

멀고도 가까운 양계인

뉴욕에서 케이프타운까지의 항공로가 12,600km로 세계항로중 제일 길다. 오아후섬 호놀룰루에서 시애틀까지는 4,400km, 요코하마에서 호놀룰루까지가 6,300km로 계산이 되어 있는데, 국내인 서울에서 청주까지의 고속도로 구간이 129km이니 가히 얼마나 먼 거리인가를 이해할 수 있게 한다.

그러나 지구에서 아무리 멀다 하더라도 3일이면 비행기로 어디든 닿을 수 있다. 문화와 인종이 다른 아프리카나 유럽, 남미 등에 있는 양계인과 언어만 소통되면 만나서 이야기 할 수 있다.

하물며 같은 지역, 때로는 지붕이 서로 맞닿아 있는 우리나라의 양계인끼리 마주하려는 의지는 매우 약하다. 복잡한 출입국 절차가 있는 것도 아니고, 그에 따른 비용이 많아서도 아니고, 언어소통

이 안되어서도 아닌 일종의 나만이 우월하다는 자만감이 대화 자체를 단절시켜왔다고 본다.

다행히도 이번 2월 10일 그간 불편한 관계로만 평행선을 달려왔던 사단법인 대한양계협회와 전국계우회연합회가 축산회관이 이전하여 새롭게 사무실을 마련한 대한양계협회를 방문차 들러 채란분과위원회와 전국계우회연합회 월례회를 연석회의로 진행함으로써 채란업계의 단절된 대화가 시작되었다.

이미 여야가 상호견제와 타협으로 정국이 민주적으로 운영되고 있으며, 사상을 초월하는 남북대화가 무르익어 국토관광개발사업에 공동투자를 위한 재계의 교류가 진행되고 있는 마당에 양계인이라고 화해와 타협을 하지 말라는 법은 없다.



상황은 단합하지 않으면 존재할 수 없게끔 변해가고 있으며 보호에도 한계가 주어지고 주변에 단합된 조직들이 권익을 위해 분골쇄신하기 때문에 양계인도 양계산업의 존립을 위해 어떤 형태로건 단합을 해야 할 시점에 이르렀다. 명분이야 어쨌든 존립을 위한 화해와 단합은 시대가 요구하는 흐름이라면 일단 받아들이는 수용의 자세가 필요하다.

1979년 11월 20일 계우회 연합회를 발족하여 그간 10여년 동안 초대 (고)김중현 회장을 비롯한 많은 회장들이 화해의 장을 마련코자 무지한 노력을 하였으나 번번히 만날 것이냐 말 것이냐를 결정하는 과정에서 흑백논리로 인하여 무산되고 말았다.

협회 회원이 계우회 회원이기도 하고 계우회 회원이 협회 회원도 있어 완충적인 역할은 하였다고 하더라도 회원을 대표하는 대표성 있는 단체간의 대화는 시도되지 못하여 왔는데 협회는 농림수산부의 허가를 얻어 법적으로 제한된 행위를 할 수 있게끔 해제를 받은 단체이고 계우회연합회는 업종을 같이 하는 양계인들의 상호 정보 교환 및 친목을 도모하기 위한 임의 단체로 행동하여 왔기 때문에 때로는 심한 갈등이 있었고 여기

에 양계인 스스로가 내가 속해 있는 단체가 우월해야한다는 생각이 앞서 더욱 단합을 하지 못하였다.

결과는 축산업중 선두를 유지하던 양계산업이 이제는 보호 아니면 운신을 할 수 없을 정도라는 하위의 산업으로 전락하고 말았음을 양계인 스스로가 잘 이해하리라고 믿는다.

상황은 단합하지 않으면 존재할 수 없게끔 변해가고 있으며 보호에도 한계가 주어지고 주변에 단합된 조직들이 권익을 위해 분골쇄신하기 때문에 양계인도 양계산업의 존립을 위해 어떤 형태로건 단합을 해야 할 시점에 이르렀다. 명분이야 어쨌든 존립을 위한 화해와 단합은 시대가 요구하는 흐름이라면 일단 받아들이는 수용의 자세가 필요하다.

전국계우회연합회를 이끄는 최

준구 회장의 결단과 이를 뒤에서 밀어주는 회원의 과감성에 찬사를 보낸다. 다만 이를 계기로 계우회는 계우회대로 지역결속을 다지고 양계협회는 협회조직을 통하여 양계산업 특히 채란업계가 요구하는 선결과제를 수용하는데 있어 함께 행동해야 양계산업이 발전할 수 있으리라고 본다.

이제까지는 뉴욕에서 케이프타운까지 보다도 더 멀리만 생각해왔던 양계인들의 의식이 개방화의 물결속에서 하나로 뭉치는 슬기를 발휘한다면 대포알 보다 더 무섭게 느껴지는 수입개방압력에 결국에는 녹슨 고철로 만들 수 있을 것이다.

문제는 누가 먼저 마음을 비우고 대화의 문을 활짝 여느냐이다! <김용화> [51]