

## 18世紀 英國 商船 船員의 配乘 構造와 勤勞 條件

김 성 준\*

\*한국해사문제연구소 연구원, 고려대학교 강사

### Manning Structure and Working Conditions of British Merchant Seamen during the 18th Century

Sung-June Kim\*

\*Researcher of Korea Maritime Research  
Institute Lecturer of Korea University

**요 약 :** 18세기 영국은 시대적 변혁기였다. 영국은 대외적으로는 단속적으로 전쟁을 계속해야 했고, 내적으로는 산업 사회로 전환하고 있었다. 영국의 선주들은 계속된 전쟁과 선박량의 팽창으로 인해 선원 부족 문제에 직면하였다. 영국 선주들은 이에 대해 척당 선원 수를 줄이고, 선원의 임금을 올려줌으로써 해결하고자 했다. 18세기가 경과하는 동안 영국 상선의 척당 선원 수는 지속적으로 감소하였다. 1710년 100톤급 선박 1 척당 22-23명이던 선원 수는 1810년에는 5명으로 급감하였다. 이처럼 척당 선원 수가 감소한 것은 조타기, 양묘기, 권양기 등의 기계가 도입되고, 선박과 범장의 개량이 꾸준히 이루어졌기 때문이다. 게다가 18세기 내내 단속적으로 전쟁이 계속되었기 때문에 선주들로서는 적은 선원으로 선박을 운항할 수 있는 방법을 강구하지 않을 수 없었다. 또한 선주들은 임금을 올려줌으로써 선원들을 해상 생활로 유인하고자 했다. 18세기 중엽 25실링에 불과했던 선원의 임금은 프랑스혁명전쟁기에 이르면 5-10파운드까지 치솟았다. 척당 선원 수가 감소하고 선원의 임금이 꾸준히 상승한 것은 전쟁이 지속된 18세기에 영국의 선주들이 급변하는 해운 환경에 적절히 대응한 결과였다고 할 수 있다.

**핵심용어 :** 선원, 영국 상선, 선원문제, 산업혁명

**Abstract :** The eighteenth century in Great Britain was the period of transformation. Great Britain externally experienced several wars intermittently and internally transformed into the industrial country in the course of the 18th century. British shipowners were faced with short of seamen mainly due to several wars and expansion of shipping tonnage. British shipowners tried to solve the manning problem by decreasing the number of seamen from 22-23 sailors per ship of 100 tonnage in 1710's to 5 in 1810 and increasing seamen's wage from 25 shillings per common seaman per month in the 17th century to 25 shillings in the middle of the 18th century and £5- £10 during the French Revolutionary and Napoleonic Wars. What caused and resulted by specialized shipowners to cope with changeable market situations with flexibility was decrease of the number of seamen per ship and increase of wage.

**Key words :** Seaman, Merchant Ship in England, the industrial revolution

### 1. 서 론

18세기 영국(G.B.)은 변혁기였다.<sup>1)</sup> 대외적으로는 스페인왕위 계승전쟁(1701-13)을 시작으로, 오스트리아왕위계승전쟁(1740-48), 7년전쟁(1756-63), 미국독립전쟁(1775-1783), 프랑스혁명전쟁과 나폴레옹전쟁(1793-1815) 등 대외 전쟁을 단속적으로 치러야 했고, 대내적으로는 남해거품사건(South Sea Bubble, 1720)과 같은 혼란을 겪으면서도 인구가 증가하고, 해외 식민지가 성장하면서 점차 산업사회로 이행하고 있었다. 이와 같은 상

황에서 영국의 해운업계도 해상 고유의 위험, 간헐적으로 계속되는 전쟁과 그로 인한 선박의 징발과 나포, 선원의 강제 징집 등으로 어려움을 겪어야 했다. 하지만 영국의 해운업은 해상 보험의 성장, 해상 무역의 팽창, 전쟁기의 새로운 수송 수요의 발생 등으로 꾸준히 성장을 거듭하였다. 그 결과 18세기 중엽에 이르면 선박을 단독으로 소유하는 단독 선주(single shipowner)가 등장하였고, 18세기 말엽에는 선박 소유와 운항에만 전업하는 전문 선주(specialized shipowner)가 대두하면서 영국의 해운업은 무역업에서 분화되어 독자적인 산업으로 성장하였다.<sup>2)</sup>

\* 정회원, s-junekim@hanmail.net, 061)427-8463

1) 박지향, 『영국사 : 보수와 개혁의 드라마』(가치, 1997), 343-344쪽 참조.

선원은 선박 및 화물과 더불어 해운 경영의 3 요소 가운데 하나로서, 해운 용역을 생산하는 주체이다.<sup>3)</sup> 선주가 창출하는 용역은 무형재(無形材)인 선복(船腹, space)인 바, 단순한 선박의 빈 공간인 선복이 용역이 되는 것은 선박에 선원이 승선함으로써 비로소 이루어지는 것이다. 그러므로 선원이 승선하지 않은 선박은 단지 선박일 뿐 생산단위인 선복으로 간주될 수 없다. 선주 입장에서는 선박을 운항하기 위해서는 선원을 승선시킬 수밖에 없지만, 선원을 승선시킨다는 것 자체가 임금과 식비 등의 비용을 발생시키기 때문에 가능한 한 선박을 운항하는데 지장이 없는 한도 내에서 최소한으로 승선시키려는 경향이 있다. 이와 같은 경향은 오늘날에도 계속되고 있다. 현대 해운의 특징적 현상 중의 하나인 편의치적선(FOC)이 1999년 1월 현재 세계 10대 해운국이 보유한 선복량의 69%를 차지하고 있을 정도로 주류를 이루게 된 것<sup>4)</sup>도 선주들이 저임금 선원을 배승하려는 것이 주된 요인이라고 할 수 있다.<sup>5)</sup>

18세기 영국에서는 식민지 무역이 성장하고, 전쟁기에 군대와 군수품 수송 등 새로운 수요가 창출됨으로써 해상 물동량이 증가하는 한편, 전쟁으로 선원을 구하기가 어렵게 되었다. 이는 결국 선원 문제를 초래하였다. 이 논문에서는 전쟁이 단속적으로 계속된 18세기에 영국의 선주들이 선원 문제에 어떻게 대응하였는지를 상선의 배승 구조와 직제(職制), 그리고 근로 조건 등을 통해 살펴보고자 한다.

## 2. 상선 선원의 배승 구조와 직제

선박 한 척에 몇 명의 선원이 승선하는가는 선박의 크기와 상태, 취항하는 항로, 선장과 선원의 능력, 견습선원의 유무, 임금 수준 등에 따라 크게 좌우된다. 그러나 18세기가 경과하는 동안 영국 상선 한 척에 승선하는 선원의 수는 꾸준히 감소한 것으로 밝혀지고 있다. 노스(North)가 뉴욕항에 입항한 선박을 대상으로 조사한 바에 따르면, 선원 1인당 선박 톤수는 1710년 4.4톤에서 1730년대에 6.1톤으로, 그리고 1760년대에는 6.9톤으로 증가하였다. 이 기간 동안 뉴욕항에 입항한 선박의 평균 톤

수는 각각 49.5톤, 58.2톤, 57.9톤으로 변화였다.<sup>6)</sup> 월튼(Walton)도 보스턴, 뉴욕, 버지니아, 바베이도스, 자메이카에 입항한 선박의 평균 톤수와 선원 1인당 톤수를 계산하여 노스와 비슷한 결론에 도달하였다. 자메이카 항로의 경우 1730년경 6.0톤이던 선원 1인당 톤수는 1750년대 중반에는 7.5톤으로 증가했고, 이어 1768년에는 8.5톤으로 증가하였다. 이 기간 동안 자메이카에 입항한 선박의 평균 크기는 69.8톤, 85.9톤, 91.2톤으로 증가하였다.<sup>7)</sup>

선박 1척당 선원 수는 18세기 말 이후에도 지속적으로 감소하였다. 데이비스(Davis)는 “선주들은 대부분의 항로에서 18세기 말에는 8톤당 1명꼴로, 그리고 19세기 중반에는 25톤당 1명꼴로 선원을 승선시켰다.”<sup>8)</sup>고 추정하였다. 이는 100톤급 선박의 경우 18세기 말에는 5.5명 그리고 19세기 중엽에는 4명으로 운항하였다는 것을 뜻한다. 실제로 1800년 의회의 석탄무역위원회에서 길레스피(Thomas Gillespy)는 석탄 운반선의 경우 “21톤당 1명 정도 승선했다.”고 증언하였고, 리치먼드(Thomas Richmond) 선장도 “평균적으로 21톤당 선원 한 사람이 승선한다고 보면 된다.”고 답변하였다.<sup>9)</sup>

이상에서 살펴본 바를 정리해 보면, 100톤급 선박의 경우 1715년경 약 23명이던 선원 수는 1730년경 16-17명, 1750-60년대 약 13-15명, 1770년경 11-12명, 18세기 말 약 5-6명, 1800년 5명, 19세기 중엽 4명으로 감소하였다 <표 1> 참조.

척당 선원 수가 꾸준히 감소함에 따라 선원의 배승 구조도 크게 변화하였다. 17세기 초 스페인으로 항해한 160톤급 선박에는 선장, 항해사 2, 갑판장, 포수(砲手, gunner), 선목(船木), 선의(船醫), 보통선원 18명 등 총 25명이 승선하였다.<sup>10)</sup> 동인도선의 경우는 일반 상선 보다 컸기 때문에 선원도 많이 승선하는 것

Table 1 Crew number for 100tons ship(1710-1800)

연 대	1710년대	1730년대	1750-60년대	1770년대	1780-90년대	1800년
선원 수	22-23	16-17	13-15	11-12	5-6	5

- 2) 이제까지 해운업이 하나의 독자적인 산업으로 성장한 것은 산업혁명으로 제조품의 생산이 늘어난 19세기 이후라고 알려져 있었으나, Davis와 Ville은 18세기 말에서 19세기 초 사이에 전문 선주가 등장하였다고 주장하였다(R. Davis, *The Rise of English Shipping Industry in the 17th and 18th century*, Macmillan, 1962, chap. 5; S. Ville, *English Shipowning during the industrial revolution*, Manchester Univ. Press, 1987). 그러나 필자는 해운업은 17세기 말에 화물 감독(supercargo)이 등장하면서 무역업에서 분화되기 시작하여 18세기 중엽에 선박의 소유와 운항에만 전업한 전문 선주(specialized shipowner)가 등장하였고, 18세기 말엽에는 무역업에서 완전히 독립하였다는 점을 밝혀냈다. 김성준, 「18세기 영국에서의 해운 전문인의 대두와 해상보험의 발전」, 『韓國海運學會誌』 제32호; 「산업혁명기 영국 해운업에서의 전문 선주의 대두」, 『史叢』, 52집.
- 3) 박현규·이원철, 『해운론』(한국해사문제연구소, 1973), 115쪽.
- 4) 김영무, 「국적 외항해운업계의 현안 문제와 대응방안」, 『해운연구 : 이론과 실천』, 한국해운학회, 2001년 봄호, 59쪽 <표 4>.
- 5) 최재수, 「편의치적선의 역사적 배경과 현황」, 『해운연구 : 이론과 실천』, 한국해운학회, 2001년 봄호, 97쪽.
- 6) Douglass North, “Source of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850,” *Journal of Political Economy*, Vol. 76, 1968, p.959.
- 7) G.M. Walton, “Source of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775,” *Economic History Review*, 2nd ser., Vol. XX, No.1, 1967, pp.70-72.
- 8) R. Davis, “Maritime History : Progress and Problems,” in S. Marriner, ed., *Business and Businessmen*(Liverpool, 1978), p.179.
- 9) *Report ... of the Coal Trade*, June 23, 1800, pp.46, 72-73.
- 10) BL. Lansdowne MSS., 157-116-118; cited by Davis, *Rise of Shipping*, p.110.

이 보통이었다. 1703년 말 450톤급 콜체스터(*Colchester*) 호에는 선장, 항해사 5, 견습 사관(midshipman) 3, 갑판장, 갑판장 조수 2, 포수 3, 선목 4, 조리수, 조리수 조수(cook's mate), 통쟁이(cooper), 통쟁이 조수, 조리원 1, 조리원 조수 2, 사무장 1, 뱃밥쟁이(caulker) 1, 뱃밥쟁이 조수 1, 소목(joiner) 1, 재봉쟁이(tailor) 2, 선의 1, 선의 조수 2, 보통 선원과 소년 선원 51명 등 총 89명이 승선하였다.<sup>11)</sup> 1717-20년 사이에 북해 항로에 취항한 70톤급 펄(*Pearl*) 호에는 선장, 항해사, 선원 2 명이 승선하였고, 포르투갈로 항해할 때는 선원 1명이 추가 승선하였다.<sup>12)</sup> 1735년 자메이카로 출항한 80톤급 메리 갤리(*Mary Galley*) 호는 선장, 1항사, 2항사(갑판장 겸임), 조리수, 보통선원과 견습 소년 선원 7명 등 총 11명이 승선하였다.<sup>13)</sup> 브리스틀 선적의 300톤급 노예선인 주바(*Juba*) 호에는 선장, 항해사 3, 선목, 통장이, 선의, 보통선원과 견습 소년 선원 등 모두 21명이 승선하였는데, 갑판장은 3항사가 겸했던 것으로 보인다.<sup>14)</sup>

영국혁명 이후 선원 수가 전반적으로 감소함에 따라 200톤급 이하의 선박에는 2항사를 승선시키지 않은 경우가 있었으나, 18세기가 경과하는 동안 적당 선원 수는 감소하였지만, 2항사는 승선시키는 것이 보통이었다. 3항사는 1700년 이전에는 레반트와 동인도 무역선을 제외하고는 거의 승선시키지 않았지만, 18세기 동안에는 점차 승선하는 비율이 증가했다. 그리고 17세기 동안에는 영국해협과 북해 항로 이상으로 항해하는 선박에는 대부분 선목이 승선하였고, 선의는 200톤급 이상의 거의 모든 선박에 승선하였다. 그러나 18세기 동안 선의는 대서양 항로에서는 이전보다 뜸하게 승선하였고, 보통은 아프리카, 인도, 지중해 등의 열대 지역으로 항해하는 선박으로 한정되었다. 사무장(purser)은 17세기 중엽까지 지중해와 아프리카 무역선에 승선하는 것이 보통이었지만, 1700년경에는 대부분의 선박에서 사라졌다.<sup>15)</sup>

갑판장은 거의 모든 선박에 승선하였다. 갑판장은 삭구(索具), 돛, 보트, 선내 비품 등을 관리하는 일을 맡았기 때문에 선박에서는 없어서는 안될 존재였다. 항해사가 갑판장을 겸하는 경우도 있었다. 17세기에 북해 항로와 근거리 유럽 항로를 제외하고 거의 모든 선박에 승선했던 포수는 1700-50년 사이에 그 위상이 급락하여 18세기 중엽에 이르면 동인도선을 제외하고는 거의 사라졌다.<sup>16)</sup> 조리수는 모든 선박에 승선하였지만, 이들의

지위는 대개 숙련선원과 비슷한 수준이었다. 선장, 항해사, 갑판장, 선목 등 관리직 및 전문직 선원 아래에 숙련선원과 보통선원이 있었다. 숙련선원 중 일부는 조타수로 임명되기도 하였다. 조타수는 화물을 보관하거나, 밧줄을 감거나 배의 키를 조종하는 일을 하고, 숙련선원 보다 1-2실링 정도를 더 받았다.<sup>17)</sup>

18세기가 경과하는 동안 선박의 장비와 범장이 개량되어 가고, 전쟁 등을 겪게 되면서 선원 임금이 올라가고, 선원을 구하기가 어렵게 되자 선주들은 적은 인원으로 선박을 운항하려고 했다. 특히 프랑스전쟁은 적당 선원 수를 감소시켰고, 이는 선원의 직제를 단순화시키는 데 영향을 미쳤다.<sup>18)</sup> 18세기 중엽에서 말 사이에 상선의 경우 선의, 포수, 사무장 등과 각 직장급에 배속되어 있던 각 하급 선원들은 거의 사라졌고, 선장, 항해사, 갑판장, 선목, 보통선원 및 견습선원으로 직제가 단순화되었다. 특히 연안선의 경우는 선원들이 직접 하역 작업을 할 필요가 없었고, 항로도 짧고 단순했기 때문에 2항사와 선목이 없는 경우가 많았다.

1786-1806년 사이에 연안 석탄 무역에 종사한 181톤급 헨리 호의 경우 선원 3-4명과 견습선원 1-2명만으로 운항하였다.<sup>19)</sup> 1800년 의회의 석탄무역위원회에서 길레스피는 연안 석탄선에 “평균적으로 견습선원 3명과 사환(cabin boy) 1명 정도가 승선하고 있다.”고 답변하였고, 리치먼드 선장은 “현재 지휘하고 있는 220톤급 석탄 운반선에 견습선원 7명과 선원(sailor) 5명 등 총 12명이 승선하고 있다.”고 증언하였다.<sup>20)</sup>

적당 선원 수를 줄이는 데는 일정한 제약이 있었다. 선원 수를 줄이게 되면 악천후에 선박을 적절하게 조종할 수 없게 되어 선박을 상실할 위험이 그만큼 컸기 때문이다. 전쟁기에 보험요율이 치솟았기 때문에 많은 선주들이 선박을 부보하지 않은 채 운항하려 했다. 따라서 선원 수를 줄인다는 것은 위험천만한 일이었다. 이 당시 사용된 용선계약서에도 선박에는 ‘적절하고 충분하게 선원을 태워야 한다’는 조항이 삽입되어 있는 것이 보통이었다.<sup>21)</sup> 그럼에도 불구하고 전쟁기에 강제 징집, 선원의 임금 상승, 선원들의 승선 기피 등으로 선원을 구하기 어렵게 됨에 따라 선주들은 최소한의 인력만으로 선박을 운항하려고 했다. 이러한 경향은 군대와 군수품을 운송하는 데 투입되는 선박도 예외는 아니었다. 이에 대한 대비책으로 프랑스전쟁기에 해군본부는 운송 서비스에 투입할 선박을 용선할 때는 100톤당

11) Rawlinson MSS., c.966; cited by Davis, *Rise of Shipping*, p.111.

12) PRO, HCA 15-36.

13) PRO, HCA 15-39.

14) PRO, HCA 15-56.

15) Davis, *Rise of Shipping*, pp.111-112.

16) M. Rediker, *Between the Devil and Deep Blue Sea*(Cambridge Univ. Press, 1987), p.85; Davis, *Rise of Shipping*, p.112.

17) Rediker, *Ibid.*, p.85.

18) Jackson은 미국독립전쟁과 프랑스전쟁으로 포경선의 선원이 크게 줄어들었으며, 부족한 선원은 견습선원으로 대체시켰다고 주장했다. G. Jackson, *British Whaling Trade*(London, 1978), pp.76-77.

19) Ville, *English Shipowning*, p.95.

20) *Report ... of the Coal Trade*, 23rd June, 1800, pp.46, 72-73.

21) Hugh Barty-King, *The Baltic Story: Baltick Coffee House to Baltic Exchange, 1744-1994*(Quiller Press, 1994), p.5.

성인 5명과 소년 1명을 배승하도록 선주와 계약했다.<sup>22)</sup> 이는 연안 석탄선 보다 약 2배 정도 많은 것이다. 그렇지만 많은 선주들이 이를 어겼던 것으로 보인다. 1805년 수송 업무에 투입된 330톤급의 피트(Pitt) 호에서는 규정된 인원보다 어린 선원 5명과 소년 선원 1명이 부족하였다.<sup>23)</sup>

18세기 중엽까지만 해도 배에서 사관(officer)이라고 하면 1항사, 2항사, 갑판장, 선목 등이 포함되었다.<sup>24)</sup> 18세기 중엽에 이르기까지 외항선의 경우 선장을 제외하고는 1항사 정도만 항해가였을 뿐이지, 2·3항사까지 항해가일 필요는 없었다. 특히 1항사는 선장이 유고 시에는 선장의 직무를 대신해야 했기 때문에 반드시 항해술을 숙지해야만 했다. 그러나 2항사는 동인도 선을 제외하고는 그렇게 높은 지위에 있지 않았다. 갑판장·선목 등의 직장급(職長級) 선원과 2·3항사 등의 하급사관간의 지위상의 구별은 거의 없었다.

그러나 약식 천측력(nautical almanac)이 16세기 말 경에 영문판이 발간된 데 이어 정식 영문 천측력이 1767년에 간행되고,<sup>25)</sup> 직각기(直角器, cross-staff)와 사분의(四分儀, quadrant) 등을 이용하여 선위를 내는 천문항법이 점차 정교해져 감에 따라 항해사의 역할이 점차 커져 갔다. 그에 따라 수학과 항해술, 천문학을 가르치는 학교들이 점차 증가해 갔다. 1673년에 왕립 크리스트 병원(Christ's Hospital)에 항해학교가 부설되었고, 1701년에 윌리엄슨 수학교(Sir Joseph Williamson's Mathematical School), 1715년 런던의 널 수학교(Neale's Mathematical School), 1716년 그리니치의 왕립해군병원학교(Royal Hospital School) 등이 각각 개설되었다. 그밖에도 런던 등 주요 항구에는 수학과 천문학, 항해학 등을 가르치는 개인 교사들이 활동하고 있었다.<sup>26)</sup> 외항에서는 18세기 중엽에 휘트버의 찰튼 수학교(Charlton's Mathematical School)가 특히 유명했고, 홀에서는 1786년에 트리니티 하우스 학교(Trinity House School)가 설립되었다.<sup>27)</sup> 정규 학교 출신 항해사들이 배출되고, 원양 천문항법이 차츰 정교화 되어감에 따라 항해사와 갑판장·선목 등의 직장급(職長級) 선원간에 지위상의 차이가 발생하게 되었다.<sup>28)</sup>

항해사는 18세기 말에서 19세기 초 사이에 선원과 선장 사이에 뚜렷하게 자리를 잡아갔다. 항해사는 선원과 선장 사이에 위치하여 선내 규율을 유지하고 작업 지시를 하고, 선장의 업무에 속하는 하역 작업을 감독하는 일을 대신 하기도 했다. 따라서 항해사는 선주가 일방적으로 고용하기 보다는 선장이 추천하는 사람을 고용하는 것이 보통이었다. 선장으로서의 신뢰할 수 있고 충성심이 깊은 항해사를 대동하고 승선하는 것이 바람직했다. 따라서 선장은 항해사와 함께 짝을 이루어 배를 옮겨 타는 것이 보통이었다. 항해사는 보통선원에 비해 여러 가지 특혜를 누렸다. 우선 선박에 자기 침실이 있었고, 비행을 저질렀을 때 선원으로 강등되는 경우도 거의 없었으며, 긴급 징발령이 내려질 경우를 제외하고는 강제 징집되는 일도 드물었다. 게다가 승선 경력을 쌓으면서 선장으로 진급할 수 있었다.

선목도 항해사와 비슷한 경력과 숙련 기술을 갖춘 선원의 범주에 포함되었다. 그러나 선목은 육상의 조선업과 건축업에서도 일자리를 구할 수 있었기 때문에 장거리 항로에 승선하기를 꺼려하였고, 육상에 일자리가 많거나 임금이 높을 경우에는 구하기가 어려웠다. 선목의 부족으로 인해 연안 항로와 단거리 항로인 경우 선목을 아예 없애거나 항해사가 선목을 겸하는 경우도 있었다. 헨리 상사의 헨리(Henley) 호에 승선한 프란시스 워슨(Francis Watson)은 항해사와 선목을 겸하였으며, 후에 선장으로 진급하였다.<sup>29)</sup>

일단 선박이 항해를 시작하면 당직제로 일을 하였다. 선원의 반은 미뒤(右舷) 당직에, 그리고 나머지 반은 미앞(左舷) 당직에 할당되었다. 각 당직팀은 소형선이나 연안선에서는 선장과 1항사가 나누어 감독을 하지만, 대형선에서는 1항사와 2항사가 책임지게 된다. 당직은 네 시간씩 교대로 하게 되는데, 매일 같은 시간에 당직을 서는 일을 막기 위해 오후 4시부터 8시까지 반 당직(dog watch, half-watch)<sup>30)</sup>이라 하여 4-6시, 6-8시까지 2시간씩 나누어 당직을 보도록 했다. 당직을 서는 동안 선원들은 주로 배가 잘 운항되고 있는지를 감시하고 통제하는 일을 했다.<sup>31)</sup>

보통선원 밑에 견습선원이 위치하고 있었다. 견습선원은 18

22) M.E. Condon, *The Transportation of the Transport Service during the War against Revolutionary France, 1793-1802*, Ph.D. Thesis, Univ. of London, 1968, p.150.

23) NMM, NHL/106/7; cited by Ville, *English Shipowning*, p.96.

24) A. Dewar, Introduction, in *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring(1726)*(Cassel and Company, 1928), p.xi footnote 2; Davis, *Rise of Shipping*, p.112.

25) 1584년 L.J. Wagenhaer가 발간한 <Spiegel der Zeevaerdt>의 영문판이 1588년에 발간되었고, 정식 천측력인 <Connoissance des Temps>은 1678년에 프랑스어판으로 발간되었지만, 영문판이 발간된 것은 1767년에 이르러서였다. Davis, *Rise of Shipping*, p.123 footnote 4 & 5.

26) 1696년 Uring도 견습선원으로 승선하기 전에 런던에서 6개월 동안 개인교사로부터 교육을 받았고(Dewar, ed., *Nathaniel Uring*, p.1), 1711년 런던의 웨핑(Wapping)에 거주하는 Cutler와 Groom은 '쓰기, 수학, 천문학, 회계, 항해술, 포술, 천문학 등을 배울 사람을 모집한다'는 광고를 내기도 했다(PRO, HCA 15-30; 광고문안은 Davis, *Rise of Shipping*, p.125에 전재되어 있다).

27) Davis, *Rise of Shipping*, pp.125-126.

28) Fenton은 고대 이래 항해가들이 조류와 바람 등을 해석하고 이용하는 데 뛰어났으며, 그런 의미에서 항해가를 자연사학자(natural historian)로 명명하였다(P.C. Fenton, "The Navigator as Natural Historian," *Mariner's Mirror*, Vol.79, no.1, 1993). 그러나 쿡 시대에 이르러 항해가들은 일종의 과학자였다고 할 수 있다.

29) Ville, *English Shipowning*, p.108.

30) W.H. Smith, *The Sailor's Word-book(1867)*(Conway Maritime Press, 1991), p.256.

31) Rediker, *Between the Devil*, p.88.

세기가 경과하는 동안 간헐적으로 전쟁이 재발함에 따라 부족한 보통선원을 대체하는 일꾼으로서 선주들에게 환영받았다. 이들 뚝배기 선원들이 처음으로 일자리를 얻게 되는 곳은 보통 석탄선에서였다. 연안 석탄 무역은 항로가 짧고 단순하고, 가장 많은 선원들이 고용되고 있었기 때문에 뚝배기 선원들에게도 문호가 널리 개방되어 있었다. 1698년 우링(Uring)은 뉴캐슬에서 석탄 운반선에 처음으로 견습선원으로 승선하였고,<sup>32)</sup> 제임스 쿡(James Cook, 1728-79)도 휘트비의 석탄선에서 승선 경력을 쌓았다.<sup>33)</sup> 미국 독립전쟁기 5년 동안 약 1만 4000명의 소년 선원이 석탄선에서 견습을 받았다.<sup>34)</sup> 따라서 연안 석탄 무역은 오랫동안 '선원 양성소'(nursery for seamen)로 간주되어 왔다.<sup>35)</sup>

프랑스전쟁기에 이르면 견습선원은 부족한 선원을 대체할 일꾼으로서 그 중요성이 더욱 커졌다. 헨리 상사는 프랑스전쟁기에 부족한 선원을 보충하기 위해서 런던, 뉴캐슬, 스코틀랜드, 아일랜드, 웨일즈 등지에서 견습선원을 모집하였고, 구빈원(workhouse)의 어린 소년들을 모집하여 견습선원으로 태우기도 했다.<sup>36)</sup> 프랑스전쟁기의 견습선원은 이전과는 지위 면에서 차이가 있었다. 1814년 프리덤(Freedom) 호의 견습선원이 부당한 대우와 음식을 충분하지 제공하지 않는다는 이유로 더글라스(Douglass) 선장을 고소하였다. 이에 대해 더글라스 선장은 "충분한 음식을 제공했음에도 불구하고 반항적으로 행동했다"고 주장하였으나, 헨리는 "소년 선원은 단기간 동안 우리에게서 일반 선원과 마찬가지로"라고 대답하였다.<sup>37)</sup> 견습선원의 견습 기간은 나이에 따라 차이가 있었다. 14살 정도의 소년은 보통 7년 동안 견습을 받았고, 18살인 경우는 2-3년 정도 견습을 받은 뒤 정식 선원으로 고용되었다. 견습선원은 견습 기간 처음 3년 동안에는 징집에서 면제되었지만,<sup>38)</sup> 긴급시에는 소용이 없었다.

### 3. 상선 선원의 근로 조건

선원의 배승 구조가 단순화되어감에 따라 선원의 근로 조건

은 점차 개선되어 갔다. 선원의 근로 조건은 임금, 선박의 거주 환경, 선내 규율, 음식 등 다양한 요소들이 관련되어 있었다. 하지만 선박의 거주 환경은 범선의 경우 19세기까지 큰 변화가 없었고, 선내 규율은 선장의 개성에 따라 선박마다 천차만별이었다. 특히 선원이 되는 가장 큰 이유는 육상 근로자에 비해 임금이 높다는 것이었기 때문에 선원의 근로 조건에 가장 크게 영향을 미치는 것은 역시 임금 수준이라고 할 수 있다.

선원의 임금은 승선 경력, 직급, 항로 등에 따라 차이가 컸지만, 18세기가 경과하는 동안 점차 상승하였다. 데이비스는 17세기에서 18세기 사이의 평화기에 보통선원의 임금은 매우 안정적이었는데 해운업의 특징이 있다고 지적하였다. 그는 17세기에 통상 한 달에 약 23실링이었던 선원의 임금이 1680년 때에는 24실링, 18세기 중엽에는 25실링 정도였다고 추산하였다. 1737년 아프리카 항로에 취항하던 스피커(Specker) 호의 경우 숙련선원이 한 달에 25실링을 받았다.<sup>39)</sup> 물론 보통 선원들은 이보다 덜 받았고, 직장급 선원과 항해사들은 이보다 더 많이 받았다. 1730년대 스테픈슨 클라크 쉬핑(Stephenson Clarke Shipping)이 운항한 컬리어선의 선원들은 매달 약 19실링을 받았고,<sup>40)</sup> 1737년 스피커 호의 조리수와 포수는 30실링, 갑판장은 40실링, 선목과 2항사는 60실링, 1항사는 80실링을 각각 받았다.<sup>41)</sup> 동인도선의 경우는 일반 상선보다 훨씬 더 받았다. 1752-53년 동인도선의 1항사는 한 달에 5파운드를 받았고, 2항사는 4파운드, 3항사는 3파운드, 사무장은 2파운드, 선의는 3파운드, 갑판장은 55실링, 포수는 55실링을 각각 받았다.<sup>42)</sup>

미국독립전쟁 이후의 평화기에도 보통선원들의 급료는 크게 오르지 않았다. 이를테면 사무엘 켈리(Samuel Kelly)는 1782년에 보통선원으로서 한 달에 22실링 6펜스 미만을 받았고, 농부 출신 숙련선원(ablebodied landsmen)은 16-18실링 정도밖에 받지 못했다.<sup>43)</sup> 1782-89년 프랑스전쟁 직전 정부의 수송 업무에 배선된 선박에 승선한 선원들은 일반 상선에 비해 급료를 약간 더 받았다. 정부의 수송선에 승선한 숙련선원은 한 달에 60실링, 보통선원은 40실링을 받았다.<sup>44)</sup>

전쟁기에는 선원들의 급료가 크게 올랐다. 오스트리아왕위계

32) Dewar, ed., *Nathaniel Uring*, p.1.

33) 김성준, 『유럽의 대항해시대』(신서원, 2001), 192쪽.

34) *Late Measures ...in the Coal Trade*, 1786, p.43.

35) *Ibid.*, p.42.

36) 구빈원의 소년을 선장이나 선주에게 맡겨 그들을 구제하는 것이 당시의 일반적인 관례이기도 했다. E.G. Thomas, "The Old Poor Law and Maritime Apprenticeship," *Mariner's Mirror*, Vol. LXVIII, 1977, p.154.

37) NMM, HNL/59/102; cited by Ville, *English Shipowning*, p.110.

38) 37 Geo. III, c.73.

39) Davis, *Rise of Shipping*, p.137.

40) Peter Cox, *A Link with Tradition : The Story of Stephenson Clarke Shipping Limited, 1730-1980*(Oakfield Press ; Plymouth, 1980), p.17.

41) Davis, *Rise of Shipping*, p.138.

42) R. Hope, *A New History of British Shipping*(John Murray Publishers, 1990), p.232.

43) C. Garstin ed., *Samuel Kelly : An Eighteenth Century Seaman*(Frederick A. Stokes Company, 1925), pp.58, 69. Kelly는 당시의 직급에 대해서는 언급하지 않고 있다. 그러나 그는 당시 18살로 견습 생활을 시작한 지 4년째 되는 해였고, 22s 6d이 우편선과 해군의 보통선원(seamen)의 임금이었던 밝힌 점 등을 감안하면 아직 견습선원이었거나 최하위 보통선원이었던 것으로 보인다.

44) E. Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*(George Allen & Unwin, 1933), p.213.

승전쟁 중이던 1748년 서인도 항로에 취항한 드래곤(Dragon) 호의 경우 숙련선원·조리수·포수가 한 달에 55실링, 갑판장이 65실링, 선복이 90실링, 2항사가 70실링, 1항사가 90실링을 각각 받았다.<sup>45)</sup> 이를 1737년 스피커 호의 경우와 비교하면 숙련선원급은 25-30실링, 초급 사관과 직장급은 10-30실링 정도 각각 상승한 것이다.

선원들의 임금은 1780년대에 안정된 이후 프랑스전쟁의 발발로 급격하게 상승하였다. 1795년에 켈리 선장은 자메이카에서 잉글랜드로 귀향하는데 소요된 12주 동안의 임금으로 선원 한 사람당 45기니(guinea)<sup>46)</sup>를 지급해야 했다. 당시 그의 선박에는 보통선원 8명이 승선하고 있었으므로 이는 선원 한 사람이 한 달에 16파운드 17실링에 상당하는 급료를 받은 셈이다. 이에 대해 선장인 켈리의 급료는 전쟁 이전과 마찬가지로 한 달에 5파운드였다.<sup>47)</sup> 연안선의 경우 평화기 선원들의 급료는 보통 50-60실링이었지만, 프랑스전쟁 초반에는 100-120실링, 1800년에는 230실링까지 치솟았다. 1800년 길레스피는 석탄무역위원회에서 “연안 석탄선의 선원들은 평화기 여름철에는 한 항차당 2파운드 10실링 - 3파운드 3실링, 겨울철에는 3파운드 3실링 - 3파운드 13실링 6펜스 정도를 받았고, 프랑스전쟁 중에는 여름철에는 5파운드 5실링, 겨울철에는 1798년까지는 6파운드 6실링이었으나 1800년 즈음에는 11파운드 11실링까지 받았다.”고 증언하였고, 리치먼드 선장은 “평화기에는 한 항차당 50실링-3파운드, 1792-95년 사이에는 5-7기니, 1796-1800년 초까지는 8기니-11파운드 11실링을 선원들에게 지급했다.”<sup>48)</sup>고 답변하였다.

1항사는 보통선원들보다 1파운드-1기니 정도를 더 받았다. 1780년대 뉴캐슬 석탄선의 선원이 왕복 항해시 1파운드 10실링을 받았을 때 1항사는 3파운드 15실링을 받았고,<sup>49)</sup> 1800년 초에 보통선원이 10기니(£10 10s)를 받을 때 1항사는 11파운드 10실링 - 11파운드 15실링을 받았다. 2항사는 지위 면에서는 숙련선원에 가까웠고, 임금도 보통선원 보다 5-10실링 정도 더 받는 데 그쳤다. 1787년 7년간의 견습 생활을 마치고 2항사로 진급한 리처드슨(Richardson)은 매달 2파운드 5실링을 받았다.<sup>50)</sup> 조리장은 숙련선원인 경우가 많았고, 임금도 보통선원 보다 5실링 정도 더 많았다.<sup>51)</sup>

1770년대 말까지도 아무 대가로 받지 못하는 견습선원들도 있었지만, 18세기 중엽에 이르면 견습선원도 약간의 보수를 받게 되었다.<sup>52)</sup> 이를테면 1778년 견습선원으로 승선한 켈리는 임금을 한푼도 받지 못했을 뿐만 아니라 식비를 아버지가 치러야 했다.<sup>53)</sup> 그렇지만 1780년대 이후에는 견습선원에게도 일정한 보수를 지급해야만 했다. 1781년 13살에 포리스트(Forester) 호의 견습선원으로 승선한 리치먼드는 7년간 25파운드를 받기로 계약했고,<sup>54)</sup> 헨리 상사도 1780년대에 견습선원에게 7년간 총 25-30파운드를 지불하였다.

프랑스전쟁이 경과하는 동안 선원의 임금이 올라가고, 선원을 구하기가 어려워짐에 따라 견습선원의 보수도 올라갔다. 1790년대에는 견습선원의 보수는 다시 10파운드가 상승하였고, 1800년에는 견습 기간 동안 50파운드까지 지불되기도 했다. 1808년 토마스 도일(Thomas Doyle)은 견습 첫 해에 15파운드를 받고, 이후 2년 동안 항해를 마칠 경우 추가로 5파운드를 더 받는 것을 포함하여 매년 20파운드씩 받기로 하여 3년 동안 총 55파운드를 받기로 계약하였다.<sup>55)</sup> 어느 직급이건 선원들은 외국 항구에 정박(碇泊)하고 있을 때도 급료의 절반을 받았고, 북해나 발트해 항로의 경우 항구가 얼어 선박이 운항하지 못하는 경우에 ‘겨울 돈’(winter money) 명목으로 약간의 보수를 받았다.<sup>56)</sup>

마이클 헨리 상사의 예는 항로와 시기에 따라 선원의 임금이 어떻게 변했는지를 잘 보여주고 있다. 1785-1815년까지 헨리

Table 2 Crew wages for each routes(1785-1815)

연 도	연안 항로	지중해 항로	발트해 항로	서인도 항로	구분
1785-1792	£2 18s 9d	£1 11s 10d	£2 0s 11d	£1 9s 0d	평화기
1793-1801	£6 12s 3d	£4 2s 8d	£4 17s 0d	£4 2s 6d	전쟁기
1802	£4 10s 6d	£2 0s 0d	£- -s -d	£2 5s 0d	휴전기
1803-1806	£8 0s 11d	£4 7s 9d	£5 4s 6d	£3 16s 6d	전쟁기
1807-1815	£7 6s 6d	£4 9s 9d	£4 8s 1d	£4 1s 13d	봉쇄기

자료 : Ville, *English Shipowning*, pp.164-167 Table A, B, C, E.

주 : 위의 자료를 바탕으로 해당 기간 동안의 월평균 임금으로 환산함.

45) Davis, *Rise of Shipping*, p.138.

46) 1s=12d, £1=20s, 1guinea=21s임.

47) 그는 1789년에 처음 선장으로 진급했을 때에도 한 달에 £5를 받았다. Garstin, ed., *Samuel Kelly*, p.318.

48) *Report ... of Coal trade*, 1800, pp.46, 73.

49) Kelly가 1787년에 1항사로 승진했을 때 한 달에 £3를 받았다. Garstin, ed., *Samuel Kelly*, p.168.

50) Spencer Childers, ed., *A Mariner of England*(Conway Maritime Press, 1970), p.34.

51) Ville, *English Shipowning*, pp.108-110.

52) 1750년대에 리버풀의 선주인 John Okill은 항해시에 견습선원에게 식비를 포함하여 주당 4실링을 지불하였다. Okill MSS., Liverpool Public Lib.; cited by Davis, *Rise of Shipping*, p.145 footnote.

53) Garstin, ed., *Samuel Kelly*, p.19.

54) Childers, ed., *Mariner of England*, p.6.

55) NMM, HNL/28/12; cited by Ville, *English Shipowning*, p.109. 프랑스전쟁 종전 이후 7년생 견습선원의 보수는 다시 £30로 떨어졌다.

56) ‘겨울 돈’은 1720년대에 대략 30-50s 정도였다. Rediker, *Between the Devil*, p.126. Winter Money는 본봉 이외에 덧붙여 주는 것이 아니라 겨울철에 항해를 하지 못하는 경우 본래 임금을 지불할 의무가 없으나 선주가 선원들을 계속 고용하기 위해 지급하는 것이다.

상사가 운항한 선박에 승선한 선원들의 임금을 살펴보면 전쟁기가 평화기보다 약 2배 정도 높았고, 원양 항로보다는 연안 항로가 더 높았던 것으로 나타났다. 이는 다소 뜻밖의 결과이다. 왜냐하면 오늘날에는 외항선의 임금이 연안선 보다 월등히 높기 때문이다. 그러나 헨리 상사가 연안 항로에 투입한 선박이 석탄을 운송하였다는 점을 감안하면 이는 이해할만하다. 당시 석탄선은 이른바 불결 화물(dirty cargo)인 석탄을 주로 운송했기 때문에 대부분 낡고, 컷던 데다가 항로가 짧아 입출항이 잦았다. 게다가 전쟁기에는 외항선에 비해 강제 징집될 가능성이 더 컸기 때문에 선원들은 연안 석탄선에 승선하는 것을 꺼려하였다. 그리고 다른 항로의 경우 임금이 매달 지불되었지만, 연안 석탄선에서는 매 항해마다 지불되었는데, 항해당 임금이 다른 항로의 매달 임금보다 많은 것이 보통이었다.<sup>57)</sup> 이러한 요인들로 인해 연안 항로의 임금이 원양 항로에 비해 다소 높게 나타난 것이다.

선원들의 임금 수준은 당시 육상 노동자보다 높은 편이었다. 1670년대 페티(Petty)는 “잉글랜드의 농부들은 주당 4실링 밖에 벌지 못했지만, 선원들은 급료와 식비 등을 포함하여 12실링을 벌었다.”<sup>58)</sup>고 썼다. 이는 다소 극단을 비교한 것이지만, 그렇다고 그렇게 심하게 과장한 것도 아니었다. 왜냐하면 17세기 말 숙련선원의 임금은 주당 7실링이었고, 여기에 식비가 3실링 정도 추가되었기 때문이다. 선원과 육상 노동자간의 임금 차이는 18세기 중엽까지 이어졌다. 1761년 매시(Massie)는 숙련 노동자의 경우 런던에서는 주당 10실링 6펜스 - 12실링, 지방에서는 7실링 6펜스 - 9실링을 벌었고, 일반 노동자의 경우 런던에서는 9실링, 지방에서는 8실링을 벌었다고 추산하였다. 18세기 중엽 정식으로 고용된 보통선원의 평균 임금은 식비를 포함하면 주당 10-12실링 정도였다.<sup>59)</sup>

18세기 말에 이르면 선원과 육상 노동자 간의 임금 차이는 전쟁의 영향으로 더욱 커졌다. 널(Neale)이 바스(Bath) 지역의 도로 노동자의 주당 임금을 계산한 바에 따르면, 1780년 8실링, 1790년 7실링 7펜스, 1795년 9실링 1펜스, 1801년 9실링 6펜스, 1809년 9실링 4펜스로 변했다.<sup>60)</sup> 이와 비슷한 기간 동안 헨리 상사의 연안선에 승선한 선원들은 매달 평균 1784년 2파운드 10실링, 1790년 4파운드 2실링 6펜스, 1795년 9파운드 5실링 9펜스, 1801년 4파운드 17실링 6펜스, 1809년 7파운드 10실링을

받았다.<sup>61)</sup> 이를 주당 임금으로 환산하면 1784년 약 11실링, 1790년 약 19실링, 1795년 약 43실링, 1801년 약 22실링, 1809년 35실링에 상당한다. 물론 연안선의 경우 다른 항로에 비해 선원들의 임금이 높았기 때문에 선원과 육상 노동자간의 임금 차가 다소 크게 나타난 측면도 있다. 그렇지만 원양선의 선원들은 연안선의 선원들과는 달리 캐빈 프레이트(cabin freight)를 통해 부수입을 올릴 수 있었기 때문에 전체적인 수입 면에서는 연안선의 선원과 큰 차이가 없었다고 보아도 좋다.<sup>62)</sup> 여기에 선원들에게는 식비가 별도로 지급되었다는 점을 고려하면 선원과 육상 노동자간의 임금 차이는 더욱 커지게 된다.

육상에서의 취업 기회가 많지 않았다는 것, 임금이 육상직에 비해 많았던 것, 외국을 여행할 수 있다는 것 등이 젊은이들을 바다로 유인하는 요인이었다. 배를 타고 싶어했지만 아버지의 반대로 배를 타지 못하고 육상에서 장사를 배우던 니콜(Nicol)은 1776년 21살에 켄츠 리가드(Kent's Regard) 호에 견습선원으로 승선하여 다음과 같이 적었다. “나는 그때 너무 행복했다. 왜냐하면 내가 그토록 바랐던 배를 타고 바다에 있었기 때문이다. 나에게 떨어진 닻을 감아 올리라는 명령은 내게는 기쁨의 소리였다.”<sup>63)</sup> 1781년 포리스터(Forester) 호의 견습선원으로 승선한 리처드슨(Richardson)도 “승선 다음날 아침 거울 면같이 잔잔한 바다를 보기 위하여 갑판 위에 올라갔을 때 나는 놀랐다. 멋진 아침이었고, 배 주위는 한적했다. 이 모든 것이 내게는 완전히 딴 세상처럼 느껴졌다.”고 적었다.<sup>64)</sup>

그렇지만 선원들의 생활이 그렇게 안정적인 것은 아니었다. 급료는 매 항해가 끝난 뒤 운임이 지불되고 난 뒤에야 받을 수 있었고, 선내 정원은 갈수록 줄어들었으며, 상급자의 폭력, 악천후, 음주, 사고, 적국의 해군과 사나포선(私拿捕船, privateer)에 의한 나포 등의 위협에 노출되어 있었다. 1759년 존슨(Johnson) 박사는 “그 누구도 자신을 감옥에 갇힌 꼴인 선원이 되려고 하지 않을 것이다. 왜냐하면 배를 탄다는 것은 익사할 위험을 간직한 채 감옥에 갇혀 있는 꼴이기 때문이다...차라리 감옥에 갇힌 사람에게는 더 많은 공간(more room)과 더 나은 식사(better food), 더 나은 동료들이 있다.”<sup>65)</sup>고 적었다.

게다가 미국독립전쟁과 프랑스전쟁이 계속 이어졌기 때문에 선원은 해군에 징집될 위협에 노출되어 있었다. 1790년 7월 마리아(Maria) 호의 선원 6명이 자메이카에서 징집되었고, 다시

57) Ville, *English Shipowning*, p.102.

58) C.H. Hull, ed., *Economic Writings of Sir William Petty*(1899), Vol. I, p.259; cited by Davis, *Rise of Shipping*, p.152.

59) 이상 Davis, *Rise of Shipping*, p.152.

60) R.S. Neale, “The Standard of Living, 1780-1844 : A Regional and Class Study;” in A.J. Taylor, ed., *The Standard of Living in Britain in the Industrial Revolution*(Methuen & Co., 1975), p.174 Appendix A.

61) Ville, *English Shipowning*, p.164 Appendix A.

62) 선원들에게는 자신의 침실이나 화물창에 자기가 집회한 화물을 선적하여 그 운임을 챙기거나 자기 비용으로 구입한 화물을 운임을 내고 선적한 뒤 다른 지역에서 판매하여 그 차액을 챙기는 것이 관습적으로 인정되었는데, 이를 cabin freight라 한다. cabin freight에는 두 종류가 있었다. 선원들이 선내 공간을 할당받아 개인 화물을 선적할 수 있는 것을 privilege라 하였고, 운임을 내고 개인 화물을 선적하는 것을 venture라고 했다. Rediker, *Between the Devil*, p.132.

63) Tim Flannery, ed., *The Life and Adventures of John Nicol*(Canongate, 2000), p.26.

64) Childers, ed., *Mariner of England*, p.4.

65) James Boswell, *The Life of Samuel Johnson*(1791), p.86; cited by Rediker, *Between the Devil*, p.258

10월에 영국해협에서 7명이 징집되었다. 1803년 3월에는 넵툰(Neptune) 호의 선원 6명은 징집면제증서를 제시했음에도 불구하고 징집되었다.<sup>66)</sup> 미국독립전쟁기에 7만-9만명이 해군에 징집되었고, 프랑스전쟁기에 7만-13만명 정도가 징집되었다.<sup>67)</sup> 강제 징집은 상선의 선원들이 가장 두려워하는 것 가운데 하나였다. 1776년 니콜은 닷을 감아 올리라는 선장의 명령이 “다른 선원들에게는 그야말로 고통의 소리(sound of woe)였다.”고 적었다. “왜냐하면 닷을 감아 올려 출항하게 되면 강제 징집되는 것으로부터 벗어날 수 없었기 때문이다.”<sup>68)</sup>

해군에 징집되면 임금도 턱없이 낮았을 뿐만 아니라, 엄격한 규율, 장기 복무, 열악한 근무 조건, 교전시 죽을 가능성 등 어는 것 하나 상선에 비해 나을 것이 없었다. 프랑스전쟁기에 선원이 부족하였을 때 상선의 보통선원이 매달 2파운드 5실링을 받을 때 해군 수병은 매달 19실링을 받았다.<sup>69)</sup> 그러나 강제 징집은 아주 급박한 시기에 단기간 실시되었기 때문에 상선에는 그렇게 큰 영향을 미치지 않았던 것으로 밝혀지고 있다.<sup>70)</sup>

전쟁기 선원들의 사망률은 매우 높았다. 1782-1815년 사이에 질병이나 사고로 선원과 해군 수병 8만 4440명이 사망하였고, 좌초, 화재 등의 사고로 1만 2680명, 적과의 교전으로 6540명의 수병이 각각 사망하였다. 이와 같은 상황이었기 때문에 전쟁기에 탈주하는 수병들이 늘어나는 것은 어쩌면 당연한 일이었다. 넬슨은 프랑스전쟁기 초기 10년 동안 약 4만명의 수병이 도망했다고 추산하였고, 필립 패튼(Phillip Patton) 제독은 1803-1805년 사이에 1만 5319명이 달아났다고 밝혔다.<sup>71)</sup>

1835년에 상선 선원 등록제가 도입되기 이전의 선원에 대한 기록은 남아 있지 않다.<sup>72)</sup> 1696년에 제정된 <선원장려법><sup>73)</sup>에도 선원의 등록에 관한 조항을 두었으나, 이와 관련한 자료가 남아 있지 않다. 따라서 선원 수는 단편적으로 남아 있는 자료를 토대로 추산할 수밖에 없다. 현재 단편적으로 남아 있는 자료를 근거로 할 때 선원 수는 17세기 말에서 19세기 초까지 지속적으로 증가하였다. 1660년에 상선 선원의 수는 최소한 3만명

Table 3 Change pattern of crew number(1688-1815)

연 도	총 인구	선원 수	점유비
1688	550만명	5만명	0.9 %
1755	650만명	6만명	0.9 %
1786	1356만명	9만명	0.7 %
1792	1500만명	11만 8천명	0.8 %
1800	1590만명	13만 8천명	0.9 %
1815	1922만명	17만 7천명	0.9 %

자료: 인구 - Mitchell, *Abstract*, pp.5, 8.

주 1. 1688-1755년까지는 잉글랜드와 웨일즈, 그 이후는 영국(G.B.) 전체의 통계임.

2. 1688년에는 어선 선원이 포함됨.

이상이었던 것으로 추정되고 있고,<sup>74)</sup> 1688년에 잉글랜드와 웨일즈의 해군·상선·어선의 선원 수는 15만명으로 나타나 있는데,<sup>75)</sup> 이 가운데 상선과 어선의 선원 수는 대략 5만명 정도였다.<sup>76)</sup> 1755년에는 잉글랜드와 웨일즈의 선원은 약 7-8만명이었고,<sup>77)</sup> 이 가운데 6만명이 상선 선원이었다.<sup>78)</sup> 1786년에는 영국(G.B.) 전체의 선원 수는 9만명,<sup>79)</sup> 그리고 1792년에는 11만 8286명으로 증가하였다.<sup>80)</sup> 프랑스전쟁기에도 선원 수는 지속적으로 증가하였다. 맥퍼슨(Macpherson)에 따르면, 1800년 10월 말 기준 영국 전체의 선원 수는 13만 8721명이었다.<sup>81)</sup> 선원 수는 1815년에 17만 7000명으로 증가하였지만,<sup>82)</sup> 프랑스전쟁의 종전과 더불어 해운 침체가 계속되면서 차츰 감소하였다. 이처럼 선원의 수는 지속적으로 증가했음에도 불구하고 선원이 전체 인구에서 차지하는 비중은 큰 변화가 없었다. 17세기 말에서 19세기 초 사이에 선원이 전체 인구에서 차지하는 비중은 대략 1% 내외였다.

#### 4. 선원 문제에 대한 선주들의 대응

적당 선원 수가 감소한 이유에 대해 노스는 “해적과 사나포선의 활동이 감소한 데 따라 선박을 무장할 필요성이 감소한

66) Ville, *English Shipowning*, p.100.

67) Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860*(Collins, 1968), pp.288-289.

68) Flannery, ed., *John Nicol Mariner*, p.26.

69) M. Lewis, *A Social History of the Navy*(London, 1960), p.10; cited by Ville, *English Shipowning*, p.100.

70) ref. N. McCord, “Impressive Service in North-East England during Napoleonic Wars,” *Mariner’s Mirror*, Vol. LIV, 1968, pp.163-180.

71) cited by Lloyd, *British Seaman*, pp.263, 265-266.

72) 1835년 이전의 선원에 관한 사료에 대해서는 Kevin Smith et al, *Records of Merchant Shipping and Seamen*, pp.1-18 참조.

73) 7 & 8 William III, c.21.

74) Peter Earle, *Sailors : English Merchant Seamen 1650-1775*(Methuen, 1998), p.7.

75) Deane, 『영국의 산업혁명』, p.16 표 1 참조. 당시 총인구는 550만 520명임.

76) Davis, *Rise of Shipping*, p.322.

77) Hope, *New History*, p.232.

78) Rediker, *Between the Devil*, p.290.

79) 이 중 약 2만명은 석탄선에 승선하였다. *Late Measures ... in the Coal Trade*, 1786, p.42.

80) B.L. Add. MSS. 38432; cited by Lloyd, *British Seamen*, p.286. 지역별로는 잉글랜드 8만 7569명, 스코틀랜드 1만 3491명, 아일랜드 6730명, 식민지 8389명, 기타 2107명이다.

81) 각 지역별로는 잉글랜드 10만 5037명, 스코틀랜드 1만 3883명, 식민지 1만 2047명, 아일랜드, 건지, 만 섬 등이 7754명이다. Macpherson, *Annals of Commerce*, Vol. IX, p.535.

82) *Parliamentary Papers*, 1852, Vol.XLIX; cited by Stephen Jones, “Blood Red Roses ; The Supply of Merchant Seamen in the Nineteenth Century,” *Mariner’s Mirror*, Vol. 58, 1972, p.442.



만큼 선원 수를 줄일 수 있었기 때문”이라고 주장하였고,<sup>83)</sup> 데 이비스도 대체로 이에 공감하고 있다.<sup>84)</sup> 그러나 18세기 말에서 19세기 초까지 미국독립전쟁과 프랑스전쟁이 단속적으로 계속 되었다는 점을 고려한다면 척당 선원 수가 감소한 원인을 해적 및 사나포선 활동의 감소로 설명하는 것은 적절하지 않다.

그보다는 선박과 장비의 개량이 척당 선원 수를 감소시킨 주된 원인이었다.<sup>85)</sup> 17세기 말까지만 해도 키를 돌리는 일은 전적으로 사람의 힘에 의존해야 했지만, 1700년을 즈음해서 조타기(steering wheel)가 발명됨으로써 조타에 필요한 선원 수가 크게 감소하였다.<sup>86)</sup> 닻을 감아 올리는 양묘기(揚錨機, windlass)는 1700년대에 점진적으로 개량되어 갔고, 닻을 고정시키는 각종 돛줄과 계류삭(繫留索, mooring line) 등을 감거나 잡아당기는데 이용되는 권양기(捲揚機, capstan)도 18세기에 이용되기 시작하여 1771년에는 기어(gear)가 장착된 권양기가 개발되기에 이르렀다.<sup>87)</sup> 양묘기와 권양기의 사용은 선박에서의 일손을 크게 절감시켰다.

선박과 범장의 개량도 선원 수의 감소에 한몫 했다. 일반적으로 돛대의 수가 적으면 그만큼 적은 인원으로 조선헌 수가 있다. 18세기가 경과하는 동안 두대박이(two mast ship)와 세대박이(three mast ship)를 구분하는 경계선이 점차 커져 갔다. 1680-1720년 사이에 대체로 50-60톤을 경계로 그 이하는 두대박이였고, 그 이상은 세대박이었다. 이 구분선은 1730년대에는 80-90톤, 1740년대에는 100톤, 1760년대에는 140-150톤으로 점차 커져 갔다.<sup>88)</sup> 18세기 말까지 잉글랜드 해운의 중심이었던 연안항로와 북해 항로에서 주로 이용된 대형 브릭선(brig)과 원양용으로 널리 채택된 스노우선(snow)은 모두 두대박이었다.<sup>89)</sup> 두대박이의 크기가 점차 커져갔다는 것은 적은 선원으로 더 큰 선박을 운항할 수 있었음을 뜻한다.<sup>90)</sup>

전쟁도 척당 선원 수의 감소에 영향을 끼쳤다. 전쟁기에 상선 선원들은 1차적인 징집 대상이었고, 운항 도중 적의 해군이 나 사나포선에게 나포당할 우려가 있었기 때문에 선원으로 승

선하는 것을 꺼려했다. 1782/3-1800년 사이에 상선 선원의 수는 17% 가량 늘어난 데 불과했지만, 해군에 징집된 수병의 수는 70%나 증가하였다.<sup>91)</sup> 이에 따라 전쟁기에는 선원들이 달아나는 일이 비일비재했고, 선원을 구하기가 어렵게 되었다. 1781년 350톤급 포리스트 호는 페테르부르크(Petersburg)에서 홀(Hull)로 항해하는 동안 1명은 달아나고, 9명은 병으로 앓아 누워 11명만으로 약천후에 대처해야만 했다.<sup>92)</sup> 헨리 상사가 40년 동안 운항했던 181톤급 선박인 헨리(Henley) 호의 경우 석탄 무역에 종사할 때에는 3-4명의 선원이 승선하였으나, 1790년에는 2-3명으로 줄어들었고, 1791-92년에 다시 4명으로 증가했다가 1793년에 전쟁 발발과 함께 2-3명으로 줄어들었다. 1794년에는 선목(船木) 1명과 보통선원 1명으로 운항하였고, 1797년에는 견습선원이 정식 선원으로 승진하여 다시 4명으로 증가하였으나 1803-06년 사이에는 다시 2-3명만 승선했다. 물론 이 시기 동안 정규 선원 외에 견습선원 2-3명이 승선했다.<sup>93)</sup>

선원을 구하기가 어렵게 되자 소년 선원을 승선시키는 한편, 외국 선원을 태우기도 했다. 항해법에 따르면 영국 선박에는 전선원의 3/4 이상을 영국 선원을 태워야 했지만, 전쟁기에는 시행이 자주 유보되어 선원의 절반 이상을 외국인을 태울 수 있도록 허용했다.<sup>94)</sup> 1805년 메멜(Memel)로 항해한 피트(Pitt) 호의 선원 6명 중 3명이 외국인하였고, 1807년 코펜하겐으로 출항할 때는 7명 중 3명이 외국인이었다.<sup>95)</sup>

이처럼 선주들은 전쟁기 동안 고임금과 선원 부족으로 평화가 보다 적은 인원으로 선박을 운항하려고 하였고, 평화가 되어도 전쟁기 이전으로 되돌아가려고 하지 않았다. 이는 선원들의 불만을 야기하였다. 1815년 런던, 홀, 야아머스(Yarmouth) 등의 석탄 운반선의 선원들이 연안 석탄선에 승선하고 있는 외국 선원의 축출과 승선 정원을 전쟁기 이전의 100톤당 6명으로 환원시켜 줄 것과 왕복 항해시 최소 5파운드의 임금을 줄 것을 요구하며 파업을 벌이기도 했으나, 실패하였다.<sup>96)</sup>

83) North, "Source of Productivity," p.960.

84) Davis, "Maritime History," pp.178-181.

85) Rediker, *Between the Devil*, pp.111-112.

86) 조타기가 발명되기 이전에는 키의 손잡이(tiller) 끝에 원형 고리를 끼워 만든 일종의 도르래인 whipstaff를 이용하였다. whipstaff는 키를 좌우 10도 정도 밖에 돌리지 못했다. 이런 문제점을 개선하기 위해 조타기(wheel)가 발명되었는데, 현재 남아 있는 자료상으로는 영국의 경우 1706년, 프랑스는 1709년, 베네치아는 1719년 경에 공식적으로 선박에 채용되었다. John H. Harland, "The Early History of the Steering Wheel," *Mariner's Mirror*, Vol. 58, no.1, 1972, pp.47 & 65 footnote 1.

87) John H. Harland, "The Design of Winches used at Sea in the 1800s," *Mariner's Mirror*, Vol.77, no.2, 1991, pp.154, 156.

88) Hope, *New History*, p.221; Davis, *Rise of Shipping*, pp.76-77.

89) 브릭선과 스노우선은 돛대를 두 개 설치하고, 두 돛대에 모두 네모돛을 설치했다는 점에서 매우 유사하다. 다만 불에 단 주돛(boom-mainsail)이 브릭선은 주돛대에 둘러져(hoop) 있는 반면, 스노우선은 주돛대 뒤에 단 보조돛대(trysail mast) 위에 걸쳐져 있는 것에 차이가 있다. Smyth, *The Sailor's Word-book*, p.637.

90) Peter Earle은 선박의 척당 선원 수가 감소한 원인으로 선박의 대형화, 기술의 발전, 해적과 사나포선의 감소로 인한 무장 인력의 불필요 등 세 가지를 꼽고 있다. Earle, *Sailors*, p.7.

91) 상선 선원 수는 1792년 11만 8286명에서 1800년 13만 8721명으로 늘어났고, 해군수병의 수는 1793년 6만 9416명에서 1800년에 11만 8247명으로 늘어났다. Lloyd, *British Seaman*, pp.285, 288-289; Macpherson, *Annal of Commerce*, Vol. IX, p.535.

92) Childers, ed., *Mariner of England*, p.13.

93) Ville, *English Shipowning*, p.95.

94) 이에 대해서는 John Reeves, *The Law of Shipping and Navigation*, 2nd ed.(1807), pp.248-249, 461-462 참조.

95) Ville, *English Shipowning*, p.96.

96) Norman McCord, "The Seamen's Strike of 1815 in North-East England," *Economic History Review*, Vol. XXI, no.1, 1968, pp.127-143.

## 5. 결 론

18세기가 경과하는 동안 영국 상선의 척당 선원 수는 지속적으로 감소하였다. 그에 따라 선박의 직제도 단순화되어 18세기 초엽에는 선장, 항해사, 갑판장, 통쟁이, 조리원, 사무장, 뱃밥쟁이, 선목, 재봉쟁이, 선의, 보통선원, 상당수의 조수들이 존재했으나, 18세기 말에 이르러 통쟁이, 사무장, 뱃밥쟁이, 재봉쟁이, 선의, 대부분의 조수는 선박 직제에서 사라졌다. 이처럼 척당 선원 수가 감소하고, 선박의 직제가 단순화 된 것은 조타기, 양묘기, 권양기 등의 기계가 도입되고, 선박과 범장의 개량이 꾸준히 이루어졌기 때문이다. 게다가 18세기 내내 단속적으로 전쟁이 계속되었기 때문에 선주들로서는 적은 선원으로 선박을 운항할 수 있는 방법을 강구하지 않을 수 없었다. 이런 측면에서 보면 척당 선원 수가 감소하고 선박의 직제가 단순화된 것은 영국의 선주들이 급변하는 해운 환경에 적절히 대응한 결과였다고 할 수 있다.

영국의 선원 수는 전 기간에 걸쳐 전체 인구의 1% 내외에 지나지 않았다. 하지만 실질경제활동 측면에서 선원이 차지하는 중요성은 전체 인구에서 차지하는 비중보다 훨씬 컸음에 틀림없다. 게다가 선원은 영국의 국가 경제와 국방을 위해서는 없어서는 안될 존재였다. 선원은 해상 무역을 최일선에서 몸소 수행하는 사람들이었고, 해외 식민지와 본국을 연결해주는 통신원 역할을 했을 뿐만 아니라, 전쟁기에는 해군력의 원천이기도 했다. 트레벨리안이 지적한 것처럼, “영국의 운명은 언제나 선원(boat-crew)에 의해 좌우되어 왔다.”<sup>97)</sup> 따라서 영국 정부도 선원을 구하기 어렵게 되었을 때는 전 선원의 3/4을 영국인으로 태워야 한다는 항해법의 시행을 자주 유보하였던 것이다.

## 참 고 문 헌

### 1차 史料

- [1] PRO, HCA 15-36, 39, 56.
- [2] Anon., *The Late Measures of the Ship-Owners in the Coal Trade*, 2nd ed., London, 1786.
- [3] *Report from the Committee Appointed to Consider the Coal Trade of this Kingdom*, 23rd June, 1800.
- [4] Childers, Spencer, ed., *A Mariner of England*, Conway Maritime Press, 1970.
- [5] Dewar, Alfred, ed., *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring(1726)*, Cassel and Company, 1928.
- [6] Garstin, Crosbie, ed., *Samuel Kelly : An Eighteenth Century Seaman*, Frederick A. Stokes Company, 1925.
- [7] Macpherson, David, *Annals of Commerce, Manufactures, Fisheries, and Navigation*, London, 1800, 4 Vols.

### 저 서

- [8] Cox, Peter, *A Link with Tradition : The Story of Ste-*

*phenson Clarke Shipping Limited, 1730-1980*, Oakfield Press ; Plymouth, 1980.

- [9] Barty-King, Hugh, *The Baltic Story : Baltick Coffee House to Baltic Exchange 1744-1994*, Quiller Press, 1994.
- [10] Deane, P., *The First Industrial Revolution*, Cambridge Univ. Press, 1979, 나경수 · 이경우 역, 『영국의 산업혁명』, 민음사, 1987.
- [11] Earle, Peter, *Sailors : English Merchant Seamen 1650-1775*, Methuen, 1998.
- [12] Fayle, C.E., *A Short History of the World's Shipping History*, George Allen & Unwin, 1933.
- [13] Flannery, Tim, ed., *The Life and Adventures of John Nicol*, Canongate, 2000.
- [14] Hope, R., *A New History of British Shipping*, John Murray Publishers, 1990.
- [15] Lloyd, Christopher, *The British Seaman, 1200-1860*, Collins, 1968.
- [16] Rediker, M., *Between the Devil and Deep Blue Sea*, Cambridge Univ. Press, 1987, 박연 옮김, 『악마와 검푸른 바다 사이에서』, 까치, 2001.
- [17] Smyth, W.H., *The Sailor's Word-book(1867)*, Conway Maritime Press, 1991.
- [18] Trevelyan, G.M., *History of England*, Longmans, Green and Co., 1926.
- [19] Ville, S., *English Shipowning during the industrial revolution : Michael Henley and Son, London Shipowners, 1770-1830*, Manchester Univ. Press, 1987.
- [20] 김성준, 『유럽의 대항해시대』, 신서원, 2001.
- [21] 박지향, 『영국사 : 보수와 개혁의 드라마』, 까치, 1997.
- [22] 박현규 · 이원철, 『해운론』, 한국해사문제연구소, 1991.

### 연구 논문

- [23] Condon, M.E., *The Transportation of the Transport Service during the War against Revolutionary France, 1793-1802*, Ph.D. Thesis, Univ. of London, 1968.
- [24] Davis, R., “Maritime History : Progress and Problems,” in S, Marriner, ed., *Business and Businessmen*, Liverpool, 1978.
- [25] Fenton, P.C., “The Navigator as Natural Historian,” *Mariner's Mirror*, Vol. 79, no.1, 1993.
- [26] Harland, John H., “The Early History of the Steering Wheel,” *Mariner's Mirror*, Vol. 58, no.1, 1972.
- [27] Harland, John H., “The Design of Winches used at Sea in the 1800s,” *Mariner's Mirror*, Vol. 77, no.2, 1991.
- [28] McCord, Norman, “The Seamen's Strike of 1815 in North-East England,” *Economic History Review*, 2nd ser., Vol. XXI, no.1, 1968.

- [29] McCord, Norman, "Impressive Service in North-East England during Napoleonic Wars," *Mariner's Mirror*, Vol. 54, 1968.
- [30] Living, 1780-1844 : A Regional and Class Study," in A.J. Taylor, ed., *The Standard of Living in Britain in the Industrial Revolution*, Methuen & Co., 1975.
- [31] North, D.C., "Source of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850," *Journal of Political Economy*, Vol. 76, 1968.
- [32] Thomas, R.P. & McCloskey, D.N., "Overseas Trade and Empire, 1700-1860," in R. Floud & D. McCloskey, ed., *The Economic History of Britain since 1700*, Vol. I, Cambridge Univ. Press, 1981.
- [33] Walton, G.M., "Source of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775," *Economic History Review*, 2nd ser., Vol. XX, No.1, 1967.
- [34] 김성준, 「18세기 영국에서의 해운 전문인의 대두와 해상보험의 발전」, 『韓國海運學會誌』 제32호, 2001.
- [35] 김성준, 「산업혁명기 영국 해운업에서의 전문 선주의 대두」, 『史叢』, 52집, 2000.

---

원고접수일 : 2001년 11월 21일  
원고채택일 : 2002년 03월 18일