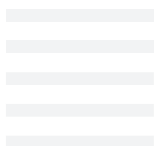
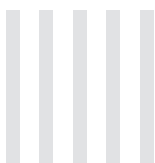
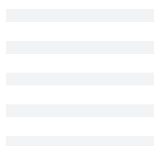
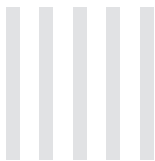
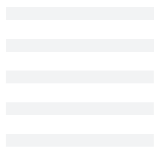
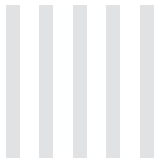




제1편

목포는 항구다



제1절 목포항과 바다를 개척한 선장 이야기

정경진 | KBS 목포방송국 작가

제2절 항운노조에서 잔뼈 굵은 노동자

김경완 | 신안문화원 사무국장

제3절 목포항과 선구점

이경아 | 목포대학교 도서관문화연구원 연구위원

제4절 목포가 낳은 최고의 목수

정태진 | 국립해양문화재연구소 연구원

제5절 한국 최초의 육지면 재배지 고향도

권 효 | 목포장학재단 이사

제1장 부둣가 사람들

제1절 목포항과 바다를 개척한 선장 이야기

1. 개항의 역사 품은 목포항

호남 제일의 항구도시인 목포는 개항과 함께 만들어진 도시이다. 개항일은 1897년 10월 1일로, 목포가 개항장으로 선정된 이유는 영산강의 하구와 가까워 내륙 소비 시장까지 기선으로 직접 운항이 가능했기 때문이다. 목포의 역사는 1897년 각국공동거류지가 설치되면서 새롭게 시작되었다. 목포는 나주, 광주 등 인근 배후지역에 큰 시장이 있어 화물의 집적 및 분산이 용이하며, 전라도 지방에서 생산된 쌀을 운반하는 데 편리하다는 이점도 있었다. 원래 목포는 지리적으로 광활한 곡창지대인 나주평야를 끼고 도는 영산강이 서해안과 만나는 곳이다. 다도해를 아우르는 위치에 있는 목포는 교통의 요충지로서 조선 시대에는 전남과 영남 일부지방의 세곡을 운반하는 조운로의 길목이었다. 개항 이전의 목포는 만호진이 설치돼 남해안을 방어하는 군사기지로서의 역할을 제외하고는 한적한 포구에 불과했다.

일제가 목포를 부산-원산-인천에 이어 네 번째 개항장으로 낙점하면서 근대화의 물결이 밀려들기 시작했다. 목포항은 일제의 식민지 경영전략의 일환인 여타의 개항장과는 달리 대한제국이 자주성을 갖고 직접 문을 연 최초의 개항장이라는 차별성이 있다. 당시 주한 일본공사관 기록에는 “한국이 일본 측의 요구를 들어주지 않았고 개항 날짜도 상의 없이 결정했다.”고 나와 있다. 외세의 강압이나 불평등 조약에 의한 것이 아니라 고종 칙령에 따라 문호를 개방한 곳 중 첫 번째 항구라는 방증이다. 목포의 개항은 호남 지방 전체의 판도를 바꾸기에 충분했다. 완도를 통해 이어지던 뱃길에는 항상 목포가 끼게 되면서 목포-제주 사이를 정기적으로 항해하는 기선이 생겨났다. 1921년 설립된 순항선조

합의 선박을 비롯해 인천, 부산, 여수를 오가던 배들은 목포를 중간 기착지로 삼아 항해를 이어갔다. 일제의 입장에서선 집중적인 수탈의 통로로 활용하기에 최적의 조건이다. 예부터 전남 서부권은 신안, 무안, 영암, 해남, 강진, 완도, 진도를 아우르는 목포가 교역의 중심이자 육지로 접하는 첫 관문으로 이미 목포항의 기능을 곡물 수탈로 설정한 일제는 1920년 동양척식주식회사 목포지점을 설치했다.

이 건물은 지금까지 남아 목포근대역사관으로 쓰이고 있다. 개항과 동시에 목포에는 일본인들의 거류지가 폭발적으로 늘어나고 자치기관이 설치되었다. 당시 일본인들의 거류지는 항구와 지근거리인 현재의 유달동 일대였으며 일본 영사관이 인근에 있었다.

개항 이후 일거리를 찾는 각지의 조선인들이 목포로 몰려들었다. 일본인은 개항 직후 목포에 마련한 ‘각국공동거류지’에 터를 잡았다. 그리고 1910년 한일 강제 병합 후에는 총독부 토지조사국이 시가지 조사를 한 뒤 도로를 만들고 도시 계획을 세워 시가지를 조성했다. 그곳이 지금의 만호동이다. 반면 조선인은 유달산 기슭의 무덤 150여 기를 이장한 터에 오두막을 짓고 살았다. 가뜩이나 바위와 늪지대로 덮인 고장인 목포에서, 살 만한 땅은 모두 일본인이 차지했다. 현재의 행정구획 상으로 죽교동, 대성동인 조선인 마을은 처음부터 경계도 없이 빈 터만 있으면 움막을 지었다.

2. 조선내화와 온금동 조금새끼

1925년 3월 1일자 한 신문은 당시 조선인 마을의 상황을 “조금만 비가 오면 다닐 수가 없게 되며 수통이 적어서 아침부터 저녁까지 오십여 명의 사람이 물을 길으려고 둘러서게 된다.”면서 “일본인의 화장터가 옆에 있어 날마다 송장 타는 뉘새가 코를 찌르고 어린아이들의 눈앞으로 시체를 실어 나른다.”고 기록하고 있다. 특히 유달산 자락에 자리한 온금동은 진도 조도와 완도 노화도, 신안 암태도 출신 뱃사람들이 주로 살던 곳으로 남자들은 고기잡이를, 여자들은 그물을 짜며 생계를 이어나갔다. 온금동은 한자로 ‘溫錦洞’, ‘따뜻한 햇볕으로 비단같이 아름다운 동네’라는 의미로, 순 우리말로로는 ‘다순구미’라는 뜻도 지니고 있다. ‘다순’은 ‘따스다’란 사투리가 어원이며 ‘구미’는 바닷가 곳곳에 뒤편의 후미진 곳을 일컫는다. 옛 꾀보선창 뒤편 유달산 자락에 자리한 온금동은 다닥다닥 붙어있는 집과 비좁은 골목길 외에 조금새끼로 유명하다. 고기잡이가 시원찮은 ‘조금(밀물과 썰물의 조차가 적을 때를 말함)’ 때가 되면 남자들이 집에 머무르는 시간이 많아지면서, 이때 많은 아이들이 태어났다.

가난한 선원들이 모여 사는 목포 온금동에는 조금새끼라는 말이 있지요. 조금 물때에 뱃 새끼라는 뜻이지요. 조금은 바닷물이 조금밖에 나지 않아 선원들이 출어를 포기하는 때이지요. 모처럼 집



그림 1 온금동 골목 (사진: 유현호)

에 돌아와 쉬면서 할 일이 무엇이겠는지요? 그래서 조금은 집집마다 애를 갖는 물때이기도 하지요. 그렇게 해서 뱃속에 들어선 녀석들이 열 달 후 밖으로 나오니 다들 조금새끼가 아니고 무엇입니까? 이 한꺼번에 태어난 녀석들은 훗날 아버지의 업을 이어 풍랑과 싸우다 다시 한꺼번에 바다에 묻힙니다. 태어나서 죽을 때까지 함께인 셈이지요. 하여, 지금도 이 언덕배기 달동네에는 생일도 함께 쇠고 제사도 함께 지내는 집이 많습니다. 그런데 조금새끼, 조금새끼 하고 발음하면 웃음이 나오다가도 금세 눈물이 나는 건 왜일까요? 도대체 이 께죄죄하고 소금기 묻은 말이 자꾸만 서럽도록 아름다워지는 건 왜일까요? 아무래도 그건 예나 지금이나 이 한 마디 속에 온금동 사람들의 삶과 운명이 죄다 들어있기 때문이 아니겠는지요.⁰¹⁾

개항의 역사를 품은 목포 앞바다에는 부두노동자들의 땀과 눈물이 녹아있다. 개항 이듬해인 1898년 목포부두노동자 동맹파업이 일어난다. 전국 최초의 동맹파업으로, 이들은 일본 자본가들에게 임금 인상을 요구했다. 아침부터 밤늦게까지 강도 높은 노동에 시달렸음에도 제대로 된 임금을 받을 수

01) 김선태, 「조금새끼」, 『살구꽃이 돌아왔다』, 창비, 2009.

없었던 것에 대한 항의였다. 1913년에 간행된 『목포지』는 당시 부두노동자의 파업투쟁에 대해 “목포항에서 최초의 동맹파업은 개항 후 5개월째인 1898년 2월 일본인 등이 매일 사역하는 한국인 인부의 임전(임금)에 대해 임금 지불 및 청구 방법을 통일하려는 일본인 자본가의 협정에 반대하는 조선인 노동자들의 노동투쟁이 있었다.”고 기록하고 있다. 점심을 물로 채웠던 노동자들이 주민들과 함께 항거한 동맹파업은 1903년 12월에 끝난다. 하지만 일본 상선의 하역 작업을 하던 조선인 부두노동자들은 여전히 저임금에 시달려야 했다. 일본 영사관은 일방적으로 낙패(烙印)를 발행해, 이를 소지하지 않는 자는 일본 조계 내에서 하역 작업에 종사할 수 없다고 못 박았다. 낙패는 일종의 신분증이다. 일제는 이것을 지닌 사람만 하역노동에 종사하도록 했으며, 그들을 감독하는 십장에는 일본에 협조적인 사람만 임명함으로써 노동자들의 결속을 와해시키려 하였다. 그 후로도 오랫동안 역경의 세월을 보내야 했던 이들의 고단한 눈물을 받아주는 곳은 바다였고, 빈곤의 땀을 식혀준 것은 꾀보선창 선술집의 막걸리였다. 유달산 아래, 목포에서는 가장 높은 곳에 살았던 온금동 사람들은 동네 앞 갯벌을 울력으로 매립한 후 땅 한가운데를 디근자로 파내고 배를 댈 수 있는 조그마한 만(灣)을 만들었다. 이때 삼면만 막고 한 면을 열어놓아, 일직선으로 뚫린 길은 선창에서 마을 쪽까지 갔다가 90도로 꺾어져 다시 나왔다. 그로 인해 바닷물이 들고 날 때 음푹 들어가는 모습이 언청이랑 비슷하다 하여 꾀보선창이라 불렸으며, 그 앞에 있는 폐공장이 구 조선내화 건물이다. 조선내화공업 주식회사는 1938년 7월 20일, 자본금 40만 엔으로 일본인 사토 등에 의해 설립되었으나, 해방 후 미군정의 관재처로 넘어갔다가 6·25전쟁을 거치며 해남 출신 이훈동이 인수하여 대표적인 향토기업으로 성장시킨다. 1947년 5월, 제철, 제강, 유리, 시멘트 및 기타 공업로용 내화물 제품을 생산, 판매할 목적으로 온금동 122번지에 설립된 조선내화화학공업(주)이 현 조선내화의 전신이다. 1986년, 광양공장을 준공한 고 이훈동 회장은 1989년 3월 철강산업훈장을 수상하고, 1993년 4월 조선내화(주)로 상호를 변경한다. 그러나 업계 최고를 달리며 전국적인 명성을 떨치던 시대는 가고 쇠퇴를 거듭한 목포 조선내화는 1990년대 중반, 아예 문을 닫아버린다. 온금동과 서산동 사람들의 일자리도 그렇게 사라지고 이훈동 회장은 2010년 별세한다. 2016년 3월 말 기준 조선내화의 최대주주는 이인옥 외 친인척 등 특수관계인으로, 보유 지분은 61.15%다. 꾀보선창도 1981년 소년체전 때 매립되어 도로만 그대로 남아 있다.

3. 파시와 목포 어시장

파시란 고기잡이철 항구에 한시적으로 형성되는 어시장이다. 철따라 수백 척의 고깃배가 들어와 어부와 상인들 간에 거래가 이루어졌다. 워낙 거래량이 많다 보니 중개인과 온갖 잡상인들까지 몰려



그림 2 조선내화가 보이는 온금동 골목 (사진: 유현호)

들어 호황을 누렸다. 시즌이 되면 음식점과 선물집도 준비해 불야성을 이루었다. 1897년 국제항이 된 목포는 신안, 영암, 해남 등 주변의 황금어장에서 잡아온 해산물들로 사철 파시가 열렸다. 삼학도 앞으로 매일 수백 척의 어선이 모여들어 배 위에서 각자가 잡아 올린 생선을 거래했다. 생선의 보관 운송을 위해 1929년 1월 목포제빙냉장 주식회사가 창립된 후 당시 하루 15t의 얼음을 생산했다. 전국에서 가장 컸다는 목포 파시의 규모를 짐작케 하는 부분이다. 포구를 중심으로 발전하면서 목포는 1930년대에 전국 6대 도시 안에 들었고, 3대 항구로 자리를 잡을 수 있었다. 현 목포시 동명동에 위치한 종합수산물시장은 전국 최대의 홍어시장으로 유명하다. 1908년 수협 공판장이 들어서면서부터 어시장이 형성돼 100여 년의 역사를 지녔다. 개항 후 바닷가 근처 백사장에서 수산물 노점상을 하던 상인들이 물으로 올라와 장사를 시작한 것이 시초다. 1924년에 조선총독부에서 발간한 『조선의 시장』을 보면 당시 이미 목포에는 큰 시장들이 여럿 존재했다. 목포에 거주하는 일본인들을 위한 시장과 수탈을 위해 물자를 집산하기 위한 어시장과 곡물시장이 그것이다. 이 중 어시장의 이름은 육(旭) 어시장으로, 그때 현 서산동의 일본식 지명은 육정(旭町)이었다. 빛날 ‘육(旭)’은 일본인들이 좋아하고 상서롭게 여기는 글자다. 사설시장이자 건물에 있는 상설시장인 어시장은 도매시장으로 9월 16일에서 4월 30일까지는 매일 한 번 열렸고, 5월 1일부터 9월 15일까지는 하루에 두 번 열렸다. 어시장에서 취급한 물품은 어류였으며 1923년에 기록한 연 거래액은 279,429원이었다. 1908년 동명동

어시장으로 출발한 목포종합수산시장은 2004년 지금의 이름으로 바뀌었다. 각종 수산물과 건어물 도매시장으로 주요 거래 품목은 홍어와 젓갈, 선어, 건어물이다. 특히 전체 130여 개 점포 중 100곳에서 홍어를 취급하고 있다. 그 이유는 1992년 목포에 수입산 홍어가 들어오고, 찾는 사람들이 크게 늘어나면서이다. 목포종합수산시장이 가장 활기를 띠는 때는 바다에 나갔던 배들이 돌아오는 새벽이다. 경매가 이루어지면 시장은 작은 바다가 펼쳐진다. 특히 홍어는 흑산도산이나 칠레, 아르헨티나 같은 남미 수입산 등 모든 것이 이곳을 거쳐 전국 각지로 팔려나간다.

4. 영원한 바다 사나이 송만호 선장의 추억

대불산업단지와 삼호조선소가 들어오기 전까지 목포 경제는 목포항(어부)으로 인해 움직였다 해도 과언이 아니다. 목포항에 정박한 수백의 어선들과 떠들썩한 경매현장, 어시장에 북적이는 사람들.

“그때는 배 한번 타려면 선장 양복도 맞춰주고 구두도 사주고 그래야했제…….”

목포에서 40여 년 동안 어부로 살아온 송만호(66) 선장은 1951년 10월 20일, 전남 진도군 조도면 관사도에서 태어났다.

“내가 세살 때 우리 어머니가 돌아가시고, 열두 살 때 아버지마저 돌아가셔서 기댈 데가 없었제. 그래서 일찌감치 고향을 떴어.”

먹고살기 위해 광주로 온 송 선장은 누나와 함께 과일 행상을 하다가 군 입대를 한다.

“제대 후에 목포로 왔제. 배를 타면 돈을 많이 번다고 해서……. 뱃일? 한 번도 해본 적이 없었는데, 다행히 육촌 매형(김맹규)이 호영15호 선장으로 있어서, 그 양반이 화장으로 심어 주드라고.”

화장(火匠)은 배에서 선원들의 밥을 해주는 이로 선원이 되기 전 단계, 요즘 말로는 인턴이라고 볼 수 있다. 조실부모하고 어린나이에 생활전선에 뛰어들어 송만호 선장은 스스로 야물고 눈치가 빠른 데다 부지런했다고 말한다.

“일꾼으로서는 어딜 가도 환영받을 만 했제.”

그는 안강망어선인 ‘호영15호’에서 한 달 만에 선원으로 승급했다. 안강망어선은 흔히 중선배라고도 한다. 안강망은 대상물을 함정 속으로 들어가도록 한 후 다시 나가지 못하게 하여 잡는 함정어구이다. 안강망이 우리나라에 처음 보급될 때는 ‘일중선(日中船)’으로 불렸다.

“어장에 배를 대고 그물을 내린 후 기다리든 돼. 고기가 들어올 때까지...”

송 선장은 그물을 들어 올릴 때 묵직한 무게감이 느껴지면 그 기쁨을 말로 표현하기 힘들다고 했다. 서해안의 자연적인 조건에 적합한 안강망은 구조가 간단하고 취급이 간편할 뿐만 아니라 소자본으로도 착업(着業)이 가능해 급속도로 보급되었다.



그림 3 송만호 선장

“유자망과 안강망의 차이는?”

“유자망? 안강망이랑은 물때가 달라!”

송만호 선장의 설명에 따르면 안강망어선은 음력 15~23일, 30~8일 주로 사리 물때에 조업을 하고 유자망어선은 음력 8~15일, 23~30일 주로 조금 물때에 조업을 한다고 한다. 흔히 흘림걸그물이라고도 하는 유자망(流刺網)은 물에 떠다니는 고기를 잡는다. 유자망은 연한 낚싯줄처럼 서로 엮여 있는 그물을 수면에 펼쳐 조류에 흘러보내면서 그물코에 생선의 아가미가 꽂히게 하는 방식으로 대부분 전라남도 여수 해안을 비롯한 남해안 등 연근해에서 사용되고 있다.

“유자망은 참조기를 주로 잡는데, 사리 물때는 위낙 물살이 강하고 조석간만의 차이가 심해서 조업이 어렵제.”

안강망 배만 탔다는 송만호 선장은 1975년 첫 배에 승선한 후 한 달 만에 ‘동한호’로 옮겨 거기서 본격적으로 일을 배우게 된다.



그림 4 전성기 때의 송만호 선장



그림 5 송만호 선장과 낙지배

“77년도에 운영3호 갑판장으로 반년을 일했지. 그 후 삼성호로 옮겨서 A급 갑판장으로 인정받으면서 잘 나갔제!”

40여 년 전에 있었던 일을 생생하게 기억해 내는 송만호 선장에게 ‘동영호’ 갑판장 시절은 잊을 수 없는 일이다.

“당시 우리가 만선으로 들어왔는데 항구에 어선이 2백여 척이나 몰리다보니 빨리 배를 댄 사람이 유리하제. 그래서 내가 급한 김에 150마력으로 몰아서 툅하니 좋은 자리를 잡아부렸어!”

그 때 일로 자신감이 생긴 데다, 같이 일했던 선주들의 권유도 있고 해서 선장면허증을 딴 송 선장은 뱃사람이 된 지 4년 만에 ‘호영15호’의 선장이 된다. 그 후 그는 봄, 여름으로 일이 없을 때는 과일 행상을 하다가 성수기 때는 배를 타는 식으로 바닷가 사람으로 살아왔다.

송 선장은 1980년대 들어서는 조카인 송양식이 선주인 ‘99세영호’의 선장을 시작으로 1년, 1년 반 3년 간격으로 ‘55대룡호’, ‘운영22호’, ‘17금강호’의 선장을 했다.

“그 후 낙지배를 한 3년 했나? 워낙 안강망 선장으로는 돈벌이가 안 되는 시기였는데, 마침 주변에서 낙지 값도 괜찮다 하고, 또 누구 눈치 볼 것 없이 속 편할 것 같아서 뛰어 들었지.”

마음은 편했을지 몰라도 현실적으로는 낙지잡이도 쉬운 일은 아니었다고 한다. 조업 시 누군가의 보조를 받아야 하는 일이었고, 경매위탁에... 결국 낙지배 운영을 포기한 송만호 선장은 현재 대진수 중에서 작업선을 몬다. 이 배는 목포 신외항에서 북항조선소까지 바지선을 예인하여 하역 작업을 하는 배다. 그는 10여 년 전 항해사 4급 면허를 땀으며 슬하에 영섭(45), 영철(42), 양화(39) 2남 1녀를 두고 있다.

5. 선장의 가족들

현재 목포수협에 근무하는 송만호 선장의 장남 송영섭 씨는 부친이 어부라는 사실이 자랑스럽다고 한다.

“다른 선장들보다 만선을 많이 하셔서 그런지 항상 당당하셨습니다. 비록 지금은 전성기가 아니지만 그래도 아직 현역에서 건강하게 일하시며 몇몇하게 살고 계셔서, 참 고맙고 자랑스롭습니다.”

아들의 입장에서는 남보다 더 열심히 살아온 부친이 선주와의 불화로 일을 그만 두게 될 때가 가장 안타까웠다고 한다.

“내가 성격이 앳쌀해서 부딪치는 경우가 많았지. 아, 속이야 많이 상하지! 그래도 후회는 안해. 오죽 했으면 그랬을까? 뭐 뭇보여서 어판장 출입이 금지되던 때도 있었는데, 다 지난 일이야.”

속상할 때면 소리 한 대목 하며 훌훌 털어버렸다는 송 선장은 선뜻 목청을 가다듬는다.

“사랑이 무엇인지 잠들기 전엔 못 잊겠네~ 잊으리 잊으리라 베개 안고 누웠으니 얼굴이 눈에 삼삼하여 잊을 수가 없구나.”

홍타령이 구성지다. 어쩌면 9년 전 57세의 나이로 세상을 뜬 부인생각을 하는 것일까. 송만호 선장의 아내인 고 김광단 씨는 진도군 조도면 대마도 태생으로 지병으로 별세했다. 선장의 아내로 일생

남편 뒷바라지에 열성이었던 모친을 생각하면 자식들의 마음도 애틋하다.

“선주가 따로 있지만 어머니 정말 우리 배인 것처럼 정성을 다해 아버지 내조를 잘 하셨어요. 배가 출항하면 그때부터 어머니 마음도 그 배에 타신 거죠.”

모든 어부의 아내가 그렇듯이 김광단 씨도 남편의 배가 돌아올 때까지 노심초사, 포구를 서성이며 만전을 기대했다. 돈보다는 고된 노동 후 밝은 얼굴로 돌아오는 남편의 웃음을 보고 싶어서이리라. 뱃사람의 생업이 달의 주기에 달려 있다면 그의 아내는 생명의 주기와 상관없이 바다를 지키는 달이다. 이미 남편의 분신이 된 선장의 아내는 배가 입항하면서부터 분주해 진다. 위판장에서 하역작업을 하거나 그물 손질을 하는 선원들에게 손수 만든 음식으로 극진히 대접해 주는 그녀의 마음속에는 다음 출항의 무사 귀환을 희구하는 간절함이 담겨있었을 것이다. 송만호 선장에게도 표류의 기록이 있다. 1995년 3월 16일, 제주 지역신문 기사에 당일 “오전 6시께 북제주군 죽도 남서쪽 12마일 해상에서 선원 9명을 태우고 조업 중이던 목포 선적 안강망어선 제17급강호(67t, 선장 송만호)도 기관 고장으로 표류하고 있다며 구조를 요청했다.”고 나와 있다.

“우리 집사람이 고생 많이 했지.”

온 가족이 함께 모여 살았던 시절, 송 선장 일가는 서산동 보리마당에 살았다.

“서산동에는 유독 조도사람들이 많이 살았제. 그래서 이웃사람들이 곧 고향사람이여. 조도사람들이 많은 것은 목포뿐만 아니제. 전국 어느 바다나 뱃사람 중에는 조도사람들이 꼭 타고 있었은께.”

송만호 선장의 태생지인 조도는 옛날부터 ‘고기 반, 물 반’이라는 말이 있을 만큼 어종이 풍부한 지역이다. 물 좋았던 시절, 전국 항·포구 어디에서나 “조도 갈 이! 조도 갈 이!” 하고 부르는 소리를 들을 수 있었다고 한다. ‘조도에 갈 인력은 내 배에 같이 타고 가자’는 뜻이다.

“‘조도 갈 이’라는 말을 모르든 진짜 뱃사람이 아니제.”

지금은 아랫동네로 내려갔지만 송 선장은 가끔 보리마당을 둘러보기도 한다.

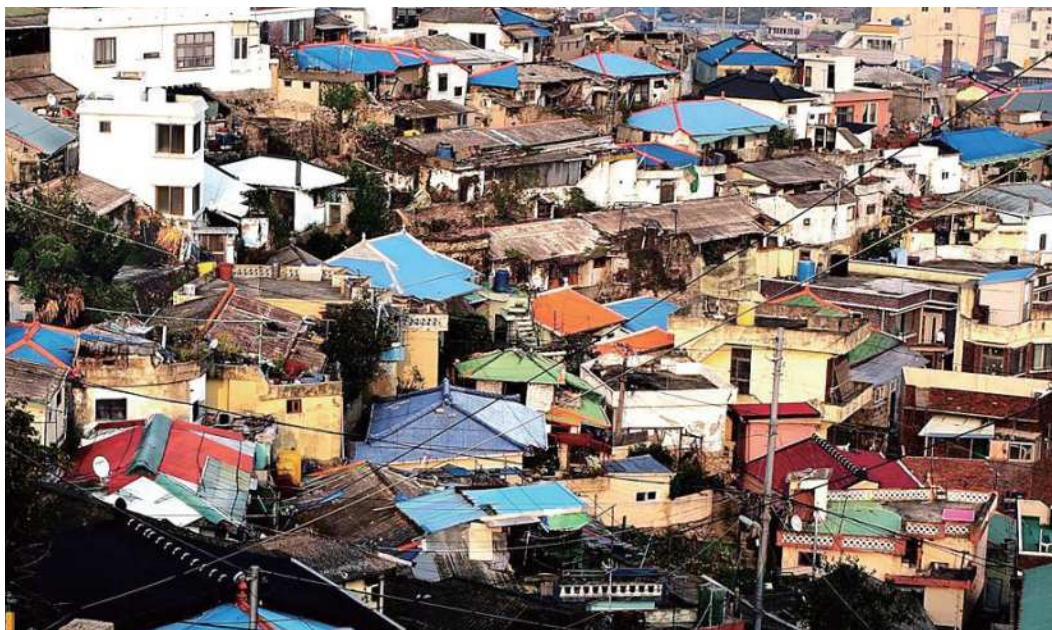


그림 6 서산동 보리마당에서 내려다 본 전경 (사진: 유현호)

“보리마당에서 내려다보면 목포 시내가 한 눈에 들어 와! 내가 볼 땐 그렇게 멋진 전망이 없어!”

보리마당은 목포시 서산동 가장 윗자락의 너른 공터를 말한다. 말 그대로 보리를 털어 말리던 곳이다. 오래 전 목포 인근 섬 주민들은 보리나 벼 등 곡식을 수확한 뒤 목선에 바리바리 실어 목포까지 날라야 했다. 섬엔 변변한 도정 시설이 없었기 때문이다. 특히 보리는 정미소에 가기 전과 도정을 마친 뒤 각각 별에 말려야 한다. 보리마당은 바로 그 작업을 벌이던 공간이다.

“영원한 바다 사나이!”

“다시 태어나도 선장을 할 거냐고? 당연하지!”

주저 없이 대답하는 송만호 선장의 바람은 소박하다. 죽는 날까지 지금 하고 있는 일을 계속할 수 있는 것이다.

“과거에 비해 어업환경도 많이 달라졌어. 지금은 그때에 비해 뭐든 훨씬 투명해졌지!”

안강망어선 승선 시 선주와 선원들 사이에는 어획물을 일정한 비율로 분배하기로 한 약정, 이른바 조합제라는 것을 체결하게 된다. 어획물의 판매대금 중 출어비 등을 제한 나머지 금액에서 일정 부분을 선주의 이익금으로 빼고 나머지를 선원들의 보수로 하는 것이다.

“실제 출어비나 경비가 얼마나 나온 지 모르는 일이잖여? 부풀려질 수도 있고, 그래서 마찰이 많이 생겼지.”

지금은 선주가 애초에 10%만 가져가는 식으로 계약을 하는 경우도 있고, 월급제 등 근무여건이 한결 나아졌다. 하지만 보수체계는 나아졌을지 모르지만 연근해에서 조기 등을 잡는 안강망어선의 경우 한 번 승선하면 15일 이상 바다에서 생활해야 하는데다 작업 강도도 높은 편이라 인력이 딸리는 편이다.

“요즘 사람들은 힘든 일을 안 하려고 하지. 우리 때에 비해서 일자리도 많은디…….”

힘든 일을 힘든 줄 모르고 해 온 송만호 선장에게 목포항구축제는 어떤 의미일까.

“겁나게 좋습니다! 옛날 생각도 나고!”

축제 이야기를 하자 금세 화색이 도는 송 선장은 특히 옛 어로체험과 해상파시가 좋았다고 한다.

“예전 한창 때는 배가 항구에 들어오면 장관이었제……. 고기를 한 번씩 풀면 진짜 산처럼 쌓이네…….”

그때의 영화가 그리운 부친의 곁에서 아들 송영섭 씨가 거든다.

“지금도 경매현장은 긴장감이 감돌아요. 그래서 항구축제 프로그램에 경매 실습을 해보는 것은 어떨까 싶네요.”

현재 목포수협(선어어판장)은 동부어판장과 서부어판장으로 나뉘어져 있다. 보통 경매는 동부어판장에서 진행되는데 생선물량이 많을 때는 서부어판장에서도 생선 경매를 이어간다. 서부어판장은 주



그림 7 목포항구축제 해상파시
출처: 목포시

1회 젓갈위판도 같이 한다. 경매 순서를 보면 하루 전 목포수협에 예약을 하면 순서대로 위판접수를 받는다. 안강망과 유자망 접수처가 따로 있으며, ‘안강망 생선 경매’를 마친 후 ‘유자망 생선 경매’를 진행한다. 경매는 매일 새벽 5시에 시작하며, 둘째 주, 넷째 주 일요일은 어판장이 쉬는 날이다. 어판장은 생생한 삶의 현장이다. 선주와 경매인, 생선궤짝 포장하는 사람, 배달하는 사람, 생선 선별하는 사람, 낙찰 받으러 온 사람. 어판장에 생선을 진열하면 순서대로 경매가 진행되는데, 생선박스 위에는 일명 ‘후다 짹’(순서 진행, 수량스티커)이라 하여, 한문과 숫자가 적힌 흰 종이가 놓여있다.

“따로 적는 이유가 있제. 한자는 경매순서이고, 숫자는 생선수량이여.”

경매방식을 누구보다 잘 알고 있는 송 선장은 집도 위판장 근처다. 경매는 숫자로 시작해서 숫자로 끝난다. 만일 고등어는 숫자 5로, 다른 생선은 숫자 1로 적혀있다면 고등어는 5상자를 한 번에 경매 보는 것이고, 다른 생선은 1상자를 따로 따로 경매를 보는 것이다. 안강망어선은 조업 생선류가 다양하기 때문에 유자망어선보다는 경매가 상당히 더디게 진행된다. 배에서 생선을 어판장에 하역하면 선별자가 크기와 수량을 분류해 수협직원이 ‘후다 짹’을 작성해 놓는다. 이 ‘후다 짹’을 토대로 샘플로 생선을 뒤집는 사람, 경매를 진행하는 사람, 낙찰가를 적는 사람 등 3명의 경매진행자가 투입된다.



그림 8 목포어민동산
출처: 전라남도

예전에는 일반인들이 알아듣기 힘든 말과 손짓이 난무했지만 요즘은 버튼을 누르는 최신식 전자입찰이며, ‘경매사’는 최고 금액을 제시한 중매인에게 생선을 낙찰시켜 준다.

“예전 같은 낭만은 없지만 그래도 목포는 항구여. 바다를 끼고 사는 사람들이 살아있는 한은…….”

송만호 선장의 표정에 아련한 그리움이 묻어난다. 옛 생각이 날 때마다 그는 어민동산에 가곤 한다.

홀로 노를 젓는 어부의 조형물……. 어민동산은 목포 지역경제의 중추 산업인 수산업에 종사하고 있는 어업인들의 풍어만선을 기원하고 그들이 자부심과 긍지를 가질 수 있도록 조성한 상징적인 공간이다. 바다와 더불어 살다간 어민들의 망혼을 위로하고, 해양을 개척해 나가는 어업인들의 기상을 기리기 위해 지난 1997년 개장했다. 다도해와 유달산이 한데 어우러진 이곳은 이미 관광의 명소로 각광 받고 있다. 어민동산에는 어민의 애환을 표현한 어민상과 김지하 시인의 시 「바다」가 새겨진 시비가 있다.

바다가 소리 질러
나를 부르는 소리 소리, 소리의 이슬
이슬 가득 찬 한 아침에
그 아침에
문득 일어서
우리 그 날 함께 가겠다
살아서 가겠다
아아
삶이 들끓는 바다, 바다 너머
저 가없이 넓고 깊은, 떠나온 생명의 고향
저 까마득한 미지의 바다...

정경진 | KBS 목포방송국 작가

제2절 향운노조에서 잔뼈 굵은 노동자

김진수는 1945년 신안군 장산도 출생으로 1973년 목포향운노조에 조합원으로 입사해 중앙분회, 1분회, 6분회 등에서 근무했다. 노조원들은 화물을 직접 어깨에 메고 나르는 일에 종사했다. 1994년 허리디스크로 퇴직할 때까지 오로지 가족만을 위해 일해 온 그의 삶을 통해 당시 노조원의 생활사와 애환을 엿볼 수 있다.

1. 장산도에서 목포로 이주



그림 1 김진수 전 향운노조 조합원

김진수는 1945년 신안군 장산도 팽진리에서 5남매 중 둘째로 태어났다. 위로 누나가 한 명 있었지만 본인이 장남이었다. 아버지 김창순은 섬에서도 농사를 주업으로 삼았다. 반면, 작은아버지는 농사를 지으면서 어선도 운영했다. 그 덕분에 김진수는 작은아버지의 풍선을 타고 어업에 종사하기도 했다. 어머니는 천영심으로 외가는 장산도의 동쪽 바다 건너 해남군 화원면이었다. 화원에도 천씨들이 거주하는 집성촌이 있었다.

그가 어렸을 적 장산도에는 국민학교가 유일하게 하나 있었다. 그는 고향 팽진리에서 장산국민학교가 있는 대리까지 6km를 매일 걸어 다녔다. 국민학교 다니던 시절 아버지를 따라 목포에 몇 차례 나온 적이 있었다. 당시 진도와 목포를 왕복 운행하던 여객선인 '진도호'가 장산도의 팽진리를 경유했다. 팽진리 선창은 늘 북적거렸다. 장산도의 남쪽에 위치한 하의도 주민들은 '진경호'를 타고 팽진리까지 와야만 진도호를 타고 목포에 나갈 수 있었다.

목포에 도착하면 선창은 뒤죽박죽 복잡하기가 말로 표현할 수 없을 지경이었다. 일단, 사람들이 너무 많았다. 김진수가 8살 때 기억이지만 당시에도 목포 선창에는 각 섬에서 온 배들이 넘쳐났고, 그 배에 실린 보리가마니를 메고 내리는 하역노동자들이 있었다. 그때는 자신이 성인이 되어 그와 같은 노동자가 되리라고 생각하지 못했었다. 복잡한 목포 선창에는 갯가에 말뚝을 박고 그 위에 나무나 판자를 걸쳐놓고 장사하는 사람들이 많았다. 그들은 따로 거처가 없었던지 장사하던 그 자리에서 그대로 잠을 자던 것을 기억한다. 목포는 장산도와는 판판인 별천지 같은 세상이었다. 오죽했으면 목포에 가는 것을 '홍콩 가는 기분'이라고 표현했을까.

“목포에 구경한다고 나왔지. 선창은 말도 못하게 형편없었어. 선창에 말뚝을 박아서 우에다가 거

치대 걸치고 판자를 붙여서 장사를 하고 잠도 자고 그랬지……. 지금 주차장 자리가 다 그랬어. 장사 한 데서 자고 그렇게 생활했다니까. 선창가로 다 그랬어. 우리는 부모네하고 나와서 친척집이 없어서 어쩔 수 없이 여관에서 잠자고, 친척집이 있는 사람들은 거기서 잤제. 선창에 여관이 겁나게 많았제. 풍선에다가 곡물을 싣고 오는 사람들은 곡물 팔고 그 배에서 잔 사람도 있고. 그 때 당시에 목포에 한 번씩 오면 뭐 홍콩 가는 기분이었제. 자동차 굴글러 다닌 것 보고. 촌에서는 아무것도 구경 못하잖아.”

김진수는 장산중학교를 졸업하고 작은아버지의 풍선인 어선을 타고 돈벌이를 시작했다. 처음에는 장산도와 해남 일대의 바다에서 이각망을 이용한 조업을 했다. 그물에는 온갖 종류의 물고기들이 잡혔다. 한때는 전북 부안까지 올라가 백합조개를 잡기도 했다. 그리고 그 후에는 직접 배를 구입해 운영하기도 했다. 집안이 넉넉해서 배를 구입한 것은 아니었고 배가 없으면 생계를 유지할 수 없어 어렵게 마련한 것이었다.

“돌아다니면서 안 해 본 것이 없으니까. 어장도 해 보고, 저기 부안까지 가 봤어. 부안 막 들어갔을 때 오른쪽 중간에 댐 공사를 하든만. 생합잡이라고 그런 것도 해 봤어. 우리 작은아버지 풍선 배를 타고 가서 거기서. 물 들 때는 작업할 수가 없어. 부안에서 흐르는 강이 하나 있어. 그 위쪽으로 가면 간만의 차가 썰 가지고, 물이 많이 흘러가면 배에서 내려서 걸어가 골창에서 손으로 긁으면 돼. 생합을 가마니로 10개, 20개씩 잡아. 목선이 가라앉을 지경이야. 그런데 당시에는 판로가 안 돼서……. 여름에 가서 했는데, 조개류라서 쉽게 상해 부러. 얼음도 없으니까. 그때는 쥔 가마니로 해서 몇 가마니씩 잡아도 안 팔리니까 처리할 방법이 없어. 상인들이 조금 나와서 처리는 하는데 많이 안 사. 처분이 안 되니까……. 잡기는 많이 잡았어도 돈이 안됐어. 그때 두어 달 하다가 내려와 부렸제. 지금 같으면 황금이제.”

그는 이렇게 어업에 종사하다가 스물한 살이 되던 1965년 군에 입대했다. 논산훈련소를 거쳐 경북 안동의 포병사령부에 근무했고, 서울 수색에서도 근무했다. 그때 북악산에서 3개월간 근무했는데, 그곳이 이후 1968년 1월 김신조 일행이 청와대를 습격하기 위해 침투한 경로였다. 군생활의 마지막에는 영천3사관학교에서 조교로 근무하다 1968년 제대했다.

제대 후 장산도에 돌아와 양가 부모님의 주선으로 김해덕과 결혼했다. 신부는 팽진리의 한동네 아가씨였는데, 해남 임하도에서 살다가 열세 살에 장산으로 이사와 그때부터 자연스럽게 어울린 사이였다. 김진수의 키가 176cm인데 아내 키도 171cm로 상당히 컸다. 그는 장산도에서 두 아들을 낳은 뒤 1973년 고향을 떠나 목포로 나왔다.

2. 향운노조 조합원이 되다

목포에 나온 김진수는 선창 가까운 곳에 셋방을 얻어 곧바로 목포향운노조에 입사했다. 당시 노조에는 5천 여 명의 조합원이 근무하고 있었다. 대부분이 짐을 나르는 노동자(조합원)들이었다. 이 일은 육체노동이라 힘들었지만 많은 사람들이 향운노조에서 일하기를 원했다. 하지만 원한다고 모두 다 입사할 수 있는 것이 아니었다. 그만두는 노조원이 있어야 그 자리에 돈을 내고 입사할 수 있었다. 그만둔 사람과 들어가고자 하는 사람의 명의를 바꾸는 방식이었다. 여기에는 큰돈이 거래되었다.

“노조에 아는 사람이 있었어. 그 사람이 연결해서 들어갔지. 인천으로 간 사람이 있어서 그것을 샀어. 노조에는 그 사람하고 명의를 바꾸지. 노조에 새로 가입을 하는 것이제. 돈 주고 들어갔제. 직장을 사고 판 거야. 자네가 근무했으면 그만 두고 나올라고 하면 나한테 팔고 나오는 거야. 그런 권리를 뭐라고 부르는 이름은 없었어. 그냥 직장을 돈 주고 들어갔다고 했어. ‘자릿세’라고 하면 되제. 상당히 비쌌제. 그때 당시에 700만 원인가 800만 원 주고 들어갔으니까. 촌에 있을 때 그 돈을 가지고 나왔제. 그 때 당시에는 몸만 건강하면 돈 걱정은 안했어. 나가기만 하면 고정적인 수입이 되게 많은 사람들이 선호했지. 1973년도에 겁나게 사람이 많았제. 목포에 한 5천 명 되었을 것이여. 여기 전체가. 향운노조 짐 자리는 사람이 겹도 안 났어.”

향운노조에 들어가 새로운 생활을 시작할 때 그의 나이가 29세였으니, 왕성한 힘으로 열심히 일할 수 있었다. 워낙 힘든 일을 하는 곳이라 노조원들도 거칠게 느껴졌지만 실제로는 전혀 그렇지 않았다. 처음 입사할 때는 낯설었지만 곧 친한 관계를 유지하며 형님, 동생 하는 친한 사이가 돼 동료로서 서로 의지하며 일할 수 있었다. 노조 일은 대부분 물건을 메고 나르는 일이었기 때문에 육체적으로 힘들었다. 그럴 때면 실 때 술도 한 잔 하면서 이겨내는 요령을 하나씩 습득했다. 일하는 방식은 자유 노동이라고 불렀다. 출근하지 않으면 일당이 없고, 출근해 일하다가도 일하기 싫다고 들어가면 그 이후 짐을 나르는 인건비는 없는 방식이었다. 그는 가능하면 쉬지 않고 악착같이 일에 매달렸다.

“그 당시 1973년에는 총각이나 마찬가지로인데 날라다녔제. 그란디, 배에 오르고 내릴 때 나무 발판이 있잖아. 보통 소나무로 만들고, 수입한 미송으로도 만들어. 무거우면 안 되니까. 가벼워야 사람이 운반하기 좋잖아. 길이는 다 다르제. 그란디, 휘청휘청 한게 처음에 발발발 떨어졌제. 짐은 무거운데다가 휘청거리니까. 고정도 없어. 그냥 올려놓기만 해. 발판에서 사람들이 나올 때 입구에서 종이쪽지 같은 것을 나눠 주는데, 갯수를 셀라고 주는 거야. 창고로 들어가는 총 물동량을 계산해야 하니까. 남

이 하나 나를 때 나도 하나 나르면 되제. 개수로 확인해 일당을 줄 때도 있어. 힘센 사람은 더 벌라고 두 개씩 나르기도 했제……. 하루 일당이제. 보통은 그날 나가서 나이 많거나 적거나 똑같이 배당을 받아. 가령 100만 원 벌었다고 하면 10명이면 10만 원씩 받제. 물동량이 많아야 일당이 많은 거야.”

목포항은 계절에 따라 들어오고 나가는 화물의 종류가 달랐다. 섬에서 목포항으로 들어오는 화물은 농산물이 주를 이뤘다. 봄에 보리, 가을에는 쌀이 주요 화물이었다. 1980년대 중반부터 제주도에 서 굴 재배가 대규모로 성공하면서 굴이 주요 화물이 되었다. 12월과 1월은 제주도 물동량이 많았다. 제주도에서 나오는 것 중 굴이 대부분이었고, 일부 조, 콩 같은 잡곡 등도 목포를 통해 육지로 나왔다.

섬으로 들어가는 것은 섬에 필요한 생필품이 대부분이었다. 각종 생활도구, 식료품, 건축장비, 선박장비, 공산품 등이 들어갔다. 지금처럼 작은 소포장 박스가 없어 큰 박스에 포장해 실어 날랐다. 농산물 외에 수산물도 목포항의 주요한 품목이었다. 수산물은 전적으로 어업분회가 맡았다. 어업분회 조합원들은 어선에서 막 퍼온 것을 정리하는 것과 위판장에 실어 놓으면 그것을 정리해 경매를 볼 수 있게 상자째 날라 진열만 해 주는 역할을 했다. 뜻밖에 어업분회 조합원들의 돈벌이가 가장 좋아 제 일 인기가 있었다. 지금도 어업분회는 존재한다.

그는 향운노조에 근무하면서 초기 5년 남짓은 셋방살이를 했다. 그런데 아무래도 아이들을 키우다 보면 주인의 눈치도 보게 되고, 셋방살이의 설움을 느끼기 마련이었다. 그는 목포로 이주해 나와서 막내딸을 낳아 2남 1녀를 키우면서 안정적인 집을 마련하고 싶었다. 힘들게 일하고 돌아와 편히 쉬 수 있는 집이 간절하게 필요했다. 직장이 가까운 선창에서 평지의 적당한 집들은 감당할 수 없이 비쌌다. 하는 수 없이 돈에 맞춰 집을 찾다보니 고지대에 위치한 집을 살 수 밖에 없었다. 지금의 ‘목포진 유적’ 비석이 있는 그 골목안의 집을 구입했다. 당시 이곳은 통상 ‘목포대’라고 불렸다. 목포대는 높은 곳에 위치해 있어 걸어서 올라 다니는 것이 힘들었다. 이곳 집들은 대체적으로 좁은 골목들 사이에 배치되어 있었고, 골목에서 현관문을 열면 바로 마루와 안방으로 연결되는, 마당이 없는 집들이 대부분이었다. 다행히 그가 구입한 집은 그 중에서도 가장 좋은 조건을 가지고 있었다. 어엿하게 대문도 있고, 마당이 넓고 큰 집이라 한쪽은 셋방을 내 줄 정도로 여유가 있었다.

“판사집 자리라고 판사가 살다 갔어. 1977년도에 샀을 거야. 그때까지 놈의 셋집에 5년 정도 있다가 번 돈으로 산거지. 그때 당시에는 큰돈을 벌어서 성공한 것이제. 그것도 못한 사람들이 꼭 샀으니까. 그 당시 집이 750만 원 줬으니까……. 밑으로 내려올 돈이 없으니까 거기다 자리를 잡은 것이제. 애기들은 있지, 우선 등 붙이고 잠잘 자리를 얻어야 한디 적당한데가 없은게 그런거제. 경치가 좋거나 바다가 보인다고 해서 산 것이 아니여. 밑에(저지대, 평지) 내려오고 싶었지. 그런데 돈이 안 맞으니까

까. 저지대 집은 엄청나게 비쌌어. 그 돈으로 겨우 전셋집이나 얻을 수 있는 돈이었지. 그때 당시 저지대 집은 애경간하면 쳐다보지도 못했어. 목포대는 싼게 샀지.”

김진수는 현재 만호동 아래 평지에서 8년째 살고 있다. 2008년 목포 만호진 복원과 관련해 마지막 보상을 받고 집을 판 후 그렇게 원하던 평지에 집을 구했다. 하지만 과거 목포대 위에서 살던 때가 그립다고 했다. 새벽에 일을 나가면 저녁 늦게 들어와 이웃에 누가 사는지도 몰랐지만, 목포대 일대는 공기 좋고, 인심 좋아 살기 좋은 곳이었다는 느낌을 지금까지 간직하고 있다.

3. 향운노조원으로 힘든 삶

삼학도에서부터 대반동에 이르기까지 목포항 연안은 모두 하역장이었다. 1980년대 자동화 기기가 들어오고 철부선이 들어오기 전까지 오로지 사람들의 힘으로 모든 짐을 날랐다. 삼학도에서 대반동 방향으로 1분회, 2분회, 중앙분회, 3분회, 4분회까지 순서대로 위치해 있었다. 1분회는 삼학도에서 동명동까지였다. 각 분회에는 그 밑으로 또 산하 반조직이 있었다. 중앙분회 소작반, 1분회 소작반, 2분회 운반반 등이었다.

“분회만 따지면 제주, 객선, 중앙, 선창으로만 5개 그만. 5개 분회. 크게 나눠서 5개 분회 운반이나 소작이니 그 밑으로 많았제. 대반동하고 삼학도 빼고. 선창분회라고 하면 대반동에서 동명동까지. 1분회는 동명동. 이쪽으로 오면서 2분회. 중앙분회가 있고, 객선분회가 있었고, 또 연안분회가 있었고, 제주도 삼바시, 어업분회도 있고, 저기 가면 6분회 그렇게 많해 논께. 거기서 운반분회 있제. 소작분회 있제…….”

당시 목포향운노조 노조원의 하루를 일반화하면 다음과 같았다.

아침 7시까지 각 분회가 속한 공간인 ‘옷장’으로 출근한다. 힘든 일을 하기 때문에 꼭 아침밥을 챙겨 먹어야 하니 서둘러야 한다. 옷장에서 작업복으로 갈아입으면 바로 현장에 투입된다. 작업복이라고 하지만 정해진 유니폼은 없었다. 각자 편한 옷을 입으면 그것이 작업복이었다.

현장으로 나갈 때는 반드시 ‘가대기보’와 ‘갈구리’를 챙겨 나간다. 갈구리는 ‘주먹갈구리’라고 손잡이가 짧은 것이 있고, 여럿이 공동작업 할 때 사용하는 ‘긴갈구리’로 구분되어 있었다. 가대기보는 흰색 광목천을 사각형으로 재단한 것으로 어깨 위에 짐을 올릴 때 밑에 까는 용도로 사용했다. 광목이기 때문에 어깨 위에 올린 짐이 미끄러지지 않고, 화물이 피부에 직접적으로 접촉하지 않아 상처를



그림 2 '가대기 보' 사용하는 모습을 재현하는 김진수



그림 3 왜광목으로 만든 가대기 보. 두 번 접은 상태의 길이 (47cm×58cm)

예방할 수도 있었다. 또, 땀을 흘릴 때 자연스럽게 수건으로도 사용할 수 있었다. 광목은 나중에 왜광목이 나오면서 모두 바뀌었는데, 두꺼운 광목보다 왜광목은 얇고 가벼웠다. 갈구리와 가대기보는 조합에서 제공하지 않아 각자가 구입해 사용했다. 심지어 간식이나 물도 개인이 준비해야 했다. 조합은 어떤 것도 공급해 주지 않았다.

“가대기가 민다(맨다)는 말이며. 광목으로 해야 안 미끄러지제. 화학섬유로 하면 미끄러져부러. 가대기는 떨어지면 새로 만들고 떨어지면 새로 만들제. 포목점에 가서 크게 할 사람은 크게 하고, 정사 각형이나 길게 할 사람은 길게 해서 접어서 쓰기도 하고. 끝나고 나올 때 다 버려 부렸제. 그것이 된 좋은 것이라고, 보기도 싫은데…….”

점심식사도 동료들끼리 원하는 식당을 찾아가 먹는데, 각자 자기 돈을 내고 먹었다. 힘든 노동에 고생하는 조합원들은 점심 때 반주 삼아 술을 마시는 경우가 많았다. 그렇게 같은 분회 구성원들은 스스로 ‘노가대’라고 부르며, 노가대들끼리의 공감대를 형성했다. 서로에 대한 호칭은 형님, 동생이 대부분이었고, 나이 차이가 많이 날 경우에만 아저씨라고 불렀다.

“낮에는 술을 한 잔씩 하제. 거기 일하는 사람들은 낮에 술 먹고 저녁에도 술 먹고 그랬제. 밥은 아무데나 먹고 싶은 식당에 가서 먹었제. 중화요리나 고기 구워 먹을 사람들은 구워먹고……. 우리가 막 들어갔을 때인 1973년도에는 선창이 싹 고래고기가 천지였어. 술 먹으로 가면 고래고기를 쓱쓱 찢라 줘 부러. 사먹는 것이 아니라 술안주로 공짜로 그냥 줬어. 고래고기 안판 데가 없었어. 맛있지. 고래고기가 그것이 열 가지, 열다섯 가지 맛이라던데 겁나게 맛있어. 그라고 고래고기 기름이 이렇게 두꺼워도 그렇게 먹어도 설사는 안 해.”

노조원들은 대부분 각자 개개인이 짐을 메고 나르는 것이 일반적이었다. 하지만, 무거운 짐이 있을 경우 두 명 또는 그 이상의 조합원들이 협력해 들어야 했다. 두 사람이 양쪽에서 나무를 이용해 메기도 하는데 이것을 ‘목도’, 또는 ‘목도질’이라고 불렀다. 목도는 물체의 무게에 따라 20명의 노조원들이 동원되기도 했다. 외국에서 수입한 대형원목을 운반할 경우 나무 길이가 길고 무거워 그렇게 운반할 수밖에 없었다. 또 대형 엔진이나 선반기계들도 무게가 무겁고 잡을만한 곳이 마땅치 않아 목도질을 이용해 옮겼다. 이때 조합원들끼리 호흡이 잘 맞아야 일이 안전하고 쉽게 진행될 수 있다. 그렇지 않고 발만 잘 못 맞춰도 흔들거리거나 무거워 제대로 나를 수가 없게 되거나 사고로 이어질 수도 있었다. 조합원들 간의 관계는 이렇게 돈독하고 긴밀해야 힘든 일을 원활하게 진행할 수 있었다.

“고구마를 말려 가지고 삼향사 주정 만드는 데 거기에 저장을 했어. 지금 자리로 따지면 제주여객선 터미널 있는가? 그 자리여. 고구마는 신안 섬에서 말려서 온 것이여. 우리가 하역해서 쌓지. 그러면 삼향사에서 가져가 주정을 만들어. 그 때 당시는 차도 귀했을 뿐만 아니라 두 번, 세 번 일을 안했지. 산터미 같은 것이 유달산 노적봉보다 더 컸어. 발판을 타고 거기까지 올라갈라면 죽어 부러. 배에서 발판 타고 나와서 도로를 건너서 그 높은 데까지 올라가야 한다니까. 그 터미가 3개, 4개가 돼야. 가을에서 겨울, 설 설 때까지 들어오거든. 진도, 조도, 완도, 보길도, 청산도 어디고 전부다 목포로와. 지금은 광주권이지만 그때는 다 목포권이었어.”

당시 목포항은 지금처럼 신안군과 제주에 한정된 항로만 가지고 있지 않았다. 영광에서 신안, 진도, 완도까지 목포항을 이용했기 때문에 그 규모는 지금은 상상할 수 없을 정도로 컸다. 각 섬에는 그 때까지만 해도 인구도 많았을 때였다. 목포항은 노조는 일도 많았고, 노조원도 많았고, 돈도 많이 벌 수 있는 자랑스러운 직장이었다. 하지만, 조직 내부는 불합리하고 투명하지 못한 부분이 많았다. 조합간부들은 노조원들의 수고로 먹고 살지만, 노조원들의 입장에서 그들의 고충이나 문제들을 해결하려는 노력은 하지 않았다. 이에 대한 노조원들의 불만은 묵살되기만 했다.

한 가지 예를 들어보면 다음과 같다. 분회장은 노조분회원들을 관리하며 행정업무를 맡는데, 조합에서 간부들이 일방적으로 선임했다. 분회원들은 서로를 잘 알기에 ‘이 사람이 분회장이 돼야 한다’고 밀어도 소용없는 일이었다. 조합에서 일방적으로 선임하기 때문에 불만은 있었지만, 관례라는 이유로 지켜볼 수밖에 없었다. 조합원들은 조합의 여러 가지 사항들에 대해 늘 깊은 불신을 가지고 있었다.

“우리는 조합 간부들의 노예라고 표현했지. 하라고 하면 하고, 하지 마라고 하면 못하고. 심했어.

조합이라는 틀에 들어가면 그그네들이 전체적인 것을 휘어 감고 독재하다시피 했으니까. 잇속도 자기들이 챙기고. 강제로 뺏어가는 것은 아니지만 예를 들어 중앙분회에다가 판공비를 얼마씩 바쳐라 그래. 전에는 10만 원씩 올렸는데, 다음 달부터는 20만 원으로 올려라 그러면 올려야 돼. 그것을 안 하면 간부들이 그 분회에 불이익을 줘 부러. 음으로 양으로……. 묘하게 눈에 안 보이게. 그러면 분회장이 난리제. 조합은 명칭만 가지고 있었지. 우리가 벌어서 상납한 것으로 먹고 살았지. 조합은 노조원들한테 분회원들한테 우리한테 해준 것이 아무것도 없었어. 아이고, 징한 꼴을 많이 봤제.”

분회장은 근무하는 사무공간이 별도로 있지만 여직원은 없고 남자 총무를 한 명 뒀다. 총무가 분회의 회계와 자산을 관리했다. 총무의 중요한 업무 중의 하나가 수금을 하는 일이다. 하주(荷主, 하물의 주인)들이 일을 맡기지만 비용을 바로 주지 못하고 미루는 경우가 많았기 때문이다. 이럴 때 총무는 하주를 찾아가 독촉하거나 약속한 날에 돈을 받아와야 했다. 물론, 돈을 떼이는 경우는 없었다. 항운 노조의 기세가 워낙 강했기 때문에 미루기는 하지만 떼이지는 않았다. 급여는 10일이나 15일 단위로 받았다. 수금이 잘 되면 제대로 급여를 받았지만, 하주들이 결재를 미루는 경우가 있으면 급여도 그 만큼 늦어졌다.

선주가 짐을 싣고 오면 일반적으로 하주가 노조사무실과 계약을 맺었다. 보통 선주와 하주가 각각 다른 경우가 많았다. 계약은 서로의 이익을 위해 밀고 당기며 치밀하게 진행된다. 가령, 고구마 자루가 100개인데, 중앙기준의 요금표에 의하면 개당 300원이 책정되어 있다. 하지만 하주는 그것에 개의치 않고 300원 이하로 값을 깎으려고 노력하고, 조합은 기준표를 제시하며 제값을 받으려고 노력한다. 결국 협상이 끝나고 계약이 성사되어야만 조합노조원들이 물건을 나르게 된다. 하주가 원하면 비가 오거나 눈이 오거나 한밤 중에도 작업을 해야 했다.

“제주도에서 밀감이 처음 나올 때는 날 새서 했어. 하주가 배를 대고 해주라는데 안 할 수가 없어. 교대로 내리고 그랬지. 하주가 비가 와도 해주쇼 하면 해주는 거야. 하주가 해주라면 해줘야 돼. 서비스 정신이 강했다기보다는 하주에 대한 노예 같았어. 우리는 하주한테 댕구를 못했제. 하주가 왕이니까. 노조 결성은 잘되어 있었지만, 하주 말이라면 다 들어줬어. 하주가 조합원한테 빈정 상하면 ‘너 오늘 일하지 말어’. 그래 불면 (일하다가 중단하고) 들어가야 돼. 하주는 왕이란 소리는 거기서 나오는 거야. 지금은 하주가 껍 소리 못하제. 지금은 잘 부탁드립니다, 그러제. 고개 굽신거리고. 지금은 일한 사람한테 그렇게 못해. 그러면 디져 불제. 지금은 하주가 뭐라고 하면 일하는 사람들이 욕하면서 하주한테 짐 가지고 다른데 가라고 해부러.”

하주들은 가능하면 비용을 지불하지 않고 짐을 내리기 위해 애쓰기도 했다. 고래가 많던 때가 있었다고 위에서 언급했는데, 물양장에 고래가 거래되어 올라오면 상인들이 직접 고래를 해체하고 운반하기도 했다. 노조원들의 힘을 빌리면 비용이 발생하기 때문이었다. 하지만, 시간이 흐르면서 상황이 역전되었다. 하주들이 짐을 가지고 와 노조에 반드시 의뢰를 했다. 과거에는 조합에서 그렇게 막아도 본인들이 운반할 여력이 되면 나르기도 했는데, 정반대 상황이 된 것이다. 그만큼 경제적으로 여력이 생겼기 때문이라고 김진수는 생각하고 있었다. 그가 노조 일을 그만 둔 1990년대 초반에 이미 그런 분위기가 형성되었다고 한다.

힘든 일이기 때문에 사고가 나거나 다치는 경우도 종종 있었다. 예전에는 그 부담을 개인이 맡아서 해결해야 했다. 하지만, 1990년 경 홍일운수라는 회사가 설립되면서 노조원들이 의무적으로 그 회사와 계약을 체결하게 됐다. 홍일운수는 노조원들에게 필요한 장비를 제공해주고, 다치면 병원치료비도 내주기 시작했다. 산업재해에 대한 업무를 처리했다고 판단된다. 하지만, 그에 상응하는 관리비용을 지불해야 했다. 김진수는 다음과 같이 기억하고 있었다.

“그때 회사 설립 전에는 개인이 치료를 받았지. 홍일운수라는 것이 향운노조의 회사가 된지가 1990년인가 1988년도인가부터 운수사업이 생겼지. 다른 지역은 다 운수회사가 있었는데, 모하계 운수가 목포만 없었지. 부산이나 이런 데는 다 있었어. 사람들이 못하는 것은 그것들이 기계로 하고 그랬어. 그래서 거기다 의뢰를 했지. 홍일운수가 장비 대주고 그렇게 하고 하면서 우리 임금에서 10%론가 떨어져 나갔을 것이여. 홍일에서 15%, 조합에서 15% 가져가 부렸어. 우리 입장에서 나 빠진 거지. 정부차원에서 운수 인가가 나볼데. 그래서 어쩔 수 없이 한 것이여. 우리가 아무리 떠들어도 소용없어. 그 뒤로는 홍일운수에서 치료해 주든만, 물건 사준다는 것은 큰 장비만 가져와서 해주는 것이여. 가대기보나 갈퀴를 주는 것은 아니고, 산재적용도 그 전에는 없었어.”

4. 자동화와 철부선으로 위기를 맞은 향운노조

1897년 개항한 목포항은 그만큼 향운노조의 역사도 뿌리 깊다. 개항 이듬해인 1898년 2월 한국역사상 최초의 근대적 노사분쟁인 목포부두노동자들의 노동쟁의가 발생했다. 개항을 맞아 도시가 형성되기 시작한 목포에 물동량이 늘어나면서 노동자들도 인근에서 대거 유입되기 시작했다. 목포의 인구는 1906년 한국인과 일본인을 합하여 모두 3,532명이었다. 이 중 2,364명이 일본인이었으므로 한국인은 1,100여 명에 불과했는데, 노동자들을 의미하는 용인(傭人)이 657명이나 되었다. 당시 ‘각

개항장에 모여든 한국인의 절반 이상이 부두노동자'였을 것으로 추측할 수 있다.⁰¹⁾

이들은 1924년 해륙노동조합 활동을 시작했는데 사실상 항만하역노동자들을 주축으로 한 운반노동자의 직업별 노조였다. 1925년 무목노동연맹을 꾸려 활동했으며, 운송노동자를 주축으로 목포자유노동조합을 설립하기도 했다. 이것이 현재 전남서부항운노조의 전신이 되었다. 1961년 전국부두노동조합이 결성되었고, 목포부두노동조합의 기관지 『목포노동』이 발간되기 시작했다.

1958년 부산부두에 지게차, 기중기, 윈치가 투입되고 부산부두노동조합원 중 절반 이상이 작업장을 떠나게 될 상황이 벌어지자 조합원들이 분노하여 지게차를 바다에 밀어 넣기도 했고, 1969년 장항 풍농비료공장이 컨베이어 시스템을 도입하면서 노사분쟁이 발생하기도 했다. 하지만, 목포는 그 때까지 기계화에 의한 큰 변화는 없었다. 1979년 이전의 전국부두노동조합이 전국항만노동조합으로 변경되었고, 이듬해인 1980년 9월 전국항운노동조합이 탄생했다. 목포도 전남서부항만지부와 목포운수지부를 통합 목포지부를 결성했다. 이렇듯, 다른 대도시의 항만에 자동화 기계와 괴물 같은 크레인들이 들어섰지만, 목포는 1970년대까지 특별한 변동이 없었다. 하지만 1980년대에 접어들고 철부선⁰²⁾이 등장하면서 가장 큰 변화가 나타났다.

“여기는 기계화가 전혀 없었어. 부산, 인천이나 기계화 됐었지, 목포 같은 소도시는 아무것도 없었어. 크레인이 동원된 지가 얼마 안 돼……. 목포 선창에 들어선 것이 1980년대나 돼야. 구경도 못했어. 1979년도에 박정희 사건이 일어났으니까……. 1980년도에 장비가 들어왔어. 그 전에는 전부다 인력으로 메고 다녔어. 철부선이 나와 분께 자동화물이 왔다 갔다 해분께 물동량이 없어서 부렸제. 짐이 10t이라고 해도 우리 인력으로 다 옮겼는데, 이제는 1, 2t 밖에 못하제. 목포는 기계화가 늦어. 철부선이 제일 큰 타격이었지. 우리가 손덜 수가 없잖아. 어쩔 수 없었지. 용댕이로 다니는 배가 철부선이잖아. 그 전에는 목선이었어. 용댕이(현재 영암군 삼호면 용당리) 철부선은 저기 영산강하구언이 생기면서 영암으로 연결되고 차가 댕겨 부니까 자연스럽게 없어져 부렸어. 그 전에는 두 대가 다녔다가 한 대 다니다가 손님이 무장무장 없어져 부니까. 태원여객이 삼호까지 들어가 부니까 없어져 부렸어.”

1981년 목포에서 영암으로 이어지는 영산강하굿둑이 완공되어 배를 이용하지 않고 곧장 차들이 화물을 실어 나르게 됐다. 이것도 항운노조의 일감을 줄이는데 일조한 셈이다. 동시에 목포에 처음

01) 전국항운노동조합연맹, 『하역노동운동사』1, 2009, 33쪽.

02) 쇠로 만든 선박으로, 승객은 물론 자동차나 화물차량을 싣고 이동할 수 있는 배.

철부선이 등장한 것이 1983년이였다. 차량에 화물을 실은 채 곧장 배에 오를 수 있는 상황이 되자, 차에서 짐을 내리거나, 배의 짐을 차에 싣는 일이 없어져버렸다. 그에 앞서 1975년 이후, 삼학도에도 큰 변화가 생겼다. 삼학도에 소재한 호남제분이 정기적으로 밀을 수입하기 때문에 향운노조원들의 도움이 필요했다. 수입선박에서 바지선에 밀을 내리면 여성들이 밀을 자루에 담고, 노조원들이 그 봉하지 않은 자루를 메고 호남제분 안으로 날랐다. 호남제분에도 운반노조가 있었지만 몇 사람 되지 않아 이렇게 선박이 들어올 때마다 향운노조 내에서 지원을 나갔던 것이다. 그런데, 여기에서도 자동화가 진행되면서 PNT라 불리는 직경 30cm 내외의 관을 바지선에 직접 연결해 팬(fan)으로 밀을 빨아 들여 직접 사이로(저장창고)에 보내는 시설이 도입되었다. 조합원 인력이 직접 메다 나르는 일이 사라져 버린 것이다. 당시 상황을 김진수는 이렇게 기억했다.

“그때 호남제분은 통밀을 본선에서 기계가 없는 배, 명텅구리배라고 바지선 거기다 싣고 오면은 우리가 미어서 찢지. 미어다가 후앙(Fan의 일본식 발음)이라고 호남제분 거기다 하면 후앙으로 불어서 공장안으로 들어간단게. 아주머니들이 자루에 통밀을 담아, 미어 날리는 것은 우리가 나르고, 자루는 봉하지도 않고 그대로 날랐어. 통밀, 겉보리여. 그것이 사이로에 올라가서 가루가 돼서 나오제. 거기 는 호남제분 노조가 있어도 충당이 안 돼. 사람이 몇 안돼서. 호남제분 노조는 공장 내에서만 일하고, 향운노조 내에 예하분회에서 지원식으로 나가서 한 거야. 그 후로 후앙이 바지선 안으로 들어가게 됐어. 우리가 삼학도 간지는 그것이 술찬하게 됐을 것이야. 1975년 정도 되었을 것이야. 그때가 마지막이었어. 호앙은 기계로 바람으로 빨아들인다는 것이여. 전기로 움직이제. 그 뒤로도 오며 가며 구경을 했지. 그것이 생기면서 호남제분에서 관리했어. 우리가 정부에다 건의를 한다든지, 생계가 위협받으니 대책을 세우라는 말도 못했어. 그러니까 향운노조 직원들이 노조원들을 줄여 부렸제. 돈벌이가 없으니까 그만두고 가고, 돈을 내고 왔는데, 포기하고 간 사람이 많았제. 들어올 사람도 없고, 돈이 아깝다고 남으면 굶어 죽제.”

목포도 뒤늦게 기계화, 자동화, 철부선 그리고 영산강하굿둑까지 건설되면서 차량이 화물을 싣고 직접 배에 오르거나 멀리 이동하게 되어 일감이 줄어들게 된다. 그만큼 향운노조원들도 대거 감축되었지만, 소수 중앙분회와 1분회 등 규모가 있는 분회의 조합원들은 여전히 일거리가 있었다. 단, 중앙분회에 속한 작은 반, 즉, 소작반, 운반반에 소속된 조합원들은 아무런 대책 없이 일을 그만두어야 했다. 그들도 원분회 조합원만큼 많은 돈을 내지는 않았지만, 일정한 금액을 내고 들어왔음에도 그만두고 나갈 때 한 푼도 돌려받지 못했다고 한다. 그 돈이 아까워 남으려고 해도 일이 없어 생계를 유지할 수 없으니 떠날 수밖에 없었다.

“우리는 중앙분회, 1분회, 제주도분회 같이 큰 분회들은 타격을 덜 받았제. 조그만 분회, 소작분회 같은 작은 분회들은 타격을 많이 받았제. 중앙분회가 있으면 그 밑에 운반분회, 소작분회가 있어. 중앙분회에 딸린 분회들이제. 그런 분회들은 자연스럽게 없어져 부렸제. 돈벌이가 없으니까 전부 나가 불고……. 나이는 적고 많고가 필요 없이 그냥 나갔어. 우리 같은 원분회 사람들은 붙어 있었고……. 원분회 들어간 사람들은 돈을 많이 내고 들어가고, 소작분회, 운반분회 사람들은 적게 내고 들어가고, 그런 차이가 있었어. 그 사람들은 돈벌이가 안됐지. 보상이고 뺏기고, 보상 기다리다가는 다 굶어 죽을성 싶으니까 가부렀다니까.”

인력으로 작업하다가 크레인, 철부선이 등장하면서 점점 일자리가 줄어들자 조합도 저항을 못하고, 조합원들도 아무런 실업대책이나 보상도 없이 흩어질 수밖에 없었다. 이렇게 상황이 어렵게 되자 남은 항운노조 조합원들은 악착같이 화물에 집착할 수밖에 없었다. 결국 여객선을 타면서 개인이 들고 다니는 화물까지 간섭하는 일들이 벌어지게 됐다.

“우리 노조가 할머니 보파리까지 가져간 것은 사실이며. 그것 때문에 많이 욕먹었지. 사실 손에 든 것은 어쩔 수 없제. 그런데 할머니들이 힘으로 가져갈 수 없는 것을 가져간다 이 말이며. 우리들 힘을 써야 할 것은 못 가져가게 제지하지. 그거는 안 된다 이 말이며. 여기는 항운노조 관할이니까 우리한테 의뢰를 해야 합니다 하고. 그래서 트러블이 생기는 것이여. 이런 물건은 우리한테 맡기고 옮겨야 합니다. 해서 싸운 경우가 많아. 싸운 것이 아니라 법정분쟁까지 가고 경찰서까지 가고 한 두 번이 아니며, 그런 것이. 그러니까 욕을 먹는 것이지. 직접 대 놓고 욕을 하는디, 항운노조 이 도둑놈들 하고, 그런디 그럴 때마다 싸울 것인가? 어쩔 수 없지. 싸우거나 소송이 걸리면 항운노조 전체적인 책임이지. 항운노조가 책임지고 경찰 문제를 해결해주지. 간부들이 있지 않은가. 그런 일 하라고 겁난 돈을 간부들한테 주는 것이제. 우리 돈 갖다가 그들 월급 먹으면서. 말하자면 택시회사에 가면 해결사를 있잖아. 경찰관들이 퇴직해 들어간 것하고 똑같애. 그 식하고 똑같애. 항운노조도.”

5. 골병만 남은 인생, 풍요롭지는 않았지

젊은 시절 ‘노가대’를 했다고 표현하는 김진수 전 항운노조 조합원은 일을 그만 둔 지금도 가끔 선창을 산책하며 옛날 일들을 되돌아본다. 급여를 받으면 곧장 집에 가져와 아내에게 안겨주며, 아이들이 성장하는 것을 보고 보람을 느꼈다는 그는 여느 아버지와 다를 바가 없었다. 그는 목포항의 현대화 현장에서 한 축을 담당했고, 그 결과인 자동화 시스템의 도입으로 또 현장에서 물러나는 아픔을

경험하기도 했다.

인터뷰 중 과거 사용하던 가대기보나 갈구리가 있는지 확인했지만, ‘그 징그러운 것을 뭐하러 지금 까지 갖고 있겠냐?’고 깜짝 놀라는 것을 보면 정말 지긋지긋하게 많은 고생을 한 것이 틀림없다. 삼복더위 높은 습도와 더위에서 현장 일을 한다는 것은 목숨을 건 일인지도 모른다. 얼굴에서부터 상의 전체가 젖는 것은 물론, 하얀 소금이 덩어리가 될 정도로 땀을 흘렸으니 어느 장정인들 견뎌낼 수 있었을까 싶다. 그렇게 고생을 많이 한 탓일까. 함께 일했던 동료들 중 지금까지 남아 있는 사람들이 거의 없다고 했다.

“같이 일하던 사람들 다 죽어 부렸어. 골병 원 없이 들었제. 지금은 어깨에다가 짐 하나 안 미고(메고) 하지만, 옛날 사람들은 안 그랬거든. 그때 그 사람들 한나도 오래 못살아. 술병에 죽는 사람은 없어. 골병으로 죽제. 사람 몸에 고된 일을 하면 뺏다구 속의 진이 다 빠져 분다네. 대체로 그래. 병원에 가면 뼈가 푸석푸석하다고 그러던가. 내가 생각할 때도 삼복더위에 그렇게 땀을 흘리니, 사람 몸속에 있는 영양소가 한 번 빠져 나가면 그것을 보충하는데 어렵다는 거야. 쉽게 회복이 안 되네, 그렇게 알고 있어. 동료 중에 젊은 나이에 죽어버리면 한심스럽지.”

김진수는 55세가 되던 해인 1994년 퇴직을 신청하고, 입사 당시 냈던 보증금조의 금액에 그동안 상승된 액수를 포함해 2400만 원을 받았다. 퇴직 나이는 62세로 한참 더 남았지만 오랜 노동으로 허리 디스크가 생기면서 몸이 좋지 않았기 때문이다. 입사할 때 낸 돈을 퇴직 때 돌려받는 이 제도는 그 후 4년 정도 유지되다가 사라지고 말았다. 이제는 조합원이 그만두게 될 경우 친족들이 무상으로 대신 취업할 수 있을 뿐, 그 외에는 어떠한 금전적인 대가도 받지 못하고 퇴사해야 한다. 그는 향운노조원으로 힘든 일을 돈 버는 재미로 이겨냈다고 했다. 하지만 ‘결코 풍요롭게 잘 살지는 않았지. 잘 살았다는 것은 안 맞는 말이야.’라는 말을 남기고 인터뷰를 마쳤다.

김경완 | 신안문화원 사무국장

제3절 목포항과 선구점

-‘평화선구점’대표 김동윤(남, 1948년생)-

1. 완도에서 목포로 상경하여 낚시점원이 되다

진도와 완도가 연륙이 되기 전, 그러니까 육지와 다리로 연결되기 전에 섬이었던 진도·완도 사람들은 육지로 나가기 위해서는 목포를 들러야 했다. 광주 혹은 서울로 가기 위해서는 육지의 관문인 목포를 반드시 거쳐야 했기 때문이다. 진도, 완도뿐만이 아니라, 인근의 영암, 해남, 신안, 그리고 멀리 제주도도 마찬가지였다. 따라서 배가 들어오는 새벽이면 목포항 인근은 그야말로 불야성을 이루었다.

“제가 중학교 졸업하고 목포를 처음 왔어요. 제가 고향이 완도입니다. 1965년 3월 15일날 완도중학교를 졸업했어요. 16살에 졸업하고 가정환경상 더 이상 학업을 계속할 수 없어서 중단하고 목포로 무작정 왔습니다.

그 당시에는 목포가 배들이 객선이 있었는데 나는 객선을 안타고 육지로 돌아서 버스로 왔어. 무작정 출발해서 목포에 도착하니 목포역 앞에서 옷을 놓고 있더라고. 어른들이 옷 노는 것을 보고 구경하고 있으니깐 어떤 사장님이 옆에 와서 ‘아가 너는 어디서 왔냐?’ 하고 물어서, ‘밥 먹을 데도 없어서 이러고 있습니다.’ 하니까 나를 집으로 오라고 하더라고. 자기 집에 와서 점원생활 하라고 하더라고. 재워주고 밥 먹여주고 월급 준다고. 그래서 따라갔죠. 낚시점이었어. 목포항 바로 앞이었어요. 그 당시에 월급 5만 원씩 주더라고. 청소도 열심히 하고 일을 금방 익혔죠. 그니까 주인이 일 잘하고 착한 사람 들어왔다고 엄청 좋아했어요. 그리고 니 일처럼 열심히 하면 나중에 가게를 물려주기로 약속했어요. 그래서 놀 참도 없이 진짜 열심히 했어요.

내가 중학교는 나왔지만 한문을 몰랐고 그래서 인자 공부를 시작했어요. 다시 영어도 알파벳 연습하고 신문 보면서 내가 밤에 글씨를 쓰고 일본말도 공부하고 내 나름대로 고학을 했어요. 그 때 한문도 다 띠고 위인전 책도 다 읽었었어, 원래 국민학교 때 읽어야 할 위인전집을 중학교 졸업하고 고등학생 때 읽은거제. 내가 중학교 때도 공부는 잘 했어요. 그래서 여기서 고학을 하면서 딱 버텼어요.

내가 근무했던 데가 목포낚시점이었는데 점원생활을 하는 동안 일하면서 많이 배웠어요. 가게에 손님 오면 내가 손님한테 항상 ‘선생님, 사모님’하면서 손님들 기분을 좋게 해줬어. 그러면 사람들이 물건도 깎도 않고 까칠하지도 않아요. 그렇게 내 일처럼 열심히 일했제. 사람들이 다 내가 친자식인지 알았을 정도여. 그렇게 열심히 했다니까.”

가난한 집안에서 태어난 김동윤(남, 1948년생, 평화선구점 대표)은 중학교를 마치자마자 홀로 일 자리를 찾아 완도에서 목포로 상경한다. 당시 완도는 섬이었지만 목포는 큰 도시였고 목포를 가면 일 자리가 많을 거라고 생각했기 때문이다. 무작정 상경한 목포에서 다행히 낚시점 주인을 만나 점원생활을 시작한다. 숙식을 제공받는 조건으로 낚시 점원이 된 김동윤은 적극적으로 일을 배우고 자기 일처럼 성실하게 가게를 꾸려간다.

“근디 10년 3개월 일하고 내가 자립했어요. 처음 가게에 들어갔을 때 주인이 10년만 여기서 일하면 이 사업을 물려준다고 했거든요. 10년 후에 나한테 줘야 될 것 아냐. 내가 부자로 만들어 줬을 게. 근데 10년이 지나도 물려줄 생각도 않고 월급도 안 올려주고 해서 10년 딱 살고, 3개월 동안은 그 집 밀린 수금을 다해주고 그만뒀어요. 그 3개월은 내가 그동안 남의 집에서 살면서 신세진 것 갚는다는 생각으로 마지막으로 수금 다 해주고 끝냈어요. 근데 딱 그만두고 나올라 할 때 자전거 14만원짜리 한대 사주고 15만 원을 주더라고. 그래서 내가 15만 원은 안 받고 자전거만 받는다 해도 기어코 돈을 호주머니에 넣어 주더라고. 그것도 감사해야제. 그 뒤로 낚시점 사장은 가게 팔아버리고 서울로 가버렸어.”

그러나 열심히 일하면 가게를 물려주겠다고 약속했던 낚시점 주인이 좀처럼 가게를 인계해주지 않아, 김동윤은 독립하기로 마음먹는다. 서운한 마음도 있었지만 점원생활을 통해 많은 일을 배웠고, 시골의 부모님께 월급을 보낼 수 있었고, 틈틈이 공부할 수 있었기 때문이다.

“그때 당시 5만 원이면 시골에 밭 100평자리 한 마지기를 사요. 그럼 나는 돈 받은 족족 시골에 돈을 보내서 논밭을 샀제. 논 한마지기 15만 원, 소양치 한 마리에 15만 원 그래가꼬 10년 동안 계속 전답 사고 소 사고 동네 방앗간 사고 우리 형님 집 지어주고 그랬어요.

내가 여기서 살게 되면 시골에서 짬이라도 갖다 먹는다는 생각으로 시골에 투자를 했어. 근디 소가 3년 되니까 애미되고 또 소양치를 넣고 그렇게 급속도로 발전하더라고. 그리고 동네 방앗간도 사서 운영하고 해서 부모네가 좋아했고. 시골에서 내가 인기도 상당히 많았어. 스물다섯에 중신도 들어오고 그러더라고. 누구네 집 아들 누구는 목포에 가서 잘되가지고 집에 다 도와준다고. 이렇게 소문이 나가꼬. 시골에서는 내가 평이 좋았제. 성공했다고.”

2. 선구점을 차리고, 성공과 실패를 맞보다

목포항은 서해 어장으로의 출어를 준비하는 어업전진기지로서 어선들이 번창하였을 뿐만 아니라 해산물이 집산되고 유통되는 목포수산업협동조합의 어판장이 소재하여 이곳 앞 선창 주변은 선구점⁰¹⁾들이 밀집되어 있었다.

김동윤은 처음 목포에서 일하게 된 낚시점 점원을 그만두고 독립하여 선구점을 차리게 된다. 다행히 낚시점 점원에서 일한 경력과 성실하게 일한 덕분에 어느 정도 단골이 형성되어 있어 사업은 어렵지 않았다. 손님을 잘 기억하고 무조건 친절하게 하는 등 남다른 장사수완으로 단박에 선구점 가운데서도 이름을 알리게 되었다.

“그래서 인자 내가 그만두고 직접 선구사업을 시작했습니다. 그때가 1975년 7월 15일이예요. 내가 혼자 장사를 시작해서 선구점을 차렸죠. 낚시점 하면서 일 배운 것도 있고, 또 사람 상대를 잘하니 까 나를 찾아오는 단골도 있고 그랬어요. 선구점이란 데가 없는 물건 없이 오만가지를 다 하거든요. 그니까 주인이 일일이 다 알아야 돼요. 그래서 손님이 어디서 왔고, 어떤 어장을 하고, 무슨 그물이 필요한지, 무슨 어구가 필요한지를 알고 얼른 물건을 줘야 돼요. 그래야 장사를 잘하제. 손님이 묻는 것만 팔아서는 안돼요. 주라는 것만 줘서는 안 된다 그 말이여. 뭘 달라고 하면 다른 것까지 연결해서 더 필요한 것 없냐고 알려줘야죠. 그래야 손님들이 더 좋아하제. 여기는 다들 섬에서 오는 손님이 많으니까 안 잊어볼고 물건을 사가야 두 번 걸음 안하죠. 물건을 부쳐주기도 하지만.”

당시 목포항 주변의 골목 안 상가에는 섬사람들로 북적거렸다. 도서민들이 목포와 섬을 왔다 갔다 하며 어업활동에 필요한 각종 어구, 고기잡이에 필요한 선구는 물론 생필품을 구입하기 위해서였다. 어업이 주업이었던 섬 주민들이 선용품이나 선구 및 어구 등을 구입하거나 제조, 수리 등을 해야 하기 때문에 반드시 들러야 하는 곳이 바로 선구점이었다. 김동윤도 낚시점에서 점원으로 일한 경험을 살려 목포와 인근 도서 지역 어민들을 대상으로 하는 선구점을 운영하게 되었다.

김동윤의 선구점은 목포항과 가까우며, 각 섬을 잇는 여객선들이 사람들을 내리고 짐을 부리는 영해잔교 맞은편에 위치하고 있었기 때문에 지리적으로 매우 좋은 자리였다. 특히 영해잔교는 항동시

01) 목포 선구협회 소속 선구점을 비롯 기타 선구 및 어구제조 공급업체로는 남양 목포공장, 남양교역, 영신산업, 성창산업, 신한산업, 삼정, 한일공업사, 석유선구상사, 수호선구상사, 한양선구상사, 고려선구점, 남양선구점, 남해선구, 대산실업, 대중선구, 대일선구, 대양선구상사, 덕유선구상사, 동양선구점, 동진선구점, 바다선구점, 수웅선구점, 신흥선구, 신안선구, 우리선구, 유명선구, 유진선구, 영광선구, 영화철물, 완도선구점, 중앙선구점, 진도선구, 평화선구, 창신선구점, 화신선구점, 해성선구점, 해안선구, 해창선구, 흑산선구점, 유성상사, 인천선구점, 광성상회, 부림산업 등이 해당된다.

장 건너편에 위치한 부두로 새벽부터 섬으로 들어가려는 사람들과 섬에서 나온 사람들로 인산인해를 이루는 곳이었다. 이처럼 섬으로 오고가는 사람은 물론, 섬에서 나는 각종 해산물을 나르고 육지의 식량을 팔아가는 등 영해잔교 위에는 사람과 각종 짐으로 발 디딜 틈이 없었다.

또한 이 영해잔교 주변은 진도와 완도, 신안 등으로 가는 선박이 정박한 장소였는데, 여객선이 출발할 시간이 되면 이 부잔교 위에서 손님들을 불렀다. 여기서 바로 ‘조도가리’라는 우스갯말이 나온다. 즉 본래는 ‘조도 갈 이’라는 용어로 진도 조도에 갈 사람은 빨리 이곳으로 와서 배를 타라는 의미에서 부르는 것이다.

“여기 앞 선창에는 목포항 말고, 잔교가 두 갠가 있었어요. 그 당시에 여기가 영해동이어서 영해잔교라고 불렀는데, 저기 항동시장 바로 앞에, 광주약국 건너편으로 지금 해변주차장 있는 바깥쪽으로 물 위에 떠있는 부두가 있었어요. 그것보고 잔교라고 하는데 거기다 배들을 정박하거든요. 진도로 가는데 있고, 신안으로 가는데 있고 그래요. 그러면 거기서 헛갈려서 배를 잘 못타는 경우도 있고, 배출발시간인데 늑장부리는 사람도 있고 그래서 선원들이 시간되면 부르죠. 지금 어디 가는 배 출발한다고 얼른 타라고. 그때 여기에 진도 조도사람들이 많이 멩겼거든요. 목포로 여러 가지 물건 사러 다니는 사람도 많았고 조도에서 이사 와서 사는 사람도 많았고. 그래서 ‘조도가리(조도 갈 이)’하고 외치면 조도 갈 사람들이 듣고 그쪽 배를 타는 거죠. 그 옆으로 가면 나락마당이 있고요. 풍선 다닐 때 섬에서 나락이나 보리를 싣고 와서 여기다 부렸다고 해서 나락마당이라고 했어요.”

선구점을 시작하자마자 사업수완이 좋아 금세 자리를 잡은 김동윤은 그 해 어선업에도 투자하게 된다. 대부분이 목선으로 고기 잡던 시절, 김동윤은 철선으로 된 백 t 규모의 어선 두 척을 구입해 근해어업을 나서 그야말로 대박을 터트린다. 대형 어선을 건조하여 조업하면서 배에 문제가 생기자 직접 조선소 회장을 만나 선박의 문제점을 지적하고 A/S를 요청하기도 했다.⁰²⁾

“나는 과거에 이 선구점 사업을 하면서 내가 바다에 사업도 한번 해봐야 되겠다 해서 시작했어요. 그 당시 목선이 있을 때 나는 철선을 구입했어요. 75년도에 1억7천 주고 배를 지어서 사업을 시작했지. 사업할 때 허허벌판의 제주도나 동지나해까지 가서 작업을 했어요. 나는 선구점을 해봐나서 아 그물은 어떻게 해야된다 하는 것을 잘 알았제.

02) 김동윤은 1973년 거제도에 설립된 조선공업 목포조선소(대우중공업의 전신)를 찾아가 선박의 문제점을 지적하고 수리를 요구하기 위해 김우중 회장을 직접 만나기도 했다.

그래가지고 돈을 굴렸어. 5~6년 동안 내가 목포에서 최고였어. 그때 선원이 스물네 명. 한 배당 12명씩 선원이 있었어. 배 두 척으로 한 척당 100t이었어. 16노트 20노트 나갔지. 주로 조기, 갈치잡이를 하고. 한번 돈을 버니까 머리가 트이더라고. 그때 내가 대우 김우중 회장도 만나고 했어. 배에 이상 있어서 이 물건에 하자가 있다고 작업하다가 직접 찾아갔어. 그러니까 일본 견품을 가지고 와서 달아줬어. 배를 막 지어서 문제가 생기면 하자가 있는 거니까 바로 와서 복구를 해줬어, 작업하다가 사고가 나면 안 되니까 하자가 나면 바로 수리해줘야지. 나는 중학교 밖에 안 나왔지만 대학교 나온 놈들 뺏쳐부러. 그렇게 6년을 해가지고 돈을 굴렸어. 내가 그 돈을 땅에다 묻었지. 그리고 어망 공장도 했어. 해남 계곡면에 기계를 17대 들여와서. 지금도 계곡면에 그 터가 있어.

그런디 내가 돈을 벼락같이 벌었다가 돈을 한방에 날려부렸어. 그때는 내가 장사도 잘돼서 돈도 많이 있었는데 내가 아는 분한테 백지 수표를 스물일곱 장을 줬다가 몇 십억을 해 먹고 도망을 가버렸어요. 잘 알고 있던 사람이네 믿고 있던 사람한테 당한거제. 그 일이 생기니 내가 심장이 맥히고 숨도 헉헉 거리더니 눈이 나가불더라고. 그러다가 눈이 한쪽이 안보여 부러. 그런 일을 겪으니 자다가도 ‘내 돈 내 돈’ 하면서 벌떡 일어나고 그랬어. 다행히 시간이 지나고 내가 믿음으로 다시 복구했는데 그 당시에 눈물을 한 말은 흘렸어. 그래도 이렇게 일을 하니까 다 잊어져 버리더라고. 그때가 84년도여.”

3. 다시 선구점으로 일어서다

선구점으로 자리를 잡자마자 연이어 어선사업에 투자하여 성공했던 김동윤은 믿었던 지인으로부터 배신을 당하고 큰 규모의 사업비를 날리게 된다. 한쪽 눈의 시력도 잃고 죽고 싶을 만큼 힘들었지만 믿음으로 극복해내고 다시 부지런하고 성실한 성품으로 재기에 성공하였다.

“내가 그때 목포를 뜰려고 했거든. 내가 만약에 다른 곳에 가서 고물장사를 할까도 생각도 해봤어. 그런디 아는 것은 이것밖에 없는데 타향 가서 무엇을 하겠냐 하고 다시 주저앉았어. 70년도에 내가 각 그랜저 타고 다녔어. 그때 당시 은행에 몇 억씩 돈 넣어놓고 살았었는데 돈 뜯기고 몸 망가졌는데 다 필요없제. 내 의지대로 살아야제. 내 인생사에서 내가 빈털터리가 되었다가 다시 일어났어. 그래도 20년 해오던 일이고 내 단골들이 있으니 여기서 다시 시작했제.

큰 그물을 손질할 때는 밖에서 작업해야 하는데, 겨울에 눈이 와도 안 쉬고 해요. 눈이 와도 마스크 쓰고 눈 두 개만 내놓고 작업하면 추운 줄도 몰라요. 일에 미치니까 배 고파지도 모르고 그렇게 미치도록 일을 했어요. 일할 때는 모르지만 일 안하고 그냥 있으면 막 아퍼오기 시작해요. 사장이라고 깨

꽃한 양복에 넥타이 매고 있으면 안 되지요. 내가 직접 이 그물에 대해서 다 알아야하고 그래서 손이 다 닳아져버렸지요. 처음에 손에 피가 나다가 이제 제 손에 핏기가 저버렸지요.

이런 그물을 즈그가 가서 만들어야 되는데 그것을 안 하고 우리한테 땀겨. 일손이 부족한게. 내가 그물을 만들면서 이것에 대해 공부를 엄청 많이 한 사람이며. 나는 이 물건을 사가지고 간 사람들의 주소를 다 적어. 그러면 누가 물건 사러 오면 어디서 왔냐고 물어봐. 그러면 내 단골 중에 이름을 대면서 누구 잘 아냐고 하고, 그 사람도 물건을 여기서 사갔다고 먼저 말하면 믿음이 가제. 그분 핸드폰 적어놨다가 전화 연결도 하고 서로 통화해서 나한테 일을 맡기제. 손님이 없으면 일하고 손님이 있으면 손님맞이하고.”

목포의 앞 선창은 물론 뒷 선창이 있는 북향에도 각종 선구 및 어구제조 공급업체, 선용품업체, 선박용 기계용품 및 제조수리업체 등이 위치한다. 이들 가게들은 선주, 선장, 선원들이 모두 이용한다. 선원들에게는 담배와 작업복(토시, 물옷, 비옷, 장화, 장갑 등)이 필수품에 속하며, 이것은 단골 선구 점이나 피복(선원들 의류), 잡화가게에서 구입한다. 배에서 먹고 자야 하는 선원들에게 필요한 시설 및 도구들을 제공하기 위해 선·어구점과 잡화점들은 목포항과 북향 일대에 밀집되어 있다. 주로 목포항은 대형어선들이 정박하고, 북향은 중소형 어선들이 정박한다. 따라서 선·어구도 주류를 이루는 선박에 맞게 구색을 갖추고 있으며 점점 기계화되는 추세이다.

“우리 가게에서부터 쪽 옆으로 그물집, 철물점, 염업사, 김발발장 만드는 공장까지 다 있어요. 어선, 선박 관련해서 필요한 것들은 일체가 여기가 다 있제. 안강망, 유자망 등 큰 배들은 주로 앞 선창으로 들어오니까 앞 선창의 어구는 안강망과 유자망이 많고. 낚시배, 주낙배 등 작은 배들은 뒷 선창에 많고.

지금 만들고 있는 어망은 갑오징어, 돔, 우럭 이런 걸 잡는 그물이에요. 이게 땅그물, 띠망이라고 해요. 땅에 가라앉은 그물이라고 해서 땅그물이라 하고, 띠가 둘러져 있어서 띠망이라고도 하지요. 어종에 맞는 그물을 사야되니까 다 틀려요. 지역마다 어종마다 틀리죠. 배 소모품은 많제. 전에는 풍선 다닐 때는 닻이 중요하고, 지금은 엔진 달고 FRP 배 나오고부터는 부속품이 바뀌었제. 그때그때마다 다르제. 시대에 따라서. 엔진이나 기계 손 볼 사람은 조선소로 가고. 그물 꾸미고 어구 살 사람은 우리 집으로 오고 그러제. 그물 공장에서 따로 그물 만들어 팔고. 우리는 그물을 손님들이 주문한 대로 짜고 맞춰주제.

지금은 물건이 좋아요. 그전에는 물건이 안 질렸지만 지금은 나이론 실이라 찢기고 좋아요. 그 당시 물건 자체는 고기 잡은 낚시도 바다 잔물에 녹이 스는데 지금은 코팅이 되어 녹이 안 쓸어. 차도



그림 1 목포항 인근에 위치한 평화선구점

코팅을 해서 오래 쓰잖아요. 옛날에 비해 지금 물건은 너무나 완고하지요. 전에 그물은 기계화 되지 않을 때는 사람이 수공업으로 제작을 했지요. 기계로 하면 한 코가 짝 나와불잖아요. 예를 들면 사람이 백 명이 땅을 파는 것과 포크레인이 땅을 파는 것과 일의 능률을 비교해 보면 됩니다. 기계가 더 능률이 훨씬 좋지요. 요즘은 기계화시대죠, 요즘은 그물도 기계화 한다고 보면 되고, 과거보다 재질도 짚기고 오래가지요. 전에는 사람의 손으로 그물을 끌어 올렸지만 지금은 자동화되어 기계 모터로 끌어올리고 로라가 자동으로 끌어올려주죠.”

4. 목포항이 있기에 선구점이 있다

목포항은 어선과 바다로부터 들어온 어획물들을 대부분 수협어판장을 통해 도시의 곳곳으로 혹은 전국으로 운송되기 때문에 항구 주변은 어선과 어민들을 위한 각종 선구점과 잡화점은 물론 여관, 식당, 술집, 다방 등이 즐비하게 포진되어 있다.



그림 2 그물 손질 중인 김동운 평화선구점 대표

“손님들이 대개 섬에서 와요. 고기잡이 하는 어선들은 다 목포로 물건 하러 들어온다고 봐도 되요. 그래서 여기 앞 선창은 선구점이 많죠. 그 배를 다 상대하니까. 어선이 목포 선창으로 들어와서 그물하고 어구를 제일 많이 사가죠. 그리고 인자 선원들이 들어오니까 여관, 여인숙, 다방, 그리고 선술집하고 직업소개소도 다 있고. 식구미 대주던 곳도 있었고. 여기에 다 모여있제. 배 들어올 때는 시끌벅적해요.

그래도 연륙되고 다리 놔지면서 저기 완도, 진도, 해남 이런데 사람들이 많이 안 오니까 손님이 줄어들긴 했죠. 지금은 옛날 같지 않지만요. 그래도 단골들이 있어서 물건 주문하면 배에 실어주고 그래요.”

최근 어업인구가 줄고 인터넷 제품들이 늘어나면서 선구점과 목포항 주변의 경기가 다소 위축되긴 했지만 선대로부터 이어져 내려온 가게들이나 평화선구점처럼 50여 년 가까이 장사를 해왔던 곳들은 쉽게 자리를 뜨지 못한다. 그래서 목포항 주변에는 오래된 가게들과 일제 강점기부터 있었던 건물들과 뒷골목 등이 그대로 남아있다.

“여기 그물은 천 가지가 넘어요. 우리는 사시사철 그물이 나가요. 겨울에도 바빠요. 봄에 어장 준비하는 물건을 겨울에 대비하거든요. 근게 추울 때 대비 해놓고 날씨가 풀리는 봄에 바다에 나가서 바로 어장을 하지요.

그리고 지금은 그물이 바다에서 보다 육지에서 더 많이 나가요. 발작물을 생산할 때 약간 뿌리면 그대로 거두는 것이 아니라 오리나 까치 이런 새들하고 멧돼지들이 와 불면 삼시간이여. 그니까 예방 할라고 거기에 그물을 덮어야 돼. 블루베리, 감, 배 발도 다 마찬가지이여. 밭에다 그물을 쳐서 못 들어오게 할라고 육지에서도 그물을 사러 오는 사람이 많아요.

물건이 인터넷으로 나와 가지고 나한테는 손해지요. 그리고 아무래도 중국산 물건이 훨씬 싸. 만드는 인건비가 적게 드니까. 옛날에는 물건이 엄청나게 나뻐었는데 지금은 여기서 만든 것보다 더 좋아

부러. 그래도 중국산이 없으면 할 수가 없어. 그리고 교도소에서도 어망을 만들거든요. 인건비는 만사천원 줘.

손님이 어망을 해갔는데 이 그물로 물 조수가 세게 가는 태풍이 온다든가 중국어선이 몰래 끌어 가 분다든가 하면 하루아침에 끝이에요. 그러면 어망 채비를 다시 돈 들여서 해야 되요. 어장일이 자본이 많이 들지요. 바다에 있는 물건이라 질기고 오래가야 되지요. 사용하는 사람에 따라서 오래 쓰고 못쓰고 하지요. 바다에가 어떤 고기가 있다는 것을 레이다가 찍어주잖아요. 어군탐지기라고 그만큼 기계화시대여. 예전에 비하면 종류도 많아졌고, 어구장비도 많이 발달했죠. 계속 잡는 어종이 바뀌고 새로운 조업이 나오니까. 그래도 어민들이 있으니까 우리 같은 사람들이 일하고, 목포가 항구기 때문에 우리가 먹고 살지요.”

한때 김동윤은 선구점을 통해 많은 돈을 벌기도 했고 잃기도 했지만, 목포항을 무대로 살아가면서 다양한 사람들을 만날 수 있어서 좋았다고 한다. 목포는 물론, 인근 신안, 해남, 완도, 진도 등 오랫동안 거래하는 단골이 있다. 그는 각 도서마다 특유의 어장환경과 어종을 기억해 그 지역에 맞는 어망과 어구 등을 추천해주고 이웃들의 이름을 기억해두어 높은 신뢰감을 쌓아왔다. 무엇보다 선구점의 특성상 성실함은 기본이고, 다양한 어구를 보유하고 변화하는 어종을 빨리 따라가야 하며 각종 어구 지식들을 갖추고 있을 때 단골관계가 형성되는 경우가 많다.

목포항에 물때에 맞춰 조업을 끝낸 어선이 들어오고 나갈 채비를 하며 선구점을 들르는 선원들과 어민들에게 김동윤은 오늘도 필요한 부자재나 튼튼하고 좋은 어구를 소개하고, 그들이 만선의 기쁨을 누릴 수 있도록 도와주는 것을 사명으로 삼고 있다. 목포항의 변성했던 상업시설들이 쇠퇴하여 옛 명성을 찾아보긴 어렵지만, 김동윤은 다시 부활을 기다리며 선구점의 문을 열고 목포항을 지키고 있다.

이경아 | 목포대학교 도서관문화연구원 연구위원

제4절 목포가 낳은 최고의 목수

-신영FRP조선 대표 신영수(남, 1947년생)-

목포는 무안반도 서남쪽 끝에 위치하여, 육지부와 도서부를 연결하는 관문에 해당한다. 북동쪽은 무안군과 접하고, 북서쪽은 신안군과 접하며, 남동쪽은 영암군과 접하고, 남서쪽은 바다를 사이에 두고 해남군과 접해 있다. 전체적으로 보아 북동부 무안군과의 접경지를 제외하고는 시 경계가 모두 바다로 이루어져 있는 환경을 가지고 있다. 이러한 지역 환경은 배를 이용해 여러 지역을 오고 갈 수 있는 환경을 조성케 해주었다. 또한 목포라는 지명의 유래에서 목포는 목포 부근 해안의 도서지방에 수목(樹木)이 울창하여 신시(薪柴)⁰¹⁾를 운반하였기 때문에 ‘나무의 고장’, ‘나무의 포구’에서 목포라는 지명이 유래하였다는 견해, 서해로부터 깊게 만입되어 들어온 영산강의 어구, 즉 목(?)·목덜미에 해당되는 곳이어서 ‘목덜미의 포구’라는 의미로 목포 또는 목개로 불려진 것이 한자어로 목포(木浦)로 표기되었다는 주장 등이 있다.⁰²⁾ 이러한 주장은 목포 자체가 항구로서의 기능뿐만 아니라 나무가 많은 지역이라는 것을 알 수 있다. 항구와 나무, 두 가지를 합쳐보면 예전부터 배를 통해 이동을 하거나 혹은 다른 생산 활동을 했다는 것을 알 수 있다. 그렇다면 여기에서 가장 중요한건 배를 어떻게 만들 것인가이다. 배는 아무나 만들 수 없다. 단순히 나무를 연결시켜서 만들 수 있는 것도 아니다. 먼 바다를 항해하거나 혹은 여러 가지 물품을 싣고 가려면 가려는 곳에 맞게 배를 만들어야 한다. 이러한 배를 만들기 위해 어렸을 때부터 배 짓는 일을 해온 신영수 목수를 만나 그의 이야기를 들어보았다. 현재 신영수 목수는 ‘신영FRP⁰³⁾조선’ 대표를 맡고 있으며, 목포조선중공업협의회 회장을 겸직하고 있다. 현재까지 배를 짓고 있다.

1. 목포 소년, 목수가 되다

어렸을 적 납부금이 없어 문태중학교를 중퇴하고 삼학도 근처 제재소에서 나무 켜는 목수를 하던 아버지에 이끌려 간 곳은 바로 배를 짓는 곳이었다. 가정 형편이 어려웠던 신영수 목수는 일찌감치 경제적 여건의 어려움을 알았기에 돈을 벌 수 있는 기술을 찾았다.

당시의 목포는 어업이 발달하였고, 어업 활동을 위해 배를 만들거나 수리를 하는 조선공업도 꽤나

01) 장작과 켄나무를 아울러 이르는 말.

02) 목포개항백년사(http://100.mokpo.go.kr/former_mokpo/history) 발췌.

03) FRP(fiber reinforced plastics): 유리 및 카본 섬유로 강화된 플라스틱계 복합재료로, 경량·내식성·형형성(成型性) 등이 뛰어난 고성능·고기능성 재료이다.

발달하였다. 그렇기 때문에 선택한 일이 바로 목수였다.

아버지를 따라 처음 들어간 곳은 전부 피난민들이 거주하였던 곳이었다. 전쟁통을 피해 남쪽으로 피난 온 목수들이 모여 살던 곳에 찾아가 기술을 배우고자 했다.

“어렸을 때부터 이야기하자면 학교 못 다니고. 아버지가 제재소 선박 쪽에 목재를 켜는 기술사로

계셨어. 부모들은 그러잖아. 부모들이 공부 못하면 기술이라도 배워갖고 살라고.

그때 선목들은 아주 좋은 입장이었어. 그만큼 호황이었다는 이야기제. 그런 것들을 부모들이 알기 때문에 그 길을 하면은 자식은 나중에 먹고 살만은 하겠다는 거겠지. 그게 부모의 생각이었지. 그래서 그렇게 이 일을 시작했지.

그때 당시에 들어간 곳이 전부 피난민들만 있었던 곳이었어. 듣는 사람 입장에서는 좀 뭐하니까 이북사람들 있는 데 우리 오야봉이 주호섭 씨 그때 공장장이었는데 그 분 밑에서 처음으로 일을 했지. 처음에는 말도 못 알아먹어서 많이 힘들었제. 근데 배울라면 어쩔 수 없이 또 열심히 했제. 결눈질안하고 일만했제. 놀틈도 없이. 또 그때는 3년 동안 돈도 안 받고 했제. 3년 후에나 연장이나 좀 사주고 돈 좀 쥐어줬제. 그렇게 여름에는 런닝구 한 벌. 겨울에는 내의 한번 그렇게만 받고 일을 했지. 15살인가? 17살인가? 그때부터 했을거야 아마. 그런 거 같아.”

어렸을 적 배운 목수일은 비록 가난한 생활에서 탈피하기 위해 선택한 일이었지만 지금은 그에게 꼭 맞는 천직이 되었다.

2. 목포 조선의 흥망을 기억하다

당시의 목포 조선은 나름대로 호황의 시간을 갖고 있었다. 전라남도 여러 곳에서 배를 만들거나 수리하러 찾아오고, 또 이 일을 배우고자 하는 사람들이 많았다.

조선업이 호황이 되었기에 사람들이 몰렸지만, 처음 신영수 목수가 일을 하게 된 계기처럼 금전적



그림 1 십대 후반의 신영수 목수(첫 번째 줄 왼쪽 두 번째)

인 요인 또한 빠질 수 없다. 그때에 일당을 정확하게 알기는 어려웠지만 여타 다른 일보다 많은 일당을 줬다. 다른 여러 가지 이유도 있었겠지만 그의 말에 따르면 이 부분이 매우 크게 작용했다고 한다.

“배무이를 맨 처음에 하면은 지금은 없지만, 그때 당시는 많았어. 목수일이 다른 일보다 단가가 제법 있었지.”

목포의 조선업은 당시 목포 지역 내뿐만 아니라 전라남도 서남해안에 걸쳐 배를 만들고자 하면 목포로 찾아와서 부락을 했다고 한다.

또한 이렇게 만들어진 배들은 바다로 나가기 전 출항을 알리는 진수식을 행했는데 당시 선주들은 작은 배라 할지라도 크게 거행했다. 그 이유는 바로 많은 사람들의 호응이 있어야 배가 안전하고 고기가 많이 잡힌다는 믿음 하나 때문이었다.

“배를 바다에 내리면서 돈도 뿌리고 떡도 뿌리고, 옛날엔 10원짜리가 동전이 아니고 지폐였는데 그 때는 좋아서 돈을 줌고 다녔는데, 그때는 선주는 많은 사람들의 호응이 있어야 고기가 잘 잡힌다고 해서 그런 믿음이 있었어. 배는 서낭을 가지고 다니는데 지금은 10만 원이면 아무것도 아니지만 그때 당시 10만 원이면 엄청 크지. 그러면 여기에다가 서낭에 글을 써서 걸어놓지. 선장실에다가 걸어 놓고, 뒤편때마다 이제 기도를 하지. 만선을 위해서 그 시절에는 많이 했지. 무당 불러서 굿한 사람도 있고, 돈만 뿌린 사람도 있고”

이러한 관습은 조금 변형되고 사라진 것도 있지만 현재까지도 잘 남아 있다.

그가 약 3년여동안 수습기간을 거쳐서 정식으로 목수가 돼서 만든 배는 지도의 ‘증동호’ 라는 배이다. 이 배는 재래식으로 만든 화물선이다. 증동호는 그 지역에 있던 소나무를 사용하여 만들었는데 당시에 목포의 제재소에서 지도까지 나무를 켜서 가지고 오기에는 운송환경이 매우 열악하였다. 따라서 증동호를 만들었던 뒤쪽의 산에서 나무를 모두 공급하여 만들었다. 증동호를 만든 후에는 경남에 있는 포항 구룡포에서도 찾아와 배를 만들어 달라고 할 정도로 전국적으로 이름을 알리게 되었다.

하지만 이러한 목선의 호황은 그리 오래가지 못했다. 그가 군대를 다녀온 후 1970년대 후반에 들어서 목재로 만든 배보다 가볍고 빠른 배들의 등장으로 서서히 목선을 중심으로 한 조선업은 사양길에 접어들었다.

“예전에 목재로 만들 때는 목수만 200여 명이 넘었는데, FRP로 바뀌고 요새는 또 알루미늄으로 대

체되어 가지고 이런 것들은 관선, 어업지도 선, 이런 거에 많이 쓰지. 아무래도 목선 아니다 보니까 배 짓는 인구가 많이 줄었어. 그때도 많이 없었는데 지금은 더 없지. 다들 나이 들고, 배우는 사람도 없고.”

배 짓는 법을 배우고 군대에 다녀온 그에게 기술의 발전은 큰 시련을 주었다. 오로지 목재로 만든 배만 생각했던 그이기에 철로 만든 배, FRP로 만든 배의 등장은 큰 충격이었다.

하지만 그는 이러한 위기를 새로운 기회로 만들었다. 거기에는 그가 배워온 목선에 있었다.

FRP를 사용한 배를 만들기 위해서는 우선 나무로 만든 목형이 필요한데 이러한 목형의 제작이 큰 기회가 되었다. 나무로 만드는 배틀, 그것이 돌파구가 되었다.

이미 알려진 이름을 따라 사방에서 신영수 목수에게 몰려들었다. 제주도에서부터 인천까지 찾아오지 않은 지역이 없었다고 한다.

“목형을 만들어 주는 것은 목포조선소 대부분에 켄 만들었고, 해남, 강진 이런 곳, 제주도, 강원도, 지금 창남조선소 시초에서도 만들었고, 충남서도 만들었고, 전국적으로 다 만들어주고 다녔지.”

이렇게 만들어 준 목형들은 그 곳에서 새로운 배로 태어났고 그 배들을 본 사람들은 또 다시 몰려들었다. 따로 소문을 내지 않아도 자연스럽게 목포 신영수에게 주문이 몰려들었다.

3. 대학 교수가 된 신영수

1) 기본 중의 기본 현도법(現圖法)

목형을 전국적으로 만들어 주던 신영수에게 가장 큰 힘이 되어 준 것은 바로 현도법이었다.

현도법은 그가 목수를 처음 시작할 때 자신과 함께 일을 배우던 친구를 통해 얻게 되었다. 당시만 해도 일본어로 된 책은 대부분 읽을 수가 없었고, 읽더라도 숫자 혹은 그림만 간신히 이해할 정도였



그림 2 목선의 현도법(現圖法)을 알려주는 신영수 목수

다. 현도법에 대한 책을 얻은 그는 밤을 세워가며 책을 읽고 그림을 봤다. 일본어는 알 수 없었지만 그림과 숫자를 통해 그 의미를 파악했다.

“그분이 나이가 들어 돌아가시게 되었는데, 그 옆집이 내 친구가 살았어. 그 친구는 그분이랑 친했거든. 그래서 내가 가져다 달라고 했어. 아무도 안 쓰니까. 근데 일본말을 몰라서 힘들었는데 책에 숫자가 하나하나 전부다 있어. 매우 기초적인 것부터 다 있더라고.”

책에 적혀져 있는 숫자와 그림을 통해 파악한 그는 가장 중요한 것이 바로 기본이라는 것을 파악했다. 배를 처음 만들기 시작 할 때 나무를 선정하는 것부터 바닥재를 만드는 것, 그리고 그 순서까지 중요하지 않은 것이 없었다. 일찌감치 이러한 점을 파악한 것이 바로 목형의 선두주자가 된 원동력이 되었다고 할 수 있다.

2) 대학 강단에서 현도법을 가르치다

현도법을 통해 여러 가지 목형을 제작하고, 따로 조선소를 운영하면서 알려진 이름은 결국 목포대학교에서 학생들에게 그 노하우를 알려달라는 강의에 대한 요청이 들어왔다. 중학교를 중퇴한 목수가 강단에까지 서게 된 것이다. 그가 강단에 서게 된 가장 큰 이유는 목형의 제작이었겠지만 그 중심엔 결국 현도법이 있었다.

강단에 서면서 목포대학교와 함께 한 일은 바로 일본어로 된 현도법을 우리나라의 말로 바꾸는 번역 작업이었다. 그의 말에 따르면 이러한 현도법에 대한 책은 우리나라는 없으며, 이 책이 아마 유일할 것이라고 자신있게 말했다. 그렇기 때문에 이 작업은 더 없이 중요하다고 생각했다.



그림 3 목선의 현도법 (신영수 소장)

“이걸 처음에 보고 나 혼자 알아야 되겠다 했었지. 근데 생각해보니까 이쪽 동네에서는 배우거나 알려줄 수 있는 곳이 없더라고. 지금에서야 목포대학교 혹은 중소기업연구소 등이 있지만 이 책만 있으면 더 쉽게 알려 줄 수 있는 방법이 되는 거 같아서 목포대학교에 맡긴거지.”

그렇게 번역된 현도법은 목포대학교와 여러 곳에 배포되었다. 비로소 최근에 되어서야 비법이 공개된 것이다.

책 속에는 그가 지금까지 지켜온 기본이 담겨 있다.

2002년 월드컵이 열렸던 해에 강사일을 시작했다. 그는 대학교 강사 시절에 번역한 현도법을 기초로 해양공학과 학생들에게 모형 배에 대한 강의를 진행했다. 그가 강의 때 꼭 빼놓지 않고 말하는 것이 있다.

“내가 그 때 애들한테 이야기할 때 뭐라고 했냐면 지금 기본을 지키면서 만드는 건 어려울 수도 있다. 그러나 그 기본을 지키지 못하고 응용부터 하게 되면 결국 좋은 배를 만들 수 없고 설령 배를 만들더라도 금방 부서져 버린다. 때문에 기본은 어떠한 일이 있어도 지켜야 한다고. 안 그러면 최고의 배를 만들 수 없다. 그렇게 말했지.”

강의 속 내용도 여전히 그는 기본과 정석을 강조한다. 그만큼 그것이 중요하다는 것을 말하고 싶은 것이다.

“애들 대학교 가르칠 때도 먼저 생각을 하라고 해. 글 같으면 머하나. 생각이 있어야해. 기본을 배워야 무엇이랄도 알지. 그거 기본도 모르면 써먹겠어? 내가 배를 만들어보겠다 하는 해양공학과니까. 기본을 먼저 생각해야 배를 만들지. 그리고 나서 난 어떤 배를 만들 것인가를 생각해야해.”

자부심이 가득한 그의 강의는 모두 배를 모형으로 만드는 실습으로 진행되었고, 강의는 약 7년 정도 졸업생만 약 300여 명에 달한다. 아직도 그를 찾아오는 제자들이 있다.

“배워가지고 사회에 나간 애들 중에 여기 검사원도 됐더라고. 지그 애인이랑 가끔 차타고 와서 보면 보람을 느끼지. 잊을 수가 없지. 내가 강의하고 나서 그제 가장 기뻐. 가끔 잘되서 잊지 않고 찾아오면.”

4. ‘자랑스러운 전남인’



그림 4 상패-신영수 소장

대학교 강의를 진행하면서 지역 사회에 이바지할 수 있는 것이 무엇이 있을까 생각한 신영수 목수는 그 당시 목포소형선박협의회가 구성되면서 회장직을 맡아 여러 가지 활동을 하게 되었다. 현재 대불 클러스터의 위치 선정과 대한조선소 위치 선정 등 지역경제발전에 이바지 할 수 있는 사업 활동을 지속했다. 또한 전라남도에서 조선업과 관련하여 전남전략산업기획단으로도 활동하며 지역사회에 대한 공헌 또한 적지 않아 2009년도에 처음으로 시행된 ‘자랑스러운 전남인’ 1호로 상을 받기도 했다.

“내가 대한조선 저기 땅을 정해줬어. 추천같은 것들 해줬어. 지역적으로 뿔이 많지 않고, 경사가 깊고, 기반이 모래하고 자갈하고 뿔이 되어있어서 매우 단단한 지반이었는데, 거기를 알려줬지. 나승수 교수한테. 물론 선정은 거기에서 했는데 추천은 해줬지”

5. 새로운 꿈

최고의 목수로서 일생을 보내온 그에게도 최근 새로운 꿈이 생겼다. 바로 자신의 기술을 전수할 수 있는 장소를 마련해 그곳에서 후진양성에 이르는 것이다.

“선배들은 다 가져가버리고 남겨둔 게 없잖아. 뭔가 남기고 가야하지 않느냐. 가지고 가면 머하겠어. 예전엔 기술전수를 정상적으로 해준 곳이 없었어. 다 어깨너머로 했지. 우리들은 운 좋게 정통으로 선배를 잘 만나서 도면도 받고, 그랬지. 내가 기술전수는 대학교에도 하고 그랬지만 실질적으로 여기가 내 땅이라고 한다면. 뭐 지금은 내 땅도 없고 돈도 없지만. 내 땅이라면 한쪽에 애들을 가르치고 싶어. 애들이 아니라 이 기술을 필요로 해서 앞으로 생계를 감당할 수 있는 사람들. 아무래도 이 일은 먼지도 많이 나오니 잘 안 할테지만 그래도 그런 사람들이 있으면 한쪽에 현장 실습할 수 있게 놔두고, 이론은 현도법이나 이런 게 있으니까 알려주고 싶어.”

“오랫동안 일을 하면 거기에 애착이 생겨. 배는 다른 거하고 달라서. 배를 짓는다고 하는데 여러 가지 재료를 가지고 하나의 결정체를 만드는 거야. 그래가지고 거기에 건축은 아니지만 선박은 심장

이라고 하는 엔진까지 넣어서 속력, 안전까지 다 감응할 수 있어야 해. 100%는 아니지만. 이렇게 하려면 애착이 있어야하고, 좋은 배를 만들어서 보급하는 의무가 있어야해.

우리는 일을 하니까 먹고는 사는데, 그러나 좋은 배를 어떻게 하면 만들까? 선형연구개발부터 어민들이 무엇이 필요한가 간파를 해가지고 또 거기에 맞춰서 개발을 하지. 그래가지고 그게 좋다고 하면 엄청나게 들어오는거야 주문이. 좋았을 때 쓰기 좋고, 속력 잘나오고 복원력 좋고. 말하자면 오랫동안 했기 때문에 배를 좋아하게 되고 그걸 만들게 되고 더 좋은 걸 만들려고 노력하는 거야.”

정태진 | 국립해양문화재연구소 연구원

제5절 한국 최초의 육지면 재배지 고하도

1. 목포 고하도의 육지면 시험재배

한국에서의 육지면재배는 1904년에 목포주재 일본영사 와카마쓰 도사부로[若松兎三郎]가 목포의 고하도에서 시험 재배한 것이 효시이다. 그 이전에는 아시아면, 즉 재래면이 널리 재배되고 있었다. 와카마쓰 영사는 목포영사관에 부임하자마자 목포 지방의 면화재배 상황에 관해서 조사했다. 목포 지방은 오래 전부터 재래면을 재배하고 있었다.

사코 농무국장이 목포에 도착하자 와카마쓰 영사는 사코 국장과 함께 목포 맞은편 고하도의 면작지를 시찰했다. 두 사람은 전라남도의 기후 풍토가 육지면 재배에 적합하다는 것을 확인했다. 이에 따라 정부와 정계, 관계, 방적업체가 면작 장려에 나섰다. 그리하여 미국 육지면이 한반도 전역에 퍼지는 ‘목화 혁명’이 불붙었다.

와카마쓰는 목포 지방의 기후와 풍토가 중국의 목화 산지로 유명한 사스 지방과 유사한 점에 주목했다. 목포에서 육지면 재배에 성공할 거라고 확신한 그는 목포 앞바다의 고하도에 육지면 씨를 뿌렸다. 6개월 정도 자란 육지면은 성공리에 수확기에 접어들었다.

처음 재배에 성공한 현장인 고하도에 세운 육지면 발상비가 현존하고 있다. 비의 앞면에는 ‘조선육지면발상지 지(朝鮮陸地綿發祥之地)’라 새겨져 있다. 비석의 뒷면에 ‘명치 37년(1904)에 목포주재 대일본 제국 영사 와카마쓰 도사부로[若松兎三郎] 고하도에서 처음으로 육지면 재배를 시작했다.’라는 내용이 적혀있다. 비의 규모는 높이 187cm, 너비 62cm, 두께 33cm로 이 비석은 해방 이후 쓰러진 채 발두렁에 방치되어 오다가 2008년 목포시에서



그림 1 목화꽃



그림 2 고하도가육지면 발상지임을 알리는비석

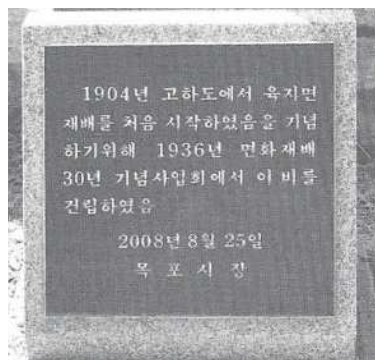


그림 3 목포시가 2008년 비석을 다시 세우고, 주변에 관광객을 위한 목화밭을 일군 뒤 그 동안의 경과를 적은 표지문

문화적 가치를 인정해 제자리에 초석을 놓아 세웠다. 2013년에는 비석 주변에 기념으로 목화밭을 조성하였다. 목포시는 이 비석과 목화밭을 관광코스로 지정했다.

2. 육지면 시험재배 성공, 도쿄를 움직이다

와카마쓰 영사는 고하도에서 육지면 시험재배가 성공하자 1904년 11월 24일 고무라 외무장관에게 미국종 면화 시험재배 보고를 보냈다.

목포에서 시험재배한 면이 미국면 이상의 결과가 나타난 것은 전적으로 토질과 기후가 적합한 덕분으로, 향후 기대할 만합니다. 이것으로 농가가 직접 재배했을 때 평균 수확의 기준으로 삼을 수는 없지만, 결과가 매우 양호합니다.



그림 4 외교관 시절의 와카마쓰

목포에서 보고한 내용이 도쿄에 전달되자 농상무성을 비롯한 관계 관청과 방적업체는 물론 정계 유력자들도 환영일색이었다. 그들은 한국에서 육지면을 재배하면 한국의 산업 증진에 기여할 뿐 아니라 미국이나 인도에서 수입하던 방적원료를 지리적으로 가까운 한국에서 일부 충당하는 대신 한국에 필요한 면사나 면포 등을 일본이 공급하면 면화산업이 선순환궤도에 오를 것이라고 판단했다.

3. 재배협회가 설립되어 대량보급으로

목포 고하도에서 육지면 시험 재배가 성공했다는 소식은 방적원료 생산지를 찾느라 고생한 일본 정부와 면방적업체에 무척 흥미로운 뉴스였다. 농상무성에서 나온 사코 농무국장, 모리타 상공국장, 쓰키다 기사가 한국의 면화 재배 현황, 특히 목포 고하도에서 육지면을 재배해 본 성과를 보고했다. 그들은 면화재배협회 창립에 합의하고, 설립 취지문 작성, 방법, 절차 등을 협의했다. 또 협회를 조직한 뒤 한국에서 육지면 재배지를 넓혀갈 방안을 논의하는 한편, 기후와 풍토가 육지면에 적합한 전라남도 지역을 주 재배지로 삼기로 했다.

1905년 7월 25일, 도쿄의 제국호텔에서 면화재배협회 창립총회가 열렸다. 이 총회에는 귀족원 의원, 중의원 의원, 농상무성 당국자, 방적연합회 임원, 사업가 등 수십 명이 참석하였다. 일본면화재배 협회는 한국에서 개량면화를 확대 생산한다는 목표를 내걸고 창립되었다.

스키다 기사가 쓴 육지면 시험재배 보고서에는 이런 내용도 있다.

1. 육지면은 한국 풍토에 적당하다.
2. 육지면은 한국 재래면종에 비해 수확량이 현저히 많다.
3. 육지면은 재래면과 같은 방법으로 경작을 해도 수확량은 훨씬 많다.
4. 육지면은 비료가 그다지 많이 들지 않는다.
5. 육지면은 재래면보다 조면율이 훨씬 높고 섬유가 길어 경제성도 높다.

표 1

종별	조면율(%)	섬유의 길이(cm)	섬유의 폭(cm)
육지면	3.26	3.35	0.02302
재래면	2.34	3.04	0.02343

*출처: 김충식, 『목화꽃과 그 일본인 -외교관 와카마쓰의 한국 26년-』, 메디치미디어, 2015, 120쪽.

목포 시험재배로 얻은 실면 조사 결과는 <표 1>과 같다. 육지면은 재래면보다 조면율에서 탁월하고 섬유 길이도 더 길었다. 육지면의 생산성이 우월하다는 증거이다.

재배협회의 주선으로 육지면이 전라남도 지역에서 대대적으로 재배되어 그 성적이 양호하다는 것이 판명되었고, 면작은 유망산업으로 발전할 것이 확실하다는 판단에 이르게 되었다. 재배협회는 재배지를 더 넓혀 많은 한국 농민에게 위탁 재배할 계획을 세웠다.

4. 권업모범장과 시험재배지

1906년 4월, 개량 목화를 재배하기 위한 통감부 권업모범장(농사시험장)이 경기도 수원에 설치되었고 6월에는 목포출장소가 개설되었다. 육지면 재배 장려 사업을 통감부 권업모범장이 주도하면서 시험재배지를 목포 시외 용당리(지금의 목포시청 자리)로 정했다. 이에 따라 목화 재배 사업은 모두 이 목포출장소가 담당하게 되었다.

목포출장소의 초기사업은 재배면적의 확대와 적극적인 장려를 위해 채종포를 경영하였고 육지면의 적응성 검증, 그리고 표준재배법을 확립하는 데 힘썼다. 당초 권업모범장 출장소는 목포 한 군데 뿐이었는데 1908년 1월에 전라북도 군산과 평안남도 평양에도 생겼다. 군산 책임자로는 미우라 나

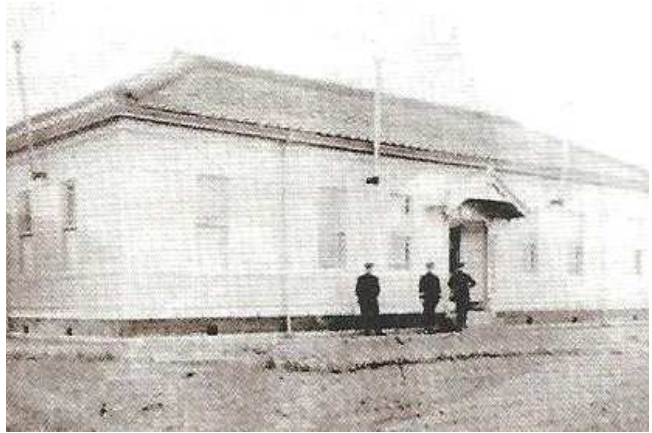


그림 5 권업모범장 목포출장소(1915)

오지로 기사, 평양 책임자로는 하나이 도이치로 기사가 임명됐다. 다음 해 4월에는 대구에도 출장소가 설치되어 헤라이 히데지로 기사가 부임했다. 이렇게 한국 주요 지역에 권업모범장 사업소가 설치되었다.

한일병합이 강행된 후인 1910년 9월 30일에는 조선총독부 권업모범장 관제가 공포되었다. 조선총독부 권업모범장은 수원에 본장을 두고 대구, 평양, 용산, 목포 등에 지장을 두어 저마다 사무를 분장했다. 면작 장려는 모두 그 기로를 면작지장의 시험 조사에 두었다. 1917년 6월에는 총독부령에 따라 권업모범장 목포면작지장으로 개칭되었다. 1929년 9월 권업모범장이라는 명칭이 폐지되면서 조선총독부 농사시험장이 되어 목포면작지장은 농사시험장 소속으로 바뀌었다. 와카마쓰의 창의력과 열정으로 한반도에 마침내 육지면이 뿌리내리게 된 것이다.

5. 육지면 보급과 면 산업의 발달

초대 조선 총독으로 부임한 테라우치는 면작 장려에 관한 훈령을 발표하면서 ‘육지면 장려 방침’으로 다섯 가지 항목을 제시했다.

1. 육지면 재배 장려
2. 육지면 종자 보존
3. 육지면 재배 지도
4. 육지면 재배지 확장
5. 재래면 재배 개량

육지면 재배 면적이 확장되면서 농가 소득이 늘어나자 면작 농가가 폭발적으로 증가했다. 전국의 육지면 경작 농가는 1912년에 77,793가구였으나 1935년에는 860,261가구로 10배 이상 늘어났다. 재래면 경작 농가 291,743가구까지 포함하면 면작 농가는 총 1,152,014가구에 이르렀다. 당시 밭 경작 농가 2,735,604가구 가운데 42%가 면작 농가였다.

특히 전라남도농도는 육지면 밭상지인 목포를 포함해 밭 경작면적의 25.48%가 목화를 재배했고, 농업 가구 가운데 64.46%가 면작을 했다. 이 시기에는 모두 육지면만 재배했다. 면작지의 규모와 면작 농가의 수도 1942년까지 꾸준히 증가했다. 면 관련 산업도 발달했다. 생산량이 늘고 상품 가치가 인식되자 면작은 자급자족하는 수준에서 농가의 유력한 수입원이 되었다. 면작 농가가 늘어나자 생산량도 급속히 증대하는 선순환궤도에 진입했다.

육지면 밭상지인 전라남도 지방은 기후와 풍토 조건이 육지면 재배에 꼭 맞는 ‘천혜의 땅’이었으므로 한반도 면작의 중심으로 자리 잡았다. 목포항은 면화 집산지로 수출항 역할을 했으며, 이러한 입지 조건 아래에서 면 관련 산업도 목포를 중심으로 발전했다.

1913년부터 1919년까지 면화 가공과 판매를 주업으로 하는 면업회사 여섯 개가 전국 주요 도시에 설립되었다. 조선면화 주식회사(목포), 조선제면 주식회사(서울), 조선방적 주식회사(부산), 남북면업 주식회사(목포), 서양조면 주식회사(진남포), 경성방적 주식회사(서울)가 그것이다. 이들 회사가 각 도에 분산되어 조면공장, 방적공장 등을 설립하면서 면 산업을 주도했다.

1924년에는 전국 각지에 조면공장이 50여 군데 설립되었다. 그 중 28개소가 목포에 설립되었고, 그 주변인 나주에 3개소, 무안에 1개소, 함평에 1개소 등이 집중되었다. 목포의 11개소를 비롯해 전국 17개소는 한국인이 경영했다.

결국 목포는 면화를 수탈해 가는 대표적인 항구로 이용되면서 큰 발전을 이룩하게 된다. 일제 강점기 목포항을 담은 사진에는 면화가 항구 주변에 산더미처럼 쌓여 있는 장면들이 매우 많이 남아 있다. 목포는 일제 강점기 ‘1흑 3백’의 고장으로 알려졌는데, ‘1흑 3백’이란 김·쌀·소금·면화의 물동량이 많았음을 뜻한다. 특히, 면화의 물동량이 워낙 많아서 목포의 지명이 면화의 포구라는 의미에서 유래되었다는 왜곡된 이야기까지 생겨날 정도였다.

병합 직후 총독부 산하 목포면작지장(후일 농사시험장)이 설치 돼 본격적인 면화 재배가 시작됐다. 목포농사시험장은 전국 각지에 설치된 면종표를 관찰했다. 이후 총독부의 면화장려사업은 함경북도를 제외한 한반도 전 지역에서 추진됐다.

1939년 전국 면화재배 면적 250,186정보(2,511km²) 중 약 80%가 남한 쪽 7개도에 몰려 있을 정도로 성황을 이뤘다. 7개도의 밭 경작지 89만 정보(8,826km²) 중 22%가 육지면 경작지였으니 전국에서 면화 재배가 이뤄진 셈이다. 이같이 면화 재배가 왕성했으며 농촌 경제 향상에도 사실상 크게 기여했다.

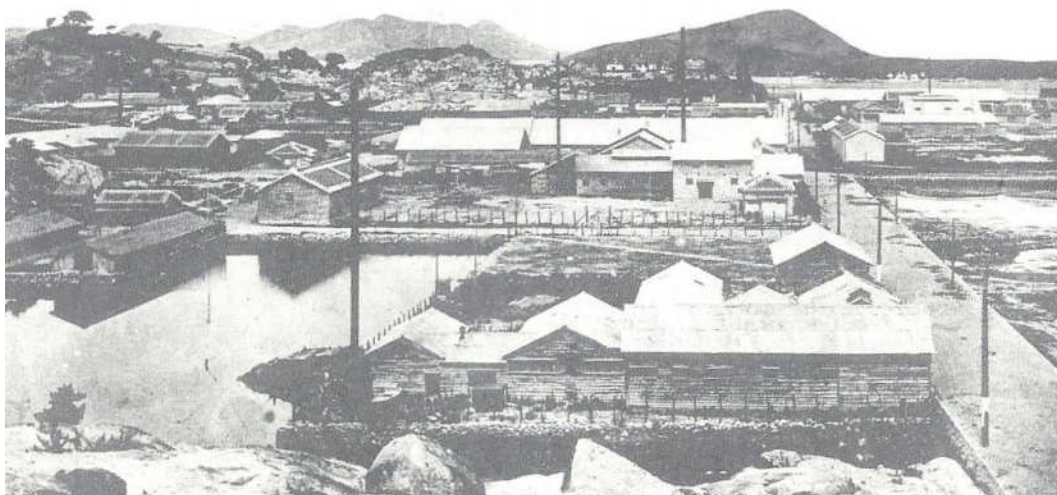


그림 6 목포의 조면 공장지대(1917)

면화 재배뿐 아니라 관련 산업도 발달했다. 당시 목포에는 조면공장, 제유공장, 직포공장, 제면공장 등 31개 공장이 가동됐고 면화공업이 발달했으며 이들 공장에서 생산된 제품이 호남평야를 중심으로 수집된 쌀, 다도해 섬 지역을 중심으로 생산된 소금과 더불어 이곳 목포에서 일본으로 수출돼 그때부터 구백항이라고 불리었다.

일제 강점기였지만 사실상 일본인의 연구조사 덕분에 한반도 남부지역이 육지면재배에 가장 적합한 ‘천혜의 면작지’라는 것이 밝혀진 것이다. 목포농사시험장(현 농진청 국립식량과학원 바이오에너지작물센터)에는 당시의 면작관련 자료가 남아있다. 이러한 자료를 검증하고 연구해 활용할 필요가 있다. 면제품은 최근 들어 인기가 높다. 고급의류품과 특히 피부미용 등 건강에 좋고 약용화장품, 식품, 관상용 등의 가치가 크다. 향후 이런 자료를 토대로 농촌경제에 보탬이 될 수 있는 새로운 성장동력으로 적극 검토해 볼 시점이다.

6. 목포와 목화

목포가 목화 반출항구로서의 역사를 본격적으로 시작한 것은 1901년 가을, 목포의 한 지주가 진도군과 해남군에서 소작료로 받은 목화 400포대를 마침 목포에 와 있던 일본상인에게 팔았고, 이 상인이 이것을 다시 오사카로 가져가 되팔면서 시작됐다. 이 해에 목포항에서 일본으로 팔려간 목화는 모



그림 7 중앙농업기술원 목포면작지원 청사와 시험포장(1949)



그림 8 농진청 국립식량과학원 바이오에너지작물연구소

두 50여 t의 실면(實綿)이었다.

초창기에는 가공시설이 없어 목포항에서 반출되는 목화는 모두 씨와 솜이 함께 든 실면이었다. 그 뒤에 1903년부터 조면공장이 생겨나면서 솜에서 씨를 따로 제거한 상태인 조면(繰綿)으로 반출하기 시작했고 1915년부터는 오로지 조면 상태로만 반출됐다.

일제 강점기에 목포항은 목화의 최대 반출항이었다. 1900년대에 한국 내 목화반출량의 거의 전부, 1910년에는 80%를 담당했고, 1901년 목포항을 거쳐 빠져나간 목화는 600여 t이었는데 1928년에는 이미 5,400여 t이나 됐다. 1920년대 국내에서 빠져나간 목화의 70~80%가 목포항을 거쳐 갔다. 이후 목화의 반출항은 부산과 마산, 군산, 진남포 등으로 다변화되면서 목포항의 비중은 조금 줄었다. 하지만 1930년대 중반까지도 반출량의 50% 정도가 목포항을 통해 나갔다. 1935년에 목포항에서 나간 목화는 63,000여 t(조면 기준)이었다. 오늘날 티셔츠로 환산하자면 3억 5천만 장을 만들 수 있는 양이었으니 당시 목포항을 거쳐 나간 목화의 양이 얼마나 많았는지 가늠할 수 있다. 대략 1930년대 이후 광복 때까지 목포항을 통해 나간 목화는 국내 전체 반출량의 50% 가량일 것으로 추정되고 있다.

흥미롭게도 1930년대 중반 이후로 목포항을 통해 인도 목화도 다량 반입되기도 했다. 이는 그 무렵부터 일본 굴지의 면방기업인 중연방직이 광주에 새로 설립한 면직물공장에 필요한 원료로서 인도 목화가 수입된 까닭이었다. 하지만 당시 목화 반입 항으로서 목포의 역할은 인천이나 부산과 비교해 그리 크지 않았다. 당시 인천은 일본기업인 동양방직의 공장에, 부산은 미쓰이[三井] 계열인 조선방직의 공장에 각각 공급할 외국산 목화를 하역하는 항구 기능을 했다.

광복 후 목화 반출이 전면 중단되면서 목화와 관련한 목포항의 비중은 크게 줄어들었다. 더욱이 1960년대부터 미국의 이른바 PL 480 목화, 즉 무상 원조로 들어온 미국산 목화가 인천과 부산항으로 수입되면서 목포는 목화 무역항구라는 기능을 아예 잃게 됐다.

7. 1945년 이후 목포 시험장에서의 신품종 육성

1945년 해방과 더불어 새로운 장려품종이 보급되었는데 이후 교배 육종이 더욱 활발하게 진행되었다.

1) 목포 3호

보다 더 우량한 새로운 품종을 육성하기 위하여 처음으로 인공교잡에 의하여 육성된 품종이 ‘목포 3호’이다. 1930년에 ‘Half and Half’ × ‘113-4호’를 인공 교배하여 계통 육성 중 1934년에 F₄ 계통 중의 ‘K 2호’에 다시 ‘I 1호’를 교배하여 각종 검정단계를 거친 결과, 남부지방에 긴히 보급되고 있던 ‘380호’에 비하여 개화기가 빠른 조숙성이고 섬유장도 긴 편이고 특히 조면비율이 39.3%로 월등히 높아 조면수량이 12% 증수인 다수성 품종으로 인정되어 남부지방을 시작으로 새로운 장려품종으로 확대 보급되었다.

2) 목포 4호

대삭, 고조면, 다수성인 새로운 품종을 육성하기 위하여 1940년에 ‘Sun Shine’을 모본으로, ‘목포 3호’를 부본으로 인공 교배하여 계통육성과 특성 및 수량성을 검정하였던바 성숙기와 다른 특성들은 ‘목포 3호’와 비슷하나 1삭 실면중이 무겁고 조면 수량이 21% 증수되는 우량품종으로 인정되어 1953년부터 남부지방의 새로운 장려품종으로 보급되었다.

3) 목포 5호

숙기가 빠르고 조면비율이 높으며 다수성인 새로운 품종을 육성하기 위하여 조숙·고조면성 ‘I 28호’를 모본으로 하고 같은 계열이면서 다수성인 ‘I 10호’를 부본으로 하여 1934년에 인공 교배하여 계통선발과 특성 및 수량성을 검정하였던바 ‘목포 4호’에 비하여 개서기(開絮期)가 근 1주일 빠르고 조면비율이 2% 정도 높고 조면수량도 약간 증수되는 우량품종으로 인정되어 기상조건이 취약한 전라남도 및 경상남도의 내륙지방의 장려품종으로 보급하게 되었다.

4) 목포 6호

섬유의 특성이 좋고 다수성인 새로운 품종을 육성하기 위하여 1954년에 삭(다래)이 크고 장섬유성인 새로운 도입 품종 ‘Coker100w’를 모본으로 하고 조숙·고조면성 ‘목포 4호’를 부분으로 인공 교배하여 1961년에 육성목표에 가까운 고정계통을 선발하여 특성 및 수량성을 검정한 결과 ‘목포 5호’에 비하여 숙기는 약간 늦으나 1삭 실면중이 5.2g의 대삭성이고 섬유장이 28mm에 가까운 장섬유성이며 조면비율도 40%에 가까운 고조면성이며 조면 수량도 16% 증수되는 대삭·장섬유·다수성의 새로운 우량품종을 1969년에 육성하여 전라남도, 경상남도의 남부지방 장려 품종으로 보급하였다.

5) 목포 7호

국산면의 일반적 특성인 단섬유성을 개량하기 위하여 1965년에 숙기가 빠르고 수량이 많은 ‘목포 5호’를 모본, 삭(다래)이 크고 섬유장이 긴 ‘Arizona’를 부분으로 인공 교배하고 그 후 1968년까지 3년간 계속 여교잡(戾交雜)하여 1973년에 육성 목표에 가까운 고정계통을 선발하여 특성 및 수량성을 검정하였던바 ‘목포 6호’에 비하여 숙기가 4일쯤 빠르고 섬유장이 29mm에 가깝고 조면비율이 38%로 높으며 조면 수량이 15% 증수되는 우량 품종으로 인정되어 1979년부터 남부 지방의 장려품종으로 보급되었다.

6) 목포 8호

국내에서의 목화재배가 쇠퇴하고 섬유의 탄력성과 흡수성이 약한 도입원면에 의하여 모든 수요가 충족되고 있는 실정에서 솜(이불솜, 약솜)용으로는 그 용도가치가 낮으므로 제면용에 적합한 조숙·다수·고 탄력성 우량 품종을 육성하고자 1990년에 과거의 목화 주산지였던 목포 및 무안지방의 재래 품종을 수집하여 1991~1992년에 순계분리를 하여 유망계통에 대한 특성 및 수량성을 검정하였던바 ‘목포 7호’에 비하여 경장이 짧고 섬유장이 짧으며 개서(開絮) 기간이 짧아 적채면 수량비율이 월등히 높고 조면 수량이 21% 증수되는 우량 품종을 육성하였으며 이러한 결과는 농가실증시험에서도 입증된 바 있다.

목포 시험장에서는 이외에도 중간 잡종 육성과 재배법 개선을 위해 목화 비닐 피복 재배의 파종시기, 적정재식밀도, 적정 시비량, 기상조건 등의 연구도 계속하고 있다.

표 2 목포 시험장의 주요 육성 품종

육성 연도	육성 방법	품종명	주요 특성
1909	도입육종	King's improved	조숙
1923	계통분리	113의 4호	조숙, 다수
1926	계통분리	380호	고조면율, 다수
1945	교배육종	목포 3호	고조면율, 다수
1953	교배육종	목포 4호	대식, 고조면율, 다수
1953	교배육종	목포 5호	조숙, 고조면율, 다수
1969	교배육종	목포 6호	조숙, 장섬유, 다수
1979	교배육종	목포 7호	조숙, 장섬유, 다수
1996	순계분리	목포 8호	조숙, 고탄력성, 다수

*출처: 목포대 임해지역개발연구소, 『육지면 재배의 역사와 면화의 신 성장산업 가능성』(한일공동학술대회 자료집), 2013, 21쪽.

8. 목화 재배지의 기상조건

목화 재배에는 180~200일 이상의 무상기간이 필요한데 한국에서는 서해안과 남부해안 지방의 무상기간은 200일 이상이지만 중부 이남의 평야지대 대부분은 180~200일이고, 중북부 및 산간 고랭지대는 대체로 180일 미만이다. 따라서 과거 한국에서 재배했던 재래면(아시아면)은 생육기간이 육지면보다 짧아 한반도 전 지역에서 재배할 수 있었지만 육지면에 비해 섬유길이가 짧고 섬유수량이 적은 점이 단점이었다. 따라서 육지면 재배는 남해안 지방이 기상조건으로서는 알맞다. 그렇지만 중부 이북 또는 북한 지역에서도 품종개량으로 인해 육지면 재배가 가능하다는 것이 입증되었다. 앞으로 남북경협차원에서 또는 통일을 대비해서 면화의 산업화는 연구해 볼 만한 과제이다.

〈표 3〉은 5년간의 5~10월의 목포 지방의 기온, 강수량, 일조시간을 나타내고 있다. 이 기간은 목화종자의 파종으로부터 수확할 때까지의 기간이다. 육지면의 파종기인 5월에는 약간 비가 내리는 것이 좋다. 생육기인 6월에서 8월 사이에는 상당한 강수량이 필요하다. 그러나 성숙기인 9월 하순 이후는 비가 너무 많이 내려도 부적절하다. 기온은 높은 기온의 유지가 좋다. 기후의 변동에 따라서 다소 변화는 있지만 현재도 적합하다는 것을 확인할 수 있다.

표 3 최근 목포 지방의 기온·강수량 일조시간(2008~2012년)

	연도	5월	6월	7월	8월	9월	10월	5~10월
기온 (°C)	2008	17.2	20.7	25.9	25.5	23.1	17.9	21.7
	2009	17.6	21.4	23.6	24.9	21.9	17.2	21.1
	2010	16.5	21.4	24.8	27.1	23.0	15.6	21.4
	2011	17.0	21.0	25.3	24.6	21.7	15.2	20.8
	2012	17.6	21.9	25.1	27.0	20.9	16.0	21.4
강수량	2008	150.5	294.8	112.2	95.6	30.4	19.1	702.6
	2009	97.2	122.8	465.8	74.0	46.1	54.0	859.9

*출처: 목포대 임해지역개발연구소, 『육지면 재배의 역사와 면화의 신 성장산업 가능성』(한일공동학술대회 자료집), 2013, 18쪽.

9. 목화의 다양한 용도

목화를 부위별로 보면 종자, 열매, 뿌리, 줄기, 잎, 꽃 등으로 나뉜다. 목화의 주성분은 주로 방직용 섬유로 사용되지만 그 외에도 종이용 섬유 또는 탈지면, 베개용, 방석용, 타올 등 특수용도로 사용되고 있다.

특히 목화씨의 면실유는 식용유, 버터, 마가린 등에 사용되고 면실박은 가축의 사료 및 비료로 사용되며 목화줄기는 제지용으로 사용된다. 목화는 두 번 꽃이 핀다고 한다. 처음에는 꽃으로 피고 다음에는 하얀 솜으로 핀다. 목화꽃은 다양한 색깔을 가지고 있기 때문에 꽃밭에서는 꽃축제와 꽃놀이도 할 수 있다. 또한 뿌리 열매 씨알은 한약의 귀중한 약재이다.

목화는 화장품 및 건강식품으로도 인기가 좋으며 목화의 다래를 따먹었던 세대들은 그 달콤한 맛에 향수를 느낀다. 특히 한의학분야에서는 목화추출물에 관한 연구를 통해 항암제로서의 효능이 인정받아 수건의 특허도 나와 있다. 더욱이 목화재배는 다른 농산물과 달리 농약과 비료를 적게 사용하기 때문에 친환경 농산물로 자원 절약 및 에너지 절약형 섬유이기도 하다.

이와 같이 목화는 하나도 버릴 것이 없으며 특히 목화 부위 중에는 항암제로써의 효과가 있다는 연구도 있어 더욱 유용하게 사용될 수 있을 것이다.



그림 9 목화솜

10. 신 성장산업 육성을 위하여

한국은 원래 농업 국가였지만 공업위주로 근대화가 시작되면서 농촌 인구가 새로운 일자리를 찾아서 대도시 또는 신생산업도시로 이동하는 현상이 일어났다. 현재 인구의 절반가량이 수도권에 거주하고 있다. 수도권에 대기업이 몰리고 비즈니스가 활발해지자 자연현상으로 인구가 수도권에 집중하게 된 것이다. 수도권면적은 전체 면적의 12% 밖에 안 되는데 수도권에 절반의 인구가 집중해 있다는 것은 기현상이다. 그 결과 도시와 농촌 사이의 격차, 지역 간의 격차, 빈부의 격차가 격심해진 것이다.

지역균형발전을 아무리 외치고 정책적으로 시정하려고 해도 기득권을 유지하려고 하는 세력과 그렇지 않은 세력 간의 대립은 필연적으로 있기 마련이다. 방법은 찾으면 있다. 농촌을 살리고 지역의 균형발전을 꾀할 수 있는 신산업의 창출이다.

새로운 산업으로써의 가치가 있고 비즈니스의 매력에 있다면 기업이 모이게 된다. 또한 좋은 일자리가 생기면 자연히 노동력도 모인다. 수십 년 전까지만 해도 한국의 농촌에서 재배했던 목화를 다시 재배해서 관련 산업을 일으켜보자는 것이다. 면화산업이 미래지향적인 신 성장산업으로 육성할 만한 가치가 있는지 과거의 경험을 검증하고 검토해 볼 필요가 있다. 가능성을 확인한 후 다각적인 연구 검토가 필요하다고 본다.

이 과제를 추진하기 위해서는 정부의 뒷받침이 필요하며 우선적으로 지역적인 역사적 배경을 가진 전라남도도와 같은 지방행정기관이 추진기관이 되어 중앙정부와 협의하면서 연구기관 및 민간 기업을 활용할 수 있는 방안을 모색하는 것이다.

구체적으로는 목포시험장과 같은 연구센터를 설치해서 면화 재배에 관한 모든 권한을 가지고 재배



그림 10 베짜는 모습

방법과 면종자 보급 등을 담당하게 한다. 많은 연구 인력이 필요하기 때문에 정부의 정책 하에 수행해야 하고, 재배에 이르기까지의 인프라 정비는 정부의 지원이 필요하다. 재배 이후의 생산 과정 및 상품화 과정은 재배농가와 관련 산업에 참여하는 민간기업 중심으로 추진한다.

전남 지역은 면화재배에 적합한 기후 풍토를 가지고 있으며 재배농지로서 활용할 수 있는 토지를 확보할 수 있다는 장점이 있는데다가 세계적인 상품을 개발하여 이 지역에 생산라인을 만들면 무안국제공항을 통해 중국 또는 동남아시아에 수출할 수 있는 잠재력을 가지고 있다. 새로운 비즈니스의 가능성이 있다면 국내자본 뿐만 아니라 일본, 자본 중국 자본을 비롯해서 해외 자본의 유치도 가능하다. 새로운 산업에 대한 의욕을 가지고 연구발전에 더욱 힘써야 할 때가 아닌가 생각된다.

현재의 목포시시험장은 무안군 청계면에 위치하며 목화, 모시, 대마 등 우리 국민의 생활에 큰 도움을 주었던 섬유작물연구에 많은 업적을 낸 연구기관으로 섬유작물 외에도 유지작물(유채, 참깨 등), 전작물(고구마, 콩 등) 및 원예작물(양파, 마늘, 대파 등)의 시험 연구를 통하여 국민들의 식생활개선에에도 크게 기여해 온 특색 있는 농업연구기관으로 각광받고 있다.

광주 전남 최초의 육지면 재배 시험지는 1906년 권업모범장 목포출장소의 창설과 함께 무안군 이로면 용당리에 설치됐다. 이곳은 또한 한국 최초로 육지면 연구가 시작된 곳이기도 하다. 이를 알리는 표석이 현재 목포시청 구내에 있다. 이후 오랫동안 목화 연구의 산실로 운영되다 1980년 무안군 청계면 청천리로 이설됐다.

우리의 생활 속에 큰 구실을 했던 목화는 1963년부터 유상 원조 형태로 미국 목화가 대량 반입되었고 여기에 캐시미어, 나일론 등 합성섬유가 늘면서 국내의 목화 재배가 현저히 위축되어 1988년부터는 우리나라 농업 통계에 목화 항목이 사라지기도 하였다. 그러나 우리의 일상생활 여기저기에서 다양한 면제품과 식품, 공업원료 등으로 목화를 만나고 있으므로 목화에 대한 인식을 새롭게 가져야 할 필요가 있다고 본다.

11. 육지면 발상지, 고하도 목화섬 여행

고하도는 길게 늘어선 모양으로 목포 앞바다를 감싸 안은 천연 방파제로 웅기종기 모여 있는 섬들



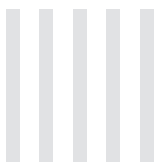
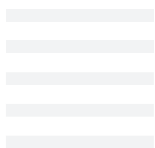
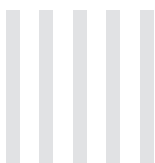
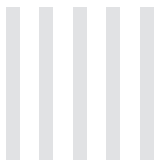
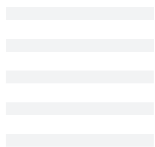
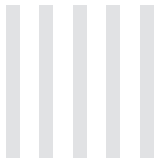
그림 11 육지면 연구 발상지 표석

과 목포대교와 함께 아름다운 풍경을 연출하는 보배와 같은 섬이다. 역사적인 장소로도 가치가 높아 정유재란 때 이순신 장군이 108일 동안 머무르며 전력을 재정비했으며, 일제 강점기 때 만들어진 방공호 2개소가 아직까지 남아 있다. 육지 면화의 시험재배에 성공한 곳이기도 하다. 목포시는 자연과 역사문화 자원을 활용해 고하도를 관광명소로 탈바꿈할 계획이다. 특히 고하도는 목포시가 야심차게 추진하고 있는 해상케이블카의 주요 거점이라는 점에서 기대를 모으고 있다. 해상케이블카의 시너지 효과를 극대화하기 위해 당초 남향에 건립할 예정이었던 국립호남권생물자원관의 위치가 고하도로 변경되었으며 2018년 12월 준공을 앞두고 있다.

목포시는 고하도에 목화단지를 조성할 계획으로 ‘육지면 발상지, 고하도 목화섬 여행’이 대통령 직속 지역발전위원회로부터 창조지역사업에 선정돼 더욱 탄력을 받게 됐다. 시는 목화체험장을 운영하고, 목화 관련 기능성 식품을 개발하는 등 목화 활용을 극대화할 방침이다. 또한 빼어난 경관을 이용한 높이 20m의 전망대를 조성할 계획이다.⁰¹⁾

권 호 | 목포장학재단 이사

01) 본고를 작성하는 데 여러분의 도움을 받았다. 나카노 신이치로(한국명 안동필, 대동문화대학 명예교수, 목포 출신), 이경보(농촌진흥청 바이오에너지작물연구소 소장), 배상목(농촌진흥청 바이오에너지작물연구유전자원실, 농촌진흥청 50년 근무), 이치홍(목포시청 기획예산과장, 2016년), 박호빈(목포시청 자치행정과 서무 담당, 2016년)



제1절 보해 이야기

권 효 | 목포장학재단 이사

제2절 행남자기와 함께한 내 청춘

김경완 | 신안문화원 사무국장

제3절 목포 육상운수업의 역사

이경아 | 목포대학교 도서관문화연구원 연구위원

제4절 인근 섬주민의 발이 되어 준 목포 해상교통의 길잡이

이경아 | 목포대학교 도서관문화연구원 연구위원

제2장 목포를 대표하는 기업

제1절 보해 이야기

보해양조는 1950년 임광행(1919~2002) 회장이 설립한 주류 전문회사로 목포를 대표하는 기업이다. 목포시 호남로 68번길 36에 위치하고 있으며, 소주, 막걸리, 과실주, 와인 외에도 김삿갓 소주를 유행시키는 등 다양한 상품 개발로 자리 잡았다.

1. 임광행 회장의 출생과 성장

창업자 임광행은 전라남도 무안군 몽탄면 당호리 452번지에서 1919년 2월 15일에 본관이 나주인 부친 임병래(林炳來)와 모친 이함평(李咸平) 사이에서 태어났다. 임광행은 가난하고 어려운 생활이었지만 유교적 가풍으로 대범하게 자식을 기르고자 했던 아버지와 민주적이고 가난한 사람을 도울 줄 아는 어머니의 사랑을 받으며 성장했다. 특히 부친은 어려운 때였지만 배우는 것을 중시하여 임광행을 일로보통학교에 입학시켰다. 1932년에 일로보통학교를 졸업한 뒤 고향을 떠나 목포로 유학했다. 1935년부터 2년간 목포상업전수학교에서 수학했다. 그 후 야마모토상사에 취업하였고, 1950년에 광림주조장을 창업하였다. 1956년 광림주조장을 법인으로 변경하고, 대안동 15번지에 지금의 보해양조 본사를 세웠다. 그리고 ‘바다처럼 넓고



그림 1 창업자 임광행



그림 2 목포 시민과 함께 한 보해

풍요로운 세상을 만들자’는 의미에서 회사명을 ‘보해’로 바꾸었다.

2. 목포 지역 양조업의 역사

목포는 양조의 원료 공급은 물론이고 기후, 수질 등이 적합하여 일찍부터 일본인들에 의해 양조업이 발전했다.

일제하의 양조업은 일본인에 의해 소주와 청주, 맥주, 기타 고급주 등이 생산되어 독점 경영되었고, 한국인에 대해 특수 주류의 제조 면허 제약과 더불어 생산을 통제했다.

목포에서 일본주 양조의 원조는 본정(本町)의 석산(石山)양조장으로 알려져 있다. 유달초등학교 앞에 수질이 뛰어난 우물을 발견하고 공동으로 양조장을 설립했다. 1922년 일본인들에 의해 설립된 전남소주 주식회사가 있었고 1923년 일본인 가와가미 양조장에서 생산된 청주가 있었다. 법인체로는 1929년 남교동 소재의 목포양조 주식회사가 있었다.

일본이 패망한 후 일본인들은 본국으로 돌아갔고, 그들의 재산은 미군정의 귀속재산에 포함되었다. 마침내 1952년 11월 11일 임광행 사장을 비롯한 목포 지역의 주류 유통업자들은 공동으로 가와가미 공장을 인수하고 새로운 주조업체인 ‘유천(儒泉)양조 주식회사’를 설립하였다.

이 회사를 모체로 1956년 보해양조가 거듭나게 된다.

3. 보해양조 주식회사로 사명 변경

1957년 7월 1일 보해양조를 인수한 임광행은 인화단결(人和團結), 책임완수(責任完遂), 업적앙양(業績昂揚)을 사훈으로 제정하여 기업 내의 기강을 확립하고 생산성 향상과 품질 개선을 지속적으로 펼치도록 임직원 및 생산직 사원을 독려했다. 이후 사훈은 보해양조의 기업 문화를 형성하는 근간이 되었다.

보해양조는 1963년 8월 22일부터 증류식 소주공장을 주정공장으로 전환해 그 명분으로 주정 제조 면허를 취득하고 기존 공장에 증류식 시설을 도입하여 병설(주정 제조업) 운영하였다. 공장이 고구마의 원산지인 호남에 위치하고 있다는 이점 때문에 운송비 절감과 계절적으로 생산되는 생고구마를 원료로 사용, 주정을 생산함으로써 인한 농산물 가공의 효과를 동시에 누릴 수 있었다. 또 계절적

으로 생고구마 가격의 하락을 다소 막아
농가 수입의 증대를 꾀하여 지역사회 발
전에 기여하는 효과도 가져 왔다.

4. 경영 악화 그리고 법정 관리

청주 공장의 확장을 위한 시설 개선 등
으로 인한 자금의 고정(固定) 현상은 더욱
심화되고 1966년 보해양조에서 생산된

청주가 변질과 부패로 인해 막대한 손실을 입혔다. 앞친 데 덮친 격으로 1967년에 발생한 호남지방의
극심한 가뭄 때문에 제품 판매와 외상 대금의 회수가 부진하여 자금사정이 극도로 악화되었다.

또한 업자 간의 과다한 경쟁, 무모한 광고 선전 등으로 인해 좌초된 보해양조는 1968년 1월 1일부
터 1976년까지 법정 관리 정리 절차를 충실히 이행하여 경영 정상화를 이루게 되었다.

보해양조가 경영 정상화를 이루는데 있어 목포 시민을 중심으로 한 전남 도민의 뜨거운 성원과 애
정은 남달라 보해소주 팔아주기 운동이 전국적으로 확산되었으며 그 결과 1973년 임광행이 대표이
사에 다시 취임하여 1986년 까지 경영 일선에서 활동하였다.



그림 3 저장고가 즐비하게 보이는 1970년대 초의 보해양조

5. 창업 2세대 경영체제 출범

1986년 3월 임건우 사장이 취임함으로써 보해
는 창업 2세대에 의한 경영체제가 확립되었다.

보해는 주류업계에서 비교적 폴리에스터 보틀
(PET병)에 술을 담아 시판한 것이 늦은 편인데 그
럴만한 속사정이 있었다. 오직 맛있고 품질 좋은
술로 승부하겠다는 임광행 회장의 소신 때문이었
다. 그는 플라스틱 병에 술을 담아두면 술맛이 없
어진다고 생각했던 것이다.



그림 4 심볼마크

그러나 경영을 책임진 임건우 사장은 이미 시
장에서 보편화되어 있고, 제품 단가를 낮출 수 있는 PET병 판매를 안 할 수 없는 처지였다. 그는 임
광행 회장을 설득하여 늦게나마 PET병 소주 시판에 동참할 수 있었다.



그림 5 보해 골드

2011년 임건우 회장이 보해저축은행 파동으로 구속되면서 동생인 임성우 창해에탄을 회장이 보해양조를 인수하였다. 이를 계기로 보해양조는 부채비율을 줄이고 경영 정상화를 기하게 되었다.

6. 영업력 증진을 위한 다각적인 방안

1) 희석식 소주 시판 및 판매

광림주조장에서 주원료는 쉼미(碎米)가 쓰였고 용기는 4홉들이 병(640ml)과 4홉들이 목통 그리고 1.5두(斗)들이 용기를 주로 사용했다. 소주에는 주정이 필수 요건이지만 이 밖에도 설탕, 포도당, 구연산, 글리신, 글루타민산 소다, 무기염류 등 6가지에 달하는 첨가물이 들어가야 하고 이 6가지를 어떻게 배합하느냐에 따라 그 독특한 맛을 낼 수 있다.

당시의 생산방식은 주정 93°를 30°로 희석하는 희석식 소주와 재래식 순곡소주(증류식 소주)로 대별되었다. 서울 이북 지방의 소비자 음주 경향은 재래식 소주를 선호하는 편이어서 상대적으로 전남·목포 지방은 희석식 소주가 대량 소비되고 있었다.

소비자들의 증류식 소주에 대한 선호도가 높았기 때문에 증류식 소주에 희석식 소주를 혼합하여 순곡소주로 판매하는 등 유통질서가 문란했다. 또한 정부 당국이 주정 제조업자들에게도 희석식 소주 면허를 주어 증류식 방식으로 제조하는 업체의 존립을 어렵게 했다.

1962년 11월에 이르러 국산 고구마를 원료로 제조하는 주류에 대해서는 주세 감면조치를 하여 고구마류로 만든 주정을 사용하는 희석식 소주는 더욱 발달했고 반면에 곡류를 사용하는 증류식 소주는 위축되었다. 그러던 것이 1964년 12월 8일 정부에서는 식량 사정을 감안하여 증류식 소주의 제조에 곡류사용을 금지하는 조치를 취하였다. 1965년을 고비로 우리나라는 본격적인 희석식 소주 시대가 개막되었다.

2) 업계 최초 무 사카린 소주 개발 착수

보해연구소가 발족되자마자 임광행 회장은 술은 사람이 먹는 것이니 몸에 해롭지 않은 무 사카린 소주의 개발을 추진하도록 지시했다. 그로부터 2년여의 연구 끝에 보해연구소는 무 사카린 소주를

개발하였다. 하지만 보해양조는 당시 제품 개발에 인색한 소주 업체의 자세와 견제 때문에 이를 제품화할 수 없었다.

사카린 논쟁이 진정 국면에 접어들고 FDA에서 사카린이 암 유발 가능성이 있다는 판정을 내렸다. 임광행 회장은 우리나라 여건상 사카린을 안 쓸 수 없으니 천연 감미료와 섞어 적게 쓰라고 지시했다.

추후 소주업체가 사카린 논쟁에 휘말렸을 때 보해는 의연할 수 있었고, 무 사카린 제품을 출시하여 업체를 선도하는 위상을 확립할 수 있었다.

3) 보해연구소 설립

1981년 11월 1일, 보해양조는 당시 생산하고 있는 소주와 매실주의 주질을 개선하여 품질을 향상시키고 새로운 주류 개발과 식품 개발을 위하여 전문연구원을 확보한 후 연구소를 개설했다.

품질 향상을 위한 보해의 노력은 1984년 4월 1일 보해연구소를 설립하고 연구에 매진하면서 꽃을 피웠다. 초대 연구소장에는 정수길 씨가 선임되었으며 연구 활동은 신제품 개발과 기존 기술·제품의 개량 등이 주요 업무였다. 보해연구소는 1984년 12월 21일 「기술개발촉진법 시행령」 제13조의 규정에 의거해 과학기술처 장관으로부터 기업부설연구소 정식 인가를 획득했다.

이후 보해연구소는 연구소장을 정점으로 업무의 활성화와 경영의 합리화에 기여하였다. 신제품 개발에 노력을 기울여 회사의 경쟁력을 제고시켰으며, 주류 생산 공정에 대한 기술, 정보 등을 연구하였다. 또한 정밀 여과공정의 개선, 원액 숙성법의 개량 등으로 작업시간을 대폭 단축시키고, 불량요인을 제거하였다. 이외에도 생산성 향상과 품질 개선을 위한 공정 개선 분야에도 심혈을 기울였다. 장성공장 건설 시에는 지하수의 수질 검사 및 설비 레이아웃 변경에 참여하기도 했다.

7. 국내 최대 규모의 소주 공장 건설

1) 좋은 물 찾아 장성으로

현재 보해양조 장성공장이 들어선 영천리 일대는 호남 제일의 약수로 평가받고 있는 ‘오동총 방울샘(아무리 가물어도 방울물이 솟아나는 샘)’과 황룡면 ‘옥정약수’, ‘남천감로’ 등이 있다.



그림 6 현대식 대단위 소주공장의 위용을 갖춘 장성공장

소주공장은 수질이 좋고 풍부한 수량을 공급 받아야 한다. 따라서 임광행 회장은 제조 지향형 공장을 건설할 것을 계획하였다. 즉 상이한 제품이나 제조 라인은 분리시키고 각각의 공장에서 공급하겠다는 계획이었다. 이 제조 지향형 공장 전략은 각 공장이 대체로 극히 명확한 시장에 대하여 한정된 제품의 생산에 전념하도록 하였지만 생산기술, 설비, 노동력, 공정계획, 조직 등을 선택할 수 있는 이점이 있으며 동시에 어떤 원료도 가까운 지역에서 공급받을 수 있다.

임광행 회장이 신 공장 건설을 구상할 즈음 목포시 소재의 소주공장은 시내에 위치하고 있어서 원·부재료와 제품 수송에 문제가 있었다. 공업용수의 확보, 도외 시장의 개척 등 제반 여건이 미흡하여 전국적으로 시장을 확대하는 데 장애가 되고 있는 것으로 지적되었다. 이렇게 하여 시작된 장성 공장 이전 계획은 좋은 물을 찾아 이루어졌다. 임광행 회장이 서울을 오가면서 후보지를 물색했다.

보해양조는 곳곳에 약수가 솟아나는 장성의 영천리를 공장 신축 예정지로 지정했다. 회사 입장에서 볼 때는 노동력과 사용 물자의 조달, 유통망 형성에 유리함, 세제 혜택, 본사와의 거리, 넓은 대지 등 입주에 필요한 여러 문제가 고려되어야 했다. 무엇보다 중요한 것은 술을 빚는 데 사용할 좋은 물이었다.

거대 수맥을 찾기 위해 전문가들이 동원되었고 노력 끝에 여러 수맥을 발견했다. 그러나 양질의 물이 아니거나 수량의 절대량 부족으로 원하는 수맥을 찾는 데는 실패하였다. 임광행 회장은 수맥탐사자들을 독려하며 조건을 충족시킬 수 있는 수맥을 찾기 위한 작업을 전개하도록 했다. 예기치 않은 곳(제3호정)에서 물이 올라왔다.

보해양연구소에서 조사를 한 결과, 수맥이 크고 수질이 좋아 3,000t 쯤이 될 것이 예상되었다. 뒤끝이 깨끗하고 담백한 소주를 만들기 위한 첫째 조건이 갖추어진 셈이었다. 이사회는 장성에 소주 제조를 위한 신 공장을 건설하기로 결의하였고 1985년 11월 3일 지신제를 시작으로 공사를 착공하였다. 지하 253m 암반에서 솟아나는 물은 생수뿐만 아니라 술을 빚기에도 최적으로 평가받고 있다.

2) 신 공장 건설 본부 설치

1984년 11월 22일 보해양조는 풍부한 용수 확보 이후 소주공장을 설립하기 위해 이사회에서 부지 조성 공사를 결의하였다. 부지의 확보 및 소유권 이전 등 공장 건설에 따르는 제반 업무의 신속하고 합리적인 처리를 위해 건설 본부를 설치했다.

건설 본부는 오완교 부사장을 건설 본부장으로, 임현우 이사를 실무 총책으로 임명하고 10여 명의 직원을 전담 요원으로 편성해 건설 담당, 설계 담당으로 조직했다.

3) 장성 공장의 활발한 환경 보호 활동

장성 공장은 지하 253m에서 뽑아 올린 석간수를 전 제품에 사용하고 있는 만큼 환경 관리 팀을 중심으로 환경 보호 및 오염 방지에 만전을 기하는 등 맑은 물을 지키고자 노력했다. 우선, 토양 오염의 방지와 지하수 보호를 위해 공정 중에 발생하는 폐기물은 철저히 분리수거한 후 원거리에 위치한 자체 폐기물 처리장과 소각장에



그림 7 보해양조의 환경보호 활동

서 처리하였다. 제품의 내용물로 쓰이는 물 외에는 주변의 하천수를 최대한 활용하고 최종 행굼물은 1차 세척 시에 재활용하여 폐수 발류량을 감소시켰다. 혹시라도 이상이 발생해 법적 기준치의 1/10 이상이 방류될 경우에는 생산 라인을 즉각 중단시키는 폐수 무방류 시스템을 가동했다. 1996년에는 방류하는 곳에 센서를 설치해 데이터를 자동 측정하고 모니터로 확인할 수 있는 오염도자동측정망(TMS)을 도입해 보다 철저한 환경 관리 업무를 수행했다.

한편, 환경 보호를 위해 지속적인 설비 투자 외에 사회참여의 일환으로 1사 1산 운동에 적극적으로 참여해 국립공원 백양사 지구 백암산을 가꾸었다. 1사 1하천 가꾸기의 일환으로 황룡강 살리기에 도 열심이었다.

이렇듯 장성 공장의 폐수 처리 및 환경시설이 완벽하게 이루어져 가뭄이 있을 때에는 공장에서 사용된 폐수가 인근 농업용수로 사용되기도 했다. 1997년 4월 3일 제품 생산 공정상에서 폐수 방지 시설을 철저히 운영하고 1사 1하천 가꾸기 운동, 소규모 중소기업체 폐수 처리 기술 지원을 하는 등 수질 환경 보전에 기여한 공로로 환경부가 ‘세계 물의 날’을 맞이하여 실시한 유공자 포상에서 환경부장관상을 수상했다. 또한 장성 공장은 에너지 절약에 기여하고 효과적인 열 효율 증대에도 앞장서 1995년 11월에 여천에 위치한 한국화학종합공장 대강당에서 열린 시상식에서 장성 공장장이 전남도지사로부터 우수표창장을 수여 받았다.

8. 매실주 제조 면허권 취득

1) 임광행 회장의 매실 사랑

매실은 알칼리성 과실이라 건강, 특히 위장에 좋다는 점을 알고 있던 임광행 회장은 일제 때 먹어 본 ‘우메보시’라는 매실 반찬을 기억해내고 매실주를 개발하기로 마음먹었다. 이미 일본에서는 오래

전부터 가정에서 매실주를 담가 마셨으며 수십 종의 우수한 매실주가 생산된 바 있는데 매실주가 질적인 면이나 양적인 면에서 대중화되지 못했다. 임광행 회장은 평소 우리의 전통주를 개발, 세계적인 명주로 키워보고 싶은 야망을 지니고 있었다.

앞서 언급한 바와 같이 1977년 1월에 청주 제조 면허를 반납한 후인 같은 해 10월 18일에 서울시 소재 도라지 주조 주식회사 소유분인 기타 재제주 면허권을 양수했다. 1977년 12월 1일에 당국으로부터 기타 재제주 제조 면허권을 취득한 보해양조는 본격적인 매실주 개발에 착수했다.

임광행 회장은 1976년에 입사한 큰아들에게 이 일을 맡겼다. 양조업을 하는 사람으로서 전통주를 개발해 보라고 지시했다. 또 광고를 하지 않아도 팔 수 있는 술을 만들어 보자고 임 회장은 당부했다. 입사 직후 보일러실 등에서 일하던 그는 팀장이 되어 공장 실험실에서 연구를 진행하며 2년 동안 국내에서 담글 수 있는 재제주 40여 종을 개발했다. 연구 결과, 포도주와 매실주만이 사업적 타당성이 있다는 결론을 얻었다. 임광행 회장은 매실주가 우리의 전통술로서 집에서 담가 먹고, 일본 사람들은 매실주가 장에 좋다고 해서 반주로 마시고, 혹시 배탈이 났을 경우에는 상비 술로 사용한다는 점을 들어 매실주를 개발하기로 결정했다. 소주에서 나오는 이익금으로 포도주 시장에 도전하는 것은 무리라고 결론을 내렸기 때문이었다. 사업 타당성을 검토한 후 성공 가능성이 있음을 확인한 임광행 회장은 과감하게 매실주의 제품화를 추진했다.

2) 매실공장 증설

매실주는 50% 주정에 청매를 일정기간 담가 침투작용에 의하여 매실 액즙에서 산미(酸味, 주로 구연산)의 향기가 스며나온 것을 제조한 것이다. 임광행 회장을 비롯한 매실주 연구 개발 관련자들은 새로 개발하기로 한 매실주가 매실 특유의 향기와 감미를 가지고 다른 종류의 술에 비하여 마실 때 역겹거나 톡 쏘는 알코올 냄새가 난다든지 하는 저항감이 전혀 없어야 한다고 생각했다. 그는 ‘우리의 전통이 서린 매실주를 영국의 위스키나 프랑스의 코냑처럼 세계의 명주로 개발하는 것이 꿈’이라고 밝힐 만큼 좋은 술 만들기에 남다른 열정을 보였다.

그러나 주류 컨설팅 전문가들은 매실주 원액의 재고가 계속 부채 부담이 늘어가는 마당에 자금 회전이 늦은 매실주 사업을 추진하는 것은 어리석은 일이라고 반대 입장을 취했다. 그러나 임광행 회장은 기다렸고 절망하지 않았다. 그는 여기서 멈추지 않고 연간 7,500kl를 생산할 수 있는 시설 투자를 계획하고서 막대한 자금을 투입해 매실주 개발에 필요한 원료인 매실수 단지의 조성, 생산 공장의 부족한 설비의 일부 보충을 위한 제조 기계 설비 확충, 기타 필요한 시설과 자기 소유 영업소를 확충했다.

마침내 1978년 3월 4일 연간 7,500kl 생산 규모의 매실 공장을 설립하였고 원료의 적기 공급으로



그림 8 매취와 매취장승

‘매취(梅翠)’를 개발, 생산 첫해인 1982년에 1,800ℓ를 판매했다. 1986년 현재 보해양조는 매실주 ‘매취’를 1일 8만본(500ml)정도 생산할 수 있다. 한편, 매실주공장 설립으로 재무 부문은 유동비율이 1978년 124.61%에서 1979년에는 82.35%로 저하되었고 고정 자산 투자율이 1978년 28.86%에서 46.65%로 상승하였다.

3) 매취순 개발 및 시판

임광행 회장을 비롯한 경영진은 주류시장의 추세가 저도화(低度化), 소량화, 고급화되어간다는 판단에 따라 낮은 도수의 고급주를 찾는 소비자 기호에 맞춰 매실 원료를 5년 숙성한 14도 매실주 ‘매취순’을 개발했다. 해남군 산이면에 대규모(14만 평) 매실 재배 단지를 개발하고 1990년 5월부터 시판에 들어간 매취순은 처음 시판되면서부터 인기를 끌기 시작해 판매량이 늘어났다. 1992년 2월 28일에는 매실주 제품의 수요가 급증하여 공급이 절대 부족한 실정에 이르게 되자 장성 공장 내에 새로이 매실주 원액 저장 시설을 건립했다.

매취순은 1998년 6월 KMA히트상품상을 수상하였으며 프랑스에 수출 공식 만찬주로 각광받았다.



그림 9 1998년 KMA히트상품상을 수상한 보해의 매취순

한편 보해 복분자주는 2005년 세계 와인 경영대회에서 3,000여 개의 출품작 중 엄격한 심사를 거쳐 은메달을 수상하였다.

9. 새로운 비전을 꿈꾸는 보해



그림 10 앞새주부라더

현재 대표 제품으로는 ‘앞새주’, ‘부라더#소다’, 17.5°의 ‘앞새주 부라더’, ‘보해 복분자주’, ‘매취순’ 등이 있다. 오래전부터 보해는 국내뿐만 아니라 전 세계를 대상으로 남도의 맛을 알리고 전파하고자 글로벌 마케팅과 다국적인 판매 네트워크를 구성해 시장을 넓혀가는 노력을 해왔다. 2015년 임성우 회장의 장년인 임지선이 대표이사 부사장에 취임한 후 현재 해외사업부문을 총괄하여 활로를 모색하고 있다. 그리고 보해는 항상 사회의 일원임을 기억하고 사회에 보탬이 되는 기업이 되고자 노력하고 있으며 자원봉사, 장학 사업, 환경 정화 활동, 지역 축제 지원 등 아름다운 사회를 만들어 가는 데 크게 힘쓰고 있다.



그림 11 장학금(학비보조금)을 지급하는 임광행 회장

권 효 | 목포장학재단 이사

제2절 행남자기와 함께한 내 청춘

노희웅은 1944년 강진에서 태어났다. 군청 행정직 공무원인 아버지를 따라 유년 시절을 영광, 목포에서 보내다가 초등학교 시절은 진도, 완도, 영광, 고흥에서 보냈다. 1974년 행남자기에 입사한 후 2005년 행남자기 대표이사 사장에 취임했고, 이후 부회장까지 역임한 전문경영인이다. 현재 교회 장로로서 교회와 지역사회에서 다양한 봉사활동을 맡고 있다.

1. 코스모폴리탄을 경험한 어린 시절

노희웅은 1944년 강진에서 아버지 노성울(1923년생)과 어머니 손보물(1924년생) 사이에서 2남 3녀의 장남으로 태어났다. 아버지는 당시 강진군청 공무원이었다. 노희웅은 아버지의 발령 때마다 새로운 곳으로 옮겨가야 했다. 2살에 영광으로, 4살에 목포로, 6살에 진도로 이주, 7살에 초등학교 입학, 초등 3학년에 완도, 다시 영광(초등 4년), 그리고 5학년에 고흥으로 가 초등학교를 졸업한 후, 그 뒤로는 광주에서 광주서중을 거쳐 일고에 다녔다. 이런 경험 때문에 그는 어디를 고향이라고 말해야 할지 늘 고민이었다. 아니, 자신이 거쳐 간 모든 지역이 고향으로 느껴지는 감성을 갖게 된 것은 큰 장점이 됐다. 지역주의에 얽매이지 않는 코스모폴리탄(범지역 시민)을 경험한 셈이다. 간혹 사람들이 그에게 고향이 어디냐고 물으면 이렇게 반문한다.



그림 1 노희웅(2006)

“아버지의 고향은 목포(무안), 내 출생지는 강진, 주 성장지는 광주, 직장과 사회활동은 목포에서 보냈는데, 어디가 내 고향이냐?”

그러면 ‘본적이 어디냐? 아버지 고향이 어디냐?’고 물으며, 그곳이 고향이라고 했다. 그것에 따르면 그의 고향은 목포가 된다. 본적이 무안군 이라면 용당리 용해마을이기 때문이다. 무엇보다 노희웅의 기독교 신앙의 첫 뿌리가 목포인 것이 중요했다.

노희웅의 외가도 목포다. 외삼촌 손우현은 외과의사로 불란서병원의 원장을 거쳐 남교동에서 대동

병원을 운영했고, 작은 할아버지도 내과 의사였다. 그의 아들은 손주현 장군으로 공군사관학교 1기생으로 전투기 조종사였다. 6·25 때 평양 폭격 후 되돌아오다가 추락했지만 기적적으로 살아남은 것으로 유명했다. 나중에 손주현은 소설가 박화성의 큰사위가 되었다. 어머니는 장남인 노희웅을 낳은 직후부터 원인 모를 병에 시달리며 죽을 고비를 여러 차례 겪었다. 심지어 상여를 준비하고 유언까지 남길 정도였지만 기적적으로 살아났다. 외삼촌의 친구인 조영규 의사(나중에 영광에서 국회의원도 역임함)가 어머니를 수술하기는 했지만, 회복된 것은 신앙생활 때문이었다. 어머니가 사경에 헤맬 때 당시 목포연동교회의 최명길 목사(6·25때 순교) 내외가 집을 방문해 성경 말씀을 전해 주었다. 그때부터 믿음의 씨앗이 심어진 어머니는 점차 달라졌다. 최 목사의 방문이 노희웅 가정의 믿음생활의 시작이었고, 어린 노희웅도 처음으로 어머니의 손을 잡고 목포용당리교회(지금 동부교회)에 나갔다. 어머니는 주님의 은혜로 병이 치유되었다고 확신하고 이름을 ‘보물’에서 ‘은혜’로 바꿔 손은혜가 되었다. 어머니가 기적같이 건강이 회복되고, 둘째 아들인 노희권까지 낳게 되니 큰 축복이었다. 노희웅은 신앙생활에 전념하며, 종교는 물론 인류의 역사와 동서양사에 흥미를 갖게 되었다.

노희웅은 조선 사회가 유교를 숭배한 봉건사회였다는 사실이 안타까웠다. 유교가 충과 효도를 강조한 것은 인정했지만, 국가 이념으로는 부족하다고 생각했다. 봉건적 잔재는 근대에 들어서도 큰 변화가 없었다. 특히 여성, 어머니의 역할이 늘 제한되어 있었고, 그들은 죽도록 고생만 하는 것을 운명으로 알고 견뎌낼 수밖에 없었다. 이것이 늘 안타까웠다. 이 때문에 여성을 평등하게 대하고 인간으로 대접하는 기독교적 세계관을 소중하게 생각하고 평생 기독교에 귀의해 살게 된다.

그에게 사회활동의 가치기준은 기독교 이념이었다. 그는 믿음으로 맺어지는 은혜의 혜택을 여러 차례 맛보고 살아왔다. 심지어 6·25 때 부산으로 피난 가는 도중 거제도에서 믿는 가정의 도움으로 그 집에서 편히 기거한 적도 있었다. 군대 생활도 마찬가지였다.

노희웅은 대학을 졸업하고 스물일곱 살에 입대했다. 논산훈련소를 거쳐 김해공병학교에서 8주간의 교육을 마치고, 배정받은 부대가 다시 논산훈련소였다. 뜻밖에 그곳에서 연대 피엑스에서 근무하게 됐다. 당시 사병들도 피엑스에 근무하면 큰돈을 번다는 소문이 있을 정도로 관리가 허술했고, 그만큼 비리도 많았다. 하지만 전임자가 횡령 혐의로 특별 감찰에 걸려 영창에 들어간 탓에 노희웅은 회계와 재고정리에 철저할 수밖에 없었다. 이것은 차라리 그에게는 잘 된 일이었다. 철저하게 관리하고 후임에게 정확하게 인계하는 것이 기독교적 신앙인의 삶이었기 때문이다. 그는 나중에 군종병으로 자리를 옮겨 군대 내 교회에서 생활하기도 했다.

2. 서른아홉 노총각의 늦은 결혼

제대한 노희웅은 순천에서 잠깐 지낸 후 1974년 『조선일보』에서 행남사 신입사원 공개채용 광고를 보고 지원해 입사했다. 지역기업이지만 전국적인 인정을 받고 우리 역사가 사랑하는 자기를 생산하는 회사, 많은 학생들의 견학대상이던 공장에 입사한다는 것은 당시 매우 큰 기쁨이었다.

그는 목포의 향토기업인 행남사에서 안정적인 직장생활을 지속했지만, 결혼이 늦어져 부모님의 애를 오랫동안 태웠다. 선을 본 것만 100번이 넘었는데, 인연이 닿지 않았다. 그러다 보니 노총각으로 여러 가지 고충을 겪기도 했다. 여동생은 둘이나 이미 결혼을 했고, 남동생마저도 자신을 기다리고 기다리다 서른네 살에 결혼을 하게 됐다. 이때 노희웅은 서른아홉이었다. 보다 못한 어머니가 노희웅에게 한마디 하셨다.

“너는 동생 결혼하는데 오지마라. 니가 오면은 내가 창피한게……. 다들 와서 ‘큰 놈은 어떻게 됐어요?’ 하고 물어보면 대답하기 성가신게 말이다.”

그런 연유로 그는 동생 결혼식장에 가보지도 못했다. 다행인 것은 동생 결혼식이 3월이었는데, 바로 5개월 후인 8월에 드디어 자신이 결혼을 하게 된 것. 동생은 ‘형님 그럴 줄 알았으면 말 좀 해주지 그랬소. 그랬으면 기다렸을 텐데……’라고 안타까워했다고 한다.

“하나님이 내 짝은 정해 놓은 것 같애. 만난 지 석 달 만에 결혼해 부렸어요. 신부는 나하고 일곱 살 차이가 났어. 거기서도 서른둘이니 많은 편이제. 와이프는 선 볼 때 조그마한 것 때문에 내가 훌쩍 빠졌지. 다방에서 차를 마시는데, 긴장이 될 것 아니라고? 대화 중에 찻잔을 들어 마시려는데 이미 마셔 불고 없는 찻잔을, 찻잔이 비었는데도 또 마신거야. 그때 앞에 앉아있던 여자가 종업원을 불러 ‘물을 채워 달라’고 부탁하드라고. 이것을 보고 ‘아, 남을 배려해주는 여자구나’ 그 하나가 시작이여. 어머니한테 이야기했더니 어머니가 맘에 들었어. 우리 어머니가 결혼하기 전에 시청에 가서 혼인신고를 하려고 한 사람이야. 모처럼 ‘핀포’가 맞았는데, 나이 들은 맞선대상자들에게는 주변의 잡음이 많다는 거야. 빨리 해 부러야지 하는 마음으로 서두르신 거야. 그랬더니 주위에서 소문이 났어. 속도위반했는가 부다 하고.”

1982년 서른아홉의 노희웅이 결혼하고 5년 후에 딸을 낳았다. 자연스럽게 속도위반했다는 오해는 풀 수 있었다. 그는 형제나 자매가 없는 외동딸에게 늘 미안했다. 그래서 다양한 문화예술분야를 체

험할 기회를 주었고, 어릴 때부터 외국여행을 통해 세계문화에 익숙해지도록 배려했다. 그 결과 딸은 처음 만나는 사람들과도 쉽게 친해지고, 다문화적인 정서도 스스로 없이 받아들이는 코스모폴리탄적인 시민이 됐다. 무엇보다 그가 바라는 신앙생활에 전념하며 잘 살고 있는 것이 아버지로서는 고맙고 대견하다.

3. 행남사 직원에서 대표까지

노희웅은 1974년 행남사에 입사해 처음 경리부에서 근무했다. 그 후 생산관리부, 기획실, 품질관리부, 새마을담당, 수출과장을

거쳐 2004년 행남자기 대표이사 부사장에 오르게 된다. 그리고 2005~2012년 행남자기 대표이사 사장과 모디 대표이사를 겸직했다. 그리고 2014년까지 부회장으로 근무하다가 퇴임했다.

평직원에서 시작해 회사 대표까지 맡는 과정은 성실과 인내의 결과였다. 그리고 그는 경영철학인 ‘기독교적 사랑으로 끊임없이 노력하고 기도하는 마음’으로 회사 일에 전념했다. ‘네 이웃을 내 몸과 같이 사랑하라’는 말씀에 의거하여 진정으로 회사 구성원을 아끼고 사랑했다. 그가 사장으로 재직하면서 여러 가지 성과를 남겼지만 한 가지만 소개한다면 행남자기 접시와 찻잔, 식기가 ‘노벨상 공식 만찬 식기’로 선정된 일이다. 세계적으로 유럽산 자기가 가장 화려하고, 고급으로 평가받고 있었다. 그 때문에 노벨상 시상식 공식만찬장에서도 유럽산 본차이나 제품이 식기로 사용되고 있었다. 행남자기는 치열한 경쟁을 통해 그 제품의 우수성을 입증 받아 드디어 2007년 노벨상 시상식 공식만찬 테이블에 오르게 됐다. 세계적으로 행남자기의 위상을 높인 큰 성과였다.

평직원이던 노희웅은 공장 새마을운동을 담당하면서 1975년 첫 해외출장으로 일본, 대만, 홍콩, 싱가포르에 다녀왔는데, 이때 새마을운동에 대한 비전을 배우게 됐다. 이 경험으로 새마을운동에 대해 자신만의 신념을 가지게 되었다. 1979년에는 수출과장을 맡았는데 외국 바이어들과 교류하고, 여러 차례 해외출장을 다니면서 역사와 문화를 바라보는 새로운 안목을 갖게 됐다. 이러한 경험을 통해 그는 우리 문화를 맹목적으로만 바라보지 않았고, 자연스럽게 동·서양의 역사와 문화에 관심을 갖고 공부하게 됐다.



그림 2 행남사가 제작한 노벨상 시상식 만찬장 공식 식기

“입사 후 3개월 동안의 수습기간에 있었던 일을 정리하는 보고서를 쓰는데, 보통 다른 직원들은 한 30~40페이지로 쓰는 글이지. 그런데 내가 무슨 욕심인지 110페이지를 썼어. 그래서 회사에서 깜짝 놀란거지. 그 당시에 임원들이 회람을 하시고는 ‘특이한 놈 들어왔다’ 그것이야. 내가 생산내용에 대한 분석을 잘한 것 같애. 그래서 전무이사가 ‘이 친구는 생산부로 보내야 한다’ 그것이야. 그래서 경리부서에서 생산관리부로 갔어. 그리고 다시 회사 규칙, 규정 같은 것을 정리하는데 누가 나를 지목했어. ‘그때 리포트 한 것 보니까 잘 하겠다’고. 그래서 이번에는 기획실로 옮겼어. 그 후 마침 정부에서 품질관리(QC: quality control)를 하라고 촉구한 적이 있어. 품질관리를 하는데 나보고 서울 가서 교육받고 품질관리기사 자격증을 따가지고 오래. 품질관리기사를 의무적으로 채용해야 하니까. 그래 할 수 없이 공부하면서 특히 통계학 때문에 찢절 땀으나, 결국은 따가지고 왔어. 그랬더니 품질관리 연구를 했으니까 기획실에 있지 말고 품질관리부에 가서 일해라 그것이야. 그 후 또 정부에서 새마을운동 하라고 공문이 와, 그러면서 새마을운동 회사 관리책임자로 갔고, 전국공장새마을운동경진대회에서 행남이 최고상을 받기도 했어. 과장으로 승진하면서는 수출과장을 해. 그때부터 해외경험을 좀 하게 된 것이지. 바이어도 만나고, 외국도 가고.”

행남사에서 그가 맡은 업무를 보면 당시 한국 사회가 고도의 경제성장을 이루면서 단계별로 어디에 방점을 두고 어떻게 발전해 왔는지를 알 수 있다. 품질관리라는 새로운 관리기술은 1961년 「공업표준화법」이 제정된 이후 시작됐다. 하지만 본격적인 품질관리가 보급되기 시작한 것은 1975년부터이다. 정부는 1975년을 ‘품질관리의 해’, 1976년을 ‘품질관리 확대의 해’, 1977년을 ‘품질관리 정착의 해’로 정하고 고도성장 추세에 맞춰 의욕적으로 품질관리 정착화에 노력했다. 이런 노력은 해외시장에 수출된 상품이 품질불량으로 반품되어 오거나 생산공정의 불량률이 너무 높아 고심하고 있는 기업체가 많았기 때문에 시작되었다. 또한 국내 소비자들도 한층 까다로워진 이유도 있었다. 실제 행남사는 1975년 공장새마을운동을 도입, ‘근면, 자조, 협동’의 새마을 정신을 바탕으로 효과적인 활동을 시작했다. 무엇보다 분임활동과 제안제도의 성과가 컸다. 분임토의를 통해 품질관리활동을 평가하고 시상했으며, 제안 제도를 통해 에너지절감, 원가절감, 품질향상의 효과를 보았다. 이처럼 공장새마을운동은 많은 변화를 가져왔다. 노회웅은 새마을운동을 통해 생산단위의 분임토의가 활발하게 진행되었고, 그 결과가 상향식으로 전달되면서 공장이 혁신적으로 발전했다고 인정했다.

“촛불집회에서 과거 역사를 비판하는데, 내가 새마을운동하면서 농촌새마을운동 현장도 가서 보고, 정부에서 요청하는 운동들, 구체적으로 지분을 개량한다든지, 도로포장을 한다든지, 마을길을 낸다든지 그것이 왜 필요한지를 실질적으로 봤기 때문에 비판적으로 보지 않아. 그때 워낙 가난했으니

까. 새마을운동을 했을 때 너무 비참했잖아. 1975년도에 공장새마을운동을 할 때 상공부에서 사람을 선택해서 아시아권에서 잘사는 나라를 견학시켰어. 싱가포르에 갔더니 별천지 같애. 도로가에 나무를 많이 심어 놓고, 케이블카로 넘어가는 센토사 섬에 갔더니 해수욕장이 있고, 동물원이 있고, 식물원이 있고, 사진 찍느라고 정신이 없으면서도 우리나라는 언제 저렇게 될라고 했어. 그러다가 귀국할 때 김포에 내리면서 보니까 쓰러져가는 집들이 보이고 막막하든만…….”

행남사가 본격적인 수출을 하는 1970년대 중반 수출을 담당한 그는 여러 가지 우여곡절을 겪었다. 삼학도에 목포세관이 있는데, 그곳을 이용하는 공산품수출업체는 행남특수도기가 유일했다. 수출물량은 먼저 삼학도 세관에서 통관이 되고 부산까지 보세운송 후 컨테이너에 넣어서 선적해 수출되던 때였다. 그런데 목포세관이 늘 까다로웠다. 수입품은 엄격하게 검사하고, 수출품은 좀 융통성 있게 대해주는 것이 상식이라고 생각되는데 말이다.

1980년 5월 어느 날이었다. 광주에서 심상치 않은 분위기가 전해오고, 곧 군인들이 지역 간 이동을 통제하려고 할 때였다. 자칫 수출해야 할 제품들이 발에 묶일 상황이 우려되었다. 노희웅은 직감적으로 수출물품을 먼저 부산에 보내야한다고 판단했다. 급하게 트럭에 실어 보낸 뒤 곧 교통이 두절되고 말았다. 그는 어떻게든 부산에 들어가 품질관리 검사를 마치고, 선적될 수 있도록 해야 했다. 하늘은 그와 행남사를 도왔다. 노희웅은 기적적으로 부산에 갈 수 있었고, 그것이 전화위복이 되어 행남사는 새로운 물류체계를 도입하게 된다.

“1974년도에 본격적인 수출을 하게 됐어. 목포 삼학도에 세관이 있잖아. 세관 사람들이 까탈스럽게 했어. 수입하는 것에는 통제가 있을 수 있지만, 수출은 장려해야지. 그런데 1980년 5.18 때였어. 수출할 제품들도 막힐 것 같아 내가 서둘러서 트럭에 수출품을 실어 부산으로 보냈어. 목포세관 통관을 안 하고 부산세관에서 통관을 할라고 한 거제. 근데 통관 전에 품질관리기사의 사인이 들어가야 돼. 내가 품질관리기사니까 부산에 가서 업무를 처리해야 하는데 육지로 걸어서 갈 각오까지 할 때였어. 송정리만 통과하면 되니까. 나뿐만 아니었어. 외부에서 흑산도, 홍도까지 여행 간 사람들도 차가 없으니까 서울을 못가잖아. 근데 마침 목포에서 제주 가는 배인 동양고속페리가 수리를 한다고 제주 운행을 휴업하고 1년에 한 번씩 해왔던 수리를 당겨서 목포에서 바로 부산에 간다는 소식을 들었어. 서울 갈 사람들은 부산을 통해서 가라고 다 타라고 한게 급하게 갔제. 부산가는 배는 원래 없어. 그렇게 부산에 갔더니 아침 9시나 돼서 들어가는데 부산해양대학교 앞에서 경비정들이 와서 우리 배를 호위하여 인도하는 것을 봤는데, 총 들고 올라와서 ‘이 배를 불순세력들이 납치해 가지고 온다’는 보고를 받았으며 한사람씩 검색을 받고 부산 부두에 상륙을 한 적이 있어. 난 수출업무를 보러 갔지. 판

사람들은 집에 갈라고 간 것이고.”

노희용이 부산에 도착해 수출물품을 선적하면서 보니까 트럭에 실려 온 제품이 하역되어 통관절차를 거친 후 다시 컨테이너에 담기고 있었다. 순간, 목포공장에서 직접 컨테이너에 담아 나르면 이중으로 고생하지 않아도 되겠다는 아이디어가 떠올랐다. 그는 다음 수출 건부터 부산에서 트레일러를 직접 불러들였다.



그림 3 행남자기 산정동 공장

“목포에 와서 컨테이너에 실어 세관으로 바로 가면 좋겠다고 생각하고 목포로 바로 오라고 했지. 그런데 산정공장에 컨테이너를 실은 트레일러가 들어갈 수 없어. 전봇대와 전기줄에 걸려 불고, 진입로가 직각이 아니라 안 돼. 어려웠어. 트레일러 기사가 신경질을 내고 난리야. 공장 앞 전기줄이 낮으니까 안 돼. 결국 목포시에서 해결해 줬어. 도로는 안 넓혀주고, 전기줄만 높여줬어. 그때 컨테이너가 시청 앞으로 해서 쪽 왔지. 5·18을 계기로 그때부터 직접 컨테이너 수출이 시작된 것이지. 그랬더니 부산에서 불만이 많았어. 짐 옮겨 싣는 하역인부들이 일이 줄어들잖아. 그 전에 트럭은 목포 트럭이었는데, 목포 트럭도 기분이 안좋지……. 컨테이너는 20피트와 40피트짜리가 있어. 목포 시내 다니는 것이 겨우 20피트짜리여.”

그는 5·18과 관련해 또 다른 경험을 하게 된다. 당시 미국에서 온 일본인 디자이너가 행남특수도가 공장에서 수출품 디자인 자문 일을 했는데, 갑자기 그에게 일본영사관에서 전화가 왔다. ‘내일 아침 대호호텔로 모이라’는 연락이었다. 당시 목포의 신발공장인 호남고무에 근무하는 일본인들도 여럿 있었는데 그들도 모두 모였다. 일본영사관은 차량을 준비해 그들을 부산으로 이동시켰다.

노희용이 부산에 갔다가 영도다리 근처 한 호텔에서 그 디자이너를 만났는데, 당시 언론에 나오는 내용과 전혀 다른 이야기를 들을 수 있었다. 일본 디자이너는 일본신문을 보여주면서 ‘군인들이 시민들을 무고하게 살상하고 있다’는 사실을 전해준 것이다. 그때 노희용은 광주에서 일어나고 있는 생생한 현실을 잠시나마 본 것이다.

이런 과정을 통해 ‘일본인들은 저렇게 자국민들의 안전을 책임지는구나’라고 느끼며, 일본외교관들이 한국외교관들 보다 낫다고 생각했다. 외국에 나가 있는 자국민을 보호하는 일은 미국인들이 더

철저하다는 것도 직접 경험한 적이 있다. 1997년 즈음 그동안 잘 알고 지내던 주한미국대사의 대리 대사인 리처드 크리스텐슨의 전화를 받았다. 크리스텐슨은 1967년부터 2년 동안 목포상고, 제일중, 목포중학교에서 평화봉사단 일원으로 영어를 가르쳐 목포와 인연이 있는 인물이었다. 그런데 그가 정명여고에서 영어를 가르치는 미국인 여교사를 언급하며, 잘 챙겨달라고 했다. 국내의 미국인들이 한 두 명도 아닌데, 어떻게 그렇게 관심을 갖고 있는지 놀랄 지경이었다. 그 영어 교사는 노희웅이 봉사하는 교회에 출석하여 영어예배를 드리며 오랫동안 인연을 맺기도 했다.

4. 향토기업 행남사 목포를 지키다

목포의 대표적인 향토기업인 행남사는 자기 제조회사로 1942년 5월 16일 산정동에 최초로 설립 되었다. 당시 국내에는 일본인이 경영하는 부산의 대한도자기, 그리고 정미소를 소유했던 목포 사람이 투자한 경상도 밀양에서 운영되는 밀양도자기만 있었다. 지금의 한국도자기는 행남사 보다 1년 늦은 1943년에 설립된 도자기 도매상으로 행남사 제품도 취급하였다. 일본인 회사들의 횡포가 대단 할 때 민족자본으로 새로운 시장에 뛰어든 행남사는 자기만 제조하고 도기 생산은 하지 않는다는 조건으로 설립 허가를 받았다. 당시 목포와 인근에는 수공으로 도기를 생산하는 사람들이 많아 그들을 보호하기 위해서였다.

행남사의 사명(社名)은 설립자 ‘행원(杏院)’ 김창훈(1896~1967)과 아들 ‘남강(南岡)’ 김준형(1914~2008)의 호에서 각각 첫 자인 은행 ‘행’과 남녘 ‘남’을 따 지은 이름이다. 특히 행남의 행(杏)자는 우연히도 목포[木]의 입[口]을 나타내어 목포의 경제를 상징하는 글자가 되었다.

김창훈 회장이 자기회사를 설립하는 데는 특별한 사연이 있었다. 김창훈은 남선전기에 근무한 적이 있었다. 남선전기는 경성전기, 조선전업과 더불어 3대 전기회사였고, 이 세 회사가 1961년 통합 되어 한국전력주식회사를 발족하게 된다. 현재의 한국전력이다. 김창훈은 남선전기에서 구매담당을 하면서 ‘애자’⁰¹⁾를 일본에서 수입해 오는 것에 대해 안타까움이 컸다. 도자기의 본고장이 한국인데, 한국도공들을 끌고 가 이제는 일본이 종주국인 것처럼 행세하는 것이 억울하기까지 했다.

“김창훈 씨가 남선전기에서도 근무했어. 거기서 구매담당을 하면서 애자를 구입하는 거야. 전기줄의 애자가 특별한 기술이 필요해. 일반 도자기하고 달라. 애자 안에 철분이 조금이라도 있으면 엄청난 고압에 터져 부러. 우리나라에서는 공급 못하니까 일본에서 수입을 했어. 그러느라고 일본에 자주

01) 전선로나 전기 기기의 나선부분을 절연하고 동시에 기계적으로 유지 또는 지지하기 위해 사용되는 절연체로 주재료는 경질자기임.

갔는데, 결론은 도자기는 원래 한국 것인데, 일본 놈들이 우리기술자 데려가서 만들 것 아니냐. 우리가 한 번 만들어보자 하고 시작한 것이제. 그래서 아들(김준형)을 일본에 보냈지. 마침 큐슈 쪽에 가 보면 이삼평 씨라고 정유재란 때 잡혀간 사람이 일본 도자기를 제대로 만들어줬어. 도자기 신(神)이라고 그래서 1년에 한 번씩 제사를 지내면서 큰 전시회를 해. 김준형 회장이 거기에서 도자기를 배웠지. 그렇게 해서 시작한 것인데, 그때는 한 가지 유리한 것이 일제 시대라 일본 놈들이 우리 눈그릇을 다 뺏어갔잖아. 그러니까 자기 시장은 괜찮았어. 그 이면에는 서글픔이 있지.”

도자기 사업은 탁월한 선택이었다. 고려청자와 조선백자로 일찍이 도자기 문화를 꽃피워왔던 우리나라 아닌가. 도자기는 하루아침에 급조될 수 있는 상품도 아니다. 우리 민족 핏속에 면면히 흐르는 예인의 기질과 뛰어난 손재주, 풍부한 고령토자원을 가진 나라로서 도자기는 도전해 볼만한 사업이었다. 무엇보다 인간의 생활문화에 기여할 수 있는 하나의 문화산업이기도 했다. 역사적으로나 문화적으로 우리나라 전통성을 나타내는 가치 있는 사업이었다.

행남사는 일제 강점기 일본인들에게 회사가 넘어갈 위기를 거친 뒤에도, 6·25 전쟁을 맞아 위기에 처했다. 이때 연료난과 경영수지 악화로 어려움을 당했지만, 1953년도에 커피세트와 양식기를 판매하면서 새로운 돌파구를 찾기도 했다. 이후 1957년 본차이나를 순수 자체기술로 개발하여, 전라남도 물산공진회에 출품하여 특상을 수상하기도 했다. 그리고 1963년에는 도자기 식기로는 국내 최초로 홍콩에 수출하는 개가를 올리기도 했다.



그림 4 행남자기 디자이너들과 함께한 노희웅 사장

“1953년도에 국내 처음으로 커피세트를 생산했어요. 6·25 전에는 커피세트 개념이 없었지요. 해방 후와 6·25 때에 미국인들이 가져온 식기 가운데 커피 담는 컵이 있어서 소개가 된 것이지요. 그리고 나서 1960년대 들어 홍콩으로 도자기 식기세트를 수출해보려 했다고 합니다. 그런데 외국 사람이 생각하는 세트하고 다르고, 품질이 안 맞아. 그리고 바이어와 상대한 것이 아니라 중개상을 통해 가지고 보낸 거지. 지금은 신용장 제도가 있잖아. 신용장이라는 것이 상품이 갈 때 보증하는 보증서지. 내가 보기에는 배에 실으면 우리가 돈 주께 그랬다가, 돈도 못 받지 않았나 싶어. 한국도 전쟁 직후 뭐가 있겠어. 대개 보면 돈을 안 줄라면 화물에 하자가 있단든지, 선적기간이 늦었다든지 트집을 잡지. 돈을 못 받았다는 이야기를 들었어. 대한민국에서는 처음으로 도자기를 수출했으니까. 그래서 당분간 수출을 스톱하기도 했다고 들었어. 입사 당시에도 10년 전 이야기였지. 내가 보기에 그랬을 것이며. 무역업무도 내가 좀 봤으니까.”

노희용의 입사 1년 전인 1973년 행남특수도기(주)의 상동공장이 설립되었는데 부지문제로 우여곡절이 있었다. 간부들은 새 공장을 경기도로 이전하자고 했다. 인구가 많은 곳에 공장을 설립하면 운송비 절감으로 수익률이 늘어나기 때문이다. 또, 공장부지가 크기 때문에 나중에 부동산 가치도 높아질 것이란 생각 때문이었다. 하지만 김준형 회장은 그 의견을 무시하고 상동에 공장을 설립했다. 상동과 석현동에 목포공업단지가 막 조성되었는데, 당시 목포공업단지 추진위원장을 맡은 이가 김준형 대표이기도 했고, 목포를 연고로 사업을 시작하였기에 향토기업으로서 목포를 떠날 수 없다는 강한 의지의 표명이기도 했다.

“우리 회사에서 시작해서 저쪽 끝 그러니까 현재 새목포제일교회가 있는 땅까지 목포공업단지였어. 1974년 추진위원장이 김준형 회장이었어. 상동 공장을 짓는데 전부다 서울 부근으로 잡시다. 땅장사만 해도, 간부들이 그렇게 이야기했어. 하지만 김준형 회장이 ‘어떻게 내가 서울로 가겠냐? 내가 추진위원장인데…….’ 그래 가지고 상동에다 공장을 지었어요. 김준형 그 분은 내가 봤을 때는 훌륭해. 상동에다 공장을 짓고 스톤웨어를 생산했어. 옛날에는 공장은 달아내고(기존 공장에 증축을 했다는 뜻) 그랬는데 상동 스톤웨어 공장은 제대로 지었어. 스톤웨어는 일본사람들이 만들었는데 미국에서 재미를 보고 있었어. 도자기는 생산방식이 비슷하지만 재질이 틀려. 도기가 있고 자기가 있어. 자기는 비싸. 미국 수출하더라도 가격이 높아. 세금도 많아. 관세가 있어. 그런데 도기는 싸구려야. 저질이고. 그것은 관세가 없어. 미국 서민들이 쓰는 물건이기 때문에... 그런데 일본 애들이 도기와 자기의 중간인 스톤웨어를 만들었어. 도기라고 수출한 후 세금은 안내고 나서 미국시장에서는 자기 행세를 했어. 그래서 우리도 그것을 만들었지.”

1978년에는 석현공장이 설립되었다. 이때는 사상 최대의 호황을 이룬 때였다. 이후 5공장(1985), 행남사 미국사무소(1989), 자카르타사무소(1991)가 설립되었다. 하지만 회사가 어려움에 빠진 적도 많았다. 대표적인 것이 플라스틱의 대량생산과 대중화 때문이었다. 플라스틱과 양은, 스테인레스 등은 도자기뿐만 아니라 여러 가지 산업에도 영향을 미쳤다. 대표적으로 대나무 제품이 사라진 것을 들 수 있다. 다행히 다양한 제품이 후속 출시되지는 않아, 그러한 어려움은 오래가지 않았다.

도자기를 제작하는 회사이기 때문에 내화벽돌을 이용한 가마가 있기 마련이었다. 다행히 목포에 조선내화 공장이 있어 편리하게 내화벽돌을 공급받을 수 있었다. 가마도 처음에는 일본 가마, 나중에는 독일 가마를 수입해 쓰기도 했다. 가마가 길게 설치되어 있다면 입구 쪽과 출구 쪽을 제외한 중간 가운데 부분은 직접 불이 닿는 곳인데, 이곳의 벽돌은 내화벽돌로 질적으로 다른 벽돌이 사용되었다. 초기 가마의 형태에서는 도자기 제품마다 내화갑을 씌워 가마에 넣어 불을 때기도 했다. 하지만 석현 공장을 지을 때는 내화갑 없이 바로 터널에서 지나가는 방식으로 바뀌었다. 불을 때는 시간이 보통 하루 반이나 이를 걸렸는데, 새로운 방식에서는 몇 시간이면 충분했다. 쾌속 가마인 터널킬른 방식이었다. 독일 기술자들이 만든 것이었다. 하지만 내화벽돌들은 거의 조선내화에서 가져와 사용했다. 이렇듯 조선내화와 행남사는 같은 지역에서 서로 협력하고 상생하는 회사였다. 초기 한때는 조선내화가 행남사 보다 규모가 작을 때도 있었다. 조선내화 직원 몇 사람들이 사표를 내고 행남사로 옮겨온 적도 있었다. 하지만 나중에 포항제철이 설립되면서 조선내화의 규모가 커지기 시작했다. 제철 가마는 고열에 견딜 수 있는 터널이 필요한데, 모두 내화벽돌이었고, 그 안의 벽돌들은 매일 매일 새 벽돌로 교체되었다. 그러다가 광양제철이 준공되면서 조선내화공장이 광양으로 이전하게 된다. 목포에서 내화벽돌을 운송하기에는 너무 멀었기 때문이다.

김준형 회장은 직원들과 지역사회를 위해 여러 가지 복지사업도 진행했는데, 그중 하나가 행남학원을 운영한 것이다. 공장 직원들 중에는 중학교만 졸업한 경우가 많았는데, 고등학교 과정을 공부하도록 배려해 주었다. 비용은 물론 무료였다. 행남학원은 1965년부터 1983년까지 운영되면서 500여 명의 졸업생을 배출했다. 노회웅은 행남학원이 새 학기를 시작할 때마다 방문해 학생들을 격려해 주거나 회사의 기본 정신을 특강 형식으로 강의한 경험이 있다. 그 외에도 목포여상고에 특별 학급을 개설해 회사에서 퇴근하는 직원들을 회사버스로 태워주며 못다 한 학업을 할 수 있게 해 주었다.

행남사 공장이 목포를 떠나서는 안 된다는 김준형 회장의 확고한 애향심과 달리, 모디(MODIH) 공장과 회사가 경기도 여주에 설립된 일화도 있다. 행남자기의 도자기 공장만 해도 목포시내에 5개가 되고, 사원들만 2,200명이 되었다. 이렇게 5개의 공장을 따로따로 관리하다 보니 관리비와 간접비 등에 낭비가 많았다. 그래서 이를 한 데 모아 대불공단으로 이전하려고 노력한 적이 있었다. 하지만 난관에 봉착했다. 대불공단에서는 도시가스가 공급되지 않았기 때문이다. 제품고급화를 추진하기 위

해서는 가마연료가 순수해야 하므로 당시 목포에 있는 공장들도 가스 가마로 점진적인 교체가 진행되고 있었다. 이런 상황인데, 공단에서는 행남사 스스로 도시가스 배관 공급설비를 갖춰 가스를 사용하라고 했다. 회사는 하구연을 넘어가는 가스배관설비 비용이 공장 이전 비용에 못지 않을 것으로 판단하고 주저했다. 이때 경기도 여주군에서 모든 부대설비를 제공하겠다고 제안해 왔다. 이런 이유로 모디공장이 여주군 점동면 소재의 여주지방공단으로 독점 입주하게 됐다.

한편, 행남사를 행남자기로 명칭을 바꾸게 된 이유도 재미있다. 1994년 사명 행남사를 행남자기로 바꾸었다. 당시 목포를 방문하는 타 지역 사람들이 공장견학을 하는데, 간혹 깜짝 놀라면서 ‘절인 줄 알았는데 웬 공장이나’고 놀라는 경우가 있었다. ‘유달산 등반, 행남사 방문’이라는 여행 스케줄을 보고 분명 유달산 기슭의 절로 착각한 탓이다. 이외에도 출판사인 줄 알았다는 사람들도 있었다. 기업이 회사명을 통해 홍보가치를 높이는데, 거꾸로 다른 오해를 불러일으키면 안 된다는 의견이 많아 1994년 회사명을 ‘행남사’에서 ‘행남자기’로 바꿨다.

또 본차이나만 전문 생산하는 세계 최대, 최고인 ‘주식회사 모디’는 행남이 탈바꿈하는 혁신의 모습을 보이자는 뜻으로 ‘MODIFIED HAENGNAM’의 약어인 MODIH 즉 ‘모디’로 작명하여 국내외에서 활용하고 있다.

5. 신앙생활로 행복한 삶

노희웅은 1989년부터 장로직분을 맡아 목포제일교회에서 봉직해 왔으며 2014년부터는 원로장로로 봉사하고 있다. 2013년에는 『목포제일교회 창립60년사』 편찬위원장을 맡기도 했다. 회사의 중책을 맡으면서도 신앙생활을 흐트러짐 없이 할 수 있었던 것에 대해 감사한 마음을 가지고 있었다. 도자기 회사는 가마를 잘 만들어 질 좋은 도자기를 생산하는 것이 가장 중요했다. 도공의 정성어린 마음이 중요하기 마련인데, 이것이 민속의례의 하나인 제의(祭儀)로 나타나는 것이 현실이었다. 현대식 공장이지만, 옛 도공들이 정성을 모아 제사를 지내듯 행남사도 공장을 지을 때면 상량식을 거행하고, 가마를 짓고 첫 번째 불을 붙이는 ‘화입식(火入式)’에 대규모의 제의를 지내는 일이 자연스러웠다. 이처럼 전통적인 도공 방식을 그대로 따르는 것은 각자의 정성을 모으는 일이기도 하고, 사업이 번창하게 되는 길이라고 여겼기 때문이다. 물론 기독교도인 그도 이런 일련의 의례들을 미신이라고 치부만 하지는 않았다. 큰 틀 안에서 인정하면서 자신이 할 수 있는 일을 찾았을 뿐이다. 그는 이렇게 생각했다. ‘도자기를 만드는 도공들이 정성을 모으는 것은 이해한다. 하지만 나는 내 방식대로 하면서 정성을 모으면 되는 것 아닌가.’라고 스스로 자위하기도 했다. 종교학자인 엘리아데의 말대로 ‘종교적 경험을 가진 인간에게는 모든 자연이 우주적 신성성으로 계시 된다’는 것을 이미 깨달은 것이다. 회사



그림 5 행남사 창립 58주년 기념식에 김준형 회장과 함께 참석한 노희웅

일을 하다보면 바이어를 접대하거나 직원들과 회식을 하면서 술도 마시기 마련인데, 그는 현명하게 잘 대처해 왔다. 무엇보다 술을 좋아하고, ‘말술’을 마시는 김준형 회장을 보필하면서도 술 강요를 받지 않고 지낸 것은 고마운 일이었다.

“하루는 기관장들 법원장과 판사들하고 식사를 하는데, 나와 총무부장이 김준형 회장님을 모시고 참석했어. 그런데 김 회장님이 갑자기 ‘며칠 후~, 며칠 후~’ 라는 찬송가를 부르시더라고. 주위에서 된 일인가 했지. 그런데 이렇게 말하시더라고. ‘나는 이 술을 좋아하는데 이 친구(노희웅)는 저쪽 주님을 좋아한다’고. 이해하시라는 말이지. 또, 내가 건배 시늉만 하느라고 입을 대고 1/4정도 홀짝 마시니까 ‘어, 이 친구가 술을 하네?’ 그러시기도 했지. 평소 김준형 회장은 대접으로 소주를 가득 채워 가지고 꿀떡꿀떡 냉수 마시듯이 마시는데, 그것을 상대한테 주고, 그 옆 사람한테도 주면서 10명 정도는 쉽게 상대해 부러. 엄청나게 술을 드셨어. 옛날에 시장들이 장관이 내려오잖아. 그럼 식사 자리에 ‘회장님 오셔서 같이 동행해 주십시오.’라고 부탁을 해. 그러면 김 회장님이 장관하고 마시면서 술잔을 돌려 부러. 그러면 다 기절하듯이 돼 부러. 그러면 시장이 해방되는 거야. 언젠가 전두환 대통령

때 국회 사무총장인가 누가 와서 광주까지 가서 마셨는데, 술을 어찌나 먹었는지 다음날 광주에 있는 신문사들 기자회견이 취소된 적도 있었어.”

그는 이렇게 배려를 받으면서 김준형 회장과 후임 김용주 회장에게도 믿음을 얻었다. 김용주 회장은 미국에서 유학 중에 크리스천으로 교회에 다닌 경험이 있어 충분히 이해해 주었기 때문이다. 뒷간에 있는 공장 준공식을 할 때였다. 이때도 가마가 중요하니까 제사를 지내는데, 김용주 회장이 그 의례와 별도로 그를 불러 ‘먼저 가서 기도 좀 하고 오라’고 할 정도였다. 그 외에도 1986년 행남사기술 연구소를 준공할 때는 김용주 회장 지시로 회사 차원에서 공식적인 준공기념예배를 드리기도 했다. 회사 책임자가 직원들의 종교적 신념을 인정해 준 것은 당시 특별하고 이례적인 일이었다. 그는 지금도 그 사실에 대해 깊은 고마움을 갖고 있다. 노희웅은 2014년 부회장직을 퇴임했다.

노희웅의 퇴임 후인 2015년 행남자기는 10여개의 계열사 중 주력기업의 하나인 (주)행남자기의 상장주식 200억 원 어치를 매각하였다. 이러한 결정은 2000년대에 들어 도자기 수요가 대폭 준데다 중국산 저가 제품 때문에 시장에서 수요가 줄면서 나타난 고육지책이었다. 이로써 73년의 역사를 가진 국내 도자기업체의 선도기업인 행남자기 일부는 주인이 바뀌게 된다. ‘행남자기’의 상호도 ‘행남 생활건강’으로 바뀌었다. 물론 여타 계열사는 그대로 남아있다.

김경완 | 신안문화원 사무국장

제3절 목포 육상운수업의 역사

-목포 택시업의 산증인, 정해술(남, 1934년생)-

지정학상으로 목포는 국도 1, 2호선의 기점⁰¹⁾으로 호남선의 마지막 종착역인 목포역이 1913년 준공됨과 동시에 목포-학교 간이 개통된다. 이후 목포-대전 간 호남선 철도가 1914년 개통되면서 일로·몽탄·함평·나주·광주에 이르기까지 사람과 화물을 실어 나르는 주요 교통수단이 되었다.

동목포역⁰²⁾은 1970~1980년대 몽탄역과 일로역에서 기차를 타고 목포로 통학했던 학생들의 발이 되어 주었던 ‘통학열차’가 운행되면서 절정기인 1980년대에는 한때 목포역보다 하루 이용객수가 훨씬 많았다.

열차가 시외지역으로의 운송을 담당하였다면, 택시는 시내권의 운송을 담당하였던 대표적인 교통수단이다. 아직 버스가 대중화되기 전이었기 때문에 주로 택시가 육상 운송을 담당했고, 비싼 요금 때문에 일반인이 이용하기 보다는 지역의 유지급들의 이용이 많은 편이었다.

우리나라 택시는 1912년 서울에서 시간제로 임대 영업을 시작한 것이 시초이며, 이때가 우리나라 운송사업의 출발점이다. 최초의 택시회사는 1919년 일본인 노무라 겐조의 ‘경성택시회사’이며 1921년에는 한국인 조봉승이 최초로 ‘종로택시회사’를 설립하였다. 본격적인 승용차 택시운송업이 시작된 것은 1962년 일본에서 ‘새나라’ 자동차를 수입하고, 이어 부평에 새나라자동차공장을 가동하면서 부터이다.

목포에 택시운송회사가 등장하기 시작한 것은 1960년대 후반이다. 목포항을 통하여 들어온 여객 및 물자 운송은 대부분 기차로 이루어졌으나, 1966년 신의주-목포 구간인 현재의 1번국도가 들어서면서 육로의 운송이 활발해지기 시작한 것이다. 목포에서도 대중교통인 버스가 들어오기 전인 1960년 말 택시가 먼저 운행되었고, 당시 택시요금이 만만치 않았기 때문에 일반 시민들이 택시를 이용하는 것은 쉽지 않았다. 따라서 버스가 운행되기 전까지 일반시민들은 대부분 도보나 자전거로 이동하고, 등짐이나 리어카를 이용하여 물건을 운반하였다. 1970년대 들어서 버스가 운행되면서 시민의 발이 되었다.

목포에 소재한 ‘한국택시’의 관리자로 일했던 정해술을 통해 목포의 대중교통의 역사를 알아본다.

01) 국도 1호선은 2013년 목포대교 개통으로 총무동 고하도로 기점을 옮기면서 939.1km에서 943.37km로 4.27km가 연장되었고, 목포에서 부산을 연결하는 국도2호선의 기점도 2001년 신안군의 장산면 오음리로 변경되면서 97.65km가 늘어난 475.08km이 되었다. 현재는 국도 1, 2호선의 기점이 아니어서 기점표지석은 철거되었고, 기념석만 남아있다.

02) 동목포역은 목포시 용당동에 위치하였으며, 역 출입구의 폭(50cm 가량)이 가장 좁은 역으로도 유명하였으나, 2003년 임성리-목포 구간 선로 이설로 폐역되었다.

1934년생인 정해술은 1940년 사업을 하던 아버지를 따라 일본 오사카로 갔다가 해방이 되자 한국으로 돌아왔다. 신문지국 사무를 거쳐 1965년 목포 한국택시의 경리부에 취직하여 1976년 퇴직할 때까지 근무한 정해술을 통해 당시 택시이용객들의 특징과 교통수단이 발달하기 전의 다양한 이야기를 들을 수 있었다.

1. 일본 오사카의 유년시절과 목포상업중학교 시절

“실제 나이는 여든네 살인데, 호적상으로는 37년생으로 되어 있어요. 태어난 곳은 무안 청계면 구로리에서 태어났어요. 청계면 구로리에서 살다가 일곱 살에 일본에 갔다가 해방되서 한국왔어요. 아버님이 그 때 일본에 먼저 가서 사업하고 계셨고 엄마하고 누나하고 같이 나중에 들어갔어요. 1940년에 일본 오사카를 가서 거기서 4학년까지 다니다가 45년 해방이 돼서 전부 한국으로 나왔죠. 일본에서는 뚜렷한 기억은 없지만 부족한 것 없이 살았던 것 같아요. 학교 다니다가 해방되니까 아버지와 식구들이 모두 한국으로 돌아왔지요.



그림 1 목포공립상업중학교 동창이었던 인간문화재 박병천의 전주공연 후 기념사진(뒷줄 왼쪽 두 번째가 정해술, 여섯 번째가 박병천)

그때 목포 왔던 기억이 나요. 해방되서 일본에서 나왔을 때 부산에서 기차를 타고 와서 목포역에 내렸어요. 그때 목포역전 앞에 현대여관이라고 있었어요. 가족들이 같이 현대여관에서 자고 다음날 청계 구로리로 왔죠. 다시 구로리에서 청계중앙국민학교 5학년에 편입해서 다녔죠. 졸업하고 목포공립상업중학교에 들어갔어요. 나중에 제일고로 바뀌고 다시 목포상고로 되고 여러 번 변경되었죠. 처음엔 중학교만 있었는데 학제 개편되면서 바뀌었제. 목포공립상업중학교 우리가 32회 졸업생이여. 박병천⁰³⁾도 목상중 동기여. 인간문화재인데 우리 중학교 동기거든. 전주에서 공연할 때 오라고 해서 전주까지도 갔었어요. 3학년 내내 같이 다녔어.”

목포공립상업중학교 재학 시절 6·25전쟁이 발발했으며, 좌파성향을 갖고 있던 상급생들을 쫓아

03) 박병천(1933~2007)은 전남 진도출생으로 중요무형문화재 제72호 '진도씻김굿' 기능 보유자였다.

학교 안까지 경찰들이 잡으러 오는 등 어수선한 상황에서 학교 휴교로 인해 정해술은 본가인 청계에 머물러 있었다. 당시 학교 건물이 전쟁 통에 불이 나서 타버렸다고 한다. 이후 1951년 학제 개편으로 상업중학교 1·2·3학년은 목포제일중학교로 분리되었고, 4·5·6학년은 목포공립상업학교로 존속하게 되었는데, 정해술은 상업중학교만 마치고 서울로 상경했다.

“누나가 목포에 계셔서 누나집에서 학교를 다녔제. 대성동. 그 당시 사람들이 많이 모여 살던 데가 주로 대성동 이쪽이었제. 그쪽이 변화했으니까. 그리고 6·25를 목포에서 겪었죠. 상업중학교 다닐 때. 그 때 상업 중학교가 이북 머리 쓴 사람들이 많았어요. 좌파가 많았다 그말이에요. 아니 학생들이 그런 공부를 많이 했죠. 상업중학교가 6학년제였으니까 주로 상급생들이 그쪽에 머리를 많이 썼어요. 우리 학교 다닐 때는 전투경찰들이 학생들 잡으러 추적하고 학교 내로 들어오고 그랬었어요. 그 당시에 용당동에 기름탱크가 있었는데, 말하자면 용당동 건너편에 있었어요. 지금으로 말하면 고향도 쪽에 그쪽으로 연료저장소가 있었어요. 그래서 거기다가 6·25 때 폭격을 했어요. 저도 목격했어요. 6·25때 학교도 휴교 됐었어요. 그 때는 목포에 안 있고 시골에 가있었어요. 그래서 그 당시에 목포상업학교에 불이 나고 그랬죠. 6·25때. 학교가 타버렸는디 건물 뼈대는 왜놈들이 지은 그대로 남아있고, 그 후로 실내만 수리했지.

그러다가 목포공립상업중학교 3학년까지만 졸업하고 서울로 갔죠. 서울로 가게 된 동기가 전쟁 후라 목포가 불안하고 그러니까, 큰 도시로 가야겠다고 해서 갔어요. 고등학교는 진학안하고. 사촌들이 서울에서 학교 다닌 사람이 많이 있었거든요. 저는 서울 가서 장사를 이것저것 했어요. 그리고 그 뒤로 신문지국에 들어갔어요. 신문보급소에서 일을 했죠. 그 당시에는 신문 발행을 많이 하고 많이 볼 때니까. 시골에서 올라온 애들은 마땅한 기술이나 일이 없으니 거의 신문배달을 많이 했죠. 신문보급소 관리를 하고 서울에서 7~8년 있었을까. 그리고 군대 가서 제대하고 다시 목포로 내려왔어요.”

2. 1965년, 목포 한국택시에 취업하다

서울로 상경했던 정해술은 1950년대 중반부터 1960년대 초반까지 신문사 지국에서 근무하였고, 당시 서울 시내에서 영업하는 택시를 보게 된다. 1950년대에 미군의 지프차를 개조해 만든 시발자동차를 영업용 택시로 이용한 ‘시발택시’가 인기몰이를 하였고, 목포에서 기차로 상경했던 정해술 역시 시발택시가 서울 한복판을 운행하던 것을 지켜보았다. 이후 1962년 새나라자동차 공장이 가동되면서 본격적인 승용차 택시운송업이 시작되었다. 이때 운송업체의 경영 방식은 지입제라는 변칙적인 방식이 주로 이뤄져 사회적으로 문제가 야기되었고, 당국은 이를 막기 위해 1960년 차주신고제를

공고했으며 기업화를 유도하였다. 그리고 1965년엔 운수사업체의 기업화 촉진과 부실업체의 정비를 단행해 기업화의 기틀을 잡았다. 목포도 이 시기를 전후해 택시운수사업체가 생겨났으며, 목포·삼학·한국택시 등 세 군데의 회사가 영업을 시작하였다.

정해술은 요금이 비싸서 택시를 직접 타보지는 못했지만, 자전거보다 빠른 시간 안에 목적지에 실어다 주는 택시를 동경하게 되었다.

“제가 군 제대하고 목포 왔거든요. 그 당시만 해도 특별한 교통수단이 없었어요. 리어카나 구루마가 전부였제. 섬에서 나올 때는 배타고 큰 도시로 갈라면 기차탔어요. 그리고 나머지는 전부 걸어 탔고 그랬죠. 짐은 우마차에 싣고 다니던 우마차 시대였고. 보통 자전거 뒤에 짐 싣고 탔죠. 짐 자전거로 화물 실어 날랐거든. 거기다 쌀도 싣고, 사람도 싣고 탔죠. 자전거로 주로 이동했어요. 그때만 해도 지게꾼이 있던 그런 시대라.

그리고 내가 1965년도에 목포 한국택시에 입사했어요. 그 당시에 목포에 택시회사가 세 군데 있었거든요. 그때 한국택시 말고 삼학택시, 목포택시가 있었어요. 그 당시 한국택시는 사장이 김남순 씨였어요. 한국택시는 그 전에 마성철 씨라고 그 분이 원조였어요. 그분이 목포에서 택시업을 처음하신 분이었죠. 마성철 씨가 한국택시를 운영하다가 김남순 씨에게 팔았어요. 명의는 김남순씨가 대표로 되어 있었지만, 원 명의자는 박경남 씨예요. 형제금속공업사라고 사장이었죠. 그 당시 한국택시 주주들이 말하자면 형제금속 사장인 박경남 씨하고 곽병문 변호사, 전남석유라고 있었는데 거기 김흥기 씨도 주주고, 대창석유 대표도 주주였죠. 한국택시 주주들이 짹짹했죠.”

군 제대 후 목포로 다시 내려온 정해술은 신문보급소 관리 경험을 살려 유한회사인 한국택시에 지원하여 입사한다. 그때가 1965년이다. 서울에서 택시를 목격하고 동경했던 정해술은 목포에 택시회사가 문을 열자 바로 관리직으로 들어가게 된다. 당시 한국택시는 형제금속과 전남석유, 대창석유회사 등 경영진들이 주주로 참여하여 만들어진 유한회사였으며, 정해술은 택시기사들의 사납금을 관리하는 경리부에 입사한다.

정해술이 한국택시에 입사할 당시, 목포에 택시운수업을 하던 회사는 삼학택시와 목포택시가 있었다. 당시의 통행수단은 기차를 중심으로 리어카와 자전거로 이루어지거나, 대부분 도보로 다니던 시절이었다. 택시를 이용하는 고객층은 주로 목포의 거물급 인사들이었다. 택시요금이 만만치 않았기 때문에 일반 시민들이 택시를 이용하는 것은 쉽지 않았다. 어쨌든 당시의 대중교통수단은 택시였으며, 목포에서 시내버스가 본격적으로 운행되기 시작한 것은 태원여객이 설립(1966년)되고도 한참 뒤였다.

“제가 한국택시에 경리로 들어갔을 때, 그 당시 택시는 맨 처음 기종이 주로 미제 시보레하고 포니였어요. 그때 우리 회사에 ‘0703, 0610, 0766, 0809, 0450, 1320, 1207, 1281번’이 있었어요. 이게 택시 넘버거든요. 택시도 번호가 있었는데 한국택시는 ‘703’하면 ‘1호차’, ‘610’하면 ‘2호차’ 그랬죠. 우리 회사에 택시가 열두 대 정도 있었어요. 기사들이 한국택시에 고용된 거죠. 그때 한국택시는 유한회사였거든요.

한국·삼학·목포택시 중에서 우리 한국택시가 잘됐어요. 목포택시는 차 한 대인가 두 대밖에 없었고, 삼학택시가 향도일보⁰⁴⁾라고 김충신 씨가 삼학택시 사장을 같이 했거든요. 삼학택시 거기도 일곱, 여덟 대 밖에 없었어요. 목포에 택시가 총 스무 대 정도 있었는데 절반 이상이 우리 택시였죠. 그 때는 버스가 없었으니까요. 택시가 먼저 들어왔었죠.

60년대 중반에 목포에 차가 20~30대밖에 없었을 거예요. 자가용은 있지도 않았어요. 있다는 것이 삼남운수에서 화물차가 두 대 있었어요. 삼남운수는 개인회사였고 그 당시에는 운수회사가 있지도 않았어요. 버스도 나중에 들어왔으니까.”

무엇보다 자가용 승용차 소유자가 현저하게 적었기 때문에 1960년대에는 택시가 대중교통 수단이었다. 택시회사의 고유 전화번호를 통해 이용객이 택시를 부르면 이용객 집 앞으로 태우러 와서 목적지까지 데려다 주는 방식이었다. 한국택시는 타 회사보다 더 많은 택시를 보유하고 있었으며 목포 시내에 전용전화를 비치해서 이용객들이 택시를 쉽게 이용하도록 했다.

“그 당시의 택시기사들은 월급제였고 아침부터 저녁까지 일을 했죠. 그 때는 지금이랑 달라서 손님이 부르면 가는 거예요. 사무실에서 대기하고 있다가 전화가 오면 가요. 쉬고 있다가 뒷개 동광고등학교⁰⁵⁾에서 부른다 하면 거기로 가는 거예요.

그 당시는 택시를 전화로 불렀거든. 한국택시 전화번호가 15번이었어요. 그래서 우리 회사를 ‘15번 택시’ 회사라고도 했어. 사무실로 전화가 걸려오면 가는 거예요. 삼학택시는 700번, 목포택시는 14번. 손님이 택시회사에 전화를 하면 택시가 그리 가는 거죠.

집집마다 전화기도 없던 시절이라 택시회사에서 전용전화를 놔주는 거요. 그때만 하더라도 한국택시는 주주들이 재력이 많으니까 시내 군데군데에다가 전용전화를 한 대씩 놔줬어요. 손님이 와서

04) 1956년 조희관이 발행한 『주간향도』를 인수한 김충신은 제호를 『향도주보』로 바꾸었다가 1961년 폐간했고, 3년 후 『신한경제신보』를 창간·폐간하였고, 다시 1989년 『호남신문』을 창간하였다.

05) 1947년 동광학원으로 설립인가를 받은 동광고등학교는 1976년 권이담 이사장이 동광학원을 인수 후 학교법인 흥일학원을 설립하고 흥일고등학교로 개명하였다.

쓰게끔 그 전화를 쓰게끔 운영을 했어요. 서산동 약국에다가 택시 전용 전화를 놓고 쓰게끔 했죠. 우리 회사가 역전파출소 옆에 있었는데, 이 역전을 기준으로 해서 산정으로는 명신상회라고 옛날 철도 건널목 그 근방. 뒷개 쪽으로 가서는 행남사에서 쪽 가서 삼거리였어요. 이름이 기억이 안 나고, 한약 방이었어. 이 세 군데에 한국택시에서 전화기를 설치해놔서, 손님이 전화로 부르는거여. 15번 눌러서 택시를 부르면 택시기사가 거기까지 가서 사람을 태우고 목적지에다 데려다 주죠.”

3. 택시의 주요 고객층이었던 목포 유지들

당시 목포의 교통수단으로는 자가용 한 대, 화물차 두 대가 운행되었고, 운송회사에서 보유한 택시 20대 정도가 운행되는 게 전부였다. 택시요금이 비쌌기 때문에 웬만한 사람은 이용할 엄두를 못 냈고, 목포 지역의 유지로 통하던 상공업 대표 임원들이 주 고객층이었다.

“주로 많이 택시 이용하셨던 분들이 내화공장, 행남사, 보해양조 사장들, 이분들이 주로 시내에 나올 때 이용을 많이 했어요. 택시 타는 분이 딱 정해져 있어요. 그때만 하더라도. 아무나 타는 것이 아니에요. 그 당시에 택시를 타는 사람들은 주로 말하자면 남양어망, 행남사, 보해라든지 시내에서 이름 꽤나 알려진 사람들이 났죠. 그 때 목포에 자가용은 김문옥 씨라고 『목포일보』⁰⁶⁾ 사장, 국회의원도 하고 남진 씨 아버지인 그 양반 자가용이 딱 한 대 있었어요. 나머지는 주로 택시를 이용을 했지요. 행남사 김준형, 조선내화 이훈동, 보해 임광행, 남양 홍순기 이런 분이 주요 고객이었죠. 그리고 현재 우체국자리에 있던 평화성냥공장 김행기 씨, 남일극장 김 사장이었죠.”

1960년대 말 목포는 중심시가지가 확대된 시기였지만 상동·옥암동·연산동 일대는 개발 전이었기 때문에 생활공간은 죽교동·대성동·산정동·용당동 일대에 한정되어 있었다. 목포 시내는 그리 넓지 않았으므로 택시 운행도 주로 구도심을 중심으로 이루어졌고 신호등도 없었다. 주유소도 따로 없었는데, 당시 택시의 연료는 가솔린으로 운전자가 직접 주유할 수 없었고 석유회사에서 사다가 공급을 해야 했다.

도로운송이 발달되지 않은 시절이라 시외지역을 다닐 때는 대중교통 수단인 기차를 많이 이용했기 때문에 목포역전 주변으로 발전되었다. 목포역 주변에는 늘 짐꾼들과 행인들로 북적였다. 기차 도착

06) 1945년 10월 19일 일제 강점기 당시의 『목포신보』를 『목포일보』로 개제, 속간하였다. 발행인으로 손수검·문재철·김진철·김문옥 등을 거쳐 1965년 1월 1일 『호남매일』로 개제하였지만, 1973년에 경영난으로 폐간되었다.

시간에 맞춰 광주, 나주 등 시외로 가는 버스가 목포역 앞에 대기하였다가 손님을 이송하였다.

“예전에는 내비같은 것이 필요가 없었지요. 택시기사들이 지금같은 내비게이션을 볼 필요가 없지요. 목포 길은 뻔하니까 다 알지요. 목포시내는 작았으니까. 한두 군데만 알면 되죠. 그 당시에는 목포에 거의 지금의 신도시나 하당 이쪽들은 생기기 전이니까. 명절 때 산소 가잖아요. 그때는 거기 석현동이 공동묘지였어요. 옥암동 공동묘지하고. 지금 상동터미널 있는데 호반리젠시빌 그 일대가 전부 석현동 공동묘지였어요. 옥암동 공동묘지는 동부레미콘 있고, 동양공업사 있는 곳 거기가 옥암동 공동묘지였죠. 산소가 멀리 떨어져 있었던 것이 아니라 지금 아파트 자리가 다 묘지였던거지. 그만큼 목포가 좁았던 거지. 시내 밖으로는 다 개발되기 전이라. 예전에는 터미널도 MBC자리에 있었죠. 그러다가 상동으로 터미널이 옮기고 MBC가 들어선 거죠.”⁰⁷⁾

목포에는 그 당시에 도로가 많이 발달 안했으니까 목포역을 기준으로 해서 서산동 내화공장 있는데, 지금 어민동산 있는 곳까지가 한 구간이었고. 제수당약국이라고 해서 연동, 옛날 건널목 산정국 민학교 못 가서 건널목 거기까지가 한 구간. 그러고 옛날 보해양조장까지. 거기까지가 목포 끝으로 보면 되제.

그 당시에는 주유소가 따로 없었어요. 택시회사에서 드럼통으로 기름을 사와서 보관해놓고 펌프로 뽑아서 택시에 넣고 그랬죠. 그 때는 주유소가 따로 있지도 않았어. 그것도 한국택시나 되니까 주주들이 짹짹해서 드럼통에다 사다놓고 쓰고 그랬죠. 나머지 회사는 점포에서 그때그때 사다 넣고 그랬어요. 기름 파는 석유회사가 있었거든요. 거기서 조금씩 사다가 넣는 거예요. 지금 같은 LPG가 아니라 그때는 택시도 깨소린(가솔린)을 넣었거든.



그림 2 2017 목포항구축제에 전시되었던 포니택시



그림 3 최초의 택시인 시발 택시(1961년)

07) 목포종합버스터미널은 1983년 지금의 MBC 부근에서 상동으로 이전하여 완공(4,466㎡)되었다.

택시는 중간에 기름이 떨어질 일은 별로 없었죠. 그때만 해도 택시가 계속 돌아다니는 것이 아니라, 한번 손님 싣고 갔다가 내려주고 다시 돌아와서 회사에서 기다리고 있었으니까. 이동거리를 봐서 사무실에서 적당히 더 넣고 그랬죠.

60~70년대만 해도 기차를 이용하는 사람이 많았죠. 그 때는 기차밖에는 없었으니까 교통수단이. 그 당시 광주여객하고 금성여객이 역전 건너편에 있었어요. 지금 별다방 자리가 광주여객하고 금성여객하고 두 시외버스 회사가 있었어요. 그게 무안, 나주, 광주로 가는 시외버스였어요. 그 당시엔 광주로 가는 사람이 별로 없었으니까. 버스 한두 대 놓고 운행했으니까.”

4. 택시회사의 위기

당시 법인택시 구조는 월급제형식이었다. 택시회사의 기사는 그 수익을 모두 회사에 납부하고 월급 형식으로 임금을 받았는데, 사업주 입장에서는 기사들이 수익금을 제대로 회사에 납부하지 않기 때문에 적자구조를 면치 못했다고 한다. 합승을 통해 얻은 수익금을 회사에 입금하지 않기 때문에 택시회사에서는 고가의 유류비를 감당하기 어려웠다.

“보통 택시를 부르면 본사 사무실에 있다가 손님을 태우러 가거든요. 그러든 가는 방향에 손님이 있으면 태워갖고 가는 거예요. 본래는 빈차로 거기까지 가서 손님을 태워다 내려줘야 되는데, 빈차로 가다가 중간에 다른 손님이 있으면 태우게 되는 거라. 뒷개 다리에서 차를 부른다면, 여기서 빈차로 거기까지 가다가 중간에 손님이 타기도 하니까, 그러든 가는 요금을 받을 거 아니에요. 원칙은 거기서 불렀던 손님께 입금하고, 여기서 가다가 중간에 번 돈을 또 입금을 해야 되는데 안 해버리는 거여. 중간에 태운 것은 입금을 안 해. 사무실 전화로 부른 것이 아니라 그냥 가는 길에 태운 거라 그 돈을 사무실에 안내요. 누가 본 사람이 없고 호출 안하고 그냥 태운 거니까.

나중에 그런 게 너무 심해지니까 우리가 회사에서 사람을 사가지고 중간에 세워나요. 그래서 그 손님을 태우고 택시기사가 돈을 입금을 하는지를 보는 거여. 일종의 시험을 하는 거지. 거짓말을 하는지 안하는지. 예를 들면 조선내화공장에서 부른다고 하면 한 200~300m 가서 우리가 손님을 사서 택시를 타보게 하는 거예요. 내화공장에서는 손님이 기다리고 있을 거 아닙니까. 그쪽으로 가는 손님을 일부러 세워놨다가 태우게 해요. 그래서 거기서 내리고 내화공장에 가서 진짜 손님 태우고 와서 얼마를 입금하는지를 보는 거여. 가능하면 해고는 안 시킬려고 유도심문을 해봐요. 입금을 받을 때도 중 있었는지 물어보는 거여. 도중 손님 있었으면 이야기를 해라. 그러면 보통들은 얘기를 안 하니까 그 돈이 개인 호주머니에 다 들어가 버리니까 적자가 나는 거여.

택시업이 한참 잘 될 때는 회사가 운영이 잘 됐죠. 회사에서 월급을 줘야 되는데 차츰 임금에 잘 안 되니까 그래서 차츰 제도가 생긴 거죠. 기사들이 워낙 현금을 많이 만지는 일이다보니까 이걸 개인들 본인이 할 사업이다라고 본 거죠. 회사로 운영해서는 안 된다. 적자다. 그래서 지입제도가 생긴 거죠. 택시기사들이 요금을 제대로 회사에 납부를 안 하니까 회사가 어려워진 거야.”

본격적인 택시운송업이 시작되었지만 당시 경영 방식은 기사를 고용하여 월급을 주는 월급제였기 때문에 회사 운영이 어려워져 차츰 지입제⁰⁸⁾라는 변칙적인 방식이 주로 이뤄지게 되었다.⁰⁹⁾ 급여를 받는 택시기사들이 수익금(택시요금)을 제대로 회사에 입금하지 않아 적자가 누적되자 택시업계는 지입제 형식으로 바꾸고 사납금을 납부토록 했다.

“한국택시에 입사를 65년에 했는데 70년대부터 관리가 잘 안 되는 거예요. 나중에 택시업이 안 되니까 지금의 개인택시처럼 차를 한국택시 기사들한테 명의를 줘버렸어요. 이 택시업은 본인이 아닌 안 되는 거예요. 택시는 전부 현금을 다루니까 관리가 어려워요. 그 당시 말하자면 기사들이 얼마씩을 챙겨버리니까 회사 운영이 안 되어 버리는 거예요. 그래가지고 그 뒤로 개인택시가 생긴거예요.



그림 4 인터뷰 중 앨범을 보며 한국택시 근무 시절을 회상하는 정해술

08) 「여객운송사업법」에서 지입제한 택시기사가 법인 택시를 구입해 등록한 뒤 회사에 소정의 금액을 입금하고 임금은 받지 않는 형태를 일컫는다. 지입제는 택시운행 허가를 얻은 회사가 법인명의로 면허를 팔아 개인차주를 받아들이는 제도로 현행 자동차 운수사업법은 이를 금지하고 있다.

09) 당국은 이를 막기 위해 1960년 차주신고제를 통해 기업화를 유도했고, 이를 시정하기 위해 1975년 택시의 현행 지입회사제를 개인택시제와 같이 개인면허제로 바꾸었다.

그 때는 차출식으로 해가지고 나중에 명의를 줘버렸죠. 명의 줘버린지는 73년도 쯤일 거예요. 한 10년 남짓 유한회사를 운영하다가 나중에 명의를 택시기사들한테 넘겨버렸어요.

저도 한국택시 사장인 박경남 씨가 손 떴 이후로 같이 그만뒀죠. 75~76년 되었을까. 73년도부터 택시업이 안되기 시작해서 76년도쯤에 박경남 씨가 그만두면서 같이 그만둔 거죠. 한국택시회사 자리가 지금 코오롱스포츠, 역전파출소 그 옆 자리였어요. 한국택시 사무소 그걸 허물고 나중에 지금 그 건물을 지은 거죠. 그때 그 건물 지을 때 내가 감독을 맡았어요. 원명의자였던 박경남 씨가 건축주였죠. 나는 한국택시 직원이었으니까 건물 짓는 동안 감독한 거고. 한국택시는 그게 마지막이었죠. 한국택시 그 자리 밀어버리고 건물 짓고 끝난 거여.”

전반적으로 택시운수업의 경영이 어려워지자 유한회사였던 한국택시도 택시의 명의를 기사들에게 넘기고 문을 닫게 된다. 정해술도 한국택시 사무실이 철거되고 그 자리에 새로운 상가건물이 건축되는 것까지를 마지막까지 지켜보고 택시운송업계를 떠나게 된다.

5. 버스의 시대

-버스가 대중의 발이 되다-

교통수단은 고속도로의 개통 및 연륙 등을 통해 육로가 발달하면서 비약적인 발전을 거듭하였다. 1980년대 들어 소득이 높아지면서 사람들은 대중교통보다 개인교통을 더 선호하게 되었다. 특히 서울올림픽을 기점으로 자가용과 택시가 급증했다. 그러나 시민의 발이 되어주었던 것은 역시 이용료가 저렴한 버스이다.

대한통운 목포지사와 동아운수 목포지사 등이 있었지만, 목포 시민의 발이 되었던 본격적인 대중교통 수단인 버스가 운행된 것은 1966년 태원여객이 설립되고부터이다. 1970년을 전후하여 버스의 시대가 도래 하게 된 것이다. 태원여객은 이장용 씨가 설립한 목포버스운송회사로 계열사로는 유진운수와 무안교통을 두고 있다. 태원여객(현 대표이사 이한철)은 유진운수 소속차량을 포함하여 총 170여 대의 버스를 보유하고 있으며, 차고지는 석현동 공단과 삼학도 배차소, 대반동 배차소가 있다. 유진운수는 1988년 설립되었으며, 무안군의 농어촌버스와 좌석버스를 운행하는 무안교통¹⁰⁾과 공동 배차하는 노선이 있다.

10) 현재 무안교통(대표이사 정옥재)의 경영 실권은 태원여객에 있고, 자본 100%를 태원여객 경영진이 소유하고 있다. 과거 태원여객으로부터 분리된 회사다.



그림 5 목포시민의 대중교통수단인 태원여객과 유진운수



그림 6 1994년도의 유진운수



그림 7 태원여객 계열사인 무안교통

“태원여객¹¹⁾은 한참 뒤에 생겼죠. 유진운수하고 태원여객은 한 회사예요. 원래는 아버지가 했고 아들 이한철이가 이어받았죠. 이장용 씨가 창설자예요. 부산에서 버스 구입해서 시작한 것이, 부산에서 버스 한 대 사가지고 와서 처음에 운행을 시작했어요. 버스 한 대로 시작해서 나중에는 크게 돼서 버스를 여러 대 구입해다가 넣었죠. 목포버스는 태원이 장악했죠.

태원여객이 마이크로버스라고, 현재 상공회의소 자리가 그 때 마이크로버스 회사 자리예요. 70년대 넘어서 버스가 들어왔어요. 우리 택시회사 문 닫기 전에 막 버스 운행이 시작됐어요. 그 때 버스가 상당히 여러 대가 있어서, 노선이 세 개로 분류 되가지고 있었어요. 목포여객도 노선이 세 군데 있었어요. 목포에서 일로로, 뒷개 쪽으로 운행하는 노선이 있었고, 신안비치 쪽으로 가는 노선이 있었고 그래요.

11) 태원여객은 1966년 설립되었고 무안교통과 계열사 관계이고, 유진운수는 같은 회사이다.

처음 버스 나와서는 버스안내양이 있었죠. 안내양이 요금을 받았으니까. 지금처럼 현금 넣는 기계가 있던 게 아니라서 안내양들이 직접 받았죠. 안내양 없어지고 승차권이 나왔을걸요. 지금은 버스카드로 찍고 타기도 하대요. 그때는 학생들이고 누구고 버스밖에 탈 것이 없으니까.

버스가 대중화되면서 사람들이 버스를 더 많이 탔죠. 일단 요금이 싸니까. 택시도 그 뒤로 일반화됐다고는 하지만 그래도 버스보다는 요금이 비싸니까. 버스는 노선만 알면 정류소에서 기다리면 오니까 바로 타죠. 택시는 인자 지금도 콜택시가 생겨서 부르면 집 앞까지 오드만요. 그때 한국택시 경리부에 근무했던 사람은 세 명 있었는데 다 죽고 나 혼자만 살아있어요.”

버스의 대중화로 대부분의 시민들은 버스를 이용하게 되었으며, 다양한 제도의 도입으로 서비스가 개선되었다. 또한 도시가 확장되면서 버스 노선도 증설·변경되었고, 좌석버스 제도가 도입되었다. 목포 태원여객은 2000년대 들어서 간선버스, 순환버스, 지선버스가 도입되면서, 현재는 지선버스와 외곽으로 연계되는 버스,¹²⁾ 그리고 5개 구간의 좌석버스¹³⁾가 운행되고 있다. 또한 택시운수업¹⁴⁾의 발전과 함께 현재 목포는 9개의 택시운송 법인이사가 등록되어 있으며, 2016년 카카오택시 제도 등이 시행되고 있기도 하다.

이처럼 1970년대 버스 전용시대가 도래하였고, 본격적인 자동차 시대를 맞이하였다. 1980년대 소득이 높아지면서 사람들은 대중교통보다 개인 교통을 더욱 선호하게 되었는데, 특히 서울올림픽을 기점으로 자가용이 급증했다. 1985년을 전후하여 전기는 버스전용시대, 후기는 자가용시대라 불리었다. 당시 마이카 붐 세대로 대중교통보다 개인 교통을 더욱 선호하게 되었던 이유는 개인 저택과 자가용이 새로운 부를 단적으로 보여주는 상징이었기 때문이다. 그러나 서민들에게는 역시 자가용보다는 버스와 택시가 친근한 대중교통수단이 되어주었다.

이경아 | 목포대학교 도서관화연구원 연구위원

12) 108번(일로읍), 119번(해남 화원면), 130번(압해 송공항)

13) 200번(무안읍), 300번(영암 삼호읍), 500번(영암 독천터미널), 800번(일로읍), 900번(대불역) 등 대략 12분에서 45분 배차 간격으로 운행 중이다.

14) 1960년에 전국 택시가 3,000대였으며, 경제개발의 성공 등으로 영업용 택시가 증가하여 1966년에는 전체 승용차의 47%가 택시였으며, 1970년 이후 국산차가 생산되기 시작하면서 1976년에는 택시가 전체 승용차의 1/3으로 감소했다가 다시 1980년대 이후 관광레저의 붐으로 택시의 수가 증가하였다.

제4절 인근 섬주민의 발이 되어 준 목포 해상교통의 길잡이

-목포대흥상사 성기순(남, 1941년생)-

우리나라의 경우 삼면이 바다로 둘러싸여 있다는 입지적 여건상 해운과 관련된 산업은 오래전부터 관심이 있어왔으며 발전해왔다. 목포는 1897년 개항한 도시이며 해방 이전까지 부산, 인천 등과 더불어 한국을 대표하는 3대 항구였다. 목포는 인근 다도해 도서 지역의 모항으로서 여객 및 화물 수송의 역할을 담당해 온 중요한 위치에 서있다. 한국해운조합 목포지부에 소속된 여객회사로는 (주)국제해운, (주)남해고속, (합)목포대흥상사, (유)신안해운, (유)신진해운, (유)정우해운, (주)조양운수, 씨월드고속훼리(주), (유)해진해운, 남신안농업협동조합, 도초농업협동조합, 비금농업협동조합, 그리고 서울 본부에 속한 (주)동양고속훼리 등이 있다. 지역별 선박 보유 현황은 목포·완도지부가 21개 업체 83척(67,510t)으로 인천(8개 업체, 21척, 90,886t)에 이어 두 번째의 규모이다. 목포대흥상사의 성기순을 통해 해방 이후 목포의 해운업에 대해 들어본다.

1. 큰아버지를 따라 자은도에서 목포로

성기순은 1941년 9월 25일 생으로, 신안군 자은면 송산리 출신이다. 부모를 일찍 여윈 그는 큰아버지 밑에서 배우고 자랐다. 일곱 살 즈음에 큰아버지 가족들이 모두 목포로 이주하면서 성기순도 자은을 떠나 목포유달국민학교에 입학한다.

“우리 부모님이 일찍 돌아가셨어요. 그래서 할머니가 저를 키우셨죠. 큰아버지가 아버지 역할을 하셨고요. 저는 독자죠. 주로 큰집 식구들 속에 묻어서 컸죠. 유달국민학교를 다닐 때 큰아버지 집이 수강동이라고 옛날 유달호텔 부근이에요. 그때 처음으로 섬에서 목포로 나왔죠. 배로 오는데 4시간 걸렸어요. 당시에 남일호가 다녔고, 등청호가 있었어요. 목포에서 비금, 도초, 암태, 자은 이런 데를 다녔죠. 전부 옛날에는 섬 인구가 많지 않아서 남일호라는 배가 30t이었어요. 여객 정원이 100명 정도 인가. 그 배가 목포에서 출발해서 안좌, 팔금, 비금, 도초, 자은, 암태를 경유해서 와요. 그러니까 손님이 많이 없었죠. 하루에 한번 다녔을까. 차를 싣는 것도 아니었고 그 때는 손님만 실었으니까요.”

당시에는 교통이 불편해 육지 나들이가 쉽지 않았다. 대부분 목포 인근의 섬에 거주한 아이들은 육지에 발을 디을 일이 많지 않았으며, 혹여 부모를 따라 나오게 되는 경우 비용을 아끼기 위해 선표를 끊지 않고 타는 경우가 흔했다. 성기순도 섬에서 처음으로 배를 타고 육지로 나오게 되는데 당시 어

린 나이에 느낀 목포 선창의 분위기는 다소 엄격했다고 기억한다.

“저도 목포로 이사 오면서 처음 섬에서 육지로 나온거예요. 그 때는 아주 예닐곱 살이니까 세상을 모르잖아요. 그리고 옛날에는 다들 생활이 좀 어려웠잖아요. 목포 부두에 내리면 문지기들이 서 있어요. 그거를 ‘지도 본다’고 하거든요. 그 문지기들이 표 검사를 하면서 표 없는 애들을 잡아내죠. 돈이 없으니까 주로 애기들은 표를 안사고 배를 타거든요. 배에서 나올려면 문지기 눈을 피해서 나가야죠. 어떻게 보면 무임인 거죠. 그 사람 문지기가 봐가지고 어쩔 때는 통과되고 어쩔 때는 잡고 그래요. 대충 눈대중으로 어려보이면 통과하고, 나이 들어 보이면 잡고 그랬으니까. 그 사람의 판단에 따라서 어떤 때는 잡고, 통과되는 식이었죠. 그러니까 무임승차하고 문지기한테 안 들키고 내리면 운이 좋은거죠. 들키면 어쩔 수 없이 표 값을 물어야 되고요. 물론 저도 그랬죠. 대부분 국민학생들은 부모네들이 표를 안 끊고 태웠죠.”

당시의 선박들은 지금처럼 디젤엔진이 나오기 전에는 소구기관(燒球機關)⁰¹⁾이라고 하는 ‘야끼다마(やきだま, 焼[き]玉機関의 준말)’를 단 발동선들이 주종을 이루었다. 이 배들은 엔진 시동을 걸때 화약을 써서 엔진을 가열하여 시동을 걸어야 하는 등 비효율적인 이유로 1970년대 중반부터 디젤엔진이 보급되어 선박에 사용되기 시작하였다. 따라서 소구엔진을 사용하던 초기의 선박들은 조류가 센 지점을 향해하는 데는 시간이 많이 소요되었다.

“어렸을 때 기억으로는 여객선이 발동기가 디젤엔진이 아니고 소구발동기라고 하기도 하고 야끼다마라고도 하는 발동기로 다니고 그랬는데. 이 기관 상태가 좋지 않아서 4시간 만에 올 것이 5~6시간 걸려서 도착하는 경우가 상당히 많았죠. 그리고 물때나 바람의 영향을 받기도 하고. 목포 입구 등대 있는 데에 거기가 조류가 굉장히 세요. 그러면 배 속도가 안 나가기 때문에 조류가 8노트 정도 나가는데 배 속도가 6~7노트라고 하면 올라올 수가 없어요. 쇼우 마츠(待つ)라고 기다렸다가 물이 들물에 따라 올라오고 그래서 시간이 5~6시간 걸릴 때가 있죠. 지금은 힘쎈 동력기선이고, 또 영산강, 영암만, 산이만이 방조제로 막혀 있어서 옛날처럼 물살이 세지는 않지만, 당시 목포에서 시아바다로 나가는 길목이 수심이 깊고 폭이 좁아 급물살이었거든요. 좌초 사고가 빈번했죠. 물살이 세서 물때를 맞춰야만 항해에 무리가 없어요. 지금 배들은 그런 영향을 안 받죠. 지금은 그렇게 참 격세지감이죠. 요

01) 소구기관(燒球機關, hot bulb engine)은 선박이 동력화 되면서부터 정착된 초기 선박용 기관으로 화약에 불을 붙여 엔진헤드를 가열시킨 후 시동용 휠을 좌우로 돌려 시동을 걸었으며, 디젤기관이 보급되면서 점차 쇠퇴하였다.

즘 젊은이나 요즘 세대 사람들은 느끼지를 못하죠. 요즘은 속도 위주의 교통수단이 많이 발달되서 접근성이 많이 좋아졌잖아요.”

목포항으로 들어가는 관문에 위치한 목포구등대(木浦口燈臺)⁰²⁾는 인근해역이 협수로에 조류가 강해서 시아해(時牙海)를 거쳐 목포방면으로 진입하는 어선 및 여객선 등 선박이 안전하게 항해할 수 있도록 안내해주는 역할을 하였다. 목포항의 관문인 해남군 화원반도와 마주 보는 목포시 달리도(達里島) 사이의 수로 폭은 약 620m의 협수로이며, 수심은 약 30m 내외로 조속 평균 8노트로서 통항선박의 위험성이 있어 선박안전을 위하여 등대를 설치하였고, 목포항의 선박 통항량 증가와 선박대형화에 따라 1964년 유인등대로 변경되었다. 목포항을 이용하는 여객선이나 어선들이 이 항로를 통해 여러 섬으로 운항하기 때문에 이 협수로를 비추는 불빛은 이 지역의 뱃사람, 섬사람들에게 육지로 통하는 이정표 역할을 해주었다.

특히 시아해는 목포를 벗어나 외해로 나가는 큰 바다의 물살이 세지는 곳으로, 바다 물살이 세기 때문에 이곳을 통과하기 위해선 썰물 때나 밀물 때를 기다려야 했으며, 그래서 물때를 기다리는 섬이 바로 ‘시하도(時下島)’⁰³⁾였다. 시하도는 과거 흑산도와 제주도를 오가던 뱃단배들이 한 숨 쉬어가거나 거센 물살을 피해 잠시 머물던 곳으로 그 당시에는 시하도와 달도, 주광리 선창에 짚불을 놓고 불빛을 따라 노를 저어 육지를 오갔다고 한다. 이렇듯 시아바다는 완도나 진도, 조도, 제주도를 오가는 배들이 해남과 진도 사이의 바다인 울돌목을 지나 목포로 들어오다가 한숨 쉬어가거나 목적지로 향하는 조류를 기다리며 머무른 곳이다.

“유달국민학교를 다니고 목포중학교로 진학했어요. 그때 당시는 중학교를 진학하는 친구들이 많지 않았잖아요. 그때는 전부 시험을 쳤어요. 목포중학교에서 360명을 뽑았거든요. 전교생이 보통 730명 정도 됐어요. 상당히 많죠. 목중에서 목고로 들어가는 것은 같은 계열이니까 캠퍼스도 같고 거기서 그대로 올라갔죠. 그때까지는 전부 시험을 봤고 평준화 이것은 거론되지도 않을 때니까요. 우리가 목고를 다닐 때 목중하고 목고를 현재 자리로 옮긴다는 설이 있었죠. 60년대에 목고를 졸업했어요.

02) 목포구등대(木浦口燈臺)는 일본이 본격적인 대륙 진출을 위한 기반시설을 확충하기 위해 1908년 목포항의 관문인 화원반도 끝자락에 축조했다(해남군 화원면 매월리). 건립 당시 높이는 7.2m의 콘크리트로 세운 흰색 원형 무인등대로 운영되다가 1964년 등대의 기능을 강화하기 위해 유인등대로 바뀌었다. 목포구등대는 섬광주기가 가장 빠른 등대이며, 우리나라 최초로 모터사이렌(6kw)을 설치 운영하였다. 2003년 새로운 목포구등대가 설치된 이후 사용되지 않으며, 2008년 7월 14일 등록문화재 제379호로 지정되었다.

03) 전남 해남군의 화원면 주광리 앞바다에 있는 섬으로, ‘씨아섬’이라고도 한다. 『도서지』에 따르면 “1520년경 진도에서 정씨와 박씨 두 사람이 고기잡이를 하다가 심한 풍랑을 만나 이곳에 처음 정착하였다. 후손들은 선조들이 살았던 곳이라 하여 이 섬에서 밤에 육지와 섬에 불을 밝혀주니 뱃사람들은 조석간만의 차를 이용하여 시각을 알 수 있었다. 그래서 육지의 마을을 주광리(周光里), 이 섬을 시하도(時下島)라 불렀다고 한다.”는 기사가 수록되어 있다. 이처럼 시하도는 ‘섬에 불을 밝혀 시각을 알 수 있게 해준 것’에서 유래하였으며, 관련 지명으로 ‘시하바다’는 여기서 파생된 명칭이다(국토지리정보원, 『한국지명유래집』 전라·제주편, 2010). 시하도에도 등대가 있다.

그때는 졸업하면 대부분 다 서울로 갔죠. 제가 9회인데 1회 빠른 선배들 중에 정종득씨가 있고 그 래요. 목고 교복 입고 모자 채양 짧게 해서 뺏뺏하게 해가지고 다니면 멋있었죠. 그 때가 낭만적이 었죠.”

2. 군 보충역으로 시작된 목포대흥상사 근무

성기순은 목포중학교와 목포고등학교를 졸업 후 1960년 대학에 진학하게 된다. 섬에서 태어나 지방의 고등학교를 졸업하고 서울로 상경한지 얼마 되지 않아 맞게 된 3·15부정선거와 4·19혁명 (1960), 그리고 5·16군사정변(1961) 등은 성기순을 혼란스럽게 하였다.

“고등학교 졸업하고 60년에 대학을 갔죠. 동국대학교 상학과로 진학했어요. 요즘의 회계학과죠. 60년대에 올라가서 3·15부정선거, 4·19혁명, 5·16 군사정변을 다 겪었죠. 촌놈이 서울 가서 출세라 기보다는 황당한 일이 많았죠. 격정의 세대를 보냈죠. 졸업하고 군대를 가려고 했어요. 그 때 당시에 는 대학 재학 중에는 입영연기를 하면 대학교 졸업하고 바로 영장이 나왔거든요. 그런데 졸업시기에 병력인구가 많아가지고 영장이 나오지를 않았어요. 대기자가 많아서. 그래가지고 2년 후부터 제1보 충역이라고 생겼어요. 제가 보충역 1기예요. 군대를 안 갔지만 보충역으로 2,920시간 이수를 마치고 이등병 제대를 했죠. 3년 걸렸죠. 하루에 4시간씩 근무를 했으니까. 보충역 기간요원으로 해가지고 하루에 똑같이 근무를 하는데, 취업을 하면서 저녁시간에 4시간씩 근무를 하니까 3년간 2,920시간 을 근무를 했죠.”

대학 졸업 후 군 입대를 지원하지만 당시 병력이 남아돌아 바로 입대가 안 되고 보충역⁰⁴⁾으로 빠지 게 된 성기순은 1964년 대학 졸업 후 바로 목포 선박회사에 취직하게 된다. 보충역 신세였기 때문에 직장생활이 가능했던 것이다. 이들 보충역 세대들은 징병종결처분을 받고 제1보충역으로 편입되어 1~2년간 제1보충역 복무를 한 자들로서 이들은 각 지역 예비사단에 입소, 육군신병교육과정과 똑같 은 훈련을 6주간 받고 나와 거주지 예비군지역 중대에서 기간요원으로 3년 안에 2,920시간의 방위 소집에 복무하면 되었다. 교육소집을 마치고 방위소집에 복무하는 동안은 자기 집에서 숙식하며 하 루 약 4시간씩 복무하게 되므로 직장생활이 가능하였던 것이다.

04) 징병검사를 받아 현역 복무를 할 수 있다고 판정된 사람 중에서 병력수급 사정에 의하여 현역병 입영대상자로 결정되지 아니한 사람을 뜻함.

“64년 2월에 졸업을 하고 바로 목포대흥상사에 취직을 했죠. 보충역이라 4시간 복무서고 나머지는 직장에서 일을 할 수 있었거든요. 나형빈⁰⁶⁾ 씨라고 돌아가신 회장님이 우리 고모부였어요. 옛날에 남일운수로 시작해서 대흥상사까지 해운업을 계속 해오고 계셨었죠. 남일운수를 인수해서 이 대흥상사까지 하게 된 거죠. 그 때 당시에는 고학력자가 사회에 얼마 없었잖아요. 그래서 고모부님이 내려와야 되겠다. 니가 이것을 맡아줘야 쓰겠다 해서 내려오게 됐죠. 큰아버님도 대흥상사에 같이 근무하셨고. 가족회사였죠. 윗사람들의 명을 거역할 수가 없잖아요. 그래서 목포에 눌러 앉게 된 게 지금까지 53년 됐네요.

처음에는 평사원이었죠. 그 당시에 대흥상사는 해안동에 있었어요. 남양수산 뒤에 삼흥정미소 자리에 있었어요. 방조회사인데 사무실이 있었죠. 대흥상사는 주로 여객운송을 중심으로 했어요. 신안 전체요. 안좌, 팔금, 도초, 비금, 자은, 암태, 지도, 흑산 이렇게 8개 면을 돌았죠. 하의·장산 쪽은 안 했어요. 같은 신안인데 항로가 다르니까 회사 자체가 다르죠. 그때는 해상교통이 각 섬에 다 들어가는 게 아니었어요. 없는 섬은 없고. 그때는 풍선이 주로 다녔고, 교통수단이 빈약했죠. 개별적으로 풍선을 운행하기도 했어요. 그 때 당시는 소득이 낮았잖아요. 그래서 여객선을 탈 수 없는 경우, 자기 부락에서 가까운 데를 풍선이 짐을 싣고 목포에 오거든요. 짐하고 같이 풍선을 타고 오면 10시간도 걸리고 15시간도 걸리고 그랬죠.”

3. 기선과 강선의 등장으로 인한 해상교통의 비약적인 발전

동력을 가진 선박형태로서 기선⁰⁶⁾이 등장하면서 해상교통이 비약적인 발전을 했다고 볼 수 있다. 풍선 운행 시 물때와 바람에 의해 돛이 영향을 받기 때문에 많은 시간이 소요된다는 점과 위험성은 기선이 등장하면서 다소 해소되었고 육지로의 이동이 훨씬 수월해졌다. 1955년 목포한양기선회사에서 운행한 목포-제주 간 ‘황영호’⁰⁷⁾가 기계식 여객선의 시초라 볼 수 있다. 목포-제주 간 항로는 종래의 격일제 운항에서 1958년부터 한양회사의 ‘황영호’와 ‘한려호’ 여객선이 매일 취항하게 됨으로써

05) 나씨 집안은 목포시에서 신안군이나 완도군 등을 오가며 사람과 짐을 실어 나르는 여객선을 운영하던 선박회사 대흥상사와 남해고속을 경영하였으며, 평화극장도 운영하였다. 합자회사인 목포대흥상사는 1955년 설립되었으며, 여기서 다시 여객선 정기항로 사업면허를 취득하여 1977년 남해고속이 설립되었다. 1980년대까지는 나형빈 회장 뒤로 나광수·나광연이 남해고속 대표를 맡았고, 목포대흥상사는 성용산이 대표를 맡았다.

06) 돛을 가진 작은 범선(帆船)을 돛단배 또는 돛배라고 하고, 기선(汽船)은 증기, 기계력 등을 동력으로 하여 추진하는 배를 통틀어 이르는 말. 돛과 보조용 동력기관을 함께 갖춘 배를 기범선이라 함.

07) 목포-제주 간 정기여객선은 목포한양기선 소속 ‘황영호’와 제주기선 소속 ‘황룡호’(2백 t), 오대양기선회사 소속 ‘경주호’(331t)가 있었다. ‘황영호’는 초창기인 1954년에는 격일제로 운항되었으며 1958년부터 매일 운항하였다. 특히 제주-목포 간 정기여객선 경주호가 침몰 직전에 있을 때 현장 출동하여 승객 전원을 구조했던 일(『동아일보』 1961. 06. 12.)도 있다.



그림 1 부산 영도대교를 지나고 있는 목포대흥상사 소속의 광진호(목포-부산)

교통난이 완화되었고, 섬과 육지의 출입이 자유로워졌다. 뒤이어 1961년부터는 대흑산도에도 하루 한 번 여객선이 왕래하게 되었고, 1963년에는 목포-진도로 가던 정기여객선인 '목포호'가 취항하게 되어 해상교통이 한층 편리해진 셈이다.

“진도 조도는 목선이었던 한일기선 소속 ‘한성호’(68t)가 운항했고, 뒤이어 ‘영진호’와 ‘문화호’가 교대로 다녔어요. 처음에는 목포에서 종착지인 서거차도까지 소요되는 시간이 무려 9시간 이상 걸렸거든요. 이 한성호가 73년도엔가 침몰했던 사고가 있어요. 당시에 정원 초과에다가 폭풍주의보가 내렸는데 무시하고 무리하게 운항하면서 사고가 났지요. 그러다가 목선에서 강선으로 대체됐죠.

그 당시 대흥상사 초기에는 배 5대를 보유했었죠. 목선이었죠. 30t에서 96t까지 주로 100t 미만이었어요. 이런 배들은 목재로 배를 건조했기 때문에 조선소에서 배를 건조시켜서 가져왔죠. 당시 호남조선소, 목포조선소, 해운조선소, 삼녕조선소 등이 대표적인 조선소들이예요. 이런데서 배를 건조시켜 가지고 와서 목선에 야끼다마를 장착을 한거죠. 이런 배들이 65년도에 디젤엔진으로 바뀝니다. 디젤엔진은 주로 일본에서 수입을 했죠. 야끼다마는 전문용어로 2사이클, 디젤은 4사이클이거든요. 그래서 야끼다마는 회전수가 느리죠. 통통거리니까 진동이 있을 거 아니예요. 디젤은 회전수가 빠르니까 진동이 없고 그래서 더 조용하죠. 멀미하는 것은 비슷하지만 아무래도 디젤이 더 깨끗하죠. 안정성이 있고요.”

우리나라의 조선 산업은 1960년대의 제1·2차 경제개발5개년계획 기간 중에 활기를 띠기 시작하여 목선 건조방식으로부터 강선(鋼船) 건조방식으로 전환했다. 1962년 정부의 제1차 경제개발5개년 계획 아래 선질 개량 3개년계획⁰⁸⁾이 세워져 주로 어선에 사용되던 비효율적인 선박용 소구기관 역시 디젤기관(diesel engine)으로 대체하게 되었다.

당시 성기순도 여객선 안전을 위해 목선에서 강선으로 대체하는 사업을 추진하는데 앞장섰으며, 운항시간을 단축하는데도 노력하였다.

“60년대 말에 정부지원을 받아서 디젤화로 바뀌죠. 정부에서 선질 개량 사업을 지원받아서 대체를 했죠. 그리고 60년대 말부터 70년대에 들어오면서 강선(철선)으로 대체되기 시작했어요. 목선에서 강선으로 선박이 대체가 된거죠. 강선은 주로 부산에서 건조를 했죠. 부산에서 직접 배를 건조해서 가지고 오고. 그리고 중고선도 경비정으로 사용했던 낡은 배들을 사다가 다시 사용하고요. 중고선 박은 서너 배 정도는 싸니까요. 70년대 후반부터 80년대 중반에 이르러서는 우리나라가 공업화 초기 단계에 있잖아요. 목포 조선소에서도 강선을 만들기 시작해서 여기서 배를 직접 건조하고 그랬죠. 그 당시 목선을 만들던 회사들이 강선을 만들기 시작했죠. 70년 말부터 80년 초까지 전부 강선으로 대체가 됐죠.

그러면서 차도선으로 자동차도 실을 수 있는 선박이 한두 척씩 건조되기 시작했어요. 우리가 차도선 건조를 해가지고 입자에서 지도 다니는 곳에 빌려줬었죠. 그때는 차가 많이 없었으니까 서너 대 정도 실었죠. 80년대 중반 이후에 항만청에서 여객선 1차 현대화 사업을 추진을 했어요. 우리나라 국민소득이 아주 낮잖아요. 70~80년대 초까지 여객선을 우수한 여객선을 확보하는 데, 사업자들을 어렵게 한 것이 뭐냐면 투자에 따른 수입이 증가가 되어야 될 것인데 운임이 낮게 책정이 되는 거예요. 그런데 일반 운임보다도 3배를 더 받을 수 있게 특혜를 줬어요. 운임이 시원스러웠죠. 그래서 여객선 현대화, 다시 말해서 속도가 빠른 쾌속선, 대형 카훼리 이렇게 선박이 교체가 되기 시작한거죠. 차도선도 있지만 카훼리호가 들어섰어요. 차도선은 80년도만 해도 규모가 작았어요. 지금은 차가 많으니까 엄청 크잖아요. 그때는 승용차보다는 화물차 위주였죠.”

기선이 등장하면서 해상교통은 비약적인 발전을 했으며, 이어서 목선에서 강선으로 대체되면서 본격적인 여객선 현대화사업이 진행되었다. 쾌속선과 차도선이 도입되면서 관광객과 도서 지역 주민의

08) 1964년에 정부는 자금 사정이 극히 곤란한 상황에서도 수산 개발, 선질 개량, 선박 도입에 대한 3개년 계획을 수립했으며, 선질 개량 3개년 계획을 통해 국내 선박의 70% 이상이 노후화하여 경영적자 요인이 되고 있으므로 비효율적인 소구기관을 디젤기관으로 교체하는 한편 노후 선체의 보수를 추진하였다(김효철 외, 『한국의 배』, 지성사, 2006).

생활이 편리해졌다. 특히 여객회사는 경제항로를 개발해야 수익이 나기 때문에 신규항로 발굴은 중요했다. 대홍상사는 홍도와 제주도 등의 관광수요가 높아지자 남해고속을 인수해 특화를 시켰다. 도서민을 위한 정기 여객수송은 대홍상사가 맡고, 주요 관광지의 승객 수송은 남해고속이 맡는 것으로 분리하였다.

“여객선 현대화 사업이 이루어졌는데, 70년대 말에 우리 남해고속이 그레가지고 강선으로 목포에서 비금, 도초, 홍도까지 다니는데 홍도가 천연기념물로 지정이 되가지고 관광지로 알려지기 시작했어요. 그래서 우리도 쾌속선을 수입하려고 하고 있고 외국에서 수입해야 하니까 발 빠르게 서울에 있는 동아일보 김성수씨 계열을 통해서 쾌속선 한척을 도입해서 항로를 들여왔죠. 그때 경제항로가 됐죠. 우리도 쾌속선을 수중익선이라고 하이드로포일이라고 하는데, 옛날 엔젤호죠. 당시 여수-제주는 한 70명은 정원이었었는데 남해고속이 가져온 것은 150명 정원이예요. 좀 큰 것이었죠. 그렇게 경쟁을 하는데 남해고속이 부실이 된거예요. 남해고속은 처음에 우리가 설립한 게 아니고, 동아일보사 주주가 설립한 거예요. 그 뒤로 우리가 남해고속을 인수를 했죠. 그래서 특화를 시킨거죠.

대홍상사는 도서주민들을 위한 서남권 항로로 섬 주민이라던지 자동차를 수송하는 것을 하고, 남해고속은 쾌속선으로 승객을 빨리 수송하는 걸 담당하도록 나뉘었어요. 그 때가 80년대였죠. 대홍상사가 74년도부터 80년도까지 부산에서 제주 다니는 큰 선박을 운행했었어요. 950t 되는데, 도라지호하고 아리랑호가 있었어요. 남해고속을 인수하면서 대홍상사가 운영을 하던 부산-제주 항로를 접었어요. 남해고속하고 대홍상사를 같이 하게 됐죠. 고모부님이 78년도에 돌아가셨어요. 그레가지고 그 뒤로 나광수 회장이 맡고 제가 대홍상사하고 남해고속 대표를 맡았죠.”

육지를 떠나 섬을 찾는 관광객들이 서서히 증가하기 시작하던 1970년대 말, 성기순은 ‘동신호’(2백 t)를 투입하여 목포-홍도를 직접 운항하도록 하였다. 동신호는 여름철에 피서객 하루 2백여 명을 곧바로 홍도로 싣고 들어가도록 해 기존의 흑산도를 거쳐서 갈 때 걸리던 시간을 8시간에서 4시간 반으로 단축시켰다. 또한 1980년대에는 전국 최초로 일반선을 시속 30노트 쾌속선으로 대체하여 목포-홍도 항로에 투입하였다.⁰⁹⁾ 홍도가 다도해해상국립공원¹⁰⁾으로 지정된 후 관광객의 방문이 늘어나면서 해상선박을 이용하는 관광객이 증가하게 되었는데 성기순은 이를 놓치지 않고 여객수송시간을

09) 연차적인 연안여객선 근대화계획에 따라 남해고속은 1978년 목포-홍도 간에 31노트의 속력을 유지하는 쾌속선(130t급, 남해호) 1척을 일본에서 도입, 운항케 되며 소요시간이 6시간대에서 2시간 30분대로 단축되었다. 쾌속 쌍동선 남해7호, 초쾌속선 남해스타호가 1990년 첫 취항하고 뒤이어 대홍페리호를 진수하게 된다.

10) 홍도는 섬 전체가 천연기념물(제170호)로 지정(1965년)된 이후 1981년 다도해해상국립공원으로 지정되었다.

단축시켜 관광객들을 유치하는데 노력하였다.¹¹⁾ 또한 대흥상사에서 민자 방식으로 흑산도항 여객터미널을 건설하여 이용승객의 편의를 제공하였다.

“그 때 홍도로 가는 쾌속선을 들여왔어요. 우리나라가 88올림픽을 했잖아요. 그러면서 경제가 나아지기 시작하면서 해양관광이 붐을 맞았죠. 그래서 여객수송시간을 단축하고 여객인원을 늘리기 시작했죠. 그때 당시에 일반 여객선은 12~13노트고, 쾌속선은 35노트였어요. 일반선을 타고 홍도를 가면 6~7시간이 걸리고, 쾌속선을 타고 가면 2시간 반이 걸려요. 처음 80년대 초에는 엔젤호였는데 승객을 많이 못 실었어요. 수중익선 같은 배는 속도를 빨리 낼 땐 떠서 가는 배거든요. 호일이 있어서 비행기 구조와 같아요. 그런데 뜰려면 손님을 많이 실으면 힘드니까 정원이 130명 정도밖에 안 돼요. 수송하는데 수송인원이 적으면 경비가 적자나잖아요. 그래서 10년은 그 배로 운영하고 89년도에 카타마란이라고 쌍동선을 들여왔어요. 쌍동선은 동체가 둘이에요. 그래서 쌍동선이예요. 대량수송을 하면서 빨리 가는 게 뭐냐면 쌍동선이예요. 양쪽에 동체가 있으니까 중간이 넓잖아요. 단동선은 정원이 130명이었는데, 노르웨이에서 배를 건조해온 쌍동선 이 배는 정원이 350명이예요. 약 3배 아니예요. 그래서 경제성이 있는 거죠. 이 배도 하루에 2번 다니는데. 보통 3배 수요창출이 되면 성공한 걸로 보거든요. 그리고 우리가 흑산도에 여객터미널을 처음으로 세웠죠. 이용승객이 많아지니까요.

그런데 반대로 도서 지역에도 변화가 오기 시작했어요. 수요가 늘어났다고 했잖아요. 왜 그랬겠어요. 우리나라 경제개발이 70년대 중반부터 이뤄졌잖아요. 경제개발이 되면은 많은 노동자가 근로자가 필요하잖아요. 그때 당시에는 섬에 엄청난 사람이 살았어요. 신안군의 인구가 20만에 육박했어요. 근데 육지로 다 나가고 지금 현재는 4만. 신안군에 있는 젊은 사람들만 나온 게 아니고 대한민국 산간벽지에 도서에 사는 사람은 다 공장으로 왔잖아요. 대표적으로 마산에 한일합섬 유명했잖아요. 젊은 아가씨들 학교 세워가지고 거기서 전부 교육시키고, 또 그 뒤로 부산에 신발공장 생기고, 이렇게 해서 80~90년대에 도서에 사는 사람이 점점 육지로 나온 거예요.”

4. 연륙으로 인한 목포항 쇠퇴

신규 항로 등의 개발로 여객회사의 수익창출이 이루어지며 선박산업이 발전되기 시작했는데, 그것도 잠시, 산업화 및 도시화로 인구 유출이 이루어지면서 도서 지역의 인구 감소를 가져오게 된다. 도

11) 1985년 6월 흑산도 항에 여객선터미널이 최초로 건설되었다. 이 여객선터미널은 목포-흑산도 항로에 여객선을 취항시키고 있는 대흥상사(대표 나광수)가 1억 원을 들여 세운 민자 터미널로 대지 2백 평에 건평 148평의 현대식 2층 건물이다. 목포-흑산도 항로에는 고속여객선인 남해7호(정원 186명, 속력 223노트)가 취항했다.

시로의 취업과 교육을 위해 섬을 떠난 젊은이들로 인해 신안군 인구의 절반이상이 줄어들게 된 것이다.

도로시설의 확충과 육상교통의 발달로 다리가 놓아지기 시작하면서 도서 지역의 인구 감소를 초래하였고, 이는 해상교통의 중심지였던 목포항의 쇠퇴를 가져오게 된다. 당시 완도, 진도, 해남 등의 지역에서 더 이상 목포항이 아닌 육로를 이용하게 되었고, 목포는 물산의 집산지이자 교역의 중심지로서의 특성을 잃어버리게 된다. 진도와 완도 등이 연륙되면서 목포 부두 주변의 경기가 침체하게 된 것이다.

“그러면서 육상 도로가 접근성이 좋아지고 하니까 옛날에는 목포가 중심이 돼서 목포 선창이 전성기를 누렸는데. 이제는 광주로 다 가버린 거죠. 옛날에는 광주하고 목포하고 비슷했어요. 지금은 목포로 유학 오는 게 아니고 다 광주로 가버리니까 도서 지역에 공동화현상이 발생한 거죠. 그러다보니 까 아까 도서민 위주의 항로는 자연히 쇠퇴하는 거죠.

그때는 목포가 중심지였죠. 멀리는 완도에서부터 진도, 신안, 지도, 임자까지 다녔고, 육상으로는 거의 무안, 나주까지도 목포로 학교를 많이 다녔으니까요. 그러니까 다리 놔지기 전에는 거의 배를 많이 이용했죠. 대흥상사말고 다른 해운회사도 많이 있었죠. 완도해운하고 신진해운은 목포에서 완도 다녔고, 조양운수(주)는 하의·장산·지도·임자 쪽 운행했고. 진도 다니는 옥소해운(주)이 있었고. 영진해운도 진도·조도 다녔고요. 목포에 살고 계신 분들 중에 진도, 조도 출신들이 꽤 많아요. 주로 그 당시 진도를 배로 많이 운행하면서 조업을 이쪽으로 와서 정착하신 분들이 많았어요. 신안, 완도, 진도군이 그 때는 전부 섬이었으니까요.

전체적으로 목포가 일제 때부터 중심지였지 않습니까. 목화나 면화 같은 거라던가 농산물, 그때는 수산물이 별로 없었으니까. 농수산물이 전부 목포에서 상거래가 이루어졌죠. 대흥상사도 여객말고 화물도 운반했지요. 목포에서 영산포로. 그때는 전부 영산포까지 배가 들어갔으니까. 영산포에 주정공장이 있었어요. 그래서 화물선으로 영산포를 가는 거예요. 그러다가 영산강이 막아지면서 수심이 낮아지고 물류의 변화가 온 거죠. 영산강하굿둑이 생기면서 육상으로 다니기 시작했죠. 목포에서 용당 가는 도선도 유명했는데, 하굿둑이 개설되니까 그쪽이 사라져가는 거죠. 목포에서 용당 가는 해운회사는 목포통운이라고 하굿둑 준공되고도 좀 더 운행했죠. 사람이 습관이라는 게 있지 않습니까. 그래서 차로 안다니고 용당으로 많이 다녔죠. 개인차량이 없는 사람들은, 버스가 용당까지 오니까 오히려 그곳으로 가면 빨리 도착하니까 버스 노선 따라 다니는 거죠. 그러다가 용당나루가 없어진거죠.”

5. 영산강하굿둑의 건설에 따른 육상교통의 발전

영산강하굿둑은 목포시 옥암동과 영암군 삼호읍을 연결하고 영산강과 서해를 막는 제방으로 1981년 완공되었다.¹²⁾ 작은 기선이 소항하여 조기·멸치·소금·젓갈 등의 화물 수송에 큰 몫을 담당했던 영산강 수운은 현대식 도로 교통 발달과 영산강하굿둑 건설로 쇠퇴하였다. 이로써 목포시와 영암군이 도로로 연결돼 교통이 편리해졌으며, 1994년 금호방조제가 들어서면서 인근 해남, 완도, 진도 지역도 육상교통을 이용하게 되었다.

또한 용당리 포구¹³⁾ 역시 영산강하굿둑이 만들어지고 하굿둑 도로가 개통되면서 이용이 중단되었다. 용당리 포구는 조선 후기에 영암과 목포진으로 통하는 방법 중 가장 편리한 나루였으며, 강풍이 불어 해남군 화원반도나 산이반도의 뱃길이 중단되면 해남 사람들이 용당리 포구를 이용하여 독천을 돌아 해남으로 가던 비상용 뱃길이기도 했다. 목포로 들어오기 위해서 영암과 강진 등지의 사람들은 이곳을 반드시 통과해야 했기 때문에 용당 포구는 항상 사람들로 북적였지만, 이 역시 영산강하굿둑이 완공되면서 사람들이 이용하지 않게 되었다.¹⁴⁾ 결과적으로 영산강하굿둑이 완공되면서 육로로 이동시간 단축을 가져왔지만 목포와 영암지역의 지형을 바꾸었고 목포 항구의 쇠퇴를 가져왔다고 볼 수 있다.



그림 2 영산호 준공식
출처: 『대한뉴스』 1981. 12. 11.



그림 3 방조제 공사 중인 영산강 하구

12) 영산강유역 개발 사업 1단계인 장성·담양·나주·광주호의 완공에 이어, 제2단계 핵심 사업으로 1978년에 착공, 1981년에 완공되었다. 길이 4,350m, 최대높이 20m의 토석제(土石堤)방식으로 축조된 영산강하굿둑은 배후 호수인 영산호의 저수량은 2억 5천만 t이다. 당시 영암군 삼호면 삼호리와 무안군 삼향면 옥암리를 잇는 4.35km 하굿둑이 막아짐으로써 영암의 지형, 나아가 목포, 나주, 함평 등 영산강을 끼고 있는 영산강유역 지역의 역사를 바꾸었다.

13) 용당리 포구는 전남 영암군 삼호읍 용당리에 있던 포구이다. 조선 후기에 지금의 목포시 만호동에 있었던 목포진과 영암군 삼호읍 용당리를 연결하던 포구였다. 용당진(龍塘津), 용당 나루, 용당이 나리, 용당부두 라고도 불리웠으나, 현재는 인근에 해군 제3함대 사령부가 들어서 있다.

14) 용당 포구에서 건너편 목포항까지는 1.5km정도로 배로 15분 정도 소요되었다. 당시 '삼학호'란 배가 1호부터 7호까지 있었으며, 첫배 5시부터 밤 9시 30분까지 막배가 있어 인근지역 학생들과 직장인들이 많이 이용했었다.

6. 평사원에서 대표이사를 맡기까지

-목포항과 여객선의 미래-

연안여객은 도서민의 발이며 생활물자를 공급하는 생명선으로 기능하였으나 점차 해양관광을 뒷받침하는 운송수단으로 자리 잡고 있다. 이러한 수요 변화는 국민소득의 상승에 따라 여행의 행태와 관광지 선택에서 다양한 수요가 발생하는 데에서도 찾아 볼 수 있다. 국민소득과 생활수준 향상과 더불어 주 5일제가 시행된 데다가 연안여객선 운임 현실화로 영업수지가 개선되면서 초쾌속선 취향이 증가하게 되었다. 우리나라 여객선의 현대화와 더불어 연안교통 고속화시대가 열리게 되면서 목포항을 이용하는 이용객이 증가하였고, 노후화된 연안여객터미널이 2005년 새로 완공(12,900㎡)되었다. 또한 1990년대부터 해상관광시대가 열리면서 제주도를 찾는 관광객들이 증가하기 시작하면서 목포 항국제여객터미널을 찾는 이용객들도 늘어났다.¹⁵⁾

“70년대 말부터 목포-제주 간 카페리호가 다니기 시작했거든요. 우리 남해고속이 제주항로 시간을 단축하는 데도 일조했지요. 작년 하계 휴가철 기간 중 서남권 연안여객선의 여객 수송실적은 49만6천 명 정도 됐는데, 그 중에서 제주가 6만 명을 넘었어요. 작년 11월부터 주·야간 2왕복 체계로 운영되고 있는 목포-제주 항로 이용객 증가 때문이라고 볼 수 있지요.

그리고 대신 쾌속선, 소득의 증가와 관광지 개발, 교통수단의 선진화로 새로운 수요창출이 된거죠. 또 국민소득이 올라가고 해서 관광 붐이 일어났죠. 그래서 저희도 제주도 다니는 카페리를 공략했죠. 처음에 여수에서 제주 간 항로가 없었어요. 여수-제주 다니는 카페리를 1990년대부터 했었죠. 거리가 멀어서 고흥 녹동으로 왔어요. 여수-제주는 120마일인데, 고흥 녹동-제주는 70마일이에요. 그래서 그쪽으로 옮겨서 하고 있죠.

카페리는 어떻게 보면 선박의 꽃이라고 봐야 되요. 대형선박들은 짐 같은 것만 싣고 다니잖아요. 그리고 선원들만 있으면 간단한데. 이것은 손님들을 실어야 되니까. 특히 우리나라도 소득순위가 상당히 향상이 되고 손님들의 의식이 옛날하고 수준이 다르잖아요. 카페리를 건조하면 기간도 오래 걸리고, 기간이 오래 걸리면 이익이 얼마 안 남잖아요.

지금은 그래도 여객선이나 안전의 수준이 세계 최고 수준이에요. 이용하는 사람들도 이용을 잘해줘야 되요. 그래야 깨끗하고 안전을 유지할 수가 있는데, 내 것이 아니면 옛날에는 화장지, 전구까지

15) 여객수요가 늘고 있는 목포-제주 간 이용객들을 위해 3천 t급 이상의 카페리호를 투입, 운항을 시작함으로써 목포-제주 간의 교통편의와 관광객의 교통원활에 크게 기여하였다. 이어 2000년에는 여수-제주 간에 남해고속 카페리호(4,065t), 2002년에는 녹동-제주 간에 대흥고속 카페리호(2,005t)를 투입하여 제주항로 운항시간을 단축시켰다.

도 다 빼가버렸어요. 집에 없으니까. 본래 여러 사람들이 이용하는 곳은 깨끗하게 이용해야 하는데, 쓰레기를 아무데나 버리는 것이 문제예요. 선사에서는 안전하게 운항하는데 집중해야 되구요.”

해양관광의 붐이 일어나면서 제주 관광객의 수요가 증가하였고 선박이용객들이 늘어나면서 목포항을 찾는 관광객이 많아진 것은 고무적이다. 그러나 항구가 잘 갖춰진 경우는 문제가 안 되지만, 목포항과 연결된 인근의 도서 지역 가운데 항·포구 등 접안시설이 제대로 갖춰져 있지 않은 경우가 많다. 선박은 대형화되고 있는데 항·포구의 시설이 개선되지 않아 접안에 어려움이 따른다. 직접 여객선이 접안하지 못하는 경우 도서민들이 종선을 이용해 중간에서 여객선으로 옮겨 타야만 한다. 대둔도·다물도·만재도·상태도 등이 종선으로 중간 접안을 해야 하고, 하태도·가거도 등은 선착장 완공이 이루어지지 않아 주민들의 불편이 크다. 성기순은 부두시설이 제대로 갖춰져야 주민들이 도서를 떠나지 않고 지킬 뿐 아니라 관광객 유입으로 섬이 발전할 수 있다고 말한다.

“지금은 태풍주의보 내리면 출항을 못해요. 손님 수요가 있으면 언제든지 증선을 할 수 있는데, 수요가 없어서 못하죠. 흥도 다니는 배가 동양이 4척, 우리가 5척해서 총 9척이에요. 보통 때는 손님이 없으니까 한척씩 다녀요. 4~5월 주말 때는 봄비니까 증선을 해서 다니죠. 경제성이 없어요.

해상에서는 섬의 경우 배가 들어 갈려면 항구가 있어야 되잖아요. 목포항이 과거에는 입지적 여건이 좋았죠. 그런데 배가 대형화 되고 접근성이 떨어지면서 군산, 광양보다 더 밀렸잖아요. 섬도 배가 접안하려면 항구가 있어야 되잖아요. 제대로 된 선착장이 하나도 없어요. 해운사업 60년 정도 되는데, 지금 가거도나 태도나 선착장이 없어요. 여기서 흑산도를 경유해서 상태, 하태, 만재 경유해서 가거도 가거든요. 가거도는 그냥 암벽에다 대죠. 그건 부두가 아니에요. 그냥 배가 대게끔 암벽이 있으니까 댄 거예요. 아직도 부두가 없는 데가 많아요. 거기 조그마한 종선으로 해서 옮겨 타야 되요. 세계적으로 여객선이 종선으로 타고 내리는 데가 몇 군데 없어요. 접안시설을 만들어줘야 돼요. 날씨가 나쁘면 종선이 엄청 위험하잖아요. 섬에 접안시설을 제대로 만들어줘야 좋은 배도 들어가지. 좋은 배가 들어 갈 수가 없어요.

우수한 배를 투입하고 싶어도 못해요. 우리나라의 도서를 발전시키려면 부두를 제대로 만들어 줘야 하고 부두를 제대로 만듦으로 해서 좋은 교통수단들이 왕래가 잦으면 그 섬이 개발이 되고 발전이 돼요. 가까운 일본만 해도 섬들은 아주 특성이 있어가지고 관광객들도 많고 특성을 살리는데, 우리나라 섬들은 다 주민이 떠나버리고 농토만 남았잖아요. 가까운 근교에 대도시가 없기 때문에 특용작물을 해도 운송수단, 물류비용이 많이 드니까 어렵고요. 이런 여러 가지 문제점들이 많은데 다시 말해서, 도서개발 도서를 발전시키고 이용객의 안전을 담보로 할려면 접안시설을 만들어야 된다는 거죠.

그리고 해상은 채취선에서부터 어선, 소형 화물선, 양식장 이리다보니까 배가 안전 항해를 할 수가 없어요. 항로를 제대로 확보를 해줘야 해요. 장애물들이 많다보니 위험요소가 많아요.”

성기순은 현재 대부분의 여객운송업체들이 영세성을 면치 못하고 있다며 아쉬워한다. 연안여객선업은 석유파동 이후 운항비가 오른 데다 연륙·연도 및 고속도로 등의 개통 등으로 이용승객수가 계속해서 줄어들기 때문에 악순환이 반복되고 있는 것이다. 또한 정부 또는 지방자치 단체가 해운업자에게 선박의 운항을 지정하는 항로인 명령항로는 보조금과 면세 등의 특전을 주면서 해운업자에게 경영을 명령하는 경우인데 이 역시 이용객이 적어 운항이 어려운 게 현실이다.

“현재 우리 선사 전체 직원이 선원까지 포함해서 60여 명이거든요. 그리고 현재 우리나라에 연안 여객운송사업자가 40개 정도 돼요. 지금 다 영세성을 면치 못해요. 여객선의 역사는 1945년도부터, 해방 때부터 거슬러 올라가야 되요. 대흥상사가 50년이에요. 왜 영세성을 면치 못하냐. 사업자들이 잘못해서 그런거 아니냐 그러지만, 사업체가 성장하려면 외형이 살아야 되잖아요. 운임 인상 요인이 60%가 발생했는데 6%로 외형을 딱 제한해버리니까 어려운 거예요.

항로 개발하는 것은 수익성이 있어야 되요. 처음에 수요와 공급이 적정 수준을 이루어야 되는데, 큰 배가 들어갔는데 수요가 없다면 계속 뜰 수가 없잖아요. 항로는 신규로 개발할 곳이 없어요. 도서가 아주 낙후되고 섬에 무인도가 얼마 없잖아요. 십여 가구 사는 곳도 우리도 배를 대주라. 그러면서 왜 배가 늦냐. 쾌속선이 여기저기 다 대면 쾌속선이 아니에요. 일반선하고 똑같아요. 사실 접안하는데 시간이 많이 걸리잖아요. 다들 손님이 적은 낙도운항을 기피하고 있어요. 낙도는 국가에서 보조를 주면서 별도 선박을 유지 하는데, 그 선박을 주 항로에 넣어달라는 거예요. 보조항로로 와서 거기서 빨리 오는 주 항로로 갈아타고 오면 되는데, 우리도 목포까지 실어다 달라는 거예요. 그러면 한 사람이라도 싣고 와야 되는 거예요. 운송비용을 따지면 1인당 이십에서 삼십만 원 되는 거예요. 그걸 우리에게 주면 우리가 유리하게 쓰겠다. 그게 악순환인거예요.

그래도 신안 쪽은 선박비를 보조해주고 있거든요. 7~8년 정도 됐을거요. 복지 정책의 일환이에요. 도서민이 소득수준이 낮지 않습니까. 먼 데는 운임이 없어서 왕래하기가 어려우니까 장거리는 5천원만 내면 나머지를 지원하고, 단거리는 2~3천원만 내면 지원을 해요. 그러면서 양면효과를 노린다 그러는데, 도서민에게 지원을 해서 부담을 줄이고 여객선 입장에서는 수요가 늘어날 것 아닌가 하는데 그것도 아니에요.

어떻게 보면 김대중 선생도 여객선사업으로 발판을 마련
했죠.¹⁶⁾ 옛날에는 여객운송사업은 지방자치단체나 공공기
관은 손을 못 대게 했어요. 그 사람들은 자기들 돈이 아니니
까 적자가 봐도 괜찮아요. 보전이 되니까. 그런데 농협이 처
음엔 한정면허인 농산물 차량만 운송한다고 발을 들여 넣어
놔어요. 그러다가 일반면허까지 해버리잖아요. 그러다보니
까 우리 대흥상사는 곧 얼마 안가서 폐업해야 되요. 상대가
안돼요. 농협은 조합원이 많잖아요. 조합원이 다른 회사 배
를 탈려고 안하죠. 생활권 항로는 시간이 제한되어 있고, 하
루에 여러 번 다닐 수 없고. 외지인이 주로 이용하는 게 아
니고 지방 생활권이라 조합원들은 조합 배를 많이 타죠. 그
러니 우리가 밀릴 수밖에요.



그림 4 목포대흥상사 대표이사 성기순

그리고 여객운송사업이 세월호 이전까지는 면허제였어요. 여객선 요금은 8년 전부터 명목상 신고
제로 전환됐지만 신고해도 어차피 사전승인을 받아야 하는 절차가 있으니까 인가제랑 똑같죠. 신고
만 하면 되는 게 아니라 힘들어요. 여러 가지 규제가 많죠. 대형여객선사를 제외하고는 대부분 영세
를 못 면해요.”

목포는 1973년부터 현재까지 17개의 낙도를 여객선 기항지로 개발, 161개의 섬 주민들이 여객선
혜택을 받고 있다. 그러나 낙도 주민들을 위한 명령항로 운항의 어려움, 농업협동조합의 여객운송업
으로의 진출 등은 연안여객 선사들의 영세성을 벗어나지 못하게 하고 있다. 또한 세월호 참사 이후
여객선 운항 선정기준을 2015년 7월부터 30년에서 25년으로 단축시켜 대부분의 해운업자들에게 부
담이 되고 있는 것도 사실이다. 그럼에도 불구하고 도서주민과 관광객들을 안전하게 수송하는 것을
최우선으로 삼고 있다.

목포대흥상사는 1955년 12월 합자회사로 출발하였고, 1977년 (주)남해고속을 설립한 여객운송업
체이다. 1964년 목포대흥상사의 평사원으로 시작한 성기순은 여객선 현대화에 깊은 관심을 가지며

16) 김대중 전 대통령은 목포상업학교를 졸업하고 1944년 중반기에 목포상선회사(전남기선주식회사)의 관리인으로 취직한다. 해방 후 귀족재
산(적산)이 된 목포상선회사의 관리인에 선정됨으로써 해운사업가로 입신하는 발판을 마련하였고 1945년 대표를 맡는다. 이후 전남기선공
사를 그만두고 상선회사인 목포해운공사를 설립했다. 이 해운회사는 처음에 연근해를 무대로 여객선과 화물선을 띄웠는데 당시 육송 수단
이 좋지 않아 해운의 수요가 급증해 꽤 호황을 누렸다. 몇 년 후에는 해운영역을 부산 등지까지 확대하는 등 성장을 거듭했고 김대중은 약
관의 나이에 목포의 유력사업가로 부상했다. 1946년 흥국해운 사장, 1948년 전남선박 목포조합장, 1951년 3월 목포상선 사장 및 목포운
수 주식회사 사장, 같은 해 5월 대양조선 사장을 거치며 10월에는 『목포일보』를 인수, 언론사 사장까지 역임하기도 했다.

1970년 전무이사를 거쳐 대표이사(현)까지 맡게 된다. 선대 회장의 뒤를 이어 대흥상사와 남해고속의 대표를 맡은 것이다. 성기순은 목선에서 강선으로 여객선을 대체하는 사업을 추진하는 등 여객선 안전에 앞장서왔으며, 여객선 안전 운항과 관련한 모든 사항을 매일 여객선 출항 전에 직접 점검하는 등 철저한 안전점검과 예방을 통해 큰 사고 없이 현재까지 이끌고 있다.¹⁷⁾ 또한 도서 지방 농수산물 유통구조 개선을 위하여 1990년대부터 차도선형 여객선을 건조 투입함으로써 도서 지방에서 생산된 농수산물의 차량 직송체계 도입으로 농수산물의 적기 유통판매를 가능케 함으로서 도서민의 소득 증대에 크게 기여한 바 있다.

특히 목포항 여객선 운항사업 관련 종사자들에게 대 여객 친절봉사운동을 전개함으로써 선원근무복 착용 및 명찰 패용 등 친절 봉사운동 실명화제도를 시행하기도 하였다. 선내 급수대 설치 등 이용객 편의시설 확충은 물론 대 여객 친절봉사운동을 몸소 실천하여 자사 소속 종사자는 물론 목포권 여객선 사업자들에게 친절봉사운동을 파급, 확산시킴으로서 여객선 이용객에 대한 서비스의 질을 향상시키기도 했다.¹⁸⁾

50여 년 동안 남다른 사명감으로 연안운수업에 몸담아 온 성기순은 앞으로 도서 주민들은 물론 관광객들을 위한 안전한 여객 수송을 최우선 목표로 삼고 대표이사직을 맡는 동안은 국민의 생명과 재산을 책임지고 수송하는 해상교통수단의 발전에 이바지하고 싶다고 말한다.

이경아 | 목포대학교 도서관문화연구원 연구위원

17) 여객선 도입부터 선박 운영, 출항 전 검사, 항로별로 부여되는 면허제도, 선장과 선사 처벌 규정 강화, 사고 직후의 초기 대응 체계 확립 등 '여객선 안전운항 관리 종합대책'을 따르고 있다.

18) 성기순은 2003년 제8회 바다의 날을 기념하여 연안여객 운송사업 발전에 기여함을 인정받아 산업포장을 수상하기도 했다.