

苧洞港 建設 시절

張奉煥 <(株) 錦昌水産會長>



울릉도는 예로부터 ‘오징어’와 ‘호박엿’ 또 ‘참나무’로 널리 알려져 있는 東海上의 落島이다. 最近에는 東海 唯一의 漁業綜合基地로 産業上 重要한 位置를 굳히고 있는 한편 觀光의 名所로 浮上되고 있다. 이 섬은 또한 뱀과 도둑 거지가 없는 反面 바람과 맑은 물 그리고 참나무와 美人과 많이 많은 所謂 三無五多라 불리우는 東海上의 絶海 孤島이다.

우리 나라 史記에 처음 記錄된 것은 ‘三國史記’인데 여기에는

‘東海中有于山國地方百里人民標悍每歲侵掠沿海村落古沿海民多憂之’라고 記錄되어 있으며 예로부터 武陵, 羽陵 또는 干山國이라고 불리워 왔고 또 다른 記錄에 依하면 礮竹島, 竹島라고도 불리웠으며 한때는 ‘파례島’ ‘松島’라고도 불리웠다.

陸地와는 直線 距離 100km가 넘고 定期 旅客船이 就航하고 있는 發地 浦項과는 無慮268km나 떨어져 있다. 이 섬의 東端에 자리잡고 있는 조그마한 寒村이 바로 苧

洞港이다.

Ⅰ 漁業前進基地로

苧洞港의 開發工事が 本格化한 것은 1965年 於靑島, 黑山島, 巨文島, 靑山島, 羅老島, 울릉島, 欲知島, 彌助, 知世浦 城山浦 等 10個 地域이 漁業前進基地로 指定됨으로써 비롯된다.

그러나 過去 우리 나라 防波堤나 築港工事は 豫算規模의 制約으로 集中投資나 完工爲主의 効率性을 期하지 못하고 所謂 地域出身 國會議員이나 影響力있는 緣故者의 壓力 또는 善心公세로 나누워먹기 分散工사로 豫算의 낭비만을 招來했을 뿐 築港工事の 제구실을 하지못했던 것은 否認 못할 事實이었다.

울릉島도 例外일수 없었고, 더구나 季節의 來襲한 颱風이나 海溢이 지나고 난 뒤에는 으레 ‘바다에 돌던진 格’이 되곤 했다.

이러한 가운데 苧洞港 開發의 歷史的 大役事를 着手하게 되었다. 1962年 當時 最高會議 議長兼 大統領이 울릉島를 初度巡視한 바 있는데, 이때 울릉島에 到着한 大統領 一行이 배에서 내릴 때 船着場이 제대로 되어있지 않아 陸地로 오르던 一行이 그만 발을 헛디디 물에 빠지는 豫期치 못한 事故가 發生하였고, 이러한 일을 겪으신 朴大統領이 울릉島에는 많은 問題點이 있을 것이라는 생각을 갖게 되어 關係官들에게 隘路事項이 있으면 서슴지 말고 建議하라는 指示를 내렸다. 當時 關係官들이 大統領에게 첫째 港口建設, 둘째 一周道路建設, 셋째 定期旅客船, 넷째 電源開發 等 16個 項을 建議하게 되었다.

이를 契機로 1965年 울릉島 綜合開發計劃이 樹立되었으며 이計劃의 一環과 東海水資源開發振興이라는 側面에서 苧洞港 開發이 開始되었다.

이렇게 해서 시작된 苧洞港 築造工事は 年次別 事業計劃에 따라 工事が 活潑히 進行되었는데, 1971年 1月 4日 東海岸 一帶를 휩쓴 海溢로 岫대안까지의 防波堤 102m中 98m가 破損 또는 流失된 것을 비롯하여 지금까지 築造해 놓았던 모든 施設物이 하루 아침에 바다로 變해 버렸으며, 漁船들이 往來 또는 碇泊할 수 없을 程度로 큰 被害를 입었다.

Ⅱ 77年起點으로 着工

2次로는 1976年 9月 東海 一帶를 掩襲한 颱風 “프렌號”는 苧洞港의 漁船과 漁港施設에 致命的인 被害를 안겼다. 港口에 碇泊中이던 大小漁船 142隻이 破損되고 南防波堤 外港側에 놓았던 25噸짜리 T.T.P 가 거센 波濤로 防波堤를 넘어 內港쪽으로 밀려왔는가 하면 港內에서는 破損된 漁船의 나무조각과 汚物로 거의 廢港이 되다싶이 하는 慘狀을 빚어냈다. 이 慘狀의 被害狀況은 靑瓦臺까지 報告되어 1976年 3月 苧洞港을 3年內에 完工하는 計劃을 세워 工事を 促進하라는 大統領 特別指示가 示達되었다. 따라서, 水産廳에서는 77年을 起點으로 79年度 完工目標年度로 하는 苧洞港早期 完工計劃을 樹立하고 이計劃에 따라 配定된 特別豫算으로 集中的으로 工事に 拍車를 加하기로 方針을 굳혔다.

때를 같이하여 本人은 施設局長의 職責을 맡게 되었고 賦與된

첫 課題가 울릉島 苧洞港의 早期 完工이었다. 當時 漁港課長을 團長으로 하는 事前調査團을 現地에 派遣 諸般資料蒐集에 完壁을 期하는 한편 施工業體인 三扶土 建과도 連席會議를 열고 具體的인 早期完工計劃에 萬全을 期하고 1977年 3月 29日 三扶土建의 施工下에 歷史的인 着工式을 갖게 되었다. 當時 着工式에 參席하기 爲하여 內外貴賓 關係官, 報道 陳 約50名이 參席을 하게 되었는데 무엇보다도 氣象關係와 船便 確保가 큰 애로였다. 마침 當時 申奉榮廳長이 海軍계독이어서 海軍함정의 協助를 얻어냄으로써 이 問題가 無難히 解決되었다는 것은 지금 回顧해 보면 倖이나 多幸으로 생각된다.

함정은 墨湖港에서 出發하여 장장 6時間의 航海를 繼續하였는데 當日 氣象關係도 근래에 드물게 좋은 氣象으로 安全하게 航海할 수 있었던 것도 記憶을 새롭게 한다.

航海中 함정內에서는 지루한 時間을 메꾸기 爲하여 미리 本人이 準備했던 차트를 通하여 獨島 開發計劃中 防波堤築造計劃等 獨島의 未來象을 當時 崔珪圭農水部長官 및 關係官에게 브리핑함으로써 걸핏하면 이웃나라에서 自己나라 領土라고 억지 主張하고 있는 우리 나라 最東端에 位置하고 있는 獨島開發의 必要性을 強辯했다. 一行은 매우 興味로운 課題로 받아들였고 언젠가는 實現되기를 期待했다.

Ⅲ 험한地形, 障礙유발

苧洞港의 施工與件은 여러가지로 特殊性을 지니고 있었다. 陸地

에서 最短距離 100km 以上 떨어져 있는 東海上의 落島라는 地域的 不利性에 겹쳐 울릉도 自體의 崎 峻한 地形 地勢는 工事를 하는데 갖가지 障礙를 誘發했다.

그래서 水産廳 關係官들은 그 들 나름대로의 苦衷을 꺾어야 했고 施工業體 또한 많은 隘路를 克服하는데 온갖 努力을 다해야 했다. 울릉島の 거의 全海岸은 깎아 지른듯한 奇岩絶壁으로 둘러쌓여 있고, 絶壁 밑은 10m가 넘는 깊은 바다에서 성난 파도가 일고 있어 平地를 찾아 내기란 힘들었다. 屏風같은 海岸絶壁은 觀光客에게는 다시없는 景觀이지만 이러한 地形 地勢는 港灣築造工事에서는 더없는 惡條件이었다.

울릉島 一帶의 氣象條件은 거의 해마다 7~9月에는 海溢이나 颱風이 휘몰아치고 겨울철에는 暴雪과 強風으로 海上作業은 勿論이고 陸上作業마저 힘들어 工事하기에 알맞은 期限이 年中 5, 6個月에 不過하였다. 따라서 月間 作業 可能日數는 海上作業의 경우 不過 10日, 陸上作業도 15日에 지나지 않았다. 그러므로 苧洞港 開發工事가 本格化하기 爲하여는 工事가 可能的 季節에 裝備를 陸地에서 搬入했다가 5~6個月間에 不過한 工事可能期限이 지나면 이를 다시 陸地로 搬出해야하는 不便을 꺾어야 했고 이로 인한 經濟的인 損失은 莫大했다.

雪上加霜으로 落島라는 테두리 안에서 人力動員이란 큰 難題中의 하나였다. 陸地에서 募集해온 人夫들은 날씨가 나쁘면 일을 할 수 없게 되고 일할 수 없는 期間이 길어지면 陸地로 되돌아 가고 盛漁期가 되면 收益이 많은 漁船으로 가는 事例가 非一非再였다.

結局 施工業體인 三扶土建에서 180余名의 技術陳 以外에 500餘名의 人力確保가 不可避했다. 더우기 苧洞港工事의 特殊性으로 말미암아 많은 特殊裝備가 必要했다. 海上作業을 위해서 100噸級 二友船을 建造했고 江口에서 ‘차갈’을 運搬하기 위해서 700噸級 貨物船을 特別注文하여 就航시켰다.

그리고 海上에는 每日 30餘隻의 大小船舶이 作業船으로 動員되었으며, 石材運搬用으로는, 그 當時로서는 國內最大型인 13噸짜리 덤프트럭 13臺를 投入했고 最大型인 25噸짜리 T.T.P를 運搬하는데는 60噸級과 100噸級크레인을 投入했다.

따라서 施工業體에서는 各種 裝備 15億원어치를 現場에 投入했으나 지금 생각해보면 國內屈指의 大企業인 三扶土建에서 施工하게 된 것이 倖이나 多幸으로 생각된다. 어떠한 工事든 어떠한 工法을 採擇하느냐가 가장 重要하다. 苧洞港築造工事에는 當時 게 이슨工法을 쓰지 않고 捨石부력式 工法을 採擇한 主要原因도 既述한 特殊與件 때문이었음은 두 말할 것도 없다.

Ⅰ 風致地區에서 돌을

築港工事나 防波堤工事에 絶對 比重을 차지하는 것은 絶對量의 石材다. 早期完工計劃에 依한 工事를 強行하려면 最小限 裝備 200,000m³의 石材가 必要했다. 防波堤築造工法이 捨石부력式이고 物揚場, 護岸工事 어느部分 하나 도 石材가 들어가지 않는 곳이 없기 때문이다.

그런데 苧洞附近에 確保된 石

山은 苧洞에서 海上 7km地點에 있는 北面 天府4洞 뒷돌산 뿐이었다. 그래서 水産廳에서는 大規模 工事 着手前에 石山調査에 나섰다. 千辛萬苦끝에 새로운 石山을 發見했다고 모두들 기뻐하였으나 近4個月에 걸쳐 作業路를 開發하고 막상 石材採取를 시작하고 보니 걸만 ‘돌’이지 그 밑은 粘土와 ‘腐石’ 層이 形成되어 있었다.

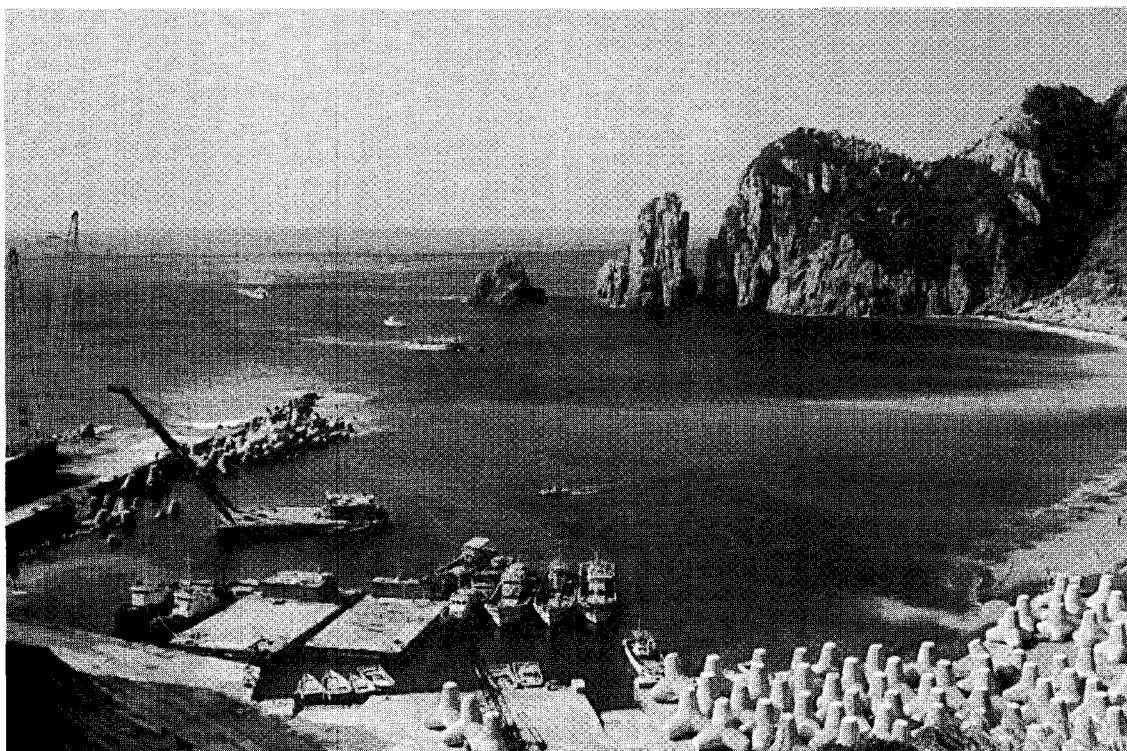
近4個月間의 苦闘가 一瞬間에 무너진 것이다. 이 報告를 받은 本人은 直時 現地 調査團을 構成 引率하여 直接 現地에 달려가서 不可抗力의 地形條件의 全般的 狀況을 把握하고 關係官들과 또 다른 石山을 찾기로 結論을 내렸다.

苦生끝에 찾아낸 것이 所謂第 3石山, 苧洞 바로 뒷산이었다. 마지막으로 布望을 건 第3石山은 先防波堤 起部에서 不過 800m 距離, 調査結果 石材採取可能量은 830,000m³에 達하여 이 石山만 確保되면 苧洞港 築造에 所要되는 石材는 全量 供給이 可能하게 되었다. 그러나 여기에는 또 카다란 問題點이 생겼다.

이 地域一帶가 風致地區로 묶여 있어 石材採取는 姑捨하고 “나무”하나 잘라낼수 없는 상황이었던 것이다.

風致地區 解除의 어려움에 對하여는 過去 農林部山林局 在職時 國有林擔當官으로 있을 때 中央都市計劃委員會에 關係한바 있기 때문에 그어려움은 짐작하고 남음이 있었다.

또 實사 解除節次를 取한다 하더라도 郡·道·都市計劃委員會를 거쳐 中央都市計劃委員會를 通過하기 까지는 상당한 時日이 所要될 수 밖에 없었다. 그러나



過去 中央都市計劃委員會에 關與 했다는 그自體는 本人으로 하여 금 큰 용기를 가질 수 있었고 또 한便으로는 쉽사리 풀 수 있는 길 도 있다는 것도 알게 되었다.

【先執行 後行政조치로

最終적으로 水産廳으로서는 大統領께 直接 報告드리고 建議 하기로 했다. 1977年 8月 19日 아침 일찍부터 그간 本人이 調査 團을 이끌고 現地踏査한 상세한 現地寫眞을 첨부한 미니차트를 準備하여 1次로 當時 第1經濟首 席特別補佐官으로 계셨던 李僖逸 씨(후에 農水 部長官歷任)에게 眞摯하게 報告를 드렸다.

“이 石山開發을 先執行 後行政 措置 條件으로 承認만 해주신다 면 어떠한 일이 있더라도 職責을 걸고, 閣下의 指示대로 早期完工

하겠읍니다” 하고 所信있게 報告 했던 것이다.

當時 李僖逸 特別補佐官께서는 眞摯하게 本人의 報告를 받아 들 였고 本人에게도 確實한 다짐을 再三다짐하곤 했다.

그러나 大統領의 裁可를 받는다 는 것은 時間問題는 姑捨하고 裁 可 그 自體가 그리쉬운 일이 아니 란 것 짚은 오랜 公職生活을 通하 여 익히 알고 있었다.

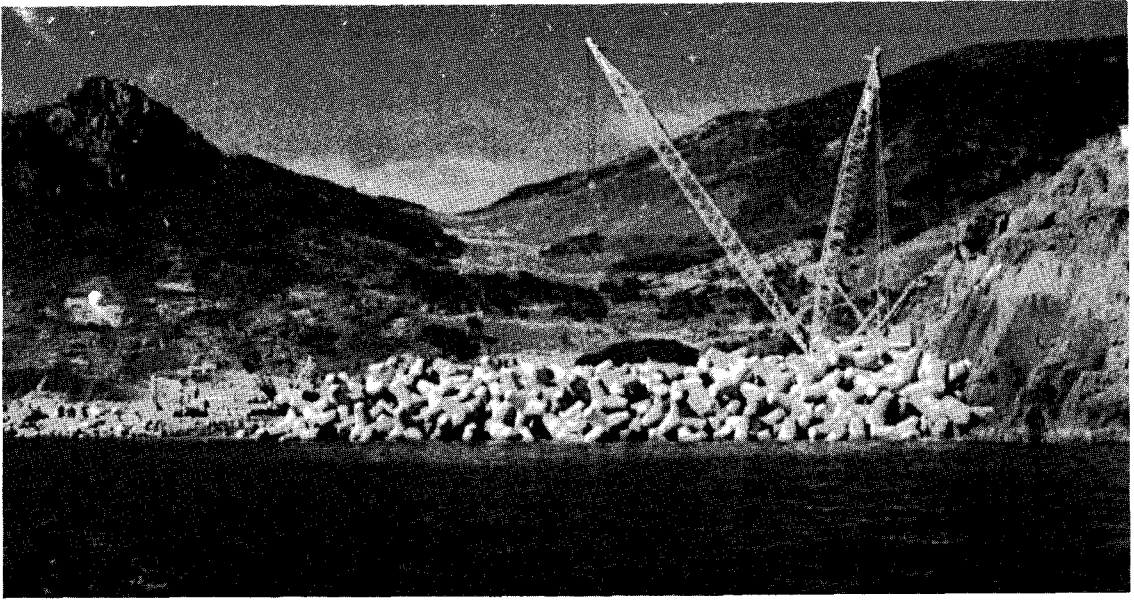
그런데 바로 그날 오후 ‘風致地 區解除와 先執行 後行政措置’ 라는 條件附 大統領의 特別指 示가 下達되었던 것이다. 그날이 바로 1977年 8月 19日의 일이라 특히 石山開發을 建議한 現地寫 眞자료의 윗면에 ‘風致地區解除 할 것’이라는 세밀한 沿筆策附記 指示事項과 함께 단하루만에 大 統領의 裁可가 내려졌다는 것은 26 年餘의 公職生活을 通해 가장 잊

을 수 없는 보람있는 일로서 只今 도 當時의 矜持를 간직하게 됐다.

rm 후 水産廳關係官들은 大統 領特別指示公文寫本을 가지고 現 場에 달려가 울릉郡守와 警察署 長 立會下에 첫 發破를 했다. 평 풍같은 奇岩絶壁을 發破하는데는 觀光을 害치는 아쉬움도 있었지 만 울릉島 開發의 百年大計를 爲 하여는 어쩔 수 없는 일이었다. 이렇게 해서 石材의 現地調査이 可能하게 되었던 것이다.

그러나 石山確保를 위한 隘路 는 이것으로 끝난 것은 아니었다. 石山까지의 作業道路開發을 하려 다보니 생각조차 하지못했던 논 밭 그리고 家屋에 對한 補償問題 가 抬頭되었다. 住民들은 作業路 開發에 同意하지 않을뿐아니라 또한 苧洞港開發事業費에 補償資 金이 計上되어 있지 않았다.

오랜 時日에 걸쳐 住民들을 說



得해 보았으나 自己利益 主張과 排他心으로 소용이 없었고 同意하지 않으므로 結局 施工業體인 三扶土建에서 所要資金을 울릉郡에 喜捨하고 이 돈으로 補償하는 節次를 取하여 간신히 끝에 石材 確保의 諸問題는 解決을 보게 되었던 것이다.

한가지 더 添言할 것은 施工途中 限定된 豫算範圍內에서 完工해야 한다는 絶對條件과 물리적으로 도저히 施工할수 없었다는 工事期間도 그간의 여러가지 惡條件과 隘路때문에 不可하게 되자 關係官들과 熟議끝에 大型船舶의 安全出入港을 고려하여 開口部の 再調整과 이에 따른 防波堤길이의 調整等 어려운 重要過程을 거쳤다는 事實도 苧洞港建設에 있어서 看過할 수 없는 事實들이다.

| 못잊을 80年 4月 10日

1980年 4月 10日 이날 울릉島 苧洞에서는 울릉島開拓百年史上 最

大의 祝祭가 벌어졌다. 激浪위에 솟은 돌섬, 五角形의 絶海孤島인 울릉島의 東南尖端에 位置한 苧洞港竣工式이 舉行된 것이다.

우리 나라 漁港建設工事로서는 그 規模가 제일 크고 우리 나라 港灣建設史上 가장 어려운 工事였다는 點에서도 그렇고, 울릉도 民 100年來의 宿願達成은 勿論 울릉도 近海의 豊富한 水資源을 開發促進할 수 있는 根據地를 마련함으로써 漁撈費의 節減 漁獲物의 鮮度維持等에 依한 漁民所得 增大에 크게 寄與함과 아울러 長期的인 水産振興을 爲해 重要한 役割을 擔當할 수 있게 되었다는 經濟的인 側面에서, 그리고 東海에 出漁하는 數 많은 漁船들이 이제 安心하고 操業할수 있게 되었다는 點에서 보다 큰 意義를 지니고 있다.

뿐만 아니라 苧洞港은 우리 나라 最東端海上에 位置하고 있는 獨島警備의 後方高地로서의 役割을 遂行할 수 있게 되어 安保面側面에서도 苧洞港工事의 意義는

實로 크다고 할 것이다.

이제 公職生活을 떠난지도 數年이 지났으나 그後 울릉島와는 다시 인연을 맺게된 것은 지금 몸을 담고 있는 (株)錦昌水産에서 浦項에서 울릉島까지의 定期施客船 2,000噸級 全天候 '카훼리'를 就航한 事實이다.

夏節期 많은 觀光客들이 저의 事務室로 '카훼리' 豫約 또는 買票關係로 찾아왔을 때는 처음 울릉島를 찾은 분이 大部分이어서 울릉島를 詳細히 說明할 수 있었고 또 觀光誘致에도 많은 도움이 되었다는 것도 지금 생각해 보면 偶然이 아니라는 衿持를 다시금 갖게 된다.

다시금 當時 施工業體나 關係 公務員들의 勞苦에 對하여 讚辭를 아끼지 않는다. 功이 많은 關係官들에 授與된 勳章이나 表彰 만으로는 그들의 功을 다루기 앞서 그들의 功은 울릉島에 獨我靑靑 絶壁에 우뚝솟은 杳나무와 같이 永遠히 빛나리! ♣