

경기도무형문화재

제11호 조선장 보유자

김귀성



한선의 노를 저어 전통의 시간 속으로



과거부터 현재에 이르기까지 한 나라의 과학과 기술력을 판정하는 하나의 지표가 조선술이다. 조선술은 일반인이 생각하는 이상으로 다양하고 복잡한 기술의 집약이다. 그래서 세계 각국의 선박기술의 발달사는 의외로 흥미진진하고,비사도 많다. 영국 해군이 스페인 무적함대를 격파한 사건은 16세기 유럽의 역사를 바꾸었다. 이 승리의 결정적인 요인이 영국 해군의 신형 함선이었다. 스페인 배들은 바람과 조수를 진행할 수 없었던 반면 영국의 전함들은 자유자재로 움직일 수 있었던 것이다.

그런데 엔진으로 움직이는 기선이 나오기 전까지는 동양의 조선술은 서양을 능가하고 있었다. 그래서 마르코 폴로는 그의 동방견문록에서 당시 서양 배의 수준을 훨씬 능가하는 중국의 배에 대하여 상당히 많은 분량을 할애했다. 이렇듯 조선술은 한 나라의 해양세력을 좌우하는 중요한 기술이라 할

수 있다. 육로가 지금처럼 발달하지 않았던 옛날에는 바닷길과 강물을 따라 물자를 수송하고 병력이 이동하는 나룻배나 병선이 중요한 교통수단이었다. 과거 삼국시대 후고구려가 삼을 통일할 수 있었던 것도 수로를 이용한 방법을 적절히 구사하여 후백제의 후방을 교란하여 적의 사기를 떨어뜨린 것이 주요한 원인이라고 할 수 있다.

또한 배는 우리 민족, 특히 양반 계층의 선비들에게는 음풍농월과 풍류의 주요한 수단이었다. 자연과 인간을 이어주고, 자연 속으로 인간을 안내했던 나룻배 하나는 바로 세상사욕을 버리고 무위자연 할 수 있도록 인간의 심성을 순화해 주었던 것이다.



해양민족의 자긍심, 조선술

우리나라도 해양왕국으로 불릴 정도로 조선술이 뛰어났고, 중국과는 또 다른 독자적인 조선술이 발달했다. 고려말의 왜구 소탕과 임진왜란의 극복에 결정적인 역할을 한 것이 조선의 배였다.

그러나 안타깝게도 우리 전통 선박의 건조기술은 이미 상당히 사장되었다. 거북선마저도 몇 장의 도면과 그림만 남아 있어 완전한 복원이 쉽지가 않다.

바다를 운행했던 병선과 조운선과 달리 강에서 운행하도록 설계된 배들도 있었다. 이를 강선이라고 한다. 대표적인 강선이 나룻터에서 강을 건널 때 사용하는 나룻배와 거룻배이다. 나룻배나 거룻배의 공통점은 돛대가 없다는 것이다. 돛을 사용하는 강선은 야거리배 라고했는데, 이 배는 바다와 육지에서 모두 사용하는 배로 바다를 지난 후 강을 통해 내륙으로 진입하였다. 이 배는 바닥이 평평해서 강변의 모래밭에 그대로 앉을 수 있었다.

강선의 제작기술자들은 대부분 한강 유역에 살고 있었다. 그것은 우리나라의 수로중에서 상업적으로 가장 중요한 수로가 서울로 통하는 한강수로였기 때문이다. 한말까지만 해도 우리나라 최고의 운송로는 수로였다. 배는 달구지보다 훨씬 많은 짐을 빠르게 운송할 수 있었다.



전통 조선술의 유일한 장인

강선 제작기술은 한강 유역에서 근근이 근래까지 이어졌다. 그러나 최근에는 전통장인들이 고령으로 사망하고, 기능전수자는 드물어 거의 맥이 끊어질 정도로 위기를 맞고 있다. 참 안타까운 일이다. 그래서 현재는 김귀성씨가 거의 유일한 장인이다. 김귀성씨 집안은 8대째 한강 나루, 현재는 팔당댐 밑인 하남시 배알미동에 살면서 조선과 나룻터일에 종사한 집안이다. 부친 김용운씨도 가업을 이어받아 선박장이 되었고, 그 업을 김귀성씨가 이었다.



하남시청 공원에 전시한 횡포돛배와 경기도 박물관에 전시한 마상이 배는 김귀성씨가 부친 김용운씨와 함께 만든 작품이다.

전통 조선술은 반드시 보존되어야 하는 기술이며 강선을 넘어 단절된 병선과 거북선의 제조기술까지 되살려 내야 하는 마당에 조선장의 대가 거의 끊어질 위기에 놓였으니 참 안타깝다. 그만큼 기능전수자인 김귀성씨의 사명이 막중하다 하겠다.



▶ 보유자 제작 양평 두물머리 황포돛배



▶ 자신이 제작한 황포돛배 위의 보유자



(하남=연합뉴스) 김경태 기자

하천 뱃길이 주요 운송로였던 시절 생활필수품을 실어나르던 황포돛배가 한 장인(匠人)에 의해 원형 그대로 복원됐다. 경기도 무형문화재 11호 조선장(造船匠) 기능보유자 김귀성(金貴星, 53)씨는 27일 경기도 하남시 미사동 한강 조정경기장에서 전통 한선(韓船)으로 제작된 황포돛배를 공개했다.

하남시가 지난해 도·시비 8천700만원을 확보해 관광용으로 제작. 의뢰한 이 배는 길이 20m, 너비 4.3m, 돛대 11.5m 크기로 지난 14일 양평 두물머리에서 진수된 축소형 아닌 예전에 운항되던 규모와 제작방식을 최대한 살려 복원한 것이다.

“조선 사대부 풍류 한강에 재현”    본문듣기 | 설정

경향신문 기사입력 2004-12-13 18:50 | 최종수정 2004-12-13 18:50

 공감  댓글 



“내년에는 어찌됐든 쌍돛황선을 한강에 띄울 생각입니다.”

지난달 말 새우젓·소금, 숲과 산나물을 싣고 한강을 오르내리던 황포돛배를 복원해 화제를 모았던 조선장(造船匠) 김귀성씨(55·경기도 무형문화재 제11호). 이번엔 ‘쌍돛황선’을 만든다고 했다.

하남시 강변 공터. 비닐하우스처럼 열기설기 지어놓은 그의 작업장 한쪽 깊숙한 곳에서 다듬어지고 있었다.

그는 우수한 우리 한선이 잊혀져 가는 것을 못내 안타까워 했다. 작업장 부근의 마른 풀들도 겨울 강바람에 손을 비벼대며 조바심을 냈다.

“임진왜란 때 일본 수군이 조선 수군한테 참패당한 이유를 아세요?”

느닷없이 그가 물었고 뒤이어 그의 ‘한선 찬가’가 한참이나 이어졌다.

“조선 배는 못을 밖에서 안으로 지르는 데 반해 일본 배는 못을 안에서 밖으로 지릅니다. 두 배가 부딪치면 조선 배는 못이 더 깊숙히 박히게 되죠. 반면 일본 배는 못이 빠져 부서지게 됩니다. 또 조선 배는 나무판을 톱지게 깎아 판끼리 서로 맞물리게 해 웬만해서는 부서지지 않습니다.”

그는 중학생 때 배 만드는 연장을 처음 손에 잡았다. 그의 아버지, 고 김용운 선생도 배 만드는 조선장이었다.

“중학교 때만 해도 한강을 오르내리는 황포돛배가 200~300척은 됐어요. 우리 마을(그는 예전에 나루터로 유명했던 하남시 배알미동에서 8대째 산

다)에도 20~30척씩 돛배들이 묶여 있었어요. 배 주문이 몰려 아버지 일손을 돕는답시고 연장을 만지게 된 거지요.”

그는 인천으로 다니며 전통 못을 사오는 심부름을 하며 일을 배웠다. 그는 아버지가 만든 돛배가 3,500척쯤 된다고 했다. 대개는 5~6인용이라고 했다. 그의 마을에서 셋이 대학에 들어갔는데 자신도 그 중 하나였다면서, 당시 배 만드는 일이 얼마나 호황이었는지 짐작하겠느냐고 했다.

한강에 댐이 들어서며 뱃길을 막아선 1970년대 말부터 배 만드는 일은 사양산업이 됐다.

“그때는 먹고 살기 위해 연장을 놓고 보험회사를 다니기도 했지요.”

최근 전통문화재가 조금씩 각광을 받자 그의 배 만드는 일도 점차 늘어났다. 최근 그는 5척의 돛배를 지어 부여, 양평, 하회마을, 하남시, 석촌호수로 시집 보냈다. 내년엔 또 지금까지 자신이 지은 황포돛배를 불러모아 한강에서 ‘한선축제’를 벌일 생각이다.

“예전에 하던 그대로 돛배선단을 구성해 정선에서 시작해 나루마다 들러 숯과 산나물을 사 신고 한강을 따라 고양시까지 내려가는 거지요. 정선에서 하고 있는 뗏목축제를 같이 하면 더 멋있을 것 같지 않아요?”

경기문화 재발견
시리즈 7



경기도지정
무형문화재 제11호

조선장 (造船匠) 김귀성의 장인 정신

우리 배 [韓船] 이야기

경기문화재단

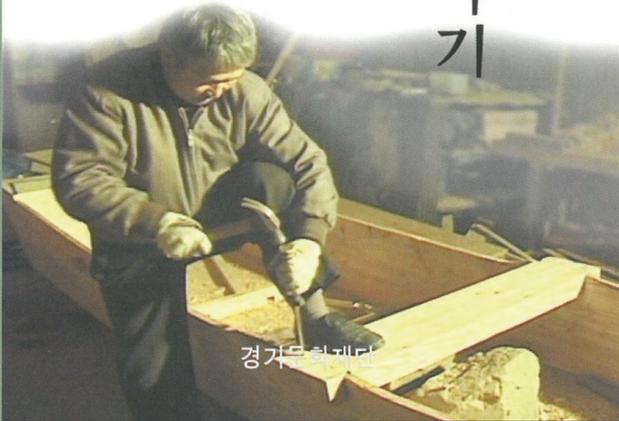


경기문화 재발견 시리즈 7
경기도지정
무형문화재 제11호



조선장 (造船匠) 김귀성의 장인 정신

우리 배 [韓船] 이야기



경기문화재단

▶ 기록영상 : 우리 배 이야기(경기문화재단 제작, 경기학연구센터 홈페이지에서 시청 가능)

경력

- 1951년 05월 3일 하남시 배알미동 1번지에서 출생
- 1993년 10월 부친 김용운 경기무형문화재 제11호 조선장으로 지정
- 1994년 09월 하남시청 내 황포돛배 출품전시(20m)
- 1996년 05월 경기도립박물관 내 마상이배 출품 전시함(원형복원)
- 1998년 04월 경기무형문화재 제11호 조선장(제2대)로 지정
- 2001년 05월 마상이배 광주도자기 엑스포(행사주관) 및 출품
- 2002년 02월 석촌호수에 당두리 돛배 2척 진수보존(송파구청)
- 2002년 05월 황포돛배 석촌호수에 진수(길이20m, 송파구청)
- 2003년 01월 (사)한국무형문화재기능보존협회이사
- 2003년 01월 (사)경기무형문화재총연합회 이사장 취임
- 2003년 08월 하회마을 거룻배 2척 진수(안동시)
- 2003년 12월 쌍돛황선(길이 19m) 복원
- 2003년 09월 하남시청 황포돛배(길이20.5M) 복원(하남시)
- 2004년 02월 부여군청 궁남지 황포돛배 진수 보존(부여군)
- 2004년 06월 양평군청 황포돛배 복원진수(양평군청)
- 2004년 11월 하남시청 황포돛배(길이 20.5m) 복원진수(하남시)
- 2005년 05월 여주군청 황포돛배(길이 20M) 유람선 복원진수
- 2005년 03월 제30회 대한민국 전승공예대전 운영위원(문화재청)
- 2006년 02월 경기관광공사 사장 표창
- 2006년 05월 진주 축석루 황포돛배 복원진수(진주시)
- 2006년 03월 (사)한국중요무형문화재 기능보존협회 이사취임
- 2006년 03월 전통한선 연구소 대표 취임
- 2006년 05월 진주시청 황포돛배 복원 진수
- 2007년 09월 백마강 정자각선(20m/21톤) 2척 복원진수(부여군청)



강선 제작기술은 한강 유역에서 근근이 근래까지 이어졌다. 그러나 최근에는 전통장인들이 고령으로 사망하고, 기능전수자는 드물어 거의 맥이 끊어질 정도로 위기를 맞고 있다. 참 안타까운 일이다. 그래서 현재는 김귀성씨가 거의 유일한 장인이다. 김귀성씨 집안은 8대째 한강 나루, 재는 팔당댐 밑인 하남시 배알미동에 살면서 조선과 나룻터일에 종사한 집안이다. 부친 김용운씨도 가업을 이어받아 선박장이 되었고, 그 업을 김귀성씨가 이었다.

전통 조선술은 반드시 보존되어야 하는 기술이며 강선을 넘어 단절된 병선과 거북선의 제조기술까지 되살려 내야 하는 마당에 조선장의 대가 거의 끊어질 위기에 놓였으니 참 안타깝다. 그만큼 기능전수자인 김귀성씨의 사명이 막중하다 하겠다.

문의 : 010-5546-2259