

## <해녀노젓는소리> 가창기연의 소멸 시기

이성훈\*

### <목 차>

- I. 머리말
- II. 가창기연의 소멸 시기
- III. 맺음말

### I. 머리말

해녀들이 해산물을 채취하기 위해 물질작업장까지 나가는 방식은 두 가지다. 하나는 헤엄쳐 나가는 ‘긫물질’ 방식이고, 다른 하나는 배를 타고 나가는 ‘뱃물질’ 방식이다. ‘긫물질’은 마을 앞 공동어장으로 헤엄쳐 가서 하는 물질이기 때문에 연안에 섬이 많지 않은 본토의 동해안 지역이나 제주도에서 주로 하였다. ‘뱃물질’은 연안에 있는 섬으로 배를 타고 나가서 하는 물질이기 때문에 본토의 서·남해안 지역에서 주로 하였다.

<해녀노젓는소리>는 제주도 출신 해녀들이 뱃사공과 함께 뚝배를 타고 본토로 出稼<sup>1)</sup>하거나 해산물을 채취하기 위해 뱃물질하러 오갈 때, 좌

\* 숭실대학교 국어국문학과 강사, 제주대학교 교육과학연구소 특별연구원

1) 漁撈작업을 위해 제주도를 떠나 다른 지역으로 나가는 것을 일컫는다. 出稼물질은 본토(육지)로 물질을 나가는 것을 일컫는데, 해방 전에는 일본·소련·중국 등지로 나가 물질을 하는 것을 일컫는다.

현에서 짓걸이노<sup>2)</sup>를 짓는 해녀와 우현에서 짓걸이노를 짓는 해녀 또는 船尾에서 하노를 짓는 뱃사공과 좌·우현에서 짓걸이노를 짓는 해녀 등으로 짝을 나누어 되받아 부르기(同一先後唱)나 메기고받아 부르기(先後唱)의 방식으로 부르는 노래이다.<sup>3)</sup> <해녀노젓는소리>는 본토에서 ‘안도’<sup>4)</sup>나 ‘밧도’<sup>5)</sup>로 물질 가져나 ‘난바르’<sup>6)</sup>하러 ‘밧도’로 뱃물질 나갈 때 돛배의 노를 저으면서 주로 불렀고, 제주도에서는 마을 앞 공동어장으로 헤엄쳐 나갈 때 간혹 부르기도 하였다. 그러므로 <해녀노젓는소리>의 구연 현장은 제주도와 본토 동해안 지역보다는 본토 서·남해안 지역이다. 헤엄쳐 나가며 부르거나 돛배의 노를 저으며 부르거나 간에 모두 <해녀노젓는소리>를 부른다. <해녀노젓는소리>는 본래 노를 저으며 부르던 노래인데, 간혹 헤엄치면서도 부르는 것이므로 비록 기능은 다르지만 선율과 사설은 같다. 따라서 기능은 다르지만 사설이나 선율은 같기 때문에 <해녀노젓는소리>라는 노래명을 사용하기로 한다.

<해녀노젓는소리>의 歌唱機緣은 해녀들이 각 해안에서 연안으로 ‘뱃물질’ 나가거나, 제주도 해녀들이 본토로 出稼하거나 제주도로 귀향할 때 거룻배나 기범선의 노를 짓는 일이고, ‘꺾물질’ 나갈 때는 헤엄치는 일이다. 연안으로 뱃물질하러 오갈 때는 주로 돛이 없는 거룻배<sup>7)</sup>나 돛이 하나인 작은 범선[돛단배 또는 돛배]를 이용했다. 그리고 본토 출가나 귀향할 때에는 범선이나 동력선, 기범선<sup>8)</sup>을 이용했다.

2) 돛배의 속도를 높이기 위해 돛배의 양옆에서 짓는 槽.

3) 이성훈, 『해녀의 삶과 그 노래』(민속원, 2005), 41쪽.

4) 연안 가까이 있는 섬의 어장.

5) 연안에서 멀리 떨어져 있는 섬의 어장.

6) 船上生活. 배 위에서 장기간 숙식을 하면서 물질을 했던 것을 말한다[『국문학보』 제10집(제주대학교 국어국문학과, 1990), 246쪽].

7) 돛을 달지 않고 갑판도 없으며 노를 저어 움직이는데, 이물[船首]은 뾰족한 편이고 고물[船尾]은 편평한 것이 특징이다. ‘거룻배’ 또는 ‘거루’라고도 한다.

8) 돛과 기관을 함께 갖추고 있는 선박을 기범선(機帆船)이라 하며, 이러한 기범선도 돛으로 바람에 의해 항진할 경우에는 항법상 범선과 동일한 취급을 받는다. 옛날에는 주로 돛을 달고 항해하였고, 입출항 때에만 기관을 사용하였다. 오늘날은 주로 기관을 사용

모든 민요가 그렇듯이 <해녀노젓는소리>도 언제부터 가창되었는지는 명확히 알 수는 없다. 그렇지만 언제까지 불렀는지 추정할 수 있다. <해녀노젓는소리>의 가창 기연은 돛배의 노를 젓는 노동이다. 가창 기연이 소멸된 시기를 통해 <해녀노젓는소리>가 언제까지 물질작업 현장에서 불렀는지는 추정할 수 있다.

그간 김영돈을 비롯한 대다수의 연구자들은 <해녀노젓는소리> 가창 기연의 소멸 시기를 두고 “요마적까지 불려졌다.”, “동력선의 등장으로 소멸되었다.” 등으로만 추정하여 언급하였을 뿐 가창기연의 소멸 시기를 구체적이고 실증적으로 규명한 적은 없었다.

본고는 <해녀노젓는소리> 가창기연의 소멸 시기를 해녀들의 본토 출가와 연안 물질로 나누어 본토로 출가할 때와 물질작업장으로 나갈 때 탔던 선박의 종류와 잠수복(해녀복)의 변천 과정을 통해 규명하는 것을 목적으로 한다. 이러한 목적을 달성하기 위해, 먼저 제주도 해녀들이 돛배를 타고 본토로 출가물질을 나올 때 가창기연의 소멸 시기를 海運·船舶史를 통해 추정하기로 한다. 다음으로 경상남도 거제시와 사천시에서 돛배를 이용하여 연안물질을 나갈 때 가창기연의 소멸시기를 선박 종류의 변천을 통해 살피고, 물질작업장으로 헤엄쳐 나갈 때 가창기연의 소멸 시기를 잠수복의 변천 과정을 통해 추정하기로 한다.

## II. 가창기연의 소멸 시기

### 1. 본토 출가

먼저 제주 해녀들이 언제부터 본토 출가를 했으며 구체적으로 어느 지역까지 나갔는지부터 살펴보기로 한다. 제주도의 해녀들은 점차 그 기술

---

하여 항해하고, 순풍일 때 돛을 병용(并用)하는 일이 많다.

이 발전하고 인원이 늘어감에 따라 도내에만 머물지 않고 도외로 속속 진출하기 시작했다. 1889년경에는 靑山島를 비롯하여 완도, 부산, 영도, 거제도, 남해의 돌산, 기장, 울산, 경북 일대까지 出稼하였는데, 봄철 帆船에 20명부터 30명이 1조가 되어 배에 타고 한 사람 혹은 두 사람에의 남자를 뱃사공으로 가지고 멀리 경상남도나 전라남도 해안에 닿아, 여기서부터 동해안으로 북상하면서 잠수 작업을 했다.<sup>9)</sup> 대다수의 해녀들이 다도해 지역으로 출가물질을 나갔다는 사실은 석주명이 밝힌 1910년대의 出稼 해녀 수에서도 드러난다. 곧 1915년경의 출가해녀의 수는 약 2,500명인데 出稼地別로는 경상남도에 1,700, 전라남도 다도해 방면에 300, 기타 500이고, 그 출신지로는 우도의 약 400명을 필두로 종달리, 행원리, 법환리, 위미리 등의 약 100명씩과 기타이다<sup>10)</sup>라고 기록했다. 더구나 日本의 對馬島·靜岡·高知·長崎·三重·東京·愛媛·徳島·神奈川·鹿兒島·島根·千葉 등지에도 이르렀는가 하면, 中國 山東省의 靑島와 遼東半島의 大連, 심지어는 러시아의 블라디보스톡(Vladivostock)에까지도 진출했었는데 1920~1930년대의 경우 5천 내외에 이르렀었다.<sup>11)</sup>

육지레 갈 때민 좁쌀, 보리쌀을 혼 두어 말씩 쌍 가질 안 혼느냐, 그된 강 쌀을 못 사난. 처음으로 거제도(巨濟島) 미날구미엔 혼디 가신디, 남즈가 셋썸 올르곡 혼 열다섯 명이 풍선으로 브름 술술 불민 듯 들곡 브름 웃인 때민 넬(노틀) 다섯 채 놓앙 네 젓영 가곡. 센 므루 넘어갈 땐 배 안 올라가가민 기신 내영 젓젠 혼은 발판지명 어기야차 디야 해가민 막 올라가느네. 밤이도 젓곡 낮이도 젓이명 일웨나 걸려시네<sup>12)</sup>

9) 강대원, 『해녀연구』 개정판(한진문화사, 1973), 43쪽.

10) 석주명, 『제주도수필』(보진재, 1968), 202쪽.

11) 김영돈, 『제주도민요연구—여성노동요를 중심으로—』(동국대학교 박사학위논문, 1983), 104~105쪽.

12) 필자채록, 성산읍 온평리, 1986. 8. 8. 양송백, 여·81.

위 인용문에서 보듯이, 본토로 出稼 물질을 나갔던 양송백은 18세가 되던 1923년 帆船으로 巨濟島 물질나갈 때 밤낮 가리지 않고 7일간 노를 저어 갔다고 한다.<sup>13)</sup>

이제 본토로 출가할 때 부르던 <해녀노젓는소리>의 가창 기연이 언제부터 사라졌는지를 우리 나라의 海運·船舶史를 통해 살펴보기로 한다. 조선시대 전 기간을 통하여 엄격한 海禁政策을 고수하면서 일체의 海洋進出이 금지되었으므로 航洋貿易船은 전혀 발달하지 못했다. 오직 조선 후기에 가끔 일본에 通信使가 내왕할 적에 戰船을 개조한 使臣船과 그에 수행한 卜物船(貨物船)이 玄海灘을 건넜을 뿐이다.<sup>14)</sup> 海運은 개항 이후 새로운 국면을 맞이했다. 그것은 汽船의 등장으로 상징된다. 高宗 16년(1876)에 丙子修護條約에 따라 부산이 개항되고 그 후 원산(1880), 인천(1883), 진남포(1887), 목포(1887), 군산(1899), 성진(1899), 용암포(1906), 청진(1908), 신의주(1910)가 차례로 개항됨에 따라 열강의 세력은 물밀듯이 밀려들었다. 그중 특히 일본은 한국 수출입 화물의 운송을 독점하고 국내화물의 수송에도 손대기에 이르렀다. 여기에 조선 정부도 방관만 할 수 없어서 처음에는 영국계 상사인 怡安洋行, 중국의 招南局, 독일 상사인 世昌洋行 등 외국의 기선회사를 유치하여 수출입 화물의 운송과 세곡의 운반을 도모하다가, 드디어 租穀 운송을 전담하는 轉運局이 직접 기선을 도입하여 운영하기에 이른다. 그 때 처음으로 도입된 배는 海龍號이다. 海龍號는 1886년 日本郵船株式會社의 志摩丸을 구입하여 개명한 것으로서 한국 최초의 기선이다. 다만 그 전 壬午年(1882)에 일본으로부터 작은 汽艇을 기증받은 바 있다.<sup>15)</sup> 1910년 한일합방이 이루어졌을 때 日政에 인계된 선박은 汽船 56척[登簿船 40척, 不登簿船 16척], 帆船

13) 이성훈, 「민요 제보자의 생애와 사실」, 『백록어문』 제2집(제주대학교 국어교육연구회, 1987), 311쪽.

14) 金在瑾, 『韓國船舶史研究』(서울대학교 출판부, 1984), 271쪽.

15) 金在瑾, 『韓國의 배』(서울대학교 출판부, 1994), 347~348쪽.

348척[登簿船 48척, 不登簿船 300척]이었다.<sup>16)</sup>

예전에 제주도와 본토와의 해운은 제주도의 특산물인 미역, 馬匹을 적재하여 본토에 왕복하는 외에는 선편이 없었다.<sup>17)</sup> 그러나 1900년경에는 仁川堀商會汽船의 경영으로 제주도에서 木浦, 仁川, 鎭南浦를 거쳐 平壤의 萬景臺에 이르는 항로가 3주간에 1왕복 운행하게 되었다.<sup>18)</sup> 한편 釜山·濟州島間의 정기항로는 1908년 12월 설립된 釜山汽船株式會社에 의한 월 1회 이상의 운항이 최초로 알려져 있다.<sup>19)</sup> 1963년도부터는 제주도와 목포·부산을 잇는 최신 정기 여객선들이 就航하게 되는데, <표 1>은 1964년도 해상교통 일람표이다.<sup>20)</sup>

<표 1> 해상교통 일람표(1964년 12월 30일 현재)

船名	噸數	定員數					區間	經由地	所要時間	每週出航回數
		特	1	2	3	計				
도라지호	938	4	14	54	509	581	제주~부산	直行	12	3일1회
제주호	350	—	15	120	180	315	제주~부산	直行	14	3일1회
가야호	500	2	4	36	221	263	제주~목포	碧波津	8	2일1회
황영호	200	—	10	100	180	290	제주~목포	楸子·碧波津	10	2일1회
덕남호	300	—	1	12	300	313	서귀포~부산	城山浦	18	1주3회

우리 나라에 動力漁船이 등장하기 시작한 것은 1918년경부터이다. 그러나 그것이 어느 정도나마 보급된 것은 1930년대에 들어와서이다.<sup>21)</sup> <표 2>는 일정시대 어선척수의 변천을 나타낸 표이고, <표 3>과 <표 4>는 등부선과 부등부선의 변천을 나타낸 표이다.<sup>22)</sup> 1945년 8·15 해방

16) 金在瑾, 『우리 배의 역사』(서울대학교 출판부, 1989), 301쪽.  
 17) 朝鮮總督府農商工部編, 『韓國水産誌』 제3집(朝鮮總督府農商工部, 1910), 388~309쪽.  
 18) 木浦誌編纂會編, 『木浦誌』(同會發行, 1914), 315쪽.  
 19) 安秉珪, 『李朝時代의 海運業 — 그 實體와 日本海運業의 侵入 —』, 『朝鮮社會의 構造と 日本帝國主義』(龍溪書舍, 1977), 136쪽[후지나가 다케시(藤永 壯), 洪性穆 譯, 『1932年 濟州島 海女の 鬪爭』, 『濟州島』의 옛 記錄』(濟州市愚堂圖書館, 1997), 91쪽에서 재인용].  
 20) 禹樂基, 『濟州道 大韓地誌』1(韓國地理研究所 刊行部, 1965), 172~173쪽.  
 21) 김재근, 『한국선박사연구』(서울대학교 출판부, 1984), 241쪽.  
 22) 김재근, 『우리 배의 역사』(서울대학교 출판부, 1989), 302~303쪽.

이후 조선 공업은 정치적·경제적·사회적 혼란과 부실한 경영, 6·25 사변으로 인한 타격, 기술과 경험의 부족, 선박건조 및 수리의 대외 의존 등이 겹친 악조건으로 1960년대 중반에 이르기까지 아무런 발전을 하지 못하고 침체했다.<sup>23)</sup>

<표 2> 漁船隻數의 變遷(단위: 尺)

年度	無動力船				動力船				總計
	計	不登簿船			登簿船	計	發動機船	汽船	
		朝鮮型	日本型	기타					
1911	13,024	9,170	3,015	839	—	—	—	—	13,024
1915	20,299	13,166	6,889	244	—	—	—	—	20,299
1920	26,199	14,157	11,758	284	—	43	43	—	26,242
1925	31,026	16,365	14,275	386	—	286	286	—	31,312
1930	38,042	19,419	17,980	652	—	990	990	—	39,032
1935	46,448	20,335	25,564	477	72	1,410	1,410	—	47,858
1940	56,034	20,104	35,560	321	49	2,851	2,850	1	58,885

<표 3> 登簿船의 變遷

年度	汽船		帆船			
	隻數	總噸數	噸數船		石數船	
			隻數	總噸數	隻數	總噸數
1910	36	7,333	24	836	12	327
1915	69	15,458	251	7,123	10	236
1920	95	43,322	523	17,508	2	59
1925	136	40,988	622	20,794	2	59
1930	197	54,957	692	22,905	—	—
1935	320	58,588	948	32,752	—	—
1940	807	114,596	1,194	51,744	—	—

<표 4> 不登簿船의 變遷

年度	汽船		帆船			
	隻數	總噸數	噸數船		石數船	
			隻數	總噸數	隻數	總噸數
1910	16	151	—	—	300	2,419
1915	70	668	1,048	11,346	3,347	27,909

23) 김재근, 『한국선박사연구』(서울대학교 출판부, 1984), 272~273쪽.

1920	83	919	4,483	52,233	1,921	17,450
1925	187	2,179	4,913	56,133	2,005	16,852
1930	360	4,028	6,810	86,852	1,931	19,269
1935	550	6,053	9,555	101,634	—	—
1940	1,333	12,980	14,380	159,165	—	—

동력어선은 <표 2>에 나타나 있듯이 1925년에 286척, 1930년에 990척에 불과하던 1935년부터는 1,410척으로 늘어나면서 1940년에는 2,850척으로 급격하게 늘어났다. 그리고 登簿船의 汽船은 <표 3>에 나타나 있듯이 1935년에 320척이었던 것이 1940년에는 807척으로 급격히 늘어나며, 不登簿船의 汽船도 <표 4>에 나타난 것처럼 1935년에 550척이었던 것이 1940년에는 1,333척으로 급격하게 늘어났다.

이상에서 살펴본 바를 정리하면 1940년부터 동력어선과 기선의 척수가 급격하게 늘어났고, 본토와 제주를 잇는 정기 여객선은 1963년도부터 취항하게 되었다. 이러한 사실로 미루어 볼 때 1930년대까지는 주로 범선을, 1940년부터 1950년대까지는 발동선과 기범선을 이용하여 본토 출가를 했다. 기범선을 이용할 때도 바람이 불면 돛을 달고 항해를 했고, 바람이 멈추거나 잔잔할 때는 노를 저어서 갔다. 하지만, 1963년 여객선이 등장한 이후부터는 본토로 출가할 때 범선이나 기범선을 거의 이용하지 않았다고 보겠다.

결국 제주 해녀들이 본토로 처음 出稼하기 시작한 1889년 무렵부터 1930년대까지는 범선만을 이용하여 본토로 출가했기 때문에 <해녀노젓는소리>의 가창 기연인 노 젓는 일은 1930년대까지만 하더라도 흔했다. 1940년부터 1950년대까지는 발동선과 기범선을 이용하여 본토로 출가했으므로 노 젓는 일이 많이 줄어 <해녀노젓는소리>의 가창 기연인 노 젓는 일이 급격하게 감소하기 시작했다. 또한 1963년도에 제주도와 목포·부산을 잇는 최신 정기 여객선들이 취항하면서 발동선과 기범선을 이용하지 않고 주로 여객선을 이용하여 본토로 출가했으므로 노 젓는 일도 사라지게 되어, 1960년대부터는 사실상 <해녀노젓는소리>의 가창 기

연인 노 젓는 일이 완전히 사라졌다고 볼 수 있다.

따라서 제주 해녀들이 본토 출가할 때 <해녀노젓는소리>의 가창 기연인 노 젓는 노동 행위는, 여객선이 취항한 1963년을 분수령으로 하여 1930년대까지는 흔했으나 1940~1950년대는 많이 사라졌고 1960년대부터는 완전히 사라졌다고 보겠다.

한편, 일본으로 出稼할 때는 기선을 이용했다는 사실을 보여주는 노래를 들면 다음과 같다.

- 一. 萬里波濤瀛洲海에  
오고가는汽船들은  
汽笛소래奔忙하다
- 二. 埠頭가에보힌同胞  
去去來來人叢中에  
여기저기殘別이라
- 三. 나의기슴쓰라린것  
業을일코生活困難  
日本가는同胞로다
- 四. 父母妻子相顧하며  
서로付託勤儉貯蓄  
身體健康祝壽로다
- 五. 渺渺茫茫天盡頭에  
只見孤帆不見洲라  
去由招帳一般일세<sup>24)</sup>

24) 金斗奉, 『勝地沿革 濟州島實記』(濟州島實蹟研究社, 1936), 70~71쪽.

## 2. 연안 물질

연안 물질은 돛배를 타고 나가는 경우와 헤엄쳐 나가는 경우가 있다. <해녀노젓는소리>는 해녀들이 물질 작업 갈 때 주로 돛배의 ‘젓걸이노’를 저으면서 부르지만, 간혹 헤엄치며 부르기도 한다. 윤치부는 해녀들이 물질 작업 나갈 때 헤엄을 치면서 부르는 <해녀노젓는소리>를 <테왁짚고헤엄치는노래>로 분류하였다.<sup>25)</sup> 하지만 필자는 <테왁짚고헤엄치는노래>가 <해녀노젓는소리>보다 가락이 조금 빠른 편이지만 사설이 같기 때문에 <해녀노젓는소리>에 포함시켜 분류한 바 있다.<sup>26)</sup> 본토의 서부경남지역과 전라남도, 강원도 삼척시, 부산광역시 영도구 청학동 등지에서는 물질 작업장이 있는 연안의 섬까지 돛배를 타고 나가는 이른바 ‘뱃물질’을 주로 하였다. 반면에 제주도에서는 물질작업장까지 헤엄쳐 나가는 이른바 ‘갯물질’을 주로 하였다. 다만 3~4월에 채집하는 미역을 ‘새미역’이라 하는데,<sup>27)</sup> 제주도에서 이 ‘새미역’을 채취하러 갈 때는 돛배를 주로 이용하였다.

<해녀노젓는소리>의 가창기원은 돛배의 ‘젓걸이노’를 젓는 노동이다. 해녀들이 부르는 <해녀노젓는소리>가 제주도에서 형성된 노래라는 것은 주지의 사실이다. 그럼에도 불구하고 <해녀노젓는소리> 가창은 제주도에서보다는 제주해녀들이 본토로 출가물질을 나올 때나 본토의 다도해 지역에서 연안의 섬으로 뱃물질하러 오갈 때 주로 불렀다고 본다.

제주도 연안에는 섬이 많지 않을 뿐만 아니라 물질작업장까지 거리가깝다. 그렇기 때문에 제주도에서는 돛배를 타고 가서 하는 물질인 이른

25) 윤치부, 『제주 민요의 기능별 분류』, 『제주교육대학교 논문집』 제25집(제주교육대학교, 1996), 93쪽.

26) <해녀노젓는소리>의 분류에 대해서는 이성훈, 『해녀의 삶과 그 노래』(민속원, 2005), 20~32쪽 참조.

27) 다카하시 노보루(高橋 昇) 著, 洪性穆 譯, 『朝鮮半島の 農法과 農民—濟州島編—(1939)』(제주시우당도서관, 2000), 14쪽.

바 ‘뱃물질’보다는 헤엄쳐 나가서 하는 물질인 이른바 ‘갯물질’을 주로 하였다. 그만큼 제주도에서는 해녀들이 돛배의 ‘젓걸이노’를 저으며 <해녀노젓는소리>를 부를 수 있는 가창기연이 적었던 게 사실이다. 다시 말해서 <해녀노젓는소리>의 가창 기연인 ‘뱃물질’은 제주도에서보다는 본토 서남해안의 다도해 지역인 서부경남지역과 전라남도지역에서 주로 이루어졌다. 강원도 삼척시 원덕읍 갈남리에서도 이웃 마을인 임원리 어장으로 ‘뱃물질’을 나갔었다. 하지만 동해안의 강원도 대부분 지역에서는 ‘갯물질’을 주로 하였다. 동해안 지역과 같이 연안의 섬이 많지 않은 제주도의 경우에도 마을 앞 어장에서 ‘갯물질’을 주로 하였다. 다만 남제주군 성산읍 오조리와 서귀포시 보목동 지역에서는 ‘뱃물질’을 나가기도 하였다. 따라서 이 논문에서 연안 물질을 나갈 때, 돛배의 노를 저으며 불렀던 <해녀노젓는소리>의 가창기연이 언제부터 소멸되었는지를 추정하기 위해 필자가 경상남도 사천시와 거제시에서 채록한 자료만을 대상으로 하여 논의하는 이유도 여기도 있다.

그러면 연안 물질을 나갈 때, 돛배의 노를 저으며 불렀던 <해녀노젓는소리>와 헤엄치며 불렀던 <해녀노젓는소리>의 가창기연이 소멸된 시기는 언제인지 살펴보기로 한다.

먼저 돛배의 노를 저으며 불렀던 <해녀노젓는소리>의 가창기연의 소멸 시기를 본토의 사례로 추정해 보기로 한다. <해녀노젓는소리>의 가창기연은 돛배의 노를 젓는 노동을 할 때이다. 무동력선인 돛배가 동력선인 발동선으로 대체됨으로 말미암아 <해녀노젓는소리>의 가창기연이 소멸되었다. 필자가 경상남도 사천시와 거제시에 거주하는 해녀들로부터 채록한 자료를 토대로 이를 논의해 보기로 한다.

우점은 경상남도 사천시 신수도에서 태어났는데, 양친은 모두 제주도 출신이다. 현재 경상남도 사천시 서금동에 거주하는 우점이의 제보에 의하면,<sup>28)</sup> 지금은 사천시 서금동 八浦선착장에서 동력선을 타고 뱃물질 나가지만, 1968년까지는 돛배를 타고 노를 저어 사천시 팔포 앞바다에 산재

한 늑도, 신수도, 마도, 딱섬, 신섬 일대로 뱃물질 나갔다고 한다. 또한 사천시 서금동 삼천포항에서 신수도까지 가는데 걸리는 시간은 동력선으로는 20분 정도이고, 돛배로는 1시간 30분에서 2시간 정도 걸린다고 한다.

윤계옥은 제주도 우도면에서 출생했고, 양친 모두 제주도 출신이다. 현재 경상남도 사천시 동금동에 거주하는 윤계옥의 제보에 의하면,<sup>29)</sup> 27살 되던 해인 1943년까지 <해녀노젓는소리>를 불렀다고 했다. 윤계옥과 우점이가 구연한 사설을 의미 단락별로 나눈 각편의 수는 각각 2편과 5편이다.

우춘녀는 제주도 우도면에서 태어났고, 양친 모두 제주도 출신이다. 현재 경상남도 거제시 장목면 송진포리에 정착한 우춘녀의 제보에 의하면,<sup>30)</sup> 물질은 7살에 배우기 시작했고, 제주도 우도면에서는 돛배를 타본 적이 없다고 했다. 21살에 초용<sup>31)</sup>으로 남해도와 울산에 출가물질을 나왔는데 동력선을 타고 뱃물질 다녔다고 했다. 27살에 거제시 장목면 송진포리로 이주하여 정착했다. 27살 무렵부터 약 5년 동안(1963년부터 1968년까지) 장목면 송진포리 宮農마을 포구 앞바다에 있는 백도, 이수도, 학섬으로 돛배를 타고 뱃물질 나갔다고 하며 <해녀노젓는소리>는 이때 배웠다고 했다. 송진포리 궁농마을 포구에서 백도까지 가는데 걸리는 시간은 동력선으로는 15분 정도이고, 돛배로는 1시간 10분 정도 걸린다고 한다. 그리고 이수도까지 가는데 걸리는 시간은 동력선으로 10분 정도이고, 돛배로는 40분~45분 정도 걸린다고 한다. 끝으로 학섬까지 가는데 걸리는 시간은 동력선으로는 6분 정도이고, 돛배로는 20~25분 정도 걸린다고 한다.

김수녀는 제주도 남제주군 성산읍 신산리에서 태어났고, 양친 모두 제주 출신이다. 현재 경상남도 거제시 장승포에 정착한 이수녀의 제보에 의

28) 필자 채록, 경남 사천시 서금동, 2005. 1.10. 우점이, 여·69세.

29) 필자 채록, 경남 사천시 동금동, 2005. 1.10. 윤계옥, 여·77세.

30) 필자 채록, 경남 거제시 장목면 송진포리, 2005. 1.12. 우춘녀, 여·69세.

31) 제주 해녀가 처음으로 제주도를 떠나 본토(육지)로 물질 작업을 나가는 것을 일컫는다.

하면,<sup>32)</sup> 10살 무렵부터 해수욕 다니며 해엄치는 것을 배웠고, 물질은 17~18세 때부터 배웠다. 20살에 결혼하여 제주에서 살다가 26살에 초용으로 거제시 능포로 출가 물질을 왔다. 27살에 거제시 장승포로 이주하여 정착했다. 제주도에 있을 때는 돛배를 타고 뱃물질 나간 적이 없기에 <해녀노젓는소리> 배우지 못했다고 한다. 거제시 능포에서 약 1년 동안 돛배를 타고 뱃물질 다닌 적이 있고, 27살 되던 1959년에 거제시 장승포로 이주해서도 약 1년간 돛배를 타고 뱃물질 다녔다고 한다. <해녀노젓는소리>는 이때 들었는데, 노를 저으며 불러보지는 못했다고 한다. 선배 해녀들은 노 젓는 게 서툰 김수녀에게 노를 젓지 못하게 했다고 한다. 그 후 1960년부터는 동력선을 타고 뱃물질 다녔는데, 70살까지 물질했다고 한다.

위의 사례로 볼 때 서부경남지역 중에 거제시와 사천시의 경우, <해녀노젓는소리>의 가창기연인 돛배의 노 젓는 노동은 1960년대 말까지 이어졌고, 그 후는 동력선의 등장으로 소멸되었다고 하겠다.

다음으로 해엄치며 부르던 <해녀노젓는소리> 가창 기연의 소멸 시기를 잠수복(해녀복)의 변천 과정을 통해 살펴보기로 한다.

...(전략)

젊은가정	심은노랑
고향천리	회성만돌고
늑신네가	심은노랑
연해연방	굴아나주소 시
이여사 시	

[김옥련:(김절씨에게) 흐라, 흐라.]

32) 필자 채록, 경남 거제시 장승포동, 2005. 2.19. 김수녀, 여·73세.

[김 절: 흡서(하세요), 지천.]

[조사자: 이제 노래하는 사람은 ... 할마님덜.]

[김옥련: 이제 우리도 노래 안혀여. 이제 오리발 신영 저래 착착착착 가불민  
트멍(툼)이 어선.]

[김 절: 발로 물증홀 때 해여난 소리주, 이 근간은 안흡네다.]

[조사자: 야, 발로 물질홀 때, 갈 땀 서로 박자 맞추멍 안흡네까?]

[김옥련: 아니, 이녁냑으로(자기대로) 가달(발) 영 영(이렇게 저렇게) 가달 놀  
리멍.]

이여도사나            이여사

이여도사 시            이여사 시

[김절: 아이고, 이거 어땡 흥난(어쨌서) 따시(또).]

우리가            가며는

얼마나            가련말고

이여사 시            이여도사 헤

서룬어멍            날낱는날은

해도나돌도            어슨날에

나를난가 시            이여사 헤

이여도사 헤

(하략)...33)

위에 인용한 자료는 현용준과 고광민이 제주도 서귀포시 중문동 대포에서 1981년 5월 17일 제보자 김옥련(여·60)과 김절(여·60)이 가창한 <해녀노젓는소리>이다. 채록자인 현용준과 고광민은 <해녀작업나가는 노래>라는 노래명으로 『韓國口碑文學大系』 9-3에 수록하였다. 그들은 이 노래를 채록하게 된 경위를 다음과 같이 기록하고 있다.

33) 玄容駿·金榮敦, 『韓國口碑文學大系』 9-3(韓國精神文化研究院, 1983), 441~455쪽.

어젯저녁 김옥련씨 댁에서 민요를 듣고나서, 김재현씨와 하룻밤을 자고 난 후, 오늘 아침 9시 경에 바닷가로 나가니 해녀들이 물속에서 툇을 채취하고 있었다. 김옥련씨와 김절씨가 한참 후에 <망사리><sup>34)</sup> 가득 툇을 채취하고 물으로 나왔다. 무척 조사자를 반겼다. 조사자가 오늘도 툇을 채취하러 가기 위하여 해엄칠 때 노래를 불렀느냐고 묻자, 요즘은 잠수복에 잠수화를 신기 때문에 추진력이 좋아서 노래를 부를 필요가 없다고 했다. 또, 노래를 여럿이 합창하면서 해엄치지 않느냐고 물으니, 해녀작업을 해엄치며 나갈 때는 각자가 부른다고 말해 주었다. 조사자가 이 사실에 대하여 지금껏 오해를 해왔었던 것이다. 조사자가 두 여인에게 옛날 생각을 떠올리며 노래를 부탁하자, 김절씨가 먼저 노래를 불렀다.<sup>35)</sup>

위의 인용문에서 보듯이, 해녀들이 물질작업을 하기 위하여 물질작업장까지 해엄치며 나갈 때는 <해녀노젓는소리>를 각자가 부른다고 하였다. <해녀노젓는소리>의 가창기연이 해엄치며 각자가 부르는 것이기 때문에 가락이나 사설이 자연스럽게 전승될 수 있는 여건이 아니다. 다만 여러 명의 해녀들이 돛배를 타고 물질작업을 나가며 ‘젓걸이노’를 짓는 구연상황에서는 <해녀노젓는소리>의 전승이 자연스럽게 이루어질 수 있다. 이는 돛배의 젓걸이노를 저으며 불렀던 <해녀노젓는소리>를 해녀들이 해엄치면서 부르기도 했었다는 사실을 반증한다.

그러면 해녀들이 해엄치면서 불렀던 <해녀노젓는소리>의 가창기연이 소멸된 시기는 언제부터인가 하는 점이다. 이 문제 해결의 단초는 해녀복의 변천 과정이다. 1970년대 초는 해녀복이 다양하여 면제 해녀복(물소중이, 적삼)과 합성섬유로 된 물웃, 고무 잠수복 등 개인의 취향에 따라 선택하게 되었다. 스폰지 옷이라고도 하는 합성 고무 잠수복이 일본에 도입된 것은 1960년대 중반의 일이며 濟州島에는 1970년대에 들어서면서

34) 망사리. 바다에서 해녀가 해산물을 채취하고서 담아 넣는, 그물로 엮어 만든 그물자루로 테왁 밑에 달려 있다.

35) 위의 책, 441쪽.

급속도로 보급되었으나 처음에는 가격도 비싸고 형태에 대한 반감을 가졌다. 그러나 고무 잠수복을 입었을 때는 어획량이 종전의 5배 이상에 달하고 또 수입도 5배로 높아졌기 때문에 1975년대에는 거의 보급이 되었다.<sup>36)</sup> 이기순의 제보에 의하면, 강원도 속초시의 경우 해녀들이 착용하는 고무 잠수복은 세 가지 종류가 있다고 한다. 가을과 겨울에는 6mm, 봄에는 5mm, 여름에는 3.5mm의 두께로 된 고무 잠수복이 그것이다.<sup>37)</sup>

고무 잠수복(Suit)과 함께 도입된 것이 오리발(Fin)이다. 오리발은 추진력을 얻을 목적으로 사용하는 잠수 장비이다. 오리발은 스트랩(조임고무)과 발을 넣을 수 있는 ‘포켓’과 ‘블레이드(판)’으로 구성되며, 재질로는 경화플라스틱과 고무재질로 이루어진 게 많다. 오리발은 발등보다 더 넓은 표면적을 인위적으로 줌으로써 오리발을 아래로 내려 찰 때 물의 저항을 많이 받게 해줘 그 반작용으로 몸이 앞으로 또는 물밑으로 가라앉는 힘을 얻는 목적으로 사용한다.

물질작업장까지 발등으로 헤엄쳐 나갈 때는 오리발을 착용하고 헤엄쳐 나갈 때보다 앞으로 나가는 추진력이 약하다. 위의 인용문에서 보듯이 발등으로 헤엄칠 때는 <해녀노젓는소리>를 가창하였지만, 잠수화인 오리발을 신기 때문에 추진력이 좋아서 노래를 부를 필요가 없다고 하였다.

따라서 물질작업장까지 헤엄쳐 나갈 때 부르던 <해녀노젓는소리>의 가창기연이 소멸된 시기는 고무 잠수복과 오리발이 도입된 1970년대부터라고 하겠다.

### III. 맺음말

본고의 목적은 <해녀노젓는소리> 가창기연의 소멸 시기를 해녀들의

36) 김정숙, 「제주도 해녀복 연구」(이화여자대학교 교육대학원 석사학위논문, 1989), 23쪽.

37) 이성훈, 앞의 책, 213쪽.

본토 出稼와 연안 물질로 나누어 본토로 출가할 때와 물질작업장으로 나갈 때 댕던 선박의 종류와 잠수복(해녀복)의 변천 과정을 통해 규명하는데 있다.

해녀들이 해산물을 채취하기 위해 물질작업장까지 나가는 방식은 해엄쳐 나가는 ‘갯물질’ 방식과 배를 타고 나가는 ‘뱃물질’ 방식이 있다. <해녀노젓는소리>의歌唱機緣은 해녀들이 ‘뱃물질’ 나갈 때 돛배의 노를 젓는 일이나, ‘갯물질’ 나갈 때는 해엄치는 일이다. 본고에서는 그간 주목받지 못한 <해녀노젓는소리> 가창기연의 소멸 시기를 선박 종류와 잠수복의 변천 과정을 통해 추정해 보았다. 논의한 내용을 요약하면 다음과 같다.

본토 출가 시 <해녀노젓는소리> 가창기연인 노 젓는 일은 해녀들이 본토로 처음 출가하기 시작한 1889년 무렵부터 1930년대까지는 帆船만을 이용하여 본토로 출가했기 때문에 1930년대까지만 하더라도 흔했다. 1940년부터 1950년대까지는 발동선과 기범선을 이용하여 본토로 출가하였으므로 노 젓는 일이 급격하게 감소하기 시작하였다. 또한 1963년도에 제주도와 목포·부산을 잇는 정기 여객선들이 취항하면서 발동선과 기범선을 이용하지 않고 주로 여객선을 이용하여 본토로 출가했으므로 노 젓는 일도 사라지게 되어, 1960년대부터는 사실상 <해녀노젓는소리>의 가창 기연인 노 젓는 일이 완전히 사라졌다고 보았다. 이러한 사실은 海運·船舶史, 여객선 취항 시기를 토대로 하여 밝혔다.

연안 물질 시 물질작업장까지 돛배의 노를 저어 나갈 때 부르던 <해녀노젓는소리> 가창기연의 소멸 시기는 서부경남지역 중에 거제시와 사천시의 경우, <해녀노젓는소리>의 가창기연인 돛배의 노 젓는 노동은 1960년대 말까지 이어졌고, 그 후는 동력선의 등장으로 소멸되었다고 보았다. 이러한 사실은 필자가 경상남도 사천시와 거제시에 거주하는 해녀들로부터 채록한 자료를 토대로 규명하였다.

또한 연안 물질 시 물질작업장까지 해엄쳐 나갈 때 부르던 <해녀노젓

는소리>의 가창기연이 소멸된 시기는 고무 잠수복과 오리발이 도입된 1970년대 이후부터라고 보았다. 이러한 사실은 해녀들의 구술 자료를 참고하여 규명하였다.

<해녀노젓는소리>의 구연과 전승은 자연 조건에서는 있을 수 없고 인위 조건에서만 구연되고 조사할 수 있다. <해녀노젓는소리>의 가창기연이 소멸된 이후 <해녀노젓는소리>의 연행 양상은 어떻게 변화되었는지에 주목해야 하는 이유다. <해녀노젓는소리>의 구연 현장이 바다의 일터에서 무대의 민속 공연으로 전환되는 양상에 대한 연구는 뒤로 미룬다.

핵심어: 해녀, <해녀노젓는소리>, 가창기연(歌唱機緣), 소멸 시기, 출가(出稼), 해녀복(잠수복), 돛배, 동력선, 여객선, 출가 물질, 연안 물질.

#### <참고문헌>

『국문학보』 제10집, 제주대학교 국어국문학과, 1990.

강대원, 『해녀연구』 개정판, 한진문화사, 1973.

金斗奉, 『勝地沿革 濟州島實記』, 濟州島實蹟硏究社, 1936.

김영돈, 「제주도민요연구-여성노동요를 중심으로-」, 동국대학교 박사학위논문, 1983.

金在瑾, 『우리 배의 역사』, 서울대학교 출판부, 1989.

\_\_\_\_\_, 『韓國船舶史硏究』, 서울대학교 출판부, 1984.

\_\_\_\_\_, 『韓國의 배』, 서울대학교 출판부, 1994.

김정숙, 「제주도 해녀복 연구」, 이화여자대학교 교육대학원 석사학위논문, 1989.

木浦誌編纂會編, 『木浦誌』, 同會發行, 1914.

- 석주명, 『제주도수필』, 보진재, 1968.
- 安秉珪, 「李朝時代の 海運業 —그 實體와 日本海運業의 侵入—」, 『朝鮮社會의 構造と日本帝國主義』, 龍溪書舍, 1977.
- 禹樂基, 『濟州道 大韓地誌1』, 韓國地理研究所 刊行部, 1965.
- 윤치부, 「제주 민요의 기능별 분류」, 『제주교육대학교 논문집』 제25집, 제주교육대학교, 1996.
- 이성훈, 「민요 제보자의 생애와 사설」, 『백록어문』 제2집, 제주대학교 국어교육연구회, 1987.
- \_\_\_\_\_, 『해녀의 삶과 그 노래』, 민속원, 2005.
- 朝鮮總督府農商工部編, 『韓國水産誌』 제3집, 朝鮮總督府農商工部, 1910.
- 玄容駿·金榮敦, 『韓國口碑文學大系』 9-3, 韓國精神文化研究院, 1983.
- 다카하시 노보루(高橋 昇) 著, 洪性穆 譯, 『朝鮮半島의 農法과 農民—濟州島編—(1939)』, 濟州市우당도서관, 2000.
- 후지나가 다케시(藤永 壯), 洪性穆 譯, 「1932年 濟州島 海女の 鬪爭」, 『「濟州島」의 옛 記錄』, 濟州市愚堂圖書館, 1997.

## Extinction of the Chances to Sing <Women Divers' Rowing Songs>

Lee, Seong-hun\*

This study aims to verify the time of extinction of the chances to sing <Women Divers' Rowing Songs> through the process of changes in the types of ships and diving suits used by women divers when leaving for mainland and working in the sea.

In order to move out to working sites to catch marine products, women divers used the method of swimming and sailing in the ship. The chances to sing <Women Divers' Rowing Songs> were when women divers swam or rowed a sailboat to the working sites. In this study, I estimated the time of extinction of chances to sing <Women Divers' Rowing Songs>, which had not drawn attention in the past, through the process of changes in the types of ships and diving suits used by women divers. Details of discussion are summarized as of the following.

The act of rowing, the chance to sing <Women Divers' Rowing Songs>, in leaving for mainland had been common up until 1930s as women divers left for mainland by using only the sailing boats from around 1889 to the 1930s, the period in which leaving for mainland by women divers first started. From the 1940s to the 1950s, motor ships and steam-and-sail boats were used to leave for mainland. Therefore, the act of rowing rapidly decreased. Also, as regular passenger ships entered service between Jeju-do and Mokpo · Busan in 1963, women divers used

---

\* Instructor, Department of Korean Language and Literature, Soongsil University. Special Researcher, Educational Research Institute, Cheju National University

mainly the passenger ships rather than motor ships and steam-and-sail boats to leave for mainland. With this, the act of rowing disappeared as well. It is considered that the act of rowing, the chance to sing <Women Divers' Rowing Songs>, completely disappeared in the 1960s.

In terms of the time of extinction of the chances to sing <Women Divers' Rowing Songs> when rowing sailboats to working sites in the coast, the act of rowing a sailboat, the chance to sing <Women Divers' Rowing Songs>, in Geoje-si and Sacheon-si among the western districts of Gyeongsangnam-do, continued on until the end of the 1960s and is thought to be extinct with introduction of powerboats.

Also, the time of extinction of the chances to sing <Women Divers' Rowing Songs> when swimming out to working sites in the coast is thought to be after the 1970s in which rubber diving suits and fins were introduced.

Key-words : women divers, <Women Divers' Rowing Songs>, the Chances to Sing, the time of extinction, regular passenger ship, sailboat, powerboat, rubber diving suit.