

노량해전 바다에 일본 기술과 자본으로 놓인 남해대교

이영천 | 작가

이 다리를 보면 안타까움과 함께 하나의 문구가 떠오른다. “(차라리) 하지 않는 편을 택하겠습니다(I would prefer not to).” 허먼 멜빌의 소설 『필경사 바틀비(Bartleby, the Scrivener)』에 나오는 말이다. 붉은 옷을 입은 이 다리는 ‘당시의 우리는 꼭 그랬어야만 했을까?’하고 자문하게 만든다. 우리 자유의지를 무엇으로 담보해 낼지 충분한 고민마저 없었던 어리석은 행위라 생각한다. 노량해협을 건너는 남해대교 이야기다.

우리나라 최초 현수교는 1973년 5월 춘천에 들어선 등선교(登仙橋)로, 철거되어 사라지고 없다. 두 번째가 남해대교다. 1968년 5월 10일 착공하여 1973년 6월 20일 완공된다. 총길이 660m(128 + 404 + 128)다. 남해군과 하동군에 각각 위치한 ‘노량리’를 서로 연결하는 다리다. 준공 당시 아시아 최대 현수교였다. 남해안을 대표하는 상징물(Land mark)로 이곳을 찾는 관광객은 모두 이 다리를 배경으로 사진을 찍곤 했었다. 모양과 색깔도 샌프란시스코金門교와 유사하다.

이웃한 광양만엔 우리나라 최대 현수교인 이순신대교가 있다. 1,545m 주경간은 이순신 장군 탄생 연도의 상징이다. 두 다리가 위치한 곳은 정유재란 최후 격전지였다. 바로 ‘순천 예교성(曳橋城) 전투와 노량(관음포)해전’이다.



남해대교 개통(1973. 06. 22.) 당시 전경. ©e영상역사관

정유재란 최후의 전투

정유년 9월, 명량에서 참패를 당한 왜군은 전략을 바꿔 순천에서 울산까지 열 지어 왜성을 쌓고 주둔하며 농성을 벌인다. 고니시 유키나가가 쌓은 순천 왜성은 철옹성이다. 5층 천수각과 각진 내외성을 몇 겹으로 둘러쌌다. 성안 왜군은 1만 3천이다. 배는 500척이고, 군량은 1년을 버틸 만하다. 탄약과 총포도 부지기수다.

조선 수군은 1598년 2월 고금도로 통제영을 옮긴다. 고니시를 잡기 위해서다. 조명연합군은 7월 사로병진 작전을 세운다. 순천에는 유정의 서로군(西路軍)과 진린이 이끄는 수로군(水路軍)이다. 그 사이 이순신 장군이 홍양 절이도에서 큰 전과를 올린다.

도요토미가 죽고, 유언에 따라 철군이 결정된다. 명나라는 이 사실을 알았다. 전쟁을 계속할 이유가 없다. 총사령관 유정은 순천에 도착해 검단산성을 군영으로 삼는다. 군사 3만 6천이다. 그는 싸울 마음이 없다. 고니시와 강화하려 한다. 이순신과 진린은 여러 차례 순천왜성을 공격하나, 육군의 협력이 없어 큰 소득을 얻지 못한다.



정유재란 당시 서로군 본영이었던 검단산성. ©국가유산청

10월부터 고니시가 유정에게 철군할 바다를 열어 달라 뇌물로 회유한다. 광양만 바다를 장악한 수군도 회유한다. 진린이 뇌물에 넘어간다. 11월 14일, 왜 통신선 한 척을 남해 왜성으로 통과시켜 준다. 고니시가 순천왜성에 고립되어 있다는 소식이 전해진다. 구원군이 올 것이다. 왜적을 좌우에서 맞을 수는 없다. 노량 바다에서 구원군을 격퇴하여 고니시 퇴로를 차단해야 한다. 불가피한 조치다.

11월 18일 이순신 장군은 출진을 결정한다. 진린도 마지못해 출진한다. 조선 수군은 관음포에, 진린은 곤양 죽도(현 하동군 금남면 대도리로 추정)에 닻을 내린다. 조명연합군은 군선 470척에 군사 1만 5천이다. 왜는 시마즈 요시히로를 총대장으로 고성의 다치바라 무네토라, 부산의 테라자와 마사시케, 남해의 소 요시토시가 이끄는 500척 병선에 1만 병력이다.



남해군 관음포 주변 이순신 장군 순국 공원. ©남해군청

19일 새벽, 짙은 어둠 속으로 적선이 나타난다. 적이 광양만 쪽으로 들어오자 조명연합군이 각종 대포를 쏘아댄다. 총통과 불썰, 불화살로 북서풍을 이용해 화공을 편다. 적이 관음포로 도망친다. 도망치는 적선에 수없이 불화살을 쏜다. 불길이 밤하늘을 밝혀, 관음포가 대낮 같다. 적선 100여 척이 전라좌수영과 남해 섬 사이로 도망친다. 이순신 장군이 추격한다. 절반쯤 불태우고 부숴질 때, 왼쪽 가슴이 뜨겁하다. 군관들에게 “전투가 끝나기 전까지 내 죽음을 알리지 말라”고 한다.

한일협정과 청구권자금

1960년대 중반, 미국은 박정희에게 일본과 관계 개선을 요구한다. 소련과 중국을 견제하려는 그들의 동아시아 전략이다. 한일협정이 미국의 압박에 의한 것이라는 합리적인 의문이 드는 대목이다. 1965년 박정희는 기꺼이 이에 응한다.

계엄령으로 반대하는 시민들을 겁박한다. 2004년 민족문제연구소가 공개한 미국 정보부(CIA) 기밀문서(1966.03.18 보고서)에, 박정희는 1961~65년까지 일본 6개 기업으로부터 6,600만 불의 정치자금을 받은 것으로 기록되어 있다. 한일협정은 이런 배경에서 체결된다. 쿠데타를 일으킨 세력이 저지른 폭거다. 굴욕적인 협정을 통해 50여 년(1895~1945)간 당해온 수탈과 모욕, 빼앗긴 민족정기마저 헐값에 넘겨버린 꼴이다.

일본은 불법적인 식민 지배를 인정하지도, 그에 상응하는 어떤 배상이나 보상도 치르지 않았다. 아니 처음부터 그럴 생각조차 없다. 남북이 분단되었고, 보상에 대한 관련 국제협약 등에 유효한 조항이 없다는 핑계를 댈다. 싸구려 ‘청구권자금’을 제공하는 선에서 매듭짓고 만다.



한일협정에 대한 비판이 거세지자 정부가 개최한 설명회(1965.06.22.) ©영상역사관

3억 달러 무상자금(일본 생산물 및 일본인의 용역을 협정체결일로부터 10년에 걸쳐 무상제공)과 2억 달러의 장기 차관(산업시설과 기계류 등을 공공차관으로 연리 3.5% 7년 거치 13년 분할상환), 3억 달러 이상의 상업차관(어업협력자금 9천만 달러와 선박 도입 자금 3천만 달러 포함)을 공여하는 수준에서 마무리되고 만다.

이 자금의 활용마저 일본 전범 기업이 우리를 기술과 자본으로 얹어매는 장치로 작동한다. 수십 년 이어진 한일 무역 불균형과 기술종속의 시발점이다. 더 큰 문제는, 모순된 한일협정이 지금도 정용과 위안부, 근로정신대 문제 등에서 걸림돌로 작용하고 있다는 점이다. 근본적으로 역사를 왜곡하는 일본의 뻔뻔한 태도가 문제이나, 형식에 있어선 잘못 체결된 협정도 큰 몫을 한다. 한일 간 아픈 역사가 해결치유되지 못 하게 막아서는 도구로 쓰인다. 그런 점에서 한일협정은 굴욕적인 흥정에 불과했다.

노랑해전 격전지에 일본 기술이

남해 섬의 애로사항이 점차 커진다. 노랑을 흐르는 거센 물살이 육지로 물류와 이음을 방해한다. 타당성 조사가 이뤄진다. 1966년 남해대교 타당성 조사와 설계에 일본 기술진이 깊숙이 개입한다. 현수교 주요 부재의 공급처가 일본기업으로 예정되었기 때문이다. 일본 조사단과 공동으로 타당성 조사가 이뤄진다. 그들은 지형지질수삼조류 등 자연 여건을 고려, 초 장대교량이 경제적 타당성을 갖는 것으로 분석한다. 이를 근거로 우리 기업이 설계한 주탑 위치 및 경간 등 주요 내용이 변경된다.



하늘에서 본 남해대교. ©남해군청

실시설계는 착공 6개월 후인 1968년 11월에 완료된다. 남해대교 설계에 일본기업이 깊숙이 개입한다. 이들은 경간 400m가 넘는 현수교를 제시한다. 당시 아시아 최대 현수교는 경간 366m의 일본 와키토대교였다. 이들이 설계실적을 쌓기 위해 남해대교를 연습용으로 이용한 것이 아닌가 하는 합리적 의심이 든다. 남해대교를 바탕으로 경간 712m의 간문교를 1973년 11월에 개통시키기 때문이다.

주요 부재는 청구권자금으로

급기야 굴욕적으로 얻어 온 청구권자금으로 남해대교가 만들어진다. 현수교에서 가장 중요한 부재는 모두 일본 제품이다. 총사업비 17.59억 원 중 7.64억 원(218.6만\$)에 해당하는 현물이다. 전범 기업인 신

일본제철과 교량에 특화된 IHI의 전신인 이시가와중공업에서 만든 자재들이다. 1970년 8월부터 완공 때까지 공정에 따라 순차적으로 공급이 이뤄진다.

강재 주탑(430.76M/T = Metric Ton)과 주 케이블(504.838M/T), 보강 형(1,848M/T)과 앵커리지(452.162M/T)를 포함하여 붉은 주탑용 도장페인트(11.593M/T)는 물론이고, 주 케이블 가설을 위한 임시시설인 캐트-워크 로프(37.7 M/T)까지 들어온다. 총사업비의 43.43%에 해당하는 현물이다. 이뿐만 아니다. 공사에 필요한 250톤급 해상 기중기와 1,200마력 예인선을 포함한 19종 장비도 일본 것을 빌려다 공사한다. 우리가 자체 조달한 재료와 부재는 시멘트와 보조철강재뿐이다. 일본 기술에 기대고 일본 자재를 가져다 우리는 사실상 조립만 한 셈이다.



바다를 건너는 붉은 현수교, 남해대교의 위용. ©남해군청

그나마 우리 기업이 시공을 맡은 것을 다행이라 여겨야 하나? 남해대교를 시작으로, 우리 초장대교량 기술이 일취월장하는 계기가 된 것은 주지의 사실이다. 우리 교량 기술이 비약적으로 발전한다. 세계에서 유려한 초장대교량 기술을 뽐내고 있는 바탕엔, 분명 남해대교가 있었음을 부인하진 않는다. 그 러함에도 꼭 묻고 싶은 말은 있다.

남해대교가 놓인 곳은 임진왜란과 정유재란 7년 전쟁을 끝마친 유서 깊은 곳이다. 특히 이순신 장군이 최후를 맞이한 곳이기도 하다. 다리는 섬을 육지와 이어주는 의미 있는 일이지만, 기술은 물론 굳이 식민지 피해보상으로 받은 돈과 자재까지 써 가면서 건설해야 했는지는 의문이다. ‘차라리 아무것도 하지 않는 편을 택할 수는 없었을까? 그것이 훨씬 더 떳떳해 보인다. 더구나 기술과 자본의 굴욕적인 종속을 감내해 가면서까지 말이다. 노랑해협을 흐르는 맑은 바다는 무어라 말할까? 나라를 지키기 위해 바다에 원혼을 묻은 수많은 조선 수군은, 도대체 어떤 심정일까? 🇰🇷