麟蹄

뗏목

(증보판)

麟蹄文化院

2002

1985

崔承洵
朴敏一
崔福奎

麟蹄文化院

발간사

방 효 정
인제문화원 원장

우리 인제군은 산이 많은 지리적 여건에 따라 자연히 옛 선인들은 산에서 얻어지는 임산물로 삶을 영유하여 왔기에 그 어느 고장보다 산간문화의 발원지라고 말할 수 있다.

당시의 대표적인 임산물은 각종 나물과 약초 또한 나무를 이용한 생활도구와 화목 그리고 목재 등이었다.

이 중에서도 임목자원은 우리 나라의 산업발달에 원동력이 되어 왔고, 그 수요를 충당하는 공급으로 소양강 수로를 이용했던 뗏목이 임산자원을 제공하는 원천이 되어 왔다.

이후 문명의 발달로 여러 군데 댐이 건설되고 육로를 이용하는 교통수단의 발전으로 성행되었던 뗏목 생활사는 그 자취를 감추면서 희미한 기억으로 남겨져 왔다.

아울러 당시 뗏목 생활에 종사하여 왔던 원로 경험자 분들도 대부분 별세하는 상황에 이르고 있는 가운데 몇 분이 생존하고 있는 것이 다행이었다.

이러한 상황에 늦은 감은 많지만 인제군과 본원에서는 지난 85년도에 강원대학교 박물관의 민속학과 역사학 연구진에 의뢰하여 집

중적인 조사로 발굴되어 재현과 아울러 「인제 뗏목」 책자를 발간하여 기록으로 남기게 되었다.

그러나 순연적인 해가 거듭되면서 뗏목의 민속사는 우리의 곁에서 또다시 잊혀져 가는 아쉬움으로 멀어져 가고 있고 문헌으로 가치성을 갖고 보존되어 오던 「인제 뗏목」 책자도 재고가 없어 찾는 이로 하여금 늘 아쉬움을 남겨 왔다.

그런 가운데 본원에서는 뗏목 민속사를 재적립 보존하고자 하는 차원으로 뗏목이 이루어지기까지 작업과정을 처음부터 끝까지 재현하고 영상기록으로 남기고자 소요되는 재원을 인제군에 요청한 바 쾌히 지원수락과 함께 그 결실을 보게 되었다.

차제에 지원을 아끼지 않으신 인제 군수님에게 감사를 드리고 또한 원로이신 손용인 님과 박해순 님의 고증과 직접 재현을 함께 해주신 데 대하여 깊은 감사를 드리며 또한 함께 동참하여 협조해 주신 심홍규, 김종근, 김종식, 전재홍 등 지역 주민에게도 고마움을 드린다.

또 한 가지로 영상기록은 남겼으나 문헌으로 계승하고자 하는 「인제 뗏목」 책자가 크게 소요되기로 금번에 증보판으로 하여 발간하게 되었음을 기쁘게 생각하며 이 책자가 「인제 뗏목」 역사학을 연구하고자 하는 분에게 조금이나마 보탬이 되었으면 기대한다.

2002년 12월

차 례

Ⅰ. 머리글 ……11
Ⅱ. 뗏목의 역사 ……17
Ⅲ. 인제 지역의 삼림과 그 역사 ……21
Ⅳ. 인제 지역의 자연환경 ……26
1. 지형과 지세 ……26
2. 인제 지역의 기상 ……31
Ⅴ. 벌목(伐木) ……33
1. 벌목 전 준비작업 ……33
(1) 수종(樹種)……34
(2) 산치성(山致誠)……35
2. 벌목(伐木) 작업 ……36
(1) 벌목 시기 ……36
(2) 벌목 수령(伐木樹齡) ……37
(3) 도구와 방법 ……39
(4) 표지(標識)……41
Ⅵ. 운목(運木) ……42
1. 하산(下山) ……42
(1) 통길……42
2. 소를 이용한 운목 ……46
3. 목도에 의한 운목 ……47
(1) 목도채……47
(2) 목도줄……48
(3) 목도질과 인원 ……48

(4) 목도소리……49
4. 물길에 의한 운목 ……52
(1) 적심……52
(2) 데미떨이……52
Ⅶ. 뗏목 조립과 구조 ……54
Ⅷ. 벌류(伐流) ……61
1. 강치성(江致誠) ……63
2. 운로(運路) ……65
(1) 인제(麟蹄)－춘천(春川) 간의 여울 ……65
(2) 춘천－서울 간의 여울 ……67
(3) 인제－춘천－서울 간의 정류처(停留處)와 주막(酒幕)
이 있는 마을 ……68
3. 뗏목 아리랑과 그 세계(世界) ……68
4. 한강 원가(漢江 怨歌) ……73
5. 일화(逸話) ……74
(1) '썩쟁이'와의 수작(酬酌) ……74
(2) 천수 통과(淺水 通過) ……76
(3) 뗏꾼의 의리(義理)와 협동(協同) ……76
(4) 공가(工價)……77
6. 귀향(歸鄕) ……78
Ⅸ. 맺음 글 ……79

사진(차례)

사진 1. 뗏목 운행 경력자 ……84
사진 2. 서화천과 내린천 ……85
사진 3. 합강 전경 ……86
사진 4. 한계천과 미륵천 ……87
사진 5. 소양강……88
사진 6. 한계리의 삼림과 소나무 ……89
사진 7. 황장금표……90
사진 8. 산치성과 벌목 ……91
사진 9. 벌목……92
사진 10. 벌목 광경 ……93
사진 11. 가지치기……94
사진 12. 줄을 매어 운목하는 모습……95
사진 13. 목도와 멜빵을 이용한 통나무 운반 ……96
사진 14. 지게와 소를 이용한 통나무 운반 ……97
사진 15. 강으로 통나무를 운반하는 광경과 적심 ……98
사진 16. 통나무의 적심 ……99
사진 17. 목재 수송차와 운반된 벌채목 ……100
사진 18. 뗏목을 엮기 위해 구멍을 뚫은 통나무와
강다리 · 그레 ……101
사진 19. 뗏목을 엮는 모습 ……102
사진 20. 뗏목을 엮는 모습 ……103

사진 21. 완성된 뗏목의 엮인 모습 ……104
사진 22. 강다리를 세우는 모습과 완성된 뗏목의 모습 ……105
사진 23. 완성된 뗏목의 출발 직전의 모습……106
사진 24. 출발 직전의 뗏목 위에서 지내는 강치성 ……107
사진 25. 강치성과 출발한 뗏목의 모습 ……108
사진 26. 그레와 강다리……109
사진 27. 그레를 젓는 모습 ……110
사진 28. 운행 중인 뗏목 ……111
사진 29. 운행 중인 뗏목 ……112
사진 30. 한강과 무산의 뗏목 ……113
사진 31. 두만강의 뗏목……114
사진 32. 압록강의 뗏목……115
사진 33. 압록강의 뗏목 저목장 ……116
사진 34. 대동강의 뗏목 해체와 회령의 저목장……117
사진 35. 통나무 자르기와 켜기 ……118
사진 36. 소에 실려 거리로 나온 땔감……119
사진 37. 뗏목 운행 경력자와 합강문화제에서 시연되는
목도 운반……120
사진 38. 인제 뗏목의 시연 모습 ……121
사진 39. 인제 뗏목의 시연 모습 ……122
사진 40. 인제 뗏목의 시연 모습 ……123
사진 41. 인제 뗏목의 시연 모습 ……124
사진 42. 목재 가공 도구 ……125
사진 43. 각종 톱……126

증보판(사진)

사진 1. 황장목 ····· 148
사진 2. 벌목 입산 ····· 149
사진 3. 산치성 ····· 149
사진 4. 도끼 벌목 ····· 150
사진 5. 껍질 깎기 ····· 151
사진 6. 나무 끌기 ····· 151
사진 7. 통길 만들기 ····· 152
사진 8. 통길 ····· 152
사진 9. 통길 나무 하산 ····· 153
사진 10. 집하장→. 목도 운반 ····· 153
사진 11. 원목 하산 ····· 154
사진 12. 원목 토장 쌓기 ····· 154
사진 13. 목도 운반 ····· 155
사진 14. 어깨 메기 운반 ····· 155
사진 15. 적심 운반 ····· 156
사진 16. 데미떼기 ····· 156
사진 17. 뗏목 나무 코 뚫기 ····· 157
사진 18. 강다리 만들기 ····· 157
사진 19. 둔테가지 ····· 158
사진 20. 뗏목 엮기 ····· 158
사진 21. 뗏목 엮기(만들기) ····· 159

사진 22. 강치성 ……159
사진 23. 뗏목 출발 준비……160
사진 24. 뗏목 운행 ……160
사진 25. 주모와의 만남 ……161
사진 26. 뗏목 위에서 주모와 놀이 ……161

Ⅰ. 머리글

강원도 지역은 예나 지금이나 우리 나라에서는 산이 많고, 물이 많은 곳으로 유명하여 왔다. 그와 같이 산 · 물이 많은 곳이라 자연히 나무가 무성하였고 그렇기 때문에 우리 민족에게 엄청난 임산자원(林産資源)을 제공하는 원천이 되었던 곳이다. 그 중에서도 임목자원은 우리 나라가 근대화되어 건축재료 · 연료 따위를 광물성으로 사용하기 이전까지는 가장 중요한 산업의 원동력이 되었던 것이다.

1940년대까지만 하여도 우리 나라 대부분의 건축물들은 나무를 이용하였으며 음식물을 조리하여 먹는 연료도 거의 나무를 사용하였다. 그래서 수도인 서울에서는 많은 건축 재목과 불땔 나무가 꼭 필요하였었고 이 수요를 충당하기 위하여 그 인근 지역에서 땔나무는 일부 구할 수는 있었으나 건축 재목은 한강의 물길을 이용하여 강원도 깊은 산골에서 벌채하여 뗏목으로 운반되어 온 것을 사용하는 것이 주요한 공급원이었다.

이렇게 서울 지방의 각종 산업에 필요한 목재의 수요를 담당하였던 강원도의 산림은 오늘날엔 그 울창함이 비록 조금 줄어들었다 하지만 과거의 산림은 하늘을 가리도록 굵고 높은 수목이 빽빽하게 들어찬 산악 지역이 많았다고 한다.

강원도 지방에서도 태백산맥의 설악산을 낀 인제 지역과 오대산을 낀 평창 · 영월 지역이 가장 수목이 울창하였으며 그와 함께 나무들을 서울로 운송하는데 절대적으로 필요한 수로(水路)를 제공하여 주는 북한강과 남한강이 있었기 때문에 더욱 좋은 조건을 갖고 있었던 곳이다.

이렇게 물길을 이용하여 목재를 운반하는데 있어 가장 좋은 수단이 목재로 사용할 나무를 뗏목으로 엮어 강의 상류에서 하류까지 자연적으로 흘러내려 가는 물 위에 띄우는 것이었다. 강물에 띄운 뗏목은 물의 흐름이 빠르고 많을 때에는 3~4일이면 서울에 도착하였다니 그 운반 속도도 오늘날과 비교하여 과히 늦은 것도 아니며 그 수송량이 엄청나게 많았다고 하는 점으로 보아 아주 유용한 운송 수단이었다고 볼 수 있다.

강원도에서도 인제 지역 합강에서 엮어 서울로 내려 갔던 인제 뗏목은 1943년 청평 댐이 건설되어 수로가 끊기기 전까지는 목재 운반량도 많고 나무의 질도 좋았기 때문에 아주 유명한 것이었다. 그러나 우리 나라가 근대화되면서 한강에 각종 댐이 건설되어 물길이 끊어짐과 동시에 자동차 · 기차 등의 교통수단이 발달하자 자취를 감추기 시작하였다. 그래서 뗏목 운송에 종사하였던 뗏꾼들은 모두 생업을 잃어버리게 되어 다른 직종을 찾게 되었다.

현재 이 뗏목 운송에 종사하였던 분들의 대부분이 별세하고 몇 분만 생존해 있는 상태이기 때문에 과거 우리 나라 산업사(産業史)를 연구하는데 있어 없어서는 안될 수운(水運) 연구가 급히 서두르지 않으면 불가능하게 될 위기에 처하였던 것이다.

물론 뗏목에 관한 연구는 1945년 이전 일본인들에 의하여 일부 시도된 일은 있으나 우리 나라를 식민지화하고 한국에서 산출되는 각종 자원을 수탈하기 위한 방법으로 조사된 것이기 때문에 순수한 학문적 연구라고 볼 수 없는 것이었다. 또 조사한 내용도 아주 빈약한 상태이기 때문에 현재의 연구에 큰 도움을 줄 수 없었다.

이러한 상태이기 때문에 현재 생존해서 과거 뗏목 운행에 관한 사실을 실증할 수 있는 분들이 계실 때 조사 연구가 진행되어야지 만약 몇 년 뒤에 이러한 분야에 관심을 갖게 된다면 이미 늦어서 연구가

불가능할 것이다. 이를 짐작한 인제문화원에서는 인제 지역의 과거 산업과 사람들의 생활상을 밝혀내고자 노력하던 중 인제 지역에서 가장 중요한 산업으로 번성을 보았던 뗏목을 복원 · 발굴하여 재현하고자 하는 열의를 갖게 되었다.

그래서 1984년 12월 27일 강원대학교 박물관의 민속학 · 역사학을 연구하는 학자들과 협의를 하여 인제 뗏목 학술조사 연구진을 구성하게 되었다. 당시 조직된 학술조사단의 구성은 다음과 같이 이루어졌다.

인제 뗏목 학술조사단

단　　장 : 최복규(강원대학교 박물관장)
조사위원장 : 최승순(강원대학교 교수)
　　박민일(강원대학교 교수)
　　심용섭(강원도 문화재 전문위원)
조 사 원 : 류근철(강원대학교 박물관 연구원)
　　박호선(　〃　〃　직원)
　　정연우(　〃　〃　조교)
조사보조원 : 박혜자(　〃　〃　직원)
김용백 · 안병현 · 허미영 · 길기수 · 황동욱(강원대학교 학생)

또 이 인제 뗏목 학술조사단을 돕기 위하여 인제군의 관계자 여러분이 참여하였는데 그 명단은 다음과 같다. 물론 인제군수와 인제문화원장의 적극적인 협조가 있었음을 필두로 하여 인제군의 신재현(공보실장) · 박동화(공보계장) · 이만철(문화원 사무국장) · 박해순(문화원 이사) · 김진규(인제읍 부읍장) · 마상화(남면 부면장)

그밖의 군민들이 많은 협조를 아끼지 않았다.

이상과 같은 조사단은 1985년 1~3월에는 뗏목에 관한 문헌조사나 전설에 대하여 수집을 시작하였고 과거 뗏목 운행에 경험이 있는 사람들을 탐방 · 조사하였다.

그 후 3월 22일부터는 인제 지역을 대상으로 집중적인 조사와 경험자들의 증언을 녹음하고 자연환경을 살피기 위하여 지리적인 답사를 실시하였다. 이러한 학술조사에 기초하여 인제군과 문화원에서는 1985년 6월 14~15일에 실시되었던 「강원도 민속경연대회」에서 '인제 뗏목' 이란 명칭으로 출연하여 최우수상을 수상함과 함께 강원도민들에게 과거 뗏목 산업이 융성하였음을 인식시키게 되었다(사진 38 · 39).

그 후 이 인제 뗏목은 '인제 뗏목꾼소리' 라는 제목으로 1985년 9월 19~21일에 실시된 제26회 「전국 민속예술경연대회」에 출연하여 좋은 반응을 일으키기도 하였고(사진 40 · 41), 춘천에서 1985년 10월에 개최된 전국 체육대회에서도 민속예술로서 실연하여 각계의 격찬을 받기도 하였다. 또 이 '인제 뗏목' 은 그 중요성을 인식받아 1986년에 실시될 제27회 「전국 민속예술경연대회」에 시범종목으로 출연하여 전 국민에게 인제 지역 뗏목의 형태나 노래 등을 소개함으로 우리의 전통문화를 재인식시키는데 계기를 마련하게 될 것으로 생각한다.

물론 '인제 뗏목' 은 민속이나 예술적인 면에서 연구하는 것보다 과거 우리 민족의 생활사를 알 수 있는 산업적인 면에서 연구하는 것이 바람직하다고 생각한다. 다만 이것을 민속적인 분야에서 다루어 당시 생활상이나 우리의 사회상을 고찰할 수 있도록 돕기 위하여 놀이화하였으나 실은 과학적인 조사분석과 고찰이 필요한 주제이다.

그렇기 때문에 이 보고서에서는 1943년 이전 인제 지역에서 서울

까지 흘러내려 갔던 뗏목의 역사를 살펴봄과 동시에 뗏목의 형태 · 탔던 사람들과 관계자들의 생활상 · 의식(意識)구조 · 노래나 의식(儀式)을 통한 삶의 애환을 살펴 볼 생각이다.

이 보고서를 작성하기 위하여 1945년까지 뗏목을 탔거나 그 운행 사항을 자세히 관찰하였던 여러 분들의 고증을 듣고 참고하였는데 현재 생존하여 계신 분들은 다음과 같다. 그 분들의 뗏목을 운행한 경력과 함께 사진을 보기 바란다.

1. 김계근(金桂根 · 사진 1-①)
   - ○생년월일 : 1898년 7월 16일생(현재 88세)
   - ○본　　적 : 인제군 인제읍 상동 100번지
   - ○현 주 소 : 인제군 인제읍 상동 2리
   - ○경　　력 : 1918년(당시 20세)부터 1943년(당시 45세)까지 25년간 뗏목 운행
2. 임일남(林一男 · 사진 1-②)
   - ○생년월일 : 1912년 5월 10일생(현재 74세)
   - ○본　　적 : 인제군 인제읍 합강 2리 3반 297번지
   - ○현 주 소 : 인제군 인제읍 합강 2리 3반 297번지
   - ○경　　력 : 1930년(당시 18세)부터 1945년(당시 33세)까지 15년간 뗏목 운행
3. 손용인(孫龍仁 · 사진 1-③)
   - ○생년월일 : 1913년 10월 8일생(현재 73세)
   - ○본　　적 : 인제군 인제읍 합강리
   - ○현 주 소 : 인제군 인제읍 상동 3리 6반
   - ○경　　력 : 1934년(당시 21세)부터 1945년(당시 32세)까지 11년간 뗏목 운행

4. 심한호(沈漢浩 · 사진 1－④)

○생년월일 : 1920년 3월 16일생(현재 66세)

○본　　적 : 인제군 인제읍 합강 2리 1반

○현 주 소 : 인제군 인제읍 합강 2리 1반

○경　　력 : 1934년(당시 14세)부터 1945년(당시 25세)까지 11년간 뗏목 운행. 주로 앞사공을 했음

5. 송태익(宋泰益 · 사진 1－⑤)

○생년월일 : 1921년 3월 8일생(현재 65세)

○본　　적 : 인제군 인제읍 덕산리 624번지

○현 주 소 : 인제군 인제읍 합강 2리 3반

○경　　력 : 1937년(당시 16세)부터 1945년(당시 24세)까지 8년간 뗏목 운행

6. 박해순(朴海順 · 사진 1－⑥)

○생년월일 : 1925년 1월 25일생(현재 61세)

○본　　적 : 인제군 남면 부평리

○현 주 소 : 인제군 상동 4리 2반

○경　　력 : 1942년(당시 17세) 인제에서 서울까지 2회 정도 뗏목 운행. 1945년(당시 20세)에도 1회 뗏목 운행

7. 이태순(李太順 · 사진 1－⑦)

○생년월일 : 1915년 6월 25일생(현재 71세)

○본　　적 : 강원도 춘성군 신북면 천전리

○현 주 소 : 강원도 춘성군 신북면 율문 5리 6반 305-4번지

○경　　력 : 1933년(당시 18세)부터 1937년(당시 22세)까지 뗏목 운행. 1937년 포와리에서 사고를 당하고 그만 두었음

이상 일곱 분의 경험자 외에도 고증을 하여 준 사람이 많으나 일일이 열거할 수 없어 생략하나 춘천에서 서울까지의 뗏목을 운행하였던 경험자로서 현재 생존하신 분들은 춘성군 서면 서상 1리의 최기룡(현재 75세) : 뗏목 운행 경력 12년, 변용록(현재 71세) : 뗏목 운행 경력 6년, 최천화(현재 68세) : 뗏목 운행 경력 3년, 홍종영(현재 62세) : 뗏목 운행 경력 3년 등 여러 분들의 증언을 들었다.

이 보고서를 집필하는데 각 분야를 담당한 학자는 Ⅰ. 머리글, Ⅱ. 뗏목의 역사, Ⅲ. 인제 지역의 삼림과 그 역사, Ⅳ. 인제 지역의 자연환경, Ⅶ. 뗏목 조립과 구조, Ⅸ. 맺음글 부분은 강원대학교 박물관장 최복규 교수가, Ⅴ. 벌목, Ⅵ. 운목 부분은 강원대학교 국어교육과 최승순 교수가, Ⅷ. 벌류 부분은 강원대학교 국어교육과 박민일 교수가 맡아서 수고하였음을 말해 둔다.

Ⅱ. 뗏목의 역사

뗏목이란 떼에서 파생되어 나타난 말인데 떼는 나무 토막이나 대나무 토막 · 풀 따위를 엮어 물 위에 띄우는 구조물의 명칭이며 뗏목은 나무를 이용하여 만든 떼를 말한다고 할 것이다. 이 뗏목은 과거 도로가 발달하지 못하고 운송기관이 형편 없었을 때 육상(陸上)보다는 수상(水上) 운반 수단이 훨씬 유용한 것으로 취급되던 시기에 사용되었다고 본다.

뗏목은 동 · 서양의 많은 나라의 종족들이 오래 전부터 사용하였던 것으로 주로 무거운 물건이나 목재를 수송하는 수단으로 이용하거나 그것을 타고 물고기를 잡았으며 어떤 경우에는 돛을 달아 교통

수단으로도 이용하였다.

남아메리카 서해안 지역에서는 갈대 다발을 묶은 풀 뗏목이 있었으며, 이집트는 파피루스(papyrus)로 만든 것, 중국에는 쇠가죽을 통째로 주머니 같이 만들어 나무 틀을 엮어 밑에 매달은 가죽 뗏목이 있었다. 특히 중국 양자강(揚子江)에서는 뗏목 위에 밭을 만들어 경작하고 닭 · 돼지를 사육하는 큰 것들도 있었다고 한다.

우리 나라의 경우 뗏목에 관한 기록이 아주 오래된 것은 발견할 수 없으나 한문을 한글로 언해한 기록으로 조선 세조 7(서기 1461년)에 간행된 《능엄경언해(楞嚴經諺解)》에 한문인 벌(筏)은 "떼"라고 읽는다고 있고, 성종 13(서기 1482년)에 간행된 《금강경삼가해(金剛經三家解)》와 중종 22(서기 1527년) 최세진(崔世珍)이 지은 《훈몽자회(訓蒙字會)》에도 "떼"라고 기록되어 있는 점으로 보아 조선 초에는 떼가 많이 사용되었음을 알 수 있겠다.

그러나 고고학에서 연구되기는 이미 구석기 · 신석기시대 같은 경우에도 사람이 강이나 좁은 바다를 건널 때 넓은 나무 토막이나 그것들을 엮어 만든 뗏목 비슷한 것을 이용하였다고 연구되고 있으며, 특히 청동기시대에 와서는 사람이 죽으면 무덤으로 쓰기 위하여 만들던 고인돌의 덮개 돌을 다른 곳에서 옮겨 올 때 강의 상류에서 채석한 큰 돌을 뗏목에 실어 물길을 이용하여 하류로 옮기거나 강을 건넜다는 연구조사가 되어 있다는 점으로 보아 이미 선사시대부터 많이 이용되었음을 알 수 있겠다.

이러한 선사시대의 전통이 그대로 유사시대에도 이어져 왔다고 생각하며 특히 사람이 동굴이나 작은 천막집을 짓고 살던 신석기 · 청동기시대를 지나 고대국가 사회가 성립되고 계급구조가 형성되면서 권력의 상징이라 할 수 있는 각종 목조건물이 축조되었을 때 그 목재를 운반하기 위한 수단으로 뗏목이 이용되었을 것이다.

특히 우리 나라의 경우에도 삼국시대 각 나라의 수도 서울이 모두 강이나 하천을 끼고 있었고, 고려의 서울 개성은 예성강(禮成江)을 끼고 자리하고 있어 강물과 바닷물의 수운이 편리한 곳이었으며, 조선조의 서울 한양(漢陽)은 한강이 옆에 있어 강원도 골짜기의 임목자원을 실어오기에 좋은 곳이기 때문에 장안의 모든 궁궐이나 양반들의 집을 건축하는데 없어서는 안될 좋은 목재를 제공할 수 있었던 것이다.

아마도 서울의 궁궐을 지을 때 재목은 대부분 남 · 북의 한강을 통하여 뗏목으로 운반된 것으로 생각되며 그 중에서도 질이 좋은 것들은 강원도 인제 · 평창 · 영월 지역에서 벌목하여 옮겨간 것으로 본다.

이러한 궁궐 재목을 벌채하지 못하도록 표시한 비석인 황장금표(黃腸禁標)가 인제군 북면 한계리 안산(鞍山)에 「黃腸禁山 自西古寒溪 至東界二十里」라고 새겨져 있고(사진 7—①,②)(金正浩, 1864. 《大東地志》 인제편에서는 황장봉산(黃腸封山)된 곳이 두 곳 있다고 기록되었으나 한 곳은 아직 찾지 못하였다.), 그 밖에 영월군 청냉포(淸冷浦) 근처와 원성군 소초면 학곡리 치악산(雉岳山) 구룡사(九龍寺) 입구에도 이와 같은 금표가 세워져 있어 그러한 사실을 입증하여 준다.

이 금표는 그 일대의 좋은 소나무는 궁중에서 필요로 할 때 용재(用材)로 쓸 것이므로 벌목하거나 함부로 들어가지 말라는 표시인 것이다. 인제 한계리의 금표는 원통에서 한계령으로 난 국도를 따라 가다가 쇠리라는 민박촌 마을 북쪽의 안산(鞍山) 기슭을 1.2km 거슬러 올라가면 부서진 탑이 밭에 쌓여 있는 절터가 있는 곳의 뒷 축대에 새겨져 있다.

이 축대는(사진 7—①) 통일신라시대 말기나 고려시대 초기에 조성된 절의 것으로 자연석을 이용하여 정교하게 축조되었던 것으로

보이며 그 이후 조선조에 들어와 한계리 일대의 울창한 소나무(黃腸木)를 보호하기 위하여 금표문(禁標文)을 절의 축대 돌면을 이용하여 새겨 놓은 것 같다. 금표문의 내용으로 짐작컨대 금표가 있는 곳으로부터 서쪽 한계라고 하는 골짜기에서 동쪽 20리까지 전 지역의 나무를 보호하기 위하여 세운 것 같다.

우리 조사단이 금표문을 확인하기 위하여 갔을 때에 자연환경과 현재 상황으로 보아 과거에는 크고 우람한 황장목이 많이 들어 찼을 것으로 생각되었다. 이곳에는 아직도 지름 50cm 정도 되는 소나무가 몇 그루 하늘을 찌르듯이 서 있는 모습을 확인할 수 있었다(사진 6). 이러한 황장목은 궁궐이나 큰 건물을 건축하는데에도 쓰지만 왕족들의 관(棺)으로 많이 사용되었는데 이 인제 지역의 소나무가 조선조에 임금이나 양반들의 관을 만드는 목재로도 이용되었음을 알겠다.

아직도 인제군에 보호수(保護樹)로 지정하여 관리하고 있는 소나무로서 300~500년 된 것이 북면 한계리에 2그루 있는데 각각 높이 19m, 지름 2.4m, 둘레 7.6m와 높이 20m, 지름 0.9m, 둘레 2.8m이며 이와 비슷한 소나무는 남면 갑둔리 · 신남리에 1그루씩, 인제읍 가아리에 1그루, 서화면 서화리에 1그루가 있고, 200~300년 된 소나무로 남면 갑둔리의 높이 20m, 둘레 3.2m, 지름 1.0m의 것이 있고 그밖에도 기린면 서 1리의 소나무는 높이 45m에 이르는 것이 있으며, 100~200년 된 것은 북면 한계리 · 원통리, 남면 부평리 등에서 많이 볼 수 있다(인제군, 1980.《인제군지》535~8).

이상과 같은 여건으로 보아 인제의 뗏목은 옛날 서울 지역의 건축산업과 가정생활에 중요한 영향을 주고 있었던 것으로 생각된다. 물론 1898년 조선 왕조가 압록강 · 두만강 유역 · 울릉도 삼림 채벌권을 러시아에 넘기고 그후 이러한 권리가 1908년 1월 26일 일본으

로 넘어가면서 일본이 그 지역 일대에 울창하였던 삼림을 벌채하여 일본으로 반출하였던 1945년 이전에는 두만강과 압록강의 뗏목과 삼림 벌채가 유명하였었다(사진 30－②, 31~34).

그러나 그러한 지역에 대한 연구는 일제시대의 자료를 통하여 일부 상황을 짐작할 수 있을 뿐 이북 지역이기 때문에 현장 조사연구가 불가능한 현실에 직면하게 된다. 그렇기 때문에 남한 지역에서 우리나라 역사가 형성된 이래 최근까지 뗏목 산업으로 가장 번성을 보았던 인제 뗏목의 연구는 현장에 직접 참여하였던 사람이나 목격한 사람들이 얼마 생존해 있지 않기 때문에 시급한 연구과제이며 이 곳의 뗏목은 과거 사회와 문화를 이해하는데 없어서는 안되는 중요한 분야라고 보는 것이다.

Ⅲ. 인제 지역의 삼림과 그 역사

인제 지역은 오랜 역사 동안 사람의 손길이 거의 미치지 않았던 곳으로 일제의 식민지시대가 시작되기 전까지는 북면 설악산(해발 1,707.9m) · 기린면(麒麟面)의 방태산(芳台山 : 해발 1,435.6m) · 개인산(開仁山 : 해발 1,323.9m) 북면의 대암산(大巖山 : 해발 1,304.0m) · 서화면(瑞和面)의 향로봉(香爐峰 : 해발 1,293.0m) · 칠절봉(七節峰 : 해발 1,172.0m) · 응봉산(鷹峰山 : 해발 1,172.0m) 따위의 높은 산이 우뚝 우뚝 솟은 태백산맥과 그 가지 산맥인 동북쪽의 금강산맥, 동남쪽의 오대산맥 일대에는 원시림에 가까운 수목이 울창하였다.

현재에도 기린면 진동리(鎭東里) 일대에는 원시림이 그대로 보존되어 있어 우리 나라 임업사(林業史) 연구에 없어져서는 안될 지역

으로 확인되어 있기도 하다. 현재 남한에서는 유일하게 원시림이 보존되어 있는 곳이 인제 지역이고 아직까지 벌목이 일부 행하여지고 있어 인제 일대의 임목자원과 뗏목에 대한 연구는 아주 중요시 되어야 할 것이다.

우리 나라의 삼림은 고려조까지 인구가 적고 무성하여 삼림을 이용한다는 것보다 생활의 장애물로 취급되었다. 그러나 고려 초에는 땔나무를 너무 많이 사용하게 되자 벌목을 금하는 사실이 《고려사(高麗史)》 현종(顯宗) 4(서기 1013년)의 기록에 보인다.

「禮云 伐一樹不以時非孝也 史云 松柏百木之長也 近聞百姓斫伐松柏 多不以時 自今除公家所用違時 伐松者一切禁斷」 즉 "예서에 기록하기를 한 그루의 나무를 벨 때라도 그 시기를 고르지 않으면 효도를 잘못하는 것과 같고 사기에 기록하기를 소·잣나무는 모든 나무 중에 최고로 귀중하다 하였는데 최근 들어 백성들이 소·잣나무를 벌목하는데 그 시기를 택하지 않는 자가 많다 하니 지금부터는 관청용이 아니면 시기를 위반하여 소나무를 베는 자는 모두 엄단할 것이다."

또 현종 22(서기 1031년)에도 「立春後 禁伐木」 "입춘 뒤에는 나무를 채벌 못한다."

이와 같이 우리 나라에서도 벌채 시기를 확정하였으니 모두 삼림을 보호하기 위한 조치였으며 또 삼림은 개인 소유로 하지 못하게 한 기록을 보면 고려 충숙왕(忠肅王) 12(서기 1325년)에,

「山林川澤與民共利者也 近來權勢之家自占爲和 擅禁樵牧以

爲民害 仰憲司 禁約違者治罪」"산림 · 강 · 못은 백성이 같이 이용할 것인데 최근 권세자들이 독점하고 일반 나뭇꾼과 목부들의 입산 채취를 금하여 백성을 괴롭히니 헌사에 명하여 금약을 위반한 자는 처벌할 것이다."

라는 것으로 보아 고려 말기에는 삼림의 개인 소유가 극심하였던 것 같으나 조선조에 들어와서는 개인 소유를 금지하는 기록이 《경국대전(經國大典)》 형전(刑典) 금제조(禁制條)에 「私占柴場 杖八十」 "땔감 채취장을 사점하는 자는 곤장 80대"라고 있어 엄중하였다.

그리고 나무를 함부로 벌채하는 것을 금하는 기록이 경국대전 형전 금제조에,

「諸道禁山 禁松犯斫者 重論 大松犯斫 十株以上 一律論 九株以下減死定配」"각 도 금산에서 금송을 베거나 큰 나무를 10그루 이상 벤 자는 사형, 9그루 이하를 벤 자는 사형은 면하되 귀양 보낸다."

라고 있으며 조선왕조가 성립되고 서울의 인구가 늘게 되자 각종 건축물의 자재와 땔감으로 나무가 많이 필요하자 경기 · 강원도의 소나무는 채벌할 수 있도록 하였으나, 다른 도는 금한 기록이 세종대왕 실록에 있는데 세종 21(서기 1439년) 을미 2월(乙未二月)에는,

「議政府 啓 都城內 未造家者頗多 京畿江原松木斫伐 勿禁之法 載在續典謄錄……」"의정부에서 아뢰기를 서울 안에 집을 짓지 못한 자가 많아서 경기 · 강원도의 소나무 벌채를 막지 못하는 법이 속전에 등록되어 있거니와……"

라고 있어 조선 초기부터 강원도의 소나무가 서울의 건축용재로 많이 사용되었음을 알겠으며 인제 지역의 목재가 주로 소양강을 통하여 내려 갔음을 짐작할 수 있겠다.

우리 나라의 삼림이 이러한 금법이 엄하였음에도 서서히 황폐하게 된 원인은 조선조 후기에 인구가 증가하고 교통이 확대됨에 따라 거주지가 팽창하고 목재의 수요가 많아지면서 삼림 채벌이 확대되었음에도 기인한다고 본다.

그러나 우리 나라 선조들에 의한 것은 대부분이 생활지역을 중심으로 채취한 것이기 때문에 그 피해 규모가 그리 많았다고는 볼 수 없었으며 나무들의 성장은 이를 어느 정도 충당할 수도 있었다고 본다. 그래서 전국 각지의 깊은 산골에는 1800년대 말까지만 하여도 원시림이 많았으며 그 중에서도 압록강 · 두만강 · 함경북도 · 강원도 일대의 사람 손길이 닿지 않았던 곳인 대 밀림지대에는 울창한 나무들이 하늘을 찌르듯이 남아 있었다고 한다.

대한제국이 산림 채벌권을 외국에 넘겨 주거나 그 뒤 일본의 삼림 수탈이 행하여지면서 이 무진장한 밀림이 황폐화되어 가는 것이다. 그러나 일본인들은 그들이 삼림수탈을 하기 전에 "붉은 산"이 많았다고 거짓 선전을 하여 자기들의 삼림 수탈정책을 감추려고 하였다.

일본은 한국의 울창한 삼림에 눈독을 들이고 있었으나 1896년 러시아가 먼저 「무산(茂山) 압록강 유역 · 울릉도 삼림채벌권」을 획득하였음을 안타깝게 여기다가 1904년 노 · 일 전쟁을 승리로 이끌고, 1905년에 우리 나라와 을사조약을 강제로 체결하게 되면서 한국 전역의 삼림 채벌권을 강탈하여 갔다.

이 때 압록강 · 두만강 일대의 나무는 잎갈나무 · 분비 · 가문비나무 등이 300년 이상의 수령이었으며 높이 30m, 지름이 1m 정도가 대부분이었고, 내금강 일대인 인제 · 양구(楊口) · 회양(淮陽) · 김

화(金化)에서는 거대한 소나무 · 잣나무 · 전나무 등이 빽빽이 들어차 있었는데 설악산 · 오대산의 것은 지름 1m, 높이 20m에 달하는 것이 많았다고 한다.

1916년에 일본이 한국 삼림자원을 수탈하기 위하여 조사한 각 도별(道別) 임상별(林相別) 통계에 의하면 강원도가 큰 나무 지역 667,000정보, 어린 나무지역 960,000정보, 나무 없는 산 지역 278,000정보인데 이 통계에서 보면 함경남도가 큰 나무 지역이 1,458,000정보, 함경북도가 880,000정보, 평안북도 879,000정보로서 강원도가 넷째로 삼림이 많은 것으로 나왔다.

또 1909년 조사된 국유삼림조사보고에 의하면 인제군 일대의 748정보가 국유림으로 되었는데 소나무가 대부분으로 총 재적(材積)이 47,900m^3, 1정보당 재적 64m^3이었고, 금강산 일대의 국유림은 삼림지역이 18,773정보, 총 재적 4,326,100m^3, 1정보당 재적은 230m^3로서 강원도의 삼림이 우수하였음을 알 수 있다(지용하, 1964년. 《한국임정사》(서울 : 명수사) 135~61).

이러한 삼림자원을 수탈하기 위하여 1910년 이후 영림창(營林廠)과 출장소 · 파출소를 전국 삼림지역에 설치할 때 인제군 인제면에도 출장소를 두어 69,000정보를 관할하였었다. 1924년에 전국 65개소를 삼림보호구역으로 설정할 때 인제 · 양구 · 화천 · 금강산 등이 모두 포함되어 보호구역이 된다. 이렇게 일제시대에 우리 나라 전역의 산림자원이 그들의 수탈대상이 되었을 때 인제 지역 일대의 수목들도 큰 피해를 입었음을 알 수 있다.

우리 나라의 거대한 삼림자원은 일제의 수탈정책에 의하여 무자비하고 무참하게 황폐화되었는데 이 때에 이용된 것이 압록강 · 두만강 · 한강의 뗏목 운행이었으니 1945년까지 일제 식민정책 밑에서의 뗏목은 우리 나라 삼림을 황폐화시키는 도구가 되기도 하였다

고 말할 수 있겠다.

1945년 해방 이후 인제 지역의 많은 삼림은 우리 민족의 손에 의하여 보호되였으나 6 · 25사변으로 인하여 많은 지역이 또 전쟁터로 변하여 막심한 피해를 보았으며 인제에서 서울까지 흐르는 강물이 1943년 청평댐, 1967년 의암댐, 1973년 소양댐이 건설됨으로 인하여 끊어지게 되자 자연히 인제의 뗏목은 운반작업의 역할을 트럭과 기차에 빼앗기고 자취를 감추게 되었다. 그와 함께 뗏목꾼과 그들의 노래소리, 뗏목꾼들이 묵어가던 주막집들이 모두 사라지게 되었다.

Ⅳ. 인제 지역의 자연환경

1. 지형과 지세

인제군은 강원도의 북부 지역으로 철원 · 화천 · 양구군과 같이 휴전선에 접해 있으며 위도상으로는 북위 37°39′~38°30′이고, 경도상으로는 동경 127°58′~128°32′에 걸쳐 있으며 너비는 동서 51.5km, 남북 72.2km이고 총 면적은 1,951.2km²로서 산림 면적이 1,555.51km²(79%), 농경 면적 84.63km²(4.3%), 잡종지 면적 311.06km²(16.7%)로서 산림 면적이 남한 어느 지역보다 많은 비율을 차지하고 있는 곳이다.

인제군은 산악과 산림 지역이 전 면적의 4/5로서 우리 나라 동부의 척주산맥인 태백산맥의 서쪽 기슭이며 그 북쪽 끝은 금강산맥이, 동남쪽 끝은 오대산맥이 인제 지역으로 뻗으면서 연미산(燕眉山) ·

가조봉(可鳥峰) · 추봉산(楸峰山) · 설악산 · 마등령 · 대승령 · 안산(鞍山) · 한석산(寒石山) · 가마봉(可馬峰) · 향로봉 · 대암산 · 가리산 · 점봉산(點鳳山) · 방태산 · 개인산(開仁山) · 주억봉(主億峰) · 가칠봉(加七峰) 등의 산이 우뚝 우뚝 솟아 있으며 해발 800m 이상의 봉우리가 인제군 안에 208개가 있어 말 그대로 심산유곡이며 임산자원이 풍부한 곳이다.

인제의 하천으로는 산지사방의 높고 낮은 산골짜기에서 발원하여 인제읍 합강리까지 이르는 물줄기가 많은데 하폭(河幅) 2~5m가 78하천, 6~10m가 49하천, 11m 이상의 것이 15하천 모두 142개의 하천이 있다. 그 중에서도 인제 산악지방에서 벌목한 나무를 적심하려고 많이 이용되었던 것은 내린천(內麟川 · 사진 2—②)과 서화천(瑞和川 · 사진 2—①)으로 이 2강이 인제읍 합강리 앞에서 합류하여 소양강 상류가 된다. 합강리부터 인제읍을 휘돌아 주연진(舟淵津)까지의 소양강 상류 8km를 미륵천(彌勒川 · 사진 4-②)이라고 부르며 수질과 주위 경관이 아름다워 합강정 · 만호대 · 경노정 등의 정자가 마련되어 있다.

내린천은 평창군 도암면과 홍천군 내면의 경계를 이루는 오대산 · 계방산(桂芳山) · 인제군 상남면 개인산 · 기린면 가칠봉 · 방태산 등에서 발원하여 상남면과 기린면을 가로 질러 북쪽으로 흘러 소양강 상류 합강리에서 합수하는데 길이 60km이다.

방태천은 기린면 진동 2리 동쪽 박달령(檀木嶺)에서 발원하여 남서쪽으로 흘러 산자 수명한 진동리 계곡 옆에 있는 강선(降仙)터, 꿩밭, 곱돌나리(滑石), 두무대(斗武垈), 맞바위를 거쳐 남쪽으로 흘러 쇠나드리에서 서쪽으로 꺾어 추대(秋垈)를 지나 방동 1리의 도채동(道彩洞)에 이르러 남쪽 방태산에서 오는 물을 합하여 오류동과 조롱고개 기슭을 지나 현 5리의 하덕교(下德矯))의 내린천으로 유

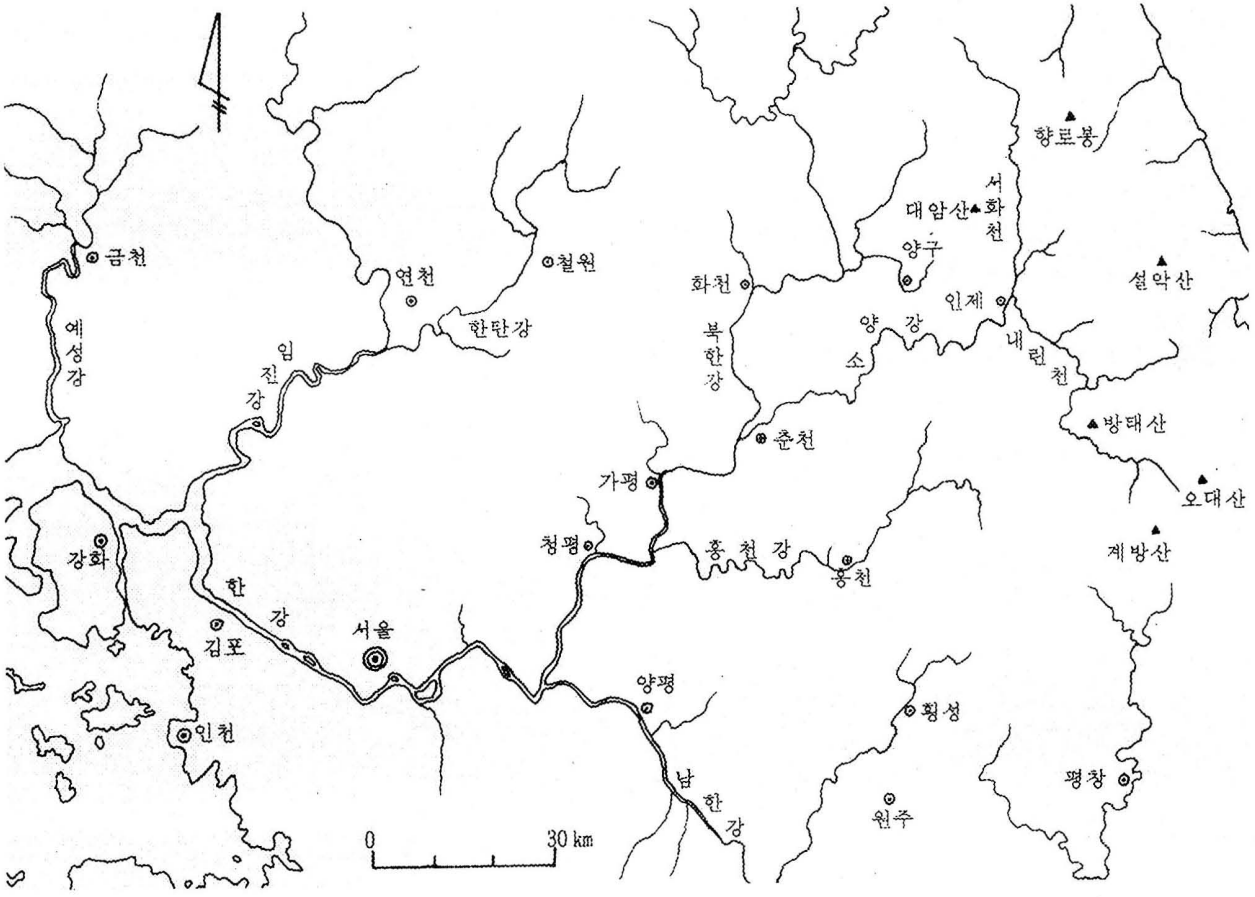

금천
연천
철원
예성강
임진강
한탄강
화천
북한강
양구
대암산
서화천
향로봉
인제
양강
소양강
내린천
설악산
춘천
방태산
가평
오대산
청평
홍천강
홍천
계방산
강화
한강
김포
서울
양평
횡성
인천
남한강
원주
평창
0
30 km

그림 1. 한강 수계

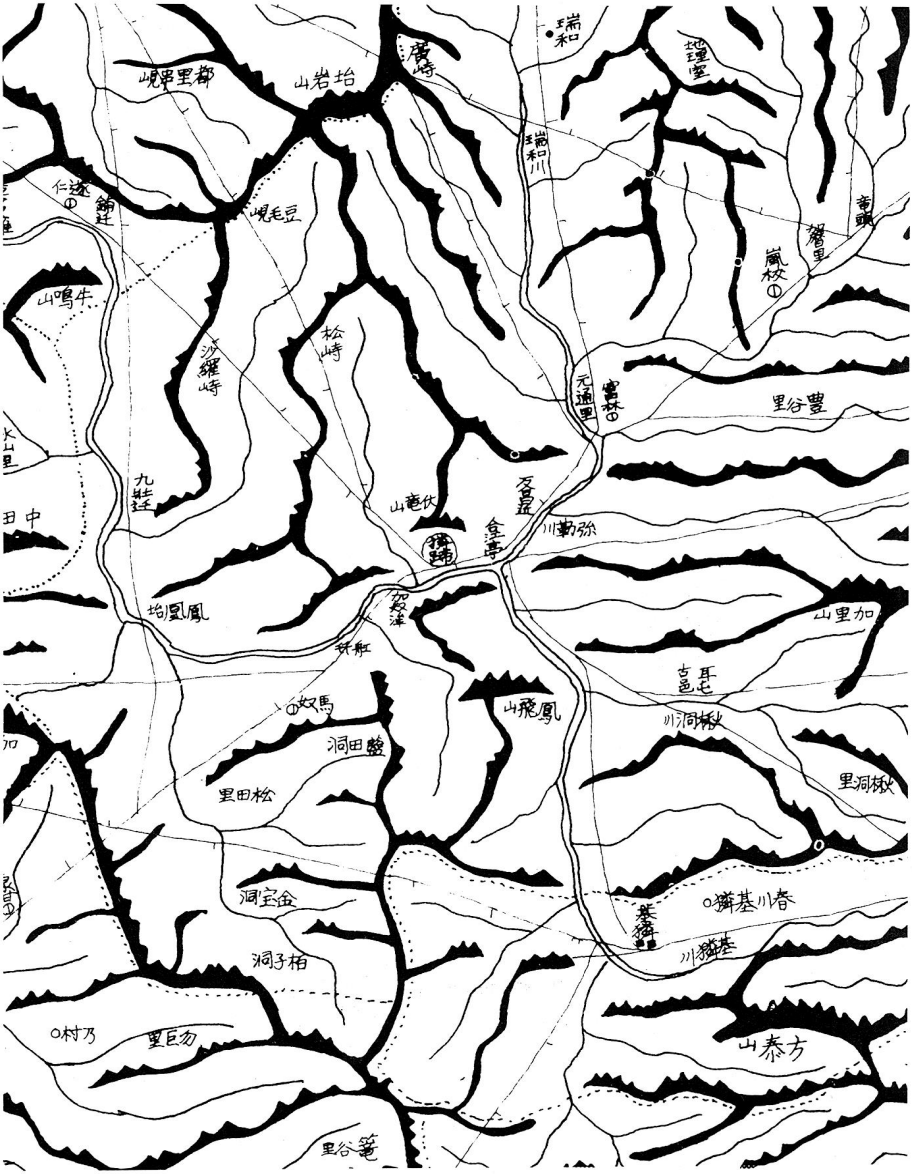


그림 2. 대동여지도에서 인제 지역의 흐름

입하는 길이 10km의 하천으로 인근 주민의 생활과 밀접한 관계를 가진 하천이다.

서화천(瑞和川)은 일명 인북천(麟北川)이라고도 하며 서화면 이포리(伊布里)와 내금강 지역에서 발원한 이 물줄기는 동남쪽으로 흘러 장승리(長承里) 대평에 이르러 남쪽으로 꺾이어 황기철미동, 송노령을 끼고 돌다 서희리(西希里)에서 흐르는 물과 합류하여 다시 가전리 · 후덕리 · 수곡리를 흘러내려 구십구곡천과 다시 합류하는 등 여러 굽이를 지나면서 면소재지인 천도리를 지나 서흥리와 칠성령(七星嶺) 기슭을 거쳐 원통에 이르러 진부령에서 발원하여 용대리를 거쳐 오는 북천(北川)과 한계령에서 발원하여 장수대, 한계리를 거쳐 오는 한계천(사진 4-①)을 몰아 받아 원통리를 지나 합강리에서 미륵천에 합류한다.

서화천과 내린천이 합류한다고 합강인 곳은 소양강 줄기의 상류가 되며 뗏목 운행에 있어서는 각 산골짜기의 하천에서 적심하여 물줄기를 타고 운반된 원목을 물 속에 모아 두거나 야적하였다가 뗏목을 만드는 곳이며, 이 곳이 서울로 뗏목을 띄워 보내는 시발점이 되는 것이다(사진 3).

이렇게 큰 강물을 이룬 합강리의 미륵천은 인제읍을 북으로 두고 서남쪽으로 흘러 남면 관대리 · 부평리 · 신월리 · 상수내리 · 하수내리를 지나,양구군 남면 명부리 · 심포라 · 석현리 · 수인리, 춘성군 북산면 대곡리 · 추전리 · 내평리, 신북면 유포리 · 천전리를 지나 춘천시 사우동을 사이에 끼고 금강산에서 발원하여 강원도의 북쪽 지방을 서남쪽으로 가로지르며 화천을 휘돌아 내려오는 북한강과 합류하여 춘천시를 가르고 의암리 · 강촌을 거쳐 가평의 동쪽을 지나 홍천군 남면 관천리(冠川里)에서 홍천을 거쳐 흘러오는 홍천강과 합류하여 청평 · 대성리 · 문호리를 지나 경기도 양서면 양수리에서

남한강의 큰 강줄기와 합류하여 팔당 · 덕소를 지나 서울의 들머리인 광나루에 닿고, 다시 뚝섬 · 용산 · 노량진 · 마포의 옛 나룻터를 지나 인천 앞바다로 흘러 들어 간다.

2. 인제 지역의 기상

강원도의 기후는 태백산맥을 사이에 두고 영동 · 영서 지방으로 구별되어 각기 특이한 기후를 나타내고 있다. 영동 지방은 해발 1,400m가 넘는 태백산맥이 병풍처럼 가로 막고 있으며 앞은 동해에 접하고 있어 조류의 영향으로 겨울에 비교적 덜 춥고 겨울과 여름의 기온차가 심하지 않다.

그러나 영서 지방은 계절풍 기후대에 속하여 겨울에는 대륙성 기후로 한냉 · 건조하며 여름에는 해안성 기후로 고온 · 다습해서 완전히 해양화하는 계절풍 기후대에 속한다. 그 중에도 인제 지역은 산악이 중첩한 지방일 뿐 아니라 강원도의 중심부에 위치하고 있으므로 다른 지방보다 좀 한랭한 편이며 한겨울에는 −27℃ 이하로 내려가는 때가 있으며 눈도 많이 내린다. 그러나 한여름에는 기온이 28℃~30℃로 남한 지역의 다른 지방보다 낮은 편이다(인제군, 1980. 《인제군지》 74~82.

인제 지역은 해발 200~400m 사이에 자리잡은 완경사지이므로 남쪽 끝과 북쪽 끝은 큰 차이가 나타나지 않으나 지역 별로는 큰 차이가 있어 내설악의 한계리와 기린면의 진동 · 미산 · 조경동(朝耕同)과는 계절적인 추이가 약 15일간의 차이를 나타내고 있다. 하여튼 인제 지역 기후의 특징은 기온이 낮고, 해 뜨는 시각이 늦고, 해 지는 시각이 빠르며, 이상 기온이 많이 나타난다. 봄과 가을에도 같은 위도의 다른 지방보다 2~4℃가 낮으며 1976년 5월에는 우박이

대량으로 쏟아진 일이 있어 식물 · 농작물 성장과 기후조건에 있어서 피해를 입을 때가 있었다.

특히 1978년 10월 28일 하오 11시 30분부터 다음날 새벽 6시까지 기온이 급강하하고 돌풍이 습래하여 서화면을 제외한 군 전역의 나무가 피해를 입은 일도 있다. 최근 20년의 인제군의 연평균 기온은 9.9℃, 연평균 최고 기온은 15.7℃, 연평균 최저 기온은 4.0℃로 나왔다.

여기 인제에서 뗏목이 운행되었던 과거 1914년과 1942년 이전의 기온을 참고할 수 있도록 도표를 작성하였다.

인제군의 월 평균 기온

단위 : ℃

연 도	구분\월별	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	평 균
	평균 기온	-7.4	-4.3	2.5	10.2	16.8	21.1	24.2	24.3	18.8	12.0	4.5	-2.7	10.0
1914년	최고 기온	-0.9	1.2	7.5	15.8	22.9	26.2	29.0	28.7	24.2	18.9	10.4	2.9	15.6
	최저 기온	-14.4	-10.9	-3.7	2.9	9.5	13.8	18.6	18.7	12.8	5.2	-1.3	-8.8	3.8
1939년	평균 기온	-6.3	-3.4	2.2	9.9	15.8	20.1	23.9	24.3	18.8	12.0	4.7	-2.6	10.0
~	최고 기온	7.0	5.7	20.0	24.3	29.5	33.2	24.5	26.5	31.5	31.4	16.7	8.9	21.6
1942년	최저 기온	-23.5	-24.5	-9.4	-5.1	4.6	7.5	10.4	13.2	7.4	-2.0	-5.7	-12.6	-3.3

이 도표로 보아 여름의 기온이 높지 않았으며 겨울에는 추운 것으로 나타났으나 1914년과 1939년~1942년만 측정한 것이기 때문에 현재의 기후와는 많은 차이를 나타내고 있음을 알 수 있다. 또 인제에서 가장 더웠던 기온은 1942년 7월 10일의 39.0℃였으며 최저 기온은 1927년 12월 31일의 -30.0℃였다. 결빙되기 시작하는 최초의 날은 평균으로 10월 27일이며 가장 빠른 결빙 일자는 1922년 10월 2일, 해빙되는 최초의 날은 평균으로 4월 7일이며 가장 늦게 해빙된 것은 1919년 5월 12일이었다.

눈이 내리는 평균 최초 날짜는 11월 17일이며 가장 빠른 강설일은 1931년 10월 26일, 가장 늦은 강설일 평균은 3월 29일, 늦은 기록은 1961년 5월 4일에도 눈이 내린 일이 있다.

월별 강수량은 다음과 같다.

월별 강수량

단위 : mm

연도 \ 월별	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	합 계
1916	14.5	19.9	45.3	65.3	93.8	113.9	204.9	213.9	104.0	34.5	38.0	17.3	965.3
1939~1942	-	-	37.7	64.1	172.5	107.5	144.4	118.4	47.2	89.8	44.1	17.5	843.2

△1939~1942년의 관측지는 평균치임

위 도표로 보아 인제군은 3월경부터 비가 조금씩 오기 시작하여 5~9월 사이에 집중적으로 쏟아지며 가을철에도 강수량이 많은 편이었다. 최근 20년간의 연평균 강수량은 1,021.3mm로서 춘천·강릉 지방보다 적은 편이며 1일 최다 강수량은 1930년 7월 4일의 236.6mm이었다.

이상과 같은 강수량과 그 시기를 보아 인제에서 뗏목을 운행할 수 있던 시기는 3월경부터가 적당할 것 같으며 끝나는 시기는 10월쯤 될 것으로 생각된다.

Ⅴ. 벌목(伐木)

1. 벌목 전 준비작업

벌목을 하기 전에 용재(用材)의 용도(用途)에 따라 알맞는 수종

(樹種)의 삼림을 찾아야 한다. 이때 용재의 용도 이외에 운목(運木)도 고려하여 삼림을 물색한다. 아무리 임상(林相)이 좋다 할지라도 운목(運木)이 불가능 하다던가 운목에 많은 비용이 들 때에는 좋은 조건의 삼림이 못된다. 따라서 벌목을 하려는 사람은 임상도 살펴야 하지만 그 삼림이 처하여 있는 위치, 조건, 운목 문제를 미리 고려해 넣어야 하고 이러기 위하여 삼림에 대한 사전 세밀한 답사를 벌목 전의 준비작업으로 시행한다.

(1) 수종(樹種)

수종은 용재의 용도에 따라 선택하나 인제 지방의 삼림은 크게 침엽수(針葉樹)와 활엽수(闊葉樹)의 둘로 나눌 수 있고 이 가운데 인제에서 산출되는 목재로서 뗏목으로 운목되던 것은 침엽수 중에서도 소나무로 국한되어 있다.

즉 인제에서 서울까지 뗏목으로 운목된 것은 소나무 단일종이다. 인제의 소나무는 그 질이 좋기로 유명하다. 강원도 내에 소나무의 질이 좋아 그 보존이나 궁중용재로 쓰기 위하여 함부로 벌목을 못하게 금지한 황장금표(黃腸禁標)가 있는 곳이 원성군(原城郡) 구룡사(龜龍寺) · 영월군 청냉포 주변과 인제군 북면 한계리의 세 곳밖에 없는 것으로 미루어 보아도 인제 소나무의 질이 어떠한가를 짐작할 수 있다.

인제 중에서도 서화(瑞和), 기린(麒麟)의 소나무가 널리 알려졌고 뗏목으로 운반된 소나무는 이곳의 나무들이 대종(大宗)을 이루고 있다. 소나무가 벌목의 대상이나 잡목 속에 한두 그루씩 산재하여 있는 경우에는 벌목에서 제외된다. 그 이유는 잡목림에 어쩌다 한두 그루 섞여 있는 나무가 설사 재질이 좋다 할지라도 그 한두 그루 때문에 소요되는 벌채, 운목 등 작업상 여러 가지 어려움이 있는

탓으로 소나무가 띄엄띄엄 산재해 있는 삼림은 뗴 운목하는 목재로서는 작업상의 문제가 있기 때문에 제외되고 소나무 군생림을 택하여 벌목하게 된다. 소나무 군생림을 벌목의 대상으로 삼는 것은 벌목, 운목 등 작업상에 잇점이 있기 때문이다.

(2) 산치성(山致誠 · 사진 8-①)

벌목을 하기 전에 산치성이라고도 하고 혹 산신제라고도 부르는 산신에 대한 토속신앙 행사가 이루어진다. 이 행사는 벌목을 주관하는 목상(木商)의 주도로 이루어지며, 벌목과 운목 과정에는 많은 인부가 투입이 되어 작업을 하므로 이 작업에 종사하는 모든 사람의 무사를 비는 기원제를 지내는 것이다.

제향의 장소는 특정한 장소가 있는 것이 아니고 벌목을 하려는 삼림의 국내(局內) 산록쪽을 택하여 사람이 많이 모일 수 있는 넓직한 곳이면 된다. 벌목을 주관하는 사람이 산치성을 올릴 장소에서 산쪽을 향하여 제상(祭床)을 차린다. 산치성에는 신위를 따로 만드는 것이 아니고 제상을 놓고 제수(祭需)를 차린다.

제수는 주관하는 사람이나 벌목의 크기에 따라 같지 아니하나 기본적으로 '돼지머리', '주과포(酒果脯)', '떡', '메'를 진설하고 목상이 헌작을 하여 술잔을 바치고 그 자리에서 축원(祝願)을 한다. 이때 축원은 축문(祝文)을 낭독하는 것이 아니고 구두로 "이곳 삼림에서 벌목 작업을 하니 산신께서 응감(應感)하사 이 작업이 다 끝날 때까지 한건의 사고도 없게 해 주고 이 작업으로 큰 이익이 있게 해 달라"는 내용의 원(願)을 구두로 구술한다.

벌목은 기구를 쓰는 탓으로 작업자에게 위험부담이 있을 뿐만 아니라 큰 나무들이 넘어지는데서 오는 위험부담도 있어 벌목을 주관하는 사람이나 작업자가 다 함께 재해에 신경을 쓴다. 축원문에는

일정한 양식이 없어 사람에 따라 그 내용이 달라 긴 축원을 하는 사람이 있는가 하면 짧은 축원을 하는 사람도 있다. 일반적으로 치성제 뒤에는 소지를 올려 신의 응감도(應感度)를 측정하는 것이 상례(常例)이나 벌목 산치성에서는 소지를 하지 않는다.

산치성이 끝나면 제단에서 가장 가까이 있는 소나무를 한 그루 베어 넘긴다. 이때는 통상 톱을 쓰지 아니하고 도끼로 베는데 여러 사람이 공동으로 하는 것이 아니고, 이 장소에 모인 벌목꾼 가운데서 가장 노련한 벌목꾼이 혼자서 한다(사진 8-②). 거수(巨樹) · 거목(巨木)을 벌목할 때 그 동티를 막는다는 속신에서 첫 도끼질을 하기 전에 벌목하는 사람이 나무를 향하여 "어명(御命)이요"라고 외쳐 왕의 어명으로 베는 것이니 베는 사람에게 동티를 내지 말라는 예방을 하고 도끼질을 하는 습속이 있으나 인제의 벌목에는 아무말 없이 도끼질을 한다. 이렇게 하여 처음 벤 나무가 넘어지면 모였던 사람들이 환성을 지르고 그 자리에서 제수를 내려 음복과 주연이 베풀어진다.

2. 벌목(伐木) 작업(사진 8-②, 9 · 10)

(1) 벌목 시기

벌목 인부는 통칭 산판꾼이라고 하여 이들은 벌목을 전업으로 하는 직종에 종사한다. 삼림이 작을 때에는 농사나 다른 직업에 종사하는 사람이 벌목을 하는 수도 있으나 인제와 같이 뗏목으로 운목을 할 정도의 큰 삼림이 있는 지방에는 산판꾼이라는 벌목을 전업으로 하는 작업 인부가 따로 있고 인제의 삼림 벌목은 이 전업 산판꾼들에 의하여 벌목되어졌다.

벌목 시기는 목재 이용상의 필요, 지형, 기후, 운반방법, 시장상

황, 인부조건(人夫條件) 등에 의하여 그 시기를 결정하나 인제의 경우는 벌목 수송이 소나무 단일종인데다가 운반도 뗏목으로 운목한다는 제한조건 때문에 그 시기도 고정되어 있다.

인제의 벌목 시기는 음력 10월에서 시작하여 다음 해 2월까지가 상례로 되어 있어 뗏목으로 운목되는 소나무는 반드시 이 시기에 벌목된다. 이같은 이유는 하산(下山) 작업과 운목 작업이 하나이고 둘째는 떼를 띄우는 시기와 관계가 있기 때문이다. 겨울철에 벌목을 하면 적설기를 이용한 하산 작업이 쉬울 뿐 아니라, 하산된 운목을 떼를 만드는 장소까지 운반하기 쉽기 때문이며 또 떼를 연중(年中) 계속 띄우는 것이 아니고 겨울철에는 수량이 적어 띄울 수 없을 뿐 아니라 강이 얼어 띄우지 못하므로 해빙기(解氷期) 이후 강물이 불어야 떼를 띄울 수 있기에 벌목은 떼 띄우는 기간에 맞추기 위하여 떼 띄우기 전인 동절에 한다.

(2) 벌목 수령(伐木樹齡)

벌목은 벌목을 하는 삼림내에 있는 모든 나무를 다 베는 이른바 개벌(皆伐)과 일정한 수령에 이르러 용재의 용도에 따라 필요한 나무만을 골라 베는 간벌(間伐)이 있다.

인제에서 떼로 운목되는 소나무는 수령에 의하여 골라 베는 것이 아니고 나무의 크기에 의하여 벌목한다. 모든 소나무가 수령이 같으면 크기가 같을 수도 있으나 토양의 조건, 입목지 안내의 조건 등으로 비록 수령은 같을지라도 나무의 크기는 다를 수가 있어 떼로 운목되는 나무는 수령보다는 나무의 크기에 따라 벌목한다.

이때 떼의 길이와 나무의 크기는 함수 관계를 갖게 된다. 즉 떼에서 쓰는 나무의 길이는 20척이 원칙이고 그 나무의 말구(末口) 직경은 5촌(寸) 이상이라야 한다. 말구에 맞추기 위하여 길이가 둘쑥날

쑥하면 떼를 짤 수가 없고 길이를 맞추어 말구 직경의 크기가 일정치 이상이 아니면 용재로서는 결격이었을뿐 아니라 떼 짜는데도 불편하여 인제의 떼로 운반되는 나무는 길이 20척, 말구 직경 5촌 이상이라는 것이 거의 철칙이다. 이러한 전제가 붙어 있으므로 나무의 크기는 목측으로 이 조건이 구비되었다고 여겨질 때 비로소 벌목의 대상이 된다.

따라서 떼로 운반되는 용재는 수령에 관계없이 그 크기에 있어서 제한조건이 충족되어야 벌목한다. 벌목을 한 뒤에 20척으로 나무의 길이를 재어 그 길이대로 끊을 때에는 목측으로 어림하여 하는 것이 아니고 자기가 쓰고 있는 톱의 길이를 정확하게 기억하였다가 그 톱으로 베어 놓은 나무의 길이를 재어 20척이 되도록 끊는다.

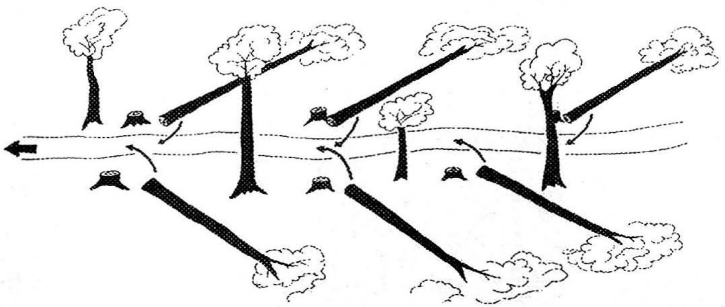


그림 3. 집재를 위한 벌목 방향

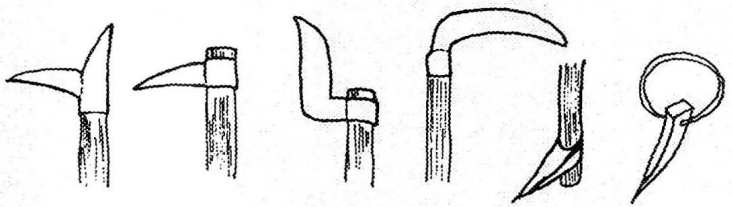


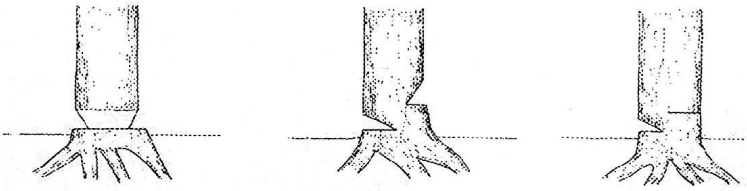
그림 4. 집재용 기구

한 삼림의 벌목은 아무데나 하기 쉬운 장소에서부터 하는 것이 아니고 산록에서부터 시작하여 윗쪽으로 올라가면서 한다. 이것은 나무의 도복(倒伏)과 베어 놓은 나무의 집목의 편의를 고려하여 행하여지는 순서이다(그림 3).

(3) 도구와 방법

벌목 도구는 톱과 도끼를 사용하는데 톱은 '끊침' 또는 '거도'라고도 한다. 톱에는 폭이 넓은 톱과 폭이 좁은 톱이 있고 벌목용은 폭이 좁은 것을 쓴다. 톱은 날이 서지 않으면 나무가 잘 끊어지지 않으므로 톱의 날을 세우기 위하여 강철로 된 날 세우기 기구인 '줄'을 가지고 다닌다. 톱이 잘 들지 않으면 벌목 작업을 중단하고 줄로 톱날을 세워 다시 작업한다.

벌목 방법은 톱이나 도끼만을 사용하기도 하지만 경우에 따라서는 한쪽은 톱을 쓰고 다른 한쪽은 도끼를 쓰는 방법을 사용하기도 한다(그림 5).



① 도끼에 의한 벌목　② 도끼에 의한 벌목　③ 톱과 토끼에 의한 벌목

그림 5. 벌목 방법

벌목 부위는 용재로서 가치가 있는 최대한 낮은 데를 택하고 작업하기 좋은 위치, 지표와 수간(樹幹)과의 수직관계, 어디로 넘어뜨릴까 하는 상황들을 고려하여 벌목한다.

벌목은 반드시 양쪽, 즉 정반대 방향에서 해 들어가며 이때 나무를 넘기려는 방향에서 먼저 벌목 작업을 하는데 이 방향에서의 벌목은 나무의 직경 정도까지 끊되 끊는 부위는 가장 낮은 곳을 끊는다. 이것은 톱으로 끊던 도끼로 끊던지 같다. 가장 낮은 곳을 먼저 반쯤 끊어 놓고 다음은 그 정반대 방향에서 벌목 작업을 하되 반드시 먼저 끊어 놓은 부위보다 높은 부위를 끊는다.

이렇게 끊으면 나무가 넘어질 때 높이 끊는 쪽으로 넘어지는 것이 아니고 먼저 낮게 끊은 쪽으로 넘어지게 된다. 선후 벌목의 벌목 부위 수평차이는 나무의 수세(樹勢), 지표면과의 수직성에 따라 수평의 차이, 간격을 결정한다.

즉 나무가 넘기려는 곳으로 약간 기울어 있다던가 그쪽 수세가 강하여 나무의 중량이 그쪽에 있다던가 할 때에는 먼저 끊은 부위와 나중에 끊은 부위의 수평 차이를 작게 하여도 쉽게 넘기려는 방향으로 넘어간다. 지표와 수세가 수직으로 되어 있거나 전자와 반대로 되어 있을 때에는 두 곳 벌목의 수평차를 많이 두어야 한다.

벌목을 톱으로 할 때는 나무의 손실이 작고 도끼로 하면 톱과 같이 직선 벌목이 불가능하여 엇비슷이 끊어가기 때문에 나무의 손실이 있다. 두 곳의 벌목 작업이 거의 되면 적당한 때에 톱이나 도끼를 빼고 높이 끊은 곳에서 낮게 끊은 곳을 향하여 사람이 나무를 밀어 넘기기도 한다.

나무가 넘어가면 톱이나 도끼로 가지치기를 한다. 가지치기는 전 수간을 다하는 것이 아니라 용재로 사용할 부분만 한다(사진 11). 가지치기를 할 때는 되도록 원줄기 가까이를 자르되 원줄기에 손상이 가지 않게 끊고 가지치기를 한 뒤에는 떼를 짜기 위한 길이인 20척을 재어 끊는다. 용재로 쓸 부분을 잘라내고 남는 윗동강이는 용재로서 가치가 없으므로 가지치기를 하지 않고 그대로 버려 두었다

가 화목으로 다시 자른다.

(4) 표지(標識)

벌목한 뒤에는 벌목한 나무가 누구의 것이라는 표지(標識) 작업을 한다. 근년에는 벌목 허가 관청에서 허가된 수량만을 벌목시키기 위하여 철로 된 표지인을 나무마다에 표지하여 운반과정에서 누가 보아도 허가를 얻어 벌목된 나무라는 것을 식별하게 하기 위한 작업을 하고 있으나 옛날에는 목상마다 자기 나름의 표지가 되는 '인방망이'를 가지고 있어 쇠로 된 인방망이로 벌목한 나무마다 한 그루라도 빼지 않고 도장을 찍어 놓는다(그림 6).

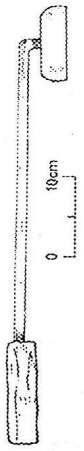


그림 6. 인방망이

벌목장에는 밤에 나무를 지키기 위해 따로 숙직하는 것이 아니어서 혹 외인이 벌목한 나무를 가지고 갔을 경우 이 인방망이의 표지에 의하여 자기 나무라는 것을 알아서 찾을 수 있고 더욱이 인제에서 떼로 운반할 경우에도 운행 중 강 위에서 떼가 흐트러져 나무가 흘러내려 갔을 때 인방망이의 표지에 의하여 강 연변 부락에서 다시 찾을 수 있게 되어 있다.

이것은 떼를 띄우다가 떼가 흐트러졌을 경우에도 그러하고 아직 떼를 짜지 아니하고 집목만 해 두었는데 갑자기 홍수가 나서 나무가 흘러갔을 때도 이 인방망이의 표지에 의하여 자기 나무를 찾는다. 벌채 허가관청의 인방망이 표지는 같은 것을 쓰나 목상 개인이 가지고 있는 인방망이는 사람에 따라 그 표지가 다 다르므로 자기 나무의 식별이 명확하게 된다. 따라서 벌목 후의 인방망이 찍는 작업은 필수적이다. 인방망이는 쇠막대 끝에 직경 5cm 내외의 쇠로 양각된 도장으

로 전체 길이는 40cm 내외며 나무에 찍기 좋게 만들어져 있다.

Ⅵ. 운목(運木)

벌목이 끝나면 집목장(集木場)까지 나무를 운목하여 쌓아 두게 되어 있고 그 운목의 과정이나 방법은 지세에 따라 여러 가지가 있다.

트럭이나 육로를 통한 운목일 때는 벌목장까지 새 길을 내어 벌목 현장에서 직접 운목할 수도 있으나 떼로 운목을 하려면 떼를 띄울만한 수량이 있는 곳까지 육로나 수로 운목이 불가피하여 여러 가지 방법이 쓰이고 있다.

1. 하산(下山)

산의 경사가 급하지 아니하여 나무를 산록으로 미끄러지게 할 수 없는 삼림에서는 소나 사람이 목도를 하여 집목장까지 운목을 하나 산의 경사가 급하여 소나 사람의 힘으로 운목이 불가능한 곳에서는 나무를 하산할 때 특수한 방법을 써서 쉽게 하산시킨다. 인제의 산은 대부분 경사가 급하여 하산 집목장에서 떼 매는 데까지는 사람, 소, 강 등을 이용하나 산에서 하산할 때는 거의 예외없이 통길을 이용한다.

(1) 통길(그림 7)

벌목한 나무를 산록까지 내려 보내기 위한 방법으로 '통길'을 이용하고 있다. 통길은 산곡(山谷)에 만든다. 경사도는 나무가 충분히

미끄러져 내려갈만 하여야 하되 산곡의 굴곡이 심하면 미끄러지던 나무가 그 활강세 때문에 통길에서 벗어나던가 내려가지 못하고 막힐 수 있으므로 통길의 지세는 우선 이러한 조건들을 감안한 뒤에 목재 활강에 알맞는 곳에 만든다.

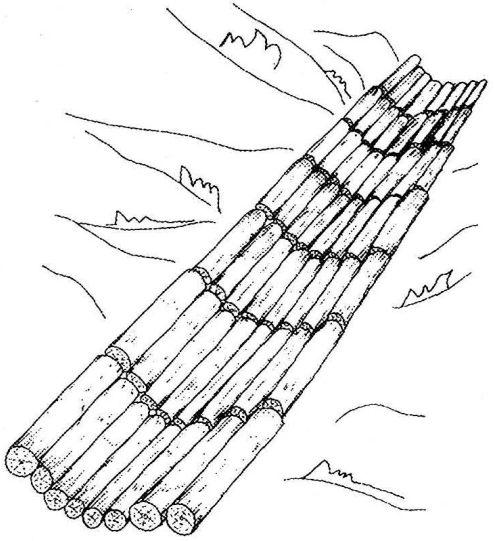


그림 7. 통길

통길은 목재로 둥근 관을 반으로 자른 모양으로 산곡을 따라 만든다. 통길의 폭은 나무가 흘러내릴 수 있을 정도이면 되고 길이는 벌목 작업장에 따라 산정의 나무도 이것을 이용할 수 있을 거리인 산정 가까이까지 올라간다.

제작 방법은 맨 밑에 나무가 미끄러져 내리지 않게 가로 부목(敷木)을 대고 가운데 가는 나무를 계곡 따라 길이로 놓으며 가장자리에는 가운데 놓은 나무보다 굵은 나무를 놓는다. 이렇게 되면 계곡 자체가 우묵한데다가 가운데 가는 나무를 놓고 가장자리에 굵은 나

무를 놓았으므로 그 가운데 공간은 둥글게 되고 활강시키는 나무가 튕겨 나오지 않고 잘 미끄러지게 된다.

처음부터 끝까지 계곡을 따라 세로로만 짜가는 것이 아니고 도중 여러 곳에 통길나무가 튕겨지지 않게 가로의 부목을 설치한다. 계곡을 따라 세로로 놓은 나무의 길이가 꼭 같으면 튕겨 나오기 쉬우므로 길고 짧은 나무를 섞어서 짜이도록 한다.

통길은 목조활로(木造滑路)라고도 하는 것으로 삼림이 커서 작업이 여러 해 걸리면 상설 통길을 만들기도 하나 인제의 경우는 상설 통길은 없고 목재의 운반 기일이 짧으므로 임시 통길이 전부이다.

통길을 통하여 삼림 내의 목재를 다 하산시키고 나면 맨 윗쪽에서부터 이 통길에 사용하였던 나무를 풀어 차례로 통길을 통하여 내려보내고 나면 통길은 저절로 없어지고 목재의 하산은 다 끝난다. 통길은 원목을 사용하여 만드는데 나무가 미끄러져 내리는 부분, 즉 바닥을 크기가 같은 원목으로 평면을 만들고 그 가장자리에 바닥 원목보다 훨씬 큰 원목으로 활강시키는 나무가 튕겨지지 못하게 테를 짜는 방식과 앞서 잠깐 언급한 바와 같이 반원형의 것이 있다.

인제에서 쓰인 통길은 이 반원형 통길이다. 반원형의 통길은 반원형의 중심 부위에 직경이 가장 작은 원목을 놓고 그것을 기점으로 좌우에 꼭 같은 직경의 나무를 놓되 중심에서 양쪽 밖으로 나갈수록 나무의 직경은 점점 커가야 하고 양쪽 맨 끝의 테는 미끄러져 내리는 나무가 튕겨지지 않게 하기 위하여 직경이 두드러지게 큰 것으로 짠다.

이런 방식으로 평지에 그대로 배열하여도 원목의 굵기 때문에 저절로 가운데 반원형의 공간이 생기지만 지세가 계곡일 때는 지세 자체가 이미 반원형으로 되어진 곳이 많으므로 그러한 지세에서 이런 식으로 통길을 짜면 활강시키는 나무가 밖으로 튕겨지지 아니하고

반원형의 가장 낮은 중심부를 따라 잘 활강하여 내려간다.

통길은 지형에 따라 땅에 깔아서 만들기도 하고 잔교(棧橋)로 만들기도 하나, 인제에서의 통길은 거의가 땅에 원목을 깔아서 만들고 잔교는 만들지 아니한다. 이것은 잔교 구성이 땅에 까는 것보다 비용이 많이 들고 작업이 복잡하며 내구성도 적은 탓이다.

그러나 지형이 파였다던가 바위가 있다거나 봉과 봉 사이를 운목해야 할 형편으로 잔교를 만들지 않으면 안되는 곳은 그 지형에 따라 군데군데 잔교를 만들기도 한다. 잔교는 다리를 만드는 원리와 같은 것으로 밑에 기둥을 세우고 그 기둥 위에 원반형의 잔교를 짠다(그림 8).

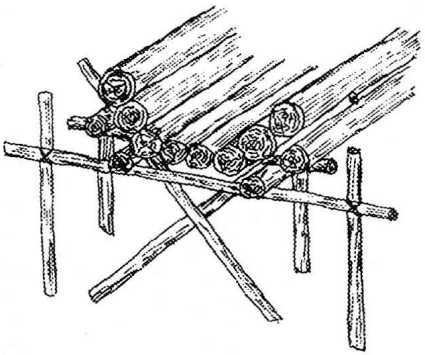


그림 8. 잔교의 구조

통길의 구배(句配)와 경사도는 활강시킬 목재의 크기, 활로면의 상태 등을 감안하여 활강시키려는 목재가 도중에 구배가 약하다던가 경사가 약하여 걸리는 일이 없을 정도로 취하고 지형에 따라 통길의 군데군데에 중간 토장(中間土場)이라는 것도 만든다.

이 중간 토장이라는 것은 지형상 정상에서 산록까지 한번에 나무를 활강시킬 수 없을 때 도중에 산정에서 내려오는 원목이 모일 수

있는 곳을 말한다. 이 중간 토장은 주로 구배와 경사도의 문제 때문에 필요하며 이곳에 와서 머문 목재를 다시 다음 통길에 넣어 활강시킨다. 그러나 인제의 삼림 통길에는 이 중간 토장이 거의 없다. 통길의 마지막 종점을 토장이라 하여 통길을 통하여 내려온 나무를 여기에 쌓았다가 다음 운반 수단에 의하여 운목한다.

2. 소를 이용한 운목(사진 14-②)

토장에 쌓아 놓은 나무를 운목하는데는 몇 가지 방법이 있다. 지금과 같이 육로가 발달하였을 때에는 토장까지 화물 자동차가 와서 운목을 하나 육로가 없는 곳에서는 떼로 운목했다. 인제에서 떼를 매어 띄우는 곳은 수량관계로 합강정(合江亭) 밑 합강(合江)에서 떼를 매었으므로 합강 떼 엮는 곳까지 운목하여야 한다.

합강까지의 운목도 '적심'이라 하여 원목 하나하나를 개별적으로 물에 띄워 떼 매는 집목장(集木場)까지 운목하는 과정이 있고 이에 앞서 토장에서 적심을 할 강물까지 운목하는 과정이 또 있다. 이 중 후자, 즉 토장에서 적심을 할 강변까지의 운목 방법으로 두 가지가 있다. 하나는 소가 끌어 운목하는 방법이고, 다른 하나는 목도에 의한 방법이다.

소를 이용하여 운목하는 방법은 우선 소가 원목을 끌 수 있게 길을 대충 고르게 하는 작업을 한다. 노면이 파인데는 흙으로 메우고 울퉁불퉁한데는 깎아 내리며 굴곡이 심하여 나무가 걸릴만한 지형은 나무가 걸리지 않도록 굴곡을 평탄하게 다지는 작업을 한다.

다음은 나무를 소가 끌 수 있게 원목에 구멍을 뚫는다. 원목 밑동 강쪽 절단부의 가장 가까운 곳에 도끼로 구멍을 뚫어 소가 끄는 밧줄을 꿸 수 있게 만든다. 구멍의 크기는 밧줄을 꿸 수 있을 정도면 된

다. 불필요하게 크게 뚫으면 밧줄을 꿰기는 쉬우나 원목의 손상이 크기 때문에 밧줄이 들어갈 정도가 한계이다.

밧줄은 사서 쓰는 것이 아니고 칡줄을 꼬아 쓴다. 인제 지방의 칡에는 '드렁칡'과 '버덩칡'의 두 종류가 있으나 원목에 꿰어 소가 운목할 때 쓰는 칡은 드렁칡을 많이 이용한다. 즉 이 드렁칡의 칡줄을 여러 개 베어 이것을 하나로 합하여 칡밧줄을 만들고 나무에 꿰어 그 줄의 양쪽 끝을 소의 어깨에 매어 운목한다. 이 때에 구멍을 뚫는 것을 '코뚫이'를 한다고 말한다.

칡줄 외에 피나무 껍질로도 줄을 만들고 소가죽도 일부 이용하며 느릅나무 순으로 탱개를 틀어 사용하였다. 원목을 땅에 길이로 뉘어 놓고 그 한 끝을 소가 끌어 적심을 할 수 있는 수량(水量)이 되는 강변까지 끌고 간다. 끌고 가는 과정에서 나무가 걸려 갈 수 없게 되면 사람이 지렛대와 같은 나무로 튕겨 준다.

3. 목도에 의한 운목(사진 12, 13-①)

(1) 목도채

목도는 사람의 힘으로 운목하는 작업으로 여기에는 필요한 용구가 있다. 목도채는 길이 2m가 좀 넘고 굵기는 직경 15cm 정도의 각목이 아닌 둥근 나무다. 수종으로는 고로쇠나무, 소나무, 사시나무 등을 사용하였다.

목도채는 나무가 생긴대로 원통으로 된 것도 있고 한가운데 밧줄을 거는 곳은 원통으로 되어 있으나 양쪽 끝의 사람이 메는 부분은 사람의 어깨에 맞도록 양쪽을 약간씩 깎은 것도 있다. 목도는 목도에 의하여 큰 중량을 운반하므로 목도채가 탄력성이 없는 나무면 부러지기 쉬우므로 고로쇠나무나 사시나무 등 탄력이 강한 목질의 나

무를 사용한다.

(2) 목도줄

목도줄은 목도끈이라고도 하는 것으로 직경 5cm 내외의 밧줄로 길이는 두 겹으로 하여 두 사람이 어깨에 메고 원목에 걸어 그 원목이 땅에서 15cm 정도 들릴 길이면 된다. 키가 작은 사람과 큰 사람에 따라 목도줄의 길이를 가감할 수 있도록 되어 있다. 목도줄로는 피나무 껍질이나 삼을 쓴다.

피나무 껍질은 산에서 살아 있는 피나무의 껍질을 벗겨 물에 담가서 누굴누굴하게 한 뒤에 이를 하나씩 합하여 직경 5cm 정도 되게 만들어 쓴다. 이 피나무 껍질은 강하여 무거운 중량에 잘 견딘다. 삼을 말린 껍질을 인제에서는 '조락'이라고 하는데 피나무 껍질을 쓰지 아니하면 이 조락으로 목도줄을 만들기도 한다.

만드는 방법은 앞의 피나무 껍질 때와 같고 때로는 이 두 가지를 섞어 만들기도 한다.

(3) 목도질과 인원

목도질은 원목의 운목뿐 아니라 한두 사람의 힘으로 운반하기 힘든 것을 옮기는 데도 사용되었다. 목도질은 4목도 · 6목도 · 8목도가 있다. 운반하려는 원목의 크기, 중량에 따라 목도질을 하는데 때에 따라서는 2목도도 있다.

2목도는 원목의 뒷끝을 땅에 닿게 하고 원목의 앞 끝에서 두 사람이 목도질을 하여 걸어 가면 앞 끝은 땅에서 들렸으나 뒷 끝은 땅에 닿은 채 끌려서 운목된다. 4목도는 4명의 목도꾼이 2조로 나뉘어 하고, 6목도는 6명의 목도꾼이 3조로 나뉘어 하며(사진 13-①), 8목도는 8명의 목도꾼이 4조로 나뉘어 하는 목도이다.

신장이 비슷한 사람끼리 한 조가 되며 6목도나 8목도의 경우는 키가 맞지 않으면 중량이 고루 실리게 목도줄로 조절을 한다. 조와 조의 간격은 등분하여 고르게 한다.

목도줄을 감고 목도채를 등에 올려 놓으면 전 인원이 함께 일어서기 위하여 앞에서 선소리를 부른다. 그 선소리에 따라서 동시에 일어서고 선소리에 따라서 발을 맞추어 행진한다. 발이 맞지 않으면 운반물의 요동이 심하여 행진하기가 어렵다. 도중에서 쉰다던가 집목장에 다 운반하여 원목을 내려 놓을 때도 선소리 구령에 맞추어 일시에 앉는다. 다 옮기고 나면 목도줄과 목도채를 거두어 다시 간다.

(4) 목도소리

목도질을 할 때는 반드시 목도소리를 한다. 목도소리는 앞조가 부르고 나면 뒷조가 그대로 복창을 하게 되어 있고 이것은 피로를 풀고 능률을 올리려는 일반 노동요와는 달리 걸음걸이를 맞추려는데 있다.

걸음걸이가 맞지 아니하면 운반하려는 원목이 흔들려 운반을 할 수 없을 뿐만 아니라 자칫하면 몸을 다치기가 쉽다. 가사의 내용도 그 나름대로 의미가 있으나 '여차하니 여차' 하고 합창하는 후렴이 행진의 보조를 맞추는데 큰 역할을 한다. 인제 뗏목의 운목 목도노래의 가사는 다음과 같다.

이나무가 어디서 왔나　　여차하니 여차
방태산 제일봉에　　여차하니 여차
낮이면은 일광을 타고　　여차하니 여차
밤이면은 이슬을 먹고　　여차하니 여차
낙락장송 되었다가　　여차하니 여차

만인간의 힘을 빌어 여차하니 여차
인제 합강에 나왔도다 여차하니 여차
이나무를 끌어다가 여차하니 여차
기역자로 집을 짓고 여차하니 여차
한오백년 살고지고 여차하니 여차
가자가자 어서가자 여차하니 여차
고향찾아 어서가자 여차하니 여차
나귀등에 솔질하여 여차하니 여차
소고안장 지어 타고 여차하니 여차
오작교건너 광한루가자 여차하니 여차
노류장화 인개유지 여차하니 여차
만첩청산 어디려냐 여차하니 여차
다죽다죽 드린정이 여차하니 여차
어이하여 변할손가 여차하니 여차
도중한식 바쁜몸이 여차하니 여차
점심참이 늦어진다 여차하니 여차
날아가는 원앙새야 여차하니 여차
너와나와 짝을 지어 여차하니 여차
노세노세 젊어노세 여차하니 여차
늙어지면 못노나니 여차하니 여차
마오마오 그리마오 여차하니 여차
사람괄시 하지마오 여차하니 여차
이팔청춘 소년들아 여차하니 여차
백발보고 웃지마라 여차하니 여차
먼데사람 듣기좋게 여차하니 여차
곁에사람 보기좋게 여차하니 여차

뜨물동이 호박씨 날듯　　여차하니 여차
빨랫줄에 제비놀듯　　여차하니 여차
어화둥실 잘도논다　　여차하니 여차
창포밭에 불나비 날듯　　여차하니 여차
둥실둥실 잘노논다　　여차하니 여차

등으로 되어 있다.

후렴이 '여차하니 여차'로 되어 있기도 하고 '허영차 허영'으로 되어 있는 것도 있어 경우에 따라서는 가사가 없이 후렴으로만 부르기도 하나 목도노래는 선후가 있어 후창은 반드시 선창을 복창하게 되어 있다.

이 목도노래는 박진감도 있지만 애조띈 4 · 4조의 가락에 목도꾼들의 흥취가 멋과 해학으로 담겨 있다. 4 · 4조의 매김소리가 나오고 후창으로 4 · 3조의 받는 소리가 '여차하니 여차' 하고 뒤따랐다. 선창은 목도꾼 중에서 가장 힘세고 경험 많은 왼쪽 선두가 불렀다고 한다.

이 목도노래의 가사는 세월이 흐름에 따라 또는 목도꾼의 신명에 따라 바뀌기도 하고 틀에 매이지 않고 자유롭게 불렀던 것이다. 운반해야 하는 통나무의 무게나 운반 거리에 따라 목도노래의 길이는 길고 짧아질 수 있었다고 한다.

소나 목도로 집목장에 원목이 옮겨지면 그 옆에 있는 하천에 '적심'을 한다. 물론 적심은 물이 많은 하천을 이용하여 실시하는 것이다.

4. 물길에 의한 운목

(1) 적심(사진 15-②, 16)

적심은 목도나 소로 집목장까지 운목한 나무를 물에 띄워 떼를 짜는 마지막 집목장까지 수로로 운목하는 방법을 말하는 것으로 수량이 많으면 유실될 염려가 있고 수량이 너무 적으면 띄울 수가 없으므로 수량이 나무 하나가 떠내려가기 알맞을 때 실시한다.

인제에서는 서화(瑞和)나 기린(麒麟) 쪽에서 적심을 하여 합강정 밑까지 내려 보내면 여기서 떠내려온 나무를 집목하였다가 떼를 짠다. 서화나 내린천의 수량이 떼를 띄울 정도가 되면 떼로 보내나 이 쪽 두 강이 떼를 띄울 정도의 수량이 되지 못하면 원목 하나하나를 물에 띄우는 적심의 방법을 이용한다.

원목을 물에 띄워 적심을 하면 원목은 수세를 따라 하류로 흘러 간다. 적심을 시작하면 적심을 한 나무를 집목하는 사람이 갈쿠리를 들고 합정강 밑 합강에서 기다리고 있다가 물 속에서 원목을 갈쿠리로 찍어서 끌어 낸다.

적심은 비가 많이 와서 수량이 많으면 하지 않으나 적심 도중에 급수(急水)가 내려 적심한 원목이 유실되면 적심하던 사람들이 하류로 내려가 유실된 원목을 찾는다. 이 작업을 '거둠'이라 하고 거둠이 된 원목은 합정강까지 끌고 와서 떼를 짠다. 이 거둠을 할 때에는 '인방망이'의 표지에 의하여 원목의 소유자를 식별하고 자기 나무만 찾아온다.

(2) 데미떨이

적심한 원목이 강물을 따라 흘러내려 가다가 바위나 지표, 또는

물 속의 장애물에 걸려 흘러내리지 않고 한 지점에 고정되는 수가 있다. 한 나무가 걸려 흐르지 못하게 되면 그 다음부터 흘러내려 오던 나무는 모두 여기에 걸려 하나의 더미를 이룬다. 더미가 생기게 되면 운목이 불가능하게 됨으로 이것을 와해시켜 원목이 떠내려 가도록 하는 작업을 해야 하고 이 작업을 '데미떨이' 또는 '데미치기' 라고 한다.

소수의 원목이 더미를 이루고 있는 것을 빨리 발견하면 데미치기 하기가 쉬우나 많은 원목이 한데 엉켜 더미를 이루고 있을 때는 위험이 따르는 작업이 된다.

데미떨이는 숙련을 요하는 일로 그 기술자는 임금도 일반 인부보다 높은 임금을 받는다. 원목이 한두 개 걸려 있을 때는 걸린 부위도 쉽게 찾을 수 있고 따라서 손쉽게 데미를 칠 수 있으나 많을 때는 수백 본의 원목이 물의 상태에 따라 질서없이 엉키게 되므로 작업이 쉽지 아니하다.

이 데미떨이를 하는 사람을 '철떡꾼' 이라고 부른다. 철떡꾼은 지렛대 하나를 들고 이 지렛대로 데미를 친다. 데미는 육지에서 칠 때도 있고 물 속에서 칠 때도 있으며 때로는 원목 위에 올라 가서 칠 때도 있다. 데미를 쳐서 나무가 제대로 흘러가게 하는 작업을 '데미치기' 라고도 한다. 데미떨이를 하여 원목이 무너져 내리면 철떡꾼은 나무보다 한 발자국 앞서 피신하여 안전을 도모한다.

적심한 원목의 수와 합강에서 걷어 올린 원목의 수가 맞아야 하고 적심이 끝났는데 합강에서 걷어 올린 원목의 수가 적심 때의 수보다 적으면 철떡꾼은 지렛대를 들고 합강에서 적심하던 장소의 강변을 오르내리며 걸려 있는 나무를 찾아 데미떨이를 한다.

데미떨이를 하는 철떡꾼은 기술을 요하기 때문에 이 업을 전업으로 하고 있다. 벌목된 원목은 통길을 통하여 하산시켜 소나 사람의

목도에 의하여 강변까지 운목하여 적심을 통하여 떼를 엮을 합강까지 운목되어 여기서 떼를 만들어 목적지까지 떼로 운목된다.

Ⅶ. 뗏목 조립과 구조

벌채된 원목은 운목이나 목도 과정을 거쳐 산골짜기의 계곡에 쌓아 둔다. 겨울철이 주로 벌목 시기가 될 때가 많은데 그 시기는 주로 눈이 많이 쌓이는 12월부터 이듬해 2월까지 집중적으로 벌목하여 나무를 눈이 쌓인 산비탈을 이용하여 미끄러뜨리거나 사람과 소가 끌고 계곡에 도착하여 계곡물 가까이에 있는 평지에 쌓아 두었다가 계곡의 얼음이 풀리는 봄에 쌓아 두었던 통나무를 계곡물에 띄워 내린천과 서화천을 이용하여 합강리「우소」까지 내려 보낸다.

이 때의 과정을 적심이라 하는데 원목으로 뗏목을 엮을 수 있는 큰 강까지 떠내려 보내기 위하여 물에 띄우는 것을 말한다. 이 때 물이 없는 계곡은 통길을 놓아 나무를 끌어 내리기도 하고 수량(水量)이 적을 때는 임시로 뚝을 쌓아 저수지 같이 물을 저장하였다가 일시에 방류하면서 통나무를 같이 떠내려 보내는 관류(管流) 방법을 이용하기도 한다.

이렇게 계곡의 얼음이 우수 · 경칩을 지나 풀리고 산골짜기에 물이 흐르게 되어 쌓아 놓았던 통나무를 하나하나 끌어내 서화천과 내린천에 떠내려 보내면 합강리로 모아져 우소(雨沼)에 머물게 된다. 이 때 집목꾼들은 양쪽 강에서 몰려 내려오는 통나무들을 찍개로 찍거나 끈으로 묶어서 한 곳으로 모으고(그림 4) 하나씩 물에서 건져 강 옆에 쌓아 놓거나 그대로 물 속에서 뗏목을 엮는 작업에 들어간다.

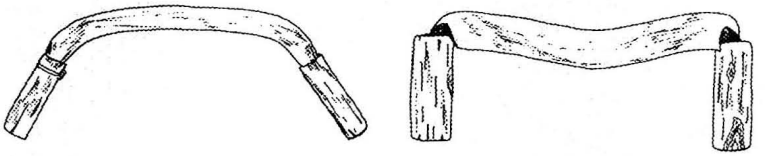


그림 9. 껍질을 벗기는 도구(송피낫)

강물이 불고 시기가 적당하다고 생각되면 강 옆에 쌓아 두었던 통나무의 껍질을 깨끗이 벗겨(그림 9) 목도 방법을 이용, 우소로 운반하여 물에 띄운 상태로 뗏목을 엮기 시작한다. 뗏목을 엮을 때에는 모든 작업이 물 속에서 이루어지기 때문에 인부들은 물 위에 떠 있는 통나무를 모아 들이는 사람과 뗏목을 잘 엮는 기술자로 나뉘어 작업이 진행된다(사진 19).

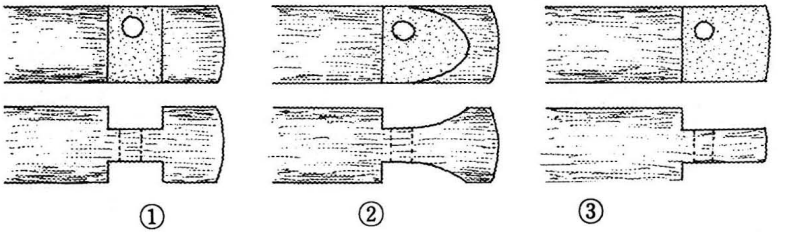


그림 10. 통나무에 구멍 뚫는 방법

뗏목을 엮는 방법에서는 지방과 하천의 상태에 따라 여러 가지 방식이 있는데, 칡넝쿨이나 쇠줄로 묶거나 구멍을 뚫어 바늘 귀를 꿰는 것과 같이 꿰어 묶거나 또는 쇠고리를 박고 여기에 나무넝쿨이나 밧줄을 꿰어 연결하기도 한다.

그러나 여기서는 인제 지역에서 옛날부터 사용되었던 것만을 소개하도록 하겠다. 일단 우소에 모인 통나무는 산판에서 가지치기를

하면서 길이 20자로 끊어낸 것의 양쪽 끝에 구멍을 뚫는다. 구멍을 뚫을 때에는 도끼와 끌을 이용하여 칡끈이 관통할 수 있도록 맞구멍을 만들어야 한다(그림 10, 사진 18-②, ③).

구멍은 물론 통나무의 굵기에 따라 크고 작아지는데 큰 통나무는 구멍이 크고 작은 통나무는 구멍도 작은 편이다. 지름이 60~90cm, 길이가 600cm 이상 되는 통나무를 엮은 것을 궁궐떼, 지름 15~60cm, 길이 600cm 정도 되는 것을 엮은 것을 부동떼, 지름 12~15cm, 길이 360~390cm의 통나무를 엮은 것을 가재목떼, 통나무를 네모 기둥으로 제재한 나무를 묶는 것은 편목떼, 그보다 더 가는 것을 엮은 화목떼, 서까래떼가 있는데 엮는 방법은 모두 같다.

궁궐떼의 경우는 지름이 커서 몇 개 묶지 못하나 부동떼의 경우 맨 앞에 엮는 통나무의 숫자는 25~35개를 한 묶음으로 하는데 너비는 5~9m, 길이 6m 정도 된다. 제일 앞에 엮은 한 묶음을 '앞동가리'라고 부르며 그 뒤로 4동가리를 더 붙여 떼 한 바닥이 완성된다.

뗏목은 언제나 5동가리를 연결하여 한 바닥으로 만들어 띄우는 것이 철칙으로 되어 있다. 두 번째 동가리부터 둘째 · 셋째 · 넷째 · 다섯째 동가리라고 부르는데 둘째 동가리부터 다섯째 동가리까지 뒤로 가면서 각각 앞의 동가리보다 2~3개씩 통나무를 줄여서 묶어 가기 때문에 전체의 모양은 역류선형(逆流線型 : 그림 15, 사진 31)이 된다.

각 동가리의 통나무는 둘째 33개 정도, 셋째 31개 정도, 넷째 29개 정도, 다섯째 27개 정도로 묶는데 그 수는 강물의 양이나 여러 가지 조건에 따라 변동될 수 있다. 그래서 한 바닥을 엮어 완성하면 150~200개의 통나무가 묶이는데 요즈음의 짐차로 2차분은 충분히 된다.

앞동가리의 앞머리를 묶을 때에는 통나무의 뿌리쪽이 앞으로 가고 윗쪽이 뒤로 가게 늘어 놓고 이미 뚫어 놓은 통나무의 구멍에 칡끈을 꿰어 묶는데 통나무가 흩어지거나 흔들리지 않도록 위에 '등테'를 대고 한 구멍에서 다음 구멍으로 칡끈을 동여 매는 사이 등테에 한번씩 말아 묶은 후 옆의 통나무 구멍에 꿰기 때문에 아주 든든하다(그림 11).

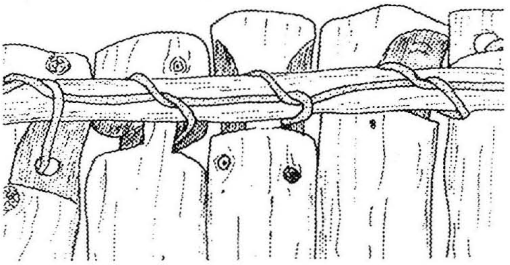


그림 11. 뗏목 엮는 방법

이 때에 쓰는 칡은 오래된 드렁칡을 물에 충분히 불렸다가 사용하기 때문에 아주 질기다. 등테는 '등테가지'라고도 하는데 잘 부러지지 않는 튼튼한 참나무를 이용하는데 굵기는 약 6~7cm이며 길이는 앞머리를 모두 묶을 수 있도록 5~9m가 되는 것을 쓴다.

이러한 등테는 각 동가리의 앞머리와 뒷쪽을 묶을 때 모두 사용하며 드렁칡을 꼬아서 만든 굵은 칡끈으로 앞머리의 등테 오른쪽 끝과 통나무를 한데 묶고 또 그 끈을 늘려 뒤등테 왼쪽 끝과 그 곳의 통나무 끝을 한데 묶은 후 다시 앞머리 왼쪽 끝과 뒷쪽의 오른쪽 끝을 X자형으로 엮어 각 동가리가 더욱 흐트러지지 않도록 한다. 이 X형으로 묶은 줄을 '가줄'이라고 한다(그림 15).

첫 동가리부터 다섯째 동가리를 한 바닥으로 묶을 때에도 드렁칡

을 이용하여 앞동가리의 양쪽 끝과 뒷동가리의 앞쪽 양끝을 단단히 붙잡아 매어둔다.

그러나 맨 앞동가리는 자유롭게 움직일 수 있도록 묶는데 이는 앞동가리의 앞사공이 운전할 때 그 방향을 자유롭게 잡을 수 있도록 하기 위함이다. 이렇게 한 바닥의 뗏목이 묶여지면 앞동가리의 앞머리 가운데에 Y자형의 '강다리'를 엮어 세우는데 이것은 배의 노와 같은 역할을 하는 '그레'를 올려 놓고 뗏목 운전을 하기 위한 받침대인 것이다.

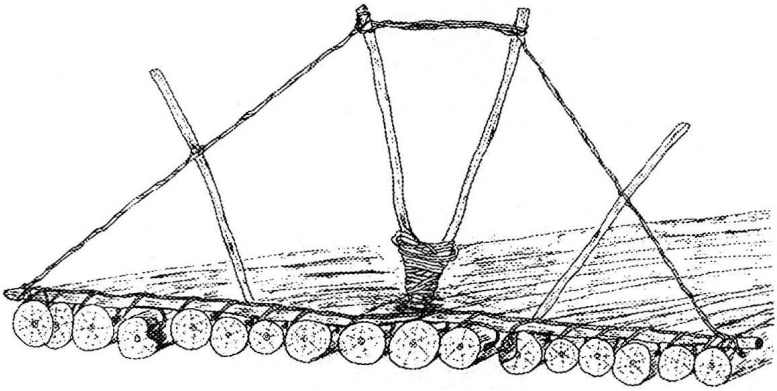


그림 12. 앞동가리의 강다리

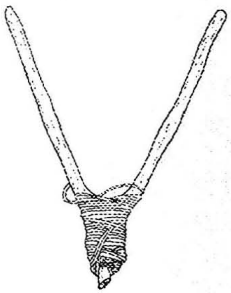


그림 13. 강다리

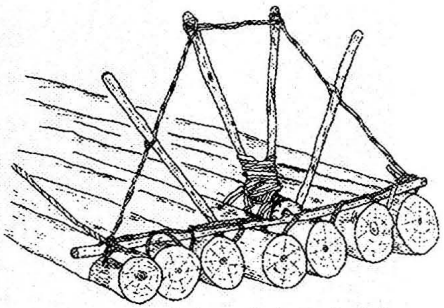


그림 14. 다섯째 동가리의 강다리

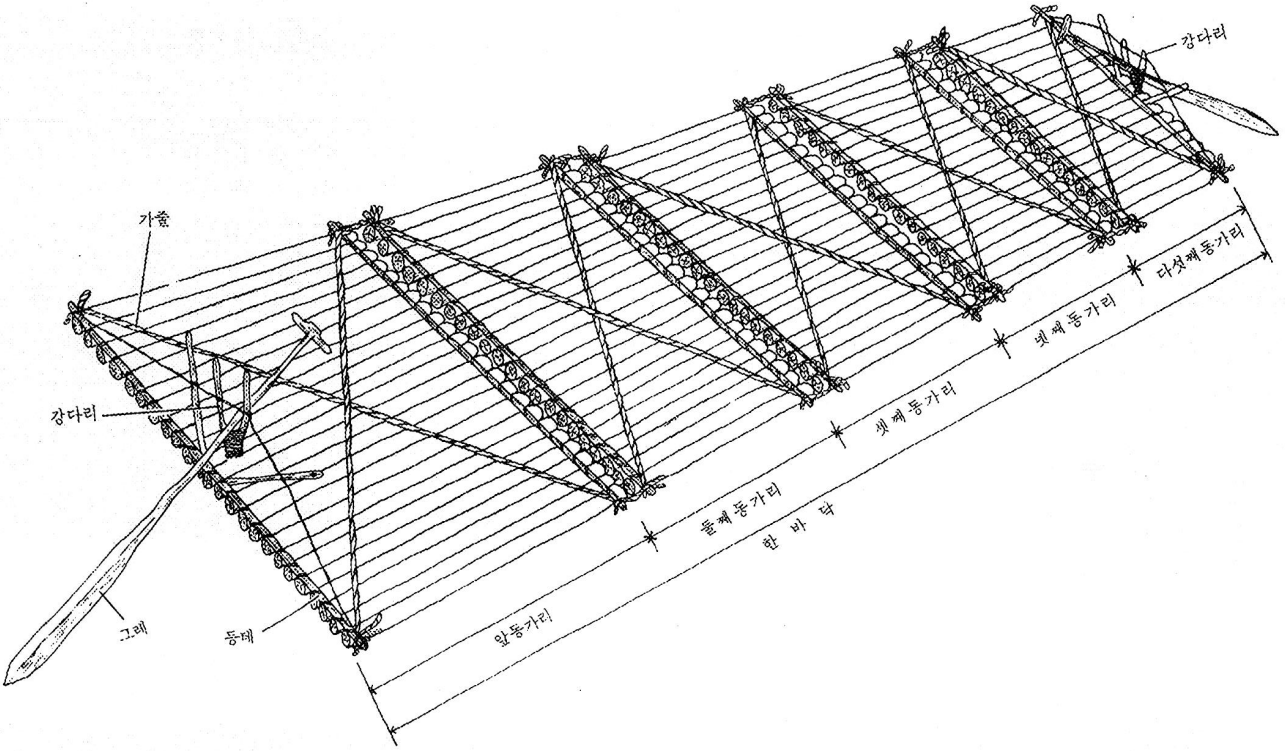


그림 15. 뗏목의 완성된 모습과 부분 명칭

강다리의 위치는 등테에서 조금 뒤쪽에 구멍을 파서 그 밑을 박고 고정시키고 그림 14(사진 22-①, 26)와 같이 옆에 버팀 나무를 세워 만든다. 이와 같은 강다리는 다섯째 동가리의 꼬리쪽 가운데에도 똑같은 형식으로 설치하는데 이는 앞사공의 운전을 뒷사공이 돕기도 하고 운행을 순조롭게 하려고 만든 것이다.

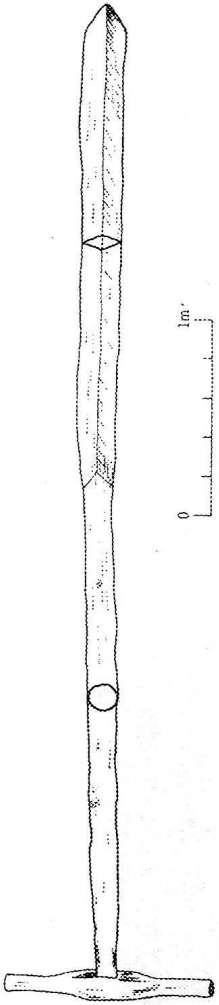


그림 16. 그레

이 앞과 뒤 강다리에 올려 놓고 방향을 잡아 줄 노와 같은 역할을 하는 것을 '그레'라고 하는데 지름 10~15cm 되는 단단한 소나무를 깎아 만들며 그 한쪽에는 T자형의 손잡이를 매달아 놓고 물 속에 들어가는 쪽은 납작하게 깎아 물을 세차게 밀어 낼 수 있도록 하였다(그림 16). 그레의 길이는 뗏목에 따라 일정하지 않으나 5~7m 정도가 된다.

이렇게 하면 뗏목 한 바닥이 완성되는데 2~3사람의 기술자가 한 바닥을 엮는 기간은 2~3일 걸린다고 하며 뗏목이 합강에서 한창일 때에는 100~150바닥이 한꺼번에 엮어졌다는 경험자들의 말로 보아 그 장관을 상상할 수 있겠다. 뗏목은 통나무만 운반하지 않고 인제 지방에서 구워진 옹기나 서울 사람들이 사용할 땔나무를 실어다 주기도 하는데 이것을 덤으로 싣는다 하여 '웃짐치기'라고 한다.

뗏목이 강 위에 떠내려갈 때 앞과 뒤에 설치한 그레는 강물을 따라 흘러가는 방향을

잡아 주는 키의 역할을 한다. 물론 강물의 흐르는 속도에 맡기는 것이지만 물길을 찾고 강을 낀 양쪽의 강변이 암벽 · 모래 · 들판 · 계곡의 차이, 수심의 깊고 얕음, 느리거나 깊은 여울, 소용돌이 · 암초의 있고 없음을 파악하여 뗏목의 방향을 잡아야 하기 때문에 앞 · 뒷사공은 쉴사이 없이 운전을 한다. 뗏목을 조립할 때 잊지 않아야 될 것으로 삿대가 있다. 이것은 중간에 뗏목이 강 밑바닥에 닿았을 때 밀어내는 작업에 필요하기 때문이다.

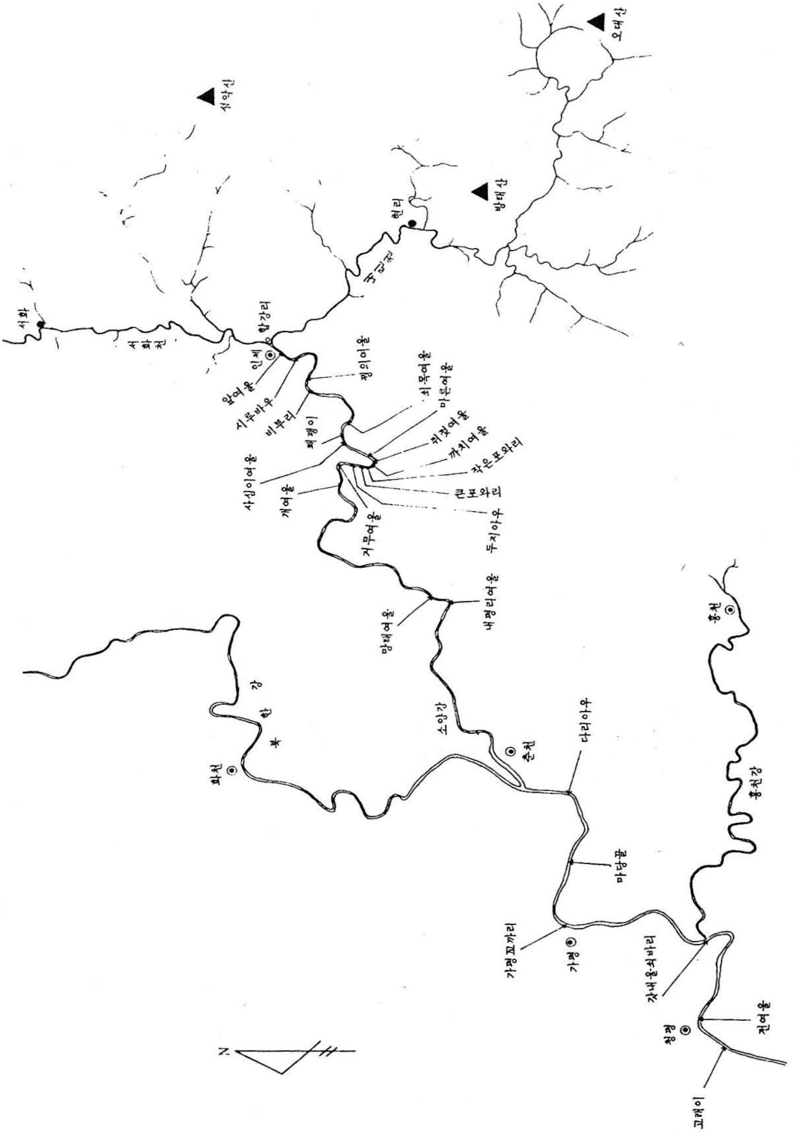
인제 합강에서 춘천까지 운행하는 뗏사공을 '골안뗏사공' 이라 하며 이들은 춘천에서 되돌아 오는 사공이며, 그대로 춘천에서 정박하였다가 서울까지 계속 내려가는 뗏사공이 있기도 하였다. 그러나 춘천에서 서울까지만을 운행하는 뗏사공을 '아래뗏사공' 이라 이름하기도 한다.

인제에서 조립된 다섯 동가리 한 바닥 뗏목은 춘천에 와서는 북한강과 소양강이 합류하여 강물의 폭이 넓어지고 수심이 깊어졌음을 이용하여 세 바닥을 다시 묶어 하나의 뗏목으로 합쳐 묶어 서울까지 내려간다.

이 때 앞에 다섯 동가리짜리 2바닥을 묶고 그 뒤에 1바닥을 꼬리같이 붙여 완성한다. 이 큰 뗏목에는 앞사공이 2명이 되는 경우도 있고, 1명이 운행할 수도 있으며 뒷사공은 그대로 1명이었다. 춘천에서 서울까지는 강물이 넓고 깊으나 위험한 여울이 없어 큰 뗏목이 유유히 떠내려 갈 수 있다.

Ⅷ. 벌류(筏流)

인제(麟蹄) 뗏목은, 기린면(麒麟面)과 내면(內面) 지역에서 벌채



설악산
오대산
방태산
현리
서화
합강리
인제
앞여울
시루바우
비부리
쇠목여울
마른여울
까치여울
작은포와리
큰포와리
두지아우
사십이여울
개여울
내평리여울
망대여울
소양강
춘천
다리아우
마당골
가평꼬까리
가평
청평
전여울
홍천
홍천강
화천
N

그림 17. 여울의 위치

된 원목(原木 : 원목의 종류는 부동, 궁궐, 편목, 연목, 화목 다섯 종류가 있으며, 길이는 보통 20척(尺) 정도로 25~30개를 엮어서 「한 동가리」라 하고, 다섯 동가리를 「한바닥」이라 한다.)은 내린천(內麟川)을 이용하고, 북면(北面)과 서화면(瑞和面) 지역에서 벌채된 원목은 서화천(瑞和川)을 이용하여 띄워보내 강의 합류 지점인 합강리(合江里) 앞 「우소」에 아무렇게나 집적(集積)돼 있는 원목들을 '철떡군' (강물 위에 무질서하게 쌓여 있는 원목을 바로 잡아 놓는 사람)들이 '데미떨이' (강물 위에 아무렇게나 쌓여있는 원목을 바로잡아 놓는 것)를 한 다음 떼를 맨다. 그리고 북한강(北漢江) 수로(水路)를 이용하여 춘천(春川) · 서울로 운송한다. '갯떼기' (처음에매서 가는 떼)는 해빙과 더불어 한식(寒食)이 지나면 시작되는데 3~4월이 적기(適期)이다.

1. 강치성(江致誠 · 시진 24-②, 25-①)

떼가 출발하기 전에 돼지머리, 채나물 세 접시, 메 세 그릇, 포 한 개, 삼색실과 소지용(燒紙用) 한지 석장(목상, 앞사공, 뒷사공용)을 진설하고 강치성(강치성을 「물고사」라고도 브른다.)을 올린다. '무꾸리쟁이' 가 제(祭)를 주관하면서 안전 무사를 기구 발원한다. 이 때 올리는 강치성 제문(祭文)은 다음과 같다.

유세차

불계부정 택일하여 홍동백서 좌포우혜 외적내탕 진설하고 소지발원 하나이다.

동방갑을 용왕신
남방병정 용왕신
서방경신 용왕신

북방임계 용왕신
중앙무기 용왕신
사해팔방 용왕신
소례로 드린 정성 대례로 받으시고 합강정을 출발하니,
앞여울 밑에 거미소, 실바우 밑에 꿩의여울,
비트리 밑에 송곳돌, 쾌괭이 밑에 쥐젖여울,
십리허간에 사리여울, 성황당 밑에 스레여울,
포와리 밑에 개여울, 제비여울 밑에 망태여울,
여울 여울 구비구비 다 지나서 신연강을 지나갈 때 비나이다.
무사 하강을 비나이다.
무사 하강을 비나이다.

가기 어려운 여러 여울(灘)을 무사히 통과하게 해 달라는 염원을 동서남북 · 중앙 · 사해팔방 용왕신(龍王神)에게 빌고 있다. 치성을 잘못 드리면 물귀신이 잡아간다고 해서 온 정성을 다해 올렸다고 한다.

강치성이 끝니면 목상으로부터 '발기' (떼의 나무 수를 기록한 계산서)를 받아 가지고 출발한다. 그런데 특이한 것은 떼가 출발할 때 가족들이 나와 전송도 하지 않고 인사도 하지 않는 습속(習俗)이다. 특히 여자는 일체 접근하지 못하도록 하는 금기가 있었다.

앞사공과 뒷사공 : 인제에서 춘천까지는 1바닥(5동가리)이 가며, 1바닥에는 앞사공과 뒷사공 두 사람이 탄다. 앞사공은 '물말기'를 잘 타면서 물길을 찾아 운행하는 일이고, 물말기를 잘 타지 못하면 떼가 돌면서 전진하지 못한 채 강변으로 밀려나오게 된다. 뒷사공은 앞사공을 보조하는 역할뿐인데 '공가' (노임 · 품삯의 뜻으로 뗏꾼 사회에서 쓰인 특이한 용어)는 같다고 한다.

2. 운로(運路)

인제(麟蹄)에서 춘천(春川)까지는 하루가 걸리고, 춘천에서 서울까지는 7일에서 15일이 걸린다. 춘천까지는 당일치기이기 때문에 도시락을 싸가지고 다녔는데, 인제에서는 아침 8시~9시에 출발하면 오후 4시경에 춘천 소양통(昭陽通-昭陽路 윗다리 부근)에 도착되었다. 서울까지는 여러 날이 걸리므로 떼 위에서 밥을 해 먹거나 주막집을 찾아 사 먹기도 했다. 밤에는 떼를 '버레'(강가에 있는 돌무지)에 매고 잤으며, 시간이 촉박할 때는 밤에도 운행(運行)했다.

인제(麟蹄)-춘천(春川) 간은 보통 1바닥, 춘천-서울 간은 3바닥~5바닥이 벌류(筏流)됐다고 증언한다. 전자는 주로 화목용(火木用)으로 가끔 옹기도 운반했으며, 후자는 목재용이 더 많았다고 한다.

(1) 인제(麟蹄)-춘천(春川) 간의 여울(그림 17)

합강리-앞여울(첫돌바우)-시루바우(실돌이, 인제 남북리 앞강)-꿩의 여울(송곳돌, 군축령 근방)-비투리(송곳돌 가로리)-쇠목여울(관대리)-쾌괭이(급회전, 대흥리 앞)-사심이여울(대흥리 밑)-마른여울(물 깊이가 가장 얕음, 양구 수산리)-쥐젖여울(양구 수전리)-까치여울(양구 수산리)-작은 포와리(양구 수산리)-큰 포와리(양구 수산리)-두지아우(바위가 엇갈려 있음, 양구 수산리)-거무여울(큰 바위)-개여울(사전리 밑)-망태여울(춘성 내평리 위)-내평리여울.

이 중에서 가장 무섭고 험난한 여울은 「큰 포와리」(춘성군 신북면 천전리에 살고 계신 이태순 님은 22세 때 인제에서 춘천까지 뗏목을 타고 오

그림 18. 정류처와 주막이 있는 위치

던 중 큰 포와리에서 큰 사고를 당하고 난 뒤에는 뗏목 일을 그만 두었다고 한다.)로 일명 호랑이 여울이라고도 불렸다. 집채 만한 물더미가 머리 위를 지나가기 때문에 그 물 속을 빠져 나가야 하므로 자칫하면 물길에 휩싸여 익사하거나 석벽(石壁)에 부딪혀 죽는 수가 있었다. 이 때는 어김없이 떼가 난파(難破)되었다고 한다.

그 밖에도 합강리에서 출발하여 처음 만나는 「앞여울」 또는 「첫돌바우」, 시루같이 생긴 바위가 물 속에 있는 「시루바우」, 뾰족한 바위가 솟은 「송곳돌」 또는 「꿩의 여울」, 물살이 세어 뗏목 다섯 동가리를 모두 비틀어 이음새를 다 끊어 놓는다는 「비트리」, 소목같이 생긴 「쇠목여울」, 소용돌이가 있는 「쾌팽이여울」, 사슴뿔같이 생긴 바위가 있는 「사심이여울」, 물 깊이가 얕아 뗏목이 얹히는 「마른여울」, 쥐젖처럼 물 밑에 바위들이 솟아나 뗏목을 갉아대는 「쥐젖여울」, 바위가 엇갈려서 있는 「두지아우여울」, 거미잡듯이 끌어들이는 「거무여울」, 물살이 한번 뗏목에 덤벼들면 개처럼 물고 놓지 않는 「개여울」, 뗏목을 통채로 덮쳐 물 속으로 싸잡아 들어가는 「망태여울」 등의 여울이 모두 험난하고 특징있는 여울들이다.

(2) 춘천－서울 간의 여울(그림 17)

다리아우(신영강 밑)－마당골－가평 꼬까리－갓내울 쇠바람(소양강과 홍천강이 합수되는 들머리)－전여울(청평땜 밑)－고래이(수심이 가장 얕음)

인제－춘천 간에 비하면 비교가 안될 만큼 순탄한 여울이다. 따라서 춘천까지 무사히 오면 서울은 큰 근심없이 갈 수 있는 비교적 평탄한 물길(水路)이라 한다.

(3) 인제－춘천－서울 간의 정류처(停留處)와 주막(酒幕)이 있는 마을(그림 18)

합강리－가로리－대흥리－성황데이－용수목이－사전리－내평리－북청－청평골－도지거리－춘천－덕두원－마당골－갓내울－횟바리－전여울－심개구미(청평 대성리)－노적봉－미음(북한강과 남한강이 합수되는 곳)－봉안구미－팔당－토막나들이－우미내－광나루－뚝섬－서빙고－노량진－마포.

이 중에서 주막거리로 유명한 곳은 도지거리, 덕두원, 미음, 팔당 등이며, 특히 「미음」의 '썩정네' 주막집은 썩쟁이(들병장수)가 8~9명이나 있는 가장 유명한 곳이었다. 미음은 북한강(北漢江)과 남한강(南漢江)이 합수(合水)되는 곳이기 때문에 남북에서 사람들이 많이 모였고, 따라서 색주가(色酒家)로 붐빈 것은 당연할 수밖에 없었다고 한다.

3. 뗏목 아리랑과 그 세계(世界)

뗏꾼은 떼를 운송하는 동안 인간(자기)과 자연(물)과 고독과 싸워야 했다. 이 싸움에서 이겨야 살 수 있는 인간사(人間史)·생활사(生活史)의 주인공들이었기 때문에 자신을 달래고, 움직일 수 있는 흥과 힘을 내기 위해 알게 모르게 노래를 불렀고 또 불리어졌다. 떼 운행이라는 노동을 통해 부르고 불리어진 노동요(勞動謠), 그것이 바로 '뗏목 아리랑'이다. 그 가사(歌詞) 2편을 소개하면 다음과 같다.

뗏목 아리랑(1)

① 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
우수나 경칩에 물풀리니
합강정 뗏목이 떠내려가네

② 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
창랑에 뗏목을 띄워 놓으니
이리랑 타령이 처량도 하네

③ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
도지거리 갈보야 술걸르게
보매기(소양댐에서 약 500m 아랫쪽에 만들어 놓았던 보막이(洑). 보막이에서 아랫쪽으로 약 700m쯤 내려오면 「도지거리」가 있다.) 여울에 떠내려가네

④ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
뗏목에 서방님이 좋다더니
포와리 신영강이 아직일세

⑤ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네

앞사공 뒷사공 조심하게
포와리 물사품 치솟는다

⑥ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
쾌꽹이 포와리 다지나니
덕두원 썩쟁이가 날반기네

⑦ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
합강정 뗏목이 많다더니
경오년 장마에 다풀렸네

⑧ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
놀다가오 자고가오 잠자다가오
보름달이 지도록 놀다가가오

⑨ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
놀다가 갈마음은 간절한데
서산 낙조에 해떨어지네

⑩ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
십년에 강산이 변한다더니

소양강 변한줄 뉘알았나

⑪ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
뗏목을 타고서 술잔을드니
만단의 서름이 다풀어지네

⑫ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
뗏목을 타고서 하강을하니
광나루 건달이 손짓만하네

⑬ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
놀기나 좋기는 합강정
넘기나 좋기는 거닐고개

⑭ 아리아리 쓰리쓰리 아라리요
아리아리 고개로 넘어가네
뗏목에 생활이 좋다더니
신식의 생활로 변해졌네

위의 뗏목 아리랑(1)은 젊었을 때 뗏꾼 생활을 한 김계근(金桂根, 인제군 상동리, 88세), 임일남(林一男, 인제군 합강리, 74세), 박해순(朴海順, 인제군 상동리, 61세) 씨로부터 채록(採錄)한 것으로 가락은 거의가 「강원도 아리랑」조이다.

기본 음수율(音數律)은 3 · 4조~4 · 4조, 전 14연(聯), 1연 4행으로 짜여져 있다.

모든 연에 걸쳐서 한(恨), 원(怨), 애(哀), 환(歡)의 명암(明暗)이 낭만과 인간애를 잃지 않고 있다. 전체적인 음율은 애조(哀調)이다. 그것은 '한풀이' 이기 때문일 것이다.

우리가 슬픔이나 원한(怨恨)에 사무친 시(時)나 노래를 짓는다거나 또는 감상하는 것은 우리 스스로가 그 슬픔이나 원한의 포로가 되기 위해서가 아니라, 그것을 짓고 또는 감상하는 투사행위(投射行爲)를 통하여 오히려 그런 감정에서 해방되기 위함인 것이다.

이른바 카타르시스의 미학적(美學的) · 윤리적(倫理的) 의의도 거기에 있다 할 것이다(千二斗 著, 韓國文學과 恨, 二友, 1985, p. 11). 결(結)은 해(解)를, 한(恨)은 해한(解恨)을 소망하고 도달하려는 인간의 감정과 욕구가 서로 교착(交錯)되고 교류(交流)하는 맥락(脈絡) 속에서 생성 · 존재한다고 믿었기 때문이다. 따라서 한원(恨怨)과 애조(哀調)로 직조(織組)되어 있는 「뗏목 아리랑」은 고(苦)는 낙(樂)으로, 애(哀)는 환(歡)으로 바꾸려는 의지와 소망이 표백되어 있다고 조명할 수 있다.

뗏목 아리랑(2)

뗏목 아리랑(2)는 이태순(李太順, 춘성군 신북면 율문리, 71세) 옹이 뗏꾼 생활을 할 때 불렸다고 하며, 1연 4행, 전 10연으로 되어 있다.

뗏목아리랑(1)과 비교해 보면, 아리아리 쓰리쓰리 아라리요/아리아리 고개로 넘어가네/봉의산 정자는 구경정자/소양강 정자로 만나보세/1연만 다르고 나머지 9연은 모두가 같은 내용이다.

4. 한강 원가(漢江怨歌)

한강(漢江)을 오르내리던 뗏꾼들에게 주교폐(舟橋弊)라는 것이 있었다. 임금의 도강(渡江)을 위해 임시로 주교(舟橋)를 만들 때는 이 근방은 아무도 얼씬 할 수 없었다. 떼건, 곡식이건, 무엇이건 다 멀리 쫓아 버렸다. 이 때 뗏꾼들은 한 푼의 '공가' 도 받지 못하는 엄청난 수폐(受弊)였기 때문에 그 아픈 심사를 원가(怨歌)로 표출하였던 것이다.

세종(世宗)조 때 능(陵) 참배 등으로 왕이 도강해야 할 때는 배다리(舟橋)를 놓는데 이 때는 어떤 배든 징발을 당하였다. 왕실(王室)에서 강을 건널 때는 삼군 장수(三軍將帥)가 강 이 편 저 편에서 열지어 서 있고, 각(角)과 북을 호응 취주(吹奏)하는 가운데 좌군(左軍)의 구운(九運)이 선행(先行)을 맡고, 중군(中軍)의 십칠운(十七運)이 그 뒤를 받치고, 그 뒤를 어거(御駕)가 행차하였다. 그리고 우군(右軍)의 삼운(三運)이 후미(後尾)를 맡는 주교도강(舟橋渡江)을 하였다.

연산군(燕山君)은 시흥(始興) 청계산(淸溪山) 사냥에 말 너댓 마리 건너 가는데도 이 주교를 놓도록 하명하였던 것이다.

왕의 행차에는 대개 민간선(民間船) 8백여 척이 징발되었다. 이 주교를 완성기키는데는 20여 일이 걸렸다. 그 동안 경(京)을 중심으로 한 한강(漢江)의 수운(水運)은 두절될 수밖에 없었다.

다음에 소개하는 노래의 가사는 이같은 주교폐(舟橋弊)로 인해 생겨난 한강 원가(漢江怨歌)이다.

강원도 뗏목장수
뗏목 뺏기고 울고가고
전라도 알곡장수
통배 뺏기고 울고가면,
마포 객주 발 뻗고 울고
노나루 색주가 머리 잘라 판다.

주교폐(舟橋弊)가 얼마나 크고 심했는가를 익히 알게 해 준다.

세종은 주교폐의 떳떳하지 못함을 너무나 잘 알았기 때문에 「배다리는 어지럽다」는 구실로 한강 건너기를 애써 피하곤 하였다.

세종이 붕어(崩御)하여 영릉(英陵)으로 이장될 때 주교를 놓고 한강을 건너는 도중 비가 내려 대련(大輦)이 흠뻑 젖어 버렸다. 어지러운 황천길에 죽어서까지 백성을 아끼시는 인자한 비라고 뱃사람들이 말했다(李圭泰, 開化百景, 3권 新太陽社. 1969, pp. 85~86).

5. 일화(逸話)

뗏꾼들에 얽힌 일화(逸話)가 적지 않으리라 예측되면서도 증언하는 사람(뗏꾼)들이 공개할 것만 골라서 말하고 있기 때문에 여러 가지 일화를 찾아내지 못하고 있다. 특히 흥미진진한 '썩쟁이' 편력(遍歷)에 얽힌 생활사적(生活史的)인 이야기는 더욱 피하고 있다. 그러나 그들이 들려 주는 한도(限度) 있는 일화를 모아 보면 다음과 같다.

(1) '썩쟁이'와의 수작(酬酌)(사진 39)

뗏꾼들은 색주가(色酒家)에 있는 들병장수, 갈보(蝎甫)들을 '썩

쟁이' 라고 불렀다. 썩쟁이라는 말은 경기도「미음」에 있는 '석정(石貞)네' 라는 주막집에서 따온 것으로 통칭 '썩정이' · '썩재이' · '썩쟁이' 라고 불렀다.

왜 썩쟁이라고 불렀느냐는 물음에, 인제-서울 간에「미음」의 썩정네 주막집이 제일 크고 유명했기 때문에 별다른 뜻도 모르고, 또 알 생각도 하지 않고, 그저 자기네들끼리 부르다 보니 어느 사이에 썩쟁이가 들병장수 · 갈보의 별칭(別稱)이 되어 버렸다고 한다.

그런데 썩쟁이라는 낱말의 뜻을, 사전적인 해석을 해보면 여러 가지 느낌과 의미를 함축(含蓄)하고 있음을 실감케 한다.

썩쟁이-썩은 '쟁이' 와 같은 천한 사람, 육체와 정신이 다 썩어빠진 사람, 또는 육체와 육체를 섞은 사람으로 해석된다. 즉 썩은(肉)과 섞은(混) 것을 모두 합친 사람을 뜻한다. 그렇다면 너무나도 재미있는 느낌이 있고, 의미가 분명하며, 어감(語感)마저도 맞아 떨어지는 낱말이 아닐 수 없다. 뗏꾼들이 그 의미(意味)를 모르면서 사용했다고 하지만, 실은 술을 팔고 몸을 파는 들병장수를 부혼자(腐混者)로 불렀다면 더 이상 적절한 표현이 없을 것 같다.

썩쟁이들의 나이는 대개 20대에서 30대이며, 뗏꾼이「미음」에 뗏목을 대고 쉬면 썩쟁이가 지금의 나룻배 같은 작은 배를 타고 노를 저으며 다가와 뗏목에 오른다. 술과 안주를 내놓고 갖은 교태와 수작을 부리면서 술을 많이 마시게 한다.

막걸리 1잔에 2전, 물고기 조림 1개에 2전, 튀긴 두부 1개에 2전씩이며, 썩쟁이의 아양에 넘어가 술을 잔뜩 마시고 거나하게 취하면 서울행도 잊고 노래와 춤판을 벌린다. 뜻이 통하거나 금전적인 계산이 맞으면 정사(情事)도 서슴지 않았고, 바다의 어선과는 달리 떼 위에 여인을 올려 놓는 것을 전연 금기시(禁忌視)하지 않았다 한다.

「인제(합강리)」에서「서울(노량진)」까지 썩쟁이가 있는 소문난

주막집은 춘성군 신북면 윗샘밭에 있는「도지거리」, 춘성군 서면 의암댐 근방의「덕두원」, 경기도 양주군 북한강 · 남한강이 합수되는 근방의「미음」, 경기도 양주군 팔당댐 근방의「팔당」이며, 그 중에서도 강원도의「도지거리」주막과 경기도의「미음」주막은 썩쟁이로 가장 유명하였다.

'도지거리 갈보야 술걸르게' 라는 가사가 뗏목 아리랑에 담겨 있듯이「도지거리」는 인제(麟蹄)－춘천(春川) 간의 마지막 통과 주막이고, 다음은 춘천 제1소양교 밑인 종착지(終着地)이기 때문에 유명할 수밖에 없었다 한다. 경기도의「미음」주막은 썩쟁이가 가장 많은 곳으로 보통 8~9명이 되었다고 일러준다.

(2) 천수 통과(淺水通過)

춘천－서울 간에는 험난한 여울이 별로 없어 떼 운행에 큰 어려움이 없었다. 그러나 청평댐 근방의「전여울」을 지나고「고래이」를 지날 때는 그곳 동리 사람들에게 통과비(通過費)를 내야 했다.「고래이」는 그 일대가 물이 얕아 통과하기가 어려웠다.

이와 같은 사정을 안「고래이」사람들은 물 밑의 모래를 깊게 파서 떼가 무사히 통과할 수 있도록 만들어 놓고 그 댓가로 돈을 받았다. 이른바 골 친 값이다. 이것은 강주인한테서 받아내지 못하는 자비부담이었다.

(3) 뗏꾼의 의리(義理)와 협동(協同)

뗏꾼들의 의리와 협동은 대단했다. 앞에 가던 떼가 여울에서 파손된 것을 보면 뒤에서 오던 뗏꾼들은 갈 길을 멈추고 몇 시간이 걸리더라도 전연 개의치 않고 망가져서 흩어진 그 떼를 다시 주워 엮은 다음 출발케 한다.

반대로 뒤에서 오던 떼가 망가졌다는 전갈을 받으면 앞에 가던 떼는 갈 길을 멈추고 몇 십리가 되어도 강가 옆길을 따라 거슬러 올라가 그 망가진 떼를 다시 수습해 준 다음에 그 떼를 타고 내려와 자기 떼를 운행한다.

다 같이 어려운 길을 걷고 있는 떼꾼들 한테서 동료의식으로 가득 찬 의리(義理)와 협동(協同)을 빼놓으면 남는 것이 아무 것도 없었다고 긍지가 이만저만이 아니다.

한편 여울같은 곳에서 떼가 망가져 나무를 잃게 되면 '강주인'은 그 나무 값을 '공가'에서 제하기 때문에 시간이 걸리더라도 끝까지 찾아내야 했다. 또한 강가의 사람들은 여울을 잘못 타거나 불의의 사고로 흩어져 버린 뗏목 나무를 주워서 땅 속에 깊숙이 파묻어 두었다가 시간이 지나면 꺼내서 썼으며, 목상(木商)은 자기가 직접 나서거나 염탐꾼을 고용하여 이 마을 저 마을을 다니면서 숨겨 놓은 뗏목 나무를 찾게 하였다 한다.

(4) 공가(工價)

뗏꾼 사회에서는 노임(勞賃)을 '공가(工價)'라 했다. 어디에서 연유된 말인지 알지도 못하면서 그저 '공가'라 했다. 아마 뗏사공의 노임이라고 하여 붙인 명칭인 것 같다.

춘천~인제 간의 '공가'는 일제치하에서 광목 한 통을 살 수 있는 5~6원이었고, 춘천~서울까지는 30~35원이라고 하는가 하면, 군수(郡守) 월급이라고까지 과장하기도 한다. 이 때 쌀 한 말에는 1원5전이었다 한다.

한편 춘천~서울행 떼는 목상이나 강주인을 잘 아는 뗏꾼만이 탈 수 있었다고 한다. 아무리 떼 기술이 있어도 이들을 잘 알지 못하면 서울행 승벌(乘筏)을 할 수 없기 때문에 중개인 같은 사람을 사이에

넣거나 뇌물을 주어야 했다. 뇌물을 주면서까지 위험을 무릅쓰고 떼를 타려고 한 것은 돈을 만질 수 있었기 때문이다.

당시에 농사를 짓는 사람들이 돈을 만진다는 것은 거의 불가능했기 때문에 떼를 타야 귀한 현금(現金)을 쥘 수 있었던 것이다. 살기 위해서는 뇌물을 주고서라도 서울행 떼를 타야 하는 것은 어쩔 수 없는 필요악(必要惡)이었다고 회고한다.

6. 귀향(歸鄕)

떼가 인제(麟蹄)에서 출발할 때 '발기'에 기록된 뗏목 나무 숫자로 춘천(春川)이나 마포(麻浦)·노량진(鷺梁津)까지 무사히 도착시키면 강주인(江主人)은 이를 확인한 후 '공가'를 지불한다. 출발할 때 30~40% 선불(先拂)받은 나머지를 지불받는다. 이 때의 기쁨은 말할 수 없었다고 하며 자기가 제일인 것만 같았다는 회고담이다.

현금을 손에 쥔 뗏꾼은 광목을 사거나 가사(家事)와 처자(妻子)들에게 필요한 물건을 사가지고 동대문 안에 있는 여인숙(旅人宿) 「박한봉네 집」으로 가서 하룻밤을 잤다.

다음 날 기차나 버스 편으로 춘천까지 온 다음 이곳에서부터는 대개 걸어서 인제의 집까지 왔다.

서울에서 인제까지 걸어서 오는 경우도 있었는데 이 때는 밤낮 4일이 걸렸다. 동대문－망우리－가평－춘천－샘밭－내평리－사전리－한골－상수래－인제가 그 당시 걷는 길이었다.

썩쟁이와의 농탕질이나 투전(鬪錢)으로 돈을 다 날리고 걸어서 올 때가 한두 번이 아니었다고 하며 끼니를 굶어서 걸음을 제대로 옮기지 못하는 때도 있었고, 낮이나 저녁 때 인제에 당도하게 되면 해

가 질 때까지 숨어서 기다렸다가 몰래 담을 넘어 안방을 피해 사랑방으로 들어가 새우잠을 자는 경우가 적지 않았다고 한다.

그러나 귀향(歸鄕)은 뗏꾼들에게는 오랫동안 객지생활의 노고를 풀어 주는 즐거움이었다. 돈을 벌어 가지고 오건, 다 날리고 오건 간에 귀향은 좋고 기뻤다 한다.

집에 돌아왔으나 돈 한 푼 내놓지 못할 때는 다음에는 주색잡기와 투전놀이를 절대로 하지 않겠다고 처자 앞에서 굳게 맹세하기를 여러 번 했다고도 증언한다. 그러나 또다시 떼를 타고 주막거리를 지날 때는 자기도 모르는 사이에 술과 썩쟁이와 투전에 빠지게 되곤 했다고 한다.

그러면서도 뗏꾼들은 스스로 자기를 가리켜 '강통(江通 · 江統)'이라고 자부하면서 스스로 평가절상하는 것을 잊지 않는다.

수많은 고락(苦樂)과 애환(哀歡)이 담긴 뗏꾼 생활도 개화(開化)로 화천댐 · 청평댐이 생기면서 서울행 승벌(乘伐)이 끊겼고, 겨우 춘천행 정도였으나 그나마 횟수가 줄었다. 해방이 되어 인제(麟蹄)가 이북(以北) 인공치하(人共治下)에 들어가자 저절로 종지부를 찍게 되었다.

강통 20여 년의 추억을 더듬는 임일남(林一南 · 74세) 옹과 김계근(金桂根 · 88세) 옹의 회고담(回顧談)으로 당시 뗏목 운행의 처음과 끝을 잘 알 수 있었음은 다행이다.

Ⅸ. 맺음 글

지금까지 인제 뗏목이 어떻게 만들어졌으며 어떠한 경로와 행위를 거쳐 서울 지방까지 운행되었는가에 대하여 살펴보려고 연구하

였다. 1945년 일제 식민지에서 해방됨과 동시에 밀어닥친 서구문명의 이기를 무비판적으로 받아들이므로 우리 나라가 전통적으로 소유하고 있었으며 우리의 조상들이 아끼고 아껴 후손에게 물려 준 각종 문화와 전통산업 · 예술 · 민속 · 과학 등이 멸시와 천대 속에서 사라지게 되었었다.

그러나 최근에 이르러서는 서구문명을 무비판적으로 받아들여 조금의 수정도 거치지 않고 그대로 인용하여온 과거 40여 년에 대하여 심각한 우려를 나타냄과 동시에 우리의 전통문화 속에도 다른 민족의 문화와 견주어 조금도 손색이 없는 요소를 소유한 분야가 많았음을 인식하고 그것을 재발굴하여 조상들의 얼을 되살려 냄은 물론 현실을 살아가는 우리들에게 필요한 부분은 어떠한 것인가를 찾으려는 노력이 싹트기 시작하였다.

그 중에서도 과거 우리 나라의 여러 지방에서 사용되었던 뗏목은 어느 지역에서고 모두 사라졌고 다만 제주도 연안에서 그 지방 주민들이 물고기잡이 활동에 일부 사용할뿐 내륙지방에서는 완전히 없어진 산업활동이 되어 버렸다.

그러나 과거 우리 나라에서 행하여졌던 뗏목 운행은 우리 역사의 발전과 밀접한 관계를 가졌던 활동이며 한국사를 연구하거나 역사 속에서 우리 조상들이 어떠한 활동을 하며 생활하였는가를 알아 보는데 중요한 참고자료가 될 수 있는 것이다.

이 뗏목의 연구에 있어 압록강 · 두만강 · 대동강의 옛날 뗏목 운행을 살펴볼 수 있다면 상당히 우수한 연구결과가 밝혀질 가능성이 있을 것이나 현실적으로 그 강들은 북한 지역에 속하고 있어 고찰이 불가능하게 되어 있다.

그렇기 때문에 우리가 이 분야를 연구하기에 가장 적합한 지방은 인제일 수밖에 없고, 또 인제 지역의 뗏목은 조선왕조가 개국되고

수도를 현재의 서울로 정함에 따라 서울의 궁궐과 관청, 양반 · 백성들의 가옥을 짓는 목재를 공급해 주던 큰 운반 수단 중의 하나로서 각광을 받았었다.

그래서 인제 지역에서 벌목된 각종 재목을 소양강 · 북한강의 물줄기를 타고 서울까지 운반하였던 뗏목 산업은 조선왕조와 당시 우리 민족의 사회적인 변화나 발전과도 밀접한 관계를 가졌던 것으로 볼 수 있겠다.

인제 뗏목은 조선조가 개국되기 이전에도 존재하였을 것으로 추정하나 확실한 자료를 수집할 수는 없다. 그러나 조선 초기부터 강원도의 나무가 많이 필요하였을 것으로 보며 그 때부터는 합강 인근의 삼림지역에서 벌채한 목재가 뗏목을 이용하여 서울로 운반되었던 것 같다.

이러한 사실은 인제 지역에 황장금표가 두 곳이나 있었다는 것으로 증명할 수 있고 기록에 의하여서 발견된 바 있다. 이 같은 인제 뗏목과 그 지역의 삼림벌채는 일제 식민지 밑에서 임산자원의 수탈과정을 거치면서 더욱 혹심하게 이루어졌었으나 뗏목 운행만은 1943년 청평댐이 건설되면서 중단되었고 그 뒤부터 육로 운송 수단이 뗏목의 역할을 대신 담당하였다.

그 뒤 40년간 이상 뗏목 운행이 자취를 감추고 이에 종사하였던 사람들도 다른 직업으로 전업하거나 세상을 떠나 뗏목에 관한 사실을 증언하여 줄 자료가 서서히 없어지고 있었다. 이를 안타깝게 생각한 인제군 문화원 · 군청 · 주민들이 합심하여 뗏목 산업과 그와 결부된 당시 사람들의 생활습속(生活習俗)을 복원시키려는 노력이 모아져 강원대학교 박물관 연구진과 함께 조사를 실시하고 보고서를 작성할 수 있었음은 천만다행이다.

만약 지금 이 분야에 관한 연구가 실현되지 못하고 몇 년 뒤늦게

착안하여 인제 뗏목을 복원하고자 하였으면 현재와 같은 결과를 얻을 수 없었을 것이다.

그 이유는 뗏목 운행에 직접 참여하였던 경험자나 이 분야에 지식이 있는 분들은 연세가 많아 세월이 흐른 뒤에는 생존하지 못할 가능성이 있기 때문이다. 이를 감안한 인제 주민들은 인제 뗏목을 연구함은 물론 민속으로 승화시켜 놀이로 구성하여 강원도 민속예술경연대회에 내놓아 최우상을 탔고 전국 민속예술경연대회에도 출연시켜 호평을 듣기까지 되었다.

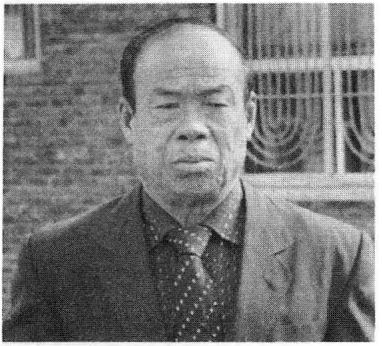
이 인제 뗏목 조사보고서가 기초가 되어 우리 나라 역사에 있었던 뗏목 산업과 수운(水運)에 관한 연구가 한층 높아지고 각 지방에 숨어 있는 전통민속과 문화가 찾아졌으면 더 말할 나위가 없겠다. 또 뗏목에 관하여 앞으로도 학술적인 측면과 산업민속이란 관점에서 집중적인 연구가 더욱 활발하게 이루어졌으면 좋겠다.

그리고 현재 살아계신 뗏목 운행 경험자의 증언과 각종 문헌을 기초로 하여 이런 정도의 보고서나마 작성할 수 있었음을 인제군민과 함께 학문을 연구하는 사람 모두가 기뻐해야 할 것이다.

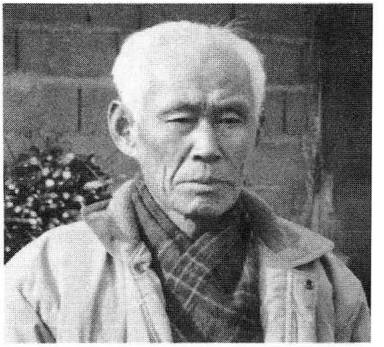
뗏목 재연 화보

① 김계근 님

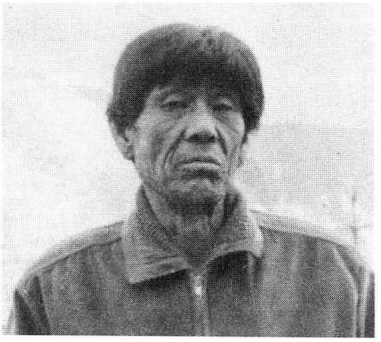
② 임일남 님



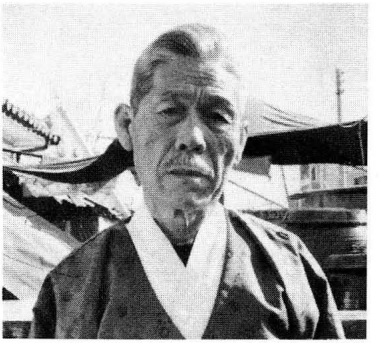
③ 손용인 님



④ 심한호 님

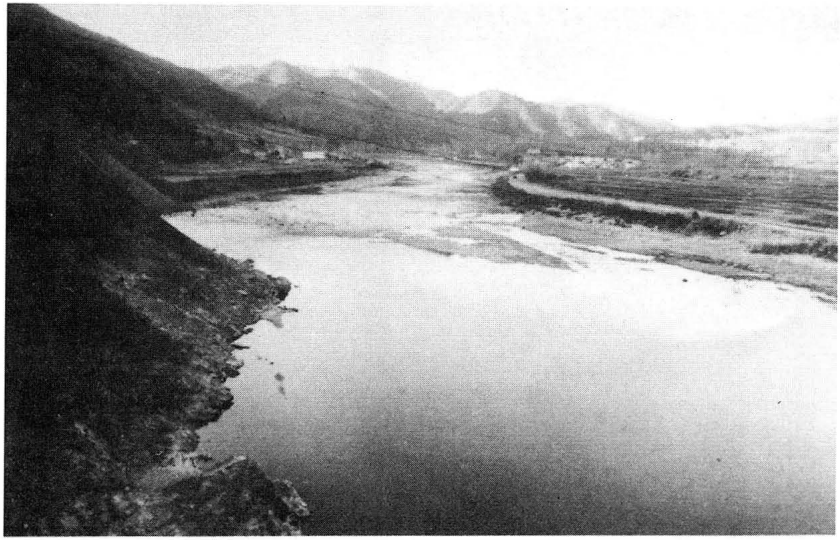


⑤ 송태익 님



⑥ 이태순 님

사진 1. 뗏목 운행 경력자



① 서화천

② 내린천

사진 2. 서화천과 내린천

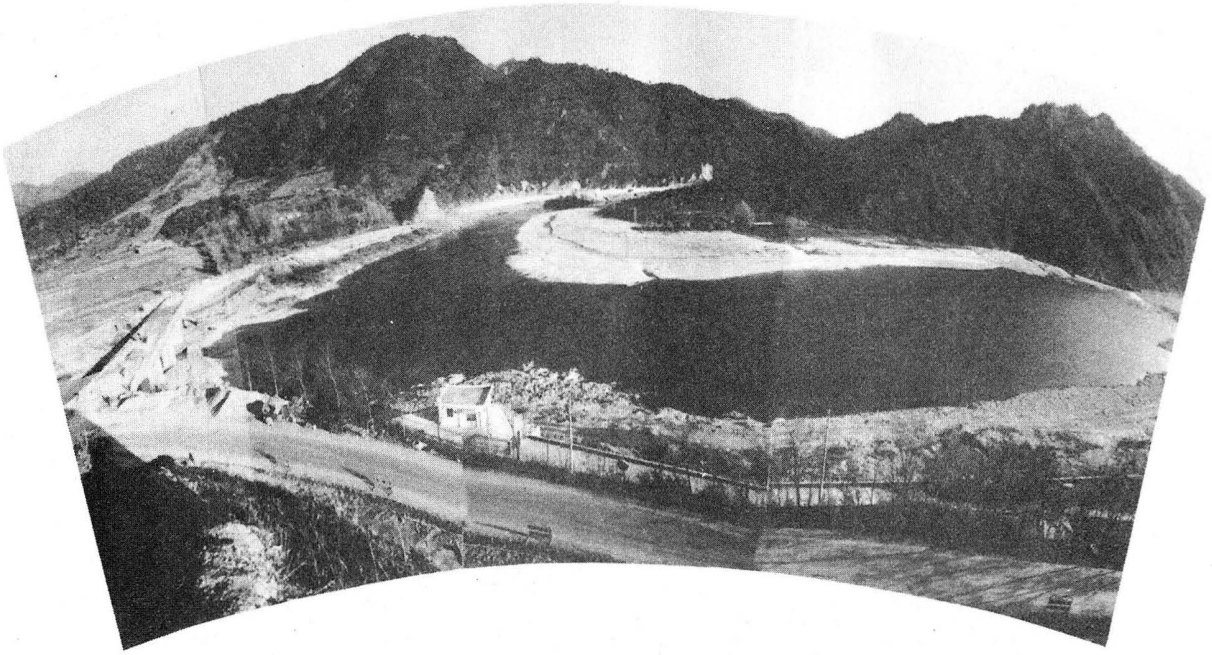
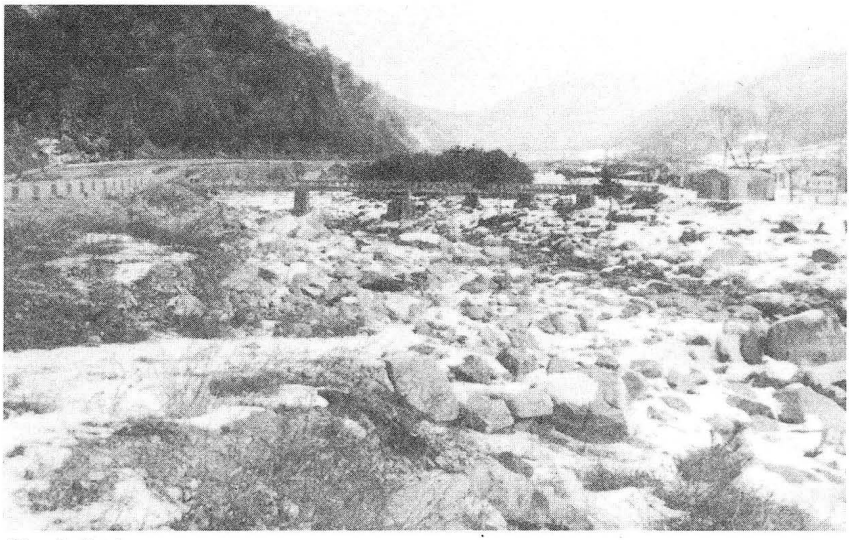
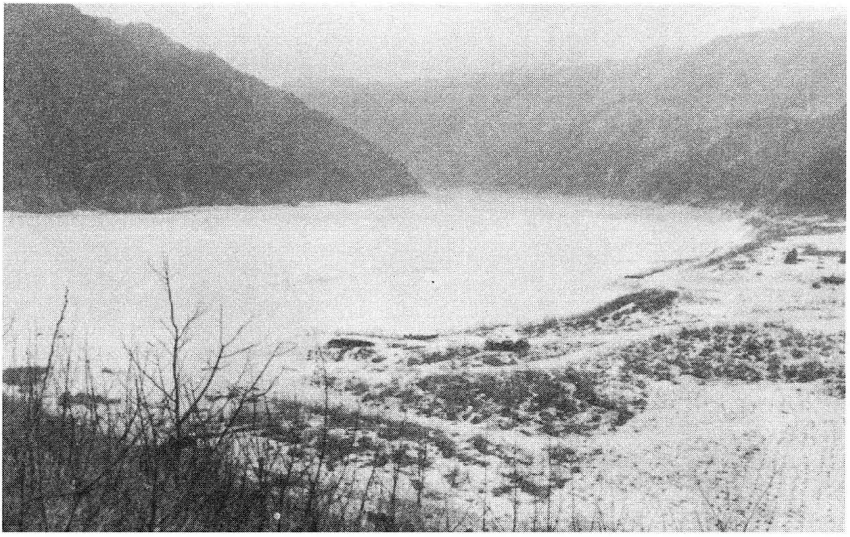


사진 3. 합강 전경



① 한계천



② 미륵천

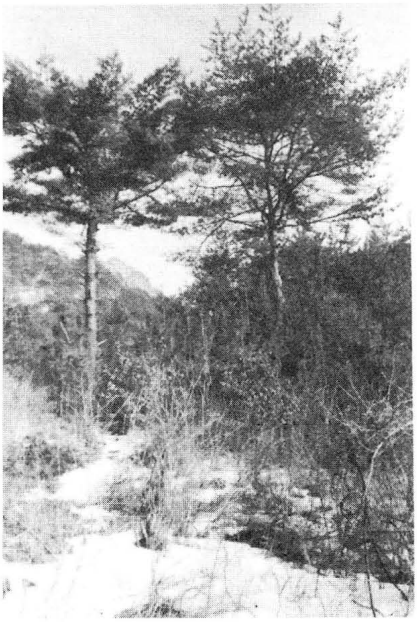
사진 4. 한계천과 미륵천

① 소양강 상류

② 소양강 하류

사진 5. 소양강

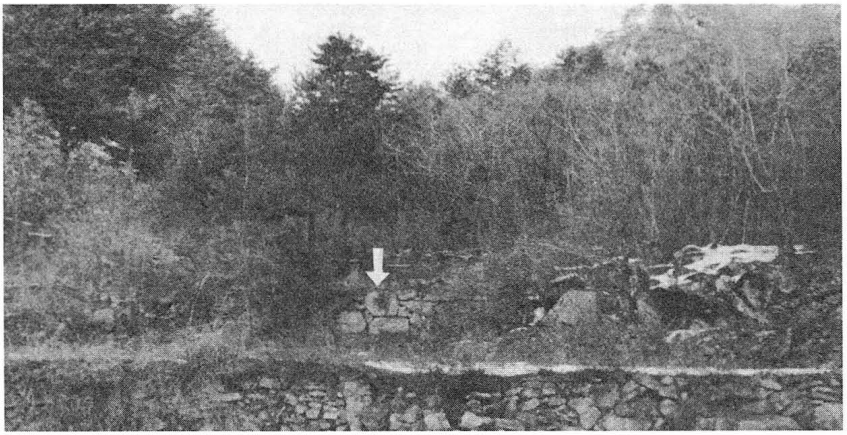
① 한계리의 삼림



② 한계리의 소나무

③ 소나무의 밑부분

사진 6. 한계리의 삼림과 소나무



① 안산의 절터에 새겨진 황장금표(화살표 부분)

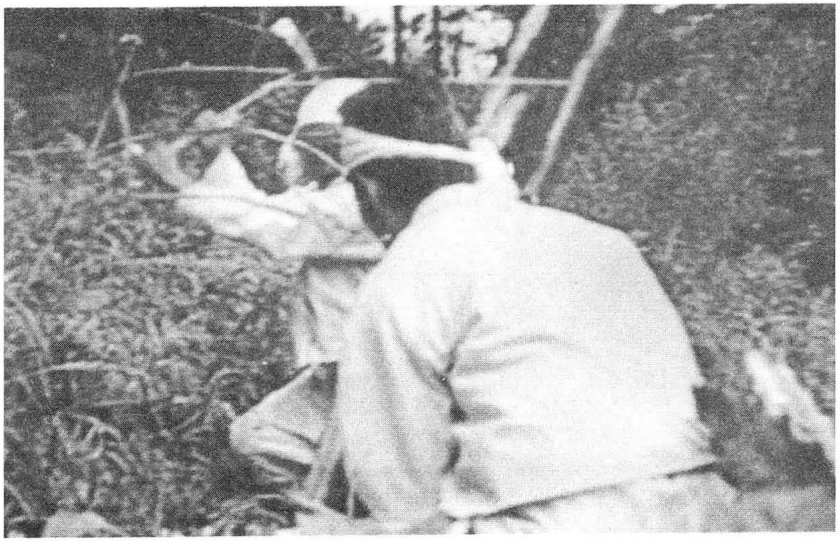
② 가까이서 본 황장금표

③ 전북 완산의 금표

④ 강화 유수부의 금표

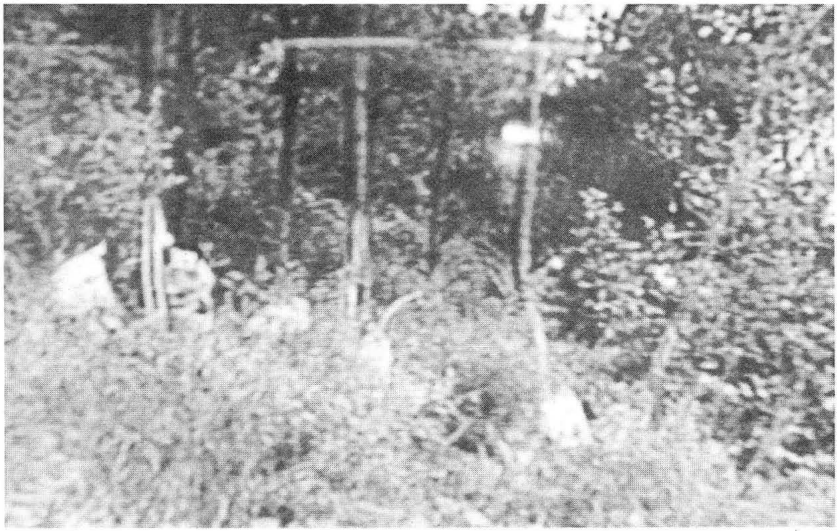
사진 7. 황장금표

① 산치성



② 산치성 후의 첫 벌목(도끼만 사용)

사진 8. 산치성과 벌목

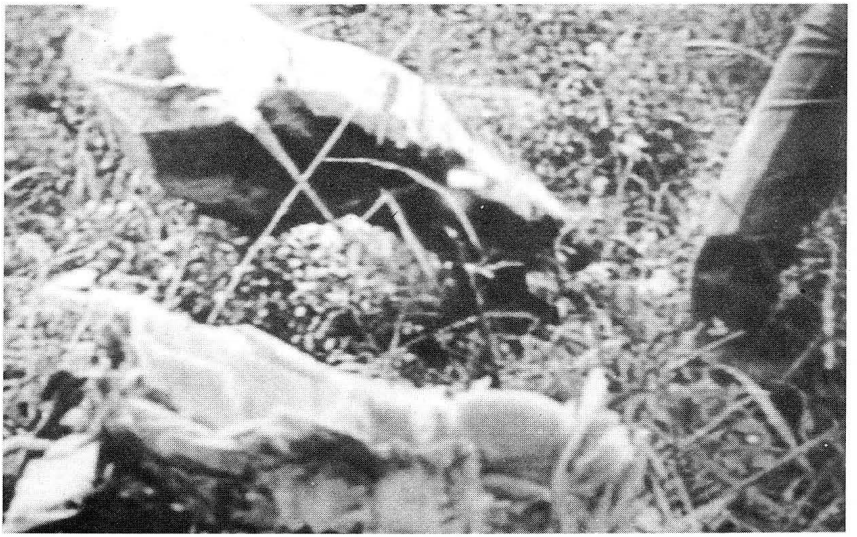


① 벌목

② 마이산에서의 벌목 광경(1930년대)

사진 9. 벌목

① 도끼를 사용한 벌목



② 벌목된 소나무

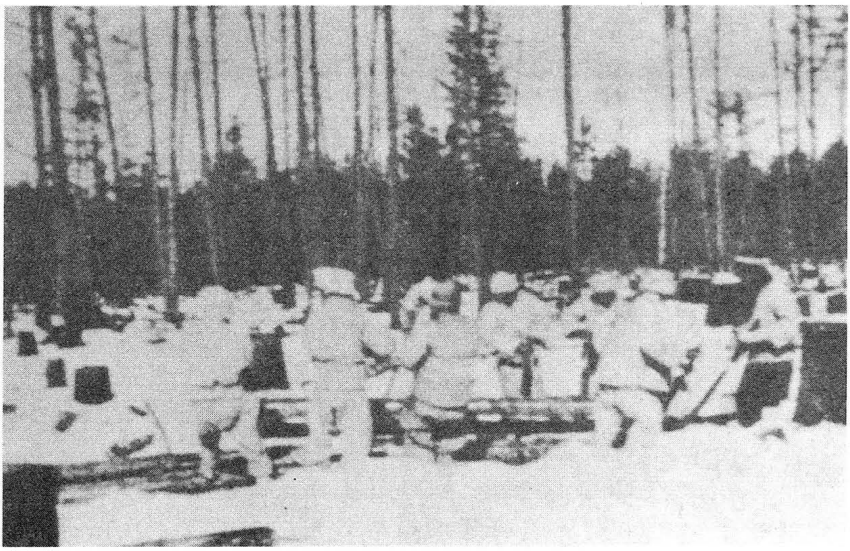
사진 10. 벌목 광경

① 도끼를 사용한 가지치기

② 가까이서 본 가지치기

사진 11. 가지치기

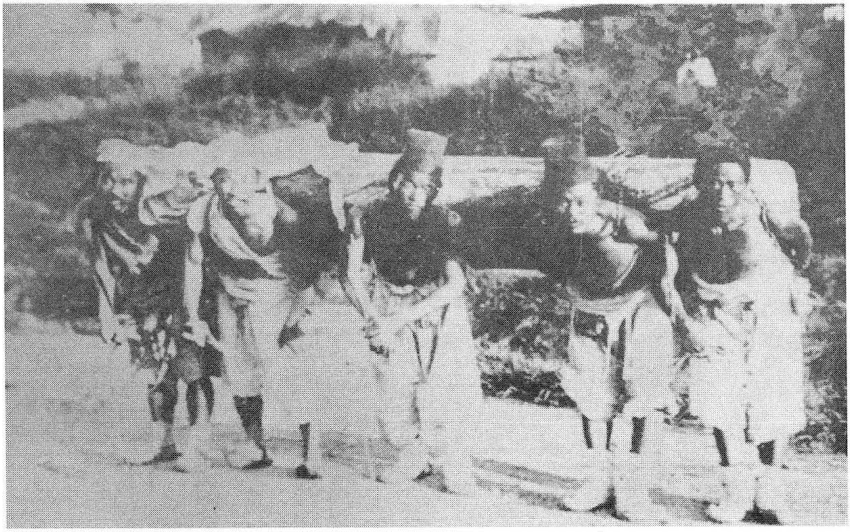
① 줄을 매어 운목하는 모습



② 백두산 원시림에서의 벌목 · 운목 모습(1920년대)

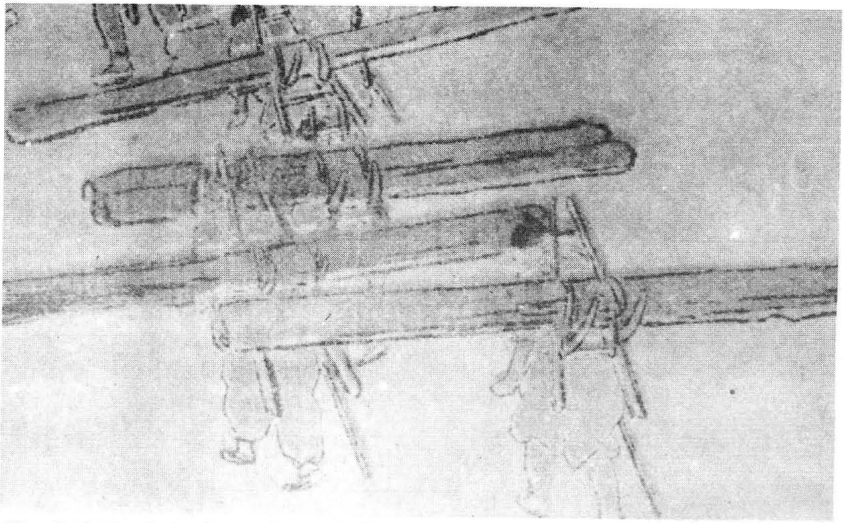
사진 12. 줄을 매어 운목하는 모습

① 목도를 이용한 통나무 운반

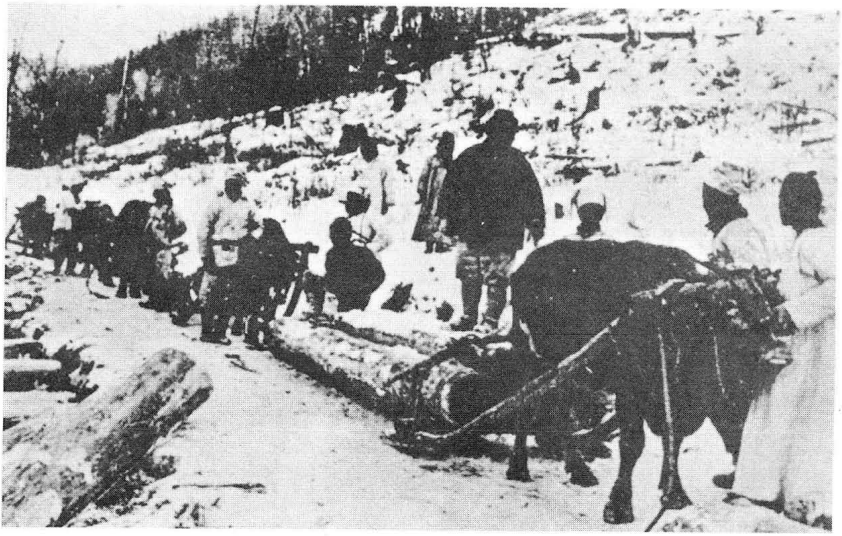


② 멜빵을 이용한 다섯 사람의 통나무 운반(1900년대 초)

사진 13. 목도와 멜빵을 이용한 통나무 운반



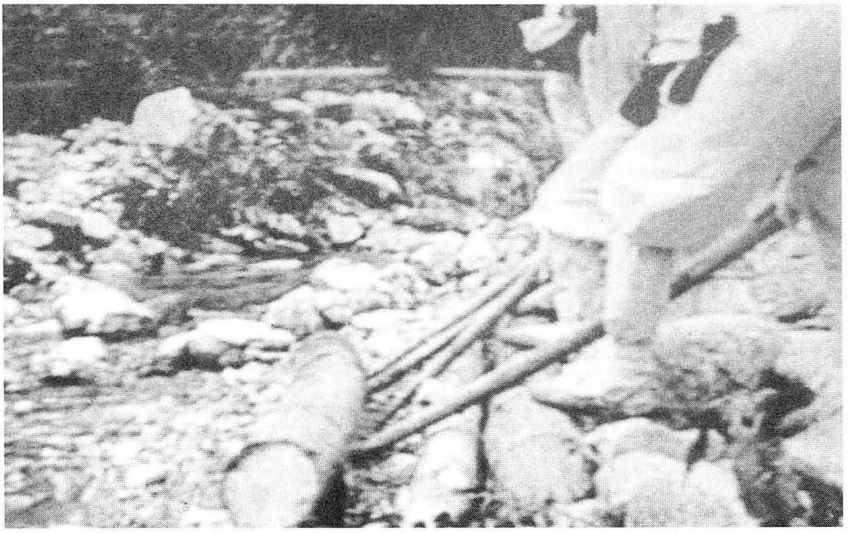
① 지게를 이용한 통나무 운반



② 소를 이용한 통나무 운반

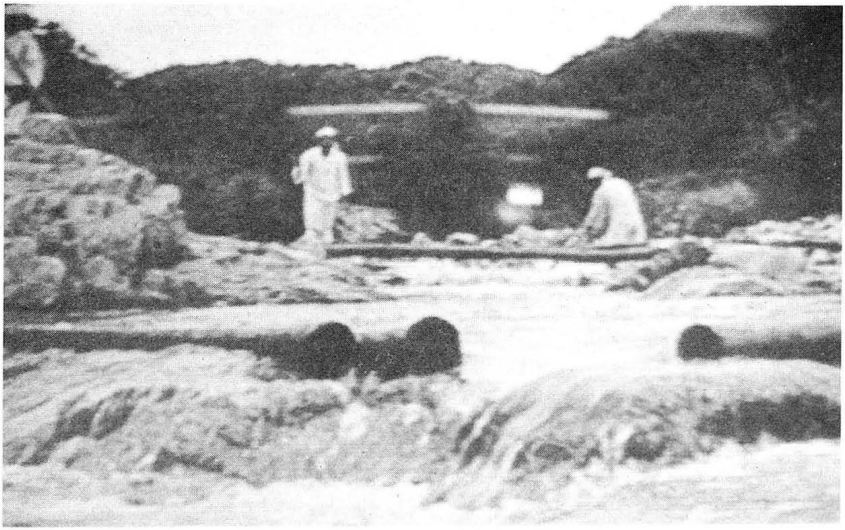
사진 14. 지게와 소를 이용한 통나무 운반

① 강으로 통나무를 운반하고 있는 광경(1930년대)

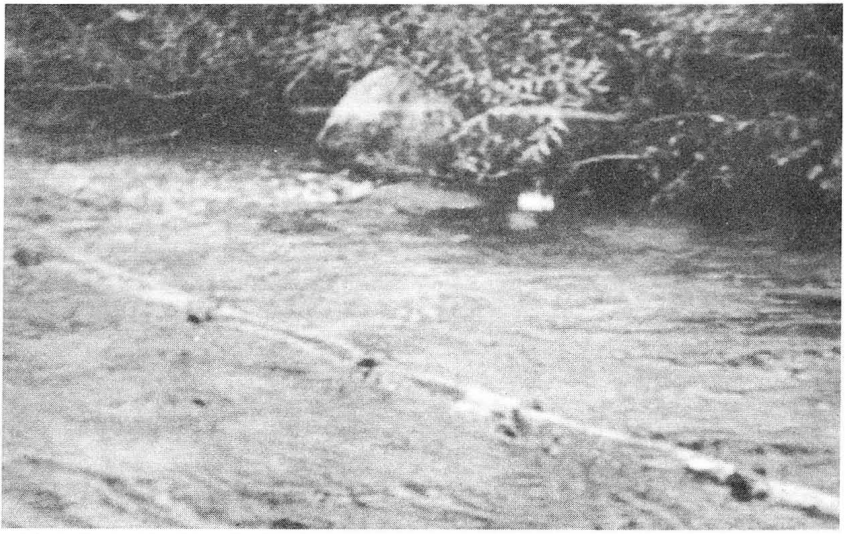


② 통나무의 적심

사진 15. 강으로 통나무를 운반하는 광경과 적심

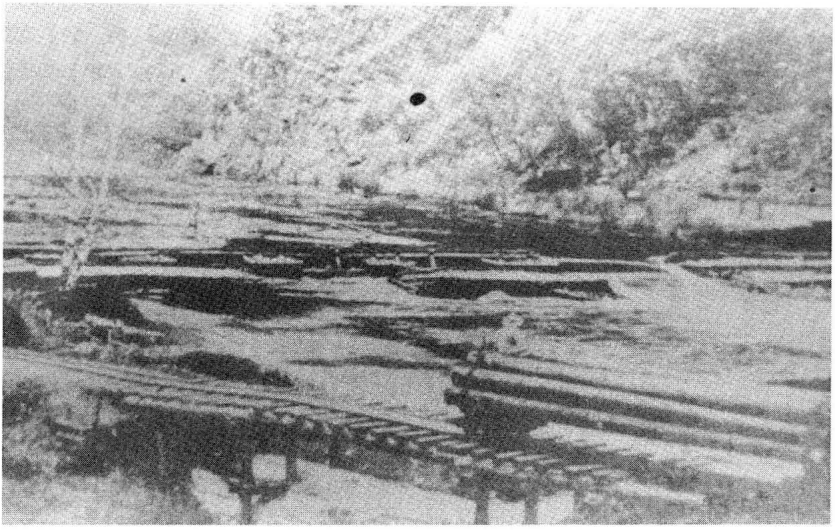


① 통나무의 적심

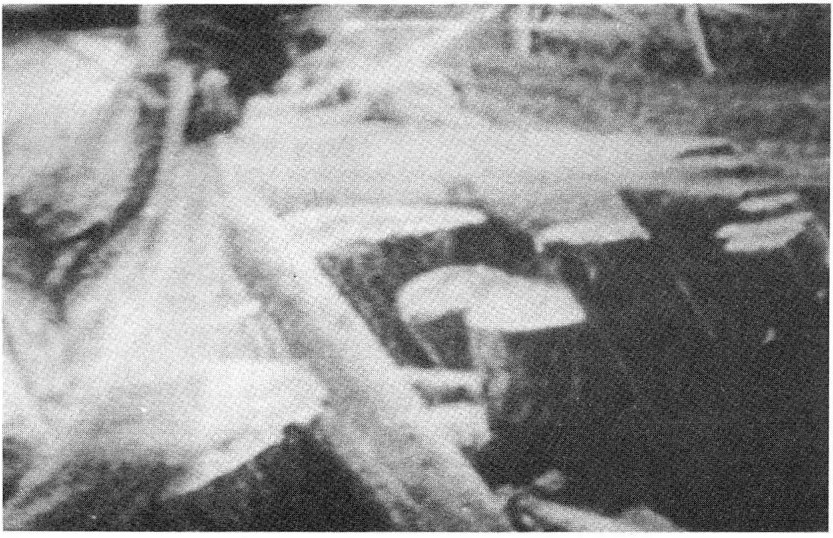


② 적심된 통나무가 흘러가는 모습

사진 16. 통나무의 적심

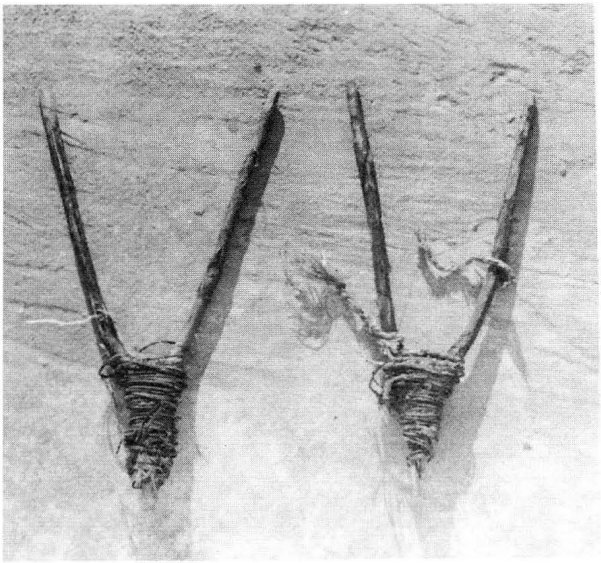


① 강가에 부설된 목재 수송차(1930년대)

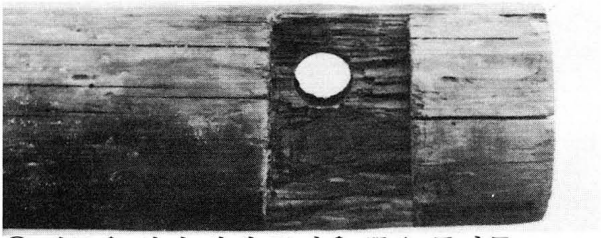


② 적심에 의해 운반된 벌채목

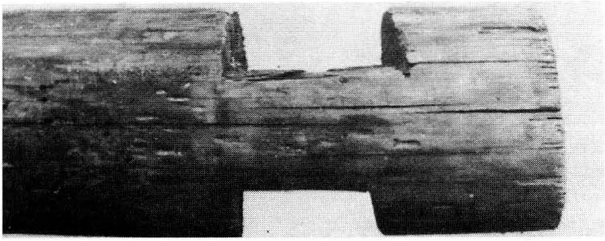
사진 17. 목재 수송차와 운반된 벌채목



① 강다리



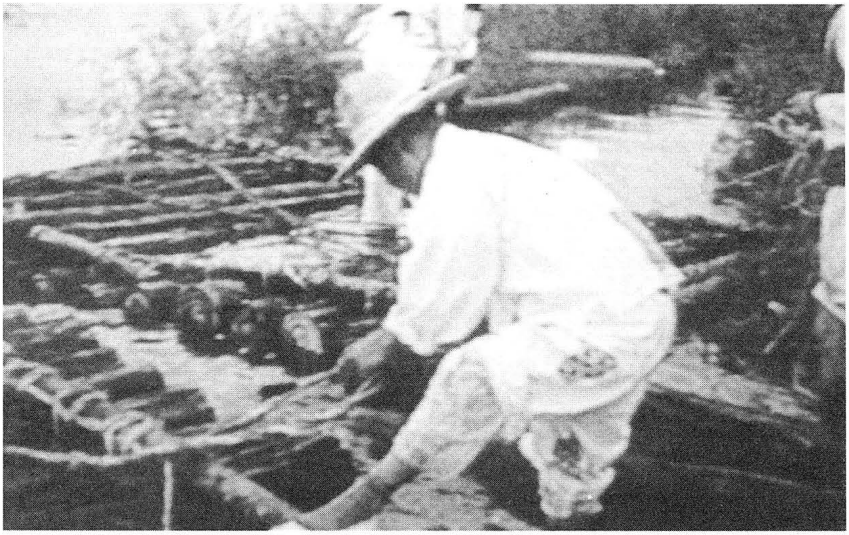
② 뗏목을 엮기 위해 구멍을 뚫은 통나무



③ 위에서 본 모습

④ 그레

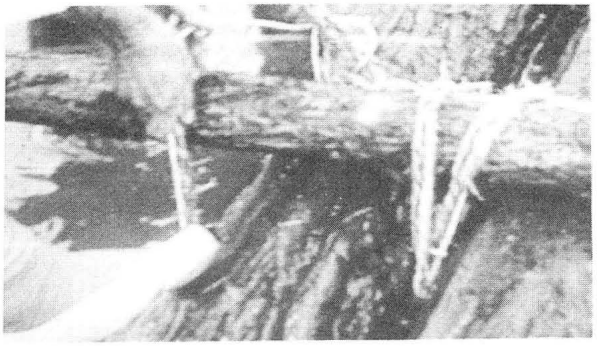
사진 18. 뗏목을 엮기 위해 구멍을 뚫은 통나무와 강다리 · 그레



① 뗏목을 엮는 모습

② 뗏목을 엮는 모습

사진 19. 뗏목을 엮는 모습

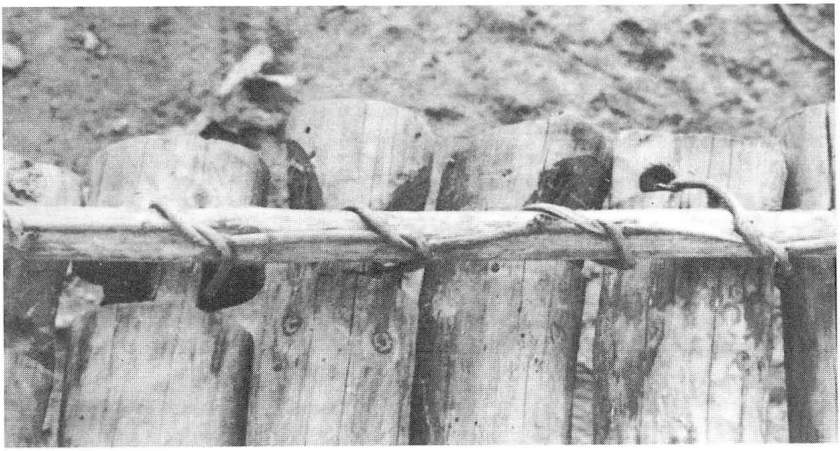


① 뗏목을 엮는 모습

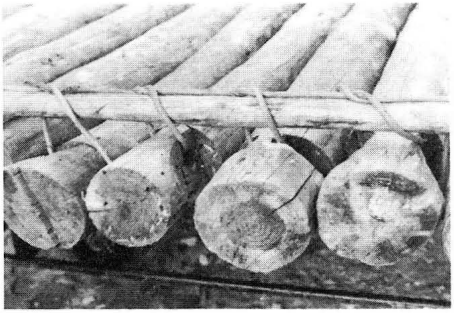
② 뗏목을 엮는 모습

③ 완성된 뗏목의 모습

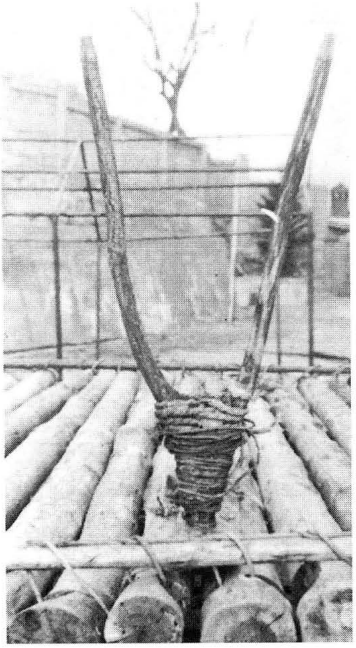
사진 20. 뗏목을 엮는 모습



① 완성된 뗏목의 윗부분



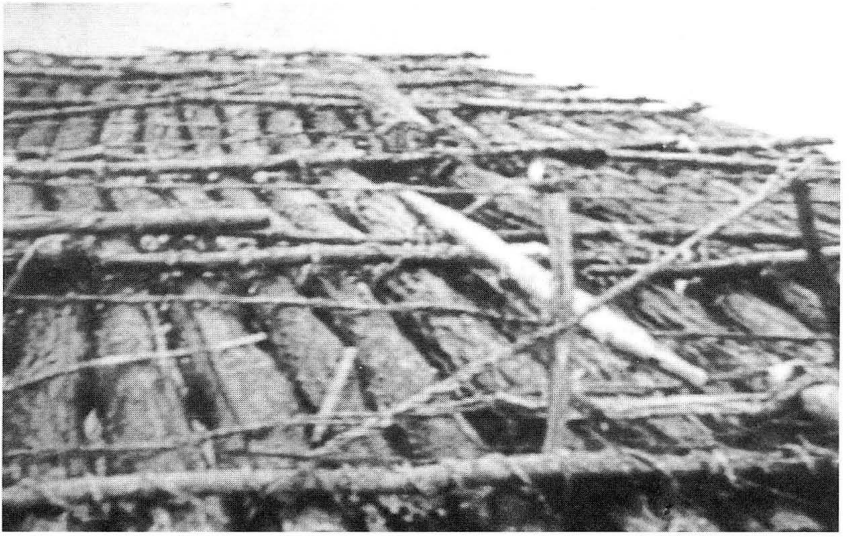
② 완성된 뗏목의 앞부분



③ 강다리를 세운 모습

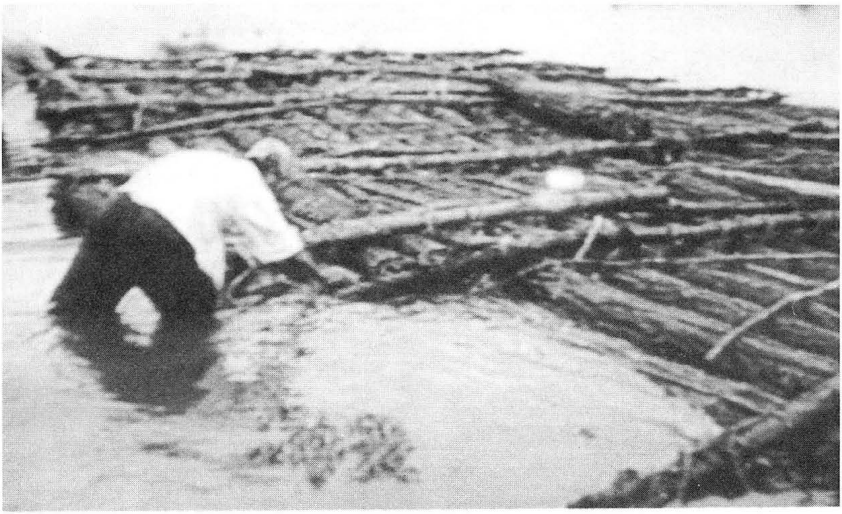
사진 21. 완성된 뗏목의 엮인 모습

① 강다리를 세우는 모습

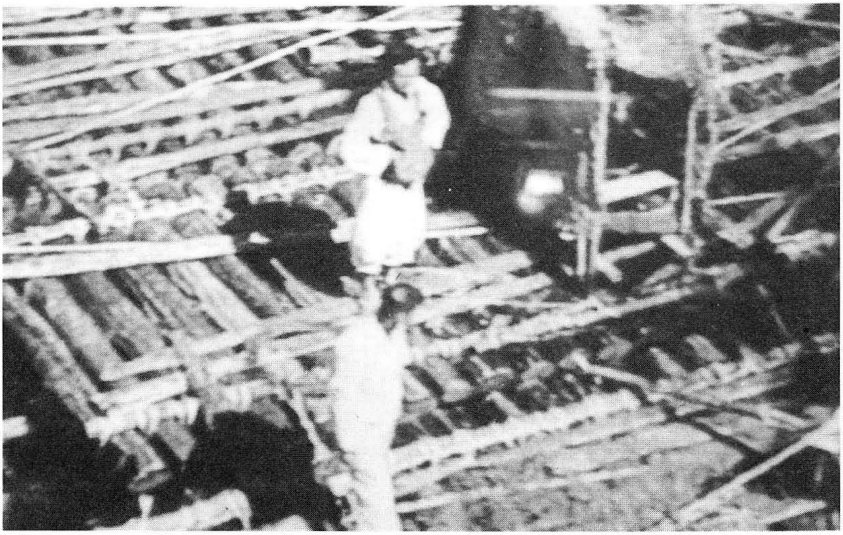


② 완성된 뗏목의 모습

사진 22. 강다리를 세우는 모습과 완성된 뗏목의 모습

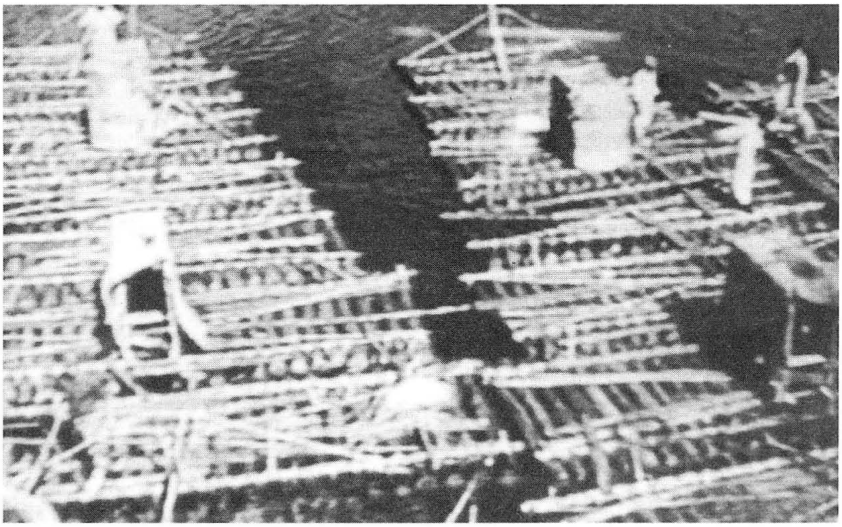


① 완성된 뗏목을 띄우는 모습



② 출발 직전의 모습

사진 23. 완성된 뗏목의 출발 직전의 모습

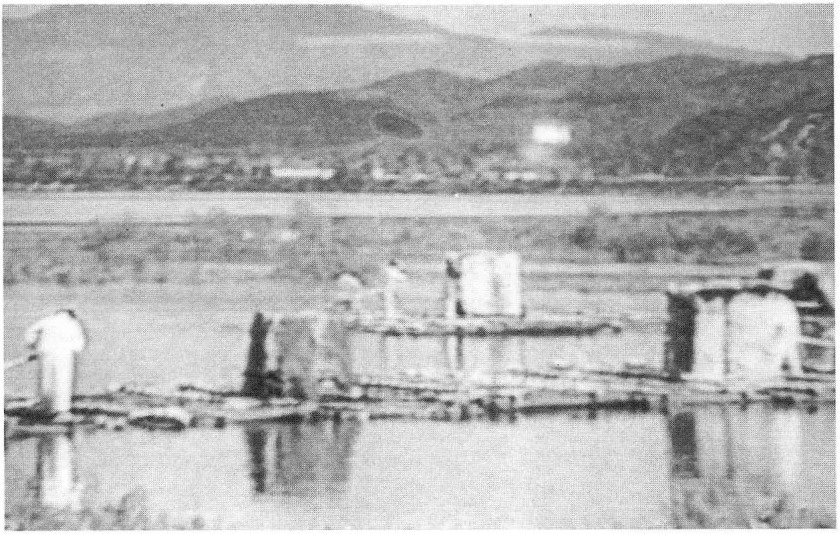


① 출발 직전의 모습

② 강치성

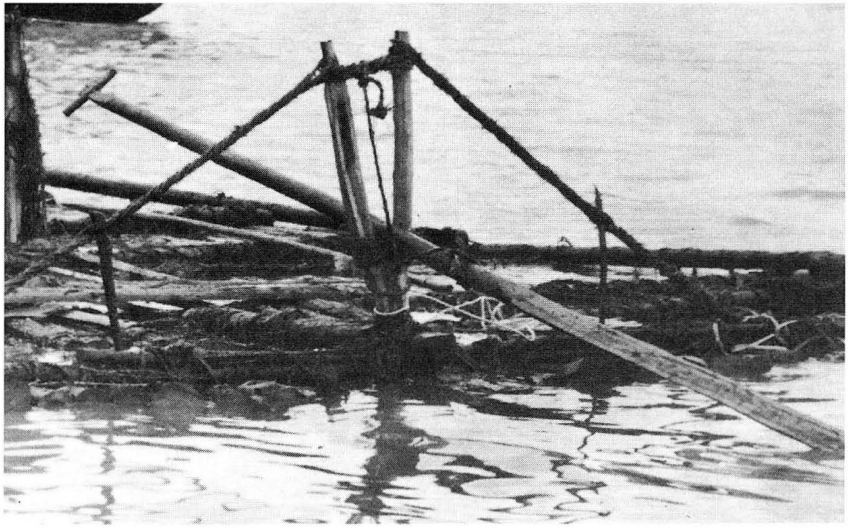
사진 24. 출발 직전의 뗏목 위에서 지내는 강치성

① 강치성을 드리는 무당

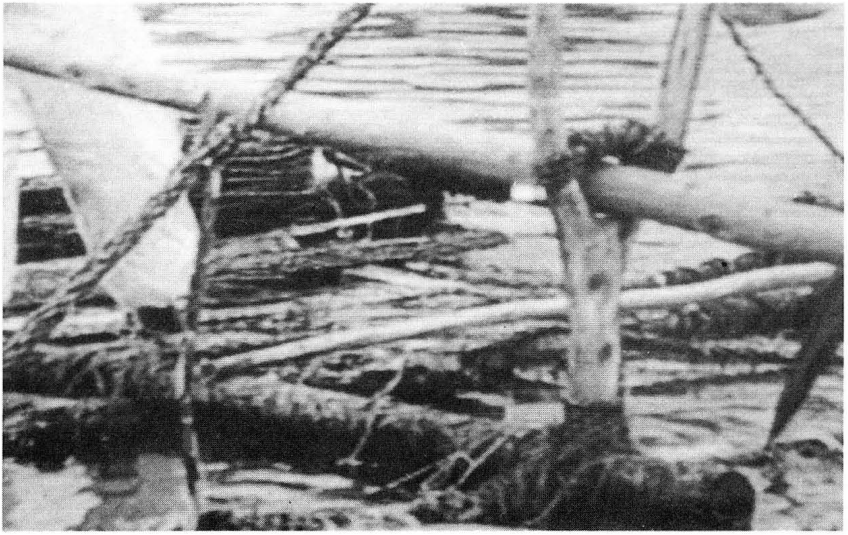


② 출발한 뗏목의 모습

사진 25. 강치성과 출발한 뗏목의 모습

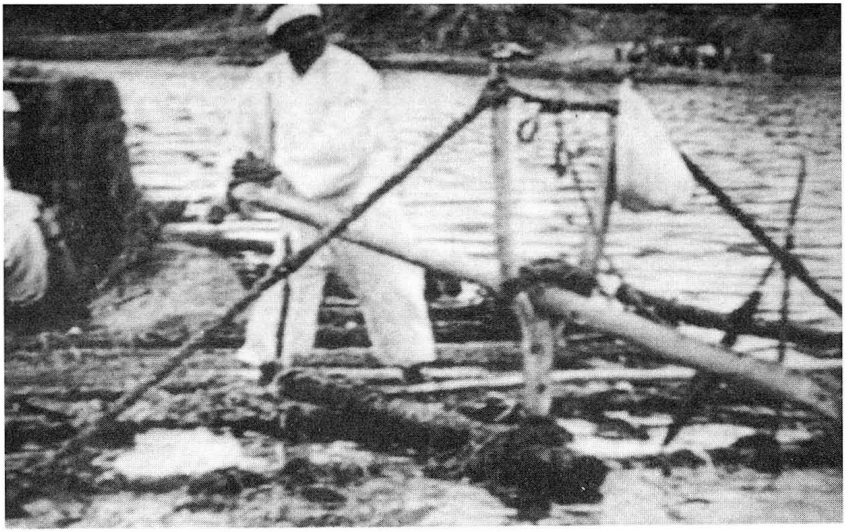


① 그레와 강다리



② 가까이서 본 그레와 강다리

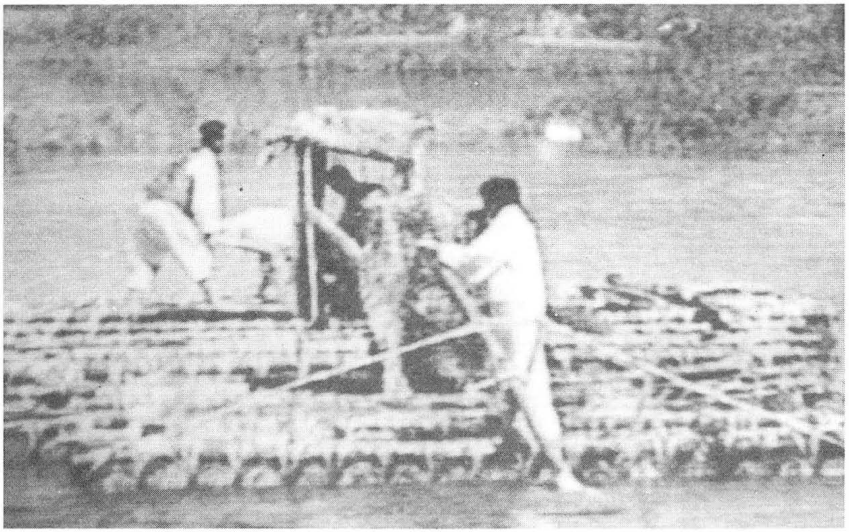
사진 26. 그레와 강다리



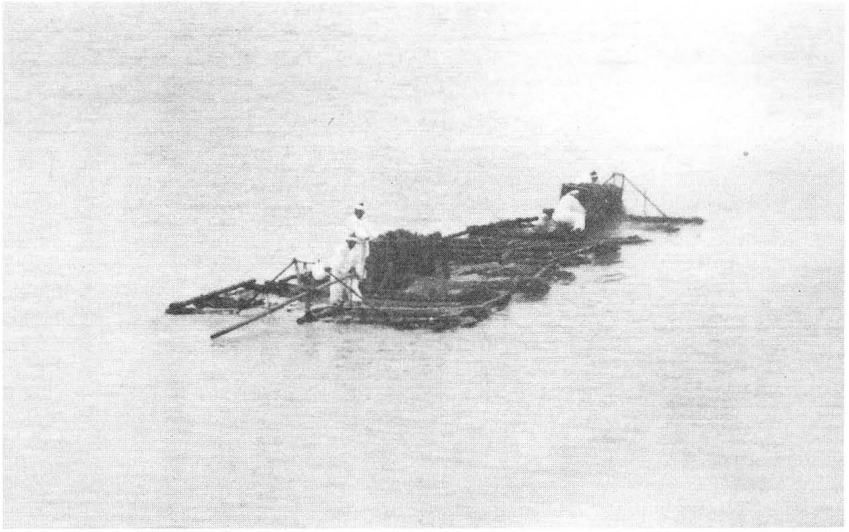
① 그레를 젓는 모습

② 그레를 젓는 모습

사진 27. 그레를 젓는 모습

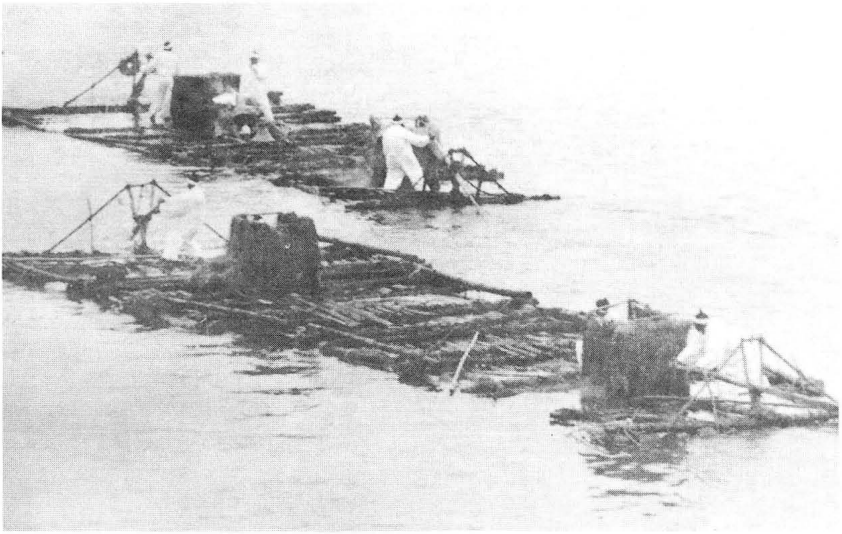


① 운행 중인 뗏목



② 운행 중인 뗏목(1바닥)

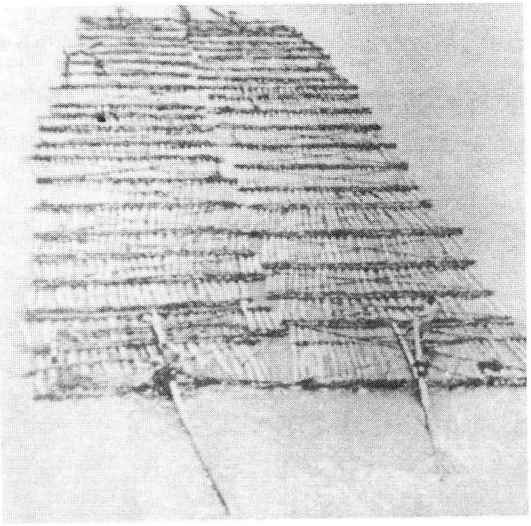
사진 28. 운행 중인 뗏목



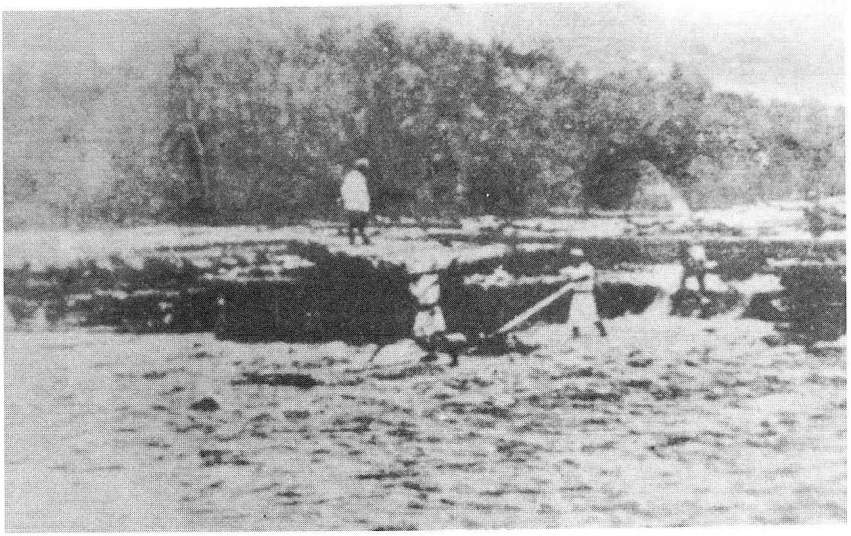
① 운행 중인 뗏목(2바닥)

② 운행 중인 뗏목(3바닥)

사진 29. 운행 중인 뗏목

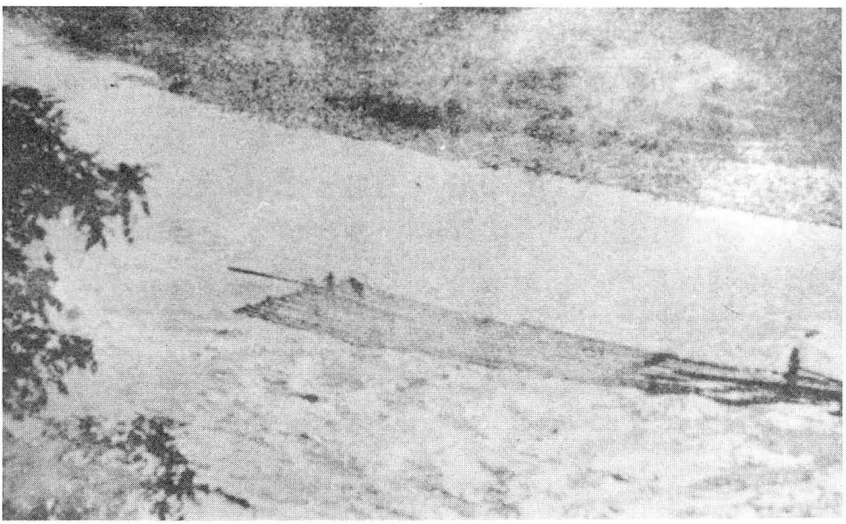


① 여러 바닥을 묶은 한강의 뗏목(1930년대)

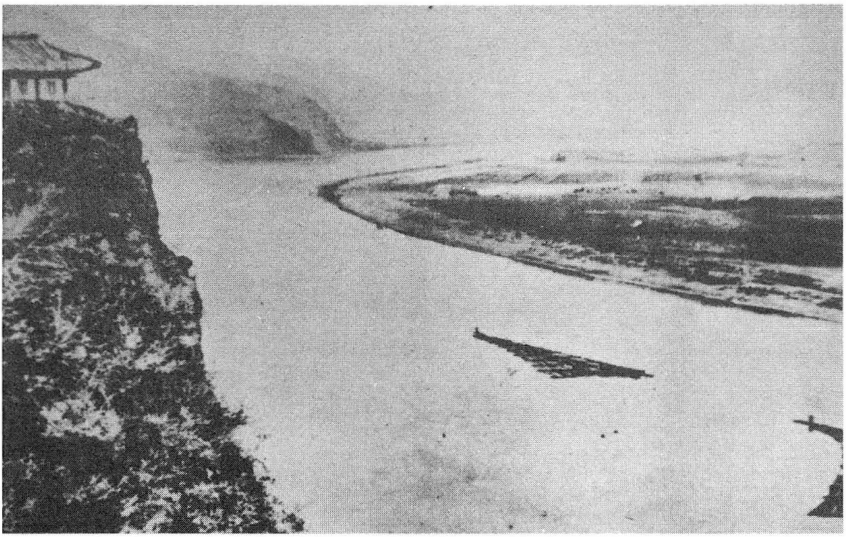


② 무산군 연면수의 뗏목(1930년대)

사진 30. 한강과 무산의 뗏목

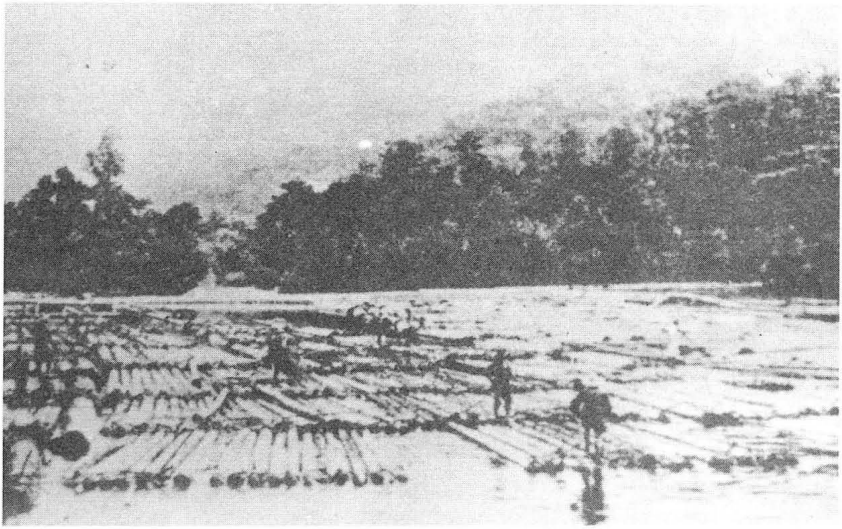


① 두만강 뗏목(1930년대)



② 두만강 뗏목의 흐름

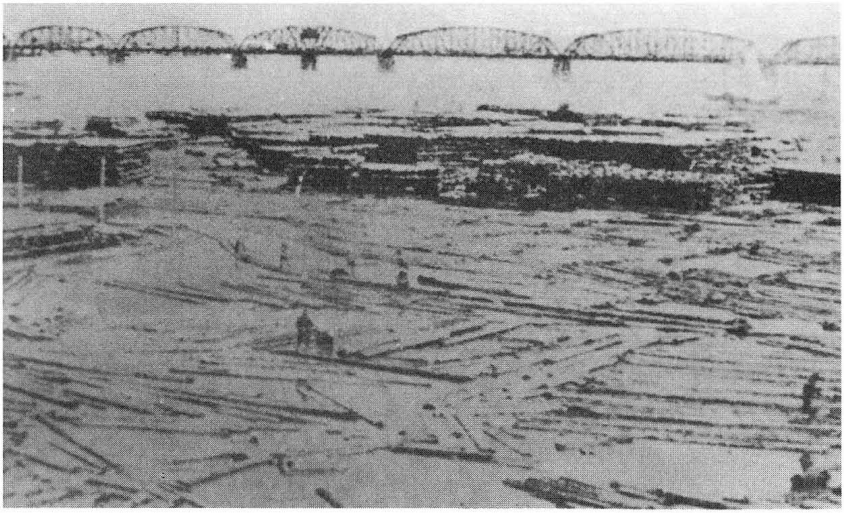
사진 31. 두만강의 뗏목



① 압록강의 뗏목 계류장(1930년대)

② 급류를 지나는 압록강의 뗏목

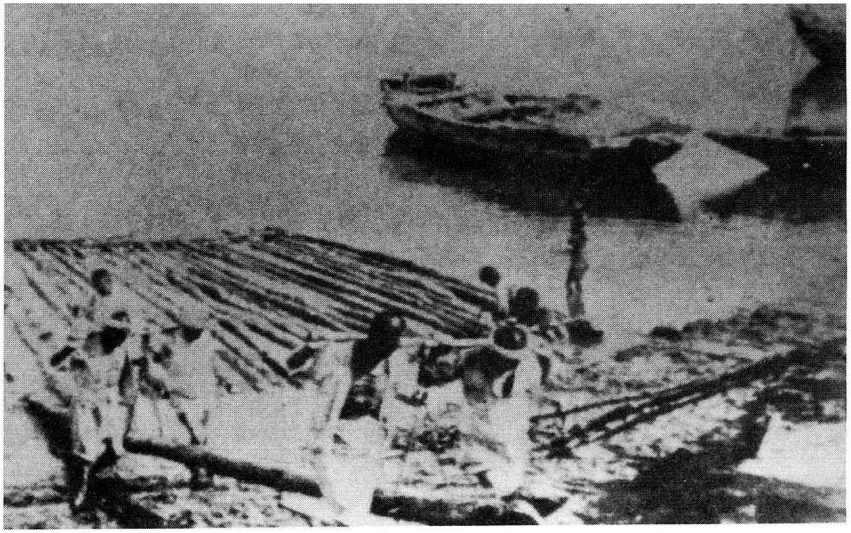
사진 32. 압록강의 뗏목



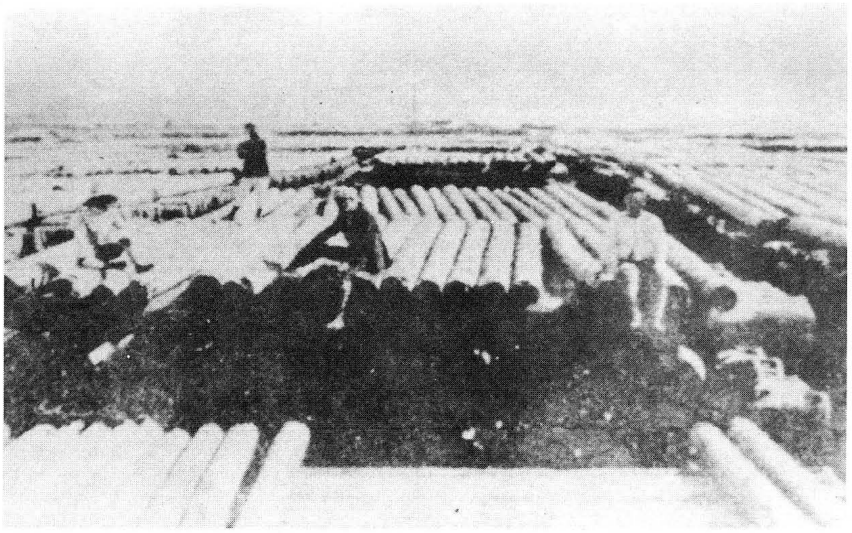
① 압록강 철교 주변의 저목장들(1930년대)

② 저목장에 도착한 압록강의 뗏목

사진 33. 압록강의 뗏목 저목장

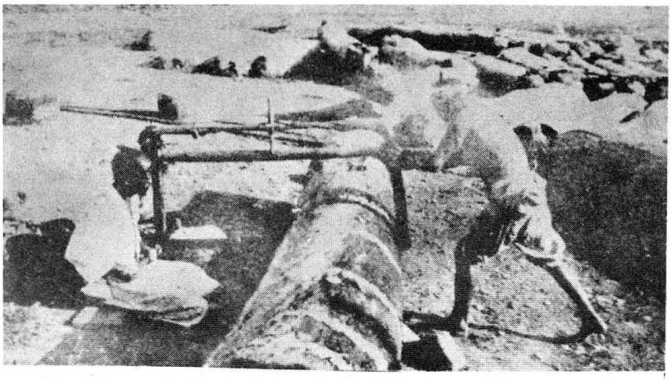


① 대동강에서의 뗏목 해체 모습(1930년대)



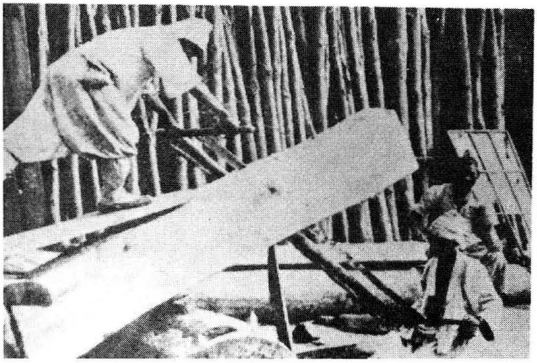
② 회령의 저목장(1930년대)

사진 34. 대동강의 뗏목 해체와 회령의 저목장



① 통나무 자르기

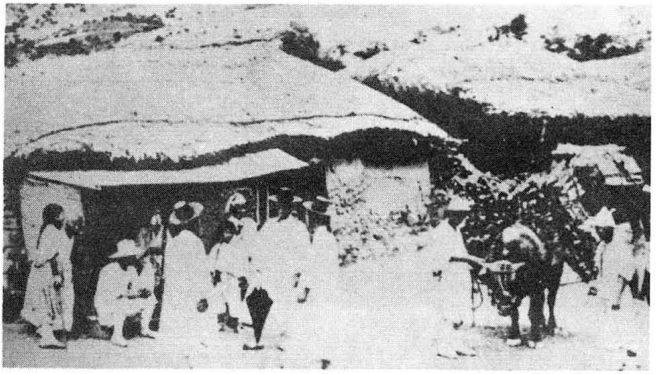
② 통나무 켜기



③ 틀톱에 의한 통나무 켜기(1910년대)

사진 35. 통나무 자르기와 켜기

①



②

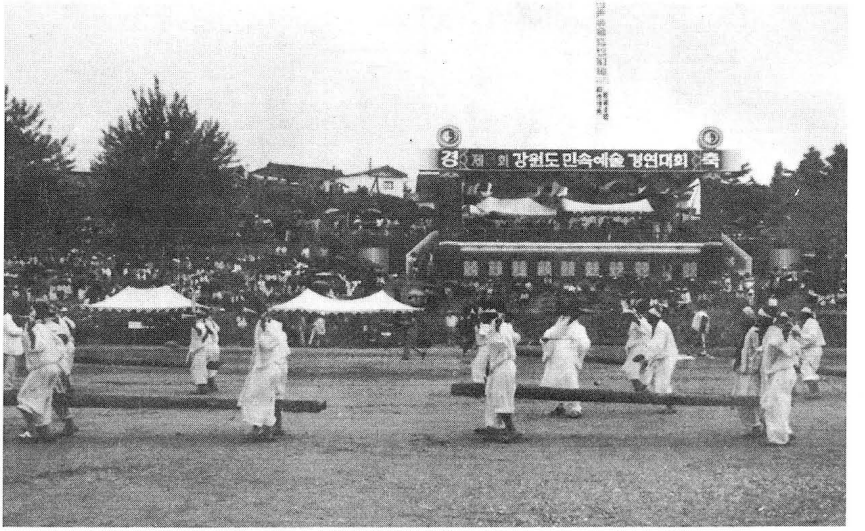
③

사진 36. 소에 실려 거리로 나온 땔감

① 박해순 님(인제 뗏목 시연 지도자 · 뗏목 운행 경력자)

② 합강문화제에서 시연되는 목도에 의한 통나무 운반

사진 37. 뗏목 운행 경력자와 합강문화제에서 시연되는 목도 운반



① 강원도 민속예술 경연대회에서의 시연 모습(목도 운행)

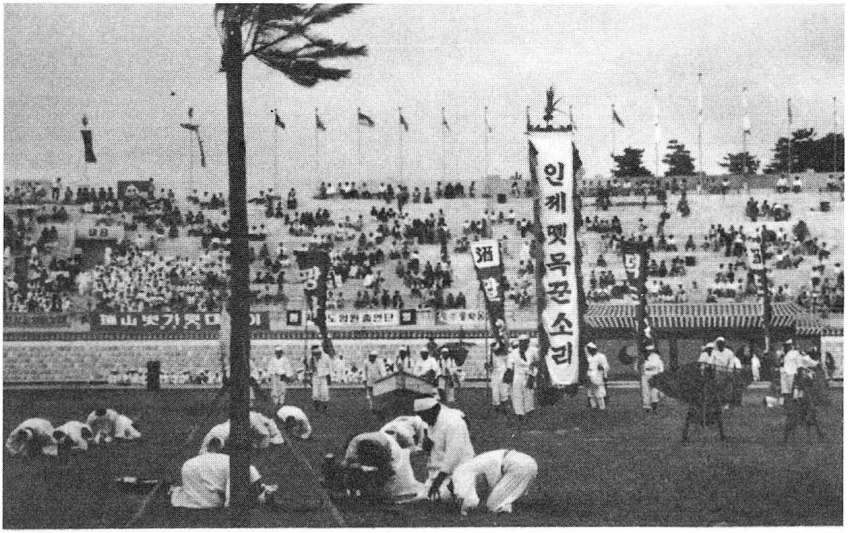
② 강원도 민속예술 경연대회에서의 시연 모습(뗏목 운행)

사진 38. 인제 뗏목의 시연 모습

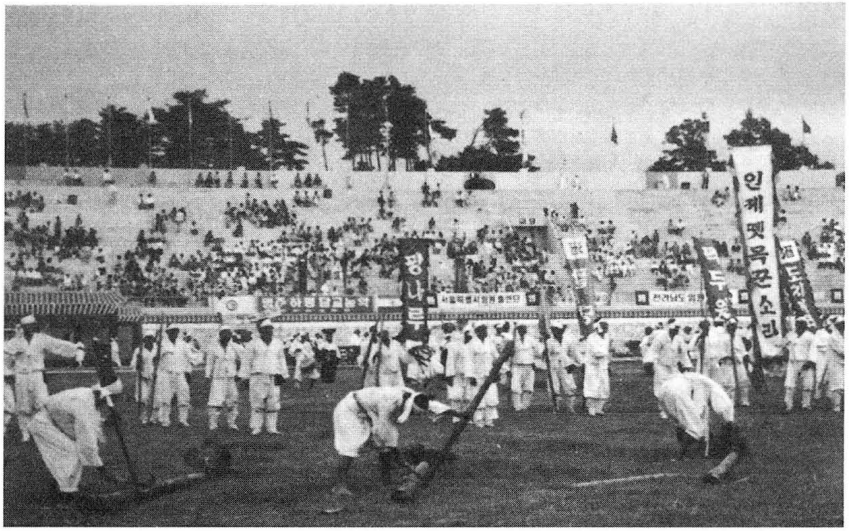
① 운행 중인 뗏목에 다가가는 주막의 썩쟁이들

② 뗏목 위에서의 썩쟁이와 어울려 즐기는 뗏목꾼들

사진 39. 인제 뗏목의 시연 모습

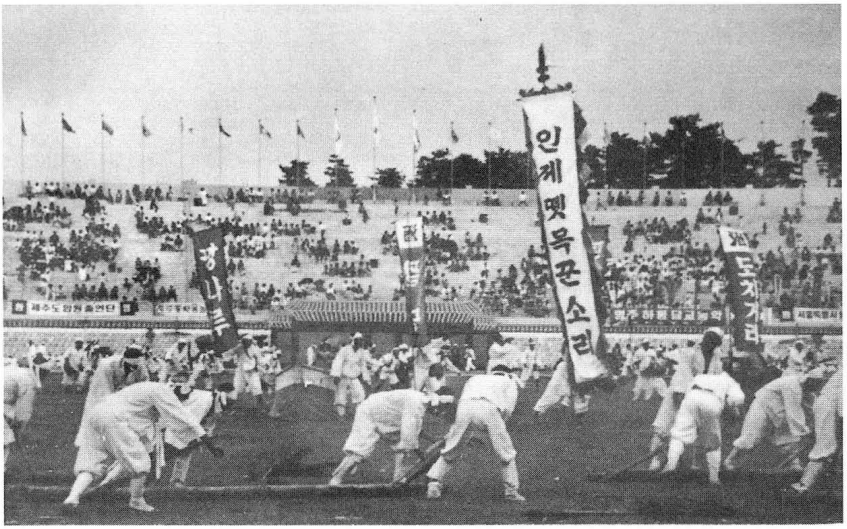


① 전국 민속예술 경연대회에서의 시연 모습(산치성)

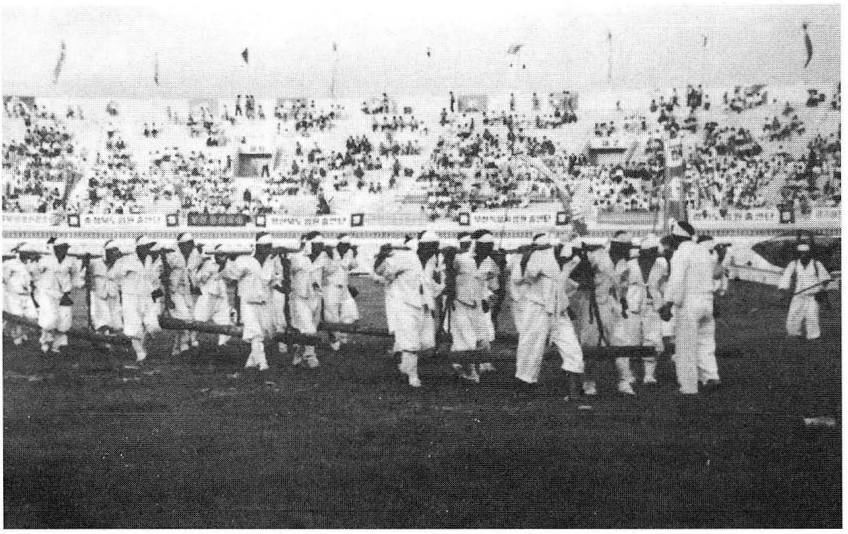


② 전국 민속예술 경연대회에서의 시연 모습(가지치기)

사진 40. 인제 뗏목의 시연 모습

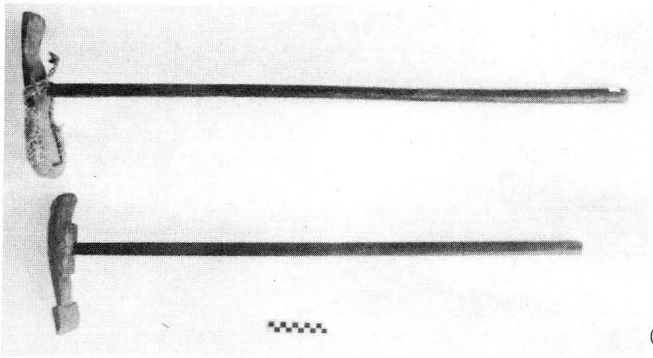


① 전국 민속예술 경연대회에서의 시연 모습(목도줄 매기)

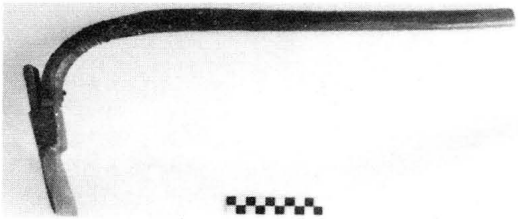


② 전국 민속예술 경연대회에서의 시연 모습(목도 운반)

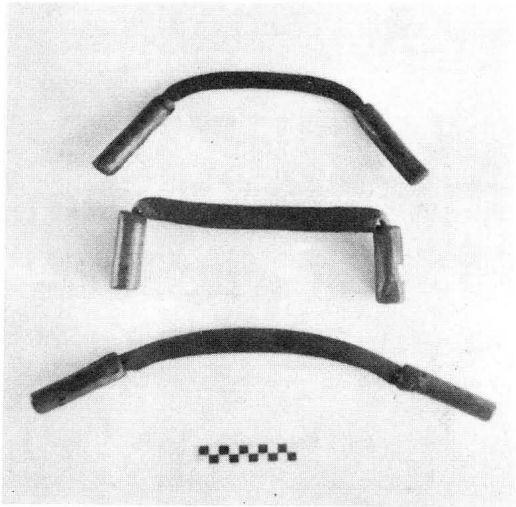
사진 41. 인제 뗏목의 시연 모습



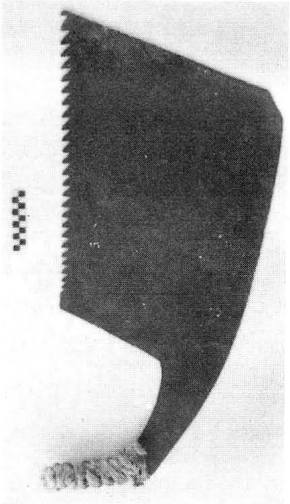
① 자귀



② 자귀

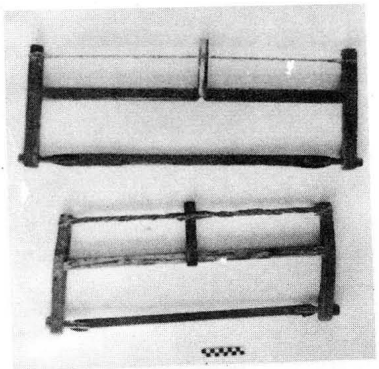


③ 송피낫

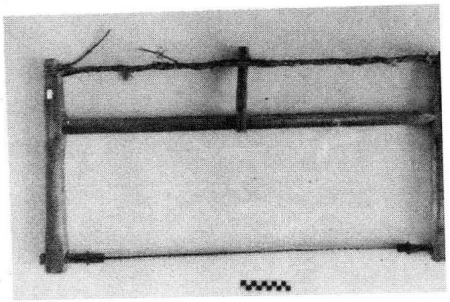


④ 거도

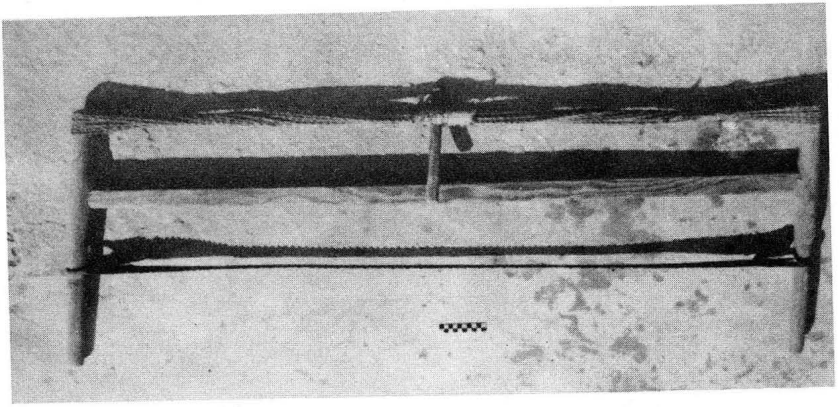
사진 42. 목재 가공 도구



① 소형 톱



② 중형 톱

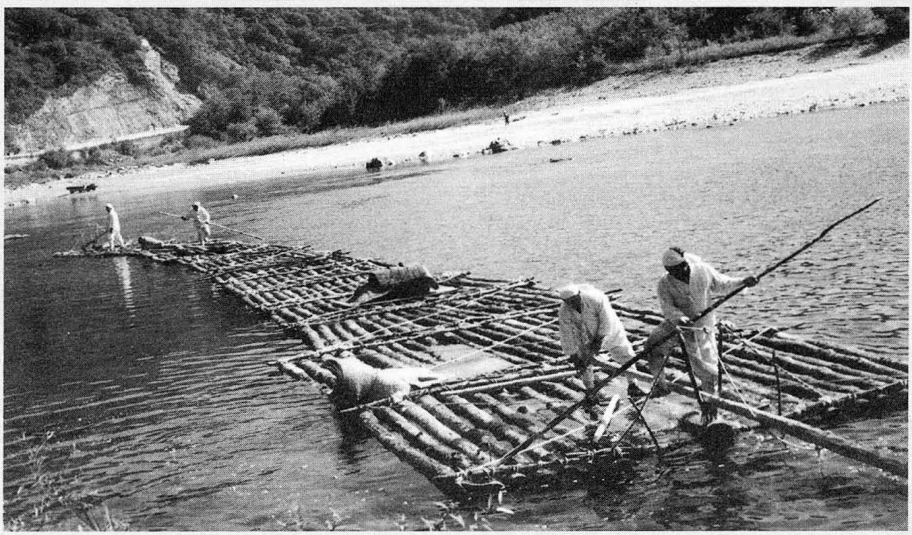


③ 대형 톱

사진 43. 각종 톱

2002

方孝正
李萬喆
金連熙



麟蹄文化院

머리글

이 만 철
인제문화원 사무국장

2002년 한 해를 보내면서 「인제 뗏목」 사료집을 발간하고자 지난 날을 더듬어 본다.

올해는 6 · 13 지방선거를 치르고자 한동안 시끄러운 가운데 민선 제3기가 정착이 되었고, 월드컵 축구경기 분위기로 온 국민의 대집결 속에 또 한 때는 모든 업무를 미루고 경기장과 TV 앞에 "대~한민국"을 외치는 응원의 함성소리가 끊이지 않고 이어졌던 해이다.

세계 속의 월드컵! 4강은 온 국민의 단결로 이루어낸 역사 속에 길이길이 남기게 된 한 해이다.

이면에 예고없이 우리의 이웃은 날벼락을 맞게 되었고 그 가슴아픈 흔적들은 아물지 않고 지금껏 상처를 남기고 있다.

폭풍 "루사"…… 그 악몽은 다시 생각하고 싶지 않다.

지난 4월초 본원에서는 인제 뗏목 재현을 금년내에 추진하고자 뗏목 생활을 직접 하였던 원로 손용인 옹과 박해순 전 문화원장과 함께 인제군청을 찾아가 군수(이승호) 님과 충분한 이야기를 나누면서 인제 뗏목의 재현이 꼭 필요한 가치성이 있다고 합리적인 뜻을 이루었다. 결과는 금년 10월 합강제 행사 때 추진하기로 하였다.

뗏목 재현의 계획을 틈틈이 세웠다가 점검이 따르면서 여러 번 반

복을 거듭하기도 했었다.

이번 재현을 영상기록으로 남기고자 서울에 있는 "디지털 영 프로비젼"과 용역을 체결하고 현지 답사에 임했었다.

9월 17일 그 첫 번째로 지역 주민들로 구성된 목도 연습이 합강리 소재 인제 제재소에서 이루어지면서 시작이 반이라는 옛말을 지표삼아 희망을 갖게 되었다. 그리고는 소품 구입과 제작에 준비를 하면서 시간은 흘렀고 9월 26일 아침부터 재연에 들어갔다.

인제읍 고사리 산 5번지 군유림으로 목상(문화원장)과 벌목꾼은 입산을 하고 산치성을 드리고 "어명이오"와 함께 첫 도끼질로 나무 한 그루가 넘어갔다.

이어서 벌목이 시작되고 통길을 만들어 원목을 하산하고 집하장으로 운목하여 다시 적심으로 이어지고 과정이 하나하나 추진되더니 드디어 뗏목 엮기가 완결되었다. 10월 4일 합강 합수머리에는 각 기관 단체장과 지역 주민 그리고 학교에서 학생들이 단체로 나와 지켜보고 각 방송사와 신문사에서도 보도진이 나와 지켜 보고 있었다.

오후 2시 뗏목 운행에 앞서 강치성으로 시작이 되고 뗏목 운행이 시작이 되더니 애환이 서린 뗏목 소리가 옛 뗏목 생활사의 얼을 그리면서 재연이 연속되었다.

이제 이번 행사로서 전통 인제 뗏목사의 베일이 벗겨지면서 먼 후대에 길이길이 전승하게 될 영상기록이 남게 되었다.

아울러 금번에 재연된 사진으로 편집되여 "인제 뗏목" 사료집을 증보판으로 발간하게 되었음을 기쁘게 생각하며 앞으로 이 책자로 하여금 인제 민속사를 연구하고 이해하는 모든 분들에게 보탬이 되기를 기대한다.

2002년 12월

인제 뗏목 재현 추진계획(안)

● 우리 인제군의 고유 민속사인 뗏목 생활사를 재현함으로 옛 선인들의 성스러운 지혜와 그 작업 과정에서의 고통과 애환이 서려 있는 생활사를 재정리하여 계승 · 보존하고 자라나는 후세들의 산 교육으로 승화시키는데 중요한 자료로 기여하고자 함.

● 개요

○기　간 : 2002. 9. 10~10.10(1개월간)
○장　소 : 인제읍 고산리 및 합강정 일원
○주　관 : 인제문화원
○후　원 : 인제군
○협　찬 : 인제경찰서, 인제향교, 기린농협, 3821부대, 303 경비연대, 두산(주), 인제제재소
○고　증 : 손용인, 박해순

● 추진방향

○뗏목 생활사에 종사하였던 원로 노인네의 충분한 고증 취득
○재현 사업 추진계획서 수립에 의한 단계적 추진
○수요되는 소품 사전 확보
○문헌 및 사진과 DVD 영상기록을 위한 용역업체 선정 추진

● 뗏목 재료 준비물

구분	품 목	수 량	준비기간	준비방법	취득처
뗏목재료	소나무 원목(12자)	60개	02.9.10~9.20	구입	인제제재소
	소나무 원목(9자)	190개	〃	〃	〃
	강다리	2개	〃	제작	심홍규
	강다리 보조대	4개	〃	〃	〃
	그레	2개	〃	〃	〃
	등태	60개	〃	〃	〃
	가줄(밧줄)	10타래	〃	구입	철물점
작업도구및장비	자귀(대)	1개	〃	구입	철물점
	자귀(소)	1개	〃	〃	〃
	톱	5개	〃	〃	〃
	도끼	3개	〃	〃	〃
	낫	5개	〃	〃	〃
	집게	4개	〃	〃	〃
	도비	10개	〃	〃	〃
	꺽쇠	10개	〃	〃	〃
	망치	2개	〃	〃	〃
	목도대	8개	〃	〃	제작

●소품 준비물

품 목	단 위	수 량	준비기간	준비방법	취득처
남자 민속복	벌	20	02. 9. 20	제작	한복집
여자 민속복	〃	5	〃	〃	〃
머리 수건	개	25	〃	〃	〃
주머니	〃	20	〃	〃	〃
짚신	〃	20	〃	〃	노인회
두루마기	벌	1	〃	〃	한복집
조끼	개	1	〃	〃	〃
갓	〃	1	〃	구입	상점
주루목	〃	10	〃	〃	노인회
제수물	세트	1	02. 10. 3	〃	상점
수염	개	1	〃	〃	〃

●소요 인원

배 역 명	단 위	명 수	준비기간	방 법	비 고
벌목꾼	명	20	02. 9. 10	지역 주민	일당 지급
앞사공	〃	1	〃	〃	〃
뒷사공	〃	1	〃	〃	〃
목도꾼	〃	10	〃	〃	〃
소리꾼	〃	1	〃	〃	〃
주모	〃	2	〃	〃	〃
목상	〃	1	〃	〃	〃
계		36			

재연 과정 내역

과 정	장 소	소요 시간	인원(배역)	수요 품목
입산	인제읍 고사리 산 5번지	1시간	목상 1명 벌목꾼 20명	목상 : 갓, 민복 및 도포, 착복, 짚신 벌목꾼 : 민복, 짚신, 홀치기, 작업 도구
산신제	〃	1시간	목상 1명 벌목꾼 20명	제물 : 주, 과, 포, 돼지머리, 소지
벌목	〃	3시간	벌목꾼 20명	벌목꾼 : 민복, 짚신 작업도구 : 톱, 도끼, 낫
하산	〃	1시간	벌목꾼 20명	※ 도비, 통길
운목 (목도)	합강－고사리 노루목	3시간	목도꾼 20명	목도채, 목도끈, 도비, 집게
운목(적심)	〃	3시간	철떡꾼 20명	지렛대
토장쌓기 (원목적재)	〃 〃	1시간	20명	목도채, 목도끈, 집게, 도비
뗏목엮기	〃	12시간	뗏목꾼 10명 목도꾼 10명	원목(12자) 60개 원목(9자) 190개 강다리 2개 강다리 보조대 4개 그레 2개 등태 60개 가줄 10타래 작업도구 : 도끼, 자귀, 톱, 낫, 목도채, 목도끈, 도비, 집게

과 정	장 소	소요 시간	인원(배역)	수요 품목
강치성	합강	1시간	목상 1명 집사 1명 앞사공 1명 뒷사공 1명 축문 1명	축문,돗자리,제수장, 주, 과, 포, 돼지머리
뗏목 운행		5시간	앞사공 1명 뒷사공 1명 소리꾼 1명 주모 2명	뗏목기, 장고 (마이크 설치)

뗏목 재연 보도문

강원일보

인제 '뗏목놀이' 재연한다

군문화원, 전통민속 계승… 복원방안 강구

【麟蹄】인제의 전통민속인 뗏목놀이 복원사업이 시급하다.

인제 뗏목놀이는 예전에 궁궐을 지을때 목재를 뗏목으로 엮어 운반한 것에서 유래된 민속으로 1985년 제3회 강원도민속예술경연대회에서 재연해 최우수상을 수상하는 등 계승돼 왔으나 90년대 중반이후 재연행사가 사라지고 단절될 위기에 놓여있다.

이에따라 인제문화원은 뗏목놀이를 지역의 대표적인 민속으로 육성하고 계승하기 위해 오는 9~10월중 재연행사를 자체적으로 개최한다는 계획을 세우는 등 복원사업을 검토하고 있다.

특히 후손들에게 뗏목놀이를 전수하기 위해서는 1930년대 11년간 뗏목꾼으로 활동했던 손용인(孫龍仁·88)씨와 뗏목아리랑 소리 전승보유자인 박해순(朴海順·75)씨의 고증이 절대적으로 필요하다며 원형 복원하는 방안을 강구하기로 했다.

방효정(方孝正)문화원장은 "지역의 문화를 계승 발전시키는 역할을 하는 문화원의 자체 사업이 전무한 실정"이라며 "뗏목놀이를 지역의 대표적인 민속놀이로 발전시키고 지키는데 앞장서겠다"고 했다.

한편 뗏목꾼들은 서울로 운반할 목재를 합강에 쌓아 두었다가 비가 내려 수량이 늘면 뗏목을 만들어 운반했으며, 강에 치성을 드리고 위험과 외로움을 무릅쓰며 2인1조로 출발했다. <沈殷錫기자·essin@kwnews.co.kr>

강원일보

인제 뗏목놀이 복원 본격화

목재 서울로 운반했던 민속
전통 맥 이어지다 단절위기
郡, 2,000만원 지원 적극 협력

속보=인제의 전통민속으로 단절 위기(본보 10일자 17면보도)에 놓여있던 뗏목놀이 복원사업이 본격적으로 이뤄진다.

인제문화원과 인제군은 26일 뗏목놀이 복원사업 방안에 대해 협의를 하고 군에서 사업비 2,000만원을 추경예산안에 편성, 지원해 주는 계획을 세우는 등 적극 협력해 나가기로 했다.

이에따라 인제문화원은 오는 9월중 뗏목놀이 재연행사를 개최, 산에서 나무를 잘라 운반한 후 뗏목을 만들고 이를 소양강 상류에 띄우는 모든 과정을 그대로 복원, 전수해 나갈 계획이다.

특히 1930년대 11년간 뗏목꾼으로 활동했던 손용인(孫龍仁·88)씨와 뗏목아리랑 소리 전승보유자인 박해순(朴海順·75)씨가 고증과 뗏목 제작에 직접 참여할 계획이어서 사라질 뻔 했던 지역의 대표적인 민속놀이를 지켜나갈 수 있게 됐다.

방효정(方孝正)문화원장은 "지역 문화를 계승 발전시키는 역할을 하는 문화원의 기능을 살려 뗏목놀이를 복원하고 계승하는데 적극 나서겠다"고 했다.

인제 뗏목놀이는 예전에 서울의 궁궐을 지을때 목재를 뗏목으로 엮어 운반한 것에서 유래됐으며 지난 1985년 제3회 강원도민속예술경연대회에서 최우수상을 수상하기도 했다.

<麟蹄=沈殷錫기자·essim@kwnews.co.kr>

강원도민일보

인제 뗏목놀이 재현
오는 10월 6일간
전통문화 계승

【麟蹄】 인제 뗏목놀이가 17년만에 재현된다. 20일 인제문화원(원장 方孝正)에 따르면 지난 85년 시연을 끝으로 중단되었던 인제뗏목놀이를 오는 10월 1일부터 6일간 뗏목용 나무 벌채 과정에서부터 운반, 조립 등 뗏목의 전과정을 재현하기로 했다.

인제뗏목의 산증인 孫用仁옹(89·인제읍 원대리)과 朴海順 前 인제문화원장의 고증을 거쳐 시연케 될 인제 뗏목놀이는 적심과정 등 주요과정을 관내 중·고등학교 학생들을 참관시킴으로써 인제뗏목의 전통을 전수케 할 계획이다.

方孝正 인제문화원장은 "잊혀져 가는 인제뗏목놀이를 시연함으로써 자라나는 청소년들에게 인제뗏목 제작의 전과정을 익히게 해 전통문화를 계승토록 하겠다"고 말했다.

한편 인제뗏목은 지난 95년 합강문화제를 통해 뗏목만 소개되었을 뿐 전 제작과정이 소개되기는 이번이 17년만의 일이다.

鄭然載

강원일보

인제 뗏목놀이 '복원'

합강제서 재연 행사
주민과함께 전승 노력

【麟蹄】**속보**=인제의 전통민속으로 단절 위기에 놓여있던 뗏목놀이 복원사업(본보 4월27일자 17면보도)이 오는 10월 합강제 기간 펼쳐진다.

인제문화원은 오는 10월1일부터 6일까지 뗏목놀이 재연행사를 개최키로 하고 이 기간동안 산에서 벌목하는 모습부터 나무를 운반한 후 뗏목을 만들고 이를 소양강에 띄우는 모든 과정을 선보이기로 했다.

방효정문화원장, 정시화문화원이사, 1930년대 11년간 뗏목꾼으로 활동했던 손용인(89)씨와 뗏목아리랑 소리 전승보유자인 박해순(79)씨는 20일 인제문화관에서 뗏목에 대한 고증과 제작에 직접 참여하기로 협의했으며 지역주민들과 함께 대표적인 지역민속놀이를 전승하는데 힘을 모으기로 했다.

문화원은 뗏목놀이 재연행사 기간 인제교육청 등의 협조를 얻어 지역내 초중고 학생들이 모든 과정을 견학하는 시간도 마련하기로 했으며 무술인들의 무술시범 등 볼거리도 제공하기로 했다.

방효정문화원장은 "사라지는 지역 문화를 계승시킨다는데 의의가 있다"며 "복원사업을 지속적으로 펼쳐 나가겠다"고 했다.

인제 뗏목놀이는 조선시대 궁궐을 지을때 사용되는 목재를 뗏목으로 엮어 운반한 것에서 유래됐다. <沈殷錫기자·essim@kwnews.co.kr>

강원일보

인제 뗏목놀이 재연행사 시작

속보=인제지역의 전통 민속놀이인 뗏목놀이 복원(본보 8월21일자 17면보도)을 위한 재연행사가 시작됐다.

인제문화원은 27일 단절 위기에 놓여있던 뗏목놀이를 계승 발전시키기 위한 재연행사에 돌입, 인제읍 고사리 일대에서 벌목을 해 나무를 운반하는 과정에 대한 작업을 시작했다.

문화원은 오는 10월1일부터 6일까지 인제읍 내린천과 합강 일대에서 뗏목꾼으로 활동했던 손용인(88)씨와 뗏목아리랑 소리 전승보유자인 박해순(79)씨의 고증을 받아 뗏목을 만들고 강에 띄우는 모든 과정을 선보인다.

방효정(方孝正)문화원장은 "사라져가는 민속놀이를 복원하기 위한 노력이 결실을 맺게 돼 보람을 느낀다"며 "이번 재연행사를 계기로 지역내 뜻있는 분들과 학생들이 전수받아 계속 이어지기를 바란다"고 했다. 인제 뗏목놀이는 지난 1985년 전국 민속예술대회에서 최우수상을 수상한 후 면면히 이어져 오다 최근 재연행사가 중단되면서 단절 위기에 놓였었다. <麟蹄=沈殷錫기자·essim@kwnews.co.kr>

강원도민일보

인제 뗏목놀이 7년만에 재현

4일 내린천서 시연

"동방갑산 용왕신, 남방병전 용왕신…. 소례로 드린 정성 대례로 받으시고 합강정을 출발하는 우리 뗏목 무하 하강을 비나이다."

지난 85년 제3회 강원도 민속예술경연대회 최우수상을 수상했던 '인제 뗏목놀이'가 지난 95년 9월 재연된데 이어 오는 4일 인제 내린천에서 그 모습을 드러낸다.

선소리꾼 朴海順씨(78·前인제문화원장)의 '뗏목아리랑' 노래에 맞춰 뗏목이 내린천 순개계곡을 굽이돌아 초가을 풍광을 벗삼으며 서서히 합강정 쪽으로 떠내려오게 된다.

인제뗏목놀이가 7년만인 오는 4일 인제 내린천에서 시연될 예정인 가운데 뗏목 만들기가 한창이다.

인제문화원(원장 方孝正)이 전통문화 계승을 위해 보름 전부터 '인제뗏목놀이' 기능보유자인 孫龍仁옹(88)의 고증을 받아 벌목과 산치성, 적심 과정을 걸쳐 일곱동아리 84척의 뗏목을 만들어 이날 7년만에 다시 뗏목을 띄우게 된다.

인제군에서는 유일하게 뗏목 원형을 보존하고 있는 합강리 마을은 남쪽으로 흐르는 인북천과 북쪽방향으로 흐르는 내린천이 서로 합류하는 지점에 형성된 마을로 예부터 방태·점봉산과 설악산 등지에서 생산된 벌채 원목을 춘천과 서울 등으로 뗏목으로 나르기 위해 집하했던 곳이다.

뗏목은 합강정을 출발하여 도치거리, 덕두원, 팔당을 경유, 목적지인 서울 광나루에 도착하게 되는데 경유지 중 들병장수와 썩쟁이들이 배를 타고 접근하여 뗏목꾼들을 유혹하기도 하였다고 한다.

목적지인 서울 광나룻터에 도착하면 6~6명으로 구성된 뗏목꾼들은 강주로부터 노임이나 광목 등 생필품을 받아 짊어지고 인제 합강으로 되돌아오곤 했다는데 오는 4일 오후 3시부터 인제 합강리에서는 뗏목과 들병장수 등 뗏목과 관련된 옛 풍광이 시연될 예정이다. 麟蹄/鄭然載

강원일보

인제 뗏목놀이 '재연'

7년만에 명맥 유지
젊은이 계승 희망

【麟蹄】인제지역의 대표적 민속놀이인 뗏목놀이가 7년만에 재연돼 명맥을 이어가게 됐다.

인제문화원은 4일 내린천 일대에서 합강제 행사의 일환으로 뗏목놀이 재연행사를 갖고 지난달 중순부터 뗏목놀이 기능보유자인 손용인(孫鎔仁·88)씨의 고증을 받아 벌목과정 등을 거쳐 만든 84척의 뗏목을 강물에 띄웠다.

이날 재연행사는 뗏목아리랑 소리 전승보유자인 박해순(朴海順·78)前인제문화원장의 뗏목아리랑 소리에 맞춰 뗏목들이 내린천 순개계곡에서 합강정 방향으로 내려오면서 절정을 이뤘다.

방효정(方孝正)문화원장은 "사라져가는 뗏목놀이를 7년만에 재연해 중요한 전통문화를 대물림하는 계기가 됐다"며 "지역의 관심있는 젊은이들이 이를 계승하기 위한 작업에 동참해주길 바란다"고 했다.

또 이날 합강정에서는 김장준 인제군수 박삼래군의장 최인철경찰서장 박경우교육장 유수열농협군지부장을 비롯한 기관단체장과 주민들이 참석한 가운데 합강제례가 봉행돼 주민들의 안녕과 행복을 기원했다.

이에앞서 박인환문학제 행사 일환으로 맹문재교수 초청강좌가 합강정에서 열려 문인들의 관심을 끌었으며 추모 백일장도 열려 참가자들이 시재를 겨뤘다.

김장준군수는 "올해는 영동지역 수해의 아픔을 함께 하기 위해 체육대회 등 주요행사를 모두 취소했다"며 "뗏목놀이의 명맥이 계속 이어지기를 바란다"고 했다. <沈殷錫기자·essim@kwnews.co.kr>

강원도민일보

사라질뻔한 '인제뗏목놀이' 꼼꼼한 고증 통해 재현

■ 孫龍仁군민대상 수상자 · 朴海順前인제문화원장

4일 오후 인제 합강에서 재현된 '인제뗏목놀이'의 고증인 孫龍仁씨(88·前인제군노인회장)과 朴海順씨(78·前인제문화원장)는 사라져가는 향토민속예술을 발굴하여 인제의 민속예술사를 재조명하는 등 인제지역 문화 계승에 남다른 노력을 하고 있다.

이날 제20회 인제군민대상 문화예술부문상을 수상한 孫씨는 지난 83년 '상남 백중 성황제'를 시작으로 84년 '인제 베틀놀이', 85년 '인제 뗏목놀이',86년 '인제 심메마니' 등 10년간에 걸쳐 무려 11종에 달하는 인제군의 전통민속예술을 발굴해 냈으며 朴씨는 여기에다 예술적 가치를 불어넣어 민속놀이를 전통예술로 승화시키는데 큰 몫을 해냈다.

지난 95년 제13회 합강문화제 때 시연된 이래 이번으로 세번째 재현되는 '인제뗏목놀이'는 '인제 숯둔골 숯굽기놀이'와 함께 지난 85년, 87년 강원도민속예술경연대회에 참가해 각각 최우수상을 수상했으며 88년도에 참가했던 "보습굽기"와 89년도 참가작품 '갈이 남박 만들기',93년도 참가작 '인

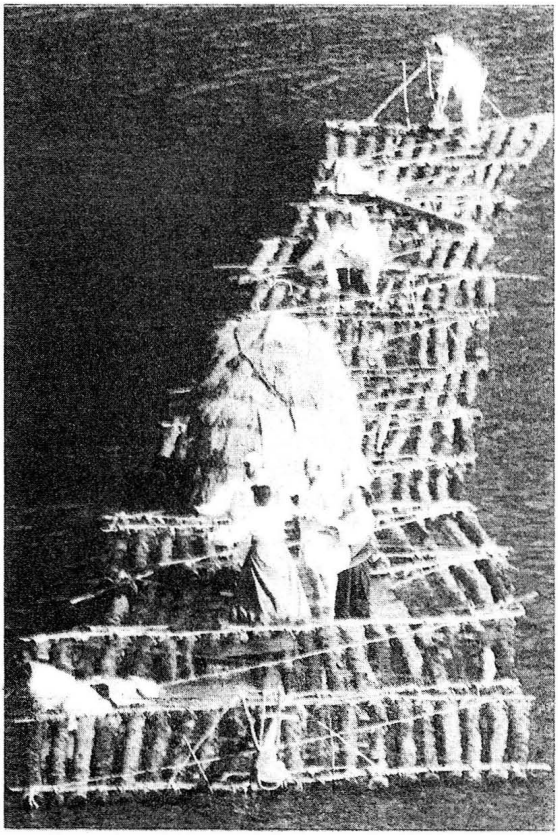
절저한 고증을 통해 뗏목놀이를 부활시킨 孫龍仁(右) · 朴海順(左)씨.

제 바지게 선질꾼'은 각각 종합우수, 우수, 공로상을 수상하는 등 孫씨와 朴씨가 인제 민속예술사에 미친 영향은 위대한 것으로 알려지고 있다.

일제 강점기였던 지난 31년부터 해방되던 해인 45년까지 11년간이나 인제 합강나루에서 서울 강나루까지 뗏목을 운행했던 孫씨와 17세 때부터 뗏목을 탔던 朴海順씨는 이번 뗏목 재현에서 孫씨는 주로 뗏목의 제작방법과 운행 기술을 지도하고, 朴씨는 뗏목생활에서 일어나는 각종 생활사와 뗏목의 예술적 가치를 재조명하는데 역할을 분담했다.

麟蹄/鄭然載

강원도민일보



인제 뗏목 7년만에 재현

120척, 13종가리의 응장한 '인제뗏목'이 4일 오후 3시 인제 합강에 7년만에 그 모습을 드러냈다. 인제문화원(원장 方孝正)이 전통문화 재현을 위해 마련한 이날의 뗏목시연은 사물놀이패의 축하장단에 맞춰 내린천 순개를 지나 합강나루로 서서히 뗏목이 흘러들어오는 것을 시작으로 강치성과 물병장수 등 놀이패의 뗏목 상선의 순으로 진행됐다. ▶관련기사 5면

金長濟 인제군수를 비롯한 지역 기관·사회단체장, 도·군의원, 학생, 지역주민, 관광객 등 500여명의 관람객들은 선수에서 뗏목을 지휘하는 孫龍仁씨(88)와 朴海順씨(78)의 구성진 뗏목아리랑 소리에 박수를 보냈으며 취재 열기 또한 뜨겁게 달아올랐다. 麟蹄/鄭然載

뗏목 재연 화보

손용인(고증인)
인제읍 원대리

박해순(뗏목소리 기능보
유자)인제읍 남북 2리

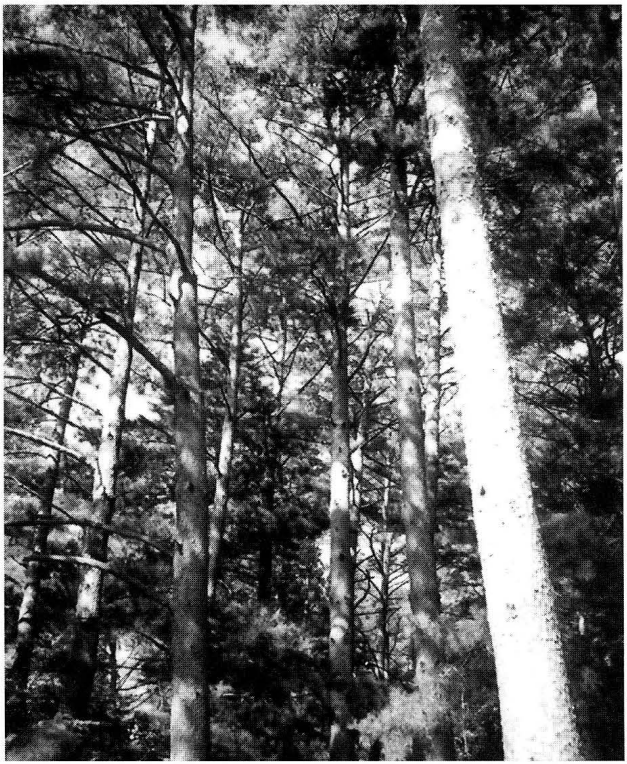


사진 1. 황장목

사진 2. 벌목 입산

사진 3. 산치성

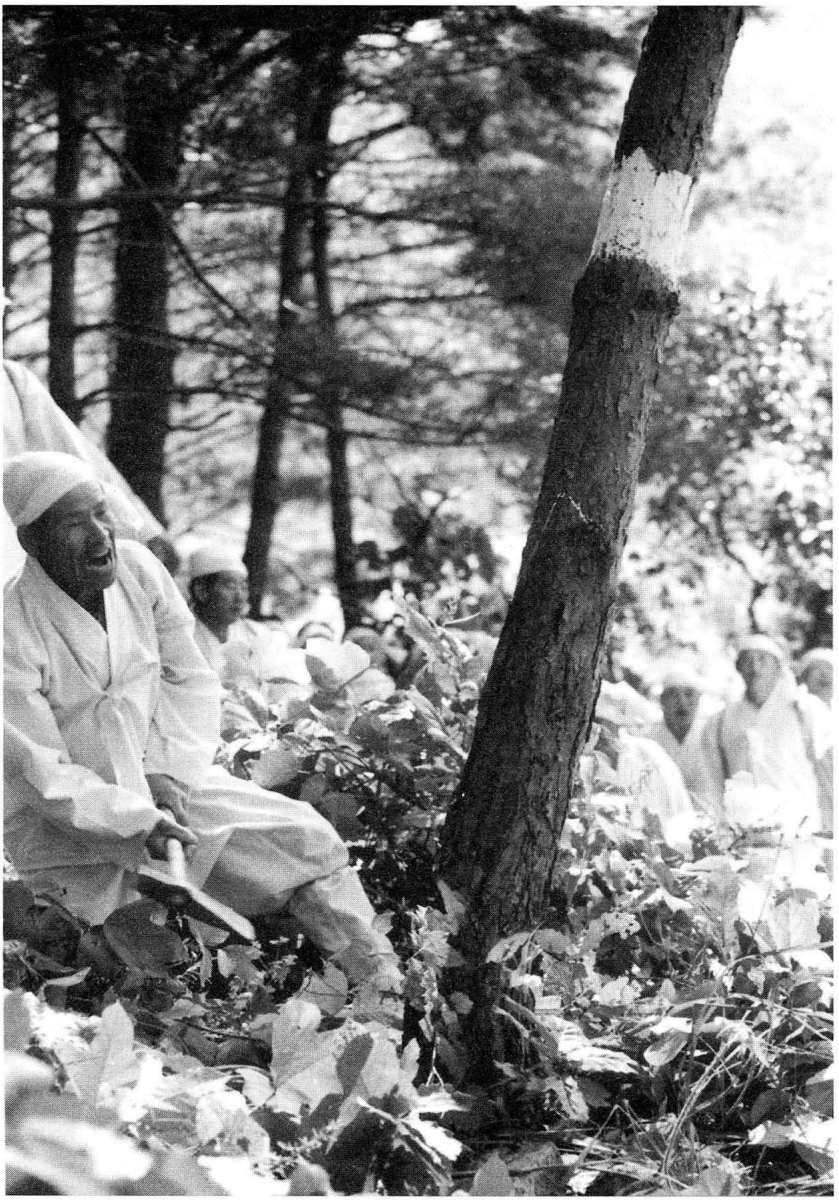


사진 4. 도끼 벌목

사진 5. 껍질 깎기

사진 6. 나무 끌기

사진 7. 통길 만들기

사진 8. 통길

사진 9. 통길 나무 하산

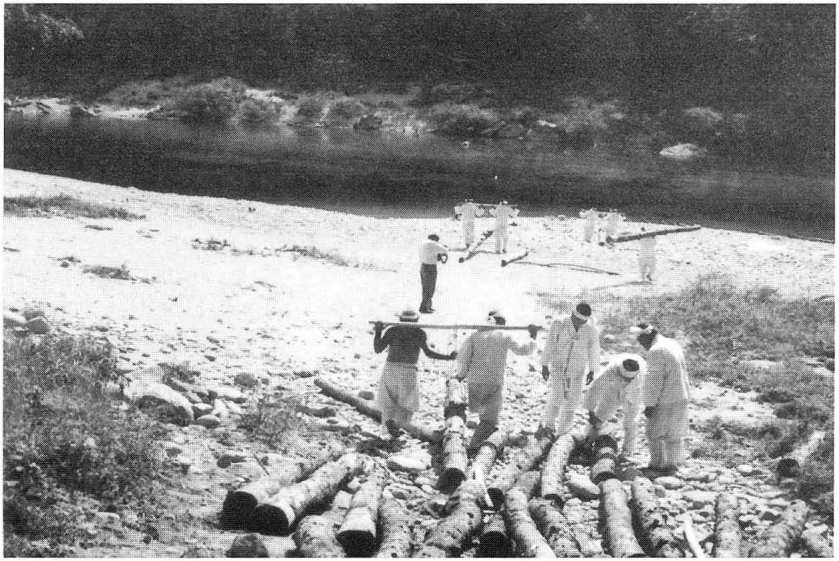


사진 10. 집하장→적심. 목도 운반

사진 11. 원목 하산

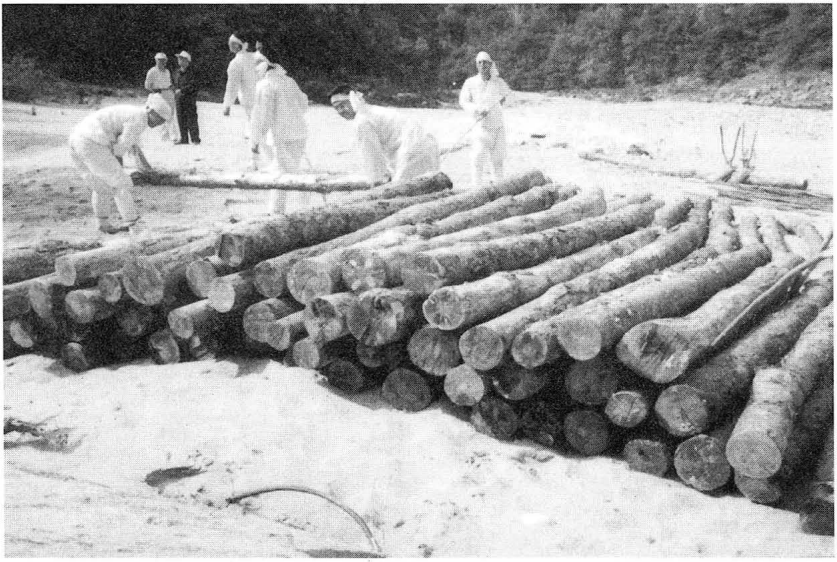


사진 12. 원목 토장 쌓기

사진 13. 목도 운반

사진 14. 어깨 메기 운반

사진 15. 적심 운반

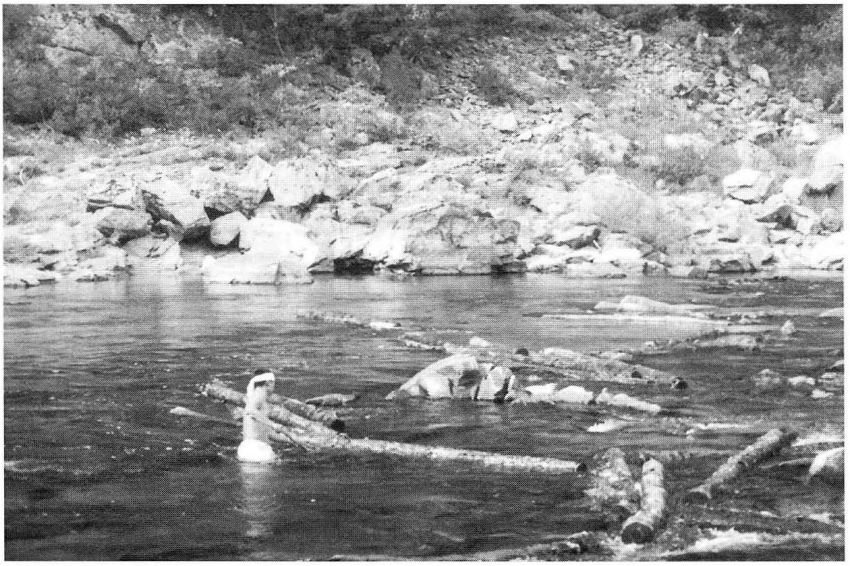


사진 16. 데미떼기

사진 17. 뗏목 나무 코 뚫기

사진 18. 강다리 만들기

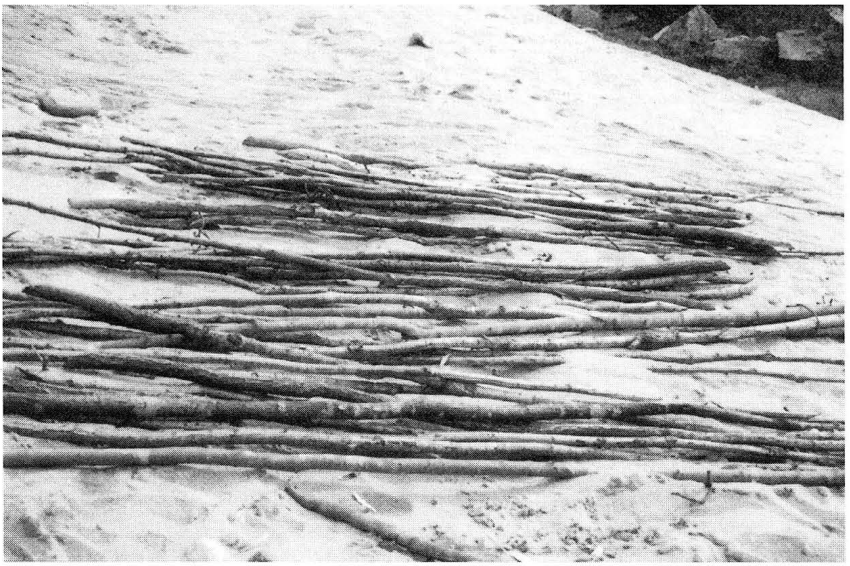


사진 19. 둔테가지

사진 20. 뗏목 엮기

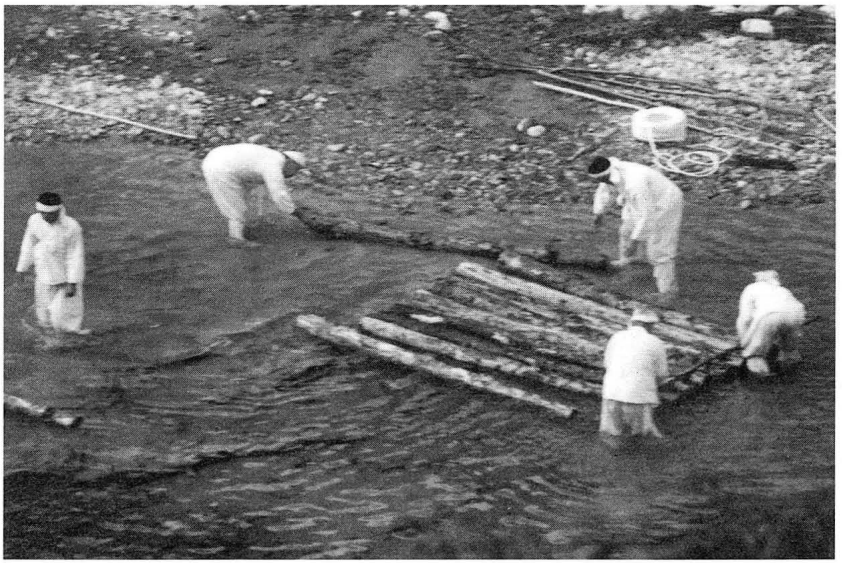


사진 21. 뗏목 엮기(만들기)

사진 22. 강치성

사진 23. 뗏목 출발 준비

사진 24. 뗏목 운행

사진 25. 주모와의 만남

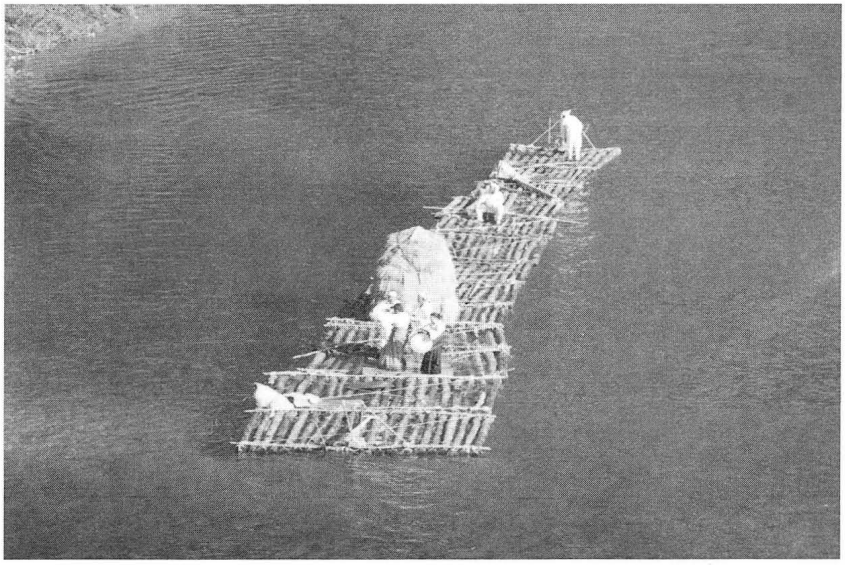


사진 26. 뗏목 위에서 주모와 놀이

편집을 마치면서……

우리 고장 인제 지역은 옛부터 산림자원이 풍부하여 소양강 수로를 이용하는 뗏목으로 서울 궁중에 건축재료와 연료를 공급해온 산림산업의 발달 · 발원지로서 영조대왕 이전에 만들어진 황장금표가 바로 이를 뒷받침해 주고 있다.

이렇듯 우리 선조들은 슬기로움과 지혜로서 주위의 여건에 따라 각기 조화를 이루며 그 시대를 살아왔다.

그러나 산업화와 한강에 청평댐 등 각종 댐이 건설되여 물길이 끊어지고 1945년 민족분단을 맞으면서 뗏목 운송에 종사하였던 뗏목꾼은 모두 생업을 잃게 되었고 뗏목 생활사는 멀리 자취를 감추게 되었다.

또다시 6 · 25 전쟁으로 아픔을 겪게 되었고 그 후 외래 문화가 들어와 성행되면서 우리 전통문화는 그 주체성을 또다시 잃게 되었고 산업의 발달로 점점 멀어져 가고 있었다.

그러던 중 잊혀졌던 뗏목 재현이 1985년 제3회 강원도 민속경연대회에 출전하기 위하여 생존자들의 고증으로 발굴되여 그 모습을 드러내며 뗏목 생활사의 산촌 민속문화를 전승시키는 계기가 되었다.

그 후 또다시 사장되어 오다가 오늘에 이르러 그 아쉬움을 애석하게 생각하던 중 우리 문화원에서는 용기와 희망을 갖고 방법과 수단의 지혜를 모아 재연에 이르게 되었고 그 바탕 위에 영상기록과 문헌으로 "인제 뗏목" 사료집을 증보판으로 편집하여 발간하게 되었다.

이번 일로서 인제 뗏목의 민속학이 완전히 확고하게 정립되었고, 민속학 연구의 새 지평을 펼쳐 놓았으며, 아울러 그 생명력이 영원하리라고 굳게 믿어진다.

2002. 12.
이 만 철

◇ 표지 설명 ◇

2002년 10월 4일 인제합강정(합수머리)에서 재연하는 인제 민속사의 대표적인 "인제 뗏목" 운행 재연 사진이며 모두 13동가리로 길게 엮어진 뗏목이 웅장하게 조화를 이루고 있다.

인제뗏목(증보판)

발행인 : 방 효 정
편집인 : 이 만 철
발행처 : 인제문화원
전 화 : (033) 461-6678
인쇄처 : 책과 마음(02)2277-0762
인 쇄 : 2002. 12. 10
발 행 : 2002. 12. 15

《비매품》

이 책은 국고지원금을 받아 발간되었습니다.