



# 문화예술 속 교량의 미학

문학 (시 · 수필 · 소설) /  
미술 (회화 · 조소 · 공예 · 영상) /  
공연 (연극 · 영화 · 음악 · 무용 · 축제) /

## 작품 속 교량의 미학적 가치를 찾아서 :

문화예술(文化藝術)은  
문화와 예술을 융합한 복합어이다.  
문화라고만 하기에는 범위가 너무 넓고,  
예술이라고 하기에는 너무 좁기에  
문화와 예술을 융합하여 예술 활동이 있는 문화를  
나타내는 것이다.  
문화예술은 문학, 영상, 공연, 전통, 음악 등  
예술 및 문화 활동 모두를 포함한다.  
[출처 : 위키백과]



저자 문지영은 글 쓰는 작가이자 그림을 그리는 화가로 활동 중이다. 대표 저술서로는 ■『내려놓기』(2022년, 교보eBook 전자책) ■『상상 그 이상, 조선시대 교량의 비밀』(2012년 초판, 2022년 초판3쇄, 2013년 문화체육관광부 우수학술도서 선정) ■『미학적으로 교량보기』(2014년 초판, 2015년 대한민국학술원 우수학술도서 자연과학부문 선정, 2014년 대한토목학회 저술상 수상) ■『자연과 문명의 조화, 토목공학』(2015년 초판 공저, 2018년 개정판 공저, 초판3쇄+2판3쇄, 2016년 대한민국학술원 우수학술도서 자연과학부문 선정) ■『숫자로 보는 대한토목학회 70년(토목 70년(1951-2021), 그리고...)』(2021년 공저, e-book+paper book) ■『내가 사랑한 디노베이터 Design Innovator I loved』(2020년 공저) ■『서울대학교 토목공학의 100년 돌아보기』(2016년 공저) ■『생각을 말해보』(2015년 공저) ■『현대 경관을 보는 열두 가지 시선』(2006년 공저) 등이 있으며 ■『토목, 인생, 무엇이 궁금해?』(2023) ■『다리 구조 교과서』(2017년)는 감수했다. 2024년 1월부터는 대한토목학회 학회지에 〈대한민국 토목유산〉 관련 칼럼을 다달이 총 12편 연재할 계획이다. 2023년 봄 호부터 연재를 시작한 본 〈문화예술 속 교량의 미학〉은 적어도 3년간 총 12편 이상의 원고를 기고할 예정이다. 이들 연재기사는 각각의 단행본으로 출간될 것이다. 유튜브 〈나답게 : 토목과 디자인 그리고 조경의 경계를 넘나드는 삶(2022년)〉(<https://youtu.be/njbSnpKd6g4>) 영상에 보다 자세한 저자 소개를 담았다.



문지영 | 작가  
외고, 예술학학사, 조경학석사, 공학박사  
(sieyoungmoon@gmail.com)

제03편

# 배다리

[2023년 가을호]

물 위를 걷는 상상을 해본 적이 있는가? 혹시 물 위를 걸을 수 있는 사람들을 아는가? 두 눈으로 직접 본 적이 있나?

‘물 위를 걷는 사람’을 떠올릴 때면 나는 예수(그리스도)<sup>1)</sup>와 베드로<sup>2)</sup>가 가장 먼저 생각난다. 조영준 작사·작곡의 〈물 위를 걷는 자〉 노래 가사(그림 1)를 보면, 바다 위 걷기 상황에 대한 담백한 상상이 가능하다. 자세한 내용은 〈성경책〉 마태복음 14장 22-33절과 마가복음 6장 45-52절 기록을 참고하면 된다(아래에 수록). 예수가 갑자기 왜 물(바다) 위를 걸었을까? 그 이유에 대해서는 예수가 제자들에게 믿음을 강화시켜주고자 했다는 해석이 있다(요한복음 6장 14-15절). 그렇다면 베드로는 왜 예수처럼 물 위를 걸어보려고 했을까? 베드로가 직접적인 체험을 통해 본인의 믿음을 재확인해보고자 과감하게 목숨을 걸고 바다 위 걷기를 시도한 것으로 보인다(마태복음 14장 28-29절, 요한복음 18장 10절, 요한복음 21장 7절).

〈마태복음 14장 22-33절〉:

22. 예수께서 즉시 제자들을 재촉하사 자기가 무리를 보내는 동안에 배를 타고 앞서 건너편으로 가게 하시고
23. 무리를 보내신 후에 기도하러 따로 산에 올라가시니라 저물매 거기 혼자 계시더니
24. 배가 이미 육지에서 수 리나 떠나서 바람이 거스르므로 물결로 말미암아 고난을 당하더라
25. 밤 사경에 예수께서 바다 위로 걸어서 제자들에게 오시니
26. 제자들이 그가 바다 위로 걸어오심을 보고 놀라 유령이라 하며 무서워하여 소리 지르거늘
27. 예수께서 즉시 이르시되 안심하라 나니 두려워하지 말라
28. 베드로가 대답하여 이르되 주여 만일 주님이시거든 나를 명하사 물 위로 오라 하소서 하니
29. 오라 하시니 베드로가 배에서 내려 물 위로 걸어서 예수께로 가되
30. 바람을 보고 무서워 빠져 가는지라 소리 질러 이르되 주여 나를 구원하소서 하니
31. 예수께서 즉시 손을 내밀어 그를 붙잡으시며 이르시되 믿음이 작은 자여 왜 의심하였느냐 하시고
32. 배에 함께 오르매 바람이 그치는지라
33. 배에 있는 사람들이 예수께 절하며 이르되 진실로 하나님의 아들이로소이다 하더라

**물 위를 걷는 자**

조영준

주님나를부르 시니 - 두려움 없이 - 배에서나아 가-리라  
주님보고계시 기에 - 의심치 않고 - 바다를걸어 가-리라

주님나를부르 시니 - 주님내게오라 시니 - 기에 -  
주님보고계시 기에 - 주님여기계시

주님여기계시 기에 - 이길 은 - 바다가받섯 이-되고  
저기 흰 - 파도가받섯 이-되고

주님여기계시 기에 - 반석위 물 - 내가 걸어 가-리라

주님여기계시 기에 - 반석위 물 - 내가걸습니 다

〈그림 1〉 ‘물 위를 걷는 자’ 가사와 악보

〈마가복음 6장 45-52절〉:

45. 예수께서 즉시 제자들을 재촉하사 자기가 무리를 보내는 동안에 배 타고 앞서 건너편 뱃사도로 가게 하시고
46. 무리를 작별하신 후에 기도하러 산으로 가시니라
47. 저물매 배는 바다 가운데 있고 예수께서는 홀로 물에 계시다가
48. 바람이 거스르므로 제자들이 험계로 노 젓는 것을 보시고 밤 사경쯤에 바다 위로 걸어서 그들에게 오사 지나가려고 하시매
49. 제자들이 그가 바다 위로 걸어 오심을 보고 유령인가 하여 소리 지르니
50. 그들이 다 예수를 보고 놀람이라 이에 예수께서 곧 그들에게 말씀하여 이르시되 안심하라 내니 두려워하지 말라 하시고
51. 배에 올라 그들에게 가시니 바람이 그치는지라 제자들이 마음에 심히 놀라니
52. 이는 그들이 그 떡 떼시던 일을 깨닫지 못하고 도리어 그 마음이 둔하여졌음이라

1) 예수는 로마 제국의 팔레스티나 지역에서 태어나고 활동했던 이스라엘의 현자이자 예언자이며, 그리스도교(기독교)의 창시자다.  
2) 베드로는 예수 그리스도의 12사도 중 첫 번째 사도이자, 예수 사후 1세대 교회를 지도한 인물이다.



〈그림 2〉 『제자들이 물 위를 걷는 예수를 보다』, 헨리 오사와 타너, 1907년



〈그림 3〉 『물 위를 걷는 예수』, 이반 아이바좁스키, 1888년



〈그림 4〉 겨울왕국 2 애니메이션영화 속 엘사

헨리 오사와 타너(Henry Ossawa Tanner)의 작품 『제자들이 물 위를 걷는 예수를 보다』 속에서는 예수가 푸른 하늘과 푸른 바다 위에 빛과 같은 존재감으로 화면의 좌측 상단부에 서 있다(그림 2). 이반 아이바좁스키(Ivan Aivazovsky)의 『물 위를 걷는 예수』 작품에서는 화면의 중앙 물(바다) 위에서 빛나고 있는 예수와 그를 향해 물(바다) 위를 걷는 베드로가 보인다(그림 3). 이처럼 종교(혹은 신화) 속에서 물 위를 걷는 것은 가능해 보인다. 물과 눈과 얼음을 자유자재로 다루는 능력을 갖고 태어난 겨울왕국(Frozen II)의 주인공 엘사(Elsa)가 보여준 바다 위 뛰기 장면도 잊혀지지 않는다. 길고 흰 머리카락을 다부지게 묶고 거친 파도가 몰아치는 바다를 향해 저돌적으로 뛰어 들어간다(그림 4). 상상 속에서는 늘 물 위를 걷거나 뛰어갈 수 있다.

마블 코믹스의 슈퍼히어로 아이언맨(The Invincible Iron Man)처럼 플라이보드(Flyboard; 보드에 양 발을 고정시키고 수압(水壓)을 이용해 수면(水面) 위로 떠오르는 기구)을 사용해서 물 위를 거닐 수도 있다. 물 위에 둥둥 뜨는 스티로폼과 같은 부유물체(浮游物體)를 신발처럼 신고 이동하기, 물에 뜨는 넓고 평평한 판재(板材) 블록(Block)을 퍼즐처럼 끼워 맞춰 깔고 그 위를 걷기 등 기구(기계) 혹은 물체를 활용하여 보행이 가능한 길을 만들면 현실 세계에서도 물 위를 이동하는 것이 가능해진다. 인위적인 가공 없이 자연 그대로의 능력으로 물 위를 걷거나 뛰는 생명체가 있다.

대표적으로 바실리스크도마뱀(일명 예수 도마뱀)과 소금쟁이가 떠오른다. 소금쟁이는 발 끝에서 나오는 기름과 털을 이용해 부력(浮力)을 크게 증가시켜 몸무게 전체를 지탱하면서 이동한다. 바실리스크도마뱀에게는 발 주변에 공기주머니가 있다. 아쉽게도 인간에게는 발바닥에서 물 위에 뜰 만큼의 기름이 나오지 않고 털은 턱없이 부족하며 심지어는 방수(防水)가 되지도 않는다. 공기주머니도 없다. 과학적인 연구 결과에 따르면, 초속 30미터 즉 시속 110킬로미터 이상에 육박하는 속도로 초당 4회 수면을 박차며 뛸 수 있다면 수면(水面) 위 이동이 가능하다고 한다. 식물은 부레옥잠이 있다. 부풀어 있는 잎사루에 공기가 들어있기 때문에 물 위에 떠서 생활하는데, 자발적인 이동 가능성이 없으므로 자세히 언급하지는 않겠다.

결론적으로 말하면, 현실적으로 인간이 자연 그대로의 상태에서 물 위를 걷는다는 것은 불가능하다. 그렇다면 방법은 하나이다.

● ● 도구 이용하기 ● ●

살아있는 생명체를 이용하여 물 위를 이동한 사례가 있다. 한국의 교량사(橋梁史)에서 배다리의 기원으로도 생각되는 ‘고주몽의 물고기와 자라다리’가 그것이다<sup>3)</sup>. 상상 속 이야기로만 보기에 의심이 되는 부분이 있지만 깊게 다루지는 않겠다. 오늘은 상상 속 이야기가 아닌, 현실 세계에서 물 위를 걸었던 수단이며 구조물이었던 ‘배다리’를 이야기하자. 배다리는 말 그대로 ‘배(舟)’를 이용하여 ‘다리(橋)’를 만든 구조체이다. 같은 혹은 비슷한 명칭으로는 주교(舟橋), 항교(航橋), 부교(浮橋, 부유하는 교량), 판교(板橋), 벌교(筏橋), 뗏목다리 등이 있다<sup>4)</sup>. 영어로는 ‘Floting Bridge, Pontoon(Ponton) Bridge’가 배다리와 같은 혹은 유사한 교량이다. 우리나라의 배다리 축조 기술은 중국으로부터 전해진 것으로 사료되는데, 고대 페르시아, 그리스, 로마 등 전 세계적으로 존재했던 교량형식이긴 하다. 중국은 주 문왕(周 文王, 기원전 1152년~1056년)대에 이미 배다리가 존재했다. 우리나라에서는 백제시대에 배다리를 운용했을 가능성이 엿보이나 가장일 뿐, 백제시대의 배다리로 예측되는 웅진교의 형태, 종류, 가설위치, 크기 등의 정확한 정보는 찾아보기 어렵다. 12~13세기경 고려 말에 고려인들이 사평도에서 배다리를 건설하여 운영했던 사실을 이규보(李奎報)의 『제사평원루(題沙平院樓)』 시(詩)를 통해 알 수 있는데 전문은 아래와 같다.

<제사평원루(題沙平院樓)>

수마행지로조수(瘦馬行遲路阻脩) [여윈 말은 더디 가는데 길은 머니]  
 사안료부차엄류(卸鞍聊復此淹留) [안장 풀고 여기서 묵어가리라]  
 정추만도초험노(征駒滿道初嫌懶) [달리는 말 길에 가득하여 분주함이 싫더니]  
 독학호림시애유(獨鶴唳林始愛幽) [외로운 학이 숲에서 울자 그윽하여 좋았네]  
**만장비교홍료미(萬丈飛橋虹纈尾) [무지개처럼 뻗친 다리는 만 길이나 솟았고]**  
**천소열가익병두(千艘列舸鷓頭) [뗏머리 나란히 하고 천 척 배 늘어 있네]**  
 강산만목음난상(江山滿目吟難狀) [눈에 가득한 강산 풍경 읊어내기 어렵고]  
 연월무심망자수(烟月無心望自愁) [무심한 경치는 볼수록 수심에 젖게 하네]  
 사축인귀하일진(沙逐人歸何日盡) [이 모랫길 거쳐 가는 사람 언제나 그치겠으며]  
 수조해거심시휴(水朝海去甚時休) [바다 향해 흐르는 물 언제나 쉬려나]  
 고인불견증추창(故人不見增惆悵) [옛 친구 만나지 못해 시름만 더하거나]  
 낙일망망막의루(落日茫茫莫倚樓) [석양의 누대 위에 멍하니 서지 말라]

(출처 : 한국학중앙연구원 - 향토문화전자대전)



(그림 5) 고주몽의 물고기와 자라다리 (출처 : skyedaily.com/news)



(사진 1), (사진 2) 고대 로마 폰툰교 (Roman Pontoon Bridge, Column of Marcus Aurelius, Rome, Italy) (출처 : https://commons.wikimedia.org, https://www.pinterest.co.kr)



(사진 3) 중국 간저우 배다리 (출처 : 위키백과)

고려 말 이성계(조선의 초대 국왕 太祖 李成桂)가 요성(遼城)을 공격할 때와 위화도회군(威化島回軍, 1388년)에서의 배다리는 군사적 목적을 위해 쓰였다. 태조실록(太祖實錄) 1권, 총서 49번째 기사에 “[○]十二月, 太祖以親兵一千六百人至義州, 造浮橋, 渡鴨綠江, 士卒三日畢濟. [12월, 태조는 친병(親兵) 1천 6백 명을 거느리고 의주(義州)에 이르러 부교(浮橋, 배다리)를 만들어 압록강을 건너는데, 사졸(士卒)이 3일 만에야 다 건넜다.]”를 통해 당시 배다리가 사용되었음을 알 수 있다. 조선의 10대 국왕 연산군(燕山君, 1476~1506년)은 청계산에서 사냥을 하기 위해 민선(民船) 800척을 동원(징발)하여 한강에 배다리를 가설했는데, 이 때문에 백성의 원성을 샀다고 한다.

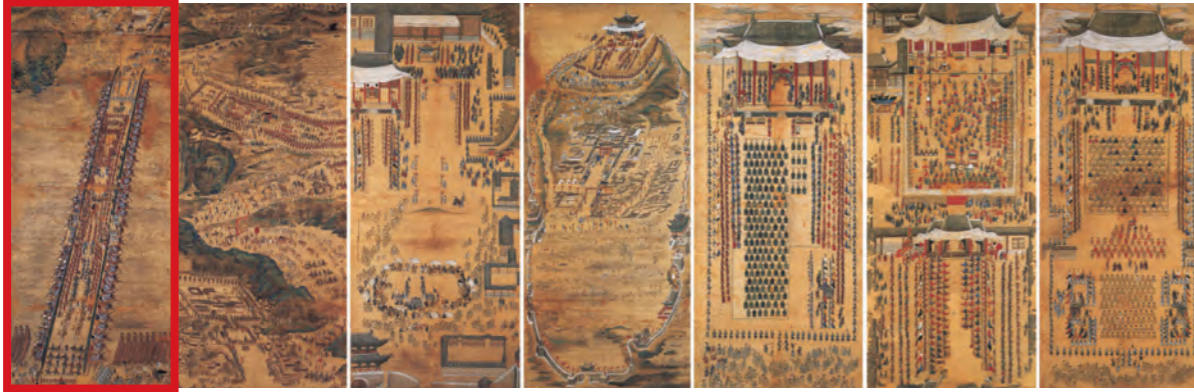
조선의 제22대 국왕 정조(正祖, 1752~1800년)때의 정조실록(正祖實錄) 28권, 1789년(정조13년) 음력 10월 5일 자료에 의하면, “부사직 이헌경(李獻慶)이 <부교행(浮橋行)>이라는 시를 지어 올린다.”라는 기록이 있다. “副司直李獻慶 撰進浮橋行 詩曰 紫陽昔論天下水有三大壑 不稱漢江稱鴨綠 有似編詩漏石鼓 昌黎所惜臣亦惜 漢江之水無與讓 元氣甕深此醕漉 名之曰 漢銀漢似 疑是飛流九天落 濯錦淘珠數百里 西南碧色玻璃玉 大國之紀小水朝 群流會同來奔屬 河伯當之亦瞿瞿 兩溪牛馬難分矚 檀箕以來四千載 開物成務聖神作”이 시(아래)의 일부분을 해석하여 옮기면 다음(우측)과 같다.

○副司直李獻慶撰進(浮橋行) 詩曰:  
 紫陽昔論天下水有三大壑 不稱漢江稱鴨綠 有似編詩漏石鼓 昌黎所惜臣亦惜 漢江之水無與讓 元氣甕深此醕漉 名之曰 漢銀漢似 疑是飛流九天落 濯錦淘珠數百里 西南碧色玻璃玉 大國之紀小水朝 群流會同來奔屬 河伯當之亦瞿瞿 兩溪牛馬難分矚 檀箕以來四千載 開物成務聖神作

【역사서고집】28권 28회 18장 8면 【국문명인집】46회 57면 【분류】당시(法製) / 예술학-문학(文學)

<부교행(浮橋行)> \_ 부분

단군·기자 이후 4천 년에  
 세상의 온갖 만물 성신들이 만들었네  
 산길을 뚫고 물길을 뚫어서  
 큰강에는 나무다리 놓고 작은 강엔 줄다리를 놓았네  
 남쪽의 금강과 북쪽의 용흥강에  
 모두 다 다리 놓아 인객(人客)을 건너게 하였어라  
 유독 한수(漢水(한강))에만 선불리 논의하기 어려워  
 예전부터 다리 없이 배를 타고 왕래했네  
 백학은 아니 오고 청룡도 달아났건만  
 수면엔 무지개처럼 곱은 다리 보이지 않았네  
 13년 되던 해 가을 7월에  
 원침을 장차 만년 터전으로 옮길 때  
 대궐의 밤 시간은 효심으로 길어가고  
 애타는 정성에는 하늘도 감동했네  
 지관을 기다릴 것도 없이 좋은 자리 찾았고  
 산악에 오른 적도 없이 명당자리 얻었도다  
 여룡이 구슬을 뱉으니 햇살이 빛나고  
 하늘 너머에서 날아온 아름다운 봉새 깃이여라  
 찬란한 연화는 구슬과 비단을 따르고  
 명당을 찾아뵈니 금성을 에워쌌네  
 세심하게 공을 들여 책에서 찾아봐도  
 마치 귀신이 몰래 하사한 듯하네  
 성인(聖人(정조)이 성인(사도세자)을 장사하니  
 길상(吉祥)이 뒤엎히는데  
 구슬 같은 언덕은 어찌 그리 고운고  
 흠의를 마련할 때 내탕고를 기울이고  
 갖가지 공역은 샅을 내어 꾸러서  
 털끝만큼도 농군들을 귀찮게 안 하니  
 닭과 개도 저마다 새 고을(수원)로 돌아갔네  
 의강(義江) 행렬은 앞길에 십여 리나 늘어서고  
 임금님 지나는 길 짧은 듯이 평탄하네  
 첫 겨울의 날씨 좋은 병진일에  
 임금 상여 떠나니 은초록 늘어섰네  
 울긋불긋 의강대에 운삼이 뚜렷한데  
 새벽녘에 강물을 무사히 건넜도다  
 신이 외람됨을 잊은 채 긴 시를 지어  
 성사를 노래하여 천년 역년 전하노니  
 후인에게 부교(浮橋)가 있는 곳을 가리켜 알게 하여  
 하수에 입해 우임금의 업적을 떠올리는 것처럼 하노라



〈그림 6〉 『화성능행도 8폭 병풍』, 각 폭의 높이 147cm x 가로폭 62.3cm, 보물 제1430호, 리움박물관 소장

정조는 배다리 가설시 백성의 고통을 줄여주기 위해 1789년(정조13) 12월에 한강의 배다리 건설을 주관하는 '주교사(舟橋司)'를 특별히 설치했다. 그 이전에 이미 묘당(의정부)에 명하여 배다리 건설 전반에 관한 교량공사 지침서인 『묘당찬진주교절목(廟堂撰進舟橋節目)』을 제정했고 정조가 직접 내용 하나하나를 꼼꼼하게 검토한 것으로 알고 있다. 이후에 보완서로 『묘당찬진주교절목변론(廟堂撰進舟橋節目辨論)』까지 만들어 내용을 더욱 탄탄하게 보완해 놓았다. 1790년(정조 14년)에는 정조가 친히 15개 조항으로 구성된 『주교지남(舟橋指南)』을 만들어 유사(有司)들에게 하사했다. 정조실록(正祖實錄) 7월 1일 기사에 따르면 정조가 직접 주교지남을 만든 이유를 자세히 밝히고 있다. “배다리 제도는 〈시경(詩經)〉<sup>5)</sup>에도 실려 있고, 〈사책(史冊)〉에도 나타나 있어 시작된 지 오래됐다. 우리나라는 궁하고 외져서 아직 시행하지 못하고 있다 ...”를 언급하면서 정조는 배다리 역사(役事)를 통한 국가발전의 큰 그림(Big Picture)을 그렸는데, 본 토목건설사업을 통해 정치적인 힘을 강화시켰을 뿐만 아니라 본인의 효심을 드러냈고 백성의 삶을 두루 살폈으며 문화적인 발전까지 꾀한 다각적(多角的)이면서도 깊은 전략적(戰略的) 사고(思考)가 읽혀 흥미로웠다. 주교지남의 내용을 기초로 1793년(정조 17년)에는 36개 조

항으로 늘린 『주교사진주교절목(舟橋司進舟橋節目)』을 개정·공표하여 기초조사, 설계, 시공, 감리 등 공사 전반에 걸친 검토항목을 요목조목 심화 및 발전시켜 놓았다. 심지어는 치수에 대한 정보까지 소상히 적어 놓았다. 이후 주교사진주교절목 내용은 더 추가되어 총 44개 조항으로 마무리 되었다.

1795년 윤2월 사도세자의 회갑을 기념하기 위해 부친과 동갑이었던 모친 혜경궁 홍씨를 모시고(모친의 회갑이기도 하다) 정조는 화성(수원)과 현릉원(사도세자의 무덤)을 음력 2월 9일부터 16일까지 8일 동안 다녀왔다. 본 행차를 위한 배다리 설계 아이디어는 당시대의 폴리매스(Polymath ; 천재) 정약용(丁若鏞)이 구조도를 고안했을 것으로 보이나 역사서에서 정확한 명기(明記)는 찾아보기 어렵다. 정치적인 이유(정약용이 천주교에 관심을 가져서?)에서 정약용의 명칭 언급이 누락되었을 가능성도 열어놓고 있기는 하다. ‘엔지니어 정약용’ 책을 쓴 저자 김평원 교수는 묘당(의정부)에서 정조에게 제출한 『묘당찬진주교절목변론(廟堂撰進舟橋節目辨論)』 초안이 정약용에 의해 작성된 것이라고 주장한다. 또한 정약용의 『자찬묘지명(自撰墓誌銘)』<sup>6)</sup>에 한강 배다리 역사에 관한 구체적이 기술이 남아있다는 점도 참고할 만하다. 당시 화성축조 등 과학적·공학지식이 풍부했던



〈그림 7〉 제8폭 『노량주교도섭도(露梁舟橋渡涉圖)』, 1795년경, 김홍도(金弘道) 외, 비단에 채색, 163.7x53.2cm, 호암미술관 소장

정약용이 배다리 구상에 깊게 관여했을 가능성은 여러모로 봐도 매우 높다. 실제적인 배다리 가설(시공)은 주교당상(舟橋堂上) 서용보(徐龍輔)가 『주교사진주교절목』 내용을 바탕으로 2월 13일에 시작하여 2월 24일까지 단 12일 만에 성공적으로 완료한 적이 있다는 기록이 남아 있다.

당대 김홍도를 비롯한 일류 화가는 창덕궁에서 한강을 건너 수원 화성까지 가는 정조화성능행(正祖華城陵幸) 어가행렬(御駕行列)을 그림으로 남겼다. 『정조대왕 화성능행 반차도(正祖大王 華城陵幸 班次圖)』는 왕조의 위엄과 질서를 장엄하게 표현하면서도 낙천적이고 자유분방한 인물묘사가 돋보인다. 『정조대왕능행도(正祖大王陵幸圖)』 8폭 병풍(그림 6) 가운데 마지막 폭인 『노량주교도섭도(露梁舟橋渡涉圖)』 (=한강주교환어도(漢江舟橋還御圖)) 〈그림 7〉는 화성행의 마지막 날 16일 당시 서울 남쪽 한강 노량진(鷺梁津)을 지나 창덕궁(昌德宮)으로 올라가는 어가행렬 모습을 담았다.

정조는 행차를 다녀와서 그 과정을 세세하게 기록하도록 지시했는데, 1779명의 인원이 779필의 말과 동행했다는 내용을 포함하여 〈원행음묘정리의궤(園幸乙卯整理儀軌)〉를 남겼다(그림 8, 그림 9).

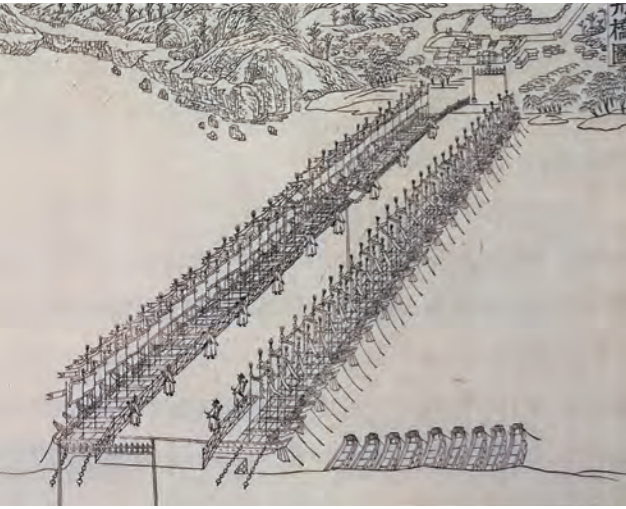
정조의 배다리는 한반도 교량사 최초로 외관 조형미(디자인)에 각별히 많은 신경을 썼는데, ‘조선왕조실록’과 ‘이현경의 부교행 시(詩)’에서도 확인할 수 있다.

배다리는 교배선(橋排船) 36척, 좌우호위선(左右護衛船) 12척, 난간(欄杆) 240짝으로 구성되었다. 배 36척은 서로 머리를 엇갈라 배치하여 줄줄이 엮어 만들었는데, 큰 배는 중앙에 작은 배는 양 변(邊)으로 놓아서 가운데가 높고 양 끝단은 낮은 모양을 이루도록, 전체적으로 보면 ‘무지개 형상’이 되도록 만들었다. 그렇다고 중앙부가 상당히 높고 양 끝단은 내려간 반원형의 무지개형상을 상상하면 곤란하다. 중

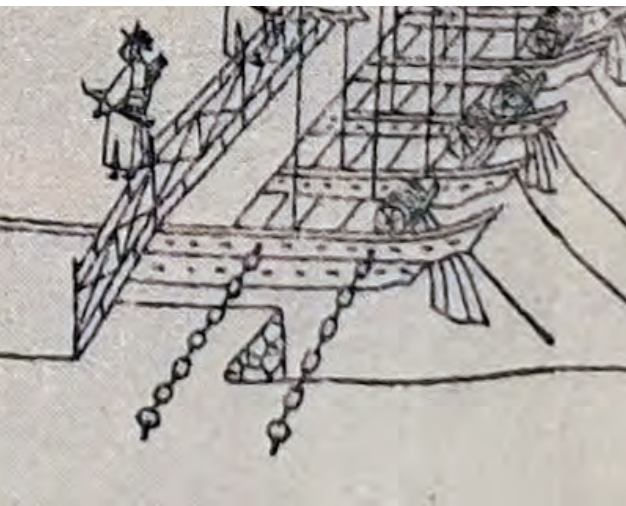
5) 시경은 5경의 하나로, 고대 중국의 시가를 모아 엮은 유교경전이다.

6) 자찬묘지명은 1822년 회갑을 넘은 정약용이 자신이 죽기 전에 직접 본인의 삶을 기록한 묘지명이다.

7) 어가행렬은 임금이 행사나 목적을 위해 궁궐을 떠나 다른 곳으로 이동할 때, 함께 따르게 되는 신하 및 관료들과 이동 시 안전을 위한 호위부대 등이 이동하는 ‘격식을 갖춘 행렬의 이동’이다.



〈그림 8〉『화성행차주교도』, 원행음요정리의례(園幸乙卯整理儀軌), 국립고궁박물관 소장



〈그림 9〉『화성행차주교도』 부분확대

양부가(살짝) 올라가고 양 끝단이 내려간 형태라는 것을 비유적으로 표현한 어구로 해석하면 된다. 배다리의 전체 길이는 약 355m, 폭은 7.48m 정도로 예측된다. 교면 위에 홍살문(Gate with Red Arrows) 세 개를 설치했는데, 가운데 홍살문에는 물과 중앙을 상징하는 흑색과 황색의 깃발을 달았다. 교배선에도 방색과 대오에 따라 색깔과 글씨를 달린 군기(깃발)를 세우고, 바람의 방향을 점칠 수 있는 상풍기를 한 개씩 꽂았다. 주교 좌우에는 주교를 보호하는 위호선(衛護船) 12척을 연결시켰다. 화면(그림 8) 상단 우측에 흰 장막이 둘러진 용양봉저정(龍驤鳳翥亭)이 보인다. 정조 일행은 이곳에서 잠시 쉬어갔다고 한다. 노량주교도섭도(露梁舟橋渡涉圖, 그림 7)에는 주교의 가운데 홍살문 아래를 혜경궁의 가교가 통과 중이고 어마를 탄 정조가 호위군병에게 몇 겹으로 싸인 채 그 뒤를 따르고 있다. 건너편 용양봉저정 행궁 앞에는 정조의 누이동생인 청연군주와 청선군주의 가마가 그려졌다. 배다리는 원근법(遠近法)에 의해 멀어질수록 좁게 표현되었고, 인물의 간격도 촘촘하게 그려졌다. 전체적으로는 조감도(鳥瞰圖; 위에서 내려본 시점)로 그려졌다<sup>8)</sup>. 그림을 자세히 보면 배다리 형태뿐만 아니라 당 시대의 격식과 복장, 악대구성 등 문화·생활정보도 알 수 있다. 조금은 다른 관점에서 보면, 정조가 창조적이면서도 창의적인 대규모 고품격 이동식 거리공연을 기획한 것으로도 볼 수 있다. 기록에 따르면 배다리 행차 시 교량 자체의 아름다운 외관뿐 아니라 주변환경과의 조화, 행렬의 위엄·장엄·웅장함, 음악과 춤 공연까지 함께하여 장관(壯觀)을 이루었다고 조선왕조실록(朝鮮王朝實錄 중종 27권, 12년(1517 정축) 1월 19일(을미) 3번째 기사)에 적혀 있다<sup>9)</sup>.

배다리가 육지와 연결되는 부분은 조수간만차 극복과 교량의 위치 이탈 방지를 위해 쇠사슬 줄로 양 끝단을 연결시킨 것을 글과 그림을 통해 알 수 있다. 개별 선박은 닻을 내려 자리를 잡았다(그림 8, 그림 9). 배들을 제자리에 위치시키고 나면 다음으로는 교면(橋面) 평탄화(平坦化) 작업에 들어갔다. 길이 약 13m짜리 종형(縱桁) 종량(長松) 5줄을 약 187m 간격으로 이웃배에 걸쳐 모든 배를 연결한 후 바닥판(松板)을 덮고 모래를 고루 펴서 수평을 맞춘 후 그

8) 조선시대공중기록화연구중  
9) 문지영(2022 초판 3쇄, 2012 초판), 『상상 그 이상, 조선시대 교량의 비밀』, 서울: 도서출판 씨아이알, p.165

## 영차 영차, 배다리를 만들자!



그 다음에는 배를 한 줄로 세웠어요. 배의 높이가 똑같지 않아 들쭉날쭉할 수 있으니 가장 큰 배를 강 가운데 세우고 양옆에 그다음 큰 배, 그 옆에 조금 더 작은 배를 세웠어요. 옆에서 보면 야트막한 언덕 모양이었을 거예요.

키에 맞게 줄을 세우고 나면 배 한 척은 강의 상류를, 그 옆의 배는 강의 하류를 보게 차례차례 돌려 세워 놓았어요. 그래야 배들이 더 안전하게 서 있을 수 있었지요. 그런 다음 배들을 튼튼하게 연결했어요.

배들이 나란히 줄을 서면 그 위에 커다란 송판을 올리고 배와 배 사이에 고정시켰어요. 그 위에 다시 널을 깔아 배 위에 길을 만들었어요.

널 위에는 모래와 흙을 펴고, 그 위에 잔디를 깔았어요. 다리를 건널 때 마치 땅 위를 걷는 것과 같이 편안하도록 만들었어요.

마지막으로 좌우에 난간을 세우고 배다리의 맨 앞과 뒤, 그리고 한가운데에 세 개의 홍살문을 만들어 세웠어요. 그렇게 하면 튼튼하고 아름다운 배다리가 완성되는 거예요.

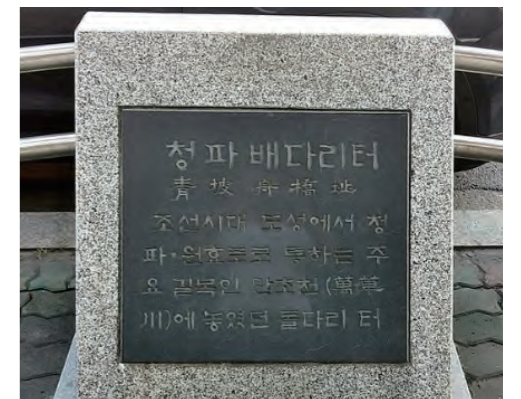
〈그림 10〉 배다리가설 순서 (출처 : 배다리는 효자다리)

위에 사초(잔디)를 깔았다. 다리 양쪽 선창에는 부판(浮板)을 설치하여 물이 다소 올라가거나 내려가도 배다리 전체에 영향을 주지 않게끔 창교(艙橋)를 설치했다. 어린이도서 '배다리는 효자다리' 부록에 배다리가설 순서를 그려넣고 간단한 설명을 덧붙인 부분이 있어 수록한다<sup>10)</sup>(그림 10).

배다리 역사는 큰 규모로 많은 인력이 동원되는 작업으로 가설 후 약 2개월간 이용 후 해체하는 임시구조물이었지만 가설 준비에서부터 완료에 이르기까지 품이 많이 들어간 건설이었기에 각종 포상제도로 운영하면서까지 내실을 다졌다. 해마다 적어도 두 차례씩 주기적으로 반복되는 가설을 위해 특별히 노량진 부근에 창고도 마련하여 부재를 재활용했다는 기록도 보인다. 기록에 따르면 정조는 13회 가량 배다리로 한강을 건넜으며, 특히 수원 화성을 완성한 뒤에는 행차가 더 잦았다고 한다.

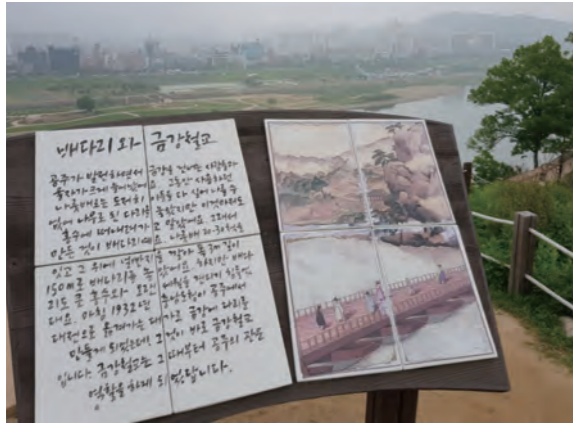
조선시대 도성에서 청파·원효로(路)로 통하는 주요 길목인 만초천(萬草川)에 놓였던, 지금은 복개되어 알 수 없는, 돌다리터에는 1997년도에 설치한 표석이 하나 있다. 〈청파 배다리터〉(사진4). 처음에 이 곳에는 주교(舟橋)를 놓았던 것으로 보인다. 선교(船橋) 또는 배다리로 불렸다고 전하는데, 이후에는 돌다리(石橋)로 교체되었단다. 본 표석은 위치가 부적절하다는 평가를 듣고 있다.

10) 임정진, 이우창(2009), 『배다리는 효자다리』, 서울: 웅진주니어, 부록편



〈사진 4〉 청파 배다리터(출처 : <https://yacho2040.tistory.com>)

현 금강철교가 건설되기 전까지 그 위치에 배다리를 가설하여 사용했다는 기록이 있다(사진5).



〈사진 5〉 배다리와 공주 금강철교 (출처 : <https://blog.naver.com>)

6.25 전쟁 후 1959년 12월 중순, 정부는 서울시민들을 위해 한강에 ‘한남부교’, ‘한강부교’ 및 ‘마포부교’를 설치하여 운영했다(사진6, 사진7). 과거 정조시대의 화려했던 배다리와는 다른 외관이지만 물 위에 떠 있는 교량을 만든 원리는 비슷했다. 과거 서양교량사(史)에서는 군용(군사적인 목적)으로 배다리를 종종 사용했는데, 이등 후 바로 철거가 가능하다는 특징을 이용한 것이라고 생각한다.

망망대해(茫茫大海). 인생의 넓고 깊은 무게 위에 습자지 처럼 얇고 가냘프게 떠 있는 인생길은 배다리길을 닮았다. 물 위에 떠 있어 고정되지 못하는 흔들리는 길. 그래도 바다 위 그 어디론가 나아가고픈 욕망으로 인간은 배다리를 만든다. 떠 있는 길이기에 돌다리처럼 안정적이고 튼튼하지 않다. 굵고 튼튼한 쇠사슬로 배다리를 육지에 묶어 고정시켜 흔들림과 경로이탈이 최소화되도록 애를 써본다. 기초와 교각 없이 표면 위에 떠 있는 길이기에 그 속성은 덧없다. 인생무상(人生無常)의 길이다.

**배다리와 금강철교 설명판 내용**

“공주가 발전하면서 금강을 건너는 사람들과 물자가 크게 늘어났어요. 그동안 사용하던 나룻배로는 도저히 이들을 다 실어나를 수 없어 나무로 된 다리를 놓았지만 이것마저도 홍수에 떠내려가고 말았어요. 그래서 만든 것이 배다리예요. 나룻배 20~30척을 잇고 그 위에 널빤지를 깔아 폭 3m 길이 150m로 배다리를 놓았어요. 하지만 배다리도 큰 홍수와 오랜 세월을 견디기 힘들었대요. 마침 1932년 충남도청이 공주에서 대전으로 옮겨가는 대가로 금강에 다리를 만들게 되었는데, 그것이 바로 금강철교입니다. 금강철교는 그때부터 공주의 관문 역할을 하게 되었습니다.”



한강부교(1957년)

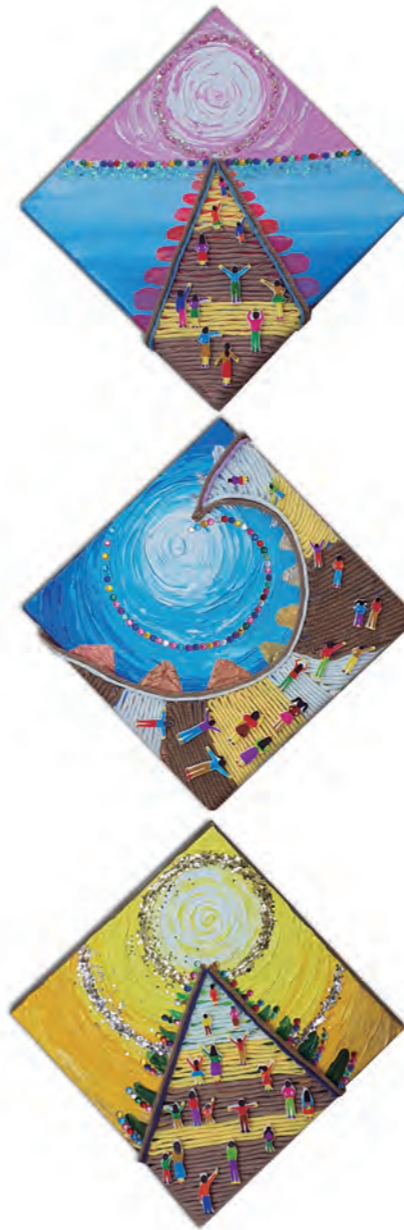
1917년 10월에 완성된 한강 인도교가 1951년 6월25일 폭파된 후 1957년 1월에서 1958년 5월 까지의 복구공사 기간동안 일반시민의 보행을 위해 육군 공병대가 가설한 부교

〈사진 6〉 한강부교 (출처 : 서울특별시)



한강 피난행렬 = 1950년 6월30일경, 폭파된 한강철교 옆에 만든 임시 부교를 건너는 피난민. 피난민들은 소에 짐을 싣고 가다 식량이 떨어지면 잡아먹기도 했다.

〈사진 7〉 1950년 한강 피난행렬 중 부교 가교 (출처 : 한겨레신문, 구본준기자)



〈그림 11〉 배다리 1, 2, 3 (©문지영 작품)

배다리로 만든 길을 무사히 다 건넌 뒤, 각각의 배를 원래의 주인들에게 돌려준다. 길이 해체되었다. 사라진 길. 이미 지나왔으니 뒤돌아보지 않는다. 배다리로 만든 길은 언제나 새롭게 놓고 없애는 길이기에, 존재감이 그리고 그 영혼이 자유롭다. 영구적(永久的)으로 버텨야 의미가 있는 교량(橋梁)이 아니기에 장시간 버텨줘야 할 부담감과 의무감이 없는 길이기도 하다.

물 위에 저마다의 배다리를 놓고 길을 내어 지나가다가 삶이 끝나는 지점에서 배를 해체시킨다. 길이 사라진다. 그러나 인생(인간의 삶)이라는 큰 바다에서 배를 해체시킨다. 길이 사라진다. 그러나 인생(인간의 삶)이라는 큰 바다는 언제나 예전 그대로의 모습으로 그곳에 남아 있다. 우주의 섭리다. 인간은 왔다가 사라지는 존재, 바다는 예나 지금이나 그리고 미래에도 그곳에 계속 있어줄 존재라는 뜻이기도 하다.

이번 칼럼에서는 ‘배다리’를 통해 교량사(史)적인 측면에서부터 인생사(事)에 대한 고찰까지 여러 각도에서 깊이있게 생각해 보는 시간을 가졌다. 우리네 인생길과도 닮아 있는 배다리를 이제부터는 더 유심히 바라보게 될 것 같다. 아는 만큼 보이니까.

〈그림 11〉부터 〈그림 14〉까지의 콜라주(Collage) 작품은 저자 본인이 한 달여간 생각하면서 조금씩 완성을 더해간 작품들이다. 배다리 위 인생길을 걷고 있는 동시대 사람들의 모습을 담았다. 나아가고자 하는 목표 지점에 따라 사람들은 특정 시간과 장소에 놓인 배다리 위를 함께 그리고 각자 걷는다. 떠오르는 해(그림 12)와 밝은 달(그림 14)의 기운을 향해 ‘희망’을 품고 즐겁게 걸어가 본다. 때로는 폭풍과도 같은 고난의 인생길을 걸을 때도 있지만(그림 13), 함께 걸어가 있는 이들이 있으니 외롭지 않다. 그리고 곧 좋은 날이 올 것임을 알기에 묵묵히 흔들리는 배다리 위를 ‘꿈’꾸며 걷는다. 생이 끝나는 그날까지. 덧없으나 순간의 소중함을 알기에, 걸음걸음마다 진심으로 집중하며 몰입의 즐거움을 직접 체험하며 배다리 위를 그렇게 오늘도 걸어간다. 🇰🇷



〈그림 12〉, 〈그림 13〉, 〈그림 14〉 배다리 (©문지영 작품)