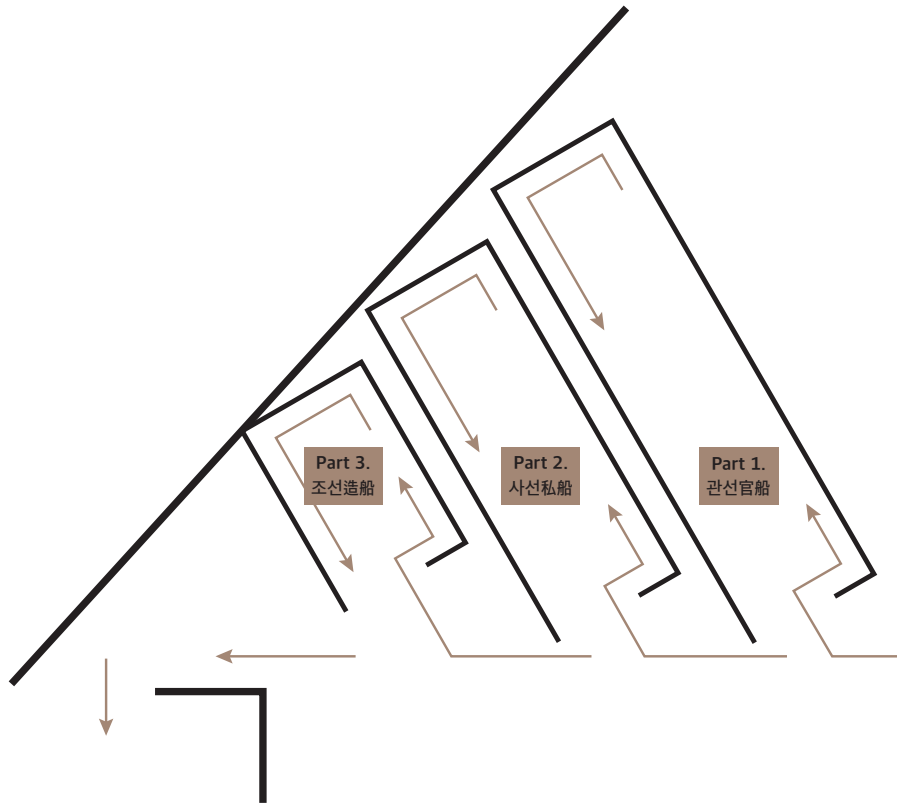


# 조선造船의 나라, 조선朝鮮

The life and culture seen through  
the ship of *Joseon*

2021. 11. 16. - 2022. 2. 27.

국립해양박물관



조선은 고려 말부터 계속된 왜구의 침입과 명나라의 영향으로 엄격한 해금(海禁)정책을 고수한 나라입니다. 먼바다로의 항해가 제한되어 항해와 조선 기술에 제약이 있었지만, 나름의 독자적인 해양 문화를 만들어온 나라이기도 합니다.

이러한 조선의 바다는 그들의 '배'에 잘 나타납니다. 삼면 바다는 일본과의 거듭된 해전 경험을 교훈 삼아 만들어진 판옥선과 거북선이 견고히 지켰고, 조선 후기 증가한 해산물 수요에 힘입어 쌍돛을 단 고기잡이배가 바쁘게 드나들었습니다. 한강과 같이 큰 강에는 많은 짐을 실은 늘배가 상류와 하류를 바쁘게 오갔습니다. 이렇게 조선의 배는 당시 사람들의 삶과 문화를 고스란히 보여줍니다.

이번 전시에서는 조선의 배를 크게 국가(官)와 개인(私)으로 나누고 그 쓰임에 따라 소개합니다. 배를 만들던 공간과 사람, 도구에 대한 이야기도 함께합니다. 엄격한 해금정책에도 불구하고 바다의 요람에서 다양한 배를 만들어 낸 나라, 조선(造船)의 나라로 거듭난 조선(朝鮮)의 배 이야기로 여러분을 초대합니다.

일러두기

1. 이 책은 2021년 국립해양박물관 테마전시 <조선의 나라, 조선>의 전시 소책자이다.
2. 전시 자료 중 출처가 표기되지 않은 자료는 모두 국립해양박물관 소장품이다.
3. 도판의 세부 사항은 명칭, 제작자, 크기, 소장처 순으로 기재하였다. 내용이 정확하지 않을 경우 생략하였다.
4. 단위는 cm이다.

© 이 책의 저작권은 국립해양박물관에 있습니다. 이 책에 실린 글과 사진은 무단으로 사용할 수 없으며, 사용시 각 소장처의 동의를 받아야 합니다.

## 조선(朝鮮) : 배의 나라가 되기까지

조선의 배가 만들어지기까지 한반도에는 수많은 배가 만들어지고 사라지길 반복해왔다. 울산 반구대 암각화에는 여러 사람이 탄 통나무배가 그려져있고, 창녕 비봉리 패총에서는 이를 증명하듯 거대한 통나무배가 출토되었다. 경주 월지의 연못 바닥에서는 세 쪽의 판자를 이은 통나무배가 출토되었고, 서해 수중에서 발굴된 고려시대 초기 선박은 바닥의 이음구조가 월지 출토 배와 같은 연결 방식임이 확인되었다.

이렇게 많은 시간동안 시행착오를 거듭하여 탄생한 것이 조선시대의 배이다. 조선시대뿐만 아니라 한반도의 자연 환경과 특징을 담아 만들어지고 사라진 모든 배를 우리는 ‘한선(韓船)’이라고 부른다.

한선에는 몇 가지 공통된 특징이 있다. 첫째, 조수 간만의 차이에도 갯벌에서 넘어지지 않도록 선저(船底)가 평저선(平底船)이라는 점이다. 평저선은 뱃머리 또한 가로 또는 세로로 판자를 무어올려 편평한 것이 특징이다. 둘째, 뱃전은 두꺼운 널판을 붙고기 비늘처럼 겹쳐서 나무못(木釘)을 비스듬히 박아 연결하였다. 셋째, 격벽을 세우는 중국이나 일본과 달리, 배의 양옆이 쓰러지지 않게 받쳐 주고 칸을 분리하기 위해 가룡목(加龍木)을 설치하였다.

### 삼면 바다를 지킨 : 군선(軍船)

조선은 고려 말부터 계속된 왜구의 침략으로 인해 건국 초기부터 연해안의 방비와 수군 제도 재정비 등 해방(海防)체제를 견고히 하는데 많은 노력을 기울였다. 하지만 이러한 해적 세력도 세종 대의 대마도 정벌 등으로 잦아들면서 군선의 사용은 자연스럽게 줄어들게 되었다.

조선 초기에 완성된 법전 『경국대전(經國大典)』에는, 이러한 여러 선박을 대맹선·중맹선·소맹선 세 종류 규격으로 통일하여 배치하고 있다. 이는 활용성이 떨어진 군선을 조운선으로 겸용하기 위한 조치였다.

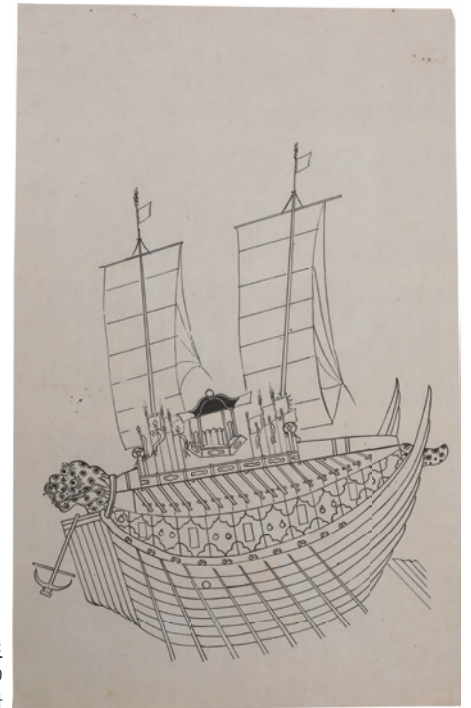
한편 을묘왜변(1555년)과 임진왜란(1592년) 등 일본군과 대규모 전투를 경험한 조선은, 이에 맞서기 유리한 선박을 고안하게 되었다. 이것이 바로 판옥선과 거북선이다. 2층 구조인 판옥선은 노 젓는 병사는 아래층에, 공격을 담당하는 병사는 위층으로 배치하여 서로 방해받지 않고 전투를 할 수 있었다. 또한 거북선은 백병전에 강한 일본군이 배로 기어올 수 없었고, 갑판 아래에서 화포를 사용하기도 유리했다. 이렇게 판옥선은 왜란 이후 조선 수군의 주력 군선으로 자리 잡았다.



판옥선 모형  
145.0 x 45.0 x 167.0  
국립해양문화재연구소



수군조련도  
각 폭 44.0 x 116.0



귀선도  
38.5 x 61.0  
복제 | 현충사



전선, 《각선도본》  
83.5 x 63.7  
복제 | 서울대학교 규장각한국학연구원

## 세곡을 한양으로 : 조운선(漕運船)

세곡(稅穀)은 백성이 조세로 납부하던 곡물을 말한다. 고려나 조선시대에는 세곡이 없으면 나라 살림을 운영하지 못하였으므로, 국가 체제를 유지하는 중요한 부분 중 하나가 세곡을 운반하는 것이었다. 조선시대에는 각 지역의 군현에서 거둬들인 세곡을 운송하기 위해 조운제도를 시행하였다.

세곡과 같이 물량이 많고 먼 거리까지 운반해야 하는 화물은 주로 배를 이용하였는데, 이를 위해 강가나 바닷가에 세곡을 모아두는 조창(漕倉)을 설치하였다. 이러한 조창에는 세곡을 경창(京倉, 서울 한강 강변에 있던 창고)으로 운반하기 위한 조운선이 비치되어 있었다.

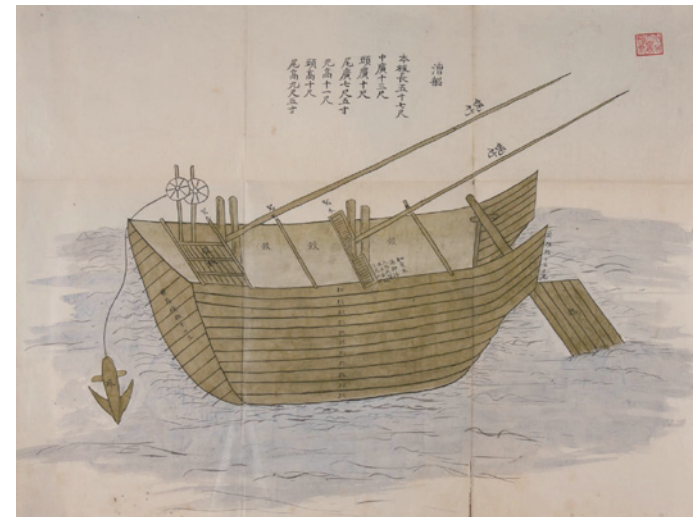
조운 제도와 조운선은 고려 시대부터 시행되었는데, 이때는 조운선을 초마선(哨馬船)이라고 불렀다. 초마선은 바다를 오가는 대형 운반선으로 미곡 1천 석(약 150t)을 실어 나를 수 있었는데, 그 길이는 96척으로 오늘날 미터법으로 환산하면 약 30m이다. 조선은 고려의 조운 제도를 계승하였기 때문에 조운선 또한 초마선과 크게 다르지 않았다.



조운선 모형  
109.5 x 38.5 x 132.5  
국립해양문화재연구소



산수도  
유운홍(1779~1859)  
37.0 x 52.2



조선, 《각선도본》  
83.5 x 63.7  
복제 | 서울대학교  
규장각한국학연구원

## 이웃나라를 향하여 : 사신선(使臣船)

중국에 파견하는 사신단은 육로를 이용하는 것이 일반적이었지만, 명(明)·청(淸) 교체기에 후금이 육로 사행의 길목이었던 요동 지역을 점령한 것을 계기로 1621년(광해군 13)부터 1637년(인조 15)까지 17년 동안 해로 사행이 행해졌다. 1624년 인조 책봉을 요청하기 위해 파견된 이덕형 일행의 주청사(奏請使, 임시로 보고할 일이 있을 때 파견한 사절단)는 당시 사행의 여정을 자세히 기록하고 있는데, 기록에는 여섯 척으로 구성된 사행단이 익숙지 않은 해로 사행에 얼마나 큰 두려움을 느꼈는지 잘 나타나있다.

일본과는 임진왜란으로 단절된 국교를 재개하면서 사신단을 파견하였는데, 이를 통신사(通信使)라고 한다. 통신사에 이용된 선박은 사행 때마다 특별히 새로 건조하였는데, 정사·부사·종사관 등 삼사(三使)가 타는 선박과 각 선박에 딸린 예물 등을 실은 복선(卜船) 등 총 6척으로 구성되었다. 통신사선은 판옥선과 구조는 동일하지만 난간과 기둥을 조각하여 장식하고 화려하게 색칠하였으며, 비단 장막과 현란한 깃발 등으로 꾸미는 등 사행단의 위엄을 나타내고자 하였다.



항해조천도  
28.2 x 34.0  
복제 | 국립중앙박물관



통신사선 복원(1/2축척)

“장산도라 하는 섬으로 향하고 있었는데 무엇인가 바닷속에서 나오니 높이가 산 같네. 흑반신을 드러내며 흑진신을 드러내어 때론 물을 뿜어 구름과 안개를 지으니 좌우로 물결이 솟아난 고로 그 머리 눈을 자세히 보지 못하고 다만 그 등의 높이 헤아릴 수 없어 험악한 바위가 쌓인 듯하니 사공이 이르되 이것은 고래라 성내면 저러하니, 만일 근처에 가면 대환이 있다 하고 급히 배를 되돌려 피하더라.”

『죽천이공행적록』, 1624년 8월 13일



조선사절회권 단간  
237.0 x 26.0

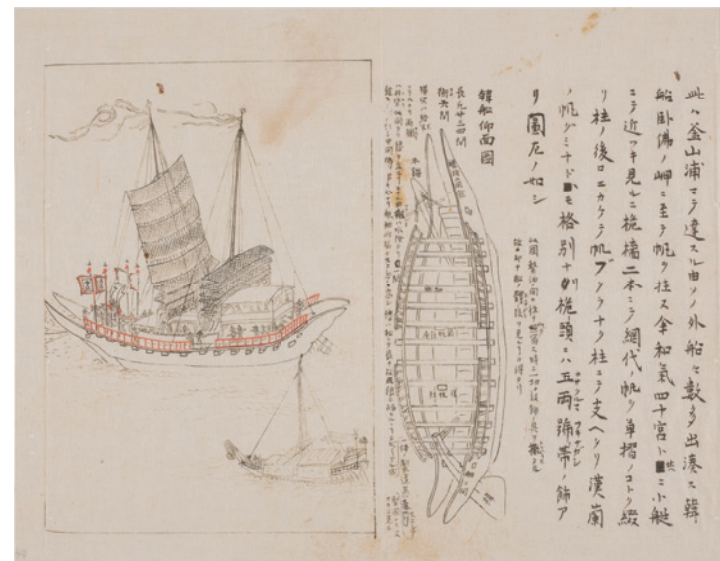
복제 | 일본 게이오기주쿠(慶応義塾)대학 도서관

“배는 용양전함(龍驤戰艦)과 같이 밖에는 붉은 비단 장막을 쳤고 안에는 판옥(板屋) 12칸을 설치하여 포주(庖廚)와 창고 및 앉는 데, 눕는 데, 잠자는 데, 밥 먹는 데가 모두 구비되었다. 옥상(屋上)에는 층간(層幹)을 설치하였는데, 기둥에 채색 그림을 그리고 검은 베로 막을 하였으며, 사면에 장막을 드리워 7, 8인이 앉을 만한데 병풍, 의자 등 모든 용구가 비치되어 장막을 걷고 멀리 조망할 만하였다.”

신유한 『해유록』, 1719년 5월 20일



근강명소도회(近江名所圖會)  
15.0 x 22.0



쓰시마일기(津島日記)  
16.7 x 25.0

복제 | 일본 다쿠시(多久市) 향토사료관



### 우리 밥상을 채운 : 고기잡이배

고기잡이배 즉, 어선(漁船)은 어업에 종사하는 모든 선박을 말한다. 우리 민족은 일찍부터 고기잡이를 해왔는데 16세기 이전까지는 하천이나 호수 등 가까운 연안에서 주로 어로 활동이 이루어졌다. 그러다 조선 후기에 상품 화폐 경제가 활발해지면서 운송로의 발전과 염장·건조 등 저장 기술의 발달로 해산물 공급 조건이 개선되자 도시 인구의 해산물 수요도 폭발적으로 증가하게 되었다. 따라서 농사를 지으며 여가로 고기잡이를 하던 사람들이 점차 전문적인 어로 활동을 펼치게 되었다.

어선은 상선(商船)에 비해 규모는 소형이지만, 바다에서 장기 체류하며 어로 작업을 수행해야 하므로 선체가 견고하고 내항성이 좋고 크기나 모양은 수행하는 어업의 종류에 따라 다양했다. 작은 배는 큰 배와 연안을 오가고, 큰 배는 잡은 고기를 싣고 바로 강을 거슬러 올라 포구로 가기위해 바닥과 뱃머리는 평저선(平底船) 구조를 유지했다. 또한 돛이 없는 소형선과 달리 야거리나 당두리 등 돛을 달고 먼바다로 나갔던 배들은 배의 후미에 방향을 잡기 위한 키(舵)가 설치되어 있었다.



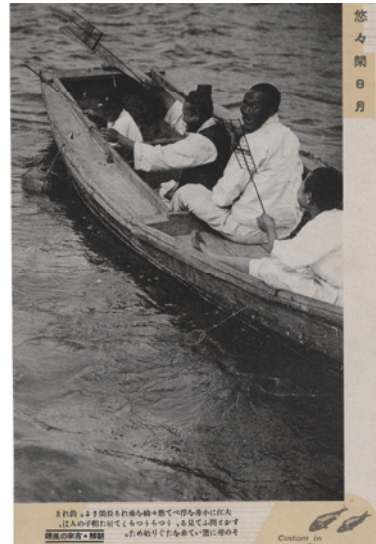
가거도 한선 모형  
103.0 x 41.0 x 112.0  
국립해양문화재연구소

거룻배(나룻배, 돛이 없는 작은 어선)

거룻배는 바다배의 시초로, 뱃전은 세 쪽이고 돛대 없이 1~2명만 탈 수 있는 작은 배이다. 해초 채취 등 가까운 연안에서의 어로 활동에 쓰였으며, 실제 고기잡이보다는 육지를 오가면서 큰 배에서 잡은 고기를 운반하는 역할을 했다.



고기잡이, 《단원풍속도첩》  
국립중앙박물관



고기잡이하러 나가는 노인들  
8.8 x 14.0



낚시, 《한국풍속》  
14.0 x 9.1

야거리(돛이 한 개인 어선)

거룻배를 개량하고 돛대를 하나 세운 작은 배를 말한다. 『경국대전』에 나오는 소선(小船)이 야거리이며, 뱃전은 다섯 쪽을 무어 올렸다. 가까운 바다에서 고기잡이를 하는 데 주로 쓰였는데, 잡은 물고기나 새우, 소금 등의 수산물을 싣고 강을 거슬러 올라가 강변의 도회지에서 처분하기도 하였다.



뱃머리, 《조선풍속》 14.2 x 9.1



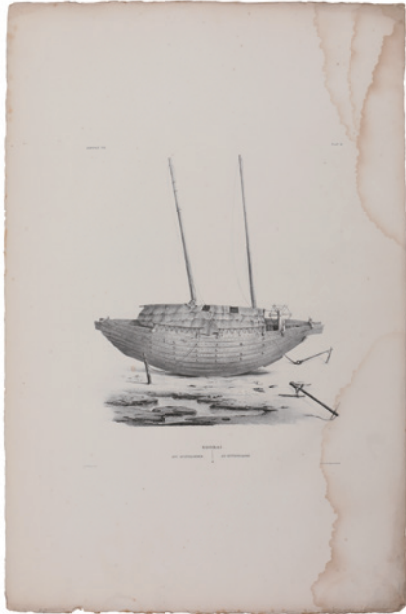
한국배 13.9 x 8.9



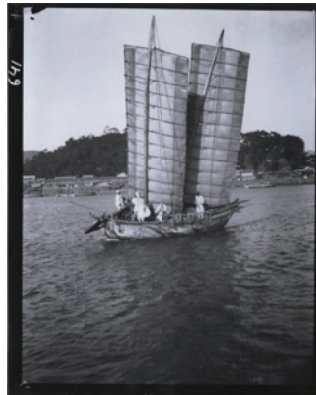
제물포 모래사장에서 14.0 x 9.0

**당두리(두대박이, 돛이 두 개인 어선)**

벃전이 일곱 쪽으로 돛대를 두 개 세운 큰 바다배를 가리킨다. 쌍돛을 달아 먼 거리를 빨리 항해할 수 있었는데, 앞 쪽의 돛대는 곧게 세우고 뒤쪽 돛대는 뒤로 비스듬히 눕혀 돛을 조종하기 편하게 하여 바람의 힘을 자유로이 조종하였다.



지볼트가 그린 조선 난파선 삽화  
프란츠 지볼트(1796~1866), 38.8 x 59.5



부산 용미산 앞을 지나는 한선  
20.2 x 25.7



고기잡이배  
20.7 x 13.7

**사람 싣고 짐 나르고  
: 나루와 늘배**

우리나라의 지형은 태백산맥이 남북으로 큰 등뼈 역할을 하고 있어서 동서로 강이 흐른다. 특히 압록강·대동강·임진강·한강·금강·영산강 등은 하류에 이를수록 강폭이 아주 커져서 사람들의 왕래를 방해하였다. 따라서 우리 조상들은 그 길목에 나루를 개설하고, 나룻배를 만들어 왕래하는 어려움을 극복하였다. 한두 사람이 강을 건너기 위해 사용하던 작은 배를 ‘메생이’라고 하는데, 여기에서 발전한 강배가 나룻배이다. 나룻배는 짐배로도 쓰였지만 사람을 태우고 강을 건너는 역할을 주로 하였기 때문에 다른 배보다 바닥이 넓었고, 돛대와 돛은 달지 않았다.

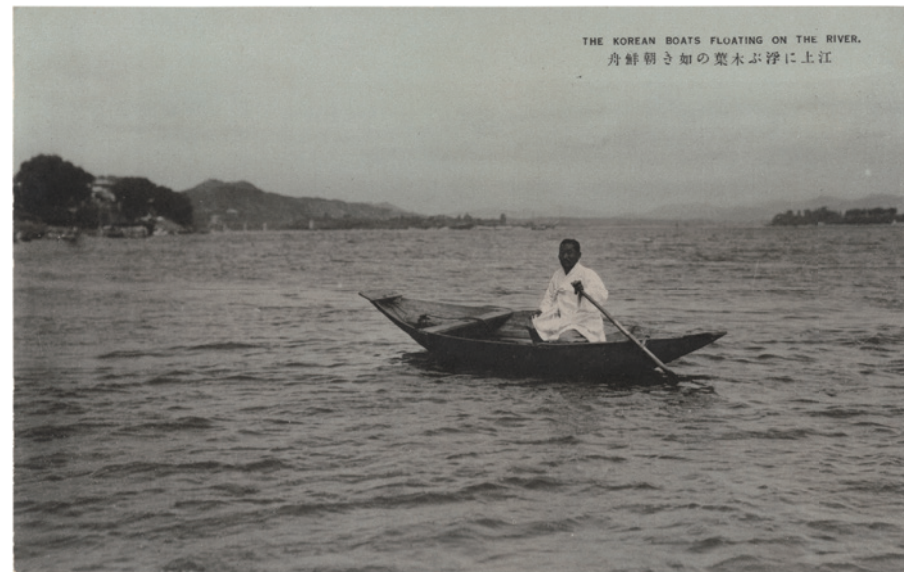
늘배는 짐을 싣는 강배인데 모양은 나룻배와 비슷하였다. 나룻배가 나루에서 나루 사이의 짧은 거리를 오가는 배였다면, 늘배는 한강·낙동강·대동강·압록강 등 큰 강에서 많은 짐을 싣고 상류와 하류를 오르내리는 배였다. 늘배는 배를 부리는 데 많은 힘이 필요했기 때문에 돛대를 세우고 돛을 달아 바람의 힘을 이용하였다. 강에는 파도가 거의 없기 때문에 벃전에 쓰이는 널판은 얇고 가벼웠는데, 배의 무게를 줄여서 배를 더 쉽게 부리기 위해서였다.



수상선 모형  
62.0 x 12.0 x 20.0  
국립해양문화재연구소



나룻배, 《단원풍속도첩》  
국립중앙박물관



조선배 사진  
14.0 x 9.0



장작을 운반하는 노인  
9.1 x 14.0



노를 젓는 모습  
9.0 x 14.0

# 배 띄워 풍류 즐긴

## : 놀잇배

배를 타고 여러 가지 풍류를 즐기는 놀이를 주유(舟遊) 또는 선유(船遊)라고 한다. 『고려사(高麗史)』에는 궁중 오락으로 수희(水戲, 물에 배를 띄워 놓고 여러 놀이를 즐기는 일)를 즐겼다는 기록이 있다. 뱃놀이를 할 때는 배를 한 척을 띄우기도 하고 여러 척을 동시에 띄우기도 하며, 여러 척을 연결하여 넓은 공간을 확보하기도 한다. 배에는 차일(遮日, 햇빛을 가리기 위해 치는 천막)을 설치하는 것이 일반적이었고, 밤에 하는 뱃놀이의 경우에는 불꽃놀이를 겸하기도 하였다.

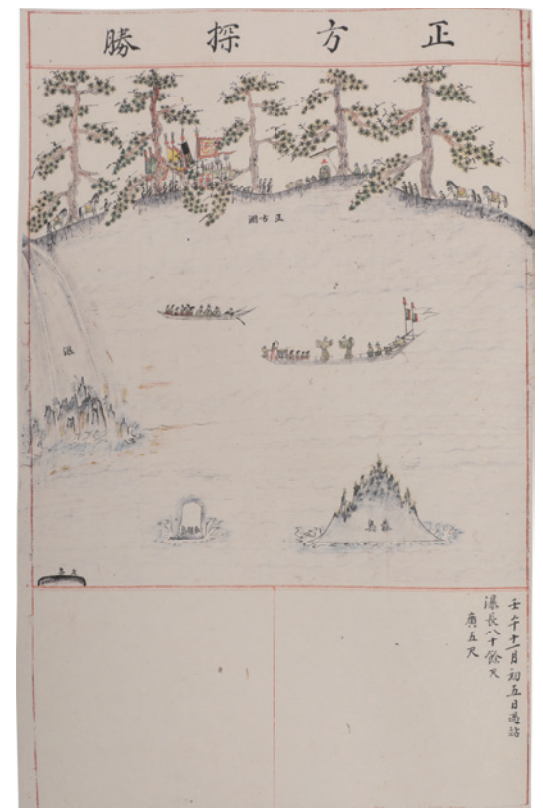
일반 서민들은 주로 삼복(三伏)에 뱃놀이를 즐겼다. 배를 타고 고기를 낚아 매운탕을 끓여먹거나 어죽을 쑤어 먹으며 하루를 즐겼다. 반면 고급 관리나 선비들의 뱃놀이는 거창하고 화려하였는데, 배를 타고 주변 경치를 구경하거나 흥취에 따라 즉흥시를 읊기도 하며, 악공과 기녀들의 음악과 춤을 즐기기도 하였다. 현장에서 고기를 잡아 회를 쳐서 먹거나 매운탕을 끓여 먹는 즐거움도 곁들였다.



평양감사부임도 배모형  
79.5 x 26.0 x 78.0  
국립해양문화재연구소



평양감사부임, 《전 김홍도필 담와 흥계희 평생도》  
국립중앙박물관



정방탐승, 《탐라순력도》  
이형상(1653~1733), 36.2 x 56.3  
복제 | 제주특별자치도 | 보물 652-6호

## 누가, 어디에서 : 선소와 선장

조선시대의 선소(船所)는 군선이나 관선을 정비하고 건조·수리하는 장소를 말한다. 각 읍진(邑鎭)에는 소속된 군선을 운용하기 위한 선소와 배가 정비하는 장소인 선창(船倉)이 함께 존재했다. 선소는 선창과 더불어 주변의 누각이나 창고, 원형 방파제인 굴강(掘江) 등의 시설을 포함한 일정한 장소를 말한다.

전통 한선은 그 재료가 나무인 만큼 선재(船材)의 공급이 가장 중요한 부분을 차지했다. 따라서 선재의 원활한 공급을 위하여 근처에 봉산(封山)을 지정하여 목재 공급을 용이하게 하였다. 조선 후기로 갈수록 선재 공급에 어려움이 컸기 때문에, 사선의 발전은 관선보다 뒤처질 수밖에 없었다. 따라서 민간의 사실 조선소는 크게 발전하지 못하고 영세한 어염상선(漁鹽商船)의 건조·수리에 그쳤다.

배를 만들거나 수리하는 장인을 일컬어 선장(船匠) 또는 조선장(造船匠)이라고 하였는데, 이들은 호조(戶曹)의 전함사(典艦司)에 속하여 군선과 조운선 등 관선을 제작하거나 수리하는 일을 담당하였다. 그러나 전함사에 소속된 선장은 10명 안팎으로, 실제 선박의 건조와 수리에는 각 수영 소속의 선장들과 민간 조선소의 선장들을 전국 각지에서 동원하여 작업이 이루어졌다.



통영성도  
49.3 x 66.0



(船匠許不) 工 大 船 (俗風鮮韓)

배목수  
14.0 x 9.0



(30) Ship Carpenter 工 大 船 (俗風鮮韓)

배목수  
14.0 x 9.0



어선 건조 스테레오뷰 사진  
17.9 x 8.9

## 무엇으로, 어떻게 : 조선도구(造船道具)

배를 만드는 일은 만든다고 하지 않고 '모은다'고 말한다. 배를 모을 때 많은 재료를 모아서 만들고, 많은 사람들이 모여서 오랫동안 만들기 때문에 '배를 모은다'라고 표현한다. 재료와 사람이 모이고, 배를 모으는 도구도 다양하게 모이면 비로소 배 모을 준비가 끝난다.

전통 한선을 모으는 과정은 선소 근처의 소나무 밭이나 봉산에서 나무를 고르고 마련하는 것부터 시작한다. 선별한 나무를 "도끼"로 찍어내 작벌(斫伐)하고 산에서 해안가로 끌어 내린다. 이러한 나무는 "먹통"의 먹줄을 튕겨 재목(材木)을 마련하고, "자귀, 톱" 등의 연장으로 자르고 다듬어서 재목을 마련한다.

손질된 재목은 "대패"나 "낫"과 같은 도구로 표면을 한번 더 다듬고, "끌"이나 "송곳"으로 필요한 위치에 구멍을 낸다. "못"과 "망치"를 이용해 나무와 나무를 연결하고, 틈이 있는 곳은 톱밥을 밀어넣어 단단히 수밀작업을 거친다. 이러한 도구들은 같은 것이라도 용도에 따라 크기와 모양이 천차만별이다.



먹통 (최대) 13.5 x 21.0 x 6.0



대패 (최대) 8.5 x 24.0 x 6.4



자귀 (최대) 12.7 x 39.2 x 3.8



탕개톱  
64.0 x 30.6



# 조선造船의 나라, 조선朝鮮

## 전시를 만든 사람들

전시총괄	김태만
전시기획	백승욱 김윤아 박솔희
자료조사 및 원고	박솔희 허원영
전시진행	박솔희 신소명 조민주 엄그림 허원영
유물출납	전경호 권진근
보존처리	윤정은 양슬기
지원	서영남 방민규 김효영 권현경 김재휘 이경희 이정은 강설원
행정지원	민주영 서종욱 이승현
전시디자인	이진영 박나래
전시시공	(주)분도이앤지
전시도록	에프스튜디오
외국어번역	김보람 박미영 문재희
유물운송	아트스카이
자료 대어 및	국립경주박물관
자료 협조기관	국립해양문화재연구소 송실대학교 한국기독교박물관



국립해양박물관  
KOREA NATIONAL MARITIME MUSEUM

## 관람안내

관람시간 평일 09:00-18:00

토, 일, 공휴일 09:00-19:00

(매주 월요일 휴관)

관람료 무료

오시는 길 (지하철) 1호선 남포동역 6번 출구로 나와서 186번, 66번 버스 이용  
(버스) 186번, 66번 '국립해양박물관' 하차

문의 051-309-1900

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 45 (동삼동 1156)