

## 민망 시기(1820-1841) 서양식 범선 제작 추이: 문맹(文盲) 수군 통제(水軍統制) 완재능(阮才能)의 역할을 중심으로\*

최 병 욱\*\*

### 국문초록

민망 황제는 프랑스인 필립 바니에와 장 밥티스트 세노에게 유럽식 선박을 만들어달라고 요청했다. 그러나 이들은 거절했다. 민망은 완재능(阮才能 Nguyễn Tài Năng)을 선박 건조 책임자로 결정했다. 그는 부여된 임무를 성공적으로 완수했다. 1824년의 일이었다. 이후 완재능은 수군 지휘관 중의 하나인 통제(統制)라는 직함을 갖고 서양식 선박을 연속적으로 건조했다. 외부의 서양인들에게 당시 유행하던 유럽 세계의 범선인 ‘square-rigged ships’라고 불렸으며 민망 이하 베트남 사람들이 ‘다색리동범선(多索裏銅帆船)’이라 표현했던 이 배 위에는 황제의 문·무신료들이 올랐다. 그들은 광둥, 마닐라, 싱가포르, 말라카, 페낭, 세마랑, 브루나이, 바타비아 및 인도 동부를 포함한 아시아 세계의 다양한 지역을 여행했다. 베트남인 자력으로 새로운 모형의 대형 선박이 건조된 건 응우옌 왕조 시대의 의미 있는 변화요 발전이었다. 완재능의 성공으

\* 본고는 “An Illiterate Navy Commander of the Emperor Minh Mạng (1820-1841)- Nguyễn Tài Năng and his role in the building of the European style vessels”(4th International Conference on Vietnamese and Taiwanese Studies, Cheng Kung University, 23-24, November, 2019)란 제목의 발표문을 수정·보완한 것이다. 토론을 담당해 좋은 의견, 많은 정보를 주었던 청궁(成功)대학 사학과 정영상(鄭永常) 교수에게 감사의 마음을 표한다. 이 연구는 인하대학교의 지원으로 수행되었음.

\*\* 인하대 사학과 교수. choibyungwook@gmail.com.

로부터 시작된 유럽식 범선 제작 기술은 진화를 거듭해 1840년대 초 티에우찌 황제 시기 증기선 생산으로 이어졌다.

**주제어:** 완재능, 민망, 티에우찌, 응우옌 왕조, 수군, 선박

## I. 머리말

응우옌 왕조(1802-1945) 전반 민망(Minh Mạng)-티에우찌(Thiệu Tri) 시기(1820-1847) 활발한 활동을 했던 인물들 중에 흔치 않은 이름이어서 눈에 띄이는 두 사람이 있었다. 한명은 다오찌푸(Đào Trí Phú 陶致富, 이하 도치부)요 또 한 사람은 응우옌따이낭(Nguyễn Tài Năng 阮才能, 이하 완재능)이었다. 찌푸 즉 치부는 부를 쌓는다는 의미고 재능은 재주와 능력이다.

도치부는 문신 관료로서, 프랑스어까지 구사할 수 있었다. 그는 도서부 동남아시아 각처로 가는 관선을 타고 서양제 선진 물자를 구입하는 책임을 졌던 사람 중의 하나였다. 특히 그가 왕래했던 곳은 바타비아였다. 그의 이름대로 도치부는 많은 재산을 모았다.<sup>1)</sup>

도치부가 타고 다닌 관선은 베트남의 장인들이 유럽식으로 만든 범선이었다. 베트남에서는 이를 줄이 많은 돛배라는 의미로 다색범선(多索帆船)이라 불렀으며 배 아래쪽에 부식 방지를 위해 구리판을 박아 대었다고 해서 다색리동범선(多索裏銅帆船, 이하 다색리동선)이라고도 했다.

주로 민망 시기에 활동했던 완재능은 도치부가 타고 간 배를 최초로 만든 수군 장군이었다. 장군으로서 지휘관이었으며 그가 글을 몰

1) 『大南寔錄正編第三紀』(1894. 慶應義塾大學言語文化研究所, 1977)(이하 『寔錄』3), 41:8a.

랐다는 사실을 나는 사료에서 발견했다. 그런데 글을 모르는 완재능의 이름이 당시 베트남으로서는 선진 기술의 총화였던 유럽식 선박 건조와 관련해서 ‘실록’에 자주 등장한다.

필자는 베트남 조정에서 관선들을 매년 해외로 보내 물자를 교역한 걸 연구한 바 있다. 민망 황제 때부터 시작된 이 해외 활동은 두 가지 방향으로 전개되었다. 필자의 연구 중 한 가지는 당시 서양인들의 세계가 형성된 도서부 동남아시아 각 항구도시를 왕래하는 여정에 대해서였으며<sup>2)</sup> 또 한 가지는 중국의 일구통상(一口通商) 정책으로 인해 대외 교역의 문이 유일하게 열려 있던 광둥(廣東)으로의 방문에 대한 것이었다.<sup>3)</sup> 후자는 광둥으로 가는 공적 업무라는 의미로 여동공무(如東公務)라고 불렀다. 전자는 가는 곳에 따라서 하주 공무(下洲公務), 신가과 공무(新嘉波公務), 강류과 공무(江流波公務)<sup>4)</sup> 등의 표현이 있었다. 필자는 이 방면에서 선구적 연구를 남겼던 진형화(陳荊和)의 의견을 받아들여<sup>5)</sup> 도서부 동남아 세계로 가는 여행을 하주 공무라고 총칭해 왔다. 그런데 ‘하주’에 대한 개념이 베트남 내외를 막론하고 아직 완전히 정립되지 못하고 있음을 알게 되면서, 또 사료상으로도 명확한 비정이 현재로서는 불가능하다는 사실을 확인하게 되면서 하주 공무라는 용어를 사용하기가 꺼려지기 시작했다. 그래서 요즘은 서양 세계로 간다는 뜻으로서 여서공무(如西公務)라는 말을 사용하고 있다. 여동공무와 여서공무가 짝하여 이해되기 쉬울 것 같다. 여서공무라는 말이 사료에는 나오지 않으나 동남아의 서양 세계에 간다는 뜻으로 ‘여서’라는 말은 종종 눈에 띄이며 서양 세계로 파견된 사람들이라는 의미의 ‘여서파원(如西派員)’이라

2) 최병욱, 『19세기 전반(1823-1847) 베트남의 동남아시아 官船貿易』(『東洋史學研究』 70輯, 2000).

3) 최병욱, 『19세기 베트남 관선의 광둥(廣東) 왕래 시말』(『동남아시아연구』21, 2011).

4) 신가과는 싱가포르, 강류과는 바타비아를 가리킴.

5) 陳荊和, 『阮朝初期の下洲公務に就いて』(『創大アジア研究』11, 1990), p. 81.

는 말도 있다.<sup>6)</sup>

민망-티에우찌 시기에 있었던 이 양방향의 적극적인 해외 탐방은 한자문화권에서는 매우 예외적인 현상이었다. 같은 시기에 조선은 육로를 통한 북경과의 접촉만이 대외 교류 창구였다. 일본과의 왕래는 극히 제한되어 있었다. 18세기 말부터 이미 뜻있는 유학자 중에는 외국 배를 연구하고 큰 배를 만들어 외국 상선들이 모이는 중국 동남해안 지대와 교류하고 통상해야 한다고 주장하는 사람들도 있었지만<sup>7)</sup> 그런 바람이 실현되는 건 꿈속에서나 가능한 형편이었다. 같은 유교권 국가였으며 지식인들의 해외 탐방에 매우 소극적이었던 일본이나 중국과 비교해도 베트남의 태도는 독특했다.

그들이 타고 다녔던 유럽 스타일의 대형 범선들이 어떻게 출현할 수 있었을까? 적어도 필자는 어떤 사람들이 이런 배를 만들 수 있었는지 알아보고 싶었다. 관선의 해외 파견과 관련된 연구를 수행할 때 나는 배를 타고 간 사람들에게 관심만 있었을 뿐 배를 만든 사람들과 관련된 사료 속의 기사는 그냥 건성건성 보고 넘어갔다. 이는 유사한 주제의 연구를 수행한 바 있는 학자들도 마찬가지였다.<sup>8)</sup> 아마도 대단히 인상적인 응우옌 왕조의 대외 활동에 압도되어 그 경과와 의의를 살피기만도 시간이 모자랄 정도였기 때문일 것이다. 필자 역시 그런 형편이었다. 그런데, 민망-티에우찌 시기 해외 항해를 살

6) 1836년 브루나이, 바타비아, 하주로 떠난 이들을 ‘여서파원’이라 지칭하는 기사가 보인다. 『大南寔錄正編第二紀』(1861. 慶應義塾大學語言研究所, 1968)(이하 『寔錄』 2), 175:13a; 176:1b.

7) 박제가 저 박정주 역, 『북학의』(과주: 서해문집, 2003), pp. 174-175; 정약용 저 다산 연구회 역, 『역주 목민심서』1(과주: 창비), p. 425.

8) 관선의 해외 항해와 관련해서는 진형화의 연구 외에 다음과 같은 것들이 있다. Nguyễn Thị Ngân, “Nghiên Cứu về Lý Văn Phúc và Tác phẩm *Tây Hành Kiến Văn Kỳ Lược* (리반복과 서행건문기 작품)(PhD dissertation, Viện Hán Nôm, Hanoi, 2009); 李貴民, 『越南阮朝明命時期(1820-1840) 海軍與對外貿易』(台南: 成功大學 博士學位論文, 2012); 鄭永常·李貴民, 『瞬間的光芒: 越南阮朝裏銅鑄之製作與傳承』(『南方大學學報』2, 2014).

펴보는 연구물들을 내는 과정 속에서 여러 선박의 이름에 익숙해지고 그 선박 제조 책임자의 이름을 자주 만나게 되었던 데다가 완재능이 글자를 모르는 사람이었다는 기사에 눈길이 잡히면서 이 인물에 관심이 가기 시작했다.

완재능은 베트남 역사 연구자들 사이에 거의 알려지지 않은 인물이다. 최근 응우옌 왕조의 수군에 관한 책이 출간되었는데, 거기에서도 1829년 수군 통제 완재능이 여러 척의 배를 만들었다는 기사 하나만 등장하고<sup>9)</sup> 1824년의 서양식 범선 제작, 이후 해외로의 관선 파견과 관련해서도 완재능은 전혀 언급되지 않는다. 찐득아인썬은 응우옌 왕조의 조선 기술을 다룬 저술을 선보였다. 그러나 이 책에서도 완재능에 대한 언급은 딱 한번(그것도 ‘실록’에서의 인용문 중)<sup>10)</sup> 뿐 그의 역할에 대한 논구는 전혀 없다. 선박과 그것을 출현 가능케 한 각 왕의 업적이 우선 강조되다 보면 선박 제조의 실질적 책임을 담당할 공인들의 역할이 간과되기 쉽다. 각주 8)에 소개된 정영상·리귀민(鄭永常·李貴民)의 논문은 부제에서 보듯 응우옌 왕조의 다색 범선 제작을 자세히 다루고 있지만 ‘실록’에 보이는 선박 출현 기사들을 모아놓은 작업이다. 이곳에서 완재능은 1823-1826년 사이 선박 건조 감독자로서 다섯 번 이름만 언급될 뿐이다(pp. 68-69).

민망 황제가 서양식 범선을 건조하라는 지시를 내린 건 1822년이 었다. 이 작업이 여의치 않자 이듬해 민망은 당시 베트남에서 고위 관리로 활동하고 있던 프랑스인 필립 바니에(Philip Vanier)와 장 밥티스트 셰노(Jean B. Chaigneau)에게 선박 건조 책임을 맡기고자 했

9) Bùi Gia Khánh, *Thủy Quân Triều Nguyễn (1802-1884)* (응우옌 왕조의 수군)(Hanoi: Nxb. Chính Trị Quốc Gia Sự Thật, 2018), p. 136.

10) Trần Đức Anh Sơn, *Ngành Đòng Thuyền và Tàu Thuyền ở Việt Nam Thời Nguyễn* (응우옌 시기 베트남에서의 조선 분야와 선박)(Hanoi: Nxb. Dân Trí, 2018), p. 52. 유사한 주제 하의 선행연구로 Nguyễn Văn Đăng, “Ngành Đòng Thuyền ở Huế Thời Nguyễn(1802-1884)”(응우옌 시기 후에에서의 선박 제조)(*Tạp Chí Nghiên Cứu Lịch Sử*, No. 6, 2004)이 있다. 그러나 이는 개괄적 성격이 짙다. 완재능은 한번 언급된다.

다. 이 두 사람은 응우옌푹아인을 도와 응우옌 왕조 건설에 참여했던 사람들이었다. 그러나 그들은 황제의 요청을 거절했다. 이 경과에 대해서는 본문에서 좀 더 논해질 것이다.

그래서 민망이 대안으로 선택한 인물이 완재능이었다. 황제의 기대에 부응한 완재능의 노력은 결실을 보았다. 진수식이 1824년 음력 7월에 거행되었다. 이 성공을 시작으로 하여 서양식 선박이 완재능의 지휘 아래 줄곧 만들어졌다. 그의 직위는 대체로 수군 통제(水軍統制)였다. 그가 만든 대형 범선을 타고 민망의 군인과 관료들이 광둥, 마닐라, 싱가포르, 말라카, 페낭, 바타비아 등 광범한 동아시아 지역과 심지어 인도 동북부의 프랑스 식민지 퐁디셰리(Pondicherry)까지 여행했다.

완재능의 선박 제조는 민망 - 티에우찌 시기 왕성한 대외 활동을 가능케 했다. 그의 공을 고려한다면 제국의 건설에 공헌했던 인물들의 행적을 기록한 ‘열전’에 그의 이름이 포함되어야 마땅하다. 하지만 우리는 ‘열전’에서 완재능을 찾을 수가 없다. 도치부의 이름 역시 마찬가지다. 둘 다 돌이킬 수 없는 결정적 흠결이 생겼기 때문이었다. 반역을 꾀하는 데 주도적인 역할을 해서 ‘역신열전’에 오르기 전까지는 이런 경우 ‘열전’에 이름을 올리기 어렵다. 도치부는 홍바오(Hông Báo) 사건에 연루되어 처형되었다.<sup>11)</sup> 완재능은 말로가 도치부처럼 처참하지는 않았지만 오십 보 백보였다. 그는 몇 가지 죄를 지어 일개 병사로 강등된 데다 추가로 부과된 벌금형으로 궁핍과 병고에 시달리다가 세상을 떴다. 자신의 재능을 발휘하는 가운데 출세 가도를 달리다 나락으로 떨어지는 건 도치부 같아 보이기도 하고, 그가 만든 대형 범선들의 운명 같아 보이기도 하며, 응우옌 왕조의

11) 홍바오는 뜨득의 형으로서 원래 티에우찌 황제의 계승자였다. 그러나 고명대신들의 농간으로 동생 뜨득이 제위에 올랐다. 홍바오는 역모를 꾀했다는 혐의로 제거되었다.

운명 같아 보이기도 한다.

비록 많지는 않되 완재능의 활동에 대한 개괄적이거나 이해를 가늠케 할 정도 분량의 자료 수집은 가능하다. 우선 민망 황제의 ‘실록’ 여러 곳에서 보인다. 응우옌 왕조의 주본(朱本)에도 완재능의 행적을 담은 기사가 18건 있다. 나는 2019년 8월 하노이 제1 문서보관소에서 이 자료들을 확인하는 작업을 수행했다. 그가 만들었던 선박들의 활동 추이와 최후의 운명을 살피기 위해서는 티에우찌 ‘실록’까지도 들춰 필요가 있다.

본고는 두 개의 장으로 구성되어 있다. 제1장에서는 민망의 신임과 후원 하에 완재능이 일련의 범선들을 성공적으로 만들어 내는 모습을 살펴보겠다. 다음 장은 그와 그가 만든 범선들의 몰락 과정에 할애되었다. 여러 범선 중에서 필자는 특히 서룡대선(瑞龍大船, 1824-1845)을 살필 것이다. 이 배는 완재능이 만든 최초의 유럽식 선박이자 민망 시기 최고의 선박이기도 했다. 이 배의 생애에는 완재능과 응우옌 왕조의 운명이 고스란히 담겨 있다고 해도 과언이 아니다. 완재능이 몰락했다고 해서 그가 주도했던 선박 제조 기술의 진보가 종결된 건 아니었다. 완재능의 역할이 어떻게 계승되는가도 이야기된다.

## II. 재능 발휘

민망 황제는 수군의 장거리 항해 훈련과 물자 매매를 위해서 대형의 서양식 선박이 필요했다. 그는 외국 정세를 살피고 싶어 했으며 선진적인 서양 물자들을 입수하려는 욕구가 컸다. 이에 더해 필자가 선행 연구를 통해 이해한 바로, 민망은 사이공에 치소(治所)를 두었던 총진관 레반주엣(Lê Văn Duyêt 黎文悅)이 적극적으로 수행해 온

해외 통상 및 접촉을 중앙에서 독점하고 싶어 했다(최병욱 2000: 168-170).

크로퍼드 사절단을 태운 배가<sup>12)</sup> 사이공을 거쳐 다낭(Đà Nẵng)에 정박해 있었던 것도(1822년 양력 9월 15일-10월 31일) 민망의 결정을 공고화한 이유가 되었을 것이다. 이는 유럽식 선박 건조에 대한 논의가 시작되고 나서 한두 달 뒤의 일이었는데, 민망은 외국 배가 자국을 방문하는 것처럼 자기 나라의 배들도 외국을 방문하고 싶어 했다. 훗날 쇄국을 주장하는 한 대신이 관선의 해외 파견을 그만두자고 청했을 때 황제의 반응은 다음과 같았다. “비록 우리가 가지 않아도 어찌 그들이 오지 않는다고 확신할 것이며, 그들 배가 오지 않는다고 확신할 수 없는 바에야 어찌 [우리가] 가기를 두려워할 것인가(我雖不往亦安能必彼船之不來乎, 既不能必彼船之不來又何懼而不往也)?”(『寔錄』2, 218:23b) 외국으로 항해하고 이국의 항구에서 장기간 정박해야 하는 배라면 능력과 체모가 있어야 했을 것이다.

민망 황제가 마음속에 두었던 배는 아무런 서양 범선은 아니었다. 이미 선대 자롱 황제 시기, 또 그 이전 자딘-떠이썬 내전 시기에 활동했던 유럽식 범선들이 있었다. 그런데 민망의 범선은 이전의 범선들과는 달라야 했다. 예를 들어 자딘-떠이썬 내전 시기에 절실했던 견세고 날랜 전함이었다. 그러나 민망이 원했던 배는 전투선이라기보다는 장거리 항해에 적합하며 화물 수송 기능도 갖춘 배였다.

민망 황제의 바람은 수군 통제였던 범문상(范文祥 Pham Văn Tường)에게 전달되었다. 그때가 1822년 음력 6월이었으니(『寔錄』2, 16:14a) 크로퍼드 사절단이 다낭에 정박하기 2-3개월 전이었다. 하지만 통제 범문상은 별다른 성과를 내지 못했던 것 같다. 두 달 뒤 황제

12) 그가 뒀던 배는 인도에서 제작된 존 아담 호(The John Adam)로서 적재량 380톤 정도였다. John Crawford, *Journal of an Embassy from the Governor-General of India to the Courts of Siam and Cochin China* (1828. Oxford University Press, Singapore, 1987), p. 2.

는 “그가 배우지 아니하여 오래도록 공로가 드러남이 적다(不學以彼日久少著功勞).”고 힐난하고 있다(『寔錄』2, 16:26a). 여기서 ‘배우지 않는다’는 건 원래부터 배운 바가 없다가보다는 새로운 임무를 맡아서 알아보고 연구하는 태도가 보이지 않는다는 의미로 이해해야 할 것이다. 민망은 범문상의 역할에 더이상 기대를 걸지 않았다.

대형 선박을 만들고자 하는 민망의 공리는 계속되었다. 그런 가운데 민망은 자신의 치세에 최초로 만들어질 서양식 배(西洋樣號船)의 이름까지도 지었다. ‘상서로운 용’이라는 뜻을 가진 서룡선(瑞龍船 *Thụy Long Thuyền*)이었다. 그가 그리는 선박 제조에 필요한 목재도 채취되었다. 1823년 음력 5월 기사를 보면, 신위(神威), 진위(震威) 두 개의 위(衛) 병사들과 다섯 개 기(奇)의 수군<sup>13)</sup> 및 견주기(堅舟奇)<sup>14)</sup> 병사들로 하여금 목재를 수집하게 했다고 한다(『寔錄』2:21b). 여기서 위나 기는 각각 500여 명으로 구성된 부대 단위였다.<sup>15)</sup> 이들을 동원해 목재를 수집하게 한 건 “서룡선을 만들기(造瑞龍船)” 위함 이었던 것이니(Ibid.) 배의 이름을 먼저 정해놓고 작업을 시작했다고 봐야 할 것이다. 이 용은 앞으로 황제의 명을 받아 국내외의 바다를 누벼야 할 참이었다.

13) 부이차카인이 제공하는 다음과 같은 정보는 매우 중요하다. 당시 수군은 곧 경기 수군(京畿水軍)이었다. 지방의 수군은 경기 수군 지휘 아래 있었다. 중앙 경기 수군은 1위 5기로 구성되어 있었는데 내역은 다음과 같다. (내수)분익위(內水奮翼衛), 좌수(左水), 우수(右水), 전수(前水), 후수(後水), 중수기(中水奇). 경기 수군 지휘관은 도통제(都統制)라 하며 분익위의 지휘관은 위위(衛尉), 각 기의 지휘관은 관기(管奇)였다(Bùi Gia Khánh 2018: 93-94).

14) 공부 산하 선박 제조 및 수리를 전담하는 견주기, 선주기(繕舟奇)가 있었다. 공부 산하로되 수군의 지휘를 받게 되어 있었다(『寔錄』2, 79:8b). 예를 들어 1830년 음력 11월의 인사를 보면 수군 좌수위 부위위였던 단금(段金)을 전수위 위위에 임명하면서 겸하여 견주기를 관리하게 하였다(『寔錄』2, 70:4a). 원래 1위 5기로 구성되어 있던 수군이 이 시기에는 6위 체제로 전환되어 있었다. 그래서 원래 좌수, 우수기가 좌수위, 전수위로 된 것이다. 애초 견주기 및 선주기는 수군 소속이었지만 민망 시기 공부 관할이 되었다. 견주기는 10개 대 530명, 선주기는 2개 대 88명으로 이루어졌다(Bùi Gia Khánh 2018: 95).

15) 1위는 10대. 1대는 50인(『寔錄』2, 88:19).

민망은 두 명의 프랑스인에게 도움을 청했다. 이들은 자딘-띠이썬 내전 기간 응우옌푹아인을 도운 자딘 군대의 외국인들이었다. 당시 이 두 프랑스인은 서양식 함선을 지휘하고 있었기에 책임자라고 생각되었던 것이다. 그 중 한 명은 서봉선(瑞鳳船 *Thụy Phương Thuyền*) 지휘관 완문진(阮文震 *Nguyễn Văn Trấn*)이었고 또 다른 이는 봉비대선(鳳飛大船 *Phuong Phi Đại Thuyền*) 선장 완문승(阮文勝 *Nguyễn Văn Thắng*)이었다. 전자는 필립 바니에, 후자는 장 밥띠스트 세노였다.

이들이 지휘했다는 배는 기록에 따라 차이가 난다. 부이자카인에 따르면 봉비는 바니에가 지휘했고 세노는 용비(龍飛 *Long Phi*)를 지휘했다(p. 122). ‘실록’에서도 이런 차이는 발견된다. 봉비대선 선장이 완문진이고<sup>16)</sup> 용비선 선장은 완문승이었다고 하는데(『寔錄』1, 8:25b) 다른 곳에서 완문승은 서봉선을 지휘한 것으로 되어 있다(『寔錄』1, 60:2a). 때에 따라서 지휘하는 배가 다를 수 있었던 데서 생기는 문제이다. 이 두 배 역시 서양식 범선이었으며<sup>17)</sup> 이런 배가 만들어지기 시작한 것은 자딘-띠이썬 내전기였던 1790년대였다(Bui Gia Khánh 2018: 122). 민망의 구상에 따르자면, 당시 위위(衛尉) 직에 있었던 완재능이 이 두 사람과 함께 선박 건조 작업을 진행한다는 거였다(『寔錄』2, 21:b).

그런데 뜻밖에도 두 사람은 황제의 명을 거부했다. ‘실록’에 보이는 그들의 이유는 단순했다. “배를 만드는 데 익숙하지 않다는 이유로 사양했다.(以不諳造舟爲辭)”(『寔錄』2, 21:b-22a)는 것이다. 이견 언뜻 생각하면 이해하기 힘든 반응이었다. 자기들이 1789년 인도로

16) 『大南寔錄正編第一紀』(1848. 慶應義塾大學言語文化研究所, 1968)(이하 『寔錄』1), 41:23b.

17) 두 사람이 자딘 정권에 참여했을 때(1789) 이미 그들이 탄 배는 인도에서 마련된 서양(식) 범선이었다. 그로부터 이미 30년이 지났으니 선박의 수명을 고려할 때 두 프랑스 장군이 지휘하던 선박은 그들이 인디아로부터 몰고 온 것이라기보다는 베트남에서 새로 만들거나 개조한 것이라 추측된다.

부터 타고 온 배가 유럽형이었고, 베트남에 도착한 뒤 그 배의 지휘관으로 활동하면서 그것들을 모델로 한 유럽형 선박 제조에 직간접적으로 간여했을 두 사람이 민망이 부탁한 선박 제조에 대해서 잘 알지 못한다는 것이다. 혹 ‘배를 만드는 데 익숙하지 않다’라는 부분을 ‘배 만드는 걸 기억하지 못한다’라 번역할 수도 있겠다. ‘익숙하다’라고 번역된 ‘암(諳)’에는 ‘기억하다’라는 뜻도 있기 때문이다. 서양식 범선이 마지막으로 만들어진 건 1804년이었는데(Bùi Gia Khánh: 131). 그 뒤로부터 18년이 지난 시점이니 기억이 희미해졌을 수도 있다. 하지만 어느 경우가 되었든 황제가 주문한 배를 못 만든다는 기본 의미에는 차이가 없었다.

좀 더 자세히 두 사람과 민망 사이에 있었던 대화의 맥락을 살펴볼 필요가 있다. ‘실록’에서 전하는 민망의 반응을 보자.

진(震)과 승(勝)은 원래 서양인으로서 부친께서 성(姓)을 하사했고 2품 직함을 주었다. 나라가 평정된 후에 [특별한 임무를 위해] 일로써 보낸 적이 없다. 이제 짐은 그들이 평소 물에 익숙하고 수전을 잘 안다고 한 고로 [완]재능과 더불어 감독하게 했지만 그들이 원하지 않으니 짐 또한 강제하지 않겠다. (『寔錄』2, 21:3a)

민망은 두 사람이 ‘수전(혹은 수군)을 잘 안다(熟悉舟師)’고 들었는데, 배 만드는 작업을 ‘원하지 않는다(不願)’는 답을 접하고 불편한 심기를 드러내고 있다.

왜 바니에와 세노는 배 만들기를 원하지 않았을까? 추측할 수 있는 이유로 우선 그들은 이미 늙었고 지쳐 있었다. 세노는 자롱 말기인 1819년 음력 7월에 고향을 다녀온다는 이유로 베트남을 떠났다가 돌아온 바 있다(1821년 3월).<sup>18)</sup> 당시 그는 영구 귀국을 준비하고 있

18) 이때 그의 직책은 용비선(龍飛船)의 지휘를 맡은 장기(掌奇)였다(『寔錄』2, 8: 25b). 장기는 종2품이었다.

었다. 두 사람에 대해서 크로퍼드 사절단 일행이었던 핀레이슨의 기록을 참고할 만하다. “전자[바니에]는 미국 독립 전쟁에 참여한 경력이 있고 나이는 대략 65세였으며 후자[세노]는 그보다 약간 젊어 보였다.”<sup>19)</sup> 이 나이라면 새로운 업무를 수행하기에 벅찼을 수가 있다. 두 사람의 귀향 결심은 확고했다. 크로퍼드는 1825년 귀국 여정 중에 있던 이 사람들을 싱가포르에서 만났다(Crawford 1828: 262). 연로한데다가 귀국을 준비하고 있었다면 그들은 분명 새로운 임무를 수행하기 부담스러웠을 것이다.

한 가지 이유가 더 있었다. 그들은 오랜 세월 전함을 지휘하던 백전노장들이었다. 배 만드는 방법도 잘 알고 있었다. 존 화이트에 의하면 자딘-띠이썬 전쟁 때 사이공 조선소에서 “두 척의 유럽형 프리깃 전함(two frigates of Europeans construction)”이 프랑스 장교들의 감독 아래 건조되었음이 확인된다.<sup>20)</sup> 단지 바니에와 세노가 만들어서 지휘하던 배와 민망이 요구하던 배의 차이가 있었다. 민망이 구상한 배의 규모는 그들의 배보다 더 컸고 구조도 달랐다면 바니에와 세노가 잘 알지 못하는 분야였을 수 있다. 예를 들어, 그들이 지휘하던 전투선은 장착한 대포가 최대 36문이었다고 전해진다.<sup>21)</sup> 길이는 30미터 안팎이었던 것으로 생각된다. 그런데 새로 만들어질 선박은 서릉대선의 경우를 보자면 길이 40미터 이상에 대포의 수는 26문이었다(최병욱 2000: 174). 기동성이 요구되는 해상 전투보다는 장거리 항해 및 물자 운반을 중시한 배였기 때문에 대포 탑재는 상대적으로 줄고 프리깃 함대에서 보이는 이중 갑판 양식도 포기되었던 것 같다.

19) George Finlayson, *The Mission to Siam and Hue, 1821-1822* (1826. Siam Society, Bangkok, 1988), p. 353.

20) John White, *A Voyage to Cochín China* (1824. Oxford University Press, Kuala Lumpur, 1972), p. 234.

21) Bùi Gia Khánh, pp. 122, 129. Piétri, “Ba loại thuyền buồm ven biển Đông Dương ít được biết(잘 알려지지 않았던 인도차이나 바다에서의 세 종류 범선)”(*Xưa và Nay* 134, 2003), p. 31.

게다가 선박 하부에 구리판을 대는 기술은 자롱 시대에는 아직 소개되지 않았기 때문에 이들에게는 연구하기 벅찬 기술이었을 수가 있다. 실제로 자롱 황제 시기 조정이 주관한 세 번의 외국 항해에서 (1810, 1812, 1817 또는 1818) 유럽식으로 만든 배가 이용되었다는 말을 찾을 수 없다. 1810년에는 새로 제작된 삼판대선(杉板大船)을 타고 갔다고 하는데, 이후 두 차례의 항해에는 선박 내역이 기록되지 않은 걸로 보아 같은 배였던 것 같다. 세 차례 모두 광둥 행이었다 (『寔錄』1, 40:14b, 45:6b, 58:11a).

새로운 도전을 홀로 떠맡은 사람이 완재능이었다. 이렇게 해서 “[완]재능에 명해 병장(兵匠)들을 독려해 그것을 만들게 했다(命才能督兵匠爲之)”<sup>22)</sup>는 것이고 배가 완성되자 전 2천 민(緡)을 상으로 주었다.”(『寔錄』2, 21:2b-3a) 프랑스인들이 배제된 가운데 위위 완재능 혼자서 주관하여 서양식의 배를 만든 것이다. 이 배가 바로 민망 시기의 ‘다색범선(多索帆船)’이었다. 이 배는 예를 들어, 싱가포르에서 영국인들의 눈에 ‘square-rigged ship’<sup>23)</sup>으로 보이던 베트남제 유럽식 범선이었다. 황제가 참관한 시험 운항에서 달리는 것이나 대포 발사도 법도에 맞았기에 다시 전 200민(緡)이 상으로 주어졌다고 하니 완재능의 도전은 성공한 것으로 평가된다. 이 행사가 있었던 게 1824년 음력 7월이었다(『寔錄』2, 28:7). 선박 제조 시도가 있는 지 2년이 흐른 뒤이며 본격적인 선박 제조 작업에는 1년이 걸렸음을 알 수 있다. 자롱 시기 유럽식 범선을 만들 때 3개월 정도 소요되었다는 걸 고려한다면(Pietri 2003: 31), 네 배의 시간이 걸렸다는 말이다. 이로부터 5개월 뒤인 1825년 정월, 바다에서 수도 후에(Huế)로 들어가는 길목인 순안 해구(順安海口)의 수비 대장은 서양배가 나타

22) 병장이란 장인이며 동시에 병사라는 말이다. 배 만드는 장인들은 군대식으로 조직되는데 그런 장인이자 군인을 린터(linh thợ)라 했다(Trần Đức Anh Sơn 2018: 13). 린(병사)과 터(기술자)의 합성어다. 병장은 린터의 한문 표기이다.

23) 정사각형(square)의 뜻을 마스트에 층층이 달아 밧줄로 조종(rig)하는 범선.

났다고 급히 조정에 보고한 일이 있었다. 알고 보니 이는 조정의 관선이었다(『寔錄』2, 31:15a). 민망은 수비대원들이 망원경을 활용해서 잘 식별해야 하지 않겠느냐고 질책하고 있다. 이런 일이 발생한 것은 수도 근처의 해상에서 유럽식으로 만들어진 선박들의 항해가 점차 늘어나고 있었음을 보여주는 방증이라고 할 수 있다.

완재능이 어느 지역 출신이었는지는 아직 확인되지 않지만, 나는 혹 남부 즉 자딘 사람이 아니었을까 여긴다. 도치부는 남부 사람(비엔호아)이었다. 자롱 시대의 ‘실록’에 완재능의 이름이 두 번 등장한다. 초출은 1809년 음력 7월 기사로서 ‘중수기(中水奇) 부관기(副管奇) 반문수(潘文壽 Phan Văn Thọ)와 전수기(前水奇) 부관기 완재능으로 하여금 자딘의 목재를 수도로 수송하라 명했다.’(『寔錄』1, 39:18b)고 한 기록이다. 전투가 아니라 특산물 수송의 공이 나타나 있다. 이 해라면 자딘-띠이썬 내전이 종결된 지 얼마 되지 않는 시점이니 자딘 군대의 구성원 중 다수를 차지했던 남부인 중 하나가 완재능 아니었을까? 역시 자롱 시기에 부순해도영(副巡海都營) 황충동(黃忠叢, Hoàng Trung Đòng)으로 하여금 선박들을 지휘해 자딘의 미곡(粟), 철강(鋼), 주석(錫)을 수도로 운반하게 했다(『寔錄』1, 17:7b)는 기사가 있다. 이 수송의 책임자인 황충동 역시 자딘 사람이었다. 그는 원래 중국인 해적 하희문(何喜文)의 부하로서 자딘 군에 소속되었다. 그의 활동 근거지는 사이공이었다. 그가 수송책임을 맡은 미곡은 자딘의 주요 산물이었고 철강과 주석은 자딘 중국인의 역할을 매개로 하여 수입된 물품이었다. 그러니 현지의 사정을 잘 아는 사람이 수송의 책임을 맡은 것이다. 완재능의 업무가 자딘의 목재를 후어로 수송하는 것이었으니 그 역시 남부 사정을 잘 아는 남부 사람이었을 가능성이 높다는 말이다.

완재능이 남부 사람이었다면 그가 선박 제조 기술을 습득한 건 사이공이었을 것이라는 추론이 가능하다. 자딘-띠이썬 내전 시기부터

자롱 시대에 이르기까지 조선의 중심지는 사이공이었다. 존 화이트는 사이공에서 그가 본 것들에 대해 다양한 기록을 남겼는데, 그중 조선소에 깊은 인상을 받았는지 “안남 사람들은 가장 기술이 뛰어난 선박 기술자들이며 일마무리가 대단히 깔끔하다(The Onamese are certainly most skillful naval architects, and finish their work with great neatness)”고 전한다(White 1824: 234-236). 1822년 즉 민망이 국제 해상 활동의 주도권을 사이공으로부터 수도로 옮겨오겠다는 구상을 하고 있을 즈음 후에를 방문했던(9월 25일-10월 17일) 크로퍼드와 핀레이슨 역시 자신들이 22일 동안 본 것에 대해 최선을 다해 기록했다. 그런데 흥미로운 건 두 사람의 기록 대상에 조선소는 없다는 것이다. 크로퍼드, 핀레이슨 공히 후에의 성곽 및 병기창에서 본 여러 종류의 포에 대해서는 극찬하고 있으며 조선소 및 선박에 대해서는 거의 언급하고 있지 않다(Crawford: 250-254; Finlayson: 365-366). 사이공에는 선진적 조선소가 있었을뿐 아니라 서양 배 및 서양 식으로 만들어진 배들의 내항도 잦았으니(싱가포르를 비롯한 동남 아시아 각처로부터) 눈썰미가 날카로운 장인이라면 황제가 갖고 싶어 하는 선박이 어떤 것인지를 머릿속에 그릴 수 있었을 것이다.

완재능이 자딘의 목재를 후에로 수송했다는 기사 이후 10년 뒤인 1819년 음력 11월 우리는 두 번째로 완재능을 만나게 된다. 완재능은 좌수기(左水奇) 지휘관(管奇)이었다가 내수(內水) 분익위(奮翼衛) 위위(衛尉)가 되었다고 한다(『寔錄』1, 60:13b). ‘주본’ 1825년 음력 3월 13일 기사를 보면, 완재능이 바닷길을 통한 관물 수송 건을 보고 하면서 찍은 도장에 새겨진 소속이 ‘수군 분익위(水軍奮翼衛)’였다. 즉 자롱 말기인 1819년 음력 11월에 분익위 지휘관이 되었던 완재능은, 그 사이에 관련 기사가 없는 걸로 보아, 1825년 음력 3월까지 내내 분익위 지휘관이었던 걸로 판단하는 데 문제가 없어 보인다. 그렇다면 완재능이 서룡선 제작을 감독했을 당시(1823) 그의 직책으

로 언급되는 위위라는 건 바로 수군분익위의 위위였다는 말이 된다.

서룡선 건조 후에 보이는 완재능의 활동상을 살펴보도록 하자. 1825년 3월의 ‘실록’ 기사에 의하면 “장기(掌奇)<sup>24</sup> 완재능을 보내 병선 11척을 데리고 북성(北城)으로 조운하게 했다.”(『寔錄』2, 32: 1a) 그리고 이 해 즉 1825년 음력 7월에 서룡선이 첫 해외 출항을 하게 되었다. 앞서 1823년 이 배가 건조되기 시작하던 해에 민망 황제는 처음으로 관선을 하주로 보냈다. 해기(該奇) 오문충(吳文忠 Ngô Văn Trung), 순해도영 황충동(Hoàng Trung Đông)이 각각 평파(平波), 정랑(定浪) 선을 타고 하주에 갔다(『寔錄』2, 19:14b). 그런데 이 첫 하주 행에서는 민망 황제의 독자성이 아직 완전히 드러나지 않았다. 자딘을 중심으로 행해지던 해외 항해의 출발지를 이제 막 강제로 중앙 조정 근접 관할지로 끌어들이는 성격이 있고, 순해도영은 과거 중국인 해적 집단으로 이루어진 수군이였다. 그리고 순해도영 지휘관이었던 황충동(?-1826)은 앞서 잠깐 소개했듯 원래 중국인 해적으로서 그의 보스 하희문(何喜文 Hà Hỷ Văn)과 함께 응우옌푹아인에 귀부해 수군 지휘관이 된 경우였다.<sup>25</sup> 당시 순해도영은 자딘 즉 레반주엣이 총진관으로 있던 가정성(嘉定城) 소속이였다(Bùi Gia Khánh 2018: 108). 황충동을 하주로 보낸 이듬해 1824년에는 음력 정월과 11월에 두 번 여서공무 파견이 있었다(『寔錄』2, 25:2b; 30: 15a). 다음 해인 1825년 서룡선의 출항 기록이 처음 보이는 것이다. 시험 운행 후 딱 일 년이 되는 시점이였다.

서룡선의 첫 원거리 항해에(1825년 음력 7월) 완재능은 함께 했을까? 서룡선을 위시한 정양(定洋 Định Dương), 정양(靜洋 Tĩnh

24) 위위는 관기와 동급이였다. 장기는 관기보다 윗 등급인데(종2품), 관기에 비해 더 많은 직무를 수행하던 직책이였다고만 추측할 뿐이다.

25) 이 경과에 대해서는 줄고, “Saigon-Chinese and Lê Văn Duyệt (1764-1832) - *bạo lực vs. quyền lực* (폭력과 권력),” International workshop with the title of ‘Some Cultural Issues of the Ethnic Chinese in Vietnam,’ Harvard Yenching Institute(9, April. 2018), p. 7.

Duong), 안양(安洋 An Dương), 평양(平洋 Bình Dương), 안해(安海 An Hái), 청해(淸海 Thanh Hải) 등 총 7척의 관선이 출발할 때 승선한 인원은 다양했다. 황제의 근위대 중 하나인 성무위(成武衛), 수군을 구성하는 다섯 개의 기(奇), 황충동 휘하의 순해도영, 청인, 경인(京人),<sup>26)</sup> 여송반(呂宋伴), 수수민(水手民)<sup>27)</sup> 중에서 뽑은 인력들이 승선했다. 장기 완재능은 이 배들을 점검하고 관리하는 임무를 맡았다(『寔錄』2, 34:9a). 출항의 여정과 완재능의 활동 내역은 모호하다. 수많은 관선의 해외 파견 기록에는 대부분 행선지가 적혀있다. 그런데 이 기사에서는 그냥 ‘양정공무(洋程公務)’가 있었음만 언급되고 있다. 말 그대로 바닷길 공무였다. 이 기사 뒤에는 승선한 사람들에게 3등으로 차등을 주어 월 급여로 돈과 쌀을 지급하게 했다는 말이 있는 것으로 보아 적어도 한 달 이상의 항해이기는 했던 것 같다.

‘여송반’이 승선했다는 기사를 고려할 때 서룡선의 첫 항해지는 마닐라가 아니었는가 하는 추측을 제기할 수는 있다. 마닐라는 도서부 동남아지역에서 보자면 가장 위쪽에 후에와 거의 같은 위도 상에 위치한다. 광동과도 가깝다. 그래서였는지 이후 세 번의 마닐라 행(1832, 1834, 1835) 중 두 번은 광동 행 절기인 4월과 5월에 출발하게 확인된다(부록 참조).

‘실록’에 보이는 전후 기사를 보아서도, 이때 완재능이 계절풍의 주기로 인해 왕복 6개월이 소요되는 먼 여정(말레이 지역이나 바타비아로 가는 여정)을 소화해 낼 수 없는 형편이었다. 왜냐하면 서룡선이 첫 원거리 항해를 떠나기 얼마 전 완재능에게 또 대선을 만들라

26) 이 기록의 주석에 따르면 16세기 타인호아와 응예안 사람들로서 응우옌호앙을 따라와 수도에 살고 있던 사람들을 이르는 말이라고 함.

27) 기록의 주석은 수수민이 수도 및 직예(直隸) 지방 해구민(海口民)으로서 바닷길에 익숙한 자들을 가리킨다고 했다. 여송반이 무엇인지는 모르겠다. 여송이 루손 즉 필리핀을 가리키는 말이고 ‘반’이 동행하다는 뜻이라면 혹 베트남 중부 해안에 거주하던 필리핀인 뱃사람들이었을까? 그럴 경우 ‘여송반’과 ‘수수민’은 붙여 읽어야 할 것이다. 『寔錄』의 베트남어 번역본에는 이 구절이 빠져 있다.

는 민망 황제의 지시가 있었기 때문이었다. 그가 건조를 감독하게 된 배의 이름은 위봉선(威鳳船 Úy Phưong)이었다. 이와 함께 분봉(奮鵬 Phán Pháng), 청양(淸洋), 전양(奠洋 Điện Dương)이라 명명한 배 건조 감독도 겸했다(『寔錄』2, 34:6). 이미 맡은 업무가 너무 많았다. 그해(1825) 음력 11월 내수 분익위 장기 완재능은 수군 통제 서리로 임명되었다(『寔錄』2, 36:6b). 서룡선이 처음으로 참여한 양정공무가 있는 지 불과 4개월 뒤였다. 인사의 시기를 보아도 그는 멀리 간 게 아니었다.

그런데 다음 달 이 임명이 취소되었다. 이유는 그가 하급 병사 출신으로서 “정체(政體)에 익숙하지 못했기(出身行伍政體未嫻)” 때문이었다는 것이다(『寔錄』2, 36:14b). ‘정체’는 다스리는 체제일 것인데, 조정의 복잡한 관계, 관행, 질서 등을 말하는 것 같다.

완재능이 다시 수군 통제로 호칭되는 건 이듬해(1826) 정월에 있었던 인사로 인해서였다. 그런데 통제 임명 방식이 특이했다. 황제는 상박 장기(商舶掌奇) 완문행(阮文幸 Nguyễn Văn Hạnh)을 수군 통제 서리로 임명하면서 완재능과 업무를 협동케 했다(『寔錄』2, 37:2b). 두 명의 장기를 통제 서리로 삼아 함께 업무를 보게 했던 것이다. 그런데 한 사람은 상선을 담당했던 인물이고 또 한 사람은 범선 건조를 책임지고 있던 사람이었다. 말하자면 두 사람이 함께 담당하게 된 통제직의 기능은 전투라기보다 수송과 선박 건조 지휘였다.

통제라는 직책의 기능이 확실하게 무엇인 지는 정의할 수 없다. 부이차카인 역시 그가 상세히 만든 수군 조직도에서 통제의 지위와 기능에 대해 명확히 보여주고 있지 않다. 통제는 육·수군 중에서 어느 특정 분야의 지휘관을 의미할 뿐이었던 것 같다. 그런데 품계는 정2품이나 되었으니 통제 지위에 있던 사람들의 수가 많을 수는 없었다. 뒤에 보겠지만 1828년 5월 해적 소탕을 위해 완재능은 전봉영(前鋒營) 통제 범문리(范文理 Phạm Văn Lý)와 함께 작전을 전개하

게 된다. 전봉영은 금병(禁兵)을 구성하는 다섯 개 영 중 하나였다. 한 개 영의 병력은 약 5,000명이었다(Bùi Gia Khánh 2018: 59-60). 범문리의 경우 한 개의 영을 지휘하는 위치에 있으니 통제란 이에 해당한다고 보면 될 것이다. 그렇다고 해서 통제 완재능의 휘하 병력이 5,000이라는 말이 아니다. 당시 중앙의 경기수사 도통제 관할 수군 병력이 도합 3,600명이었다(Bùi Gia Khánh 2018: 94). 수군은 선박과 대포를 비롯한 고가의 장비를 보유하고 있었기 때문에 같은 통제라고 하더라도 지휘하는 병력의 수는 보병에 비해 적을 수밖에 없었다.<sup>28)</sup>

통제 서리가 된 완재능은 황제의 정원 호수(海靜湖)에 띄울 금화선(金花船 Kim Hoa Thuyên) 제작을 감독했고(『寔錄』2, 38:7b), 1826년 음력 5월에는 다섯 개의 돛대가 있는 범선 11척을 만드는 일을 책임졌다(『寔錄』2, 39:5a). 이 모든 배들은 리동선(裏銅船 Lý Đòng Thuyên)이었다. 선박의 부식을 막기 위해 배 앞머리나 바닥을 구리로 입히는(copper-bottomed) 리동선은 1820년대에 베트남에 기술이 도입되었는데(최병욱 2011: 9) 민망 말기인 1840년 음력 5월까지 응우옌 조정이 보유한 리동선은 총 20척이었다. 그 내역은 다음과 같다. 서룡, 영봉, 분봉, 청란(靑鸞 Thanh Loan), 금응(金鷹 Kim Ưng) 등 5척, ‘양(洋)’과 ‘해(海)’ 글자를 단 이름의 배 각 5척씩 10척, 여기에 상학(翔鶴 Tường Hạc), 신교(神蛟 Thân Giao) 선리(僊螭 Tiên Ly), 운조(雲雕 Vân Điêu), 비홍(飛鴻 Phi Hồng) 등 5척이 합쳐진

28) 『베트남 관직 사전』(Đỗ Văn Ninh, *Từ Điển Chức Quan Việt Nam*, Nxb. Thanh Niên, Hà Nội, 2002)에 따르면 응우옌 왕조 시기 통제는 보병 한 개 영에 속한 다섯 개의 위(2,500명)의 지휘관이며 수군의 경우 수영 통제라고 한다는 정보를 제공한다(pp. 692-693). 보병 한 개 영 병력이 부이자가인의 숫자와 다르고, 수영 통제라는 직책도 ‘실록’에서는 보이지 않는데다가 완재능이 통제로 활동하던 때 수군에는 ‘영’ 단위도 없었다. 그래서 이 정보를 그대로 활용하기는 조심스럽다. ‘수영’을 수군의 한 개 ‘영’(실사 없었다고 하더라도) 정도로 이해한다면 보병이고 수군이고 통제는 한 개 ‘영’ 급에 해당하는 부대의 지휘관이었다고 보면 족할 것이라 생각한다. 보병이나 수군이나 통제 직급이 정2품이었던 건 분명해 보인다.

숫자였다(『寔錄』2, 213:24).

초반에는 관선 중 세 척을 최대선이라고 했다. 서룡, 위봉, 분봉이 그 세 척의 이름이었다. 그 뒤 청란과 금웅이 추가되었다. 초기 세 척의 대선 즉 서룡, 위봉(1834년에 영봉이라고 이름을 바꿈), 분봉은 완재능의 손길을 거쳐 제작되었다. ‘주본’의 1826년 음력 5월 완재능의 보고서를 보면, 자신이 그동안 명을 받아 10여 척의 수군 대선을 만들어 왔는데 이번에 다시 최대선과 그 다음 규모의 배 각 두 척을 만들었다고 했다. 최대선 두 척이란 게 바로 위봉과 분봉이었다. 1826년 음력 9월 황제는 서룡, 위봉, 분봉대선의 운항 상태를 순안 해구 바깥 바다에서 직접 점검하고 있었다(『寔錄』2, 41:17a). 이후 황제는 완재능에게 특전을 내렸다. 수군통제 서리 완재능과 원문행, 그리고 코끼리 부대를 책임진 상군통제 서리 반문전(潘文典 Phan Văn Điển), 여문환(黎文權 Lê Văn Hoàn) 등으로 하여금 대신들과 숙직을 함께 서게 하였다(『寔錄』2, 42:10a).

1826년 음력 10월 25일자 ‘주본’에 완재능의 성격을 엿볼 수 있는 흥미로운 기사가 나온다. 다낭 수비대의 보고에 의하면 그 전날 오전 7-9시 사이에 완재능이 서룡, 위봉, 분봉 대선을 이끌고 다낭 항구에 나타났다. 이유는 수군 훈련이었다. 그리고는 오후 5-7시 사이에 돌아갔다. 예상되는 출발지(순안 해구)로부터 치자면 이른 새벽부터 늦은 밤까지 하루 사이에 이루어진 훈련이었다. 과도하고 급해 보인다. 완재능에 의하면 병부의 허가를 받은 훈련이었다. 하지만 수비대 측에서는 사전에 아무 통보도 받지 못했던 것 같다. 완재능이 점검한 선박들 중 두 척이 다음 달 하주로 가는 공무에 동원되었다. 하주로 갔던 네 척의 선단에 서룡선과 위봉선이 포함되어 있었다. 이듬해 1827년 음력 10월 18일 ‘주본’에도 완재능이 관선을 훈련시키는 모습이 보인다. 평양, 청해선이 조련 대상이었는데, 이번에는 바람을 맞아 관물을 손실했다는 내용이다. 재주 있고, 민첩하고, 성격이 다

소 급하며, 간혹 적절한 절차를 무시하기도 하고, 서두르며 무모한 면도 있었던 게 완재능의 성격이었던가? 이는 자딘 정권 시절 응우옌푹아인 곁에 있던 남부 출신 지휘관들의 모습<sup>29)</sup>을 연상케 한다. 그래서 나는 완재능이 자딘 사람이었을 거라는 믿음이 더 강해진다.

이즈음 완재능이 담당했던 일을 몇 가지 더 소개해 보기로 하자. 그는 1827년 음력 5월 쇠로 만든 정선(鐵艇船 *đĩnh thuyền*) 1척, 나무 정선(木艇船) 4척을 만들었다(『寔錄』2, 46:10a). ‘주본’에 따르면 이 해 음력 7월 황제는 완재능으로 하여금 해도선(海導船 *hải đạo thuyền*)을 건조하게 했다고 하며, 1828년 정월에는 부교(浮橋)를 만들라는 명이 완재능에게 떨어졌다(『寔錄』2, 50:16a). 대체로 보아 1827년-1828년 초까지 완재능의 전선 제작은 다소 소강기였던 것 같지만 선박 제조 업무에서 완재능이 공고한 위상을 확보하는 시기였다고 할 수 있다.

민망이 얼마나 서양 배에 관심이 높았는지, 그리고 완재능이 서양식 선박 제조에서 얼마나 독보적인 존재였는지를 보여주는 다음과 같은 기사가 있다. 1828년 음력 5월, 프랑스 상선 한 척이 풍랑에 밀려와 다낭에 정박했다. 그런데 이 배의 선원들은 배를 관에 헌납하기 원했다고 한다. 그래서 황제는 이를 구매했고 즉시 통제<sup>30)</sup> 완재능을 보내 배를 수리했다. 이 배 이름은 안양선(安洋船 *An Dương Thuyền*)이라 지었다(『寔錄』2, 52:7b). 프랑스 선원들이 자기들의 배를 ‘헌납’하기 원했을까? 그럴 리가 없다. 응우옌 조정에 자기들 배를 팔려 했다고도 믿을 수 없다. 이건 헌납이라 치장된 몰수였다고 판단된다. ‘안양선’이란 이름은 ‘양’ 자를 보건대, 당시 조정이 보유하고 있던 관선 중 서룡, 위봉, 분봉 등 3척의 대선을 제외하고 다음

29) Choi Byung Wook, *Southern Vietnam under the Reign of Minh Mạng (1820-1841): Central Policies and Local Response* (Southeast Asia Program Publications, Cornell University, 2004), pp. 28-30.

30) 이때부터 완재능은 통제 서리가 아닌 통제로 호칭되었다.

단계의 규격의 배에 붙일 수 있는 이름이었다.

여기서 잠시 선박의 규격을 정리해 보면 다음과 같다. 우선, 대선의 길이는 9장(丈)-10장이었다. ‘실록’에서 확인되는 대선의 크기를 보자. 청란선: 길이 9장 5척, 폭 2장 1척 1촌(『寔錄』2, 204:24b), 금웅선 9장 7척 2촌/2장 2척 5촌(『寔錄』2, 213:24a), 보룡선 9장 9척/2장 3척(『寔錄』3, 49:22). 이중 청란선은 영봉, 서룡, 분봉의 예를 따랐다고 하며 보룡선은 채란선과 비슷했다고 하니 민망 시대 다섯 척의 대선 및 티에우찌 때 만들어진 두 척의 대선이 모두 9-10장이었다는 말이다. 응우옌 왕조 시기 1장이 약 4.25m였다는 주장을<sup>31)</sup>받아들이면 대선의 길이는 40-50m였던 걸로 보면 된다. 1828년 12월에 제정된 지역별 선박 수에 의하면, 수도에 348척을 두게 되어 있었다. 서룡, 위봉, 분봉 등 대선이 3척이고 그 아래 규모로 양, 파(波)<sup>32)</sup>, 해, 랑(浪) 시리즈의 배들을 두었다.<sup>33)</sup> 안양, 정양(定洋)은 6장 7척/1장 5척 3촌이었다(『寔錄』2, 128:6b). 정해(定海)가 5장 6척 1촌/1장 4척이었으며(『寔錄』2, 204:24b). 1829년의 규정에 의하면 파호선은 6장 6척/1장 6척, 랑호선은 5장 8척 7촌/1장 5척이었다. 이중 랑호선은 범선이 아니라 44개의 노로 젓는 배였다(『寔錄』2, 57:12b-13a). 길이 순서대로 보자면 양, 파, 랑, 해가 된다. 서룡선이 1825년 첫 해외 항해를 나갈 때 함께 갔던 배가 정(定)양, 정(靜)양, 안양, 평양, 안해, 청해였다고 하니(『寔錄』2, 34:9a), 프랑스 상선을 ‘구매’하기

31) Đỗ Bang, *Kinh Tế Thương Nghiệp Việt Nam Dưới Triều Nguyễn* (응우옌 왕조 치하 베트남의 상업 경제)(Huế: Nxb. Thuận Hóa, 1996), p. 17.

32) 1831년 음력 4월부터 ‘파’호선은 ‘평자(平字)’호로 ‘랑’호선은 ‘정자(井字)’호로 바뀌었다. 『寔錄』2, 73:3. ‘실록’에 평자 1호선이니 평자 7호선이니 하는 배 이름이 나오는 건 이때부터였다.

33) 첫 항렬에 청양·정(定)양·평양·안양·정(靜)양 등 5척, 그 아래로 청해·정해·평해·안해·정해 5척, 청·정·평·안·정파 20척, 청·정·평·안·정랑 20척이 있었다. ‘양’ ‘해’ 돌림은 5개의 이름 각각 한 척씩이었지만 정액이 20척이 되는 ‘랑’ ‘파’ 돌림의 배들은 다섯 경우의 각 호선이 4개의 번호를 갖는다. 그러나 반드시 일련번호로 매겨지지는 않았다(『寔錄』2, 56:6b-7).

전에 이미 안양선이 있었음을 알 수 있다. 이 경우 원 안양선에는 다른 이름이 붙게 되지만 그 내역은 찾을 수 없다.

프랑스 상선을 개조하고 있던 때에 수군 통제 완재능·완문행이 전봉영(前鋒營) 통제 범문리(范文理)와 더불어 병선을 이끌고 타인 호아에서 출몰하는 해적을 잡게 했다는 건(『寔錄』2, 52:16b) 완재능이 군사 활동에 참여한 유일한 기록이다. 전투 병력은 범문리가 지휘했을 것이고, 완재능은 군수품 수송 업무를 담당했던 것 같다. 그렇다고 하더라도 같은 달에 이렇듯 두 가지 일이 한꺼번에 배당된다는 건 흔치 않은 일이었다.

### Ⅲ. 몰락의 여정

#### 1. 벌금, 면직, 강등, 수감

완재능의 시대가 가고 있음을 상징하는 사건은 1828년 음력 9월에 있었던 화재였다. 대형 선박을 만드는 조선소가 불타버린 바람에 이곳의 관리 책임자였던 통제 완재능에게는 1년 치의 봉록을 받지 못한다는 벌이 내려졌다(『寔錄』2, 54:7b).

이 사건 이후 완재능은 연로했음을 이유로 관직에서 물러나겠다고 청했다. 그러나 받아들여지지 않았다(『寔錄』2, 54:34a). 앞서 보았듯이, 1809년에 완재능이 부관기였다. 하급 병사로부터 시작해서 부관기가 되었다면 1809년 당시 최소 30대의 나이였을 것인데, 이 처벌이 있었던 때라면 20년이 흐른 뒤이니 그가 50대의 나이였다는 말이 된다. 적어도 50 이상은 되어야 ‘연로’했음을 이유로 들 만했을 것이다.

완재능의 선박 제조 업무는 1829년 정월에도 계속되고 있었다. 같

은 달에 완재능은 파, 랑 시리즈 11척을 만드는 일을 맡았다(『寔錄』 2, 57:2a). 동시에 그에게는 당시 수도에 있던 선박 중 결액 분 다섯 척 건조 감독이 맡겨졌다. 이때 만든 것이 정양(定洋) 1척, 청해와 평해 각 1척, 순해(巡海) 2호와 3호 등 2척으로 도합 다섯 척이었다. 이 다섯 척 역시 구리를 입힌 배였다(『寔錄』 2, 57:13).

이해 음력 8월 수군 통제 완재능은 조정 회의에 참여하는 결 면 받았다. 이 기사에 부기된 사관의 코멘트 내용이 “[완재]능은 글을 알지 못했다(能不知書)”(『寔錄』 2, 61:22b)였다. 완재능은 “하급 병사 출신으로서 정체에 익숙하지 못했다”는 사관의 전언 내용도 상기할 만하다. 격식이 복잡한 대신들의 모임에서 완재능이 받았을 스트레스가 짐작된다. 다른 측면에서 생각한다면 그의 역할이 그만큼 컸다는 말이기도 하고, 원래 글을 배우지 못한 건 그렇다 쳐도 배우려고도 하지 않았든지<sup>34)</sup> 배워도 변화가 없던 완재능에게 황제가 큰 인내심을 발휘하고 있었다는 말도 될 것이다. 앞서 그는 대신들과 더불어 숙직을 서기도 했다고 말했다. 그만큼 황제는 선박 건조 및 해외 활동에 관심이 깊었다는 의미였을 텐데 완재능으로서는 황제의 사랑과 배려를 더 이상 감내해 낼 수 없는 지경에 이르렀다고 할 수 있다.

몇 달 뒤 그는 통제 직에서 면직되었다. ‘실록’에는 그 배경이 비교적 상세히 기록되어 있다. 완재능은 다낭에 가서 위봉 대선을 이끌어 출항하다가 바람에 밀려 얕은 곳으로 박혔다. 배를 끌어내기는 했는데 손상이 많이 되자 형부에서 그의 죄를 논했다. 용서하고 보수 책임을 맡겼다. 작업이 끝나고 완재능이 또 멋대로 강으로 끌고 나갔다. 황제는 시위 군인들을 보내 멈추게 하려 했지만 잡지 못했다.

34) 남부 출신으로서 응우옌푹아인을 도왔으며 가정성총진관을 역임했던 완문인(阮文仁 Nguyễn Văn Nhân)의 사례는 완재능의 경우와 비교된다. 완문인은 어린 시절 전란을 만나서 “배움을 놓쳤지만(失學)” 나이 50이 되어서도 스승을 모셔 배우기 시작했다고 그의 ‘열전’은 전한다. 『大南正編列傳初集』(1889. 東京: 慶應義塾大學 語學研究所, 1962), 7:3b-4a.

황제가 노하여 “나날이 더 미치고 망령되니, 썩은 나무에는 조각하기 어렵구나(日增狂妄朽木難雕).”<sup>35)</sup>라며 그를 해임하고 황제 친위대인 금위위(錦衣衛) 군영에 수감했다(『寔錄』2, 63:2b-3b).

애증이 교차하는 황제의 심정은 1830년 정월의 기사에서 읽을 수 있다. 구금되었던 완재능은 설을 맞아 집에 가서 잠시 쉬었다가 다시 감옥으로 향했다. 그러자 황제가 불쌍히 여겨 풀어주고 그를 수군에 속하게 했다는 것이다. 일종의 백의종군인데, 선박 건조 작업이 있으면 감독, 감수를 따르게 하여 그런 일로 허물을 속죄케 했다는 것이다(『寔錄』2, 64:12b).

이 늙은 군인에게 또 한 번의 기회가 주어졌다. 무거운 재정적 부담을 안고 집과 감옥을 오가던 완재능은 6개월 뒤에 수군 후수위(後水衛) 위위(중3품)로 기용되었다가(『寔錄』2, 68:4b) 두 달 뒤인 음력 8월에 수군 통제 직에 복귀했다. 이때 장문신(張文信 Truong Văn Tín)을 수군 부통제로 삼아 완재능을 보좌하게 했다고 한다. 이유는 “[완]재능이 연로하여 [업무] 혼자 처리하기 힘들어서”(『寔錄』2, 69:27a)였다. 이때 장문신에게 중2품 품계가 주어졌으니 벼슬은 부통제였으며 완재능과 거의 대등한 권한을 행사할 수 있는 직위였다.

다시 기용된 후에 한동안 완재능은 분주했다. 그는 황제가 타는 배 건조를 책임졌고(『寔錄』2, 71:24a, 1830. 음력 11월), 1831년 음력 3월에는 안해, 안과, 청량 명칭을 딴 배 5척을 만들기 시작했다(『寔錄』2, 72:1a). 1832년에는 아마도 태후가 타는 배였을 것으로 추정되는 인수방(仁壽舫 Nhân Thọ Phang)을 만들었고(『寔錄』2, 80:6a) 그

35) 『논어』 ‘공야장(公治長)’에 나오는 말을 활용한 표현이다. 제자 재여(宰予)가 낮잠을 자는 걸 본 공자가 “썩은 나무에는 새길 수 없으며 똥흙으로 쌓은 담에는 흠손을 댈 수 없노라! 재여 네놈을 어떻게 죽일꼬?”(朽木不可雕, 糞土之牆不可朽, 於予與, 何誅)라며 호되게 꾸짖은 바 있다. 사마천의 『사기』 중 ‘공자세가’에는 훗날 재여가 공자의 특출한 제자 안회, 자공, 자로와 함께 네 명의 대표적 인재로 언급되는 기사가 있다. 민망의 꾸짖음은 버리려고 한 게 아니라 가르쳐 키우고 쓰고자 함이었음을 짐작할 수 있다.

해 6월에는 병선을 지휘해 남딘에 물자를 수송하는 임무를 부여받았다. 그런데 도중에 그의 배는 해적선을 만났다. 원래 이 수송 임무는 그의 과오 회복을 위해 황제가 기회를 주었던 것이었다고 한다(『寔錄』2, 81:13b). 만약 피해를 보았다면 완재능은 역세계 운이 없는 경우였겠다. 그러나 오히려 그는 적선을 나포하는 공을 세웠다. 이 반전으로 완재능은 재기하는 듯했다. 얼마 후(1832년 음력 9월) 그는 향강(香江)에서 관물을 운반하는 작고 빠른 배 하나를 만들었다(『寔錄』2, 83:21). 이것이 완재능의 선박 건조 여정 마지막이 되었다.

두 달 뒤인 1832년 음력 11월, 믿지 못할 일이 벌어졌다. 완재능이 술 취해 황제 앞에 선 것이다. 횡설수설하는 모습이 연출된 것 같다. ‘실록’의 기록은 다음과 같다. “수군 통제 완재능이 술에 취한 상태에서 전에 올랐는데 아뢰고 대답함에 범절을 잃었다(水軍統制阮才能帶醉上殿奏對失儀).”(『寔錄』2, 86:15a) 성대한 의식을 위한 용도로 건축된 태화전(太和殿)이든 황제의 집무실인 근정전(勤政殿)이든 신하가 그 안에까지 들어가는 건 특별한 경우에 한해서였다. 완재능이 전에 오른 게 황제가 불러서였는지 술김에 멋대로 오른 것인지는 사료 내용만으로 판단하기 어렵다. 후자였다면 황제의 앞선 표현대로 ‘미치고 망령된’ 행동이었을 것이다. 전자였다고 하더라도 ‘미치고 망령된’ 행동이라 손가락질 받을 만했다. ‘아뢰고 대답함’을 목적으로 황제가 있는 곳까지 불러올렸다면 그 시간은 업무 시간이었을 것이고 사안은 중대했을 것인데 그는 취해 있었기 때문이다. 도찰원이 이를 탄핵해서 강등을 제안했지만 황제가 “특별히 은혜를 베풀어” 6개월 치 봉급을 주지 않는 선에서 처벌 수위가 조정되었다(『寔錄』2, 86:15a).

완재능에게 이듬해 1833년 음력 3월은 한 번 더 불행한 달이었다. 그가 만든 위봉대선, 평자 1호선이 다낭으로 가서 청 난민들을 환국 시키기로 되어 있었다. 이때 통제 완재능이 순안해구로 나가는 이

배들을 인도했다. 그런데 마침 바닷물이 빠지고 있었다. 그럼에도 불구하고 완재능은 무리하게 전진하게 함으로써 위봉선이 얕은 데 걸려 파손되었다. 그는 유형(流刑)에 처해지고, 손실금을 배상하게 되었다. 손실 총액이 1만1천민(緡)<sup>36)</sup>으로 계산되었다. 황제가 은혜를 베풀어 감한다는 게 1/3이었다(『寔錄』2, 91:8b). 그동안 완재능을 따라다니던 건 늘 금전적 손실이었다. 1829년에 1년치 봉록, 1832-3년에 다시 6월치 봉록을 받지 못한 위에 이번에는 3,000민이 넘는 금액을 배상해야 했다. 당시 정1품의 일 년 봉록이 돈 600민(緡)에 쌀 600방(方), 정 2품은 300민/300방(1방은 약 20리터)이었다(『寔錄』2, 207:44). 1839년 화기선을 제작하는 데 든 비용이 1만 1천민이었다(『寔錄』2, 207:6b). 이런 사실들을 고려한다면 수군 통제직에 있는 사람으로서 손실 총액의 1/3을 배상한다는 건 가혹한 처벌이었다고 할 수 있다.

그런데 이즈음 주목할 만한 이름이 등장하기 시작하였으니 단금(段金 Doan Kim)이었다. 완재능이 몰락한 이후 1834년 그는 장기서리였는데, 수군 통제직에는 황문참(黃文站 Hoàng Văn Trạm)이 임시로 임명되었으나 실질적 업무는 단금이 담당하도록 하였다(『寔錄』2, 118:15a). 위봉선 개조 작업도 그의 주도하에 이루어진 것 같다. 위봉 대선을 개조해 영봉 대선(靈鳳大船 Linh Phương Đại Thuyền)이라고 이름을 바꾼 뒤(1834년 음력 3월)(『寔錄』2, 92:19a, 123:27), 1835년 3월 서룡선 개조 작업도 있었는데 이 역시 단금이 주도했다(『寔錄』2, 147:12b). 앞으로 관선의 건조와 관련된 일은 단금이 맡게 된다. 단금은 1830년 음력 11월부터 완재능 휘하에서 선

36) 민은 꾸안(quan 貫)이었다. 1833년 이해 초 미국의 대통령 특사로 파견되었던 로버츠의 추산에 의하면 당시 20꾸안이 11달러에 해당된다고 했다. Edmund Roberts, *Embassy to the Eastern Courts of Cochin-China, Siam and Muscat* (1837. Outlook, Frankfurt, 2018), p. 202. 당시 미국에서 1달러는 현재 30.94달러가 된다는 계산법(<https://www.officialdata.org/us/inflation/1833?amount=1>)을 따른다면 1만1천민은 187, 187 달러가 된다.

박 건조의 핵심 인력인 견주기(堅舟奇)를 관리해 왔던 인물로서(『寔錄』2, 70:4a), 민망 말기에 새로운 단계의 선박 즉 기선을 만들기 시작할 때부터 책임자였다.

1834년 6월에 단금은 운조, 안양, 정양(定洋)선 건조를 명받았다. 원래의 안양선은 청란선이라 했고 원래 정양선은 금응선(金鷹船)이라 이름 지었다. 이때 만든 안양선과 정양선이 모두 길이가 6장 7척이었다고 한다. 운조는 7장 2척이었다(『寔錄』2, 128:6b). 이해 음력 10월 운조, 영봉, 분봉 등의 대선을 ‘흥조(興造)’하기 시작했다는 말이 나오는데, ‘흥조’란 원래 있던 걸 개량한다는 말인 것 같다. 앞서 말한 대로 1835년에 서룡선 개조 작업도 이루어지는 것이니 민망이 가진 세 척의 대형 범선이 1834-1835년 사이에 개조되었고 그 주역은 단금이었다. 황제가 청복(淸福)<sup>37)</sup> 조선소까지 행차해 살핌으로써 이 작업에 지대한 관심을 과시했다(『寔錄』2, 137:32).

대형범선 제작은 계속 이어졌다. 1840 음력 6월에 민망 황제는 새로 만든 청란 대선의 시범 운행을 바라보며 흡족해하고 있었다고 한다(『寔錄』2, 214:11b). 그런데 이상하지 않은가? 앞서 나는 청란선이 원 안양선의 새 이름(1834년)이라고 했다. 즉 완재능이 개조한 원 프랑스 상선이었던 말이다.

배의 이름이 자주 바뀌었던 건 우리들의 혼란을 야기하지만 잘 정리해 보면 진보하는 범선 제작의 맥락을 이해할 수 있다. 1839년 음력 7월의 기사에 의하면 청란선(1836년 1월 바타비아 간 적 있음, 『寔錄』2, 165:2b)의 이름을 청양선(淸洋船)으로 바꾸었다고 한다. 그런데 원래 청양선이 있었다. 1834년 정월 청양선으로 병기를 차단에 옮겼다는 기사가 그 증거다(『寔錄』2, 117:6b). 그런데 청양선(원 청란선 즉 원 프랑스 상선)과 순해 6호선이 즐렬하여 둘 다 해체해 큰

37) 이는 당시 후에에서 가장 큰 규모의 조선소였다(Trần Đức Anh Sơn 2018: 56, 64-65).

배 하나를 만들었다고 한다. 그게 9장 5척이고 폭이 2장 1척 1촌인 청란선이 되었다. 모양새는 서룡, 영봉, 분봉을 따랐더니 이로써 대선의 수가 4척이 되었다고 한다(『寔錄』2, 204:24b). 그때가 앞서 언급한 1840년 음력 6월로서 민망 황제가 흡족히 바라보던 건 길이 9장 이상의 네 번째 대선이 된 청란선이었다. 이름 변화의 추이를 다시 정리해 보자면 다음과 같다: 프랑스 상선->안양>청란(1834)->청양(1839)->(개조하여 대선화)->청란(1840).

다색리동선 최대호 중 마지막 금웅선 개조는 1840년 5월에 시작되었다. 청란선 모양을 따랐고 길이는 9장 7척 2촌, 폭은 2장 2척 5촌이었다. 청란선을 모방하되 길이와 폭에서 각각 2척 2촌, 1척 3촌을 더했다고 하니 청란선의 크기는 9장 5척, 폭은 2장 1척 2촌이라는 계산이 나온다. 1촌의 차이는 있지만 앞에서 언급한 청란선 규격과 일치한다. ‘실록’에 의하면 이 선박 건조는 민망 시기 큰 성취 중의 하나로 꼽아졌던 것 같다. 기록된 대로 전하자면 “다색리동선 최대호선을 증조하고 금웅선이라 했다.”(『寔錄』2, 213:24)고 하며 원래 금웅선은 이름을 비홍선(飛鴻船)으로 바꾸었다(『寔錄』2, 213:24). 이로써 민망기 서룡, 영봉, 분봉, 청란, 금웅 등 5척의 대선 보유 시대가 완성되었다.<sup>38)</sup>

청란선과 금웅선 건조 감독을 맡은 사람은 단금이였다. 이렇듯 완재능은 선박 제조에서 완전히 배제되었고 그 자리는 부하 단금이 메웠다.

완재능에 대한 최후의 기록은 이렇게 시작된다. 1836년 2월의 기사다. “[죽은] 완재능을 수군 해대(該隊)로 복직시켰다.”(『寔錄』2,

38) 티에우찌 시기 최대선 두 척의 이름이 새로 보인다. 하나는 보통선(寶龍船 Bào Long Thuyền)으로서 길이가 9장 9척, 폭이 2장 3척이었으며 채란선(彩鸞船) 모양을 본 따다(『寔錄』3, 49:9). 이 기사에 뒤이어 채란선 작업이 완료되었다고 하니(『寔錄』3, 49:22) 채란선은 기존에 있던 배에 새로 이름붙인 것이었던 새로 만든 것이었던 그즈음 단금의 주도로 세상에 나온 배였다. 1846년 11월 이 두 척의 배는 각각 바타비아와 싱가포르를 향했다(『寔錄』3, 62:21).

166:25) 해대는 1개 대의 지휘관이었다. 이어서 그의 인생 여정이 간략하게 요약된다. “재능은 오랜 나날 애써 노력하여 벼슬이 통제에까지 올랐으나 죄에 연루되어 벼슬을 떼었다가 이때에 이르러 병으로 사망했다. 황제가 이를 듣고 불쌍히 여겨 특별히 은혜를 베풀었다.”(『寔錄』2, 166:25) ‘연로’한 나이에 배상금 부담을 안은 상태라면 병이 들지 않는 게 이상할 것이다.

## 2. 범선의 최후

필자가 보기에 완재능이 만든 선박들 중에서 가장 인상적인 건 서룡 대선이었다. 민망 말기까지 응우옌 조정은 길이 9장이 넘는 다섯 척의 대선을 보유하고 있었다고 했다. 그 중 세 척이 원래 완재능에 의해 만들어졌으며 그 세 척 중에서도 서룡 대선이 그의 첫 작품이었다. 이 배는 완재능의 분신과도 같은 존재였다.

서룡선에 대한 민망 황제의 관심 역시 각별했다. 1835년 음력 10월에 민망은 그동안 운용해 본 다색리동선의 문제점을 세세히 지적하며 서룡선 개조에 특별히 신경 쓸 것을 당부하고 있다.

서양선과 비교해 그 길고 큼이 넘어서는 바가 있지만 가볍고, 많이 싣는 데서는 오히려 미치지 못하고 [ . . . ] 작아야 할 데가 크고 가벼워야 할 곳이 무거우니, 예를 들어 밧줄이 직경 1촌이어야 하는데 2촌에 이르기까지 하며 나무 길이가 1척이어야 하건만 2척, 쇠못은 수가 적어야 되나 오히려 더 많고 [ . . . ] 지금 서룡 대선을 새로 수리함에 [ . . . ]”(『寔錄』2, 160:16b)

‘실록’에서 파악되는 서룡 대선의 해외 취항 횟수는 총 11건이었다. 최초로 나간 건 1825년이었는데 이때는 양정(洋程)이라고만 표현되어 있어서 행선지가 불명하다는 걸 앞서 이야기 했다. 서룡선은

다음해 하주로 갔고 1828년엔 마닐라 또는 광둥, 1831년 행선지는 복건이었다. 1840년 11월에 싱가포르에 다녀왔다는 기록이 있고, 1832년부터 1841년 11월까지 6차례의 바타비아 행이 보인다(부록 참조).

그런데 1832년 음력 11월에 있었던 바타비아 행 이후 3년 동안 이 배의 행선지는 나타나지 않는다. 단지, 1833년 음력 9월 기사에 서릉선과 안양선이 ‘작년 외국에 파견 나갔다가’ 남끼(원 자딘)로부터 다시 나갔으니 돛대, 밧줄, 기름칠 등이 손상되었을 것이라는 민망 황제의 말이 발견된다(『寔錄』2, 105:23b). 여기서 외국에 나갔다는 건 바타비아 왕래를 가리키는 게 분명하다. 그런데, 남부로 일단 돌아와서 다시 나갔다는 기사는 가리키는 바가 애매하다. 우선, 행선지가 어디였는지 알 수 없다. 바타비아에서 돌아오는 때는 통상 음력 4-5월이었다. 바람의 방향 때문에 말레이 방면으로 다시 내려갔을 리는 없다. 당시 남부에서는 막 레반코이의 반란이 일어났고 델타 각처에서 진압 작전이 전개되고 있던 상황이었으니 혹 거기에 서릉선과 안양선이 동원되었던 게 아니었나 한다. 혹 마닐라였을 가능성도 배제할 수는 없다. 서릉선은 1833년에 매우 분주했다. 선체 손상도 컸겠다. 민망의 당부대로 서릉은 특별한 배려 속에서 수리된 후 비교적 먼 바타비아로의 항해가 다시 가능하게 되었다.

서릉선의 원양 항해에서 두 번 이상 이 배에 탔던 사람은 완지방(阮知方 Nguyễn Tri Phương)과 도치부였다. 완지방은 하주 1회(1826)(『寔錄』2, 42:13) 마닐라 또는 광둥 1회(1828)(『寔錄』2, 52:1b), 바타비아 2회(1836, 1837)(『寔錄』2, 175:13a, 187:2b)를 여행했다. 도치부가 탔던 서릉선의 행선지는 2회 모두 바타비아였다(1838, 1840)(『寔錄』2, 196:11, 219:13a). 그런데 도치부가 1838년 음력 10월 서릉선을 타고 바타비아로 떠났을 때 완지방의 행선지도 그곳이었다. 단지 배가 달랐으니 분봉선이었다. 해외 경험이 많았던 완지방과<sup>39)</sup> 서

양어에 능통했다는 도치부가<sup>40)</sup> 조정이 보유했던 두 척의 최대선을 타고 함께 간 곳이 바타비아였음을 주목할 필요가 있다.

바타비아에서 그들은 무엇을 했을까? 기선 구입이 그들의 목적이었다. 나는 선행 연구에서 베트남이 최초로 서양 기선을 구입한 해가 1839년(양력)이라고 추정해 왔었다. 바로 이 항해에서였다. 그 당시 나는 완재능의 역할이나 서룡선의 항해 범위에 대해서는 주목하지 못했다. 단지 ‘실록’ 속 베트남 관선들의 항해 기록과 기선 제작 및 구입 관련 기사를 종합해서 그런 결론을 도출해 냈을 뿐이다. 그런데 이제 완재능의 행적과 서룡선의 기항지를 추적해 본 결과, 기선 구입의 의미는 민망-티에우찌 시기 활발한 대외 활동 맥락에서만 아니라 완재능에서 시작된 서양식 선박 제조 활동의 발전 속에서 이해될 필요도 있다고 생각하게 되었다.

베트남으로의 첫 기선 도입은 완재능이 처음 만들고 단금이 보완한 서룡 대선에 의해서였다. 베트남인 자력으로 처음 건조된 서룡선의 뱃머리는 그들이 또 도전해야 할 새로운 형태의 선박을 향했던 것이고 서룡선 등의 서양식 선박을 건조하는 가운데 훈련된 기술은 화기선 제작에 응용될 준비를 하고 있었다.

도치부와 서룡선은 재차, 삼차(1839년 음력 10월, 1840년 음력 11월) 바타비아를 향했다. 두 번째 항해(1839)에서 기선 한척이 또 구매되었고(『寔錄』2, 212:32b), 1843년 음력 12월에 바타비아를 향해 출발했던 도치부는 또 기선 한 척을 사들여 왔다(『寔錄』3, 40:19a).

39) 완지방의 해외 항해는 총 9회였으며, 하주, 바타비아, 여송, 광둥, 인도 동부까지 행선지에 포함되었다. 1826, 하주(『寔錄』2, 42:13)/1828, 여송·광둥(52:1b)/1829, 광둥(57:35b-36a)/1829(?), 소서양(69:25b)/1832, 마닐라(79:26a)/1833, 청(91:8b-9a)/1836, 바타비아(싱가포르, 페낭)(175:13a)/1837, 바타비아(187:2b)/1838, 바타비아(196:11).

40) 도치부의 해외 여행 횟수는 7회로, 대부분의 행선지는 바타비아였다. 가고 오는 중에 싱가포르나 브루나이 같은 도시들도 방문할 기회가 있었다. 1830, 바타비아(『寔錄』2, 69:6)/1838, 바타비아(196:11)/1839, 바타비아(207:7a)/1840, 바타비아(219:13a)/1843, 바타비아(『寔錄』3, 35:1b)/1844, 바타비아(44:3b).

이때는 서룡선이 수리 중이었다. 이해 음력 8월의 기사에 의하면 서룡선이 금응선 및 분봉선 모양으로 개조되는 작업에 들어갔다(『寔錄』3, 32:4b). 그래서 도치부는 분봉선을 타고 갔다. 서룡선의 개조는 1844년 음력 11월에 끝났다. 이때 “병사 4천을 동원해 서룡 대선을 밀어 강으로 나가게 했다.”(『寔錄』3, 44:5) 서룡선은 새로운 원양 항해를 준비하고 있었을 것이다.

그런데 네 달 뒤인 1845년 음력 3월 이 ‘상서로운 용’은 안양선과 나란히 모래톱에 걸려 부서졌다(『寔錄』3, 47:20). 그날은 바람이 심하게 불었다. 안양선은 단금의 주도 하에 만들어진 배였다. 완재능의 배와 단금의 배가 한 날 나란히 사라졌다. 이후 관선의 해외 활동은 현격히 위축되었다. 영봉선이 한차례 광동에 간 것(1845년 음력 5월), 새로 제작한 보룡선(寶龍船)이 바타비아에, 채란선(彩鸞船)이 싱가포르에 간 것(1846년 음력 11월)이 티에우찌 시대 다색리동선의 마지막 해외 항해였다.

1847년 음력 2월 라 삐에르(La Pierre)가 지휘하는 두 척의 프랑스 전함이 다낭으로 들어왔다(『寔錄』3, 65:10b). 이는 완재능 때부터 출현한 베트남 다색리동선 시대의 종말을 고하는 계기였다. 이때의 정황을 기술하는 가운데 ‘실록’에 등장하는 베트남 리동선은 10척이었다. 그중 영봉, 분봉, 금응, 수학, 운봉 등 5척이 다낭 항에 정박해 있었다(『寔錄』3, 65:11b). 민망 말기에 보유했던 다섯 척의 최대선 중 서룡은 이미 부서졌고, 청란은 1843년 광동에 갔다가 화재로 소실되었다(『寔錄』3, 33:24b). 단금의 주도로 1845년 청란선을 본판 채란선과 보룡선이 만들어졌다. 그래서 여전히 최대선은 다섯 척이었다. 그런데 이 두 배는 1846년 음력 11월에 각각 바타비아와 싱가포르로 떠났다고 한 바 있다. 라 삐에르 함대가 다낭에 왔던 때에 두 배는 아직 돌아오지 않았다. 그러니 다낭에 정박해 있던 선박 중 영봉, 분봉, 금응이 민망 이래 존속하던 세 개 대선이었다. 이 세 척의

배가 프랑스 함포에 맞아 사라졌다(『寔錄』3, 66:2a). 다시 정리하자면, 완재능이 만들기 시작했던 민망의 대형 선박 중 한 척은 후에에서 부서졌고(서룡), 또 한 척은 광동에서 불타 없어졌으며(청란), 나머지 세 척은 프랑스 해군의 포탄을 맞고 침몰했다. 이는 민망의 수군 훈련, 해외정세 탐지, 선진 물자 구매 활동이 파산난 걸 뜻했다.

다낭 앞바다를 빠져나가는 프랑스 함대 글루아르(Gloire)와 빅토리외즈(Victorieuse)를(두 척 모두 범선) 쫓아가는 배도 없었고, 다낭의 포대에서 적선을 향해 날아가는 포탄도 없었다고 티에우찌 황제는 쓰게 탄식했다. “도적놈들의 배가 도망쳤지만 방해, 정해 두 포대는 조용할 뿐, 그들이 도망가는 길을 끊을 한 차례의 발사도 없었구나!(賊船遁去而防海定海二砲臺寂無一發截其去路)”(『寔錄』3, 66:2b). 수십 년에 걸친 노고에 비한다면 너무도 순식간의 종말이었다. 수년에 걸친 수리 끝에 4천명의 병사를 동원해 강에 다시 띄워 놓은 응우옌 왕조 최고의 선박이 단 한 번의 바람으로 모래톱에 걸려 부서지는 것만큼이나 허망했다.<sup>41)</sup>

#### IV. 맺음말

완재능이 선박 제조의 온전한 주체가 될 수 있었던 건 민망의 의지 때문이었다. 자롱 시대 유럽형 선박을 모델로 삼은 범선 건조는 1804

41) 글루아르와 빅토리외즈는 일단 광동으로 갔다. 거기서 두 배는 선교사 탄압 문제를 두고 담판하러 조선으로 향했다. 그런데 조선 해역의 고군산 열도에서 바람을 맞아 두 배 모두 좌초되어 침몰했다. 광동의 호문(虎門)을 출발한 게 7월 30일이며 침몰 날짜는 8월 10일이었다. 생존자들은 12일 인근 섬에 상륙했고, 26일 상해로 귀국하였다. 이 두 배 중 하나에 조선인 신부 최양업이 타고 있었다(양업교회사연구소 편, 『최양업 토마스 신부의 서한집』, 빅벨출판사, 서울, 2009), pp. 40-41. 당시 프랑스 극동함대라고 해 봐야 이 두 척의 배가 다였다(응웬응옥투이, 『19세기 조선-프랑스 관계와 베트남』, 석사학위논문, 인하대, 2014), p. 29.

년 때 작업이 처음이자 마지막이었다. 실로 오랜만에 대형 선박을 만드는 일이 추진된 게 1822년이였다. 당시 수군 통제 범문상에게 그 임무가 부여되었으나 진척이 없었고, 차선으로 지명된 두 프랑스 수군 지휘관은 민망의 지시를 고사했다. 민망의 신형 선박 건조 의지를 구현할 인물로 완재능이 선택되었다. 완재능은 자신에게 주어진 역할을 성공적으로 수행했다.

완재능이 만들어낸 선박들이 세 척의 최대선을 중심으로 소개된 건 제 1장에서였다. 1824년에 진수식을 가진 민망 시대 최초의 다색 리동선 서룡선을 비롯해서 위봉, 분봉선이 출현했다. 1822년 위위였던 완재능은 장기를 거쳐 통제로 승진하면서 선박 제조의 독보적 권위자로서의 위상을 굳혔다. 완재능의 능력이 어디에서 비롯되었는가는 여전히 의문으로 남는다. 외국 견문의 정황도 없고, 응우옌 조정 에 봉사하던 프랑스인 수군 지휘관들과 어떤 관계를 통해서 선박 건조에 대한 지식을 습득했는지도 알 수 없다. 게다가 그는 글도 알지 못했다. 단지 완재능이 남부 사람이었을지도 모르겠다는 것, 그래서 야던·떠이썬 내전 때부터 발전했던 사이공의 국제적 수준의 조선 능력 경험은 열어 놓고 있는 가능성일 뿐이다. 그의 독특한 이름인 ‘재능’은 원래부터의 이름이라기보다는 혹 우리가 상상할 수 있는 일반적인 인과 관계를 초월하는 능력으로 인해 붙여진 것이었을 수도 있다.

이 재능이 뛰어난 수군 지휘관이 승승장구하던 건 4년 동안이었다. 1828년 조선소의 화재는 몰락의 징조였다. 이듬해인 1829년 그는 자기가 만든 위봉선을 파손시킨 죄로 통제 직에서 면직되었으며 황제로부터는 ‘미치고 망령되며 썩은 나무 같아 가르칠 수가 없다’는 말까지 들어야 했다. 1830, 1831년에는 황제의 신뢰를 회복하는 것 같았다. 그러나 1832년에 술에 취해 황제의 전에 올랐고 1833년에는 선박 두 척을 파손시키는 주역이 되었다. 이후 그의 활동은 보

이지 않다가 1836년 사망 소식을 ‘실록’은 전한다. 1828년부터 8년은 몰락의 시간이었다. 완재능의 작업은 그의 부하였던 단금에게 이어졌고 단금에 의해서 응우옌 왕조의 기선 제작이 추진되었다.

1824년 완재능에 의해 건조된 최초의 대형 범선 서룡선은 하주(1826), 역송/광동(1828), 복건(1831), 바타비아(1832)로 향했다. 바타비아에서 돌아오는 도중 남부베트남에서 레반코이 반란 및 태국 군대의 침입에 대응하는 작전에도 참여했던 듯하다. 이후 수리 작업을 거쳐 다시 항해에 투입되었는데 이후의 행선지는 도서부 동남아시아에 집중되었다. 바타비아(1836), 브루나이/바타비아/하주(1837), 바타비아(1838), 바타비아(1839), 싱가포르(1840), 하주(1841). 특히 1838년의 바타비아 행은 의미가 깊다. 서룡선에는 도치부가 타고 있었으며 그의 활약으로 바타비아에서 기선이 최초로 구매되어 베트남으로 들어왔다. 이듬해 서룡선의 항해에서 기선 한 척이 또 구매되었다. 이 기선들은 베트남 공인들의 기선 제작에 모델이 될 참이었다. 1841년의 하주 항해를 끝으로 서룡선은 다시 대대적인 개조 작업에 들어갔다. 새로워진 서룡선은 1844년 음력 11월 다시 황궁 앞 항강에 모습을 드러냈다. 그러나 여기까지였다. 몇 달 뒤 서룡선은 강 모래톱에 걸려 파손되었다.

서룡선이 사라지는 걸 시작으로 해서 다색리동범선들은 자연재해에 의해, 또는 프랑스 함포에 의해 대부분 파괴되었고 기선들은 방치되었다. 티에우찌 시대도 종결되었다. 뜨득이 즉위한 이후부터 1858년 프랑스·스페인 연합함대가 다낭을 공격할 때까지 이렇다 할 변화는 더 이상 없었다. 그러기에 정영상·리귀민(鄭永常·李貴民)은 민망 시기 관선의 운용을 ‘순간의 광맹(瞬間的 光芒)’ 즉 ‘한순간의 빛줄기’라 표현했다. 민망 시기가 아니라 민망-티에우찌 시기로 기간을 늘려 잡아도 마찬가지로 평가를 들을 만하다.

그러나 한순간의 빛줄기였을지언정, 그런 빛줄기라고 표현될 만한

역동적 면모는 동시대 동아시아 한자 문화권에서 예외적이었다. 게다가 유럽형 선박 건조는 통일 제국의 건설과 확대 과정에서 경주된 노력이었다. 완재능의 성공은 후임자 단금에게 이어졌고, 그에 의해 다색리동선이 개조되었으며 기선 제작까지 이어지는 기술의 진보를 가능하게 했다면 완재능의 역사적 위상은 충분히 묵직했다고 평가할 수 있다.

〈참고문헌〉

- 『大南寔錄正編第一紀』. 1848. 東京: 慶應義塾大學言語文化研究所, 1968.
- 『大南寔錄正編第二紀』. 1861. 東京: 慶應義塾大學語言研究所, 1968.
- 『大南寔錄正編第三紀』. 1894. 東京: 慶應義塾大學言語文化研究所, 1977.
- 『大南正編列傳初集』. 1889. 東京: 慶應義塾大學語學研究所, 1962.
- 李貴民. 2012. 『越南阮朝明命時期(1820-1840) 海軍與對外貿易』. 博士學位論文. 成功大學.
- 박제가 저 박정주 역. 2003. 『북학의』. 과주: 서해문집.
- 양업교회사연구소 편. 2009. 『최양업 토마스 신부의 서한집』. 서울: 빅벨출판사.
- 阮朝朱本. *National Archives* No. 1. Hanoi.
- 응웬응옥투이. 2014. “19세기 조선-프랑스 관계와 베트남.” 인하대 학교 석사학위논문.
- 정약용 저 다산연구회 역. 2018. 『역주 목민심서』. 과주: 창비.
- 鄭永常·李貴民. 2014. 『瞬間的光芒: 越南阮朝裏銅船之製作與傳承』. 『南方大學學報』 2.
- 陳荊和. 1990. 『阮朝初期の下洲公務に就いて』. 『創大アジア研究』 11.
- 최병욱. 2000. “19세기 전반(1823-1847) 베트남의 동남아시아 官船 貿易.” 『東洋史學研究』 70: 161-197.
- \_\_\_\_\_. 2011. “19세기 베트남 관선의 광둥(廣東) 왕래 시말.” 『동남 아시아연구』 21: 1-42.
- Bùi Gia Khánh. 2018. *Thủy Quân Triều Nguyễn (1802-1884)* (응우옌

- 왕조의 수군). Hanoi: Nxb. Chính Trị Quốc Gia Sự Thật.
- Choi Byung Wook. 2018. “Saigon-Chinese and Lê Văn Duyệt (1764-1832) - bạo lực vs. quyền lực(폭력과 권력).” International workshop with the title of “Some Cultural Issues of the Ethnic Chinese in Vietnam.” Harvard Yenching Institute. April 9.
- \_\_\_\_\_. 2004. *Southern Vietnam under the Reign of Minh Mạng (1820-1841): Central Policies and Local Response*. Southeast Asia Program Publications, Cornell University.
- Crawford, John. 1828. *Journal of an Embassy from the Governor-General of India to the Courts of Siam and Cochin China*. Singapore: Oxford University Press, 1987.
- Đỗ Bang. 1996. *Kinh Tế Thương Nghiệp Việt Nam Dưới Triều Nguyễn* (응우옌 왕조 치하 베트남의 상업 경제). Huế: Nxb. Thuận Hóa.
- Đỗ Văn Ninh. 2002. *Từ Điển Chức Quan Việt Nam* (베트남 관직 사전). Hanoi: Nxb. Thanh Niên.
- Finlayson, George. 1826. *The Mission to Siam and Hue, 1821-1822*. Bangkok: Siam Society, 1988.
- Trần Đức Anh Sơn. 2018. *Ngành Đóng Thuyền và Tàu Thuyền ở Việt Nam Thời Nguyễn* (응우옌 시기 베트남에서의 조선 분야와 선박). Hanoi: Nxb. Dân Trí.
- Piétri. 2003. “Ba loại thuyền buồm ven biển Đông Dương ít được biết(잘 알려지지 않았던 인도차이나 바다에서의 세 종류 범선).” *Xưa và Nay* 134.
- Roberts, Edmund. 1837. *Embassy to the Eastern Courts of Cochin-China, Siam and Muscat; in the U.S. Sloop-of-War Peacock,*

194 동남아시아연구 31권 1호

*David Geisinger, Commander, during the Years 1832-3-4.*  
Frankfurt: Outlook, 2018.

White, John. 1824. *A Voyage to Cochin China.* Kuala Lumpur:  
Oxford University Press, 1972.

## 〈부록〉

### 선박별 출항 내역

\* 슬래시(/) 표시가 있는 곳은 주의를 요함. 예를 들어 분봉선, 서룡선, 영봉선의 1837년 항해를 보면 브루나이/바타비아/하주로 동일하게 표시되어 있는데 세 배가 각각 한 지역씩 방문한 것인지 아니면 함께 세 지역을 모두 방문한 것인지 사료 상에서 분별이 불가능하기 때문에 이렇게 둔 것이다.

금란(金鸞) 바타비아(1842, 11) (『寔錄』3, 26:5) \* 금란은 금응의 오기인 듯함

금응(金鷹) 바타비아(1841, 11) 하주(1841, 11) 바타비아에서 귀국(1843, 8) 광둥에서 돌아옴(1845, 정월) (『寔錄』3, 13:17b-18a, 13:17b-18a, 33:24a, 46:11a) \* 1841년 바타비아, 하주 행은 한 여정이었을 것이고, 바타비아에서 귀국했다는 배는 위 항목 ‘금란’을 가리키는 것이라 생각됨

남흥(南興) 광둥(1837, 5) 광둥(1838, 5) 광둥(1839, 5) (『寔錄』2, 181:20a, 193:2b-3a, 202:24b)

보룡(寶龍) 싱가포르(1846, 11) (『寔錄』3, 62:21)

보선(寶船) 광둥(1822, 6) (『寔錄』2, 16:1a)

분봉(奮鵬) 하주(1827, 11) 소서양(1829, 11) 바타비아(1832, 11) 하주(1834, 11) 마닐라(1835, 5) 하주(1835, 9) 브루나이/바타비아/하주(1837, 12) 바타비아(1838, 10) 세마랑(1839, 10) 바타비아(1843, 12) (『寔錄』2, 49:37a, 63:11b, 86:18a, 138:6a, 152:8a, 159:29a, 187:2b, 196:11, 207:7a, 『寔錄』3, 35:1b)

삼판(杉板) 광둥(1810, 정월) (『寔錄』1, 40:14b)

상학(翔鶴) 하주(1839, 10) 싱가포르(1842, 11) (『寔錄』2, 207:7a, 『寔錄』3, 26:5)

- 서룡(瑞龍) 양정공무(1825, 7) 하주(1826, 11) 여송/광둥(1828, 5) 복건(1831, 정월) 바타비아(1832, 11) 바타비아(1836, 11) 브루나이/바타비아/하주(1837, 12) 바타비아(1838, 10) 바타비아(1839, 10) 싱가포르(1840, 11) 하주(1841, 11) (『寔錄』2, 34:9a, 42:13, 52:1b, 71:18b, 86:18a, 175:13a, 187:2b, 196:11, 207:7a, 219:13a, 『寔錄』3, 13:17b-18a)
- 선리(僊嶼) 하주(1838, 10) 하주(1839, 10) (『寔錄』2, 196:20a, 207:7a)
- 신교(神蛟) 하주(1839, 10) 싱가포르(1843, 12) 싱가포르(1844, 11) (『寔錄』2, 207:37a, 『寔錄』3, 35:1b, 44:3b)
- 안양(安洋) 양정공무(1825, 7) 바타비아(1832, 11) 하주(1838, 10) (『寔錄』2, 34:9a, 86:18a, 196:11)
- 안파(安波) 하주/바타비아(1824, 11) (『寔錄』2, 30:15a)
- 영봉(靈鳳) 바타비아(1834, 11) 소서양(1835, 11) 바타비아/싱가포르/페낭(1836, 11) 브루나이/바타비아/하주(1837, 12) 하주(1838, 10) 소서양(1839, 10) 하주(1841, 11) 싱가포르(1842, 11) 싱가포르(1844, 11) 광둥(1845, 5) (『寔錄』2, 138:6a, 162:18b-19a, 175:13a, 187:2b, 196:11, 207:7a, 『寔錄』3, 13:17b-18a, 26:5, 44:3b, 48:5)
- 운조(雲雕) 바타비아/싱가포르/페낭(1836, 11) 싱가포르(1842, 11) (『寔錄』2, 175:13a, 『寔錄』3, 26:5)
- 위봉(威鳳) 하주(1826, 11) 하주(1827, 11) 바타비아(1830, 8) 바타비아(1831, 11) (『寔錄』2, 42:13, 49:37a, 69:6, 77:5)
- 정양(定洋) 하주/바타비아(1824, 11) 양정공무(1825, 7) 소서양(1829, 11) 마닐라(1832, 4) 싱가포르(1832, 10) 하주(1834, 정월) (『寔錄』2, 30:15a, 34:9a, 63:11b, 79:26a, 85:26a, 118:7b)
- 정양(靜洋) 양정공무(1825, 7) (『寔錄』2, 34:9a)
- 정파(定波) 하주(1826, 11) 하주(1827, 11) (『寔錄』2, 42:13, 49:37a)

- 채란(彩鸞) 싱가포르(1846, 11) (『寔錄』3, 62:21)
- 청란(靑鸞) 마닐라(1834, 11) 바타비아(1836, 정월) 바타비아/싱가포르/페낭(1836, 11) 바타비아/세마랑(1840, 11) 광동(1843, 5) (『寔錄』2, 138:6a, 165:2b, 175:13a, 219:13a, 『寔錄』3, 31:13)
- 청양(淸洋) 페낭(1831, 11) 하주(1834, 정월) 하주(1840, 5) (『寔錄』2, 77:5, 118:7b, 213:10b-11a)
- 청파(淸波) 광동(1827, 5) 여송/광동(1828, 5) (『寔錄』2, 46:17b, 52:1b)
- 청해(淸海) 양정공무(1825, 7) 하주(1830, 정월) 하주(1830, 8) (『寔錄』2, 34:9a, 64:6b-7a, 69:24a)
- 평양(平洋) 하주/바타비아(1824, 11) 양정공무(1825, 7) 광동(1829, 정월) 바타비아/페낭/하주(1831, 11) 하주(1833, 정월) 광동(1836, 6) (『寔錄』2, 30:15a, 34:9a, 57:35b-36a, 77:5, 88:18b, 170:24)
- 평자호(平字號) 광동(1834, 4) (『寔錄』2, 124:24b)
- 평자 1호 광동(1833, 3) (『寔錄』2, 91:8b-9a)
- 평자 2호 광동(1832, 6) (『寔錄』2, 81:14a)
- 평자 7호 광동(1833, 3) (『寔錄』2, 91:8b-9a)
- 평자 8호 하주(1832, 정월) (『寔錄』2, 78:18a)
- 평해(平海) 하주(1831, 정월) 하주(1831, 6) (『寔錄』2, 71:14a, 74:24b)

(2020.12.28. 투고, 2021.1.11. 심사, 2021.2.10. 게재확정)

<Abstract>

## An Illiterate Navy Commander of the Emperor Minh Mạng (1820-1841):

Nguyễn Tài Năng and His Role in the Building of the  
European Style Vessels

CHOI Byung Wook  
(Inha University)

When the emperor Minh Mạng decided to build European style vessels, he asked two French generals, Philip Vanier and Jean B. Chaigneau who had been serving for the Nguyễn court. Because of unclear reasons, however, the French men refused emperor Minh Mạng's order. Minh Mạng was disappointed, but he soon decided to invest Nguyễn Tài Năng ('tài năng' means talent) into the position to direct the ship building, and it proved very successful in 1824.

From this time, large size Western style vessels were continuously produced under the direction of Nguyễn Tài Năng, whose title was mainly a navy commander, *thủy quân thống chế*. On the large board of the court vessels, Minh Mạng's men both court officials and generals traveled around the various areas of East Asian world including Canton, Manila, Singapore, Malacca, Penang, Semarang, Brunei, Batavia, and even the eastern part of India.

Nguyễn Tài Năng was one of the figures who enabled to make the

splendid activities during the Minh Mạng-Thiệu Trị period possible, though he was illiterate. It should be thought that such a figure be included in the ‘*liệt truyện*,’ which recorded the tracks of those who contributed to the building of the empire. But we cannot find Nguyễn Tài Năng’s name in the ‘*liệt truyện*.’ He died after sufferings of being demoted to a soldier with an unavoidable financial burden imposed by his emperor due to several faults. His name and actions are found all over the ‘*thực lục*,’ and the author exploited *châu bản* list to find pieces of record on the activities of Nguyễn Tài Năng.

It was a very meaningful change that the Western style *đa sắc lý đồng thuyền* (copper-bottomed square-rigged ships) were built by the Vietnamese without the support of French men during the MM-TT period. And the introduction and production of the steamers brought about by this change were also important consequence.

**Key Words:** Nguyễn Tài Năng, Minh Mạng, Thiệu Trị, Nguyễn dynasty, navy, vessel

