



Ⅱ. 수운과 나루

1. 여주 남한강 수운의 역사
2. 배와 뱃사공
3. 여주 나루
4. 유통과 산업



1

여주 남한강 수운의 역사

여주에는 조선 초기에 경창직납지(京倉直納地)

로서 수조처(收漕處), 즉 조운선을 받아들이는 창이 세 군데 있었다. 오음포창은 동쪽 10리 강변에 설치되어 있어 옥천 등 충북 내륙 6개 군으로부터 전세를 받았다. 퇴평포창은 읍내에 있었으며 여주, 음죽, 청안의 전세를 받았다. 이포는 이천, 죽산, 진천의 전세를 받았다. 이포는 세조 임금 이후 조운참을 설치할 때 이포참이 되었다. 양화참은 이포참과 함께 여주에 소재한 조운참의 하나로 여주읍의 전세를 받았다.

한강의 길이는 514km로 압록강(790km), 낙동강(523km), 두만강(521km) 다음으로 길며, 유역 면적은 26,279km²로 압록강(전체 62,639km², 한국측 31,739km²)에 이어 두 번째다. 강원도 정선군 북면 오대천 합류점에서 경기도 김포시 월곶면 용강리까지 항로 76리로 서울에 이르기까지 영월, 단양, 여주, 양주의 주요 고을을 지난다. 상시 항행구역은 하구로부터 단양까지로 64리 거리며, 북한강 항행구역은 인제군 만산면 서호리까지로서 춘천 이상의 상류는 배로 항해하기가 힘들다.

남한강 수로에서 단독 항행이 가능한 구간은 홍호나루까지인데 소강할 때는 약 열흘이, 내려올 때는 약 사흘이 걸렸다고 한다. 큰배는 길이 20~30m 폭 5~10m로 선적량이 벼 200~300석이었으며 수량이 풍부한 곳에서만 운항하였기 때문에 남한강 본류를 벗어나지 못했지만 선적량이 벼 50~100석 규모의 중소 선박들은 홍천강·섬강·달천 등의 주요 지류를 통과하여 일단 영춘에 정박하였고 일부는 영월 덕포까지 올라가 싣고 간 소금, 새우젓, 조기젓 등을 현지의 콩·팥·수수·보리·담배 등과 교환하였다. 이러한 배를 '바꿈배'라고 하였으며 주로 범선, 즉 돛단배였다.

운항시기는 대략 3월에서 11월까지이고 이중 가장 활발한 시기는 장마와 한여름을 전후



한 4~5월과 9~10월이었다. 4~5월에 운항하는 배의 주요 선적물품은 소금이고 내려올 때는 전 해에 생산된 콩과 햇보리 등을 실었다. 여름이 지난 후에는 주로 새우젓이 운송되었다. 특히 새우젓은 음력 6월에 잡은 육젓을 최상품으로 취급하였다. 이때에 싣고 내려오는 물품도 여름이 지나면 출하되는 각종 발작물과 담배 등의 특용작물과 서울에서 소비가 시작되는 목재와 땀나무들이었다. 그래서 9~10월은 수운활동이 가장 활발하게 이루어졌던 시기다.

해방 이후 10년까지도 배가 다녀 한강은 여전히 수운기능을 하였지만, 양주에서 원주간 중앙선 철도가 개통(1940년 4월 1일)된 이후 이미 홍호나루는 쇠퇴하기 시작하였고, 팔당댐 건설(1974년) 이후 이러한 배의 운항은 사라졌다. 영월에서 내려오는 때에는 뚝섬까지 갔다. 앞뒤로 노를 하나씩 달아 운항하였는데 얄은 여울을 만나면 사공이 뒤에서 배를 조정하고 바닥이 닿으면 뱃골을 파서 길을 내었다고 한다. 장마 때는 물이 불어 이포나루에서 뚝섬까지 하루면 닿을 수 있었다고 한다.

이상과 같이 항행로 곳곳에는 나루가 설치되어 강을 건널수 있게 해주는 한편, 운항하던 배들이 머물 수 있게 하였다. 한강의 역할이 중요한 것은 남한강과 북한강을 포함하여 동서를 잇는 긴 축의 강상수로 때문이다. 서울에서 멀리 떨어져 사는 사람들도 이 긴 수로를 이용하여 서울을 왕래하였다. 여유가 있는 집안에서는 친지간에 왕래가 쉽도록 강변 가까운 곳에 주거를 정하였다. 조선의 유명 사대부들의 집이 주로 강변 부근에 포진해 있는 것은 이러한 이유 때문이다. 양반 뿐 아니라 상인들도 이 수로를 이용하기 위해 강변에 거처를 정하였다.

한말의 상황을 알기 위해 『한국수산지韓國水産誌』(238~239쪽)를 참고하면 “우천(牛川)은 양평군 남중면에 속한다. 양평읍 하류 6리의 강 남안에 있으며, 강변의 만곡이 크지 않아 계선(繫船)이 편리하지 않고 인가는 근소하게 60호를 넘지 않는 작은 마을이지만, 농민과 상인이 반씩 되는 이 지방의 집산지 중 하나다. 단 상인의 다수는 선승(船乘)을 업으로 하며, 이는 여주의 이포와 서로 닮은꼴이다. 여기에도 역시 어업에 종사하는 자가 없다. 매해 강을 통해 들어오는 주요 어류는 굴비[鹽石首魚] 100항아리(甕), 명태 500짐(駄), 새우젓 100항아리 정도다. 매 음력 4·9일에 장시를 개설하여 쌀, 콩팥(大小豆), 면화, 연초, 들깨, 천류, 종이류, 베, 신, 명태, 일본베(和布), 자반, 도기, 기타 잡화를 집산하며 그 양이 상당히 많다.” 고 하였다.

조선총독관방토목부(朝鮮總督官房土木部)에서 간행한 『치수 및 수리답사서治水及水利踏査書』(390쪽)에는 “우천은 북한강 합류점 아래 십수정(町) 떨어진 좌안인 광주군 남중면에 있으며, 인구는 300이 채 되지 않는 작은 마을이지만 비교적 번성한 시장이 있다. 본진은 기항지로서 중요하니, 즉 경성 부근으로부터 강을 거슬러오르면 약 1일의 항정(航程)이 된다. 따라서 소강선은 반드시 본 나루에 정박하고 본류 또는 북한강을 따라 거슬러 올

라간다. 하항선의 대부분도 기항한다고 한다. 물자의 이출액은 연간 약 3만 원인데, 이입은 소금 및 잡화가 가장 많고 이출은 주로 쌀감과 채소 등이다. 물살이 빠른 편이지만 수심이 깊어 정박하기에는 편리한데, 하안의 경사가 급하여 하역에는 불편한 점이 있다.”고 하였다.

일제가 간행한 『조선의 하천朝鮮の河川』(1935, 朝鮮總督府)에 나타난 한강 본류 및 지류의 항행구역을 보면 다음과 같다.

- 북한강으로 올라갈 경우는 양구군 만산면 서호리까지
- 흥천강으로 올라갈 경우는 흥천군 화촌면 철평진까지
- 조양강으로 올라갈 경우는 인제군 남면 청구리까지
- 섬강으로 올라갈 경우는 원주군 호저면 종포까지

한강의 주요 기항지 (朝鮮總督官房土木部, 1920, 『治水及水利踏査書』 384쪽)

本支川名	河津名	所在郡面名	各區間 距離(里)	河口로부터의 水路(里)	적요
本江	마포	경성부	0.7	10.7	
同	독도	고양군 한지면	0.9	14.0	
同	우천	광주군 남종면	8.9	22.9	
同	양평	양평군 갈산면	5.4	28.3	
同	하자포리	여주군 개군면	2.0	30.3	
同	이포	여주군 금사면	1.0	31.3	

- 달천으로 올라갈 경우는 괴산군 감물면 산수동까지다.

한강 본류 연안의 주요 나루를 들면 영월(寧越)·영춘(永春)·단양(丹陽)·북진(北津), 청풍(淸風)·서창(西倉)·탄금대(彈琴臺)·목계(牧溪)·흥호(興湖)·흔암(欣岩)·우만(又晩)·여주(驪州)·이포(梨浦)·하자포리(下柴浦里)·양근(楊根)·우천(牛川) 등이다.

내려가는 배의 목적지는 뚝섬이 가장 많았고, 서빙고 등지에서 소금과 조기를 받아 싣고 올라왔다. 흥호리 주민들도 배를 소유하고 있었지만 북한강과 남한강이 만나는 두물머리가 위치한 양근지역에 배가 더 많았다고 한다.

한강나루는 물자의 유통뿐만 아니라 한강 주변에 연고를 둔 사람들을 연결해주는 시설이었다. 즉 나루는 한강으로 갈라진 남북을 이어주고 한강을 통해 동서를 연결하는 역할을 한 것이다. 경기도에서는 여주의 여강진(驪江津, 州內津), 천녕(川寧)의 이포진(梨浦津), 양근(楊根)의 대탄진(大灘津)·사포진(蛇浦津)·용진진(龍津渡), 봉안(奉安)으로 통하는 마재진(麻帖津)·두미진(斗迷津, 津村津, 도미진), 양주로 건너가는 미음진(溙音津)의 나루들이 이러한 두 기능을 수행했던 주요 나루들이다.

한강의 가항수로는 다시 항상 배가 떠다닐 수 있는 상시가항수로(常時可航水路)와 우기 때에 큰 배가 올라갈 수 있는 증수기대선수로(增水期大船水路), 우기 때 작은 배가 올라갈 수 있는 증수기소선수로(增水期小船水路) 등으로 나뉜다. 서울로 들어오면 한강도(漢江渡), 노도(露渡), 양화도(楊花渡), 삼전도(三田渡) 등이 대로(大路)로 분류되어 20결(結)에서 10결의 진자위전(津尺位田), 즉 뱃사공을 위한 전답을 지급하였고, 광나루(廣津)는 중로(中路)로 3결의 진자위전을, 그리고 그밖의 소로(小路)로 분류되는 나루에는 1결의 진자위전을 지급하였는데 이곳에서는 관선(官船)보다 사선(私船)을 이용한 서민들의 왕래가 주를 이루었다고 하였다.

2

배와 뱃사공

『만기요람財用編三』의 해세(海稅) 중 어(魚)·

염(鹽)·선(船)의 면세식(免稅式) 조에 보면 경기(京畿)에는 훈련도감 배 25척, 금위영(禁衛營) 배 7척, 어영청(御營廳) 배 7척 등이 모두 사진(四津)에 속한다고 하면서 여주(驪州)의 배 5척은 좌수참(左水站)에 속한다고 하였다. 수참선은 참선이라고도 하는데 조운선의 수난(水難)을 막기 위하여 수로에서 앞장서서 인도하던 작은 배다. 조운선을 도와 세곡(稅穀)을 운송하기도 하였다.

『경세유표』(제14권) 균역사목추의(均役事目追議)에서 배를 다음과 같이 5등으로 분간한다고 하였다.

대선(大船 : 길이 6과 이상)

중선(5과 반에서 4과까지)

소선(3과 반에서 3과까지)

요선(艫船 : 2과 반에서 2과까지. 본문에는 소소선이라 했다.)

소정(小艇 : 1과 반 이하, 본문에는 소소정이라 했다.)

모든 선박에는 토세가 있고 상세가 있다. 두 가지 세를 갈라서 징수하는 것이 있고, 통틀어 징수하는 것이 있는데, 경기에는 통틀어 징수한다. 대선에 많은 것은 세전이 25냥(등에 따라 낮아지는데 적은 것은 12냥이다.), 중선은 15냥(적은 것은 10냥이다.)이며, 능히 행상할 수 없는 것은 7~8냥이다. 소선은 10냥(적은 것은 2~3냥이다.), 소정은 2냥(혹 1냥, 혹은 1냥 반이다.)이다.



당도(唐船 : 속명은 唐刀里)로서 큰 것은 세전이 20냥이고, 중선은 15냥, 소선은 10냥, 혹은 8냥이다. 경강의 배 중에 양남토선(兩南土船)이라 일컫는 것으로서 선혜청(宣惠廳)에 예속된 것은 그 고을에서 건조한 것이 있고 선주 자신이 건조한 것도 있는데, 조운(漕運)하는 외에 사사 이익이 없지 않으므로 세전을 12냥으로 한다고 하였다.

송도(松都)의 시선(柴船)은 큰 것은 세가 5냥이고, 중선은 3냥, 소선은 2냥이다.

강화(江華) 사급선(私汲船)의 세는 1냥 반이다.

강화 별고선(別庫船) 50척은 아울러 면세한다.

여러 진(鎭)의 대변선(待變船)도 역시 면세한다.

서울군문(軍門)의 시회선(柴灰船 : 戰器船이라 부름)은 면세한다.

여주(驪州)의 수참선(水站船)은 조운을 돕는 배여서 면세한다고 하였다. 이상 배의 이름 들은 관에서 공식으로 쓰던 것으로 주로 그 기능을 나타낸다.

1) 강배의 종류

소금을 수송하는 배는 주로 대선(大船), 즉 큰배다. 황포돛배는 늘배, 또는 '엇거루' 라고 부른다. 거룻배는 돛을 달지 않은 작은 배를 말하는데, 한 명이 타는 것을 '외손거루' 라고 하고, 둘이 타는 것은 그냥 '큰배' 라고 한다. 짐을 더 실으려면 두 척을 나란히 붙이는데, 그러면 세 대 뚝을 실을 수 있다. 이것을 '쌍등배', 또는 쌍거루라고 한다.

마상선(麻尙船)은 메생이, 마상이, 또는 덴마, 된마 등으로 부르는데 그물배, 낚시배 등 용도가 다양하다. 놀이배는 '와이생' 이라고 하였다. 20~30명이 탈 수 있다. 황포돛배는 농선(農船), 즉 농부들이 농사를 지으러 일터로 옮겨 다닐 때 타던 배로도 사용되었다. '만낫배' 는 주낙배라고도 하며 어부들이 고기잡이나갈 때 타는 배다. 배 앞뒤를 터서 차를 태울 수 있게 만든 배도 있는데, 이를 자동차배라고 하였다.

지류에서는 중소선(中小船)을 이용하였고, 염선에는 소금 외에 새우젓이나 염장(鹽藏)한 어류도 함께 실었다. 뚝섬에서 소금과 새우젓을 싣고 소강하였는데 소금 50~60섬을 실었다. 바람이 있을 경우에는 돛을 펴고, 운행하고 바람이 없는 경우에는 끈잡이들이 배를 끌어 올렸다. 특히 여울을 통과할 때는 사공과 뱃사람들이 배에서 내려 끌어야 통과할 수 있었다. 서울로 내려 갈 때는 높새바람, 올라 올 때는 서풍을 이용하였다. 바람이 있을 경우에는 배의 속도가 빨라 하루면 뚝섬에 닿을 수 있었다.

외손거루는 '쫓꼬리', 즉 평장작이라고 하여 통나무를 길이 60~70cm로 자른 뒤 반으로

쪼갠 장작 네 개를 한 다발로 묶은 것을 4천 단 정도 싣는다. 큰배는 지게로 장작을 가져다 놓으면 셋이나 넷이 하루 종일을 싣었다. 외손거루보다 곱도 넘게 싣고 쌍거루보다 많이 싣는다고 한다.

1782년 9월에 쓴 윤행임(尹行恁, 1762~1801)의 「동정기東征記」는 남한강, 특히 여강을 여행하면서 행정을 적은 기록인데, 『석재고碩齋稿』(권 12, 記)에 있다. 이들이 탄 배의 종류는 다음과 같다.

- 경주(輕舟)
- 고기잡이 거룻배(漁艇)
- 나룻배(津舡)
- 마생이배[扁舡]

벃머리는 둥글게 하고 고물과 옆에 긴 노를 달았다. 노의 손잡이는 7~8m나 되므로 두 명이 동시에 저을 수도 있었다. 돛대는 소나무기둥으로 세우고 형겔 돛을 걸었다. 배의 앞부분에 화물칸을 두고 그 위에 마루를 깔아 짐을 실을 수 있게 하였다. 갑판의 화물이 젓지 않도록 풀로 짠 ‘땀’을 덮었다. 배의 뒤쪽에 가옥 형태의 구조물을 지어 비바람을 피하였고 벃전은 띠풀로 싸서 충격시 파선을 방지하였다. 화물을 가득 실은 배는 약 2m 가량 물에 잠기므로 수면에서 갑판까지의 높이는 1m가 못되었다. 따라서 비록 바다처럼 파도가 없을 지라도 배가 흔들리지 않도록 운행에 조심해야 하였다. 1920년대 여주와 이포에서 1일 평균 1,000석의 쌀이 서울로 출하되었다고 한다. 당시 여주와 이포의 출하물은 쌀과 곡물이었고 입하물은 소금, 건어, 잡화 등이었다. 여강의 선박통행량이 많아지면서 자연스레 나루터가 발달되고 객주(客主)가 등장하였다.

2) 배 용어와 기구

배의 부속과 관련한 명칭 및 배에서 쓰는 물건에는 다음과 같은 것들이 있다.

- 노(櫓) : 배를 나가게 하는 기구로 도(櫂), 또는 도(棹)라고 하며, 줍(楫)은 또한 줍(楫)으로도 쓴다. 노는 노(櫓)로도 쓴다.
- 요(橈) : 장(槳)이라고 하는데 대체로 이것은 모두 배 곁에서 물을 헤치는 것으로서 짧은 것은 줍(楫)이요, 긴 것은 (櫂)이며, 세로로 쓰는 것은 노(櫓), 가로로 쓰는 것은 장(槳)이라고 한다. 앞에서 미는 것을 장(槳), 뒤에서 당기는 것을 노(櫓)라고도

하고, 즈(楫)은 또한 요(橈)라고도 한다.

타(佗) : 배의 꼬리에 있는 것으로서 이른바 치(鷗)다.

장(樯) : 돛의 기둥이다.

범(帆) : 돛이다.

봉(篷) : 대를 엮어 배를 덮는 뜰이다.

영(艙) : 배의 창문, 또는 배 위에 창문이 있는 작은 배다.

현(舷) : 배의 갯이다.

남(纜) : 배를 묶는 밧줄이다.

축(舳) : 배의 꼬리, 또는 조종장치다.

노(艫) : 배의 머리다.

3) 배의 건조(建造)

배를 건조하거나 수리하려면 목수를 불러와야 한다. 목수에게 식사를 대접하고, 잠도 재운다. 하루 품값으로 3끼에 쌀 1.5말을 주었는데 이는 보통 품값의 세 배 정도가 된다. 배 만드는 송관은 주인이 조달하였다. 남한강 상류의 영월 등지에서 벌채한 것을 강으로 흘러 받게 된다. 배는 송관이 바짝 말라야 하기 때문에 보통 봄철에 만들며 만드는 기간은 100여 명이 타는 나룻배는 1개월 정도, 50여 명이 타는 거루는 약 20일이 소요된다. 새로 건조된 배의 수명은 7~8년 정도다.

우리 배의 특징은 물깊이가 무릎 정도 밖에 안되는 강 상류를 오르내릴 수 있도록 배 바닥이 편편하고 탄력이 있어야 한다는 점이다. '메생이' (마생이)를 예로 들어 배 만드는 순서를 살펴보면 널판 → 원밑놓기 → 삼판 짝 붙임 → 비우매기 → 쇠피기 → 명에만들기 → 앞뒤(이물, 고물) 주전부리만들기 → 비우매기 등으로 진행된다.

메생이를 만드는 재목감은 나무 밑동을 재지 않고 윗부분을 재어 사방 한자 두치, 즉 144사이 이상이 되어야 한다. 나무는 주로 소나무를 쓴다. 과거에는 굵은 소나무들이 많았다고 한다. 지금은 낙엽송으로 제작한다. 간혹 목상들이 강원도 영월 등지에서 뗏목으로 떠내려 보내는 나무를 건져 쓰기도 하였다. 장마가 지면 이런 일들이 많이 생긴다. 간혹 인천 바닷배 짓는 곳까지 가서 재목을 구해오기도 한다. 과거에는 산에서 나무를 잘라 직접 마련하였다. 재목은 썬지 않는 산나무를 사서 쓰는데 그 이유는 배의 부분에 따라 구부러진 합판이 필요하기 때문이다. 큰나무를 쓰면 몇 쪽 안 쓰고도 바닥이 된다.

나무를 자르는 톱은 붕어톱이라고 하여 넓고 편편하여 곧게 잘라져 널판이 잘된다. 톱은 시장에서 맞추고, 둘이 켜는 톱은 톱날만 사서 직접 만들어 쓴다.

4) 뱃사공

『광여도』 「여주부주기」에 의하면 여주의 민호 6,204호 중에 수부군(水夫軍)은 83명이 라고 하였다. 남한강을 끼고 있는 부근 지역에 수부군이 없는 것을 고려하면 매우 많은 숫자다.

나룻배를 부리던 뱃사공을 도선부(渡船夫), 진자이[津尺], 또는 진부(津夫) 등으로 불렀다. 조선시기에는 나루 운영을 위해 진부가 자경하는 무세전(無稅地)인 진부전(津夫田)도 두었다. 이들은 원래 강가에서 어로나 땀감채취를 하던 자들로서 본업으로 종사하게 된 것이다. 관선이 배치된 나루에서는 강을 건너는 데 뱃삿은 없었다. 서울의 나루는 사람들의 왕래가 많았던 만큼 범죄자와 유랑민들을 기찰하는 곳이기도 하다.

남한강 상류 뱃사람들 사이에 전해오는 말 중에 '이른 봄에 올라 간 배는 호박을 심어서 그 호박을 따먹고야 내려온다.' 라는 말이 있는데 이 말은 봄에 짐을 싣고 올라간 배는 장마가 질 때까지 기다렸다가 물이 불어야 내려오기 때문에 생긴 말이라 한다. 이렇듯 사공들의 뱃길은 일 년에 한두 번 정도였다.

이 지역을 통과하던 배는 떼배와 큰배다. 떼배는 강원도 영월과 영춘에서 장작과 동나무, 즉 한 길 정도 되는 어린 소나무를 단으로 엮어 만든 것이다. 이것으로 수로를 따라 내려와 대부분 뚝섬에 닿았고, 일부는 용산에 닿았다.

여울이 있는 곳에는 뱃사람들을 위한 객주집, 색시집, 술집 등이 즐비하였다. 술장수들은 배가 올 때쯤이면 미리 술을 걸러 장사를 준비하였다. 배가 운항하는 시기는 음력으로 2~3월부터 9~11월까지다. 마지막 서리가 내릴 때까지 배가 소강하였다. 이때는 대체로 살얼음이 어는 시기였다. 상류에서 오는 뗏목들이 여울이 크게 진 곳에서 잘 망가졌다. 떼가 한 번 망가지면 다시 짓는 데는 한 달이나 두 달씩 걸린다. 떼를 수리하는 장소는 여울이 아니라 물살이 세지 않은 곳을 택한다. '배는 새 배를 짓고 집은 현 집을 사라' 는 말이 있는데, 이는 배가 그만큼 쉽게 망가진다는 뜻이다.

배를 가지고 있는 선주는 뱃사람을 고용하는데 보통 1년 계약이다. 하지만 연장하여 같은 사람과 계속 일을 하게 된다. 큰배를 가지고 있거나 여러 척의 중선을 가지고 있는 선주들은 직접 배를 몰지 않고 뱃사람을 고용한다.

뱃사람은 보통 한 사람만 정해놓으면 그 사람이 마음에 맞는 사람끼리 같이 다닌다. 두 사람이 타는 큰배는 앞에 타는 사람을 '사공', 뒤에 타는 사람을 '밥줄' 이라고 불렀다. 뒤에 타는 사람이 밥을 해서 붙은 이름이다. 배안에 술을 거는 곳이 돛대 옆에 있다. 보통 앞에 서는 사람이 잘 봐야 된다고 하지만, 뒤에 타는 사람이 더 기술자다. 몇 번 다니다 보면 물길을 알게 되는데, 익숙한 사람이 뒤에서 알아서 잘 지시하면 배가 잘 간다고 한다. 예컨대 앞에 선 사람에게 배의 방향을 지시할 때 '마고쳐' 하면 곧장 가고, '어저' 또는 '오저

로' 하면 오른쪽으로, '저로저로' 또는 '마마' 하면 왼쪽으로 가라는 뜻이다. 뱃일을 쉬지 않으려면 목상(木商)에게 잘 보여야 된다고 한다.

여주 금사면 상자포나루로 내려가는 끝 집에 김연희씨(69, 여)가 살고 있다. 김연희씨는 상자포나루의 마지막 뱃사공인 김종남씨의 부인이며, 남편이 나룻배를 몰지 못할 때는 직접 나룻배를 몰기도 하였으므로 그 자신이 마지막 뱃사공이기도 하다. 김종남씨의 부친은 김춘배씨(작고)이며 조부는 김윤한씨(작고)인데, 이들은 3대를 이은 상자포나루의 뱃사공이었다. 원래 상자포 뱃사공 김씨 댁은 현재의 위치 아래의 터에 있었는데, 1972년 대홍수 때 잠겨서 그 위의 위치로 옮겨졌다. 현재 원래의 뱃사공집터는 빈터로 남아 있다. 뱃사공 일은 사람들이 건네 달라고 하면 밤중이나 식사중이거나 할 것 없이 아무 때나 뛰어나가야 되는 일이므로 고달픈 일이었다. 배를 부리는 것도 쉬운 일이 아니었다. 흐르는 물을 고려하여 멀리 대각선으로 샷대를 놓아야 하는데 서툴면 샷대가 배 밑으로 들어가서 그것을 꺼 내려다가 사람까지 따라 떨어지는 일도 있었으며, 샷대질을 하다가 샷대를 떼내려 보내는 일도 많았다고 한다.

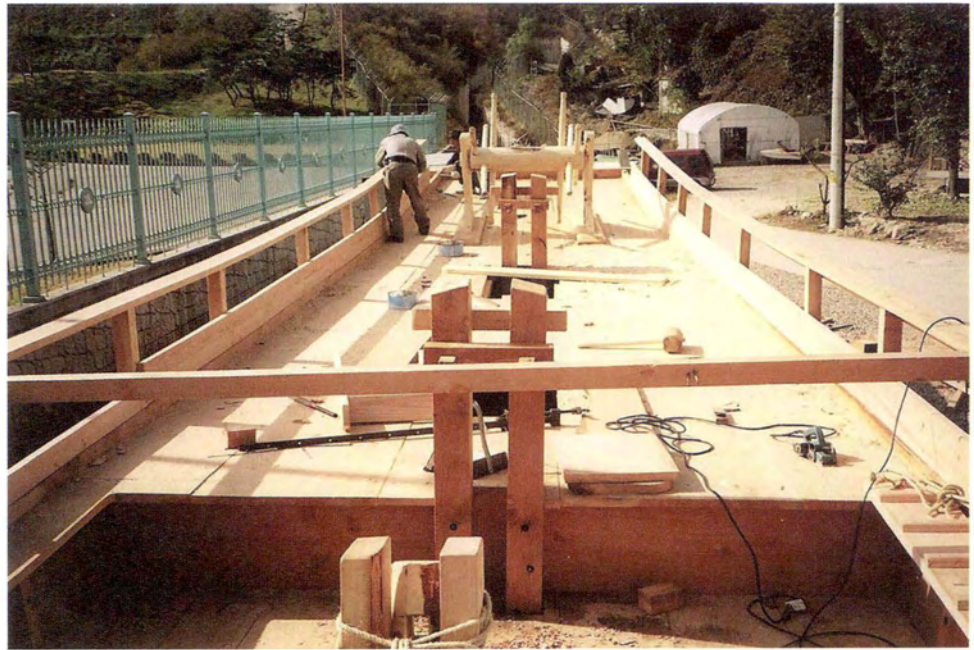
5) 배 의례

배와 관련한 민속의례로 뱃고사와 배걸이가 있다. 강물이 얼어붙는 겨우내 배를 물에 올려두었다가 배를 다시 띄울 때가 되면 뱃고사를 올린다. 고사를 지내는 시간은 배가 출발하기 전날 아침이다. 옛날에 일 년에 돼지 두 어 번 먹으면 잘 먹는다고 하는 시절인데 모든 배에서 돼지 한 마리씩은 잡았다고 한다.

한강물이 얼어붙기 직전에 마지막으로 배로 실어나르는 것을 '막서리판' 이라고 한다. 어떤 사람은 때를 잘못 맞춰서 뚝섬서 강물이 얼어서 배를 두고 걸어 올라온 사람도 있었다고 한다. 강물이 얼어붙을 때가 되면 배가 휘지 않도록 강 옆 땅위에 막대기 두 개를 놓고 그 위에 배를 올려놓는다. 이것을 '배를 건다' 고 한다. 배를 걸려면 한 두 사람 힘으로 배를 그 위로 끌어올릴 수가 없기 때문에 여러 사람이 나가서 한다. 이들은 일이 끝난 후 어울려서 술을 먹었다. 일단 배를 걸면 봄까지는 돛을 전부 꿰매고 배 수리를 하였다.



한강의 나룻배



배 제작과정 1, 2



완성된 황포돛배 모습

1) 한강나루 개요

나루는 한자표기로 도(渡), 진(津), 또는 도진(渡津)이다. 도는 주로 관용 나루를, 진은 주로 민용 나루를 가리킨 것이라고 하나 조선후기에 이르면 이미 이러한 구분은 무의미하게 된다. 나루의 모습들은 한말에 촬영된 몇몇 사진들을 통해 확인할 수 있다. 카메라가 없던 조선말기 이전까지의 나루 모습은 실경산수를 그린 회화자료에서 찾을 수 있다.

『세종실록世宗實錄』(148권〈地理志〉)를 보면 경기도 광주목(廣州牧)에 도미진(渡迷津)이 주(州) 동북쪽에 있으며 나룻배가 있다고 하였고, 서쪽을 진촌진(津村津)이라하여 진두(津頭)에 수참(水站)을 두었는데 참선(站船)이 15척이었다고 하였으며, 그 서쪽에 광진도(廣津渡)가 있어 도승(渡丞)이 사람의 드나드는 것을 조사하는데 좌도수참전운판관(左道水站轉運判官)이 겸하여 조운을 관장한다고 하였다. 또한 양근군에는 오빈역(娛賓驛)이 있고 군 남쪽의 서심탄(西深灘)이 서쪽으로 흘러 대탄(大灘), 즉 한여울이 되니 나룻배가 있고 나루머리에 수참을 두었으며 배가 15척이 있다고 하였다. 그 서쪽 사진포(蛇浦津)에는 사선 나룻배가 있었다. 용진도(龍津渡)는 군의 서쪽에 있는데 나룻배가 있고, 나루 위쪽 여울은 가물면 걸어서 건널 수 있다고 하였다. 나루 운영을 위해 진부(津夫)가 자경하는 무세전(無稅地)인 진부전(津夫田)을 두었는데 이것의 소출로 별장(別將)을 둔 각 진의 도선부(渡船夫)의 급료 및 시설비와 시설관리비에 충당하였다.

강을 건너는 방법은 국왕과 일반백성이 달랐으며, 국왕이 건너는 나루는 삼전도와 한강진이 대표적인 곳이었고, 능을 참배하는 배릉(拜陵), 임금의 장례인 인산(因山), 그리고 대열병(大閱兵)과 관선(觀船), 유람(遊覽) 등의 경우에 건넜다. 배를 이용한 다리인 부교(浮

橋)의 가설(架設)은 세조나 연산군 등 초기부터 그 기록이 있으며, 1789년(정조 13)에는 주교사(舟橋司)를 설치하여 임금의 잣은 행행(幸行)에 대응하였고, 1902년(광무 6)에는 도진회사(渡津會社)를 설치하여 내장원(內藏院)에 소속시켰다.

조선후기에는 군문(軍門)에서 진도(津渡)를 관할하였는데, 다음과 같이 군영에서 각 진도(津渡)에 진(鎭)을 설치하여 선세수세권(船稅收稅權)을 행사하였다.

- (1) 수어청 : 송파진(松坡鎭, 광주, 동잠실, 광진 지역 선박)
- (2) 훈련도감 : 한강진(漢江鎭, 압구정, 두모포, 뚝섬, 몽뢰정, 한강진, 서빙고 지역 선박)
- (3) 금위영 : 노량진(露梁鎭, 과천, 신촌리, 사촌리, 광계, 형제정계, 마포 지역 선박)
- (4) 어영청 : 양화진(토정리, 응리 상계·하계, 현석리, 율도, 당인리, 하중리, 합정리, 수일리, 망원정 1·2계, 시흥, 신정리 지역 선박)

2) 여주 남한강유역 나루

『여주목읍지驪州牧邑誌』(18세기 중후반, 규17368)와 『여주읍지驪州邑誌』(1899, 규10710)의 〈津渡〉에 여주의 나루 상황에 대해 기록하였다. (→ 표시 다음은 『여주읍지驪州邑誌』에 실린 내용이다.)

- 欣巖津 : 주 동 25리 → 欣巖津 + 又晚津 + 新津 : 在 近東面
- 丹巖津 : 주 동 5리
- ?
- 陽沼津 : 在 占梁面
- 官津 : 邑治 驪江 → 驪江津 : 在 州前
- 漁陽津 : 주 북 10리 → 漁梁津 : 在 等新面
- 楊花津 : 주 서 20리 → 楊花津 + 花山津 : 在 吉川面
- 梨浦津 : 주 서 30리 → 梨浦津 : 在 金沙面
- 龜尾浦津 : 주 서 45리
- ?
- 紫浦津 + 仰德津 : 在 介軍山面

여주군과 원주시·충주시의 경계지점에 부른면 홍호리라는 마을이 있는데 이곳은 조선 시대 동안 포구로 번성하여 강원도 산간 오지의 물자를 유출입(流出入)시키던 곳으로 경기지역에서는 남한강 하류지역의 끝이 된다.

수려선(水驪線)의 개통(1931년 12월 1일)은 이 일대 상권과 유통구조에 큰 영향을 주었다. 수려선은 사철(私鐵)로서 경동철도주식회사(京東鐵道株式會社) 소유였다. 이 회사는

충주강과 원주 섬강을 이용하는 수운까지 경영하면서 강원도와 충청도의 산물을 여주로 집적시켜 이 수려선을 통해 수원과 인천까지 운반하였으며 홍호리에서 여주까지의 운송도 겸하였다. 수려선은 도로교통의 발달로 쇠퇴하다가 1972년에 폐지되었다.

여주군(점동면 여주읍 강천면 능서면 홍천면 대신면 금사면 산북면 북내면)

이포	금사 이포 복지회관	(대신 당남 배벌들)	여주 042
양화	능서 내양 양화동	대신 당산 능골	
천남	여주 대신 천남		
여주	여주	북내 천송 학동	
호포	여주 연양 양촌	북내 천송 내서	
배미	(여주 신진 버드래들)	강천 가야 대순진리회	여주 098
부라우	여주 단현 부라우	(강천 가야 회사거리)	여주 098
우만이	여주 우만이	강촌 적금	
흔바위	점동 혼암 흔바위	강천 굴암 성마루들	장호원 008
창남이	여주 삼합 충주계	(부론 홍호 창말)	장호원 020

다음은 2001년 하반기에 실시한 여주나루 현장조사 및 문헌조사 결과를 정리한 것이다. 이후 8년이 흘러 당시 제보자의 근황은 파악하지 못했다.

(1) 창남나루

소재지 : 여주군 점동면 삼합리 대우마을

나루의 역사 : 창남나루를 건너면 과거 흥원창이 있던 원주시 부론면 홍호리 창말이다. 창말은 번창할 때 100여호에 이를 정도로 큰 마을이었다. 창고, 술집, 주막이 많았고, 장터, 면사무소, 지소, 곳간이 있었다. 장마가 쳐서 마을 안으로 옮겨진 다음 이 시설들은 현재 부론면 면사무소로 이전하였다. 현재 새로 쌓은 제방 부근에 마을이 형성되어 있었고, 부근의 밭은 모두 옛 집터이다. 이 지역에는 지주들의 땅이 많아 서울 사람이 와서 곡식의 수량을 파악하고 돌아 간 다음 배로 곡식을 수송하였다. 홍호리의 배후지는 원주, 횡성, 둔내, 방림, 대화 지역이다. 이들 지역에서 홍호리까지 화물 운반에는 달구지, 마차가 이용되었다. 자산(紫山) 앞머리 바위에 당(堂)이 있었다. 정월 초하루, 이틀, 사흘 중 하루를 잡아 제사를 지냈다. 이 마을 소유의 배들은 지나갈 때마다 무사를 기원하였다.

사공 : 최대현씨로 1960년경 14살에 이 마을로 이주한 후 1999년까지 사공일을 맡아서 하였다.

나룻배 : 창남나루의 나룻배는 일제 때부터 원주군청에서 운영하던 것이었다고 한다. 그런데 지금(2001년)으로부터 약 30년 전 적자를 이유로 나루를 폐쇄하게 되었을 때 대우마을 주민들이 공동으로 인수하여 운영하게 되었다고 한다. 지금까지도 대우마을은 경기도 여주군에 속하지만, 모든 생활은 강원도 원주시 부론면 법천리에 의존하고 있는 탓에 나룻배를 이용하여 강을 건너야 했던 것이다. 자동차를 이용하는 지금도 장을 보러 갈 때는 법천리의 시장을 이용하고 있는 실정이다. 군청에서 인수한 나룻배는 노를 젓는 목선으로 약 20명의 인원이 탈 수 있었다고 한다. 그리고 1980년대 중반경 전에는 양수기 모터를 부착한 동력선으로 바뀌었다. 그러나 이용하는 승객이 격감하면서 사공을 맡으려는 사람이 나서지 않았고, 약 1994년에는 모터보트를 소유한 마을 어부에게 학생들의 통학을 부탁했으나, 그나마 마을의 초등학교가 7명으로 줄어들면서 1999년에 나룻배의 운행은 중단되었다. 승선료는 1년에 보리 2말과 벼 2말을 거두었다고 한다. 창남의 나룻배는 학생들이 주로 이용하였던 탓에 사고를 우려하여 3~4년만에 새 배로 교체하였다고 하며, 처음 배를 지을 때는 배목수를 초빙하였으나, 그 후에는 어깨 너머로 배운 솜씨로 마을 주민들이 스스로 배워서 배를 지었다고 한다.

나루와 대우마을 : 섬강과 남한강의 합수점 하류에 있는 마을이다. 두 강의 합수점 하류에서는 다시 청미천이 남한강으로 합류하는 까닭에, 넓게 보면 삼합리는 강으로 돌출한 곳의 형상을 하고 있다. 삼합리라는 지명은 세 강이 합수하는 곳에서 유래하였다. 해방을 전후한 시기에는 원주에서 장호원으로 이동하는 소가 30여 마리 이상 무리를 지어서 대우마을에서 하루를 묵었을 정도로 많은 사람들이 이용하는 나루였다고 한다. 당시 창남나루터는 원주에서 장호원으로 이동하는 도중에 잠시 눈을 붙이고 소에게 여물을 먹이던 곳이었다. 그러나 육상교통이 발달하면서 나루를 이용하는 승객이 줄어들었고, 산과 강으로 둘러싸인 대우 마을은 외진 벽촌으로 전락했다. 나루터가 1999년까지 유지되었던 것은, 강 건너 법천리의 생활권으로 묶여 있었던 때문이다. 특히 초등학교들의 경우 한결같이 법천리의 부론초등학교로 진학하고 있었으므로 나룻배는 필수적인 교통수단이 될 수밖에 없었다. 법천장은 1·6일에 개시되며, 주로 도리, 장안리, 삼합리 주민들이 창남나루 또는 개치나루를 이용하여 강을 건넜다고 한다. 법천리 주변의 산은 대부분 사유지였던 까닭에 삼합리의 산으로 땀나뭇 나무를 장만하러 왔으나, 겨울철 얼음이 언 이후였으므로 나룻배를 이용하는 경우는 드물었다.



(2) 혼암나루

다른 명칭 : 혼바위나루

소재지 : 여주군 점동면 혼암리 혼바위마을

혼바위마을 : 현재 혼바위마을은 1972년 홍수 때 모든 가옥이 침수된 후 집단으로 이주하여 새롭게 형성된 마을이다. 원래 취락은 강변에 인접해 있었다고 하는데, 이전부터 큰 홍수가 있을 때마다 가재도구를 옮겨야 했었다고 한다. 나루터는 소무봉 줄기의 산으로 상류쪽이 가려져 있는데, 마을에서는 '안산' 이라 부른다. 안산은 강변에 이르러 바위가 돌출해 있는데, 그 부근 수면 아래에는 '말등바위', '눈치바위' 등의 이름이 붙은 암반들이 깔려 있다고 한다. 강변에 돌출한 안산의 암벽에 의하여 혼바위 나루터는 급한 물살에 노출되지 않고 있으며, 홍수 때에도 물에 잠길 뿐 집이 떠내려가는 일은 드물다고 한다. 일제 때 "쌀과 소금이 혼바위나루로 들어와서 마차를 이용하여 장호원으로 나갔다."는 이야기가 전해지고 있다. 그러나 혼바위나루는 일제에 들어와 쇠퇴하였다. 1972년 홍수로 마을은 500m 이상 떨어진 곳으로 이주하였으며, 과거 장호원으로 나가는 남서쪽 길(고살래 고개-동마루)은 거의 폐도로 변하였고, 마을 진입로도 마을 북쪽으로 신설되었다.

나루 역사 : 『치수 및 수리답사서治水及水利踏査書』(388쪽)에 "혼암(欣巖, 별명 白巖)은 여주군 점동면 본류 좌안에 있으며, 호수가 64호밖에 되지 않는 작은 마을이지만 오지의 평야지대가 풍부하고 장호원 시장과의 거래가 있으며 또한 경성으로 향하는 도조미(賭租米)의 탁송량이 다량에 달해 물산의 집산량이 많다. 이입품으로 주요한 것은 1개년의 식염이 약 천 석, 건어가 약 300駄, 기타 잡화들이며, 이출하는 것으로 주요한 것은 백미 약 1만 2천 석, 벼[糶]가 약 3천 5백 석, 대두 약 150석, 소맥 약 105석 등이다. 선착 및 하역이 편리하다."고 하였다. 떼배가 묵어가고 짐배가 정박하던 당시 주민들은, 서울까지 220리, 충주 220리, 원주 80리, 이천 60리, 장호원 40리, 여주 20리로 계산하였다고 한다. 사공들이 묵기도 했던 주막은 2곳이 있었으며, 고리소주 또는 '순배술', 즉 사발로 퍼주는 막걸리를 팔았다고 한다. 떼목이 지나갈 때 아이들이 물러와서 "돼지올이나 지어라." 하고 놀리면, 사공들은 "니 에미한테 가서 그래라." 하고 맞장구쳤다고 한다.

최소한 1940년대 이후 혼바위나루는, 주로 굴암리 주민들이 여주장으로 가는 교통수단이며, 또한 마을 앞 남한강 중앙에 위치한 하중도의 경작을 위한 농선으로 이용되었을 뿐이다. 이 섬에서는 혼암리와 굴암리 주민들이 대규모로 땅콩 농사를 지었다고 한다.

이용객 : 우만이나루에서는 소를 건네주는 경우도 많았다. 원주장에서 소를 구입한 소장수들이 우만을 경유하여 여주장과 장호원장으로 이동하였는데, 특히 여주장으로 가는 소들이 많았다고 한다. 또한 적금리 신대촌마을에는 2~3명의 소장수들이 살고 있어서, 주변 농촌의 소를 구입하여 여주장으로 가는 경우가 많았다고 한다. 우만이 부근 강변은 대부분 경작지로 개간되었으며, 따라서 강가에 풀어놓고 소를 키우지는 않았다고 한다. 강천면에 거주하는 중학생들의 경우 여주읍 등지로 통학을 할 때도 종종 이용하였다고 한다.

사공과 뱃삿 : 우만이나루 마지막 사공 송부성씨(작고)의 경우 나룻배를 자주 이용하는 주민들에게서 1년에 걸보리 1말과 벼 1말을 거두었는데, 벼가마를 지고 다니면서 받았다고 한다. 곡식을 내지 않는 승객은 요금을 내었는데, 1970년경 편도에 300원이었다고 한다.

나룻배 : 배를 건조하고 수선하는 비용은 모두 사공이 부담하였다. 배의 수명은 약 10년이었으며, 여주장에서 송판을 구입하여 목수에게 맡겼다고 한다. 송부성 사공은 부라우에 거주하던 목수를 불러서 배를 만들었다고 하는데, 하루 3끼를 제공하고, 하루 일당으로 쌀 1말을 주었다고 한다. 거루의 경우 1주일 내외, 나룻배는 보름 이상 걸렸다고 한다.

우만이나루는 짐배나 뗏목이 쉬는 곳은 아니었다. 그러나 우만이여울에서 파선하는 뗏목이 많았다고 하며 지나가는 뗏목을 향하여 “돼지웃간이 지어라.” 하며 놀리는 아이들이 많았다고 한다. 우만이나루 주변에는 강에서 ‘어부십 [魚鳧施]을 지냈던 주민들이 많았다고 한다. 음력 정월 보름에 우물 3곳에서 물을 떠다가 밥을 짓고, 바가지에 한 덩어리 떠낸 다음에 날이 새기 전에 강으로 가서 흘려보내는 것으로, 용왕신을 먹인다고도 하며 한 해의 액땀으로 여겼다. 용왕고사는 큰 짐배를 가진 집에서 지냈는데, 우만이에는 짐배가 없어서 용왕고사를 하는 경우가 없었다고 한다.

(4) 부라우나루

소재지 : 여주군 여주읍 단현리 부라우마을

부라우나루는 마을에서 약 25m의 나즈막한 고개 넘어 급경사를 이룬 강가에 위치하고 있다. 강가로 돌출한 바위가 거센 물결을 막아주지만 홍수가 나면 나루터 주변 가옥이 침수되는 피해를 입었다고 한다. 고개마루에는 민참관택 와가가 있었다고 하는데 인근 능현리에는 명성황후의 생가가 있는 여흥 민씨 집성촌이었다. 민참관택에서 바위쪽으로 길이나 있고 강가 바위 위에는 육모정이 있었다고 하는데, 지금까지도 주춧돌이 있었던 흔적이 뚜렷하게 남아 있다. 정자 주변 암벽에는 “丹巖”, “丹巖”이라는 석각(石刻)이 남아 있다.

나루 역사 : 『치수 및 수리답사서治水及水利踏査書』(388~389쪽)에 “우만리는 혼암 하류 십 수 정(町) 떨어진 주내면 본류 좌안에 있으며, 혼암과 마찬가지로 장호원 시장의 물자를 출입하여 집산액이 크다. 이입하는 주요 물자는 1개년의 식염이 약 천 석, 건어가 약 400태(駄)이며, 이출하는 주요 물자는 쌀 약 만 석, 벼 약 5천 석, 대두 및 소맥 각 약 3백 석, 소두 약 2백 석 등이다. 하진(河津)은 수심이 깊고 흐름이 완만하여 기항이 지극히 편리하다.”고 하였다.

나룻배 : 나룻배는 길이 15m 내외였으며, 약 40명이 승선할 수 있었다고 한다. 배는 여주군 여주읍 단현리 부라우마을에서 관리하였다. 나룻배는 마을 주민들이 공동으로 비용을 대어 만들었으며, 면이나 군에서 보조금을 지원한 적은 전혀 없었다고 한다. 마을에서 송관을 구입하여 마을에 거주하던 목수에게 맡겼다고 한다. 우만이나루 사공 역시 부라우 목수에게 배 건조와 수리를 맡겼는데 1967년 당시 하루에 세끼를 제공하고 일당은 쌀 1말이었다고 한다. 배를 만드는데 거루의 경우 약 1주일이 소요되었으며, 나룻배는 보름 이상 걸렸다고 한다. 1975년경 나루가 없어질 때까지도 부라우의 나룻배는 수시로 수선해야 목선이었다고 한다.

사공과 이용객 : 나룻배로 강을 건널 때에는 물살을 고려하여 배를 끌고 강을 거슬러 올라간 다음 노를 저어가야 한다. 그런데 부라우나루 윗편에는 바위가 돌출해 있어서 물에서 배를 끌 수 없었고 따라서 사공이 노를 저어 상류로 오른 후에 건너편으로 노를 저어갔다고 한다. 물살이 급할 때는 ‘배치’(옆노)도 저었는데, 이를 “배 다린다.”고 한다. 마을에서 정한 뱃사공에게 1년에 보리 1말과 벼 1말을 거두어 주었는데, 주로 강천면 가야리 주민들이 났으며 굴암리·간매리·적금리 주민 일부도 포함되었다. 주로 여주군 강천면 주민들이 여주장을 이용하기 위해 부라우나루를 건넜고, 단현리 부근 주민들은 나루 건너 강천면에서 땀나무 채취를 하기 위해 나루를 이용하였다고 한다. 나루터가 급경사를 형성하고 있어서 무거운 물자를 운송할 때에는 조(호)포나루 또는 여주나루를 주로 이용하였지만 소장수들은 원주장에서 소를 구입하여 부라우 또는 우만이나루를 건너 여주장으로 이동하였다고 한다. 강천면 주민들이 여주장에서 일소를 구입하여 나루를 건너기도 했다. 부라우나루는 뗏목이나 짐배가 묵어가는 곳이 아니었으며, 단지 가끔 소금배가 정박하였다고 한다. 그런데 부라우 마을 맞은 편 가야리 봉바위 마을 앞에 여울이 있어 그곳 주민들은 갈수기에 짐배가 지날 때 뱃꼴을 파준 댓가로 돈을 받은 일은 있었다고 한다.

나루 현황 : 부라우나루는 여주대교가 완공된 이후에도 몇 년간 이용되다가 1975년경 없어졌다. 나루터 주변에는 5가구가 농사와 어로를 겸하면서 살았는데 나루가 폐쇄되면서

모두 떠나고 빈터에 느티나무 서너 그루만 남아 있다. 민참판택 가옥이 있었다고 하는 고개마루에는 최근에 신축한 전원주택 3채가 나무를 굽어보고 있다.

(5) 이호나루

소재지 : 여주군 강천면 이호리 배미

이호나루에는 차를 나르는 배도 있었다고 한다. 면사무소가 이호리에 있었는데 현 목아 박물관 자리였다. 6·25 전쟁 후에 간매리로 옮겼다.

나루 역사 : 일제 때 기생집이 있었을 정도로 “동대문 밖에선 여기가 살기 제일 좋았다.”고 주민들은 말한다. 술집이 5~6집, 양쪽으로 식료품, 석유, 소금, 생활필수품, 성냥, 초, 담배 등을 파는 가게가 4~5군데 있었고 자건거포와 이발소도 있었으며 면소와 주재소가 있어 120~130호의 대촌을 이루었다.

나룻배와 사공 : 배는 작은 트럭 두 대씩 건너 줄 수 있던 규모로 현재로는 트럭 1대 정도에 해당한다. 물살이 빨라 강변을 타고 약간 상류로 올라갔다 건너편 나루를 향해 비스듬히 내려가 도착한다. 양쪽 모두. 위낙 짐이 많고 물살이 빨라 사공이 4~5명 탔다. 주민들로부터 트럭 이야기가 자주 나오는 것은 일제 때 트럭이 이곳을 통과하여 다녔고 중앙선 터널을 뚫을 때도 모든 물자가 이곳에서 트럭에 싣고 갔기 때문이다. 배로 내려오긴 쉬워도 올라가긴 어려웠기 때문에 올라오는 배들 중에는 간혹 소금이나 새우젓을 싣고 오는 배는 있었지만 빈 배로 올라오는 경우도 많았다. 나룻배는 6·25 전쟁 끝나고 다니지 않게 되었다.

(6) 여주나루

소재지 : 여주군 여주읍 학동

나루 역사 : 여주는 남한강 중류지역에서 가장 큰 도회지로서 인구 2천명이 넘었다. 일제 때는 수여선 철도로 연결되어 일대의 물자들이 이곳으로 모여 기차화물로 수원과 인천, 서울 등지로 퍼졌다. 서울로 내려가는 수로는 물이 풍부하면 마포까지 2일 일정이며 적어도 4~5일이 소요된다. 마포에서 소강하여 올 때는 바람을 받으면 4~5일, 바람이 없으면 6~7일이 걸렸다. 『한국수산지韓國水産誌』(236~237쪽)에 의하면 “여주읍은 경성으로부터 동남쪽 18리 지점 강의 남쪽 기슭에 있으며, 동쪽으로는 강원도의 원주읍까지 9리, 서로는

이천읍까지 4리, 또 동읍 및 양지, 용인등을 경유하여 수원까지 15리면 이르는데, 모두 우편선로(郵便線路)가 된다. 이쪽에서는 한강을 여강이라고 부르며 강기슭은 둥글게 굽어 있어 계선(繫船)이 편리하다. 호수는 785호, 인구는 3,130여 명으로 일본인 상인 거주자도 적지 않고 농업에 종사하는 자도 있다. 이곳은 여주군의 치소로서 군아(郡衙) 외에 경찰서, 헌병분견소, 수비대, 우편소 등이 있으며, 매 음력 5·10일에 장시를 개설한다. 집산물은 소, 미곡, 목탄, 연초, 면, 목면, 금(金巾), 양목, 어류, 과일, 잡화 등으로 매 개시일당 집산고가 1,000여 원을 상회한다. 연중 한강에 의해 이입되는 주요 수산물은 명태 100태, 조기 4, 50웅, 새우젓(醃鰵) 100웅 여이며, 값은 일정하지 않지만 대개 명태 1태 25圓, 조기 1웅 14圓 내외, 새우젓 1웅 6, 7원이 된다고 한다. 어업자는 6호, 종업자 10여 인인데, 단 모두 농민이다. 어선은 6척, 주낙(延繩)은 25, 잉어그물이 30장(1장의 길이는 14尋)을 보유하고 있으며, 어획물은 잉어, 뱀장어, 메기, 붕어, 누치 등으로, 하루 어획고는 25관목(貫目) 내지 60관목(貫目)이라고 한다. 이 강변에서 한강의 폭은 1町 반허, 수심은 3尺에서 24尺으로 물흐름은 느리다.”고 하였다.

여주나루는 한강 중류에 위치한 수상 및 육상 교통의 중심지일뿐만 아니라 배후지에 평야지대가 넓게 펼쳐져 있어서 물자의 출입이 많았던 곳이다. 일제 때 일년간 이곳으로 들어온 화물 중에는 식염 약 1천 2백석, 건어 약 400태, 석유 약 80상(箱), 기타 잡화 등이 있었으며, 이곳으로부터는 백미 약 5천 석, 벼 약 3천 석, 대두 약 300석, 소맥, 대맥, 소두 등이 나갔다. 나루의 수심이 상당히 깊고 물살이 완만하여 기항이 편리하지만, 하안 경사도가 급하여 하역은 불편하였다고 한다.

(7) 천남나루

다른 명칭 : 사비나루

소재지 : 여주군 대신면 천남리 사비마을

1971년 당시 약 20명이 탈 수 있는 목선으로 대신면 천남리, 가산리, 후포리, 당산리 주민들이 여주장을 드나들 때 주로 이용하였다. 나룻배를 자주 이용하는 주민들은 1년에 보리 1말과 벼 1말을 내었다.

현재 준설선이 대규모로 모래를 준설한 탓에 사비나루터 앞이 깊어졌지만, 1971년 나루터가 없어질 때까지 모래톱이 넓게 펼쳐져 있어서 강폭이 150m에 불과하였다. 사비나루 앞의 양섬까지 나룻배로 건넌 다음에는 모래톱을 걸어서 여주장까지 걸어갔다. 대신면 주민들이 키운 소 또한 이 나루를 건너서 여주장으로 갔다고 한다. 양섬과 육지 사이의 셋강은 물 깊이가 20~30cm에 불과하였다. 1972년 홍수 때 (주민들은 팔당댐이 완공되기 전으

로 물 조절에 실패하여 그 피해가 막심했다고 한다) 나루터가 모두 물에 잠긴 후에 나루터가 복원되지 못했다고 한다.

사공과 나루 기능 : 팔당댐이 완공되기 전 사비나루터에는 나루사공의 집, 주막, 어부의 집이 각각 1가구씩 있었다고 한다. 사비나루의 마지막 사공은 박태준으로 오래 전에 작고하였다. 사비나루에는 뗏목과 짐배가 쉬어가는 곳이었다고 한다. 뗏목 등이 올 때는 뗏목꾼들이 미리 연락을 하는데, 그러면 주막에서는 돼지를 잡는 등 부산하게 음식을 장만했다고 한다. 사비나루와 여주 사이에 있는 '제비여울'의 물살이 매우 급하여 뗏목이 파선하는 경우가 많았다고 한다. 여울을 지날 때 사공들은 "멍석 말아라."고 외치면서 서로 주의를 환기시켰다고 하는데, 여울을 잘 건너지 못하면, 멍석을 말듯이 뗏목이 말려든다는 의미라고 한다. 뗏목이 파선하면 여울 주변에 나무가 수북하게 쌓이는데, 이를 두고 돼지울과 같다는 표현을 쓴다. 이 때문에 뗏목이 지나갈 때 어린애들이 강가에 나와 '돼지울이나 지어라.' 하면서 뗏목사공들을 놀렸다고 한다. 사비나루의 어부는 '매생이'라는 배를 이용하여 고기를 잡았다고 한다. 매생이는 길이 2~3m, 폭 1m 내외의 작은 배로 2사람이 타도 위태롭게 보일 정도이며, 사람이 등에 지고 운반할 수도 있었다고 한다.

(8) 양화나루

다른 명칭 : 내양나루

소재지 : 경기도 여주군 능서면 내양리 양화동

양화나루는 능서면과 대신면을 연결하는 나루로 양화동 주민들은 여주장을 많이 보았으며, 이천장이나 곡수장에 가는 일도 있었다고 한다. 양화동으로부터 여주까지는 20리길, 이천까지는 30리길이 된다. 나루를 건너면 여주군 대신면 초현리 건너멀띠가 된다. 양화동이나 건너멀띠 모두 6·25전쟁 전까지 40~50호가 살았다. 양화동 쪽에서 건너멀띠로 나루를 건너는 사람은 곡수장에 가려는 사람들이다. 곡수장에 가는 이유는 주로 우시장에서 소를 팔기 위해서였으며, 당시 여주군 능서면 일부와 홍천면, 그리고 이천시 백사면과 부발읍에서 양화나루를 이용하여 남한강을 건넜다고 한다. 양화동 사람들은 양화나루를 이용하는 사람들의 숫자가 이포나루와 비슷했다고 기억하고 있었다.

나룻배 : 양화나루에는 나룻배가 세 척 있었는데, 일반 보행하는 사람을 태우는 나룻배가 두 척, 소를 열 마리씩 싣는 배가 한 척이었다. 나룻배는 마을 소유였으며 뺏사공은 여럿이 동네에 일정 금액을 맡기고 돌아가면서 일을 했다고 한다. 매년 강이 얼면 배를 강가

에 대놓고 배목수를 불러서 배를 수리하였다. 배목수는 왕대리에 살았으며 배 수리비는 마을기금에서 냈다고 한다.

강배 : 양화동에는 서울에 사는 큰 지주가 세 명 있었는데, 왕족인 이만○과 이○관, 그리고 해평 윤씨 윤광○씨가 그들이다. 윤광○씨에 대해서는 양화동의 마을입구에 작인들이 70년쯤 전에 세웠다고 하는 영세불망비가 서 있다. 이들은 모두 보통 한 해에 3~4천가마씩 도지를 해가는 대지주들이었으며, 적어도 2천가마씩은 양화나루를 통해 서울로 올려갔다고 한다. 이들은 모두 양화동 외에 인근의 다른 지역에서도 많은 소작을 주고 있었으며, 소작료로 걷은 곡식은 배로 실어가다가 미처 실어내지 못하면 봄에 실어갈 정도로 추수량이 많았다. 지주들은 추수때가 되면 양화동으로 내려오는데, 마름집에 앉아서 추수를 받았다. 그 외에 '적산임야' 106정보가 있어서 이 산판으로부터 나온 나무를 실어내기 위해 강배들이 많이 드나들기도 했다. 이 배들은 모두 타지에서 나무를 싣기 위해서 들어오는 배이며, 산판은 목상이 직접 와서 배어갔다.

서낭당 말림에는 당집이 있고, 그 뒤로 엄청난 큰 것들이 여러 그루 서 있었는데, 당집은 기독교인들이 부셔서 없어졌다고 한다. 지금은 없어진 양화동 서낭당에는 부처님의 그림 세 폭이 걸려있었다. 그중 가운데 있는 것이 말을 타고 있는 '마태장군님'이며, 그 한쪽 옆이 동자가 앞에서 있는 '동자부처님'이고, 다른 한쪽은 강과 관련된 부처님이었다고 하는데, 구체적인 이름은 알 수 없었다. 양화동에서 서낭당곳을 마지막으로 한 것이 이미 오래 전이므로 당굿 절차에 대해 상세히 기억하고 있는 주민이 없었다. 당굿 날짜가 정해지면 장승이 서 있는 마을입구와 나루터에 금줄을 매는데, 이는 출입을 완전히 금지하는 것이 아니라 부정한 사람이 들어오지 말라는 뜻이었다고 한다. 순서는 먼저 당굿을 하고 이어서 마을 입구에 가서 장승굿을 하며, 마지막으로 선창에 와서 용왕굿을 하였다고 한다. 제물은 소를 쓰다가 60~70여년 전부터 하얀털이 섞이지 않은 검은 돼지를 쓰게 되었다고 한다.

(9) 찬우물나루

다른 명칭 : 한정나루

소재지 : 여주군 흥천면 상백리 찬우물

주민들은 강을 건너가 농사를 지었다고 한다. 양화진 위쪽에는 북간도 여울, 아랫쪽에는 개미가래 여울이 있었다. 충주댐 건설이후 수심이 얕아졌다. 나루터를 이용하여 곡수장과 대신장을 보러 갔다. 현재 하천 양안에는 파, 조, 수수를 심었다. 특히 파의 생산량이 많아 서 시장을 다니면서 판매를 하였다. 전성기때는 마을 규모가 제법 컸다고 한다. 마을 중심

부에 갯벌장이 섰었다. 여울 밑은 수심이 깊었다. 색시를 둔 주막집이 3채 있었고 그 중 2층 주막집도 있었는데 떼배가 쉬어 갔다고 한다. 장사배는 쌀과 배를 실어가고 새우젓과 소금을 실어왔다.

사공 : 찬우물에 사는 배춘택씨 형제가 나룻배를 끌었다고 한다. 부근 마을 사람들로부터는 매년 쌀 1말씩 샅을 받았고, 객지 사람들에게서는 현금을 받았다고 한다.

(10) 이포나루

다른 명칭 : 배나루, 배개나루, 천양(川寧)나루

소재지 : 여주군 금사면 이포리 및 대신면 천서리

이포나루(건너편은 천양, 또는 川寧나루)는 금사면 이포리와 대신면 천서리 간에 왕래하는 나루터로서 옛부터 이포진이 있었고, 통행편으로 볼 때 여주, 이천, 곤지암 등지에서 양평을 통행하거나 서울 통행에 필요한 나루터다. 이포지역 즉 여주군 금사면 천양 일대는 인구가 천명이 넘었고 이포나루는 여주 동쪽, 양평 지제 및 원주지역 주민들을 이천시장과 연결하는 주요 통로였다. 6·25 전쟁 후부터는 대형 조선(造船)으로 차량까지 운송하였다. 1987년 11월부터 1991년 12월 사이에 건설된 이포대교에 의해 그 기능이 대체됨으로써 나루터는 소멸하였다.

나루 역사 : 이중환(李重煥)의 『택리지擇里志』에 여주읍 서쪽에 백애촌(白崖村)이 있다고 한 곳이다. “한 굽이 긴 강이 동남방에서 동북방으로 흘러들어 마을 앞에서 띠를 두른 듯한데 이곳이 강가에 제일 가는 이름난 마을이다. …(중략)… 백애촌은 주민이 오로지 배로 장사하는 데 힘을 써서 농사에 대신하는 바, 그 이익이 농사하는 집보다 낫다.” 『한국수산지韓國水産誌』(237쪽)에 의하면 “이포는 여주군 대송면에 속하며, 여주읍의 하류 2리 허, 강의 남안에 있으며, 강가는 직선으로 계선(繫船)이 편한 것은 아니다. 원래는 자못 번영한 동리였으나 전년(1910년)의 폭도들로 인해 70호가 소실되고 지금은 백여 호가 마을을 이루고 있다. 농업지역이지만 상인도 적지 않은데, 단 상인은 대개 선승업자(船乘業者)이다. 재목을 매입하기 위해 내지(일본인)상인도 때때로 오며, 일찍이 5명이 정주한 바 있다. 선승을 업으로 하는 자가 있으나 낚시는 행해지지 않으며, 이곳의 물 흐름은 폭이 1정반, 수심이 1심 내지 3심으로 물살이 완만하다.”고 하였다. 『치수 및 수리답사서治水及水利踏査書』(389쪽)에 의하면 “이포는 북하천 합류점의 하류 약 20정에 위치한 여주군 금사면 좌안에 있으며, 호수는 266호(이중 내지인 6호), 인구 1339인(내지인 16인)에 이른다.

어느 정도 시가를 형성하였고 오지에는 광활한 평야지대가 있으며, 이천시장과의 거래가 있어 물자의 집산량이 많다. 이입품으로 주요한 것은 일개년의 식염 약 700석, 건어 150태, 석유 약 30상이며, 이출품으로 주요한 것은 백미 약 천 석, 벼 약 3천 석, 대맥 약 500석, 대두 약 100석 등이다. 하진은 수심이 깊어 비교적 양호하다.” 고 하였다.

이포 주변지역과 나루 이용 : 이포 주민들 가운데도 선업에 종사하는 사람이 있었는데 배의 규모가 작고 2~3명의 가족끼리 운영하는 경우가 많았다. 이포장은 출장자가 많았으며 일제 때는 인근 지역에 금광이 두 군데나 있어서 ‘금쟁이’ 들이 많이 모여들었다. 금광 인부들만 200명이나 되어 시장터에 주막과 술집이 즐비하였다고 한다. 이포의 배후지는 이천이었으며 여주, 이천, 및 양평까지 마차와 달구지를 이용하여 화물을 운반하였다. 그러나 300여 호에 이르던 호수가 이제는 150호로 줄었다. 부근에 수부(水夫) 마을이 있었는데 현재는 수굿마을로 동명(洞名)을 바꾸었다. 경상도, 충청도, 광주 소가 모였던 이천은 우시장으로 명성을 날렸다. 이천 우시장에는 중매인이 30명이나 될 정도였다. 중매인의 우두머리를 ‘쇠대행수’ 라고 하였다.

이포 신당 : 삼신당이라고 하며 서낭, 용왕, 산신도사 삼위를 모셔두었다. 제사는 3년마다 시행하고 있다. 동네 무사를 빌기 위해 음력 2월경 길일(吉日)을 받아 시행한다. 무녀와 박수를 불러 굿을 하고 마을축제는 굿이 끝난 후 3일 동안 계속된다. 제사가 끝난 후 북어를 대문 앞에 매다는 풍속이 있다. 신당은 비교적 최근까지 기능을 유지해온 시설들이다. 선부와 인근 주민들이 해마다 제를 지냈던 제당은 지금도 주요 하향터에 남아 있는데, 대표적인 것은 이포신당과 목계의 부흥당이다.

(11) 상자포나루

다른 명칭 : 윗자진개나루

소재지 : 여주군 금사면 금사리 밭들 · 금새 및 양평군 개군면 상자포리 윗자진개 양평읍내에서 37번 국도를 타고 여주 · 이포 방향으로 가다가 곡수리로 가는 4번 지방도가 갈라지는 삼거리를 지나면 상자포리다. 첫 번째 방앗간을 지나 다음 방앗간 표시를 따라 우측 길로 들어서 내려가다가, 길이 다시 37번 국도를 향해 돌아 나오는 지점에서 강변을 향해 내려가면 상자포나루터가 있다.

사공 : 상자포나루로 내려가는 끝 집에 김연희씨(2001년 당시 69세, 여)집이 있다. 김연

희씨는 상자포나루의 마지막 뱃사공인 김종남씨의 부인이며, 남편이 나룻배를 몰지 못할 때는 직접 나룻배를 몰기도 하였으므로 그 자신이 마지막 뱃사공이기도 하다. 김종남씨의 부친은 김춘배씨(작고)이며 조부는 김윤한씨(작고)인데, 이들은 3대를 이은 상자포나루의 뱃사공이었다. 원래 상자포 뱃사공 김씨 댁은 현재의 위치 아래의 터에 있었는데, 1972년 대홍수 때 잠겨서 그 위의 위치로 옮겨졌다. 현재 원래의 뱃사공집터는 빈터로 남아 있다. 뱃사공일은 사람들이 건네 달라고 하면 밤중이나 식사중이거나 할 것 없이 아무 때나 뛰어나가야 되는 일이므로 고달픈 일이었다. 배를 부리는 것도 쉬운 일이 아니었다. 흐르는 물을 고려하여 멀리 대각선으로 삿대를 놓아야 하는데 서툴면 삿대가 배 밑으로 들어가서 그것을 꺼내려다가 사람까지 따라 떨어지는 일도 있었으며, 삿대질을 하다가 삿대를 떼내려 보내는 일도 많았다고 한다.

이용객 및 뱃삿 : 금사리는 금사교를 중심으로 개울 북서편의 금새(금계동, 벌말)와 개울 남동편의 받들로 나누어지는데, 상자포나루의 나룻배는 손님이 원하는 바에 따라 금새 쪽 강기슭에 대기도 하고 받들 쪽의 강기슭에 대기도 하였다고 한다. 김종남씨가 작고한 것은 13년 전 일이며, 그 5년쯤 전부터 뱃사공 일을 그만두었다고 하므로 상자포나루가 소멸한 것은 1985년 이전의 일이 된다. 한편 이포대교(공사기간 : 1987. 11 ~ 1991. 12)를 놓으면서부터 상자포리의 나룻배가 없어졌다고 하는 이야기도 있다. 상자포리와 금사리의 주민들은 상자포나루를 이용하기 위해 보리 때 보리 한 말, 가을에 벼 한 말씩을 내다가 그 후 가을에 쌀 한 말씩을 내는 것으로 바뀌었고, 그보다 나중에는 마을 사람이거나 타지 사람이거나를 막론하고 돈을 내고 건너다녔다고 한다. 상자포나루에서는 나룻배를 이용하기 위해 곡식을 내는 것을 '나루추렴' 이라고 하였는데, 나루추렴이 보리/벼의 연 2회에서 쌀 연 1회로 바뀌게 된 것은 20여 년 전의 일이라고 한다. 그러나 당시에도 마을의 젊은 사람들은 일년에 몇 일간 뱃사공집의 일을 해주고 나룻배를 이용하기도 하였다. 이 일수는 그 때마다 곡식으로 환산한 품값의 기준을 따랐다. 나룻배가 없어지기 직전에 한 번 건널 때마다의 배삯은 200~300원 정도였다. 상자포나루의 나루추렴을 걷는 범위는 양평군 개군면에서는 상자포리, 하자포리, 자연리, 부리, 내리 일대, 여주군 금사면에서는 금사리, 외평리, 소유리, 하호리, 그리고 상호리 일부였다. 추렴시에는 각기 개군면 추읍산 밑의 내동과 금사면 대림봉 밑의 윗범실부터 차례로 내려오면서 나루추렴을 걷었다. 상자포나루를 왕래하는 규모는 바로 하류의 하자포나루와 비슷했다고 한다. 나루추렴은 사공이 직접 마을로 걸으러 다니는데, 김연희씨는 "한 번 건너도 잘 주는 사람이 있고 몇 번밖에 안 건넜다고 안주는 사람도 있다" 면서 그 어려움을 이야기하였다. 그에 따르면 집에 학생이 많다고 해서 나루추렴을 의무적으로 더 내야하는 것은 아니었고, 단지 사람마다 생각해서 한 말 정도씩 더 내는 경우도 있는 상황이었다. 상자포리 사람들이 이포장을 이용할 때는 상

자포나루를 이용하지 않고 이포나루를 이용하였다. 그리고 이포나루에 대해서는 나무추림을 하는 것이 아니라 건널 때마다 배삯을 내고 건넜다고 한다. 이포나루는 번성하여 돈이 많았기 때문에 없어지기 직전 경매입찰을 할 때에는 1, 2억을 호가했다는 이야기도 있다. 개군면 사람들이 상자포나루를 많이 이용하였던 것은 나무를 하기 위해서였다. 여주군 금사면의 윗범실과 소유리의 소리실은 개군면 사람들이 나무를 하러 많이 다니던 곳이었다. 반대로 금사리쪽에서 상자포리로 나루를 건너는 사람은 곡수장을 가려는 사람들이 많았다고 한다.

나룻배 : 상자포나루의 나룻배는 목조선이었다가 25~30년 전에 철선으로 바뀌었다. 목조선은 정원이 20명 정도로 나룻짐을 하는 사람의 왕래가 잦았을 당시에 많이 이용하였다고 한다. 철선은 정원이 50명쯤 되는 큰 배를 군에서 마련해주면서 목조선을 대체하게 되었는데, 과도기에는 큰 배와 작은 배 두 척으로 나루를 운영하였다. 큰 배는 혼자 몰 수 없었지만, 보통 사람이 많이 타면 배를 몰 줄 아는 마을 사람이 한 두 사람씩은 있기 때문에 같이 배를 부렸다고 한다. 군에서 마련해준 철선은 큰물에 떠내려가서 양평중학교 뒤에 박혀있는 것을 찾아왔는데, 배가 부서져 있어서 정원이 8명 쯤 되는 작은 철선을 새로 구입하게 되었다. 배는 이포에 가서 당시 20만 원을 주고 구입하였다고 한다. 이 철선 역시 사대와 노로 움직이는 배였다.

배삯 삼아 곡식을 거두는 것을 '모곡' 이라고 하였다.

뱃고사와 배걸이 : 해토하면 음력 정월 보름 즈음에 강물이 녹는데, 떡과 술을 조금씩 장만해서 뱃고사나 배걸이를 한다. 돼지머리를 사오는 집도 있다. 돼지머리, 통북어, 팔시루, 막걸리 등을 뱃전에 차리고 막걸리잔을 떡시루 위에 얹고 절을 한 후에 통북어로 배를 세 번 때린 후에 절을 하고 마친다.



우만이나루



이포나루 삼신당



이포나루



이포나루 전경



이곳 이포 나무리는 전해 내려오는 설로서는 삼국시대 이전부터
 더러와 천령국이란 부족국이 있어 싸움이 잦았다고 하며 강원
 도 태백산 정선 영월 충청도 제천 안양 홍주지방에서 목재 및 농
 산물은 물론 약재를 싣고가던 뗏목 배 여객이나 사공들이 쉬어
 가던 곳이며 한양에서 올라오는 소금이나 생활품을 싣고 올라
 오며 애환의 단종왕이 영월로 유배중 여기에서 머물다 가셨다고
 하는 설도 있으며 특히 여기에서 잡히는 잉어맛이 특히 좋아 진
 상품으로 광의 수라상에 올랐다고 합니다. 6.25전쟁 당시에는
 전지로 처열했으며 군사 도강 훈련장소로 쓰였다고 합니다.

이포나루 표석



1937년 이포나루 모습
 (민봉기 제공)



1972년 10월 이포나루
 도강훈련



조포나루



조포나루 원경



조포나루 표석

1968년 2월 조포나루
(신록사)



1968년 2월 조포나루
(신록사)



혼암나루



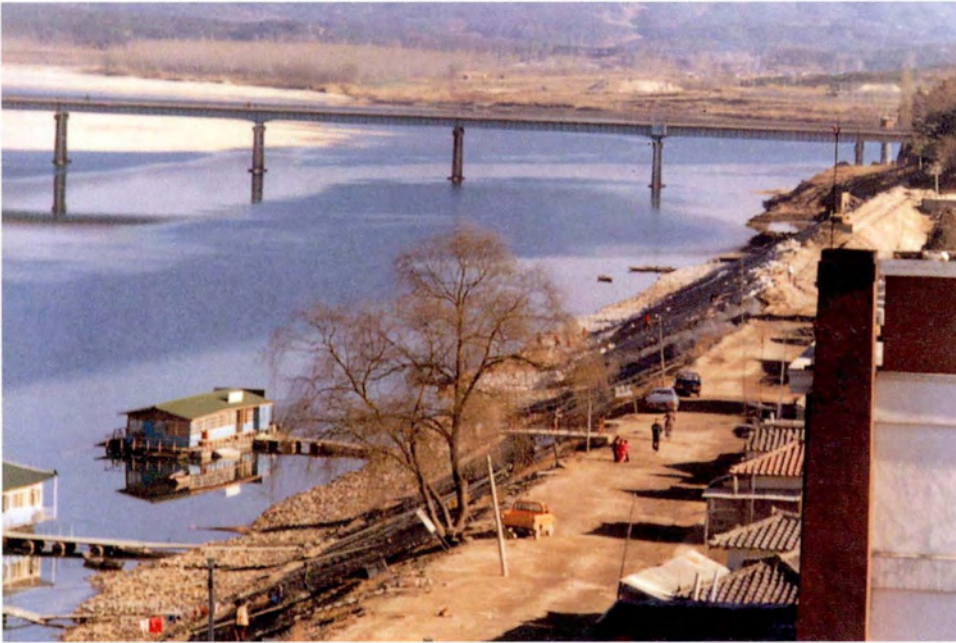
부라우나루



상자포나루 부근 정자



양화나루



여주군청 뒤 여주나루



여주나루

4

유통과 산업

1) 남한강 포구와 유통체계의 변화

이중환의 『택리지』에는 “원주는 경기도와 영남 사이에 끼어서 동해로 수운하는 생선, 소금, 인삼과 관곽(棺槨)과 궁궐에 소용되는 재목 따위가 모여들어서 하나의 도회(都會)를 이룬다.”고 하였다.(『택리지』, 팔도총론, 강원도·충청도 “原州...畿嶺間 輸東海魚鹽人蔘 棺槨宮殿之材 爲一道都會.”) 기본적으로 여주 역시 원주와 마찬가지로 수운의 중심에 있었으며, 충주나 장호원 등과 연결되는 유통망도 수운을 통해 형성되어 있었다.

『임원경제지』에 나오는 여주 주내장의 거래품목은 다음과 같다,

쌀(米), 콩(荳), 보리(麥), 면포(綿布), 삼베(麻布), 주단(紬緞), 다시마(海帶), 어염(魚鹽), 대추(棗), 밤(栗), 배(梨), 감(柿), 가마솥(釜鼎), 목물(木物), 피물(皮物), 지물(紙物), 사기(沙器), 연초(煙草), 꿩(雉), 닭(鷄).

군현명	장시명	거래 품목
여주	州內場	米, 荳, 麥, 綿布, 麻布, 紬緞, 海帶, 魚鹽, 棗, 栗, 梨, , 釜鼎, 木物, 皮物, 紙物, 沙器, 煙草, 雉, 鷄
이천	府內場	米穀, 綿布, 麻布, 魚鹽, 果物, 木器, 甕器, 牛犢
지평	田谷場	米穀, 荳, 麩麥, 水蘇, 煙草, 綿布, 麻, 麻布, 魚鹽, 牛犢, 脂, 鐵物, 木器, 甕器, 柳器
양근	沙灘場	米穀, 綿布, 麻布, 魚物, 棗, 栗, 煙草, 茵席

(1) 포구 유통

소금은 당시에 상당한 고가품으로서 마포, 용산, 서강 등 경강상인들이 다루던 주요 상품이었다. 대개 콩, 파, 쌀, 잡곡, 담배 등과 물물교환 방식으로 거래가 이루어졌는데, 상류로 갈수록 소금의 가격은 상승하였다. 특히 새우젓은 이포에서 10되들이 새우젓 항아리와 쌀 반 가마가 교환되고, 상류에서는 콩 한 가마 이상을 지불해야만 교환이 될 정도로 고가였다. 그래서 마포는 소금과 새우젓 교역을 통하여 1910년까지 전국 제일의 하항(河港)으로 번영을 누렸다. (최영준, 「남한강 수운 연구」, 『지리학(35)』, 1987, 75쪽. 참조)

현위치	장시명	1770년경	1830년경	1872년경	1913년경
여주군 여주읍 창리	邑內場	○	○	△	○
여주군 흥천면 효지리	億億橋場	○	○	○	
여주군 흥천면 대당리	大旺場	○			
여주군 점동면 청안리	淸安里場	○			
여주군 금사면 궁리	宮里場	○			
여주군 금사면 이포리	梨浦場				○

1770년경 : 『동국문헌비고東國文獻備考』

1830년경 : 『임원십육지林園十六志』

1872년경 : 『조선 후기 지방도(경기도편)』, 서울대학교 규장각, 1998

1913년경 : 『조선지리지자료朝鮮地誌資料』, 조선총독부 임시토지조사국, 1919

한말 자료에 의하면 여주에는 객주가 세 집이 있었다. 이들이 취급한 품목은 포 종류로는 당목(唐木)과 광목(廣木), 해산물로는 미역와 북어 등이다. 여주에서 산출된 곡물은 마포 근방의 곡물객주가 와서 매입하였다. 가격은 결빙 전에는 서울과 크게 다름이 없고, 결빙 후는 2할 내지 3할이 인하된다. 따라서 상인들은 대다수가 결빙 중에 와서 물건을 사 모아 두었다가 해빙을 기다려 실어갔다. 서울상인으로 이곳에 오는 자가 많았기 때문에 교통이 편하고 경성어음도 얼마든지 통하여 곡물가격은 경성의 통신에 의해 나날이 결정되었다. (『통상회찬通商彙纂』 제1호, 1893)

포구와 장시 관계는 곡수장·하자포리, 이천장·이포, 그리고 장호원장·우만·혼암의 관계가 설정되어 있었다. 장시 거래량에서는 여주가 이천과 백암 다음의 거래량을 보이고 있다. 하지만 구한말의 기록을 토대로 보면 여주장이 이천장보다 더 컸던 것 같다.

청미천이 유입되는 곳으로부터 우만리까지 남한강 서쪽 부분에서는 우만리와 혼암 두 곳에만 포구가 있었다. 이 지역의 강변에서 이 두 곳을 제외하면 포구가 들어설 수 없었기

때문이다. 즉 이 지역 서쪽의 남한강변은 거의 모두 낭떠러지 형태를 취하고 있어 평야지역과 막혀 있다. 따라서 이곳에서는 우만리와 혼암이라는 두 포구가 유출량의 대부분을 담당할 수 밖에 없다. 배후지로는 장호원 부근의 넓은 평지와 여주 남부, 이천 남부 등이 포함된다.

과거에 청미천에도 작은 배가 운행되었다고 하는데 그것은 증수기(增水期)에만 한정되었다. 그런데 곡물 유출이 활발하게 이루어지는 시기는 늦가을이나 초봄이라서 갈수기(渴水期)에 해당하기 때문에 곡물 유출에서 청미천 수운은 거의 역할을 하지 못했다.

우만리에서 여주까지는 포구가 없었고 여주는 여주 중부와 이천 서부 일부, 기타 현재의 용인시 백암면, 원삼면 물자들을 유통하는 포구역할을 하였다. 여주부터 이포까지는 평탄한 지형이 계속되는데, 여주읍 내양리 양화동과 홍천면 상백리 찬우물 등에도 작은 포구가 있었다고 한다. 이런 작은 포구는 큰 취락을 형성하지는 못했지만 곡물의 유출이 있을 경우 배를 대고 근처 소작미를 유출시키는 기능을 하였다.

이에 비하면 이포의 배후지는 비교적 작아 이천읍내, 마장면, 신둔면, 백사면과 여주군 금사면 일부만이 해당된다. 하류로 더 내려가면 여주군 금사면과 양평군 강상면 사이 세월리란 곳에서는 여주군 산북면과 광주군 실촌면의 물자가 실려나갔다. 남한강 동쪽에서는 강천면 이호리, 북내면 천송리 학동, 대신면 천남리 용머리 근처, 당산리 양화나루 부근, 천서리 등의 작은 포구들이 그 역할을 하였다.

(2) 철도의 발달과 포구유통의 쇠퇴

기록이 남아있는 1890년대와 1900년대 초반까지 장거리 운송은 주로 남한강 수운에 의해, 단거리 운송은 소와 사람에게 의해 이루어졌다. 포구는 장거리 운송의 결절점으로서 유출과 유입의 통로 역할을 하고 있었다. 장시와 포구의 관계를 보면 장시를 통한 유출 이외에 장시를 통하지 않고 직접 유출되는 양도 상당히 많았다. 그러다가 철도, 화물차 등 장거리 운송수단의 등장과 함께 포구는 역사적 무대에서 사라지게 되었다.

1905년에 경부선 철도가 개통되고, 1911년부터 신작로 개설 및 우마차 사용은 남한강 장거리 유통구조에도 영향을 미쳤다. 유출부분에서는 경부선 철도의 개통으로 서해안과 남한강 수운에 의해 이분되었던 경계점이 남한강 지역으로 더 전진해 들어오면서 이천시와 용인시 및 안성시의 행정경계가 경부선과 남한강 수운의 경계선을 반영하게 되었다. 유입부분에서는 경부선 철도의 개통으로 철도역과 관계있는 안성장, 오산장, 수원장 등이 중심시장으로 떠오르고, 우마차의 본격적인 사용으로 운송비용이 절감됨에 따라 남한강 서쪽 지역의 대부분까지 그 영향권을 확대하였다.

1927년에 천안-장호원간, 1932년에 수원-여주간 철도가 개통됨으로써 남한강 장거리

유통구조는 또 한 번의 변화를 겪게 된다. 이들 노선의 개통으로 유통부분에서 여주·이천 남쪽 지역의 대부분을 철도가 장악함으로써 남한강 수운에 대한 결정적 타격을 입히게 된다. 유입부분에서는 남한강 하류지역으로 유입되던 물자가 경부선 철도역 장시들을 통하지 않고 직접 들어오게 됨에 따라 남한강 하류지역에 대한 안성장, 오산장, 수원장의 지배력이 거의 사라지게 되었다. 또한 이들 노선의 개통과 함께 모든 지역들이 만나질 거리에 들어옴에 따라 철도역 장시조차도 다른 지역에 대한 지배력을 잃게 되었다.

이전에 남한강 하류지역의 남쪽 부분에서 천안-장호원간 철도가 담당했던 역할을 이천·여주 지역에서는 수려선이 맡게 되었다. 수려선은 1931년 12월 1일 완전 개통되었는데 개통과 동시에 남한강 하류지역의 물자 유통에 지대한 영향을 미쳤다.

수려선이 완전히 개통된 1932년부터 1937년까지 지역별 유통량을 보면 이천의 경우는 8,000~12,000톤, 여주는 6,000~10,000톤의 규모가 지역에서 빠져나갔다. 유통량의 대부분은 경부선을 통해 일본, 서울, 인천, 만주로 이동되었다. 1937년에 수원-인천간 노선이 개통되면서 유통량은 더욱 늘어났다. 그동안 남한강 수운이 담당하던 기능이 수원-여주간 노선의 등장으로 철도로 거의 대체되어가고 있었다.

하지만 여주군 대신면 북쪽으로는 중앙선이 개통되기 이전까지 대부분의 소작료는 남한강 수운을 통해 유통되었다. 또한 여주군 남한강변에는 아직도 소금과 짓갈 등의 물자가 남한강 수운을 통해 유입되고 있었다. 그나마 유지되던 이러한 장거리 운송 체계는 1939년 청량리-양평간, 1942년 양평-원주간 중앙선이 개통되면서 유입, 유통 모두 철도의 영향권으로 들어갔다. 중앙선이 남한강과 북한강 합류점부터 양평까지 남한강을 따라 건설된 점과 양평부터는 내륙을 관통하여 원주로 이어진 점 등이 이를 반영한다.

즉 여주지역은 1930년대까지도 철도의 영향권 바깥에 있었기 때문에 남한강 수운에 대한 의존도가 매우 높았다. 하지만 중앙선이 1939년 양평까지, 1942년 원주까지 개통됨에 따라 철도운송의 영향을 받지 않을 수 없게 되었다. 그리고 그전부터 진행되어온 천안-장호원간, 그리고 수원-여주간 철도개통에 따른 영향은 이 지역의 유통체계는 더욱 크게 흔드는 요인이 된 것이다.

1920년대 중반부터 등장한 화물자동차도 점차 이용빈도가 높아지면서 1930년대 후반쯤부터는 자주 이용되었다. 1940년대 이후로는 이용도가 더욱 높아져 화물운송의 영향력이 점차 확대된 반면 수운은 상대적으로 위축되었다.

남한강 상류지역은 이와 같이 경부선이 개통됨으로써 경북지역과의 교환관계를 상실하였는데 그로 인해 남한강 상류 수운은 순전히 지역 물자의 교환이라는 역할로 떨어지게 되었다. 남한강 하류지역은 경부선이 경기도의 서쪽으로 치우쳐 개통되었기 때문에 이들 지역보다는 영향을 적게 받았다. 하지만 남한강 하류지역도 경부선 개통의 영향이 서서히 나타났다. 경부선이 서해안 해운의 상당부분을 대체하였기 때문에 서해안 해운 지역과 남한



강 수운 지역의 경계선이 경부선과 남한강 수운 지역의 경계선으로 좁아진 것이다. 이런 이유로 기존에 남한강 수운에 속했던 지역의 일부가 경부선 영향권으로 넘어간 것이다.

시장 이름	1914년 거래액	1938년 거래액	개시일(음력)	단위 : 円
장호원	151,820	160,826	4,9	
이천	123,450	510,897	2,7	
백암	90,000	302,737	1,6	1913년 통계
읍내(여주)	84,340	213,630	5,10	
이포(천양)	21,815	109,000	1,6	
읍내(양평)	58,818	1,110,882	3,8	
곡수	42,000	270,350	4,9	

(3) 신작로의 개설과 육로유통의 활성화

일제는 1911년부터 대대적으로 신작로를 개설했다. 신작로 개설과 함께 우마차 운송수단이 본격적으로 가동되었다. 남한강 하류지역에서는 1911년 이전에는 우마차가 다닐 정도의 도로가 거의 없었다. 대개는 운송수단으로 우배(牛背), 즉 소를 이용하든지, 아니면 사암이 직접 지는 담군(擔軍)이 동원되었다. 철도역과 연결된 지역에서도 국지로 나아갈 때는 소나 사람에 의해 운송이 이루어졌다.

신작로 개설이 본격화되면서 남한강 하류지역에도 신작로가 개설되기 시작하였다. 수원에서 이천, 여주를 지나 강릉까지 연결되는 2등도로가 나타났으며, 이천부터 장호원을 지나 충주로 빠지는 도로는 1등도로였다. 군청소재지로부터 면소재지로 연결되는 도로는 3등도로인데 달로(達路)라고 하였다.

도로의 개설과 함께 우마차의 사용이 본격화되었다. 장거리 운송의 결정적인 철도역이나 포구에서는 지역간 이동수단으로 사람, 소, 우마차가 모두 동원되었고 거리가 멀수록 우마차 의존도가 컸다. 우마차와 사람의 운송량 비율에 비하면 운송비는 우마차가 3~4배나쌌다.

(4) 버스노선과 옛길

남한강을 따라 여주로 이어지는 37번 국도로 버스가 처음 다닌 것은 1937, 8년경의 일이었다고 한다. 이는 양평과 여주를 오가는 버스로 하루에 한, 두 대가 지나가는 정도로 운행되고 있었다. 버스는 도선으로 여주나루를 건너서 여주읍내로 들어갔다. 여주-양평 간에 버스가 다니기 전에는 양평과 여주를 왕래하는 역마차가 있었다고 한다. 개인이 운영하는

것이었는데, 나중에 생긴 여주-양평 간 버스와 동일한 노선을 운행하였다.

이 역마차는 말이 끌어서 움직였는데, 말을 모는 주인 외에 다섯 사람이 탔으며, 약 70년 전까지 다녔다고 한다. 하루에 한 두 번 씩 매일 지나가는데, 개인이 돈을 받고 영업을 하였다. 그러나 요금에 비쌌기 때문에 웬만해서는 타지 못하였고 주민들은 “신랑신부 결혼해서 장가들고 시집갈 때나 타는 것으로 알았다”고 한다. 역시 여주나루를 건너서 여주읍내로 들어갔는데, 주민들은 “요금은 5원이나 10원 정도 했을 것”이라고 이야기하였다.

상자포나루나 하자포나루 등 개군면 일대의 나루를 건너던 주민들도 우마차 등을 끌고 남한강을 건너려면 이포나루를 이용하여야 했다. 이포나루에는 우마차(후에는 자동차)가 탈 수 있는 큰 나룻배가 있었기 때문이다.

개군면으로부터 양평읍내로 들어가는 길에서는 개군면 공세리 신내 마을의 해장국집이 유명한데, 원래 신내는 이 인근에서 주막이 제일 번성했던 곳이라고 한다. 주민들이 기억하기로는 해방전에 대 여섯 집이 있었는데, 여주에서 양평으로 소를 끌고 가다가 와서 자고 소 여물을 먹인 뒤 양평장으로 들어가는 곳이었다는 것이다.

양동면 계정리에서는 보통 양동장을 많이 이용하였지만, 더러는 양동에 없는 물건을 구입하기 위해 여주나 원주에 가는 경우도 있었다고 한다. 여주장에 갈 때는 일단 양동으로 나가서 지금 도로와 거의 비슷한 길을 따라 여주로 향했다.

양평읍내에 거주하는 엄이섭씨(79)에 따르면, 중앙선 개통(1939년) 직전에 25명 가량이 타는 버스가 서울까지 다니기 시작했고, 그 전에는 8인승의 ‘검은 차’가 버스구실을 했다. 이들은 서울 종로2가 관수동까지 가는데, 철도가 개통되기 1년 전 양평에서 서울까지의 편도요금 2원 10전 정도였다고 한다. 그는 ‘중앙선 철도 개통 당시 양평에서 경성역까지의 철도편도 요금이 82전이었고, 당시 남의 집 일을 해주면 하루에 50전을 받을 때였으므로, 그 버스를 타는 일은 여간해서는 없었고, 서울로 가는 화물은 주로 배로 다녔다’고 하였다.

양평의 향토사가인 양혜석씨(82)는 “초등학교 2학년 때 처음으로 서울 가는 버스를 타 보았는데, 당시 오후 2시쯤 양평에서 타면 서울에 어둑어둑해질 때쯤 닿았다. 당시 버스가 양평에서 여주, 이천, 광주로 돌아서 서울에 들어갔기 때문이다. 서울에서는 양평으로 바로 온다. 양평에서 여주로는 이포나루를 건넜고, 광주에서 서울로 들어갈 때는 뚝섬나루를 건넜다. 이들 나루에는 버스채로 강을 건네주는 배가 있었다”고 하였다. 양혜석씨가 초등학교 2학년일 때면 1938, 9년경이 되므로, 이 이야기는 25명 가량이 타는 버스가 최초로 운행을 개시하던 무렵의 상황을 전하는 것으로 이해할 수 있을 것이다. 당시 버스는 구간을 왕복하는 노선이 아니라, 서울-양평-여주-이천-광주-뚝섬-서울로 순환하는 노선을 가지고 있었다. 엄이섭씨 역시 “버스노선은 강원도의 홍천·횡성으로 가는 것과 여주·이천으로 가는 것이 있었는데, 여주·이천행은 많이 다니지 않아 하루에 한 번 갔다가 왔다.



양평에서 여주까지 한 시간 반 정도 걸리고, 이포 나루에서 큰 배로 한강을 건너며, 이포에서 이천은 40리 길이다. 그런데 버스가 이천으로 가면 그 차는 다른 곳으로 가고, 다른 차가 이천에서 양평으로 온다” 고 하였다.

2) 여주의 장시

2003년 12월말 현재 여주 장시현황은 다음과 같다.

여주장(5·10), 이포장(1·6), 그리고 최근에 들어선 대신장(4·9)은 여장을 끼고 성장한 장이다.

	개시일	위치
여주장	5·10일	여주읍 상리
이포장	1·6일	금사면 이포리
가남장(태평리장)	1·6일	가남면 태평리
대신장(울촌장)	4·9일	대신면 울촌리 대신면사무소 일대

여주장은 남한강을 끼고 있기 때문에, 수운에 의지하던 시절 장꾼들이 가장 많이 모이는 곳으로 유명했다. 이름난 쌀 말고도 콩, 밀 같은 잡곡이 많이 나와 멧쌀, 찹쌀, 메밀, 콩, 깨 등을 취급하는 곡물전은 언제나 흥청거렸다한다.

여주장은 1940년대까지만 해도 원주, 이천, 장호원의 장을 아우르고 있었다. 일제 초기까지는 수원의 영향에서 벗어나 있었다. 한말에는 남한강 하류지역에서 두 번째로 큰 장시였으나 경부선의 영향권 밖에 있었기 때문에 크게 성장하지 못했다. 그러나 여주 군청소재지이고 여주 중심지에 입지해 있었기 때문에 여주군 여주읍, 능서면, 흥천면 중남부, 대신면 남부, 북내면, 강천면을 배후지로 삼아 지역의 중심장시로서의 위치를 계속 지키고 있었다.

곡물전이 열리는 장옥 근처에는 거래가 끝난 후 한잔 할 수 있는 주막들이 줄지어 서 있다. 최근에는 곡물보다 과수, 유지작물, 약용작물을 많이 심어 예전에 비해 많이 쇠퇴하였다. 대신 고추나 채소를 파는 채소전이 활발히 열린다. 대체로 상설시장이 있는 거리를 중심으로 채소전, 과일전, 신발전 등 공산품들이 자리를 잡고 있다.

이포장은 천양장이라는 이름으로 더 많이 불린다. 이포장에도 1960년대부터는 우시장이 생겼다. 그러나 일대에서는 곡수우시장을 더 많이 이용하였는데, 팔 때는 곡수장을 가고 살 때는 시세를 보아 싼 곳으로 가는 경향이 있어서 크게 번성하지 못했다. 곡수장으로 강원도 소가 오기 때문에 곡수장을 이용하는 주민들도 있었다. 이포우시장은 후발 장으로

서 특별한 장점은 없었던 것 같다.

가남면 태평리장은 매달 1, 6일에 열려 이포장과 같은 날이다. 대신면 울촌리장은 매달 4, 9일에 개설된다. 규모는 가남장과 비슷하다. 그 밖에 2002년 4월까지 '점동장' 이 점동면 청안리 소재 점동프라자 앞 공터에서 매달 3, 8일마다 개설되었지만, 여주장과 장호원장이 인근에 있어 활성화되지 못하고, 또한 주변 상설점포 상인들의 반대로 현재는 폐장 상태다. 이전에 여주군에는 점동면 청안리의 청안장, 흥천면 효지리에 흥천장, 북내면 주암리에 주암장, 북내면 당우리에 당우장 등도 있었다. 청안장은 1980년을 전후로 없어졌고, 일제 때 생겨난 주암장과 해방 후에 신설된 당우장은 1970년대 초에 폐장되었다.

무역과 무곡['모곡']

땀감을 실은 시선(柴船)은 마포나 뚝섬으로 간다. 나무는 산관에서 나오는 것으로 서울로 가면 뚝섬의 나무장사꾼들이 이를 사서 서울사람들에게 땀나무를 댔다. 마포로 간 배는 물론 뚝섬에 장작을 내린 배도 마포까지 가서 소금이나 새우젓을 싣고 올라왔다. 그래서 그 배들이 영월까지 거슬러 올라가면서 새우젓과 소금을 판다. 어떤 때는 조기를 싣고 가기도 한다. 이것을 '무역한다' 고 한다. 이들은 새우젓을 팔고 쌀이나 콩, 팥, 베로 바뀌서 내려온다. 쌀은 1년에 한 번 모아서 내려오는데, 쌀뿐 아니라 팥이나 콩과 같은 곡식도 가지고 왔다. 이를 '무곡장사' 또는 '모곡장사' 라고 하였다. 봄장마에 영월까지 올라가서 영월에 배를 대면 물건을 실으면서 한 달이고 두 달이고 지내다가 내려온다. 그렇게 해서 한 척 가득 곡식을 모아서 싣고 오면 그 배가 지금 15톤 트럭보다 많이 싣는데 뱃사람에게 주는 '배값' 만 쌀 20가마가 된다. 그래서 이 마을에서 곡식을 운반하는 뱃사람들은 내려가다가 자기 몫의 쌀을 마을에 내려놓고 간다. 그렇게 곡식 무역을 하는 장사꾼은 따로 있고 장작을 실어 나르는 사람들과는 다르다. 배도 모곡장사는 큰배만 간다.

3) 남한강 어로

남한강 일대 어로에 대한 연구는 그동안 제대로 된 보고서가 없었다. 다행히 2001년 8월에 지역문화연구소에서 남한강조사를 수행할 때 제주대 고광민 선생이 하남, 양평, 그리고 여주 남한강 어구에 대한 세밀한 조사를 시행한 것이 있어 여기에 전제한다. 고 선생에 의하면 양평과 여주 간에는 수심과 유속의 차이가 있는데 이것이 어구에서도 미세하나마 발견된다고 하였다.

(1) 민물조개와 어구

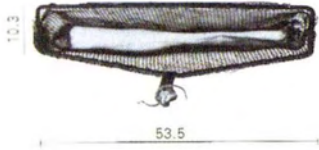
남한강 중류에서 채패(採貝) 대상의 민물조개는 '비단조개(콩재첩)' · '말조개(작은말조개)' · '우렁이(논우렁이)' · '달팽이(다슬기)' 등인데, 산란기 안팎에 비교적 많이 잡았다. '달팽이'는 음력 3~4월, '말조개'는 5~6월이 산란기다. '비단조개'와 '우렁이'는 '달팽이'와 '말조개'를 잡을 때 부수적으로 잡는 수가 많았다.

① 뜰체

강바닥을 긁으며 조개를 떠내는 체라는 말이다. 물 흐름을 거스르며 배로 다니거나 걸어 다니며 강바닥을 긁어 민물조개를 잡는다.

①은 손 광주리처럼 철사로 틀을 세우고 7mm 그물코의 철망을 씌워 만들었다. 그 위에 고리가 있는데, 거기에 줄을 묶어 강바닥을 당길 수 있게 만들었다.(700g) [강상면 화양2리]

②는 측면으로 보았을 때 다이아몬드이고, 앞면으로 보았을 때 정사각형의 철사 테두리에 직경 7mm 그물코의 철망을 씌워 만들었다. 그리고 강바닥을 긁기 좋게 바닥에는 날카로운 넓적한 쇳조각을 대었다. 그 위에 손잡이를 끼우고 묶어 강바닥을 긁어 가면 저절로 조개가 그 안으로 들어가게 만들어졌다.(2050g) [강상면 화양2리]



뜰체①

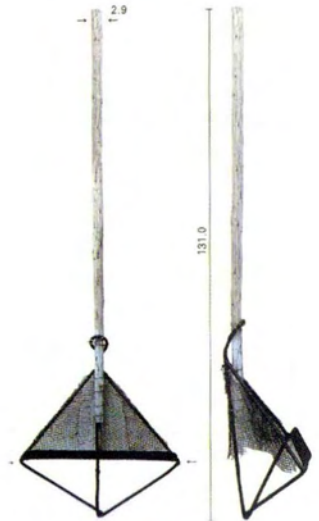
(2) 민물고기 낚시 어구

김건수씨(남·1921년 생)는 스무 살 때부터 낚시를 배웠으며 당시 일대에 낚시꾼이 별로 없었다고 한다. 이들은 “북한강으로는 양수리에서 청평까지, 남한강 상류로는 도담삼봉까지, 하류로는 뚝섬까지 가서 채질을 했으니가 가지 않는 곳이 없었고, 하루에 쏘가리를 10여 근도 잡았다”고 하였다. 당시는 남의 마을이나 남의 군으로 낚시를 간다고 해서 누가 뭐라고 그러는 사람은 없었다고 한다.

어법은 견지낚시와 주낙이 대부분을 이룬다. 어구에 대한 설명은 남한강 일대 주변 지역에서 조사된 어구들에게도 해당된다.

① 쓰레

김건수씨가 쓰던 것이다. 달리 '씨레'라고도 한다. 얼음이 얼린 강에서 고기를 낚거나 그물을 드리우려고 빙판을 뚫는 끝이다. 자루에 쇠붙이 날을 끼워 만들었다. 얼음을 뚫는 동안에 그 속으로 쉬 들어가지 않게 자루의 끝을 뚱뚱하게 만들었다.(2,350g)



뜰체②

② 삼봉

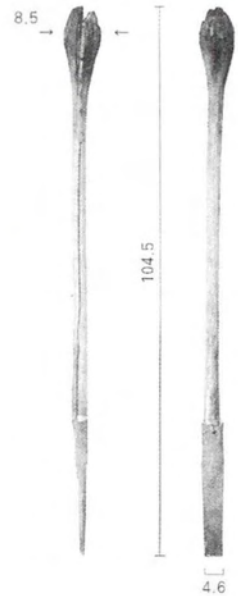
하남시 배알미동에서 조사한 것이다. 얼레에 줄이 감겨 있고, 그 끝에 30g의 봉돌에 세 개의 갈고리가 고정되어 있는 낚시가 묶여 있다. 그리고 줄에 끼우는 부표가 있다. 『임원경제지(林園經濟志)』에서도 이런 낚시를 두고 일근삼구(一根三鉤)의 삼봉(三鋒)이라고 하고 있다. 얼레의 몸·살·쇳으로 이루어졌다. 몸을 마룻대라고 하는데, 왕대나무 세 조각을 붙여 만든다. 밑에 황경피나무 껍질을 대고 실로 묶어 손잡이를 삼았다. 그 위에 왕대나무의 대오리 16개를 줄줄이 박았는데, 이를 '살' 이라고 한다. 살을 고정시키려고 그 양쪽에 이대를 끼우고 고정시켰다. 이를 '쇳대' 라고 한다. 그 구멍에 파리 머리 하나씩을 넣고 끼우는데, 그것이 접착제 구실을 한다. 이것에 100m의 줄이 감겨 있고, 그 끝에 삼봉 낚시가 묶여 있는데, 주로 거울에 잉어를 낚아챈다. 커다란 뱀장어·쏘가리가 걸리면 낚시가 망가지는 수도 더러 있다.

③ 거낙

배알미동에서 조사한 것이다. 가지가 달린 자루에 미늘이 갈고리를 붙여 만들었다. 얼음 낚시 때 물고기가 물린 낚시줄을 당기다보면, 그것이 얼음장을 파고들어 얼어붙을 수가 있다. 이때 가지를 낚시줄에 걸어 밀며 떼어내고, 갈고리로 낚시에 물리거나 걸린 물고기를 걸어 얼음장 위로 끌어올린다.

④ 외봉

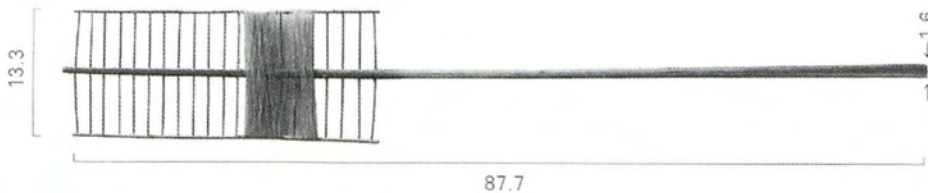
김건수씨가 쓰던 것이다. 얼레에 줄이 감겼고, 그 줄의 끝에 인조미끼가 달린 낚시가 묶여 있다. 낚시에서부터 60cm 위쪽에 봉돌이 매달려 있어야 하는데, 그게 없다. 가을에 배를 타고 어장을 찾아다니면서 이것으로 쏘가리를 많이 낚았다. 어장은 강물 속에 바위가 있는 곳이다. 1968년 전후부터 인조미끼가 등장하기 전에는 미꾸라지를 미끼로 썼다. 삼봉(三鋒)이 세 개의 낚시로 이루어졌다면, 이것은 하나의 낚시만 매달려 있기에 '외봉' 이라고 한다.



쓰레



삼봉



외봉

⑤ 사슬낚

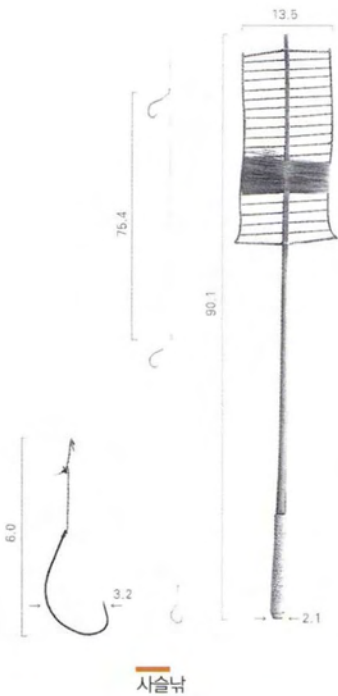
김건수씨가 쓰던 것이다. 얼레에 줄이 감겼고, 그 줄의 끝에 세 개의 낚시가 사슬처럼 줄 줄이 매달렸다. 그래서 '사슬낚' 이라고 한다. 낚시에서부터 50cm 위쪽에 붕돌이 매달려 있어야 하는데 그게 없다. 가을에 '매생이' 라는 자그마한 배를 타고, 강줄기를 오르내리거나 가로질러 다니며 미끼도 끼우지 않은 채 고기를 낚아채며 걸러 잡는다. 그래서 달리 '챙질 낚시' 라고도 이른다. 붕어·모래무지·눈치 등이 비교적 많이 잡혔다.

⑥ 뜰체

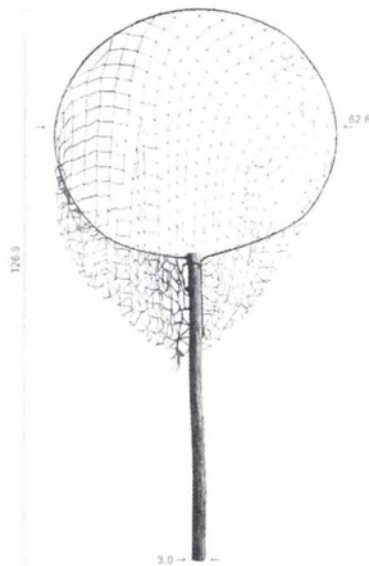
김건수씨가 쓰던 것이다. '사슬낚' 으로 고기를 낚아채는 대로 떠 담아 올리는 그물주머니이니, 그것의 보조용구라고 할 것이다. 그물코 2.2cm의 그물을 철사 고리에 걸고, 그것을 자작나무 자루에 붙여 만들었다.

⑦ 돌무

김건수씨가 쓰던 것이다. 철판으로 기둥을 세우고, 그것에 녹인 납을 부어만들었다. 그 위쪽에는 줄을 묶은 불박이 고리가, 그리고 그 아래에는 여닫이 고리가 달렸다. 배를 타고 다니며 이루어지는 '외봉' · '사슬낚' 중에 낚시가 강바닥의 바위나 나무 등걸에 걸리는 수가 많다. 여닫이 고리를 풀어 낚싯줄을 걸고 나서 고리를 채운다. 이것을 물 속으로 드리워 낚싯줄 따라 쪽 내려가면 걸린 낚시는 무게로 탄력을 받고 쉬 빠진다.(690g)



사슬낚



뜰체 - 사슬낚 보조기구



돌무

⑧ 갯목전지

금사면 이포리에서 조사된 것이다. 달걀 정도의 갯목 덩어리에 낚시를 묻고 강 깊숙이 던져 놓았다가 고기를 낚아내는 낚시다. 아카시아나무와 대나무로 만든 얼레에 줄을 감고, 그 끝에 다섯 개의 1호 낚시가 매달렸다. 그 위에 자그마한 나뭇조각이 붙어 있는데, 그것을 기둥 삼아 갯목을 뭉친다. 낚시의 끝 날을 바깥으로 돌려놓고 갯목에 묻는다. 충분히 줄을 풀어놓고, 갯목 덩어리를 던짐대에 얹어놓고 힘차게 강 깊숙이 내던진다. 던짐대를 '날채' 라고 한다. 물고기는 갯목 덩어리를 쪼아먹다가 낚시를 삼키게 되는 것이다. 이렇게 하여 4-5개를 던져 구멍이 난 판자에 꽂아두면서 고기를 낚는다. 판자를 '발판' 이라고 한다.

⑨ 주낙

김진수씨가 쓰던 것이다.

직경 2mm, 길이 300m 실로 이루어진 몸줄에 319cm 간격으로 직경 1mm, 47.5cm의 아릿줄이 묶여 있고, 그 끝에 1호 낚시가 매달렸다. 낚시는 모두 106개다. 몸줄을 '등줄', 아릿줄을 '목줄' 이라고 한다. 몸줄 3.2m 간격으로 달걀 크기의 돌맹이와 등줄 양쪽에 부표와 닳을 매달린다. 돌맹이를 봉돌, 부표를 '등이' 라고 한다. 등이는 참나무껍질, 닳은 돌맹이로 만든다.

주낙은 봄과 가을로 이루어졌는데, 저녁에 드리웠다가 아침에 걷었다. 대상 어류에 따라 시기와 미끼가 조금씩 달랐다. 봄부터 장마 때까지는 주로 뱀장어를 대상으로 했는데, 미꾸라지를 미끼로 삼았다. 남한강과 북한강이 마주치는 지금의 팔당댐 주변에서는 장마 때에 주낙으로 자라를 많이 잡았다. 남한강과 북한강에 있던 자라들이 산란을 하려고 이리로 몰려들었다. 고등어를 잘게 썰어 미끼로 삼았는데, 강변을 따라가며 주낙을 드리웠다. 자그마한 자라는 덩석 미끼를 물지만, 큰놈은 지혜로워 발로 미끼를 요리조리 밟다가 낚시가 발에 걸려 잡히는 수가 많았다. 자라는 장마 때 강변 모래톱에 구멍을 파고, 그 속에 30~40개의 알을 묻었다.

장마 뒤에는 잉어·꺼지·메기·모래무지·뱀장어 등이 잡혔는데, 지렁이를 미끼로 삼았다. 가을에는 쏘가리가 비교적 많이 잡혔는데, 물벌레를 미끼로 삼았다.

주낙





(3) 잡어(雜魚) 그물

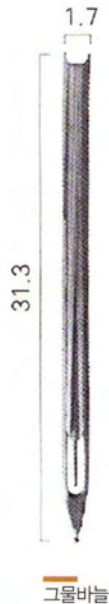
김건수씨가 쓰던 것이다. 속 그물코 10cm, 겉 그물코 36cm의 삼중망(三重網)이다. 옷벼릿줄에는 참나무껍질로 만든 부표(浮漂)가 72개 붙어 있고, 알벼릿줄에는 납으로 만든 봉돌이 229개 붙어 있다. 부표를 '등이', 봉돌을 '그물푯' 이라고 한다.

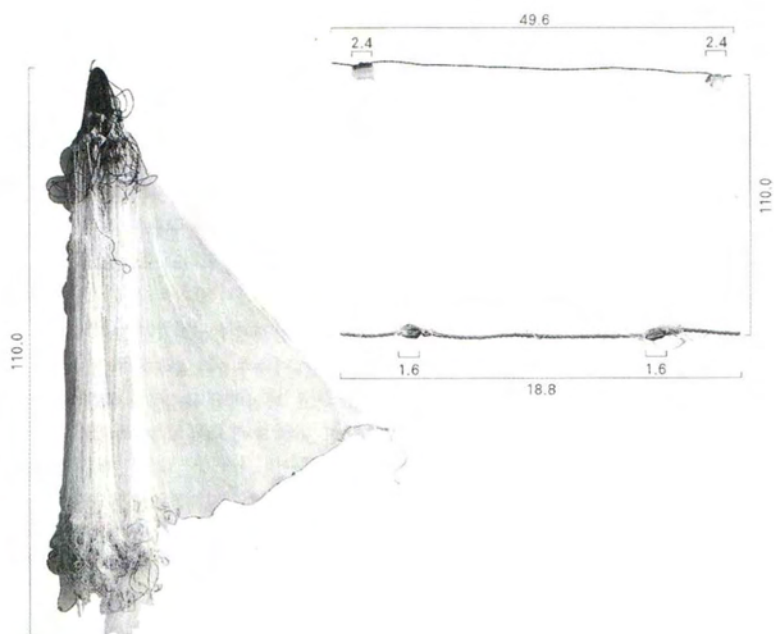
① 그물바늘

김건수씨가 쓰던 것이다. 그물을 뜨는 바늘이다. 왕대나무로 만들었다. 바늘 꼭대기에 실을 걸러 빼는 머리를 '바늘대加里' 라고 한다.

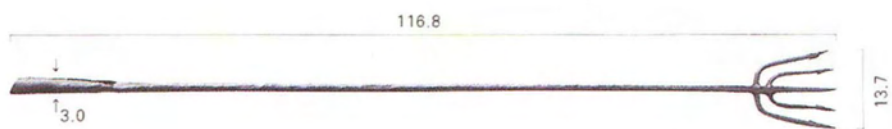
② 못

김건수씨가 쓰던 것이다. 달리, '무시' 라고도 한다. 다섯 가닥의 작살 날이다. 꼭대기에 기다란 박달나무의 자루를 박을 수 있게 구멍이 나 있지만, 그것이 빠져 버렸다. 이것으로 물고기를 쏘아 잡는 일을 두고 '못질' 이라고 했는데, 음력 10~11월중에 밤에 이루어지는 수가 많았다. 두 사람이 밤에 횃불을 밝히고 배를 타고 다니며, 비교적 쏘가리를 많이 쏘아 잡았다.(730g)





잡어그물



못

(4) 참게와 그 어법(漁法)

참게 잡기는 여러 가지 어법이 복합적으로 이루어졌다. 참게는 강은 물론 섬의 개울에도 있었다. 정약전(丁若銓)은 『자산어보(茲山魚譜)』에서 참게를 '진궤(眞跪)'라고 하면서, 섬(흑산도)의 계곡에도 있다고 지적한 바 있다.

지역에 따라 그 산란기가 조금씩 다르지만, 알을 품은 참게는 가을에 약 한달 간 상류에서 기수역으로 대이동이 이루어진다. 낮에는 적당한 곳에서 쉬고 밤에 이동한다. 그곳에서 산란하고 겨울을 난 참게는 이듬해 봄에 상류로 거슬러 오른다.

팔당댐이 있는 한강 유역에서 참게의 하행은 음력 6월 그믐에서부터 7월 초순 사이에, 그리고 상행은 음력 2~3월에 이루어진다. 올라가는 새끼 참게를 두고 '방거의'라고 한다.

가을에 알을 품고 하행하는 참게를 어로대상으로 삼는데, 하천의 유역에 따라 다양하게 이루어졌다.

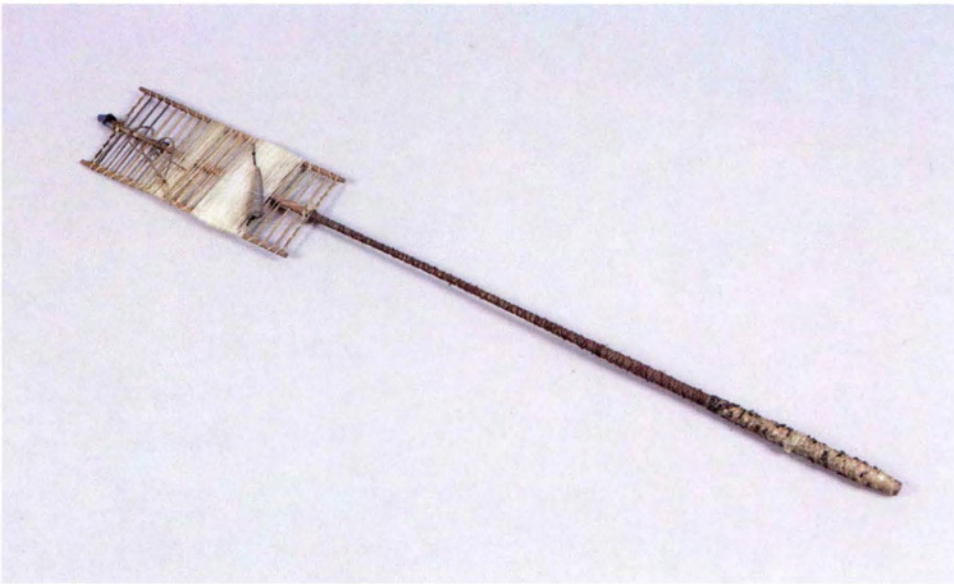
여주 일대에서는 주낙으로 이루어졌다. 100m의 몸줄에 12cm의 간격으로 4cm의 아릿줄이 묶여 있고, 그 줄 아래 6cm 길이의 수수깁을 매단다. 수수깁은 솔에서 찢는 것이다. 한강 유역에서는 몸줄을 '등줄', 아릿줄을 '목줄'이라고 하고, 띄엄띄엄 돌맹이를 매단다. 이런 어구를 두고 '거의뉘'이라고 한다. 저녁에 드리웠다가 30분 후에 배를 타고 다니며 등줄을 당겨 수수깁에 붙어 있는 참게를 잡아낸다. 이러한 어법은 『임원경제지(林園經濟誌)』에서도 '현축서포해법(懸蜀黍捕蟹法)'이라는 이름으로 소개하고 있다.



얼음집게



얼음톱



견지체



견지늬시



사슬낚시 뜰채



사슬낚시 재현



홀림낚 재현



송어낚시 재현



장어낚시 재현



장어칼

