

하멜의 제주표착에 대한 역사적 의미와 현재성

김 동 전*

목 차

- I. 머리말
- II. 유럽과 네덜란드의 아시아진출
- III. 조선과 서양의 만남, 그리고 하멜
- IV. 하멜과 히딩크의 만남, 그리고 역사만들기
- V. 맺음말

I. 머리말

올해(2003년)로 헨드릭 하멜(Hendrik Hamel)이 제주에 표착한 지 3백50년을 맞는다. 3백50년 전인 1653년 6월 14일 네덜란드 동인도회사 소속의 선박 스페르웨르(Sperwer)호는 바타비아¹⁾를 출발하여 7월 16일 대만에 도착하고, 7월 30일 일본 나가사키를 향해서 대만을 출발하였다. 그러나, 스페르웨르호는 해류와 태풍으로 바다를 전전하다가 8월 15일 칠혹같은 어둠 속에 폭풍우가 몰아치는 제주 서부해안을 향해하고 있었다. 태풍은 더욱 심해졌고, 거친 파도가 한 차례 배를 덮쳤다. 밤 1시경 '육지다. 육지다!'라고 외치는 순간, 배가 암초에 '꽁, 꽁, 꽁' 세 번 부딪쳐 아수라장을 이뤘다. 불과 15분 사이에 64명 중에 36명만이 살아 남았는데 그 중 한 사람이 하멜이었다.

그는 13년 28일간 조선에 억류되었다가, 1666년 9월 4일 하멜 일행 8명이 일본으로 탈출하는데 성공하여 네덜란드로 돌아갈 수 있었다. 하멜은 조선에 억류되었던 13년 동안의 밀린 봉급을 청구하기 위하여 '하멜보고서'²⁾를 작성하여 동인도회사에 제출하였고, 이 보고

* 제주대 사학과 교수

- 1) 바타비아는 인도의 자바 원인(猿人)의 뼈가 발견되면서 인류발상지의 하나로 알려진 인도네시아 자바섬에 위치한다. 즉, 자바섬 북서안에 위치하는 자카르타(Jakarta)를 말하는데, 16세기 말 자바에 진출한 네덜란드는 지명을 바타비아라 고치고 동인도 제도에서의 네덜란드 식민 세력을 위한 최대 거점으로 삼았다.
- 2) 보고서의 제목을 한글로 옮기면 『야하트船 데 스페르웨르號의 생존 선원들이 코레아(조선)의 지배하에 있던 켈파트섬(제주도)에서 1653년 8월 16일 난파당한 후, 1666년 9월 14일 그 중 8명이

서는 1668년 처음 책으로 출판되면서 '하멜표류기'로 전세계에 알려지기 시작하였다. 하멜은 제주와 조선을 서양 세계에 널리 알린 장본인이 되었다.

따라서 한국과 네덜란드, 그리고 하멜의 관계는 불가분의 관계라 할 수 있다. 즉, 17세기부터 비롯된 한국과 네덜란드의 관계는 하멜에 의해 확고해졌다. 하멜은 한국(조선)과 제주에 대해 너무나 많은 사실을 가져갔지만, 우리는 하멜 일행 등으로부터 서양에 대해 단순한 호기심 이상을 받은 것은 별로 없는 조금은 불평등적 관계였다고 할 수 있다.

그후, 구한말 조·란(朝蘭) 통상조약의 실패, 1907년 6월 헤이그에서 개최된 제2회 한국 평화회의에 고종의 밀사 파견, 1950년 한국전쟁 당시 네덜란드 참전 등으로 양국관계는 유지되어 왔다. 양국의 공식적인 수교는 1961년 4월 4일에 맺어졌으며, 이에 따라 1968년 12월 주한 네덜란드대사관, 1969년 10월에는 주(駐)네덜란드 한국대사관이 각각 설치되었다.

2002년 월드컵에서 한국 월드컵 축구 감독을 맡았던 네덜란드 출신 히딩크가 한국 축구를 월드컵 4강으로 진출시키면서 양국관계는 매우 긴밀한 관계를 유지하고 있다. 특히, 한국정부에서 월드컵 4강을 계기로 2002년 9월부터 '네덜란드기념사업'을 추진하고 있고, 이어 네덜란드 대사관에서는 2003년을 '하멜의 해'로 정하여 각종 행사를 치루고 있다. 이런 과정에서 하멜과 히딩크의 만남이 자연스럽게 이루어지고 있으며, 이는 그 동안 비교적 잊혀져 왔던 한국과 네덜란드의 공동체를 새롭게 인식하는 계기를 제공하고 있다.

이 글은 한국과 네덜란드 양국관계의 역사성과 현재적 의미를 찾아보고자 하는 것이다. 양국의 역사성은 1653년 제주에 표착했던 하멜에 주목하지 않을 수 없고, 현재성은 곧 하멜과 히딩크의 만남에서 찾아보고자 하였다. 따라서 유럽과 네덜란드의 아시아 진출을 통해 하멜이 제주에 표착하게 된 배경을 이해하고자 하였고, 하멜의 제주표착을 통해 한국과 네덜란드 관계에 미치는 하멜의 유산을 조명해 보고자 하였다. 나아가 2002년 월드컵을 계기로 형성된 하멜과 히딩크의 만남은 곳곳에 그들을 기념하는 역사만들기로 나타나고 있다. 하멜의 유산이 곳곳에서 되살아나고 있으며, 이는 앞으로 양국관계의 형성에 매우 긍정적으로 기여할 것이다.

II. 유럽과 네덜란드의 아시아진출

1. 유럽의 해상팽창정책

해상 실크로드를 통한 동서 교역은 16세기 초를 기점으로 커다란 전환기를 맞게 된다.

일본의 나가사키(長崎)로 탈출할 때까지 조선에서 겪었던 일 및 조선백성의 관습과 국토상황에 관하여 : 네덜란드領 인도 總督, 요한·마짜이케르 각하 및 평의원 제위 귀하』라는 긴 제목이다.

즉, 유럽인들에 의한 지리상의 발견이 그것이다. 1492년 콜럼브스의 신대륙 발견에 이어 1498년 바스코 다 가마가 인도양을 횡단하여 인도 서남부 해안의 캘리컷에 도착함으로써 포르투갈이 가장 먼저 아시아 교역의 새로운 이정표를 마련하였다. 이어서 포르투갈은 1510년에 동방진출의 거점으로서 고아를 공략하였고, 1511년에는 말레이시아 반도의 말라카에 진출하였다. 또한 1557년에는 중국과 일본에 진출하기 위한 거점으로서 마카오를 강점하였다. 포르투갈은 아시아의 여러 지역에 상관을 설치하고 향신료를 비롯한 아시아 상품 거래를 독점함으로써 막대한 이윤을 추구하였다.

스페인의 경우, 마젤란은 1519~1522년에 대서양을 거쳐 남아메리카주 남단에 있는 마젤란 해협을 돌아서 필리핀 제도에 이르렀으며, 세계 일주를 완수하여 지구가 둥글다는 것을 실증했다. 그후 스페인은 필리핀을 식민지로 만들어 마닐라에 아시아 진출을 위한 거점을 구축하였다. 이와 같이 이들 나라가 아시아 침략에 열을 올린 것은 종래 이슬람 상인이 독점하던 향신료의 물품을 제치고 인도나 동남아시아의 향신료 무역을 서로 독점하려는 데 있었다. 육식을 주로 하는 유럽의 식생활에서 향신료는 귀중하고도 고귀한 물건이었다.

포르투갈이나 스페인은 아시아 진출에서 다 같이 무역과 포교를 배합하는 방법을 채택하였으며, 아시아에서 획득한 식민지를 무역 이권과 종교전도의 거점으로 삼았다. 다시 말해, 아시아에 대한 진출의 배경과 동기는 종교적 이유, 동양에 대한 유럽인의 호기심, 경제적인 면이 복합적으로 작용하였던 것이다. 종교적인 동기로는 15세기 중엽을 전후한 이슬람세력의 진출, 특히 오스만 투르크족에 의한 콘스탄티노폴의 함락은 서유럽에서의 그리스도교 전도열을 더욱 고취시켜 이것이 선교를 위한 새로운 지역과 항로의 발견을 추구하는 데 하나의 계기를 마련하였다.

다음으로 동양에 대한 유럽인의 호기심인데, 동양은 중세 말까지도 유럽인에게 미지의 세계, 신비의 나라로 생각되고 있었다. 13세기에 몽고인이 유럽에 침입한 이후 동서교류는 갑자기 활발해지고 유럽인의 동양여행이 잦아지게 되었다. 그 중에는 마르코 폴로(1254-1324)처럼 오랫동안 몽고의 수도에 머물다 돌아가 그 견문록을 출판하여 보급됨으로써 유럽인들의 동양에 대한 호기심을 북돋아 주기도 하였다.

그러나 무엇보다 가장 중요하고도 현실적인 동기는 경제적인 면이었다. 그것은 후추·향료·비단·면·금·은·보석 등 동양물산을 아라비아나 이탈리아 상인을 거치지 않고 직접 구하는 것이었다. 그러나 이 무역에서 완전히 소외된 것은 주요 무역로에서 벗어나 있던 이탈리아반도의 두 나라, 포르투갈과 스페인로서 그들에게는 스스로 동양에 이르는 새로운 항로의 개척이 절실하였다. 그 외에 항해에 관한 지식과 기술이 발달, 또 그에 따르는 위험과 비용을 부담할 후원자, 나침반과 해도, 조선의 발달, 이슬람 세력과 해적에 대항하기 위해서 필요한 자금과 군사력이 강력한 군주들에 의해 제공됨으로써 유럽의 아시아 진출은 가능하였다.

유럽 세력의 아시아 진출은 유럽사회가 한 단계 발전하게 되는 변화를 가져왔다. 특히, 신대륙에서 금과 은이 대량으로 들어오게 되어 화폐량이 늘어나고, 그것은 물가를 크게 앙등시켜 가격혁명을 야기한 한 원인이 되었다. 새로운 시장의 개척은 상공업의 비약적인 발전을 가져왔다. 열강들에 의해 개척된 넓은 해외시장은 값싼 원료의 공급지이자 상품의 대량판매시장이었다. 그 결과 자본주의가 본격적으로 발전하기 시작하여 근대적 기업형태가 성장하고 새로운 금융제도도 발달하여 여러 면에서 혁명적인 발전을 이룩하였다. 이른바 상업혁명이 일어난 것이었다.

전 세계적으로는 동·서양의 접촉이 더욱 활발해 졌고, 지구상의 모든 지역이 문명사회와 밀접한 관련을 맺게 함으로써 이후 세계는 하나의 역사를 전개하게 되어 진정한 세계사가 성립한 셈이다.

이제 엄청난 이윤을 보장하는 동방의 산물이 이슬람 상인이나 이탈리아 중개상을 거치지 않고 이베리아 반도를 통해 유럽 상류 사회에 유입되었다. 후추·약초·향료·생강·계피·건포도·설탕·상아·건축물 등 사치품과 기호품, 철광석·면화·곡물 같은 값싸고 풍부한 원료가 유럽의 금·은·동·모직물 등과 교환되었다.

당초, 아시아 향료를 장악한 포르투갈은 이를 철저히 비밀에 부쳤고, 해군을 동원하여 희망봉 근처를 철저히 감시하였다. 그리고 아시아에서의 항해 및 상업 활동을 오래 하면 풍토병에 걸려서 죽는다는 헛소문을 퍼뜨렸다.³⁾

그러나 당시 유럽사회에 후추의 인기는 대단했다. 강력한 자극 작용 때문에 후추는 치료제나 소화제 또는 진통제나 방부제로 널리 사용되어 오랫동안 금과 맞먹는 가치를 지녔다. 따라서 중세까지 유럽에서 후추는 교환의 매개물로서 귀금속 대신 사용되어 지참금·세금·집세 등이 후추로 계산되었다는 것은 널리 알려진 사실이다. 어떻게 본다면, 유럽인들의 아시아진출은 동방의 진귀한 향료와 후추를 손에 넣고자 하는 열망과 모험심의 결과였다. 따라서 포르투갈로부터 후추와 향신료를 구해서 유럽 각지에 이를 판매할 수만 있다면 네덜란드 등 유럽의 여러 나라들은 굳이 위험한 아시아 향료의 개척을 시도할 필요가 없었다.

그러나, 16세기 말엽부터 네덜란드 등 여러 나라의 상인들은 유럽 내 후추 재분배 체제에서 배제되기 시작하였다. 반면에 후추의 공급이 후추 열광이라는 수요에 미치지 못하여 가격이 상승하였고, 이는 많은 기업들이 후추 무역에 합세할 수 있는 좋은 기회를 제공하였다. 이에 후추를 확보하길 위한 독자적인 아시아 향료의 개척이 절실하게 요구되고 있었다.⁴⁾ 결국, 영국은 1600년, 네덜란드는 1602년, 프랑스는 1604년에 각기 동양과의 무역과

3) 주경철. 「네덜란드 동인도 회사의 설립 과정」, 『서양사연구』 25, 2000, 2.

4) 주경철. 「네덜란드 동인도 회사의 설립 과정」, 『서양사연구』 25, 2000, 2.

종래에는 네덜란드의 아시아향료 개척의 원인으로 제기되었던, 스페인 왕실과 포르투갈 왕실이 1580년에 합병되므로 인하여 네덜란드 선박들이 스페인과 포르투갈 항구에 입항하지 못하게 되

외교절충을 위해 동인도회사를 설립하였다.⁵⁾

2. 네덜란드의 동인도회사

네덜란드의 동인도회사는 공식적으로 1602년부터 1799년까지 약 2백 여 년간 존립했던 세계에서 가장 큰 국가 독점 기업이었다. 1602년에 연합동인도회사가 창립되기 이전부터 네덜란드의 아시아진출은 개별 회사들에 의해 이루어지고 있었다. 즉, ① 원거리 회사 ② 미델부르크회사 ③구 회사 ④마젤란회사(혹은 로테르담회사) ⑤신브라방회사 ⑥젤란드 연합회사 ⑦암스테르담 연합회사 ⑧무슈롱회사 등이 그것이다. 1595년부터 1601년까지 모두 8개 회사에서 15개 선단을 조직하여 아시아에 파견하였다. 이 시기를 선구회사(先驅會社: Voor-compagnien)의 시대라 부르기도 한다.⁶⁾

따라서 회사들 사이에 지나치게 경쟁적 관계가 나타나면서 상업적 이윤이 크게 떨어졌다. 이를 조정하려는 중앙정부의 노력은 1598년 각 지역의 회사들에게 회사들 간의 협조를 권고하기에 이르렀다. 그러나 경쟁적 관계는 더욱 치열해져서 중앙정부의 중재 없이는 모든 회사들이 도산할 위기에 봉착하였다.

이에 통합동인도회사를 만들려는 모임이 1601년 12월 초와 1602년 1월 15일, 동년 3월 20일 세 차례에 걸쳐서 진행되었다. 이 모임을 통해서 몇 가지 사항이 결정되었다. 먼저 자본 투자비율은 암스테르담(Amsterdam) 1/2, 젤란드(Zeeuwse)1/4, 뫼즈 지역(로테르담과 델프트) 1/8, 북부 지역(호른과 앙크회이젠) 1/8로 할당되었다. 동인도회사의 본부는 젤란드의 반대로 암스테르담과 젤란드의 미델부르크에 교대로 두는 것으로 결정되었다. 결국 1602년 3월 20일에 특허장이 만장일치로 가결됨으로써 네덜란드 동인도회사가 공식적으로 탄생하였다. 이 회사의 이름은 각 지역에서 만들어져 활동하던 이전의 여러 회사들이 연합하여 하나의 회사를 결성했다는 의미에서 '통합동인도회사(De Vereenigde Nederlandse Geoctroyeerde Oostindische Compagnie)'(이하 동인도회사)로 정해졌다.⁷⁾ 이 회사는 'Vereenighde Oost-indische Compagnie'의 머리 글자를 따서 '페오세(V.O.C.)'라고 명명하였다.

동인도회사는 암스테르담, 젤란드, 호른(Hoorn), 앙크회이젠(Enkhuizen), 델프트(Delft), 로테르담(Rotterdam) 등 6개의 지사로 구성되었다. 이사진은 각 지사에서 선출된 최종 60

어, 결국에는 아시아 산물인 후추를 얻을 수 없었다는 견해들이 제기 되었었다. 그러나 1580년 이후에도 네덜란드 선박의 스페인 포르투갈 항구 입항은 어느 정도 자유스러운 상태였고, 후추를 비롯한 아시아 상품들을 얻을 수 있었다. 즉, 네덜란드의 아시아항로 개척은 이러한 정치적 문제와는 무관한 것이었다(주경철, 앞의 논문).

5) 차하순, 『서양사총론』(수정 5판), 탐구당, 1982.

6) 주경철, 앞의 논문.

7) 주경철, 앞의 논문.

명으로 결정하였다. 이사들이 모두 모이는 것이 힘들었기 때문에 60명 중에 17인을 뽑아서 '17인위원회'를 구성하여 대부분의 정책을 결정하도록 하였다.⁸⁾ 네덜란드는 동인도회사에 향해의 독점권을 부여하였을 뿐만 아니라, 동인도회사가 네덜란드 전국의회를 대신하여 아시아의 국가 및 영주들과 조약 체결, 전쟁선포, 요새와 상관 건설, 군인 충원 등 국가가 할 수 있는 여러 기능을 대신하도록 하였기 때문에 '국가 밖의 국가'가 되었다.⁹⁾

네덜란드의 동인도회사는 포르투갈의 식민 세력을 축출하고 영국의 동인도회사와 경쟁하면서 아시아에 진출해야만 했다. 바타비아에 본부를 두고 50여 년간 착실한 성장을 하여 20여 개의 상관을 설치하면서 영국을 제치고 아시아에서의 독보적인 지위를 누릴 수 있었다. 17세기 전반에 설치된 아시아의 상관으로는 일본의 히라도(1609), 데시마(1641), 대만의 포트 젤란디아(1624), 베트남(1636- 1637), 시암의 아유티아(1607), 수마트라의 팔렘방(1619), 인도의 코로만델 해안의 폴리캣(1613), 인도 북서 해안의 수라트(1616), 원구를라(1637), 아라비아의 모카(1616), 페르시아의 콤브룬, 쉬라즈, 이스파한(1623-1625), 실론(포르투갈과 분할 지배, 1644), 몰라카 해협의 여러 지역들, 북쪽의 아체로부터 남쪽의 람퐁스까지, 말라카(1641) 등이다.¹⁰⁾

네덜란드 동인도회사가 성공적으로 아시아에 진출 할 수 있었던 요인은 아시아지역에 대한 철저한 정보의 수집과 분석, 다른 세력보다 우위인 군사력, 자본과 국가의 효과적인 결합, 즉 국가가 후원하는 독자적인 상업회사로 동인도회사를 양성했기 때문이었다.

네덜란드 동인도회사는 매우 복잡하면서도 교묘한 방법을 통해 무역의 이윤을 추구하였다. 그것은 유럽의 상품을 단순히 아시아에 파는 방법으로는 큰 이윤을 남길 수가 없었기 때문이었다. 따라서 네덜란드의 동인도회사는 먼저, 유럽의 은으로 중국의 비단을 사서 일본으로 가지고 가서 금과 동을 받고 되팔아서 이윤을 남겼다. 다음으로 일본의 금과 동을 가지고 인도에서 직물을 매입하고 이를 인도네시아로 가지고 가서 유럽인들에게 선풍적인 인기를 끌고 있던 향신료를 구입하였다. 마침내 그들은 향신료를 유럽인들에게 되팔면서 상당한 이윤을 남겼다. 이런 몇 가지 과정을 거치면서 그들은 커다란 부를 축적할 수 있었다. 이러한 동인도회사가 거둔 부는 그대로 네덜란드 연방공화국의 생활수준 향상으로 이어졌으며, 결국 17세기의 네덜란드는 '황금의 세기'를 맞이한다.¹¹⁾ 나아가, 경제·사회·문화적으로 유럽 사회를 한 단계 성장할 수 있는 기회를 제공하였다.

8) 구체적인 배분은 암스테르담 8인, 젤란드 4인, 호른 1인, 앵크회이젠 1인, 델프트 1인, 로테르담 1인이며, 나머지 1석은 젤란드가 한번, 다음에는 여타의 소수 지사 중 한 곳이 한번씩 돌아가며 차지하도록 하였다(주경철, 앞의 논문).

9) 주경철, 앞의 논문.

10) 주경철, 앞의 논문.

11) 렘코 에릭 브뢰커(R. E. Breuker), 「하멜과 동인도회사의 동방무역」, 『항해와 표류의 역사』, 국립제주박물관특별전 도록, 2003, 326쪽.

네덜란드의 동인도회사는 1641년 일본 나가사키에 무역 대표부를 설치하면서, 1845년까지 일본과 교역을 유일하게 전개하였다. 그러나 일본은 조선이 네덜란드와 직접적인 교역을 맺는 것을 교묘하게 방해하였고, 조선의 경우도 서양세력과 직접적인 교역의 필요성을 느끼지 못하였으므로 서양과의 교역은 이루어질 수가 없었다.

III. 조선과 서양의 만남, 그리고 하멜

1. 벨테브레의 제주표착¹²⁾

조선과 서양과의 접촉이 이루어지기 시작하는 것은 17세기 네덜란드 선박이 제주에 표착하면서 부터이다. 물론 조선이 서양과 직접적으로 만나게 되는 것도 이때부터 이다. 그러나 동양의 인도나 중국은 그 이전인 15세기 말부터 서양의 여러 나라들과 교류를 하였다. 조선은 서양 무역선들의 항해권 밖에 위치하고 있어 직접적인 교류는 이루어지지 못했던 것이다. 따라서 조선은 중국에 파견된 사신들에 의해 간접적으로 서양에 대한 정보를 얻고 있었고, 서양은 중국에 파견된 예수회 신부들을 통해 조선의 정보를 파악하는 정도였다.

그러한 상황 속에서 제주와 서양과의 첫 만남은 인조 5년(1627) 네덜란드의 벨테브레 [J.J.Weltevree] 등에 의해 이루어졌다. 네덜란드의 동인도회사에 소속된 선박에서 근무하던 그는 1627년 우베르케르크 [Quwerkerck] 호를 타고 일본으로 항해하던 중 제주도에 상륙하였다. 그는 동료 히아베르츠 [D.Gijsbertz], 피에테르츠 [J.Pieterz]와 함께 음료수를 구하려고 상륙하였다가 관헌에게 붙잡혀 1628년에 서울로 압송되었다.

그들은 훈련도감에서 총포제작 등의 일을 담당하였다. 병자호란이 발생하자, 세 사람은 모두 전쟁에 출전하였는데, 벨테브레를 제외한 두 사람은 전사하였다. 벨테브레는 조선인으로 귀화하여 이름을 박연(朴淵, 朴延, 朴燕)이라 하였는데, 조선인 여자와 혼인하여 남매를 두었으며, 조선에 귀화한 최초의 서양인이었다. 그는 포로가 된 왜인들을 감시·통솔하는 한편 명나라에서 들여온 홍이포(紅夷砲)의 제조법·조작법을 지도하였다. 1653년 H.하멜 일행이 제주도에 표착하였을 때, 통역관으로 제주에 내려가 하멜일행과 대면하였다. 그들을 서울로 호송하고, 하멜이 도감군오(都監軍伍)에 소속되자 그를 감독하는 한편 조선의 풍속을 가르쳤다.

12) 신동규, 「네덜란드인 조선표착에 대한 재고찰: 표착선·표착지·표착년을 중심으로」, 『사학연구』 58·59합집, 한국사학회, 1999.

2. 하멜 일행의 제주표착

효종 4년(1653) 하멜[Hamel, Hendrik] 일행이 승선한 스페르웨르[Sperwer]호 선박이 제주 대정현 차귀진 대야수(大也水) 연변에 표착하였다. 『지영록(知瀛錄)』(李益泰)의 「서양국표인기(西洋國漂人記)」에 의하면, 1653년(효종 4) 7월 24일(음력) 하멜 일행 64명이 탄 배가 대정현 즉, 차귀진 관할의 대야수 연변에 표착했는데, 승선자 중에 의사자 26명, 병사자 2명, 생존자는 36명이었다.¹³⁾

통역관 박연이 표류자들을 문정한 결과, 이들은 모두 네덜란드 사람이었고, 그들이 승선했던 선박은 네덜란드 동인도회사의 소속 무역선이었다. 사탕·후추·목향 등의 물건으로 도안도(道安島, 대만) 등을 거쳐, 목향으로 왜화(倭貨)를 사려고 일본으로 가다가 표류하였던 것이다. 하멜일행은 제주목사(濟州牧使) 이원진(李元鎭)의 심문을 받고 이듬해 서울로 압송되어 훈련도감에 편입되었으며, 1657년 강진(康津)의 전라병영(全羅兵營), 1663년(현종 4) 여수(麗水)의 전라좌수영(全羅左水營)에 배치되어 잡역에 종사하다가 66년(현종 7) 7명의 동료와 함께 탈출하여 일본을 거쳐 1668년 본국으로 귀국하였다. 그는 그해 표류 당시 소속되었던 동인도회사에 조선에 억류되었던 기간동안의 임금을 청구하기 위하여 일종의 '하멜 보고서'를 제출하였다. 《난선제주도난파기(蘭船濟州島難破記) Relation du Naufrage d'un Vaisseau Hollandois》 및 부록 《조선국기 Description du Royaume de Coree》, 즉 《하멜 표류기(漂流記)》로 알려진 기행문이 바로 그것이다. 이는 그의 억류생활 약 14년 간의 기록으로서 한국의 지리·풍속·정치·군사·교육·교역 등을 유럽에 소개한 최초의 문헌이다.

1668년 암스테르담(Amsterdam)과 로테르담(Rotterdam)에서 처음 출판되어 나오기 시작한 '하멜보고서'는 출판업자들의 상업성에 따라 원본과는 상이한 부분들이 첨가되면서 여러 종류가 출판되었다. 하멜보고서가 국내에 소개되기 시작한 것은 최남선이 『청춘』이란 잡지에 재미한국인 잡지인 『태평양』에 소개된 내용을 전재하면서 이다. 그후 이병도가 하멜보고서의 영역판과 불어판을 저본으로 번역하여 「蘭船濟州島難破記」란 제목으로 『진단학보』에 게재하였다. 그후 그는 이를 보완하여 『하멜표류기』라는 이름으로 단행본을 출간하였다. 하멜보고서 판본이 많은 것 만큼이나 국내에 소개된 번역서들도 매우 다양하다.

하멜 일행이 승선했던 네덜란드 선박 스페르웨르(Sperwer)호의 濟州漂着에 대한 의견은 매우 다양하다. 즉, 강정해안, 중문해안, 화순해수욕장, 멜케해수욕장, 가파도 등이 주장되어 왔으며 그럼에도 행정당국은 현 산방산 앞 용머리 해안에 1980년에 기념비를 세웠다. 그러나 최근에는 신도-고산(남·북제주군의 경계지역 일대) 연변[大也水]이 유력한 지역으로 거론되고 있다.¹⁴⁾ 이는 이익태 목사가 저술한 『지영록』 자료의 「西洋國漂人記」에 바

13) 권인혁, 「17세기 조선의 대외인식과 하멜 표착」, 『제주도사연구』 제8집, 1999.

14) 김동전, 「화란선 스페르웨르[Sperwer]호의 제주표착에 대한 재검토」, 『제주도사연구』, 1999.

탕을 두고 있다. 이 자료에는 '차귀진 관할의 대야수 연변'이 하멜이 표착한 지역이라고 명확히 기술되어 있기 때문이다.

1) 출항에서 표착까지의 상황¹⁵⁾

(1) Sperwer(스페르호)의 출발 : 1653년 1월 10일 밤에 네덜란드 서해 군도(群島)의 텍셀(Texel) 섬을 출발하여 1653년 6월 1일에 바타비아(Batavia)에 도착하여 수 일 간 휴식을 취한 후, 1653년 6월 14일 스페르웨르호는 동인도회사의 명령으로 바타비아에서 대만으로 출항한다.

(2) 대만 총독의 교대 : 승선자 중에는 대만(Taiwan)의 총독으로 새로 부임하는 Mr. Cornelis Caesar가 있었으며, 그는 대만 총독으로 3년간 주재하고 있던 Mr. Nicolaes Verburgh와 교대하기 위한 것이었다. 스페르웨르호는 순조로운 항해 끝에 7월 16일 대만에 정박하여 Caesar는 배에서 내리고 짐을 실어내렸다.

(3) 일본으로의 출항과 표류 : 1653년 7월 30일 스페르웨르호는 총독과 위원회의 명령으로 대만에서 일본을 향해 출항하였으나, 1653년 7월 30일 밤 늦게 태풍을 만나 표류하기 시작한다. 8월 11일까지 대만 해협을 벗어나지 못하다가 8월 11일에 서남풍을 만나 동북쪽으로 표류하였다. 1653년 8월 15일 더욱 바람이 강하게 불어서 말을 알아 들을 수 없었고, 어쩔 수 없이 돛을 내리고 바람 부는대로 배를 맡긴다. 배 안에 물이 들어왔고, 작은 배와 배 뒷부분의 관망대가 유실되어 버리자 선장의 명령에 따라 배 안의 모든 물건들을 바다로 내던지고 돛을 절단하였다.

(4) 제주 표착 상황 : 심한 파도와 암흑으로 쉽게 섬을 발견하지 못하다가 사정거리 내에 제주섬을 발견하고 정박을 시도하였으나 실패하였다. 1653년 8월 16일 칠혹같이 어두운 새벽 1시 경에, 큰 파도가 배를 덮쳤다. 이어 배는 세 차례 암초에 부딪혀 쪼개졌고, 선창에 누워 있던 사람들은 나올 사이 없이 익사하였으며, 갑판 위에 있던 사람들은 바다 속으로 몸을 내던졌다. 불과 15분 만에 64인 중에 36인만이 살아 남았다. 8월 16일 아침에 생존자들은 부상을 부릅쓰고 사망자들의 시신을 찾았으나, 오직 암스테르담 출신 선장 호베르츠만이 확인되었다. 생존자들은 그의 넋을 기리기 위하여 주변에 매장하였다.

2) 제주에서의 생활과 서울로 이송

(1) 제주인에 의해 하멜 일행이 발견 : 태풍으로 배 안에서 요리를 할 수 없었기 때문에 생존자들은 2-3일간 거의 굶주린 상태였다. 따라서 난판된 선박에서 흘러나온 밀가루가 든 상자와 고기와 베이컨이 든 통과 부상자들에게 요긴하게 쓰일 스페인산 포도주가 든 작은 상자를 발견했다. 그러나 가장 필요한 불이 없었다. 비를 피하기 위해서 돛조각으로

15) 이병도 역주, 『하멜표류기』, 일조각, 1954를 토대로 재구성 하였다. 이하 동일함.

텐트를 치고 8월 17일 정오 쯤에 표착지에서 사람(제주인)을 발견하였으나 도망가 버렸다. 정오가 지나고 잠시 뒤 바로 말총 모자를 쓴 다른 세 명이 소총과 활을 가지고 나타났으나 그들 역시 도망치고 말았다. 하멜 일행은 다행히 그들이 버리고 간 무기에서 불을 얻을 수 있었다.

(2) 제주 군인과의 대치 : 8월 17일 제주 군인(대정현 소속 군인) 100여 명이 하멜 일행이 친 텐트 주위를 밤새 지킨다. 8월 18일에는 1,000~2,000명의 기마병과 보병이 출병하여 텐트 주위를 포위하고, 장부 관리원과 키잡이, 하사관과 선실 급사를 붙잡아 포박하였다. 8월 20일에는 난파된 선박에 부착되어 있는 철조각을 얻기 위하여 제주인들이 배에 불을 질렀다.

(3) 대정현 관아로 이동 : 8월 21일 말에 탈 수 있는 사람은 말에 타고 부상자들은 침대에 실려서 대정현으로 이동하였다. 이동 중 하멜 일행은 기마병과 보병의 호위를 받았으며, 4리그를 이동하여 대정현에 도착하고, 그 곳에서 1박을 보냈다.

(4) 제주목으로 이동 : 8월 22일 새벽 먼동이 트자 제주목을 향하여 출발하여 이동 중에 배 두 척이 정박해 있는 작은 성채에서 식사를 한다. 제주목 관아에서 문정을 받은 후에 조정의 명령을 받을 때까지 제주목에서의 억류생활이 시작되었다. 6명이 교대로 제주 읍성 밖을 출입하는 것은 가능하였으며, 모든 음식과 의복은 제주목사로부터 제공받았다.

(5) 박연 즉, 벨테브레와의 면담 : 10월 29일 박연과의 면담에서 하멜 일행은 암스테르담을 출발하여 동인도회사의 용무로 일본으로 향하던 중 태풍을 만나 표착하게 된 연유를 말하였다. 그리고 박연 일행의 회유에도 불구하고, 하멜 일행은 일본 나가사키를 경유하여 네덜란드로 되돌아가기를 희망하였다.

(6) 신구목사의 교체, 탈출 시도 : 이원진 제주목사 대신에 소동도(蘇東道) 목사가 부임하게 되는데, 이원진 제주목사가 교체되어 가는 것을 하멜 일행은 매우 슬퍼하였다. 더구나, 하멜 일행에 대한 신임목사의 대우가 더욱 나빠지자, 그들은 배를 구해서 탈출하려는 계획을 시도한다. 도주 기회를 엿보던 그들은 포구(건입포인듯)에 나아가 선박과 그 배를 지키는 사람이 있는지의 여부를 살폈다.

그러다 1654년 5월 초순 바람을 쐬러 바닷가로 나갔던 일행 6명은 승선자가 전혀 없는 어선 1척을 발견하고 탈출을 시도하였다. 그들은 성급히 숙소로 들어와 양식을 닥치는 대로 챙기고 나와 어선에 몸을 실었다. 그러나 너무 서두른 탓에 돛대와 돛이 물 속으로 떨어졌으며, 다시 일으켜 세웠으나 돛대가 부러지고 말았다. 출항이 제대로 되지 않는 사이에 관군들에게 체포당하고 말았다.

(7) 서울 이송 : 하멜 일행의 서울 압송 명령은 1654년 5월 말에 하달되었으나 바람으로 항해가 이루어지지 못하였다. 6월 초순에 하멜 일행은 바다로 뛰어들지 못하도록 족쇄에 묶인채 제주를 출항하여 해남에 도착하였다. 이 과정에서 포수였던 푸르메랜드 출신

폴 안 쿨스가 건강이 좋지 못하여 사망하였다.

(8) 서울로의 이동경로 : 해남, 영암, 나주, 장성, 정읍, 태인, 금구, 전주, 여산, 은진, 연산, 공주를 거쳐 금강(錦江)을 배로 건넜고, 이어서 한강을 건너서 서울에 도착하였다.

3) 서울 및 전라도에서의 생활

(1) 효종의 심문 : 하멜 일행은 2~3일간 중국인들과 같이 생활하면서, 박연 즉, 벨테브레의 통역으로 모두 심문을 받았다. 그들은 모든 질문에 성심껏 답변하고 일본으로 떠나게 해달라고 정중하게 요구했다. 즉, 폭풍으로 배와 동료의 절반가량을 잃은 점을 상기시키면서 집과 가정에서 떨어진 낯선 땅에 있다는 것과 부모님과 아내, 아이들, 친구, 약혼자와 다시 만나길 간절히 바란다고 말했으나 거절당하였다.

(2) 조선 방법으로서의 생활 : 하멜 일행의 생활이 완전히 조선식으로 이루어지기 시작하였다. 각자 아마포(亞麻布) 두 조각씩을 받아 조선의 풍습에 따라 옷을 입을 수 있었다. 왕의 호위부대로 착출, 한 달에 각자 쌀 70온스(약2Kg)씩을 받았다. 하멜 일행은 조선말로 이름과 나이, 출생국가 그리고 왕을 호위하는 임무들을 새긴 등근 나무판을 받았으며, 그 판 위에는 왕과 총 사령관의 직인이 새겨져 있었다. 그리고 소총과 화약, 납을 받고 신월(新月, 음력 1일)과 만월(滿月, 음력 15일)에 왕에 대해 존경을 표할 임무를 행하였다.

(3) 남한 산성 억류 : 청 나라 사신이 조선에 오자, 하멜 일행은 청나라 사신이 서울에 머무는 동안 남한산성에 억류되어 있었다.

(4) 청사신 일행과의 사건 : 1655년 3월 청 사신 일행이 다시 서울로 오자 하멜 등이 기간동안 다시 가택 감금상태에 있었다. 그러나 청나라 사신이 떠나려던 날, 암스테르담 출신인 Hendrik Janse와 Haarlem 출신 Hendrik Janse Bos가 장작이 다 떨어졌다는 이유로 숲을 향해 가다가 청나라 사신을 만났다. 이에 이들을 청나라 사신에게 나아가 심문을 받았으나, 청 나라 사신은 많은 돈을 뇌물로 받고 북경의 황제에게 이 사실을 더 이상 알리지 않기로 약속하고 말았다. 결국 위의 2명은 옥에 갇혔고, 얼마 없어 사망하였다.

(5) 전라병영에서의 생활 : 1656년 3월 초에 하멜 일행은 전라병영으로 옮겨져 본격적인 억류생활이 시작되었다. 즉, 조정에서는 하멜 일행이 청 나라 사신 앞에서 행해진 일련의 사태가 다시 재연되지 않도록 하기 위하여 전라병영으로 하멜 일행의 거처를 옮긴 것이다.

(6) 여수, 순천, 남원 분산 억류 : 1663년 2월에 당시 생존해 있던 하멜 일행은 모두 22명이었는데, 12명은 여수 좌수영으로, 5명은 순천으로, 나머지 5명은 남원으로 보내졌다. 활과 화살 만드는 일을 하면서 한 달에 2번 관아에 상황보고, 출입할 때마다 관아에 보고하면서 1664년까지 생활하였는데, 하멜은 배를 구하기 위한 여러 가지 구상을 시도한다. 지방관에 따라 그들은 매우 다른 대접을 받았다. 그들 중 몇은 하멜 일행을 매우 친절히 대했고 또 다른 몇은 이런 특권에 대해 탐탁하게 여기지 않았다. 한 지방관은 하루종일

쌀을 밝게 했고, 다른 지방관은 새끼 100길(1길=1.83m)을 꼬게 하기도 했다.

4) 탈출과 네덜란드로의 귀환

(1) 조선에서의 탈출 : 하멜 일행은 탈출을 위해, 선박을 적극적으로 구입하기 시작하였는데, 마침 한 어부에게서 배를 구입할 수 있었다. 이에 이들은 탈출계획을 세우고 있었는데, 우연하게도 순천에 있던 동료 두 명, 즉 이발사인 Matthues Eibocken과 Cornelis Dirckse이 하멜을 방문하러 왔다가 하멜과 함께 탈출에 동참하였다. 이들은 이웃 주민들이 자신들을 의심하기 시작하자, 해변에서 만찬을 개최하고 주민들의 의심을 모면하였다. 결국, 만찬 당일 밤을 보내다가 9월 4일 새벽에 탈출하였다.

(2) 일본에 도착 : 1666년 9월 8일 한 어촌에 정박하여 9월 9일, 10일, 11일, 12일까지 그 곳에 머물렀다. 9월 13일에 나가사키를 향해 출항하고, 그날 밤에 나가사키에 도착하였다. 9월 14일 아침에 그들은 나가사키에서 VOC측 통역자에 의해 환영받았다. 그날의 상황을 하멜은 다음과 같이 적고 있다.

‘우리는 장관과 Willem Volger, 그의 대리자인 Nicolaas de Reij, 그리고 많은 VOC 직원들에 의해 환영을 받았다. 우리는 따뜻한 환영회에 이어 네덜란드 옷을 받았다. 그리고 이것이 정확히 13년 28일간 지속된 위험한 모험의 끝이라는 것을 믿기 어려웠다. 우리의 기도를 들어 주시고 우리의 노력에 좋은 결말로 보상해 주신 하느님께 감사드렸다. 우리는 조선에 남아 있는 8명의 동료들이 숙박에서 벗어나 조국과 그들을 기다리는 사람들 곁으로 돌아갈 수 있기를 희망했다. 전능한 하느님이 그들을 도와주실 수 있을 것이다.’

(3) 네덜란드로의 귀환 : 1667년 12월 28일 나가사키를 출발하여 1668년 7월 20일에 네덜란드 암스테르담에 도착하였다. 조선에서 탈출하여 네덜란드로 귀환한 사람의 명단은 다음과 같다. ①헨드릭 하멜 : 풀콕 출신, 배의 서기, 기행문의 저자, 36세, ②호벨트 데니이센 : 롯데담 출신, 타수, 47세, ③마투스 이보켄 : 엔추이센 추신, 이발조수, 32세, ④얀 피에터센 : 후리슬랜드 출신, 목공, 36세, ⑤계리트 안센 : 롯데담 출신, 32세, ⑥코르넬리스 디르크스 : 암스테르담 출신, 水夫, 31세, ⑦베네딕투스 클레르크 : 롯데담 출신, 아동, 27세, ⑧데니이스 호벨첸 : 롯데담 출신, 25세

조선에 생존해서 잔류한 사람들은 ①요한니스람펜 : 암스텔담 출신, 조수, 36세, ②헨드릭 코르넬리스 : 브릴랜드 출신, 타수, 37세, ③얀 클레센 : 도르트 출신, 요리인, 49세, ④야곱 안스 : 타수, 47세, ⑤안토니 올데릭 : 엠덴 출신, 32세, ⑥클래스 아렌첸 : 오스트보렌 출신, 아동, 27세, ⑦싼델트 빠르켓트 : 목공, 41세, ⑧얀 안스 스펠트 : 우트레흐트 출신, 소년수부장, 35세 등 8명이었다.

5) 선박에 실어 있었던 물건의 처리

(1) 효종은 호조판서가 淸나라 사신에게 줄 禮幣로 양피가 없다고 말하자, 제주목사가 하멜 일행이 제주도 표착 당시 바다에서 건져올려 보내 온 鹿皮로 충당하게 하는 한편, 표류인들에게는 약간의 綿布로 보상토록 하였다.¹⁶⁾ 이에 호조에서는 제주도에 실어 온 鹿皮 중에서 4, 5백장을 잘 빨아서 예폐로 준비하였으며, 표류인 36명에게는 면포목 4필씩을 주었다.¹⁷⁾ 나중에 일부의 鹿皮는 표류인들에게 다시 돌려주었다.

(2) 보르네오 산 龍腦의 처분 : 보르네오 산 龍腦는 내장원에서 사용토록 처분하였다.¹⁸⁾ 즉, 내장원에서 용뇌의 재고가 거의 없으니 제주목사가 보내온 용뇌로 충당해 줄 것을 건의하여 허락받은 것이다.

3. 켈파트(Quelpart)와 하멜

서양지도에 제주도는 어떻게 표기되어 나타났을까. 16세기에 만들어진 지도에는 주로 Ladoris, Dos Lladrois, Ladrons, Ladrones로 표기되어 나타난다.¹⁹⁾ 이는 지도가 만들어진 국가에 따라 다소 철자가 다른 것일뿐, 그 의미는 도적도(盜賊島)이다. 즉, 제주도가 켈파트(Quelpart)라 해도 표기되기 이전에는 주로 '도적의 섬'으로 불리었던 것으로 보인다. 그 이유는 명확하지 않지만, 고려 후기 이래로 제주부근에 왜구를 비롯한 해적들이 창궐하였기 때문에 붙여진 것이 아닌가 생각된다. 그리고 제주는 해안가에 암초들이 많아서 제주의 해안지형에 익숙하지 않은 경우는 선박을 정박하기가 매우 힘든 곳이다. 따라서 외국의 선박들이 제주에 정박하려다가 배가 좌초되는 일이 매우 많았다. 도적도란 제주의 표기는 이러한 제주의 해안지형과도 일정한 관련성이 있지 않았나 싶다.

17세기 이후, 제주도는 켈파트(Quelpart)로 서양에 널리 알려졌다. 이는 하멜표류기가 편찬되면서 제주도가 서양인들에게 널리 알려졌기 때문이었다. 즉, 하멜이 제주도에 표착하였을 당시에 그들이 표류한 지점을 위도계로 측정한 결과, 북위 33도 32분이었다. 그리고 이 곳이 그들이 해도에 표기되어 있는 켈파트임을 알게 되었던 것이다.

그러면 켈파트는 언제부터 제주도를 지칭하는 명칭으로 나타난 것일까. 그간의 연구에 의하면,²⁰⁾ 하멜이 제주에 표류하기 이전인, 1642년경 네덜란드의 갤리선 켈파트 브 브락('t Galjodt't Quelpaert de Brack)이라는 선박에서 유래한 것으로 파악된다. 이 선박은 네

16) 『승정원일기』, 효종 4년 11월 30일.

17) 『승정원일기』, 효종 4년 12월 5일.

18) 『승정원일기』, 효종 4년 11월 25일.

19) 최서면, 「서양지도에 나타난 제주도」, 『제주도연구』 제5집, 제주도연구회, 1988.

20) 신동규, 「네덜란드인 조선표착에 대한 재고찰: 표착선·표착지·표착년을 중심으로」, 『사학연구』 58·59합집 1999.

덜란드의 동인도회사에서 동아시아지역에 배를 띄우기 위해 1630년에 제작한 것이다. 이 선박은 이름을 줄여서 갈리선 켈파트('t Galjodt't Quelpaert)라 주로 불리었다. 1642년경 이 선박은 일본과의 무역을 위해 항해를 하다가 하나의 섬(제주도)을 발견하고, 천측(天測)하여 그 섬을 켈파트(Quelpart)라 명명하고, 이를 네덜란드 동인도회사에 보고하였다. 이때부터 제주도는 켈파트호가 발견했다는 의미에서 켈파트라 불리어진 것이다.

동인도회사 보고서에서도 하멜보고서가 출판되기 이전인 1648년경부터 켈파트라는 섬 이름이 등장한다. 하멜이 제주에 표류하기 이전부터 켈파트라는 섬이 있는 것을 이미 알고 있었고, 따라서 하멜일행은 1653년 8월 18일 일등항해사의 천측에 의해 그들이 도착한 곳이 켈파트임을 확인한 것이다. 그후 하멜보고서의 출간으로 제주도는 서양인들에게 켈파트(Quelpart)로 더욱 알려지게 된 것이다.

또한, 17세기 중반 해도인 M. Martinio가 작성한 Novus Atlas Sinensisdpsms에는 제주도가 I. Fungma라고 표기되어 나타난다. 이에 대해 한상복은 제주를 'Fungma'라 부른 것은 제주도가 원의 지배를 받던 시기에 목마장으로 이용되었으므로 중국에서는 제주도의 별칭으로 '말이 풍부한 섬'이라는 의미에서 풍마도(豊馬島)라 불렀을 가능성이 있으며, 여기에서 그 명칭이 유래한 것으로 보고 있다. 어쨌든 제주도는 17세기 초까지는 도적도(盜賊島)로 주로 불리어졌으며, 17세기 중반 이후에는 켈파트(Quelpart)로 널리 명명되었다.

IV. 하멜과 히딩크의 만남, 그리고 역사만들기

2002년 한국 월드컵을 계기로 한국축구와 네덜란드 출신 히딩크 감독의 만남은 새로운 역사를 만들어 냈다. 특히, 한국 축구가 월드컵 16강, 8강, 4강에 오르면서 한국은 세계인들의 주목을 받으면서 한국 및 월드컵 축구사의 새로운 역사를 추가하였다. 이러한 월드컵의 성공적 개최를 기념하기 위하여 행정자치부에서는 '네덜란드관련 기념사업'을 전개하기 시작하였다.

1. 월드컵 기념 '용머리 월드컵 2H 공원' 조성사업(제주도 남제주군)

제주도 남제주군은 2002년 월드컵의 '2'와 하멜(Hamel)과 히딩크(Hiddink)의 머리글자를 따서 소위 '월드컵2H 공원' 조성하고 있다. 하멜상선 재현, 월드컵 전시관 등을 건립하여 용머리 관광지구 조성과의 연계시키고 있다.

하멜기념비는 하멜 일행이 제주에 표도한 사실을 기념하고, 한국과 네덜란드의 우호 증진에 기여하기 위하여 한국국제문화협회와 駐韓 네덜란드 대사관의 공동 노력으로 1980년에

건립되었다. 비의 규모는 길이 4m, 너비 6.6m로 비의 표면은 화강석으로 처리되어 있으며, 碑銘은 중앙 돌출 상단 전면에 한글로 '하멜기념비', 후면에 영문으로 'Hamel monument'라 되어 있다. 兩翼 전후면에 설명문과 삽화를 별도의 석판에 浮彫처리하였다. 그리고 이 비를 세우는 데 협조해 준 대한민국의 문화공보부, 제주도청과 네덜란드 왕국 22단체의 이름이 새겨져 있다.

하멜상선의 복원은 2003년 8월에 마무리되었다. 하멜상선 전시시설 내용은 크게 갑판 위에 범선의 생활모습을 재현하고 범선의 제작과 역사를 보여주며, 2층(제1전시실)에서는 헨드릭 하멜, 1층(제2전시실)에서는 히딩크와 월드컵, 천혜의 남제주 등으로 구성되어 있다.

2. 포스트 월드컵 기념 '네덜란드촌' 조성사업(전라남도 강진군)

하멜과 히딩크 감독이 네덜란드 출신이라는 공통점을 활용하여 96년부터 추진되고 있는 병영성복원 사업과 연계추진, 하멜이 강진에서 1656년부터 1663년까지 7년 동안 병영성 근처 은행나무 옆, 즉 병영면 성동리에 거주한 사실, 하멜 등은 길을 내고 돌담을 쌓고, 냇가와 독을 보수하는 등 잡역에 동원, 남도의 벅수, 동자석 등에 빵떡모자, 코가 매부리인 석상 등이 많은 것도 하멜의 영향이라고 보고 있다.

조선에 남은 사람들은 조선 여자와 결혼하여 후손을 남겼는데, 훈련도감으로부터 남씨성을 받았다고 전해진다. 특히, 강진군은 1998년에 네덜란드 호르킴시와 자매결연을 체결하였다. 호르킴시에서 강진군에 하멜동상을 세우고 나막신을 강진군에 기증, 호르킴시 박물관에 강진군 청자 6점 전시, 청자문화제에 네덜란드 전통민속 공연단 초청 공연(2000. 8. 2001. 7) 호르킴시에서 점토 담배파이프 견본 2점 및 스페르호가 아닌 하멜의 다른 무역선에 실렸던 실물 대포 1점을 강진군에 기증(2001. 2. 13).

네덜란드촌에는 하멜·히딩크 전시관을 마련하여 그들의 삶을 조명하고, 동상을 세워서 기념하며, 월드컵 관련 기록 전시, 청자에 선수들의 발자국 새기기, 네덜란드로부터 기증 받은 대포, 나막신 뿐만 아니라, 풍차와 네덜란드 농가재현, 나막신 공방, 하멜굿재현(네덜란드 민속쇼), 화훼단지 조성, 하멜 일행 등이 쌓았다는 1.2km의 돌담과 수로 보수 등을 추진하고 있다. '하멜호'로 이름붙인 항포 돛배도 복원된다. 마치 헨드릭 하멜, 병영성, 거스 히딩크를 연결하는 '하멜마케팅'을 추진하고 있는 것이다.

3. 2002년 월드컵 기념 '네덜란드 거리' 조성사업(경상북도 경주시)

2002년 월드컵기간 동안에 한국대표팀이 33일간 보문단지내 현대호텔에 머물면서 시민운동장, 화랑운동장을 훈련 장소로 이용하였다. 이에 경상북도 경주시에서는 이러한 의미

를 더욱 고양시키기 위하여 경주세계문화엑스포 공원에 '네덜란드 거리'를 조성하고 있다.

네덜란드인 가운데 '팔 하나로 나라를 구한 한스'의 애국심, 안네프랑크의 기록정신을 히딩크식 리더쉽과 연결시킨다는 것이다. 그럼으로써 스포츠 월드컵의 영광을 문화월드컵으로 승화시키는 공간으로 활용하려 하고 있다.

구체적인 사업으로는 네덜란드 공원조성, 네덜란드생활문화관, 히딩크 마을(월드컵 상품 전시관), 네덜란드 전통 공예품인 나무구두 형태의 네덜란드식 레스토랑, 네덜란드의 랜드마크인 풍차 건립이다. 네덜란드 공원에는 네덜란드의 상징인 다이크(바다를 막은 댐), 한스가 손으로 막은 독, 튜울립 화단, 풍차 등을 건립하고 그 속에 네덜란드 거리를 조성한다.

생활문화관은 여왕이 타고 가는 금마차, 네덜란드 특유의 산타클로스 모형 등 이국적이고도 교훈적인 모습을 꾸며 가족이 함께 즐기고 체험할 수 있는 공간을 계획하고 있다. 히딩크 마을에는 히딩크 생가를 붉은 벽돌 마감 2층 집으로 복원하여 히딩크를 기념하고, 월드컵의 역사 및 각종 기록, 16강 진출 국가의 전통문화 등을 전시함으로써 교육장으로 활용하고자 하고 있다.

4. 네덜란드 대사관 '하멜의 해'

네덜란드 대사관에서는 하멜 표착 3백50주년을 맞는 2003년을 하멜의 해로 정하여 한국과 네덜란드에서 하멜 유적지답사 등 각종 문화행사를 실시함으로써 하멜과 네덜란드의 이미지를 홍보하고 있다. 한국에서는 주로 네덜란드 회화 및 디자인 전시회 등의 예술 부문뿐 아니라 무역대표단 교류, 학술교류, 관광 진흥 프로그램 등의 다양한 행사가 진행되고 있다.

5. 용머리관광지구 하멜타운 조성에 대한 제언

용머리관광지구에 이미 1980년에 하멜기념비가 건립되었고, 2003년 8월에는 하멜상선이 복원되면서 이 일대가 소위 '하멜타운'을 형성하고 있다. 그러나 이는 반드시 제고되어야 할 것이다.

제주가 서양 세계와 접촉하는 중심에 있었다는 점과 하멜에 의해 조선이 서양세계에 널리 알려졌다는 점에서 하멜 전시관이나 자료관 등의 시설 및 역사문화 관광자원으로의 활용은 바람직스러운 일이다. 그러나 중요한 것은 우리 자신의 중요한 문화유산을 보여주어야 할 곳에 우리 것을 뒤로 한 채, 이국과 관련된 문화자원을 활용한다는 것은 옷만 바꿔 입는 우스운 꼴이 되고 말 것이다.

그런 점에서 하멜타운 중심으로 용머리 일대를 역사문화 관광지로 개발한다는 것은 문

제가 아닐 수 없다. 다시 말해, 하멜타운은 굳이 용머리 일대가 아니라 하더라도 다른 지역을 찾아서 얼마든지 개발할 수 있다. 중요한 문화유산을 파괴하고, 형질을 변경하면서 용머리 일대를 하멜타운으로 조성할 필요는 없는 것이다. 왜냐하면, 새로운 하멜타운을 조성하면서 소중한 우리의 문화유산을 파괴할 수는 없기 때문이다. 문화유산은 한 번 파괴되면 영원히 원상회복은 불가능한 것임을 명심해야 한다.

용머리 일대는 산방굴사와 그리고 산방덕이 전설, 목민관들이 예로부터 즐겨 찾아 경관을 즐기면서 술 잔을 기울이던 '산방배작(山房盃酌)'으로 유명한 곳이다. 그리고, 왜구의 침입을 막기 위한 산방연대가 자리하고 있었다. 또한, 용머리와 형제섬과 관련된 전설, 호종단 전설 등 무형의 문화재가 산재해 있는 곳이다. 나아가 용머리에는 일제의 군사시설이 실제 존재하고 있으며, 산방산 앞 바다는 수심이 깊기로 제주에서는 유명한 곳이다. 따라서 이국 선박이 바람을 피해서 지금도 많이 피항하는 곳 중의 하나이며, 과거의 경우에도 마찬가지였다. 그러한 이유 때문에 2차 세계대전 말기에는 주변에 집중적인 일제 군사시설들이 자리하고 있었다. 즉, 월라봉, 산방사, 단산, 송악산으로 이어지는 곳곳에는 일제 군사시설들이 자리하고 있다.

따라서 용머리 관광지구는 이러한 기층문화를 토대로 한 해양문화 중심의 관광화 자원이 무엇보다 필요하다 할 것이다. 제주를 사면이 바다로 둘러싸여 있어 해양문화의 요소가 곳곳에 산재해 있다. 이러한 해양문화를 종합적으로 보여 줄 수 있는 방안이 무엇보다도 중요하다. 예를 들어, 해녀·포작인·해초류를 이용한 음식문화, 왜구의 방어, 어촌의 모습, 바다의 이용, 해신제 등등 모든 것이 중요한 자원인 것이다.

V. 맺음말

이상에서 1653년 제주에 표착했던 하멜에 주목하여 한국과 네덜란드 양국관계의 역사성과 현재적 의미를 찾아보았다. 하멜이 제주에 표착하게 된 배경은 유럽과 네덜란드의 아시아 진출, 즉 후추 등 향신료를 얻기 위한 무역의 결과였다. 하멜을 통해서 우리는 대항해시대를 비롯한 서세동점 등, 세계사의 흐름을 올바르게 인식했어야 했다.

그러나 우리가 하멜에게서 얻은 정보는 극히 제한적이었다. 반면에 네덜란드를 비롯한 유럽은 하멜을 통해서 미지의 세계였던 조선과 제주에 대해 많은 정보를 얻어 갔다. 명의 해금정책(海禁政策)의 영향으로 조선의 바닷길은 철저히 통제되어 있었던 것이다. 즉, 고려말을 계기로 이전의 바다는 열린 세계였다면, 그 이후는 닫힌 세계였다. 열린 바다에서는 장보고의 해상활동 등 활발한 교역과 해상무역이 가능하지만, 닫힌 바다에서는 불가능한 것이었다. 또한, 조선은 쇄국정책을 철저히 고수하였기 때문에 서구나라와의 교역은

일체 '國禁'으로 금지하고 있었다.

21세기 신해양시대를 맞으며 '하멜의 유산'이 되살아나고 있다. 직접적인 계기는 2002년 월드컵에서 한국 축구대표팀을 맡아 한국 축구를 세계의 4강으로 만든 감독 히딩크가 네덜란드 출신이라는 것이었다. 한국과 네덜란드의 공동체는 바로 여기서부터 출발하고 있다고 해도 과언이 아니다.

2003년 하멜 표착 3백50주년은 자연스럽게 하멜과 히딩크의 만남으로 이어진다. 곳곳에서 하멜 표착과 월드컵의 영광을 기념하는 역사만들기가 진행되고 있다. 이는 앞으로 양국의 공동체 형성에 매우 긍정적으로 기여할 것이라는 사실은 분명하다.

그러나 새로운 역사만들기는 매우 신중을 기하지 않으면 안된다. 복원이란 이름의 과거 회기가 아니라, 철저한 고증과 우리 것을 지키는 바탕 위에서 미래지향적이어야 할 것이다. 제주가 서양 세계와 접촉하는 중심에 있었다는 점과 하멜에 의해 조선이 서양세계에 널리 알려졌다는 점에서 하멜 전시관이나 자료관 등의 시설 및 역사문화 관광자원으로의 활용은 매우 바람직스러운 일이다.

그렇지만, 용머리관광지구를 중심으로 한 하멜기념비, 하멜상선, 2H공원의 조성은 재고되어야 한다. 이제 용머리관광지구에 네덜란드와 하멜의 이름으로 더 이상의 역사만들기는 진행되지 말아야 한다. 이 곳이 하멜표착지가 아니라는 학술적 성과를 떠나서, 용머리 일대는 너무나 중요한 우리의 문화유산을 간직하고 있기 때문이다. 다른 대안을 진지하게 논의할 필요가 있다.

동북아 해상의 십자로에 위치하고 있는 제주는 지금 국제자유도시를 지향하고 있다. 당시 이루지 못했던 해양중심의 자주적 세계화를 이제 어떻게 이룩해야 할 것인지를 우리는 3백50년 전 제주에 표착했던 하멜의 유산에서 그 해답의 실마리를 찾아야 할 것이다.

참고 문헌

- 이병도, 「난선제주도난파기」, 『진단학보』(1-3), 진단학회, 1934-35.
- 나무카라 에이코오(中林榮孝), 『난선의 조선표자와 일선의 교섭』(蘭船の朝鮮漂者と日鮮の交渉), 靑丘學叢 23호, 1936.
- 김양선, 「인·효 양조 난인의 표도와 한·중·일국의 외교관계 : 야소종 문제를 중심으로」, 『향토서울』 제30호, 1967.
- 김태능, 「화란선박의 대정현 표착」, 『제주도』 제 39호, 1969.
- 김태능, 「화란국 표인 "벨테브레"의 행적」, 『제주도』 46호, 1970.
- 강재연, 「西洋技術集團으로서의 하멜 일행」, 『조선의 西學史』, 민음사, 1995.

- 강재언 지음/이규수 옮김, 「제주도에 표류한 네덜란드사람」, 『서양과 조선 : 그 이문화 격투의 역사』, 학고재, 1998.
- 신동규, 「17세기 네덜란드의 조선무역기도에 관한 고찰」, 『사학연구』 55·56합집, 한국사학회, 1998.
- 채바다, 「하멜(Hendrick Hamel)) 표류기의 역사적 재조명과 표착지에 관한 연구」, 『제주도사 연구』 제7집, 1998.
- 권인혁, 「17세기 조선의 대외인식과 하멜 표착」, 『제주도사연구』 제8집, 1999.
- 김동전, 「화란선 스페르웨르[Sperwer]호의 제주표착에 대한 재검토」, 『제주도사연구』, 1999.
- 신동규, 「네덜란드인 조선표착에 대한 재고찰:표착선·표착지·표착년을 중심으로」, 『사학연구』 58·59합집 1999.
- 주강현, 『21세기 우리문화』, 한국민속문화연구소, 1999.
- 주경철, 「네덜란드 동인도회사의 설립과정」, 『서양사연구』 25, 2000.
- 김동전, 「서양과의 만남」, 『제주의 역사와 문화』, 국립제주박물관도록, 국립제주박물관, 2001.
- 신동규, 「네덜란드인의 일본행 도주사건과 德川幕府의 대응」, 『한일관계사연구』 14, 한일관계사학회, 2001.
- 신동규, 「하멜을 통해 본 조선·네덜란드·일본의 국제관계」, 『항해와 표류의 역사』, 국립제주박물관특별전 도록, 2003. 8.
- 렘코 에릭 브뤼커(R. E. Breuker), 「하멜과 동인도회사의 동방무역」, 『항해와 표류의 역사』, 국립제주박물관특별전 도록, 2003. 8.
- 오카 야수마사(岡 泰正), 「네덜란드 동인도회사의 도자기 교역과 동아시아」, 『항해와 표류의 역사』, 국립제주박물관특별전 도록, 2003. 8.
- <http://sun.interpia98.net/~cyindong/>
- <http://www.hendrick-hamel.henny-savenije.pe.kr/>