

17세기 초 대명 해로사행의 해상 사행시*

- 대명 해로사행문학 연구의 기반과 토대 구축을 위한 시론 -

윤재환**

국문초록

1621년부터 1636년까지 약 15년 간 33회 이루어졌던 조선의 명나라 사행 여정은 지난 230년간의 육로사행과 달리 바다를 건너가는 험난한 길이었다. 당시 바닷길은 조선 사신들에게 낯설고 위태로운 길이었고, 해적의 출몰까지 잇달아 목숨을 걸어야 했다. 이 글은 이 기간 동안 이루어졌던 사행 여정 중 해상에서 창작한 시를 대상으로 한 것이다.

당시 조선 사신들의 여정에 대한 기록은 안경의 「가해조천록」부터 이만영의 「송정병자조천록」까지 모두 27종류의 연행록으로 남아 전하지만, 현재 전하는 기록이 당시의 사행 여정을 기록한 기록물의 전부라고 하기는 어렵다. 이 글은 해로사행 기간 창작된 시를 통해 조선조 해로사행문학과 사행시의 전체적인 양상을 파악하는 단서를 찾고자 하는 것이다. 따라서 이 글에서 논의의 대상으로 삼는 자료는 시를 중심으로 이루어진 전식의 「사행록」부터 김육의 「조천록」까지 모두 9종류이다.

그런데 시를 중심으로 구성된 기록을 살펴보면 해로 사행의 기본적인 특성이 잘 드러나지 않는다. 해로 사행록과 육로 사행록에 기록된 여정이 다르고, 해로 사행록에 해상에서 창작한 시가 포함되어 있으며 해로의 경험이 담겨 있다는 점에서 육로 사행록과 해로 사행록은 분명 다른 모습이기는 하지

* 이 글은 2017년 5월 20일 중국해양대학교 해외한국학 중핵대학 사업단에서 ‘이민과 국가: 정책·문화·문학’이라는 대주제 아래 고전문학 분과에서 ‘전근대 동아시아의 인문학적 네트워크’라는 주제로 개최한 국제학술회의에서 “17세기 조선 사신의 중국 가는 바닷길”이라는 제목으로 발표한 글을 수정·보완한 것이다.

** 단국대학교 문과대학 국어국문학과 교수.

만, 해로의 경험을 담고 있는 해상에서 창작한 시가 얼마 되지 않는다. 전체적인 양상에서는 오히려 특별한 변별점이 보이지 않는다. 그러나 이와 같은 현상이 당시 육로와 해로 사행을 대했던 조선 관리들의 인식이 지닌 유사성까지 의미하는 것이라고는 보이지 않는다.

해로 사행록 속 사행시의 성격을 보다 분명하게 확인하기 위해서는 해로 사행원들이 사행 기간 창작했던 해상의 사행시와 육상의 사행시를 비교해 보는 작업과 함께 해로 사행록과 육로 사행록의 비교, 다음으로 명나라 해로 사행록과 일본 사행록의 비교까지 폭넓고 심도 깊은 작업이 이루어져야 할 것이다. 앞으로 더 많은 연구자들의 노력이 필요해 보인다.

주제어 : 조선, 명나라, 해로, 사행, 사행록, 해상, 사행시

1. 서론

조선은 개국 이후 명나라와 우호 관계를 유지하기 위해 지속적으로 노력했다. 조선이 명나라와 우호 관계를 유지하고자 노력했던 것은 명나라가 조선 건국의 배경이 되었다는 명분론적인 이유와 함께 명나라를 통해 선진 문물을 수입하고 당대 동아시아 세계의 질서 속에서 그들의 위상을 확고히 하고자 해서였다. 그런 조선이 명나라와의 우호 관계를 유지하기 위해 노력했던 대표적인 행위가 사신의 왕래이다.

명나라 277년간 명나라 사신의 조선 출사 횟수는 153회, 조선 사신의 명나라 사행은 1,252회¹⁾라고 하기도 하고, 조선 태조 때부터 선조 때까지 명나라에서 조선으로 보낸 사신의 횟수는 168회이고, 같은 기간 조선에서 명나라에 보낸 사신의 횟수는 569회²⁾라고 하기도 한다. 조선과 명나라 사

1) 姜陽, 『朝鮮前期 朝明 使行外交와 交通路』, 경기대학교 대학원 사학과 박사학위논문, 2013, 6쪽.

이의 정확한 사행 횡수를 파악하기는 어렵지만, 현재까지의 연구 결과 조선에서 명나라로 보낸 사신의 횡수가 훨씬 많은 것으로 파악된다. 이는 조선 태조부터 연산군 때까지 조선에서 명나라로 1년에 하정사(賀正使), 성절사(聖節使), 천추사(千秋使)의 3사를 보내다가 1531년(중종 26)부터 동지사(冬至使)를 추가하여 1년에 4사를 보냈기 때문³⁾이라고 한다.

조선시대 조선과 명나라의 사신 왕래는 대부분 육로를 통해 이루어졌다. 먼 길을 돌아가는 험난한 여정이었지만, 육로사행이 해상을 통한 왕래보다 비교적 안전하고 익숙했기 때문이다. 하지만 조선과 명나라 사이의 육로사행은 후금(後金) 세력이 만주 지역을 장악한 이후 중단될 수밖에 없었다. 1616년 건국 이후 점차 세력을 확장해 나간 후금은 요동 지역을 장악한 이후 조선에 명나라와의 관계 단절을 요구하였고, 이에 따라 조선과 명나라 사이의 육로사행은 불가능할 수밖에 없었다. 이 시기 조선은 불가능한 육로사행을 포기하고 1621년부터 명나라와 해로사행을 시작하였다. 명나라와의 해로사행은 1621년부터 1636년 12월 병자호란이 일어나기 전까지 약 15년 간 지속되었다.

이 글은 1621년부터 1636년까지 이루어졌던 조선 해로사행의 사행시를 대상으로 기술되었다. 이 글에서는 먼저 조선의 대명 해로사행 전반에 대해 개략적으로 살펴 대명 해로사행의 개요와 여정의 변화 양상을 알아본 뒤 당대 대명 해로사행을 수행했던 사행 담당자들의 사행록 속에 수록되어 있는 사행시를 살펴보도록 하겠다. 그간 중국과의 교류 결과물인 연행록이나 조천록을 대상으로 한 연구는 상당한 성과를 이루었지만, 이 연구가 대부분 육로사행의 결과물을 대상으로 하고 있다는 점에서 해로사행을 대상으로 한 연구는 육로사행에 비해 소략한 편이다.⁴⁾ 또 중국과의 사

2) 金巳花, 『『皇華集』의 編纂과 板本』, 경북대학교 대학원 문헌정보학과 박사학위 논문, 2007, 7쪽.

3) 朴元焄, 『明初朝鮮關係史研究』, 一潮閣, 2002, 291~296쪽.

4) 해로사행에 관한 연구 결과가 육로사행보다 소략하다는 것은 육로사행과 비교

행 결과물에 대한 연구 대부분이 일기체 산문을 중심으로 이루어졌다는 점에서 사행시 특히 해로 사행시에 대한 연구는 거의 이루어지지 않았다고도 할 수 있을 정도이다.⁵⁾ 이와 함께 조선의 대명 해로사행 문학에 대한 연구가 대부분 개별 작품을 대상으로 하고 있어 대명 해로사행 문학의 전체적인 모습을 살펴보기 어렵다.⁶⁾ 그런 점에서 조선의 대명 해로사행 전

해 볼 때 그렇다는 것이다. 현재까지 필자가 확인한 17세기 초 대명 해로사행에 관한 연구 성과들을 모아보면 대략 다음과 같다. 임형택, 「朝鮮使行의 海路 燕行錄: 17세기 동북아의 역사전환과 실학」, 『한국실학연구』 9, 한국실학학회, 2005; 김지은, 「17세기 전반 해로사행문학 연구」, 이화여자대학교 대학원 석사학위논문, 2006; 허경진, 「水路朝天錄과 통신사행록의 바다 체험 비교」, 『韓國漢文學研究』 43, 한국한문학회, 2009; 허경진·최해연, 「明·清교체기 최초의 수로조천록」, 『中國學論叢』 34, 한국중국문화학회, 2011; 김영숙, 「朝天錄을 통해 본 明清交替期 遼東情勢와 朝明關係」, 인하대학교 대학원 박사학위논문, 2011; 박현규, 「17세기 전반기 對明 海路使行에 관한 행차 분석」, 『한국실학연구』 21, 한국실학학회, 2011; 박현규, 「17세기 전반 對明海路使行의 운항과 풍속 분석」, 『韓國漢文學研究』 48, 한국한문학회, 2011; 박현규, 「1621년 조선·명 사절의 해로사행에 관한 실상과 평가」, 『동북아 문화연구』 36, 동북아시아문화학회, 2013; 김지현, 「17세기 초 대명 해로 사행록 서술의 양상」, 『한국문학과 예술』 15, 숭실대학교 한국문학과예술연구소, 2015; 신춘호, 「명·청 교체기 海路使行 路程의 인문정보 일고」, 『한국고지도연구』 8, 한국고지도연구학회, 2016; 김지현, 「海路 使行錄에 나타난 교유 양상과 특징 - 山東 지역 문사를 중심으로-」, 『東方漢文學』 69, 동방한문학회, 2016.

5) 17세기 대명 해로사행의 사행시를 전면으로 내세운 연구 결과는 다음과 같다. 황만기, 「淸 金尙憲 『朝天錄』 考察 -한시작품을 중심으로-」, 『韓國漢文學研究』 43, 한국한문학회, 2009; 조창록, 「全湜의 「사행록」과 해로 사행의 체험시」, 『東方漢文學』 46, 동방한문학회, 2011.

6) 개별 작품을 대상으로 한 17세기 초 대명 해로사행 연구 성과는 대략 다음과 같다. 김영한, 「청음선생의 명말 海路使行記」, 『古文研究』 Vol.4 No.1, 한국고문연구회, 1992; 이영춘, 「丙子胡亂 전후의 조선, 明, 淸 관계와 김육의 『朝京日錄』」, 『朝鮮時代史學報』 38, 조선시대사학회, 2006; 임영걸, 「壺亭 鄭斗源의 『朝天記地圖』 연구」, 성균관대학교 일반대학원 석사학위논문, 2011; 조창록, 「1636년의 해로 사행과 李晩榮의 『崇禎丙子朝天錄』」, 『人文科學』 47, 성균관대학교 인문과학연구소, 2011; 유현숙, 「潛谷 金堉의 1636年 使行文學 研究」, 성균관대학교 일반대학원 석사학위논문, 2014; 조창록, 「조선시대 使行과 사

반을 개괄적으로 다룬 이 글은 해로사행을 중심으로 조선의 대명 사행문학 연구의 부족한 부분을 보충하는 데 기여할 수 있을 것이라 생각된다. 이와 같은 연구의 의의를 바탕으로 이 글에서는 17세기 초반 조선의 대명 해로사행 담당자들이 남긴 사행록 속의 시를 분석하여 이 시기 대명 해로사행시의 양상과 성격을 개략적으로 살펴보고자 한다.

2. 대명 해로사행의 개요와 여정

현재까지 필자가 확인한 바에 따르면 1621년부터 1636년까지 15년 동안 이루어졌던 조선의 대명 해로사행은 모두 33회이다. 그런데 이 33회의 사행 중 8차례의 사행에서 선박이 침몰되거나 사행원이 익사하는 일이 일어났을 정도로 당시 조선의 대명 해로사행은 험난한 길이었다. 33번의 사행 중 1, 2차 사행은 1620년 11월 17일 조선을 출발한 것으로 보이는데,⁷⁾ 1차 사행에서는 정사(正使) 유간(柳澗)이, 2차 사행에서는 정사 강욱(康昱), 부사(副使) 박이서(朴彝敍), 서장관(書狀官) 정응두(鄭應斗)가 귀환도중 모두 익사하였다.⁸⁾ 이 이후로도 13차, 17차 사행의 서장관과 22차 사행의 정사 윤안국(尹安國)이 익사하였고, 선박의 침몰과 표류도 적지 않았다. 이 때문에 이 시기 명나라로의 해로사행은 조선의 관리들이 기피하

행 문화 : 1632년의 해로사행과 洪鎬의 「朝天日記」, 『溫知論叢』 42, 온지학회, 2015; 김지현, 「敬亭 李民晟의 『癸亥朝天錄』 소고」, 『溫知論叢』 42, 온지학회, 2015.

7) 『光海君日記』, 광해군 12년 11월 13일, “傳曰: ‘差官回還, 幾至一朔, 而陳慰·進香使, 尙未發送, 極爲未安. 明日內正書, 十七日勿退發送(事, 言于承文院).’”

8) 『光海君日記』, 광해군 13년 4월 13일, “赴京使臣朴彝敍·柳澗, 回自京師, 遭風漂失 沒. 其後渰死時不還. 時, 遼路遽斷, 赴京使臣, 創開水路, 未諳海事, 行至鐵山嘴, 例多敗沒. 使臣康昱·書狀官鄭應斗 等, 亦相繼溺死. 自是人皆規避, 多行賂得免者云.”

는 대표적인 임무였다.

『광해군일기』와 『인조실록』을 살펴보면 당시 대명 해로사행을 바라보는 조선 관리들의 태도를 확인할 수 있는데, 앞서 살펴본 1621년 4월 13일이나 1622년 5월 6일⁹⁾과 14일,¹⁰⁾ 1624년 5월 2일¹¹⁾과 5월 28일¹²⁾의 기록 등에 이러한 내용이 연이어 나오는 것으로 보아 조선 관리들의 대명 해로사행 기피 현상은 해로사행이 종료될 때까지 지속된 현상이었다고 보인다. 특히 1624년 5월 28일의 기록에서 조즙(趙澣)이 대명 해로사행을 면하기 위해 여종을 바쳤다고 한 것으로 보아 당대 조선의 관리들이 대명 해로사행을 기피하기 위해 했던 일이 어디까지였는지 한정하기 어렵다. 이런 사정 때문에 당대 조선 조정에서는 문재(文才)가 부족하거나 나이가 많다고 하더라도 사신으로 임명하여 명나라로 사신을 보낼 수밖에 없었다.¹³⁾

당대 조선의 신하들이 대명 해로사행을 두려워하고 꺼려했던 가장 큰

9) 『光海君日記』 광해군 14년 5월 6일, “史臣曰: ‘人臣事君之道, 無過於忠. 吳允謙兩朝一蓋臣也. 海路行役, 人皆巧避, 百般圖囑, 必遞後已.’”

10) 『光海君日記』, 광해군 14년 5월 14일, “史臣曰: ‘一自遼·廣失守, 旱路梗塞, 二百年玉帛之儀, 將泯絕於今日. 幸而海路既開, 舟車復通, 而朴彝敍·柳澗等, 終爲滄死. 自此之後, 水路赴京人, 百般圖遞.’”

11) 『仁祖實錄』, 인조 2년 5월 2일, “憲府啓曰: ‘赴京水路, 人皆厭避, 設使使臣, 有文才不足者, 自有朝廷處置, 不可以一人所見, 輕遞當行之人也. 頃日筵中, 知中樞府事徐渚率意妄啓, 使書狀一時竝遞. 從此以後, 紛紜圖免, 行期將迫, 使臣未定. 徐渚推考, 以杜續續遞易之弊.’”

12) 『仁祖實錄』, 인조 2년 5월 28일, “以鄭曄爲左參贊, 趙澣爲同副承旨. 澣爲人庸鄙, 光海時爲赴京使, 攀緣宮掖, 圖納美婢, 以免其行, 人皆鄙之.”

13) 『仁祖實錄』, 인조 2년 5월 2일, “憲府啓曰: ‘赴京水路, 人皆厭避, 設使使臣, 有文才不足者, 自有朝廷處置, 不可以一人所見, 輕遞當行之人也.’”

『仁祖實錄』, 인조 12년 7월 22일, “丙午. 謝恩上使宋錫慶, 副使洪命亨辭朝. 上問于政院曰: ‘上使宋錫慶, 年紀幾何? 何其髮白乎?’ 政院啓曰: ‘宋錫慶庚午生云矣.’ 上曰: ‘白髮老人, 將赴萬里, 不覺惻然. 朝中宰臣, 不爲不多, 而此任歸於老人, 此必由公道之不行, 豈不寒心? 銓曹之事, 殊極不當, 其時堂上·郎廳, 竝推考, 今後六十以上之人, 勿令差遣.’”

본적인 이유는 명나라로 가는 바닷길에 대한 두려움 때문이었다고 할 수 있다. 1392년 조선이 개국한 이후부터 1621년까지 약 230년간 조선은 명나라와의 사신 교류를 육로로 이어왔었다는 점에서 명나라로 가는 바닷길은 조선의 관리들에게 낯선 두려움을 안겨주는 대상이었을 것이 틀림없다. 더구나 1, 2차 해로사행의 사행원들이 연이어 익사하였다는 현실적인 경험은 그 당시 조선의 관리들에게 그들이 지니고 있는 낯선 두려움이 막연한 의식이 아니라 실질적인 공포로 다가오게 만들기에 충분했을 것이다.

이와 같은 낯선 바닷길에 대한 두려움과 함께 조선 관리들의 대명 해로사행을 괴롭혔던 또 다른 장애 요인은 노적(奴賊)¹⁴⁾이나 진달(眞獫)¹⁵⁾로 불렸던 후금 세력과 가달(假獫)¹⁶⁾로 지칭되었던 명나라의 해적들이었다. 이들은 조선 사신들의 재물을 약탈하고 노략질했을 뿐만 아니라 선원들을 사로잡는 등의 행위를 하여 낯선 바닷길의 어려움과 함께 조선 관리들이 대명 해로사행을 기피하게 하는 사행의 중요한 장애 요인이 되었다.

이와 같은 어려움을 해결하기 위해 광해군은 사신들의 출발 날짜를 길일(吉日)로 신중하게 선택¹⁷⁾하는 한편 사신들에게 절대 빨리 길에 오르려고 하지 말고 반드시 순풍을 기다려 배를 잘 단장한 뒤에 출발하도록 수차례 주의를 주었다.¹⁸⁾ 또 해로의 약탈을 방지하기 위해 조선의 사신들은

14) 『光海君日記』, 광해군 14년 5월 6일, “左承旨俞晉曾啓曰: ‘伏見西來小紙, 奴賊有防海之兵云. 登極使吳允謙, 前月三十日, 乘船還下矣, 若以待風留彌串, 則以此意撥上馳諭, 過海時, 使之十分慎涉何如?’

15) 『光海君日記』, 광해군 14년 5월 9일, “下諭于登極使吳允謙曰: ‘昨聞胡譯之言, 則使眞獫把守旅順口等處云. 卿等入往時, 十分詳慎偵探前進, 勿爲貪程.’”

16) 『光海君日記』, 광해군 14년 4월 3일, “假獫屯聚海島云, 尤加戒飭, 勿泄中朝征勦方略.”

17) 『光海君日記』, 광해군 13년 5월 2일, “傳曰: ‘此使臣事, 下教非一, 而使·書狀頻頻遞易, 如是遲滯, 奈何? 但此不可不擇日發送, 而初六日極不吉云. 以明日問于日官, 使臣速爲發送, 必待謝恩使馳來, 陳慰使下去後, 與天使一時乘船事, 急急下諭于伴送使.’”

무력 충돌에 대비한 사행선의 무장에도 상당한 주의를 기울였다.¹⁹⁾ 이러한 방비가 광해군때부터 인조 연간까지 지속되었던 것으로 보아 후금 세력과 해적들의 약탈이 조선의 대명 해로사행에 미친 영향이 적지 않았음을 쉽게 짐작할 수 있다.

낮선 바닷길이 주는 죽음의 공포와 해적들의 약탈이라는 떨쳐내기 어려운 현실적인 두려움에도 불구하고 약 15년간 지속되었던 조선의 대명 해로사행은 정해진 경로에 따라 진행되었지만, 이 경로는 조선과 명나라의 사정에 따라 조금씩 바뀌기도 했다. 광해군 때 조선의 사신 일행은 강화군 화도면에 있는 미곶진(彌串鎭)에서 출발해서 평안도 선천(宣川)의 선사포(宣沙浦)와 철산(鐵山)의 가도(椴島)를 거쳐 바다로 나갔지만, 1624년 5월 15일에 와서는 선천과 철산 사이에서 지체하며 순풍을 기다렸다가 떠나는 사신들에 의한 폐단과 청천(淸川) 이북의 피폐함에서 오는 평안도의 폐단을 줄이기 위해 평안도 안주(安州)에서 출발하도록 하였다.²⁰⁾

정묘호란 이후로는 평안도의 증산현(甌山縣) 석다산(石多山)에서 배

18) 『光海君日記』, 광해군 14년 4월 3일, “下諭于登極使吳允謙等曰: ‘上年柳澗·朴彝弼不爲候風, 貪程催發, 竟致滄沒, 深用慘惻. 切勿貪程, 各別詳細候風, 粧治舟楫, 十分堅完, 更加謹慎入往.’”

19) 『光海君日記』, 광해군 14년 5월 14일, “且今賊勢漸熾, 水路把截之患, 不言可知. 舡上防備, 不可不着實爲之, 弓箭·火藥·鳥銃及各樣火器別擇精理者, 多數齎去, 以備不虞, 數外軍官, 勿論出身·禁軍·朝官, 擇其驍健, 及砲手等, 依登極使例帶去. 水路成敗, 專靠於船隻. 整理使所送, 未知如何, 以而第念舟師廳船隻, 當初邊臣, 爲國家緩急之用, 盡心精造, 其爲堅緻便利可知. 今聞三十餘隻, 應副監軍調用, 業已抽出, 其中極擇二三隻, 爲先回泊於平安道, 與臣等所騎船隻揀擇替換, 庶有利涉之望.”

『仁祖實錄』, 인조 4년 윤6월 18일, “戊午. 冬至使南以雄·聖節使金尙憲啓曰: ‘目今海路, 異於前日, 況變故無窮? 軍官各四人加帶, 火器·弓箭, 量宜齎去, 護送船一隻, 令平安道加定送何如?’ 答曰: ‘依啓.’”

20) 『仁祖實錄』, 인조 2년 5월 15일, “令赴京使臣, 乘船於安州. 一自遼路斷絕之後, 朝天之行, 每於宣·鐵之間, 留滯候風而去, 裝船夫馬之弊, 種種難支. 至是, 金蓋國啓於筵中曰: ‘卽今淸川以北, 凋弊已極. 若於安州乘船, 則可省平安一路之弊.’ 從之.”

를 출발하였는데, 석다산에서 300리 거리에 철산의 가도가 있다. 1628년 6월 22일과 1629년 6월 2일의 『인조실록』을 보면 1628년(인조 6)까지 조선의 사신들은 육로로 평양의 대동강(大同江)까지 간 뒤 배를 타고 증산현 석다산에 가서 철산의 가도를 거쳐 바다로 나갔지만, 다음해인 1629년 6월 2일부터는 육로로 증산현 석다산까지 간 뒤 이곳에서 배를 타고 철산의 가도로 간 듯하다. 이 때 사신 일행을 제외한 종사원과 방물(方物)은 이전과 같이 물길을 이용하여 석다산으로 간 뒤 그곳에서 사신들과 합류하였다.

조선 사신들의 해로 여정은 철산의 가도에서 철산의 거우도(車牛島)-녹도(鹿島)-석성도(石城島)-장산도(長山島)-광록도(廣鹿島)-삼산도(三山島)-평도(平島)-황성도(皇城島)-타기도(鼉磯島)-묘도(廟島)-등주(登州)까지 모두 3,760리에 이르는데, 등주에서 다시 육로를 따라 내주(萊州)와 청주(靑州)를 거쳐 모두 1,300리의 길을 더 간 뒤 북경에 도착할 수 있었다.²¹⁾ 이와 같은 조선 사신들의 사행 여정은 1621년 8월 명나라에서 조선의 사신이 바닷길로 등주까지 온 뒤 곧바로 육로로 북경까지 갈 수 있도록 사행 여정을 고친 뒤 정해진 것이다.²²⁾

그런데 이 여정은 1629년 가도(椴島)의 장수 모문룡(毛文龍)과 영원(寧遠)의 도독(都督) 원숭환(袁崇煥)이 조선 사행의 노정을 바꾸도록 건의하면서부터 등주로 바로 가지 못하고 요녕성(遼寧省) 흥성현(興城縣)

21) 韓致滌, 「海道」, 『海東繹史』 제40권, 「交聘志」 8, “按槐院謄錄, 光海朝辛酉以後, 朝貢海路, 自宣川宣沙浦發船. 或從咸從, 咸從安州. 至鐵山椴島六十里. 丁卯以後, 自甌山石多山發船, 三百里至椴島. 車牛島一百四十里, 鹿島五百里. 自此屬遼界. 石城島六百里, 長山島三百里, 廣鹿島三百里, 三山島 一統志, 在萊州府城北五十里. 二百八十里, 平島二百里, 皇城島一千里, 鼉磯島 一統志屬登州. 二百里, 廟島二百里, 登州八十里, 以上水路共三千七百六十里. 自登州遵陸, 歷萊州靑州至京師一千三百里, 陸路共一千九百里.”

22) 韓致滌, 「海道」, 『海東繹史』 제40권, 「交聘志」 8, “明天啓元年八月, 改朝鮮貢路, 自海至登州, 直達京師. 明史.”

에서 12리 떨어진 곳에 있는 각화도(覺華島)로 돌아가도록 바뀌었다. 이에 따라 조선의 대명 사행단은 평도(平島)-여순구(旅順口)-철산취(鐵山嘴)-양도(羊島)-쌍도(雙島)-남진구(南汛口)-북진구(北汛口)-각화도(覺華島)-영원위(寧遠衛)까지 해로를 이용하고, 그 다음부터 육로로 북경에 가게 되었다. 이 여정은 해로가 모두 4,160리이고 육로가 모두 911리여서, 등주를 경유하는 것보다 해로가 더 멀 뿐만 아니라 지나가게 되는 철산취 일대는 대양이 하늘에 닿아 섬이라고는 하나도 없으며, 암초가 많아서 험악하기 그지없었다.²³⁾ 또 각화도 부근은 요하(遼河)의 물이 휘돌아 흘러드는 곳으로 파도가 소용돌이쳐서 쉽게 다닐 수 없었다. 이에 따라 1630년 진위사(陳慰使) 정두경(鄭斗源)이 중국에 가서 사행 해로를 고쳐 이전과 같이 곧바로 등주로 갈 수 있게 해달라고 주청하였지만, 『해동역사(海東譯史)』와 1633년의 『인조실록』에 나오는 주청사(奏請使) 홍보(洪寶)와 이안눌(李安訥)의 계문(啓聞)을 보면 당시 명나라에서는 조선이 자신들의 편리를 위해 해로를 바꾸어달라고 청했다고 여겼고,²⁴⁾ 또 해안의 방어를 엄중히 하고 있는 중이어서 조선을 위해 길을 열어 다른 걱정거리를 이르게 하기 곤란하다는 것을 이유로 들어 대명 사행의 해로를 바꾸어 주지 않았음²⁵⁾을 알 수 있다.

23) 韓致雍, 「海道」, 『海東譯史』 제40권, 「交聘志」 8, “至仁祖七年, 椴島帥毛文龍寧遠督臣袁崇煥建請易路, 自平島分路, 至旅順口四十里, 鐵山嘴四十里, 羊島八十里, 雙島四十里, 南汛口五百里, 北汛口一百七十里, 覺華島一千里, 寧遠衛十里, 自此登陸到北京, 共水路四千一百六十里, 陸路九百一十一里. 改路覺華後, 水路遠倍登州, 所經鐵山嘴一帶, 大洋接天, 絕無島嶼, 且多暗礁, 險惡無比, 數年之間, 陪臣滄死者五人, 中朝符驗表咨方物, 並皆漂失, 至崇禎五年壬申, 奏請再從登州路.”

24) 韓致雍, 「海道」, 『海東譯史』 제40권, 「交聘志」 8, “崇禎二年, 先是遼路阻絕, 貢使取道登萊, 已十餘歲矣. 自袁崇煥督師, 題改覺華, 迂遠冒險. 朝鮮屢請復故, 至是遣戶部判書鄭斗源, 從登海來, 移書登撫孫元化, 屬其陳請. 元化委官伴送, 仍疏聞. 帝以水路既有成命, 改道嫌於自便, 不許. 全上.”

25) 『仁祖實錄』, 인조 11년 4월 12일, “癸酉. 奏請使洪寶·李安訥等, 還自京師, 到甌山馳啓曰: ‘登州改貢路一本, 則聖旨題曰: 奏內事情, 朝廷非不體念, 但方嚴海

이로 보아 대명 해로사행의 두 여정 중에서 조선 사신들이 선호했던 여정은 증산현 석다산-철산 가도-철산 거우도-녹도-석성도-장산도-광록도-삼산도-평도-황성도-타기도-묘도-등주(해로)-내주-청주-북경(육로)의 여정이었음을 알 수 있다. 그런데 특이하게 1622년 등극사(登極使)로 명나라에 간 오윤겸(吳允謙)은 등주에서 육로로 덕주(德州)까지 간 뒤 다시 배를 타고 통주(通州)로 가서 북경에 이르는 여정을 이용했다. 오윤겸이 이와 같은 여정을 선택한 이유가 무엇인지 분명하지 않지만, 오윤겸 일행이 무사히 명나라를 다녀왔다는 점에서 그의 여정 선택은 성공한 것이었다. 하지만 어떤 이유에서인지 그 다음 사행부터는 다시 등주에서 육로로 북경까지 가는 기존의 여정을 따랐다.

이 시기 조선에서 선호했던 대명 사행로가 등주까지 해로를 통해 곧바로 간 뒤 다시 육로를 통해 북경으로 가는 여정이었지만, 15년간의 해로사행 기록을 살펴보면 해로사행 도중 일어난 참변의 대부분이 1629년 사행 여정이 바뀌어 각화도로 돌아가야 했던 시기 이전에 일어났음을 알 수 있다. 이와 같은 현상은 등주를 거쳐 북경으로 가는 사행로가 각화도로 돌아 북경으로 가는 사행로보다 쉬웠던 것은 사실이지만, 이 시기는 해로사행의 초기여서 해로사행의 경험이 축적되지 않았기 때문에 참변이 일어난 것이라 볼 수 있다. 즉 해로사행 초기 조선의 대명 해로사행단은 해로사행에 대한 충분한 준비를 갖추지 못해 낯선 바닷길을 부실한 배로 조급히 건너야 했기 때문에 각화도로 돌아 북경으로 가는 험난한 사행길 보다 더 많은 참변을 당한 것으로 볼 수 있다.

이렇게 1621년부터 1636년까지 15년 동안 33회 이루어졌던 조선의 대명 해로사행을 간략하게 정리해 보면 아래의 표와 같다.²⁶⁾

防, 難爲該國開端, 致生他虞. 宜體此意, 祇遵前旨.”

26) 鄭恩主는 그의 글(『朝鮮時代 明清使行 關聯 繪畫 研究(韓國學中央研究院 美術史學專攻 박사학위논문, 2007.)』) 314~316면의 明清交替期 對明海路使行表에서 이 시기의 대명 해로 사행을 모두 40회로 보았다. 그러나 이 표에서는

<표1> 1621년부터 1636년까지 조선 대명 해로 사행표

연번	시기	목적	인물	사행 관련 기록(저자)	기타 출처	비고
1	1620.1. ~ 1621.5.	進香使	正使:柳澗 副使:李必榮 書狀官:李祗先		光海君日記 光海君 12, 13年	柳澗 익사
2	1621.5.	陳慰使	正使:康昱 副使:朴彝敘 書狀官:鄭應斗		光海君日記 光海君 13年	康昱, 朴彝敘, 鄭應斗 익사
3	1621.4.	陳慰使	正使:權盡已 副使:未詳 書狀官:柳汝恒		光海君日記 光海君 13年	선박 침몰
4	1621.4.	謝恩兼 冬至 聖節使	正使:崔應虛 副使:未詳 書狀官:未詳		光海君日記 光海君 13年	선박 침몰
5	1621.5.	辨誣賜 銀兩件 謝恩使	正使:未詳 副使:未詳 書狀官:安璫	駕海朝天錄(安璫)		선박 침몰
6	1622.4.	登極使	正使:吳允謙 副使:邊滄 書狀官:未詳	海槎朝天日錄(吳允謙)	光海君日記 光海君 14年	
7	1622.7.	聖節使	正使:李顯英 副使:未詳 書狀官:未詳		光海君日記 光海君 14年	
8	1623.4. ~ 1624.4.	奏聞使	正使:李慶全 副使:尹暄 書狀官:李民宥	白沙公航海路程日記(尹暄) 癸亥朝天錄(李民宥)	仁祖實錄 仁祖 1年	
9	1623.7. ~ 1624.4.	冬至兼 聖節謝 恩使	正使:趙澂 副使:未詳 書狀官:任賁之	花川趙先生朝天錄(朝天錄-趙澂) 癸亥水路朝天錄(朝天日乘; 한글본- 趙澂)	仁祖實錄 仁祖 1年	
10	1624.7. ~ 1625.6.	謝恩兼 奏請使	正使:李德沔 副使:吳翻 書狀官:洪雪 (洪翼漢 改名)	竹泉行錄(독전행록; 한글본-未詳) 竹泉朝天錄(竹泉行錄의 한글본-李 德沔의 외손 閔上舍) 花浦朝天航海錄(洪翼漢) 갑자슈로도전록(도전록; 한글본-未 詳)	仁祖實錄 仁祖 2, 3年	
11	1625.6.	聖節兼 冬至使	正使:權啓 副使:未詳 書狀官:金德承	天槎大觀(金德承)	仁祖實錄 仁祖 3年	
12	1625.7.	謝恩兼 陳慰使	正使:朴鼎賢 副使:鄭雲湖 書狀官:南宮楸		仁祖實錄 仁祖 3, 4年	
13	1625.8.	聖節使	正使:全滉 副使:未詳 書狀官:未詳	槎行錄(沙西航海朝天日錄-全滉)	仁祖實錄 仁祖 4年	선박 침몰 서장관 익사

1621년 4월 謝恩兼冬至聖節使로 간 崔應虛의 사행과 1622년 4월 登極使로 간 吳允謙의 사행의 사이에 1621년 5월 辨誣賜銀兩件謝恩使의 書狀官인 安璫의 사행과, 1629년 6월 冬至使로 간 尹安國의 사행과 1630년 3월 冬至兼聖節使로 간 韓明勗의 사행 사이에 1629년 9월 賚咨使로 간 崔有海의 사행 모두 2회를 추가하고, 1628년 回答使로 瀋陽에 간 鄭文翼 이하 모두 9차례의 瀋陽 사행은 제외하였다.

14	1626. 윤6.	聖節兼 謝恩陳 奏使	正使:金尙憲 副使:未詳 書狀官:金地粹	朝天錄(金尙憲)	仁祖實錄 仁祖 4年	
				朝天錄(金地粹)		
15	1626. 윤6.	冬至兼 千秋使	正使:南以雄 副使:未詳 書狀官:未詳	路程記(南以雄)	仁祖實錄 仁祖 4年	
16	1627.2.	奏聞使	正使:權帖 副使:未詳 書狀官:鄭世矩		仁祖實錄 仁祖 5年	
17	1627.7. ~ 1628.5.	聖節兼 冬至使	正使:邊應璧 副使:未詳 書狀官:尹昌立		仁祖實錄 仁祖 5年	신박 표류 서장관 익사
18	1628.2.	陳慰兼 進香使	正使:洪雱 副使:成俊者 書狀官:姜善餘		仁祖實錄 仁祖 6年	
19	1628.2.	登極兼 冬至使	正使:韓汝澂 副使:閔聖徵 書狀官:金尙賓	戊辰朝天別章帖(閔聖徵)	仁祖實錄 仁祖 6年	
20	1629.6.	冬至兼 聖節使	正使:宋克訶 副使:未詳 書狀官:申悅道	朝天時間見事件啓(申悅道)	仁祖實錄 仁祖 6年	
21	1629.6. ~ 1630.2.	進賀兼 謝恩使	正使:李屹 副使:未詳 書狀官:未詳	雪汀先生朝天日記(李屹)	仁祖實錄 仁祖 7, 8年	李屹 북경에서 병사
22	1629.6.	冬至使	正使:尹安國 副使:未詳 書狀官:鄭之羽		仁祖實錄 仁祖 7, 8年	尹安國 익사
23	1629.9.	賚咨使	正使:崔有海 副使:未詳 書狀官:未詳	東槎錄(崔有海)	仁祖實錄 仁祖 8年	
24	1630.3.	冬至兼 聖節使	正使:韓明勗 副使:未詳 書狀官:金秀南		仁祖實錄 仁祖 8年	
25	1630.7.	陳慰使	正使:鄭斗源 副使:未詳 書狀官:李志賤	朝天記地圖(鄭斗源)	仁祖實錄 仁祖 8年	
26	1630.7. ~ 1631.6.	冬至使	正使:高用厚 副使:未詳 書狀官:羅宜素	朝天錄(高用厚)	仁祖實錄 仁祖 8, 9年	
27	1631.6.	冬至使	正使:金著國 副使:未詳 書狀官:未詳		仁祖實錄 仁祖 10年	
28	1632.6.	奏請使	正使:洪寶 副使:李安訥 書狀官:洪鎬	朝天後錄(李安訥)	仁祖實錄 仁祖 10, 11年	
				朝天日記(洪鎬)		
29	1632.6.	冬至兼 聖節千 秋使	正使:李善行 副使:未詳 書狀官:李慶相		仁祖實錄 仁祖 10年	
30	1633.5.	世子冊 封奏請 兼追封 謝恩使 冬至使 聖節千 秋 進賀使	正使:韓仁及 副使:金榮祖 書狀官:沈之溟		仁祖實錄 仁祖 11年	
31	1634.12	謝恩使	正使:宋錫慶		仁祖實錄	

			副使: 洪命亨 書狀官: 元海一		仁祖 12年
32	1635.6.	冬至使	正使: 崔惠吉 副使: 未詳 書狀官: 未詳		仁祖實錄 仁祖 13年
33	1636.6. ~ 1637.6.	冬至兼 聖節千 秋 進賀使	正使: 金埴 副使: 未詳 書狀官: 李晚榮	朝天錄(金埴)	仁祖實錄 仁祖 14, 15年
				朝京日錄(金埴) 崇禎丙子朝天錄(李晚榮)	



〈그림 1〉 중국연행노정도²⁷⁾

3. 해로 사행록의 현황과 해로 사행시

1621년부터 1636년까지 15년 동안 33회 시행되었던 조선의 대명 해로사행은 다양한 사행 관련 기록들을 남기고 있지만, 이 기록들만이 당대 사행 기록의 전부라고 보기는 어렵다. 또 현재 남아 전하는 기록들 중에서 중첩된 것이 적지 않다.

현재 전하는 대명 해로사행 기록 중 최초의 것이라고 할 수 있는 것이

27) 신춘호, 「세계를 인식하는窓, 燕行」, 『스토리 테마파크 웹진 담』, 한국국학진흥원, 2016. 2.

안경(安瓚)의 「가해조천록(駕海朝天錄)」이고, 마지막의 것이 이만영(李晩榮)의 「승정병자조천록(崇禎丙子朝天錄)」인데, 안경의 『가해조천록』이 작성된 시기의 사행에 관한 정보를 공적 기록물에서는 확인할 수 없다. 그런데 현재 전하고 있는 사행 기록들을 살펴보면 기록을 전하는 방식에서 적지 않은 차이가 있고, 각기 다른 제목으로 동일한 내용이 기록된 것이 있는가 하면 제목만 같고 내용이 완전히 다른 것들도 있다. 해로사행을 담당했던 사행 담당자들이 모두 사행의 기록을 남겼던 것은 아니지만, 남김 사행록들도 모두 온전하게 전해졌다고 보장하기 어렵다. 이런 점에서 볼 때 현재 전하는 사행록 만으로 당시 해로사행의 사행록 규모를 추정한다는 것은 불가능한 일이라고 할 수 있다.

앞 장에서 살펴본 표에서 해로사행 관련 자료들만 모아 정리하면 다음의 표와 같다.

〈표 2〉 1621년부터 1636년까지 조선 대명 해로 사행록 표

연번	시기	기록명	저자	신분	내용	비고
1	5차 1621.5. (광해군 13년)	駕海朝天錄	安瓚	書狀官	안경이 서장관으로 임명되어 떠나기 전부터 돌아온 뒤까지의 뱃길을 일기체로 기록한 것.	
2	6차 1622.4. (광해군 14년)	海槎朝天日錄	吳允謙	正使	오윤겸이 登極 正使로 임명되어 宣沙浦를 떠나 宣沙浦로 돌아올 때까지의 여정을 일기체로 기록한 것.	
3	8차 1623.4. ~ 1624.4. (인조 1~2년)	白沙公航海路程日記	尹暄	副使	주문사의 사행 부사로 임명된 윤환이 3월 1일부터 4월 4일까지 여정을 일기체로 기록한 것.	
4	8차 1623.4. ~ 1624.4. (인조 1~2년)	癸亥朝天錄	李民成	書狀官	서장관 이민성의 문집 『敬亭先生集』續集에 朝天錄이라는 제목으로 上中下 3권이 수록되어 있음. 1623년 4월부터 1624년 4월까지의 旅程과 활동 사항을 기록한 것.	
5	8차 1623.4. ~ 1624.4. (인조 1~2년)	燕槎唱酬集	李民成	書狀官	李民成의 문집 『敬亭先生集』의 권6~8에 수록된 시집으로, 이민성이 인조반정 후 奏聞使의 서장관으로 중국에 다녀오면서 당시 부사였던 尹暄와 주고받은 시를 모은 것.	
6	9차 1623.7. ~ 1624.4. (인조 1~2년)	花川趙先生朝天錄	趙澗	正使	朝天錄이라고도 하며 필사본 1권 1책으로, 花川 趙澗이 冬至兼聖節謝恩使의 正使로 중국에 다녀온 여정을 일기체로 기록한 것.	
7	9차 1623.7. ~ 1624.4. (인조 1~2년)	癸亥水路朝天錄	趙澗	正使	朝天日乘이라고도 하며 한글본으로, 趙澗이 지은 국문 여행기의 일종임.	
8	10차 1624.7.	竹泉行錄	未詳		독천행록이라고도 하는 한글본으로, 죽천의 외	

	~ 1625.6. (인조 2~3)				손 閔上舍가 吳翻의 집에서 얻었다는 『朝天諺錄(국문본 조천록)』이 이 책이라 추정되며, 이 『죽천행록』을 한문으로 번역한 것이 『죽천조천록』이라 보인다. 죽천의 사행 기록은 국문본이 원본이고, 그 원본을 번역한 것이 『죽천조천록』이며, 서장관 홍익한의 『화포선생조천항해록』은 별도로 만든 공식 보고문이라고 할 수 있다.
9	10차 1624.7. ~ 1625.6. (인조 2~3)	竹泉朝天錄	閔上舍		竹泉行錄의 한문본으로, 李德洞의 외손 閔上舍가 1624년 6월부터 1625년 10월까지 李德洞의 주청사행을 기록한 한문 사행록.
10	10차 1624.7. ~ 1625.6. (인조 2~3)	花浦先生朝天航海錄	洪翼漢	書狀官	필사본 2권으로 1624년 7월부터 1625년 4월까지의 일기를 年을 기준으로 분권한 기록이다.
11	10차 1624.7. ~ 1625.6. (인조 2~3)	갑자슈로도천록	未詳		도턴록이라고도 하는 한글본으로, 失名氏가 使行的 부사를 따라 중국에 다녀온 사실을 기록한 국문본 「도턴록(朝天錄)」이다.
12	11차 1625.6. (인조 3)	天槎大觀	金德承	書狀官	『少痊公文集』 雜著에 수록되어 있으며, 聖節兼冬至使의 서장관으로 연경에 다녀온 경로를 묘사한 그림에 대한 기록이다. 서문으로 보아 1625년 완성한 것으로 보인다.
13	13차 1625.8. (인조 3)	槎行錄	全湜	正使	沙西航海朝天日錄이라고도 하는데 『沙西先生文集』 권5에 「槎行錄」으로 수록되어 있다. 1625년 8월 3일부터 1626년 4월 15일까지의 기록으로, 날마다 지은 시의 제목을 小註로 달아 놓았다.
14	14차 1626. 윤6.(인조 4)	朝天錄	金尙憲	正使	『淸陰先生集』 권9에 수록되어 있다. 1626년 사행에서 지은 詩文을 모아 놓은 것이다.
15	14차 1626. 윤6.(인조 4)	朝天錄	金地粹	書狀官	『菴川先生集』 권2에 수록되어 있다. 사행길에 正使인 金尙憲과 수창한 詩를 모은 詩錄으로, 1626년 義州에 다녀온 白洲 李明漢과 주고받은 시 2편도 수록되어 있다.
16	15차 1626. 윤6.(인조 4)	路程記	南以雄	正使	『市北先生遺稿』 권4의 記에 수록되어 있으며, 소재목을 달아 아래에 제목에 해당하는 지명과 내용을 설명하는 형식으로 구성되어 있고, 詩文이 같이 수록되어 있다.
17	19차 1628.2. (인조 6)	戊辰朝天別章帖	閔聖徽	副使	1628년에 만들어진 별장시첩으로, 94인의 시 96편이 天地人 3권에 실려 있다. 사행의 副使였던 閔聖徽의 使行을 송별하는 시를 모은 시첩이다.
18	20차 1629.6. (인조 7)	朝天時間見事件	申悅道	書狀官	『懶齋先生文集』 권3에 수록되어 있으며, 申悅道이 서장관으로 1628년 7월 11일 辭朝하고 海路로 부경하여 1629년 윤4월 18일 平壤에 도착할 때까지의 여정을 자세히 기록하여 왕에게 보고한 것이다.
19	21차 1629.6. ~ 1630.2. (인조 7~8)	雪汀先生朝天日記	李屹	正使	李屹이 詣闕하여 謝恩肅拜한 1629년 7월 8일에서 이듬해 6월 8일 북경에서 죽기 전날까지의 일을 기록한 燕行 日記이다. 서울에서 평양까지

					의 경로와 평양에서부터 선박을 이용하여 명에 도착하기까지의 해로를 표기하였으며 도중에 겪은 일을 날짜별로 적었다.
20	23차 1629.9. (인조 7)	東槎錄	崔有海	正使	『嘿守堂先生集』에 「東槎錄」이라는 제목으로 수록되어 있는데, 권1은 詩로 1629년 해로를 통해 중국 寧遠으로 가는 도중 표류하여 登州에 머물다 돌아올 때까지 지은 시를 엮은 것이며 권2는 附錄과 補錄이다.
21	25차 1630.7. (인조 8)	朝天記地圖	鄭斗源	正使	국왕 보고형식의 사행기록으로, 지도와 정보로 구성되어 있다. 경유하는 노정에 따라 한 면에 지도를 배치하고 또 한 면에 사행지역의 정보를 기술하여 그림과 글이 배합된 형태의 지리지로 만들었고, 여기에 노정 중 견문한 현지 정보와 개인의 소회를 덧붙여 내용을 보완하였다.
22	26차 1630.7. ~ 1631.6. (인조 8~9)	朝天錄	高用厚	正使	『晴沙集』 권1의 詩 마지막 부분에 중국으로 사신 갔을 때 지은 시가 「朝天錄」이라는 제목으로 30수 부기되어 있다.
23	28차 1632.6. (인조 10)	朝天後錄	李安訥	副使	『東岳先生集』 권 20에 수록되어 있다. 1632년 6월 章陵追典을 주청하기 위해 파견되는 奏請使의 副使가 되어 중국에 다녀올 때까지 지은 시를 수록한 것이다.
24	28차 1632.6. (인조 10)	朝天日記	洪鎬	書狀官	『無住先生逸稿』 권4에 上下 2권이 수록되어 있다. 上은 1632년 6월 1일 한양 출발에서 9월 26일 연경 인근 도착까지, 下는 10월 4일 연경 도착에서 1633년 2월 5일까지의 간략한 여정과 5월에 復命한 기사까지 실려 있다.
25	33차 1636.6. ~ 1637.6. (인조14~15)	朝天錄	金堉	正使	使行 途中 조선정부에 올린 狀啓와 명나라 조정에 올린 明文 및 明나라 禮部에서 내린 揭帖, 그리고 使行 途中에 지은 詩文 등이 수록되어 있다. 『朝天錄』중의 일부 내용이 『潛谷遺稿』에 수록되어 있지만 『잠곡유고』에 수록된 것은 일부에 불과하다.
26	33차 1636.6. ~ 1637.6. (인조14~15)	朝京日錄	金堉	正使	『潛谷先生遺稿』 권 14에 수록되어 있다. 冬至使로 중국에 다녀온 1636년 6월부터 1637년 6월까지의 기록을 담은 것으로 1년간의 일기이다.
27	33차 1636.6. ~ 1637.6. (인조14~15)	崇禎丙子朝天錄	李晩榮	書狀官	『雪海遺稿』 권3에 수록되어 있다. 1636년 병자호란 직전 서장관으로 명나라에 파견되어 복명하기까지 1년간의 일기체 견문록이며, 권미에 禮部 明文이 있다.

15년간의 해로사행에서 저술된 사행록을 분류·정리하여 다양한 이본들을 취합해 살펴보면 모두 27건으로²⁸⁾ 그 대부분이 일기체 형식을 띠고 있

28) 이 표에 정리된 사행록은 使行 혹은 朝天·燕行 등을 표제로 한 것으로, 필체

다. 이 시기의 사행록 뿐만 아니라 조선시대 저작된 대부분의 사행록이 일기체 형식으로 기록되어 있는데, 사행록의 기록 방법으로 일기체를 선호했던 것은 첫째 사행록이 공식적인 사행 과정의 보고를 위한 공적 문서의 역할을 겸하였고, 다음으로 사행 과정의 경험과 충격을 보다 소상히 기록하기 위해서는 일기체 형식이 편리했기 때문에 일기체 서술을 선호한 것이라 생각된다.

그런데 위 표의 17번째 기록물인 민성휘(閔聖徽)의 「무진조천별장첩(戊辰朝天別章帖)」은 사행록이라 보기 어렵다. 그것은 천지인 3권으로 구성되어 있는 「무진조천별장첩」의 천이 오봉 이호민, 상촌 신흠 등 33인의 시 33편, 지가 경정 이민성, 묵수당 최유해 등 38인의 시 38편, 인이 지소 황일호, 거주 이상질 등 25인의 시 25편을 싣고 있는데, 이 시들이 모두 민성휘의 사행을 송별하는 시이고 그 시들이 작자의 정치적인 비중과 연령에 따라 배열되어 있어 사행의 경험을 기록한 사행록과는 성격을 달리하기 때문이다. 다만, 당시 민성휘와 함께 사행을 떠났던 정사 한여직(韓汝潁)과 서장관의 차운시가 수록되어 있고 첩의 머리마다 명나라 고위 관료인 장응회(莊應會)의 시가 있으며, 시의 내용이 대부분 만주족을 비난하고 명의 부흥을 희망함과 동시에 사절단의 무사 귀환을 염원하고 있는 것이라는 점에서 우선 이 표 속에 넣어 두었다.

김영숙의 「조천록을 통해 본 명청교체기 요동정세와 조명관계」와 임기중의 『연행록전집』 18권에 1624년 7월부터 1625년 6월까지 사은겸주청사

나 간행 방식에 따라 각기 다른 본으로 나누어져 있었던 것들과 제목만 다르고 내용이 같은 본들을 하나로 정리하여 나열한 것이다. 따라서 이 표에서 제시한 사행록을 제목이나 필체, 간행 방식에 따라 구분할 경우 이 표에서 정리한 것보다 더 많아진다. 그러나 필자가 보기에 그 본들을 하나로 정리하여도 무방하다고 생각되어 이와 같이 정리하였다. 하지만 이 표에 나와 있는 사행록이 당대 대명 해로사행 기간 저작된 사행록의 전부라고 확신하기는 어렵다. 앞으로 연구가 진행될수록 이 표에 추가될 사행록이 더 많아질 것이라 생각된다.

의 부사로 사행을 갔던 오숙(吳翮)의 「연행시(燕行詩)」가 들어 있는데, 필자가 확인한 결과 이 책은 이승보(李承輔; 1814~1880)의 『석산유고(石山遺稿)』 권2와 완벽하게 일치했다. 이 책이 오숙의 「연행시」로 알려진 이유에 대한 분석이 필요해 보인다. 임기중의 『연행록총간』에 오숙의 「연행시」가 있는데, 이 책에 수록된 시는 오숙의 『천과집(天坡集)』 권2에 수록된 것이다. 이 시들이 1624년 사은겸주청사의 부사로 명나라에 갔던 오숙이 사행 도중 지은 시라는 것은 틀림없지만, 문집에 별도의 표기나 설명이 없는 것으로 보아 이 시들은 오숙이 사행록으로 간행하려고 했던 것이 아니었다고 보인다. 이와 같은 문제 때문에 오숙의 「연행시」를 이 표에서 제외하였다.

이와 함께 정은주의 「조선시대 명청사행 관련 회화 연구」와 김영숙의 앞글에서 윤안국(尹安國)의 「조천일기(朝天日記)」를 언급하였는데, 이 책을 확인할 수 없었다. 임기중의 『연행록총간』에도 이 책이 거론되지 않았는데, 필자가 추정하기에 1629년 6월 진하겸사은사의 정사로 사행을 간 이훤(李愔)이 북경에서 병사하였고, 같은 시기 동지사의 정사로 사행을 갔던 윤안국이 익사하였는데 이 시기 이훤이 남긴 「설정선생조천일기(雪汀先生朝天日記)」가 윤안국의 「조천일기」로 잘못 알려진 것이 아닐까 추정된다. 정확한 이유를 확인하기 어렵지만 윤안국 「조천일기」의 실물을 확인할 수 없어 이 자료도 우선 위의 표에서 제외하였다.

이렇게 볼 때 이 글에서 논의의 대상으로 삼을 주된 자료는 사행시가 수록되어 있는 이민성(李民晟)의 「연사창수집(燕槎唱酬集)」, 전식(全湜)의 「사행록(槎行錄)」, 김상헌(金尙憲)의 「조천록(朝天錄)」, 김지수(金地粹)의 「조천록(朝天錄)」, 남이웅(南以雄)의 「노정기(路程記)」, 최유해(崔有海)의 「동사록(東槎錄)」, 고용후(高用厚)의 「조천록(朝天錄)」, 이안눌(李安訥)의 「조천후록(朝天後錄)」, 김육(金堉)의 「조천록(朝天錄)」 모두 9종류이다. 앞으로 논의는 이 9종류의 사행록을 중심으로 하도록 한다.

조선조의 육로나 해로사행은 일반적으로 사행을 명받은 뒤 임금에게

사은숙배하고 임금이 베푸는 선운주를 받으면서 시작된다. 1621년 이전이나 1636년 이후의 육로사행은 대부분 서울을 떠나 의주(義州)까지 간 뒤에 낙동강(洛東江)을 건너 구련성(九連城)을 거쳐 탕참(湯站)과 책문(柵門)에 들어서면서 중국 땅에 들어간다. 이런 기본적인 과정은 1621년부터 1636년 사이의 해로사행 역시 마찬가지였다. 즉 사행을 명받은 뒤 임금에게 사은숙배하고 임금이 베푸는 선운주를 받은 뒤 육로나 해로를 통해 선천의 선사포나 증산현의 석다산까지 가서 사행을 위한 마지막 준비를 한 뒤 철산의 가도를 거쳐 바다로 나갔다. 이후 등주에 닿을 때까지, 또는 각화도를 돌아 영원위에 닿을 때까지가 해로이고, 등주에서부터 북경까지 또는 영원위에서 북경까지는 육로이다. 그렇다면 조선의 대명 해로사행이 육로사행과 본질적인 차이를 보이는 부분은 선천의 선사포나 증산현의 석다산에서 등주나 영원위까지라고 할 수 있다. 물론 그 이전이나 이후의 여정도 육로사행과 다르기는 하지만, 거쳐 가는 길이 모두 육로라는 점에서 본질적인 차이로 보기는 어렵다. 따라서 대명 해로 사행록의 특징적인 부분은 선천의 선사포나 증산현의 석다산에서 등주나 영원위까지의 여정 관련 기록에 담겨 있다고 할 수 있다. 그런데 시를 중심으로 현재 전하는 대명 해로 사행록을 살펴보면 이와 같은 해로 사행의 기본적인 특성이 잘 드러나지 않는다는 것을 알 수 있다.

앞서 언급한 9종류의 사행시 수록 자료 중 시의 제목만 있는 전식(全湜)의 「사행록(槎行錄)」과 시문이 같이 수록되어 있는 남이웅(南以雄)의 「노정기(路程記)」, 김육(金堉)의 「조천록(朝天錄)」을 제외한 6종류의 사행시집을 살펴보면 그 양상을 확연하게 살펴볼 수 있다.

〈표 3〉 해로 사행록 소재 시의 창작 위치별 수량

연번	기록명	저자	출전	위치별 창작 시의 수량(제목 수)					비고
				조선	해로(往路)	중국(육로)	해로(歸路)	조선	
1	燕槎唱酬集	李民宥	『敬亭先生集』 권6~8	7	16	238	9	5	
2	朝天錄	金尙憲	『淸陰先生集』 권9	19	14	89			

3	朝天錄	金地粹	『苔川先生集』 권2	7	5	45		
4	東槎錄	崔有海	『熙守堂先生集』		33	61	24	
5	朝天錄	高用厚	『晴沙集』 권1		5	20	3	
6	朝天後錄	李安訥	『東岳先生集』 권 20	36	57	76	7	

육로 사행록과 해로 사행록의 구분이 해로 여정을 본질로 한다고 했을 때, 앞에서 언급한 9종류의 사행록 중 시가 중심이 되는 6종류의 해로 사행록 속에 있는 시의 창작 위치가 보여주는 위의 표와 같은 모습은 해로 사행록과 육로 사행록의 본질적인 구분을 어렵게 만든다. 물론 해로 사행록과 육로 사행록의 여정이 다르고, 해상에서 창작한 시가 포함되어 있으며 해로의 경험이 담겨 있다는 점에서 육로 사행록과 해로 사행록은 분명 다른 모습이라고 할 수 있다. 하지만, 해로의 경험을 담고 있는 해상에서 창작한 시가 얼마 되지 않는다는 것은 해로 사행록에 대해 다시 생각해 볼 필요를 제기한다.

철산의 가도에서 등주까지 해로가 3,760리이고, 등주에서 북경까지 육로가 1,300리이며, 가도에서 영원위까지 해로가 4,160리이고 영원위에서 북경까지 육로가 911리라면 조선의 사행단이 어떤 길로 가던 육로보다 해로가 3배 이상 긴 거리인데, 그럼에도 불구하고 해로에서 창작된 시가 육로에서 창작된 시보다 적다는 것은 몇 가지의 가능성을 추론하게 한다.

우선 생각해 볼 수 있는 것이 해상에서 시를 창작하기 어려웠던 창작 상황의 어려움이다. 해로의 경험이 새로운 것이어서 시 창작의 좋은 계기가 될 수는 있지만 낯설고 위태로운 바닷길 위에서 감정을 모아 시상을 떠올리고 시를 써 내기는 그리 쉽지 않았을 것이다. 여기에 더해 해상의 풍랑과 싸우는 다급한 순간이 더해지면서 목숨이 위태로운 상황이 되면 시를 쓴다는 것은 어찌면 불가능했던 일이라고도 할 수 있을 것이다. 다음은 사행록을 대하는 사행원들의 의식이다. 당대 조선 사행원들이 사행록을 기록했던 것은 자신의 흥이나 감상을 위한 것도 있지만, 사행의 여정을 있는

그대로 기록하여 알리고자 했던 이유 역시 적지 않았다²⁹⁾고 보인다. 이 이유는 앞장에서 언급한 사행록 대부분이 일기체 형식으로 구성되어 있다는 것과 같은 측면에서 논의가 가능하다. 따라서 이들에게 그들의 주체적인 역량으로 어떻게 할 수 있는 것도 아니고, 나날이 별다를 것도 없는 아득하고 막막한 해로의 경험은 사행록 속에 남아 전해질만한 것이 아니었을 수 있다.

물론 이와 같은 이야기를 위해서는 당시 해로사행의 사행원들이 해로의 위태로움이 그친 이후에도 그들이 접했던 위태롭고 낯선 경험을 시로 읊기지 않았던 이유에 대한 설명이 필요하고, 육로나 해로 사행록이 모두 사행의 경험을 알리는 역할을 겸했다면 육로의 경험은 다양한 시로 읊겨졌는데 해로의 경험이 그 정도로 읊겨지지 않은 이유에 대한 구체적인 해명이 필요하다. 따라서 이 글에서 밝힌 필자의 언급은 하나의 가설에 불과하다. 하지만 현재 더 이상 그 이유에 대해 구체적으로 밝힐 수 있는 자료를 찾을 수 없다는 점에서 우선 하나의 가설로 삼아본다.

4. 해로 사행록 소재 해상 사행시의 양상

해로 사행록과 육로 사행록의 본질적인 차이가 해로의 경험에 있지만, 해로 사행록의 사행시가 해로의 경험보다 육로의 경험을 중심으로 하고 있어 해로 사행록과 육로 사행록의 본질적인 차이를 확인하기가 쉽지 않다. 그렇다면 해로 사행록 속에 수록된 사행시 역시 그와 같은 양상일 가능성이 크다. 이 장에서는 해로 사행록에 수록된 사행시 중 해상(海上)의 경

29) 『英祖實錄』, 영조 10년 6월 21일, “上御召對. 講訖, 檢討官兪最基奏曰: ‘文烈公趙憲昔在萬曆甲戌, 充質正官朝天時, 手寫日記一冊, 其下以朝天錄附之, 採錄中朝典禮及沿途聞見頗詳. 經壬丙之亂, 而冊猶在于其家, 誠可貴也. 今若刊行, 可以寓匪風之思.’ 上命道臣刊進.”

험을 담고 있는 시를 해상 사행시로 규정하고, 이 시들을 중심으로 해로 사행록 중 해상 사행시의 양상을 살펴보도록 하겠다.

그런데 15년 동안 33차에 걸친 해로사행에서 삼사 가운데 7명이 물에 빠져 죽고 선박의 침몰과 표류가 연이어 명나라로의 해로사행을 당시 조선의 관리들이 가장 기피하였다면 해로사행의 심사를 토로한 사행시에는 대체로 부정적 인식이 강하게 드러날 것이라고 생각할 수 있다. 사실 대명 해로사행에 대한 당대 조선 관리들의 부정적인 인식은 해로사행 초기 사행원들의 죽음이 연이어질 때 뿐 만 아니라 33차의 마지막 해로사행 때까지도 그대로 이어졌다.³⁰⁾ 하지만 당대 해로사행을 담당했던 이들이 사행 시작 지점에 쓴 시를 보면 그와 같은 모습을 찾기 어렵다.

莫作乘槎客 뗏목 타는 나그네는 되지 말 것이니
 乘槎愁殺人 뗏목 타면 수심이 사람 괴롭혀서지
 鯨鵬戲雪浪 고래 봉새 하얀 파도 희롱하고
 牛斗迷天津 우두성은 하늘 저편에 희미하며
 日落虞淵萬里黑 우연으로 해 지자 온 천지 캄캄하고
 中宵月出風露寒 한밤중 달뜨자 바람 이슬 차가운데
 三山何在不知處 삼신산 어디 있나 그곳을 모르겠고
 極目雲海空漫漫 운해 아무리 돌아봐도 아득하기만 하네.³¹⁾

30) 李晚榮, 「崇禎丙子朝天錄序」, 『雪海遺稿』 3卷, 「崇禎丙子朝天錄」, “天啓辛酉, 遼陽失守, 朝天舊路, 便作豺虎之場, 朝貢使价之行, 始從木道, 而海濤險惡, 覆沒相尋, 人皆以奉使赴燕, 爲必死之地, 每當差遣, 百歧圖免. 其視鄭圃隱三歲之內再請自行者, 度量相越, 何其遼迥歟. 歲丙子春, 冬至謝恩使書狀官李時雨, 以痰疾遞免, 而四月二十七日政, 余爲其代. 時余釋褐纔八箇月, 初除秋部員外, 未滿四旬也. 一家親戚, 莫不以勤苦讀書, 做得鬼朴, 爲余之咎, 至於妻兒號泣而謫我, 頗覺惱擾也. 近例赴京書狀官帶率軍官奴子各一人, 而家無壯奴, 又無相知人可合帶去者, 以利易生之徒, 願爲代行奴役, 或欲作軍官者, 請托賂遺, 極其紛沓, 利欲之汨人性情, 乃至於此, 誠可歎也.”

31) 金尙憲, <乘槎詞. 次去非韻>, 『淸陰先生集』 卷 9, 「朝天錄」

이 시는 김상헌이 쓴 <승사사(乘槎詞)>라는 제목의 시이다. 그의 「조천록」 13번째에 있는 시로 오칠언 고시이다. 이 시의 앞에 안주에 대한 시가 있고 뒤에 선사포에 관한 시가 있는 것으로 보아 이 시는 아직 본격적인 뱃길을 시작하지 않았을 때 지은 시라고 할 수 있다. 시의 전체적인 분위기가 어둡고 침울해 해로사행을 떠나게 된 김상헌의 답답한 마음이 엿보이기도 한다. 하지만 해로사행을 담당했던 조선 사행원들의 시 중에서 이런 모습의 시를 찾기는 그리 쉽지 않다. 오히려 그들의 시에는 사행을 떠나는 신하의 포부가 더 크게 담겼다.

北闕芝函出 북궐에서 밀지를 내리시고
 西郊桂醞宣 서교에서 술잔을 내리시니
 畏途雖渡海 두려운 길 비록 바다를 건너지만
 殊渥是朝天 깊은 은혜 품고 천자께 가네
 宦屈班甘亞 벼슬살이 잘못 했으니 벼슬은 아경에 족하고
 身衰齒忝先 몸은 다 늙어서 연치만 남보다 앞서지만
 平生忠孝志 평생 충성하고 효도하려는 그 뜻은
 夷險要雙全 편하거나 힘들거나 언제나 온전히 해야지.³²⁾

이 시는 이안눌이 사행을 명받은 뒤 선운례에 참석한 이후 쓴 시로, 사행을 시작할 당시 이안눌이 지냈던 의식을 확인할 수 있는 대표적인 작품이다. 이 시의 함련에서 이안눌은 바닷길이 두렵기는 하지만 임금이 내려준 깊은 은혜를 가슴에 품고 바다를 건너 천자를 찾아간다고 했다. 바다의 두려움보다 임금의 은혜가 이안눌에게는 더 큰 의미를 지닌 것이다. 그래서 그는 겨우 아경(亞卿) 정도 밖에 안 되는 보잘 것 없는 관직에 있는 다 늙어 쇠약한 몸이지만 충성하고 효도하려는 뜻만은 어디서든 온전히 하겠

32) 李安訥, <宣醞禮畢, 行到弘濟院, 口占短律, 錄奉月峯洪參贊, 無住洪掌令.>, 『東岳先生集』 卷 20, 「朝天後錄」

다고 했다.

爲國何愁海路危 나라 위하면서 바닷길의 위태로움 무엇을 근심하나
 臨機每憶報恩時 기회 만날 때마다 은혜 갚을 때를 늘 생각했지
 浩然天地心無愧 넓고 큰 천지에서 이 마음 부끄러움 없으니
 始覺神明自有知 이제 알겠네 신명이 절로 알고 계신 것을³³⁾

이 시는 최유해의 <거범(擧帆)>이다. 제목 그대로 뜻을 높이 달고 바다로 나갈 때 쓴 시인데, 이 시의 최유해도 해로사행에 대한 걱정보다 신하의 충정과 자신감에 가득 차있다. 바닷길의 위태로움은 안중에도 없는 모습이다. 그보다 불과 몇 개월 앞서 동지사로 북경에 갔던 윤안국이 익사했던 것에 대한 두려움이 전혀 보이지 않는다. 이런 시를 본다면 당대 대명 해로사행을 조선의 관리들이 가장 기피했었지만, 막상 해로사행을 떠나게 되어서는 이전까지의 육로사행과 다른없는 마음가짐을 지녔다고 생각할 수 있다.

결국 이런 의식이 해로사행의 사행시 창작에 영향을 미친 것이 아닌가 생각된다. 다음에서는 해로사행 중 해상에서 창작한 시를 중심으로 해로사행시의 양상을 살펴보도록 하겠다. 해로사행의 경험을 담고 있거나 해로에서 창작한 시들이 보여주는 대표적인 경향은 세 가지이다. 첫 번째는 해로에서 접한 경물에 대한 관심과 호기심, 다음은 사행의 목적을 달성하기 위한 사신으로서의 의지, 마지막은 사행 기간 느끼는 고향에 대한 그리움과 울적한 정서의 시화(詩化)이다.

青螺一點海鼈頭 바다거북 머리 위의 질푸른 산 한 봉우리
 麟鳳仙家第幾洲 기린 봉황 있는 선가의 몇 번째의 섬일런가
 方土漫傳三島記 도사들은 일없이 삼도기를 전하였고

33) 崔有海, <擧帆>, 『嘿守堂先生文集』, 「東槎錄」 卷 1.

小山虛作八公遊 소산은 헛되이 팔공 놀이 지어냈지
 尋常紫氣來笙鶴 언제나 먼 자색 기운에 생황 울리고 학 날아들며
 咫尺明河傍斗牛 지척의 은하수는 두우성의 곁에 있네
 千載麻姑曾有約 천 년 전에 마고 선녀 만날 약속하였기에
 桂舟三日少淹留 사흘 동안 계수나무 배 대고서 머무르네.³⁴⁾

朝發長山泛順流 이른 아침 장산도 떠나 순탄한 물결 타고
 掛帆將向鹿門游 돛대 높이 걸고 녹문 향해 가려는데
 夢驚笙鶴三山近 생황과 학에 꿈을 깨니 삼신산 가깝겠고
 眼豁乾坤萬里浮 천지가 눈에 드니 만 리 떠다니는 줄 알겠는데
 日月清光明上界 해와 달의 맑은 빛은 하늘 온통 밝히고
 風雲寒色過深秋 바람 구름 찬 기운에 한 가을도 지나네
 雄觀斗覺胸襟壯 호쾌한 경치에 가슴 속 장쾌해짐을 느끼니
 歸去都忘千古愁 돌아갈 땐 천년 시름 모두 다 잊겠지.³⁵⁾

이 두 수의 시는 김상헌의 <거우도유삼일(車牛島留三日)>과 최유해의 <향광록도(向廣鹿島)>이다. 두 시 모두 이들이 처음 가본 곳의 풍경을 바탕으로 그들의 가슴속에 일어나는 장쾌한 기상을 시로 읊긴 것이다. 첫 번째 시의 창작 공간인 거우도는 가도에서 140리 정도 떨어진 곳에 있는 섬으로 요동의 초입에 있다. 조선을 떠난 지 얼마 되지 않았으면서 거우도에서 3일을 머물렀던 것으로 보아 기상 상황이 그리 좋지 않았던 것이라 보인다. 사행의 시작부터 어려움에 처하게 되었지만, 이 시에 드러나는 김상헌의 심리는 여유롭고 편안하다. 그는 거우도에서 멀리 바라보이는 바다 위의 섬에 솟은 산을 선계의 공간으로 치환하여 다양한 환상을 부여하였다. 바다거북의 머리 위에 있는 산으로, 기린과 봉황이 살고 있는 선계의 산으로 본 것이다. 이렇게 생각한 김상헌은 서복(徐福)을 시켜 조주(祖洲)

34) 金尙憲, <車牛島留三日>, 『淸陰先生集』 卷 9, 「朝天錄詩」.

35) 崔有海, <向廣鹿島>, 『嘿守堂先生文集』, 「東槎錄」 卷 1.

의 불사초(不死草)를 찾은 진시황이나 유안(劉安)의 문객(門客)이 되었던 팔공(八公)을 우습게 여겼다. 그런 생각 때문인지 김상헌이 바라본 산은 언제나 자색 기운을 띠고 생황 소리 울리며 학이 날아들고 주변의 은하수는 두우성 곁에 있는 곳이었다. 이런 생각은 김상헌에게 자신이 거우도에서 3일을 머무는 것이 마고 선녀를 만나기 위한 것이었다고 여기게 만들었다. 거우도에서 바라본 풍경을 신계의 환상공간으로 치환하고 그 공간 속에 자신을 편입시킨 김상헌의 시는 낮선 바다의 풍경에서 일어난 호기심과 흥미를 시적으로 잘 승화시킨 시라고 할 수 있다.

두 번째 시는 최유해가 아침 일찍 장산도를 떠나 광록도를 향해 가면서 쓴 시이다. 장산도와 광록도의 거리는 300리 정도 되며 모두 요동반도의 남쪽 끝 부분에 있는 섬이다. 등주까지 직선거리로 채 반을 못 간 곳이다. 이곳의 풍경은 최유해가 처음 접한 것이지만, 생황과 학의 소리가 들려오는 신선의 세계인 삼신산 근처인 듯하고 수평선 아래 더 넓은 천지가 한 눈에 훤히 드는 곳이었다. 해와 달은 가리는 것이 없어 언제나 하늘에서 환한 빛을 뿌리고, 서늘하지만 시원한 바람에 가을이 지나가는 것을 느낄 수 있다. 이런 호쾌한 풍경에 가슴속이 후련해진 최유해는 돌아갈 때는 천년의 시름조차 모두 잊어버릴 것이라고 했다. 이 두 수의 시는 모두 해로에서 접한 새로운 경물에 대한 관심과 호기심이 긍정적이고 희망적으로 표출된 시이다.

一葦朝天不顧私 조각배 타고 사신 가며 내 몸 돌아보지 않았는데
 此行何日到京師 이번 행차 어느 때나 경사에 이르러나
 滄波萬里同爲客 만 리 질푸른 물결 속에 그대 함께 객 되었으니
 歸去無忘在莒時 돌아가서도 지금의 고생을 결코 잊지 말게나.³⁶⁾

文藝初非冠世賢 문예도 애초부터 세상에 뛰어나지 못하면서

36) 高用厚, <長山島. 奉贈羅書狀季郁>, 『晴沙集』 卷 1, 「附朝天錄」.

敢言忠孝道終全 감히 충과 효를 끝까지 온전히 하리라 했지만
 三朝歷職家徒壁 세 임금을 섬기고도 집은 그저 흙벽인 채
 萬里御綸路是船 만 리 왕명 받들어 길 떠나 배를 타니
 日月星辰天在上 해와 달 별들은 하늘에 별려 있고
 蛟螭鯨鱔海無邊 교룡과 고래 악어 바다에 끝이 없네
 直將微命輸王事 다만 보잘 것 없는 목숨 나라 일에 바치고
 高枕篷窓晝自眠 봉창 아래 높이 베개 베고 낮잠을 자리라.³⁷⁾

이 두 수의 시는 고옹후의 <장산도에서 서정관 계육 나의소에게 받들어 주대[長山島. 奉贈羅書狀季郁]>와 이안눌의 <주중희제(舟中戲題)> 2수 중 첫째 수이다. 두 시 모두 해로에서 자신을 돌아보며 쓴 시인데, 사행을 떠난 사신의 책임감을 깊이 담고 있는 시이다. 첫 번째 시는 고옹후가 당시 서장관이었던 나의소(羅宜素)에게 준 시로, 시의 창작 공간을 장산도라고 한 것으로 보아 해로의 절반 정도 온 상황에서 쓴 것이라 보인다. 이 시를 창작할 당시 고옹후의 의식은 첫 구에서 분명히 알 수 있다. 첫 구의 ‘내 몸을 돌아보지 않았다’는 것은 사신의 임무를 달성하고자 하는 강한 의지를 보여준다. 마지막 구의 ‘재거시(在菑時)’는 춘추시대 제(齊)나라에 내란이 일어나서 공자 소백(小白)이 거(莒) 땅으로 망명하였다가 나중에 본국으로 돌아와 임금의 자리에 올라 환공(桓公)이 되었는데, 뒤에 환공이 관중(管仲), 포숙(鮑叔), 영척(甯戚)과 함께 술을 마실 때 포숙이 환공에게 ‘주군께서는 망명하여 거 땅에 계실 때의 일을 잊지 마소서.’라고 했다는 고사를 인용한 것으로 지나간 시간의 고난을 비유하는 말이다. 고옹후가 나의소에게 이 말을 한 것은 지금 비록 힘들지만 참고 견딘다면 좋은 결과가 올 것이고, 후에 공을 이루더라도 지금의 어려움을 잊지 않으면 실패하지 않을 것이라고 생각하기 때문이다. 그만큼 해로사행이 쉽지 않지만, 이 어려움을 견딘다면 좋은 결과가 있을 것이라는 자기 암시이자 나의

37) 李安訥, <舟中戲題> 2首 중 첫째 수, 『東岳先生集』 卷 20, 「朝天後錄」.

소에게 한 충고이다.

두 번째 시는 사행을 바라보는 이안눌의 의식을 보여준다. 별다른 재주도 없는 몸으로 충과 효만을 강조했지만, 세 임금을 섬기고도 가난한 처지로 왕명을 받들어 바닷길로 사행을 떠났다고 했다. 그간 자신의 충정이 조정에서 받아들여지지 않았던 사실에 대한 담담한 표현이다. 그가 떠난 바닷길은 해와 달, 별들이 하늘에 별려 있고, 교룡과 고래 악어가 사는 위태로운 곳이지만 그는 보잘 것 없는 목숨을 나라 일에 바치고 마음 편히 봉창 아래에서 낮잠을 자겠다고 했다. 왕명을 받아 수행하는 나라 일에 보잘 것 없는 목숨을 바쳤기 때문에 위태로운 곳에서도 편안할 수 있다고 한 이안눌의 태도는 사신의 책무에 대한 자각과 임무 완수의 확고한 의지를 보여주는 것이다.

身在銀漢博望槎 내 몸을 은하수 박망후의 뗏목에 두니
 洪濤日夜接天涯 밤낮으로 너른 파도 하늘 저 끝에 닿지만
 愁來莫着思歸夢 근심와도 돌아갈 꿈 꿀 생각도 앓는 것은
 靡及懷深不念家 임무 수행 못할까해 집 그리워 앓아서지.

許國初年分義明 처음 나라 위해 몸 바쳐 분수 의리 분명한데
 況逢恩遇死生輕 게다가 은혜 만났으니 죽고 삶이 뭐 중하며
 杯看渤海三千里 발해 삼천리를 잔속의 술처럼 보는데
 遑恤妻兒遠送情 처자식 멀리 보낸 정을 걱정할 겨를 있겠나.³⁸⁾

이 시는 전식의 <장산도유박(長山島留泊)> 2수이다. 전식의 「사행록」을 보면 이 시를 1625년 9월 18일 지었다고 하는데,³⁹⁾ 이 두 수의 시에서

38) 全湜, <長山島留泊 二首>, 『沙西先生文集』 卷 1.

39) 全湜, 「槎行錄」, 『沙西先生文集』 卷 5, 「雜著」, “十八日癸亥, 朝陰午晴. 大風翻海, 遂留泊港中終日. 是朝, 三船格軍一人, 無病急死, 出埋山側, 憐悼無比, 其役價銀, 封授船人, 欲爲歸給其妻孥. 初昏, 移船出大洋, 欲待風於海門, 遇南風且

확인할 수 있는 전식의 의식은 사행의 임무 완수를 위한 신하의 충정 그 자체이다. 특히 이 두 수의 시에서 인용하고 있는 『시경』의 시 구절은 그러한 전식의 의식을 분명하게 보여준다. 첫 번째 시의 마지막 구와 두 번째 시의 마지막 구에서 각각 인용하고 있는 『시경』 「소아·황황자화(小雅·皇皇者華)」의 “급히 말을 몰아 길을 가는 사람이여, 임무를 제대로 행하지 못할까 항상 걱정일세[駉駉征夫 每懷靡及].”와 『시경』 「괘풍·곡풍(邶風·谷風)」의 “내 몸도 주체하지 못하는데 나의 후생 자손들을 걱정할 겨를이 있으랴[我躬不閱 遑恤我後]?”라는 구절은 다른 어떤 것 보다 신하의 충정을 우선하는 전식의 의식을 대비를 통한 강조로 선명하게 드러낸다. 하지만 바닷길이 길어지고 위태로워지면 가족과 고향에 대한 그리움이 없을 수 없다.

遠客思歸苦 먼 길 떠난 나그네 돌아갈 생각 괴로운데
 今朝動順風 오늘 아침 되자 순한 바람 불어오니
 鷄鳴滄海上 닭 울음소리는 푸른 바다 멀리서 들려오는 듯하고
 人語水雲中 사람들 말소리는 물과 구름 속에서 전하는 듯해
 暝指長山迢 남몰래 저 멀리 장산도를 가리키고
 高瞻石島雄 아득히 웅장한 석성도를 바라보니
 何時遼路靖 어느 때나 요동길 편안해져서
 策馬向吾東 말을 타고 내 고향을 향해 가려나.⁴⁰⁾

古寺春歸盡 묵은 절에 봄 다 돌아왔는데
 孤舟客發初 한 척 배로 나그네 이제 떠나야 하니
 煙塵沙塞暗 전쟁터 이는 먼지에 변방은 어둑하고
 風浪島門虛 풍랑에 섬 어귀는 텅 비었으며
 隔海迷羈夢 바다 너머에서 나그네는 꿈속을 헤매고

雨, 遂還泊舊港. 有長山島留泊詩二首.”

40) 崔有海, <行舟>, 『嘿守堂先生文集』, 「東槎錄」卷 1.

踰年阻尺書 해가 지나도록 소식조차 막혔는데
 水村今又見 물가 마을 이제 다시 보니
 忽似到吾廬 갑자기 내 집에 온 듯 하구나.⁴¹⁾

이 두 수의 시는 최유해의 <행주(行舟)>와 이안눌의 <3월 30일 신유에 배에 올라 바람을 기다리다가 각화도로 옮겨 머물다[三月三十日辛酉, 登舟待風, 移泊覺華島]>로 모두 사행의 임무를 마치고 해로를 통해 되돌아가면서 쓴 시이다. 최유해의 「동사록」에 이 시 다음 시로 <박장산도(泊長山島)>와 <평도(平島)>가 나오는 것으로 보아 이 시는 최유해가 각화도를 떠나 평도에 이르기 전 배 안에서 쓴 시라 보인다. 힘든 사행의 임무를 마치고 돌아가는 시간이지만 돌아간다는 생각만으로도 가슴이 저릴 정도로 최유해는 힘들었던 것 같다. 닭 울음소리와 사람의 말소리까지 저 멀리 아득한 곳에서 들리는 것 같고 올 때 스쳐 지나갔던 장산도와 석성도가 머리에 스쳐 지나간다. 이 순간 최유해는 돌아가는 길 만이라도 바닷길이 아니라 육로로 요동을 지나가고 싶다는 생각을 했다. 돌아가는 길에 혹시라도 일어날지 모르는 사고가 무서웠던 것인지는 모르겠지만 그만큼 온전하게 돌아가고 싶은 욕구가 컸던 것이라고 생각된다.

다음 시는 이안눌이 배를 타고 바람을 기다리며 각화도로 옮겨 머물면서 쓴 시이다. 각화도에 머물렀다고 한 것으로 본아 본격적인 해로에 오른 것은 아니지만, 그가 배 안에서 귀향을 기다리며 쓴 시라는 점에서 인용해 보았다. 이 시의 함련은 이안눌이 있는 변방의 상황을, 경련은 그곳에 있는 자신의 심경을 보여주는 것이고, 미련은 고향을 그리워하는 이안눌의 마음이 어느 정도였는지를 짐작할 수 있게 해 주는 부분이다.

지금까지 살펴본 시들이 해로 사행록 속의 해로 경험에 관한 시의 대부분이라는 점에서 해로 사행록 속의 사행시와 육로 사행록 속의 사행시는

41) 李安訥, <三月三十日辛酉, 登舟待風, 移泊覺華島.>, 『東岳先生集』 卷 20, 「朝天後錄」.

본질적인 면에서 차이를 보이지 않는다. 하지만 그 양이 비록 얼마 되지 않기는 하지만 해로의 고통에 관한 시도 보이기는 한다. 해로의 고통에 관한 시는 두 종류로 구분되는데, 하나는 말 그대로 해로의 고통과 괴로움의 토로이고, 다른 하나는 그 고통과 괴로움을 달관한 자세를 보여주는 것이다.

木道二千里 바닷길 이천 리
 風餐三八莫 풍찬노숙 스물 여드레
 曾聞達去舍 이전에 생사를 달관했다 여겼는데
 今覺沒吾寧 이제 와서 죽어서 편안함을 깨달으니
 肯以顛危動 어찌 위태로움에 동요될 것인가
 須從造化聽 반드시 조물주의 이야기를 들어야지
 開蓬發一笑 봉창 열고 한 번 웃어보고는
 萬事寄冥冥 모든 일을 아득한 그곳에 맡기네.⁴²⁾

이 시는 전식의 <황성도 앞 큰 바다에서 바람을 만나[皇城大洋遇風]>이다. 전식의 「사행록」을 살펴보면 이날 전식은 일찍이 삼산도로 출발하여 평도에서 목을 생각을 했던 것 같다. 그러나 바다가 잔잔하고 바람이 순탄한 것을 믿고 경험 많은 뱃사공의 경고를 무시한 결과 배가 전복될 위기를 맞았고 돛이 부러지는 사고까지 당한 뒤에 겨우 황성도에 다다를 수 있었다.⁴³⁾ 말 그대로 죽음의 위기를 모면한 것이다. 이 시는 그 위급한 순간을

42) 全湜, <皇城大洋遇風>, 『沙西先生文集』卷 1.

43) 全湜, 「槎行錄」, 『沙西先生文集』卷 5, 『雜著』, “二十三日戊辰. 月初上, 發向三山島, 未明過去, 欲泊平島. 船人多以有風不行爲恨, 獨老工師安良, 以爲今日午晚, 當有大風波, 不若入信地停泊, 一船人皆以安言爲遠, 強出大洋. 未過一二刻, 風浪果起, 舟不能安行, 將有危急之勢, 卽解後帆, 又令差下前帆, 而猶不支吾, 欲覆者無慮數十巡. 俄而, 帆槳底析, 船人皆泣, 且有水疾而不省人事者矣. 幸免顛沛, 至皇城島, 則第四船已至, 而二船則爲風所逼, 不能入島過去云. 想已泊于鼉磯廟島等地矣. 夕入海潮寺, 借僧坑入宿, 殊極安穩. 有皇城遇風詩一律.

대상으로 지은 것이다.⁴⁴⁾ 그런데도 이 시 속에서 확인할 수 있는 전식은 생사를 달관한 초월자이다.

梧桐初落涇江城 오동잎 막 지던 대동강 성 떠난 뒤로
 遼岸蝦蟆缺又盈 요동 해안 저 달은 몇 번이나 차고 졌나
 鯨渤三千里潮汐 삼천리 저 큰 바다에 물결은 일다 지고
 梟舟五十日陰晴 오십 여 일 오리배 속 날은 흐리다 맑으며
 怒霆擊水天關破 성난 우레 물을 쳐서 하늘 문을 깨뜨리고
 狂颶衝山地軸傾 미친 바람 산을 쳐서 지축이 흔들렸는데
 篙子今朝始相賀 사공들 오늘 아침 그제야 겨우 기뻐들 하니
 茲行恐懼冠平生 이번 사행 두려움은 내 평생의 으뜸이네.⁴⁵⁾

이 시는 이안눌의 <각화도주중서사(覺華島舟中書事)>이다. 이 시의 제목 아래에서 이안눌이 “7월 16일 임자일에 평양성 석다산을 출발하여 9월 5일 경자일에 영원위의 각화도에 도착했고, 8일 계묘일에 육지에 올라 성에 들어갔으니 51일을 배 안에 있었다.”⁴⁶⁾라고 한 것으로 보아 이 시는 각화도를 지나 물에 오른 뒤 그 동안의 해로 경험을 바탕으로 쓴 시라고 생각된다. 그런데 이 시에서는 앞에서 살펴본 전식의 시와 같이 생사를 달관한 초월자의 모습이 보이지 않는다. 그것보다 자신이 경험한 바닷길의 두려움이 평생의 으뜸이었다고 한 것으로 보아 각화도에 이르기까지 이안눌이 경험했던 공포가 적지 않았음을 짐작할 수 있다. 특히 함련의 대는 넓디넓은 바다에서 의지할 곳을 찾지 못했던 이안눌의 처지를 분명하

44) 黃辰, 「知事全公行狀」, 『漫浪集』 卷 9, “遂行至皇城島之大洋, 風作舟危, 人皆喪精失措, 公獨不爲變, 乃賦詩曰, 木道二千里, 風餐三八莫, 曾聞達去舍, 今覺沒吾寧, 肯以顛危動, 須從造化聽, 開蓬發一笑, 萬事寄冥冥.”

45) 李安訥, <覺華島舟中書事>, 『東岳先生集』 卷 20, 「朝天後錄」.

46) 李安訥, <覺華島舟中書事>, 『東岳先生集』 卷 20, 「朝天後錄」, “七月十六日壬子, 發平壤石多山, 九月初五日庚子, 到寧遠衛覺華島, 初八日癸卯, 登陸入城, 在舟中凡五十一日.”

게 보여주는 것이다.

그런데 전술한 것처럼 대명 해로 사행시에서 이안눌의 시와 같이 바닷길의 공포에 대해 묘사한 시는 찾기 힘들다. 15년 동안 33차에 걸친 해로 사행에서 삼사 중 7명의 사행원이 물에 빠져 죽고 선박의 침몰과 표류가 연이어 명나라로의 해로 사행이 당시 조선 관리들이 가장 기피하는 일이었다는 점에서 전식의 시와 같이 바닷길의 두려움에 초탈한 내면을 드러내는 시를 찾기 쉽지 않다고 하는 것은 당연하다고 할 수 있지만, 이안눌의 시와 같이 자신이 경험했던 바닷길의 공포를 묘사한 시 역시 찾기 쉽지 않다는 것은 쉽게 이해하기 어렵다. 이러한 해로 사행시의 내용으로 볼 때 해로 사행시의 성격과 내용에 대한 전반적인 재고가 필요해 보인다.

5. 결론

지금까지 살펴본 대명 해로 사행시의 모습이 필자가 확인한 해상에서 창작한 시의 보편적인 양상이었다는 점에서, 해로 사행시와 육로 사행시의 차이는 사행의 경로가 육지와 바다였다는 것 이외의 특별한 변별점이 보이지 않는다. 그러나 육로와 해로 사행록 속의 사행시가 보여주는 이와 같은 유사성이 육로사행과 해로사행에 대한 당대 조선 관리들의 인식의 유사성까지 의미하는 것이라고는 보기는 어렵다.

명나라 사행의 두 길이었던 육로사행과 해로사행 중 당대 조선 관리들이 더욱 힘들고 고통스럽게 여겼고, 그래서 가능하다면 참여하고 싶지 않았던 사행은 말할 것도 없이 해로사행이었다. 그래서 그들은 해로사행에 참여하지 않을 수 있는 방법이 있다면 그 방법을 찾기 위해 적지 않은 노력을 감수했다. 하지만 그들이 그 방법을 찾지 못했다면 사행의 책임을 받아들였고, 또 받아들여야만 했다. 그들은 해로사행의 경험을 그들의 해로

사행록 속에 가감 없이 있는 그대로 서술하였다. 안경의 「가해조천록」 속에서 확인할 수 있는 해로사행의 공포는 그들의 사행록에서 볼 수 있는 사실적 표현의 대표적인 예라고 할 수 있다. 하지만 해로 사행록 속의 사행시는 이와 다른 양상을 보여준다. 사행 경험의 오롯한 묘사보다 절제되고 여과된 감정의 표현을 위주로 하여 육로 사행록 속의 사행시와 그다지 다르지 않은 모습이다.

해로 사행록 속의 사행시가 보여주는 이와 같은 모습은 당대 조선의 관리들이 사행록의 기술에서 일기체 사행록의 서술과 시를 중심으로 한 사행록의 서술을 구분해 인식했던 것이라고 볼 수도 있다. 두 종류의 사행록이 각기 다른 기능을 추구하고 있었기에 사행록의 서술이 서술 방식에 따라 다른 양상으로 나타난 것이 아닌가 한다. 그렇기 때문에 일기체 사행록의 사실성이 사행시를 중심으로 한 사행록에 보이지 않는 것이라고 추정할 수 있을 듯하다.

하지만 해로 사행록 속 사행시의 성격을 보다 분명하게 확인하기 위해서는 해로 사행원들이 사행 기간 창작한 해상의 사행시와 육상의 사행시를 비교해 보는 작업과 함께 해로 사행록과 육로 사행록의 비교, 다음으로 대명 해로 사행록과 일본 사행록의 비교까지 폭넓고 심도 깊은 작업이 이루어져야 할 것이다. 이 작업들이 이루어져야 해로 사행시의 구체적인 성격과 함께 사행 지역과 방법에 따른 사행시의 동이점에 대한 구체적이고 분명한 언급이 가능할 것이다.

참 || 고 || 문 || 헌

『英祖實錄』

『仁祖實錄』

高用厚, 『晴沙集』

金尙憲, 『淸陰先生集』

李晩榮, 『雪海遺稿』

李安訥, 『東岳先生集』

全 湜, 『沙西先生文集』

崔有海, 『嘿守堂先生文集』

韓致齋, 『海東釋史』

黃 辰, 『漫浪集』

朴元燾, 『明初朝鮮關係史研究』, 一潮閣, 2002, 291~296쪽.

임기중, 『연행록 연구』, 일지사, 2002, 468~469쪽.

姜 陽, 「朝鮮前期 朝明 使行外交와 交通路」, 경기대학교 대학원 사학과
박사학위논문, 2013, 6쪽.

金已花, 「『皇華集』의 編纂과 板本」, 경북대학교 대학원 문헌정보학과 박사
학위논문, 2007, 7쪽.

金英淑, 「朝天錄을 통해 본 明清交替期 遼東情勢와 朝明關係」, 인하대학교
대학원 사학과 박사학위논문, 2011, 101~103쪽.

鄭恩主, 「朝鮮時代 明清使行 關聯 繪畫 研究」, 韓國學中央研究院 美術史學
專攻 박사학위논문, 2007, 314~316쪽.

투고일: 2017.5.29 심사(수정)일: 2017.6.09 ~ 2017.6.27 게재확정일: 2017.6.28

<Abstract>

The study on the poems written in the sea
by the envoys going to the Ming dynasty by a
sea journey the early 17th century

Yoon, JaeHwan

The journey of the envoys executed 33 times for 15 years, from 1621 to 1636, was a rough road that passed the sea, rather than the past 230 years of the overland route. The sea road of those days was a unfamiliar, risky, and dangerous road to the envoys of the Joseon dynasty, and the frequent appearing of the pirates caused them to risk their lives. This paper targets the poems written on the sea in the journey of the envoys.

The record of the journey of the Joseon dynasty's envoys is passed on by 27 varieties of yeonhaengroks, such as Ankyeong's 「Gahajochenrok」, Yimanyoung's 「SungJengByengjajochenrok」, but it is hard to say that the records remaining nowadays is all of the documentaries which recorded the travel of the envoys'. However, 9 kinds of references, from Jeonsik's 「Sahaengrok」 to Kimyuk's 「Jochenrok」, are used as the subject of the discussion in this paper.

But, if we look at the remaining records concentrating on the poems, the basic characteristics of the envoys' journey do not stand out well. Because the journey documented in the records differ, there are poems written in the sea in the records, and the records contain the experiences in the sea route, the envoys' records differ of that in the sea and overland. However the poems written in the sea are not much.

In the overall appearance, no special differences can be seen.

However this does not mean that the Joseon dynasty's officials' thoughts coincide. In this respect, the study on the poems of the envoys to the Ming dynasty should be held more in depth. It seems that the endeavor of more researchers is needed.

Key Word : Joseon Dynasty, Ming Dynasty, sea route, journey of an envoy, records of an envoy's journey, on the sea, a poem of an envoy's journey