

조선후기 금강(錦江) 유역의 조운(漕運)과 그 문학적 형상화

— 『조행일록(漕行日錄)』과 『하정초고(荷汀草稿)』를 중심으로 —

김 승 우*

차 례

1. 서론
2. 함열현의 위상과 성당창(聖堂倉)의 풍경
3. 금강 유역 조운 체험의 문학적 형상화
4. 결론

| 국문초록 |

본고에서는 임교진의 『조행일록』과 『하정초고』를 중심으로, 19세기 금강 유역에서 이루어졌던 조운의 풍경을 도출하고 조운의 체험을 형상화한 작품들을 검토하였다.

이들 자료에 주목한 일차적인 이유는 조운의 체험이 여느 사대부들에게서는 찾아볼 수 없는 희소성을 띠고 있기 때문이다. 경세에 대한 포부, 정치적 질곡과 회한, 은거에 대한 동경 등은 사대부들의 생애에서 일상적으로 불거지는 사항들이어서 그들의 한시나 산문에 흔히 다루어져 왔지만, 조행은 특수한 국면에서만 수행할 수 있는 과업이기에 이를 형상화한 작품이나 기록은 중요한 가치를 띤다.

고려말부터 전라도 함열현에는 호남 북부 지역의 조세가 집하되는 주요 조창이 위치해 있었음에도 불구하고, 함열현감의 위상은 조선전기까지는 과히 높지 않았으며 함열은 벽지여서 현감직 또한 한직이라는 인식이 지배적이었다. 그러나 조선후기에 들어 조운의 책임을 조창이 위치한 지역의 수령이 지도록 하는 방침이 시행되자 함열현감직은 돌연 조세영운관의 직을 겸하는 중책이 되었다. 이에 따라 임교진과 같은 사대부 문인이 조운을 직접 관찰하게 되면서 그 내역을 일록에 세세히 기록할 뿐만 아니라 조행의 도정에서 떠 올린 생각을 한시로도 지어 문집에 남기게 되었던 것이다.

『조행일록』에는 항해의 여정과 당일에 처리했던 업무를 비교적 객관적으로 기록한 반면, 『하정초고』에 소재한 한시에는 그 같은 공적 기록에는 온전히 표출할 수 없는 개인적인 견문과 감회를 보다 자유롭게 드러내었다. 두 문건은 상호 보완적인 성격을 지니고 있기에 당시 조행의 모습을 한층 입체적으로 되살려 볼

* 전주대학교

수 있다. 일록을 통해서도 조운이 이루어지는 절차와 금강의 뱃길 및 서해 연안 도서들의 사정에 대한 흥미로운 정보들을 확인할 수 있다. 한시를 통해서도 회갑이 다 된 나이에 영운관의 직임을 맡게 된 부담감, 자식의 안위를 걱정하는 따뜻한 부정, 순박한 섬사람들에 대한 애정 어린 시선, 서해의 장관을 처음 접한 흥분 등 다채로운 안목과 정서를 간취할 수 있다.

본고의 논의는 우선 19세기 익산·군산 지역의 생활과 문화적 도상을 드러내기 위한 지역학적 연구로서의 의의를 지닌다. 아울러 우리 문학에서는 그 사례가 흔치 않은 향해 체험을 다룬 자료들을 검토함으로써 조선 후기 문학 연구의 외연을 확장하는 효과도 기대할 수 있다.

핵심어 : 임교진(林喬鎭), 조행일록(漕行日錄), 하정초고(荷汀草稿), 조운(漕運), 조창(漕倉), 금강(錦江), 함열(咸悅), 익산(益山), 군산(群山)

1. 서론

본고에서는 임교진(林喬鎭, 1803~1864)의 『조행일록(漕行日錄)』과 『하정초고(荷汀草稿)』를 바탕으로, 조선 후기 금강 유역에서 이루어진 조운(漕運)의 풍경을 도출하고 조운의 체험을 형상화한 작품들을 검토함으로써 조선 후기 익산(益山)·군산(群山) 지역의 주요한 문화적 현상을 되짚어 보는 데 목적을 둔다.

온화한 기후와 유리한 지형 조건 덕분에 금강 유역에는 선사시대부터 취락이 발달하고 농경이 이루어졌다. 위만조선(衛滿朝鮮)이 붕괴할 무렵에는 마한(馬韓)이 이 지역을 점유하여 수백 년간 세력을 떨치다가 점차 백제에 의해 통합되어 갔으며, 백제가 한강 유역에서 밀려나 웅진(熊津)과 사비(泗水)로 천도하면서 금강은 비로소 국가 경영의 핵심 기반이 되었다. 금강의 물길을 따라 인력과 물자가 오가면서 백제의 융성한 문화가 금강 유역에 뿌리를 내리게 된 것이다.¹⁾ 고려시대에도 금강 일원은 비옥한 토양과 내륙 수운의 편리함 때문에 중시되었으나, 이러한 이점은 또 한편으로는 침탈의 유인이 되기도 하였다. 특히 왜구(倭寇)가 호서와 호남을 약탈하기 위한 주요 수로로 금강을 활용한 탓에, 금강을 끼고 있는 서천·익산·군산 등지는 왜구가 노리는 대표적인 표적이 되기도 하였

1) 이상의 내용은, 김현길 외, 『금강유역사연구』, 한국향토사연구전국협의회, 1998, 41~46쪽에 서술된 ‘금강유역의 역사와 문화유적’ 절을 요약하여 정리한 것이다.

다. 고려말의 최무선(崔茂宣)이 화포를 동원하여 왜구를 대파한 지역이 바로 금강 하구인 진포(鎭浦)였던 것에서도 이 점이 잘 드러난다.²⁾ 조선시대에 들어서도 금강 유역은 국가의 주요 곡창 지대이자 충청과 전라를 구분하는 자연적인 경계로서 중시되었으며, 금강 수운을 따라 여러 포구와 시장이 형성되어 각 지역권 경제의 중심축이 되기도 하였다.³⁾

이렇듯 면면한 내력을 지닌 금강에 관련된 기록들 가운데 본고에서는 조선후기의 자료에 주목하고자 한다. 금강은 상업적인 교역의 통로가 되었을 뿐만 아니라 또 한편으로는 세곡(稅穀)을 실어 나르는 주요 내륙 수로로도 활용되었다. 일찍이 고려조에서부터 금강 유역에 세곡을 적재하기 위한 조창(漕倉)을 설치하였거니와,⁴⁾ 금강을 타고 내려와 서해를 남에서 북으로 종단해야 하는 험난한 조운로(漕運路)의 시작 지점이 곧 금강 중류의 남쪽에 접한 함열현(咸悅縣)에 위치해 있었다. 비록 매년 반복되는 일이지는 하되, 이를 관할해야 하는 지방관의 입장에서는 조운이야말로 각별히 신경 써서 수행해야만 했던 중요 과업이었다. 특히 직접 조운선단을 이끌고서 금강을 거쳐 서해로 나아가는 항해는 일생에 단 한 번 겪어 보기도 어려운 매우 특수한 체험으로서, 이는 유흥 공간에서 종종 벌어지고는 했던 선유(船遊)와는 전혀 다른 실제적 체험이다.

19세기 중엽에 들어 함열현감 임교진이 당시의 조운 행로에 관련된 구체적 일지를 작성했던 것 역시 조운의 체험이 당시로서는 매우 드문 일이지에 이를 기록해야만 했던 가치가 있었기 때문이다. 본고에서는 이 『조행일록(漕行日錄)』과, 그의 문집 『하정초고(荷汀草稿)』에 남겨진 여러 한시들을 바탕으로 조선 후기 금강 유역 및 군산 연안의 풍경을 되살려 보고자 한다. 이러한 작업은 우선 19세기 익산·군산 지역의 생활과 문화적 도상(圖上)을 드러낼 수 있다는 지역학적 측면의 의의를 지닌다. 아울러 우리 문학에서는 그 사례가 흔치 않은 항해

2) 군산시사편찬위원회 편, 『군산시사』 상, 군산: 군산시, 2000, 263~273쪽 참조.

3) 조선 후기 금강 수운에는 60개에 가까운 장시(場市)가 형성되어 있었던 것으로 파악된 바 있다. [고동환, 「조선 후기 금강 수운과 포구시장권」, 『호서사학』 제43집, 호서사학회, 2006, 117~118쪽.]

4) 이때 설치한 조창은 금강 하구인 임피(臨陂) 지역에 있던 진성창(鎭城倉)이다. 현재의 지명으로는 군산시 성산면에 조창이 있었던 것으로 비정된다. [정요근, 「고려~조선전기 조창의 분포와 입지」, 『한국사학보』 제57호, 고려사학회, 2014, 134쪽; 나종우 외 편, 『전북의 하천과 주변문화』, 전주: 전라북도문화원연합회, 2016, 145~146쪽.]

체험 또는 해양 체험을 다룬 작품들을 검토함으로써 조선후기 문학 연구의 외연을 확장하는 효과도 기대할 수 있을 것이다.

2. 함열현의 위상과 성당창(聖堂倉)의 풍경

조선시대 금강의 수계와 관련되는 대표적인 지역은 현재 익산시의 북서부인 용안면(龍安面)·성당면(聖堂面)·웅포면(熊浦面) 일대로서, 조선시대의 행정구역 상으로는 모두 함열현에 속하는 곳들이다. 이 지역에는 고려말부터 조창을 두어 금강을 따라 조세를 안정적으로 운송해 올 수 있도록 제도화하였는데, 시기에 따라 조창의 위치에는 다소 변동이 있었고 그때마다 조창의 이름도 ‘득성창(得成倉)’·‘덕성창(德成倉)’·‘나암창(羅巖倉)’·‘성당창(聖堂倉)’ 등으로 바뀌었지만, 그 위치는 함열현과 그 주변을 벗어나지 않았다.⁵⁾ 이렇듯 조선후기 함열현의 조창은 금강 하구의 군산창과 더불어 호남 북부 지역의 조운을 감당하는 핵심적인 위상을 차지하고 있었다.⁶⁾

다만, 함열현은 조창과 관련하여서는 중지(重地)였으며, 함열현 자체는 인구가 많지 않고 경역도 좁은 데다가 서쪽의 군산진(群山鎭)처럼 외적을 직접 방비하는 군사적 중요성을 지니고 있지도 않았다. 때문에 사대부들 사이에서 함열현 감직은 조선초기 이래 오랜 동안 한직으로 인식되어 왔던 것으로 보인다. 자기(知己)인 김승로(金崇老)가 함열현감으로 나가게 되자 지어 준 서거정(徐居正, 1420~1488)의 시를 통해 이 점을 짐작할 수 있다.

溧北孟東野 율북(溧北)의 맹동야(孟東野)나

5) 고려말에 현재의 익산시 용안면에 득성창을 설치하였고, 세종10년(1428)에 위치를 익산시 웅포면으로 옮겨 덕성창으로 개칭하였으며, 이후 위치를 다시 익산시 성당면으로 옮겨 성당창으로 바꾸었다. 성당창이 처음 개설된 시기는 중종7년(1512)으로 보기도 하고 효종7년(1656)에서 현종2년(1661) 사이로 추정하기도 한다. [안길정, 『조행일록』으로 본 19세기 조운의 운영 실태, 『사림』 제29호, 수선사학회, 134~135쪽; 문경호, 『조행일록』을 통해 본 조선후기 성당창의 조운로와 조운선 호송 실태, 『도서문화』 제49집, 목포대 도서문화연구소, 2017a, 17쪽]

6) 고통환, 『한국 전근대 교통신사』, 들녘, 2015, 152~155쪽.

河東薛使君	하동(河東)의 설사군(薛使君)은
當時雖小邑	당시엔 비록 작은 고을이었지만
萬古有清芬	만고에 청결한 덕을 남겼다네.
莫嘆鸞栖棘	난새가 가시나무에 깃들을 탄식 마소.
行看鳳翥雲	봉새가 구름 위에 날을 곧 볼 걸세.
他年碑德政	후일 덕정(德政)을 비석에 새기게 되면
我欲跋斯文 ⁷⁾	나는 이 글을 발문으로 삼으려네.

벗의 포부와 능력을 잘 알고 있는 서거정은 그가 함열현감으로 나가게 된 사실을 한편으로는 기뻐하면서도 또 한편으로는 안타까워하였는데, 이는 벗의 역량에 비해 함열현감이라는 직이 지나치게 미미한 자리라는 판단 때문이다. 그러한 판단은 ‘가시나무[棘]’라는 비유에 응축되어 있다. 벗의 능력은 난봉(鸞鳳)에 상당하지만 함열 고을은 마치 ‘가시나무’와도 같아서 격에 맞지 않는다고 표현하였던 것이다. 작품의 주조는 그러한 벗의 처지를 위로하는 데 맞추어져 있다. 서거정은 당대(唐代)의 맹교(孟郊)와 설존의(薛存義)가 각각 울양현위(溧陽縣尉)와 영릉현령(零陵縣令)이라는 미관(微官)으로 나가게 되었음에도 후일 이름을 남긴 선례를 상기시키면서 벗의 창성을 예견하였다.⁸⁾

조선전기인 15세기에 발견되는 위와 같은 시각은 조선후기에 이르러서도 크게 바뀌지 않은 듯하다.

阜蓋行隨南鴈去	조개(阜蓋)를 펴고서 남쪽으로 향하는 기러기를 따라가시니
那堪別意與迢迢	끝없는 이별의 정을 어찌 감당할 수 있으리오?
一城專養承慈閣	성안의 못 사람들을 떠받들며 국명도 다했으니
百里分憂報聖朝	백 리 떨어진 곳에서도 걱정을 덜어 성조(聖朝)에 보답하시리.
路入龍岑聽落木	길이 용잠(龍岑)에 들어서면 나뭇잎 떨어지는 소리 들리고

7) 서거정, 「送耆伯之任咸悅」, 『四佳詩集』 권8. [『한국문집총간』 10, 민족문화추진회, 1988, 340쪽.] 인용 작품은 「送耆伯之任咸悅」 4수 중 제2수이다.

8) 한유(韓愈)는 「송맹동야서(送孟東野序)」를 지어 맹교를, 유종원(柳宗元)은 「송설존의지임서(送薛存義之任序)」를 지어 설존의를 위로하고 격려하였다. [임정기 역, 『(국역) 사가집』 3, 민족문화추진회, 2005, 90~91쪽 참조]

地連熊浦見歸潮 땅이 웅포(熊浦)로 이어지면 돌아가는 조수를 보시리라.
 遙知僻縣稀民牒 외진 고을이라 사람들의 송사가 거의 없음을 알지니
 詩興還應憶謝朓⁹⁾ 시의 흥취는 도리어 사조(謝朓)를 떠올리게 하리라.

遷園將作勞 거처를 옮기니 장차 수고롭겠지만
 恩典迥超常 보배로운 은혜는 먼 곳까지 뻗으리라.
 直不由詞訟 다만 송사를 따르지 않을 뿐이지,
 何曾試講章 어찌 일찍이 강장(講章)을 시험하겠는가?
 雙鳧辭北關 한 쌍의 물오리는 북곶에서 지지귀고
 五馬向南方 다섯 말은 남쪽을 향하도다.
 清白承家操 청렴결백이 집안 대대로의 유풍이니
 殫心答聖王¹⁰⁾ 마음을 다해 성왕(聖王)께 보답하길.

가령, 첫 번째 시는 영조43년(1767) 무렵에 지은 것으로, 순암(醇庵) 오재순(吳載純, 1727~1792)이 함열현감으로 임명된 심재진(沈載鎭)에게 부친 작품이다.¹¹⁾ 그는 장차 남쪽으로 떠나게 된 심재진을 떠올리며 애석함을 표출하면서도,¹²⁾ 관직을 내린 조정의 은전에 보답해야 하리라는 당위를 거론하기도 하였다. 작품의 후반부에서는 ‘웅잠·웅포’와 같은 지명을 언급하면서 함열현의 풍경을 그렸는데, 서거정의 시에서 ‘가시나무’라 했던 것과 마찬가지로 이 작품에서도 함열은 ‘외진 고을(僻縣)’로 지칭되었다. 심재진이 한직인 함열현감으로 나가게 된 것에 대한 안타까움이 묻어나는 대목이다. 다만 작자는 함열현감으로 가 있는 동안 격조 높은 시를 지을 수 있으리라 예견하면서 상대를 격려하기도 하였다. 남제(南齊)의 사조(謝朓, 464~499)가 선성태수(宣城太守)로 나가 있는 동안 여러 산

9) 오재순, 「送厚之之任咸悅」, 『醇庵集』 권2. [『한국문집총간』 242, 민족문화추진회, 2000, 409~410쪽] 본고에 인용한 한시 작품들과 『조행일록』 및 『하정초고』를 번역하는 과정에서 전주대 한문교육과 강동석 선생님으로부터 작은 부분에 이르기까지 여러 도움을 받았다. 세심한 배려에 감사드린다.

10) 박운원, 「送外弟李士長【端亨】出宰咸悅縣」, 『近齋集』 권3. [『한국문집총간』 250, 민족문화추진회, 2000, 59쪽.]

11) 후지(厚之)는 심재진의 자(字)이며, 그가 함열현감에 임명된 것은 영조43년(1767) 6월이다. [『승정원일기』 영조43년 6월 30일(임술).]

12) ‘조개(阜蓋)’는 검은 일산(黑傘)을 뜻하는데, 당하관(堂下官)이 지니고 다니던 것이다.

수시(山水詩)를 지어 이른바 ‘소사체(小謝體)’를 이루었던 것처럼 심재진도 함열에 머물면서 그에 못지않은 시흥(詩興)을 돋우리라는 위로 섞인 전망을 표출하였던 것이다.¹³⁾

두 번째 인용은 이보다 20여 년 후인 정조14년(1790)에, 근재(近齋) 박운원(朴胤源, 1734~1799)이 함열현감으로 부임하는 외제(外弟) 이단형(李端亨)에게 지어준 시이다.¹⁴⁾ 앞서 살핀 사례들과는 달리 함열현이나 함열현감직에 대한 인식을 직접 표하지는 않고, 다만 외제가 먼 곳에 부임하게 되어 고생스러우리라는 걱정을 앞세웠다.¹⁵⁾ 함열이라는 지역이 지나는 의의나 그곳에서 수행해야 할 업무 등에 대해서는 별다른 언급이 없으며, 그저 임금의 은혜에 보답해야 할 책무와 집안의 유품인 청렴을 상기시키는 정도에 그쳤을 따름이다. 이처럼 비교적 담담한 어조를 띠고는 있으나, 외제를 함열로 보내는 데 따른 아쉬움은 은연히 표출되었다. 가령, 송사(詞訟)에 시달리지는 않을지라도 강장(講章)을 시험할 수는 없으리라는 표현을 보면, 한적한 함열에 내려가게 되니 번잡한 업무는 없겠으나 고요히 마음을 다스리고 경서(經書)를 외며 학문에 침잠하기는 어려우리라는 안쓰러움이 전해진다.

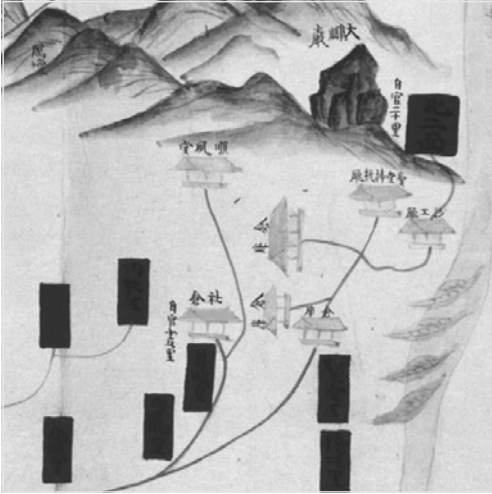
위의 사례들을 통해, 조선전기와 후기를 막론하고 함열은 한갓진 외방이라는 시각이 일반화되어 있었으며, 함열현감직 역시 과히 영예로운 자리로 인식되지는 않았다는 사실이 드러난다. 함열현은 지역 전체보다는 그곳에 위치했던 성당창 때문에 종종 거론되고는 하였는데, 특히 세곡을 수납하거나 운송해야 하는 일을 맡았던 지방관들에게 성당창은 매우 중요한 의미를 띠고 있었다. 성당창은 17세기 중엽에 면모를 갖춘 이래 19세기 말까지도 그 기능을 유지하였다.¹⁶⁾ 여

13) 산수시가 고시(古詩)에서 근체시(近體詩)로 교체되던 시점에 사령운(謝靈運, 385~433)과 사조 두 문인이 두각을 나타내었으며, 이들에 의해 당 전기 산수시파의 기본적인 심미적 취향이 다져졌다. 이들의 시체(詩體)는 각각 ‘대사체(大謝體)’와 ‘소사체’로 불리어 왔다. [葛曉音, 김영국 역, 『중국의 산수전원시』, 계백, 2002, 65쪽.] 특히 사조가 선성에 머물며 지은 시들은 대사체에 서는 찾아볼 수 없는 또 다른 경계를 지니고 있다. [같은 책, 100~102쪽.]

14) 이단형이 함열현감에 임명된 것은 정조14년(1790) 2월이다. [『승정원일기』 정조14년 2월 21일(임신).]

15) ‘한 쌍의 물오리(雙鳧)’와 ‘다섯 말(五馬)’은 모두 지방관을 뜻하는 말이다. [『後漢書』 권82上, 「方術列傳」, 王喬; 『遁齋閑覽」.]

16) 일례로 고종9년(1872)에 제작된 「함열현지도(咸悅縣地圖)」에는 성당창에 속한 건물과 부지가



<그림 1> 고종9년(1872)의 지도에 표시된 성당창
[「함열현지도」(부분)]

기에는 전라도 북부의 여덟 개 고을, 즉 남원(南原)·진산(珍山)·익산(益山)·금산(錦山)·고산(高山)·운봉(雲峰)·용담(龍潭)·함열의 전세와 대동미(大同米)가 납부되어 금강과 서해를 거쳐 경창(京倉)으로 운송되었다.

조선초기까지는 운송의 책임을 중앙에서 내려온 경차관(敬差官)이 맡았다가 성종대 이후에는 전함사(典艦司)에 소속된 해운판관(海運判官)이 파견되어 업무를 수행

하였으나,¹⁷⁾ 숙종23년(1697)에 이루어진 조운에서부터는 판관을 따로 보내지 않고 전라도도사(全羅道都事)가 해운판관의 직을 겸하게 하였다.¹⁸⁾ 17세기 말부터는 성당창에 세곡을 모으는 일뿐만 아니라 이를 경창으로 운송하는 일까지 모두 지방관들이 감당하도록 제도가 바뀐 것이다. 당시 이 업무에 관여하였던 지방관들 사이에서 성당창과 관련된 시작(詩作)이 종종 이루어졌던 것으로 확인된다.

一謝琴堂吏牒盈	한 번 금당(琴堂)을 사양하자 바로 새로운 부임지가 나니
臥聽高閣晚潮聲	높은 누각에 누워서서 만조(晩潮) 소리를 들으시겠네.
漕庭晝領黃龍軸	조창의 뜰에서는 낮 동안 황룡 그린 배를 지휘하고
蠻市春酣綠蟻觥	만시(蠻市)에서는 봄 내내 술잔을 주고받으시겠지.

뚜렛이 표시되어 있다. [“함열현지도[奎10486]”, 서울대 규장각 한국학연구소, 2018. 11. 29. <http://kyudb.snu.ac.kr/pf01/rendererImg.do?item_cd=GZD&book_cd=GK10486_00&vol_no=#>.]

17) 문경호, 「여말선초 조운제도의 연속과 변화」, 『지방사와 지방문화』 제17권 1호, 역사문화학회, 2014, 90~91쪽.

18) 『승정원일기』 숙종22년 12월 21일(계묘).

白氣翻天風駕海 흰 기운 하늘로 오르더니 바람이 바다에 올라타고
 晴氛和霧雨渾城 맑게 개였다가 안개 끼더니 비 내려 성을 적시네.
 悠然忽起乘槎趣 유유자적 다니시다 갑자기 일어나 뗏목 올라타고
 夢踏星河萬里明¹⁹⁾ 만 리 밝은 은하수를 꿈속에서 밟으실 테지.

竹林村撲地 대숲 가득한 고을 한 곳에
 云是聖堂倉 성당창이라 부른 곳이 있으니,
 縣倅纔徵稅 수령이 세를 거두라 명하매
 船人已理檣 뗏사람들이 어느새 배를 짓네.
 滄溟千里遠 바다 천 리 먼 곳까지
 飛鳥一天長 새도 하늘 멀리 날아가는데,
 只願乘風順 다만 바라기는 순풍을 타고서
 須臾到漢陽²⁰⁾ 어서 한양에 다다르기를.

첫 번째 작품은 현종11년(1670) 2월부터 현종13년(1672) 5월까지 전라도관찰사 겸 전주부윤(全州府尹)으로 있었던 수촌(水邨) 오시수(吳始壽, 1632~1681)가 전주판관(完判) 강석빈(姜碩賓, 1631~1691)에게 부친 시이다.²¹⁾ 당시 성당창 조운의 직임은 전라도판관에게 주어졌던 만큼, 전주부를 담당했던 강석빈이 무슨 연유로 성당창에까지 행차했는지는 분명치 않다.²²⁾ 도사의 유고로 그 직무를 당년에만 전주판관이 임시로 맡아서 했거나, 혹은 도사 혼자서는 조운을 관할하기 어렵다고 여겨 오시수가 전주판관을 성당창에 함께 보낸 것이 아닌가 추정된다. 어떤 경우이든 이 해에는 전주판관이 직접 조운선을 타고 경창까지 세곡을 운반하였다는 사실을 위 시를 통해 알 수 있는데,²³⁾ 작품의 주조는 그러한 역할을

19) 오시수, 「寄完判聖堂倉行軒【完判姜碩賓】」, 『水村集』 권1 [『한국문집총간』 143, 민족문화추진회, 1995, 25쪽] 인용 작품은 「寄完判聖堂倉行軒」 2수 중 제1수이다.

20) 이지걸, 「海倉捧稅時作」, 『琴湖遺稿』 권3. [『한국문집총간』 40, 민족문화추진회, 1988, 291쪽] 인용 작품은 「海倉捧稅時作」 2수 중 제1수이다.

21) 강석빈이 전주판관에 임명된 것은 현종12년(1671) 8월이다. [『승정원일기』 현종12년 8월 30일(무신); 채계공, 「嘉善大夫行成均館大司成晉善君姜公神道碑銘」, 『樊巖集』 권45. [『한국문집총간』 236, 민족문화추진회, 1999, 332쪽]]

22) 오시수가 관찰사로 있을 때에는 이후징(李厚徵)과 조위명(趙威明)이 전라도도사로 있었음이 확인된다. [『승정원일기』 현종11년 윤2월 30일(정사); 현종12년 7월 15일(갑자)]

맡은 강식빈을 위로하고 격려하는 데 맞추어져 있다. 작품의 내용으로 미루어 강식빈은 관직을 가급적 사양하고 번잡함을 피하려는 성향을 띠고 있었던 듯하다. 작자는 뜻밖에 조운의 책임을 지게 된 강식빈의 사정을 앞부분에 제시하면서, 조운선을 정비하고 출항하여 장차 긴 항해를 이어가게 될 일들을 ‘만조(晩潮)’·‘황룡축(黃龍軸)’·‘뗏목[槎]’·‘은하수[星河]’ 등과 같은 어휘를 통해 감각적으로 그려 내었다.

두 번째 작품은 이보다 10년여 뒤의 작으로, 당시 고산현감(高山縣監)으로 있었던 금호(琴湖) 이지걸(李志傑, 1632~1702)이 성당창의 풍경을 담아 지은 시이다.²⁴⁾ 현재의 완주군 북부 지역에 해당하는 고산현은 성당창에 세곡을 납부해야 하는 여덟 개 고을 가운데 함열현과 익산군 다음으로 성당창과 가까운 곳에 위치해 있었으며 거리는 100리가량이어서 세곡을 운송하는 데 하루 이틀 정도가 소요되었다.²⁵⁾ 제목의 ‘해창봉세(海倉捧稅)’라는 말로 미루어 이때 이지걸은 고산현의 세를 수레에 싣고 몸소 성당창에 와서 납부하였음을 알 수 있는데, 그가 성당창의 입지를 구체적으로 언급할 수 있었던 것도 이러한 직접적인 체험 덕분이다. 고산현에서 세를 거두어 이를 성당창까지 운송하는 일이 일사천리로 진행된 광경을 서술하면서, 장차 조운 역시도 무사히 이루어져 한양에까지 속히 세곡이 전달되기를 바라는 마음을 드러내었다.

聖堂浦口駟驂臨	성당포구에 수레를 타고 임하니
寒食東風晚冷侵	한식날 봄바람에도 꽃샘추위가 느껴지네.
壠上雨過添麥色	언덕 위에 비가 내려 보리 빛깔 짙어지고
谷間陽向曠花心	골짜기 사이에 별이 쏘이자 꽃술이 늘어난다.
陂堤處處空明水	방죽 곳곳에는 달빛 비취 물이 넘실대는데
篁竹村村窈窕陰	대나무 가득한 여러 마을은 고요하기만 하구나.
汧港春來漕帆集	갈라진 항구에 봄이 오니 조운선들 모이고

23) 전라도도사는 전라도관찰사를 보좌하는 직책이고, 전주판관은 전주부윤을 보좌하는 직책이므로, 관찰사와 부윤을 겸직했던 오시수는 도사와 판관에게 모두 직속 상관이 된다.

24) 이지걸은 숙종9년(1683) 4월에 고산현감에 임명된다. [『승정원일기』 숙종9년 4월 10일(임오).]

25) 안길정, 앞의 논문, 138쪽.

海潮遙接漢江濤²⁶⁾ 바다 조수 멀리 이어지니 한강까지 이르리라.

앞서 오시수와 마찬가지로 오서(梧墅) 박영원(朴永元, 1791~1854) 또한 전라 도관찰사로 재직하던 동안 성당창에 관련된 시를 지어 남겼다. 그가 관찰사로 있던 시기는 순조30년(1830)과 그 이듬해이므로 오시수의 작품과는 약 160년 차이가 나는데, 당시에도 성당창은 호남 북부의 세곡이 집하되는 조창으로 꾸준히 운용되고 있었던 만큼, 응당 관찰사들은 이곳을 중시하였던 것이다. 제명에서도 드러나듯이 박영원은 성당창을 직접 순행한 후에 위 작품을 지은 것이어서, 성당창으로 향하는 전주관관을 전송하며 시를 지었던 오시수의 사례와는 다르다. 또한 현의 세곡을 납부하기 위해 성당창에 찾아왔던 이지결과도 방문 목적에서 차이가 있다. 박영원의 작품에 성당창과 조운의 풍경이 한층 세밀하게 묘사된 것은 그 때문이다.

초두에서는 성당창 어귀에 이른 자신의 당당한 행색과 주변의 경물을 읊었는데, 시기는 한식(寒食)이라 하였으니 대략 2월 말에서 3월 초 순경이 된다. 조운선단은 매해 3월 15일 이전에 발선(發船)하여 한 달 안에 경창에 도착하도록 『속대전(續大典)』에 규정되어 있었던 것을 고려하면²⁷⁾ 박영원은 선단이 출항할 무렵에 맞추어 성당창을 순시하였던 것을 알 수 있다. 작품은 봄날의 정경으로 가득하다. 함련에서는 ‘보리 빛깔(麥色)’·‘꽃술(花心)’과 같이 봄빛이 선명한 낮 풍경을 묘사하다가, 경련에 들어 돌연 시간을 건너 뛰어 조요한 달밤



<그림 2> 성당포구의 현재 모습

26) 박영원, 「巡到聖堂倉口呼」, 『梧墅集』 책2. [『한국문집총간(續)』 40, 민족문화추진회, 2007, 291쪽.]

27) 문경호, 「임교진의 『조행일록』을 통해 본 1863년 성당창의 조운 실태」, 『진단학보』 제128호, 진단학회, 2017b, 75쪽.

의 정취를 드러내었다. 조운은 봄이 오면 해마다 수행해야만 하는 지방관의 연례 과업이었던 만큼, 성당창에 깃든 완연한 봄 풍경이야말로 조운의 시기가 도래했음을 절감케 하는 단서가 되기에 충분했던 것이다. 그토록 안온한 봄기운에 매료된 박영원은 조운선단의 항해가 한강에 이르기까지 무난하게 이루어지리라는 낙관적인 전망을 내비치며 작품을 맺었다.

이처럼 조선시대에 조운은 국가 재정의 기반이었고 특히 전라도는 충청도와 더불어 세수가 많은 지역이어서 조정에서도 중시하였던 만큼, 각 고을의 수령은 물론 전라도관찰사 또한 이 일에 각별히 신경을 쓸 수밖에 없었던 것이다. 요컨대, 적어도 지방관들 사이에서는 함열현이 흔히 조창인 성당창과 결부지어 인식되고는 하였으며, 여러 한시 작품들을 통해서 그러한 사정을 뚜렷이 확인할 수 있다.

3. 금강 유역 조운 체험의 문학적 형상화

그러나 위에서 살핀 작품들은 모두 성당창의 풍광을 다룰 뿐, 조운을 몸소 수행한 견문은 담고 있지 않다. 그 같은 직접적 체험에 대한 기록은 19세기의 함열현감들에 의해서 비로소 이룩된다. 호남의 주요 조창인 성당창이 비록 함열현에 위치해 있기는 하나 당초부터 함열현감이 조운의 책임을 지고 있었던 것은 아니며, 함열현감 역시도 관내의 세곡을 거두어 성당창에 납부하는 입장이었을 따름이다. 그런데 정조15년(1791) 말에 그 같은 기조에 급격한 변화가 생긴다. 성당창에 수납되는 세곡을 이듬해부터 함열현감이 조운선에 직접 승선하여 경창까지 운송해 오도록 하는 조치가 취해지면서,²⁸⁾ 조선시대 내내 한직으로 인식되었던 함열현감직이 돌연 국가의 중대사를 책임져야 하는 요직으로 승격된 것이다.

이때부터 함열현감은 성당창팔읍조세영운관(聖堂倉八邑漕稅領運官)을 겸하

28) 『정조실록』 권33, 15년 12월 25일(을축). “左議政蔡濟恭請: “聖堂倉漕轉, 使咸悅縣監乘船領運, 而亦使忠清水虞候, 點船於元山, 著爲式.” 從之.”

게 되어 두 직책을 모두 수행해야 했지만, 실상 현감의 업무보다는 조세영운관의 업무가 훨씬 더 중요하였다. 조운선이 파선되거나 침몰하면 그 사실이 조정 에 알려져 처분을 면하기 어려웠던 탓이다. 반대로 세곡의 운송을 무사히 끝마칠 경우에는 그 공로를 인정받아 곧바로 승천(陞遷)할 수도 있었으므로 상당창을 관리하고 조운을 책임지는 일에 더욱 더 몰두할 수밖에 없는 상황이 벌어지게 된 것이다.²⁹⁾ 함열현감들이 조운의 과정을 일자별로 자세히 기록해 남겼던 것 또한 그들에게 주어진 영운관의 임무가 그만큼 막중하였기 때문으로 파악된다.³⁰⁾

함열현감의 조운 일기는 현재 두 종이 전해지는데, 하나는 임교진이 철종14년(1863)에 지은 『조행일록』이고, 또 하나는 수산(睡山) 조희백(趙熙百, 1825~1900)이 고종12년(1875)에 지은 『을해조행록(乙亥漕行錄)』이다.³¹⁾ 금강과 서해를 경유하는 조운의 체험이 이들 기록에 상세히 남아 전하므로 둘을 견주어 함께 살피는 것이 좋겠으나, 조희백의 『을해조행록』은 국문학계에 이미 소개된 바 있으므로,³²⁾ 본고에서는 임교진의 『조행일록』과 그의 문집 『하정초고』에 수록된 조운 관련 작품들을 좀 더 중점적으로 다루고자 한다.

29) 실제로, 조운을 수행한 첫 함열현감은 일을 성공적으로 마무리지어 곧 승천하였다. 『정조실록』 권37, 17년 2월 5일(무진). “命咸悅縣監領漕兩年, 依牙山例陞遷. 先是, 全羅道觀察使鄭民始狀請: “聖堂倉漕穀, 令咸悅縣監, 監捧領運.” 上許之. 至是, 民始登對啓言: “兩年漕運, 無事領納, 則該差員, 當依牙山例陞遷.” 上詢于大臣, 大臣議同, 從之.”]

30) 문경호는 이러한 형태의 기록이 조운선 패몰 등의 불미스런 사고가 일어났을 때 규정에 어긋난 행위를 하지 않았음을 입증하는 증거물로 매우 유용하게 제시되었을 것이라 추정하였다. [문경호, 앞의 논문(2017b), 58쪽.]

31) 조희백의 『을해조행록』도 속표지에는 역시 ‘조행일록’이라 적혀 있어서 논자에 따라서는 임교진과 조희백의 일록을 모두 ‘조행일록’이라 칭하기도 하나, 본고에서는 결면의 제목에 따라 각각을 ‘조행일록’과 ‘을해조행록’으로 나누어 칭하고자 한다.

32) 조희백은 조운의 체험을 『을해조행록』 이외에 가사(歌辭) <도히가(渡海歌)>로도 지어 남겼기 때문에 비교적 일찍부터 알려질 수 있었다. 최강현은 작자 조희백에 대해서는 물론, 『을해조행록』 및 <도히가>의 제작 배경과 주요 내용, 두 기록의 차이점 등에 이르기까지 구체적으로 논의하였다. [최강현, 「미발표 가사 <도히가> 소고」, 『高鳳』 제25호, 경희대, 1981, 241~257쪽; 최강현, 『한국기행문학연구: 주로 조선시대 기행가사를 중심으로』, 일지사, 1982, 233~239쪽.] 한편, 조희백의 아우인 화농(華農) 조희일(趙熙一, 1838~1904)은 임교진의 큰 사위이다. [나주임씨대동보 편찬위원회 편, 『나주임씨대동보』 권1, 나주임씨대동보 편찬위원회, 1996, 454쪽.] 임교진이 사위 조희일에게 보낸 서간이 『하정초고』에 남아 있다. [임교진, 『與女婿趙熙一書』, 『하정초고』 책2.] 조희일은 세곡을 싣고 떠나는 형님 조희백을 전송하고서 함열관아로 돌아와 가사 <합라별곡(咸羅別曲)>을 지은 인물이기도 하다.

임교진의 생애에 대해서는 자세히 알려진 바가 없으나, 가문과 환로는 선행 연구에서 정리되었다.³³⁾ 그의 본관은 나주이고 자는 백신(伯臣)이다. 사복시(司僕寺) 주부(主簿)를 지낸 임영철(林穎喆)과 파평 윤씨 사이에서 태어났으며, 조부는 형조판서·대사헌·우의정을 지낸 임한호(林漢浩, 1752~1827)이다. 34세 되던 헌종3년(1837)에 진사가 되었으나, 철종7년(1856)년애야 경기전(慶基殿) 참봉(參奉)으로 처음 관직에 나가 전주로 갔고, 이후 부사용(副司勇)·사옹원(司饔院) 주부(主簿)·한성부(漢城府) 주부·경릉령(敬陵令) 등을 거쳐 철종13년(1862) 5월에 함열현감 겸 성당창팔읍조세영운관에 임명되었다. 수령으로는 첫 관직이었지만 공교롭게도 영운관이라는 중책이 더해져서 연로한 임교진에게는 어느 정도 부담이 될 만한 자리였다.

그는 함열현에 내려와 성당창에서 세곡을 수납하던 때로부터 조운을 마치고 관아로 복귀하기까지의 일들을 『조행일록』에 일자별로 상세하게 기록하였다.



<그림 3> 『하정초고』 책1

하여 3백 수 가까운 한시와 여러 부(賦)·설(說)·전(箋) 등을 짓기도 하였거니와, 이들 작품이 5책 분량의 『하정초고』에 인간되지 않은 채 필사본 상태로 전해

향해 부분은 특히 더 자세해서 당시의 뱃길과 조운선의 운용 방식에 관련된 중요 정보를 알 수 있다. 부산의 국립해양박물관에 유일본으로 소장되어 있는 이 책은 현재까지 발견된 조행 기록 가운데 시기가 가장 앞선다는史料적 가치를 지니고 있기도 하다.³⁴⁾

한편, 임교진은 글에도 능

33) 문경호, 앞의 논문(2017b), 54~55쪽.

34) 이 책을 볼 수 있도록 배려해 주신 국립해양박물관 학예연구실 유물관리팀의 윤정은 선생님께 감사드립니다.

온다. 『하정초고』에는 그의 전 생애에 걸쳐 지은 작품들이 수록된 만큼, 조운을 직접 관찰했던 만년의 체험을 바탕으로 지은 시들 역시 문집의 곳곳에서 찾아 볼 수 있다. 『조행일록』이 조운의 여정을 가급적 객관적으로 자세히 적은 기록인 데 비해, 『하정초고』에 수록된 시들에는 작자의 개인적 견해가 한층 진솔하게 표출되어 있어서 두 문건이 상호 보완적인 성격을 지니고 있다.

『조행일록』과 『하정초고』의 내용을 통해 조운 행로인 금강 유역 및 군산 연안의 19세기 풍경을 살피고, 당시 임교진이 지냈던 감회를 되살려 보고자 한다.

내 나이 육십이 되는 임술년(1862) 여름 5월 29일에 함열현감 겸 성당창팔읍조세 영운관을 제수 받는 은혜를 입었다. (...) 성당창은 현의 관아 동북쪽 20리에 있다. 6월 13일, 함열현에 이르렀다. 이 해에 흉년이 들어 마을에는 이따금 기근의 근심이 있었고, 관리들에게는 세금을 걷는 걱정이 있었기에, 내가 말하기를 “백성 또한 정공(正供)의 중함을 알고 있다. 비록 힘은 들겠지만 스스로 변통하여 응당 세를 납부할 것이다.”라고 하였다. 11월 2일이 되자 성당창을 열고 봉고(捧顧)를 시작하였다. 재해를 당한 백성을 채찍질하고 다그치는 것은 불가하였다. 이에 아전들을 나누어 보내서 백성을 다스리며 이끌게도 하고 가르치며 권장하게도 하여 매번 정해진 일자에 납부토록 하였다.³⁵⁾

『조행일록』의 첫 부분에서부터 임교진은 자신의 책임에 대한 뚜렷한 인식을 표명하였다. 이미 회갑이 된 나이지만 주어진 직무를 결코 소홀히 할 수 없다는 생각을 지니고 있었기에, 시기가 다가오자 그는 세곡을 걷고 운송하기 위한 실무를 곧 시작하였다. 부임하던 해인 철종13년(1862)에는 경상도 진주에서 2월에 시작된 민란이 두어 달 후 전라도와 충청도로 확산되면서 함열현으로부터 멀지 않은 익산·고산·부안(扶安)에서도 소요가 일어나 민심이 흉흉하였는데, 당시 민

35) 임교진, 『조행일록』, 1a쪽. “余六十歲之壬戌夏五月二十九日, 蒙恩除咸悅縣監兼聖堂倉八邑漕稅領運官. (...) 聖堂倉在縣治東北二十里. 六月十三日, 到縣. 是歲被撈失稔, 村里住往有飢愁, 吏鄉以稅事憂. 余曰: “民亦知正供之重, 雖力艱自當辦納.” 遂以十一月初二日詣, 聖堂開倉, 始捧顧. 災民不可以鞭箠督也. 乃分遣吏, 使勒導之, 誨責之, 每定日爲納.” 필사본인 『조행일록』에는 따로 쪽수가 표시되어 있지 않다. 또한 첫 세 쪽을 적은 후 네 번째 쪽에 첫 쪽의 내용부터 그대로 다시 적어 나가기 시작하였다. 본고에서는 다시 시작된 네 번째 쪽부터 '1a' 쪽으로 표시하여 임의로 쪽수를 산정하였다.

란의 주된 원인은 백성들의 굶주림과 지방 수령의 비위였다.³⁶⁾ 더구나 이해에는 작황마저 흉작이어서, 함열현의 조세를 걷고 성당창에 모인 팔읍의 조세를 한성에 운송까지 해야 했던 임교진은 무척 근심스러울 수밖에 없었다. 하지만 관원들이 세를 거둘 일에 노심초사하는 동안에도 임교진은 백성을 믿고 그들에게 말미를 주면 스스로 납세를 하리라고 보아 백성을 채근하기보다는 회유하는 모습을 보인다. 그는 자신의 지척에서 우마를 끌었던 몸종이 병이 들어 돌아가자 종에게 애뜻함을 표하는 시를 짓기도 하였는데,³⁷⁾ 이로 미루어 보면 아랫사람을 언제나 따뜻하게 대하고자 했던 임교진의 성품을 짐작할 수 있다.

[계해년(1863) 3월] 26일, 옹포의 저자에서 사공과 조졸(漕卒)들이 음식물과 샷과 짚신을 교환하려고 기다리고 있었다. 그래서 나 또한 관아로 돌아와 그들을 기다렸다. 26일 늦은 아침, 아전이 일이 준비되었다고 고하기에, 옹포에 갈 수 있도록 명을 걸라고 명했다. 옹포의 가호는 대략 400여 채가 즐비하게 있었는데, 이 형국은 마치 완전히 예전 진강(鎭江)에 임했을 때와 비슷했다. 옹포의 강 크기가 어쩌면 우리나라의 제일이며, 상선이 오고 가는 것을 보면 진실로 이름난 포구였다. (...)

27일 정오, 밀물이 점차 물러나자, 나는 남여(藍輿)를 타고 나갔다. 악공들이 연주하는 음악이 앞뒤에서 크게 나자, 남녀노소 할 것 없이 구경하는 자들이 길에 가득했고 산을 빙 둘러 거의 천 명쯤 돼 보였다. 나루터에 이르러 종선(從船)에 올라 제일 함자선(鹹字船)에 머물렀다. 그 배는 사다리를 아래로 뻗히고 ‘함(鹹)’ 자를 위로 펼쳤는데, 배가 크고 견고했기 때문에 영운관이 타는 배로 정했으니 이것을 일러 ‘상선(上船)’이라고 한다.³⁸⁾

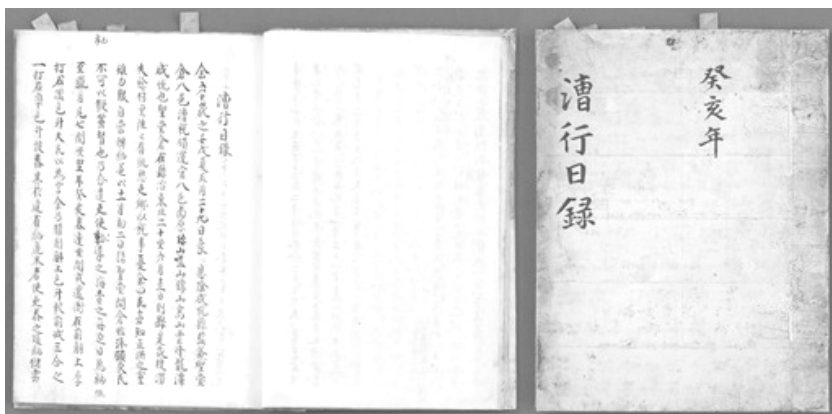
이렇게 거둔 세곡의 내역을 임교진은 지역별로, 세목별로 세세하게 정리하였으

36) 이기백, 『(한글판) 한국사신론』, 일조각, 1999, 276~278쪽.

37) 임교진, 「爲奴詠」, 『하정초고』 책1. “東西驅使馬牛如, 告病還疑取逸居, 渠亦人哉那得耐, 聊思彭澤戒兒書.”

38) 임교진, 『조행일록』 3b~4a쪽. “二十六日, 熊浦市也, 沙工漕卒待以買饌物簞笠屨鞋, 故余亦還衙, 以待之. 二十六日晚朝, 吏告行事備, 余乃命駕出熊浦. 浦戶蓋四百餘有櫛, 此形局完氣明前臨鎭江. 江之大, 殆冠於一國, 商帆來去, 儘名浦也. (...) 二十七日午, 潮將退, 余以藍輿出. 伶樂前導隨從甚, 衆男女老少觀者滿路, 遍山可以幾千計. 到津乘從船, 泊于第一鹹字船. 下緣梯而上鹹字, 船大以堅, 故定爲領運官乘, 是謂之‘上船’.”

며, 세곡을 열두 척의 조운선에 나누어 실은 상황과 각 조운선을 책임지는 사공의 명단까지도 빠짐없이 기록하였다.³⁹⁾ 『조행일록』이 지닌 공적 기록으로서의 성격이 잘 드러나는 부분이다. 위 인용은 그 다음 대목으로서, 조운선이 출항하기까지의 과정을 서술하고 있다. 팔읍의 세곡을 수납하여 저장하는 곳은 성당창이지만, 조운선이 정박하는 곳은 성당창으로부터 남서쪽으로 20여리 떨어진, 현재 익산시와 군산시의 경계 지역인 옹포(熊浦)이다.⁴⁰⁾ 당시 옹포는 상업적으로 대단히 번화했음을 알 수 있는데, 무엇보다도 포구에 400여 호가 모여 살았다는 점부터가 특기할 만하다.⁴¹⁾ 옹포는 금강의 편리한 수운을 따라 각종 물산이 집결하는 곳이었을 뿐만 아니라 강폭도 충분히 넓어서 조운선이 정박하기에도 유리했던 것이다.



<그림 4> 『조행일록』

39) 임교진, 『조행일록』 1b~3a쪽.

40) 성당창 인근의 포구는 이미 백제시대부터 수로의 요충으로 인식되어 왔었지만, 금강에서 토사가 계속 반출되어 개울이 쌓이면서 포구로서의 기능이 제약되기도 하였다. 조선후기에는 조운선을 성당창 앞에 더 이상 대기 어려운 지경에 이르렀고, 이에 따라 성당창에 짐하된 세곡을 작은 배에 싣고서 금강 본류에 위치한 옹포로 운반한 다음 그곳에서 조운선에 다시 옮겨 실어야만 했던 것이다. [임교진, 『조행일록』 3a~3b쪽. “十五日, 并浮出江上待風, 移下熊浦, 熊浦在邑西十里, 自聖堂爲二十里間, 多淺水, 用小船, 卸運費七八日.”; 안길정, 앞의 논문, 137쪽.]

41) 영조35년(1759)의 호적에 따르면, 함열현의 총 호수는 3,591호였으며 총 인구는 12,829명이었다. [변주승 역주, 『여지도서 46: 전라도 III』, 전주: 디자인 흐름, 2009, 54~55쪽.]

옹포에 조운선이 다 준비되었고 적재도 마쳤다는 보고를 받고서 임교진은 마침내 배에 오른다. 사실 배는 이미 닻새 전에 준비되었으나,⁴²⁾ 출항을 미루다가 26일부터 동풍이 불기 시작하자 이튿날 조수가 물러나는 때에 맞추어 비로소 출항을 결행하게 된다. 아직 바다에 나아가지 않고 금강을 따라 항해할 따름인데도 불구하고 세곡을 가득 실은 배를 열두 척이나 운용해야 했던 만큼 임교진은 매우 신중한 행보를 보였던 것이다. 옹포까지는 남여를 타고 갔는데, 당시의 행차가 자못 성대했음이 드러난다. 악공들이 현감의 남여를 앞뒤로 감싸며 행진을 하니 백성들이 가득 몰려 나와 이를 구경하는 장관이 펼쳐졌기 때문이다. 다소의 과장을 감안하더라도 천 명을 헤아리는 남녀노소가 연도에 나왔다고 한 것을 보면 옹포와 그 주변의 현민 상당수가 조운선의 출항을 보기 위해 집결했던 것으로 짐작된다. 비록 세곡을 기한 내에 납부하느라 백성들은 큰 고통을 겪어야 했으나, 세곡선이 출항하는 광경 자체는 당시 이 지역의 큰 볼거리였던 것이다.⁴³⁾

그렇듯 흥성이는 분위기 속에서도 임교진은 자못 긴장된 마음을 지닐 수밖에 없었는데, 이때의 심경은 『하정초고』에 수록된 다음의 시에 적실하게 나타난다.

中江鼓角應潮鳴	강에서 북 치고 호각 부니 조수 소리 응하는 듯
十二樓船次第行	열두 척의 누선(樓船)이 차례차례 조운 떠난다.
趣日好風旗脚轉	날마다 순풍 불어 깃발 옮겨 가고
接天長海帆頭橫	하늘 접한 긴 바다에 돛 머리 비끼리라.
聖堂倉事惟當盡	성당창의 일은 오직 다함이 마땅하지만
領運官名也不經	영운관의 관명은 옮지가 앓구나.
君且莫言危道去	그대들은 위험한 길 간다고 말하지 말게나,
吾身自有仗王靈 ⁴⁴⁾	우리들 몸은 절로 왕령(王靈)에 의지하고 있으니.

‘고각(鼓角)’이란 선단을 전송하는 악공들의 연주를 말하며, 물이 바다 쪽으로

42) 『조행일록』 3b쪽. “二十二日，齊泊熊浦.”

43) 12척이나 되는 조운선에는 여러 노꾼들이 필요한 만큼 승선자들 가운데에는 함열현민들도 포함되었을 것이다. 가족이나 친지를 배웅하기 위한 목적에서도 옹포는 성황을 이루었을 법하다.

44) 임교진, 「熊浦【在咸悅西】發漕【癸亥春】」, 『하정초고』 책3.

빠지는 썰물 때에 출항을 했기에 그 풍악 소리가 조수 소리에 응한다고 표현하였다. 임교진이 탄 함자선(鹹字船)을 필두로 하여 열두 척의 조운선이 차례로 출항하는 광경이 앞부분에 묘사되고 있다.⁴⁵⁾ 함련은 출항 후의 감회이다. 오랜 기다림 끝에 출항은 하였으나, 앞으로의 항해가 더 걱정스러울 수밖에 없는데, 특히 바람의 방향이 문제시된다. 동풍이 불 때까지 출항을 연기해야 했던 데에서도 드러나듯이, 비록 노군(櫓軍)들이 노를 열심히 젓는다고 해도 바람이 방향에 맞게 불지 않으면 항해를 이어가기 어려웠던 것이다. 때문에 금강에서는 물론 먼 바다에 나가서도 연일 순풍이 불기를 바라는 마음을 표출하였다.

경련 이하는 자신의 책무를 다지는 부분이다. 성당창에 세곡을 거두고 분류 및 계량하는 일이 자신에게 맡겨졌으므로 그 직무를 다하여야 한다는 당위를 확인하고 있다. 다만, 거두어들이는 세곡을 한성으로 운송하는 일에는 상당한 중압감을 드러내었다. 영운관의 직책이 온당치 않다는 표현이 그러하다. 실상 임교진은 이제껏 조운을 수행해 본 바가 없을 뿐만 아니라, 배를 타는 것조차도 그에게는 낯선 일이었기 때문이다. 하지만 종결부에서는 다시금 자신의 소임을 되새기는 데로 돌아간다. 임금의 명을 받들어 수행하는 공무인 만큼, 마땅히 임금의 뜻에 보답해야 하리라는 의지 내지 자기 다짐을 드러내면서 작품을 종결하였다.

이렇듯 큰 부담을 안고 발선하기는 하였으나, 적어도 첫날 금강에서의 항해는 대단히 순탄했던 것으로 나타난다. 27일 낮에야 출항하였음에도 불구하고 그날 해가 지기 전에 약 20리를 항해하였기 때문이다. 이날 밤에는 강 중간에 닻을 내리고 배에서 숙박을 하였는데, 임교진은 어두운 밤에 홀로 뱃마루에 올라 먼 마을의 불빛을 조망하기도 하였다.⁴⁶⁾ 첫날의 항해를 무사히 마친 후의 감회와 앞으로의 일에 대한 걱정이 동시에 묻어난다.

45) 『조행일록』에 따르면 열두 척의 조운선의 이름은 ‘함(鹹)’·‘서(署)’·‘항(恒)’·‘귀(歸)’·‘백(白)’·‘구(驅)’·‘만(萬)’·‘여(黎)’·‘공(貢)’·‘천(天)’·‘덕(德)’·‘주(宙)’이다. 각 조운선의 이름은 천자문(千字文)의 순서로 지은 것인데, 이 같은 관행은 태종13년(1413)부터 존재해 왔다. [『태종실록』 권26, 13년 11월 22일(무술); 문경호, 앞의 논문(2017b), 61쪽.]

46) 임교진, 『조행일록』, 4b쪽. “是日, 天氣晴朗, 東風連吹. 行至韓山岐浦, 東臨陞西浦西, 下碇中江而宿. 自熊浦至此, 計可二十里. 夜復登屋上, 以望水外諸村, 燈火點點, 昏黑無月, 莫辨其爲何地也.”

[28일] 사시(巳時)에, 조수를 기다렸다가 행선이 조금 나아갔다. 바람이 갑자기 서쪽에서 불어 돛을 내렸다. 신시(申時)에, 썰물을 타고 다시 한산(韓山)과 임피 두 고을의 경계를 지나갔다. 과거장(過去狀)을 작성하여 두 고을의 호송리(護送吏)에게 주었다. 좌수(座首)·배리(陪吏)·도사공(都沙工)이 용당제(龍堂祭)를 지내고 돌아왔다. 신시(申時) 말에, 옥구(沃溝) 지역을 지나갔다. 군산진 앞 강물은 광활하기가 마치 바다와 같았다. 군산 또한 호남의 삼조창(三漕倉) 가운데 하나이다. 강가의 작은 만 아래에는 진현(鎭軒)이 있었다. 만의 뒤쪽에는 창고가 즐지어 솟아 있으며, 18척의 배들이 그 앞에 매어 있었다. 들으니, 다음 달 12, 3일에는 적재하고 출발할 수 있다고 한다.⁴⁷⁾

다음날인 28일의 항해는 전날보다는 다소 어려웠는데, 이는 역시 기상, 특히 풍향 때문이었다. 전날까지 동쪽에서 불어오던 순풍이 돌연 서풍으로 바뀌자 돛을 내리고 정박했다가 대여섯 시간이 지나 썰물이 시작되는 저녁때가 되어서야 비로소 항해를 재개하였다. 항해가 지체되기는 했으나, 그래도 썰물을 잘 활용한 덕분에 이날 밤에는 선단이 옥구현(沃溝縣)의 군산진에게까지 이르게 된다. 옹포를 떠난 지 단 이틀 만에 금강을 거의 빠져나올 정도가 되었던 것이다.

도정에 임교진이 특히 관심을 두었던 곳은 옥구현의 군산창이다. 군산창(群山倉)은 함열현의 성당창, 영광군(靈光郡)의 법성창(法聖倉)과 더불어 호남의 3대 조창으로서,⁴⁸⁾ 이곳에는 전주(全州)·옥구·진안(鎭安)·장수(長水)·금구(金溝)·태인(泰仁)·임실(任實) 지역의 세곡이 수납되었다. 영운관의 직무를 띤 임교진이 인접 지역 조창의 사정에 관심을 두는 것은 당연하거니와, 특히 그는 군산창에 소속된 조운선단의 규모와 배의 정박 위치 등을 세심히 보고서 기록하였다. 조운선단은 매해 3월 15일 이전에 발선해야 하지만,⁴⁹⁾ 임교진은 기일을 맞추지 못

47) 임교진, 『조행일록』, 5a~5b쪽. “巳時, 待潮行船少進, 風忽西吹, 停帆. 申時, 乘退潮, 復行過韓山·臨陂兩邑終界, 作過去狀, 授兩邑護送吏. 座首·陪吏·都沙工行龍堂祭還現. 申末, 過沃溝地. 羣山鎭前江, 水濶如海. 羣山, 亦湖南三漕倉之一也. 濱江小巒下, 鎭軒在焉. 巒之背, 倉厥列峙, 十八艘船, 繫在其前. 開來月十三日, 可載發云.”

48) 『승정원일기』 현종2년 6월 7일(갑신). “朴世模, 以戶曹言啓曰: “今年忠洪道之牙山倉, 黃海道之助邑倉, 全南道之聖堂倉·法聖倉, 許多漕船, 皆得無事上納, 而惟獨群山倉宇字漕船一隻, 觸傷於泰安地, (...)” (...)”

49) 각주27) 참조.

하고 3월 27일에야 출항을 하였는데, 당시 군산창은 이보다 더 늦어져서 4월 중순까지 출항이 지체되었던 사실도 확인된다. 직접적으로 기록하지는 않았으나, 한 해 전에 삼남 지역을 휩쓴 임술민란(壬戌民亂)의 여파가 여전한데다가 심한 흉년까지 겹쳐서 어느 지역이든 세곡을 거두기가 녹록치 않았던 것으로 보인다.

29일 자시(子時)에 배가 있는 곳으로 돌아왔다. 늦은 아침에 다시금 동풍을 만나 행선이 옥구에 도착했다. 추해(楸海) 앞 가운데에는 독이 있어 밀물이 아니면 그곳을 넘어갈 수가 없었다. 그래서 추해의 작은 바다에 정박하였다. 뱃사공이, “이곳으로부터 북쪽으로 곧장 가면 큰 바다로 갈 수 있습니다. 그러나 물이 얇아 위험하기 때문에 장차 그 길은 버려두고 서쪽 오죽도(烏竹島)와 조도(鳥島) 사이를 경유하면 북쪽으로 향하여 돌아 나가 큰 바다로 갈 수 있을 것입니다. 큰 바다를 건너려면 오직 남풍이 불어야 이롭습니다.”라고 했다. 미시(未時) 말에, 밀물이 다시 행선 쪽으로 왔다. 신시(申時)에, 가도(駕島)에 도착하여 앞에 정박했다. 가도는 오죽도와 조도 두 섬 사이에 있는데 역시 옥구 지역이다. 섬 밖은 곧 큰 바다이다. 그러므로 영호남의 창조선(倉漕船)은 모두 이곳에 이르러 남풍을 만난 이후에 출발한다.⁵⁰⁾

이튿날 아침에는 완연히 금강 하구를 벗어나 서해로 진입한다. 역시 동풍이 알맞게 불어 주었기에 가능한 일이었다. 추해(楸海)는 현재의 군산시 앞바다를 이르던 옛 지명으로 보이는데, 한성으로 가기 위해서는 이곳에서 곧장 북상을 해야 하지만 그 경로는 수심이 얇아 조운선과 같이 큰 배들은 지나갈 수가 없으므로 남서쪽으로 크게 돌아나가는 우회 항로를 택하게 된다.

일단 남쪽으로 방향을 잡은 후 머무는 중간 기착지는 가도라는 이름의 작은 섬이다. 현재는 주변 일대가 모두 간척되어 옛 모습을 찾을 수 없으나,⁵¹⁾ 간척 이전의 지도에서 확인해 보면 가도는 서쪽의 비응도(飛鷹島), 북쪽의 오식도(箕

50) 임교진, 『조행일록』, 5b쪽. “二十九日子時, 還船所. 晩朝又得東風, 行船到沃溝. 楸海中前有遮堤, 非潮漲不可越, 故住碇楸海小海也. 梢工言: “自此北出可直抵大海, 而水淺而險, 故將捨其路, 西由烏竹島【鳥島】兩間, 而出迤回向北, 而抵大海. 大海渡涉, 惟南風爲利.”云. 未末, 潮至復行船. 申時, 到駕島前止泊. 駕島在烏鳥兩島之間, 亦沃溝地. 島外, 卽大海, 故嶺湖之倉漕船, 皆到此候得南風而後發.”

51) 이 지역 일대는 1988년 착공된 군산국가산업단지사업으로 간척되어 현재는 모두 육지가 되었다. [성기만, 『역사와 문화로 만나는 새만금』, 목향, 2016, 278쪽]



<그림 5> 20세기 초 금강 하구의 지도
[「전라북도군산부약도」(부분)]

箕島), 동쪽의 내초도(內草島)에 둘러싸인 형상이어서 풍랑을 피하기 유리한 곳에 위치해 있다.⁵²⁾ 금강에서도 그러했지만 바다를 향해할 때에는 풍속과 풍향이 더욱 중요할 수밖에 없기 때문에 배를 멈추고 적당한 바람을 기다리기 위한 곳이 필요했는데, 그러한 장소가 곧 가도였던 것이다. 전전날 도사공 등이 서천군의 용당에 가서 제를 지낸 데 이어,⁵³⁾ 이날 자정 무렵에 다시 선상에서 임교진이 서해의 해약(海若)에게 직접

경건하게 제를 지낸 것도 순풍이 불기를 기원하는 간절한 마음을 표출하기 위한 것이다.⁵⁴⁾

그러나 남풍이 때맞추어 불지 않아 조운선단은 3월 29일부터 4월 3일까지 무려 닷새 동안 가도에 머물게 된다. 『조행일록』의 이때 기록을 보면 임교진은 기상을 세심히 관찰하고 사공들의 조언을 들어가며 초조하게 출항 일정을 조율하고는 하였다.⁵⁵⁾ 이때 지은 시들이 『하정초고』에 남아 있어 당시 그의 심경을 살

52) 임교진이 『조행일록』에 언급한 오죽도는 오식도의 옛 지명이다. 조도(鳥島)는 내초도 북쪽에 있었던 섬이라 한다. [성기만, 앞의 책, 285쪽.] 조도는 워낙 작아서 고지도에도 표시되어 있지 않은데, 혹 오식도나 내초도를 임교진이 조도라 부른 것은 아닐까 생각되기도 한다.

53) 임교진, 『조행일록』, 4a쪽. “座首·陪吏及都沙工, 卽送于舒川龍堂, 待夜設祭, 祭文自製.” 서천군 화양면(華陽面) 대하리(大下里)에는 예로부터 ‘용당이’ 또는 ‘용당아’라 불리는 마을이 있는데, 용제(龍祭)를 지내는 용왕당(龍王堂)이 이곳에 있어서 붙여진 이름이라고 한다. [충청남도역사문화연구원·백제충청학연구원 편, 『서천군지』 1, 서찬: 서천군지편찬위원회, 2009, 379쪽.] 도사공 등이 찾아 갔다는 용당이 이곳에 있었을 것으로 추정된다. 한편, 용당제를 지내기 위해 임교진이 직접 지은 제문이 『하정초고』에 수록되어 있다. 임교진, 『龍堂祭文【堂在舒川地癸亥漕行時】』, 『하정초고』 책2.

54) 임교진, 『조행일록』, 6a쪽. “三更, 行海若祭於船上, 祭文自製, 吏告: “宜祭畢, 脫所着單襦, 黑承牲投水中間之例也.”” 이날 임교진이 직접 지었던 제문이 『하정초고』에 수록되어 있다. 임교진, 『海若祭文』, 『하정초고』 책2.

필 수 있다.

長風翻打海潮飛	큰 바람 세계 불며 해조(海潮)에도 휘날리니
烏竹島前舟揖稀	오죽도 앞에 노 젓는 배가 드물도다.
不怕吾行千里涉	내 갈 길 천 리의 뱃길도 두렵지 않지만
却憂來日送兒歸 ⁵⁶⁾	오히려 내일 아이를 돌려보낼 일이 걱정이구나.

첫 번째 시는 가도에 머물기 시작한 둘째 날인 30일에 지은 작품으로, 『조행일록』과 『하정초고』에 모두 수록되어 있다. 이날은 비가 연이어 오고 바람과 파도가 거세서 항해는 물론 배 밖으로 나오는 것조차 어려웠기에 식사도 제대로 챙기지 못할 정도였다.⁵⁷⁾ 순풍이 불기는커녕 풍랑이 강하게 일어서 근심스러운 수밖에 없는 상황이지만, 의외로 임교진은 앞으로의 항해는 두려울 것이 없다고 담담하게 말한다. 그가 정작 걱정하는 것은 아들을 돌려보내는 일이었기 때문이다. 당초 옹포에서 출항을 할 때부터 셋째 아들이 배에 올라 아버지를 보좌해 왔거니와,⁵⁸⁾ 아들은 금강에서의 항해에만 동참하고 다음날에는 관아로 되돌아가야 했으므로, 임교진은 이처럼 험한 날씨에 아들을 무사히 물으로 보낼 수 있을지 우려했던 것이다.⁵⁹⁾ 막내아들과의 헤어짐을 아쉬워하면서 아들의 귀갓길을 걱정하는 아버지의 따뜻한 정감이 잘 드러난다.

慣識郎船帆	오래 낭군 배의 돛임을 알고서
出門望隔波	문 열고 나가 바다를 바라보네.
夕陽歸影重	석양에 비치는 그림자가 기니
料得載魚多 ⁶⁰⁾	물고기 많이 잡았음을 알겠네.

55) 임교진, 『조행일록』, 6a~8a쪽.

56) 임교진, 『조행일록』, 6a쪽; 임교진, 「駕島作用壁上書歸山詩韻」, 『하정초고』 책1.

57) 임교진, 『조행일록』, 6a쪽. “雨連下, 東風大吹, 潮浪翻白. 晚後益甚, 雖咫尺間, 不得往來. 糧饌在船中, 闕午炊.”

58) 임교진, 『조행일록』, 3b~4a·5b·6a쪽 등. 『나주임씨대동보』에 따르면 임교진의 셋째 아들은 임희수(林繪洙, 1845~1898)로 확인된다. [나주임씨대동보 편찬위원회 편, 앞의 책, 453~454쪽.]

59) 임교진, 『조행일록』, 6a쪽. “來日, 將送三兒, 還衙中, 雖霽日船行爲慮, 況風雨未可知乎?”

60) 임교진, 「島婦詞【在沃溝駕島, 望見島魚漁婦而作】」, 『하정초고』 책1.

또 한편으로는 섬사람들을 애정 어린 시선으로 관찰하기도 하였다. 위 시에서 임교진은 조도에 사는 아낙이 고기잡이 나간 남편을 기다리는 상황을 묘사하였는데, 조도와 가도는 지척이므로 포구에 나와 있는 아낙을 임교진이 멀찍이서 바라볼 수 있었던 듯하다. 낭군의 배에 단 돛을 알아보고서 문밖으로 뛰쳐나와 반갑게 마중하는 정경으로부터, 하루 종일 남편의 무사귀환을 소원했을 아낙의 애틋한 심정이 드러난다. 내내 기다리는 자신은 생각지도 않고 해질녘에야 돌아 오는 남편에게 원망하는 마음을 드러낼 법도 하지만, 느낌막이 돌아오는 만큼 응당 고기도 많이 잡아 왔으리라 여기며 남편을 기쁘게 맞이하는 아낙의 정감 어린 모습이 간결한 어구들에 집약되어 나타난다.

[4월 4일 사시(巳時)에, 어둡힌 구름이 점점 걷히자 사공이, “지금 출발해야 합니다.”라고 하여, 나는 종선에 올라 앞으로 나아갔다. 여러 큰 배들이 이미 출발하여 큰 바다 안에 있었다. 배 위로 올라가 사방을 바라보니 온 세상이 한 빛이었다. 푸른 파도가 넘실거리며 넓디넓은 것이 끝이 없었고 바로 하늘과 맞닿아 있어, 크고 작은 섬들은 이따금 바둑알을 놓은 듯하니 참으로 장관이었다.⁶¹⁾

이렇듯 가도에서의 지루한 정박을 끝내고 비로소 바다로 나아가는 광경은 자못 장관하다. 위 인용은, 옹포를 출발한 지 여드레째, 가도에 머문 지 엿새째 되는 4월 4일의 일록으로, 오랜 기다림 끝에 이제 막 가도를 떠나 바다로 항해를 시작하는 심회를 드러낸 부분이다. 이 날은 때마침 모친의 기일이어서 밤에 제사를 지내기도 하였는데,⁶²⁾ 날이 밝아 구름이 조금 걷히기 시작하자 임교진은 마침내 출항을 명한다. 남풍이 불지 않고 구름도 끼어 날씨가 과히 좋지는 않았으나, 더 이상 출항을 미루었다가는 오랜 동안 가도에 갇히게 되리라는 사공들의 의견을 받아들여 내린 힘든 결정이었다. 해상의 일기가 시시각각 변하는 탓에 이날 아침의 출항 결정이 과연 올바른 것인지 스스로도 확신할 수 없었지만,

61) 임교진, 『조행일록』, 8b쪽. “巳時, 雲陰稍開, 沙工告: “當發.” 余乘從船而進, 諸大船已出, 在大洋中, 登上船, 四顧一色, 碧波滔滔, 汪汪無涯無際, 直與天接, 大小島嶼, 往往棊置, 儘大觀也.”

62) 임교진, 『조행일록』, 8b쪽. “是日, 先妣忌祀也. (...) 子初, 可行祀時, 盥洗冠服而坐以送. 昨日爲長兒疝直, 若至夜作痛, 則祀事應屬之仲兒以行也.”

일단 바다에 나가자 눈앞에 펼쳐진 장관에 압도되어 그간의 근심이 한순간에 사라진다. 이른 아침까지만 해도 날씨가 괜찮을지 우려했으나, 막상 항해가 순조롭게 이루어지자 흥분된 마음을 감추지 못하고 주변의 경물을 경탄스러운 시선으로 관찰하였던 것이다.

晴曉樓船出沃溝	맑게 갠 새벽에 누선(樓船)이 옥구를 출발하여
茫茫碧海帆西頭	망망대해 서쪽을 향해 간다.
群山不敢此間聳	군산도 감히 이 사이 까지 못하는데
大地未知何處搜	큰 땅에 어느 곳에서 찾을지 모르겠네.
風起潮回天勢漾	바람 일고 조수가 빠지니 하늘의 힘은 거세지며
霧收波晏日輪浮	안개 걷히고 파도 멈추니 해가 뜨는구나.
生來六十有餘歲	태어난 지도 육십여 세,
始辨男兒一壯遊 ⁶³⁾	이제야 남아의 장도(壯途)한 유람을 알겠구나.

서해 바다로 처음 조운선단을 이끌고 나갈 때의 감회는 위의 시에 더욱 직접적으로 드러나 있다. 앞부분에는 당시의 여정을 요약해 놓았고, 이어서 바다에 들어서자마자 펼쳐지는 광대한 시야를 서술하였다. 임교진은 군산진을 지날 때 보았던 금강 하구가 마치 바다처럼 넓다고 경탄한 바 있으나,⁶⁴⁾ 막상 서해상에 나와 보니 그와는 비교도 할 수 없는 천하의 절경을 접하게 되었던 것이다. 경련에서는 변화무쌍한 해상의 날씨가 아침녘이 되어 잠잠해지면서 비로소 서해의 풍경을 마주하게 된 경과를 언급하였다.

이때의 감흥이 마지막 부분에 영탄조로 표출되었다. 『하정초고』에는 일생 동안 임교진이 여러 곳을 돌아보고서 지은 시들이 수록되어 있지만,⁶⁵⁾ 바다를 경유하거나 유람하며 지은 작품은 영운관으로 재직하던 때의 것을 제외하면 달리 찾아볼 수 없다. 즉, 배를 타고 바다를 종단하는 여정은 당시가 처음이었던 것인데, 평생 접하지 못했던 광대한 바다의 풍경을 회갑이 다 되어서야 비로소 보게

63) 임교진, 「西海泛漕」, 『하정초고』 책3.

64) 임교진, 『조행일록』, 5a쪽. “羣山鎮前江, 水濶如海.”

65) 임교진, 「端陽龍仁道中」·「三遊南漢」·「露梁津」·「登華城西將臺」, 『하정초고』 책1; 「暮宿靑龍山店【在安城鎮川界】」·「宿靑龍山站過三仙人舊遊處」·「紅葉亭會吟」, 『하정초고』 책3 등.

되었다는 감격을 직접적으로 표명하였다. 『조행일록』에서는 좀처럼 발견하기 어려운 고양된 어조가 드러나는 대목이다.

이때, 갑자기 북풍이 불어 배가 장차 거꾸로 가려 했다. 그러나 조수의 형세가 순해졌기 때문에 사공들은 거리까지 않고서 말하기를, “지금 출발해야지 늦춰서는 안 됩니다.”라고 하고는 멀리 나아갔다. 오죽도의 서쪽을 지나니 바로 옥구의 끝 경계이자 서천의 서쪽 경계였다. 옥구의 관리가 과거장을 받아 갔다. 오죽도[烏島]의 밖에는 비홍도(飛鴻島) 두 섬이 있는데 작은 섬이다. 그 서쪽은 고군산(古羣山)으로, 그 산세가 길다. 물 건너 바라보면 만경현의 큰 섬이다. 고군산의 북쪽에는 동발우도(同鉢盂島)가 있다. 치항(稚恒)이 말하기를, “일찍이 이런 말을 들었습니다. 이 섬에는 사람이 살지 않습니다. 시체를 묻는 구멍이가 있는데 금닭이 알을 품고 있는 형상[金鷄抱卵形]을 이루고 있어 ‘큰 땅’이라 일컫는다고 합니다.”라고 했다.⁶⁶⁾

끝없이 펼쳐진 광활한 바다에 압도되었던 임교진은 이내 시선을 돌려 주변 섬들을 관찰하기 시작한다. 이들 섬 가운데 여러 개는 간척 사업의 결과로 현재는 육지가 된 상태인 데다가 지명 역시도 오늘날의 것과 다른 곳이 많으나, 당시 서해를 오가는 배들의 항로와 도서 지역의 사정을 파악하는 데 『조행일록』의 기록은 매우 유용하다.

그가 처음으로 언급한 섬은 오죽도, 현재의 지명으로는 오식도인데, 당시 행정 구역상으로 오식도 서쪽은 옥구현과 서천군의 경계가 되므로 바닷길로 전라도에서 충청도로 넘어가는 길목이 이곳이었음을 알 수 있다.⁶⁷⁾ 오죽도의 바깥쪽, 즉 서쪽에는 ‘비홍이도(飛鴻二島)’가 있다고 하였는데, 간척 사업 이전의 비응도와 그에 딸린 띠섬을 아울러서 이렇게 불렀던 것으로 추정된다.

이상의 섬들은 조운선단이 직접 거쳐 간 항로에 위치해 있어서 육안으로 확인이 가능한 곳이지만, 그 너머 남서쪽에 있는 고군산도는 거리가 상당해서 직접

66) 임교진, 『조행일록』, 8b~9a쪽. “時, 忽有北風, 船將逆去, 然潮勢則順, 故梢工以不妨, 言: “但行, 遲不可.” 速去. 過烏竹島之西, 是沃溝終境, 舒川西界, 沃溝吏受過去狀而去, 烏島之外, 有飛鴻二島, 小島也. 其西卽, 古羣山, 山勢長袤, 隔水入瞻, 萬頃縣大島也. 古羣山之北, 有同鉢盂島. 稚恒言: “嘗聞, 是島無人居. 有葬穴, 喁作金鷄抱卵形, 稱爲‘大地’.””

67) 이 해역은 현 행정 구역으로는 모두 군산시에 속한다.

보지는 못하고 대략적인 방위와 지세 정도만을 적었다. 고군산도는 군사적 요충지인 데다가 고려시대까지도 국제항로로 이용되던 곳이기도 해서,⁶⁸⁾ 임교진 역시 그 위치에 대해 관심을 두었던 것으로 보인다. 보다 흥미로운 대목은



<그림 6> 십이동파도 전경

고군산도의 북쪽에 있다고 한 ‘동발우도’에 대한 기록이다. 동발우도는 ‘동마루도’나 ‘동발도’라고도 불리어 왔으며 주요한 섬이 12개라 하여 현재는 ‘십이동파도(十二東波島)’로 불리는 곳으로, 1960년대에는 사람이 살기도 했으나 지금은 무인도이다.⁶⁹⁾ 위 기록을 통해 19세기에는 이 섬이 시신을 묻는 장소로 활용되었다는 사실을 알 수 있다. 시신을 가져다 두는 ‘구덩이[穴]’가 따로 있을 정도이니 오랜 기간 여러 구의 시신이 묻혔을 법한데, 이곳에까지 시신을 가져오는 이유는 섬의 지세가 ‘금닭이 알을 품고 있는 형상’이기 때문이다. 금색 닭은 우두머리를 뜻하고 알을 품은 모습은 출산을 뜻하므로, 금계포란(金鷄抱卵)의 지세란 예로부터 영걸(英傑)의 탄생과 자손의 번창을 가져오는 풍수지리적 길지로 인정되어 왔다.⁷⁰⁾ 먼 바다의 고도인 십이동파도가 바로 그러한 명당으로 알려져 있었던 것이다.

돛 바깥에 동북쪽을 멀리 바라보니 특출한 산이 우뚝 솟아 있었다. 그것에 대해 물었더니 홍주(洪州)와 서천의 경계에 있는 연도(烟島)였다. 가는 길에 그 아래를 지나니 돛 앞 몇 리쯤에 바다의 모양이 갑자기 독처럼 높아졌는데, 그 아래는 어살이 설치된 곳이었다. 고깃배 백여 척이 모두 돛을 내리고 바다를 가로질러 벌여 늘어서

68) 국립문화재연구소 편, 『고군산군도』, 한국민속종합조사보고서 29, 국립문화재연구소, 2000, 13~14쪽.

69) 임유미, 「십이동파도」, 디지털군산문화대전, 2018. 11. 29. <http://gunsan.grandculture.net/Contents?local=gunsan&dataType=01&contents_id=GC05700114>.

70) 강선중, 「金鷄抱卵形 局面의 마을공간 구성 방법에 관한 연구」, 명지대 박사학위논문, 2000, 33~34쪽.



<그림 7> 어살[漁箭] 어업

서 일자형을 이루고 있으니, 또한 기이한 광경이었다.⁷¹⁾

한편, 임교진은 이날 대규모로 이루어지는 고기잡이의 장관을 목격하기도 하였다. 그는 오식도 서편을 지나 북상하는 과정에서 연도를 보게 되는데, 연도에 정박하거나 아주 가깝게 접

근하지는 않았음에도 섬을 관찰할 수 있었던 것은 연도가 바다 가운데에 우뚝 솟아 있는 데다 이날 날씨도 화창했기 때문이다. 그는 특히 연도 앞바다에 벌여 있는 어선(漁箭), 즉 어살을 보며 깊이 감탄하였다. 어살 어업은 조수간만의 차이를 이용하여 물고기를 함정에 빠뜨려 포획하는 서해안의 전통 어로 형태인데,⁷²⁾ 이러한 어살이 대규모로 설치된 연도 인근 수역에서 어선 100여 척이 일렬로 잇대어 물고기를 거두는 모습을 임교진은 관심 있게 지켜보았던 것이다. 어살 어업에는 인력과 경비가 많이 소요되므로 공동으로 작업이 이루어질 수밖에 없다. 특히 고군산도 일원에서는 봄가을에 조기를 잡기 위한 어살 어업에 마을 주민 전체가 동원되고는 하였는데,⁷³⁾ 고군산도뿐만 아니라 19세기의 연도 인근에서도 어살 어업이 대단히 성행했다는 사실이 위 기록을 통해 확인된다.

날이 저물자 서북풍이 불어 나아갈 수가 없었다. 신시 말에, 개화도(開花島)로 향했다. 이곳은 죽도(竹島)와 이웃한 섬으로 서천 땅이다. (...) 저녁식사를 마친 후 작은 배를 타고 섬에 들어갔다. 섬의 마을은 위아래로 있었다. 아랫마을은 스물 네다섯 집인데, 문이 모두 물 쪽에 접했고 열려 있었다. 어선은 6, 70척이 있었다. 높은 돛대에다 돛을 내려 줄지어 매어 놓았고, 그 앞에는 풍기(風旗)가 잇달아 펄럭거리

71) 임교진, 『조행일록』, 9a쪽. “帆外東北遙見, 有特巒卓立, 問之, 洪州·舒川界, 烟島也. 去路當過其上, 帆前數里許, 海形忽高如堤, 其下漁箭設處也. 有漁艇百許艘, 皆掛帆, 橫海羅立作一字形, 亦奇觀也.”

72) 임유미, 「조선시대 수산업의 중심지 고군산군도 어선 어업」, 디지털군산문화대전, 2018. 11. 29. <http://gunsan.grandculture.net/Contents?local=gunsan&dataType=01&contents_id=GC05700024>.

73) 국립문화재연구소 편, 앞의 책, 147쪽.

서 시끄럽기가 마치 저갯거리 같았다. 윗마을은 100여 호인데, 산기슭이 감싸 안고 있어 바다는 보이지 않았다. 또 조수가 항구에 밀려왔다 나갔다 하지만, 그 안에는 무논[水田]이 연이어 있어서 세 섬[石] 정도는 거둘 수 있으니 또한 훌륭한 섬이다. 나는 배에서 내려 남어를 타고 아랫마을로 향했는데, 길옆에 상투를 튼 예닐곱 명이 서로 고하여 말하기를, “우리 사또[案前主]께서 오셨습니다.”라고 하였다. 함열 포구의 백성으로 고기를 잡기 위해 온 자들이라 생각하였다. 민가[民舍]로 가서 묵었다. 가도로부터 여기까지는 겨우 10리이지만 배로 오니 거의 20리였다.⁷⁴⁾

가도를 떠나 항해를 지속하던 선단이 다음 기항지로 선택한 곳은 개화도이다. 개화도는 현재는 군산시 옥도면에 속한 개야도(開也島)의 옛 지명으로 당시에는 서천군에 속해 있었다. 둘레가 2km 정도 되는 작은 섬인 가도와는 달리 해안선의 길이가 6km에 달하는 개야도는 섬 안에 두 개의 마을이 있을 정도로 규모가 컸고 주민수도 상당했다. 봉우리 없이 구릉으로만 이루어진 개야도는 금강 하구의 여러 섬들 가운데 경지 면적이 가장 넓어서 현재에도 어업과 농업을 겸하는 주민들이 많은데,⁷⁵⁾ 임교진이 섬을 방문했던 19세기 중엽에도 안쪽 마을인 윗마을에서는 이미 논농사가 이루어지고 있었음을 알 수 있다.

그러나 개야도의 주요한 생업은 역시 어업이다. 섬의 연안에서는 멸치와 주꾸미 잡이가 성하커니와,⁷⁶⁾ 불과 120여 호가 살던 당시에도 어선이 6, 70척이나 정박해 있었다고 하니 예나 지금이나 개야도는 어업 중심지로서의 위상을 뚜렷이 지니고 있었던 것이다. 물의 백성들이 굳이 개야도로 건너 가 머물기도 하였던 것 역시 이러한 이유 때문으로 보인다. 본래 함열현에 살던 백성들이 임교진을 길가에서 기다렸다가 맞이하였는데, 이들은 본래 금강에서 고기잡이를 하며 살아가는 어부이리라 짐작된다. 멸치나 주꾸미 등 봄철의 제철 어류들을 잡기

74) 임교진, 『조행일록』, 9a~9b쪽. “晚後, 有西北風, 不可進行. 申末, 向開花島, 是竹島之隣島, 舒川地也. (...) 夕飯訖, 以小船入島. 島村有上下. 下村二十四五家, 門皆臨水而開. 有漁船六七十隻, 高檣落帆列繫, 於前風旗聯飄, 衆器如市. 上村百餘戶, 崗麓供抱, 不見海洋. 亦有潮汐水, 進退於巷口, 其內水田連勝, 可爲數三石落, 亦名島也. 余下船, 乘籃輿, 向下村, 道側有椎髻六七人相告曰: “吾案前主來.” 料是咸悅浦民, 爲漁來者也. 就民舍而宿. 自駕島至此厘十里, 而船行, 則始二十里.”

75) 김중규 편, 『군산도서지』, 군산: 군산시 복지환경국 문화관광과, 2006, 28쪽.

76) 같은 곳.

위해 일시적으로 개야도에 머물렀던 것으로 보인다. 개야도에서는 이방인이었던 셈인데, 고향 고을의 수령이 조운선단을 이끌고 응당 섬에 들르리라 예상하고서 일부러 그의 행로로 찾아가 기별하는 대목에서 고향에 대한 애정과 그리움이 간췌된다.

개야도에서 하루를 보낸 임교진은 다음날 아침에 곧바로 출항을 하였으나, 기상 때문에 나아갈 수 없게 되자 선단을 돌려 죽도와 개야도 사이로 가 투묘(投錨)한 후 죽도의 민가에서 또 하루를 유숙한다.⁷⁷⁾ 그 다음날인 4월 6일에도 여전히 풍량이 거세서 그대로 머물 수밖에 없었는데, 이날 만조가 되자 바람이 더욱 심하게 부는 통에 금산현의 세곡 1,100여 석을 실은 만자선(萬字船)이 남쪽으로 떠내려 가 파손되는 사고가 벌어진다. 만자선을 대체할 선박을 급하게 구하고 세곡을 옮겨 실을 방도를 찾느라 임교진은 노심초사하며 쉴 틈 없는 시간을 보내게 된다. 4월 8일에 이르러서야 사고가 어느 정도 수습되고 날씨도 좋아져서 비로소 다시 출항할 수 있게 되는데, 이로써 선단은 금강 하구와 군산진 연안을 완전히 벗어나 충청도 서천 및 태안을 거치는 본격적인 바다 항해를 시작하게 된다. 충청도 연안에 접어든 이후에도 기상 악화와 조운선의 이탈 등으로 항해가 결코 쉽지 않았지만, 그와 같은 난관을 거듭하면서도 선단은 고대도(古垈島 [古代島])와 안면도(安眠島), 영종도(永宗島)와 강화도(江華島) 등지를 경유하면서 항해를 이어가 5월 초에 마침내 한강의 서강(西江)에 도달하였다.

3월 27일에 함열현 응포를 떠나 5월 2일에 서강에 정박하기까지 35일가량이 소요되었으며, 납부처에 세곡을 모두 입고하고 그 내역을 확인 받는 데에만 또 다시 25일 가까이 소요되어 임교진은 5월 27일에야 한성을 떠나 다음달 2일에야 함열현 관아로 돌아올 수 있게 된다.⁷⁸⁾ 처음 성당창을 열고 봉고를 시작할 때가 한 해 전인 철종13년(1862) 11월 2일이었으므로, 조세를 거두고 조운선에 적재한 후 이를 운송하여 한성에 납부한 다음 관아로 되돌아오는 데까지 총 7개월이 소요되었던 셈이다.

77) 임교진, 『조행일록』, 9b쪽. “(...) 問之曰: “俄得南風而進, 今遇乾方風, 不可行.” 故還諸船, 停纜於花竹兩島之間. 余入竹島民舍.”

78) 돌아올 때에는 조운선에 타지 않고 육로를 통하였다. 임교진, 『조행일록』, 32b쪽.

임교진의 사례로 미루어 보면 당시의 함열현감은 추수가 마무리되고 두 달여 후부터 그 다음해 여름까지 꼬박 수세(收稅)와 조운 업무에 매달렸던 것을 알 수 있다. 따라서 그나마 한가한 시간을 보낼 수 있는 시기는 가을철 전후가 유일한데, 바로 이 무렵에 지은 시가 『하정초고』에 남아 전한다.

金甍玉露曉淒淒	가을바람과 찬 이슬에 새벽은 쓸쓸하기만 한데
忽聽園柯響一鷗	홀연히 정원의 나뭇가지에서 꾀꼬리 소리 들리네.
應恨羣芳將向歇	꽃들이 장차 시드는 것이 한스러워서
近人飛到訴情啼 ⁷⁹⁾	사람 가까이 날아와 하소연하며 지저귀는구나.

“팔월에 함열 관아에서 꾀꼬리 소리를 듣다[八月咸羅館聽鷗]”라는 제명에 드러나듯, 이 작품은 함열현 관아의 가을날을 배경으로 한다. 임교진은 철종13년(1862) 6월에 함열현에 부임하여 2년 후인 고종1년(1864) 6월까지 직에 있었으므로 작품이 지어진 해는 부임 첫 해이거나 그 이듬해 가운데 하나인데, 1년 중 거의 유일하게 수세와 조행의 일에서 벗어나 있던 때의 고즈넉함이 작품 속에 드러난다. 쌀쌀한 바람이 불어와 가을꽃이 지기 시작하자 이를 안타깝게 여기는 화자의 심경이 ‘꾀꼬리[鷗; 鷗]’의 지저귀에 투영되고 있다. 쓸쓸함이라는 막연한 정서가 꾀꼬리 소리를 통해 도드라지고 구체화되는 양상을 간결하게 서술하였다. 조락(凋落)에 대한 서글픔이란 가을날에 누구나 흔히 느낄 수 있는 것이지만, 영운관이라는 특수직을 맡고 있는 임교진에게는 그 강도가 더해질 개연성이 충분하다. 한가한 가을날이 가고 겨울이 오면 조세를 거두고 조운선을 점검하는 등 힘겨운 과업이 다시금 시작되기 때문이다.

실제로 임교진은 조운의 업무가 자신에게는 무척이나 벅겁다고 직접 언급한 바도 있거니와,⁸⁰⁾ 그러한 인식은 한 해가 지난 후에도 변하지 않았던 것으로 보인다. 그는 철종14년(1863) 계해년에 이어 이듬해인 고종1년(1864) 갑자년에 한 차례 더 조운선단을 이끌었다. 이때에도 응당 『조행일록』에 상당하는 기록을

79) 임교진, 「八月咸羅館聽鷗」, 『하정초고』 책1.

80) 각주 44) 참조.

남겼을 것으로 추정되지만 현재 전하는 자료는 없고, 다만 갑자년의 조행 때 지은 것으로 명기된 시가 『하정초고』에 수록되어 있어서 이를 통해 당시의 심회를 짐작할 수 있다.

去來不盡船	갔다와다가 배는 그침이 없고
進退無停水	나아가고 물러나니 물은 멈출 수가 없구나.
誰道白鷗閑	누가 말했나, 흰 갈매기 한가롭다고
覘魚忙羽趾 ⁸¹⁾	물고기 엿보며 바쁘게 날갯짓 하는데.

긴 조행의 여정 가운데 과연 언제 어느 지점에서 이 작품을 지었는지는 알 수 없지만, 내용으로 보아 기상 악화 때문에 운항에 어려움을 겪던 때에 지었을 듯하다. 항해가 마음대로 이루어지지 않는 데 따른 답답한 심정이 작품의 앞부분에 대구로 표현되었다. 조행 기간 내내 애를 태워야만 하는 영운관의 고달픔이 잘 드러난다. 조행의 업무란 직접 수행하는 입장에서는 대단히 힘겹게 느껴질 수밖에 없지만, 곁에서 보기에는 배를 타고 서해를 거쳐 한성까지 한가로이 유람을 떠나는 것이라는 정도로 인식될 여지도 있다. 임교진 역시 계해년에는 서해로의 항해를 ‘남아의 장도한 유람[男兒一壯遊]’이라고 칭찬 바 있으나,⁸²⁾ 한해가 지나자 생각이 완전히 바뀌었음을 알 수 있다. ‘흰 갈매기[白鷗]’가 한가롭게 바다 위를 선회하는 것 같아도 실은 먹고 살기 위해 물고기를 엿보면서 부지런히 날갯짓을 한다고 표현하였는데, 이는 자신의 고된 처지를 드러내기 위한 비유이다.⁸³⁾ 호기롭게 선단을 이끌면서 유람을 하는 것처럼 보이나 실제로는 큰 부담감을 느끼면서 한시도 쉬지 못하는 괴로움을 갈매기에 빗대어 표현한 것이다. 두 번째 수행하는 일임에도 불구하고 임교진에게 조행은 여전히 회피하고

81) 임교진, 『海上作【甲子漕行時】』, 『하정초고』 책1. 이 밖에 태안군(泰安郡) 안흥진(安興鎭)을 지날 때의 감회를 읊은 『過安興鎭作【甲子漕行時】』이 갑자년 조행 때의 작으로 확인된다: “江尾海頭翠巘浮, 方城緣起擁戎樓, 南涯出沒燕齊地, 前洋去來湖嶺舟, 邊鑰有嚴綬任重, 外烽無警養閑優, 漕航向晚乘風利, 未暇登從庾亮遊.” [『하정초고』 책3.]

82) 각주(63) 참조.

83) 이와 유사한 시상은 조선후기의 사설시조(辭說時調)에서도 발견된다: “빚사장 흥노년에 굶니러 먹는 저 빅노야 / 혼 남에 두셋 물고 무에 낫싸 굶니느냐 / 우리도 구북이 웬슈라 굶니러 먹네.” [『남훈태평가』 單 #85.]

싶은 고달픈 임무였던 것이다.

다만, 그의 환로를 보면 이때의 조행 역시 성공적으로 완수했던 사실이 드러난다. 두 번째 조행을 끝낸 후인 고종1년(1864) 6월 20일에 이르러 임교진은 함열현보다 대읍인 익산군의 군수로 승천되었기 때문이다.⁸⁴⁾ 회갑이 다 된 나이에 함열현감 겸 조세영운관이라는 중책을 맡아 두 해에 걸쳐 직접 조운선단을 성공적으로 이끌었던 임교진은 그 공로를 인정받아 호남의 중지를 관할하는 영예를 얻게 되었던 것이다.⁸⁵⁾ 그러나 익산군수에 임명된 지 불과 닷새 만인 고종1년(1864) 6월 25일에 임교진이 갑자기 졸함으로써,⁸⁶⁾ 함열현감 겸 조세영운관은 그가 실질적으로 수행했던 마지막 관직이 되고 말았다. 열두 척의 조운선단을 이끌고 금강을 따라 내려가 서해를 종단했던 장대한 항해 역시 결국은 그의 생애를 마감 짓는 마지막 여정으로 남게 되었다.

4. 결론

이상에서 임교진의 『조행일록』과 『하정초고』를 중심으로, 조선후기 금강 유역에서 이루어졌던 조운의 풍경을 도출하고 조운의 체험을 형상화한 작품들을 검토하였다.

본고에서 이들 자료에 주목하였던 일차적인 이유는 조운의 체험이 여느 사대부들에게서는 찾아볼 수 없는 희소성을 띠고 있기 때문이다. 경제에 대한 포부, 정치적 질곡과 회한, 은거에 대한 동경 등은 사대부들의 생애에서 일상적으로 불거지는 사항들이어서 그들의 한시나 산문에 흔히 다루어져 왔지만, 조행은 특수한 국면에서만 수행할 수 있는 과업이기에 이를 형상화한 작품이나 기록은 중요한 가치를 지닌다.

84) 『승정원일기』 고종1년 6월 20일(기축). “林喬鎮爲益山郡守.”

85) 『여지도서』에 따르면, 함열현감에는 6품의 음관이 임명되었지만, 익산군수에는 종4품 또는 정3품의 문무관이 임명되었다. [변주승 역주, 『여지도서 46: 전라도 III』, 전주: 디자인 흐름, 2009, 56쪽, 변주승 역주, 『여지도서 49: 전라도 보유 II』, 전주: 디자인 흐름, 2009, 103~104쪽]

86) 나주임씨대동보 편찬위원회 편, 앞의 책, 454쪽.

고려말부터 전라도 함열현에는 호남 북부 지역의 조세가 집하되는 주요 조창이 위치해 있었음에도 불구하고, 함열현감의 위상은 조선전기까지는 과히 높지 않았으며 함열은 벽지여서 현감직 또한 한직이라는 인식이 지배적이었다. 그러나 조선후기에 들어 조운의 책임을 조창이 위치한 지역의 수령이 지도록 하는 방침이 시행되자 함열현감직은 돌연 조세영운관의 직을 겸하는 중책이 되었다. 이에 따라 임교진과 같은 사대부 문인이 조운을 직접 관할하게 되면서 그 내역을 일록에 세세히 기록할 뿐만 아니라 조행의 도정에서 떠 올린 생각을 한시로도 지어 문집에 남기게 되었던 것이다.

일록에는 항해의 여정과 당일에 처리했던 업무를 비교적 객관적으로 기록한 반면, 한시에는 그 같은 공적 기록에는 온전히 표출할 수 없는 개인적인 견문과 감회를 보다 자유롭게 드러내었다. 두 문건은 상호 보완적인 성격을 지니고 있기에 당시 조행의 모습을 한층 입체적으로 되살려 볼 수 있다. 일록을 통해서서는 조운이 이루어지는 절차와 금강의 뱃길 및 서해 연안 도서들의 사정에 대한 흥미로운 정보들을 확인할 수 있다. 한시를 통해서서는 회갑이 다 된 나이에 영운관의 직임을 맡게 된 부담감, 자식의 안위를 걱정하는 따뜻한 부정, 순박한 섬사람들에 대한 애정 어린 시선, 서해의 장관을 처음 접한 흥분 등 다채로운 안목과 정서를 간취할 수 있다.

이들 자료에 대한 검토는 차후에도 지속되어야 할 필요가 있다. 본고에서는 성당창이 위치한 옛 함열 지역의 문화적 특색을 밝히는 데 주력하여 자료에 접근하였고, 이에 따라 금강 유역 및 군산 연안과 연관된 현상들을 집중적으로 살폈다. 그러나 『조행일록』과 『하정초고』에는 조행에 관한 기록 및 작품들이 그 밖에도 다수 수록되어 있으며, 충청도 연안이나 한강 유역에서의 체험 역시 눈여겨볼 만하다. 특히 『하정초고』에는 각 수역을 지날 때마다 임교진이 지었던 여러 시형의 작품들이 편재해 있으므로 이들 작품을 통해 당시 조운의 행로에서 목격했던 각종 현상과 그에 대한 감회를 생생하게 도출할 수 있다.

한편, 또 하나의 조행 기록인 조희백의 『을해조행록』에 대해서도 더욱 진전된 논의가 이루어져야 할 것이다. 고종12년(1875)에 함열현감 겸 조세영운관으로 임명되어 세곡을 운송했던 조희백 역시 일록을 남기고 조행의 체험을 가사

<도허가>로도 형상화하였다. 임교진이 『조행일록』을 지은 지 10여 년 후의 일이다. 『을해조행록』과 <도허가>에 대해서는 이미 논의된 바 있으나, 임교진의 자료와 관련 지어 그 내용을 좀 더 면밀히 따져 보아야 할 필요가 있다. 조희백은 임교진의 인척이기도 하므로, 두 사람의 관계를 고려하면서 일록·한시·가사 등 19세기 조운 체험과 관련된 기록들을 한데 모아 견주어 보는 작업이 필요하다.

이러한 사항들에 대한 논의는 후속 과제로 남긴다.

참고문헌

1. 자료

林喬鎭, 『漕行日錄』.

→ 국립해양박물관 소장본.

林喬鎭, 『荷汀草稿』.

→ 국립중앙도서관 소장본.

趙熙百, 『乙亥漕行錄』.

→ 국립중앙도서관 소장본.

『輿地圖書』.

→ 변주승 역주, 『여지도서 46: 전라도 III』, 전주: 디자인 흐름, 2009, 54~56쪽.

→ 변주승 역주, 『여지도서 49: 전라도 보유 II』, 전주: 디자인 흐름, 2009, 103~104쪽.

「咸悅縣地圖」.

→ 「함열현지도[奎10486]」, 서울대 규장각 한국학연구소, 2019.1.13.

<http://kyudb.snu.ac.kr/pf01/rendererImg.do?item_cd=GZD&book_cd=GK10486_00&vol_no=#>.

「全羅北道群山府略圖」.

→ 「전라북도군산부약도」, 행정안전부 국가기록원, 2019.1.13.

<<http://theme.archives.go.kr/viewer/common/archWebViewer.do?singleData=Y&archiveEventId=0049287711>>.

『태종실록』; 『정조실록』.

→ 「조선시대 사료: 조선왕조실록」, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스, 2019.1.13.

<<http://sillok.history.go.kr/main/main.do>>.

『승정원일기』.

→ 「조선시대 사료: 승정원일기」, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스, 2019. 1. 13.

<<http://sjw.history.go.kr/main.do>>.

『나주임씨대동보』.

→ 나주임씨대동보 편찬위원회 편, 『나주임씨대동보』 권1, 나주임씨대동보 편찬위원회, 1996, 453~454쪽.

『남훈태평가』 單 #85.

→ 김홍규 외 편, 『고시조 대전』, 고려대 민족문화연구원, 2012.

박영원 『梧墅集』 책2.

→ 민족문화추진회 편, 『한국문집총간(續)』 40, 민족문화추진회, 2007.

박윤원 『近齋集』 권3.

→ 민족문화추진회 편, 『한국문집총간』 250, 민족문화추진회, 2000.

서거정 『四佳詩集』 권8.

→ 민족문화추진회 편, 『한국문집총간』 10, 민족문화추진회, 1988.

오시수 『水村集』 권1.

→ 민족문화추진회 편, 『한국문집총간』 143, 민족문화추진회, 1995.

오재순 『醇庵集』 권2.

→ 민족문화추진회 편, 『한국문집총간』 242, 민족문화추진회, 2000.

이지걸 『琴湖遺稿』 권3.

→ 민족문화추진회 편, 『한국문집총간』 40, 민족문화추진회, 1988.

채제공 『樊巖集』 권45.

→ 민족문화추진회 편, 『한국문집총간』 236, 민족문화추진회, 1999.

2. 논저

葛曉音, 김영국 역, 『중국의 산수전원시』, 계백, 2002, 65·100~102쪽.

강선중, 「金鷄抱卵形 局面의 마을공간 구성 방법에 관한 연구」, 명지대 박사학위논문, 2000, 33~34쪽.

고동환, 「조선 후기 금강 수운과 포구시장권」, 『호서사학』 제43집, 호서사학회, 2006, 117~118쪽.

(UCI: G704-001545.2006..43.005)

_____, 『한국 전근대 교통사』, 들녘, 2015, 152~155쪽.

국립문화재연구소 편, 『고군산군도』, 한국민속종합조사보고서 29, 국립문화재연구소, 2000, 13~14·147쪽.

군산시사편찬위원회 편, 『군산시사』 상, 군산: 군산시, 2000, 263~273쪽.

김중규 편, 『군산도서지』, 군산: 군산시 복지환경국 문화관광과, 2006, 28쪽.

김현길 외, 『금강유역사연구』, 한국향토사연구전국협의회, 1998, 41~46쪽.

나중우 외 편, 『전북의 하천과 주변문화』, 전주: 전라북도문화원연합회, 2016, 145~146쪽.

문경호, 「여말선초 조운제도의 연속과 변화」, 『지방사와 지방문화』 제17권 1호, 역사문화학회, 2014, 90~91쪽.

(UCI: G704-001407.2014.17.1.004)

- _____, 『『조행일록』을 통해 본 조선후기 성당창의 조운로와 조운선 호송 실태』, 『도서 문화』 제49집, 목포대 도서관문화연구소, 2017a, 17쪽.
- _____, 「임교진의 『조행일록』을 통해 본 1863년 성당창의 조운 실태」, 『진단학보』 제128호, 진단학회, 2017b, 54~55·58·61·75쪽.
- 성기만, 『역사와 문화로 만나는 새만금』, 목향, 2016, 278·285쪽.
- 안길정, 「『조행일록』으로 본 19세기 조운의 운영 실태」, 『사림』 제29호, 수선사학회, 134~138쪽.
(UCI: G704-001587.2008..29.002)
- 이기백, 『(한글판) 한국사신문』, 일조각, 1999, 276~278쪽.
- 임유미, 「십이동파도」, 디지털군산문화대전, 2018.11.29.
<http://gunsan.grandculture.net/Contents?local=gunsan&dataType=01&contents_id=GC05700114>.
- _____, 「조선시대 수산업의 중심지 고군산군도 어전 어업」, 디지털군산문화대전, 2018.11.29.
<http://gunsan.grandculture.net/Contents?local=gunsan&dataType=01&contents_id=GC05700024>.
- 정요근, 「고려~조선전기 조창의 분포와 입지」, 『한국사학보』 제57호, 고려사학회, 2014, 134쪽.
(UCI: G704-000690.2014..57.006)
- 최강현, 「미발표 가사 <도희가> 소고」, 『高鳳』 제25호, 경희대, 1981, 241~257쪽.
- _____, 『한국기행문학연구: 주로 조선시대 기행가사를 중심으로』, 일지사, 1982, 233~239쪽.
- 충청남도역사문화연구원·백제충청학연구팀 편, 『서천군지』 1, 서천: 서천군지편찬위원회, 2009, 379쪽.

| Abstract |

A Study on the Literary Works and Records About the Transportation of the Grains as Tax Through the Geum River in the 19th Century

Kim, Seung-u

This paper aimed to examine the process of transporting the grains as tax through the Geum River in the 19th century and to analyze the literary works and records about it. Im Gyojin's *Johaengilrok*(漕行日錄) and *Hajeongchogo*(荷汀草稿) were reviewed as the main data of discussion.

The aspiration to manage the country, political frustration or resentment, and longing for the hermit had been common themes of the literati's poetry or prose in Joseon dynasty because such ideas were common in their everyday life. On the contrary, the voyage to transport taxes was a very special experience, so the works or records about it have their own significance.

Although there had been an important warehouse in Hamyeol county where the taxes of northern part of Jeolla Province were gathered, the status of the mayor of Hamyeol county was not very high until the early Joseon period. However, in the late Joseon period, the chief of the area where the tax warehouse was located took directly charge of the transportation; accordingly, the status of the mayor of Hamyeol suddenly increased. As a literary bureaucrat like Im Gyojin personally transported taxes along the waterway, he not only recorded the details of the voyage in his diary, but also expressed his thoughts in the poems.

Im objectively recorded in his official diary *Johaengilrok* the schedule of the cruise and the tasks he accomplished every day. On the other hand, he more freely revealed in his poems personal remarks and emotions that could not be fully expressed in such a public record. Since the two documents are complementary, they can be utilized to further examine the way in which the grains as tax were shipped at that time. With the diary, we can find interesting information on the process of transportation, the waterways of the Geum River, and the situation of the islands off the west coast. Meanwhile, with his poems, we can see a variety of his perspectives and emotions, such as the burden of being appointed as an officer in charge of conveying taxes to Seoul at the old age of sixty, the warm heart to worry about the comfort of his son, the affectionate gaze on innocent

islanders, and the excitement of first encountering the magnificent scenery of the West Sea.

This paper has significance as a regional study to reveal the life and cultural image of Iksan and Gunsan county in the 19th century. In addition, it can be expected to expand the scope of literature research in the late Joseon period by examining materials that deal with voyage experience, which is very rare in Korean classical literature.

Key words : Im Gyojin(林喬鎮), *Johaengilrok*(漕行日錄), *Hajeongchogo*(荷汀草稿), Marine Transportation(漕運), Tax Warehouse(漕倉), The Geum River(錦江), Hamyeol(咸悅), Iksan(益山), Gunsan(群山)