

人力·資材難에 干滿으로 工期에 쫓겨

全天候 어항으로 變貌할 외연도항

朴 華 貞 <南進建設株式會社 現場代理>



외연도항은 충남 보령군 오천면 외연도리에 위치한 수산청 제3종어항으로서 92년을 끝으로 시설공사를 마무리지을 예정이다.

기존에 시설되어 있는 동방파제 (250m)는 1968년 이전에 11차공사에 걸쳐 완성되어 있었으나 해마다 태풍기에 접어들면 제 역할을 다하지 못하여 어민들을 불안하게 하였지만 금년도 서방파제 250m가 완공되어 이제는 어떠한 기상 변화에도 영향을 받지 않는 전천후 어항으로서 면모를 갖추게 되었다.

외연도항을 기준으로 40km에 대천항, 36km에 연도항, 16km에 어청도항 등 인근 어항의 중심지로서 금년도 물양장공사가 완성이 되고 내년 준설

공사까지 완공된다면 어항으로서 더 한층 빛을 받을 것이다.

약 60여억원을 투입한 외연도항은 1971년에 제3종어항으로 지정되었다. 공사착수는 1988년 서방파제에 첫 사석을 투하하여 오늘에 이르기까지 불과 4년이란 짧은 세월속에서 기존 동방파제 공사를 완성하는 데에 11년이란 공사기간에 비하면 주민들의 입장에서 엄청난 변화인 셈이다.

좀더 구체적으로 살펴보면 외연도항은 서방파제 250m, 물양장 280m, 동방파제 보강 (상치콘크리트 및 T.T.P), 등대1식, 선양장 30m, 준설 15,000m³이며, 총가구수 147호, 어선 107척, 인구 650여명이다.

문헌에 의하면 고려 충렬왕

때 최의겸이란 분이 외연도 바로 옆 청섬에 유배되어 왔다는 설이 있어, 사람이 거주하며 생활한 것은 그 이후부터로 생각된다.

외연도라는 명칭은 조선시대에 바깥쪽 먼 곳에서 연기가 피어 오른다하여 외연도라 불려왔다하며 지금도 마을 뒷편의 봉화산 상봉에 옛봉화터가 남아 있어 이방인으로서 어렵 뜻이나마 자신이 서 있는 머나먼 이국땅처럼 느껴지는 이곳의 정취를 느껴본다.

또한 천연기념물 136호로 지정된 동백림의 울창한 숲과 봉화산의 높은 위용 그리고 사시사철 마르지 않는 식수, 이 모든 여건이 어항뿐만 아니라 관광지로서의 면모도 갖추고 있다.

주요 어획물로는 우럭, 노래미, 멸치, 해삼 등으로 다른 어느 지방 못지 않게 많은 소득을 올리고 있는 부유한 어촌이다.

인력난에, 시멘트 부족 작업중단되기도

공사를 추진함에 있어 어느 현장이나 마찬가지로 자재 및 인력수급에 많은 어려움을 겪었으리라 생각되지만 급년도 외연도항 건설공사의 콘크리트량이 20,337m³로서 시멘트량만도 6,194톤이었는데 시멘트 수급부진으로 인하여 작업이 중단되었던 일이 가장 가슴아팠던 일이라 생각된다.

군산공장에서 공급부족으로 인하여 어쩔 수 없이 강원도



동해시에 있는 본공장에서부터 대한민국을 일주하여 외연도까지 운반하는 과정이나, 평부선에 신고 군산에서 예인하는데, 파고 2m 이상이면 운항이 불가능한 데다 조수간만의 차가 심하여 자재 하역시의 어려움은 이루 말로 표현할 수가 없다.

짧은 기간동안 이렇게 엄청난 콘크리트량을 믹서로 타설한 경우는 개인적으로 신기록을 이룩했고 오랫동안 기억에 남으리라 생각한다.

인력수급에 있어서 외연도부터 락 자체에서는 단 한명의 인부도 구할 수가 없어 전남에서 충남으로 인력을 수입(?)했다.

본사를 광주에 두고 있기에 행정업무처리 및 인력수급 체계가 주로 전남지역으로 한정되어

시공회사에서
근무하고 있는
기술자적인
입장에서 한가지
아쉬움이 있다면
92년에
계획되어 있는
준설공사를
이러한 현장여건에
맞게 미리
앞당겨 추진한 후
물양장 공사를
시공했다라면 시간과
예산 측면에서 보다
효율적이지
않았나하는
개인적인 생각을
피력해 본다.

있어 외연도 현장까지 출발해서 도착과정이 지방 → 광주 → 군산 → 장항(도선) → 대천 → 어항(여객선) → 현장으로, 아름다운 일출의 경관을 바라보며 가족의 배웅을 뒤로하고 집을 나서 해저문 삭막한 바다를 바라보며 도착한 인부들에게는 회사직원들의 입장과는 전혀 다른 심정이었으리라 생각된다.

그나마 한달을 채넘기지도 못하고 하나 둘 현장을 떠나갈 때 부족한 일손으로 몸부림쳐야만 했던 지난 날을 생각하면 아찔한 현기증마저 느껴진다.

조수간만의 차로 작업능률저하

물양장 터파기 과정에서 현 지반고(+2.50)에서 A물양장

(120m) 계획고(-)4.60, B물양장(160m) 계획고(-)3.60까지 당초 크람셀 2m³급으로 시공중(+1.00)에서 (-)2.60까지 전석층이 노출되어 부랴부랴 부산에서 크람셀 3.5m³급을 긴급 구입하여 작업 중에 있으나 전석층 부분에서 많은 어려움을 겪고 있는 실정이다.

더욱이 조수간만의 차가 심하여 터파기에서 부터 방파거치에 이르기까지 만조시 작업이 이루어 져야하고, 1일 평균 작업가능시간이 약 4시간으로 임대장비사용료를 지불하고 있는 회사측의 부담과 공기문제가 대두되고 있는 실정이다.

시공회사에서 근무하고 있는 기술자적인 입장에서 한가지 아쉬움이 있다면 92년에 계획

되어 있는 준설공사를 이러한 현장여건에 맞게 미리 앞당겨 추진한 후 물양장 공사를 시공했다라면 시간과 예산 측면에서 보다 효율적이지 않았나 하는 개인적인 생각을 피력해 본다.

물론 기본 계획에 91년에 물양장공사를 마무리하게 되어 있고 준설자체는 내년이 될지 내후년이 될 지 모르지만 틀에 박혀 있는 행정적인 문제보다 현실성 있는 계획과 추진이 필요하다 고 생각해 본다.

9년 공사가 마무리 되면 항내 수면적 105,000m², 정온수면적 97,000m², 어선 수용능력 145척으로 현재 외연도 보유어선 107척에 비하면 항으로서 조금 협소하다는 생각과 장기적인 안목에서 서방파제 계획당시 외항측으로 150m정도 밖으로 시공이 추진되었더라면 하는 아쉬움과 함께 밝아오는 1992년을 기다리는 혼기가 짙찬 저의 부푼 마음처럼 시계를 보지 않아도 언젠가지 바다를 향하여 출항할 수 있는 어민들의 여유있고 활기찬 모습을 생각하니 어서 이 해가 지나가 버렸으면 한다.

끝으로 바다의 깊고 오묘한 진리속에서 바다를 이해하며 순응하는 전국의 어항인 모두에게 새해에도 더욱 건강하시고 가정에 만복이 깃들길 축원하오며 그동안 공사추진에 많은 협조와 격려를 아끼지 않으셨던 지역주민 모두에게 깊은 감사를 드린다. ㉠

