

| 해양논평 |



군선(화가 : 최덕휴)

바다에서 역사를 보다

| 김주식 | 한국해양전략연구소 선임연구위원

kjoosik@hanmail.net

역사를 서술하는 것은 역사가의 “신념어린 행동이며”(Charles A. Beard), “모든 사람은 각자 자기 방식대로 역사를 쓰는 법”이다(Carl Becker). 이런 까닭에 역사를 서술하거나 이해하는 데 정답은 없다. 역사학의 이론이 무수히 많고, 역사학계에서 논쟁이 끊임없이 나오고 있으며, 새로운 방법론이 계속해서 나타나는 것은 이 때문이다.

역사를 바라보는 준거의 틀은 여러 가지가 있을 수 있으며, 역사는 그 틀에 따라 정치외교사, 사회경제사, 문화사, 사상사, 과학사 등 여러 분야로 세분된다. 그런데 육지나 해양처럼 인류가 활동하는 공간도 큰 범주로서 준거의 틀이 될 수 있다. 전자는 일반적으로 역사로 불리고 있는 육지사이며, 후자는 아직까지 우리에게 생소한 해양사이다.

서양의 역사에서는 아테네와 로마의 해양제국, 바이킹시대, 대항해시대, 세계적인 해상제국으로서 대영제국, 현대사를 결정지은 세계대전의 해상전쟁, 신해양시대 등 해양과 관련된 용어를 쉽게 찾아 볼 수 있다. 이것은 해양사와 육지사가 서양의 역사에 적절하게 혼합되어 있음을 뜻한다.

이에 비해 우리의 역사에는 해양과 관련된 용어가 아주 드물게 나타난다. 우리의 역사는 선사시대나 신화의 시대부터 오늘에 이르기까지

거의 육지를 중심으로 한 역사로 점철되어 왔으며, 해금정책과 쇄국정책이라는 용어가 오랜 기간동안 해양 활동을 짓눌러 오기도 했다. 그러나 해양을 준거의 틀로 삼으면 몰랐던 사실을 알 수 있을 뿐만 아니라 우리의 역사가 달리 보일 수도 있다.

삼국시대까지는 선사인들과 백제인들의 해양활동이 돋보인다. 울산 반구대의 암각화, 해안과 섬 그리고 일본에서 발견되는 고고학적 유물들은 선사인들의 해양활동무대가 한반도 전체는 물론 바다 건너 일본에까지 확대되었음을 보여주고 있다. 백제인들은 남해를 건너 탐라를 영토로 편입했으며, 문화와 기술을 바다 건너 일본으로 전파하고 지배층이 되기도 했으며, 심지어 '백가제해(百家濟海)'와 '요서경략(遼西經略)'에 대한 기록이 여러 중국 사서에 나타나고 있다. 이러한 점들은 백제가 해양국이었음을 뜻하며, 정약용이 삼국 중 백제가 가장 강성했다고 논평한 것은 바로 이러한 까닭이다.

9세기 전반기는 우리 민족이 해양활동을 가장 활발하게 했던 시대인데, 이는 신라 말기의 난세에 장보고라는 걸출한 해양위인이 등장한 덕분이었다. 장보고는 수군진이었던 청해진을 기지로 삼아 서남해역의 해적을 일소하고 한반도 주변의 제해권을 장악하였다. 이어서 그는 도당 생활의 경험과 재당신라인의 인적 네트워크를 이용하여 나·당·일 삼국을 오가는 해상무역을 독점하였으며, 결과적으로 해상실크로드를 남중국-북중국-신라-일본까지 확대시켰다. 중국 산둥반도의 영성시에는 장보고가 세웠던 법화사가 복원되어 있을 뿐만 아니라 중국인들이 장보고기념관과 동상까지 세워놓았다. 일본 교토의 적산선원은 장보고를 신라명신으로 모시고 있으며, 그의 이름 중 한 자를 바꾸어(保→寶) 재물신으로 간주되고 있고, 사업하는 사람들이 그가 그려져 있는 부적을 이용하기도 한다. 우리나라 위인 중에서 중국과 일본에서 동시에 추앙되고 또한 사당에 모셔져 있는 것은 장보고뿐이다.

1231년 몽고군이 고려를 침략하였다. 고려 정부는 1년 후인 1232년에 강화도로 천도하여 1270년까지 항몽투쟁을 했으며, 항복한 이후에는 삼별초가 1273년까지 강화도-진도-탐라 순으로 해상이동을 하면서 항몽투쟁을 하였다. 몽고군이 아시아는 물론 유럽까지 정복활동을 하는 과정에서 40년이 넘도록 패배시키지 못한 나라는 고려가 유일하였다. 바로 이 점 때문에 전쟁 이후 원나라의 고려정책은 다른 정복국들과는 달리 상대적으로 유화적이었고, 한편으로 고려를 존중하는 모습을 보였다. 고려가 40여 년 동안 버틸 수 있었던 것은 해양을 방어와 공격무대로 삼았기 때문이다.

1592년 20만 명의 일본군이 700척의 함선으로 바다를 건너 부산에 상륙함으로써 임진왜란이 시작되었다. 초기에 조선의 지상군은 연전연패했으며, 제대로 싸워보지도 못하는 경우가 허다했다. 그 바람에 오늘날처럼 고속도로가 나있는 것도 아니기에 오로지 오솔길이나 산길만을 이용하여 도보로 이동해야 했던 일본군은 부산에 상륙한지 20일 만에 서울을 함락시킬 수 있었다. 그러나 이순신이 지휘하는 수군은 여수에 있던 전라좌수영을 모기지로 삼고 전쟁 첫 해에 4차례 출동하여 10회의 해전에서 모두 승리하였으며, 그 후에 전개된 일련의 해전에서도 계속 승리하였다. 백의중군 이후 이순신의 수군은 명량해전에서도 대승하였다. 특히 이 해전은 10대 1의 수적 열세와 칠전량 해전에서 참패한 지 2개월 후라는 시기의 촉박함을 무릅쓰고 거둔 대승이기에 세계 해전사상 유례가 없는 대승리로 일컬어진다. 여하튼 이순신이 지휘하던 수군은 제해권을 장악하여 일본군의 해상진격로와 해상보급로를 차단하였고, 지상군의 진격을 중지시키고 후퇴하게 만들었다. 결과적으로 조선 수군은 전세를 수세에서 공세로 바꾸었으며, 조선을 멸망 직전에서 구했고, 일본의 조선정복과 만주진출 야욕을 좌절시켰다. 이순신이 지휘하던 수군은 동북아시아 3국의 역사를 결정하는 데 주도적인 역할

을 했던 것이다. 이순신은 적국인 일본은 물론 서양에서도 세계적인 명장이자 인류의 귀감이 되는 인물로 평가되기까지 한다.

6·25전쟁의 모습도 바다에서 보면 달라 보일 수 있다. 전쟁기념관의 전시실이나 전사편찬연구소의 연구물들을 보면, 이 전쟁은 온통 지상전으로만 실시된 것처럼 보인다. 그러나 실제로는 23척의 항공모함을 포함하여 500척 이상의 유엔군 함정이 참전했으며, 미국 해군의 장병만 해도 연인원 160만 명 이상이 참전하였다. 지상군에 대한 대부분의 항공지원과 포지원은 해군에 의해 전개되었으며, 거의 모든 병력과 군수물자 및 구호물품이 해상으로 수송되었다. 한반도 해역 전체에서 제해권을 완전히 장악하고 해상작전을 전면적으로 실시했기 때문에 우리나라와 유엔은 지상전을 할 수 있었다.

한국 해군의 PC 701함 즉 백두산함은 북괴가 남침한 전쟁 발발일인 6월 25일 자정 무렵에 적의 무장게릴라 600명을 태운 1000톤급 무장수송선을 부산 앞바다에서 격침시켰다. 대한해협 해전으로 불리는 이 전투에서 백두산함이 승리하지 못했더라면, 이 무장게릴라들은 부산에 상륙하여 부산 전역은 물론 인근 지역까지 파괴활동을 하고 혼란을 일으켰을 것이다. 그리되면 우리는 부산교두보를 확보할 수 없었을 것이고, 나아가 미군과 유엔군의 한국 참전도 사실상 불가능하게 되었을 것이다. 미국 해군이 작성한 『전쟁일지(War Diary)』에는 이 해전에 대해 다음과 같이 기록되어 있다. “적선은 병력을 부산에 상륙시킬 의도로 북한 항구를 출항했음이 분명하다. 실제로 한국군이 부산을 무방비상태로 두고 서울 지역에 완전히 집결되어 있었기 때문에, 부산항을 잃었더라면 유엔군의 한국투입은 심각한 어려움을 겪었을 것이다.” 전쟁을 시작한 북한에 대해 우리가 반격하고, 전쟁을 계속 할 수 있게 하며, 또한 남한이 북한에 의해 점령되는 것을 막은 것은 해군이였다.

6·25전쟁 이후 우리나라는 반세기 만에 중강국이 되었고, OECD 가

입국이 되었으며, 심지어 강대국으로 발돋움하기 위해 노력하고 있다. 우리 민족이 세계에서 이처럼 두각을 나타내고, 이렇게 잘 살게 된 것은 역사상 최초라 해도 과언이 아니다. 그동안 우리는 원양어업을 전세계의 대양으로 확대해나갔고, 해운물류업을 발전시켰으며, 조선공업을 세계 최강의 수준으로 발전시켰다. 심지어 해양분야를 총괄하는 정부부처를 중국과 일본보다 먼저 창설하였다. 우리가 유사이래 가장 강력하고 부유한 국가로 발전하게 된 데에는 여러 가지 이유가 있었겠지만, 해양활동과 해양진출을 적극적으로 활발하게 전개한 것도 중요한 이유 중 하나로 들 수 있다. 우리 민족이 지금처럼 해양활동을 한 경우는 결코 없었던 것이다.

바다에서 역사를 보면 새롭고 흥미로운 사실을 알 수 있으며, 그 예로 거북선과 백두산함을 들 수 있다. 『난중일기(亂中日記)』에 의하면, 전라좌수영은 임진왜란이 일어나기 하루 전날인 4월 12일 해상시운전과 총통발사시험을 함으로써 사실상 거북선의 건조를 완료하였다. 그러나 함정의 경우 건조가 완료되었다고 하여 바로 운용하고 작전에 투입될 수는 없다. 함정요원들이 배치되고, 함 성능을 파악하고, 운용술을 익혀야 하며, 무장을 하고 식구와 식량 등 많은 군수물자를 확보하고 비치해야 하며, 최소한의 기간 동안만이라도 해상운용을 하여 추가로 정비하고 수리해야 할 부분을 찾아 작업해야 한다. 그런 연유로 거북선은 전쟁 발발 20여일 후의 1차 출전 때 참전하지 못하였으며, 그 대신 1달 반 후의 2차 출전부터 참전하였다. 거북선이 참전한 첫 해전이 옥포해전이 아니라 사천해전인 것은 바로 이 때문이다. 이후 거북선은 전쟁기간 내내 놀라운 활동을 하였으며, 일본 수군에게 이순신이라는 이름과 함께 공포의 대명사가 되었다.

제대로 된 전투함 한 척 없이 보조정 위주의 전력만 보유하고 있던 한국 해군은 1949년 6월 1일 군함건조기금각출운동을 시작하였다. 장교

는 월급의 1할, 병조장은 7분, 병조 이하는 5분씩 자진하여 각출하였다. 해군부인회에서도 장교 부인들이 손수 일을 하여 번 돈으로 기금의 일부를 보조하였다. 이 기금모금 소문이 돌자 일반인들이 호응해왔으며, 대통령도 보냈다. 이 기금으로 미국에서 구입한 백두산함은 1950년 태평양을 항해하여 4월 10일 진해에 입항함으로써 한국 해군 최초의 전투함이 되었다. 백두산함은 진해에 도착하자마자 취역훈련을 하고, 함정운용술을 익히며, 정비하느라 바빴다. 그러나 백두산함은 진해에 입항한지 2개월 반이 지난 전쟁 발발일에 대한해협 해전에서 승리하여 전쟁의 승패가 초전에 결정되는 것을 막는 데 중요한 역할을 하였다.

거북선은 조정의 도움 없이 이순신의 지휘 하에 전라좌수영의 장졸들이 합심하여 자체 건조한 함선이었으며, 백두산함은 국방예산이 아닌 해군 장병과 그 부인 및 국민의 성금으로 구입한 함정이다. 거북선은 임진왜란이 발발하기 하루 전날 건조가 완료되어 1달 반이 지난 후 출전하기 시작하였고, 백두산함은 전쟁이 발발하기 2개월 반 전에 구입되어 전쟁 발발일 즉시 출동하였다. 거북선은 초전부터 제해권 확보와 일본군의 해상진격로와 군수보급로를 차단하여 침략군의 지상군으로 하여금 철수하게 함으로써 전세를 역전시켰으며, 백두산함은 초기에 발생한 해전의 승리로 부산교두보를 확보하고 우리나라와 유엔이 전쟁을 지속할 수 있게 하였다. 거북선은 오늘날까지도 동서양에서 ‘세계 최초의 철갑선’과 ‘동양의 드레드노트함(Dreadnought)’으로 불리고 있으며, 백두산함은 한국에 대한 유엔군의 투입을 가능하게 해준 함정으로 미국 해군에 의해 평가되고 있다. 수군과 해군의 장병들이 합심하여 어렵지만 스스로 마련한 함선이 멸망 직전의 위기에서 나라를 구한 사례가 우리의 역사에서 422년 전과 64년 전 두 차례나 있었던 것이다.

우리 민족의 활동무대는 고구려가 멸망한 이후 한반도로 좁혀졌으며, 따라서 우리나라는 1300년 동안 반도국가로 존재해왔다. 병자호란의 사

례에서 알 수 있듯이 육지로 오는 적을 막지 못했을 때에는 항복을 하더라도 나라가 멸망하지는 않았지만, 한일합병의 사례에서 알 수 있듯이 바다로 오는 적을 막지 못했을 때에는 나라가 멸망하고 식민지가 되어버렸다. 또한 우리가 해양활동을 활발하게 했을 때에는 나라를 구하고 국위를 떨쳤을 뿐만 아니라 세계에서 존경받는 역사적 위인으로 서 해양위인들도 배출하였다. 이것은 역사가 우리에게 가르쳐주고 있고 또한 우리가 역사에서 배워야 하는 교훈이다. 게다가 반도국인 우리나라의 역사는 바다에서 역사를 보았을 때 비로소 육지사 일변도의 편향성에서 벗어나 균형을 이루고 또한 건강해질 것이다.

『해양담론』의 편찬과 발간이 우리가 미처 보지 못하였거나 간과해 온, 아니면 애써 외면해 온 역사의 속살들을 보기 위해 바다에서 역사를 바라보려는 노력을 시작하는 날로 자리매김하길 기대하는 바이다.

