

對 潮 詩 占

仁荷大學校 人文科學研究所
論文集 第12輯 1986年 11月
Inha University R. I. H. S. 1986

占潮詩에 對하여

朴 廣 成
(文科大學 史學科)

A Poem of Foretelling the Time of Tide Flow Rising and Falling in the West Sea

Park, Kwang Sung
(Department of History)

Abstract

Jowoon (漕運) system refers to a system of paying the grain tax collected throughout the provinces of Chungchung-do, Chulla-do, and Gyung-sang-do to the central government by sailing boats in the West Sea. It is the period of King Youngjho (英祖) of Choson dynasty that the system had well developed and well put in good order. Since marine transportation at that time was not developed sufficiently, shipment of the collected grain tax was so hindered and endangered by not only unexpected wild and strong wind and tide but also rough sailing passage of the sea. This rough marine transportation so often claimed a lot of casualties and properties lost. The properties lost caused by the disaster gave a great burden to the national finance because the main source of the government income was the grain tax collected throughout the three provinces at that time.

朝鮮時代に 漕倉이 整備된 것은 英祖朝의 일이다. 高麗 初期부터 制度化된 漕運制度가 高麗 末期에는 倭寇의 猖獗로 全廢되다시피 되었다가 朝鮮時代に 들어와서 다시 整備되기 시작하였

2 朴 廣 成

으나 英祖 36년(1760)에 馬山倉(左倉) 駕山倉(右倉), 英祖 41년(1769)에 三浪倉(後倉) 등 3개 倉이 南海岸方面인 慶尙道地域에 設置되기까지는 西海岸方面의 忠淸道·全羅道地域과 內陸地方인 南漢江·北漢江上流 등지에 수개 倉이 設置되어 置廢를 거듭하여 온 데 지나지 않았다. 그러던 것이 大同法의 實施에 따라 稅穀의 輸送量이 일약 2倍 이상으로 急增하게 되었으므로 英祖朝에 이르러서는 漕運制度가 다시 整備되어 南海岸方面에까지 漕倉의 設置가 확대되기에 이르렀다.

漕運(또는 漕轉)은 現物米穀으로 徵收한 稅穀을 舟運을 통하여 京倉으로 納入하는 制度이다. 그러니까 海岸要地에 漕倉(또는 海運倉)을 設置하여 그 附近 州縣의 稅穀을 陸運 또는 舟運으로 聚集하였다가 漕船으로 京師까지 運送하였는데 이의 補助手段으로 內陸地方의 河川要地에 水站(또는 水運倉)을 설치하여 稅穀을 運送하는 站運이 이용되기도 하였다. 漕倉이 整備 擴大된 英祖 41년 이후에는 慶尙道地域의 前記 3개 倉 외에 忠淸道地域의 貢津倉, 全羅道地域의 聖堂倉·羣山倉·法聖倉과 南漢江 上流의 水站인 可興倉 등 既存의 5개 倉을 합하여 도합 8개 倉이 되었다.¹⁾

牙山の 貢津倉은 漕艇이 15隻으로서 忠淸道 7개 邑의 稅穀을 輸納하였고 咸悅의 聖堂倉은 漕艇이 12隻으로서 全羅道 8邑의 稅穀을, 沃溝의 羣山倉은 漕艇이 19隻으로서 全羅道 7邑의 稅穀을, 靈光의 法聖倉은 漕艇이 25隻으로서 全羅道 12邑 1鎭의 稅穀을 輸納하였으며, 昌原의 馬山倉은 漕艇이 20隻으로서 慶尙道 8邑의 稅穀을, 晉州의 駕山倉은 漕艇이 20隻으로서 慶尙道 8邑의 稅穀을, 密陽의 三浪倉은 漕艇이 15隻으로서 慶尙道 6邑의 稅穀을 輸納하였다. 그리고 忠州 可金面의 可興倉은 漕艇이 15隻으로서 忠淸道 6邑의 稅穀을 輸納하였다.²⁾ 이 3道漕倉·水站到 配屬되어 있는 漕艇數는 총 141隻인데 그 중 忠淸道漕船 15隻(水站艇 15隻은 제외)은 당초의 積載限度가 600石으로 규정되어 있었으나³⁾ 大典通編(正祖 9년)에는 800石으로 규정되어 있고 全羅道漕船 56隻의 그것도 忠淸道漕船과 같이 당초에는 600石이었으나 英祖 47년(1771) 이후에는 800石으로 되었고⁴⁾ 다시 正祖 15년(1791) 이후에는 1,000石으로 되었으며,⁵⁾ 慶尙道漕船 55隻의 그것은 設置 당초부터 1,000石으로 규정되어 있었다.⁶⁾

1) 『萬機要覽』財用篇 2, 漕轉條.

2) 貢津倉은 忠淸道 牙山·木川·燕岐·天安·溫陽·全義·西原 등 7邑, 聖堂倉은 全羅道 咸悅·高山·珍山·雲峰·益山·錦山·龍潭·南原 등 8邑, 羣山倉은 全羅道 沃溝·全州·鎭安·長水·金溝·泰仁·任實 등 7邑, 法聖倉은 全羅道 靈光·光州·潭陽·淳昌·玉果·高敞·和順·谷城·同福·井邑·昌平·長城·法聖 등 12邑 1鎭, 馬山倉은 慶尙道 昌原·咸安·漆原·鎭海·巨濟·熊川及宜寧東北面·固城東南面 등 8邑, 駕山倉은 慶尙道 晉州·昆陽·河東·丹城·南海·泗川及固城西北面, 宜寧西南面 등 8邑, 三浪倉은 慶尙道 密陽·玄風·昌寧·靈山·金海·梁山 등 6邑 稅穀을 각각 漕運하였다(『萬機要覽』財用篇 2, 漕轉條).

3) 『正祖實錄』卷 30, 14年 7月 甲辰條.

4) 『英祖實錄』卷 116, 47年 7月 癸亥條.

5) 『正祖實錄』卷 30, 14年 7月 甲辰條.

6) 『英祖實錄』卷 116, 47年 7月 癸亥條.

漕運과 站運에 속하지 않는 나머지 邑 중 山郡은 作木(또는 作布·作錢)上納하고 沿海邑은 京江船이나 地土船을 賃舡하여 上納하도록 규정되어 있었으니 忠淸道는 54 邑 가운데 漕·站運하는 13 邑을 제외하고 나머지 41 邑 중 31 邑이 賃舡上納하였고, 全羅道는 56 邑 가운데 漕運하는 27 邑을 제외하고 나머지 29 邑 중 25 邑이 賃舡上納하였으며 慶尙道는 71 邑 가운데 漕運하는 20 邑(22 邑으로 되어 있으나 이 중에는 固城과 宜寧이 馬山倉과 駕山倉으로 兩分되어 있다)을 제외하고 나머지 51 邑 중 沿海 17 邑이 倭館으로 下納하였다. 이 밖에 京畿道는 36 邑 중 24 邑이, 黃海道는 23 邑 중 8 邑이, 江原道는 26 邑 중 11 邑이 賃舡上納하였다.⁷⁾

이와 같이 漕運이 行해진 地域은 忠淸·全羅·慶尙 등 3道에 局限되었으며 그것도 3道 181 邑 가운데 3分の 1에 해당하는 60 邑에서만 시행된 制度임을 알 수가 있다. 따라서 稅穀上納에서 漕運이 차지하는 比重이 대단치 않았던 것으로 생각되기 쉬우나 이 밖에 距離上 漕倉으로 納入하는 惠澤을 입지 못하고 직접 賃舡上納하는 郡縣이 거의 漕運邑과 맞먹는 56 邑이나 되어 廣義의 漕運에 의하여 上納하는 郡縣이 116 邑에 달했다. 그러니까 3道 중 作木·作錢上納한 一部 山郡과 倭館으로 下納한 慶尙道の 沿海 17 邑을 제외한 모든 沿海邑이 漕運 또는 賃舡上納하였고 이 밖에 京畿·江原·黃海 등 3道 沿海 43 邑이 賃舡上納하였으니 本道에 仍留한 平安·咸鏡 兩道와 一部 山郡을 제외하고 稅穀의 徵收量이 많은 沿海邑의 거의가 漕運方式으로 上納하고 있어 그 比重은 거의 絶對的이라 할만치 컸다.

純祖 7년(1807)에 收稅된 結稅 중 田稅·三手米와 英祖 45년(1769)에 收稅된 大同米 總計가 840,033 石인 데 비해 忠淸·全羅·慶尙 등 3道の 收稅額이 601,592 石으로서 약 72%를 차지하고 있고 이 전체 收稅額 중 地方留置穀을 제외한 약 73%의 稅穀이 中央으로 上納되었는데⁸⁾ 이 가운데 3道の 漕運穀 또는 賃舡上納穀의 精確한 數量은 알 수 없으나 그의 大部分을 차지하였을 것을 짐작할 수가 있다. 이와 같이 國家의 稅穀徵收額이 3道에 集中되어 있었는데 그것은 正祖가 國家經費를 오로지 三南의 賦稅에 의존하고 있어서 차례로 漕倉이 設置되었다고 말한 것에서도 알 수 있는 것이다.⁹⁾

그런데, 당시의 收取體制는 軍布를 제외한 田稅·大同米·三手米·結作 등이 모두 結稅로 賦課하고 있기 때문에 國家歲入의 大宗을 이루는 것이 結稅이고 이 結稅의 대부분이 現物米穀으로 漕運 또는 漕運方式으로 賃舡上納되고 있으니 漕運이야말로 量入爲出하는 당시의 國家財政을 左右하던 大政이었다. 그렇기 때문에 右議政 金堉은 漕運을 國家의 最重要事라고 말하고 있고¹⁰⁾ 右議政 趙文命은 國家大政으로 漕運만 한 것이 없다고 말하고 있는 것이다.¹¹⁾ 英祖가 얼마나 漕運을 重視하였는가는 英祖 49년(1773) 閏 4 월에 親히 王世孫을 거느리고 西江 漕船點

7) 『大典通編』 戶典, 漕轉條.

8) 金玉根, 『朝鮮王朝財政史研究』 p.8, 一潮閣, 1984.

9) 『增補文獻備考』 卷 157, 財用考 4 漕運條.

10) 『上揭書』 漕運條.

11) 『英祖實錄』 卷 30, 7 年 8 月 壬辰條.

檢所로 行幸하여 監官·色吏 등을 施賞하고 漕卒들의 舊逋를 蕩滅하고 있는 사실에서도 엿볼 수 있다.¹²⁾

漕運이 이와 같은 國家大政이었기 때문에 이에 대한 法規 또한 嚴格하고도 緻密하였다. 經國大典·續大典·大典通編(漕運)에 규정되어 있는 그 대강을 살펴보면 다음과 같다. 우선 3道の 漕倉은 11월 1일에 開倉하여 이듬해 1월 안으로 稅穀을 畢捧하고 忠淸道가 2월 20일 이전에 發舩하여 3월 10일 이내에 上納하도록 되어 있고 全羅道가 3월 15일 이전 發舩, 4월 10일 이내 上納, 慶尙道가 3월 25일 이전에 發舩하여 5월 15일 이내에 上納하도록 되어 있다. 그러나, 이것은 續大典의 規定에 불과하니 慶尙道 3倉은 2월 1일에 開倉하여 收捧하되 漕倉의 遠近에 따라 發舩의 先後를 달리하여 三浪倉이 3월 13일, 馬山倉이 3월 15일, 駕山倉이 3월 18일에 각각 發舩하였는데 이 慶尙道 3倉에는 京軍軍保米가 포함되어 있어서 兵使가 파견한 裨將이 監載하였다.¹³⁾

稅穀을 畢捧한 漕倉에서는 該當官長이 船隻을 點檢한 후 裝發하게 하였는데 漕船往來에는 萬戶가 監官이 되어 押領하며 그 밑에 色吏·沙(沙工: 每船 1人)·格軍(水夫: 每船 15人, 水站에는 3人)이 配置되었다. 萬若에 監官이나 色吏가 승선하지 아니하고 代理人을 파견할 때에는 處罰을 당하였다. 漕船이 出發할 때에는 水路를 熟知하는 자를 승선시켜 船行이 念慮되는 곳은 그의 指揮에 따라 進退하게 하였다.

漕船은 每運에 30隻을 1綜으로 하여 到泊과 回發을 任意로 하지 못하게 하였으며 이를 違反할 때에는 處罰이 되었다. 漕船이 上來할 때에는 沿邑에서 邑境·嶼草 등에 立標하며 水路를 熟知하는 자 2, 3人을 每船마다 승선시켜 指路하게 하는 등 護送의 義務가 賦課되어 있었다. 漕船이 忠南 保寧의 元山島와 泰安의 安興梁에 도달하면 中間點檢을 받았다. 元山島에서는 差使員(忠淸水虞侯)이 逢點하였는데 이 곳에서 소홀한 檢飭으로 順風을 기다리지 아니하고 日暮 후에 發船하게 하여 安興梁에서 敗沒하였을 경우에는 處罰되었다. 그리고 安興梁에 到泊하여서는 安興僉使가 逢點하였는데 이 두 곳의 逢點帖文이 없을 때에는 비록 無事히 到京하였더라도 監色沙格 등이 處罰되었다. 漕船이 南西水路 合襟處인 江華의 燕尾亭에 도달하면 江華留守가 近處 邊將 중에서 別擇한 差使員이 主管하고 通津의 鳳翔浦에 도달하여서는 通津府使가 主管하였는데 漕船이 이 두 곳에 到泊하면 即時 檢飭하여 發送하게 하였으며 萬若에 遲留하는 弊端이 있을 때에는 差使員과 通津府使를 論罪하였다. 漕船이 京江에 도달하면 즉시 戶曹의 堂上·郎官이 親往하여 點檢한 후 收納하였다.

萬若에 漕運 도중 漕稅船이 致敗하였을 경우에는 當該地方官이 晝夜를 不計하고 달려가 米穀의 拯出 등 事後處理에 臨하도록 되어 있는데 2일이 경과하도록 親往하지 않거나 代理를 파견할 때에는 處罰을 당하였다. 이 밖에도 私穀添載者나 故爲致敗者, 또는 稅穀偷食者에 대한

12) 『上揭書』卷120, 49年 閏4月 甲午·乙未·丙申條.

13) 『萬機要覽』財用篇2, 漕轉 漕倉條.

處罰 등 漕運의 安全을 圖謀하고 弄奸을 防止하기 위한 處罰規定이 法制化되어 있다. 한편, 50 隻 이상을 무사히 輸送한 押領官은 加資 등으로 論賞하고 3 隻 이상을 致敗하였을 때에는 論罪하였다.

二.

당시 漕稅船들이 運航한 航路는 沿岸에 近接한 島嶼 사이를 運航하는 沿海航路가 취해졌다.¹⁴⁾ 漕稅船들이 外洋航路를 취하지 아니하고 沿海航路를 취한 이유는 확실하지 않다. 다만 당시 船舶이 外洋으로 나아가는 것은 國家禁制로 되어 있을 뿐 아니라 무엇보다도 運航距離上的의 문제가 아니었던가 생각될 따름이다. 즉, 漕倉을 出發한 漕船이 運航途中 元山島·安興 등지에 寄着하여 點檢을 받아야 했는데 그러기 위해서는 굳이 멀리 迂廻하는 外洋으로 나아가갈 이유가 없었을 것이다. 더군다나 漕稅船이 致敗하였을 때에도 外洋에서는 米穀의 拯出이 不可能하나 沿海에서는 어느 정도 그것이 可能하다는 점도 考慮될 수 있다.

沿海航路에는 險路가 많아 나름대로 危險負擔率이 높았고 그 중에서도 安興梁 冠丈項과 江華 孫石項, 그리고 漢江의 幸州 鹽倉項이 3大 險路로 알려졌다. 冠丈項과 孫石項에는 모두 돌뿌리가 날카로운 데다 물이 빠르고 거세어서 이 곳을 通過할 때에는 臭載念慮가 많았으며 鹽倉項에는 풀등(草嶼)이 많이 생기고 모래로 江이 메워져 물이 얕아졌으므로 큰 배는 通過하기가 어려웠다.¹⁵⁾

三南의 漕稅船들이 寄着하여 點檢을 받던 泰安의 安興梁은 江都의 門戶로서 江華島와는 一帆風에 來往할 수 있는 거리이며 西쪽으로 山東半島의 登州·萊州를 바라보고 南쪽으로는 湖嶺地方을 控扼하는 西南의 咽喉인 동시에¹⁶⁾ 三南水路의 要衝地였다.¹⁷⁾ 大東地志는 安興梁 冠丈項에 대하여 다음과 같이 서술하고 있다. 즉, 安興鎮 北쪽 3 里에 위치한 冠丈項은 옛부터 險路로 일컬어져 왔는데 물밀에 돌이 많고 水中에 높고 가파르게 서 있는 두 바위 사이로 船舶이 지나가야 하므로 航路가 위험하여 漕稅船의 致敗가 잦았다고 하였다.¹⁸⁾

14) 昌原의 馬山倉을 起點으로 하면 대략 다음과 같다. 馬山-固城統營·閑山島間-固城蛇梁島南方-南海昌善島北方-南海島北方-全羅左水營(現 麗水)·突山島防踏鎮間-高興外羅乃(路)島北方-莞島金塘島北方-莞島古今島嶼北方-莞島北方-莞島甫吉島北方-全羅右水營(現 海南郡)·珍島間-務安者羅島東方-務安多慶浦鎮·注文島間-務安甌(曾)島東方-務安智島嶼·荏子島間-靈光法聖嶼·松義(耳)島間-扶安邊山串·靈光蛸島嶼間-沃溝倍(夜)味島·古群山島嶼間-舒川煙島東方-保寧元山島·故道(古代)島·插矢島間-瑞山安興鎮·賈誼島間-唐津大難知(蘭芝)島西方-甕津靈興島·伊赤(作)島間-仁川月尾島·甕津永宗島間-江華孫石項-通津留島-江華甲串津-京都龍山江(『增補文獻備考』卷 35, 輿地考 23 關防 11 海路 1).

15) 『萬機要覽』財用篇 2, 漕轉條.

16) 『備邊司謄錄』卷 160, 正祖 3 年 3 月 29 日條.

17) 『增補文獻備考』卷 33, 輿地考 21 關防 9 海防 3.

18) 金正浩, 『大東地志』, 泰安 山水條.

孫石項은 鹽河(또는 江華水道)상에 위치하고 있는데 江華의 德津鎮 龍頭砲台와 對岸인 金浦(과거에는 通津)의 德浦鎮 사이에 있다. 三南의 漕稅船들이 이곳을 버리고서는 달리 길을 구할 수 없는 곳인데¹⁹⁾ 漕路 중에서도 最大의 險路로 알려진 이곳에 대하여 大東地志는 다음과 같이 서술하고 있다. 즉, 孫石項에는 돌다리(石梁)가 굳세게 뻗쳐 있어서 물밀이 마치 문지방과 같이 되어 있는데 그 중앙이 약간 오목하여 潮水가 들고 날때 水勢가 심히 急하며, 또한 물밀의 돌뿌리가 마치 깊은 斷崖와 같아서 波濤가 굽이치며 흐르는 것이 마치 여울과 같이 빠르기 때문에 舡路가 極險하다고 하였다.²⁰⁾

漕路에는 이와같은 險路가 가로놓여 있기 때문에 이 곳을 회피하려는 方案으로 試圖된 것이 安興掘浦와 金浦掘浦였다. 泰安半島의 頂部 17 里에 運河를 파서 漕稅船들이 이곳을 通過하게 하려는 安興掘浦는 高麗時代 이래로 여러 차례 試圖되었으나 成功하지 못하였다. 그리하여 朝鮮의 顯宗朝에 安興 左右에 南北倉을 설치하여 漕稅船이 稅穀을 南倉에 下船시키면 車馬로 北倉으로 輸送하여 空船으로 冠丈項을 통과한 漕稅船이 北倉에 이르러 다시 積載하고서 漕運을 계속하였는데 이것도 南北倉間을 車馬로 輸送하는 下民들의 勞苦와 費用이 巨大하여 곧 廢止되고 말았다. 金浦掘浦는 仁川(仁川橋)쪽 西海岸에서 金浦(高村面)쪽 漢江 사이 40 里에 運河를 파서 潮水를 통하게 하려는 計劃인데 高麗時代 이래로 여러 차례 計劃되다가 朝鮮 仁宗朝에 權臣 金安老에 의하여 着工되었다. 그러나, 中間에 가로놓여 있는 圓通峴의 開鑿에 실패함으로써 工事が 中止되고 말았다.²¹⁾

漕運에 있어서는 각종의 障得로 말미암아 漕稅船의 臭載·致敗가 잦았다. 慶尙道地域에 漕倉이 설치되기 이전인 英祖 4 年(1728)에는 漕稅船의 致敗가 40 여 隻에 이르렀고, 英祖 7 年(1731)에는 90 여 隻에 달하였다.²²⁾ 이 속에는 漕船 외에 賃舡上納하는 各邑 稅船이 포함이 되어 있다 하더라도 이것은 당시의 漕船數(水站船 제외)가 71 隻이었음을 감안할 때 놀라운 數字가 아닐 수 없다. 당시 漕船 1 隻의 積載限度가 600 石으로 되어 있었으니 대충 계산해서 54,000 石의 損失을 의미한다. 勿論 漕稅船이 致敗하였다고 해서 積載稅穀을 모두 喪失했다고는 보기 어렵고 그 중 一部가 拯出된 것으로 짐작되나 그렇더라도 이것은 量入爲出하던 당시의 一年支計에 莫大한 支障을 招來하였을 것은 自明하다.

漕稅船 臭載·致敗의 患이 正祖 21 年(1797)에 戶曹判書 李時秀의 말과 같이 거의 없는 해가 없어서²³⁾ 正祖 7 年(1783)에 京畿監司 沈頤之는 目下의 最悶急事가 漕運一事라고 上疏하고 있고²⁴⁾ 正祖는 先王의 飭教(英祖 20 年) 이후 점차 漕運法이 解弛해져서 昨年은 再昨年보다 심

19) 『正祖實錄』 卷 7, 3 年 3 月 壬辰條.

20) 金正浩, 『大東地志』, 江華 山水條.

21) 『萬機要覽』 財用篇 2, 漕轉條·朴廣成, 「金浦掘浦와 轉漕倉에 대하여」(『畿甸文化研究』 1, 1972).

22) 『英祖實錄』 卷 30, 7 年 8 月 壬辰條.

23) 『備邊司謄錄』 卷 185, 正祖 21 年 2 月 10 日條.

24) 『正祖實錄』 卷 16, 7 年 7 月 癸卯條.

하고 今年는 昨年보다 심하여 今年에는 몇 隻의 漕船이 致敗할런지 모르겠 다고 慨嘆하고 있는 것이다.²⁵⁾ 漕倉이 慶尙道地域에까지 확장 설치된 英祖 41년(1765) 이후 正祖 末年(1800)까지 36년간의 漕稅船致敗狀況을 英·正祖實錄과 備邊司曆錄에 의하여 圖示하면 다음과 같다.

漕稅船致敗狀況

年月日	漕倉名 (漕船)	州郡名 (稅船)	船隻數	穀數	事由	狀態	場所
英祖 41.4(4.23)		舒川	1	數千斛(近二千石)	濫載	致敗	通津境
41.5(4.23, 5.17)	法聖倉	(靈巖·海南·咸平)	20	(萬石)	(濫載·風浪)	致敗	(臭載)
43.6(6.19)	(法聖倉)	湖南		近二萬石(2萬石)	烈風揚波	臭載	
47.6(6.15)		順天	(3)		偷竊故敗?	致敗	湖西境
49.6		樂安	1		濫載·晚時裝發	致敗	
正祖 4.7	三浪倉		1			致敗	靈巖境
4.7		綾州	1			致敗	扶安境
4.7		綾州·務安	2			致敗	萬頃境
4.7		洪州·恩津	1		故敗?	致敗	高陽境
4.7		公州	1			致敗	通津境
5.閏5		湖南	1		濫載	臭載	
5.7			7			臭載	
6.4			1		冒險發送·風浪	臭載	永宗前洋
(12.6.28)		(興陽)	1			致敗	京江
13.1(12.6.28)	法聖倉		1			致敗	京江
15.5(5.3)	法聖倉		4	(米太 4,557石)	添載·風浪	臭載	安興前洋 (致敗)
16.閏4(閏4.28)	馬山倉		9		(風勢不順)	臭載	舒川·庇仁· (致敗)馬梁嶺境
(16.6.30)		(保寧)	(1)		(風浪)	致敗	龍津前洋
16.7.	三浪倉		4			覆敗	通津境
17.4(5.27)	法聖倉		2	米太 2,070餘石		致敗	通津境
18.4		全羅道	10	米太 14,399石	逢風	致敗	古群山島前洋
(20.4.20)	聖堂倉		1			致敗	通津前洋
21.4(4.25)	三浪倉 (馬山倉)		6			(臭載)	漆原境

위 圖表에서 그 期間을 英·正祖의 36년간으로 限定한 것은 純祖朝 이후에는 거의 關係記事를 찾아볼 수 없기 때문이다. 그렇다고 해서 純祖朝 이후에는 漕稅船의 致敗가 없었다고 볼 수는 없다. 예를 들어 憲宗 5년(1839)에는 嶺南의 3倉漕船 14隻과 湖南稅船 4隻이 臭載한 事件이 發生하였으니²⁶⁾ 英·正祖에도 關係記事의 文面으로 볼 때에 모든 致敗記事가 網羅

25) 『上揭書』 卷10, 4年 7月 丙申條.

26) 『憲宗實錄』 卷6, 5年 6月 庚午條.

된 것으로는 짐작되지 않으니 純祖朝 이후에는 重大事件 외에는 아예 記錄上에서 漏落되어 있는 것이 아닌가 한다. 그리고 圖表에서 漕船과 稅船을 區別한 것은 전자가 漕倉 소속이고 후자가 賃船上納하는 州郡 소속이기 때문이다. 嚴密하게는 兩者가 區別이 되나 이 兩者는 소속이 다르다 뿐이지 같은 漕運方式으로 稅穀을 上納할 뿐 아니라 당시 朝廷에서도 이를 區別치 않고 있어서 關係記事 중에는 區別이 애매한 것도 더러 있다. 圖表 중에 괄호를 친 부분은 備邊司謄錄의 記事이고 나머지는 朝鮮王朝實錄의 記事이다.

圖表에서 漕稅船이 致敗한 原因을 살펴보면 積載限度를 초과하는 濫載에다가 氣候의 突變으로 風浪을 만난 것이 大宗을 이루고 있다. 英祖 41年(1765)에 靈巖·海南·咸平稅船 20隻이 致敗한 것이 바로 濫載에다가 風浪을 만난 것이 그 原因이었다.²⁷⁾ 또, 正祖 15年(1791)에 法聖倉 漕船 24隻과 賃船 1隻이 安興前洋에서 逢點한 후 風勢가 不順하여 止泊하였다가 이튿날 出發하여 겨우 大洋에 이르렀을 때 突然 西北風이 大起하여 波濤가 衝天하는 바람에 俊字·體字·國字·平字船 등 4隻이 綜中에서 離脫하여 致敗한 것도 그 때문이다. 그런데, 沈沒한 俊字船의 所載稅穀이 米太 1,160石, 體字船의 그것이 1,164石, 國字船의 그것이 1,147石, 平字船의 그것이 1,086石이었으니²⁸⁾ 正祖 15年부터 積載限度가 800石에서 1,000石으로 바뀐 사실을 감안하더라도 이 船舶들이 86石 내지 147石을 添載하고 있는 것을 볼 수 있다.

그리고, 正祖 18年(1794)에 全羅道稅船 10隻이 致敗하였을 때 積載한 米穀이 合計 11,095石이고 大豆가 1,851石, 雜費條各樣米豆가 1,453石 등 총 14,399石으로서 10隻의 添載穀이 무려 4,399石이나 되었던 것이다.²⁹⁾ 添載穀 가운데는 稅穀 외에 私穀도 있었는데 大典通編에는 100石 添載者를 禁錮 5년에 처하고, 私穀을 添載하였을 때에는 그 多少를 莫論하고 當該守令과 差使員을 禁錮 10년에 처하도록 규정이 되어 있다. 그럼에도 不拘하고 당시의 漕稅船들이 添載 濫載를 일삼고 있는 것을 볼 수 있다.

3道漕船의 發船과 上納期限이 法으로 규정되어 있어서 發船期限을 어겼을 때에는 當該守令과 差使員을 處罰하고 上納期限을 어겼을 때에는 監官과 沙格輩를 處罰하도록 되어 있다. 그럼에도 不拘하고 晚時裝發이 잦아 漕船致敗의 原因이 되기도 하여 英祖 43年(1767)에 英祖는 10日間 晚發한 자는 禁錮 3年, 1朔 晚發한 자는 禁錮 10년에 處하도록 罰則을 強化하라고 傳敎하고 있다.³⁰⁾ 그러나, 賃船上納邑에서는 賃船하는 過程中 時間을 虛費하는 수가 많았으며 특히 一船兩運이 許容되어 있는 忠淸道의 경우에는 5월에 裝發하여 6월 안으로 畢納하게 되어 있는데도 船路의 險阻로 賃船의 到泊이 늦어져서 7, 8월까지 遲延되는 수가 있었다. 이렇게 되면 自然히 風高水弱한 時期가 되어 臭載의 患을 免키 어려웠다.³¹⁾

27) 『備邊司謄錄』 卷147, 英祖 41年 4月 23日條.

28) 『上揭書』 卷178, 正祖 15年 5月 3日條..

29) 『正祖實錄』 卷39, 18年 4月 癸未條.

30) 『備邊司謄錄』 卷150, 英祖 43年 6月 20日條.

31) 『上揭書』 卷180, 正祖 16年 2月 14日條.

正祖 21년(1797)에 戶曹判書 李時秀가 近來 漕稅船이 臭載하는 것은 오로지 沿邑守令들이 護送任務를 게을리하는 때문이라고 말하고 今年부터는 沿邑에서 護送指路船隻을 여러 隻 指定하여 浦口에서 候望하다가 有風潮落時는 留泊하도록 挽留하여 함부로 움직이지 못하게 하고 無風潮生時에 出發하도록 勸告하여 逗留하지 못하게 할 것을 該道에서 沿邑守令들에게 嚴飭하게 하자고 啓請하고 있다.³²⁾

그가 有風潮落時에 留泊하게 하고 無風潮生時에만 出發하게 하자는 것은 바람의 有無와 함께 潮水의 干滿 또한 航海를 左右하는 條件이 되어 있음을 말해 주고 있는 것이다. 아무리 無風時라 하더라도 干潮時에 運航하는 것은 危險이 따랐다. 그것은 당시의 漕路가 島嶼, 사이를 運航하는 沿海航路인데 거기에는 干潮時에 岩石이 露出되는 등 到處에 險路가 도사리고 있기 때문이다.

앞의 圖表에서 漕稅船의 致敗場所를 살펴보면 총 23件의 致敗가 있는데 그 중 6件이 通津境, 2件이 安興前洋, 3件이 漢江上으로 되어 있으니 致敗場所가 밝혀져 있는 18件 가운데 11件이 冠丈項·孫石項·鹽倉項 등 3大 險路와 그 周邊에서 있었음을 알 수가 있다. 顯宗朝에 右議政 金堉은 그가 目睹한 安興梁에 대하여 다음과 같이 말하고 있다. 즉, 瑞山 泰安 땅이 西海로 走入하여 安興東峽이 되었는데 兩南의 漕稅船들이 돛을 날리며 이곳에 到達하였을 때는 이미 날은 저물고 갈 길은 먼데 바람은 자고 潮水가 물러가서 알아진 관계로 배가 바위에 부딪쳐 破船하기 때문에 安興梁은 西海의 瞿塘이 되어 있다고 하였다.³³⁾

正祖朝에 知中樞府事 具善復은 江華島를 審察하고서 孫石項에 대하여 다음과 같이 말하고 있다. 즉, 岸上에서 孫石項을 바라보니 바야흐로 潮滿風恬時를 맞이하여 船舶들이 꼬리를 물고 來往하는데 沙工들이 이곳에 도달하면 아연 긴장하여 精神을 가다듬고 操舵하면서 正舵로 中央航進하다가 側舵로 折旋하여 灘石을 피한 후에 다시 正舵로 환원하여 中央航進하기를 수차 되풀이한다. 그러나 萬若에 逆風을 만난다면 敢히 通過할 수 없을 뿐 아니라 처음에 順風이 불다가도 바람이 突變하면 반드시 岩石에 부딪쳐서 沈沒하게 된다고 말하고 있다.³⁴⁾

이상과 같이 漕稅船致敗의 主된 原因이 風浪 때문이고 致敗場所가 主로 3大 險路였다고 한다면 險路와 風浪이 서로 밀접한 關係를 가지고 있는 것을 알 수 있다. 風浪이 더욱 威力을 發揮한 곳이 險路上이다. 航海途中 風浪을 만난다면 어느 곳이나 危險하기가 마찬가지겠지만 險路上에서는 風向의 變化나 조그만 風浪도 漕稅船致敗의 原因이 될 수 있었던 것이다.

그런데, 冠丈項·孫石項·鹽倉項은 滿潮時라 하더라도 極盛時期가 아니면 通過가 不可能하였다. 萬機要覽에서는 漕稅船들이 위의 세 險路를 통과할 때는 반드시 潮盛時를 기다려서 물이 많이 쌓인 연후에야 비로소 航進을 敢行할 수 있었다고 하고 그렇기 때문에 漕稅船들이 京江에 到泊하는 것은 대개 晦望 후의 일이라고 하였다.³⁵⁾ 潮汐은 하루에 두 차례씩 있으나 潮盛

32) 『上揭書』 卷185, 正祖 21年 2月 10日條.

33) 『增補文獻備考』 卷157, 財用考4 漕運條.

34) 『正祖實錄』 卷7, 3年 3月 壬辰條.

35) 『萬機要覽』 財用篇2, 漕轉條.

時는 한 달에 晦望 두 차례밖에 없다.

三.

萬機要覽에 潮候를 占치는 이른바 占潮詩가 실려 있고³⁶⁾ 增補文獻備考에는 이것이 李奎報의 逐日潮汐極漲之詩로서 그가 祖江上에서 지었다고 하였다.³⁷⁾ 李奎報는 高麗朝 崔氏武人政權時代에 文人으로서 어렵게 벼슬을 얻어 左司諫知制誥에 이르렀는데 八關會에서 地方官의 잘못을 默認하였다는 罪目으로 52歲 때인 高宗 6년(1219)에 桂陽(富平)都護府副使로 左遷되었다. 失意에 빠진 그가 赴任길에 祖江(漢江·臨津江의 合江) 나무를 건느면서 心懷를 달래는 祖江賦를 지었는데 占潮詩도 이 곳에서 지었다고 한다.

萬機要覽에는 占潮詩를 「三兔三龍水 三蛇一馬時 羊三猿亦二 月黑後復如斯」라 기록하고 이어서 「兔卯時 龍辰時 蛇巳時 馬午時 羊未時 猿申時 日三日一日二 以日言也 只言十五日者舉前望而後望可推也」라는 挾註를 달고 있다. 이에 따라 占潮詩를 解釋하여 보면 滿潮時間이 三兔三龍水, 즉 1日에서 3日까지는 卯時(오전 5~7시), 4日에서 6日까지는 辰時(오전 7~9시)이고 三蛇一馬時, 즉 7日에서 9日까지는 巳時(오전 9~11시), 10日은 午時(오전 11~오후 1시)이며 羊三猿二, 즉 11日에서 13日까지는 未時(오후 1~3시), 14日과 15日은 申時(오후 3~5시)가 된다는 것이다.

이상은 望前 15日까지의 潮候이고 望後의 그것은 可히 미루어 알만하다고 하였으니 16日에서 18日까지는 酉時(오후 5~7시), 19日에서 21日까지는 戌時(오후 7~9시), 22日에서 24日까지는 亥時(오후 9~11시), 25日은 子時(오후 11~오전 1시), 26日에서 28日까지는 丑時(오전 1~3시), 29日과 30日은 寅時(오전 3~5시)가 되며 月黑後, 즉 다음 달에는 다시 이와 같이 되풀이된다. 增補文獻備考에는 좀더 具體的으로 卯時라 하더라도 1日은 卯初, 2日은 卯中, 3日은 卯末이라 하고 10日의 午時를 午中, 14日과 15日의 申時는 申上半, 申下半으로 기록하고 있다.

그러니까 이 占潮詩는 月間의 潮候, 즉 滿潮時間을 占치는 詩임을 알 수 있는데 萬機要覽에는 占潮詩가 지금의 祖江潮候와 合致한다고 하였고³⁸⁾ 增補文獻備考에서는 이것이 祖江近處에서 合致하지만 湖西는 京畿보다 약간 이르고 湖南은 湖西보다도 좀더 이르다고 하였다.³⁹⁾ 참고삼아 현재 仁川을 中心으로 하는 西海의 潮候와 比較하여 보면 다음 圖表와 같다.

36) 『上揭書』 財用篇 2, 漕轉條.

37) 『增補文獻備考』 卷 35, 輿地考 23 關防 11 海路 1 潮汛條.

38) 『萬機要覽』 財用篇 2, 漕轉條.

39) 『增補文獻備考』 卷 35, 輿地考 23 關防 11 海路 1 潮汛條.

潮汐對比表

일자	요일	음력일자	만조				간조				점조시의 만조시간	
			시각	조고	시각	조고	시각	조고	시각	조고		
			시 분	cm	시 분	cm	시 분	cm	시 분	cm		
4월 9	수	3월 1	5 17	848	17 31	844	11 20	54	23 37	27		
10	목	2	5 52	881	18 02	853	11 54	40		...	} 5 ~ 7 시	
11	금	3	6 25	898	18 32	849	0 07	4	12 28	45		
12	토	4	6 56	900	19 02	833	0 37	-1	13 00	64		
13	일	5	7 27	888	19 34	805	1 06	8	13 32	96	} 7 ~ 9 시	
14	월	6	7 59	863	20 07	766	1 36	33	14 05	141		
15	화	7	8 33	824	20 45	715	2 08	73	14 41	195		
16	수	8	9 14	772	21 32	657	2 44	128	15 24	257	} 9 ~ 11 시	
17	목	9	10 08	715	22 39	604	3 28	194	16 26	317		
18	금	10	11 29	671	...	...	4 33	256	18 16	342	- 11 ~ 13 시	
19	토	11	10 14	584	13 03	669	6 15	283	19 55	305		
20	일	12	1 48	616	14 31	708	7 52	249	20 55	241	} 13 ~ 15 시	
21	월	13	2 57	679	15 27	758	8 58	187	21 39	175		
22	화	14	3 49	748	16 11	799	9 49	127	22 18	116	} 15 ~ 17 시	
23	수	15	4 32	808	16 50	823	10 33	82	22 54	70		
24	목	16	5 12	854	17 28	830	11 14	59	23 29	39	} 17 ~ 19 시	
25	금	17	5 51	883	18 03	819	11 54	58	...	...
26	토	18	6 28	893	18 39	794	0 04	24	12 33	78	} 19 ~ 21 시	
27	일	19	7 06	884	19 14	760	0 39	27	13 12	115		
28	월	20	7 43	858	19 50	718	1 14	48	13 50	165	} 19 ~ 21 시	
29	화	21	8 21	815	20 28	672	1 49	86	14 31	223		
30	수	22	9 04	761	21 14	624	2 27	140	15 18	283	} 21 ~ 23 시	
5월 1	목	23	9 58	703	22 21	583	3 12	204	16 22	333		
2	금	24	11 15	658	23 55	572	4 17	267	17 57	348	} 21 ~ 23 시	
3	토	25	12 48	648	...	...	5 54	300	19 25	312	- 23 ~ 1 시	
4	일	26	1 27	608	14 06	676	7 29	278	20 27	248		
5	월	27	2 37	674	15 01	718	8 37	226	21 13	179	} 1 ~ 3 시	
6	화	28	3 28	746	15 43	759	9 29	173	21 52	117		
7	수	29	4 10	809	16 21	791	10 12	131	22 28	69	} 3 ~ 5 시	
8	목	30	4 49	856	16 56	809	10 52	105	23 02	37		

增補文獻備考에는 日間, 月間, 年間潮候에 대하여 대략 다음과 같이 叙述하고 있다. 潮水가 바야흐로 江浦口에 漲溢하게 되면 海中에서는 이미 退去한 뒤이므로 海諺에 이르기를 「안 참(內站) 밖 감(外邊音)」이라고 한다. 方言에 潮水가 漲溢하였을 때를 站(참, 물이 차다<滿>의 이름꼴)이라 하고 退去하였을 때를 邊音(감, 물이 가다<去>의 이름꼴)이라고 하여 「舟行者는 站에 가고 走行者는 邊音에 간다」고 한다. 潮水는 하루에 두 차례씩 밀려 왔다가 밀려 가는데 이것을 潮汐, 즉 滿潮와 干潮라고 한다. 이것이 1日間の 潮汐進退에 관한 潮候이다. 潮汐은

대략 6시간 간격으로 되풀이되기 때문에 午前中の 滿潮時間을 알게 되면 그 이후의 潮汐은 미루어 알게 되어 있다.

方言에 初1日의 潮水를 7水挨(무날, 挨者推也 方言 稱水進曰水推)이라 하고 2日을 8水挨, 3日을 9水挨, 4日을 10水挨이라고 하며 5日을 물이 점차 減少하기 시작한다는 뜻으로 折只(꺾기, 言水折而減也)라고 한다. 6日을 2折只, 7日을 大折只라 하고 8日을 潮水가 가장 적다는 小音(조금, 言水極少也)이라고 하며 9日을 물이 불기 시작한다는 水衰(무취)라고 한다. 10日을 1水挨, 11日을 2水挨, 12日을 3水挨, 13日을 4水挨, 14日을 5水挨, 15日을 6水挨, 潮水가 가장 盛하다 하여 일명 生伊(사리, 水盡生而極盛也)라고 한다. 16日은 다시 初1日과 같이 7水挨, 20日은 5日과 같이 折只, 23日은 8日과 같이 小音, 24日은 9日과 같이 水衰, 30日은 15日과 같이 生伊이라 한다. 方言에 「水衰에 留泊한 자 3水挨에 간다」고 하는데 水衰날에는 배가 運航하지 못하고 浦岸에 留泊하다가 潮水가 盛한 3水挨(벧사람들은 서툰날이라고 한다)에야 비로소 떠서 航海할 수 있기 때문이다. 潮汐은 달과 相應하는데 달에는 大小弦이 있어 望에도 進退가 있기 때문에 潮汐의 盛衰는 반드시 曆書を 準據삼아야 한다. 이상이 月間의 潮汐盛衰에 관한 潮候이다.

方言에 2月에서 7月까지의 望生伊를 彊生伊(센사리 또는 큰사리, 彊者大也), 晦生伊를 片生伊(쪽사리, 片者少也)라 하고 8月에서 翌年 1月까지의 望生伊를 片生伊, 晦生伊를 彊生伊라고 하는데 특히 3, 4月의 望生伊와 9, 10月의 晦生伊를 大生伊라고 한다. 이와 같이 月間에는 兩生伊가 있으며 春夏에는 晦生伊물이 적고 望生伊물이 큰데 3月의 그것이 더욱 크고 4月이 가장 크다. 秋冬에는 望生伊물이 적고 晦生伊물이 큰데 9月의 그것이 더욱 크고 10月이 가장 크다. 이상이 年間의 潮汐大小에 관한 潮候이다.

水勢는 生伊때 來去가 甚히 빨라서 退潮 후 港內(浦中一帶深凹之地)에 남아 있는 물이 거의 없으나 小音때는 來去가 甚히 게을러서 그 흔적을 찾아보기 어렵고 港內에서 물이 모두 물러가는 것은 아니다. 그리고 날이 溫和하고 바람이 잔잔하면 潮水의 增加가 크지만 반대로 陰雨나 바람이 強할 때는 潮水의 減少가 甚하다. 또 水勢는 平演하게 積진적으로 밀려오는 것을 蹶潮라 하고 數10丈 높이로 屹立하여 마치 帳幕을 두른 것 같이 밀려오는 것을 立潮라고 한다.

그런데, 같은 바다의 물이라 해도 潮汐하는 물과 그렇지 않은 물이 있어서 潮汐 때에는 모든 물이 일제히 進退하는 것은 아니고 다만 한 줄기 潮汐路가 있을 따름이다. 그리고 江水가 浦口에 이르렀을 때 潮水가 밀려오면 潮水는 江水 위로 떠서 江上으로 進出하고 반면에 江水는 地面을 따라 밑으로 흐르기 때문에 潮水가 盛한 生伊때에는 江水가 막혀서 미미하게 흐른다. 이것은 潮水와 江水가 交流하기 때문이다. 우리 나라 潮汐은 西南海에만 있어서 靈巖 葛頭山의 東쪽에 이르면 差異가 나고 金海에 이르게 되면 극히 미미하며 蔚山 以北의 東海에서는 없다.⁴⁰⁾

40) 『上揭書』 卷35, 潮汛條.

漕運에 있어서는 이상과 같은 潮候와 航路의 實狀을 熟知하고 있지 않고서는 航進이 不可能하였고 3大 險路에서는 더욱 그러하였다. 그렇기 때문에 때로 바람이 완전히 鎮靜하기를 기다리지 못하고 서둘러 進發하거나 中途에서 여러 날 逗留하는 것이 故爲致敗를 위한 奸計에서라기보다는 潮水의 極盛時에 맞추어 險路까지 到達하려는 不可避한 所爲가 아니었던가 여겨진다. 어차피 期限内에 到京하지 못하면 處罰을 당하였기 때문에 때로는 다소의 冒險을 무릅쓴 航海도 있었던 것이 아닌가 한다.

그러므로, 正祖 元年(1777) 3월에 正祖가 앞으로 風勢를 잘 살피지 않고 促發하여 致敗케 한 자나 到處에서 逗留하여 故爲致敗한 자가 있을 때에는 當該 守令을 嚴勸하라고 備邊司에 傳教하고 있는 것이나⁴¹⁾ 正祖 15年 5월에 法聖倉漕船 4隻이 安興前洋에서 致敗한 것이 바람이 鎮靜하기를 기다리지 못하고 徑先促發한 慢忽의 所致라 하여 監色沙格 등을 處罰한 것과 같은 것은⁴²⁾ 漕運의 實情을 모르고 취한 處事가 아니었는지 모르겠다.

漕稅船들이 漢江에 접어들면 江水의 흐름이 빨라서 溯上하기가 어렵다. 그렇기 때문에 孫石項을 通過한 潮盛時에 일거에 幸州項까지 通過하지 않으면 안되었다. 뱃사람들이 「幸州站을 낸다」는 말을 하는데 幸州站이란 幸州까지 潮水가 찬다(滿)는 뜻이다. 앞서 潮候에서 본 바와 같이 潮水와 江水는 交流하기 때문에 潮盛時에는 潮水가 幸州項까지 차고 漢江은 潮水에 막혀서 미미하게 흐른다. 이 때가 아니고서는 배가 溯上할 수 없다. 뱃사람들이 「幸州의 徐福堧이가 이레 한나절 잠을 잤다」고 하는 것은 幸州의 徐福堧이가 幸州站을 놓치고 月串에서 7日 쯤이나 잠을 잤다는 뜻이다. 漕稅船들이 幸州站을 대지 못할 때에는 不得已 江華의 月串이나 通津의 江寧浦 등지에 留泊하여 다음 潮盛時를 기다리지 않으면 안된다. 그런 까닭에 漕稅船이 江華 月串鎮 燕尾亭과 通津 鳳翔浦에 도달하면 江華의 差使員과 通津府使가 即時 檢飭하여 發船하게 하였던 것이다.

41) 『正祖實錄』 卷3, 元年 3月 癸未條.

42) 『上揭書』 卷32, 15年 5月 戊寅條.