

## 머리말

열대야가 지속되는 여름에는 잠 못 이루는 사람들이 더위를 피하기 위하여 한강을 찾고, 바람이 시원하고 쾌청한 날씨에는 가족과 피크닉 겸 자전거를 타기 위하여 한강을 찾기도 하고, 청소년들은 축구·인라인 스케이트 등 운동을 하기 위하여 친구들과 찾기도 하고, 한강에서 고기를 잡기 위하여 강태공이 즐겨 찾는 한강. 수도권 시민들이 가장 쉽고 자주 찾아가는 곳 중 하나가 바로 한강이 아닐까 생각한다.

그러나 우리가 한강을 이용하는 것은 고수부지에서 레저공간으로서만 이용하고 있을 뿐이고, 수면에서 이루어지는 수상활동은 넓은 한강에서 부분적으로 이루어지는 뱃놀이와 수상스키, 윈드서핑등이 전부라 해도 과언이 아니다.

과거에 한강을 이용하던 모습과 현재의 한강이용현황을 살펴보면, 다가오는 미래에 도시교통의 일부분을 담당하여 물품을 수송하는 배와 수상스포츠를 즐기는 많은 사람들을 상상하여 본다.



명 남 재 | 한국종합엔지니어링  
수지원부 (myspe@ycoos.co.kr)

# 한강기능의 시대적 변화를 생각하면서

## 1. 한강의 의미

한강은 시대마다 다른 이름으로 불리웠다. 중국의 한(漢)·위(魏)나라에서는 대수(帶水)라 하였으며, 고구려 광개토왕비에는 아리수(阿利水)로 표기되어 있으며, 백제에서는 옥리하(郁理河)라고 부르기도 하였다. 또 《삼국사기》 지리지(地理志)에는 한산하(漢山河) 또는 북독(北瀆)이라 표기하였으며, 고려 때에는 열수(洑水)라 불리우다 조선시대에는 서울부근의 한강을 경강(京江)이라 불렀다. 한강이라는 이름이 언제부터 사용되기 시작되었는지는 정확히 알 수 없지만, 백제가 동진(東晉) 등 중국과 문물을 교류하면서 한자를 일반적으로 사용하게 되면서 한수(漢水), 한강(漢江)으로 표기되었으며, 점차 한강의 옛 이름은 사라지고 한수, 한강으로 불리어졌다.

교통이 발달하기 이전에는 한강은 전국의 물류(物流)를 효율적이고 대량으로 수송하기 위한 교통로로 이용하였으며, 문화의 수용과 전파, 외교

통상에 기여하였다. 따라서 삼국시대에는 정치적 통일을 꾀하고 강력한 국가를 완성하고자 한강유역을 확보하기 위하여 필사적인 노력을 벌이기도 하였으며, 한강을 장악한 신라가 삼국을 통일하는 계기가 되었다. 새로운 왕조를 개국한 조선은 구 귀족세력의 저항을 피하려는 의도와 편리한 수륙의 교통, 군사적 요충지로서 한강을 이용하고, 한반도의 중심에 위치한 한양으로 도읍지를 옮겼으며 오늘날까지 600여년간 우리나라 수도로서의 기능을 담당하고 있으며, 한강은 다양한 역할을 하면서 우리나라의 변천사를 묵묵히 지켜보고 있다.

## 2. 조선시대 한강의 기능

### 교통로의 기능

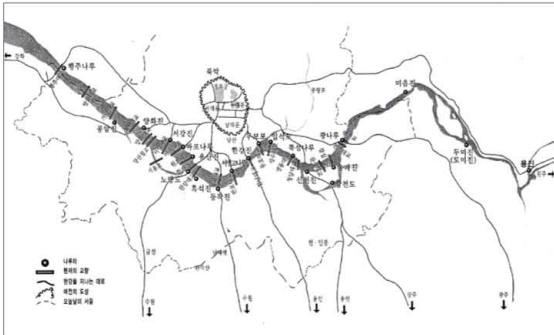
육로를 이용하여 한강을 건너기 위해서 물살이 완만한 지역에 배를 정박할 수 있는 나루터가 필요하고, 나루는 강폭의 크고 작음에 따라 여러



한강변의 나루터. 나룻배에 소를 싣고 가는 모습이다. (사진 : 서울시)

용어로 사용되어 왔는데, 그 가운데도 도(渡)와 진(津)이 가장 많이 쓰였다. 이러한 진도(津渡)는 고려시대에 이미 사용되고 있었으며, 서민들의 교통시설로 이용되던 나루터는 특별한 관리체제를 가지지 않았다. 그러나 조선시대에 들어와서는 사회의 안녕과 질서를 위하여 사람들의 이동이 집중되는 나루터에 별감(別監)을 파견함으로써 국가체제로 들어가게 되었다.

조선시대 주요 간선도로가 통과해야 하는 한강에는 광나루(廣津), 삼밭나루(三田渡), 서빙고나루(西氷庫津), 한강나루(漢江渡), 노들나루(露梁津), 삼개나루(麻浦津), 서강나루(西江津), 양화나루(楊花津) 등이 있었다. 이중 한강의 5대나루인 광나루, 삼밭나루, 한강나루, 노들나루, 양화나루는 각종 물품과 사람들의 집합장소로 유명하였다.



조선시대 한강의 나루

한강에 인접한 마을과 도시에는 장시(場市)가 형성되어 다양한 물품들이 거래되었다. 한강변에 자리잡고 있는 큰 시장들의 주요 거래품목을 살펴보면 쌀과 직물류·연초·생선과 소금·과일등 일상생활용품이 공통적으로 거래되는 품목이고 지역적 특성에 따라 여주는 사기, 원주는 토기와 소, 충주는 소와 돛자리, 홍천은 소 등이 거래되었다.

지방에서 올라오는 물품을 배에서 하역하거나 내륙으로 운반하기도 하였으며, 물건을 받아 상업에 종사하는 사람들이 많아지면서 18세기

전반에는 한강·용산강·서강을 중심으로 상권이 형성되었으며 18세기 후반에는 마포·서강·용산·두모포·독섬지역으로 상업중심지가 확대되었다. 한강변을 중심으로 자본을 축적한 상인층을 경강상인(京江商人)이라 불렀으며 이들이 자본을 축적하게 된 계기는 정부의 세곡과 양반층의 소작료를 운반하는 운수업, 그리고 전국의 포구와 강변을 연결하면서 전개하는 선상활동에서 얻어지는 이윤이었다.

### 경제적 기능

조선시대 한성부는 국가의 정치·경제·문화가 집중되어 있었으며 한성부에 조달하기 위한 물품수송을 위하여 충청도·전라도·황해도·평안도의 물품은 서해안과 한강하류를 통하여 한성으로 들어왔으며, 한강 상류에 위치한 충청북도와 강원도의 물품은 남한강·북한강을 통하여 한성으로 들어왔다.



(左) 용산 나루터(1904) 이곳은 나룻배를 건조하던 장소로 유명하다. 어린 옛장수가 엿을 팔고 있다. (사진 : 사진으로 보는 100년사)  
(右) 한강의 뗏목사(사진 : 서울시)

조선 후기 대동법(大同法)이 실시되면서 모든 조세를 곡물로 내도록 하였기 때문에 농민에게서 징수한 세곡(稅穀)을 서울로 운송하기 위하여 조운제도(漕運制度)를 운영하였다. 조운이란 국가가 조세로서 징수한 세곡을 선박에 실어 운송하는 제도를 말한다. 물길을 이용할 경우 비록 배가 침몰할 우려가 있어 안정성이 떨어지지만 큰 배를 이용하기 때문에 수송량이나 노동력·운송시간들이 육로보다 여건이 좋았다. 이러한 이점 때문에 조선시대 세곡운송은 주로 물길을 주로 이용하였다.

각 지방에서 거두어들이는 조세이외에 지방에서 산출되는 특산물들이 해로와 수로를 통하여 운반되었다. 한강을 이용하는 물건 가운데 중요한 것으로 소금을 들 수 있다. 삼남지방에서 채취된 소금은 배에 선적되어 서해안을 경유하여 강화도와 조강(祖江)을 지나 한강하류를 거쳐 서울로 들어온다. 서울로 반입되어온 소금을 다시 배를 이용하여 강원도와 경기도 내륙지방으로 운송해 주었다.

다음으로 목재의 운송을 생각할 수 있다. 황해도와 평안도에서 채취된 목재는 배를 이용하여 서해안·한강하류를 거쳐 한양으로 들어왔고, 강원도와 충청도·경기도의 목재는 뗏목을 만들어 한강의 수로를 따라 운송되었으며, 운송된 목재는 뚝섬부근에서 경강상인(京江商人)들에 의해 모두 매점되어 서울 도성내에 공급되었다.

또한 운송 품목중 주목되는 것으로 백토(白土)가 있다. 이것은 궁궐에서 사용되는 각종 그릇과 도자기를 만드는 원료로서 원주와 양구등지에서 출토되는 것이다. 채취된 백토는 한강의 물줄기를 이용하여 그릇제조소인 사옹원(司饔院)의 분원으로 이송되었다.

### 군사적 기능

동쪽에서 서쪽으로 흐르는 한강은 남쪽으로부터의 군사적 외침을 방비할 수 있는 자연적 장애물이며, 또한 북쪽에서 적이 침략할 경우 미리 한강을 건너 대피하고 한강을 이용하여 적을 방어할 수 있는 지리적 이점을 가지고 있다.

한강유역에 남아있는 아차산성·풍납리토성·몽촌토성은 한강유역을 군사전략적 거점으로 하여 축성된 삼국시대의 성곽들이며, 조선시대에는 한강의 주요 요소에 군사들이 주둔하는 진(鎭)을 마련하였으며 한강에서 시행하는 군사훈련을 참관하기 위하여 왕이 제천정이나 망원정에 나가기도 하였다. 임진왜란이 일어났을 때 한강에서 벌어진 대표적인 전투로 강원도 조방장(助防將) 원호(元豪)를 중심으로 한 구미포(龜尾浦) 전투와 권율(權慄)의 행주산성 전투가 있다.

### 문화적 기능

한강은 빼어난 자연경관으로 많은 사람들이 몰려들어 물놀이와 배낚시를 하며, 한강 주위에 정자를 짓고 풍류를 즐겼다. 용산 앞쪽의 한강일대를 남호(南湖) 또는 용호(龍湖), 마포·서강·양화나루 구간의 한강을 서호(西湖), 옥수동앞의 한강을 동호(東湖)라 불렀다. 이곳은 물결이 잔잔하며 주위 산기슭의 풍경이 아름답기로 유명하여 배를 띄우고 뱃놀이를 하기에 알맞은 곳이었다. 이 일대는 왕실은 물론이고 고관들의 별장이나 정자가 많았고, 그림을 그리거나 글을 쓰는 문인들이 수시로 찾아왔다.

그중 동호에 자리 잡고 있던 제천정은 한강에서도 제일 경치가 좋다는 곳으로서 명나라 사신들이 오면 이곳에서 양국의 대신들이 모여 즐겁게

술을 마시며 한강의 풍경을 즐겼다고 한다.



광진(정선, 1741, 경교명승첩)  
위커힐 호텔과 위커힐 아파트가 있는 광진구 광정동 아차산일대의 그림이다. 노송(老松)에 둘러싸인 고루거각(高樓巨閣)은 고관별장인 듯하다.



동작진(정선, 1744)  
동작대교가 놓여 있는 동작나루를 서울쪽에서 보고 그림 그림이다. 멀리 관악산, 우면산이 원경으로 처리되어 있고 현재 국립묘지가 들어서 있는 강 건너 동작마을일대가 그림의 중심에 있다.

한강을 소재로 그린 그림중 겸재(謙齋) 정선(鄭善, 1676~1759)의 그림이 절대 다수를 차지하고 있으며 정선의 그림은 진경산수화의 백미로 꼽힌다. 정선은 자신이 태어나고 평생을 살던 한양 서울의 문화유적과 명승지 곳곳을 배를 타고 오르내리면서 진경으로 사생해 놓았다. 한강을 따라 건설된 올림픽대로와 강변북로 및 대규모의 고층아파트가 자리한 한강의 옛 정취는 정선의 그림에만 남아있을 뿐이다.

### 생활용수 공급기능

겨울에 한강이 얼면 이를 채취하여 보관하던 창고인 동빙고(東氷庫)와 서빙고(西氷庫)가 있었다. 이 얼음은 여름에 국가행사나 왕실에서 사용하였고 관료들에게 나누어 주기도 하였다. 한강에서의 얼음채취는 광복 이후까지 이루어졌다.

또한 한강변에 위치한 농작물에 물을 대주던 원천이었으며, 백성들의

빨래터 역할도 하던 곳이며, 한강에서 물고기를 잡아 서민들의 건강을 지켜주기도 하였다. 이와 같이 서민생활과 직접적으로 연결되어 있었던 한강의 물줄기는 그 중요성이 지금도 변하지 않고 있다.



한강변에서 빨래하며 물을 걷는 모습. 그때는 한강물을 그냥 먹을 수 있었다. (사진 : 서울시)

### 3. 근대화시기의 한강기능

#### 교통로의 기능

한강은 조선초기부터 서울과 지방을 잇는 가장 유력한 교통로였지만, 제물포조약(1882)이후 서울이 개시장(開市場)됨에 따라 서울과 지방, 서울과 외국간 연계가 확대되었고 한강의 교통로 기능은 한층 강화되었다. 서울에서 상업활동을 하는 외국상인들에게도 한강을 이용한 수운은 절대적으로 필요하였다. 운항속도를 높이고 화물적재량을 늘리기 위해서 기선(汽船)이 도입되었으며 세곡운송을 목적으로 하되 일반화물과 여객수송도 병행하였다. 서울 개시(開市) 이후 서양문물이 쏟아져 들어오면서 늘어난 수송량을 기선(汽船)만이 담당할 수 없어 범선의 이용도 확대되었다.



1946년의 마포 새우젓 나루터(사진 : 서울시)

1897년 대한제국이 선포되고 근대국가의 외형과 내실을 갖추기 위해 근대적 문물을 도입하기 위하여 모든 영역에 걸쳐 급속히 진행되었다. 철도의 필요성에 대한 정부의 인식제고와 열강의 제국주의적 요구가

맞물려 1896년 3월 경인철도의 기공식을 거행하고 1900년 7월 준공하였다.

경인철도 한강교량의 준공으로 수백년간 서울과 전국을 잇던 수상교통

로로서의 기능은 사라지고 철도를 이용한 육상운송을 중심으로 전국 유통망이 재편되기 시작하였다.

#### 문화적 기능

일제 강점기에 들어와 한강변의 풍치는 크게 달라졌지만 여전히 시민의 생업과 여가공간으로 존재하였다. 여름철에는 한강인도교 밑 백사장과 뚝섬 광나루의 넓은 모래밭은 시민들의 피서지로 각광을 받았다. 근대적 스포츠가 도입되면서 한강에서 수영연습을 하는 학생들과 겨울철에는 한강인도교 밑에서 스케이트를 타는 인파가 몰렸다.

전통적인 한강변의 생업도 많이 바뀌었지만 여전히 한강변에는 어부들도 많았고 겨울철이면 얼음남시를 하는 강태공들이 고기와 세월을 낚기도 하였다. 기업화한 얼음채취업도 한강을 주 무대로 삼았다.

### 4. 현대화시기의 한강기능

#### 교통로의 기능

일제 강점기에 청평과 화천에 발전용(發電用)댐이 만들어져 강 상류와 하류간 물길이 단절되었으며, 휴전선이 그어짐으로서 한강과 임진강이 합류하는 지점은 더 이상 배가 통과할 수 없게 되었다. 유일하게 남아 있던 나룻배길도 1970년대 한강 교량의 시대가 열리면서 한강은 교통로로서의 기능은 완전히 소멸되고 말았다. 이후 서울올림픽을 앞둔 1980년대 초 한강종합개발에 따른 신곡수중보·잠실수중보 건설 및 저수로 준설이 이루어짐으로서 관광을 목적으로 한 유람선이 한강을 운행하기 시작했다. 지금 한강의 수운은 관광을 목적으로 하는 유람선과 하천관리에 필요한 준설선 및 순시선 몇 척이 고작이다.



현재 아파트 단지가 들어선 서울 용산구 동부이촌동 한강 백사장의 1966년 여름 물놀이 모습. (사진 : 동아일보)

## 문화적 기능

1967년 한강개발이 시작되어 1970년대 말 잠실지구 개발이 일단락될 때까지 한강변은 무서운 속도로 변화하였다. 강변도로가 만들어지면서 시가지와 강변은 완전히 차단되었다. 강변도로를 만들면서 쌓은 제방 안쪽에는 고층아파트가 들어서는 대규모의 택지가 조성되었다. 한강변의 수려한 경관은 사라져 버렸고 강변 경관은 고층아파트 단지가 지배하게 되었다.

1970년대부터 본격화된 도시산업화로 한강의 오염도가 날로 높아져 생활·공업용수 취수장은 상류인 팔당댐으로 옮기게 되었으며, 하상은 건설공제의 무게 획적인 채취로 오철이 심하고, 이로 인하여 뜻하지 않은 인명피해와 함께 무성한 잡초와 오니(汚泥)의 퇴적사주가 곳곳에 노출되어 외관상 도시경관에서 방치할 수 없는 상태가 되었다.

1988년 올림픽대회의 서울 유치가 결정되자 한강종합개발이 본격화되었으며, 올림픽 기간 중에는 한강에서 한강축제, 세계 전통문화 및 음식축제, 한강국제재즈페스티벌, 한강레이저쇼 등을 개최하여 문화예술 축제의 장으로 활용하였다.



유람선 (사진 : 서울시)



한강축제 (사진 : 서울시)

## 생활용수 공급기능

1970년대 초까지만 해도 간단한 취수시설과 도수시설만 있으면 농업에 필요한 물을 충분히 공급할 수 있었다. 그러나 수도권을 중심으로 급속한 경제성장과 인구의 집중·산업의 집중으로 용수요는 급증하게 되었다. 이에 따라 서울·인천·부천 및 성남시의 생활용수를 공급하기 위한 상수도 시설이 팔당댐을 취수원으로 하고 시설용량 120만 m<sup>3</sup>/일인 광역상수도 1단계가 1973년 5월에 착수되었으며, 2006년 수도권광역상수도 6단계를 완료할 경우 시설용량은 950.5만 m<sup>3</sup>/일로 증가되어 서울·인천 및 경기도 일대가 안정적으로 물 공급을 받을 수 있을 것으로 예상된다.

## 5. 미래의 한강기능

### 교통로의 기능

현재의 한강은 교통로로서의 기능은 하지 못하고 관광을 목적으로 하는 유람선 몇 척만이 한강을 떠다니고 있을 뿐이다. 한강을 이용한 운송방안으로 경인운하를 검토하였으나 경제성분석의 오류 등으로 백지화되었으며, 서울시에서 수상택시의 시범운행을 발표하였으나 안전성 및 경제성을 고려하여 아직까지 시행하지 못하고 있는 실정이다

경인운하는 한강 하류에 위치한 행주대교에서 인천 계양구 계양동(桂陽洞)을 거쳐 황해로 연결하는 운하로 인천항의 화물을 소형선박이나 바지선을 이용하여 서울로 반입할 경우 인천항의 화물적체현상 경감 및 경인고속도로의 화물수송 부담을 완화시킬 수 있을 것으로 예상되어 1965년부터 검토되어 왔다. 이후 1987년 7월에 발생한 대홍수로 굴포천 유역이 엄청난 인명피해와 재산피해를 입었으며 굴포천 유역의 침수해소방안으로 굴포천 방수로의 필요성이 대두되어 2008년을 목표로 공사를 시행하고 있다.

굴포천 유역의 침수해소방안으로 설치되는 굴포천 방수로를 경인운하로 이용하는 방안이 검토되었으나 경제성 분석에 대한 국책연구기관과 감사원의 오류 지적에 따라 경인운하는 백지화된 상태이다.

서울시는 한강의 새로운 교통수단으로 잠실~뚝섬~여의도의 유람선 선착장 3곳을 오가는 수상택시를 시범 운행할 예정이었으나 경제성과 승객의 안전성 문제로 지지부진한 상태이며, 최근에는 경제성이 있고 안전성이 높은 수상버스의 도입여부도 검토 중에 있으나 육상교통과의 연계가 문제로 남아있는 실정이다.

교통문화운동본부(대표 박용훈)가 2005년 4월 8일부터 11일까지 서울



베네치아 수상택시인 모터보트 (사진 : 이계은)

여의도와 잠실 주변 직장인 500명을 설문 조사한 결과 90.6%가 수상택시 도입을 찬성했다. 10명 중 9명이 찬성한 셈이나 이런 시민들의 바람은 험난해 보인다.

### 문화적 기능

〈한강을 사랑하는 시민의 모임〉이 1999년 서울시민을 대상으로 한강에 대한 설문조사를 한 결과를 살펴보면 오·폐수등 환경오염이 심해

생태계회복이 필요한 곳이라는 부정적평가가 우세하였으며, 한강의 미래상에 대한 기대도 생태적으로 풍부한 공간이 되길 원하고 있었고, 하천의 생태계복원에 비중을 두기를 바라고 있는 것으로 조사되었다.

한강이 서울시민의 품으로 한 걸음 더 다가가기 위해서는 한강 연변지역과 둔치에 식재하여 녹화하고 콘크리트 호안은 자연형 호안으로 바뀌 푸르름이 있는 한강변으로 변해야 할 것이다.

또한 시민들이 쉽게 찾아 올 수 있도록 접근방안을 향상시켜야 할 것이다. 한강 폭이 좁고 경관이 좋은 곳에는 걸어서 한강을 건널 수 있도록 보행자 전용다리를 만드는 것도 좋을 것이다. 최근에 개장한 선유도생태공원 조성과 양화지구를 연결하는 보행자 전용다리인 선유교가 좋은 사례이다.



선유교의 야경 (사진: juno의 블로그)

## 맺음말

1970년대 이전 한성에 공급되는 모든 물자를 선박으로 운송하였으나 현재는 도로·철도·항공이 물류를 운송하고 있어 과거보다 대량으로 빠른 운송이 가능하게 되어 한강의 수운기능은 상실되고, 물결이 잔잔하여 한강을 동호·용호·서호로 부르며 물놀이를 즐기고 고관들이 별장이나 정자를 짓고 풍류를 즐기던 주위 산기슭의 풍광은 한강변을 따라 나란히 서있는 강변도로와 고층아파트가 대신하고 있으며, 여름에는 빨래하고 식수를 나르고 겨울에는 얼음을 채취하던 한강은 인구가 밀집되고 산업화에 따라 수질이 오염되어 정수처리한 후에도 수도권시민들에게 수돗물을 공급하고 있다.

누구나 한번쯤은 막혀버린 도로에서 한강을 쳐다보면서 '배를 타고 가면 쉽게 갈텐데' 하는 생각을 해보았을 것이다. 이렇게 유유히 흘러가는

한강을 이용하기 위하여 경인운하라든가 수상택시등을 검토하였으나 도입하기까지 많은 어려움이 가로막고 있어 아직 시행하지 못하고 있고, 아직도 정화되지 않은 일부 오수가 한강으로 유입되어 수상스포츠를 즐기는 사람에게 불쾌감을 주고 있는 실정이다.

멀지 않은 장래에 삭막한 콘크리트 호안을 없애고 푸른 수목이 있는 한강에서 많은 사람들이 한가로이 물놀이를 하고 있고, 물자를 수송하기 위한 배들이 떠다니는 한강을 꿈꾸어 본다. 그래도 바쁘게 돌아가는 일상생활에서 잠시 여유를 찾을 수 있는 한강은 수도권시민들이 즐겨 찾는 곳 중 하나이며, 새로이 조성된 한강에서 펼쳐지는 아름다움을 공유하기 위하여 유람선, 교량의 야경, 서울의 풍광등 새로운 명물을 계속해서 찾아내고 있다. 🌐

### 참고문헌

1. 겸재의 한양진경 (최원수, 동아일보)
2. 한강의 어제와 오늘 (서울특별시시편찬위원회)
3. 한국수자원공사 수도권수도건설단 (<http://seoul.kowaco.or.kr/>)
4. 한국수자원공사 굴포천방수로 (<http://www.gulpo.co.kr/>)
5. 서울시 한강시민공원 (<http://hangang.seoul.go.kr/>)
6. 교통문화운동본부 (<http://www.camgo.com/>)
7. 아후백과사전 (<http://kr.dic.yahoo.com/>)
7. 사진으로 보는 100년사 (<http://nojum.com/>)