

인제 뗏목과

뗏목아리랑



(사) 인제 뗏목아리랑 보존회

인제 땃목과
땃목아리랑

(사) 인제 땃목아리랑 보존회

1. 머리글

강원도 지역은 예나 지금이나, 우리나라에서는 산이 많고 물이 많은 곳으로 유명하여 왔다. 그와 같이 산과물이 많은 곳이라 자연히 나무가 무성하였고, 그렇기 때문에 우리 민족에게 엄청난 임산자원(林産資源)을 제공하는 원천이 되었던 것이다.

1940년대 까지만 하여도 우리나라 대부분의 건축물들은 나무를 이용하였으며, 음식물을 조리하여 먹는 연료도 거의 나무를 사용하였다. 그래서 수도인 서울에서는 많은 건축 재목과 불 땔나무가 꼭 필요하였고, 이 수요를 충족하기 위하여 그 인근 지역에서 땔나무는 일부 구할 수는 있었으나, 건축 재목은 한강의 물길을 이용하여 강원도 깊은 산골에서, 벌채하여 뗏목으로 엮어 운반되어 온 것을 사용하는 것이 주요한 공급원이 되었다.

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

강원도 지방에서도, 태백산맥의 설악산을 낀 인제 지역과 오대산을 낀 평창·영월 지역이, 가장 수목이 울창 하였으며 그와 함께 나무들을 서울로 운송하는데, 절대적으로 필요한 수로(水路)를 제공하여주는 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 물이 많을 때에는 흐름이 빨라 3~4일이면 서울에 도착하였다니, 그 운반 속도도 그 당시로서는 대단히 빠른 것이며, 따라서 목재 운송량도 대단히 많았다고 할 수 있다.

강원도에서도 인제 합강(合江)에서 엮어 서울로 내려 갔던 인제 뗏목은, 1943년 청평댐이 건설되어 수로가 끊기기 전까지는 목재 운반 량도 많고, 나무의 질도 좋았기 때문에 아주 유명한 것이었다. 그러나 우리나라가 근대화 되면서 한강에 각종 댐이 건설되어 물길이 끊어짐과 동시에, 자동차·기차 등의 교통수단이 발달하자 뗏목은 자취를 감추기 시작하였다.

2. 인제 뗏목 학술조사

인제 문화원에서는 인제지역의 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. 그러기 위해서는 과거

뗏목운행에 종사하였던 뗏사공 경험자들이 생존해 있을때 해야지, 그분들이 돌아가시면 불가능하기 때문에 서둘러서, 학술조사단을 구성하게 되었던 것이었다. 당시 인제지역에 생존해 계시는 뗏사공 경험자 분들이 6분 계셨고, 춘천에 5분 모두 11분이 계셨기 때문에, 그분들의 생생한 증언을 들어 뗏목인생의 생활상과 인제 뗏목의 역사를 조사했던 것이다.

당시 조사단 구성 현황

조 사 단 장 : 최복규 강원대학교 박물관장

조사위원장: 최승순 강원대학교 교수

박민일 강원대학교 교수

심용섭 강원도 문화재 전문위원

조 사 원 : 류근철 강원대학교 박물관 연구위원 등 4명

강원대학교 학생 5명

※모두 13명으로 구성 하였음

조사내용은 1985년 1월~3월 (뗏목에 대한 문헌조사, 전설수집, 뗏목운행 경험자들을 찾아 증언청취 녹음 등)이고, 3월 22일부터는 인제지역의 지리적인 답사 등 인제뗏목에 대하여 필요한 관련분야 들을 조사 하였다.

이러한 학술조사에 기초하여 인제군과 인제문화원에서는 1985년 6월 14~15일에 실시되었던 “강원도 민속경연대회” 에서 (인제 뗏목)이란 명칭으로 출연하여 최우수상을 수상하기도 하였다.

1985년 당시 뗏목은행 경험자

金桂根(당시 88세)	林一男(당시 74세)
孫龍仁(당시 73세)	沈漢浩(당시 66세)
宋泰益(당시 65세)	朴海順(당시 61세)
춘천 李太順(당시 71세)외 4명. (이상 11명)	

3. 뗏목의 역사

뗏목이란 떼에서 파생되어 나타난 말인데, 떼는 나무 토막이나, 대나무 토막, 풀 따위를 엮어 물 위에 띄우는 구조물의 명칭이며, 뗏목은 나무토막을 엮어서 만든 떼를 말 한다. 이 뗏목은 과거 도로가 발달하지 못하고 운송수단이 형편 없었을 때, 육상(陸上) 보다는 수상(水上) 운반 수단이 훨씬 유용한 것으로 취급되던 시기에 사용 되었던 것이다. 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. 남아프리카 서해안 지역에서는 갈대 다발을 묶은 풀 떼가 있었으며, 이집트는 파피루스로 만든 것, 중국에서는 쇠가죽을 통째로 주머니 같이 만들어, 나무 틀을 엮어 밑에 매달은 가죽 뗏목이 있었다. 특히 중국 양자강에서는 뗏목 위에 밭을 만들어 경작하고 닭·돼지를 사육하는 큰 것들도 있었다고 한다.

고고학에서는 사람이 떼를 이용 한 것은 구석기·신석기 시대부터 이용한 것으로 연구되고 있다.

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

특히 우리나라의 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 한양은 한강이 옆에 있어 강원도 골짜기의 임목자원을 실어오기에 좋은 곳이기 때문에, 장안의 모든 궁궐이나 양반들의 집을 건축하는데 없어서는 안 될 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)옛 절터의 뒷축대에 (黃腸禁山 自西古 寒溪 至東界二十里)라고 새겨져 있고 (사진-21) 이 금표는 그 일대의 좋은 소나무는, 궁중에서 필요로 할 때 용재로 쓸 것이므로 벌목하거나, 함부로 이 산에 들어가지 말라는 표시인 것이다.

아직도 인제군에 보호수(保護樹)로 지정하여 관리 하고있는 소나무가, 300~500년 된 것이 북면 한계리에 2그루 있는데, 각각 높이 19m, 지름2.4m, 둘레7.6m. 와 높이20m, 지름 0.9m, 둘레2.8m 되는 소나무가 있고, 이와비슷한 소나무는 남면 갑둔, 신남리에 1그루씩, 인제읍 가아리에 1그루, 서화면 서화리에 1그루가 있다.

4. 인제 지역의 산림과 그 역사

인제 지역은 오랜 역사 동안 사람의 손길이 거의 미치지 않았던 곳으로, 북면 설악산(해발 1,707.9m). 기린면 방태산(해발 1,435m). 개인산(해발 1,323.9m). 북면 대암산(해발 1,304m), 서화면 향로봉(해발 1,293m), 칠절봉(해발 1,172m), 응봉산(해발 1,172m) 따위의 높은 산이 우뚝 우뚝 솟은 태백산맥과 그 가지산맥인 동북쪽의 금강산맥, 동남쪽의 오대산맥 일대에는 원시림에 가까운 수목이 울창하였다.

우리나라의 산림은 고려조까지 인구가 적고 무성하여, 산림을 이용한다는 것보다 생활의 장애물로 취급되었다. 그러나 고려 초에는 땀나무를 너무 많이 사용하게 되자 벌목을 금지 하는 사실이, 고려사(高麗史) 현종(顯宗) 4년(西紀 1013년)의 기록에 보인다. 즉 예서에 기록하기를 한 그루의 나무를 벨 때라도 그 시기를 고르지 않으면 효도를 잘못하는 것과 같고, 또한 사기(史記)에 기록하기를 소나무·잣나무는 모든 나무 중에 최고로 귀중하다 하였는데, 최근들어 백성들이 소·잣나무를 벌목하는데 그 시기를 택하지 않는 자가 많다 하니, 지금부터는 관청용이 아니면 시기를 위반하여 소·잣나무를 베는 자는 모두 엄단할 것이다. 라는 기록들이 있다.

5. 인제 뗏목의 사라짐

우리나라의 뗏목은 오랜 세월동안 사람의 일상생활에 없어서는 안될 만큼 중요하였다. 다시 말해서 뗏목의 용도는 떼를 타고 고기를 잡을 때 강을 건널 때 짐을 실어나를때, 건축 목재를 뗏목으로 띄어 춘천 또는 서울로 운반할 때 등 다양하게 이용되었다. 그러나 고도 산업화의 영향에 따라 그 자취를 감추기 시작하였다. 1943년 청평댐 과, 1967년 의암댐이 건설되면서 서울로 띄워가던 뗏목이 사라지고, 1973년 소양댐이 건설되면서 춘천으로 가던 뗏목이 영 영 끝을 보게 되었다. 이렇게 뗏목이 없어지자 뗏목을 운전해 돈을 벌며 생활해오던 뗏사공(뗏꾼)들이, 직업을 잃고 다른 직종을 찾게 되었다.

6. 뗏목아리랑 그 세계(世界)

과거 뗏사공(뗏꾼)들이 오랜 세월동안 그들의 고달픈 인생살이의 애환을, 노래에 담아 표출하던 것이 “뗏목아리랑” 이다. 뗏목을 강물에 띄워 운전해 갈 때는 위험하고, 힘들고, 외롭(孤獨)고, 때로는 배고프고, 잠자고 싶고, 이와 같은 인생살이가 계속되면서 자연스럽게 그들의 애환(哀歡)을 노래로 흘러 나왔던 것이다.

7. 인제 뗏목아리랑 가사

뗏사공(뗏군)은 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 내기위해 알게 모르게 노래를 불렀고 또 불리워졌다. 떼 운행이라는 그 운행을 통해 부르고 불리워진 노동요(勞動謠) 그것이 바로 “뗏목 아리랑”이다. 그 가사(歌詞) 2편을 소개하면 다음과 같다.

“뗏목아리랑”은 후렴을 먼저 부르고 본 절을 부른다.

뗏목 아리랑 (1)

1. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
우수나 경칩에 물 풀리니 합강정 뗏목이 떠내려가네
2. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
창랑에 뗏목을 띄워노니 아리랑 타령이 처량도 하네
3. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
도지거리 주모야 슬 거르게 보매기 여울에 떼 내려가네

“보매기”란 “보막이”인데, 논에 물을 대거나 필요한 다른 곳으로 물을 막아, 옆으로 돌려 물이 빠지도록 한 시설 즉 보(洑)를 말한다

4. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
뗏목에 서방님이 좋다더니 포와리 신연강이 아직일세
5. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
앞사공 뒷사공 조심하게 포와리 물사품이 치솟는다
6. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
쾌괭이 포와리 다 지나니 덕두원 썩쟁이가 날 반기네
7. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
합강정 뗏목이 많다더니 경오년 장마에 다 풀렸네
8. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
놀다가오 자고가고 잠자다가오 보름달이 다지도록 놀다 가오
9. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
놀다가 갈마음은 간절한데 서산 낙조에 해 떨어지네

10. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
십년에 강산이 변한다더니 소양강이 변 할 줄 뉘 알았나
11. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
뗏목을 타고서 슬잔을 드니 만단의 설음이 다 풀리네
12. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
뗏목을 타고서 하강을 하니 광나루 건달이 손짓 하네
13. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
놀기나 좋기는 합강정 이요 넘기나 좋기는 거닐 고개
14. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
뗏목에 생활이 좋다더니 신식의 생활로 변해 졌네
15. 아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네
만나보세 만나보세 만나보세 합강정 정자로 만나보세

위의 “뗏목 아리랑” (1)은 젊었을 때 뗏사공 생활을 한 김계근(金桂根 인제군 상동리 당시 88세), 임일남(林一男 인제군 합강리 당시 74세), 박해순(朴海順 인제군 상동리 당시 61세)

씨로부터 채록(採錄)한 것으로, 가락은 거의가 “강원도 아리랑” 조이다. 기본 음수율(音數律)은 3·4조 ~ 4·4조, 전 15연(聯)으로 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(詩)나 노래를 짓는 다거나 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.

따라서 한·원(恨·怨)과 애조(哀調)로 직조(織組)되어 있는 “땃목 아리랑”은 고(苦)는 낙(樂)으로, 애(哀)는 환(歡)으로 바꾸려는 의지와 소망이 표출되어 있다고 조명할 수 있다.

땃목 아리랑 (2)

땃목 아리랑(2)는 이태순(李太順 춘성군 신북면 율문리 당시 71세)옹이 땃사공 생활을 할 때 불렀다고 하며, 1연 4행, 전10연으로 되어있다.

땃목 아리랑(1)과 비교해 보면, “아리아리 쓰리쓰리 아라리요 아리아리 고개로 넘어가네. 봉의산 정자는 구경정자 소양강 정자로 만나보세” 1연만 다르고 나머지 9연은 모두가 같은 내용이다. 그리고 그 외 6연은 당시 땃사공 생존자인 (孫龍仁, 朴海順)옹께서 가사를 새로 지었다고 박해순 옹께서 말씀 하셨다.

8. 일 화 (逸話)

땃사공 등에 얽힌 일화(逸話)가 적지 않으리라 예측되면서도, 증언하는 땃사공 들이 공개 할 것을 꺼리기 때문에 여러 가지 일화를 찾아내지 못하였다. 특히 흥미진진한 “씩쟁이” (遍歷)에 얽힌 생활사적(生活史的)인 이야기는 더욱 피하려고 했다. 그러나 그들이 들려주는 한도(限度) 있는 일화를 모아보면 다음과 같다.

(1) “씩쟁이” 와의 수작(酬酌)

뗏사공들은 색주가(色酒家)에 있는 들병장수·갈보(蝸甫)들을 “씩쟁이” 라고 불었다. 썩쟁이라는 말은 경기도 (미음)에 있는 “석정(石貞)네” 라는 주막집에서 따온 것으로 통상 “씩쟁이, 썩재이, 썩정이” 라고 불렀다고 한다.

왜 썩쟁이라고 불렀느냐는 물음에, 인제 ~ 서울 간에 (미음)의 석정네 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 되어버렸다고 한다.

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

씩쟁이 - “씩은쟁이” 와 같은 천한사람, 육체와 정신이 다 썩어빠진 사람, 또는 육체와 육체를 섞은 사람으로 해석된다.

즉 썩은(肉) 과 섞은(混) 그것을 모두 합친 사람을 뜻한다.

그렇다면 너무나도 재미있는 느낌이 있고, 의미가 분명하며, 어감(語感) 마저도 맞아 떨어지는 낱말이 아닐 수 없다.

뗏사공들이 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.

(2) 주막집

인제(합강리)에서 서울(노량진)까지 썩쟁이가 있는 주막집은, 춘성군 신북면 윗 샘밭에 있는 “도지거리”, 춘성군 서면 의암댐 근방의 “덕두원”, 경기도 양주군 북한강·남한강이 합수되는 근방의 “미음”, 경기도 양주군 팔당댐 근방의 “팔당”이며, 그중에서도 강원도의 “도지거리” 주막집 과 경기도의 “미음” 주막집은 (썩쟁이)로 가장유명 하였다고 한다.

(도지거리 주모야 술 거르게) 라는 가사가 뗏목 아리랑에 담겨 있듯이 “도지거리”는 인제(麟蹄) ~ 춘천(春川) 간의 마지막 통과 주막이고, “덕두원”은 춘천 제1소양교 밑인 종착지(終着地)이기 때문에 유명할 수 밖에 없었다고 한다.

경기도의 “미음” 주막은, 썩쟁이가 가장 많은 곳으로 보통 8~9명이 항상 있었다고 한다.

9. 여울 및 천수(淺水) 통과

(1) 위험한 여울

인제-춘천 간에는 위험한 여울이 17곳이 있다. 합강리 앞여울 (첫돌바우·시루바우), 남북리 앞강 평의여울(송곳돌·비투리), 가로리(쇠목여울), 관대리(쾌괭이여울), 대흥리 앞(사십이여울),

대흥리 밑(마른여울), 수산리(쥐젓여울 · 까치여울 · 작은포와리 여울 · 큰포와리여울 · 우지아우여울 · 거무여울 · 개여울), 사전리 밑(망태여울), 춘성군 내평리(내평리여울) 등이 있다.

이 중에서 가장 무섭고 험난한 여울은(큰포와리 여울)이다. 일명 (호랑이 여울) 이라고도 하며, 짐채만 한 물 더미가 머리 위를 지나가기 때문에, 그 물 속을 빠져 나가야 함으로 자칫하면 물길에 휩싸여 익사하거나, 석벽에 부딪혀서도 죽는 수가 있었다고 한다. 따라서 이런 사고의 경우 뗏목은 어김없이 난파(難破) 되곤 하였다.

춘성군 신북면에 사는 이태순(李太順)님은, 22세대 인제에서 춘천까지 뗏목을 타고 운전해 가던중, (큰 포와리)에서 사고를 당하고 난 뒤에는 뗏목일을 그만 두었다고 함

(2) 천수(淺水) 통과

춘천-서울 간에는 험난한 여울이 별로 없어 뗏목운행에 큰 어려움이 없었다. 그러나 청평댐 근방의 “잔여울” 을 지나고 “고래이” 를 지날때는 그곳 동리 사람들에게 통과비(通過費)를 내야 했다. “고래이” 는 그 일대가 물이 얇아 통과하기가 어려웠다. 이와 같은 사정을 안 “고래이” 사람들은 물 밑의 모래를 깊게 파서 뗏목이 무사히 통과할 수 있도록 만들어 놓고, 그

뗏가로 돈을 받았다. 이른바 골 친 값이다. 이것은 강주인한테서 받아내지 못하는 뗏사공의 자비부담 이었다.

10. 공 가 (工價)

뗏사공 사회에서는 노임(勞賃)을 “공가(工價)” 라 했다. 어디에서 연유된 말인지 알지도 못하면서 그저 “공가” 라고 했다. 아마 “뗏사공” 의 노임이라고 하여 붙인 명칭인 것 같다.

춘천~인제 간의 “공가” 는 일제치하에서 광목 한통을 살수 있는 5~6원이었고, 춘천~서울까지는 30~35원이라고 하는가 하면, 군수(郡守) 월급이라고까지 과장하기도 한다. 이 때 쌀 한 말에는 1원 5전 이었다고 한다.

한편 춘천~서울행 뗏목은 목상이나 · 강주인을 잘 아는 뗏꾼만이 떼를 탈 수 있었다고 한다. 아무리 떼를 잘 운전 한다 해도 이들을 잘 알지 못하면, 서울행 승별(乘筏)을 할 수 없기 때문에 중개인 같은 사람을 사이에 넣거나, 뇌물을 주어야 뗏목을 탈수 있었다고 한다.

11. 귀 향 (歸鄉)

뗏사공들은 뗏목을 춘천이나 마포·노량진까지 무사히 도착시키면, 강주인(江主人)은 이를 확인한 후 “공가” 를 지불한다. 이때의 기쁨은 말할 수 없이 자기가 제일인 것만 같았다고 회고한다.

현금을 손에 쥐 뗏사공 들은, 시장에서 광목이나 가사(家事)와 처자(妻子)들에게 필요한 물건을 사가지고 동대문 안에 있는 여인숙(旅人宿) “박한복네 집” 으로 가서 하룻밤을 잤다.

다음날 기차나·버스 편으로 춘천까지 온 다음 이곳에서 부터는 대개 걸어서 인제의 집까지 왔다고 한다. 서울에서 인제까지 걸어서 오는 경우도 있었는데, 이때는 밤·낮 4일이 걸렸다고 한다.

썩쟁이와의 농탕질이나, 투전(鬪錢)으로 돈을 다 날리고 걸어서 올 때가 한·두번이 아니라고 하면서도, 뗏사공들은 스스로를 평가절상하는 것을 잊지 않는다.

수많은 고락(苦樂)과 애환(哀歡)이 담긴 뗏꾼 생활도, 개화(開化)로 청평담과 의암담이 생기면서, 서울행 승벌(乘伐)이 끊겼고, 소양강담이 생김으로서, 인제의 뗏사공들은 그들의 직업을 잃고 다른 직업을 찾아야 했다.

뗏목인생의 역사를 당시 뗏사공 경험자들로부터 생생하게 들을 수 있었고, 특히 오랜 세월 뗏사공 경험을 한 김계근(金桂根) 옹과 임일남(林一南) 옹의 회고담(回顧談)으로, 당시 뗏목 운행의

처음과 끝을 잘 알 수 있었음은 참으로 다행스러운 일이 아닐 수 없다.

12. 맺음 글

인제 뗏목의 전성기는 고려가 망하고, 이씨조선이 들어서면서, 수도를 개성에서 서울(한양)로 옮기면서, 궁궐과 관청 양반·백성들의 가옥을 짓는 목재를 공급해 주던, 큰 운반수단 중의 하나로서, 각광을 받았었다.

그래서 인제 지역에서 벌목된 각종 목재를 소양강·북한강 물줄기를 타고, 서울까지 운반 하였던 뗏목 산업은 조선왕조와, 당시 우리 민족의 사회적인 변화나 발전과도, 밀접한 관계를 가졌던 것으로 볼 수 있겠다.

그 뒤 30여년간 이상 뗏목운행이 자취를 감추고, 이에 종사 하였던 사람들도 다른 직업으로 전업하거나, 세상을 떠나 뗏목에 관한 사실을 증언하여 줄 사람이 서서히 없어지고 있는중에, 인제군과 인제문화원·주민들이 합심하여, 뗏목 산업과 그와 결부된 당시 사람들의 생활습속(生活習俗)을 복원시키려는 노력이 모아져, (강원대학교 박물관 연구진)에 의뢰하여 인제군민과 함께, 과거 인제뗏목의 역사를 조사하고, 보고서를 작성할 수 있었음은 천만 다행이다.

그 후 인제주민들은 인제 뗏목을 연구함은 물론, 민속으로 승화시켜 뗏목놀이로 구성하여, 1985년도 강원도 민속예술 경연대회에 나가서 시연한 결과 최우수상을 받았고, 전국 민속 예술 경연대회에 출연하여 호평을 받기도 하였다.

땃목 아리랑 악보 (1)



아 리 아 리 쓰 리 쓰 리 아 라 리 - 요 -



아 리 아 리 - 고 개 로 - 념 - 어 가 네



우 수 나 경 칩 에 물 - 풀 리 - 니 -



합 강 정 - 땃 목 이 - 떠 내 려 가 네 -

인제 땃목아리랑은 (후렴) 먼저 노래하고, (본절)을 부른다. (후렴)은 15절 모두 가사가 같고, (본절)은 모두 다르다. 악보 (가락)은 14절까지는 모두 같고, 15절은 악보(2)와 통상 같은 (음)으로 노래하는 습속이 있다.

땃목 아리랑 악보 (2)

창랑에 땃목을 띄워 놓 - 으니

아리랑 - 타령이 - 처량도 하네 -

(악보2)는 짝수 가사의 (본절) 앞부분을 노래 부를때, (음)을 높여 부른다. (예; 창랑에 땃목을) 가사를 높여 부른다. (짝수 란 : 2 · 4 · 6 · 8 · 10 · 12 · 14절을 말한다)

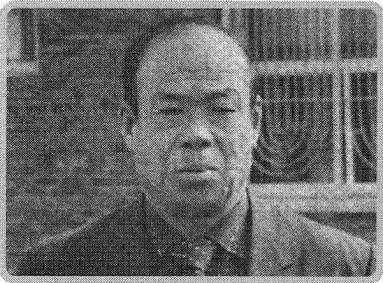
뗏목 운행 경력자



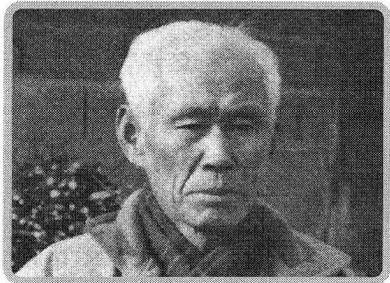
김계근 님 (25년)



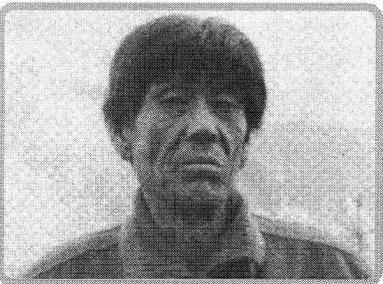
임일남 님 (15년)



손용인 님 (15년)



심한호 님 (11년)



송태익 님 (8년)



이태순 님 (4년)

땃목 관련 화보



1. 산치성 드리는 장면



2. 산치성 후 첫 벌목(도끼만 사용)

뗏목 관련 화보



3. 마이산에서 벌목(1930년대)

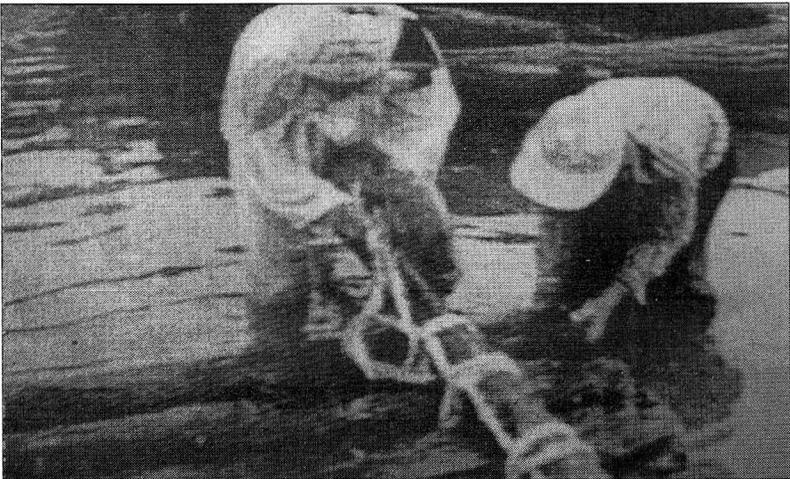


4. 줄을 매어 운목하는 모습(하산)

뗏목 관련 화보

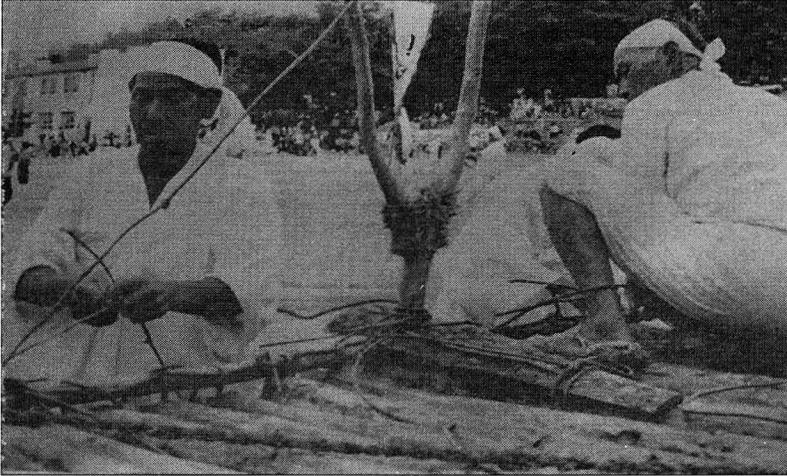


5. 목도를 이용한 통나무 운반

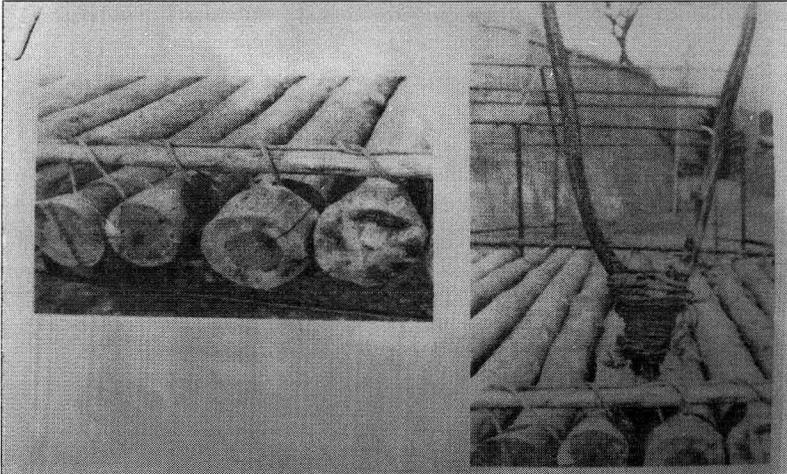


6. 뗏목을 엮는 모습

뗏목 관련 화보



7. 강다리를 세우는 모습(그레를 거는 것)

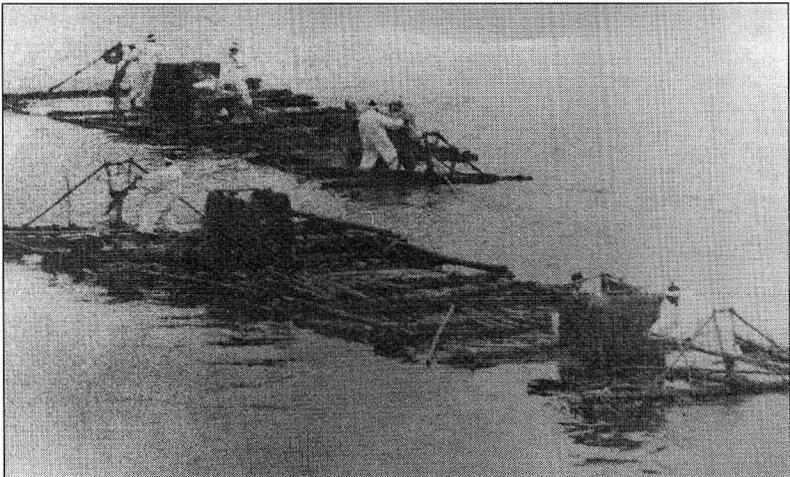


8. 완성된 뗏목의 앞부분 9. 강다리를 세운 모습

뗏목 관련 화보

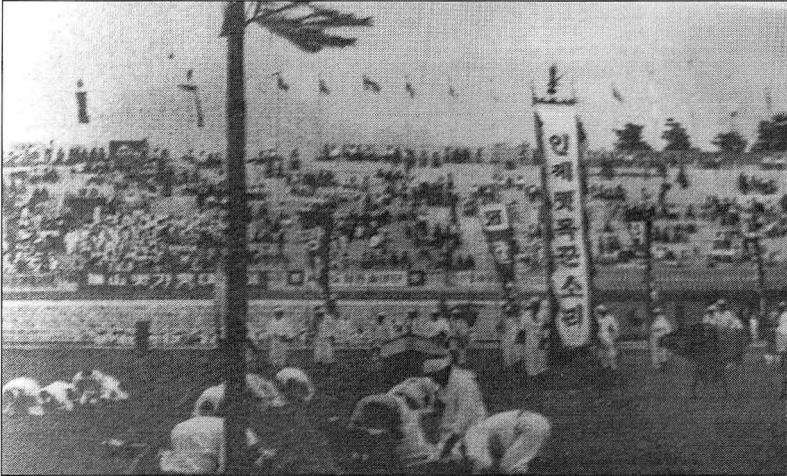


10. 강치성 드리는 모습

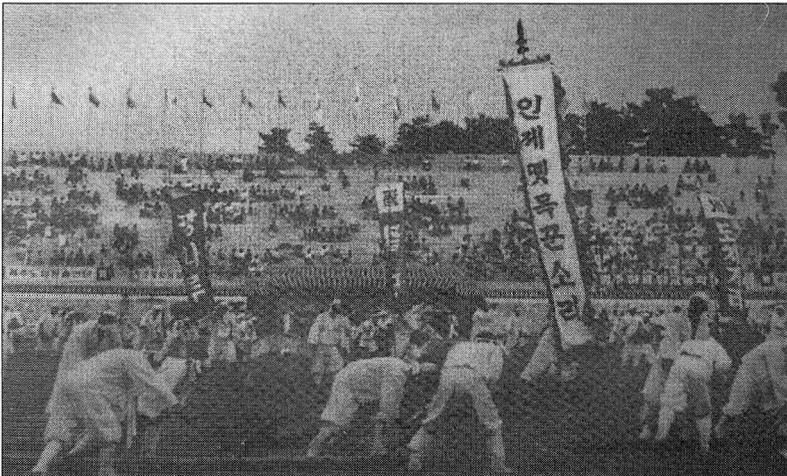


11. 운행중인 뗏목(2바닥)

땃목 관련 화보

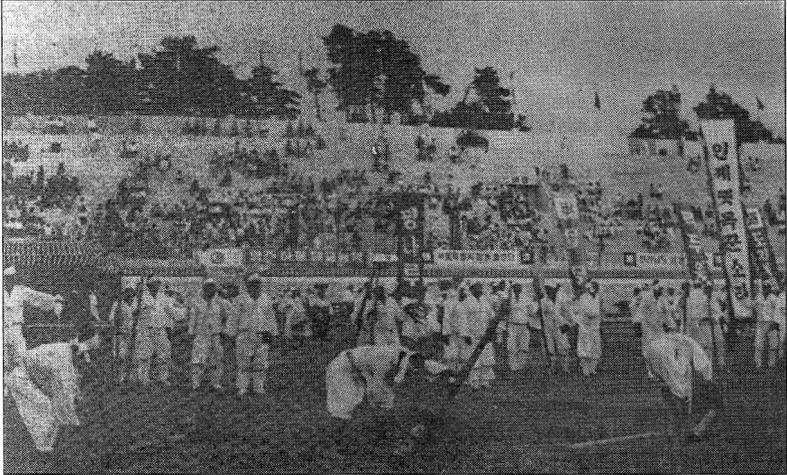


12. 강원민속경연대회에서 시연모습(산치성)

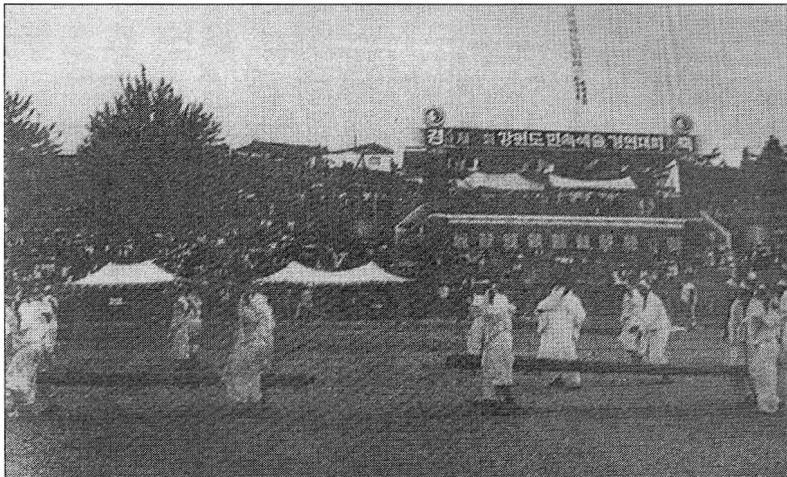


13. 전국민속경연대회에서 시연모습(목도줄 매기)

땃목 관련 화보



14. 전국민속경연대회에서 시연모습(가지치기)

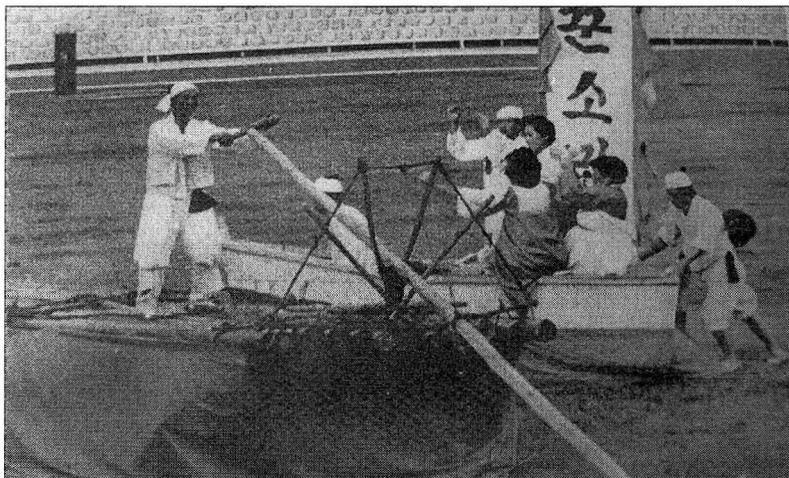


15. 강원민속경연대회에서 시연모습(목도 운반)

뗏목 관련 화보



16. 강원민속경연대회에서 시연모습(뗏목 운행)

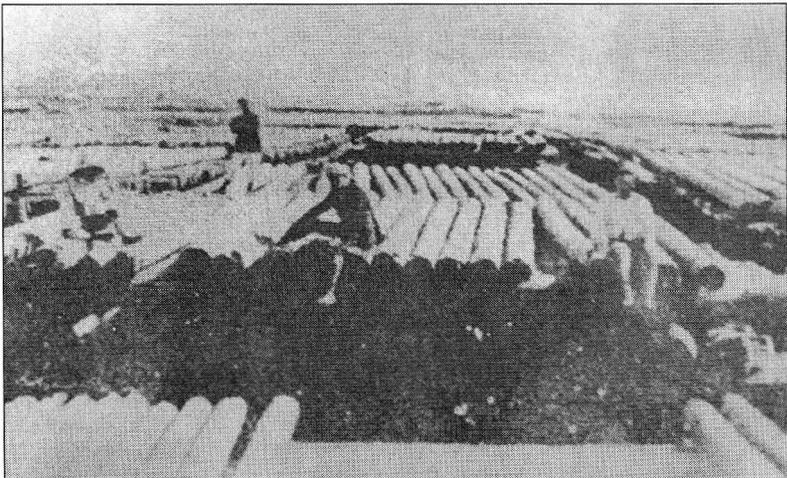


17. 운행중인 뗏목에 올라간 썩쟁이들

뗏목 관련 화보

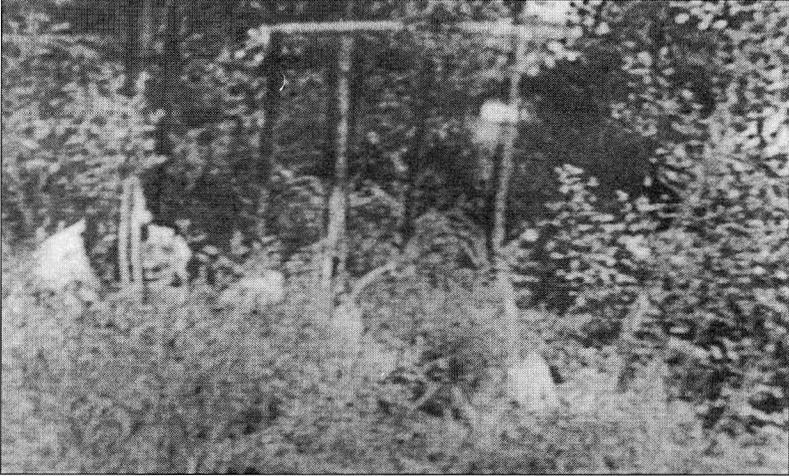


18. 뗏목 위에서 씨쟁이와 어울리는 뗏꾼

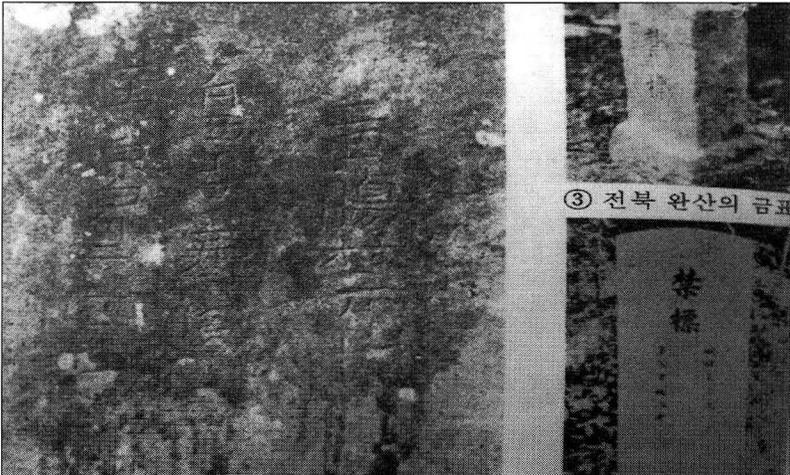


19. 뗏목이 목적지에 도착하여 쌓여있음

땃목 관련 화보



20. 산판꾼들이 산에서 벌목하는 모습



21. 한계리 황장금표와 전북 완산의 금표

편 집 | (사) 인제 뗏목아리랑 보존회
강원도 인제군 인제읍 인제로140번길48-12

인 쇄 | 2016년 11월 21일

발 행 | 2016년 11월 28일

발행처 | (사) 인제 뗏목아리랑 보존회
