

5년만의 귀향



철길 위로 '돈'이 달립니다

철성사이에 삶은 달걀을 깨먹던 어린시절 설레임도 없이, 무작정 상경을 꿈꾸던 짧은 날의 달경거리도 없이 돈 먹는 하마 KTX만이 무심하게 철길을 달립니다.

고향도 다르고, 생각도 다른 사람들을 싣고 한데 어울려 달리던 기차가 오지 '돈'이라는 기준으로 사람을 가르고, 철길을 나눈 까닭에 철길이 지나가는 마을 어귀 기차역에 이제 기차가 서지 않습니다. 구절리역이 폐쇄되고 비둘기호·통일호열차가 폐지된 것처럼 눈앞에 철길을 두고도 발이 묶이는 사람들이 늘어만 갑니다.

살다보면 훌쩍 떠나고 싶을 때가 있는 것처럼 누구나 마음 속 철길을 머금고 삽니다. 떠나고 싶을 때 단지 '돈' 때문에 마음만 떠나고 몸은 떠나지 못하는 일이 생기지 않도록, 전국 방방곡곡 철길 위에서 마음의 위안을 얻을 수 있도록 저희 철도노동자가 국민을 위한 철길을 지키겠습니다.

- 유아 무임 축소 철회
- 청소년(학생) 할인 폐지 환원
- 적자선·적지역 폐지계획 철회
- 노인·장애인 할인 축소 계획 철회



철도의 창

전국철도노동조합
Korean Railway Workers' Union

2006년 1월 29일 철도노보 제 549호 실특별판

■ 발행인 : 김영훈 ■ 서울시 용산구 한강로 3가 40 (우)140-013 ■ (02)3780-5980 ■ http://nodong.net



귀성길 편안하게 다녀오십시오

우리는 고향역에 내려야 합니다

굽은 철길이 곧게 펴지면서 열차는 빨리졌다는데 고향역을 지나치는 열차에서 내려 애돌아 가는 길 척척! 푹푹! 더디기만 합니다. 마을 어귀에서 애달아 있을 어머니 생각하면 마음은 벌써 저만치 앞서가는데.....
새해에는 마중과 배웅이 사라진 고향역에서 다시 어머니의 따스한 손길을 만나고 싶습니다. 더 이상 속도와 수익논리에 떠밀려나는 천덕꾸러기 고향역이 없었으면 합니다. 저희 철도노동자는 지나치는 일이 없이 되돌아가는 일이 없이 여러분 모두를 고향역에 내려 드리고 싶습니다.

기차의 추억

어머니의 추억

해마다 설은 어김없이 온다. 일자리를 찾아, 살 곳을 찾아 도시로 나온 사람들이 이 때 만큼은 떠나온 고향, 부모 형제 두고 온 고향을 찾아 발걸음을 옮긴다. 물론 그럴 수 없는 형편에 처한 이들도 많다. 연휴라고 해도 일을 해야 하는 사람들, 불안정한 일자리와 넉넉지 못한 주머니 사정으로 고향 가는 발걸음을 포기하는 이들도 많을 것이다. 모두가 공평한 설을 맞이하면 좋으련만,
설 앞뒤로 해서 기차는 그 어느 때보다 쉬지 않고 움직일 것이다. 기차를 타고 오가면서 사람들은 그 기차 안에서 살아온 시간만큼 쌓이고, 희미해지고, 얼어진, 혹은 다시 새록새록 떠오르는 추억들을 한 자락씩 꺼내들지도 모르겠다.
팔순이 내일 모레인 어머니께 '기차' 하면 떠오르는 이야기가 있는지 여쭙어 보았다. 한번 글로 써보시라고 하니, 함께 늙어가는 큰딸에게 당장 전화를 거신다. "그 백양사 지나는 목에 있던 굴 이름이 뭐였는지 기억 나냐? 이 서방도 모른다 나? 그 깜깜한 굴 있었는데 지금은 없어진 것 같은데."
어느새 기차는 어머니를 결혼 전 처녀 때로 데려가고 만다. 몇 년 지나 낡은 다이어리에 어머니께서 적어간 글은 이렇다.
"나는 시골서 살면서 기차를 보지 못했다. 그런데 말 듣기

로는 기차가 지네처럼 길다고 하는 말을 들었다. 나는 17세, 남편은 21세. 서로 한 번도 보지 않고 아버지께서 외삼촌 말씀만 듣고 날을 정하셨다. 그전에 어느 조그만 역에 기차표를 사러 갔는데 표 파는 승무원을 얼푸시 옆으로 보았다. 그런데 결혼을 하고 보니 그때 옆으로 본 그 분이 남편이었다. 나는 너무 놀랐다. 지금 60년이 되었는데 눈에 떠오른다. 인연은 하늘님이 정해주시는 것 같다. 53년을 같이 살면서 아들 딸 7남매를 낳게 되었다. 참 행복한 생활을 했다. 서울서 결혼하여 기차를 타고 시골로 가는데 완행열차를 탔다. 검은 연기를 뿜는 기차를 타고 떠나면, 캄캄한 갈제굴을 지나서 갔다. 그때는 굴을 지날 때 기차 안에 전등이 없었는지 깜깜한 밤이었다. 옛날에는 서울역 대합실에는 빈대가 많아서 차를 기다리고 있으면 의자에서 빈대가 나왔다. 옛날에는 완행열차여서 정거장마다 쉬어서 시간이 많이 걸렸다. 오후 늦게 도착을 했다. 집으로 올라갔다. 참 지금 생각하면 꿈만 같다."
"아이고 못 쓰겠다"하시며 어머니께서 쓰신 글이다. 긴 세월 지나 생각해 보니 행복했다고 하시는데 그 행복에는 단맛만 있는 것은 아닐 것이다. 아니 어쩌면 쓰고 맵고 짠 갈갈한 맛이 더 많았을 것이다. 완행열차를 타고 멀리 장사를 다

니하던 때도 있었고, 시골서 더 이상 살 수 없게 되어 줄줄이 사탕 같은 아이들 데리고 서울로 올라올 때도 기차를 탔을 것이다. 기차역에서 일하시던 아버지는 전쟁을 겪으면서 다른 길을 택해야 했는데 한동안은 아버지 어머니 모두 불빛 한 점 없는 그 깜깜한 굴속 같은 시절을 견뎌내야 했을 것이다.
나중에 시간을 내어 그 깜깜한 굴속 같았을 어머니 살아온 시절 이야기를 귀 기울여 들어보아야겠다. 우리 현대사는 평범한 사람들의 삶을 가만 놔두지 않았다. 할머니 이야기를 들어보아야지, 아버지 이야기를 들어보아야지 해놓고는 두 분 다 돌아가셔서 이제 들어볼 수 없는 이야기들. 더 늦기 전에 어머니와 시간 여행을 해 보아야겠다.
지치고 힘든 고향 내려가는 길일 테지만, 일하느라 밀린 잠 폭 자는 며칠이 될 수도 있었지만 잠깐 시간을 내어 부모님이든, 자매 형제든, 아니면 자기 자신이든 이야기를 나누어 보는 건 어떨까. 무엇을 이야기해야 할지 난감하다면 '기차하면 떠오르는 이야기 좀 해 주세요'라고 해 보면 어떨까. 맞춤법 띄어쓰기 다 틀려도 좋으니 종이 한 장, 연필 한 자루 꺼내어 보는 것도 참 좋을 것이다. 짧은 시간이라도 잠시 멈추어 되돌아보고 떠올려 보고 귀 기울여 보면 우리 사는 일, 무슨 빛깔로든 빛나고 있을 것이다.

박수정 |

르브작가. '숨겨진 한국여성의 역사', '버려진 조선의 처녀들', '내일로 희망을 내는 사람들'을 썼습니다.



시평

공공 투자, 사회적 운영과 함께 무르익을 철도 부활의 꿈



김성희 | 한국비정규노동센터 소장, 경제학 박사

인간 욕망의 끝머리처럼 뻗어나가다 영킨 도로망의 한계를 극복할 대안으로서 철도가 최근 새롭게 주목받고 있다. 산업화의 젖줄이 되었던 철도가 자동차와 항공기에 밀려 엄청난 비용만 잡아먹는 천덕꾸러기 신세를 벗어나지 못했던 것이 불과 몇 년 전의 일이었다. 친환경, 정시 도착, 쾌적성에도 고속철도 개통으로 쾌속성까지 갖춘 철도는 흘러간 옛 영광과 상처를 뒤로 한 채 미래 교통수단의 대안이란 목적지를 향해 내달리고 있다.

하지만 한국 철도의 사정은 그리 여유 있는 편이 아니다. 철도망이 길지 않고 시설투자도 이루어지지 않아 명절 때만 이용 가치가 있는 구식 교통수단으로 여겨져 왔던 현실을 크게 벗어나지 못했다. 고속철도 개통으로 새 시대를 맞았다지만 시민의 사랑을 받는 철도로 다가가기엔 한계가 많은 것이 현실이다.

철도의 장점을 적극 활용하기 위해서는 지역간 소통의 중심축으로서 철도시설의 확충이 필수적이다. 그런데 고속철도 건설에 투입되는 막대한 비용의 30% 수준만

정부가 조달하고 나머지는 한국철도의 시설부채로 벌어서 갚아나가도록 하고 있다. 일본, 프랑스, 독일 등 외국의 경우 고속철도 시설투자는 전액 정부가 부담한다. 막대한 비용이 들지만 그 이상으로 사회적 이익이 크기 때문이다.

한국철도는 관료적 운영으로 고객 서비스나 사회적 역할의 측면에서 많은 문제점을 안고 있었다. 이를 벗어나기 위한 노력이 계속 되고 있지만 다른 한편 시설부채를 갚아나가야 하는 처지에서 철도라는 사회 기간망을 영리추구 수단으로 전락시키는 상업적 경영방식이 도입되고 있다. 상업적 경영은 겉보기에는 세련된 서비스를 제공하지만 철도의 최대 장점인 안전성을 위협한다. 상업적으로 운영되는 영국에서 일어나는 대형 철도 사고는 영리추구의 수단이 된 안전한 교통수단의 참혹한 상처로 남아있다.

고속철도 건설이 한국철도 르네상스로 이어지기 위해서는 시설투자를 사회적 투자로 인식하고 철도를 지

역 균형발전의 견인차로 삼아야 한다. 수도권 서울과 지방 간, 동부지역과 서부지역 간 균형발전에 안전하고 빠른 철도 시설이 깔리는 만큼 좋은 방법을 찾기는 쉽지 않다. 철도 시설투자를 당장의 비용개념이 아니라 미래 투자의 개념으로 인식하고 적극적인 정부 책임이 필요하다.

철도를 사회적으로 잘 활용하기 위해서는 시설투자에 대한 능동적 생각만큼이나 철도운영의 사회적, 공공적 책임성을 높이는 일이 중요하다. 철도운영 이사회에 정부관료와 경영자만 아니라, 철도이용자이자 투자자원의 원천을 제공하는 시민과 철도 운영의 주체인 노동자도 참여하여 공공성이 높은 철도를 책임있게 운영해야 한다.

국토 구석구석을 함께 살찌우는 것들로서 한국철도가 다가올 통일의 시대를 준비하는 남북중단의 꿈과 대륙 횡단의 꿈을 실현하기 위해서는 공공적 투자와 사회적 운영의 원리가 꼭 필요하다.

심층분석

철도공사 유전게이트의 재발방지를 위해 공공참여이사회 구성을 제안한다

조상수 | 전국철도노조 정책위원회 대표



KTX 여승무원의 일기



일요일, 새벽 공기를 마시며 부산 왕복 승무를 위해 승무사무소로 향했다. 오전 6시25분, 출무를 마치고 미팅룸에서 팀원들과 함께 팀장님과 미팅을 기다렸다. 주말인 만큼 더욱 고객서비스에 전념하고, 신속한 상황대처로 민원발생을 최소화하며 무엇보다 승강문과 발판 확인 등 안전사고에 대해 최선을 다하자고 결의한 후 서울역 홀로 이동했다.

좌석리스트를 보니 벌써 잔여석이 하나도 없다. 오늘도 어김없이 천 명을 넘는 고객을 모시고 부산왕복 근무를 해야 한다. 오늘의 담당 구역은 6호차~11호차. 열차의 방송담당이자 특실을 보조하는 것이 주요 업무이다. 열차 출발 전부터 긴장감이 밀려왔다. 여러 승강장에 열차가 대기하고 있기 때문에 승객들이 자칫하면 엉뚱한 열차에 탑승할 수 있어 승무원이 안내를 잘해야 한다.

열차 출발 후 온도 조절을 하며 객실의 분위기를 파악하고 노약자 및 승객분들의 선반 집결리, 소란한 단체객 설득, 어린이 달래기, 화장실 점검 등을 하며 켄 걸음으로 특실로 향했다. 음료를 못드시고 내리는 고객님이 없도록 천안아산역 도착 전에 2호차까지 반드시 서비스를 마쳐야 하기 때문이다. 마음이 급하니 "음료 서비스입니다. 어떤 음료 하시겠습니까?" 말부터 시속 300Km 달릴듯 급해졌다. 정신없이 천안아산역 안내방송전까지 음료서비스를 마치고 특실 담당 승무원과 마주보고 한숨을 내쉬었다.

하지만 내 담당 객차 고객님들을 전혀 챙기지 못하였다. 죄송스런 마음에 켄 걸음으로 6호차로 돌아가 앞치마를 벗어놓고 검표와 함께 객실순회를 시작했다. 6호~11호까지 담당 객실 6량의 약 300여 고객분들과 눈길 한번이라도 맞추고 불편한 사항은 없는지 순회하였다. 천안 아산역에 가시는데 주무시느라 못 내리신 고객님께서 당황한 표정으로 나를 찾고 계셨다. 대전역에서의 상행 환승열차를 안내해드리고 오승차리를 헤드렸다. 고맙다는 고객님의 인사에 미소 지으며 남은 객실 순회를 했다. 미승차 증명, 구간연장, 그리고 대전역에서 내리시는 10호차 시각장애인 고객을 확인 후 대전역에 장애인 도우미를 호출하였다. 겨우 검표를 마치고 대전조차장 교량을 내려가고 있었다. 정차역방송이 나올 시 점인대 객실 모니터를 보니 GPS가 멈춰있었다. A승무원에게 무전으로 GPS점검을 알린 후 방송기가 있는 11호차로 가서 육성으로 정차역 방송을 했다. 시각장애인 고객님이 10호차에 계셨기 때문에 방송 후 다시 10호차로 달려가서 무사히 대전역에 내려드릴 수 있었다. 부산도착 전까지 중간 정차역에서 탑승하시는 고객분들을 위해 먼저 내리신 분들이 두고 가신 쓰레기 수거 및 화장실 청소를 계속했다.

오늘은 경부선 3인 승무이기 때문에 만석이고 바쁘지만 업무와 서비스를 제대로 할 수 있었다. 그런데 호남선은 단 2명의 여승무원이 18량을 책임져야만 한다. 새해 1월 1일부터 2인이 승무하라는 지시가 내려온 것이다. 주말과 공휴일에는 호남선 역시 1000석을 넘는 만석인데, 정차역도 11개가 넘는다. 목포행 KTX 211열차를 만석인 상태에서 승무하는 동기의 격정 어린 목소리가 떠올랐다. 빨리 승무원력 충원이 되어야 할 텐데, 호남선 고객들은 KTX를 이용하면서도 만족 서비스를 받고 있다. 눈이 오거나 고장이라도 나면 어떻게 하라는 것인지. 오늘 하루도 모든 KTX 철도고객님들의 편안하고 안전한 열차 여행을 위해 우리 KTX 승무원들이 힘들고 어렵지만 힘내어 열심히 일해주길 바라는 말이다.

KTX 여승무원 한희미

지난 11월 15일, 철도공사의 전신인 철도청의 러시아 유전개발 투자 의혹을 특별검사가 수사한 '유전특검'이 3개월의 수사 끝에 '속빈 강정' '월세 남비' 등의 언론 질타를 받으면서 막을 내렸다. 총 44명의 인력을 3개월간 투입하여 11억 8천만 원의 예산을 사용하여 230여명을 소환조사했지만 검찰 수사 결과를 재확인하는 데 그쳤다. 정부 부처에 대해서도 외압의혹을 입증할 증거가 없다고 했고, 이 광재 의원과 관련한 대목에선 정황은 인정되나 형사책임을 묻기엔 부족하다고 했다.

이는 당시 철도청장으로 유전투자사업을 주도했다가 구속된 김세호 전 건교부 차관이 과전의 장세동이라는 별명을 얻으며 침묵하고 있고, 의혹의 핵심으로 지목된 허문석 씨가 해외에 도피한 상황에서 이미 예고된 것이었다.

그런데 이 결과를 두고 언론은 특검 무용론이나 제도개선론을 제기하는데 그치고, 여야 정치권은 상대 당에게 책임 떠넘기기 정치공세를 반복하고 있다. 상반기 4.30 재보궐 선거를 앞두고 여야 정쟁으로 격화되면서 상당기간 국정을 뒤 흔들었고 결국 국가적 역량의 손실로 귀결되었던 철도공사 유전게이트의 교훈에 대한 성찰과 재발방지를 위한 근본적 대책은 온데 간데없이 사라진 것이다. 또다시 철도공사 유전투자 실패의 손실과 특검 비용을 세금으로 부담해야 할 국민들과 현장에서 아무것도 모르고 묵묵히 일하다 명예를 실추당한 철도노동자만 피해자가 되고 말았다.

정부가 관이었던 철도청의 경영진, 이제 정부투자기관인 철도공사의 이사회는 주무부처인 건설교통부와 기획예산처에 의해 전적으로 구성된다. 사장과 감사를 대통령이 임명하고, 학자 위주로 구성된 비상임

이사는 사실상 상임이사에 대한 견제기능을 갖고 있지 못하다. 따라서 경영에 관한 중요한 의사결정이 청와대나 정부의 영향을 받기 쉽고, 경영진의 소수가 정보와 결정을 독점할 가능성이 높다. 따라서 이번 철도공사의 유전게이트에서 드러난 것처럼 투자결정도 비상식적으로 이루어지고 그 과정의 진실에 대한 확인도 어려운 것이다.

철도노조는 이와 같은 정부기관 및 정부투자기관의 운영체제를 개혁하기 위해 철도구조개혁 입법 및 철도공사 출범 과정에서 공공참여 이사회 구성을 제안해왔다. 공공참여 이사회란 공기업 경영의 투명성, 공익성, 효율성을 높이기 위해 철도서비스 이용자 대표와 철도서비스 생산자 대표를 이사회에 참여시키자는 것이다. 철도서비스 이용자 대표는 철도안전, 요금, 서비스 등에서 공익적 기준을 제시하고, 철도서비스 생산자 대표는 이와 관련된 현장수준의 전문성을 확보할 것이며, 양자가 함께 정부에 의해 추천·임명된 이사들의 폐쇄적이고 독점적인 의사결정을 투명하게 해줄 것이다. 철도공사에 공공참여 이사회가 구성되었다면 비상식적인 러시아 유전개발 투자는 원천적으로 불가능했을 것이다.

공공참여 이사회는 특별한 것도 급진적인 제안도 아니다. 프랑스, 독일, 스웨덴 등 유럽의 철도선진국 들은 모두 공공철도 이사회를 구성하고 있다. 직원대표, 정부대표, 전문가나 철도이용자 대표가 각각 이사회 1/3씩을 구성하고 있다. 철도노조는 한국사회의 산업민주화 수준이 아직 낮은 점을 감안하여 초보적인 수준에서 철도서비스 이용자와 생산자 대표 각 1인이 참가하는 공공참여 이사회 도입을 요구하고 있는 것이다.

기획

철도공사출범1년이 남긴 것



오건호 | 민주노동당 심상정의원 보좌관, 사회학박사

작년 1월 부푸른 꿈을 안고 한국철도공사가 출범하였다. 시민들은 하비터면 민영화될 뻔했던 한국철도이기에 새롭게 출발하는 철도공사에 따뜻한 박수를 보냈다. 이러한 기대를 잘 알기에 철도노동자들도 한해 혼신의 힘을 다해 일해 왔다.

그런데 요즘 한국철도에 대해 걱정하는 사람들이 많아지고 있다. 철도민영화 논란 시 제기되었던 문제, 바로 돈벌이를 이유로 철도가 지나야 할 공공적 역할을 사라지고 있기 때문이다.

세계 어느 나라에서든 노인, 장애인, 학생, 유아 등 교통약자에 대하여 철도요금을 할인해주는 제도가 있다. 교통요금 때문에 사회적 약자들의 이동권리가 훼손되어선 안된다는 원칙이 오래전부터 정착되어 온 것이다.

우리의 경우는 어떤가? 철도공사는 작년에 출범과 더불어 공공요금할인을 축소하였다. 무임승차되는 유아의 기준을 취학이전인 6세에서 4세로 낮추고, 청소년과 학생에 제공되던 20% 요금할인을 폐지하였다. 어린이와 학생을 상대로 수입을 더 올리려 하더니 어이가 없다.

올해엔 더 심하다. 장애인까지 수입증대 대상으로 삼았다. 철도공사는 올해 1월부터 장애인에게 제공되던 50% 요금할인제도를 차등화하여 4~6등급 장애인을 위한 할인을 30%로 축소하였다. 살아가는데 이마저 자유롭지 못한 장애인을 더 도와주지는 못할망정, 할인을 축소하니 화가 치민다. 애초에는 65세 이상 노인에게 제공되는 새마을호, KTX 30% 요금할인도 폐지하려 하였으나 이번에 포함되지 않았다. 아마 내년용으로 남겨두는 모양이다.

철도에 애정을 가졌던 사람으로 실망이 크다. 철도공사의 행위를 비판하고자 공사 경영자료를 살펴보았다. 철도공사 나름대로 변명거리가 없는 것은 아니었다. '공공요금할인은 철도공사 경영에 압박이 된다. 그렇지 않아도 철도공사의 경영이 어려운데, 공공요금할인제도를 그대로 유지하였다간 연말에 기획예산처가 행하는 공기업 경영평가에서 꼴등할지도 모른다'는 것이다.

도대체 어디서 문제를 풀어야 할까? 답은 멀리 있지 않다. 공공요금할인은 철도공사가 경영부담에도 불구하고

고 국가를 대신하여 사회적 교통약자에게 제공하는 서비스다. 이를 위해 모든 나라 철도에 공공운행보상금제도(PSO)가 있고, 우리나라 철도산업발전기본법도 이것을 명시하고 있다. 문제는 정부가 공공요금할인에 따른 비용을 철도공사에 제대로 보상해주지 않고 있다는 사실이다.

작년에 철도공사가 공공요금할인을 위해 정부에게 요청한 보상금액은 1,318억원이었다. 그러나 실제 지원된 금액은 761억원에 불과하였다. 올해에도 철도공사가 1,274억원을 요청하였으나 건설교통부, 기획예산처를 거치면서 1/3이 삭감되어 821억원만 배정되었다. 이러한 정부의 재정적인 방기가 결국 공공요금할인 축소를 귀결되고 있는 것이다.

누구를 탓해야 할까? 공공운행보상금을 제대로 지급하지 않는 정부인가, 아무리 그렇더라도 기본적인 서비스 제공을 축소한 철도공사인가? 양자의 무심함 속에 어린이, 학생, 장애인은 철도에서 멀어지고, 공공철도를 바랐던 시민들의 희망도 사라져 간다.

"평등 명절 만들어요"



이지홍 | 한국예술종합학교 연극원 전문사 재학

정확히 그 때가 언제였는지 기억나지 않는다. 명절이 더 이상 내게 축제일 수 없다는 것을 깨닫고 스스로 불편한 심기를 달래야 했던 그날들, 작은 생체기에 불과하다고 가슴 깊숙이 감춰버려 잘 보이지도 않던 그 기억들은 해해년년 사는 이력이 불을수록 점점 더 큰 의미로 내게 다가온다.

오 형제 중 장남이던 아버지 덕에 명절 때면 우리 집은 또래 사촌들의 놀이터가 되었다. 나이보다 조숙했던 언니는 우리들과 어울리지 않고 독자적인 행동을 취했기 때문에, 둘째인 나는 사촌들 사이에서 넘버 원으로 군림할 수 있었다. 물론 나보다 두어 달 먼저 태어난 남자 사촌이 있었지만, 유순한 성격의 그가 나의 양갈진 성격에 대항하기에는 역부족이었다.

기 싸움에서 또래를 제압했지만 진정한 넘버 원이 되기 위해선 남다른 노력도 필요했다. 아이들을 즐겁게 해주기 위해 여러 놀이들을 모색해야 했고, 때론 세뱃돈의 일부를 투자해 탁구장으로 아이들을 몰고 가기도 했다. 명실상부한 넘버 원으로서 말 안 듣고 개기는 동생들에 대한 응징도 잊지 않았다. 비록 일곱 명의 아이들로 구성된 작은 사회였지만 우두머리로서 맛보는 성취감은 달콤했다.

하지만 점점 머리가 굵어지면서 나는 더 이상 넘버 원이 될 수 없다는 한계를 깨닫기 시작했다. 설을 며칠 앞둔 어느 날, 우리들은 어머니들을 따라 시장에 갔다. 어머니들은 경제적인 이유로 각 집에 하나씩 밖에 없는 세 아들에게만 청바지와 청잠바를 사주었다. 그 해 설, 세 명의 아들이 받은 것은 똑같은 디자인의 청잠바와 청바지만은 아니었다. 나를 포함한 딸들에게는 부여하지 않는 대표성을

인정받은 것이었다. 그 당시 나는 아주 어려서, 열 받는다느니 생각조차 못했던 것 같다. 그날의 기억은 무의식 속에 감춰져 있다 비슷한 일들이 생길 때마다 튀어나와 되새김질 되었다. 사춘기를 겪으면서 나는 점점 명절에 대한 흥미를 잃어버렸다. 명절은 남자 형제들과 내가 다르다는 것을 확인시켜 주었고, 더 이상 나는 그들의 넘버 원은 될 수 없었다.

그렇다고 당하고만 있을 나는 아니었다. 난만의 이유 있는 반란이 시작됐다. 나는 일부러 명절 아침 늦게 까지 잠을 자고, 차레가 한창 진행될 때 더러운 츄리닝 차림의 부스스한 모습으로 나타나 어른들의 심기를 불편하게 했다. 밥은 동생들을 물리치고 꼭 첫상에서 먹었으며, 여자의 전유물처럼 여겨지는 부엌일은 절대 도와주지 않았다. 그 당시 내가 할 수 있는 것은 고작 그것 밖에 없었다. 하지만 더 큰 문제는, 아무도 내가 반항하고 있다는 사실조차 몰랐으며, 도리어 나는 친척들 사이에서 게으르고 일하기 싫어하는 아이로 낙인찍히기 까지 했다. 작다고만 치부했던 생체기들은 한 아이의 균형감을 흐트러놓을 만큼 강력한 영향력을 발휘하여, 날 살면서 술한 남자들을 적으로 규정하고 그들과 경쟁하였다.

서른 해를 넘긴 지금, 그런 왜곡된 시선 또한 기존 관습이 깨질러 놓은 설사에 불과하다는 사실을 안다. 그래서 오늘, 새로운 해를 맞이하는 오늘, 나는 다시금 새로운 반란을 꿈꾸어본다. 그건 남자와 여자라는 기존의 틀을 부정하기 위해 오히려 그 틀에 집착하는 모순에 빠지지 않는 것이다. 틀에서 스스로 자유로워질 수 있을 때만이 새로운 변화는 시작된다고 믿기 때문이다.



* 자료제공 : 참교육학부모회

학교와 학부모의 역할

학부모는 교육의 한 주체

아이를 학교에 보내면서 학부모들은 학교에 관심을 갖게 된다. 그러나 학교운영에 대한 사전지식없이 무조건 참여하다보면 많은 상처를 입을 수 있다. 아이가 학교생활에 적응하기 위해서는 교사와 학부모가 머리를 맞대고 이야기를 나누는 것이 필요하며 학교운영진반에 관해 관심을 갖고 학부모가 참여하여야 영역을 찾는 것이 좋다. 학부모가 학교에 참여하면 어떤 이익이 오겠지 하는 기대를 갖고 활동하는 학부모들도 있으나 학교교육이 바로서고 아이들이 우뚝 설 수 있도록 하는데 목적을 두어야 한다.

학부모 학교참여 방법

- ① 학교운영위원회
학교운영위원회는 모든 학교에 설치되어 있는 법적기구로 해당 학교의 학부모, 교원, 지역사회 인사의 참여로 구성되어있다. 7~15인의 범위 안에서 위원의 수를 정하며 무보수 봉사직으로 규정되어 있어 학교발전에 기여한다는 사명감으로 일하여야 한다.
- ② 자생단체
자생단체에는 학부모회, 어머니회, 학교발전위원회, 급식위원회, 녹색어머니회, 어린이 단체 후원회, 명예교사회, 어머니 도서위원회 등 학교실정에 따라 약간의 차이가 있다. 자생단체의 활동목적과 내용을 학부모 스스로들 채워 가는 것이 중요하다. 학부모 회나 어머니회 등 학부모 단체에서 하는 일 중에 선생님과 식사, 스승의 날 행사, 소풍갈 때 점심 등 불필요한 일을 계획하여 원성을 사기도 하고 학교마다 문제가 되어 오히려 학교를 시끄럽게 하고 있기도 하다. 매년 3월 4월이면 불발 찬조금 때문에 문제가 되는 학교가 많다. 학부모들의 잘못된 활동들이 가져오는 가장 큰 폐해이다.

담임교사와의 만남

새로운 학기가 시작되면 학부모들은 어떤 담임교사인지 매우 궁금해진다. 그만큼 학교생활에서 담임교사가 차지하는 비중이 높기 때문이다. 그러나 아이를 교육하는 데에는 교사만 책임을 지고 있는 것이 아니라 학부모를 역할 또한 매우 크다. 새로운 담임교사를 만나야하는 이유도 여기에 있다. 내 아이에게 도움이 되기 위해 눈도장을 찍는 통과리로서가 아니라 아이의 건강문제, 가정생활, 고민, 아이의 학교생활을 함께 이야기하여 아이가 잘 성장할 수 있도록 하기 위함이다.