

조선 후기 국장용 운반 상구고(喪具考)

박종민

(온양민속박물관 학예 연구실장)

I. 머리말

II. 국장용 운반상구류 종류와 제작

- 국장용 운반상구류 종류와 마련 방법
- 국장용 운반상구류 담당 부서와 제작자

III. 국장용 운반상구류 준비와 운반과정

- 국장 시 사용된 시신운구용 상구
- 국장 시 사용된 상징체운구용 상구
- 국장 시 사용된 물품운반용 상구

IV. 국장용 운반상구류의 의미와 변화

V. 맺음말

국문 요약

상장례 중 발인절차에서 각종 불품과 시신을 운반하는 상구를 이용하여, 상주들은 예를 원할하게 치루고자 노력한다. 이미 조선시대 초기에 『세종실록』과 『국조오례의』를 통해서, 이들을 구체적으로 설명하였다. 그러나 이들은 일반백성들이 지켜야 할 예서의 수준을 넘어선 국가의례의 표준서이다. 조선 중후기를 넘어오면서, 국가가 정한 국장의례 규정에 따라서, 국장도감은 운반상구류를 제작하여서 사용하였다. 그 예로 대여·견여·요여·채여·연·가자 등을 제작하여서 국장에 실제로 사용하였다. 이와 관련하여서, 조선 중기 이후에 일련의 실제 국장과 그에 소요된 기물들을 기록한 책인 의궤를 살펴볼 수 있다. 본 글은 『선조국장도감의궤』, 『인조국장도감의궤』, 『정조국장도감의궤』, 『순조국장도감의궤』, 『명성황후국장도감의궤』를 참고서로 활용하여서 조선 중후기 국장에서 실제로 사용되었던 운반상구류에 관해서 살펴보았다. 운반상구류의 준비와 제작과정, 활용상황, 그 변화에 이르기까지 국장도감의궤를 통해서 구체적으로 알아보았다.

조선시대 왕실의례는 곧 국가를 대표하는 의례이어서 개인의 기호에 따라서 좌우될 수 없었다. 조선시대 왕실이 한 국가의 상징이자, 실질적인 권력이 나오는 곳이었기 때문에, 왕실의례는 한 국가의례로서 전형을 보여주어야 했다. 운반상구류가 대행왕의 옥체를 실은 재궁, 왕실의 권위와 왕통을 상징하는 불품 등을 운반하기 때문에, 국장도감은 세심한 배려와 함께 신중을 기하였다. 이는 이러한 불품들이 살아서 이 땅을 지배하였던 왕 같은 권위를 지니고 있었다고 생각하기 때문이다. 따라서 이들은 발인 시에 단순한 운반상구에 지나지 않는 것이 아니라 왕과 동격 선상에 있는 상징적인 불품들이다. 정형성을 유지하였던 국장용 운반상구 역시 조선 후기로 접어들면서 당시 현실적인 여건으로 다소의 변화가 일어났다. 왕실의례가 전례의식의 특징을 지니고 있음에도 불구하고 일부 변화를 가져왔다면, 사대부 및 일반 백성들 사이에서 상구류 제작 또는 사용에서도 변화를 피할 수 있었다. 이 점에서 조선시대의 국장용 상구류 변화에도 관심을 가져야 한다.

주제어 : 국장도감, 국장도감의궤, 운반용상구류, 일방, 공장(工匠)

I. 머리말

조선시대는 개국 초부터 길례를 시작으로 국가의례로서 오래를 갖추려는 노력을 왕권 차원에서 아끼지 않았다. 국가의례는 왕권의 상징과 당시 의례의 시대적 준거로서 백성들을 통치하는 수단으로 활용되었다. 집권층이 지속적으로 예를 통치기반의 한 축으로 삼으려 했던 노력이 이를 뒷받침하고 있다. 이들은 길례 완성에 이어서 흥례에 많은 관심을 가졌다.

오례 중에 흥례인 국장이 왕과 왕비 등 최고 권력자의 죽음을 처리하는 의례이어서, 왕실과 대소신료들은 일사분란하게 이를 준비하였다. 이들은 빈전도감·국장도감·산릉도감을 설치한 후에 다시 각각의 도감 아래에 일방과 이방, 삼방을 두고, 소속 관리들을 임명하였다. 이들로 하여금 국장에 필요한 실무를 담당하도록 하여서 국장을 원활하게 마무리 지으려 노력하였다. 조선 왕실은 국장을 치르면서 수행하였던 일련의 과정과 내용들을 기록하고, 의례로 작성하여서 후세에 남겼지만, 임진왜란 등 전란을 겪으면서 이전까지 기록해 두었던 각종 예법 관련 자료들을 소실하였다.¹⁾ 현재 임란 이전에 국장 과정을 일목요연하게 정리한 의례를 찾을 수 없다. 따라서 조선시대 국장 연구와 관련하여서 『선조국장도감의궤』와 그 이후에 발간된 의궤들을 주목할 필요가 있다.

국장도감의궤는 각방의 업무와 상구류 제작, 유관 기관과의 협조를 통한 국장준비과정 등을 자세히 기술하였다. 의궤에 기술된 내용들은 국가에서 제시한 기준이 실제로 수행되었던 사례로서, 국장과 관련한 실증적인 자료이다. 현존 국장도감의궤는 임란 이후부터 조선 말기까지 조선시대 국장의 모습과 일부 변화된 내용을 시기별로 엮을 수 있는 자료이다. 그리고 각방 업무내용과 진행상황을 통해서, 우리는 조선시대에 세밀하고 정교하게 국장을 준비하였던 기록문화뿐만 아니라, 후기로 접어들면서 국장용 운반상구류 변화를 자료의 비교를 통해서 접할 수 있다.

국장용 운반상구는 대행왕의 옥체 운구와 재위 시에 그와 실질적인 관계가 있는 각종 물품을 운반하는데 사용되었다. 이들은 발인에서 상당히 중요한 역할을 담당하는 상구류였다. 자료의 소실로, 임진왜란 이전의 국장에서 실제로 사용되었던 운반상구를 체계적으로 정리한 자료를 찾을 수 없다. 국장도감은 이들을 통해서, 운반상구로서 효율성을 증대하려고 했던 반면에 왕권의 상징으로서 권위도 유지시키려 하였다. 국장도감의 일방은 국장용 운반상구를 주로 제작하여서, 발인에서 담배군이 능소까지 운반하도록 준비하였다. 선조, 인조, 정조,

1) 『光海君日記』 卷5 卽位年 6月 乙丑

순조, 명성황후국장을 기술한 의궤를 통해서, 조선시대 중후기 운반용구의 마련과 제작과정, 운반과정, 변화와 의미 등을 중심으로 살펴보고자 한다.

II. 국장용 운반상구류 종류와 제작

국장용 운반상구류는 임금의 옥체와 그가 재위 시에 직간접적으로 관련을 맺었던 물품들을 발인 시에 운반하였던 상구들이었다. 국장도감 내 설치되었던 일방은 운반상구류를 주로 담당하였던 실무부서였다. 이 부서에서 운반상구류를 국장 때마다 새로이 제작하였거나, 기존의 것을 보수 또는 개칠하여서 사용하였다. 의궤에 기술된 일련의 상구류 마련 과정을 통해서, 일방은 훨씬 세밀하고, 조심스럽게 국장을 준비하였음을 알 수 있다.²⁾

국장에 사용된 운반상구류는 국장도감의궤 일방 본문 서두와 조작질(造作秩) 서두, 조작질 본문에 기술되어 있다. 본문 서두에서 조작질 본문으로 갈수록, 상구류 제작과 관련한 내용을 더욱 상세하게 기술하였다. 상구류 명칭과 수량을 명시한 후에 재질과 크기, 칠 종류, 형상 등을 차례로 기술하고서, 실제로 소요된 재질과 양을 구체적으로 적었다.

임란 후에 치러졌던 국장을 정리한 의궤로 선조, 인조, 정조, 순조, 명성황후와 관련한 자료들이 있다. 이들 국장이 시기적으로 상당한 편차를 보이고 있지만,³⁾ 상구류 제작은 일정한 정형성을 유지하고 있는 한편, 제작과 마련 과정에서 다소의 차이를 보이고 있다. 본장에서 운반상구류의 종류와 변화된 내용, 이를 제작한 부서와 장인들에 관해서 살펴보고자 한다.

2) 이외에도 국장을 원활하게 치르기 위한 여러 노력들을 『山祖國葬都監儀軌』를 통해서 알 수 있다. 발인 당일부터 신통에 이르기까지, 일기불순에 대비해서 각종 상구류들을 손상시키지 않고 순조롭게 국장을 치를 수 있도록 우비(雨備)를 준비하였다. 금화군(禁火軍)을 도감으로부터 3명을 배정받았지만, 7명으로 4명을 더 파견시켜줄 것을 요청하였는데, 10명이 확정되었다. 그리고 췌내 윤여의 휘철방지를 위해서 군인과 장수를 대령하였으며, 산릉에서 대소여와 연, 여 이하 각종 상구류들을 잘 지키도록 군인에게 명령하였다.

3) 선조는 무신년(戊申年, 1608)에 승하하셨다. 인조는 기축년(己丑年, 1649) 5월 8일 미시(未時)에 대조전(大造殿)에서 승하하시고, 9월 11일 자시(子時)에 발인하여서 9월 20일 오시(午時)에 하현궁하였다. 정조는 1800년 6월 28일 유시(酉時)에 창경궁 영춘헌(迎春軒)에서 승하하시고, 같은 해 11월 3일 자정에 발인하여서, 6일 자정에 하현궁을 마쳤다. 순조는道光14년(1834) 11월 13일 해시(亥時)에 경희궁 회상전(會祥殿)에서 승하하시고, 이듬해 4월 17일에 발인하고, 19일에 하현궁하였다. 명성황후는 을미년(乙未年, 1895) 8월 20일 묘시(卯時)에 경복궁 곤녕합(坤寧閣)에서 불의에 서거하였으며, 정유년(丁酉年, 1896) 10월 27일 인시(寅時)에 발인하였고, 28일 진시(辰時)에 하현궁하였다.

1. 국장용 운반상구류 종류와 마련방법

『선조국장도감의궤』 이후에 간행된 국장도감의궤는 국장용 운반상구류로 대여(大輿), 견여(肩輿), 외재궁여(外梓宮輿), 윤여(輪輿), 요여(腰輿), 채여(彩輿), 향정자(香亭子)와 용정자(龍亭子), 유의칭가자(遺衣稱架子)를 자세히 기술하였다. 이들 의궤는 크기를 비롯한 각종 제원, 제작에 소요된 재료와 그 양, 결구과정 등을 상세히 기록하였다. 이들 상구류를 제작하였던 장인들 이름도 공개하고 있다. 장인명단인 공장질(工匠秩)을 대체로 국장도감의궤 일방 마지막 부분에 신고 있다. 이를 통해서, 조선 중후기에 국장에 사용되었던 운반용 상구류에 관한 내용을 전반적이며, 구체적으로 자세히 알 수 있다.

국장이 있을 때마다, 국장도감을 중심으로 해서 이들 상구류를 새로이 제작[新造]하거나 해당 관청에서 기존 상구류를 빌려다가 전면 또는 일부를 보수하거나, 개칠하여서 국장에 사용하기도 하였다. 운반상구 담당부서인 일방은 장생전(長生殿), 사복시(司僕寺), 삼군문(三軍門), 선공감(繕工監), 태복사(太僕司) 등에서 상구류를 빌려다가 보수를 한 후에, 발인에 사용하였다가 다시 돌려주었다[還下]. 다음 국장에 사용할 수 있도록 해당 부서는 잘 보관하였다.

표 1. 운반용 상구류와 소요 수량, 마련방법

구 분	선 조		인 조		정 조		순 조		명성황후	
	수량	마련방법	수량	마련방법	수량	마련방법	수량	마련방법	수량	마련방법
대 여	1	신조	1	신조	1	신조	1	일부 환하	1	장생전환하 및 보수
견 여	1	"	1	"	1	"	1	"	1	"
외재궁재거	1	"	·	·	·	·	·	·	·	·
외재궁여	·	·	1	제작 후 장생전이송	1	신조	1	신조	1	신조
훈백련	1	·	·	·	·	·	·	·	·	·
신 련	·	·	·	·	1	사복시 환하 보수	1	사복시 환하 보수	1	태복사환하 보수
요 여	13	·	5	신조	5	보수	5	3부 신조 1부 개아보수	7	"
훈백요여	1	·	1	·	·	·	·	·	·	·
신백요여	·	·	·	·	1	사복시 환하 보수	1	사복시 환하 보수	1	태복사환하 및 보수
채 여	·	·	6	"	7	6부 신조 5부 보수	8	4부 보수 2부 신조 1부 개아보수 1부 만전 도색	9	장생전환하 및 보수

구 분	선 조		인 조		정 조		순 조		명성황후	
	수량	마련방법	수량	마련방법	수량	마련방법	수량	마련방법	수량	마련방법
향정자	2	·	2	신조	2	儀掌庫	1	보수	4	1좌 신조 1좌시종원 환하, 보수
용정자	·	·	·	·	·	·	1	보수	2	시종원환하 및 보수
유의칭가자	2	·	1	신조	1	상의원신조	1	선공감 개칠	1	장생진환하
차자	·	·	13	11부 신조 2부 한성부	11	3량 삼군문 8량 신조	10	7량 瀋川寺 보수 3량 三營門 보수	5	1좌 장생진환하

2. 국장용 운반상구류 담당 부서와 제작자

한 국가의 국정을 실질적으로 책임졌던 왕의 죽음을 무사히 마무리 짓기 위해서 체계적인 인적 조직을 필요로 하였다. 조선시대에 국왕이 승하하면, 각종 도감과 그 아래에 일방과 이방, 삼방을 설치하여서, 국장과 관련한 소장업무를 각각 맡겨서 차질 없이 수행하도록 하였다. 각방은 도감의 관리와 감독을 받으면서 국장에 필요한 상구류를 제작하거나 준비하는 등 실질적인 업무를 추진하였다. 국장용 운반상구류는 국장도감 내 일방에서 주로 제작 담당하였다. 일방은 주로 대행왕의 옥체와 직접적인 관련 있는 불품을 운반하는 상구류를 제작하고 발인을 준비하는 등 국장도감 내에서 매우 중요한 역할을 수행하였다. 이 부서는 체계적인 조직을 갖추어서 각종 업무를 관리와 상구류 제작으로 분장하여서 추진하였다.

국장도감의 직제는 대체로 의정급이 겸하는 총호사(總護使) 1명, 판서급이 겸하는 제조(提調) 3명, 당하관들로 차임하는 도청(都廳) 2명, 낭청(郎廳) 각 방별로 2명, 감조관(監造官) 각방별로 2명 내외가 임명되었으며, 그 아래로 각방에 산원(算員), 서리(書吏), 서사(書寫), 고직(庫直), 사령(使令) 등이 실무를 담당하였다.⁴⁾ 총호사와 제조는 삼방을 총괄하였으며, 낭청 이하의 관리들을 각 방에 소속 배치시켜서 실질적인 소장업무를 수행하도록 하였다. 정부의 비중 있는 인물들은 실무보다 총책임을 맡아서 국장 관련 업무를, 낭청은 일방의 업무를 실질적으로 책임지고 수행하였다. 일방도감에 배정된 낭청 2인이 상구류를 각각 분리해서 담당하였는지, 아니면 특성에 맞추어서 자신들의 업무를 분류해서 진행하였는지 의문을

4) 줄고, 2005, 「조선시대 국장도감 내 일방의 역할과 기능」, 『민족문화』 28, 민족문화추진회, pp.267~271에 선조·인조·정조·순조·명성황후국장의 국장도감 관리자 명단과 그들의 재임기간, 일방에서 실무를 담당하였던 관리자 명단과 그들의 재직기간을 작성하였다. 이를 참조하기 바람.

통해서 상세히 알 수 없다.

각 도감은 전국에서 최고의 기술력을 갖춘 장인들을 모집하여서 상구류 제작에 참여하도록 하였다. 한정된 기간에 다수의 상구류를 제작하고 준비하여야 하기 때문에, 서울과 경기지역의 장인들로 국장을 준비하기에 수적으로 상당히 부족하였다. 따라서 각 도감은, 신분에 관계없이, 지방에서 활동하고 있었던 장인들을 서울로 불러서 국장용 상구류 제작에 참여시켰다.

『국장도감의궤』 일방 공장질에 상구류 제작에 참여한 장인들의 분야와 참여 명단을 자세히 기록하였다. 이에 따르면, 선조국장에 28개 분야에 159명, 인조국장에 26개 분야에 96명, 정조국장에 48개 분야에 237명, 순조국장에 37개 분야에 142명, 명성황후국장에 36개 분야에 걸쳐서 107명의 장인들이 참여하여서 운반상구류를 제작하였다.⁵⁾ 선조와 인조국장과 비교해서, 정조국장에 이르러서 일방에 참여한 공장분야와 장인의 인원수가 급증하였다가 다시 순조와 명성황후국장에 감소하였다. 정조국장에 가장 많은 공장분야와 장인들을 동원한 사실로 비추어 보아서, 정조 발인이 가장 정교하고, 화려하게 치루어졌을 것으로 추측된다. 이는 탕평책으로 왕권이 강화되면서, 국장의 규모가 커졌음을 반증한다.⁶⁾

국장도감은 일정한 수준의 기술력을 갖춘 승려와 노비에게도 국장준비에 문호를 개방하였다. 이는 국장도감이 신분과 지역을 초월하여서 문호를 개방하여서 국장을 철저하게 준비하는데 1차적인 목표를 두었음을 알 수 있다. 그 내용은 다음과 같다. 선조국장도감의 일방에 칙선비 성개시(成介屎) 외 2인과 봉조비 15명이, 정조와 순조국장에도 칙선비 8명과 6명을 각각 참가시켰다. 장인의 기술력을 갖추고 있었던 승려도 일방에 참여하여서 국장을 준비하는데 일조를 하였다. 선조국장 일방에 목수 4명, 소목장 1명, 조각장 2명, 죽망장 9명의 승려 이름이 눈에 띈다.⁷⁾ 국장도감의궤의 공장질을 통해서, 당시 조선시대 수공업분야의 기술력과 장인들의 분포도를 총체적으로 알 수 있다.

위 사실을 통해서, 국장도감의 업무를 다음과 같이 분장하였다. 총호사와 제조는 국장도감의 종합적인 감독과 책임자 기능을, 낭청 이하 관리들은 일방에서 관리와 실무를, 이하 장인들은 국장에 필요한 운반상구류를 직접 제작하였다. 즉, 관리들은 감독과 관리와 같은 행정업무를 수행하였던 반면에, 장인들은 상구류를 직접 제작하는 기능을 담당하였다. 일방 업무는 관리들의 업무와 장인들의 상구류 제작 업무로 실질적으로 구성되어 있었다.

5) 줄고, 2005, 앞의 글, pp.273~276에 선조·인조·정조·순조·명성황후국장에 참여하였던 장인들의 분야와 명단을 전체적으로 작성하였다. 이들 참조하기 바람.

6) 오수장, 1995, 『정조국장도감의궤』 해제, 서울대학교규장각.

7) 『宣祖國葬都監儀軌』, 「一房」, 工匠下人秩에 목수로 法泉·神福·繼元·玉京, 소목장으로 聖進, 조각장으로 愼如·福春, 죽망장으로 覺賢·敬進·天·德倫·世能·海徵·學年·義林·世興의 범명이 보인다.

Ⅲ. 국장용 운반상구류 준비와 운반과정

국장용 운반상구류와 관련한 내용은 일방 본문 서두와 조작질(造作秩) 서두, 조작질 본문에 기술되어 있다. 품목질과 조작질은 상구류 제작과 과정, 소요물목 등 직간접적인 내용을 상세하게 기술하였다. 상구류 명칭과 수량을 명시한 후에 재질과 크기, 칠, 형상 등을 차례로 기술하고 실제로 소요된 재질과 양을 적어 놓았다. 임란 이후에 치루어졌던 선조, 인조, 정조, 순조, 명성황후국장을 정리한 국장도감의궤를 본 글의 자료로 활용하려 한다. 이들 국장이 시기적으로 편차를 보이고 있지만, 상구류 제작은 국장의 특성대로 일정한 정형성을 유지하고 있었던 반면에, 현실적인 상황을 준비과정에 반영하면서 약간의 차이를 보이고 있다. 이러한 사실을 통해서 당시 국장규모와 일련의 과정들을 파악할 수 있으며, 운반상구류의 종류와 변화 내용도 엿볼 수 있다.

임금의 옥체는 국장에서 가장 중심적인 위치에 자리 잡고 있었으며, 불품들은 그의 권위를 상징하였다. 따라서 운반용 상구는 크게 임금의 옥체를 운구하던 상구류와 그와 직간접적으로 관련 있는 불품들을 운반하던 상구류로 나누어서 살펴볼 수 있다.

1. 국장 시 사용된 시신운구용 상구

(1) 대여(大輿)

대여는 국장에서 대궐문 밖에서 능소까지 내관(內棺)인 재궁(粹宮)을 운반하는 상구로서, 발인에서 가장 중요한 요소였다. 대행왕의 옥체를 운구하는 상구이기 때문에, 대소신료들은 이를 소홀히 다룰 수 없었을 뿐만 아니라 상당한 심혈을 기울였다. 그들은 살아 있을 때, 임금 그 자체를 모시는 것처럼 발인 시에도 승지와 사관이 근시하도록 하였다.⁸⁾ 대여는 문자 그대로 각종 국장용



그림 1. 대여(정조국장)

기물 중에서 가장 크며, 그에 상응해서 구조도 복잡하여서 각 분야 장인들 다수가 제작과정에 참여하였다.

국장도감은 발인에서 가장 많은 담배군을 대여에 배정하여 안정적으로 운구할 수 있도록 하였다. 운구과정에서 대여에 이상이 발견되면, 그 자리에서 보수한 후에 안전하게 계속 진행하였다.⁹⁾ 이를 위해서 대여 운구 시에 대목 2명이 반드시 배행하도록 하였으며, 이들은 포사모, 포단령, 생마대를 착용하였다.¹⁰⁾ 그렇더라도 대여를 운구하는 과정에서 상당수의 사상자가 발생하는 안전사고가 일어나서 조정에서 이에 대해서 매우 심각하게 논의하기도 하였다.¹¹⁾

선조국장에 대여 장강용 목재를 가평에서 4조와 춘천에서 3조를 용산을 통해서 조달하였다.¹²⁾ 정조국장에 대소여, 외재공여 이하 각종 운반용구 제작에 필요한 목재들을 서울에서 구할 수 없어서 각 지방에 복정하여서 구입하였다.¹³⁾ 주로 강원도와 경기도 감영을 통해서 원목들을 구입하였는데, 도감은 실무자를 현지에 파견하여서 구입 과정을 직접 살피도록 하였다.

조선 초기에 산릉작업을 마친 후에, 일반 백성들이 가져다가 재사용할 것을 우려해서 대여를 현장에서 소각시켰지만,¹⁴⁾ 선조국장 시에 대여와 견여, 외재공여 장강을 전배한 것을 잘 살펴본즉 착근을 해야 했다¹⁵⁾는 기술에서 후기로 오면서, 이들 국장용 운반상구 전체를 태우지 않고, 일부만을 태웠던 것으로 보인다. 『인조국장도감의궤』와 『명성황후국장도감의궤』 소화물질에 대여 복색과 목함, 상장(上粧)제구, 소방상 내 배석과 유결줄을 태우도록 적혀 있다. 명성황후 국장 시에는 국장도감이 장생전으로부터 일부 품목을 빌려다가 대여를 제작하고 사용한 후에 다시 돌려주었다. 『명성황국장도감의궤』 「장생전 환하」에 운반상구류 부속품명이 눈에 띄는 것으로 보아서, 이러한 사실을 알 수 있다. 국장도감은 대거안지(大舉案支) 7개, 소거안지(小舉案支) 8개, 내외기목(內外機木) 16개, 상하방목(上下防木) 16개, 염우(廉隅)와 운각(雲角) 24개 등 대여 제작에 실제로 필요한 이상의 수량을 장생전에서 빌려다 운반용구를 제작하였다. 이는 대여 제작에 직접 사용되었던 필요량 이상은 기타 운반

8) 『光海君日記』 卷5 卽位年 6月 乙丑

9) 『英祖實錄』 卷28 6年 10月 甲寅條 “大壘至興仁門少駐改杠既出門又改杠”

10) 『宣祖國葬都監儀軌』 「·房儀軌」 3月 11日 “都監甘結發引時大壘大木二布紗帽布團領生麻帶”

11) 『顯宗實錄』 卷22 15年 3月 丙戌條 “上日發引時正當極熱而大壘極重間數共牽壘上軍不能任意容足若或一隅失足而致顛隕全數顛仆勢所必至其所死傷必當近百豈非可慮乎” / “上日上年遷陵時壘上軍多有顛厥致斃者心甚感則耳”

12) 『宣祖國葬都監儀軌』 「·房儀軌」 3月 初2日 “都監甘結加平來大壘長杠榆木四條龍山江到泊輸入軍各一百名部將領去事”, 3月 11日 “都監甘結春川來大壘長杠榆木三條龍山江到泊輸入壯軍各一百名部將領去事”

13) 『正祖國葬都監儀軌』 「·房儀軌」 稟目秩 庚申 7月 日 京監江監了 “今次國恤教是時大小壘外梓宮壘以下各樣長與杠木等所用木物自京不可無得者卜定取用於外邑”

14) 『英祖實錄』 卷75 28年 1月 甲申條 “靈壘及楯之屬於栢城內庚地焚之”

15) 『純祖國葬都監儀軌』 「·房儀軌」 稟目 甲午 12月 初5日 “大壘小壘外梓宮壘長杠前掛取來看審則不可不着筋”

용구 제작에 필요한 불품까지 장생전에서 빌려온 것으로 생각된다.

대여 운구에 담배군과 예비군을 포함해서 전인군과 후인군, 그에 따른 예비군, 마목군, 봉지랑군, 충교군, 내왕판군, 지목군, 소침목군, 내지목군, 답판군, 장단횡강군, 예비장강군, 예비횡강군 등 많은 인력을 배치하였다. 병사들이 대여를 운구하였지만, 시민군은 힘이 덜 드는 전인군과 후인군, 예비군을 맡았다. 이는 대여 앞과 뒤에서 오르막 길에서 끌어주는 전인군과 내리막 길에서 천천히 갈 수 있도록 당겨주는 후인군, 그에 따른 예비군으로 구성되었다. 국장을 마친 후에 정부는 시민군들에게 보상으로 각종 면역의 혜택을 주었다.¹⁶⁾

국장도감은 대체로 발인식장에서 농소까지 대여 1운 체운처(替運處)로서 5리 안팎을 균등하게 분정하였다. 선조국장 시 한성부는 12운, 경기도지역은 13운 총 25운, 인조국장 시 23운, 정조국장 시 24운, 순조국장 시 22운으로 대여를 운구하였다. 병조에서 대여 담배군을 마련한 후 여사청으로 사무를 위임하였다.¹⁷⁾ 명성황후 국장 시에는 대여 체운은 5운으로 궁내부에서 마련하여서 여사청으로 위임하였다¹⁸⁾는 사실만 기록하였을 뿐 구체적인 체운처를 밝히지 않았다.

인조국장 시에 경기지역 발인은, 경기감영에서 올린 첩장에 따르면, 경성에서 농소까지 95리로 18운에 걸쳐서 대여를 운반하도록 하였다.¹⁹⁾ 18운을 3분하면 6운으로, 즉 담배군 1인이 인조국장 시에 대여를 3번 메도록 하였다. 이후에 인조국장 대여 운구는 전체적으로 24운으로 조정되었다. 정조국장 시에는 총 24운으로 1운에서 12운까지 교대로 대여를 운구하였다. 13운은 다시 1운이 메었던 담배군이 다시 대여를 운구하였다. 담배군 1인은 정조국장에서 대여를 2번씩 교대해 가면서 운구하였다. 순조국장 시 발인거리는 쉼문에서 농소까지 80리로, 22운에 걸쳐서 대여를 운구하였다.

표 2. 대여운구 담배군과 관련표

구 분	선 조		인 조		정 조		순 조		명 성	
	인원	비고	인원	비고	인원	비고	인원	비고	인원	비고
담배군	856	25운	1,308	18운	2,280	24운	1,900	24운	900	5운
예비군	.	.	.	.	48	.	40	.	20	.
전인군	90	.	90	.	90	.	90	시민군	90	.
후인군	64	.	60	.	45	.	45	"	45	.
예비군	.	.	.	.	25	송도시민	25	"	25	시민군
장단횡강군	80	.	.	.	80	.	80	.	80	.
예비장강군	.	.	.	.	80	.	80	.	80	.
예비횡강군	.	.	.	.	20	.	30	.	30	.

표 3. 조선중후기 국장 시 대역 체운처

구분	선조 국장		인조 국장		정조 국장		순조 국장	
	自	至	自	至	自	至	自	至
初運	貞陵洞	壽進坊屏門於口	敦化門	南大門 막 蓮池邊	弘化門 막	崇禮門 막	興化門 막	崇禮門 내
二運	壽進坊屏門	鐵物前石橋	蓮池邊	路祭所	崇禮門 막	羅業山 앞	崇禮門 내	迎恩門
三運	鐵物前石橋	宗廟洞	路祭所	弘濟院	羅業山 앞	鸞梁	迎恩門	弘濟院石橋
四運	宗廟洞	唐陽場坊洞	弘濟院	梁鐵里	鸞梁	長牛峴 앞	弘濟院石橋	小嶽嶺峴底
五運	唐陽場坊洞	東大門	梁鐵里	○○館西邊中川	長牛峴 앞	蕃大坊 平	小嶽嶺峴底	迎響館基
六運	東大門外路	祭所	中川	薄石峴	蕃大坊 平	小樓坡 앞	迎響館基	磚石峴越邊
七運	路祭所	祭基三歧里	薄石峴	昌陵隅	小樓坡 앞	文星洞	磚石峴越邊	鸞梁
八運	祭基三歧里	鍾岩 於口	昌陵隅	新院	文星洞	始興縣	鸞梁	淸潭平
九運	鍾岩	大也院洞	小畫停	自了古介	始興縣	大樽山 앞	淸潭平	新院
十運	大也院洞	芻串峴下二歧里	自了古介	水井 이레	大樽山 앞	萬安橋	新院	松江峴底
十一運	芻串峴下二歧里	毛弄之	水井 이레	加叱所於口	萬安橋	長山隅	松江峴底	元堂里行殿
十二運	毛弄之	松梁橋	加叱所於口	惠陰嶺	長山隅	軍布川 造橋 앞	元堂里行殿	偽巖 앞
十三運	小松溪	大松溪	惠陰嶺	兩方伊橋	軍布川 造橋 앞	肆觀平	偽巖 앞	周葉木 平
十四運	初院隅	院隅	兩方伊橋	茲彌勒	肆觀平	邊邊峴 이레	周葉木 平	猪陵洞 口 앞
十五運	院隅	院隅	茲彌勒	分水院	邊邊峴 이레	槐木亭 다리 앞	猪陵洞 口 앞	台淵
十六運	泰陵洞	洞	分水院	梁水院	槐木亭 다리 앞	一用里	舍巖	舍巖
十七運	新坊梁隅	隅	梁水院	廣灘	一用里	荷洞	舍巖	黃谷
十八運	泰陵上隅	隅	廣灘	實望峴	芻荷洞	華成	黃谷	碑立 巨里
十九運	古畫亭處	處	實望峴	坡州官門 앞	華成	上柳川	碑立 巨里	栗橋
二十運	陽允隅	隅	坡州官門 앞	源峴	上柳川	下柳川	栗橋	陌金里
二十一運	亡吾里峴底	峴底	源峴	小梨川	下柳川	大皇橋 앞 도로	陌金里	葛里峴
二十二運	仁長里 앞	앞	小梨川	五佐伊洞	大皇橋 앞 도로	道瞻橋 앞 도로	葛里峴	陵所
二十三運	龜百	百	五佐伊洞	陵所洞 口	道瞻橋 앞 도로	萬年堤 앞 도로	·	·
二十四運	裴永春田耕	耕	陵所洞 口	靈福殿	萬年堤 앞 도로	陵所	·	·
二十五運	洞 口 막	막	·	·	·	·	·	·

(2) 견여(肩輿)

견여 역시 대여와 마찬가지로 대행왕의 재궁을 운구하였던 상구로서 두 곳에서 활용되었다. 빈전에서 왕궁의 바깥문에 기다리고 있던 대여에 재궁을 옮겨 실을 때까지와 능문에 도착한 대여에서 이를 내려서 현궁 입구까지 견여를 사용하였다. 협소한 공간을 지났던 관계로 견여는 대여의

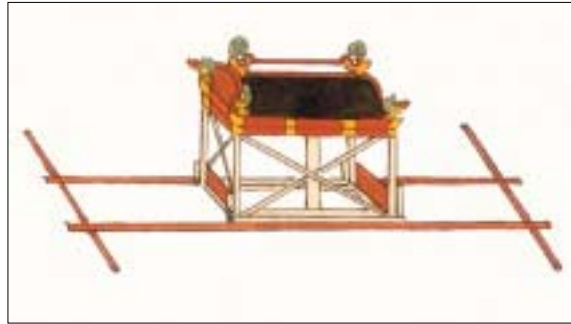


그림 2 견여(정조국장)

난간 같은 부수적인 구조물을 부착하지 않았던 작고 덜 화려한 운반상구였다. 견여가 대여에 비해서 상대적으로 장강의 길이가 짧은 운구용 상구였지만, 재궁을 실어야 했기 때문에, 본체는 기본적으로 큰 차이를 보이지 않았다. 대여는 장강 길이가 42척, 견여는 34척으로 약 8척 정도 차이가 날 뿐이다.

국장도감은 발인 시 견여 체운을 대여와 동일하게 진행하였다.²⁰⁾ 정조와 순조국장 시에는 궁궐문 밖에서 산릉입구까지 24운으로,²¹⁾ 명성황후국장 시에는 5운으로 하였다. 도감은 발인과 관련한 계획을 마련한 후에, 여사청으로 위임하였다.²²⁾ 또한 견여 운반 시에도 대여처럼 대목 2명을 반드시 배행하도록 하여서, 차질 없이 운구할 수 있도록 조치를 취하였다. 이들은 포두건, 포직령, 생마대를 착용하고서 발인에 참여하여서 견여에 대한 안전사고를 사전에 방지하거나 대처하였다.²³⁾

견여 역시 대여와 마찬가지로, 조선 전기부터 산릉작업을 마친 후에, 현장에서 태우도록 되어 있었다. 그러나 후기로 올수록 의궤에 견여와 관련한 소화물목은 견여복색과 상장제구, 소방상 내 배석과 유결줄로 적혀 있다. 견여 전체를 태우지 않고, 일부 관련 물품만 소화시켰거나 작성 과정에서 해당 항목이 빠졌던 것이 아닌가 한다. 명성황후 국장 시에는 이전 국장과 다르게 견여를 태우지 않고 장생전으로 돌려주었던 것 같다. 『명성황후국장도감의궤』 「장생전 환하」에 견여라는 명칭이 명시되어 있지 않았지만, 대여 제작에 필요로 하는 이상의

16) 『正祖實錄』 卷28 13年 10月 癸亥

17) 『純祖國葬都監儀軌』 「·房儀軌」 稟目 乙未 正月 初9日 “大輿替運以二十四運自兵曹磨鍊”

18) 『明成皇后國葬都監儀軌』 「·房儀軌」 稟目 丁酉 3月 20日 “發引敎是時大輿替運以五運自宮內府磨鍊秦下矣”

19) 그러나 <표 2>에서 볼 수 있는 것처럼 경기지역에서 대여 체운처는 13운에 걸쳐서 이루어졌다. 오히려 1운당 거리가 정확하게 표기하여서, 국장도감과 경기감영이 대여 체운의 정확성을 기하고 있었다는 사실을 엿볼 수 있다.

20) 『正祖國葬都監儀軌』 「·房儀軌」 稟目 庚申 8月 日 “肩輿擔培軍替運處與大輿替運處磨鍊司”

21) 『純祖國葬都監儀軌』 「·房儀軌」 稟目 乙未 正月 初9日 “肩輿替運例自都監磨鍊…大輿肩輿替運俱以二十四運磨鍊”

22) 『明成皇后國葬都監儀軌』 「·房儀軌」 稟目 丁酉 3月 20日 “肩輿替運例自都監磨鍊後知委輿上廳”

23) 『宣祖國葬都監儀軌』 「·房儀軌」 3月 11日 “輿監甘結發引時…肩輿大木二布直領布頭中生麻帶”

수량과 함께 부속품명이 적혀 있다. 이는 견여 역시 국장도감이 장생전으로부터 일부 품목을 빌려다가 제작 또는 보수하고, 사용한 후에 다시 돌려주었음을 의미한다.

표 4. 견여운구 담배군과 관련 표

구 분	선 조		인 조		정 조		순 조		명 성	
	인원	비고	인원	비고	인원	비고	인원	비고	인원	비고
담배군	252	·	195	3운	1,296	·	648	·	540	·
예비군	·	·	·	·	48	·	24	·	20	·
전인군	30	·	40	·	50	·	50	시민군	50	·
후인군	20	·	30	·	30	·	30	“	30	·
예비군	·	·	·	·	12	시민군	12	“	12	시민군
단행강군	·	·	30	·	30	·	30	·	30	·
예비장강군	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
예비행강군	·	·	·	·	10	·	20	·	20	·

(3) 외재궁여(外梓宮輿)

외재궁은 하현궁 시에 대행왕의 옥체를 안치한 재궁을 담았던 국장용 상구이다.²⁴⁾ 외재궁여는 대여와 별도로 발인 이전에 이를 싣고 능소까지 운반하였던 국장용 운반상구로서, 구조적으로 많은 변화를 겪었다. 조선 초기에는 재곽거(載槨車)²⁵⁾로, 선조 국장에는 외재궁재거(外梓宮載舉)로 외재궁을 운구하였다. 선조국장 당시까지 수레 형태로 제작하여서 외재궁을 능소까지 운구하였던 것으로 짐작된다. 인조국장에 외재궁여 상장(上粧)을 제작하여서 담배군들이 이를 어깨에 메고 산릉까지 운구하였던 것으로 보인다.



그림 3. 외재궁여(정조국장)

국장도감은 산릉도감의 현궁작업 일정에 맞추어서 외재궁여를 발인에 앞서서 능소로 향하도록 하였다.²⁶⁾ 산릉도감은 발인일보다 앞서서 시작한 현궁작업을 대여가 도착하기 전에

24) 『國朝五禮義』 卷之五 「흉례」 엄빈도설에 시신을 직접 안치할 수 있는 상구로 벽(柩)이 있고, 이와 1촌 5푼 더 크게 대관(大棺)을 만들어서 국장에 활용하였다고 기술하고 있다.

25) 『世宗實錄』 卷9 2年 9月 辛巳

26) 『英祖實錄』 卷2 元年 12月 乙酉

미리 마쳤다. 임금의 옥체를 신지 않아서 중요성 면에서 외재궁 운구가 재궁보다 떨어질지 모르지만, 예에 따라서 여사군이 외재궁여를 운구하였다.

외재궁을 담아야 하기 때문에, 외재궁여 크기 역시 대여에 비해서 작지 않았다. 외재궁여와 대여의 장강 크기는 42척으로 동일하였으며, 전체적인 크기도 비슷하게 제작하였다. 단횡강의 길이는 17척으로 동일하나, 대여 지름은 3촌 5푼이며, 외재궁여 지름은 3촌으로 약간의 차이를 보였다. 이는, 외재궁여에 외재궁만을 싣고 가지만, 대여로 임금의 옥체를 싣은 재궁을 안전하게 운구할 수 있도록 한 조치로 보인다.

정조국장 시에 일방은 강원도에서 올라 온 재목을 가공하여서 외재궁여를 새로이 제작하였다. 9월 28일 담운군 120명이 2운에 걸쳐서 능소까지 외재궁여를 운구하였다.²⁷⁾ 낭청 1원과 서리 1인의 국장도감 관리와 장수 2명과 편결장(編結匠) 4명은 제용감이 제작한 포건·대를 착용하고, 외재궁여를 배행하였다.²⁸⁾ 순조국장 시에 여사군 500명이 외재궁여를 운반하였으며, 산릉작업을 마치고 돌아올 때, 120명의 여사군이 장강과 단강, 잡불을 갖고 돌아왔다.²⁹⁾ 명성황후 국장 시에는 음력 10월 20일 외재궁여를 능소로 배진하였다. 이때 낭청 1원, 고원(雇員) 1원, 사령 1명, 대솔(帶率) 1명, 노자(奴子) 1명, 편수 1명, 박배장(朴排匠) 1명, 편결군 4명이 대동하였다.³⁰⁾ 외재궁여 역시 산릉작업을 마친 후에, 현장에서 태우도록 되어 있었지만, 관련 소화불목은 복색과 상장 제구로 적혀 있다.

표 5. 외재궁여 담배군 체운처

구 분	정 조 국 장		순 조 국 장	
	自	至	自	至
初運	長牛殿	栗園峴	長牛殿	迎恩門
二運	栗園峴	鷺梁	迎恩門	大祿礮峴底
三運	鷺梁	成桃花 三巨里	大祿礮峴底	館基峴
四運	成桃花 三巨里	文星洞	館基峴	黔巖新站
五運	文星洞	始興	黔巖新站	新院
六運	始興	大博山坪 앞	新院	松江峴越邊
七運	大博山坪 앞	安養店 앞	松江峴越邊	鵝巖店
八運	安養店 앞	書院川	鵝巖店	周葉木坪
九運	書院川	肆觀坪	周葉木坪	奉日川場基
十運	肆觀坪	遲遲臺 아래	奉日川場基	舍巖
十一運	遲遲臺 아래	眞木亭	舍巖	碑立巨里
十二運	眞木亭	華城	碑立巨里	水草峴越邊
十三運	華城	皇橋 앞	水草峴越邊	陵所
十四運	皇橋 앞	迪瞻峴 앞	.	.
十五運	迪瞻峴 앞	陵所	.	.

2. 국장 시 사용된 상징체운구용 상구

국장 중에 대행왕의 상징체인 신주로 혼백(魂帛), 우주(虞主), 연주(練主), 위판(位版)을 사용하였다. 국장도감은 국상이 난 당일에 혼령이 최초로 깃든 신주인 혼백을 흰색 비단으로 제작하여서 장례를 마칠 때까지 사용하였다. 이후에 현궁작업을 하는 동안 우주를 제작하여서 혼전(魂殿)에다 연제(練祭)를 지낼 때까지 모셨다. 우주를 모시는 날에 혼백을 종묘 뒤뜰에 파묻었다. 이들을 운구하였던 상구로 요여(腰輿)와 거(車), 신련(神輦)과 신여(神輿)를 국장에 활용하였다.

조선 초기 국장부터 중기에 이르기까지 혼백여(魂帛輿)와 혼백거(魂帛車)를 사용하여서 혼백을 모셨다.³¹⁾ 혼백여는 혼백을 빈전에서 외문까지와 유문 안으로 모실 때, 혼백거는 외문 밖에서 영악전 유문 밖까지 모셨던 국상용 운반상구이다. 거리가 짧고 좁은 공간에서는 사람이 운반해야 하는 혼백여를, 발인 거리가 멀고 넓은 공간에서는 바퀴 달린 혼백거를 활용하여서 혼백을 모셨다. 『선조국장국장도감의궤』에 혼백거가 기술되어 있지 않은 것으로 보아서, 이 시기를 전후해서 일방에서 혼백요여 또는 신백요여, 즉 사람이 운반하는 요여를 준비하여서 국장을 치른 듯하다.

신련은 빈전에 모셨던 신백을 발인 시에 능소까지 운구하였던³²⁾ 반면에, 우주를 산릉에서 혼전까지 운구하는데 활용되었던 것 같다. 『국조오례의』에 반우거를 도설 형식으로 게재함으로써, 조선 초기에 수레형태의 상구를 활용하여서 우주를 운구하였던 것으로 볼 수 있지만, 국장도감의궤는 우주를 운구하였던 상구를 구체적으로 명시하지 않았다. 의궤는 신련과 부련(副輦 또는 空輦)을 조작 질에 제작과 운용과정의 기술, 발인반차도에 이들의 운구장면을 통해서 국장에 실제로 사용하였음을 분명히 밝히고 있다. 따라서 산릉작업을 마친 후에 혼전으로 우주를 모실 때에도 신련을 활용하였을 가능성이 매우 높다 하겠다.³³⁾ 실제로 국장에서 반우제와 반우거보다 신련과 신여를 주로 활용하였던 것으로 보인다. 조작 질에 기술

27) 『正祖國葬都監儀軌』 「一房儀軌」 稟目 庚申 7月 日 “今次外梓宮陪進… 擔運軍數往復疊上廳則以 一百二十名爲二運…”

28) 『正祖國葬都監儀軌』 「一房儀軌」 稟目 庚申 7月 日 “外梓宮陪進山陵時例以 郎廳 一員 書吏 一人 邊首匠人 二名 結繩匠 四名 出去”, “今次外梓宮陪進山陵教是時陪行匠 二名 編結匠 四名 所着布巾帶 今濟用監造作待令”

29) 『純祖國葬都監儀軌』 「一房儀軌」 稟目 乙未 2月 初4日 “外梓宮翻陪進山陵教是後 上粧及長杠橫綱雜物還運기別定 疊上軍 一百二十名 擔來是遣正日 上山陵時別定 疊上軍 五百名 舉行”

30) 『明成皇后國葬都監儀軌』 「一房儀軌」 稟目 丁酉 10月 15日

31) 『宣祖實錄』 卷128 33年 8月 己丑

32) 세종대왕기념사업회, 2002, 『한국고전용어사전』 3권, pp.897~898.

33) 이는 혼전에서 3년 상을 마친 후에 종묘(宗廟)와 문소전(文昭殿)에 위판을 부묘할 때에 신련과 신여가 사용되었던 사실에서도 확인할 수 있다.

되어 있지 않지만, 『인조국장도감의궤』 발인반차도에 신련과 부련 모두 그려져 있어서 국장에 실제로 사용한 것만은 분명하다. 정조국장에 국장도감은 신련을 외사복시(外司僕寺)에서, 부련을 내사복시(內司僕寺)에서 빌어다 보수하여서 사용하였으며, 신백련에 68명의 담배군, 신백요여에 20명의 담배군을 배치하여서 이들을 운구하도록 하였다.

조선 후기에 접어들어서, 혼백과 신백이 교체되는 용어 변화가 일어났다. 이는 대행왕의 혼령이 갖든 상징체로 동일한 의미를 지니고 있다. 따라서 국장에서 이를 운구하였던 상구로 혼백요여(魂帛腰輦)와 신백요여(神帛腰輦)가 있다. 전자는 선조국장 시에, 후자는 이후에 국장 시에 사용하였던 용어이다. 이들은 국장에 혼백 또는 신백을 모시던 가마로서, 동일한 기능을 지녔으며, 제원 역시 상호 유사하였다. 인조국장까지 혼백요여를, 정조국장부터 이를 대신해서 신백요여를 사용하기 시작하였다.

3. 국장 시 사용된 물품운반용 상구

(1) 요여(腰輦)

요여는 왕실의례에서 각종 물품을 운반하는데 사용하였던 상구이다. 국장에서 대행왕 제위 시 왕통을 상징하였거나 이어받았던 물품들을 발인 시에 운반하였기 때문에, 다량의 요여를 필요로 하였다. 물품들이 정해져 있었지만, 국장에 따라서 요여에 싣는 물품들을 짝을 약간씩 달리 하여서 그 명칭도 다르게 불렀다. 국장도감은 요여를 새로이 제작하거나 기존의 것을 보수하여서 발인에 활용하였다.

선조국장에 <고명요여(誥命腰輦)>, <존호보요여(尊號寶腰輦)>, <존호책요여(尊號冊腰輦)>, <시보요여(諡寶腰輦)>, <시책요여(諡冊腰輦)>, <명기요여(明器腰輦)>, <복완요여(服玩腰輦)>, <애책요여(哀冊腰輦)> 등을 제작하여서 사용하였다. 인조국장에 일방에서 <고명요여>, <존호요여>, <시책요여>, <시보요여>, <애책요여>를 각 1부씩 제작하였지만, <존호요여>를 실제로 사용하지 않았다. 정조국장에 <죽책유서요여(竹冊論書腰輦)>, <시책요여>, <시보요여>는 기존 요여를 보수하여서 사용하였다. 기존 요여 전후측면을 다시 색을 칠한 후에, 유(帷)를 위에 녹색 주(紬)로 아래에 홍색 주로 만들어서 장식하였다. 보개 네 귀퉁이에 봉두(鳳頭)를 설치한 후에 유소를 늘어뜨렸다.³⁴⁾

국장도감은 발인 시에 인조국장 이후부터 매 요여마다 요여군 20명씩을 배속시켜서 능소까지 운반하도록 하였지만, 선조국장 요여군은 동일하지 않았다. 『선조국장도감의궤』는 요

34) 『正祖國葬都監儀軌』 「一房儀軌」 造作秩 “以前排修補用之四面施以紬帷上綠下紅蓋兒冒以冒緞四角 設鳳頭垂流蘇”

여의 구조물 수치를 구체적으로 표기하였지만, 『정조국장도감의궤』와 이후에 간행된 국장도감의궤들은 기술하지 않았다. 『선조국장도감의궤』를 통해서, 조선시대 후기 국장에 사용되었던 요여 크기와 구조물, 결구방법 등을 알 수 있다.³⁵⁾

표 6. 요여의 수량과 담배군

구 분	선 조		인 조		정 조		순 조		명성황후	
	수량	담배군	수량	담배군	수량	담배군	수량	담배군	수량	담배군
존호보책	1	20	·	·	1	20	·	·	·	·
존 호 책	1	·	1	20	·	·	1	20	4	80
시 보 책	1	90	1	20	·	·	1	20	1	20
시 책	1		1	20	1	20	1	20	1	20
고(교)명죽책옥인	1		1	20	1	20	1	20	1	20
명 기	5	90	·	·	·	·	·	·	·	·
복완(증옥배)	1	20	·	·	·	·	·	·	·	·
애 책	1	16	1	20	·	·	·	·	·	·

(2) 채여(彩輦)

채여는 요여처럼 흥례뿐만 아니라 길례 등 각종 왕실의례에서 불품을 운반하는 데 사용되었던 용구이다. 조선 초기부터 존호를 더하는 의례³⁶⁾에 사용되었던 사례에서 그 예를 찾을 수 있다. 이후에 국장에서 대행왕이 재위 시에 관련을 맺었던 불품들을 발인에 산릉까지 운반하는 상구로 자리잡았다. 일상사에서 거처를 옮길 때에 고명(誥命)과·옥책(玉冊), 죽책(竹冊) 등 불품을 채여를 활용하여서 옮겼다.³⁷⁾

의궤에 기술된 품목 질과 조작질, 발인반차도를 통해서, 채여 관련 내용을 상세히 알 수 있다. 선조국장에 채여를 사용하지 않았고, 인조국장부터 이를 사용하기 시작하였다. 인조국장에 명기채여 5부, 복완채여 1부를 제작하여서 이들을 산릉까지 운반하는데 활용하였다. 『정조국장도감의궤』는 조작질을 통해서 채여 6부를 새로이 만들었으며, 5부를 보수와 칠을 해서 국장에 사용한 것으로 기술하였다. 정조국장 반차도에 <옥인은인채여(玉印銀印彩輦)>, <소궤채여(筭檣彩輦)>, <자기채여(磁器彩輦)>, <악기궤표신궤채여(樂器檣標信檣彩輦)>, <변두궤연갑궤함채여(邊豆檣硯匣函彩輦)>, <복완함궤장궤채여(服玩函几杖檣彩輦)>, <증옥

35) 장강 길이 15척, 높이 3촌, 두께 2촌 5푼 기둥 3척 3촌, 지대목 3척 2촌을 제시하고 있어서, 조선시대 국장에 사용되었던 요여의 크기를 알 수 있다.

36) 『端宗實錄』卷11 2年 7月 庚戌 “禮曹正郎陳彩輦二於勤政門外…使者以冊函寶綬各置于彩輦”

37) 『光海君日記』卷48 3年 12月 甲戌 “傳日 還移時 誥命玉冊竹冊等物 並以彩輦盛運”

증백구의명정함채여(贈玉贈帛柩衣銘旌函彩擧), <애책채여(哀冊彩擧)>가 그려져 있다. 발인반차도에 그려진 것보다 지석채여 2부와 어제채여(御製彩擧) 1부를 더 제작하였음을 『정조국장도감의궤』 조작질 서문에 명시되어 있다. 이중 어제채여를 정조국장 발인 시에 실제로 사용하지 않았다³⁸⁾고 조작질 서문에서 밝혔다. 전체적으로 12부의 채여를 제작하여서 국장에 활용할 계획이었지만, 어제채여를 제외한 11부의 채여를 실제로 활용하여서 각종 불품을 운반하였다. 순조국장에 채여 8부를 사용하여서 각종 기물을 운구하였다. 8부 채여 중에 4부를 보수하였고, 2부를 새로이 제작하였으며, 1부를 개이만을 보수하였다. <만전채여(滿箭彩擧)>는 만전을 보수하여서 국장에 사용하였다.³⁹⁾

선조국장에 복완과 증옥백을 함께 복완요어로 운반하였지만, 인조국장에는 내용 변경 없이 이들을 복완채여로 운반하였다. 정조국장부터 이들을 위해서 채여를 별도로 제작하였으며, 순조국장에는 이전과 비해서 짝을 달리해서 불품들을 운반하였다. 표신궤자기궤를 표신궤약기궤로, 자기궤, 범장궤와 복완궤를 각각 하나의 채여로 운반하였다. 『정조국장도감의궤』는 구조물의 구체적인 크기를 제시하지 않았고, 사용된 원목과 물질들의 양과 크기만을 기록하였다. 『순조국장도감의궤』와 『명성황후국장도감의궤』 역시 신조와 보수에 소요되는 불목과 양만을 적었다. 정조국장의 반차도를 살펴본 결과, 채여는 요어의 횡강 숫자와 운반인원이 같은 것으로 보아서 크기가 상호 유사하다고 판단된다. 채여는 송판으로 만든 장자(障子)에 꽃을 그린 것이 특징이지만, 구체적으로 그림에 관해서 언급하지 않았다.

표 7. 채여의 종류와 담배군 수

구 분	인 조		정 조		순 조		명성황후	
	수량	담배군	수량	담배군	수량	담배군	수량	담배군
명 기	5	100	·	·	·	·	·	·
복완(증옥백)	1	20	1	20	·	·	·	·
소 궤	·	·	1	20	1	20	1	20
자기 궤	·	·	1	20	1	20	1	20
연갑함변두궤	·	·	1	20	1	20	·	·
표신궤자기궤	·	·	1	20	1	20	·	·
약기 궤	·	·	1	20	1	20	1	20
범장 궤	·	·	·	·	1	20	·	·
어제 궤	·	·	·	·	1	20	·	·
애 책	·	·	1	20	1	20	1	20
증옥 백	·	·	1	20	1	20	1	20
지 석	·	·	2	40	2	40	2	40
은인유서	·	·	1	20	·	·	·	·
야함 궤	·	·	·	·	·	·	1	20
예 비	·	·	·	·	·	·	1	20

(3) 유의칭가자(遺衣稱架子)

유의칭가자는 발인 시에 대행왕이 생전에 착용하였던 유의를 담은 함을 운반하였던 상구로서 유의칭함가자라고도 불렸다. 유의칭가자는 일방에서 제작하였지만, 유의함은 별도의 부서에서 제작하였다. 선조국장에 유의칭함 2부를 필요로 하였는데, 그 중 1부를 빈전도감에서, 나머지 1부를 국장도감에서 제작한 후에 상의원으로 보내서 흑칠을 하도록 하였다. 인조국장에 함을 상의원에서 제작한 후에 빈전으로 보내서 유의를 채워서 내시와 상방관(常方官) 각 1원이 옮겼다. 정조국장 역시 유의를 담은 함은 상의원에서 제작하여서 발인 시에 대령하도록 하였다.

『정조국장도감의궤』는 유의칭가자를 “채여의 하장(下粧)과 같다”⁴⁰⁾고 기술하면서도, 발인반차도에 향정자를 그려서 상이한 내용을 표출하였을 뿐, 소요물목과 양만 기술하였다. 이와 반대로 『선조국장도감의궤』는 구조물의 재질과 크기 등을 구체적으로 기술하였다.⁴¹⁾ 전례에 따라서 선조 이후 국장도감은 이와 유사한 크기와 형태로 가자를 제작하여서, 국장에 사용하였을 것으로 추측된다. 각 국장도감은 유의칭가자를 발인 시에 운반하는데, 담배군을 고정 배치하였다. 선조국장에 가자 1부 당 12명을 합해서 24명의 담배군을 배치하였다. 인조국장부터 이후 국장에는 20명의 담배군을 배치하여서, 유의칭가자를 운반하였다.

(4) 정자(亭子)

정자는 국장에 향로와 향함을 운반하던 가마로서, 향정자(香亭子)와 용정자(龍亭子)가 사용되었다. 향정자는 조선 초부터 발인 시에 신련과 대여 앞에 서서 향로와 향함을 운반하던 국장용 상구이다. 향로와 향함은 노제소와 숙소, 산릉에서 제를 올릴 때 사용하던 국장용 제구(祭具)이다. 용정자는 왕실의 각종 의례에서 불품을 운반하는데 활용되었다가, 국장용 운반상구로 순조국장부터 등장하였다. 용정자는 조선 초기부터 의례에서 임금의 조서 등을 운반하였지만, 조선 후기로 접어들면서 국장에서도 운반용으로 사용하기 시작하였다.

『순조국장도감의궤』 일방의궤는 품목질에 용정자 1부와 향정자 1부를 별도로 기재하였다. 그러나 담당관리들의 복색을 알리는 기사에서 용정자를 제외한 대여 앞 향정자와 신련 앞 향정자만을 표기하였다. 발인반차도에도 대여 앞과 신련 앞 모두 향정자를 그려 넣었다.

38) 『正祖國葬都監儀軌』「·房儀軌」 造作秩 “御製所盛 今番造作不用 一部” 이외에도 일방은 전평상 1부를 제작하고서도 정조국장에 실제로 사용하지 않았다. “用松木用處 1同唐朱漆 足臺荷葉漆 今番即待令不用”

39) 『純祖國葬都監儀軌』 卷之二 「·房儀軌」 稟目 甲午十二月十三日

40) 『正祖國葬都監儀軌』「·房儀軌」 造作秩 “制樣與彩纏下粧同 函則尙衣院造作待令”

41) 『宣祖國葬都監儀軌』「·房儀軌」 二月二十日 진목(眞木)으로 장강 15척, 소목(槩木) 3척 4촌, 본체는 길이가 포백척으로 2척 1촌, 너비가 1척 7촌 5푼, 높이가 1척 3촌 5푼이었다.

일방의 소장업무를 예시하는 곳에서도 향정자만 소개하였고, 조각질에도 향정자 2좌로 기술하였다. 이러한 사실로 보아서, 당시까지 아직 용정자보다 향정자가 궐내에서 일반적으로 통용되었던 국장용 운반용 상구 명칭이었던 것 같다. 『명성황후국장도감의궤』 일방의 소장업무와 조각질 기술 내용, 발인반차도 그림으로 보아서, 명성황후국장에서 용정자는 비로소 하나의 국장용 운반상구로 사용되었음을 알 수 있다. 당시 용정자는, 발인반차도에 따르면, 신련과 대어 앞에서 향로를 운반하였다.

『정조국장도감의궤』는 향정자를 구체적으로 구조와 결구과정, 제원 등을 기술하지 않았지만, 『선조국장도감의궤』는 자세히 언급하였다. “입주(立柱)는 원통형으로 황룡을 그린다”, “지붕은 십자형태를 띤다”고 밝히고 있음⁴²⁾을 그 예로 들 수 있다. 향정자는 장강과 처마 끝에 용두를 부착하는 구조적 특징을 지니고 있었다. 인조국장에는 향정자를 2부 제작하여서 대어 앞과 혼백련 앞에서 사용하였다. 이때 사용되었던 향정자 장강 길이는 13척, 입주는 2척 5촌이었다. 명성황후국장에 장강 길이가 10척 5촌 이내로 짧아졌던 반면에 용정자는 12척이었다. 그리고 입주는 2척 5촌으로 변하지 않았다.

선조국장에 향정자 1부 당 14명으로 담배군 28명을, 인조와 정조국장에 대어와 신련 앞 각각 1부씩 40명, 순조국장에 대어 앞 1부로 20명을 배치하여서 운반하도록 하였다. 명성황후국장에도 향정자 16명, 용정자 16명의 담배군을 배치하였다.

IV. 국장용 운반상구류의 의미와 변화

국장이 한 국가의 상징이었던 대행왕의 장례식이므로, 중요하지 않은 상구는 없다. 그 중에서 운반용 상구들은 발인 시에 대행왕 옥체와 상징물, 그와 직간접적으로 관련 있었던 불품을 운반하는데 활용되었다. 국장은 대행왕을 중심으로 다른 하나의 왕궁을 건설하는 과정의 의미를 지니고 있다고 할 수 있다. 그와 관련 있는 불품들과 상징물들을 옮기는 운반용구로 직접 활용함으로써, 운반용 상구류는 왕궁 건설에 절대적으로 필요한 도구였다. 따라서 국장도감은 그가 살아있을 때보다도 더 많은 관심을 갖고 국장용 운반상구들을 제작하였다. 특히, 대행왕의 시신을 직접 운반하는 대어와 견여는 국장도감의 핵심적인 상구였다. 국장도감은 이들 상구를 대행왕의 ‘옥체보존(玉體保存)’ 차원에서 더욱 중요하게 다루었다.

따라서 다음과 같은 점에서 국장에 쓰였던 운반용 상구의 중요성을 자연스럽게 찾을 수 있다. 첫 번째로 대행왕 옥체 자체와 이의 상징체인 혼백을 모시는 점에서 중요성을 찾을

42) 『宣祖國葬都監儀軌』「一房儀軌」二月十八日 “以石紫黃畫龍於各柱…爲十字閣形詹角”

수 있다. 대여와 견여, 외재궁여, 혼백요여와 거, 신련을 그 예로 들 수 있다. 대행왕의 옥체를 실은 재궁을 직접 운구하는 대여와 견여는 국장에서 소중히 다루어야 할 핵심적인 상구였다. 국장의 주인공이 비록 이 세상에 없는 대행왕이지만, 그로부터 나오는 무언의 대사회적인 영향력을 그 누구도 무시할 수 없었다. 모든 사람들은 대행왕을 살아있는 것 이상으로 국장에서 그를 엄숙하게 모셔야 했다. 두 번째로 국장에서 각종 운반용 상구들은 왕통을 계승하는 불품들을 운반하였다. 존호보요여, 시책요여 등을 그 예로 들 수 있다. 세 번째로 대행왕이 살아서 사용하였던 불품과 그의 행적 등을 기술한 것 등 그와 직접적으로 관련 있는 불품들을 운반하였다. 지식요여, 복완궤요여, 유의칭가자 등을 그 예로 들 수 있다.

국장도감은 대행왕의 옥체를 직접 실은 재궁을 운반하는 대여와 견여, 재궁을 담아서 하현궁할 외재궁을 운반하는 외재궁여를 특별히 중요시 여겼다. 이러한 상황을 엿볼 수 있는 기사들이 국장도감의궤에 눈에 띈다. 국장도감은 의궤를 정리하고, 편찬하는 과정에서 국장도감의궤에 이들 세 개의 상구를 그림과 함께 명칭과 수량, 재질, 칠, 결구방법까지 정확하게 도설하였다. 국장도감의궤 간행과정을 통해서, 실제로 국장에서도 이들 상구들을 중요하게 다루었다는 사실을 알 수 있다. 물론 각종 국장도감의궤는 다른 의물에 관해서도 이와 같은 방법으로 설명하였다. 그러나 이들 내용을 세세하게 살펴보면, 아주 상세하게 기술한 세 개의 대형 상구류에 미치지 못하고 있다. 이는 세 개의 상구류가 국장에서 차지하는 비중이 상당히 높았음을 간접적으로 시사하는 바이다.

그리고 대여와 견여 제작부터 운반을 완료하기까지 담당기관인 국장도감은 이들 상구를 안전하게 관리하고자 상당한 노력을 기울였다. 제작을 완료한 이후 관리와 운반과정에서도, 도감 담당자들은 세심한 배려를 아끼지 않았다. 발인장소에 준비해 놓은 후에도 외부인들이 대여 안으로 출입을 할까봐, 도감은 별도의 군사로 하여금 출입구를 지키도록 하였다. 발인 시에 대여와 견여를 운반하면서 안전사고가 일어나지 않도록 상당히 신경을 썼다. 도감은 대여 담배군이 재궁을 보는 것도 허락하지 않았을 뿐만 아니라, 그들의 입을 허무하여서 떠들지 못하도록 조치를 취하였다. 발인에서도 가장 많은 인원의 담배군을 대여에 배치하여서, 현궁까지 안전하게 운구하도록 하였다.

산릉작업을 마친 후에, 현장에서 대여와 견여, 외재궁여를 태워서 백성들이 가져다가 사용할 수 없도록 조치를 취하였다. 이러한 조치는 왕과 일반 백성 사이에 계급적 신분 차이가 있음을 경계하는 의미에서 취해졌다고 볼 수 있다. 이들 세 개는 국장에서 가장 대표적인 운구용 상구인 동시에 한 왕조의 권력을 상징하였다. 이들이 지니고 있었던 군주용으로서 권위, 그 속에 깊이 담겨져 있는 의미를 다시 한 번 확인하는 순간이다. 대여와 견여, 외재궁여 제작과정과 운구과정, 마지막으로 처리하는 일련의 과정에 이들 상구는 실제적인 측면과 상징적인 측면으로 상당히 중요한 위치와 의미를 차지하고 있었다고 볼 수 있다.

선조 재위 시에 양탄을 겪으면서 많은 예서들이 소실되는 등 사회적 혼란으로 각종 예를 실천하는데 어려움이 뒤따랐다. 당시 왕실의례도 어려움을 겪었던 것은 예외가 아니었다. 정통성과 명분을 중요시 하는 왕실의례가 정형성을 유지하는 것은 주지의 사실임에도 불구하고, 변화가 다소 일어났다. 첫 번째로 상구들의 구조적인 변화를 예로 들 수 있다. 이 변화는 크기와 형태로 나누어서 살펴볼 수 있다. 양탄을 거치면서, 몇몇 상구들의 크기는 전기에 비해서 커지거나 줄어들었다. 대여의 경우, 전자는 하체의 장강·답판·기목·난간의 기목·정판·항목·죽목·방목, 장식물의 용두·유소, 소방상의 전후기목·삭목을 그 예로 들 수 있다. 후자는 하체의 단횡강, 난간의 우목과 동자주, 소방상의 좌우기목·복판을 그 예로 들 수 있다. 대여 크기의 증대에 대해서 조정에서 상당한 논의를 거듭한 사례도 있었다.⁴³⁾ 당시 길이 협소한 마을, 도강, 사대문을 지나야 함에도 불구하고 대여 길이가 길어졌으며, 담배군을 더 많이 필요로 하였다. 일부 상구 형태는 수레형에서 가마형으로 변화하였다. 수레형인 유거(柳車)가 대여로, 반우거가 신련으로 형태가 변화하였다. 가마형은 담배군의 몸과 밀착됨으로써 이동 시에 상구를 거의 요동치지 않도록 할 수 있다. 담배군은 힘을 더 소모시키는 만큼 안전하게 대여와 신련을 산릉까지 안전하게 이동시킬 수 있었다.

두 번째로 타의례에서 이미 사용하던 운반용 상구들을 국장에 추가하면서 의례도구 및 불품들을 분리하여 운반하기 시작하였다. 채여와 용정자를 대표적인 국장용 차용 상구로 들 수 있다. 각종 불품을 운반하던 용구로 선조국장까지 요여가 사용되었지만, 인조국장부터 채여를 사용하기 시작하였다. 용정자는 인조국장에 등장하지만 발인반차도에 묘사되어 있지 않아서 실제로 사용되었는지 불투명하다. 『명성황후국장도감의궤』 조작 질과 발인반차도에 용정자를 기술하고 그림으로써 발인 시에 실제로 사용하였던 것으로 확인할 수 있다.

세 번째로 국장용 운반상구로 운반하는 의례 관련 용어변화에 따라서 상구명칭의 변화도 뒤따랐다. 혼백을 신백으로 사용하기 시작하면서, 정조국장에 혼백요여를 신백요여로, 혼백련을 신백련으로 용어를 대체하였다. 이들을 운반하는 담배군과 제원의 크기가 일부 달라졌던 점도 조선 후기 국장용 운반상구의 한 변화라고 말할 수 있다.

이들 변화는 조선 후기로 접어들면서 상황에 적합하게 국장용 운반상구가 정착해 가는 과정이다. 그 속에서 운반상구는 실용성과 상징성을 갖추고 있음을 발견한다. 이들은 시신과 각종 기물을 운반하였기 때문에, 발인에서 실질적인 효율성이 뒤따라야 했다. 효율성 측면에서 보면, 국장도감이 당시 현실적인 여건을 반영하면서 운반상구류를 제작하였기 때문에, 약간의 변화를 초래할 수 있었을 것으로 보인다. 반면에, 이들을 통해서 대행왕의 권위도

43) 외형의 대형화로 대여의 중량도 비례해서 증가되었다. 이미 현종 대에 대여의 중량이 너무 무거워서 여사군(麗士軍)이 다칠 우려가 있음을 조정에서 논의하였다(『顯宗實錄』卷 22 顯宗 15年 3月 丙戌). 그림에도 불구하고 양탄을 겪은 후에 치루어진 선조국장에 선초보다 대여의 크기가 줄어들지 않고, 오히려 더 커졌다.

드러내야 하기 때문에, 권력자에 적합한 각종 장식물을 부착하였다. 대여와 견여, 외재궁여 만을 보아도, 규모가 대형일 뿐만 아니라, 왕권의 상징물과 장식물을 화려하게 제작하여서 부착하였을 뿐만 아니라 그림으로도 묘사하였던 것으로 이러한 사실을 확인 할 수 있다. 이를 제작하는데 상당히 많은 시간과 노력을 필요로 하여서,⁴⁴⁾ 국장에 동원되었던 전국적인 장인들 대부분을 직간접적으로 투입하였다. 대여와 견여, 외재궁여 등 대규모 운방용 상구 제작과정에 공장질에 명시되어 있는 목수와 소목장, 매듭장, 칠장 등 다양하고 많은 장인들을 투입하였다. 이들은 당대 장인들의 기술이 집적되어 있는 총합적인 상구들이었음을 알 수 있다. 이외의 기물들은 대행왕과 간접적이거나 상징적인 특징을 지녔기 때문에, 실제적인 측면에서 상대적으로 중요성이 떨어질 수 있었다. 그렇다고 이들 기물들을 운반하였던 운방용 상구들을 소홀히 다루어도 괜찮았다는 의미는 아니다.

V. 맺음말

왕실의례는 곧 국가를 대표하였기 때문에 국장이라 하더라도 개인의 기호에 따라서 좌우될 수 없었다. 왕실은 한 국가의 상징이자, 실질적인 권력이 나오는 곳인 만큼 의례는 국가가 규정하여서 백성들에게 전형을 보여주어야 했다. 따라서 왕실의례는 기본적으로 정형성 유지를 근본으로 삼아야 했다. 그럼에도 불구하고 조선 중후기를 넘어오면서 국장용 운반 상구류는 초기에 비해서 다소의 변화가 일어나기 시작해서 일부 내용이 달라졌다.

이들 상구류는 대행왕의 옥체를 실은 재궁, 왕실의 권위와 왕통을 상징하는 불품 등을 운반하였기 때문에, 국장도감은 제작과 운반에 세심한 배려와 함께 신중을 기하였다. 실제로 국장 담당자들은 이러한 불품들이 이 땅을 지배하였던 왕과 같은 권위를 지니고 의례를 수행하였다. 이들은 발인 시에 단순한 운반용에 지나지 않고, 왕과 동격 선상에 있는 상징적인 불품을 운반하는 상구들이었다.

조선시대에도 국장을 치를 때, 도감을 조직한 후에 하위조직으로 실무부서인 방을 두었다. 국장도감 일방은 운방용 상구류를 제작하거나 마련하는 업무를 담당하였다. 이 부서에서 운방용 상구를 새로이 제작하거나 보수를 통해서 기존의 것을 재활용하였다. 일방은 대체로 신규로 소정의 상구를 제작하였다. 그러나 일방 자체에서 제작이 어렵거나 전문적인 기술을

44) 『純宗國葬錄』 「5월 10일 晝夜併行으로 大小壘製造」

대여와 소여는 순종국장 시를 기준으로 하여서, 매일 40~50명씩 연인원 1,000여명의 일군을 사용하고, 민간상여보다 배반(倍半)이나 큰 규모이나 금월 하순 경에 완성될 수 있음을 기록하고 있다. 순종국장에서 대여와 견여 등 운방용 상구의 제작기간은 약 한 달 정도 소요되었던 것으로 생각된다.

필요로 하는 불품들을 유관기관에 제작을 의뢰하기도 하였다. 또한 유관기관 소장 상구들을 빌려다가 보수와 개질을 한 후에 국장에 사용하였다.

한편, 하나의 예제를 국가적으로 성립시켜서 일반 서민들 생활 속에 실제로 정착하여서 시행되기까지 상당한 시간을 필요로 하며, 사회적 변화를 겪거나 야기시킨다. 왕실의례가 의례의 정형성을 가장 잘 유지하고 있을 것으로 생각하지만, 국장에서 일부분이긴 해도 현실적인 이유로 전에 사용하였던 상구류를 이어받지 못하거나 새로이 등장하는 경우가 있었다. 이는 왕실의례가 정형성을 바탕으로 이루어졌음에도 불구하고 작은 변화를 지속적으로 반복하면서, 비로소 정착하였음을 의미한다.

국장에 사용되었던 운반용 상구의 일부 변화를 국장도감의궤를 통해서 알아보았다. 왕실의례가 전례의식의 특징을 지니고 있었다하더라도, 일부 변화를 가져왔다면 사대부 및 일반 백성들 사이에서 상구류 제작 또는 사용에서도 거의 같은 수준의 변화를 꾀할 수 있었다. 조선시대의 국장용 상구류 변화에도 좀 더 많은 관심을 가져보아야 할 때이다.

참고문헌

『國朝五禮儀』

『光海君日記』

『英祖實錄』

『宣祖國葬都監儀軌』

『仁祖國葬都監儀軌』

『正祖國葬都監儀軌』

『純祖國葬都監儀軌』

『明成皇后國葬都監儀軌』

『純宗國葬錄』

세종대왕기념사업회, 2002, 『한국고전용어사전』

신명호, 2002, 『조선왕실의 의례와 생활』, 돌베개

박정혜, 2000, 『조선시대궁중기록화연구』, 일지사

박종민, 2005, 「조선시대 국장도감 내 일방(一房)의 역할과 기능」, 『民族文化』 第28輯,
民族文化推進會

이영춘, 1999, 「朝鮮時代の王室典禮와 儀軌」 『藏書閣』 창간호, 한국정신문화연구원

장철수, 1995, 『한국의 관혼상제』, 집문당

정중수, 2001, 『생활문화연구』 창간호, 국립민속박물관

Abstract

A Consideration about the funeral Supplies for Carriage in the late of Joseon Period

Park Jong-min

The chief mourners do their best to carry the dead and various things related to him in the departure of a funeral procession. 『Sejongsillok』 and 『Gukjooryeui』 had already written the national funeral supplies for carriage in detail in the early of Joseon period. But they were the standard book of national ceremony. The Ilbang of Gukjangdogam made the national funeral supplies for carriage in the late of Joseon; Daeyeo, Gyeonyeo, Yoyeo, Chaeyeo, Gaja etc. 『Gukjangdogamuigye』 explained these in detail; size, materials, made-place etc. I used 『Gukjangdogamuigye』 published in the late of Joseon to explain the national funeral supplies for carriage.

Because Kingdom's ceremony in Joseon was representative to the country, it couldn't depend on an individual taste. King was the symbol of a nation and the starting point of the political power at that time. So its ceremony was to show people the representative example as a national ceremony. The national funeral supplies for carriage carried the dead of King and various things related to him. Gukjangdogam managed them carefully. People thought that the mean of these things was equal to King's authority at that time. So these weren't the mere national funeral supplies for carriage, the symbolic instruments equal to King.

keywords: Gukjangdogam(one of the temporary office for national funeral)

Gukjangdogamuigye(a book about national funeral in Joseon)
the funeral supplies for carriage
I lbang(one of the practical department for national funeral)
traditional techniques