

# 『入唐求法巡禮行記』에 기록된 船體構成材 ‘檣機’에 대한 小考

허 일\* · 崔云峯\*\*

\*한국해양대학교 운항시스템공학부 교수 · \*\*한국해양대학교 대학원 운항시스템공학과 박사과정

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

Ihl Hugh\* · Yunfeng Cui\*

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

\*\* Doctoral Student of Division of Ship Operating Systems Engineering, Korea Maritime University

**요 약** : 일본의 구법승 엔닌(圓仁)은 견당사선에 동승하여 入唐한 뒤 서기 838년 6월 13일부터 847년 12월 14일까지 당에 머무르면서 9년 반에 걸친 행적을 『입당구법순례행기』(入唐求法巡禮行記)라는 일기에 남겼다. 이 일기에는 당시 당의 사회, 경제, 종교, 외교, 군사, 지리, 교통 및 행정에 대한 방대한 정보가 포함되어 있다. 특히 이 일기의 초입부분 즉 838년 6월 13일부터 7월 3일의 기록은 마치 항해일지와 같은 방식으로 기록되어 있다. 여기에 나타나 있는 항해 및 조선 관련 용어들은 당시 고대선과 항해기술을 연구하는데 대단히 중요한 단서가 된다. 이 논문에서는 『입당구법순례행기』에 등장하는 ‘檣機’가 어떤 구성재인지를 구명하고자 한다. 이 연구는 고대선박의 구조에 대한 이해를 높이는 데 기여할 것이다.

**핵심용어** : 엔닌, 입당구법순례행기, 누아(檣機), 횡단면도

**Abstract** : Ennin was a Japanese buddhist monk who stayed in Tang from Jun. 13, 838 A.D. to Dec. 14, 847 A.D. in lunar's calender and wrote lengthy diary through the travel. This diary contained lots of information on the politics, economy, social culture, religion, diplomatic policies, militaries, geography, transportations and administrations of Tang China. Especially the beginning of his diary dated from Jun. 13, to July 3, 838 A. D. was recorded in the manner of ship's logbook entries. Many terms of navigation and naval architecture appeared on it. It is very important to understand them for studying ancient ship and its navigation skill. This paper aims to investigate the meaning of 'Nu-A, 檣機' obviously referring to some part of hull of the ship as the first step to annotate the terms of navigation and naval architecture which were appeared in the diary.

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

### 1. 서 론

8세기 일본의 遣唐 請益僧 慈覺大師 圓仁(794-864, 이하 엔닌이라 함)은 서기 838년 6월부터 847년 초겨울까지 9년 반 동안에 걸쳐 唐에서 求法을 하며 경험한 행적을 『入唐求法巡禮行記』(이하 『행기』라 약함)라는 일기에 남겼다. 이 『행기』에 포함된 내용은 당시 당의 정치, 경제, 사회문화, 종교, 외교, 군사, 지리, 교통, 행정을 망라한 것이다. 특히 엔닌은 일본의 博多灣에서 배를 타고 양자강 입구 峴港 부근에 난파하기까지 마치 항해일지를 기록하는 것처럼 일기를 썼다. 또한 후에 선박이나 도보로 대운하와 중국의 동해안 일대를 섭렵하며 선박과 항해에 관한 기록을 다수 남겼다.

지금까지 이 행기에 관해서 다수의 譯注書, 補注書, 校註書, 審閱書, 點校書 및 논문이 발표되었으나, 선박 및 항해에 대한 내용은 특수한 전문분야인 관계로 미답의 상태로 남아있

다. 이 『행기』에는 특히 해상왕 장보고 대사가 여러 번 언급되어 있고, 엔닌이 승선하였던 견당선에는 신라인이 승선하여 譯語 등 중요한 직책을 수행하였다. 또한 당시 당의 동해안에는 다수의 신라인이 거주하면서 선박의 건조, 수리, 운항에 종사하였다. 그러므로 『행기』에 나오는 선박, 항해 및 조선에 대한 기록은 고대선을 연구하는 데 귀중한 자료로서 장보고가 지휘한 선박을 복원하는 데 참고가 될 수 있을 것이다.

『행기』의 내용 중 그가 승선했던 선박이 양자강 입구 부근의 峴港 앞 바다에서 난파했을 당시를 기록한 承和 5년(838년) 6월 29일 기사에 연달아 두 차례 언급되는 선체구성재 ‘檣機’라는 용어는 글자 자체가 각 전사본마다 다를 뿐 아니라 그것이 무엇을 말하는지 연구자에 따라 의견이 분분하다.

이 논문에서는 『행기』에 기록된 선박과 항해에 관한 기록들을 이해하기 위한 첫걸음으로 ‘檣機’의 정체를 구명하고자 한다.

\* 대표저자 : 허 일(중신회원), hugh@hhu.ac.kr, 051)410-4274

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

## 2. 板本 및 각 참고본에 기록된 한자의 뜻

먼저 원사료인 『入唐求法巡禮行記』에는 ‘檣楫’가 어떻게 기록되어 있는지 확인할 필요가 있다. 이 『행기』는 일본에서 여러 차례 복간한 바 있으나, 판본에 따라 다른 부분도 발견되고 있다.

필자가 저본으로 사용한 엔닌의 『入唐求法巡禮行記』는 『大日本佛教全書』에 포함된 것으로,<sup>1)</sup> 이 판본에 기록된 원문을 인용하면 다음과 같다.

承和五年 六月廿九日

“曉潮潤, 湓亦隨竭, 令人見底. 底悉破裂, 沙埋檣楫(考檣楫如指船底之結構, 擗時誤作檣或檣楫歟, 池本作檣). 衆人設謨, 今船已裂, 若再逢潮生, 恐增摧散歟...仍倒桅, 截落左右艙棚於船四方建棹, 結纜檣楫(考檣池本作檣). 亥時望見.. 西方遙有火光, 人人對之, 莫不忻悅. 通夜瞻望, 山嶋不見, 唯看火光.”<sup>2)</sup>

『행기』의 내용을 확인하기 위하여 몇 가지 다른 판본을 참고하였다. 먼저 일본 東洋文庫에서 간행한 『入唐求法巡禮行記』<sup>3)</sup>에 기록된 번역문을 인용하면 다음과 같다.

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

또 다른 참고본인 花山文藝出版社에서 간행한 『入唐求法巡禮行記校註』<sup>4)</sup>에 기록된 번역문을 인용하면 다음과 같다.

“.....悉已裂, 沙埋檣楫.....於船四方建棹, 結纜檣楫.”

마지막으로 중국 상해고적출판사에서 간행한 『入唐求法巡禮行記』<sup>5)</sup>에 기록된 번역문을 인용하면 다음과 같다.

“..... 底悉破裂, 沙埋檣楫.....於船四方建棹, 結纜檣楫.”

위에서 인용한 『入唐求法巡禮行記』의 여러 판본에 나타난 한자 ‘누아’와 관련한 주요 한자의 뜻을 살펴보면 다음과 같다.

1) 檣: 한국어 발음은 ‘누’이며, 『大漢和辭典』<sup>6)</sup>에 의하면 이 글자는 ‘擗’이며 ‘擗’과 같은 자로서 낫, 호미 등을 뜻한다

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

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

3) 足立喜六 譯注, 鹽入良道 補注, 『入唐求法巡禮行記』 東洋文庫 137, 平凡社, 1994.11. 10.

4) 白化文, 李鼎霞, 許德楠 校註, 周一良 審閱, 『入唐求法巡禮行記校註』, 花山文藝出版社, 1992. 9.1.

5) 顧承甫, 何泉達 點校, 『入唐求法巡禮行記』, 上海古籍出版社, 1986. 8.

6) 諸橋徹次, 『大漢和辭典』, 大修館書店, 1980. 4. 20.

고 해석하였다.

2) 檣: 현재 중국에서 사용되고 있는 가장 권위적인 사전 『辭海』에는 이 글자가 수록되어 있지 않다. 그리고 『大日本佛教全書』에 수록된 『入唐求法巡禮行記』에서는 ‘擗’자가 종종 ‘檣楫’ 혹은 ‘檣楫’로 오기되며 池田長田 藏本에서는 ‘檣’자를 ‘檣’자로 썼다고 소개하였다. 그러므로 ‘檣’자는 ‘檣’자나 ‘檣’자의 오기일 가능성이 크다.<sup>7)</sup>

3) 檣: 한국어 발음은 ‘복’이다. 『正字通』과 『集韻』에서는 ‘梁’이라고 기록하였으며, “작은 나무를 큰 나무에 덧 얹힘”(以小木附大木上爲)의 뜻을 가지고 있는 ‘들보의 복’, ‘얹을 복’으로 해석하였다.<sup>8)</sup>

4) 檣: 한국어 발음은 ‘예’이다. 『楚辭』에서는 ‘檣’과 같은 자이며, ‘檣의 檣’자라고 적었다.<sup>9)</sup> 노를 움직여 나아간다(鼓檣以去)”라고 하였으며, ‘檣檣’, ‘檣檣’등과 같이 선박의 도구를 나타낼 때 사용된다고 해석하였다.

5) 檣: 한국어 발음은 ‘진’이다. 『類篇』에서는 지붕의 가장자리, 『廣韻』에서는 두 기둥의 사이, 『集韻』에서는 정돈의 뜻을 가진다고 주해하였다.<sup>10)</sup>

6) 檣: 한국어 발음은 ‘줍’이다. 『說文』에서 檣과 통한다고 해석하고 ‘所上權’라 하여 노의 뜻을 가졌고 긴 것은 ‘權’, 짧은 것은 ‘檣’이라 했다.<sup>11)</sup>

7) 擗: 한국어 발음은 ‘누’이다. 『集韻』에서는 ‘拄’를 뜻하며 ‘拄’의 뜻과 같다고 하였다.<sup>12)</sup>

## 3. 기록에 나타난 ‘檣楫’의 해석 및 비판

위에서는 원사료인 『入唐求法巡禮行記』의 각 판본에 나타난 ‘檣楫’ 관련 부분의 원문을 살펴보았다. 이번 절에서는 각 판본의 편집자들이 ‘檣楫’를 어떻게 해석하고 있는지를 살펴보고, 이를 비판적으로 점검토할 것이다.

### 3.1. 해석

1) 『大日本佛教全書』의 『入唐求法巡禮行記』은 東寺觀知院 藏本(이후 東本)에 의거하였고 誤脫이 있는 경우 池田長田 씨의 藏本(이하 池本)으로 보완한 것이다. 이 판본에서는 ‘檣楫’라 적고, 이는 船底의 한 구성재(結構)를 말한다<sup>13)</sup>고 하였으며, ‘擗’는 종종 ‘檣楫’ 혹은 ‘檣楫’으로 誤記되며 池本에서는 ‘檣’를 ‘檣’로 썼다고 기록하고 있다.

2) 白化文 등이 校註한 『入唐求法巡禮行記校註』에서는 ‘擗 檣’이라 쓰고 船底龍骨을 지지하는 結構라고 校註하였다.<sup>14)</sup>

7) 諸橋徹次, 『大韓和辭典』, 大修館書店, 昭和59年 4月.

8) 諸橋徹次, 『大韓和辭典』, 大修館書店, 昭和59年 4月.

9) 諸橋徹次, 『大韓和辭典』, 大修館書店, 昭和59年 4月.

10) 諸橋徹次, 『大韓和辭典』, 大修館書店, 昭和59年 4月.

11) 諸橋徹次, 『大韓和辭典』, 大修館書店, 昭和59年 4月.

12) 足立喜六 譯注, 『入唐求法巡禮行記』, p.12.

13) “檣楫如指船底之結構”, p.2.

3) 顧承甫, 何泉達이 點校한 『大唐求法巡禮行記』에서는 ‘木榩’라 적었는데, 이는 『大日本佛教全書』 판 『행기』의 해석과 동일한 것이다.<sup>15)</sup>

4) 김문경이 역주한 『엔닌의 입당구법순례행기』에는 ‘木榩’라고 적고 한글로는 ‘누아’라고 발음을 달았다. 김문경은 木榩를 “배 밑의 골격을 이루는 긴 횡목”이라고 주를 달고, 또한 “小野本에서는 ‘榩楸’이라 한다”고 소개하였다.<sup>16)</sup>

5) 라이샤워(Reischauer)는 각주에서 ‘木榩’라고 적고 선체의 어떤 부분의 명칭임에는 틀림없으나, 傳寫者의 오류인지 기술용어인지 알 수 없다”고 기록하고 있으며, “『大日本佛教全書』에서는 ‘榩楸’이라고 읽기를 권장한다”고 적고 있다.<sup>17)</sup>

6) 中龍福이 번역하고 주해한, 『大唐求法巡禮行記』에서는 “배 밑의 組立材를 뜻한다”고 각주하고 있다.<sup>18)</sup>

7) 崔根植은 박사학위논문에서 이를 ‘披水板’이라고 설명하고 있다.<sup>19)</sup>

8) 足立喜六이 譯註한 『大唐求法巡禮行記』의 번역문에서는 ‘榩楸’이라 기록하고 다음과 같이 주를 달고 있다.

“榩는 『集韻』에 의하면 ‘拄’의 뜻이며 곧 ‘支’의 의미가 된다. 또한 『和名類聚抄』에서 ‘楸’에 대한 釋名은 역시 ‘楸’이며, 和名으로는 加遲(かじ)라고 하였다. 이는 배를 빠르게 하는데 사용한다(使舟捷疾)는 의미이다. 그러므로 ‘榩楸’은 ‘拄楸’이 되므로 船側의 견고한 橫木의 뜻이 된다. 선측의 상부에는 두껍고 견고한 판을 덧대는데 이것이 舳이다. 때문에 楸, 權, 楸, 施 및 槽 등은 이와 같이 견고한 현의 횡목에 설치하는 것이므로 ‘榩楸’이라 칭한다. 이로 미루어 沙埋榩楸은 선저가 파열된 후 모래(또는 개흙)가 침입하여 船腹에 충만한 것을 말한다. 또한 船의 四方에 棹를 세워 杖줄을 ‘榩楸’에 묶은 것은 船의 전복을 방지하기 위한 것이다. 東本과 堀本은 ‘榩楸’, 津金寺本은 ‘榩楸’라 했고, 小野本은 ‘榩楸’이라 했다고 소개하고 있다. 『大日本佛教全書』는 ‘榩楸’(집의 기둥, 들보의 부분)으로 注를 달았고 기타의 여러 본은 이를 따랐다. 단, 田島德音 만은 ‘榩楸’이라 해서 ‘쿠사키리카치(クサキリカチ)’라 했다.”<sup>20)</sup>

### 3.2 비판

위의 3.1에서 살펴본 바 있는 여러 판본의 편집자들도 ‘누아’가 선체의 어느 부재인지를 명확하게 파악하지 못하고 있다. 따라서 이들 선학의 해석을 바탕으로 필자의 견해를 제시하고자 한다.

1)에서는 “선저의 한 결구”라고만 했으므로 어떤 부분인지 알 수 없다. 또한 ‘木榩’자는 ‘榩’, ‘榩’와 같은 자이며 낫, 호미 등을 뜻하며 또한 중국의 가장 큰 사전 『辭海』에도 없는 글자이다. 그러므로 선체의 구성재로서의 의미는 찾아볼 수 없어 어떤 글자의 오기임을 짐작케 한다.

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

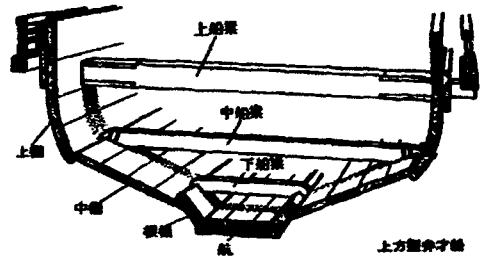


Fig. 1 Midship section of ancient Japanese ship<sup>21)</sup>

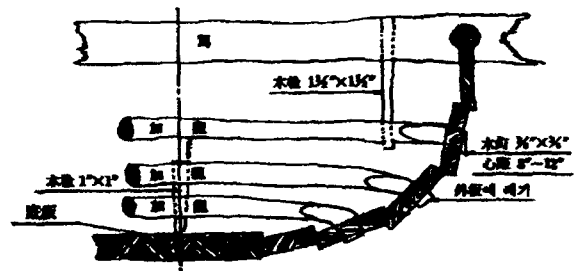


Fig. 2 Midship section of ancient Korean ship<sup>22)</sup>

3)에서는 ‘榩’라고 해석하고 池本에서는 ‘榩’라고 한다고 서술하였으므로 고증할만한 가치가 없다.

4)에서는 배 밑의 골격을 이루는 긴 횡목이라 했는데, 배 밑의 폭은 선체구조상 선폭을 초과할 수 없으므로 상대적으로 긴 횡목이 부착될 수 없다. ‘긴 횡목’이 아니고 ‘횡목’으로 표현을 바꾼다면 일본의 고대선일 경우 Fig.1의 下船梁(시타 후나바리)에 해당되며 고대 한선의 경우라면 Fig.2의 선저부

14) “榩楸, 指船底龍骨的支撐結構”, p.7.

15) 沙埋榩楸 全書本考云.. 「榩楸 池本作「榩」, p.47.

16) 김문경 역주, 『엔닌의 입당구법순례행기』, 도서출판 중심, 2001, p.25.

17) 木榩, a term repeated a few line later. The first character is read nou and means ‘a hoe.’ Obviously the term refers to some part of the hull of the ship, but it is either a copyist’s error or a technical term no longer understand. DBZ suggests that the characters might stand 榩楸. Edwin O. Reischauer, *ENNIN’S DIARY : The Record of a Pilgrimage to China in Search of the Law*, The Ronald Press Company, New York, 1955, p.7.

18) 中龍福 역주, 『大唐求法巡禮行記』, 정신세계사, 1991, p.22.

19) 崔根植, 『장보고 무역선과 항해기술 연구 -新羅船- 運輸를 중심으로-』, 박사학위논문, 고려대학교대학원 사학과, 2002년 7월.

20) 文海出版社有限公司印行, 大正 4년(1915). 6. 30.

21) 石井謙治, 『日本和船史』, 至誠堂, 昭和58年 7月, p.112

22) 김재근, 『우리배의 역사』, 서울대학교출판부, 1999년 2월, p.88.

분의 장치(가룡목)와 유사한 구성재일 것이다.

5)와 6)에서는 “배 밑의 조립재”, 또는 “선체의 어느 부분의 명칭에 틀림없다”라고 애매하게 언급하였으므로 그 내용을 알 수 없다.

7)에서는 披水板이라고 했다. 피수판은 일반적으로 중국 고대 平底船의 兩舷 중앙부분에 부착하는 설비로 선박의 橫流를 방지하는 역할을 주목적으로 하여 逆風항해를 가능케 하는 설비이다.<sup>23)</sup>

8)에서는 2절에서 인용한 것과 같이 소상하게 ‘檣楫’의 정체에 대하여 언급하고 있다. 다시 한번 정리해서 쓰면 아래와 같다.

足立은 田島德音의 의견에 따라 ‘檣楫’으로 풀이하고 있다. 다시하면 정리하면 아래와 같다. 즉 ‘檣’은 ‘拄’의 뜻이요 또한 ‘支’와 통한다. ‘楫’은 『釋名』의 해석에 따르면 역시 ‘楫’이다. 그러므로 ‘檣楫’은 ‘拄楫’이다. ‘楫’의 和名은 ‘加漣(かじ)’이며 이는 “배를 빨리 가게 하는데 쓰인다.” 고로 ‘拄楫’은 배를 빨리 가게 하는 도구, 즉 檣, 櫂, 楫, 桅, 桅 등을 설치하는 선측의 견고한 橫木이다. “沙埋檣楫”의 현상은 선저가 파열되어 모래와 개흙이 침입해 선복에 충만한 것을 말한다. 또한 선박의 四方에 棹를 세워 닻줄로 ‘檣楫’을 동여맨 것은 선박의 전복을 방지하기 위한 것이다.

이상의 내용 중 애매하게 설명한 1), 3), 5), 6)은 고려할 가치가 없으므로 버리고, 2), 4), 7) 및 8)의 설명에 대해서만 살펴보고자 한다.

만약 2)의 해석이 옳다면, 누아는 선저에 있는 종방향의 구성재이므로 엔넌이 “檣楫가 모래에 묻혔다”<sup>24)</sup>라고 기록한 것에는 부합되나, 선저에 있는 이것의 “사방에 棹를 세워 닻줄로 동여매어 배의 전복을 방지할 수 있다”<sup>25)</sup>고 한 것과는 부합되지 않으므로 이러한 해석은 옳지 않다.

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

7)의 해석이 옳다면, Fig. 3에서 알 수 있듯이 피수판은 배 상부의 뱃전에서부터 선체 하부까지에 걸쳐 설치된 것이므로 피수판이 모래에 파묻혔다면 “사람을 시켜 배 밑을 살펴보기”<sup>26)</sup> 전에 이미 피수판이 모래에 묻힌 것을 알 수 있고 이러한 상태라면 선체 자체가 모래에 파묻힌 상태이므로 피수판만 거론했을 개연성이 적다. 또한 피수판은 긴 사다리꼴로 선체 중앙에 있고, 그 구조는 선체 상부에 그 한쪽 끝을 고

정시켜 필요에 따라 선체 중앙 상방의 고정축을 중심으로 하방의 다른 한쪽을 회전시켜 수면 하로 삽입하거나 수면위로 들어올리도록 되어 있으므로 여기에 배를 묶기에는 적당치 않다. 그러므로 누아를 피수판이라고 하면 “사방에 棹를 세워 닻줄을 동여매어 배의 전복을 방지할 수”는 없으므로 ‘檣楫’를 피수판이라고 할 수는 없다.

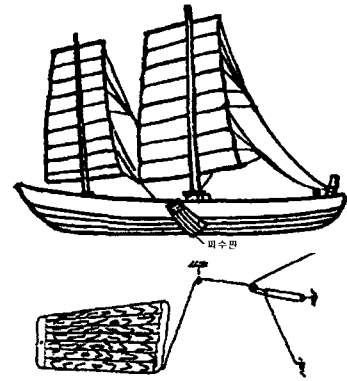


Fig. 3 Lee board of ancient Chinese ‘Sha’ ship <sup>27)</sup>

8)의 해석이 옳다면, ‘檣楫’는 선박 상부의 선수와 선미에 횡으로 설치되어 배의 추진기구인 노를 거치하도록 된 것이므로 “사방에 棹를 세워 닻줄을 동여매어 배의 전복을 방지하는 데” 효과적이므로 이 설명이 타당하다. 그러나 “사람을 시켜 배 밑을 보게 했다”<sup>28)</sup>는 기록에는 주의를 기울이지 않았다. 足立은 단지 “沙埋檣楫”를 선저가 파열하여 모래와 개흙이 선복에 차올라 선체의 상부에 있는 ‘檣楫’를 파묻은 것으로 생각했다. 앞서 최근식의 해석을 고증하면서 언급한 바와 같이 이러한 상태에서는 사람을 시켜 선저로 내려 보낼 필요도 없으며 그렇게 한다는 것도 불가능하다. 29일 “이른 아침 조석이 빠져나가면서 선내에 들어왔던 물도 빠져나간”<sup>29)</sup> 후 파손상태를 확인하기 위해서 “사람을 시켜 선저를 보게 했더니 선저가 거의 다 파손되고 檣楫가 모래에 묻혀 있는 것”<sup>30)</sup>을 발견한 것이다.

김문경과 足立은 거의 사실에 접근하고서도 한쪽의 사실을 누락한 아쉬움이 있다. 그렇다면 결과적으로 김문경이 유추한 것처럼 ‘檣楫’는 선저에도 있고, 足立이 유추한 것처럼 선측 상방 전후에도 있다고 보아야 한다. 선저에도 있고 선측 상방의 선수와 선미에 걸쳐있는 횡강력재는 일본 고대선형라면 ‘下船梁(시타후나바리), 中船梁(나카후나바리) 및 上船梁(우와후나바리)’에 해당할 것이고, 우리나라 고대선형이라면 ‘장치(가룡목)’ 또는 ‘명에’에 해당할 것이다.

또한 한자의 원형을 찾는 작업도 이러한 선상에서 생각해 보면 자명해 지는데 ‘檣楫’와 혼동 또는 오기되기 쉬운 한자

21) 造船史話編寫組, 『造船史話』, 上海科學技術出版社, 1979, p.114.

24) “沙埋檣楫”

25) “若再逢潮生, 恐增摧散歟, 船四方建棹 結纜檣楫”

26) “令人見底”

27) 造船史話編寫組, 『造船史話』, p.45.

28) “令人見底, 沙埋檣楫”

29) “曉潮潤, 淪亦隨竭”

30) “令人見底, 悉已裂, 沙埋檣楫”

‘樞楸’을 택하면 그 뜻도 “선체 兩舷을 지지하는 들보(梁)”로 되어 명확해진다.

#### 4. 결 론

3절에서 고중한 바와 같이 樞楸는 “사람을 시켜 선저를 보게 하여 확인한 결과 모래에 묻혀있기도 하고” 또한 선측 상부 선수와 선미에도 있어 “다시 조수가 밀려온다면 배가 다 부서질까 두려워 사방에 棹를 세워 닳줄로 이것에 묶어 선박의 전복을 방지할 수 있는” 선체구성재는, 일본고대선의 경우라면 ‘船梁’에 해당하고 고대 한선의 경우라면 ‘장쇠(가룻)’에 해당한다. 한자도 『大日本佛教全書』가 추천하는 ‘樞楸’와 혼동 또는 오기되기 쉬운 근사한 글자 ‘樞楸’을 취한다면 선체 양현을 지지하는 횡강력재가 되어 가장 자연스러운 해석이 될 것이다.

#### 참 고 문 헌

- [1] 圓仁, 『大日本佛教全書』 第113卷, 『入唐求法巡禮行記』, 文海出版社 有限公司印行, 大正 4(1915). 6. 30.
- [2] 白化文(1992), 李鼎霞, 許德楠校註, 周一良 審閱, 『入唐求法巡禮行記校註』, 花山文藝出版社, 6.
- [3] 顧承甫, 何泉達 點校(1986), 『入唐求法巡禮行記』, 上海古籍出版社, 8.
- [4] 김문경 역주(2001), 『엔닌의 입당구법순례행기』, 도서출판 중심, 1.30.
- [5] Edwin O. Reischauer(1955), 『ENNIN'S DIARY The Record of a Pilgrimage to China in Search of the Law』, The Ronald Press Company, New York.
- [6] 申龍福 번역 주해(1991), 『入唐求法巡禮行記』, 정신세계사, 9. 5.
- [7] 崔根植(2002), 「장보고 무역선과 항해기술 연구-‘新羅船’ 運航 을 중심으로-」, 博士學位論文, 高麗大學校 大學院 史學科, 7월.
- [8] 足立喜六 譯註, 鹽入良道 補注(1994), 『入唐求法巡禮行記』, 東洋文庫 157, 平凡社, 11.10.
- [9] 航運史話編寫組編, 『航運史話』(1978), 上海科學技術出版社, 12.
- [10] 造船史話編寫組編(1979), 『造船史話』, 上海科學技術出版社, 9.
- [11] 김재근(1999), 『우리 배의 역사』, 서울대학교 출판부, 2.
- [12] 石井謙治(1999), 『和船 I』, 法政大學出版局, 5. 20.
- [13] 水運技術詞典編纂委員會(1980), 『水運技術詞典』, 人民交通出版社.
- [14] 民衆書林 編纂局(1998), 『漢韓大字典』, 民衆書林, 1. 10.
- [15] 諸橋徹次, (1980) 『大漢和辭典』, 大修館書店, 4. 20.

원고접수일 : 2003년 6월 5일

원고채택일 : 2003년 7월 1일