

南漢江 水運 研究*

崔 永 俊**

◀目 次▶

I. 序 論	(3) 漕 運
II. 南漢江 水運의 地理·歷史의 背景	IV. 南漢江流域의 交易과 水運의 盛衰
(1) 地理的 背景	(1) 地域經濟의 特性과 交易체계
(2) 歷史的 背景	(2) 交易品
III. 水路의 開發과 水路運營	(3) 水運의 쇠퇴
(1) 可航水路와 船運	V. 要約 및 結論
(2) 水路와 浦口施設	Summary

I. 序 論

韓半島의 가슴부분 한 가운데를 흐르는 大動脈을 우리는 漢江이라 부른다. 이 江은 아득한 옛날부터 오늘날까지 우리나라의 핏줄 역할을 하였기 때문에 이 江이 우리의 歷史, 文化, 政治, 經濟에 미친 영향은 한마디로 짚어 말할 수 없을 만큼 무한하다. 때문에, 漢江은 여러분야 전문가들의 관심을 끄는 연구대상이 되고 있다. 특히 근래의 漢江開發事業을 계기로 漢江에 대한 관심이 높아져 考古學과 史學 등 각 분야에서 많은 연구업적이 쌓이고 있다. 이 연구들은 대체로 先史遺蹟을 정밀조사한 연구와 首都圈 일원을 중심으로 한 文獻史學的 연구로 볼 수 있다.

南漢江流域에 대한 地理學分野의 연구가 드물고 인접학문에서의 연구도 서울을 비롯한 특정 지역에 한정된 감이 있어, 필자는 漢江中上流인 南漢江研究의 필요성을 느끼고 1982년말 부터 文獻研究와 踏查를 병행해왔다. 朝鮮朝의 邑誌를 비롯한 古文獻 研究를 통하여 朝鮮時代의 南漢江水運의 特性을 살피고 日帝時代의 文獻으로 水運의 쇠퇴과정, 交易路의 변화과정 등을 파악

하고자 하였다. 古地圖와 1:50,000 지형도를 비교연구하여 河港을 중심으로한 水路邊의 景觀變化를 고찰하였다.

現地踏查는 南北漢江 합류점인 다재로부터 上流의 旌善까지 南漢江 本流와 支流를 포함하여 실시하였다. 이 답사에서 필자는 60~80세의 사공, 팻목꾼, 船主, 商人들로 부터 散失의 우려가 있는 자료를 수집하였다. 忠州댐 건설공사로 인하여 충실한 조사가 불가능했던 일부지역은 1981년 여름 中原文化圈 調査팀이 작성한 南漢江探查日誌를 제공받아 미비한 점을 보완하였다.

南漢江流域은 韓半島의 文化發達史에서 始原的 모델의 하나로 꼽을 수 있는 지역이기에, 이 지역에 대한 地理的 이해는 곧 우리나라의 문화적 特性을 이해하는 지름길이라고 생각된다. 그런데, 南漢江流域의 地域性 형성에 지대한 영향을 미친 것은 南漢江水路이므로 필자는 本稿에서 水路의 特性, 水運의 성쇠과정, 南漢江水運과 地域發達과의 관계를 밝혀보고자 한다.

II. 南漢江 水運의 地理·歷史의 背景

(1) 地理的 背景

漢江에는 金剛山에서 발원하는 北漢江과 五臺

* 이 論文은 峨山社會福祉事業財團의 1984年度 研究費 支援에 의하여 研究되었음.

** 高麗大學校 地理教育科 教授

山于筒水에서 발원하는 南漢江 등 두개의 큰 물줄기가 있다. 그런데 北漢江은 蟾江과 함께 漢江의 第一支流로 분류되기 때문에 실제로 漢江의 本流를 이루는 것은 南漢江이다.¹⁾

발원지에서 五臺川 협곡을 빠져나온 南漢江은 旌善에 이르러 朝陽江이 되고 寧越에 이르러 平昌에서 내려오는 金障江과 합류한다. 永春을 돌아 南流한 이 물은 丹陽에서 竹嶺川 물을 모아 小白山脈의 등을 타고 남서쪽으로 흘러 黃江이 되며, 忠州盆地에 들어와 達川물을 합쳐 북서쪽으로 방향을 바꾼다. 南漢江은 넓은 驪州盆地에서 蟾江, 淸美川, 楊花川, 福河川, 新恩川 등의 물을 모아 驪江이 되며, 大津에 이르러 新淵江(北漢江)과 합류한다.²⁾

漢江은 우리나라의 河川 중에 流路延長 4위(514km), 流域面積 2위(26,219km²)의 큰 강이다. 南漢江은 길이가 약 390km이고 유역면적은 漢江流域의 47%인 12,318km²에 달한다. 행정구역상 京畿道の 3郡, 忠北의 2市 4郡 江原道の 2市 5郡과 주변의 10郡 일부가 南漢江流域에 포함된다.

河川의 水量과 水深은 水運發達과 밀접한 관계가 있는데, 水量에 영향을 미치는 것은 降水量과 流出量이다. 南漢江流域은 우리나라의 多雨地의 하나로서, 연평균 강수량은 약 1,078mm이다. 雨期인 6~9월에 총강수량의 2/3가 집중적으로 내리며, 上流地方에는 2~3월에 적설량이 많아 해빙기의 하천 수량을 증가시킨다. 특히 비가 많은 곳은 平昌, 旌善, 原州, 驪州, 楊平 등이며 연평균 1,200~1,500mm가 내린다.³⁾

우리나라의 河川은 일반적으로 傾斜度가 크기 때문에 流速이 빠르다(표 1). 漢江의 경사도는 上流가 34로서 大同江이나 洛東江보다 느린 편이나 南漢江水路에 해당되는 中流는 鴨綠江 다음으로 경사도가 크다.⁴⁾ 따라서 漢江의 流出量

표 1. 주요 하천의 경사도 (1/10,000)

하천명	하천경사도			평균경사도
	상류	중류	하류	
압록강	61	17	7	28
대동강	60	4	1	12
한강	34	9	2	15
금강	24	4	2	10
낙동강	46	2	1	17

자료: 朝鮮總督府, 1923, 朝鮮의 河川, p.113

은 洛東江(482.7mm)이나 錦江(497.6mm)보다 60~70mm나 더 많은 563mm에 달한다. 流出率로 볼 때, 漢江은 53.2%인데 비하여 洛東江과 錦江은 각각 47.6%와 45.8%에 불과하므로 漢江물은 그만큼 빠르게 바다로 흘러든다고 볼 수 있다.⁵⁾ 외국 하천의 경우를 보면, 엘베강과 세느강의 유출률은 27.8%, 楊子江은 39.1%, 나일강은 4.3%에 불과하므로 漢江과 현저한 차이를 보이고 있다.⁶⁾

河川의 最大流量과 最小流量의 비율을 나타내는 河床係數는 세느강이 1:34, 다뉴브강 1:17, 미시시피강 1:119, 테임즈강 1:8인데 漢江은 1:393에 달한다.⁷⁾ 하상계수의 비율로 보아 漢江은 雨期에 갑자기 수량이 증대되고 乾期에는 강바닥이 드러날 정도로 수량이 줄어드는 강임을 알 수 있다. 漢江의 流量變化가 심한 이유는 流域面積이 좁고, 여름철에 집중호우가 내리며, 상류의 식물피복이 없어 水源涵養에 불리하기 때문이다. 따라서 집중호우 직후의 2~3일간 洪水가 지속되었다가 곧 수량이 줄어든다.⁸⁾

계절별 수위변화를 보면, 漢江의 수량은 건기와 우기에 큰 차이가 있음을 알 수 있다(표 2). 다소의 地域差는 있으나 高水位와 低水位의 차이가 10~20배에 이른다. 주요지점의 평균수위는 1~2尺 정도이므로 수심이 깊은 푸울(Pool)

1) 朝鮮總督府, 1928, 朝鮮土木事業誌, 內務局, 京城, p.221.

2) 星湖塞說 卷3 天地門 漢都條

3) 建設部, 1981, 河川便覽, p.27.

4) 朝鮮總督府, 1923, 朝鮮의 河川, 京城印刷 p.113.

5) 한국수자원 개발공사, 1970, 한국의 물자원, p.35.

6) 建設部, 1981, 前揭書, p.27.

7) 建設部, 1981, 上揭書, p.202.

8) 權赫在, 1984, “漢江下流의 沖積地形”, 高大師大論集 제3집, p.81.

표 2. 지점별 한강수위(10년 평균) 단위:尺

지 점	수 위			비 고
	평균수위	저수위	고수위	
정선	1.33	0.83	10.67	고수위 7월
영월	0.81	0.56	8.63	고수위 8월
단양	1.18	0.41	15.20	"
충주	1.30	0.63	11.48	"
목계	0.96	0.52	10.74	"
여주	1.88	1.22	10.82	"
죽섬	0.89	0.20	12.95	"

자료: 朝鮮總督府, 1929, 朝鮮河川調査報告書 附表 pp. 296-348.

이 발달된 곳을 제외하면 南漢江은 결코 양호한 內陸水路라고 볼 수 없다. 더구나 겨울에는 수량이 줄고 結氷하기 때문에 11월말부터 이듬해 2월말까지는 水運이 중단되었다.

地形的 특성을 고려해 볼때 南漢江 水路는 忠州를 기점으로 하여 두 구간으로 나눌 수 있다. 忠州-마재 사이의 약 100km 수로는 古期層岩石인 화강암, 편마암 등으로 덮여 있다. 이러한 암석들은 오랜 기간 침식을 받아 忠州下流의 산들은 별로 높지 않고 河谷은 넓으며, 도처에 비옥한 충적지가 발달하였다. 이 구간의 수로는 流速이 느리고 폭이 넓은 편이어서, 마재는 약 150間, 驪州 200間, 白岩 150間, 可興 100間에 달한다. 驪州는 특히 강폭이 넓고 수심이 깊고 잔잔하여 梨湖라 칭하였다.⁹⁾ 이에 반하여 강폭이 좁고 흐름이 빠른 곳, 또는 수심이 얕고 암초가 드러나는 여울도 많았다. 마재에서 蟾江入口의 興湖里 사이에는 13개의 여울이 있었는데¹⁰⁾, 특히 廣州山脈의 절단부인 月溪遷峽에 10개의 여울이 몰려 있었다. 그 중에 大灘이 가장

유명한 여울이었다. 古文獻에

郡邑(楊根을 의미함)의 15리 서쪽 즉 波乃灘하류에 大灘이 있다. 돌이 강 중간에 가로 누워있어 물이 넘치면 바위가 보이지 않고, 물이 알아지면 파도가 인다. 강물이 사납게 흘러내려 下道(嶺南地方을 의미함)의 漕運船들이 자주 파선된다.

高麗때 王康이 건의하여 암초를 조금 파냈으나 공사가 어려워 중단했는데, 그 뒤로 물살이 더 심해졌다. 世祖때 具達忠을 시켜 다시 파게 하였다. 물 가운데에 있는 그 돌의 둘레를 나무로 막고 물을 퍼내면서 뚫으나 끝내 성공하지 못하였으므로 세상에서는 灘湏堆와 비교한다.¹¹⁾

라는 기록이 보인다.

興湖里와 忠州 사이의 강폭은 下流쪽보다 더 좁고 여울의 수도 많다. 蟾江과 南漢江의 합수머리에 있는 興湖里 일대는 비교적 넓고 수심이 깊으나 상류쪽으로 2km 올라가면 車嶺山脈의 仰岩협곡부에 도달한다. 이곳은 流路가 짧고 굴곡이 적음에도 불구하고 峽谷部에 8개의 여울이 있고 可興과 忠州 사이에 4개의 여울이 있다.¹²⁾ 그 중에 莫喜樂灘이 가장 물살이 세고 암초가 많아, 興湖里까지 단독으로 올라온 배들이 이 여울 아래에서 3척이상 船團을 만들어 여울을 통과하였다.¹³⁾

忠州와 寧越間 120km 구간은 석회암을 주로 하는 堆積岩層이 발달한 곳이며, 江岸은 일반적으로 깊은 峽谷을 이루고 있다. 이 水路에는 약 80개의 여울이 분포하는데¹⁴⁾, 그 중에 가장 유명한 곳은 淸風邑 8km 하류에 있는 嚴城遷峽

9) 擇里志 八道總論 京畿道

10) 마재로부터 上流쪽으로 井灘, 月溪灘, 靑灘, 大灘, 蹄灘, 모래여울, 長灘, 波乃灘, 고부여울, 심반악여울, 馬灘, 禹至灘, 固有愁灘 등 13개 여울이 분포하였다.

11) 京畿誌(1842~43) 第4冊 楊根邑誌 山川條 新增東國輿地勝覽의 楊根邑 山川條에는 大灘의 위치를 楊根邑 남 10리라고 하였으나 현지답사 결과 京畿誌의 기록이 정확한 것으로 확인되었음.

12) 興湖里로부터 상류쪽으로 莫喜樂灘, 띠여울, 술맥이여울, 티준댕이여울, 당모주여울, 福灘, 곰베먹여울, 대례여울, 가흥여울, 하소여울, 봉여울, 月灘 등 12개가 있다.

13) 제보: 1984년 9월 中原郡 牧溪 張富燮(67세), 金春植(75).

14) 忠州로부터 上流 쪽으로 골아우여울, 맛바우여울, 돌바위여울, 정문이여울, 누름꾸지여울, 까치여울, 꽃바위여울, 용수구미여울, 惶恐灘, 수기여울 1·2, 용구먹여울, 의주사여울, 창래여울, 문지방여울, 사라여울, 도리채여울, 범의여울, 대지여울, 도지여울, 淸風여울, 삼지여울, 남매여울, 늘실여울, 고지여울, 구

의 惶恐灘(으시시비비미여울)이다. 古文獻에「惶恐灘在府治四二里 西倉之上 有上下兩灘 石橫如關 怒濤噴激 勢極危險 下灘有~~石~~或潭 幽深碧土人云水底皆是 盤石而數三屬 石穿如釜 深不可測…」라 하였다.¹⁵⁾ 忠州담 건설이전 嚴城遷道를 따라 상류쪽으로 가면 西倉上流 4km지점에서 강줄기가 S字型으로 굽이치는 곳에 惶恐灘이 있었고, 반세기전 벵목군들이 가장 두려워했던 여울목이 바로 이곳이었다.

丹陽上流의 上津에서 부터 연속되는 峽谷은 경치가 수려하여 19세기말에 南漢江을 소강했던

Bishop의 기행문에도 잘 묘사되어 있다.¹⁶⁾ 특히 萬壑千峰峽谷의 可隱岩일대의 절경을 金駟孫은 ‘丹丘峽’이라고 이름지었는데¹⁷⁾, 이 협곡에는 날발치여울 등 10여개의 협치가 물러있어 어려운 航路로 유명하였다(그림 1).

南漢江의 支流 가운데 船舶運行 또는 流筏이 가능했던 곳은 朝陽江, 金障江, 達川, 蟾江, 淸美川 등이나 이들 支流는 수심이 깊지 않고 여울이 많으며 수량이 갑자기 줄어들기 때문에 蟾江과 達川을 제외하면 水路로서의 이용은 증수에 한정되었다.

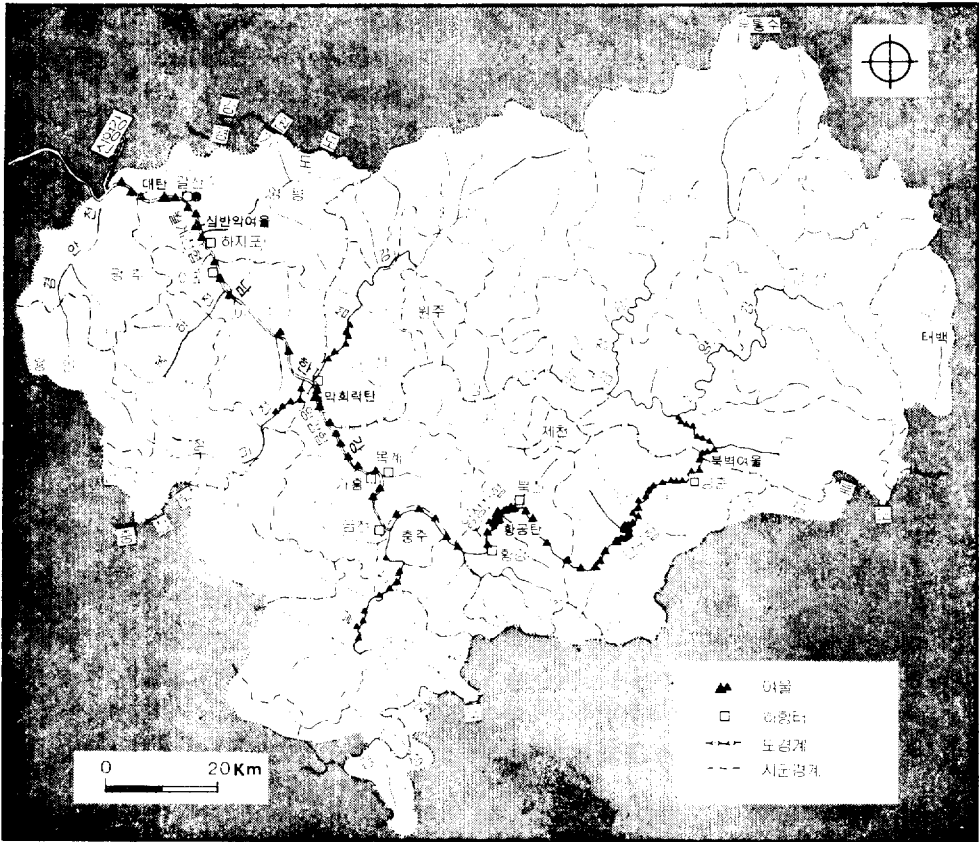


그림 1. 南漢江 流域 : 1985년 현재의 행정구역도 위에 옛 하항과 여울의 위치를 표시하였다.

담봉여울, 터준뎡이여울, 가재여울, 너분쟁이여울, 우무여울 1·2, 축목여울, 丹陽여울, 바메여울 1·2·3·4, 수양개여울, 날발치여울, 구두여울 1·2, 上津여울, 노동리여울, 별곡리여울 1·2·3, 島潭여울, 石門여울, 덕천여울 1·2, 수리여울, 수렴목여울, 암산여울 1·2, 雋山여울 1·2·3·4·5, 가메여울, 가재여울, 남축여울, 청태머리여울, 北壁여울, 오사리여울 1·2·3, 龍灘, 윗여울 등이 寧越 맛밭까지 나타나며, 맛밭에서 寧越 德浦 사이에 또 10개의 여울이 있다.

15) 輿地圖書上 忠淸道 淸風府 形勝條

16) Bishop, I.B., 1970, *Korea and Her Neighbors*, Yonsei Univ. Press (Reprinted), p. 95.

17) 大東地志 卷6 丹陽郡 山川條

(2) 歷史的背景

南漢江水運의 발달은 南漢江流域史와 밀접한 관계가 있다. 古代로부터 近代에 이르는 이 地域史의 이해는 바로 漢江을 중심으로 전개된 우리역사의 한 단면을 이해하는 지름길이 될 것이다.

기원전 3세기경 韓半島 서북쪽에 漢郡縣이 있었고 漢江의 남쪽에는 三韓 70~80여개국이었다고 하는데, 三韓의 범위와 여러 城邑國의 위치는 아직 상세히 밝혀지지 않고 있다. 三韓은 대체로 京畿·江原의 일부를 포함한 韓半島 남부지방에 자리잡았다고 하며 그 면적은 약 8만km²로 추정된다. 古代文明地域의 경우를 보면 초기의 城邑國家는 일반적으로 1,000 내지 1,500km²의 면적을 가지고 있는 정치단위였으며 郡長이 다스리는 중심취락으로 부터 15~20km 반경 내에 5~10개의 종속되는 취락들이 분포했다.¹⁸⁾ 그러면 “三韓時代に 南漢江流域에는 어떠한 정치집단이 존재하였으며, 고대국가의 범위는 어떠한가? 그리고 고대국가와 南漢江水路와의 관계는 어떠한가?” 생각해 볼 필요가 있다.

南漢江流域에 발달했던 城邑國家는 百濟國(서울·광주), 奴監國(利川·陰竹), 咨離牟盧國(利川) 등인데¹⁹⁾, 이 세나라가 경계를 마주하고 있었다고 가정하면 奴監國은 淸美川流域, 咨離牟盧國은 福河川流域, 百濟國은 서울의 江東區와 廣州郡의 慶安川일대로 비정할 수 있으며 1개 城邑國의 면적은 1,000~1,500km²에 달한다. 이 古代國家의 범위가 南漢江의 右岸까지 미쳤는지 알 수 없으나, 文化地理學의 河川流域은 同一文化圈에 속하기 때문에²⁰⁾ 楊平, 驪州, 原州 일대에 위의 세나라의 영향이 전혀 없었다고 주

장하기는 어려울 것 같다. 그런데, 南漢江流域의 戰略要衝인 忠州일대에는 알려진 古代國家가 없다는 점은 이해하기 어렵다. 忠州盆地는 토지가 비옥하며 鐵, 활석 등 지하자원이 풍부한 곳이다. 이 지방에서는 石器, 靑銅器, 鐵器遺物이 많이 발견되어 先史時代로 부터 인간이 계속하여 거주해온 곳임은 이미 밝혀졌다.²¹⁾

서울과 廣州郡일대에서 발전한 百濟國은 인근의 城邑國을 병합하여 韓半島 中部地方을 차지한 嶺城國家(百濟)로 성장하였다. 百濟는 초기에 南漢江上流로 영토확장 정책을 펴 A.D.64~76년 淸州·報恩일대에서 新羅軍과 접전을 벌였다. 이때 百濟와 싸운 것은 中原地方에 있던 辰韓系 新羅勢力이었으며²²⁾, 이들은 百濟의 끊임없는 압력을 피하여 2세기 중엽부터 中原地方을 포기하고 小白山脈 남쪽지방으로 이주하였다. 이주과정에서 龍立嶺(156년)과 竹嶺(158년)에 길이 열렸으며, 新羅로 들어간 이들의 지도자인 伐休가 184년 昔氏王系를 열었다는 說이 있다.²³⁾ 다시 말하면 舊辰韓系의 昔氏는 中原地方의 鐵器文明을 가지고 靑銅器文明을 가진 新羅의 先住民을 압도할 수 있었다는 것이다.²⁴⁾

百濟의 南漢江上流 진출은 영토확장이상의 의미를 갖는다. 이미 考古學系의 연구성과로 밝혀진 바와 같이 百濟는 中原地方에서 鐵을 획득하였다. 中流의 楊平郡 大心里의 初期鐵器文化層에서 鐵斧와 농기구가 출토되었고 中原郡 荷川里와 紙洞里에서도 유물이 나왔는데, 이러한 증거들은 古代에 砂鐵產地를 찾아 漢江上流로 거슬러 올라간 기술집단이 있었음을 나타낸다고 한다.²⁵⁾

南漢江流域에 진출한 百濟가 얻은 또 하나의 이득은 交易路의 확대였을 것이다. 古代社會의 交易의 유형을 城邑의 長에 의하여 통제받는 交

13) Sabloff, J.A. and Lamberg-Karlovcs, C.C., 1975, *Ancient Civilization and Trade*, Univ. of New Mexico, Albuquerque.

19) 李丙燾 1977, 韓國史(古代篇), 震禮學會 p. 285.

21) Peattie, R., 1970, *Look to the Frontiers*, Kennikat Press, Port Washington, p. 98.

21) 서울특별시사편찬위원회, 1985, 漢江史, 三和印刷, 서울, p. 281.

22) 千寬宇, 1975, “三韓의 國家形成(上)”, 韓國學報(2), 一志社 p. 40.

23) 千寬宇, 1975, 上揭論文, pp. 39-41.

24) 千寬宇, 1975, 上揭論文, p. 44.

25) 文化財管理局, 1974, 楊平郡大心里遺蹟發掘報告, pp. 225-27.

金元龍, 1978, 한국고고학 개설, 一志社, p. 129.

易, 地理的 結節地로 물자가 집산되는 中心地交易, 商人間의 交易 등 세가지로 구분하는 경우가 있다.²⁶⁾

南漢江과 北漢江 合流點 부근에서 성장한 百濟는 西海岸地方과 內陸地方을 연결하는 水路와 南北의 陸路가 結節하는 戰略的 이점을 많이 받았을 것이다. 百濟 以前에도 漢江流域에 內陸과 海岸地方을 왕래하며 활동한 商人集團이 있었다고 가정해 볼 수 있는데, 강력한 정치세력이 성립되기 이전에는 商人들이 수시로 약탈 또는 생명의 위협을 받게 된다. 이러한 경우에 대비하여 商人들은 스스로 무장을 갖추거나 또는 交易路上의 君長으로부터 신변보호를 받고 그 대가로 인근지역의 정치, 군사, 경제에 관한 정보를 제공하는 접자역할을 하였을 것이다. 水陸交通의 요지를 차지한 百濟國의 君長은 이러한 商人들과 공생관계를 유지해오다가 점차 국력을 길러 南漢江流域을 완전히 장악할 수 있었다고 사료된다. 百濟人들은 南漢江流域의 풍부한 목재를 하류로 운반하여 일부는 樂浪으로 수출하였으며²⁷⁾, 서해안의 魚鹽을 상류지방으로 수송하여 경제적인 이득을 취할 수 있었다.

高句麗 長壽王 63년(475)의 漢江流域 진출 역시 단순한 영토확장이라는 관점에서 보는 것 보다 戰略的, 經濟的 측면에서 살펴볼 필요가 있다.

첫째, 南漢江水路는 우리 歷史의 發展軸과 방향이 일치한다. 韓半島 河川의 대부분이 東北-西南走向의 산맥과 평행하기 때문에 流域間의 連繫가 잘 이루어지지 않는 편이다. 그러나 南漢江은 小白山脈을 경계로 洛東江과 정반대 방향으로 흐른다. 이 두하천 사이의 약 40km 거리를 連水陸路로 연결할 경우에 南漢江과 洛東江을 합하여 500km가 넘는 韓半島 中央部의 從貫輸送路가 형성된다. 小白山脈의 嶺路는 南漢江의 忠州와 洛東江의 尙州 또는 前者의 丹陽과 後者의 安東사이에 개설되었다. 이 從貫交通路

는 북쪽으로 연장하면 禮成江, 大同江, 鴨綠江 下流를 지나 滿洲의 瀋陽까지 뻗는다. 이 線上에 북쪽으로 漢陽, 開城, 平壤, 義州 등이 위치하고, 남쪽으로는 廣州, 忠州, 尙州, 大邱, 東萊 등 주요도시들이 배열되었다. 이러한 戰略的 관점에서 볼 때 漢江流域을 차지하는 자가 韓半島를 지배할 수 있다는 決定論的 論理가 성립된다.

둘째, 高句麗는 南漢江水路를 통하여 군수품을 용이하게 南方으로 수송하였으며, 동시에 南漢江流域의 목재와 鐵을 가져갈 수 있었다.²⁸⁾

세째, 高句麗人은 과거에 개척된 교역로를 통하여 北部地方에서 귀한 米穀을 구하고, 동시에 魚鹽貿易도 독점하였다. 東西古今을 통하여 소금은 國境貿易品의 大宗이었던 바²⁹⁾, 開港期初까지 활발하게 이용되었던 小白山脈의 鹽道는 三國時代에 어느정도 개발되었다고 사료된다.

한때 高句麗의 남침으로 洛東江上流 地方까지 상실했던 新羅가 眞興王代(540~576)에는 小白山脈을 넘어 南漢江上流까지 진출하였다. 551년 丹陽郡을 비롯한 上流의 10郡을 장악한 新羅軍이 2년 후에는 漢江 下流地方까지 점령하여 新州를 설치하였다. 新羅의 北進過程에서 南漢江水路는 兵站輸送路 역할을 하였음이 분명한데, 이는 新羅가 南漢江流域의 忠州와 原州에 小京을 두고, 利川과 驪州에 군사기지인 停을 설치한 점으로 잘 반영되고 있다.

그러나, 南漢江이 內陸水路로서 확고한 지위를 확보한 계기는 高麗王朝의 漕運制 설립이다. 靖宗代에 전국에 12개의 倉이 세워졌는데, 그중 두개가 南漢江邊의 忠州(德興倉)와 原州(興原倉)에 있었다. 德興倉에는 200石을 싣는 漕船 20척, 興原倉에는 21척과 平底船 1척이 배치되었다.³⁰⁾

麗末 西南海岸에 倭寇가 준동하여 漕運이 마비되자 朝廷은 1356년부터 田稅를 육로로 수송하기 시작하였다.³⁰⁾ 恭愍王 20년(1371) 海運을

26) Sabloff, J.A. and Lamberg-Karlovsky, C.C., 1974, *op cit.* p. 304.

27) 李丙燾, 1977, 前掲書, p. 318.

28) 서울特別市史編纂委員會, 1986, 前掲書, p. 323.

29) Gilmore, H.W., 1955, "Cultural Diffusion via Salt," *American Anthropologist* 57, p. 1013.

30) 高麗史 卷 79 食貨志 2 漕運

완전히 중단하고 河川要地에 水站을 세워 모든 州縣의 田稅를 內陸水路로 수송케 하였다.³¹⁾ 이에 따라 倭寇의 침입을 받지 않은 南漢江과 洛東江上流의 稅穀은 忠州와 原州의 倉으로 집결되었다. 恭讓王 2년(1390)에는 王康의 노력으로 海運이 부분적으로 재개되었으나 海路의 이용은 미미한 상태였다.³²⁾

鮮初의 漢陽遷都에 즈음하여 太祖 李成桂는 漕運이 통하지 않는다면 어찌 都會라 하겠는가³³⁾라고 했는데, 이는 漢陽의 위치가 海路와 水路가 모두 편리하다는 점을 강조하기 위한 표현일 것이다. 漢陽은 본래 三南에 비해 生産力이 떨어지는 京畿地方에 위치하였다. 따라서 朝廷은 京都의 地域的 취약점을 극복하기 위하여 三南地方과 京都를 연결하는 수송로를 재정비할 필요가 있었다. 漢陽遷都는 그러한 취지에 맞춰 이루어진 조치였다. 그러나 倭寇가 완전히 소탕된 것은 世宗代이므로 漢陽이 漕運船의 중점역할을 하게 된 시기는 世宗代이다.

Ⅲ. 水路의 開發과 水路運營

(1) 可航水路와 船運

19세기말 漢江의 可航水路는 本流와 支流를 합하여 663.4km였는데, 이는 鴨綠江 다음으로 긴 것이었다. 당시 韓半島의 내륙수로 길이가 약 2,340km였으므로 漢江水路의 길이는 전국의 약 25.8%에 달한 셈이다.³⁴⁾ 마재로부터 寧越까지의 南漢江本流의 길이는 약 220km였고, 支流인 達川, 蟾江, 朝陽江, 淸美川 등을 포함하면 南漢江의 可航水路 연장은 약 350km에 이른다. 그 밖에 符流가 가능했던 平昌江과 朝陽江上流까지 포함시킬 경우에 可航水路의 길이는 400km가 넘는다(그림 2).

앞에서 밝힌바와 같이 南漢江이 天惠의 조건을 갖춘 내륙수로가 아니므로 자연적 장애를 극

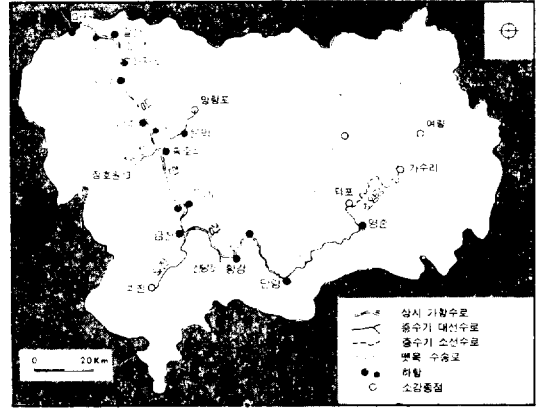


그림 2. 南漢江 可航水路 : 1900년경의 수로복원도

복하기 위하여 우리 조상들은 水路를 개수하는 한편 水路條件에 맞는 運航法을 개발하였다. 예를 들면, 流砂現象이 심한 여울에 뱃골을 텃는데, 이는 비록 임시방편이기는 하나 漢江처럼 홍수가 잦은 하천에는 적절한 水路管理 방법이었다.

뱃골은 폭 10~15m, 깊이 약 3m 정도로 뚫으며, 작업도구로는 삽, 가래 등 농기구를 사용하였다. 뱃골은 모래의 퇴적이 심한 지점에 뚫는데, 梨浦를 비롯한 忠州下流의 여울은 水站水夫들이 뚫으나, 上流에서는 인근주민들이 관리하였다(그림 3). 溯江船은 뱃골을 관리하는 주민들에게 隻當 白米 1斗를 '골稅'로 지불하였다.³⁵⁾ 이러한 여울가운데 楊根의 모래여울은 약 4km나 연속되었으며, 驪州의 仰岩, 牧溪의 하쇼여울, 永春의 청태머리 등이 유명하였다.

여울과 여울 사이에는 수백 또는 수천미터 길이의 푸울이 발달되어, 선박은 돛을 올리고 順航할 수 있었다. 이러한 곳은 湖(驪州의 梨湖, 蟾江口의 興湖, 淸風의 淸草湖), 淵(忠州의 荷淵, 寧越의 金鳳淵), 潭(丹陽의 龜潭과 鳥潭), 沼(忠州의 楊津溟沼) 등으로 불리었다.

南漢江水路에서 단독항행이 가능한 구간은 興

31) 東史綱目 第14下 丙申 恭愍田敬孝王 5年 6月

32) 高麗史 列傳 卷 33 辛禱 2 閏 9月

33) 太祖實錄 卷 6 太祖 3년 8월 庚辰

34) 朝鮮總督府, 1928, 前掲書, pp.176-78.

35) 제보 : 1984, 楊根 金萬聲(80), 丹陽 長淮里 安永元(71), 1985, 永春 禹桂弘(72), '골세'는 1920년대를 기준으로 함.

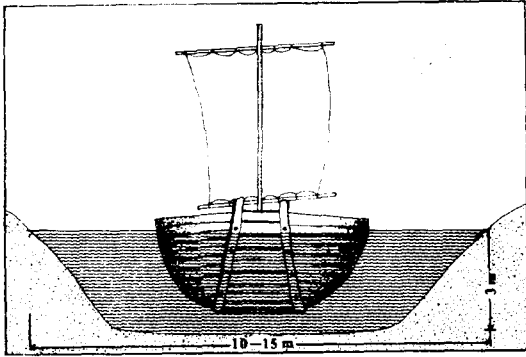


그림 3. 뱃길 : 河床에 퇴적된 모래를 수량이 줄어드는 계절에 길게 파내어 배가 통할 수 있도록 만든 간이운하. 통과선박은 '골세'라는 통행료를 지불하였다.

湖里까지이고, 興湖里~忠州間은 3척이상, 忠州上流는 5척이상 船團을 만들어 溯江하였다. 일단 여울밑에 배를 멈추고 船團의 모든 수부들이 힘을 모아 선두의 배부터 차례로 여울을 통과시켰다. 그러나 丹陽上流에서는 여울이 많기 때문에 江邊住民중에서 수로사정에 맑은 자 30여명을 '끈잡이'로 고용하여 하루에 두개 정도의 여울을 통과하였다. 여울을 모두 통과한 배의 대부분은 일단 永春에 정박하고 일부의 선박들이 寧越 德浦까지 溯江하여 '바꿈이'(현지상인)들의 콩·담배 등과 魚鹽을 교역하였다.³⁶⁾

支流의 뱃길에는 小船이 이용되었다. 達川은 忠州 金遷에서 槐津까지 36km를 50石 小船이 溯江하였으며, 주요奇港地는 牧渡, 槐津(감물) 등 4개처였다. 蟾江은 興湖里에서 原城郡 好猪面 望浪浦까지(38km) 小船이 올라갔다.³⁷⁾ 주요奇港地는 文幕, 西湖里 등 5개처였고, 증수기에는 文幕까지 大船이 溯江하고 갈수기에도 小船이 항상 운행되어 南漢江支流중에 가장 이용도가 높았다.³⁸⁾

淸美川은 홍수지후에 20km 상류의 長湖院까지 川船이 올라갔으며, 3개의 奇港地가 있었다. 그러나 수량이 갑자기 줄어 溯江船이 내려가지

못하는 경우도 많았다.³⁹⁾

朝陽江은 본래 余糧의 뱃목수송로였는데, 1925년 寧越 巨靈里의 뒤통갈여울 가운데 있던 암석을 폭파시킨 후 德浦의 소금배들이 30km 상류의 旌善邑 佳水里까지 溯江하였으며 선박의 크기는 20~50石정도였다.⁴⁰⁾

그 밖에 선박의 출입이 가능했던 支流는 丹陽 南造川口, 月川 新塘浦, 福河川口, 楊平 新思川口 등이다. 그러나 이들 河川의 可航水路는 2km 내외로 짧고, 대부분 홍수시의 선박대피, 선박수리, 하역과 선적장소 등으로 이용된 것에 불과하였다.

南漢江水路의 航行日數에 대한 기록은 일정하지 아니한데, 이는 계절에 따라 수량, 수심, 풍향 등이 바뀌며 선적화물의 처리문제에 따라 航行條件이 달라지기 때문일 것으로 생각된다.

20세기초 日人들의 조사에 의하면 龍山을 기점으로 한 南漢江의 溯江日數는 驪州 8日, 忠州 15日 등이었으나 現地住民들은 驪州 5日, 忠州 7日이 소요되었다고 주장한다(표 3). 이같은 溯江日數의 차이를 Bishop의 기록과 비교해 보면, 현지주민들의 제보가 日人의 기록보다 신빙도가 높다. Bishop은 서울출발 2일에 楊根에 도착하고, 4일 梨浦, 5일 驪州, 7일 忠州, 8일 淸風, 11일 丹陽, 19일 永春에 이르렀다.

下航은 물살을 타고 내려오기 때문에 속도가 빨랐다. 輿地圖書의 기록에 의하면 永春에서 서울까지 닻새반, 丹陽에서 닻새, 忠州에서 나흘, 驪州에서 이틀, 梨浦에서 하루가 소요되었다.⁴¹⁾ 그러나 전직사공들은 寧越에서 서울까지 평상시 6~8일, 증수기에 이틀이 소요되었으며 丹陽에서는 증수기에 하루반, 忠州에서는 당일에 상경하였다고 증언하였다.

南漢江과 같은 특수한 자연조건을 가진 水路는 대규모 토목공사로 수로를 개수하는 것 보다는 오히려 수로의 실정에 적합한 선박을 만들어 운행하는 것이 더 바람직할 것이다. 朝鮮時代

36) 제보 : 1985, 寧越 德浦 嚴基福(75), 金炳閔(68), 닻발 嚴基奉(72) 등 7人

37) 朝鮮總督府, 1925, 朝鮮の交通及運輸, 朝鮮事情社, 京城, p.162.

38) 朝鮮總督府, 1923, 前掲書, pp.33-34.

39) 砂田辰一·龜岡榮吉, 1927, 朝鮮鐵道沿線要覽, 朝鮮拓殖資料調查會, 東京, p.1039.

40) 제보 : 1985, 寧越 德浦 嚴基福(75), 許述二(75), 旌善 佳水里 全元鐸(61).

41) 輿地圖書上 驪州, 忠州, 丹陽, 永春 田稅條

표 3. 남한강수로의 항행 소요일수

조사자	기항지 항행구분	기항지									
		양근	이포	여주	문막	목계	충주	청풍	단양	영춘	영월
일본인	소강일수	6	7	8	11	13	15	—	—	—	—
	하행일수	3	4	5	6	6	6	—	—	—	—
한국인	소강일수	3	4	5	—	7	7	10	13	17	20
	하행일수	1	1	2	—	3	4	—	5	6	—

자료 : ① 朝鮮鐵道沿線要覽(1927) p. 230
 ② 南漢江邊 주민들의 제보자료.

표 4. 조선시대 선박의 크기

종류	배의 크기	大 船		中 船		小 船	
		길이	넓이	길이	넓이	길이	넓이
江 船		50尺	10尺 3寸	46尺	9尺	41尺	8尺
海 船		42尺	18尺	36尺	13尺 6寸	18尺 9寸	6寸 3尺

자료 : 大典通編 工典

南漢江의 선박들은 모두 밑바닥이 평평하고 넓으며, 뱃전이 얇고 海船에 비하여 길이가 길며 폭이 좁았다⁴²⁾(표 4).

朝鮮時代의 하천용 선박은 크기에 따라 大中小로 구분하였는데, 船積量은 大船 250~300石, 中船 200~250石, 小船 130~200石 정도였다.⁴³⁾ 그러나 朝廷의 3분법과 달리 선박의 종류가 다양하였으므로 현실성이 없었다. 이에 마재 태생인 茶山先生은 자신의 경험을 토대로 배의 길이, 폭, 높이 등을 비례에 따라 차등을 두는 9等分法을 제안하였다. 즉 中船上等(4등선)은 大船上等(1등선)의 2/3치수로 하고 小船上等(7등선)은 大船의 1/3로 정하는 방법이다. 茶山은 큰 강에는 9등급선박을 모두 사용하도록 제안하였는데⁴⁴⁾, 이는 증수기에 많은 선박들이 무리하게 溯江하였다가 침몰하거나 회항하지 못하는 사고를 방지하기 위함이었다.

前職 水夫, 船主, 배목수들로 부터 입수한 江船의 크기에 관한 자료를 검토해본 결과 茶山先生의 견해가 朝鮮後期の 실정과 매우 유사하였

음을 알 수 있었다. 大船은 대체로 船積量 300石정도였으나 때로는 500石자리도 있었으며, 大船의 1/2로 알려진 小船은 30石미만에서 200石자리 까지 종류가 다양하였다.

南漢江 江船의 구조와 형태에 관한 자료는 丹陽郡 長淮里의 安氏로 부터 수집하였다.⁴⁵⁾ 大船은 길이가 약 20~30m, 폭 10m내외, 높이 2.5~3m였다. 배는 두꺼운 松板을 끼워 맞추어 만들었으며, 못을 적게 써 약해보였으나 나무가 물에 불으면 이음새가 꼭 맞기 때문에 튼튼하였다. 뱃머리는 둥글게하고 고물과 옆에 긴 노를 달았다. 노의 손잡이는 7~10m나 되므로 두명이 동시에 저울 수도 있었다. 돛대는 소나무기둥으로 세우고 청짚돛을 걸었다. 배의 앞부분에 화물칸을 두고 화물칸 위를 마루로 깔며, 마루위에도 짐을 실었다. 갑판의 화물이 젖지 않도록 풀로 짠 '땀'을 덮었다. 배위 뒷쪽에 가옥형태의 구조물을 지어 비바람을 피하였다. 뱃전은 띠풀로 짜서 충격시 파선을 방지하였다. 화물을 滿載한 배는 약 2m 가량 물에 잠기므로 수면에서 갑판까지의 높이는 1m가 못된다. 따라서 비

42) 朝鮮總督府, 1925, 前掲書 pp. 165-66.

43) 世宗實錄 卷 113 28年 9月 辛巳

44) 經世遺表 卷2 各官 工曹6 事官之屬 典監可

45) 제보 : 1985, 丹陽郡 丹陽邑 長淮里 安永元(71)씨 부친은 배목수였음.

목 바다보다 파도의 피해가 적은 하천일지라도 배가 흔들리지 않도록 운행에 조심해야 하였다.

南漢江의 교통량 조사는 運用船隻數로 파악할 수 있으나 이에 관한 구체적인 자료가 없어 船稅 등을 기록한 문헌을 참고하여 어림할 수 밖에 없다. 肅宗 28년(1702) 京江船 중에 大船단 300여척이 있었다고 하는데⁴⁶⁾, 이 모든 배가 南漢江에 운용된 것은 아니다. 즉 일부는 漢陽 주변에서 운행되었고, 또 나머지는 北漢江을 오르내렸을 것이다. Bishop은 1894년 4월 14일부터 10일간 南漢江의 선박을 조사한 결과 1일평균 75척을 확인할 수 있었다.⁴⁷⁾ 10일간 조사된 배의 총수는 750척이며, 이를 溯江船과 下航船으로 나눈다 할지라도 19세기말 南漢江에 運用된 선박은 수백척에 달하였다고 볼 수 있다. 漢江水運이 쇠퇴기에 접어들기 시작한 1925년의 기록에도 漢江의 船隻數는 500척이 넘었다.⁴⁸⁾

주요 奇港地의 船隻數를 조사하는 것도 南漢江의 교통량파악에 도움이 될 것이다. 18세기말 楊根郡 소속의 土船은 15척이었다.⁴⁹⁾ 그리고 19세기 후반 驪州牧의 土船은 45척으로 春秋에 각각 37兩 75錢의 船稅를 상납하고 있었다.⁵⁰⁾

18세기말 주요읍의 船稅를 보면 忠州 54兩, 丹陽 17兩, 永春 7兩, 堤川 4兩이었다.⁵¹⁾ 19세기말 驪州의 선박 1척당 약 0.84兩의 船稅를 납부하였는데, 이 액수로 환산해 보면 忠州에 64척, 丹陽에 20척, 永春에 8척, 堤川에 5척이 있었던 셈이다. 비교적 규모가 컸던 楊根葛山 梨浦, 興湖里, 黃江, 淸風 北津, 文幕, 牧渡 등 河港의 土船數만도 200여척에 달하며, 漢陽일대의 江船 중에 南漢江에서 運用된 것을 포함하면 수백척에 달했을 것으로 사료된다.

(2) 水路와 浦口施設

南漢江 水運과 관계가 있는 시설로 浦口施設,

倉, 關防, 宗教施設 등이 있다. 이러한 시설들은 대개 주요 浦口를 중심으로 밀집되어 있으나, 여울목 등 險處에도 분포하였다.

內陸水路는 海路에 비하여 풍랑의 피해가 적기 때문에 河港施設은 海港에 비하여 일반적으로 단순한 편이다. 南漢江邊의 포구시설에 대한 기록은 거의 남아있지 않다, 더구나 日帝때부터 시행되어온 漢江開發事業의 결과 江邊에 제방이 쌓이고 水路가 개수되었으며, 최근에는 八堂과 忠州에 댐이 건설되어 옛 浦口의 모습을 찾아보기 어렵게 되었다.

開港期의 문헌에 ‘南漢江邊 마을 선창가에는 간단한 선박보호시설 즉 부두가 있다’라고 기록되어 있다.⁵²⁾ 현지주민들도 큰 포구에는 간단한 接岸施設 즉 船橋와 홍수때 선박이 대피할 수 있는 시설, 배를 매어두는 시설, 岸壁 보호시설 등이 있었다고 한다.

接岸施設은 강바닥에 나무기둥을 박고 그 위에 판자를 덮은 다리형태의 것이었다. 선박대피소는 주로 舊河道를 이용하였으며, 일정한 수심을 유지하기 위하여 河床을 준설하였다. 江岸의 토양침식을 방지하기 위하여 牧溪에서는 선창에 石築을 쌓고, 느티나무와 버드나무도 심었으며 이 나무등걸에는 배를 묶어 두었다. 선창에는 지금도 홍수때에 선박의 안전을 살피고 평상시에는 화물의 도난을 감시했던 작은 건물이 남아 있다.

河岸의 段丘上에는 商店, 旅閣, 客主 등이 자리잡은 業務地區가 형성되었고 배후의 산록에 주택지구가 위치하였다. 이 취락은 1925년과 1972년의 대홍수 피해를 입어 옛 흔적이 거의 사라졌다(그림 4).

큰 강을 끼고 발달한 취락들은 대개 關防施設을 끼고 입지하는데, 특히 商業要地의 경우에 관방과의 관계가 밀접하다.⁵³⁾ 南漢江流域은 古

46) 姜萬吉, 1973, 朝鮮後期商業資本의 發達, 高麗大出版部, pp.61-62.

47) Bishop, I.B., 1970, *op cit.* p.75.

48) 菊池謙讓, 1925, 朝鮮諸國記, 大陸通信社, 京城, p.58.

49) 輿地圖書上 楊根郡 均稅

50) 京畿誌(1842~43) 第一冊 驪州 地土船

51) 輿地圖書上 忠淸道 忠州, 丹陽, 永春, 堤川 均稅

52) 韓國精神文化研究院, 1985, 國譯韓國誌, p.435.

53) Burghardt, A.F., 1959, "The Location of River Towns in the Central Lowland of the United States," *Annals of the A.A.G.* Vol. 49(3), p.306.

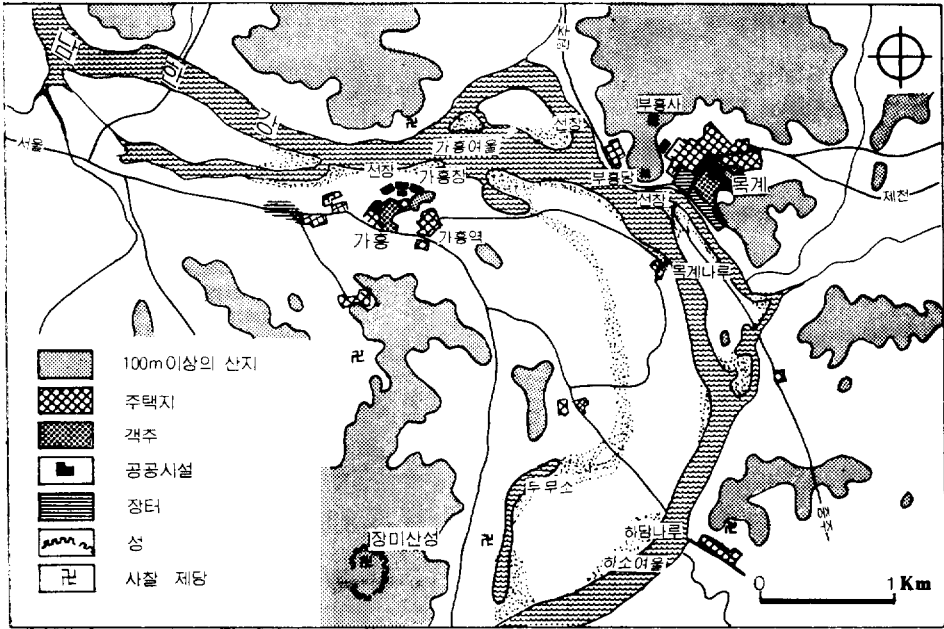


그림 4. 河港聚落 牧淙와 可興(1900년경) : 牧淙은 조선시대 5대하항 중의 하나이며 동시에 南漢江流域 최대의 포구였으며, 可興은 조선시대 최대의 江倉이 있던 곳이다.

대로부터 戰略要地로 인식되어 왔으므로 水路保護를 목적으로 건설된 關防이 많다. 마재부근에서 上流쪽으로 분포하는 주요 關防은 다음과 같다.

마재 서쪽에는 百濟初 또는 그 전에 축조된 두개의 土城이 漢江兩岸에 있어 하류쪽에서 상류로 올라오는 침입자를 방어하였다. 楊平으로부터 寧越까지 江邊에 분포하는 古城은 婆娑城, 大山城·英陵古城·新池里城(驪州), 天龍城·薔薇山城·彈琴臺土城·桐岳山古城·大林山城(忠州), 黃石山城·北倉城·望月山城·城皇山古城·豬城·沙熱山城(堤原), 加急宕城·城谷山城·赤城·下坊里城·獠樂城·溫達山城(丹陽), 正陽山城(寧越) 등인데, 대부분 三國時代 전후에 축조되었다. 일찍이 南漢江流域을 장악했던 百濟는 水路保護를 목적으로 築城과 設柵에 힘썼으며⁵⁴⁾, 高句麗와 新羅도 한세기 이상 小白山脈을 사이에 두고 서로 대치했던 만큼 위의 城들은 대부분 三國이 쌓은 것이라고 생각된다.

南漢江邊의 대표적인 城은 婆娑城, 薔薇山城, 大林山城, 望月山城, 赤城, 溫達城을 꼽는다. 특히 驪州郡 大神面 川西里 東岸의 山頂部에 있는 婆娑城은 龍津과 梨浦가 내려다 보이는 要地에 위치한다. 이 城의 명칭은 마치 新羅의 婆娑王(80~112)과 관련이 있는듯이 보이나 城이 축조된 A.D. 82년 당시 新羅의 판도는 慶州부근에 한정되어 있었으므로 新羅와는 직접적인 관계가 없다. 그러나 南漢江流域이 본래 舊辰韓系의 古土였음을 주장하는 學說이 있으므로⁵⁵⁾ 필자는 舊辰系 新羅人과의 관련성을 믿고싶다. 그렇다면 婆娑城의 축성배경과 기능은 무엇이었을까?

漢江邊에 분포하는 古城의 기능을 세가지 측면에서 살펴볼 수 있겠다. 첫째, 다수의 城들은 나루터 부근에 축조되었는데, 이 城들은 渡河하는 침입자로부터 道路와 水路를 동시에 보호하기 위한 것이다. 둘째, 나루가 없는 강변에 있는 城은 단순히 水路의 보호만을 목적으로 축조

54) 申澄植, 1983, “韓國古代史에 있어서 漢江流域의 政治·軍事의 性格”, 郷土서울 41, pp.59-60.

井上秀雄, 1982, “朝鮮城郭一覽(京畿·忠南北道編)”, 朝鮮學報 104輯, pp.109-41.

55) 千寬宇, 1976, 前掲論文, pp.11-12.

된 것이다. 세제, 河港을 끼고 축조된 山城은 부근의 聚落은 물론 나루터와 水路를 보호하는 종합적인 기능을 가지게 된다. 婆娑城과 梨浦, 薔薇山城과 可興·牧溪, 望月山城과 淸風, 赤城과 丹陽, 溫達城과 永春은 세번째 경우의 좋은 예가 된다.

宗教施設은 南漢江 水運과 직접적인 관계가 있는 것은 아니지만 水運研究의 길잡이가 되는 文化景觀 要素의 하나이다. 南漢江上流에서 마재까지 河岸을 따라 수많은 寺址와 佛蹟, 神堂 및 祭壇이 분포하는 점으로 미루어 과거에는 이 河,川을 따라 독특한 文化的 回廊地帶가 형성되어 있었으리라는 짐작이 간다. 宗教施設 가운데 가장 많은 寺刹址의 대부분은 三國 또는 高麗時代에 건립되었다가 朝鮮時代에 폐쇄된 것으로 보인다. 오늘날 驪州 神勒寺 외에 남아있는 절이 드물지만 寺址의 조사결과 高麗後期까지는 5km내에 적어도 寺院이 하나씩 분포했음을 알

수 있다.⁵⁶⁾

佛敎와 관계없는 神堂은 비교적 최근까지 기능을 유지해온 시설들이다. 船夫와 인근 주민들이 해마다 祭를 지냈던 神堂은 지금도 주요 河港터에 남아있는데, 대표적인 것은 梨浦神堂과 牧溪의 富興堂이다. 太宗實錄에 「遣內侍別監 祭梨浦之神」이라고 한 기록으로 보아 朝廷에서도 梨浦神堂을 중요시한 듯하다.⁵⁷⁾ 이 神堂은 江岸 절벽위에 있는데, 해마다 站船의 안전운행을 비는 제사가 있었다(그림 5).

牧溪 富興堂에서는 봄에 富興山神과 南漢江龍神을 迎神하는 別神祭가 열렸다.⁵⁸⁾ 이 의식과 함께 ‘줄다리기’ 등 현재도 전승되고 있는 민속놀이행사가 거행되었다. 그 외에 牧渡의 ‘백중놀이’도 水路의 안전을 비는 행사였다.⁵⁹⁾

(3) 漕 運

麗末부터 鮮初까지 거의 1세기 동안 倭寇의

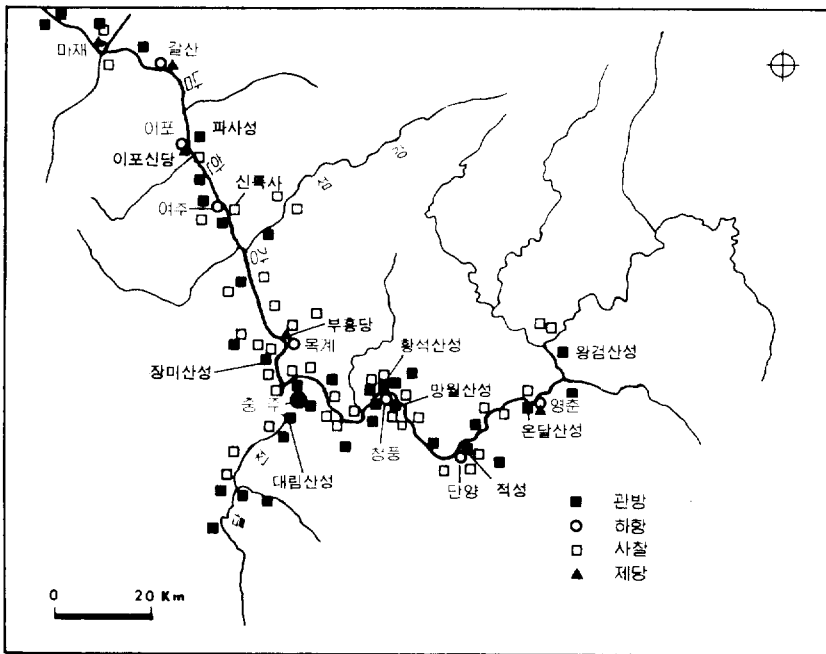


그림 5. 南漢江 水路邊의 각종 시설의 분포 : 수로를 보호하는 關防시설이 강을따라 분포한다.

56) 忠北大學校博物館, 1981, 中原文化圈遺蹟分布圖索引, pp. 13-103.

57) 太宗實錄 卷28 14年 閏 9月 甲辰

58) 牧溪 別神祭 祝文

59) 林炳茂, 1983, 장날 : 忠北의 市場, 青芝社, 淸州, p. 84.

파해때문에 海路가 막혀, 朝廷에서는 부득이 嶺南 60여읍의 田稅를 새재와 竹嶺의 험준한 嶺路를 통하여 忠州까지 수송하였다. 폭주하는 田稅를 분산 처리하기 위하여 朝廷에서는 忠州, 原州, 驪州, 楊根 등지에 8개의 收租處를 설치하였다.⁶⁰⁾

朝廷에서는 忠州 達川과 南漢江의 합수머리에 200여간의 慶原倉을 세우고 慶尙道 60여개읍의 세곡을 거두어 들였다. 또한 忠州 德興倉과 仰岩倉에는 忠州牧과 주변 7개군의 租稅를 수납되었다. 蟾江과 南漢江 합류점의 興原倉에는 原州, 橫城, 平昌, 寧越, 旌善, 江陵, 酒泉, 三陟, 蔚珍 등 9개군의 田稅가 모여들었으나, 近世後期에는 原州의 田稅만 수납되었다.⁶¹⁾

驪州에는 3개의 收租處가 있었다. 邑 동쪽 10리의 강변에 설치된 汚音浦倉은 沃川 등 忠北 內陸 6개군의 田稅를 받았고, 邑內의 推平浦倉에는 驪州 陰竹과 靑安, 梨浦는 利川, 竹山과 鎭川의 것이 수납되었다.⁶²⁾ 楊根의 葛山前倉은 楊根과 砥平의 田稅를 모아 매년 3월 京倉에 납부

하였으며, 이곳에는 麗末에 지은 水站客館이 있었다.⁶³⁾

世祖代에 이르러 海運이 정상기능을 회복함에 따라 嶺南北部 7邑을 제외한 모든 邑의 田稅를 海路로 전환시켰다. 한편으로는 분산되었던 忠州地方의 倉을 통합하여 世祖 11년(1465) 可興으로 옮기었다. 이때 驪州의 收租處 역시 육로 수송의 불편때문에 폐쇄되었다⁶⁴⁾(그림 6).

可興에는 본래 倉舍가 없어 56년간이나 稅穀을 野積했었는데, 中宗 16년(1521) 忠淸·慶尙兩道의 감사가 힘을 합쳐 70여간의 건물을 지었고 후에 119간으로 증축하였다.⁶⁵⁾ 可興倉은 매년 正初에 열어 2월말까지 田稅를 받고, 수납완료 즉시 船隊를 조직하여 發船하였다.⁶⁶⁾

世祖代에 이르러 南漢江 8개의 收租處가 可興과 興原 2개로 감축됨에 따라 稅穀輸送量은 감소한 셈이다. 그러나 이러한 조치에도 불구하고 南漢江漕運의 기능은 전국 으뜸이었다. 漕倉別稅收墾田結數를 보면 可興은 전국의 26%인 약 317,500結에 달하였다⁶⁷⁾(표 5). 興原과 京倉直

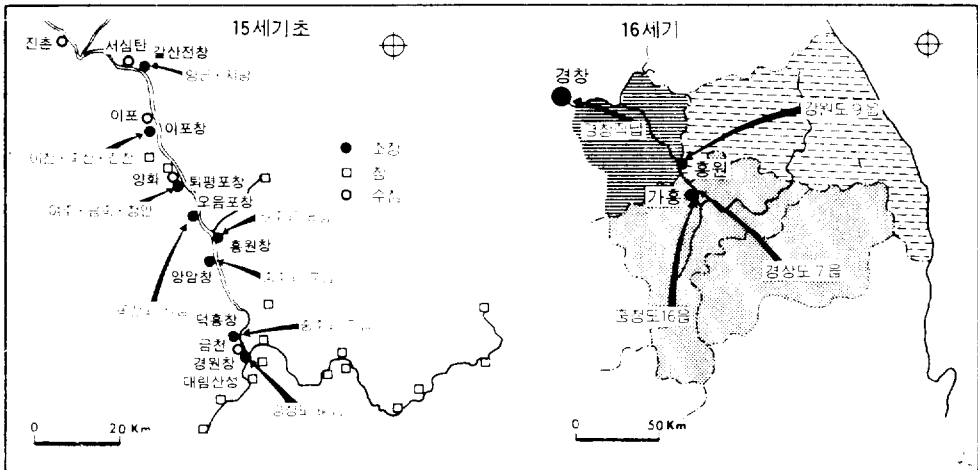


그림 6. 南漢江의 漕運 : 朝鮮初에 분산되었던 倉들이 可興과 興原으로 통합되었다.

60) 中村榮孝, 1933, “漢江と洛東江”, 靑丘學叢 12, 天理大, pp.27-30.

61) 新增東國輿地勝覽 卷46 原州牧 倉庫

62) 中村榮孝, 1933, 前掲論文, pp.28-29.

63) 輿地圖書上 京畿道 楊根郡 倉庫

64) 燃藜室記述 別集 卷11 政教典故, 漕運

65) 成宗實錄 卷85 8年 10月 乙未

66) 潘溪隨錄 卷3 田制後錄上 漕運

67) 崔完基, 1976, “朝鮮前期 漕運試考”, 白山學報 第20, p.418.

표 5. 漕倉別 推定 收納稅額

漕倉	收稅墾田結數	租稅推定額(비율)
興原	13,839結	3,690石 (1.1)
可興	317,506	84,670 (26.1)
昭陽	16,230	4,330 (1.3)
金谷浦	108,011	28,800 (8.9)
助邑浦	115,869	30,830 (9.5)
貢稅串	174,259	46,470 (14.3)
德城	96,771	25,810 (7.9)
法城	68,539	18,380 (5.6)
榮山	85,960	22,860 (7.1)
直納	220,941	58,920 (18.2)
계	1,215,955	324,760 (100)

자료: 崔完基(1976), 朝鮮前期漕運試考

* 토지등급을 고려하지 않고 結數만으로 조세추정액 산출한 것은 다소 무리가 따름.

納地였던 驪州, 利川, 楊根, 砥平, 陰竹, 竹山 등지의 田結數까지 포함시키면 南漢江의 田稅輸送量은 10만석이 넘었을 것이다. 倭亂前 田稅總額이 약 30만석이었고⁶⁸⁾, 그중 172,000석이 漕運되었다는 점을 고려해보면⁶⁹⁾, 朝廷이 南漢江水運에 어느 정도 관심을 두었는지 짐작할 수 있다.

鮮初에 朝廷에서는 南漢江水運을 관장하는 기관으로 京畿左道 水站轉運別監을 설치하고 正使와 副使를 두어 관장케 하였다. 그러나 사실상 水運을 관장한 것은 水運判官職을 겸한 副使였으며⁷⁰⁾, 水運判官은 田稅輸送時에만 활동하는 직책이었으므로 수로의 관리에 문제점이 있었다. 그리하여 礮溪는 水運判官을 혁파하고 그 대신 各倉에 주재하며 稅穀輸送을 전담하는 專任判官을 둘것을 주장하였는데⁷¹⁾, 英祖代에 이르러 漕運司가 신설됨에 따라 各倉에 收稅를 감독·검사하는 專任判官이 상주하게 되었다.⁷²⁾

漕運制가 확립되고 朝廷의 관리가 배치되었다 할지라도 漕運船을 직접 운행하고 水路를 정비하는 전문인력을 확보하지 않는 한 漕運은 제 기능을 다 할 수 없었다. 따라서 朝廷은 果川 黑石站을 비롯하여 廣州 廣津站·津村津站, 楊根 西深灘站, 川寧 梨浦站, 驪州 楊花站, 忠州 金遷站 등 7개 站을 설치하고, 각 站에 水夫 30戶와 站船 15척씩 배치하였다.⁷³⁾ 站船에는 沙工 1명과 格軍 2명이 승선하였고 수부들은 화물의 선적과 水路整備의 책임을 맡았다.

水站水夫들은 朝廷에서 수시로 징발한 水路에 익숙한 良人들이었다. 초기에는 朝廷에서 이들을 良役인 軍役(船軍)으로 漕運에 종사토록 했을 뿐인데⁷⁴⁾, 점차 驛民 등과 함께 七般賤役의 하나인 水站干이라 호칭되었다. 朝鮮後期에는 이들을 다시 軍役인 水站水夫保로 확보하였으며 그 수요도 前期보다 증가하여 楊根과 驪州(梨浦)에 각각 45人, 原州에 125人이 배치되었다.⁷⁵⁾ 20세기 초까지 이들은 지정된 장소에 거주해 왔으며, 梨浦의 水夫村은 지금까지 천민취락 처럼 인식되고 있다.

可興과 興原 외에도 각읍에는 邑 자체의 田稅를 수납하는 倉, 貢賦를 보관하는 倉, 鹽倉 등이 있었다. 倉은 대부분 교통요지에 입지했는데, 특히 河川邊에 입지하는 것이 가장 유리하였으며 南漢江路를 따라 많은 倉들이 입지하여 漕運路와 연결되었다. 上流로부터 寧越의 東倉, 永春의 社倉, 丹陽의 北倉과 梅浦倉, 淸風의 北倉, 邑倉, 西倉, 鹽倉, 忠州의 北倉, 南倉, 內倉, 原州의 西倉, 驪州의 陽花倉, 利川倉, 楊根의 前倉 등이 분포되었는데, 특히 淸風 北倉, 忠州 南倉과 北倉이 중요하였다.

淸風 北倉은 堤川과 淸風의 관문인 北津에 있

68) 礮溪隨錄 卷1 田制上 諸等頃收稅之數

69) 礮溪隨錄 卷2 田制下 打量出軍出稅式

70) 太宗實錄 卷28 14年 12月 壬申

71) 礮溪隨錄 卷3 田制後錄 上 漕運

72) 姜萬吉, 1968, “李朝造船史”, 韓國文化史大系 Ⅲ, 高大民族文化研究所 p. 885.

73) 太宗實錄 卷28 14年 11月 丙辰

74) 續大典 兵典 免役

75) 京畿邑誌(1842~43) 第4冊 楊根邑誌 軍總戶曹

京畿邑誌(1871) 第5冊 驪州邑誌 事例 附軍政

關東誌(1829~31) 第4冊 原州邑誌 軍兵

었다. 忠州댐 건설전에는 倉터와 倉주변의 城壁이 남아 있었다. 忠州 南倉은 栗枝面の 達川邊에 위치한 57간의 큰 창고였고, 北倉은 牧杏渡 부근에 있던 67간짜리 창고로써 忠州일대의 貢賦를 보관하던 곳이다.⁷⁶⁾

水站船 운용은 水夫의 확보 이상으로 어려운 문제였다. 鮮初에는 大中小船을 並用하였으나 점차 大中船만 사용함으로써 인력난이 심해졌다. 특히 世宗代이래 빈번해진 倭使의 왕래시에 水夫들을 동원하게 되고 雜貢輸送과 토목공사에도 이들을 징발함으로써 水站의 피폐를 초래하였다.⁷⁷⁾ 朝鮮後期에는 站船이 부족하여 수송력이 약화된 터에 권력층에서 私物을 부정으로 過積함으로써 침몰사고가 발생하였다. 이러한 사고는 일관성이 결여된 漕運行政에서 야기된 문제이므로 茶山은 稅米輸送을 漕運司에 전담시키고, 漕運司의 監察을 南漢江 要地에 배치하여 站船의 사고와 권력층의 부정을 방지하도록 건의하였다.⁷⁸⁾ 그러나 國初부터 경험있는 人力의 확보와 站船공급에 곤란을 겪어온 朝廷은 난관을 극복하지 못하고 田稅의 수송을 私船業者에게 맡기게 되었으며⁷⁹⁾, 그 결과 可興, 牧溪, 興原, 梨浦를 배경으로 私商과 船運業者가 성장할 수 있게 되었다.

IV. 南漢江流域의 交易과 水運의 盛衰

(1) 地域經濟의 特性和 交易體系

南漢江流域은 上流地方과 下流地方은 자연조건이 매우 다르기 때문에 자원 분포상의 차이도 크다. 따라서 두 지역간의 물자의 교역은 필연적인 것이었다. 李重煥은 비옥한 토지와 交易의 편의를 가장 중요한 生利의 조건이라 하고, 물자를 운반하는 방법으로는 水運을 제일로 꼽았다.⁸⁰⁾ 이러한 관점에서 볼때 토양이 비옥하고 교통이 편리한 南漢江 流域은 朝鮮社會에서 理

想的인 卜居地의 하나였음이 분명하다. 그러면 이 지역의 交易發達을 촉진시켜온 農耕地 分布와 人口에 관하여 고찰해 보겠다.

朝鮮時代에도 비옥한 농토가 海岸平野보다는 오히려 내륙의 河谷盆地에 분포하였다. 따라서 남한강중류의 忠州, 驪州, 利川, 竹山, 陰竹 등은 농경지 면적이 넓고 논이 비옥한 비옥한 농업지대였다. 비옥한 농경지가 南漢江中流에 편중되었기 때문에, 남한강유역내의 인구분포 역시 심한 편중현상을 나타내었다. 15세기말 朝鮮朝 4大邑이었던 忠州의 戶口가 약 7,500이었고 利川과 原州는 3,500~4,000, 竹山과 驪州는 약 2,000이었는데 반하여 경지면적이 좁았던 嶺西地方과 小白山脈의 山郡들은 대개 500호 내외에 불과하였다. 당시 江原道 戶口의 약 2할을 점유했던 南漢江上流의 江原道 소속 6개군의 戶口는 약 5,700에 불과하였다.⁸¹⁾

18세기말 茶山先生은 경지면적과 民戶의 수를 합하여 고을의 大小를 구분하였는데, 그 합이 25,000이상이면 大州, 2만이상을 大郡, 15,000 이상을 中郡, 10,000 이상을 小郡, 8,000 이상을 大縣, 6,000 이상을 中縣, 4,000 이상을 小縣이라 하고 4,000이하는 타군에 통폐합시키는 것이 바람직하다고 하였다.⁸²⁾ 茶山의 분류법에 따르면 忠州는 戶口 23,900으로 전국 4위이며 耕地 21,500結로 제 2위인 大州이며, 慶州 역시 大州에 속하였다. 江原監營 소재지였던 原州는 中郡, 驪州는 小郡, 利川, 槐山, 堤川은 大縣으로 분류되었으나 砥平과 永春은 경지가 적고 戶口數도 많지않아 통폐합 대상이라 하였다(그림 7). 18세기말 忠州下流地方에 人口가 밀집된 이유로서 이 地方이 漢陽과의 交通·通信이 발달하였으며 文化的으로도 中央과 근접되어 있었다는 점들을 들 수 있다. 따라서 李重煥의 주장과 마찬가지로 驪州, 利川, 原州, 忠州 등 경지면적이 넓은 郡縣은 물론 忠州 주변의 槐山과 淸風일대에도

76) 輿地圖書上 忠淸道 淸風都護府·忠州收 倉庫

77) 世宗實錄 卷32 8年 6月 辛未

78) 經世遺表 卷1 地官戶曹 第2 敎官之屬 漕運司

79) 世宗實錄 卷27 8年 12月 乙未

80) 擇里志 卜居總論 生利

81) 世宗實錄地理志 卷148 廣州牧(驪興, 陰竹, 利川), 卷149 忠州牧, 卷153 江陵大都護府, 原州牧

82) 經世遺表 卷4 天官修制 郡縣分等

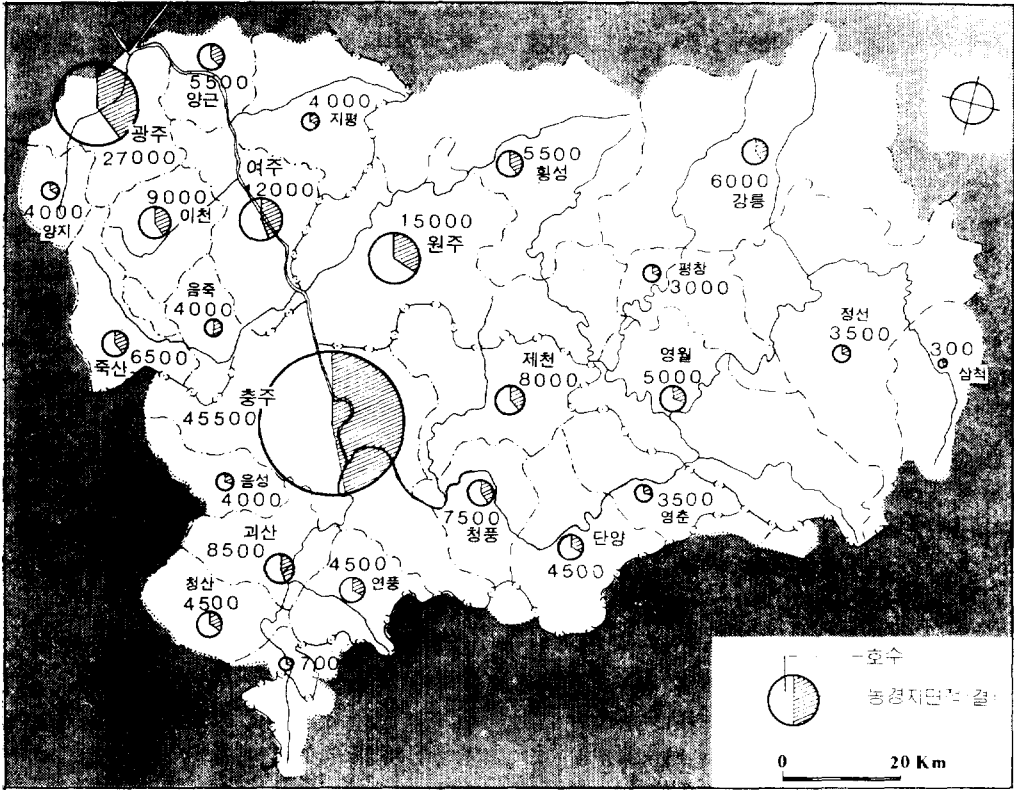


그림 7. 南漢江 流域 郡縣의 戶口數와 農耕地面積 (18세기)

士大夫들이 많이 거주하였다.⁸³⁾

倭亂과 胡亂때의 大人口移動을 경험한 후 嶺西山岳과 小白山麓地方은 中部地方사람들에게 避世隱居地로 널리 알려지기 시작하였으며, 또한 南漢江上流의 伐木이 성하면서 이 지방에 대한 정보가 中下流地方에 소개되었다. 이러한 地理的 지식은 中央의 政治적 암투를 피하고자 하는 兩班層, 農土를 잃은 농민, 박해를 피하여 유랑하던 天主教信徒, 鄭鑑錄 신봉자 등을 이 지역으로 吸引하는 요인이 되었다. 특히 19세기 후반 平昌, 旌善, 寧越, 槐山, 延豐 등지에는 정감록 신봉자들의 집단부락이 도처에 발생하였다.⁸⁴⁾ 또한 18, 9세기 天主教의 박해가 심해지자 廣州·利川 등지의 신도들이 原州, 橫城, 丹陽, 延豐 등 산간지방으로 도피하였다.⁸⁵⁾

이러한 인구이동에 의해 寧越과 橫城은 18세기 말에 비하여 4배이상으로 인구가 증가하였으며 旌善, 平昌, 延豐은 2배이상, 槐山, 淸風, 永春, 砥平도 약 2배의 증가추세를 보였다. 반면에 南漢江中流의 농업지대는 인구증가가 매우 적었다(표 6).

1914년에 시행된 행정구역개편에 따라 南漢江流域의 일부 군현이 통폐합되는 등 경계선의 변화가 있었다. 그 결과 郡別 인구의 파악이 다소 어려우나, 南漢江上流地方의 인구증가는 꾸준히 진행되었음을 알 수 있다. 1907~1935년 사이에 橫城, 平昌, 堤川(堤川과 淸風), 槐山(槐山과 延豐)의 4개군은 3배이상, 丹陽(永春 통합)은 2.7배, 原州, 旌善, 寧越, 楊平(砥平 통합) 등은 1.5~2배의 높은 증가율을 보였다. 이와같은

83) 擇里志, 八道總論 京畿道, 忠淸道, 江原道

84) 玉漢錫, 1986, “嶺西太白山地에 있어서 氏族의 移動과 村落의 形成에 관한 研究”, 地理學 34, p.13.

85) Dallet, Ch.(安應烈·崔奭祐 譯), 1979, 韓國天主教會史 上, 분도出版社, p.31, p.318.

Dallet, Ch.(安應烈·崔奭祐 譯), 1980, 韓國天主教會史 中, 분도出版社, p.48, 69, 140, 538.

표 6. 남한강유역 각 군현의 인구변화

군 명	18세기 후 반	1907년	1935년	비 고
광주	3,800	3,600	10,840	2개면 인구
양지	12,100	25,950	78,800	통합 : 양평군
평지	7,600	19,180		
양지	3,700	10,080	16,600	용인편입
이천	22,500	22,570	68,130	통합 : 이천군
음죽	7,900	13,060		
죽산	19,800	23,270	?	안성편입
여주	26,000	39,370	60,890	
충주	107,700	81,930	126,510	
음성	8,400	?	48,290	
괴산	10,200	24,740	118,930	통합 : 괴산군
연풍	4,100	12,280		
청풍	6,300	17,580	88,420	통합 : 제천군
계천	11,100	11,160		
단양	6,700	9,650	49,070	통합 : 단양군
영춘	4,700	8,340		
원주	45,500	45,430	78,830	
횡성	6,000	24,680	79,590	
평창	3,200	11,520	82,710	강릉 4개면 평창에 통합
강릉	11,500	23,700		
정선	7,900	29,640	52,010	
영월	7,400	40,700	69,560	
계				

자료 : ① 여지도서 ② 韓國戶口表(1907)
③ 朝鮮國勢調查報告(1935)

人口移動에 의한 人口再配置는 山地의 개발을 수반하였다.

山地住民의 대부분이 平野地方의 生活樣式을 지닌채 이주하였으므로 부족한 生必品을 평야지방으로부터 구입하지 않을 수 없었다. 비록 山地住民들이 자급자족형 농업에 종사하였을지라도 平野地方과 山地의 生態的 차이, 자원분포의 차이로 인하여 양지역간의 交易는 필수적일 수밖에 없었다. 그리하여 18세기를 전후하여 활발하게 전개된 南漢江上流地方의 개발과 인구증가에 따라 南漢江 水路를 主軸으로 하는 交易路가 上流地方까지 확대되어 갔다.

南漢江 水運의 研究에서 범하기 쉬운 오류의 하나는 漕運에 지나치게 큰 비중을 두는 나머지 民需用品의 수송 즉 交易의 중요성을看過하는

것이다. 李重煥이 「舟車人物都會 可只貿遷有無者」라고 주장한 바와 같이 生必品의 교역없이는 交通路가 존립할 수 없었다.⁸⁶⁾

南漢江流域의 交易體系의 특성과 商業要地의 分布를 고찰하기에 앞서 國內商業이 고도로 발달했던 中國의 경우를 보자. 楊子江流域의 交易中心地는 일반적으로 地主層이 많은 곳, 寺院부근, 巨商의 본거지, 手工業地, 交通路의 結節地, 橋梁 주변, 水路의 奇港地, 稅關 또는 鹽倉 소재지, 境界線 등지에 입지하며, 幹線交通路를 축으로하여 이러한 商業要地들을 연결하는 交易路가 형성되었다.⁸⁷⁾ 이러한 商業要地들은 크게 陸路立地와 水路立地로 구분되는데, 朝鮮時代를 보면 陸路는 주로 行政通信路로서 중요시되었으며, 水路는 貨物輸送路로서 기여하였다고 해도 과언은 아니다. 따라서 南漢江 流域의 交易는 우선 水路를 배경으로 발달하기 시작하여, 朝鮮後期에 이르러 定期市場의 발달과 함께 陸路와 水路가 결합된 交易網을 이루게 되고, 末期에는 水路交通의 쇠퇴와 함께 陸路를 중심으로 하는 交易網으로 변화되었다고 생각된다.

鮮初의 抑商政策에도 불구하고 필자가 南漢江 水路를 배경으로 交易가 발달되었으리라고 주장하는 데는 네가지 근거가 있다.

첫째, 漕運은 田稅와 貢賦 등 한정된 물품을 특정한 계절에 한하여 수송하였는데 반하여 船商의 활동은 거의 年中無休로 행하여졌으며, 그들의 취급품목은 生必品 전부를 포함하였다. 둘째, 漕運이 일방적으로 地方의 산물을 中央으로 수집해간 것과 달리 商人들은 上流와 下流의 산물을 교역시켜 兩地域의 생산활동을 촉진하였다. 셋째, 漕運은 可興, 興原 등 지정된 포구에 수납된 米太 만을 취급함으로써 河港聚落 발달에 기여하지 못한 반면, 船商들은 河川邊의 요지를 근거지로 삼아 활동하였으므로 牧溪를 비롯한 수많은 商業聚落의 발달을 촉진하였다. 넷째, 漕運에 종사한 사람들은 國役に 매여 있어 소극적인 활동을 보였으나, 河港의 주민들은 江을 생활터전으로 인식했던 만큼 交易路 개척에 적극적이었다. 따라서 南漢江邊에는 土地生産力에

86) 擇里志 卜居總論 生利

87) Elvin, M., 1973, *The Pattern of the Chinese Past*, Stanford Univ. Press, Stanford, pp. 26-69.

비하여 많은 인구가 분포하였다.

이러한 여건하에 鮮初부터 河川沿岸 요지에 常住하며 交易에 종사해온 商人들은 客主였다. 客主는 취급품목과 소유하는 건물의 규모에 따라 物商客主와 旅閣으로 구분한다. 物商客主는 내륙지방의 貨物集産地에 상주하며 화물의 委託 賣買를 전문으로 하는 商人이며, 그 밖에 금융, 운송, 창고, 숙박업 등 다양한 분야에 종사하는 商人이다. 이들은 대개 褸商과 밀접한 관계를 맺고 있었다.⁸⁸⁾

旅閣은 牧溪와 같은 큰 포구에 분포하며 배후지의 農林産物을 수집하여 漢陽으로 보내고, 下流地方 및 西海岸의 雜貨와 魚鹽을 內陸地方의 商人과 소비자에게 중계하는 역할을 하였다. 이들이 취급하는 품목은 米, 太, 참깨, 잡곡, 牛皮, 木材, 柴炭, 果物, 담배, 소금, 魚物, 鶮기, 도자기, 水鐵 등이며 開港期에는 수입상품인 설탕, 석유, 직물, 밀가루, 도자기, 염료, 주류 등을 거래하였다. 취급화물의 증량과 부피가 크기 때문에 旅閣은 物商客主보다 규모가 큰 건물을 소유하였다. 牧溪의 7大旅閣 중의 하나인 金유관 旅閣은 안채 5칸 객실 17칸, 馬房 10칸, 창고 40칸에 달하는 저택을 소유하고 있었으며, 참깨 10,000석을 저장하는 창고도 있었다.⁸⁹⁾

物商客主는 여각보다 규모가 작으나 취급품목은 직물, 금속제품, 문방구, 장신구, 피혁제품 등 고가품이었다. 그러나 南漢江邊의 物商客主 가운데 상당수가 魚物, 소금, 곡물 등을 취급하였으므로 旅閣과 뚜렷하게 구별되지 않는다. 따라서 필자는 兩者를 客主로 통칭하고자 한다.

浦口의 商勢를 파악할 수 있는 자료가 될 客主의 분포를 기록한 문헌은 매우 드물다. 1908년 京畿道內 주요 郡의 客主數를 보면 廣州 6, 驪州 3, 陰竹 2, 竹山 2, 楊根 2 등인데⁹⁰⁾, 주민들의 제보에 따르면 1920~30년대에 牧溪에 30~40戶, 楊根, 梨浦, 驪州, 黃江, 金遷, 長湖

院, 永春 등지에 10~20戶, 文幕, 可興, 北津, 寧越에 5~10戶가 있었다고 한다.⁹¹⁾ 그러나 주민들이 말하는 客主 중의 일부는 客主라기 보다 酒幕에 가깝기 때문에 제보의 신빙성은 낮은 편이다.

客主의 지역별 분포와 특징을 보면, 廣州에는 소금, 도자기, 곡물 객주가 많았고, 楊根에는 직물, 柴炭, 소금, 누룩, 鶮기객주, 梨浦에 곡물, 직물, 소금객주, 驪州에 직물, 꿀, 소금, 어물, 곡물객주, 牧溪에 미곡, 참깨, 어물, 소금, 청과물, 牛馬, 석유, 담배객주, 黃江에 콩, 목재, 소금, 어물객주, 永春에 목재, 담배, 콩, 소금객주가 분포하였다. 河港別 취급품목을 보아 소금과 어물은 南漢江 水運의 성쇠를 좌우한 물품이었음이 틀림없다. 따라서 朝廷은 南漢江 流域에서 거래되는 서해안과 동해안산 소금에 대하여 鹽稅를 부과하였는데, 모든 鹽船으로부터 鹽稅를 징수한 곳은 牧溪였다.⁹²⁾ 魚物 중에 가장 중요한 것은 새우였이었다. 오늘날 南漢江 流域 도처에서 ‘麻浦 새우것독’이 눈에 띄는 것으로 미루어 南漢江 流域이 ‘새우것 文化圈’임을 확인할 수 있다.

南漢江 流域 商業要地의 특성으로 보아 牧溪를 비롯한 河港들은 魚鹽거래로 치부한 巨商들의 본거지였다. 巨商들은 소비자와의 직접거래 보다는 배후지의 商人들과 거래하였으므로 常設店舖를 가지고 있었다. 그러나 대부분의 奇港地에는 ‘갯벌장’이라는 不定期場이 열렸다. 이 場은 內陸의 定期市場과 달리 배가 들어올때만 며칠간 계속 열리고, 겨울철 빙길에 막히던 몇달씩 장이 서지 않는 것이었다. 牧溪와 같은 큰 포구에서는 갯벌장이 亂廳化하는 것을 방지하기 위하여 일정한 交易場인 都家를 두어 魚鹽을 거래케 하였으며, 곡물과 소금의 부정거래를 방지하기 위하여 ‘말’ 監考를 두었다.

Bishop의 기행문에 따르면 서울과 永春간에는

83) 朴元善, 1968, 客主, 연세대학교 출판부, p.13.

89) 제보: 1985, 牧溪 金壽京(80), 金德重(73).

90) 朴元善 1968, 前揭書, p.148.

91) 제보: 1984~85년, 楊平 金萬聲(80), 梨浦 崔秉昇(78), 長湖院 廉壽億(78), 可興 韓基鹿(69), 牧溪 金壽京(80), 金德重(73), 金遷 김영기(83), 黃江 吳道根(73), 丹陽 盧萬福(76), 永春 禹桂弘(72), 寧越 嚴基奉(72).

92) 擇里志 八道總論 忠清道

176개의 마을이 있다고 하였는데⁹³⁾, 그 중에 반 이상이 奇港地였다. 이러한 상업기능을 가진 포구들은 背後地의 경지면적, 인구수, 산물의 양에 따라 그 규모가 좌우되었다. 文獻資料와 古硯들의 증언을 토대로 河岸의 商業聚落을 大小로 구별해 본다.

朝鮮後期 5大河港의 하나였던 牧溪는 전성기의 戶數가 800호이상 되는 취락으로서, 전성기에는 100여척의 商船이 집결하였다. 1948년 河港의 기능이 소멸되었으나 朝鮮後期에는 麻浦 다음가는 漢江의 주요 항구였다. 擇里志에 ‘牧溪는 東西海의 어물과 산간지방의 산물이 집산되며, 주민들은 모두 장사를 하여 부자가 된다’고 하였다. 牧溪의 배후지는 中原일대와 堤川, 原州, 陰城, 槐山에 이르고, 멀리 慶尙道 北部地方의 상인까지 모여 들었다.

葛山里와 興湖里 등 中位級 포구는 嶺西山지를 배경으로 발달하였다. 이곳에는 橫城, 平昌 등지로 부터 농림산물이 모여들고, 또한 서해안의 魚鹽과 농기구, 비료, 직물, 석유, 시멘트 등 火田民들에게 공급되는 물품들이 葛山里와 興湖里를 경유하였다. 옛부터 이 두 포구는 서울과의 교통이 편리하여 士大夫가 많고 배를 가지고 장사하여 부자가 된 자가 많다고 하였다.⁹⁴⁾ 20세기 초까지 이 두 고을은 300호가 넘는 富村이었으나 中央線 開通이후 쇠퇴하기 시작하였다.

忠州境內의 金遷에 대하여 李重煥은 ‘達川과 漢江의 합류지점에 있다. 魚鹽과 嶺南貨物이 집산되어 閭閻이 즐비하여 漢陽의 江村들과 비슷하다. 배의 고물과 이물이 서로 닿아 하나의 都會를 이룬다’고 하였다.⁹⁵⁾ 鮮初 嶺南의 田稅를 수납하는 慶原倉이 있었다. 이 곳은 그 후도 오랫동안 商業聚落으로 번영을 누렸다.

南漢江邊에는 牧溪, 梨浦 등 큰 浦口 외에도 50개 이상의 작은 奇港地가 있었는데, 일부는 ‘깃털장’이 열리고 客主도 있었으나 대부분의 奇港

地가 酒幕이 몇채 있는 나루터였으며 전혀 民家가 없는 곳도 있었다. 그러나 奇港地의 배후에는 어김없이 수십 또는 수백호의 마을이 있어 南漢江水路는 이러한 奇港地들을 염주알처럼 꿰어놓은 交易路를 형성할 수 있었다. 南漢江을 主軸으로 성립된 交易路는 忠州를 중심으로 ‘T字型’을 이루었는데, 忠州 左側에 永春, 丹陽 등이 위치하고 右側에 達川邊의 槐津, 牧渡가 있었다. 下流쪽으로 牧溪, 驪州, 梨浦, 葛山 등이 本流를 따라 발달하고 지류인 蟾江과 淸美川 邊에도 각각 文幕, 長湖院 등 하항이 발달하였다. 南漢江水路의 1次交易圈은 本流에서는 水路로부터 20km 내외의 地帶, 支流에서는 10km 내외에 성립되었다. 그러나 溯江終點에서는 交易圈이 더욱 확대되었다. 소금의 交易를 근거로하여 조사한 第2次 交易圈의 범위는 小白山脈 남쪽의 洛東江 上流와 錦江 上流까지 이르렀다.

朝廷의 抑商政策때문에 朝鮮前期의 地方商業은 보잘것 없었다. 그러나 中期부터 全羅道地方을 중심으로 발달하기 시작한 地方의 定期市場은 朝廷의 금지정책에도 불구하고 진극적으로 확대되었다. 1730년까지 난립상태에 있던 定期市場들이 정비되어 市場綱을 형성하였으며, 자연적으로 발생한 이 시장들이 官設市場을 압도하기에 이르렀다.⁹⁶⁾

南漢江流域의 陸路 要地에 定期市場이 발달하고 이러한 市場을 연결하는 市場綱이 형성된 시기도 18세기 중엽인 듯하다. 1800년대초 全國의 定期市場 수는 1,061개였으며, 南漢江 上流의 大和場이 15大市場의 하나로 꼽혔다.⁹⁷⁾ 1770년대에 南漢江流域에 분포했던 市場數는 65개였는 바⁹⁷⁾, 그 후 약 200여년간 간실 또는 폐쇄된 시장이 다소 있었으나 流域內의 시장수는 별로 달라지지 않았다(표 7).

1770년 65개였던 南漢江流域의 시장수가 1830년에 58개로 감소하였으며, 1905년 다시 1770년

93) Bishop, I.B., 1970, *op cit.*, pp.75-76.

94) 擇里志, 八道總論 江原道 原州

95) 擇里志, 八道總論 忠清道 忠州

96) 韓相權, 1981, “18세기말~19세기초의 場市發達에 대한 基礎研究”, 韓國史論, 서울大 人文大 國史學科, pp.91-93.

97) 萬機要覽 財用篇 附鄉市

97) 道路考 卷2 開市

표 7. 남한강유역의 시장분포의 변화

군 명	* 1770년	** 1830년	*** 1905년	1926년	비 고
광주	2	2	2	3	양평으로 통합
양근	6	5	6	4	
지평	4	4	4		용인 편입
양지	—	1	1	—	
죽산	3	4	3	2	안성 편입
이천	2	3	2		
음죽	2	1	2	4	이천으로 통합
여주	5	5	5	3	
충주	9	8	10	8	면적 축소
음성	1	1	1	6	
괴산	1	1	1		괴산으로 통합
연풍	2	2	2	6	
제천	2	1	2		제천으로 통합
청풍	2	3	4	5	
단양	2	2	2		단양으로 통합
영춘	2	1	2	5	
원주	5	4	3	5	면적 확대
횡성	2	2	2	4	
영월	4	2	3		평창으로 통합
평창	3	2	3	5	
강릉	3	3	3		평창으로 통합
정선	3	1	3	6	
계	65	58	66	70	

자료: * 道路考 ** 林園十六志
*** 朝鮮의 市場經濟(1929)

과 비슷한 수로 늘었다. 그러나 1914년에 실시된 행정구역개편과 육상교통로의 정비에 따라 폐쇄된 시장이 많았고 市場網도 재편성되었다. 1770년 1개군당 3.1개의 시장이 분포했었으나, 1830년 2.5개로 감소하고, 1926년 4.6개로 증가하였다. 면적이 넓고 인구가 많았던 忠州에는 10개 내외의 市場이 분포하였고, 驪州, 楊根, 原州 등지에도 시장이 많았으나 嶺西地方과 小白山地의 山郡은 넓은 면적에도 불구하고 18·9세기에는 시장의 수가 많지 않았다.

18·9세기의 商圏은 邑市場을 중심으로 형성되었으며, 邑內의 中心市場으로부터 1日行程距離 내에 대부분의 從屬市場들이 분포하였다. 각 시장들은 開市日이 달랐으므로 商圏爭奪로 인한 피해없이 공존할 수 있었다. 만일 동일 교통로 상의 連繫地點에 시장이 입지할 경우 이웃 시장과의 거리는 15km내외가 일반적이었다. 그러나

배후지의 인구가 적은 山間地方에서는 30km의 거리를 유지하는 市場도 있었다.

南漢江流域의 商業聚落을 배후지의 인구, 교통조건, 교역상태 등을 참조하여 地域中心市場, 地方市場, 基礎市場으로 구분하였다. 배후지의 면적을 중요시하지 않은 이유는 步行時代의 1日行程距離가 한정되어 있었으며, 시장의 배후지면적보다 商圏內의 인구수와 경제력, 그리고 교통사정이 시장의 규모를 좌우하였기 때문이다.

18세기말 南漢江流域 주요 郡縣을 대상으로 市場의 배후지 마을 수를 산출해 본 결과 驪州, 忠州, 利川, 陰竹등 平野地方은 市場 1개당 50 마을 내외였으나, 永春, 平昌 등 山郡은 10~20개 마을에 불과하였다. 즉 平野地方의 市場들은 후배지의 인구밀도가 높다는 사실을 알 수 있다. 시장의 結節性과 밀접한 관계가 있는 배후지의 서어비스대상인구수도 平野가 많은 忠州는 12,000명, 驪州는 약 6,000명에 달했으나, 橫城, 平昌, 旌善 등 山郡은 1,000~2,000명에 불과하였다.

그러나 18·9세기에 진행된 嶺西地方과 忠北內陸地方의 인구증가 결과 山間地方市場의 배후지 인구수는 대폭 증가하였다(표 8). 1907년 횡성과 평창은 평야지역의 시장보다 배후지 인구가 많아 郡의 中心市場인 橫城邑內場과 平昌大和場은 南漢江流域內의 畝지의 市場으로 성장하였다. Skinner는 中國 楊子江流域 농촌시장의 배후지인구의 평균을 약 7,000명으로 산출한 바

표 8. 근벌 시장의 배후지 인구수의 변화

군 명	18세기말	1907년	1926년
여주	5,200	7,900	23,300
양근	2,000	5,200	19,700
충주	12,000	10,200	15,800
괴산	?	2,500	19,800
제천	5,500	5,600	17,700
횡성	3,000	12,300	19,900
평창	1,100	12,100	16,500

* 배후지 인구수는 총인구수를 시장수로 나눈것임.
자료: 輿地圖書, 韓國戶口表(1907), 朝鮮河川調査報告書附表(1929), 舊韓國地方行政區域名稱一覽(1912).

었는데⁹⁸⁾, 1907년 南漢江流域의 定期市場 배후지 인구수는 京畿道가 6,280, 忠淸道가 6,900, 江原道는 10,300이었다.

南漢江流域의 定期市場의 盛衰過程을 開港期를 기준으로 고찰해 보고자 한다.

開港前 漢江邊 주요 포구에는 이미 客主들이 常住하여 內陸地方의 산물과 漢陽 및 西海岸의 산물을 集散하고 있었으며, 常設場이나 다름없는 ‘갯벌장’이 열리고 있었다. 따라서 특수한 경우를 제외하면 河港에는 定期市가 발달하지 않았다. 南漢江流域은 忠州下流의 驪州, 利川, 陰竹, 竹山일대를 제외하면 대부분이 山岳地帶이므로 陸路를 이용한 장거리 交易路의 성립에 매우 불리하였다. 따라서 定期市場의 대부분은 邑市를 중심으로 開市日이 순환되는 中間市場圈 규모의 商圈을 형성하고 있었다. 그러나 嶺南大路의 要地였던 忠州와 關東大路上의 大和는 大市場으로 발달하였다.

南漢江流域 제 1의 地域中心商業地였던 忠州는 倭亂前까지 忠淸監營 소재지였고, 倭亂後에도 牧使가 다스린 전국 5대도시의 하나였다. 행정구역 범위는 오늘날의 忠州市와 中原郡은 물론 陰城郡, 槐山郡의 일부까지 포함하였다. 忠州는 南漢江과 達川이 합류할 뿐아니라 竹山, 陰城, 槐山, 尙州, 淸風, 堤川, 丹陽, 原州, 長湖院으로부터 오는 陸路가 結節하는 要地였다. 따라서 忠州는 京畿 南東部, 忠北 東北部, 江原 南西部, 嶺南北部를 배후지로 하여 발달할 수 있는 유리한 商業地였다. 忠州市場은 南漢江流域 유일의 3日場으로써 開市日은 2, 4, 7, 9일이었다. 邑의 西門밖에도 開市日이 다른 5日場이 있으므로 忠州에는 거의 매일 場이 열린 셈이다. 忠州에는 日帝初까지 70여명의 客主가 常住하고 2,000여 行商이 드나들었다.⁹⁹⁾

大和場은 關東大路上에 입지한 嶺西山地의 中心市場이었다. 大和는 江陵, 原州, 橫城, 平昌으로부터 오는 陸路가 結節하는 要地로써, 이곳에서 東海岸地方, 嶺西山地, 南江中下流地方의 산물이 교역되었다.

그 외에 地方市場으로 발달한 곳은 南漢江路邊의 楊根 葛山과 驪州, 內陸交通의 要地였던 堤川, 原州, 利川, 槐山, 長湖院, 竹山, 曲水 등이었다. 原州는 江原監營 소재지였고 그 외의 聚落도 대부분 郡行政中心地였으나, 長湖院과 曲水는 순수한 商業聚落이었다.

基礎市場들은 폐쇄되거나 또는 신설되는 경우가 많았다. 시장의 폐쇄는 河川邊의 장터가 풍수나, 전쟁피해를 받거나 또는 상업로가 변하는 경우에 발생하였다. 1770년대에 존재하였던 시장가운데, 1830년에는 楊根의 牛川을 비롯한 18개市가 폐쇄되었고, 竹山의 二實 등 11개市가 신설되었다. 1830~1905년 사이에는 平野地方에서 7개시장이 폐쇄된 반면 橫城, 平昌 등 嶺西地方에 18개의 시장이 신설되었다. 이 기간에 忠州郡 牧溪와 淸風郡 黃江 등 하항의 ‘갯벌장’이 定期市場化하였다.

1905년부터 1935년까지의 30년간은 기존의 定期市場網 개편이 불가피하였던 격동기였다. 1880년대부터 개항장을 중심으로 商圈의 확장을 시도했던 日人들이 20세기에 들어와 개수된 신작로와 신설된 철도를 따라 內陸地方까지 침투하기 시작하였다. 1914년 日帝에 의하여 行政區域 개편이 전국적으로 실시되었는데, 이 작업은 영세한 郡을 큰 郡에 편입시키고, 또 지나치게 광대한 郡의 일부를 떼어 인근의 郡에 편입한 것이었다. 개편된 郡의 행정중심지는 예외없이 신작로 또는 철도교통요지에 입지하게 되었으며, 이러한 취락 대부분에는 日人들의 市街地가 조성되었다.

새로운 교통로의 발달과 행정구역 개편작업의 결과 상당수의 定期市場이 폐쇄되었다. 즉 1日行程距離가 步行時代보다 길어져, 가까운 거리 내에 분포하는 작은 시장들이 폐쇄되면서 그 기능은 하나의 中心市場으로 흡수되었다. 이러한 과정을 통하여 급성장한 시장들은 대개 新交通路의 요지 특히 行政中心地가 많았는데 대표적인 예가 楊平邑內場이다. 砥平과 楊根을 통합한 楊平郡의 중심지인 楊平은 砥平邑內場을 비롯

98) Skinner, G. W., 1964, "Marketing and Social Structure in Rural China," Part I. *Journal of Asian Studies* 24, p. 33.

99) 朝鮮總督府, 1924, 朝鮮의市場, 朝鮮印刷, 京城, pp. 317-18.

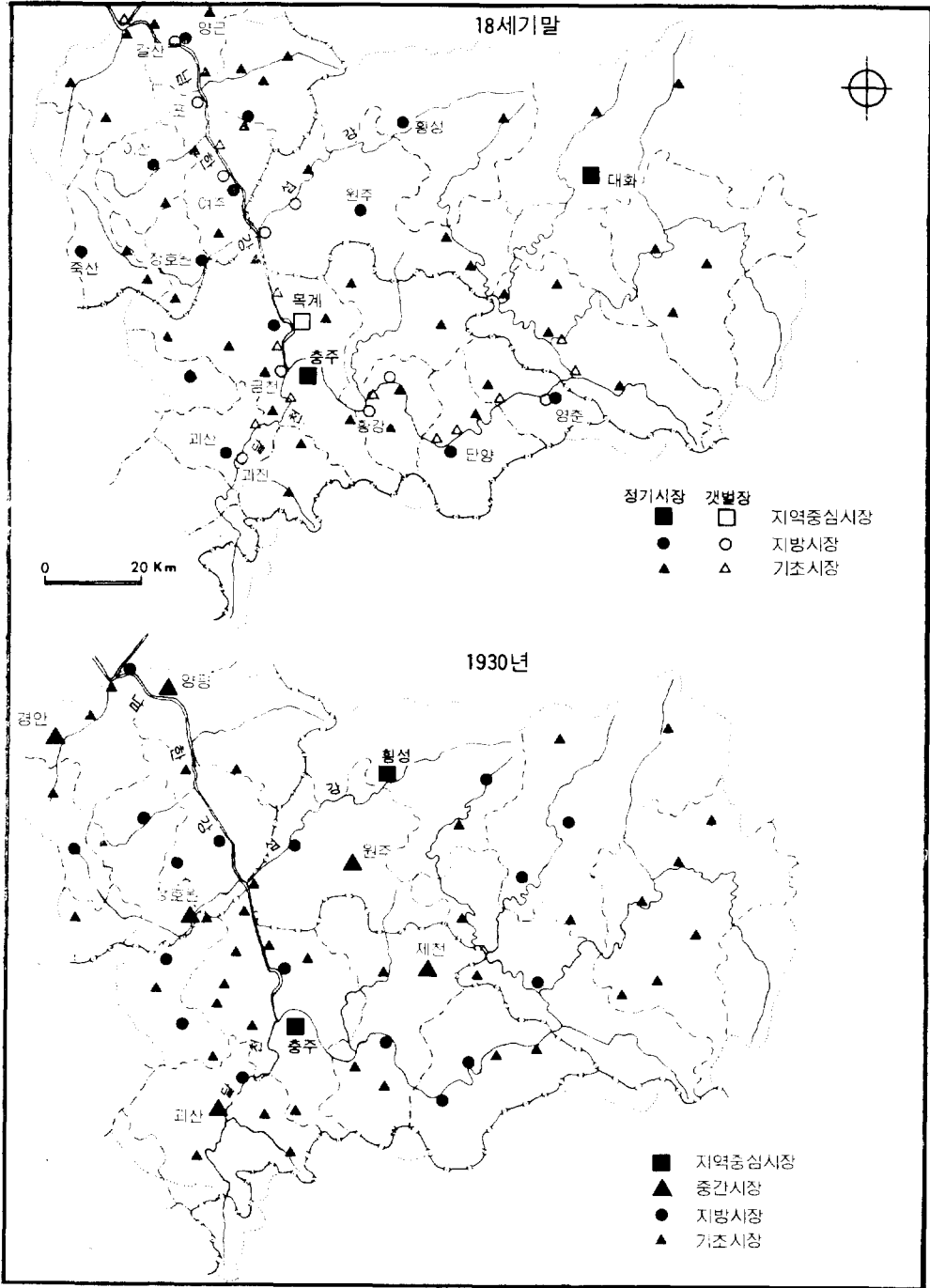


그림 8. 南漢江 流域의 市場分布 : 20세기 초까지 번창했던 '갯벌장'이 1920년대부터 소멸하여 정기시장으로 바뀌었다.

하여 주위의 5개定期市場을 흡수하여 하나의 中間市場圈을 가지게 되었다. 이러한 현상은 橫城, 平昌, 堤川, 槐山 등 내륙지방의 행정중심지에서도 발생하였다. 순수한 商業聚落인 長湖院과 白岩도 새로운 교통로의 요지가 되어 商圈의 확대를 보았다.

1905~1935년에 폐쇄된 남한강유역의 시장은 총 22개였는데, 그 중 10개가 河港에 있었다. 폐쇄된 시장은 楊平 6, 驪州 3, 利川, 忠州, 竹山 각 2개 등 주로 평야지방에 분포하는 것들이었다. 반면에 동기간내에 신설된 28개 시장 가운데 15개가 旌善, 橫城, 堤川, 槐山 등 南漢江上流地方에 분포하였으며 文幕, 梨浦, 德隱 등 7개의 갯벌장이 정기시장으로 바뀌었다.

平野地方에 산재했던 群小市場의 소멸, 갯벌장의 定期市場化, 내륙 산간지역의 신설시장 증가 등 여러가지 요인으로 새로운 交易질서의 확립이 요구되었으며, 그것은 開市日의 재조정과 市場網의 개편을 가져왔다.

20세기 초에 발생한 開市日과 市場網의 변화가 南漢江流域의 交易體系에 어떠한 영향을 미쳤는지 알아볼 수 있는 자료의 하나는 市場別 거래액이다. 市場網이 정비된 1938년 자료에 따르면 거래액이 가장 많은 市場은 橫城邑內場으로 300만원을 넘었다. 그 다음으로 忠州가 150~299만원, 堤川과 楊根이 100~149만원, 竹山, 慶安, 利川, 靑川, 槐山, 陰城, 屯內 등은 50~99만원 정도였다(그림 8).

1930년대에 급성장한 주요 시장은 山間盆地, 新作路 및 鐵道交通要地, 行政中心地 등에 입지하였으며, 河川의 橋梁 또는 경계선을 마주하여 입지하였다. 內陸 山間盆地에 입지한 대표적인 市場은 嶺西地方의 橫城邑內場이다. 이 시장의 年間 거래액은 1915년경 25~30만원 정도로서 長湖院보다도 작았다.¹⁰⁰⁾ 그러나 1920년대부터 급성장한 橫城市場은 1922년 거래액이 100만원을 돌파하였고, 1938년에는 300만원을 넘어서

다.¹⁰¹⁾ 橫城市場의 급격한 성장요인으로서는 嶺西地方의 인구증가, 교통로의 정비, 集牛圈의 확대 등 여러가지 요인이 있을 것이지만, 橫城邑이 嶺西太白山地 火田農業地의 關門聚落이 되었다는 점을 가장 강조하여야 할 것이다. 朝鮮後期부터 본격화된 嶺西地方으로의 인구이동은 대체로 두 경로를 택하였는데, 첫째는 原州, 楊平, 洪川 등지에서 橫城을 경유하는 코스이고, 둘째는 堤川과 寧越에서 平昌 쪽으로 들어가는 코스였다. 그러나 前者가 後者보다 훨씬 더 嶺西地方으로의 접근이 용이하였으므로 橫城은 嶺西地方의 中心市場으로 성장할 수 있었다. 橫城邑內場이 火田農業地帶의 關門이었던 점은 市場의 주요 거래품목에서도 잘 나타난다. 1925년경 橫城邑市の 총 거래액 103만원 중에 86%는 雜貨였으며, 약 10%는 生牛였다.¹⁰³⁾ 같은 시기에 驪州邑內場은 총거래액 232,700원 중에 축산물 35.4%, 직물 27.3%, 농산물 14.2%, 잡화 12.6%, 수산물 10.5%의 비율을 보였고, 堤川邑은 거래액 462,000원 중에 축산물 29%, 직물 21.2%, 농산물 20.8%, 수산물 19%, 잡화 10%의 비율을 보였다. 驪州와 堤川의 市場 거래품이 農畜産物, 직물, 수산물 등으로 이루어진 점과 달리 橫城市場은 잡화의 비중이 매우 컸던 점이 특이한데, 이 잡화에는 농기구를 비롯하여 각종 생활용구, 석유, 직물, 비료, 시멘트, 약품 등 火田民들이 필요로 하는 물품들이 포함되었다. 火田民들은 자급자족을 목적으로 농사를 지었으므로 橫城市場에 출하된 농산물은 총 거래액의 0.3%에도 미달하였다.

1930년대이후 들어와 忠州는 南漢江流域의 넓은 배후지를 상실하고 忠州일대의 中間市場圈만을 보유하는 상업중심지로 격하되었다. 반면에 內陸交通의 요지인 堤川이 商業要地로 급성장하였으며, 楊平 역시 驪州와 梨浦의 기능을 흡수하여 크게 성장하였다. 이 시기에 괄목할 만한 성장을 보인 시장들은 대부분 新作路 개수

100) 朝鮮總督府, 1924, 前掲書, p. 31.

101) 朝鮮總督府, 1924, 上掲書, p. 430.

文定昌, 1941, 朝鮮の市場, 日本評論社, 京城, p. 176.

103) 朝鮮總督府, 1925, 市街地の商圈, 朝鮮印刷, 京城, p. 430.

104) 朝鮮總督府, 1925, 上掲書, p. 423.

후에 結節地가 된 慶安, 竹山, 利川, 槐山, 屯內, 白岩 등이며, 쇠퇴한 시장들은 驪州, 梨浦, 黃江, 淸風, 永春, 文幕 등 南漢江邊의 것들이다.¹⁰⁵⁾

(2) 交易品

南漢江流域의 産物은 地域에 따라 차이가 있었다. 토지가 비옥한 利川, 驪州, 竹山, 陰竹, 忠州 일대에서는 米太를 비롯한 농산물, 축산물, 환금작물이 생산되었고, 上流地方에서는 콩, 참깨 등 밭곡식과 임산물, 담배, 약초 등을 생산하였다. 이러한 산물은 대부분 南漢江邊의 포구에 집산되어 뱃길을 따라 漢陽으로 운송되고 湖江길에 서해안의 해산물과 漢陽의 잡화 등이 南漢江中上流地方으로 수송되었다. 交易活動은 南漢江流域內에서도 활발하였으나, 南漢江水路의 기능은 역시 漢陽과의 교류에 바탕을 두고 있었다.

漢江上流로 부터 독섬, 漢江里, 西水庫 등지에 이르기까지 집산된 물품의 가격은 年間(1918년) 약 60만元 정도였으며, 품목별 비율은 벼 23.7%, 쌀 17%, 콩 9.3%, 잡곡 1%, 담배 3.3%, 목재 20.7%, 火木 17.1%, 숯 1.9% 등이었다.¹⁰⁶⁾ 이 물품에는 北漢江流域産이 일부 포함되어 있으나 林産物을 제외하면 대부분이 南漢江流域의 화물이었을 것이다.

朝鮮後期 南漢江流域의 가장 중요한 산물은 쌀이었다. 驪州, 利川, 陰竹, 竹山, 忠州 등 비옥한 농경지가 많이 분포했던 南漢江中下流 일대에서는 해마다 상당량의 米곡이 漢陽으로 출하되었을 것이며, 일부는 쌀이 부족한 上流의 山郡으로도 수송되었다.¹⁰⁷⁾ 특히 驪州와 利川일

대에서는 早生種 벼를 재배하여 일찍 시장에 출하하기 때문에 이 지역 농민들은 많은 이익을 보았다.¹⁰⁸⁾ 朝鮮後期에는 丹陽, 永春 등 山郡에도 벼농사가 보급되었으나 생산량은 보잘것 없었다.

朝鮮時代의 結當 米穀生産量은 上等畝 약 19석, 中等畝는 上等畝의 2/3, 下等은 上等의 1/2 이었다.¹⁰⁹⁾ 朝鮮後期에 南漢江流域에는 上等畝이 약 18,000結, 中等畝 17,000結, 下等畝 5,000結이 분포하였으며¹¹⁰⁾, 이를 結當 産米量으로 환산하면 약 60만석으로 추정된다. 可興倉과 興原倉의 收納額 합계 약 9만석과 京倉直納額 약 1만석을 제외한 50여만석은 地域內 소비와 市場出荷品이었다.¹¹¹⁾

鮮初부터 京畿道에는 私田이 설치되어 太宗代에는 이미 田地의 8할(약 12만結)이 私田으로 지급되었는 바, 특히 驪州, 利川 등지에 貴族들의 農莊이 많았다.¹¹²⁾ 朝鮮後期 驪州, 廣州, 竹山, 利川, 楊根, 忠州 등 대부분의 市場에서 가장 중요한 거래품이 쌀이었다는 사실은 農莊의 분포와 무관하지 않을 것이다.¹¹³⁾

南漢江 中流 평야지대의 米곡은 楊根, 梨浦, 驪州, 牧溪 등의 포구에서 出荷되었다. 각 포구의 반출량에 대한 통계자료를 구할 수 없어 梨浦를 사례로 하여 개략적인 수치를 산출하고자 한다. 1920년경 梨浦에서는 秋夕부터 入冬까지 1일 평균 1,000석의 쌀이 집산되어 매일 서울로 출하되었다고 하므로 약 50일간 출하된 米곡의 양은 5만석 정도에 이른다.¹¹⁴⁾ 梨浦는 利川郡 대부분과 陽智, 廣州, 驪州의 일부를 배후지로 하는 곡창지대의 관분이었으므로, 이곳의 米곡 반출량은 驪州, 牧溪와 비슷하였을 것으로 생각

105) 文定昌, 1941, 前掲書, pp.242-308.

106) 阿部辰文助, 1918, 大陸之京城, 朝鮮總督府, pp.256-57.

107) 제보: 1984, 永春 禹桂弘(72), 丹陽 盧萬福(76).

108) 星湖僿說 卷8 人事門 生財

109) 崔完基, 1976, “朝鮮前期 漕運試考”, 白山學報 20호, p.418.

110) 輿地圖書上 京畿·忠清·江原道 여러 郡縣의 田結數. 經世遺表 卷4 天官修制 郡縣分等

111) 輿地圖書上 京畿道 廣州·驪州·利川·楊根·砥平·竹山·陰竹의 田稅 및 大同을 합하여 京倉直納額을 산출.

112) 太宗實錄 卷3, 2年 2月 戊午

113) 林園十六志 倪圭志 市場

114) 제보: 1984, 梨浦 崔秉昇(78), 李点鎮(75).

된다.

콩은 南漢江流域 발작물의 大宗으로서 田稅로 수납되었다. 南漢江流域엔 콩의 명산지가 많고 수확량도 전국적이었다. 1926년 京畿(전국 2위), 江原(전국 4위), 忠北의 3道에서 102만석(전국 생산량의 22%)의 콩을 생산하였는데, 京畿地方의 장단콩과 忠北·江原南部의 白太·黃太는 최우량품으로 평가되었다.¹¹⁵⁾ 콩은 南漢江流域 전역에서 생산되었으나 中流地方은 자체소비량이 많고 上流地方의 콩을 수입하는 실정이었다.¹¹⁶⁾

上流地方의 콩은 주민들의 식료로 중요했을 뿐아니라 소금, 어물, 잡화 등과 物物交換하는 기본품이기도 하였다. 漢陽의 浦口에서 올라온 船商들은 中上流地方에서 수집한 콩을 북섬, 漢江里, 西水庫 등지에 집산하였는데, 세곳에 집산된 콩의 가격은 1910년에 약 6만원에 달하였으며, 1917년에는 漢江里 入荷分만 약 18만원에 달하여 移入貨物 거래액의 1위를 차지하였다.¹¹⁷⁾

南漢江中上流地方에서는 콩 외에도 팥, 참깨, 조, 수수, 보리, 옥수수, 메밀 등 여러가지 발작물을 재배하였는데, 팥과 참깨를 제외한 나머지는 거의 주민들의 식량으로 소비되었다. 팥은 콩에 비하여 생산량이 적고 물물교환시 콩에 비하여 8할정도의 가격밖에 받지 못하였다. 참깨는 利川, 中原, 陰城, 堤川, 丹陽일대에서 생산하였으며 牧溪와 梨浦에 집산되었다.

南漢江流域의 산물 가운데 地域性을 가장 강하게 반영하는 換金作物은 담배이다. 이 지역에서 담배재배 역사는 약 360년전으로 소급된다. 주요 품종은 廣州·楊平일대에서 재배된 龍仁葉(檜草), 忠州일대의 黃色草, 淸風·丹陽·永春·寧越의 寧越葉(頸長草와 茄子葉草) 등으로 구분된다.

龍仁葉은 약 300년전 天主教徒들이 중국에서

가져와 전파시킨 早生種이다.¹¹⁸⁾ 忠州의 黃色草는 1912년에 도입된 미국종이며 忠州, 中原, 槐山, 陰城일대에 보급되었다.¹¹⁹⁾ 寧越葉은 300여 년전 중국에서 도입된 晚生種인데, 수확량이 많고 향기가 높아 太陽熱로 건조시킨 담배는 成川草와 함께 최상품으로 평가받았다.¹²⁰⁾

朝鮮後期の 담배산지와 생산량에 관한 상세한 자료는 거의 없다. 다만 文獻上南漢江流域 각처에서 담배를 경작하였고, 담배가 주요 거래품이었다는 기록이 있을 뿐이다.¹²¹⁾ 南漢江上流의 담배재배는 天主教 전파 및 火田擴大와 밀접한 관계가 있다.¹²²⁾ 江原·忠北 산간지방 주민들은 담배를 환금작물로 재배하여, 1910년대에는 江原道에서만 약 31만관(전국의 12.8%)을 생산하였다.¹²³⁾

南漢江上流地方의 담배는 寧越, 永春, 丹陽 등지에 집산되거나 또는 소금과 교환되었다. 수집된 담배는 大船의 2배가 넘는 '산배'를 만들어 적재한 후 서울까지 운반하였다. 그러나 中央線開通과 함께 담배수송은 중단되었다.

담배 외의 換金作物로 楮, 莞草, 大麻, 면화, 고추, 과일, 채소 등이 있었으나 南漢江水運으로 수송된 화물의 양은 별로 많은 편이 아니었다. 漢江流域을 중심으로 하는 京畿·江原·忠北 3道에서는 1920년경 재래면 4.5만관(전국의 17.3%), 大麻 130만관(전국의 23.5%), 楮 11만관(전국의 14.5%), 莞草 35만관(전국의 34.7%)을 생산하였다.¹²⁴⁾ 楮는 驪州, 楊根, 砥平, 槐山, 中原일대에서 생산되어 다량이 漢陽으로 수송되고 일부는 原州에서 가공되었다. 忠州부근의 하천변 저습지에 재배된 왕골을 가공한 莞草製品, 楊根·驪州, 丹陽의 漆도 전국적으로 유명한 토산품이었다.¹²⁴⁾

南漢江 水運에서 穀物 다음으로 중요시된 산

115) 朝鮮殖産銀行, 1926, 朝鮮の大豆(朝鮮商品誌 第2篇), pp. 27-8.

116) 朝鮮總督府, 1904, 韓國土地農産調査報告(京畿·江原·忠清) p. 669.

117) 阿部辰文助, 1917, 前掲書, p. 257.

118) 朝鮮總督府專賣局, 1926, 朝鮮種 煙草の 起源及 分類調査, pp. 25-6.

119) 度支部專賣課 忠州出張所, 1916, 黃色煙草耕作事業報告 第5號 pp. 2-10.

120) 朝鮮總督府專賣局, 1926, 前掲書, pp. 53-60.

121) 林園十六志 倪圭志 市場

122) Dallet, C.H.(安應烈·崔爽祐 譯), 1980, 前掲書, p. 31.

123) 度支部專賣課忠州出張所, 1916, 前掲書, pp. 5-6.

124) 朝鮮總督府殖産局, 1921, 朝鮮之特用作物, pp. 43-61.

124) 朝鮮總督府, 1904, 前掲書, pp. 556-570.

물은 林産物이었다. 漢江流域의 材木이 경제적
으로 이용되기 시작한 시기는 三國時代부터이나
당시에는 流域內에 대소비지가 없었으므로 水邊
의 나무만 부분적으로 벌채하였을 것으로 생각
된다. 高麗의 도읍이 開京으로 확정됨에 따라
南漢江 中流의 목재수요가 높아졌으며, 朝鮮王
朝 초기의 漢陽溼都는 南漢江流域의 林野開發을
촉진시킨 계기가 되었다. 새 王都 건설에 따르
는 궁궐, 관아, 주택공사에 막대한 양의 재목이
스요되었으며, 朝鮮朝 500여년간 都城住民이 소
비한 柴炭의 양은 막대하였을 것이다. 太祖때
이미 江原道 深山의 벌목이 시작되고, 太宗때부
터 궁궐과 관아건축용 자재가 漢陽으로 수송되
기 시작하였다. 이 목재를 수송하는 率船軍 600
여명이 原州, 寧越 등지에서 차출되었다.¹²⁵⁾

南漢江流域의 벌목은 後代에도 계속되어 강에
서 멀리 떨어진 산지에서 베어낸 나무를 강변까
지 운반하는 일은 水邊住民들에게 부과된 고역
의 하나였다. 明宗 16년(1561) 丹陽郡守 黃俊良
은 水邊의 취락에서 목재를 운반하느라 수많
은 人力과 畜力이 동원되어 그 폐해가 막심하다
는 上疏를 올리고 있다.¹²⁶⁾

燕山君代에는 南漢江邊 材木이 고갈되어 大
同江邊의 목재를 벌채하기 시작하였다.¹²⁷⁾ 朝廷
에서는 때때로 禁山의 삼림보호정책을 펴기도 했
으나 倭亂中 파괴된 都城의 복구사업때문에 南
漢江上流의 벌목이 불가피하였으며, 목재운반에
嶺南의 煙戶軍을 동원하였다.¹²⁸⁾ 이때 오지의
벌목장에서 강변까지 林道를 열고 人力과 畜力
으로 강변까지 옮겨진 나무는 河川을 이용하여
筏流하였다.¹²⁹⁾

朝鮮後期에 이르러 南漢江上流地方의 원시림
이 크게 훼손되었으나, 先祖들의 벌목방법이 標
松(씨 소나무)을 보호하며 間伐하는 원칙에 따

랐기 때문에 日帝때까지도 이 지역의 林業은 명
맥을 유지할 수 있었다.¹³⁰⁾ 日帝時代의 주요 林
木地는 小白山, 새재, 桂芳山 일대를 꼽는다.¹³¹⁾
그 중 旌善, 平昌, 橫城, 寧越, 三陟, 原州 등
江原 6郡의 赤松과 丹陽 및 새재일대의 赤松과
檀木은 중요한 임산자원이었다. 1923년 전국의
木材産額 432만톤 중에 강원도에서 약 10%, 忠
北 8.3%, 경기 5%가 생산되었다.¹³²⁾ 江原道를
중심으로한 南漢江上流의 목재생산은 1927년의
56.5만톤을 절정으로 그후 점차 감소하였다.¹³³⁾

南漢江流域産 임산물은 용도에 따라 재목, 火
木, 기타로 구분한다. 재목으로 쓰인 것은 건축
재, 棺材, 船材가 된 소나무(赤松)이다. 이 나
무는 대개 上流地方産이며, 旌善郡 余糧과 佳水
里, 寧越 맛밭, 丹陽 沙坪, 淸風 黃江 등지에
집산되었다.¹³⁴⁾ 松材의 일부는 寧越, 永春, 牧
溪, 梨浦 등 河港에서 船材로 이용되기도 하였
으나 대부분 뗏목으로 엮어 서울로 수송되었다.

뗏목은 旌善郡 余糧에서 통나무 8~10개(큰
나무는 3개)를 ‘한동가리’로 엮어 물에 띄운다.
한동가리는 폭 25자 길이 12자내외이며 통나무
의 굵기는 보통 40cm였다. 旌善郡 佳水里에서
는 旌善郡 각처의 뗏목을 묶아 6~7개의 동가리
를 칩으로 엮어 ‘반바닥’짜리 뗏목을 만들었다.
寧越 맛밭에 집결된 이 뗏목은 平昌에서 온 뗏
목과 합쳐 ‘한바닥’짜리 뗏목으로 엮어졌다. 한
바닥 뗏목은 보통 15동가리로 구성되며, 이 뗏
목에는 앞과 뒤에 각각 筏夫 한명씩 탔다. 뗏목
운행은 4월부터 11월까지 계속되었다. 寧越 맛
밭 상류쪽은 급류가 많아 숙련된 筏夫들 조차
사고를 많이 당하였다. 旌善 佳水里에서 맛밭까
지는 하루 걸렸으며 맛밭에서 서울까지는 수량
이 풍부할 때 이틀, 적을 때 열흘, 일반적으로
닷새 정도 걸렸다.

125) 朝鮮總督府山林會, 1934, 朝鮮山林史料 第1輯, p. 15, pp. 41-56.

126) 朝鮮總督府山林會, 1934, 前掲書, p. 30.

127) 中宗實錄 卷88 33年 9月 庚辰

128) 朝鮮總督府山林會, 1934, 前掲書, p. 32.

129) 備邊司勝錄 卷50 肅宗 25年 己卯 9月 1日

130) 제보 : 1985, 永春 禹桂弘(72), 旌善 全元鐸(61).

131) 吉田英三郎, 1911, 朝鮮誌, 町田文林堂, 京城, pp. 116-17.

132) 朝鮮殖産銀行調査課, 1925, 朝鮮商品誌, 第5篇(朝鮮의 木材), p. 9.

133) 江原道, 1933, 江原道の林業 pp. 6-7.

134) 輿地圖書上 忠淸道 淸風, 擇里志 八道總論 江原道 原州 地利, 星湖僊說 卷28 人事門 生財

1910년대 광나무, 독섬 등지에 집산되었던 목재의 1/4이 旌善産이었다고 하므로,¹³⁵⁾ 당시 뗏목집산지였던 余糧, 佳水里, 맛밭, 沙坪의 경기를 짐작할 수 있다. 1918년 漢陽에 移入된 上流地方 화물 총액은 약 60만원인데, 그 중 割木 16.3%, 雜木 4.4%, 柴木 17.1%로서 林産物이 약 37.8%를 차지하였다.¹³⁶⁾ 1917년 漢陽城民의 연료와 재목의 공급지였던 독섬에는 장작 10.2만원, 割木 9.8만원, 잠목 2.7만원, 솥 1.16만원 어치가 집산되었는데, 이는 독섬항 취급화물 총액의 약 30%에 해당하는 액수였다.¹³⁷⁾ 당시 독섬에는 약 40호의 柴炭客주가 있었으며, 柴炭의 공급은 楊根, 驪州 일대의 水邊住民들이 맡고 있었다. 그러나 朝鮮後期에는 강변의 나무가 고갈되어 南漢江上流의 공급량이 증가하였다.¹³⁸⁾

소나무와 달리 박달나무와 참나무는 물에 가라앉기 때문에 상류지방에서 뗏목으로 엮지 않고 배로 운반하였다. 참나무는 楊根일대의 솥굽는 사람에게 공급되었고, 목공예품과 수레바퀴 제작용재로 쓰인 박달나무는 永春에서 부분적으로 가공된 후 서울로 수송되었다.

南漢江流域에 鐵을 비롯하여 陶土, 白土, 滑石 등 지하자원이 풍부하였다. 특히 鐵은 古文獻에 나타나는 바와 같이 楊根, 忠州, 槐山, 淸風 일대에서 많이 생산되었으며,¹³⁹⁾ 鮮初에는 嶺南 60여 군현에서 貢納된 鐵이 可興을 경유하여 水路로 漢陽까지 수송되었다. 嶺南의 鐵貢量을 보면 慶州道 14邑의 6025근, 尙州道 10邑의 4027근, 安東道 13邑의 4587근, 晋州道 12邑의 4735근이었다.¹⁴⁰⁾

도자기의 원료가 되는 도토, 백토, 활석의 산지분포를 보면, 驪州와 寧越의 도토와 백토, 廣州와 楊根의 도토, 忠州와 淸風의 활석이 유명

하였다. 이러한 원료들은 南漢江水運으로 운송되어 南漢江邊 도처에 도자기공업을 발달시켰다. 특히 원료 수송과 火木수송에 유리하였던 慶州分院의 官窯를 비롯하여 楊根, 驪州일대의 民窯에서도 많은 도자가 생산되었다. 또한 廣州, 楊根, 砥平, 利川, 驪州, 忠州일대에는 옹기가 다닥 도처에 분포하였다. 특히 驪州 康川面, 忠州 岐灘, 淸風사기막의 옹기는 남한강수로를 타고 上下流 각지로 수송되었다.¹⁴¹⁾

南漢江流域에 移入된 下流地方의 산물은 소금을 비롯한 해산물, 일용잡화 등이었다. 소금은 麻浦, 龍山, 西江 등 '아랫강 旅閣商人'들의 전락상품이었으며, 특히 麻浦는 소금과 새우젓 교역을 통하여 1910년까지 전국제일의 河港으로 번영을 누렸다.

해산물의 일부는 독섬, 漢江里, 두모포, 松坡 등지로 중계되었다. 1917년 독섬에서 취급된 소금은 약 11,726석인데, 이를 버로 환산하면 약 12,800石(벼 1石 2.3원, 소금 2.5원)에 해당되었다.¹⁴²⁾

南漢江水路의 소금교역은 京畿灣일대의 소금 생산과 밀접한 관계가 있다. 서해안에서는 해변의 土砂를 갈고, 그 위에 소금물을 부어 수분을 증발시킨 후 농도가 짙은 鹽水를 얻어 이를 끓이는 煎熬法으로 소금을 만들었다. 이 소금은 바닷물을 直熬하는 동해안의 소금보다 품질이 좋은 고급품이었다. 京畿灣일대에서 생산된 소금의 양은 1913년경 약 6,000만근 정도였다. 당시의 국내 소금 생산량은 소비량(3.5 억근)의 절반에도 못미쳤으므로 1886년부터 값싼 胡鹽(중국 소금)을 수입하게 되었다.¹⁴³⁾

南漢江流域의 소금시장은 시대에 따라 다소 변화가 있었던 것 같다. 본래 上流地方은 동해안

135) 제보: 1985, 旌善邑 住水里 李炳憲(77), 全元鐸(61).

136) 阿部辰文助, 1918, 前掲書, pp. 256-57.

137) 淺香幸雄, 1943, 朝鮮新地誌, 恒春閣, 東京, p. 32.

138) 金吳鍾, 1983, "朝鮮時代の 燃料問題", 安東大學論文集 5輯, p. 95.

139) 新增東國輿地勝覽에 나타나는 鐵産邑이 모두 19개처임.

140) 慶尙道 續撰地理志

141) 제보: 1985, 楊平邑 金萬聲(80), 楊平 介軍 邊慶龍(57), 黃江 李聖周(69).

142) 木內重四郎, 1910, 朝鮮産業誌 上, 統監府, p. 805.

143) 南宮 濬, 1913, 新朝鮮全誌, 唯一書館, 京城, pp. 144-46.

韓國精神文化研究院, 1984, 前掲書, pp. 567-77.

소금이 공급된 지방이 분명하다. 그 예로 擇里地에 “原州는 東海의 魚鹽이 모여든다.”고 하였고, “牧溪는 東海의 소금을 실은 배가 鹽稅를 내는 곳이다”라고 하였다. 그러나 朝鮮後期에는 漢陽의 상인들이 편리한 水路를 이용하여 丹陽上流의 永春, 寧越까지 서해안의 소금을 공급하였으며 河港에 하역된 소금은 橫城, 平昌 등 영서산지의 시장으로 수송되었다. 洛東江上流의 豊基, 봉화, 예천, 상주에도 漢江 소금이 공급되었으며, 報恩, 靑安일대에서는 錦江 소금과 시장쟁탈이 있었다.

南漢江流域에 반입된 소금의 양을 정확히 산출하기는 어려우나 당사자료를 토대로 어림할 수는 있다. 古老들의 제보에 따르면, 1가구(6인 가족 기준)당 연간 소금의 소비량은 약 70kg 정도였다. 그리고 農牛가 있는 집은 소에게 먹이는 된장제조용으로 약 30kg의 소금이 필요하였다. 1915~1923년의 연평균 1인당 소금소비량이 약 11kg이었으므로 古老들의 증언은 사실에 가깝다.¹⁴⁴⁾ 1907년 南漢江流域의 戶數는 10만, 1922년에는 약 14만이었으므로¹⁴⁵⁾ 소금 소비량은 각각 7,000톤과 9,800톤이었다. 만일 다섯가구당 농우 한마리를 보유했다고 가정할 경우 600~1,000톤의 소금이 추가되었을 것이다.

소금수송선은 주로 大船을 사용했으나 支流에서는 中小船을 이용하였다. 1만톤의 소금을 운반하려면 大船만 400척 이상이 필요하였으므로 南漢江交易에서 소금이 차지한 비중을 짐작할 만하다. 소금은 떡대기(또는 먹거리)에 담아 선적하였으며¹⁴⁶⁾, 소금이 젖지 않도록 뽕(새포로 엮은 덮개)을 덮었다(그림 9). 鹽船에는 소금 외에 새우젓, 염장어류도 함께 실었다.

소금은 콩, 파, 쌀, 잡곡, 담배 등과 물물교환되었는데, 교환비율은 수송거리 및 수로조건과 밀접한 관계가 있었다. 1930년경 楊根과 梨浦에서의 쌀과 소금의 교환비율은 1:2 정도였



그림 9. 소금배 : 16세기경 金命國이 그린 江上滿船圖의 일부(高大博物館 소장)

다. 興原上流쪽에서는 콩이 주요 교환물이었으며, 소금 1말에 콩 2말 정도로 거래되었다.¹⁴⁷⁾ 그러나 소금가격은 상류로 갈수록 상승하였다.

南漢江流域의 소금가격은 開港을 전후하여 가격변동이 심하였다. 1886년 仁川淸國租界의 商人들이 山東地方의 天日鹽을 수입하기 시작하였다. 이 소금은 京畿灣의 煎熬鹽에 비하여 질은 떨어지나 값이 싸기 때문에 南漢江流域의 시장을 잠식하기 시작하였다. 1880년대초까지 소금과 콩의 교환비율은 1:2였으나 胡鹽輸入 직후인 1890년 1:1로 바뀌었다.¹⁴⁷⁾

朱安을 비롯한 京畿灣 도처에 天日鹽田이 개발된 1920년대에는 소금과 콩의 교환비율이 2:1로 역전되었다. 특히 忠北線, 安城線, 水驪線 등이 부설되고 新作路가 개수된 후 내륙의 주민들은 江邊의 갯벌장까지 장거리 여행을 하지 않고도 값싼 소금을 구입할 수 있게 되어 南漢江의 소금값이 더욱 하락하였으며, 1948년 소금배의 통행은 완전히 중단되었다.

소금거래는 갯벌장이 쇠던 큰 포구 외에도 鹽船이 정박하는 곳에서 모두 이루어졌다. 마재로부터 寧越까지 소금거래처는 지류를 포함하여

144) 朝鮮總督府, 1925, 朝鮮人の商業, 近澤印刷, 京城, p. 341.

145) 政府財政廳本部, 1907, 韓國戶口表와 朝鮮總督府, 1929, 朝鮮河川調查報告書 附表의 남한강 유역 人口統計에 의한 戶口에 따름.

146) 떡대기는 짚으로 촘촘하게 엮어 짚 등글 납적한 형태의 용기이며 보통 소금 두섬을 담았다.

147) 제보: 1984, 梨浦 李点鎭(75).

1984, 牧溪 張富燮(67), 朴壽大(75).

147) 韓國精神文化研究院, 1985, 前掲書, pp. 567-77. 및 필자의 現地調査 자료에 의거.

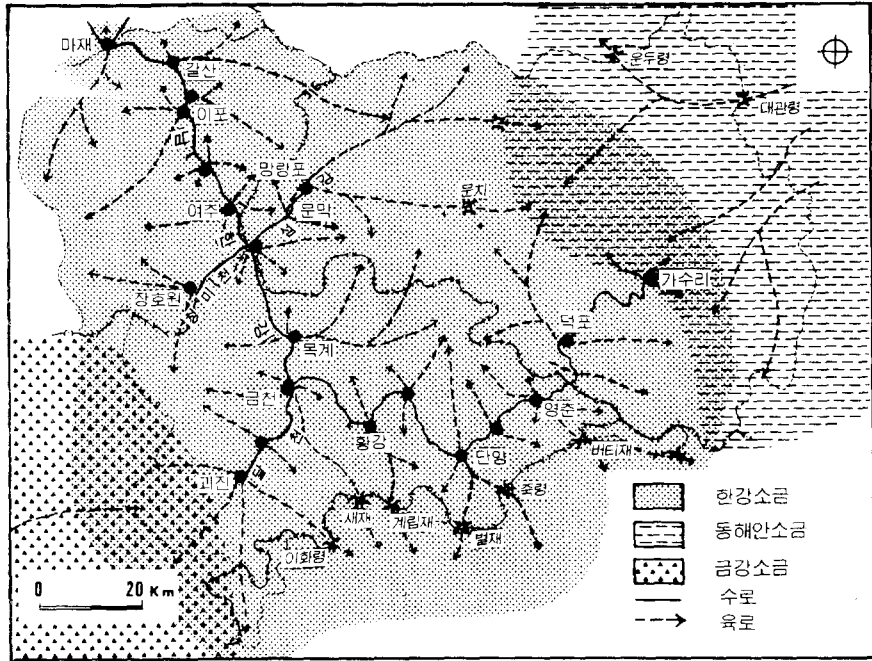


그림 10. 南漢江의 소금교역(1900년경)

100여개가 넘었는데, 상류쪽은 배후지의 인구가 희소하여 거래량이 적었다. 큰 포구에서는 하역된 소금을 鹽倉에 보관하였다가 수레, 길마, 쪽지개 등을 이용하여 내륙으로 수송하였다. 그러나 작은 奇港地에서는 船商들이 직접 30~50리 거리의 散村까지 통보하여 소비자를 모았다. 거래는 콩, 잡곡, 담배 등 농작물과 소금, 새우젓 등 수산물을 물물교환하는 형식으로 鹽船위에서 이루어졌다.¹⁴⁸⁾ (그림 10) 새우젓은 梨浦에서 10斗들이 한 항아리와 쌀 반가마와 교환될 정도의 고가품이었다. 상류지방에서는 콩 한가마이상을 지불하고 새우젓 한독을 구입하였다.

(3) 水運의 衰退

近世의 南漢江水路의 기능변화과정은 우리나라 교통사의 한 단면을 잘 나타내고 있다. 開港期의 韓國風物을 소개한 글이나 日帝侵略자들이 남긴 文獻을 보면 대부분 우리나라의 陸上交通路가 粗惡하기 그지없으며, 이로 인하여 韓國은 貽誤할 수 밖에 없다고 결론짓고 있다. 日人들은 鐵道와 도로건설 등 근대교통기관의 도입으

로 韓半島의 근대화가 자신들의 공로라고 내세웠다. 이러한 日帝初의 交通政策 裏面에는 南漢江을 비롯한 傳統的인 수송로의 기능을 말살하고 철도·신작로 등 자신들이 만든 교통로의 기능을 강화하려는 저의가 숨겨져 있었다.

前記한 바와 같이 南漢江-洛東江 連繫水路는 朝鮮朝 제 1의 수송로였다. 그러나 1915년 漢江의 화물수송량은 전국내륙수로의 7.7%인 약 11만톤으로 격감하였는데, 그 원인은 日帝가 北部地方의 森林과 地下資源을 개발함에 따라 鴨綠江과 大同江의 수송량이 급증한 반면 漢江의 상대적 비중이 낮아진 때문이다.

그러나 漢江水運의 쇠퇴과정은 그렇게 단순하지 않다. 古老들은 忠北線등 鐵道가 南漢江邊까지 이르기 전에는 水運이 전혀 위축되지 않았으며, 수송화물은 量的·質的으로 오히려 開港前보다 우월했다고 주장하고 있다. 1920년대 말까지 南漢江流域 商圈은 日人들이 거의 침투하지 못한 우리나라 商人의 아성이었다. 그러나 韓半島를 강점한 日帝가 이를 목과할리가 없었다.

日帝의 南漢江商圈 잠식은 鐵道敷設과 신작로

148) 제보 : 1985, 永春 禹桂弘(72), 寧越 金炳潤(68), 丹陽 李承福(78).

개수를 통하여 이루어졌다. 1904년에 개통된 京釜線의 시발점과 종점은 漢-洛東水路의 경우와 특같음에도 불구하고 경유지가 다르기 때문에 南漢江水運에 치명적인 타격을 주지 않았다고 믿기 쉽다. 그러나 京釜線開通後 漢-洛東水路 좌측 벵크의 배후지가 잠식당한 것은 자명한 일이다. 더구나 京釜線을 主軸으로 漢-洛東水路 방향으로 분기하는 東西橫斷鐵道가 부설됨에 따라 내륙수로의 기능이 마비되었다.

1925년 日帝는 天安에서 安城까지 鐵道를 부설하고, 뒤를 이어 이 鐵道를 淸美川流域 곡창지대의 중심지인 長湖院까지 연장시켰다. 1928년에는 鳥致院과 忠州間에 철도를 놓아 南漢江流域 中心都市인 忠州를 京釜線과 직접 연결시켰다. 1930~31년 水原-利川-驪州를 잇는 水驪線이 개통되어 京畿內陸 최대곡창이 京釜線과 직결되었다. 1939~41년 淸涼里-楊平-原州를 잇는 中央線이 완공되었다.

安城線開通으로 淸美川流域의 米穀이 京釜線을 타고 釜山으로 수송되고 牙山灣의 魚鹽이 직접 長湖院일대에 공급되었다. 忠北線은 南漢江水運에 더 큰 타격을 주었다. 開通 當年에 이 철도는 여객 17.5만명, 화물 4.1만톤을 京釜線 쪽으로 옮겨놓았다.¹⁴⁹⁾ 忠州에 집산되는 곡물, 담배, 재목, 광산물 중에 상당량이 南漢江水路가 아닌 京釜線으로 수송된 것이다. 또한 茨江에 하역된 錦江소금이 忠北線을 타고 들어와 忠州일대는 물론 嶺西山地까지 공급되었다.¹⁵⁰⁾ 이리써 牧溪, 金遷, 黃江 淸風 등 상류지방의 河港이 쇠퇴하기 시작하였다.

1937년 水仁線開通에 따라 仁川-水原-驪州는 철도로 연결되었다. 驪州·利川의 농산물이 仁川까지 直送되어 日本으로 반출되었으며, 仁川地方의 魚鹽은 麻浦를 거치지 않고 京畿內陸과 江原地方으로 수송되므로 梨浦, 驪州 등의 하항이 기능을 상실하였다. 유사한 결과는 中央線

邊에서도 발생하여 楊根과 興湖里의 물락을 초래하였으며 南漢江水運은 종말을 맞게 되었다.

日帝의 道路改修와 화물자동차의 등장은 南漢江水運의 쇠퇴를 가져온 또하나의 요인이었다. 1911~1915년에 시행된 제1차 治道事業에서 日帝는 서울-利川-長湖院-忠州-尙州를 잇는 186.1km의 1등도로를 폭 7.2m로 개수하고 화물차 운행을 개시하였다. 1937년에는 利川-原州, 堤川-寧越-平昌間의 2등도로를 개수하였다.¹⁵¹⁾ 이러한 도로를 통하여 철도가 들어갈 수 없는 산간벽지까지 화물수송이 가능해짐에 따라 南漢江水路의 배후지는 점점 위축되었다.

日帝가 漢江水運에 직접 침투하기 시작한 것은 1912년 朝鮮郵船株式會社의 설립이후이다. 이 회사는 沿岸 및 內陸水路에 근대식 증기선을 취항시켜 여객과 화물수송을 독점하려 하였다.¹⁵²⁾ 한때 日人들은 驪州까지 화륜선을 시험 운행하였으나 수로사정에 어둡고 이용자가 없어 실패하였다.¹⁵³⁾ 그 결과 日人들은 南漢江水路 침투는 일단 보류되었다.

1913년 日帝는 河川取締規則을 발표하였다. 이는 漢江을 비롯한 15大河川을 總督府에서 직할한다는 취지로 제정한 것인데, 1925년 다시 河川令施行規則을 제정하여 河川을 國土經營下에 두게 됨으로써¹⁵⁴⁾ 南漢江水運에 제약이 가해지기 시작하였다. 이러한 規則에 따라 江岸에 堤防이 축조되어 농경지를 홍수로부터 보호하게 되었으나, 한편으로는 선박통행이 제한되고 奇港地가 폐쇄되는 경우도 있었다.

日帝의 침략정책으로 인하여 南漢江水運이 쇠퇴한 것은 자명한 사실이다. 그러나 이 수로는 朝鮮後期부터 이미 정상적인 船船運用이 어려울 정도로 심각한 자연적 장애를 지니고 있었다. 이 水路의 주요퇴락원인의 하나는 上流地方의 삼립남벌로 인한 토양침식과 트사의 퇴적, 그에 따른 河床의 상승을 들 수 있다. 즉 삼림

149) 砂田辰一·龜岡榮吉, 1927, 前掲書, p. 1039.

150) 羅巖承, 1979, “開港期 錦江 內陸水路 河岸聚落의 地理的 研究(1899~1910),” 公州教大 論文集 第15輯, p. 89.

151) 한국도로공사, 1981, 한국도로사, 보진재, pp. 188-197.

152) 朝鮮郵船株式會社 章程

153) 報: 1984, 梨浦 崔秉昇(78).

154) 朝鮮總督府, 1937, 前掲書, p. 212.

남벌과 火田耕作에 따르는 水源의 고갈로 갈수록에는 수량이 적어 선박통행이 어렵고, 홍수시에는 유출량이 급증하였다. 때문에 朝廷에서는 南漢江上流 여러곳에 封山을 지정하여 삼림남벌과 火田開墾을 금하였다.¹⁵⁵⁾ 嶺西地方의 삼림황폐는 朝鮮後期에 이르러 더욱 심해져 식자층에서 빈번하게 산사태, 하천퇴적물 증가로 인한 내륙수로의 황폐화 등을 강조하고 있다.¹⁵⁶⁾ 특히 英祖代에 漕運船 통행이 곤란한 지점에서는 수시로 뱃길을 파지 않을 수 없는 정도로 문제가 심각하였다.¹⁵⁷⁾ 이에 正祖는 南漢江上流의 삼림벌채를 강력히 규제하는 조치를 취하였다.¹⁵⁸⁾ 南漢江 水運에 장애요인이 된 水量의 감소에 대하여는 의견이 분분하다. 河川의 水量이 감소하고 수심도 얕아졌다고 주장하는 사람도 있으나 상당수의 古老들은 이러한 견해에 동의하지 않는다. 前者의 의견을 인정할 경우, 수량감소의 요인은 水源의 고갈외에 中上流地方 인구증가와 그에 따르는 農業用水 및 生活用水의 증가일 것이다. 그러나 20세기 초의 취락규모와 농경지면적으로 보아 用水는 큰 영향을 미친 요인이라고 보기 어렵다.

이와같은 水路條件의 악화에도 불구하고 南漢江水路의 運船隻數와 貨物輸送量은 朝鮮後期에 계속 증가하였다. 더구나 開港期를 맞아 交通機關의 近代化가 불가피한 실정이었음에도 불구하고 南漢江水路는 증기선 등 근대적인 수송기관을 이용할 수 있는 대비책을 전혀 세우지 못하고 있었다. 따라서 南漢江水運은 陸上交通의 발달과 반대로 쇠퇴의 길을 가게 되었다.

V. 要約 및 結論

南漢江은 嶺西山地에서 발원하여 忠北東部와 京畿東部地方을 흐르는 漢江中上流의 큰 물줄기이다. 이 水路는 近代交通機關의 도입 이전까지 中部地方의 大動脈 구실을 하여왔다.

河川의 자연조건을 살펴볼 때 南漢江은 결코 天惠의 水路가 아님에도 불구하고 朝鮮朝 500여년간 우리나라 제일의 내륙수로 역할을 하여 왔는데, 이는 이 河川의 유로가 갖는 戰略的 位置가 배풀어준 혜택이었다. 즉 南漢江은 中部內陸과 漢陽을 연결하는 수송로이며, 동시에 朝鮮時代의 자원과 인재의 보고였던 嶺南地方과도 연결되는 교통로의 主軸이었다. 또한 麗末·鮮初의 倭寇侵入이 잦았을 때는 가장 안전한 수송로였다. 전략적 중요성 때문에 우리선조는 南漢江水路에 적합한 선박을 만들고, 뱃길을 파내고, 여울에서는 배를 끌어올렸으며, 조직적인 水路運營의 체제를 세우는 등 자연적인 제약을 극복하기 위하여 끊임없는 노력을 기울였다. 이러한 水路運營體制와 조직은 수천년에 걸친 경험을 통하여 성취된 결과이다.

南漢江流域은 우리나라 文化發達에서 하나의 始原的 모델이 되는 地域이다. 古代以來 이 곳은 韓半島 歷史의 중심지로서 大陸의 要素와 半島的 要素가 만나고 융합되어 독특한 양식의 문화를 재창조시킨 지역이다. 南漢江流域이 이러한 특성을 가질 수 있었던 것은 바로 南漢江 水運의 역할 때문이었다.

南漢江水路의 발달은 古代로부터 목재, 철, 소금의 교역에서 비롯되었다. 삼국시대의 漢江流域 쟁탈전은 이러한 자원의 확보와 수송로 장악과 밀접한 관계가 있다고 생각된다. 高麗와 朝鮮朝 1,000여년간 南漢江은 전국 제일의 漕運路로서 왕국의 정치·경제적 통합에 기여한 바가 크다.

朝鮮後期에 시작된 南漢江上流地方으로의 대규모 인구이동과 산지개발은 丹陽上流의 水運發達을 촉진하였다. 嶺西山地는 陸路交通이 불편하여 產物의 반출과 生必需品 반입은 南漢江水路에 의존하게 되었다. 때마침 朝鮮後期부터 급속도로 발달하게 된 地方商業의 영향을 받아 河岸浦口에 상업취락이 번영하고 交易路가 발달되

155) 萬機要覽 財用編 5 松政 各道封山條

156) 擇里志 八道總論 江原道

英祖實錄 卷43 13年 2月 辛酉

157) 英祖實錄 卷61 21年 5月 丙辰

158) 金晷鍾, 1983, 前揭論文, p. 92.

었다. 이러한 交易路의 확대로 下流地方의 文物이 上流의 것과 활발히 교류되어 南漢江流域은 하나의 同一文化圈을 형성하게 되었다.

交通近代化라는 미명아래 시행된 日帝의 철도 부설과 신작로개수 이후 日人의 경제적 침략이 전국적으로 본격화하였다. 결국 忠北線 등 京釜線에서 南漢江岸으로 분기하는 철도가 부설되어 商圈을 상실한 南漢江水運이 쇠퇴하였지만 南漢江流域은 1920년대 말까지 日本商人이 거의 침투하지 못했던 우리 商人의 아성이었다.

南漢江水運은 1948년 완전히 중단되어 水運의

전성기의 경관은 소멸되거나 또는 퇴락하였다. 그러나 과거의 흔적과 문화속성은 化石化된 景觀과 주민들의 의식 속에 남아있다. 즉 重商主義的 思考, 강한 생활력, 中央과의 文化的 유대감 등은 南漢江을 무대로 생활했던 이 지역 주민들의 진취적 기상을 표현하는 것이다.

本 研究는 散失의 우리가 있는 자료를 수집하고 정리하는데 역점을 두었으나 부수적으로 首都圈 중심의 漢江研究가 漢江流域 전역을 종합적으로 다루는 계기를 마련하는데 다소나마 기여할 수 있기를 바란다.

Inland Navigation on the Nam-Han River

Young-jun Choe*

Summary

This study in historical geography considers a number of issues bearing on the interplay of land and culture in the pre-modern Nam-han River basin. The chief questions are: What factors contributed to the development of water way? How much spatial mobility was there in the basin and why did people move? How did the trade pattern develop? And why did the route decline? These core questions are geographic in focus.

The Nam-han River, one of the main branches of the Han River, was a natural highway for transportation between the royal capital, Hanyang, and the interior Korea in the Yi dynasty. The Nam-han River route began to be explored perhaps by the warrior merchant groups who dealt in salt and iron in ancient times and it became a unified communication network through the military campaigns during the Three-Kingdoms period. This route has become one of the busiest waterways for the movement of tax-grain since the eleventh century. Finally, it began to serve as a long-distance trade route in the second half of the Yi dynasty.

Main trunk of the Nam-han River was navigable for about 220 kilometers and the total length of its navigable tributaries amounted to about 130 kilometers. While much of the Nam-han River was navigable, conditions along the

waterway differed greatly. Although navigation was possible from spring to late autumn, summer was the best season for navigation because of its high water level. At other times when the water level was low, navigation on the upstream was often suspended.

There were more than 100 shoals and rapids along the Nam-han River. Although the lower part of the Nam-han River from Majae to Chungju was not smooth during the whole course, boatmen could use sails. During the period of the draughty water level, however, the river bed was exposed and the dredging of running sand was necessary.

The upper part of the Nam-han River flew over a stony bed and there were many dangerous rapids which only skillful boatmen could avoid. Going upstream from Danyang to Youngwol, it was necessary to hire extra crewmen to walk along the banks pulling junks with ropes.

Lack of sources precludes a quantitative study of the volume of the trade on the Nam-han River, but an inventory of items moving onto Hanyang during the Yi dynasty reveals a wide assortment of goods. Rice including tax-grain and paid as rent for the absentee landlords in Hanyang, soy bean, lumber, firewood, charcoal, and tobacco formed the majority of the trade. Sesame seed, paper mulberry, oxhide, iron ore, kaolin, and ceramic goods also made up the list of the down-river traffic. Merchants of the royal capital returned upstream carrying salt, salted-shrimp, fish and other marine products,

Geography, Korean Geographical Society, No. 35, pp. 49-82, 1987.

* Professor, Department of Geography Education, Korea University

as much as manufacturing goods. Such exotic items as textile, sugar, flour, dyestuffs, cement and kerosene became popular goods in the late nineteenth century.

The riverine settlement in the Nam-han River basin were benefitted by their strategic advantages. The commercial settlements began to form after the transfer of royal capital from kaegyong to Hanyang in the late fourteenth century and

they grew rapidly in the early eighteenth century. The coming of the Chungbuk Railway in 1928 and Suryo Railway in 1931 caused the decline of the riverine commercial settlements.

The accelerated rhythm of the modernization of transportation had altered the landscape along the water way. However, the impact of human occupation is still alive.