

한국지방신문협회 공동 칼럼
光日春秋



혜문 스님
문화재 제자리찾기 대표

2012년 7월 청남대에서는 ‘건국의 대통령 이승만을 만나다’라는 특별전이 열렸다. 이 전시회에선 그분과 관련된 희귀 사진들이 대거 공개되었다. 우연히 이승만 대통령의 희귀사진들을 살펴보다가 나는 뜻밖에 사진 하나를 발견했다. 대통령이 창덕궁 정자에서 프란체스카 여사와 낚시질을 하는 사진이었다. 호기심이 발동한 나는 이승만 대통령의 낚시 취미에 대해 깊이 조사하다가, 재미있는 가설에 도달했다.

이승만 대통령의 일생은 낚시와 함께한 세월이었다. 이 대통령과 관련된 우스갯소리 중 그 유명한 “각하 시원하시겠습니까”란 아부도 낚시 중 일어난 일이었다고 한다. 이 농담은 이 대통령이 진해에서 낚시를 즐기던 중 있었던 일로, 지금도 그 장소는 이승만 대통령 별장 및 정자(경상남도 유형문화재 제265호)로 잘 보존되어 있다

경복궁에 세워진 이승만 대통령 낚시터를 말한다

고 한다. 화진포에 있는 이승만 대통령 별장에서 낚시와 뭍 수 없는 장소이다. 이 대통령이 휴양을 위해 찾았던 화진포 별장에는 생전의 유품들을 복원해서 생동감 있게 전시하고 있다. 여기에는 유족들이 기증한 것으로 알려진 대통령이 사용하시던 낚시대가 전시되어있다. 이곳 화진포 별장에서 즐겨 낚시를 하던 것을 기념하기 위해 전시하고 있는 듯했다.

이승만 대통령은 1950년 6·25 전쟁이 발발하던 날도 낚시를 하고 있었다고 한다. 당일 아침 오전 8시경 대통령은 창덕궁 후원에서 낚시를 하던 중, 황급히 달려온 국방부장관으로부터 북한의 남침사실에 대해 보고받았다고 알려져 있다.

1960년 4대 대통령 후보로 입후보한 이 대통령을 소개한 당시 유력 신문기사의 첫머리도 낚시 이야기였다. “시를 강물에 늘어뜨리고 몇 10분이 흘러도 움직이지 않고 앉아 있는 분, 낚시 ‘열레’를 바라보고 있는 동안 아무런 말도 입밖에 내놓지 않는 분, 고기는 일어설 시 반드시 물에 다시 놓아 주는 분”. 이승만의 낚시 취미는 유유자적한 대통령을 연상시키는 일종의 정치적 이미지로까지 발전해가고 있었던 듯한 느낌을 주는 기사였다.

그 분을 대통령직에서 물러나게 했던 4·

19 의거에도 낚시가 있었다. 1960년 3·15 부정선거로 전국민의 분노가 퍼져나가기 시작하던 4월 11일, 부정선거 규탄 시위 도중 사라진 17살의 남학생의 주검이 발견됐다. 어떤 낚시꾼이 마산항 앞바다에서 건져 올린 시신은 시위 중 실종되었다고 알려진 마산상고 1학년 김주열군이었다.

당시 김주열군의 주검은 오른쪽 눈에 최루탄이 박혀 있는 참혹한 상태였다. 그의 죽음은 부패한 정권에 대한 분노의 폭발점이 되어, 마침내 4·19를 통해 12년간 장기 독재 하던 이승만 정권의 숨을 끊었다. 이 대통령은 하와이로 망명한 뒤 병사할 때까지 낚시를 소일했다고 한다.

최근 나는 이승만 대통령의 낚시 취미 때문에 문화재청과 논쟁 중이다. 경복궁 경회루 옆 하향정이란 정자가 있는데, 이 정자는 조선시대 지어진 정자가 아니라 이승만 대통령의 낚시질을 위해 지은 정자란 소문이 있었다. 설마 그러기가 하겠냐는 반신반의 심정으로 문화재청에 사실 확인을 요청했다.

결과는 충격적이게도 사실이었다. 경회루 옆 하향정은 조선시대 지어진 건축물이 아니라 대한민국 건국 이후 이 대통령의 여가와 휴양을 위해 지은 정자로, 이곳에서 대통령이 낚시질을 했던 것이 사실이라고 했다. 나를 더욱 의아하게 만든 것은 아직도 하향

정이 철거되지 않고 남아 있는 현실이었다.

경복궁 복원과 보존에 대한 문화재청의 행정원칙은 1894년 경복궁 중건 당시를 기준으로 하고 있다. 그렇다면 아무런 고증자료 없이 경복궁의 원형에 일반적으로 손상을 가한 대통령의 낚시터는 마땅히 철거되어야 할 것이 아닐까? 게다가 하향정이 마치 조선시대 궁궐의 일부였던 것처럼 아무런 설명 없이 자리하고 있다는 사실도 이해할 수 없는 일이었다. 100보를 양보하더라도 대한민국의 초대 대통령이 경회루에서 낚시질하기 위해 정자를 지었다는 것은 그다지 흔쾌한 일은 아닌 듯싶다.

어떤 이들은 말한다. 그동안 경복궁 경회루 옆에 잘 있었으니 그 또한 역사의 일부라고, 소중히 보존해야되는 것 아니냐고? 그도 그럴법하다. 그렇다면 씩은 이빨은 왜 뽑고, 보기 싫은 흉터는 왜 성형수술을 해야 하는 걸까? 씩은 이빨과 보기 싫은 흉터도 자신의 몸의 일부이고 인생의 자취일진데, 왜 사람들은 제 몸을 함부로 뽑고 고치려고 하는 것일까?

경복궁의 하향정은 우리 시대에게 무거운 질문을 던진다. 이른바 헌법 전문에 규정된 대로 ‘3·1운동으로 건립된 대한민국 임시정부의 법통과 불의에 항거한 4·19 민주이념을 계승’해서 세워진 대한민국은 과연 어떤 선택을 내릴 수 있을지. 겁대기는 가라!

社說

‘전기차’ 사기극에 지자체도 높아나다니

영광 대마산단 내 전기자동차 업체 E사가 비상장 주식을 미끼로 벌인 회대의 사기극에 애꿎은 서민들만 피해를 본 것으로 드러났다. 이 업체가 전기차 생산기술을 보유한 것처럼 투자자 수천명을 꼬여 수백억 원대를 챙긴 것이다. 영광경찰에 따르면 E사의 100원짜리 비상장 장외주식을 3000~5000원에 사들였다가 피해를 입은 사람은 모두 2947명에 달하며, 피해액만도 509억 원에 이르는 것으로 밝혀졌다.

이번 사기극의 총책이자 E사 대표인 소모(68)씨와 간부인 정모(58)씨 등 5명은 2011년 3월부터 전남도·영광군과 체결한 투자협약을 내세워 1년 8개월 동안 500억 원대의 사기행각을 벌였다고 한다. 피해자와 피해액이 눈덩이처럼 불어난 데는 전남도와 영광군의 책임도 적지 않다. 투자 유치에만 매달려 정확한 기술 보유 여부 등을 확인하지 않은 채 장맛비 침사진을 부각시켰기 때문이다.

실지로 영광군은 부지 매입비의 7%인 11억3800만 원을 지원하는가 하면 대마산단 기공식 당시 이명박 대통령까지 참석했다니 어처구니 없는 일이 아닐 수 없다. 또 E사는 지난해 4월 제1공공개발사업에 자사제품을 완성했다고 밝혔으나 경찰 조사 결과, 사실이 아닌 것으로 판명됐다.

결과적으로 이번 사건은 전남도와 영광군이 사기극의 조연으로 높아난 셈이며, 피해를 키우는 데 일조를 했다고 볼 수밖에 없다. 기술 보유 여부를 확인하지 않고, 저투자로 단기간에 고수익을 올릴 수 있다는 ‘미끼’ 자체를 의심하지 않았다는 것은 상식 이하의 일이다. 지자체와 사법당국은 사기금액 환수와 함께 투자자들의 피해를 보전할 수 있는 방안을 찾아야 한다. 지자체는 책임을 통감하고, 사과와 관계자 문책, 재발 방지책 등을 조속히 내놓아야 할 것이다.

학업중단 청소년 구제방안 마련해야

지난해 광주·전남에서 학교를 중도에 그만 둔 초·중·고교생이 3850명이나 이른 것으로 나타났다. 공부 스트레스나 학교 부적응 등을 이유로 아이들이 학교를 떠나면 사회문제화될 우려가 크다는 점에서 지역과 국가적인 대책이 절실하다. 교육부의 발표에 따르면 2012년 광주·전남지역 초·중·고교 학업중단 학생은 3850명으로 집계됐다. 이는 지역 전체 학생 수 48만6311명의 0.79%에 이른 수치다. 전국적으로는 6만8188명이 학교를 마치지 못한 채 중도에서 포기했다고 한다.

부모와 어른들의 보호 아래 학업을 이어가야 할 청소년들이 학교 울타리에서 벗어나면 사회의 어두운 곳으로 내몰릴 수 있다. 우선 중·고교생은 용돈 마련을 위해 합법업종 등이 내미는 유혹의 손길에 달려들어 타락하고, 비행 청소년으로 전락할 가능성이 크다. 또한 가정과 학교의 보살핌을 받지 못해 정상적으로 성장하지 못하면 장차 사회

에서 소외돼 불만계층이 될 수 있다. 따라서 교육계와 경찰, 자치단체 등 유관기관에서는 학생들의 중도탈락을 심각하게 받아들이고, 대안 마련을 서둘러야 한다. 일부에서는 대안학교도 운영하고 있지만 아직 소수에 그쳐 실질적인 효과를 발휘하지 못하고 있다는 게 사실이다.

이를 위해 학생들이 학업을 포기하지 않도록 학교 현장에서 지속적인 관심을 갖고 지도를 하는 게 무엇보다 중요하다. 가정사나 경제문제로 학업을 중단하려는 학생들에게는 상담 등을 통해 구제책을 마련해야 한다.

이미 학교를 벗어난 청소년들에게는 정부와 지역사회가 나서 대안교육을 활성화하고, 복교와 직업교육 등 지립을 지원 하는 시스템을 구축해야 한다. 학업중단 내지 자퇴하려는 학생들을 대상으로 정부가 지난해부터 실시하고 있는 ‘학업중단 속력제’는 어느 정도 성과를 보인 만큼 보다 전문화하고 확대할 필요가 있다.

의료칼럼

서거나 걸을 때 아픈 허리병



김석원
조선대병원 척추센터 교수

불가능할 수도 있다. 척추전방전위증의 경우 심하지 않다면 수술을 하지 않고 보존 요법으로 치료가 가능하나, 협착증이 동반된 경우 정상적인 생활에 지장을 주기 때문에 수술적 치료가 필요하다.

척추체 유합술은 척추 고정기기를 삽입, 보다 안정적으로 척추를 고정시켜주는 치료법이다. 신경을 누르면서 통증을 유발하는 뼈 또는 인대를 제거하고, 통증 원인을 없애는 것은 물론 척추 고정기기를 통해 보다 확실하게 척추를 고정시킨다. 통증완화와 척추 불안정을 동시에 해결할 수 있는 효과적 인 치료법이다.

기존 치료법은 척추뼈를 광범위하게 자르고 근육 및 인대, 신경을 옳으로 제진 상태에서 수술하기 때문에 정상 조직인 척추 근육, 척추 관절뼈, 척추 신경막, 척추 혈관 등에 손상을 줄 위험이 높았다. 이로 인해 과다 출혈, 신경 유착 같은 합병증이 생길 수 있고 수술 회복이 늦어 노약자나 당뇨환

자에게 시술하기 어려웠다. 하지만 최근에는 최소로 4~5cm만의 피부절개를 이용한 경피적 수술법으로 후유증 및 합병증을 최소화할 수 있는 수술법이 나와서 수술시간이 짧고, 감염 및 합병증을 줄일 수 있게 되었다.

이는 기존의 배를 열고 앞에서 하고, 또 뒤에서 기구고정술 하는 두 번수술의 불편함을 줄일 수 있다.

이 치료법은 출혈이 거의 없어 수술이 필요 없고 나사못 고정을 위해 척추체 뒷면 대부분을 노출시키는 기존수술법과 달리 척추 신경근이나 척추 후관절 건드리지 않아 수술시간이 짧고, 감염 및 합병증 발생이 적어 평균 입원 기간이 7일에 불과하다.

튼튼한 척추를 위해서는 바른 자세보다 중요한 게 있다. 의자에 앉을 때는 엉덩이를 깊숙이 붙이고 허리를 꼿꼿이 편 자세를 유지해야 하며, 바르게 앉는 것이 어렵다면 수시로 자세를 바꿔 주는 것이 필요하다. 특히 습관적으로 다리를 꼬는 사람이려면 적어도 5~10

분마다 꼬는 다리를 바꿔주는 것이 좋다.

그리고 바른 자세만큼 중요한 것이 있다 면 바로 규칙적인 운동이다. 일상생활 시, 배 근육과 허리 근력운동만으로도 충분히 예방이 가능하므로 규칙적인 스트레칭이나 걷기운동을 통해 허리 건강을 지키는 노력이 필요하다. 수영 또는 실내 자전거타기 등은 허리의 유연성을 기르고 허리 근육을 강화하는데 도움이 된다.

또한 허리를 무리하게 구부리거나 앞뒤리는 일을 자제하고, 주로 쪼그리고 앉아서 일하는 사람들은 수시로 허리를 펴서 척추의 긴장을 풀어주는 등 평상시의 자세 습관을 체크하고 올바른 자세 유지에 신경써야 한다.

무엇보다도 여성들의 경우 과중한 가사노동 및 하이힐을 자주 신거나 슬더백을 매는 동작들이 몸의 균형을 깨뜨리고 척추의 만곡을 무너뜨리게 된다는 것을 명심해야 한다. 음식조절도 필요하다. 과체중일 경우 척추전방전위증이 더 심하고 빠르게 진행되기 때문이다.

기고

설치보다는 관리가 필요한 복지시설



양성관
동강대학교 노인복지학과 교수

나는 기회가 왔구나 하는 생각으로, 아내에게 자동차 대신 자전거에 태우고 가겠노라고 제안했다. 굳이 싫다는 아내를 우겨 자전거 뒤에 태우고 아파트를 나섰다.

그런데 마음먹은 대로 자전거를 탈 수가 없었다. 도로의 좌우측에 주차되어 있는 자동차들로 인해 차도에서 자전거를 타려니 생생 달리는 자동차들로 인해 생명의 위협까지 느껴졌다. 위에서 내 허리를 꼭 붙잡고 내려달라고 비명을 지르는 아내의 하소연에 우리는 자전거에서 내려 인도로 올라갔다. 아내는 걷고 나 혼자 인도에서 자전거를 타려고 시도했으나 인도 역시 힘들었다. 자전거 길이 아예 없거나, 자전거 길이 만들어진 길도 중간 중간이 끊겨있고 지나가는 사람들로 인해 자전거를 탈 수 없어 아예 자전거를 끌고 갈 수밖에 없었다. 자동차 대신 자전거를 타고 에너지를 절약해보자는 나의 시도는 시내 도로에서는 불가능하다는 결론을 내리고, 애플단지가 된 자전거를 맘을 뻗 뻗 흘리며 끌고서 집으로 올 수밖에 없었다.

오면서 내내, 얼마 전에 장애인용 전동차를 기증받았지만 시내의 도로 여건상 탈 수가 없어 이동할 때는 ‘교통약자 이용차량’에 전동차를 싣고, 실제로 이용하는 거리는 거의 없다고 말씀하시던 장애를 지닌 지인의 주님이 생생하게 실감으로 느껴져 왔다.

또한 얼마 전, 더위를 피해 저녁시간에 아파트 인근에 있는 작은 공원을 걷기 위해 나갔다. 밤 10시가 된 늦은 시간임에도 불구하고 많은 사람들이 건강을 위해 걷고 뛰는 모습들을 볼 수 있었다. 전체가 500m인 트랙이며, 산 밑에 있는 공원이라서 나무와 숲과 어우러져 공기가 맑아 많은 사람들이 이용 하는 곳이다. 낮에는 가끔 왔지만 저녁에는 처음 왔는데, 트랙을 도는 내내 어두워 많이 힘들었다. 트랙에는 모두 7개의 가로등이 설치되어 있는데, 겨우 2개만 작동하고 5개는 작동하지 않아 어두웠다. 바닥에도 2~3m간격으로 전등이 설치되어 있었는데, 트랙 전체로 볼 때 겨우 몇 개만 불이 켜져 있고 모두 고장으로 불이 들어오지 않았다. 그

공원은 산 아래에 있고 나무들이 우거져있으며, 동그런 트랙으로 되어있어 반대편의 모습은 잘 보이지 않고, 특히 가로등과 바닥의 조명이 어두운 밤에는 자칫 우범지대가 될 수 있겠다는 걱정이 나쁜 우려일까?

우리나라에 복지시설 설치 시작된 것은 1980년대 후반 들어, 영구임대주택단지 내에 복지관이 설립되면서라고 할 수 있다. 이 때는 학교나 공원 주변 등 집을 나서기만 하면 어느 곳에든지 다양한 운동기구 등 복지시설을 많이 볼 수 있다. 그런데 가까운 공원이나 마을 뒷산에 다니다 보면 고장 난 채 방치되었거나 낡고 노후화된 흉물스러운 시설들이 많이 눈에 띄인다.

복지시설을 필요한 곳에 설치하는 것도 중요하지만 설치된 시설물들을 잘 관리할 때가 된 것 같다. 설치 중심의 양적 성장보다는 설치되어있는 복지시설들을 잘 관리하고 정비하여 이용자들이 편리하게 사용할 수 있도록 질적으로 성숙된 복지시설관리가 필요한 것 같다.

無 等 鼓

중국 삼국시대 신기묘신의 지략가로 알려진 제갈량은 나랏일을 처리 할 때 독단적으로 하지 않았다. 그가 촉나라의 승상이 된 뒤에 하급관리들에게 내린 글 중에 ‘집사광익(集思廣益)’이라는 말이 있다.

‘집사광익’이란 ‘생각을 모아 이익을 더한다’라는 뜻으로 여러 사람의 지혜를 모으면 더 큰 효과와 이익을 얻을 수 있을 것이라는 격정이 나쁜 우려일까?

우리나라에 복지시설 설치 시작된 것은 1980년대 후반 들어, 영구임대주택단지 내에 복지관이 설립되면서라고 할 수 있다. 이 때는 학교나 공원 주변 등 집을 나서기만 하면 어느 곳에든지 다양한 운동기구 등 복지시설을 많이 볼 수 있다. 그런데 가까운 공원이나 마을 뒷산에 다니다 보면 고장 난 채 방치되었거나 낡고 노후화된 흉물스러운 시설들이 많이 눈에 띄인다.

복지시설을 필요한 곳에 설치하는 것도 중요하지만 설치된 시설물들을 잘 관리할 때가 된 것 같다. 설치 중심의 양적 성장보다는 설치되어있는 복지시설들을 잘 관리하고 정비하여 이용자들이 편리하게 사용할 수 있도록 질적으로 성숙된 복지시설관리가 필요한 것 같다.

레더릭 더글러스를 순회특사로 임명해 연방정부가 전쟁을 수행할 수 밖에 없는 이유를 각주에 설명케 했다.

자신을 ‘레일 침묵관’으로 무시하던 선배 국회의원 윌리엄 시워드를 국무장관으로 임명했고, 대통령 경선 패배로 평생을 링컨에게 좋지 않은 감정을 가지고 있던 새먼 체이스를 국무장관에 내정했다. 그의 이러한 끌어안기식 용인술은 남북전쟁을 승리로 이끄는 데 결정적 역할을 했다.

남의 말을 성심성의껏 듣고 그 말을 제대로 활용하는 것은 급과목조로 여길 만하다. 그것이 곧 공감 이요, 소통이다. 상하 관계가 얽한 조직일 수록 뒷사람은 말을 많이 들어야 귀가 뚫리고, 귀가 뚫리면 비로소 마음이 열리게 된다.

박근혜 정부 들어 ‘불통인사’, ‘소통이 안 된다’는 말이 더 이상 새롭지 않기에 링컨의 끌어안기식 용인술이나 ‘집사광익’이라는 고사성어가 더욱 와 닿는다.

/최재호 경제부장 lion@kwangju.co.kr

하이패스는 ‘과속패스’ 아니다...규정속도 지켜야

고속도로 요금소 통과시 이용차량은 경찰청 고시에 의하면 본인 요금소는 50m 전방, 나들목 요금소는 경우 30m 전방에서 30km/h로 감속하여 하이패스 차로를 통과해야 하지만 이를 지키는 차량은 극히 드물다. 현재 고속도로를 이용하는 많은 차량들이 편의성 때문에 하이패스를 이용하고 있지만 이를 이용하는 운전자의 교통안전의식은 이에 미치지 못하고 있는 듯하다.

하이패스 차로를 통과할 때에는 요금소 좌우에 설치된 시설물 등으로 인해 차도가 좁아져 주행속도를 그대로 유지할 경우 극히 위험하며 교통안전을 위해 속도를 제한하고 있다. 만약 100km/h로 통과하여 경찰관이 속도위반 단속을 했다면 규정속도(30km/h)를 60km/h 이상 초과해 벌점 30점, 범칙금에는 승용차 12만원, 승합차 13만원을 물어야 하는 중대한 교통법규위반이다.

단속에 적발되기보다는 우리 운전자 스스로 지켜야 할 일인 것이다.

미국, 일본 등 외국에서도 우리나라 하이패스 시스템과 같은 무정차 요금 결제시스템을 운영하면서 규정속도를 20~40km/h로 제한하고 있다. 더욱이 하이패스차로에서 사고가 발생하면 사고처리 및 시설물복구가 끝날 때까지 다른 이용 차들은 하이패스를 이용할 수 없는 상황도 발생한다. 오로지 규정속도를 준수하는 차량에 대해서는 섬기급한 주차 운전자들이 경적을 울리는 게 현실이며 과속운행이 당연한 것으로 취급받고 있다.

또한 요금소 앞에서 요금 정산하는 대기 차량이 조금이라도 정체가 되어 있으면 줄이 끊기나 정체가 덜한 차로로 진입하려고 요금소 바로 앞에서 차로를 급작스럽게 바꾸는 일부 운전자의 ‘꺼어들기’ 운행으로 다른 차량이 급제동하는 모습을 종종 경험하곤 한다. 요금소 앞에서 이러한 행위는 추돌 및 접촉사고로 이어질 수 있어 자제해야 할 일이다. 하이패스는 과속패스가 아니다.

▲오정선·보성군 미력면

光 州 日 報		The Kwangju Ilbo	
사장·발행·편집·인쇄인 金汝松 논설주간 申滄樂 편집국장 奇賢鎔			
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주71(일간) 광주광역시 동구 금남로 2가 20-2 우편번호 501-7111			
대표전화 222-8111·2200-551(지사·지국(구독신청·배달안내)) 광고문의 062-227-9600			
편집국내선 (대표 FAX 222-4918) 편 집 부 2200-649 정 치 부 2200-612 (대표 FAX 222-4918) 사 회 부 2200-616 (대표 FAX 222-4267)	경 제 부 2200-663 문화생활부 2200-661 여론매체부 2200-621 체 육 부 2200-697 사 진 부 2200-693 조 사 부 2200-571	경영지원국 2200-515 (F A X 222-8005) (F A X 222-0195) 광고매체국 227-9600 (독자서비스국 2200-551) (F A X 227-9500) (F A X 227-9500) 디 지 인 실 2200-536 서울지사 02-773-9331 프로젝트 팀 2200-555 (F A X 02-773-9335)	
※구독료 월정 10,000원 1부 500원			
본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다			