

元老科學技術者の 証言

8

— 鐵道 3 個支線 純粹 우리技術로 建設 —



李鳳寅 先生篇

◎ 略 歷 ◎

- 1901. 10. 26 서울出生
- 現 영등포구 화곡동 46-10 電 602-2421
- 1928. 3. 京城高工 土木科卒
- 1948. 10. 交通部 施設局長
- 1951. 9. 內務部 建設局長
- 1960. 7. 大韓土木學會長
- 1961. 4. 大韓技術團體聯合會 會長
- 1961. 10. (株)東和技術團 代表
- 1962. 10. 中央都市計劃委員
- 1963. 2. 外資導入 促進委員會 委員
- 1964. 3. 國土建設計劃審議委員會 委員
- 1964. 6. 技術士管理委員會 委員長
- 1971. 3. 현재까지 서울시 지하철 건설자문위원
- 1973. 10~ 현재까지 技術用役審議委員
- 1973. 12. 2 ~ 현재까지 又大技術團會長
- 賞: 建國功勞勳章 (建設部門 銅塔章)

◆ 土木學專攻動機

古事에 晝耕夜讀이란 말이있다. 낮에는 밭을 갈고 밤에 책을 읽는다는 말일 것이리라 나는

이와는 달리 夏耕冬讀을 했다. 여름에는 農事를 짓고 겨울에 書堂에서 漢文공부부터 시작했다.

지금으로 부터 약60余年前-

내가 學校에 다니게 된것은 3. 1運動이 있었던 1919年 威興高等普通學校가 처음이다.

지금과 마찬가지로 그때도 中學校나 高等學校를 졸업하면 가장 고민거리가 장래의 就學方向을 定하는 것이었다.

나는 威興高普5 学年때부터 비록 日帝 時代이긴하나 어떻게 하면 우리國土를 올바르게 開發할수 있을까하고 고민 했다.

내나라 內疆土를 내손으로 개발하여 평화롭게 살아갈수 있는 터전을 하루바삐 이룩해 놓아야겠다는 일념에 불타있었다.

그러나 나는 專門學校를 進學할수 있는 家庭형편이 못되었다.

우리 大家族들의 糊口도 충족시키기에 힘겨웠던 부모님은 『中學校만 졸업해도 시골 선생은 할수 있으니 오히려 그 길을 택하라』는 것이었다. 물론 부모님은 어려운 살림에 內進學이 벅차서 그러했겠지만, 그때 나는 그대로 주저 않을수가 없었다. 몇달에 걸쳐 부모님 납득에 심혈을 기울인 결과 허락을 얻어내는데 성공했다. 이렇게 겨우 겨우 납득이 되어 土木學을 하게 되었다 할지음 또하나 驀이 있었다.

우리 부모님은 『이왕 專門學校에 가려면 卒業後 잘팔리지도 않는 工業學校를 가는것보다 法學을 해서 장래 判檢事가 되었으면 한다』고 하여 이의 설득에도 혼이 났으며 결국 初志대로 工業學校를 택했다.

내가 이렇게 부모님의 뜻까지 어겨가면서 工業學校를 가서 土木學을 專攻하겠다고 우긴것은 별뜻이 있어 그런 것이 아니고 오직 愛國衷情에서 였다.

비록 日帝의 植民地생활을 하고 있을지언정 기약 없는 장래에 우리가 獨立했을 때를 생각해 보자. 누가 국토개발을 할것이고 공업발전을 위한 주역이 될것인가.

어린나이에 도 나는 이런 마음을 한시도 잊어 본적이 없었다. 그래서 工業學校를 택해 土木學을 專攻, 公職에 이어 敎壇 社會生活 33년동안 全力投球해왔으며 오늘 이시작까지 한번도 후회한적이 없다.

◆ 낙동강住民 収奪

京城高等工業學校에 다닐때이다. 우리는 每學年 여름방학이면 소위 夏期實習을 나가게 된다.

3학년 夏期實習은 부산 구포로 갔었다.

日本 東洋拓殖株式會社에서 낙동강 枝流를 개간, 자기나라 농민을 이주시켜 배나무등 각종 과실나무를 재배케 하고 있었는데 내가 바로 이곳 工事現場에 실습간것이다.

그곳은 우리가 金海沃土라고하는 넓은 平野이다. 이곳에 도착했을때의 구포에는 소박한 우리農民들이 사는 草家도 잘보이지 않고 江 건너편에 배나무만 무성했다.

시골인데도 우리나라 사람이 사는 農家가 얼마 보이지 않는것이 이상했다.

그래서 나는 工事現場 감독의 눈을 피해 3일간 시골을 답사했다.

낙동강부근 우리나라 사람의 생활은 처참하기 짝이 없었다. 門前沃土는 물론 살고있는 집마저 없고 다리밑에 움막을 치고 살았다. 나는 이들 하나 하나 만나보고 그들이 가지고 있는 땅을 왜 팔았으며 돈은 얼마나 받았느냐고 물어보았다. 만나는 사람마다 똑같이 『몇푼 주며

강제로 빼앗아갔다』고 말했다.

이런 이야기를 들을때마다 울분이 치밀어 올라와 참을수가 없었다. 답사 3일째 되던날 내가 실습하고 있는 日本人 工事現場 책임자로부터 돌아오라는 전갈이 왔다. 나는 마지못해 그의 앞에 갔다.

그는 나를 보자 『당신 신분은 학생인데도 불구하고 해야할 실습은 아니하고 왜 쓸데없이 돌아 다니느냐... 무고한 농민을 선동하여 사상 운동을 하고 있다. 그런 당신을 오늘부터 더이상 실습시킬 수 없다...』고 하였다. 이런일이 발단이 되어 결국 실습도 제대로 마치지 못하고 쫓겨나고 말았다.

◆ 鐵道局에 投身

1928년 京城高等工業學校를 졸업하고 바로 鐵道局에 들어갔다.

총독부는 그해부터 처음으로 韓國人고등학교 졸업생을 철도국에 들어갈수 있게 하였던 것이다.

그 이전만해도 鐵道局엔 專門學校를 卒業한 우리나라 사람은 일체받지 않았다.

日本人만 起用하던 그들이 왜 본래의 방침을 바꾸었을까? 이것은 갑자기 취해진 조치가 아니다. 1919년 3·1運動이후 우리나라사람의 感情을 완화시키기위해 그들이 말하는 所謂內鮮一體를 내세워 꾸준히 韓日國民 感情을 해소하기위한 하나의 수단이었던 것이다.

하여튼 鐵道局에 專門學校이상 卒業한 우리나라 사람도 들어 갈수 있게 되자 각신문에 크게 보도되었는가 하면 廣告까지 내게 하였다.

나는 이때부터 平安道에가서 17년간 근무하다가 1945년 5월에 서울로 轉勤, 8·15 光復을 서울서 맞이 했다. 解放後 美軍政을 거쳐 우리政府가 樹立된 후까지 5년간 근무한것을 한다면 모두 22년간 鐵道局에 근무했다.

그러니까 내人生의 반을 철도에서 보냈다고 해도 과언이 아니다.

光復이 되자 日本人이 물러가고 美國사람이 들어와 우리와 같이 鐵道를 맡아 運營하게 되었는데 그때 비로소 내가 鐵道局에 들어가 17년간 일을배웠다는 것이 얼마나 잘한것인가를 느

겨본적은 없다. 해방당시 京仁, 京元, 京釜, 湖南 등 全國鐵道支線이 있었는데 日本人이 다물러간 다음도 이를 우리나라사람이 손수맡아 運營管理했었다.

鐵道建設·鐵道補修는 처음부터 外國技術을 參與시키지않고 순전히 우리技術만으로 해결해왔었다.

◆ 寧越·丹陽·靈岩線건설

우리 大韓民國엔 寧越火力發電所하나뿐일때이다. 이곳의 發電量으로는 우리나라 電力需要를 충당할 수가 없었다.

그나마 영월에서 나오는 炭質이 나쁜데다 量마저 얼마안돼 發電하는데 이만 저만한 고층이 뒤따르지 않았다.

그래서 寧越火電은 모자라는 炭을 三陟炭으로 충당했었다.

지금과 같이 交通이 편리할 때가 아니다.

三陟에서 寧越까지 炭을 輸送하자면, 제일먼저 炭을 배로 釜山까지 실어온 다음 기차로 堤川까지 다시 실어온후 또 그곳서 트럭으로 寧越까지 運搬해야만 했다. 이때 鐵道建設이 참으로 아쉬웠다.

美軍政庁도 電氣不足難을 해소하기 위해 採炭量을 대폭늘려 하루바삐 寧越火電을 正常化시키기로 하고 이를위해 ECA協助로 3개 産業鐵道を 건설하기로 했었다.

寧越線과 丹陽線 그리고 靈岩線등 3개 鐵道を ECA支援으로 건설할 것을 政府가 最終결정을 내리기도 하였으나 과연 이것을 누가 맡아 하느냐가 큰 문제였다.

이때가 내가 交通部 初代 施設局長으로 있을 때이다.

3개鐵道건설 資金源인 ECA의 注文이 너무 많아 나와 한때 실랑이를 벌인적이 있다.

ECA側의 책임자는 『韓國鐵道기술자는 日本人들 밑에서 고작 심부름 정도밖에 안한 사람뿐인데 이정도의 기술진으로 새로운 鐵道 건설은 불가능하다』는 것이었다. 그러므로 3개鐵道の 線路調整測量과 技術者選定작업은 자기네들이 하고 이것이 완전히 끝난후 터널·교량등 큰 構造物工事도 자기나라業者에 맡겨야 한다

는 것이다. 우리나라 사람들에게는 땅을 파고 메우는 일만 시킬 용의가 있다는 것이었다. 참으로 어처구니없는 주장이었다.

나는 이때 ECA에 정면 도전, 그들 주장에 앞장서 반대했다.

『우리技術로도 路線選定·測量·工事까지도 能히 할 수 있으니 ECA는 監督만 하라했다.』

또 나는 그들에게 『工事途中 모르는 것이 있으면 그때그때 물어터이니 안심하고 우리에게 맡기라』고 했다. 이 문제로 하여금 상당기간 줄다리기를 하였으나 끝내는 내고집대로 우리 힘만으로 3개鐵道を 건설하게 되었다. 내가 鐵道人이 된후 이때같이 허무한 적이 없었다.

우리技術에 대한 不信은 外國사람뿐 아니라 우리國民들까지도 심했기 때문이다.

특히 나와 같이 한술밥을 먹다시피하는 交通部職員들조차 『李봉인국장이 지도하는 技術陣만 가지고 鐵道を 建設할 수 있겠느냐』는 말에는 서글프기까지 했다.

나는 오늘 이순간도 建國이후 제일 어려울때 온갖 難關을 헤치고 寧越등 3개 産業鐵道を 건설한 것을 가장 자랑스럽게 여기고 있다.

9·28수복당시 京元線復舊작업도 잇을 수 없다.

還都하자마자 우리國軍이 2~3일내 元山에 入城하게 되므로 一週日內에 京元線을 복구해야 한다는 것이다.

이때는 鐵路補修技術者가 모두 避難가버린때이라 무척 난감했었다.

그러나 안할 수 없는 일이었다. 나는 직접 軍人들과 같이 京元線 폭격피해상황 답사를 마친후 내 진두지휘로 一週日內에 말끔히 복구해 놓았었다.

다음은 내가 內務部建設局長 在任時있었던 일로 後進들에게 參考가 될까 해서 이야기해 둔다.

◆ 晋州市 都市計劃

6·25로 모두 파괴된 慶南晋州市都市計劃을 내가 세웠다.

晋州市中央路幅은 본래 7m이었다. 이러던 것을 4배에 가까운 25m로 확정하기로 했던것

이다. 이러자면 자연히 路邊 私有地가 都市計劃에 들어가 희생자가 적지않게 나오기 마련이다. 일이 여기까지 미치지 이곳 출신 某國會議員과 關聯地主들의 항의가 대단했었다.

『남의 私有地를 無斷히 침해해서까지 都市計劃을 추진해야 할 이유가 무엇이냐』고 따지고 나왔다.

나는 그들의 항의에 뒤로 물러설 수 없다고 생각하고 한분 한분씩 설득전을 벌였다.

나는 그때 英國의 런던 都市計劃의 예를 들어 이야기를 해주었다.

約 200년전—, 런던市에 큰 火災가 났다.

그래서 英國 都市 專門家에 依해 새로운 런던市 都市計劃을 세우고 런던市가 計劃대로 推進하려 하자 우리나라 晉州市와 마찬가지로 地主와 建物主들이 들고 일어나는 바람에 當時 市長은 그 都市計劃을 채택하지 못했다.

하는 수 없이 다시 都市計劃을 세워 建設한 것이 지금의 런던市인 것이다.

런던市長이 願하는대로 都市計劃을 한 당시 市長은 名市長이 되었고 英雄視까지 했다.

그러나 200년이 지난 오늘와서는 그 市長을 무엇이라고 하는가. — 그를 런던市民의 敵이라고 한다.

그 市長때문에 런던市民의 壽命이 적어도 10年씩이나 감소되었으며 身長도 몇cm씩 작아졌다고 원망하고 있다.

현재 런던市街는 너무 좁다. 1년에 수십만 명씩 증가하는 人口를 수용하기엔 너무 좁아 쓸모없는 도시로 변해가고 있다.

나를 찾아와 항의하는 晉州市民들에게 이와 같이 말을 들려준 후 원성받는 200년전 런던市民이 되지 않기 위해서 좀 참으라고 했다.

이런 나의 집요한 설득으로 晉州市 中央路幅이 25m로 된 것이다.

얼마전 晉州에 들른적이 있었다. 30余年前

있었던 일들이 머리에 스쳐 내용무만 마치고 뒤 돌아 설 수 없어 한 商店에 들어가 『이 앞의 路幅이 30m 가까이 되는 것 같은데 晉州市에 저런 넓은 길이 무엇에 필요하느냐』고 묻자 종업원인 듯한 사람으로부터 『이 양반 정신나간 사람 아니오』라고 하여 무릎을 당한적이 있었다. 가게문을 나온 나는 내심 그이상 기분이 좋을 수가 없었다.

이와 마찬가지로 建設은 처음 시작할 때 헤아리기 어려운 장벽으로 고통과 陰路가 뒤따르기 마련이다. 일단 해놓고 나면 이것같이 永久히 남으면서 利益을 가져다 주는 것도 없을 것이다.

◇ 科學技術의 土着化

우리나라 科學技術界를 살펴보면 아직도 后進性을 면치 못한점이 많다.

물론 개중에는 先進技術隊列에 참여할 만한 위치에까지 도달한 부분도 없지않으나 전체적으로까지 落后性 탈피에 全力投球해야 할 것 같다.

3次 經濟開發計劃도 성공리에 끝나고 4次計劃의 마지막해인 82年頃에는 우리나라 經濟發展도 매우 밝은편이다.

그러나 우리나라 科學技術만은 先進國隊列과 어깨를 나란히 하기에는 時日이 더 걸릴 것이라고 본다.

年間 200億달러 이상 輸出을 하자면 科學技術의 발전없이는 도저히 곤란할 것이다. 우리는 하루속히 先進科學技術과 對等乃至는 앞서야 하겠다.

또 많은 投資와 努力으로 길러진 우리 科學技術者를 존중하는 풍토가 아쉽다.

그리고 全國 企業人은 우리나라 科學技術이 하루빨리 土着化될 수 있도록 적극적인 지원을 아끼지 말아야 할 것이다.

