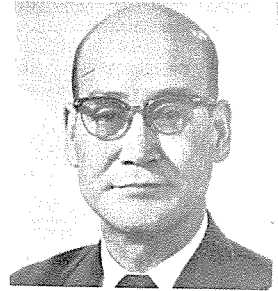


“일에 보람 느끼는 것 自己發展에도 重要”

金 海 琳 篇



약 력

- 1907. 1 서울출생
- 現 住 所 서울特別市江南區장미APT 12동 305호 TEL. 422-2744
- 1927 京城高等工業學校 土木學科卒業
- 1928~'35 朝鮮總督府內務局京城土木出張所技手, 美湖川治水工場主任
- 1935~'40 朝鮮總督府內務局金山土木出張所下南工場主任
- 1940~'43 朝鮮總督府土木技師
- 1943~'45 朝鮮總督府道技師.
- 1945 美軍政廳, 서울市 工營部次長
- 1947 美軍政廳 交通部海運局港灣課長
- 1949 서울特別市 都市計劃委員
- 1951 中央都市計劃委員
- 1952 政府內務部 土木局港灣課長
- 1952~'54 內務部金山地方建設局長
- 1954~'57 內務部土木局長
- 1956~'57 技術高等考試委員 第一次, 第二次
- 1956 大韓土木學會 副會長
- 1957 都和綜合設計事務所 代表就任
- 1961 上水道法 및 同法施行令起草委員
- 1961 水資源綜合開發審議委員會委員
- 1962 工業標準審議會委員
- 1962 1級測量技術者免狀
- 1964 國土綜合建設計劃審議會委員
- 1965 技術士 자격취득
- 1965 韓國技術士會長

- 1965 美國土木學會會員
- 1965 大韓土木學會會長被選
- 1965 水資源開發 및 水文調查審議委員
- 1966 日本土木學會會員
- 1966 韓國科學技術團體總聯合會 副會長
- 1966 千拓事業技術審議特別委員會委員長
- 1969 日本水道協會 特別會員
- 1975 韓國技術用役協會 會長

△ 賞 勳

- 1963 産業銅塔勳章
- 1964 서울市 文化賞
- 1965 建設部門 有功表彰狀(國務總理)

◇ 멋모른채 土木科 들어가 ◇

京畿중 학교를 나와 京城高等學校 土木工學科에 들어간게 1927 년이었다.

土木工學科를 택하게된 뚜렷한 동기는 없었지만 이것이 내가 일생을 토목공학 특히 하천 기술분야에 종사하게된 계기가 되었다.

구태어 이유를 든다면 그때는 단지 가정형편이 좋지못해 빨리 학교를 나와 취직을 해야겠다는 생각이 있었고 또한나는 내가 살던 동네에 鄭在英씨 같은 토목공학을 배운 선배 몇분들의 영향도 조금은 있었던 것 같다.

그러나 차차 공부를 해 나가는 과정에서 합리적이고 論理的인 자연과학계통, 다시말해 토목

기술에 대한 학문적 특성이 내 적성에 맞는다는 것을 깨달았다.

◇ 日人들 冷待속에 技術익혀 ◇

내가 土木工學을 공부하던 日帝때는 學校를 나와 들어갈 수 있는 직장이라는게 官廳이 고차이었다. 그때만 해도 土木關係工事が 개인보다는 官廳에서 거의다 直營事業으로 시행했기 때문이었다.

卒業하자마자 朝鮮總督府에 들어간 나는 해방을 맞기까지 약 18년 동안 하천관계공사를 주로 했다.

하천공학의 기술자로서 당시 내가 맡아 한 공사로써는 漢江, 낙동강을 비롯해 영산강, 금강 등 상당히 많았는데 공교롭게도 거의가 남쪽 지방이었다.

그러나 日政下에서 日人들의 우리나라 사람들에 대한 차별대우는 매우 심해 하천이나 항만등 국가적인 토목사업의 핵심적인 일은 거의가 日人들이 맡아 했다.

그러자니 우리 기술자들은 직업인으로서 좋은 경험을 쌓을 기회가 적었으며 성장을 기하기도 그만큼 어려운 형편이었다.

이런 실정속에서 나에게 인상적이었던 것은 재령강의 改修現場實習때 만난 故 朴宗和선생이었다.

그는 토목공학계의 대선배로서 그당시 日人들이 독점하다시피한 공장장(工事現場 責任者) 가운데 유일한 우리나라 사람이었다.

總督府가 아무리 중견기술자일지라도 공장장을 우리나라사람으로 임명하지 않은 것은 현장에는 많은 日人職員들도 있고 돈을 취급하게 되며 재해같은 돌발사태때 사회문제가 일 것을 염려했기 때문인 것 같다. 결국은 한국인에 대한 멸시와 불신감에 기인된 것으로 여겨졌다.

그같은 상황에서도 유독 朴宗和씨는 공장장으로서 日人들을 다루는 솜씨가 대단했다. 조그만 일이라도 허술하게 넘기지 않고 잘못이 있을때 日人이라도 야무지게 꾸짖어 질서를 바로 잡아갔던게 지금도 머리속에 생생하다.

그같이 여건이 나빴지만 얼마후 나도 능력앞에선 비교적 공평히 대하던 日人 土木出張所長 川澤章明씨의 추천으로 錦江支流인 美湖川治水工場長을 비롯해 下南공장장, 三浪津공장장 등을 거치면서 많은 경험을 쌓았다.

또 하나는 우리나라 토목계의 선구자라할 수 있는 李熙峻 선생이었다.

日本 京都帝大를 졸업한 그는 太平洋戰爭이 막바지에 접어들자 日人들이 우리를 회유하려고 「우수한 기술자를 要職에 기용한다」는 이야기를 그대로 믿고 총독부소속 土木技師(고급간부기술자)가 되었었다.

그러나 차별대우는 가시지 않아 얼마안가 그는 나와 버렸다. 그 직후 우리나라 민간인으로서는 제일 먼저 개간사업을 주도했던 김연수씨와 함께 全南地域을 시발점으로 현장책임을 맡으면서 많은 국토개발사업을 했다.

그는 오로지 국토개발사업에만 專念해 왔으며 항상 그가 생각하듯이 어떻게 하면 효율적인 개발을 할 수 있을 것인지를 만나는 사람마다에게 이야기하곤 했다.

특히 「토목기술자라면 어떻게 해서든 국민에게 좋은 일을 해야겠다는 마음가짐이 있어야 한다는 그의 교훈적 얘기에 깊은 감명을 받았다.

◇ 豫算없어 技術活用 못해 ◇

日人들 틈에서 우리나라 토목관계 기술자들이 고전했던 것은 통계에서도 여실히 나타났다.

1942년 당시 하천개수, 道路, 港灣建設등 우리나라 토목기술자의 본거지라고 할 수 있는 朝鮮總督府 土木課엔 중견급이상이 3백 47명 있었는데 이중 한국인은 33명에 불과했으며 고급간부기술자 44명 가운데 한국인은 단 세사람이었다.

그래도 한국기술자로 그때 이름을 날린 사람은 道路에 崔景烈, 孫洪吉씨(解放前 作故) 港灣에 閔漢植씨, 河川에 鄭在英, 李熙峻씨 그리고 나, 鐵道에 李鳳寅씨, 上水道에 吳石煥씨등이었다.

해방을 맞고 日人들이 물러가자 우리나라 토목기술계는 사실상 앞서말한 33명이 대들보가

되어 깊어지고 이끌어온 셈이다.

미약하나마 이같이 의욕이 넘쳐있는 기술자들이 있음에도 국가재정의 궁핍으로 해방후 우리 정부가 들어선 이후 한동안 뚜렷한 활약은 없었다. 더구나 6.25 동란 후엔 戰災復舊에 여념이 없었기에 더욱 그러했다.

지금도 서울 강변도로를 지날때면 생각나는 일이 있다.

自由당시절 당시 李承晩대통령은 第一漢江橋에서 광나루 광진교까지 강변도로를 냈으면 하는 희망을 애기한적이 있었다.

그렇게 되니까 명령이 떨어지긴 했으나 예산을 올릴 때마다 깎이고 깎여 成就되지 못하고 말았다. 나도 그때 가장 비용이 적게드는 방법으로 設計를 낸 적이 있었다.

◇ 不義排擊끝에 좌천돼 ◇

交通部海運局港灣課長(軍政時) 內務部土木局港灣課長, 土木局長등 우리나라 토목건설 행정의 요직을 두루 맡은 나는 土木技術發展을 위해 내 나름대로 헌신하려고 애썼다. 土木局長 당시의 일이 생각난다.

그때의 內務部土木局長職은 큰 工事を 請負施工하는 경우 請負業者 選定에 대해 결정권자인 長官에게 건의하는 입장이나 그것이 專門의인 행정사항이니 만치 長官은 土木局長의 意見대로 결정하는 것이 常例였었다.

그렇기에 工事的 크고 작음을 막론하고 청탁이나 뒷거래로서 請負를 따내려는 경향이 있을 수 있지만 그같은 폐풍을 막기위해 나는 그들 업체들의 能力앞에 公平하게 대하므로써 그들이 기술향상에도 기여하도록 계도하는 자세를 견지했다.

이같은 나의 조그만 努力도 自由黨末期에 가서는 세찬 도전에 부딪히게 되었다.

權力を 등에 업고 청탁이나 압력이 횡횡하기 시작했던 것이다.

한가지 實例로 漢江人道橋 복구공사의 請負件이 있었다.

당시 그 工事を 해낼 만한 업체는 오직 하나

H건설뿐 이라는 걸 技術界나 業界에서는 다 알고 있었으며 자연히 나도 實力에 따라 H건설에 청부를 주도록 건의하기로 결심했다.

그런데 그때 권력을 등에 업고 우리나라 건설업계에서 판치던 이른바 「5人組」 중의 하나인 J토건이 某권력자와 結탁해 자기가 청부를 맡으려고 압력을 넣고 있었다.

그렇게 되니까 결정권자인 內務部長官과 나사이엔 마찰이 빚게 되었다. 나는 不義를 배격, 辭表까지 써갖고 다니면서 내 소신대로 주장을 편 끝에 당시 장관이었던 J씨로부터 結제를 받아들일 수 있었다.

그러나 그 직후 대만에 출장을 다녀온 나는 權力者들의 미움을 사 裡理地方建設局長으로 좌천돼버려 미련없이 官職에서 떠났던 것이다.

◇ 처음으로 技術用役취급 ◇

내가 우리나라에선 처음으로 技術用役業務를 개설한 것은 土木局長 당시 着想했던 것을 구체화시킨 것이다.

그때만 해도 우리나라 豫算은 거의 美國원조자금에 의존하던 때라 土木關係豫算은 없다시피 했지만 그중에서도 上水道工事に 대한 豫算만은 비교적 후한 편이었다.

자연히 대도시는 물론 中小都市의 上水道改良工事나 擴張工事的 예산이 펴 많아졌다.

허지만 上水道의 施設物 計劃이나 設計가 선행되어야겠는데 專門의인 技術者가 드물어 부득이 다른도시의 비슷한 설계도로 대체해 사용하곤했다.

不適節한 시설물이 왕왕 만들어지게 되는것은 말할것도 없겠다.

이같은 점을 개선하고 최신기술을 도입하기 위해서 나는 都市 上水道事業을 위주로한 水資源開發計劃은 물론 설계, 기술지도업무를 체계적으로 갖춘 설계기술용역회사를 1957년에 차렸는데 이것이 아마 우리나라 기술용역회사의 효시가 아닌가 한다.

내 아이디어는 적중해 사무소를 개설하자마자 小都市 市長들은 오히려 직접 찾아와

부탁하는등 바쁜 나날을 보내게 되었다.

◇ 첫 大型 土石材댐 設計해내 ◇

이 분야에 종사해오면서 특히 기뻐던 일은 交通部海運局港灣課長 당시(1947) 仁川港 第一船渠改修工事を 들 수 있다.

해방직후 門扉가 노후해져 기능을 잃게된 第一船渠의 문비를 改替해야 하는 공사를 담당하게 되었었다.

門扉는 前後 2개소, 무게는 밖의 것이 1百37屯 안의 것이 1百屯이 되는데 이 네개의 문짝을 들어올릴 기중기가 없는데 문제가였다.

머리를 짜낸 끝에 内面을 水密性으로 만든 문비가 물에 뜨는 것을 이용해 예선으로 끌어다 설치장소에 맨후 문비상부를 쳐들고 그 안에 물을 주입하면 門扉가 물속에서 直立한다는 것을 알아냈다.

그다음 船渠側面에 달려있는 돌쪼기에 연결하는 방법을 택하기로 했는데 현장의 기능공들은 도대체가 가능하리라고는 믿지 않아 1百分의 1로 축소한 모형으로 實驗까지 해 보인 끝에 공사를 무사하게 성취시킨 적이 있다.

요즘엔 큰 水理工事에는 모형실험을 할 수 있는 水理實驗室이 정부기관에 설치되어 있어 어려운 工事에는 事前에 실험을 거칠 수 있지만내가 한 이 仁川의 실험이 아마 우리나라에서는 처음일 것이다.

또 하나는 울산공업단지 건설때 대화강상류에 새로 만든 泗淵댐 건설을 꼽을 수 있겠다.

댐높이는 50미터에 이르는데 보통 콘크리트방식과는 달리 재료를 순전히 돌하고 흙으로만 하는 것이라 關係 專門家들도 처음엔 난색을 표했었다.

심지어는 外國專門家들에게 설계를 의뢰해야 한다는 주장을 펴는 사람도 적지 않았다.

그러나 나는 우리가 능히 할 수 있는 설계까지는 하고 그에 대한 最終 監修는 外國專門家에게 의뢰하자고 반론을 폈다. 그러자 당시 建設部 울산특별지방건설국장으로 있으면서 결정권을 갖고 있는 黃寅權씨가 내 생각을 받아들여

都和綜合設計公司에 위임했고 S土建이 공사를 맡아 순조롭게 준공을 보게되었다.

이로써 大型 土石材댐으로는 이것이 우리나라에 선 첫 번째로 기록된 것이다.

이같은 댐을 Fill Type 댐이라고 하는데 그 후에 만들어진 소양강댐도 같은 방식의 댐들이다.

◇ 責任感속에 보람 느껴야 ◇

다른분야도 그렇겠지만 요즘 토목기술분야에 종사하는 사람들에 대한 보수가 과거보다는 꽤 높아졌다. 물론 그것은 자기 기술에 대한 보수니까 다행스런 일이지만 하나 지나치게 물질적인 보수에만 만족하고 있는 느낌이 들어 못마땅하다.

적어도 토목기술자라면 돈 생기는 것 이상으로 일에 대한 보람을 느껴야 하며 또 그래야지만 직무에 대한 熱情이 솟고 자기발전도 기할 수 있는 것이다.

우리 토목기술계만 하더라도 그렇다. 그동안 많이 발전해 기술이 자급자족은 어느정도 이루어졌으나 質的으로는 앞으로도 더욱 정진과 개발이 뒤따라야 될 것으로 보인다.

이중 河川分野도 마찬가지인데 젊은층에서 이에 종사하기를 꺼려하는 경향이 있어 후진양성이 활발하지 못한 것은 문제점이 아닐 수 없다. 또하나 종사자 가운데 상당수가 河川이란걸 쉽게 알고 책임의식이 희박한 속에서 일하는 것도 발전을 더디게 하는 요인으로 꼽을 수 있다.

—예로 제방의 경우 돌발사태가 벌어져 물이 뚝을 넘어도 책임여부를 정확하게 가리는 적이 드문 것이다.

대개가 天災니 비가 너무 많이 왔기 때문이니 해서 모호하게 책임을 면한채 넘기는 수가 많다.

교량이나 道路부문의 기술이 그동안 크게 발전한데 비해 河川쪽이 다소 뒤떨어지는 것도 이 때문이라고 할 수 있겠다.

요즘엔 技術이 자꾸 分化돼 좁고 깊게 專門化되는 경향이 있어 部分的인데 치우치게 되는지는 몰라도 土木技術중에서도 특히 河川分野의 기술자는 폭넓게 지식과 경험을 습득해야만 된다고 생각한다.