직통도로가 2개가 있는데 이방익 일행은 이 길을 택하지 않고 우회하여 안계安溪의 봉성진鳳城镇과 남안현南安縣을 거쳐 진강(천주부)에 도착했다. 동안과 안계, 남안현지에 따르면 민국시기에 안계 - 동안 간 도로의 거리는 61km이고, 안계 - 남안 구간은 30km로 합이 121km이다.

(三) 泉州府-興化府 (152華里)

천주는 교통이 비교적 발달하여 천주에서 복주까지는 육로가 있다. 해안, 선유, 흥화(포전), 복청 등지를 지난다.

1.泉州-惠安 (50華里)

천주와 해안 사이는 길을 따라 서쪽으로 독산이 이어져 있고, 동쪽으로는 비교적 넓은 평원이 있다. 전체적인 지세는 구릉지대이고, 토질은 홍토이며, 산에는 나무가 자라지 않고 잡초만 무성해 비가 내리면 강물이 범람해 제방을 무너뜨리고 논밭과 도로를 덮친다. 연도의 도로는 돌 포장도로로 되어 있으며, 천주 부근은 평평한 돌판을 사용하여 도로를 포장하고 있으나, 여러 해 동안 수리를 하지 않아 교통이 매우 불편하다. 아래는 두 지역 사이의 거리를 열거한 것이다.

表3.해안惠安에서 천주泉州까지 노정

지명	惠安으로부터 거리	구간 거리
盤龍	10	10
上田	20	10
洛陽	30	10
新鋪	40	10
七里庵	43	3
泉州	50	7

낙양교 : 낙양강 서부는 진강현으로 해안과 진강 양현의 경계이다. 해안 남부의 시냇물이 이곳으로 모여 최종적으로 바다로 흘러 들어간다. 낙양강은 폭이 730미터이다. 낙양항은 고대

에 풍광이 밝고도 아름답기로 유명했다. 당나라 선종이 젊은 시절 이곳에 놀러 와서는 “이곳은 나의 낙양과 같구나”라고 하였는데, ‘낙양’이라는 명칭이 바로 여기에서 유래되었다. 원래 이름은 만안교(萬安橋)였는데, 가우 연간에 짓기 시작하여 중태수(中太守) 채양에 의해 축조되었는데, 지금도 채공이 친필로 쓴 비석이 남아 있다.

2. 惠安-興化 (莆田、102華里)

혜안과 흥화 사이는 구릉이 기복이 심하고 붉은색의 토지는 메마르고 밭이 적어 소량의 고구마나 땅콩을 심는다. 산에는 가끔 낮은 소나무 숲이 보이고, 산언덕 사이의 흙길은 물에 쓸려 내려가 수많은 작은 구덩이와 도랑을 형성한다. 큰 하천이 없어 평상시에는 매우 가물다가 비만 오면 강물이 넘친다. 이곳의 교통수단은 가마밖에 없어서 화물 수송은 전부 짐꾼에게 의존한다. 이 두 곳 사이의 거리는 구체적으로 다음과 같다.

表4. 흥화興化 - 혜안惠安 간의 거리

地 名	興化와의 거리 (華里)	구간 거리 (華里)
三牌	13	13
瀨溪	23	10
長嶺	33	10
打鐵	36	3
沙溪	44	8
楓亭	52	8
烟桐	57	5
陳同官	72	15
驛坂	87	15
誠劍	94	7
惠安	102	8

(四) 興化-福清 (110華里)

흥화興化에서 복청福淸까지의 거리는 120화리이다. 길을 따라 곳곳에 야트막한 언덕이 많고 도로는 평탄한데, 다만 한 번씩 우기를 만나면 종종 수해를 입어 노면이 질퍽거린다. 교통수단은 가마밖에 없다. 구체적인 거리는 아래와 같다.

表5. 福淸-興化간 거리

地 名	복청과의 거리 (華里)	구간 거리
酒店	20	20
下曹	23	3
漁溪	40	17
江口	80	40
涵江	100	20
興化	120 (水路)	20
	110 (陸路)	10

(五) 福淸-福州马尾-福州万寿桥 (陆路110华里+水路11华里)

복청-복주 간의 경로는 비교적 복잡한데, 수로와 육로를 통해야만 도달할 수 있다. 복청은 교통수단이라 할 만한 수레가 없었고, 육로 교통수단은 주로 짐꾼이나 가마였다. 고대에는 이 100여 리의 노정에 이 삼 일은 걸렸다.

- 1.복청福淸 - 장낙현長樂縣 완전阮田(육로, 50화리). 복청에서 완전까지는 거의 10화리마다 몇 가구가 사는 작은 마을이 있고, 길은 돌로 포장되어 있어 상대적으로 평탄하다.
- 2.완전阮田 - 영전營前 - 마미馬尾 (수로, 60화리).
- 3.마미馬尾 - 복주福州 만수교 萬壽橋(수로, 9해리=16.7km).

表6.阮田 - 福淸 간 거리

地名	阮田과의 거리 (华里)	구간 거리
东渡	5	5
蕉岭	10	5
石胡岭	20	10
作坊	25	5
福淸	50	25

(六) 福州-南平县 (延平府 , 水路 , 420华里)

연평부는 민강 상류 사계와 건계의 합류 지점에 위치하여 북쪽으로 건녕부와 125리 떨어져 있고, 동남쪽으로 수구와 200리 떨어져 있다. 연평은 민강의 중류에 위치하는데 이곳은 건녕에서 흐르는 건계와 장락, 소무, 사현에서 흐르는 사계의 합류 지점으로 민강 수로의 중심이나 육로로는 거의 통행이 불가하다. 복주에서 연평까지 거슬러 오르는데 열흘이 걸리며, 하계 물의 양이 충분할 때에는 회항하는 데는 하루 반나절 밖에 걸리지 않는다.

- 1.福州-白沙-閩淸-水口(수로, 220화리). 福州 - 水口 향로는 거슬러 올라가는데 사흘이, 물길을 따라 하행하는 데는 이틀이 소요된다.
- 2.水口-黃田(수로, 50화리). 이 구간은 수류가 매우 평온하고, 물빛이 누르고 탁한데, 강바닥이 작은 돌과 모래로 되어있기 때문이다. 황전-수구 구간은 하행은 반나절, 상행은 하루가 걸린다.
- 3.黃田-南平(延平府, 수로, 150화리)

(七) 南平-建寧府 (建甌縣 , 水路125華里)

건녕부성은 민강 상류의 건계(拓溪)와 송계(底溪)가 모이는 지점이며, 상류의 포성까지는 수로 거리가 300리, 건양까지의 수로거리는 120리이며, 송계현성까지의 수로거리는 200화리, 하류의 연평까지는 수로거리가 125화리이다. 일찍이 남북조 시대에는 왕들이 이곳에 도읍을 세웠고, 송나라 때는 건녕부성(建城)으로 바뀌어 건안과 구녕 양현을 관할했다. 민국 2년(1913년) 3월에 건녕부 및 건안, 구녕 양현을 폐지하고 건구현을 설치하였다. 건녕부는 외부와의 교통이 주로 수로에 의존하여 포성까지 소형 민선으로 내려가는데 하행하는데 이틀 반, 상행하는데 일주일이 걸리며, 연평에서 동계를 따라 거슬러 오르면 건녕부에 이를 수 있으나 대형

선박은 통행할 수 없다.

(八) 建寧府-建陽縣-浦城縣 (水路300華里)

포성현성은 북부 절강성 강산현성에서 220화리, 동부의 절강성 용천현성에서 180화리 떨어진 북건성 최북부 현성이다. 이곳에서 민강 수계의 수로를 따라가면 건구현성에 이르는데, 건구 - 건양 간 수로 거리는 120화리이고, 건양-포성 간 거리는 180화리이다.

1. 건녕부 - 건양(수로 120화리). 민강 수계의 서계를 따라 건녕에서 건양까지 120화리의 하천 구간은 200 担을 실은 강서의 선박이 다닐 수 있다. 건녕 - 건양 항로는 상행이 8일, 하행은 3일이 소요된다.

2. 건양 - 포성(수로 170화리). 건녕의 상류인 엽방촌에서 하천이 둘로 나뉘는데 그 중 한 줄기가 동계로 포성 서쪽으로 흘러 경양을 지나 곧장 승안으로 이른다. 건녕 - 포성 항로는 상행의 경우 장마기간에는 9일, 갈수기에는 11~12일이 소요되고, 하행의 경우 장마기간에는 2일, 갈수기에는 4~5일이 걸린다.

(九) 浦城縣-江山 (浙江省衢州市江山縣 , 陸路225華里)

포성의 육로는 북쪽으로 절강의 강산과 통하고, 동쪽으로 강서의 용천과 이어져 화물 수송은 짐꾼에게 의존했는데 근처에 작은 수레도 다닐 수가 없다. 강산(절강) - 포성 간 도로는 북건에서 절강으로 가는 첫 번째 주요 도로로, 두 지역 간 거리는 225화리 이다. 선하령, 풍령, 오현령 등 큰 산맥을 통과하여야 하므로 노면의 높낮이가 고르지 않고 구불구불하고 위험한 구간이 많으며, 때로는 골짜기 바닥을 통과하거나, 때로는 아슬아슬하게 깎아지른 절벽으로 다닌다. 도로의 폭은 평균 서너 자(尺)로 경사도가 매우 큰 곳에는 돌계단이 있으나 길에는 돌이 깔려있지 않아 수레가 다니지 못한다. 연도의 주요 집진 및 구간 거리는 다음과 같다.

表7. 江山-浦城 간 육로에 있는 集鎮과 구간 거리

地 名	江山과의 거리 (华里)	각 지역 간의 거리 (华里)
清湖 (浙江)	10.80	10.80
界排	46.64	35.84
峡口	65.70	19.06
三乡口	75.06	9.36
廿八都(福建与浙江省界)	118.80	43.74
溪口 (福建)	128.97	10.17
枫岭	135.18	6.21
五显岭	146.52	11.34
九牧	146.97	0.45
仙阳街	182.97	36.00
浦城	225.00	42.03

浙江大學에서 古代中韓海上交流 研究에 對한 綜合的考察

千 勇



浙江大學에서 古代中韓海上交流 研究에 對한 綜合的考察

절강대학교 한국연구소

천 용(부교수)

요약문:

중한 양국은 唇齒相依한 이웃 나라로서, 양국 국민의 우호관계는 오랜 역사를 지니고 있다. 그러므로 중한 해상교류의 역사적 연구는 매우 중요한 연구 과제라고 할 수 있다. 특히, 중국 강남과 한국의 해상교류는 고대에서부터 매우 발달하였으며, 그 전성기는 북송시기이다. 이것을 증명할 수 있는 것은 바로 寧波시의 고려사관이다. 당나라와 남북조시기에도 明州(지금의 항주)는 중국 강남과 한반도, 일본열도와 교류하는 중요한 항구이었다. “중한해상교류”에 연구는 고대시기에 중국 강남과 한국 사이에 인종융합, 문명발전, 문화교류 등 문제의 해결, 그리고 중국 강남 특히 절강과 한국의 현실 교류 문제에서도 모두 매우 큰 학술적 가치를 지니고 있다. 동시에 이러한 연구는 중국 문화가 일본열도가 야만시기로부터 개화시기로 전화 과정에서 끼친 영향에 관한 연구에서도 특수한 의의가 있다. 절강성이 중한 해양교류사에서 이러한 특수한 위치를 차지하고 있기 때문에 절강대학 한국연구소는 1993년 건립된 이래 줄곧 “중한고대해상교류”에 대해 많은 연구를 진행해왔다. 1996년과 1997년에 한국 학술단체에 합작하여 “중한 해상 뗏목 표류탐험”하였고, 여러 차례의 “중한해상교류”관한 국제 학술 세미나를 조직하였다. 또한 이러한 학술활동을 기초로 하여 많은 학술저서와 논문을 출판하고 발표하였다. 뿐만 아니라, 이러한 연구 과정을 통하여 절강대학 한국연구소는 “중한 해양 교류사”연구 분야연구에서 점차 자신의 특색을 형성하게 되었다.

“중한해상교류”에 연구는 고대시기에 중국 강남과 한국 사이에 인종융합, 문명발전, 문화교류 등 문제의 해결, 그리고 중국 강남 특히 절강과 한국의 현실 교류 문제에서도 모두 매우 큰 학술적 가치를 지니고 있다. 동시에 이러한 연구는 중국 문화가 일본열도가 야만시기로부터 개화시기로 전화 과정에서 끼친 영향에 관한 연구에서도 특수한 의의가 있다. 따라서 절강대학교에서는 고대 중국 강남지역(절강지역)과 한국해상교류를 중요한 연구 분야로 삼아 아래와 같은 연구를 진행하였다.

첫째, “중한해상 뗏목 학술 탐험” 학술 활동을 진행하였다.

1. “중한해상 뗏목 학술 탐험” 원인:

고대에 한반도에 전한 중국 문명은 주요하게 중국의 남쪽으로 의해 전하였다는 것을 증명하기 위하여 고대에 배를 만들기 전에 이미 뗏목으로 중국과 한반도는 교류를 진행하였다는 것을 증명하기 위하여 진행하였다.

2. “중한해상 뗏목 학술 탐험” 경과:

96년도 첫 번째 탐험은 16일 동안 1400 킬로미터 漂流를 하였지만, 태풍을 만나서 산둥반도에 착륙하였다. 97년 두 번째 탐험은 24일 동안 3000 킬로미터 漂流를 통하여 한국 인천항에 도착하여 성공을 하였다.

3. “중한해상 뗏목 학술 탐험” 의의와 영향:

이번 학술 탐험의 성공으로 중국강남과 한국 해상 교류는 응당 청동기시기 전의 신석기시대말기보다 늦지 않다는 것과 고대에서 배가 아닌 뗏목을 이미 교통 도구로 사용하여 교류를 진행하였다는 것을 증명하였다. 이것은 일반적으로 인식하였던 중국강남과 한국의 교류가 전국시대라는 학술적 논술보다 1,2천년 앞당겼다. 이번 학술 탐험의 성공으로 의한 성과는 동북아 역사를 다시 쓰게 되었을 뿐만 아니라, 일련의 중한, 중일 사이에 역사적 의문에 대하여 유력한 논증을 제공하였다. 이러한 중대한 학술적 의의로 “중한해상 뗏목 학술 탐험”은 1997년 “한국화보”에서 중한수교 5주년에 10대 중요한 사건 중의 하나로 선정되었다.

둘째, “중한 고대 해상 교류사”에 관한 학술회의. 절강대학교에서는 “중한 고대해상 교류사”의 주제로 각각 2005년 한국 장보고 사업회와 함께 “중한 고대해상 교류사” 국제 학술회 주최, 1996년 한국 동양사학회, 동국대학사학 연합회와 함께 “중국 강남사회와 중한 문헌 교류” 국제 학술회 주최, 1999년 한국 동국대학과 함께 “중한 해상교류와 불교문화” 국제 학술회, 2011년 한국학중앙연구원과 함께 “최부와 중한 해상교류문화” 국제 학술회의를 개최하였다.

셋째, “중한 고대 해상 교류사”에 관한 학술성과. 절강대학 한국연구소는 1993년 창립 이래, “중한 고대해상 교류사”에 관하여 22권의 학술저서와 수십 편의 논문을 출판하고 발표하였다. 이러한 연구 성과들을 구체적으로 분석하면 아래와 같다.

1. 고대 동아시아 해상교류 分期연구에서 이전의 歷史朝代로 해상교류사의 분기로 하였던 방법과 달리, 조선기술과 항해기술발전이 부동한 해상교류방식을 변화시킨 점을 근거로 뗏목 漂流시기, 舟船近海航海(遠海항해)시기, 船泊跨海시기로 분류하였다.

2. 96년과 97년의 “중한해상 뗏목 학술 탐험”에 대한 연구를 통하여 중한 해상 교류의 역사적 의의와 현실적 의의를 분석하였다.

3. 최부의 “표해록”의 연구를 통하여 최부의 발자취를 따라 大運河 中韓友誼圈의 건립과 “崔溥之旅”의 문화적 영향을 중한 경제무역 발전에 전환시키는 구상을 제기하였다.

4. 고대시기 중국의 벼 문화가 한반도에 전해진 것은 중국의 강남으로 전해졌다는 학술적 견해 제기와 논증하였다.

5. “송나라와 한반도관계”, “10세기부터 14세기 중한관계 사료집” 등 편찬을 통하여 대량의 中韓海洋交流史에 관한 사료를 수집하고 정리하였다.

절강대학 한국에서 이와 같은 수년 동안의 연구과정을 통하여 아래와 같은 독특한 연구 특색을 가지게 되었다.

1. “고대 중한 해상교류사” 연구에서 이전의 中外關係史의 고전적인 연구양식에서 벗어나, 점차적으로 해양활동해역과 해상사회집단을 연구대상으로 다국적인 연구를 진행하였다.

2. 자신의 연구 자원을 기초로 하여 중국 국내와 국외의 자료를 충분히 이용하였으며, 민간에 있는 자료를 중시하였다. 뿐만 아니라 한국연구소의 가지고 있는 역사·정치·경제·문학·언어 등 방면의 전문연구인원의 우세로 多學科、多視覺、多層次의 종합적인 연구를 진행하였다.

3. 수차례의 학술 활동과정에서 여러 사회단체와의 합작을 통하여 사회에서 해양인식을 배양시키고 증강시켰으며, 절강성과 한국 사이의 경제문화교류의 발전을 촉진시켰다.

2011년 6월부터 절강대학교에서는 “그림으로 보는 아시아”라는 주제의 프로젝트를 실행하면서, “절강대학 아시아 연구중심”을 창립하게 되었다. 이를 계기로 절강대학교 “중한해양교류사”의 연구도 더욱 힘찬 발전을 가져오고 있다.

제주 해양문화 콘텐츠 활용방안-표류를 중심으로

진 선 희



제주 해양문화 콘텐츠 활용방안-표류를 중심으로¹⁾

진선희(한라일보 기자)

바다를 끼고 살아가는 이에게 항해에 실패해 목적지를 잃고 바다를 떠도는 사건이 잦았다. 우리나라 사람들이 중국이나 일본, 유구(琉球, 지금의 오키나와), 안남(安南, 베트남), 여송(呂宋, 필리핀), 대만 등지로 떠밀려 갔다가 돌아온 경우도 있지만 그와 반대로 외국 사람들이 우리나라에 표착한 사례도 보인다. 지금처럼 항해기술이 발달한 시대에도 다르지 않다. 뜻하지 않은 날씨로 바다에서 표류하거나 실종된 사례가 종종 보도된다. 표류는 현재진행형의 이야기다.

이 글에서는 거친 바다에서 살아남았던 표류민들을 어떤 방식으로 기억하고 평화로 향하는 디딤돌로 활용한 것인지 다루겠다. 제주 안팎의 표류 기념사업 등을 돌아보고 오늘 이 자리에서 중점적으로 이야기되는 이방익의 존재를 알리는 일에 어떻게 활용할지 살피고자 한다.

1. 표류, 표착의 술한 기억 안은 제주 바다

제주섬 안팎의 표류기를 통해 바다를 품은 이들의 열린 정신을 읽을 수 있다. 표류한 이들은 대개 힘없는 백성들이었다. 진상을 위해, 상업 활동을 위해 배에 몸을 실은 그들은 뜻하지 않게 표류민이 됐다.

하지만 바다밖으로 나선 이들은 새로운 세상을 만났다. 그들의 눈에 비친 이국의 풍물은 귀한 역사 자료로 전해지고 있다. 표류는 뱃길을 개척하고 문화 교류 촉진에 영향을 미친다. 표류민들이 구사일생으로 살아남을 수 있었던 데는 생환에 적극적인 대외정책도 한몫했다. 한국, 중국, 일본 등지로 떠밀려가거나 떠밀려온 표류민들은 동아시아 평화를 다지는 역할을 했는지 모른다.

조선시대에 제주 바다를 떠났다가 중국으로 표류한 사례는 1488년 최부가 대표적이다. 지금의 제주시 조천읍 북촌 출생인 이방익도 1796년 중국에 표류했다. 이방익의 아버지 이광빈은 일본 나가사키로 떠밀려갔다가 살아 돌아왔다. 표류를 경험한 부자(父子)가 있을 만큼 바다를 건너야 하는 제주 사람들에게 표류는 낯설지 않은 사건이었다.

유구로 표류했던 사람은 1770년 장한철이 있다. 제주도 애월 출신인 그는 과거시험을 보기 위해 서울로 가다가 그곳에 표류했다. 그보다 300년 전쯤인 1477년에는 김비의 등 8명이 진상 굴을 수송하기 위해 출발했다가 큰 바람을 만나 유구에 다다랐다.

1) 이 글은 졸저 『제주바다 표류의 기억』(2017, 민속원)의 일부 내용을 발췌해 작성했습니다.

베트남도 제주 사람들의 표착지였다. 1687년 고상영 일행 24명은 진상마를 싣고 제주를 출발했다가 31일 만에 안남에 닿는다. 이후 중국을 거쳐 16개월 만에 대정현으로 귀환한다.

제주로 떠밀려온 사람들도 있다. 1653년 제주에 표착한 네덜란드인 하멜과 그 일행이 있다. 그에 앞서 1627년에도 네덜란드인 벨테브레가 제주섬에 떠밀려왔다. 훗날 그는 귀화해 박연이란 이름으로 산다.

표류 기록을 더듬어 가면 『고려사』나 『고려사절요』에 일본이나 송나라에 표착했다가 송환되었다는 대목이 나온다. 조선시대엔 더 많은 표류기가 등장한다. 조선시대 임금들은 표류자들이 돌아오면 그들을 불러들여서 표류한 연유나 견문을 묻고 쌀이나 면포 등을 하사했다. 조선시대 표류민들의 경험담은 홍문관이나 승정원 등에서 임금에게 보고했고 이는 『조선왕조실록』 등에 대부분 기록됐다.

표해록은 크게 네 가지의 문학적 성격을 지니고 있다. 첫째는 해양문학적 성격이다. 둘째는 기행문학적 성격이다. 표류는 바다에 나선 이들이 예고도 없이 낯선 세상으로 던져지는 사건이다. 표류 경험을 담은 표해록에는 표착지의 풍속과 견문이 드러나게 마련이다. 셋째는 기록문학적 성격이다. 체험의 주체가 작자 본인인 경우가 많은데 그들은 시간, 장소, 인물, 사건 등이 허구가 아닌 일차적 사실성에 근거를 두고 자신의 경험담을 기술해놓았다. 넷째는 기록문학적 성격과 연결 지어 나타나는 일기문학적 성격이다. 직접 기록한 것이든, 구술에 의해 적어놓은 것이든 표해록은 연월일을 명시해 마치 그 날 그 날의 일기를 써나가듯 서술된다.

2. '낯선 방문객' 표류민을 기억하려는 사람들

1653년 8월, 제주 남쪽 해안에 거센 풍랑으로 난파된 낯선 배 한척이 밀려든다. 동인도 지역에서 무역활동을 하다가 출항해 일본으로 향하던 배였다. 선원 64명이 타고 있었고 제주 표착 당시 살아남은 사람은 36명이었다.

생존자 중에 우리에게 친숙한 이름이 있다. 네덜란드인 하멜이다. 그가 조선 억류 기간 동안의 임금을 청구하기 위해 쓰여진 『하멜 보고서』는 『하멜 표류기』 등으로 출판돼 유럽에 조선을 알리는 계기가 됐다.

제주 지역엔 하멜과의 인연을 기리는 공간이 있다. 1980년 산방산 자락 아래 하멜 기념비가 세워졌고 표착 날짜에 맞춰 2003년 8월 16일엔 용머리해안에 하멜상선전시관이 문을 열었다. 하지만 이들 기념 시설은 그동안 논란을 키워왔다. 하멜일행이 탔던 스페르웨르호가 표착한 곳이 과연 용머리해안 일대가 맞는지에 대한 지적이 잇따랐기 때문이다.

지금까지 문헌에 나온 거리와 지형 등을 추론해 표착지로 거론된 지역은 대포·중문해안, 모슬포 해안이나 뿔케해수욕장 일대, 강정 해안, 대야수 연변 등이다. 이중 대야수 연변(大也水沿邊)은 김익수 국사편찬위원회 사료조사위원이 번역해 내놓은 『지

영록』(1997)의 「서양국표인기」에 구체적인 지명이 언급되면서 주목을 끌었다. 이 기록에는 "계사(癸巳, 1653년) 7월 24일 네덜란드인 헨드릭 얀센 등 64명이 함께 탄 배가 대정현 지방 차귀진 밑의 대야수 연변에서 부서졌다"고 쓰여 있다. 역자는 문맥으로 보아 난파 지점이 고산리 한장과 신도2리 사이의 해변으로 추정된다고 했다.

이런 가운데 제주 해양탐험문화연구소와 신도2리마을회 등이 2017년 8월 16일 대정을 신도2리 해안에서 '364주년 하멜일행 난파 희생자 위령비 제막 행사'를 열었다. 해양탐험문화연구소를 이끌고 있는 채바다 시인은 그동안 신도2리 하멜표착지 규명추진위원회와 함께 "하멜 표착지를 바로 잡아야 한다"고 주장해왔다.

위령비는 신도2리향민회 등 민간에서 주축이 돼 당시 배가 난파되며 생명을 잃은 외국의 젊은 녀들을 기리고 표착지점 규명 여론을 확산하기 위해 마련됐다. 십시일반 성금으로 제작해 세워진 위령비 하단엔 "늦게나마 구천을 떠도는 28명의 원혼들을 위령한다"는 글귀가 담겼다. 빗돌 한켠엔 360여 년 전 그 날을 떠올리며 시인인 채바다 하멜기념사업회장이 쓴 시가 새겨졌다.

제주 밖에서도 표류민들을 기억하려는 곳이 있다. 제주 사람 김비의가 표류했던 일본 오키나와 여러 섬들을 취재하는 동안 그런 장소를 목격했다.

타라마(多良間)섬은 네덜란드인 표착지를 지방 문화재로 지정해놓았다. 1857년 네덜란드 상선이 상하이로 출발해 싱가포르로 향하던 중 타라마섬 부근에서 난파당한다. 배에 타고 있던 사람은 모두 27명이었고 그중엔 여자와 어린 아이도 1명씩 있었다. 네덜란드 사람들은 널빤지에 의지해 한 사람의 희생자도 없이 타라마섬에 다다른다. 타라마섬 사람들은 이들에게 음식과 잠자리를 제공했다. 김비의 일행이 요나구니 섬에 표착해 여러 섬을 거쳐 가는 동안 그랬듯, 타라마섬에서도 네덜란드 사람들이 머무는 9일 동안 집집마다 돌아가며 네덜란드 표류민들을 돌봤다.

미야코(宮古)섬도 그런 곳이다. 미야코시에 있는 '우에노 독일문화촌'은 19세기 미야코섬에 표류했던 독일 상선을 구조한 사건을 계기로 만들어졌다.

1873년 7월 독일의 상선이 중국을 출발해 호주로 향하던 중 태풍을 만나 미야코섬 우에노미야구니 앞바다에서 난파당한다. 이를 발견한 주민들은 횃불을 켜서 구조의 신호를 보낸다. 날이 밝자 마을 사람들은 오키나와의 전통배를 타고 거친 파도를 헤쳐 승무원을 구했다. 독일인들은 한 달간 미야코섬에 머물며 극진한 보살핌을 받고 무사히 고향으로 돌아갔다. 선장의 보고를 받은 독일 황제는 섬사람들에 대한 감사의 표시로 미야코에 박애기념비를 세운다. '독일상선 조난의 비'는 지방문화재로 지정됐다.

'우에노 독일문화촌'은 박애기념비를 활용해 지역 활성화를 꾀할 목적으로 1996년에 문을 열었다. 중세시대 독일 성(城)을 재현해놓은 건물에 전시관, 기사의 공간, 어린이 체험관 등을 갖추고 있었다.

3. 복촌 사람 이방익, 어떻게 기억할 것인가

몇 줄로 그쳤던 복촌 사람 이방익의 존재를 본격적으로 드러내고 그의 행적에 의미를 더해온 사람은 『평설 이방익 표류기』를 낸 제주 권무일 작가다. 한라일보는 권무일 작가, 심규호 제주국제대 석좌교수의 제안으로 주제주중국총영사관 지원 등을 받아 '제주사람 이방익 표류 현장을 가다'란 이름 아래 2018년과 2019년 두 차례에 걸쳐 대만을 시작으로 중국 복건성, 절강성, 강소성을 차례로 돌아봤다.

중국 현지에서 만난 학자들은 이방익보다 앞서 중국에 표류했던 조선시대 선비 최부의 『표해록』은 익히 알고 있었지만 제주 사람 이방익의 표류 사실과 표류 기록을 아는 이는 드물었다. 이는 당시 중국의 역사, 문화를 표해록으로 기록해온 이방익이란 사람이 있었다는 걸 해당 지역 학자들에게 처음이다시피 알렸다는 점에서 한편으로는 보람이었다.

제주에는 이방익을 기억할 수 있는 기념비 하나 세워져 있지 않다. 고향인 복촌에서도 이제야 권무일 작가의 저서와 한라일보 연재물을 통해 이방익의 행적에 눈길을 돌리고 있는 실정이다.

10년 전인 2009년 제주도의회에서는 장한철 표해록을 토대로 해양박물관을 조성하자는 제안이 나왔다. 당시 장한철의 고향을 지역구로 둔 제주도의원은 장한철의 표해록에 담긴 제주인의 진취적 기상과 해학, 위기를 헤쳐 가는 지도자의 역량 등에 주목하며 애월에 해양박물관을 짓자고 제안했다.

같은 해 10월에는 제주사람 김비의가 표착했던 일본 오키나와 이리오모테(西表)섬에서 제주-일본 민간 교류 행사가 이루어졌다. 제주4·3유족회가 4·3 행사차 오키나와를 방문했다가 김비의가 거쳐 갔던 이리오모테섬을 방문하면서 성사된 행사다. 2009년은 김비의의 일행이 제주로 살아 돌아온 지 꼭 530주년이 되는 해였는데 그 당시 행사 제목도 '제주·오키나와 교류 530주년 간담회'였다.

아쉽게도 해양박물관은 그 뒤로 별다른 진전이 없었는데 최근 다시 논의가 재개되는 것으로 알려지고 있다. 반면 표류를 인연으로 시작된 제주-오키나와 교류는 일회성 행사로 끝이 났다.

이방익은 한문 자료인 연암 박지원의 「서이방익사(書李邦翼事)」가 있어 제주-중국 양측 연구자들이 공통으로 접근할 수 있다. 한글로 쓰여진 이방익의 기행가사 「표해가」, 이방익이 쓴 것으로 추정되는 『표해록』은 공동 연구를 위해 번역 작업이 필요하다. 권무일 작가의 이방익 관련 저서 역시 추후 양국의 이방익 연구에서 중요하게 활용될 수 있다.

이 같은 학문적 접근을 전제로 기념비 설치 작업을 생각해볼 수 있다. 대만 표착지는 말할 것도 없고 이방익의 송환 노정에 등장하는 대표적인 지역을 골라 자그마한 표지석을 세우는 방안이다. 복건성의 관문으로 불리는 건양부(건구) 통선문에 마르코폴로 동상이 설치되었듯 말이다. 제주에서도 이방익 관련 자료를 발굴하는 일이 필요하다. 기초 자료를 토대로 한 관련 연구가 탄실해야 기념사업도 힘을 받을 수 있다.

한라일보 연재물에서 자문을 맡은 권무일·심규호 두 분이 강조했듯, '이방익의 길' 기행도 가능하다. 이방익 일행의 중국 경유지를 기본으로 하되 제주의 여러 표류, 표착지를 둘러보는 프로그램까지 포함하면 한-중 여행 상품이 될 수 있다.

제주도가 제주특별법에 근거해 세운 법정계획인 2차 제주향토문화예술진흥 중·장기 계획(2013~2022)에는 제주 표류사 DB를 구축하자는 내용이 담겨있다. 외국인의 제주 표류사, 제주인의 외국 표류사를 담자는 것이다.

표류, 표착을 중심으로 제주섬 해양문화를 새롭게 들여다보고 콘텐츠를 개발하는 작업이 필요해 보인다. 제주칠머리당영등굿이 유네스코 세계무형문화유산으로 등재된 것은 섬이라는 특이성에서 비롯됐다. 해상안전과 풍어를 기원하며 오랜 세월 이어져 온 영등굿은 바다를 끼고 사는 제주 사람들의 삶을 반영하는 대표적 유산으로 꼽힌다. 표류 기록 역시 그에 못지않은 가치를 지녔다.

'물에 떠서 흘러감', '정처 없이 돌아다님'이란 뜻을 지닌 표류를 기약 없이 떠도는 부정적 의미로만 한정지어선 안 된다. 갖가지 표류 사건과 표해록은 바다가 닫힌 공간이 아니라 열린 공간임을 보여준다. 바닷길을 통해 섬과 섬이 만났고 서로 다른 문화가 교류했다.

그 바탕에는 인류애와 평화가 있었다. 언어와 문화가 전혀 다른 낯선 방문객인 표류민들을 조건 없이 받아들였던 과거의 사례는 난민 사태 등이 잇따르는 오늘날에도 시사하는 바가 크다. 이방익이 대만, 중국을 거쳐 조선으로 돌아오는 과정에 곳곳에서 받았던 환대와 그에 대한 기록은 수백년 전의 뜨거웠던 인류애를 증거한다. 살아남은 자들이 남긴 표류 기록은 '평화의 섬'을 지향하는 제주의 기본 가치로 품어야 할 소중한 자산이다.

조선의 對淸關係와 西南海域에 표착한 중국 사람들

김 경 옥



조선의 대청관계와 서해해역에 표착한 중국 사람들*

김경옥**

1. 머리말
2. 조선의 서해해역에 표류한 중국인 현황
 - 1) 표류사고의 발생시기
 - 2) 출항지와 표착지점
3. 중국 표류민들의 항해목적과 선적화물
 - 1) 선박과 승선인원
 - 2) 교역과 운송
4. 「문정별단」을 통해본 조선의 대청인식
5. 맺음말

1. 머리말

표류는 범월(犯越)이다. 해상에서 발생한 조난사고이지만 분명 타국의 경계를 침범한 행위이다. 그럼에도 불구하고, 18~19세기 동아시아 사람들은 표류민을 구휼하는데 지원을 아끼지 않았다. 조선의 경우, 이국인이 표착해왔다는 보고를 받으면 육로와 해로를 불문하고 즉각 송환을 추진하였다. 예컨대 표류민이 뱃길을 따라 송환을 원할 경우 그들이 타고 왔던 선박을 보수해주거나, 파선된 경우 우리나라의 크고 튼튼한 선박을 대여해주었다. 여기에 항해 시 필요한 식량·의복·떨감 등도 함께 제공하였다. 만일 표류민이 육로 송환을 희망할 경우 표착지에서 연안으로, 연안에서 한양으로, 그리고 국경에 당도할 때까지 후원을 아끼지 않았다. 이 때 표류민이 소지한 화물의 경우 비록 바다에 침수된 물건이라 할지라도 돈이나 옷감으로 환산하여 지급해주었다. 이는 표류민에 대한 인도적 차원의 지원이었지만, 무엇보다도 원거리를 이동하는 동안 화물로 인한 불편을 최소화하기 위함이었다.¹⁾

한편 표류민 송환과 관련하여 해당 지방관이 신속하게 대처하지 못하거나, 규례에 어긋난 행동을 한 경우 곤장으로 다스리거나, 혹은 유배형에 처하여 엄격히 통제하였다.²⁾ 조선정부가 표류민 송환에 대해 얼마나 신중하였는가를 미루어 짐작케 한다.

* 이 논문은 『한일관계사연구』 제49집(한일관계사학회, 2014.12.)에 발표한 원고를 일부 수정한 것이다.

** 목포대학교 도서관문화연구원 교수

1) 『만기요람』, 비변사 표류민 관장 사무.

2) 표류민 처우와 관련하여 조선의 지방관을 추고한 사례는 1797년 3월 4일에 전라도 무장현에서 확인된다. 무장현감은 중국 표류민들을 여러 날 구호한 끝에 바닷길로 송환해주었다. 그런데 본국으로 출항한 중국 표류선이 전라도 나주목 홍도 앞바다에서 2차 표류를 당한 것이다. 결국 표착지에서 중국 표류민을 공궤하였던 무장현감을 잡아다가 추고한 사실이 확인된다. 그런가하면 1801년 1월 10일에 중국 강남성 소주부 남통주 사람들이 전라도 영광군 재원도에 표착하였는데, 표류 사고가 접수된 이래로 사건을 신속히 처리하지 못한 수군첨

기존 표류 연구에 따르면, 우리나라 해역에 표착한 이국인들은 중국·일본·유구·태국·베트남·필리핀 등이며, 이 가운데 중국인이 다수를 점유한 것으로 확인된다.³⁾ 그럼에도 불구하고, 지금까지 표류 연구는 조선과 일본 간의 표류민 연구에만 집중되어왔으며, 조선과 중국 간의 표류 연구는 일부 사례연구만 발표되고 있을 뿐이다. 앞으로 조선과 중국 간의 표류 기록에 대한 수집과 정리가 필요하고, 양국 학자들을 중심으로 한 공동연구가 요구된다.

본고는 조선후기 조선에 표착한 중국인들의 현황과 추이를 살펴보기 위해 작성되었다. 중국인들은 언제 어떤 목적으로 바다를 향해하다가 조선 해역에 표착하게 되었을까? 연구대상시기는 조선과 중국 간의 표류민 문제가 공식문서로 작성된 1735년을 전후로 하여 18~19세기이다. 연구대상지역은 중국과 조선의 해역이 맞닿아 있는 서해해역이다. 분석자료는 『조선왕조실록』·『비변사등록』·『승정원일기』·『일성록』 등 중앙정부에서 간행한 연대기다. 이들 관찬자료에서 표류(漂流)·표도(漂到)·표착(漂着), 황당선(荒唐船)·당선(唐船)·이국선(異國船), 청인(淸人)·한인(漢人)·화인(華人)·대국인(大國人)·중국인(中國人), 그리고 조선의 서해해역과 관련된 지명(地名)·도서(島嶼)·포구(浦口) 등을 검색하였다. 검토 결과 조선의 서해해역에 표착한 중국 표류민 사례 총 138건을 검출하였다. 특히 중국 황제의 재위기간 별로 표류사고 발생시기, 출항지와 표착지, 항해목적과 선적화물 등을 검토하고, 조선의 관리가 중국 표류민을 상대로 주고받은 「무정별단(問情別單)」을 분석하여 18~19세기 조선의 대청관계가 어떻게 확립되어갔는가를 살펴보고자 한다.

2. 조선의 서해해역에 표착한 중국 표류민 현황

1) 표류사고의 발생시기

조선과 중국간의 표류민 송환문제가 논의되기 시작한 것은 17세기 중엽이다. 1636년(인조 14)에 중국이 조선을 정벌하면서 대조선정책의 틀이 만들었다. 즉 중국은 중

사를 곤장으로 다스린 사례도 확인된다(『비변사등록』 1796년 12월 9일 ; 『비변사등록』 1796년 12월 16일). 그런가하면 표류민을 구호하는데 있어서 규례에 어긋난 행위도 처벌대상이었다. 즉 1762년에 나주목 팔금도로 중국인이 표류하였는데, 이들에 대한 문정을 시작하기 전에 하선을 명령한 광주목사와 지도만호를 추고하고, 임치도진 첨사는 유배형에 처한 사례가 확인된다(『비변사등록』 1762년 11월 11일 ; 『일성록』 1784년 12월 18일) ~~

- 3) 조선 해역에 표착한 중국 표류민에 관한 연구는 다음의 논저가 참고 된다. 김강일, 「전근대 한국의 해난구조와 표류민 구조 시스템」, 『동북아역사논총』 28, 2010; 김경옥, 「18-19세기 서남해 도서지역 표도민들의 추이: 비변사등록 문정별단을 중심으로」, 『조선시대사학보』 44, 2008; 劉序楓, 「清代 中國의 外國人 漂流民의 救助와 送還에 대하여」, 『동북아역사논총』 28, 2010; 마츠우라 아키라, 「근세동아시아해역에서의 중국선의 표착필담기록」, 『한국학논총』 45, 2009; 박현규, 「1880년 조선 비인현에 표착한 潮州·泰國商人의 표류사정과 교역활동」, 『도서문화』 42, 목포대 도서문화연구원, 2013; 원종민, 「雲谷雜著를 통해본 조선후기 표류 중국인에 대한 구조 활동」, 『중국학연구』 58, 2011; 원종민, 「조선에 표류한 중국인의 유형과 그 사회적 영향」, 『중국학연구』 44, 2008; 원종민, 「玄洲漫錄·雲谷雜著를 통해본 표류 중국인과의 의사소통 과정 및 문정 기록」, 『중국학연구』 60, 2012; 주성지, 「표해록을 통한 한중항로 분석」, 『동국사학』 37, 2002.

주국이고, 상대국은 조공하는 불평등 관계가 성립한 것이다.⁴⁾ 그리하여 1637년이래로 청나라는 조선을 강압적으로 압박하였고, 조선은 명나라에 대한 의리 명분을 앞세우고 있었다. 1658년(효종 9)에 청나라가 조선에 2차 출병을 감행하자, 오히려 효종은 대청강경책인 북벌론을 표방하였다. 따라서 효종 때 중국 표류민에 대한 처우는 2가지 유형으로 나뉘었다. 즉 명나라 유민의 경우 인도적 차원에서 고심한 반면, 식발한 중국인은 원칙대로 처리하였다.⁵⁾ 이렇듯 17세기 조선은 명나라에 대해서는 여전히 우호적인데 반하여 청나라는 아직 경계의 대상이었다.

과연 중국 사람들은 18~19세기 어떤 목적으로 바다를 향해하다가 조선 해역에 표착하였는지, 그 현황과 추이를 살펴보자. 다음 <표1>은 조선후기 관찬기록에서 중국 표류민들의 시기별·지역별 현황을 정리한 것이다.

<표1> 조선에 표착한 중국인들의 시기별·지역별 현황

시기 \ 지역	山東省	江南省	浙江省	福建省	廣東省	中國 (全域)	합계
康熙(1662~1722)	3	0	0	3	3	4	11(8.0%)
雍正(1722~1735)	0	1	0	0	0	0	1(0.7%)
乾隆(1736~1795)	6	7	2	14	2	18	49(35.5%)
嘉慶(1796~1820)	1	14	0	5	1	10	31(22.5%)
道光(1821~1850)	4	6	3	4	-	5	22(15.9%)
咸豐(1851~1861)	4	5	0	0	-	2	11(8.0%)
同治(1862~1874)	3	1	0	0	-	0	4(2.9%)
光緒(1875~1895)	5	0	0	0	1	3	9(6.5%)
합계	26 (18.8%)	34 (24.6%)	5 (3.6%)	26 (18.8%)	5 (3.6%)	42 (30.4%)	138 (100.%)

위의 <표1>은 조선 해역에 표착한 중국인들을 황제의 재위기간을 단위로 하여 분류한 것이다. 먼저 강희제 때 조선 해역에 표착한 중국인은 총 11건(8%)이 확인된다. 이 시기는 중국이 해금령을 해제하면서 상선의 해외 진출이 가능하였고, 무엇보다도 강희제(재위 1662~1722)가 삼번(三藩)의 난을 진압하면서 중국 전역에 대한 통치를 시작한 시기이다.⁶⁾ 이 시기의 조청관계는 과거에 비해 의례나 형식적인 면에서 대폭 축소되었으나, 양국 간의 현안문제인 교역(交易)·월경(越境)·표민(漂民)·강계(疆界) 등에 대해서는 수직관계를 내세웠다.⁷⁾

조선에 대한 청의 강압적인 태도가 조금 완화된 것은 옹정제(재위 1722~1735) 때이다. 옹정제는 개혁조치를 단행하여 황제의 입지를 강화하고, 행정의 중심이라 할 수 있는 문서를 장악하면서 청조의 최대 전성기를 구가하였다. 이 시기의 조청관계는 안정되고, 조선의 지식인들도 청조를 현실적으로 인정하기 시작하였다. 이러한 분위기를

4) 최소자, 「清朝의 對朝鮮政策 : 康熙年間을 중심으로」, 『명청사연구』 5, 1996, 15~21쪽.

5) 『효종실록』 권8, 효종 3년 3월 신축.

6) 마츠우라 아키라, 앞의 논문, 238쪽.

7) 최소자, 위의 논문, 22~39쪽.

반영하듯이 1735년에 조청(朝淸) 간의 표류민 문제에 대한 정상적인 외교관계가 성립되었다.⁸⁾ 그러나 조선 영조를 비롯한 집권세력들은 ‘옹정제의 권력이 당분간 지속될 수도 있지만, 청나라의 멸망이 옹정제 당대에 있을 수도 있다’라는 다소 부정적 견해가 지배적이었다.⁹⁾

강희~옹정제의 뒤를 이어 등극한 건륭제는 안정된 정치적 기반과 풍부한 재정적 기반 아래 중국 역사상 최대의 영역을 통치하였다. 이 시기 조선에 표착한 중국인 표류 사건이 무려 3배로 급증하였다. 즉 옹정제 때 중국인 표류사고가 1건이 발생한 반면, 건륭제가 등극하면서 표류사건은 무려 49건으로 증가한 것이다. 왜 건륭제 때 표류사고가 급증하였던 것일까? 이 문제는 아마도 중국의 국내외 무역과 관련하여 검토되어야 할 것 같다. 먼저 국내적으로는 중국의 동부 연안을 따라 물물교역이 활발하였다는 증거이고, 또 국제적으로는 중국의 동부 연안과 일본의 나가사키를 연결하는 국제 무역이 성행한 결과라 여겨진다.

이처럼 건륭제 때 급격히 증가한 중국인 표류사건은 가경제까지 지속되었다. 실제 건륭~가경 연간에 발생한 중국인 표류 사고는 총 138건 가운데 88건으로, 약 64%를 점유하고 있었다. 그렇다면 건륭~가경 연간에 중국 표류민이 급증한 이유는 무엇일까? 이것은 아마도 중국 정부의 바다에 대한 인식의 전환에서 찾아야 할 것 같다. 먼저 건륭제는 황제로 등극한 이듬해인 1737년에 표류민 구호조치를 발표하였다. 당시 유구국 선박이 절강성에 표착해왔다는 보고를 받은 건륭제는 즉각 표류민 구호에 필요한 자금 및 조례를 만들어 선포하였다. 요지는 중국 연안에 입지하고 있는 봉천(奉天)~산둥(山東)~강남(江南)~절강(浙江)~복건(福建)~광둥성(廣東省)에 각각 표류민 구호에 필요한 금전·식량·의복 등의 물품과 수량을 정하여 하달한 것이다. 이 규정은 조공국이든 비조공국이든 구분 없이 모두 ‘일시동인(一視同仁)’으로 후하게 대접하여 본국에 송환하는 제도를 마련한 것이다.¹⁰⁾

이러한 건륭제의 표류민에 대한 조치는 중국 연해지역 주민들의 해상활동에도 영향을 준 것으로 보인다. 일례로 1756년(영조32, 건륭21) 1월, 전라도 영광·함평에 표착한 중국인 24명을 역관 이정희(李廷禧)가 문정하였는데, 이들은 모두 복건성 천주부 동안현 출신으로, 선박을 이용하여 복건과 산둥을 왕래하면서 지역 특산물을 교역하는 장사꾼들이었다. 표류사고를 당한 당일 아침에도 산둥에서 생산한 황두(黃荳)·두병(豆餅)·분건(粉乾)·식미(食米)·땃감 등을 싣고 복건성을 향하여 출항하였다가 서풍을 만나 우리나라 전라도 함평현 임병도 인근 해상에 표착한 것이다.¹¹⁾ 또 1813년(순조 13, 가경 18) 전라도 영광에 표착한 중국인은 모두 산둥성(山東省) 등주부(登州府) 문등현(文登縣) 사람들로, 청어잡이 어부들이었다. 이들은 거둬진 흉년으로 생계가 어렵게 되자, 바다를 건너 우리나라 해역까지 월경하여 그물을 설치하다가 표류당한 사건이

8) 고동환, 「조선후기 선상활동과 포구 간 상품유통의 양상-표류관계기록을 중심으로」, 『한국문화』 14, 1993, 285~287쪽.

9) 연갑수, 「영조대 對淸使行의 운영과 對淸關係에 대한 인식」, 『한국문화』 51, 2010, 51~52쪽.

10) 劉序楓, 앞의 논문, 2010, 134-135쪽.

11) 『비변사등록』 1756년 1월 25일 「全羅道靈光咸平漂海人領來譯官李廷禧問情別單」

다.¹²⁾ 이처럼 청나라 건륭제 때 중국 연해민들은 선박을 이용하여 물물교역을 하거나, 바다에서 고기잡이를 하다가 조선 해역에 표착한 것으로 확인된다. 결국 건륭제 때 표류사고가 가장 많이 발생하였다는 것은 그만큼 중국인의 해상활동이 매우 활발하였음을 입증해주고 있다.

2) 출항지와 표착지

18~19세기 조선의 서해해역에 표착한 중국인들은 과연 어느 지역 출신이었을까? 중국 표류민들의 출신지역은 곧 출항지로 표기하였다. 물론 선주와 선박의 소재가 반드시 일치한다고 단정 지을 수는 없지만, 뱃사람들의 출신지는 곧 출항지로 인식해도 무리는 없을 것 같다. 조선의 서해해역에 표착한 중국인들의 출항지는 다음 <표2>와 같다.

<표2> 조선의 서해해역에 표착한 중국인들의 출항지

구분	山東省	江南省	浙江省	福建省	廣東省
州 縣	蓬萊縣(1) 福山縣(3) 黃 縣(1) 海寧縣(1) 海城縣(1) 榮城縣(4) 寧海縣(1) 文登縣(2) 鳳凰城(3) 金州城(1) 기 타(2)	南通州(9) 太倉州(6) 鎮洋縣(1) 崇明縣(3) 崑山縣(3) 海門縣(1) 上海縣(3) 楊 洲(1) 丹陽縣(1) 靖江縣(1) 直 縣(1)	鄞 縣(1) 鎮海縣(2) 杭 州(1)	龍溪縣(5) 海澄縣(4) 詔安縣(1) 南安縣(1) 普江縣(1) 同安縣(10) 臺 灣(1) 興化府(1) 天津府(1)	澄海縣(1) 汕頭埠(1) 南海縣(1)
府	登州府 奉天府	蘇州府	寧波府	漳州府 泉州府	潮州府

조선의 서해해역에 표착한 중국인들의 출항지는 산둥성 등주부의 복산현·영성현·봉황

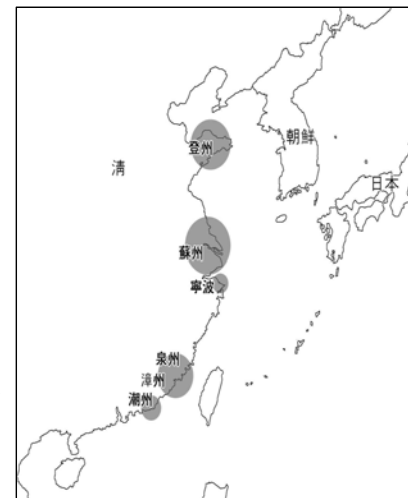


그림1. 중국 표류민들의 출항지

성, 강남성 소주부의 남통주·태창주, 절강성 영파부의 진해현, 복건성 장주부의 용계현·해징현, 복건성 천주부의 동안현, 광둥성 조주부의 증해현·산두부·남해현 등이 가장 많이 검출되었다. 이 지역을 지도에 표기해 보면 <그림1>과 같다. <그림1>에서 보듯이, ‘등주→소주→영파→천주→장주→조주’ 등은 중국의 동부 연해변에 입지하고 있으며, 바다를 사이에 두고 조선·유구·일본과 인접하고 있다.¹³⁾

중국인들은 조선의 서해해역의 어느 지점에 표착하였을까? 다음 <표3>은 조선에 표착한 중국 표류인 사례 총 138건을 분석하여 정리한 것이다.

12) 『비변사등록』 1813년 12월 23일 「全羅道靈光郡荏子島三頭里漂到大國人情別單」

13) 이들 중국인들이 조선의 서해해역에 가장 많이 표착했던 이유는 조선의 관리와 중국 표류민 간의 주고받은 문정별단이 참고 된다. 이에 대해서는 다음 장에서 검토하기로 하겠다.

<표3> 중국인이 표착한 조선의 서해해역

구분	홍양 장흥	강진 영암	해남 진도	나주	함평 영광	부안 만경 무장	비인	태안 서산	당진
강희 (1662~ 1722)			진도(1) 남도포(2)	나주(1) 지도(2) 증도(1)	영광(1) 임치도(1)			안흥진(1) 태안(1)	
옹정 (1722~ 1735)			불매도(1)						
건륭 (1736~ 1795)		추자도(1) 노아도(1)	해남(2) 남도진(1) 만재도(1) 진도(1) 눌옥도(2)	우이도(1) 흑산도(3) 자은도(1) 도초도(2) 비금도(1) 영산도(2) 태사도(1) 팔금도(1) 하의도(1) 지도(1)	영광(4) 법성진(2) 임병도(1) 임자도(2) 서두산포(1) 안마도(1)	무장(2) 구시포(1) 고군산진(2) 위도(1) 격포(1)	마량(1)	가외도(2) 안흥진(1) 파두지리(1)	당진(1)
가경 (1796~ 1820)	나로도(1)	청산도(2) 신지도(1) 가리포(1) 소안도(2)	진도(2)	흑산도(2) 우목도(1) 지도(1) 나주(1) 우이도(2) 자은도(1)	낙월도(3) 재원도(2) 칠산해(1) 임자도(2)	위도(1) 격포(1)		소근진(1) 平薪鎭(1) 남도현(1)	
도광 (1821~ 1850)	소랑도(1)		진도(2) 나배도(1)	하태도(1) 하의도(1) 홍의도(1) 우이도(3) 흑산도(4) 자원도(1)	패길도(1) 영광(2) 임자도(1) 법성진(1)	비양도(1)		안흥진(1)	
합풍 (1851~ 1861)		추자도(1)	남도포(2)				위도(1)	안흥진(1) 웅도(1) 가읍도(1)	
동지 (1862~ 1874)				도초도(1) 흑산도(1)		검모포(1)		안흥진(1)	
광서 (1875~ 1895)				흑산도(2)	영광(1)	고시포(1)	내다포(1) 도둔포(1) 마량진(1)	안흥량(1)	

위의 <표3>에 제시되어 있는 바와 같이, 중국 표류인들이 조선에 표착한 지점은 서해해역 전반에 걸쳐 분포하고 있다. 그 공간을 지도에 표기해보면 <그림2>와 같다.¹⁴⁾ <그림2>에서 보듯이, 중국 표류민들의 조선 표착지는 전라도 흥양(현 고흥)에서 충청도 당진에 이르는 서해 전역에 분포하고 있다. 그 중에서도 나주군도와 태안반도가 압도적으로 집중되어 있다. 이 권역은 조선의 대표적인 혐조처로, 조선정부도 예의주시하고 있던 곳이었다. 왜냐하면 나주와 태안은 중국과 바다를 사이에 마주하고 있을 뿐만 아니라, 조선정부의 재정을 보장해주는 세곡선이 지나가는 항로였기 때문이다. 조

14) <그림2>에 표기된 중국 표류민 표착지점은 발생 빈도수에 따라 원형의 크기를 표기한 것이다.

선정부가 이 바닷길에 대해 얼마나 주목하고 있었는지 그 흔적이 중앙과 지방 관원의 보고서에서 확인된다. 그 내용을 살펴보면 다음과 같다.

a-1) 전라감사 황이장(黃爾章)의 장계에, 호남의 바닷길에서 우수영이 가장 큰 요해처이고, 이곳을 지나 시하(柴河)의 큰 바다를 건너면 임자도가 또 하나의 큰 요해처이며, 임자도에서 칠산 바다를 건너면 고군산(古群山)이 또 하나의 큰 요해처입니다. 대개 임자도와 고군산은 모두 배를 정박하기에 아주 좋아 남쪽에서 북으로 향하는 해선(海船)이 모두 이곳에서 정박합니다. 마땅히 수군진을 두어 방수해야 합니다.”¹⁵⁾

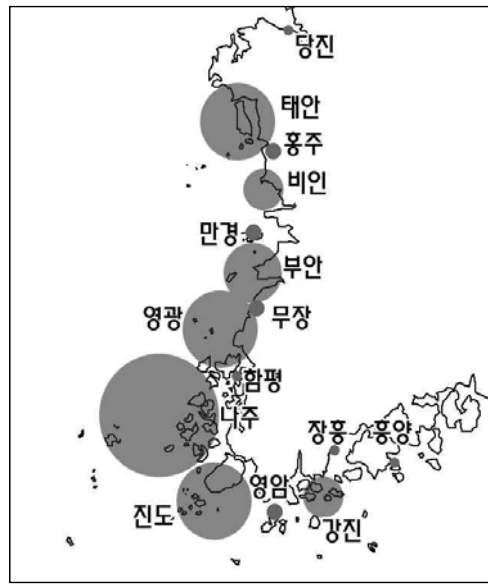


그림2. 중국인들의 표착지

a-2) 참의정부사 김승주를 순제(蓐堤)로 보냈다. 순제는 충청도 태안군의 서쪽 산마루에 있는데, 길고 곧게 바다 가운데로 수 식경이나 뻗어 있어 수로가 험조하였다. 소위 안흥량이라 칭하는데, 전라도의 조운선이 이곳에서 실패가 많아 예나 지금이나 걱정거리였다. 산마루가 처음 시작된 곳을 뚫으면 수로를 통할만 곳이 있었으므로 고려때 왕강(王康)이 뚫으려 하였으나, 그 땅이 모두 돌산이어서 마침내 실패를 보지 못했던 곳이다. ¹⁶⁾

위의 기사에서 보듯이, a-1)은 전라도 해남의 우수영에서 만경의 고군산진에 이르는 바닷길이고, a-2)는 충청도 태안반도 안흥량에 관한 내용이다. 먼저 전라감사가 언급한 <우수영(해남)→시하바다(목포)→임자도→칠산해(영광)→고군산도>에 이르는 바닷길은 서해 해로의 중간 기착지에 해당한다.¹⁷⁾ 이 바닷길을 따라 곳곳에 수군진이 설치되었는데, 해남의 우수영(右水營), 목포의 만호진(萬戶鎭), 무안의 다경포진(多經浦鎭), 나주의 지도진(智島鎭), 영광의 법성진(法聖鎭), 옥구의 군산진(群山鎭), 부안의 검모포진(黔母浦鎭)·위도진(蝟島鎭) 등이다. 이들 수군진은 외형적으로는 해양방어를 표방하고 있었지만, 본질적인 기능은 서해 해로를 통과하는 세곡선의 항해 안전을 보장하는 일이었다.¹⁸⁾ 그런데 전라도를 통과한 세곡선의 1차 관문이 충청도 안흥량이었다. 안흥량은 소위 ‘난행량(難行梁)’이라 칭하였는데, ‘조운선이 이곳에만 이르면 누차 치패된다’고 하여 붙여진 지명이다. 훗날 파선을 두려워했던 사람들이 난행량을 ‘편안할 안(安)’, ‘흥할 흥(興)’을 써서 ‘안흥량’으로 개칭하였다.¹⁹⁾ 이러한 안흥량의 항해안

15) 『景宗實錄』 권13, 경종 3년 7월 18일 을미.

16) 『太宗實錄』 권24, 태종 12년 11월 16일 정유.

17) 김경옥, 「17~18세기 荏子島鎭의 설치와 牧場의 개간」 『도서문화』 24, 목포대 도서관학연구소, 2004, 37쪽.

18) 김경옥, 『조선후기 도서연구』, 해안, 2004, 191쪽.

19) 『신증동국여지승람』 제19권, 「태안군 산천」.

전은 비단 조선정부의 고민만은 아니었다. 이미 고려 때부터 이 해역을 피하기 위해 대책마련에 고심하였다. 예컨대 고려정부는 안흥량의 뱃길을 피하기 위해 태안반도 내륙에 수로 개설을 계획하였다. 그러나 수차례 실시한 굴착공사는 끝내 성공하지 못하고 중단되었다.²⁰⁾ 왜냐하면 태안반도의 지형이 암반으로 이루어져 있었기 때문에 당시의 기술로는 해결할 수 없는 난제였던 것이다. 이런 실정이었기에 조선의 서해해역의 협조처는 중국 선박에 있어서도 예외일 수 없었던 것이다.

3. 중국 표류민들의 항해목적과 선적화물

1) 선박과 승선자

조선 해역에 표착한 중국 선박에 대한 용례는 각종 연대기에서 한선(漢船)·당선(唐船)·어채선(魚採船)·협선(挾船)·상선(商船)·이양선(異樣船)·사선(私船)·관선(官船)·황당선(荒唐船)·청국선(淸國船)·중국선박(中國船舶)·대청국상선(大清國商船)·대청국무역선(大清國貿易船)·대국인상선(大國人商船) 등으로 검색하였다. 이들 중국 표류선박의 용례를 시기별로 구분해 보면 다음 <표4>와 같다.

<표4> 중국 표류민 선박에 대한 용례

구분	漢船	商船	唐船	魚採船	荒唐船	淸國船	挾船	官船	異樣船	私船	異國船	漂流船	大清國貿易船	漁船	합계
康熙(1662~1722)	1	5						1							7
雍正(1722~1735)										1					1
乾隆(1736~1795)		28	2	2	1	1	1	5	2	10	3				55
嘉慶(1796~1820)		12						1		5	5	1			24
道光(1821~1850)		12								7	1				20
咸豐(1851~1861)		7								5			1		13
同治(1862~1874)		1								2				1	4
光緒(1875~1895)		2							1					1	4
합계	1	67	2	2	1	1	1	7	3	30	9	1	1	2	128

중국 표류선박에 대한 용례는 상선(商船)과 사선(私船)이 가장 많았는데, 중국 표류민은 행상을 목적으로 바다에 나갔다가 조선 해역에 표착하였던 것이다. 또 중국인들의 해상활동이 가장 활발했던 시기는 건륭제 때이고, 이 시기의 용례가 매우 다양하였다. 아마도 잦은 항해로 인해 표류사고도 그만큼 많이 발생한 것으로 여겨진다. 이 가운데 주목되는 용례가 황당선(荒唐船)이다.

중국의 황당선이 조선 해역에 출몰한 것은 17세기 초이다. 조선 선조 때 황당선이

20) 김경옥, 「조선후기 태안 안흥진의 설치와 성안마을의 공간구조」 『역사학연구』 32, 호남사학회, 2008, 129쪽.

제주 근해에 출몰하여 육지로 후송 중이던 진상마를 탈취한 사건이 발생하였다.²¹⁾ 또 조선 숙종 때 황당선이 전라도 서남해역의 임자도·증도·자은도·도초도·비금도·태사도·팔금도·흑산도·홍의도·진도 등지에서 발견되었다. 이들은 조선 관리에게 발각될 경우 단순히 어채(魚採)를 목적으로 조선 해역에 들어왔다고 하였지만, 때로는 해적선으로 둔갑하여 섬 주민들을 약탈하기도 하였다.²²⁾ 이처럼 17세기 황당선의 수탈적 이미지가 18세기 조선 해역에 표착한 중국 표류선에도 그대로 적용된 것으로 보인다. 이외에 중국 표류선에 대한 용례는 중국선박, 청국선(淸國船), 대국인상선(大國人商船), 대청국상선(大清國商船), 대청국무역선(大清國貿易船) 등으로 사용되고 있었다. 모두 중국인들이 행상을 목적으로 바다를 항해하다가 조선에 표착하였음을 알 수 있다.

중국인들이 항해에 사용했던 선박의 규모는 어느 정도였을까? 비변사에서 중국 표류인을 대상으로 한 「문정별단(問情別單)」 총 35건의 사례에서 선박 관련 정보를 살펴보면 다음과 같다.

<표5> 「문정별단」에서 검출된 중국 표류선박과 승선인원

구분	년대	지역	승선 인원	官船 私船	船主·船稅	비고
1	1684.2.1.	山東省 登州府	10	관선	-년 銀子 15냥	-관선:吏部 沙尙書 -소형선박 길이 7파, 너비 2파 반 -小船:근해운항
2	1733.1.5.	江南省 南通州	17	사선	-선주:회주상인 오인칙 -태창주 주표문	-상인 서몽상
3	1756.1.25.	福建省 泉州府	24	관선	-선주: 정영준 선세(私納)	-居間(1명)
4	1760.1.28.	江南省 蘇州府	17	사선	-너득순의 배	
5	1760.1.28.	福建省 興化府	28	사선	-선박 貸與: 大船 銀子 30냥, 中船 은자 15냥, 小船 은자 7~8냥	-行商 거리에 따라 船稅 차별
6	1760.12.25.	福建省 泉州府	24	사선	-선주 林福盛 -상선세(縣府) 黃豆(1석 10두: 3푼) 면화(100근: 2전)	-현지 외상값 수금(5명) -음식 준비(1명)
7	1762.9.26.	奉天府 海城縣	6	사선		-고기잡이 어선
8	1762.11.11.	浙江省 寧波府	19	사선		
		江南省 蘇州府	2			
		浙江省 杭州	1			
9	1774.12.18.	山東省	25	사선		

21) 『선조실록』 권137, 선조 34년 5월 8일 을사.

22) 김경옥, 앞의 책, 2004, 179~188쪽.

		登州府				
10	1777.11.25.	江南省 蘇州府	15	관선	-崇宗 제579호	
11	1777.11.25.	奉天府 金州 城 ²³⁾	7	관선	-船號 제41호	
12	1777.12.10.	直隸省 天津府 福建省 泉州府 廣東省 廣州府	29	사선	-商字 제69호	-상선 -길이 10丈. 너비 1丈6尺, 돛대 3개
13	1786.3.11.	山東省 登州府	4	사선	-선주: 장원주	
14	1791.12.18.	福建省 漳州府	21	사선	-福字 제11호 -선주: 안영화	
15	1794.11.7.	山東省 登州府	51	사선	-黃字 제19호 -私船貸與 大錢 100, 小錢 100 -배삯 大錢10, 小錢 43조	-뱃사람(7명) -空客(44명) 男37명,女4명,童蒙3명
16	1801.2.18.	江南省 蘇州府	6	사선	-通字 -선주: 조원발	
17	1809.1.14.	江南省 太倉州 山東省 登州府	13 37	사선 관선	-張御 22甲 7號 鎮字號 -선주: 장어 -張成順 蓬子 제50호 -商客과 空客 승선비 -商客(10명) 制錢(동전) 134,480개 -空人(1명 동전 1,000~1,640개	-商船의 기능, 그러나 船票 가 등록되어 있어 관선으로 기재
18	1813.12.23	福建省 泉州府	22	사선	-선박 銀子 陳源合 (매입)	
19	1813.12.23	福建省 泉州府	36	사선	-靜字 제1749號 -선주: 허진창	-客商(11명)
20	1819.11.10	福建省 泉州府	30	사선	-선주: 해징현 사람	-선주는 해징현, 선원은 복 건성 사람을 고용
21	1825.1.19.	江南省 蘇州府	37	사선	-선주: 석희옥	
22	1825.1.19.	江南省 鎮江府	14	사선	-船票	
23	1827.1.12.	浙江省 寧波府	16	사선	-順茂號	
24	1830.1.20.	山東省 登州府	35	사선	-선박: 은자 40냥 매입 -선주: 왕기운	
25	1837.3.17.	福建省 漳州府	41	사선	-선박 건조 17년 경과 -선박 銀子 15,000냥	
26	1837.3.17.	山東省	3	사선	-선박 임대업	-영과부 상인

		鳳凰城 首陽府			-선주: 유일성	-양곡 운송업
27	1840. 2.1.	山東省 登州府	11	사선	-선주: 유증삼	
28	1852.12.25.	山東省 登州府	6	사선	-船號·船票 없음 -선주: 주수빈	-생선 판매업
29	1855.5.20.	江南省 蘇州府	31	사선	-선주: 공윤보	-水手(2명) -대추상인(8명)
30	1858.12.29	山東省 登州府	10	사선	-선주: 유청운	-상인, 운송업
31	1858.12.29	江南省 松江府	21	사선	-선주: 옥태봉 -船號: 孫壽福	
32	1860.3.14.	山東省 登州府	12	사선	-선주: 조입과	
33	1875.2.15	山東省 登州府	5	사선		
34	1880.5.5.	山東省 登州府	10	사선		-청어잡이 어선 -犯越(고군산진 조업)
35	1880.10.19	廣東省 潮州府	10	사선		-태국인(14명)

위의 <표5>는 중국 표류민을 대상으로 비변사의 「문정별단」(35건)에서 선박 관련 기록을 발췌한 것이다. 그 특징을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 중국 표류민들이 주로 이용하였던 선박은 사선(私船)이었다. 총 35건의 사례 가운데 사선으로 확인된 사례가 30건(86%)이고, 관선은 5건뿐이었다. 이들 선박의 출항지, 곧 선주의 거주지는 ①산동성 등주부 12건(34%), ②강남성 소주부 4건(11%), ③복건성 천주부 4건(11%), ④절강성 영파부 2건(6%) 순이었다. 이 지역 주민들이 선박을 이용하여 운송과 교역에 종사하였던 것으로 보인다.

둘째, 표류선박과 승선자의 규모이다. 중국 표류선박에 관한 정보는 총 3건(<표 5> 1번·11번·12번)이 확인된다. 먼저 1번은 관선으로 산동성 등주부 선적이고, 승선인은 10명이다. 선박의 크기는 길이 7파,²⁴⁾ 너비 2파 반, 선적화물은 숯이다. 중국 표류민의 문정별단에 따르면, “우리들은 산동성 등주지방의 사람으로, 가을과 겨울에 숯을 만들어 파는 일을 업으로 삼아왔습니다.”라고 진술한데서 확인된다.²⁵⁾ 다음 11번 사례는 관동성 영해현²⁶⁾ 소속 관선으로, 선박의 길이는 7발, 너비는 2발 반, 돛대 2개

23) 이 사례는 표류민의 거주지에 오류가 확인된다. 본 기사에는 봉천부 금주성으로 기재되어 있으나, 비변사 심문 결과 관동성 영해현으로 밝혀졌다. 관련 내용은 본고 각주 18)번을 참조하기 바란다.

24) 1번 선박은 중국 산동성에서 건조한 것으로, 길이가 7파, 너비가 2파 반으로 기재되어 있다. 문정별단에 1파의 크기에 대해 언급되어 있지 않다. 다만 19세기 전라도 나주목 안좌도의 『堤堰文記』에 1파는 6尺 1間으로 명시되어 있었다. 1尺은 약 30.3cm이다(김경옥, 「19~20세기 안좌도 전진언수계기를 통해본 계언 축조와 운영실태」, 『장서각』 30, 한국학중앙연구원, 2013, 27쪽).

25) 『비변사등록』 1684년 2월 30일 「漂漢人間情別單」.

26) <표5>의 ⑪번 사례에서 비변사의 심문과정에서 거주지에 대한 표류민의 거짓 진술이 확인되었다. 문정 초기 단계에 중국 표류민은 거주지를 ‘봉천부 금주성’이라 하였으나, 중국의 행정편제를 파악하고 있던 비변사 관원의 질문에 ‘관동성 영해현’으로 바꾸었다. 이에 대해 중국 표류민은 ‘농사짓고 고기잡이를 생업으로 살고 있기 때문에 문자를 읽고 쓸 수 없어서 그렇게 진술하였다’라고 해명하였다. 본 자료는 문정별단의 내용을 그대로

이다. 이 배의 승선 인원은 사공(舵工) 1명, 수수(水手) 6명 등 총 7명으로, 고기잡이 어선이다. 문정별단에 따르면, 이들은 ‘바닷가에서 거주하는 백성들로, 평상시에 농사 짓고 고기잡이를 업으로 삼고 살고 있다.’고 진술하였다. 이들은 1777년 9월에 관선(제41호)을 빌려 관동성 영해현 노탄을 출항하였다. 선적화물은 염어(鹽魚) 300여 마리였다. 이 선박의 최종 목적지는 산동성 봉천부였다. 즉 등주지방의 염어를 봉천으로 싣고 가서 판매할 계획이었다.²⁷⁾ 이 역시 선박을 보유하지 못한 바닷가 사람들이 관선을 대여하여 생선을 판매하려 나갔다가 표류된 것이다. 마지막 12번 사례는 직예성(直隸省)²⁸⁾ 천주부(天津府)의 사선으로, 이 배는 천진현 대고영(大沽營)에서 면화와 대추를 싣고 광동성 광주부로 가서 판매할 계획이었는데, 배가 산동성 등주에 이르렀을 때 표류한 것이다. 이 배의 길이는 10장(丈)이고, 너비 1장²⁹⁾ 6척(尺), 돛대 3장이다.³⁰⁾ 그런데 12번 사례의 승선자의 구성이 매우 흥미롭다. 이 배에 승선한 선원은 총 23명으로, 모두 복건성 천주부 동안현 출신이다. 그런데 당일 이 배의 승선자는 선원 이외에 객인(客人) 5명이 포함되어 있었다. 이 가운데 2명은 광동성 광주부 남해현 출신이고, 3명은 복건성 천주부 동안현 사람이었다. 이 선박의 최종 목적지는 광동성 광주부였다. 종합해보면, 직예성 천진부 소속 선주가 복건성 천주부 사람들을 선원으로 고용해서 광동성 광주부로 행상을 나갔는데, 이 때 승객 5명이 함께 승선한 것이다. 이로써 보건대 18~19세기 중국 표류선박은 대형보다는 소형과 중선이 일반적이었으며, 승선인원은 적게는 5명, 많게는 50여 명으로 확인되는데, 일반적으로 5~10명이 승선한 사례가 총 35건의 문정별단 가운데 17건(48.6%)이었다. 이들의 항해목적은 어업·운송업·무역업 등이었다.

셋째, 중국 선박 임대료이다. 앞서 중국 표류민들은 주로 사선을 이용한 것으로 확인되지만, 필요에 따라 관선·사선 구분 없이 선박을 임대한 것으로 보인다. 예컨대 1684년 산동성 등주부 사람 10명이 1년 동안 관선을 대여하였는데, 그 비용이 은자(銀子) 15냥이었다.³¹⁾ 또 1760년 복건성 흥화부 사람들이 사선을 임대하였는데, 임대료가 선박의 크기에 따라 차이가 있었다. 즉 대선은 은화 30냥, 중선은 은화 15냥, 소선은 은화 7~8냥 등이었다.³²⁾ 그런가하면 당대 선박 매입가에 관하여 총 2건이 확인되는데, 하나는 1830년에 산동성 등주부의 사선으로, 승선인원이 35명이었다. 이 선박은 은자 40냥에 매입하였다고 기재되어 있었다. 반면 동일한 시기인 1837년 복건성 장주부 사람들이 건조된 지 17년이 된 선박을 은자 15,000냥에 매입하였다고 진술하였다. 동시대 중국의 선박 매입가는 은자 40냥~15,000냥이었고, 선박 대여료는 7냥~30냥 정도로 확인된다.³³⁾

이기하였다.

27) 『비변사등록』 1777년 11월 25일 「珍島漂人間情別單」.

28) 직예성은 수도의 종속지역으로, 남경이 수도일 때는 천부, 북경이 수도일 때 천진부 등이 이에 해당한다 (『비변사등록』, 1777년 11월 25일 「靈光漂人間情別單」)

29) 1丈은 10尺과 동일하다. 1丈의 길이는 3.33m이다.

30) 『비변사등록』 1777년 12월 10일 「茂長漂人間情別單」.

31) 『비변사등록』 1684년 2월 1일.

32) 『비변사등록』 1794년 11월 7일.

33) 『비변사등록』 1837년 3월 17일.

넷째, 공객(空客)³⁴⁾의 선박 요금에 관한 것이다. 공객은 소위 ‘객인(客人)’으로 표기되어 있었는데, 승선자 가운데 뱃사람을 제외한 일반인을 지칭하였다. 공객의 용례는 <표5>의 15번 사례에서 확인된다. 1794년 10월 20일 산동성 등주부 사람들이 사선을 빌려 봉천부로 출항하였다. 이들의 항해목적은 땀감과 식량을 구입하러 가던 길이었다. 이 배의 승선자는 모두 51명이었다. 이 가운데 뱃사람은 7명뿐이고, 나머지 40여명이 공객(空客)이었다. 이들의 문정별단에 따르면, 공객이란 ‘촌민(村民)으로 동서를 왕래하면서 때로는 매매하기도 하고, 때로는 농사짓는 사람들이다’라고 기재되어 있다. 즉 지역에 관계없이 농업과 상업에 종사하는 노동자를 지칭한 것으로 이해된다. 왜냐하면 18세기 산동성 등주부에 연이어 흉년이 들자 일자리를 찾는 사람들이 많았던 것 같다. 때마침 봉천부에 풍년이 들었다는 소문을 듣고 등주사람들이 일자리를 찾아서 봉천으로 가다가 표류당한 사례이다. 이 배의 선표[黃字 제19호]가 장이순이고, 장이순은 공객들에게 뱃삿을 받았는데, 1인당 대전(大錢, 100개)으로 10적(吊)이고, 소전(小錢, 16개)은 43적으로 확인된다.³⁵⁾ 그런데 셋돈은 개인마다 조금씩 차이가 있었다. 1809년 1월 산동성 등주부 상선의 경우 화물 여부에 따라 뱃삿이 달랐다. 즉 화물이 있는 객상(客商)은 大制錢(필자: 명청대 동전)으로 134,480개를 받았고, 화물이 없는 공인(空人)은 동전 1,000개~1,640개씩을 받은 것으로 확인된다.³⁶⁾

2) 교역과 운송

앞서 중국 표류민들은 관선과 사선을 대여하여 어업 및 상업에 종사하였음을 확인하였다. 중국인들은 어떤 산물을 교역하기 위해 바다를 항해하였을까? 다음 <표6>은 문정별단에서 표류선박의 선적화물을 정리한 것이다.

<표6> 문정별단을 통해본 중국 표류선의 선적화물

구분	년대	출항지		목적지		경유지		비고
		지명	화물	지명	화물	지명	화물	
1	1684.2.1.	山東省 登州府	숯	산동성 등주부 黃城島				
2	1733.1.5.	江南省 南通州	면화	산동성 내양현	炭	산동성 보정부	(판매)	두병:콩을 갈아 편으로 말린 것(거름용)
						산 동 성 대산구	대추 (선적)	
3	1756.1.25.	福建省 泉州府	사탕	산동성 내주	黃豆, 豆餅, 粉乾, 柴草, 食米			

34) 『비변사등록』 1794년 11월 7일 「馬梁鎮漂流人間情別單」.

35) 주 28) 참조.

36) 『비변사등록』 1809년 1월 14일 「奉山面漂到大國人間情別單」.

4	1760.1.28.	江 南 省 蘇州府		남금주	靑 豆, 防 風			-방풍 (약재)
5	1760.1.28.	福建省 興化府	茶, 布	강남성 상해현		산동성 교주부	-茶·布 (판매) -豆餅, 清 白 豆 (선적)	-거름용
6	1760.12.25.	福建省 泉州府	砂 糖 , 茶,粗碗	산동성	붉은 팔, 면 화, 목 이 버섯, 울무쌀, 繭紬			
7	1762.9.26.	奉天府 海城縣	漁船	산동성	생선			
8	1762.11.11.	浙江省 寧波府 江 南 省 蘇州府 浙江省 杭州	출항	강남성 상해현	화 물 선 적	산동성 石島	-茶葉	
9	1774.12.18.	山 東 省 登州府		봉천부	쌀 매입			
10	1777.11.25.	江 南 省 蘇州府	출항	천진부	대추, 잉 어			
11	1777.11.25.	奉天府 金州城	鹽魚	산동성	판매	영 해 현 노탄→장 주		-鹽魚:和羅魚, 白布袍 -편지 1통 -鹽魚·糧食 장 부
12	1777.12.10.	直 隸 省 天津府 福建省 泉州府 廣 東 省 廣州府	면화 대추	광주성	교역	산동성 등주부		-천진의 배가 동안현 고용 -동안현의 배 가 천진현 선 원 고용
13	1786.3.11.	山 東 省 登州府	고 기 잡 이	(內洋, 그물)				
14	1791.12.18.	福建省 漳州府	곡물 매입	금주부	쌀,山繭, 면 화, 연 초			
15	1794.11.7.	山 東 省 登州府	空客	봉천부	곡물, 멜감			
16	1801.2.18.	江 南 省 蘇州府	盧竹	산 동 성 내양부	황두			-간찰:황두매 입하여 발송부 탁
17	1809.1.14.	江 南 省 太倉州	화물	금주부	황두	강남성		-선세:콩 1석 에 7전 5푼

		山東省 登州府	繭包, 찰 수수, 옥 수수, 雜糧包, 衣服包	산 동 성 영해주	화물 (판매)			-간찰 2통
18	1813.12.23.	福建省 泉州府		臺灣	糖屬	직 예 성 천진→북 건성	紅黑棗 (대추) 乾葡萄, 酸乾 (매실) 乾小魚 白米 燒酒	-팽호에서 좌 우영에 납세곡 -해징현 납세 곡
19	1813.12.23.	福建省 泉州府		臺灣	糖屬	강 남 성 송강부 →봉천성 서금주	茶葉, 黃 豆, 白米, 鹿肉餅,牛 筋, 木耳, 遠志, 甘 草, 丹蔘, 赤芍藥,菓 子, 字號, 防風	
20	1819.11.10.	福建省 漳州府	(고용)	북건성 금주	콩,잡화	산동성		
21	1825.1.19.	江南省 蘇州府	糖貨	개평현	당화 (판 매) 콩(매입)	해징현		
22	1825.1.19.	江南省 鎮江府		공 유 현 청구포	콩깻묵	강 남 성 상해현→ 관 동 성 대장하	콩 깨 목 판매→靑 豆매입	-편지1통 -上海에서 6 개월 行商
23	1827.1.12.	浙江省 寧波府	술	천진	(체류)	산동성 대산	대추	
24	1830.1.20.	山東省 登州府	돈	南城	면 포, 면 화 매입			
25	1837.3.17.	福建省 漳州府		광 동 성 조주부	糖	천진부 →영원주 →장주부	-糖(판매) -술(선적) -대추 (선적)	
26	1837.3.17.	山東省 鳳凰城 首陽府	선박 대여업	금 주 부 海關口	靑豆			-商人은 영파 부 사람
27	1840.2.1.	山東省 登州府	운송업	奉天府 巖河口	양곡			-遊氷으로 항 해 불가
28	1852.12.25.	山東省	생선	老口灘	생선			-생선값

		登州府			(하적)			:242吊 (1적:1000錢) -편지 12봉
29	1855.5.20.	江南省 蘇州府	皇糧	천진	皇糧 (하적)	산 동 성 烟台鎮	대추,살구 씨,향료, 배,훼나무 꽃,팥,豆 餅,粉條	-무역상인(8 명) 탑승
30	1858.12.29.	山東省 登州府	靑豆	봉천부 洋河口	청두 (발매)	봉 천 부 문등현		
31	1858.12.29.	江南省 松江府	곡물	봉천부	곡물	강남성	黃豆,小 米,芝 麻, 瓜 子,豬 肉,牛 油, 胡桃油	
32	1860.3.14.	山東省 榮城縣	鹽魚	해상현	鹽魚 (판매)	江北 營 船港	면화, 오동나무 기름,	
33	1875.2.15.	山東省 登州府		大孤山 (邑)	包米	산동성		
34	1880.5.5.	山東省 登州府	漁船		생선			-조선 고군산 진 조업 중 표 류
35	1880.10.19.	廣東省 潮州府	(출항)	暹羅國 (泰國)	(이동)	산 동 성 烟台 →광둥성	콩	-所藏:홍삼,炒 餅,백미,布被, 乾飯,양청소갑, 유리호,銅碗,銅 茶罐,양철통,개 (1),고양이(1)

위의 <표6>에 제시되어 있는 바와 같이, 중국 표류민들은 지역간의 물산을 교역하거나, 일본으로 행상을 나가다가 조선에 표착하였다. 각 지역별 토산물을 정리해보면 항해목적보다 명확히 파악할 수 있을 것이다.

첫째, 산동성의 토산물이다. 산동성은 바다에서 건져 올린 생선과 밭에서 생산된 청두(靑豆)·대추 등이 대표 산물이다. 1786년 3월 11일, 전라도 영암 추자도에 표착한 중국 산동성 등주부 영성현 주민들의 구술에 의하면, 이들은 영성현 와옥석촌(瓦屋石村) 주민 4명(장원주·풍재효·장원서·이봉동), 백봉촌(白奉村) 주민 5명(허덕순·허덕평·이사원·장원상·이봉옥), 그리고 인근 아도(鰲島)에 사는 섬 주민 1명(이사원) 등 총 9명이다. 이 가운데 장원주·장원서·장원상은 형제이고, 이봉동·이봉옥도 형제간이며, 허덕순·허덕평은 종형제였다.³⁷⁾ 즉 한 집안사람들이 소형선박을 이용하여 고기잡이를 하다가 조선해역에 표착한 것이다. 또 산동성의 토산물은 대추, 살구씨, 배, 목이버섯, 울무, 두병(豆餅) 등이었다. 이 가운데 두병은 콩을 갈아서 편으로 만들어 말린 것인

37) 『비변사등록』 1786년 2월 21일.

데, 주로 강남성과 복건성 사람들이 거름으로 사용하였다.³⁸⁾

둘째, 강남성 사람들의 교역이다. 조선에 표착한 중국 표류민 가운데 강남성 사례가 가장 많았다. 이들은 주로 선박을 이용하여 교역에 종사하였다. 일례로 1732년 1월 7일 비변사 보고에 따르면, 전라도 진도로 강남성 양주부 주민 16명이 표착해왔다. 이들은 모두 梢工(梢工)으로, 평상시에는 농사를 짓다가 선주에게 고용되어 장기간 운송업에 종사한 것으로 보인다. 당시 전라도 진도에 표착한 강남성 사람들의 문정 내용을 소개하면 다음과 같다.

옹정 10년(1733) 정월 20일 휘주상인(徽州商人) 오인척이 우리를 고용하여 면화 253포를 선적하도록 하였습니다. 남통주에서 출발하여 동년 정월 29일 산동성 내양현(萊陽縣)에 짐을 내렸습니다. 그리고 2월 28일에 산동성 내양현을 출발하여 3월 28일 관동성 남금주(南金州) 지방에 도착하였습니다. 이곳에서 또 소주부(蘇州府) 관할인 태창주(太倉州)의 상인 주표문(周豹文)에게 고용되어 탄(炭) 380짐을 싣고 5월 18일에 남금주를 출발, 6월 17일에 산동성 보정부(寶定府)의 관할인 천진(天津)에 짐을 내려놓았습니다. 또 우리는 상인 서몽상(徐夢祥)에게 고용되어 산동성 대산구(大山口) 해풍현(海豐縣)에 도착하여 대추 287석 1두를 싣고 10월 12일 해풍현을 출발하여 강남으로 돌아오던 중 10월 14일 갑자기 악풍을 만나 귀국에 표착하였습니다.³⁹⁾

위의 사료에서 보건대, 강남 주민 16명이 안휘성·강남성·산동성 선주 3명에게 고용되어 1년 동안 선원으로 생활하였다. 즉 첫 번째 안휘성 선주가 이들을 고용한 것은 1월 20일부터 3월 28일까지이고, 두 번째 강남성 선주는 3월 28일~6월 17일, 3번째 산동성 선주는 6월 17일~10월 12일 등 약 3~4개월씩 고용한 것으로 확인된다. 이들은 ①강남의 면화를 선적하여 산동의 내양현에 하적하고, ②관동성 남금주에서 솥을 싣어 산동성 천진위에 전달하였으며, ③산동성 대산구에서 대추를 선적하여 강남으로 가다가 표류한 것이다. 이런 까닭에 강남에서 출항하는 사선에 산동으로 무역가는 상인이 탑승한 사례로 확인된다.⁴⁰⁾ 면화 이외에 강남성의 토산물로 저육(豬肉)·우유(牛油)·호도유(胡桃油)·황두(黃豆)·노죽(盧竹) 등이며, 이 산물을 산동성·관동성·봉천부 사람들이 교역해갔다.

셋째, 복건성 주민들의 운송업이다. 복건성은 대만의 행정권을 관할하였기 때문에 교역은 물론 화물 운송에 적지였다. 대표 산물은 설탕·차·옷감 등이며, 생필품은 멀리 산동성에서 조달해왔다. 예컨대 1756년 1월 복건성 천주부에서 사탕을 선적한 관선이 곧장 산동성 내주로 가서 사탕을 판매하고, 그곳에서 다시 황두(黃豆)·두병(豆餅)·시초(柴草) 등을 싣고 돌아왔다.⁴¹⁾ 그런데 복건성 사람들은 단순히 이 지역 물산을 저곳으

38) 『비변사등록』 1733년 1월 5일.

39) 『비변사등록』 1733년 1월 7일 「珍島漢人間情別單」.

40) 『비변사등록』 1855년 5월 20일.

41) 『비변사등록』 1756년 1월 5일.

로 교역하는데 그치지 않았다. 즉 1813년 복건성 천주부 동안현 사람들이 전라도 부안 격포에 표착하였다. 당시 작성한 문정별단에 의하면, 중국 표류민들은 2장의 조표(照標)를 소지하고 있었다. 하나는 민해관(閩海關, 복건성 해관)에서 발급한 조표(천자 제23호)라 적혀있고, 다른 하나는 해징현(海澄縣)에서 발급해 준 조패(照牌, 靜字 제326호)라 기재되어 있었다. 이것은 세곡 운반 명령서인데, ‘대만(臺灣) 팽호(澎湖) 수비아문(守備衙門)에 납부할 쌀 3,340석 가운데 260석을 운반하라’는 명령서이다. 당시 세곡 운반은 관선보다 사선을 선호하였는데, 사선의 운임비가 저렴했기 때문이다.⁴²⁾ 이렇듯 복건성 사람들은 지역 토산물인 사탕을 선적하여 직예성 천진부의 과일·생선·쌀·술 등과 교역하고, 동시에 팽호도 아문에 전달할 쌀을 함께 운반하였던 것이다. 이처럼 중국의 연안 항로를 따라 남쪽에서 북으로, 북에서 남쪽으로 행상 나갔던 선박이 해상에서 표류되어 조선의 서해해역에 표착한 것이다.

4. 「문정별단」을 통해본 조선의 대청인식

18세기 조선정부는 서해해역에 황당선의 출몰이 급증하자, 해양방어를 강화하였다. 1700년(숙종 26)에 호조참의 이민엽이 이르기를, ‘지금은 해서(海西)에 출몰하는 중국 선박들이 고기잡이를 목적으로 왕래하지만, 타국 사람이 자주 우리 해역에 들어와 풍년을 보고 듣게 된다면 장래에 무슨 폐단이 일어날지 모릅니다. --- 연이은 기근과 전염병으로 군기와 선적을 수리하지 못하여 변방이 매우 한심합니다.’라고 하면서 해양방어를 강조하였다.⁴³⁾ 이렇듯 조선 숙종 때 해서지역에 출몰한 중국 선박들은 대부분 고기잡이 어선으로, 표문(表文)을 소지하지 않은 채 우리나라 경계를 침범하였다. 이렇듯 표문이 없는 선박은 증거 불충분으로 인해 중국정부에 항의조차 할 수 없었다. 그래서 조선정부는 연해 고을 백성들에게 중국 어선을 나포하도록 하여 훗날 중국정부에 증빙자료로 제공하였다.⁴⁴⁾

17세기 중국이 자국민의 해외도항을 허용하자, 강희연간(1661~1722)에 연안항로를 개척하거나 해외로 진출하였다. 이에 조선정부는 종래 내륙을 중심으로 편제되어 있던 수군진을 바닷가로 전진 배치하여 해양방어를 강화하는 한편, 비변사로 하여금 표류민 문제를 전담하여 외교관계 정례화를 신척하였다.⁴⁵⁾

중국인이 조선 해역에 표착해오자, 비변사 관원들은 우선적으로 표류민을 구휼하는 한편 그들을 통해 국내외 정보를 수집하였다. 이런 까닭에 비변사 관원과 표류민 간의 대화내용은 크게 2가지로 구성되었다. 하나는 표류과정에 관한 것이고, 다른 하나는 중국의 행정 및 군정에 관한 것이다. 먼저 표류민에 대한 기본정보로 성명, 거주지, 신분, 신역, 출항지, 선적물품, 목적지 등을 파악하고, 그 다음에 농사의 작황정

42) 『비변사등록』 1813년 12월 23일 「扶安格浦漂到清人間情別單」.

43) 『비변사등록』 1700년 7월 27일.

44) 『비변사등록』 1703년 6월 29일.

45) 김경옥, 앞의 책, 2004, 190-191쪽.

도, 토산물의 종류, 전답 규모, 세금부과, 지역 간의 거리, 지방관원의 구성, 표류선(소속, 규모), 해역[綠海·白海·赤海], 부속도서, 유민[明], 어로기술(그물), 항해술(바람, 나침반, 북극성), 바닷길과 해적 등에 이르기까지 다양한 정보를 파악하였다.⁴⁶⁾

조선의 비변사 관원들은 중국의 표류민과 접촉하여 대외 정보를 수집하는 방향으로 심문 내용이 확장되었다. 즉 17세기 비변사의 관심은 중국을 중심으로 한 바닷길이였다. 예컨대 1686년에 복건성 천주부 동안현 표류민에 대한 질문은 해금령 이후 상선에 부과되는 세금, 해로상의 해적의 출몰 여부, 그리고 일본을 출입할 때 필요한 여행증명서[路引·行狀]의 소지 여부, 천주부 동안현에서 일본으로 항해할 때 대만을 경유하는지 등 바깥세상에 대한 궁금증을 해소하는데 주력하고 있다.⁴⁷⁾ 18세기에 이르면, 비변사 관원들의 관심은 해양에서 중국사회 내부로 변화하였다. 예컨대 1760년 강남성 소주부 태창주 표류민의 경우 강남의 농사 풍흉, 수차(水車) 구조, 군병 조련, 선박세 등을 파악하였고,⁴⁸⁾ 1786년 3월에 산둥성 등주부 영성현 표류민에게 영성현에서 등주부까지의 거리, 등주부의 전답 분포, 바다에서 고기잡이를 할 때 그물 사용 여부 등 중국 사람들의 실생활에 관한 사항이 주를 이루었다.⁴⁹⁾ 19세기의 비변사의 문정별단은 전대에 비해 상당히 소략하였다. 즉 표류인 고향의 관원, 연해변의 요충지, 토산물, 풍속 등이며, 특히 행정편제와 관련하여 북경과의 거리(육로·해로)를 파악하는 정도이다.

한편 청나라 사람들이 조선의 서해로 몰려오자, 사람들의 반응은 비변사 관원과 사뭇 달랐다. 지역민들은 이국인을 경계하기보다 오히려 바다에서 구사일생으로 목숨을 건진 사람에 대한 구휼에 집중하였다. 일례로 1687년(숙종 13) 전라감사 이유(李濡)가 전라도 나주목 지도에 거주하는 섬 주민들을 공초하면서 이르기를, ‘4~5년 전에 이국인 3명이 지도에 표착해왔는데, 이 때 지도 사람들이 굶주린 이국인을 불쌍히 여겨 숙식을 제공하였다. 이후 이국인들은 섬을 돌아다니면서 걸식하다가 10여 일 후에 어디론가 사라졌다’라고 보고하였다.⁵⁰⁾ 이 사건에 등장하는 3명의 이국인은 1681년 전라도 지도로 표착한 중국인으로, 고자영(高子英), 진기운(陳起雲), 유연(劉連) 등이었다.⁵¹⁾ 당시 이들에게 숙식을 제공한 섬주민은 박용(朴應龍)과 박립(朴立)이었다. 그런데 1687년에 박립이 비변사에 압송되는 사건이 발생하였다. 그 이유는 5년 전 섬에 표착한 이국인들을 관에 신고하지 않고 여러 날 숙식을 제공한 죄목과 표류민으로부터 보검(寶劍) 한 자루를 선물로 받은 정황이 포착되었기 때문이다.⁵²⁾ 더욱이 표류민 고자영이 심문에서 ‘나주 지도의 박씨네 집에서 약 1년 정도 머물렀고, 이듬해 육지로 나와서 생활한지 벌써 몇 해가 되었다.’라고 진술하였기 때문이다. 그리하여 비변사 관원은 중국 표류민 3명과 조선인 박립 등을 한자리로 불러놓고 대질 심문하여 본

46) 『비변사등록』 1684년 2월 30일 「漂漢人間情別單」.

47) 『비변사등록』 1686년 9월 17일 「金鰲島漂漢人間情別單」.

48) 『비변사등록』 1760년 1월 28일 「茂長羅州漂人間情別單」.

49) 『비변사등록』 1786년 3월 11일 「靈巖楸子島漂人間情別單」.

50) 『비변사등록』 1687년 5월 27일.

51) 『비변사등록』 1687년 6월 1일.

52) 『비변사등록』 1687년 5월 9일.

사건의 전모를 조사하였다.⁵³⁾

이렇듯 18세기에 중국 표류민과 조선의 표착지 주민들 간의 접촉은 빈번하게 발생하였다. 이 때 조선 표착지 주민들이 반드시 지켜야 하는 수칙은 표류민의 하선 여부였다. 예컨대 표류민의 선체가 완전한 상태라면, 육지에 하선하지 않고 곧장 왔던 길로 되돌아가도록 하였다. 만약 우리 해역에 하선하였다면, 반드시 비변사의 문정을 받은 연후에 송환을 결정하였다. 그런데 조선 사람들이 중국 표류민을 하선시키고 배는 항구에 정박하도록 한 다음 표류민에게 술과 음식을 대접한 것이다. 또 출항하는 표류민들에게 항해에 필요한 뿔감과 식량을 지원해주었다. 표착지 주민들은 비변사의 관원들처럼 표류과정, 거주지와 선포(船票), 선적 화물 등에 대해서는 질문하지 않고, 오직 뱃사람들에 대한 구휼에만 집중하였던 것이다.

급기야 19세기 중국 어선들은 해서(海西)를 넘어 기호지방까지 왕래하였다. 조선정부는 해양방비를 염려하였지만, 별도의 대안을 마련하지 못하였다. 다만 유일한 규칙은 중국 표류민이 육지에 하선할 경우 서울로 후송하여 문정별단을 작성한 연후에 본국으로 송환하였고,⁵⁴⁾ 반대로 표류민이 바닷길을 따라 귀국을 원할 경우 연해읍의 저치미로 구휼한 다음, 항해에 필요한 뿔감·기름·소금·간장·생선·미역 등을 지급하여 본국으로 돌아갈 수 있도록 조치하였다.⁵⁵⁾ 심지어 선박이 파선되었을 경우 대선(大船) 2척을 대여해주기도 하였다.⁵⁶⁾

이처럼 표류는 때와 장소에 상관없이 어디에서든 발생 가능한 일상사였다. 또 각국은 표류민에게 다양한 편리를 제공하여 본국으로 송환하였다. 이제 더 많은 중국인들은 어업을 목적으로 조선해역으로 출항하였다. 비변사 관원과 중국 표류민 간의 나눈 대화가 당시의 실정을 전해준다.

“우리나라 법에는 다른 나라 사람이 경계를 침범하여 물고기 잡는 것을 허용하지 않는데, 너희들은 어찌하여 멀리 험난한 바다를 건너와서 우리 경계 안에 그 물을 던졌는가?” “저희 지방(필자: 산둥성 동주부 문등현)이 연달아 흉년을 만나서 빈한한 바, 곤란을 겪다가 험난함을 무릅쓰고 여기에 이르게 되었으니, 황공하고 황공합니다.” “너희들은 문등현에서 몇 월 며칠에 배를 출발하였는가?” “올해 1월 2일에 배를 타서 12일에 귀국의 고군산진(古群山鎭) 북쪽 12리 동쪽에 도착하였습니다. 그런데 2월 9일에 풍랑을 만나 영광군에 이르렀으며, 2월 10일에 배가 파손되었습니다.”⁵⁷⁾

위의 문정에서 보듯이, 19세기 중국 어민들은 고기잡이를 핑계 삼아 조선의 서해해역으로 몰려왔다. 그러나 당대 비변사 관원이나 중국 표류민 모두 서로 경계하는 마

53) 주) 43 참조.

54) 『비변사등록』 1738년 7월 8일.

55) 『비변사등록』 1803년 2월 28일.

56) 『비변사등록』 1806년 4월 10일.

57) 『비변사등록』 1880년 5월 5일.

음이 없어 보인다. 이들의 송환은 육로로 정해졌고, 표착지 전라도 영광을 출발하여 14일 만에 한양 홍제원에 당도하여 이튿날 본국으로 송환되었다. 이렇듯 19세기 조선의 서해해역에 표착한 중국인들은 ‘표류민’이라는 명분아래 조선의 해역은 물론 내륙 깊숙한 곳까지 출입하고 있었다.

5. 맺음말

이 글은 18~19세기 조선의 서해해역에 표류한 중국인들의 현황과 추이를 살펴본 것이다.

17세기에 중국이 해금령을 해제하자, 중국인들의 해외 진출이 가능해졌다. 강희제가 중국 전역을 통치하면서 조청관계는 과거에 비해 의례와 형식이 대폭 축소되었다. 그러나 양국 간의 현안문제인 교역·월경·표류·경계 등에 대해서는 수직관계였다. 조선에 대한 청의 강압적인 태도가 조금 완화된 것은 옹정연간(1722~1735)이다. 옹정제는 개혁조치를 단행하면서 황제의 입지를 강화하고 행정권을 장악하여 청조의 최대 전성기를 이루었다. 이 시기의 조청관계는 안정되고, 조선의 지식인들도 청나라를 현실적으로 인정하기 시작하였으며, 조청 간의 표류민 문제에 대해서도 정상적인 외교관계가 성립되었다. 강희~옹정제의 뒤를 이어 등극한 건륭제는 안정된 정치적 기반과 풍부한 재정으로 중국 역사상 최대 영역을 통치하였다. 특히 건륭제는 표류민 구출에 있어서 조공국이든 비조공국이든 구분 없이 모두 ‘일시동인(一視同仁)으로 후하게 대접해서 본국으로 송환하도록 규정하였다. 이러한 건륭제의 표류민에 대한 규정은 국내의 해상활동에 많은 영향을 주었다. 건륭제 때 중국인의 표류사고는 전대에 비해 3배로 증가하였다.

조선의 서해해역에 표착한 중국 표류민들의 출항지는 산둥성 등주, 강남성 소주, 절강성 영파, 복건성 장주·천주, 광둥성 조주부 등지였으며, 표착지점은 우리나라 전라도의 흥양에서 충청도 당진에 이르는 서해해역 전역에 분포하였다. 그 중에서도 나주 군도와 태안반도에 집중적으로 표착하였다. 이 해역은 조선시대에 가장 험난한 해협으로 선박의 치패가 많았다. 이곳에 표착한 중국인들은 주로 산둥성에서 광둥성을 오가면서 물산을 운반하는 운송선이거나, 일본의 나가사키로 행상을 나가던 상선들이었다. 중국 표류선박의 규모는 소형과 중선배가 많았으며, 승선인원은 5~10명 정도가 일반적이었다. 승선자는 뱃사람을 비롯하여 공객(空客)이라 칭하는 일반인이 함께 승선하였다. 선주는 공객에게 ‘셋돈’, 일명 ‘배삯’을 받았다. 셋돈은 승객의 화물 소지 여부에 따라 차이가 있었다.

중국인이 조선 해역에 표착해오자, 비변사 관원들은 표도민을 구출하는 한편 국내외 정보를 수집하였다. 조선의 관원과 중국 표류민 간의 대화 내용을 기록한 문건이 「문정별단(問情別單)」이다. 여기에 수록된 내용은 표류민의 성명, 거주지, 신분, 출항지, 목적지, 선적물품, 농사, 토산물, 전답, 세금, 거리, 지방관, 표류선박의 규모, 부

속도서, 어로기술, 항해술, 해적 등 다양하였다.

17세기 비변사 관원들은 표류민을 통해 중국 정보를 수집하였다. 예컨대 중국이 해금령을 선언한 이후 상선에 부과한 세금이라든가, 해상에서 해적의 출몰 여부, 또 일본을 출입할 때 필요한 여행증명서, 중국에서 일본으로 항해할 때 대만을 경유하는지 등 해상에 관한 것이다. 또 18세기 비변사 관원들은 중국의 농사 작황, 수차(水車) 주고, 군병의 조련, 고기잡이 그물 사용 여부 등 중국인들의 실생활에 관한 정보를 수집하였다.

한편 중국 표류민이 표착지에서 만난 사람들은 비변사 관원들과 사뭇 달랐다. 그들은 중국 표류민을 이국인으로 경계하기보다 해난사고를 당하여 살아서 돌아온 뱃사람으로 인식하였다. 예컨대 18~19세기 이국인이 표착한 경우 일반적으로 항해에 필요한 식량과 땀감 등을 지원하여 신속히 본국으로 송환하는 것이 국가간 규칙이었다. 그런데 서해해역의 주민들은 표류민을 구출하는데 급급하여 표류선을 포구에 정박하도록 하는 한편 표류민을 육지에 하선시켜 숙식을 제공하고, 심지어 섬에서 장기간 체류하도록 보살폈다. 이것은 조선정부의 표류민 관리체계에서 크게 벗어난 행동으로 위법이었다. 따라서 비변사 관원이 표착지 주민들을 압송하는 사례가 발생하기도 하였다. 19세기에 중국 어민들이 어채(魚採)를 핑계 삼아 조선 해역을 침범하고, 표류민이라는 명분아래 조선의 내륙 깊숙한 곳까지 출입하였다. 이는 경계 확정을 위한 국가와 국가 간 갈등의 단초를 제공하였다.

[참고문헌]

『朝鮮王朝實錄』, 『備邊司謄錄』, 『承政院日記』, 『日省錄』, 『新增東國輿地勝覽』, 『萬機要覽』

김경옥, 『조선후기 도서연구』, 해안, 2004.

譚其驤 編, 『中國歷史地圖集:清的期』, 중국사회과학원, 중국지도출판사, 1996.

고동환, 「조선후기 선상활동과 포구 간 상품유통의 양상-표류관계기록을 중심으로」, 『한국문화』 14, 1993.

김강일, 「전근대 한국의 해난구조와 표류민 구조 시스템」, 『동북아역사논총』 28, 2010.

김경옥, 「17~18세기 桂子島鎭의 설치와 牧場의 개간」, 『도서문화』 24, 목포대 도서관문화연구소, 2004.

-----, 「18-19세기 서남해 도서지역 표도민들의 추이: 비변사등록 문정별단을 중심으로」, 『조선후기 사학보』 44, 2008.

-----, 「조선후기 태안 안흥진의 설치와 성안마을의 공간구조」, 『역사학연구』 32, 호남사학회, 2008.

-----, 「19~20세기 안좌도 전진연수계기를 통해본 제연 축조와 운영실태」, 『장서각』 30, 한국학중앙연구원, 2013.

마츠우라 아키라, 「근세동아시아해역에서의 중국선의 표착필담기록」, 『한국학논총』 45, 2009.

박현규, 「1880년 조선 비인현에 표착한 潮州·泰國商人의 표류사정과 교역활동」, 『도서문화』 42, 목포대 도서관문화연구소, 2013.

송미령, 「雍正年間(1723~1735) 雲南地域의 改土歸流와 銅鑛開發」, 『梨大史苑』 29, 1996.

연갑수, 「영조대 對淸使行의 운영과 對淸關係에 대한 인식」, 『한국문화』 51, 2010.

원유한, 「朝鮮後期 對淸關係 및 認識의 變化」, 『아세아문화연구』 4, 2000.

원종민, 「雲谷雜著를 통해본 조선후기 표류 중국인에 대한 구조 활동」, 『중국학연구』 58, 2011.

-----, 「조선에 표류한 중국인의 유형과 그 사회적 영향」, 『중국학연구』 44, 2008.

-----, 「玄洲漫錄·雲谷雜著를 통해본 표류 중국인과의 의사소통 과정 및 문정 기록」, 『중국학연구』 60, 2012.

劉序楓, 「清代 中國의 外國人 漂流民의 救助와 送還에 대하여」, 『동북아역사논총』 28, 2010.

주성지, 「표해록을 통한 한중항로 분석」, 『동국사학』 37, 2002.

허경진·최영화, 「청나라 무역선의 일본 표류와 遊房筆語」, 『아시아문화연구』 26, 2012.

최소자, 「조선후기 대청관계와 도입된 서학의 성격」, 『이화사원』 33·34, 2001.

-----, 「乾隆帝(在位 1736~1795)의 西學觀論評」, 『동아연구』 6, 1985.

-----, 「18世紀末 東西洋 知識人の 中國認識比較 : 박지원의 『熱河日記』와 G.Macartney의 『中國訪問使節日記』를 중심으로」, 『동양사학연구』 59, 1997.

-----, 「18세기 후반 조선 지식인 朴趾源의 對外認識 : 『熱河日記』에서 본 乾隆年間の 中國」, 『한국문화연구논총』 61, 1992.

-----, 「清朝의 對朝鮮政策 : 康熙年間을 중심으로」, 『명청사연구』 5, 1996.

-----, 「清朝의 對朝鮮政策 : 乾隆年間을 중심으로」, 『동양사학연구』 91, 2005.

[부록] : 조선후기 서해해역에 표착한 중국인의 현황

구분	년대 ⁵⁸⁾	표류 인원 (死)	출항지	표착지	항해 목적	典據 ⁵⁹⁾
1	1631.12.4.	1	山東省 登州府	靈光		• 登州→椴島(實)
2	1633.8.20.	1	中國	羅州		• 朝鮮人 殺害(實)
3	1641.11.23.	6	中國	靈光 臨淄島	漢船	• 水手 6人(實)
4	1644.8.8.	4	廣東省 廣州府 南海縣	珍島	日本行商	• 對馬島 經由, 日本 後送(實)
5	1681.7.9. 1681.8.7.	26	中國	羅州 智島	船舶	• 표류민: 高子英(備) • 佛經 書冊(一千券) : 全羅道·忠清道海域收拾(實)(備)
6	1684.1.16. 1684.1.27. 1684.2.1.★ 1684.2.6. 1684.2.30★ 1687.5.3. 1687.5.9. 1687.5.27.	3 (7)	山東省 登州府 蓬萊縣	羅州 智島	漁撈 船舶運送 숫장사	• 9월 23일 표류 • 12월 27일 발견: 智島人 朴立·朴應龍 問招(備) • 봄·여름(漁撈), 가을·겨울: (숫장사) • 問情 10종(備)
7	1686.7.24. 1686.7.26.	80	福建省 臺灣	珍島 南桃浦	日本(長崎)	• 臺灣(鄭芝龍 占據) • 淸 降伏, 中國 全域 淸國 編制, 日本 行商 漂流(實)
8	1700.7.4. 1700.7.27. 1712.1.19.	?	淸人	泰安 安興鎮		• 역관 한상렬 파견(備) • 海浪賊(海賊) 출몰(備)
9	1704.8.7. 1704.9.12. 1704.9.16. 1704.10.15. 1704.10.16. 1705.2.11. 1705.4.13. 1706.5.2.	116 (113)	福建省 漳州府/江 蘇省/浙江省	珍島 (南桃浦)	中國→日本 商業(雜商)	• 漂到民 116名(備), 1명 의사, 2 명 조난/ 113名(實) • 日本 物品(象牙·犀角·蘇木·細藤 船積)(實) • 1704.10. 陸路 送還(實) • 선적 화물 처리건(논의)
10	1704.8.7. 1704.9.12. 1704.9.16. 1704.10.15. 1704.10.16. 1705.2.11. 1705.4.13.		福建省 泉州府 同 安縣	羅州 甌島	日本 商業	• 船舶 1隻(備) • 漂流人 海岸 碇泊, 下船 不可, 朝鮮 地方官 下船 承認(備) • 1704.10.救恤(柴·油·鹽·醬·漁·藿) (備)
11	1711.12.19. 1712.1.19. 1712.2.7.		山東省 登州府/ 山東省 萊州府	泰安	商人	• 육로 鳳凰城 송환(備)
12	1732.11.30. 1733.1.5. 1733.1.7.★	16 (1)	江南省 楊洲 府(蘇州府) 南通 州	夏邁島 (珍島 부속도서)	梢工 농사 상인고용	• 문정:지방,거리,관리,행정관할,토 산,田畠,竹田,林野,海賊,賦稅 • 선적:이불,의복,불상,개2
13	1738.6.7. 1738.6.11. 1738.6.13. 1738.6.26. 1738.6.27.	44	山東省 登州府	唐津	唐船 魚採船 荒唐船 採蔘	• 平薪鎮에 구류 • 서산현감 辭朝 • 규칙: 산동인은 봉성 교부, 강남인은 북경 송환(備) • 봉래(산동)-大欽島-小欽島-德積

	1738.6.29.					島
14	1739.12.7. 1740.2.22.	22	淸人	영암 楸子島		- 선적화물:紅黑棗 - 구휼: 돛대,노,닷,무명,의복(備)
15	1740.10.27. 1740.11.6. 1740.11.13. 1740.12.5.	28	福建省 漳州府 龍溪縣	태안 안흥진	淸國船 挾船 商船	- 상선에 오이 선적 - 선적화물 조사(備)
16	1741.7.25.		唐船	진도 (南桃鎭)	唐船 商船	1741.7.10. 표류 1741.7.14. 馳報 (備)
17	1742.9.17.		異國	羅州 大牛耳島 (鎭村)	商船	- 漂流人 黑山鎭 滯留, 破損 船舶 補修, 水路 送還 - 흑산도 수군진장이 진촌에서 접대·수직(備)
18	1746.10.15. 1746.11.21. 1746.11.28.	5	淸人	영광 법성진	船商	선적화물:군수 논죄(備)
19	1746.11	28	福建省 漳州府 龍溪縣	영광 鞍馬島	商船	關東 盖平 - 복건성(용계)
20	1755.12.21. 1756.1.28. 1756.1.19. 1756.1.25. ★	8	福建省 泉州府 同安縣	함평 鼠頭山 浦口	商人 官船	- 送還:水路(實) - 선적화물:사탕, 황두, 荳餅, 粉乾, 紫草, 食米, 淡水, 잡쌀, 돛대(무명 10필 교환), 잡쌀(무명 4필 교환) - 토산물(면포, 사탕, 남초, 계화, 난화, 국화, 연화)
21	1755.12.21. 1756.1.28. 1756.1.19. 1756.1.25. ★	16 (3)	福建省 泉州府 同安縣	영광 壬柄島	商人 官船 漢人	함평 서두산 포구에 표착인들과 일행(비)
22	1759.12.19. 1759.12.22. 1760.1.28. ★	25 (8)	江南省 蘇州府 太倉州 寶山縣	무장현 상용 북면 포구	船商 (福興號) 民商	- 의복, 쇠마와 공괘, 뗏목 조각, 시체 매장, 역관 1인 파견(備) - 문정:灌溉, 水車, 船稅, 병졸, 거리, 농산물, 년2회수확, 방풍(약재)(備)
23	1759.12.22. 1760.1.28. ★ 1760.4.7.	28	福建省 興化府 莆田縣 ·閩縣·惠安縣	羅州 黑山島	商人(4대이상 漢人→현재淸人)	- 江南(茶·布)→山東(茶·布賣買·豆餅·淸白豆 船積) - 送還 : 陸路 - 福建省 1年 3種 耕作(備)
24	1760.11.18. 1760.12.4. 1760.12.25. ★★	24 (추가 6)	福建省 泉州府 同安縣	羅州 慈恩島 (分界村)	商人 漢人	- 福建省(沙糖·茶器), 山東省(赤豆·棉花·明絢·木耳·苡仁)→福建省 - 선적화물 :小船 1척, 檣竹 1, 쇠못 100근 등 무명 5필로 교환(備)
25	1762.9.4. 1762.9.20. 1762.9.26. ★	6	奉天府 海城縣	泰安 安興鎭 賈誼島	漢人 異樣船 고기잡이 私船	- 待變亭(공괘, 수직) - 봄에 농사, 여름·가을에 어업, 漢人(평민), 농법, 농우. 선적물품은 무명으로 교환 요청(備)
26	1762.10.	7	上海	智島	魚商	天津-外山(行)
27	1762.10.19. 1762.10.29. 1762.11.7. 1762.11.9. 1762.11.11.	22	浙江省 寧波府 鄞縣/江南省 蘇州府 /浙江省 杭州 紹興府	萬頃 古群山 鎭	청인 상인	- 漂流人 處遇 問題 : 智島萬戶 羅州營將 處罰(備) - 선적화물 300바리 - 육로송환 :공괘와 쇠마 - 산동성 石島에서 표류

	★ 1762.11.12. 1762.11.22.					- 선박과 茶葉 교환 - 水路 送還(備) - 광주목사가 표류인 하선 명령 추고(備), 고군산진이 지도만호의 관할, 지도만호가 표류민 처우(備)
28	1768.10.23. 1768.11.3. 1768.11.14. 1768.11.15. 1768.11.16. 1768.11.19.	18	大國人	부안 蝸島 (大楮項里)	商船	- 수로 송환(備)(日) - 선박 보수 및 식량과 음식(備) - 부안현감과 위도침사의 업무 지체(備), 부안현감 파면(日)
29	1770.1.10. 1770.1.13.	16	中國人	영광 荖子島 (二黑巖村)	商人	- 水路 送還(備) - 沿邑救恤(柴·油·鹽·醬·漁·藿)(備) - 荖子島鎮 僉使 處罰(備)
30	1770.4.28. 1770.5.4.	5	山東省 萊州府	泰安 波濤只里	船人 格軍	- 선박 2척 : 표문 없음 - 待變亭에서 숙식을 공궐 - 水路 송환 - 군수와 첨사 파직(備)
31	1771.2.	8	江南省 蘇州府 太倉州	靈光	商船	강남에서 산동(문등현) 이동
32	1771.11.	29	福建省 天津府 天津縣	茂長	客商	산동(등주)-광둥
33	1774.11.19.	59	山東省 登州府 福山縣	羅州 都草島	異國人 商船	- 扶安(1次 漂流) - 扶安→都草島(1次 漂流) - 送還:水路(備) - 右水營 休番木 救恤(柴·油·鹽·醬·漁·藿)(備)
34	1774.11.10.		淸國人	부안 格浦		해로 송환(備)
35	1774.11.19. 1774.12.18. ★	25	山東省 登州府 福山縣	영광 법성진 (九尾水村)	商船 교역	29번 사례와 연계 - 나주 도초도에 1차 표착, - 법성진에서 2차 표착 - 총표(26명)와 조표(25명) 1명 승선하지 않음 - 錢 1,270, 백포 26필, 흑포 480 필→봉천부 쌀 매입(備)
36	1776.11.12. 1776.11.16. 1776.12.3. 1776.12.17. 1776.12.9. 1777.3.18.	87	山東省 登州府 福山縣	영광 荖子島	商船	- 총 87명 가운데 18名 水路 移動, 이듬해 3월에 태안 안흥진에 도착, 쌀·소금·간장·생선·미역 등 공궐(日)(備), 나머지 69名 陸路로 즉시 귀환(日), 임자도 첨사 표민 지체 소홀 추고(日) - 關東商販 - 산동(복산현)-陽河-關東
37	1777.3.18.	18	漢人	흥주 梧島	商船	- 지난해 12월 임자도 출항 - 흥주 오도에 2차 표착 - 태안 안흥진 3차 표착(備)
38	1777.10.	15	江南省 蘇州府 崇明縣	영광	客商	강남(송명현)-천진부-(강남)
39	1777.10.	31	福建省 漳州府 龍溪縣	靈山島 (흑산도 부속 도서)	客商	복건성(용계)-錦州-山東-복건
40	1777.10.22.	7	山東省 海寧縣	滿載島 (珍島 부속 도서)	商業	差員 윤번 후송(日)(備)

41	1777.11.	24	福建省 漳州府 海澄縣	訥玉島 (珍島 부속 도서)	客商	• 강남-天津-復州-북건
42	1777.11.7. 1777.11.12.	22	福建省 漳州府 海澄縣	羅州 都草島 (老仇味)	商船	• 海路 귀환(日) • 右水營 休番木 救恤(柴·油·鹽·醬·漁·藿)(備)
43	1777.11.12.	26	福建省 漳州府 龍溪縣	羅州 飛禽島	商船	• 送還:水路(備)(日) • 右水營 休番木 救恤(柴·油·鹽·醬·漁·藿)(備)
44	1777.11.25. ★ 1777.11.26.	7	奉天府 金州城 寧海縣	珍島	官船 (船號 제41호) 漢人	• 관선(길이7발, 너비2발, 돛대 2), • 선적: 鹽魚(和羅魚, 白布袍, 口條, 담요, 이불(備))
45	1777.11.8. 1777.11.15. 1777.11.17. 1777.11.23. 1777.11.25. ★ 1777.11.26.	15	江南省 蘇州府 太倉州 崇明縣	靈光 奉山面 自隱加里	官船 (崇宗 제 579호) 商船	• 송환방법(전라감사 下諭)(日) • 天津府(대추, 잉어, 천단 매입) →綿布 환산 • 선박 파손, 육로 송환 • 진도 표류민과 함께 서울 이송(備)(日)
46	1777.11.26.	31	福建省 漳州府 龍溪縣	羅州 靈山島 (大黑山島 附屬島嶼)	商船	• 水路 送還(備)(日) • 救恤(柴·油·鹽·醬·漁·藿)(備)
47	1777.11.26. 1777.12.8. 1777.12.10 ★	29	福建省 天津府 天津縣/泉州府 同安縣/廣東省 廣州府 南海縣	茂長縣 上伏龍面 九市浦	상선 (길이 10丈, 너비 1장 6척, 商字 제69호)	• 급수선으로 표착, 육로 송환(備), 공괘와 쇄마에 신칙(日) • 낭청1, 역관1 파견(日) • 천진현(면화, 은→면포 80필 교환), 산동성 등주 표류(備)
48	1777.11.28.	24	福建省 漳州府 海澄縣	訥玉島 (珍島 附屬島嶼)	商船	• 節使 때 無方物謝表 준비(日) • 선박 보수(돛대), 의복과 양식(떨감, 소금, 장, 물고기, 미역)(備)
49	1778.5.22. 1778.6.10. 1778.7.8.		中國	靈巖 近海		• (日)(備)
50	1778.8.6.		中國	海南		• (備)
51	1779.6.	77	浙江省 杭州	海南	官商	• 절강성 흥화부 평호현 작포 海關-일본 長崎島
52	1779.6.30. 1779.7.1.	74	山西 汾州府 汾陽縣	古群山(三島)	官商	• 바닷가에서 연안으로 후송, 공괘(日) • 절강성 흥화부 평호현 작포 海關-일본 長崎島
53	1779.7.3. 1779.7.8.	77	淸人? 倭人?	靈巖 露兒島·甫吉島(於蘭鎮 附屬島嶼)	淸國 商船	• 送還: 日本行 希望, 전례 없음, 外洋까지 배웅하여 방향제시, 여름철 의복 지급(日) • 해로 송환, 선박 보수, 의복, 양식, 소금, 장, 물고기, 미역, 떨감, 기름 등 지원(備) • 왜인의 경우 왜관으로 이송(備)
54	1780.11. 1781.1.18.	17	江南省 蘇州府 元和縣	나주 大黑山島	客商	• 겨울철 표민 지체, 의복과 양식 공괘(日)(備) • 元和縣(劉河)-牛庄-復州-鎮洋縣
55	1784.9.17. 1784.9.27. 1784.10.6.	39	廣東省 潮州府 澄海縣	대안 賈誼島	상선	• 물화 매매(備) • 화물 선적하여 천진으로 향하다 표류, 표민 송환 지체, 해당 감사 추고(日)
56	1784.12.13.	1	江南省 蘇州府 南	羅州 苔士島	商業	• 대추무역→산동성 水隱島 파선,

		(14)	通州		漢人	還:陸路(備)(日) • 苔土島→羅州牧 後送(備)
57	1784.12.17. 1784.12.18.		中國	羅州 八禽島	異國船 船舶(空船)	• 苔土島 漂流船舶 推定 • 船材 燒却令(備) • 임치첨사 지체, 표민의 항로를 이탈하여 호송 죄목, 팔금도에 정배(日)
58	1786.2.9. 1786.2.12. 1786.2.21. 1786.3.11. ★	4	山東省 登州府 榮城縣	羅州 黑山島 (1.7.)→영암 楸子島 鼠浦里, 1.23.)	私船 漁業 民戶 漢人	• 고기잡이 하다가 표류(日), 1차 표착지 흑산도민이 쌀 10말, 판자 3개, 닻 1개 지원, 漂流民 救恤 黑山島 屯長 處罰, 선박보수, 문정 없이 송환결정, 추고 및 정배(日)
59	1791.12.5. 1791.12.11. 1791.12.12. 1791.12.15. 1791.12.17. 1791.12.18. ★	21	登州府 福山縣	홍주 長古島 충청 元山島	漢人 滿洲人 私船(福號 제11호),	• 11.23. 봉천 해구 출발, 봉천성 세곡미를 산동으로 운송(日) • 선적물품: 은 651냥, 곡물, 연초, 목화, 비단(은 647냥) • 승선: 격군(16), 여성(1), 여행객(4) • 봉천성 금주(곡물, 목화) • 11. 29. 장고도 1차 표착 • 12. 2. 원산도 2차 표착(備) • 충청감사 :표민 지체 추고, 路程記(日)
60	1792.2.19. 1792.2.27. 1792.3.3.	9	江南省 常州府 靖江縣	나주 荷衣島	商船	• 산동성 黑水洋에서 표류(日) • 도초도와 대야도 이국선 표착 • 나주목사첩정:쌀(9석),미역(9속), 조기(9속),밴댕이(15두를),참기름(2승),소금(2두),간장(2두),땔감(50속)(日), 승선:격군(만주, 몽고인) • 선박:靖字54號(日)
61	1794.10.27. 1794.10.28. 1794.11.7. ★ 1794.11.11. 1794.11.12.	51	奉天府/ 山東省 登州府 奉萊縣/山東省 登州府 福山縣	충청 馬梁鎮	異樣船 漢人 村民 賣買 농사	• 고기잡이→매매(생업) • 등주(흥년),봉천(풍년:양식,땔감),매매목적, 私船(黃字 제19호),船雇錢(배삯)(備) • 승선 :남자(44), 여자(4), 아이(3), 사람(7), 空客(日) • 마량첨사 표민 지체 곤장(日)
62	1796.11.30. 1796.12.8.	16	中國	영광 落月島	이국선 어부	• 智島 표류인 사례 참조 • 선박보수(돛대, 쇠뿔) • 水路 송환(備)
63	1796.12.9. 1796.12.16.	12	江南省 蘇州府	海南郡 所安島	표류선 상선 漢人 華人 淸人	• 梨津萬戶가 표류민에게 술·떡·생선탕 공궤(규례 위법),우수사·수군진장·강진현감·해남현감·이진만호 추고(備)
64	1796.12.8. 1796.12.12.		異國人	羅州 智島	商人 맷사람	• 送還:水路(備)
65	1796.12.14.		異國船	羅州 大黑山島		• 送還:陸路, 水路(備)
66	1797.2.10.		異國人	海南郡 所安島		• 送還 : 水路(備)
67	1797.2.10.		異國人	羅州 黑山島, 紅衣島		• 送還 : 水路(備)
68	1797.3.4. 1797.3.9.		異國船	茂長縣→羅州 紅衣島		• 船舶 1隻 • 1차 茂長 표류

						2차 紅衣島 표류 - 표류민 공궤로 인한 관련 지방관 추고(備)
69	1801.1.10. 1801.1.23. 1801.2.17. 1801.2.18. ★ 1801.2.19.	7/ (1)	江南省 蘇州府 南通州 呂四場	靈光 在遠島	商人 私船(通字)	- 江南省(黃豆·蘆竹)→山東省 茶陽府 - 선적물화:蘆竹 40개 - 送還 : 陸路(備) - 표류민 지체, 첨사 곤장(備)
70	1801.1.12. 1801.1.16. 1801.1.17.	14	중국	부안 蟬島	표류인 선원 장사	수로 송환:의복,땀감,양식(備)
71	1801.2.7.	7	江南省 蘇州府 崇明縣	羅州 牛墨島 (其佐島 附屬島嶼)	商船	送還 :水路, 선박보수(철물, 닻줄), 沿邑救恤(柴·油·鹽·醬·漁·藿)(備)
72	1801.2.8.	53	江南省 蘇州府 崑山縣/江南省 蘇州府 崇明縣/江南省 蘇州府 南通州 鎮洋縣	강진 靑山島	이국선 4척	수로 송환: 소금,간장,물고기,미역,땀나무,기름,식량(備)
73	1801.12.11.	21	江南省 蘇州府 太倉州 寶山縣	진도	상선	수로 송환, 선박보수, 환곡과 조세로 인한 내년 2월 송환 보류, 체류 동안 식량과 땀감 지원(備)
74	1803.2.9.	17	江南省 蘇州府 崇明縣/山東省 濟南府 榮縣	영광 칠산해	이국선	선박 보전, 해로 송환(備)
75	1803.2.28.	16	江南省 太倉州 鎮洋縣 呂泗	강진 청산도	이국선	- 선박 보전, 수로 송환 - 양식·땀감·기름·소금·간장·물고기·미역 등 지원(備)
76	1809.1.9. 1809.1.14. ★★ 1809.1.14.	①13 ②41 (5)	江南省 太倉州 鎮洋縣/山東省 登州府 奉萊縣/山東省 登州府 寧海州	영광 小落月島 奉山面	大國人 漢人 商客 公人 상선2척	①제주 대정현 표류인과 함께 육로 송환, 광둥에서 황두를 싣고 이동 중 표류, 선세(7전 5푼), 선박은 張御 22甲 7호 鎮字號, 토산물은 면화와 大米, 선적은 해삼 400근, 차조 10석, 돈 78냥 5전(備) ②7일 동안 표류, 商客 산동성 영해주 사람(10), 사선 등주부 봉래현 사람(26), 공인(4), 영해주 상인 繭包, 高糧, 包米, 天候聖母:복건성 임씨, 토산물은 어염과 山繭紬, 선적물은 산견과 포미는 33냥 5푼으로 환전(備)
77	1809.12.6. 1809.12.18.	4	山東省 登州府	공충도 平薪鎮	이국선 格軍	해전에서 체류, 해로로 송환(備)
78	1810.11.21. ★ 1810.12.22. 1810.12.26.	29	福建省 泉州府 同安縣	靈光 荏子島 (二黑岩)	大國人 商船	救恤 : 水營에서 선적 보수, 의복, 쇠마(備)
79	1813.11.23. 1813.12.23. ★	22 (1)	福建省 泉州府 同安縣 金門·廈門	부안 格浦鎮	행상 漢人	- 선박 파손, 육로 송환 - 대만에서 糖屬을 싣고 천진으로 이동, 천진에서 紅黑棗(대추), 乾葡萄, 酸乾(매실), 乾小魚, 白米, 燒酒 등을 선적하여 복건성으로 향하다가 淸山頭洋(산동성)에서 표

						류 ・臺灣 좌우영에서 分兵米粟 3340석을 교부, 해징현 병미속 260석을 아문에 납세(備)
80	1813.11.28. 1813.12.21. 1813.12.22. 1813.12.23. ★	47	福建省 泉州府 同 安·南安縣/福建省 漳州府 海澄縣	靈光 桂子島 (三頭里)	商船 私船 2隻 해징현 靜 字 제1749 號, 漢人	・乗船人 36名, 客商(錦州) 11名, 福建省(沙糖)→臺灣 ・江南省 上海縣(茶葉) ・奉天省 西錦州(黃豆·白米·鹿肉 餅·牛筋·木耳·遠志·甘草·丹蔘· 赤芍藥·瓜子·柴胡·防風) ・送還:陸路, 부안 격포진 표류민 함께 후송(備)
81	1813.12.5. 1813.12.22. 1813.12.23. ★	73	福建省 泉州府 同 安·南安·晉江縣/ 福建省 漳州府 龍 溪·海澄縣	靈光 在遠島	商船(私船)	・乗船人 50명, 客商 23名 ・天津(客商) ・福建省(砂糖·胡椒·蘇木)→ 天津(紅棗) ・天津→福建 漂流 ・同安縣:經紀, 漁民 ・1813.11.10. 朝鮮 漂着 ・送還:陸路(備)
82	1818.6.7. 1818.6.24. 1818.7.6. 1818.7.9.	12	江南省 蘇州府 通 州	公청도 濫浦 縣 熊川面 小篋里		・역관 파견, 선박 파손 ・육로 송환:쇄마, 공괘(備)
83	1818.6.25. 1818.7.12.	25	廣東省 潮州府	태안 小斤鎮 加也項里	중국인	・역관 파견, 선박 보존 ・수로 송환(備)
84	1818.8.26.	83	江南省 蘇州府	강진 薪智島 項島	중국인 官商	・銅을 관리하는 官商 ・수로 송환:음복·양식(備)
85	1819.3.26.	14	江南省 蘇州府	羅州 牛耳島 (흑산도 관 내)	商船	・海路 送還(備)
86	1819.10.20. 1819.11.9. 1819.11.10. ★	30 (3)	福建省 泉州府 同 安縣	羅州 慈恩島	行商	・福建省 漳州府 海澄縣 私船 賃 與 ・西錦州(豆子·瓜子·牛筋·甘草·杏 仁)→山東 ・送還:陸路(備)
87	1820.1.4. 1820.2.15.	17	江南省 蘇州府	羅州 小牛耳 島→都草島 (移)		・비변사 啓, 都草島 待避(備), 送 還:陸路(實)
88	1820.2.20. 1820.2.30. 1820.3.15.	16	중국	영광 大落月 島	淸人 선척	・육로 송환, 선척과 잡물은 소각 ・병마절도사와 수군절도사가 변 방 업무에 능장 (備)
89	1820.2.30.		江南省 蘇州府 通 州	나주	선박 6척 行商	・수로 송환(備)
90	1820.2.30.		江南省 蘇州府 通 州	진도	선박	・선척과 잡물은 소각(備)
91	1820.8.9.		中國船	강진 加里 浦, 薪智島	중국 선박 4척	・(備)
92	1820.8.9.		中國	흥양 羅老島	중국 선박 1척	・(備)
93	1822.2.14.		江南省 蘇州府	羅州 下苔 島, 荷衣島	商船(2隻)	・送還:水路
94	1822.2.윤	7	江南省	부안 飛梁島		・수로 귀환(備)

	3.27.					
95	1824.3.14.	10	大國人	장흥 小浪島		• 수로 귀환(備)
96	1824.3.14.	20	大國人	영광 掛吉島		• 수로 귀환(備)
97	1824.11.24. 1824.12.23. 1825.1.11. 1825.1.14. 1825.1.19. ★ 1825.2.14.	37	江南省 蘇州府/福建省 漳州府 海澄縣·龍溪縣/福建省 泉州府 同安縣	羅州 荷衣島	大清國 商船	• 所持品(米·豆·牛油) 折賣, 鐵物 賣買 不許 • 福建省 海澄縣(糖貨)→盖平縣 • 盖平縣(黃豆·靑豆·飯豆·黑彩·粉條·生筋·牛油·魚脯·糧食·燒酒)→海澄縣 漂流 • 送還:陸路 • 선적 철물 3,543근 관련 우수영 관원조사(備)(實)
98	1824.12.23. 1825.1.14. 1825.1.19. ★	14	江南省 鎮江府 丹陽縣	羅州 紅衣島	商船	• 江南省 靑口浦(豆餅) →上海縣 • 關東 大庄河(靑豆) • 送還:陸路(備)
99	1826.12.3. 1827.1.7. 1827.1.12. 1827.1.8. 1827.1.12. ★	16	浙江省 寧波府 鎮海·鄞縣(酒)	羅州 牛耳島 (黑山鎮 附屬島嶼)	商人 (私船:順茂號)	• 耆民 • 浙江省 鎮海縣(酒) • 天津府 • 山東省 大山(棗) • 送還:陸路(備) • 右水使 懲戒(備)(實)
100	1827.2.25. 1830.3.27.		福建省 漳州府 海澄縣	진도	선박 1척	• (備)
101	1830.3.27.		大國人	영광	大國人	• (備)
102	1830.12.8.	35	福建省 泉州府 同安縣	영광		• 선재와 화물 소각(備)
103	1829.12.7. 1830.1.19. 1830.1.20. ★	3 (1)	山東省 登州府 文登縣	珍島 羅拜島	私商 민간인	• (實) • 면포 매입 南城으로 이동 중 표류, 철근 60근을 가지고 육로 송환(備)
104	1831.1.16. 1831.1.19.	35	大國人	靈光 荏子島	대국인	• 送還:陸路(備)(實)
105	1831.2.29. 1831.3.14	11	山東省 登州府 寧海縣	태안 安興鎮 南門外里	淸人行商	• (備)
106	1836.12.29. 1837.2.18. 1837.3.14. 1837.3.17. ★	41 (1)	福建省 漳州府 詔安縣	羅州 黑山島	行商 민간인	• 福建省→廣東省(砂糖) • 天津府(酒) • 寧遠州(豆)→福建 • 送還:陸路 • 金佛像五座(天后聲母娘娘)(備)
107	1837.1.13. 1837.1.21. 1837.3.14. 1837.3.17. ★	3	首陽府 首陽縣 城外 人	羅州 牛耳島	淸人(推定), 민간인	• 首陽府→錦州府(船舶賃貸, 生業)(備) • 錦州府→首陽縣(곡물, 청두매매) • 送還:陸路(備)
108	1839.12.27. 1839.12.29. 1840.1.28. 1840.2.1.★	11	山東省 登州府 黃縣	羅州 慈恩島	黃縣縣 商人	• 山東省(穀食)→關東省 奉天府 • 送還:陸路(備)
109	1841.2.27. 1841.3.26. 1841.3.27.	6	浙江省 寧波府 鎮海縣	羅州 牛耳島	商人	• 船舶 破損, 陸路 送還(備)

110	1841.4.13.	18	浙江省 寧波府	羅州 大黑山島	商人	• (備)
111	1841.12.15.	40	山東省 登州府 榮城縣	영광 法聖鎮 弘農面 加于味 音所島	異國船	• 11명: 수로 귀환 • 29명: 육로 송환 • 표류인 하선을 요구한 靈光郡守, 主鎮將, 法聖僉使 등 죄상 추문(備)
112	1847.2.3.	15	江南省 蘇州府 海門縣	羅州 黑山島	商人	• 送還:陸路(備)
113	1847.2.29.	38	福建省 漳州府	珍島	장사	
114	1850.3.23.	9	江南省 蘇州府 通州 泰興縣	羅州 黑山島	行商	• (備)
		17	江南省 蘇州府 太倉州 寶山縣	羅州 黑山島	行商	• 送還:水路(備)
115	1851.4.1.	29	異國人	羅州 飛禽島		• 送還:陸路(1次) • 送還:水路(2次)(備)
116	1852.11.18. 1852.12.2. 1852.12.4. 1852.12.18. 1852.12.25. ★	6 (1)	山東省 登州府	태안 안흥진	청나라 漁商 민간인 私船 생선 판매로 생계	• 魚物선적, 육로 송환, 생선 판매가 총 242吊 • 토산물 : 면화(備)
117	1853.2.23 1853.3.6.	11	江南省 松江府 上海縣, 登州府 福山縣	羅州 黑山島	行商	• 送還:陸路 • 선적과 집물 소각 • 의복과 쇠마 지원(備)
118	1855.2.12.	6	山東省 登州府	부안 蟬島	行商	• 수로 귀환, 선박 보수(備)
119	1855.3.26. 1855.5.9. 1855.5.10. 1855.5.20. ★	31	江南省 蘇州府 崑山縣(23)/山東省 東昌府 聊城縣(8)	진도 南桃浦	大清國 무역선	• 강남에서 黃糧을 싣고 천진으로 이동, 산동성에서 대추를 선적하고 승객 8명 승선, 外山(安摩島)에서 표류(備)
120	1856.1.26.	14	江南省 蘇州府 直隸·南通州	羅州 大也島 (荷衣島 附屬島嶼)	行商	• 送還:水路(備)
121	1857.1.11. 1857.2.4.	11	江南省 蘇州府 南通州	靈光 荏子島	行商	• 物件(黃豆 400石) 交換 • 送還:陸路(備)
		13	江南省 蘇州府 南通州	羅州 黑山島	船舶 1隻	• 船舶 1隻(備) • 送還:水路 • 임자도 표류민과 함께 귀환 문의, 각자 송환(備)
		11	江南省 太倉州 寶山縣	羅州 黑山島	船舶 1隻	• 船舶 1隻(備) • 送還:水路
		10	江南省 太倉州 崇明縣	羅州 黑山島	船舶 1隻	• 船舶 1隻(備)
122	1858.11.18. 1858.12.12. 1858.12.25. 1858.12.29. ★	10	山東省 登州府 榮城縣	태안 熊島 蟻項	大國人行商	• 언어와 문자 소통 불가 • 등주에서 靑豆를 싣고 奉天府에 도착하여 발매 • 奉天府 文登縣에서 표류(備)
123	1858.11.22. 1858.12.25. 1858.12.29. ★	21	江南省 松江府 上海縣	태안 泖音嶼	大國商人 商船	• 安興鎮 所斤鎮 경계지 • 태안 의항 표류민과 함께 서울로 후송 • 상해에서 봉천부로 가서 곡물을 실어 강남으로 이동중 표류

						• 선적화물: 黃豆, 小米, 芝麻, 瓜子, 豬肉, 牛油, 胡桃油(備)
124	1860.1.18. 1860.3.7. 1860.3.14. ★	12	山東省 登州府 榮城縣	진도 南桃浦	淸人	• 선재목 소각 • 육로 송환, 감기환자 • 영성리에서 생선을 싣고 해상현으로 판매, 영성항에서 면화 182포와 오동나무 기름 2루를 싣고 오다가 표류 • 향도는 선박 운항 때 길 안내 • 객인은 재화 판매
125	1860.4.10.	51 (1)	청나라(21) 태국인(30)	영암 楸子島	商船	• 표류민들은 대신 2척을 대여하여 각각 26명씩 분산하여 송환 희망, 선박 대여 부안 洋夷 사례(備)
126	1864.5.8.	8	江南省 蘇州府 通州	羅州 都草島 (新木仇味)		• 送還 :水路(承)
127	1867.11.21. 1867.12.2. 1867.12.19.	7	山東省 登州府	태안 安興 경계	장삿배	• 船商들의 문답이 상세하지 않고, 글자 인식 불가, 선박 보존, 등주 뱃길이 근접, 해로 귀환 권장, 의복·땀감·양식 등 제공(承) • 공충수사 지체 보고, 변장 소홀, 越俸의 벌(承)
128	1867.12.22. 1868.2.5. 1868.2.12	4	山東省 登州府	부안 黔毛浦	선박	• 육로 송환 희망, 선재목 소각, 여장 꾸려주고, 호송, (承)
129	1874.11.24. 1875.12.9. 1875.12.15.	5	山東省 登州府 鳳凰城	나주 흑산도	중국인	• 선박파손, 육로 송환, 선재 소각(承)
130	1875.2.9. 1875.2.15. ★	5	山東省 登州府 鳳凰城 楊家圈	羅州 黑山島 (星村)		• 大孤山(邑名:布米) • 送還:陸路(備)(承)
131	1876.10.12. 1876.10.15. 1876.10.16. 1876.11.5. 1876.12.7.	7	山東省 登州府 鳳凰城	태안 안흥량 新津里	선박	• 육로 송환(의복, 땀감, 양식), 선박 보수(承) • 중국인 확인, 역관 파견 취소, • 태안부사가 ‘청인들은 先代의 원수’라 하여 노비로 하여금 공개한 죄목, 파직(承), 충청감사 추고, 수군우후 처벌(承), 수군절도사 파출(備)(承)
132	1879.3.16.		大清人	만경 古群山	이양선	• (備)
133	1879.11.17.	7	淸人	비인현 內多浦	중국인	• 내년 봄에 海路 귀국 요청(備)
134	1880.3.26. 1880.5.2. 1880.5.5.★	10	山東省 登州府 文登縣	영광	漁民	• 영광에 표류민을 고군산 첨사가 本鎮으로 후송 • 산동성은 산이 적고 토지가 척박하여 바다에서 고기잡이를 하여 생업 • 靑魚잡이, 흉년으로 인해 어로 • 1월에 고군산진 북쪽 12리에 도착, 어로활동(備)
135	1880.10.19. 1880.10.23.	27	廣東省 潮州府 汕頭埠(9)/暹羅國	비인 都屯 浦, 馬梁鎮	淸人, 섬라국 17	• 섬라국에서 체류 • 산동 연대에서 화물을 식도 영

	1880.11.1. 1880.11.5. 1880.11.9. ★		(18)		명 船格, 백성	구지방으로 가서 콩 매입, 조주로 향하다가 표류 • 청나라와 태국인 모두 북경으로 송환 • 선적화물:홍삼,炒餅,羊毛褥, 우 산, 환도, 斧子, 백미, 布皮, 乾飯, 琉璃壺, 개1, 고양이1(備)(承)
136	1880.12.1.	9	奉天省	茂長 古尼浦	行商	• 가옥과 돈을 지급하여 입춘이 지난 다음 송환(備)(承)
137	1882.1.28. 1882.1.29.	16	山東省 登州府	비인 馬梁鎮	大清國 紅毛國	• 총 16명, 15명은 청나라 등주 인, 1명은 홍모국 사람으로, 제주 에 표착, 비인현으로 후송하여 공 궐(備)(承)
138	1883.2.19. 1883.4.18. 1883.4.22. 1883.4.23.	8	山東省 登州府	羅州 黑山島	行商	• 送還:陸路(備)(承)

58) ★ 부호는 표류사건 관련 비변사의 問情別單이 포함된 자료를 표기한 것임.

59) 부록을 작성하는데 참고한 관찬자료는 『朝鮮王朝實錄』(實), 『備邊司謄錄』(備), 『承政院日記』(承), 『日省錄』(日), 『同文彙考』(同) 등이다. 지면 관계상 전거는 괄호 안에 약자로 표기함~.