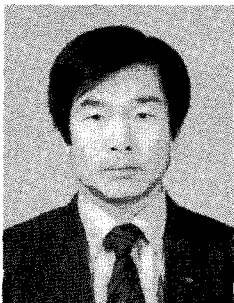


緊急대피항 西巨次港

‘하면된다’는 自信感으로



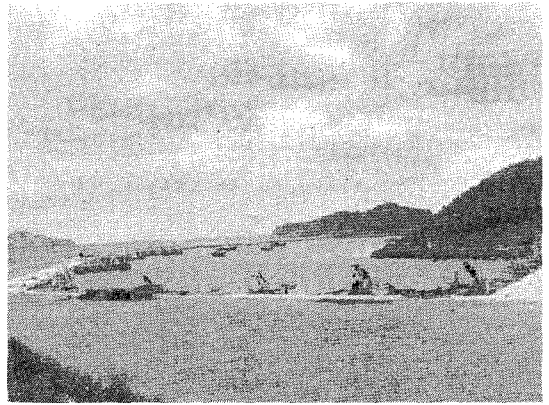
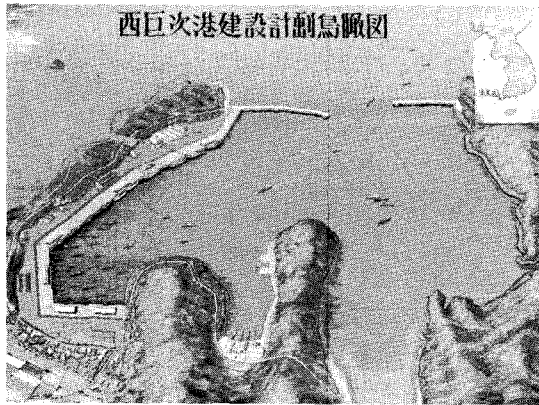
李 承 鉉 (南和土建(株) 常務理事

다.

필자는 수산청에서 발주한 서거차항 건설 시공회사인 남화토건(株)의 담당이사로서 현지에 주재하면서 느낀 경험과 현지여건을 본지 애독자들에게 다소나마 알리는 뜻에서 거의 잊혀져가는 기억을 되살려 기술하고자 합니다.

■ 서거차항의 위치

서거차항은 흑산도와 제주도 사이의 북위34°~15' 동경125° 55' 4"에 위치한 조그마한 어항으로서 행정구역상으로는 전라남도



진도군 鳥島면 西巨次里이며 목포항으로부터 해상 74km지점임.

■ 서거차항의 연혁

서거차항의 주민들은 일찍부터 소규모의 재래식 근해어장을 토대로 하여 생계를 유지하고 있으며 어선의 대피때에는 단지 자연적 지리조건을 이용하였을 뿐이다.

1932년 전라남도 수산시험소에서 근해안강망어장 시험방식으로 본항으로부터의 출어가 활기를 띠기 시작했다.

1939년 태풍으로 인하여 어선20척이 전파됐다.

1968년 본도민의 숙원이던 방파제축조공사가 착공되다.

1971년 어항법에 의한 제3종어항으로 지정고시.

1978년 아시아개발은행 (ADB)과 정부간에 차관협정체결.

1979년 8월 태풍 어빙호로 동방파제 피해를 입었다.

1979년 11월 동방파제 피해복구공사 시공

1979년 12월 차관사업 제1차공사 시공

1984년 10월 준공

■ 목 적

동지나해 및 연근해 조업어선의 긴급대피항으로 기본 및 기능시설을 종합개발하여 어민의 생명과 재산을 보호하며 안전조업과 정박및 어획물양륙능력을 제고함에 있음.

■ 공사내역

- 동방파제 210.0m
- 서방파제 175.0m
- 물양장축조공 690.0m 측벽 72.0m
- 부대공사 : 적출장 60.0m
배수암거 101.0m
제작장1식
- 총공사비 : 도금액 10,339백만원
(관급비 제외)
- 공사기간 : 1970. 11.~1984. 10
(5년간)

■ 기상개황

서거차항은 서해남단에 위치하여 해양성 기후를 나타내어 여름은 해풍(남풍)의 영향을 받아 고온다습하며 겨울은 계절적인 북풍이 강하게 불어 저온건조한 편

이다. 최다풍은 북북서풍으로 전년을 통하여 가장 크며 북풍, 남풍이 특히 세차다.

1)강우 : 건조기와 강우기의 구분이 명확하며 계절에 따라 강우량의 차이가 많다. 6, 7, 8, 9월까지 4개월간의 강우량은 연중 총강우량의 반이상에 달한다(총 1,037mm)

2)강설량 : 양은 적은 편이나 때에 따라 중국동산반도의 한냉전선의 세력이 확장되면 그 영향으로 폭설이 된다.

3)안개 : 보통 4월말부터 7월중순경까지 많이 나타나며 수일간씩 계속되지만, 지척을 분간못할 정도로 짙은 때는 희소하다.

4)조위 : 약최고 만조위 (+)3.59
평균간조면 (+)0.44
평균해면 (+)1.79

■ 시공사례

1979년 10월 항만공사에 조금 경험이 있다고 하여 명을 받고 세밀한 계획을 수립하여 목포에 집결한 뒤 근로자들과 기능공들은 여객선편으로 출발토록 하고 우리 일행은 먼저 필요한 장비와 자재를 500Ton급 Bage에 가득실

고 Tug boat(350HP)로 예인하여 서거차도를 향해 항해를 시작하였다.

당시만해도 지방건설공사로서는 필요한 장비와 기능공이 절대 부족한 실정이었으나 부산등에서 임차한 장비일부가 직접 서거차항으로 도착되기도 했다.

배가 시하도 등대를 벗어나 진도해협을 항할 때 높은 파도로 더리는 배멀미를 하고 선내에 정돈되었던 소지품들이 선박의 심한 Rolling으로 바닥에 당구는 등 다소 어려움이 있었다.

파도의 영향으로 항해시간이 지연되어 시야에 조도가 보이기 시작한 것은 석양무렵이었다.

일행은 높은 파도에 시달려 피곤에 지친 표정이 역력했고 또 좁은 해협과 야간항해는 무리일 것 같아 조도의 창유항에서 1박하고 다음날 또다시 서거차도를 향하여 출항하였다. 조도군도를 벗어나 서거차사이의 해협을 지날 때에는 지형상 이상조류의 영향으로 심한 풍랑과 유속이 빨라 배가 방향을 잡고 앞으로 전진하기가 매우 곤란하였다.

직선거리 약 6km를 무려 5시간 이상의 항해끝에 겨우 빠져나와 석양무렵에야 본항에 도착하였다.

일행은 비로소 안도의 마음으로 주위의 제법 아름다운 경관으로 형성된(다도해 해상공원 지정) 산들을 둘러보는 여유를 가질 수 있었다. 포구전면에는 조그마한 마을(막금리)이 있고 좌측으로 등허리 넘어 모래미마을이, 그 위쪽에 해군이 주둔하고 있었다.

현지주민들은 낯선 외지인과 장



비들을 보고 신기한 듯 모두나와 구경하였지만, 의외로 우리들을 맞이하는 태도는 냉소적이었다.

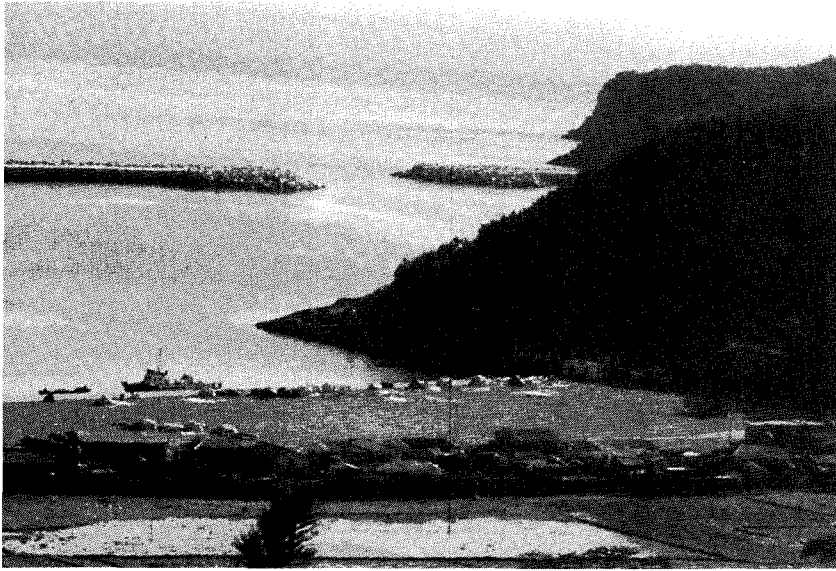
어담담한 마음으로 건설장비 및 기자재 하역작업을 하기 위하여 작업장 적지를 확인하여 보니 거년도부터 소규모공사를 하였던 석산 전면에 간이 적출대를 마련할 수 있는 곳을 발견하고 어렵지 않게 사석(捨石)을 쌓아 만든 후 순서대로 하역을 쉽게 끝낼수 있었다. 해상작업은 아무리 좋은 시설과 장비가 있어도 해상조건이 나쁠 때는 마냥 기다리는 수 밖에 도리가 없다. 우려했던 해상운반 및 상륙작업을 무사히 마치고 동 방파제 피해현장(79년 8월 어빙호태풍 피해)을 살펴보니 과연 태풍의 위력이 얼마나 엄청난 것이었나를 직감할 수 있었다. 필자는 그동안 수산청 발주인 원평항, 녹동항등을 시공하면서 많은 태풍으로 어려움을 겪은바 있으나 과연 이렇게 폐허화된 피해현장을 보기란 처음이다 싶었다.

외항측 T. T. P 8Ton급이 형태를 식별하기 어렵게 전부 흩어져 버리고 일부는 기부축 20~30m 높은 산위에 까지 산재해 있는 것을 보니 놀라지 않을 수 없었다.

그러나 자신감과 용기를 가지고 세부공정계획작성과 낙후된 낙도주민들의 의식구조개선에도 상당한 비중을 두어 근로자들과 일부 현지부녀자들을 고용하여 본격적인 가설사업소 및 숙소, 창고등 신축에 들어가고 일부는 석산개발에 착수하였다.

다행으로 석산의 품질은 강도와 비중이 아주 우수한 것으로 판명되어 항만공사의 가장 비중 있는 부분이 해결된 것이다. 예정대로 Crushing Plant설치는 순조롭게 진행되고 있으나 겨울철에 계절풍의 영향으로 한파와 풍랑으로 신체를 지탱하기 조차 어려운 여건으로 작업진척에 어려움이 많았다.

그러던중 아세아개발은행(AD



B)과 차관협정으로 발주된 본공사분 1차공사가 본격적으로 시작하게 된것이다.

어려운 수주경쟁에서 성공하여 창의개발로 기술향상, 인화단결로 책임완수, 근면성실로 사회봉사라는 사훈이 더욱 새삼스러웠던 당시라서 “하면된다”라는 신념아래 “남화가 가는 곳엔 불가능이란 없다” 라는 자신감과 기어코 해내야 할것이라는 사명감으로 현장 임직원과 기능공 전원이 더욱 굳게 다짐했다.

그러나 모든 진행공정은 예상과는 달리 어려운 난관이 한두가지가 아니었다.

첫째로, 내륙지방과의 교통이 불편하여 많은 근로자의 수급사정이 원활하지 못했고 둘째, 공사에 필요한 수많은 자재와 공구류 그리고 모든 장비의 부속조달 및 수리 등 어느 한가지라도 없으면 현지구매란 거의 불가능하고 셋째로, 통신시설마저도 1일 3회 1시간씩 통화로 제한되어 있으며

심지어는 일상 생필품 및 모든 부식물까지도 목포등지에서 조달하여 여객선편으로 운송해야 하므로 도중에 부패되는 것도 많았다. 예로서 장비 한대가 고장이 나면 목포나 광주의 기술자가 출장하여 수리완료하기까지는 오랜 시일이 소요되므로 모든 작업이 전부 Stop상태인 것이다.

거기다 해상작업가능일수도 월평균 15일정도, 이런 여건에서도 피해 복구공사와 본 공사 1차분이 1980년에 무사히 완공되었고 계속해서 2, 3, 4, 5차에 걸쳐 6차인 총완공시까지 수많은 태풍내습 특히 1981년도 태풍 Agnes에는 예상외로 상당한 피해를 입었다. 이때 좌절감도 있었으나 기어코 정복해야 한다는 끈기로 다시 일어나 모두 합심하여 구슬땀을 흘려 복구작업 및 계획공정에 차질없이 시행하였으며 곧바로 들어닥친 태풍 Clara호와 1982년도 Cecil호 1983년 Foorrest 1984년 Holly 등 험난한 여건속에서도 철저한

피해예방과 아울러 최고의 품질관리 및 차질없는 공정관리와 인력관리로서 손색없는 공사추진력에 지역주민들은 물론 지방관서에서도 경탄을 금치 못했고 수차에 걸쳐 현지를 찾아온 ADB관계자들도 찬사를 아끼지 않았던 것이다.

이같은 결과로 예상보다 빨리 건설공기를 단축하여 드디어 1984년 10월 성공적인 서거차항을 완공할 수 있었고 성대한 준공식을 거행할 수 있었던 것은 투철한 사명감을 가지고 헌신적으로 지도감독한 수산청현지감독관 여러분과 그의 관계관, 그리고 기술지도에 애써주신 세광종합기술단의 힘이였음을 이자리를 빌어 새삼 강조하면서 진심으로 그 노고에 감사를 드린다. 그리고 불굴의 정신이 드높은 ‘남화’가족 임직원들과 근로자 여러분들이 일치단결하여 겨울에 살을 애는듯한 추위와 여름에는 찌는듯한 더위 그리고 지탱하기 어려운 강풍과 풍랑속에서도 불철주야 노력한 결과라고 생각한다. 지금 생각해도 안전사고 한건도 발생하지 않았다는 것은 과히 기록적이라고 자부할 수 있으며 한편으로는 정말 눈물겹게 고마운 마음 뿐이다.

바라옵건데 이제는 우리도 국내는 물론 국제건설시장에도 진출할 수 있는 기회와 건설선진국으로의 발돋움 할 수 있는 신공법개발과 우수한 기능공양성에도 더욱 심혈을 기울여야 할 것으로 사료되며 끝으로 두서없는 줄필을 게재해 주신 한국어항협회의 무궁한 발전을 기원한다.