페낭대교 건설과 어느 잠함부(潛函夫)의 애증

이용선
작가 · 언론인

중동과 말레이시아 등지에 해외건설 노동자로 갔던 필자의 고향 친구 하나가 있다. 나이는 필자보다 서너 살 아래지만 초등학교로는 6년이나 늦다. 학교 입학이 늦었던 것은 월사금(月謝金)을 낼 돈이 없어 제 나이에 들어갈 수 없었기 때문이다.

그러다가 해방이 되고 뒤늦게 3학년인가로 입학을 했는데 공부도 잘했고 몸도 뛰어나게 건장했다. 그 후 필자는 고향 마을을 떠나 그의 소식을 몰랐는데, 얼마 전에 만나보니 조그만 산골 교회에서 목사 노릇을 하고 있었다.

"형님, 저 목사가 되었어요. 그래도 오랜만에 형님을 만났으니 오늘은 술 한잔 할랍니다."

"왜 목사가 되었나? 자네가 중동 건설 노동자로 나갔다는 소식은 얼핏 들었었네."

"돈 벌러 갔었지요. 하지만 그게 저를 이렇게 망쳐 놓았습니다."

"목사가 되었는데 망쳐 놓았다니?"

목숨 걸고 번 돈… 아내의 춤바람으로 날리고

그 친구의 이야기인즉 몸뚱이 하나 건장한 덕택에 국내 공사판을 전전하다가 중동에 한 번, 그리고 말레이시아에 한 번 갔다 왔다고 한다. 집 한 칸이라도 장만해볼까 하고 열심히 벌어서 국내로 꼬박꼬박 송금을 했는데, 6년 만에 귀국해보니 여편네가 돈을 몽땅 갖고 행방불명되어 아이 둘만 떠맡는 홀아비 신세가 되더라는 것이다. 그동안 송금해준 돈으로 여편네는 춤바람이 나서 이웃집에 살던 트럭 운전수와 삼십육계를 놓았다니 얼마나 기가 막혔을까.

"억울하고 분했죠. 그들을 찾으려고 몇 해를 수소문하다가 지쳐버려 술을 배우고, 나중에는 마음을 달래려고 교회를 다니다가 술 취한 전도사 노릇을 했고, 이제는 목사가 되었지요. 어떡합니까, 살아야지요. 새끼들을 데리고 도시로 나와 다시 셋방살이를 하는데 4년 만인가 돈 가지고 도망갔던 여편네가 찾아왔어요. 함께 도망갔던 놈에게 돈만 뺏기고 채인 것이죠. 안 받으려고 했죠. 분하고 남부끄럽고 창피해서요. 그런데 어쩝니까, 자식들을 생각해서 할 수 없이 받아들였습니다. 이 나이에 새 여자 얻어 살기가 쉬운가요. 또 남의 여자보다는 그래도 새끼들한테는 제 생모가 낫겠다 싶어서요. 그래서 열심히 교회에 가서 마음을 달래다가 목사까지 되었네요."

"이왕 그리된 걸 어쩌겠는가, 열심히 살아야지."

"암만이라우, 몸만 성하면 걱정 없습니다. 그런데 나이를 먹을수록 중동병(中東病)이 가끔 도지는구만요. 뼈마디가 쑤시고 살 속이 아려요. 무슨 케이슨병이라던가, 우리처럼 잠함부(潛函夫) 노릇한 사람들이 많이 걸린다고 합니다."

"잠함부라니?"

"다리 놓는 교각 공사 때 철통(鐵筒) 속에 들어가 일하는 인부지요. 그러니까 저는 이래 보여도 한창 건설 노동자로 일할 때는 동양에서 제일 긴 다리를 2개나 놓았어요."

"동양에서 제일 긴 다리가 어떻게 2개나 되는가?"

"분명 2개였죠. 1968년에 착공되어 1973년 6월에 준공된 남해대교가 당시에는 동양에서 제일 긴 다리였습니다. 다리 길이가 660 m였지만 교각 사이가 404 m나 되어 중앙에다 철탑을 세우고 쇠줄로 매달아 건설한 현수교(懸垂橋)였죠. 그 다리가 우리나라에서는 처음 나온 현수교 아니었습니까? 그 때 제가 잠함부로 일했죠."

"두 번째 동양 최고는?"

"1982년 착공한 말레이시아의 페낭대교였죠. 이 다리도 우리나라 건설 노동자들이 만들었는데 거기서도 제가 일했죠. 그래서 동양 최대의 다리를 제 손으로 2개나 놓았다는 자부심이 있습니다. 신세야 이렇게 되었지만 팔뚝 자부심은 아직 남았습니다. 그런 의미에서 형님, 저 술 한 잔 줘요. 옛 일을 생각하니 감개가 나오는구만요."

해수면 40 m 높이에 세운 동양 최장의 다리

사실이었다. 세계에서는 세 번째로 길고 동양에서는 제일 긴 페낭대교는 현대건설이 만든 작품이다. 말레이시아 제일의 천연 관광지로 세계적인 관광 코스로 알려진 페낭섬과 말레이시아 본토를 연결하는 연륙교 공사였다. 길이는 7,958 m, 폭은 19.5 m의 4차선 다리이다.

이것을 현대건설이 2억 3,526만 달러에 따냈는데, 설계는 주경간(主經間)과 보조 경간으로 나누어 그 중 220 m 경간은 콘크리트 사장교(斜張橋)로, 나머지 구간은 PC 거더 교량으로 만드는 조건이었다. 그때까지 다리 놓는 기술이라면 현대건설이 큰소리쳤지만 맡고 보니 상상 밖으로 난공사였다. 우선 육지와 페낭섬 사이로는 대형 선박들이 계속 왕래할 수 있게 해야 했다. 그래서 콘크리트 사장교 부분은 바다 수면 위 40 m 높이에 세워야 했다. 여기다 이 해역은 조류가 빠르고 물살이 세다.

페낭섬과 말레이시아 본토의 프라이 공업 단지를 연결하는 페낭대교 건설 현장.

하지만 이보다 물살이 더 센 유속 7.5노트짜리 남해대교도 건설했고, 진도 연륙교(連陸橋)도 거뜬히 놓았다. 또한, 조수 간만의 차가 8 m나 되는 물살을 헤치며 강화도 다리도 놓아 보았다.

이래서 다리 공사라면 겁나는 일이 없지만 국내에서 경험한 다리는 대부분 1,000 m 길이 정도였다. 진도 연륙교는 484 m, 거제교는 740 m였다. 교각 높이도 거제교는 해수면 위 23 m였던 데 비해 페낭대교는 40 m다. 그만큼 공중 높이 무거운 철 구조물을 올려 설치하기가 어려운 것이다. 더욱이 바다 밑으로 깊이 파고 들어가 교각 공사를 한 것이야 남해대교 때도 최고 수중 50 m까지 내려갔었고, 보통의 경우도 수심이 30 m 정도였으니 어떻게 해본다고 해도 우선 다리 길이가 8,000 m에 가까웠다. 바다 속에 그만큼 긴 다리를 건설하자면 길면 긴 만큼 모든 작업을 하기가 어려운 것이다.

여기다가 국내 공사가 아니었다. 언어와 기후와 풍속 등이 다른 외국이었고, 말레이시아 당국도 그렇게 고분고분하게만 대해주는 것이 아니었다.

특히, 기후나 지세 조건과 건설 공사는 밀접한 관계가 있다. 비가 오고, 바람 불고 파도 치는 날이 공사 진행을 방해한다는 것은 말할 것도 없지만 온도 변

동양 최대, 세계에서 3번째로 긴 페낭대교는 중간의 440 m 부분이 사장교로 건설되었다.

화에 따라 철재나 콘크리트 자재들이 수축하고 늘어나니까 시공에 어려움을 겪는다. 그래서 현장에서 거미처럼 공중에 매달려 직접 용접을 해야 할 때가 많았다.

가령 국내에서 남해대교 공사를 할 때만 해도 여름철 한낮 햇볕에서는 강재가 늘어나므로 이것을 방지하고 정확하게 시공하기 위해 강재의 수축이 안정성을 보이는 야간에만 작업했던 일이 있었다. 그런데 하물며 한낮에는 40 ℃까지 올라가는 말레이시아 기후 조건에서 사장교를 건설하기란 여간 어려운 게 아니었다.

여기다가 동양 최장의 페낭대교는 해수면 40 m 높이에 만들어지고, 이것이 장엄한 관광 자원으로 다시 눈길을 끄는 명물로 나타났지만, 이 다리 1개를 놓는데 무려 철근이 2만 7,000 톤, 콘크리트가 17 만 2,000 m^3, 1.98 ×40 m짜리 PC 빔이 1,950 개나 투입되었고, 직경 400 ~1,000 mm 짜리 PC 파일을 6,218 개나 박았다. 제3한강교에 들어간 철근이 1만 9,000 톤, 진도 연륙교를 만들 때 들어간 콘크리트가 1만 1,700 m^3였던 것에 비하면 페낭대교 공사가 얼마나 컸던 것인가를 미루어 짐작할 수 있는 일이다.

건설 근로자의 애증

장엄하고 긴 다리. 그것도 바다 위에 건설해 놓은 다리를 보고 사람들이 먼저 놀라는 것은, '어떻게 저 깊은 바닷물 속에서 교각 공사를 했을까'하는 점이다. 다리는 두 가지 부분으로 이루어진다. 교각을 세워 올린 하부 구조와 상판을 깔고 트러스나 난간을 세운 상부 구조이다. 그런데 상부 구조는 땅 위에서 하는 것이니까 그렇다 하더라도 바다 속에서 어떻게 콘크리트를 쳤을까.

"바닷물 속에 들어갈 때는 케이슨 공법을 씁니다. 제가 바로 그 케이슨 인부였습니다."

"케이슨이 뭔가?"

"보통 가로 세로 10 ×19 m에 높이는 15 m쯤 되는 쇠집인 셈이죠. 이것을 바다 가운데 집어넣고 인부들이 땅파기 작업을 하는데 최고 물속 35 m까지 들어갑니다."

"물이 안 새는가?"

"새는 물을 막으려고 쇠통 안을 고압 공기로 채우죠. 말하자면 물이 새는 수압을 쇠통 안의 공기압으로 밀어내니까 잠함부들은 저처럼 케이슨병을 앓는 사람이 많습니다."

철재나 철근 콘크리트로 만든 케이슨에서 작업하자면 깊이 들어갈수록 공기 압력도 높아져야 한다. 이런 공기압에 사람의 체압이 견디기란 쉽지 않다. 그래서 아무나 잠함부가 되기도 어렵다. 건장하고 강인한 인부들만 선발되어 작업을 하는데 물속 15 m만 들어가면 쇠통 안에서 생기는 자욱한 안개 때문에 앞이 전혀 보이지 않아 아무리 조명을 밝게 해도 깜깜한 칠흑 속에서 일을 하는 셈이다.

이래서 일을 하러 들어갈 때도 그렇지만 케이슨에서 나올 때도 기갑실에 올라와 체내 기압을 점점 낮추어야 하고 또 요양갑에 옮겨져서 체압을 보통의 공기압에서 지내는 수준까지 조절하느라 뜨거운 물로 여러 번 목욕을 한다고 한다.

"그렇게 바닷속 30 m까지 들어가 목숨 걸고 돈을 벌어 부쳤는데 도로 맨주먹이 되어 술 먹는 목사가 되었구만요. 양춤이 뭡니까? 중동 건설 노동자들의 여편네를 꼬셔 먹는 거였죠."

케이슨 속에서 일하는 동안 고압 공기가 뼛속 관절까지 파고 들어가는데 나중에 그것이 완전히 빠지지 않아 팔다리 관절이 쑤시고 아프다고 한다. 그 뼈마디가 얼마나 아플까. 그러나, 어찌 팔다리 쑤시는 것뿐이겠는가. 여편네 생각을 하면 '한 많은 중동 건설 노동자의 애증'이 겹쳐 마음은 더 아플 것이다.

건설산업의 발전에 온몸으로 기여해오신 원로 건설인 선배들의 정열과 노고에 깊이 감사드립니다.

이제는 우리 건설업의 역사도 제대로 조명되어야 합니다. 독자 여러분들이 기억하고 계시는 각종 건설공사와 관련한 야사, 비화 등을 찾고 있습니다. 사나이들의 거친 숨소리와 뜨거운 땀방울, 그리고 의리와 배신… 등 그 어떤 이야기도 좋습니다. 채택된 이야기에는 소정의 원고료를 드립니다. 많은 참여를 기대합니다.