

터너의 〈난파선〉과 낭만주의적 해양재난

전 동 호 (덕성여자대학교)

- I. 들어가며
- II. 〈난파선〉과 당대 반응
- III. 〈난파선〉과 당대의 해양재난
- IV. 난파이미지의 도상 전통
- V. 당대 난파문학
- VI. 나오는 말



I 들어가며



도 1 J. M. W. Turner, *The Shipwreck*, oil on canvas, 170.5 x 241.5 cm, 1805, London, Tate Britain

수평선 너머 하늘은 검은 비구름으로 뒤덮여있고 끝없이 펼쳐진 바다는 온 세상을 집어삼킬 듯한 성난 파도로 일렁인다. 대자연의 알 수 없는 분노를 마주한 인간의 무기력함을 상징하듯 화면 오른쪽 수평선 저 멀리 배 한척이 반쯤 기울어진 채 서서서 침몰하고 있고, 화면 중앙에는 한 척의 구명보트가

공포에 휩싸인 사람들을 가득 실은 채 금방이라도 뒤집힐 듯 너울에 춤추고 있다. 화면 오른쪽에서는 하얀 돛대 가득히 바람을 머금은 채 작은 구조선이 구명보트에 실린 이들을 구하려는 듯 어렵사리 접근을 시도하고 있다. 화면 중앙 왼편에는 구조선인지 구명보트인지 구분하기 힘든 작은 배가 사람들을 가득 태운 채 풍랑에 흔들리고 있으며 화면 전경 왼쪽에는 난파선에서 부서져 나온 커다란 파편이 관람객을 향해 돌진하는 듯 보는 이의 시야를 압박한다. 폭풍우 속 난파선의 불행한 운명을 암시하듯 어두운 청갈색의 색조가 화면 전체를 지배하고 있고, 집체만한 파도의 하얀 포말이 어두운 화면속에 빛을 부여하는 역할을 한다. 불안정한 사선구도가 반복되는 가운데, 거대한 파도는 화면의 전경뿐만 아니라 양쪽 가장자리로도 이어지고 있어 관람자는 마치 끝없는 망망대해 한 가운데에서 자신의 눈앞에

펼쳐지는 선원들의 사투를 목격하는 듯한 착각에 빠진다.

이 장면은 1805년 영국의 대표적인 낭만주의 화가 윌리엄 터너(J. M. W. Turner)가 제작한 <난파선(The Shipwreck)>의 일부분이다(도 1). 자동차와 항공기 여행에 익숙한 현대인에게 난파나 좌초 등의 해양재난은 영화속에서나 등장하는 그리 익숙지 않은 소재이다. 물론 지금도 전세계 수출입 물량의 대부분은 화물선이나 유조선 등의 대형선박이 담당하고 있고 우리나라는 이러한 대형 선박 건조량이나 제작기술면에서 세계 최고를 자랑하는 조선강국이긴 하지만, 배를 타고 장거리 여행을 할 기회가 거의 없는 현대인들이 대형 해양재난 사고에 대해 가지는 감정은 <타이타닉>같은 영화나 『로빈슨 크루소』같은 소설을 통해 느낄 수 있는 다분히 낭만화된 공포이다.

그러나 영화 <타이타닉>의 배경이 된 타이타닉호의 침몰은 지금부터 불과 100년전인 1912년에 발생했고, 빙산과 충돌해 무려 1500명이 넘는 인명피해를 낸 타이타닉호의 침몰같은 사건은 항공여행이 일상화되고 현대적 선박 건조 기술이 발전하기 전인 20세기 이전에는 대단히 흔한 사건이었다. 그렇기에 바다에서 조난을 당하거나 재난이 닥친 장면은 17-19세기 서양회화에 자주 등장하던 소재이다. 특히 19세기 초반 유럽 문예계를 지배했던 낭만주의(Romanticism)는 죽음, 공포, 대자연 앞에서 무기력한 인간의 왜소함 등 이성 과 인간의 통제를 넘어서는 영역에 대한 관심사를 문학, 음악, 미술 등 다양한 분야를 통해 표출하려는 시도했고, 해양재난과 관련해서는 프랑스 화가 제리코(Theodore Gericault)의 1819년 대작 <메두사의 뗏목(The Raft of the Medusa)>이 우리에게 가장 잘 알려진 예이다.¹ 그러나 제리코의 그림은 엄청난 크기와 작품에서 표현된 사건이 함축하는 정치사회적 배경때문에 대중과 학자들의 집중적인 관심의 대상이 되었을 뿐, 그 이전부터 해양재난을 다룬 그림은 적지 않았고 낭만주의 시기 해양재난이나 풍랑을 가장 많이 다룬 화가는 영국의 터너이다. 본 논문은 이러한 해양재난을 다룬 터너의 작품 중 하나인 <난

1 낭만주의에 관해서는 수많은 개론서들이 있지만 본고에서는 다음 서적을 주로 참고하였다. David Blayney Brown, *Romanticism* (London: Phaidon, 2001).

파선)에 대한 분석과 이를 다시 당대 문화사적 맥락에서 고찰함으로써 낭만주의 회화에서 종종 등장하는 조난과 좌초로 대표되는 해양재난의 이미지가 당대인들에게 어떤 의미를 가졌는가를 비판적으로 고찰해 보려는 시도이다.

II <난파선>과 당대 반응

윌리엄 터너(1775-1851)는 영국 낭만주의를 대표하는 풍경화가이다. 1775년 런던에서 가난한 이발사의 아들로 태어난 터너는 14세가 되던 1789년 왕립미술원 부속학교(Royal Academy Schools)에 입학하여 본격적인 미술교육을 받기 시작했고, 이듬해인 1790년 왕립미술원 정기전에 수채화 한점을 출품하여 전시되는 영광을 누린다. 이후 왕성한 작품제작과 전시활동을 통해 1799년 왕립미술원 준회원(Associate of the Royal Academy)에 선출되고, 3년뒤인 1802년에는 약관 27세의 젊은 나이에 총정원 40명뿐인 왕립미술원 정회원(Royal Academician)으로 선출되는 쾌거를 이룬다.² 이후 1851년 사망하기까지 그는 영국의 자연과 풍광을 자신만의 독자적인 화풍으로 그려내어 영국풍경화의 위상을 드높인 화가로 평가받으며 오늘날까지 영국인뿐만 아니라 전세계 미술 애호가의 많은 사랑을 받고 있다.

그는 영국 및 유럽 여러 지역의 다양한 풍경뿐 아니라 일생동안 수많은 바다풍경(seascape)을 그린 화가이기도 하다. 그 중 그의 초창기 작품인 <난파선>은 바다에 대한 그의 관심뿐 아니라 섬나라 영국인이 늘상 접하던 해양재난의 악몽을 형상화했다는 점에서 주목할 만한 그림이다. 1805년에 완성된 이 작품은 170.5 x 241.5 cm 의 대작이다.³ 흥미롭게도 터너는 <난파선>을 당시 영국에서 가장 큰 전시회였던 왕립미술원 여름 정기전에 출품하지 않았다. 대신 그는 이 작품을 런던에 있는 자신의 스튜디오에서 전시한다. 터너는

2 John Gage, *J. M. W. Turner: 'A Wonderful Range of Mind'* (New Haven and London: Yale University Press, 1987), pp. 235-243.

3 작품에 대한 기본적인 정보는 Martin Butlin and Evelyn Joll, *The Paintings of J. M. W. Turner* (New Haven and London: Yale University Press, 1984), p. 43.

전해인 1804년 자신의 집에 60피트(feet), 즉 약 18미터 길이의 갤러리를 증축했고 입장료를 받고 자신의 작품을 여기에 전시하기로 한다.⁴ 이러한 전략은 이듬해인 1805년에도 계속되었고 그 결과 터너는 1805년 왕립미술원 정기전에 한 작품도 출품하지 않았다.⁵ 결과적으로 이러한 알팍한 상술은 성공하지 못했고 터너는 1806년부터 다시 왕립미술원 정기전에 작품을 출품하게 되지만, 〈난파선〉은 공공전시회에 전시되지 않았고 따라서 이 작품에 대한 당대의 비평이 없어 당대인들이 이 작품을 어떻게 평가했는지에 대한 결정적 단서는 현재 남아있지 않다.⁶



도 2 John Buckler, *The Picture Gallery of Sir John Leicester*, watercolour, 43.2 x 71 cm, 1806, Knutsford, Tabley House

그러나 〈난파선〉은 1806년 1월 저명한 영국미술 애호가이자 터너의 대표적 후원자였던 존 레스터 경(Sir John Leicester)이 315파운드라는 적지 않은 가격에 구입하게 된다.⁷ 당시 숙련공의 연간 평균 임금이 약 40파운드, 농장 임노동자의 연간 평균 급여가 약 20파운드였다는 사실을 감안하면,⁸ 레스터경이 지불한 그림값이 상당하다는 것을 알 수 있다. 이렇게 구입된 〈난파선〉은 런던의 중심가 버클리스퀘어(Berkeley Square)에 있던 레스터경의 저택 3층 꼭대기에 새로 단장된 영국미술 전용 갤러리에 걸렸다. 1806년 제작된 레스터경의 당시 갤러리 내부를 보여주는 수채화를 자세히 살펴보면 화면 반대편 벽 중앙에 〈난파선〉이 당당하게 걸려있는 것을 확인할 수 있다(도 2). 더구나 존 버클러(John Buckler)가 그린 이 수채화는 1806년 왕립미술원 정기전에 출품, 전시되었으므로 레스터 갤러리와 그 안에

그러나 〈난파선〉은 1806년 1월 저명한 영국미술 애호가이자 터너의 대표적 후원자였던 존 레스터 경(Sir John Leicester)이 315파운드라는 적지 않은 가격에 구입하게 된다.⁷ 당시 숙련공의 연간 평균 임금이 약 40파운드, 농장 임노동자의 연간 평균 급여가 약 20파운드였다는 사실을 감안하면,⁸ 레스터경이 지불한 그림값이 상당하다는 것을 알 수 있다.

4 Kenneth Garlick and Angus Macintyre (eds.), *The Diary of Joseph Farington*, 22 March 1804 (New Haven and London: Yale University Press), vol. 6, p. 2271.

5 Farington Diary, 21 February 1805, vol. 7, p. 2522.

6 Barry Venning, "A Macabre Connoisseurship: Turner, Byron and the Apprehension of Shipwreck Subjects in Early Nineteenth-Century England," *Art History*, 8:3, September 1985, p. 306.

7 Douglas Hall, "Tabley House Papers," *Walpole Society*, vol. 38, 1960-2, p. 93.

8 Roderic Floud and D. N. McCloskey (eds.), *The Economic History of Britain since 1700*, vol. 1 (Cambridge: Cambridge University Press, 1994), p. 370.

전시된 미술품은 단순한 개인 소장품의 수준을 벗어나 이미 어느 정도 공론장(public sphere)의 영역에 들어서고 있었다. 프랑스와의 오랜 전쟁으로 영국 내 민족주의가 팽배하던 당시 레스터 경은 귀족임에도 불구하고 르네상스나 바로크기의 대륙미술이 아닌 당대 영국미술만을 집중적으로 수집해 미술가들 사이에 큰 명성을 얻었고 1805년 완성된 그의 영국미술 전용갤러리에 관한 기사가 당대 주요 신문지상을 장식했던 정황을 고려하면,⁹ 여기에 전시되었던 터너의 <난파선>은 왕립미술원 정기전같은 공공전시회에 출품되지 않았음에도 불구하고 상당한 대중적 관심을 끌었을 것이라 짐작해 볼 수 있다.



도 3 Charles Turner, *The Shipwreck*, mezzotint, 60 x 82 cm, 1807, London, Victoria & Albert Museum

이러한 대중적 관심내지는 이 작품이 가진 시장성을 보여주는 좋은 예가 바로 동판화가 찰스 터너(Charles Turner, 윌리엄 터너와는 아무 인척관계도 없음)가 제작해 1807년 출판한 <난파선>의 동판화이다(도 3). 동판화 기법 가운데 가장 정교하고 손이 많이 가는 메조틴트(mezzotint)기법으로 제작된 이 판화는 터너의 유화작품 중 처음으로 동판화로 제작된 경우

로 레스터 경뿐만 아니라 에섹스 백작(the Earl of Essex), 에그레몽 백작(the Earl of Egremont), 리처드 페인 나이트(Richard Payne Knight) 등 당대 영국 최고의 미술애호가들뿐만 아니라 비치(William Beechey)나 소운(John Soane) 같은 많은 미술가들도 구매 예약할 정도로 큰 인기를 누렸다.¹⁰ 19세기 중반 사진기술이 발명되기 전까지 회화작품을 대량복제할 수 있는 유일한 방법은 판화뿐이었으며 이 시기 영국은 유럽 최고의 복제판화 제작국이었음을 감안하면,¹¹ <난파선>이 동판화로 제작되었다는 사실 그 자체가 당시 이 작품의 인기를 가늠해볼 수 있는 대단히 중요한 척도이다.

9 Dongho Chun, "Public Display, Private Glory: Sir John Fleming Leicester's Gallery of British Art in Early Nineteenth-Century England," *Journal of the History of Collections*, 13:2, 2001, p. 177.

10 Venning, 앞의 논문, p. 306.

11 Timothy Clayton, *The English Print 1688-1802* (New Haven and London: Yale University Press, 1997), p. 231.

그러나 흥미롭게도 이 작품의 최초 구매자였던 레스터 경은 작품구입 1년 후인 1807년 2월 〈난파선〉을 터너의 또 다른 작품인 〈샤프하우젠의 라인강(The Falls of the Rhine at Schaffhausen)〉과 50기네스(guineas)를 더 주고 맞바꾼다.¹² 19세기 중엽 터너의 전기작가 손버리(Thornbury)에 따르면 레스터 경이 〈난파선〉에 불만을 가진 것이 아니라 레스터 부인이 아끼던 조카가 해양조난으로 사망하여 이 그림을 볼 때 마다 조카생각에 가슴아파했기 때문이라 한다.¹³ 그러나 1807년 당시 노총각이었던 레스터 경은 아직 결혼을 하지 않은 상태였고 48세가 되던 1810년에야 방년 16세의 조지아나 코틴(Georgiana Cottin)과 혼인을 하였으니,¹⁴ 손버리의 진술은 신빙성이 떨어진다. 이유야 어찌되었던 〈난파선〉은 다시 터너의 수중으로 돌아왔고 이후 계속 터너 소유로 남아 있다가 터너 사후 그가 소장하고 있던 다른 작품들과 함께 국가에 귀속되어 현재는 런던에 있는 테이트 갤러리(Tate Britain)에 전시되어 있다.

III 〈난파선〉과 당대의 해양재난

터너가 〈난파선〉을 제작하게 된 주요 동기 중 하나는 서두에서도 잠시 언급했듯이 조난이나 좌초와 같은 해양재난은 19세기 중엽 강철로 제작된 증기선이 본격적으로 등장하기 전에는 다분히 일상적인 사건이었기 때문이다. 더구나 영국과 그 식민지 사이의 교역에서 타국 상선의 이용을 제한하는 일련의 항해법(Navigation Acts)은 처음 제정된 1651년부터 1849년 폐지되기까지 영국이 해양강국으로 급부상하는데 큰 역할을 하게 되는데, 해상활동의 증가는 역설적으로 해양재난의 증가를 수반했다.¹⁵ 왜냐하면 당시 상선이나 전함을 비롯한 모든 배는 화재에 취약한 목재로 제작된 목선이었고 배를 움직이는 유일

12 Hall, 앞의 논문, p.120.

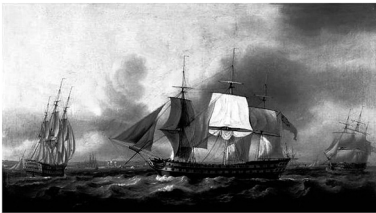
13 William Thornbury, *The Life of J M W Turner R.A.*, vol. 1, London, 1862, p. p. 266.

14 Dongho Chun, 'A History of the Leicester Family, Tabley House, and its Collection of Paintings', Ph.D, thesis (University of Manchester, 2000), p. 95.

15 Larry Sawers, "The Navigation Acts revisited," *Economic History Review*, 45:2, May 1992, pp. 262-284.

한 동력은 바람뿐이었다. 오늘날과 같은 기상예보는 전무한 상태였고 타이타닉호의 침몰에서 보듯이 빙산은 대서양을 항해하던 모든 배에 예측불가능한 잠재적 위험요인이었다. 그 결과 18세기 영국인에게 해양재난은 오늘날 자동차사고 만큼이나 흔한 일상생활의 한 부분이었다고 해도 과언이 아니다. 이는 1812년 출간된 존 달엘 경(Sir John Graham Dalryell)의 저서 『바다에서의 난파와 재난 (Shipwrecks and Disasters at Sea)』의 서문에도 잘 나타난다:

모든 사람이 어떤 식으로든 바다와 연관되어 있는 영국같은 나라에서 선원들의 조난은 특별한 관심의 대상이 되어야 한다. 난파는 인간이 경험할 수 있는 최악의 불행 중 하나이다. 인내, 불굴의 용기, 뛰어난 지혜도 난파앞에서는 운명과의 덧없는 투쟁을 연장하는 것 이외에는 별다른 소용이 없다. 수백명이 영문도 모른채 순식간에 죽음을 맞이하고, 그나마 구조의 희망을 기다리며 살아남은 몇 안 되는 사람들은 생존을 위해 서로를 잡아먹는 끔찍한 참상을 겪어야 한다. 아마도 해마다 5,000 명 이상의 영국인이 바다에서 죽어간다.¹⁶



도 4 Thomas Luny, *The Earl of Abergavenny off Southsea*, oil on canvas, 크기미상, 1801, London, British Library

터너의 <난파선>이 작품이 제작된 1805년 실제 발생한 조난사건에 기반하고 있다는 주장이 제기되는 이유도 이러한 지극히 현실적인 상황 때문이다.¹⁷ 인도와의 무역을 독점했던 동인도회사 소속 ‘아버가베니 백작호(Earl of Abergavenny)’는 1,200톤급 상선으로 동인도회사가 소유한 상선 중 최

대규모였다(도 4). 인도에서 주둔할 영국군 신병을 태운 아버가베니호는 1805년 2월 1일 영국의 포츠머스(Portsmouth)항을 출발해 인도로 향하던 중 4일후

16 John Dalryell, *Shipwrecks and Disasters at Sea* (Edinburgh: George Ramsay & Company, 1812), pp. xi-xii.

17 Venning, 앞의 논문, pp. 309-315.

인 2월 5일 웨이머스 만(Weymouth Bay)에서 3 km 떨어진 해상에서 폭풍우로 침몰하였다. 탑승인원 402명중 152명만이 살아남은 이 참사는 배의 선장이 저명한 시인 윌리엄 워즈워드(William Wordsworth)의 동생인 존 워즈워드(John Wordsworth)라 더욱 유명해진 경우이다. 존 워즈워드를 포함해 263명의 생명을 앗아간 이 대형참사는 곧바로 당시 영국 주요 신문지상을 가득 메웠고 사건 발생 8일후에는 이 사건을 다룬 책이 등장할 정도로 세인의 관심을 끌었다. 오늘날 대형 항공기 추락에 비유할 만한 비극인 만큼 터너를 포함한 미술계 인사들도 이를 모를 리가 없었다. 생존자들의 증언에 따르면 어떤 이는 침몰하는 배에서 구조선을 기다리기 위해 돛대 꼭대기로 기어 올라갔고 터너의 그림에서도 이러한 요소들이 등장하는 것으로 미루어보아 <난파선>은 아버가베니호 침몰 소식에 영감을 받았을 공산이 크고, 동판화 제작도 이러한 당대 상황과 밀접한 관련이 있다고 보아도 무리는 아닐 것이다.

IV 난파이미지의 도상 전통

그러나 이 그림을 일종의 기록화로 보는 것은 작품이 함축한 다의성을 지나치게 단순화시키는 오류를 낳는다. 무엇보다도 터너 자신이 이 배에 탑승하지 않았고 현장에 가보지도 않았으므로 생존자들의 진술담에 의존한 당대 기사나 소책자를 바탕으로 작품을 구상하기에는 명백한 한계가 있다. 더구나 생존자들의 진술에 따르면 어떤 이들은 바다로 뛰어들어 헤엄을 쳐 해안가에 도달했으나 터너의 그림에서는 헤엄을 치는 이들을 찾을 수 없다. 따라서 이 그림은 기록적인 측면 이외에도 이전부터 존재해오던 난파 이미지의 도상적 전통 및 당대 난파문학(shipwreck narratives)과의 연관성속에서 그 의미를 이해할 필요가 있다.

우선 난파를 소재로 삼은 그림은 이미 르네상스기 베네치아 화가 틴토레토에 의해 처음 시도되었고 이후 17세기 네덜란드에서는 난파를 주제로 삼은 상당수의 해양화(marine painting)가 제작된다. 반 데 벨데(Van de Velde)를 비

롯한 적지 않은 네덜란드계 해양화가들이 영국에 정착했고 18세기 중엽에 이르면 찰스 브루킹(Charles Brooking)으로 대표되는 영국 해양화 전통이 확립된다. 또한 이웃나라 프랑스에서도 18세기 중엽 베르네(Joseph Vernet)가 그린 난파를 소재로 한 일련의 그림들이 큰 인기를 끌었고 베르네의 그림과 이를 복제한 동판화는 영국에서도 상당한 인기를 누리며 루테르브르(Philip de Louthembourg)나 몰랜드(George Morland)같은 추종자들을 탄생시켰다.¹⁸ 특히 17세기 네덜란드에서 난파나 폭풍우를 다룬 해양화는 독립된 장르로 발전하였고 등장인물과 선박에 대한 사실적인 묘사와 드라마틱한 풍량과 폭풍우가 강조되는 표현법은 이후 19세기까지 유럽미술에서 하나의 중요한 전통으로



도 5 Willem van de Velde the Younger, *The Gust of Wind*, oil on canvas, 77 x 63.5 cm, 1680, Amsterdam, Rijksmuseum

뿌리내리게 되었다.¹⁹ 그 결과 18세기 영국에서 해양화는 일종의 독립된 장르로 취급되었고 특히 17세기 네덜란드 출신으로 영국에 정착했던 반 데 벨데(Willem van de Velde II)는 ‘영국해양화의 아버지(the father of all English marine painting)’로 추앙받으며 그의 작품은 이후 영국 해양화가들에게 지대한 영향을 미쳤다(도 5).²⁰ 그 결과 터너의 〈난파선〉은 이러한 오랜 도상적 전통에 바탕을 두고 있고, 더구나 터너 자신도 이러한 전통, 특히 17세기 네덜란드 해양화

속에 등장하는 폭풍우와 난파라는 주제에 대단히 익숙해 있었다. 이를 보여주는 좋은 예가 터너가 〈난파선〉을 제작하기 4년전인 1801년 완성한 〈풍랑속의 네덜란드 보트들 (Dutch Boats in a Gale)〉이다. 이 작품은 당대 영국 최대 미술 애호가 중 한 사람인 브리지워터 공작(Duke of Bridgewater)의 주문으로 제작되었는데, 공작이 이 작품을 주문한 의도는 자신이 소장하고 있던 반데 벨데

18 T. S. R. Boase, "Shipwrecks in English Romantic Painting," *Journal of the Warburg and Courtauld Institutes*, vol. 22, 1959, pp. 334-335.

19 Lawrence Otto Goedde, *Tempest and Shipwreck in Dutch and Flemish Art* (University Park and London: The Pennsylvania State University Press, 1989), pp. 1-23.

20 Geoff Quilley, 'The Imagery of Travel in British Painting: with Particular Reference to Nautical and Maritime Imagery, c. 1740-1800', Ph.D. thesis (University of Warwick, 1998), pp. 2-5.

의 해양화 <몰려오는 풍랑 (A Rising Gale)>과 짝을 이루려 함이었다. 터너는 티치아노(Titian)나 클로드 로랭(Claude Lorraine), 푸생(Poussin) 등 르네상스와 바로크 시기의 걸작들로 가득 찬 브리지워터 공작의 갤러리에서 자신의 작품을 돋보이기 위해 반데 벨데의 그림을 치밀하게 연구했고 이를 압도하는 작품을 제작하고자 노력했다.²¹ 또한 그는 아미앵 협정(Peace of Amiens)으로 영국과 프랑스간의 전쟁이 잠시 중단된 틈을 타 1802년 파리로 건너가 루브르박물관을 방문했고, 여기에 전시되어 있던 일련의 17세기 네덜란드 해양화를 보고 스케치했다는 사실로 미루어 보아,²² 터너가 <난파선>을 제작하기 전에 이미 기존 네덜란드 해양화 전통에 숙달해 있었다는 것은 의심의 여지가 없다.

V 당대 난파문학

그러나 터너의 <난파선>을 이해하기 위해 기존의 도상적 전통보다 더 중요한 것은 당대 난파문학과의 연관성이다. 우선 터너가 <난파선>을 제작하게 된 또 다른 중요한 동기는 1804년 재출간된 팔코너(William Falconer)의 장편 서사시 『난파선(The Shipwreck)』의 인기와 영향 때문일 확률이 높다.²³ 물론 터너의 그림이 팔코너 서사시 중 특정 구절을 직접 묘사하고 있는지를 확인할 수는 없다. 팔코너의 작품은 사실주의 소설이 아니라 서사시인 만큼 감정과 분위기를 고조시키는데 중점을 두고 있고, 따라서 소설이 아닌 서사시를 그림으로 표현하는 작업은 사실적인 고증과는 거리가 멀뿐더러 치밀한 회화적 복원은 현실적으로 불가능하기 때문이다. 더구나 터너의 작품이 팔코너 서사시의 삽화로 제작된 것이 아니므로 두 작품간의 직접적인 연관관계를 확립하기는 어렵다. 그럼에도 불구하고 터너가 이후 자신의 여러 작품에서 문학적 소재를 직접 인용하거나 혹은 자신이 지은 시구를 덧붙였다는 사실을 고려해

21 Gage, 앞의 책, pp. 110-111.

22 A. J. Finberg, *A Complete Inventory of Drawings in the Turner Bequest*, vol. 1 (London: National Gallery, 1907), p. 182.

23 Butlin, 앞의 책, p. 43.



도 6 Nicholas Pocock, *Illustration to Falconer's The Shipwreck*, watercolour, 25.8 x 39.5 cm, 1810, London, National Maritime Museum

볼 때, 터너의 그림과 팔코너 서사시와의 연관성을 완전히 무시할 수는 없다.

그 자신이 선원이었던 팔코너의 실제 경험에 바탕한 『난파선』은 그리스의 크레타(Crete) 섬에서 이탈리아의 베네치아로 항해하던 영국 상선 ‘브리타니아(Britannia)’호가 겪는 조난을 노래한 3부작 서사시로 1762년 초판 출간 후 꾸준한 인기를 누렸다. 이후 출간된 판본에

서는 삽화가 포함되기 시작했고 1802년까지 11판이 출간될 정도로 큰 인기를 누렸다. 특히 1804년 새로 출간된 개정판에는 해양화가 포콕(Nicholas Popock)이 그린 드로잉(도 6)을 바탕으로 동판화가 피틀러(Fittler)가 제작한 일련의 동판화가 삽화로 포함되었다. 문학적으로 크게 뛰어난 작품이라고 할 수는 없지만 팔코너의 서사시는 18세기 후반 영국에서 톰슨(James Thomson)의 『사계절(The Seasons)』, 골드스미스(Oliver Goldsmith)의 『버려진 마을(The Deserted Village)』 혹은 스텐(Lawrence Stern)의 『트리스트람 산디(Tristram Shandy)』에 버금가는 문학적 지위를 획득했다. 18세기 말이 되면 해양화가뿐만 아니라 롬니(George Romney)나 브레이크(William Blake), 퓨제리(Henry Fuseli)같은 일반 화가들도 난파를 주제로 한 회화를 제작하게 되는데, 1780년대 이후 이들이 제작한 그림의 제작연대는 삽화가 포함된 팔코너의 서사시가 재간행되는 시기와 대략 일치하는 경향을 보인다. 더욱 흥미로운 점은 18세기말에서 19세기 초반까지 약 30년간 난파문학 작품 수가 이전에 비해 급증한다는 사실이다. 1781-1812년에 이르는 기간동안 영국에서는 총 68점의 난파문학 작품이 출간되었는데, 이는 1700-1780년의 80년간 총 45점의 난파문학 작품이 간행된 것과 비교하면 상당한 증가세이다. 또한 1781-1812년간에는 기존의 다양한 난파이야기를 엮은 총 11점의 편집선집(compilation)들이 등장하는데 이는 전에는 없던 새로운 현상이다. 더구나 이 시기 난파문학 작품 중 상당수는 삽

화가 등장한다는 사실도 주목할 필요가 있다.²⁴

사실 18세기에 들어오면서 여행문학(travel literature)이 급성장하고 좌초나 조난 등의 해양재난을 다루는 난파문학(shipwreck narratives)은 여행문학의 하위 장르로 자리를 잡아갔다. 그러나 난파나 조난 등 해양재난은 이미 성경을 비롯해 고대 문학이나 문헌 등에 자주 등장하던 단골메뉴였고, 이들 문헌에서 항해를 비롯한 바다여행은 전통적으로 종교적 뉘앙스를 지녀왔다. 왜냐하면 바다는 사도 바울(St. Paul)의 여행을 가능하게 했고 그는 순례기간 중 난파에도 불구하고 기독교 신앙의 전파를 달성했기 때문이다. 초기 기독교 교부들은 인생을 위험으로 가득 찬 여행이나 항해에 비유했고, 예측불가능한 바다는 곧잘 인생의 허무함을 대변했다. 그 결과 폭풍우나 난파는 종종 신이 내린 형벌로 해석되었고 바다는 연옥(purgatory)을 상징했는데 왜냐하면 바다에서 폭풍우는 회개를 야기했기 때문이다. 즉 기독교적 관점에서 난파는 형벌, 시험, 혹은 영적 교육(spiritual education)의 수단으로 인식되었고, 생존자들이나 이들의 이야기를 접한 독자들에게 큰 교훈이 되었다. 물론 18세기 후반으로 갈수록 난파가 가진 종교적 상징성은 많이 퇴색하고 생존자들에 의한 소위 '목격자 진술담(eyewitness account)'이 주류를 이루게 되지만, 해양재난이 지닌 종교적 메시지가 완전히 사라지지는 않는데 19세기에 들어와 기존의 난파문학을 끊임없이 재출간했던 주요 주체들이 주로 기독교 관련 단체들이었기 때문이다.²⁵ 이러한 당대의 상황을 고려해보면 난파문학과 난파회화는 동전의 양면과도 같다. 즉 한쪽이 다른 한쪽에 일방적으로 영향을 행사했다기보다는 서로 영향을 주고받으면서 일종의 '난파담론'을 형성했다고 볼 수 있다.

VI 나오는 말

물론 종교적 메시지 이외에도 '난파'라는 개념은 영국과 같은 해양국가에게는

24 Quilley, 앞의 논문, pp. 291-297.

25 Margarette Lincoln, "Shipwreck Narratives of the Eighteenth and Early Nineteenth Century: Indicators of Culture and Identity," *British Journal for Eighteenth-Century Studies*, 20:2, 1997, pp. 155-161.

상당한 정치경제적 함의를 가지고 있었다. 17세기 네덜란드가 바다를 지배했다면 18세기가 되면 영국이 대양의 지배자로 급부상했다. 바다는 대내적으로는 스코틀랜드(Scotland)와 잉글랜드(England)로 분열된 영국(Britain)을 하나로 통합하여 프랑스를 비롯한 유럽의 경쟁자들과 구분시켜주는 물리적 장벽 역할을 했고, 대외적으로는 미국을 비롯한 식민지 경영의 발판이자 전초기지였다.²⁶ 이는 앞서 인용한 달엘경의 저서 서문에서 다시 잘 드러나고 있는데 달엘경은 해양재난과 이에 따른 선원들의 희생을 국가와 민족의 번영을 위해 싸우는 과정에서 불가피하게 나타나는 애국적이고 의로운 행위로 묘사하고 있다:

우리의 영광, 우리의 안전, 그리고 우리의 부는 모두 우리의 해양지배에 의존한다. 바다는 우리의 자라나는 전사들의 도전정신을 자극하는 촉매이자 적군에게는 천연의 방패막이다. 바다는 또 한 먼 곳에 있는 식민지들로부터 오는 산물을 통해 우리의 국부와 번영을 향상시킨다. 물론 이 모든 것이 개인에게는 불행과 파멸의 원천일 수도 있다. 바닷사람(mariner)은 공공의 이익을 향상 하는 그의 의무에 충실하다가 수많은 위험에 노출된다. 그리고 너무도 자주 바다의 희생물이 된다.²⁷

개인적인 차원에서는 안타까운 희생이긴 하지만 공익을 향상하고 국부를 증진시키기 위해 바다를 지배하는 과정에서 발생하는 조난과 난파는 피할 수 없는 필요악이라는 시각을 우리는 여기서 엿볼 수 있다. 이렇듯 바다는 당대 영국인들의 삶을 지배하는 핵심요소였고 난파와 조난 등의 해양재난은 삶의 과정에서 필연적으로 발생하는 일상사의 한 부분이었던 것이다.

따라서 터너의 〈난파선〉은 당대 영국인들이 늘상 접하던 해양조난을 극적으로 묘사한 사실적인 그림인 동시에 이 시기 문학과 회화에서 자주 등장하던 소재인 ‘난파’를 형상화한 작품이기도 하다. 또한 신실한 기독교인들에게는 풍랑과 폭풍우로 가득찬 험한 인생여정에서 구원을 암시하는 등대이기도

26 Linda Colley, *Britons: Forging the Nation 1707-1837* (New Haven and London: Yale University Press, 1992), pp. 5-18.

27 Dalyell, 앞의 책, p. xii.

하고, 애국심과 도전정신으로 가득찬 패기 넘치는 젊은이들에게는 국가와 민족의 부와 번영을 약속하는 제국주의의 침병이기도 하다. 즉 터너의〈난파선〉은 보는 이를 낭만주의 시기 영국을 지배하던 다양한 담론의 심연으로 이끌고 들어가는 다양한 기호들의 표상인 것이다.

주제어 Keywords

터너(J. M. W. Turner), 난파선(The Shipwreck), 낭만주의 (Romanticism), 해양 재난 (Maritime Disaster), 난파문학(Shipwreck Narratives), 해양화(Marine Painting), 영국 풍경화(English Landscape)

투고일: 2012. 9. 21 심사완료일: 2012. 10. 23 게재확정일: 2012. 11. 22

참고문헌 Bibliography

Brown, David Blayney. *Romanticism*. London: Phaidon, 2001.

Boase, T. S. R. "Shipwrecks in English Romantic Painting." *Journal of the Warburg and Courtauld Institutes* vol. 22, 1959, pp. 332-346.

Butlin, Martin and Evelyn Joll. *The Paintings of J. M. W. Turner*. New Haven and London: Yale University Press, 1984.

Chun, Dongho. "A History of the Leicester Family, Tabley House, and its Collection of Paintings." Ph.D. thesis, University of Manchester, 2000.

Chun, Dongho. "Public Display, Private Glory: Sir John Fleming Leicester's Gallery of British Art in Early Nineteenth-Century England," *Journal of the History of Collections* 13:2, 2001, pp. 175-189.

Clayton, Timoth. *The English Print 1688-1802*. New Haven and London: Yale University Press, 1997.

Colley, Linda. *Britons: Forging the Nation 1707-1837*. New Haven and London: Yale University Press, 1992, pp. 5-18.

Dalyell, John. *Shipwrecks and Disasters at Sea* Edinburgh: George Ramsay & Company, 1812.

Finberg, A. J. *A Complete Inventory of Drawings in the Turner Bequest* vol. 1, London: National Gallery, 1907.

Floud, Roderic and D. N. McCloskey (eds.). *The Economic History of Britain since 1700*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994.

Gage, John. *J. M. W. Turner: 'A Wonderful Range of Mind.'* New Haven and London: Yale University Press, 1987.

Garlick, Kenneth and Angus Macintyre (eds.). *The Diary of Joseph Farington*, New Haven and London: Yale University Press.

Goedde, Lawrence Otto. *Tempest and Shipwreck in Dutch and Flemish Art*. University Park and London: The Pennsylvania State University Press, 1989.

Hall, Douglas. "Tabley House Papers." *Walpole Society* vol. 38, 1960-2, pp. 59-122.

Lincoln, Margarette. "Shipwreck Narratives of the Eighteenth and Early Nineteenth Century: Indicators of Culture and Identity." *British Journal for Eighteenth-Century Studies* 20:2, 1997, pp. 155-172.

Quilley, Geoff. "The Imagery of Travel in British Painting: with Particular Reference to Nautical and Maritime Imagery, c. 1740-1800." Ph.D. thesis, University of Warwick, 1998.

Sawers, Larry. "The Navigation Acts revisited." *Economic History Review* 45:2, May 1992, pp. 262-284.

Thornbury, William. *The Life of J M W Turner R.A.* London, 1862.

Venning, Barry. "A Macabre Connoisseurship: Turner, Byron and the Apprehension of Shipwreck Subjects in Early Nineteenth-Century England." *Art History* 8:3, September 1985, pp. 303-319.

J. M. W. Turner's *The Shipwreck* and the Romantic Semiotics of Maritime Disaster

Chun, Dongho (Duksung Women's University)

Joseph Mallord William Turner (1775-1851) has been widely regarded as the most original and brilliant English landscape painter in the 19th century. Admitted to the Royal Academy Schools in 1789, Turner was a precocious artist and gained the full membership of the prestigious Royal Academy in 1802 at the age of 27. Already in the 1800s he was recognised as a pioneer in taking a new and revolutionary approach to the art of landscape painting. Among his early works made in this period, *The Shipwreck*, painted in 1805, epitomizes the sense of sublime Romanticism in terms of its dramatic subject-matter and the masterly display of technical innovations.

Of course, the subject of shipwreck has a long standing history. Ever since human beings first began seafaring, they have been fascinated as much as haunted by shipwrecks. For maritime societies, such as England, shipwreck has been the source of endless nightmares, representing a constant threat not only to individual sailors but also to the nation as a whole. Unsurprisingly, therefore, shipwreck is one of the most popular motifs in art and literature, particularly during the 18th and 19th centuries. Yet accounts, images and metaphors of shipwreck have taken diverse forms and served different purposes, varying significantly across time and between authors.

As such, Turner's painting registers a panoply of diverse but interconnected contemporary discourses. First of all, since shipwreck was an everyday occurrence in this period, it is more than likely that Turner's painting depicted the actual sinking in 1805 of the East India Company's ship 'The Earl of Abergavenny' off the coast of Weymouth. 263 souls were lost and the news of the wreck made headlines in major English newspapers at the time. Turner's painting may well have been his visual response to this tragedy, eyewitness accounts of which were given in great quantity in every contemporary newspaper.

But the painting is not a documentary visual record of the incident as Turner was not present at the site and newspaper reports were not detailed enough for him to pictorially reconstruct the entire scene. Rather, Turner's painting is indebted to the iconographical tradition of depicting tempest and shipwreck, bearing a strong visual resemblance to some 17th-century Dutch marine paintings with which he was familiar through gallery visits and engravings.

Lastly, Turner's *Shipwreck* is to be located in the contexts of burgeoning contemporary travel literature, especially shipwreck narratives. The late 18th and early 19th century saw a drastic increase in the publication of shipwreck narratives and Turner's painting was inspired by the re-publication in 1804 of William Falconer's enormously successful epic poem of the same title. Thus, in the final analysis, Turner's painting is a splendid signifier leading the beholder to the heart of Romantic abyss conjoining nightmarish everyday experience, high art, and popular literature.