걸어서 한강을 건너게 한 최초의 현대식 교량 한강대교

이영천 | 작가

근대화 이전, 우리에게 도로란 특히 교량이란 어떤 존재였을까? 조선시대 개인 교통은 걸음이 대부분이고 화물은 말이나 소, 당나귀 등 가축에 의존하는 체제였다. 한성이나 8도 수부(首府) 등 그나마 행정기능이 활발한 도시에서나 우마차를 이용하는 수준이었다. 한계가 명확한 기술력 및 재정 여건으로 도로개설이 활발하지 못했기 때문이다. 이에 더하여 당시 권력자들 대부분이 인식하고 있던, 잘 닦인 길은 유사시 적을 이롭게 한다는 '치도(治道)는 병가지대기(兵家之大忌)'라는 생각이 바탕에 깔려 있었기 때문이기도 하다. 이처럼 넓고 곧은 길의 필요와 존재를 애써 무시해 온 것이다. 이런 상황에서 큰 강이나 하천을 교량으로 건널 생각을 한다는 것은, 거의 몽상에 가까운 일이었다.

우리 옛 교통수단은 육로보다는 배로 강과 하천, 바다를 이용하는 운송이 훨씬 더 활발하고 번성했다. 따라서 큰 강과 바닷가에 큰 도시가 번성하게 된 것은, 어떤 측면에선 무척 자연스러운 현상이었다. 한강도 마찬가지다. 강화에서부터 송파에 이르기까지 곳곳에 하항(河港) 기능을 하던 포구들이 번성한다. 경인선 철도가 생기고 한강철교가 가설되었어도, 서민의 주 교통은 배를 이용하는 것이었다. 이는 접근 가능성 및 활용성이 높은 소형선박이라는 운송 수단과 운송비용, 사회간접자본 공급량 한계에 따른 당연한 귀결이었다.

도둑처럼 찾아든 강압적 근대화로 수탈형 국토 공간구조가 형성되기 시작하면서부터 철도를 시작으로 대량 · 고속의 운송체계가 출현했음은 역사적 실제다. 1900년을 전후해 철도가 생겨나고, 1910년 치욕적 식민지로 전락하면서 육상운송의 중요성이 부각하여 강제되기 시작했으며, 대륙을 침략하려던 일제의 기획에 따라 급속하게 발달하기 시작한다.

1900년경 한강철교 A선을 트러스교로 가설하는 모습. 경인선 전 구간 개통과 함께 한강을 건너는 최초의 근대식 교량으로 탄생하였음.
ⓒ서울역사박물관

반영구적인 다리가 없던 시절 한강을 걸어서 건너려면 '배다리'가 유일했다. 근대화가 밀물처럼 밀려들던 19세기 말에 이르러서야 비로소 한강을 걸어서 건널 구상을 하게 된다. 1896년 3월 미국인 모스와 조선이 '경인철도특허조관'을 체결하면서 내용에 '한강철교 한쪽 또는 양쪽에 폭 1.2m 인도교를 설치해야 한다'는 삽입한 문구가 시초다. 하지만 경인선 철도부설권을 빼앗다시피 차지한 일본은, 공사비 부족이란 이유를 앞세워 이를 일방적으로 무시해버린다. 결국 걸어서 한강을 건너는 일은 이로부터 17년이 지난 식민지 시대에 이르러서야 이뤄지게 된다.

한강철교를 뜯어낸 재료로 만든 한강인도교

러 · 일전쟁 개전이 빌미가 되어 1905년 경부선 철도가, 이듬해 경의선 철도가 급박하게 개통된다. 1910년 호남선이 계획되어 착공에 들어가고, 이듬해 일제의 대륙진출을 위한 압록강 철교가 가설되며 경원선 일부도 개통되기에 이른다. 이로써 철도수송량이 급증한다. 따라서 한강에 추가로 철도용 다리를 가설해야 할 필요성이 대두된다.

1912년 한강철교 B선이, 1900년에 만들어진 A선과 같은 모양으로 나란히 가설된다. A선은 핀 프릿 트러스(Pin Prat Truss) 공법으로 만들어진 철교였다. 이는 쇠기둥으로 짠 트러스 각 결절 부위를 핀(Pin)이나 힌지(Hinge)로 결구시킨 공법으로, 시간이 지나면 결구한 핀이 느슨해져 시설물 수명을 단축하는 요인이었다. 따라서 이런 단점을 보강하고자 B선은 물론 A선도 거싯 프레이트(Gusset Plate)로 대체해 가설하게 된다. 1913년 5월 A선 트러스 전부를 뜯어낸다. 아울러 교각 일부를 새로 교체하고 구조 보강을 시행한다. A선에서 뜯어낸 트러스 부재가 부산물로 남게 되었다. 일제는 이를 사용할 용처를 모색하기 시작한다.

한반도를 집어삼킨 직후부터 일제는 치도 사업을 시작했다. 이는 조선총독부 내무부가 1911년 4월 '도로규칙'을 제정하면서부터였는데, 규칙은 모든 도로를 4등급(1~4등 도로)으로 구분하여 등급마다 각기 다른 관리주체와 공사 · 시방 규칙을 적용하도록 규정하고 있었다. 규칙 제정과 함께 한반도 전역에 노선망을 계획 · 구상하고 각 도로를 등급별로 구분하였다. 이를 우선순위별로 재배분하여 당장 시행해야 할 제1기(1911~1917년) 사업과, 중 · 장기의 제2기(1918~1938년)로 나누어 구분하였다. 이 규칙은 1938년 '조선도로령'이 제정 · 공포됨으로써 사라지게 되는데, 이후부터 도로를 국도, 지방도, 부(府)도, 읍면도 등으로 구분하기 시작한다.

한강철교 B선이 가설되던 때는 제1기 치도 사업을 시행하는 중이었다. 또한 1914년에는 제1차

완성된 한강철교 A선과 B선의 1913년 이후 모습. 두 개의 한강철교는 경부선 개통 이후 증가하는 철도 교통수요에 부응하는 교량으로 건설되었음.
ⓒ서울역사박물관

1917년 한강철교 A선 트러스 부재를 뜯어내 가설한 옛 인도교 모습. 가운데 4.5m 폭의 차로와 양쪽으로 각각 1.6m 보행자 공간이 뚜렷함.
ⓒ서울역사박물관

세계대전이 발발한다. 전쟁은 전 세계적으로 경기침체와 물가상승을 가져왔다. 특히 강재 가격이 급등한다. 이에 일제는 부득이하게 제1기 치도 사업 중 동래~경주, 전주~논산 구간 도로 사업을 제2기로 순연시킨다. 그렇게 하여 확보한 예산 및 한강철교 A선에서 뜯어낸 강재로 한강에 보차혼용(步車混用) 다리를 구상한 것이다.

1916년 3월 기공식이 열린다. 예산은 66만 원이었다. 하지만 세계대전 영향이 드세 강재와 재료비 가격이 폭등한다. 1차로 8만 원, 2차로 12만 4천 원의 증액이 불가피했다. 그나마 날씨 등 공사 여건이 좋아 비용 일부가 절감된다. 1917년 10월 총공사비 83만 4천 원으로 다리가 만들어진다.

한강 최초의 차량용 다리 겸 1등 도로다. 경성과 삼남 지방을 신작로를 통해 연결하는 시작점이다. 한강을 걷거나 승용차를 타고 건널 수 있게 된 최초의 한강 다리 '옛 인도교'의 탄생이다. 폭은 불과 7.7m(차도 4.5m, 좌우 보행로 각 1.6m)에 불과하다. 한강 한가운데 노들섬(중지도)을 기준으로 노량진으론 440m 길이 '한강교'가, 용산으론 188m 길이 '한강소교'가 생겨난다. 경성전기회사에서 다리에 경관조명을 설치한다. 다리는 어리둥절해진 표정의 경성 시민의 훌륭한 구경거리가 된다. 한편으론 팍팍한 피식민지 노예 같은 삶을 비관한 사람들의 자살 장소로 전락하기도 한다. 한강대교는 이처럼 처음 만들어질 때부터 스스로 삶을 버리려는 사람들의 마지막이 되어줄 숙명이었나 보다.

최초 현대식 다리와 전차선

1930년대 초반 식민지 상황은 매우 열악했다. 일례로 옛 인도교 중 한강소교가 을축(1925)년 대홍수에 유실되었음에도 신축은커녕 수리도 하지 못한 상태에서 임시다리로 버티는 실정이었다. 1931년 만주를 정벌하면서 지나친 군비를 지출한 탓에 식민지 경성의 인프라 개선에 쏟을 여력이 부족했기 때문이다. 그러함에도 불구하고 일제는 대륙진출 장기 구상에 착수한다.

1931년 만주사변으로 동북아 일대를 장악한 일제는 중국을 점령하려는 대륙 침략 준비를 본격화한다. 효율적인 전쟁 실행을 위한 침략 루트 확보 방안으로 부족한 도로를 확충하기 시작한다. 조선총독부 고시 제956호(1938. 12. 01)에 따르면, 중일전쟁 개전 1년 후 현재의 국도 1호선(당시 국도 2호선(경성~신의주), 국도 3호선(목포~경성))이 이미 완성되어 있었음을 알 수 있다.

1936년 10월 완공된 6경 간 현대식 교량으로 지어진 한강인도교. 교각의 재료와 구조 등이 지금의 모습과는 확연히 다름을 확인할 수 있음. ⓒ서울역사박물관

중국과의 전쟁에서 한반도는 중간 기착지는 물론 전쟁 물자 동원에 있어 가장 중요한 배후지다. 그 수부 경성은 핵심 중 핵심이다. 이에 한강을 건너는 현대식 교량의 가설이 아주 시급한 사안으로 대두되었다. 자동차 대수도 늘어난(1917년 114대에서 1931년 4,331대) 상태였으며, 전쟁 물자 수송 등에 따라 교통수요 증가가 더욱 가속화될 것으로 예상되었다. 아울러 '조선시가지계획령(1934)'에 따라 노량진과 영등포 일대로 급격한 도시화가 진행되고 있었다. 이제 폭 4.5m 자동차 교량으로 이 모든 여건을 감당해 낼 수 있는 상황이 아니었다.

1934년 8월 새로운 다리가 착공된다. 새 다리는 옛 인도교에서 상류로 20m 지점에 자리 잡는다. 형식은 강재 타이드 아치(Tied Arch)로 노들섬을 포함한 길이 1,005m, 폭 19.99m다. 215만 8천 원의 공사비를 들여 1936년 10월 완성한다. 노량진에서 노들섬까지는 6경 간의 운치 있는 아치교, 섬에서 용산까지는 편평한 강판형교(Steel Plate Girder)다. 드디어 한강에 현대식 자동차 전용 다리가 생겨난 것이다. 다리 한가운데에 노량진까지 연결하는 복선 전차선을 깔았으며 이때부터 다리를 '한강인도교'라 부르기 시작한다. 옛 인도교는 철거하고, 뜯어낸 트러스 부재는 광진교 가설에 사용한 것으로 추정한다.

한국전쟁 때 끊어진 다리

1950년 6월 25일 한국전쟁이 일어난다. 개전 후 채 3일이 지나기도 전에 한강을 건너던 총 3개의 다리가 모두 폭파된다. 한강철교와 한강인도교, 광진교다. 이는 작전상 실패였음은 물론 당시 무능한 정권의 정통성에도 큰 타격을 입힌 어리석은 짓이었다. 8백여 인명이 죽임을 당하고 50여 대 차량이 순식간에 사라져 버린다. 미처 피난을 떠나지 못한 서울 시민은 북한군 수중에 갇혀버린다. 한국전쟁 발발 시 국군의 총 병력은 9만 6천 명이었다. 한강 다리 폭파로 이 중 4만 4천 명이 실종한 것으로 추정된다. 운반이 어려운 야포 등 중대형 무기도 강북에 버리고 겨우 몸만 빼내 후퇴해야 하는 처지로 내몰렸다.

한국전쟁 중 미군 공병대가 임시로 수리해 사용 중인 1951년 여름의 한강인도교 모습. 곳곳이 파괴된 전쟁의 상흔이 보임. ⓒ서울역사박물관

1957년 한강에 미군 도움으로 가설된 배다리. 한강인도교가 복원되는 1958년 이전까지 사용한 것으로 추정. ⓒ서울역사박물관

폭파를 명령한 육군 공병감 최창식 대령이 1950년 9월 군법회의에서 사형을 선고받고 총살형에 처해진다. 북한군의 남하를 막아낸 게 아니라, 오히려 민간인과 아군에게 엄청난 피해를 떠안긴 완전히 실패한 군사작전이었다. 이리저리 엄청난 손실을 감수해야만 했다. 그나마 한강철교는 불완전하게 끊긴다. 미군의 끈질긴 공습에도 불구하고, 북한군은 이 철교를 임시 복구하여 남쪽으로 진격한다. 그해 9월 서울을 되찾고 임시다리를 가설해 사용한다. 1·4후퇴 때엔 이를 다시 파괴하고 후퇴한다. 그러기를 여러 차례. 휴전 후에도 한강을 건너는 일은 임시가설물에 의존하는 처지였다. 인도교에 널빤지로 얼기설기 만든 보행도(1953.12), 1954년 미 8군이 설치한 부교(浮橋) 등이었다.

휴전 후 몇 년은 식량마저 원조에 의존해야 하는 궁핍한 형편이었다. 절대적 물자 부족에 시달리던 상황이었기에, 도로나 교량 가설 등 인프라 개선은 꿈도 꾸지 못할 형편이었다. 1957년 봄에 이르러

1979년 한강인도교 모습. 노들섬을 중심으로 남쪽 노량진과는 6경 간 아치교로 북쪽 용산과는 강판형교 모습이 또렷함.
ⓒ서울역사박물관

도시고속도로인 강변북로가 생기기 이전 한강인도교 북단에 생겨난 1979년의 입체교차로 모습. 지금과는 사뭇 다른 풍경임. ⓒ서울역사박물관

서야 가까스로 한강인도교를 복구할 여건이 조성되기 시작한다. 국제원조처(ICA. International Cooperation Administration)가 1955년 7월에 발주한 강재 등 자재 50만 달러 상당이 1957년 1월부터 반입되기 시작한 데에서 기인한다. 휴전 후 만 4년이 지난 1957년 9월에서야 한강인도교 복구공사가 시작된다. 국제원조처가 제공한 타이드 아치 제작이 1차는 8월, 2차는 12월에 이뤄지고 나면서부터다.

복구공사는 1958년 5월에 마무리된다. 1차 타이드 아치 설치공사 입찰 과정에 흥화공작소는 1천 환의 입찰금액을 써내 사회적으로 논란을 불러일으키기도 한다. 내막은 이렇다. 발주처인 내무부는 조흥토건을, 승인처인 재무부는 흥화공작소를 미리 낙찰자로 정해 놓는다. 이들과 수의계약을 통해 공사를 시행하려다 팽팽한 줄다리기가 이뤄지자 경쟁 입찰로 바뀌게 된다. 예정가격 1억 2백만 환 공사입찰에 현대 · 조흥 · 중앙 · 대동 · 흥화가 참여한다. 이 중 흥화가 불과 1천 환에 입찰하여 물의를 빚은 것이다. 공사는 차(次) 순위 최저가를 제시한 현대건설(주)로 낙찰된다. 11월 2차 설치공사 입찰도 현대건설이 수주한다. 한강 인도교 복원공사를 계기로 현대건설은 건설업계 신인 강자로 부상하는 행운을 얻는다.

1961년 5월 군사쿠데타 과정에선 웃지 못할 일화도 생겨난다. 쿠데타군에 가담하여 김포에서 서울로 향하던 해병대가 반 쿠데타 측인 헌병대와 한강인도교에서 교전을 벌인 것이다. 이 과정에서 쿠데타군 수장이던 박정희가 맨몸으로 총탄과 맞섰다는 우스꽝스러운 영웅담이다. 한강과 주변을 망가뜨리기 시작한 한강 개발 및 강변도로 설치가 1968년 시작되고 나서, 한강인도교 남 · 북단에 입체교차로가 새로 들어서기도 한다.

쌍둥이 다리로 재탄생

1980년 서울은 인구 836만의 거대도시로 변모한다. 1960년대 말부터 시행된 도로교통 위주 정책으로 도시 곳곳에서 만성적 교통체증이 빚어진다. 철도와 지하철, 주 간선과 도시고속도로가 거미줄처럼 엮인다. 서울의 전통 관문은 한강인도교였다. 정조대왕이 화성 행행(行幸) 길에 오르며 배다리로 건너던 곳이다. 이러한 서울의 관문이 경부고속도로 개통으로 그 지위를 제3한강교(현 한남대교)에 넘겨주어야만 했다. 상대적으로 초라해지긴 했지만, 옛 서울의 관문에도 교통체증이 극심해진다. 이에 노량진과 그 배후지 상도동, 나아가 안양 및 수원을 용산과 효율적으로 이을 방안을 구상한다.

한강대교가 쌍둥이 아치 교량으로 가설된 이후 한강철교와 여의도 등이 보이는 서울의 야경. 1984년의 모습. ⓒ서울역사박물관

1979년 1월 쌍둥이 한강인도교 공사가 시작된다. 동시에 '마냥 고개'라는 만안현(萬安峴) 밑을 지나는 4차선 상도터널도 함께다. 다리는 노량진에서 노들섬까지는 6경간 타이드 아치로, 노들섬에서 용산은 강판형교로 잇는다. 1981년 12월에 쌍둥이 다리가 만들어져 지금까지 몇 차례 보강과 보수과정을 거쳤다. 1984년 기존 '한강인도교(또는 제1한강교)'라 부르던 이름을 이때부터 '한강대교'로 바꿔 불렀다. 그로부터 이 다리는 삶의 막바지에서 스스로 버리려는 사람들로 골머리를 앓는다. 아치 틀(Rib) 위에 오르지 못하도록 고안된 여러 장치가 생겨난다. 당시 우리 사회는 어쩌면 일제 강점기 때와 닮아 있었는지 모른다. 자기 목숨을 버리려는 사람은 모두 구구한 사연이 있겠으나, 그게 어디 개인의 한계로 치부할 문제이겠는가.

이 다리가 생겨난 지 어언 1백여 년이 훌쩍 지나갔다. 이 다리는 우리의 비참하고 치열하며 각박한 삶을 오롯하게 지켜봐 주었다. 얼마지 않아 쌍둥이 아치 한강대교도 그 생명을 다할지 모른다. 시설물과 도시 공간 구조도 살아있는 생명처럼 유기체다. 생성과 성장, 전성기를 거쳐 퇴화했다가 다시 재생의 과정을 거치며, 끊임없이 순환하고 변모한다. 그 변화는 이제 오로지 우리 세대의 몫이 되었다. 이젠 부디 알차고 새로운 길이어야 한다. 오욕과 수탈, 비겁과 반칙이 아닌 전혀 다른 길이어야 한다. 그 길은 후세들에게 오롯하게 이어지는 새로워질 합리와 공정(公正), 공존과 번영을 담보하는 탄탄대로여야 한다. 최초로 한강을 걸어서 건널 수 있게 만든 이 다리는 말한다. 이제 오직 그 길뿐이라고.

노들섬에서 노량진으로 향하는 현재의 한강대교 모습. ⓒ이영천