

# Socotra 礁의 由來에 대하여

- 이여도와와의 관련을 덧붙여 -

鄭 公 炘\*

## 目 次

I. 序 論	IV. Socotra 礁의 位置
II. Socotra 礁의 語源과 汽船 Socotra 號	V. Socotra 礁와 航路
III. Socotra 礁의 命名	VI. Socotra 礁와 이여도
	VII. 結 言

## I. 序 論

최근 東支那海의 公海에 있는 Socotra 礁에 대해 우리나라에서는 대단한 관심을 갖고 그 實存여부와 그 形態를 조사하여 왔다. 이와 같은 조사를 하게 된 동기와 목적은 조사를 했던 시기에 따라 다소 차이는 있었으나, 그것이 海面上에 나타나 있다면 주변국가중에서 이것과 가장 가까운 거리에 있는 우리나라가 우리의 領土라고 주장할 수도 있지 않겠느냐 하는 期待感과, 또 제주도민 사이에서 오랫동안 전설로서 이어져 왔던 전설의 섬 '이여도'나 '파랑도' 일 가능성이 있다면 도대체 이러한 神秘의 섬의 實態는 어떠한 것이겠느냐라는 好奇心에서였다가, 그것이 海面上에 나타나 있지 않은 暗礁라는 것을 알게 된 다음에는 여기에다 人工섬을 축조하여 여러가지 목적으로 이용할 수 있지 않겠느냐라는 實質的인 면으로까지 調査는 進行되어 國會의 議政단상에서 그 開發을 論議하기에 이르렀다.<sup>1)</sup> 이러한 조사 과정에서 '이여도' '파랑도'라는

\* 海洋科學大學 漁撈學科 教授

1) "의정록음", 조선일보, 1984.7.8 일자.

말이 자주 나오게 되는데 이것은 海圖에 Socotra Rock 라고 표시되어 있는 곳을 지칭하고 있음을 알 수 있다. 여기에서 筆者는 이 Socotra Rock 를 제주도민의 전설의 섬인 ‘이여도’ 또는 ‘파랑도’ 라고도 불리워지는 그 由來를 찾아 보려고 시도하여 보았다. 그러나 이러한 전설에 대해서 筆者의 識見이 좁은 탓도 있겠지만 제주도에 대한 옛 書誌, 文獻 등에서 그러한 내용을 찾아볼 수가 없었고 또 현대에 와서 金泰能<sup>2)</sup>, 洪淳晚<sup>3)</sup>, 金榮敦<sup>4)</sup>, 高銀<sup>5)</sup>, 李清俊<sup>6)</sup> 등 諸氏가 ‘이여도’ 와 ‘파랑도’ 에 대해서 밝힌 그들의 견해에서도 ‘이여도’ 또는 ‘파랑도’ 가 Socotra Rock 일 것이라고 하고 있지 않은 점, 또 傳說이라는 것 자체가 사실일 수도 있고, 허구일 수도 있다는 점 등으로 미루어 본다면, 위에 말한 시도는 그 可能性이 거의 희박하다고밖에 볼 수 없겠다. 그러나 이와 같은 可能性에 다소 接近해 보기 위해서는 一次的으로는 Socotra Rock 自體의 由來를 추구해 보는 것이 순서이겠기에 本稿에서는 Socotra Rock 를 航海學的인 側面에서 그 由來를 考察해 보고자 한다.

## II. Socotra 礁의 語源과 汽船 Socotra 號

여러 大百科事典에서<sup>7)</sup> Socotra 를 찾아보면 그 內容은 大同小異하다. 이를 요약해 보면, ‘아프리카 동쪽 끝 파르다푸이곶의 북동쪽 250 km 지점의 인도양상에 있는 섬이며, 면적 3,579 km<sup>2</sup>, 인구 약 12,000 명, 화강암·편마암을 기반으로 하는 표고 300~500 m 의 파상대지이며, 고온건조하여 대야자·목화·수수 등이 재배되고 양·염소·낙타가 방목된다. 어업도 활발하여 진주가 채취

2) 金泰能; “傳說의 섬 「파랑도」에 대한 異見”, 제주신문, 1959.10.20~22.

3) 洪淳晚; “파랑섬은 따로 있다”, 제주신문, 1973.7.19~20.

4) 金榮敦; “「이여도」는 傳說로서만 存在한다”, 中央日報, 1984.5.24.

5) 高銀; “또 하나의 이여도”, 「濟州島」, p.24~72, 一志社, 1976.12.30.

6) 李清俊; 「이여도」, 瑞音出版社, 1976.10.

7) ○ 동아 원색 세계 대백과사전

○ OXFORD 대백과사전

○ NEW ENGLISH - JAPANESE 백과사전

된다. 옛부터 홍해와 인도양의 해상교통로에 위치해 있기 때문에 잘 알려져 있으며 1503년에는 포르투갈의 인도양 무역 거점이 되었다. 그 후 1834년에는 영국 동인도회사의 영토가 되고 1886년부터는 영국의 보호령이었다가 1967년 독립한 남 예멘의 일부이며 주민은 아랍계이다.’ 이와 같은 내용으로 보아 Socotra 라는 語源은 印度洋 남서부에 위치한 조그마한 섬 이름이며 1803년에는 포르투갈의 인도양 무역의 거점이었다가 1834년 이후부터 1967년까지 거의 130여년동안 영국의 지배하에 있었으며 영국과는 가장 관련이 있었던 섬의 이름이라는 것을 알 수 있다.

한편 英國의 船舶會社의 하나인 Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 에서는 1897년 6,000 톤級の 船舶을 建造하여 이 汽船의 이름을 Socotra 號로 命名하고 인도·호주·중국지방의 무역에 종사케 한 바 있었다.<sup>8)</sup>

### Ⅲ. Socotra 礁의 命名

예로부터 船舶이 航海할 때 航海者로서 가장 두려워하는 것은 暗礁이다.

暗礁에 船體가 부딪치면 대개의 경우 船體는 破損되고 人命과 財産의 損失을 가져오게 된다. 그러기 때문에 航海者는 海圖上에 기재되어 있는 暗礁가 航路上에 있으면 危險을 피하기 위해 항로를 크게 우회하면서 선체의 안전을 기하는 것이 상례이다. 또 이와 같은 危險한 暗礁의 命名은 대개의 경우 最初로 發見한 船舶의 명칭을 사용하고 있다. 우리나라 근해에서의 예를 들면, 제주도 북서방 90 해리에 있으며 소흑산도 남서방 28 해리에 있는 日向礁는 1927년 日本 軍함 日向號에 의해서, Socotra 礁의 남동방 약 36 해리에 있는 Alacrity 礁는 1902년 英國 軍함 Alacrity 號에 의해서, 또 Socotra 礁의 남방 약 24 해리에 있는 Le Bruix 는 1907년 佛 汽船 Le Bruix 號에 의해서 命名되

8) 韓相復; 「波浪島」 혹은 「Socotra 岩」이라는 암초, 「現代海洋」, 1984. 6월호, p.60.

었다.<sup>9)</sup> 이와 같은 방법으로 Socotra 礁도 1900년 6월 5일 밤 9시 40분경 英國汽船 Socotra 號가 북위 32° 09', 동경 125° 07' 지점에서 Socotra 礁와 접촉사고를 일으킨 데 대하여 이 보고에 접한 영국 해군성 수로국에서는 고시 1900년 제 560호를<sup>10)</sup> 발표하기에 이르렀다. 이 고시에 의하면 汽船 Socotra 號의 報告에 의해 告示하게 되기까지는 많은 우여곡절이 있었다. 즉 1868년 汽船 Costa Rica 號에서 북위 32° 10', 동경 125° 03' 지점에서 航海에 危險한 淺所가 있다는 보고를 접한 영국 수로국에서는 測量船 Sylvia 號를 파견하여 이를 조사케 하였으나 確認하지 못하였기 때문에 海圖를 改補하기에는 이르지 못하였다. 1896년 汽船 Shanghai 號로부터 북위 32° 01', 동경 125° 09' 지점에서 수심 9 Fathom(16.7m)인 淺所가 있다는 報告에 따라 告示 1896년 제 618호로 海圖를 改補한다는 발표를 하였다. 그러나 이 보고에 따

〈표 I〉 Socotra 초를 확인하기까지의 각 선이 측량한 위치

측량년	선 명	위 치	비 고
1868	Costa Rica	북위 32° 10' 동경 125° 03'	기 선
1868	Sylvia	상기위치 확인 못함	측 량 선
1896	Shanghai	북위 32° 01' 동경 125° 09'	기 선 수심 9Fathom
1896	Plover	상기위치 확인 못함	측 량 선
1900	Socotra	북위 32° 09' 동경 125° 07'	기 선 수심 3Fathom
1901	Waterwitch	상기위치 확인함	측 량 선

9) 日本海上保安廳; 「支那東岸水路誌」, 제 1권 제 2편, “東支那海および黃海”, 1982.9.

10) 英國의 1900년 航路告示 제 560호 全文을 부록으로 수록하였다.

라 測量船 Plover 號를 파견하여 조사케 하였으나 이와 같은 위치에 그러한 航海에 위험을 미치는 淺所를 確認하지 못하여 1897년 告示 제 340호로서 1896년 618호에 의거 改補한 水深을 삭제하게 되었다. 이와 같이 Socotra 礁는 1900년 海圖에 3 Fathom (5.5 m)으로 기재되기까지는 많은 시일이 경과하였으며, 이미 1868년부터 이 해역에는 航海에 危險한 淺所가 있었다는 報告는 있었고 그 確認과정에서 位置의 測量에 오차가 있음으로써 혼란을 일으켰음을 알 수 있다. 그러나 1900년 Socotra 號의 報告에 의해 告示되었던 1900년 제 560호의 고시는 1901년 測量船 Waterwitch 號에 의해 確認되어<sup>11)</sup> 오늘에 이르렀다.

## IV. Socotra 礁의 位置

### 1. 各船舶에서 報告되었던 位置

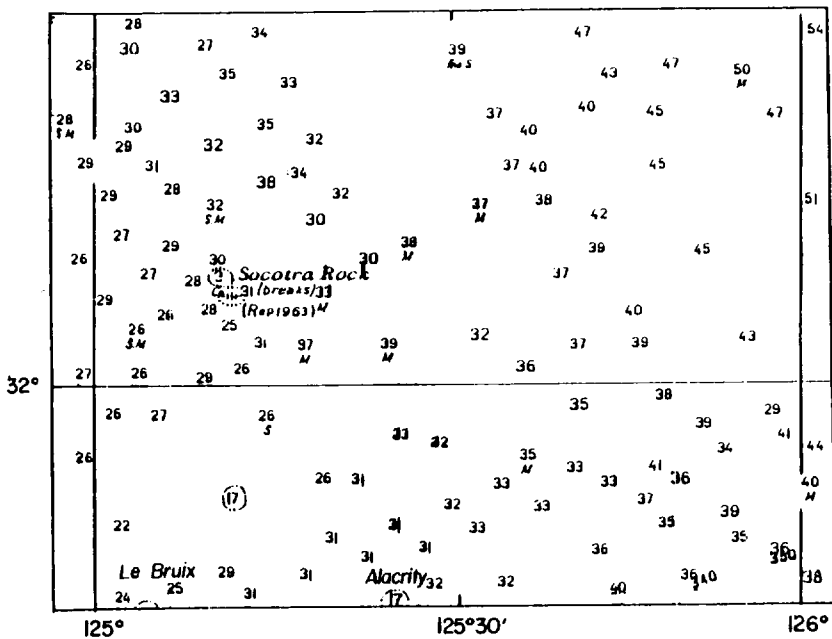
전술한 바와 같이 1868년부터 1901년까지 Socotra 礁의 位置를 測量했던 各船舶의 位置는 表 I에서 보는 바와 같이 각각 다르게 測量되어 그 位置를 確認하기까지 30여년이 경과되었다. 이것은 다음과 같이 설명할 수 있다. 첫째 Socotra 礁의 水深은 基本水準面으로부터 3 Fathom (5.5 m)일 것이므로 이 근처의 潮差를 약 2.5 m로 가정한다면 海面이 最大低潮面이 되는 경우 이외에는 대략 그 水深은 7~8 m가 될 것으로 推定된다. 따라서 汽船 Socotra 號와 같이 當時의 大型船이 아닌 吃水 5~6 m 이하인 船舶은 이 Socotra 礁의 바로 위를 통과할 수도 있었을 것이며 1900년 Socotra 號의 接觸事故가 있기까지는 航海者로 하여금 이 Socotra 礁는 관심밖에 있었다고도 볼 수 있다. 둘째로는 位置의 測量術의 精度에 있었다고 볼 수 있다. 1900년 당시의 海上에서의 位置의 測量은 太陽, 太陰, 恒星, 惑星等 天體의 高度의 測定値와 地球의 經度時에 의해 計算되는 이른바 天文航海術이었다. 陸地에서의 測量과는 달리 大洋에서의 天文航海術은 測定器機의 誤差, 測定하는 사람의 個人差

11) 韓相復; 前掲書.

등으로 많게는 0.5 해리, 적게는 0.1 해리 정도의 位置의 誤差는 있을 수 있는 것이고 이와 같은 誤差가 있음에도 불구하고 航海에 큰 支障이 없었던 것은 大洋上에서의 航路에서 이 程度의 誤差는 크게 문제가 되지 않기 때문이다. 또한 당시의 水深의 測定도 오늘날과 같이 音響에 의한 것이 아니고 납(鉛)에 다 줄을 매달고 물 깊이를 짚어보는 이른바 鍾測法<sup>12)</sup>이었으므로 水深에도 船舶에 따라 誤差가 있게 마련이다. 이상과 같은 理由로 당시의 航海術로서는 大洋에 存在하는 暗礁를 찾는 것은 그리 쉬운 일이 아니라는 것을 알 수 있다.

## 2. Socotra 礁의 說明과 그 位置

오늘날과 같은 漸長圖法에 의하여 海圖를 製作하게 된 것은 各國마다 水路機關을 創設한 다음부터이다. 즉 佛國에서는 1720 년, 英國에서는 1795 년, 그림 [I] 우리나라 해도 802 호에 있는 Socotra 礁



12) 「韓國水路史」, p.47, 韓國水路局 發行, 1982.10.22.

美國에서는 1830년, 日本에서는 1871년에 海軍水路部가 創設되었다.<sup>13)</sup> 이와 같은 나라의 海圖에 Socotra 礁가 기재된 것은 英國의 告示 1900년 제 560호 이후부터가 된다. 그러면 이와 같은 海圖에 Socotra 礁는 어떻게 기재되었는가를 살펴 보기로 한다. 그림 I은 한국의 海道 제 802호에서 Socotra 礁가 있는 부분을 옮긴 것이다. 이 설명은 水深 3 Fathom (5.4 m)이며, 파도가 부서지고, 그 주위에 危險限界線이 點線으로 그려져 있다. 이 Socotra Rock의 남쪽에 沈船表示가 되어 있는데 이것은 1963년에 報告를 받은 것이며 이 沈船附近 또한 위험한계선이 點線으로 그려져 있고<sup>14)</sup> 다른 나라의 海圖에서도 거의 이렇게 설명되어 있다. 그러나 그림 II에서 보는 바와 같이 日本國海圖 제 1002호에서는 Breaks 라는 용어대신 이것을 번역하여 「破浪ス」라고 기재되어 있다. 또 英國의 《水路誌》<sup>15)</sup>나 日本國의 《水路誌》<sup>16)</sup>에서 Socotra Rock를 설명한 것을 보면 大同小異하나 “火山岩上の 珊瑚點礁로서 그 水深은 약 5.4 m이며 周圍는 약 500 m이고 이 위에서는 때로는 急潮流가 發生하여 波浪現象이 일어나기도 하며 點礁上的 海水는 光線의 狀況에 따라서는 綠色을 띠며 때로 있다”라고 되어 있다. 이와 같이 Socotra 礁를 海圖에서 설명한 것이나 《水路誌》에서 설명한 것을 보면, Socotra 礁는 周圍가 약 500 m이며 點礁로 形成된 岩盤全體를 뜻하는 것도 같고, 또한 이 岩盤위에 있는 많은 點礁中에서 Socotra 號와 접촉한 바 있었던 點礁 하나만을 뜻하는 것인지 분명하지 않다. 1963년에 沈船한 것으로 되어 있는 中國船舶 躍進號<sup>17)</sup>는 이와 같은 Socotra 點礁中의 하나와 접촉사고를 일으켰는지 또는 다른 岩盤上에 있는 點礁와 접촉했는지 알 수 없으나, 이것은 Socotra 岩盤全體의 形態도 잘 알 수 없으며 Socotra 號와 접촉했던 Socotra 礁 이외에도 이와 비슷한 危險한 礁가 있었다라는 것을 뜻한다고 봐야 하겠다. 航海者들은 航路上에 이러한 危險한 海域이 있을 때에는 멀리 우회하면서 航海의 安全을 기하게 마련이다.

13) 前掲書, p.2.

14) 한국수로국 고시, 1963년 제 672호.

15) CHINA SEA PILOT, Vol. III, CHAPTER 9, p.170, 英國海軍水路局, 1982.

16) 前掲 日本水路誌.

17) 前掲 韓國水路局 告示.

〈표 II〉 각국의 해도에 있는 Socotra 초의 위치

발행국 해도번호	출판 연·월·일	축척도	Socotra 礁의 위 치	비 고
한 국 802	1965. 6	1/919,800	북위 32° 7'7 동경 125°10'6	U.S. chart 5494에 의 거(1933년까지의 일본, 중국 및 영국측량. 1962 년까지의 제 자료에의거)
한 국 836	1965. 6	1/2,532,440	북위 32° 7'0 동경 125°10'1	U.S. chart 5596에 의 거(1940년까지의 제자료 에 의거 편찬)
일 본 437(D7)	1982. 1.16	1/500,000	북위 32° 8'0 동경 125°11'4	1981년까지의 일본국 및 중국의 자료에 의함
일 본 1001	1935. 8.25	1/2,500,000	북위 32° 7'0 동경 125°11'2	중국 동안은 1932년까 지의 영국 및 중화 민국 해도에 의함
일 본 1002	1957.11.15	1/1,100,000	북위 32° 8'0 동경 125°11'4	최근까지의 일본 해상보 안청 수로부의 제자료에 의 해 編修
영 국 1263	1887. 5.30	1/4,840,000	북위 32° 8'9 동경 125°10'0	1886년까지 조사
영 국 3480	1905.11.20	1/1,035,000	북위 32° 7'9 동경 125°11'2	1904년까지 조사
영 국 4509	1980. 3.28	1/3,500,000	북위 32° 8'0 동경 125°12'5	1974년 3월 18일 발간된 원판 INT 509(일본)의 수정 복사(1978년 8월 19 일 새로 편집)

한편 이와 같은 礁의 位置를 海圖에서는 어떻게 測定해야 할 것인가? 여러 나라의 海圖에 있는 Socotra 礁의 位置를 測定하여 表 II에 옮긴다. 이 表에서



보는 바와 같이 海圖마다 位置가 다소 다르게 되어 있음을 알 수 있다. 그 이유는 여러나라의 海圖製作 과정에서 Socotra Rock 를 再確認하기 위한 測量을 實施하였다면 이때의 位置의 測量에서 위치의 誤差를 수정했을 것이다. 그러나 英國에서 1900년 Socotra 號의 報告에 의해 1901년 이를 確認한 Waterwitch 號의 調査이후는 이 Socotra 礁의 精測이 있었는지는 알 수 없다. 또 한가지 이유는 海圖에 位置를 正確하게 표시하였다 하더라도 航海者들이 이 位置를 海圖上에서 正確하게 測定하기는 매우 어려운 일이다.

왜냐하면 Socotra 礁가 기재되어 있는 海圖의 縮尺은 50 만분의 1에서 480 만분의 1이라는 것을 감안한다면 이해가 가기 때문이다.

이와 같이 大洋에서의 位置의 測量과 그 測量한 位置를 再確認하기란 쉬운 일이 아니다.

## V. Socotra 礁와 航路

Socotra 礁와 관련있는 航路로서는 멀리는 서기 607년부터 838년까지 日本의 遣隋船과 遣唐船의 航路<sup>18)</sup>를 들 수 있으나 半數 이상이 漂流 등 難破당하여 뚜렷한 航路는 알 수 없지만 제주도의 북쪽과 韓半島를 經由하는 航路를 택했던 것 같다. 또 新羅때의 張保臯가 淸海鎮을 근거로 하여 唐·羅·日의 中間貿易을 했을 때 新羅坊이 中國의 山東以南쪽에 있었던 것으로 미루어 新羅와 唐사이의 航路 역시 제주도의 북서쪽 向로를 택했던 것 같다.<sup>19)</sup> 그러나 1281년 元軍이 日本을 遠征할 때 兵船 3,500 척으로 中國의 寧波<sup>20)</sup>를 出發하여 약 2주일후 日本의 平戶島<sup>21)</sup>에 到着했던 航路는 Socotra 礁와 接近했을 것이지만 당시의 兵船의 크기로 봐서 그 吃水를 2m 이내로 본다면 별

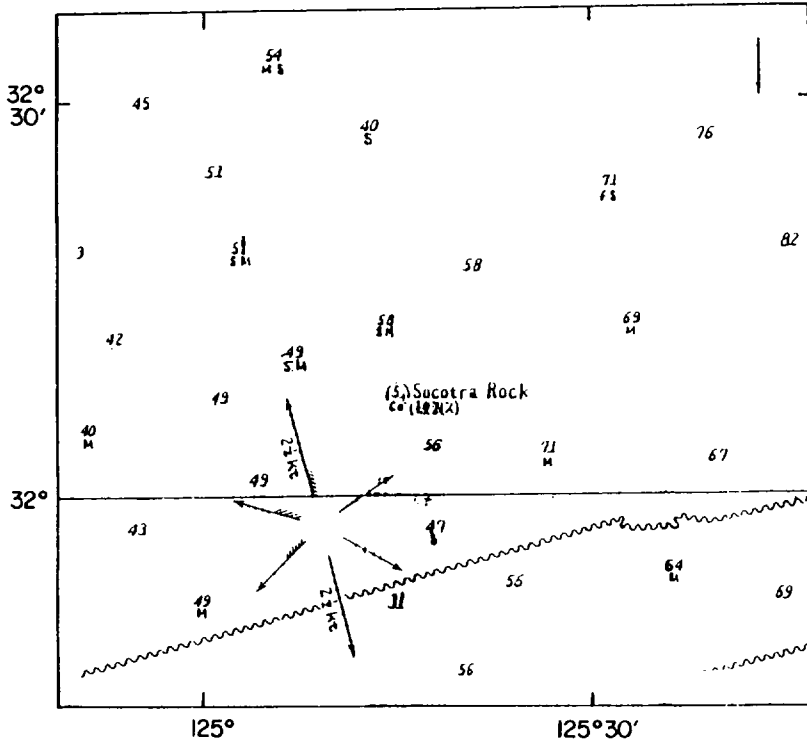
18) 飯田三郎; 「日本航海術史」, p.18, 日本原書房, 1980.4.5.

19) 李永澤; “張保臯海上勢力에 관한 考察”, 한국해양대학 「論文集」第 14 輯, 1979.3.31.

20) 寧波: 지금의 中國 上海부근에 있었다.

21) 平戶島: 日本 北九州 서쪽에 있는 섬이며 日軍과 元軍과의 激戰地였다.

그림 (II) 일본국 해도 1002 호에 있는 Socotra 礁



문제없이 통과했을 것 같다. 이밖에 倭寇가 韓國과 中國 등을 침범할 때의 航路도 Socotra 礁와 관련이 되었겠지만 이들 船舶 역시 크기로서는 또한 문제가 되지 않았을 것 등으로 미루어 東洋 3 國間의 船舶의 往來에서는 朝鮮朝中 半까지는 이 Socotra 礁는 별로 의미가 없었던 것으로 본다. 그러나 1641년 日本國 長崎에 和蘭商館을 설치한 것을 효시로 하여 1842년 英國의 香港條約에 이어 1854년 미국과 日本間의 조약, 1866년의 丙寅洋擾, 1871년의 辛未洋擾, 1875년의 江華島事件 등으로 黃海와 東支那海는 이들 洋船과 日船의 독 무대가 되면서 1868년 英汽船 Costa Rica 號가 Socotra 礁의 位置에서 航海에 위험한 淺所가 있음을 報告하게 된다. 또한 현대에 와서는 대만에서 韓國 西海岸의 木浦·群山·仁川에 이르는 航路, 中國의 上海에서 日本의 長崎에 이

르는 航路와 또 上海에서 釜山에 이르는 航路에 位置하게 되어 東洋 3 國을 連結하는 重要한 航路上에 位置하였음을 알 수 있다. 이 位置로부터 東洋 3 國間의 距離는 韓國의 南端 馬羅島로부터는 약 78 해리, 中國의 東端 童島로부터는 약 134 해리, 日本의 西端 男女群島로부터는 약 160 해리에 있다. 또 함정이나 商船만의 航路뿐 아니라 漁船에 있어서도 이 Socotra 礁는 重要한 航路가 된다. 우리나라에서는 명태어업, 콩치어업, 오징어어업, 멸치어업, 대형선망어업, 근해안강망어업 등 중요한 어업에 대하여 그 海況과 漁況을 Socotra 礁 周邊의 漁場과 더불어 豫報하여<sup>22)</sup> 주고 있어서 수많은 漁船들이 이 周邊에서 조업을 하고 있으므로 漁船으로서도 航路上 重要한 位置이다. 이와 같이 Socotra 礁는 重要한 航路上에 있으면서도 우리나라에서는 가장 가까운 距離에 位置하고 있다.

## Ⅵ. Socotra 礁와 이여도

필자는 Socotra 礁와 이여도가 아무런 상관도 있을 수 없다는 견해를 한결 같이 지니 왔다. 그 이유는 Socotra 礁가 實在하는 데 비하여 이여도는 非實在的인 幻想이기 때문이다. 마침 필자의 이런 관점과 相通되는 주장을 김영돈의 <민요에 나타난 이여도><sup>23)</sup>에서 논술했으므로 여기에 그 개요를 소개한다.

이여도는 제주도민의 實情(此岸)과 理想(彼岸)이 共存하는 想像의 섬이다. 도민들은 엄청난 悲嘆을 극복하면서 이 悲嘆과는 對比되는 歡樂의 섬이 제주도 남쪽 어느 지점에 있으리라는 幻想을 그려 왔다. 따라서 悲嘆(苦海)과 歡樂(淨土), 兩極의 상황을 포괄하는 이여도를 전설과 민요 속에 설정해 온 터이다. 전설에 따르면 이여도는 제주도 西南 航路에 있다는 섬으로서 제주 남정들이 進上品이

22) “이달의 수산메모”, 국립수산진흥원 발행. 1867년부터 每月 海況, 漁況, 漁場等を 豫報한다.

23) 金榮敦; “민요에 나타난 이여도”, 『觀光濟州』 창간호, pp.46~49, 觀光濟州社, 1984.10.5.

——; “「이여도」는 傳說로서만 存在한다”, 中央日報, 1984.5.24.

나 商品을 운송하다가 이여도 주변의 소용돌이치는 激浪에 여지없이 배가 難破당하는 일이 非一非再였었다 한다. 따라서 이여도는 제주 여인들에게 怨恨과 悲痛의 표상으로 비쳤다. 제주민요의 사설에서 보면 이여도는 눈물과 저승의 세계로 그려지는 한편, 이와는 對照的으로 가다가 미역과 전복이 풍성한 理想郷으로도 등장된다. 항해해 나갈 때에 激浪이 소용돌이침은 人命의 沒死를 가져오므로 悲嘆 그것일 수밖에 없다. 소용돌이는 실로 悲嘆의 極致요 苦海이때, 사람들은 이 목숨을 빼앗는 여울복의 소용돌이를 거치면, 거기에는 만인이 希求해 마지않는 樂土가 전개된다고 믿으면서 소박하게 자위하여 왔다. 沈淸傳에서 심청이 빠져 죽은 인단소는 苦海이지만, 이를 거치면 理想郷인 龍宮이 드러난다는 想念이나, 東海의 女人國에 이르려면 거센 소용돌이에 휘말려들어야 한다는 전설과 같은 틀에서 풀이되는 게 타당하다. 이여도는 이처럼 實在하는 섬이 아니라, 도민의 생각에서 우러난 苦海와 淨土를 함께 담은 애뜻한 幻想이다. 따라서 實在하는 Socotra 礁와는 관련될 수 없다. 이여도는 심청전의 龍宮이나, 東海의 女人國, 혹은 古代日本の ‘常世郷’, 神과 범씨·불씨가 유래하였다는 오끼나와의 海上樂土 ‘니라이가나이’와 같은 맥락으로 볼 수 있는 것으로, 제주도민의 苦海와 淨土가 소용돌이를 사이에 두고 共存한다는 非實在的 虛構에 불과한 것이다.

實在과 虛構의 관계이므로 Socotra 礁와 이여도는 無關한 것임에도 불구하고 어찌하여 관련시키는 것일까. 그것은 이 양자가 비슷한 屬性을 지니기 때문이다. 곧 ①그 위치가 제주도 서남쪽 航路에 있다는 점이 같고, ②그 섬 주변의 激浪으로 破船되고 사람들이 沒死한다는 점이다.

한편 파랑도와의 관련에 대해서는 이여도가 제주도민의 오랜 세월속에서 悲嘆과 歡樂의 섬이 있으리라는 幻想이 전설과 민요속에 설정된 것에 반하여 파랑도는 이와 같은 전설과 민요와는 관계가 없고, 또 파랑도라는 말이 나온 것은 1951년에 처음 Socotra 礁를 調査할 때에 사용한 用語이었다면, 幻想의 섬인 이여도와 같은 뜻을 지닌 實在의 섬이 있을 것으로 假想하여 때마침 日本의 海圖에서 Socotra 礁의 說明中 “破浪ス”라는 漢字의 우리말 음을 따서 파랑도라고 하지 않았겠는가라고 推定한다면 이것 또한 Socotra 礁와는 아무런 관련이 없다고밖에 볼 수 없다. 다만 파랑도라는 섬의 또다른 전설이 제주도

민 누구나가 알고 있는 것이라면 그 전설의 뜻에 따라 Socotra 礁와의 關聯性 여부를 더욱 깊이 究明해야 할 것이다.

## VII. 結 言

전설의 섬 ‘이여도’ 또는 ‘파랑도’ 라고도 불리워지는 Socotra 礁는 1368년 英汽船 Costa Rica 號와 1896년 英汽船 Shanghai 號에 의해서 이러한 位置에 航海上 危險한 淺所가 있다고 報告는 되었으나 이를 確認하고자 派견되었던 測量船이 찾지 못하여 海圖에는 기재되지 않았다. 1900년 6월 5일 英汽船 Socotra 號가 Socotra 礁와 접촉사고를 일으킴으로써 비로소 海圖에 記載하게 되고 測量船이 이를 確認하였다. 이것은 당시의 測量術과 航海術이 오늘날과 같이 音波·電波를 이용하는 발달된 것이 아니었기 때문이다. 우리나라에서는 이 Socotra 礁에 대해서 1951년부터 오늘날까지 30여년 동안 관심을 가지게 되었다. 처음부터 전설의 섬 ‘이여도’나 ‘파랑도’와 관련지어서였지마는, 그러나 이제는 이 暗礁를 實質的으로 開發利用하는 데까지 관심이 高潮되었다. 이 Socotra 礁의 周邊國, 즉 한국·중국·일본 등 세나라 중에서는 우리나라와 가장 가까운 위치에 있고, 또 우리나라가 가장 오랫동안 많은 관심을 가져 왔다. 따라서 이들 開發利用하려는 측면에서는 水路當局의 精測이 앞서야 할 것이고 이것을 전설의 섬인 ‘이여도’와 ‘파랑도’라고 불리우는 由來에 대해서도 深層的인 연구가 따라야 한다. 적어도 ‘이여도’는 非實在的인 虛構이므로 Socotra 礁와 사실상 상관될 수 없는데 本稿에서는 그 由來를 논의하기에 앞서 Socotra 礁 自體의 由來를 찾아 보았다.

(부록) '잉국의 1900년 고시 제 560호'

## CREAT YANG TSE BANK—SHOAL REPORTED EASTWARD OF,

Information, dated 22nd August 1900, has been received from the General Manager of the Peninsular and Oriental Company that the S.S. *Socotra*, drawing 18½ feet, when on a voyage from Japan to Shanghai, struck on a shoal north-eastward of the Great Yang tse bank at 9<sup>h</sup>. 40<sup>m</sup> P.M. on 5th June 1900, in approximately lat. 32° 9' N., long. 125° 7' E., and that, when the vessel was subsequently docked, clay and stones were found adhering to the damaged portion of the bottom. A shoal, with a depth of 3 fathoms over it, has in consequence been placed on the Chart in the above position.

It is to be observed that in 1896 the P. and O. S.S. *Shanghai* reported having obtained a sounding of 9 fathoms, just after noon, in lat. 32° 1' N., long. 120° 9' E.; the weather at the time was fine but foggy, and consequently no astronomical observations were obtained; on receipt of this report Notice to Mariners No. 312 of 1896 was issued, and amended afterwards by Notice to Mariners No. 618 of 1896.

In December 1896 H.M.S. *Plover* was sent to search for this reported shoal, and sounded over an area of 4 miles without finding any such depths; when this information was received Notice to Mariners No. 340 of 1897 was issued, expunging the 9-fathom sounding from the Chart.

These are, however, not the only reports of a shoal in this locality, as in 1868 H.M. Surveying Vessel *Sylvia* searched for breakers reported by P.M.S.S. *Costa Rica* in lat. 32° 10' N., long. 125° 3' E., without finding any sign of danger, the depths all round being very even (about 25 fathoms) over a space of 15 square miles.

Whilst it is difficult to suppose that a danger could continuously exist on a route so much frequented as that between the Yang tse and Japan without having been more frequently reported, it is evident a bank of some sort must have existed somewhere in the neighbourhood in June last, and, until the area has been thoroughly examined, mariners are warned to avoid the locality.

It is not impossible that such banks may occasionally be formed by the deposit brought down by the Yang tse when in flood, and afterwards dispersed by wave action in the N.E. monsoon. (*Notice No. 560 of 1900.*)

\* This Notice affects the following Admiralty Charts:—China sea, No. 1263; Nipon island, &c., No. 2347; Hongkong to Lian tung gulf, No. 1262; Amoy to Nagasaki, No. 2412: Also, China Sea Directory vol. III., 1894, page 518; and Supplement, 1898, page 27.