

多事多亂했던 菊洞港 건설

觀光漁港 분위기도 造成

韓 漢 敦 <南和土建(株) 土木課長>

국동항은 전라남도 여수시 국동에 위치한 수산청 제1종 어항으로 연근해에 풍부한 수산자원을 보유하고 있어 국동항을 이용하는 어선의 안전정박과 어획물 양륙에 원활을 도모하고자 90년까지 물양장축조 1,356m 돌제2기를 시설한데 이어 91년에 물양장 상부 240m, 하부 154m, 암거축조 30m, 파제제 하부 241m를 시공하여 92년을 끝으로 시설공사를 마무리 지을 예정이다.

수산청 제1종 어항으로서 전국제일을 자랑하는 본항은 1972년 정부(건설부)와 I·B·R·D간에 국동항 개발 협의를 거쳐 1976년 6월 국동항 제1단계 사업을 착공하여 1978년 8월 첫 준공함으로써 휴식부두·양륙부두·보급부두 및 어민복지시설 및 부대시설로서 여수 도심항으로서의 발전을 거듭하였으며, 1979년 1

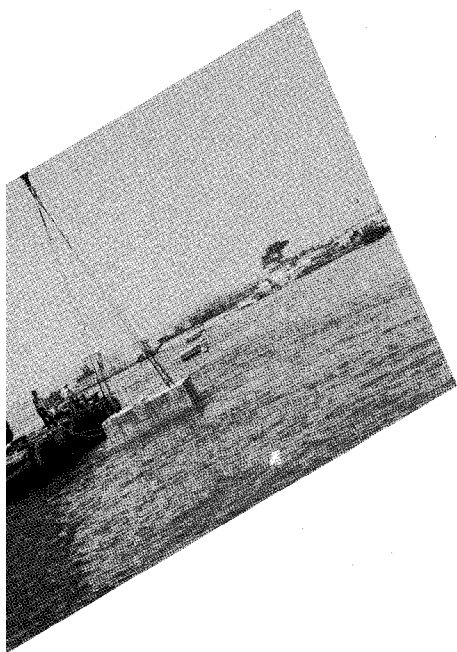
월 수산청 제1종 어항으로 지정받아 1987년 5월 국동항 제2단계 개발사업을 착수하였다.

여수는 자연적 천연항으로 만들어주는 돌산도와 경호도의 수많은 섬들로 형성되어 있으며 옛날 임진왜란시 전라 좌수영이 있어 옛 해군의 기지가 되었으며 왜군을 무찌르는 크다란 공을 세우기도 하였던 곳이다.

전라남도과 경상남도가 경계하는 도심권 내의 본항에는 동지나해 및 연근해에서 어로작업하여 수많은 중·대형 선박과 소형선박이 국동항에 정박하고 있어 공사를 추진하는데 무척 힘이 들었던 것도 목인할 수는 없었을 것이다.

파도가 세차거나 태풍에 의한 자연적인 피해는 없었다.

본항은 돌산도와 여수항의 병목현상을 이루어 밀물과 썰물시 물의 유속이 상당히 빠른



관계로 정밀한 측량이 어려웠으며 잠수부가 작업시에는 고정안전벨트를 착용해야할 정도로 작업의 난이도가 있었다.

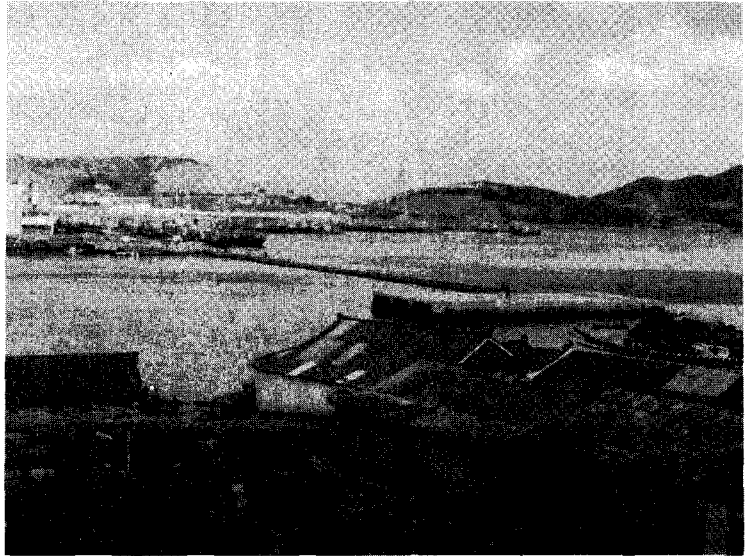
번잡한 어선출입으로 어려움 겪어

87년 처음으로 우리(남화토진)가 시공하기 전까지만해도 소형 선착장과 어선들 그리고 여기저기 파도에 밀려온 쓰레기, 폐선들이 도시공간을 해치고 있었지만 하나, 둘 정리해 버린 이곳 국동항이야 말로 국내 제일의 어항으로 변모해 버린 것이다.

소형선박 접안시설은 물양장 천단고가(+) 3.70m로 설계시 공하여 어획물의 양륙에 편리함을 도모하고자 하였지만 최고 만조시 바다물이 물양장을 넘치는 일이 한달에 한두번 정도 있다. 물론 공사비도 많이 투자 된것도 사실이다.

짧은 기간에 이루어낸 진귀한 작품이기도 하지만 조금 아쉬움이 있다면 천단고를 (+) 4.00m로만 하였더라도 지금과 같은 현상을 피할 수 있었으리라 생각이 든다.

올해의 계획은 파제제 250m 마무리 공사와 물양장상부 255m 그리고 도선장 1개소이다. 시공회사에 근무하는 사람이면 누구나 어려움이 따르기 마련이지만 87년부터 공사를 해오면서 걱정거리로 잠못이룬 적이 한두번이 아니다. 공사하



는 과정 또한 어려웠지만 공사 하고난 후의 관리문제이다.

레미콘 품귀현상이야 어느 현장에서나 다 겪었으리라 생각 된다. 특히 서해안의 밀물과 썰물이 있는 이곳의 물양장 공사는 레미콘 공급이 제대로 안될 때는 애써 거푸집을 조립하면 뒷날 아침에 그대로 있어야할 거푸집이 모두 뒤흔들려서 재시공하여야 할 때의 허전함 또한 겪어본 사람만이 알 수 있을 것이다. 본항은 크고작은 어선들 각도서지방으로 가는 많은 여객선·화물선들이 줄지어 드나드는 관계로 레미콘 타설후 관리 또한 쉬운 일이 아니었다.

觀光·漁業소득증대에 큰 期待

밤새 어로작업하여 새벽이면 다투어 벌어지는 어획물 양륙

작업으로 아직 콘크리트가 채 굳지도 않은 곳에 선박이 정박해 있지않는가, 물론 이것뿐이 아니다. 정확히 측량하여 해상 크레인과 잠수부를 동원하여 4단부력을 쌓아 일직선이 되도록 법선을 잡아 놓으면 선박이 드나들면서 치고 박고 나면 벌써 오목 볼록으로 변해 버리는 것이다. 어디 이것뿐인가, 애로사항을 늘어 놓으면 끝이 없는 것 같다. 그러나 누구에게나 어려움이 없는 것은 아니다. 이것이 도심의 어항공사라는 것을 인정하며 그 어려움을 해치는 것 또한 전국제일의 어항으로 발전할 수 있는 계기가 아닌가 생각된다.

올해 물양장 상부 255m와 도선장이 완성되면 각도서지방을 드나드는 주민과 어민 소득증대에도 큰 몫을 차지하리라 믿는다. 또한 파제제 250m가 완성되면 수많은 소형선박들이

안전 정박하리라 생각되며 어획한 싱싱한 활어류·패류·해조류의 증대에도 큰 기대를 건다.

이곳에서 공사를 시작하지도 어언 5년여의 시간이 흘렀다. 물양장 공사 자체가 그리 쉬운 공사가 아니라는 것을 체험했던 바 올해 공사 역시 생각만 해도 양어깨가 무거워지는 느낌이 든다.

작년부터 시공평가가 강화되어 많은 지적을 받은 것도 사실이다. 물론 가장 큰 문제는 성의가 아닌가 생각된다.

물양장 공사를 시공하는 우리는 시작할 때부터 대단한 각오를 한다. 그만큼 공사자체가 까다롭고 어려움이 뒤따르기 때문이다. 물론 우리가 최선을 다해 공사하는 것은 당연한 일이다. 잘 알고 있는 것 처럼 여수는 한려수도의 관광지로서 외부

에서 찾아오는 수많은 관광객들을 의식하지 않을 수가 없다. 무엇보다도 기술적인 차원에서 92년 공사를 마무리해야 되지 않겠는가 생각이 된다.

혼연일체로 철저한 마무리

시공하는 과정이야 어떻든간에 나는 제1종 어항건설을 하는데 있어 보람을 느끼고 있다. 지나고나면 아쉬움이 덜할지 모르지만 직접 체험하고 공사를 추진함에 오늘의 국동항이 건설되지 않았는가 생각된다.

올해로 국동항이 마무리 되지만 시공구간에 해결하지 못한 조선소구간 45m가 있어 늘 마음에 걸리곤 한다.

방파를 거치하고 상치콘크리

트·포장콘크리트·매립으로 신월동 서울냉동에서 어항단지까지의 연결이 중간에서 끊겼다는게 무척 아쉬움이 남는다. 너무나 많은 보상을 요구하기 때문이다.

어차피 언젠가는 해결되어야 할 문제라면 하루빨리 연결이 되어 보다 효율적인 어민소득 증대에 차질이 없었으면 한다.

작년도 시공구간에 조선소 이전지역과 기초지반 일부 압반노출 지질조사결과 연약지반 심도변화등이 있어 이를 실지에 부합될 수 있도록 변경한 일도 있지만 단계적인 조선소 이전은 꼭 이루어져야 할 과제라고 생각된다.

레미콘 1,500m³라면 결코 만만치 않은 물량이다.

콘크리트로 시작하여 콘크리트로 끝나는 올해의 공사 역시 우리 직원들이 혼연일체가 되어 본업무를 수행함에 있어 차질이 없도록 철저한 계획을 세울 것이다.

갑자기 쓰는 글이라 미숙하나마 끝까지 읽어주신 어항인 여러분들께 감사드리고 그동안 여러모로 협조해 주신 수산청 감독관님을 비롯 국동항 건설을 위해 함께 애써주신 이들에게도 박수와 갈채를 보내면서 92년도에는 늘 무사고의 현장이 될 수 있도록 지면을 통해 격려를 아끼지 않는 바이다. 갈매기 푸른 창공을 나르고 바다를 향해 하는 선박 더더욱 활기차 있을 때 우리 어항인 모두에게 슬기찬 앞날을 기대해 본다. ㉔

