바다 이야기

중학생용

해양 교재(문화/관광편)

Contents

I

해양문화 알아보기 4

1. 해양문화의 뜻 6
2. 해양문화의 내용 8
3. 해양문화 즐기기 11
   1) 해양문화 전시관 11
   2) 해양문학 16
      (1) 해양소설 18
      (2) 해양시 27
   3) 해양예술 36
      (1) 해양미술 36
      (2) 해양음악 46



Ⅱ

해양레포츠 활동 54

1. 해양레포츠의 종류 56
2. 해양레포츠의 발전 57
3. 해양레포츠 60
   1) 바다낚시 60
   2) 요트 61
   3) 스킨스쿠버 64
   4) 기타 해양레포츠 65
4. 해양레포츠 활동시 주의사항 66
   1) 수영할 때 주의 사항 66
   2) 승선시 주의사항 67
   3) 익사 방지 요령 67

Ⅲ

해양관광 70

1. 생태관광 72
2. 해양문화관광 75
3. 크루즈관광 77



I

해양문화 알아보기

1. 해양문화의 뜻
2. 해양문화의 내용
3. 해양문화 즐기기
   1) 해양문화 전시관
   2) 해양문학
      (1) 해양소설
      (2) 해양시
   3) 해양예술
      (1) 해양미술
      (2) 해양음악





Ⅰ. 해양문화 알아보기

Ⅰ. 해양문화 알아보기

1. 해양문화의 뜻

해양문화란 문화의 여러 영역 가운데 해양을 소재 또는 주제로 삼은 인간 활동의 산물을 총칭한다. 해양문화를 좀 더 구체적으로 이해하기 위해서는 먼저 문화가 어떤 의미를 지니고 있는지 살펴보아야 한다. 문화란 낱말은 일본어 한자 '분까'(ぶんか, 文化)를 우리말로 읽은 것으로, 일본어의 '분까'는 일본인들이 서양 근대문명을 받아들이는 과정에서 영어 Culture를 한자어로 번역한 말이다.

그러면 영어의 Culture는 본래 어떤 의미였을까? 영어의 Culture는 라틴어 Cultura에서 파생된 단어로, 라틴어 Cultura는 원래 '경작'이나 '재배'를 뜻하는 단어였는데, '교양'이나 '세련' 등으로 의미가 확장되어 마침내 '문화'라는 뜻까지 지니게 되었다.[1] 브리태니커백과대사전에 따르면, 문화는 '인간의 지식, 믿음, 행위가 통합된 양식'으로서 문화 발전은 '지식을 배우고, 다음 세대에 전해주는 인간의 능력에 의해 좌우'된다.[2]

이제까지 문화에 대해서는 다양한 관점에서 연구가 진행되어 왔으나, 대체적으로 1) 토지, 곡식 재배, 경작, 2) 정신, 예술, 문명의 배양, 3) 사회의 일반적 발전 과정, 4) 민족, 집단, 계층 등이 시간과 공간 속에서

1) 가톨릭대학교출판부, 『라틴-한글사전』(1995).

2) Encyclopaedia of Britannica, 1988.

함께 공유하는 의미, 가치, 생활방식, 5) 의미를 만들고 실천해 가는 것 등 다섯 가지의 개념으로 정리할 수 있다. 이를 해양과 접목시켜 보면 해양문화는 다음 다섯 가지의 의미로 정리할 수 있을 것이다.

1) 수산이나 해운 등의 바다를 통한 삶
2) 해양과 관련된 정신, 예술, 문명
3) 해양과 관련한 사회의 발전 과정
4) 해양과 관련하여 살아가는 사람들이 공유하는 의미, 가치, 생활방식
5) 해양과 관련하여 의미를 만들고 실천해 나가는 것

이와 같은 해양문화의 정의 가운데 1)은 오늘날의 문맥에서 큰 의미를 주지는 못하고 있고, 2) 또한 유럽과는 달리 우리에게는 뚜렷하게 제시할만한 것이 없다. 3)은 근대 이후 유럽의 역사발전과정에 나타난 것으로 근대 = 해양화 = 제국주의화 등으로 이어져 비서구세계에 대해 부정적으로 작용하였다. 4)는 문화인류학적 접근방법으로서 지금까지 대부분의 해양문화론은 4)의 관점에서 이루어져왔다. 그러나 민속문화론을 중심으로 이루어진 이러한 접근법은 우리의 해양인식이나 연안역에서의 생활양식 등을 이해하는 데 유용한 반면, 우리의 부정적인 해양인식을 타개하면서 미래지향적인 해양문화를 창출하는 데는 한계가 있을 수밖에 없다. 5)는 문화를 언어, 기호, 상징, 이미지, 담론, 내러티브, 스타일 등을 통해 실천되는 의미라고 보기 때문에 해양문화를 옛날부터 이어져 내려온 것으로 이해하기 보다는 새롭게 창출해 나가고 향유해 가는 것으로 이해한다.[3)]

이 지점에서 해양문화의 주체가 누구인가에 대해 짚고 넘어갈 필요가 있다. 이제까지 문화의 주체는 생산자였고, 해양문화 역시 그 실천 주체는 당연히 해양인들이라는 사실에 대해 어떠한 의문도 제기되지 않았다. 그러나 대중문화 시대이자 사이버시대인 현재는 문화의 주체를 생산자라

3) 구모룡, 해양 문학이란 무엇인가, 전망, 2004, pp.120-125.

고만은 할 수 없게 되었다. 왜냐하면 대중들이 문화를 단순히 받아들여 소비하는 데 그치는 것이 아니라 인터넷과 대중매체를 통해 자신들의 의견과 지식을 문화의 생산자들과 상호 교환함으로써 문화의 생산에 적극적으로 참여하고 있기 때문이다. 이러한 상호 과정은 앞으로 더욱 확대할 것이 분명하다. 따라서 현시점에서 문화의 주체는 대중이라고 해도 지나친 말이 아닐 것이며, 해양문화 역시 단순히 고급 해양문화를 창출하는 데 그쳐서는 안되고, 대중들의 적극적인 참여 속에서 창출해 나가고 향유해 나가야 하는 것으로 이해해야만 할 것이다.

앞에서 논의한 바를 이해한다면, 해양문화는 '해양과 관련하여 과거에서부터 현재까지 전승되어온 정신과 예술, 그리고 의미와 가치, 생활 방식들뿐만 아니라, 해양과 관련하여 의미를 만들고 실천해 나가는 것'이라고 정의할 수 있을 것이다.

2. 해양문화의 내용

이와 같은 해양문화의 정의에 따를 경우, 해양문화에는 과거부터 이어져 내려온 해양과 관련한 문학과 예술, 그리고 문화재, 생활 방식들이 포함될 뿐만 아니라, 우리들이 현재 해양과 관련하여 의미를 부여하고 향유하는 해양레포츠, 해양문학, 해양예술, 해양관광 등도 포함된다고 할 수 있다.

해양문화의 내용을 시간적 관점에서 구분해 보면 과거의 유산으로 남은 것들과 과거부터 현재까지 이어져 내려온 것, 그리고 현재 향유되고 창출되어 가고 있는 것으로 대별할 수 있다. 먼저 과거의 유산으로 남은 것들을 살펴보면, 해상 활동과 관련한 전통선박, 어로 및 항해 도구, 어로법, 풍어제, 어촌민속, 배서낭 신앙 등이 있고, 과거부터 현재까지 이어

▼ 해양문화의 내용

시간적 구분	교과과정
과거 유산으로 남은 것	• 도구 : 전통 선박, 항해도구, 어로 도구 • 기술 : 항해술, 어로법 • 정신 : 풍어제, 어촌민속, 배서낭
과거부터 현재까지 이어져 내려온 것	• 어식문화
현재 향유되고 창출되어 가는 것	• 산업 : 조선산업, 해운산업, 수산업, 해양개발 • 예술 : 해양문학, 해양음악, 해양미술 • 학술 : 해양수산학, 해양학, 해양사상 • 여가활동 : 해양레포츠, 해양관광

져 내려온 것에는 어식문화가 있으며, 현재 향유되고 창출되어 가는 것에는 해양산업, 해양문학, 해양학술, 해양레포츠, 해양관광 등이 주요 내용을 이루고 있다고 하겠다.

이중에서도 과거 유산으로 남은 것들은 오늘날의 대중들에 의해 널리 향유되고 있지는 않지만, 문화재나 민속, 신앙 등의 형태로 남아 예술가나 전문연구자들에게 창조적인 영감을 불어넣어 새로운 형태로 진화되고 현재화될 수 있다는 점에서 전혀 무가치한 것으로 치부해서는 안됨은 말할 것도 없고, 오히려 발굴하여 소중히 보존 연구해야만 한다. 우리의 해양문화 가운데 오늘날 가장 널리 향유되고 있는 것은 어식문화라 할 수 있는데, 이는 어류가 우리의 전통 식생활에서 뿐만 아니라 현재의 식생활에서도 중요한 비중을 차지하고 있기 때문이다. 현재 가축의 대량 사육으로 인한 항생제의 오남용과 구제역이나 조류 독감 등이 단속적으로 발생하고 있다는 점을 고려하면 향후에도 어류는 우리의 식생활에 건강한 단백질을 공급해주는 주요 원천이 될 것이 틀림없다. 그런 점에서 어류들이 건강하게 생존할 수 있도록 깨끗한 바다를 유지하는 것은 결국 우리 모두를 위한 길이라고 할 수 있을 것이다.

현재 해양문화에서 가장 활발하게 창출되고 있는 분야는 해양산업과 해양학술 분야라고 할 수 있다. 우리나라의 조선산업은 세계 수위를 유지하고 있고, 해운산업은 선박량 기준으로 2010년 현재 세계 5위권으로

도약하였으며, 수산업은 어획량 기준으로 세계 12위를 차지하고 있다. 이처럼 우리의 해양산업이 세계적인 위상을 차지하기까지 조선소의 노동자, 상선과 어선의 선원들이 향유하고 창출한 문화들이 있었을 법하지만, 현재 이를 구체적으로 형상화한 해양문화는 그리 많지 않다. 해양문학의 경우 현재 다양한 지역과 단체들을 중심으로 창출되어 가는 과정에 있기 때문에 머지 않아 일반 국민들이 모두 즐길 수 있는 국민적 해양문학이 창출될 것으로 기대되고 있는 반면, 해양미술이나 해양음악은 상대적으로 제작 자체가 적은 편이다. 해양산업이 세계적인 경쟁력을 갖추기 위해서는 이를 뒷받침할 학술적 연구가 필수불가결하다. 따라서 조선산업과 해운산업, 해양개발, 해양학, 해양사상 등의 분야에서의 학술적 연구가 상당 정도로 축적되어 가고 있다.

해양문화에서 현재 가장 각광을 받고 있는 분야는 단연 해양레포츠와 해양관광이라 할 수 있다. 국민소득 2만달러 시대에 접어들면서 대중들은 해수욕이나 바다 낚시를 즐기던 데서 벗어나 스킨스쿠버와 윈드서핑, 요트를 즐기는 시대로 나아가고 있고, 과거 국내 섬을 중심으로 이루어진 해양관광 또한 동남아를 근거지로 하는 해양크루즈선이 정기적으로 기항하기 시작하면서 우리나라도 점차 해양크루즈 관광 시대로 접어들고 있는 추세다.

해양문화가 풍성해지고, 우리나라 문화발전에 이바지하기 위해서는 단순히 해양문화를 즐기는 데서 그치는 것이 아니라, 이를 뒷받침할 인프라를 구축하고, 사람들을 교육할 시설과 제도를 갖추어, 이를 영화와 음악, 드라마 등으로 제작하여 일반 대중들과 공유할 수 있는 시스템을 구축할 필요가 있다. 그런 점에서 대중들이 해양문화를 즐기고 창출하는 데 적극적으로 참여하는 것이 무엇보다 중요하다고 하겠다.

3. 해양문화 즐기기

해양문화라면 그 대상이 매우 다양하기 때문에 전체를 다 포괄하여 즐기기에는 한계가 있다. 따라서 해양문화 가운데 해양문화 전시관, 해양문학, 해양미술, 그리고 해양음악에서 대표적인 곳과 작품들을 골라 찾아가 보고, 감상해 보기로 하자.

1) 해양문화 전시관[4)]

과거의 해양문화의 유산을 총체적으로 집적해 놓은 곳이 박물관이다. 따라서 해양문화를 즐길 수 있는 가장 좋은 방법은 해양 관련 박물관을 찾아 관람하는 것이다. 현재 우리나라에는 해양 관련 박물관이 총 15개소가 운영 중에 있으며, 2012년 개관을 목표로 국립해양박물관이

시설명	소재지	건립연도	전시 주제	건립 주체
수산과학관	부산	1997	수산과학	수산과학원
부산세계해양생물전시관	부산	1994	해양생물	부산시
전라남도해양수산과학관	여수	1998	해양생물	전라남도
어촌민속전시관	완도	2000	어촌민속	완도군
63수족관	서울	1985	수족관	대생기업
COEX 수족관	서울	2000	수족관	오션아쿠아리움
부산아쿠아리움	부산	2001	수족관	한국아쿠아리아21
국립해양문화재연구소	목포	1994	발굴선과 인양유물	문화재청
국립등대박물관	포항	1985	등대, 항로표지	포항해양청
울산고래박물관	울산	2005	고래	울산시 남구
화진포해양박물관	고성	2004	패류, 수족관	고성군
함상공원	당진	2002	군함, 해군	충남, 당진군
서천해양박물관	서천	2002	수족관, 어패류	개인
땅끝 해양자연사박물관	해남	2002	수족관, 어패류	개인

4) 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 국립해양박물관 전시물 확보 및 운영에 관한 연구, 2006. 2.

부산 동삼동에 건설 중인 것은 제외한다. 이 중에서 해양문화를 전시하고 있는 박물관은 국립해양문화재연구소 해양유물전시관(전남 목포), 수산과학관(부산), 등대박물관(경북 포항), 고래박물관(울산), 해군사관학교 박물관(진해) 정도이고, 그 외는 해양자연사 박물관과 수족관이 주류를 이루고 있다.

해양 관련 박물관을 제대로 관람하기 위해서는 해당 박물관이 어떤 목적으로 설립되었는지를 파악하는 것이 중요하다. 왜냐하면 박물관이 어떤 목적으로 설립되었는지를 파악하지 못한 채 관람한다면 박물관 안을 아무 생각 없이 거니는 것과 다를 바 없을 것이기 때문이다. 따라서 전시관을 관람하기에 앞서 박물관의 설립 목적, 전시 주제, 주요 전시물에 대해 조사하는 것이 무엇보다도 중요하다고 하겠다.

이와 같은 준비를 마쳤다면 우리나라의 대표적인 해양문화 전시관을 직접 찾아가 관람해 보자.

가. 국립해양문화재연구소

1994년 전남 목포에 개관한 국립해양문화재연구소는 우리나라 전통선박인 완도선, 신안에서 발굴된 중국 원대 고선박인 신안선, 어촌민속, 선박역사를 전시주제로 한 상설전시실과 기획전시실을 운영하고 있다. 완도선 실에는 1984년 완도에서 발굴된 11세기 고려시대 도자기 운반선인



▲ 국립해양문화재연구소 전시실 (자료 : www.seamuse.go.kr)



▲ 국립해양문화재연구소 야외 전시물 (자료 : www.seamuse.go.kr)

완도선 발굴 잔해와 복원 모형선, 고려 청자, 선원 생활용품들이 전시되어 있고, 신안선 실에는 1976년부터 1984년까지 발굴된 신안선의 발굴 잔해와 복원선, 신안선에서 발견된 각종 항해도구와 중국 원대의 각종 도자기, 각종 선적 화물, 선원들의 생활 용기 등이 전시되어 있다. 신안선은 14세기 중국 원대에 지금의 영파에서 출항하여 일본으로 항해하던 중 신안 연안에서 침몰한 200톤급 중국 선박으로 학술적으로 의미가 있는 발굴선이다. 왜냐하면 신안선이 발굴되기 전까지 중국 선박에 격벽이 있다는 사실은 문헌 기록에는 남아 있었지만, 이를 입증할만한 실물 증거가 없었는데 신안선의 발굴로 이것이 입증되었기 때문이다. 신안선 실에서 발굴된 목재들을 재조립해 복원해 놓은 신안선 실물은 매우 유려한 외형과 길이 34m, 너비 11m, 깊이 3.7m에 이르는 웅장한 선체를 1층과 2층에서 근접하여 관람할 수 있다. 야외 전시장에는 전통 새우잡이 어선인 멍텅구리 배와 8.3m에 이르는 전통 목재 닻, 가거도 배 복원선, 통구마니 배, 베트남 표류선, 중국 강소성 배 등이 전시되어 있고, 실물크기로 복원된 조기잡이 어선과 옹기 운반선이 바다에 정박되어 있다.



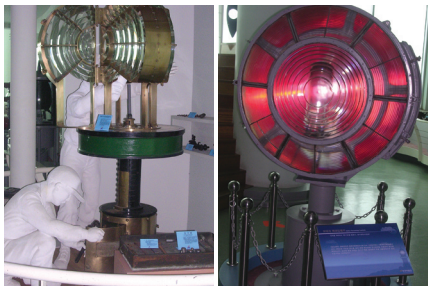
▲ 국립해양유물전시관 외관(전경)



연구소 인근에 갓바위, 목포자연사박물관, 목포문학관, 목포생활도자박물관, 남농기념관 등이 소재하고 있어 국립해양문화재연구소 주변은 해양문화뿐만 아니라 전통 도자기, 남농 허련의 한국화, 자연사 등을 이해하고 즐기기에 더 없이 안성맞춤인 곳이다.

나. 국립등대박물관

국립등대박물관은 경북 포항시에 소재한 국토해양부 소관의 전문박물관으로 1985년에 개관하였다. 개관 당시에는 호미곶을 관광명소로 개발하기 위해 포항시가 설립하였으나, 박물관의 성격상 당시 해양수산부가 관할하는 것이 효과적이라는 판단에 따라 1995년 포항지방해운항만청으로 이관하였고, 2005년 부터 재단법인 항로표지기술협회가 위탁 운영하고 있다.



▲ 등대관에 전시된 등명기

국립등대박물관은 주건물에 등대관과 기획전시관이 마련되어 있고, 별실로 해양관이 있으며, 야외에도 전시관과 테마공원으로 꾸며져 있다. 주건물에 소재한 등대관에는 항로표지용품, 등대의 등명기와 렌즈, 각종 항로표지 등 550여점이 전시되어 있고, 별실인 해양수산관에는 해운과 항만 분야의 정보를 알기 쉽게 정리해 놓은 그래픽 패널이 전시되어 있다. 그리고 기획전시실에는 영상물 상영관과 등대의 변천사 등이 전시되어 있고, 야외에는 발동 발전기, LORAN-C 등의 전파항해장비, 무인등대 등의 실물이 전시되어 있으며, 테마공원에는 우리나라의 주요 등대의 모형과 호미곶 앞바다의 풍광을 즐길 수 있어서 가족들이 한나절 나들이하기에 적당한 곳이다.

다. 수산과학관

부산시 기장군에 소재한 수산과학관은 국립수산과학원의 부속시설로 1997년에 개관하였다. 수산과학관을 찾아가는 길은 대중교통을 이용하기에는 다소 불편하지만, 가족들과 함께 한나절 즐기기에는 안성맞춤이다. 수산과학관은 국립수산과학관의 연구 자료와 어류 표본, 우리나라 연근해 어류 수족관, 선박모형전시관, 각종 어로 장비, 어업 및 양식 기술 등 주로 수산과 관련한 7,400여점의 전시물을 전시하고 있다. 따라서

▼ 수산과학관 전시관의 구성

분 야 별	전 시 내 용
도입부	현관홀, 고래뼈, 해저 영상터널, 생명의 기원과 진화
해양자원실	해양의 성상·생태, 수산자원조사
어업기술실	전래 및 현대어구어업, 각종 부속어구류
수산증양식실	해조류·패류·어류양식 디오라마, 연어 생활사 등
해양이용·보전	인공위성을 이용한 해양관측, 해양환경 및 적조현상
바다목장	첨단과학을 이용한 바다목장 디오라마
어류표본실	각종 어·패류 액침표본
수산이용가공	수산물 이용실태 및 가공공정, 수산물 기능성 성분
해양과학	해양탐사, 해양을 이용한 발전시설, 미래의 해양도시
문답풀이실	관람 이해력 테스트(문답코너), 인터넷 검색
수산생물실	수산동식물 계통도, 수산생물의 실물 박제
수족관	살아 움직이는 수산생물 관찰, 연산호 수조 등
시청각실	해양·수산 관련 영상물 관람(112석)
옥외시설	통로형 야외수조(대형 담수어류 사육), 휴게전망대
선박전시관	고대선박모형, 해양개발부스, 주요항구 동영상

우리들이 늘 즐겨먹는 어류들의 생태와 표본, 수산 생물들의 계통, 해양 적조 현상에 대해 잘 이해할 수 있게 도와준다.

수산과학관의 실내 전시실 관람을 마치고 나면, 야외에 마련된 수조에서 물고기 밥을 주는 체험도 할 수 있고, 선박전시관에서 다양한 선박모형들과, 항해장비, 각종 어구, 선용품 등을 관람하고, 야외 전망대에서 송정 앞바다의 아름다운 풍광도 즐길 수 있다.

라. 고래박물관

고래박물관은 우리나라 포경업의 중심지였던 울산광역시 장생포 해양공원 내에 소재하고 있다. 울산 남구청이 1986년 상업포경이 금지된 이후 사라져가는 포경 유물을 수집 및 보존하고, 해양생태계에 대한 교육자료 및 관광자원으로 활용하기 위해 2005년에 개관하였다.

고래박물관은 실내 전시실과 야외 포경선으로 이루어져 있으며, 실내 전시실에는 포경역사, 반구대암각화, 귀신고래전문관, 고래해체장 복원관, 고래의 생태와 진화, 영상실, 고래뱃속길 등이 마련되어 있다. 3층으로 이루어진 실내 전시실에는 1층에 반구대 암각화 복원도를 비롯하여, 길이 12m에 이르는 브라이트 고래 골격, 범고래 골격 등이 전시되어 있고, 3D 영상관에서는 웅장한 입체 화면에 고래의 소리를 생생한 화면 속에서 만나볼 수 있으며, 2층의 귀신고래 전시관에서는 소리로 만나는 귀신



▲ 고래박물관 전경


▲ 고래박물관의 전시물


▲ 고래박물관의 전시물

고래, 매직비젼 화면으로 만나는 귀신고래, 귀신고래 두개골, 귀신고래 실물 모형 등을 관람할 수 있고, 고래해체장 복원관에는 착유장과 고래 막 등을 원형 복원하여 고래의 해체방식과 다양한 활용법에 대한 자료들이 전시되어 있다. 특히 3층의 어린이체험관에서는 고래 회유도와 고래 뱃속길을 구현하여 마치 거대한 고래의 뱃속을 거닐고 있다는 느낌을 받을 수 있도록 구성되어 있다. 야외에 전시되어 있는 포경선은 실제로 1985년까지 고래잡이에 이용되었던 제6진양호의 실물이 원형 그대로 전시되어 있어서 직접 승선하여 배의 내부를 관람할 수 있다.

2) 해양문학

해양문학이 일반 문학과 구별되는 독자적인 장르인가에 대한 논란이 있어 왔다. 그러나 해양문학(Sea Literature)이라는 용어는 오랫동안 관습적으로 사용되어 왔고, 현재는 한국해양문학가협회가 설립되어 있을 정도로 저변을 확대해 가고 있다. 관습적으로 해양문학은 '바다를 주요한 대상으로 하거나 바다를 배경으로 하는 문학'이라고 이해되어 왔으나, 해양문학이 장르상의 용어가 아니므로 해양소설, 해양시, 해양수필 등과 같이 구체적인 용어로 지칭하는 것이 타당하다는 의견이 공감대를 얻어가고 있다.[5)]

장르상 해양시와 해양소설의 특징은 해양체험이 작품을 구성하는 지배적인 역할과 기능을 한다. 그런 점에서 해양시와 해양소설을 아우르는 해양문학은 뱃사람과 그에 준하는 체험이 문학화된 것에 한정되어야 할 것이다.[6)] 그렇기 때문에 관습적인 범주에서 해양문학에 속하는 작품이라 할지라도 장르로서의 해양시와 해양소설이 될 수 없는 작품이 허다한 것이 현실이다. 이를테면 우리 현대시의 시초라고 평가되는 최남선의 '해에게서 소년에게'는 바다를 소재로 했다는 점에서 관습적인 해양문학에 속한다고 할 수 있지만, 장르상 해양시라고는 얘기할 수 없다. '해에

5) 옥태권, 한국 현대해양소설 연구, 동아대학교 문학박사학위논문, 2004.

6) 구모룡, 해양문학이란 무엇인가, 전망, 2004, p.20.

게서 소년에게'를 김성식 시인의 '갑판을 정비하며 I'란 시와 비교해보자.

해에게서 소년에게

최남선

처……ㄹ썩, 처……ㄹ썩, 척, 쏴……아/ 때린다 부순다 무너 버린다/ 태산 같은 높은 뫼, 집채 같은 바윗돌이나/ 요것이 무어야, 요게 무어야/ 나의 큰 힘 아느냐 모르느냐, 호통까지 하면서/ 때린다 부순다 무너 버린다/ 처……ㄹ썩, 처……ㄹ썩, 척, 튜르릉, 꽉/ 처……ㄹ썩, 처……ㄹ썩, 척, 쏴……아/ 내게는 아무 것 두려움 없어/ 육상(陸上)에서, 아무런 힘과 권(權)을 부리던 자라도/ 내 앞에 와서는 꼼짝 못하고/ 아무리 큰 물건도 내게는 행세하지 못하네/ 내게는 내게는 나의 앞에는/ 처……ㄹ썩, 처……ㄹ썩, 척, 튜르릉, 꽉.

최남선의 '해에게서 소년에게'와 김성식의 '갑판을 정비하며 I'은 많은 차이를 드러내고 있다. 최남선의 시에서는 육지에서 바라본 바다를 동경하는 데 그치고 있지만, 김성식의 시에서는 바다를 항해하는 뱃사람들의 생생한 체험이 구체적으로 표현되고 있다. 배에서는 노동과 일상이 한데 어우러진 공간으로 뱃사람들에게 배는 노동의 현장인 동시에 거주의 공간이다. 이와 같이 바다에서의 생생한 노동과 일상이 한데 어우러진 삶의 양식이 표현되어 있는 유형의 시라야 비로소 장르상 해양시라고 얘기할 수 있을 것이다.

장르로서의 해양소설 또한 원리상 해양시와 크게 다르지 않다. 일부 연구자는 ① 바다를 관조적으로 다룬 작품, ② 어촌의 모습을 그린 작품, ③ 어민들의 삶을 구체적으로 형상화한 작품, ④ 어민과 선주간의 갈등을 그린 작품, ⑤ 바다를 민족 문제와 결부시킨 작품, ⑥ 선상 생활 자체를 소개한 작품, ⑦ 섬을 작품의 주요 매개로 삼은 작품 등을 해양소설로 유형화 하기도 하였다.[7] 그러나 이러한 작품들을 해양문학의 범

7) 최영호, 한국 문학 속에서 해양문학이 갖는 위상, 지평의 문학, 1993년 하반기.

갑판을 정비하며

김성식

… 바다가 조금 잔잔해지면/ 우리들은 부식된 철판을 찾아/ 마스트 아래거나/ 구석진 창고 틈 또는/ 선창 둘레를 돌아/ 데크*의 이음매 사이를/ 치핑해머**로 내리 꽂는다/ 썩는 것에 대한 분노로/ 치를 떨며/ 연거푸 찍는다/ 양날 선 해머로 두들길 때마다/ 파란 불꽃이 튀어/ 스스로 몸을 굴려 멀쩡한 장소까지/ 은밀하게 잠식하며 번져가던/ 녹슨 철판이 완강한 저항을 끝내고/ 부서져 가루로 남아 사라지고 나면/ 손바닥 가득 물집이 생겨/ 터진 상처를. 수평선 너머 일몰의 구름에다 비비어/ 하루의 피곤한 일과를 끝낸다 우리들은(『김성식 시전집』 중에서 발췌)

* 데크(deck) : 갑판
** 치핑해머(chipping hammer) : 선체의 철판의 녹을 제거하는 데 사용하는 망치

주에 포괄시키는 것은 소재주의에 빠지는 오류를 범하게 된다. 바다를 관조의 대상이나 어민들의 현실과 일상적 삶을 표현한 것들을 특별한 장르로서 해양소설이라고 부를 수는 없다. 따라서 해양소설도 해양시와 마찬가지로 뱃사람들의 해양체험이 형상화된 작품으로 한정할 필요가 있다.[8] 결론적으로 바다–배–항해라는 세 가지 주요 모티프를 갖추어야 장르로서 해양시와 해양소설이라고 얘기할 수 있을 것이다. 지금부터 대표적인 해양소설과 해양시를 감상해보도록 하자.

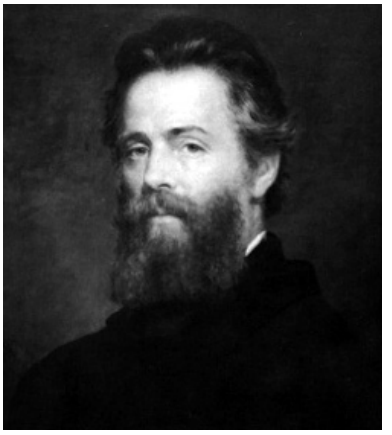
(1) 해양소설

가. 허먼 멜빌의 〈백경〉

〈백경〉은 허먼 멜빌이 1851년에 발표한 작품으로 고래에게 다리를 잃은 에이햅 선장이 이 고래를 추적하면서 겪게 되는 갈등과 파국을 그리

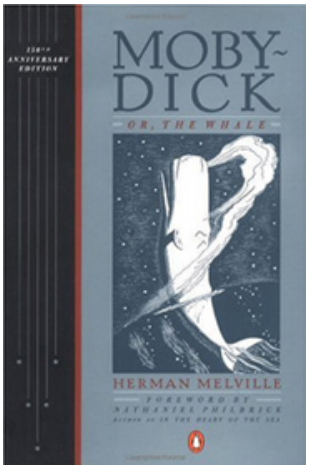
8) 구모룡, 해양문학이란 무엇인가, pp.24–25.

고 있다. 멜빌은 고래에 대한 상세한 박물지와 이슈마엘이라는 화자가 중심인물이 되어 에이햅 선장이 백경을 추적해 가는 과정을 생생한 필치로 그려내고 있다. 결국 에이햅 선장을 비롯하여 모든 선원들은 죽고, 이슈마엘만이 살아남아 그 이야기를 들려준다. 〈백경〉은 멜빌의 선상 경험이 잘 투영된 작품이다. 멜빌은 고래잡이 배 아퀴쉬네트(Acushnet) 호와 뉴욕–리버풀 간 정기 화객선, 그리고 미국 군함 유나이티드 스테이츠(United States) 호에 선원으로 승선한 경험이 있었다. 그는 이와 같은 승선 경험을 〈타이피(Typee)〉, 〈백경〉, 〈레드번(Redburn)〉 등의 문학작품으로 형상화시켰다. 그러나 멜빌의 해양소설은 단순한 승선 경험담에 그치지 않았다.



▲ 허먼 멜빌(Herman Melville, 1819~1891) (자료 : http://shindonga.donga.com/docs/magazine/shin/2007/01/08/200701080500063/200701080500063_2.html)

멜빌은 해양에서의 경험담을 인간의 보편적인 주제로 승화시키는 탁월한 재능이 있었다. 멜빌이 〈백경〉에서 보여주고자 했던 것도 단순한 고래잡이 모험담이 아니라 선과 악의 상호 치환성이었다. 얼핏 보면 백경에 대한 복수에 집착하는 에이햅이 악이고, 백경이 선인 듯이 보이지만, 달리 보면 에이햅이 선이고, 백경이 악일 수도 있다. 에이햅에게 백경은 정복해야만 하는, 그러나 결코 정복되지 않는 거대한 바다의 악마일 따름이다. 그러나 뒤집어 보면, 에이햅 선장은 거대한 자연에 도전하는 무모한 인간을 상징하는 것으로도 볼 수 있다. 이렇듯 선과 악은 서로 구분되는 것이 아니라, 선이 악일 수도 있고, 반대로 악이 선일 수도 있다. 따라서 〈백경〉에서 에이햅 선장은 "모든 것은 뒤집어 놓고 보면 어쩌면 그렇게 똑같아진다"고 얘기했던 것이다. 결국 멜빌은 〈백경〉에서 해양이라는 특수한 소재를 통하여 문학의 보편적 주제인 인간의 본성과 신에 대한 철학적 탐구를 추구했던 것이다.[9] 멜빌은 이러한 업적으로 당시까지 영국 문학의 아류에 지나지 않았던 미국 문학을 독립시켰다는 평가를 받기도 한다.



▲ 허만 멜빌의 백경(Moby Dick) (자료: http://www.aladin.co.kr/shop/common/wbrowse_talktalk.aspx?CID=1322&BranchType=1&CommunityType=MyPaper&PaperId=4291375)

나. 조셉 콘래드의 〈청춘〉

영국 문학에서 해양소설의 대표작가를 꼽으라면 단연 조셉 콘래드 선

9) 성준, 영화에 빠진 바다, 혜안, 2009, 8장.



▲ 조셉 콘래드 (Joseph Conrad, 1857~1924)
(자료 : http://blog.naver.comPostView.nhn?blogId=photosynth12&logNo=70086487058&redirect=Dlog&widgetTypeCall=true)

장을 꼽아야 할 것이다. 1857년 폴란드에서 태어난 콘래드 선장은 16살에 처음 승선한 뒤 1886년 영국으로 귀화하여 선장면허를 받아 22년간 승선생활을 했다. 그는 〈올매이어의 우행(Almayor's Folly)〉으로 등단한 이래, 〈청춘〉, 〈승리〉, 〈구조〉, 〈나시서스 호의 흑인(The Nigger of the Narcissus)〉, 〈로드 짐(Lord Jim)〉 등의 해양소설을 발표하였다. 이 가운데 그의 대표작은 단편소설 〈청춘〉으로, 오랜 선원 생활에 단련된 노련한 선장 찰리 말로가 네 명의 뱃사람들에게 주디어(Judea) 호에서의 항해 경험담을 들려주는 이야기이다. 당시 20세였던 말로는 방콕으로 가는 주디어 호의 2등 항해사로 승선하였는데, 주디어 호는 런던 출항 후 악천 후로 갖은 고생을 한 끝에 결국 팔머스로 귀환한다. 6개월이나 항구에 정박한 뒤에야 선원을 모집하여 방콕으로 출항했으나, 한바다에서 폭발로 화재가 발생하여 선원들은 보트에 옮겨 타고 배는 침몰하고 만다. 당시 이국에 대한 동경으로 차득 찼던 찰리 말로는 비록 자그마한 보트에 몸을 실었지만, 맨 먼저 동양에 도착하겠다는 결심을 한 끝에 세 척 가운데 맨 처음으로 동양에 이른다. 네 명의 친구들과 이야기를 마친 말로 선장은 향수에 젖어 "아아, 그리운 그 시절 – 그리운 좋은 시절! 청춘과 바다, 매혹의 바다!"라고 되뇐다.

〈청춘〉은 콘래드 선장과 같이 승선 경험을 오랫 동안 하지 않았으면 결코 쓰지 못하는 정확한 해사용어와 표현을 구사한 작품으로서도 높이 평가받는다. 이를테면 주디어 호가 대서양에서 폭풍우에 휘말려 있을 때 콘래드 선장은 "배는 나뭇잎처럼 흔들렸고, 앞뒤로 흔들리다, 물구나무섰다가, 엉덩방아를 찧고, 좌우로 흔들리고, 으르렁거렸다."고 표현하였다. 인도양에 접어들어 잔잔한 바다를 항해할 때는 콘래드 선장은 "배는 청천 아래서 죽기 아니면 살기로 서서히 달렸다. 움츠렸던 하늘은 기적처럼 맑게 개이었고, 바다는 말끔히 닦아져 빛나고 푸르며, 수평선까지 뻗쳐 있다. 마치 지구 전체가 한 개의 보석, 유성 모양으로 만들어진 거대한 사파이어처럼 느껴졌다."고 서술하고 있다. 이처럼 콘래드 선장은 폭풍우 속에서 배의 상태를 짧은 문장으로 또 동사를 활용하여 긴장감 있게 표현하고 있을 뿐만 아니라, 잔잔한 바다의 정경도 마치 산문시를 읽는 것처럼 아름답게 묘사하고 있다.

〈청춘〉의 주제는 바다와 동양에 대한 동경이다. 16세에 선원이 되어 37세에 전업작가로 전향하기까지 20여년간 바다에서 보낸 콘래드 선장에게 바다는 청춘과 동의어였고, 청춘과 밀착되어 있었다. 바다는 그를 길러냈을 뿐만 아니라, 감수성과 영감을 그에게 제공했다. 스무살 시절 겪었던 경험을 60세에 가까운 나이에 따뜻한 시선으로 회고한 찰리 말러는 다름 아닌 콘래드 자신이었던 셈이다. 그의 〈로드 짐〉이 선원의 인생 유전을 그린 것과 비교하면, 〈청춘〉은 밝고 희망 찬 뱃사람의 찬가라고 할만한 작품이다.[10)]

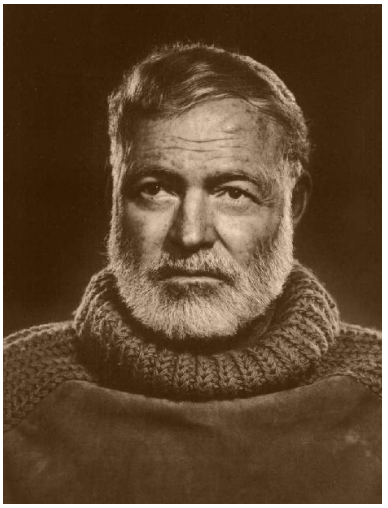


▲ 조셉 콘래드의 단편소설, 〈청춘〉
(자료 : http://www.aladin.co.kr/shop/wproduct.aspx?isbn=8993800480)

다. 헤밍웨이의 〈노인과 바다〉

〈노인과 바다〉는 헤밍웨이가 1952년에 발표한 작품으로 비교적 단순한 이야기 전개임에도 불구하고, 그에게 퓰리처상과 노벨문학상(1954)을 선사한 작품이다. 〈노인과 바다〉에 등장하는 인물은 산티아고라는 늙은 어부와 그의 일을 거드는 마알린이라는 소년 두 사람 뿐이다. 멕시코만에서 고기를 낚는 산티아고는 84일이나 고기를 한 마디도 낚지 못했음에도 불구하고 작은 배를 타고 출어를 계속한다. 드디어 1500 파운드나 됨직한 굉장한 놈을 낚게 되고, 노인은 이 대어와 사흘 낮, 이틀 밤을 줄다리기 한 끝에 낚는 데 성공한다. 대어를 낚아 뱃전에 묶었을 때 그 고기의 길이는 노인의 배보다 길었고, 마치 "배 곁에 더 큰 또 한 척의 배를 잡아 매어 놓은 것" 같았다. 귀로에 오른 노인에게는 또 다른 힘겨움이 기다리고 있었다. 그것은 상어 떼가 고기를 습격해왔던 것이다. 노인은 고기를 상어 떼에게 빼앗기지 않으려고 갈고리, 노, 방망이를 마구 휘두르며 상어 떼와 사투를 벌였다. 마침내 기진맥진한 채로 항구에 되돌아온 노인에게 남은 것은 앙상한 뼈다귀뿐이었다. 이튿날 노인을 살피러 온 소년은 피투성이가 된 노인의 손바닥을 보고 울음을 터트린다. 소년은 이번에는 자신과 함께 고기잡이에 나서자고 노인에게 부탁한 뒤 신문과 먹을거리를 가지러 밖으로 나간다. 노인은 다시 깊은 잠에 빠져 '젊은 날의 사자'의 꿈을 꾼다.

10) 이재우, 해양문학산책, 해인출판사, 1998, pp14-20.



▲ 어니스트 헤밍웨이 (Ernest Hemingway, 1899~1961)
(자료 : http://momentswithpoetry.blogspot.com/2010/05/poems-by-ernest-hemingway.html)



▲ (자료 : http://www.booknreader.com/bbs/board.php?bo_table= EBOOKS&wr_id=434)

이처럼 단순한 이야기가 발표된 지 60여년이 지난 현재까지 전세계의 독자들을 사로잡는 이유는 무엇 때문일까? 그것은 단순한 삶 속에 힘겨운 운명을 스스로 감수하고, 그 운명을 사랑하며 홀로 살아가는 강인한 인간의 이야기가 깃들어 있기 때문이다. 노인의 배에 단 돛은 밀가루 부대를 잇대어서 꿰맨 것이다. 초라한 돛을 매단 채 고기잡이에 나선다는 것 자체가 이미 '패배'를 암시하고 있는 셈이다. 그러나 패배를 각오하면서 살아 나가고, 나아가서 패배한 운명 자체를 사랑하는 것, 그리고 그곳에 인간의 비참과 영광이 표리일체를 이루면서 존재하고 있음을 헤밍웨이는 밀가루 부대 돛을 통해 역설적으로 보여주고 있다.[11)]

다른 무엇보다도 〈노인과 바다〉가 사람들의 마음을 사로잡은 이유는 삶에 대한 긍정적 태도 때문이다. 작은 배를 이용하여 고기잡이로 연명하는 노인에게 바다는 고난과 시련의 장소일 것임에 분명하다. 그럼에도 불구하고 노인은 바다를 "언제나 라 마르(La Mar)"라고 생각하고 있었다. 이 말은 사람들이 바다를 사랑할 때 쓰는 스페인 말이다. 삶에 대한 긍정적 태도와 자신의 고난에 굴하지 않은 분투 정신, 이것이 '상실의 시대'의 대표작가인 헤밍웨이가 〈노인과 바다〉에서 얘기하고 싶었던 주제라고 할 수 있다.

이제까지 서양 해양소설의 3대 고전을 간략하게 살펴보았지만, 최근까지도 다양한 해양소설이 창작되고 있다. 청소년기에 읽어볼만한 해양소설로는 다니엘 디포의 〈로빈슨 크루소〉, 허먼 멜빌의 〈빌리 버드〉, 포레스트의 〈혼블로워(Hornblower)〉, 패트릭 오브라이언의 〈마스터 앤 커맨더(Master and Commander)〉와 〈포스트캡틴(Post Captain)〉 등이 있다.

라. 한국 해양소설

서구의 해양소설이 하나의 장르로서 자리를 잡은 시기를 19세기부터라고 한다면, 우리의 해양소설은 그 연원이 일천하다. 조선 시대에는 해양소설이라고 할만한 것이 전무하다시피 하고, 개화기의 신소설이나 일제 식민지 시기에도 해양소설이라고 할만한 작품은 출현하지 않았다.

11) 이재우, 해양문학산책, 해인출판사, pp.28-38.

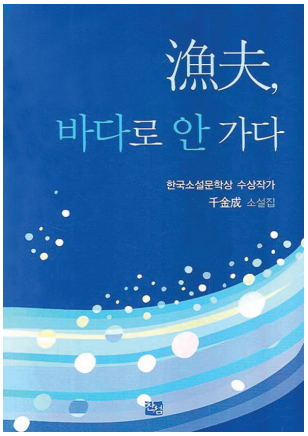


그러나 최근에 알려진 〈서해풍파〉라는 작품은 "우리나라에서 집필된 최초의 근대 해양소설"이라는 연구가 나와 주목을 끌었다. 〈서해풍파〉는 국어학자인 백야 이상춘이 1914년에 발표한 작품으로 대대로 어부 집안인 이해운과 이해동 두 형제가 큰 바다로 나아가겠다는 꿈을 이루기 위해 서해로 출항했다가 겪게 되는 고초와 이를 극복해 가는 과정을 그린 작품이다. 서해에서 풍파를 만나 바다에 빠져 헤어진 뒤 구사일생으로 살아난 형 해운은 동생을 찾아 일본과 미국으로 전전하고, 동생 해동은 조선술을 공부하기 위해 일본으로 건너가지만 제국대학 시험에 낙방한 뒤 미국의 샌프란시스코대학으로 유학을 간다. 형 해운은 동생의 행방을 찾아 일본을 전전하던 중 일본인의 도움을 받아 영어를 배워 대양을 항해하려는 꿈을 이루기 위해 샌프란시스코 대학으로 항해학을 공부하러 간다. 결국 두 형제는 샌프란시스코에서 조우하여 남극탐험에 나선다.[12)]

〈서해풍파〉는 장르상 해양소설의 주요 모티프인 바다–배–항해를 모두 내포하고 있지만, 배와 항해가 전체 줄거리에서 차지하는 위치는 주변부에 머물고 있고, 배와 바다에 대한 희망을 이루기 위한 육상에서의 전전이 주된 줄거리를 이루고 있다는 점에서 본격적인 해양소설이라고 하기에는 다소 한계가 있다. 그렇다 하더라도 〈서행풍파〉는 남녀의 애정 문제를 다룬 통속물이 주류를 이루던 1910년대에 넓은 세계로 나아가기 위해 항해술과 조선술 등 신문명을 적극적으로 수용하려는 어부의 진취적 삶을 그려냈다는 점에서 분명 그 의미와 가치를 인정해 줄만하다.

본격적인 의미에서 우리나라 해양소설의 효시는 1960년 대 산업화 과정에서 출현하였다. 1969년 어선 선장 출신인 천금성이 한국일보 신춘문예에 〈영해발부근(零海拔附近)〉으로 등단하였는데, 이것이 본격적인 한국 해양소설의 시작이라 할 수 있다. 서울대학교 임학과를 졸업한 천금성은 새로운 분야에서 문학적 성취를 이루겠다는 포부를 갖고 1967년 한국원양어업기술훈련소를 수료하고 갑종2등항해사로 원양어선에 취업하였다. 〈영해발부근〉은 그가 1969년 인도양 출어 중 어선 갑판상에서 집필한 작품이다. 그는 1970년 어선 선장이 되어 1976년 하선하기까지 원

12) 최영호, 한국 최초의 남극탐험 소설, 이상춘의 〈서해풍파〉, 바다 24호, 2007. 10, pp.70–87.



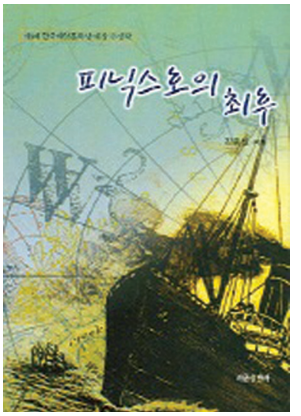
양 항해와 창작을 겸하면서 한국 해양소설의 씨앗을 뿌리고 일궜다. 천금성은 중편소설 〈허무의 바다〉, 〈은빛갈매기〉, 〈아르고선〉, 장편소설 〈표류도〉, 〈지금은 항해중〉, 〈남지나 해의 끝〉, 〈시지프스의 바다〉, 단편소설 '야간항해', '출항연습', '식민지의 항구로부터', '좌초선 부근', '살아남는 바다', '함 대령의 분노', '이 선장의 바다' 등을 발표하였으며, 창작집으로 〈허무의 바다〉, 〈은빛갈매기〉, 〈바다의 끝〉, 〈남지나 해의 끝〉, 〈이상한 바다〉, 〈외로운 코파맨〉, 〈어부 바다로 안 가다〉, 〈가블린의 바다〉, 〈불타는 오대양〉 등을 출간하였다.

천금성의 해양소설은 철저하게 선원들의 이야기에 집중되어 있다. 따라서 그의 소설은 항해에 대한 낭만적인 이미지를 배격한다. 선원들은 한편에서는 바다와 싸워야 하고, 다른 한편에서는 선원들의 노동착취에 맞서 끊임없이 투쟁해야 하는 위치에 있다. 천금성은 자신의 글쓰기에 대해 '해상 생활에서 사실만을 전달하려고 애썼다'고 밝히고 있다. 이렇듯 그는 선원의 삶을 배제하는 낭만적 글쓰기를 철저히 배격하고, 체험적 사실에 충실하려고 애썼다. 그의 소설에는 선장에서부터 일반 선원에 이르기까지 다양한 계층의 인물들이 주인공으로 등장하고 있다. 그가 선장이라는 지위 때문에 그의 소설에서는 전기적 시점에 지배적으로 나타나고 있다. 하지만 전기적 시점으로 일관하지 않고, 아래로부터의 시점을 포괄하고 있다는 점이 그의 소설의 강점이라고 할 수 있다.[13]

한국의 해양소설은 천금성에 의해 씨앗이 뿌려졌음에도 불구하고 그는 해양소설가로서 정당한 평가를 받지 못해 왔다. 그것은 천금성이 1981년 전두환의 전기 〈황강에서 북악까지〉를 집필한 원죄 때문이었다. 그가 쿠데타의 주역이자 독재자를 칭송하는 전기를 썼다는 사실은 지금까지 그에게 멍에로 작용하고 있다. 그 자신도 "80년대를 돌아보면…바닷사람이 정치적인 격랑에 조난을 당했던 세월이었다"면서, "정치판에 휩쓸려 좌초해버린 것에 대해 심히 부끄럽게 생각한다. 속죄하는 마음으로 치열하게 해양작품을 형상화 내겠다"고 밝힌 바 있다.[14] 다행히도 현재

13) 구모룡, 해양문학이란 무엇인가, 2장.

14) 김종찬, 내가 본 천금성의 삶과 문학, 해양과 문학, 제4호, 2005년 여름, p.42.



천금성을 한국 해양문학을 일으켜 세운 진정한 의미의 해양소설가로 재평가해야 한다는 의견이 차츰 힘을 얻어가고 있다. 천금성은 한국해양문학가협회를 설립하여 초대 회장을 지내면서 〈해양과 문학〉을 창간하는 데 기여하는 한편, '교전 수칙', '어부, 바다로 안 가다', '1968, 인도양 흐림', '이 선장의 바다' 등의 단편소설을 꾸준히 발표해 오고 있다.

천금성이 뿌린 해양소설의 씨앗은 1990년대부터 2000년대 사이에 선원 출신 작가들에 의해 다채롭게 싹트기 시작했다. 1984년 월간 신동아에 논픽션 〈북양트롤선〉이 당선되어 등단한 김종찬은 1972년부터 2003년까지 30여년간 해군 군함, 트롤선, 상선 등의 기관장으로 승선한 체험을 바탕으로 1990년 대에 〈혼류해역〉, 〈수장〉, 〈생환기〉 등의 단편으로 역량을 축적한 다음 2004년 장편소설 〈피닉스 호의 최후〉로 제8회 한국해양문학대상을 수상하였다. 〈피닉스 호의 최후〉는 일본 선주 소유로 한국 선원과 중국 선원들이 함께 승선하고 있는 피닉스 호가 동지나 해역에서 해적들의 습격을 받아 침몰되기까지의 선원과 선주와의 갈등, 국적이 다른 선원들간의 갈등, 선원들의 생활상, 해적 활동 등을 주된 줄거리로 삼고 있다. 김종찬은 〈피닉스 호의 최후〉에서 "눈물과 웃음이 공존하는 찰스 디킨즈식의 희비극적 해양소설을 염두에 두었다"고 밝히고 있지만, 전체적인 줄거리를 얽어매는 데 치중한 나머지 낡은 배에 승선한 선원들이 선주, 혼승, 그리고 해적이라는 외적 요인에 의해 파국으로 이어지는 비극적인 정조가 주류를 이루고 있다. 김종찬은 2000년대 들어서 〈해양과 문학〉을 중심으로 '함 대령의 분노'와 '늙은 선원의 꿈' 등의 단편소설을 꾸준히 발표해 오고 있다.

현재 한국의 해양소설은 옥태권, 장세진, 김부상 등 50대 초반의 젊은 작가들에 의해 활발하게 창작되고 있다. 1994년 단편소설 '항해는 시작되고'로 등단한 옥태권은 상선의 기관사로서 승선 경험을 갖고 있을 뿐만 아니라 〈한국 해양소설 연구〉로 문학박사학위를 받고, 소설을 집필하는, 말 그대로 해상경험과 문학이론과 소설 집필 능력을 모두 갖춘 해양문학계에서는 매우 특이한 존재라고 할 수 있다. 그는 1990년대에 '꽤 생각있는 기계의 우울', '선장의 의자', '항해하는 여자' 등의 단편으로 필력을 키운 뒤 2000년 대에는 '오나시스에게 독배'를 통해 중편소설을 시



도하였고, '갑판 위의 사람들'이란 연작 단편소설을 발표하기도 하였다. 옥태권은 이들 단편소설을 〈항해를 꿈꾸다〉라는 창작집으로 묶어 출판하였는데, 이 창작집은 "이제까지의 해양소설이 낭만과 모험, 여행과 휴식이라는 관점에서 쓰여진 것인 반면, 그의 소설은 생활 세계의 연장 선상에 있는 해양소설이라는 점에서 우리 해양문학계에 새로운 개성을 더한 작품"이라는 평가를 받았다.[15]

옥태권의 해양소설에는 선장, 항해사, 갑판장, 살롱보이 등 배에 승선하고 있는 다양한 계층의 사람 뿐만 아니라, 선박에 동승한 아내가 등장하고, 심지어는 기관이 주인공으로 등장하기도 한다. 뿐만 아니라 옥태권은 이들에 대한 따뜻한 시선을 보내고 있다. 그의 해양소설에는 바다에의 도전이나 모험, 낭만적인 이국으로의 항해, 해양사고와 같은 재난 같은 것은 등장하지 않는다. 이는 그가 바다나 배 자체를 해양소설의 궁극적 지향점으로 보고 있지 않다는 사실을 웅변적으로 보여준다. 따라서 그는 "해양소설이 바다에서의 삶 자체를 추구할 수는 없을 것이다. 바다에서의 특수한 삶과 보편적인 인간의 삶이 만나는 교차점에서 진정성을 탐구할 때 그 의미를 구현할 수 있을 것"이라고 말한다.[16] 바다와 선상생활을 체험하지 못한 사람들에게 바다는 낭만이나 두려움의 대상일 수 밖에 없다. 그러나 우리가 사는 이 세상도 따지고 보면 바다나 배에서의 생활과 별반 다르지 않다고 그는 생각한다. 바다 생활을 체험한 그는 문학이라는 도구를 통해 자신의 체험적인 바다를 일반 사람들의 관념적인 바다에 연결시켜야 한다는 숙명을 기꺼이 떠안고 있는 셈이다.

한편 어선 선장 경력을 지닌 장세진 또한 단편 '바다의 속살을 찾아서', '바다의 심장 속으로' 등의 작품을 꾸준히 발표하고 있고, 〈저 먼 바다의 노래〉로 부산일보 주관 제2회 해양문학상과 장편소설 〈바다 그리고 바다〉로 부산문인협회 주관 제2회 한국해양문학상을 수상하였고, 상선의 항해사 출신인 김성호는 제3회 한국해양문학상작인 중편소설 〈그 바다엔 등대가 없다〉를 발표했으며, 오랫동안 어선 운항을 관리한

15) 구모룡, 흐르는 삶 속의 진정성, 항해를 꿈꾸다 작품해설, 고요아침, 2005.

16) 옥태권, 항해를 꿈꾸다의 책갈피.

경험을 갖고 있는 김부상은 〈인도에서 온 편지〉를 발표하였다.

이들 이외에도 해양을 소재로 한 소설이 여러 작가들에 의해 창작되었다. 1996년에는 〈한국해양문학선집〉 전 7권이 발간되었는데, 이 선집에는 1980년 대까지 발표된 해양소설을 총 망라하였다. 이 가운데는 이청준의 '석화촌', 손영목의 '잠수부의 잠', '바다가 부르는 소리', 문순태의 '흑산도 갈매기', 김문홍의 '바다 환상', 원명희의 '먹이 사슬', 엄창석의 '만선가', 강홍구의 '바다는 비에 젖지 않는다', 이상민의 '북태평양', '바다는 떠나지 않는다' 등이 배–바다–항해라는 모티프를 포괄한 해양소설이라고 할 수 있겠다.

1990년 대 말에 이르러 여러 해양문학상이 제정되어 해양문학 창작 의욕을 고취하고 있다. 1997년 부산시와 부산문인협회가 공동으로 한국해양문학상을 제정하여 시상해 오고 있는데, 한승원의 〈포구〉와 이충호의 〈투명고래〉가 대상을 수상하였다. 한편, 국토해양부와 한국해양문화재단이 공동으로 2007년부터 해양문학상을 제정하여 시상해 오고 있는데, 김대진의 〈바다의 환〉(2007), 박정선의 〈아, 연평도〉(2008), 문호성의 〈폐선 항해〉(2009) 등이 소설부분 대상을 수상하였다.

(2) 해양시

유럽의 경우 해양시의 연원은 그들의 역사 만큼이나 오래되었다. 그리스의 〈일리아드〉나 〈오디세이〉 모두 노래를 부르기 위한 노랫말이라는 점에서 해양시의 최초 형태라 해도 좋을 것이다. 그러나 진정한 의미의 해양시는 범선 시대 선원들의 노동요에서 시작되었다. 범선 시대 뱃사람들은 힘겹게 닻을 감아올리거나, 돛을 올릴 때 노동의 힘겨움과 지루함을 덜기 위해 뱃사람들이 입을 모아 부르던 노래이다. 범선 시대 가장 널리 불려진 '쉐난도어'란 뱃노래를 들어보자.

여기에서 '쉐난도어'는 인디언 추장의 이름으로, 이 노래는 본래 쉐난도어의 딸과 눈이 맞아 달아난 개척민 간의 이야기를 그린 민요였다. 그

러나 뱃사람들이 자기 배에 맞게 개사하고 부르게 되면서 범선 시대에 뱃사람들이 가장 널리 불렀던 뱃노래가 되었다고 한다. 쉐난도어의 영어 원곡을 보면 곡조를 매우 길게 느려 뽑고, 후렴을 강조함으로써 작업 중에 부르기에 알맞은 음률로 되어 있다. 뱃노래는 비단 노동할 때만 부른 것이 아니라, 하루 일과를 끝내고 여가 시간에 선원 중에 노래를 잘 하는 사람이 즉흥적으로 가사를 지어내 선창을 하고, 나머지 선원들이 따라 부르기도 했다. 뱃노래는 한 마디로 선원들의 힘겨운 노동을 덜어주고, 항해의 고단함을 달래주는 청량제였다고 하겠다.

뱃노래가 선원들의 노동요에서 시작했다면, 해양시는 범선시대의 낭만이 종말을 고하기 시작하고 증기선 시대가 도래하던 19세기에 꽃을 피웠다. '인생예찬'이라는 시로 유명한 미국의 헨리 워즈워드 롱펠로우는 '바다의 소리', '파도', '조수는 밀려 왔다, 밀려가고' 등의 시를 통해 비록 체험의 바다가 아닌 관조의 바다를 노래하였지만, 바다에 대한 무한한 애정을 드러내고 있다. 미국의 메인 주에서 태어난 롱펠로우는 하버드 대학의 교수로서 단테의 〈신곡〉을 영어로 번역한 학자이면서 낭만주의 시대 미국의 낙천적 인생관을 형상화해 냄으로써 미국인들에게 널리 사랑받는 시인이 되었다.

쉐난도어

미상

오, 쉐난도어, 그대 목소리 그립구나, 웨이헤이, 너울거리는 강물이여!
오, 쉐난도어, 그대 곁을 떠나야 하네, 웨이헤이, 나는 떠나려 하네.
오, 쉐난도어, 그대 딸을 사랑하오, 웨이헤이, 너울거리는 강물이여!
그녀는 폭풍 이는 저 강 건너에 살고 있다네, 웨이헤이, 나는 떠나려 하네,
저 넓고 넓은 미주리 강을 건너서.
오, 쉐난도어, 그대 곁을 떠나야 하네, 웨이헤이, 너울거리는 강물이여!
오, 쉐난도어, 나는 그대를 속이지 않으리, 웨이헤이, 나는 떠나려 하네.
저 넓고 넓은 미주리 강을 건너서.

롱펠로우가 관조의 바다를 노래했다면, 월트 휘트먼은 바다와 항해, 그리고 뱃사람들에 대한 동경을 그리고 있다. 1819년 미국 뉴욕의 빈농의 아들로 태어난 휘트먼은 미국 문학상 평등주의의 대표시인으로 손꼽히고 있다. '미국의 시인이자 미국 민주주의의 시인'이라 일컬어지는 휘트먼은 인간의 평등을 노래하고, 미국의 힘을 평민 속에서 찾았다. 1885년 〈풀잎〉이라는 시집을 자비로 출판하지만, 문단에서는 좋은 평을 받지 못하였다. 그는 〈풀잎〉에서 역사가 짧은 미국의 성숙함을 노래했다. 남북전쟁에 참전하기도 한 휘트먼은 참전 경험을 시로 승화시켰다. 그러나 1865년 링컨 대통령이 암살되자 '오, 선장! 나의 선장'이라는 애도 시를 발표하였다. 이 시는 미국이란 배를 지휘하다가 인간 평등이라는 항구에 입항을 앞두고 갑판 위에 쓰러져 죽은 링컨 대통령을 선장으로 비유하여 형상화하였다.[17] 지금도 이 시는 본래의 의미와는 다르게 대표적인 해양시로서 널리 애송되고 있다. 하지만 휘트먼의 시 가운데 해양시로 으뜸은 '아아! 배를 타고 항해했으면!'이란 시이다. 이 시는 무료하고 변화도 없고, 지겹기만한 인도와 차도, 그리고 집을 떠나 배를 타고 항해하고 싶은 욕망을 저절로 불러일으키는 시로 지금까지 사랑받고 있다.

롱펠로우나 휘트먼이 미국의 대표시인으로서 해양시를 발표하였지만, 그들의 해양시는 바다–배–항해라는 세 모티프를 포함하였으되, 선원의 생활양식을 재현해 내지는 못했다. 이는 그들이 선원 생활에 대한 경험

아아! 배를 타고 항해했으면(O to Sail in a Ship!)

월트 휘트먼

아아! 배를 타고 항해했으면!
견딜 수 없는, 변화 없는 육지를 떠나 봤으면,
재미없고 지겨운 차도, 인도 그리고 집들을 떠나 봤으면,
아아! 영영 움직일 줄 모르는 육지 그대를 떠나,
배를 타 봤으면,
항해했으면, 항해했으면,
바다를 달려보았으면!

이 없었기 때문이었다. 선원으로 승선한 경험이 있는 허먼 멜빌은 '맬다이브 해의 상어'나 '고래' 등의 해양시를 발표하였지만, 이 또한 고래잡이 뱃사람의 시각에서 그 목적물을 대상화한 작품이어서 해양시로서의 풍미를 느끼기에는 다소 부족한 감이 없지 않다.



▲ 존 메이스필드 (John Edward Masefield, 1878~1967)
(자료 : http://www.kg55.org/bbs/zboard.php?id=study &page=1&sn1=&divpage=1&sn=off&ss=on&sc=on&select_arrange=headnum&desc=asc&no=603)

본격적인 해양시의 백미는 역시 뱃사람의 나라 영국에서 창작되었다. '바다의 시인'으로 널리 알려진 존 메이스필드는 회상과 추억이 담긴 시를 썼고, 전통에 대한 사랑을 노래하여 낭만주의 정신에 기여했으며, 특히 배와 항해, 그리고 바다에 대한 시를 많이 읊었다. 1878년 영국 레드베리의 변호사의 아들로 태어난 메이스필드는 15살에 콘웨이 호에서 훈련을 받은 뒤 선원으로 세계를 항해하였다. 그는 배를 하선한 뒤 잡지사에서 일을 하면서 1911년 〈영원한 연민(The Everlasting Mercy)〉이라는 시집을 발간하여 명성을 얻은 뒤 시인, 극작가, 역사가로도 활동하였다. 1930년 계관 시인이 된 그는 1967년 사망할 때까지 '화물', '무역풍', '다시 부르는 옛 노래', '새 선수상', '여기 배가 있었다' 등의 해양시를 발표하였다. 그 가운데 '항해열'이 그의 해양시의 진면목을 보여주는 작품이라 할 수 있다. 예이츠와도 친분이 두터웠던 메이스필드는 예이츠가 '이니스프리의 호수 섬'이라는 시에서 "나는 일어나 가련다, 이니스프리로 가련다"고 노래한 것에 대구를 이루듯, "나는 바다로 다시 가련다, 저 호젓한 바다와 하늘을 찾아서"라고 읊었다. 토마스 모어의 '유토피아'와 예이츠의 '호수의 섬 이니스프리', 그리고 메이스필드의 '바다'는 모두 그들의 이상향이었다.

과거부터 지금까지 많은 시인들이 바다에 관한 시를 발표했으나, 메이스필드야말로 진정한 의미의 '바다의 시인'이라고 할 수 있다. 그는 장편시 '도우버'(Dauber)에서 "지금까지 바다를 알고 있는 사람이 내면에서 바다를 알지 못했다"고 읊은 것처럼, 짠 파도와 바람을 알지 못하는 시인들은 책상머리에서 바다를 그렸을 뿐이나, 메이스필드는 바다와 배, 그리고 항해를 제대로 그려냈다고 할 수 있다. 그는 또한 배와 바다 사람들

항해열(Sea-Fever)

존 메이스필드

나는 바다로 다시 가련다, 저 호젓한 바다와 하늘을 찾아서,
내 바라는 것은 높직한 돛배 하나, 길 가려줄 별 하나,
그리고 파도를 차는 키와 바람 소리 펄럭이는 흰 돛,
바다 위의 뽀얀 안개 먼동 크는 새벽 뿐이네.
나는 바다로 다시 가련다, 달리는 바닷물이 부르는 소리
거역 못할 거센 부름, 맑은 목소리 좋아서,
내 바라는 것은 흰구름 흐르고 바람 이는 날,
흩날리는 물보라, 흩어지는 물거품,
그리고 갈매기 떼 우짖는 소리뿐이네.
나는 바다로 다시 가련다, 정처 없이 떠도는 집시의 삶을 찾아서,
갈매기 날으고 고래 물 뿜는 곳, 매서운 바람 휘몰아치는 곳으로;
내 바라는 것은 껄껄대는 방랑자 친구들의 허풍 떠는 신나는 이야기와,
그리고 지루한 당직 끝에 늘어져 한숨 자며 꿈꾸는 달콤한 꿈이로세.

에 대한 무한한 애정을 보여주고 있다. 그의 시에는 증기선의 화부, 헌 옷을 걸친 선원, 당김줄로 돛을 올리고 내리는 선원, 뱃노래를 부르는 선원, 꾸벅꾸벅 졸면서 키를 잡는 키잡이들, 심신이 지친 당직자들을 꾸짖거나 조롱하는 것이 아니라 따뜻한 연민의 시선을 보내고 있다.[18] 그런 점에서 휘트먼이 미국의 평민 시인이라고 한다면, 메이스필드는 영국의 평민 시인 또는 세계 뱃사람들의 시인이라고 칭할 수 있다.

이들 외에도 19세기 낭만주의 시대 많은 시인들이 바다를 소재로 한 시를 노래했다. 스티븐슨의 '배는 어디로 가나?'와 '배를 타고 꿈 나라로', 로제티의 '작은 배는 강물 위를 달리고', 테니슨의 '부서져라, 파도여!', 바이런의 '대양', 키플링의 '닻 노래' 등이 그것이다. 이들 시들은 비록 바다와 배를 노래하고 있지만, 대체적으로 관조와 명상, 그리고 관념

18) 이재우 편역, 해양명시집, pp.242–244.

의 바다를 노래했다. 그런 점에서 짠 바다 내음을 맡기에는 다소 역부족이지만, 그럼에도 대시인들의 바다 시를 음미해 본다는 점에서 나름대로 의미있을 것이다. 이들 해양명시들은 이재우 교수의 〈해양명시집〉에 실려 있다.

우리나라에서 관습적 의미에서의 해양문학이 본격적으로 등장한 시기는 대체로 일제라는 타자에 의한 자본주의적 개발이 본격화된 1930년대 이후다.[19] 이 시기에 김기림, 정지용, 신석정 등이 바다를 모티프로 한 시를 발표하였다. 특히 모더니즘 계열의 시인인 김기림은 항구, 부두, 해양, 항해 등을 시제로 많은 시를 발표하였다. 그의 '바다와 나비'는 해양으로 표상된 근대에 대한 혼란을 보여주는 시로서, 수심도 모르면서 달려간 해양이라는 근대에 익사할지도 모른다는 시인의 불안감이 은유적으로 표현되어 있다. 그러나 김기림은 관조의 바다가 아닌 실존의 바다를 형상화하는 데는 이르지 못했다.

해양소설과 마찬가지로 우리나라에서 본격적인 의미에서 해양시가 출현한 것은 선장시인 김성식이 1971년 조선일보 신춘문예에 '청진항'이란 시로 당선되고 난 이후라 할 수 있다. 당시 심사위원을 맡았던 전봉건 시인은 김성식이 첫 시집 〈청진항〉을 출판하였을 때, "김성식의 바다 시는 우리에게 없었던 본격적인 해양시의 효시가 될 가능성이 크다"고 전망한 바 있다. 다행히도 전봉건 시인의 전망은 틀리지 않아 김성식은 2000년에 지병으로 하선하기까지 30여년 간 선상생활을 하는 동안 해양시집 4권을 발표하여 우리 해양문학계의 별이 되었다.

김성식은 첫 시접 〈청진항〉에서 맨 처음 '출항'이라는 연작시 2편을 실었는데, 출항에 대한 기대감이 잔뜩 묻어있다. 이러한 건강한 기대감은 미지의 세계에 대한 동경에서 유래한다. 이 시에서 출항은 육지에 두고 온 가족들과의 이별의 아픔이 아니라, 밖으로 펼쳐진 세계에 대한 갈망을 담고 있다.

김성식은 한편으로는 세계주의를 지향하면서도 다른 한편으로는 민족주의로 귀환한다. 가령 '장보고'와 같은 시에서는 근대해양을 민족주의적

19) 구모룡, 해양문학이란 무엇인가, p.41.

관점에서 이해한다. 즉 대양을 향한 진취적 기상의 결여로 우리 민족은 제국주의의 식민지로 전락했다는 것이다. 그는 "진작 대양을 향해 뛰어나갔었다면 평양성 근처로 뭇 놈들이 어슬렁댈 수 있겠느냐 말일세"라고 따끔하게 지적한다. 근대에 들어 서구 문명은 세계를 제패했던 데 반해, 우리의 해양성은 조선 시대 이래 상실되었다. 그러나 그의 민족주의는 배타적이지 않았다. 그의 '뉴우기니아 식인종', 티벳의 처녀 슈텐의 이야기를 읊은 'Miss Tsu ten', '아메리카의 꿈' 등은 서구 중심주의에 대한 비판과 주변의 소수 문화에 대한 문화적 상대주의적 관점이 잘 배어 있다. 그가 이렇든 개방된 관점을 가질 수 있었던 것은 이동성을 핵으로 삼는 선원 문화에 젖어 있었기 때문이었다.

김성식의 해양시에서 해양체험의 구체성은 후기로 가면서 강화되는데, 초기 해양시에 내포된 낭만주의적 태도는 가시고 선원이라는 직업의식에 눈을 뜨게 된다. 두 번째 시집 〈바다는 언제 잠드는가〉에 실려 있는 연

출항 II

김성식

앵커를 올려라 닻을 감아
오륙도 너머 수평선을
불끈 들어 일어서는
태양 쪽으로
윈드라스 레바를 힘껏 눌러
무거운 닻줄 감아
떠나자 선수를 돌려 떠나
거리의 창문마다 무늬진 햇살
골목길 개구쟁이 입술에서
묻어나온 알사탕의 꿈
아내의 행주치마에 젖어 있던
짭짤한 생활을 뒤에 두고
거침없이 소리치며
흔들리는
물결 따라
여기
솟아오른 시뻘건 불덩어리를
선창 가득 실어
에메랄드 삶아 뿌려 논
카리브
전설이 녹아 소금이 된
지중해
달이 흘린 눈물로
파르르 떨고 있는
적도를 향해
청동빛 팔뚝을 걷어
꿈틀대는 푸른 힘줄을 햇빛에
구워 또 구워
힘의 대양을 내세워
펄펄 살아 뛰는
바다를 잡으러
풀무질 쳐 뜨거워진
가슴의 근육
광풍에 내 맡기러
메인 마스트에 소리치던
출항기가 부풀기 전에
닻을 감아라 앵커를 올려
물살 헤쳐
돋아나는 태양을 향해
윈드라스 레바를
힘차게 잡아
잡아 당겨라.

이 세상 가장 높은 곳에 바다가 있네

김성식

이 세상 가장 낮은 곳에
바다가 있네
낮은 곳 낮은 곳으로 내려가는
모든 하수구 아래
바다가 있네

몸을 낮춰 낮춘 몸이
웅얼웅얼 모여드는
작은 물방울 버리지 못하고
천만개 굳어진 입술들이
한밤중 몰래 버린 수상스런 말들도
지우지 못하고
빨갛게 죽어간 폐수까지 거두어
파도에 씻어내던 바다가
다시 살아나는 말들만 골라
때때로 해일을 일으켜
썩은 갯가를 휘저어 대지만
끝내는
제 살을 태우면서
금강석 보다 더 단단한 소금을 만들어
바람에 말리고 있었네

이 세상 가장 낮은 곳에 엎드려
거듭 일어나는 바다를
오늘도 나는
조심스레 지나고 있네

작시 '항해일지'는 김성식이 이제 낭만적 뱃사람에서 전문 뱃사람으로 변모하고 있음을 보여준다. 연작시 '선원수첩'에서는 노동자로서 자신의 승선 경력을 기록해 놓은 '선원수첩'을 보며, 마침내 "바다는 점점 나를 닮아가고 있었고, …내가 점점 바다를 닮아가고 있음"을 깨닫게 된다. 김성식은 선장으로서 선원 계급의 최상위에 자리잡고 있었지만, 배의 모든 구성원들의 애환에 대해 따뜻한 시선을 보내고 있다. 선원의 대표 이름 허두무라는 가상의 인물을 통해 갑판장, 통신장, 2등 항해사, 견습 갑판원, 기관장, 견습 기관원 등이 선원으로 승선하게 된 배경과 그들 각 직급이 겪는 선상 노동자로서의 애환을 묘사하고 있다.[20]

그의 마지막 시집이 된 〈이 세상 가장 높은 곳에 바다가 있네〉는 낭만의 바다에서 출항한 김성식이 현실의 바다를 경유하여 마침내 '해양시성'(海洋詩聖)으로 우뚝 섰음을 보여준다. 세상의 모든 하수구가 모여드는 바다는 세상의 가장 낮은 곳에 있지만, 그럼에도 햇살에 제 몸을 태우면서 금강석 보다 단단한 소금 결정체를 만들어 내는 바다는 이 세상 가장 높은 곳에 있는 셈이다. 그런 바다를 시인은 아주 조심스레 지나지 않을 수 없는 것이다.

물론 김성식 이전에 우리 시에 바다 시가 없었던 것은 아니다. 최남선 이래 현재까지 우리 시인들이 써낸 바다 시는 적지 않다. 그러나 그 바다들은 전부가 관념의 바다요, 경치의 바다였다고 해도 과언이 아니다. 저만치 두고 바라보는 바다요, 시인의 피부와 살이 섞여 있지 아니한 허구의 바다였다. 그러나 김성식의 바다는 달랐다. 바다를 생활의 터전으로 삼고 있는만큼 그의 바다는 그의 피와 정신이 섞여 있는 현실의 바다요, 바라다보는 바다가 아니라 그가 이미 그 안에 있는 것이다.[21]

김성식과 더불어 본격적인 해양시인이라 부를 수 있는 사람은 심호섭이다. 상선의 항해사로서 승선 경력을 지닌 심호섭은 1997

20) 구모룡, 해양문학이란 무엇인가?, 제2장.

21) 전봉건, 서 : 청진항, 수문서관, 1977.

년 국제신문에 〈스코틀랜드 가족여행기〉가 논픽션 부문에 당선되어 등단한 이후 해양시 창작에 열정을 쏟고 있다. 그는 2002년 펴낸 〈바다기슭〉이란 시집을 '바다기슭'이란 단일 제목의 연작시 60편으로 채우고 있다. 시집 전체가 단일 제목의 연작시로, 그리고 시집 한권이 바다 이미지를 탐구하려 한 시집은 김성식 이후 처음이었다. 서시에 해당하는 '바다 기슭 1–관측'은 시인이 바다를 어떤 관점에서 보고 있는 지를 여실히 보여준다. 뭍에서 보는 바다는 수평선과 파도, 수평선 너머로 사라지는 배가 전부다. 그에 비해 심호섭이 관측 지점으로 포착한 해발 4789피트 상공은 바다를 넓게 조망할 수 있는 곳이다.[22] 심호섭 시인은 바다를 뭍에서 보지 않음은 물론, 김성식 시인처럼 바다와 하나가 되어 바라보지도 않을뿐만 아니라, 하늘에서 바라다보고 있다. 이것이 그를 다른 시인들과 구별되게 할 수 있는 그만의 특장점이라 할 수 있다.

이들 외에도 부산시와 부산문인협회가 공동으로 주관한 한국해양문학상을 수상한 시인들의 작품도 있다. 1997년 제1회 한국해양문학상 우수상 수상작인 김명수의 '그 바다', 2003년 제7회 한국해양문학상 대상 수상작인 김왕노의 '사진 속의 바다', 2005년 제9회 한국해양문학상 우수상 수상작인 권태원의 '바다, 그리운 첫사랑', 2006년 제10회 한국해양문학상 대상 수상작인 문성해의 '부표의 승천', 2007년 제11회 한국해양문학상 대상을 받은 선장 시인 이윤길의 시집 〈대왕고래를 만나다〉, 2009년 제13회 한국해양문학상 우수상작인 김길녀의 '바다에게 의탁하다' 등이 그것이다. 이외에도 2003년부터 발행되어 온 한국해양문학가협회의 〈해양과 문학〉에도 여러 시인들의 해양시가 실려 있다.

바다 기슭 1 – 관측

심호섭

지난 세기 늦게

해발 4789피트 상공에서 비행 중
나는 보았다

푸른 평원
브론토사우루스 하나가 달리다가 멈칫 서서,
거친 숨을 몰아 쉬며 마구 흘리는
허연 타액을

육중한 근육에
지하철과 레스토랑을 적재하고
가파른 봉우리를 넘어가던
14만 5천톤의 자본주의

유조선 한 척 바다

22) 최영철, 저 깊은 곳에 꿈틀대는 시원의 생명력, 심호섭, 〈바다기슭〉 해설, 해성, 2002.

3) 해양 예술

해양소설이나 해양시와는 달리 해양음악이나 해양미술도 하나의 장르로 분류될 수 없다. 따라서 우리가 해양미술이나 해양음악을 얘기할 때는 대체로 바다를 소재로 한 것을 의미하게 된다. 물론 바다가 미술이나 음악에서 중심적 소재인가 하는 것이 중요한 판단기준이 될 것이다. 해양미술의 경우 근대 이후 사실화가 대세로 자리매김하면서 풍경화의 소재로서 바다가 많은 화가들의 사랑을 받았다. 그러나 바다를 풍경화의 소재로 활용했다고 하더라도 단순한 배경으로 그쳤다면, 그것은 진정한 해양화라고 얘기할 수 없을 것이다. 바다의 출렁거림과 해양사의 역사적 사건들, 그리고 뱃사람들의 생생한 노동의 현장을 있는 그대로 사실적으로 묘사한 그림을 해양화라고 할 수 있을 것이다.

이에 반해 해양 음악은 훨씬 구분해 내기 어렵다. 추상적인 음으로 표현되는 음악에서 바다를 형상화 해내는 것이 어렵기 때문이다. 따라서 해양음악은 바다를 소재로 하되 바다와 배, 그리고 항해가 테마의 중심에 있는 음악으로 보면 크게 틀리지 않을 것 같다. 이제 바다를 그린 그림과 바다를 형상화 낸 음악을 감상해 보자.



▲ 살로몬 반 루이스달의 'Ferry Boat'(1630)
(자료 : 해양과 문화, 제17호, 2007, p.103)

(1) 해양미술

네덜란드와 바다는 떼려야 뗄 수 없는 숙명적 관계에 있다. 나라 전체가 해수면 보다 낮은 데 위치하여 제방을 쌓지 않고서는 도시를 건설할 수 없었기 때문이다. 네덜란드의 대표적인 도시인 로테르담과 암스테르담은 바로 로테르 강과 암스테르 강에 제방(dam)을 쌓아 건설한 도시라는 뜻이다. 이렇듯 네덜란드의 역사와 문화는 바다와 떼려야 뗄 수 없었고, 예술 또한 예외가 아니었다. 따라서 본격적인 해양화가 두명의 네덜란드인으로부터 시작되었다는 것은 우연이 아니었다.

가. 해양화의 선구자 살로몬 반 루이스달

전 생애를 네덜란드의 하르렘(Haarlem)에서 보낸 살로몬 반 루이스달(1602?–1670)은 네덜란드의 일상적 풍경인 바다와 강을 많이 그린 화가다. 풍경화가 독자적인 장르로 자리잡기 시작한 것이 17세기 네덜란드에서였고, 풍경화라는 말 자체도 16세기 말 네덜란드어에서 유래했다고 한다. 루이스달은 탁 트인 지평선 위로 높이 피어오르는 구름과 오밀조밀한 해안선을 즐겨 그렸다. 그는 초기에는 육지 풍경을 많이 그렸는데, 그의 초기 풍경화에서는 지평선을 아주 낮게 그린 것이 특징이었다. 이러한 특징은 후기에 그린 해양화에서도 그대로 나타난다. 차이점이라면 육지 풍경화에서는 화면의 오른쪽 혹은 왼쪽에 나무를 그려 넣고 사선 구도를 즐겨 사용한 반면, 해양화에서는 나무 대신 배나 구름을 배치하여 보는 이로 하여금 속도감을 느낄 수 있게 유도하였다. 이러한 화풍은 훗날 영국의 풍경화에도 영향을 끼쳤고, 빌렘 반 데 벨데, 터너, 마네 등에게 영향을 미쳐 루이스달은 해양화의 선구자로 기억되고 있다.[23)]

나. 해양화의 거장 빌렘 반 데 벨데

빌렘 반 데 벨데(Willem van de Velde) 부자는 네덜란드 최고의 부자 해양화가였다. 아버지(1611–1693) 벨데 역시 해양화가로 아들의 스승이자 후견인으로 함께 작품 제작에도 참여하였지만, 아들 벨데(1633–1707)가 미술사적으로 더 유명하여 통상 벨데하면 아들을 일컫는다. 빌렘 반 데 벨데는 1673년 영국으로 이주하여 영국 왕실과 귀족의 총애를 받으며 말년까지 런던에 머물면서 해양화에 전념하였다. 따라서 그는 미술사상 대표적인 해양화가로서의 위상을 굳혔으며, 영국 해양화의 초석을 이루었다. 현재 이들의 주요 작품은 런던 근교 그리니치의 영국국립해사박물관 내 퀸스 하우스(Queen's House)에 전시되어 있다.



▲ 빌렘 반 데 벨데의 'Captured Swiftsure'(1666)
(자료 : 해양과 문화, 제20호, 2009, p.128)

벨데가 활동하던 시기는 미술사적으로 바로크 시대에 해당한다. 바로크란 지성보다 감성을 중시하던 예술양식을 고전주의의 퇴락으로 폄하했던 근대 고전주의자들이 냉소적인 표현으로 지어붙인 '찌그러진 진주'라

23) 김학민, 해양화의 선구자 살로몬 반 루이스달, 해양과 문화, 15호, 2007, pp.103–107.

는 뜻이었다. 중세 시대 줄곧 신화나 종교, 역사의 재현에서 등장하는 인물의 배경으로만 처리되던 풍경은 15세기부터 독립된 소재로 다루어지다가 17세기 네덜란드 화가들에 의해 객관적이면서도 생동하는 순수한 풍경화로 완성되기에 이르렀다. 네덜란드 풍경화의 특징은 역시 바다가 자주 그려졌다는 것이다. 수평선과 지평선은 화면의 맨 아래에 자리잡고 있었고, 나머지 넓은 영역을 할애 받은 하늘은 단순한 여백으로 남지 않기 위해 다양한 변조를 통해 구름이나 빛깔로 채워졌다. 벨데의 바다 풍경에는 특히 배들의 비중이 높다. 아버지 벨데는 한때 선원이기도 했고, 네덜란드 함대의 종군화가로 해전에 참전한 적도 있는 탁월한 배 소묘가였다. 그는 주로 잉크와 펜으로 단색조 배 소묘를 많이 제작했고, 후기에는 유화도 그렸다. 아들 벨데 역시 아버지로부터 소묘를 배웠을 것이고, 시몬 데 블리거(Simon de Vlieger, 1601–1653)라는 당대의 해양화가에게 사사하면서 스승의 뛰어난 색감을 전수받았다.

이렇게 해서 다채로운 하늘과 바다를 배경으로 사실적인 배들이 항해하는 빌렘 반 데 벨데의 해양화가 완성되었다. 그의 그림에는 자연이 빚어낸 솜씨와 인간이 만들어낸 재주가 조화롭게 배치되어 있다. 하늘과 바다는 다양한 색과 형태로 주제의 분위기를 조성하고 그 바다 위에 배들이 평온하게 떠 있거나 쓰러질 듯 하면서 격렬한 폭풍과 파도를 가르고 있다. 벨데의 해양화는 뛰어나기는 하지만, 조형적으로 당대의 화가들과 비교해 월등히 높은 것도 아니고, 표현 면에서 시대를 초월하는 창의성을 보여준 것도 아니었다. 그러나 그는 해양력이 네덜란드에서 영국으로 넘어가던 시기에 모국인 네덜란드를 떠나 영국으로 이주하여 생애 내내 세계 최강의 해양국가 영국의 심장부 런던에서 활동했다. 그의 작품이 현재까지 기억되고 사랑받고 있는 것은 그 덕을 톡톡히 보고 있는 셈이다. 그럼에도 그는 한평생 해양화에만 천착한 해양화가라는 명성을 듣기에 조금도 손색이 없는 화가임에 틀림없다.[24)]

24) 이상 김학민, 해양화의 거장 빌렘 반 데 벨데, 해양과 문화, 제20호, 2009, pp.125–133의 요약 발췌.

다. 독일의 낭만파 화가 카스파 다비트 프리드리히

18세기 말부터 19세기에 걸쳐 전 유럽에 일어난 문예사조는 낭만주의였다. 낭만주의(Romanticism)란 용어는 중세의 모험담 로맨스에서 나온 말로 개성을 추구하고 자아의 해방을 주장하며 상상과 무한적인 것을 동경하는 주관적이고 감성적 태도가 두드러진 특징이다. 낭만주의가 회화에 끼친 영향은 풍경화에서 두드러지게 나타났고, 초창기 낭만주의를 주도했던 독일에서 대표적 풍경화가로 인정받는 화가가 프리드리히였다. 독일의 작은 항구 도시 그라프스발트에서 엄격한 프로테스탄트 집안에서 태어난 가스파 다비트 프리드리히(1774–1840)는 어린시절부터 죽음의 그림자에 쫓겨야 했다. 13살 때 빙판 속에 빠진 자신을 구하려다 동생이 익사했고, 어머니와 누이들은 병사했다. 이런 경험들이 그의 감성 형성에 영향을 끼쳤다. 그는 코펜하겐에서 본격적인 미술을 공부한 뒤 1798년 드레스덴에 정주하여 본격적인 작품 활동에 전념하였다. 이후 10년간 그는 자신만의 화풍을 구축해 갔다. 그 결과 1810년경 독일 낭만주의 회화 중 가장 대담한 작품으로 평가받는 '바닷가의 수도사'를 그린다. 하늘과 바다, 땅 그리고 아주 작게 자리잡은 수도사 한 명으로 이루어진 이 그림은 기존 풍경화의 전통을 과감히 해체시킨다. 무한한 자연에 직면한 왜소한 인간은 자연에 대한 경외, 비극적인 슬픔 그리고 숙명적인



▲ 카스파 다비트 프리드리히의 '바닷가의 수도사'(1808–10)
(자료 : 해양과 문화, 16, 2007, p.113)



▲ '안개 바다 위의 방랑자'(1818)
(자료 : 해양과문화, 16, p.115)

고독과 마주하게 된다. 이 수도사가 누구인가에 대해서는 해석이 분분했으나, 프리드리히 자신은 불가사의한 내세 앞에서 묵상하는 일종의 파우스트적 사상가로 묘사한 듯 하다.

저채도의 녹색과 청색조의 땅위의 풍경을 주로 그리던 프리드리히는 1815년에 다소 전통적인 해양화 양식에 입각한 '항구 풍경'을 그렸고, 1817년 경에 그린 '안개 바다 위의 방랑자'는 그의 사상과 개성이 모두 극적으로 표현된 작품이다. '바닷가의 수도사'에서 왜소하게 표현되었던 인간은 '안개 바다 위의 방랑자'에서는 거친 바다를 당당하게 맞서고 있다. 프리드리히의 작품에서 최고의 걸작은 단연 '빙하'를 꼽을 수 있다. 1823년 경 제작한 이 작품은 풍경의 주제로서는 생소한 빙하를 그렸다는 점과 구도의 급진성 등으로 인해 당대에는 제대로 이해받지 못하여 1840년 그가 죽을 때까지 주인을 찾지 못했다. 이 소재는 1819–20년 윌리엄 에드워드 패리의 북서항로 개척을 위한 극지 탐험에서 영감을 얻었지만, 날카롭고 육중한 빙하 조각 사이로 애처롭게 침몰해 가는 배의 잔해에는 어린 시절 빙판에 빠진 자신을 구하려다 익사한 동생에 대한 죄의식과 일생에 걸쳐 자신을 괴롭혔던 우울함이 잘 반영되어 있다. 또한 당시 메테르니히의 반동 치하에서 숨이 막힐듯한 정치적 겨울이 은유되어 있고, 범신론적 자연 앞에 힘없고 나약한 인간에 대한 자각과 경고를 담고 있다. 1835년 그린 '인생의 단계들'이란 작품에서는 우울한 그의 말년을 엿볼 수 있다. 1824년 공석이 된 드레스덴 예술원 교수직도 얻지 못하고, 1826년 중병을 얻게 되고 재정난에 봉착하는 등 우울한 일들이 연속되었다. 1835년 뇌졸중으로 쓰러지기 직전에 그린 이 그림에는



▲ 카스파 다비트 프리드리히의 '빙하'(1823년 경)
(자료 : 해양과 문화, 16, 2007, p.117)

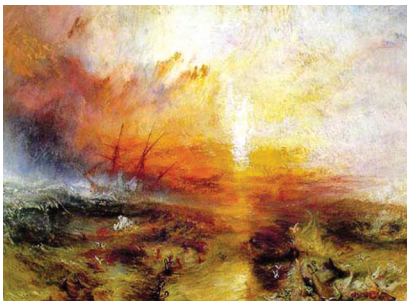


▲ '인생의 단계들'(1835)
(자료 : 해양과 문화, 16, p.118)

다섯 척의 배와 등을 보인 한 남자, 그리고 남편과 아내 그리고 아이 2명이 등장한다. 말년에 재정적 어려움에 겪고 있던 프리드리히는 죽음을 예감하면서 자신 때문에 죽은 동생과, 아무 것도 남겨줄 것이 없는 가족들에 대한 자책과 애틋한 연민을 그림으로나마 위로해주고 싶었는지도 모른다.[25]

라. 영국 해양화의 대가 윌리엄 터너

해양력이 네덜란드에서 영국으로 이전되었듯 해양화 역시 네덜란드에서 발전되어 영국에서 꽃을 피웠고, 그 꽃을 피운 장본인은 윌리엄 터너였다. 터너(1775-1851)는 14살 때부터 로얄 아카데미에서 수채화를 배웠고, 네덜란드의 풍경화가들로부터도 영향를 받았다. 1802년 유럽으로 건너가 프랑스를 중심으로 풍경화 소재를 모아 500여점의 스케치를 남겼다. 그는 1820년 전후부터 자연주의적 화풍에서 벗어나 낭만주의적 화풍으로 기울어졌다. 1819년 처음으로 이탈리아를 여행하고 색채에 밝기와 빛을 더하게 되었다.



▲ 윌리엄 터너의 '노예선'(1840)
(자료 : http://navercast.naver.com/contents.nhn?contents_id=3592)

뛰어난 풍경화가였던 터너는 서사적이고 영웅적인 자연의 한 순간을 포착하고자 하였다. 그는 초기에는 전통적인 역사화를 중시하여 '카르타고 제국의 전설' 같은 그림을 그린 한편, 폭풍우가 몰아치는 바다의 장엄함이나 숭고함에도 깊이 매료되어 있었다. 그의 '노예선' 같은 그림은 보험금을 노리고 노예들을 바다에 던져버린 노예상인들의 비인간적 행위를 주제로 한 작품이다. 터너는 특히 색채는 빛과 어둠이 서로 경합되는 가운데 발현된다고 주장한 괴테의 이론에 깊은 영향을 받았다고 한다. 어두움과 밝음, 서로 다른 색조들이 서로 부딪히며 녹아드는 형태를 통해 터너는 자연의 광폭함을 유감없이 표현할 수 있었던 것이다. 이러한 터너의 화풍은 '비, 증기, 속도'에서 나타나듯이, 점차 형태를 무시하고 보이는 것의 인상 그 자체를 중시하는 경향으로 나아가는 모네의 인상주의와 흡사하다는 느낌을 준다.[26]



▲ 윌리엄 터너의 '바다의 눈보라'(1842)
(자료 : 바다, 26호, 2008, p.60.)

25) 김학민, 카스파 다비트 프리드리히, 해양과 문화, 16호, 2007, pp.113-119.

26) 윌리엄 터너의 그랜드 운하, 바다, 16호, 2005.3, pp.6-7.

터너는 빛의 묘사에서 획기적인 표현력을 수립했다는 평가를 받고 있으며, 미술사상 가장 많은 여행을 했고, 가장 많은 작품을 남긴 화가 중의 한 명이다. 수채화의 대가였던 그는 거의 불가능한 색조를 표현하려고 시도하여 후기 작품에는 한 화면에 수채, 유화, 파스텔 물감을 함께 사용한 작품도 남겼다. 터너의 그림에 대한 집념과 치밀함은 다음 일화에서도 잘 나타난다. 한번은 폭풍우를 그리기 위해 네덜란드 해변을 찾아간 터너는 한 어부에게 바다에 폭풍이 불어오면 자기를 갑판 돛대에 묶고 배를 띄워달라고 부탁하였다. 엄청난 폭풍이 몰아치는 바다에서 견딜 수 없는 고통을 이겨낸 터너는 그 생생한 경험을 '바다의 눈보라'로 형상화하였다.[27] 평생 독신으로 산 터너는 말년에 은둔 생활을 하였다. 그는 죽기 직전 "문을 열어라, 석양을 바라보며 죽고 싶다"고 말했다고 한다. 인상주의의 선구자로 평가받는 터너는 모네와 추상화가들에게 많은 영향을 주었다.



▲ 귀스타브 쿠르베의 '폭풍의 바다'(1866)
(자료 : 바다, 23호, 2007.6, p.6)

마. 프랑스의 귀스타브 쿠르베

예술의 나라 프랑스에도 해양화가 없을 수 없는데, 귀스타브 쿠르베(1818–1877)가 그 대표적인 화가이다. 쿠르베는 부유한 농민의 아들로 태어나 법률 공부를 하다가 미술로 전환하여 브장송의 데생학교, 파리 아카데미에서 수학하는 한편, 루브르미술관에서 스페인과 네덜란드 거장들의 작품을 공부하였다. 1844년 살롱전에 출품하여 입선한 쿠르베는 1847년 네덜란드를 여행하면서 할스와 램브란트의 영향을 받게 되었다. 1849년 제작한 '오르낭의 매장'이 화단의 화제를 불러일으켰으나, 1850년 제작한 '오르낭의 장례식'은 화단에 일대 파란을 몰고 왔다. 지나치게 실경을 묘사하는 데 치중하여 불경스런 희화라는 비난과 함께 세상에서 가장 추하고 괴이한 장면을 가장 추악하게 표현하였다는 혹평을 받았다. 이러한 사실에 충실한 묘사는 파리만국박람회 출품작 '화가의 아틀리에'(1855)에 이르러 더욱 두드러졌다. 그러나 박람회 출품이 거절당하자 그는 몽테뉴 가에 임시 가옥을 지어 입구에 '사실주의'라는 간판을 걸고

27) 바다의 눈보라, 바다, 26호, 2008, pp.60–62.

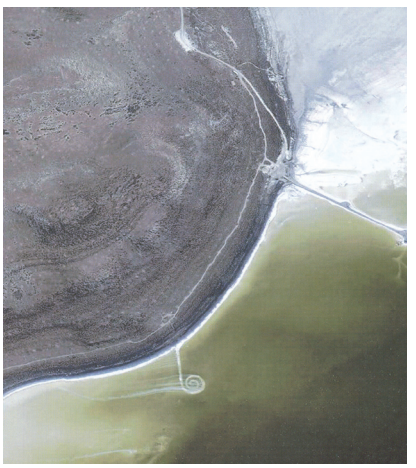
'화가의 아틀리에'를 비롯한 40여점을 손수 전시함으로써 최초의 개인전을 열었다.

쿠르베는 이상미를 추구하거나 상상적 주제를 추구하는 낭만주의 화풍에 반대하여 눈에 보이는 그대로 그려야 한다고 주장한다. 그는 1871년 파리 코뮌 때 방돔 광장의 나폴레옹 1세 동상을 파괴함으로써 6개월간 투옥되었다가 석방 후 전 재산을 몰수당하고 막대한 배상금을 변상해야 했다. 결국 그는 1873년 스위스로 망명하여 베르에르에 정착하였다. 그는 이곳에서 수많은 풍경화와 초상화를 그렸다. 그의 견고한 마티에르(matiere, 질감)와 스케일이 큰 명쾌한 구성의 사실적 작품은 19세기 후반의 화가들에게 많은 영향을 끼쳤다. 그의 화풍은 '천사는 보이지 않으므로 그리지 않는다'는 말에 잘 나타나 있는 것처럼, 현실을 있는 그대로 직시하고 묘사할 것을 주장한 그의 이론은 미술사상 큰 의미를 지녔다. 그의 사실주의는 인상주의의 선구가 되었고, 독일, 벨기에, 러시아 등의 미술계에도 적지 않은 영향을 끼쳤다. 그는 특히 화가 개개인의 개성을 중시하였다. 그는 자신의 화실에 "라파엘을 따르지 마라. 라파엘은 한명으로 족하다." "내 충고를 따르지 말라."고 써 붙여 놓았다고 한다. 그의 대표작으로는 '세느강변의 아가씨들'(1856), '나부와 앵무새'(1866), '사슴의 은신처'(1866) 등이 있으며, 해양화로는 '폭풍의 바다'(1869)가 특히 유명하다.[28]

바. 바다에 그린 미국 화가 스미드슨과 크리스토

그림은 캔버스 위에 색칠을 하여 그리는 것이 일반적이다. 그러나 바다를 캔버스 삼아 그린 화가들도 있다. 로버트 스미드슨(1938–1973)이라는 대지 미술가는 1970년 유타 주의 솔트 레이크의 로젤 포인트에 불도저를 동원하여 '나선형 방파제'를 만들었다. 이 '나선형 방파제'는 펄과 바위 그리고 결정염을 너비 4.6m에 길이 457.4m로 반경 48.8m짜리 나선형 둑을 쌓은 것이었다.

이처럼 캔버스가 아닌 대지에 그림을 그리는 '대지 미술'(earth art)이란



▲ 로버트 스미드슨의 '나선형 방파제'(1970)
(자료 : 해양과 문화, 제17호, 2008, p.60.)

28) 구스타프 쿠르베의 폭풍의 바다, 바다, 23호, 2007. 6, pp.6–7.

도대체 무엇인가? 무수히 시도되었던 미술 속에서 일군의 예술가들은 인공적인 예술의 가치에 대한 의구심과 실종되었던 자연에 대해 관심을 갖게 되었다. 베트남 전쟁이 진행 중이던 1960년 대 말, 불안과 염세적 위기감이 감돌던 미국의 사회현실과 한편으로 경제적인 풍요, 그리고 광대한 대지라는 환경을 배경으로 자연으로 예술적 오브제(objet)로 선택해 '자연과의 관계를 설정'하는 콘셉트 미술이 태어났다. 대지 미술이라는 명칭은 1968년 미국에서 결성된 한 그룹의 전시회 제목에 로버트 스미드슨이 소설가 브라이언 앨디스(Brian Aldiss)의 과학소설 제목인 〈earth art〉를 차용해 붙인 데서 유래되었다. 그렇다면 '대지 미술'을 어떻게 이해해야 할까? 스미드슨은 이렇게 설명한다.

① 보통 그림은 6피트 떨어져서 본다. 그렇지만 이러한 대상들은 비행기에서 본다든지 공항의 망원경을 통해 볼 수밖에 없다. 그것은 마치 접근하기 어려운 결정체의 평평한 성운(星雲)의 단편을 보는 것과 유사한, 새로운 종류의 지각임에 틀림없을 것이다.

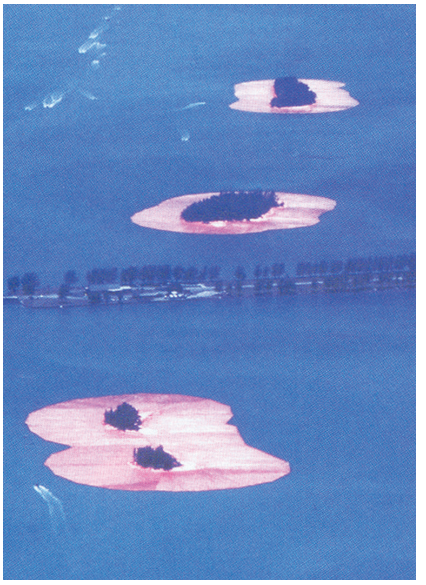
② 대지는 자연으로만 받아들일 필요는 없다. 나는 실외를 미술관이라 생각하고 있다. 대지의 아래 쪽은 감추어진 미술관과 같은 것이다.

③ 예술작품을 땅의 어딘가에 놓는 대신에 어딘가의 땅이 예술작품 속에 놓여지는 것이다.

④ 인간의 마음과 대지는 끊임없는 부식의 상태에 있다. 관념은 미지의 돌들로 분해된다.

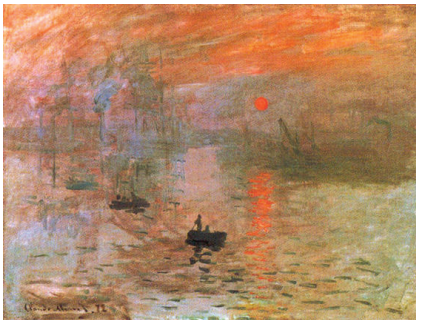
또 다른 대지미술가인 야베체프 크리스토의 작품을 감상해 보자. 그는 흔히 포장 미술가로 불리기도 하며 세계적인 스타 작가로서 명성을 얻었다. 미술에 관심이 많지 않은 대중들도 1995년 베를린의 국회의사당을 천으로 포장한 그의 작품에 대한 이야기는 들었을 것이다. 그는 사람에서부터 나무, 센느강의 다리, 베를린의 국회의사당, 시드니만의 해안 등을 천으로 덮었다. 그는 또한 1976년에는 캘리포니아 해안에 페탈루마(petaluma)라는 내륙의 조그만 마을을 잇는 39.4km에 달하는 나일론 펜

스를 세우기도 했다. 그리고 1983년에는 비스케인 만의 섬 11개를 55만 평방미터의 분홍색 폴리프로필렌 섬유로 주위를 둘러쌌다. 크리스토는 이 거대한 프로젝트를 실행하기 위해 수년에 걸쳐 캠페인을 벌이고, 법적 투쟁을 벌이기도 하는 한편, 수백만 달러의 기금을 모으고 수백명의 인력을 동원하여 그의 인생과 모든 정열을 쏟아 부었다. 하지만 그의 작품들은 공공 장소를 한시적이라고는 해도 예술가 개인이 독점적으로 지배하고 변형시키는 데 대한 비판이 제기되기도 했다. 그러나 이러한 비판에 대해 크리스토는 매우 세심한 주의를 기울이며 작품을 완성했다. 그는 '둘러싸인 섬들'을 제작하면서 400명 이상의 보조인력을 고용하였는데, 그 가운데는 재봉사를 비롯해 변호사, 건축업자, 해양생물학자, 조류학자, 해양포유류 전문가, 해양기술자들이 포함되어 있었고, 환경보호론자들을 설득하기 위해 오직 인공으로 만든 땅만을 포장하였다. 결과적으로 그의 작품은 이 섬들의 주요 서식동물인 해우들에게 약간의 호색적 본능을 자극하는 정도의 영향만 끼치는 것으로 입증되었다.



▲ 크리스토의 '둘러싸인 섬'(1983)
(자료 : 해양과 문화, 제17호, 2008, p.85.)

이들 외에도 바다를 주된 풍경으로 삼아 그린 그림은 많다. 가장 널리 알려진 그림은 아마도 끌로드 모네(1840-1926)의 '인상, 해돋이'일 것이다. 1872년 모네가 그린 이 그림은 르느와르, 피사로, 드가, 시슬레 등 무명화가들이 모여 사진작가 나다르의 작업실에서 개최한 전시회에 출품한 작품 중 하나였다. 그러나 이 전시회는 관람객들로부터 철저히 외면을 당했고, 화단으로부터 악평을 들었다. 사실주의 화가였던 르루와는 이 전시회를 보고 '인상주의 전시'라는 제목으로 비평을 실었다. "인상이라니! 나도 확실히 그렇게 생각했다. 나 역시 인상을 받았으니까. 요컨대 인상이 그려져 있었다는 말이다. 그러나 어딘지 방자하고 어딘지 미적지근하다. 붓질에 자유와 편안함이라니! 엉성한 벽지조차도 이 해안 그림보다 더 완성적일 것이다." 이 비평으로부터 오늘날 대중들로부터 가장 사랑받는 화풍이 된 인상주의라는 사조가 탄생하게 된 것이다.[29]



▲ 모네의 '인상, 해돋이'(1873)
(자료 : http://navercast.naver.com/art/impression/1944)

20세기에 들어와 바다를 장엄하게 항해하는 범선의 모습을 더 이상 찾아볼 수 없게 되었다. 그러나 그 대신 바다 위를 달리고 싶어하는 인

29) 김학민, 순간을 영원으로 그려낸 화가 끌로드 모네, 해양과 문화, 14, 2006, pp.38-49.



▲ 라울 뒤피의 '카우스에서의 요트경기'(1934)
자료 : 해양과 문화, 21호, 2009, p.108.

간의 욕망은 요트를 통해 충족되었다. 야수파 화가의 일원인 라울 뒤피(1877–1953)가 그린 '카우스에서의 요트 경기'가 오늘날 볼 수 있는 대표적 바다 풍경을 잘 묘사한 작품이다. 집안이 가난하여 어릴 적 커피점에서 일하기도 했던 라울 뒤피는 자연을 재현한 색채보다는 작가의 감성으로 표출되는 강렬하고 투박한 원색을 지향한 야수파에 합류했다가 입체파를 받아들여 독자적인 화풍을 정립한 화가이다. 그는 요트 경주나 경마 같은 생동감 있는 소재를 즐겨 그렸다. '카우스에서의 요트 경기'에서도 미술의 정형이나 관습을 벗어던진 순수하고 천진난만함을 느낄 수 있다.[30)]

이밖에 고흐의 '고기잡이 배'(1888), 바실리 칸딘스키의 '요동치는 라폴로 바다'(1906), 에드윈 처치의 '빙하'(1891), 요제프 이스라엘스의 '어부'(1883)와 '바다의 노동자'(1889) 등이 생생한 바다 풍경을 묘사한 그림들이다.

(2) 해양음악

19세기 영국 낭만파 시인 바이런은 '대양'에서 '파도의 포효 속에 음악이 있다'고 읊었듯이, 바다를 소재로 한 음악은 무척이나 많다. 어릴 적 불렀던 동요 중에도 바다를 아름답고 서정적으로 노래한 곡들이 많았다.

바닷가에서

장수철 작사, 이계석 작곡

'해당화가 곱게 핀 바닷가에서 나 혼자 걷노라면 수평선 멀리 갈매기 한 두쌍이 가물거리네. 물결 마저 잔잔한 바닷가에서. 저녁 놀 물드는 바닷가에서 조개를 잡노라면 수평선 멀리 파란 바닷물은 꽃무늬지네. 모래마저 금같은 바닷가에서.'

장수철 작사, 이계석 작곡인 '바닷가에서'는 우리나라 사람들의 바다에 대한 일반적 정서를 가장 대표적으로 표현한 작품이다. 하지만 바다

30) 김학민, 아름다운 바다, 무서운 바다, 해양과 문화, 21호, 2009, p.209.

바다

문병호 작사, 권길상 작곡

'아침 바다 갈매기는 금빛을 싣고, 고기잡이 배들은 노래를 싣고, 희망에 찬 아침바다 노저어가요 희망에 찬 아침바다 노 저어가요. 저녁바다 갈매기는 행복을 싣고 고기잡이 배들은 행복을 싣고 넓고 넓은 바다를 노 저어가요 넓고 넓은 바다를 노 저어가요.'

속이 아닌 바닷가에서 거니는 소박한 아름다움을 표현한 데 머물고 있다. 이 보다는 '바다'라는 동요가 훨씬 더 바다에 다가서 있다. 문병호 작시, 권길상 작곡인 '바다'는 아침에 풍어를 기대하며 출항하고, 저녁에 만선으로 귀항하는 어부의 희망에 찬 모습을 그리고 있다.

산타 루치아

코트라우 작곡

'창공에 빛난 별 물 위에 어리어 바람은 고요히 불어오누나.
내 배는 살같이 바다를 지난다 산타 루치아, 산타 루치아.'

외국 노래 가운데는 단연 '산타 루치아'가 으뜸이다.

나폴리 민요로 알려진 이 노래는 사실 작곡자 코트라우(1827–1879)가 작곡한 노래로 여름밤 잔잔한 바다 위에 배를 띄우고 사랑하는 이에게 '함께 배를 저어 떠나자'고 권하는 내용이다. 산타 루치아에서 산타는 성인을 뜻하고 루치아는 나폴리 사람들이 숭배하는 여자 성인의 이름이다. 나폴리 출신의 성악가 엔리코 카루소가 부른 '산타 루치아'가 특히 감동적이다.

고전음악에서는 가요 '바다의 교향시'와도 혼동되고 있는 끌로드 드뷔



▲ 클로드 드뷔시 (Achille Claude Debussy, 1862~1918)
(자료 : http://ko.wikipedia.org/wiki/%ED%81%B4%EB%A1%9C%EB%93%9C_%EB%93%9C%EB%B7%94%EC%8B%9C

시(1862–1918)의 교향시 '바다'가 떠오른다. 서른 살에 '목신에의 오후' 전주곡을 발표하여 유명해진 그는 1905년 '바다, 오케스트라를 위한 세 개의 교향시'를 발표하였다. 3악장으로 이루어진 이 교향시는 경험에서 얻어진 바다나 바다의 생명력이나 내면적인 생태를 파고든 작품이라기보다는 상상으로 그려낸 동경의 바다를 스케치한 풍경화라고 하겠다. 제1악장 바다에서 새벽부터 정오까지(느리게)는 표제처럼 바다라는 공간에 시간이 맞물린다. 이는 마치 바다의 우렁차면서 미세한 소리의 결이 눈에 보이는 바다의 시시각각 다른 풍경과 겹쳐지는 것 같다. 수평선에 떠오르는 태양이 하늘의 정점을 향해 갈 때까지 바다도 푸름과 빛남의 정점을 향해 내달린다. 여기서 현악기와 관악기가 어우러져 내는 소리는 바다가 내는 소리, 바다가 받아들이는 빛, 바다가 내뿜는 인상이다. 제2악장 파도의 유희(빠르게)는 바다가 하나의 주체가 되어 다른 세상과 노니는 것 같다. 갈매기가 날고, 배가 항해하고, 물고기가 헤엄치고, 사람들은 바닷가를 오고 간다. 물결은 자유롭게 너울거리고, 물거품은 보글보글 일다가 이내 흔적도 없이 사라진다. 바다는 이렇게 자유와 변형의 이미지로 소리로 형상화된다. 제3악장 바람과 바다와의 대화(활기차고 격정적으로)는 격정적이고 역동적인 선율 속에서 현악기와 관악기가 엇갈리며 대화한다. 잔잔한 바람에는 살랑대는 물결, 그러다 거센 폭풍우가 몰아치면 무섭게 넘실대는 파도, 바다는 바람과 대화하기도 하고 바람을 받아들이기도 한다.

드뷔시는 1903년 '바다'를 작곡하기 시작하여 1905년에 완성하였다. 이 무렵 드뷔시는 부인 릴리 텍시에와 1904년 이혼하고, 에마 바르다크와 재혼하는 우여곡절을 겪었다. 이 과정에서 호사가들의 입방아에 오르자 영국의 해안도시 이스트번으로 이주하였다. 아내와 헤어지고 두 번째 부인을 만난 시기와 교향시 '바다'를 겹쳐 놓고 보면 흥미롭다. 왜냐하면 바다는 인간의 감성을 자극하고 영감을 불러일으키는 동시에 욕망과 생명에 관해 풍부한 생각할 거리를 던져주기 때문이다. 드뷔시는 25년 동안의 짧은 작곡 활동기 동안 기존 관념을 끊임없이 깨드린 작곡가였다. 그는 상투적인 19세기 화성처리법을 받아들이지 않았고, 조성감을 없애기 위해 21 음계를 고안하기도 하였으며, 전통적인 관현악법에서도

벗어나고자 했다. 현악기는 주로 서정적으로 사용해야 한다는 통념도 가차없이 거부했다. '바다'에서 바이올린이 창조해 낸 거대한 파도 소리는 현악기 음색에 새로운 개념을 가져다 주었고, 목관악기 역시 사람의 목소리처럼 다양한 음색을 전달해야 한다고 보았으며, 금관악기 또한 원래의 음색을 변화시켜 활용했다. 한마디로 드뷔시는 19세기 낭만주의 작곡법을 퇴색시키고, 독자적인 악곡기법을 창조한 인상주의 음악의 창시자요, 완성자라 할 수 있을 것이다.[31]



▲ 프레데리크 쇼팽 (1810~1849)
(자료 : http://www.qmuse.biz/main/board.php?board=gggstory&page=1&sort=hit&command=body&no=97)

피아노 곡으로는 쇼팽(1810-1849)의 에튀드 25-12 C 단조를 들어보자. 에튀드는 연주기법을 연마하기 위한 곡을 말하는 데 현재는 미적으로도 수준이 높고 기교를 터득하는 데도 좋은 그 자체로 완전한 악곡을 의미하게 되었다. 채 3분이 되지 않는 쇼팽의 에튀드 25-12는 보통 '바다'라는 표제로 알려져 있는데, 이는 쇼팽 자신이 붙인 것이 아니라 후대에 붙여진 것이다. 왜 후대인들은 이 연습곡에 '바다'라는 표제를 붙였을까? 연주들의 연습을 위한 곡으로 만들어진 만큼 이 곳은 건반의 왼쪽부터 오른쪽까지 몇 옥타브를 오르내리는 음률로 구성되었다. 특히 이 곡은 아르페지오 주법을 활용한 곡이다. 아르페지오란 화음을 이루는 음을 한꺼번에 소리 내지 않고 아래에서 위로, 위에서 아래로, 또는 오르내리는 방식으로 연주하는 주법을 말한다. 이 곡의 전체적인 흐름을 들으면 이 곡이 상승과 하강을 오가면서 시각적으로는 마치 파도가 밀려올라가는 듯 하다. 바다를 맹렬히 달려와 한걸음에 솟구치는 물결, 그러나 높은 파도는 중력을 이기지 못하고 내려앉고 만다. 이 곡은 구르고 달리고 도약하다 어지럼증 속에서 숨을 고르는 팽팽한 시도, 젊음의 선율로 이루어져 있다. 그러면서도 자만이 아니라 예측하고 예비하는 부드러움을 느낄 수 있다. 어느 음악평론가는 가을 바다의 느낌이 난다고 평하였다. 쇼팽은 오페라를 작곡하지도 않았고, 음악이론 면에서 학구적 업적을 남긴 것도 아니었다. 그럼에도 그는 인간 내면의 은밀한 지점을 통찰하여 피아노로 창조할 수 있는 신비로운 음악을 만들어냈다.[32] 그가

31) 이근정, 드뷔시의 바다, 바다, 29호, 2009, pp.102-106.

32) 이근정, 피아노 가을 바다를 만지다, 바다, 31호, 2009, pp.94-101.

'피아노의 시인'이라고 불리는 데는 다 그만한 까닭이 있다.

김연아가 피겨스케이팅 배경음악으로 선정한 곡으로도 널리 알려진 '세헤라자데' 역시 배와 신바드의 항해를 시작으로 전체 테마가 시작된다는 점에서 바다를 소재로 한 음악이라고 할 수 있다. 러시아의 림스키 코르사코프(1844–1908)가 1888년 발표한 작품으로 흔히 '천일야화'로 알려진 이야기를 소재로 한 곡이다. 고대 페르시아의 샤흐라야르 왕은 아내에게 배신당한 쓰라진 경험 때문에 첫날밤을 치르고 나면 신부를 죽이는 일을 반복한다. 결국 온 나라에 처녀가 한 사람도 남지 않게 되자 신하의 딸인 샤흐라자드를 아내로 맞게 되는데, 현명했던 샤흐라자드는 천 하룻 동안 왕에게 재미있는 이야기를 들려주어 죽음도 면하고 나라도 평화를 되찾는다는 이야기다. 이 천일야화에는 알라딘과 요술램프, 알리바바와 40인의 도둑, 신바드의 모험 등이 수록되어 있다.

림스키 코르사코프는 당시 러시아에서 교육용으로 많이 읽히던 '천일야화'에서 착상하여 '세헤라자데'를 작곡하였다. 그는 이 곡을 쓸 즈음 악기편성법에서 바그너의 영향을 벗어나 기교에 뛰어난 빛나는 음향을 갖게 되었다고 밝혔다. '세헤라자데'의 도입부는 계속되는 두 개의 주제로 나타난다. 술탄의 모티브는 힘차고 험악하며, 세헤라자데의 주제는 바이올린에 의해 섬세하고 부드럽게 표현된다. 이 두 개의 주제는 이 곡의 4개 악장에 다양한 모습으로 등장한다. 서주 뒤 제1악장 '바다와 신바드의 배'는 술탄의 주제를 사용하여 뱃사람 신바드의 항해를 회화적으로 묘사한 곡이다. 이 악장에서 기초가 흔들리는 듯한 리듬은 바다 위에서 배가 흔들리는 모습을 실감나게 묘사한 것이다. 그가 신바드 배의 항해를 생생하게 묘사할 수 있었던 것은 그가 해군사관생도로서 원양항해를 해본 경험이 있었기 때문이었음은 두 말할 나위도 없다. 제2악장 '칼렌다 왕자의 이야기'는 우아하고 자유로운 구성의 스케르쪼로서 매우 유머러스한 특징을 보여주고 있다. 수도승으로 위장한 왕자의 모험을 다룬 이야기로 중간부에 나오는 강렬한 부분은 호전적인 왕의 노여움을 묘사하고 있다. 제3악장 '젊은 왕자와 공주'는 우아하고 이국적인 색채감이 돋보인다. 카말 알 자만(초승달) 왕자와 바두르(보름달) 공주와의 달콤한 사랑 이야기를 다룬 것으로 작은 무도회 장면을 그리고 있다. 제4악장

'바그다드의 축제·자석 바위 위의 배의 난파'에서는 바다와 폭풍을 묘사한 부분으로 가장 인상적인 악장이다. 이 작품의 마지막에서는 평온하게 끝을 맺고 있는데, 이는 술탄이 마음을 고쳐 먹고 세헤라자데와 결합하는 것을 나타내고 있다.[33] 원래는 각 악장마다 표제를 붙여 놓았으나, 림스키 코르사고프 자신이 표제를 빼버렸다고 한다. 그 이유는 어떤 이야기에 맞추어 음악을 듣는 것이 아니라 귀와 가슴으로 음의 세계를 느끼는 것을 바랐기 때문이다.

1844년 러시아의 노브고로드에서 고위 관리의 아들로 태어난 코르사고프는 해군사관학교를 졸업하고 1862년부터 1865년까지 3년 동안 범선 알마즈 호를 타고 세계를 항해하였다. 15살 때부터 가정교사로부터 피아노와 작곡법을 배운 것 외에는 정규 학교에서 음악을 공부하지 않았던 코르사고프는 원양항해에서 돌아온 뒤 첫 번째 교향곡을 완성하였는데, 이것이 러시아에서 작곡된 최초의 교향곡이었다. 이 곡이 어느 정도 반응을 얻자 본격적인 작곡가의 길로 들어섰다. 그의 나이 스물 한 살 때였다. 그는 발라키레프, 쿠이, 보로딘, 무소르그스키와 함께 러시아 국민악파 5인의 일원으로서 유럽 음악의 영향을 벗어나 러시아 음악의 독자성을 추구하였다. 그는 1871년 상트페테르부르크음악원의 교수가 되어 후진을 양성하는 데 힘쓰는 한편, 러시아 작곡가들의 작품을 출판하는 데도 힘을 쏟았다. 그의 문하생 가운데는 스트라빈스키와 같은 독창적인 작곡가가 배출되었다.

이밖에도 베토벤의 피아노 소타나 17번 D단조 '폭풍우', 슈베르트의 현악5중주 A장조 '송어', 엘가의 연가곡 '바다의 그림' 등이 있다.

우리 가요에도 바다를 노래한 곡은 많다. 그 가운데서도 1940년에 고김정구가 노래한 '바다의 교향시'와 1984년 정태춘이 노래한 '떠나가는 배'가 대중들에게 지금까지 널리 사랑받는 곡이다. 보통 김능인 작사로 알려진 '바다의 교향시'는 실제는 월북 작사가인 조영출이 노랫말을 지은 노래로[34] 1940년 OK레코드에서 출반하였는데, 현제명의 가곡 '희망의

33) 성음, 니콜라이 림스키-콜사콥의 세헤라자데, 악곡 해설.

34) 민경찬, 청소년을 위한 한국음악사, 한국두리미디어 2006, p.338.

나라로'를 연상케 한다. 특히 이 노래는 멜로디가 경쾌하여 듣는 이나 부르는 이 모두에게 시원함을 전해준다. 일제 식민통치 말기 암울한 시

바다의 교향시

조영출 작사, 손목인 작곡

어서 가자가자 바다로 가자 출렁출렁 물결치는 십리포구 바닷가
안타까운 젊은 날의 로맨스를 찾아서 (헤이)
어서어서 어서가자 어서가 젊은 피가 출렁대는 저 바다는 부른다
저 바다는 부른다//
어서 가자가자 바다로 가자 가물가물 황포돛대 쓰러지는 수평선
섬 아가씨 얽어주는 로맨스를 찾아서 (헤이)
어서어서 어서가자 어서가 젊은 피가 출렁대는 저 바다는 부른다
저 바다는 부른다//
어서 가자가자 바다로 가자 출렁출렁 물결치는 십리포구 바닷가
안타까운 젊은 날의 로맨스를 찾아서 (헤이)
어서어서 어서가자 어서가 갈매기 떼 너울대는 저 바다는 부른다
저 바다는 부른다

기에 피폐해진 민심을 달래줄 희망가가 요구되던 시절 젊은 날의 추억과 낭만을 유감없이 심어주어 당시 젊은 이들에게 널리 애창되어 왔고, 지금 들어도 그 가사나 멜로디가 시대에 뒤떨어진다는 느낌이 들지 않을 정도로 세련되어 있다. 일제 말기 대부분의 가요들이 구슬프고 애잔한 정서에 머물러 있던 당시에 경쾌한 멜로디와 희망찬 가사로 대중들에게 희망을 주고 널리 사랑받았다는 점에서 한국가요사에 중요한 의미를 차지하고 있는 노래라 할 수 있다.[35)]

1985년 발표된 정태춘의 '떠나가는 배' 역시 바다 너머 평화와 무욕의 땅을 찾아 나서는 희망을 노래하였다. 대부분의 항구나 배, 바다를 노래한 가요들이 연인과 가족과의 이별이나 고향을 떠나는 슬픔의 정서를

35) 현행복, 음악 속의 바다, 해양과 문화, 12호, 2005, pp.91-93.

떠나가는 배(이어도)

정태춘 작사, 작곡

저기 떠나가는 배 거친 바다 외로이
겨울비에 젖은 돛에 가득 찬바람을 안고서
언제 다시 오마는 허튼 맹세도 없이
봄날 꿈같이 따사로운 저 평화의 땅을 찾아
가는 배여, 가는 배여, 그곳이 어드메뇨
강남길로 해남길로 바람에 돛을 맡겨
물결 너머로 어둠 속으로 저기 멀리 떠나가는 배//
너를 두고 간다는 아픈 다짐도 없이
남기고 가져갈 것 없는 저 무욕의 땅을 찾아
가는 배여, 가는 배여, 언제 우리 다시 만날까
꾸밈없이 꾸밈없이 홀로 떠나가는 배
바람 소리, 파도 소리 어둠에 젖어서 밀려올 뿐

주로 노래하고 있는 데 반해, '떠나가는 배'는 오겠다는 약속이나 연인을 두고 떠나는 슬픔도 뒤로 한 채 평화의 땅을 찾아 나서는 배를 노래하였다. 그러나 창자는 배에 동승하지 못하고 멀리 육지에서 바라보는 것으로 그치고 있다. 그럼에도 떠나가는 배가 평화와 무욕이라는 희망의 땅을 찾아나가는 배로 보고 있다는 점에서 긍정적으로 평가해도 좋을 듯 하다.

Ⅱ

해양레포츠 활동

1. 해양레포츠의 종류
2. 해양레포츠의 발전
3. 해양레포츠
   1) 바다낚시
   2) 요트
   3) 스킨스쿠버
   4) 기타 해양레포츠
4. 해양레포츠 활동시 주의사항





Ⅱ. 해양레포츠 활동

Ⅱ. 해양레포츠 활동

바다는 해상교통로, 어자원의 보고, 광물자원의 매장지일 뿐만 아니라 인간에게 심미적 아름다움을 주고, 레포츠 활동의 무대이기도 하다. 바다가 인간에게 주는 심미적 아름다움을 표현하기 위해 음악과 미술이 활용된다면, 해양 레포츠는 바다에서 인간이 여가와 휴식을 즐기기 위한 방편이라고 할 수 있다. 해양레포츠에는 어떤 것들이 있고, 해양레포츠를 할 때는 무엇을 주의해야 하는지를 알아보자.

1. 해양레포츠의 종류



▲ 웨이크보드(1983)
(자료 : http://cafe.daum.net/coddy)

바다에서 즐길 수 있는 레포츠라면 우선적으로 해수욕이 떠오르겠지만, 이는 본격적인 의미에서 해양레포츠라고 할 수 없을 것이다. 왜냐하면 해수욕이란 바다에서 수영을 즐기는 것인데, 수영이란 기본적으로 물에서 하는 스포츠라는 점에서 해수욕을 해양스포츠라고 할 수 있으나 해양레포츠라고 할 수는 없을 것이기 때문이다. 바다에서 즐길 수 있는 레포츠로서 바다 낚시, 스킨 스쿠버, 요트 세일링, 서핑, 수상스키, 제트

스키 등을 들 수 있다. 이밖에도 최근에는 모터보트에 매달려 즐기는 바나나보트나 패러세일링(parasailing), 웨이크 보드(wakeboard) 등도 시도되고 있다.

2. 해양레포츠의 발전

레포츠는 레저와 스포츠의 합성어로서 사용된 지 그리 오래된 용어는 아니다. 그렇다고 해서 과거에 레포츠 활동이 없었던 것은 아니다. 다만 과거에는 레저와 스포츠를 구분하는 경향이 있었다는 것뿐이다. 따라서 레포츠는 스포츠에서 시작되어 레저와 합쳐지면서 지금과 같은 형태를 띠게 되었다고 할 수 있다. 해양스포츠는 배의 출현과 더불어 시작되었다고 해도 과언이 아니지만, 배가 화물이나 사람의 이동의 목적이 아닌 여가용으로 즐기기 시작한 것이 해양레포츠의 시작이라고 얘기할 수 있을 것이다. 즉 배가 화물이나 사람의 이동이 아닌 여가용으로 사용된 것을 흔히 요트라고 하는데, 요트는 대체로 17세기에 등장했다고 할 수 있다. yacht란 용어 자체가 17세기 네덜란드의 소형선박 jag 선에서 유래하였기 때문이다. 네덜란드어의 jagen은 '사냥하다', '쫓는다'는 의미를 지니고 있다. 당시 네덜란드에서는 야크 선을 바다나 넓은 호수에서 바람을 이용하여 빠른 속도로 항해하여 수렵에 용이한 선형이라 하여 수렵선이라고도 불렸다고 한다. 그러나 엄밀한 의미에서 요트의 기원은 1660년 찰스 2세가 왕정복고 후 귀국하여 왕으로 즉위할 때 네덜란드 인들이 이를 축하하기 위해 선물한 100톤급 메리(Marry) 호이다. 메리 호는 왕실 전용선으로서 처음으로 '요트'라고 불렸다고 한다.

요트 경기 또한 찰스 2세에게서 유래하였다. 왕위 즉위 뒤 1661년 9월 1일 찰스 2세는 동생 요크 공과 템즈 강의 그리니치에서 그레이브

센트까지 37km에서 '100 파운드 내기' 요트 레이스를 벌였는데, 이것이 요트레이스의 시초가 되었다. 근대 스포츠가 대부분 영국에서 발전했듯이 요트 또한 영국에서 근대적인 면모로 발전하였다. 1747년 최초로 요트경기 규칙이 영국에서 제정되었고, 1775년에는 대규모 요트 경기가 펼쳐지기도 했다. 요트는 영국인들이 신대륙으로 이주하면서 미 대륙으로 전파되어 1844년 뉴욕에 요트 클럽이 생겼다. 요트의 세계적 확산에 결정적인 영향을 미친 것은 1851년 개최된 제1회 국제요트경기였다. 영국의 와이트 섬을 일주하는 단거리 요트대회에 참전한 미국의 뉴욕요트클럽의 요트 '아메리카' 호가 영국의 요트 14척을 제치고 우승을 차지함으로써 영국 로얄요트클럽이 제작한 '백 기니 컵'을 미국으로 가져갔다. 이후 이 대회는 1회 우승요트의 이름을 기려 '아메리카 컵'으로 지금까지 개최되고 있다. 아이러니컬한 것은 제1회 '아메리카 컵'을 개최한 영국은 아직까지 한 번도 우승을 차지하지 못했다는 것이다. 아메리카 컵은 현재 4년마다 뉴욕요트클럽이 개최하고 있다. 왕실의 레포츠로 시작된 요트는 19세기 말부터 확산되어 1907년에는 국제요트경기연맹이 설립되었고, 제1회 아테네 올림픽에도 정식 종목으로 채택되었다. 그러나 기상악화로 제1회 올림픽에서는 실제 경기는 열리지 못했고, 1912년 제2회 파리 올림픽 대회에서 정식 경기가 개최되었다. 우리나라에서는 1930년 선교사 언더우드가 한강에서 목수들로 하여금 만든 요트를 제작하여 세일링을 즐겼고, 황해요트클럽을 결성했다는 기록이 있다[36)]



▲ 수상스키
자료 : http://ask.nate.com/qna/view.html?n=8422412

요트 외의 해양레포츠는 대체로 20세기에 발전하였다. 수상스키는 20세기 초에 시작되었는데, 눈 위에서 말이 끄는 스키를 타는 랜드 레이스(land race)를 모방한 것으로 여겨진다. 미국의 프레드 월터는 1900년경에 수상 스키로 특허를 땄고, 1914년 영국에서 열린 대회에서 우승했다. 미국의 랠프 새뮤얼슨은 미네소타 주의 페핀 호에서 스키를 탄 초기의 수상 스키 선수였다. 이 스포츠는 1930년대 미국에서 인기를 얻었고, 그 후 영국·프랑스·오스트레일리아에 보급되었다. 1939년에 창설된 미국 수

36) 양홍근, 해양레저의 꽃, 요트의 대중화는 요원한가?, 해양과 문화, 13, 2006, pp104-105; 정종석, 세일링 요트, 해인출판사, pp.13-14.

상 스키 협회는 플로리다 주 윈터헤이븐에 본부를 두고, 수상 스키의 보급과 대회를 후원하고 있다. 1946년에 세계 수상 스키 연맹(World Water Ski Union/WWSU)이 세계적인 규모의 수상 스키 대회를 관장하는 기구로 결성되었다. 세계기록은 WWSU가 승인한다.[37]

서핑은 남태평양에서 시작된 해양스포츠로 그 기원은 선사시대까지 거슬러 올라간다. 기록상으로는 18세기 말 제임스 쿡 선장이 타히티 섬의 원주민들이 파도위에서 보드를 타고 즐기는 것을 목격했다는 기록이 있다. 1821년 유럽 선교사들은 서핑이 부도덕하다고 생각하여 공식적으로 금지시켰고, 1920년에 가서야 재개되었다. 당시 하와이의 유명한 수영 선수인 듀크 카하나모쿠가 처음으로 와이키키에 서핑 클럽을 결성했다. 그는 이보다 앞선 1915년에 오스트레일리아에 서핑을 소개한 바 있었다. 그가 사망한 1968년경에 이 스포츠는 범세계적인 인기를 누리게 되었고 국제경기도 열리게 되었다. 미국 플로리다 팜비치에 있는 국제 서핑 협회는 1974년에 창설되었다. 산하기구로는 국제 아마추어 서핑 협회, 국제 프로 서핑 협회, 국제 서핑 협회가 있다. 1960년대초부터 세계 서핑 선수권 대회가 열리고 있다. 미국의 동서부 양안과 하와이, 페루, 남아프리카 공화국, 오스트레일리아에서 서핑 경기가 개최되고 있다. 국제 경기의 경우 5~12명으로 구성된 여러 그룹의 서퍼들이 동일지역에서 경기를 벌인다.[38]



▲ 서핑
자료 : http://article.joinsmsn.com/news/article/article.asp?ctg=13&Total_ID=3170707

다이빙은 인간이 바다 속에서 해산물과 진주 조개를 채취하던 생업에서 기원했지만, 이제는 수중 수영과 수중 다이빙을 한 데 묶어 스킨 스쿠버라는 새로운 레포츠로 자리잡았다. 당초 수중 다이빙의 장비는 얼굴 마스크, 보호안경, 짧은 호흡관(입과 연결시켜서 물 위로 내보냄), 오리발 뿐이었다. 차가운 물 속에서는 웨트슈트, 드라이슈트 또는 웨트슈트 위에 드라이슈트를 입는 특수복을 착용할 수도 있다. 스킨 다이빙은 1920-30년대에 지중해와 미국의 캘리포니아 앞바다에서 처음으로 대중화되었다. 이렇게 되기까지는 미국의 잠수부 가이 질패트릭의 역할이 컸



▲ 스쿠버 다이빙
(자료 : http://www.travelooce.com/scuba-diver-shark.shtml)

37) www.daum.net, 브리태니커 사전, 수상스키.

38) www.daum.net, 브리태니커 사전, 서핑.

다. 그가 쓴 〈완벽한 잠수부 The Complete Goggler〉(1938)는 이 운동이 활발히 행해지는 데 자극제가 되었으며, 프랑스의 해군 엔지니어 장교이자 잠수부인 자크 쿠스토의 관심을 불러일으켰다. 1930년대에는 보호안경, 오리발, 스노클, 얼굴 마스크가 기본형태를 갖추게 되었다. 19세기부터 잠수기구를 제작해 왔지만, 스쿠버 다이빙이나 아쿠아렁(aqualung) 다이빙은 1943년에 쿠스토와 프랑스의 엔지니어인 에밀 가냥이 최초로 완전자동 압축공기 아쿠아렁(Aqua lung)을 개발하면서 비로소 시작되었다. 또한 쿠스토는 수중 카메라와 수중 촬영술을 발달시키는 데 큰 공헌을 했으며, 프레데리크 뒤마와 함께 쓴 〈고요한 세계(Le Monde du silence)〉(1952)와 그밖의 저서, 텔레비전, 영화 등을 통해 이 스포츠를 대중화시켰다. 1943년 이후에는 각종 장비를 손쉽게 구입할 수 있게 됨에 따라 동호인 모임이 계속 생겨났다. 프랑스·이탈리아·영국·캐나다·미국 등지에서는 전국 수중 다이빙 협회가 결성되었고, 쿠스토는 1959년에 15개국(나중에 50개국 이상으로 늘었음)의 기구를 모아 세계수중연맹(CMAS)을 창설했다.[39]

3. 해양레포츠



▲ 바다낚시
(자료 : http://jeolla.com/bbs/?tbl=sports&mode=VIEW&num=80)

1) 바다낚시

가장 손쉽게 즐길 수 있는 해양레포츠는 아마 바다낚시일 것이다. 강이나 저수지 등에서도 즐길 수 있는 낚시를 굳이 바다낚시라고 해서 해양레포츠로 분류할 필요가 있을까 하는 의문이 들기도 한다. 하지만 헤밍웨이의 '노인과 바다'에서 읽은 것처럼 바다낚시와 밀물낚시는 어종이 차이가 나는 만큼 '손맛'이 달라서 즐기는 사람들도 차이가 있다고 한다. 2004년 통계에 따르면, 우리나라의 낚시 인구는 약 570만명에 달하는데

39) www.daum.net, 브리태니커 사전, 수중다이빙.

이 가운데 약 34%인 195만명이 바다낚시를 즐긴다고 한다. 1980년대 전체 낚시 인구 400만명 가운데 약 10% 정도만이 바다낚시를 즐겼던 것과 비교하면 20년 사이에 바다낚시 인구가 크게 증가한 셈이다. 이렇게 바다낚시 인구가 증가한 데는 여러 가지 이유가 있다. 우선은 다른 해양레포츠와는 달리 낚시는 우리 선대부터 전통이 있었다는 점이다. 둘째는 우리의 낚시 문화는 낚는 재미와 먹는 맛을 동시에 추구하는 경향이 있는데, 최근에는 양식 어류보다 자연산 어류를 선호하는 추세가 증가하면서 자연히 직접 낚아 요리해 먹을 수 있는 바다낚시가 크게 각광을 받게 되었다. 셋째는 주5일제 정착으로 내수면 낚시를 즐기던 기존의 애호가들이 먼거리 출조를 나설 수 있게 되었다는 점을 꼽을 수 있다.[40] 낚시는 비교적 간단한 낚시도구와 미끼 등만 구비하면 다른 레포츠에 비해 저렴하게 즐길 수 있다. 가장 간단하게는 낚시가 허용된 방파제나 연안의 갯바위에서 바다낚시를 즐길 수 있지만, 진정한 의미에서 바다낚시의 묘미는 흔들리는 배 위에서 물고기를 낚는 선상 낚시다. 최근에는 크루징 요트를 이용한 선상 낚시도 이루어지고 있다. 낚시 도구를 마련하는 데 어려움이 있다면, 일단은 동호회에 가입하여 빌려서 즐기는 방법도 있다.



▲ 선상낚시
자료 : http://www.ohmynews.com/NWS_Web/view/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0001186270

2) 요트

해양레포츠의 꽃은 역시 요트라고 할 수 있다. 우리가 흔히 요트라고 하면 떠오르게 되는 이미지는 대개 40피트 이상의 대형 요트이다. 40피트 이상의 요트는 중고일지라도 가격이 1억원 이상을 호가하는 것이 보통이기 때문에 일반인들이 접근하기에는 무리가 있다. 그러나 요트를 꼭 소유하지 않더라도 요트를 즐길 수 있는 방법이 많이 있다. 요트는 크게 모터가 달려 있느냐의 여부에 따라 크루저(cruiser)와 딩기(dinghy)로 나뉜다. 크루저는 선실이 있고, 엔진이 장착되어 있어 대양을 항해할 수 있는 반면, 딩기는 1–3명 정도만이 탈 수 있는 소형요트로서 엔진이 없어



▲ 요트
(자료 :http://kr.blog.yahoo.com/skkimrt3/722950)

40) 김국률, 낚시, 해양과 문화, 제13, 2006, pp.113–118.

구분	요트학교	교육 내용	문의
서울	한강요트학교	4-11월까지 교육. 평일반 및 주말반 운영. 회비 학생25만원. 일반 30만원	02-490-2911 www.syacht.cr.kr
부산	부산요트학교	일반인 대상 초급 세일링 연중 교육(수강료 무료)	051-747-1768 www.busancht.co.kr
인천	을왕리요트학교	7-8월까지 교육. 초·중급 8만-10만원	032-747-1191
경기	경기요트학교	7-10월까지 교육. 수강료무료(보험료 1만원 본인부담)	070-8805-8875 www.yacht-school.crg
	화성요트학교	7-8월까지 강습. 1인승 딩기 교육. 수강료 1만원	031-681-7507 www.gya.cr.kr
충남	보령요트학교	5-10월까지 교육. 1일 강습 5만원. 1박2일 7만원	041-934-9914
전북	전북요트학교	6-11월까지 교육. 1일 강습 7만원. 주중반(2박3일) 12만원. 주말반 14만원	063-584-1005
전남	여수요트학교	연중 1인승 딩기 강습(10만원). 범섬 크루즈 체험(5만원) 개최	063-683-4511
경북	후포요트학교	세일링·윈드서핑 등 4주 교육 20만원	054-787-4778 www.gbyacht.com
경남	진해시해양레포츠스쿨	연중 청소년요트교실. 시민요트교실 개최. 1일 강습 2만5000원	055-541-6644 www.jinhaeyacht.co.kr
	통영요트학교	학생·직장인 연중 교육. 입문(2일) 10만원. 초급(3일) 36만원. 중급 12만원	055-641-5051
	고성요트학교	딩기요트 등 연중 강습. 수강료 전화 문의	055-673-5080
	거제요트학교	딩기요트 등 연중 교육. 수강료 전화 문의	055-682-1100 www.geojeyacht.co.kr
	남해요트학교	학생·직장인 대상 세일링 체험. 1일 강습 8만8000원. 미니크루즈 체험 5만5000원	051-740-5278 www.yacht.namhae.go.kr
	한국해양대요트교실	5-10월까지 초·중급 세일링교육(수강료 무료). 크루저요트 특강 1박2일 16만원	051-410-4790 www.ocean-cpe.hhu.ac.kr
제주	김영국제요트학교	학생·직장인 대상 연중 교육. 주중반6만원. 주말반4만원. 1일체험2만원. 연강습비50만원	064-783-0090 www.jejuyacht.kr

▲ (자료 : 김상선, 중앙일보, 2010. 6. 4.)

순수하게 바람의 힘만으로 항해를 한다. 올림픽에서의 요트 경기는 모두 딩기를 운용하는 능력을 겨룬다. 1-2인승 딩기의 경우 700-1000만원대에서 구입할 수 있고, 전국의 요트학교에서 실시하는 요트 강습을 이용하면 구입하지 않고도 강습료만 내면 배울 수 있다. 그밖에도 한강요트학교, 부산요트학교, 통영요트학교, 거제요트학교, 제주요트학교, 남해

요트학교, 여수요트학교, 광주전남요트학교(무안), 양양요트학교, 경기요트학교(평택), 화성요트아카데미(화성) 등에서도 강습이 이루어지고 있는 데, 딩기의 경우 2-3일 강습만 받아도 혼자서 세일링을 즐길 수 있다.

그러나 딩기로는 서너 시간 연안에서만 세일링을 즐길 수 있기 때문에 진정한 의미에서의 해양레포츠로서의 세일링은 크루저를 이용한 세일링이라고 할 수 있다. 25피트 이상의 크루저급 요트의 경우 연안에서는 물론, 가까운 인근의 섬까지의 1박 2일 항해, 또는 제주도나 울릉도까지의 대양항해, 심지어 일본의 대마도와 후쿠오카 등까지의 항해도 가능하다. 크루저급 요트는 대체로 25피트 이상의 요트로서 가격대도 신형일 경우에는 1억원 이상을 호가하지만, 중고일 경우에는 크기와 상태에 따라 2000-5000만원 대에서 구입할 수 있다. 크루저 요트의 정원은 12명으로 제한되어 있는데, 이는 13명 이상이면 일반 여객선으로 취급되어 등록을 해야 함은 물론 각종 안전장비를 갖추어야 하고, 정기검사를 받아야 하기 때문이다. 우리나라의 경우에는 선박법에 '5톤 미만의 엔진을 장착한 범선'은 국토해양부에 등록하도록 하였고, 요트를 조종하기 위해서는 해양경찰청이 발급하는 요트면허를 취득해야만 한다.



▲ 딩기요트

크루징 요트가 발전하기 위해서는 요트를 계류할 수 있는 마리나 시설이 갖추어져 있어야 한다. 우리나라에는 크루저급 요트들이 계류할 수 있는 마리나로는 부산 수영만 요트경기장에 300여척, 경남 통영에 50여척, 전남 목포에 30여척, 경기 화성 전곡항에 100여척을 계류할 수 있는 마리나가 운영 중에 있고, 향후 전국 주요 항만에 마리나가 건설될 것으로 보인다. 그러나 이들 마리나를 이용할 경우 계류비용이 요트 한 척당 월 20만원 이상이 소요되기 때문에 경제적 부담이 적지 않은 것이 사실이다. 그렇지만 요트를 즐기기 위해 굳이 요트를 소유할 필요도 없고, 계류비용을 모두 혼자서 부담할 필요도 없다. 부산의 수영만과 통영, 목포, 그리고 전곡 등에 소재한 마리나에는 요트 동호회를 중심으로 큰 부담없이 요트를 즐길 수 있기 때문이다. 따라서 요트를 즐기기 위해

먼저 요트를 구입하려고 생각하지 말고, 요트 동호회에 가입하여 가벼운 마음으로 요트를 배우고 즐기는 것부터 시작해 보자.

3) 스킨스쿠버



▲ 스킨스쿠버
(자료 : 세계스킨스쿠버연맹-http://www.skinscuba.or.kr)

스킨스쿠버(Skin SCUBA)는 바다 속을 감상하며 즐길 수 있다는 점에서 색다른 해양레포츠 중의 하나다. 스킨스쿠버는 스킨다이빙 (Skin Diving)과 스쿠버다이빙(Scuba Diving)을 통칭하는 말로서, 스킨다이빙은 공기통 없이 다이빙하는 것을 의미하며, 스쿠버 다이빙은 압축된 공기를 가지고 있는 공기통과 기타장비(래귤레이터, 부력조절기 등)을 가지고 다이빙 하는 것을 의미한다. SCUBA는 Self Contained Under Water Breathing Apparatus의 머리글자로 우리말로는 수중자가호흡기이다. 이에 반해 스노클링(snorkling)은 오리발(fin), 숨대롱(snorkle), 물안경(mask)만을 착용한 채 수심 5m 안팎의 얕은 곳에서 잠영을 즐기는 것이다.

스킨스쿠버를 하기 위해서는 수영을 할 수 있는 능력을 갖추는 것이 필요하지만, 수영을 하지 못하는 사람도 스쿠버다이빙을 배울 수 있으며, 오히려 어설픈 수영을 하는 사람보다 더 빨리 배울 수 있다. 하지만 다이빙 풀에서 스쿠버 다이빙을 배우고 바다에서 실습 잠수를 하기 위해서는 기본적인 수영능력을 갖춰야 한다. 다이빙을 하기 위해서는 정상적인 정서 상태를 유지해야 하고, 밀실공포증이 없어야 한다. 또한 폐결핵, 심장질환, 심한 고혈압·저혈압, 간질병, 천식, 심한 축농증·중이염,

심한 두통·당뇨병, 장염·위염 등의 질환이 없어야 한다. 연령으로는 15세 이상이면 단독으로 다이빙을 할 수 있으며, 보호자의 보호하에서는 12세 이상도 가능하다.

4) 기타 해양레포츠

서핑은 해양레포츠의 백미 중의 하나다. 특히 서핑은 밀려오는 파도 위를 질주하는 장쾌한 맛이 있다. 그러나 우리나라 연안의 파도는 그리 높지 않아 서핑이 그렇게 대중적 인기를 얻지 못하고 있다. 서핑하면 캘리포니아나 하와이가 떠오르는 것은 이곳의 파도가 서핑하기에 안성맞춤하기 때문이다. 그러나 우리나라도 비록 여름 한철이기는 하지만 동해안의 강릉의 경포대나 부산의 송정 등에서 서핑을 즐기는 동호인들이 꽤 있다. 윈드서핑은 1970년대부터 보급되기 시작하면서 대학가의 동아리를 중심으로 빠르게 확산되고 있다. 기본적으로 3-4일 내에 배울 수 있으며, 수트를 착용한 상태에서 윈드서핑을 하기 때문에 한 겨울을 제외하고는 모두 즐길 수 있다.



▲ 제19회 회장배 윈드서핑선수권대회
(자료 : 한국윈드서핑협회-http://www.kwsa.or.kr/)

수상스키는 투 스키와 원 스키, 트릭스키, 점프스키, 맨발 스키 등이 있다. 시속 60km 정도로 질주하는 모터보트에 매달려 바다 위를 질주하는 모습은 상쾌하다. 모터보트가 끄는 힘을 이용한 레포츠여서 큰 힘이 들지 않을 것으로 생각하기 쉽지만, 의외로 체력 소모가 많다. 따라서 팔, 다리, 허리, 관절 등을 모두 사용하는 전신 운동으로 1회에 10분 이상 타지 않아야 하며, 1시간 이상 휴식을 취하는 것이 좋다.



▲ 수상스키
(자료 : 아시아경제-http://www.asiae.co.kr/),2010. 7. 15)

제트스키는 고속엔진을 탑재한 것으로 1인승에서 4인승까지 개발되어 있다. 이용법이 비교적 간단하여 남녀노소 누구나 배울 수 있으며, 프로펠러가 내장되어 있어 큰 위험 없이 즐길 수 있다. 보통 1인승은 스포츠용이고, 2인승은 레포츠용, 3-4인용은 패밀리용으로 많이 사용된다. 이 중 100마력 이상의 엔진을 장착한 제트스키로는 바나나보트나 패러세일링, 수상스키 등을 끄는 데도 활용할 수 있다.

4. 해양레포츠 활동시 주의사항

해양레포츠 활동에서 가장 우선시해야 할 것은 단연 안전이다. 한순간의 즐거움을 위해 안전을 소홀히 한다면 레포츠 활동은 즐거움이 아니라 재앙이 될 수 있다. 해양레포츠의 주된 활동은 수영과 승선이므로 이 두 활동을 즐길 때 지켜야 할 주의사항을 알아보자.

1) 수영할 때 주의 사항

⑴ 수영에 알맞은 시간 : 계절과 장소에 따라 다르지만 오전 10–12시와 오후 4–6시 사이가 가장 좋다. 그리고 혼자 수영하는 것은 피해야 하며, 식사 직후에는 위경련을 일으킬 수 있으므로 수영을 하지 말아야 한다.

⑵ 수영하는 시간 : 일반적으로 초보자는 한번 입수에 10–15분 정도, 숙련자는 30분을 넘지 않아야 한다. 특히 물 속에서 피로를 느낀다거나, 한기가 든다거나 입술이 파랗게 변했을 때는 즉시 물에서 나와 수건이나 담요 같은 것으로 몸을 덮어 체온을 유지해야 한다.

⑶ 파도가 있을 때의 유의점

① 머리는 언제나 수면 상에 내밀고 있을 것

② 물을 마시지 않으려고 억지로 피하려다 균형을 잃기 보다는 자연스럽게 마시는 쪽이 안전할 수 있다.

③ 큰 파도가 덮쳐오면 놀라지 말고 깊이 잠수하도록 노력하고, 만약 피할 사이 없이 큰 파도에 휩싸였을 때는 숨을 멈춘 채 파도에 몸을 맡겨 자연히 떠오를 때를 기다린다.

④ 밀물과 썰물 시간대를 사전에 파악해 두는 것이 좋다.

⑤ 수영 도중 힘에 부칠 경우 수심을 확신할 때까지는 일어서려고 하지 말아야 한다.

2) 승선시 주의사항

⑴ 승선시 : 보트나 요트가 완전히 멈추고 계류줄이 묶여 있는 것을 확인하고 가능하면 선미 쪽에서 양손으로 뱃전을 잡고 승선하여 배의 움직임을 파악한 뒤 균형을 잡아 자리를 잡고, 구명의를 반드시 착용한다.

⑵ 하선시 : 뱃전을 단단히 잡고 한 발을 먼저 육지나 폰툰(pontoon)에 내딛은 다음 나머지 한 발을 조심스레 내딛는다. 이 때 뒤에 내딛는 발이 보트를 밀어내지 않도록 조심해야 한다.

⑶ 보트 내에서 : 보트 내에서 이동할 때는 고정된 구조물을 잡고 이동하고, 이동에 따른 선체의 기울음을 최소한으로 유발되도록 가급적 낮은 자세로 이동한다.

⑷ 물에 떨어졌을 때 : 즉시 물 위로 솟구쳐 선체를 붙잡도록 하고, 물결에 떠밀려 배와의 거리가 있을 때는 무리하게 수영을 시도하지 말고 몸을 새우처럼 구부려 떠 있으면서 구조를 기다린다.

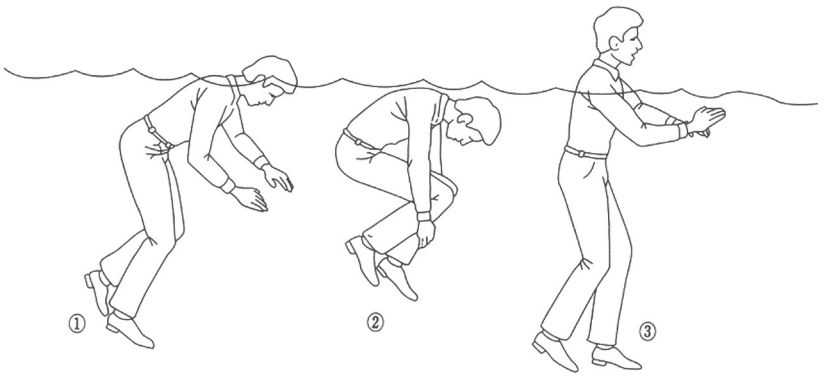
3) 익사 방지 요령

물에 빠졌을 때는 자신이 수영을 할 수 있는지의 여부에 관계없이 침착해야 한다. 다행히 구명의를 착용했다면 수영을 하지 못하더라도 안전하게 물에 떠있을 수 있으므로 침착을 유지하고, 구명의에 부착된 호르라기를 불어 자신의 상황을 알리고 구조를 기다리면 된다. 그러나 구명의를 착용하지 않아서 당황하여 허우적거리거나 수영을 시도하여 물 위

에 떠 있으려고 시도하면 이내 체력을 상실하여 더 위험한 상황이 초래될 수 있다. 이 경우 다음과 같은 요령으로 대처하면 익사를 방지할 수 있다.

① 몸의 긴장을 풀고 등을 수면 쪽으로 하여 웅크린 자세를 취하고 머리를 숙여 물 속에서 숨을 참는다. 그러면 몸이 물에 뜬다.
② 숨을 쉬기 위해 손을 머리 앞쪽으로 올려 물을 누르면서 고개를 내밀어 숨을 쉰다.
③ 숨을 쉬고 난 다음에는 다시 웅크린 자세를 취한다.

이 방법 외에도 옷을 벗어 소매나 바지가랑이에 바람을 넣고 손으로 쥐면 일시적이나마 부력이 생겨 잠시 떠있을 수 있다.[41)]



▲ 자료 : 정종석, 세일링요트, 해인출판사, p.115.

41) 정종석, 세일링요트, 해인출판사, p.115.

Ⅲ

해양관광

1. 생태관광
2. 해양문화관광
3. 크루즈관광





Ⅲ. 해양관광

Ⅲ. 해양관광

관광이란 "각종 욕구 충족을 위해, 일상 영역에서 벗어나 여행하는 활동과 거기서 얻어지는 모든 경험"을 의미한다. 따라서 해양관광은 일상의 육지에서 벗어나 해양을 방문하고, 해양에 대해 체험하는 활동을 뜻한다.[42] 여기에서는 해양관광의 몇 가지 형태로서 생태관광, 해양문화관광, 크루즈 관광에 대해서 알아보기로 하자.

1. 생태 관광



최근 생태관광이 각광을 받으면서 올레길이니 둘레길을 걷는 '슬로관광'이 인기를 끌고 있다. 생태관광이란 멕시코의 도시개발생태부의 국장이면서 환경단체의 대표였던 세바요스 라스쿠라인이 1983년에 처음으로 사용한 용어다. 국제생태관광학회의 정의에 따르면, 생태 관광은 "환경보호와 지역 주민의 복지향상을 염두에 두고 자연지역으로 떠나는 책임있는 여행"이다.

바다를 벗삼아 하는 생태 관광은 두 가지 형태가 있을 수 있다. 하나는 배를 타고 바다 한 가운데서 바다와 풍광, 그리고 바다의 생물을 감상하는 것이고, 다른 하나는 배를 타지 않고, 바다가 보이는 해안이나 섬 등을 거닐며 바다가 만들어낸 자연의 풍광을 감상하는 것이다. 이를테면 울릉도와 같은 섬의 숲길을 따라 걸으면서 너도밤나무, 울릉미역

42) 김성귀, 우리의 해양문화와 관광상품화 가능성, 해양과 문화, 11호, 2005, p.181.



▲ 제주도 올레길 모습
(자료 : http://ssska.com/35158)



▲ 제주도 올레길 모습
(자료 : http://walkholic.com/index.php/%EC%A0%9C%EC%A3%BC_%EC%98%AC%EB%A0%88_%EA%B8%B8%EC%9D%84_%EA%B1%B8%EC%9C%BC%EB%A9%B0…)

취, 울릉국화, 섬나무딸기 등과 같은 울릉도 특유의 식물들을 배우고 걷는다면 주변의 바다가 주는 아름다운 풍광과 함께 배움의 즐거움과 건강을 되찾는 3중의 혜택을 누릴 수 있을 것이다.[43)]

섬의 생태관광이 자연풍광만을 감상하고 배우는 것으로 끝나는 것은 아니다. 섬에는 그 역사와 더불어 생성된 소중한 문화유적과 역사가 숨쉬고 있다. 이를테면 전남 완도의 보길도에는 부용동정원(芙蓉洞庭園)을 비롯하여 윤선도가 세운 세연정(洗然亭), 선백도 바위에 새겨진 송시열비(宋時烈碑), 보길나루에서 발견된 조개더미 등 여러 가지 역사 유물과 유적이 전해오고 있다. 뿐만 아니라 보길도에는 동백나무·후박나무·곰솔나무·팽나무 등 250여 종의 식물이 자라며, 예송리에 천연기념물로 지정된 예송리상록수림(천연기념물 제40호)과 예송리 감탕나무(천연기념물 제338호)가 있다. 이렇게 역사와 자연 풍광을 함께 즐길 수 있는 섬으로는 강화도, 거제도, 완도, 진도, 남해 등이 있다.

배를 타고 떠나는 바다 생태 여행은 이미 오래 전부터 있어 왔다. 다만 우리가 그것이 생태관광이라는 새로운 틀로 인식하지 못했던 것뿐이다. 이를테면 남해안의 한려해상공원 내에 위치한 전남 여수의 백도, 거제도의 외도, 인천의 월미도, 통영의 한산섬과 매물도 등을 여행하는 것은 이미 섬 여행의 대표상품이 되었다. 최근에는 배를 타고 고래를 찾아

43) 강미희, 슬로라이프와 바다 관광, 해양과 문화, 2009, pp.104-105.

떠나는 생태 여행이 실시되어 많은 사람들로부터 호응을 얻었다. 평소 그림이나 사진으로만 보았던 고래를 찾아 떠나는 설레임과 고래들의 유영하는 모습을 직접 볼 수 있는 흔치 않은 경험을 할 수 있기 때문이다. 그러나 고래생태관광이 고래축제의 일환으로 시작되어 한쪽에서는 고래고기를 팔고, 한쪽에서는 고래생태관광을 실시한다는 비판도 있다.

유네스코 등을 비롯한 수많은 국제기구와 단체들은 책임있는 여행을 위해 관광객이 지켜야할 사항으로 배움과 존중을 강조한다. 그래서 생태관광 같은 대안적 관광에서는 여행하는 곳의 자연과 문화에 대해 해설해 주는 에코 가이드가 매우 중요하다. 아는 만큼 느끼고 보는 것은 예술이 아닌 여행에서도 마찬가지다. 존중의 여행은 지켜야할 규칙을 준수하는 일에서부터 시작된다. 여행지의 자원을 훼손하지 않는 것은 바로 존중의 기본이다. 미국여행사협회의 생태관광 십계명 중에는 '발자국만 남기고 오십시오. 그곳의 사진만을 가져오십시오.'라는 게 있다. 우리가 지금 즐기고 있는 것들은 우리의 아이들 세대들도 누릴 수 있어야 하기 때문이다.



▲ 신안군 증도
(자료 : http://korean.visitkorea.or.kr/kor/ti/everywhere_sightseeings/type_sightseeings/list_677.jsp?cid=575607)

현재 우리나라에는 담양군 창평면과 장흥군 유치면, 하동과 함께 신안군의 증도와 완도군의 청산도가 슬로시티로 지정되어 있다. 이들 도시들이 슬로시티로 지정된 것은 아시아에서는 유일하다. 일본도 20개 도시들이 연합하여 두 번이나 신청했지만 모두 지정되지 못했다. 왜냐하면 일본의 신청도시들이 인위적이기 때문이었다. 우리나라에는 3천 300여 개가 넘는 섬들이 있으며, 이 섬들은 대부분 슬로시티로 지정되어도 손색이 없을 만큼 인위적이지 않고 자연 속에서 아름다운 풍광을 간직하고 있다. 어떤 섬으로든 섬으로 여행을 떠나보자.[44)]

2. 해양문화 관광

44) 강미희, 슬로라이프와 바다 관광, 해양과 문화, 2009, pp.99-102.

최근의 관광은 단순히 보는 데서 그치지 않고 체험관광으로 변모하고 있는데, 해양문화 관광은 해양문화를 중심으로 체험하는 관광활동이라고 할 수 있다. 해양문화 관광의 대상으로는 어촌의 생활환경, 어업 현장, 어업관련 제례와 민속, 어식문화, 어촌의 축제 등이 될 수 있다. 우리나라는 오랜 수산업 전통을 갖고 있어서 전국 연안 도시에는 해양 및 수산관련 문화적 자원이 비교적 풍부하게 남아 있다. 각 지자체들도 이들 자원을 활용한 다양한 축제를 개최하여 관광객을 유치하려고 노력하고 있다. 현재 우리나라에는 수많은 축제가 열리고 있는데, 이 가운데 해양관련 축제는 70여개가 넘는 것으로 조사되고 있다. 지역축제는 계절을 가리지 않고 연중 내내 열리고 있는데, 주요 해양관련 축제들을 지역별로 살펴보면 다음 표와 같다.

이들 지역축제는 관광객 유치에 큰 효과를 거두고 있어서 전남 진도

▼ 지역별 해양관련 축제 현황

시 · 도	주요 축제
경기·인천	연평도 풍어축제, 월미축제
충남	보령머드축제, 황도붕기풍어제, 대하축제
전북	위도띠뱃놀이, 부안해변축제
전남	영등축제, 향일암 일출제, 장보고축제, 진남제, 명량대첩축제
경남	옥포대첩기념축제, 한산대첩기념축제
부산	자갈치문화관광축제, 부산바다축제
경북·울산	장생포축제, 우산문화제, 영일만축제
강원	남대천연어축제, 동해무릉제, 여름바다예술축제
제주	서귀포칠십리축제, 성산일출제, 한여름밤의 해변축제

(자료: 김성귀, 우리의 해양문화와 관광상품화 가능성, 해양과 문화, 11호, 2005, p.186.)



▲ 진도 영등축제
(자료 : 진도군청 홈페이지)

의 영등축제의 경우 국내 관광객만 한 해 30만명 이상을 유치하고 있으며, 일본 관광객 6,000명을 포함하여 1만명의 외국 관광객을 유치하고 있다. 전국에 산재한 3,300여개의 도서문화를 체험하기 위하여 연안여객선 이용객 수는 최근 10년간 1천만명을 넘어섰으며, 최근 연안여객선 항로는 빠른 속도로 관광항로화하는 경향을 보이고 있다.[45]

해안에서 신선한 수산물을 맛보는 일은 우리나라 국민이 연안에서 즐기는 주요 관광 활동 중의 하나이다. 해산특산물이나 바다요리 판매에 따른 수입이 대부분 지역 주민에게 돌아간다는 점에서 해산특산물과 바다 향토요리 개발은 복지관광을 실현할 수 있는 중요한 수단이라 할 수 있다. 우리나라의 각 해안 지방에는 밴댕이회(강화), 뱅어회(당진), 대화(안면도), 웅어회(금강), 바지락회(득량만), 전어(광양), 꼬막(벌교), 멸치회(부산 기장), 과메기(포항), 갈치회(제주) 등 다양한 해산특산물과 바다 향토요리가 개발되어 있다. 이들 해산물들은 제철에 해당 고장이 아니면 쉽게 맛볼 수 없는 독특한 것이다.



▲ 남해의 멸치잡이 죽방림
(자료 : http://www.nhtour.net/bbs/board.php?bo_table=photos&wr_id=53)

먹는 것 이외에도 독특한 어로법을 직접 체험하는 것도 좋은 경험이 될 수 있다. 서남해안에 산재한 독살이나 저인망 어업, 남해의 멸치잡이 죽방렴, 숭어잡이 육수장망 등도 체험해볼 만하다. 이러한 어로법을 체험하기 위해서는 직업 어촌체험을 해보는 것도 좋다. 진도, 남해, 신안, 무안, 안산의 대부도, 해남, 태안, 영덕, 완도 등 전국의 주요 해안에 위치한 도시들은 대부분 어촌체험마을을 운영하고 있다.

45) 자료: 김성귀, 우리의 해양문화와 관광상품화 가능성, 해양과문화, 11호, 2005, pp.180-191.

3. 크루즈관광

해양관광의 꽃은 단연 크루즈관광이라고 할 수 있다. 크루즈관광은 배에 승선하는 것 자체를 목적으로 한다는 점에서 일반 해운이나 해양관광과는 구별된다. 해운은 배를 통해 화물이나 여객을 운송하는 데 그 목적이 있고, 여타의 해양관광은 배를 이용하여 목적지까지 이동하거나 배를 타는 동안 섬이나 해양생태 등을 관광하는 게 주목적이지만, 크루즈관광은 배를 타는 것 자체가 목적이기 때문이다. 대형 크루즈선에 승선하여 짧게는 며칠, 길게는 몇 년을 배에서 생활하면서 여가와 관광을 즐기는 것이 크루즈관광인 것이다.

이미 유럽과 북아메리카에서는 크루즈 관광이 중요한 산업의 하나가 되었지만, 우리나라는 이제 겨우 시작되는 단계라 할 수 있다. 1980년 이후 세계 크루즈 산업은 7.4%씩 성장하였고, 2008년 현재 1300만명이 크루즈관광을 즐겼다. 2000년 세계 3대 크루즈선사인 싱가포르의 스타 크루즈사가 '수퍼스타 타우루스'호를 한국과 일본간 항로에 투입하여 크루즈 항로를 개시했지만, 수요 부족으로 5개월만에 중단하고 말았다. 그리고 2000년대 중반 이후 한국의 선사들도 부산을 기점으로 중국과 일본, 그리고 러시아를 잇는 카페리선을 운항하면서 연근해 해상관광객을 유치하려고 시도하고 있다. 이러한 내외적인 수요에 발맞추어 정부는 2007년에 부산 영도에 국제크루즈전용터미널을 개장한 바 있으며, 향후 부산 북항에 초대형 크루즈선 전용선석을 개발할 계획에 있다.

세계 크루즈 시장은 유럽과 북미가 주도하고 있는데, 북미의 경우 2005년 925만명인 크루즈 이용객이 2015년에는 1,450만명으로, 유럽은 2005년 320만명에서 2015년에는 590만명으로 각각 증가할 것으로 전망되고 있다. 이에 반해 아시아는 2005년 84만명에서 2015년 170만명으로 늘어날 것으로 보인다. 현재 세계 크루즈관광의 추세를 정리해 보면 다음과 같다.

1) 1980년대 초까지는 세계의 주요 항구를 관광하는 장기 크루즈 관광이 주였으나, 1980년대 중반 이후부터는 특정 몇몇 항구만을 골라 돌아보는 상품이 주류가 되어 가고 있다.

2) 30대의 수입이 증가함에 따라 이들을 겨냥한 3–4일 정도의 짧은 크루즈 관광이 인기를 얻어가고 있다.

3) 카지노를 갖춘 크루즈선과 같은 중장년층을 위한 관광에서 수영장과 영화관 등을 갖춘 가족을 위한 크루즈관광으로 전환되어 가고 있다.[46]

우리나라의 경우도 1998년부터 2008년까지 현대아산이 개설한 금강산 관광이 해로를 이용한 관광으로 운용된 바 있고, 한강에서도 6척의 유람선과 1척의 고속정을 이용한 수상관광이 이루어지고 있다. 해상 크루즈는 팬스타라인이 부산–대마도–세토나이카이 해협–아카시해협–오사카를 잇는 1박 2일 여정의 크루즈 항로에서 팬스타 드림 호를 운항하고 있으며, 부산 항내에서 하룻밤을 선상에서 묵을 수 있는 상품도 개발하여 운영 중에 있다. 팬스타드림 호는 총 중량 21,535t에 총 승선 인원은 680명이다. 기존 카페리선으로 사용됐던 팬스타드림 호를 크루저급 선박으로 변화시키기 위해 선내 구조를 대폭 개조하였다. 침실은 디럭스스위트룸(2인실), 패밀리스위트룸(4인실), 스탠다드룸(6인실) 등으로 구성되어 있으며, 총 정원 680명 중 500명이 개인실을 사용한다. 여행 비용은 디럭스스위트룸의 경우 1인당 편도 21만5000원이다. 이 비용은 숙박 및 식사, 공연 관람, 각종 시설 이용료(일부 유료시설 제외)를 포함한 가격이다. 패밀리스위트룸은 편도 18만 5000원, 스탠다드룸은 12만 5000원에 불과하다. 한편 제주도를 일주하는 제주도크루즈도 2008년에 팬스타라인과 홀란드 아메리카 라인이 크루즈 서비스를 개시하였다. 이 서비스에서는 2008년 3,028명에 불과했던 이용객이 2009년에는 13,995명으로 급증하여 향후 전망을 밝게 하고 있다. 부산항 내에는 티파니 21호와

46) Kwen–yung KIM, The Strategy for Developing the Cruise Terminal in Gwangyang Bay, MSc Thesis, STC–NMU, 2010, p.22.

범선형 기선인 누리마루 호가 운항 중에 있다. 수도권의 시민들에게는 인천에서 출발하여 제주까지 가는 여객선을 이용해도 좋다. 2009년 12월 로얄캐리비언 사가 부산항을 기점으로 일본과 중국을 잇는 항로에 7만 8천톤급 레전트 어브 더 씨(Legend of the Sea) 호를 취항시켜 3박 4일간의 크루즈프로그램을 서비스하고 있다.



▲ 레전드 어브 더 씨 호



바다 이야기

중학생용

해양문학/관광편 문제

해양문화/관광편 문제

01 국립해양문화재연구소의 전시실을 둘러보는 동안 아래 질문에 대한 해답을 찾으려고 노력해 보자.

1-1. 해저에 묻힌 유물은 어떻게 발굴하는가?

정답 → 해저 유물의 발굴 : 수중이라는 특수한 환경에 맞게, 잠수부와 함께 해저지층탐사기, 운반선, 장비탑재선 등과 같은 특수한 장비를 이용해서 이루어진다.

> 해저 유물의 인양 과정
>
> ① 유물 매장처 주변 조사 : 유물상태 조사, 해저지질 조사, 주변 촬영 및 실측 기록
> ② 유물 탐사 여건 조성 및 그리드 설치
> ③ 유물 탐사 및 인양
> ④ 인양유물 현장 보존처리 : 긴급 보존처리가 필요한 목재 및 철제 유물은 건조방지 처리

1-2. 11세기 고려 선박인 완도선과 14세기 중국 선박인 신안선의 특징은 무엇인가?

정답 → 완도선(11세기 고려선박)과 신안선(14세기 중국선박)의 차이

1) 완도선 : 완도선의 구조는 몇 가지로 요약된다.
① 바닥이 평평한 평저선
 – 갯벌이 많은 우리 연안의 특성을 이용한 것으로 배를 갯벌에 올려놓고 물건을 싣고 내리기 편리
② 용골이 없는 대신에 가룡목으로 좌·우현을 고정시켜 종강도와 횡강도를 강하게 했으며, 배의 격실(칸막이 방)을 만드는데 이용했음
③ 흠불이로 외판을 접합한 구조
④ 충해 방지를 위해 연화법(그을리기)을 사용
⑤ 돛대가 하나인 단주범선
⑥ 사용된 선재는 한국산 육송 등이며, 나무못이 사용
⑦ 복원선의 길이는 약 9m, 선폭은 약 3m, 무게는 약 10t

2) 신안선
① 배의 규모는 길이 약 34m, 선폭 약 11m, 깊이 약 3.7m
② 톤수는 약 200톤
③ 단면이 V자처럼 뾰족한 첨저형
④ 14세기 초 중국에서 일본으로 향하던 국제무역선
⑤ 중국 원나라때의 선박



1-3. 과거 한중일 사이에 배로 운송된 화물들은 어떤 것이 있었는가?

정답 → 과거 한중일 사이에 배로 운송된 화물의 종류

- 중국과 일본을 오가던 국제무역선인 신안선에는 원대 도자기 20,661점(고려청자 7점 포함)외에도 청동양각도, 철문관이병 등 금속유물 729점과 석제품 43점, 목제 유물 및 기타 574점, 동전 28톤, 원목 상태의 자단 1,017점이 실려있었다.

- 동전의 종류는 299종이나 되며, 환천(A.D. 14년)에서부터 지대통보(A.D. 1310년)에 이르기까지 약 1,000년에 걸쳐 발행된 것이다. 중국 동전은 일본의 중요 수입품이어서, 당시 일본에서는 시장거래, 세금납부, 토지매매 등에 화폐를 사용하였는데, 10세기 중엽 이래 동전이 주조되지 않았기 때문에 주로 중국에서 들여온 동전을 사용하였고, 사찰의 불상 등을 만드는 원광(原鑛)으로도 사용되었다.

- 신안선에는 고려의 공예품과 생활용품도 발견되었다(고려청자, 청동거울, 청동숟가락 등).

- 일본의 세토매병, 칠기, 나막신, 장기말, 청동거울, 도검, 칼코, 칼집 등이 실려 있었음. 금속공예품으로는 불교 악기인 범음구류가 일본제품으로 추정된다.

1-4. 옛날 사람들은 배를 어떻게 조정하였고, 배에서 어떻게 생활하였을까?

정답 → - 선원들은 나침반, 해도에 의존하기보다는 지형지물에 밝았으며 섬과 연안의 높은산 등을 가늠하며 배의 방향을 정하였다. 이러한 항해는 자연스럽게 육지나 섬을 따라가는 연안항해가 되었다. 선원들은 숙식생활을 하였다.

02 등대박물관을 관람하고 다음 질문에 대한 해답을 찾아보자.

2-1. 등대가 하는 역할은 무엇인가?

정답 → 등대의 역할

– 등대는 항로표지의 일종이다.

항로 표지는 선박이 안전하고 경제적으로 운항할 수 있도록 도와주는 항행지표로서 선박의 위치와 항로결정, 위험물과 장애물에 대한 경고, 협수로 또는 항로의 한계 및 변침점의 표시등을 위하여 설치되는 항행 보조시설이다.

구분	표지종류	기능
광파표지 (빛을 이용)	유인등대	해양에 돌출한 갑, 섬 등 선박의 목표가 되는 위치에 설치한 광력이 큰 등대로 직원상주(음파, 전파표지를 같이 운용함)
	무인등대	육지, 주요변침점과 선위를 확인할 때 목표로 하기 위하여 연안에 설치한 구조물
	등표	선박에 장해물의 존재나 항로의 소재를 알리기 위해 암초 등에 설치하는 구조물
	등부표	장해물과 항로 등을 알리기 위하여 설치하며 해저에 정치하여 해면상에 떠 있는 것
	도등	통항이 곤란한 수로, 좁은 만구의 항로를 표시하며, 항로의 연장선상 육지에 설치
	등주	항만의 소재, 항구 등을 나타내기 위하여 항만에 설치하는 기둥모양의 구조물
형상표지	입표	암초, 천소 등에 설치하는 구조물로 등광을 발하지 않는 것
	부표	선박에 장해물 또는 항로 등을 알리는 것으로 등광을 발하지 않는 것
음파표지(소리 이용)	에어사이렌	공기압축기로 만든 공기에 의하여 사이렌을 울린다. 통상 안개가 많은 해역에 설치된 등대에 병설되어 있으며 안개가 발생하면 그것을 검출하고 자동적으로 음향을 발하여, 선박에 신호소의 소재를 알리는 것이다.
	전기혼	전기신호에 의해 발음판을 진동시켜 나팔을 울린다.
	무종	종을 사람의 힘으로 때려 소리로 울린다.
전파표지	레이콘 로란-C	전파표지는 기상조건에 영향받는 일이 적고, 또한, 전파의 전파범위가 크기 때문에 광범위한 해역에서 이용하는 것이 가능하지만 시각, 청각에 의한 표지와는 달리 이들을 이용하기 위해서는 수신설비 등이 필요하다.



2-2. 우리나라 최초의 등대는 무엇이고, 누가, 어떤 목적을 위해 설립했는가?

정답 → 우리나라 최초의 등대

- 팔미도 등대 : 1902년 공사를 시작해서 1903년 6월에 건립된 한국 최초의 근대식 등대. 7.9m의 높이 지름은 약 2m로 해발고도 71m의 팔미도 꼭대기에 세워졌으며, 처음에는 90촉광짜리 석유등을 사용하였다.

- 1901년 침탈의 야욕을 불태우던 일본은 개항되던 해 우리 정부와 체결한 "통상장정"에 "한국정부는 통상 이후 각 항을 수리하고 등대와 초표를 설치한다"고 한 조항을 들어 등대 건설을 강권하였다.

- 정부는 1902년에 인천에 「해관등대국」을 설치하고 그해 5월부터 팔미도, 소월미도 등대와 북장자서, 백암등표 건설에 착수하여 1903년 6월에 이를 각각 완공하였다.

2-3. 등대지기가 하는 일은 무엇이고, 그 일이 왜 중요한가?

정답 → 등대지기가 하는 일과 그 중요성

- 등대 또는 등대선의 경보등 및 신호장치를 조작하는데 관련된 제반 업무를 수행하여, 선박의 안전한 항해를 돕는 모든 일을 하였다.

주요 업무

1. 규정된 시간에 등대의 불을 켜고 끄거나 자동적으로 점등 및 소등되는 장비를 취급
2. 등대주변을 항해하는 선박을 관찰하고 필요한 정보를 주고 받음
3. 특이한 기상변화, 선박의 조난 등 특이상황 발생 시 관련기관에 보고
4. 등대의 각종 장비를 점검, 조정, 유지, 보수

03 수산과학관을 관람하고, 아래 질문에 대한 해답을 찾아보자.

3-1. 어종에 따라 고기 잡는 법이 어떻게 다른가?

정답 → 어종에 따라 고기 잡는 법의 차이

집어등으로 어군을 유집하여 잡는 채낚기 어업(오징어), 흘림걸그물, 표층걸그물을 이용한 유자망(꽁치, 명태), 통발어구를 이용한 어업(붉은 대게, 꽃게, 장어 등), 얕은 수심과 급한 조류에 적합한 안강망(조기, 멸치, 민어, 갈치), 저서 어족을 대상으로 하는 기선 저인망과 트롤어업(조기, 민어, 가자미, 넙치, 갈치, 서대, 새우 등), 정치망 그리고 원양 트롤어업(명태, 가자미, 문어, 오징어 등)과 다랑어를 대상으로 하는 다랑어 연승과 다랑어 선망어법이 있다.

3-2. 우리들이 즐겨먹는 수산가공식품은 어떤 재료를 사용하여 어떻게 만들어지는가?

정답 → – 수산물을 사용하여 냉동품, 건제품, 염장품, 통조림 등과 같이 주로 원료의 저장성을 높이는데 주안점을 두고 제조하는 제품과, 연제품, 훈제품, 젓갈 및 조미가공품 등과 같이 원료의 조미에 주안점을 두고 제조하는 제품이 있다.

3-3. 해양 환경은 우리의 일상생활에 어떤 영향을 미치고 있는가?

정답 → – 우리가 해양으로부터 얻는 것은 어류 등의 생물자원 이외에도 수상레저활동을 통한 여가생활, 휴식을 위한 공간 제공 등 다양한 역할을 하고 있다.

3-4. 바다 환경을 보호하기 위해 우리들이 할 수 있는 일은 무엇인가?

정답 → – 바다의 환경오염은 대부분 육상으로부터 강을 통하여 발생하게 된다. 그러므로 우리 일상생활에서의 환경보호 활동은 궁극적으로 바다환경을 보호하는 일이 된다는 것을 알려주는 것이 필요하다.



04 고래박물관을 관람해보고, 아래 질문에 답해보자.

4-1. 과거 고래가 우리의 실생활에 어떻게 기여했는가?

정답 → – 울산 반구대 암각화에는 고래 그림인 58개로 가장 많이 있고, 이는 예전부터 우리나라 주변 해역에 많은 고래가 서식했다는 증거물이며, 이 중에는 작살을 맞고 있는 고래 모습도 있다. 즉 예전부터 고래잡이가 이루어졌다는 것을 의미한다. 우리나라 동해는 예전부터 많은 고래들이 서식하였으며, 장생포구는 예전에 고래잡이(포경)의 근거지로 유명하였다. 일제강점기와 해방 후 1970년대까지 지속되었던 고래잡이로 인하여 1974년에 한국계 귀신고래가 멸종했으며, 그 후로 참고래, 밍크고래의 개체수도 감소하였다. 1986년 국제포경위원회에서 상업포경을 금지한 후, 자연 사망개체 또는 그물에 걸리는 고래만 유통되고 있다. 이에 고래잡이 어업으로 번성하였던 항구들은 쇠퇴하게 되었으나, 요즘은 고래 생태관광으로 새롭게 발전하고 있다.

4-2. 현재 고래잡이를 금지하고 있는 이유는 무엇인가?

정답 → – 고래의 개체수가 줄어 생태계 보존을 위해 고래잡이를 금지하고 있다. 고래가 수명이 길고 자연 환경에서 생존율이 높다 해도 번식 속도가 느리고 오염이나 사고로 죽는 고래의 수가 해마다 늘고 있어 포경까지 허용된다면 얼마 지나지 않아 대부분의 고래들이 영원히 지구상에서 사라지게 될지도 모른다.

4-3. 고래는 어떤 방식으로 소통하는가?

정답 → – 바다의 고래는 시각보다 청각을 이용하여 물체의 모양과 크기, 물체까지의 거리를 알아낸다. 내보낸 초음파가 되돌아 오는 소리를 듣는 것이다. 또한 초음파를 사용하여 고래끼리 통신을 하며 소통하고 있다.

06 서양의 해양소설가의 작품을 찾아 읽어보고 그 느낌을 서로 이야기해보자.

▶ 허먼 멜빌, 어니스트 헤밍웨이, 조셉 콘래드, 패트릭 오브라이언

6-1. 노련한 선장 찰리 말로가 네 명의 뱃사람들에게 주디어호에서의 경험담을 들려주는 이야기로 된 조셉 콘래드의 해양 소설은?

① 백경 ② 청춘 ③ 노인과 바다 ④ 로빈슨 크루소

정답 → ②

6-2. '바다의 시인'이라 불리며 "나는 바다로 다시 가련다. 저 호젓한 바다와 하늘을 찾아서..." '바다' 라는 작품을 쓴 선원 출신의 영국 시인은?

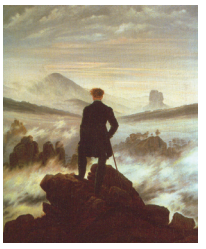
① 월트 휘트먼 ② 롱펠로우
③ 존 메이스 필드 ④ 예이츠

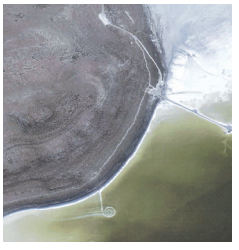
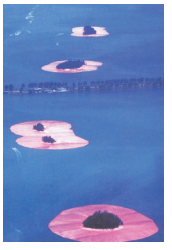
정답 → ③

07 우리나라의 대표적인 해양소설가들의 작품을 찾아 읽어보고 그 느낌을 서로 이야기해보자.

▶ 천금성, 옥태권, 김종찬, 김부상, 이충호, 장세진

08 다음 해양화를 감상해 보고, 화가와 그의 화풍에 대해 이야기해보자.




09 동요 '바닷가에서'와 '바다'를 다 함께 불러보고, 가사에 묘사된 바다의 이미지를 비교해보자.

10 드뷔시의 교향시 '바다', 쇼팽의 에튀드 25-12 C 단조, 림스키 코르사코프의 '세헤라자데', 베토벤의 피아노 소타나 17번 D단조 '폭풍우', 슈베르트의 현악5중주 A장조 '숭어', 엘가의 연가곡'바다의 그림 등의 곡을 감상해 보고, 각곡의 느낌과 바다의 이미지를 비교해보자.

11 수영 시 위급상황 발생시 익사를 방지하기 위해 취해야할 행동을 연습해보자.

① 몸의 긴장을 풀고 등을 수면 쪽으로 하여 웅크린 자세를 취하고 머리를 숙여 물 속에서 숨을 참는다. 그러면 몸이 물에 뜬다.
② 숨을 쉬기 위해 손을 머리 앞쪽으로 올려 물을 누르면서 고개를 내밀어 숨을 쉰다.
③ 숨을 쉬고 난 다음에는 다시 웅크린 자세를 취한다.

12 수상 및 해양레포츠 활동 중 요트, 스킨 스쿠버, 윈드서핑, 제트스키, 카누, 조정 등을 직접 체험해보자.

12-1. 해양레포츠의 한 종류인 요트에 대한 설명으로 적절하지 않은 것은?

① 모터가 있는 것은 크루저, 없는 것은 딩기라한다.
② 딩기는 선실이 있는 요트로 주로 대양 항해에 이용한다.
③ 올림픽에서 요트 경기는 모두 딩기를 운용하는 능력을 겨룬다.
④ 요트를 계류할 수 있는 시설로는 해양종합레저시설인 마리나가 있다.

정답 → ②

12-2. 스킨스쿠버에 대한 설명으로 적절하지 않는 것은?

① 스킨 다이빙과 스쿠버 다이빙으로 구분한다.
② 스노클링은 주로 수심이 깊은 곳을 잠영할 때 사용한다.
③ 스쿠버 다이빙은 압축된 공기통과 부력 조절기 등의 장비가 필요하다.
④ 스킨 다이빙은 공기통 없이 오리발, 스노클링, 물안경만 있어도 가능하다.

정답 → ②

이 책을 만든 사람들

기획 : 한국해양수산개발원 해양아카데미
윤진숙 학장
백인기 책임연구원
손규희 책임연구원
이슬기 연구원

저자

해양환경/과학편
김경렬 교수(서울대학교)

해양문화/관광편
김성준 박사(한국해양전략연구소)

해양역사편
김주식 박사(한국해양전략연구소)

해양정책/국제협력편
신창훈 박사(한국해양연구원)

해양산업 I (수산업편)
차철표 교수(부경대학교)

해양산업 II (해운 · 항만편)
박창호 교수(재능대학교)

PPT 제작 : 이호림 · 박지애

캐릭터 제작 : 김광수

도움을 주신 분들

전문가 감수

해양환경/과학편 : 손규희 박사(한국해양수산개발원)

해양문화/관광편 : 김성귀 박사(한국해양수산개발원)

해양역사편 : 윤진숙 박사(한국해양수산개발원)

해양정책/국제협력편 : 현대송 교수(국민대)

해양산업 I : 신영태 박사(한국해양수산개발원)

해양산업 II : 정봉민 박사(한국해양수산개발원)

교육 관계자 감수

강진아(인천공항중학교)
곽효길(대성중학교)
김문정(인천동산중학교)
김상환(인천해사고등학교)
김화섭(인천해양과학고등학교)
유재은(덕수고등학교)
이병호(죽산중학교)
임은성(인천동양중학교)
최용필(백석고등학교)
홍진표(강서고등학교)

바다이야기 (중학생용)

발 행 일 : 2011년 1월
발 행 인 : 김학소
발 행 처 : 한국해양수산개발원
편집 · 기획 : 해양아카데미
주 소 : 121-270 서울특별시 마포구 상암동 1652번지
전 화 : 02-2105-2924
팩 스 : 02-2105-4989
인 쇄 : 비전테크