

저널리즘

박재완의 발걸음경계에서



박재완
여행작가



여수 둔병대교

섬과 섬 이어주던 통통배 이젠 추억 속으로

국도 77호 백리섬섬길 가다 <상>

오랜만에 마주한 선실에선
뒷섬, 아랫섬 만나 얘기꽃
인근 섬 연결 '신해양국가'

섬을 여행하다 보면, 언제부턴가 시나브로 편해지기 시작했다. 아주 어렸을 적에는, 통통배라고 이야기하는 나무배에 시커먼 연기를 뿜어내며 기선이 다녔다. 다도해 섬 사이를 돌아 보면 섬사람들이 선실에 놓거나 앉아 두런두런 얘기를 나눴다.

섬들이 웅기퉁기 모여 있다가, 또 뚝 떨어져 있어, 기선은 여기저기를 부지런하게 돌아다녔다. 섬 근처에 가면, 뱃고동을 길게 부~응하고 울리면 작은 거룻배의 사공은 노를 저으면서 통통배에 접근해 타고 내렸다.

기선이 섬에 닿을 적마다, 선실은 어수선하다. 선실에서는 오랜만에 뒷섬 아랫섬 옆섬에서 살면서 평소는 만나지 못하다 객선에서 해후한다. 금세 선실은 섬 동네 이야기로 시끌벅적하다. 아랫섬 당집 무당의 풍어제 이야기며, 뒷섬 서당골 김부자 영감 늦바람 이야기로 꽃을 피웠던 객선이었다.



적금도로 이주한 한 귀촌인의 주택

◇다리, '뭍가를 잇는' 역할

얼마 전 육지처럼 다니는 군내버스 섬 여행길에 이런저런 이야기를 물었다. "어허! 그래도 그 시절이 우덜한테는 좋았어, 배에서 술도 한 잔씩하고 그랬제, 지금은 버스 타고 땡기니 그런맛도 없어" 하면서 서운한 기색을 보인다. 그리고 한 어머니에게도 질문을 던졌더니 "아이고 미치겠요, 버스 땡미를 심하게 해서 어디도 못가요, 말 시키지 마쇼~" 얼굴이 사색이 돼 있다.

요즘은 웬만한 연근해의 섬들은 다리를 놓아 신 해양국가 시대에 살고 있어 삶의 질이 향상됐다. 옛적에는 조그마한 비바람에도 온통 걱정으로 가득 찼던 시절이었다. 필자도 어린 시절 목포항에서 출항하는 통통배를 타고 서너 시간 가던 바닷길을 지금은 광주에서 시골집까지 단숨에 달려갈 수 있다.

육지와 섬을 잇고, 또 다른 섬을 잇다 보니, '다리'라는 순수 우리말이 떠오른다. 큰 하천가의 다리, 남들과 연결해 주는 다리, 뭍가를 잇는 역할이다.

사전에는 '교량(橋梁) 혹은 다리는 도로, 철도, 수로 등의 운송로 상에 장애가 되는 하천, 계곡, 강, 호수, 해안, 해협, 등을 건너거나, 또 다른 도로, 철도, 가옥, 농경지, 시가지 등을 통과할 목적으로 건설되는 구조물을 총칭할 수 있다'고 했다.

◇징검돌 발판으로 건너간 데서 비롯 다리의 시작은 인간이 계곡이나 작은 하천에 흠어져 있는 징검돌(飛石)을 발판으로 해 건너간 데서 비롯됐다는 것이 일반적인 견해다.

이 징검돌이 오늘날의 교각이 되고, 넘어진 나무는 구형(構形)이 되고, 덩굴은 케이블이 되어 현수교가 된 것으로 생각된다. 본격적인 다리로서 아치교의 원리는 에트루스키인(Etrusci人)이 최초로 이용했고, 로마시대부터 조성되기 시작해서 244년 페르시아인에게 전해졌다. 이것은 비단길을 통해 중국에 전해졌고, 이



백야도 등대 뒤 쪽 멀리 보이는 것이 화태대교다. 백리섬길 미완의 구간이다

어 우리나라에 전해진 것으로 보인다.

다리는 그것이 떠받칠 통로나 시설 또는 건너야 할 것의 종류에 따라 여러 가지로 분류된다. 우선, 사용재료에 따라 목교·석교·강교·철근콘크리트교·PC콘크리트교 등으로 나눌 수 있다.

기록상으로 볼 때 우리나라에서 본격적이고 진보된 기술과 형식을 갖춘 최초의 다리는 413년에 완공된 평양주대교이며, 최초 석교 아치교는 750년 김대성이 불국사를 중창할 때 조성한 청운교·백운교이다. 이 다리는 현존하는 신라시대의 다리로는 연화교·칠보교와 함께 가장 완전한 형태로 남아 있고, 연대 또한 가장 오래된 교량이다.

국내 최초의 근대 교량은 한강철교인데 트러스교로서 1900년 서양인 기술자에 의해 건설됐다. 또한, 한강대교도 트러스교로서 1917년 역시 서양인에 의해 국교부 분이 건설되고 1930년 소교 부분이, 1937년 대교 부분이 타이드아치교로서 생겼다. 한강대교는 너비 18.4m, 총길이 840.9m이다.

◇제2한강교 우리기술로 첫 건설 다리의 상부구조가 움직일 수 있는 가동

교로서는 1911년에 건설된 압록강철교가 선개교로서 시초이며, 또한 부산의 영도교가 일엽도개교로서 1934년에 건설됐다. 1960년대에 이르러서는 최초로 우리의 기술로써 다리를 건설했다.

그 첫 번째가 제2한강교이다. 제2한강교 건설 이후로는 국내의 모든 다리가 우리 기술자의 힘으로 만들어졌다.

1973년 건설된 남해대교는 교량형식은 현수교로서 중앙경간이 400m, 측면경간이 120m로 총 640m이며, 당시 현수교로서는 동양 최대의 규모였다. 최근 다리는 동작대교가 있는데, 랭거 거더 형식이다.

눈에 띄는 것은 노면을 세 부분으로 나눠 중앙부에는 전철이, 양측에는 자동차가 통행할 수 있도록 한 점이다. 최근 세계적으로 교량을 건설하는 추세가 사장교나 널스라이프 등으로 기울어 있는데, 그 이유는 고강도의 재료로써 시공할 수 있게 됐고, 여기에 구조해석이론과 제작 및 가설 기술이 상당히 발전했기 때문으로 판단된다.

우리나라에서도 사장교 형식의 다리를 가설했는데, 서울의 서강대교, 여수의 돌산대교, 진도의 진도대교 등이 그것이다.

이 중 서강대교는 국내 최초의 PC콘크리트 사장교로서 최대경간이 180m나 되는 장대교이다. 앞서 설명한 내용은 한국민족문화대백과사전을 참조했음을 밝힌다.

◇언제부턴가 익숙해진 연륙교, 연도교 한강다리, 영도다리를 그렇게 부르더니 언제부턴가, 대교 등으로 부르다 보니, '다리'라는 단어는 조그마한 냇가를 건널 때, 또는, 문화재 같은 돌다리나 징검다리, 외나무다리 등 연상케 하는 단어로 돼 버렸다. 그리고 언제부터 연륙교, 연도교라는 단어가 더 익숙하게 들린다.

연륙교는 육지와 섬을 연결하는 다리를 연륙교라 하며, 전남에는 1984년에 해남 우수영과 진도 녹진을 잇는 진도대교가, 그리고 여수시와 돌산을 잇는 돌산대교가 처음으로 준공됐다.

연도교는 섬과 섬을 잇는 다리로 진도 의신면 금감리에서 건너 섬, 접도로 이어진 것이 전남에서 연도교로 최초이다.

국도 제77호선(부산-파주선)은 부산광역시 중구 옛 시청 교차로에서 경기도 파주시 문산읍 자유 나들목까지를 연결하는 대한민국의 일반국도다. 한반도의 남해안과 서해안을 따라 'ㄴ'자형으로 이어지는 해안도로로 대한민국에서 가장 긴 국도이고, 미개통 구간이 아직은 많이 있다.

◇여수~고흥 비닷길 잇는 '백리섬섬길'

백리섬섬길은 여수 돌산대교에서, 돌산에서는 국도 17호를 타고 신북리에서 화태대교를 건너 현재 공사 구간인 월호대교, 개도대교, 제도대교를 거쳐 백야대교로 이어진다.

오는 2028년 공사가 마무리되면 백야도 백야등대(섬)-백야대교-화정면(육지)안포교차로-화양로-조발대교(화양대교)-조발도-둔병대교-둔병도-남도대교-남도-적금대교-적금-요막교-적금도-팔영대교-고흥군 영남면으로 이어진다. 이에 따른 백리섬섬길은 약 39.1km에 이른다.