

# 한반도 배다리 가설 첫 기록 - 임진강 船橋

- 『고려사』 1045년 2월 기사에, 조선 중후기 이후 국가 제도로 운영 -

이덕수 | 한국건설산업연구원 연구위원  
dsrhee@cerik.re.kr

역사 이래 19세기에 이르기까지 우리나라의 큰 강에는 다리를 가설하지 않았다. 나루터를 두고 나룻배로 건넌 것이다. 다리 가설과 관련된 기술력도 무관하지는 않겠지만, 외침에 대비한 소극적 국방 전략의 일환이었다는 해석 또한 가능하다. 천혜의 방어선인 강에 다리를 가설한다는 것은 자칫 이적 행위가 될 수도 있기 때문이다. 그러나 강은 건너야만 했고, 그러기 위해 필요할 때 가설했다가 곧 철거할 수 있는 ‘뜯다리’, 즉 부교(浮橋)가 활용되었다. 고구려 건국 설화의 어별교도 부교를 비유하는 것으로 짐작해볼 수 있다.

## 수양제의 세 길 부교

부교라는 용어는 『삼국사기』 《고구려본기》 嬰陽王(영양왕) 23년(612) 2월의 “수양제가 군사를 이끌고 요하에 다다르니 전군이 모여들어 물가에 큰 진

이 펼쳐졌다(帝御師進至遼水衆軍摠會臨水爲大陣). 아군이 물에서 떨어져 굳게 지키매 수나라 군대가 건너오지 못하였다(我兵阻水拒水隋兵不得濟). 수양제가 공부상서 우문개에게 명하여 요수 서안에 부교 세 길을 만들게 하였다(帝命工部尙書宇文愷造浮橋三道於遼水西岸). 다리가 완성되자 다리를 이끌어 동안에 대려 하니 다리가 짧아 기슭에 미치지 않기를 일장 남짓 되었다(旣成引橋趣東岸短不及岸丈餘)”라는 기사에 처음 나타난다.

## 임진강 나루에 선교를 놓다

이러한 부교 중 배나 뗏목을 여러 개 잇대어 엮고 그 위에 널판을 깔아 강을 건널 수 있게 만든 다리가 주교(舟橋)이다. 우리나라에서 주교는 비교적 일찍부터 활용되어 온 것으로 추정되는데, 정사(正史)의 첫 기록은 고려시대에 나타난다. 즉, 『高麗史

(고려사) 『世家(세기)』 靖宗(정종) 11년(1045) 2월의 “이전에 이 나루에는 배다리가 없어 행인들이 다투어 건너다가 물에 빠지게 되는 일이 많으므로 유사에 명하여 부교를 만든 이후로부터 사람과 말이 평지처럼 밟게 되었다(先是津無船橋行人爭渡多致陷溺命有司作浮梁自此人馬如履平地)”는 기사인데, 여기서의 나루는 임진강을 일컫는다. 이 기사가 우리나라에서 배다리를 가설하였다는 최초의 기록이다.

### 마전포 - 실록의 한강 배다리 첫 기록

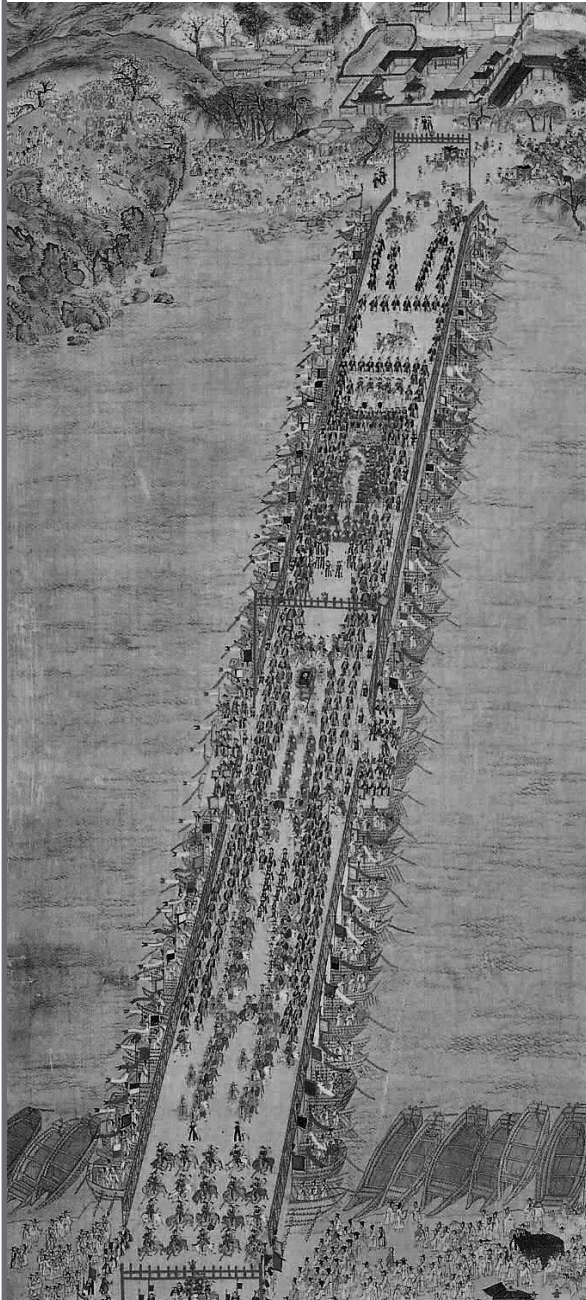
고려 말엽에 이르러 이성계(李成桂)가 요성(遼城)을 공격할 때도 부교가 사용되었다. 『태조실록』 1권 총서(總書)의 49번째 기사에 “태조는 친병 1,600명을 거느리고 의주에 이르러 부교를 만들어 압록강을 건너는데 사흘이 3일 만에야 다 건널 수 있었다(太祖以親兵一千六百人至義州造浮橋渡鴨綠江士卒三日畢濟)”고 적고 있으며, 83번째 기사에는 “우왕이 평양에 머물면서 여러 도의 군사를 독려 징발하여 압록강에 부교를 만들고 또 중들을 징발하여 군사로 삼았다(禡次平壤督徵諸道兵作浮橋于鴨綠江又發僧徒爲兵)”고 하였다.

한편, 『태종실록』 17년(1417) 3월 26일자 기사는 “사재감 정 김우생을 파직시켰다(罷司宰監正金祐生職). 마전포의 배다리를 감독하여 만들게 하였는데 견실하지 않았기 때문이다(以監造麻田浦舟梁而不堅實也)”라고 기록하고 있다. 즉, 지금의 서울 송파에 배다리를 가설케 하였는데, 그 다리가 부실하여 감독 책임자를 파직했다는 것이다. 이는 한강에 배다리를 가설했다는 실록 최초의 기록이기도 하다.

『세종실록』 15년(1433) 2월 26일자 기사에는 파저강(婆猪江) 토벌 계획과 관련하여 “... 때가 오면 군졸들이 급히 부교를 만들어 건너는 것이 가하며(臨時以軍卒急造浮橋濟之可矣)”, “...강가를 순찰하면서 가만히 생각하고 비밀리 헤아려 군사가 이르기를 기다렸다가 급히 부교를 만들라(以巡審江邊潛思密慮待軍士之至急造浮橋). 만약 부교가 완전하지 못하여 사람과 말이 함께 빠진다면 작은 사고가 아니다(若浮橋不堅緻使人馬俱陷則非細故也). 마땅히 마음을 다하여 후환이 없게 하라(固宜盡心俾無後患)”고 적었다.

### 연산군의 배다리... 怨聲을 엮다

이처럼 조선시대로 들어오면서 배다리의 활용이 더욱 늘어나게 된다. 그리고 필요에 따라 한강에 가설했던 배다리는 그 시대, 우리나라에서 가장 길고 가장 큰 다리일 수밖에 없었다. 특히, 『연산군일기』에는 부교에 관련된 기사가 부쩍 늘어난다. 연산군이 한강 남쪽의 청계산(淸溪山)으로 왕래하며 사냥하기를 낙으로 삼았다는 것이다. 이와 관련하여 실록 연산군 11년(1505) 11월 19일자 기사에는 “왕이 백성들의 배 800척을 취해서 큰 다리를 엮어 한강에 가로질러 놓고 항상 내관 수십기와 더불어 청계산을 왕래하며 활 쏘고 사냥하는 것으로 낙을 삼았다(王取民船八百艘結爲大橋橫跨漢江每與內官數十騎往來淸溪山射獵爲樂)”고 했으며, “한강 부교의 배는 비록 해빙이 되더라도 철거해서는 아니 되니 선박을 많이 준비하여 훼손되는 대로 보완하여 견고하게 하라(漢江浮橋船雖解冰不可撤去多備舟船隨毀隨補使之牢緻)”는 어명을 적고 있다.



주교도. 『조선왕조실록』 및 『승정원일기』 등에 의하면 한강에 배다리가 가설되었던 곳은 대체로 지금의 한강철교 부근(노량진), 동작대교 부근(동작진), 동호대교 부근(두모포), 잠실대교 부근(마전포), 광진교 부근(광진) 등의 다섯 군데였던 것으로 분석된다.

뿐만 아니라, 같은 해 8월 12일자에는 “전라도에서 만들어 바친 부교선 30척에 한 척마다 고공 2명을 배정하라(全羅道造進浮橋船三十隻每一隻定篙工二名)”는 어명을 기록했으며, 이듬해(1506년) 1월 6일자 기사에는 “두모포 부교를 수직하는 사람은 한강 부교의 예에 따라 내수사를 시켜 검찰케 하라(豆毛浦浮橋船守直人依漢江浮橋例令內需司檢察)”는 어명도 적었다.

### 정조 - 국가 제도로 운영하다

이후, 18세기 들어 정조 연간에는 주교사(舟橋司)가 설치되면서 한강 배다리는 국가 제도로 운영되기에 이른다. 효성이 지극했던 정조는 양주(현재의 서울 동대문구) 배봉산(拜峰山)에 있던 생부 사도세자의 무덤을 수원 화산(花山)으로 이장하여 용릉(隆陵)을 조성한 후 거의 매년 한두 차례씩 능행을 하였다. 『정조실록』 13년(1789)년 12월 4일의 기사에는 “1년에 한 번씩 부교를 조성하는 것은 정해진 제도이고, 재력과 목재도 이미 떼어주었으니 주관하는 아문이 있어야 마땅할 것입니다(浮橋造成之一年一次便是定制財力木物既已區劃宜有主管衙門). 주교사라고 부르면서 준천사에 합부하옵소서(以舟橋司稱號合付濬川司)”라고 적고 있는바, 이때부터 배다리를 전담하는 주교사가 정부 기구로 상설된 것이다. 이어 비변사(備邊司)에서 주교 가설에 대한 구체적인 방안인 《舟橋節目(주교절목)》을 보고하였으나, 정조는 재위 14년(1790)에 친히 배다리 설치와 관련된 15개 조목의 『舟橋指南(주교지남)』을 편찬하였다.

이 책에서 정조는 “배다리의 제도는 『詩經(시경)』에도 실려 있고 사책에도 나타나 있을 정도로 시작된 지가 오래 되었다(舟橋之制載之詩見於史昉之久矣)”고 전제하면서, 배다리를 놓을 만한 지형은(舟橋形便) 노량이 가장 적합하다(自東湖而下露梁爲最)로부터 시작하여 물의 너비(水廣), 배의 선택(擇船), 배의 수효(船數), 배의 높이(船高), 종량(縱梁), 횡판(橫板), 잔디 심는 일(鋪莎), 난간(欄干), 닻 내리는 일(下碇), 기구 보관(藏械), 대오 결성(結隊), 상벌(賞罰), 기한 내 배를 모으는 일(期會), 선창다리 문제(檣橋) 등을 세세히 언급한 뒤, “온천을 행차할 때와 선릉·정릉·장릉에 행차할 때는 노량진 길을 이용할 것을 영구히 결정하고, 현릉·영릉·영릉에 행차할 때는 광진으로 옮겨 설치한다(則以露梁永定溫幸時及宣陵靖陵章陵幸行時并用此路獻陵英陵寧陵幸行移設於廣津)”고 결론을 내렸다.

### 1899년에 마지막 기록

이후, 순조(純祖), 헌종(憲宗) 실록에도 주교사에 관한 기사가 수록되어 있으며, 『철종실록』 8년(1857) 1월 9일자 기사에는 “인릉에 거둥할 때의 배다리를 동작진으로 옮겨 설치하라고 명하였다(仁陵幸行時舟橋命移設於銅雀津)”고 적었다. 그리고 『고종실록』 4년(1867) 9월 12일자 기사에는 “남한산성의 행궁에서 돌아오는 길에 영양봉 저정에 잠깐 머물렀다가 주교로 강을 건너 환궁하였다(自南漢行宮還御龍驤鳳翥亭小駐從舟橋渡江還宮)”고 하였으며, 갑오경장(甲午更張)이 있었던 고종 31년(1894) 2월 13일자에는 “현릉과 인릉에

행행할 때에 주교는 이전대로 노량에 만들고 장위영과 총제영에서 힘을 합쳐 거행하라(獻陵仁陵幸行時舟橋依剪露梁爲之壯衛營總製營合力舉行)”는 어명을 기록하였다. 같은 해 2월 21일자에서는 ‘의정부에서 아뢰기를(議政府啓) “주교 공사는 거창한 것이니 필요한 비용과 재력을 미리 마련하지 않을 수 없습니다(舟橋之役既浩大應費財力不容不豫先措辦). 선혜청의 전 2만 냥과 호조의 전 7천 냥, 친군영의 전 1만 5천 냥을 나누어 보내서(惠廳錢二萬兩戶曹錢七千兩親軍營錢一萬五千兩劃送) ... 빨리 공사를 시작하도록 하는 것이 어떻겠습니까(趁速經紀如何)?” 하니 윤허하셨다(允之)”고 하였다.

그리고 한강철교가 건설되고 있던 고종 39년(1899) 11월의 7일의 기사는 ‘“신주를 능소로 옮겨 모실 때 노량을 거쳐야 하므로 주교를 만들어야 합니다(舊主陪奉陵所時路由露梁矣渡涉舟橋當爲舉行). 그런데 주교사가 이미 혁파되었으니 어찌 해야 하겠습니까(而舟橋司今既革罷何以爲之乎)?” 하니, 제척이 내리기를(制曰) “농상공부로 하여금 배를 이어 거행하게 하라(令農商工部結船舉行)”고 하셨다’고 기록하였다. 이 기록이 배다리와 관련된 『조선왕조실록』의 마지막 기사이다. 이처럼 특히 조선시대 후기 들어 배다리는 국가 제도로 운영될 만큼 왕실 교통의 중심 역할을 하였다. 정조 13년에 설치되었던 주교사는 고종 19년(1882)에 폐지되었으나, 이후에는 다른 기관들이 그 역할을 분담하였다. 주교 가설에 동원된 주교사선(舟橋司船)들은 관의 비호 아래 조선 후기의 해운을 주도하기도 하였다. CERIK