

창립 70주년을 맞아 현대건설의 역사를 바로 알고 더 나은 미래를 준비하기 위한 연재를 시작합니다.
대한민국 대표 건설사에서 글로벌 톱 건설사로 발돋움하고 있는 현대건설의 눈부신 발자취를 <사보신문>에서 만나보시기 바랍니다.

HYUNDAI E&C TODAY
http://news.hdec.kr
Vol.336
2017/06/29/Thursday



남해고속도로 전경.

⑧ 1970년대 국내 프로젝트(III) 지상과 지하에 길을 내다

‘고속도로 양적 성장기’ 중심에서다
경부고속도로·경인고속도로 건설을 통해 고속도로망을 본격적으로 구축하기 시작한 우리나라는 1970년대 들어 고속도로의 양적 성장기를 맞았다. 그리고 그 중심에 현대건설이 있었다. 현대건설은 71년 영동고속도로(신갈~새말)를 시작으로 73년 호남·남해고속도로(대전~순천~부산), 75년 영동고속도로 연장(새말~강릉)·동해고속도로(동해~강릉), 77년 구마고속도로(대구~마산) 등 고속도로를 잇따라 건설했다.

이 시기 가장 대표적인 고속도로 프로젝트는 영동고속도로다. 경부고속도로 서울 기점 28.5km의 신갈과 강릉을 연결하는 프로젝트로 처음에는 2차선으로 시공했지만, 향후 4차선까지 확장이 가능하도록 계획된 공사였다. 현장은 다른 고속도로에 비해 지형의 굴곡이 심하고 산악 지대가 비교적 넓어 공사를 진행하는 데 어려움이 많았다. 71년 1차 공사(신갈~새말), 74년 2차 공사(새말~강릉)로 진행됐는데, 새말에서 강릉에 이르는 구간은 국내에서는 처음으로 보조기중 밑에 동상방지층(모래에 깎 돌과 잔자갈을 섞음)을 사용했다. 이 공사에는 하루 평균 약 600여 명의 기능공 인부가 참여했다.

호남·남해고속도로는 곡창지대인 호남평야를 거쳐 남해안을 따라 부산에 이르는 총연장 437.6km 규모의 프로젝트다. 정부가 호남과 남해고속도로를 함께 건설하기로 한 것은 호남과 영남을 ‘1일 생활권’으로 묶으면서 이리 수출자유지역과 군산 외항 개발, 여수·광양 지역의 중화하기지화, 옥포·삼천포에 대

단위 조전소 건설 등 일련의 대규모 공업권역을 잇는 동맥이 필요했기 때문이다. 현대건설은 이 공사에서 포장공법과 연약지반 처리공법을 습득하며 기술적인 발전을 이뤄 갔다.

다리를 놓고 터널을 뚫다

휴전 직후 한강대교 복구공사를 맡으면서 본격적으로 교량 건설에 나선 현대건설은 70년대 한강에 마포대교·잠실대교 등을 준공했다. 68년 착공해 70년 8월에 완공한 마포대교는 서울 최초의 신도시라 할 수 있는 여의도 개발계획에 따라 건설됐다. 마포대교는 기술적인 면에서 이전 대교들과 다른 특징을 갖고 있다. 콘크리트 반중력식 교대 2기와 철근 콘크리트 교각 38개로 하부를 구성하고 상부에는 플레이트거더와 철근콘크리트를 사용한 것. 총연장 1670m로 건설 당시 한강은 물론 국내에서 가장 긴 다리였으며, 현대건설은 불과 2년여의 짧은 공기로 마포대교를 완공했다.

한편 70년 8월 15일 준공한 남산

1호 터널 공사에서 기술력을 인정받은 현대건설은 78년 2월에 남산 3호 터널을 완공하면서 터널 시공 분야의 선두 기업으로 자리를 굳혔다. 남산 3호 터널은 교통량이 폭증하는 충무로·명동 등 서울의 중심가와 강남을 연결하는 쌍굴 터널이다. 서울시는 총 2개 공구로 나누어 공사를 발주했는데 현대건설은 1공구를, 남광토건은 2공구를 맡았다. 1공구는 회현동 쪽에서 터널 중간까지로 두 회사가 각각 절반씩 시공을 맡은 셈이다. 이 쌍굴 터널의 규모는 각각 길이 1270m, 높이 9.2m, 폭 8m다. 총공사비는 약 97억원이며, 현대건설 도급액은 22억1000만원이었다.

지하에 ‘또 다른 길’을 놓다

현대건설은 고속도로를 위시한 각종 도로 외에 지하철과 철도 등의 건설에도 뛰어난 공사 수행 능력을 발휘했다. 71년 서울의 인구증가율은 5.7%였던 데 반해 교통인구 증가율은 배에 가까운 10.7%로 그 수가 이미 627만 명을 돌파하고 있었다. 이에 서울시는 교통인구

증가에 따라 대량수송 수단으로 지하철 건설 계획을 세웠다.

지하철 1호선의 전체 12공구 중 현대건설이 맡은 구간은 7공구(종로3~5가). 7공구에는 896.2m에 달하는 보선 공사와 종로5가 지하철역 1개소, 변전소 1개소와 기타 전기공사, 환기구, 오수정화소, 체신공동구 1000m 등이 포함돼 있었다.

현대건설이 시공한 종로5가역은 다른 역에 비해 규모가 크고 구조도 복잡해 까다로운 작업이 많았다. 이 프로젝트에 투입된 근로자 수는 하루 평균 70~80명 정도였으며, 현대건설 직원도 5~7명이 상주했다.

현대건설은 지하철 1호선 공사(74년 8월 15일 완공)에 이어 수도권의 지하철 2~9호선과 공항철도·경의선 전철을 비롯해 부산·대구·광주·대전·인천 등 6대 도시 지하철 공사에도 참여했다. 이 같은 과정을 통해 쌓은 현대건설의 지하철 건설 기술과 경험은 훗날 싱가포르 MRT, 홍콩 지하철 등 관련 분야의 활발한 해외 진출 성과로 이어졌다.

Domestic construction projects in the 1970s (III)

Korea accelerated its effort to develop a highway network in the 1970s by building the Gyeongbu Expressway between Seoul and Busan and the Gyeongin Expressway between Seoul and Incheon, which led the construction of domestic highways to grow in volume. Hyundai E&C was at the center of the development initiative. Starting with the Yeongdong Expressway (Singal-Saemal) in 1971, Hyundai E&C worked on the Honam-Namhae Expressway (Daejeon-Suncheon-Busan) in 1973, the Yeongdong Expressway (Saemal-Gangneung) and the Donghae Expressway in 1975, and the Guma Expressway (Daegu-Masan) in 1977.

The country's most representative highway construction around that time was the Yeongdong Expressway. The project consisted of two phases: the first in 1971 and the second in 1974. For the second phase of the construction linking between Saemal and Gangneung, Hyundai E&C used mixture of aggregates and natural sand to adopt the anti-frost layer laid under the sub-base layer, the first of its kind in the domestic construction market. The Honam-Namhae Expressway project stretched 437.6 kilometers through the Honam plains down to Busan. In its effort to successfully execute the project, Hyundai E&C improved its technological capability by acquiring knowledge on pavement and soft ground processing.

Hyundai E&C set out to build bridges after the restoration project of the Hangang Bridge in the wake of the Korean Armistice Agreement. Later in the 1970s, the builder completed the construction of the Mapo Bridge and the Jamsil Bridge crossing the Han River.

Hyundai E&C also completed the construction of the Namsan 1st Tunnel in August 1970. Garnering recognition for its technological capability, the builder was awarded a deal to build the Namsan 3rd Tunnel. The successful completion of the construction of the Namsan 3rd Tunnel in February 1978 enabled Hyundai E&C to gain a solid footing as a leading builder in the domestic tunnel construction.

Hyundai E&C showed excellent construction capabilities in the construction of subways and railroads as well as highways and other roads.

Out of 12 construction zones of Seoul Subway Line 1, Hyundai E&C was responsible for the construction of Zone 7 between Jongno 3-ga Station and Jongno 5-ga Station. Following the construction of Seoul Subway Line 1 completed in August 1974, the builder later participated in Subway Line 2 to 9 in the metropolitan area, Airport Railroad and Gyeongui Line as well as subway lines in the country's six largest cities.



영동고속도로 전경.



현대건설은 1970년대 한강에 마포대교와 잠실대교를 놓았다. 사진은 잠실대교.



서울 중심지와 강남을 연결하는 남산 3호 터널.