

# 石山, 작업장등 要件부터 갖춰야

朴 泰 利 <盛宝建設産業株式會社 사동항현장소장>

시공사례에 대한 원고청탁을 받고 방대한 토목의 일부분의 기술자로서 망설임 끝에 힘들게 붓을 들게 되었음을 먼저 말하고 현장에서 겪고 느꼈던 힘들며, 때론 가슴 벅찬 기쁨을 독자들과 얘기하고자 한다.

돌이켜보면 필자의 할아버지 아닌 할아버지 생활이 어언 26년이 지나며 바닷가 할아버지도 10여년이 지나고 있으니 - 미누라와 사랑하는 자식들에게 정말 해도 해도 너무했다는 그런 마음으로 이 글을 이어 간다.

수산청에서 발수한 사동항의 시

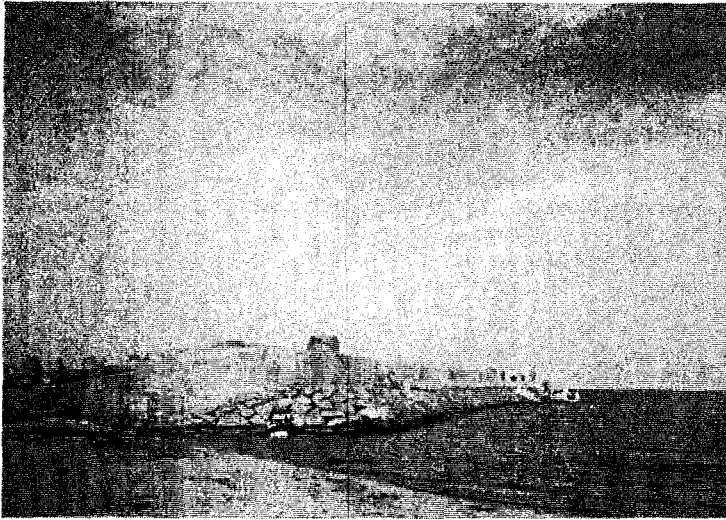
공회사인 성보건설산업주식회사의 현장 소장으로서 상주하면서 보고 겪었던 사항과 사동항에 대해서 몇가지 소개하고자 한다.

## \*사동항의 위치

사동항은 행정구역상 경상북도 울진군 기성면 사동리이며, 후포항에서 북으로 22km, 죽변항에서 남으로 37km지점에 위치하고 있는 곳이다.

## \*사동항의 연혁

이곳 사동항의 주민들은 이른 새벽부터 사동앞바다 양질의 어장



을 삶의 터전으로 생계를 유지하고 있었으나 인정없는 태풍과 폭풍의 횡포가 시작될 때는 죽변항이나 후포항 또는 멀리 영덕, 축산항으로 대피해야만 하는 불안한 가슴으로 조업을 하고 있는 실정이다.

본항은 전면 해역에 형성되는 풍부한 어장을 배경으로 하고 있으나, 대피시설의 미비와 위판 및 출어준비가 죽변항 또는 후포항에서 이루어지고 있어서 어업 생산


활동에 많은 불편과 불이익을 감수하며 조업을 해야만 하는 실정이었고 가까이 1983년에는 조업피신 중 어선들이 전복되어 고귀한 생명들을 앓아가기도 했으며, 연례 행사로 어선이며 어구들을 포악한 풍파에 상납하고 있었으나 1971년 제1종항으로 지정되어 1986년부터 수산청이 완벽을 기한 계획으로 연차별 축조를 하고 있다.

#### \* 목 적

본항은 상시 조업 및 인근 군소항의 대피항으로 개발하여 어민의 귀한 생명과 재산을 보호하여, 안전조업과 어획고 신장 및 양륙과 어민소득 증대에 기여코자 축조하고 있다.

#### \* 계획 · 목표

방파제 - 520m  
 방사제 - 185m  
 파제제 - 25m  
 물양장 - 150m  
 호 안 - 85m 등.  
 공사기간 1986년부터 연차적으로 확대개발.  
 계획투자 예상액 약 73억원.

  
**다행스러운것은  
 비좁은 공간의  
 짠숨기, 포신이  
 긴 모기와  
 야간전투를 하면서  
 혼신의 노력을 경주하는  
 현장을 보고  
 지역주민 및  
 지방관서에서  
 찬사를 보내주니...**



#### \* 기상 개황

본항은 태백산맥남단인 경북에 위치하며 봄철에는 서남동풍이 불고 여름에는 동남풍이, 가을에는 서풍, 겨울에는 서풍과 서남풍이 불어 연중 최고기온은 36~7°C이며, 최저기온은 -14°C로써 연평균 강수량은 전국 평균보다 약 90mm 정도 적은 수량을 나타낸다.

### 타는 가슴속에서 몇번의 실패까지

#### \* 시공 사례

1986년 3월, 사내에 항만공사로 홀아비 생활이 우수한 성적(?)이 있었던 탕으로 사동항 축조공사 현장책임자로 다시금 고달프고도 막중한 책임을 맡게 되었다. 서류 가방에 지도를 집어넣고 본사에서 동료직원들의 진한 절송을 시작으로 액셀레이터를 밟고보니 대관령이라 - 동해안의 시퍼런 파도가 밑으로 펼쳐진 순간 81년의 태풍으로 20여미터 남해항 상공을 유영(?)하다 곧두박질친 악몽같았던 순간이 가슴을 저며왔다. 깊은 숨을 몰이쉬며 핸들을 잡고 좌측 어깨에 동해를 매고 남으로 남으로 가다보니 울진에 다달을 수가 있었다. 콜라 한잔으로 목을 축이고 25km 남행하여 7번 국도에서 1km 동쪽으로 뻗어간 사동에 도착하여 시계를 보니 8시간이 지났다. 신규 현장마다 느끼는 것이지만 역시 친숙치 못하고 삭막한 전형적인 시골 어촌이었다. 이제부터 시작이다.

작업장 여건조사와 함께 잠깐 몇년후의 사동항을 그려보고 숙소와 제반 작업 계획을 세운뒤 뒤늦

게 온 직원들과 현장사무실의 실험실에 모였다. 이제 중요한 것은 양질의 석산개발이었다. 그래서 수일동안 산세, 지세를 두들겨보며 강도 높은 산악행군을 한 덕택에 현장 가까운 곳에서 석산을 발견, 돼지머리 고사속에 발파를 시도했는데도(?) 피복석 채취가 불가능하였다. 타는 가슴속에 몇번의 실패 끝에 겨우 석산개발에 성공하여 제1차 공사는 무사히 준공하였다.

1986년 8월 태풍 베라로 현장사무실과 창고를 동해에 무상으로 헌납하고 지친 몸으로 복구중, 어선 신고소에 근무하는 경찰관이 동민과 함께 협조해 주어 정말 고마웠다. 그러나, 제작장이 유실되어 2차 공사는 다시 처음부터 도전하는 기분으로 공사에 임하여 태부족한 근로자를 외지에서 수급하며 시작했다. 그렇지만 제작장이 협소하여 공사진척에 많은 차질을 가져왔을 뿐 아니라 장비가 고장이 나면 100km 이상 떨어진 포항이나 부산, 서울에서 수리를 해야 하는 것은 기본이고 심지어 볼트 낫트까지 포항, 서울에서 구입해야만 되었으니 자연히 정기화물 직원과 얼굴이 가까와질 수 밖에 없었다.

## 지방관서에서 찬사 백만 원군의 힘

그렇지만 다행스러운것은 비좁은 공간의 짠 습기, 포신이 긴 모기와 야간전투를 하면서 혼신의 노력을 경주하는 현장을 보고 지역주민 및 지방관서에서 찬사를 보내주시 백만원군을 얻는 기분이었다. 그렇지만 주민들의 호응과



수산청 감독관의 날카로운 질타속에 순행되던 현장은 또다시 전운이 감돌았다. T.T.P 해상거치 작업에 해상장비가 접안 및 정박할 수가 없어 인근 후포, 죽변에 정박하면서 작업을 진행할 수 밖에 없었기 때문이었다. 더우기 7번 국도에서 현장까지의 진입로가 협소한 농로 뿐인지라, 육상대형장비는 진입이 불가능하여 어려움이 이만저만이 아니었다.

그런 온갖 어려움을 이기고 필자가 어항축조 공사를 시공하면서 절실히 느꼈던 4가지를 기술해본다.

1. 석산확보
2. 작업장(제작장 적출장)확보
3. 해상장비 정박 및 접안 가능여부
4. 진입도로 확보

긴 숨으로 달리다보니 두서없는 필설을 멈출때가 된 것 같다.

본현장의 발전을 위하여 수고하시는 지역주민과 관공서의 여러분과 수산청 감독관 및 관계하신 분들에게 진심으로 감사드리며 사동항 건설을 또하나의 좋은 추억으로 남겨두고자 한다.