

명청 교체기 해로사행의 항해 노정과 해신제(海神祭)

: 홍익한의 『조천항해록』과 이훈의 『조천일기』를 중심으로

신익철*

1. 머리말
2. 1624~1625년 홍익한의 항해 노정과 해신제
3. 1629~1630년 이훈의 항해 노정과 해신제
4. 맺음말

Ⅰ 국문초록

이 논고는 명청 교체기 해로 사행의 항해 노정과 해신제(海神祭)의 실상을 살펴본 것이다. 명청 교체기 해로 사행은 등주(登州)와 각화도(覺華島)로 가는 두 가지 노선이 있었으며, 해로를 통한 사행길은 죽음의 공포를 동반한 여정으로 각종 해신제가 빈번하게 행해졌다. 해로 사행의 연행사는 출항할 때는 물론 도중에 선박이 표류하거나 거센 풍우를 만난 위기 상황이나, 험난한 구간을 통과해야 할 때면 수시로 해신제를 지내며 항해의 안전을 기원하였다. 대해(大海)·용왕(龍王)·풍백(風伯)에게 올리는 삼신제(三神祭)를 비

* 한국학중앙연구원 한국학대학원 인문학부 교수, cloudway@aks.ac.kr

롯데 개양제(開洋祭)·선신제(船神祭)·기풍제(祈風祭)·성제(星祭) 등의 여러 해신제가 행해졌다. 꿈에서 만난 해령(海靈)이나 내포(內浦) 성황신에게도 제사를 지내고 있는바, 이는 해로 사행의 연행사가 유교식 사전(祀典)에서 벗어난 민간 신앙에 따른 제례 행위도 수용했음을 알려준다. 이 밖에 가장 위험한 구간인 철산취(鐵山嘴)를 통과할 때면 노철산(老鐵山)의 신령에게 치제하였고, 이 부근에서 익사한 사신에게도 제사를 지내며 안전을 기원하였다.

명청 교체기 해로 사행의 해신제 중 가장 흥미로운 것은 천비(天妃)에 대한 제례(祭禮)이다. 일례로 1624년 이덕형(李德炯) 일행은 광록도(廣鹿島)에서 만난 중국인 노승의 권유에 따라 천비, 용왕, 소성(小聖)의 삼신(三神)에게 제사를 지내며, 천비의 탄신일을 맞아 묘도(廟島)의 천비묘에 제례를 올린다. 이는 기존의 대해·용왕·풍백의 삼신과는 다른 신격(神格)을 수용한 것으로, 해로 사행의 사행단이 중국 해역을 항해할 때 현지의 해신 신앙을 수용했음을 말해준다. 해로 사행의 경험이 축적됨에 따라 천비는 여러 해신 중 으뜸가는 지위를 차지하며 그 위상이 한층 강화된다. 천비제(天妃祭)는 해양을 통한 문화 전파의 사례로 주목할 필요가 있다.

주제어 ● 해로 사행, 해신제(海神祭), 삼신제(三神祭), 천비(天妃), 홍익한(洪翼漢), 이덕형(李德炯), 이흥(李訖)

1. 머리말

우리나라와 중국과의 교류는 조선 시대 이전 육로보다 해로를 이용하는 경우가 많았다. 삼국시대에는 고구려를 제외한 백제와 신라가 해로를 통해 중국과 외교 관계를 이어갔고, 고려시대에도 거란이 요동 지역을 지배하고 있었기에 사신을 해로로 보낼 수밖에 없었다. 1368년에 중국에서 명이 건국 되었을 때 남경을 수도로 정했기에 고려 사신들은 형편에 따라 육로와 해로

를 이용하여 사신을 파견하였다. 1392년 조선의 건국과 더불어 명나라와의 조공 외교는 의주에서 압록강을 건너 요양과 광녕, 산해관을 지나 북경으로 가는 육로 사행으로 정례화 되었다.

1621년 3월에 후금의 누르하치가 심양과 요양을 탈취하고 요동 반도 전역을 지배하게 되자 조선의 사신들은 북경을 더이상 육로로 왕래할 수 없게 되었다. 1636년 12월 병자호란이 일어나고 정축맹약(丁丑盟約)으로 명나라와의 외교 관계를 단절하기까지 해로를 이용하여 사행할 수밖에 없었다. 명나라로부터 청나라로 중국의 왕조가 교체되는 이 격변기에 조선에서는 1623년 반정으로 즉위한 인조가 명으로부터 정권을 승인받으면서 명과 한층 밀착된 외교 관계를 맺게 되었다.¹⁾ 이러한 배경 속에서 1621년에서 1636년까지 17년간 20여 차례에 이르는 대명 해로 사행이 행해졌다.²⁾

명청 교체기에 해로 사행은 크게 등주와 각화도로 가는 두 가지 노선이 있었다. 등주 노선은 평안도 선천의 선사포(宣沙浦)에서 승선하여 요동반도 남단의 해안선을 따라 여순구(旅順口)까지 갔다가 장산반도를 따라 남진하여 등주(登州)에 이르는 길이었다. 등주 노선의 해로는 3,760리에 달하며, 1621년에서 1628년까지 이용되었다. 1629년 원숭환(袁崇煥)의 건의에 따라 해로 사행 노선은 등주에서 각화도(覺華島)로 변경되게 된다. 당시 모문룡(毛文龍)은 가도(槓島)에 동강진(東江鎮)을 구축하고 전횡을 일삼고 있었는데, 영원위(寧遠衛) 원숭환이 모문룡을 제거하기로 하면서 조선 사신이 모문룡과 결탁하고 있음을 의심하여 사행 노선의 변경을 명 조정에게 주청한 것이 받아들여진 결과이다. 각화도 노선은 선사포 대신에 증산(甌山)의 석다산(石多山)에서 승선하여³⁾ 여순구까지는 기존 노선을 따르다가 노철산(老鐵山)을 돌

1) 인조는 명의 책봉을 받는 과정에서 당시 명 조정의 실권을 장악한 奄黨에 연결되어 있던 毛文龍으로부터 큰 도움을 받았으며, 정권의 안정을 위해 명과 후금 사이에서 등거리 외교를 펼쳤던 광해군과 달리 명에 치우치는 외교 노선을 택하였다. 이에 대해서는 한명기, 『정묘·병자호란과 동아시아』, 푸른역사, 2009 참조.

2) 왕가·한중진·당윤희, 『명청교체기 대명 해로사행로의 노선과 인문지리학적 고찰 1』, 역락, 2020 참조.

아 북신구(北汛口)까지 올라갔다가 서쪽으로 발해만 북단 항로를 가로질러 각화도로 들어가는 길이다.⁴⁾ 각화도 노선은 등주 노선에 비해 400리가 더 많은 4,160리나 되었고, 요동반도의 서남부 돌출부인 철산취(鐵山嘴)에는 암초가 많고 풍파와 조류가 심하여 침몰 사고가 잦았다. 조선 사신들은 이 길을 대단히 불안하게 여겨 누차 명 조정에 등주 노선으로 변경시켜 줄 것을 요청하였으나 수용되지 않았다.⁵⁾ 결국 이 항로는 1636년 해로사행이 끝날 때까지 유지되었다.

육로와 달리 해로를 통한 사행은 그야말로 목숨을 건 여정으로, 이는 사신이 남긴 기록에서 여실히 드러난다. 망망대해에서 돛배에 몸을 맡긴 채 4,000리 안팎의 바닷길을 항해한 기록은 육로의 여정을 기록한 부분과는 매우 다른 면모를 보인다. 바람의 방향과 세기에 대한 세밀한 기록, 다른 배와 떨어졌을 때의 불안심리와 고립감, 거센 풍우나 암초를 만나 생사의 갈림길에 처했을 때의 긴박함과 공포감, 그리고 순풍을 빌거나 조난을 피하기 위한 제례(祭禮) 행위 등등은 육로 여정의 기록에서는 볼 수 없는 것들이다. 해양에서만 만날 수 있는 절경이나 삼신산 같은 신선 세계에의 동경 또한 등장하긴 있지만, 이는 앞에서 말한 불안감이나 공포감에 비하면 매우 미미한 분량에 그친다. 해로 구간을 통과해야 하는 사신 일행에게는 언제 닥쳐

3) 일부 연행사의 경우 대동강에서 승선하여 출발하는 경우도 있었다.

4) 해로 노선에 대해서는 박현규, 「17세기 전반기 대명 해로사행에 관한 행차 분석」, 『한국실학연구』 21호, 한국실학학회, 2011, 126~129쪽 참조.

5) 한치윤, 『해동역사』 권40, 「交聘志 8」, <海道>. “각화도를 경유하는 길로 고친 뒤에는 해로가 등주를 경유하는 것보다 더 먼 데다가 지나가게 되는 철산취 일대는 대양이 하늘에 닿아 심이라고는 하나도 없으며, 암초가 많아서 험악하기 그지없었다. 이에 몇 년 사이에 우리나라 배신(陪臣) 가운데 다섯이나 물에 빠져 죽었으며, 중국에서 보내 준 부험(符驗) 및 표문(表文)과 자문(咨文), 방물(方物) 등을 모두 잃어버렸다. 이에 송정(崇禎) 5년(1632, 인조 10) 임신에 이르러서 다시 등주를 경유하는 길로 가게 해 주기를 주청하였다.” 이밖에 1630년에도 이정구가 등주 노선으로 변경해 줄 것을 명 조정에 요청할 것을 건의하고 있으며, (『인조실록』 8년 1월 27일) 1631년 『송정원일기』 기사에서도 등주 노선으로 변경해 주도록 명 조정에 요청하는 문제가 논의되고 있음이 확인된다.(인조 9년 7월 2일)

올지 모르는 죽음에 대한 공포감이 사행 여정에서 만나는 흥취를 압도했던 것이다. 죽음에 대한 공포감으로 여러 해신에 대한 각종 제례가 빈번하게 행해졌으며, 이는 해로 노정을 기록한 연행록 곳곳에서 산견된다. 여러 해신제 중 천비제(天妃祭)는 특히 연행록에서만 찾아볼 수 있는 제례 행위로 생각된다.

본고에서는 이 점에 주목해 수로 여정의 험난함과 각종 해신(海神) 제례 행위와 그 특징을 고찰하고자 한다. 명청 교체기 해로 사행을 기록한 연행록은 대략 10여 종에 이르는데, 개별 연행록에 대한 분석과 함께 한중 양국의 해양 문화를 조명하는 연구가 활발히 이루어져 왔다.⁶⁾ 이 중 본고의 논점과 관련해서는 해난(海難) 사고에 주목하여 해로 사행의 험난함을 다룬 조창록의 연구⁷⁾와 해로 사행을 통해 마조(媽祖) 신앙이 수용되는 양상을 고찰한 박현규의 연구⁸⁾가 주목된다. 여기에서는 홍익한(洪翼漢)의 『조천항해록(朝天航海錄)』·이덕형(李德炯)의 『조천록(朝天錄)』(1624년 연행)과 이흘(李訥)의 『조천일기(朝天日記)』(1629년 연행)를 주 자료로 삼아 연행사의 항해 노정의 실상과 각종 해신제를 살펴보기로 한다. 이들 연행록은 항해 노정에 대한 기록이 충실한 편이며, 각기 등주 노선과 각화도 노선을 이용했기에 명청 교체기 해로 사행의 전반적인 실상을 살펴보기에 적절한 자료이다. 항해 노정의 험난함과 죽음의 공포에 따른 해신에 대한 각종 제례 행위에 대한 이해는 해로 사행의 실상을 이해하고 연행사의 내면 심리를 깊이 있게 들여다보는 계기가 될 수 있으리라 기대한다.

6) 해로 사행에 관한 연구 현황에 대해서는 허방·김경희, 「조선시대 해로 사행에 관한 연구현황과 전망」, 『동서인문학』 60권, 계명대학교 인문학연구소, 2021에 상세하게 정리되어 있다.

7) 조창록, 「전식의 『사행록』과 해로 사행의 체험시」, 『동방한문학』 46호, 동방한문학회, 2011.

8) 박현규, 「고려·조선시대 해로 사행록에 투영된 마조(媽祖) 분석」, 『역사민속학』 32호, 한국역사민속학회, 2010; 「1621년 조선·명 해로사행의 마조 사적과 기록 분석」, 『역사민속학』 40호, 한국역사민속학회, 2012.

2. 1624~1625년 홍익한의 항해 노정과 해신제

홍익한(1586~1637)은 1624년 주청사(奏請使)의 서장관으로 북경을 다녀왔다. 당시 사행의 임무는 인조 즉위에 대한 고명(誥命)과 면복(冕服)을 주청하는 일이었으며, 정사 이덕형(李德炯), 부사 오숙(吳翮)이 함께 했다. 홍익한은 당초 성절겸동지사(聖節兼冬至使)의 서장관에 임명되었는데, 앞서 가던 주청사의 서장관 채유후(蔡裕後)가 병세가 심해 이임(移任)된 것이었다.⁹⁾ 1624년 7월 3일 동지사의 서장관으로 조정을 하직하고 출발해서 가던 도중, 홍익한은 7월 22일에 채유후의 병세가 위중해 자신을 대신 임명했다는 급보(急報)를 받고 부지런히 길을 재촉해 8월 1일에 선사포에 이르렀다. 선사포에서 3일을 머문 홍익한 일행은 8월 4일에 배에 올라 출항하여 8월 23일에 등주에 도착하게 된다. 이 사행의 기록은 홍익한의 『조천항해록(朝天航海錄)』과 이덕형의 『조천록(朝天錄)』(일명 『항해일기(航海日記)』) 두 종이 전한다. 이 중 여정의 기록이 상세한 편인 『조천항해록』을 위주로 항해 노정을 표로 정리하면 다음과 같다.¹⁰⁾

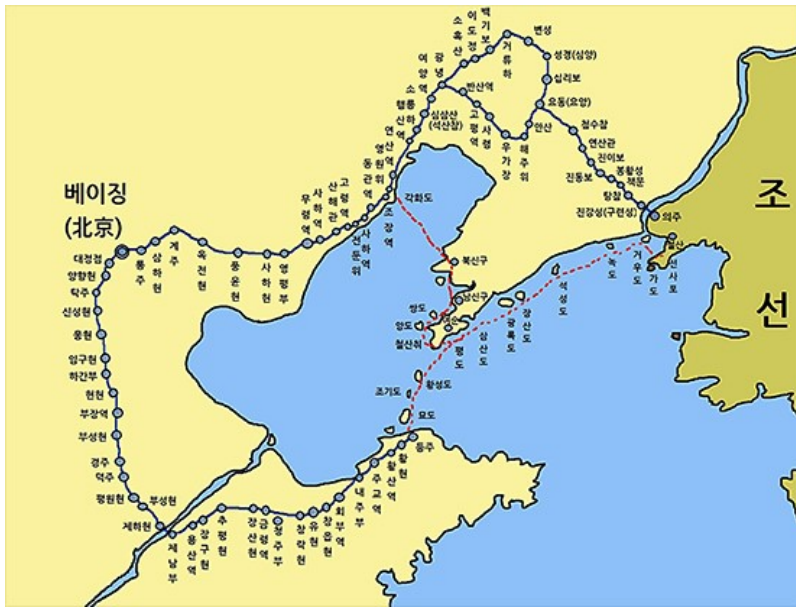
[표1] <1624년 홍익한의 항해 노정: 선사포 → 등주(20일)>

일자	노정	주요 내용
1624. 8. 1 ~8. 3.	仙槎浦 도착	3선(서장관이 타는 배)의 선원이 도착하지 않았고 선박의 기구가 미비하여 대기하며 출항 준비를 갖추 / 서장관 홍익한이 이날 도착한 사실과 이임된 사유를 기록함
8. 4.	선사포 출항	포구를 벗어나자마자 역풍을 만나 항구에 정박 / 출항

9) 홍익한, 『조천항해록』 권1, 1624년 7월 22일.

10) 『조천항해록』에 비해 『조천록』은 선사포를 출발해 등주에 도착할 때까지의 기록은 자세한 편인데, 등주에서 선사포까지의 귀로에 대한 기록이 매우 소략하다. 표에서 <주요 내용>은 『조천항해록』과 『조천록』의 기사 중 특징이랄 만한 사항은 ' / '로 구분하여 소개한 것이다. 제례를 지낸 경우 앞에 *로 표시하였다. 등주를 출발해 선사포에 도착하는 귀로도 마찬가지이다.

		할 당시 이별의 모습을 자세히 서술
8. 5~8. 9.	椴島	가도에 도착하여 모 도독의 군문에서 見官禮를 하고 연회에 참가함. 부사의 배가 표류한 6일에 *海神祭를 지냄. 부사의 배가 7일 정오에 도착하고, 바람을 기다리며 여러 날을 대기함 / 해신제 제문을 서장관이 지었음을 밝힘
8. 10.	蛇島	서북풍이 불어 사도 앞바다로 옮겨 정박
8. 11.	黃鵠島	鹿島를 지나 황골도 앞바다에 정박. 달이 뜬 바다 풍경을 보며 신선 세계라며 감탄함 / 이덕형 자신이 꿈에 *海靈을 만나고 깨어나서 즉시 제사 지냈음을 기록
8. 12.	石城島	용오름을 목격함. 저녁에 *祈風祭를 지냄 / 용오름 광경을 자세히 기록함. 부사 오숙이 꿈에 나타난 미인이 내포 *성황신이라는 말을 듣고 직접 제사 지냈음을 기록
8. 13.	대양에 정박	장산도를 향해 가다가 도중에 거센 역풍을 만나 대양중에 정박하며 몹시 두려워함 / 장산도 도착. 고래를 목격하고 그 광경을 기록
8. 14	長山島	가도를 떠난 후로 상사, 부사와 처음 만나 해변가에 장막을 치고 대화를 나눔
8. 15	廣鹿島	부사의 배가 전복될 위험을 겪음
8. 16~8. 19.	광록도	풍랑과 역풍으로 민기를 빌려 유숙함. 19일에 승려가 사찰 창건에 시주를 청하며 바다의 三神에 대해 설명함. *三神祭를 지냄. / 16일에 예물을 갖춰 해신에게 제사 지냄. 19일에 노승이 일러준 법식에 따라 직접 제문을 짓고 다음 날 제사 지냄
8. 20.~8. 21.	平島	삼산도를 지나 평도에 도착해 풍랑으로 머뭄 / 20일 삼신제를 지내고 난 뒤에 神號를 적은 小軸을 궤에 담아 후에 훗날 제사에 대비함. 21일에 龍卵을 목격함
8. 22.	廟島	순풍을 타고 皇城島를 지나 오시에 묘도 도착. *神女廟의 海神에게 제사 지내 사례함 / 神僧을 만난 뒤로 순풍을 만나 항해에 어려움이 없다고 칭송하고, 서장관이 제문을 지었음을 밝힘
8. 23.	登州	저물녘에 등주 도착



〈명청 교체기 해로 사행 노정도〉(출처: 이영춘, 『해로 사행—명청교체기 해로사행과 실학』)

『통문관지』에 따르면 등주로 가는 항해 노선은 선천 선사포(宣沙浦) → 철산 가도(楸島, 60리) → 거우도(車牛島, 140리; 여기까지는 조선 영역임) → 녹도(鹿島, 500리) → 석성도(石城島, 600리) → 장산도(長山島, 300리) → 광록도(廣鹿島, 200리) → 삼산도(三山島, 280리) → 평도(平島, 200리) → 황성도(皇城島, 1,000리) → 타기도(鼉磯島, 200리) → 묘도(廟島, 200리) → 등주(登州, 80리)의 3,760리에 이르는 노정이다.¹¹⁾ 흥익한 일행은 20일 만에 등주에 도착했는데, 당시 등주까지의 항해 기간이 평균 22일이었다는 점¹²⁾을 고려하면 큰 어려움을 겪지 않고 항해한 것으로 보인다.

11) 『通文館志』 권3, 『航海路程』.

12) 박현규, 앞의 글(2011)에서 명청 교체기의 해로사행 연행록 10종을 대상으로 항해 기간을 산출하여 선사포에서 등주까지는 평균 22.4일, 석다산에서 각화도까지는 31일 걸렸음을 밝혔다.(133~134쪽)

등주로 가는 노정에서 사신 일행 중 가장 고생했던 것은 부사가 탄 제2선이었다. 8월 5일 가도에 도착한 사신 일행은 이튿날 새벽에 세찬 폭풍우를 만나 배가 뒤집힐 위험에 처하자, 사공들의 건의에 따라 가도 동쪽 항구로 배를 옮겨 정박하기로 한다. 이때 부사가 탄 배가 표류하게 되는데, “뗏을 거두고 배를 돌리니, 뱃머리가 일제히 쳐들리고 치미(鷓鴣)가 아울러 벌어진다. 부사와 더불어 손을 들어 서로 읊(搦)할 즈음 말도 마치기 전에 홀연히 거센 바람이 부선(副船)에 몰아쳐 돛대가 기울어지고 거센 파도가 일어나 삼시간에 망망한 바다로 표류하니, 일행이 지켜보고 두려워 벌벌 떨 뿐이었다.”¹³⁾라고 하여, 순식간에 벌어진 일임을 알 수 있다. 이날 저녁에 흥익한 일행은 출항한 지 처음으로 해신(海神)에게 제사를 지낸다. 부사의 배는 이튿날인 7일 정오경에 돌아오는데, 풍랑에 표류하다가 다행히 탄도(炭島)에 정박하여 살아서 왔다고 말한다.

8월 10일 사도에서 정박할 때에 정사 이덕형은 꿈에 노파의 형상을 한 해령(海靈)을 만났으며, 깨어나자마자 제사를 지낸다. 제사를 마치고 나서는 꿈속에서 해령이 달라던 필묵을 폐백과 함께 바다에 던진다. 해로 사행의 불안감을 해신에 의지해 극복하고자 하는 심리가 드러나는 대목이다.¹⁴⁾ 8월 12일에는 황골도를 출발해 석성도로 향해 가던 중에 용오름을 목도하고¹⁵⁾, 저녁에 기풍제(祈風祭)를 지낸다. 이날 용오름은 정사 이덕형도 목격

13) 흥익한, 『조천항해록』 권1, 1624년 8월 6일(무자). 민족문화추진회에서 번역한 『국역연행록선집 2』에 수록된 번역문을 참조해 일부 문구를 다듬은 것이다. 이하 『조천항해록』의 번역문은 마찬가지임.

14) 이덕형, 『조천록』 1624년 8월 11일. “夜深後, 公暫爲入睡, 有一老嫗, 着縐縫長衣, 褰露兩脚, 前襟帶水痕淋漓, 來啓船上板屋, 就前乞案上筆墨. 覺來, 意是海靈, 卽設饌以祭, 裹筆墨於幣帛, 並投海中.”

15) 흥익한은 용오름의 모습을 다음과 같이 기술하고 있다. “서북방에서 홀연히 검은 기운이 솟아올라 몇 길어 되는지 알 수 없으며, 해는 물결에 잠기고 빗줄기가 마구 쏟아지는데, 뱃사람들은 용(龍)이 승전하는 것이라고 하였다. 눈을 똑바로 뜨고 살피보니, 비늘이 꿈틀거리며 번쩍번쩍 빛나고 있는데, 두각(頭角)은 벌써 구름 속으로 들어가고 허리와 꼬리만 보일 뿐이었다.”(『조천항해록』 권1, 1624년 8월 12일)

했는데, “오시가 지났을 때 갑자기 서쪽 하늘을 구름이 뒤덮더니 조금 뒤에 빗방울이 떨어졌다. 수어 아름은 되는 어떤 물체가 꿈틀거리며 구불구불이 어졌는데, 한쪽 끝은 하늘에 이어지고 한쪽 끝은 바다에 드리워져 몇 길이나 되는지 알 수 없었다. 허리 이상은 오색구름 속에 은은히 비쳐 보일 뿐 분명히 볼 수 없었는데, 다만 누런빛이 공중에서 빛나고 금빛 비늘이 위아래로 번쩍거렸다. 기괴하게 뒤엎킨 형상이 말로 다할 수가 없었는데, 주사(舟師)는 황룡이 승천하는 것이라고 하였다. 잠시 뒤에 비가 내리고 바람이 불었다.”¹⁶⁾라고 하여, 한층 실감 나게 기술하였다. 한편 이날 기사에서 이덕형은 부사가 내포 성황신에게 제사 지낸 사실도 언급하였다. 부사가 승선한 뒤로 매번 아름다운 선녀가 나타나는 꿈을 꾸다는 이야기를 했더니, 뱃사람들이 이는 충청도 내포(內浦)의 성황신으로 이름이 목단선(牧丹仙)이라고 했다는 것이다. 그러면서 이 꿈은 매우 길몽이니 항해에 아무런 문제가 없겠다며 일행이 기뻐하였다. 이에 부사는 폐백을 갖추어 원역을 이끌고 내포 성황신에게 제사를 지낸다.

13일에 흥익한 일행은 장산도를 향해 가던 중 거센 역풍을 만나 급히 돛을 거두고 닻을 내리고 정박하게 되는데, 닻줄이 거의 수백 길에 이르는 깊은 바다였다. 그는 이날의 거센 풍랑을 “산더미 같은 파도와 눈 같은 물결이 용솨음치는데 교룡(蛟龍)과 고래, 악어 등이 뿔을 드러내고 갈기를 펼치며 물을 뿜어 안개를 이루고 기운을 불어 구름이 되며 간혹 전체를 드러내면 둥그스름한 큰 언덕과 비슷하니, 옛사람들이 물고기가 배를 삼킨다고 한 것은 이를 두고 한 말일 것이다.”¹⁷⁾라고 하여 이무기, 고래, 악어 등이 날뛰는 모습으로 묘사하고 있다. 전날 용오름을 보면서 용이 승천하는 모습을 떠올

16) 이덕형, 『조천록』 1624년 8월 12일. “過午, 忽見西方雲氣塞天, 微雨暫灑, 有物體大可數抱, 蜿蜿蜒蜒, 一端接於天, 一端垂於海, 不知幾許丈. 自腰以上, 隱映於五色雲裏, 不可明視, 但見黃光照耀于空中, 金鱗閃鑠於上下. 其奇詭輪囷之狀, 不可勝言, 舟師云黃龍騰于天也. 俄而雨下且風.”

17) 흥익한, 『조천항해록』 권1, 1624년 8월 13일(을미).

린 바 있는 홍익한에게 깊은 바다 한가운데서 세차게 솟구치는 풍랑은 교룡이나 고래, 악어 등이 마구 날뛰며 배를 삼키려고 덤벼드는 형상으로 여겨졌다. 이날 침몰에 대한 공포감으로 홍익한은 밤새도록 잠을 못 이루고 노심초사하였다. 이에 비해 이덕형이 탄 제1선은 저녁 무렵 장산도에 무사히 도착하였으며, 도중에 고래를 목격하고 그 모습을 상세히 기록하기도 하였다.¹⁸⁾

부사가 탄 제2선은 8월 15일 광록도에서 또 한차례 전복될 뻔하다가 바람이 멎어 겨우 위기를 모면한다. 이때 바로 옆에서 중국 배 한 척이 뒤집히는 것을 보고 사신 일행은 공포에 휩싸인다.¹⁹⁾ 사신 일행은 거센 풍랑과 역풍으로 항해를 잠시 멈추고 광록도에서 물에 내려 민가를 빌려 4일을 머물게 된다. 19일에는 노승을 만나 해신(海神)에 대한 설명을 듣고는 제사를 지내게 되는데, 노승의 설명은 이 일대 중국인의 해신 신앙을 알려주는 흥미로운 내용이다. 이에 대해서는 이덕형의 기록이 보다 상세하기에 이를 인용한다.

이날 오후에 홀연히 한 노승이 이르렀는데, 손에 석장을 쥐고 어깨에는 보배로운 패물을 드리웠으며 두 눈썹이 눈처럼 희어 용모가 매우 기이했다. 공(公)²⁰⁾에게 고하기를 “사신 일행이 장차 천조(天朝)에 간다고 들었는데,

18) 사신 일행이 항해하다가 고래 떼를 만나는 것은 종종 있었던 일로 보인다. 1623년에 해로사행을 한 李民成 또한 대양에서 고래 떼로 인한 거센 풍랑으로 배가 전복되기도 한다며 「值奔鯨於洋中海壑爲之掀盪 吾聞大則吞舟 小則覆舟 爲可慮也 遂援筆賦以諭之」(『敬亭集』 권8, 『燕槎唱酬集』 下)라는 장시를 지어 이를 물리치려 하였다.

19) 홍익한, 『조천항해록』 1624년 8월 15일(정유) “가장 위험했던 것은 부사(副使)의 배가 포구 가에 있어 바람을 가장 많이 받았기 때문에 무릇 세 번이나 파도에 부딪뜨려 배 안에 차오른 물이 정강이에 이르고 방물(方物)도 모두 젖었다. 비장(裨將) 유경우(柳敬友)는 돛대를 안고 어찌할 바를 몰랐으며 뱃줄이 거의 끊어지게 되었는데, 마침 바람이 멎어 복신을 모면하였다. 그 풍랑이 극심할 즈음에 당선(唐船) 한 척이 어디서인지 표류해 와서 풍랑에 뒤집히니, 주위에서 보는 자들이 모두 혼비백산이 되었다.”

20) 『조천록』에서는 이덕형을 공이라 칭하고 있는데, 이는 이덕형의 후손들에 의해 편찬된 것에 기인한다. 이에 대해 俞士玲, 「1623·1624년의 중국 정치—李民成·李德洞·洪翼漢의 『朝天錄』을 중심으로」, 『대동문화연구』 97집, 성균관대 대동

이곳의 바다는 가장 위험하기에 반드시 정성을 다해 기도를 올린 뒤에야 환난이 없을 것입니다.”라고 하여, 공이 말하길 “나랏일이 매우 급하여 정성껏 기도드리지 않은 것이 아닌데 신령의 보응이 아득하기만 하니 어찌해야 하겠습니까?”라고 하였다. 노승이 말하길 “정당한 신이 아닌 것에 제사 지낸다면, 또한 무슨 도움이 있겠습니까?” 대저 해신에게 제사함에 가장 존귀한 이는 천비낭랑신(天妃娘娘神)이고 다음은 용왕신(龍王神)이며, 그 다음은 소성신(小聖神)입니다. 이른바 천비는 옥황상제의 딸로 사독(四瀆)을 주관하고 용왕이 이를 보좌하며 소성은 용왕의 사위입니다. 이 세 신에게 경건하게 기도드리면 반드시 신령의 도움이 있을 것입니다.”라고 하고는, 그 절차를 일러준 뒤에 떠나갔다.

이날 일행이 모두 목욕재계하고 향과 폐백을 정결히 갖추고는 공이 노승의 말에 따라 홍단 소축(紅緞小軸)을 만들고 니금(泥金)으로 각기 신의 칭호를 써서 위치를 정하고 나서 직접 제문을 지어 신령에게 고했다.²¹⁾

이덕형은 노승의 용모가 범상치 않음을 말하고 나서, 그가 사신 일행에게 해신에게 제사 지낼 것을 권유했다고 하였다.²²⁾ 이덕형이 해신에게 제

문화연구원, 2017에서 “이덕형의 『조천록』은 병자호란 때 흩어졌는데, 이덕형의 외손이 뒷날의 가문에서 이덕형의 『朝天諺錄』을 얻어 한글을 한문으로 번역한 것이다. 이덕형의 후손들이 홍익한의 『조천록』과 가문에 전해오던 이야기들을 고증하여 노래와 시를 더했는데, 이것이 『竹泉遺稿』에 수록된 『朝天錄』이다. 본문에서는 이덕형을 ‘公’이라 칭하고 있다.”(83쪽 각주 3)라고 하였다.

21) 이덕형, 『조천록』, 1624년 8월 19일. “是日午, 忽有一老僧, 手持錫杖, 肩垂寶佩, 雙眉如雪, 儀容甚異. 告公曰: ‘聞使行將往天朝, 而此洋最險, 必竭誠致禱, 然後庶無患耳.’ 公曰: ‘王程甚急, 非不虔禱, 而靈應漠然, 奈何?’ 僧曰: ‘祭非其神, 亦何益乎? 夫祭海莫重, 天妃娘娘之神, 次龍王之神, 又次小聖之神, 所謂天妃者, 玉皇之女主四瀆, 而龍王佐之, 小聖者即龍王之婿. 於此三神虔誠祈禱, 則必有靈佑矣.’ 因教其節次而去. 是日一行皆齋浴, 精備香幣, 公依其言, 造紅段小軸, 以泥金各書神號, 定其位次, 親祭文告之.”

22) 이에 비해 홍익한은 “정오에 승려가 찾아와 책 한 권을 보이니, 모 독부(毛督府)에서 응모(應募)시키는 타나(陀那)인데, 곧 우리나라 불교도의 이른바 권선문(勸善

사 지냈는데도 아무런 보응(報應)이 없다고 하자, 노승은 천비낭랑, 용왕, 소성의 세 신에게 제사 지내야 한다며, 그 신분과 위치를 설명해준다. 노승의 말에 따르면 여러 해신 중 옥황상제의 딸인 천비가 가장 존엄하고, 그 다음이 용왕과 용왕의 사위인 소성이라는 것이다. 노승은 제사의 절차까지 일러 주고는 떠난 것으로 되어 있다. 삼사는 노승의 말에 따라 목욕재계를 마치고 홍단 소축에 니금으로 칭호를 적은 신주를 만들고는 폐백을 갖추어 해신제를 지낸다. 제례는 다음날인 20일 오경 새벽 무렵에 행했으며, 마치고 나서는 홍단 소축을 궤에 넣어 보관해두어 후일의 제사에 대비하였다.²³⁾ 사신 일행이 삼신제를 마치고 나자 과연 동풍이 불면서 안개가 걷히고 날씨가 맑게 개어 곧장 출발할 수 있었다. 이후 일행은 순조롭게 항해해 삼산도를 지나고 오시(午時)도 되기 전에 평도에 도착하였으니, 600여 리가 넘는 해로를 한나절 만에 도착한 것이다. 이에 이덕형은 자신들의 제사에 신령이 곧바로 보응한 것으로 여기고는, 섬사람들에게 노승의 종적을 탐문한다. 그런데 그가 어떤 사람인지 아무도 모른다고 하여, 이덕형은 노승을 한층 신비로운 이인으로 여기게 된다.

평도에 도착한 일행은 22일에 1,000여 리를 항해해 정오 무렵 묘도에 도착한다. 등주까지 80리 밖에 안 떨어져 있는 묘도는 등주의 외항(外港)으로도 불리는 관문과도 같은 곳이다.²⁴⁾ 이곳에 도착한 사신 일행은 비로소 안도감을 느끼며 묘도에 있는 신녀묘(神女廟)의 해신에게 사례하는 제사를 올린다. 묘도는 이름 자체가 천비묘가 있는 데서 연유한 것으로,²⁵⁾ 항해하는

文)이었으며, 섬에 새로 사찰을 창건한다고 하였다. 그리고 군이 시주(施主)를 청하며 바닷길에 평온을 빌어 주겠다고 간청하므로, 부득이 각각 쌀말을 희사하였는데, 이것이 어찌 복리(福利)를 구하는 길이 되겠는가?”(『조천항해록』 1624년 8월 19일)라고 하여 서술에 차이를 보이고 있다. 승려가 시주를 간청하며 바닷길의 평온을 빌어 주겠다고 하여 쌀말을 시주했다는 말에서 이덕형과 달리 승려를 부정적인 시선으로 바라보고 있음이 감지된다.

23) 이덕형, 『조천록』, 1624년 8월 19일. “二十日 壬寅. 五更公與兩使, 祇事于三神, 祭罷, 藏小軸于櫝, 置諸座隅. 凡有祈禱, 前期齋肅以爲式.”

24) 왕가·한중진·당윤희, 앞의 책, 163쪽.

뱃사람들이 제사를 지내며 해신의 보살핌을 구하는 대표적인 장소이다. 평도에서 황성도, 타기도를 거쳐 묘도에 이르는 뱃길은 1,400리에 이르는 먼 거리로 등주 노선 중 가장 위험한 구간의 하나로 꼽히는 곳이다. 이를 매우 순조롭게 통과한 것에 감사함을 느껴 홍익한은 천비에게 올리는 제문에서 “여러 번 위험한 고비를 넘기고 5일 만에 광록도(廣鹿島)에 다다랐는데, 단숨에 묘도(廟島)에 닿았으니 실로 신의 은덕입니다. 그 은공 그지없는데 어찌 감히 정성을 표하지 않겠는가? 큰 은혜에 조금이나마 사례하고자 이번엔 치 못한 예물을 올리노니, 물건은 약소하나 정례(情禮)를 굽어보고 흠향 하소서.”²⁶⁾라고 하였다.

이상에서 1624년 주청사 일행이 선사포를 출발해 등주에 도착하기까지의 항해 노정을 살펴보았다. 사행단이 해로 노정을 충실히 따라 항해했음을 알 수 있는데, 도중에 하루 이상 유숙한 섬은 가도(5일), 광록도(4일), 평도(2일)의 세 곳이었다. 이는 모두 역풍이 불어 순풍을 기다리며 유숙한 것이며, 그 중 가도에서는 모문룡(毛文龍)의 군문에서 현관례(見官禮)를 하고 주청문(奏請文)의 내용을 상의하며 협조를 요청하고 연회에 참가하기도 하였다.

사행단은 등주에 도착할 때까지 총 6차에 걸쳐 제례를 행했음이 확인된다. 구체적으로 살펴보면 8월 6일 가도에서의 해신제는 부사가 탄 제2선이 표류한 것에 따른 것으로 보이며, 정사와 서장관이 참여하였다. 8월 11일 정사 이덕형은 황골도에서 꿈에 해령(海靈)을 만나고 깨어나서 해신제를 지냈다. 8월 12일 서장관 홍익한은 석성도에서 저녁 무렵 순풍을 비는 기풍제를 지냈는데, 이는 이날 용오름을 만났기 때문으로 여겨진다. 한편 이날 부사 오숙은 꿈에 나타난 미인이 내포 성황신이라는 선원들의 말에 따라 제사를 지냈다. 8월 16일 정사 이덕형은 광록도에서 순풍을 빌며 해신제를 지냈다.

25) 이민성, 『朝天錄』, 1623년 6월 11일. “漢林蘊之女歿爲水神, 勅封天妃, 名以廟島者以此也.”

26) 홍익한 『항해조전록』 권1, 1624년 8월 22일(갑진). “累瀕顛危, 五日廣鹿. 一踣廟島, 實神陰鷲. 荷德罔極, 敢闕誠懇? 小謝大恩, 薦此菲薄. 于情不物, 庶幾敬格.”

광록도 민가에서 유숙하던 사신 일행은 8월 19일 만난 노승의 권유에 따라 이튿날 새벽에 천비, 용왕, 소성의 세 해신(海神)에게 제사를 올린다. 제문은 이덕형이 지었으며, 세 신의 신주를 정사의 선실에 보관해 훗날에 대비한다. 8월 22일에는 묘도에 도착해 신녀묘의 해신에게 제사를 지냈다. 이는 순풍을 만나 무사히 도착한 것에 사례하는 제사로 제문은 흥익한이 지었다.

제례의 대상인 신격을 보면 해신이 5차례로 대부분을 차지하고 있다.²⁷⁾ 8월 12일 부사 오숙이 내포 성황신에게 지낸 제사가 해신으로 단정할 수 없는 유일한 사례인데, 이는 매우 특이한 경우로 보인다. 오숙은 자신의 꿈에 나타난 미인이 내포 성황신이라는 선원들의 말에 따라 제사를 지냈는데, 이는 내포 성황신이 당시 바닷가 민속 신앙에서 신격의 하나로 받아들여졌음을 추정케 한다. 이덕형이 기술한 관련 대목은 다음과 같은 내용이다.

부사가 배에 오른 뒤부터 매번 밤마다 꿈에 한 선녀가 나타났는데, 용모가 매우 곱고 하늘로부터 내려왔다. 이날 밤에 꿈이 더욱 또렷했기에 마음속으로 기이하게 여기고는 뱃사람들에게 이를 이야기하자, 뱃사람들이 기뻐하여 서로 말하길 “이는 곧 충청도 내포의 성황신으로 이름이 목단선(牧丹仙)이라 합니다. 주사(舟師)의 꿈에 나타나도 매우 길한 법인데, 하물며 지금 사신의 꿈에 자주 나타났으니 길조로 경사스러움을 어찌 헤아릴 수 있겠습니까? 우리가 북경에 갈 뿐만 아니라 천만리 한없이 넓은 바다를 항해 하더라도 무슨 걱정이 있겠습니까?”라 하였다 한다. 부사가 이 말을 듣고는 더욱 기이하게 여겨 향과 폐백을 갖추어 원역을 이끌고 선랑(仙娘)에게 직접 제사를 올렸다.²⁸⁾

27) 해신제라 명기한 것이 3차례(8월 6일 가도의 해신제, 8월 20일 광록도에서의 해신제, 8월 22일 묘도에서의 해신제)이며, 8월 11일 이덕형이 제사 지낸 해령(海靈) 또한 해신을 지칭하는 것이라 하겠으며, 8월 12일 흥익한의 기풍제 또한 바람을 관장하는 풍백에게 제사 지낸 것이기에 해신제의 한 종류로 보아도 무방할 것이다.

28) 이덕형, 『초전록』, 1624년 8월 12일. “副使自登船以後, 每夜夢一仙女, 甚美麗, 自天而降, 時夜尤分明. 心異之, 語諸舟人, 舟人欣然相告曰: ‘此乃忠清內浦城隍神也,

충청도 내포 지역은 선사시대부터 중국과의 국제 교역으로 활발하게 이용되었던 해상교통로의 요지로 알려져 있다. 특히 신라 때에는 당나라와의 교역에서 내포 지역이 있는 충청도 아산만 일대에서 출발해 서해를 직항해 산동반도 등주까지 가는 해로가 널리 활용되었다. 이러한 역사적 배경에서 당시 목단선과 같은 내포 지역의 성황신이 뱃사람들에게 신성시되고 있었던 것으로 짐작된다. 위의 내용은 해로 사행에 필요한 선박을 지방의 수영으로부터 동원해 충당했으며,²⁹⁾ 이때 그 배를 운용하는 주사 또한 함께 차출되었음을 알려주기도 한다. 즉 충청도 수영에 속한 선박이 부사가 탄 제2선에 동원되면서 이 지역의 주사(舟師) 또한 배의 선원으로 사행에 참여한 것으로 보인다. 부사의 말을 들은 뱃사람들 모두가 충청도 내포의 성황신이 출현했다고 하면서 길조로 여기며 몹시 기뻐했다는 말에서 이를 알 수 있는 것이다.

한편 해신제의 경우 신격의 대상이 해신, 해령(海靈) 등으로 막연하게 호칭되던 것이 8월 19일 광록도에서 중국 노승으로부터 설명을 듣고부터는 다소 변화된 모습을 보인다. 노승으로부터 천비, 용왕, 소성의 삼신(三神)에 대해 알게 된 뒤로 해신의 칭호가 보다 세밀하고 분명해짐을 볼 수 있는 것이다. 특히 광록도의 노승이 일러준 절차에 따라 삼신제를 지내고 난 뒤에 삼신의 신주를 궤 속에 넣어 보관해 후일에 대비하는 모습에 주목할 필요가 있다. 이는 천비를 위시한 삼신을 매우 각별하게 여기는 징표로, 사신 일행은 이후의 순조로운 항해를 천비의 보용으로 여겨 묘도에 도착해 천비묘에

名爲牧丹仙。若見於舟師之夢，則甚吉。況今累見於使臣之夢，其爲吉慶，豈可量哉！吾等非但往北京，雖往千萬里無邊之海，亦何憂？云云。副使聞是語，尤奇之，乃以香幣率員役等，親祭于仙娘。”

- 29) 1623년에 해로사행을 한 李民晟은 6월 1일 석성도에서 폭풍을 만나 배 밑바닥이 파손되는 위기를 겪은 뒤에 다음날 배를 수리하고 나서, “배가 본래 견고하고 치밀하여 침몰을 면할 수 있었으니, 이는 곧 전라명영의 우자선(羽字船)이다.[船本牢固，故得免敗沒，乃全羅兵營羽字船也.]”(『敬亭集·續集』 권1, 『朝天錄』上)라고 하였다. 이는 사행에 필요한 선박을 지방 수영으로부터 동원했음을 알려준다.

감사의 제례를 올리고 있기도 하다.

천비는 중국에서 바다 수호신으로 널리 알려진 마조(媽祖)의 별칭으로 송나라 초 복건 포전(浦田) 미주도(湄州島)의 무녀 임묵(林默)로부터 유래하였다고 한다. 마조가 바닷가 먼 지방의 민간 신앙의 신격에서 국가의 공식적인 사전(祀典)으로 승격된 것은 북송 선화(宣和) 5년(1123) 고려에 칙사로 왔던 노윤적(路允迪) 일행이 체험한 마조(媽祖)의 영험함 때문인 것으로 알려져 있다. 노윤적이 사행을 마치고 돌아오면서 황수양(黃水洋)을 지날 때 홀연 광풍이 불어 거대한 풍랑이 일어나 배가 침몰하려는 순간에 노윤적 등은 갑판에 꿰어앉아 하늘을 향해 기도하며 마조가 화신해 구해주시기를 갈구하였다. 기적이 발생해 8척 중에서 나머지 배는 침몰하고 노윤적이 탄 배만 무사히 도착하였다고 한다. 이 일이 조정에 알려지자 송 휘종이 크게 기뻐하면서 조서를 내려 마조를 ‘미주신녀(湄洲神女)’로 봉하고 ‘순제(順濟)’라는 묘호를 하사했다.³⁰⁾ 명 조정은 마조 신앙을 국가수호자의 역할로 삼아 숭앙하면서 영락제가 마조에게 ‘천비(天妃)’의 칭호를 하사하게 되며, 묘도의 천비묘는 마조 신앙이 북방 지역으로 처음 전파된 묘우로 알려져 있다.³¹⁾

묘도의 천비묘는 1621년에 명 등극조사 유흥훈(劉鴻訓)과 조선 사은사 안경(安敬) 일행이 함께 해로 사행에 나선 것을 계기로 특히 주목받게 된다. 유흥훈은 묘도 천비묘의 모연(募緣) 책자에 두 차례나 체험한 마조 영험을 적은 모연문(募緣文)을 남겼으며, 안경은 귀국할 때에 묘도의 천비묘에 분향하고 제문을 지었다.³²⁾ 이러한 안경의 행위는 이후의 해로 연행사에게 일정한 영향을 미쳤을 것으로 짐작되는데, 1624년 홍익한 일행은 광록도에서 만난 노승을 계기로 천비의 실체를 분명히 파악하게 된다. 이들 일행의 천비

30) 한치윤의 『해동역사』 권40, 「交聘志」, <海道>에도 『東西洋考』와 『金臺紀聞』을 인용해 노윤적이 체험한 마조에 관한 이야기를 소개하고 있다.

31) 謝安良, 『絲路聽潮—海上絲綢之文化』, 寧波出版社, 2014, 177~178쪽.

32) 1621년 유흥훈과 안경의 해로 사행에서 묘도 천비묘가 주목받게 된 계기에 대해서는 박현규, 앞의 글(2012) 참조.

승상은 귀국길에서 보다 분명히 드러나는데, 다음에서는 이듬해인 1625년 3월 귀국길의 해로 노정을 살펴보기로 한다.

사행의 임무를 완수한 주청사 일행은 1625년 3월 24일에 등주에 도착한다. 등주에서 사신 일행은 선박을 수선하며 출항 준비를 하는 한편 등주 군문에서 베푸는 연회에도 참석한 뒤, 20일 자정에 개양제를 지내고 출항한다. 등주에서 선사포에 이르는 귀국길의 항해 노정을 표로 정리하면 다음과 같다.

[표 2] <1625년 흥익한의 항해 노정: 등주 → 선사포(12일)>

일자	노정	주요 내용
1625. 3. 14 ~ 3. 19.	登州 도착	선박을 수선하며 출항 준비를 함. 17일에 蓬萊閣에 올라 *聖母廟에 제사 지내고, 19일에는 여러 *海神과 죽은 세 使臣에 대한 제사 올림
3. 20~3. 22.	廟島	*船神에게 開洋祭를 지내고 출항하여 묘도에 정박. 역풍으로 묘도에 머물며 22일에 *海神祭 지냄
3. 23~3. 24.	鼉磯島	23일 출항전에 天妃 탄신일을 맞아 天妃廟에 제사. 역풍으로 머물며 *祈風祭를 지냄
3. 25.	平島	鐵山嘴에서 표류하다가 죽을 고비를 넘기고 밤새 항해하여 26일 여명에 평도 도착. 표류할 때 *海神과 죽은 세 使臣에 대한 제사 지냄.
3. 26.	長山島	평도를 출발해 순조롭게 항해해 장산도 도착 / 상사의 배는 29일까지 장산도에 정박함.
3. 27~3. 29.	石城島	석성도에 도착해 부사의 배와 함께 역풍으로 머물. 29일 龍王堂에서 *祈風祭를 지냄
4. 1.	椶島	순풍을 만나 車牛島를 지나 가도 도착. *海神祭를 올려 사례함 / 상사의 배는 鹿島에 정박함
4. 2.	仙槎浦 도착	녹도 출발해 진시에 선사포 도착 / 상사의 배는 녹도를 출발해 가도에서 합류해 선사포에 함께 도착함

등주에서 출항하기 전부터 사신 일행은 해신에 대한 제사를 두 차례 지낸다. 17일에는 등주 봉래각에 올라 천비를 모신 성모묘에 제사를 올리고,

출항 전날인 19일 새벽에는 선소(船所)에 나아가 천비(天妃), 풍신(風神), 용왕(龍王), 소성(小聖) 등의 여러 해신과 죽은 사신에 대한 제사를 지내고 있다. 17일과 19일 두 차례의 제사가 모두 천비를 대상으로 한 것이며, 중간에 풍신이 있기는 하지만 천비, 용왕, 소성으로 제시되는 위치에서 노승이 일러준 제례를 준용하고 있음을 알 수 있다. 한편 죽은 사신이란 1621년 사행을 마치고 귀국 도중에 익사한 유간(柳澗)·정응두(鄭應斗)·박이서(朴彝叙) 세 사람을 말한다. 이들은 육로로 사행했다가 북경 체류 중 후금의 요동 공략으로 육로를 이용할 수 없게 되자 산둥 등주에서 배를 타고 귀국하게 된다. 항해하던 중 여순구 노철산(老鐵山) 앞바다에서 조난사고로 진위사의 정사인 유간과 서장관 정응두, 그리고 진향사의 정사인 유간이 익사한 것이다. 이들의 익사 사고는 이후 조정의 신료들이 해로 사행에 참여하는 것을 극도로 기피하게 만드는 계기가 되었다. 흥익한 일행은 3월 20일 자정에 선신(船神)에게 개양제(開洋祭)를 지내기도 하였다. 개양제는 배를 출발하기 전에 순조로운 항해를 비는 제사로 선신에게 지냈다고 하지만 실제로는 해신의 가호를 비는 내용이다.³³⁾

역풍으로 묘도에 머문 3월 22일 밤에 지낸 제사에서도 여러 해신이란 말로 미루어 19일과 마찬가지로 천비, 풍신, 용왕, 소성 등에게 올린 제사로 여겨진다. 흥미로운 것은 3월 23일 묘도를 출발하는 날 성모(聖母, 천비)의 탄신

33) “지난해 내가 동에서 올 적에 오직 신을 의뢰하였네. 나를 도와 바다를 평안히 건네주었으니 그 공적 가장 크도다. 내 이제 동으로 돌아가니 신도 또한 이에 있으리. 나의 행차를 기다려 나에게 길일(吉日)을 고해 주었네. 신이여, 신이여! 내 또한 의지하리로다. 돛은 구름같이 나부끼고 뱃머리는 나는 듯 달렸어라. 신이 양양(洋洋)히 임하여 험한 바닷길 신척하였네. 선두에는 어룡(魚龍)이 앞잡이 되고 뒤에는 풍이(馮夷 수신(水神))가 옹호했도다. 내 이제 한번 건넌이여! 우리 님께 복명(復命)하리니 이는 신의 도음이요, 내 이제 한번 건넌이여! 늙은 모친 뵈오리니 이는 신의 음덕(陰德)이로세. 신이여 신이여 나를 보호하고 나를 도우사, 여기(厲氣)를 먼 바다로 쫓아 주소서.”(『조천항해록』 권2, 1625년 3월 20일)라는 제문에서 밑줄 친 부분을 보면 단순히 선박을 보호하는 선신이 아닌 해신을 대상으로 한 것임이 드러난다.

일이라 하여 천비묘에 별도로 제사를 올린 점이다. 천비의 탄신일이나 승천일은 길일로 여겨지며 성대한 제례를 베풀었는데, 사신 일행이 여기에 동참해 제사를 올린 것이다.³⁴⁾ 묘도 사람들의 권유에 따라 탄신일의 행사에 끼어 참여해 제사를 지내는 것은 사신 일행의 천비 신앙이 이전에 비해 한층 강화되었음을 말해준다.

홍익한은 3월 25일 평도를 향해 가다가 철산취에서 표류하다가 죽을 고비를 넘기게 된다. 상사와 부사가 탄 배는 황성도(皇城島)로 들어가 정박했는데, 홍익한이 탄 제3선 홀로 거센 남풍을 만나 배를 멈추지 못하고 철산취 앞바다까지 이르게 되었다. 이곳에 이르자 남풍이 갑자기 멎어 오도가도 못하게 된 것이다. 뱃사람을 독려하여 노를 저어 나아가보려 했지만 망망대해를 벗어날 수가 없었다. 이에 어쩔 수 없이 대해에서 표류하게 되는데, 홍익한은 이때의 상황을 다음과 같이 말하고 있다.

부득이 닻줄을 내리려고 수백여 발 되는 줄에 돌을 달아 넣어 보니, 얼마나 깊은지 끝이 없었다. 어찌할 도리가 없어 닻줄을 거두고 배 가는 대로 맡겨 버리니 망망한 바다에 갈 바를 알지 못하고, 사방을 바라봐도 한 점 섬[島]도 없었다. 교룡(蛟龍)과 고래, 악어 등이 갈기를 떨치고 기운을 뿜어 형상이 산릉(山陵) 같기도 하고 소리가 노한 돼지 같기도 하여 그 괴상한 형용은 이루 말할 수 없었으며, 물을 뿜고 파도를 일으켜 천지가 무너지는 듯하였다. 배에 탄 사람들이 바라보고 닻이 달아나 이제는 죽었다고 하며 서로 대하여 눈물만 흘릴 뿐이었다. 나는 안색을 태연히 하고 여러 사람을 달래기를, “그대들은 두려워 말라. 죽고 사는 것은 천명(天命)에 달려 있다.” 하니, 모두 탄식하며 말을 이루지 못하였다. 해가 기울어가자 바다의 장기(瘴氣)가 증발되어 두어 자 밖을 분별할 수 없고 다만 수괴(水怪, 바다의 물짐

34) 홍익한, 『조천항해록』 권2, 1625년 3월 20일. “이른 아침에 천비묘(天妃廟)에 나아가 향을 올렸다. 섬사람들 말에 이날은 성모(聖母)의 탄신일이라 하므로, 상사가 특히 제사를 올렸던 것이다.”

승)의 소리만 들려올 뿐이었는데, 폭풍이 불지 않는 것이 천만다행이었다. 밤중이 되도록 한잠도 이루지 못하고서, 목욕재계하고 해신(海神)에게 제사를 올렸다.³⁵⁾

닷줄을 내려 정박할 수도 없는 깊은 대해에서 물결 가는 대로 표류할 수밖에 없었던바, 홍익한의 해로사행에서 가장 위험했던 순간이다. 부근에는 섬 하나 보이지 않아 노를 저어 갈 수도 없었기에 자포자기 상태가 된 일행은 모두 죽음을 예감하며 눈물만 흘릴 따름이었다. 해가 저물어 물안개가 피어올라 앞을 분간할 수 없는 상태에서 바다의 괴이한 짐승들이 울부짖는 소리만 들려오고 있었다. 늦은 밤까지 잠들 수 없었던 홍익한이 취할 수 있는 방도는 해신에게 기도를 올리는 것뿐이었다. 해신제를 마치고 나서는 곧 바로 유간·박이서·정응두 세 영혼에게도 제사를 올렸다. 제문에서 “뜻아닌 풍랑에 배는 엎어졌는데, 시신조차 찾을 길 없었도다. 객지에서 죽은 것도 나라 위함이니, 영혼도 응당 바닷가에서 얹어 있으리로다. (중략) 신명(神明)께서 이에 임하사 이 봄철에 출발할 길일 열어 주소서. 충성의 한 마음은 어찌 저승과 이승이 다름이 있으리까? 교룡과 악어를 채찍질하여 복종시키고, 서쪽에서 오는 순풍 보내 주소서. 배가 무사히 고국에 돌아가면, 이는 신령의 음덕입니다.”라고 하여, 이곳 철산취에서 익사한 세 영혼의 음덕에 힘입어 이 위기를 벗어나고자 애타게 갈구하고 있는 것이다.

이러한 홍익한의 정성에 과연 감응한 것인지, 제사를 마치고 항불이 다 탈 새벽 무렵에 순풍이 불기 시작했다. 이에 거센 서풍을 타고 쏜살같이 달려간 홍익한 일행은 날이 밝을 무렵 평도에 도착하게 된다. 홍익한의 이날 기사는 해로사행의 험난함과 생사의 갈림길에서 아무런 현실적 방도가 없는 상태에서 해신에게 제사를 올려 이를 극복하고자 하는 정황을 잘 보여주고 있다 하겠다. 평도를 출발해 26일 장산도에서 유숙하고, 27일 석성도에

35) 홍익한, 『조천항해록』 권2, 1625년 3월 25일.

도착한 홍익한은 거센 역풍을 만나 이 섬에서 사흘간 머문다. 29일에는 장산도에 있는 용왕당(龍王堂)에 기풍제(祈風祭)를 지내고, 섬 주위를 구경하다가 요양 지역에서 피난해 온 중국인들의 참혹한 형상을 목격하고 쌀 6석을 내주어 구휼하기도 한다. 4월 1일 순풍을 만나 장산도를 출발한 일행은 가도에 도착해서 밤중에 무사히 항해를 마칠 수 있게 된 것에 감사하는 해신제를 지낸다. 그리고 이튿날 아침에 가도에 도착한 상사와 함께 4월 2일 선사포에 도착함으로써 항해를 마무리한다.

선사포에서 등주까지 오면서 홍익한 일행은 20일을 항해하며 6차례 해신제를 지냈는데, 귀국길에는 12일을 항해하며 9차례 걸쳐 제사를 지냈다. 항해 기간이 훨씬 짧음에도 불구하고 귀국길에 3차례나 더 많이 해신제를 지낸 것이다. 제사의 유형을 보면 이전에 없던 죽은 세 사신에 대한 제사가 2차례 행해졌다. 3월 19일 등주를 출발하기 전날과 25일 철산취 앞바다에서 표류할 때에 지낸 것이다. 등주에서의 제례는 귀국길에 철산 앞바다에서 익사한 이들 사신의 기억을 떠올리며 원혼을 달래며 무사 안녕을 기원한 것이며,³⁶⁾ 철산취에서 표류할 때는 생사의 갈림길에서 세 신명의 도움을 얻을 수 있기를 간절히 기원했다. 천비만을 대상으로 한 제례도 2차례가 행해졌다. 3월 19일 등주 봉래각의 성모묘에 올린 제례와 3월 24일에는 천비의 탄신일을 맞아 묘도의 천비묘에서 지낸 제례가 그것이다. 이처럼 천비에게만 따로 제례를 올리는 것은 여러 해신 중에서 천비의 위상이 가장 존귀함을 인식하게 된 데 따른 행위로 보인다. 그밖에는 천비를 위시한 여러 해신에 대한 제사가 3차례, 역풍을 만나 순풍을 비는 기풍제가 2차례 행해졌다.

36) 죽은 3사신은 해신으로 볼 수는 없을 것이기에 이들에 대한 제사를 해신제의 일종으로 볼 수 있을지는 의문이다. 그렇지만 “신명(神明)께서 이에 임하사 이 뱃물에 출발할 길일 열어 주소서.”라는 홍익한의 제문에서 알 수 있듯이, 사신 일행에게 이들의 영혼은 순조로운 항해를 수호하는 힘을 지닌 존재로 인식되었다. 따라서 넓은 범주에서 해신의 역할을 하는 신명의 하나로 간주할 수도 있을 것이다.

3. 1629~1630년 이흠의 항해 노정과 해신제

이흠(李屹, 1568~1630)은 1629년(인조 7) 진하사은겸변무사의 정사로 해로 사행을 했는데, 동지사의 정사 윤안국(尹安國)과 서장관 정지후(鄭之羽)와 함께 일정을 같이 했다. 이들 일행은 선사포에서 등주에 이르는 기존 노선이 아니라 대동강에서 출발해 각화도에 이르는 노선을 최초로 항해했다. 이 노선은 앞에서 언급한 것처럼 기존 노선에 비해 철산취 부근에 위험한 구간이 많고 등주 노선에 비해 400리가 더 많았다. 원승환의 건의를 받아들인 명 조정에서 1629년부터 각화도 노선으로 항로를 변경했는데, 이흠 일행이 처음으로 이에 따라 항해하게 된 것이다. 『통문관지』에 따르면 각화도 노선은 증산현 석다산(대동강)³⁷⁾ → 가도(300리) → 거우도(140리) → 녹도(500리) → 석성도(600리) → 장산도(300리) → 광록도(200리) → 삼산도(280리) → 평도(200리; 여기까지는 등주 노선과 동일함) → 여순구(旅順口, 40리) → 철산취(鐵山嘴, 40리) → 양도(羊島, 80리) → 쌍도(雙島, 40리) → 남신구(南汛口, 500리) → 북신구(北汛口, 170리) → 각화도(覺華島, 1,000리) → 영원위(寧遠衛, 10리)에 이르는 4,160리의 노정이다.

이흠은 1629년 7월 8일 조정을 하직하고 출발해서 11일 개성에서 대기하고 있던 동지사의 정사 윤안국, 서장관 정지후를 만나 합류한다. 19일에 평양에 도착한 이들 일행은 8월 1일 새벽에 대동강 연광정에 올라 대동강신과 풍백에게 제례를 올리고, 사시(巳時)에 배에 올라 선신제(船神祭)를 거행하고는 삼상선(三上船)과 삼복선(三卜船)의 6척이 함께 출항한다.³⁸⁾ 이렇게 출항한 이흠 일행은 도중에 닻이 부러지고 암초에 걸려 배에 물이 차는 고생을

37) 석다산에서 출발하는 것이 대부분이었으나, 일부 사행은 대동강에서 출발하기도 하였다. 1629년 이흠 일행의 사행이 그러하였다.

38) 이흠, 『雪汀先生朝天日記』(『연행록전집』 13) 권1, 1629년 8월 1일. “癸丑晴東風. 雞鳴與至使書狀, 登鍊光亭, 行大同江神及風伯祭, 祭罷, 又行望闕禮于大同館. (중략) 巳時乘船, 卽行船神祭, 祭罷, 三上船及三卜船一時發行. (중략) 夕到江西垓石江邊, 江村甚盛, 仍下碇止宿.”

겪고서 8월 9일에야 석다산(石多山) 앞바다에 도착하게 된다. 이때 지은 시에서 “역마를 세 번 갈아타면 되는 길을 배로 오느라 열흘이 걸렸구나. 번신이 무슨 소견이 있으랴만 묘당에도 사람이 없음을 한탄하네.[駟騎纒三遞, 舟行過一句. 藩臣何所見? 廊廟嘆無人.]”³⁹⁾라고 하여, 육로 대신 수로로 온 것을 원망하며 평양감사와 조정의 처사를 직설적으로 비판하고 있다.⁴⁰⁾ 이로 미루어 보면 평양감사가 무슨 사유론가 석다산에서 승선하는 것을 저지하여 조정에서 이를 받아들인 것으로 추측되는데, 자세한 연유는 알 수 없다.

이흘은 목적지인 영원위에 도착한 뒤에도 후금군이 하북 지역을 공략함으로써 인해 육로가 막혀서 산해관에서 무려 5달 넘게 체류한다. 그러고는 또 다시 해로를 이용해 천진까지 가고, 여기서부터 육로를 이용해 북경에 도착한다. 두 차례에 걸친 해로 노정에서 대동강에서 영원위까지가 47일⁴¹⁾, 산해관에서 천진까지는 7일이 걸렸는데, 이를 표로 정리해 보이면 다음과 같다.

39) 이흘, 『雪汀集』 권1, 「望石多山感歎 寄二友求和一當初啓請於石多山乘船, 而方伯阻之, 備局施之故云.」 시제의 주석에서도 “당초에 석다산에서 승선하게 해달라고 계를 올려 청했는데, 방백이 저지하여 비국에서 그대로 시행했다고 해서 언급한 것이다.”라고 하였다. 참고로 이 시의 전문은 다음과 같다. “石山在何許? 甌縣大江濱. 駟騎纒三遞, 舟行過一句. 藩臣何所見, 廊廟嘆無人. 寄語乘客客, 箕城莫問津.”

40) 그런데 『인조실록』 7년 6월 2일 기사에서 “사은사 이흘(李屹), 동지사 윤안국(尹安國)이 치계하기를, “신들 일행이 배로 대동강에서 출발할 예정이었으나 육로로는 평양에서 증산(甌山)까지가 겨우 80리인데 수로는 대동강에서 석다산(石多山)까지 가려면 수로가 알아 걸리는 곳이 많을 뿐만 아니라 혹 8, 9일 걸려야 갈 수 있다고 하니 배를 석다산에서 탔으면 합니다.” 하니, 상이 허락하였다. 그 후 감사 김시양(金時讓)이 본도 부마(夫馬)의 폐단에 관하여 치계하면서, 사신들은 육로를 따라 곧바로 석다산까지 가고 종사원과 방물(方物)은 수로를 이용하여 석다산에서 합류하게 할 것을 청하니, 상이 따랐다.”라고 하여, 이흘 일행이 조정의 허락을 받아 석다산에서 출발한 것으로 되어 있다. 실제로 이 기사에 근거해 선행 연구에서는 대부분 이흘 일행이 석다산에서 항해를 시작한 것으로 파악하였다.

41) 박현규, 앞의 글(2011)에서는 이흘이 8월 10일 석다산을 출발해 8월 19일에 각화도에 도착해 10일만에 도착해 명정교체기의 가장 빠른 해로사행으로 보았다.(134쪽) 이는 9월 19일에 도착한 것을 착각한 것으로 수정될 필요가 있다. 이흘 일행은 10일, 11일 양일간 역풍으로 석다산에서 대기하다가 13일에 석다산을 출발했으며 각화도에 9월 19일에 도착하니, 실제 항해한 기간은 37일이다.

[표3] <이들의 항해 노정: 1629년 대동강 → 영원위(47일), 1630년 산해관 → 천진(7일)>

일자	노정	주요 내용
1629. 8. 1. ~8. 11.	大同江 → 石多山	8월 1일 연광정에 올라 *大同江神과 風伯에 제사, 배에 올라 *船神祭를 지내고 출항함. 3일 *箕畢二星祭를 지냄. 6일 암초에 걸려 배에 물이 들어옴. 8일 *大海龍王風伯三神祭를 지냄. 9일 석다산 앞 바다에 도착. 10일, 11일 이틀 동안 역풍으로 석다산에 정박함
8. 12.~8. 15.	椶島	12일 가도에 도착해 이튿날 아문에 名帖을 바치고, 해로에 익숙한 중국인을 안내받음. 15일까지 유숙
8. 16.	大界島	가도를 출발해 車牛島로 향하다가 역풍을 만나 대계도 아래에 정박
8. 17~8. 18.	車牛島	거센 북풍으로 새벽에 *三神祭를 지내고 辰時에 겨우도로 옮겨 감. 역풍으로 대기하다가 18일 초경에 동풍을 만나 밤새도록 鹿島를 향해 항해함
8. 19.	石城島	일출 무렵 녹도를 지나 저물녘 石城島에 도착
8. 20.~8. 21.	長山島	2경 초에 長山島에 도착해 정박하면서 순풍을 기다림
8. 22.~8. 26.	廣鹿島	22일 2경 초에 광록도에 도착. 23일 대풍이 불어 동지사와 서장관의 배가 漂迫함. 이후 순풍을 기다리며 대기함. 26일 각 선에서 *三神祭를 지냄.
8. 27.~9. 1.	海城島	三山島를 향해 가다가 바람 불 때 배가 안전하게 정박하기 마땅치 않다고 해 지나쳐 海城島에 정박. 거센 북풍으로 날이 매우 추워 일행이 겨울옷을 꺼내 입을
9. 2.~9. 5.	平島	2일 朝食 시에 平島에 도착. 3일 새벽에 선상에서 *三神祭와 의사한 사신 *柳杻鄭尹四公에 대한 제사를 지냄. 순풍을 기다리며 정박함
9. 6.~9. 7.	旅順口	6일 멀리 *鐵山嘴가 보여 선상에서 제사 지냄. 오후에 여순구에 도착해 이튿날까지 정박함
9. 8.~9.10.	鐵山嘴	대풍이 불어 철산취 해안가 산에 의지해 정박함. 10일 4경 무렵에 해변에 장막을 쳐놓고 *三神祭 지냄

9. 11.~9. 12.	雙島	11일 오후에 쌍도에 도착. 역풍으로 이튿날까지 정박함
9. 13.	南汎口	삼경 초에 남신구에 도착해 정박함. 동지사의 卜船 한 척이 철산취에서 표류해 皇城島에서 삼 일을 머물다가 도착함
9. 14.~9. 16.	北汎口	14일 새벽에 *三神祭를 지내고 노를 저어 北汎口로 가순풍을 기다리며 정박함
9. 17.~9. 18.	皂隸頭	17일 사경 무렵 *天妃神에 제사하고 출발해 거센 바람으로 皂隸頭에 정박함. 서장관의 배는 낙후되었고, 동지사의 배가 침몰해 일행 50여 명이 의사함. 이튿날 풍파로 부서진 짐물을 보수하며 출발하지 않음
9. 19.~9. 20.	覺華島	19일 오후에 각화도 포구 밖에 도착. 20일 섬에 내려 촌가에 유숙
9. 21.	寧遠衛	영원성의 남문으로 들어가 군문에 도착 사실을 알림
9. 24.	寧遠衛	저녁나절에 서장관 일행과 卜船人 일행이 도착함
1630. 3. 8	山海關	관소를 출발해 望海亭으로 가면서 *娘娘廟에 제사를 지냄
3. 9.	金山嘴	平明에 *開洋祭를 지내고 수백 리를 가다가 폭풍우를 만나 금산취에 정박
3. 10.~3. 14.	津口 大丘堡	10일 금산취를 출발해 해안가 얇은 곳에 정박해 가며 13일 津口 大丘堡 아래에 이르러 정박. 14일 서풍이 불어 머물
3. 14.	바다 정박	1백여 리를 가서 천진 앞 바닷가에 정박함
3. 15.	天津	천진 아문 동쪽 포구에 도착.
3. 17.	천진	*天妃廟에 참배하고 분향함.

이흘 일행은 출항하는 8월 1일에 연광정에서 대동강신과 풍백에게 제사를 지내고, 배에 올라서는 선신제(船神祭)를 올렸다. 그리고 3일에는 기성(箕星)과 필성(畢星) 두 성신에게 제사를 지냈는데, 기성은 바람을 관장하고 필성은 비를 주관하는 신이다.⁴²⁾ 이흘은 두 성신에 대한 제문에서 6가지 조목

42) 이흘의 「天津歌」에 “風伯暨雨師，維時順箕畢.”(『雪汀集』 권1)이라는 구절이 보이

으로 자책하면서 비바람이 그치기를 기원하였다.⁴³⁾ 8일에는 대해용왕풍백(大海龍王風伯)의 삼신(三神)에게 제사를 지내고, 이튿날 9일에 석다산 앞바다에 도착한다. 대동강을 출발해 석다산에 이르는 9일 동안에만 4차례나 해신제를 지내는 데서, 새로운 항로에 대한 불안감을 엿볼 수 있다. 석다산에서 이흘 일행은 역풍으로 이틀을 유숙하고, 8월 12일에 출발해 가도에 도착해 13일 군문에 명첩을 바치고 현관례를 행한다. 14일은 순풍이 불었으나 출발하지 않고 해로를 잘 아는 중국인을 소개해달라고 부총(副總) 서부주(徐敷奏)에게 요청한다. 서부주는 이해 6월 모문룡이 처형된 뒤에 원숭환의 측근으로 가도에 파견된 인물이다. 서부주는 3인을 선발해 길 안내를 하도록 하였는데, 이흘의 배에는 유대승(兪大勝)이란 이가 동승한다.⁴⁴⁾ 이 또한 낮선 각화도 노선을 항해하게 된 불안감을 보여주는 사례라 하겠다.

이흘 일행은 8월 16일 가도를 출발해 거우도로 향해 가던 중 역풍을 만나 임시로 대계도(大界島)에 정박한다. 17일에 삼신제를 지내고 거우도로 옮겨 정박했으며, 저녁 무렵에야 순풍을 만나 밤새 항해해 19일 저녁나절에 석성도에 도착한다. 20일에는 장산도에 도착해 순풍을 기다리며 하루를 정박하고 22일 광록도에 도착하며, 이튿날 23일에는 대풍으로 동지사 윤안국과 서장관 정지우의 배가 표류하는 사고를 겪는다. 이날 중국 선박 6, 7척이 침몰해 사신 일행의 복선(卜船)에 구조된 자가 20여 인이며 익사한 자가 100여인에 이른다고 했다. 광록도에서는 순풍을 기다리며 여러 날을 정박하며 26일에 각 선에서 삼신제를 지낸다. 27일 삼산도를 향해 출발한 이흘 일행

고, 이규경의 『五洲衍文長箋散稿』, <風雨名號辨證說>에 “月之從星則以風雨注, 月離于畢雨, 月離于箕風.”이라 하였다.

43) 이흘, 『雪汀集』 권1, 「祭箕畢二星文」. “職受命以來, 朝水夕水, 虔誠默禱, 冀蒙冥庇. 如何今夜, 逢此瘴怒, 天鑑孔昭, 災實警懼. 仍自責曰: 抑賤誠有所未至歟? 私心有所係戀歟? 言不忠信歟? 行不篤敬歟? 事神不潔歟? 檢下不嚴歟? 有一于此, 咎實在我, 改心易慮, 敢不悔悟? 伏願二星之神, 少霽嚴威, 利涉無咎.”

44) 이흘, 『조천록』 권1, 1624년 8월 14일. “丙寅晴東風. 風勢甚順, 而欲得熟知海路唐人, 呈文于徐爺故, 仍留不發. 徐爺即撥南船中三人, 使之指路, 有兪大勝者, 分載此船.”

은 삼산도에서 30리 가량 떨어진 해성도에 정박해 풍랑이 심해 여러 날을 머물며 날씨가 매우 추워 겨울옷을 꺼내입었다고 하였다. 9월 2일 이른 아침에 출발한 이흘 일행은 아침 나절에 평도에 도착하고 또다시 순풍을 기다리며 여러 날을 대기한다. 3일에는 삼신제와 익사한 사신 유박정운(柳朴鄭尹) 4공(公)에 대한 제사를 올리는데, 이는 여기서부터 기존의 등주 노선과는 다른 새로운 뱃길이 시작되는 데 따른 제례로 보인다. 흥익한 일행이 유간(柳澗)·정응두(鄭應斗)·박이서(朴彝叙)의 세 사신에게 제사 지낸 데 비해, 이흘 일행의 제례에는 윤공(尹公) 한 사람이 더 추가되어 있다. 윤공은 1627년 동지사의 서장관으로 사행하다 익사한 윤창립(尹昌立)을 가리키는 것으로 보인다.⁴⁵⁾

평도에서 순풍을 기다리며 대기하던 이흘 일행은 9월 6일 출발해 오후에 여순구에 도착한다. 이날 이흘은 멀리 보이는 철산취(鐵山嘴)를 향해 선상에서 제례를 올리는데, 제문에서 “우뚝 솟은 산악 북쪽으로부터 높고 낮게 이어져, 봉향이 춤추고 용이 나는 듯 남으로 큰 바다에 뻗었구나. 널따랗고 큰 파도 물결을 뿜어대고 빙빙 소용돌이쳐, 노한 형세 드러내 보인 후에야 잔잔한 물결 이룬다네. 고요함[靜]으로 움직임[動]을 제어함에 뒤라서 그 신묘한 변화를 알라?”⁴⁶⁾ 라고 하여, 노철산(老鐵山) 지류가 뻗어내려 암초가 많고 조류가 험한 철산취의 위험한 형세에 대해 언급하고 있다. 9월 10일 4경

45) 『인조실록』 5년(1627) 12월 5일. “성절 겸 동지사(聖節兼冬至使) 변응벽(邊應璧)이 치계하기를, ‘9월 23일에 등주(登州)에 도착하였습니다. 서장관이 탄 제2선과 제3선은 14일 광록도(廣鹿島)에 이르러 태풍을 만나 표류하여 종적이 없습니다. 천계 황제(天啓皇帝)가 8월 22일 붕서(崩逝)하고 새 황제가 즉위하였습니다.’ 하였다. 예조가 회계하기를, ‘서장관 윤창립(尹昌立)이 탄 배와 제3선은 표류하여 종적이 없다고 합니다. 두 배에 탄 관원과 선원이 79명이나 되니 지극히 놀랍고 슬픈 일입니다.’”

1628년 동지사의 서장관으로 해로사행을 한 申悅道 또한 「祭漂海使臣—柳知事澗·朴參判彝叙·鄭正言應斗·尹典籍昌立」(『懶齋集』 권6)이라 하여 윤창립을 포함한 네 사신에 대한 제문을 지은 바 있다.

46) 이흘, 『雪汀集』 권5, 「祭鐵山文」. “嵩高維嶽, 北來起伏, 鳳舞龍翔, 南巨溟渤. 洪濤巨浪, 噴薄洄洑, 勢分怒殺, 然後帖安. 靜以制動, 孰知神化?”

무렵 철산취 해변에 장막을 쳐놓고 삼신제를 지낸 이흘 일행은 11일에 순풍을 얻어 쌍도에 도착한다. 13일 쌍도를 출발한 이흘 일행은 한밤중에야 남신구에 도착하고, 14일 새벽에 삼신제를 지내고 북신구로 이동해 순풍을 기다리며 정박한다.

9월 17일 이른 새벽에 천비신에게 제사를 올리고 출발한 이흘 일행은 거센 바람을 만나 조예두(皂隸頭)에 정박한다. 도중에 서장관 정지후가 탄 배는 뒤쳐졌으며, 동지정사 윤안국의 배가 수십 리 떨어진 곳에 있는 것이 보였다. 그런데 신시(申時) 무렵 동지정사의 배가 풍랑으로 전복되고 마는데, 이때의 광경을 이흘은 다음과 같이 말하고 있다.

동지사 정사가 탄 배가 신시에 바다 가운데 이르러 수십 리 떨어진 곳에 있는 것이 멀리 보였다. 뱃사람들이 보니 돛 두 개가 서로 달라붙더니 그중 하나가 먼저 떨어져 내리고 뱃머리가 왼쪽으로 기울며 잠깐 사이에 배가 침몰하였는데, 산더미 같은 풍랑이 일어나고 그 자취가 보이지 않으니 필시 바다에 빠진 것이라고 했다. 아! 이 사람에게 이런 일이 닥칠 수가 있단 말인가? 배에 함께 탄 50여 인이 일시에 장평(長平)의 군졸⁴⁷⁾이 되고 말았으니, 또한 무슨 죄가 있단 말인가? 우리 두 사람이 평생 사귄 정이가 형제와 같을 뿐만 아니라 만리창파에 함께 사행하면서 의지하면서 회포를 달램에 오직 이 친구와 서로 의지했다. 그런데 뜻밖에 이처럼 참혹한 일을 당하였는데도 구제할 수 없었으니, 차라리 당장 죽어 없어져 모르는 편이 나을 듯도 했다. 통곡하고 통곡할 일이다. 그렇지만 구구한 생각으로 혹시라도 표류해 떠돌 수도 있기에 망곡(望哭)하지는 않고, 우선 서장관과 복선이 도착하기를 기다렸다.⁴⁸⁾

47) 전국시대 조나라의 장수인 조괄(趙括)이 대군을 이끌고 진나라 진영으로 돌격했다가, 진나라의 명장 백기(白起)의 전략에 빠져 장평(長平)에서 살해당하였다. 백기는 조괄이 이끌던 40만의 군졸을 구덩이에 파묻어 죽였으니, 장평의 군졸이란 이를 말한다.

48) 동상, 1729년 9월 17일. “至使船申時到洋中, 想望數十里之外, 船人等望見, 兩帆相

이훤은 윤안국의 배가 침몰하는 순간을 직접 목격하지는 못하였고, 뱃사람들이 본 바를 기록하였다. 수십 리 떨어진 거리에서 바라본 것이기에 당시의 상황을 정확히 알기도 어려웠겠는데, 두 돛이 서로 맞붙더니 그중 하나가 떨어져 내리고 뱃머리가 좌측으로 기울더니 순식간에 침몰했다고 하였다. 이내 산더미 같은 파도가 몰아쳐 배의 흔적을 찾아볼 수 없었다고 하였는데, 그야말로 순식간에 벌어진 참사였던 것으로 짐작된다. 이훤은 윤안국의 죽음을 애도하면서 두 사람의 정의가 형제와도 같았다고 했는데, 기실 두 사람은 1589년 초시에 이어 1591년 식년 문과시에 함께 급제한 이래 매우 친밀하게 지내던 동료였다. 사행을 함께 하면서도 수시로 시를 창화하며 외로움을 달래곤 했는데, 눈앞에서 친한 벗의 죽음을 지켜볼 수밖에 없었던 이훤의 충격과 슬픔은 대단했을 것이다. 이때 지은 시 중 “옛 목적 간직한 폭 글씨 남아 있어, 침통히 읊조리노라니 눈물만 이리저리 흐르는구나. 아양의 곡조 알아주는 지기 이미 잃고는, 홀로 거문고 품고서 달빛만 쳐다보네[一幅猶存舊墨花, 沉吟不覺淚交加. 峩洋已失知音友, 獨抱瑤琴對月華.]”⁴⁹⁾라는 시에는 그 애통한 마음이 진솔하게 드러나 있다. 이훤 일행은 9월 18일 전날 거센 풍랑으로 부서진 배를 보수하고 19일에 출발해 오후 경에 각화도 포구에 도착해 정박한다. 그리고 21일에는 영원위에 도착해 성 남문으로 들어가 도착 사실을 알리고 공관에 유숙함으로써 47일에 걸친 긴 항해 일정을 마친다. 뒤에 처졌던 서장관의 배와 복선은 사흘 뒤인 24일 저녁나절에 도착한 것으로 되어 있다.

영원위에 도착한 이훤 일행은 원승환을 만나 본 뒤에 10월 25일에 영원위를 출발해 육로로 산해관으로 이동한다. 산해관에서 5달 여를 체류한 이

合, 而一帆先落, 船頭左橫, 須臾傾沒, 風浪如山, 不見形跡, 必是滄敗云. 嗚呼! 斯人也而至斯耶? 同舟五十餘人, 一時俱作長平之卒, 亦皆何罪? 吾二人平生交義, 不啻兄弟, 萬里滄波又同行役, 所賴以寬懷者, 惟此友相依, 不意茲者逢此慘酷, 而不得相救, 寧欲溘死而不知也. 痛哭痛哭. 然區區之意, 或有漂泊之理, 不爲望哭, 姑待書狀及卜船之來耳.”

49) 이훤, 『雪汀集』 권2, 「篋中得雪樵遺帖 揮淚口號 仍次前韻」.

흘은 해를 넘겨 1630년 3월 8일에야 천진으로 출발하게 된다. 후금군이 하북 지역을 공략함으로 인해 육로가 막혀서 해로로 천진까지 가고, 이후 육로로 북경에 들어가는 노정을 취하게 된 것이다. 3월 8일 이흘 일행은 산해관 관소를 떠나 망해정(望海亭)으로 가면서 낭랑묘(娘娘廟)의 천비신에게 제사를 올린다. 그리고 이튿날 이른 아침에 개양제(開洋祭)를 지내고 수백 리를 가다가 폭풍우를 만나 금산취(金山嘴)에 정박한다. 10일에는 금산취를 출발해 연안을 따라 항해하면서 13일 진구(津口) 대구보(大丘堡) 아래에 이르러 정박하고, 14일에 천진 앞 바닷가에 도착한다. 15일 저녁나절에야 천진 동쪽 포구에 이른 이흘 일행은 16일에 아문으로 가 현관례를 행한다. 산해관에서 천진까지의 항해 노정은 7일이 걸렸으니, 대동강에서 영월위까지의 노정 47일을 합하면 이흘은 도합 54일을 항해한 셈이다.

이처럼 오랜 기간 이흘이 항해하면서 행한 제례를 살펴보면 다음과 같다. 대동강에서 석다산에 이르는 9일 동안 이흘은 4차례에 걸쳐 제사를 지냈다. 8월 1일 대동강에서 출항하기에 앞서 연광정에서 대동강신과 풍백에 대한 제사를 올리고 승선한 뒤에는 선신제를 지냈다. 8월 3일에는 기성과 필성에 대한 성제(星祭)를 지내고, 8월 8일에는 대해·용왕·풍백에 대한 삼신제를 올리고 석다산을 출발해 본격적인 항해 길에 오른다. 8월 17일에는 거센 역풍으로 대계도에 정박하면서 삼신제를 지내고 거우도로 옮겨 정박하고, 8월 26일에는 광록도에서 삼신제를 지냈다. 이때의 삼신제는 대풍이 불어 동지정사 윤안국과 서장관 정지우의 배가 잠시 표류하는 사고를 겪고, 역풍으로 여러 날을 정박하던 즈음이었다. 9월 3일에는 평도에서 순풍을 기다리면서 삼신제와 해로 사행 중에 익사한 4사신에 대한 제례를 올렸다. 각화도 노선은 평도를 지나면서부터 이전의 등주 노선과는 다른 해로로 항해하게 되는데, 이때의 해신제는 처음 가는 항로에 대한 불안감에 따른 제례 행위로 보인다. 네 사신 중 유간·정응두·박이서의 세 사신은 이곳 철산취 앞바다에서 익사하기도 하였다. 9월 6일에는 멀리 철산취가 보이자 이를 항해 제례를 올렸는데, 제문을 보면 철산취의 험난한 지형을 익히 알고

있으며 이를 무사히 건너기를 신명에게 간절히 빌고 있다. 9월 10일에는 대풍을 만나 새벽녘에 해변에 장막을 쳐놓고 삼사가 함께 삼신제를 올렸으며, 9월 14일 새벽에 또다시 삼신제를 지내고 북신구를 향해 갔다. 9월 17일 새벽에는 처음으로 천비신(天妃神)에게 제사를 지낸다. 북신구에서 각화도까지는 1000리에 달하는 먼 길로 주변에 섬 하나가 없는 망망대해를 건너야 하는 위험한 노정을 앞두고 특별히 천비신에게 제례를 올리고 있음이 주목된다. 이날에는 결국 동지정사 윤안국의 배가 침몰해 일행 50여 명이 익사하는 참사가 일어난다. 이후 9월 19일에 각화도에 도착하고 영원위에 9월 21일에는 영원위에 당도하는데, 항해를 무사히 마친 것에 사례하는 제례를 따로 올리지는 않는다. 윤안국의 배가 침몰하고, 서정관의 배도 낙후되어 혼자 먼저 도착한 상태에서 감사의 제례를 올릴 상황은 아니었으리라 짐작된다.

이흘은 대동강을 출발해 영원위에 도착할 때까지 총 12차 제례를 행하였는데, 이제 그 제례의 성격을 살펴보기로 한다. 12차의 제례 중에는 삼신(三神)에 대한 제사가 6차로 절반을 차지한다. 8월 8일 암초에 파손된 선박을 보수하고 석다산으로의 출발을 앞둔 때, 8월 17일 거우도에서 거센 역풍을 만났을 때, 8월 26일 광록도에서 순풍을 기다릴 때, 9월 3일 평도에서 여순구로의 항해를 앞두고 있을 때, 9월 10일 철산취에서 쌍도로의 출발을 앞둔 때, 9월 14일 남신구에서 북신구로의 항해를 앞둔 때에 각기 삼신제를 지냈다. 선박이 파손되는 사고를 겪거나 역풍을 만나 정박하면서 순풍을 기다릴 때, 혹은 험난한 항해 노정을 앞두고서 삼신제를 지내고 있는 것이다. 이 중 뒤에 지낸 세 차례의 제례는 모두 각화도 노선에 따른 새로운 항로를 앞두고서 지낸 것이다. 이흘은 8월 8일 지낸 제사에서만 대해·용왕·풍백의 삼신이라고 세 신의 명칭을 구체적으로 언급하였다. 나머지 5차례는 그저 “行三神祭”라 하여 삼신제를 지낸 사실만 말했는데, 아마도 대해·용왕·풍백의 세 신을 대상으로 한 동일한 성격의 제례일 것으로 짐작된다.

이흘의 문집에는 해로사행 시 지은 제문을 수록하고 있는데, 여기에 「제

대해신문(祭大海神文)·「제용왕신문(祭龍王神文)」·「제풍백문(祭風伯文)」이 나란히 수록되어 있어 삼신의 성격을 어떻게 인식했는지 살펴볼 수 있다.⁵⁰⁾ 이중 용왕은 바닷속 궁궐에 살면서 교룡과 악어 같은 사나운 물고기들을 다스리는 신령이고, 풍백은 바람을 주관하는 신으로 돛배의 순항을 좌우하는 존재로 그려져 있다. 이는 일반적으로 널리 알려진 인식과 크게 다르지 않기에 여기에서는 대해신(大海神)에게 올린 제문의 내용만 보기로 하겠다.

삼가 아뢰노니, 천지 간에 오직 바다가 가장 거대하여 하늘과 땅을 포괄하며 내쉬고 들이마시며 왕래합니다. 계곡과 시내 도랑물까지 크고 작은 물줄기를 모두 포용하고, 자라 악어 교룡과 물고기 자라들이 머물러 사는 집입니다. 온갖 보화가 모여들고 백천(百川)이 조회하는 바로 오직 이를 받아들이니, 이 때문에 그 공이 높습니다. (중략: 자신이 진하사로 해로로 사행하게 됨을 말함) 사생과 안위를 오직 신에게 의지하나이다. 나의 정성을 살피시고 나의 정결한 제물을 흠향하시어, 천오(天吳)가 내 배를 호위하고 풍백이 먼지를 맑게 씻게 해주소서. 해안에 올라 궁전에 입궐함을 신의 크나큰 도움에 의지하오며, 칙서를 받들고 동국으로 돌아오에 감히 크나큰 은혜를 잊으리까?⁵¹⁾

이흘은 하늘과 땅을 포괄하며 조수가 왕래하는 천지간의 가장 큰 존재로

50) 제문은 『雪汀集』 권5에 수록되어 있는데, 삼신에 대한 제문을 별개로 지은 것 외에도 「祭三神文」·「北汎口祭三神文」처럼 삼신이라 통칭하며 지은 제문도 보인다. 항해 당시의 형편에 따라 삼신에 대한 제례를 구별해 지내기도 하고, 한꺼번에 치르기도 했던 것으로 보인다.

51) 『雪汀集』 권5, 「祭大海神文」. “伏以穹壤之間, 惟海最巨, 放玄包黃, 呼來吸去. 潤溪溝瀆, 細大畢容, 龜龍蛟龍, 魚鼈之宮. 萬寶攸同, 百川所宗, 惟其受之, 是以功崇. (중략) 死生安危, 惟神是倚. 監我虔誠, 歆我明禋, 天吳護帆, 風伯清塵. 登岸入關, 賴神弘濟, 奉勅東還, 敢忘大惠?”

지상의 모든 물줄기를 받아들이고 온갖 물짐승들이 깃들여 산다고 하며 대해의 신을 예찬하고 있다. 그러면서 『산해경』에 등장하는 등장하는 수신(水神)인 천오와 바람의 신 풍백이 대해신의 명을 받드는 것으로 인식하며 무사히 조회를 마치고 돌아올 수 있기를 기원하고 있다. 이는 1624년 홍익한 일행의 삼신제에서 가장 존귀한 존재로 받아들여진 천비신에 버금가는 성격으로 대해신을 인식했음을 알 수 있다.

6차의 삼신제 외에 이흘이 8월 1일 출항하는 날 지낸 대동강신과 풍백에 대한 제례와 배에 올라 지낸 선신제(船神祭)⁵²⁾ 또한 해신제의 일종이다. 이 밖에 8월 3일 지낸 기성과 필성에 대한 성제(星祭)는 바람과 비를 주관하는 두 신에 대한 제례이고, 9월 10일 북신구에서 지낸 천비제 또한 해신제의 일종이다. 이때 지은 천비에 대한 제문에서 “생각건대 신령께서는 정숙한 덕으로 물을 낳아 여러 신을 다스리시네. 사물을 구제함을 ‘혜(惠)’라 하고, 널리 베풀음을 ‘인(仁)’이라 하니, 일찍이 돛대 위에 임하시어 중국 신하를 구제하였다네.[惟神, 德貞生水, 驅策諸神. 濟物曰惠, 博施惟仁, 曾臨檣上, 救護唐臣.]”이라 한 것을 보면, 이흘 또한 천비의 성격을 상당히 구체적으로 인식하고 있었던 것으로 보인다. 서두에서 ‘덕정생수(德貞生水)’라 한 것은 “하늘은 일(一)로서 수(水)를 낳는다.(天一生水)”는 오행(五行) 생성의 이치를 빌어 여성으로 해신이 된 천비의 덕성을 표현한 것이다.⁵³⁾ 그리고 “사물을 구제함을 ‘혜(惠)’라 하고, 널리 베풀음을 ‘인(仁)’이라 한다”는 것은 명 성조(成祖)가 영락(永樂) 7년

52) 1624년 3월 20일 홍익한이 선신(船神)에게 지낸 개양제(開洋祭)가 해신의 가호를 비는 것이었다면, 이흘의 선신제는 제문에서 “伏以聖人運智, 剗剗制肇, 山澤鳩材, 般倮施巧. 象取圓方, 法中規矩, 檣櫓柁碇, 無一不具. 利涉不通, 拯濟胥溺. 微爾其魚, 功用曷極? (중략) 惟爾有神, 尙克左右, 乘濤濟險, 保我百口.”(『雪汀集』 권5, 「祭船神文」)이라 한 것에서 선박을 수호하는 선신에게 기원하는 내용으로만 이루어져 있다.

53) 『近思錄集解』 권1에 <太極圖>에 대한 주희의 설명 중五行 생성의 이치를 말하면서 “하늘은 1로써 水를 낳고, 땅은 2로써 火를 낳고, 하늘은 3로써 木을 낳고, 땅은 4로써 金을 낳고, 하늘은 5로써 土를 낳는다.[天一生水, 地二生火, 天三生木, 地四生金, 天五生土.]”라고 한 것이 보인다.

(1409) 천비에게 하사한 ‘홍인보제(弘仁普濟)’란 묘호를 염두에 둔 표현이다. “돛대에 임하시어 중국 신하를 구제하였다”는 것은 고려 인종(仁宗) 원년(1123)에 책봉사로 왔던 노윤적(路允迪)이 겪은 일을 말하니, 이에 대해서는 앞에서 언급한 바 있다.

이밖에는 죽은 사신에 대한 제사와 철산취에서 지은 제사가 있다. 익사한 사신에 대한 제사는 기존의 3사신 외에 윤창립(尹昌立)을 추가하여 해로사행 중 익사한 사신의 혼령에게 올리는 제례였다. 가장 위험한 구간으로 알려진 철산취로의 항해를 앞두고 이 부근에서 익사한 사신의 혼령에 의지해 무사안녕을 기원한 것이다. 철산취가 보이자 선상에서 이를 향해 제사 지낸 것 또한 노철산 신령의 도움에 의지해 무사 항해를 빈 것이이다. 철산취에 대한 제례는 등주 노선에서는 볼 수 없는 것으로, 사행 노선이 각화도로 변경되면서 생겨난 제례라 할 것이다.

한편 1625년 3월 8일에서 3월 15일 산해관에서 천진에 이르는 7일간의 항해 노정에서 치른 제례는 총 2차례이다. 산해관 관소를 출발해 망해정(望海亭)으로 가면서 천비를 모신 낭랑묘(娘娘廟)에 제사를 올렸고, 이튿날 9일 출항하면서 개양제를 지낸 것이다. 이 밖에 천진에 도착한 이틀 후인 3월 17일에 이흘은 낭랑묘에 참배하고 분향하기도 하였다. 이는 천진 아문에서 낭랑묘를 숙소로 제공한 데서 연유한 것으로,⁵⁴⁾ 이흘은 천진 낭랑묘에 분향하자 보는 자들이 매우 기뻐했다고 하면서, 여러 해신을 많이 모시며 제례가 엄숙하다는 소감을 남기고 있다.⁵⁵⁾ 이흘은 천진에 머무를 때 장편 고시를 지어 천진의 변화한 모습과 풍물을 노래했는데, 여기에서도 해양(海若)과 용왕, 풍백과 우사 같은 여러 해신을 거느리고 있는 모습으로 천비를 묘사하며 천비제를 긍정적으로 말하고 있다.⁵⁶⁾ 이흘 또한 여러 해신 가운데

54) 이흘, 『조천록』 권2, 1625년 3월 16일. “下陸, 宿于娘娘廟後廊, 館宇甚宏矣.”

55) 위의 책, 1625년 3월 17일. “道流焚香上饌于天妃前, 吾亦參拜燒香, 觀者皆喜. 東西殿閣塑像(塑像皆海洋諸神云), 不知其數, 崇奉之嚴, 祀事之煩, 無如此廟矣.”

56) 이흘, 『雪汀集』 권1, 「天津歌」. “廟宇起城東, 天妃儼儀設. 唐朝効靈異, 至今神未

천비가 차지하는 높은 위상을 목도하고 천비 신앙을 긍정적으로 받아들이고 있음을 알 수 있는 것이다.

4. 맺음말

명에서 청으로 중원의 패자가 바뀌어 가는 역사적 격변기에 조선의 사신들은 목숨을 건 해로 사행을 통해 국가적 임무를 완수하고자 진력하였다. 1629년 8월 1일 대동강을 출발한 이흠은 영원위에 도착한 다음에 산해관으로 이동해 5달여를 대기하다가, 또다시 해로를 이용해 천진을 거쳐 1630년 3월 24일에야 북경에 도착한다. 대동강을 출발한 지 거의 8개월이 경과해서야 사행의 목적지에 도착할 수 있었던 것이다. 이처럼 험난한 여정에서 병을 얻은 이흠은 결국 6월 9일 옥하관 관소에서 숨을 거두고 만다. 철산취 부근에서 친한 벗 윤안국이 탄 배가 침몰하는 순간을 지켜보아야만 했던 충격을 겪었거니와, 이후에도 사명(使命)의 완수를 위해 노심초사하면서 기력이 소진된 탓으로 여겨진다. 한편 홍익한은 사행에서 돌아온 뒤 11년 만에 일어난 병자호란 때 척화파의 우두머리로 지목되어 1637년 윤집(尹集), 오달제(吳達濟)와 함께 심양에서 처형된다. 이러한 두 사람의 죽음을 떠올려보면 이들이 기록한 항해 노정의 험난함과 이를 극복하고자 행한 해신제의 의미가 한층 심중하게 다가온다.

이제 앞에서 산만하게 논의한 해신제의 유형과 의미를 정리하며 글을 마칠까 한다. 1624년 홍익한 일행은 선사포를 출발해 등주에 도착하기까지 6차례의 해신제를 지냈으며, 제례 유형도 다양했다. 그 중에서 정사 이덕형이 지낸 해령제(海靈祭)와 부사 오숙이 지낸 내포 성황신에 대한 제례는 해로 사행의 독특한 제례 행위를 보여주고 있다. 그중 내포 성황신에 대한 제

沫. 海若隨指喉, 龍王作喉咽. 風伯暨雨師, 維時順箕畢. 龍驤幾萬斛, 皆賴神陰隲. 軍國保無虞, 享祀宜豐潔. 洗洗道流輩, 峩冠薦芬苾. 此實報本意, 至誠非虛末.’

레는 특정 해역(海域)에서 신봉하는 해신이 별도로 존재했음을 알려준다. 홍익한 일행은 광록도에서 만난 중국 노승으로부터 해신에 대한 설명을 들은 뒤로는 천비, 용왕, 소성의 삼신제를 중시하였다. 우리 사신 일행에게 천비 신앙이 수용되는 양상을 보여주는 흥미로운 사례라 하겠는데, 이 또한 중국 해역에서 항해할 때 그곳의 해신 신앙을 수용하며 항해의 안전을 기원하는 제례가 행해졌음을 알려준다. 1625년 귀국길에 홍익한 일행이 출발할 때 등주 봉래각의 성묘모에 제례를 올리고, 묘도에서 천비 탄신일을 맞아 제례를 지내는 행위는 천비가 가장 존귀한 해신으로 자리 잡았음을 보여주는 사례라 하겠다. 아울러 이전에 해로 사행을 하다 죽은 세 사신에게도 2차례 제례를 올렸다. 그중에서 홍익한이 철산취 앞바다에서 표류하면서 올린 제례 행위는 생사의 갈림길에서 해신제를 통해 극복하고자 하는 심리적 정황을 잘 보여주고 있다.

1629년에 이흘 일행은 대동강에서 영원위에 이르는 노정에서 12차의 제례를 지냈다. 이 중 대동강신(大同江神)과 기성과 필성에 대한 성제(星祭), 노철산의 신령에게 올린 철산제(鐵山祭) 등이 이전에 볼 수 없었던 제례 유형이다. 대동강신에 대한 제례는 대동강에서 출항한 데 따른 것이고, 기성과 필성에 대한 성제는 이들 별이 바람과 비를 주관한다는 믿음에 따른 것이다. 철산제는 해로 노정 중 가장 위험한 구간인 철산취를 통과해야 했던 새로운 항해 노선에 따른 제례였다. 이 외에는 대부분 대해용왕풍백(大海龍王風伯)의 삼신제를 지냈으며, 천비에 대한 제례는 북신구를 지나 각화도까지 1,000여 리를 가야 하는 험난한 노정을 앞두고 한 차례 지냈다. 그 제문을 보면 이흘 또한 해신 중 천비가 차지하는 위상을 익히 알고 있었던 것으로 보인다. 이밖에 산해관에서 천진으로 갈 때에 망해정의 낭랑묘(娘娘廟)에 제사를 지내고, 천진에 머무를 때에도 천비묘에 참배하거나 천비의 존엄함을 언급하고 있는 데서 이흘 또한 천비 신앙을 긍정적으로 수용하고 있음을 알 수 있다.

명청 교체기 해로 사행의 해신제 중 가장 주목되는 것은 천비에 대한 제

례로 사신 일행은 여러 해신 중 천비를 가장 존엄한 존재로 인식하고 각별히 치제하였다. 해로 사행의 경험이 축적됨에 따라 천비는 여러 해신 중 으뜸가는 지위를 차지하며 그 위상이 한층 강화된 것으로 여겨진다. 예컨대 명청 교체기 마지막 해로 사행이 되는 1636년에 김육(金堉)은 석다산에서 출항할 때와 이듬해 귀로에서 각화도에서 올린 제문에서 천비, 대해신, 용왕, 풍백, 소성(小星)의 차례로 신령의 위엄을 찬양하며 보응을 기원하고 있음을 볼 수 있다.⁵⁷⁾ 천비에 대해서는 기실 일찍이 여말선초의 해로 사행에서부터 관련 기록을 찾아볼 수 있다. 이숭인(李崇仁)은 묘도에 있는 천비묘의 화려한 모습과 제례에 대해 노래하였고,⁵⁸⁾ 1400년(정종 2) 주문사(奏問使)로 해로 사행한 이첨(李詹) 또한 향해하는 선원들이 천비묘에 제사 지내는 풍속에 대해 언급하고 있다.⁵⁹⁾ 이 밖에 본고에서 다루지 않은 명청 교체기의 여타 연행록에서도 천비제를 올리며 지은 제문이나 관련 기록들이 산견된다.⁶⁰⁾ 이는 해양을 통한 문화 전파의 사례로 천비 신앙이 수용되고 정착

57) 김육, 『潛谷遺稿』 권9, 「石多山開洋祭文」. 이 제문에서 김육은 천비를 “생각건대 우리의 천비께서는, 상제님의 좌우에 앉아 계시며, 어질고 자비로운 덕을 드러내, 모든 배가 어머니처럼 여기옵니다.[惟我天妃, 在帝左右, 德著慈仁, 萬舶爲母.]”라고 하여, 옥황상제의 곁에 있으면서 모든 선박을 수호하는 신격으로 인식하고 있음을 알 수 있다. 이듬해 귀로에 각화도를 출발하면서 올린 「覺華島開洋祭文」에서도 김육은 똑같은 차례로 신을 호출하며 보응을 기원하고 있다.

58) 『陶隱集』 권2, 「天妃廟次韻」. “孤嶼開祠宇, 豐碑紀歲年. 神光時自發, 灑氣遠相連. 繪綵多靈像, 椒馨列盛筵. 感通眞莫測, 賴爾廟官傳.”

59) 『雙梅堂集』, 「觀光錄」, <旅順行>. “君不見旅順口, 山藏浦澈平如斗. 千艘萬舸可容受, 官爲置關使之守. 蓬萊山儔隔咫尺, 乘風一舉可與友. 乃何水有蛟龍陸有豺狼. 東方使者朝玉京, 停輜維舟久彷徨. 高浪駕天迷水鄉, 篙師辟易踣且僵. 行人灌酒天妃宮, 手擲環玦禱好風. 人心動靜自吉凶, 天君豈肯私玄功. 安得踢倒沙門與嗚呼. 填却巨侵成埋途, 往來絡繹不用符.”

60) 김상헌의 『朝天錄』에는 「長山島天妃祭文」·「祭天妃迎送曲」·「詠天妃觀道士」(『淸陰集』 권9)가 실려 있고, 고옹후는 “舟舡到處不相違, 濟海雲帆疾若飛. 竣事東歸知幾日, 長山島上祝天妃.”(『晴沙集』 권1, 「遇順風到長山島 奉呈鄭下叔」)이라 하여 장산도에서 천비제를 지낸 사실을 말하고 있다. 신열도 또한 「祭天妃神文」과 함께 서장관으로 조정에 올린 「聞見事件」에서 “申時泊于廟島. 島有天妃廟, 天妃卽東海廣德王第七龍女也. 凡舟行過是廟者, 有禱頗著靈異, 前代立祠封

되는 과정을 보여주고 있거니와, 이에 대해서는 별도의 연구가 이어질 필요가 있다.

號, 本朝增修勅封楊總兵國棟, 重修廟宇, 立石記事. 並爲毛帥所打破云.”(『懶齋集』 권3)이라 하여 묘도의 천비묘와 천비 신앙에 대해 특기하고 있음이 확인된다.

■ 참고문헌

□ 자료

『仁祖實錄』.

『承政院日記』.

金指南, 『通文館志』, 경인문화사 영인본, 1974.

李崇仁, 『陶隱集』.(『한국문집총간』 6집, 민족문화추진회, 1991)

李詹, 『雙梅堂集』.(『한국문집총간』 6집, 민족문화추진회, 1991)

高用厚 『晴沙集』.(『한국문집총간』 84집, 민족문화추진회, 1999)

金尙憲, 『淸陰集』.(『한국문집총간』 77집, 민족문화추진회, 1999)

金埴, 『潛谷遺稿』.(『한국문집총간』 86집, 민족문화추진회, 1999)

申悅道 『懶齋集』.(『한국문집총간』 속24집, 민족문화추진회, 2006)

李德潤, 『竹泉朝天錄』.(<https://www.krpia.co.kr>)

李民晟, 『敬亭集』.(『한국문집총간』 76집, 민족문화추진회, 1999)

李屹, 『朝天日記』.(임기중 편, 『연행록전집』 13권, 동국대학교출판부, 2001)

_____, 『雪汀集』.(『한국문집총간』 속15집, 민족문화추진회, 2006)

洪翼漢, 『朝天航海錄』.(『국역 연행록선집』, 민족문화추진회, 1976)

韓致瀾, 『(국역) 海東繹史』, 민족문화추진회, 1996~2004.

이민성(이영춘·정진석·강한규·원재연·이미선 역), 『1623년의 북경 외교: 인조 책봉 주청사 이민성의 조천록』, 대원사, 2014.

□ 논저

박현규, 「고려·조선시대 海路 使行錄에 투영된 媽祖 분석」, 『역사민속학』 32호, 한

- 국역사민속학회, 2010, 103~129쪽.(UCI: G704-000849.2010..32.004)
- _____, 「17세기 전반기 對明 海路使行에 관한 행차 분석」, 『한국실학연구』 21호, 한국실학학회, 2011, 117~148쪽.(UCI: G704-001622.2011..21.009)
- _____, 「1621년 조선·명 해로사행의 마조 사적과 기록 분석」, 『역사민속학』 40호, 한국역사민속학회, 2012, 71~95쪽.(UCI: G704-000849.2012..40.007)
- 왕가·한종진·당윤희, 『명청교체기 대명 해로사행로의 노선과 인문지리학적 고찰 1』, 역락, 2020.
- 俞士玲, 「1623·1624년의 중국 정치—李民歲·李德涇·洪翼漢의 『朝天錄』을 중심으로」, 『대동문화연구』 97집, 성균관대 대동문화연구원, 2017, 81~114쪽.(UCI: G704-000956.2017.97.003; DOI: 10.18219/ddmh..97.201703.81)
- 이영춘, 「해로 사행—명청교체기 해로 사행과 실학」, 『실학, 조선의 르네상스를 열다』, 사우, 2018.
- 조창록, 「전식의 『사행록』과 해로 사행의 체험시」, 『동방한문학』 46호, 동방한학회, 2011, 63~84쪽.(UCI: G704-000973.2011.46.007; DOI: 10.17293/dbkcls.2011.46.63)
- 한명기, 『정묘·병자호란과 동아시아』, 푸른역사, 2009.
- 허방·김경희, 「조선시대 해로 사행에 관한 연구현황과 전망」, 『동서인문학』 60, 계명대 인문학연구소, 2021, 101~123쪽.(DOI: 10.37498/HSEW.2021.02.60.101)
- 謝安良, 『絲路聽潮—海上絲綢之文化』, 寧波出版社, 2014.

Abstract

Voyage Route and Haeshinje of Haerosahang during the Exchange Period of Ming and Qing Dynasty:
Focusing on Hong Ik-han's *Jocheon-log* and Lee heul's *Jocheon Diary*

Shin, Ik-Cheol

This thesis examines the actual conditions of the voyage route and Haeshinje (海神祭) of Haerosahang (海路使行) during the Ming and Qing exchange period. During the Ming and Qing exchange period, there were two routes going to Deungju (登州) and Gakhwado (覺華島). The meandering path through the sea route was accompanied by the fear of death, so various Haeshinje were frequently performed. Joseon envoys of Haerosahang performed Haeshinje frequently, not only at the time of departure, but also in times of crisis when ships drifted along the way, met with strong winds and rains, or had to pass through difficult sections, praying for the safety of sailing. Various Haeshinje were performed including Samshinje (三神祭), Gaeyangje (開洋祭), Seonshinje (船神祭), Kipungje (祈風祭), and Seongje (星祭), etc. Envoys of Haerosahang also offered rituals for deity of sea and patron saint of a cove, and this indicates that they also accepted rites according to folk beliefs, besides confucian style standard. In addition, when passing through the most dangerous section, Cheolsanchwi (鐵山嘴), they paid tribute to the spirits of Nocheolsan (老鐵山) and other envoys who drowned in that area, praying for the safety of sailing.

The most interesting point of haeshinje of Haerosaeng during the Ming and Qing exchange period is the ritual for Cheonbi (天妃). For example, in 1624,

Lee Deok-hyeong and his party performed ancestral rites to the three Chinese gods, Cheonbi, longwang, and Soseong, following the recommendation of an old Chinese monk they met on Gwangnokdo (廣鹿島). And they also performed a ritual at the tomb of Cheonbi on Myodo (廟島) to commemorate Cheonbi's birthday. This is because they accepted a different deity from the existing three gods (Great Sea, God of sea, God of wind), meaning that envoys of Haerosaeng accepted the local sea god beliefs when sailing in Chinese waters. As the experience of Haerosaeng is accumulated, Cheonbi occupies the highest position among the many sea gods, and its status is further strengthened. Cheonbije (天妃祭), the ritual for Cheonbi, deserves attention as an example of cultural dissemination through the sea.

Keyword ● Procession of envoys using nautical route (海路使行), Ritual for Sea Gods (海神祭), The ritual offering to 3 gods (三神祭), The ritual offering to Cheonbi (天妃), Hong Ik-han (洪翼漢), Lee Deok-hyeong (李德洞), Lee heul' (李訖)

■ 논문투고일 : 2022. 3. 16 ■ 심사완료일 : 2022. 4. 11 ■ 게재확정일 : 2022. 4. 11

