

# 揚州 施橋에서 發見된 古代 木船

金萬紅\* · 許逸\*\* 譯

## On the Wooden Ship of the Tang Dynasty Unearthed from Shiqiao Zhen

Translated by Jin, Wan Hong\* · Hugh, Ihl\*\*

### 목 차

1. 서 론
2. 선박의 위치 및 주위환경
3. 선박의 구조
4. 유물 및 유적
5. 결 론

## 1. 서 론

1960년 3월, 강소의 揚州 施橋鎮에서 수로 공사를 진행하던 중에 고대의 큰 목선과 통나무 배 하나를 발견하였다. 우리 탐사대에서는 이 소식을 접하고 20일의 정리, 발굴작업 끝에 목선의 발굴작업을 완료하여 지금은 揚州市 박물관에 전시하고 있다.

## 2. 船舶의 位置 및 周圍環境

施橋鎮은 揚州市 남쪽 9km 되는 곳에 있는데 주위는 광활한 충적평원이다. 鎮 동쪽으로 조금 가면 양자강으로 흘러드는 夾江이 있다. 夾江의 서쪽구간은 沙頭河라 하는데 이 강은

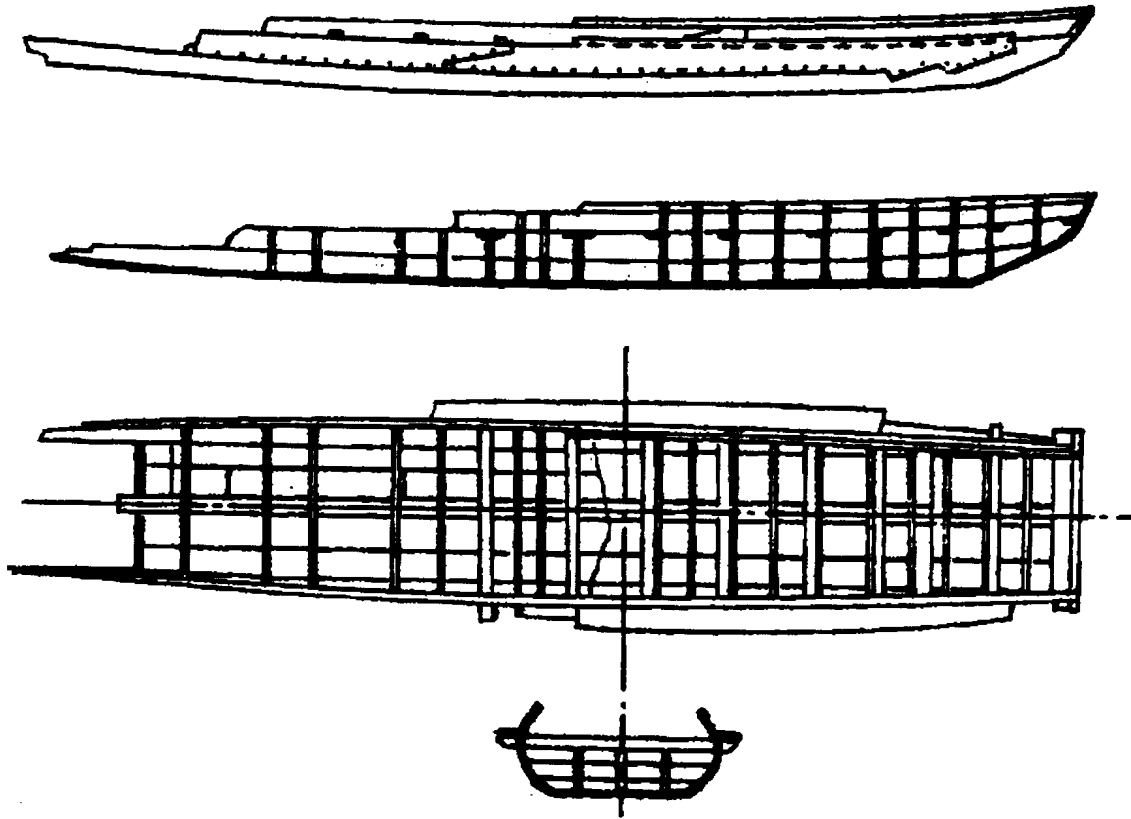
© 江蘇省文物工作隊, 《文物》, 第6期, 1961年, pp.52~54.

\* 韓國海洋大學校 大學院 博士課程

\*\* 韓國海洋大學校 教授

동에서 서로 흘러 施橋와 300m 되는 곳에서 남으로 꺾어져 양자강으로 흘러든다. 협강의 동쪽 구간은 小江이라 하는데 서에서 동으로 흘러 양자강에 흘러든다. 江心은 老洲와 新洲이다.

새로 판 수로는 북에서 남으로 施橋鎮과 沙頭河 사이로 남으로 5km 더 가서 양자강과 통한다. 목선이 발견된 곳은 시교에서 동남으로 400m 떨어진 새 수로의 서쪽 기슭인데 해발고(廢黃河의 기준으로 할 때)는 1.6m이고 현재의 지면과는 6m깊이 되는 회색의 층적 모래 흙 중에서 발견되었다. 그림은 揚州 施橋鎮 唐代的 木船圖이다.



揚州 施橋鎮 唐代的 木船<sup>9)</sup>

수로의 단면으로 보면 이 곳에는 4가지의 다른 토층이 퇴적되어 있는 것을 볼 수 있다. 지표는 두께가 0.5m되는 혼합토이고 그 밑은 3m두께의 황색의 沙土層인데 이 두 층에서는 明清시기의 유물이 발견되었다. 또 밑으로 내려가면 0.3~0.5m되는 赭黃色(자황색) 토층이고 그 아래가 바로 회색의 층적 沙土層이다. 이 두 토층에서 발견된 것은 모두 당송시기의 유

9) 席龍飛, 《中國造船史》, 湖北教育出版社, 2000年 1月, p.117

물인데 그 수량도 비교적 많다.

하천 밑바닥을 따라 목선이 발견된 곳에서 북으로 약 200m 가면 한 줄의 동서방향으로 된 나무말뚝을 발견할 수 있는데 말뚝은 17개로 되어 있다. 말뚝의 나무는 선체의 나무와 같고 직경은 큰 것이 25cm이고 길이는 각기 달랐는데 모두 선박과 같은 깊이의 토층에 막혀 있었다. 이 부근에는 또 위에서부터 파내려 온 우물모양의 벽돌로 쌓은 건축물을 발견하였는데 그 안에는 연자돌도 있었다.

### 3. 船舶의 構造

발견된 두 척의 선박은 연이어 있었다. 동쪽의 것은 큰 목선이었고, 서쪽의 것은 한쪽으로 기울었던 통나무 배였다. 발견된 순서에 따라 큰배를 1호선이라 하고 통나무배를 2호선이라고 하여 설명하고자 한다.

#### 3.1 1號 船

楠木(녹나무)으로 된 것인데 널이 두껍고 材質이 굳었다. 출토시 선창이 위로 향하였고 선수는 남에서 32도 편서한 방향이었고 선미는 이미 파손된 상태였는데 현존한 선체길이는 18.4m(선박의 본래 길이는 24m), 선창의 제일 넓은 곳은 4.3m, 선저는 2.4m, 선창의 깊이는 1.3m이고 선체 널의 두께는 13cm이다. 선박의 속구와 선창널은 모두 없어진 상태이고 평저였다. 殘存한 상태로 보아 선창은 대체로 5개의 큰 艙으로 나눌 수 있고 그 안에는 또 약간의 작은 艙으로 나눌 수 있다.

선체는 장부와 쇠못을 접용하여 건조한 것인데 격창널 및 격창널의 받침대와 양현의 이음새는 모두 장부를 사용하였다. 선현은 4개의 큰 널을 쇠못(길이는 17cm, 쇠못의 머리 직경은 2cm, 평균 25cm마다 한 개)으로 박아 만든 것인데 선저도 같은 방법을 사용하였다.

선박의 구조는 견고하고 정밀하게 제작하였으며 널빤지 사이는 기름(동백기름)과 석회를 사용하여 메웠다. 재료 중 옹이가 있거나 갈라진 곳에는 작은 나뭇조각을 이용하여 메웠다.

#### 3.2 2號 船

1호선의 서쪽에 있었는데 선수는 1호선의 右舷에 바싹 붙이고 있었고, 선미는 서남쪽으로 뻗어 있었으며 선체는 1호선과 20도의 각도로 맞붙어 있었다. 2호선은 하나의 큰 楠木을 파서 만든 것인데 선수와 선미는 약간 위로 치켜세웠고 檀香으로 붙인 동시에 판을 못으로 막아 놓았다. 뿌리 부근이 선미이고 나무의 위 부분이 선수이며 배의 밑 부분은 둥글었다. 선체는 길쭉하였는데 길이는 13.65m, 너비는 75cm, 깊이는 56cm이며 舷과 선저의 두께는 모두 6cm이었다. 선수의 오른쪽에는 로프를 매는 나무 홈이 있었고 선미에는 두 개의 네모난 구

명이 있었다.

#### 4. 遺物 및 遺跡

창내에는 흙이 짙게 메워져 있었는데 유물의 분포도 매우 혼잡하였다. 1호선에서 발견된 유물로는 다음과 같은 것이 있다.

##### 4.1 靑色 유약의 陶鉢

3개의 靑色 유약의 陶鉢이 발견되었는데 크기가 모두 같았고 높이는 5.7cm이고 直口, 平底였다. 胎土는 赭紅(자홍)색으로서 그중 하나의 밑바닥에는 먹으로 “圓”자가 쓰여져 있다.

##### 4.2 靑은 유약의 陶罐

靑은 유약의 陶罐 1개가 발굴되었다. 그 높이는 29cm이고 아가리는 밑으로 감아진 형태이고 4개의 귀가 있고 항아리의 배는 볼록 나왔고 밑은 안으로 오목하게 덜어 갔다.

##### 4.3 鐵刀

鐵刀 1개가 출토되었다. 모양은 길쭉한데 나무 손잡이는 이미 腐敗하였고 길이는 27cm, 너비는 4cm, 두께는 0.3cm로서 兵器는 아니었다.

##### 4.4 鐵鎚

도끼모양을 한 鐵鎚 1개가 있는데 높이는 19.5cm, 칼날의 너비는 12.4cm이다. 윗부분이 두껍고 위에 장방형으로 깊게 홈이 나 있다.

##### 4.5 鐵器

鐵器 1개가 출토된 외에도 1호선의 주위와 배의 밑에서 끊어진 대나무 로프와 대나무 編織物 조각이 많이 발견되었다. 편직물은 두 층으로 되어 있었는데 그 중간에 한 층의 작은 대나무줄기(잎)가 있었는데 선창에 썩은 지붕으로 보인다. 좌우 양편의 踏板에는 불에 그슬린 흔적이 있었고 선수의 우측에 나무기둥이 비스듬히 세워져 있었는데 돛대 같지는 않았다.

2호선은 이미 한쪽으로 기울어진 상태에서 발견되었기 때문에 선내에는 유물이 발견되지

아니하였고 다만 선수로부터 82cm되는 곳의 1호선의 선저와 가까운 곳에서 한 가닥의 쇠줄을 발견하였는데 그 길이는 1.6m인데 이미 4토막으로 끊어져 있었고 모두 44環이었다. 그리고 배 밑에서 비교적 큰 松香 세 덩어리를 파내었고 배 밑에서 棕皮 한 조각과 남아 있는 길이가 3.3m되는 종려 줄 한 가닥을 발견하였다.

## 5. 結 論

아직까지 파악한 자료가 충분하지 못하여 목선의 절대적인 연대에 대하여는 아직 단언할 수 없다. 발굴된 유물로부터 볼 때, 청색 유약의 陶鉢의 유약 색상이나 胎土가 高郵의 당나라 묘지에서 발굴된 것과 매우 비슷하다. 그러나 옅은 유약의 네 귀가 달린 陶罐은 또 송나라 시기의 특징을 갖고 있다. 동시에 목선이 발견된 지층에서는 송나라 후의 유물은 발견되지 않았기 때문에 우리는 이 목선이 송나라 때의 목선일 가능성이 크다고 본다. 또한 목선의 구조로부터 볼 때, 용적이 크고 격창이 많으며 선박의 널판지가 견고한 것을 보면 이것도 송나라 때의 특징을 가지고 있다. 동시에 큰 선박이 작은 선박을 달고 있는 것을 보면 정박 시에 부두로 드나 더는데 이용한 것으로 보이는바 이 또한 그때 운항하던 선박이 가지고 있는 독특한 특징의 하나이다. 운항중이거나 풍랑을 만났을 때 선체를 固定하기 위하여 긴 밧줄이나 대나무 줄을 이용하여 무거운 물건을 수중에 드리웠다.<sup>10)</sup> 발굴된 이 두 선박은 거의 이러한 특징을 모두 가지고 있다. 그 외에 1호선의 외형과 “청명상하도”에서 그린 목선과 비슷하다.

목선이 많이 훼손되어 있고 또한 선내에서 발굴된 유물이 많지 않아 이 선박의 用途에 대해서도 확실하게 알 수 없다. 그러나 1호선의 배수량이 상당히 크고 그 규모나 사용한 재료로 보아 일반 서민이 사용하였던 민용 선박일 가능성을 매우 작고 官用 운송선이었을 가능성이 크다. 이 선박은 운하와 양자강을 오간 관선으로서 2호선은 의심할 바 없이 1호선의 부속선이었다. 목선의 북쪽으로 200m되는 곳에서 한 줄의 나무기둥을 발견하였는데 이것은 항구의 건축물 일부로 보이는 바 당시 이 목선은 바로 이 항구부근에서 재난을 만나 침몰한 것이 아닌가 생각된다.

고대 목선에 대한 정리와 주위 환경에 통하여 우리들은 이러한 추측을 할 수 있다. 천여년 전에 沙頭河의 하상은 지금보다 훨씬 넓었던 것으로 생각되며 목선이 침몰한 곳은 그때에는 하천의 중앙이었다. 양자강이 하류의 평원지역에 들어선 후에는 물살이 늦어져 상류에서 가져온 모래흙이 침적되면서 이러한 모래톱에 걸려 목선이 침몰한 것이 아닌가 생각된다. 그 후 하상에 흙모래가 점차 침적되면서 하상은 좁아 졌고 이 목선은 땅속에 묻히게 되었다. 이 일대의 4층의 지층 속에서 각기 당송시기와 明清시기의 유물이 발견된 점을 미루어 보아 이곳은 역대로 인구가 비교적 밀집한 지역이었던 것으로 생각된다. 지방지의 기록에 의하면 “揚子鎮은 옛적에 揚子津이라고 하였는데 府의 城 남쪽으로 15리 되는 곳에 있었

10) 白壽彝, 牛島俊作 譯, 《支那交通史論》, 日本生活出版社

다.……당나라 때에는 ‘津’이라고 하였고 宋元시기에는 ‘橋’라고 하였으며 지금은 ‘鎮’이라고 한다.…”<sup>11)</sup> 이로부터 지금의 施橋鎮은 옛적에 揚子橋에 속해 있었음을 알 수 있다. 揚子水道記<sup>12)</sup>에도 이와 같은 기록이 있다. 또한 “江北運程”에서도 말하기를 “揚子橋는 府의 남쪽 15리 되는 곳에 있었는데 이것이 곧 揚子津으로서 예로부터 하천운송의 要衝地였다.…”<sup>13)</sup> 당나라의 盧綸이 지은 “泊揚子岸詩”에서 말하기를 “산은 물 속에 드리웠고, 千帆이 옛 津을 드나드는구나. 물고기는 불빛에 놀래 도망가고 달빛은 강 건너는 나그네를 비추네.” 이로써 우리는 당나라 후부터 이곳은 교통운송의 요충지이고 경제가 발달한 지역이었다는 것을 가히 상상할 수 있다. 이러한 유물의 발견은 역사기록이 정확하였음을 입증하여 주고 있으며 揚州의 지방사를 연구하고 특히 地理沿革을 연구하는데 중요한 자료를 제공하여 주고 있다. 또한 목선의 구조와 건조기술을 볼 때, 이는 고대 造船 匠人의 지혜로움을 말하여 주고 우리나라 수상교통사, 조선사를 연구하는데도 소중한 실물자료를 제공하였다.

---

11) 《揚子府志》，卷六，清雍正11年版本，p.2

12) 劉文淇，道光乙巳夏江西撫署校刊，《揚子水道記》（清）

13) 清，董恂，江北運程 卷四十，p.27