

배를 내린지 어언 7년이나 된다.

처음에는 못견디게 다시 바다로 나가고 싶었고 그렇지 못하면 그만 까무라 치고 말 것만 같았는데, 그 사이 육지생활에 적응이라도 된 것인지 이제는 그 고향 같게만 여겨지던 바다도 차츰 잊어가고 있다.

대학 졸업과 함께 전공과는 달리 엉뚱하게도 배를 타야겠다고 결심하고 한국원양어업훈련소의 단기 항해사 과정을 마친 나는 그길로 곧장 원양어선을 탔는데, 하선을 하기까지 꼭 10년 동안 세계의 어장을 누볐다. 아마 그 때문이었을 것이다. 내가 바다를 마치 고향처럼 여기게 된 것은, 10년의 세월이 나와 바다와의 사이를 그렇게 가깝게 끌어다붙인 것이다.

바다란 무정하고 때로는 잔인하기까지 한 것이어서, 그 10년간의 해상생활 동안에 나는 거의 遭難之境에 이르른 적도 한두번이 아니었다. 그때는 염라대왕이 아니라 인도양이나 태평양의 용왕님이 나의 면전 한치 앞까지 바짝 다가와 있었다는 말이다.

그 10년의 오랜 해상생활을 하는 동안 나는 과연 고국에 대해 어떠한 기여를 했었나.

나는 결국 원양어선의 선장이었으므로 나의 기여하는 것은 아마도 원양출어 동안에 잡아올린 어획물일 것이다. 체험을 통한 작품을 썼다고는 하지만 그러나 그것은 아직도 이루어나가는 과정에 있으므로 결실을 이야기하기에는 아직 이르다는 생각이다.

10년 동안의 원양출어에서 나는 아마 참치류를 4천여 톤을 잡은 것 같다. 참치 한 마리의 평균 중량이 30킬로그램 정도이니까 대개 13만여 마리에 달한다는 계산이다. 참치의 톤당 판매가가 3천달러이니 총 어획고는 1천2백만 달러가 된다. 그리고 보니 나도 우리의 경제성장에 외화 획득에 제법 큰 몫을 담당했었구나!

물론 이것은 나 혼자만의 힘으로 이루어진 게

절대 아니다. 나와 함께 세계의 대양을 돌며사투를 벌인 선원 모두의 피와 땀의 결과인 것이다. 그렇게 보면 내가 우리 경제에 기여한 몫은 그 가운데의 1백분의 1쯤 될 터이다. 그래도 그건 대단한 기여가 아닐 수 없다!

그럼에도 불구하고 배를 내린지 7년이 지난 지금에 와서 가장 행방이 궁금한 대목이 있다.

선박의 하루 滯船損害인 2만달러의 행방이 바로 그것이다.

그 2만달러는 물론 참치판매금은 아니다. 또

2만달러의 행방

천 금 성

(소설가·MBC 편집위원)

항행중 죽어 나자빠진 말향고래를 건져올린 직접어획 이외의 수입금도 아니다.

나는 <뚝단기선>이라는 기발한 항법을 개발·운용함으로써 귀중한 하루를 벌어들였던 것이다. 그것은 마지막 항해에서 이루어 졌다.

만선으로 인도양의 어장에서부터 부산항으로 돌아온 우리들은 이제 어창에 가득 실린 어획물을 일본의 시미즈항(清水港)에다 양륙하는 것으로 마지막 항해는 끝내게 돼 있었다.

시미즈까지 항해하는데 소요되는 시간은 대개 50여시간. 꼬박 이틀하고 두어 시간이 더 걸린다. 부산을 뒤로하고 관문해협과 풍후수도를

빠져나가 이윽고는 일본열도의 태평양 연안을 거슬러 올라가는 고정항로를 밟는다.

하역작업에 대개 사흘 가량이 걸리니, 다시 부산으로 되돌아오기까지에는 많이 걸려야 여드레 남짓이다. 그럼에도 이 여드레가 미치게도 지루하고, 어쩌면 지구를 한바퀴 도는 일만큼이나 난감하게 여겨지는 건 웬일일까. 그것은 아마도 마지막 항해라는 뿌리칠 수 없는 몸쓸 관념과 또 이와함께 아무리 바다가 고향과 같은 곳이라고 하더라도 오랜만에 육지로 돌아왔



다는 그 제어 못할 우리들의 속성 때문이 아닌가 싶다. 바다를 항행하는 사람은 누구나 마음이 먼저 바쁜 법이니까.

게다가 부산을 출항전 시각이 오후 6시였다. 정상운항을 한다 하더라도 시미즈도착은 이틀 후 저녁 8시가 지나야 가능했다.

요컨대 이 도착시각이 나를 못 견디게 안달나게 했다. 오후 6시가 넘으면 입항수속이 안되는 때문이었다. 그러므로 하루를 구워먹지 않을려면 어떤 일이 있어도 오후 6시 이전에는 묘지(錨地)에 닻을 떨어뜨려야 했던 것이다. 불과 두어시간 상관에 꼼짝없이 하루가 날라가는 판

이다!

13노트인 이 배의 속력에 1노트만 더 올릴 수가 있다면, 그러면 도착시간을 다섯시간은 앞당길 수가 있을 것이다.

엔진을 더 돌릴 재주가 없느냐고 기관장에게 물었으나, 1년 가까이나 대양을 누비고 온 기계를 까무라 치게 할 심산이냐고, 더 이상 채찍질하다가 가는 막판에 기관고장이라도 일으켜 영판 태평양의 迷兒신세가 되고 싶냐고 오히려 두 눈을 있는대로 흘뜨는 것이다.

「뚝을 달아라!」

하고 나는 소리쳤다.

최신형의 현대적 장비를 갖춘 선박에 난데없이 뚝이 무어나고 갑판장이 대거리 했으나 노련한 갑판장은 내 설명을 듣더니 선수 창고에서 잠자고 있는 캔버스에 주낙용 대나무를 엮어서 제법 그럴싸한 뚝을 만들어 마스트 높이에다 매달았던 것이다.

초겨울의 서부 태평양은 강한 남서풍이었다. 아무리 깨어맞추어도 이견 올테갈데 없는 뒷바람인 걸 나는 알고 있었다.

늘상 당해보던 일이긴 해도 바람의 힘이 그렇게 강대한 걸 재차 알았다. 배의 속력이크게는 1.5노트나 올라갔던 것이다.

결국 하느님도 도우시어 우리들은 도착 예정 시각을 무려 4시간이나 앞당길 수가 있었다. 물론 입항 수속도 차질없이 받았다. 우리들은 그 뚝대 항행 덕분에 하루 체선 손해에 해당하는 2만 달러를 벌어들인 것이다.

그러나 그 돈은 우리 손에 쥐어지지 않았다. 그 돈의 행방은 묘연한 채로 있다.

그러나 분명한 것은 그 2만달러의 돈이 아니라 수산업의, 이나라 경제의 한 밑거름으로 살아남아서 지금도 율유처럼 항행중인 어느 어선의 디젤엔진과 함께 쿵쿵쿵쿵 소리를 내며 신나게 돌아가고 있을 게 틀림없다는 생각이다.