



# 바다 사람들의 생애사 4

김규수	김금열	김형돌	문인리
여재구	이삼열	이종순	장백권
장운용	정효모	하동현	하이호







## 바다 사람들의 생애사 4

## 바다 사람들의 생애사 4

주관 : 해양수산부 해양정책과  
총괄 : 김태만(국립해양박물관)  
기획 : 윤석홍, 백승옥(국립해양박물관)  
진행 : 서영남, 권현경(국립해양박물관)

조사총괄 : 채영희(부경대학교 국어국문학과)  
조사진행 : 채영희, 황경숙, 주현희, 심민정, 박현정, 허남일(부경대학교 해양인문학연구소)

### 원고집필

- I · II · IV 장 : 서영남, 권현경(국립해양박물관)  
- III 장 : 채영희, 황경숙, 주현희, 심민정(부경대학교 해양인문학연구소)

기록관리 : 박현정, 허남일(부경대학교 해양인문학연구소)

편집 및 교정 : 권현경, 김재휘(국립해양박물관)  
제작 : 디자인 북

사진 및 영상촬영 : 문진우, 김관민, 오승진, 이호영 작가

발행일 : 2021년 11월 30일  
발행인 : 국립해양박물관 [www.knmm.or.kr](http://www.knmm.or.kr) / 051-309-1900  
부산광역시 영도구 해양로 301번길 45

발간등록번호 11-B553496-000021-01  
ISBN 979-11-88805-32-7 [93990]  
국립해양박물관 관리번호 총서/보고서 20210303

© 국립해양박물관(Korea National Maritime Museum), 2021  
이 도서의 저작권은 국립해양박물관이 소유하고 있습니다.  
이 도서의 모든 내용에 대하여 동의 없이는 어떠한 형태나 의미로든 재생산하거나  
재활용할 수 없습니다.

All right reserved. No part of this book may be reproduced or utilized in any form or  
by any means without permission in writing from Korea National Maritime Museum.

# 바다 사람들의 생애사

## 4

Life history of the see people

## 발간사

“바다는 마치 하나의 커다란 책처럼  
날마다 새로운 것을 펼쳐 보였다.  
잔잔한 바람, 격렬한 폭풍우, 폭풍 뒤에 구비치는 물결 등  
바다는 하루도 같은 날이 없었다.”

한스 크리스티안 안데르센, <모래 언덕에서 전해온 이야기>

안데르센의 동화의 한 구절처럼 바다를 삶의 터전으로 삼은 사람들의 인생은 하루도 같은 날이 없듯, 때론 잔잔하고 고요한 나날들이 있는가 하면 거친 풍랑과 파도가 휘몰아치는 나날들로 채워진 삶이라 할 수 있습니다.

이런 거칠고 때론 잔잔한 바다와 함께한 그들의 삶을 기록하고 이를 온전히 남기기 위해 해양수산부와 국립해양박물관은 2018년부터 4번째 ‘휴먼스토리 연구용역’ 사업을 이끌어왔습니다. 올해는 특히 원양어업을 주제로 먼 바다와 함께 만선의 꿈을 향해 나아간 보통 사람들 12인의 이야기를 <바다 사람들의 생애사 4>에 담아 보았습니다.

원양어업은 1957년 첫 원양어선인 지남호 출항을 시작으로, 눈부신 성장을 해온 원양어업 60여 년의 역사는 우리나라 경제 발전의 원동력이자, 밑거름이었습니다. 거친 바다와 함께한 만선의 꿈을 향해 나아간 수많은 선원들의 노력과 긴 시간동안 망망대해에서 고독과 힘든 시간을 견뎠을 선원들의 시간들을 이 책에 촘촘히 담아 보았습니다.

작년에 이어 올해도 코로나19의 영향으로 구술자가 제때 원양어선에서 하선하지 못해 인터뷰가 기약 없이 미뤄지기도 하였습니다. 이런 불편한 제약들에도 불구하고 구술조사에 최선을 다해주신 부경대학교 채영희 교수와 연구진들에게 고생했다는 말을 전합니다. 또한, 이 책의 주인공이자 감염병의 위협을 무릅쓰고 소중한 시간을 내어주신 12인의 구술자분들께도 다시 한번 감사인사 드립니다.

우리 박물관은 그간에 축적된 휴먼스토리 연구용역의 성과를 여러분과 함께 공유하고, 어떻게 보존 활용할 것인가에 대한 방안을 모색하기 위해 <바다 사람> 조사 성과와 의의라는 학술대회를 올해 7월 초에 개최하였습니다. 향후 우리 박물관을 믿고 귀중한 소장품을 기꺼이 내어주신 분들의 자료를 모아 작게나마 전시를 개최하고자 합니다. 부디 여러분의 많은 관심 부탁드립니다.

마지막으로 기록되지 않아 곧 사라질지도 모르는 바다와 함께한 우리 이웃의 삶이 이 책을 통해 남겨져 영원히 우리에게 기억되길 바랍니다.

2021. 11.

국립해양박물관장 김태만

## 일러두기

1. 이 책은 해양수산부에서 시행한 “2021년 휴먼스토리 연구용역” 과제를 수행한 보고서로, 평생을 바다에서 살아온 원양어업 분야 12인의 보통사람들의 이야기를 담아내었다.
2. 표지에는 구술자 12인의 인물사진을 스케치한 것으로 가나손으로 배치하였다.
3. 구술생애사 조사 방법에 따라 구술자가 사용한 사투리나 말투는 대부분 그대로 담아냈으며, 이해가 어려운 단어는 각주를 통해 추가 설명하였다. 구술자 인터뷰 내용은 본문의 내용과 구분하기 위해 고딕체로 표현하였다.
4. 명칭 통일은 아래와 같다.
  - 현재는 초등학교이지만, 그 당시 상황을 반영하여 국민학교로 표기하였다.
  - 단위의 표기는 kg, g, km, m 등으로 표기하고, 톤(ton), 노트(knot), 마일(mile) 등의 경우 한글 표기만을 명기하였다.

14	—	<b>I</b>	들어가며
17	—	<b>II</b>	조사방법 및 대상자
21	—	<b>III</b>	구술 조사 내용
22			01. 어망 설계의 마에스트로 <b>김규수</b>
38			02. 오만 어장을 누빈 한국의 신드바트 <b>김금열</b>
54			03. 원양어선에서 젊음을 불태운 <b>김형돌</b>
72			04. 사모아에 잠든 21명의 마음을 기리는 <b>문인리</b>
86			05. 원양의 바다에 헌신한 <b>여재구</b>
100			06. 대서양을 누비며 원양어업에 몸담은 <b>이삼열</b>
122			07. 한국 원양어업의 격동기를 함께 한 <b>이종순</b>
142			08. 뱃사람의 먹거리를 책임진 <b>장백권</b>
154			09. 원양에서 꿈을 낚았던 <b>장운용</b>
174			10. 바다의 영혼을 길어 올린 <b>정효모</b>
194			11. 바람의 고향, 바다에 젊음을 두고 온 <b>하동현</b>
208			12. 배의 동력을 책임진 <b>하이호</b>
226	—	<b>IV</b>	마무리하며

# I

---

들어가며

# II

---

조사방법 및 대상자



## I 들어가며

국립해양박물관은 2018년부터 해양수산부 위탁사업으로 ‘휴먼스토리 연구용역’을 수행하고 있으며, 조사 내용을 바탕으로 <바다 사람들의 생애사> 시리즈 형태의 서적을 발간하고 있다. 이번이 4번째 조사이며, 조사 대상은 ‘원양어업’ 종사자이다.



<바다 사람들의 생애사> 시리즈

1957년 시작된 우리나라 원양어업 역사는 어느덧 60년이 넘었다. 그동안 많은 사람들이 원양어업에 종사하면서 꿈을 이루기도 하고, 그곳에서 생을 마감하기도 하였다. 그 당시 우리나라 원양어업을 개척한 1세대는 시간이 흘러 생을 마감하신 분들이 대부분이다. 이런 원양어업 종사한 분들이 고령화됨에 따라 이들의 이야기가 사라질 위기에 처해있고, 이를 우리가 체계적으로 기록하고 축적하여 해양문화유산으로 보호해야 할 필요가 있다.

원양어업의 시작은 우리나라가 바다를 국가 발전의 원동력으로 인식한 역사적 사건이라 할 수 있다. 우리나라 바다는 고려시대까지만 해도 소통과 교류의 중요한 장이었지만, 조선시대 이후로는 바다를 활용하기 보다는 통제하였고, 바다와 관련 종사자들의 지위는 상대적으로 낮았다. 바다는 생업을 위한 수단이라기보다는 외부의 세력으로부터 공격당하고 침략당하며 척박한 삶을 영위하는 곳이라는 인식이 예로부터 강하였다. 이러한 바다가 부의 원천으로, 국가적 정책을 바탕으로 개척의 대상이 되면서 원양어업이 시작되었다. 그래서 원양어업은 해방과 전쟁 이후 부흥을 시작한 대한민국에 외화를 벌어들여 줌으로써 국가 경제발전에 견인차 역할을 하였다. 연구자들에 의하면 실제로 우리나라가 발전하는 시기 독일에 파견된 광부와 간호사가 벌어들인 외화보다 원양어업으로 획득한 외화가 더 많았다고 한다.

이번 연구는 우리나라 산업의 발달사, 해양개척사 측면에서 역사적 의의를 가지고 있는 원양어업 종사자들의 개인 생애사를 기록하는 것이 목적이다. 우리나라의 근대화시기에 바다 위에서 사투를 벌였던 원양어업 종사자들은 개인의 행복뿐만 아니라, 외화를 벌어들여 나라의 발전에 이바지한다는 자부심도 강하였다. 이시기 종사자들이 먼 바다에서 조난되자, 그들의 가족들이 무사귀환을 바라며 울부짖는 뉴스를 우리들은 많이 보았다. 그렇지만 그들의 도전은 끊임없이 이어졌고, 고난을 극복하는 과정이 원양어업의 발달 과정이며 역사이기도 하다.

이번 연구는 이러한 원양어업 종사자의 실제 인터뷰를 체계적으로 기록하고 정리한 것이다. 원양어업의 다양한 분야에서 비교적 오래 종사하거나 60세 이상의 원양어업 종사자들을 구술 대상으로 선정하여, 그들의 생애사 뿐만 아니라 우리나라 원양어업의 역사를 풀어내도록 하였다.

해양수산부의 추천과 자문을 통해 최종적으로 구술자 12명을 엄선하였다. 그들을 직접 찾아가 구술 채록을 하였으며, 소중하게 간직하고 있던 관련 자료들을 같이 보기도 하였다. 몇 분은 관련 자료를 국립해양박물관에 기증하였다. 우리 박물관에서는 자체 기증 절차를 통해 이를 수증하였으며, 이전 휴먼스토리 연구용역과 다르게 특기할 만한 사항이라 하겠다. 이 수증된 자료는 박물관 수장고에 보관될 것이며, 향후 박물관의 전시와 교육 자료로 활용될 것이다.

이번 연구는 다음과 같이 이루어졌다.

### ○ 참여 연구진 구성

- 주관 부처	해양수산부 해양정책과
- 사업 총괄	국립해양박물관
총괄	김태만 관장
책임연구원	서영남 학술연구팀장
연구원	권현경 학예연구사
- 조사 시행	부경대학교
총괄	채영희 교수
연구원	황경숙
	주현희
	심민정
연구보조원	박현정
	허남일

## II 구술 조사방법 및 대상자

### ○ 추진 일정

조사 기간 : 2021년 3월 8일 ~ 11월 8일

- 착수보고회 : 2021년 3월 17일
- 중간보고회 : 2021년 5월 26일
- 최종보고회 : 2021년 11월 2일

### ○ 구술조사 과정

단계	항목	주요 내용
1	사업 선정, 조사 연구진 구성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양수산부 해양정책과 '휴먼스토리 연구용역' 중장기 계획에 의해 해양·수산 분야를 세분화하여 조사주제 선정</li> <li>• 2021년 연구과제 '원양어업' 선정</li> <li>• 국립해양박물관이 사업의 총괄로 내·외부 전문가를 섭외하여 참여 연구진 구성, 조사에 대한 각 역할과 수행 방법 협의</li> </ul>
2	사전준비	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선행 연구용역 사례와 관련 연구자 연구성과 등 수집·분석</li> <li>• 구술조사 대상자 선정 및 기초자료·문헌 조사, 자료의 공개 및 구술조사 활용동의서 확보</li> <li>• 질문 예상지 정리</li> </ul>
3	구술조사	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1회당 2인 조로 구성하여 구술조사 진행</li> <li>• 동시 녹음 및 면담 기록, 사진과 동영상 촬영</li> <li>• 국립해양박물관에서 수집 가능한 자료 소장 여부 조사</li> </ul>
4	전사 및 검독	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 구술채록 및 음성자료를 문자파일로 전환</li> <li>• 면담보고서 작성 및 향후 자료 기증을 위한 가치와 맥락을 파악하여 목록 작성</li> </ul>
5	보고서 제출	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 구술자 자료의 객관성 확보를 위한 참고자료 조사 및 검토 (신문기사 등)</li> <li>• 전사본을 기초로 한 보고서(편집본) 작성</li> <li>• 대중성 있는 서적으로 출판 및 구술자에게 결과물 보고</li> </ul>

### 1. 조사대상 선정 기준

이번 원양어업 분야 구술조사 대상자는 총 12명으로 구성하였다. 원양어업이라는 어업의 한 분야로 조사대상을 세분화하였으며, 그만큼 선정된 원양어업 종사자들에게서 흥미로운 삶의 이야기들을 모을 수 있었다.

원양어업은 어획하는 어종에 따라 참치류 어업과 트롤류 어업으로 나누고, 어업에 따라 참치주낙<sup>延繩</sup>어업, 선망<sup>旋網</sup>어업, 트롤어업, 오징어 채낚기, 흘림 그물어업 등으로 세분된다. 또한, 라스팔마스, 사모아, 포크랜드 등 원양어업 기지도 다양하다. 먼 바다로 나아가 어업을 하기 위해서는 선장, 기관장, 항해사, 기관사, 갑판장, 조리장 등 다양한 역할을 하는 구성원이 필요하다. 그리고 원양 어선을 제작하거나 어업에 필요한 어구와 어망을 만드는 등 배를 직접타지 않는 분야의 종사자도 필요하다. 따라서, 원양어업의 어장, 어법, 어종별로 다양하게 분포하도록 구술자를 선정하였고, 추가적으로 원양어업 관련 부수적인 사업<sup>어구 제작, 냉동산업 등</sup>을 고려하여 구술조사 대상자를 최종적으로 선정하였다. 구술조사 대상자는 본 조사의 취지에 맞게 대중들에게 비교적 잘 알려지지 않은 보통사람들을 선정하기 위해 노력하였다. 이미 2016년도에 원양어업 종사자에 대한 구술조사가 부경대학교 해양인문학연구소를 주축으로 이루어진 바가 있다.<sup>1)</sup> 부산을 중심으로 우리나라 전역에 거주하는 원양어업 종사자 25명을 대상으로 조사되었으며, 조사자가 중복되지 않도록 이번 조사에서는 최대한 배제하고자 하였다.

이번 구술조사 대상자 선정은 다음과 같은 기준으로 이루어졌다.

- 연 령 : 원양어업 종사자 중 현재 나이 60세 이상 위주
- 거주지 : 구술조사 가능한 우리나라 전국
- 분 야 : 원양어업 관련 전 분야 및 제반 산업
- 대상자 선정 : 해양수산부, 국립해양박물관, 부경대학교 논의 후 최종선정

### 2. 구술조사 범위

이번 조사에서는 원양어업 종사자의 다양한 생애사를 담기 위해 조사 대상자를 선정하였으며, 조사 대상자가 지금까지 살아온 전<sup>全</sup> 생애 주기 범위에 맞춰 구술조사를 진행하였다. 원양어업에 종사하기 전 태어난 곳과 다닌 학교, 원양어업에 종사하게 된 계기와 그와 관련된 본인의 이야기 그리고 주변과 연관된 삶이 종합적으로 포함되도록 하였다. 또한, 구술

1) 부경대학교 해양인문학연구소, 「원양어업 스토리텔링 콘텐츠 개발 방안 최종 보고서」, 2016. 이번 조사와 중복되는 구술자는 '정효모' 1명이다.

조사 대상자의 생애를 이야기하는 선원수첩, 의미 있는 사진 등 생활사 자료도 함께 조사하였다. 이러한 생활사 자료는 개인의 삶을 확인할 수 있는 보다 객관적인 자료라고 할 수 있다. 일부 기증을 허락한 구술자의 자료는 국립해양박물관에 기증 절차를 밟아 자료로 수집되었다. 수집된 기증 자료는 각각의 재질에 적합한 온도와 습도를 갖춘 수장고에서 영구히 안전하게 보존 및 관리될 것이다. 향후 기증 자료는 박물관 전시와 교육의 기초자료로 활용될 것이다.

이번 구술조사 범위를 요약하면 다음과 같다.

- 시 간 : 원양어업 개척기 ~ 현재
- 공 간 : 원양어업 관련된 국내 및 국외
- 작업 범위 :
  - 대상자 인터뷰 및 녹취, 녹취자료 전사, 편집본 제작
  - 조사대상자 생애사 자료 조사, 수집, 목록화 등 체계적인 DB화
  - 생애사 조사 대상자 전문사진 작가 사진 촬영
  - 구술조사 영상 촬영

### 3. 조사 대상자

구분	이름	나이	거주지	주요 역할	주요 활동 해역 및 내역
1	김규수	73	부산	어망어구 설계자	(주)남양·광주어망 근무, 트롤선어망·어구 설계, 제리산업 대표
2	김금열	66	부산	선장	오만, 소말리아 어장 개척, 갈치, 돔, 적어 등 조업, 오만제일무역 설립
3	김형돌	53	경남 거제	갑판장	라스팔마스, 아프리카, 중동 등 트롤선 승선
4	문인리	81	서울	선장	사모아, 라스팔마스, 인도양 등 조업, 제2지남호 사고 생존자, 세호상사 대표이사
5	여재구	83	부산	선장	사모아 참치 조업, 대서양·아르헨티나 등 채낚기 조업, 前오양수산 사장
6	이삼열	68	경남 김해	선장, 항해사	라스팔마스, 아프리카 등 트롤선 승선, 오징어, 문어 등 조업
7	이종순	73	경남 거제	선장	북태평양, 라스팔마스, 모로코 등 조업, 쥐치 트롤선 등 승선, 유람선 선장
8	장백권	74	부산	주방장	이란, 쿠웨이트 새우 트롤선 승선, 뉴질랜드 호주, 북아메리카, 어선·상선·냉동선 등 승선

9	장운용	62	부산	기관사	라스팔마스, 뉴질랜드, 대서양 등 문어·오징어 조업, 민락동어촌계 계장
10	정효모	75	부산	트롤어선 항해사	뉴펀들랜드 어장 개척, 가나 등 가쓰오선, 뉴펀들랜드 트롤선 등 승선, 해양소설가로 활동
11	하동현	60	부산	냉동운반선 감독관, 선장	아프리카, 남아메리카 돔, 뉴질랜드 오징어 등 조업, 해양문학가 및 강연자로 활동
12	하이호	72	부산	기관장	미국 돔, 뉴질랜드 오징어, 캐나다 참가자미, 호주, 세네갈 새우 등 조업, 빙장선 승선

※ 나이는 '21년 11월 30일 구술자 주민등록상의 생년월일을 기준으로 계산한 만나이이다.

# III

---

## 구술 조사 내용

김규수 김금열 김형돌 문인리  
여재구 이삼열 이종순 장백권  
장운용 정효모 하동현 하이호





~~~~~  
어망 설계의  
마에스트로  
김규수  
~~~~~

01  
전남 강진 시골 마을에서  
장남으로 태어나다.

**1947년 전남 강진에서 나고 자라다.**

김규수는 1947년 전남 강진 출생으로 부모님은 농업에 종사했다. 바다는 가까웠지만 어업은 부식을 해결할 정도였다. 아버지는 농업을 하면서 부업으로 인근 오일장 몇 개를 돌아다니면서 상업으로 생계를 이었다. 1960년에 초등학교를 졸업했지만 아버지가 중학교를 보내 주시지 않았다. 경제적인 이유도 있었고, 집에서 학교까지 거리가 멀었다. 중학교가 집에서 9km인데 걸어 다녀야 했다. 그래서 학교를 못 가고 두 해를 쉬면서 집에서 온갖 농사일을 배웠다. 그 어린 나이에, 더군다나 왜소한데 그 당시는 산림녹화가 안 되어 있을 때였고, 6·25 전쟁이 일어나고 나서 얼마 안 되어 산들이 대부분 민둥산이었다. 주변에 큰 산이 없어 땀감을 구하기 위해 6km, 7km에 있는 산까지 가서 풀을 베어 지계를 지고 왔다.

나는 머릿도 좋은 것도 아니고, 그냥 열심히 하는 데까지 해보자. 왜냐면 내가 그 어린 나이에, 내가 몸이 왜소하니까 상대방과 싸울 수 있는 거는 공부밖에 없잖아. 머리로 싸울 수밖에 없잖아. 우선 중학교 다닐 때도 거리가 기니까, 통학 거리가 기니까 왕복 18km잖아. 그걸 매일 다녔다 생각해 봐요. 그게 내가 계산해보니까 3년 동안 3만 리더라고. 3만 리를 걸어다닌 거야. 다니면서 그 뭐야 아침 일찍 일어나서 저녁 늦게 가고 그러니까. 사실 그때 학교를 다닌다는 자부심으로 다니는 거지.

어머님은 여느 시골 아낙들과 달리 진취적인 분이셨다. 아버지는 학교 보내는 것을 반대하셨지만 어머니는 학교에 보내자고 하셨다. 그래서 1년 뒤 조선대학교 부속중학교에서 3년 장학생을 선발한다고 하여 시험을 쳤지만, 장학생이 아니라 일반학생으로 합격했다. 광주에서 유학하는 비용이 만만치 않아서 그냥 포기하고 또 1년을 그렇게 쉬었다. 1년을 쉬다가 시골 중학교에 입학했다. 그래도 공부를 꽤나 잘해 등록금을 면제 받았고, 그 덕에 아버지께 효도할 수 있었다.

**시골 촌놈 광주제일고에 입학하다.**

3학년 졸업반이 되어서 진로를 결정해야 했다. 담임 선생님께 도시로 가서 일을 배우겠다고 하니깐 형편이 어려워도 진학을 권유하셨다. 그리고 진학을 하면 그 당시에 상업고등학교는 은행, 공업고등학교는 공장에 취업할 수 있었다. 열심히 공부해서 은행에 들어가면 그래도 경쟁이 되지 않겠냐는 선생님의 말씀을 듣고 어머니와 상의 끝에 광주상고에 진학하기로 결정하였다. 진학 후 열심히 공부하여 은행원이 되겠다고 생각을 했다. 그리고 광주 친구 집에서 기숙하면서 시험 준비를 했다.

그때 입학 시험은 전기와 후기로 나뉘져 있었고, 전기는 주로 인문계 고등학교, 상업고등학교는 후기에 시험이 있었다. 그래서 우선 광주제일고와 상업학교 원서 두 개를 넣었다. 후기 까지 기다리는데 전기에 경험 삼아 한번 시험 쳐 보기로 하고 먼저 광주제일고 시험을 쳤다. 절박하지 않으니까 그냥 경험이니깐 부담이 없었고 떨어져도 그만이라고 생각했다. 그런데 덜컥 합격하였다. 그래도 그냥 상업학교 갈 거라고 하니 다른 사람들이 '너 바보냐고, 남들은 가고 싶어도 못 들어가는데 왜 안 들어가냐?'는 주변 사람들의 설득에 결국은 광주제일고에 등록하였다.

고등학교 졸업하면은 소위 명문이라고 하니깐 그 명함만 가지고 되는 줄 알았는데 진학을 안 하면 아무것도 할 수 없었다. 아버지는 경제적으로 여유도 없었고, 연세도 많았다. 그는 빨리 자립을 해야 했고 어쩔 수 없이 수대로 진학했다. 당시 수대가 신장 산업이기도 하였고, 수대를 졸업하면 선장도 되고 경제적으로 독립하기 쉽다고 하여 아무것도 모른 채 원서 쓰기 전까지 들어보지도 못한 수대에 진학했다.

**부산 수산대학교 재학 시절과 수석 졸업**

김규수는 1968년도 부산 수산대학교 어로학과에 입학하였다. 어업학과는 66년도 학번부터 어로학과로 명칭이 변경되었고, 그때 전공이 원양어업과 어업물리로 분리되었다. 50명 중에서 35명은 원양어업 전공, 15명은 어업물리 전공이었다. 원양어업보다는 어업을 체계적으로 공부하는 게 좋을 것 같아 그는 어업물리를 전공하였다.

1968년도 입학하기 전 만 3년간 군복무를 했다. 입학을 하자마자 김신조가 내려와서 1·21

사태<sup>1)</sup>가 일어났다. 그 다음날이 1월 22일 날 예비소집일이 이었다. 이미 징집 영장이 1월 22일자로 나와 있었기 때문에 입학식도 못 하고 바로 군대에 갔다. 3년간 복무 후 대학교 4학년 때 결혼하였다.

대학교 들어오고 군대 갔다 와서 다시 시작하니까 졸업이 많이 늦었어요. 그때는 3년을 복무했어요. 그러니까 5년 늦었잖아. 아버지가 연로하시니까 자꾸 결혼하라 그래가지고. 광주에 갔더니 주위 사람들 보고 성실하다고 착하다고 그래서 소개하는 모양이야. 대학교 졸업도 안 하고 다니고 있는데 소개를 해가지고 보긴 봤지. 사람이 괜찮아요. 나는 졸업하고 경제력 자립을 갖춰서 결혼해야지 했는데, 아버님도 조급해하시고, 또 우리 처가에서, 나이가 그때 25살이니까. 그 당시에는 과년했지. 그래서 혼인하라고. 그래서 4학년 때 봄에 졸업했어요. 가정이 있으니까 더 힘들죠. 내가 전혀 부산에 연고도 없는 사람이고, 집사람도 마찬가지고.

어로학과는 2학년 때부터 2차례에 걸쳐 한 달 정도 연근해 실습을 했다. 2학년, 3학년 때 제주도 연근해와 서해로 2차례 실습을 나갔다. 학교 실습선을 타고 단체로 실습을 하는데 출항할 때 조그만 배에 물을 싣고 나갔다. 다른 물건이나 여러 가지 실습 기자재도 싣어야 했기 때문에 물을 많이 싣을 수 없었다. 그래서 아침에 일어나면 작은 조롱박 하나에 물을 배급 받아 세수하고 양치를 해야 했다. 그가 졸업하기 전 그 무렵에 바닷물을 증류해서 정수하는 조수기가 나왔다. 그러나 허드렛물로 쓰기는 어려웠고, 당시 조수기가 대중화되지 않았기 때문에 물을 마음껏 쓸 수가 없었다. 그때의 경험으로 그는 지금도 물을 아껴 쓴다고 했다.

4학년 때 졸업 전 원양실습을 필수로 나가야 했고, 실습을 갔다 와야 졸업을 할 수 있었다. 다행히 어업물리 전공은 원양어업실습이 선택과목이어서 졸업 이수가 되었다. 결혼한 지 몇 달 되지도 않았는데 셋방에 아내를 혼자 놔두고 갈 수가 없었다. 결국 4학년 실습은 안 나가고 졸업을 했다.

기본적으로 그는 전공이 어업학과이고, 조업을 위해서는 실제로 배를 타고 나가야 되기에 운용학, 조종술을 배웠다. 그리고 그 당시는 전자기기가 발달하지 않았기 때문에 실측, 눈으로 지형지물을 보고 자기 위치를 판단해서 항해하는 지문항해를 배웠다. 그다음 지형지물이 없는 망망대해에서 별, 천체를 보고 자기 위치를 관측하는 천문항해를 배웠다. 천문항해 다음으로 전파 항해가 나왔다. 1970년대 초에 로란<sup>2)</sup>이나 레이더가 나오기 시작했다. 마지막으로 졸업하기 전에는 로란 차트를 배웠다. 전파를 이용해서 배의 위치를 측정할 수 있었고, 그 이전에 가장 빠른 것이 RDF<sup>3)</sup>라고 하는 무선 방향 탐지기였다.

전공과목 중 수산통론이 있었다. 중간고사를 쳤는데 전반적인 수산학 일반에 대해서 쓰라는

1) 1·21 사태 : 1968년 1월 21일 북한 민족보위 경찰국 소속인 124군부대 무장 게릴라 31명이 청와대를 기습하기 위해 서울에 침투한 사건이다. 당시 유일하게 생포되었던 김신조의 이름을 따서 김신조 사건이라고도 한다.  
 2) 로란Loran : 항해 및 항공을 위해 개발된 장거리 무선항법 시스템이다.  
 3) RDF, Radio Direction Finder : 무선방위측정기는 전파항법 계기로서는 처음으로 개발된 것으로, 육상 송신국 또는 선박으로부터의 전파의 방위를 측정하여 위치선으로 활용하는 것이다.



1975년도 2월 학보지에 실린 수석졸업 당시 인터뷰 기사(좌), 수석졸업상장(우)

문제가 나왔고, 그는 수업 시간에 들은 대로 모두 기술했다. 그리고 99점을 받아서 A학점을 받았다. 친구는 성적에 불복하여 교수님을 찾아 갔는데 그의 답안지를 보여줬다고 한다.

‘이거는 답안지가 완벽한데, 이거하고 니 답안지하고 비교해봐라.’ 내걸 건본으로 보여주더라 이거야. 그러면 100점이 아니야? 아니야, 99점이라고. 물론 A겠지만은 99점이더라고. 주관식 답안지에서 어디 100점 짜리가... 그건 교수 자존심이잖아. 그건 인정해줬지. 지나고 나니까 그러는 거지.

1975년 졸업할 때 각 학부별 전체 수석에게 대통령상을 줬고, 수산학부는 단과대학이라서 문교부장관상을 줬다. 수산학부 전체에서 그가 상을 받았다. 상패에는 문교부장관 유기춘의 이름이 있었다. 그리고 학보사에서 수석졸업이라고 인터뷰를 했다. 사실은 신입생 수석 인터뷰를 해야 할 자리에, 그해 수석 합격자가 다른 학교에 등록을 해서 그가 대타로 인터뷰를 했다. 그 인터뷰 내용이 1975년도 2월 학보지에 실렸다.

졸업한 이후 캄차카에 조업을 나갔는데 6개월만 하고 말았다. 안개와 바람이 심하고 파도가 아주 거세었다. 겨울에 고기압 상태가 되면 파도는 크지 않지만, 저기압이 되면 잔잔했다가 바로 태풍급의 파도가 일기도 했다. 늘 파도가 쳐서 조업 여건이 상당히 좋지 않았다. 물론 그보다도 더 어려운 어장이 참치 연승 어업이라고 들었다. 혼마구로<sup>4)</sup> 조업은 직접 나가지는 않았지만, 주로 친구들이나 선배들에게 이야기를 전해 들었다. 남북위 40도 부근이 가장 위험한 바다라 파도가 심하고 조업 여건이 불확실한데 위험을 무릅쓰고 나가면 고급 어종이 있다고 하였다. 혼마구로는 해저 암초에 주로 서식하기 때문에 조업 중에 그물이 많이 파손되기도 하고, 또 거친 파도 때문에 위험하다고 했다.

4) 혼마구로ほんまぐろ : 참다랑어를 뜻하는 일본어이다.



옛날 오룡호<sup>5)</sup>라든가 침몰되어가지고 희생자가 많이 나왔죠? 수대 역사에 나올 건데, 64학번들이 북양 실습 초창기 실습 나가가지고 거기서 학생들이, 학생 신분 때 많이 희생됐어요. 힘들고 고생을 하니깐. 보통 잠자는 시간이 6시간도 안 될 정도로, 밥을 4끼 먹어가면서 조업 당직을 12시간하고 그다음에 공장에 가서 일을 했어요. 그때 아마 공모선으로서는 초창기 동산호가 있었어요. 동원산업에서 최초로 공모선. 공모선이라는 거는 공장 모선이예요. 조업을 하면서 공장에서 하는 일을 겸해서 할 수 있는 거. 이를테면 필레트<sup>6)</sup>를 만들다던가? 대부분은 초창기는 드레스 하지 않고 그냥 통고기로 가져왔는데. 조금 커지면서 웬만한 선박들은 드레스 정도는 해야 다 거기서 머리 자르고 뼈 추려내고 완전히 분해를 해가지고. 거기서 그 자체에서 필레트를 만들고.

1975년 동원산업 선박으로는 가장 대형인 4,000톤급의 동산호가 시즈오카시 시미즈에 있는 일본 미호 조선<sup>7)</sup>에서 건조되었다. 그는 항해사로 건조가 완료되기 한 달 전에 인수요원으로 일본으로 가 검사를 하였다. 그리고 배를 인수하여 거기서 바로 북양으로 출항을 했다.

출항하기 전에 시꾸미<sup>8)</sup>라고 해서 식자재, 어구 등을 실었다. 당시 어구를 보니까 전부 일본 제품이 었다. 어망도 거의 다 일본제품이고, 식자재까지 전부 일본 제품이었다. 일본에서 출항하니까 당연하지만 우리가 할 수 있는 것까지도 다 일본에서 수입했다. 그때부터 ‘아, 이거는 우리 자체도 개발을 해야겠다.’ 이런 생각을 했는데 결국 그 업종에 종사하게 되었다.

## 02 멋진 사나이가 되자! 해양고등학교 교사 시절

### 해양고등학교 교사 시절

그는 남양어망에 입사하기 전 1976년 초부터 1978년 초까지 약 2년간 해양고등학교에서 학생들을 가르쳤다. 남부민동 방과제를 조금 돌아가면 산 밑에 당시 해양고가 있었다. 결원이 생겨서 들어갔는데 기존에 있던 선생님들이 다들 편한 과목을 가르쳤고, 그에게 맡겨진 과목은 항해 계기, 적하과목이었다. 적하과목은 화물을 싣는 것을 가르치는 해운업 과목이었다. 그런데 수대를 졸업했으니 잘 알려고 골치 아픈 과목을 그에게 떠맡겼다.

방학이 되고 과목별로 숙제를 내면 교감 선생님이 이를 취합했다. 그런데 ‘김 선생 과목은

숙제가 뭐요?’라고 교감 선생님이 물어서 ‘책 2권씩 읽고 독후감 써 오라고 했습니다.’라고 대답하니 ‘에이? 그건 국어 선생이 하는 건데?’라면서 왜 독후감을 숙제로 내었냐고 질책을 받았다. 그렇지만 그는 기본적으로 교육이라는 것이 사람 만드는 것이지 기술자 만드는 것이 아니니까 학생들에게 인문적 소양을 기르기 위해 독후감 숙제를 냈다고 항변했다.

그리고 항상 새 학기가 되면 담임선생이 급훈을 정하는데 그것도 교감의 결재를 받았다. 그래서 그는 ‘멋진 사나이’라고 급훈을 정했다. 그런데 급훈을 바꾸라고 또 질책을 받았다. 그는 ‘바다의 마도로스. 멋진 사나이는 아무나 되는 것이 아닙니다. 멋진 사나이로 결재하시든 안 하시든 간에 써놓을 겁니다.’라고 항변하고 급훈을 손수 써서 벽에 걸었다. 그리고 멋진 사나이에 대해 1시간 동안 반 학생들에게 강연했다. 이 교훈은 그가 창조한 것이 아니라 고등학교 때 은사님한테 받은 것이었다. 멋진 사나이 조건이 ‘의롭고, 상생하고, 결단하라!’ 라고 강연을 하고 붙여놓으니 학생들의 눈빛이 달라졌다.

또 환경미화를 한다고 학교에서 학생들한테 비용을 걷으라고 했다. 그런데 멀리서 유학 온 학생들은 대부분이 형편이 어려웠다. 부산에서 다니는 학생들도 형편이 어려운 학생들이었다. 어떻게든 배를 타서 가정 경제를 일으켜 볼까 하는 그런 학생들이었다. 그런데 그 학생들의 호주머니를 털어서 반을 페인트칠하고 꾸미는 것은 아니라 생각했다. 그래서 반장에게 반 청소를 깨끗하게 시키고, 도화지 2장을 사 오게 했다. 거기에 그가 담담했던 충돌 예방법의 수업 내용 중 외워야 되는 중요한 포인트만 깨끗하게 써서 뒤에 붙여놓았다. 교감이 검사하러 와서 아무 것도 없다고 준비를 안했다며 야단을 쳤다. 그래도 ‘어찌 좀 다른 반처럼 해라.’고 했지만 그는 ‘다른 반은 어쨌거나 내 교육 신념이 있다. 내 교육 신념이 틀렸으면 그걸 판단해주쇼.’ 말하면서 그의 환경미화 방식을 밀어붙였다.

2년을 해양고등학교에 재직하면서 결국 학생들의 졸업을 못 보고 나왔다. 퇴직을 하게 된 가장 결정적인 사건이 있었다. 한 반에 학생들이 60명이나 되어 책상을 배치하는 것이 어려워, 학교 교사를 육각형으로 신축하였다. 그 후 교실의 한쪽 모서리가 남아 배의 반쪽을 모형으로 만들고 거기에 불이라는 크레인 같은 하역 장치를 설치했다. 그가 적재과목을 담당하였고, 물건을 실제로 배에 적재하는 것을 보면 학생들에게 도움이 될 것 같아 설치하였다. 거의 설치가 마무리가 될 무렵에 이사장이 6층 꼭대기까지 씩씩거리며 올라왔다. 그리고 ‘니가 이걸 왜 설치했냐?’며 샷대질을 하면서 텀벼들었다. 김규수는 ‘니가 라니, 교사보고 왜 너라고 하는 겁니까!’라고 바로 따져 물었다. 그리고 ‘왜 잘못됐습니까?’하니까 ‘교실을 훼손했다.’ 이라는 것이었다. ‘교실이 학생들을 위한 건데 뭐 때문에 교실이 있는 건데요?’라고 따졌다. 이런 학교에서는 도저히 학생들 가르칠 자신이 없어 사표를 쓰고 남양어망에 입사했다.

내가 교사로서 봉급이 많은 것도 아니고, 교사로서 신념과 자부심을 가지고 내 나름대로 해보겠다고. 그것이 무너지면 나는 존재할 필요가 없다고 생각해서 딱 사표 내고 나왔죠. (중략) 후에 학생들에게 감사패 두 개를 받은 게 있는데 학생들이 그 정도로 따라줬다는 게, 내 교육관 이해를 해줬다는 게 너무 고마웠죠.

5) 오룡호 침몰 사건 : 2014년 12월 1일 16시에 베링해 해상에서 발생한 선박 침몰 사고이다. 오룡호는 1978년 스페인에서 건조된 배로 총 무게 1,753톤, 총 길이 76.17m, 최대 승선인원 70명 급의 트롤어선이다. 승선자는 한국인 11명, 인도네시아인 35명, 필리핀인 13명, 해안경비대 소속 러시아인 감독관 1명으로 총 60명이 타고 있었다. 구조된 사람은 필리핀인 3명, 인도네시아인 3명, 러시아인 1명, 한국인 1명이었으나 한국인은 구조 후 숨졌다.

6) 필레테트 : 고기나 생선의 뼈를 발라내고 살코기만 저민 조각을 뜻한다.

7) 미호조선소 : 일본 시즈오카현 시즈오카시에 위치한 조선소로 1919년에 설립되었으며, 원양 어업선의 건조, 수리를 목적으로 창립되었다.

8) 시표미仕込み : 사업仕入의 일본말로 ‘상거래를 목적으로 물건 따위를 사들인다.’라는 뜻이다.

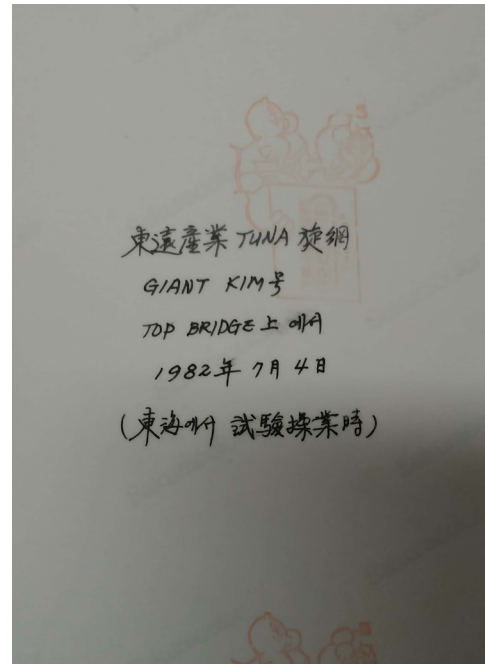
03

어망 설계에 장인 정신을 깃들이다.

남양어망에 입사하다.

1978년 4월 10일에 남양에 입사했다. 이 무렵부터 우리나라에서 어구를 만들기 시작했다. 그 당시에는 일본에서 설계도를 가져와 그대로 모방하기 바빴다. 그렇게 제작된 그물은 선장들을 만나 피드백을 듣고, 의견을 수렴해서 수정을 했다. 빨리 바꾸고 싶어 하는 그런 그의 조금증이 나중에는 일본보다도 더 빠른 진척을 가져왔다.

이거는 설계도면인데 제가 87년도에 직접 손으로 그린 거예요. 지금은 스캐너로 하지만 그때는 안 되잖아요? 일일이 다 그렸어요. 그때 우린 토요일도 없고, 일요일도 없고. 한번 어구 개발에 들어가면 밤낮도 없어요. 왜냐하면 테스트를 해볼 만한 그런 어구가 전혀 없잖아요. 단지 계산하고 머릿속으로 구상을 해가지고 계산을 한 건데, 이게 다 맞을 수가 없는 거야. 이 그물 색깔 내는데 안료라고 그러죠? 안료를 취급하는 사람들이 그물을 염색할 색깔을 맨드는 게 고급 비단 만드는 것보다 더 어렵다고. 왜 그러냐, 사실은 비단을 맨들 때는 비단 자체에 정밀한 중량이 나오잖아요? 그 중량 얼마에, 안료를 염료를 넣게 되면 그 색깔이 나오더라.



1982년 동원산업 튜나 선망 자이언트킴호 탑 브릿지 상에서 시험 조업을 하면서 찍은 사진



니치모사의 카탈로그



이게 데이터가 나오는데. 근데 아무리 데이터를 만들어 봐도, 그물이 예를 들어서 표준 중량이 100kg인데 105kg가 될 때도 있고, 95kg가 될 때가 있고 플러스, 마이너스가 많아요. 그러다 보니까 똑같은 안료를 집어넣어도 똑같은 색이 안 나와. 사실은 그런 것이 어려워요. 어망이라는 게 그런 어려움이 있어요.

새로운 어구를 제작해서 조업을 내보내면 그 스트레스로 인해 밥이 잘 안 넘어갔다. 문제가 발생하면 팩스, 전보가 빗발쳤다. 그게 없으면 안심을 했다. 조업을 나가서 1주일 정도 지났을 때까지 아무 말이 없으면 다행이었다. 고기를 가두어 포획하는 망의 길이가 30m 넘는데 5,500만 톤 선박에 쓰이는 그 그물이 1987년 그 당시에 8,000만 원에서 1억 원 가까이 되는 가격이었다. 그러면은 이걸 가지고 가서 조업을 하는데, 만약 문제가 발생하면 손해 금액이 어마어마한 것이었다. 그에 대한 중압감이 말도 못하게 그를 괴롭혔다.

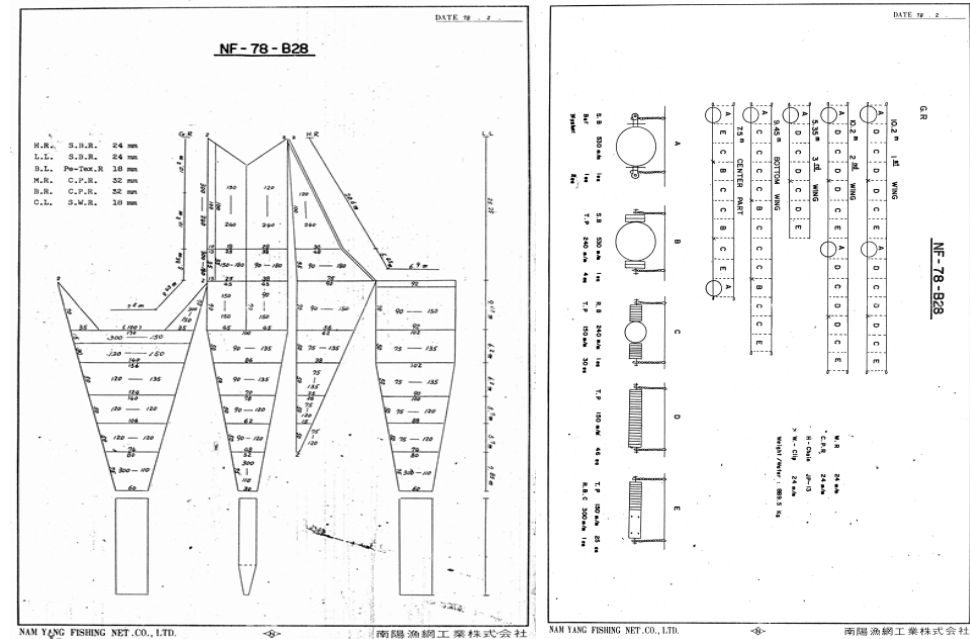
우리나라는 70년대 초 일본에서 만든 어구라든지 어망을 전부 수입해서 사용했다. 일본에는 어구제작을 전문으로 하는 큰 회사 3개가 있다. 일본제망<sup>日本製網</sup>, 니치모, 타이토 제강<sup>泰東製網</sup>, 북해도 하코다테라는 도시의 하코다테 제망이다. 니치모는 남양어망과 제휴했고, 타이토 제강은 오래 전에 없어진 삼해어망과 제휴했다.



우리가 양복을 만드는 과정에서 옷감만 있어서는 안 되잖아요? 단추도 있고, 약세사리도 있어야 옷이 되는 건데. 안감도 있어야 되고. 약세사리가 형편없으면 아무리 좋은 옷도 가격이 없잖아요. 마찬가지로잖아요. 이런 것들을(그물에 필요한 자재) 우리가 개발하는 데 상당히 어려움이 있었어요. 초창기에 우리 철공소들을 동원해가지고 일일이 가르쳐 주고, 체크를 하고. 그물이야 전문적인 생산 기술자들이 배워가지고 만들면 되는데 이런 부자재들이 종류도 많고, 특히 어떤 것은 강도가 안전에 관계된 게 대부분이니까 잘못하면 인명 사고가 날 수 있는 거고 이런 것 때문에 아주 힘들었어요.

### 어망 개발 과정에서 겪은 일화

남양어망이후 남망과 삼해어망은 시작을 함께했는데, 어구 개발에 있어서는 남망이 훨씬 앞섰다. 그 이유는 남망에서는 기술개발실을 독자적으로 운영하였지만, 삼해어망에서는 영업부서 내에 작은 어구 개발실을 운영했다. 그래서 결국 독자적인 기술력 개발에 실패했다. 남양은 처음에는 일본 어구와 어구 제작에 필요한 도구를 모방해서 만들었지만 국산화를 위해 밤낮없이 노력하였다. 이런 과정에서 우리나라가 일본에 의지하지 않고 자체적으로 기술력을 길러 생산할 수 있는 기틀을 마련할 수 있었던 것에 본인이 조금이나마 기여했다고 그는 자부하였다.



남양어망에 입사하여 1978년에 직접 그린 어망 설계도

초창기에는 미국 까사마르라는 회사에서 주로 선망 제작을 주문하였다. 튜나 선박은 어선 중 고가였고, 그 튜나 선박의 선망을 그가 직접 제작했다. 그 회사에서 설계도를 보내면 그대로 제작했는데 이것을 국내에서 적용하면서 점차 우리 실정에 맞게 고쳐서 사용하였다. 부분적으로 그물의 굵기도 달라지고, 마모 크기도 바꾸고, 깊이도 크게 고쳤다. 또한, 선장들이 원하는 조건에 맞춰서 수정하기도 하였다. 실제로 설계도 한 장에 그려 놓으면 한눈에 보이지만, 어망을 직접 펼쳐놓으면 크기가 2km, 길이는 1.6km, 둘레는 약 500m에 달해 자신이 직접 만든 것이라도 어느 부분인지 정확히 알 수가 없었다.

어망이 커서 보통 4개 내지 5개로 분리하여 수송했다. 팜에 있는 어업기지에서 배가 들어오면 분리하여 보낸 어망을 이어서 쓰도록 했다. 어망 하나의 무게가 전체적으로 40~50톤 정도였다. 컨테이너 하나에 실을 수가 없어서 이걸 부분으로 나눠 보내야 했다.

우리가 그물 길이를 얘기할 때는 그냥 기계에서 나올 때 쪽 편 길이예요. 그것 가지고는 그물이 안 돼. 거기서 선형이라고 해서 주름을 쥐야 돼. 줄에다가 잡아서. 우리가 통상 그물 길이를 할 때는 이 길인데. 이렇게 하면은 그물이 안 되잖아요? 좀 줄여줘야 벌어지잖아. 이게 선형, 주름을 준다고 해요. 주름률이 얼마나, 선형률이 얼마나. 이를테면 그물 길이가 10m인데 줄 7m에다 그물을 붙여서 만들었을 때, 이거는 70%죠? 그물이 이루어진 비율이라고 해서 선형률이라고 해요. 주름률은 주름잡는다는 말 있죠? 얼마나 줄였느냐, 30% 줄였잖아. 그래서 주름률은 30%. 그래서 주름률 하고 선형률하고는 보통 역관계다. (중략) 이 그물 길이가 200m입니다. 그러니 펼쳐놓고 봤을 때, 어디가 어딘지 알 수 있겠어요? 도저히 알 수가 없어요.

어망이 제작도 어렵지만 부피도 크고 중량도 많다 보니까 운송에도 어려움이 있었다. 1987년 크리스마스 이브에 어망을 수리를 하려고 배에서 싣고 나왔다. 부산항에서 컨테이너에 어망을 가득 싣고 감만동을 지나서 용당동으로 넘어가고 있었다. 확 도는 커브를 지날 때 서투른 운전기사가 그 커브를 돌다가 크게 넘어졌다. 그래서 거기서 밤새도록 대형 크레인 동원해서 어망을 퍼 올려가지고 겨우 끌고 나왔다고 한다.

### 04 어망 산업의 쇠락을 목도하다.

#### 남양어망의 몰락

남양어망은 부산 영도 수산진흥원 바로 옆에 사무실과 공장이 있었다. 부산은 땅 값이 비싸서 목포에 부지를 넓게 마련하여 공장을 확장하고, 거기에서 대량으로 제품을 생산하였다. 그러나

목포는 수출 기반이 제대로 갖춰진 게 아니라서 목포에서 생산을 하고 이것을 부산으로 다시 가져와야 했다. 또 부산에서 만들어서 목포 쪽으로 보내는 제품들도 있었기 때문에 매일 대형 차량들이 오갔고, 사실상 그런 물류비용이 상당히 많이 차지했던 것이 회사 경영에 부담을 주었다.

남양어망의 창업자인 홍순기 회장은 목포에서 태어났다. 남향 홍씨 일가라 회사명을 남양어망이라 지었다. 그는 예전부터 어떤 사업을 하여 고향을 발전시켜야겠다는 생각을 가졌었다고 한다.

70년대 후반 어망, 어구 산업의 초창기에 국내 기술로 제작한 어구는 주로 내수였다. 국내 수산업이 급속도로 발전하면서 거기에 맞춰서 공급하기도 바빴다. 그래서 남양어망은 망지<sup>9)</sup>를 주로 수출했다. 우리나라의 양대 트롤 기지가 북양과 라스팔마스에 있었고, 거기에서 사용되는 어구들 대부분 완성망이 아니라 망지로 대량 수출되었다.

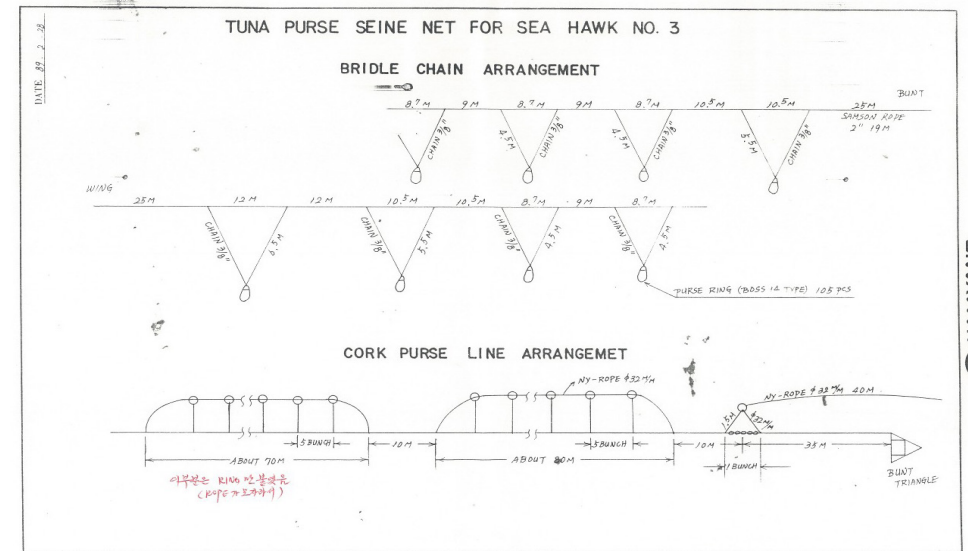
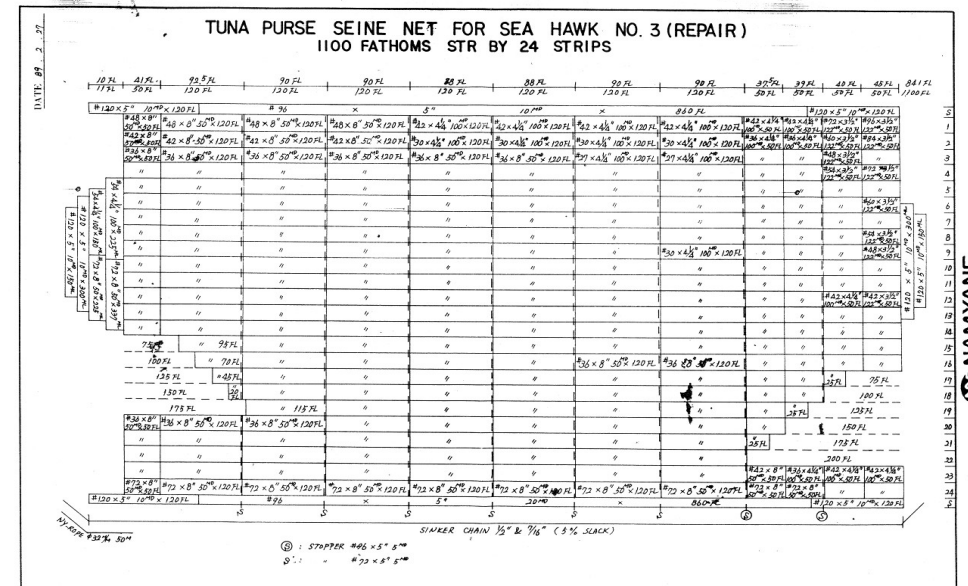
남양어망은 그 당시는 세계 최대의 규모였다. 그래서 다양한 제품을 만들어 수출했지만 다양하고 많은 제품을 여러 국가에 수출한다는 그 자체가 사실상 경제적인 측면에서 회사에 도움이 되지는 않았다. 여러 가지 제품을 생산하기 위해 기계 설비를 다 갖춰 놓을 수밖에 없었는데, 유지보수도 어렵고, 로스도 많아서 그것이 결국 남양어망의 몰락의 원인이 되었다.

그 다음에 어망 제작이 기계 설비나 공정 자체가 자동화하기가 어려워요. 기본적인 거는 자동화를 하더라도 사람이 지켜봐야 되고 결국은 많은 인력이 소모되서 돈이 안 되는 거죠. 옛날에 초창기에나 인건비가 싸니까 유지가 되었는데, 인건비가 올라가기 시작하면서 시대흐름에 따라서 남양어망은 소멸할 수 밖에 없는 운명이었죠.

1984년도 그 무렵 초창기 창업자 회장의 아들 홍의석이 전무로 취임을 했다. 서울대를 나와서 미국 뉴욕대학교에서 경영학을 공부했다고 나름대로 그는 새로운 경영 방식을 회사에 채택하였다. 하지만 이론과 실제 회사 실정하고는 상당히 거리감이 있었다. 기존 임직원들도 상당히 거부감이 있었다고 한다. 본인은 개혁한다고 밀어붙이다 보니 여러 가지 문제가 있었는데 남아 있는 사람들이야 젊은 사장의 개혁 의지에 수긍하는 사람들이었고, 기존 직원들이 많이 퇴직하면서 대거 물갈이가 되었다. 1988년 무렵 홍의석 전무가 회사 대표로 취임하면서 젊은 사람이 새롭게 회사명으로 남양을 영어로 바꿔 쓰게 했다. 그가 수기로 그린 어망 설계도에도 바뀐 영문 회사명을 썼다.

그는 남양어망에 1978년에 입사하고 1989년도 퇴사를 한 뒤 광주어망으로 이직했다. 광주어망은 광주 전남 지역에서는 가장 큰 어망회사였고, 거기서 관리자로 한 2년 일하다가 한국통산으로 다시 이직하여 그곳에서 8년 정도 근무했다. 그리고 2000년에 현재의 제리산업을 설립하고 대표로 취임했다.

9) 망지 : 여러 가지 어구를 만들 수 있는 기초 재료이다.



1989년에 그린 튜나 선망 설계도(남양어망 로고가 영문으로 바뀌어 있다.)

그리고 20세기 말, 21세기에 여기 와서 이려고 앉아 있는 거지. 우리는 영업을 해보질 안 해서, 주로 어구 제작, 설계 이 분야이기 때문에. 영업을 해본 경험도 없고 그래서, 영업이라는 거는 경험도 있어야 되고, 성격적으로 싹싹하고 해야 되는데, 배에 같이 들어가도 거짓말도 좀 할 줄 알고. 우리는 맞질 알아가지고 못 하겠더라. 다들 줄어들고 애먼 공장도 하나 들 폐쇄되고 그러니까. 남양어망 없어지고, 삼양 없어지고. 대기업들이 다 사라졌죠.





(주)제리산업 사무실 앞에서 김규수 대표

## 05 제리산업 대표로 어망 산업의 명맥을 이어가다.

### 제리산업 설립

그는 지금 일본의 한 수산회사에 어망 수출을 하고 있다. 그 일본 수산회사는 작은 영세 업체로 선박을 원활하게 운영하기 위한 인력밖에 없다고 한다. 그래서 전문적인 무역을 담당하는 인력이 없다. 그래서 그 사람들은 ‘물건 보내주면 돈 보내줄게.’하는 식으로 거래를 하는데, 보통 팩스를 보내는 순간 바로 한국으로 돈을 보낸다고 한다. 이렇게 서로의 신뢰와 편의로 20년 동안 거래를 해왔고 지금도 계속하고 있다고 한다.

김규수는 마지막 인터뷰에서 그가 가장 좋아하는 구절 붓글씨로 쓴 종이를 보여주었다. ‘多男子即多懼 富即多事 壽即多辱’다남자즉다구 부즉다사 수즉다욕은 ‘아들이 많으면 못한 이들도 있어 걱정의 씨앗이 되고, 부자가 되면 쓸데없는 일이 많아져 번거롭고, 오래 살면 욕된 일이 많다.’는 의미다.

뭘 하든 간에 인간이 먼저 되어야 해요. 그래서 철저하게 인문학이 기본이 되고 그다음에 다른 기술을 해야 해요. 그게 내 주관이고 살아오면서 강조하고 살아왔어요. 그렇게 살다 보니까 돈은 못 벌고 실제로 내 인생을 보면서 많이 가까운 분들한테 속았다고 할까? (중략) 그 사람 철저하게 믿고 하는데, 하나같이 돈 버는 사장이라는 사람들 다 거짓말쟁이더라고. 철저하게 인색하지 않으면 부자가 안 돼. 부자가 된 사람들 다 인색하고 이기주의적이고 그렇더라고. 그게 다 인정을 베풀기를 바라는 거예요.

그는 어망 설계의 이공계인이면서 인문학을 강조하고, 기업의 대표이면서도 이윤보다는 신뢰와 배품을 강조했다. 그는 어망의 국내 기술 개발을 위해 노력하였고, 현재까지도 점차 사양 산업이 되어 가는 어망, 어구 산업의 그 명맥을 이어나가고 있다.







## 약력

1947년	전남 강진 출생
1954년	국민학교 입학
1962년	중학교 입학
1965년	광주 제일고등학교 입학
1968년	부산 수산대학교 입학
1971년	군 제대 후 복학
1975년	부산 수산대학교 졸업
1976년 ~ 1978년	해양고등학교에서 교직 생활
1978년	남양어망 입사
1989년	남양어망 퇴사, 광주어망 입사
1991년	광주어망 퇴사, 한국통산 입사
2000년	한국통산 퇴사, 제리산업 설립
2000년 ~ 현재	현 제리산업 대표

## 참고자료

공길영, 선박항해용어사전

민중서림, <옛센스 일한사전>, 2018

(사)한국지구과학회, 지구과학사전, 북스힐, 2009

한국학중앙연구원, 한국민족문화대백과사전

한겨레, '502오룡호' 왜 침몰했나... 사조산업이 전한 사고 순간, 2014

미호조선 공식홈페이지, <http://www.mihozosen.co.jp/>

한국학중앙연구원 디지털인문학연구소, 홍순기 약력, <http://dh.aks.ac.kr/>



~~~~~  
**오만 어장을 누빈  
 한국의 신드바트  
 김금열**  
 ~~~~~



**01**  
**전남 완도에서의  
 유년시절**

**1955년 전남 완도에서 출생**

김금열은 1955년 전남 완도에서 출생했다. 그는 어려서부터 초등학교 4학년 때까지 몸이 좀 허약했다. 어렸을 때 시골에서 자라 냇가나 바다에서 헤엄치고 물놀이도 하고, 물이 들면 선창에서 바로 다이빙도 하고 놀았다. 물이 빠지면 갯벌에서 뽕을 가져다 친구들끼리 던지고 장난도 쳤는데, 그 뽕이 귀에 들어가 4학년 때까지 말이 안 들려 고생을 했다고 한다. 그러다가 5학년, 6학년 때 그 시골에 젊은 선생님이 막 결혼해서 부임했다. 선생님은 굉장히 열정적으로 가르쳐서 그 당시에 김금열과 친구들은 학교에서 자면서 밤 10시까지 공부했다.

그때 제가 공부를 좀 잘했어요. 전교 1등을 했어요. 그래 가지고 광주서중에 시험을 봤는데 떨어졌어요. 한 문제 차이로 떨어졌어요. 그 인자 너무 억울해가지고 일 년 재수를 했어요. 그다음에 이제 광주서중으로 들어갔어요. 그래서 인자 그 당시 마을에서는 아마 최고 경사였고. 또 그 당시 우리 학교에서도 최고 경사였고. 그래가지고 내 친구하고 내하고 둘이 광주서중으로 들어갔어. 시골 마을이 좀 떠들썩했죠.

그리고 중학교를 졸업하고 광주제일고에 진학했다. 광주제일고는 서울로 대학을 진학하는 학생들이 많았다. 중·고등학교 6년 동안 호남의 우수한 인재들과 경쟁하면서 그는 서울의

스카이 대학 중에 한 곳을 갈 것이라고 생각했다. 그런데 고등학교 2학년 때 그의 형이 완도 수고를 졸업하고 실항사를 했다. 형이 실항사를 하면서 그 배의 선장이 그 당시 70년대에 정산금 1억을 받는 것을 보았다. 그러고나서 형이 그에게 ‘동생들을 먹여 살리기 위해 내가 희생을 해라.’며 수대 입학을 권했다.

**집안 형편을 고려해 수산대학에 진학하다.**

부산 수산대에 들어가면 금방 선장하고 금방 목돈 받을 수 있다는 형의 말에 결국 진로 변경을 했다. 그래서 수산대 어업학과 75학번으로 입학했다. 그리고 1학년 때 ROTC 훈련을 받고 있다가 집안 경제적 사정으로 등록금을 내지 못하고 바로 영장이 집행되어 갑자기 군대에 가게 되었다.

1학기 마치고 2학기에 해병대 훈련소도 방학 기간에 갔다 오고. 10월 달에 한참 군사 훈련을 받고 있는데 훈육관이 와 보라고 하더라고요. 그래 갔더니 등록금을 안 냈다고. 아버지는 형님한테 줬다고 하는데 나는 형이 낸 줄 알고 가보니까 등록금을 안 냈어요. 문교부 국정감사에 걸려서 바로 육본에서 이렇게 영장이 떨어지더라고요. ROTC 훈련받다가 바로 군대 끌려갔어요. 그래서 우리 친구들보다는 4년 늦게 79학번들하고 졸업을 같이 했어요.

제대 후 그는 집안의 도움을 받지 못하고 스스로 학비를 벌며 학교를 다녀야 했다. 그래도 인문계를 나왔기 때문에 영어와 수학 과목은 다른 사람보다는 잘 하는 편이었다. 영도에서 중학생, 고등학생들을 스무명 정도를 모아 가르쳤다. 하지만 80년도 전두환 신군부가 들어서면서 불법 과외를 단속했다. 그는 과외도 못하게 되자 돈이 없어 학교를 다닐 수 없었다. 그래서 고향 형님 집에서 함께 지내면서 조카 둘을 가르치며 먹고 자는 것을 해결했다. 하지만 결국 등록금이 문제였다. 이리저리 알아보니 교수실에서 근로를 하고 한 달에 5만 원 정도 장학금을 받을 수 있었다. 졸업할 때까지 계속 교수실에서 근로를 하며 등록금을 해결할 수 있었다.

교수님이 교수실로 들어오라 그러더라고요. 그러면 청소하고 교수실 근로해서 하고 그다음에 1학년 때 그 성적 가지고 2학년 때 장학금을 주는데 수협중앙회에 장학금을 받았어요. 전액 장학금 받으니까 30만 원 정도 나오니까. 이제 80년도 들어오니까 등록금이 20만 원대 되는 것 같더라고요. 10만 원 나오면은 양복 한 벌 5만 원짜리 하나 사 입고 하숙비 5만 원내고요.

그리고 1983년도 2월에 졸업할 무렵에 일반 경영학에서 분리하여 수산 경영학이라 새로운 전공이 신설되었다. 그때 첫 번째로 학교에서 5명을 차출하여 교수요원으로 남으라고 했다. 교수님께서도 대학원을 다니면서 계속 공부해서 박사학위까지 취득하면 된다고 그에게 교수요원으로 남으라고 권유하셨다. 그는 졸업하고 6개월 동안 배를 타지 않고 학교에 남으려고

했지만, 등록금 문제에 또 부딪혔다. 대학교 3학년 때 아버지가 돌아가셨고 형님이 등록금을 낼 형편이 안돼서, 결국 그는 뒤늦게 배를 타고 오만으로 갔다.

## 02 오만 어장에 첫발을 내딛다.

### 오만 어장에 입성하다.

소설 '아라비안나이트' 주인공 신드밧드는 오만의 항구도시 소하르가 고향이다. 소설 속 신드밧드는 인도양을 누비며 갖은 모험을 겪으며 성공한다는 이야기인데, 김금열 선장은 신드밧드처럼 초창기 오만 어장 개척에 일조했다. 1977년도에 오만어장이 개척되기 시작해서 98년도에 마지막으로 오만에서 선상 생활을 마무리하기까지 15년간 인도양을 누볐다. 그는 오만 어장 개척 과정의 중심에 있었다.

오만이라는 나라는 사우디하고 인도양 연안에 붙어있는 나란데 사우디하고 인접국가예요. 그러니까 사우디가 서쪽 편에 있고, 동쪽에 오만이 있고요. 오만이라는 나라에 인접해서 인도양이 펼쳐져 있어요. 실질적으로 보면 그 신드밧드의 모험 출발지가 오만에 있어요. 그 수루라는 마을이 있어요. 인도양의 꼭지 점 수루에서 시작해서 그게 이제 신드밧드 모험이 요쪽 아시아 쪽으로 쪽 인도를 거쳐가고 일본 한국까지 오는 요과정이 아마 가들도 굉장히 자긍심을 갖고 있더라고요. 오만에서 90년도에 육지에 실크로드만 있는 게 아니다. 바다에도 내비게이션 실크로드가 있다고 해서 오만 국왕이 배를 내줘가지고 그 신드밧드의 모험 길을 따라서 한국까지 온 적이 있어요. 그리고 인도양을 쪽 한 2,200km 정도 해안선이 끼고 있기 때문에 그 수산업에 대해서 관심이 조금 많은 나라예요. 그러고 원유생산으로 먹고사는 나라지만 어찌 됐던 수산업에 대해서 우리나라한테 도움을 받으려고 노력도 많이 했고 그런 나라입니다.

한국해외수산의 201금봉호, 202금봉호 두 척이 지중해 연안에서 조업을 하다 돌아와서 1977년 7월부터 최초로 오만 조업이 시작되었다. 그 이전에는 일본인들이 오만 어장을 조업을 하고 있었고, 그들이 철수하면서 한국해외수산에서 오만 어장으로 들어간 것이었다. 오만 조업 초창기에는 주요 어종은 갈치와 참돔이었다. 갈치는 머리와 꼬리를 잘라 일부는 우리나라로 가지고 오는데 드레스를 한 것은 거의 다 일본에 수출했다. 갈치는 일부 수출했고, 남은 전량 한국으로 가지고 들어왔다.

1981년에 201호를 인수인계 받아 수리해서 오다가 인도양에서 중동 두바이 쪽으로 들어가기 위해 호르무즈 해협을 통과하는데 배에 불이 나서 가라앉아 버렸다. 201호가 불이 나면서 나온 보험금으로 한국해외수산은 새 배를 인수하게 되었다. 801, 808호 두 척을 더 인수하고

그 다음에 또 한 척을 더 인수했는데 그 배가 바로 오로라1호였다. 그 오로라1호에 김금열은 1983년 2항사로 첫 승선을 하였다. 73학번 박현규씨가 초사로, 202호 선장 손영국씨가 오로라1호 선장으로 왔는데, 그 당시 손영국씨는 한국해외수산 영입이사를 겸직했다.

저는 83년도에 일본에서 6월 달에 요코스카 거기에서 배를 인수해가지고 우리가 7월 달에 출발을 합니다. 오래된 선박을 인수해서 수리를 해가지고 출발을 해요. 출발하면 제가 83년도 아마 저희들이 8월 달부터 조업이 들어가는 걸로 해서 30개월 계약으로 제가 갈 때 2항사로 출발을 합니다.

7월의 인도양에는 몬순계절풍이 부는데 우리나라 태풍에 버금가는 강한 바람이었다. 몬순계절풍이 6월부터 8월까지 부는데 그가 탄 오로라1호는 7월에 몬순계절풍이 불고 있는 인도양으로 넘어가게 되었다. 그 바람에 멀미를 얼마나 심하게 했는지 그는 2주 동안 밥을 못 먹었다고 한다. 졸업한 후 처음 탄 배가 인도양에서 거의 태풍급 바람 속에 항해를 하는데 마침 당직을 서야 했다. 그는 움직이지 않고 옆으로 누워서 뱃속의 태아처럼 웅크리고 있는 것이 멀미에 가장 좋은 자세라는 것을 체득하고 그 후 멀미를 덜었다고 한다. 그리고 먹지 않으면 토하지는 않으니까 아무것도 못 먹고 물로 일주일 정도를 연명했다고 했다.

인도양을 다 지나는 데에 20일 넘게 걸려 겨우 무스카트항에 도착했다. 무스카트항은 잔잔하고 파도가 없었다. 배를 등록하기 위해 오만의 수도 무스카트항에 들어섰다. 그는 무스카트항에 들어서면서 아주 놀랐다. 도시에는 나무 한 그루도 풀 한포기도 안 보이고 전부 암벽 산으로 그 위에 성이 세워져 있었다. 어떻게 물이 없고 사람이 살 수 없는 곳에 성이 세워져 있는지 정말 놀랐다. 저런 데서 어떻게 사람이 살았을까 하는 생각이 들었다. 물론 땅 밑으로 물이 흐르고 오아시스가 있어 그곳에서 대추야자가 자랄 수 있었다. 채소를 약간



이원호 오만 대사의 관저에서의 만찬(좌측에서 세 번째가 김금열)



길러서 먹을 수 있었지만 90%이상 외국에서 수입해서 먹는 것 같았다.

그리고는 이원호 오만 대사의 초대로 식사 자리에 참석했다. 대사는 오만을 한마디로 '산은 산이로되 나무와 풀이 없고 계곡은 계곡이로되 물 없는 계곡이요, 밤은 밤이로되 술과 여자가 없는 밤이다.'라고 했는데 그 표현이 딱 맞았다.

감독관을 만나니 온도 차이를 이용해서 물을 만드는 방법을 가르쳐 주었다. 밖은 덥고 안은 차면 밖의 유리창에 물방울이 맺히는 원리였다. 유리컵을 가지고 다니면서 아주 급하게 소량의 물을 만들어 먹는 방법이었다. 모래땅을 파서 유리컵을 파묻고 거기에 햇빛을 좀 비추면 모래땅의 찬 기운과 위의 햇빛과의 온도 차이로 컵 안에 물이 맺힌다는 것이었다.

우리가 무스카트항에서 수속을 밟고 처음 어장에 8월 달에 들어갔는데 8월 달 지나고 나면 그때만 해도 8월 달에는 돔을 잡아요. 주로 몬순 계절풍에 6,7,8월 달에는 돔 위주의 생산을 하고, 그 외에 10월 달부터 시작해가지고 2월 달까지는 갈치 위주의 조업을 하고 있는 그 시절이었어요. 그러는데 83년도 10월 달에 갑자기 갑오징어가 킬러요. 79년도 83년도까지는 갑오징어가 없었어요. 그때는 못 찾았다라는 얘기에요. 83년도에 갑오징어를 찾아요. 10월 달에. 갑오징어가 올라오는데 엄청난 양이 올라요.

그때 갑오징어가 1톤당 5천~6천 500불 정도 되었고, 하루에 10톤씩 잡히니 회사는 완전 돈방석에 앉았다. 그래서 회사에서 그 돈으로 배를 더 인수하였다. 초창기에 출항한 두 배 중 202호 한 척이 남았는데 거기에 801호, 808호, 오로라1호 3척을 추가해서 4척으로 모두 갑오징어를 잡았다. 83년도부터 85년도까지는 특히 갑오징어가 많이 잡혀 오만 어장이 굉장히 각광을 받게 되었다.



오만의 수도 무스카트 시내에서

그 당시 대서양쪽 선박들은 2년 동안 배 한 척당 수양고<sup>1)</sup> 450만 불을 계약을 했다. 그러면 선장들은 기본 월급 생계비로 지급되는 것에 총 수양고에 따라 몇 프로를 받는 상여금이 있었다. 그는 13만 5천 불 정도의 상여금을 받았고, 한화로는 1억 5천 정도였다. 그 당시 아파트 한 채가 3천만 원 정도였으니 아파트 5채 값이었다. 오만 어장에 진출한 첫 해부터 그는 오징어로 돈을 어마어마하게 벌어들였다.

### 배 위에서 겪은 인사 사고

그가 첫 선장을 하면서 두 건의 사고가 터졌다. 첫 번째 인사 사고는 예망을 쭉 하다가 그물이 암벽에 걸려서 어망을 감으면서 엔진을 줄인 상태에서 서서히 갔는데 오타보드가 올라오는 과정에 당직 초사가 당기는 순간에 28mm 와이어가 탁 터졌다.

세 사람이 그대로 바다에 빠졌는데 세 사람 다 건졌어요. 건져보니까 와이어가 딱 끊어지면서 돌아버려서 맨 끄트머리 뒤에, 우리 쪽에서 보면 선미 쪽에 있는 두 사람은 괜찮은데, 요쪽에 있는 사람이 와이어가 뺨 돌아가며 치니까 갈비뼈가 요쪽으로 끊어지면서 그게 안에 창자를 뚫어버린 모양이더라고, 거기서 한 사람이 죽었지요. 첫 선장때.

그 배에는 선원이 모두 56명이 있었고, 인명사고가 난후 다들 많이 위축되었다. 다른 배들은 보통 500~900톤 급인데, 그 배는 1,500톤으로 좀 큰 편으로 배 8척 중에 선단장의 역할도 겸하고 있었다. 선박의 모든 물건을 다 싣고 있었는데, 그런 배에서 사고가 난 것이었다. 56명의 선원 중에는 목수, 용접사, 전기기사도 있고 각종 기관사들, 특수한 기술을 갖고 있는 사람들이 많았다. 그 중 목공이 배의 바닥에 있는 나무판자를 끄집어 대패질을 해서 사고 난 사람을 위한 관을 짰다고 했다. 시신을 수습한 후 예의를 갖춘 다음 기지장에게 인계하고 사건의 경위를 조사받고 그는 다시 조업에 나섰다

## 03 어장 개척 중 오만판 Q1을 발견하다.

### 오만판 Q1을 잡다.

보통 1월부터 3월까지의 도킹 수리를 했다. 10월부터 2월까지의 갈치를 잡는 시기였고, 그 다음 4월부터 6월까지 잡어와 돔 종류를 잡아 헤드 커트<sup>head cut</sup>하여 일본으로 수출했다. 벚꽃이 피는 봄에 일본은 꽃돔이라 하여 돔 새끼처럼 생긴 것을 주종으로 잡고, 옥돔도 많이 잡았다.

1) 수양고水揚高 : 어획한 고기의 판매액을 말한다.

이 옥돔은 제주도에서 나는 것과는 다른데, 제주도 옥돔은 머리가 뻣뻣하고 줄이 화려하게 생겼지만 이 옥돔은 머리가 둥그렸다. 또, 머리에 흑이 있는 옥돔을 잡아 헤드 커트를 하여 일본으로 수출했다. 그다음 6월부터 시작해서 10월까지의 참돔과 갑오징어를 잡았다. 그래서 1년 중에서 6월에서 10월까지 이 5개월 동안에 총 수양고의 3분의 2를 잡았다. 참돔과 갑오징어가 돈이 되는 어종이었다.

그래서 작업 중에 재밌는게 있어요. 제가 첫 선장하면서 고기를 너무 잘 잡아가지고, 전부터 내 선배들이잖아요. 아까 전설의 뭐 69, 68, 72학번들 뭐 이런 사람들인데 한일판은 고가 어종이고 현지판은 1,000불에서 1,500불밖에 안쳐줘요. 그걸 ONFC<sup>2)</sup> 우리가 계약을 맺을 때 20% 이상 어획물로 그 나라에 입어료를 줘야 해요. (중략) 1,000불 우리가 그 당시 2억 정도를 매년 입어료로 그 나라 정부에 줘야 되고, 20%는 그 나라에서 자회사로 만들은 ONFC. 뭐냐면 우리한테 고기를 받아가지고 판매해서 국민들 주식을 거둬가는 그런 형태예요. ONFC에다가 돈을 줘야 돼요. 그래서 나보고 한일판 잡지말고 네가 많이 부족하니깐 오만판 잡으러 가라 그렇디다.

그는 부족한 오만판을 잡기 위해 새로운 어장을 개척했다. 그는 수심이 낮은 천심으로 들어갔다. 원래 50m 바깥, 연안 6마일 바깥으로 허가를 받는데, 바다에서 약간 올라와 있는 동서남북으로 한 4~50km 이상 되는 큰 지형이 있었는데 그곳이 천심이었다. 그 부분을 집중적으로 어탐하였다. 그는 거기서 오만판 Q1이라는 것을 발견했다. 거기서 하루에 조업을 하면 20톤~30톤씩 고기가 올라왔다. 그래서 그는 그것으로 오만 ONFC에 널 입어료를 벌어들였다고 한다.

그 당시 리플렉타<sup>3)</sup>를 만드는데 뭐냐면 기름통 있잖아요. 큰 도라무통? 거기에다가 싸이프를 이렇게 딱 세워지고 우리 냉동팬 함석을 갖다가 네 개를 이렇게 딱 열십자로 달아요. 밑에는 돌멩이 올라오는걸 요걸 갖다가 추로 해가지고 띄워서. 왜냐면 연안에서 멀리 떨어지니깐 위치를 잡을 수 없고 레이더가 안 바쳐주니까, 그걸 띄워 가지고 그걸 기점으로 해가지고 그 주변을 전부 어탐을 해서 천심작업 거기서도 갑오징어가 나더라고. 그래서 갑오징어도 잡고 천심에서 우리가 작업을 하면서 느끼게 뭐냐면, 갑오징어가 수심 100m에서 조금씩 계속 4월 달부터 100m, 그다음 5월 달되면 한 80m, 70m, 60m 이런 씩으로 오니깐 10월 달되니깐 천심에서 알을 까고 죽더라고. 그게 인제 갑오징어는 일년생이예요. 그래 천심에 까니까는 이 산란 바로 직전에 오는 갑오징어들이 엄청나고, 총 한 5분, 10분 끌어도 2톤~3톤 막 이래 드는거는 예사로 들더라고. 그때 거기서 그거 잡는다고 와퍼도 터지고 그물도 찢어지고 오타보드도 깨지고 하는데도 그 고기를 잡을 수밖에 없었지요.

2) ONFC : Oman National Fishers Copmany의 약자로 오만에서 만든 자회사이다.  
3) 리플렉터Reflector : 조명용 반사판을 말한다.

50m 바깥쪽에 6마일 바깥쪽이 허가를 받은 구역이었는데, 천심은 전부 50m 안쪽이었다. 10m~15m밖에 안 되는 수심이 얇은 곳에서 조업을 하다보면 바다 밑에 있는 모래나 펄이 함께 올라왔다. 그래서 배의 스크루screw나 라바<sup>3)</sup>가 많이 손상되기도 했다. 100m 이상 조업을 하려면 와이어도 길어야 되고, 그물은 길면 저항이 많아지니까 엔진에 무리도 갔다. 또 오만의 바다 지형의 특징이 연안에서 대륙붕까지는 어느 정도 이어져 있다가 150m 이상 되면 바로 수심이 500m~1,000m 정도의 낭떠러지로 떨어졌다. 그래서 허가받은 곳에서만 조업을 하려면 조업할 수 있는 구간이 거의 없었다. 그래서 수심 100m 안쪽, 50~100m 사이에서 조업을 많이 했는데 우리가 원하는 고기를 잡으려면 50m 안쪽으로 들어가야만 했다. 그 안에 들어가면 갈치, 수조기, 갑오징어 등 여러 가지 우리나라에서 돈이 되는 어종이 모두 있었다. 연안 쪽에 이런 어종들이 있어서 50m~100m 안쪽 조업을 많이 하게 된 것이었다.

6월에서 8월에는 몬순 계절풍이 불기 때문에 연안 어민이 일절 밖으로 나오지 않았다. 파도가 심하게 치고 배가 다 뒤집혀서 연안 어민들이 나오지 않는 그 시기에 나가서 조업을 했다. 9월부터 2월은 갈치철이었는데, 갈치는 전부 연안 쪽에 몰려 있었고, 그때는 연안 어민들도 조업을 하러 바다에 많이 나왔다. 그러면 연안 어민들과 충돌이 생길 수밖에 없었다. 연안 어민들이 자망을 깔아놓고, 통발을 놓은 곳으로 들어가면 고기가 있고 그 외에는 고기가 없으니 그 유혹을 참을 수가 없었다. 그래서 새벽녘에 몰래 쓱 들어가서 한번 끌고 오면 고기가 한번에 10톤씩 잡혔다. 밖에서 하루 종일 끌어봤자 고기 1톤 잡기도 힘들었다. 그래서 간혹 배들이 납포되거나 현지어민들이 총을 쏘는 일들이 종종 발생했다.

## 04 새로운 어로 개척을 위해 모험을 감행하다.

### 총질하는 오만 와디<sup>4)</sup>와의 위험한 담판

김금열은 호기심이 많은 편이었다. 그의 호기심 덕분에 새로운 어로도 많이 개척했다. 첫 선장을 하면서 어업을 안 해본 자리에도 고기가 많을 것이라고 생각하여 안에 들어가 보곤 했다. 새벽 4~5시 무렵 수심 한 15m~19m에서 어망을 짝 끌면서 지나왔는데 그곳에서 수조기가 한 10톤 정도 잡혔다. 그의 배가 하루에 처리할 수 있는 양이 한 25톤에서 30톤 정도였고, 1시간 정도 예망했는데 고기가 10톤이나 잡히니 욕심이 나기도 했다. 한 몫 벌 수 있겠다는 생각으로 그곳에서 몇 번 어로 작업을 했다.

어느 날 한 4마일 밖에서 낮에 갈치를 잡다가 연안에서 조업하는 중 그만 오만 어민들이 쳐둔 그물을 건드리고 말았다. 그러자 오만 어민들이 백 여척의 보트를 타고 총을 들고 나타나 그들의 배를 순식간에 에워쌌다. 그는 선원들에게 모두 배 밑으로 숨도록 지시하고 브릿지에서 전속력의 속도로 온 힘을 다해 도망가는데 오만 어민들이 총을 마구 쏘대면서 쫓아왔다. 그는 순간 총알이 바로 선두 쪽으로 뚫고 들어가면 어창이 뚫리면서 어창에 물이

차고 배가 가라앉을 수도 있다는 생각이 들어 백기를 들고 투항했다. 연안으로 선장과 감독관 두 사람이 잡혀 들어가니까 거기에서 촌장이 그에게 뭐라고 했지만 알아들을 수가 없었다고 했다. 오만은 부족국가로 국왕 다음으로 높은 지위를 가진 사람들이 촌장들이었다. 그들을 와디<sup>Wadi</sup>라고 했는데, 그 지역의 왕이나 마찬가지로였다. 부족국가의 와디와 인근 주민들이 백여 명 정도가 총에 착검을 하여 김금열과 감독관을 끌고 갔다.

제가 첫 선장 할 때 연안 어민들 어구 손상이 좀 났다고 해서 출동을 왔더라고. 그래서 제가 잡혀 들어갔어요. 총에다 대금 꽃고 실탄이 들어 있는 총을 배에다 쏘고 해서 감독관하고 내하고 들어갔어요. 요즘 같으면 우리나라 돈으로 한 1억 정도, 3천 리알<sup>4)</sup> 벌금을 내라하더라고. 협상을 하는데 카페트를 짝 깔더라고. 선장하고 감독관 요쪽에 앉고 거기에 인자 와디라고 그래요. 와디는 촌장. 그러니까 쉽게 말하면 부족장이나 마찬가지요. 인제 앉아갖고 협상을 하는데 돈 내라. 그 감독관이 무조건 싸인하라 그래요. 그 당시에는 이제 기지하고 바로 연결도 안 되고 해서 무조건 내 사인하겠다. 1억을 주겠다 사인하고 나왔어요.

일 억을 준다고 서명은 했지만 그것은 수산청과 와디 사이의 협상 조건이었고 나중에 들어보니 절반 정도인 오천만 원을 그들에게 주었다고 했다. 수산청에서 허가를 받아 조업 하는 것이기 때문에 우리는 연안 어민들에게 어구 손실 비용만 물어주면 되는 것이었다. 그렇지만 당시 그는 서명하라는 대로 할 수밖에 없었고, 풀려나자 촌장이 양을 한 마리 잡아 먹으라고 내놓았지만 밥이 목으로 안 넘어 갔다고 했다. 그런데 옆에서 감독관은 맛있다고 먹었던 기억을 회상하면서 웃었다.

### 위험 속에서도 모험심을 발휘하여 새로운 코스를 개척

오만 어장에는 입으로 전해 내려오는 전설의 코스가 있다. 오로라 2호코스, 큐원 코스, 섬사이 코스가 그것이다. 전부 김금열이 선장할 때 회사들하고 합작해서 만든 코스였다. 그 당시는 GPS 플로터<sup>5)</sup>가 생기기 전이라 레이더만 가지고 어탐을 할 때였다. 그는 냉동팬에 함석하고 드럼통으로 레이더를 만들어 플로터에 안테나처럼 달아서 그것을 바다 밑바닥에 띄웠다. 그리고 그것을 기점으로 하여 다른 기점으로 포인트를 찍고 거리를 재는 방법으로 위치를 전부 어탐하였다. 그가 첫 선장이었을 때 그렇게 새로운 어장을 개척했다.

그때는 내가 또 수대 출신 중에서 제일 막둥이였고, 그러니까 항상 모험적으로 네가 가서 어디 가서 뭐 해라 그러면 할 수밖에 없어요. 그래서 그때 아마 어탐을 참 많이 했고, 모험을 많이 한 것 같아요. 첫 선장 때 또 큰 배를 타니까 다른 배보다는 또 고기를 많이 잡았고. 그러니까 그게 가능했던 것 같아요.

4) 리알(rial) : 오만의 화폐단위이다.

5) GPS 플로터(Plotter) : 간이 전자해도 위에 GPS의 실시간 위치확인기능을 접목한 위치확인 장치를 말한다.

오디와의 담판 이후 연안 쪽에서는 조업을 못하게 되었고 그는 좀 더 밖으로 나와서 또 다른 지역으로 갔다. 이후 그는 새로운 어장들을 많이 개척했다. 해도를 펴놓고 여기가 갯벌 지역인데 이런 고기가 나왔고, 여기는 모래 지역인데 이런 고기가 나왔다, 여기는 암반인데 이 고기가 나왔다, 그렇게 지도를 보면서 지형을 파악하였다. 그래서 그물을 예망할 수 있는 지형이 있고, 그렇지 않은 지형도 있다는 것을 파악하고 여러 과정을 거치면서 경험을 쌓아 갔다고 했다.

부경대학교가 있으면 운동장도 있고, 도로도 있고, 건물도 있고 그렇잖아요. 바다도 그렇게 생각하면 돼요. 어떤데 불룩 솟아오른 암초가 있고, 그 옆에 그물을 끌고 갈 수 있는 평평한 지역도 있고, 어떤 곳은 낭떠러지, 요렇게 비탈길인데 이걸 또 그물이 지나 갈 수도 있고. 근데 고기라는 게 희한해 가지고요. 낭떠러지 끄트머리라든가 비탈길이라든가 또 암반지역이라든가 이런데 고기가 많아요. 그게 돔 종류라든가 그다음에 어탐으로 그 지역을 찾아서 그리 가면은. 그래서 제가 새로운 코스를 도전을 해야 되겠다 그래가지고...

새벽에 3마일 부근에 배를 띄워놓았는데 그곳은 수심이 50m였다. 그런데 섬 사이 어느 지점은 수심이 100m까지 내려가서 그곳에 그물을 치고 해가 떠오르는 시점까지 기다리면 고기가 그물로 들어왔다고 했다. 그는 처음에는 뭔지 모르고 3마일에서부터 10마일 밖으로 쭉 그물을 끌고 나가려고 생각을 했는데 우연찮게 참돔 20톤을 잡았다. 그 바람에 한 열흘 조업을 계속 했더니 연안 어민들이 총을 들고 왔다고 했다. 그 작업을 할 때는 해가 딱 떠오르는 시점이 매일 한 1분씩 차이가 있는데 그 떠오르는 시간을 정확히 체크해서 미리 그물을 딱 내려놓고 배의 속도를 줄이고 있었다. 그러면 해가 뜨는 시간을 체크하고 그물 어탐기를 쭉 보면서 아주 느린 속도로 가다보면 어느 순간 기록이 땅바닥으로 내려오는데 그것과 해 뜨는 시점이 딱 맞아떨어지면 고기가 그물로 들어왔다. 그래서 그곳을 선원들은 전설의 섬 사이 코스라고 불렀다.

### 몰래 맛본 거북이 고기

중동지역은 무슬림 국가이기 때문에 술과 여자, 그리고 돼지고기가 없었다. 선원들에게 술을 먹지 말라고 주의를 해도 배에는 항상 술이 있었고, 바다에서는 가끔 먹곤 했다고 그는 말했다. 어느 날 그는 다른 사람이 주는 술 몇 잔을 받아먹고 얼굴이 붉어진 채로 비틀거리다 체포되어 벌금을 물고 대나무 회초리에 맞기도 했다. 옛날에 곤장 몇 대 치는 그런 형벌이 그 나라에는 존재했기 때문에 선원들도 그런 나라에 가면 육지에 가도 큰 즐거움이 없었다. 그런 지역에 가면 오히려 선원들은 빨리 바다에 나가자고 했다고 한다. 다행히 무슬림 국가에서는 선원 통솔에 큰 어려움은 없어 그 덕에 사고 날 일도 없었다. 그러나 고기는 무한대로 많은 어장이었다.





동료들과 옷놀이(가래잡이)를 하면서 선상에서 보낸 명절

오만 어장이 참 우리한테는 굉장히 좋은 어장이었어요. 그리고 그 어장에 서로 이렇게 눈독을 들이고 서로 들어오려고 많이 했는데 우리가 독점권을 그때 해외수산에서 쥐고 있어가지고 못 들어왔어요.

오만 어장의 자연 환경은 굉장히 좋았다고 했다. 어느 날은 크기가 2m정도 되는 거북이가 2~30마리가 그물에 들어 올 때도 있었는데, 큰 거북이들과 함께 새끼거북도 들어왔다. 거북이는 보호어종이니까 절대 먹을 수 없었기 때문에 모두 살려주었다. 하루는 갑판장이 거북이 고기를 먹어 봐야겠다고 하고 해머로 두드려 거북이를 잡았다. 당시는 거북이 고기인지 모르고 먹었는데 고래 고기와 똑같은 맛이 났다고 했다. 거북이가 워낙 크니깐 어떤 부위를 먹으니 닭고기 맛과 똑같았고, 어떤 부위는 다른 맛이 났다는 말을 했다.

어느 날 3m정도 되는 제트기 가오리가 그물에 걸렸다. 입이 제트기처럼 생겼다 해서 붙은 이름이었다. 제트기 가오리도 크기가 2~3m 정도 되었는데 가끔 그런 것도 2~3마리씩 그물에 걸렸다. 제트기 가오리는 날개로 다 휘어서 고기를 쫓아 버리니 그물 속에 고기는 다 빠져 나가버리고 가오리만 걸려 있기도 했다. 그리고 1~2m 크기의 상어들도 가끔 걸려들었다. 개상어부터 시작해서 악질상어 등 여러 종류의 상어들도 많이 잡혔다. 이렇게 여러 종류의 어종이 잡히는 것은 자연 환경이 그만큼 살아있다는 증거라고 그는 회상했다.

#### 오만 어장의 풍어 소식에 너도나도 오만으로 몰려왔다.

1989년 무렵에 오만 어장으로 풍산수산이 들어왔다. 풍산수산은 풍산 1호, 2호, 풍산 7호, 8호로 총 4척의 배를 가지고 들어왔다. 뉴질랜드에서 인도네시아 갔다가 오만 어장으로

들어온 것이었다. 한국해외수산의 이사가 해외수산에서 고기 잡는 것을 보고 오만 어장을 눈독 들이고 있었다. 그러다가 한국해외수산의 이사가 풍산수산의 사장이 되면서 배 4척을 가지고 오만으로 들어온 것이었다. 서로 경쟁이 되어 서로가 힘들어졌다. 오만정부에서는 오만 어장이 상업성이 있다는 것을 깨닫고 입어료를 올렸다. 처음에는 20만 불이었던 입어료가 어느새 40만 불로 올랐다가 60만 불이 되었다. 한화로 2억에서 갑자기 6억이 된 것이었다. 그 당시 트롤 한 척이 조업을 하면 한 5억에서 10억 정도 회사에 이익이 생기는데 갑자기 6억이나 되는 입어료를 주고 나면 크게 남는 것이 없었다. 회사에서는 그때 돈도 어느 정도 벌어놓은 상태라서 조업을 6개월 중단해버렸다. 1990~91년도에 그렇게 6개월 조업 중단을 하는 바람에 회사가 점점 어려워졌다.

그 후 1990년에 오만에서는 자국의 식량자원을 보호하기 위해 오마니제이션<sup>6)</sup>을 추진했다. 오만의 식량자원을 이를 지키기 위해 해외 배들의 입어를 제한해서 6개월 동안 조업을 중단한 적이 있었다. 그 후 2년간 더 조업을 하다가 93년도에 한국해외수산이 문을 닫게 되었다. 한국해외수산은 93년도 이후 금은수산, 골든메이크, 명진, 풍국으로 회사가 분열되었다. 분열된 회사들은 각기 한국해외수산 배 한, 두 척 사서 입어를 했다. 김금열은 그 무렵에 한국에 들어와서 수산회사에서 근무를 하고 있었다. 당시 풍국에서는 1997년 IMF 바로 직전에 아르헨티나에서 조업한 배 두 척을 들여왔다. 풍국에 이사로 있던 75학번 기관과 친구의 주선으로 김금열은 선단장으로 잠시 오만어장으로 나갔다. 1998년 IMF로 인해 배가 풍국에서 다른 회사로 넘어갔다. 그 뒤로 1년 정도 더 하다가 오만에서의 조업을 끝내고 하선했다. 그로부터 2년 뒤인 2000년에 오만 어장이 완전히 문을 닫았다고 했다.

크로스가 되어 2000년도 어디로 가냐면 소말리아로 들어가요. 그때부터 2002년부터 제가 유통을 그 소말리아 고기, 오만 고기 그것을 제가 받았거든요. 소말리아 쪽으로 넘어가는 게 정확히 2002년, 아니다, 2003년쯤 되겠다. 한 그때까지는 한 것 같아요. 내가 98년도에 왔는데 98년도에서 2003년도까지는 오만에서 하고 2003년도 이후로 소말리아로 넘어간 것 같아요.

## 05 오만제일무역을 설립하다.

### 오만제일무역에서 오로라무역으로

김금열은 1998년 하선한 후 오만제일무역을 설립했다. 오만 어장에서 오랜 세월 조업을 했고, 광주제일고를 졸업했기 때문에 오만제일무역이라고 회사 이름을 지었다. 그는 점차 사양 산업이 되어 가는 원양어업에 대해 안타까워했고, 하선 이후의 원양어선 선원들의 삶을 염려했다.

6) 오마니제이션Omanization : 오만의 자국민 고용 우대 정책이다.



배를 타더라도 좋은데. 아까 얘기 한 것처럼 부동산 경기가 계속 뛰다 보니까 육지하고 임금 격차가 줄어들고 그러니까 배 안타려고 그러지. 아마 90학번에서 없어진 이유가 내가 볼 때는 그건 것 같아요. 우리가 88올림픽을 전후로 해서 90년~95년 요사이 부동산 경기가 자고 일어나면 뛰고, 자고 일어나면 뛰고, 아파트 경기가 뛰고. 그 당시에는 아파트 평당 해봤자 저쪽에 중심가는 한 150만 원 저 변두리 쪽은 100만 원 평당. 3,500만 원이면 우리 저 33평짜리 다 사고 그랬어요.

그는 원양어업의 초절정기에 어선을 타고 정산을 받으면 그 당시 아파트 6채 값의 급여를 받았다. 처갓집에 큰소리도 치고 했다면서 지금은 육지하고의 임금 격차가 역전이 된 사실에 안타까워했다. 80년대 초반 해도 아파트 가격이 평당 100만 원에서 150만 원밖에 되지 않았다. 선장들은 상여금을 받아서 아파트나 부동산에 투자한 사람들은 지금 모두 부자가 되어 있고, 닭장 같은 아파트는 싫다고 사업에 투자하거나 다른 일을 한 사람은 지금 형편이 어렵다고 했다.

그는 하선 후 오만제일무역을 설립하고 20여 년 동안 무역 사업을 했다. 40억씩 물건을 사와 일 년에 한 120억에서 180억씩 매출을 올리기도 했다. 오만제일무역으로 20여 년 중 13년 동안 오만에서 조업한 생선을 유통하는 사업을 하다가, 그가 선장으로 승선했던 오로라호의 이름을 붙여서 2013년도에 오로라무역으로 사명을 변경했다. 그는 1983년부터 98년까지 오만에서 조업을 하면서 오로라 1호, 2호, 5호, 7호까지 4척의 오로라호를 탔다. 그에게 오로라호는 오만 어장과 함께 그의 뱃생활 그 자체였다. 그리고 인터뷰가 진행되던 2021년 그가 오랫동안 일궈왔던 오로라무역을 정리했다. 김금열에게 있어서 바다는 어떤 의미였을까. 그는 그 질문에 웃으면서 대답했다.



힘차게 인도양을 항해하는 오로라 호



오랜만에 만난 후배들과 백경호 앞에서 담소

바다에 있으면서 항상 그 생각을 했어요. 나는 그 바다라는 게 어찌 보면은 모태하고 비슷하다. 우리한테 무한한 것을 줄 수 있으면서 또 우리가 모태 안에서 사산될 수도 있잖아요, 그잖아요. 무한한 걸 받을 수도 있으면서 우리가 거기서 없어질 수도 있잖아요. 그래서 바다에 있으면서 바다를 생각할 때는 어머니 모태 같더라는 그런 어떤 생각이 한편으로 들 때가 있어요.

그는 바다 생활을 하면서 많은 것을 얻었다. 무한한 고기를 얻었고, 동고동락했던 동료들과의 우정과 추억, 그리고 조업을 통해 경제적 풍요로움도 얻었다. 김금열은 이런 한없이 베풀어 주는 바다에서 거친 조업 활동 중에 때로는 생과 사를 오가는 경계에서 동료의 죽음을 맞기도 하고 그물에서 건져 올린 처음 보는 생명체에서 바다 생명의 신비를 느끼기도 했다. 그것이 어찌 보면 모태와 닮았다고 그는 생각했다.

오만 소하르에서 신드बाट드는 미지의 세계를 향해 모험을 떠났다. 김금열 선장은 머나먼 한국 땅에서 오만 어장을 향해 모험을 떠났다. 그리고 신드बाट드의 모험담은 아라비안나이트의 한 페이지를 채웠다. 한국의 신드बाट드, 그가 겪은 오만 어장에서 모험은 오늘날 한국 원양어업사의 한 페이지를 장식했다.





---

### 약력

1955년	전남 완도 출생
1969년	광주서중 입학
1972년	광주제일고 입학
1975년	부산 수산대학 입학
1983년 2월, 7월	부산 수산대학 졸업, 2항사로 첫 승선하여 인도양 진출
1983년	오만 무스카트지사 한국해외수산에 입사
1985년	결혼
1990년 ~ 1992년	삼영수산 입사
1992년 ~ 1993년	풍국수산 입사, 오로라 1호, 2호, 5호, 7호 승선, 오만어장 진출
1998년	하선 후 오만제일무역 설립
2021년 3월	오로라무역 폐업

---

### 참고자료

공길영, 선박항해용어사전  
두산백과



## 바다에서 젊음을 불태웠던 갑판장 김형돌

### 01 중학교 졸업 후 부친의 뒤를 이어 고깃배를 타다.

#### 거제도에서 나고 자라다.

김형돌은 1967년 거제시 동부면 영월마을에서 6남매 중 4째로 태어났다. 부친 김태원<sup>1935생</sup>과 모친 이임자<sup>1940년생</sup>는 한산도 출신으로 결혼해 한산도에 살다 맏아들을 낳은 뒤인 1950년대 후반 일자리를 찾아 거제도로 왔다. 영월마을은 작은 어촌마을로 마을 주민 대부분이 굴 양식업에 종사하며 생계를 꾸렸는데, 굴양식 어장을 꾸리지 못했던 김형돌의 부친은 남의 집 고깃배를 탔고 모친은 발농사를 지었다. 바다에서 들에서 힘겹게 일했지만 돈벌이가 되지 않아 생활은 늘 힘들었다.

영월은 마을이 안 큼니다. 어릴 때는 도로가 완전 포장도 아니고 비포장도로였어요. 도로마을 사람들은 굴 어장 해가지고, 굴 공장 사업을 해가지고 사람들이 다 생계유지를 하고 그랬는데, 아버지는 굴 어장이 없어 멀치 배 기관장으로 일했습니다. 어머니는 발농사를 지었는데, 농사는 그렇게 돈벌이가 안 됐어요.

집안 형편이 어려워 장난감을 사본적이 없는 김형돌은 주위에 있는 나무로 장난감들 만들어 동네 친구들과 함께 노는 일이 마냥 즐거웠다고 한다. 꾸밈없이 있는 그대로 받아들이는 성격에 싸움도 곧잘 했던 김형돌은 동네친구들 사이에 골목대장으로 통했다.

저는 어릴 때에 총 만들고, 칼 만들고, 활도 만들고, 썰매도 만들고. 뭐 손기술이 좀 있어요. 골목대장이었거든요. 뭐 골목대장이라고 해봐야 마을이 작으니까네 한 3-4명 뿐이지만, 즐개도 시골이니 많이 없고 그랬지만은 제가 놀 때는 총이나 활이나 썰매 이런 거 다 만들어 주고 놀았어요.

어린 시절 김형돌은 골목길을 뛰어 다니며 노는 것을 좋아했지만, 마을 앞 바다에서 해녀들과 함께 물질하는 것을 더 좋아했다고 한다. 동네 형들과 개구지게 놀며 자연스럽게 수영하는 법을 터득한 김형돌은 점차 그 실력이 늘어 초등학교 진학할 무렵에는 수영 없이도 깊은 바다속으로 잠수해 소라나 전복을 따오기도 했다. 김형돌은 특별한 일도 없는 작은 어촌마을의 지루했던 일상에서 바다는 신나는 놀이터이자 마음의 안식처였다고 한다.

동네 형(형)님들이 장난친다고 선창 끝으로 끌고 가서 수영도 할 줄 모르는데 그냥 바다에 던집니다. 물에 빠지면 나오려고 허우적거려요. 그러다가 그냥 수영을 배우게 되는 겁니다. 다섯 살인가 여섯 살 때 그렇게 배웠어요. 누가 제대로 안 가르쳐줘도 스스로 터득해요. 이상하게 공부도 잘못해도 운동은 쉽게 쉽게 배워요. 그렇게 수영을 배워가지고 놀다가 일곱 살인가 여덟 살 부터는 해녀들하고 같이 잠수도 했어요. 그때 해녀들은 통영에서 우리 마을 앞 바다로 제법 왔어요. 해녀들 잠수하는 거 보니까 신기하잖아요. 그러니까 하는 거 보고 따라하고 하다가 잠수하는 법도 터득하고. 저는 수영 안 쓰고도 잠수해서 가래비도 따고 전복 따고 소라도 따고 다 했어요.

바다 좋죠. 깊은 바다에 잠수해서 보면 바다 빨이 시-퍼래요. 저는 눈뜨고 잠수 하거든요. 보면은 신기해요. 한 3m 정도는 괜찮은데, 한 5m 깊이로 들어가면 귀가 쪼여서 숨을 귀에 끼고 들어가야 돼요. 바다에 들어가면 신기하고 마음도 편하고 좋았어요. 그래서 어릴 때부터 틈만 나면 바다에서 살았어요.

김형돌은 7살에 마을 인근에 있었던 동령초등학교에 진학했다. 초등학교 시절 김형돌은 공부는 잘하지 못했으나 운동만큼은 누구에게도 뒤지지 않았다. 특히 수영을 잘했던 김형돌은 학교 대표선수로 대회에 출전해 수상을 하기도 했다.

초등학교가 저 영북에 가면, 대길수산이라고 지금 굴 공장 안 있던가요? 그 옆에 보면 옛날에 분교식으로 초등학교가 있었어요. 거기 다녔는데 지금은 폐쇄가 되어가지고 도자기 만드는 공간으로 변했습니다.

제가 학교를 7살에 갔거든요. 그래서 제 친구들은 다 66년생들입니다. 초등학교 다닐 때 공부는 좀 못 했어요. 운동이라면 뭐든지 잘해도 공부에는 흥미가 없었어요. 제가 수영을 잘했거든요. 그래서 초등학교 때 수영선수도 잠깐 했어요. 지세포에 있는 저수지에서 수영대회가 있었는데 그때 그 대회에 나가서 2등 했어요.



## 큰 형의 사고, 마음 둘 곳 없었던 시절

가난했지만 단란하게 살았던 김형들의 가족들은 모랫배를 탔던 큰 형이 교통사고로 크게 다친 후로 예전과 같이 앉아졌다. 교통사고로 머리와 다리를 다쳤던 김형들의 큰 형은 1년 간 입원 치료 받은 후로도 건강이 회복되지 않아 결국 지체 장애 2급 판정을 받았다. 그 일로 가족들의 상심은 컸고 생활은 점점 더 어려워졌다.

큰 형이 통영에서 모랫배를 탔어요. 모래 신고 통영에서 섬진강으로 가는 배를 탔어요. 기관장 밑에 인자 부하 직원으로 이렇게 일하다가. 선장 심부름 갔어요. 자전거 타고 심부름 가다가 미니버스하고 충돌해가지고 크게 다쳤습니다. 근 1년을 병원에 있어도 도저히 안 돼서 집으로 왔어요. 지금 장애자거든요. 지체 장애 2급으로 다리에 쇠 박고 정신도 조금 그렇고. 지금도 같이 집에서 살아요.

김형들 초등학교 졸업 후 김형들은 동부중학교에 진학했다. 초등학교 때까지만 해도 동네 친구들과 함께 다니며 골목대장을 하며 놀기를 좋아했지만 중학교에 진학한 뒤로는 그다지 학교생활이 즐겁지 않았다고 한다. 교통사고로 몸과 마음을 다친 큰 형으로 집안 분위기도 무거웠고 읍내에서 싸움 꽤나 하는 친구들이 모여들어 주눅 들기도 했기 때문이다. 개구지만 순진하고 마음이 여렸던 김형들은 거친 친구들과 사이에서 설 자리를 잃었고 공부도 힘겨워 점차 학교생활에 흥미를 잃어갔다. 그래서인지 김형들은 중학교 시절에 대한 기억이 많지 않았다.

중학교 생활은, 뭐 그때는 학교에 가면 터프한 애들이 많아서, 싸움 1등하고 뭐 이런 애들이 많아서 저는 그냥 순진하게 지냈어요. 별로 특별한 기억이 없어요.

중학교 진학 후 김형들은 어려운 가정 형편을 잘 알기에 스스로 용돈을 벌었다. 공부는 잘 하지도 못했고 흥미도 없었지만, 몸을 쓰는 일은 무슨 일이든지 겁이 나지 않을 뿐만 아니라 일머리가 좋았던 김형들은 마을 앞 바다 굴 양식장에서 파도에 떠내려 오는 부포를 걷어 되파는 일을 했다고 한다.

공부는 잘 못해도 어려서부터 일머리는 있었어요. 일은 안 겁났어요. 바람이 불면 바다에 굴 어장 부포가 떠밀려오거든요. 그러면 제가 아침 일찍 후래쉬 들고 굴 어장에 가서 부포를 주워옵니다. 어떨 때는 새 것도 떠밀려 내려올 때가 있고. 그걸 주워 와서 동네 굴 공장 사모님한테 팔았어요. 그 일도 안 쉬워요. 부포를 주우면 5개씩, 10개씩 묶어서 가져오는데 그냥 돌바닥에 끌고 오면 부포가 상하니까 물에서 끌고 와야 됩니다. 부포 한 개에 200원도 하고, 300원도 했어요. 그때 200원, 300원이 컸어요. 버스비가 40원 할 때니까. 그거 팔아가지고 용돈하고 그랬어요.



자택 앞에 선 김형들

## 고등학교 대신 당구장에서 살다.

중학교 생활에 적응하기 못했던 김형들은 중학교 3학년이 되면서부터 당구장에 드나들기 시작했다. 사춘기 일탈이라면 일탈인데, 고등학교 진학해야 할 무렵에도 당구에 마음을 빼앗겼던 김형들은 입시 고사에 낙방해 아쉽게도 고등학교 진학을 하지 못했다. 김형들은 이후로 고등학교에 진학하고자 했다면 재수를 할 수도 있었겠지만 공부에 흥미가 없었기에 스스로 고등학교 진학을 포기했다. 그렇다고 달리 하고 싶은 일도 없었던 김형들은 산에 가 땀감나무를 하며 지냈다. 철이 없던 시절, 땀감나무 하는 일도 힘에 부쳐 부친의 눈을 피해 도망 다녔던 김형들은 집안에서 천덕꾸러기가 되는 듯 해 자신도 모르게 서서히 집밖으로 돌기 시작했다고 한다.

거제 수산고등학교 시험 떨어지고 할 일이 없잖아요? 그러니까 집안일을 도와야지요. 그때는 겨울에 불을 떼야 하니까 그게 일이었어요. 지게 지고 산에 가서 나무 하고, 소나무 달베 그제 불사리개가 되니까 그거하고 솔방물 이런 거 해 오는 겁니다. 나무 하러 다니는 게 하루 일과였어요.

아버지께서 '나무 한때까리(한 짐) 해 놔라.'하시면 해야 그 양을 채워야 돼요. 나무 한때까리가 한 40단, 50단 이래 되거든요, 그거 안 해놓으면 혼쭐이 났어요. 매일 나무하는 일이 힘들고, 나무 안 해놓으면 아버지한테 매도 맞고 하니까 그거 안 할라고 아버지 피해 다니기도 하고 그랬어요. 그때는 철이 없어서 그랬어요.

달리 할 일이 없었던 김형돌은 한동안 당구장에서 살았다. 공부 보다 당구를 좋아했고 잘 치기도 했던 김형돌은 수중에 돈은 없었지만 당구장에 오는 손님들과 내기 당구를 치며 하루를 보낼 수 있었다.

저는 오락계통은 늦게 시작해도 얼마 안가서 일찍 시작한 사람들을 빨리 따라잡아 버려요. 당구는 큐를 가지고 중간 부위를 치는 것하고, 조금 오른쪽 치는 거 하고, 왼쪽을 치는 거 하고, 위를 치는 거 하고 다 기술이 있거든요. 그런 걸 잘 했어요. 그러니까 당구장에 가서 사람들하고 내기 당구 치면 늘 내가 이기죠. 이기니까 게임비 안 내니까 돈이 안 들죠. 그렇다고 너무 안 해요. 남 입장도 생각해 주고 합니다. 내가 이겼어도 상황에 따라 상대방 사정에 따라 두루두루 맞춰 가지고 그렇게 합니다.

### 멸치잡이 배 ‘문성호’를 타다.

중학교 졸업 후 당구장을 오가며 무의미한 시간을 보냈던 김형돌은 17세에 집안 어른의 소개로 멸치잡이 배를 타게 되었다. 멸치잡이배(기선권형망<sup>1)</sup>)는 어로장이 작업을 지시하는 어탐선(魚探船) 1척, 그물을 싣고 다니며 투망하는 어망선(魚網船) 2척, 그리고 잡은 멸치를 삶는 가공선(加工船) 1척과 운반선(運搬船) 1척 등 5척의 배가 하나의 선단을 이루어 조업 하는데, 김형돌은 어망선에 승선해 주방장을 보조하는 일을 맡았다.

선원들의 식사 준비를 돕기 위해 멸치잡이 배에 뒀지만, 김형돌은 주방장을 도와 식사 준비만 할 수 없었다고 한다. 조업이 시작되면 그물을 놓고 걷어 들이는 일을 도와야 했기 때문이다. 일이라면 몸을 아끼지 않았던 김형돌은 능숙했던 선원들의 일을 도우면서 자연스럽게 일을 익혔다.

우리 동네 아시는 분이 저한테 멸치배 안 타겠냐고 제안을 했어요. ‘그게 일하면 돈 많이 준다. 주고 이렇게 한다.’ 면서 저보고 밥재이를 해보라 하시는 거예요. 보통은 배에서 식사 담당하는 사람을 화장이라 하는데, 뱃사람들 사이에서는 ‘밥재이’라고 하기도 합니다. 그 때는 밥도 할 줄 몰랐는데, 가서 배우면 된다 해서 제가 한 1~2년 했어요. 반찬은 뭐 따로 준비 안 해도 그물에 멸치 말고도 망어, 삼치, 정어리 이런 것들이 많이 올라오니까 그걸 가지고 반찬 만들고 그랬어요.

멸치배를 기선권형망이라 하거든요. 일본 말로는 오게두리라고 하고. 처음에 선원들 식사 준비하는 일로 들어갔는데, 밥만 하는 게 아니었어요. 선원들 하는 일도 같이 해야 되는 거예요. 일 앞에서는 물불 안 가리는 편이니까 힘은 들어도 일을 배운다 생각하고 열심히 했습니다.

김형돌은 2년간 멸치잡이 배를 탔다. 거제도 앞바다에서 울산 방어진까지 경남 해역을 돌며

조업하며 김형돌은 주방장 보조에서 갑판 선원으로 자리 잡아 갔다.

제가 탄 배는 거제도 배였습니다. 출항하면은 인자 조업이 가능한 곳이면 어디든 다 땡기죠. 보통 보면은 욕지도 주위에서 많이 하고, 부산 다대포 앞에도 많이 하고. 그 배가 울산 방어진까지 올라가요. 방어진 조금 위로 감포가 있는데 거기가 경상남도하고 경상북도 경계선이거든요. 그쪽으로 조업가도 거기까지만 올라가요. 경북 쪽에는 못 올라가요. 지선 때문에 경남 배들은 경남에서만 해야 되지 경북 쪽으로 올라간단던지 전라도 내려간단던지 하면 불법이잖아요.

### 어른들로부터 듣고 배웠던 그물당기는 소리

김형돌은 나이 많은 선원들과 함께 생활하며 그들 사이에 전해오는 은어와 노동요를 자연스럽게 익혔다. 선원들 사이에서는 안전을 기원하는 뱃고사나 속신들이 널리 퍼져 있다. 김형돌은 예로부터 전해오는 선원들의 의례문화에 대해 그다지 관심은 없어 눈여겨보지 않았지만, 거북이를 신성시 해 조업 중 거북이가 그물에 걸리면 술을 먹여 바다로 보냈던 일, 풍어를 기원하며 배 곳곳에 술을 뿌리며 바다에 고시래를 하던 모습은 조업 중 간간이 볼 수 있었다고 한다.

김형돌이 조업했던 1980년대 까지만 하더라도 선원들 사이에서는 공동작업 시 일의 능률을 올리기 위해 전통 어로요를 부르기도 했는데, 특히 멸치잡이와 관련된 어로요들이 많았다. 인터뷰 도중 멸치잡이 배 선원으로 생활하는 동안 들어 알고 있는 노동요에 대해 묻자 김형돌은 어망선에 타 선원들과 함께 그물을 당기며 불렀던 노동요를 들려주었다.

이야(당겨라)

이야라차 조사야 조사야

살살 땡기주소 야리고라사데

이가요이사 이야(당겨라)

이야라얏차

고기가 잡히면 그물을 땡겨 올려야 되지 않습니까? 그때 선원들이 다 나와서 하거든요. 선원들이 손발이 잘 맞아야 하거든요. 그때 ‘이야라차 조사야’ 하고 노래 부릅니다. 당기는 것을 ‘이야’라고 이라고 하거든요. 그러니까 먼저 ‘이야(당겨라)’ 해가지고 다 같이 힘을 내서 그물 당기자고 ‘이야! 이야라얏차 조사야 조사야’ 이랍니다. ‘조사야’가 무슨 뜻인지는 그건 잘 모르겠습니다. 그게 다 인자 힘을 합하기 위해서 부르는 거라요. 그 작업이 힘드니까 그물을 당기면서 흥을 내는 거죠. ‘이야! 이야라얏차 조사야 조사야’ 이래놓고, ‘살살 땡기주소! 야리고라사데 이가요이사. 이야!’ 그라고 또 한 번 더 들어가거든요 힘을 더 주기 위해서. 그래놓고 ‘이야라얏차’ 계속 했던 말을 되풀이 하면서 그랬습니다. 그게 무슨 뜻인지는 저도 잘 몰라요. 그 하시는 어르신들한테 배웠으니까. 그분들이 그렇게 하니깐 나도 자연스럽게 따라 한 겁니다.

1) 기선권형망 : 남해 연안에서 널리 행해지고 있는 어업으로 주종은 멸치다. 권형망은 앞날개, 안날개는, 자루망으로 이루어져 있고, 어망선 두 척에 각기 나누어 싣고 다닌다. 어탐선의 어로장의 지시가 떨어지면 그물을 바다에 던진 후 고기떼들이 모여들도록 기다린 후 그물을 양망기(揚網機)로 끌어 올린다.



## 멸치잡이 배에서 꽃게잡이 배로

2년 간 멸치잡이 배를 뒀던 김형들은 꽃게잡이 배 '국제호' 선원으로 자리를 옮겼다. 꽃게잡이는 봄, 가을에 조업했는데, 통발 조업 역시 그 나름대로 일이 많았다고 한다.

꽃게잡이 철은 봄철, 가을철이죠. 다른 철에는 꽃게가 여물지도 않고, 산란도 해야 되고. 꽃게가 여물 때가 봄철, 가을철이거든요. 그때가 꽃게잡이 철입니다. 꽃게 잡는 건 계통발이죠. 통발이가 둥그렇게 생겨가지고. 크기가 홀라후프 반 정도 했습니다. 한번 작업할 때 보통 통발을 천 개 이상 달았어요. 통발 안에 미끼를 넣는 입감통이 있어요. 거기에 미끼로 정어리, 고등어, 멸치 이런 거를 잘라서 넣는데 그 일도 일이 많아요.

혈기왕성한 10대 후반에 선원이 되었던 김형들은 돈도 벌고, 일을 배우는 재미도 있어 몸을 아끼지 않고 열심히 일을 했다고 한다. 일이 겁나지 않았던 시기였지만 조업 중 파도와 싸울 때는 내심 두렵고 힘들기도 했다고 한다. 또래 친구들과 어울려 즐거운 시간을 보낼 나이에 망망대해에서 파도와 씨름했던 김형들은 바다에 대한 두려움은 극복할 수 있었지만 홀로 고립되어 있다는 고독감은 극복하기 힘들었다고 한다.

월급도 저기한테 선금을 줘요. 선금으로 300만 원도 받고, 500만 원도 받고. 힘들어도 스스로 돈을 벌어 집안에 보탬이 되니까 보람은 있었는데, 한 번 나가면 조업이 끝날 때까지는 육지가 못 들어는 거죠. 그러니까 쓸쓸하고 외로울 때가 많았고. 파도와 싸우고 하면 지치고. 힘들 때가 많았는데 그 중에서도 고독감이 제일 힘들었어요.



마을 앞 바다에서 고깃배를 뒀던 이야기를 들려주는 김형들

## 03

### 국의 원양어선을 타고 대서양으로 가다.

#### '소마꼬프', '십파' '또요'에 승선해 아프리카 해역에서 조업하다.

김형들은 1988년 방위로 1년 8개월 근무 후 1989년에 제대 했다. 제대 후 새로운 일자리를 찾아 여기저기 다녔던 김형들은 학교 선배의 제안으로 원양어선을 타게 되었다. 국내 어선보다 수익이 좋아 선뜻 제안을 받아들였지만, 떠나기 전까지 홀로 낚선 곳으로 가야되는 상황이 내내 두려웠다고 한다.

제대하고 부산에 신동아 빌딩이나 자갈치 회센터에 자주 다녔어요. 그러다가 우연히 중앙동에 있는 송출회사에서 일하는 선배를 만났어요. 그때까지만 해도 내가 외국에 나갈 생각은 한 번도 안 해봤는데, 그 선배가 '원양어선 타는 저기가 있는데 한번 타볼래?' 제안을 해요. 제안을 듣고 처음에는 외국에 나가야 된다고 하니까 조금 망설였어요. 겁도 나고 해서. 그러다가 다른 일자리 찾기도 쉽지 않고 해서 한 번 도전 해보지 하는 생각에 간다고 했어요. 지금은 도전이라는 말이 나와도 그 당시에는 막상 간다고 해놓고도 사실 조금 두렵고 그랬어요.

김형들이 처음 승선했던 원양어선은 아프리카 선적의 '소마꼬프'로 3년 계약이다. 주 어종은 문어와 오징어로 모르타니아에서 조업했다. 선원들 중 선장, 항해사, 기관사, 갑판장은 한국 사람이었지만 일반선원들은 대부분 아프리카인, 중국인, 조선족으로 선원들 간 소통이 제대로 이루어지지 않아 선원 생활이 쉽지는 않았다고 한다. 김형들은 갑판원으로 승선했지만 2년 뒤 갑판장이 되었다.

처음에 갈 때는 일반 선원으로 갔어요. 가서 일을 열심히 했어요. 원래 성격이 일할 때는 물 불을 안 가리고 하거든요. 수영도 할 줄 아니까 4~5m 높은 파도에도 뛰어들 정도로 그렇게 생활해놓으니까 2년 뒤에 갑판장으로 올라갔어요.

김형들이 계약과 달리 중도에 갑판장으로 승급될 수 있었던 데는 조업 시 몸을 아끼지 않고 열심히 일했던 것이 주요했지만, 선원들의 목숨을 구했던 일이 컸다. 김형들은 기지에 입항해 휴식을 취한 뒤 배로 돌아오기 위해 2항사와 3항사가 뒀던 카누가 전복되는 것을 보고 홀로 배에서 바다로 뛰어들어 1항사와 2항사를 구했다, 이 일이 계기가 되어 김형들은 선원들로부터 신임을 받아 갑판장으로 승급될 수 있었던 것이다.

입항하면 선원들이 불 일도 보고 술 한 잔도 하고 그러지 않습니까? 그때 나는 배로 돌아와 있었는데, 보니까 2항사하고 3항사하고 불일 보러 갔다가 카누를 타고 배로 돌아오고



있더라고요. 그런데 그때 쌍파도가 쳐서 배가 아슬아슬하더라고요.

쌍파도가 뭐냐 하면, 파도가 배를 치면 배가 한쪽으로 기울어지는데, 기울어졌던 것이 다시 올라올 시간도 없이 바로 파도가 배를 치는 거거든요. 그러면 배가 뒤집혀요. 쌍파도를 만나면은 바로 침몰해 버려요. 배가 기우뚱하는데, 넘어가는 상황에서 올라올 시간 여유도 없이 넘어가는 상황한 번 더 때려 버리면 넘어가는 거죠. 예예. 보통 쌍파도가 잘 안 오는데, 간혹 가다 있을 수가 있어요. 카누가 배가 약하니까 쌍파도 오니까 바로 뒤집어져서 카누 선장하고 2항사, 3항사가 물에 빠졌어요. 그걸 보고 그쪽으로 튜브를 던졌는데 물에 빠져 허우적거리다 보니까 튜브를 못 잡아요. 그래서 내가 배에서 다이빙해서 2항사하고 3항사를 건졌어요. 두 사람은 건졌는데, 그 카누 몰던 흑인 선장은 못 건져가지고 돌아가셨어요.

갑판장은 갑판원을 통솔해야 하는 이로 능력과 더불어 연륜이 중요했다. 김형들은 나이도 어리고 경험도 적었지만 동료 선원의 목숨을 구했던 일로 갑판원들의 신임을 얻었기에 갑판장으로서의 생활은 그다지 어렵지 않았다고 한다.

### 사람 눈은 속여도 그물눈은 못 속인다.

김형들은 갑판장이 되면서 가장 힘들었던 일은 조업 중 찢어진 그물을 다시 잇는 일이었다고 한다. 원양어선 선원들은 계약금과 월급을 기본으로 하면서 보험제<sup>2)</sup>로 이익을 분배했다. 보험제는 어획량에 따라 각 선원들이 정해진 비율에 따라 이익을 나누는 방식으로 어획량이 중요했다. 어획량이 곧 선원들의 수익이 되면서 무리한 조업이 이루어지기도 해 그물이 찢어지는 일이 비일비재했는데, 그때마다 김형들은 찢어진 그물을 다시 재단해 만드는 일을 전담해야 했던 것이다. 손재주가 좋았던 김형들은 그물을 재단하고 잇는 일을 잘 했는데, 한 코 한 코 심혈을 기우려야 하는 일이라 낱땀을 새는 경우가 허다했다고 한다.

때에 따라서는 선장이 어창(고기 저장 창고)을 채우려고 무리하게 작업하는 경우가 있어요. 문어가 주종인데 문어를 못 잡으면 돔을 잡기도 합니다. 돔 종류는 암초 주위에 살거든요. 암초 주위에 투망을 해서 잡으면 그물이 잘 찢어져요. 암초에 걸리면 그물이 다 찢어져요. 그러면 건져 와가지고 다시 이어야 됩니다.

그걸 그물 통구래 한다고 하는데, 그거 하면은 보통은 2~3일 정도 걸립니다. 그동안은 잠 못 자고 합니다. 밤낮으로 일을 해야 돼요. 그물을 여유분도 만들어 놔야 되니까. 그물코는, 사람 눈은 속여도 그물코는 못 속여요. 그물은 뜨개질 비슷하거든요. 코를 갖다가 집중을 해가지고 뜨개질해야 하는데, 한 코 잘못 빚나가면 고기가 안 끌려요. 만약에 실수해서 한 코가 건너 뛰어가지고 그물을 짓는다 아닙니까? 그러면 전체가 다 틀어져버려요. 그러니까 한 코 한 코 신경을 써가지고 해야 되는데 그게 힘듭니다.

2) 보험제Share system, 歩合制 : 어업 임금 지불의 한 형태로 어업매상고나 계약고에 따라 지급되는 임금이다.

### 불법조업으로 위험해 처하기도

소마코프승선 이후 김형들은 2년 계약으로 아프리카 선적 십타에 승선했다. 조업 지역과 어종은 소마코프와 동일했다. 십파에서 2년간 조업 후 하선한 김형들은 1년 계약으로 라스 팔마스 선적 또요에 승선했다. 김형들은 소마코프와 십파에 승선했을 때는 불법 조업에 이루어지지 않았지만, 또요에 승선했을 때에는 어획량이 부족해 불법조업이 왕왕 이루어졌다고 한다.

1982년 국제해양법이 발효되면서 연안 국가들은 외국선박이 관할수역 내에서 연안국의 국내법을 위반하면 관할수역으로부터 공해까지 추적해 나포할 수 있는 일명 긴급추적권 Light of hotpursuit을 갖게 되었다. 이에 따라 강도 높은 단속이 이루어지기도 했는데, 김형들은 당시 연안국들의 배타적 경제수역 선포로 어장이 좁아져 빚어져 조업에 어려움을 겪었던 각국의 원양어선과 연안국가와의 쫓고 쫓기는 긴장된 상황이 비일비재했다고 한다.

당시 세네갈 입어권으로 조업하다 어획량이 부족해 입어권 없이 영해를 침범했다가 경비정에게 쫓기며 총격을 받았던 경험이 있는 김형들은 선원들 모두 배 밑으로 숨어 인명 피해를 막았다고 한다.

대서양에서는 문어하고 오징어, 돔 이런 종류데. ‘또요’는 세네갈에 라이선스(입어권)를 내가지고 조업했는데, 고기가 많이 안 잡히니까 선장이 프리타운도 가고, 가봉도 가고 더 내려가고 그랬습니다. 새벽 12시 넘으면 배를 연안 가까이 붙여서 작업 합니다. 그러다가 경비정이 나오면 잡히는데 도망하면은 어떤 때는 경비정에서 총 가지고 바로 쏘버립니다. 브릿지나 갑판이나 이런데 총을 쏘면 맞는데, 배 밑에 있는 처리실이나 기관실이나 이런 데는 총알이 못 뚫고 들어가요. 물을 관통을 하면은 총알이 속력이 죽어버려서, 그러니까 선원들이 배 밑으로 내려갑니다. 물 밑으로는 총알이 잘 안 들어오니까.

### 위험한 바다, 국경을 초월해 서로를 돕고

망망대해는 사실상 국경이 없는 곳이다. 각국의 원양어선들은 때로는 어획량을 두고 서로를 견제하는 경쟁 관계를 형성 하지만 그에 머물지 않고 그들만의 공동체문화를 형성해 서로 도우기도 했다. 김형들은 원양어선들이 서로 도우는 생활 속에서 자연스럽게 원양어선 선원들 간의 동료 의식을 막연하게나마 느낄 수 있었다. 또한, 원양어선 선원들 사이에 형성되었던 상부상조 문화는 힘든 상황을 이겨낼 수 있는 원동력이 되었다고 한다.

필요한 것이 있으면 어선들 간에 무전기로 서로 연락하죠. 만약에 ‘오늘 우리 먹을 것이 다 떨어졌다. 반찬 몇 통만 보내라’ ‘기름이 떨어졌다’ 이렇게 하면은. 반찬통이나 기름통을 물 안 들어가게 그물이나 폴리백으로 싸가지고 부표 달아서 바다에 던집니다. 그러면 그걸 갈고리로 건져서 달아 올려요. 그런 식으로 서로 교환을 하죠. 얼굴을 몰라도 서로 도와주면서 조업하니까 든든한 친구 같은 마음이 들죠. 믿고 의지할 데가 있다는 것만으로 힘이 될 때가 많고



원양어선 승선 경험을 들려주는 김형돌

일반 선원들의 경우는 조업 중 다른 배 선원들과 직접 만날 수는 없었지만, 선장들은 간혹 배를 접안시켜 서로 만나 정보를 교환하기도 하고 환담을 나누기도 했다. 망망대해에서 배를 맞대고 만나는 모습을 보면서 김형돌은 원양어선에서만 볼 수 있는 진풍경이 아닐까 생각했다고 한다.

밤 10시부터 1시까지 작업 안 할 때 가끔씩 선장들이 서로 시간이 맞아떨어질 때 배를 접안 시켜가지고 만나는 모습을 많이 봤어요. 어떨 때는 배 5척 까지 줄줄 달아매 놓고 서로 만나서 커피도 마시고 이야기도 하고. 1,2시간 정도 그렇게 하다가 배가 흩어지고 하더라고요.

우리는 그렇게 못 해도 보고 있으면 낭만적이라는 생각이 들어요. 망망대해에서 배를 맞대 놓고 서로 잠시 만났다가 헤어지고. 어디서 그런 걸 보겠어요.

### ‘시꾸미’ 그리고 한국 선원을 노렸던 현지인

원양어선 마다 다소 차이가 있겠으나, 김형돌은 원양어선 승선기간 동안 대개는 출항 후 2~3개월간 조업한 뒤 기지로 입항해 10일간 머물며 2~3일은 어창에 저장해두었던 어획물을 하역하는 작업과 다음 출항을 위한 준비작업을 하고난 뒤 나머지 7일 간은 자유롭게 휴식을 취

했다고 한다. 이때 선원들은 상륙비를 받아 필요한 개인 물품을 사거나 동료들과 여흥을 즐기는데 김형돌은 그 중 현지에서 필요한 물품을 사는 것을 ‘시꾸미’라 불렀다고 한다. ‘시꾸미’는 선원들 사이에 통용되었던 그들만의 은어다.

하역이 끝나고 나면 개인한테 100불, 200불 정도 나와요. 그 돈으로 시꾸미 합니다. 담배도 사고, 옷도 사고, 각자 필요한 거 사고 그러니까. 쇼핑 다 하고 나면 어두워지잖아요. 그러면 동료들이 술집에 가서 한 잔하고 옵니다. 바다에서 오랫동안 고립되어서 일만했잖아요. 그러니까 육지에 나오면 한 잔 하고 즐기면서 스트레스도 풀고.

조업 후 항구에 입항해 선원들이 각자 또는 함께 술을 마시며 여흥을 즐기는 것도 때때로 쉽지 않아 자칫 잘못하면 예기치 않는 사고를 당하기도 했다. 언제부턴가 한국 선원들은 돈을 많이 소지하고 있는 것으로 알려져 종종 술에 취한 한국 선원들이 현지 불량배들의 범죄 대상이 되었기 때문이다. 한두 잔으로 끝나지 않고 많은 양의 술을 주문해 취하도록 마시며 즐겼던 한국인의 술 문화로 빚어진 오해 아닌 오해였던 것인데, 술을 즐겼던 김형돌도 현지 불량배의 표적이 되어 목숨을 잃을 뻔 했다.

돈을 잘 쓰니까 한국 사람한테는 돈이 많다고들 생각해요. 그러니까 한국 선원들이 술 취해서 가면 강패들이 돈을 뺏으려고 접근해서 때리고 지갑 뺏어가는 경우가 많았습니다. 저도 그런 경험을 많이 당했어요. 한 번은 죽을 뻔 했습니다. 술 마시고 배로 돌아가는 길이었는데. 항구에서 내가 타는 배까지 가려면 카누를 타고 10분 정도 가야 되거든요. 그래 카누를 타고 가는데, 중간에 카누 선장하고 다른 현지인들 몇명이 내 옷하고 신발하고 다 벗겨가지고는 고마나를 바다에 밀어 넣어버리더라고요. 그러고는 그 사람들은 돌아가고. 갑자기 바다에 빠지니까 술이 퍼뜩 깨요. 그래 올라와서 고개를 내밀고 보니까 저기 우리 배 불빛이 보여요. 그래서 불빛을 따라 헤엄쳐 갔어요. ‘아, 저기 있구나.’ 그래 내가 우리 배까지 헤엄쳐 갔다니깐요. 수영 못 했으면 그때 그냥 죽는 거예요.

### 돌이킬 수 없었던 안타까운 실수

6년간 아프리카 해역에서 조업을 마친 김형돌은 1997년 1년 계약으로 파키스탄으로 갔다. 김형돌이 승선한 배는 파키스탄 선적 트롤어선으로 주 어종은 갈치였다. 당시 김형돌은 선장, 기관장과 함께 파키스탄인, 중국인, 조선족들이 함께 갈치 잡이 조업을 했다고 하는데 승선했던 배의 이름은 기억하지 못 했다.

원양어선에 승선 해 갈치 조업은 처음이었지만 트롤 조업을 해왔던 김형돌은 조업 방식이 대동소이해조업하는 데는 어려움이 없었다고 한다. 그러나 아쉽게도 김형돌은 예정된 계약기간을 다 채우지 못하고 강제하선 했다. 김형돌이 강제하선을 하게 된 이유는 입항 후 주어지는 휴식 마치고 배로 돌아오는 길에서 예기치 않은 사고가 발생했기 때문이다.





마음이 울적하면 마을 선착장을 찾는다 김형돌

파키스탄 해역은 1979년부터 우리나라 원양어선이 진출<sup>3)</sup>했던 곳이지만 다른 해역에 비해 그리 활발하게 이루어지지 않았다. 뿐만 아니라 아랍지역의 내분으로 조업 환경도 열악했다. 파키스탄 배에 승선했던 김형돌은 당시 파키스탄에 진출했던 한국 원양선사들의 상황에 대해서는 잘 알지 못했지만, 파키스탄에 진출했던 한국 원양선사의 경우 기지장이 현지에서 사고로 사망하는 경우가 왕왕 있었을 정도로 그 고충이 상당했던 것으로 알려져 있다. 사고의 원인에 대해서는 정확히 알려져 있지 않지만 사고 중 상당수는 내륙에서 발생한 것으로 이슬람문화를 이해하지 못 해 빚어진 사고도 더러 있었다.

김형돌 역시 이슬람문화에 대한 이해 부족으로 예기치 못 했던 사고를 겪게 되었고 그로 인해 강제 하선 조치를 받아야 했다. 사고는 이랬다. 1항차 조업을 마친 뒤 입항해 휴식시간을 가졌던 김형돌은 홀로 늦게까지 술을 마시다 통행금지 시간이 지나 배로 돌아가던 중 그곳 경찰에게 적발되었는데, 통행금지 시간을 어긴 것도 문제였지만 라마단<sup>4)</sup> 기간에 술에 취한 것이 화근이 되어 김형돌은 경찰로부터 모진 매를 맞았다. 라마단 기간에 대해 잘 몰랐던 김형돌은 당시 경찰이 무자비하게 자신을 때리는 이유를 알지 못했고, 서로 말이 통하지 않아 항변할 수 없

어 때리는 경찰을 몸으로 저지하다 경찰이 다치게 되었는데, 그 일이 문제가 되어 3개월 간 감금생활을 해야 했다. 김형돌은 그때 일을 생각하면 무지하고 경솔했던 자신에 대한 자책감으로 마음이 무겁다고 한다.

그때 통행금지가 있었어요. 무슬림들 라마단 기간이라고. 입항에서 한 잔하다보니 좀 늦었어요. 아차 싶어서 배로 황급히 돌아오는데 통행금지에 걸렸어요. 그때는 라마단 기간이 뭔지도 잘 몰랐어요. 통행금지에 잡혀서 나는 벌금을 내는 줄만 알았는데, 경찰이 나를 보더니만 갑자기 야구 방망이로 막 때리는 거예요. 얼마나 때렸는지 모릅니다. 맞다 맞다가 도저히 못 견디겠더라고요. ‘때리지 마라.’고 말 하려고 해도 말이 안 통하니까 말을 하면 더 때리는 겁니다. 얼마나 때리는지 죽을 지경이었습니다. 도저히 못 견디겠더라고요, 그래서 때리지 말라고 야구 방망이를 잡고 뺏으려하는데 그때 경찰이 좀 다쳤어요. 그래가지고 재판을 받았는데, 경찰도 잘못 했지만 내가 더 잘못 했다고 판결이 났어요.

낯선 나라에서 본의 아니게 범죄자 신분이 되어 감금되어 육체적, 정신적 고통을 겪었던 김형돌은 그 상처로 인해 오랫동안 힘겨운 생활을 해야 했다. 특히 이슬람문화에 대해 잘 알고 있었더라면 피할 수 있었던 사고였다는 자책감이 김형돌을 힘겹게 했다.

3) 1979년 7월 (주)세일수산업이 파키스탄의 트레이티드 인터네셔널사와 입계약을 체결해 우리나라 어선으로는 가장 먼저 진출 했다.

4) 라마단(Ramadan) : 이슬람력의 9번째 달로 한 달 동안 동이 틀 무렵부터 명거미가 질 때까지는 음식, 술, 성교를 하지 못하도록 계율로 정해져 있다.



돌이킬 수 없는 실수로 강제하신 하게 된 김형들은 마음의 상처도 컸지만, 경제적인 타격도 적지 않았다. 원양어선 승선 전 받았던 계약금 일부도 반납해야 했고, 자신으로 인한 피해도 보상해야 했기 때문이다.

### 03 고향으로 돌아와 바다에서 길을 찾다.

#### 부친의 배를 이어받다.

예기치 못 했던 일로 원양어선에서 하선하게 되어 고향으로 돌아온 김형들은 한동안 후회와 자책감으로 마음을 잡지 못했다. 각 선원들의 선원수첩은 선원생활 이력이 담겨져 있는데 사고로 하선한 이력이 기재되면 다른 어선에 승선하기 쉽지 않았다. 중학교 졸업 후 어선에서 잔뼈가 굵았던 김형들은 바다를 떠나 산다는 것은 생각조차 해보지 못 했고 경제적으로도 타격이 커 살아갈 길이 막막해져 이래저래 마음이 무거웠다. 한 동안 힘든 시간을 보내야 했던 김형들은 부친 소유의 작은 배로 마을 앞 바다에서 도다리를 잡아 인근 횡집이나 물차에 판매하며 생활했다. 그 기간 김형들은 다시 돈을 벌 수 있었던 것도 좋았지만 홀로 조업하면서 자신을 돌아볼 기회가 많았다고 한다. 그렇게 서서히 마음을 추스려 갔던 김형들은 원양어선 보다는 수익이 적었지만, 함께 살고 있는 연로하신 부모님과 사고로 장애를 갖게 된 큰 형을 위해 조금이나마 보탬이 될 수 있다는 것에 작은 보람을 느끼기도 했다고 한다.



바다로 가기 위해 집을 나서는 김형들

외국에 갔다 오고 나서 집에 조그만 배하나 가지고 도다리 잡았어요. 마을 앞 바다에서 저는 혼자 잡았어요. 잡은 도다리는 횡집이나 물차에 팔았습니다. 수입은 좀 괜찮았던 편입니다. 생활에 보탬이 되니까 그나마 다행이었습니다.

김형들은 고향에 머물면서 고향 친구와 선, 후배 그리고 인근의 지인들과의 교류 외에는 달리 모임을 갖거나 사회활동은 하지 않았다. 사정을 알 수 없으나 결혼도 하지도 않았다. 20대를 원양어선에서 보낸 김형들은 다른 또래 친구와 달리 이성을 사귄 수 있는 시간도 없었고, 마음의 여유도 없었다고 하는데 파키스탄 사고 이후 한동안 실의에 빠져 자신을 돌보지 못 했던 것도 적지 않게 영향을 끼친 듯 했다.

#### 바다에서 길을 찾다.

김형들은 고향으로 돌아와 살면서 가장 좋았던 일은 늘 바다를 바라 볼 수 있는 것이라고 한다. 살아온 날을 되돌아보면 바다는 놀이터이자 일터였고 유일한 마음의 안식처였다는 김형들은 지금도 가끔씩 마음이 답답할 때면 배를 타고 바다로 나간다.

바다는 제 인생의 전부입니다. 바다는 막힘이 없잖아요. 그러니까 바라만 봐도 마음이 땡땡합니다. 파도가 잔잔할 때 배를 타고 나가면 어머니 품속같이 편안합니다. 지금도 힘들면 배타고 바다에 갑니다. 그러다 보면 마음도 가라앉고 앞으로 어떻게 살아야 좋을지 생각도 하고 좋습니다. 바다가 화가나 파도가 거셀 때는 무서워도 다시 평온해 지니까 그때는 조용히 기다립니다.

도다리를 잡으며 생활했던 김형들은 근래 건강이 좋지 않아 집에서 쉬며 가족들 뒷바라지를 하고 있다. 연로하신 부모님의 건강도 예전 같지 않고 사고로 장애를 얻은 큰 형도 거동이 쉽지 않아 가족들 식사를 챙기고 있다. 다시 배를 타기에는 힘겨운 상황이 된 김형들은 언젠가 기회가 주어진다면 이제는 목회자의 길을 걷고 싶다고 한다.

지금은 같이 살고 있는 부모님과 큰형님 건강이 걱정입니다. 저도 건강이 예전 같지 않아서 주기적으로 병원에 다니고 있습니다. 식구들 식사 준비는 제가 합니다. 배를 타다 보니까 반찬도 그럭저럭 잘 만듭니다. 나이가 있어 어떨지는 모르겠는데, 기회가 되면 목회자가 되면 좋겠습니다. 그냥 그런 마음으로 살고 있습니다



---

### 약력

1967년	경남 거제 출생
1979년	동명초등학교 졸업
1882년	동부중학교 졸업
1983년	고등어잡이 배 문선호 선원
1985년	꽃게잡이 배 국제호 선원
1988년 ~ 1989년	방위로 군복무
1990년 ~ 1993년	원양어선 소마코프 선원
1994년 ~ 1995년	원양어선 십타 선원
1996년	원양어선 또요 선원
1997년	파키스탄 선적 선원
1998년	귀국 후 고향에 칩거

---

### 참고자료

- 원양어장개발 50년, 해양수산부, 2007
- 이슬람사전, 학문사, 2002
- 해양수산부, 해양수산 용어사전, 2020





## 사모아에 잠든 21명의 마음을 기리는 문인리

### 01 농사꾼의 막내 아들로 태어나다.

#### 거제도에서 3남 5녀 중 막내로 출생

문인리는 거제도에서 3남 5녀 중 막내로 태어났다. 그의 부모님은 농업과 어업으로 먹고 살았다고 한다. 일제강점기 시대에 대부분 벼농사를 지었는데, 당시 일본인이 다른 농사는 하지 못하게 했기 때문이라 했다. 농사지어 놓으면 빼앗아서 군납으로 공출해가거나 군대에서 혈값으로 사들이는 바람에 어려운 시절을 보냈다. 그리고 당시 그의 부모님은 연안어업 이전에 선박을 이용한 지류 어업이라는 것을 했다. 바다에다가 말뚝을 박고 거기에 그물을 쳐서 자망, 잠수 어업을 주로 했다고 한다. 주낙 계절에는 장어와 대구를 잡았고, 겨울이 되면 부산가는 중간쯤 선포라는 항구에서 노를 저어 배를 타고 올라가 대구를 잡았다.

문인리가 5살 때 해방을 맞았고, 거제도 둔덕국민학교에 입학하였다. 그리고 그가 국민학교 3학년 때 6·25전쟁이 났다. 당시 피란민들을 위해 천막으로 피란민 거주지를 만들었는데, 그는 거기에서 공부를 했다. 국민학교 졸업 후 통영중학교에 입학했는데, 그 학교도 마찬가지로 천막이었다. 3학년 무렵부터 가교사를 짓기 시작했고, 천막에서 공부를 하다가 가교사가 완성될 무렵에 졸업을 했다.

#### 바다와 함께 성장했던 유년 시절

학창시절에는 공부하기 위한 여건이 제대로 갖춰져 있지 않았다. 전시 상황이었고 휴전

이후에도 전시 복구로 어수선한 분위기였다. 1959년에 1학년으로 입학해서 1960년에 2학년이 되었는데, 4·19혁명이 일어났다. 그 어수선한 분위기에서 어영부영 공부를 하다가 4학년 되어 졸업을 했다.

문인리의 집은 문씨 60호가 살고 있던 집성촌에서는 상대적으로 괜찮게 사는 편이었다. 사촌 형 문정규는 통영수산학교 4회 졸업생으로 일본인이 운영하는 부산 어업조합에서 재산을 모으고 적산<sup>1)</sup> 얻었다. 일본 사람이 해방되어 일본으로 돌아가면서, '내가 앞으로 올 테니까, 좀 지켜줘.'라고 당부하고 적산을 주고 갔는데 결국 그들은 다시 돌아오지 못했고, 그 적산은 결국 사촌형의 것이 되었다. 해방 이후 사촌형은 이창호, 방성한, 오지호 등 몇몇 사람들과 어업조합을 만들었다.

우리 사촌 형은 통영수산학교 4기생이었거든요? 4회 졸업이다. 왜정시대에 공부도 잘했고, 왜정시대에 부산에서 일본 사람이 운영하는 부산 어업조합에서, 어업조합은 바다 근처에서는 큰 조직이에요. 통영수산 나와서 해운으로 있다가 벼락을 맞아가지고 거기서 재산을 모으고. 그 당시는 일본 재산을 가져오는 사람은 적산이라 그랬어. 적산을 얻고...

문인리는 이런 사촌 형의 영향을 받아서 통영수산고등학교에 입학을 결심했다.

### 02 바다로 나가야겠다는 막연한 꿈을 키우다.

#### 통영수산고에 진학하다.

통영에는 통영고등학교, 통영수산고등학교, 통영상업학교가 있었다. 당시 상업학교를 나오면 은행에 취업하는 것이고, 통영고등학교에 입학하면 일반 대학교로 진학하여 의사나 판검사가 되고, 진주 사범학교에 가면 선생님이 된다고 생각했다. 수산학교를 나오면 바다 사람이 되는 것이라 생각했고, 통영수산고등학교 졸업 후 대학에 가서 뭘 해야 되겠다는 생각은 없었다고 했다. 수산대를 나왔으니까 바다를 나가야겠다는 생각은 있었지만 정확히 꿈을 가지고 대학을 간 것은 아니라고 했다.

학교 실습을 위해 홍양호라는 배를 타고 독도, 울릉도, 제주도를 갔으며 나중에 원양으로 대만도 갔다고 했다. 그는 바다 생활에 기초가 되는 공부를 하면서 바다 생활에 익숙해지고 더 깊이 바다를 이해하고 싶다는 생각을 했다고 한다. 처음 나가본 외국이 대만이었고, 그곳에서 이제껏 볼 수 없었던 것도 보고 교포들의 초대로 대만 음식을 먹는 경험을 했다고 한다.

1) 적산(積産) : 1948년 9월 11일 대한민국 정부와 미국 정부 간에 체결된 재정 및 재산에 관한 최초협정 제5조의 규정에 의하여 대한민국 정부에 이양된 8·15광복 이전 일본인 소유였던 재산을 말한다.



교육이라는 것이 꼭 고기를 잡는 것을 가르치는 데에 목적이 있는 것은 아니었다. 선원들이 멸미하는 것도 교육의 하나이고, 바다 위에서 밥을 먹을 때 파도가 쳐서 밥을 못 먹고 밥그릇이 왔다, 갔다하는 것도 하나의 바다 교육이라고 그는 생각하고 있었다.

마침 나는 우리 사촌 형님이 부산에서 건착선<sup>2)</sup>이라는, 고등어 잡는 배를 했어요. 동일수산 주식회사라고 해서, 무슨 신문에 보면 나와 있어요. 어업조합을 만들 때, 멤버에 들어가 있고. 내 대학 다닐 때까지 형님이 그 회사를 유지하고 있기 때문에, 나는 사촌이긴 하지만은, 바다 간다는 사람은 나밖에 없어서, 회사에 적을 두고 있는 건 아니지만, 혜택을 내가 많이 본 거죠.

문인리는 가족이 운영하는 동일수산의 배를 자주 타고 나갔다. 그 덕분에 실습과정은 식은 죽 먹기였다. 당시 동일수산은 상당한 규모의 회사로 소유 재산도 손꼽힐 정도였다. 2척의 건착선이 있었고, 대구리가 3척 있었다. 그 외에도 열 몇 척 정도의 배를 보유하고 있었다. 전부 연근해 어업을 나가는 배로 멀리 나가봐야 흑산도, 청산도, 황해도로 조업을 나갔다. 조기 잡아 올릴 때는 인천에 들어가기도 하고, 고기를 많이 잡았을 때는 인천, 목포, 마산, 부산 등지에서 판매하기도 했다.

나는 대학교 2학년, 3학년 때, 70톤, 80톤 크기의 우리 회사 배를 타고, 여름 방학 때는 흑산도, 홍도, 제주도 항해하는 것을 이미 내 몸속으로 느껴서. 그 당시는 선원수첩이 있는 것도 아니고, 그런 조사하는 사람이 아무도 없으니까 타면 돼요. 다 아니까. '바람 쐬고 배나 타고 갈래, 형님 갔다 올게요.' 이러면 끝이야. '그래, 조심해라.' 이미 놀러보고, 실측을 해보고 하니까. 그래서 대학에서 수월했어요.

문인리가 수산대를 입학할 당시에는 어업학과, 어로학과, 제조과, 양식과가 있었고, 이후에 수산경영학과가 생겼다. 그 당시는 조선과도 있었는데 조선과는 중간에 부산대와 수산대가 통합되어 부산대로 넘어갔다. 결국 동기들 중 조선과에 있던 친구들은 부산대에서 졸업을 했다. 문인리는 1963년 3월에 수산대학 어로학과를 졸업하고, 그 해 8월에 제2지남호를 탔다.

### 03 제2지남호에 승선하여 운명의 출항을 시작하다.

2) 건착선市着船 : 건착망으로 고기를 잡는 배를 말한다.

### 제2지남호에 승선

문인리는 실습을 마치고 1963년 5월에 부산으로 들어왔다. 제2지남호가 들어온 것은 6월이었다. 그 당시 김재철 씨가 선장으로 그 배를 들여와서 부산에서 정비를 했다. 문인리와 동기 세 사람이 수석항해사로 타고, 문인리보다 2년 위 선배가 1등 항해사를 맡았다. 그리고 그보다 7년~8년 선배인 그때 당시 35살 강정준 선장이 승선했다. 문인리는 정식으로 강정준 선장 밑에 수석항해사로 등록을 하고 제2지남호에 승선했다.

배가 들어온 거는 6월에 들어왔는데. 그 당시는 김재철 씨가 선장으로 그 배 들어왔어요. 그래서 그 배를 강정준이라는 사람이 인수를 해가지고, 부산서 정비를 하고, 정식으로 강정준이 밑에 수석항해사로 내가 등록이 되어 있는데 제2지남호를 그때 타서, 8월 달인가? 7월 말 더울 때예요. 그 당시에 호열자<sup>3)</sup>가 많이 나가지고, 요즘같이 엄하지는 못하지만. 밤에 나가서 술 같은 그런 거를 같이 먹지 마라하는 분위기가 많이 형성됐어요. 그런데 우리가 뱃사람이니까, 젊으니까, 내일 모레 바다 나가니까 겁도 없이 그냥 맥주나 먹고 했는데. 먹다가 죽은 친구도 있었지만은. 그 해에도 64년 호열자가 여름에 굉장했어요. 우리가 7월달에 나가는데, 7월 말, 8월 언제 출항했는지는 모르겠어요. 근데 일본을 가는데 우리 배에서는 마침 호열자가 있는 사람은 없었지만은. 내가 알기론 처음으로 상업적인 취직을 한 거죠. 정식으로 월급을 받고. 월급이 아니라 보합제지만은 월급을 받아서.

1963년 9월 29일 부산항에서 출항했다. 1957년 남태평양 시험 조업을 위해 출항한 제1지남호에 이어 제2지남호가 처음으로 상업조업을 나선 것이었다. 월급이 아니라 보합제지만 정식으로 월급을 받긴 했다. 강정준 선장과 승무원 23명을 싣고 제2지남호는 부산항에서 출발을 해서 10월 9일 일본 도쿠시마에 들어가서 11월 8일까지 엔진을 수리했다. 그 때 문인리는 난생 처음 일본에 갔다. 물론 실습으로 대학 생활 중 대만을 가본 적도 있지만, 실제로는 처음 해외에 나간 것이다. 도쿠시마는 일본의 섬 한쪽에 있는 조그마한 항구인데 배를 제작하는 곳이기 때문에, 그곳에서 엔진을 수리할 수 있었다. 문인리와 동기들은 별로 할 일이 없어서 한 열흘 동안 도쿠시마 주변에 돌아다니면서 시간을 보냈다고 했다.

문인리가 5살 때 해방이 되어서 정식으로 일본어 교육은 못 받았지만 형이나 누나들이 일본어 교육을 조금 받았기 때문에 같이 어울려 놀며 어깨너머로 일본어를 배웠다. 그래서 정식으로 일본어를 배운 것은 아니지만 일본에 가서 길을 찾아가고 밥은 얻어먹을 수 있을 정도는 되었다. 엔진 수리가 모두 끝난 다음 배를 인계받아 11월 15일 시모노세키로 갔다. 배를 부두 옆에 세워놓고 어구를 실었다. 그리고 11월 22일에 출항을 했다. 11월 30일에 적도를 통과한 제2지남호는 12월 7일 마침내 사모아에 도착했다.

3) 호열자 : 콜레라균의 감염에 의한 습성 설사 질환이다.

## 적도를 통과하여 사모아를 향한 운명의 출항

적도를 통과해서 사모아로 들어갔다. 12월 7일 입항을 해서, 12월 20일 사모아에서 출항을 했다. 그리고 한 1주일 정도 동남쪽으로 배를 몰았다. 남태평양은 처음 가는 것이라 23명의 선원들과 손발도 맞춰야 하고 시험 조업도 한번 해보야 했다고 한다. 고기를 잡아서 갑판까지 올리고 저장까지 할 수 있는지를 조정하는 시범 조업을 한 보름 동안 10~15회 정도 하였다. 그리고 다른 배들이 어디서 주로 조업을 하는지, 고기는 어디서 많이 잡히는지 그런 정보를 수집을 하면서 훈련을 하였다고 한다.

제2지남호도 5일 동안 시범 조업을 했는데 하루에 1번 밖에 배를 못 댔다. 3번째 어망을 펼치고 하루에 낚시를 1,800~2,000개 놓아야 했다. 낚시를 1,800여 개를 넣고 3번째 테스트를 하고 조업을 끝내면 시간이 오후 4~5시쯤 되었다. 1,800개의 낚시가 다 올라왔지만 고기는 별로 잡히지 않았다. 바다에 들어갔다가 올라온 어구는 많이 엉켜 있었고, 선원들은 갑판에 나와서 엉킨 그물을 정리하고 있었는데 갑자기 바람도 많이 불지 않는데 어찌 된 영문인지 배가 흔들리기 시작했다고 했다.

처음에는 왼쪽으로 배가 넘어가더라고. 선장이 놀라서 키를 왼쪽으로 해서 배를 바로 잡았어. 근데 쪽 바로 가는데 또, 오른쪽으로 배가 넘어가더라고. 선원들이 ‘어어어어’하고, 다 갑판에서 있었으니까. 나 역시도 갑판에서 있었으니까. 갑판에서 어구 정리한다고 있으니까 ‘어어어’하는데 갑판으로 물이 넘어오는 거야. 이상하다 할 생각할 그것도 없는 거지. 2~3분 사이에, 갑판에 물이 넘어오니까. 그래 조금 있으니까 한 10분 이리 가고. 일어나야 되는데 배가 안 일어나더라고요. 배가 복원력이 있어서 일어나게 되어 있는데 안 일어나더라고요. ‘어어어’하고 있는 사이에 엔진이 죽어버려요. 물이 기관실에 들어와서 기계가 해수에 침수된 거예요. 그래서 침수되면 안 되니까 배가 이 방향으로 넘어가 버린 거죠. 불시에 4~5분 사이에 무선사가 SOS치고 선원들이 구명동의를 입고 뭐 준비할 시간도 없어요. 혈떡 넘어가 버린 거야. 바로 넘어가 버리니까, 그야말로 ‘어어어’ 하는 사이에 배가 가버렸어요. 배가 아무 것도 없으니까, 물속으로 들어가 버리고 사람만 물에 떠 있는 거죠.

수심이 몇 천 미터이고, 낚시가 180~200m 깊이에서 떠 있어야 하는데, 그러기 위해서 부위를 가운데 띄워야 한다. 지금은 그 부위를 플라스틱으로 사용하지만, 그 당시에는 유리로 만들었다고 한다. 그 유리 부위가 배에 한 100개 정도 실려 있었기 때문에 바다에 빠진 선원들이 한 2시간 정도 거기에 매달려 있었다고 했다. 문인리는 해가 지는 저 방향에 섬이 하나 있는 것이 문득 생각났고, 브릿지에서 근무를 하고 있었기 때문에 그 섬의 위치는 대략 알고 있었다고 했다.

시각이 한 저녁 6시쯤 되니까 해가 지고 노을이 지기 시작하면서 선원들이 구조를 기다리기 보다는 거의 포기하고 있었는데 그때 어둠 속에서 섬이 딱 눈에 들어왔다. ‘아, 저기 있다! 저기 있다!’ 그때는 선원 23명이 모두 살아 있었고, 모두 헤엄쳐서 가려는데 그 중에 수영을 못하는

사람도 있었다. 그래서 선장은 ‘저 섬까지 수영을 해갈 수 있는 사람이 있느냐?’고 수영을 잘하는 사람을 찾았다고 했다. 문인리는 수영을 몇 살에 배웠는지 기억이 안 나지만 아주 어릴 때부터 사촌 형이나 옆집 친구들과 선창<sup>4)</sup>에서 수영을 했기 때문에 바다에 대한 두려움이 없었다.

지금 생각하면 겁이 없었죠. ‘나 간다.’ 그러니까 ‘나도 간다.’ 하는 사람이 생겼어요. 그 사람이 통영 사람인데. 통영수산고등학교는 안 나왔지만 통영 사람이예요. 정명진이라는 사람인데, 그 다음에 1등 항해사인 강동안이라는 사람이 우리 수산대, 내보다 세 해 선배예요. 부산 사람이예요. 그 다음에 강호일이라는 사람이 해군 출신인데 진해 사람인가 그래요. 진해 사람인지, 진동 사람인지 그랬다. 그래서 가겠다고.

선장은 우리에게 섬으로 가서 구조 요청하라고 당부했다. 항해사 네 사람은 서로 그런 대화도 없이 섬을 향해 헤엄치기 시작했다. 모두 다 자신이 있었고, 네 사람이 이야기를 주고 받으며 섬을 향해 수영을 하니깐 조금 안심이 되기도 했다고 한다. 그러나 그도 수영 선수는 아닌지라 장시간 수영에 팔다리가 아프고 피로해지기 시작했다. 계속 헤엄치면서 가다 보니까 두 사람의 말소리가 점점 멀어지기 시작했다. 가만히 들어보니 말소리가 가까운 사람은 통영 사람 정명진이었다. 정명진은 문인리보다 나이가 6살이 많았다. 문인리가 당시 24살이었는데 정명진은 30살 가까이 됐다고 한다. 서로 안부를 물으면서 돌아보니 다른 두 사람이 멀찍이서 마지막으로 그에게 ‘어이, 먼저 가서 얘기해라. 우리는 뒤에 천천히 갈꾸마.’ 그제 그 사람들과 마지막이었다고 한다. 그렇다고 천천히 갈 수도 없고 그 사람들을 데리고 갈 수 있는 것도 아닌 상황이어서 뒤쳐진 두 사람이 곧 따라 올 것이라 생각하고 문인리와 정명진은 서로 의지하며 섬을 향해 갔다고 한다.

수영을 하다 보니까 어느덧 해가 지고, 앞이 캄캄해졌어요. 별만 보여요. 그래 가만 보니까, 돌이서, 옆에서, ‘가만있어 봐라, 우리 섬이 잘 안 보인다.’ 불이 하나도 없어요. 섬을 쳐다보니 섬이 저기 있었는데 불이 없더라고. 불이 없는 건 뻔하죠. 사람이 몇 명밖에 안사니까. 바다 수평선을 치면은 날씨가 좋으면은 별이 환하게 뜬다구요. 별빛으로 해서 수평선 너머의 섬 그림자가 나타난다고. 수평선 쳐다보면. ‘아, 저기가 그 섬이다. 앞에 보이냐?’ 옆에 사람도 ‘아, 저기가 섬이다. 이 똑바로 가면 되겠다.’ 구름이 끼면 또, 안 보이잖아요? 그렇지만은 그걸 봤으니까, 구름이 끼었다가 또 보였다가 그래서 차차 가는 거예요. 얼마나 했을까? 수영을 내 생각에는 15시간? 12시간? 시계도 없지, 아무것도 없는 거예요.

그렇게 어둠 속에서 본 섬의 위치를 기억해서 섬을 향해 두 사람은 계속 수영해 나갔다.

4) 선창 : 물가에 다리처럼 만들어 배가 닿을 수 있게 한 곳이다.

## 생사의 경계를 넘어 귀환하다.

남양군도에 가면 섬 가운데에는 야자수가 있고, 산호 껍질이 부서져 모래사장을 이루고 있고, 그다음에 산호가 앞을 막고 있었다. 그곳으로 가니까 산호초가 육지에 탁탁 부딪히는 소리가 들렸다. 그 소리를 듣고 수심이 얼마 안 된다 싶은 생각에 서보니 파도가 그를 확 덮쳤다. 그 힘이 굉장히 쎄고 그는 산호와 부딪혔다. 나오는 파도와 되돌아 나오는 파도, 또 밖에서 생기는 다음 파도, 이 파도들이 섞여 거센 물살을 만들었다. 그 때 그는 거센 파도에 휘말렸고 정신이 퍼뜩 들었는데 순간 육지에 떡 앉아 있었다. 옆에는 파도가 찰랑찰랑 치고 이쪽 편은 육지였다.

‘어이, 정!’ 한계 소리가 없어. 나는 올라와서 가만히 쳐다본게 물도 없고 육지에 내가 올라왔네? 그리 싶더라고. 밤은 캄캄하지. 쳐다보니, 숲이 하얘가고 있더라고요. 불은 전혀 안 보여요. 어떻게 해야 되느냐. 육지에 올라왔으니 어떻게 해야 되느냐. 이 사람 찾아야 한다. 막 가려니까 밑에 바위랑 굴껍질이 찢러났지, 맨발이니까. 발을 땔 수가 없어요. 어떻게 어떻게 해서든 올라와서, 산호초가 깨진 모래밭이 있거든요. 샌드가. 그 우에 올라가니 좋아졌어요. 거서 앉을 수는 없고. 앉아도 되겠지만은 날씨를 쳐다본게 비가 올라는 기야. 그래 내가 걸어가는데 배가 살 고파지고, 정신도 얼렁얼렁 해지더라고. ‘어이 정~~~~’ 몇 발 가다가 내가 생각할 때는 또 소리가 없어. 파도만 팔랑팔랑 치고….

그는 올라와서 가만히 주위를 둘러보니 밤이라서 캄캄했고 눈앞에는 숲이 있었고, 불빛은 전혀 보이지 않았다고 했다. 막상 육지에 올라왔지만 어떻게 해야 할지 몰랐다. 먼저 정명진을 찾아야 한다고 생각했다. 이 캄캄한 밤에 숲에 뭐가 있는지도 모르겠고, 옛날 소설책이나 그림책을 쳐다보면 사람 잡아먹는 것도 나온다는 이야기가 문득 떠올라 겁이 났던 기억을 생생하게 그는 들려주었다.

그러다 보니 비가 짙 내려요. 스콜<sup>5)</sup>이. 피할 때가 없잖아요? 우선 옆에 쳐다보니까 야자수 나무가 쪽 해서 모래사장 쪽-. 야자수 나무를 봤겠지만은 길이가 5m 정도 됩니다. 앞으로 비를 막을 수가 있어요. 그런데 그 밑에 가서 우선 비를 피하자. 혼자서 비를 피하자고 생각 없이 내가 앉아보니까 모래가 따뜻하더라고요. 몸이 노곤해지면서, 비는 자꾸 오는데 한 방울씩 떨어져. 그게 문제가 아니고 몸이 녹초가 되면서 누워보니 뜨뜻해요. 눕자마자 잠이 들어버린 거야.

5) 스콜Squall : 돌풍처럼 급격히 부는 바람이 일정 시간 동안 지속된 후 갑자기 멈추는 현상으로 열대기후 지역의 갑작스런 대류성 강수 현상이다. 두산백과

그때가 시간이 새벽 3시쯤이었다고 회상했다. 멀리 보니까 별이 조금 빛을 잃는 것 같고, 아침이 조금 가까워진 거 아닌가 싶었는데 잠이 들었다고 했다. 아침에 눈을 뜨니 어느새 햇살이 비추고 있었다. 문인리는 일어나려고 했지만 온몸이 아파서 일어날 수가 없었다고 기억하는데 갑자기 주변에서 사람 음성이 들리더니 몇 명이 뛰어왔고, 정명진이 아침까지 잠도 못 자고 문인리를 찾고 있었던 것이다.

## 바다에서 건진 사진 한 장

우리의 사고 상황을 뉴질랜드의 호주 관리에 있던 곳에 전했는데 마침 그곳은 영어로 소통이 가능했다. 1960년대까지는 신탁 통치하는 곳이 많아 남태평양 나라들은 UN에서 관리를 하고, UN에서 관리가 어려운 나라는 각 국이 관리를 했다. 라카항가<sup>Rakahanga</sup> 섬은 영국에서 관리를 하다가 뉴질랜드의 호주 관리 구역으로 들어간 곳이었다. 그래서 UN에서 지원을 해주고 실질적인 관리는 뉴질랜드 정부가 하는 것으로 되어 있었다. ‘한국 배가 사고가 났다. 지금 물에 스물 한 사람이 떠 있으니까 빨리 구조 좀 해줘라.’ 아침에 그 사람들을 붙잡고 하소연을 했다. 그러니까 그들은 안 된다는 것이었다. 이유를 물으니 아침 9시 하루 한 번만 운전을 한다는 것이었다. 라카항가 섬 옆에 5~6시간 정도 거리에 있는 마니히키<sup>Manihiki</sup>라는 섬에 가는데 그 섬에다가 연락을 했다. 그 섬은 라카항가라는 섬보다 좀 더 컸다. 그 섬에서 연락을 받아 다시 뉴질랜드 본부에 연락하면 뉴질랜드 정부까지 연락이 닿았다. 무전으로 보이스를 해도 거의 하루 가까이 걸렸다. 이것은 그 뒤에 알게 된 사실이었다.

구조 연락을 빨리 좀 해달라고 했지만, 그곳의 추장은 오히려 우리가 흥분했다고 정체불명의 주사를 놔주었어요. 무슨 주사인지는 모르지만 나도 맞고, 정명진도 맞았어요. 그리고 ‘안심 해라, 우리 일은 다 끝났으니까. 우리 이야기는 충분히 전달됐고. 그 사람들도 조금만 기다려라, 연락한다.’라고 말하는 것 같았죠. 9시가 넘고 10시쯤 되어서 연락을 한 것 같았어요.

저녁에 불을 갖다가, 앉히던 불도, 사고가 났으면은 혹시 지나가다 보기 위해서 불로 밖에다 걸어요. 산호초 근처에 있는 나무에다 불을 걸고 무슨 조치를 하더라고요. 거 해봐야 안 되는 거죠. 배를 타고 나가서 씨칭을 해야 되는데. 전혀 그런 배는 없고. 캐누(카누)만 몇 대 있는데, 그 앞에 10리도 못 나가는… 지금 장비로서는… 뭐 방법이 없죠. 뭐 어떡해. 그래가지고 가만히 누워 있었죠. 밥을 먹어야 될 거 아니야. 빵을 가지고 왔어요. 빵을 딱 입에 넣는 순간, 빵이 안 들어가요. 입안이 완전히 헤어졌어요. 그리 안 해본 사람은 모르는데, 바다에서 수영을 하면 바닷물이 입에 들어갔다 나갔다 하는데, 푸-푸- 하니까, 바닷물에 입안이 완전히 헐어서 껍질이 벗겨졌어요.

입안에는 소금기만 맴돌았다. 먹는 것은 전혀 맛도 느낄 수가 없었다. 입안의 껍질이 다 벗겨졌기 때문에 아파서 아무것도 먹을 수가 없었고 따뜻한 물도 마실 수가 없었다고 한다.





제2지남호 침몰 사건에서 생존한 후 마니히키에서 찍은 사진  
(좌측부터 김재철 동원 산업 회장, 뉴질랜드 공군들, 문인리, 정명진)

물만 마시며 겨우 버티고 있었는데 그들이 빵하고 파인애플 줬지만 먹지를 못했다. 그러자 사람들이 달걀 프라이를 해서 가지고 왔고 그것을 후루룩 먹으니까 그들은 두 사람의 달걀 프라이를 먹는 모습을 보고 그 뒤로 매 끼니를 달걀 프라이만 해왔다. 한번에 달걀 프라이를 10개씩 해서 가져왔는데 그것을 먹으면서 4~5일쯤 지났을까 한국에서 사람들이 왔다.

그 사람들이 오기 전에 당시 문인리가 재직한 회사에 진양7호라는 배가 있었는데, 그 배가 사고 3일 만에 왔었다. 그 배의 선장은 사고난 지점 근방에 나머지 선원들을 구조를 하면서, 생존 선원이 잘 있는지 확인하러 온 것이었다. 그래서 항해사하고 두 사람이 수영을 해서 왔다고 하니까 '잘 있으면 됐다. 건강해라. 우리는 또 바다 써치하러 간다.'고 말하고 살아있다는 확인만 하고 이내 가버렸다. 그리고 '너희는 좀 있다가 다른 배가 와서 신고 갈 것이다.' 그렇게 전하고 갔는데 한 5일쯤 지나고 김재철 선장이 찾아왔다고 했다.

김재철은 당시 항해사로 20개월 동안 조업을 하다 돌아와서 제2지남호의 두 번째 선장을 지냈다. 선장을 20개월하고 끝나고 돌아온 뒤 강정준이라는 사람이 세 번째 제2지남호 선장이 되었다. 그때 문인리가 탄 것이었다. 김재철 선장이 문인리와 정명진을 데리러 온 것이었다. 그들은 카누를 타고 나와서 마니히키 섬으로 왔다. 그리고 바다에서 수상 비행기로 운송을 하는 뉴질랜드 공군이 있는데 그 공군이 김재철과 함께 왔다. 그는 비행기로 문인리와 정명진을 태워서 사모아로 데려주기 위해 온 것이었다. 마니히키에서 사모아까지는 비행기로 2시간을 가야 했다. 마니히키에서 그들과 함께 사진을 찍었다.

이제 사진이 한 장 딱 남아 있어요. 전부 다 물에 넣어버리고 아무 것도 없었고. 이 사람이 김재철 사장이에요. 지금 동원 산업의 회장이예요. 살아온 사람이 요 사람이요. 내하고 둘이 있는데. 이 옷이 바로 그때 입고 있는 옷이라고요. 말려 가지고 입은 거요. 비행기 타고 올 때도. 누가 옷을 대준 것도 아니고, 원주민들이 옷을 파는 것도 아니고. 그냥 입던 그대로, 소금이 있는 것을 말려 가지고 입고. 그래가지고 사진 찍은 건데. 요 사람들이 나를 갖다가. 라카항가라는 섬을 우리가 올라

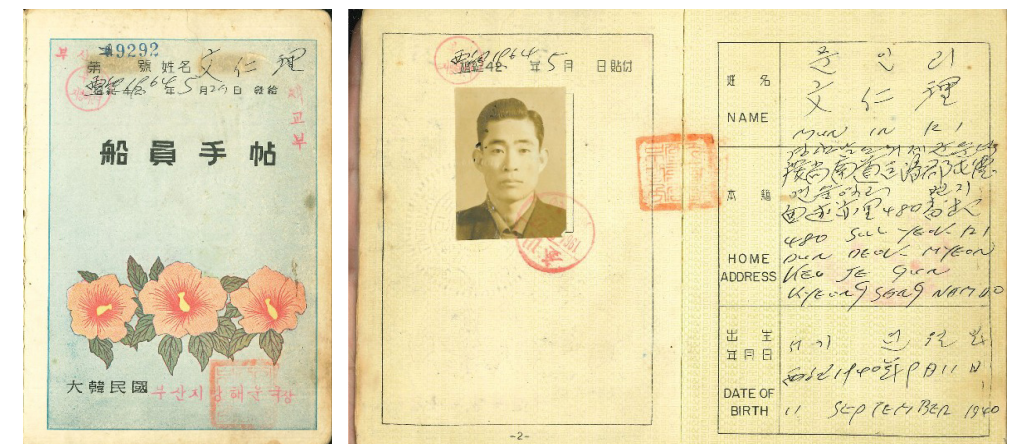
갔는데, 라카항가라는 섬은 인구가 300명 밖에 못 살아요. 조그마한 섬이에요. 그러니까 우리가 거기 올라갔고. 여기서 나를 갖다가 라카항가 섬에서 마니히키라는 섬, 좀 큰 데로 가야 여기서 갈아타고 사모아로 내가 올 수 있는 배가 있었고. 이 사람이 파일럿인데 해상 뉴질랜드 군대예요.

김재철 회장의 대학동기인 서병수가 수산시험장 시험조사원으로 마침 수산시험장에서 파견을 나왔고 그 사람이 사진을 찍어준 덕분에 저 사진이 남을 수 있었다. 나중에 그 사람이 사진을 현상해서 문인리에게 전해주었다. 다른 사진들은 오랜 바다 생활 속에 다 흩어지고 저 사진 딱 하나가 남았다. 이 사진이 한 장이 남은 덕분에 역사에 살아있는 한 장면을 정확하게 알릴 수 있게 된 것이었다.

## 05 선원수첩 한 장에 담긴 인생

### 선원 수첩 속 문인리의 바다 인생

문인리가 건넌 선원수첩에는 교양교육 수료증도 있고, 선원진술서 접수증도 있었다. 그리고 한편에는 갑판원으로 되어 있었다. 문인리는 사고 후 우리나라로 돌아와서 1964년 한국수산개발공사에 입사했다. 공사에서는 사모아, 라스팔마스 기지에 이어 피지 기지를 개척하기 위해 계획하고 있었다. 거기서 문인리는 어로담당 창립멤버로 채용되었다. 그 당시 국가에 돈이 없어서 부산에서 출항하여 피지로 가서 조업을 하고 다시 부산으로 돌아왔다. 보통 수산대학교 졸업 후 3항사부터 조업을 시작하고, 수산대학교를 졸업하지 않은 선원들은 갑판원을 맡는다. 일반 주재원들은 선원수첩에 선원이나 갑판원으로 기재하여야 도장을 찍어줬다. 그래서 그것으로 부산에서 피지를 오가는 배를 탈 수 있었다.



침몰 사고 후 재교부 받은 선원 수첩

선원수첩이 대한민국 이게 재교부거든요. 우리 배가 넘어가면서 물에 들어갔어요. 그래 한국에 들어오니깐 다시 그거를 갖다가 만들어줬는데, 그래서 재교부란 말이 붙은 거예요. 그때 내가 들어온 기 1964년 며칠인데, 재교부해서 이전에 홍양호 타고 간 기록이 있었는데 바닷물에 들어가 버려서 이젠 없어졌어. 여권. 하나, 둘, 서이, 너이, 다섯, 여섯 개인가. 이게 내 삶이요. 삶. 요 안에 평생 삶이 여기 두 가지 안에 들어가 있어요. 내 나이에 여권이 6권이나 7권인 사람이 없을 거요. 특별한 사람 아니면은 없습니다. 내 삶이 되어 있는 거죠.

그가 보여준 다른 면에는 어로장이라고 되어 있었다. 한국수산개발공사에서 주재원으로 있으면서 때로는 나가서 두 달 동안 선장을 했다. 본국에서 선장이 오면 문인리가 배를 인계해 주고 내렸다. 배를 묵힐 수는 없었기에 선장 면허증을 가지고 있는 사람이 그밖에 없었다. 그래서 그는 배를 타고 나갔다. 그때 실제로는 선장을 하는데 어로장이라 하기도 하고, 선원 갑판원이라고 쓰기도 하고, 선장이라 쓰기도 하였다. 그래서 그 때 여러 종류의 배를 경험해 보았다.

배는 많지, 선장은 사고가 나가지고 못나가. 그러면 내가 타고 나가는 거예요. 바다 가서, 다른 배에 항해사 잘하는 사람한테 넘겨줘요. 그리고 바다에 우리 배들이 많으니까, 들어오는 배 있으면 타고 기지로 들어와요. 기지에서 일 보고 있다가, 배가 있으면 나가서 배를 타고 또 들어와요. 라스팔마스 기지에 갔다가, 또 그다음엔 몰로비아 기지 내려갔다가, 또 몰로비아 기지 가니까. 또 선장 놈이 또 내린다고 난리야. 그래서 내가 또 그 배 선장을 했죠. 3개월쯤 하고 있다가 그만두고 다른 사람한테 인계해주고 라스팔마스로 올라갔어요.

당시 한국수산개발공사 초대 사장이 이한림 장군이였다. 그는 박정희 대통령만큼 유명한 사람이었는데 영어를 능통하게 구사하였다고 한다. 그가 정부의 보증을 받아서 프랑스와 이탈리아에서 3,000만 원을 빌렸고 그 돈으로 배 20척을 만들었다. 배를 이탈리아와 프랑스에서 만들었기 때문에 6개월 동안 두 나라를 오가며 문인리는 배를 인수해 왔다. 그렇게

구술조사 당시 문인리 선장



액자 속 침몰 사건 당시의 사진을 보면서 당부하는 문인리 선장



신문 스크랩을 보여주는 문인리 선장

한국수산개발공사에서 주재원으로 근무하면서 2년이 지났다. 마침 라스팔마스에서 한국으로 가는 배가 있었다. 한국으로 돌아가야겠다고 결심한 문인리는 그 배를 타고 한국으로 돌아갔다.

## 06 무역회사 대표로 제2의 인생 항로

문인리는 현재 세호상사를 홀로 경영하면서 제2의 인생 항로를 향해 나아가고 있다. 그는 이슬람 국가를 대상으로 오피큐름<sup>6)</sup>과 러시아 등지를 대상으로 굴 수출 사업을 하고 있다. 장성한 자녀들이 주는 용돈으로 여생을 편안하게 보낼 수도 있지만 그는 잠시도 일을 손에서 놓지 못하고 있다. 바다와 관련된 것에서 멀어지고 싶지 않은 마음에서도 무역업을 계속하고 있다고 한다. 먼 해양에서 조난사고를 겪은 지도 어느덧 60여 년의 시간이 흘렀고 그는 일상으로 되돌아왔다. 그러나 그 당시 같이 배를 탔던 동료 선원들을 그는 한시도 잊은 적이 없었다.

그는 현재 서울에 살면서 원양어업 초창기의 산업을 일군 선장들과 가끔 만난다고 했다. 그는 당시 함께 탈출하지 못하고 사모아 앞바다에 두고 온 21명의 선원들을 구출해 내지 못한 마음의 짐을 늘 간직한 채 60여 년을 살아왔다고 한다. 그는 인생의 끝자락에서 그들을 만나러 가기 전까지 사모아에 있는 그들의 혼을 달래기 위해 그가 할 수 있는 일을 하고 싶다고 함께 힘을 모아 달라는 당부의 말을 전했다.

6) 오피큐름Operculum : 소라 고동의 뚜껑으로 무슬림의 제사 의식에서 향을 피울 때 사용한다고 한다.





### 약력

1941년	경남 거제 출생
1953년	통영중학교 입학
1956년	통영수산고등학교 입학
1959년	부산수산대학 입학
1963년 3월	대학 졸업
1963년 8월	첫 출항
1963년 12월	참치조업선 제2지남호 침몰사고
1964년 4월	한국수산개발공사 입사
1966년	흑산호 선장으로 라스팔마스 출항
1977년	제동산업 트롤 어선 승선
현재	세호상사 대표이사 재직 중

### 참고자료

국립국어원, 표준국어대사전  
두산백과  
서울대학교 병원, 서울대학교 의학정보





~~~~~

## 바다에 헌신한 시간들에서 삶을 읽는 여재구

~~~~~

### 01 오사카에서 출생해서 뒤늦게 한국어를 깨우치다.

#### 오사카에서 1937년 출생

여재구는 1937년 일본 오사카에서 출생했다. 1945년 해방되고 2년 뒤인 1947년에 선조들의 고향인 전라남도 담양으로 왔다. 그래서 어렸을 때는 일본 말밖에 못해서 한국말을 배운 후에 국민학교에 입학하느라 뒤늦게 4학년으로 입학을 했고, 국민학교 졸업 후 중학교도 담양에서 나왔다.

아버지는 원래 일본에서 활동을 하셔서 시골 사람들과는 스케일이 달랐고, 체격도 좋으셨다. 다들 표현은 안 했지만 소위 주먹세계에서 활동을 하신 분이셨다. 쌀 한 가마를 둘러메고 사다리를 탈 정도로 몸이 좋고 장사였다. 아버지는 시골에서 농사짓는 일이 맞지 않아 도시로 나와서 밀짚모자를 만드는 장사를 했는데 큰 성공을 거뒀다. 당시 여재구는 중·고등학교를 마치고 무엇을 할지 고민하고 있었다. 그때 아버지께서 ‘니는 뭐 여기 있지 말고 해외 어디로 한번 눈을 돌려보라.’고 말씀하셨다. 아버지의 그 말씀에 이리저리 서적을 들추다보니 해양대학 아니면 수산대학에 진학하여 여권을 발급 받아 해외로 나갈 수 있을 것이라고 생각했다. 그래서 수산대학 어과 지원하여 고향에서 부산으로 온 게 1956년이였다.

#### 부산 수산대 재학 시절의 일화

수산대 본교 건물은 한국전쟁때 스웨덴 병원으로 동원되어 수산대는 영도에 천막으로

대학을 지어학생들을 가르치고 있을 때였다. 여재구도 영도 천막 대학에 입학을 했다.

스웨덴 병원이라 해가지고 스웨덴 사람들이 막 있을 때 옆에 콘서트 쳐가지고 또 옆에서 공부하다가 인제 그 애들이 철수하고 본격적으로 여기 와서 건물에서 공부했지. 그러니까 우리는 영도 거기를 거쳤죠. 거쳐가지고 일로 입학했죠. 우리 56학번들 그리고 54, 55, 그 이전은 다 그 학교를 거쳤으니까.

그 당시만 해도 전국 각지에서 해양에 관심 있는 사람들이 각자의 꿈을 안고 수산대에 입학했다. 여재구는 한 해 선배인 김재철의 집에 가끔 놀러 갔다. 못골 대연고개에서 시내로 가다보면 왼쪽에 공동묘지가 있었다. 거기에 쪼그맣게 집이 있었는데 김재철은 거기서 자취를 했다. 여재구도 부산에 와서 자취하다가 용호동 장기주 선배의 집에서 함께 자취를 했다. 석유근로에 두부 한모와 된장을 풀어서 끓인 된장국과 김치 조금으로 밥반찬을 했다. 또, 아침에 학교를 가기 위해 나오면 학교 앞바다에서 송어가 필떡였다. 바닷물이 빠지면 송어도 잡아다 구워먹고, 조개도 많이 주워서 냄비에 끓여 먹곤 했다.

이전에는 AFKN<sup>1)</sup> 쪽에 수산대학교 정문이 있었다. 그 입구에 김정출이라는 슈산보이<sup>2)</sup>가 있었는데, 여재구는 그 사람과 우연히 함께 자취를 하게 됐다. 그 슈산보이와 함께 아침에 송어와 조개를 주워서 같이 먹기도 했다. 그러던 어느 날 아버지가 갑자기 자취집에 오셨다. 돈을 대주는데 이놈이 어떻게 공부 하는지 학교생활은 어떤지 궁금해서 와서 보니 여재구가 너무 절약하며 살고 있는 모습을 보고 안타까워했다. 그래서 아버지는 그런 아들을 몹시 측은히 여기어, 근처 중국집을 찾아가서 외상을 달아주고 가셨다. 그리고 삐꾸차<sup>3)</sup>나 캐딜락<sup>4)</sup> 미국차를 하나 사줄 테니까 그 차로 택시 운전을 해 돈을 벌어 학교를 다니라고 하셨다. 그렇지만 그는 학교 다니면서 택시 운전을 할 생각은 전혀 하지 않았다. 만약 그때 택시 운전을 하였으면 학교를 안 다니고 택시회사 사장됐을 지도 모를 일이었다.

#### 미군 통역관으로 하야리아 부대에서 근무하다.

아버님의 뒷바라지를 받고 학교를 졸업한 뒤 고향에 돌아갈 수는 없는 노릇이었다. 그래서 그는 해군 ROTC 예비원으로 들어가 3학년 때부터 군사 훈련을 받았다. 군사 훈련을 받고 진해에 가서 교육을 받으면서도 어로과의 학점을 다 채웠다. 군사교육 학점이 모자라서 졸업을 2월에 했지만, 학교에는 7월까지 남아 있어야 했다. 결국 1960년도 7월 7일에 임관을 하게 되었다. 제대하고 나서 무엇을 할지 고민하고 있었는데 그 당시에는 원양어선이란 말만 들었지 보기가 힘들었고 길가에 백경호 같은 목선으로 실습만 해서 배를 겨우 구경한

1) AFKN : 주한미군방송(American Forces Network Korea)을 뜻하며, 본문 내용상 주한미군방송 라디오 송신소를 말한다.

2) 슈산보이(Shoeshine boy : 구두닦이 소년을 뜻하는 미국식 표현이다.

3) 삐꾸차 : 정식명칭은 뷰익Buick으로 미국 GM사의 승용차 상표명이다.

4) 캐딜락 : 정식명칭은 캐딜락Cadillac으로 미국제 고급 승용차 이름이다.

정도였다.

졸업을 하고 7월 7일에 임관을 했으니 이제 내가 이제 갈 길을 가야 되는데 그 당시에 우리 친구들 중에 그때는 이제 교사 자격증도 우리가 받을라고 그러면 받을 수 있었어요. 시골에 이제 어디 군 단위나 시 단위에 수산과 같은 데도 가지만 그런 데가 가서 학교 선생 자격증이 있으니까 선생으로 간 애도 있고, 이제 다음에는 몇 년이 한참 있다가 한 1년 후인가 현역으로도 몇 명이 갔어요. 해군 장교로. 우리는 해군으로 나왔지만 그런데 내 같은 경우에는 인제 졸업을 해가지고 임관하고 그 다음에 내가 이제 우연치 않게 여기 AFKN이라고 미군 방송 거기 그쪽으로 가는데 여기 다니던 사람이 공병 장교 대위인데 누구 주위에 사진관 아는 사람이 이야기를 듣고 내가 영어를 좀 한다는 이야기를 듣고 통역을 한 번 해보지 않겠느냐고 찾아왔어요.

그는 그때 AFKN 미군들과 교류하면서 영어회화를 열심히 배웠다. 그래서 그때 공병장교의 소개를 받아 서면 하야리아 부대 소속 미군 고문관의 통역을 맡게 되었다. 미군 고문관은 군인은 아니고 민간인으로 군대의 발전기나 전기기기 등 공병 기계들을 고치는 일을 하고 있었다. 그 민간인 고문관이 그때 당시 나이가 한 마흔 네 다섯살 정도 되었는데, 그 사람과 면접 인터뷰를 했다. 처음 하야리아 부대에 가니까 몇 마디 질문을 해 왔다. 여재구는 미국식으로 발음을 배웠기 때문에 AFKN 방송국의 아나운서들이나 방송국에서 근무하는 사람들이 쓰는 발음과 차원이 달랐다. 그래서 미군 고문관과 몇 마디를 주고받으니 바로 내일부터 출근하라고 하는 것이었다. 그래서 서면 하야리아 부대에서 통역으로 일하게 되었다. 매일 고문관이 운전하는 지프차를 타고 가면서 여재구가 한국 사람의 말을 통역을 하면 고문관은 그것을 정리하여 레포트로 썼다.

## 02 그렇게 다시 운명처럼 바닷길을 찾아 갔다.

### 원양어선에 승선하다.

그렇게 통역을 하면서 지내다가 우연치 않게 원양어선이 들어온다는 소문을 들었다. 그 당시 심상준 사장이 제동산업에서 자금을 원조하여 원양어업을 지원했고, 실제 배를 타는 선장은 수산대 윤정구 선배님이었다. 윤정구 선배는 당시 남부민동에 살았는데, 그는 어떻게 용기가 났는지 그 집을 물어서 찾아갔다.

어찌 왔느냐 해서, 여차에 저차해서 배가 들어온다니까. 배 들어오면 수산대 어로과 나와가지고 배를 타야 안 되겠습니까. 그 당시에는 이제 통역을 하면서도 내가 미국을 공부하러



윤정구 회장의 가족과 함께(좌), 제2지남호 실습항해사 시절 잡은 참치와 함께(우)

가느냐, 근데 그때 미국을 가려면 경제적인 여건도 안 됐고, 또 고문관이 적극 가자고 그러면 또 모르는데 일시적으로 날 그저 말하는 그걸로. 학교를 7월 7일에 졸업하고 나서 이제 쪽 그걸 하고 있는데 윤정구 선배님한테 찾아가서 이제 내가 이제 배를 타고 싶다고 그러니까 처음에는 그러느냐고. 근데 그 당시만 해도 내가 몸이 좋았는가 봐요. (중략) 지금은 좀 내가 많이 왜소해져 버렸지만. 그러니까 머리도 스포츠 스타일을 하고 그래가지고 그 양반이 내가 두 번, 세 번 찾아가니까 새파란 후배가 그러니까 흥미가 있잖아요. 자기도 보기에 체격도 그렇게 왜소하지도 않고, 그래서 그 회사로 나와봐라. 해가지고 제2지남호에.

그래서 1960년 제2지남호를 타게 된 것이었다. 제2지남호는 당시 인도양에 있었다. 그리고 두 번째 항해를 준비하는데 여재구는 제2지남호의 실습항해사로 탔다. 제2지남호 두 번째 항해를 이끄는 선장이 바로 동원산업의 김재철 회장이었다. 그리고 그 밑에 1항사로 여재구보다 1년 선배인 최한식 선배가 함께 탔다. 동화1호에 선장을 하던 김재철 회장님이 나가고 그가 항해사로 나갔다. 김재철 회장이 동화1호에 선장으로 승선할 때 여재구가 항해사를 했는데 그때 김재철은 어로 기간이 남아 있었지만 한국으로 도중에 돌아왔다. 동화호에서 잡은 참치는 스타키스트<sup>5)</sup>로 공급을 했다. 미국의 방캠프<sup>Vancamp</sup>도 있긴 있었는데 그곳은 일본인이 운영해서 일본 어선에서 잡은 고기들을 주로 취급했다.

그때 당시 국내에 조선소가 설립되었지만 자재가 제대로 다 갖춰져 있지 않았고, 배의 철판도 일반용 철판을 사용하였다. 국내에서 처음으로 조선공사<sup>현재 한진중공업</sup>에서 배를 만들어 3,5,6동화호를 띄운 것이었다. 수산대 조선과 출신들이 군소 조선소에 있었지만, 조선공사에도 수산대 조선과 출신들이 꽤하고 있었다. 제3,5,6동화호에 선장이 필요하니까 조계환도 같이 하와이로 와서 김재철이 3호 선장을 맡고 조계환이 5호 선장, 우리보다 윗기수 선배가 동아6호 선장을 맡았다. 그렇게 사모아에 제3,5,6동화호가 조업을 나갔다.

5) 스타키스트Starkist : 미국 피츠버그에 거점을 둔 수산기업으로, 미국의 최대 참치캔 제조 회사이다.

여재구는 조업을 마치고 돌아온 뒤 일본 교포 서병택이 운영하는 태평양 수산에 좋은 배가 있다는 소식을 듣고 찾아갔다. 그때 우리 원양어선은 120~130톤밖에 안 뒀지만 당시 일본에서 가지고 온 중고선인 제일 태평양호는 300톤 이상의 배였다. 일본에서 온 제일교포 서병택이 일본의 미쓰비시 상사(三菱商事), 미쓰이 물산(三井物産), 이토추 상사(伊藤忠商事) 등에서 이 배를 지원받아 우리나라에서 태평양수산을 설립했다. 서병택은 이 배를 가지고 처음에는 태평양 쪽 사모아에서 조업을 하려 했었다. 그리고 배의 선장을 여재구에게 맡기고, 사모아가 아니라 라스팔마스에서 조업을 하게 되었다. 그래도 그는 라스팔마스에서 조업을 무사히 마쳤고, 그 후 한국에 돌아온 것이 1967년이였다.



제3동화호 앞에서 여재구 선장

이 배 사장이 그때 나보다 고생했다고 고맙다고 세계 일주를 시켜주더라고. 그 당시에는 그러니까 선원수첩을 가지고 다니면 다 통하니까. 이 양반하고 들어서 이제 유럽으로 해서 영국, 로마 어디로 해가지고, 미국으로 해서. 지금 생각하면 대접을 받은 택이죠. 대접을 받아 가지고 이제 촌놈이 그 당시에 미국 백악관에 가서 그때 일주일에 한 번씩 백악관 구경시켜 줄 때, 그거 하고 미국 국회의사당에 가서 방청도 하고. 그 촌놈이 그때 1968년도니까.



사모아 반캠프 공장 앞에서

선장을 마치고 돌아오니 서병택 사장이 세계 일주를 시켜주었다. 1968년 한국에 돌아와 계속 태평양수산에서 근무해 달라고 했지만, 결혼하고 얼마 후 원양어선을 탄 것이라 신혼 생활도 할 겸 서울에 집을 마련해 놓고 태평양 수산에 한, 두 달 정도 출근을 했다. 그러던 어느 날 김재철 회장이 여재구를 불렀다. 그리고 ‘네가 오양수산이라는 회사로 가라. 보낼 만한

사람이 너뿐이 없다.’라는 부탁을 하였고, 그는 기쁘게 오양수산으로 이직했다. 그때는 아직 김재철 회장이 동원산업을 설립하기 전이었고, 그 다음해인 1969년에 동원산업을 설립하였다. 그래서 먼저 설립된 오양에 그를 보냈던 것이었다. 다니던 태평양수산의 사장이 세계 일주도 시켜줘서 미안한 마음이 들었지만 여재구는 김재철 회장을 좋아했고, 선후배들 사이에 끈끈한 유대감이 있었다. 당시에 오양수산은 대한민국에 제일 비싼 땅인 상업은행 명동지점 자리에 설립되었다. 오양수산에 1969년 6월 9일 날 창립하면서 여재구가 부사장으로 취임하였고, 그 당시 오양수산의 사장은 윤정구였고, 회장은 김성수라는 함경북도 북청사람이었다.

또 오양어업이라는 거. 연근해 어업을 또 우리가 손을 댄 거야. 그러니까 연근해가 조금 뭐랄까 영세하달까. 그러니까 여기는 재력이 있잖아요. 그러니까 현 배를 사가지고 대선조선 우리 백경호 만드는 데, 대선 조선도 많이 드나들었어요. 이런 데에서 근착 본선 같은 것도 만들고 불배도 만들고 운반선도, 또 나쁜 거 막 잘라내 가지고 새 배처럼 만들고. 배 조선도 (관리) 하면서 그다음에 연근해의 어업으로 오양어업 사장까지 내가 맡은 거야. 이 오양어업이라고 옛날에 한때 조기, 부새가 많이 나서 센터에 가면 누렇게 비싼 고기. 지금은 안 나오지만 그때 참 좋았죠.

1972년 제70오양호를 진수해 북태평양에서 원양어업을 개시한 오양수산은 사세를 확장하여 이듬해 오양어업을 인수했다. 그리고 여재구는 오양수산에서 부사장으로 지내면서 원양어업도 하고 오양어업의 사장직도 겸임하면서 연근해 어업에 진출했다. 그 당시 우리나라의 연근해 어업은 영세하고 열악했다. 그러나 오양수산은 원양어업을 통해 쌓은 자본력을 바탕으로 연근해 어업으로 사업을 확장해 나갔다.

불배<sup>6)</sup>, 본선, 운반선 등 7, 8척의 배를 한 선단으로 꾸려서 연근해로 조업을 나갔다. 선단 두 개를 꾸리면서 배를 신조했는데, 백경호 실습선을 만든 대선조선에서 연근해 어선과 운반선을 만들었다. 다른 배들은 중속 엔진을 쓰던 시절에 고속 엔진을 배에 탑재하고 캐타필러<sup>7)</sup>를 장착했다. 이렇게 당시의 연근해 조업에 나가던 배를 만들면서 조선 기술자들도 기술력이 향상되었다.

### 03 수산가공업을 향한 제2의 여정을 시작하다.

#### 오양맛살을 개발하다.

그는 오양수산에서 88년까지 20년을 근무하고 나왔다. 오양수산 부사장으로 서울에 올라가야 했지만 현장 일이 너무 많았기에 그는 다시 부산에 내려왔다. 당시 명태는 그대로 팔면 톤당 500달러 정도를 받았지만, 가공해서 제품으로 팔면 3,000달러 이상을 받을 수 있었다. 당시 일본에서 수입되던 게맛살은 한 봉지 250g에 1만 2천 원이라는 비싼 값에 팔리고 있었다. 김성수 회장은 일본에서 인기 있던 게맛살 개발을 시도했다.

일본 가니까 그 게맛살이 나온 거야. 우리 김성수 회장님이 수산물도 좋아하고 먹어보니 이게 게맛살인데 진짜 게살은 아니거든. 그래서 일본에 있는 저 상사 애들 통해가지고 자꾸

6) 불배 : 불을 밝히거나 그물을 잡아주는 보조선이다.

7) 캐타필러(Caterpillar) : 쇠로 만든 여러 개의 띠를 벨트처럼 연결하여 차의 앞뒤 바퀴에 걸어 놓은 장치이다.



이 정보를 캐낸거라. 일본 애들이 만드는 건 별건 아닌데 또 우리식품 담당 책임자를 대선배 배옥성씨라고 우리 수대 그 학부 대선배인데 나보다 한 6, 7년 선배를... 수산과학진흥원이 영도에 있을 때 식품 과장을 한 거야, 배옥성 씨가. 근데 우리가 오양에서 식품을 하려고 그러면 내가 또 전문가가 아니잖아요. 그래 배옥성 씨에게 내가 영도에 가가지고 꼬셨지. 선배님 우리 회사로 오십시오. 그래 가지고 우리 오양의 이사로 모시니까 자기가 공무원 월급 조그마니 나온 거 아주 힘든데 뭐 좋다 할 수밖에 없죠. 그래서 이제 식품을 우리가 이제 개발을 시작했지.

오양수산은 1981년 고려원양에서 인수한 5,400톤급 트롤선에 100억 원을 투자하여 선상 가공시설을 도입했다. 맛있는 맛살을 만들기 위해서는 잡은 직후 가공한 냉동 명태가 꼭 필요했기 때문이었다. 명태를 잡은 자리에서 가공해 목 상태의 연육으로 만들어서 실처럼 뽑아 여러 겹을 뭉쳐 압축하면 게살 모양이 나온다. 여기에 게살 향을 추가하면 맛살이 완성된다. 오양수산이 자체 기술 개발에 성공하여 1982년 오양맛살을 출시했다. 오양맛살은 엄청난 인기를 끌었고 오늘날에도 맛살의 대명사가 되었다.

### 수산가공식품 개발에 착수

그는 오양수산에서 오양젓갈, 오양맛살, 오양통조림 사업에 착수했다. 처음에는 통조림 사업을 시작했다. 오양에서 수산물 통조림을 처음으로 한 것이었다. 그 후 젓갈과 맛살의 제조 사업에 착수했다. 수산대 제조과를 나온 후배들 중에 수재들을 모아 실험실을 만들어 앉혀놓고 실험과 테스트를 했다. 젓갈도 오양 실험실에서 개발한 것으로 여러가지 간을 맞춰 제일 맛있는 맛을 찾아내기 위해 테스트를 했다.

우리가 오양에서도 여공이 막 많을 때는 뭐 1,600명. 하여튼 하루에 그 명태하고 대구 같은 거 가공을 많이 했거든. 그러니까 다른 사람들이 이제 오양이 하면서 많이 따라왔지. 가공도 그렇고 맛살도 우리가 제일 먼저 했고, 오양 젓갈도 우리 집사람하고 나하고 우리 제조과 나온 또 실력 있는 우리 후배들하고. 실험실을 또 우리가 뒤야 된다 해가지고 명색이 식품을 하는데 실험실이 현미경으로 세균이 있는지 없는지 위생적인 걸로 해서 우리가 내가 만들었지. 공장 안에, 우리 집사람도 이제 좀 배운 게 있으니까 젓갈 이거 좀 개발해가지고 위생적으로 하고 고유한 젓갈 맛이 나도록 해서 우리가 원료가 많이 나오니까 팔 게 아니라 우리가 만들어서 젓갈을 고급화시켜서 한번 내보자, 시중에.

우리나라는 대구와 명태를 가공해서 미국에 수출을 하였다. 가공을 하는 과정에서 내장, 대가리, 아가미 등의 부산물이 나왔다. 이렇게 생선을 가공하면서 나오는 부산물을 얼려 깡통에 넣어서 팔았다. 일본에도 수출하고 명태겉질은 미국의 학교 급식용으로 수출하거나 어묵 원료로 팔기도 했다. 과거 우리나라 사람들은 명태의 창자를 칼로 훑어서 위생적으로 가공하여 창란젓을 만들었고, 그 내장과 아가미도 손질하여 젓갈로 만들었다. 당시 젓갈을

좋아했던 김성수 회장 때문에 젓갈 개발을 하게 된 것이다. 명태 겉질에는 콜라겐이 많다고 하여 가공해서 수출했다. 그렇지만 겉질에는 벌레가 많았기 때문에 캔들링<sup>8)</sup>을 해서 여공들이 하나하나 핀셋으로 벌레를 집어냈다. 미국에는 명태와 대구 겉질을 블록<sup>block</sup>으로 만들어서 수출했다. 미국에서는 우리가 수출한 명태와 대구 겉질을 튀겨서 아이들 학교 급식으로 많이 사용했다. 아가미와 내장은 깡통에 넣어서 젓갈용으로 팔았다. 그는 일본에서 본 젓갈을 떠올려 아이디어를 냈고, 이미 일본의 오징어 젓갈이나 명란젓은 유명하였다. 그래서 일본의 도움을 받아 자연색소를 넣어서 색상이 변하지 않도록 가공하는 기술을 개발했다. 그리고 명란은 가공하여 일본에 수출하였다.

이제 자신이 딱 붙는 거라 그래가지고. 마스크 태우세요. 우리 회장한테. 소비자가 알아야 사먹지. 부산 여기 가지고 상대해서 되는 건 아니잖아요. 마스크 태우니까 못 보던 젓갈이 나오니까 먹어보니 우선은 위생적이고 또 아주 짜면 안 되잖아요. 삼삼하고 그래 가지고 이제 품목을 자주 자주 늘여가지고 그다음에는 보니까 한성기업이다 뭐다 따라 오더라고.

그는 식품진흥원에 다니던 배옥성이라는 선배를 오양수산으로 영입하였다. 식품관련 업무와 일본어 구사에 능숙한 선배에게 젓갈 개발을 일임하였다. 젓갈과 게맛살 사업으로 오양은 많은 돈을 벌었지만 오양수산은 결국 흥비박산이 났고, 그 후 젓갈은 한성에서 만들었다. 지금도 그는 오양젓갈을 보면 집사람과 수산대 후배들을 동원하여 실험실에서 수산물의 숙성, 가공하고 병에 넣어서 위생적으로 유통하기 위해 노력했던 당시의 모습이 떠오른다.

### 영혼의 단짝 집사람을 만난 일화

그가 항만청에 소속을 하기 위해 자주 다니던 때에 결혼을 하게 되었다. 배의 출항이나 선원 도입 등의 문제를 지금처럼 회사에서 해주지는 않을 때였다. 그러다 보니까 항만청 여직원에게 용돈 봉투를 넣어서 빨리 결재를 해달라고 부탁을 하기도 하였다. 그때 김복순이라는 부산여고를 나온 직원과 친해졌다. 그 여직원이 그보다는 나이가 많았는데, 광복동에서 만나 차 한 잔 하거나 가끔 영화를 보러 가곤 했다. 그 여직원이 여재구를 좋게 보고 자기 집에 초대를 했다. 당시 김복순의 올케가 학교 선생님이어서 수정동 일본관사에 살고 있었다. 이야기를 하다가 자기 가족들 앨범을 구경하는데 학생복을 입은 사람이 있어서 누구냐고 물으니 자기 조카라고 대답했다. 그러다가 한번 만나보라는 제안을 받고, 다음날 광복동 어느 다방에서 그 조카를 만나게 되었다.

다음날 한 번 더 만나게 되었고, 그날은 양복에 빨간 넥타이를 매고 해운대에서 만났다. 그도 이제 좀 호감이 생겼고 그 다음날은 부산역에서 또 만났다. 그 뒤로 편지를 주고받으면서 인연을 이어가다가 결혼을 했다. 당시 집사람은 이화여대 사범대 교육과를 다니고

8) 캔들링Candling : 달걀의 품질을 결정하는 방법으로 빛 앞에 달걀을 놓고 빛을 통과시켜 내용물과 껍데기를 검사한다.



송도해수욕장 앞에서 아내와 함께 찍은사진



아내와 함께 극동 호텔 앞에서 여재구 선장

있었는데 학교를 다닐 때는 결혼을 할 수 없었다. 그래서 몰래 결혼을 해서 대신동에서 잠깐 살다가 원양어선을 타러 떠났다. 슬하에 자녀는 아들 하나에 딸 둘을 얻었고, 아들도 수산대 89학번 어과과에 장학생으로 입학해서 동원산업에서 근무하다가 동산호 트롤선을 타는 선장이 되었다.

#### 04 바다에서 보낸 젊은 시절의 일화

##### 밤새 주낙을 찾아 헤매다.

작업을 하다 보면 바다 위에 다양한 국적의 배가 많았다. 어떤 때는 서로의 그물이 얽히기도 했다. 그럴 땐 잘 풀어서 자기 것만 걷어가지고 가면 되는데, 가끔 상대가 그물을 그냥 잘라버리는 경우도 있었다. 그러면 그물이 바다를 떠다니는데 주낙 없으면 작업을 할 수 없었기 때문에 그것을 밤새도록 찾아야 했다.

이제 그거 주낙을 감다 보면 안 올라오는 거야. 이제 뒤가 떨어져서. 그 나머지 반이라든가 3분의 1이라든가 걷어 올리고 보면 그 나머지 거를 찾는데. 낮에는 낮대로 이 눈으로 보지만 밤에는 안 보이니까 위에서 서치라이트라는 걸 굉장히 밝은 걸 해가지고 비추면은 그걸 사람이 저 브릿지 위에 올라가서 보고 찾아야 되는데 그거를 뭐 하루 만에 찾으면 다행인데 이를, 삼일 돼도 못 찾는 거야. 그러면 이게 없으면은 작업을 못하고 항구에 들어가야 되니까. 이게 낮에 실컷 작업을 하다가 그 퇴약별에 주낙 찾는다고 선수 쪽하고 브릿지 위에 하고 이런 데 올라가서 이거 뭐 보는데 잠은 오지. 잠을 이를, 사흘 이렇게 못 잘 때. 그게 제일 고통스럽지.

사모아에서 조업을 할 때는 미국 캘리포니아에서 좋은 쌀을 구해와 밥맛이 있었어요. 그렇지만 반찬이 없었고, 김치도 구하기 어려웠어요. 나무 상자에 김치를 담아서 냉동해서 가지고 해동하여 먹었죠. 말만 김치지 물기 없는 절인 채소였지만 그거라도 나오면 신이 나서 밥을 먹었어요. 그리고 일본이나 사모아에서는 돼지 족발을 먹지 않아서 거의 버리다시피 했어요. 덕분에 그걸 얻어서 술에 고아 먹으면 최고의 영양식이었어요.

##### 처음으로 회를 먹어보다.

그는 내륙에 살았기 때문에 회를 먹어본 적이 없었다. 생선이라고는 간고등어 정도를 먹은 기억만 있을 뿐이었다. 그런데 거제, 추자도, 남해안 등지 바닷가 출신 선원들은 회를 잘 알았다. 그래서 참치나 상어가 잡히면 불량품으로 배에 안 싣고 버리는 경우가 있었는데, 그 사람들은 그것을 버리지 않고 회를 떠서 물회로 만들어 먹었다. 지금이라면 한 그릇 얻어 먹었을 텐데 그때는 그 물회 맛을 몰라 얻어 먹을 생각을 하지 못했다.

그 선원들은 물회를 그릇에 뭐 해서 지가 어떻게. 고춧가루 좀 달라고. 고추장, 초장은 없지만은 만들어가지고 많이 먹었어요. 그러니까 그 사람들도 땡 잡았다고는 할 수 없지만 그걸로 보충을 했는데 우리는 배에서 그렇게 못 먹고 최한식 씨라고 우리 선배는 보니까 여수 사람이라서 참치회도 보면 눈가에 이쪽에 이 눈 이렇게 벗겨내면 육회처럼 빨간 참치에 머리에 살이 나옵니다. (중략) 여수 사람이 되니까 그걸 잘 아니까. 그걸 볼가가지고 자기 혼자 먹는 거야. 우리는 안 먹는 줄 알고 먹으라는 말도 안하고 그다음에 얻어 먹어보니까 그거 좀 쫄쫄득득하니 그게 최고로 좋은 자리라.

참치의 눈가 껍질을 벗겨서 나오는 빨간 오돌살이 별미라는 것을 여수 출신 그 선배는 알고 있었다. 그는 통조림 원료로 주로 잡았던 눈다랑어, 황다랑어, 날개다랑어의 눈 주위의 맛있는 부위를 발라서 찜겨 먹곤 했다.





백경호에서 선후배들과 함께 (좌부터 이인호 선장, 여재구 선장, 조계환 선장, 강일권 교수)

### 사모아 원주민 집에 초대받다.

조업이 끝나고 사모아 기지에 가면 통조림 공장에 다니는 원주민들과 공장에서 자주 마주치다 보니까 친해졌다. 그래서 그들의 집에 초대받아서 간 적이 있다. 레리안달이라는 사람과는 친분이 있어서 그 이름을 아직도 기억하고 있었다.

이제 내가 인상이 남는 게 레리안달이라고 목수를 했어요. 공장 안에, 사람이 참 좋더라고 서글서글하니. 거기야 뭐 집 구조 알지만 밑에는 아무것도 없고 위에서 그냥 자는데 등치가 아마 그 양반도 한 150kg 넘을 거야. 그러니까 부인도 막 고만 하더라고. 그런데 거기는 이불이고 필요 없고 그냥 베개 있잖아요. 베개 넓덕한 거, 우리도 이제 많이 쓰지만 개들은 베개만 쌓여 있는 거야. 베개 하나 깔고. 그리고 더운 지방이니까 자기 집에 이제 향구에 들어가서 자기 집에 놀러 오라해서 가면 그때 이제 애플파이를 만들어주더라고. 그래가지고 그 대접을 받은 거죠. 그 우리는 빈손 들고 갈 수가 없으니까, 이제 맥주 한 박스 올려 메고 거기 가서 이런저런 이야기하고 놀다가 이제 그런 위로가 많이 남고

## 05 바다에서의 지난 날을 회고하며

### 오양수산을 퇴사한 후 개인 사업을 시작하다.

1988년도에 김성수 회장의 초청으로 가족들과 함께 올림픽을 관람했다. 그리고 그동안 신세를 많이 졌다고 인사하고 1989년 오양수산을 퇴사했다. 1969년 6월 9일에 회사에 입사한 지 딱 20년이 되던 해였다.

오양수산에 이제 처음에 회사 창립할 때부터 내가 들어가 있다가 88년도에 그 올림픽 때, 내가 69년 6월 9일 날 이제 그 회사에 들어가 가지고 20년 채워주고 나온다고 해가지고 내가 작심을 했지. 좋을 때.

여재구는 이제 본인의 사업을 본격적으로 시작했다. 오양수산에서 배를 한 척 인수하여 그 배로 포클랜드, 대서양, 아르헨티나 등지에서 채낚기로 오징어도 잡고, 태평양에서도 오징어와 콩치 조업에 나섰다.

내가 88년도에 오양을 그만두고 그다음에 내가 그냥 놀기가 뭐하니까 배를 한 척 그냥 가지고 태평양에 조업을 좀 했죠. 51오양호. 오양수산에서 한 척을 내가 샀죠. 자기네가 이제 감가 상각하고 다 해가지고 이제 뭐 내가 뭐 한다 하니까 놀면 심심하니까 하라고, 어디까지 갔냐 하면 포클랜드 대서양에 그 채낚기<sup>9)</sup>로 해가지고 오징어 잡는 거 그 하다가 입어로도 내야하고 포클랜드가 얼마나 멍니까. 기름 값하고 그것도 몇 년 하다가 하여튼 사업이라는 사업을 다 접어버린 거는 94년도인가 다 이제 접어버렸죠.

그리고 1994년에 모든 사업을 다 정리를 하고 쉬면서 지내고 있다. 그는 수산대 어로학과 출신 중에 연근해, 원양, 육상, 수산물가공을 전부 다 섭렵한 대한민국의 유일무이한 사람이라고 스스로를 이야기했다. 그리고 이러한 원양어업 초창기 산업을 일구던 선원들이 부산에서 출발해서 전 세계를 향해 나아갔고, 지금은 많이 어려워졌지만 한때는 전 세계를 제패했다고 회고하였다. 원양어선을 타면서 우리나라 국가 발전에 기여했고, 바다에 젊음을 바쳐 헌신했다는 그러한 자부심을 선원들은 가슴속에 지니고 있다고 그는 말했다. 오늘날 발전한 대한민국의 모습을 보면서 그가 바다에 헌신했던 지난 날들이 결코 헛되지 않았다고 회상했다.

9) 채낚기 : 간줄에 미끼가 없는 낚시를 1개 또는 여러 개 달아 대상물을 채어 낚는 어업이다.





### 약력

- 1937년 일본 오사카 출생
- 1947년 전남 담양으로 귀국, 국민학교 4학년 입학
- 1950년 조선대학교 부속중학교 입학
- 1953년 조선대학교 부속고등학교 입학
- 1956년 부산 수산대학교 입학
- 1960년 제2지남호 승선
- 1962년 제1동화호 승선
- 1964년 제3동화호 선장으로 승선
- 1965년 제1태평양호 선장으로 승선
- 1969년 오양수산 입사
- 1988년 오양수산 퇴사
- 1994년 사업 정리 후 은퇴

### 참고자료

- 두산백과
- 한국식품과학회, 식품과학사전, 교문사, 2012
- 해양수산부, 해양수산 용어사전, 2020
- 네이버 기관단체사전 : 기업, 굿모닝미디어

대서양을 누비며  
원양어업에 몸담은  
이삼열



01  
통영 수산고등학교를  
거쳐 통영 수산전문학교로

경남 고성읍에서 태어나 통영수산고등학교에 진학하다.

이삼열은 1953년 경상남도 고성읍에서 6형제 중 3남으로 태어났다. 부모님은 주로 농업에 종사하셨고, 부동산도 조금 소유하고 있었기에 당시 경제생활은 그리 어렵지 않았다고 한다. 한국전쟁기를 거치면서 먹고 살기 어려운 집들이 많았는데, 이삼열의 집은 넉넉한 편이라 친구들이 밥을 먹으러 자주 찾아와 함께 놀곤 했다고 한다.

우리는 농사를 좀 많이 지었어요, 우리 부친이. 밭도 있고 텃밭도 있고, 텃밭에 여름 되면 고추, 오이 이런 거 다 있었거든요. 그러니까 배고프면 가서 오이 생 겉로 먹고 이랬는데, 그런데 농사도 안 짓고 이런 애들이 주위에 많았던 말입니다. 배가 고프니까 전부 다 우리 집을 오는 거야. 그래 와가지고 우리 집에 와서 안 가는 거야.

고성에서 국민학교와 중학교를 다니던 이삼열은 선박사업을 하던 사촌형의 권유로 어업과 관련된 통영수산고등학교로 진학했다. 통영수산고등학교는 어업관련 특수 목적고등학교로 등록금 등 국가의 혜택이 많아서 중학교에서도 학업이 우수한 학생들이 추천을 받아 진학했다고 한다. 당시 어로과 40명, 제조과 40명 정원이었는데 이삼열은 어로과에 지원했다.

수산고등학교는 그때 우리가 갈 무렵에는 요즘 말하는 특수고등학교지. 특수고등학교 인데 혜택이 많았어요. 아버지 친척이, 몇 촌 되는 집안 행님이 그 학교 나와 가지고 배 사업을 하는데 통영에서 잘 살아요. 재벌 비슷하게. 그래서 그리 한 번 보내봐라 한 거예요. 앞으로 돈 벌라 그러면 거기 가는 게 제일 빠르다. 그래서 아버지 권유로 해서 갔죠. 그때는 어로과 40명, 제조과 40명. 그것도 다 중학교에서 학업이 우수한 애들이 들어가는 거야.

당시 통영수산고등학교에서는 국어, 영어, 수학 등 필수 과목을 제외하고는 어로 및 수산관련 과목을 배웠다. 일반 고등학교와 비교해 가장 특징적인 수업은 실습선을 타는 수업이었고, 이삼열은 고등학교 실습선으로 멸치어업과 오징어 채낚기 실습을 했다고 한다. 그리 오랜 기간 배를 탄 것은 아니지만 실습선을 탄 경험은 전문학교에 진학하는 계기가 되었다.

수업은 교양과목, 그때는 영어, 수학 막 다 하고 전문 수산생물이라던지... 우리는 솔직하게 바닷물 물 때, 달의 관계 이런 거까지 다 연루해서 배웠거든요. 뭐 수산생물을 잡고 교양과목 내나 일반 공통적으로 하고 그랬죠. 특별한 거는 실습을 가서 멸치 잡는데, 어장망이라 하지. 거기 가서 멸치 잡아 오면은 말리는 거부터 그게 기초야. 그거 말리고 또 가서 멸치 잡는거, 멸치 배. 요즘에 다 기계로 하지만 다 손으로 꼬집어 올리고 같이 다 했어요. 요즘에는 그렇게 하려 해도 할 수도 없고. 그거 하고 그 다음에 항해할 때 학교에 배가 있었어요. 150톤 짜리. 그 당시에 우리때 그게 무궁화 제일 작인 그런 타입이지. 그 실습선이란 학교 실습선 하고. 그 때 처음으로 우리가 오징어 있잖아요. 오징어 채낚기. 요즘 말하면 오징어 불배지. 그걸로 갖다가 자동 조산기인데 일본에서 수입을 해가지고 3대, 3대. 총 6대 해가지고 우리가 실습을 한 거예요.

처음에 이삼열이 통영수산고등학교에 들어갈 때만 하더라도 교육기간은 과정이었다. 그러다가 그가 졸업할 때 즈음 통영수산전문학교와 연계되는 과정이 생겨 이삼열은 자연스럽게 전문학교 4학년으로 진학했다고 한다.

통영수산전문학교, 실습선에서 '포기'하려던 마음을 바꾸다.

이삼열은 고등학교 졸업 후 통영수산전문학교<sup>현재 경상대학교</sup>로 학업을 연계했다. 짧은 기간이지만 어업실습을 했기에 배를 타는 일에 큰 거부감이 없었다. 하지만 전문학교에서의 한 달 동안 연안 실습선 체험은 그의 생각을 잠깐 바꾸어 놓았다. 심한 뱃멀미로 인해 배 타는 것을 포기할까 하는 두려움이 생겼던 것이다.

대구리배라는 거 알려나 모르겠대. 대구리배가 요즘에도 있어요. 줄로 가지고 하는 배가. 그것도 일종의 트롤선인데 줄로 가지고 밑에 가재미도 잡고, 서대도 잡고 하는 대구리배가 있는데, 그런 배가 어디 있어야 하나면 대마도권에서 돔 잡고 그랬어요. 학교실습선 경양2호라고 있었어요. 거기에 한 달을 실습을 하는데 그 때는 처음으로 먼 바다로 가서 했지. 선원들하고.



기존 선원이 7~8명 있고 우리 실습생이 4명. 갔는데 전부다 그때는 멀미한 거예요. 배에 처음으로 바다 나가니까 태중대 주전자섬이라고 섬이 하나 있죠. 자살바위 앞에 그게 주전자 섬인데 딱 거기 나가는 동시에 울렁거리고. 지금 보면 그 파도가 한 1m 밖에 안되는데 그래갖고 가면 4박 5일 조업을 하더라고.

그니까 이 배는 부산 자갈치에 왔다갔다 하는거라. 그러니까 통영에서 부산에 와서 그 배를 승선을 했지. 학교배야 그게. 학교에서 사무장이 한 사람 있고. 아 멀미는 하는데 그때는 그물도 땡기는 거라. 자동시스템이 아니라. 그래서 정말 우리도 배 한 번도 제대로 안타보고 그랬으니깐 그만하고 싶더라고, 하기 싫더라고. 멀미하고, 5일 동안 제대로 한 끼를 못 먹고 물만 먹어도 오바이트 해버리고.

연안 실습선에서의 멀미 때문에 이삼열은 배가 잠깐 하역했을 때 부산 용두산공원으로 도망갔다가 잡혀오기도 했다. 하지만 '뱃멀미로 죽는 놈 못봤다.'던 선장의 말처럼 멀미도 그리 오래가지는 않았다. 멀미가 잦아질 때 즈음 직접 잡은 돔으로 먹었던 회이 아직도 그의 머릿속에 생생하게 그려진다고 한다.

멀미하고 한번 나가서 일하려 해도 내가 부대끼지. 서지를 못하는데 뭐. 그래갖고 누워 있다가 들어와서 그만둘라고 용두산공원 딱 올라왔어. 하룻가 이틀 있다가 아침에 하루 하역하고 그 다음에 출항하는 거예요. 그래서 나가있으니깐 어찌 알았노 잡으러 왔더라고. 거기 용두산 공원에 앉아있으면. 그때는 돈도 없었고 그냥 뭐 배고프고 앉아있으니까. 그래서 또 나가고.

한 차례를 하면, 그니까 한 달에 뭐 한 5항, 6항 이렇게 하는데 한 3항 내지 4항 정도 하나까 멀미 안하더라고. 밥을 조금 먹대. 그러니까 그물도 땡기고. 고기도 보니까 시빨건 돔이 이만해요. 그때가 돔이 비싸. 비싼데 (선원들이) 발로 갖고 선장 안볼 때 (돔을) 딱 차버리니깐 저 뒤에 그게 가버리더라고. 그 뒤에서 딱 해가지고, 사시미 해가지고 함 먹어보라더라고. 그때 처음으로 한 20일 만에 회를 먹어 본거야. 아 이게 배구나.

이삼열의 첫 원양어업 경험은 5학년 때 학교의 원양실습선 102행복호를 타고 북양으로 명태 조업을 한 것이다. 그가 탄 배는 러시아 캄차카반도 해역까지 올라갔다. 102행복호는 명태 어업을 위한 시설이 잘 갖춰진 배였다. 냉동고와 어창<sup>魚倉</sup>까지 있어서 잡은 명태를 깨끗하게 처리하고, 상자에 넣어 급냉한 후 떼어내어 영하 20도의 어창에 보관하는 일까지 한 번에 다 해결할 수 있었다. 냉동된 명태 조각이 15,000개가 되면 만선이 된다. 어업활동을 하고 처리하여 부산에 오기까지 20일 정도가 걸렸다고 한다. 부산에 도착한 후에는 일주일 정도 하역 작업을 하면 1회 어업활동이 끝난 것이다.

그때는 뭐 명태가 엄청 많더라고. 캄차카반도 그 옆에서 했는데, 오면은 명태를 갖다가 그때 5월 달에 갔는데, 명태를 그물 한 배 밑에 피시본드라고 처리하는데 부어놓고, 위에도 명태를 또 한 그물 올려놓은 거야. 처리 다하면 할거라고. 작은 거는 다 버리는 거야. 버리는 게 너무



명태 실습선이 조업한 캄차카반도 해역(구글지도 참조)

많으니까. 굵은 거만 이래 하나까. 버리는 건 삽질을 하는데 삽질을 많이 안 해보니 그게 힘들더라고.

요즘에는 팬들이 냉동팬이라 해서 알루미늄을 해가지고 팬 되어있는데, 요즘에는 고기도 많이 10kg, 20kg 해가지고 많이 안 들어가는데, 옛날에는 한 박스가, 내가 볼 때 한 20kg 되는 거 같애. 담아와 갖고 큰 거대로 딱 담아갖고 나무상자, 송판 있잖아. 그래가지고 급냉에 집어 넣는 거예요. 집어넣으면 3시간, 4시간 되면 딱 급냉이 되는 거야. 그러면 거기에 냉동되면은 탈판을 빼내서 전부 터는 거야. 그런데 선장이 이 박스가 부서지면 야단나는 거라. 박스 한 개에 열만데, 보였다 하면 진짜 몽둥이로 맞고 그랬어요. 그게 탈판이 얼어놓으니까 두드려야 만이 털리거든. 요즘에는 시스템이 잘 되가지고 냉동팬 이래가지고 크래실이라고 물을 딱 주면은 얼었던 게 좀 빠집니다. 그러면 뒤집으면 털리거든. 그러면 요즘에는 전부 다 박스에 그 폴리백이라 해서 비닐에 넣어서 밴딩을 해서 어창에 드는데, 그때는 그런 게 없었어. 그러면 어창에서 또 방한복 입고 그때는 또 영하 10도, 20도라. 그렇게 들어가서 재는(쌓는)거라. 그게 그 당시 15,000개 정도 되면 만선. 거기서 부산까지 한 20일 걸려 와가지고 하역하는데 한 일주일 하고, 한 열흘 정도 되면은 또 40일 먹을 거 신고 가고. 그게 이제 처음 시작이지.

원양실습을 마친 이삼열은 전문학교 5학년 말에 면허 시험을 치고, 이듬해인 1974년 2월에 졸업을 했다. 졸업 직전 1974년 1월 1일에 5년제 수산고등전문학교 학생들은 5년 동안의 과정을 다 이수할 경우, 갑종 2등 항해사 자격과 함께 병역을 면제해주는 특례법이 공포되었다. 하지만 아깝게도 그해 9월 1일부터 시행되는 바람에 이삼열은 특례법의 적용을 받을 수 없었다. 7월에 입대하여 억울하게 군대를 가야했다. 후배들보다 한 걸음 뒤쳐질 수밖에 없었지만 뜻밖의 곳에서 그에게 기회가 찾아왔다.



## 02

### 원양 송출선을 타고 대서양을 누비다.

#### 3등 항해사로 스페인 라스팔마스 트롤선에 승선하다.

1977년 5월 11일 제대한 이삼열은 3등 항해사 자격으로 배를 타자는 제안을 받았지만 뿌리쳤다. 한 해 후배들보다 더 전문적인 공부를 했다 생각했는데 특례 혜택을 받지 못한 것이 억울하였다. 당시 후배들은 선장 자격인 1등 항해사 자격을 갖추고 배를 타는데, 정작 본인은 3등 항해사로 배를 타려니 자존심이 상했던 것이다.

5년을 하면 갑종 2등 항해사를 주고, 갑종 조건이 선장자격이예요. 그 다음에 병역면제 특례. 바로 그러면 군대도 안 가고 직업을 얻어 돈을 벌 수 있는, 그러니까 굉장히 좋은, 그거보다 좋은 게 없었거든. 그제 특례가 언제 공포되었냐면, 74년 1월 1일부터 공포가 된 거예요. 그걸 갖다 시행을 언제부터 했냐면은 74년 9월 1일부터 시행이 된 거예요. 그래서 내가 억울하게 군대를 간 거지. 내가 53년생인데 54년생은 전부 다 혜택을 다 받은 거지. 바로 그때는 해기사가 없었거든요. 그래가지고 애들은 다 북양 삼항사로 바로 가고, 우리는 군대가고. 군대 34개월, 3년을 다 마치고 오니까 그런 애들이 전부 다 1등 항해사로 대서양에 가있더라고. 그러면 아따 좀 같은 동기끼리 지는 일항사고, 내는 이항사고, 삼항사 있고, 실항사가 있는데, 내 보고 군대 갔다오니까 삼항사 가자 이라네. 그래 마 안 간다했어.

자존심이 상한 탓에 이삼열은 잠시 수산직 수험을 준비하기도 했다. 그러던 중 (주)동남에서 스페인 라스팔마스로 가는 원양 송출선에 승선할 인원을 모집한다는 공고가 났다. 급여로 350불을 주는 조건이었는데, 당시 한화로는 약 30만 원에 해당했다. 1977년 당시 공무원 월급이 6~7만원 정도였으니, 상당히 좋은 조건이었다. 선박도 1,000톤급 이탈리아선으로 크고 좋은 배였고, 게다가 지원 자격이 군필자였다. 억울하게 다녀왔다고 생각했던 군대가 오히려 기회가 된 셈이었다.

한국선원 38명, 이탈리아 선장, 기관장, 조기장, 요리사로 구성된 총 42명의 승조원은 1,000톤급 트롤선 'NEMBO'호에 타고 1977년 7월부터 2년간 대서양을 누비며 조업활동을 했다. 'NEMBO'호는 1978년에 유럽에서 열린 트롤선 경연대회에서 대상을 받았던 배였다. 배에 탄 한국 선원 38명은 선장, 기관장, 일항사, 이항사, 삼항사, 실항사, 일기사, 이기사, 조기장, 전기사, 냉동사 등으로 구성되어 있었다. 이삼열은 삼항사로 배를 탔는데, 같은 시기 대서양에서 조업했던 국적선에 비하면 승선원의 급여 조건이나 선박의 상태 등이 비교가 되지 않을 정도로 좋았다고 한다. 그래서 처음에 송출선을 탔던 선원들은 다음 번에도 송출선을 타는 경우가 많았다고 한다.

우리가 이거 되면은 계속 송출로 갔어. 국적선 비교가 안 되는 거라. 급여 차이도 많이 나제. 그 국적은 당시 사실은 세금도 안냈잖아, 우리가 못사니까. 거기는 그런 게 좀 적은가 우짜는진 모르겠지만은 급여 차이가 엄청 났더라고. 선장 같은 경우도 그 당시에 우리 선장이 1,600불 받고 또 보험(어획 실적에 따른 보너스)을 또 받고 이랬거든. 1,800불인가, 1,800불 받고, 2,000불 이렇게 받고 그랬거든. 그때 하여튼 배가 좋고 고장도 없고. 우리 한국배는 퍼뜩하면 고장나버리고 그러니까 게임이 안 되는 거라. 국적선은 아예 그걸 안줬어. 허가를. 허가도 한국 국적선은 돈 써갖고 들어간 남양사라든지 대림이라든지 들어갔어.

어획한 어종은 주로 오징어, 문어, 갑오징어 등 이었다. 주로 일본으로 많이 수출되는 어종이었는데, 어획하면 냉동해서 라스팔마스에 있는 기지로 옮긴 후 다시 냉동창고에 보관했다가 일본으로 수출하는 구조였다.

모로코 같은 경우는 어종이 오징어, 문어, 갑오징어. 주로 그게 일본으로 수출되는 거예요. 일본 애들이 선호하는 거예요. 고가 어종이지. 그때는 그 고기 값을 톤당에 얼마하는데 한국에서는 사먹을 수가 없어. 그 다음에 그 아래쪽에 모르타니아 거기에도 그런 어종, 문어라던지 이게 많이 났어요. 많이 나가지고 대림수산 같은 경우도 돈을 많이 벌었어. 잡아서 냉동 시켜가지고, 배에서 냉동해가지고 박스까지 다 넣어가지고 밴딩하고 박스 포장까지 다 해가지고. 그러면 이제 오면은 라스팔마스가 기지거든. 거기 냉동창고가 다 있어요. 거기 냉동창고 열면 냉동운반선이, 일본가는 냉동운반선이 와가지고 바로 싣고 시장에 바로 나가는거야. 그때는 냉동운반선은 칠보선이라고 고려원양에 있었는데 거리가 머니까. 그 한 척이 다니는 걸로 알고 있어. 근데 거리가 머니까. 거기 라스팔마스에는 일본 배 뿐만 아니라 유럽 배들도 많이 들어와요. 그러니까 다른 데를 연결을 한다든지, 유럽 갔다가 다른 데를 간다든지...

송출선은 아프리카 현지의 선원들보다 한국인 선원들을 더 선호했다고 한다. 한국인 선장, 기관장, 항해사 등은 숙련된 기술을 갖춘 사람들이 많고 똑똑하다고 했다. 게다가 한국 선장이 탄 배들은 항상 다른 배보다 어획량이 많았다고 한다. 그런 분위기 때문인지 이삼열도 한국인으로서 좋은 대우를 받으며 원양 송출선에서 2년 동안 3등 항해사로 활동을 한 후 1979년 6월 귀국하였다.

#### 모로코에서 탄 두 번째 송출선, 일등항해사에서 선장이 되다.

1979년 6월 귀국 후 국내에서 1년여의 시간을 보낸 이삼열은 1980년 10월 모로코 송출선에 올랐다. 원래 모로코는 자체적으로 입출항 능력을 갖추기 힘들어 스페인 라스팔마스를 기지로 삼고 있었는데, 80년대에 들어오면서 서서히 자체적인 입출항 기지를 갖춰가기 시작했다. 이런 분위기 속에서 이삼열이 1등 항해사로 송출된 모로코에서는 한국인 선원 24~25명과 모로코 선원 5명이 같은 배를 타게 되었다. 당시 선장을 제외한 선원들은 이삼열이

직접 모집했다고 한다.

우리 선원이 24명? 25명이고 모로코 선원이 5명인가, 총 29명인가 28명인가 그래 됐어요. 우리 선원들이, 그 당시에 선원 구성을 내가 해가지고 데려 갔어요. 그 배 했던 선장이 서울 사람 인데 대기를 하고 있었던 거예요. 이제 근데 그때 내가 할 때 이 선장이, 초사<sup>1)</sup>등 항해사 하던 사람이 배를 바로 맡아가지고, 사고가 있어 가지고 집에 못 오고, 거기서 바로 맡고. 내가 선원을 구성해서, 내가 24명, 우리 선장까지 25명, 29명이었네.

모로코와 합작한 배를 운영하던 선장은 조업 실적이 그리 좋지 않았다. 선장이 이전에 모로코 해역에서 1등 항해사 시절에 썼던 조업일지와 실제 조업 상황이 맞지 않아 원하는 어종을 어획하지 못하고 잡아만 잡기 일쑤였다. 또 갑판장이 너무 무거운 어구를 쓰고 있으니 바꿔야 한다고 말했지만 선장은 무시해 버렸다. 그것 때문인지 조업 실패가 잇따랐다. 이런 상황에서 선장은 갑자기 가정 문제로 일시 귀국해버렸다. 오랫동안 배를 놀릴 수 없었던 모로코 사장은 이삼열에게 한 항차만 선장으로 조업해 줄 것을 요청했다. 이삼열은 처음에 거절했지만 그가 모집해온 선원들과 갑판장이 모두 일항사가 선장을 하면 조업하러 나서겠다고 하는 통에 어려운 결심을 하게 되었다. 결정을 내리는 순간 이삼열은 신중하고, 단호했다. 함께하는 선원들에 대한 책임감 때문에 내리는 조업 결정이었지만, 앞으로 그가 선장이 될 경우 불이익이 생기면 안 되는 상황이기도 했다. 결국 사장에게서 1항 동안의 조업실적이 나쁘더라도 문책하지 않겠다는 확답을 받아냈다. 이렇게 이삼열은 선장이라는 직책을 처음 맡게 되었다.

‘그러면은 내가 딱 한 항만 해보겠다. 내가 고기를 잡든 안 잡든 어찌 하든 나한테 절대 원망하지 말고, 나를 좀 보호해주라. 나는 여기서 영원히 선장도 돼야 되고 밥을 먹어야 된다.’ 내가 말했어요. (그러니까 사장이) ‘그럼 좋다. 전혀 나한테 고기를 잡든 안 잡든 이런 걸 문책 안하겠다. 일단은 분위기만 이래하고 무사히 아무 사고 없이만 딱 온나. 그걸로 만족하겠다.’

1항, 1개월짜리 임시 선장이었지만 욕심이 생긴 이삼열은 이전까지의 인건비, 유류비, 어획고 등을 비망록에 정리하기 시작했다. 하루에 인건비, 유류비 등 배에 들어가는 경비를 계산하니 5천 불, 그러니깐 500만 원 정도 된다는 결론을 얻은 그는 하루 딱 500만 원 이상만 조업하자고 결심했다. 우선 어장을 이리저리 옮겨다니면 안 된다고 생각했다. 그 장소에 언제 어족이 나타날 지도 모르고, 옮겨다니면 기름이 많이 소진되기 때문이었다. 두 번째로 오타보드 otter board를 작은 사이즈로 바꿨다. 오타보드는 전개판 또는 오토트롤이라고도 하며, 날개 그물의 망목 면적을 넓게 하기 위해 끌줄과 날개 그물 사이에 있는 어망 입구를 펼치는 장치를 말한다. 전개판에 의해 그물을 내리면서 동시에 배의 전진력에 의해 생기는 수류 저항을 받아 1쌍의 판자가 좌우로 전개되어 그물 입구를 벌리게 함으로써 해저면의 어족자원까지 끌어 담을 수 있도록 만든 어구이다. 계획한 대로 준비를 마친 이삼열은 바로

오징어 어장으로 출발했다. 하지만 문제가 있었다. 이 해역은 폴리사리오<sup>1)</sup> 원주민이 송출선을 납치하는 사건이 종종 발생했던 해역이었기 때문이다.

그 당시에 ‘포리사리오’라는 거 이야기 들었는데 모르겠네. 사하라에서 사막 위에 원래 주인이 포리사리오라는 원주민이 있었어요. 그니까 포리사리오 본부가 알제리에 있고, 모로코 이쪽에 해 갖고. 자기들은 힘이 없어. 없는데 낮에는 모로코, 모리타니아 인근에, 모로코 연안 쪽에 한국 배들, 스페인 배들 많이 있었어. 저거를 갖다가 납치를 하면은 자기들은 다른 데 알릴 수가 있는 그계 돼. 그래 갖고 앞전에 모로코, 우리 송출선 두 척인가 납치가 됐어요. 적십자를 통해 결국은 나오긴 나왔어. 그계 이제 알제리 그쪽에 본부가 알제리 사막에 있더라는 거야. 밤에는 연안 가까이, 연안은 바로 보인다고. 0점 몇 마일이라. 연안에서 조업하거든. 불이 보이니까 이것들이 보트를 타고 딱 오는 거야. 고무보트 타고 와 갖고 총 들고 납치를 하는 거야. 그런 사안이 있었다고. 밤에는 위험하지. 그리고 혼자서 조업하는 것도 위험하지.

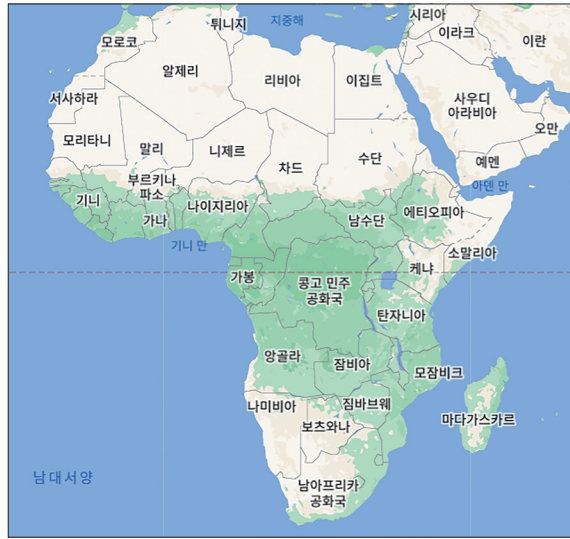
배들은 저 아래 쪽에 있는데 딱 가가지고 내가 됐는데. 가라마리(오징어) 이런 게 하루에 한 100개 정도 잡히는 거야. 100개 같으면 1톤. 그 당시에 톤당에 그계 5천 불, 6천 불 했거든. 숫자는 안 돼도 이거만 1톤만 잡으면은 딱 충분히 적자 안 내고 현상 유지한다. 또 물때 맞으면 좀 더 잡힐 거고. 밖에서 하는 게. 밤에는 아예 포리사리오 때문에 안 하고 다른 데 가서 저 바깥쪽에 내놓고 인자 항해사 보고 여기 왔다갔다하라 하고. 그 주어종이랑 돈 되는 고기를 잡아야 되는데 잡어 이런거는 돈 안되거든. 아침부터 딱 가가지고 한 거예요. 그계 뭐 못 잡을 때는 1톤, 잘 잡을 때는 1점 몇 톤. 이런 식으로 이제 하더라고. 일주일 잡으니까 야단났네. 일주일 동안은 나 혼자서 한 거예요.

이삼열이 그런 대서양 어장 분포도에는 모로코와 모리타니 사이에 ‘서사하라’가 선명하게 적혀있다. 그만큼 당시에는 위험하고도 중요한 지역이라 기억할 필요가 있었기 때문이다. 열흘 정도 오징어 잡이로 성과를 올렸지만 곧 그 해역을 벗어나야 했다. 통신국장이 위험한 지역이니 벗어나라고 연락을 해왔기 때문이다.

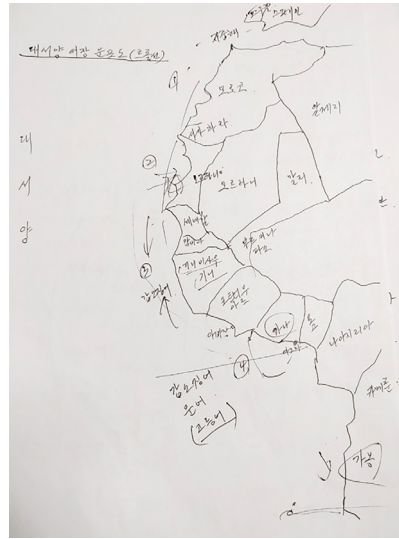
조금 더 아래쪽으로 이동한 이삼열은 서대를 잡기 시작했다. 서대는 스페인 사람들이 좋아하는 생선으로 가격도 꽤 비싸서 톤당 3,600~4,000불 정도였다고 한다. 물론 오징어에 비하면 살짝 저렴한 가격이었지만 서대도 하루에 1.5톤~2톤 정도 어획하면서 하루 어획고를 맞춰갔다.

서대가 우리 참서대 비슷한데, 서대 그계 참 맛있어요. 스페인 애들이 좋아해. 그계 또 돈이 비싼 거라. 그계 톤 당에 우리 손바닥만한 이게 한 4천 불, 3천 6백 불 막 이래 하는 거야. 그계

1) 폴리사리오 : 서사하라 지역 독립을 주장하는 민족주의자 중심으로 구성된 단체이다. 살리위족Banu Salwi의 독립국가 수립이 목표이며, 국가를 구성하기 위한 정부 형태나 통치 형태를 갖추고 있지는 않았다. 설립 초기 정치 이념으로 사회주의를 주장하였으나, 근래에 들어 자본주의, 친-시장경제 입장으로 선회하였다



조업 당시 대서양해역 주변 국가들(구글지도 참조)



이삼열이 그린 대서양 어장 분포도

난다 하더라고. 그 좀 잡고 있다가. 그래 갖고 했는데 그게 좀 잡히는 기라 또. 다른 거 뭐 가라 마리 이런 거 없고, 오징어 이런 거 없고. 거긴 배들이 있으니까, 밤에도 인자 그게 밤에 많이 잡히거든 낮보다. 야행성이라 가지고. 거긴 조금 떨어졌어. 연안하곤 조금 떨어졌어. 같이 배들 하고, 배들 나가면 우리 나가고. 이래하다가 아 이것도 배들이 많으니까 조금 떨어지는 거 같더라고. 처음에는 한 2톤, 1.5톤 이래 잡히다가 살살 떨어지더라고.

서대를 어느 정도 어획하고 다시 어장을 조금 옮긴 이삼열은 잠이 쏟아졌다. 20일 가까이 조업하면서 밤잠을 설친 탓에 잠깐이라도 눈을 붙일 여유가 필요했다. 2등 항해사에게 아침에 투망을 던지라고 지시를 하고는 곧장 잠에 빠진 그의 꿈에 갑자기 아버지가 나타나셨다. 마스터를 잡고있는 이삼열을 부친이 깨우는 꿈이었다. 무슨 문제가 생길려나 하는 찝찝한 마음에 잠에서 깬데, 갑판장이 놀라는 소리가 들렸다. 대박이었다. 엄청나게 많은 양의 오징어가 잡힌 것이다.

꿈인데, 나중에 인자 마스터가 있잖아요. 마스터를 (내가) 딱 잡고 있는 거야. 부친이 그때는 안돌아가셨는데, 부친이 딱 보이더라고. 깨우더라고 부친이. 내가 마스터를 딱 잡고 있는 거야. 큰일 났다 싶더라고. 내가 여태까지 하다가 항해사 맡겨 놓으니까 잘못돼가지고 사고 났는 거. 내가 처음 이제 꿈을 꾸고 잠도 푹 많이 잤어요. 한 10시간? 열 몇 시간 잔거지. 그래서 이제 딱 눈을 뜨니까 윈치 소리 웅 나더라고. 나는데 인자 그물이 올라오는데, 갑판장이 '와' 이러는 거야. 뒤에 보트에 자루에. 오징어 있죠. 오징어, 가라마리 이런 게 한 2톤, 이백 몇십개. 2톤 넘네. 3톤 좀 안되고 2.5톤인가. 이게 딱 들어와 버린 거라. 그게 톤당에 그 당시에 5천 불, 6천 불이

있거든요. 돈이 얼마니까. 그 날에 한방에 2톤, 잡은 게 한 5톤 넘게 잡았으니까. 그러니까 계산 하나니까 한 3만 몇 천불 이래 되더라고. 말하지 마라. 입 딱 닫아라. 절대 누구라도 말하지 마라. 국장한테도 말하지 마라.

하루 500만 원을 목표로 했던 이삼열은 오징어군을 발견한 후 하루에 3만 불 정도의 어획고를 올리면서 마음이 놓였다고 한다. 하지만 오징어잡이 어장에 오래 머물지는 못했다. GPS도 없던 시절에 어디서 소문을 듣고 왔는지 다른 어선들이 들이닥친 것이다. 어획량이 점점 줄어들자 이동을 안 하겠다는 철칙을 깨고 문어어장이거나, 다른 오징어어장으로 어선을 조금씩 이동하기 시작했다. 그래도 행운이 따라왔는지 이삼열이 옮기는 곳마다 오징어군이 발견되고, 한참 어획고를 올리고 있으면, 다른 배들이 몰려드는 상황이 반복되었다. 그러던 중 오타보드 1개가 걸려서 터지는 사고가 났다. 사고 후 어획량이 줄었지만 47~8일 동안 조업한 기간 중에 이삼열은 오징어 60톤을 어획하고 모로코 사무실로 귀선했다.

귀선했던 그날 사무실은 난리가 났다. 금의환향도 그런 금의환향이 없었다. 선장이 임시 귀국한 후로 배를 못 띄워서 선주는 바이어에게 빌린 자금을 제대로 못갚고 있는 상황이었다. 그런데 이삼열이 엄청난 어획고를 올리게 되면서 사무실은 잔치 분위기로 바뀌었다. 얼떨결에 임시로 선장을 하게 되었던 이삼열의 원양어선 선장길이 꽃길로 바뀌는 순간이었다.

그래 오징어 갖다가 그때 50일, 47~8일인가에 하고 딱 입항을 했는데 한 육십 톤을 잡아버린 거야. 최고로 많이 잡아버렸어. 오징어를! 그래 놓으니까, 한 배 반을 잡았다. 한 배 반. 딱 하는 말이. 니가 오리지널 선장이다. 또 그 당시에 (사장이) 그쪽에 바이어한테 돈을 20만 불인가 꾸었데요. 돈이 없어갖고. 모로코 선주하고 합의해서 끈겨야. 고기 잡으면 주고 막 그랬는데. 그를 갖다가 매항차 얼마 주기로 했는데, 그를 갖다가 뭐 두항인가 세항인가 못줬는 모양이야. 우리는 모르지. 딱 바이어가 올라오드만은 내보고 니가 오리지널 캡틴이다. 아 뽀뽀를 하고 막 안고 막 딱 그라는데, 갈때 어디가면 얘기해라고 저거 벤츠를 타고 다닐거다. 그날인가 그래 마 인자 마 진짜 마 살은 기지. 회사가 살은 거지. 이제 절반(반쯤) 죽다가 인자 살은 거지.

### 20여 년 원양어선 선장으로 풍파를 겪다.

모로코에서의 선장 신고식 이후 이삼열이 배를 타기만 하면 조업이 너무 잘 되었다고 한다. 2년 동안 부근에서 조업을 계속했는데, 어획고가 높아 덕분에 선주도 배를 2척이나 더 샀다고 한다. 한번은 일본 중고선을 사려고 이전까지 조업했던 것을 정산 받기위해 마지막 항차를 치를 때였다. 갑자기 모리타니아에 있던 배가 압류되었다는 소식이 들렸다. 선주가 신고를 제대로 안 해서 세금 폭탄을 맞은 것이었다. 당시 송출을 담당했던 (주)미산은 문제가 생기자 기존의 선원들에게 비용을 모두 정산 해주었다. 하지만 이삼열은 제대로 정산을 받지 못했다. 당시 정산받을 돈이 5만 8,000불 정도였다고 하는데, 미산의 손사장은 정산을 제대로



못해주니 회사에서 책임지겠다며 배 한 척을 이삼열이 맡아줄 것을 요청했다. 당시 이삼열은 미혼이라 1년만 더 일해보자 하는 생각으로 덜컥 배를 받았다.

미산에서. 내 그때 다른 선원들 다 귀국하고 내만 남았지. 선원들 다 정산 다 해주고 내만 정산을 못해. 내가 그때는 총각이었어. 미산 손사장이 날라왔더라고. 설명을 하더라. 이래이래 돼갔고 잘하면 니, 선원들은 문제 생기니까 정산 다하고 됐는데 니가 조금 문제가 됐네. 정산금은 내가 그때 5만 8천 불인가 그래 됐어요. 정산받을 끼. 일 년. '야, 앞으로 니 그라지 말고 우리가 다 책임질 테니까 니가 이 배 맡아갖고 더 해주라, 저 세네갈에...'

이삼열은 그 배를 맡고서 세네갈, 캄비아에서 돛, 모리타니아에서 갑오징어 등을 조업하였다. 1년 동안 대서양 바다를 누비다가 그는 1983년 11월 귀국했다. 귀국하니 32살, 혼기가 넘어선 나이가 되어 있었다.

세네갈에 그때가 83년, 82년도 말인가. 세네갈에 뿔뿔가, 문어. 문어새끼를 갖다가 뿔뿔라 그래요. 작은 거, 작은 문어. 이게 뿔뿔가 스페인에서는 그것도 크게 비싸진 않는데, 이 잔잔한 기 톤당에 뭐 천몇백 불에 한대. 뿔뿔 이기 사라다, 스페인에서 사라다 이래 하는데 억수로 맛있어. 술안주식으로 해갖고 사라다 해먹는데 딱 가니까 가자말자 뿔뿔 이게, 하루에 억수로 맛있어. 하루에 몇 톤씩 잡히는 뿔뿔가 어느날 갑자기 싹 사라져버는기라.

캄비아. 그기는 세네갈. 그냥 경비병도 없어요. 캄비아 이게 딱 중앙에 있다고, 중앙에 세네갈. 그래가 그쪽에 돌발이 딱 있는 거야. 돌발이 있으니 돌발에 가가지고 보통 고기들이 돌발에는 배들이 안 들어가니까 좀 있다고. 돛 큰 거, 아이고, 인마는 돛은 그때 천 몇백 불 했어요, 돛이. 그 대신에 어구가 작살나는 거라. 계속 찢어지는 기라. 근데 우리는 인자 내려왔으니까 어구는 마이 실었거든. 인자 마 돌리고 뭐고 경비부터 빼내야 되니까. 내가 그런 식으로 해갖고 선장을 성공을, 한 항차는 성공을 했잖아요.

1983년 11월 귀국한 이삼열은 지금의 아내를 만나 한달 만인 그해 12월 결혼을 했다. 그리고 1984~85년에는 아프리카, 1988년~92년은 모리타니아, 1996년~2006년에는 아프리카 가나로 잠깐씩의 휴식 기간만 가지고 지속적으로 원양어선을 탔다. 30년 정도의 기간 동안 배를 타면서 사건 사고도 있었다. 가장 기억에 남는 사건은 아프리카에서 배를 탈 때 선원 중 1명이 사망한 사건이다.

잠을 이제 1시경에 자는데 전화가 왔어. '큰일났다. 사람이 죽었다.' 누가? 하니까 찰스가 죽었다. 처리장이지. 어디서 죽었는데? 하니까 어창에서 죽었다. 그래. 마, 놀래가지고 일어나서 '그래. 우째됐노' 하니까 지금 이제 데리러 그 밑에 어창에 사다리를 타고 내려가게 되어있는데 계단으로 되어있는게 아니고. 그래서 갔는데 딱 죽었어요. 보니까 한 번 만져보니까 숨도 안 쉬더라고.

내가 그 당시에 수지침 배운다고 수지침을 가지고 다녔다고. 그래서 열 손가락을 내가 피를 다 뺐다니깐. 따니깐 한쪽에는 새까만데 한쪽에는 불그스름하더라고. 그래서 이 놈이 완전 죽은 건 아니구나. 그래서 뛰는 건 없어. 그냥 주물러라 하니까 전부 다 나와서 주물렸어. 빨리 양망해서 제일 가까운데 가니까 한 3~4시간 걸리더라고. 가면서 회사에 연락을 했어. 빨리 엠볼런스 준비하라고. 카톤박스가 보통 어창 안에 실려있거든요? 카톤박스 필요하면 올려서 박스 해가지고 앞에 어창에 고기넣고 그러는데. 어창에 들어가서 점심먹고 그거 파하러 들어가서 쓰러졌는 거야. 항구에 딱 가니까 그때 시간이 딱 7시 해가 질 무렵이라. 꼼짝을 못하니까 축 늘어져 있는데 간이침대를 만들어서 이래 묶었어요. 묶어서 올려가지고 아이러트 넘겨 주려고 아이러트 딱 올라가서 보더만 죽었다고 안 된다. 지는 못하겠다. 캡틴 니가 들어가라고.

처음에 발견했을 때는 죽은 것이나 다름없었던 선원 찰스는 당시 이삼열이 배워두었던 수지침 덕분에 숨이 붙은 상황으로 변하였다. 사실 배 안에서 사람이 죽으면 조사받는 과정이 상당히 복잡하였다. 게다가 선원들의 사기가 꺾이면 조업에도 문제가 생길 수밖에 없었다. 이삼열은 찰스를 병원으로 옮기고 그의 사망까지 지켜봤지만 선원들에게는 잠시 침묵할 수밖에 없었다.

내 생각에 이거는 분명히, 약이 막 나오더라고. 약이 많더라고. 지병이 있었던 거라. 무슨 지병인지 몰랐지. 이거는 내 생각에 분명히 지금은 목숨은 붙어있는 거고 얼마 있다가 죽을 거 같애. 병원에서 죽는 거하고 배에서 죽는 거 하고 차이가 억수로 나는 거야. 배에서 죽으면은 이거는 사건사고 처리를 해야 하고. 맞아서 죽었나 어쨌든 경찰서 조사도 받아야하고. 우리 한국도 마찬가지고 거기도 마찬가지더라고. 그래서 이제 마침 가고 난 뒤에 이틀인가 있다가 병원에서 사망된 거야. 사망했는데 사망이 그게 어디 다른 충격을 받은 게 아니고 자기 지병이 있었던 거야. 병 원인이 나온거야. 그런데 회사에서 하는 말이 되도록이면 선원들한테 (죽은 사실을) 말하지 마라. 죽었다 하면, 그 친구가 그 배를 오래 탔어요. 내 전에. 내가 그 배를 3년을 탔는데 내 타기 전에 벌써 그 배 10년째 타고 있는 거라. 그러니까 처리장도 잘해 애가. 선원들 동료니까 선원들이 동료가 죽어가지고 작업을 거부할 수 있다. 웬만하면 보름 마치고 오는 게 안 낫나? 위에 갈라고 하역하고 이러면 복잡하다 이거지.

3일 짜 되던 날, 배 안에서 찰스를 봤다는, 귀신을 봤다는 소문이 여기저기에서 들려왔다. 찰스의 죽음에 대해서 함구하고 있던 이삼열도 그 당시에는 소름이 돋을 정도로 깜짝 놀랐다고 한다. 두려움도 있었지만 선장인 자신이 이 일을 해결하지 못하면 남은 조업이 힘들 것이라 직감하였다. 결국 이삼열은 선원들에게 찰스의 죽음을 알렸다.

근데 3일째 되던 날 몇 놈인지 올라간 거예요. 브릿지에. 내 면담도 빠지고. 보니까 찰스가 자꾸 나타나서 빵먹으러 나오라하고... 그러니까 이제 우리 영혼이, 내 침 느꼈는데, 와! 지금도 소름이 끼치는데. 도저히 근무를 못하겠다 이거라. 그러면 우째노 들어가야지. 그게 나중에

14명인가 간 거라. 그러면은 전부다, 14명 간다하면 조업에 지장이 좀 있는 거야. 그래 내가 이제 결정해야하는데, 말은 아직 안했지 내가 또 죽었다고 말을 안 한 내가 불찰은 불찰이라.

카누를 하나 내가 수배를 했어요. 한번 온나, 몇시에 온나 딱 해놓고 14명이 자꾸 꿈에 나오고 작업하러 나오라하고 한다니까 귀신이 안 떠나고 배에 있는 거야. 이틀 만에 죽었는데 3일 되는 날이 그러는 거야. 떠나기 싫은 거야. 착실했거든요. 그래서 나오니까 돌이는 안 갈라 하더라고. 열두리가 가겠다는 거야. 그래서 일단 가라 우리가 앞으로 조업이 열흘 정도 남았으니까 하고 들어간다 기다려라 해놓고 보냈어요. 가고 난 뒤에 다 불렀어. 사실은 며칠 전에 죽었는데, 뭐 죽은 사람은 어쩔 수 없다. 우리가 어디 배에서 잘못해서 작업하다가 사고가 나서 죽은 것도 아니고, 니네가 알다시피 니네가 들어가면은 보합이라던지 모든 게 다 깎인다. 그러면 우리 이미지도 안 좋고 우리가 여태까지 잘하고 우리 선원들 열심히 하고 잘하고 있는데 안 좋다가. 간 사람은 어쩔 수 없고 귀신이 보인다는데 내도 귀신보이고 이러면 못할 켜데, 내는 안보이니까 하는데 너네도 만일 하다가 귀신 보이면 내가 보내줄테니까 하자. 11일인가 12일 남았더라고. 이거 하고 어떻게? 더 못하겠다면 어쩔 수 없는데 하겠다 하면은 나중에 한 시간 있다가 갑판장한테 이야기해라. 안 그러면 스톱하고 들어갈게. 갑판장이 1시간 뒤에 왔더라고. 마치고 들어가겠다고 다 그런다. 그럼 좋다. 그래가지고 작업을 했어요.

아프리카 선원 찰스의 죽음은 안타까웠지만, 배 바깥에서 그의 죽음을 마무리하였던 이삼열은 재평가를 받게된다. 병원에서 밝힌 찰스의 사망 원인은 지병이었지만, 혹시 배 안에서 사망했더라면 사고사 등을 우려해 선원들과 회사가 조사 과정에서 엄청난 스트레스에 시달렸을 지도 모를 일이었다. 하지만 이삼열 덕분에 남은 조업도 무사히 마쳤고, 찰스의 장례도 잘 치를 수 있게 되었다.

장례한다고 이틀인가. 고기도 많이 줬어요. 20박슨가 30박슨가 줬어. 고기 좋아하거든. 그거 주면 딱 가니까. 이제 거기 변두리인데 거기 교회당 마당이 있더라고. 거기 기독교가 있고 알라카 있고 두 개야. 하는 거는 그것도 장례식 하는 것도 2개를 다 하는 거라. 그때 선장인 내가 300불인가 부조금 내고, 우리 선원들이 한 500불 내고, 돈을 갖다가 1,000불 줬어. 그러니까 그걸 또 일일이 막 다 부르는 거야. 최고로 또 내가 제일 많이 냈네. 캡틴이야. 거기에는 상반신이, 얼굴이 보이게끔 유리를, 암만 못살아도 그렇게 관을 했대요. 꽃을 딱 위에 하고. 내보고 거기에 타래요. 이제 문는데, 거기까지 자기가 목마를 태워갖고 간다 이거지. 일 잘했으니까. 전부 다 거기에 몇 백 명이 왔는데 부두에 있는 깡패들 도둑놈들은 다 왔어.

아프리카 선원의 죽음과 영혼의 존재에 대한 믿음 같은 토속신앙은 배를 탈 때 선원들이 지내는 제사에서도 잘 드러난다. 이삼열의 말에 의하면, 우리나라는 배를 띄울 때 음식을 차리고, 막걸리나 소주를 붓고 제사를 지낸 뒤, 소금과 소주를 배에 뿌리는 것으로 나쁜 기운을 씻어낸다고 한다. 모리타니아에서는 염소 울대를 따서 피를 배에 뿌린다고 한다. 아프리카에서는 풍어제를 지내고, 찰스의 죽음처럼 배에서 사람이 죽으면 닭피를 뿌려서 나쁜

기운을 씻어낸다고 한다. 나라마다 방법은 다르지만 이런 제사나 의식을 한다는 것은 우리나라와 공감대가 비슷하였다.

한 번은 가나에서 장티푸스에 걸리기도 했다. 당시 생사를 넘나드는 힘겨운 시간이었다고 그는 토로하였다.

가나서 어떤 일이 있었냐면은 타이푸스라는 기, 장티푸스라. 우리는 장티푸스라 영어로 타이푸스가 그래 장티푸스인데, 장티푸스 이게 걸린 거예요. 근데 말라리아 딱 걸리면은 감기 걸린 거, 몸이 한기가 걸려. 설사나고 한기나고 몇 번 걸리갖고, 주사도 맞고 했는데.

그래 다시 호텔로 왔지. 와가지고 보니까 그래도 마찬가지로. 설사가 계속 나오고 밥맛도 없고. 이야기를 하나까 이거 말라리아 아닌 거 같은데 다른 병원에 가자. 그래 병원에 간기 어디를 갔냐면은 조금 변두리 병원인데 그기에 마침 중국 의사봉사단 차원에서 자기 부인은 한의사, 침 주는 한의사 부부가 며칠 전에 와갖고 그기에 봉사활동 비슷하게 와있다 이거야. 그래가 검사를 한 거야. 그 다음날 (결과가) 나왔는데 장티푸스라 이거야. 그러는 우째 해야 되노. 입원을 해야되는데요. 입원을 할 그게 없어요, 병실이 없어요. 하루에 계속 일단 주사 맞고 절대 그거 하지 말고, 다니지 말고 꼼짝 하지 말라. 배 와갖고 현지인 애들 감동이를 하나 붙였잖아. 무조건 낮에 서고 돌이 딱 교대 교대 해갖고 내가 지금 타이푸스, 자기들도 겁내는 기라. 죽는다 이기라. 입맛도 딱 떨어져버리고, 그거를 갖다가 근 한달 이상을 했거든. 보름 만에 괜찮아졌긴한데, 약이 즈그가 약이 없더라고. 그게 약이 없고 주사만 한 방 주고 한 번씩 링겔 주고 그러더라고.

장티푸스에 걸린 이삼열은 특별한 치료제가 없었던 탓에 치료도 제대로 못 받고 배를 못 타는 시간도 점점 길어졌다. 이렇게 배를 놀릴 수 없다고 생각한 이삼열은 조금 괜찮아졌다고 생각되자 바로 배에 올랐다.

근데 정확하게 한 40일 만에 입맛이 약간 돌아오더라고. 그때부터 40일동안 12kg, 13kg 딱 줄어뻘는기라. 한국에선 약만 먹으면 낫는데 죽는 병이 아니라고. 아이다이기라. 약이 없는데 뭐 어떡해. 그래가지고 완전 내가 그때 보통 80kg 나가는데 지금은 좀 아위었어요. 빠지니까 내가 봐도 영 뭐 걸음도 좀 그렇고.

도크 다 해놓고 45일 만인가 출항을 하게 된 거야. 회사서 출항되겠다 이라는기라. 가겠나? 안그러면 집에가서 좀 쉬었다가 한 항차 다른 선장 대리로 해가지고 하고 해야되는데 ‘일단은 밥은 먹으니까 괜찮다. 바다가서 사시미 먹고 하면 괜찮을기다.’ 해가지고 출항을 했어요.

출항을 했는데 배가 딱 출항하면서 내 후배 항해사가 제 수대후배고, 딱 가갖고 어디 가갖고 그때 갑오징어철이라. 연안 어디 몇 마일가갖고 투망해라하고 내는 잔거라. 샐는데 그기도 한 번에 삼번인가 올라온 거야. 갑오징어 이만한거. 이게 제일 비싸거든 이번 삼번. 삼번이. 전화를 한거야. 갑오징어 한 방 떴다고. 딱 내 가니까 전신에 하얗는 거야. 그게 하얗거든. 물 픽픽

픽 싸거든, 오줌맹키로. 이거 가나 애들이 주자가 둘이라 에이급, 에이 주자한테 ‘니 사시미 사라에, 한 사라에 해갖고 가져와바라. 침실에 가져와라.’ 딱 해왔더라고. 이기, 와… 들끔해 갖고 마 딱 그 한 사발을 다 먹었어요. 그게 딱 멍기더라고, 밥보다. 거기 알고 보니까 단백질이 옥수로 많은거야. 그거를 딱 먹고 한달 딱 먹고 계속 갑오징어 철이니까 갑오징어만 잡는 거지. 진짜 갔다오니까 한 10kg? 10kg 몸이 원상태로 딱 돌아왔어. 그래서 내가 진짜 갑오징어는 좋은기다. 갑오징어.

결국 갑오징어가 기력 회복에 좋다는 호쾌한 웃음으로 그는 그날을 상기했지만, 먼 타국에서 죽을지도 모른다는 두려움은 원양어선을 타는 이들에게는 늘 존재하기 마련이다. 30여 년 타국에서 배를 탔던 이삼열에게도 마찬가지였다.

### 03 원양어선 선장에서 예인선, 인양선 선장으로

#### 늦은 결혼, 그리고 2006년 원양어업을 접다.

이삼열은 다른 원양어업에 종사하는 일반 사람들 보다 조금 늦은 나이인 31살에 결혼을 했다. 늦은 나이라 생각해서 그랬는지는 모르겠지만 그는 한달만에 결혼식을 올렸다.

결혼은 1983년 12월에 결혼했고, 근데 이제 내가 1983년 11월 달에 귀국을 했어요. 11월 한 20일인가? 그때 지금 현재 부인은 같은 아파트에 외사촌 형이 거기 살고 있었는데, 그 조그마한 5층짜리 3층에서 살고 부인은 2층에 살았는데, 그 외사촌 형수와 저와 동갑이었어요. 외사촌 형이 그때 중동인가? 거기 기술자로 파견가 있었고, 애 둘이 살았는데, 그러다보니… 우리 처가 현대 칼라인가 부산에 거기 근무했어요. 그러다보니 저랑 처와 나이가 4살 차이인데 별로 차이도 없고 그러다보니 자연스럽게 친해진 거 같아요. 그래가지고 일단 12월 달에 한 달 만에 결혼했어. 12월 24일인가 그때 결혼했어.

결혼 후 다시 배를 타러 가게 되었을 때에도 이삼열은 부인과 가족에 대해 큰 걱정은 없었다고 한다. 아내가 무척 활동적인 성격인데다가 장인,장모와 함께 생활했기 때문이다. 아프리카 가나에 있을 때에는 부인과 큰 아들이 들어오기도 하고, 큰 아들은 아예 1년 간 어학연수를 하기도 했다. 우여곡절도 있었지만 두 아들도 모두 행복한 가정을 꾸렸다면 소박하게 웃을 지었다.

한편 이삼열은 2006년 원양어업 활동을 접고 완전히 국내로 귀국했다. 당시 대서양에서의 원양어업은 정부의 지원이 거의 없어진데다가 중국 어선들이 갑자기 증가하면서 어획할 수산자원이 점점 고갈된 상황이 가장 큰 원인이었다.

90년 중반부터 해가지고 중국 애들이 들어오기 시작하더라고, 그때 그 모리타니아, 90 몇 년대 나오면서 이렇게 중국정부하고 어떻게 했냐면 사하라 사막이 전부 모래거든. 사하라 사막이 아스팔트가 없어. 바람이 불면 길이 나고. 광도 마찬가지로. 그런 속에서 병원을 지어 주겠다. 방파제를 만들어주겠다. 항구를 해주겠다. 수상센터를 만들어 주겠다. 딱 그거를 한 거야.

처음에 (중국배가) 20척 들어오드만 50척, 100척, 딱 들어오니까 바다가 뻑뻑하죠. 그러니까 배가 걸려가지고 안 되제. 한국 배는 자연적으로 나갈 수밖에 없는 거야. 한국 배는 빠졌어. 다른 데로 한 2년인가, 3년인가, 나는 그때 가나에 있었지. 어느 순간 되니까 가나에 몇 척이 보이더라고, 그런 배들이. 500척이 바로 들어와 가지고 바닥에 딱 하나까... 1년 이내에 아예 씨를 말리는 거야. 고기는 산란할 때는, 산란하게끔 놔줘야 돼. 비워줘야 돼. 그리 안하면, 계속 하면 안돼요. 산란을 그 장소를 옮겨버린다고. 우리는 고기를 잡더라도 그런 걸 염두에 두고, 여기 잡으면 옮겨. 옮겨서 한 물 때 돌려가지고 어느 물때에 옮겨서 또 잡고 했거든. 중국 애들은 그게 아니야. 무조건 고기 한 마리 없을 때까지 한 거야. 그러니까 바다를 완전 초토화 시켜 버린 거야, 해저를. 그래가지고 한 2년 하나까 고기가 없는 거야.

결국 대서양을 누비던 이삼열의 선장 생활은 막을 내렸다. 하지만 국내에 들어왔다고 해서 여유로운 생활을 하기는 힘들었다. 아들들의 교육과 가족들의 생계유지를 위해 모은 돈들은 대부분 소비되었고, 앞으로의 노후도 걱정스런 부분이였다. 결국 이삼열이 할 수 있는 일, 배타는 일을 다시 찾기 시작했다. 하지만 예전처럼 어선면허만 가지고 어선을 타기 위해 기다릴 수는 없었다. 다른 종류의 선박도 탈 수 있도록 상선면허, 통선면허도 따면서 다른 종류의 선박을 탈 수 있는 준비를 차근차근해 나갔다.

2006년도, 6년도에 들어왔지요. 6년도에 들어와 가지고, 그때 내가 어선면허밖에 없었잖아요. 내가 다른 류의 한국배 탈라하면은 상선면허로 바뀌어야 되고, 다른 통선면허도 넣어야 되고, 이렇게 해야 된다. 그 기간이 몇 개월 걸렸지. 한 6개월, 5~6개월 걸렸지. 걸려가지고 바꾸고 난 뒤에 내가 다시 그런 배는 선장하면 안 되잖아. 내가 한 어선은 내가 암만 고기 많이 잡고 해도 하면 안 되고 국내에선 어선, 그런 건 없고. 다른 일본배에 뛰다가, 이런데도 가보고 저런데도 가보고 알바식으로 했지.

#### 예인선 선장에서 폐기물인양선 선장으로 현업에 종사하다.

국내에서 각종 선박 면허를 따고, 여러 종류의 배를 타다 보니 그에게 맞는 배가 또 찾아왔다. 그나마 꽤 오랫동안 탔던 배는 예인선이였다.

내가 하다가 나중에 예인선, 중국에서 상해서, 저 그쪽에 동남아시아 다니는데, 예인선을 일할 사로 갔지. 상선을 이제 탄 거지. 알바식으로. 가면은 항해사로 하다가, 예인선 중국에 이리하다가 거기서 7개월 만에 선장해갖고 하다가 한국 와갖고 다른 회사 예인선 맡아갖고 일본다니고….





각종 해양폐기물

지금 이삼열은 국내에서 해양폐기물 인양선 선장으로 여전히 배를 타고 있다. 예인선은 선장의 책임여부가 너무 컸다. 몇 번의 피해 배상에 시달리다 결국 예인선을 팔고, 이삼열은 사고 위험이 적은 해양폐기물 인양선을 타게 되었다고 한다.

지금은 폐기물 인양선 해양폐기물 인양 그러니까 해저에 있는 폐기물을 갖다가 인양하는 그거를 하고 있죠. 나이들고 그 한 사람은 웬만하면 많이 안갈라해. 그런데 가면은 사실 (예인선)돈은 좀 많이 받아요. 500이상 받고, 많이 받는다. 600도 받고, 550 이래 받는데. 지금 자리 있어도 안 가예. 안가. 한 번은 딱 실수하거든. 갑자기 가다가 기상이 돌풍이 분다든지 안 좋으면은 피항을 해야 되잖아. 다른 데 피항을 하다 보면은, 피항을 했는데 전부 다 어장 안쪽에.

피항할 데는 전부 다 어장이거든. 그 옆에 했는데 이게 밀리갓고 안쪽에 딱 들어가뵈다가. 그러믄 또 이거 다 선장책임이야. 물어줘야 돼. 어떤 데는 그래가지고 태풍에 피항했는데, 그 예인선을, 큰 배, 아이고, 예인선을 다 팔았다. 다 팔아도 안 돼. 그런 것 때문에 이제는, 이야기를 많이 들었어요. 사고도 많이 나고. 그래 안하고. 이제 폐기물인양선은 밤에는 안 해요. 대체로 낮에만 하거든. 낮에 뭐 보통 7시 해가지고 오후 5시, 오후 4시 반까지 하고.

현업에 종사하다보니 이삼열은 이제 해양폐기물에 관한 지식이 제법 축적되어 준전문가가 되었다. 해양폐기물은 오랫동안 운영한 양식장 폐기물과 불법 어구 폐기물 두가지 종류로 구분된다. 우리나라 서해안과 남해안에는 양식장이 많고, 해저 바닥이 진흙 빨이라 해양



폐기물이 많이 쌓인다고 한다. 그 폐기물은 몇 년에 한 번씩 주기적으로 청소해 줘야 하는데 그 작업을 이삼열이 하는 것이다.

폐기물이 두 가지가 있어요. 보통양식장을 해가지고 양식장을 지정을 하면은 설계가 나옵니다. 어디에서 어디까지. 그니까 양식장이 많잖아요? 전부 다 하는 게 아니고, 보통 양식장이 3년 정도하면은 다 없어가지고 가라앉혀 버리는 기야. 양식장이 주로 전부 다 밑에는 16mm 로프 가지고 전부 얽어났고, 4기를 해가지고 양카를 박아가지고 얽어놓은 기지. 얽어났는데 양카를 다 박고 이렇게 해봤는데 나중에 3년 정도? 확실히 기간은 잘 모르겠어요. 한 5년도 쓸 수 있겠지. 동해 이쪽은 미역이거든. 서해 같은 경우는 김, 다시마, 그런 기고. 전복. 전복은 줄이 아니고 따로 칼을 해가지고... 전복 그게 있드만은, 집이 있더라고 플라스틱 해가지고. 전복집을 뒀라 그라노. 전복아파트식으로 해갖고 이 먹이가 다시마라. 다시마 이것도 전복이 다시 먹고 자라요. 며칠에 한 번씩 주든가 하면 모르겠는데 이걸 3년이고 5년이고 주게 되면은 너무 침전물이 많으면은 밑에 그게 또 안좋잖아요. 영양이 좀 많은 모양이야.

전문적인 그거는 모르니까. 물속에 가라앉혀 버리는 거예요. 물속에 앉히면은, 이걸 올리 줘야만이 또다시 양식장을 할 거 아닙니까. 그러니까 이거 끌어 올리는 작업을 폐기물인양선이 하는 거예요.

양식장폐기물 외에 또 많은 것은 불법어구들이다. 특히 중국과 접하고 있는 서해안 일대에는 우리나라 불법어구보다 중국의 불법어구가 많다. 스티로폼 부표나 양장망 어구 같은 것을 사용하고 수거하지 않아 방치된 어구에 다른 해양생물들이 얽히는 사고가 발생하기 때문에 이것 또한 빨리 수거해야 한다.

또 그 다음에 불법어구, 양장망인가, 중국 그런 거 불법어구 철거작업. 이것도 마찬가지로 보면은, 저쪽에 다시마 그것도 부표 같은 거, 부표 주로 그게 많더라고. 스티로폼 가지고 만든 부표. 플라스틱 부표는 좀 비싸니까, 가격이. 스티로폼 가지고 쪽 달았다. 그거 철거하고. 그것도 마찬가지로 전부 다. 16mm 로프가지고 얽어났어. 그래야 거기서 자라는 기야. 그 다음에 또 이거 외에도 동해 쪽에 보면은 어구들이 많이, 자망이라든지 대구리배 끊는 거. 어구가 많이 침전 돼갖고 떨어져가지고 뭉쳐있는 데가 있어요. 그거를 올리야 돼. 수거해 줘야 돼. 수거 작업, 어구 같은 거 수거작업.

30년이나 원양어선을 타고 선장을 했던 이삼열은 한동안 해외 빙장사업이나 국내 수산 사업도 손을 대어봤지만 번번이 실패했다. '내가 사회생활을 못해봐서...'라고 말하며 웃어 넘기지만, 한편으로는 배를 계속 타야하는 운명 같은 것을 느꼈는지도 모르겠다. 현재까지도 배를 타고 있는 그의 모습이 이를 증명해주는 것은 아닐까?

원양에 있을 때는 그 당시만해도 육상보다 임금이, 월급만 해도 많고, 임금이 첫째는 높고 하니까 세 배 차이도 나고 이랬잖아요. 그랬고. 전에는 자부심은 진짜 대단히 느꼈지요. 물론 육상에 오면은 참 모든 게 작아지지만은, 나가면은 내가 최고가 되고, 벌써 IMF 오기 전에 1990 년도에서 2000년, 2010년까지 내가 쪽 한국사회 보면 풍요 속에 빈곤. 내가 그런 걸 많이 느껴.

지난 날 원양어선을 탔을 때의 소회를 이야기하는 그의 목소리에는 자부심과 자긍심이 느껴진다. 지금은 예전만큼 수산물이 한국 수출선이 활발하게 조업하는 대서양은 아니지만, 마스터 키를 잡는 꿈을 꾸고 선장으로 이름을 날렸던 그날의 기억은 여전히 이삼열을 배에 오르게 만든다.



각종 해양폐기물





---

### 약력

- 1953년           경남 고성읍 출생
- 1974년           통영수산고등전문학교 어업과 졸업
- 1977년           (주)동남 스페인 라스팔마스 트롤선 NEMBO 승선
- 1980년           (주) 미산 모로코 송출선 승선
- 1984년 ~ 2006년   아프리카, 모르타니아, 가나 등지 트롤선 선장
- 2007년 ~ 2009년   중국 상해 예인선 선장
- 2010년 ~ 2012년   일본 예인선 선장
- 2014년 ~ 현재     해양폐기물 인양선 및 수거선 선장

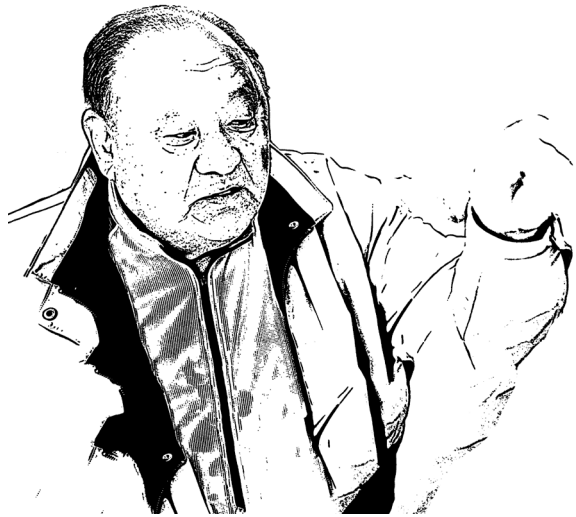
---

### 참고자료

두산백과



## 한국 원양어업의 격동기를 함께한 이종순



### 01 고성에서 나고 자라 통영수산고등전문학교로

#### ‘벼락 부잣집’ 아들로 통했던 어린 시절

이종순은 1947년 고성군 하일면 송천리에서 3남 2녀 중 장남으로 태어났다. 이종순의 부친은 결혼 후 일본으로 가 기관장으로 배를 타다 광복 후 고향으로 돌아온 뒤 고성에서 어장을 운영했다. 고향으로 돌아와 어장을 운영할 때만 해도 그다지 경제적으로 여유가 없었다. 그러나 이종순이 태어난 해에 여느 해 보다 대구어장에 대구가 많이 들어 큰 돈을 벌기 시작하였고, 이후로도 이종순의 생일만 다가오면 대구어장이 대구로 넘쳐나 큰 부자가 되었다. 그로 인해 마을 사람들은 이종순을 보면 ‘벼락 부잣집 아들’이라 불렀다고 한다.

어릴 때 내가 지나다니면 동네사람들 ‘벼락 부잣집 아들 간다.’고 그랬어요. 그 당시에 아버지가 멸치 어장을 크게 하셔가지고 돈을 많이 벌었습니다. 내가 태어나던 해부터 돈을 벌기 시작하셨는데, 내 생일날이 되면 대구어장에서 대구가 많이 잡혀서 재산을 많이 모으셨어요. 부친 소유의 산도 많았고 무인도 섬도 있었어요. 그러니까 경제적으로 어려움이 없었어요.

부유한 가정에서 자랐던 이종순은 어린 시절 남부러울 것 없이 생활했다. 장남으로서, 장손으로서 가정에서 각별한 대접을 받으며 자랐다. 장손으로 집안어른들도 이종순을 귀하게

여겼다. 부친은 당시로서는 다소 늦은 나이인 36세에 결혼해 이종순을 낳았는데, 이종순을 낳기 위해 절에 가 지극정성으로 치성을 드렸고, 이종순이 태어난 다음에는 무탈하게 잘 자라기를 바라며 부처님의 아들로 이름을 올리기도 했다. 그래서 얻었던 이름이 이판조였는데 이후 이종순으로 개명했다.

본래 제 이름이 이판조입니다. 절에 팔았다 해서. 우리 아버지도 36세에 결혼했거든요. 그래서 절에 가서 빌어가지고 제가 태어났어요. 우리 집안에 장자, 장손이다 보니까 정성을 많이 드리셨어요. 어릴 때 무병장수하라고 저를 절에 팔았어요. 그래가지고 절에 팔았다 해서 이판조라고 불렀어요.

#### 초등학교 졸업 후 통영으로 가 공부하다.

이종순은 고성 고향마을에서 하일국민학교에 다닌 뒤 통영중학교에 진학했다. 이종순이 중학교 때 통영으로 가게된 이유는 보다 좋은 환경에서 교육시키고 싶었던 부친의 남다른 교육열 때문이었다. 이종순의 부친은 장남이었던 이종순 만큼은 ‘벧놈으로 키우지 않겠다.’는 의지가 강했다. 공부를 열심히 해 사회에서 인정받는 이로 성장하기 바랬던 이종순의 부친은 이종순이 국민학교를 졸업하자마자 이종순을 통영으로 보내 공부에 매진하도록 했다. 홀로 통영으로 간 이종순은 통영경찰서에 근무하고 있던 삼촌 집에 머물며 학교에 다녔다.

그 당시 우리 넷째 삼촌이 통영 경찰서에 근무를 했어요, 제가 우리 집안의 장자, 장손이다 보니까 공부 시키고 사람 만들 거라고 삼촌한테 맡겨서 중학교에 다니게 했습니다.

중학교 졸업 후 이종순은 통영수산고등학교 어업과에 진학했다. 이종순의 부친은 좀 더 나은 삶을 살아가길 바랐던 아들이 통영수산고등학교에 진학하는 것을 달가워하지 않았지만 이종순의 생각은 달랐다. 당시 이종순은 부친의 뒤를 이어 수산업에 종사하고 싶다는 남다른 꿈이 있었다.

그 당시 내 생각으로는 ‘집에서 어장을 하고 있고 하니까 나도 수산고등학교를 나와서 수산업계에서 일해야 되겠다.’ 생각했습니다. 특별히 공부를 잘 했던 것도 아니고 하고 싶었던 일이 달리 있었던 것도 아니고 하니까, 바다를 끼고 살고 싶다는 생각을 했습니다.

이종순은 통영수산고등학교에 진학 후 1,2학년 때까지는 그다지 공부를 열심히 하지 않았다고 한다. 그러다 3학년 때 성실하고 공부를 잘했던 친구를 만나 그 집에 하숙하면서부터 친구의 도움으로 열심히 공부해 성적을 올려 해기사 자격증도 땀다고 한다. 이종순은 중요한 시기에 스스로 공부할 수 있도록 이끌어 준 친구에 대한 고마움을 늘 마음에 담고 있었다.

고3 때 내가 친구 집에서 하숙을 했어요. 친구 집이 가난했는데 그래도 하숙하겠다고 그랬어요. 친구와 한 방을 쓰고 같이 지냈는데 밤에 12시 전까지는 내가 자도 그 친구가 아무 말 안 해요. 그러다가 딱 12시만 되면 일어나라고 비늘로 찢러요. 공부하자고 그래요. 졸업반 이니까 해기사 면허를 따야 된다고 공부하자고 깨워요. 친구가 그렇게 하니까 공부를 하게 되고 성적도 올라갔고 해기사 면허도 따고 그랬어요. 그 친구 도움을 많이 받았습니다.

통영수산고등학교는 이종순이 졸업한해 1966년 5년제 통영수산고등전문학교로 개편되었고 졸업 후 이종순은 통영수산고등전문학교 4학년으로 편입했다. 통영수산전문학교 졸업 후 이종순은 전공을 살려 배를 타고 싶었지만, 부모님은 물론 집안 어른들까지 장손인 이종순이 고향을 떠나 생활하는 것을 반대해 결국 뜻을 펴지 못하고 고향으로 돌아와 체육교사가 되었다. 그러나 교직이 적성에 맞지 않았던 이종순은 얼마 지나지 않아 사표를 내고 배를 타기 위해 무작정 부산으로 떠났다.

배를 타겠다고 하니까 부친도 반대하고 집안 어른들이 장자, 장손이 조상 제사를 지내야 하는데 어딜 가냐고 그러셨어요. 그래가지고 할 수 없이 고성으로 와서 체육교사로 있었어요. 교편생활을 하다보니 내 성격하고 너무 안 맞더라고요. 학생들 가르치는 것은 가르치겠는데, 교사들과의 생활이 안 맞았어요. 학교 끝나면 내가 술도 사고 그랬는데 열 번을 가면 열 번을 다 내가 내야 돼요. 가만히 생각해 보니까 도저히 내 성격하고는 안 맞아요. 그 길로 내가 보따리를 싸서 부산으로 올라갔어요.

이종순의 부친은 이종순이 선원이 되는 것에 반대했다. 어장을 하는 부친 소유의 배가 많았음에도 불구하고 평소에도 이종순에게 배를 타지 못하게 했다. 그러나 이종순은 배를 타는 것이 좋아 부친 몰래 배를 타면서 장차 선원이 되어 마음껏 대양을 누비고 싶다는 꿈을 남몰래 키워갔다고 한다.

부친이 어장을 하시다 보니까 아들만큼은 뱃놈 안 시키겠다고 생각하셨어요. 어릴 때부터 부친이 배를 못 타게 했는데, 나는 배 타는 게 재미도 있고 하니까 어릴 때부터 부친 몰래 배를 탔어요. 우리 집에 배가 고장 나서 통영으로 수리하러 가면 부친 몰래 내가 타고 갔어요. 기관장만 같이 타서 내가 운전해서 다녀오고 했습니다. 부친은 몰랐는데 한 번 들통이 나가지고 부친이 역정을 많이 내셨어요.

이종순은 부모님의 반대에도 불구하고 원양어선을 타기 위해 교직을 접고 부산으로 갔지만 일자리를 찾지 못하고 고성으로 돌아갔다. 그는 부산에서 오래 머물 수 없어 잠시 고향으로 돌아갔다 다시 부산으로 갈 작정이었다. 하지만 고향으로 돌아가자마자 영장이 나와 1968년 6월 입대하게 되었다.



학창시절 이야기를 들려주는 이종순

## 02 한국원양어업의 격동기, 그 세월을 함께 하다.

**‘백삼 우양호’ 2항사로 북태평양으로 가다.**

이종순은 1972년 4월 제대 후 원양어선을 타기 위해 부산으로 가 자리를 알아보던 중 우연히 만나게 된 고등학교 동기의 알선으로 ‘삼원어업’ 북태평양 명태잡이 원양어선 ‘백삼 우양호’ 2항사가 되었다.

부산에서 수고 동기를 만났어요. 내가 원양어선을 타고 싶다고 하니까. 동기가 자기 형이 북태평양 명태 원양어선 선장으로 있다면서 보름만 있으면 귀국하니까 그때 자리를 알아봐주겠다고 하더라고요. 그래서 보름동안 부산에서 기다렸다가 내가 그 형을 만났어요. 배를 타고 싶다고 하니까 형이 타는 배는 자리가 없고 다른 배에서 2등 항해사 하고 3등 항해사를 구하는데 찾아가 보라고 소개해 주더라고요. 그래서 찾아갔어요.



이종순이 원양어선에 처음 승선했던 1972년도는 우리나라 원양어업의 전성기<sup>1)</sup>로 원양어선 선원의 수익이 상당히 '집안에 원양어선 선원 한 명이 있으면 먹고살 걱정이 없다.' '원양어선 선원이라면 보지도 않고 딸을 준다.'는 말이 있을 정도로 인기가 높았고 그만큼 경쟁도 치열했다. 이종순은 당시 치열했던 경쟁 속에서도 별 어려움 없이 고등학교 동기 형의 소개로 원양어선에 승선했을 수 있었던 것은 운이 좋았기 때문이라고 한다.

내가 처음 원양어선을 탈 때는 원양어선 타려는 사람들이 많았어요. 부산에서 선원들이 서로 타려고 했어요. 그때는 모집공고도 하지만 알음알음으로 타기도 하고 선원들 알선하는 브로커들도 있었어요. 그때만 해도 원양어선 타기 위해서 촌에서 논 팔아오고 그랬어요. 나는 그런 거 없이 원양어선 2항해사가 된 거는 진짜 운이 좋았던 겁니다.

당시에는 원양어선 탄다고 하면 사람들이 부러워했어요. 선도 안 보고 자기 딸 준다는 사람이 많았어요. 진짜 그때는 인기가 대단했어요. 우선은 돈을 잘 버니까. 72년도에 첫 원양어선 탔는데 25일 만에 부산에 왔거든요. 만선을 해서 딱 들어왔어요. 들어오니까 한 달 월급하고 보너스라고 주는 게 당시 86만 원 받았어요. 그 당시 공무원들의 월급이 만 5천 원, 만 7천 원 정도 이랬거든요. 최고 많이 받는 월급이 3만 원 이랬거든요. 그런데 우리는 월급으로 67만 원, 68만 원 받았으니까. 지금 돈으로 환산해보면 엄청난 돈이죠.

이종순이 원양어선을 타본 이력이 없음에도 불구하고 2항해사로 첫 승선했을 수 있었던 것은 그물 재단과 항해기술에 뛰어났기 때문이다. 다음은 당시 이종순이 함께 지원했던 이와 2항해사 자리를 두고 경쟁했던 이야기다.

그때 그 배에 2항사, 3항사 자리가 비었는데 저하고 저보다 한 살 많은 남해 수고 출신하고 두 사람이 지원했어요. 두 사람이 지원하니까 2항사, 3항사를 누구를 시킬지 선장이 고민했어요. 남해 출신 그 사람은 내보다 나이가 한 살 많기는 해도 나이 차이가 많이 안 나니까 선장이 2항사를 누구 시킬까 고민했나 봐요. 그 당시 선장님께서 갑판장 보고 '그물하고 칼을 가지고 와 봐라.' 해가지고는 우리보고 '그물 사단을 해보라.'고 하는 거예요. 그물을 재단하는 것을 사단이라 합니다. 그물을 집기 위해서 코를 맞춰야 돼요. 그런데 다른 지원자는 그걸 못 했습니다. 나는 수전 달닐 때 배웠으니까 할 줄 알았고. 그 다음에 또 선장이 '한 가지만 봐선 안 되니까 항해술을 보자.' 이래가지고 조타실에 올라가서 항해 기기를 조작해보라 하는 거예요. 저는 일단은 학교 실습할 때도 했고, 공부는 못 해도 뭘 만지는 거는 잘하다 보니까 무사히 통과했는데, 그 사람은 국내선을 탔던 경험이 있는데도 잘 못 했어요. 그러니까 선장이 '어쩔 수 없다. 니가 나이가 한 살 어리지만은 2항사를 해라.' 이래가지고 처음부터 2항사로 갔어요.

1) 우리나라 원양어선의 북태평양 진출은 1968년 5월 한국수산업개발공사 제601강회호(1,470톤) 트롤어선이 독항식 시험 조업에 성공하면서 그 서막을 열었고 이후 1969년에는 북양에서 독항식 트롤어업이 기업화되고 1970년에는 선단식 저인망조업으로 확대되면서 1970년대 초반 우리나라 북태평양 원양어업은 전성기를 맞았다.

자질을 인정받아 어린 나이에도 불구하고 2항해사가 되었던 이종순은 북태평양에서 조업하던 중 평생 잊지 못할 실수를 한 번 했다고 한다. 달빛에 반사된 빙산을 어선으로 착각해 하마터면 빙산과 충돌할 뻔 했는데 다행히 충돌 전 그 사실을 알게 되어 위기를 모면할 수 있었다고 한다.

한번 실수 한 일이 있었습니다. 그날은 나하고 선장이 당직인데 선장이 저한테 '어이! 2항사, 내가 좀 피곤하니까 니가 조정해서 불빛 따라 배들 많은 쪽으로 가자.' 하시더라고. 그래서 '알겠습니다.' 하고 가는데 저 북쪽에 불이 흰한 거라요. 그래서 나는 '아! 저기 배가 많구나.'하고 신나게 달려갔습니다. 그런데 가도 가도 배가 안 보이는 겁니다. 앞에는 흰하게 불이 비치는데 주위를 둘러봐도 배가 없어요. 수온계를 보니까 해수 온도가 팍팍 떨어지는 거예요. 그래도 '수온이 낮아도 명태는 나오니까 괜찮겠지.' 하고 계속 불빛 따라 올라갔어요. 그런데 선장이 조금 쉬었다 올라오시더니만 '야, 여기가 어디쯤이고? 여기까지 올라왔나?' 그래서 '저 위에 불빛 따라 올라왔습니다.' 대답하고 다시 수온계를 보니까 온도가 떨어져있는 겁니다. 보니까 불이 보이는 데가 배가 아니고 빙산이래요. 빙산이 빛을 받아서 흰하게 보였던 겁니다. 조금만 더 갔으면 큰 일 날 뻔 했어요. 아차 싶어서 거기서 배를 돌렸어요. 남쪽으로 한참 내려오니 배들이 있더라고요.

당시 원양어선 선원은 고수익을 올려 선망의 대상이 되기도 했지만, 그만큼 고생도 많이 했다. 이종순은 항해사로 근무했지만 조업이 시작되면 주어진 임무 외에 어획한 고기를 선별해 저장하는 일도 함께해야 했기에 늘 육체적으로 힘들었다고 한다. 그는 그보다 잠을 제대로 자지 못했던 작업환경이 가장 힘들었다고 한다.

돈을 버는 만큼 고생을 엄청나게 합니다. 왜냐하면 고기가 많이 올라오니까 항해사는 하루에 4시간 근무하고, 4시간 자는 것 외에는 배 밑에 가서 명태 처리합니다. 그만큼 눈코 뜰 사이가 없어요. 잠이 모자라니까 어떨 때는 눈 감고 명태 처리합니다. 나이 많은 선원들이 불쌍했는지 우리 갑판장이 나무상자하고 못하고 망치하고 주면서 좀 자다가 사람 오는 소리가 나면 망치로 못을 두드리라고 하더라고요. 자는 시간이 4시간 이라 하더라도 씻고 준비하고 나면 하루에 3시간도 채 못잡니다. 그게 힘들죠.

### 선장이 되어 대서양으로 진출하다.

'백삼 우양호' 2항사로 첫 원양어선에 승선했던 이종순은 3개월 후 1항사로 승급되었다. 1항사로 승급되게 된 연유는 이종순이 홀로 조선소에 배를 안착시키는 일을 거침없이 해냈기 때문이었다. 이 일로 역량을 높이 평가받게 되었던 이종순은 조건부 선장자리를 제안 받았고 이후 이종순은 조건을 충족해 원양어선 선장이 되었다.

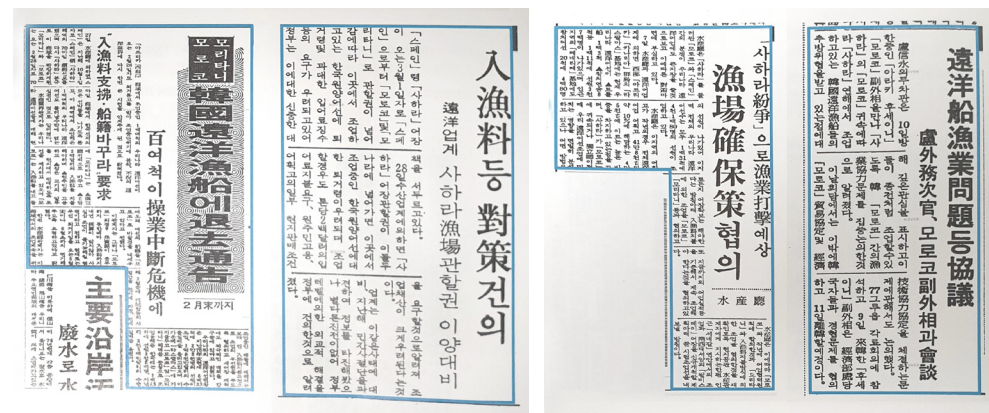
조업 나가면 25일 정도 조업하고 입항하거든요. 도중에 배가 고장이 나서 수리를 하게 됐어요. 남항 조선소에 배를 올려야 되는데, 그때 1항사는 일이 있어 고향으로 가고, 선장은 부친상을 당해 집으로 갔어요. 그러니까 부산 사무소장이 나를 부르더니 '2항사 니가 배를 올리겠나?' 해서 해보겠다고 했어요. 어릴 때부터 배를 탔는데 가능하다 싶어서 했어요.

배를 올리는데, 다른 사람들은 몇 번씩 실패하기도 하는데 나는 한 번 만에 바로 올렸어요. 그때 거기 본사 사장님도 와 있었고 부산 사무소장도 와 있었는데 그걸 보고 깜짝 놀라는 거예요. 부산 사무소장이 저렇게 잘 하는데 2항사로 둘 수 없다고 제안해서 3개월 만에 1항사로 진급했어요. 나중에 본사 사장님이 그걸 보고 선장 해보라고 제안도 하셨습니다.

본사 사장이 제시한 조건은 1년 5개월간 항해사로 라스팔마스에서 근무하여 실전 경험을 좀 더 쌓는 것이었다. 제안을 받아들였던 이종순은 라스팔마스로 가 1년 7개월 근무한 뒤 마침내 1974년 삼원수산 원양어선 '삼원 7호' 선장으로 대서양 조업에 나섰다.

북태평양에서 조업하다 금어기 때 부산사무소에 나와 있으니까, 마침 그때 서울본사에서 사장님이 오셨어요. '지금 북태평양 명태 배 선장은 거의 99%가 부산수대 출신이다. 자네는 부산 수대를 안 나왔으니까 내가 자네를 선장을 시킬라 해도 자네를 돌리지 않겠느냐? 라스팔마스로 가서 15개월만 항해사로서 근무를 해라. 그러면 15개월 후에 라스팔마스에 있는 배를 선장을 시켜주겠다.' 그렇게 제안 하셨어요. 그래서 라스팔마스로 갔습니다.

우리나라 원양어선이 대서양으로 진출하기 시작한 시기는 1965년 부터다. 1965년 시험 조업에 성공한 후 대서양 카나리아제도 라스팔마스를 전진기지로 하여 대서양 시대를 열었다. 대서양을 주름잡았던 한국 원양어선은 1976년 3월 1일 사하라 어장이 스페인령에서 모로코와 모리타리아령으로 이양되면서 큰 타격을 받았다. 당시 사하라 어장에서 조업한 한국 원양어선은 130여 척에 이르렀는데 모두 영해 70마일 밖으로 추방된 것이다.



1976년 사하라 어장에서 어선 철수 관련 당시 신문기사

1975년 후반 라스팔마스의 모로코 해역에서 조업했던 이종순 역시 타격을 입어 조업 2년 여 만에 조업이 중단될 위기에 처했다. 한국 원양어선의 입어권을 취소하고 사하라어장에서 추방한 모로코와 모리타니아는 이후 그 대안적 조건으로 '제3국 선적으로 바꿀 것', '톤당 2백달러의 입어료를 지불할 것', '원주민을 고용하고 잡은 고기의 일부를 현지에서 판매하도록 할 것'을 제시했다. 이에 이종순은 일본 대양수산의 제안으로 선적을 일본 대양수산으로 전환시켰다. 배의 이름을 삼원 7호에서 707벤츠로 바꾼 뒤 모리타니아 해역에서 조업을 계속했다. 국제적 변화에 발 빠르게 움직였던 이종순은 사하라 어장에서 제3국 선적으로 전환해 조업을 재개한 한국 최초의 선장이 되었다.

라스팔마스 갔을 때 처음에는 우리나라 배가 모로코 해역에서 조업할 수 있었는데 어느 날 갑자기 한국 배들이 허가가 취소가 돼버렸어요. 공산주의 국가니까 그 나라에 가면 김일성 동상이 있고 그랬다고요. 보면 섬뜩했어요. 그때는 입항해서 현지에서 실종되는 사람들도 있었어요. 그래서 함부로 못 다니게 하고 그랬던 시절입니다. 우리나라 선적으로는 조업을 할 수 없으니까 다른 나라 선적으로 들어가야 되는데, 마침 일본 대양수산에서 우리 회사 배를 자기 명의로 해서 모리타니아 영해 6마일 밖에서 조업할 수 있게 해주겠다고 해서 일본 대양수산 소속으로 들어갔습니다. 그래서 배 이름을 707벤츠로 바꾸고 갔어요. 아마도 그렇게 간 거는 제가 최초일 겁니다.

모로코 정부의 제안에 따라 일본 선적으로 모로코 해역 6마일 밖에서 조업을 재개했지만 어획량이 적어 난항을 겪었다. 이종순은 부득이 연안 가까이에서 조업했는데, 모로코 당국 경비정의 단속에 걸려 한동안 모로코에 감금되기도 했다. 당시 감옥이 없어 호텔에 감금 수용되었던 이종순은 감시원들의 암묵적인 요구를 수용해 별 탈 없이 조업을 재개할 수 있었다고 하는데, 선적 국가였던 일본의 외교적 노력도 어느 정도 작용했을 것으로 추정했다.

6마일 밖에서는 문어가 없더라고요. 그런데 3마일 안으로 들어가면 문어가 많은 거예요. 입어료가 비싸고 조건이 까다로워 고기를 많이 잡아야 될 상황이니까 어쩔 수 없는 겁니다. 그래서 경비정 안 오면 3마일 안에서 작업을 했는데, 어느 날 소리 소문도 없이 경비정이 나와서 도망가다가 잡혔어요. 그래 잡혀 갔는데. 그때는 감옥이 없으니까 호텔에 감금되어가지고. 그래 안정하고 시계하고 그 사람들한테 주고 해서 일본에서 손을 썼던지 그래 나와서 조업했어요. 그 뒤로는 규정을 지키며 조업했으니까 그런 일 없어요.

오일쇼크로 발이 묶이다.

707벤츠에서 하선한 뒤 이종순은 한진해운과 계약을 체결해 1979년 초를 창운호를 타고



다시 라스팔마스로 향했다. 그러나 당시는 제2차 오일쇼크<sup>2)</sup>로 원유 공급이 중단되었을 뿐만 아니라 가격이 급상승해 우리나라 원양어업계는 물론 세계경제가 대혼란에 빠졌던 시기였다. 이종순은 가까스로 암암리에 거래되었던 기름을 구해 출항했지만, 조업 도중 질이 떨어졌던 기름으로 인해 엔진이 고장나 결국 조업을 중단하고 귀국할 수밖에 없었다.

그 당시에 유류파동이 일어났어요. 한진해운 같은 경우에는 그래도 회사가 크다 보니까 기름 구하기가 쉬웠는데도, 워낙 그쪽에 기름이 귀하다 보니까 알음알음 해가지고 야매 기름을 받았어요. 야매 기름을 받은 기, 이게 기름이 해치구덕에 빠진 기름이라. 그러니 밑에 찌꺼기가 많았어요. 그때는 기름이 그 정도인지 모르고 기름을 받았다고 바로 출항을 했습니다.

적도 지방까지 내려갔다 다시 세네갈 쪽으로 올라오는데 보조 엔진이 하나가 죽는 소리가 들리는 거예요. 유수분리기에 빨이 차가지고 넘쳐나는 거라요. 기름의 이물질이 제대로 못 걸러주고 그대로 엔진으로 들어간 거예요. 좀 있으니까 저쪽 보조 기계도 탈이나요. 상당히 급하니까 가까운 세네갈 항구로 들어가면서 본사로 전화를 했죠. 빨리 수리가 될 수 있게끔 조치 취해 주라. 기름이 안 좋았다. 들어가니까 세네갈 대리점에서 나왔더라고요. 라스팔마스에서도 엔진 기사가 내려오고 있다하고 그런데 지금 부품이 없다는 겁니다. 체류비가 비싸니까 부품이 올 때까지 세네갈에서 기다릴 수가 없었어요.

우리 배가 16만 톤 나갔거든요. 깨끗한 기름만 어떻게 해서 그거 몰고 라스팔마스로 갔어요. 부품을 구하는데 부품이 못 구하는 겁니다. 부품 구하는 거 기다리다가 15개월 발이 묶여 있었어요. 기가 찰 노릇이라요. 더 이상 마냥 있을 수가 없어서 본사에 연락해서 '우리가 잘못해서 그런 건 아니니까 귀국시켜 주세요. 한국 귀국하겠소.' 이래가 한국 귀국했습니다. 돈 한 푼 못 벌고 선원들도 월급 조금 받아가지고 귀국했습니다.

### 실전을 바탕으로 행정업무 처리하다.

오일쇼크로 곤혹을 치렀던 이종순은 라스팔마스에서 귀국한 후 지인의 소개로 운수사업을 했다. 그러나 운수사업은 뜻대로 되지 않았다. 운수사업에 실패한 이종순은 다시 원양어선을 타기 위해 세일수산을 찾았다가 회사 측으로부터 업무과장직을 제안 받아 3개월 간 근무했다.

그 기간 이종순은 원양어업협회에서 추진했던 '북해도 트롤선 투입 사업'에 지원했다. 1977년 미국의 200해리 배타적 경제수역 선포로 우리나라 원양어선들이 캄차카 어장과 베링해 어장에서 추방되자 그 대안으로 북해도 어장을 개발하기 시작했는데, 어장이 좁아 원양선사들 중 제한적으로 선별해 투입시켰던 것이다. 북해도 어장에 진출하기 위한 국내 원양선사들의 경쟁이 치열할 수밖에 없는 상황에서 이종순은 하고자 하는 일은 주저 없이 밀어붙이는 그만의 추진력과 그간에 쌓았던 동종업계 종사자들로부터 받은 신뢰감으로 일을 성사시켰다. 실전을 넘어 업무능력에서도 탁월한 능력을 보였던 이종순은 파키스탄

기지장으로 부임할 것을 제안 받았다. 그러나 파키스탄은 치안과 안전이 불안정하여 사고가 빈번하게 일어났던 곳이었기에 이종순은 회사 측의 제안을 거절했다.

당시 회사 원양어선들이 이란에서 조업하다 이란에 내분이 일어나면서 파키스탄 쪽으로 갔어요. 제대로 조업을 못 하니깐 경제적으로 상당히 힘들었습니다. 배를 한국을 가지고 오려고 해도 쓸 데가 없고 난감한 상황이었습니다. 그때 마침 원양어업협회에서 북해도 트롤선 투입 공문이 왔어요. 우리 회사도 참여해보려니까 회사 이미지가 그다지 좋지 않았어요.

회사 사람들은 포기했는데 내가 한번 해보겠다고 했어요. 가니까 '원양어업 회사 대표 20명의 동의서를 받아오라.' 하더라고요. 그때부터 찾아다니면서 설득하고 해서 동의서를 받았어요. 그분들 상당수는 저를 믿고 동의서를 작성해 주신 겁니다. 그런데 기한이 촉박해 18개 회사 동의서 밖에 못 받았어요. 동의서를 들고 가니까 '회사 상황에서 이 정도면 잘한 것이라'고 해요. 그때 5척을 뽑았어요. 발표를 기다리는데 우리 회사 배 한 척이 됐어요. 그래서 파키스탄에서 배를 가지고 오려는데 그쪽 기지장이 교통사고를 당했습니다. 거기가 그때 위험했어요. 그러니까 회사에서 저보고 기지장을 맡아라 하는 겁니다. 주변 사람들이 '이때까지 파키스탄 기지장으로 나가서 살아나온 사람이 없다.'고 못 가게 하는 겁니다. 그래서 간다 못 간다 하다가 파키스탄에는 안 가고 배를 가져와 북해도 투입을 시켰어요.

이종순은 북해도 투입을 성사시켜 위기에 처해있었던 회사를 다시 일으키는데 공을 세웠고 그로 인해 업무 능력을 인정받아 회사 내 입지가 굳건해졌다. 하지만 맡은 업무의 특성상 주변 지인들의 청탁이 잦았고, 술을 마셔야 할 상황이 빈번해지면서 점차 그는 지쳐갔다고 한다. 이종순은 사람들 관계 속에서 점점 지쳐가는 자신을 추스르기 위해 회사를 그만 두고 다시 원양어선 선장의 길로 돌아갔다.

그런데 업무과장으로 있으니까 주변 사람들이 취업시켜달라고 부탁하고 하니깐 술도 많이 먹게 되고 안 되겠더라고요. 그래서 그만두고 나와서 다시 송출로 원양어선 탔습니다.

### 국내 원양어선에서 국외 원양어선으로

유류파동으로 곤혹을 치러야 했던 이종순은 이후로도 1979년부터 1982년까지 송출회사를 통해 4차례 대서양으로 진출했다. 1977년 미국의 배타적 경제수역 200해리를 선포한 이래 각 연안국가에서도 배타적 경제수역을 선포했고 1982년에는 연안 국가들의 권리를 보장하는 국제해양법이 발효되면서 우리나라 원양어업은 점차 침체기에 접어들게 되었다. 그로 인해 1970년대 후반부터 우리나라 국내 원양어업이 위축되면서 송출회사를 통해 국외 원양선을 타는 이들이 늘어가기 시작했다. 이종순이 송출회사를 통해 원양어선에 승선할 수밖에 없었던 이유였다.

2) 제2차 오일쇼크 : 1978년 12월 26일부터 1979년 3월 5일까지 발생했던 오일쇼크로 당시 유전 노동자들이 팔레비왕정 타도를 외치며 파업에 돌입하면서 이란의 석유 수출이 정지되었고 이로 인해 원유가격이 급상승해 세계 경제가 크게 위축되었다.

그때 우리 부산에 '진양해운'이라고 하는 해운 회사가 있었어요. 그 회사에서는 선원을 외국 회사에 송출을 하는 거예요. 진양해운 송출회사에 선장이 돼서 갔는데 선주는 스페인 튀네베 사람이고. 송출가는 경우는 성과금이 없는 대신에 월급이 많죠. 국내 월급이 200만 원 같으면, 거기는 월급이 한 500만 원 되니까.

이종순은 당시 송출회사들이 상당수 있었다고 한다. 한국 선원들에 대한 평판이 좋아서 요청하는 나라가 많았기 때문이다. 송출회사를 통해 원양어선에 승선할 경우 각 선사마다 계약 조건이 달랐다. 때로는 국외 원양어선의 계약조건이 수익성에서 더 좋은 경우도 있었지만, 계약조건이 도중에 변경되는 경우가 종종 있어서 난감한 상황에 처하기도 했다. 이종순은 국외 원양어선에 승선하면서 적지 않은 고충을 겪었다고 한다. 선주가 변경되어 계약조건이 달라지는 것도 곤혹스러웠지만, 어업이 발달되지 않아 어선의 규모가 작고 조업환경도 열악하여 조업 시 어려움을 겪기도 했다고 한다.

송출 갔는데. 가서 보니까 배가 우리나라처럼 스텐 트롤이 아니고 사이드 트롤이라요. 옛날 우리나라에서 했던 그물로 빙 둘러 싸서 옆으로 끌어 올리는 거. 한국의 일반 트롤들은 어떤 식으로 하나면, 짝 끌고 계속 가거든요. 1시간이면 1시간 끌고가서 어느 정도 땀 뺐다 싶으면 뒤로 올리는 방식입니다. 옛날에 배후리<sup>3)</sup> 배를 타봤기 때문에 할 수 있다 해서 했습니다.

그랬는데 하자말자 스페인 선주가 배를 모로코 사람에게 팔아버린 거예요. 근데 그 사람이 선원들 월급을 적게 주겠다는 겁니다. 저한테는 가족들이 모로코에서 살 수 있도록 해주겠다고 하고. 나 혼자만 생각할 수 없죠. 내가 선원들을 데리고 갔는데. 그래서 나는 철수하고 다른 사람 소개해서 인수인계 했어요.

선주가 스페인이었던 배도 탔어요. 거기는 성과금이 있어서 계약조건이 나쁘지 않았는데 배는 작아요. 150톤 정도밖에 안 돼요. 배가 작다보니까 파도가 높는데 옆으로 그물을 올리니까 배 위로 물이 올라오고 하나씩 작업하기가 영 불편한 거라요. 그래서 이거 안 된다. 그래도 계약하고 나온 거라서 어쩔 수 없다 아입니까? 계약기간 1년 딱 채워주고는 재계약 거절하고 한국으로 왔습니다.

### 망망대해, 국가와 이념을 넘어 그들만의 공동체 문화도 만들고

이종순은 선장으로 라스팔마스에서 조업하며 당시 함께 조업했던 한국 원양어선 선장들과 함께 친목회를 결성하여 서로 정보도 주고받고 친목을 도모했다고 한다. 1970년 후반 연안국들의 견제가 시작되면서 국경을 초월했던 대양들도 새로운 국제질서 속에 재편되어갔다. 그로 인해 우리나라 원양어업은 상당한 타격을 받았는데, 당시 우리나라 원양어선 선장들의 공동체 문화는 위기를 극복해 나가는 원동력이 되었다.

3) 배후리 : 어구로 일정범위를 둘러싼 후 배를 고정시켜 놓고 어족을 배까지 끌어들이 잡는 어구.어법으로 선인망이라고도 한다.

내가 선장을 맡아서 라스팔마스 갔을 때 그 당시 우리나라 배가 137척이었습니다. 부산 수대가 한 60%, 통영수전이 20%, 그 다음에 여수나 남해에서 온 사람들이었어요. 그래가지고 전부 선장 친목회가 결성되었어요. 서로 끼리끼리 만나서 정보도 공유하고 그러니까. 어업 작업하는데도 도움이 되고 서로 바다에서 필요한 게 있으면 서로 도와주고 하나씩. 어떤 사람들은 욕심에 혼자서 조업하기도 하는데 사고 나는 경우가 있어요. 서로 같이 있으면 사고가 나도 협조가 되니까 괜찮은데, 혼자 고립되어 있다가 사고가 나면 힘들죠.

대양에는 국적과 이념을 초월하는 공간으로 자국 선원들 간의 공동체 의식을 넘어 각 나라 선원들 사이의 연대감으로 확대되는 바다 공동체 문화가 있었다. 탈영토의 문화인 셈이다. 이념이 다르고 말이 통하지 않아도 몸짓 언어만으로도 서로의 어려움을 공유하고 소통했던 외양 선원들 간의 공동체 문화에 대한 이종순의 기억은 이렇다.

우리가 급하면 소련 배에게 위험 신호 보내면 그 배가 와서 도와줍니다. 처음에는 소련이 공산주의 국가니까 우리나라 사람들이 겁을 냈어요, 그런데 바다에 나가서 보니까 겁낼 것도 아니더라고. 그 사람들도 우리가 지나가면 먼저 손 흔들어주고, 우리도 흔들어주고. 그렇게 하다보니 자연스럽게 경계심이 없어지는 겁니다. 위험한 바다에서 함께 조업하는데서 이념이 중요하지는 않거든요. 나름대로 공감대가 있으니까 급하면 음식도 서로 나눠주고 합니다. 서로 무전으로 연락하는 것은 아니고, 지나가다 보면 손짓 발짓으로 '뭐 필요한 거 있나?' '이것 좀 드릴까요?' 이런 식으로 하면. 응답을 합니다.' 특히나 소련 배들은 크다 보니까 배 안에 통조림 만드는 공장이 있습니다. 그러니까 우리 먹으라고 통조림도 우리에게 넘겨주고 그랬습니다. 라스팔마스에 입항에서 밤에 만나도 선원들끼리는 서로 갈등이나 싸움이나 그런 건 없어요.

대서양에는 원양어선 선원들을 위해 스페인 정부가 관리하는 병원선이 상주하고 있다. 병원선을 이용해 본 경험이 있는 이종순은 병원선은 선원들을 치료할 수 있는 의료시설을 갖추고 있을 뿐만 아니라 선원들이 할 수 없는 조치를 대신해 주는 잠수부도 있어 위급 시 큰 도움이 되었다고 한다.

스페인 정부가 관리하는 스페인 병원선이 이집트 선에서 28도 선까지 올라갔다 하면서 아픈 사람들 치료하고 긴급한 상황이 있으면 도와주고 그랬습니다. 내가 원양어선 타는 동안 세 번 이용해 봤습니다. 갑자기 우리 배에 아픈 사람이 있어서 갔는데, 가보니까 없는 게 없어요. 수술도 가능합니다. 급하면 헬기 불러가지고 육지로 보내고. 잠수사도 있어요. 배에 와이어 같은 거 감기면 우리가 못 끊으니까 도움을 청하면 그 사람들이 다 끊어주고 그랬습니다. 이용하면 경비를 어떻게 부담 하는지는 몰라요. 가면 이용했다는 확인서에 사인만 해주고 그랬어요.





2008년 장백권 부부



자택 앞마당에서 선 이종순

### 03 취치 트롤선 선장에서 유람선 선장으로

#### 고향에 돌아와 취치 트롤선 선장으로

이종순은 송출 회사를 통해 세 차례 국외 원양어선을 탄 뒤 고향으로 내려와 1983년 초 쥐고기 트롤선 한성53호를 탔다. 그리고 다음 해 이종순을 눈여겨 본 삼천포 위판장 매점 아주머니의 중매로 그해 결혼해 가정을 꾸렸다.

취치 트롤선을 타면서 한번 삼천포로 들어갔는데, 위판장 구내매점이 있더라구요. 매점에서 음료수를 마시고 있으니, '한성53호 선장님은 결혼도 안 하고 총각이라매요?' 그래서 '네, 그렇습니다.' 하니 그 아주머니가 선을 보라고 해요. 그래서 선을 봤는데 나중에 알고 보니까 그 아주머니 막내 여동생이었어요. 만나 보니까 키도 훨씬 크고 괜찮더라고 사람이. 여고 나왔는데 꽃집을 하고 있고. 괜찮아서 그날 보고 '뭐 따질 것도 없고 해봅시다.' 하고 바로 결혼 해버렸죠.

결혼 후 취치 트롤선이 사양길에 접어들자 이종순은 1986년에 다시 원양어선을 타 1988년

귀국했다. 그동안 아내는 새로 집을 마련하고 첫 아이를 낳아 키우며 가정을 꾸려갔다. 귀국 후 이종순은 가족들과 함께하고 싶었다고 한다.

내가 36세에 결혼했어요. 원양어선 타기 전에 아이가 태어났는데, 맨날 내가 밖에 있으니 가정어떤지 모르고 살았어요. 귀국하니까 우린 큰딸이 겨우 혼자서 걸어 다니는 시인데 그 재롱도 보고 싶고 하니까 배 타러 가기가 싫은 거예요. 그래서 원양어선을 안 타고 사업을 하려고 했습니다.

그러나 이종순의 바람과 달리 아내는 어느 날 갑자기 신병을 앓기 시작하다 결국 신내림을 받았다. 신내림을 받은 아내는 신을 모시는 사람으로서 결혼생활을 할 수 없다며 이혼을 요구했고, 아내의 변화를 받아들일 수 없었던 이종순은 신병을 치유하기 위해 갖가지 노력을 하다 결국 아내의 청을 받아들였다. 갑작스럽게 찾아온 아내의 변화와 이혼을 겪으면서 이종순은 한동안 술에 의지하며 폐인처럼 살았다고 한다.

아내가 신내림을 받아 이혼하게 되고 나니 진짜 세상 살고 싶은 생각이 없었어요. 한동안 술만 마시고 폐인처럼 살았습니다. 돈은 있으니까 쓰고 다니면서, 그때는 사는 게 사는 게 아닐 정도로 방황을 많이 했습니다.

아내와 헤어진 뒤로 이종순의 방향은 오래도록 지속되었다고 한다. 이를 안타깝게 여긴 지인들은 이종순이 새로 가정을 꾸려 안정된 생활을 바랬고, 그 마음이 전달되어 이종순은 지인의 소개로 지금의 아내를 만나 1989년 새로 가정을 꾸렸다.

그러니까 주위에서 그냥 두면 안 되겠다 싶어서 결혼해라고 많이들 그랬어요. 집사람은 그때 지인 소개로 만나서 결혼했습니다.

### 새로운 도전, 그러나 쉽지 않았던 길

재혼 후 이종순은 미용실을 운영했던 아내와 함께 통영에 거주했다. 새로 가정을 꾸리면서 이종순은 가장으로서의 책임감을 다하기 위해 자신이 소유했던 집을 처분해 낚시배 사업에 뛰어들었다. 그러나 낚시배 사업은 오래가지 못 했다. 다른 배에서 난 불이 이종순의 배로 옮겨 붙어 낚시배가 소실되는 바람에 사업을 접어야 했다.

가정을 다시 꾸렸으니까 가장으로서 가족들을 위해 일을 해야지요. 그래서 집을 팔아서 그 돈으로 통영에서 낚시배를 했습니다. 내가 직접 운전하고 다니는 낚시배를 했는데, 재수 없을라 하니깐. 옆에 장어통발 배에서 밤에 외국인들이 라면 끓여 먹으면서 불이 나가지고, 그 배에서 불뚱이 튀어가지고 옆에 붙어있던 우리 낚시배에 불이 붙어서 배가 다 타버렸어요. 그래서 낚시배도 더 이상 못하게 됐죠. 내가 불을 낸 것도 아니고 다른 배에서 난 불로 그렇게 되었으니까 차지요.

낚시배 사업 실패 후 이종순은 지인과 함께 직업소개소도 운영하고 관광버스 사업도 했지만 뜻대로 되지 않아 큰 손해를 보면서 또 사업을 접어야 했다. 개인 사업만 하면 예기치 않았던 일로 사업에 실패하는 일이 잦았던 이종순은 그로 인해 경제적으로 타격을 받기도 했다.

낚시배 사업을 접고 지인과 함께 직업소개소를 했어요. 그때 적자가 많이 났어요. 왜냐면 선금 주고 일할 사람을 확보해 놓으면 그 사람이 선금만 받고 도망가 버려요. 그런 경우가 허다했어요. 나중에 그 사람을 잡아도 선금을 못 돌려받아요. 다음에 주겠다고 하면 도리가 없어요. 그래가지고 손해 많이 봤어요. 그러니까 그것도 안 되겠다 싶어서 접고, 그 다음에는 관광버스를 해 바라 해서. 관광버스 하나 가지고 관광여행사를 했어요. 했는데 그것도 재대로 안 돼서 접었어요. 이래저래 사업이라고 한 일들이 다 실패로 끝나니까 타격이 컸죠.

하고자 하는 일들마다 모두 실패했던 이종순은 경제적으로 타격도 컸지만 마음고생도 이루 헤아릴 수 없을 정도로 컸다. 이종순은 사업 실패로 힘든 상황에서도 씩은 내색 없이 묵묵히 자신을 내조해 준 아내에서 늘 고맙고 미안한 마음이었다고 한다.



이종순이 선장으로 있는 '목지도 카페리호'



유람선 선장 정복을 갖춘 이종순

### 유람선 선장이 되다.

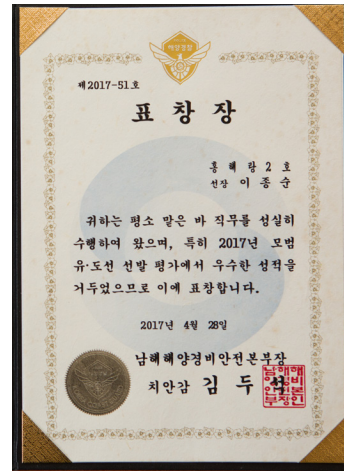
사업 실패 후 한동안 손에서 일을 놓았던 이종순은 다시 원양어선을 타고 싶었지만 주변의 만류로 뜻을 접고 1998년 유람선 선장이 되었다.

여러 가지 해봤는데 이것도 안 되고 저것도 안 되다 보니까 결국은 또 배운 도둑질이 그것밖에 없으니까. 다시 배 타려고 하니깐 주변에서 외국 나가지 말고 국내에 있어라. 이래가지고 인자 유람선으로 오게 된 겁니다.





2017년 모범 유도선 선발대회에서 받은 표창장을 든 이종순



2017년 모범 유도선 선발대회 표창장

이종순은 1998년 거제도에서 유람선 선장을 하기 시작해 지금까지 23년 간 남해안 일대를 돌며 유람선 선장으로 활동하고 있다. 거제도에서 유람선 선장으로 재직하게 되면서 가족들 모두 통영에서 거제도로 이사했는데, 현재 일자리를 다시 통영으로 옮긴 뒤로 이종순은 홀로 통영에 거주하며 활동하고 있다.

23년 전입니다. 아는 사람이 그때 거제도 유람선 선장 자리를 제안했어요. 제안 받고 갔는데 그날 바로 결정이 되어서 해금강 유람선 선장으로 있다가 그 다음에 도담포 유람선에 있다가, 학동 유람선에 있다가. 거제도 다대리 유람선에 있다가. 통영 유람선에 있다가. 저도에 선장하다가 월급이 안 나와서 그만두고. 이후에는 거제도 와현에서 유람선 선장으로 있었고, 지금은 통영에서 욕지도로 가는 욕지 카페리호와 사랑도로 가는 대선골드 유람선 선장으로 있습니다.

이종순은 슬하에 세 딸을 두었다. 현재 교직에 있는 큰 딸은 결혼을 미루고 홀로 자신의 일에 충실하고 있고 둘째 딸은 결혼해 가정을 이루었다. 그리고 서른이 채 되지 않은 막내딸은 열심히

자신의 미래를 준비하고 있다. 이종순은 잘 자라 제각기 자신의 삶을 꾸려가고 있는 세 딸을 보면서 이제는 큰 탈 없이 각자의 삶을 잘 살아갈길 바라는 마음뿐이라고 한다.

손자의 재물을 보는 것이 가장 큰 즐거움이라는 이종순은 건강이 허락하는 한 바다에 살며 자신의 삶에 충실하고 싶어 했고 또 그렇게 살아가고 있다.

바다가 있었기 때문에 내가 살아갈 수 있었다고 생각합니다. 바다를 보면 한편으로는 두려움도 있지만 내가 살아왔던 터전이었으니까 남은 시간도 바다에서 살고 싶습니다.

이종순은 우리나라 원양어업의 격동기 때, 원양어선 선장으로서 대서양을 누비며 국제 해양 질서가 재편되는 과정을 지켜보았고, 그 속에서 우리나라 원양어업의 변화를 몸소 체험했다. 젊은 시절 대양을 누비며 모든 열정을 쏟았던 원양어선 선장으로서의 지난 세월의 소회를 묻자 이종순은 대양을 개척했던 원양어선 선원들의 노력이 있었기에 우리나라 수산업도 발전할 수 있었다며 그 노력에 원양어선 선장으로서 조금이나마 일조했다는 것에 자부심을 느낀다고 했다. 그리고 그 자부심이 지금까지 변함없이 바다와 함께 살아갈 수 있는 삶의 원동력이 되었다고 했다.

원양어선 선원들은 바다를 개척했던 사람들입니다. 그 사람들이 있었기에 지금 우리나라 수산업도 그만큼 발전했다고 봅니다. 쉽지 않은 생활이었고 우여곡절도 많았지만 그래도 조금이나마 일조했다는 것에 자부심을 갖습니다. 그게 지금까지 제가 살아가는데 큰 힘이 되었습니다.

칠순을 훌쩍 넘긴 나이에도 불구하고 이종순은 여전히 우리의 선장으로 바다에 머물고 있다. 내륙과 섬을 잇는 노장의 선장, 오랫동안 그 자리에 머물러 주길 간절히 바란다.



### 약력

1947년	경남 고성 출생
1960년	하일국민학교 졸업
1963년	통영중학교 졸업
1966년	통영수산고등학교 졸업
1968년	통영수산고등전문학교 졸업
1968년 ~ 1972년	군복무
1972년	백삼우양호 2등 항해사
1974년	삼원7호 선장
1979년	창응호 선장
1979년 ~ 1982년	국외 원양어선 선장
1983년	한성53호 선장
1998년 ~ 2021년	거제, 통영 일대 유람선 선장
현재	옥지도 카페리호, 대선골드 유람선 선장

### 참고자료

부경대학교 해양인문학연구소,  
『원양어업 스토리텔링 콘텐츠 개발 방안 최종보고서』, 2016





## 뱃사람들의 먹거리를 책임진 장백권

### 01 홀로 자립하여 부산에서 식당 주방장으로

#### 거제도에서 태어나 부모님의 정을 제대로 느끼지 못하고

1947년 4월 8일 거제도 장승포에서 태어난 장백권은 부모님이 일찍 돌아가신 탓에 여느 가정에서 느낄 수 있는 부모님의 정을 제대로 느끼지 못했다. 아버지는 얼굴도 기억하지 못할 정도로 어릴 때 돌아가시는 바람에 어머니가 재혼을 했지만 어머니의 품도 그리 길지 않았다고 했다. 장백권이 초등학교 4학년 때 어머니마저 돌아가시면서 큰어머니와 사촌형의 집으로 들어가 부모님의 정을 그리워해야 했다.

일찍이 조실부모를 했죠. 아버지는 얼굴을 뵈지 못했고 어머니는 초등학교 4학년 때 재혼을 했죠. 그때는 생활이 하도 어려우니까 혼자 살 수는 아마 없었을 기라. 그래서 재혼을 해가지고 내가 여기서 초등학교 4학년까지 다니는데 어머니가 돌아가시고, 그러고 있다가 사촌 형이 인자 나를 부양을 했죠. 큰어머니하고.

큰어머니와 4명의 사촌형이 함께 살게 된 남해 고현면에 큰집은 장백권에게 그리 마음 편한 공간은 아니었다. 먹고 살기 위해서는 큰어머니가 운영하는 정미소 일을 거들어야 했다. 큰집으로 들어오면서 그동안 다니고 있던 초등학교도 다시 갈 수 없어 장백권은 초등학교를 졸업하지 못했다. 그렇지만 동네 교회에서 운영하는 야간중학교가 생기면서 시험을 치고 입학했다. 장백권은 밤에는 학교를 다니고, 낮에는 정미소 일을 하면서 생계와 학업을 병행해야 했다.

큰아버지 댁에 가 큰아버지도 돌아가셨고 사촌형님이 계셔가지고 큰어머니 계시고, 그래가 정미소를 했어요. 정미소를 했는데 정미소 거기서 이제 거들고.

초등학교는 4학년 다니다가 그만두고 나와서 이쪽 오니까 그 동네가 고현으로, 고현으로 갔거든요. 고현에 교회에서 운영하는 그런 야간중학교가 있었어요. 거기서 정미소 일을 봐주고 이래 있는데 교회를 다니니까 교회서 야간중학교 시험을 보게 됐죠.

학업과 생계를 병행하는 것도 힘들었지만 새로운 출발이 늘 그리웠다. 장백권은 중학교를 졸업하자마자 홀로서기를 결심했다. 당시 중학교는 5학년제였다. 중학교 졸업 후 그의 나이 18살, 부산으로의 가출을 감행했다.

#### 부산으로의 가출, 지인의 소개로 선원학원에 등록하다.

중학교 졸업 후 부산으로 온 이유를 묻자 장백권은 가감없이 '가출했다.'고 이야기한다. 초등학교 때부터 어린 나이에 생계를 위한 일에 시달려야 했던 그 마음이 잘 느껴지는 대목이다. 물론 가출하여 부산으로 왔다고 해서 바로 그가 원하는 삶을 살 수 있었던 것은 아니었다. 하지만 스스로 주체적인 삶을 살고 싶었던 그의 바람 같은 것이 느껴지기도 한다.

부산에서 장백권이 처음 일한 곳은 음식점이었다. 음식을 나르고, 청소를 하는 일부터 시작했는데, 성실함 때문에 주변에서 인정을 받게 되었다. 주변 여러 음식점에서는 그를 찾는 곳이 제법 있어 옮겨 다니면서 음식 조리하는 일을 익히게 됐고, 그렇게 부산의 남포동, 광복동 주변 식당의 주방장으로 홀로서기를 실현해갔다.

그때 이제 일도 하기 싫고 그래서 부산으로 나오게 됐죠. 그냥 뭐 일하기 싫고 한테 도망 나온 거지. 일하기 싫어. 가출이지. 그래 가출해서 부산극장 앞에 옛날에 여기 식당들이 많고. 남포동 거기서 일을 배운 거죠. 홀에 청소해주고, 음식 날라다 주고, 그때는 저 풍로에 불 붙여 가지고 불고기판 갖다 주고. 식당에서 일 하고 있다가 배를 타는 거는 한 13년 탔고, 내가 18살부터 이 일을 했으니까, 지금까지.

그는 음식을 만드는 실력이 점차 늘었고, 주변 식당에서도 주방장으로 자리를 점차 잡아갔다. 장백권을 눈여겨 본 근처 체육관 관장이 배를 타는 요리사들이 조건이 괜찮다는 말을 했다. 당시 한창 원양선의 선원을 양성하고 모집하는 상황이었다. 장백권은 태종대에서 보충대 생활을 하고, 현재의 부인과 연애 중이었기 때문에 결혼 자금을 모으려면 배를 타는 게 좋겠다는 생각을 가지게 됐다. 배를 타려면 선원수첩을 받아야 했기 때문에 당시 영도에 있던 대한 선원학원에 등록을 했다고 한다. 이렇게 그는 배에서의 요리사가 되기 위한 한 걸음을 내딛게 되었다.

부산 남포동에 옛날에 아화체육관이 있었어요. 그 관장님이 저 잘 알았어요. 김무진씨라고. ‘아, 배타는 요리사들 참 괜찮다더라.’ 그래서 ‘아니, 그런 배를 탈라면 어떻게 해야되는데요?’ 이러니까 선원학원에 나와야 선원수첩을 받을 수가 있다는 거야. 그래서 영도 대한선원학원에 갔어. 영도 대한선원학원이라고. 초량에도 있고 그랬거든요. 나는 영도로 나와 가지고 배를 타게 됐지요.

영도 대한선원학원은 남항동시장 위쪽에 있었다고 한다. 장백권이 학원에 등록할 당시 상선 코스는 2달, 어선 코스는 1달 과정이었는데, 어선코스 1달 과정을 마친 장백권은 원양 어선 요리사 모집 공고를 기다렸다.

## 02 원양어선과 상선을 타고 한국 선원들의 먹거리를 책임지며

### 첫 배, 이란 새우트롤러선을 타다.

장백권이 어선코스를 이수하고 처음 탄 배는 이란의 새우트롤 선박이었다. 당시 대한선원 학원 강사가 모집 공고를 안내했는데, 세일수산에서 모집해서 원양으로 나가는 송출선 이었다. 장백권이 이란에 가서 배를 탔을 때, 배의 선원 중 기관장만 현지인이었고 나머지 선원은 대부분 한국인이었다고 한다. 그는 요리사였기 때문에 주방일에만 전념하였지만, 현지인 선원과 한국인 송출선원 사이에는 보이지 않는 견제가 있었다고 한다. 한국인들이 워낙 부지런하고 일을 잘해서 현지 선원들이 하나 둘 자리를 잃자, 장백권이 탄 배의 현지인 기관장은 한국선원의 조업 실적을 낮추기 위해 조업하는 도중에 갑자기 투망 엔진을 죽이는 일이 잦았다고 한다. 이 때문에 한 달 정도 장백권이 탄 새우트롤러선의 조업 실적은 그리 좋지 않았다.

내가 어선코스로 나왔거든요. 그때 그리 나오니까 우리 학원 강사분이 이야기를 해주더라고요. 그러면서 세일수산이라고 거기서 모집을 하는데 이란을 나가는 거라. 이란 거기 새우트롤을 갔는데, 우리는 여기서 가는 사람들이 전부 캡틴, 뭐 좀 고급 선원들만 가는 거라. 밑에 선원 하급 선원이 아니고. 근데 가니까 거기 선원들이 전부 찢리 나가는 거라. 우리 여기서 고기 잘 잡는 전문가들이 가니까. 현지에 그 사람들이 모가지 되니까 기관장이 투망을 해가지고 가다가다 엔진을 죽여버리는 거라, 일부러. 그래가 생산을 못 올리게 됐는 거라.

처음 탄 원양어선에서 장백권은 선원들의 식사를 한국 현지와 최대한 비슷하게 구성하기 위해 애썼다고 한다. 하루에 세끼로 식사를 구성하고, 일주일씩 식단표를 짜서 배에 붙여놓았다. 쌀밥에 김치는 가장 기본적으로 들어가는 메뉴였고, 된장국, 생선, 육류, 어묵 등 다양한 음식을 골고루 식단에 넣어 타국에서 배를 타며 심신이 지친 선원들의 허기를 보충해 주었다.



배 안에서 육류를 손질하고 있는 장백권

이란에서도 내나 우리 먹는 이대로지요. 쌀밥. 김치, 된장국에 김치, 뭐 생선 있고, 뭐 육류도 있고, 다 있어. 저녁에는 고기를, 생선을 많이 하고, 낮에는 뭐 육류 종류로. 저녁에는 생선 종류. 아침에는 보통 된장국에다가 뭐 김치, 젓갈 그 정도 찬. 그래도 뭐 찬이 한 다섯 가지 정도 이상은 다 되니까. 아침에는 뭐 된장국에다가 김치하고 젓갈, 달걀후라이. 아침은 그랬거든. 점심 때는 육류가 나와야 되는데 스테이크나 돈가스 이런 거 나오고, 불고기. 저녁에는 생선조림, 생선구이, 찜.

이란 새우트롤 송출선은 한 달 정도만 운행하고 국내로 귀국해야 했다. 조업 실적이 그다지 좋지 못한 탓도 있었지만, 1974년 8월 15일 문세광에 의해 영부인 육영수여사가 피살되는 사건이 발생했기 때문이다. 회사에서는 급히 귀국 조치를 취했다.

우리는 송출, 인력송출이지. 그랬는데 육영수 여사가 그때 문세광이한테 피살당할 때라. 그때 우리가 쿠웨이트에 입항을 해 있는데, 영사관에서 불러가 ‘들어오나.’ 그래 가니까 묵념하고 거기서 그리 있는데 귀국해라 이거라. 우리를 귀국 시킨 거라. 그래서 ‘야 이거 전쟁이 난거인가? 우찌게 그렇노?’ 모르고 인제 왔죠.

원양어선 요리사로서 첫 승선은 한 달 만에 끝이 났다. 짧은 경험이었지만 이 경험이 계기가 되어 이후 장백권은 수 차례 어선부터 상선, 빙장선에 이르기까지 원양선의 요리사로 승선했다.



## 두 번의 선박 화재사고를 겪다.

장백권은 원양선을 타면서 두 번의 화재 사건을 겪었다. 두 번의 사고가 모두 동원산업 선박에서 발생한 것이라고 하였다. 원양에서 화재 사건을 겪고도 살아 돌아왔다는 안도감이 더 크다고 했다. 첫 번째 화재는 동산호에서 발생했는데, 주로 북양 감차카반도에서 명태조업을 하는 배인데, 당시 승선인원은 139명이었다고 한다.

명태 잡는 그거는 동산호. 그거는 동산호. 동산호가 저 북양에서 작업하다가 내려와 가지고 시범조업이라 하면서 뉴질랜드 내려갔거든. 거서 화재가 나가지고 실항사 둘이 타고. 그래서 우리는 전원이 귀국이 됐지. 게맛살 이게 한 80%가 명태살이거든요. 그라 배에서 딱 올라오면, 잡아 딱 넣으면 살만 싹 불가져 나와요. 싹 다 제거돼 가지고.

북양에서 명태조업을 하던 동산호는 시범조업을 한다며 뉴질랜드로 향했다. 뉴질랜드에서는 주로 참치를 어획했다. 6개월 정도 참치 조업을 했는데 갑자기 화재가 발생하면서 실항사 2명은 사망하고 선원들은 모두 귀국 조치되었다.

뉴질랜드 내려갔는데 시범지역으로 한 6개월 있는데 사고가 났어요. 실항사 둘이가 불에 타 죽은 거지. 불이 나가지고 배에서. 인자 주요 사관들은 위에 침실이 다 있고 밑에 선원들은 밑으로 전부 침실이 다 있는데, 이 사람들이 ‘불이야’ 하고 깨우러 다니는 사람들이라. 아 ‘불이야, 불이야’ 하고 사람 깨우러 다니던 애들이 둘이 다 죽었다. 근데 그것이 담뱃불로 난건지 뭐 그런 기야. 밑에서 났는데 커튼에 불이 올라와가 보니까 침실에서 담배를 피우다가.... 그 화재는 어찌 해서 났는지 아직도 몰라.

화재 직후 배에 물을 넣고 선원들도 모두 바다에 뛰어 들었다. 당시 바닷물이 그리 차지 않아 바다에 뛰어든 선원들이 체온이 저하되어 인명 피해를 입지 않은 것은 천만다행이었다고 장백권은 회상한다. 정확한 화재 원인은 밝혀지지 않았지만, 아마도 아래쪽 선실 커튼에 불이 옮겨 붙은 흔적으로 미루어보아 담뱃불을 제대로 끄지 않아 발생한 화재였던 것 같다고 한다.

두 번째 화재는 동원산업의 자이언트킴호에서 발생했다. 다행히 당시 장백권은 그 배를 타기 위해 부식거리와 음식 등을 준비해놓고 배는 타지 않았던 상황이었다. 덕분에 화재 피해를 면할 수 있었다고 한다.

시골에 가면은 다이내마이트, 강에다 딱 넣어 가지고 고기 잡고 그러거든요. 배에도 그거를 많이 쓰거든. 이걸 까서 던지면 (물고기) 놀래가 뛰어가 그물 안으로 들어오면 고걸 싸고 이라는데, 이거를 누가 집에 가지 가려고 가루를 하얗게 내서 커피병에 좀 담아 댔는기라. 근데 침실 옆에 뉘었는데... 나는 일찍 샤워하고 부식 다 실어 놔놓고 내렸는데 저녁에 그럼 내가 부뚜가에 있으니까 그들은 마치고 샤워하고 옷 갈아입고 거울 쳐다보고 이래하는 사람 있고, 앉아서 이

친구는 담배를 피우고 있었는데, 담뱃불 여기에 재를 털라는데 재떨이가 없으니까, 그 커피병이 재떨이 줄 알고 탁탁탁 털다가 팡. 그레 이거를 손에 놔놓고 털었으면 손만 털리겠는데 사타구니 옆에 이래 놔놓고 살살 재를 털었어. 팡 터졌지. 요 밑에 날라가 버렸어.

그는 배를 타기 전에 사고가 난 게 다행이었다고 한다. 사고날 때 옆에서 거울을 보던 선원 한 명은 거울 파편이 얼굴과 온 몸에 꽂혀서 정말 보기 힘들 정도였다고 한다. 이런 사고 때문인지 장백권은 동원산업과는 인연이 없다고 이야기한다.

## 상선 주방장으로, 라스팔마스 이주에 대한 유혹

장백권은 이란에서 첫 어선 승선 후 한 달 만에 국내로 귀국하는 상황이 되다 보니, 귀국하고 얼마 지나지 않아 회사에서 다시 송출선에 탈 수 있는 기회를 주었다. 2번째로 이어 탄 원양선은 상선이였다. 급여 조건도 상당히 좋았다. 당시 국내에서 주방장을 했을 경우 한 달에 3만 원~3만 오천 원 정도 받았었는데, 이탈리아 송출선 주방장으로 장백권은 14만 4천 원을 받는 조건이었다.

거기(이란, 쿠웨이트)는 뭐 한달 조금 정도 있었으니까, 여기오니까 여기 회사에서 미안하니까 우리를 이태리로 인력 송출로 보낸 거라. 그레 송출로 인력을 인자 보내는데, 라스팔마스에 부회장님으로 있는 분이 오너가 됐어. 이 사람이 연결을 해가지고 이태리에다가 송출로 보내게 된 기지. 그래서 이태리에서 2년을 있었지. 그때는 우리 항로가 저 남아공 거기서부터 대서양으로 짝 전부 다 올라오고 이태리까지 들어오고....

이탈리아에서 탄 송출선은 상선이라고는 하지만 사실은 냉동운반선에 더 가까웠다. 그 배에는 이탈리아 선원과 한국인, 모리타니아인이 섞여서 탔는데 서로 다른 주방 공간을 이용하면서도 은근한 차별에 항상 시달려야 했다. 그래도 모리타니아인들 보다는 한국인이 차별을 덜 받았다고 내심 위로를 삼았다.

이태리도 말이 상선인데 냉동 냉동운반선이었거든. 냉동운반선인데 여기가 이태리 사람, 우리 한국사람, 모리타니아 이리 사람이 다 탔어요. 탔는데 우리하고 이태리 사람하고는 한 테이블에 같이 식사를 하고 이태리 사람이 요리하는 사람이 있고, 나도 하고, 이태 해가지고 같이 먹는데, 모리타니아 애들은 식당 별도로 있거든. 자기네들이 해먹고 그라고 화장실도 별도로 제공하고 별도로 써. 그렇게 아주 그 이태리 사람들이 보면 민족차별을 엄청 많이 해요.

장백권은 이탈리아 상선을 타면서 정신적으로 스트레스를 받은 탓인지 송출 기간이 끝나갈 때 쯤 몸이 안 좋아져 라스팔마스 기지에 있는 병원에 가게 되었다. 퇴원 후 귀국 해야할지를 고민하는 장백권에게 호텔 요리사로 남으면 좋겠다는 제의가 들어왔다. 급여 조건도 배를 탈

때와 마찬가지로 좋은 조건이었지만 마지막에 한국으로 돌아가기로 결정했다. 같이 갔던 친구들 중 몇 명은 현지에 정착하여 가정을 꾸린 친구도 있다고 하니, 장백권도 ‘그때 남았더라면 어땠을까?’를 생각해 보기도 한다고 했다.



라스팔마스 기지에 입항한 장백권



라스팔마스 기지 내 병원에 입원한 장백권

라스팔마스에서 우리가 제대를 다 해가지고 집으로 올 사람 오고, 그곳에 또 현지에 있겠다 하면 현지에 또 있을 수가 있었어. 나는 있겠다 그리 했는데 같이 간 친구들이 전부다 보너스, 퇴직금 타가지고 전부 준비해서 간다고 하니 안 되겠더라고. 그래서 나는 이제 한국선원들이 왔다갔다하는, 경유하는 한국선원 호텔이 있어. 거기서 3일 일을 했어. 거기 있을라고. 그래 했는데 도저히 안 되겠더라고. 참 좋았는데 있었으면 더 좋았지. 그래가 우리 친구 하나만 거기 남게 됐어요.

### 원양선 요리사가 음식을 마련하는 일

원양선 요리사들은 조업하는 과정에서 먹거리를 마련해야 한다. 대부분의 음식이나 식재료는 배를 타기 전에 준비해서 승선하지만, 선식이나 추가 식재료는 운반선을 통해 구입하였다. 선창에 배를 대지 못하고 바다에서 식재료를 구입할 때에는 통신관을 통해 미리 필요한 물품을 말해 놓는다. 그러면 연락을 받은 운반선이 식재료들을 싣고 왔다.

항상 국장은 회사하고 교신이 되니까, 인자 화물이 어디로 가고 뭐 며칠에 어디로 입항을 하고 이게 다 돼있거든, 다 아니까. 그럼 국장한테 요번에 며칠날 어디로 갑니까 이라면 국장이 어디 어디로 간다 이라면, 부식 구입할 것을 이야기를 하라 그란다고. 부족한 거는 보충해야 되고, 그걸 운반선이 싣 실어다 주지.

한편으로 배 안에서 매번 일주일치 식단을 짜고, 식재료를 준비한다고 하지만 선원들에게 매번 좋은 소리를 듣는 것은 아니었다. 유럽이나 뉴질랜드 같은 곳에서는 신선한 식재료를 구하기도 좋고, 배를 정박시키기라도 하면 즐길 거리도 많았다고 한다. 하지만 아프리카

등지는 날이 항상 덥기 때문에 신선한 음식을 구하기 힘들 때도 있어 선원들이 불만을 토로할 때도 있었다. 또 상선의 경우 가려던 항에 실을 화물이 없으면 그대로 배를 돌리는데, 그러면 부식 구입할 기회를 놓쳐 식사가 부실해질 수밖에 없었다.

사실 뭐 다 구입이 가능하고 다 되는데 제일 어려운 게, 동남아로 오든지 미주나 유럽이나 가면 괜찮는데, 저 아프리카로 저리 들어가면 참 선식 구입이 잘 안되거든요. 그러니 참 어려워요. 그러면 인자 차이나이즈 가배채(양배추)라도 있어야 뭐 김치를 담든지 할긴데, 이게 없으니까. 가배채를 가지고 김치를 담가먹어야 되고, 그 뭐 맛도 없고, 그리 선원들이 항상 불평이지요. 김치 같은 경우는 그게 오래 보관이 안되고 보관이 설령된다 그래도 그렇게 많은 양은 안 싣고 다니니까 그게 좀 애라가 있고….

그래도 대체로 선원들 간에 먹거리에 대한 불만은 거의 없고, 음식과 관련해서는 단합이 잘 됐다고 한다. 배에서는 갑판장, 조기장, 항해사 등 식사위원이 있었다. 식사위원들은 원하는 부식거리를 주방장에게 말하는데, 그걸 얻으려면 주방장과의 유대가 좋아야 했다. 좋아하는 음식을 먹기 위해서 식사위원들은 냉장창고 정리를 같이 한다든지 해서 눈도장을 찍어야 했다. 그러다가 운반선에 커미션으로 맥주가 들어오기라도 하면, 갑판장은 맥주 한 박스를 나누면서 훈훈한 분위기가 만들어지기도 했다. 그런 분위기가 배의 주방장으로서의 힘이 나는 원동력이 되는 것이었다.

## 03

### 원양선 요리사에서

### 부부가 운영하는 식당 요리사로

#### 결혼생활 내내 홀로 생계와 육아를 담당했던 부인

장백권이 남포동에서 식당 주방장으로 일하고 있을 때 도와주었던 가게의 찬모로 일하던 아가씨가 있었는데, 그가 지금의 부인이 되었다. 서로 마음이 맞아 교제를 하던 장백권은 해운대 보충대로 가서 교육을 받고 보충병으로 군활동을 대신했다. 보충병 근무가 종료된 후 얼마 지나지 않아 원양선을 타게 된 그는 혼자 기다리게 될 부인이 걱정되어 혼인신고부터 했다고 한다. 사실 혼인 관계가 성립되어야 장백권이 배를 타면서 버는 월급이 부인의 통장에 차곡차곡 저축될 것이라 혼인신고부터 했다고 하며 웃었다. 결혼식은 라스팔마스에서 2년간 배를 타고 돌아온 후 했다고 한다.

우리는 7년을 교제를 했어. 그러다가 그때는 결혼식을 안 하고 족보만. 부부끼리 혼인신고는 해놓고 와가지고, 저 76년도에 7월 18일 날 귀국을 해서 결혼식을 했지. 극동호텔, 아 극동





힘께 식당을 운영하는 장백권 부부

예식장 모르겠구만은. (라스팔마스에서) 보너스 퇴직금 타가지고 전부다 간다고 하는데, 아 있을라 하니까 참 안 되겠더라고. 그래가 3일 내가 그 호텔에서 일을 했어. 주방에서 일하고 한국 가겠다 하니까, 아이고 이거 왜 그러느냐? 마드리드가서 연락해 놓으면 동생이 나 올 테니까 거기서 한 몇 일 쉬었다가 들어 온나 이러드라고. 그래서 인자 그 호텔에서 3일 일해 주고, 아이고 간다하고는 그냥 그리 마 오게 됐지.

장백권은 부인에 대한 애뜻하고 미안한 마음이 크다. 본인이 원양선을 타는 동안 홀로 생계와 육아를 도맡아 했기 때문이다. 그동안 깊이 터놓지는 못했지만 육아하면서 뜨개질에, 기계자수에, 식당 일에 이리저리 국내에서 아등바등했을 부인의 모습을 마음에 담고 있는 것 같았다. 아이들이 성장하면서 같이 놀이공원 한 번 제대로 못 가준 것도 맘이 아프다고 했다. 첫째가 어릴 때 어린이대공원에 한 번 같이 갔던 기억 외에는 가족과 보낸 시간이 너무 적어 아쉽다고 했다.

우리 큰딸이 '나는 어릴 때 아버지가 늘 술에 취해 있었던 것만 기억이 난다.' 우리 애 조그 만했을 때 큰 애 데리고 저 수원지 함 가 보고 놀러 한번 안 가봤으니까. 집에 없고 그러니까 잘 안 가져. 그렇고 맨날 나는 또 집에서 저 아저씨 배에 가고 나도 맨날 우리 애기 어린 것들 있어도 뭐라도 조금 해갖고 한 푼이라도 벌라고 막 뜨개질도 하고 뜨개질 갖다놓고 뜨개질하고 집에서 일을 많이 했어요.

하지만 배 타는 일을 쉽게 그만둘 수 없었다. 국내에서 일하는 것보다는 급여가 훨씬 좋았기 때문이다. 부모님의 이런 고됨과 노력을 아는지 자녀와 손자도 모두 든든한 직장이 있고, 행복한 가정을 꾸리고 있다. 그나마 장백권의 마음이 조금 편하다고 한다.

### 제주도 선망어선을 끝으로 배타는 일을 접다.

1974년 첫 원양선을 탄 이후 장백권은 1988년 국내로 완전 귀국했다. 귀국은 했지만

모아놓은 돈도 그리 많지 않고, 자녀들의 교육비와 생활비에는 늘 들어가는 돈이 또 생겼다. 장백권은 귀국 후 사촌형이 운영하는 제주도 고등어 선망어선 기관실에서 조기장으로 근무하게 되었다. 6~7년 정도 고등어 선망어선을 탔는데, 국내에서 배를 타는 거지만 철망 시기나 금어기에만 집으로 왔다갔다 할 수 있으니 실제로는 원양선을 타는 것이나 크게 다르지 않았다.

고등어는 일년 내내 하는 거지. 근데 일년 내내 우리가 하는데, 산란기 되면 그때 철망 이라고 해가지고, 금어기에... 또 월명 시기라 해가지고 달이 밝으면 음력으로 13일 날 되면 들어 오거든 입학. 그러면 18일 날 나가요. 음력으로. 그러니까 한 달에 한 번씩 집에 오지. 산란기에는. 또 그러니까 봄 되면 철망하나? 철망 3월 달 되면 철망하지.

1999년 장백권에게 큰 수술이 있었다. 제주도 선망어선을 타던 도중 숨이 가빠져서 회사 지정 병원을 갔는데, 원인을 찾지 못했다. 메리놀병원에서 여러 번 검사를 받은 후에 그는 심장 대동맥판막이라는 병명을 확인하게 되었다. 수술을 받은 후 현재까지도 그는 6개월에 한 번씩 검진을 받으며 건강을 체크한다.

메리놀병원에 가서 검사하니까 검사를 몇 번하니까 대동맥판막 이게 결정이 나가지고 수술로 거기서 했지. 그래 그때는 여 부산 메리놀병원에서 수술이 안되면 서울의 세브란스병원으로 가야 되고 세브란스 안되면 미국으로 가야 되는 거야. 그만큼 심장에서는 좀 별로 그게 없었는 거라. 메리놀서 입원을 해가 있는데 수술 날 받아냈는데 아 퇴원을 하라 이기라. 왜 그러냐 이러니까는 회사에서 이거 산재가 안된다 이거지. 아이 그람 내가 회사를 가가요? 그러니까 회사 오라드라고. 회사를 가 형하고 만나가지고 뭐 의료담당하고 이야기를 했지. 이야기를 하고 나니까는 다시 재입원하라 드라고. 내가 산재를 받았지.. 그래가지고 수술을 하고 나와 가지고 뭐 지금 까지. 그러니까 인자 장애 3급이라.

장백권이 선망을 타고 있을 때 자립심과 생활력이 강한 부인은 하단에 현재 운영하고 있는 작은 분식집을 하나 차렸다. 아내가 일귀놓은 가게에 이제는 장백권도 함께 일하고 있다. 워낙 손맛 좋은 찬모, 주방장 출신인 부부가 운영하는 분식집의 대표 메뉴는 라면국밥이다. 밖에서 보면 작은 가게라서 알기 힘들지만, 그래도 이 주변에서는 꽤나 유명한 맛집으로 알려져 있다.

장백권이 원양선을 타던 당시에는 자신처럼 타국으로 파견되는 한국인들이 많았다고 한다. 파독간호사나 파독광부들이 대표적이다. 1970년대나 80년대에는 국민 개개인뿐만 아니라 국가도 경제적으로 어려운 시기였다고 그는 회상한다. 송출선을 탈 때에도 '달려를 많이 쓰지 마라', '산업비 사용을 절제하라.'는 국가의 요구는 항상 함께 따라왔다고 한다. 그 당시 국가의 요구에 부응하여 보이지 않게 애쓴 이들에 대해 기억했으면 좋겠다는 작은 바람을 그는 전한다. 장백권은 한편으로 신앙이라는 또 다른 통로를 통해서도 늘 기도하고, 감사하고, 베푸는 마음으로 살고 있다.





### 약력

- |               |   |
|---------------|---|
| 1947년 4월 8일   | 경남 거제도 출생   |
| 1954년 ~ 1964년 | 구조라국민학교<br>고현 성경구락부 야간중학교                           |
| 1964년         | 중학교 졸업 후 부산으로 이동<br>영도 대한선원학원 어선코스                  |
| 1974년         | 이란 새우트롤선 요리사  |
| 1974년 ~ 1976년 | 이탈리아 상선 요리사   |
| 1976년         | 결혼  |
| 1977년 ~ 1988년 | 라스팔마스, 호주, 캐나다, 미국, 모리타니아,<br>태평양, 대서양 등 어선, 상선 요리사 |
| 1988년 ~ 1995년 | 제주도 선망어선 조기장  |
| 1995년 ~ 현재    | 부부가 함께 분식집 운영                                       |





~~~~~

## 원양에서 꿈을 낚았던 장운용

~~~~~

### 01 축구 선수가 되고 싶었던 꿈을 접고 바다로 가다.

#### 가난했던 시절, 장남으로서의 책임이 남달랐던 장운용

장운용은 1960년 부산 수영구 민락동에서 4남매 중 장남으로 태어났다. 부친 장은도는 거제도 장승포 출신으로 고향에서 부친을 도와 어업에 종사하던 중 일제강점기 때 강제 징집되었다가 광복 후 한국으로 돌아왔다. 한국으로 돌아온 장운용의 부친은 영도로 와 일찍 세상을 떠난 형을 대신해 어린 조카들을 돌봤다. 자신의 미래보다 어린 조카들을 돌보는 일을 더 중요하게 생각했던 부친은 당시로는 늦은 나이인 37세에 부산 기장군 월전마을 출신인 아내 추처자를 만나 결혼해 가정을 꾸렸다.

우리 할아버지 때는 가덕도 천성에 계시다가, 가덕도에서 살기가 어려워 거제도로 가서 어업을 하셨어요. 아버님은 장승포에서 태어나서 할아버지를 도와 어업에 종사하시다가 일제강점기 때 월남으로 징용 가서가지고 해군으로 월남에 근무를 하셨던가 봐요. 그러다가 영국 포로가 되셔가지고 버마 쪽에 1년 정도 계셨다가 해방이 되고 한국으로 돌아오셨다고 합니다.

그 당시에 큰아버지가 일제시기에 일찍이 세상을 떠나셔가지고 큰형님들, 사촌 형님들. 큰어머니도 혼자 계시고 사촌 형님들이 어리고 하니까 아버지가 사촌 형님들을 보살폈어요. 아버지가 영도 계시면서 사촌 형님들 거둬 키우고 하시다 보니까 좀 늦게 결혼을 하셨어요.

장운용의 모친은 기장 월전마을 출신으로 고향에서 자연스럽게 물질을 익혔고 결혼 후 부산 민락동으로 와서 해녀생활을 했다. 지금은 개발되어 옛 모습을 찾아볼 수 없지만 1970년대

까지만 해도 민락동은 주민들 대부분이 어업에 종사하며 살았던 한적한 어촌마을로 제주도 출항해녀 뿐만 아니라 육지해녀들이 민락동에 많았다고 한다.

장운용은 부친이 41세 되던 해에 태어났다. 그래서인지 부친에 대한 마음이 각별했다. 어려서부터 네 자녀를 키우기 위해 힘든 내색 없이 힘겨운 뱃일을 하시는 모습을 지켜본 장운용은 친구들과 노는 것이 더 좋은 나이였던 국민학교 6학년 때부터 멸치잡이 배를 탔던 부친을 도왔다. 새벽이면 바다로 나가 뱃일을 한 뒤 학교에 등교했다. 장운용은 그때는 그저 부친의 일손을 조금이라도 덜어드리고 싶어 시작했던 일이 훗날 자신의 삶의 밑거름이 될 줄은 몰랐다고 한다.

아버님께서서 영도에서 민락동으로 오신 뒤 어업에 종사하셨습니다. 멸치 유자망, 정치망. 그런 거 하셨습니다. 그때는 민락동에 어종이 굉장히 풍부했었습니다. 제가 국민학교 6학년 부터 아버지 따라 배 탔습니다. 아버지가 좀 힘들어하시는 것 같더라고. 여러 사람 하시는데, 같이 일하시는 분들이 술도 많이 자시고, 일도 제대로 안 나오고 이러니까. 아버지는 그때 선장 하고 계셨지. 선주는 다른 분이 있었고. 아침 일찍 아버지 따라 배타고 나가서 조업하고 돌아와서 학교 등교하고 그렇게 생활했습니다.

#### 축구 선수가 되고 싶었던 학창시절, 꿈을 접고 바다로 가다.

어릴 때부터 축구를 좋아하기도 하고 잘하기도 했던 장운용은 광안국민학교와 대연중학교 재학시절 학교대표 축구선수로 활동했다. 축구에 남다른 재능이 있었고 주변사람들로부터 축구선수가 되면 좋겠다는 말을 곧잘 듣기도 했다. 그러나 장운용은 경제적으로 힘들었던 집안 사정을 누구보다 잘 알기에 스스로 축구선수의 꿈을 접었다. 부친이 그랬던 것처럼 자신보다 가족을 돌보는 일이 우선이었던 장운용은 빨리 사회생활을 해 생활에 보탬이 되고 싶었던 것이다.

국민학교, 중학교 때 축구 선수였어요. 축구를 잘 했어요. 주변에서 축구를 계속하라고 많이들 그랬는데, 그때 가정형편이 어려우니까 축구를 계속할 수 없었습니다. 축구선수로 성장하려면 (부모님이) 뒷바라지를 하셔야 하는데, 동생들도 있고 생활도 어려운데 어떻게 내가 하고 싶다고 하겠어요. 운동을 해갖고는 생활이 보장이 안 되기도 하고.

중학교 졸업 후 장운용은 해양고등학교<sup>1)</sup> 기관과에 진학했다. 그러나 가정 형편이 어려워 제때 학비를 낼 수 없었던 장운용은 아쉽게도 1학년 과정을 다 채우지 못하고 중퇴했다. 돌아보면 아쉬운 결정이었지만, 그때는 장남으로서 힘겹게 가정을 꾸리는 부모님을 도우는 길을 찾는 것이 더 중요했기에 선택의 여지가 없었다고 한다.

1) 부산해양고등학교 : 남부민동(부산시 서구 총무대로 133)에 위치하였으며, 선원 양성을 위해 설립된 학교로 1956년 3월 13일 문을 열었다. 그러다 1995년 2월 28일 문을 받았다 부산해사고등학교로 이관되었다.

그때는 빨리 배를 타는 기 인자 가정적으로 아버지께 도움이 될까 싶어서. 빨리 돈을 벌려고 그런 목적으로 해양고등학교에 갔습니다. 학교는 충무동에 있었어요. 옛날에 송도 내려가는 데. 공동 어시장 뒤에 내려가는 데, 거기 있었어요. 학비는 분기별로 당시에 만 4천 원~만 5천 원 됐었나? 그랬던 것 같은데, 경제적으로 힘들 때니까 학비를 내를 것도 쉽지 않았죠. 장남인데 당연히 부담을 많이 느꼈습니다. 빨리 돈을 벌어야 되겠다는 생각에 학교를 접었습니다.

### 대형선망어선의 기관사가 되다.

해양고등학교 중퇴 후 장운용은 1977년도 대형선망어선 기관장으로 있었던 사촌형의 소개로 대형선망어선 기관사가 되었다. 한 번 출항하면 25일간 망망대해에서 조업하는 일이 쉬운 일이 아니라는 사실을 들어 잘 알고 있었지만, 장남으로서 가족들을 위해 돈을 벌어야 한다는 생각이 남달랐기에 장운용은 선뜻 제안을 받아들였다. 어린 시절부터 부친의 일을 도우며 뱃일을 익혔고, 해양고등학교 기관과에 진학해 관련 공부를 하기도 했던 장운용은 별 어려움 없이 일선에 설 수 있었다고 한다.

대형선망, 고등어 잡는 배. 선망을 해 갖고 고등어 잡는 배 있어요. 자갈치나 충무동에 가면 그런 배들이 많이 있습니다. 학교 중퇴하고는 곧바로 그 배를 탔습니다. 사촌 형님이 당시에 고등어잡이 배에 기관장으로 계셨는데, 그 분 소개로 그 배에서 일하게 되었습니다. 장남이니까 부모님을 도와야 하니까.

고등어잡이 배는 5, 6척의 배가 하나의 선단을 이루어 작업했다. 선단은 작업을 지휘하고 양망하는 배<sup>본선</sup>, 대형 선망을 싣고 다니는 배<sup>망선</sup>, 불을 밝혀 고등어 떼를 유인하는 배<sup>등선</sup> 2척, 그리고 어획한 고등어를 운반하는 배<sup>수송선</sup> 2척으로 구성되는데 그중 장운용은 본선에 승선했다. 장운용은 자신이 맡은 일은 그다지 힘들지 않았지만, 작업환경이 열악해 설 수 있는 공간이 따로 없는 데다 조업이 시작되면 쉬는 시간 없이 밤낮으로 일을 해야 하는 상황은 견디기 쉽지 않았다고 한다.

우리가 정상적으로 당직 시간이 아침 6시부터 12시까지 당직 서고. 그다음에 점심 먹고, 저녁 먹을 때까지 쉬고. 그리고 또 저녁 먹고 12시까지 당직이고, 새벽에 또 쉬고 이러는데. 어선 자체는 시간이 그리 정해져 있지만은, 환경이 굉장히 열악합니다. 쉬는 공간도 열악하고. 투망을 하면 쉬는 시간도 없어요. 당직 끝나고 좀 쉬려해도 투망한다고 하면 선원들이 전부 다 나와 일을 해야 됩니다. 그물 던지는 사람이 따로 있어도 하역 그물 끌어올릴 때는 양망기 그물을 감아올리는를 우리가 작동을 시켜줘야 하거든요. 그러니까 잠을 못 자죠.

장운용은 5년간 고등어 잡이 배를 타고 제주도 근해, 흑산도, 동중국해, 일본 대마도 등지에서 조업했다. 고등어 잡이는 사시사철 이루어지지만 조업 가능한 시기는 한 달 중 25일로 제한된다. 보름달이 뜨면 달빛이 밝아 고등어들이 그물을 피하기에 음력 보름날과 전후



어린 시절 이야기를 들려주고 있는 장운용

2일간은 조업하지 않기 때문이다. 매달 음력 13일에서 18일까지는 휴식기로 이때가 되면 입항해 하역작업과 더불어 휴식을 취했는데 장운용은 가족들에게 소식을 전하기도 했고 모처럼 맞는 휴식시간에는 책을 읽으면서 스스로를 위로하고 내일을 준비했다.

고등어잡이 배들이 특징이 하나 있습니다. 달빛이 밝으면 고기가 밤에 집어가 잘 안됩니다. 그래서 음력으로 13일 날 입항을 음력으로 18일 날 출항을 합니다. 들어와서 출항할 때까지 5일 동안은 엔진도 수리하고 배도 정비해서 출항 준비합니다. 그때 가족들에게 연락도 하고 편지도 하고 소식을 전하고 쉬기도 하고. 나는 공부하는 게 좋으니까 책도 읽고 그렇게 보냈습니다.

매사에 진중하고 마음이 여렸던 장운용은 고등어잡이 배에서 일하는 것이 고생스러웠지만, 가족들에게 조금이나마 도움을 줄 수 있어 그것만으로 좋았다고 한다.

어로장이나 기관장들은 연말 정산할 때 '상자 수당'이라 해서 1년 동안 잡은 한 해 어획량의 비율에 따라 나눠 주는 방식으로 분배했고 우리들은 월급이었고. 그때 내가 받았던 월급이 만 5천 원이었지 싶습니다. 월급은 다 부모님 드렸으니까 생활에 보탬도 되고, 그게 그때는 보람 이라면 보람이었습니다.



## 02

### 새로운 도전, 원양어선에 승선해 대서양으로 가다.

#### 새로운 도전, 원양어선을 타다.

장운용은 1982년 당시 해양대학교 1기생으로 원양어선 기관장이 되었던 사촌형의 권유로 원양어선을 타게 되었다. 책을 좋아했던 장운용은 ‘바다를 정복하는 자가 세계를 정복한다.’는 글귀를 좋아했고, 가보지 못한 먼 바다에 대한 동경이 늘 마음속에 자리 잡고 있었다고 한다. 장운용은 사촌형의 제안을 받았을 때 연로하신 부모님을 두고 떠나는 것이 마음 무거웠지만, 낯선 바다에 도전해 보고 싶은 마음이 컸다고 한다.

큰아버님이 돌아가시고 난 뒤 우리 아버님께서 사촌형님들을 다 키우셨어요. 그분들 중에 한 분이 해양대학교 1기생으로 졸업해서 그때 원양어선 기관장을 했습니다. 그분이 원양어선 타 보라고 제안하셔서 제가 원양어선을 타게 된 겁니다. 형님 소개로 면접을 봤지요. 면접 보러 가니까 회사 간부들, 항해사들, 기관장들, 선장, 간부들이 있더라고요. 면접할 때 ‘열심히 할 자신이 있느냐? 3년 계약하고 가면 그 기간 동안은 모든걸 다 포기해야 되는데 할 수 있겠냐?’ 이런 걸 물어 보더라고요. 더 넓은 세상으로 가보는 거고. 돈을 벌기 위해서 가는 건데 당연히 각오하고 있었죠. 그래서 망설임 없이 ‘열심히 할 자신있다.’고 했어요.

장운용은 원양어선 승선 전 영도 대평동에 위치한 수산진흥원에서 이틀 간 소양교육을 받았다. 소양교육을 받으면서 원양어선 선원으로서 사명감과 자부심을 느꼈다고 하는데, 특히 원양어선 선원은 돈벌이를 넘어 민간 외교관으로서 사명을 다해야 된다는 말이 오랫동안 마음에 남았다고 한다.

그 당시에 영도에 수산진흥원이 있었어요. 대평동에, 거기서 소양교육을 이틀 받았습니다. 교육기간 동안 오랫동안 기억에 남는 것은 어느 강사가 하시는 말씀이, ‘당신들은 대한민국의 외교관이다. 민간 외교관이다. 당신들이 해외에 나가서 하는 행동 하나하나, 일거수일투족이 대한민국 전체 국민을 대표한다. 그러니까 행동을 조심해야 한다. 민간외교관으로서의 역할을 잘 수행해야 한다.’ 그 말이 기억에 남았어요. 그냥 돈 벌러 가는 것이 아니라 민간 외교관 역할을 해야 한다는 말이죠.

#### 선원수첩 그리고 선원신분증명서

당시 원양어선에 승선하기 위해서는 선사 임원들과 동승하는 선장, 기관장 등의 면접심사

및 선원수첩<sup>2)</sup> 심사를 통과해야 했고 따로 선원신분 증명서를 발급 받아야 했다. 장운용은 당시 연좌제<sup>3)</sup>로 인해 선원조회가 중요시 되어 선원수첩을 발급받는 일이 쉽지는 않았다고 한다.

저는 19살 때 해운항만청에서 선원수첩을 발급받았습니다. 그때는 선원수첩 발급받으려면 굉장히 까다로웠어요. 부모형제 중에 북한과 연루되어 있는 사람들은 잘 안 해줬어요. 인적사항과 선원조회를 하면 한 6개월에서 1년 정도 걸립니다. 그 당시에 돈을 주면은 선원조회가 빨리 돌아오고. 그냥 맡겨 놓으면 1년 정도 걸리고 그랬습니다.

원양어선 선원들은 승선 이력이 모두 기재되어 있는 선원수첩으로 서류심사를 대신했을 뿐만 아니라 출국 시 여권을 대신했는데, 선원수첩에 ‘강제 하선’ 이력이 기재되면 이후로 국내선은 물론 원양어선에 승선할 수 없었다고 한다. 장운용은 강제하선 이력이 선원들에게는 사형선고나 마찬가지로 여겨졌던 규정에 대해 아쉬움이 많다.

선원수첩은 그게 우리 여권이나 마찬가지거든요. 수첩 안에는 배를 탄 경력과 계약기간, 승선했던 배 이름이나 엔진 마력, 직책, 보수, 월급 등이 적혀 있습니다. 바다에서 조업을 하다가 사고를 친다면, 개인적인 문제로 배에서 내리게 되었을 때는, 수첩에 ‘강제 하선’이라고 도장이 찍혀버려요. 회사에 취업할 때 회사에서 제일 먼저 보는 게 그 사람 선원수첩을 봅니다. 수첩에 그 사람 경력이 싹 다 나와 있으니까. ‘강제 하선’ 도장이 찍혀 있으면, ‘당신, 강제 하선이네, 무슨 이유야?’ 이렇게 됩니다. 대개는 승선을 안 시켜줬습니다. 그러니까 강제 하선 도장이 찍히면 다시는 배를 못 타게 되는 겁니다. 그런 불합리한 것도 좀 많이 있었습니다.

선원법에는 국내항을 오가는 선원은 선원수첩만으로도 신분을 보장받을 수 있지만 외국 항을 출입하는 선박에 승선하는 선원은 따로 선원신분 증명서를 받도록 했다. 선원법에 의하면 원양어선 승선을 희망하는 이는 선원수첩과 더불어 선원신분 증명서만 필수적으로 갖추도록 했으나, 장운용이 원양어선에 승선할 당시에는 만약의 사고에 대비해 피해보상 능력이 있음을 입증할 수 있는 소유 재산 정도를 신고해야 했고 보증인도 내세워야 했다고 한다.

그 당시에 원양어선 탈 때는 재산세가 일정 금액 이상 되어야 하고, 두 사람 이상 보증인이 있어야 됩니다. 바다에서 조업하다가 사고를 친다면 그 사람이 경제적인 여력이 없으면 보증인이 대신 비용을 부담하도록 했어요, 지금은 어떤지 모르겠지만 그때는 상당히 까다로웠습니다. 다른 나라에 가서 법에 저촉되는 범죄를 저질렀을 때는 그 나라 법에 따라 처벌을 받고,

2) 선원수첩 : 선원법(1962년 1월 10일 법률 제963호로 제정)에는 ‘선원이 되려는 사람은 대통령령으로 정하는 바에 따라 해운항만청으로부터 선원수첩을 발급 받아야 한다.’ (제48조)라 규정되어 있다.

3) 연좌제 : 범죄인과 특정한 관계에 있는 사람에게 연대책임을 지게 하고 처벌하는 제도이다.

그렇지 않은 경우에는 우리나라에 와서 처벌을 받는다고 합니다. 그러니까 원양어선 선원들은 감히 거기 가서 사고를 안 칩니다. 또 강제 하선되어 돌아오게 되면 다른 선원을 보내야 하는데, 그 사람 항공료, 숙박료, 체류비를 전부 다 물어주게 되어 있어요. 그 당시 계약 조건이 그렇게 되어 있었어요. 그러니까 경제적인 부담도 크니까 사고 칠 생각을 아예 안 하는 겁니다.

### 한국 원양어업의 위기, 월급을 받지 못해 귀국하다.

장운용은 1년 계약으로 첫 원양어선에 승선해 라스팔마스ro 가 모리타니아 해역에서 조업했다. 고생을 감내하면 돈을 벌 수 있을 것이라는 기대와 달리 장운용은 월급을 제때 받지 못해 중도에 선원들 모두 하선해 귀국할 수밖에 없었다고 한다.

널리 알려져 있듯이 우리나라 원양어선이 대서양으로 진출했던 시기는 1967년부터였다. 1970년대 초, 중반 우리나라 원양어업은 최고의 전성기를 맞이하였다. 당시 대서양으로 진출한 원양어선은 100여 척을 능가했다. 그러나 1976년 대서양 사하라 어장이 스페인령에서 모로코령으로 전환되면서 우리나라 원양어선은 일대 타격을 맞았다. 모로코와 수교가 없었기에 한국 원양어선은 모두 사하라 어장에서 추방되었던 것이다. 1978년 모로코와 수교가 이루어지면서 상황은 다소 완화되었지만, 1982년 유엔해양법협약<sup>4)</sup>이 발효되면서 조업 가능 구역이 영해 200해리 밖으로 재조정되어 또다시 큰 타격을 받았다.

1977년 이후 각국의 배타적 경제수역<sup>5)</sup> 선포, 1982년 유엔해양법협약 발효로 우리나라 원양어업이 일대 타격을 받았던 시기에 모리타리아로 갔던 장운용은 비싼 입어료와, 어획량을 제한하는 쿼트제, 어종과 어획량을 감시하는 코스트 가드 제도로 어려움을 겪다 결국은 선사가 부도가 나면서 선원들 모두 곤경에 처하게 된 것이다.

제일 처음에 송출 갔을 때는 월급을 제대로 못 받았어요. 1년 계약 갔는데, 송출 하는 외국인 회사에서 돈을 주는 거 아닙니까? 그런데 거기 회사도 입어권을 사려면 돈이 많이 들어가는 거라. 한정된 쿼터 안에서 고기를 잡으면 수익성이 안 되니까 제때에 월급을 못 주는 겁니다. 그래서 우리가 한동안 월급을 못 받았어요. 그 당시에는 영해가 12해리였는데, 각 나라에서 해양주권을 확보한다고 200해리 선포를 하니깐. 200해리 밖에서 조업을 하려고 하다 보니까 굉장히 인자 열악한 거지요. 1년 계약기간이 다 안 끝났는데, 월급이 제 때 안 나오니까 선원들이 조업을 더 이상 못 하겠다고 손을 놓는 일이 발생했어요. 선원들이 선장한테 '월급이 3개월 치 밀려서 조업을 못 하겠다.' 그래도 해결책이 안 나왔어요. 대안이 없으니까 선원들이 모두 여기서 조업하지 말자고 그랬어요. 그래서 다들 배에서 내려서 귀국하려고 하는데, 그 회사가 부도가 나서 선원들 항공료도 못 주는 겁니다. 우리가 귀국을 하려면 월급은 고사하고 적어도

4) 유엔해양법협약UNCLOS : 1982년 12월 10일 채택되어 1994년 11월 16일 발효된 협약으로 해양, 해저 및 해저 토양뿐 아니라 해양상공의 대기 등 보호에 관한 제도적 틀을 구축하고 있다. 통상 연안선을 따라서 수심이 낮은 해안선을 가리키는 연안으로부터 200해리를 초과하여 배타적 경제수역을 확정하지 못하도록 하고 있다.

5) 배타적 경제수역 : 자국 연안으로부터 200해리까지의 모든 자원에 대해 독점적 권리를 행사할 수 있는 유엔 국제해양법상의 수역을 말한다.

항공료라도 있어야 될 거 아닙니까? 항공료도 못 주는 겁니다. 귀국은 해야 되는데 도저히 방법이 없으니까 선원들이 선장 입회하에 배에 있는 물건들을 일부 팔아가지고 항공료를 겨우 마련해서 귀국했습니다.

국제 해양법으로 국제해양질서가 종래와 달리 재편되면서 연안국들의 어업 규제는 강화되었고 입어료가 상승하는 것은 물론 입어조건도 까다로워 간혹 입어권 없이 영해 내에서 조업하는 경우도 있었다. 입어권 없이 영해 내 조업을 하다 적발되면 총격을 받기도 하고 나포되기도 했는데, 장운용은 당시 조업하면서 직접 경험하지는 못 했지만 전해들은 바로 영해를 침범해 조업하다 변을 당했던 원양어선들이 더러 있었다고 한다.

그때 영해 침범해가지고 도망가고 그런 거 있었어요. 입어권 없이 들어가면 그 나라 경비정들이 와서 총 쏘고 나포하고 그랬습니다. 우리나라도 당했다는 소리를 제가 들었습니다. 거기는 모로코 지역인데. 모로코 쪽에서 제일 처음에 200해리 선포되었을 때, 그거를 크게 생각 안 하고 들어간 겁니다. 입어권이 다 되도 고기를 많이 못 잡으면 위험해도 들어가는 겁니다. 잡히면 우리가 뭘 얼마나 잡았다는 거를 배상을 해주고 풀려나오는 거지. 당시에는 80년대 초까지만 해도, 우리나라 국력이 굉장히 빈약 했어요. 피부로 많이 느꼈습니다

### ‘태창 85호’를 타고 모리타니아로 가다.

임금체불로 계약기간을 다 채우지 못하고 중도에 귀국하게 된 장운용은 다음 해인 1983년 태창수산의 태창85호를 타고 다시 모리타니아로 갔다. 태창85호에 승선한 선원은 30여명으로 주 어종은 문어, 갑오징어, 오징어, 돔 등이었다.

모리타니아로 갔을 때 그때는 우리는 트롤로 조업했습니다. 주 어종은 문어, 오징어. 그다음에 돔, 갑오징어 그런 종류들이고. 갑판장이 있고. 갑판장 밑에 서열로 치면 1순위를 우리는 ‘헛드’라고 부르거든요. 헛드가 있고 그 다음에는 갑판원들이 서열 없이 일괄적으로 똑같습니다. 일반 선원이 20여 명 가량이고. 항해사는 1항사, 2항사, 실항사<sup>실습 항해사</sup>, 기관실에는 조기장이 있고, 밑에는 1기수, 2기수, 3기수, 실기사<sup>실습 기관사</sup>로 나누어져 있지만 큰 의미는 없습니다. 조리실에는 조리장 하고 보조하는 사람이 있는데 보통 그 사람을 ‘쿱’이라 불렀습니다.



‘태창85호’ 앞에서 선 장운용



장운용은 기관사로 승선했다. 기관사들의 업무 시간은 정해져 있으나 조업이 시작되면 주어진 업무시간과 상관없이 투입되어 양망을 하고, 어획한 고기를 선별해 저장하는 일까지 두루 해야 했다.

기관사들이나 항해사들은 자기 근무시간이 정해져 있습니다. 오전 당직은 아침 6시부터 낮 12시까지 하고. 오후 당직은 낮 12시에서 오후 6시까지 하고. 또 밤 당직은 오후 6시에서 밤 12시까지 하고. 갑판 선원들은 투망을 하거나 양망을 하면은 그거는 시간에 구애 없이 수시로 나가서 작업 합니다. 그물을 건져 올리면 어창에 가져가 씻어서 선별한 뒤에 급냉기에 넣어서 6시간 얼립니다. 냉동이 다 되면 박스에 담아서 저장고에다 저장합니다. 배 위에서 하는 일이 많습니다.

조업이 시작되면 크고 작은 사고가 곧잘 일어나고 때에 따라서는 인명피해가 발생하기도 하는데, 다행히 장운용이 승선했던 배에서는 인명피해가 없었다고 한다. 사고를 줄이기 위해서는 작업 지시를 정확히 인지해 일사분란하게 움직이는 것이 중요했다. 조그마한 실수가 사고로 이어질 수 있기에 항시 긴장감을 늦추지 않아야 했다. 장운용은 원양어선에 승선했던 선원들 간 이루어지는 일명 군기 잡는 문화를 경험했는데, 처음에는 낯설고 불편했지만 조업을 해나가면서 군기문화가 형성될 수밖에 없었던 이유를 한편으로 이해할 수 있었다고 한다.

처음에는 군기 잡는다고 갑판장하고 선장, 항해사들이 선원들은 갑판에 집합시켜 놓고 군기 잡는 일이 더러 있었어요. 군대 같지는 않아도 조금 엄하게는 했죠. 그거는 기본적으로 시키는 거고. 한 사람이 조금 잘 못하게 되면 그게 자기만 다치는 게 아니고 옆에 동료들한테 피해를 주니까 그런 거를 굉장히 주의를 시켰습니다. 그런 것만 보면 배를 타는 사람들이 같이 생활하면서 겪어보면 표면적으로는 다 거칠어 보여도 속마음은 안 그래요. 다들 속정도 많고 여리고 그래요.

장운용은 1983년 조업을 위해 기지가 있었던 라스팔마스에 입항했을 때 이전과 달리 한국인에 대한 대우가 사뭇 다르다는 것을 피부로 느꼈다고 한다. 한국 선원들에 대한 현지인의 인식이 좋은 것은 익히 알고 있었지만, 1983년 ‘국제 청소년 축구대회’에서 한국 대표팀이 4위와 페어 플레이상을 수상하면서 한층 더 인지도가 높아져 어디를 가도 환대를 받을 정도였다고 한다.

처음에 우리나라 원양어선 나갔을 때, 우리 선배님들이나 먼저 나가신 분들이 좋은 인상을

6) 국제 청소년 축구대회 : 국제축구연맹FIFA에서 주관하는 국제 청소년 축구대회이며, 1983년 6월 2일부터 6월 19일까지 멕시코에서 개최된 4번째 선수권 대회이다.

많이 남겨놨어요. 부지런하고, 성실하고, 조업도 잘하고. 지역민들하고 그 다 주위에서 대인 관계도 다 좋고 하니까 이미지가 좋았어요. 83년도에 멕시코 청소년 축구 선수권 대회에서 우리 대표팀에 4강에 들어 잼아요. 그것도 우리나라 국민들이 외국에서 위상이 올라가는데 도움이 많이 됐어요. 그걸 실제로 느꼈어요. 라스팔마스에서 한국에서 왔다고 하면은 다들 우리를 좋게 보더라고요. 경험해 보니까 스포츠 외교라는 게 굉장히 중요하더라고요.

그러나 대만 선원들과는 바다나 육지에서 늘 긴장감이 맴돌았다고 한다. 조업 시 우리나라 원양어선을 견제하기도 했지만 입항지에서 행여 대만 선원들과 충돌하게 되면 큰 사고로까지 이어지는 일이 빈번했다. 그래서 한국 선원들은 되도록 대만 선원들과 부딪치지 않도록 조심했다고 한다.

대만 선원들이 한국 선원들을 견제 많이 했어요. 조업하는 데서도 좀 그렇고. 또 육지에 상륙 해서도 그렇고. 처음에 라스팔마스에 가니까 거기 기지장님이 하시는 말씀이 ‘될 수 있으면 대만 선원들하고는 부딪치지 마라. 서로 마찰 생길 수 있는 가능성이 많으니까 부딪치지 마라.’고 주의를 많이 주더라고. 그 사람들은 술집에서 술을 한 잔 먹다가 다른 사람들하고 부딪혀서 시비가 붙으면 막무가내라 사람도 죽입니다. 그 자리에서 바로 죽입니다. 혼자 안되면 인근에 있는 동료들까지 다 오라고 해요. 그러면 한국전쟁 때 중공군 인해전술처럼 다들 몰려옵니다. 그쪽에서는 선원들이 사람을 죽여도 국내에 가면 크게 저축이 안되는 모양인지 모르겠지만 상당히 거칠어서 사람도 예사로 죽이고 그랬어요.



라스팔마스 항구를 배경으로 선 장운용

## 모리타니아에서 뉴질랜드로

모리타니아에서 2년 간 조업 후 태창 85호는 뉴질랜드로 갔다. 모리타니아의 입어권이 비싼 데다가 할당된 어획량이 적어 수익을 올릴 수 없었기에 새로운 어장을 찾아 나선 것이다. 조업을 하다보면 허용된 어종 외 다른 어종을 잡을 수도 있었으나, 모리타니아 감시원이 승선해 어종과 어획량을 감시했기에 조업에 난항을 겪었다.

점차적으로 우리가 200해리 밖으로 물러나다 보니까, 어획량이 적어지고 어획량이 적어 지니까 돈이 안 되는 겁니다. 그 당시엔 입어권을 삽니다. 입어권이 비싸니까 돈도 많이 들어 가요. 그 나라에서 주는 쿼터 갖고는 수지가 안 맞는 겁니다. 또 감시원들이 있어요. 그 사람들이 자기 영해를 침범하는가 안 하는가, 허가된 고기를 잡느냐 안 잡느냐 감시해요. 우리 배에도 탔습니다. 만약에 허가된 고기가 아니면 다 버려야 됩니다. 어획량을 조금 초과하면 선장들이 감시원한테 뭘 좀 주고 무마하기도 하고. 그래도 안 되니까 우리 배가 2년 후에 모리타니아에서 뉴질랜드로 갔습니다. 기지는 라스팔마스에 있고.

기지는 라스팔마스에 두고 파나마 운하를 거쳐 뉴질랜드로 간 태창 85호는 남빙양에서 조업했다. 남빙양 원양어업은 1978년 12월 정부에서 세계 연안국가에서 200해리 경제수역 선포와 관할권리 행사가 본격화될 것을 대비해 시험조사단 남북호를 파견하여 새우어장을 개발하면서 본격화되었다. 장운용은 연안국의 200해리 경제수역 및 관할권리 행사가 없었던 남빙양에서는 조업이 원활하게 이루어져 다양한 어종을 잡았고 어획량도 적지 않았다고 한다.



뉴질랜드 넬슨 항구에 입항한 장운용



뉴질랜드에서 기념사진을 찍은 장운용

그 당시 큰 오징어를 주로 많이 잡았고. 정갱이도 잡았고, 고기 이름이 기억 안 나는데 여하튼 다양하게 잡았어요.

모리타니아 해역과 달리 남빙양에서의 조업은 원활하게 이루어졌지만, 때때로 저기압이 내려와 파도가 높아질 때면 운항을 하지 못해 파도 따라 망망대해를 떠돌아야 하는 위험을 감수해야 했다. 일엽편주가 되어 망망대해를 표류해야 했던 상황이 그다지 무섭게 다가오지 않았다는 장운용은 젊음의 힘으로 바다를 끌어안을 수 있었던 그때가 가끔은 그리운 듯 했다.

모리타니아 쪽은 적도 쪽이 가까우 놓으니까 날씨가 너무 덥고, 사하라 사막이 부근에 있으니까, 모래바람 때문에 힘들었는데, 남극 쪽으로 가니까 그런 거는 없는데 대신 갑자기 파도가 높아져서 위험할 때가 많았습니다. 넬슨 항에서 남극 쪽으로 출항을 하면은 한 4일, 5일 정도 항해를 합니다. 가서 조업하다보면 저기압이 내려오거든요. 저기압이 오면 보통 우리나라 시리급 태풍 정도 됩니다. 그런데 그걸 피해 넬슨항으로 입항하려면 시간도 많이 소요되고 경비도 많이 소요되거든요. 그러니까 그대로 있어야 돼요. 저기압이 지나가는 시간이 2, 3일 정도 걸립니다. 그때는 조업을 못하고, 파도 따라 바람 따라서 회항만 하는 겁니다. 망망대해에서 산처럼 밀려오는 파도에 떠다니는 걸 생각해봐요. 자연이 그렇게 대단합니다. 배가 요동치다가 전복되면 큰 일 아닙니까. 그래도 그때는 젊어서 그랬는지 그게 무섭지는 않았어요.

## 적도를 지나며 적도제를 지낸다.

1960, 70년대 원양어업에 종사했던 이들 중 상당수는 선상에서 우리 고유의 고사 방식으로 풍어제를 지냈던 경험을 가지고 있다. 그러나 세월이 지나면서 풍어제를 지내는 문화도 점차 퇴색되었는데 1980년 초반에 원양어선에 승선했던 장운용은 원양어선에서 풍어제를 지냈던 적이 없었다고 한다. 다만 명절 차례를 지내는 문화는 이어져 명절이 되면 선상에 간단히 음식을 차려놓고 선원들 모두 나와 합동으로 차례를 지냈다고 한다.

원양어선 선원들 사이에 전승되었던 우리 고유의 의례문화는 세월 따라 점차 사라져 갔지만, 적도제와 같이 새로운 의례문화가 형성되기도 했다. 적도는 하나의 분기점으로 세계 어느 나라에서나 선박이 적도를 통과할 때면 선상에서 안전을 기원하며 적도제를 지냈다. 적도제를 지내는 방식은 문화권마다 다양했지만, 태창85호에서는 우리 고유의 고사 방식을 따라 돼지고기와 술을 올린 뒤 선장과 선원들이 함께 절을 하는 것으로 대신했다고 한다.

우리가 라스팔마스에 있으면서 뉴질랜드로 가려면 45일 동안 항해를 합니다. 대서양에서 파나마로 들어가서 파나마 운하를 통과해서 뉴질랜드로 가는 길에 적도를 통과하거든. 적도 통과할 때 적도제를 지냅니다. 배에 특별한 음식이 있습니까? 그냥 돼지고기 조금 넣고 술도 조금 올리고 선장하고 선원들이 전부 다 나와서 절을 합니다. 끝나면 같이 간단하게 음복하고, 우리를 그렇게 합니다.



## 그래도 외로움은 힘들고

장운용은 모리타니아에서 조업할 때는 출항 후 70일간 조업한 뒤 기지가 있는 라스팔마스에 입항해 10일간 머문 뒤 다시 출항하는 일정을 반복했다. 입항을 해도 2, 3일간은 하역작업과 다음 출항 준비를 했기에 개인 자유 시간은 7,8일에 불과했다. 오랫동안 바다에 고립되었던 선원들은 입항 후 맞는 자유시간이면 상륙비로 동료들과 여행을 즐겼다. 장운용은 동료들과 함께하며 외로움을 스스로 이겨내야 했던 원양어선 선원들의 애환을 깊이 들여다 볼 수 있었다고 한다.

육지에 오면 2, 3일 정도 고기 잡은 거 하역 작업을 합니다. 기관실에 근무하는 사람은 낮에는 엔진 정비하고 저녁에는 동료들과 나가서 당구도 치고 맥주도 한 잔 하고 그렇게 보냅니다.

마도로스들이, 배 타는 사람들이 육지에 들어오면 인자 술로 한 잔씩 마시고 노래를 부르고 하는 그런 게 다 뭐냐면, 바다에서 오랫동안 고립이 되어 있다가, 한정된 공간에서 고립이 되어 있다가 보니까 그렇게 회포를 푸는 겁니다.

## 03

### 귀국해 가정을 꾸리고 연근해어업에 종사하다.

#### 펜팔로 맺어진 인연, 가정을 꾸리다.

장운용은 1986년 10월 22일에 귀국했다. 귀국 후 장운용은 동아수산의 대형선망을 타고 제주도 해역에서 조업하다 1988년 결혼해 가정을 꾸렸다. 아내는 여동생 친구로 뉴질랜드 조업 시 서로 편지를 주고받으며 인연을 맺게 되었다.

여동생 친구데, 내가 뉴질랜드에 있을 때 여동생이 편지하고 사진하고 보냈더라고. ‘오빠, 내 친구데 펜팔 해봐라.’ 이러더라고 그래가지고 펜팔 계속 했지. 그러다 돌아와서 한 1년 정도 사귀다가 결혼했습니다. 부모님들이 집사람을 잘 알고 며느리 감으로 점찍어 놓으셔서 결혼한다니까 좋아하셨어요.

귀국 후 장운용은 더 이상 원양어선을 타지 않았다. 부모님의 연세도 많으셨고 결혼해 가정을 꾸려야 할 나이기도 했지만 무엇보다 당시 우리나라 원양어업이 위축되어 그다지 돈이 되지 못했기 때문이다. 1980년 국제 해양법이 발효되어 국제 해양질서가 재편되면서 규제가 강화되어 어장이 좁아지기 시작했고, 국가 간 견제와 경쟁이 강화되면서 우리나라 원양어업은 점차 설자리를 잃어갔다. 그로 인해 1970년대 우리나라 원양어업이 전성기를 맞이해 원양어선이 800여 척을 넘었던 것이 1980년대에 이르면 600여 척으로 급감했다.







신혼여행지에서의 장운용 부부



장운용 부부

그 당시는 부모님들이 연세가 많으시고 나도 결혼할 나이가 되니까 가정을 꾸려야 하고. 그리고 그 당시에는 우리나라 원양어업도 예전과 같지 않아서 위축되고 하니까. 돈이 안 됐어요. 그래서 그만 뒀습니다.

결혼 후 장운용은 목선을 건조해 연안복합 어업 허가를 내어 홀로 조업하기 시작해 지금까지 연안복합 어업인으로 활동하고 있고 아내는 남매를 키우며 장운용 뒷바라지에 힘쓰다 지금은 민락동 회센터에서 가게를 운영하고 있다.

### 민락동어촌계 계장으로 바쁜 시간을 보낸다.

장운용은 2014년부터 지금까지 민락동어촌계 계장을 맡아오고 있다. 그때부터 지금까지 장운용은 새벽이면 바다에 나가 오전까지 조업하고 오후에는 어촌계사무실에 나가 어촌계 업무를 보고 있다.

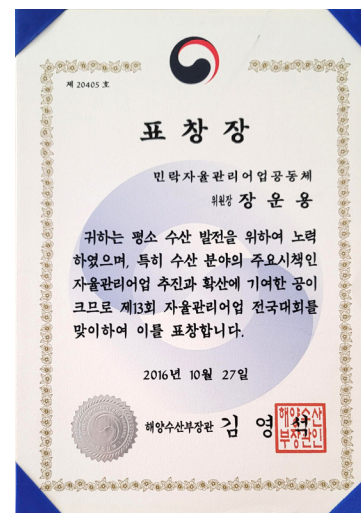
한 4시 정도 기상해서 준비하고 씻고 나오면 5시 정도 출항합니다. 출항하면 오륙도나 해운대 앞 바다에서 3~4시간 가량 조업합니다. 봄에는 도다리 잡고, 여름에는 보리멸이나 삼치 잡고, 계절 따라 잡아요. 아침에만 출항하는 이유는 물때도 있지만 아침에 들어와야만 그날 바로 소비를 할 수 있으니까 그렇게 합니다. 지금 여기 어촌계에 소속된 분들은 대개 횡집으로 개인 판매합니다. 나는 아내가 횡집하니까 아내한테 넘기고. 어촌계 사무실 앞에 위판장이 있는데 거기서는 아귀밖에 안 합니다. 다른 어종은 소비하는 패턴이 안 갖춰져 있으니까 아귀밖에 안 합니다.

개인보다 조직을 우선시 하고 맡은 바 임무를 성공적으로 수행해 주변사람들로부터 신임이 두터웠던 장운용은 2016년 제13회 자율관리어업 전국대회에서 공로상을 수상하기도 했다. 지금도 변함없이 어촌계를 위해 뛰고 있는 장운용은 바쁜 와중에서도 초등학교, 중학교 동창회를 비롯해 어촌계 회원들의 계모임에도 나가며 폭넓은 사회 관계를 형성하고 있다.

### 민락동어촌계 활동을 설명하는 장운용

어촌마을에서 나고 자라 일찍이 부친을 도우며 바다를 삶의 터전으로 살아왔다. 때로는 어려움에 직면해 힘들기도 했지만 지금까지 변함없이 바다를 품고 살 수 있었던 삶이 그저 감사할 뿐이라는 장운용은 건강이 허락하는 한 바다에서 살고 싶다고 한다.

바다는 제 삶의 전부죠. 어릴 때부터 부모님이 어업에 종사하시다 보니까. 그걸 또 같이 도와주다 보니까, 저도 제 스스로 어업을 하게 됐고. 저는 제 나이가 허락하는 데까지 바다에서 살 생각입니다. 바다는 자유롭고 정직하거든요. 남의 눈치 안 봐도 되고 열심히 하면 그만큼 대가가 돌아오고. 바다를 떠나서 사는 건 생각해 본 적이 없습니다. 아침에 우리가 조업하러 나간다고 아십니까? 바람도 안 불고 잔잔하면 바다가 그렇게 푸근하고 좋아 보이고 그렇습니다. 젊었을 때는 안 그랬는데 요새는 나이가 드니까 파도가 거세게 치면 조금 두려움이 생기기도 해요.



2016년 제13회 자율관리어업 전국대회에서 공로상 수상



민락동어촌계 활동을 설명하는 장운용





자신의 배 위에서 포즈를 취한 장운용

### 도전해볼 만 한 경험, 세상을 보는 눈이 넓어지고

장운용은 비록 짧은 기간이었지만 원양어선 선원으로 생활하면서 얻은 것이 많다고 한다. 망망대해에서 파도와 싸우며 힘든 노동을 견뎠던 시간들은 이후로 힘든 일을 극복할 수 있는 원동력이 되었고, 낯선 곳을 돌며 보고 들었던 경험들은 세상을 바라보는 시야도 넓힐 수 있는 계기가 되었다고 한다.

그 당시에 원양어선을 타고 다니면서 다른 문화도 접하고 하니까 뭔가 내가 세상을 바라보는 시야가 좀 넓어진다는 것을 느꼈어요. 지금도 힘든 일이 생기면 '내가 그 당시에 그것도 극복을 했는데 이정도도 못 하겠나.' 하는 이런 생각도 많이 들어요. 그때는 몰랐는데 살아가면서 원동력이 많이 됐습니다. 지금 우리나라 원양어업이 힘든 상황이지만 젊은이들이 자부심을 가지고 도전해 봤으면 좋겠습니다.

원양어선 선원들의 노력과 희생이 있었기에 우리나라 경제와 어업이 지금처럼 발전할 수 있었음에도 불구하고 그간 원양어선 선원들에 대한 사회적 관심이 적어 안타까웠다는 장운용은 하루빨리 그들의 희생과 노력에 대한 평가가 제대로 이루어지길 바라고 있다.

제 개인적인 생각인데. 좀 불만스러운 게 사회적으로 이슈화되는 게 파독 공무원들. 파독 간호사들. 월남 장병들. 또 중동 근로자들입니다. 이 분들이 우리나라 외화벌이에 기여을 많이 하신 거는 사실이죠. 이 분들과 함께 우리 원양어선 선원들도 그 당시에 외화벌이를 하고 우리나라를 알리는데 일조를 했다고 생각합니다. 우리나라에서 산업 발전이나 어업 발전에 기여를 많이 했던 것이 분명한데, 그동안 사회적으로 주목받지 못한 것이 좀 안타깝죠. 이제는 이분들에 대한 평가가 제대로 이루어졌으면 좋겠습니다.





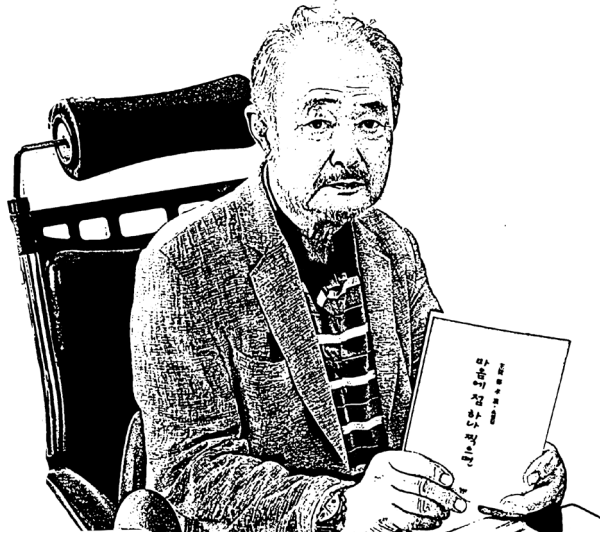
### 약력

1960년	부산 수영구 출생
1973년	광안국민학교 졸업
1976년	대연중학교 졸업
1976년	해양고등학교 입학 후 중퇴
1977년	대형선망어선 기관사
1982년	원양어선 승선, 임금체불로 중도 귀국
1983년	원양어선 태창85호 기관사
1985년	연안복합어업인으로 민락동어촌계가입
1988년	결혼
2014년 ~ 현재	민락동어촌계 계장

### 참고자료

외교부, 외교통상용어사전  
pmg 지식엔진연구소, 시사상식사전, 박문각





## 바다의 영혼을 길어 올린 정호모

### 01 철도청에서 근무하다 원양어선을 타다.

#### 철도 공무원, 사업가에서 원양어업의 길로 나서다.

정호모는 1946년 11월 부산광역시 동래구 거제동에서 태어났다. 거제국민학교, 부산 개성중학교, 부산고등기술학교 무선통신과, 북부산고등학교를 졸업하였다. 그리고 부산수산대학교 최고경영자과정을 2기로 수료하였다. 철도 역장이신 아버지는 5남 2녀의 자녀를 두셨고 정호모는 그의 둘째 아들로 태어났다. 그의 집안은 아버지는 불교, 어머니는 원불교, 동생은 개신교, 정호모는 천주교로 종교백화점 집안이었다. 훗날 어머니는 일찍 돌아가셨고 개신교의 동생을 제외한 아버지와 전 가족은 천주교 신자가 되었다. 당시 철도의 역장이신 아버지 덕분에 어느 정도 형편이 좋은 집안이었다.

형제는 8남매였는데 내 바로 위의 형은 태어 난지 3개월 만에 세상을 떠났기 때문에 7남매가 되었지요. 5남 2녀 그때 당시는 6.25전쟁이 발발하였을 때라. 집은 대구의 동촌 철도역에 역장으로 근무했던 아버지를 따라서 동촌 비행장 곁에 있는 철도 관사에서 기거하였거든. 6.25 사변이라 미군들이 지프차를 타고 우리 집에 오면 새끼 뭉치를 지프차에 실어 주면 껌하고 초코렛을 주면 신기해서 먹지 않고 며칠간 보관했다가 먹었던 기억이 생생하네요.

정호모는 고등학교를 졸업하자마자 당시 아버지가 근무하던 철도청에 시험을 치고 들어가

근무를 하게 되었다. 군 복무 후 다시 철도청에 복귀하여 근무하였다. 철도청에서 노동운동을 했고 대의원으로 당선되었는데, 위원장 선출 시 반대파 위원장을 밀었다는 이유로 인사 불이익을 받게 되었다고 했다. 젊은 나이에 당시 현실에 대한 분한 마음으로 직장을 퇴사하게 되었다고 한다. 그는 부모 몰래 퇴직금과 친척들에게 빌린 돈으로 미국 생산인 윤희유 수입 회사의 경남, 부산총판을 운영하다가 실패를 맛보았다. 회사를 정리하고도 금전적인 수습이 어려워 그 당시에 비교적 다른 직종에 비해 돈을 많이 번다는 원양어선에 승선하게 되었다고 했다. 원양어선을 탄 계기는 형이 부산 수산대 어로과를 졸업하고 원양어선을 타고 있었기 때문이라 했다. 1960년대 후기는 지남호가 첫 원양어선으로 출항하던 시기였고, 선장이 되면 많은 수입이 보장되고 있었던 시기였다. 원양어선을 타면 선원들도 보수가 육상의 서너 배가 되어서 너도 나도 원양어선을 타는 붐이 일어나고 있던 때였다. 그때 다행히 형이 선장으로 승선하고 있었다. 수대 어로학과를 나온 형의 친구들을 다 잘 알고 있었기 때문에 형의 소개로 원양어선에 발을 쉽게 들여 놓을 수가 있었다고 했다. 그의 친형뿐만 아니라 사촌 동생도 수산 대학을 다니고 있었기 때문에 바다에 대해 그는 낯선 감정이 아니었을 것이다.

바다를 접하게 된 또 다른 이유는 제가 부산에서 태어났지만 지금은 돌아가신 내 형님이 옛날에 부산수산대학교 어로학과를 나왔거든요. 63학번이고요. 내 밑에 동생이 또 수대 식품공학과 나왔어요. 식품공학과 나오니까 빵 공장에 취직 밖에 안돼요. 삼립빵 이런 곳이니까 적성이 맞지 않다고 다시 해양대학교 기관 전수과에 들어가서 교육을 받고 기관사 면허를 취득하여 상선을 승선했습니다. 나중에 MBC아나운서와 연애를 해서 결혼하고 현재 미국에서 살고 있습니다. 사촌 동생이 또 87학번인가 수대 어로학과를 또 나왔어요. 그러니까 세 명이 다 수대라. 저는 뒤에 수산대학 최고경영자과정 들어가서 수대에 몸을 담았습니다. 결국 수대 집안이 형성이 되었지요.

정호모가 배를 타게 된 또 다른 이유는 청운의 꿈을 안고 사업을 하다가 실패하자 원양어선을 도피처로 생각하고 승선하게 되었다고 했다. 그 때 태창수산에서 참치 독항선 선원모집을 하고 있던 선장이 형님의 가까운 친구라 소개를 받고 선원수첩을 발급받아 승선하게 되었다고 한다. 당시 태창수산의 조경제 사장이 우리나라에서 처음으로 아프리카 가나국 테마항을 기지로 가쓰오 잡이를 개척하기 위해 결정하던 시기였다. 그 바람에 그가 승선하기로 했던 선장이 가쓰오선의 선장으로 발령을 나게 되어 본의 아니게 그도 가쓰오 개척선에 승선하게 된 것이라 했다. 가쓰오선을 인수하기 위하여 일본 스미즈 항구로 갈 때 그는 부산 기술고등학교 무선통신과를 졸업한 경력으로 통신사로 승선하여 배를 부산까지 인수해 오는 역할을 했다고 한다. 그러나 짧은 기간이었지만 선장의 위치가 대단한 것을 보고 훗날 선장이 되고자 하는 꿈을 품고 결단을 내려 통신사가 아니라 갑판원으로 승선하게 되었다고 한다. 부산에서 아프리카 가나국의 테마 항구로 항해하던 중 뱃멀미가 심해서 30일간 멀미를 해서 별명이 멀미대장이 되었다. 그때 알게 된 것이 아무리 멀미가 심해도 멀미로는 죽지 않는다는 것이었다고 했다. 멀미를 하면서도 바다에서의 일이 그의 적성에 맞았고 매사

열심히 하는 것을 본 선장이 그를 항해사로 발탁하여 브릿지에서 근무하게 되었다고 했다. 처음에는 3항사로, 그 다음에 2항사로 해서 1항사로 승진하였다고 했다.

형님 친구들을 알게 된 이유는 형님 친구들이 일주일에 서너 번은 저의 집 아래채에서 술판을 벌이고 있었는데 그 심부름을 다 내가 했기 때문에, 형님 친구들을 가까이 접하게 되었고 동생같이 대해 주었거든.

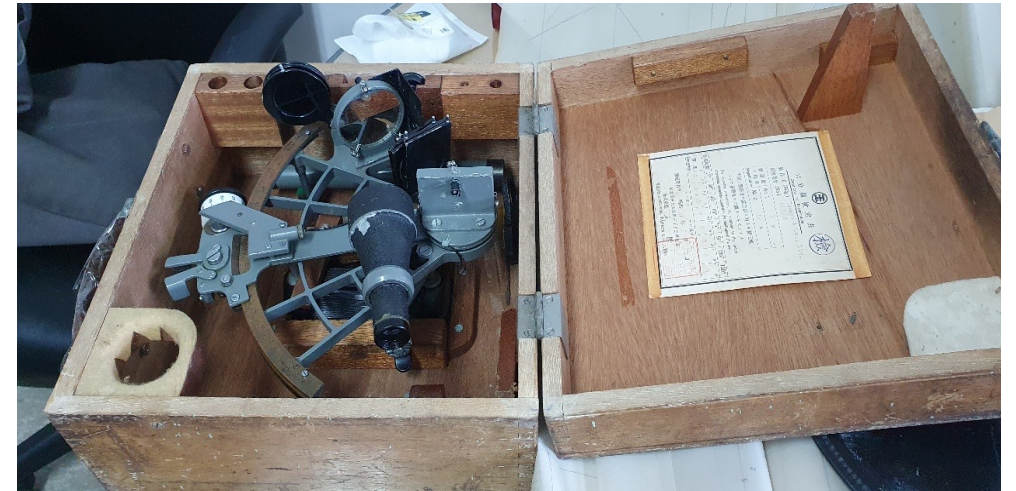
## 02 가나국 테마항구로 항해를 하다.

처음으로 승선한 배는 태창수산의 가쓰오선 PARTERA NO32호로 개척선이었다. 그 배에서 선장으로부터 천측이라는 것을 배웠다고 했다. 망망대해에서 자신의 위치를 별을 보면서 찾아가는 기술이 신기했다고 그는 말했다.

천측. 일본 말로 하면 댄소쿠라고 하는데 천측을 해서 위치를 내어서 항해를 하는데 신기했어. 천문항해라고. 이 위치 잡는 일은 1등 항해사만 했어. 아침, 저녁으로 별을 잡고, 낮에는 태양을 잡아서 계산을 해서 위치를 내는 것이 너무 신기해서 1등 항해사가 하는 것을 어깨 너머로 보고 연습을 했는데. 1등 항해사가 잠자는 시간을 틈타서 몰래 계산한 노트를 보면서 배웠지. 그러다가 어느 날 이걸 보고 선장이 정식 교육을 해주어서 꿈에 그리던 천측을 하게 되었는데 머리에는 흑이 떨어지지 않았지. 왜냐면 선장이 딱 한 번 가르쳐 주고 두 번은 가르쳐 주지도 않았고 틀리면 무조건 꿀밤을 맞았어. 그렇게 해서 천측으로 위치를 내는데 1등 항해사를 능가하는 실력을 발휘 하면서 선장으로부터 돈독한 신임을 얻었어.



경진상사 옥상에서 천측법을 시연



오랫동안 사용하여 손때가 묻은 천측기구

원양어업이 현격히 발달해 갔지만 과학기술의 발전이 지금과 같지 않아서 어획 작업은 쉽지 않았다. 그는 조업할 때 가장 어려웠던 점이 배의 위치를 정확히 파악하는 일이었다 한다. 천측으로 배의 위치를 파악해야 하는 상황에서 자칫 날씨가 좋지 않아 천측이 용이하지 않게 되면 배의 위치를 기늠할 수 없어 어장을 찾아가는 일이 쉽지 않았기 때문이다. 그는 별을 통해 배의 위치를 파악할 수 있는 천측을 실제 시연해 보이면서 어떻게 아무것도 없는 망망대해를 배를 몰고 다닐 수 있었는지에 대해서도 말해 주었다.

정효모는 갑판원부터 시작하여 원양어업의 기술들을 몸으로 배워가면서 경력을 쌓기 시작했다. 그때 선장을 하려면 을종 1등 항해사 해기사 면허가 있어야 했다. 선박직원법에 면허를 취득하기 위해서는 면허에 해당되는 어선 승선 경력 4년을 가지면, 을종 1등 항해사 해기사 면허를 시험 칠 수 있는 자격을 얻었다. 그 다음에 몇 년 더 승선 경력을 가지게 되면 갑종 2등 항해사, 갑종 1등 항해사, 갑종 선장 이런 과정을 거쳐 해기사 면허를 취득하도록 되어있었다. 을종 1등 항해사 면허를 가져야만 그 당시 원양어선의 톤수에 걸맞는 선장을 할 수가 있었기 때문에 을종 1등 항해사 면허가 필수조건이었다. 경력을 쌓아서 을종 1등 항해사 해기사 면허 시험을 치는데 당시에는 제주도에서 시험이 있었다. 제주도에선 을종 2등 항해사 해기사 시험만 있었고 을종 1등 항해사 면허 시험은 없었는데 처음으로 을종 1등 항해사 해기사 면허 시험이 있었다.

제주도까지 비행기로 가는데 시험 당일 비행기 좌석이 없어서 조종석에 곱사리로 타서 시험에 합격했거든. 합격하고 해기사 면허를 찾으러 갔는데 그게 번호가 몇 번이냐면 8-1번이라. 제주도 생기고는 처음으로 내가 일 번을 받았어요. 그러니까 제주도 항만청에서 해기사 면장을 안 주는 거라. 제주도 생기고 제일 높은 면장인데. 그냥 줄 수가 없다고 해서 술 한 잔 사주고 받아왔어.



한국에서 가나로 가는 가쓰오선은 첫 개척선이라 일본 가쓰오선 기술자 4명을 승선 시켜서 기술 전수를 받았다고 했다. 냉동 기술도 일반 냉동이 아닌 브라인 냉동인데, 소금을 녹여 그 비중을 맞추고 냉동하는 것으로 한국에서는 처음 시도하는 냉동기술이었다고 한다. 그는 일본인 기술자에게 가다랑어 잡는 기술을 배웠다고 했다. 특히 현지의 실정을 모르고 갔었기 때문에 먼저 도착해 있었던 일본 가쓰오선들의 장비와는 동 떨어진 구식장비라서 그는 술한 어려움을 겪어야 했다. 같이 동승한 일본 기술자들은 태평양 가쓰오선 기술자들이라서 대서양 가쓰오선의 장비 운용방법을 몰랐을 뿐만 아니라 준비가 되어 있지를 않아서 시행착오를 많이 겪어야 했다.

냉동 방법은 브라인 냉동이라고 소금물로 비중 맞추어서 냉동을 -25도정도 되면 다시 옮기고 하는 냉동 방법을 한국에서 처음으로 도입을 했어요. 한국에서 처음 가쓰오선이 입항을 하니 현지에 조업을 하고 있던 일본 가쓰오선들은 어구, 장비들을 다 숨겨서 입항을 했습니다. 우리가 볼 수 없도록. 배 생긴 모양은 참치선이었는데 선미를 다 쳐 내고 선원이 서면 바다가 발밑에 찰랑 찰랑할 정도로 낮게 개조를 해 놓았더라고요.

가쓰오 낚시는 미늘이 없는 낚시다 보니 조금만 충격을 주면 고기가 갑판에 떨어지는데 1분에 3kg정도의 고기를 45마리 낚아 올리는 엄청난 속도지. 그런 실정을 모르고 갔으니 얼마나 어려움이 많았겠어요? 그리고 가쓰오를 잡는 이깁은 산 멸치인데 일본 어선들은 이 멸치를 현지에서 보트를 배에 싣고 다니면서 기동성 있게 멸치를 잡고 있었거든. 그 실정을 모르는 우리들은 보트를 싣는 장비도 없었으니 멸치를 잡고서는 일본 사세보 항구에 입항하여 구입한 대나무 상자(이께스) 두 개를 이깁 잡는 보트 양옆에 띄워 놓고 다시 이 자리로 올 때 까지 일주간의 주부식과 물을 주고 당직을 세웠는데, 그 당시만 해도 식인종이 있었어요. 선원들이 저녁만 되면 오금이 저렸지요. 참으로 원시적인 조업을 했지. 이런 현실을 일본 배와 같이 맞추기 위해 개조하는데 1년이 걸리는 시행착오를 거쳤지요. 참으로 무모한 도전이었어. 1년이 되자 일본 기술자들도 귀국을 시키고 독자적으로 가쓰오를 잡기 시작했는데 일본 가쓰오선보다 조업 실적이 우위를 점했어. 일본 배들의 자존심을 완전 구겨 주었지요.

### 03 서른셋의 나이에 부산에서 가정을 꾸리다.

**태창수산 선장으로 다시 바다로 향한 도전에 나서다.**

정효모는 가쓰오선을 마치고 회사의 사정으로 선장 발령이 미루어지자 해외어업의 1,000톤급 씨버드8호 냉동운반선을 타고 파푸아뉴기니의 라바울에서 일본 가쓰오선들이 잡아 놓은 가쓰오를 라바울에서 적재 후 콤팩트, 스미즈, 훗카이도의 구시로에 하역하였다. 8개월

정도 승선을 하고 있는데 태창수산 태창35호 가쓰오선 선장 발령을 받고 귀국하여 가쓰오선 선장을 역임했다. 1971년부터 1979년까지 8년간 가쓰오선을 타면서 1978년 혼인하여 가족을 이루었다. 선을 보고 3개월 만에 결혼하였는데 그전에 서른여섯 번 정도의 선을 본 적이 있지만 현재의 아내가 그 당시 27살이었는데, 노처녀를 구해 주는 셈 치고 결혼하였다고 한다. 그때 그는 서른셋이었다. 처갓집에는 장인이 안 계시고 장모님만 계셨는데 절대로 배를 타지 않고 육상 근무만 한다고 약속을 하고서야 겨우 결혼 승낙을 받았다고 한다. 그러나 아이가 태어나 1남 1녀가 되는 때에 아버지의 사업 실패로 그의 집안이 어려워지자 장모님과의 약속을 저버리고 다시 배를 탈 수밖에 없었다고 했다.

가쓰오선 선장을 마치고는 태창수산에서 육상 근무를 했다. 태창수산에서는 수산대학 어로과를 나오고 선장을 하지 않은 사람은 육상 근무를 시키지 않았다. 본사부터 부산지사까지 요직은 몽땅 수산대학 어로과 출신이었다. 정효모가 육상 근무하게 된 경우는 업계의 전설처럼 회자되고 있다고 했다. 그때의 원양어선 임금체계는 보합제였다. 배에서 임금을 중간에 정산하는 과정에 선사들 간에 서로 경쟁하고 조금이라도 더 받고 싶어하는 선원과 덜 주고 싶어하는 회사와의 묘한 경쟁 구도에 대해 설명하면서 당시의 상황을 자세하게 이야기해 주었다. 중간 정산을 잘못해서 회사가 없어져 버리는 경우도 많았는데 그는 자신의 임금을 전부 선원에게 나누어 주고 배와 선원들을 모두 유지하는 강단을 보여 회사에서 그를 신임하게 되고 그 후 수산대학을 나오지 않은 사람으로 처음 태창수산에서 업무과에 근무하게 되었다고 했다.

원양어선의 임금 계약은 고기 잡아서 판돈으로 고기 잡기위해 들어간 경비를 제하고 선원과 회사가 나누어 먹는 보합제였어요. 통상 짓가늌제라고 했지요. 계약 기간 중에 중간 정산이라는 것이 있어요. 중간 정산은 몇 개월 정도 조업하고 나면 고기 잡아서 판돈과 경비를 제외한 돈을 가지고 가 정산을 해서 선원들에게 나누어주는데 이것을 중간 정산이라고 하는데... 1972년도 20만 원을 주면 돈이 엄청 큰 돈이었어. 월급 6천 원이었을 때인데 해외산업이 제일 먼저 중간 정산을 하는데 선원들이 돈 적다고 만세 부르고 배 묶여 버리고 그 다음에 동원산업이 중간 정산을 해야 하는데 태창수산이 중간 정산할 때까지 기다렸다가 중간 정산하니 태창보다 5만 원 더 주어버리는 거지. 그러니까 선원들이 우리가 개척하고 우리가 더 많이 고기 잡았는데 왜 동원산업 25만 원 주는데 우리는 왜 20만 원 주느냐고 항의를 한 것이지요. 결국 태창수산이 두 척 있었는데 두 척이 다 묶여 버렸어요. 내가 탄 배는 몽땅 경상도 사람들 이고, 33호 선장은 몽땅 호남 선원들이었는데. 그래서 나는 뭐 바다에서 앵가 딱 내려놓고 회사에서 선장 뒤편으로 200만 원 나왔는 것을 집에 전보로 연락해서 회사에 반납 하라고 했어요. 집사람이 그 돈 회사에 반납했어. 회사에는 그 돈 선원들 다 나누어 주라고 연락했지요. 그러니까 회사가 이 선장이 돈 내버리고 선원과 배를 살리려고 돈 더 내어주고 하니까 200만 원은 집에 도로 줍니다. 저쪽 배에는 선장이 그런 거 안 하니까 수습이 안돼 가지고 완전 깨져가지고 귀국을 해버렸어. 가버렸지. 배는 수습을 하고 끝까지 조업을 마치고 무사히 한국으로 귀국 하니까 사장이 서울에서 부산 내려와서 ‘니가 정선장이가?’ 하더라 ‘너 회사 근무해라.’ 이라는 거라. 그래가지고 수대 어로학과 안 나온 사람 처음으로 내가 업무과를 배정을 받았어.

그러다가 트롤선을 한 번 타고 싶은 욕망이 있었다. 마침 삼원어업의 소속 삼원호가 옛날 대구 황금어장이라고 불리는 뉴펀들랜드 어장에서 서구의 시장을 노리고 우리나라에서는 처음으로 대구 잡이를 시도하였다. 그러다가 냉동기술에 실패를 하고 입항하다가 생피에르의 항구 입구에서 좌초 해버렸다. 그래서 회사는 조업을 포기하고 배를 예인해서 캐나다의 세인트존에 있는 조선소에 수리를 맡기고 그동안에 가자미 어업 개척을 위해 다시 선원을 모집 중이었다. 저기압의 무덤이라고 불리는 악천후의 뉴펀들랜드 어장이었다. 각 수산회사들이 투입을 꺼려하고 있던 곳이었다. 정효모는 이 개척선에 다시 도전하게 되었다고 한다.

가쓰오선 선장을 하고 참치선 선장을 아무리 해도 트롤선은 탈 수 없어요. 근데 그 당시에는 트롤선 선장들이 라스팔마스 이런데 다 가 있었는데 수대 어로학과를 나오지 않으면 트롤선 선장이 안돼요. 그다음에 통영수산 전문학교 나온 사관들이 수대 밑에서 배우고 하면 어쩌다가 한 번 선장이 나올 형편이어요. 그러다가 트롤선이 라스팔마스에서 호황을 누리기 시작하면서 수대 어로과 나온 사람들이 참치선을 접고 트롤선으로 자리를 이동하는 바람에 통영수전, 여수수전, 완도수고, 남해수고, 거제수고 등 학교를 졸업한 사관들이 참치선 선장을 하기 시작했어요.

원양업계에서는 가쓰오선과 참치선 선장을 몇 년간 해도 선장 경력을 인정하지 않았다. 그물을 모르기 때문이었다. 참치선 선장을 두 번 하면 트롤선의 2등 항해사로 밖에 인정해 주지 않던 시절이었다. 수산대학 어로학과 사람들이 모두 트롤선 선장으로 라스팔마스 북태평양에서 주름잡고 있었다. 삼원어업 역시 본사부터 부산 지사장까지 몽땅 수대 어로학과 출신이 포진하고 있었다. 그는 수대 출신도 아니고 트롤선 경력도 없는 상태라 2항사로 발령 받았다. 어느 날 본사 최종렬 수산 상무가 출장을 와서 면접을 보고는 회사 근무 경력을 인정받아서 2항사로 발령 받았다가 출국 열흘을 놔두고 '애라 모르겠다. 니 마 수석 1항해사해라.' 해서 그물도 모르면서 유일하게 삼원어업의 기함에 1항사로 승선하게 되었다고 했다. 미리 면허를 1급으로 따 놓은 것도 발령에 유효했을 것이라고 그는 회고했다.

훗날을 생각해서 미리 해기사 면허를 높여 두어야겠다는 생각에 독학으로 제1급 1등 항해사 해기사 면허를 땀. 을중 1등 항해사에서 갑종 2등 항해사를 따서 다시 갑종 1등 항해사 지금으로 치면 2급이죠. 2급까지 따가지고 작년에 제가 그걸 다시 또 갱신교육을 받아서 면허를 살려 놓았어. 5년이 유효기간 인데 5년 되면 소멸 되어버리거든요. 그래서 너무 아까워 가지고 작년에 연수원에 가서 3일 동안 교육받고 2025년까지 유효 기간을 살려 봤어요. 혹시 남빙양의 크릴새우 배를 타 볼까하는 생각에서요.

캐나다 뉴펀들랜드 어장은 어족 보호차원에서 여러 가지 규제가 많았다. 어족 보호 차원에서 규제가 많았다고 했다. 국가에서 피싱라인을 정해 놓고 출항하는 어선을 감시를 하는데 캐나다 해안 경비대는 3,000톤급 해군함정이었다. 피싱라인을 따라서 엄격하게 입출항 보고를

하게 되어 있었다. 생피에르 항구를 출항하면 코스 95로 310마일을 항해하면 어장에 도착하게 되었다. 한국에서는 삼원어업의 삼원호 1척이었는데 그 뒤를 이어 3척이 더 조업을 하게 되었다. 1,500톤으로 선장 포함 55명의 선원이 조업에 임했다. 겨울은 영하 26도 혹한이었다. 11월에 항해를 하면 바다에 얼음이 얼어 있어서 서걱서걱하는 기분 나쁜 소리가 들렸다고 했다. 한 겨울 어장은 시간이 지나면서 점점 어종이 고갈되기 시작했으나 피싱 라인 안쪽에는 고기가 풍족했기 때문에 간혹 선을 넘어 그물 한 번 끌고 밖으로 나오면 대박을 터뜨리곤 했다고 했다.

살금살금 야간에 슬쩍 한 번씩 경계를 넘는 맛을 들인 배 한 척이 야간에 심하게 월선 작업하는 상황이 벌어졌어요. 월선을 할 때는 철칙이 있는데 내 배 보다 안 쪽에 반드시 배를 두고 조업을 하다가 도망가는 방법을 강구해야 하는데, 이 배는 고기가 너무 많이 잡히니 계속 안쪽으로 월선을 하여 도둑 고기를 잡았거든요. 다른 배들이 너무 들어간다고 위험하다고 경고를 주었는데도 무릅쓰고 조업을 강행하다가 캐나다 경비정에 나포가 되는 불상사가 생기기도 했어요.

#### 04 뉴펀들랜드에서 새로운 어장을 개척하다.

##### 삼원호에서 선장이 되다.

정효모는 삼원호에 1항사로 근무를 하다가 선장 발령을 받고 귀국했다가 1987년 12월 27일 까지 선장으로 승선하게 되었다. 선장으로 있을 때 각 회사에서 돈이 된다는 소문이 퍼지자 제일 먼저 동원산업소속의 마르소플라라는 2,600톤급의 트롤선이 어장에 도착하여 조업에 임하게 되었다. 선장은 가나국에서 가쓰오선 선장을 같이 했던 선장이었다. 삼원어업 보다는 몇 년 늦게 어장에 도착하였다.

##### 트롤선 호산나 1호의 조난을 목격하다.

삼원호는 55명 선원으로 운영하던 배였다. 항상 기상이 좋지 않은 이 해역에서 1987년 11월 18일 세인트존스 275마일 해역에서 조업 중이던 500톤급 트롤선 호산나호의 침몰 사건을 목격하게 된다. 저기압의 무덤이라 불리던 곳에서 바로 눈앞에서 일어난 사고라 그는 지금도 그때 실습항해사의 '선장님, 살려달라.'고 애원하던 목소리가 쟁쟁하다고 했다.

지금은 한국 배가 다 철수했는데 지금 들어가라 하면 거기는 이제 못 들어가겠어. 세계에서 파도가 제일 센 곳이 거기지. 오죽하면 저기압의 무덤이라 그러겠어. 쌍둥 저기압 970hpa이



올라오는데 그 위에 그린랜드에는 1,047hpa 고기압이 파리를 틀고 딱 버티고 있으니 기압 차이가 얼마입니까? 무려 77hpa인데 계곡이 얼마나 깊습니까? 기상도만 보아도 파도가 보이고 바람 소리가 들렸지요. 저기압이 올라 갈수가 없으니 제자리에서 소멸할 때까지 바람을 일으키고 있으니 죽을 지경이지. 바람이 사그라들 때까지. 배가 버티고 있어야 되지. 그런데 파도가 세기로 유명한 북태평양은 섬이 많아서 배들이 태풍 오면 섬 반대 방향으로 피항할 수가 있지요. 섬이 있으면 반대방향에 피해 있으면 섬이 바람과 파도의 방패막이가 되니까 안전하다 아닙니까. 이래 하고 있는데 뉴펀들랜드에는 섬이 하나도 없어. 그러니까 무조건 하고 앞 파도를 받고 버티어야 하는기라. 황천향해이지. 그때 호산나라는 배가 어장에 도착했는데 도착하고 사흘 만이지 배가 침몰해 버렸어 33명의 귀한 목숨이 흔적도 없이 사라져 버렸어. 그 때 뉴펀들랜드 어장에서 월선 조업하다가 나포 되었던 배의 1등 항해사가 선장이 되어 여기 왔던 거야. 돈 된다는 소문은 났고 선장 경험자가 없으니 항해사가 선장이 된 거라. 그 배는 톤수도 우리 보다 훨씬 적었는데 우리는 피항하고 있는데 지는 그 한 500톤짜리 배가 작업하다가 그대로 바다로 빨려 들어가 버렸거든. 선원들 몰살을 했다 아닙니까. 제가 그 옆에서 실습 항해사가 '선장님! 우리 배 살려 주이소.' 하는 소리 그 지금도 생생해요. 그것 배 찾아봐도 유실물도 하나 못 찾고 끝냈어요.

1987년 11월 18일 당시 신문기사 내용을 옮기면 다음과 같다. 안타깝고 아쉬운 선원들의 목숨을 잃는 현장이 그동안 얼마나 많았을까 하는 생각에 들으면서도 막막한 심정이 계속 들었다.

한국선원 33명을 태운 온두라스선적 트롤어선 호산나 1호(3백 50톤급, 선장 김일자·32)가 17일 상오1시13분(현지시간 16일 하오3시13분)캐나다 세인트 존즈해역(북위43도21분·서경49도22분)에서 조업 중 높은 파도에 휘말려 침몰, 선원 전원이 실종됐으며 캐나다 해경이 헬기와 경비정을 동원, 수색작업에 나섰다. 사고해역에는 높이 8m의 파도와 초속25~30의 강풍, 심한 눈보라가 치고 있어 수색 작업이 어려운 실정이며 실종 선원은 모두 익사했을 가능성이 큰 것으로 추정된다. 사고어선은 지난5일 스페인 라스 팔마스항을 출항해 13일 이 어장에 도착, 오징어·문어등을 잡아왔으며 실종된 한국 선원들은 송출회사인 그레이트마린과 2년 승선계약을 하고 지난 9월9일 현지로 떠났었다. 사고어선은 74년 건조된 선령 13년 된 선박으로 선원근로재해보험 외에 영국 P&I 사에 1백만 달러의 선체보험이 가입되어 있다.

식당에서 밥을 먹고 있는데 항해 당직자가 그때 전화가 왔어요. '선장님 큰일 났습니다 올라와 보이소.' 뛰여 올라가서 무선 전화기에서 '선장님 살려 주이소.' 하는데 '니 어디고?' 하고 보니까는 호산나호라. 그 실습항해사가 '배에 물이 들어온다.' 하는 외치는 소리가 들렸어. 그러면 '선장은 어디 있노.' 하니까 '선장은 지금 기관실로 내려갔습니다.' 하는 거라. 기관실에

계속 물이 차니까 그물은 바다 밑에 있고 수심 300m에다가 와프 한 2,000m 주고 작업을 하고 있는데 파도가 워낙 세니까 이제 배를 양망을 하려고 했겠지. 양망을 딱 하면. 배가 확 돌아가서 뒷바람이 되니까. 파도가 바로 덮치는 거 아닌가? 파도가 덮치니까 기관실에 물이 들어가 버린 것이지. 그래 선미가 내려앉으니까 그러면 선장이 급하면 와프를 쳐버리면 되거든요. 경험이 없어서 그래요.

뒤에 그물 한 대에 딸린 거 있는데, 뒤에 그물 안에 짐은 차가 있죠. 파도는 치죠. 그물은 배를 당기고 배는 물을 차니까 깔아 앉지요, 그러면 와프를 쳐버리면 되는데 경황이 없었겠지요. 어! 어! 하다가 끝났는 것 같아요. 3일 동안 제가 수색을 하니까 라스팔마스 영사관에서 아침마다 영사가 나한테 직접 전화가 와요. 그러면 제가 현장에 이랬습니다하면 그 내용이 삼원호 정선상의 이야기에 의하면 하고 신문에 계속 나오는 거라 삼일 동안 수색을 해도 아무것도 없어 통째로 삼백 몇 m에 깔아 앉아 버렸어. 부유물 하나도 없어.

### 냉동사의 자살 사건과 2항사의 자해 소동 일어난다.

선원들이 승선할 때 당시 선원들이 따로 훈련이나 교육을 받는 시스템은 없었다. 그래서 승선한 선원 중에는 경험이 전혀 없는 이들도 많았다고 한다. 승선할 선원의 선발은 선장이 전담했고 그 당시에는 선원이 되고자 하는 이들이 많았다. 가난했던 시절 원양어선을 타면 큰돈을 벌 수 있었기 때문에 달리 기술이 없었던 젊은이들에게는 선망의 직종이었던 시절이었다. 조업하던 냉동사가 갑자기 바다가 싫다고 귀국을 요청하였다. 나중에 알려진 것이지만 잘 되어있는 친구들과 자신을 비교하면서 비관 자살이었던 것으로 추정되었다. 선원을 잃은 기억이 지금도 마음 한가운데 아픈 기억으로 남아있다고 했다. 또 하나의 사건은 선내 어획물 처리 과정에 선원 하나가 장판지 뼈가 으스러지는 사고가 나서 귀국한 것이다. 그리고 중간에 보충을 받은 2항사가 있었는데 참치선을 탔던 항해사였다고 했다.

트롤선이 도저히 적성에 맞지 않는다고 귀국을 요청했는데 내가 허락하지 않자 발가벗고 면도칼로 가늘게 2cm 간격으로 전신을 그어놓고 피가 흐르니 모포로 둘둘 말아서 침실에서 농성을 하는 사고가 일어났는데, 그 사람이 선장 사무실에 찾아와서 잭나이프를 탁자에 딱 꽂아 놓고 보내달라고 협박을 하는데 내가 눈 하나 깜짝하지 않자, 결국은 무릎을 꿇고 살려 달라고 하는거야. 그냥 모포를 풀면 피가 늘어붙어 있어서 온 살점이 떨어져 나가기 때문에 갑판에 데리고 나가서 잡용수 호스로 물을 뿌리니까 핏물이 줄줄 흐르고 모포는 물에 적셔지니깐 쉽게 풀어지더라. 그 선원은 그 항차를 마치고 귀국시켜 버렸지.

### 레드피쉬를 잡다.

삼원호에서 남달리 사고를 많이 경험했지만 한편으로는 좋은 일도 많았다고 했다.

뉴펀들랜드의 바다는 그에게 참가지미 만선의 경험과 우리나라에서 빨간고기<sup>1)</sup>라 부르는 적어를 잡아서 수산시장에 공급하는 일을 처음으로 개척하게 된다. 그는 적어를 처음 잡게 되었을 때의 경험을 마치 눈앞의 상황인 것처럼 묘사하여 주었다. 어종은 계속 고갈되는데 어느 배도 다른 어종을 개척하는 데는 인색하였다. 왜냐하면 잡지 못하면 경비 손실이 만만치 않았기 때문이다.

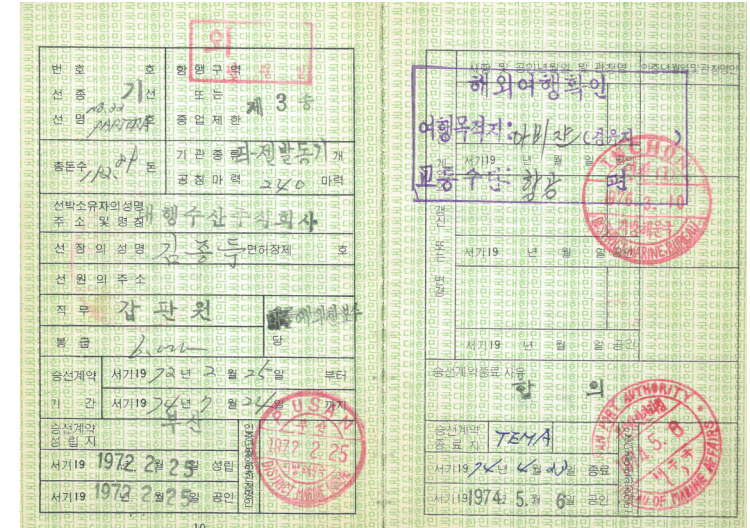
평소에 인근에서 조업하던 외국 선박들과 교신하면서 적어를 잡고있다는 정보를 입수하고 있었다. 그리고 그 배들이 조업하는 것을 레이다로 어장도를 만들어 놓고 있었다고 한다. 만약을 위해서라고 했다. 결국 그가 먼저 개척을 시도했고 조업 중에 가장 어려웠고 희열을 느끼며 손에 땀을 쥐게 하는 이야기를 들려주었다.

적어가 절벽에 군을 이루고 있어요. 수심이 100m에서 800m로 툭 떨어지는 절벽 끝에 적어의 군이 있는 것이예요. 이걸 잡으려고 그러면 계산을 해서 저 멀리서 그물 투망해서 쪽 바가지로 물 퍼듯이 정확히 그물이 이 고기를 그물 안에 넣고 절벽을 타고 넘어가야 하는데. 이것을 기록 투망이라고 하지요. 만약에 시간을 맞추지 못해서 그냥 절벽과 부딪치면 그물은 몽땅 다 잊어버리는 사고를 당할 수 있는데, 그물 한 틀이 7~8천만 원 합니다. 일대 모험을 하는 겁니다. 넷트 레코드를 눈이 떨어지라고 보면서 뒤를 보는 겁니다. 그물을 올리는 순간에 이 고기가 그물 안에 들어가는 게 넷트 레코드에 보여요. 다리가 달달 떨어는데 탕하고 소리가 나면 끝나버리니까 막 오금이 저립니다.

고기를 잡고 절벽을 넘어서면 그물이 바다 위로 붕 뜹니다. 왜냐면 고기의 부레 때문입니다. 그러면 뒤에서 선원들이 와 하고 고향을 치는 거지요. 그 희열이란 말로 표현하기가 어렵죠. 절벽에 그물이 다다르게 될 때는 오줌을 짚끔짚끔 싸고 심장이 두근거리고 다리에 힘이 없어요. 엄청 힘들지요. 그물을 갑판 위로 끌어올리는 데 한 1시간 정도 넘어 걸리거든요. 그런데 고기 좋은 거는 일본 사람들한테 수출했습니다. 일본 사람들은 우선 눈으로 보기에 좋아야 돼요. 에르비트라고 하는 약품을 처리해서 고기의 붉은 색이 선명하도록 처리를 해야 합니다. 그것도 사이즈 별로 해가지고 큰 거, 작은 거 이래 사이즈 쪽 해가지고 그 맘보라 그러는데. 처리장에 앉아서 사이즈 선별해서 마킹하는 거지요. 선원들이 A, B조로 해서 공장은 계속 24시간 돌아가는 거죠.

어장에서 적어를 처음 잡았을 때의 경험담에서 말하는 그에게는 지금이라도 그 어장으로 다시 갈 수 있기를 바라는 눈빛이 읽어졌다. 그는 일본에 수출해야 하는 물고기의 선별처리 과정과 사업성을 고려해야 하는 과정 등을 마치 지금 선상에서 벌어지고 있는 상황인 것처럼 상세하게 설명해 주었다. 우리나라 어선으로 뉴펀들랜드에서 처음 적어를 잡아 일본에 수출하는 활로를 개척한 그는 선상에서 잡은 고기를 크기별로 분류하고 작업하던 과정을

1) 빨간고기 : 국명은 눈볼대이며, 몸길이가 30cm정도이다. 눈이 매우 크고 몸과 지느러미 전체는 선홍색을 띠나 배는 약간 희다. 눈통이, 눈볼다고, 빨간고기, 붉은 고기 등으로 불린다.



여러 바다를 섭렵한 정효모 선장의 선원수첩

생생하게 묘사했다. 그로 인해 여러 다른 선사에서 적어를 잡기 시작했고 92번 참가지미는 필렛하여 전량 미국으로 수출하고, 알을 가진 가자미는 일본으로 수출했다고 했다. 93년 황색 가자미는 한국 수산 시장에 보내고 가오리는 잡아서 날개만 잘라서 프랑스로 수출했다고 한다.

그 레드피시는 뉴펀들랜드에서는 처음으로 제가 잡아가지고 450톤을 한국으로 보낸 것이 한국 수산 시장에 올라온 효시가 되었어요. '삼원호 정선장이 '저거 잡아왔다. 우리도 하자.' 해서 우리회사 다른 배와 동원산업의 마르소플라가 왕창 잡아와 가지고 한국에 계속 들어오기 시작했죠. 그런데 어가가 가자미 보다 훨씬 싼 겁니다. 그래서 가자미가 안 잡히면 적어 잡고,



가자미가 계속 잡히면 가자미를 잡았지요. 그러니까 가자미 잡는 그물, 적어 잡는 그물을 갑판에 쌓아두고 늘 대비하고 있었지요. 가자미 92번은 전량 미국에 수출하고, 93번 노란 거는 한국에서 팔았는데 92번 미국 수출한 고기를 마산에서 가공을 하는데 필렛트를 뜨면 현미경으로 검사를 합니다. 92번은 흰 살인데 그거는 벌레가 없어요. 93번 노란 거는 보면 벌레가 있어. 그래서 핀셋으로 벌레 다 잡아내고, 그 다음에 알을 가진 가자미를 일본 사람들이 워낙 좋아하기 때문에 일본 수출 다 했어요. 가오리는 엄청나게 올라오는데 가오리는 돈 안 되니까 날개만 잘라서 프랑스에 수출했는데 프랑스 사람들은 날개를 기름에 튀겨 먹는다고 해요. 해삼이 엄청나게 많이 올라오는데 올리기도 힘들지만 몽땅 다 버렸어요. 회사에서 버리라는 지침이 떨어졌기 때문에 지금 생각해도 참 아까워요.

1960년대 중반부터 우리나라 원양업은 질적, 양적으로 급성장하기 시작하면서 60년대 중반부터 원양선사들이 많이 생겨나기 시작했다. 어업이 승산이 있다고 소문이 나면 여러 선단에서 몰려와 조업 경쟁이 일어나곤 했다고 했다. 경쟁관계이기는 했지만 한국 어선들은 서로 어려운 상황에 처하게 되면 돕기도 한 것으로 기억하고 있었다.

## 05 폭풍 속에서 하느님의 인도를 받다.

### 그린란드 해역에서 퍼펙트 스톰을 만나다.

정효모는 삼원호의 마지막 항해에서의 경험을 절대 잊지 못한다고 했다. 긴 시간 배 위에서만 어획에만 몰두해야 하는 생활은 선장을 비롯해 선원들에게 쉽지 않은 생활이었다. 공동 작업으로 이루어지는 작업환경에서 일을 원활하게 진행하기 위해 선원들을 통솔하는 일은 전적으로 선장의 몫이었다. 그는 실제 선장으로 선원의 목숨과 그의 가족들의 가장이라는 생각으로 어려운 경험들을 헤쳐 나왔는데 실제 그가 악천후 속에서 살아 돌아온 이야기는 지금도 기적이라는 말로 밖에 설명할 수 없다고 했다.

제가 사고 당했을 때는 만선을 채웠어요. 만선을 했는데 이제 기름을 버려야 되느냐 하는 고민을 하면서 입항을 시작했는데 돌발성 저기압을 만난 겁니다. 엄청난 파도를 새벽 3시에 만났는데 브릿지의 전면 유리창이 다 깨져서 파도가 그냥 브릿지에 쏟아져 들어 온 겁니다. 항해계기가 전부 다 통째로 뿔뿔이 튀고 있었어요. 초사 당직에게 맡겨 놓고 약간 잠이 들었는데 꿈에 내 배가 침몰하는 이런 꿈을 꿔요. 누군가 나를 부르는 소리를 들었어요. 지나고 생각해 보니 주님 같았는데, 그래서 예하고 딱 뛰어 나와 브릿지로 올라가는데 해수가 막 들어 오는 겁니다. 맨발로 뛰어 올라가는데 누전이 되었는지 발에 전기가 통해가지고 온 몸이 찌릿

찌릿해서 몸을 못 움직이기겠는데 배를 살려야 된다는 일념으로 억지로 발을 움직여 올라가 보니까 파도 10m가 되는데. 배가 거기서 빙빙 돌고 있어요.

키가 왼쪽으로 전타가 되어있어 파도 밑에서 빙빙 돌고 있는데 배 옆으로 파도가 치는데 또다시 한번만 더 맞으면 배는 전복되는 절대 절명의 순간을 맞이하고 있었다.

그런데 그거를 제가 수동으로 해가지고 살려냈거든. 다행히 배가 전동유압식 타기라서 타기실에 기관사 들어가서 마이크 잡고 브릿지에서 타기실 직통전화로 기관사에게 지시하면 손으로 타기를 돌려서 타기 각도를 맞추는 방법으로 배를 뒷바람 맞도록 조정했어. 산더미 같은 파도가 선미를 덮치는데 다행히 트롤은 선미에 그물이 올라오는 슬립웨이가 있어서 그리로 해수가 다 빠져 나가는 시간의 연속이었어.

그런데 파도는 계속몰아 치는데 두 시간 정도 지나니 안개가 자욱하게 덮쳐오는데 안개가 이불이 되었는지 파도가 잠잠해 지는 겁니다. 그런데 항구를 찾아가야 하는데 브릿지에 해수가 차서 항해계기가 전부 전자 계기인데 해수에 젖어서 한 개도 작동을 못하는 겁니다. 레이다가 통째로 다 덩굴어 버려서 아무것도 없어. 생뵈에르 항구의 입구가 암초 발인데 낮에도 들어가면 암초에 걸리는데요.

그런데 이제 이 항구를 향해 항해 코스를 잡아야 하는데 타기 수리는 안 되니 타기실에 기관사들이 교대로 들어가서 당직을 서고 선장은 앞을 보면서 지시를 하면 3항사가 지시를 받아서 기관실로 지시를 하면서 항해를 시작했는거라. 해도도 물에 젖었고 위치를 파악할 수 있는 것이 하나도 없어. 초사가 다쳐서 내려가 치료를 받고 있어서 해도에 그려놓은 항해 코스를 대략 읽어 보고는 성호를 그었어. ‘주님 살려 달라고’ 그리고 대충으로 머리로 계산을 해 가지고 방향을 잡아가지고 선수에 선원들 하나 세위가 지고 당직시켰지. 브릿지 앞에 창이 하나도 없으니까 바닥에 있던 카페트를 뜯어가지고 앞에 다 막아놓고 구멍하나만 딱 해 가지고 마치 카메라 렌즈 처럼... 눈을 대고는 앞을 보고 있으니까 이게 눈이 얼어버리는 게 아닙니까. 눈은 얼고 해수가 들어오고, 맨발로 있으니까 발이 얼어. 그런데 항구를 찾아가야겠다는 일념으로 춥고 아픈 거 이런 거 감각이 없었어요. 생사가 오락가락 했는데 선저에 있던 선원들은 침실에서 곤히 잠을 자고 이런 상황을 모르고 있었던 겁니다. 그래서 사고가 나면 다 죽어버리는 이유가 거기 있어. 저 물 밑에 침실이 있으니까 전혀 모르는 거지. 나중에 올라 보니까 엉망이거든. 그래서 선원 한 명이 브릿지에 막 뛰어 올라왔는데 배에서 선원들이 집에서 가장 귀중하게 가져오는 꿀에다가 인삼 절여놓은 거예요. 그것은 침실 깊숙이 숨겨 놓고 혼자 먹는 겁니다. 그런데 한 선원이 그걸 따뜻한 물에 타서 가지고 올라왔어요. ‘선장님 드십시오.’ 하면서 그런데 그걸 먹으라 하니깐 입이 얼어서 안 들어가는 거예요. 따뜻한 것을 입 주위에 대고 녹이는데 입 주위가 녹으면서 스물 스물하는 겁니다. 근근히 마시고 나니까 생기가 돌기 시작했어요. 그때 또 한 선원이 세숫대야에 따뜻한 물을 담아 가지고 와서 내 발을 씻겨 주는데 그 때 왜 그리 눈물이 났는지 지금도 모르겠어요. ‘야 네가 우짜 알고 이래왔나?’ 하니깐 선원이 하는 이야기가 ‘선장님 사고가 났지만은 저는 우리가 산다고 확신을 가졌거든요.’ 하는

것이야. '그래 왜 그런 믿음을 가졌냐?' 하니까 '선장님은 성당에 나간다 아닙니까!' 이 말 딱 하는데 눈물이 그냥 줄줄 흐르는 겁니다. 제 침실에 마리아상이 있고 성경 있는 걸 선원들이 알고 있었거든요. 선장이 믿기 때문에 살 수 있다는 믿음을 가진 거예요.

또 안개가 확 끼니까 또 앞에 아무 것도 안보여. 아무 것도 안 보이는데 항구로 해서 가는데 이게 맞는지 안 맞는지 모르겠는기라. 다른 선박들이 통행을 할 건데 위험하기도 할거고. 그래서 이렇게 생각했지. 내 배는 더듬이 없는 곤충신세 이지만 다른 배는 더듬이가 있을 거니까. 저거가 사고 안 내려고 하면 먼저 피하겠지 하는 똥배짱을 가지고 무조건 항해를 했지. 그리고 주님께서 인도해 주실 거야 하는 강한 믿음도 있었지. 시간이 흘러서 항구가 다 되어 가는데 생각하고 선원들을 배 주위에 쪽 둘러서서 견시를 세웠지. 마음속으로는 '주님 좀 살려 주이소, 당신만 믿고 갑니다.' 하고 가는데 뭔가 시커먼 게 앞에 딱 나타나는 거야. '아이구야 이게 암초구나. 죽었다.' 하고 낙망을 하는데 자세히 보니 도선사가 타고 있는 터그보트였어. 캐나다 해안 경비대에서는 그때에 배가 8척이 실종됐어요. 비상이 걸려 있었던 상태였는데 항만 컨트롤 타워에서 레이더로 보니까 정확하게 배가 하나 들어오는데 무선전화기로 아무리 불러도 연락이 안되는거라. 그래도 혹시나 해서 마중 나왔는데 삼원호가 기가 막히게 정확하게 항구 입구를 향해 들어오고 있었던거라. 이걸 분명 누군가의 이끄심이었지. 도선사가 브릿지에 올라 와 보니까 엉망진창이고 향해 계기도 하나도 없고 유리창은 카페트로 다 막아놓고 어찌 항해를 했는가하고 기적이 일어났다고 호들갑을 떨고 있었지. 무사히 입항을 하고 나니 그제사 다리에 힘이 풀려. 현지 TV 방송국, 신문기자가 사진 찍고 난리가 났어. 나는 선원들 파도가 겁나서 전부 하선 할 줄 알았지. 나는 입항 서류 기지장이 알아서 하라고 맡겨 놓고 현지 성당으로 달려가서 제대 앞에 엎드려서 평평 울었지. 감사하다고. 수리하고 나니까 선원들이 한 명도 하선하지 않고 다 출항했어. 선장에 대한 믿음이었지. 감사한 일이야.

### 바다의 울음 소리를 듣다.

그는 바다에서 듣는 파도 소리는 육지에서의 파도 소리와는 분명 다르다고 했다. 폭풍 속 바다의 울음소리를 들어 본 적이 있는 사람은 자연 앞에서 겸손해질 수밖에 없다고 했다.

뉴펀들랜드 어장에 파도가 치고 바람이 불면 바람소리가 꼭 어린애 젖 달라고 우는 소리 있죠? 앵 앵 앵 하는 거 앵 앵 앵 하고 부는데 골이 지근지근 거려요. 이 소리가 사람들 골을 파요. 아주 높은 사운드가 골이 짝 아픈 게 뽕뽕뽕 하면서 오면은 '또 시작하는구나.' 날씨가 조용해도 바람 소리 싹 부는 거 보면 '아 이거 오는구나.' 그리고 구름 모양이 옛날에 미친 사람이 머리카락을 풀어 해친 것 같이 휘날리면 또 오는 가보다 판단하고 황천항해 준비해라. 그러면 배안에 움직일 수 있는 것은 전부 뿔뿔하고 안전점검 하고 그 다음에 배의 양 옆에 물구멍 안 막히도록 전부 구멍 다 뚫고 준비하는 거라. 파도와 바람을 앞바람 맞으면 힘드니까 파도는 약 우현 7도 정도 받아가지고 항해하면서 파도가 자기를 기다리는 것이지.

그가 험한 바다 생활을 잘 이겨내게 해준 것은 그의 신실한 믿음 덕분이기도 했지만 위대한 자연 앞에 보잘 것 없는 존재가 가지는 통찰력에서 기인한 것임을 알 수 있었다.

가장 좋았던 건 내 항상 이야기하는 게 바다는 자연이지 않습니까. 바다는 자연이니까 권모술수도 없고, 아무 것도 없고, 열심히 노력하면 노력하는 대로 내 밥을 먹고 거기에 뭐 자연속에 사니까 저는 항상 선원들한테 자연인이다 이렇게 이야기 하거든요. 자연 속에 사니까 자연동화 될 수밖에 없지. 아침에 눈 뜨면 태양 떠오르고 여기서는 돈 주고 안 가도 태양 뜨는 거 다 보죠. 바람 불면 파도치고 바다는 권모술수가 전혀 없고 그냥 그대로 사람 사는 인간 모습 그대로 있으니까. 항상 일어나서 보면 그때는 수영이 이래 길어 있었으니까 바람에 수영이 살랑살랑 흔들리면 그 감촉이 참 좋지요. 거기서는 딴 생각 할 게 없어요. 남 비방 할 것도 없고, 남 뭐라 할 것도 없고 서로 칭찬 해주고 뭐 그냥 살아가는 거니까, 인간 본연의 모습이 그대로 있으니까 그게 좋지요.

## 06

### 서로에게 힘이 되었던

### 원양어선들의 공동체 문화

정효모는 처음에는 다소 강압적인 분위기에서 선상생활을 익혔다. 한편으로 선상생활의 특성상 불가피하다고 생각하기도 했지만 강도가 높아질 때면 반발심도 없지 않았다 한다. 그래서 정효모는 자신이 선장이 되면 덕으로 선원들을 통솔해갈 것이라 결심을 했다. 때로는 강한 질타와 훈계가 불가피해 주먹이 나가야 하는 상황이 발생하기도 했지만, 그럴 때면 무엇보다 다른 선원들로부터 특정 선원이 배척을 당하지 않도록 먼저 배려했다. 그 일로 오히려 신뢰감이 돈독해진 선원들도 있을 정도였다. 항상 우리는 같은 배를 타는 운명 공동체라는 생각을 하고 선원들과 함께 했다고 피력했다.

그 당시에는 내가 어느 배 간다고 그러면, 기관장하고 통신사, 그리고 갑판장을 선장은 차고 다녀요. 그러면 이 선장이 간다하면 따라와요. 따라 오면 밑에 선원들도 저 선장은 우리가 가야지 하면서 쪽 따라가. 근데 악질이고 고기 못 잡고 행패 부리는 선장은 가자고 해도 안가요. 그라고 이제 선장이 계약이 끝나 가면 후임 선장으로 고생하고 동고동락했던 항해사를 선장으로 만들어 주거든요. 그러면 지 아들이라, 아들인데 이 아들이 선장이 되어 다시 밑에 항해사를 또 선장 시킨다 아닙니까. 그럼 이 선장과 손자라. 이 족보치고 이런 식으로 가기 때문에 이 선장이 누구에서 누구다 그러면 족보까지 다 알게 되는 거지. 그래서 바다에서는 선장하면 항상 밑에 항해사 밑에 쪽쪽 내려가면 손자 증손자까지 이렇게 내려가거든요. 그게 바다의 조직. 또 군대에 가면 군대 사령관 밑에 짝 내려오는 조직이 잘 되어 있어. 선장이 선원 구성을 하는데 누가 이력서 가지고 오면 어느 배 탔네. 그 선장들한테 전화로 문의하면 이 선원의 이력이 다 나오는 거야. 선장도 마찬가지로 딴 회사에 배를 타려고 그러면 회사에서 저쪽 회사에 담당 전화를



걸어요. 우리 회사 선장을 구하려면 이 선장의 이력서 보고 어떻게 하면 '야, 그 형편없다.' 그럼 못타는 거야. 선장은 회사 경영하고 똑같아요. 그 선장이 고기 못 잡고 형편없이 해버리면 회사도 엉망이 돼. 그러니까 선원들도 다 먹여 살려야 되고 회사도 먹여 살려야 되고 그런 입장이 되어있는 거죠. 그래서 항상 항해사들보고 선장은 경영자다 이렇게 말하는 거야..

정효모는 당시 원양어선을 탄 선원들은 가족들을 위해 돈을 벌고자 했던 이들이었기에 열심히 일했다 한다. 다음 항차를 위해 잠시 쉬는 시간에 선원들은 상륙비를 지급받지만 그 액수가 많지 않았다. 그런데 가끔은 이탈하는 선원들이 생겨 곤혹을 치르기도 하는데, 정효모는 술을 좋아했던 선원이 승선 약속 시간을 지키지 않아 난감했던 적도 있었다고 했다. 원양어선은 업종에 따라서 해상에서 3개월 혹은 1년 이상을 생활하기도 했다. 그 기간 동안 돌발사고가 생기더라도 모두 선상에서 해결해야 했다.

내가 물에 빠졌다면 내 동료가 나를 구해준다. 가족에게 전보로 살려 달라고 할 수가 없다. 그래서 '한 배를 탔다.'라는 말이 생겨 난 것이다. 승선하고 있는 동안의 내 동료들이 내 가족보다 더 가깝다. 실제로 한 술에서 밥 먹고 같이 잠을 자고 30개월을 한다는 것은 보통 인연이 아니다. 부부간이라도 매일 세 끼 식사를 같이 할 수 있는 시간이 얼마나 되는가?

정효모는 같은 대양에서 일했던 원양어선들은 소속 회사를 넘어 끈끈한 공동체의식으로 서로를 도왔다 한다. 문제가 발생한 어선에서 무전으로 도움을 요청하면 해결 방안의 정보를 제공하기도 했지만, 어선과 관련 시설들이 고장 날 때면 직접 배를 몰고 와 해결해 주기도 했다. 대양 위에서 우리나라 원양어선들은 공동체를 이루며 함께 위기를 극복해 나갔다 했다.

## 07 해양 소설가로 등단하다.

바다가 그에게 가르쳐 준 것을 글로 새기다.

정효모는 20년 간 원양어선에서 일하면서 겪은 많은 경험을 그의 소설 속에 풀어 놓고 있었다. 원양어선을 타보지 못한 사람들은 상상도 할 수 없는 바다에서의 진한 경험들이 켜켜이 그의 글 속에 녹아 있었다. 노련한 선장들만이 아는 바다 밑을 읽어내는 혜안뿐만 아니라, 기후 변화에 대한 예지력과 아울러 바다의 영혼을 길어 올리는 선장이었다. 자신이 소설가의 길을 가게 된 계기는 아무도 알려주지 않는 뱃사람의 힘든 상황을 기록으로 남기고 싶은 마음이 더 컸다고 했다.

그가 선장하던 당시는 한 번 출항하면 3년은 가족과 떨어져 지내야 했다. 선장으로 재직 하면서 번 돈으로 집도 장만하고 가정의 경제적 기반도 다졌지만, 함께 했어야 할 시간에 가족의 곁을 지켜주지 못한 일이 항상 미안했고, 그 마음을 헤아려 줬던 가족들에게 고마움을 가지고 있었다. 뱃놈이라고 멸시하던 그 어려운 시절에 그들이 어려움을 어떤 마음으로 이겨 냈는지를 알리고 싶어 글을 쓰기 시작했다고 했다. 그의 그런 마음이 고스란히 독자들에게 전달되어서 해양문학상에 빛나는 소설가가 되었을 것이라고 믿는다.

글을 제가 지금 책을 여덟 권 내었고 이제 아홉 번째 내게 되는데 제가 그 책을 쓰게 된 동기도 그거거든요. 노동조합에 가게 된 동기도 그렇고 선원들이 고생을 너무 많이 하고 한국에서 수출 제1호가 참치선 지남호 1호가 수출한 그 참치였어요. 대한민국 제1호 수출 역군인데 하선하고 나면 아무 것도 없었어요. 그저 뱃놈들이라고 하는 말 그것밖에 없고 우리가 겪은 발자국이 하나도 없어서 선원들의 발자국을 남기고자 해서 글을 적은 거예요. 그때 매 순간마다 죽을 고비에서 목숨을 살려준 주님을 더 알고 싶어서 부산가톨릭대학교 부설 신학원에서 2년 과정의 신학 과정을 졸업하고 장기기증도하고 가톨릭에서 많은 봉사를 하면서 항상 주님께 감사한 란 마음으로 살아가고 있어요.



정효모 선장이 출판한 소설



### 약력

1946년 11월	부산 동래구 출생
1959년 ~ 1965년	부산고등기술학교 무선통신과, 북부산고등학교 졸업
1967년	철도청 입사
1971년 ~ 1973년	태창수산 가쓰오선 항해사
1974년	냉동운반선 씨버드8호 항해사
1975년	태창수산 태창35호 가쓰오선 선장
1978년	태창수산 장어 통발선 어로장, 태창수산 육상근무
1982년	아프코101호 가쓰오선 선장, 서광수산 육상 근무
1982년 ~ 1987년	삼원어업 삼원호 항해사, 선장
1993년	부산수산대학 최고경영자 2기
2000년 ~ 현재	경진종합상사 대표
2011년	제15회 한국해양문학상 대상 수상
2016년	부산문학상 수상

### 참고자료

국립생물자원관, 한반도의 생물다양성  
두산백과  
표준국어대사전

중앙일보, 악천후 경고 받고도 출허, 1987년 11월 18일





## 바람의 고향, 바다에 젊음을 두고 온 하동현

### 01 부산 양정에서 태어나 학창시절을 보내다.

#### 부산에서 바다와 함께 성장하다.

하동현은 1961년 부산 양정에서 출생하여 거제중학교를 거쳐 동인고등학교를 졸업하고 수산대학교로 진학했다. 그가 부산 수산대에 진학하게 된 이유는 단순했다. 당시 마땅히 전공을 정하고 있는 상황이 아니었던 차에 담임선생님의 권유로 자연스럽게 바다와 인연을 맺게 되었다고 했다. 먼 바다로 그를 이끌어 미지의 오대양을 누비게 될 줄을 그때는 몰랐다고 한다.

제 동기가 40명 되나? 그 당시에도 부와 빈이 공존을 하던 시절이었는데요. 전부 다 상거지들이죠. 고3 때 담임 선생님이 사관학교 빼면, 해대는 특차니까. 9월 달에 지나가 버렸고. 등록금이 제일 싼 데로 가라. 수산대학. 그리고 '배 타면 군대 면제다.' 그게 컸습니다. 담임 선생님이 지금 돌아가셨겠네요. 자기 친구 중에 서른도 안 됐는데 어선 선장을 해가지고 한 번 갔다 오니까 집 몇 채 값을 벌더라. 그때 돈으로 1억, 2억. 면담하다가 '예~ 가겠습니다.'했죠. 군대도 가기 싫고, 돈도 벌어야겠고. 그런 일이었죠.

#### 부산 수산대에 진학한 하동현, 동남아로 실습가다.

동인고등학교를 졸업 후 하동현은 부산 수산대에 지원하여 입학했다. 그에게 부산 수산대는 낯설지 않았다. 당시만 해도 원양 산업이 활황이었던 시절이었고 원양어선을 타야 외국에

가는 것이 비교적 자유로웠던 시절이기도 했다. 수산대학 어로학과에서 원양어업이나 해기면허와 관련된 실습이 이루어졌다. 원양실습은 동남아 일원을 순항하는 것이 일반적이었고, 그 당시 유엔 해양질서법이 제정되어 새로운 바다의 질서가 생기는 시기여서 국제 해양 진출에 대한 개척시장이 열리는 시기이기도 했다. 그는 수산대학을 선택한 것을 후회하지 않는다고 했다.

우리 부친께서 뭐 재주가... 누나 네 분에, 저하고 남동생하고 그렇게 있었죠. 누나 넷에 장남이고. 남동생이 있고. 부친은 50세도 되기 전에, 제가 대학 입학하기도 전에 돌아가셨으니까. 다른 탈출구랄까, 아이고 배 타고 멀리 가고 싶기도 했고. 군대 안 가고 돈도 벌자, 여러 가지 복합된 상황이었죠. 후회하지는 않습니다. 아주 잘했지.

### 02 뉴질랜드에서 지속가능한 어업을 경험하다.

#### 대학 졸업과 동시에 스페인 라스팔마스 항구로

1984년 첫 항해는 스페인 라스팔마스 항구로 가서 아프리카 해역에서 조업하기로 되어 있었는데 당시 아프리카 연안국의 어업권 문제 등이 불거지면서 갑자기 어장 이동을 하게 되었다. 닥 달간 배를 수리하느라 정박해 있는 동안 스페인 교포인 김광석과 친구가 되기도 했으며, 새로운 언어인 스페인어를 배우느라 시간 가는 줄 몰랐다고 했다. 나중에 이러한 경험이 다른 국적선을 탈 수 있는 경험을 제공하게 되었다. 본사로부터 뉴질랜드 해역으로 이동 하라는 지시가 송달되었고, 긴 항해 끝에 뉴질랜드의 바다를 처음 만나게 된다. 겨울철 12월부터 4월까지 오징어와 삼치 등 잡어 60여 종을 잡았다고 했다. 어선에서 내리는 폐기물을 분리하는 것을 보면서 바다를 공유재로 생각하는 그들에게 많은 것을 배웠다고 했다.



동원호 스페인 라스팔마스 김광석 교포와 함께

서스테이너블(Sustainable)... 그 개념을 35년 전에 뉴질랜드에서는 시행을 하고 있었죠. 뉴질랜드 들어갔던 배는 대단히 선진 공부를 많이 했다고 볼 수 있습니다. 인간만 없으면 바다는 평화의 공유재이지요.

그가 가장 활발하게 활동했던 해역은 주로 아프리카와 뉴질랜드, 포클랜드 해역이었다. 그는 그곳에서 눈앞의 이익에 급급해 어종의 씨를 말리는 후진국형 어업이 아니라, 어자원의 분포와 자원 총량에 대해 꾸준히 연구하고 탐사자료를 근거로 해역별, 어종별 총어획어용량(TAC)을 산정하고 국적별, 선박별 어획량(Quota)을 배정하는 어업을 목격하게 되었다고 했다. 그 당시 그들은 벌써 지속가능한 착한 어업을 하는 것을 보고 앞으로 우리가 바다 생태계를 지키기 위해 무엇을 해야 하는지 고민했다고 했다.

아프리카 같은 경우는 물이 더우니까. 도미나 민어, 이런 식이었고 뉴질랜드에서는 제가 기억하는 것만 해도 60~70 어종 된 것으로 기억합니다. 어종에 따라, 국적과 나라에 따라 쿼터를 나눠줬는데. 뉴질랜드 가서는 싼 고기들, 그 친구들이 두족류, 오징어 같은 것들을 안 먹으니까. 오징어 쿼터를 우리한테 주고 자기들은 급식 생선가스용 호끼나 오렌지라피 그런 생선을 주로 조인트 벤처 합작을 하는데 대신 해주는 회사죠. 그러면 고기 잡는 데도 자기들이 필요한 양의 고기를 주고, 한국에 파는, 따로 운반선에 이적을 해서 한국으로 보내고 하지요.

1885년 그가 포클랜드, 아르헨티나 남미로 이동하게 된 사유는 그 당시의 신문 기사 내용으로도 확인된다. 다음은 1985년 동아일보 3월 18일자 기사와 매일경제신문 5월 9일자 기사내용이다.

**아르헨티나 근해 공해상에 대규모 오징어 어장**

아르헨티나 근해 공해상에 대규모 오징어 어장이 형성돼 우리어선 10여 척이 출어를 서두르고 있다. 업계는 이곳에서 잡은 오징어전량을 국내에 반입할 계획이다. 9일 수산청에 따르면 최근 아르헨티나와 포클랜드 근해 공해상에 대규모 오징어 어장이 형성돼 현재 4척의 우리 어선이 조업 중이며 추가로 7척이 곧 투입될 계획이다. 이곳은 오징어 자원이 풍부해 적당 1일 10톤~15톤씩 잡고 있는데 이는 뉴질랜드어장에서 1일 1톤~2톤씩 잡는 것에 비해 엄청나게 많은 양이다.

수산청은 어장에서의 조업질서 확립과 이 곳 해역이 우리나라로부터 멀리 떨어져 있고 기상 여건이 좋지 않은 점을 감안, 7개사 11척으로 출어를 제안하고 있는데 금년의 조업 실적을 보아 내년엔 출어 척수율을 대폭 늘릴 방침이다. 이곳에서의 주어기는 2월부터 7월까지 6개월간으로 금년엔 출어시기가 늦어 1만여톤을 잡을 것으로 보고 있는데 업계는 전량을 국내에 반입, 가공할 계획이다. 한편 작년말 현재 오징어생산량은 연근해 분이 9만 5천톤량은 원양산이 3만 2천톤 선인데 금년에 1만톤 정도가 추가로 반입될 경우 국내 오징어가격 형성에 적지 않은 영향을 미칠 것으로 보인다.

1) 총어획어획량 : 수산동식물을 포획 채취할 수 있는 중별 연간어획량의 한도를 말한다.

**아르헨티나 오징어漁場 개척 漁船10척 내달 파견**

수산청은 「아르헨티나」 어업 이민 사업 추진과 함께 「아르헨티나」와 「포클랜드」섬사이에 있는 「파타고니아」어장 주변 공해상 오징어조업을 위해 오징어 채낚기어선 10척을 오는 4월 중으로 파견키로 했다. 18일 수산청에 따르면 82년4월 신해양법 발효 이후 줄어드는 원양어장을 확보하기 위해 「아르헨티나」 경제수역(연안 2백마일)과 「포클랜드」 경제수역(연안 1백50마일)바깥 공해상에 3백톤급 오징어채낚기어선 10척을 내보내 오징어잡이철인 1~7월까지 오징어 1만 5천~2만 톤을 어획하는 등 오징어 참치연계 조업을 시도키로 했다.

기사 내용처럼 한국에서 오징어의 수요가 급증하게 된 이유 중 하나로 그는 프로 야구경기가 성황리에 시작되었다는 것에 두고 있었다.

**오징어 어장에서 세계 신기록을 만든다.**

해역에서 조업하다가 사고가 나더라도 자존심 때문에 사실을 본국에 알리지도 못하던 시절도 있었다고 했다.

지금은 회사에서 배 항적이나 이런 걸 컴퓨터나 임말세트로 다 알지만 그때는 선장의 전보에만 의존할 텐데, 젊은 선장의 자존심이 있잖아요. 감았다 실수했다는 걸 알리기 싫어 가지고 대충 어디서 잡습니다라고 거짓말 해 놓고 파도 치는 데도 잠수를 할 수가 없었으니까 며칠 견디는 거죠. 서랍이 뽕혀 날아가고 밥을 못 하지, 솔이 뒤집어지니까. 팬티 한 장씩 다 갈아입어라 하고. 한 사흘 버티면 한국 배들이 와서 줄로 묶어서 또 안전지대로 끌고 나가주고요. 다 잘합니다. 싸우고 개 놈, 소 놈 하다가도. 그 한 4일 걸려 가지고 밑에 들어가서 톱질 해가 풀었던 그 기억하고. 이런 정도는 어느 배나 다 한 번씩 있는 경우 거든요.



1986년 DW호 풍어제 광경

**바다의 크기는 국력에 비례하다.**

당시 국교가 맺어져 있지 않으면 입어권을 얻기 힘든 시절이었다. 우리나라의 어선단이 물자를 조달받기 위해 입항을 하거나, 각 나라의 영해에서 입어권을 얻기 위해서 나라 간 정상들의



방문이 활발하게 진행되었다. 결국 원양어업이 국가 교류를 활발하게 만든 계기가 된 것이라 했다.

제가 모 회사에 있을 때인데. 아프리카 그때만 해도 정치가 엉망이니까. 쿠데타로 실각한 대통령을 한국 배에 숨겨주고 그랬죠. 그러면서 이 양반이 나중에 재기를 해가지고 다시 대통령이 되면서 기니비사우 그쪽에 입어권을 한국 배에 준다든지 하는 일도 있었고요. 그러나 당시 한국 배가 바다 어종을 지금 중국 배들이 한국 연평도 근해에서 조업하듯이... 긍정적인 면만 찾아보면 한국 사람들이 또 확실히 한다는 신뢰를 주기도 했으니까 입어권을 얻었던 것이라고 생각합니다.

### 1986년 선박특례 기간을 마치고 귀항하다.

첫 원양승선은 동원 2등 항해사로 시작하여 28개월의 조업 마치고 귀항할 때까지 인도 양만 빼고 모든 해양을 다 섭렵했다고 한다. 그러면서 세계 각국의 물고기 이름이 주는 어감과 생김새에 대한 호기심이 생겼고, 각 나라 별로 물고기를 명명하는 방법에 대한 차이를 인식하게 되었다. 아마도 이러한 생각들이 자양분이 되어 그의 문학적 상상력을 요동치게 했을 것이라 짐작된다.

아프리카로 비행기를 타고 가서 라스팔마스에서 그 배를 끌고 항해를 해가지고 대서양 횡단에서 파나마운하를 지나고 태평양 밑으로 내려와서 뉴질랜드까지 45일 항해해서... 뉴질랜드 입어를 해서 어장 이동을 한 거죠. 그래서 뉴질랜드에서 하다가 또 포크랜드 오징어 터졌다고 해가지고 남태평양 가로질러서 마젤란 해협 통과해 가지고 대서양까지 두 번 왔다 갔다 하고, 그 배에서 참 항해를 많이 했네요.

### 물고기의 이름에서 시를 보다.

하동현은 생선의 이름들을 많이 알고 있었다. 같은 물고기를 다르게 부르는 것에 대한 관심이 그의 글감을 확대하는 일이 되었을 것이다. 고기의 상업성을 중요시 하던 당시의 사회상과 밥상에서 못생겼다고 홀대 받던 고기들이 지금은 입맛이 변해서 귀족 대우 받는 세태를 보면서 입맛이 변하는 데는 최소한 10년 정도는 걸린다고 했다.

지금 메로랑 이빨 고기도 제가 첫 선장 할 때도 그물에 몇 마리 올라왔는데 한국에 보내니까, '이, 보내지 마라. 상업성이 없다. 너무 못났다.' 해요. 조기를 꼬르비나 이런 식으로 표현하는데 뉴질랜드 애들은 영어권이니까 크로커라고 해요. 저희가 한 번 어장을 잘못 짚어가지고 한 방 뚫었는데 관상용 고기만 올라온 적이 있습니다. 그때 복어, 복어도 개들은 포큐파인, 가시털, 솔가지, 이런 식으로 표현해요. 핑크 마오마오라고 있어요. 이 물고기는 한국식 이름이 없어가지고 흥뿔락 이런 식으로 해서 보냈는데 한국 시장에서 실패했죠. '안 된다. 육질이 너무

무르다.'고 그런 식으로 실패도 하고요.

메로 같은 경우도 10년 걸렸거든요. '기름이 너무 많다, 또는 느끼하다.' 이랬는데 선호도가 바뀔 때까지 길게 보고요. 그런데 상업적으로 이게 남지 않는 상태에서 그 고기를 잡을 수는 없는 것이고요. 그러니까 계속 옛날 것만 답습하게 되는 거죠. 뉴질랜드 애들은 아귀를 몽크피쉬라 그러합니다. 칼치는 아프리카 쪽에서는 사브레, 스페인어로 칼 이런 식으로 표현하는데, 뉴질랜드 애들은 리본피쉬라고 그러합니다.

### 바다에서 신뢰를 쌓아 가다.

한국이 IUU<sup>2)</sup>불법조업국으로 지정되었다가 최근 해제된 것을 두고 차마 속 시원하게 털어 놓지는 못하는 이야기라 조심스럽게 말을 꺼내었다. 모두 살기 어렵던 시절이었고 만선이 되어야만 성과를 올릴 수 있는 제도 때문이기도 했다고 회상한다. 88년 올림픽 이후 국력이 올라가면서 이런 일이 확연하게 줄었다고 했다.

제가 84년에 처음 갔으니까, 한 1, 2년 앞까지. 그리고 저희 때도 제 동기 하나도 나포되다 그랬고. 저도 뭐 요즘도 악몽에서 깡니다만은. 남미에서 18시간 동안 도주하고 그랬죠. 잡혔으면 이 자리에 있지도 못했지요. 아르헨티나, 그러니까 한 200마일, 공해는 무주공산이니까. 한 3, 4마일씩 이래 들어가고 이러면 되는데. 그때 저도 젊었고 밤에 한 20~30마일씩 월담을 하죠. 날씨가 굉장히 안 좋은 날, 경비정이나 뭐가 이런 날씨에는 오지 않을 것이다. 그래서 그물을 차고 나오다가 경비 페트를 헬기가 떴다 하면 그물 다 쳐버리고 끈지가 빠져라 도주하는 거죠. 저하고 같이 도망가던 중국 배, 찬따, 첸따71호, 그거는 폭격 맞아 가라앉아버리고. 그때 머리 다 빠지고 어금니 하나씩 다 나가는 거죠. 그때 뭐 스물아홉, 서른이었는데.

배에서 가끔 조난 사고도 나지만 선원들끼리의 갈등을 조정해야 하는 일도 심심찮게 생기고는 한다. 그럴 때 선장의 리더십이 좌우하게 되는데 자신이 모시던 선장의 일화를 어렵사리 들려 주었다. 선장의 리더십이 왜 필요한지, 배라고 하는 특수한 공간이 사람들을 어떻게 변화하게 하는지에 대한 통찰이 묻어났다.

제가 겪은 것만 해도 뒷머리가 빠질 지경인데. 그분 모실 때는 칼부림이 나서 배에서 난리가 났어요. 하나가 돌아버려 가지고. 식칼 들고 한 명 찔리고 난리가 났는데. 선장의 능력이죠. 제가 그때 1등 항해사였으니까. '죽든지 어떻게 하든지 네가 막아라. 선원들 보고 막아라 할 수는 없지 않겠느냐.' 그래서 '제가 알겠습니다.'하고는 내려갔지요. 이 친구가 저한테는 그렇게 못했어요.

뉴질랜드 항구에 입항하면서 찔린 놈, 찌른 놈 다 불러놓고 선상 재판을 해 가지고. 누가 뭐 어떻게 했는지 우리만 알지. 1번, 선원들을 뉴질랜드 경찰에 인계한다. 2번, 그것은 가혹하니까

2) IUU: 불법 · 비보고 · 비규제어업으로 Illegal, Unreported and Unregulated Fishing의 약자이다.

숨기고 같이 귀국시킨다. 세 번째, 그래도 같이 끝까지 간다. 여러 가지 우리가 선택할 수 있는 것을 하는 거죠. 그래서 어쩔래? 한 놈은 가고, 하나는 뭐 두 달 더 있다가 가고. 이 도저히 한 번 칼춤 추는 놈이 언제 또 꼭지가 돌지 모르니까. 너도 배는 안 되겠다. 다른 길 찾아 가라. 그럴 때, 당시만 해도 중간에 귀국하게 되면 감방에 들어가고 비행기 값하고 다 물어 내고 그러는데 그게 선장의 판단이죠. ‘좋다. 그럼 두 놈 다 살리자. 이 일은 없었던 일이다.’ 다 잘 타일러서. 귀국하는 항공비를 우리 뭇에서 만들어 주자. 그런 의견을 내거나 합니다. 예를 들어 소심하거나 자기만 생각하는 선장 같으면 이런 경우 모르겠다 저 선원들 보내가지고 쳐넣어 버려라 할 수도 있는 것이지요.

그때 그분이 저를 때리기도 했는데. 그 사건만을 볼 때 선원들 다 모아놓고 이리이러하다, 불쌍한 놈들, 칼부림 사고 없었다 하고 그냥 일하다가 다쳤다고 하자. 그러면 공상으로 회사에서 치르게 하고. 비행기 값 우리가 다 마흔 몇 명이 나눠서 하자.하니까 그 때 반대하는 놈이 누가 있겠습니까? 반대했다가 후환이 두렵지요. 모두 ‘그렇게 합시다.’했어요. 이처럼 배의 선장은 그런 단체를 이끄는, 오케스트라 지휘자처럼 각 개성을 이끄는 역할이 선장이었죠.

### 03 선장으로 남미해역을 2년간 조업하다.

#### 노동 분배의 문제로 불거진 선원의 난동으로 블랙리스트에 오르다.

1989년부터 1992년까지 동원호 선장으로 재직 중 자신이 속한 회사의 급여가 다른 회사 보다 적다고 선원들이 사무실로 가서 난동이 부리는 바람에 당시 선장이던 그는 무척 곤혹스러웠다. 그 일로 인해 여러 선배들로부터 난동을 사주했다는 오해를 받아 억울하다고 했다. 시간이 모든 것을 해결해 줄 것이라 믿고 있다고 했다. 배의 임금체계가 중간정산을 하는 부분이 많았는데 다른 선사에 비해 선원들의 분배가 적어지면서 발생하는 문제라고 했다.

남미 포크랜드 어장에서 오징어를 많이 잡았어요. 많이 잡았는데 선원들이 이 선장 따라와서 돈 되는가 보다 91년 사담 후세인 걸프전쟁이 나면서 유가가 한 4배 정도 뛰었지요. 그러면 우리 인건 구조가 수익에서 경비를 감해야 하는데 경비 부분이 너무 올라가는 거죠. 많이 잡을 수록 손해 보는, 그때 특이한 구조가 한 번 있었습니다. 오징어 파동. 그릇된 규제로 인하여 수산청에서 오갈 곳 없는 배들을 다른 어장으로 보내지를 못하니까 모두 포크랜드 가서 오징어 잡으러 가라고 한거지요. 프로야구 생기면서 오징어 소비가 늘기도 했고 한국 배가 백 몇 척이 왔는데, 400척 외국 배들하고 있는데 뽕뽕뽕뽕 바둑알처럼 작업을 하는데. 우리보다 반밖에 못 잡는 배가 돈을 더 많이 받게 되는 이상한 상황이죠. 그때 한국에 와서 정산하면서 우리 선원들이 회사에서 난동을 부렸습니다.

92년 장가 가기 전에 3천 몇 백만 원 제가 다 배상하고. 칠십 며칠 동안 감방에, 구치소에 면회 가고. 다른 건 견디겠는데, 선원들 마누라 군단들이 와서 내 그때 노총각이었는데... 하루 한 열 시간씩 아줌마들 퍼붓는 거 듣고 나면... 근데 회사도 그때, ‘이 새끼들 우리 기물을 파손했으니 고소를 그런 것도 아니에요. 회사도 선처를 바란다’고 했어요.’ 그러나 이 폭력 사건은 사건이기 때문에 죄값을 치뤄야 한다해서 제가 변호사한테 부탁하고, 판사 증인으로 가서 울고, 불고, 끌어앉고 해가지고 집행유예로 11명이 풀려 나왔죠. 그리고 제가 그때 1억 8천 얼마 받으면서 한 놈, 감방 갔다 온 놈들 나눠 주고 했는데, 후에 잘 했다는 생각을 하죠. 한때는 저를 젊은 선장이 잘한다고 참 좋아하셨는데 이일로 선배들 생각이 완전히 바뀌어 버렸죠. 흑자가 너무 많으니까, 이놈이, 선장 이놈이 선원들 사주해 가지고... 그런 식으로 오해가 충분히 가능합니다. 그래서 제가 어선을 한 몇 년 발을 못 붙이고 블랙리스트에 오른 적이 있었어요. 그때가 제일 아팠던 시절이죠.

### 04 선장 마치고 귀향한 후 가정을 꾸리다.

하동현은 33세에 결혼하여 현재 2남을 두고 있다. 조력자로서의 부인에 대한 감사와 아이들에게는 바다 일을 절대 시키지 않겠다는 생각도 하고 있었다.

제가 서른 셋에 첫 선장 마치고 와서 서른둘 때 선을 봤는데 실패를 했죠. 집사람이 내가 나이가 너무 많아 보이고 매너라 하는 것도 좀 그렇고. 그래서 안된다고 생각하고 있었는데 학교에 인사를 갔는데. 그때 교수님께서 ‘너 아직 장가 안갔지?’ 하면서 ‘학교에 아가씨가 하나 있다.’ 뭐 이러다가 다시 집사람을 봤는데 그 때 ‘아, 이게 운명이다.’ 라고 느낄 수 있는 분위기가 되어 버렸죠.

#### 1992년 냉동운반선 감독관이 되어 그리스 선적을 운항하다.

한국에서 배를 타는 것이 어렵게 된 상황이 되자 그는 외국 선적의 배에 취업하게 되었다. 당시 여러 나라 언어가 조금씩 가능한 그가 외국 선적 배에 입사 시험을 치러가니 그리스 선주가 자신의 말을 받아쓰게 한 후 그를 뽑았다고 했다. 지금도 그 사람의 이름을 선명하게 기억하고 있었다.

그때만 해도 전부 다 한국인 선원에다가 다 막 처음으로 그때 중국인 5명 싣고 92년에. 그만큼 수입이 좋으니까. 그리고 다 배운 놈들 대학 나오고 이래 했는데 두들겨 패고 하니까 사고가 나지. 운반선 탈 때 한국 후배가 나 혼자 우크라이나 애들이랑 배에 있으니 한국 배에는 과일이 부족하니 우리 배 오렌지 몇 박스랑 후배 배에 있는 반찬 고기랑 바꾸자 이랬어요. 이 친구가 저



생각만 했는가, 가오리하고 흥어하고 섞어서 보냈는데. 우크라이나랑 유럽애들은 가오리를 악마고기라고 부르거든. 대한민국 사람이 안 먹는 고기가 있겠냐만은, 기겁을 하고 전부 물에 갖다버리는 거죠. 문어나 오징어도 캐러비안 해적 영화 보면 악마 악단들이 문어들이거든요. 털이 없는, 비늘이 없는 고기들을 또 혐오하는 나라도 있고….

선장은 구슬하는 내내 너무 많은 생명을 앗아 버린 일에 대한 회한을 언급하곤 했다. 뱃사람으로 지내 온 시간 내내 늘 남아 있는 트라우마 같은 것이라고 했다. 생명을 다루는 일을 하는 사람이 가지는 안타까운 마음은 그의 글 속에 그대로 들어 있었다. '바다는 보이는 것과 보이지 않는 모든 것들을 담고 있다. 광활무비의 공간에 다양한 색조와 역동적인 몸부림, 주변의 조형물과 해양 생물들과의 조화로 바다의 움직임은 언제나 변화무쌍이다. 종교와 신화, 구원과 주술에 삶의 기원과 치열한 삶의 현장, 모험과 의지의 실현, 동경과 낭만까지. 생과 멸, 긍정과 부정의 뚜렷한 양면성을 지닌 바다.' 라고 하는 그의 글 속에 살아있는 바다를 보는 진실이 숨어 있었다.

지금 후회하는 게 고기를 너무 잔인하게 처리를 했어요. 일설에 고기는 잠을 잔다, 안 잔다. 통증을 느낀다, 못 느낀다. 여러 가지가 있는데. 고기도 감각이 있으니까, 맥락 지능이 있죠. 한번씩 고기가 많이 들었을 때, 다대라고 팬에 나열을 하죠. 그럴 때 살아있으면 꿈틀거리니까 모양이 안 나잖아요, 짹짹 펴야 하는데. 그럴 때 저희가 택했던 방법이 전기 고문입니다. 용접선을 연결해서 몇 십 톤 짜리가 감전이 되니까 배가 들었다 놔다. 통증을 느끼고 못 느끼고 간에 같은 생명체인데… 그때는 뭣도 모르고 했지만 지금 지나서 나이 들어보니… 그래서 한번 저희 부친, 조상 묘 이장하러 갔다가 엉터리 팽중 스님이 저를 보더니 뭐 하는 사람이냐, 배 타는 사람이다. 이유가 어찌 되었건 너무 많은 생명을 살상했다 이거죠. 기분이 굉장히 안 좋대. 제 동기들이나 선배들도, 배가 출항 해가지고 고사를 지낼 때 고기를 많이 잡게 해주시오 하는 마음 반, 그 다음에 살생과 포획에 대해서 죄책감을 위로하는 마음 반이었죠. 할 수 없었습니다.

**05**  
**냉동운반선 감독관으로**  
**다시 승선하다.**

캐나다 수산물 유통회사의 합작 선사의 감독관으로 입사하다.

1998년까지 그는 냉동 운반선의 감독관 일을 하게 된다. 러시아 선원과 우크라이나 선원들과의 조우가 있었다. 여러 항구를 다니면서 새로운 세계와 만나고 우정을 쌓아가면서 세계 시민이 되어 갔다.

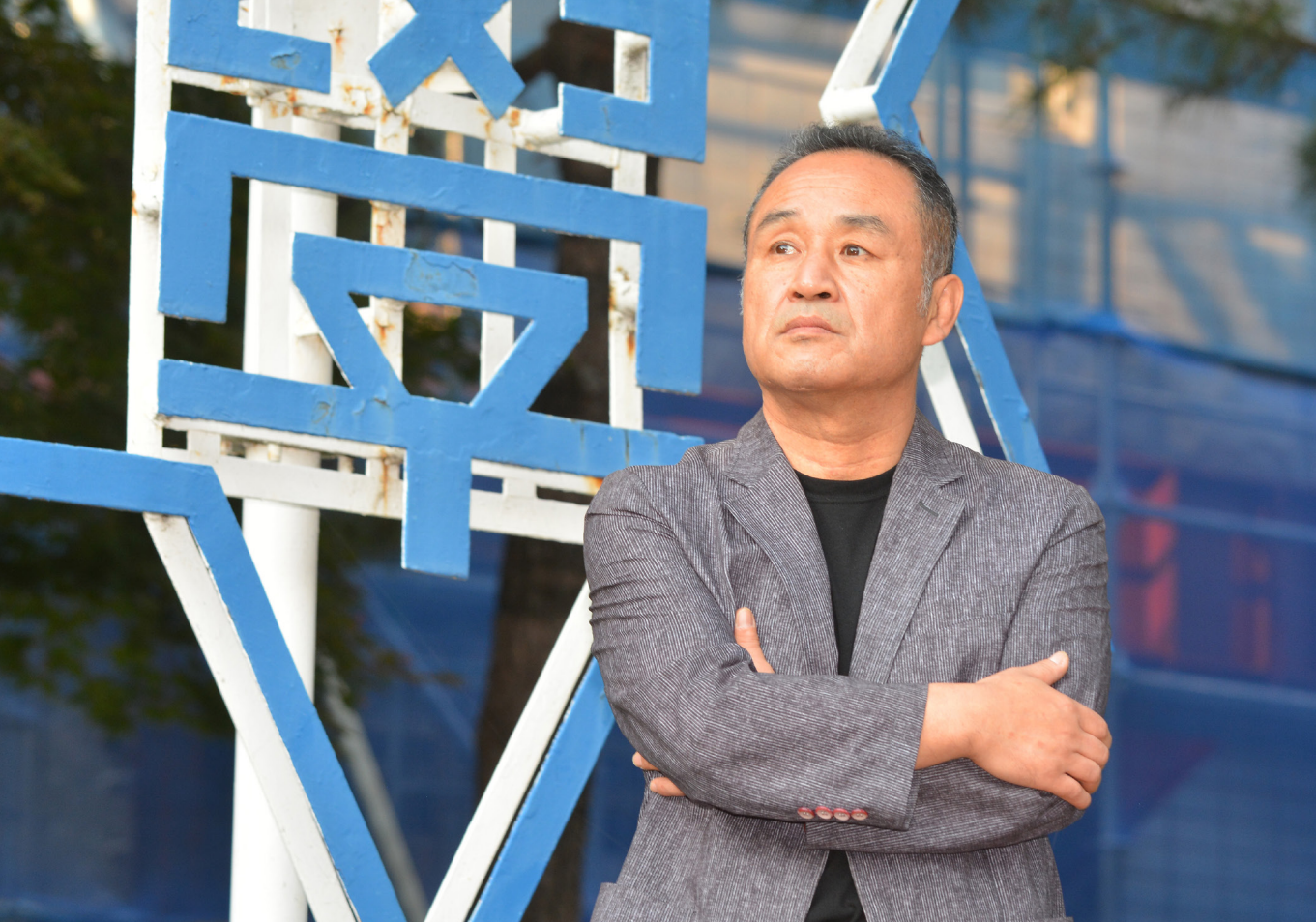


1995년 선장과 통신장과 함께



아르헨티나 푸에르토 마르린 항구





인터뷰 당시 하동현 회장

## 06 바다에서의 경험이 파도처럼 글감으로 몰려 오다.

### 원양의 미래에 대해 생각하다.

하동현 회장은 점점 사양 산업화 되어가고 있는 원양산업의 미래를 위해서는 선원들의 처우를 개선해주고 노력한 만큼 대우해주는 분위기가 되면 다시 살아나지 않을까 하는 희망을 가지고 있었다.

첫 그거 할 때 보면 우리나라 원양 선대가 배가 한 750척, 800척 세계 3대 어찌고 이랬는데. 지금 2백 몇 십 척인가? 작년 통계를 보니까. 그리고 배 한 척 가지고 있는 영세 회사들이 다 도산을 했죠. 정책 우선순위에 밀리죠. 김재철 회장님 같은 분은 덩치로 밀고 나가면서 그분이 다 관할 하니까... 그물배 트롤이 있고, 참치 낚는 배가 있고, 선망 그물배 여러 개를 하면서요. 예를 들어 기후 변화가 생겨 가지고 수온 때문에 그물을 끄는 배, 고기가 안 잡힌다면 참치 쪽에서

보안이 되고 그래야 하는데... 지금 우리나라 원양어업은 4대 메이저 동원, 사조, 오양, 신라 교역 이 정도 빼고는 나머지는 사양길이죠.

### 2016년 감천항 냉동창고 영업직을 끝으로 육지에 뿌리 내리다.

바다에서의 힘든 조업과정에 대한 내용도 있었지만 가장 힘든 것은 잠을 자지 못하는 환경에 처할 때라고 했다. 직무 스트레스가 다른 일보다 심하기 때문에 앞으로 이런 일에 종사하는 사람들이 더 줄어들 것이라는 생각을 피력했다. 어선의 조업 과정이 물고기 떼를 따라 가는 것이다 보니 시간이 정해져 있는 일이 아니라는 것과 좁은 공간에서 함께 선상 생활하면서 가지게 되는 인간관계에서 오는 스트레스 등이 많았다고 했다.

바닷물에 그물을 넣어 가지고 이렇게 하고 있다가 이거 처리 끝나면 그거 들어 올릴 판이라. 더 이상 그물질 해서 더 잡지는 않는다고... 하루 다 버려버리고 '자라. 쉬어라.' 그리고 12시간 지나서 또 다 올라옵니다. 인자 한숨 자고 일어난 거죠. '마, 선장 합시다. 쉬었으니까.' 그런 식의 이제 감정이 외국 선원들한테 있을 리가 없고. 지금은 젊은 친구들이 워라벨이다 뭐다 해서 배에서 인터넷이 되어야 하고요. 가족과의 관계 등 1년 이상 계약하기도 힘들지요. 세상의 흐름에 맞추어 원양어선의 환경도 바뀌어야 맞고요.

하동현은 그가 겪은 바다는 그의 선배님들이 이겨냈던 열악한 환경에 비하면 어법과 항로를 읽을 수 있는 각종 기계들이 발달했기 때문에 상대적으로 수월했을 것이라고 했다. 그러면서 수산대학 내의 배경탐은 단순한 위령탐이 아니라 투철한 사명감으로 원양을 개척했던 선배들의 정신을 담은 개척탐이기에 소중한 자산이라고 했다. 원양어업 발전에 주도적인 역할을 했던 수산대 동문들의 도전정신이 앞으로도 후배들에게 전수 되기를 바라는 마음을 가지고 있었다. 그래서 그는 이런 자신의 경험을 글로 표현하여 많은 문학상을 타는 작가가 되었다고 했다.

그는 2016년 4월 부산일보 해양문학상을 수상했고, 2018년 평사리문학대상 '넬라 판타 지아' 로 당선, 2018년 11월에는 제6회 등대문학상 '간절곶 등대에서 길을 묻는다.' 단편 소설로 수상하고, 2020년 7월 '제24회 한국해양문학상' 최우수상에 소설 '야만의 바다'로 수상하는 쾌거를 이루었다. 진정한 바다에서의 질곡을 언어로 풀어 내면서도 문장 마다 서려 있는 인간에 대한 애정과 생명에 대한 애잔함이 배어 있는 글들이었다. 앞으로도 그의 깊은 울림이 있는 좋은 작품을 기대하면서 그의 바다에서의 숨찬 소리들이 세상에 울곧게 울려 퍼지기를 바란다.





### 약력

1961년	부산 양정 출생
1976년	부산 거제중학교 졸업
1980년	동인고등학교 졸업
1984년	부산 수산대학 어업학과 졸업
1984년	스페인 라스팔마스 어장 승선
1985년	포클랜드 아르헨티나 어장으로 이동
1986년	뉴질랜드 1등 항해사
1988년	남미 선단
1989년	동원호 선장으로 근무
1995년 ~ 1998년	그리스 냉동운반선 감독관
2016년	부산일보 해양문학상 수상
2018년	토지 문학제평사리문학대전, 등대문학상
2020년	한국해양문학상 최우수상 수상
현재	양망일기 출간

### 참고자료

동아일보, 아르헨티나 근해 공해상에 대규모 오징어 어장, 1985  
 매일경제신문, 아르헨沿岸 오징어漁場 개척 漁船10척 내달 파견, 1985  
 해양수산부, 해양수산 용어사전, 2020



# 배의 동력을 책임진 하이호

## 01 배를 타기 위해 부산으로 향한 유학길

거제도에서 선장의 아들로 태어나다.

하이호는 1949년 7월 17일, 거제군 거제면 서산리에서 2남 1녀 중 둘째로 태어났다. 일제강점기 때 할아버지는 부농이었다. 머슴도 있었고 집에 일하러 오는 사람도 두 명이나 있었다고 한다. 아버지도 일제강점기 때에는 강제징용을 갔었지만 당시 항해술을 익혀 해방 후에는 여객선을 타는 선장이었다고 한다. 그래서 어린 시절 하이호는 꽤 부유한 가정에서 성장했다.

아버지는 충무에서 육지 댕기는데 선장을 했어요, 여객선. 어머니는 집에 계시고. 부유하게 컸어요. 할아버지가 가진 게 많아 가지고. 어려울 때에도 풀밥 같은 건 안 먹고 참 수월하게 컸어요. 할아버지가 부농이었어. 머슴도 있고 또 남의 집에서 와가지고 일 해주고. 아버지는 대동아 전쟁 때 일본 총알받이로 나갔어. 징용돼서 6년간 있으면서 보르네오에서 밤에 포탄을 날랐다고 하더라고. 배를 타고 포탄을. 거기서 항해술을 배워가지고 한국으로 와 가지고, 1953년 1월 9일 날 부산에서 창경호라는 큰 여객선이 있어. 사고 당시에 아버지가 선장이었어. 360명 죽었는데, 거기에서 7명인가 살았는데 아버지가 살았어요. 1월 9일 날 새벽에 그렇다고 하더라고.

하이호의 아버지 하량모는 1953년 한국전쟁기 부산과 여수를 오가는 창경호의 선장이었고, 불행히도 다대포 앞바다에서 창경호가 침몰할 당시 배를 운행하는 선장이었다고 한다. 당시 신문 기사에 의하면 하이호의 아버지는 3년 형을 받은 것으로 기록되어 있다.

거제도에서 제일국민학교, 제일중학교를 졸업하고 제일고등학교에 다니던 하이호는 1971년에 온 가족이 부산으로 들어왔다고 한다. 하이호가 부산행을 택한 가장 큰 이유는 배를 타는 형님과 아버지를 따라 자신도 배를 타겠다는 결심을 했기 때문이다.

그러면 그 후에, 우리는 거제도니까 생계도 안 돌아가는데 보는 게 바다뿐이니까 배를 타고 싶더라고 형님도 통영수고를 나왔어요. 형님이 냉동제조과를 나와 가지고 원양선에 아메리카에 가가지고 형님이. 그러니까 자연히 나도 배를 타고 싶더라고. 그러가지고 아버지가 자기가 선장으로서 상처를 받아놓으니까 선장은 하지 말고 기관과를 가라 해가지고...

한국전쟁 이후 거제도에서의 생활로는 생계를 유지하기 힘들어진 하이호 가족들은 부산으로의 이사를 계획하였다. 거제도에서 보고 들은 것은 배와 관계된 일이었던 탓에 그도 자연스럽게 배를 탈 결심을 하였다. 배에서도 직책이 여러 종류가 있었는데, 선장이 되어야겠다는 마음은 일찍이 접어버렸다. 아버지가 창경호의 선장이었던 탓에 배에 대한



창경호 침몰 당시 동아일보 1953년 1월 11일 신문기사



책임감이 과중하다는 것을 알고 있었기 때문이다. 아버지는 처음 무기징역을 선고받을 위기에서 증인의 도움으로 3년 형으로 형량이 줄기는 했지만, 그 책임감과 부담감은 너무 큰 것이었다. 그래서 하이호는 선장이 아닌 다른 직임으로 배를 탈 결심을 굳혔다.

### 배를 타기 위해 부산으로 고등학교를 옮기다.

부산으로 전학을 한 학교는 해양고등학교였다. 갑작스레 이루어진 전학이었고, 1년 정도 밖에 학교생활을 안 해서 그런지 하이호는 해양고등학교에 대한 이야기는 꺼리는 듯했다.

해양고등학교. 내 놓을 학교가 못돼가지고 FAO 학교로 해주이소. 왜냐하면 지금은 그렇지만 그때는 못난이들 집합소라. 오로지 고등학교 자격증 하나 따려고 온 거지.

해양고등학교에서는 통신과를 졸업했다. 하지만 실습도 하지 못했고, 면허도 따지 못했다. 우선 실습선을 먼저 탄 하이호는 도중에 갑작스레 영도 남항동에 FAO<sup>국제연합 식량농업기구</sup>와 한국 정부 합의로 개설되어 있던 한국원양어업기술훈련소로 들어갔다. 당시 국비가 지원이 되었기 때문에 조건은 좋았다고 한다.

맨 처음에는 못 땀어. 통신과를 들어가 가지고 면허를 못 땀어요. 그래서 배를 못 타서 다시 면허를. 수대에서 시험을 다 봤어요. 실습수업이 없었어요. 실습하려면 배에서 이불하고 담요, 배게 그 다음에 만약에 교육을 받을 때에 사망을 한다 하면은 아버지 동의서가 있어야 돼. 아버지 동의서를 해가지고 들어 갔는데, 밥값을 천 7백 원 주고 갔어요. 교육 때 아무런 돈이 없는 거지. 천 7백 원을 주고 실습을 몇 개월 하다가 FAO를 들어가면 국비를 해준다고 해서 글로 들어가 가지고. 그래서 면허하고 다 해가지고 배 타는 걸 다 갖춘 거지.

한국원양어업기술훈련소는 국제연합 식량농업기구<sup>FAO</sup>와 우리 정부가 합의한 '원양 어업 기술훈련사업 운영계획'에 따라 1965년 7월 1일 '한국원양어업기술훈련소'라는 이름으로 부산 영도 남항동에서 첫발을 내디디며 수산교육의 선구적 역할을 한 교육기관이다. 하이호는 1972년에 이곳에 들어가 기관과를 졸업한 후 1975년부터 본격적으로 원양선을 타기 시작했다.

72년도에 원양어업 기술 훈련소 FAO하는 데, 영도에. 기관과를 나왔어요. 76년부터, 75년부터 원양선을 계속 탔습니다. 27년 정도 계속 탔죠. 과정이 병종 과정이 있었고, 을종 과정이 있었고. 통신과가 있었고, 갑판장, 갑판에 일을 보는 선원과가 또 있었어요. 병종과가 있었고 병종은 국졸하고(국민학교 졸업), 을종은 거의 고졸로 그리 했습니다. 물론 중졸도 있었겠지만 우리 동기들은 그래도 고졸, 대졸. 모두 통신과로 가가지고 통신과에서 3학년 1학기에 편입을 했어, 기관과로. 통신과는 기관과도 안 되는 거야. 그래서 기관과를 갔죠. 말로 하려고 하면 상당히 복잡합니다.

하이호는 기존에 이수했던 통신과에서 기관과로 편입하는 과정이 꽤 힘들었다고 한다. 하지만 기관과 편입 후 앞으로 펼쳐질 원양선 승선과정에서 기관사로서, 기관장으로서의 그의 삶은 상당히 기대할만했다.

## 02 원양어선 기관장에서 냉동선 기관장까지

### 한국원양어업기술훈련소 졸업 후 기관장 면허를 따다.

원양어업기술훈련소의 교육과정에서 하이호는 다양한 실습선을 타며 경험을 쌓았다. 우선 면허를 따기 위해서도 실습은 필수였고, 선박과 승선에 대한 기본적인 지식도 이때 다 습득했다고 한다.

FAO에는 실습선이 많았어요. 동백1호, 2호, 3호, 5호 있었고 진달래1호, 2호. 개나리1호, 2호. 다 일본에서 만들어와서 배들 실력도 좋고 여기 어장들이 보면은 일본인, 스코틀랜드, 미국인들이 다 했어요. 왜냐하면 어업 기술이 못 따라가니까. 그분들이 실습을 시키고 교육을 시키고. 거기서 어선이 이렇구나를 다 알아가지고. 실습은 주로 동해나 서해, 일본 근해. 실습을 안 하면 면허 시험이 안 되는 거야. 실습을 해야만 면허 시험을 칠 수 있고, 면허가 있어야만 배를 탈 수 있으니까. 실습 안 하면 면허를 못 따니까. 1년 했어요. 원래는 17개월인데 1년을 해주더라고.

승선실습도 마친 후 본격적으로 원양선을 타기 위해서는 면허시험을 쳐야 했다. 시험은 필기 시험과 구술시험으로 이루어졌다. 하이호는 필기시험 보다는 구술시험이 더 어려웠다고 한다. 필기시험에 합격을 해야만 구술시험을 볼 수 있었고, 구술시험에서는 상당히 어려운 계산식 같은 것을 질문하기도 해서 답변하기 어려웠다. 그래서 구술시험은 한 번 떨어졌다고 한다.

필기 4시간, 4과목. 한 3시간 돼요. 그 필기에 합격된 자에 한해서 구술을 봐. 필기 안 되면 구술 못 봐. 필기가 되고 나가지고 구술을 봐서 떨어지면 한 달 후에 또 다시 뽑지, 1년에 4번 볼 수 있을 때까지 필기만 되면 구술 될 때는 시험관이 보통 교실에 교수님들 앉아 있는데 인간적으로 다 봐 주더만. 구술시험은 책을 놓고 교과서 기분 나는 대로 펼쳐가지고, A문답! 그러면 배터리 비중이 얼마나? 폐기 온도가 가장 좋을 때가 어떤 때냐? 이런 걸 묻는다고. 무사 운전 조건으로 쓸고 닦고 이런 거 한 것 얘기합니다. 청결해라, 청결. 깨끗하면은 엔진은 돌아가는 첫 번째인거라, 청결. 그런데 4급부터는 영어가 나와요. 한 25문제 나온다고. 나오는데 나오는 거는 4지 선택이라. 기분 나는 대로 해가지고 하는데, 예를 들면 이런 게 있습니다. 영어 좀 하는 애가 딱 보고 영어 좀 합니다 하면은 태어나서부터 부산 온 거 얘기해봐. 그러면 누가 그게 갑자기 됩니까? 안



하이호가 기관장으로 첫 승선한 삼송21호

되는데. 그대로 하니까 틀려도 가상하다고 하더라고. (중략) 2급을 볼 때에는 1급을 볼 때랑 참 신중했습니다. 학원 박재두 원장님이 해대 11기입니다. 우리 FAO 다닐 때 나를 가르쳤다고. 그래서 교육을 받아서 필기는 합격했는데 구술은 떨어졌어. 선생님이 시험관으로 나와 있더라고. 이거는 누구든지 자기 제자인데 불합격 시키겠습니까? 무난히 땀쥌.

하지만 면허를 하나 땀다고 해서 안심할 수는 없다. 더 많은 종류의, 더 큰 배를 타기 위해서는 면허 급수를 올려야 하기 때문이다. 급수가 높을수록 탈 수 있는 배의 톤수, 마력수가 달라진다. 하이호도 부지런히 면허시험에 도전하여 급수를 한 단계씩 올려나갔다.

안 치면 안 되죠. 배가 작으면 엔진 마력이 작아진다고요. 왜냐하면 엔진 마력이 배가 적은 거에서 큰 배를 타려면 배를 자꾸 키워야 돼. 키우면은 3,000마력 정도 되면은 한 4,000톤 타고. 지금 모랫배는 10,000톤입니다. 2급이고, 박용천 씨는 지금 1급 가지고 있어요. 1급은 더 이상 없고, 톤수에 관계 없이. 우리는 면허에 딱 찍어놨어. 이 이상 큰 배, 이 이상 큰 엔진은 하면 안 된다고... 1급은 딱 보면 나열을 해놨어, 무한정으로. 급수대로 6급, 5급, 4급, 3급, 2급, 1급 급수대로 딱딱 찍어놓습니다. 큰 배에 걸리면 면허 취소되고 형사처벌을 받습니다.

하이호는 실습선을 1975년 7월부터 탔는데, 면허를 따고는 1977년부터 1979년 11월 5일까지 35개월 동안 삼송산업의 삼송21호에 기관장으로 승선했다. 이 첫 배는 앞으로 그가 기관장으로 원양선을 타는 물길을 순조롭게 잘 열어주었다.

삼송산업에 삼송21호라고 이 배입니다. 맨 처음에 기관장. 봉급을 4만 3천 원 받고 왔습니다. 쌀 한 가마 그때 아마 3천 백 원 했을 겁니다. 두 분은 아마 안 나왔을 겁니다, 이 세상에. 이때가 75년, 아니 77년 해가지고 36개월을 탔으니까 77년 해가지고 79년 11월 5일까지 탔습니다. 35개월로 계산하면 됩니다.

### 삼송21호를 타고 참치를 잡다.

기관장으로 처음 탄 배가 어땠냐고 물으니, 하이호는 ‘그걸 타고 장가를 갔습니다.’라며 웃는다. 하지만 그가 배에서 내려 귀국하게 된 이유는 1979년 10월 26일 박정희대통령이 암살 당하는 사건이 발생했기 때문이다. 귀국하는 과정은 아쉬움이 많았지만, 배에서의 경험들은 뭐라 말할 수 없는 소중한 경험이었다.

삼송21호를 탈 때에는 송출이 안 되던 시기라 한국인으로만 선원이 갖춰졌다. 선장을 비롯하여 1기사, 2항사, 2기사, 갑판장 등 28명 모두가 한국인으로만 구성된 것이다. 하이호가 탄 삼송21호는 미국 샌디에고, 플로리다 잭슨빌, 뉴질랜드, 캐나다 등지를 다니며 참치, 돔, 오징어, 참가자미 등을 잡았다. 그 중에서도 가장 기억에 남는 조업은 샌디에고에서의 참치 조업이었다. 참치는 튜나 낚시로 낚았는데, 보통 힘든 작업이 아니었다. 어망으로 잡는 생선은 기계로 어망을 끌어올리면 되지만, 참치 같이 큰 고기는 세 사람이 함께 작업해야 했다. 두 사람이 줄을 잡아올리고, 또 한 사람은 올라온 참치를 배 안으로 당겨 넣어야 했다. 메로를 잡을 때도 마찬가지였는데, 하이호는 이런 작업이 선원들의 생명을 위협할 정도로 힘든 작업이었다고 한다.

참치는 낚시고, 이거는 그물이고. 줄낚시는 하루에 많이 해봐야... 많이 잡으면 운 좋아서 처음에 출선을 새벽 2시나, 한 6시간 해요. 한 8시나 7시 되면 끝난다고. 한 4시간 정도 자고. 줄낚시는 감아 올려야 돼. 감아올리는 게 끝나면 새벽 2시나 된다고. 그래서 사람들이 고단하지. 많이 잡으면 한 6톤, 5톤. 내가 이거 탔을 때 제일 많이 잡았을 때 4톤 잡았어. 튜나 낚시로 감아서 줄로 이렇게 달고 나간다고, 전진하면서. 감아올릴 때에는 실을 감아올립니다. 이 안에 참치가 있다고. 고기가 올라오죠? 올라옵니다. 파도 세고 하면 참 위험해. 고기 올라옵니다. 줄이 짝 퍼진다고. 감으면 이런 식으로 올라오는데 줄이 확 퍼진다고. 3명이 있어야 돼.

일단 조업한 물고기들은 배 안의 냉동기계에서 영하 40도로 얼린 후 어창으로 옮겼다. 삼송도 배 안에 냉동기계가 있고, 어창도 세 개나 있었다. 깨끗이 손질해서 냉동 처리한 참치들은 대부분 일본으로 수출하였다.

### 참치하고, 냉동시켜야죠. 말콤 냉동기가 있습니다.

냉동기에 들어오면서 영하 40도, 잡은 거는 회를 할 수 있도록 영하 40도 정도로 얼려요. 올라



오면은 고기를 처리해서, 창자 빼고 깨끗이 씻어서 급하게 냉동을 시켜야 돼. (영하)40도 급냉을 시켜서 24시간 쬐으면 체온이 마이너스 한 30도 된다고. 그걸 내려가지고, 어창에 넣어가지고 한 3개월, 4개월 이따가 육지 와서.

갑판에 여기 1번 어창, 2번 어창, 3번 어창. 굉장히 커요. 큰 배는 냉동사가 있어요. 냉동제조 과를 나와서 있는데, 냉동이라도 엔진을 한 10년, 20년 만지면 웬만한 냉동사들 게임 안 돼요. '이것도 모르면서 냉동사하나, 보따리 싸~' 하고 보내는 거지. 우린 과감하게 많이 보냈어요. 자기들이 보면서 냉동사 출신이 어찌 저렇게 냉동을 하나 했는데, 학교를 다니면서 배운 걸로 응용하면 다 합니다. 냉동도 급속냉동이 있고. 이런 것 같으면 앞에 180도 변하는데 영하 60도까지 내려온다고. 바로 동결시켜가지고 녹이면 물에서 살아온 거나 똑같아요. 하와이나 일본 동경이나 전부 횡고기를 판다고. 급속냉동이 있고, 그 다음에 브라인냉동이 있어요, 물냉동. 그 다음에 얼음냉동이 있어요.

지금은 웃으며 이야기하지만 하이호가 삼송21호를 탔을 때 선원 중 한 명은 배 안에서의 생활로 정신적 스트레스가 생겨 불을 지르려고 하고, 물에 빠져 죽으려고 하는 사고가 발생하기도 했다. 결국 이 선원은 견디지 못하고 시름시름 앓다가 죽었다. 선원 중 일부는 적성에 맞지 않아도 생계가 힘들어 배를 타는 경우가 많았다. 배를 타는 일이, 그리고 먼 이국의 바다에서 배를 타는 일이 정신적으로, 육체적으로 얼마나 힘든 일이었는지 짐작이 간다.



삼송21호 갑판 위 어창의 모습



호주 새우잡이 어선



호주 새우잡이 어선 기관실에서 하이호

### 호주 새우잡이 어선에서 유일한 한국인

삼송21호를 타고 귀국한 하이호는 1년 후 다시 원양어선을 타게 되었다. 이번에는 호주였다. 노동부 산하 한국해외개발공사에서 이민송출의 형태로 송출선에 탈 선원들을 공채 형태로 모집했는데, 최종 6명 중에 하이호가 선발된 것이다.

호주에 80년 10월 20일날 가서 86년 11월 12일까지 6년 있었어. 우리 노동부 산하에서 이민 송출해서 공채 모집으로 들어갔는데, 한국에 에이전트를 초량에 있는 한국해외개발공사 지사로 통해서 그렇게 갔습니다. 한국해외개발공사해가지고 노동부 산하인데 우리가 처음 공고를 해서 가니까 76명 았더라고. '기관사 0명' 이래서 76명 가는데 대한민국에서 내뉘라 하는 사람들 다 왔더라고. 토요일 날 추려서 가는데 17명 됐더라고. 용케 들었더라고. 그래서 딱 12명으로 됐더라고.

호주에서 탄 새우잡이 어선 생활은 처음에 두렵기도 했다. 서양인들이 23명인데, 기관장 한국인은 하이호 혼자뿐이었기 때문이다. 모든 대화는 다 영어로 이루어졌다. 하지만 워낙 긍정적인 마인드를 가지고 있었던 탓일까? 2년 정도 지나고 난 후 하이호는 영어를 자연스럽게 습득하게 되었다.

호주에 다인이라는 곳이 있습니다. 거기서 잡는 거. 그물. 양놈들 23명인데 나 혼자 6년을 있었으니까. 영어는 금방 합니까? 거기 한국말 안 되고 한 2년 있으니까 자연히 텔레비전이랑 통해서 다 알아지더라고. 처음 가서 영어도 모르는데 자기들끼리, 밥 해주는 아가씨하고 세탁하는 아가씨가 타고 있었다고. 호주인들이 자기들은 1등 국민이라 안 합니까. 너무 서러움을 많이 받았지. 받았는데 한 2년 지나니까 무슨 얘기하면 다 알아들으니까. 국도 이렇게 안 먹고, 양놈들하고 이렇게 먹고, 토마토도 구우면 먹고, 사과도 삶아주면 먹고,



호주에서 잡는 새우들은 10~15cm 크기였는데, 세척 후 냉동처리를 하면 참치와 마찬가지로 일본에 대부분 수출했다고 한다.

아, 새우가 커요. 참 커요. 맛있어요. 일본 판매. 전부 다 일본에 가요. 새우는 다 냉동을 영하 40도. 살아 있는 거를 세척을 해서 넣어가지고 냉동기에서 얼린다고. 한 40일? 50일? 항구로 오면 일본으로 전부 수출됐어. 대한민국은 비싸서 일본 전부 글로 다 갑니다. 지금은 모르겠습니다.

하이호가 새우잡이 어선에서 유일한 한국인으로 배를 탈 수 있었던 이유는 호주인들이 한국인에 대한 신뢰를 가지고 있었기 때문이다. 하이호도 이런 부분에서는 한국인으로서 자부심을 느낀다고 한다.

송출이 대한민국이 있고 대만이 있고 필리핀이 있어. 호주 애들은, 영국 애들은 해시시 마약에 중독이 되다 보니까 안 쓰려고 그래. 제일 돈이 많이 드는 게 대한민국이야, 거리가 머니까. 오는 게 2,200불이야. 30년 전에 2,200불이라고. 대만이나 필리핀 애들 1년 하면 50만 불 밖에 안 줘. 대한민국 애들한테 150만 불 줘. 그만큼 대한민국을 쓰는 거야. 대우 잘 받았지. 말이 법이야. 기관장이 바뀌야 된다고 하면 바로 해가지고 기술자 따라서 바꿔줘. 그런데 문제는 한국배 같은 경우에는 기관장이 하나부터 열까지 다 해야 돼. 분해하고 고치고 바꾸고 해야 하는데 운전 자야, 정비사가 아니야. 정비는 정비자격이 있어야 돼. 정비자격도 거기서 뺏다고, 내가.

호주에 있을 때 유일한 한국인이었지만 한국인으로서 자부심을 느낀 하이호는 마찬가지로 회사에 대해 상당히 좋은 기억을 가지고 있었다. 그만큼 좋은 대우를 받았기 때문이다. 이런 이유로 영국 엘리자베스 여왕이 생일을 기념으로 호주를 친선 방문했을 때 영주권을 받을 수 있게 되어 심사를 받고 영주권을 얻기도 했다.

회사 자체가 참 좋아요. 급료도 미루는 거 없고. 토요일이나 일요일에도 앞당겨서 입금해주고 그런 식으로. 아마 내가 선박 생활을 27년 정도 할 때 최고의 대접을 받았죠. 가서 보니까 봉급 외에 토요일 근무는 시간당 35불씩 해주고 일요일도 시간당 35불 해주고. 나중에 영어를 알아 가지고 같이 어울리고 하니까 참 또 잘해주더라고.

하지만 하이호는 영주권을 얻고 1년이 채 되지 않아 반납해 버렸다. 송출선을 타는 한국인이 아니라 호주의 선박을 타는 호주 시민권자로 살기에는 생각보다 비용이 많이 들었다고 한다. 타국에 건너와서 배를 타지만 그만큼 지원도 많았다. 하지만 호주에 정착하려면 그 지원을 포기하고 개인적인 힘으로 살아야 하기 때문이다. 결국 하이호는 호주의 시민권을 포기하였다.

4년 하니까 영국 엘리자베스 60세 생일에 유람선을 타고 수용이 200명 이상 되더라고. 호주 친선 방문을 오니까 400명이 내려와서 무조건 다 받아야 돼. 살인하고 강도하고 반역하고 마약하고 성범죄하고, 요거 1급 빼고는 무조건 다 받아야 돼. 그래서 영주권을 받았지. 받았는데 영어로 퍼머넌트 쉽. 시민권이 나와. 그 시민권까지 다 받아버렸지. 근데 이거를 문제가, 이렇게 되니까 계약이 바뀌는 거야, 호주 계약으로 바뀌어. 밥값도 나눠야 되고 전부 내 돈을 내야 돼. 항공비도 내가 내야 되고... 앞에는 전부 회사 측이야. 나는 일만 해주고 돈만 받으면 되는데, 이거는 내가 다 해야 돼. 그 영주권을 반납해버렸어. 반납하고 가야 되겠다 하고, 이 정도 생활 했으면 됐다 하고. 그래서 반납하고 나와버렸어.

### 내가 탄 배의 횡수는 비행기표가 증명해준다.

호주 새우잡이 어선을 타고난 이후로도 하이호는 기관장으로 수많은 원양어선에 올랐다. 그가 배를 타기 위해 수없이 오르내렸던 비행기 티켓들도 그 사실을 잘 증명해준다.

하이호는 대서양으로 가서 세네갈과 모리타니아에서 새우잡이 어선을 타기도 하고, 라스팔마스에서는 금조기를 잡는 어선에 승선하기도 했다. 다시 모리타니아 문어잡이, 모리샤스의 메로잡이, 베링해협에 이르기까지 그의 모든 활동을 일일이 다 이야기하기는 힘들다. 그 중 몇 가지 경험들만 공유해 본다.

하이호 기관장이 40여 년 동안 탔던 해외행 비행기표





### # 라스팔마스

집에서 좀 놀다가 라스팔마스로 가가지고 이 회사는 부도 나가지고 18개월 있다가 배 타고 나가서 제일 어려움을 당했고 제일 굶었고요. 회사가 없어져 놓으니까 수산청에서 해가지고 우리 굶은 거 밥 주고 잠자라고 해서 호텔 가서 먹고. 이 배는 금조기를 잡았어요. 1톤에 9,000불짜리. 이게 조기는 황금 어장이라고, 허가를 받아야 돼. 다 허가를 받지만. 허가가 없었어. 이 배에 보면 창문 동그랗게 돼 있죠? 밤에 불이 새면 안 돼. 안에 쇠로 용접을 해가지고 캄캄하게 해놓고 도둑고기를 잡는 거야. 카누를 타고 무장을 다니면 AK40 그물을 땡기면 1분에 400발씩 이렇게 나간다고. 밤에 다 도둑고기 잡는다고. 걸리면 사망 아니면 병신이야, 아마. 불빛 안 나가게 조용히 그물을 해가지고 고기를 한 4시간 만에 하고 싣고 바깥에 나와야 돼.

### # 파나마운하 # 모르타니아

오양 있을 때 LA, 거기 배 있으니까 타고 파나마 운하를 통과해서 라스팔마스로 가라고 하더라고. 배가 보니까 한 500톤 되는데 참 예쁘고 좋더라고. 참 이쁘게 만들었어. 침실도 좋고 완전히. 침실에 프로펠러가 참 좋아. 타고 파나마 운하는 보면 산꼭대기로 넘어갑니다. 6시간 달려야 된다고. 운하 자체에 물통이 돼 있다고. 배들이 한꺼번에 부두에 간다고. 딱 가가지고 올라갈 때에는 부두에 있으면 층층이 돼 있으니까 바닷물을 넣는 거야. 배가 떠버린다고. 전속으로 또 가고 또 올리고 해가 산꼭대기를 넘어서서 역으로 물 내놓고 열고 태평양 대서양으로 건너가서. 운하를 안 가고 돌아서 가면 한 달을 걸려. 기름 값이 한참 드는 거야. 운하로 가면 20시간에 가. 그래서 운하 파나마에서 미국 사람이 만들어 가지고 파나마를 넘겨줬어요. 그걸 타고 스페인 바로셀로나로 갔어요. 거기서 수리를 한 3개월 했습니다. 그걸 타고 문어를 잡으러 모르타니아로 간 거야. 북부 아프리카지. 문어잡이가 3년하고 1년 안 낚데. 내가 간 게 1년 안 낚는 해에 나와서 돈 한푼 못 받았어.

### # 캐나다 펀들랜드

동원산업으로 갔습니다. 트롤인데, 어장은 펀들랜드 캐나다 글로 가가지고 거기는 참가자미. 가자미가 참가자미인데 그것도 보면 한 3,000불 받는데 전부 일본 수출하고. 빨간고기 있어. 시장에 가면 많은 거. 그것만 한국에 오고.

하이호는 본인이 비행기를 탄 거리를 계산하면, '지구를 한 8바퀴는 돌았을 거야.'라고 이야기한다. 그가 이야기하고 싶은 것은 아마도 비행기를 탄 횟수보다 더 많이, 오랫동안, 다양한 나라를 돌며 드넓은 바다를 누볐다는 사실일 것이다. 하이호는 배뿐만 아니라 비행기, 자동차, 냉동기기 등 이제는 못 만지는 기계가 거의 없다고 이야기하는데, 그만큼 많은 선박에서 기계를 다뤘다는 자신감의 표현일 것이다.



사진첩의 사진을 설명하는 하이호 기관장

## 03 군선에서 예인선까지 안 타본 배가 없는 기관장

첫 배를 타고난 후 결혼에 골인하다.

처음 기관장으로 삼송21호를 타고 귀국한 하이호는 곧 결혼을 했다. 선을 봐서 중매결혼을 했는데, 처음 보고 맘에 들었다고 한다. 처가는 부전시장에 있는 청과상에서 과일 도매상을



했다. 결혼한 후 부인은 배 타는 일을 그만뒀으면 좋겠다고 했다. 늘 멀리 떨어져 있어야 하고, 위험한 일도 많았기 때문에 당연한 권유였는지도 모른다. 하지만 하이호는 또 배를 타고 싶었다.

못 타게 했죠. 아버지가 이런 길을 갔고 하니까 타지 말고 직장을 해라하고, 막 그러면은 여관이라도 해야하나? 그때는 호텔이 없었으니까, 여관이라도 하면 안전하고 남한테 군소리 안 하고 편안하게 살 수 있다고 하더라고. 그런데 바다를 보면은 참 막막한 거야. 큰 배를 타고 싶고 천직이었어. 미련을 못 버리고.

결국 그는 다시 배를 탔다. 한 번은 가정에 문제가 생길 뻔한 상황도 발생했다. 하이호가 호주 영주권을 갖게 되었을 때 호주 유학생 한 명이 위장결혼을 요청한 것이다. 당시 그 여학생은 부산 사람이었는데, 불법체류자가 될 상황에 놓여 하이호에게 도움을 요청한 것이다. 당시 8천만 원의 거액을 주겠다고 했는데, 장모님께서 끝까지 꺾뻘 뒀어 거부하셨다고 한다.

부산에 사는 분인데 영주권이 하도 안 나오는 거야. 불법체류자가 되니까 모친이 아버지랑 찾아왔더라고. 일단은 위장 결혼을 해달라고 하더라고. 그 아가씨는 대학생이야. 나는 (호주) 영주권을 가지고 있으니까 (유학생은) 영주권을 못 받으니까, 만약 혼인 신고를 해서 영주권이 나와, 학생한테는. 그때 돈으로 8천만 원을 주면 아파트 6개를 샀어요. 광안리 집이 47평인데 아버지가 800만 원에 샀으니까. 단층인데. 장모가 펄펄 뛰는데, 두 번이나 필요 없데. 지금 후회 많이 됩니다. 그걸 따랐으면 얼마나 좋겠노. 마누라 한번 눈만 감아주면. 빌딩을 샀을 거 아니냐. 그랬어.

원양선을 타는 선원들에게 있어서 가족이란 아픈 손가락이다. 대부분의 선원 부인들이 그랬듯 하이호기관장의 부인도 오롯이 홀로 자녀들과 가정을 유지하는 힘든 날들이 많았다. 지금은 웃으며 에피소드인양 이야기 하지만 한편으로는 큰 돈으로 부인과 가족들의 경제적 부담도 덜고, 자신도 국내에서 가족들과 함께하고픈 바람이 컸기 때문은 아닐까? 아마도 부인과 가족에 대한 믿음과 미안함 때문일 것이다.

#### 해수담수화 선박에서 모래에인선 기관장까지

하이호는 80~90년대를 대서양에서 보내고, 그의 나이 53세, 사조산업 기관장을 끝으로 마지막 원양선 활동을 정리했다. 김대중, 노무현 대통령 때에 어선을 감축했기 때문이다. 국내에 들어온 하이호는 상선이라도 타기 위해서 2급 면허를 땀다. 상선을 타기 위해 면접을 봤는데, 한 번도 상선을 타보지 않았던 탓에 쉽게 그를 찾아주지 않았다.

내가 상선을 모르니까. 찾지도 안 하더라. (상선 면접 본 후) 한 4개월 후에 집에 있으니까 전화가

왔다고, 전화 받으니까 금요일빌딩에 거기서 전화가 왔어. 회사 좀 10시까지 들어오쇼. 어선 타는 사람 안 쓴다더만 면허 가지고 들어오래요. 갔는데 여행을 하는 배인데 1,320톤이라. 선명이 알바트로스 전설의 새. 싱가포르에 있는데 기관장이 술집에서 아가씨들이랑 모여가지고 마약을 했는가 봐. 경찰에 입건이 됐어. 출항하는데 기술 가진 사람이 없는 거야. 2급 면허가 없는 거야. 어선타는 나라도 부른 거야. 가가지고 바로 발령을 못 내리고 엔진 돌리는 거 봐가지고 준다대. 좋습니다하고 그러면 싱가포르까지 비행기로 가야 돼. 1기사가 45기고, 2기사가 51기인데 젊어. 크라운 회사 만든 배인데 유럽식이라서 완전 잘 돼있죠. 응급실 있고 회의실 있고 세탁실 다 되어 있더라고. 엄청 잘 돼있어. 이런 배 같으면 오래 타야겠다. 일주일 있으니까 기관장 바로 내주더라고.







인터뷰 당시 하이호 기관장

두산 중공업에서 사우디로 가는데 하루에 65만 명이 먹을 수 있는 물을 만드는 거야, 해수를 가지고. 한국돈으로 280억. 이거를 싣고 끌고 가는 배라. 두산 중공업에서 출발해가지고 싱가포르까지 가는데 한 25일 걸려. 거기서 기름도 1,000톤 싣고 콜롬보로 가야 돼. 스리랑카. 거기서 기름 싣고 홍해에 가서 빠져가지고 사우디에 전달을 가는데, 한번 왔다 갔다 하는데 한 50일 걸려. 사우디 재단에 두산 중공업하고 현대 중공업하고 바닷물을 뽑아가지고 해수를 만드니까 사우디는 기름값이나 물값이나 거의 같습니다. 물이 안 나니까. 그런 식으로 해가지고 이 작업을 했다고.

상선을 타기 시작한 이후 여자들만 가득한 러시아 배, 흑해 탐사선에 탄 적도 있다. 원래 전투용으로 만든 군선이었는지 선박 내부에는 목재가 하나도 없었다고 한다. 하이호에게도 그 러시아 선박은 특이한 선박으로 기억된다.

이게 3,400톤 YM상하이. 원래 이래가 흑해 탐사선이야, 러시아. 선장도 여자였고 기관장은 남자고 전부 여자들이라. 인수를 가니까 해군이었어. 침실에 걸려 있는 게 전부 여자 속옷, 브라자 이런 거더라고. 여자들만 탔으니까. 러시아에 있었는데 기억이 안 나네. 좀 엔진이 특이 하더라고. 배 자체가 만약에 전투가 벌어지면 화구를 쏠 수 있게 나무가 안에 하나도 없어 철판

2중으로 해서 겨울에는 뜨끈뜨끈하고 여름에는 보호 장치가 잘 되고 그런 배더라고. 참 튼튼하게 만들었어. 전투용으로 만들어놓으니까. 이 배에서 근무를 했죠. 그런데 650만 원씩 받았어요. 그래가지고 회사에서 다 챙겨주더라고.

이후로도 하이호는 제주도 해군기지, 요코하마에서 베트남을 오가는 모래 예인선, 태화건설 김태화 회장의 요트까지 정말 다양한 배들을 탔다.

배 안 탈라고 했는데 아는 형님이 요코하마 가가지고 모랫배인데 가서 베트남 키노까지 태워다 주라고 하더라고. 비행기 타고 여행 삼아 갔다 오면 월급 얼마 주는데 하니까 400만 원 주더라고.

하이호는 현재도 모래 예인선을 타고 있다. 배의 기관실에서 기계들이 소리를 내며 움직이는 장면을 영상으로 찍으며 여전히 기계를 들여다본다. 그가 노장임에도 불구하고 지금까지도 현업에 종사하고 있다는 것은 그가 30년 동안 원양을 누비면서 다루었던 선박 기계들을 통해 얻은 경험들이 쌓여 그만의 독보적인 전문성을 가지게 한 덕분일 것이다.





---

### 약력

1949년	경남 거제 출생 거제 제일국민학교, 제일중학교, 제일고등학교
1971년	부산으로 이사, 해양고등학교로 전학
1975년	실습선 첫 승선
1977년 ~ 1979년	삼송21호 승선
1980년	결혼
1980년 ~ 1986년	호주 새우잡이 트롤선 승선
1987년 ~ 1998년	세네갈, 라스팔마스, 모리셔스, 미국, 대서양 등지에서 원양어선 기관장
2015년 ~ 현재	모래펌프선 기관장

---

### 참고자료

동아일보, 다대포에 대해상참사, 1953



# III

---

마무리하며

## IV 마무리하며

해양수산부는 바다를 터전으로 삶을 영위해 온 보통사람들의 이야기를 발굴·조사하고 체계적으로 기록하여 국민에게 친<sup>親</sup> 해양문화 확산을 위한 기초자료로 활용하기 위해 ‘휴먼스토리 연구용역’의 중장기 계획을 수립하였다. 이 중장기 계획은 2018년부터 2029년간 10개년에 걸친 계획으로, 국립해양박물관은 2018년부터 3년 동안 이 연구용역의 총괄 수행기관으로 조사를 진행하였다. 2021년 올해의 휴먼스토리 조사 주제는 ‘원양어업’ 분야이며, 주관 부처는 해양수산부, 총괄 사업 진행은 국립해양박물관, 구술조사 연구 진행은 부경대학교가 각각 담당하였다. 2021년에 수행한 구술조사 결과를 정리하여 <바다 사람들의 생애사 4>로 발간하였다.

이번 조사는 원양어업의 다양한 분야에서 역사를 써 내려온 종사자 12명을 선정하여 구술 조사를 실시하였다. 구술 조사기간은 2021년 3월 8일부터 11월 8일까지 총 8개월이었다. 조사 대상자는 가나다순으로 편집하여 그들의 생애를 특정 할만한 문장으로 개인별 소재목을 정하였다. 1)어망 설계의 마에스트로 김규수, 2)오만 어장을 누빈 한국의 신드밋드 김금열, 3)원양어선에서 젊음을 불태운 김형돌, 4)사모아에 잠든 21명의 마음을 기리는 문인리, 5)원양의 바다에 헌신한 여재구, 6)대서양을 누비며 원양어업에 몸담은 이삼열, 7)한국 원양어업의 격동기를 함께 한 이종순, 8)뱃사람의 먹거리를 책임진 장백권, 9)원양에서 꿈을 낚았던 장운용, 10)바다의 영혼을 길어 올린 정효모, 11)바람의 고향, 바다에 젊음을 두고 온 하동현, 12)배의 동력을 책임진 하이호 모두 12명이다.

구술조사는 2인 1조로 구성된 연구진이 대상자 1인당 최소 3회 이상 구술조사를 시행하였으며, 녹취록을 작성하였다. 구술조사 시에는 구술하는 모습 외에도 전문적인 사진작가에 의한 인물촬영이 있었으며, 이를 보고서에 게재하였다. 고화질의 인물사진은 이번 <바다 사람들의 생애사 4>에 수록되는 것 외에도 추후 박물관 전시나 교육 자료로도 활용될 것이다.

해양수산부는 2029년까지 해운·항만, 해녀, 해양과학, 가공업, 영토·환경, 유통·판매업, 레저·관광, 공공영역 등으로 주제를 나누어 순차적으로 ‘휴먼스토리 연구용역’을 실시할 계획이다<sup>1)</sup>. 국립해양박물관은 연구용역 총괄 수행기관으로서 올해까지 해양 및 수산분야, 연안어업, 해양문화, 원양어업을 주제로 총 60여 명 해양인들의 개인 생애사를 체계적으로 기록하고 이를 서적으로 발간하여 전국민적인 공유가치 확산을 위해 노력하였다. 올해는 특히 지난 휴먼스토리 연구용역의 조사 성과를 공유하고 앞으로의 과제를 살펴보는 <국립해양박물관 4개년 ‘바다 사람’ 조사 성과와 의의> 라는 주제의 학술대회를 개최하였다. 지금까지 이루어진 조사 성과를 통해 우리는 이 기록의 의미를 대중들과 공유하고 어떻게 보전, 활용할 것인가에 대한 방안을 모색하였다.

그리고 이미 ‘휴먼스토리 연구용역’으로 획득된 자료는 국립해양박물관 전시에 다양하게 활용되고 있다. 2020년 테마전시 <바다와 여성>에는 2018년 조사된 “부드럽지만 강인한 바다의 어머니, 깡깡이 아지매 강애순”의 구술자료 및 실제자료들이 활용되었다. 최근 2021년 11월 16일부터 2022년 2월 27일까지 개최되는 <조선<sup>朝鮮</sup>의 나라, 조선<sup>朝鮮</sup>>에는 2020년에 조사한 “부산광역시 무형문화재 제25호 하단 돛배 조선장 김창명”의 영상 자료가 전시되고 있다. 이렇듯 전시의 일부로 활용되고 있지만, 향후 우리 국립해양박물관은 <바다 사람들> 자체를 주제로 한 특별전시 개최도 계획 중에 있다. 그리고 향후 ‘휴먼스토리 연구용역’ 조사가 연속적으로 진행되어 자료가 집성되면 좀더 심도 있는 논의를 위해 여러 형태의 학술대회도 이루어 질 것이다.

앞으로 해양수산부와 국립해양박물관은 해양을 다양한 주제로 세분화하여 이 프로젝트를 지속하기 위해 노력할 것이다. 향후 구술조사 결과에 대한 체계적인 관리를 위한 기초 작업, 풍부한 해양과 관련된 인문 콘텐츠를 국민에게 서비스할 수 있는 방안을 마련하기 위해 모색할 것이다.

1) 송지은, ‘바다사람 조사성과와 의의’, 『2021년 국립해양박물관 학술대회 발표자료집』, 2021.









K O R E A

N A T I O N A L

M A R I T I M E

M U S E U M

Life history of  
the sea people



[www.knmm.or.kr](http://www.knmm.or.kr) 비매품  
ISBN 979-11-88805-32-7 93990

9 791188 805327  
ISBN 979-11-88805-32-7