

길고도 고달펐던 이국에서의 감별 10년

박 기 환

(감별사)



함께
포즈를
취한
필자
런던공원에서
약스에
사장과

십년전 그러니까 1967년 5월 한국 감별사들의 외국진출의 봄이 한창일때 외국진출의 희망을 가지고 노력한 보람이 있어 모든 복잡한 수속을 마치고 김포공항을 떠나던 나의 심정은 공항으로 송영나온 벗과 친지들이 생각하는 것과 같이 마냥 즐겁지만은 않았다. 외국어(영어)에 능통치 못해 처음 타보는 비행기의 장거리 여행에 대한 걱정과 고용, 계약조건이 별로 좋지 못하다는 것을 알면서도 해외로 진출을 하기위해 계약서에 서명을 하고 떠나는 입장이어서 3년간의 계약기간 동안 고생이 되더라도 넓은 견문을 얻기 위해서 참고 견딜 마음의 자오가 되어 있었다. 내가 탄 비행기는 김포공항을 떠난지 약 1시간 정도 비행을 하고 일본 하네다국제공항에 도착했다.

내가 영국으로 갈아타고 갈 비행기는 5시간 후에 출발예정이어서 시간의 여유도 있고 해서 공항내에 있는 면세상점에서 간단한 쇼핑을 할 생각으로 찾아갔다. 막상 상점앞에 서고 보니 짧은 영어실력때문에 물건사기가 망설여 졌으나 용기를 내어서 물건을 사고보니 외국어에 대한 어느 정도의 자신감이 생기기 시작하였다

항공회사에서 제공하는 음식표를 얻어 식당에서 간단한 저녁식사를 주문해서 먹자 이력 저력 유럽행 비행기시간이 거의 다 되어 예약된 항공회사 사무실에 가서 좌석을 좋은 자리로 배정받았다. 서울에서 이곳 동경에서 올적에는 송영나온 벗들과 친지들에게 인사하느라

고 경황이 없어 비행기 좌석예약시 창문쪽을 얻지 못해서 비행시에 밖구경을 못했으므로 이번에는 창문쪽의 좌석을 얻을 생각으로 항공회사 사무실 여직원에게 서툰 영어를 몇 마디 했는데 다행히도 그 여직원이 친절을 베풀어 주어 별 어려움 없이 창문쪽의 좌석을 얻게 되었다. 내가 탄 비행기가 일본하네다공항을 떠난것이 밤 10시가 좀 지나서였다. 승객의 대부분이 일본사람들이었는데 다행히도 덴마크의 한 농장으로 실습유학을 간다는 S씨를 만나게 되어 서로 초행길에 의지해가며 여행을 하게 되었다. 우리가 탄 비행기가 일본하네다공항을 떠난것은 밤 10시 이후이었으므로 잠자리를 원하는 사람에게는 스튜어디스들이 모포를 덮어주고 했는데 비행기가 이륙한지 2시간 정도 되었을까. 무심히 창가를 보니 아침해가 눈부시게 솟아오르고 있는게 아닌가 그 순간엔 깜짝 놀랐었으나 알고보니 대륙간의 시차관계로 북극인 알라스카 지역은 그시간이 아침시간이라는 것이었다. 그런 관계로 우리는 하루 24시간 동안 두번의 아침해를 맞이했다. 비행기가 알라스카에 있는 엔커레이지라는 도시의 공항에 착륙하여 간단한 기체 정비와 기름을 넣는 동안 승객들은 공항대합실에서 기다리고 있었다. 그때가 5월달이어서 서울을 떠날때 하복차림으로온 나로써는 너무 추워서 비행기를 내리고 탈때는 오버코트 생작이 간절했다

정비를 마치고 기름을 넣은 비행기가 덴마

□ 체험/수기 □

크의 수도인 코펜하겐을 향하여 비행하는 동안 창밖을 내다보니 비행기 밑으로는 끝없이 하얀 눈같은 것이 쌓여 있어서 혼자 생각에 여기가 북극이어서 저렇게 눈이 많이 쌓여있구나 하며 아름다운 설경에 대해 시종 감탄하였다 그것이 구름이었다는 것을 알게된 것은 훨씬 오랜시간이 흘러서였다 여객기가 비행을 할 때는 고공비행을 하므로 구름총 위로 다니게 된다 내가 귀국하기 전 있었던 일인데 같이 있던 동료가 고국에 계신 노모를 초청하여 모셔왔는데 인사를 드리면서 면길 오시느라고 장시간 비행기를 타셔서 고단하시겠다고 말씀을 드렸더니 고단은 하지만 하늘위에 하늘이 또 있어서 신기하더구나 하셔서 함께 있던 사람들이 한바탕 웃음꽃을 피운일이 있다 그 할머니께서는 구름위를 나르는 비행기에서 창밖을 보니 밑에는 구름이 깔려 있어서 지상에 제실적에 구름 있는 데가 하늘로 알고 계셨던 고로 그런 말씀을 하셨다고 한다 비행기에서 지상을 볼 수 있는 기회는 비행기의 이착륙을 전후로 해서 잠깐 볼 정도이다.

귀국한 후 얼마전에 서울에서 제주도까지의 비행기를 탄적이 있는데 국내선이어서 그런지 비행중에 계속 지상을 볼 수 있었는데 내가 생각해 보건데 저공비행을 하는게 아닌가 싶다 어느덧 내가 탄 비행기가 북극을 지나서 북구라파의 낙농업국으로 유명한 덴마크의 코펜하겐에 도착한 것은 현지시간으로 이른 새벽이었다

코펜하겐공항은 깨끗하고 조용하였으며 비행기를 기다리는 승객들만이 의자에 앉아서 비행기를 기다리고 있었다 나도 동행인 S씨와 같이 비행기를 기다리고 있는데 안내소에서 실내마이크를 통해 영국 런던으로 가시는 박기환씨는 영국회사의 사장인 Y씨가 런던공항에 마중을 나와 있다고 알려주는 소리를 듣게 되었다 혹시 마중을 아무도 안나오면 어

떻게하나 하고 은근히 걱정을 했는데 안심하는 나를 보고 동행인 S씨는 꿀 부러워하는 눈치였다 공항대합실에서 출발시간을 기다리는 동안 S씨는 떠나고 혼자 앉아 있었는데 런던의 특유의 일기인 짙은 안개로 해서 런던비행기가 연착이 될지도 모른다고 하여 걱정을 했으나 다행히도 예정된 시간에 런던을 향하여 비행기는 출발을 했다 얼마 후 런던 상공에 도착했다고 하여 창문을 통하여 밖을 보니 짙은 안개로 인하여 전혀 보이지 않는 상태인데 비행기는 런던상공을 4회이상을 빙빙 돌면서 착륙할 활주로를 찾고 있는 것 같다.

모든 승객들에게는 안전벨트를 단단히 매고 상체를 앞으로 구부리고 머리를 숙이고 있어 달라는 주의를 받은 승객들은 모두 조심을 하면서 안절부절하고 있었다 그런데 그런 상황 속에서도 스튜어디스들은 시종 미소를 잊지 않고 기내 복도를 황재하면서 승객들이 안심할 수 있도록 노력하던 기억이 난다 나 역시 약간 겁은 났으나 마음속으로 이렇게 생각했다 내가 이제까지 살아오는 동안 죄를 많이 지었으면 벌을 받을 것이고 그렇지 않다면 겁낼 것이 없지 않느냐고 스스로를 위로하였다 인간이란 대부분 평상시에는 신의 존재를 부인하거나 관심밖의 것으로 생각하다가 어쩌다 곤경에 빠져 있거나 마음이 약해질 때는 곧잘 신의 존재를 의식하며 신에게 구원의 손길을 찾게되는 것 같다 그 날의 모든 승객들은 좋지 못한 기상 덕분에 잠시나마 자신들의 현생활에 대해서 반성할 수 있는 기회를 가졌을것 같다 옳바르지 못한 삶을 살아온 사람에게는 반성할 수 있는 기회가 되었고 정직하고 옳바르게 삶을 영위해온 사람들은 확고한 신념을 다져주는 시간이었을상 싶다 짧은 시간 이었지만 많은 것을 생각하게하는 순간이었다 마침내 런던상공을 계속 선회 비행을 하던 비행기가 기체를 땅쪽으로 향하여 급강하를 하기

시작하였다. 순식간에 일어난 일로 몸의 중심이 30° 정도 앞으로 쓸린채로 내려가기를 얼마 후 지금쯤은 비행장 활주로가 보이겠지 하고 창밖을 내다보니 여전히 안개때문에 아무것도 보이지 않고 사방이 뿐옇게 보일 뿐인데 가고 있었다. 불안한 마음으로 옆을 보니 용감하고 현실적이며 비교적 양심적인 생활을 할 것이라고 생각한 구라파의 백인이나 오랜 세월동안 선진문명국의 식민지생활과 주어진 자연조건으로 인하여 아직도 대부분의 나라가 원시적인 생활을 하고있는 아프리카인이 선진문명국의 힘으로 만든 비행기라는 물체덕분에 하늘을 날 수 있는 것에 대한 만족감에 도취되어 있던 검은 피부색의 아프리카인, 그리고 오랜 역사와 문화의 전통을 이어받은 인내력이 강하고 근면한 황색피부의 아시아인이 상용(무역)이나 기술자취업으로 고국을 떠나 유럽대륙에 오거나 하는 모두들 똑같은 실정에서 다같이 안절부절 못하며 불안해 하는 것을 보니 역시 피부색은 다르지만 똑같은 인간임에는 부인할 수 없구나 하는 느낌이 들었다. 불안한 시간이 얼마간 계속되더니 드디어 창밖으로 비행장 활주로변에 일렬로 켜놓은 노란빛의 네온들이 눈에 보이는가 하더니 어느 사이에 기체가 몇 번의 진동을 하더니 활주로 위를 굴러가고 있었다. 그제서야 모두들 안도의 숨을 내쉬며 노련한 조종사의 조종술에 감탄하며 무사히 착륙한 것에 대한 감사와 기쁨에 표정을 얼굴에 역력히 떠올렸다. 비행기의 사고가 있을 적마다 그 꼼짝함에 놀라지만 통계학적으로 나타난 것을 보면 그래도 비행기가 세계에서 제일 안전한 교통수단으로 되어있다. 비행기가 착륙하자 모두들 비행기에서 나와 여권과 입국사증을 검사받는 곳에 왔는데 한 검사관이 아시아인은 한쪽으로 모여달라고 해서 모였는데 다른 승객들은 우선적으로 내보내고 나서 우리에게로 와서는 귀찮을 정도로

입국목적과 체류기간을 묻는데는 처음 겪는 인간차별을 받는 것 같아 분노와 굴욕감 마저 들었다.

17~18세기의 영국은 세계 각국에 많은 식민지령이 있었고 또 통치령의 국민들을 마구 부려먹던 나쁜 습성과 자주국민인 영국사람은 세계 적신사이며 1등국민이라는 자만적인 관념에서 인지는 몰라도 현재 대부분의 통치령이 문명화내지는 자치 독립하여 오랜 식민지의 생활을 벗어 났는데도 불구하고 아직 환상적인 전통에서 벗어나지 못하고 인간차별을 하는 것 같아서 나의 영국에 대한 첫인상은 불쾌하기 짹이 없는 것이었다.

나중에 영국생활을 하면서 안 일이지만 영국의 식민지로 있었던 나라인 인도와 파키스탄 사람들이 영국으로 마구 입국해서 많은 실업자 문제와 사회적인 문제들을 일으키고 있어 아시아인 입국에는 좀 철저한 통제를 하고 있다고 한다. 모든 입국절차를 마치고 공항대합실에서 마중 나와 있다는 Y사장을 찾았으나 결국 그를 찾지 못해서 택시를 타고 런던에서 차로 1시간 이상 거리에 있는 Y사장댁을 찾아갔다.

마중을 나온다면 Y사장은 일을 가고 없고 부인과 아이들만 있어 간단한 인사를 나누고 그가 돌아오기를 기다리며 있노라니 밖에는 보슬비가 내리고 있어 말로만 들어오면 안개와 비가 많은 영국의 날씨를 실감하게 되었다. 영국에서는 거의 신사들이 거의 우산을 항상 지팡이 삼아 휴대하고 다니는 것을 흔히 볼 수 있는 풍경이다. 오후 늦게서야 일을 갔던 Y사장이 나보다 먼저 이곳 영국에 와있는 동료 두명이 돌아왔다. 우리는 서로 인사를 나누고 안면 있는 동료분이 출장을 갔다오면서 사가지고 온 고동어를 회를 치고 Y사장이 직접 지은 밥으로 저녁식사를 했다. (Y사장부인은 영국 여자이어서 밥을 할 줄 몰랐다) 난생 처음

□ 체험/수기 □

고등어회를 먹어본 나는 영국에 온지 오래된 Y씨에게 물어 보니 생선회는 먹고 싶고 회를 해먹을수 있는 생선은 별로 없고 해서 고등어로 나마 회먹고 싶은 욕망을 달랜다고 한다. 우리나라의 해안에 가까운 도시의 사람들도 고등어회를 즐긴다고는 한다. 저녁을 먹은 후 나의 감별식력 테스트를 겸한 일을 하기 위해 다음날 새벽 5시에 출발하기로 하고 Y사장 댁을 나온 것은 거의 자정이 다 되어서였다. 다음날 새벽 4시경에 기상하여 간단히 식사를 하고 Y사장과 만나기로 약속된 장소의 길가까지 걸어갔다. 사방은 조용한데 약간의 안개가 끼여 있었고 레몬불빛의 가로등이 켜있는 거리는 꺽 낭만적이었으나 고국을 떠나온 생소함때문에 친근감이 없이 쓸쓸했고 가로등불빛에 비친 우리들의 얼굴색은 빛기없는 사색이어서 기분마저 우울했다. 영국의 도로나 고속도로변의 가로등은 거의가 노란색 등인데 대체로 안개가 많이 끼는 관계로 안계속에서 비교적 환하게 잘보이는 노란색 등을 칸다고 한다. 약속한 시간에 Y사장이 도착해서 동승하고 차로 2시간정도 가야 된다는 부화장을 향하여 차를 몰았다. 조용하고 한적한 새벽길, 노란등만 줄지어 켜있는 동네의 꼬부라진 거리를 따라 차는 고속으로 달렸다. 영국에는 근래에 새로 만든 도로외에는 대부분의 길이 커브가 많은 꼬부랑길이다. 자동차가 발명되기 이전에 말을 많이 타고 다니던 영국인들이 언덕과 물을 피해서 말을 물고 다니던 길을 그후 아스팔트 포장을 해서 현재까지 그 길을 이용하고 있다. 목적지인 부화장에 도착한 것은 출발을 한지 약 2 시간 후였다. 차를 타고 오는동안 잦은 가랑비와 안개낀 영국의 전통적인 날씨에 첫날부터 고국의 5월달날씨가 그리워졌다 그날 우리가 감별을 해야 될 병아리는 산란계와 육계인데 그당시만 해도 우리나라에는 순수한 육계계통의 병아리는 별로 없

었던 관계로 육계의 감별경험이 대다수의 감별사가 없었다. 다만 약간의 뉴햄프셔나 1대 교배종인 햄프흔과 레그흔의 감별이 고작이었다. 그날 나의 감별실력 테스트의 결과는 좋은 감별사라는 인정을 받게되었다. 점심휴식시간을 이용해서 그곳 부화장시설을 구경했다. 부화기구 조는한국과같이 나무도제작한 것이 아니고 부화실 전체를 몇개의 큰방으로 만들어서 그안에 부화기기계시설을 부설해서 부화를 하고 있었다. 발육실과 발생실은 따로 구분되어 있었고 산란계의 솟병아리는 감별한 후 즉시 깨소실에 넣고 죽여서 돼지사료의 일부도 쓰고 있었다. 현재는 한국에서도 솟병아리는 대부분 감별후에 죽여서 버리거나 돼지사료로도 이용하고 있지만 그 당시만해도 모두 육추를 해서 영계를 팔고 있었고 별도로 육계용 계통은 별로 없었다. 영국에서는 육계를 감별해서 육추를 하므로 자연 육용계의 감별이 많다. 육용계는 1kg미만까지는 자웅주의 발육과정이 나사료효율이 거의 같으나 1kg이상에서 2~3 kg까지의 발육은 자웅추를 분리해서 자추용, 웅추용 사료를 영양학적으로 배합하므로해서 사료의 효율성을 높히고 있어서 경제성이 좋은 편이다. 영국인들은 육계를 2kg이상짜리 영계를 좋아해서 육계업자가 자웅감별을 해서 육추를 하는 것이 적합한 것 같다. 예를들어 서독같은 나라에서는 육용계를 감별을 하지 않는다 독일인들은 1kg미만짜리의 영계를 좋아해서 1kg이상되는 영계는 판매가 잘 되지 않아서 1kg이상되는 영계값이 1kg미만의 영계보다 더 싼편이다. 영국과는 극히 대조적이다. 각 나라의 국민의 식성이 다른때문이 아닌가 한다.

서독의 육계업계에서는 여러번 육용계를 감별을 해서 자웅후의 분리육추의 실험을 했으나 서독내의 시장경제성이 맞지않아 현재까지 실행이 되지않고 있다. (계속)