



2021년 / 12월 2주차

온다라 교양플라자 수강생 모집 안내

우리 연구원과 협약기관인 전주대학교 고전학연구소에서 진행하는 온다라 교양 플라자가 대면 비대면 강좌로 11월 4일부터 12월 23일까지 진행될 예정이니 많은 관심과 참여 부탁드립니다. 우리 연구원 또는 전주대 온다라 지역인문학 센터(063-220-3203)으로 신청하시면 됩니다.

다가가는 인문학, 함께하는 인문학

전주대학교 한국고전학연구소 인문학국플러스(HK+) 온다라 지역인문학센터

강의 주제는?

[1부] 국내 학자 초청

차시	일자	시간	주제	강사
1	11월 4일(목)	16:00	조선시대 사람들의 최애템 '담배'	장순순 (전주대학교 HK연구교수)
2	11월 11일(목)	~	항일운동을 도운 일본인 노동자, 이소가야 스에지(磯谷季次)	변은진 (전주대학교 HK교수)
3	11월 18일(목)	18:00	소설과 영화 사이, 장아이링의 「색·계」	김명희 (전주대학교 HK연구교수)
4	11월 25일(목)	(2시간)	눈이 즐거운 지역 이야기	홍성덕 (전주대학교 역사문화콘텐츠학과 교수)

[2부] 국외 학자 초청

* 국외 학자 오프라인 강의는 **이원생중계 형식**으로 진행될 예정입니다.

차시	일자	시간	주제	강사
5	12월 2일(목)	16:00	황해도 연안군 지역의 농민과 저수지 이야기	홍창극 (일본 히토쓰바시대학, 日本一橋大學)
6	12월 10일(금)	18:00	일제강점기 조선교회의 자치와 자립 -최중진(崔重珍)의 자유교회와 그 주변	배귀득 (일본 리쓰메이칸대학, 日本立命館大學)
7	12월 16일(목)	10:30	구별된 사람들: 조선 사회 속의 천주교 신자 I	드버니아 토레이 (Debernire J. Torrey, University of Utah)
8	12월 23일(목)	12:30	구별된 사람들: 조선 사회 속의 천주교 신자 II	드버니아 토레이 (Debernire J. Torrey, University of Utah)

[랜선 체험]



with. 꿈드림원예힐링센터

원예를 활용한 마음의 힐링 찾기
스칸디아모스 원목액자 만들기

* 체험 관련 안내는 추후 별도 공지 예정입니다.

김건우 교수와 함께 만나는 孔子 이야기

우리 연구원에서 2022년을 여는 목요 강좌를 준비했습니다.

전주의 목요일 겨울밤은 공자를 만나는 아름다운 시간이 될 것입니다. 전주대학교 역사문화콘텐츠학과 김건우 교수(우리 연구원 상임이사)와 함께하는 “공자 이야기” 강좌에 여러분을 모십니다. 한자를 잘 모르는 분들도 편하게 다가설 수 있는 강좌로 준비하셨습니다.

강의는 2021년 마지막 목요일인 12월 30일부터 시작되는 이번 강좌는 6주간에 걸쳐 진행될 예정입니다. 뜻이 있는 회원이라면 누구나 참석이 가능하나 아쉽게도 장소관계로 열 다섯 분 선착순입니다.

회원 여러분의 빠른 결심은 한 겨울 추위를 녹이는 목요일 밤과 만나시게 됩니다.

◆ “공자 이야기”

- ◎ 개 강 : 2021년 12월 30일(목) 18시 30분
- ◎ 강의시간 : 90분 내외
- ◎ 장 소 : 전주대학교 한지산업관 201호
- ◎ 강 사 : 김건우(전주대 역사문화콘텐츠학과 교수 / 한국고전문학연구원 상임이사)
- ◎ 대 상 : 연구원 회원
- ◎ 회 비 : 무료
- ◎ 강좌목록
 - 1강 야합_공자의 탄생과 가족
 - 2강 난신적자_공자와 춘추시대
 - 3강 꿈속 주공_공자의 이상
 - 4강 늦은 봄에 봄옷이 만들어지면_공자의 제자들
 - 5강 집 잃은 개_공자를 바라보는 시각
 - 6강 태산이 무너지고_공자의 죽음 그 너머

※ 자세한 내용은 우리 연구원 사무국(063-286-3005)으로 연락 부탁드립니다.

남영호 침몰 - 1970년 12월 15일



1970년 12월15일 새벽1시27분, 남해 여수 인근 소리도 앞바다. 초속 3.7m 서남풍을 탄 파도가 제주도를 출발해 부산으로 향하던 여객선 남영(南榮)호를 덮쳤다. 인명피해 326명, 시신조차 거두지 못한 피해자가 308명이었다.

남영호의 비극은 44년 후 일어날 세월호 참사와 마찬가지로 총체적 인재(人災)였다. 해운 당국의 수송 수요 조절 실패와 선주 측의 고질적인 안전 불감증, 정부당국의 무책임까지 겹쳐 대형참사가 일어났다. 정원 302명에 탑승인원은 338명. 그나마 62명은 승선 명부에도 없었다. 화물 적재량 초과는 더 심했다. 정량인 130t보다 네 배 이상인 543t을 실었다. 남영호가 서귀포항을 출항한 시각이 14일 오후 5시께. 승객 210명에 연말 성수기용 감귤을 가득 적재한 상태였다.

과도한 선적으로 서귀포항을 출발할 때부터 배는 이미 왼쪽으로 15도 가량 기울었으나 선주는 더 욕심을 냈다. 세 시간 뒤 제주 성산포항에 들러 승객 121명을 더 태웠다. 문제는 감귤. 화물창고 2개가 채워지자 선주는 선적이 금지된 화물창고 지붕에 감귤 400상자를 쌓았다. 중간 갑판도 감귤 상자 500개로 가득 찼다. 만재흘수선이 해면에 잠겨 복원력을 잃은 상태로 성산포항을 나선 남영호는 사고 지점에 이르러 풍랑을 만나 바로 위기에 빠졌다. 먼저 강한 바람이 불며 갑판 위 감귤 상자가 갑판 왼쪽으로 기울며 허물어졌다. 선체가 중심을 잃고 기울어지자 선장은 속도를 줄였으나 결국 침몰하고 말았다.

해난 사고에 신속 대응해야 할 정부당국은 어디에도 없었다. 남영호는 침몰 직전까지 긴급 구조신호(S.O.S)를 발신했으나 한국의 재난 기관 어떤 곳에서도 수신하지 못했다. 이후 사고 조사위원회를 통해 어업무선국에서 조난 신호를 수신했으나 무시됐다는 사실이 밝혀졌다. 결국 승객 대부분은 남영호 침몰과 동시에 바다 속으로 빨려 들어갔다. 감귤 상자에 겨우 의존해 한 겨울의 바다를 건디던 생존자가 처음 구조된 시각은 새벽 5시20분. 부산 희영수산 소속의 80t급 어선 희영호가 여성 승객 1명을 구조해냈다.

그러나 희영호는 이해할 수 없는 행동을 보였다. 그저 눈앞의 생존자만 건지고 더 이상의 구조작업은커녕 사고 해역을 떠났다. 더욱이 희영호는 이 사실을 해양경찰에 신고하지도 않았다. 표류하는 생존자들을 필사적으로 구한 쪽은 일본 어선 두 척이었다. 오전 8시45분께 일본 어선들은 생존자 8명을 구하고 일본 해상보안청에 구조 요청을 보냈다.

일본은 이를 한국 해양경찰에 통고하는 한편 언론에 알렸다. 부산항 부두에서 남영호를 기다리던 가족들의 빗발치는 확인 요구에도 '보고받은 바 없다'던 해경은 일본 교도통신에 조난 사실이 기사화한 뒤에야 상황을 파악했다. 해경의 구조선이 도착한 시각이 오후 1시께. 일본 순시선보다 4시간이나 느렸다. 뒤늦게 사고 해역에 도착한 해경은 생존자 3명을 찾아냈다. 겨울의 바다에서 기적적으로 12시간을 버틴 생존자를 비롯해 살아남은 사람은 모두 12명에 그쳤다.

다음날 정오 무렵, 정부는 생존 가능성이 없다며 구조작업을 중단하고 89m 해저에 가라앉은 선체 인양도 기술이 없다는 이유를 들어 포기해 버렸다. 사고 직후 추가 비리가 드러났다. 폭풍으로 출항이 두 차례 지연되며 승객과 화물을 구겨 넣은 게 처음이 아니었다. 선주는 일상적으로 직원들에게 화물의 두 배 이상을 싣도록 강요했다. 남영호는 화물칸 하나로 인가받은 여객선이었으나 객실 2개를 터서 화물칸을 3개로 만들어 사실상의 반 화물선처럼 많은 짐을 싣고 다녔다. 말단 공무원이 단속의 숨조차 쉴 수 없을 만큼 고위관료들과 밀착된 관계였으니 일상적 불법운영이 가능했다고 전해진다.

사고를 조사한 부산해난심판원은 재빨리 '화물 선적이 잘못돼 선체가 불안정한데도 이를 고려하지 않고 운항한 선장의 과실과 과적 과승을 방조한 항해사와 사무장의 직무상 과실'이라는 결론을 내렸다. 언론에 사건이 보도되자 관련 정부 부처는 제 살 길을 찾아 책임을 회피했다. 교통부와 내무부가 서로에게 책임을 전가한 끝에 두 부처의 하위직 공무원 몇몇이 구속되는 선에서 공무원들에 대한 사건의 책임 소재는 마무리됐다. 군 출신이었던 내무부 장관 박경원과 교통부 장관 백선엽은 사의를 표명했으나 대통령은 이를 수리하지 않았다. 제주-부산 항로 예측을 잘못해 과적을 야기한 책임이 있는 중간 책임자들도 전혀 문책 받지 않았다.

1971년 6월 8일 부산지방법원에서 열린 재판에서 선장은 금고 3년, 선주는 금고 6개월에 벌금 3만 원, 통신장은 벌금 1만 원이 선고되었고, 삼우운수 영업 과장, 영업과 직원, 부산지방해운국 부두관리사무소 직원, 해경 통신과 직원은 무죄가 선고되었다. 1972년 2월 16일 대법원에서 열린 상고심에서는 선장에 항소심에서 선고된 금고 2년 6개월의 형을 확정하였다. 사고 직후 검찰이 고위 공무원과 해운회사 간의 유착 고리, 정부의 능력 대응 사유 등을 제대로 밝혀내지 못한 채 이들 말단 공무원만 기소했을 때 언론들은 "'송사리'만 잡고 수사 매듭"이라며 비웃었지만 그 송사리들조차도 곧 일상으로 돌아갔다.

51년 전, 대한민국의 민낯은 지금으로부터 7년 전 맹골수도의 참극으로 되풀이 되었다.

