

조랑말 신화의 뿌리

② “한 바퀴 돌고 요정으로 가세”

지정용 | 작가

한일병탄조약 이듬해인 1911년, 진주에서 마산까지는 마차로 12시간이 넘게 걸렸다. 일본인 에가와(繪川)가 생각했다.

“자동차를 수입해 영업을 하면 어떨까?”



1912년 9월 마산~진주 구간에서 ‘에가와 승합’이 영업을 시작했다 [매일신보]

생각난 김에 12월 29일 경상남도 경무부에서 영업 허가부터 받았다. 허가일 기준으로 우리나라 최초의 자동차 영업허가다. 노선은 마산~진주, 진주~삼천포였다. 8개월 뒤 일본 오사카 포드에서 8인승 1대를 들여왔다. 1908년형 모델T 오픈형이었다. 1912년 9월 17일 시운전을 끝내고 사흘 뒤 영업을 돌입했다. 매일신보의 기사다.

“에가와와 자동차 영업은 당분간 1대를 격일로 마산 혹은 진주에서 발차하고, 운전시간은 5시간으로 하여 진주~마산간 요금은 3원80전, 마산~군북(함안)간은 2원, 군북~진주간은 2원2전이요, 특등석은 3할씩 증액하되 2개월 내에는 필히 차를 증차하여 매일 운행한다더라.”

70km 구간을 4시간 반이나 다섯 시간에 주파했다. 8인승이지만 승객은 10명까지 탔다. 낮에는 지붕 없이 달렸다. 밤에는 천막지붕을 치고 가스등을 달았다.

특등석은 조수석 자리였다. 앞 유리 덕분에 그나마 먼지를 덜 뒤집어썼다. 도로 주변 마을 사람들이 길가에 나와 구경했다. 에가와 승합은 1913년엔 부산~삼랑진~마산 노선도 허가받았다. 진주에서 마산까지, 쌀 한 가마니였다. 부자들만 아니라 일본인 사업가가 아니면 이용하기 어려웠다. 가격 탓에 이용자가 줄면서 회사도 점점 여유가 없어졌다. 에가와가 직접 운전하기도 했다.



1913년 부산~삼랑진~마산 노선의 밀양강 배다리를 건너고 있는 에가와 승합 [매일신보]



1919년 다리 아래로 추락한 자동차 사고 기사 [매일신보]

자동차 보급이 점점 늘었고, 크고 작은 사고가 끊이지 않았다. 사고 원인은 다양했지만, 대부분 운전미숙과 기계 고장이었다. 에가와 승합도 마찬가지였다.

1917년 6월 마산으로 가던 길에, 함안에서 전복사고가 났다. 일본 해군 중장 일행과 기생 배봉악이 타고 있었다. 다른 이들은 부상을 입었지만 배봉악은 목이 부러져 즉사했다. 이 사건으로 에가와와는 치료를 받은 뒤 처벌을 받았다. 진주대관(1940년)에 따르면

“에가와와는 옥창에서 신음하는 신세가 되었다.”

한 달 전인 8월에 대구~경주~포항 승합버스가 생겼다. 일본인 오츠카 긴지로가 영업을 시작했다. 평균 시속 24km로 9시간이 걸렸다. 영업허가가 아닌, 영업일을 기준으로 에가와 승합보다 한 달여 빠르다. 부정기 노선이었다.



1910년대 후반
오리이자동차상회로 추정되는 사진

부자들을 겨냥한 유람용 택시가 등장했다. 1913년 3월, 이봉래가 일본인 곤도, 오리이와 회사를 차렸다. 20만 원을 공동 출자했다. 포드 모델T 2대를 구입해 영업을 시작했다. 한 시간 단위로 임대했다. 우리나라 택시의 시초다.

시간당 5원, 시내를 한 바퀴 도는 유람은 3원이었다. 대절자동차(가시키리 구루마)로 불리며 장안의 돈을 쓸어 담았다. 갑부나 권세가들은 요정 가는 길에 유람을 겸했다. 이듬해엔 전국 9개의 승합노선을 허가받았다. 경성~장호원, 경성~춘천 등의 노선이 이때 시작했다.



1916년 6월 경성~춘천 승합노선
증편 광고 [매일신보]

승합노선 증편 사실을 광고하기도 했다. 매일신보에는 “**경향(京郷)의 여러분들로부터 높은 평가를 받아 매번 만원을 이룬 이 구간(경성~춘천)을 위해 미국에서 자동차 한 대를 특별히 추가 주문하여 매일 출발한다**”는 광고가 실렸다. 광고주는 광고경춘자동차조(組)다. 경성~춘천 철도는 1939년이다. 당시 서울과 춘천을 오가는 방법은 자동차 말고는 없었다.

오리이자동차상회는 사업을 확장했다. 10대의 포드를 주문하고 운전자를 모집했는데, 운전할 줄 아는 사람이 없었다. 당시 일본 전체에도 운전할 줄 아는 사람은 스무 명 남짓에 불과했다. 갈월동에 경성운전수양성소를 세우고 직접 가르치기로 했다. 그런데 지원자도 없었다. 사람을 죽이는 무서운 쇠귀신이란 소문이 퍼진 탓이다. 혜택을 광고했다.

“입학금 전액 무료, 교육기간 월급 지급, 성적 우수자 곧바로 취직”

겨우 10명을 채웠다. 이것도 9명은 일본인이었다. 한국인 1명은 공동출자자 이봉래의 아들 이용문이었다. 운전수는 정비도 해야 했다. 일본에서 포드의 정비 교사를 초빙해 배웠다.



서울 정동에 있었던
모리스의 자동차 판매점과
하워드의 정비공장

제임스 모리스는 1897년 경인선, 1899년 서대문~청량리 노선의 전차 기술자였다. 사후관리를 위해 국내에 남았다. 가만히 보니 자동차 수요가 늘고 있었다. 1915년 서울 정동고개에 자동차 판매점을 차렸다. 모리스는 통역을 잘하던 이명원을 지배인으로 고용했다. 닷지, 오버랜드, 커닝햄 등을 미국에서 수입해 팔았다.

이듬해 샌프란시스코의 정비사인 친구 하워드를 불러들였다. 모리스 상회 옆에 정비소를 차렸다.

“자동차 병을 잘 고치는 서양 명의가 생겼다.”는 말이 돌았다.



서울 북아현동에 있었던
정비공장 아도서비스

조선인이 경영한 정비공장 1호는 1922년 경성서비스공업사다. 이후 명륜동과 광화문 등에 정비업체들이 속속 들어섰다. 1940년 북아현동에 있던 아도서비스(Art Service)를 25세 청년이 3,500원에 인수했다. 아도는 아트(ART)의 일본식 발음이다. 자동차라는 길에 들어선 이 청년의 이름, 정주영이다.



민대식이 경성~충주 구간에
운행했던 포드 모델T
승합형 차량

1913년 유학파 민대식이 자동차 영업에 뛰어들었다. 구한 말 최고 권력을 누린 친일파 민영휘의 둘째 아들이다. 권력은 대단했다. 일본인이 아니면 받기 힘든 허가를 조선인 단독으로 얻었다. 차종은 포드 모델T 승합형이었다. 부자들은 자동차 타는 맛을 부러려고 돈을 썼다. 일주일 전에 예약해야 할 정도였다. 당시 신문은 손님을 ‘자동차 임금’으로 표현했다. **“자동차 임금은 10리(3.93km)에 30전씩을 내어야 뭍에도 불구하고 차대의 수가 부족한 까닭에 자동차를 타려면 적어도 1주일 전부터 차표를 사두고 예약을 하여야 한다는 것이다.”**