

機雷發展과 韓國戰爭에서의 機雷戰

(中)

海軍大領 金 一 相

第二章 韓國戰爭에 있어서의 美海軍의 機雷戰

第 1 節 美海軍 掃海艦 再就役과 編成

韓國動亂이 발발하자 極東艦隊에는 6隻의 AMS와 1隻의 AM가 現役으로 就役하고 3隻은 수리중이며 12隻의 日本掃海艦은 받주중으로 極東海域에는 總 22隻이 可動勢力이 있었으며 이들 艦艇들은 2次大戰 당시 美海軍 및 陸軍航空機가 부설한 海底感應機雷를 日本의 港口와 水路에서 檢索掃海하는데 사용되었다.

第 3 掃海戰隊은 司令官 美海軍少領 D'Arcy V. Shouldice 隷下에는 旗艦 USS Pledge(軍需支援艦)艦長은 Young 大尉로서 그 편성은 다음과 같다.

- AM-31 Patridge
- AM-22 Kite
- AM-28 Osprey
- AM-32 Redhead
- AM-40 Chatterer
- AM-27 Mocking

第31掃海分隊司令官 Shouldice 少領은 1950年 8月 3日 釜山港의 항로개설에 臨했다. Shouldice 少領은 Joy提督에게 敵의 機雷敷設艦과 機雷에 대한 정보가 전혀 없으며 敵 機雷原의 混合型(Mixed Type)機雷에 대한 掃海能力이 충분치 못하다고 建議하였다.

당시 美海軍參謀總長은 他的 우선순위가 높은 艦艇때문에 掃海艦은 그때까지 再就役 시킬

수 없다고 했다.

Struble 中將은 1950年 10月 2日 仁川港에 정박중인 旗艦 Rochester艦上에서 第 7 機動艦隊에 元山突擊上陸에 필요한 편성을 命하였다. Joy提督이나 Struble提督은 똑같이, 첫째로 韓國海域은 水深이 얕아서 機雷敷設이 용이하고, 둘째로 썰물은 機雷은폐에 完전하며, 세째는 東海나 西海의 潮流는 浮遊機雷에 대하여 北韓의 어느곳에서든지 放流한다면 半島의 全 길이를 15日間이나 漂流하게 된다는 點을 고려했었다.

第 2 節 機雷에 대한 情報

仁川上陸 11日전인 9月 4日 美驅逐艦 Mckean艦이 鎮南浦 入口에서 機雷를 발견하고 7日에는 HMS Jamaica艦이 장산곶 近海에서 漂流機雷를 발견하는등 9月 4日부터 30日 사이에 UN艦艇과 航空機는 54個의 機雷를 鎮南浦 仁川於間에서 발견했다.

더우기 25個의 漂流機雷를 韓國近海의 公海上에서 발견했으나 이 漂流機雷는 繫留機雷의 繫留索이 절단되어 떠다니는 것으로 판단되었으며 自沈裝置는 故意的으로 또는 구조상의 單純化나 經濟性 때문에 하지않았는지 확인할 수 없었다

艦砲支援艦은 掃海區域을 航海하거나 100 Fathom線 밖에서 활동하도록 制限하게 되었다.

1950年 9月 26日 USS DD-745(Brush)가 첫번째 觸雷로 損傷당하였다. 이로 因해서 13名이 死亡하고 34名이 重傷을 당하였다. 木浦에서는 韓國 YMS-504 艇이 機雷로 네번째 犠牲物이 되었다. 9月 28日에는 YMS-509艇이 艦首가 날

아갔다.

한 捕虜의 진술에 의하면 淸津 燈台부근에 機雷를 부설하였다고 했으며 月尾島에 上陸作戰을 실시했을때 牛馬車에 실려진 10個의 결합되지 않는 感應機雷를 발견했다. 당시의 機雷에 대한 情報는 직접 海上에서 본것에 근거를 두고 있었다.

TF90의 情報將校인 Harry W. Mcelwan 中領은 元山作戰에 제일 골치 아팠던 것은 機雷問題였다고 술회하고 있다.

第3 掃海戰隊가 1950年 10月 6日 元山을 향하여 日本의 佐世保를 出港하여 10月 10日 새벽에 元山에 도착하여 6隻으로 掃海를 시작하였으나 다음의 세가지 情報外는 알수 없었다.

- 1) 소聯이 발행한 正規航海水路
- 2) 헬리콥터에서 식별한 機雷原의 位置
- 3) 仁川과 鎮南浦에서 발견한 機雷原으로 元山도 있으리라 推測하는 것.

Archer中領은 『11月 6日까지의 우리의 推測이 정확했음이 확인되었다. 나포한 北傀曳引船에 탑승한 Clay中領은 동승한 北韓의 水先案内人과 함께 鎮南浦 埠頭에서 外海까지 機雷原을 헤치고 나오면서 機雷配列을 확인했다.』

이 曳引船이 外海까지 안전하게 航海하였으며 機雷原을 정밀하게 記點하기 위하여 다시 鎮南浦로 귀항할 결심을 세웠다. 韓國海軍 YMS-503이 鎮南浦에 入港한 최초의 UN艦艇이 되었고 여기에는 美巡洋艦에 自進乘艦한 英海軍少尉 1名이 水路를 記點하고 있었다.

모두 212個의 機雷가 鎮南浦 港口에 부설되었고 主 入港水路에는 5個의 繫留機雷列과 1個의 磁氣機雷列로 封鎖되어 있었다.

당시 英航空母艦 Theseus 機雷運搬船은 격침시킨 거기에는 15個의 機雷가 실려 있었다.

10日間 鎮南浦에서 아무런 損傷을 입지않고 70마일을 掃海한 것은 이러한 機雷情報 덕분이었다.

그러나 北韓에서 활동중인 友軍 계필라나 피난인, 歸順者, 나포된 漁夫들로 부터의 情報는 불충분했으며 반듯이 확인되어야만 했다. 그렇지만 이 보고들은 機雷敷設을 帆船, 漁船, 小型, 動力船, MTB를 이용하여 夜間에 부설하였음이

확인되었고 소聯의 敷設船 1隻이 사용되었다는 점은 확인할 수 없었다.

1951년에 機雷情報를 入手한 때표적인 例는 다음과 같다.

1月 3日 : 大同水路와 鎮南浦 부근에 機雷敷設作業中

3月 1日 : 갈마驛에서 機雷下役

3月 7日 : 갈마驛은 美巡洋艦 Manchester에 의해 砲擊되어 荷車 1輛이 폭파됨

3月 28日 : 元山近海에서 MTB가 敷設作業中

3月 31日 : 元山近海에서 敷設舟艇 砲擊

4月 10日 : 鎮南浦에서 MTB가 夜間에 부설하고 있을것으로 推測

고조에서 歸順한 北傀兵은 “지금 敷設되고 있는 機雷는 對上陸用 機雷이다”라고 말했다. 1952年 3月 2日 元山에서 對舟艇機雷가 발견되어 확인되었다.

DeForest는 機雷를 조립한 장소를 알고 있는 北韓人을 찾아냈다. 그 者는 10月 4日까지 소聯人 30名이 機雷를 組立하고 元山近海에 3,000個의 機雷를 부설하기 위하여 32隻의 漁船을 감독했다고 한다. 소聯人은 이들 機雷作業에 협력했던 韓國人 全員을 죽여 없앴다.

第3節 元山掃海作戰

TG 95.6 掃海 및 防護戰隊의 R. T. Spofford 大領은 소련 衛星部隊의 갑작스런 퇴각으로 급하고 注意力없이 機雷敷設을 했으리라 생각하고 소련海軍이 사용했던 정상적인 航海水路를 掃海할 것이라고 말했다.

10月 20日의 上陸日을 念頭에 두고 深思熟考한 결과 Spofford大領은 2隻의 AM로써 100 Fathom線에서 上陸海岸까지 제일가깝고 直線인 水路를 搜索掃海로서 위험한 直接, 接近掃海로 결정했다.

만약 성공한다면 D일의 時限까지 완료할 수 있게될 것이고 4隻은 掃海에 임하고 1隻은 Dan Buoy를 설치하고 1隻은 掃海에서 떠오른 機雷를 사격으로 가라앉게 하고 巡洋艦 Worcester에서 헬리콥터는 機雷를 探索하였다. 이것이 海軍最初의 조직적인 合同作戰이었다.

2次大戦時에 哨戒機와 發行船이 사용된 적은 있었다. Worcester艦의 砲術長인 J. R. Beardall, Jr少領은 만약 海上狀態가 나쁘지 않고 太陽光線이 直角이며 물이 맑으면 대단히 迅速하고 쉽게 찾을 수 있다고 述懷하였다.

첫날인 10月 10日是 100 Fathom線에서 30 Fathom線까지의 12海里의 길이를 3,000야드의 掃海幅으로 掃海하였다. 그때 21個의 接觸機雷를 사고없이 絶단하고 격침시켰으며 日沒後에는 掃海된 구역인 30 Fathom近海에 錨泊하였다.

Spofford大領은 大西洋機雷戰隊의 S. M. Archer中領과 플로리다의 파나마시에 있는 Mine Counter-Measures Station에서 온 DonDeforest와 Howard Naeseth氏 등의 專門家の 補佐를 받았다. Spofford는 10月 11日 아침 DD의 UDT 要員으로 機雷가 있는지 조사하도록 命을 받았다.

또한 PBM(비행기)로 晝間探索을 했다. 10月 10日 午後에는 3隻의 掃海艦이 증파되었다. “우島”와 “요島”에 대해서 UDT로 하여금 電氣調整式 機雷를 연결하는 電線을 찾도록 命하였으나 없다는 報告를 받았다.

Struble提督은 航空機爆彈을 機雷原에 투하하여 掃海하는 것은 기대할 수 없는 성과를 알고 있었으나 이 作戰을 승인했었다. 10月 12日 AD(Skyraider)와 F4U(Corair)는 1,000파운드 普通彈(General Purpose Bomb)을 1個씩 떨어뜨렸고 이 爆彈은 水壓에 의해서 水中 25呎에서 터지도록 장치되어 있다.

操縱士들은 두개의 5海里 길이에 달하는 掃海 길이를 200야드 幅과 200야드 길이에 爆彈을 하나씩 떨어뜨리도록 계획하였다. 이 문제를 해결하기 위해서 爆彈投下地點을 標識하기 위해서 1대의 AD가 Smoke Float를 싣고 날으는 上空에서 1대의 AD가 Rader統制를 받으며 비행하게 하고 統制航空機로부터의 信號에 의해서 半海里 간격으로 Smoke Float를 떨어뜨린다.

이 爆擊機隊는 2個의 縱隊를 형성하고 오른쪽은 14대의 AD와 18대의 F4U 航空機, 왼쪽은 17대의 AD機로 편성된다. 그리고 이 航空機가 目標區域을 벗어나면 8대의 追加 F4U가 爆擊線에 Holiday를 메우기 위해서 운영된다.

이러한 爆擊掃海方式은 여러가지 문제점을 야기시켰는데 그것은 Smoke Float가 하나도 自己機能을 發揮하지 못했으며 視覺物標로서 두개의 섬과 水路의 浮標를 대신 사용했으나 航空機로써 精確한 위치를 유지하기란 참으로 어려운 일이었다. 操縱士들은 그들이 갖고 있는 Gun Sight로 앞의 飛行機와의 거리를 측정했다.

그러나 그들 항공기의 Slip Stream(프로펠러 後流)로 航空機들을 5海里나 뻗치게 되어 Bomb Pattern의 Gap을 피할 수 없었다. 이 문제는 한층 惡化되어 Voice Signal로 爆彈을 投下하도록 했다.

그러나 航空기 統制士가 送信과 조종사의 受信, 그리고 執行間의 시각적인 差는 더욱 Bomb Pattern을 不規則하게 하였고(Struble 提督은 2次大戦時 日本의 여러 港口를 掃海하기 위하여 航空機로써 폭격하였으나 많은 爆彈投下에 비하여 성공적이라고 할수 없었다), 爆彈에 의한 掃海는 결과를 알수 없었다.

다음날 AM-275(Pirate)는 폭격한 線을 따라 掃海하였는데 左舷 掃海具에서는 1個, 右舷에서는 5個의 機雷를 絶단함으로써 爆擊線에 공백이 있다는 것을 증명하였다. 結局 이날 午後에는 USS Pirate와 Pledge는 觸雷로 沈沒하고 말았다. 獻身的인 努力을 경주하였으나 機雷가 폭발되었는지 알수 없게 되었다.

後에 極東空軍司令部의 Stratemeyer將軍은 B-29를 掃海하는데 사용토록 했다. Struble提督은 그의 2次大戦時의 區域掃海의 經驗에서 機雷原에 대한 그 以上の 爆擊은 無用하다고 생각하며 거절하였다.

Spofford大領이 計算한 바에 의하면 成功的으로 수행한다면 個個의 爆彈은 機雷에서 30呎 이내에 爆發해야 된다는 것이었으며, 그렇게 精確히 수행하기란 不可能한 것이다.

Spofford와 Shouldice는 原子彈의 水中爆發이 이 掃海에 도움이 된다고 생각지 않았다. 이 문제는 해결 못한채 바다만 오염케 되는 결과를 초래하기 때문이었다.

10月 12日에는 AM-275와 AM-277은 機雷接觸으로 沈沒했고 AM-249는 兩舷機關이 고장이 났다.

第 4 節 鎮南浦 掃海作戰

美海兵隊가 元山에 行政上陸하고 韓國軍은 敵의 저항도 받지않고 全速으로 鴨綠江을 향해 진격하고 있었다. 興南, 咸興이 各各 10月 18日에 함락되고 韓國首都師團은 TG 95.2의 艦砲支援을 받으면서 11月 24日까지 元山北端 100마일에 있는 송진까지 進出하고 西部戰線에 있는 美 8軍은 10月 19日 平壤을 점령하였다.

그때 워커將軍은 鴨綠江과 豆滿江까지 進出하는 도중 고립되어 10月 20日 第110 極東空軍의 輸送機로 第187空輸聯隊 2,800명을 平壤北方 30마일에 투하 人民軍의 退路遮斷을 하기 위해서 석천과 선천의 交叉路에 떨어뜨렸다. 西쪽으로 進出하는 데는 무엇보다도 美 8軍의 軍需支援을 위한 鎮南浦開港이 중요한 것이었다.

그러나 鎮南浦는 元山처럼 강력하게 機雷가 敷設되었음을 알고 워커將軍은 이 掃海를 긴급 요청하였다.

워커將軍은 冬將軍 때문에 油類가 부족하여 南韓에서 北으로 이어지는 爆擊으로 파괴된 鐵道와 道路의 不良한 조건등으로 鎮南浦開港이 軍事行動의 최우선 순위로 고려하였다.

워커將軍의 비참한 내용의 電文에는 將軍의 車는 稼動不可하며 兵士들은 하루에 두끼의 食事を 하고 있는 극심한 補給狀態를 말하고 있었다.

Joy提督은 다음과 같이 워커將軍에게 打電하였다. 「해군은 補給의 애로점을 理解합니다. 陸路輸送은 불가능하고 海路輸送을 해야하겠으나 掃海艇의 부족과 많은 潮汐差, 그리고 잘 敷設된 기뢰원으로 時間이 상당히 소요되며 더구나 元山이 지난 10月 9日부터 掃海한 以後 지금까지 완료치 못하여 艦艇出入이 안전할 때까지 掃海艇을 사용할 수 없습니다. 掃海艇이 美本土에서 오는 중이며 이 掃海艇이 도착하더라도 教育訓練이 필요하므로 언제 掃海를 시작할지 예측이 곤란하고 시작해도 3週日은 所要될 것으로 생각합니다.

鎮南浦의 機雷原은 元山과는 전적으로 다르다. 그것은 水路條件의 차이때문에 外海에서 海

岸으로 직접, 接近하는 方式은 많은 섬과 大同江에서 흘러 蓄積된 모래로 三角洲를 形成하고 있어 元山과 다르다.

元山에는 潮汐의 差와 潮流도 없으나 鎮南浦는 濶灣물에 潮汐의 差는 최소 12呎이고 潮流는 5노트나 되었으며 水路는 2個가 있다. 南側은 高潮時에 불과 15呎으로 펴 얕고 北側水路는 水深이 두배가 된다. 兩側 다 機雷敷設이 가능하다.

美海軍의 Allan E. Smith少將에 의하면 이 복잡한 문제는 1922年에서 24年에 제작된 UN軍이 갖고 있는 낡은 海圖에 있었다. 이 26年間에 많은 변화가 있었을 것이다.

掃海는 鎮南浦에서 69마일 떨어진 곳에서 外海에서 시작하여 埠頭에서 33마일 떨어진 三角洲를 통과하도록 되었다. Smith提督은 다음과 같이 말하고 있었다.

元山水路를 開放하는데 3日을 앞두고 있을 때 陸軍과 Joy提督의 司令部로부터 呼出받았는데 “나는 지금 鎮南浦를 掃海하려고 하고 있으. 陸軍은 더 이상 陸路輸送이 불가능하니 海上으로 할수 밖에 없오”.라고 하는 것이었다.

Smith提督은 “무엇 鎮南浦掃海? 무엇으로 말이요?” “아니 편성도 되지않고 사람도 없고 計劃도, 배도 없는 판국에 말이에요.”라고 했다. 3隻의 小型 掃海艇이 數日內로 佐世保에서 도착하도록 계획되었다.

韓國에 있는 모든 가용한 掃海艇과 大西양에 있던 대부분의 掃海具는 東海의 元山과 利原에 투입되었다. Smith提督은 極東海軍司令部에 電文을 보내어 정보요원을 鎮南浦로 급파하여 機雷의 情報를 얻도록 요구했다.

Smith提督에게 두명의 機雷觀測將校가 보내졌다. 한명은 太平洋艦隊의 掃海部隊에서 온 사람이었다. 太平洋艦隊의 Donald N. Clay中領을 鎮南浦로 보내어 掃海情報를 얻도록 했고, 大西양에서 온 Stephen Moris Archer中領은 鎮南浦 掃海作戰을 책임지게 되었다.

Smith提督은 Archer中領에게 가장 安全하게 신속히 하라고 命했다. Archer中領은 南側의 淺海區域을 먼저 掃海하여 濶灣물이 낮은 艦艇이나 LST의 出入이 가능하도록 했다. 이 水路가 개

방된 후에는 北側의 深海區域을 掃海하여 大型 貨物船과 兵力輸送船의 통과를 허용하게 했다. 최근에 出港한 航母 Boxer艦에 탑재된 40呎길이의 大型舟艇이 이 두水路를 통과하는 첫 배가 되었다. 이 舟艇에다 掃海具를 달고 淺海掃海를 했다.

그 뒤에 DMS-33(USS Carmick艦長 P. K. Margetts少領)과 DMS-38(USS Thompson艦長 W. H. Barckmann少領)이 지나갔다. 다음에 호노루루에서 막 到着한 AMS-32(USS Perican艇長 H. V. Cronk中尉)와 AMS-36(USS Swallow艇長 J. Roberts中尉)과 AMS-16(USS Gull艇長 C. E. Nimitz中尉)등이 뒤따랐다.

다음에는 여기에 合流한 것이 LST로서 이것은 軍需支援과 헬리콥터의 着陸場을 제공했다. 마지막에 도착한 驅逐艦 Forrest Royal은 旗艦이 됐다. 정확하고 신속한 정보는 鎮南浦掃海에서의 성공의 열쇠가 되었다. Smith提督은 鎮南浦掃海를 시작하기 훨씬 前에 Clay中領을 平壤에 보내어 機雷情報를 획득하도록 했다.

또한 Smith提督은 8軍에 요청하여 모든 鎮南浦 小型船舶의 長이나 江의 渡船士를 억류하도록 命하고 機雷敷設에 종사했던 사람뿐 아니라 機雷敷設한 計劃書, 船舶, 記錄物, 그리고 水路誌등을 획득하도록 命했다. 實際로 掃海着手한 11月 2日까지 Clay中領은 풍부한 情報를 획득했다. Clay는 北傀의 機雷敷設船을 직접 타고 있던 北韓사람의 住所를 알아냈다.

그래서 그는 鎮南浦에도 繫留機雷를 敷設했던 것을 알게 되었다. 비록 潮流方向의 변경이나 심한 潮差로 약간의 移動은 있겠지만 대체로 부설된 路線을 집착하게 되었다.

이것은 어떤 다른 要素보다도 作戰期間을 短縮하게 하고 艦艇이나 人命의 損傷을 줄이게 했다. 이 點은 海軍情報機關이 他 情報機關과 밀접하게 일해야 하는가 하는 이유와 海軍情報의 중요성을 말해주는 例이다. 情報의 不要한 작은 부분도 他 機關이나 部隊에게는 매우 중요한 것이 되기도 한다.

鎮南浦 掃海作戰은 최후까지 急造된 掃海具로 했지만 海軍武器體系상의 모든 武器, 즉 水上艦掃海, 航空機掃海 등을 포함하고 있었다.

仁川港에 닿을 내리고 있는 水上機 母艦인 USS Gardiners Bay(AVP-39)에서 離陸한 PBM은 10月 28日부터 機雷除去作戰에 참가하여 機雷탐색을 시작했다. 第42 및 47飛行大隊로 부터 온 PBM “Mariners”와 第88 및 209偵察大隊에서 온 “Sunderland”機는 9月 29日부터 11月 15日까지 對機雷戰에 참여했었다.

이 期間동안 西海에서 340個의 기뢰를 발견하고 그중 機關銃을 쏘아 가라앉게 한것은 9個~44個를 격파시켰다. 11月 下旬에는 飛行機가 爆雷를 떨어뜨려 磁氣掃海를 시작했다. 28日에는 325파운드 爆彈을 32個 던졌으나 1個의 磁氣機雷를 폭파시켰을 뿐이다. 29日에는 P2V “Neptunes”機로 16個 爆彈을 던진 결과 3個를 폭파했다.

哨戒機의 단 하나의 長點은 海上狀態惡化에도 掃海할 수 있다는 점이다. 英國航母인 “Theseus”에서 나온 헬리콥터는 鎮南浦 掃海作戰에서 가장 赫赫한 보조수단이 되었다.

Theseus艦의 헬리콥터는 USS Worester에서 빌려온 2個分遣隊였다. 헬리콥터는 機雷原을 탐색하고 英航母에서 나온 戰鬥機는 敵 海岸砲와 航空機로부터 소해세력을 보호하기 위하여 사용하였다. 掃海艦艇에 최소의 損失과 최대의 安全을 도모하기 위하여서는 모든 有用한 情報과 지식과 경험의 동원되었다.

Archer中領과 그의 參謀는 敵의 機雷敷設原이 어디인가를 머리를 짝내어 추측했다. 다음에는 港口 入口까지 기뢰원을 벗어나게 하거나 掃海計劃을 成案했다. 이 目的은 가능한 최소한의 艦艇數로 機雷原에 갈수 있도록 하기위함이다. “機雷原을 통과하는 것은 최후의 결심이며 최후의 掃海이다.”라고 Archer는 말하였다. 일해나 가면서 계속적인 情報과 헬리콥터 觀測에 의해서 그 地點을 확인했고 추측이 틀림없음이 증명되었다.

첫 入口에서 埠頭까지 掃海하는데 단 하나의 機雷原을 통과해야만 한다. 鎮南浦에서 掃海는 西海의 任意地點에서 시작하여 機雷는 실제로 觀測했던 기뢰위치보다도 39마일이나 西쪽에서 시작했었다.

실제로 機雷原이 있다고 추측했던 의측의 최

소 掃海시작지점은 수심이 낮고 機雷를 부설할 수 있는 지점이기 때문이다.

Carmick와 Thompson의 두 DMS는 10月 29日 소위 말하는 “End Run”을 시작했다. DMS는 낚아내지도 잡아내지도 못했다. 이 DMS는 너무크고 너무 값이비싸고 掃海艇으로서는 機動性이 불량하고 驅逐艦도 掃海艇도 아닌 것이었다. 11月 2日 午後의 첫번째 計劃은 2隻의 DMS를 除外한 전체를 投入하는 것이었다. 3隻의 AMS, 즉 Pelican, Swallow, 그리고 Gull이 첫번째 掃海를 시작했다. AMS앞에서는 헬리콥터와 UDT요원이 있었다.

韓國海軍艦艇과 ARS(USS Bolster)는 뒤를 따랐고 機雷를 쏘아 가라앉게 하거나 Dan Buoy를 설치했다. 艦隊司令官인 Nimitz 提督의 조카인 젊은 AMS艇長 C. E. Nimitz 中尉는 鎮南浦 掃海를 다음과 같이 말했다.

“이것은 해블만한 일이었습니다. 그러나 情報가 없었던 첫 數日間은 특히 해내기 힘들었지요. 대단히 不確實했고 潮流方向의 변경은 더욱 어렵게 만들었습니다. 때로는 回頭하는데 1,000야드 이상을 벗어나게 했습니다. 우린 11月 4日 아침에 무엇인가 이상한 일을 당하게 되었죠. 그것은 텍사스颱風보다 강한 鎮南浦颱風이 불어온 것입니다. 바람이 불었다 하면 대단했었습니다. 起床나팔이 數分前에 울렸고 우리 모두는 아침食事を 하기위해서 食卓에 앉아 있었는데 우리 배는 옆에 繫留된 Bolster의 鐵로된 船體를 갑자기 치는 소리를 들었습니다. 내가 艦橋로 올라가기 전에 배의 닻줄이 두개나 끊어지고 舷側테일이 약간 損傷을 입게 되었습니다.

바다는 거칠어지고 70노트의 突風은 음산하고 어두운 빛깔의 바닷물로 操舵室을 씻어내리고 10分間은 西海全部를 뒤집는것 같았습니다. 이것을 통해서 아무리 잔잔한 때일지라도 결코 다른 배에 繫留해 있는 것은 위험하다는 첫 敎訓을 鎮南浦에서 얻게 되었습니다.

暴風은 24時間동안 계속되었고 갑자기 불어왔던 것처럼 갑자기 사라져 버렸다. 4個의 繫留機雷가 줄이 끊어져 海上에 떠올랐다. 그것은 射擊으로 가라앉게 했다.

暴風이 한창일때 LSD-17(USS Catamount艦

長 Kenneth Love Land中領)이 鎮南浦에 왔다. 이 LSD는 Archer中領의 부대에 合流한 卡지막艦함과 동시에 海上作戰에 있어서 歷史的인 사건이 되었다.

掃海作戰에 참가한 첫번째 LSD가 된것이다. 작으만하고 波濤에 끄떡거리는 掃海艦 보다는 4,960톤에 길이 458呎, 폭이 72呎이 되는 이 LSD는 높은 파도에도 까딱하지 않는다.

짧고 못땅하게 생긴 둔한 艦首와 乾舷은 높아서 기묘한 생김새를 하고 있으나 넓은 艦橋가 있고 楕圓모양 모가난 艦尾는 개방할 수 있는 門으로 되어 船腹속에 海水를 넣고 船體를 가라앉게 하여 艦尾에 海水를 넣으면 小型掃海艇을 실을 수 있게 된다. 이 Catamount艦은 橫須賀와 佐世保에 있는 가능한 掃海具와 LCVP 12隻을 싣고 왔다. 이 LCVP의 母艦役割을 함으로써 航空母艦에서 航空機가 發着하는 것과 흡사하였다. 이 작은 舟艦은 繫留機雷나 磁氣機雷의 掃海도 했었고 큰 배가 들어갈 수 없는 얕은 곳과 깊은 바다에서는 大型掃海艇이 들어갈 수 있도록 얕은 쪽을 掃海해 줄수 있었다.

Archer中領에 의하면 情報任務를 띄고 일하고 있는 Clay中領과의 話題의 대부분은 機雷原의 위치를 알기위한 것이었다. 때때로 예상치 못한 暴風에다 寒冷한 날씨는 掃海艇에게는 큰 부담이 되었고 특히 舟艇에게는 더욱더 심했다. 추운 아침에는 이 큰배의 얼어붙은 Ballast 발브를 녹이기 위해서 스팀을 利用하여 艦尾에 海水를 채우기도 했다.

또한 LCVP의 機關에도 스팀을 供給하여 밤중에 얼어붙은 것을 加熱하여 始動하게 했다. Ballast排出時 Dock안에 물고기가 팔닥거리고 있는 것을 주어서 料理해 먹고, 추위와 파도에 시달린 舟艇要員은 고생을 잊기도 했다.

鎮南浦掃海가 끝나기 前에 13隻의 日製 掃海艇이 완성되어 1隻의 母艦과 1隻의 防衛甲板과 Remote Control로 된 Guinea Pig를 가져왔다. 그래서 掃海되지 않는 海域에서는 작전이 허용되지 않았지만 日製 掃海艇은 단조로운 掃海方式에서 벗어나게 했다.

10日間의 掃海를 한 11月 7日에는 흘수가 낮은 배는 鎮南浦로 들어가게 되었다. 맨먼저 들

어간 배는 LSU-1402이었고 이것이 入港하게 됨에 따라서 其他艦도 8軍에서 필요한 補給物資를 싣고 들어갔다.

Archer中領은 Smith提督에게 LST가 그 첫 1號줄을 埠頭에 걸었을때 任務完了 報告를 하였다. 홀수가 낮은 배는 掃海된 海域을 통해서 鎮南浦로 들어가는 것을 허용했지만 鎮南浦의 渡船士協會의 操艦에 의거하였었다.

그래서 모든 可用한 UN軍의 航海士와 操縱士들을 새로 모아서 濠洲海軍의 G. H. Gladstone麾下에서 일하도록 했다. 첫 LST가 Clay中領에 의해서 渡船案內하여 鎮南浦에 入港하게 된것은 11月 10日로 韓國海軍의 創設第 5週年 기념일이었다.

그래서 韓國海軍 艦艇에게 海軍創設 기념일에 鎮南浦開港의 선물을 안겨주게 되었고, Archer中領은 美軍艦에게 滿艦式을 명했다. 수심이 깊은 水路는 11月 20日에 개방되어 첫번째 病院船인 Repose(艦長 Charles H. Perdue)가 홀수 길은 배로서 처음 入港했다.

결론적으로 Archer中領은 鎮南浦 掃海가 敵의 저항이 있었다면 얼마나 어려운 일이 되었겠느냐고 말하면서 그때는 아마도 계속적인 空中掩護가 있어야 하고 또한 我側損失도 있었을 것이라고 했다. 事實을 말하자면 機雷보다도 航海障礙物이 더 위험했었다. 우리는 계속적으로 潮流와 海圖에 없는 海底장애물을 염려해야 했다.

Boxer艦의 40피트 舟艇을 빼놓고는 掃海艇이 훌륭히 작전했다. 韓國에서 첫 試圖한 LCVP는 훌륭했고 5個의 繫留機雷를 절단했다. LST는 헬리콥터의 離着陸場뿐 아니라 2台의 헬리콥터를 수용할 수 있고 掃海艦艇의 母艦과 補給船이기도 하고 그 배는 많은 量의 輕油를 저장할 수 있고 食糧과 餘分の 掃海具도 갖고 있으며 Tank Deck는 掃海具 교체에 안성맞춤인 곳이 되었다.

LSD는 掃海舟艇을 수용하고 補給船임과 동시에 重油의 Tanker가 되고 海上狀態 불량시도 운용하기 좋았다. 鎮南浦에 大型油槽船이 도착했을때도 LSD나 LST가 훨씬 빠르고 편리하여 많이 이용했고 敵의 저항이 있을때 더욱 필요한 것이었다. 附加해서 LSD는 韓國海軍의 將校, 士兵에게 教育場所로도 쓰여졌다.

그들은 거기서 처음으로 掃海作戰을 보았고 訓練받았다. 이 요원들은 佐世保에서 掃海艇으로 改裝된 6隻의 韓國海軍 YMS에서 온 者들이다. 11月末까지 200海里의 수로는 掃海되었고 80個의 機雷가 파괴되었다.

그러나 全部 완료된 것은 아니다. 聯合軍이 北進을 계속함에 따라서 掃海도 北쪽으로 확대되어 淸淸江에서 掃海를 시작했다. 드디어 中共軍이 개입되고 友軍은 撤收하게 되었다. 輸送船들이 속속 鎮南浦에 집결되었다.

Archer가 타고 있는 旗艦과 韓國海軍의 PF는 水路의 위험한 回頭地點에 위치해서 Radar標識艦役割을 했다. 鎮南浦 撤收作戰은 완전히 끝났다. 무엇보다 인상깊은 것은 1件의 人命被害나 船舶被害도 없었다는 점이다.

第 5 節 掃海艦艇의 多樣한 役割

韓國戰爭이 終了時까지 1,088個의 機雷를 掃海했고 掃海艇들은 큰 공헌을 했다. 1952年 5月까지 항구의 接近路, 港口, 水路와 島嶼防禦地域, 艦砲支援區域, 海岸哨戒 및 海岸砲의 阻止射擊區域 등의 일에만 국한된 것은 아니었다.

封鎖海域內에서의 Flycatcher(封鎖海域內에서 漁船을 포획하는 일)과 掃海된 海域에 대한 安全監視, 敵의 機雷敷設方法에 대한 계속적인 연구, 機雷情報의 수집, 배포, 韓國海軍 掃海艦艇에 대한 教育등이었다.

掃海가 끝났을 때에는 2次大戰 말기에 潛水艦이 하던 航空機의 操縱士救助作戰을 수행하기도 했다. 다음 表는 救助 및 漁船捕獲實例이다.

艦名	作戰內容	日時	場所	備考
USS Symbol	操縱士救出	53. 6. 19	興南近海	1名
USS Dextrous (AM-341)	操縱士救出	53. 5. 23	興南近海	1名
USS/Ruddy	操縱士救出	53. 7. 1	西海초도	3名 (B-29)
USS Parmigan (AMS-376)	漁船捕獲	52. 5. 7	興南, 마양도	5隻 25名포로
SUS Murrelet (AM-372)	漁船捕獲	52. 5. 10		6隻 26名포로

