

조선시대 교통로와 영남선비 상경기

-충주지역을 중심으로-

조혁연*

-
- I. 머리말
 - II. 교통로와 주목
 - III. 영남 선비의 시기별 상경
 - IV. 여행 관련 물가
 - V. 맺음말
-

I. 머리말

조선시대 영남 선비들은 다른 지역에 비해 일기 기록을 많이 남겼다. 그들은 과거를 통해 중앙 관료사회에 진출하는 것을 최고의 출세이자 가문의 영광으로 생각했다. 특히 그들은 백의(白衣)로 조령을 넘어가는 것을 부끄럽게 여겼을¹⁾ 정도로 영남의 지리적 경계가 되는 백두대간을 출세의 관문으로 인식했다. 이때의 백의는 과거에 급제하지 못하고 고향으로 돌아오는 것을 의미하고 있다. 영남 선비들은 백두대

* 충북대학교 사학과 강사

1) 『영조실록』 권33, 영조 9년 2월 25일. “영남 사람들이 비록 다른 장점은 없으나 그래도 엄치와 의리의 귀중한 것을 대략은 알고 있으므로 백의(白衣)로 조령(鳥嶺)을 넘어가는 것을 예로부터 부끄럽게 여기고 있습니다.”

간 주요 영로(嶺路) 가운데 조령[새재]의 동래로(속칭 영남대로)와 죽령의 봉화로[죽령대로]를 통해 주로 상경하고 귀향하였다.

식(食)·휴(休)·숙(宿)의 기능을 지닌 주막은 조선시대 여행의 필수 시설이었다. 그러나 주막이 인과 물의 왕래가 없는 깊은 산 속에 홀로 동떨어져 존재하는 모습은 상상할 수 없다. 따라서 양자는 마치 ‘집’[주막]과 ‘선’[교통로]의 연결 같아서, 그 선상에서는 교통로라는 ‘이동선’과 주막이라는 ‘휴식점’이 반복적으로 노정된다. 이번 글은 영남 선비들의 상경과 귀향 모습을 시간적으로는 16~20세기, 공간적으로는 백두대간 영로 이북을 중점적으로 살펴보고자 하였다.

II. 교통로와 주막

1. 교통로

역사문헌상 우리나라 최초의 고개길[영로]은 백두대간 충주~문경 사이에 위치한 계립령²⁾(鷄立嶺·520m)이다. 신라는 이달라 이사금 3년(156)에 계립령, 동왕 5년(158)에 제 2호 영로인 죽령(竹嶺·689m)을 개척하였다.³⁾

통일신라시대에는 9주 5소경을 연결하는 도로로 북해통(北海通)·염지통(鹽池通)·동해통(東海通)·해남통(海南通)·북요통(北徭通) 등 5통이 존재하였고,⁴⁾ 이 가운데 북요통은 왕경[경주]에서 가장 먼 서북 변경지대인 한주(漢州·지금의 서울)를 왕래하는 교통로였다. 5통에 대한 보다 자세한 설명은 <표 1>⁵⁾과 같다.

2) 『삼국사기』 권2, 신라본기2, 아달라이사금 3년 “夏四月 隕霜 開雞立嶺路.”

3) 『삼국사기』 권2, 신라본기2, 아달라이사금 5년 “春三月 開竹嶺 倭人來聘.”

4) 『삼국사기』 권37, 잡지6, 三國有名未詳地分.

5) 한정훈, 2003, 「신라 통일기 육상 교통로와 5통」, 『역사와 세계』 27, 49쪽.

<표 1> 통일신라 5통의 주요 경유지와 교통시설

5통	시발역	해당 산천		지방 거점 도시	교통시설	
		5岳	5瀆		역·원·관	영로·나루·관문
동해통	곤문역	동악	토지하	양주금관경	굴혈역 굴불역	관문성 울토
해남통	태문역	남악	황산하	강주무주		황산진 대현령
염지통	진문역	서악	웅천하	상주서원경	하양관 장지역	추풍령 당은포
북요통	감문역		한산하	한주중원경	옥돌역 단월역 골화관	계림령 죽령 신라현
북해통	간문역	북악		명주		금강령 대령

김유신(金庾信·595~673)은 문무왕 2년(662) 고구려를 공격하기 위해 수레 2천여 대에 쌀 4천 섬과 벼[租] 2만 2천여 섬을 싣고 평양으로 향하였다.⁶⁾ 또 문무왕이 재위 8년(668)에 당나라 군대와 화합하여 평양 인근에서 고구려군을 무찌르고 귀경하는 길에 옥돌역(褥突驛)⁷⁾에 이르자 국원[충주]의 사신(使臣)이 잔치를 베풀었다.⁸⁾ 모두 북요통에서 발생한 역사적 사건들이었다. 5통의 나머지 교통로 가운데 북해통은 지금의 삼척→강릉의 동해안, 염지통은 서해안 방면, 동해통은 울산→김해의 남해안, 해남통은 진주→광주의 내륙 교통로로 추정되고 있다.

고려 왕조는 성종 2년(983)에 수도인 개경을 축으로 한 새로운 교통정책을 수립하였다. 이 교통정책은 전국 525개의驛을 22개의 역도(驛

6) 『삼국사기』 권6, 신라본기6, 문무왕 2년.

7) 『삼국사기』 권6, 신라본기6, 문무왕 8년 “二十五日, 王還國 次褥突驛 國原 仕臣龍長大阿浪 私設筵 饗王及諸侍從 及樂作 奈麻縶周子能晏 年十五歲 呈加耶之舞 王見容儀端麗 召前撫背 以金盞勸酒 賜幣帛頗厚.” 옥돌역은 지금의 충주시 신니면 용원리 일대로 비정되고 있다.

8) 『삼국사기』 권6, 신라본기6, 문무왕 8년.

道)로 구분하였다. 22개 역도는 산예도(狻猊道)·금교도(金郊道)·절령도(岬嶺道)·흥교도(興郊道)·흥화도(興化道)·운중도(雲中道)·도원도(桃源道)·삭방도(朔方道)·청교도(靑郊道)·춘주도(春州道)·평구도(平丘道)·명주도(溟州道)·광주도(廣州道)·충청주도(忠淸州道)·전공주도(全公州道)·승나주도(昇羅州道)·산남도(山南道)·남원도(南原道)·경주도(慶州道)·금주도(金州道)·상주도(尙州道)·경산부도(京山府道) 등이다.⁹⁾ 이 가운데 광주도는 조선시대 동래로(영남대로), 평구도는 봉화로(죽령대로)와 거의 일치한다.

고려 말에 이르러 계림령을 통과하던 교통로를 대신하여 초점(草站)이 부상하였다. 공민왕은 재위 5년(1356)에 왜구 창궐로 인하여 조운환경이 악화되자 백두대간 초점에 원관(院館)을 세우고 세곡을 육로로 수송토록 하였다.¹⁰⁾ 초점을 대신한 조령(鳥嶺)이 역사문헌에 처음 등장한 것은 중종 3년(1508)¹¹⁾이었으나, 중종 16년(1521)에는 다시 초점¹²⁾이 『중종실록』에 보이고 있다. 따라서 두 지명은 십여 년 간 경쟁하다가 중종 16년 이후에 조령으로 고착되었다.¹³⁾

조선후기 전국적으로 6~10대로가 존재하였다. 18세기 후반 신경준(申景濬·1712~1781)은 『도라고』(1770)에서 6대로, 19세기 초의 서유구(徐有榘·1764~1845)는

『임원경제지』(1830) 「아규지」에서 7대로로 구분하였다. 반면 김정호(金正浩)는 『대동지지』(1865) 「정리고」에서 10대로, 『증보문헌비고』(1908)는 「여지고」에서 9대로로 분류하였다(표 2).

9) 『고려사』 권82, 지36, 역참. 『고려사』 원문에는 廣州道가 慶州道로 표기했으나 廣州道の 오자이다.

10) 『고려사』 권39, 세가39, 공민왕 5년 6월 을해 “漕運不通 凡所轉輸皆從陸路 宜令有司量地遠近 營立院館復其土田 又以行省及逆賊所占人民廬 其旁以便止宿於戲.”

11) 『중종실록』 권5, 중종 3년 3월 임인(5일) “或奪而火之 鳥嶺等處 路梗莫行 雖將命朝臣 亦難過去 此非細故也.”

12) 『중종실록』 권43, 중종 16년 10월 무신(30일) “自草站至穿川嶺列陣 以防朝廷之兵.”

13) 최일성, 1999, 「역사적으로 본 조령로와 충주」, 『사학연구』 58:59, 한국사학회, 496~497쪽.

<표 2> 조선 후기 전국 간선도로망 변화

	1770년 도로고	1830년 임원경제지	1865년 대동지지	1908년 증보문헌비고	주요 경유지
제1로	의주로	의주로	의주로	의주로	개성-평양-의주
제2로	경흥로	경흥 서수라로	경흥로	경흥로	철령-원산-경흥
제3로	평해로	평해로	평해로	평해로	원주-대관령-강릉-평해
제4로	동래로	부산로	동래로	부산로	용인-양지-충주-조령-문경- 유곡역-동래
제5로	제주로	태백산로	봉화로	통영로	광주-이천-음죽-장호원-가 흥-충주-황강역-수산역-단 양-죽령-풍기-봉화
제6로	강화로	통영로	강화로	통영직로	양화진-김포-강화
제7로		강화로	수원별로	제주로	노량진-시흥-수원
제8로			해남로	충청수영로	과천-수원-천안-해남
제9로			충청수영로	강화로	진위-아산-보령
제10로			통영로		삼례-남원-함양-통영

조선 후기 10개 대로 가운데 2개의 국가 간선도로가 통과하는 지역은 충주목이 전국적으로 유일하였다. 동래로와 봉화로는 <그림 1>¹⁴⁾에서 보듯 충주읍치 인근에서 만날 듯이 접근하다가 다시 이격되었다. 후술하겠지만 일대에서 조선시대 여행객이 여로를 동래로에서 봉화로, 혹은 그 반대로 바꾸는 ‘인터체인지 현상’이 자주 일어났다.

14) 김종혁, 2001, 「조선 후기 한강유역의 교통로와 장시」, 고려대학교 박사 학위논문, 77쪽 그림을 참고해 충주지역의 지명과 백두대간 영로를 재구성하였다.

불분명하나, 김유신이 공무상 이용하였다는 점에서 관영일 가능성이 높다. ‘김유신과 천관녀 이야기’¹⁶⁾에 술집이 등장하나 내용 자체가 고려 후기 문신 이인로(李仁老 · 1152~1220)가 지은 『파한집』에 등장하는 설화이고, 실제하였다 하더라도 주막이 아닌 유곽으로 판단된다.

『악학궤범』에 실려 있는 백제 「정읍사」¹⁷⁾에도 주막과 관련된 표현이 직접적으로 등장하지 않는다. 다만, 행상(行商)나간 남편을 백제의 여인이 걱정하는 내용으로 본문 ‘술저재’를 ‘全州 저자’로 보는 견해가 있어 주목된다. 고려 조정은 성종 2년(983) 수도 개경에 성례(成禮) · 낙빈(樂賓) · 연령(延齡) · 영액(靈液) · 옥장(玉漿) · 희빈(喜賓) 등 6개 관설 주점을 설치하였으나¹⁸⁾ 교통로상의 주막이 아닌 도심의 소비 유흥 시설이었을 가능성이 높다.

조선시대 주막은 17세기 후반까지 활성화되지 않은 것으로 파악된다. 17세기 후반의 금속화폐 보급 전까지 소액거래의 경우 미 · 포 등 현물화폐가 법화(法貨)로 통용되면서 상품화폐경제는 물론 주막도 활성화되지 못하였다. 조선 중기의 윤국馨(尹國馨, 1543~1611)이 『잡진만록』(1604)에서는 그 원인을 구체적으로 진단하였다.

중국의 방방곡곡에는 모두 점포[鋪店]가 있어 주식(酒食)과 거마(車馬) 등의 물품이 구비되지 않은 것이 없다. 비록 천리 먼 길을 가는 사람일지라도 은자(銀子) 한 주머니만 차고 있으면 자신에게 필요한 것을 구하지 못할 것이 없으므로 그 제도가 매우 편리하였다. 우리나라 백성들은 모두 가난하여 저자[市井]나 행상(行商) 이외에는 사고파는 것이 무슨 일인지도 모르고, 오직 농사로 생활을 꾸려갈 뿐이다. 호남과 영남의 대로에 주점이 있기는 하나 행인에게 도움을 주는 것은

16) 이능화, 이재곤 역, 1992, 『조선해어화사』, 동문선, 18~19쪽.

17) 『악학궤범』 권5 시용향악정재조(時用鄉樂呈才條)에 「동동」, 「처용가」, 「정과정」 등 고려가요와 함께 실려 전하고, 『고려사』 악지 2 삼국속악조에도 「정읍사」에 관한 기록이 있다.

18) 『고려사』 권3, 세기3, 성종 2년 10월 기해 “冬十月 己亥 置酒店六所 曰成禮 曰樂賓 曰延齡 曰靈液 曰玉漿 曰喜賓.”

술과 꿀·뽕나무에 불과할 뿐이다. 그러므로 여행하는 사람은 반드시 여행 물품을 가져가는데, 멀리 가는 사람은 두세 마리의 말에 실어가고, 가까워도 한두 마리의 말이 필요할 정도여서 우리나라 사람들이 병통으로 여겨 온 지가 오래되었다.¹⁹⁾

네덜란드인 헨드릭 하멜도 한국 억류생활을 바탕으로 쓴 『하멜 표류기』(1668)에서 일본 나가사키 총독이 “조선인들끼리는 어떻게 거래를 하는가.”라고 묻자 “서울의 상류층들은 은을 가지고 거래를 한다. 평민이나 다른 고장의 사람들은 옷감이나 쌀, 그 밖의 다른 곡류를 가지고 그것들의 가치에 따라 거래가 이뤄진다.”²⁰⁾라고 답변하였다.

조선후기 주막은 역의 보조기관이었던 원(院)이 후기 들어 쇠퇴하는 과정에서 등장하였으나 그 배경은 다르게 서술되었다.²¹⁾ 안정복(安鼎福·1721~1791)은 “임진왜란 후에 중국의 포자(鋪子)를 모방하여 설치하고 물화 유통의 장소로 삼았으며 원우는 지금 모두 폐쇄되었다.”²²⁾라고 밝혔다. 이에 비해 김정호는 “대·중·소로 주변에 여행자들의 숙식을 위하여 원을 세웠으나 임진왜란 이후 대부분이 문을 닫고 접사가 생겨난 가운데 원 이름이 그대로 店[주막] 이름으로 된 곳이 많았으며 생겼다 없어짐이 無常하여 어디에 있었는지 모두를 알 수 없다”²³⁾고 하였다. 안정복은 중국의 영향, 김정호는 자연발생적인 견

19) 윤국형, 1604, 『甲辰漫錄』 “中原坊坊曲曲 皆有鋪店 酒食車馬之具 無不備焉 雖行千里之遠者 只佩一囊銀子 隨身所需 無求不得 其制甚便也 我國人民皆貧乏 市井及行商外 不知販賣之爲何事 惟以農作資活 湖嶺大路 雖有酒店而行人所資 不過酒壺蕪柴而已 故行者必載行具 遠則數三馬 近亦不下二馬 我人之病之也久矣.”

20) 헨드릭 하멜 저, 김태진 역, 2003, 『하멜표류기』, 서해문집, 31쪽.

21) 傳 安堅의 그림 <晩冬>에 酒旗가 내걸린 모습이 그려져 있어, 조선 전기에 주막이 존재하였을 가능성을 배제할 수는 없다. 그러나 안건이 조선의 眞景을 그린 것은 아니라는 견해가 있다. 晩冬(사시팔경도 8葉)은 필묵법에 있어서 조선왕조 초기의 어느 작품보다도 중국 광희과의 화풍과 유사하다(안휘준, 1978, 「안건 필 사시팔경도」, 『미술사학연구』 136-137, 한국미술사학회, 77쪽).

22) 안정복, 『大麓誌』 권上 “壬辰亂後倣中國設鋪置酒店 以爲物貨流通之地 院宇皆廢有舊墟.”

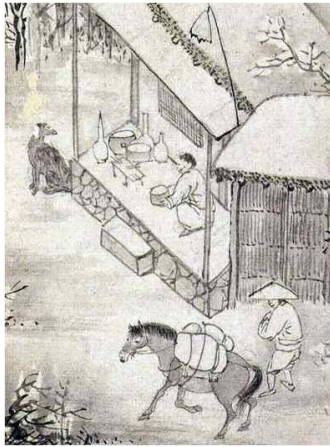
해를 나타낸 것으로 볼 수 있다.

조선시대 주막의 유형은 풍속화로 확인할 수 있다. 조선후기 풍속화에 묘사된 넓은 의미의 주막은 실내형과 실외형으로 대별할 수 있다. 그리고 실내형은 단순 爐형과 온주 爐형으로, 실외형은 當爐형과 非當爐형으로의 구분이 가능하다. 노는 흙으로 만든 술독대, 당로는 술잔을 올려놓을 수 있는 긴 판자를 일컫고 있다. 이밖에 조선시대 주막에는 상호가 쓰인 간판 대신 주기(酒旗)와 주등(酒燈)이 내걸렸던 것으로 파악되고 있다. 상호를 단 간판이 조선후기 주막 건물에 내걸린 것은 아니었다.

주기는 안건의 <晩冬>, 이수문의 <악양루도>, 이흥효의 <산수도>, 송민고의 <청록산수도>, 이형록의 <설일주막>(그림 2) 등 다수의 그림을 통해서도 확인할 수 있다. 조선후기 여러 문헌과 회화를 통해서도 주막의 또 다른 홍보 기구인 ‘酒燈’의 존재를 확인할 수 있다. 『영조실록』을 통해 “형조로 하여금 술을 많이 빚은 자에게 장형을 가하고 또 주등 키는 것을 금하였으나 끝내 금할 수가 없었다.”²⁴⁾라는 내용을 접할 수 있다. 김홍도의 <募堂洪履相公平生圖>(그림 3)와 전칭 김홍도의 <평생도> 등 두 회화 작품에는 주등이 묘사돼 있다. 두 그림에 등장하는 주등은 비슷한 모습으로, 대문 근처에 매달렸고 또 고깔을 쓰고 있다. 다만 <모당홍이상평생도>에서는 대문 처마 밑에, <평생도>에서는 장대에 매달린 모습이다.

23) 김정호, 『대동지지』 권27, 정리고, 서문격으로 周尺으로 6尺을 1步로 360步를 1里, 3,600步를 10리로 해서 10리마다 小墩을 里數와 地名을 새긴 것을 속칭 長承이라 하고 30리마다 大墩을 세워 驛을 설치하였다고 하고, 이에 대한 세부 舊制라 하여 “大中小路各置院宇 以通行旅自壬丙經亂以後院宇盡廢 而店舍興焉 或因院名 而爲店者多店舍之興焉亦無常 則院與店之所 在不可考自亦多矣”라고 하였다.

24) 『영조실록』 46년 1월 26일 “或曰 酒弊甚於丙子以前 令刑曹 杖其大釀者 又禁酒燈 然竟莫能禁也.”



<그림2> 전 이형록 작,
<설일주막>(19세기) 부분.






<그림3> 김홍도 작,
<모당홍이상평생도>(1781) 부분.

김홍도의 그림 <주막>으로는 소반, 대접, 보시기, 접시, 동이, 국자, 소래기, 입기, 대병, 사발 등 조선시대 주막의 식기류를 간접적으로 파악할 수 있다(표 3).²⁵⁾

<표 3> 김홍도 <주막>의 식기류

그림	명칭 (한자)	용도	특징
	소반 (小盤)	자그마한 밥상	네 귀가 각진 나주소반에 독상이다
	대접 (大椽)	국물음식 외에 술, 물 용기로도 사용	사발보다 큰 형태로 주둥이가 벌어지고 운두는 높다
	순가락 (飯匙)	밥이나 국물을 뜸	우묵하고 길동근 바닥이다
	보시기 (浦兒)	김치, 깍두기를 담은 반찬 그릇	사발보다 높이가 낮고 약간 소형이다

25) 김미혜·정혜경, 2007, 「풍속화에 나타난 18세기 조선시대 식기와 음식문화 연구」, 『한국식생활문화학회지』22, 656쪽을 참고해 재구성하였다.

	접시 (楪子)	야채류 담는 용기	가로로 길고 운두가 낮으면서 납작하다
	동이	액체 저장용 질그릇으로 주막에서 술의 양 단위로도 사용	출렁이는 것을 방지하 기 위해 아구리가 약 간 안으로 오므라져 있다
	국자 (擣子)	국이나 액체 따위는 뜨는데 사용	웁푼 들어간 바닥에 긴 자루가 달렸다
	소래기	음식류를 담거나 독 뚜껑으로도 사용	운두가 조금 높고 굽 이 없는 접시 모양이 다
	입기 (立器)	사발의 종류로 막걸리 용기로 사용	주둥이가 높게 세워져 있고 밑과 입의 너비 가 거의 같다
	대병 (大瓶)	식기류를 씻는 등 다용도로 사용	목이 긴 편이다
	사발 (沙鉢)	사기로 만든 국이나 밥그릇	위는 넓고 아래는 좁 으며 굽이 있다

이렇게 등장한 조선후기의 주막은 금속화폐의 전국적인 유통 외에 장시의 발달, 농업생산력 증가, 이동인구 증가, 대동법 금납제, 관창(官倉)의 유통경제 편입 등 상품화폐경제가 발달한 시점에서 크게 활성화 되었다.

구한말 주막은 개항과 함께 근대식 여관으로 분화하기 시작하였다. 특히 러일전쟁에서 일본이 승리한 이후 많은 수의 일본인들이 경성으로 유입되면서 이때 여관·여인숙·하숙집 등으로 세분됐다.

Ⅲ. 영남 선비의 시기별 상경기

1. 황여일의 『해월헌계미일기』(16세기)



<그림 4> 『해월헌계미일기』의 황여일 상경 여로.

황여일(黃汝一, 1556~1622)은 자가 회원(會元), 호는 매월헌(海月軒)이고 본관은 평해이다. 첫 출발지가 경북 안동 풍산인 것으로 미뤄 일대가 생활 터전이었던 것으로 여겨진다.²⁶⁾ 『해월헌계미일기』는 황여일이 1583년(계미) 6월 1일부터 8월 25일까지 84일간 기록한 일기로, 분

량은 49면이다. 그의 상경 목적은 한강변 남부동에 있는 스승 김정(金正)의 집을 방문하기 위함이었다.

황여일이 풍산 자가(自家)를 출발해 목적지인 한양 남부동에 도착하는데 8일이 소요되었다. 『대동지지』 정리고에 의하면 한양-예천 490리, 예천-풍산창 15리로 한양-풍산창까지의 거리는 505리가 된다.²⁷⁾ 따라서 황여일은 1일 평균 74.1리를 이동한 셈²⁸⁾이나 6월 11일 충주에서 하루 동안 지체했고, 또 달천에서 한강변의 제천정까지는 배로 이동했다. 따라서 1일 평균 이동속도 74.1리에는 큰 의미를 부여할 수는 없다(그림 4).

황여일은 종착일을 제외한 7일의 여정 중 민가에서 풍산, 용궁, 문경, 달천, 달천, 양평(이상 현대 지명) 등 5회, 주막(주촌 포함)은 문경과 수안보 지역에서 2회 투숙을 하였다. 따라서 주막 투숙률은 28% 정도로 낮은 편이다.

황여일의 이 같은 상경 여로는 16세기 후반에는 주막문화가 아직 활성화되지 않았음을 방증하는 것이다. 상경로의 경우 달천까지는 동래로를 이용하다 이후 남한강수계를 따라 배편으로 한강변 제천정(濟川亭)까지 이동하였다. 이는 최종 목적지를 미리 의식한 결과였다. 충주목 달천에서 한강변까지의 물길 여정은 취식·휴식·유숙을 포함해 2박 3일이 소요되었다.

2. 신열도의 『나재종선조일기』(17세기)

신열도(申悅道, 1589~1659)는 자가 진포(晉甫)이고 여헌 장현광의

26) 일기저자의 개인 이력은 <한국역대인물종합정보시스템>의 내용을 참고하였다. 나머지 저자도 동일하다.

27) 김정호, 『대동지지』 정리고 동남지동래4대로 “醴泉二十里京四百九十里 北豐基六十里 東北榮川六十里 東南比安九十里 東禮安一百里 烏川浦十五里 (前營) 豐山倉十五里.” 단, 조선시대 10리가 4km인가 여부에 대해서는 약간의 논쟁이 있다.

28) 종착일(마지막 날)은 오전 혹은 밤늦게 목적지에 도착할 수 있기 때문에 평균 이동속도를 계산하는 것에는 제외하였다. 따라서 이 값은 ‘505리÷7일’로 계산한 결과다.

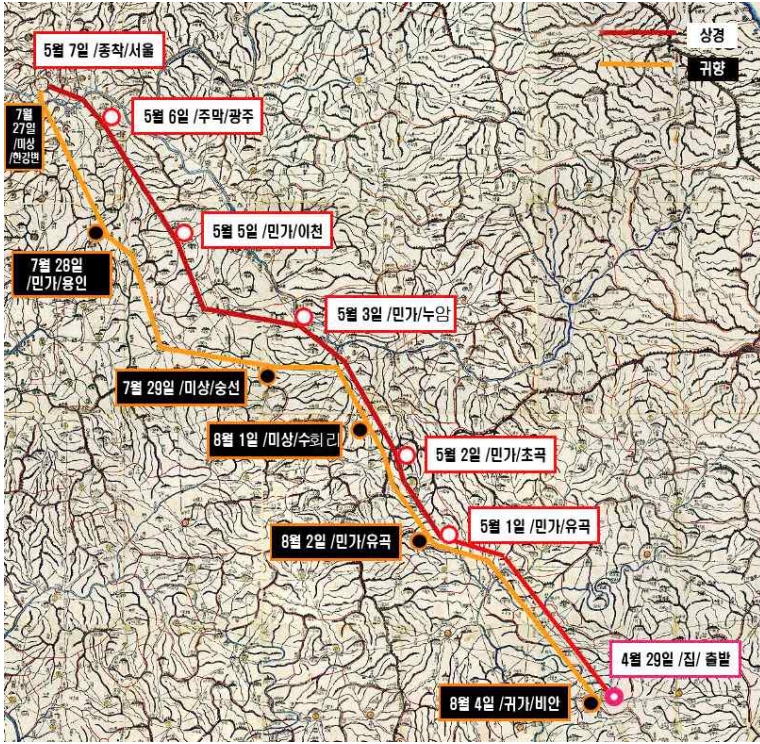
문인이다. 신열도는 1626년 4월 29일 경상도 비안 일대의 자가를 출발해 동래로를 따라 상경하다 충주 ‘쇠벼리’에서 봉화로로 여로를 바꿨다.



<그림 5> 쇠벼리(사각형). 출처: 네이버.

‘쇠벼리’(그림 5)는 동래로와 봉화로가 닿을 듯이 인접하고, 남한강과 달천 수계가 합류하는 등 교통의 회랑으로 볼 수 있다. 따라서 일대에서는 동래로에서 봉화로, 또는 동래로에서 남한강 수로, 혹은 반대로 여로를 변경하는 등 이른바 ‘인터체인지 현상’이 자주 일어났다. 그가 동래로를 따라 상경하다 충주목 ‘쇠벼리’에서 봉화로로 노선을 변경한 것은 서울의 도착 장소나 중간 경유지를 미리 염두에 둔 결과였다. 그는 봉화로의 광주-잠실을 경유해 입성하였다. 이 경우 송례문(崇禮門·남대문)이 아닌 흥인지문(興仁之門·동대문)을 통과하게 된다.²⁹⁾ 그의 최종 방문 목적지는 서울 동부지역에 있었다.

29) 역으로 한양도성에서 충주로 향할 경우 송례문이 아닌 역시 흥인지문을 이용하는 경우도 적지 않았다. 이는 봉화로나 남한강 물길을 이용하겠다는 의도로, 다산 정약용도 ‘將赴忠州出國東門作’(『다산시문집』 제2권), 즉 ‘충주로 가기 위해 도성 동문을 나오면서 짓다’라는 시를 남겼다. 시는 ‘興仁門外柳濛濛[흥인문 밖에 늘어선 버드나무 무성한데]’로 시작한다.

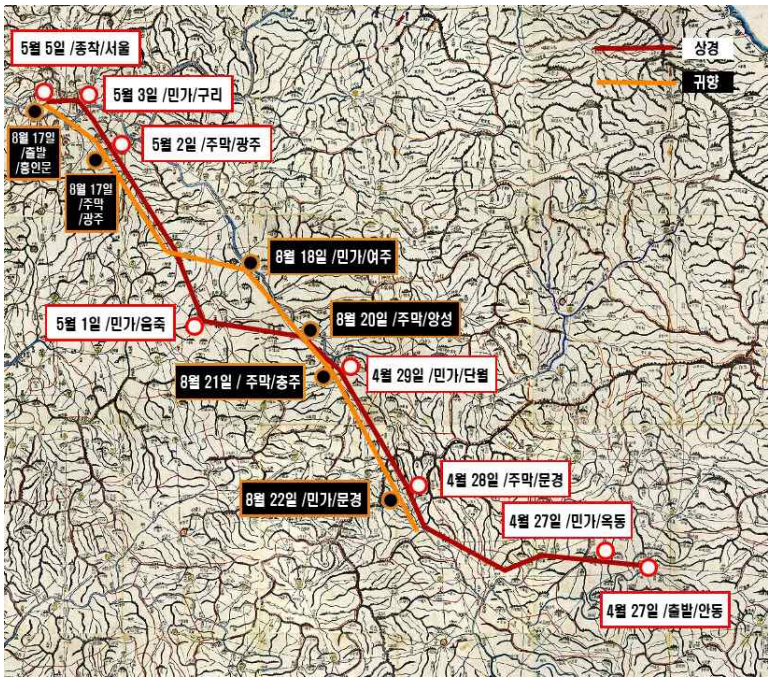


<그림 6> 『나재중선조일기』의 신열도 상경과 귀향 여로.

신열도가 한양도성 입성에는 8일 소요되었다. 『대동지지』 「정리교」에 따르면 한양서 비안까지의 거리는 550리이다. 따라서 신열도는 상경이 완료된 날을 제외한 7일 동안 하루 평균 78.5리를 이동하였다(그림 6). 그러나 신열도는 7일 동안의 상경 여정 가운데 하루만 주막에서 숙박하였다. 귀향은 6일이 소요된 가운데 주막은 단 하루도 이용하지 않았다. 따라서 그의 상경과 귀향에 따른 주막 투숙률은 7.5%에 그치고 있다. 이처럼 주막 이용률이 낮은 것은 주로 사가(私家)를 이용했기 때문으로, 주막이 활성화되지 않았음을 보여준다.

3. 김제행의 『서행일기』(18세기)

김제행(金霽行, ?~?)의 자는 계통(季通)이고 본관은 의성(義城)이다. 『西行日記』는 의성김씨에서 소장하고 있던 일기로, 전체 37면의 필사본이다. 아버지 김성탁은 신원소를 올렸다가 영조의 노여움을 사면서 유배되었다. 이에 김제행은 부친 해배(解配)를 청원하러 나섰고, 『서행일기』는 그 과정을 기록하였다. 그는 1741년 4월 27일 안동 오천의 종가를 출발했다. 김제행은 서울에 도착한 날을 제외한 7일의 여정 동안 3번을 주막에서 자는 등 투숙률이 43%에 이른다. 귀향 때도 5일 여정 중 3번 주막에 유숙해 투숙률이 60%에 이르고 있다(그림 7).



<그림 7> 김제행의 『서행일기』 상경과 귀향 여로.

상경과 귀향을 합친 평균 투숙률은 51%에 달한다. 이는 『해월헌계미일기』 28%, 『나계중선조일기』의 상경 투숙률 7.5%보다 훨씬 높은 수치다.

이처럼 주막 이용률이 높은 것은 김제행이 한양 여정을 준비할 때 이미 예고돼 있었다. 김제행은 양미(糧米), 마태(馬太)와 함께 노잣돈을 무려 10貫이나 준비하였다. 10관은 100냥에 해당하는 화폐규모이다. 김제행은 주렴(酒帘)에서 동전으로 결제를 하고 술과 떡을 매득하였다. 주렴은 주막의 또 다른 표현으로, ‘帘’은 ‘旗’와 같은 의미를 지닌다. 따라서 당시 그 주막에 주기가 내걸렸음이 김제행의 일기로도 확인된다.

4. 서찬규의 『임재일기』(19세기)

저자 서찬규(徐贊奎, 1825~1905)의 본관은 달성(達城), 자는 경양(景襄)이다. 그는 홍직필 문인이고, 1846년(헌종 12) 과거에 입격하였다. 『臨齋日記』는 1845년 정월 1일부터 1861년 5월말까지 16년 5개월 간의 기록으로, 분량은 280면에 이른다.

그는 1846년 1월 7일³⁰⁾의 1차를 시작으로 2차(1847년 2월 6일), 3차(1848년 10월 15일), 4차(1849년 4월 2일), 5차(1850년 1월 26일), 6차(1850년 9월 16일), 7차(1851년 9월 3일), 8차(1852년 1월 24일), 9차(1852년 8월 25일), 10차(1853년 6월 30일), 11차(1854년 2월 9일), 12차(1855년 4월 4일), 13차(1857년 3월 25일), 14차(1858년 12월 9일) 등 14차례의 상경과 귀향을 바탕으로 『임재일기』를 작성하였다(그림8).

서찬규의 1차 상경은 서울에 도착한 날을 제외한³¹⁾ 10일의 여정 중 닷새(1월 9일, 1월 11일, 1월 12일, 1월 14일, 1월 15일)를 주막에서 자 50%의 주막 투숙률을 보였다. 1차 귀향길은 집에 도착한 날을 제외한 7일의 여정 동안 나흘(3월 7일, 3월 8일, 3월 9일, 3월 10일)을 주막에 유숙, 투숙률이 57%에 이르고 있다. 서찬규는 2차, 4차, 5차, 6차, 7차, 9차, 10차, 11차 등 9차례의 상경과 귀향도 1차와 똑같은 동태로를 이용하였다. 9차례의 여정을 종합하면 상경 때는 평균 11.4일중 3.6일로 31.5%, 귀향 때는 8.3일중 3.2일로 38.5%를 나타냈다. 따라서 전체 평

30) 상경 시작일 기준으로 이하도 같다.

31) 종착일은 상경과 귀향 모두 주막에 투숙하지 않기 때문에 이하 모두 소요 여정에서 제외한다.

균으로는 35%(3.4일)의 주막 투숙률을 기록하였다.³²⁾



<그림 8> 서찬규의 『임제일기』 1차 상경과 귀향 여로.

서찬규의 주막 투숙률이 18세기 김제행의 『서행일기』 51%보다도 낮은 것은 일기 표현 방식과 직접적인 관련이 있다. 그의 숙박과 관련된 표현 중에는 ‘당교에서 유숙하였다’ 등과 같이 ‘OO지역에서 잠을 잤다’ 식으로 기록한 사례가 다수였다. 이 경우 꼭 주막에서 잤다는 보장이 없는 만큼 미상으로 처리했고, 따라서 주막 투숙률이 낮게 나왔다.

32) 최종 도착일은 숙박이 아니기 때문에 주막 투숙률 계산에서는 1일이 빠지게 된다. 따라서 상경 11.4일과 귀향 여로 8.3일 값이 나왔다. 이를 바탕으로 상경 31.5%, 귀향 38.5%의 투숙률 값을 얻었다.



<그림 9> 김득신 <노상알현도>
부분.

상경 여로는 평균 12.0일, 귀향 여로는 9.2일로 전체 평균 여정은 21.2일이 소요되었다. 이처럼 같은 거리임에도 불구하고 상경 여로에 시간이 더 많이 걸린 것은 한양생활에 필요한 생필품을 많이 지니고 가면서 속도를 내기가 상대적으로 어려웠기 때문이었다. 조선 후기 화가 김득신(金得臣·1754~1822)의 <노상알현도>에 양반과 그를 수행하는 노비들의 모습이 표현되어 있다. 견마잡이가 말을 탄 주가(主家)의 선비를 조금 앞서서 끌고 있고, 뒤로는 등짐을 진 가노(家奴)가 따르고 있다(그림 9).

3-1馬로 조를 이룬 이 같은 환경

에서 빠른 속도를 낼 수 없었을 것이다. 서찬규는 1848년 10월 27일자 일기를 ‘回送卜漢 上家書’라고 기록하였다. ‘짐꾼을 돌려보내고 집에 편지를 부쳤다’는 것은 대구에서 서울까지 짐꾼을 대동한 것을 의미한다.

반면 귀향 여로의 경우 되가져오는 물품이 거의 없고 또 노비도 먼저 내려보낸 경우가 많아 상대적으로 속도를 더 낼 수 있었다. 김정호의 『대동지지』 「정리고」에 의하면 한양에서 대구까지의 거리는 670리이다.³³⁾ 따라서 상경할 때는 하루 55.8리, 귀향할 때는 하루 72.8리³⁴⁾를 주파한 셈으로, 역시 귀향 때의 속도가 더 빨랐다. 『임재일기』는 16년 5개월의 방대한 일기로, 그 속에는 서찬규가 여로에 경험한 19세기

33) 『대동지지』 정리고, “琴湖江十里冬橋夏船 大邱十里京六百七十里.”

34) 한양에서 대구까지의 거리는 670리를 상경과 귀향 평균일인 12일과, 9.2일로 각각 나눈 값이다.

중후반의 다양한 풍속이 기록돼 있다. 사례별로 ①상경의 가장 큰 목적, ②집 부치는 소포관행, ③큰 고개 넘을 때의 가마 이용, 初去禮 의식, ⑤여정의 계절적 선호, ⑥여정 지체 원인, ⑦급할 때는 최대 110리 주파, ⑧반촌(泮村)의 하숙, ⑨한강 도하 모습, ⑩선문(先文) 활용 등의 조선후기 여행 풍속도를 집할 수 있다.

1) 상경의 가장 큰 목적

서찬규의 14차례 상경 목적은 과거 응시 6번, 스승 관련 4번, 문중 일 2번, 사원 사액관련 1번, 목적 미상 1번 등으로 과거가 가장 많았다(표 4). 그는 생애 처음으로 과거에 응시, 1차에 入格하는 영광을 누렸다. 그러나 이후로는 모두 낙제하는 등 과운(科運)은 없었다. 따라서 1차 상경 때의 급제는 소과였던 것으로 추정된다. 과거가 있던 날 한성이 가까운 경기도 지역의 대로변 주막은 ‘발을 들여놓지 못할 정도 [無投足處]’로 수험생들로 크게 붐볐다.

<표 4> 서찬규의 상경 목적과 결과

구분	목 적	날 짜	결 과
1차	과거	1846년 1월 7일	입격
2차	과거	1847년 2월 26일	낙방
3차	과거	1848년 10월 15일	낙방
4차	과거	1849년 4월 2일	낙방
5차	과거	1850년 2월 19일	낙방
6차	목적 미상 ³⁵⁾	1850년 9월 16일	*
7차	스승 노호선생 방문	1851년 9월 3일	*
8차	문중 일	1852년 1월 24일	*
9차	스승 노호에 대한 분곡	1852년 8월 25일	*
10차	스승의 소상(小祥) ³⁶⁾	1853년 6월 30일	*
11차	과거	1854년 2월 9일	낙방
12차	경주 인산서원 사액 청원	1855년 4월 4일	*
13차	스승 고본초 21책 봉완	1857년 3월 25일	*
14차	문중 일	1858년 12월 9일	*

점심을 먹은 후에 30리를 가서 長院에 도착하였다. 과거 보러 가는 일행이 운집하여 또 발 들여 놓을 틈이 없으니 잠잘 곳을 구하지 못하였다. 마침 그 동네 사람 덕분에 촌마을의 외진 방 한 칸을 얻었다. 이십여 명이 무릎을 마주 닿게 앉고 몸을 굽혀 쪼그리고 잠을 자야 했지만, 형편상 어쩔 수가 없었다. 이른바 저녁밥이란 것이 거의 새벽닭 울 때나 되어야 하고, 잠도 서로 교대로 자고 일어나며 고생으로 밤을 지새웠다.³⁷⁾

한양도성 성내도 과거를 보러 온 전국의 유생들로 ‘거리가 메워지고 골목이 넘쳐날’[塡街溢巷] 정도로 매우 혼잡했다. 따라서 1방에 20여 명이 동침하거나 유생들을 수용하지 못하는 경우가 생겨났다.

다시 강을 건너 30리를 가서 동대문에 들어가 泮주인 홍종하의 집에 도착하였다. 이 때 과거 보러 온 유생들이 거리를 가득 메웠고 골목이 넘쳐나서 뒤늦게 도착한 사람은 모두 수용할 수가 없었다. 동행한 이십여 명이 일단 함께 잤다.³⁸⁾

2) 짐 부치는 소포관행

서찬규의 5차 상경(1850년 1월 26일) 소요일은 평균 12일보다 사흘이나 적은 9일로, 이례적으로 짧았다. 그는 한성으로 가지고 가던 여러 권의 책을 1월 29일 경상도 신원 부근에서 상경리(上京吏) 편에 미리 소포 형식으로 부쳤고 따라서 가지고 갈 짐을 덜 수 있었다.

35) 반궁에서 머문 것 등으로 봐 과거시험 목적이었으나 몸이 안 좋아 포기한 것으로 보인다.

36) 초상 때부터 계산하여 13개월 만에 지내는데 윤달은 계산하지 않는다.

37) 1857년 4월 1일자, “午食後 三十里 至長院 科行雲集 更無投足處 幾乎失宿 幸因村人力得村隅一斗屋 廿餘人促膝坐 擁輓身着睡 無可奈何 而所謂夕斃 幾至鷄晨 相枕迭起 辛苦經宿光色.” 『임재일기』 1857년 3월 28일자, 1859년 1월 8일자 등에도 비슷한 내용이 기록되어 있다.

38) 1857년 4월 4일자 “重渡江而三十里 入東大門 抵泮主人洪宗河家 時科儒 ○○塡街溢巷 後至者 不得相容 同行廿餘人 姑爲同宿.”

종과 말을 돌려보내고, 약간의 물건을 본 읍에서 상경하는
아전 편으로 부쳤다. 신원에서 점심을 먹고, 초곡에서 묵었
다.³⁹⁾

이 같은 사례는 ‘일찍 출발하여 장천에서 아침을 먹고, 물건은 상경
하는 하인 편으로 부치고 종은 돌려보냈다.’(1850년 9월 17일자)⁴⁰⁾, ‘안
보에서 아침을 먹고, 비로소 서울 돌아가는 사문차사 선전 許煥을 만
나 곧 물건을 모두 옮겨 부쳤다.’(1850년 9월 20일자)⁴¹⁾ 등의 일기문을
통해 재차 확인된다. 이는 인편에 소포를 부치는 관행이 당시에 매우
보편화됐음을 보여주는 것이다. 조선후기 한양은 部-坊-契의 주소체계
를 갖고 있었기 때문에 부친 집을 되찾는 것은 그리 어렵지 않았다.⁴²⁾

3) 큰 고개 넘을 때의 가마 이용

『임재일기』에는 작가 서찬규가 가마를 타고 조령을 넘는 모습이 등
장한다. 그러나 그가 왜 도보나 말을 타지 않고 고액의 삐를 지불하면
서까지 가마를 이용했는지는 분명치 않다.

가마를 타고 조령을 넘었는데, 가마세는 1냥 2전 4푼이었
다. 세 사람이 나란히 차례로 오르는데, 칼날 같은 봉우리가
만 접이나 되었고, 굽이굽이 꼬부라진 길이었다.⁴³⁾

일기를 보면 당시 서찬규 일행이 가마세로 지불한 화폐는 1냥 2전
4푼으로, 1인당 ‘4전’ 정도를 지출했다. 이날 일기 뒷부분에 ‘눈이 쌓여

39) “回送奴馬若干什物 付諸本邑上京吏便 午於新院 宿草谷.”

40) “早發 朝飯於壯川 回送奴子什物付於上京下人便.”

41) “朝於安保 始逢還京 赦文差使許宣侍郎什物 盡爲移付.”

42) 한성부는 영조 27년(1751) 반포된 『도성삼군문분계총록』에서는 5部
43坊 3백29契, 고종 3년(1866) 반포된 『육전조례』에는 5部 47坊 3백
39契의 주소체계를 갖고 있었다.

43) 1846년 1월 12일자 “晴而雪風涼 乘轎踰嶺 貫爲一兩二錢四分 三人聯次
以上 鈎嶂萬疊 羊腸百曲.”

개울도 없어졌고 길도 보이지 않아 가기가 아주 어려웠다.⁴⁴⁾라는 표현이 있는 것으로 미뤄 악기상 때문에 가마를 대여했을 가능성이 매우 높다.

4) 초거례 의식

조선시대 여로에는 여행 초행길에 나선 사람이 타인에게 일종의 신고식을 하는 ‘초거례’ 의식이 존재했다.

점심은 聞喜⁴⁵⁾읍내에서 먹고, 조령 동하원에 도착하여 거처를 잡았다. 저녁에 술과 안주를 차려 내는 이가 있었는데, 이른바 初去禮⁴⁶⁾였다.

『임재일기』에는 초거례에 대한 표현이 단 한번 등장하기 때문에 이것이 보편화된 여정 의식인지는 분명치 않다. 그러나 ‘所謂初去禮也’라는 표현으로 미뤄, 경제적 여유가 있는 초행자는 초거례 의식을 가졌던 것으로 여겨진다.

5) 여정의 계절적 선호

서찬규가 상경에 나선 시기는 계절적으로 음력 1월 3회, 2월 2회, 3월 1회, 4월 2회, 6월 1회, 8월 1회, 9월 2회, 10월 1회, 12월 1회 등으로 비교적 고르게 분포했다.

귀향 여정에 오른 시점도 3월 4번, 4월 3번, 10월·11월 각 2번, 1월·5월·8월 각 1번 등으로 역시 비교적 고르게 분포했다(표 5).

44) “積雪無溪 道塗極艱.”

45) 문경의 또다른 지명이다.

46) 1848년 10월 19일자 “午於聞喜邑中.抵鳥嶺東下院宿焉.夕.有酒肴之供.所謂初去禮也.”

<표 5> 『임재일기』 서찬규의 14차례 상경과 귀향 시기

회차	구분	시기(月)	회차	구분	시점(月)
1차	상경	1	8차	상경	1
	귀향	3		귀향	3
2차	상경	2	9차	상경	8
	귀향	3		귀향	10
3차	상경	10	10차	상경	6
	귀향	11		귀향	8
4차	상경	4	11차	상경	2
	귀향	4		귀향	3
5차	상경	1	12차	상경	4
	귀향	4		귀향	5
6차	상경	9	13차	상경	3
	귀향	10		귀향	4
7차	상경	9	14차	상경	12
	귀향	11		귀향	1

그러나 일 년 중 최고의 혹서기인 음력 7월은 상경과 귀향 여정을 일체 잡지 않았고, 또 최고 혹한기에 해당하는 음력 12월에는 단 1번만 귀향 여정에 올랐다. 따라서 조선시대 여행자는 혹한, 혹서기를 의식적으로 피했던 것으로 판단된다. 그러나 농번기를 피했을 것이라는 추정은 『임재일기』를 통해서도 확인되지 않는다.

6) 여정 지체 원인

서찬규의 여정 지체에 가장 큰 영향을 미친 것은 ‘악기상’이었다. 특히 겨울철보다도 홍수로 강을 건널 수 없는 여름철이 더 영향을 미쳤다. 서찬규의 5차 귀향은 평균 9일보다 이틀이나 늦은 11일이나 소요됐다. 1850년 4월 16일부터 20일 사이에 경상도 석현과 무태 사이의 琴江⁴⁷⁾수계 일대에 홍수가 잦기 때문이었다.

· 비가 쏟아져서 길을 갈 수 없었다(4월 16일).⁴⁸⁾

47) 낙동강 지류인 금호강을 지칭한다.

48) “雨注不行.”

· 비가 그치지 않았다. 구 어른과 옷이 젖는 것을 무릅쓰고 가서 인동의 장천에서 묵었다(4월 17일).⁴⁹⁾

· 비가 그치지 않았다. 냇물이 크게 불어났다. 그러나 노잣돈이 부족하여 머무르기가 어려웠다(4월 18일).⁵⁰⁾

· 냇물이 불어나 건너기 어려워 증곡에 이르러 처가에서 묵었다(4월 19일).⁵¹⁾

· 鼎峴으로부터 無怠에 이르니, 금강이 크게 불어나고 여러 벼들이 억지로 만류하여 머물러 묵었다(4월 20일).⁵²⁾

말바닥이 부르트는 ‘족권’(足藪)도 여정 지체의 주요 원인이 됐다.

· 일행의 거의 절반이 발이 부르터서 더 갈 수가 없었다(1847년 2월 20일).⁵³⁾

· 내가 앓던 것은 조금 나았으나, 부르튼 발이 문제가 되어 도무지 완전히 나를 기미가 없으니, 고민스럽고 고민스럽다(1847년 2월 27일).⁵⁴⁾

· 족씨 文若은 발이 부르터서 뒤쳐져 있어 같이 오지 못했다고 한다. 그대로 이곳에서 묵었다(1854년 2월 12일).⁵⁵⁾

이밖에 ① 둔중, ② 설사, ③ 감기 등도 여정 지체의 원인이 됐고, 그는 감기가 낫지 않자 그 다음날 충청도 영동읍에 들러 탕약 한 첩을 복용하기도 했다.⁵⁶⁾

① 한 처사가 또 臀腫으로 말을 타기도 어렵고 걷기도 어

49) “雨不止 與具丈冒沾而行 宿於仁同壯川.”

50) “雨不止 川溪大漲 然資斧見乏 難於滯留.”

51) “艱渡川漲. 抵曾谷妻家宿焉.”

52) “自鼎峴抵無怠 琴江大漲 諸友強挽 留宿.”

53) “一行幾半以足藪 不得進.”

54) “余所苦少可 而藪足崇耳 無蘇完之期 苦悶苦悶.”

55) “而族氏文若 以足藪在後 不同來云 仍宿焉.”

56) “强疾○行二十里 至永同邑 午食 訪醫鑿劑藥 因湯服一貼.”

려워 일행은 또 머물렀다.⁵⁷⁾

② 밤을 지나며 설사를 겪었다.⁵⁸⁾

③ 지난밤에 우연이 寒疾을 앓게 되어 종일 신음하느라 길을 나설 수가 없었다.⁵⁹⁾

7) 최대 1백 10리 주파

1846년 3월 9일, 서찬규는 귀향일까지 닷새밖에 남지 않았음을 뒤늦게 확인했다. 이는 평균 귀향일 9.2일보다 매우 짧은 시간으로, 정황상 닷새 후 집안에 대사가 계획돼 있었던 것으로 파악된다. 그러자 그는 이날 광암점까지 40리, 모도원까지 50리 등 동래로 90리를 주파했다. 그러나 이것으로도 불안함을 느꼈는지 그 다음날은 무려 1백 10리를 주파했다.

20리를 가서 용원에서 아침을 먹고, 40리를 더 가서 달천 주막에서 점심을 먹고, 50리를 가서 안보 주막에서 잤다.⁶⁰⁾

8) 반촌의 하숙

서찬규는 14차례의 상경 때 주로 성균관 주변의 ‘반촌[반궁]이라는 곳에서 단기 숙박을 했다. <수선전도>를 보면 성균관의 경우 동쪽과 서쪽으로는 물이 흐르나 북쪽에는 물길이 없다. 따라서 ‘절반만 물이 흐르는 궁’이라는 의미에서 성균관을 ‘반궁’이라고 칭했다.⁶¹⁾ 반촌은 지금의 종로구 명륜동 1가 16번지 일대가 된다. 서찬규는 14번의 상경 중 12번을 반촌에서 단기 체류하는 등 성균관 주변을 단골 하숙처로 삼았다. 특히 홍종하(洪宗河)라는 인물이 등장하는 것으로 미뤄, 주로

57) 1853년 7월 10일자 “韓處士 又以臀腫 難騎難步 一行又留焉”. 문중은 증기를 일컫는다.

58) 1853년 8월 4일자 “過夜經泄瀉”.

59) 1858년 12월 12일 “陰或雪 過夜偶苦寒疾 竟日呻唸 不得○行”.

60) “行二十里 朝飯於龍院 四十里而午於纒川店 五十里而宿於安保店.”

61) 신창호, 2005, 『교육학개설』, 서현사, 111쪽.

그의 집에서 단기하숙을 한 것으로 판단된다.

9) 한강 도하 모습

서찬규가 상경과 귀향을 할 때 최대 변수가 된 것은 한강이었다. 한강은 강폭이 넓고 수심이 깊기 때문에 풍랑이 일면 나룻배가 운항되지 못하는 경우가 종종 있었다. 그러나 겨울철 한강 전체가 결빙할 경우 도보로 한강을 건너기도 했다. 특히 노량진에서 한강의 빙판을 걸어서 서빙고에 도달했다.

· 한강의 沙坪 나루터에 이르니 풍랑이 세차게 일어 배를 빌릴 수가 없어서 나루터 주막에 묵었다(1849년 4월 15일).⁶²⁾

· 강가에 이르니 파도가 크게 일어 위험하여 건널 수 없어서 다시 반궁으로 들어왔다(1852년 3월 6일).⁶³⁾

· 울산의 巖星窆와 더불어 짝하여 얼음을 타고 노량진을 건너 비스듬히 동작으로부터 곧 서빙고 나루에 이르렀다(1852년 11월 6일).⁶⁴⁾

10) 선문 활용

서찬규는 의사소통하는 수단으로 ‘선문’⁶⁵⁾을 적극 활용했다. 이 제도는 본래 중앙의 벼슬아치가 지방에 출장할 때, 도착 날짜를 미리 알리던 공문을 의미했으나 반가층도 이를 활용했다. 시골집이 가까워져 오자 가노가 말을 끌고 마중 나왔다.⁶⁶⁾ 이는 서찬규가 선문을 이용해 여로 일정을 적은 편지를 미리 부쳤기 때문에 가능했다. 그러나 선문은 마중 나온 길이 엇갈려 가노가 서울까지 올라갔다가 되돌아 경우

62) “至漢江沙坪律 風浪洶湧 不可船借 宿於津頭店.”

63) “至江頭波濤洶湧 危不能渡 還入津.”

64) “與蔚山巖星蔡作伴 登水渡露梁津 迤自銅雀 卽抵西水庫津.”

65) ‘先聞’은 어떤 일이 일어나기 전에 미리 알리는 소식이라는 뜻에서 ‘先文’과 비슷한 면이 있다. 그러나 구두로 전달한다는 점에서 차이가 난다.

본고는 서찬규가 서신을 통해 先文을 전달한 것으로 파악했다.

66) 1846년 3월 11일 “而至茶富院 家中奴馬來待○矣”.

도 있었고, 이에 서찬규는 가노의 헛수고를 탄식했다.

아침은 태봉에서 먹고, 덕곡에 당도하니 가복 석만(石萬) 말을 끌고 뒤따라 왔다. 이는 중간에 길이 교묘하게 엇갈려 그가 서울까지 들어갔다가 되돌아온 것이다. 헛수고 하였으니 탄식할 일이다.⁶⁷⁾

한편 양반층과 달리 경제적으로 어려운 나그네는 주막 대신 노변취사를 하였던 것으로 보인다. 일본인 혼마 규스케는 『조선잡기』에서 “조선의 내지를 여행하는 사람은 반드시 길 옆에 돌을 쌓고 그 안에 불을 때서 그늘린 향기가 나는 작은 부뚜막을 볼 수 있다. 이것은 조선의 여행객이 스스로 밥을 지어서 식사를 한 흔적이다. 조선의 가난한 여행객은 흙으로 만든 작은 병을 지고 쌀을 사서 스스로 밥을 짓고, 되도록이면 여관에서 식사를 하지 않도록 노력한다. 순박한 풍조가 아니라 가난 때문이다.”⁶⁸⁾라고 기록했다.

5. 류장식의 『서행일록』(20세기)

저자 류장식(柳璋植·1875~1949)의 호는 가림(可林), 본관은 전주로 안동 일대에 거주했다. 『西行日錄』은 『가림선생문집』에 들어 있는 여행 관련 일기로 모두 30면에 걸쳐 수록되어 있다. 류장식은 고조부 휘문의 문집인 『창랑문답』을 간행하기 위해 상경을 계획했다. 그의 상경 여정은 앞선 일기류에서 봤던 것과는 전혀 다른 것이었다. 1905년 경부선이 개통·운행되기 시작하면서, 영남 사람들은 육로의 동래로 대신 신문명인 기차를 이용하기 시작했다.

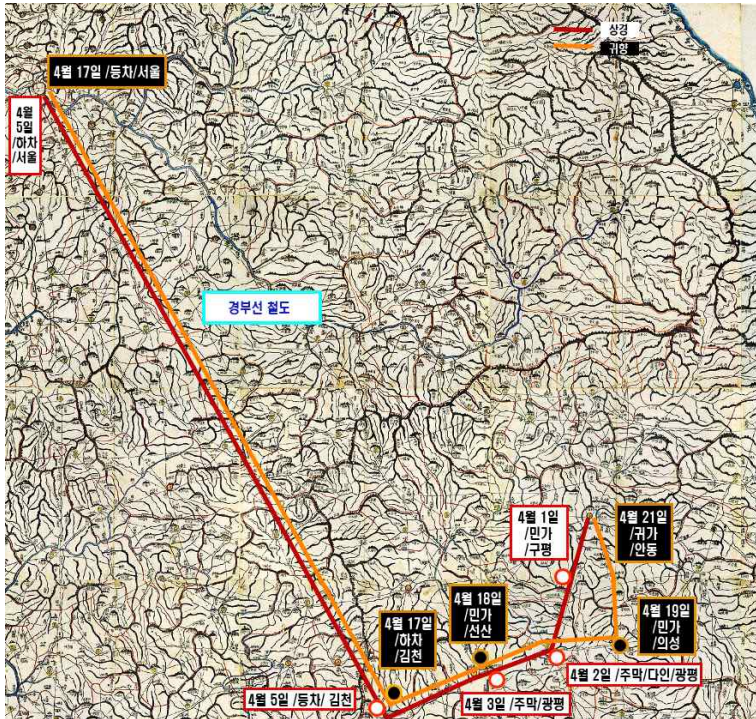
전날 안동 주변의 집을 나선 류장식은 4월 1일 구평 민가에 투숙했다. 이후 여정에서는 주막과 민가에서 잠자리를 해결했다. 4월 5일, 그

67) 1847년 4월 5일 “朝胎峰至德谷 家僕石萬牽馬○○追後而來 蓋中路巧違渠至入京還來 虛費勞勤 可歎”.

68) 혼마 규스케, 최혜주 역주, 2008, 『조선잡기』, 김영사, 240쪽.

는 옛새 만에 김천에서 도착해 家書는 화물로 부쳤다. 그리고 오전 9시에 경부선 등차(登車)해 추풍령-대전-수원 등을 경유한 끝에 당일 오후 서울에 도착했다(그림 10). 그는 열흘 남짓 걸리던 여정을 기차라는 신문명을 이용해 당일 목적지에 도착했다.

서울에서의 일정을 소화한 류장식은 4월 17일 등차를 해 역시 당일 오후 김천역에 도착했다. 그는 선산-의성을 거치는 등 상경 때와 다른 여로를 택했고 하차 닷새 만에 본가에 도착했다. 그는 상경과 귀향 여정에 각각 6일, 5일을 소비했다. 그는 6일의 상경 여로 중 주막을 2회 이용했다. 그러나 하루는 등차였기 때문에 순수 주막 투숙률은 5일 중 2일인 40%에 이르고 있다.



<그림 10> 『서행일록』 류장식의 상경과 귀향 여로.

IV. 여행 관련 물가

조선시대 ‘냥(兩)-전(錢)-푼(分)’의 화폐단위가 현재 어느 정도의 가치를 지니느냐에 대해서는 여러 가지 주장이 존재할 수 있으나 본고에서는 신병주의 1냥=7만원, 1전=7천원, 1푼=7백원(2011년 물가 기준)의 견해를 따랐다. 그는 조선 후기 쌀 1섬(20말) 공정가가 5냥이었던 점을 바탕으로 냥-전-푼의 현재 가치를 환산하였다. 그러나 당시 당오전(當五錢)에 최소 5배 정도의 초인플레이션 현상⁶⁹⁾이 나타났던 것을 감안하면 이를 구하는 연산은 ‘당시 화폐가(냥-전-푼)x7(환율 상수)÷5(당오전 상수)’라는 공식이 성립된다.

『교남수록』(嶠南隨錄)⁷⁰⁾의 기록은 ‘兵丁 몇명의 밥값으로 총액 얼마를 지불하였다’라는 형식을 띠고 있고, 때문에 1명분의 밥값을 도출할 수 있다. 경상감영은 1894년 8월 29일 초관, 초장, 병정 및 하인들이 칠곡에서 저녁참으로 먹은 254床 값으로 63냥 5전을 지불하였다.⁷¹⁾ 따라서 1인당 밥값은 2전 5푼이다. 또 같은 해 9월 2일에는 초하루 저녁 밥 238상 값으로 선산참에서 71냥 4전을 지급하였다.⁷²⁾ 1인당 밥값은 3전 0푼이다. 같은 달 9월 9일에는 초장, 병정, 마부 125명의 저녁밥값으로 총 31냥 2전 5푼을 지급하였다.⁷³⁾ 1명당 밥값은 2전 5푼이다. 같

69) 이현창, 2010, 『조선 후기 재정과 시장』, 서울대학교 출판문화원, 388쪽. 1883년 악화인 당오전을 주조함으로써 촉발된 물가 양등은 모두 주요 상품의 가격을 새로운 수준으로 이동시킨 가격혁명으로, 이른바 초인플레이션(hyperinflation) 현상이 나타났다. 방물용 綿紬의 경우 1878년 1필당 가격은 9냥이었으나 15년이 지난 1894년에는 40-44냥으로 5배 정도 등귀하였다.

70) 관군이 경상도 일대 동학농민군 토벌을 위해 1894년 8월 28일부터 12월 24일까지 경상도 상주·안의·金山 등 여러 군을 행군하면서 소비한 경비 내역을 모아 기록한 책이다.

71) 『교남수록』 1894년 8월 29일 “六十三兩五錢 哨官哨長兵丁各下人食二百五十四床 黍谷夕站.”

72) 『교남수록』 1894년 9월 2일 “七十一兩四錢 初一日夕食二百三十八床 善山站.”

73) 『교남수록』 1894년 9월 9일 “三十一兩二錢五分 哨長兵丁馬夫夕食一百

은 달 27일에는 병정 및 각 하인 124명의 점심값으로 칠곡참에서 43냥 2전을 지출하였다.⁷⁴⁾ 1끼당 밥값은 3전 4푼이 된다. 따라서 4개 사례의 1명당 평균 밥값은 2전 8푼 정도가 되고 있다(표 6). 이는 일본인 이마무라 도모(今村鞆)가 『조선풍속집』(1909)에서 조선의 주막에 대해 기술한 내용과 크게 차이나지 않는다.

<표 6> 『교남수록』 식비 지출

구분	구매 시기	가격	구입처
1床	1894년 8월 29일	2전 5푼	칠곡
1床	1894년 9월 2일	3전 0푼	선산
1名	1894년 9월 9일	2전 5푼	선산
1名	1894년 9월 27일	3전 4푼	칠곡

보통 영업은 손님에게 술과 음식을 제공하는 일을 주로 하는데, 대개 술은濁酒이지만 드물게는 燒酒, 藥酒를 양조하기도 한다. 제공되는 음식은 밥과 반찬, 고기 등으로, 밥값은 지역에 따라 다르다. 가장 싼 것은 3-4전부터, 가장 비싼 것은 20전 범위에서 먹을 수 있다.

한말-대한제국기의 밥 1끼 가격인 2전 8푼은 앞과 같은 방식인 1전=7천원, 1냥=700원으로 환산하면 19,600원'으로 고액에 속한다. 그러나 당시 당오전에 5배 정도의 실질가치 하락이 있었던 점을 감안하면 초인플레이션 직전의 밥 1끼 값은 3,920원 정도로 파악된다. 『교남수록』에 의하면 경상감영은 1894년 9월 1일 말죽[馬粥] 등으로도 불렀던 마초를 칠곡참에서 17통의 값으로 6냥 8전⁷⁵⁾, 같은 달 9월 3일에는 선산참에서 말죽 19통의 가격으로 9냥 5전⁷⁶⁾, 다음 달 10월 6일에는 金山참에서 말죽 18통의 가격으로 9냥 45전⁷⁷⁾을 지출하였다. 따라서 말죽

二十五名.”

74) 『교남수록』 1894년 9월 27일 “四十三兩二錢 兵丁各下人一百二十四名午食-同日 添谷站.”

75) 『교남수록』 1894년 9월 1일 “六兩八錢 馬粥十七桶.”

76) 『교남수록』 1894년 9월 3일 “九兩五錢 馬粥十九桶.”

1통 값은 각각 4전, 5전, 5전 5푼 등으로 파악돼, 같은 시기임에도 불구하고 지역별로 다소 차이가 나고 있다. 검토 결과, 말죽 1통의 평균 가격은 4전 8푼으로, 1894년 1끼당 밥값인 2전 8푼보다는 2전 정도 비쌌다. 이는 馬價가 비싼 것과 연동돼 있기 때문으로 판단된다. 4전 8푼을 당오전 초인플레이션 직전가로 환산하면 6,700원 정도이다(표 7).

<표 7> 『교남수록』 馬草價 지출

구매 시기	가격	구입처
1894년 9월 1일	4전	철곡장
1894년 9월 3일	5전	선산장
1894년 10월 6일	5전 5푼	金山菴

V. 맺음말

지금까지 조선후기 충주지역을 중심으로 당시 교통로와 영남 선비의 상경기에 대해 살펴보았다. 충주지역 교통로는 적어도 삼한시대부터 그 토대가 마련된 것으로 볼 수 있다. 특히 당시 토목기술이 미약한 것을 감안하면 조선 후기까지 도로 선형을 유지하였다고 판단된다.

『대동지지』를 기준으로 할 경우 충주목으로는 조선시대 전국 8道 중 유일하게 동래로와 봉화로 등 2개 대로가 경유하였다. 영남 선비들은 이같은 교통환경을 배경으로 상경과 귀향의 여정을 개인일기로 생생하게 남겼다. 황여일의 『해월헌계미일기』(16세기), 17세기 신열도의 『나재중선조일기』(17세기), 김제행의 『서행일기』(18세기), 서찬규의 『임재일기』(19세기), 류장식의 『서행일록』(20세기) 등을 통해 당시 교통로 이용 현황과 여행문화를 파악할 수 있었다.

특히 『임재일기』의 저자 서찬규는 1845년부터 1861년까지 16년 5개월 동안 총 14번의 상경과 귀향을 하였고, 이를 일기로 남겼다. 그는 3차·8차·12차·13차·14차를 제외한 나머지 1차·2차·4차·5차·6

77) 『교남수록』 1894년 10월 6일 “九兩九錢 馬粥十八桶 金山站.”

차·7차·9차·10차·11차 등 9번의 상경과 귀향은 모두 동래로만을 이용하였다.

9번의 여정을 분석한 결과, 상경 여로의 경우 평균 12일, 반면 귀향 여로는 평균 9.2일, 전체는 21.2일이 소요되었다. 주막 이용률은 각각 35%로 비교적 낮게 나타났으나 이는 일기에 주막명 대신 지명을 많이 기록하였기 때문이었다.

그는 상경 때는 하루 평균 55.8리, 귀향 때는 평균 72.8리를 주파하였다. 이처럼 같은 거리임에도 불구하고 상경 여로에 평균 2.8일이 더 많이 걸린 것은 서울생활에 필요한 생필품을 지니고 가면서 家奴를 대동하는 경우가 많았기 때문이었다.

이밖에 그의 일기를 통해 상경의 주된 목적, 교통로 상의 짐 부치기, 영로(嶺路)의 가마 이용, 과거 기간의 주막 만원사례, 흑한·혹서기 여정 회피, 여정 지체 원인, 급할 때의 속력걷기, 한양에서의 단기 숙박, 한강도하 모습, 선문 활용 등 다양한 여정 생활상을 파악할 수 있었다.

『교남수록』의 1끼당 밥 가격 2전 8푼은 일본인 이마무라 도모(今村 鞆)이 『조선풍속집』(1909)에서 조선의 주막에 대해 기술한 내용과 대체로 일치하였다. 이를 지금의 가치로 환산하면 19,600원으로 고액에 속하나 초인플레이션 직전가로 환산하면 3,920원 정도였다. 말죽 1통의 평균 가격은 4전 8푼으로, 지금의 화폐가치로 환산하면 6,700원 안팎이었다. 이는 1894년 1끼당 밥값인 3전 4푼 보다는 1전 4푼 정도 비싼 것으로 馬價가 비싼 것과 연동되어 있기 때문으로 판단되었다.

이상에서 보듯 조선시대 영남 선비들이 남긴 개인 일기는 당시 민인들의 교통로 이용 현황과 여행문화를 복원하는데 실증적인 자료가 되고 있다. 나아가 일기 등 문헌의 부족한 부분은 풍속화 등을 통하여 보충하면 조선시대 교통·여행·주막 문화에 대한 입체적인 복원도 가능할 것이다.

[논문접수 : 2015.10.31, 심사시작 : 2015.11.03, 심사완료 : 2015.11.15]

주제어 : 교통로, 영남선비, 주막, 일기, 여행물가, 충주지역

【참고문헌】

- 김재행, 『서행일기』
류장식, 『서행일록』
미상, 『노정기』
서찬규, 『임재일기』
신열도, 『나재중선조일기』
황여일, 『해월헌계미일기』
『新增東國輿地勝覽』
『朝鮮王朝實錄』
『擇里志』
IB 비숍 저, 신복룡 역, 2000, 『조선과 그 이웃 나라들』, 집문당
<한국역대인물종합시스템>
- 김미혜·정혜경, 2007, 「풍속화에 나타난 18세기 조선시대 식기와
음식문화 연구」, 『한국식생활문화학회지』 22.
김종혁, 2002, 「조선 후기 한강유역의 교통로와 장시」, 고려대학교
박사학위논문.
박병철, 2010, 「용비어천가 정음표기 지명과 한자어 지명의
대립, 변천에 관한 연구」, 『국어학』 60.
배도식, 1982, 「옛주막의 민속적 고찰」, 『한국민속학』 15.
유옥경, 2011, 「朝鮮時代 繪畫에 나타난 飲酒像 연구」, 이화
여자대학교 박사학위논문.
신병주, 2011, 『조선평전』, 글항아리.
안휘준, 1980, 『한국회화사』, 일지사.
원유한, 2006, 『한국화폐사』, 한국은행.
이능화 저, 이재곤 역, 1992, 『朝鮮解語花史』, 동문선.
이마무라 도모, 1909, 『朝鮮風俗集』, ウツボヤ書籍店.
이상희, 2009, 『한국의 술문화』, 선.
이현창, 1997, 『民籍統計表의 해설과 이용방법』, 고려대학교

민족문화연구원.

정요근, 2011, 「통일신라시기의 간선교통로」, 『한국고대사연구』 63.

조항범, 2010, 「용비어천가에 나오는 지명 쇠벼라에 대하여」,
『한국어학』 54.

주영하, 2008, 「주막의 근대적 지속과 분화: 한국음식점의 근대
성에 대한 일고」, 『실천민속학연구』 11, 실천민속학회.

최영준, 2004, 『嶺南大路』, 고려대학교 민족문화연구원.

한국도로공사, 1981, 『한국도로사』.

한정훈, 2008, 「신라통일기 육상교통망과 5통」, 『부산사학』 27.