

조랑말 신화의 뿌리

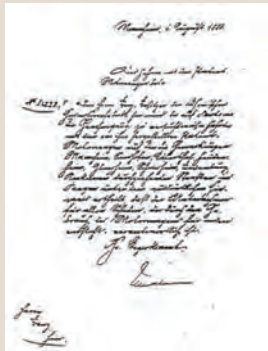
③ “대대손손 가보로 삼거라”

지정용 | 작가

칼 벤츠는 1886년 페이턴트 모터바겐을 몰고 종종 거리로 나갔다. 이웃들은 싫어했다. 엔진 소리가 시끄러웠기 때문이다. 때때로 지나는 마차의 말을 놀라게 해 마부를 힘들게 하기도 했다. “주민들이 항의하지 못하게 할 방법은 없을까?”



벤츠는 정부의 허가증을 보여주면 될 것이라고 생각했다. 바덴 대공국 정부에 운행 허가서를 요청했고, 1888년 받아냈다. 세계에서 가장 많은 자격증, 운전면허증의 시초라고 할 수 있다.



칼 벤츠가 바덴 대공국 정부로부터 받은 운행허가증

자동차가 늘어나자 고민거리가 생겼다. 사고가 자주 일어났다. ‘도로의 규칙’이 필요했다. 다음은? 운전 실력을 검증해야 했다. 프랑스 파리 경찰은 도로에 자동차가 늘어나며 사고가 잦아 대책을 세웠다. 출발 정지 곡선주행 등 기본적인 것을 해내는지 평가하기로 했다. 이 정도로도 사고가 제법 줄었다.

현대적인 개념의 시험이라고 할 수는 없었지만, 1893년 치러진 시험에 에밀 르바소가 합격했다. 세계 최초 면허시험의 첫 합격자다.

에밀 르바소는 1887년 르네 파나르와 함께 파나르 르바소(Panhard et Levassor)를 설립했다. 파나르 르바소는 1890년 독일 다임러의 엔진을 들여와 자동차를 생산하다가 이듬해 ‘파나르 시스템’을 정립했다. 뒤쪽에 배치했던 엔진을 앞으로 옮기고 수랭식 라디에이터로 냉각하는 현대식 세로배치 엔진 구동계다. 좌석 사이에 클러

치 페달과 기어박스를 두는 현대식 변속기도 처음 만들었다. 1903년엔 세계 최대의 자동차 회사였다. 종업원 1,500여 명이 연간 1,000대 이상을 생산했다. 1차 세계대전 이후 내리막길을 걸었다. 1967년 시트로엥이 인수했다. 영국은 1904년 운행허가증을 의무화했다. 차량을 등록하면 번호판과 운행허가증을 주었다. 별도의 시험은 없었다.

현대식 운전면허 시험은 1910년 독일이 시작했다. 교통사고로 골머리를 앓던 다른 나라들이 속속 참고했다.



1895년 파리-보르도-파리 경주대회에 참가한 에밀 르바소와 아내 루이 사라진 르바소



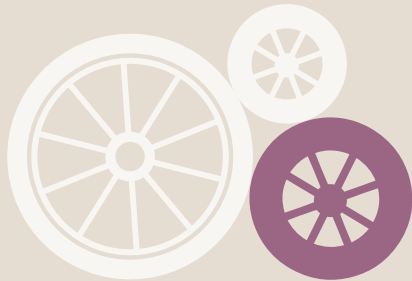
우리나라 1호 운전자 이용문 / 한국자동차문화연구소



대한민국 운전면허 1호는 경성운전수양성소를 수료한 한국인 이용문이다. 별도의 면허증 같은 건 없었다. 공인할 기관이 없었다. 수료증이 운전면허증을 대신했다. 1915년 전국에 80대, 서울에 50대의 자동차가 있었다. 운전 실력은 들쭉날쭉했다. 기물 파손과 충돌, 전복사고에 대인사고까지, 심심찮게 일어났다. 도로 위에 어느 정도의 규칙이 있어야 했다. 1915년 7월 조선총독부는 ‘자동차취체규칙’을 발표했다. 29개 조 61개 항이었다. 첫 번째 도로교통법이다.

자동차취체규칙(1915년)

“경찰에서 발급하는 도 단위 번호판을 달아야 한다”
“시험에 합격해 운전면허증을 받아야 한다”
“시내는 시속 13km, 시외는 시속 19km 이내여야 한다”
“우마차나 사람에게 경음기를 사용하지 않아야 한다”
“만취한 자나 전염병자, 걸인을 태우지 말아야 한다”
“차 안에서 고성방가를 하지 말아야 한다”
“차량 앞부분과 뒷부분에 차량 번호를 표시하여야 한다”



1933년 1000씨의 운전면허증. 차량 소유주가 아니라 운전수였을 것으로 추정한다

운전면허증을 위한 시험은 1916년 등장했다. 학력 제한이 있었다. 소학교(초등학교) 이상이 었다. 학과와 실기를 치렀다. 학과는 여러 장치 의 이름과 기능을 숙지하는 것이었다. 실기는 전진과 후진, S와 T 코스, 타이어 교환, 냉각수 주입 등이었다. 두 과목 모두 100점 만점에 75 점 이상이면 합격이었다.

1915년 당시 기사다.

“재물파손과 인명을 살상하는 불상사가 연일 발생해 이를 방지하고자 (중략) 합격한 자만이 운전할 수 있도록 조치한다 하 니 금후 자동차 운전수 되기도 심히 어렵게 될 지경이더라.”



1920년 경성자동차강습소 신문 광고. 뒷부분에 자격과 학원비 등을 소개하고 있다 / 동아일보

합격은 집안의 경사였다. 면허증을 가보로 삼 았다. 할 줄 아는 사람이 극히 드물었던 시절 운전은 고수업을 보장했다. 1920년 운전수는 한 달에 100원 정도를 벌었다. 귀했던 대졸자 월급이 40원 정도였다.

1919년 경성자동차강습소가 황금정 3정목(을 지로3가)에 문을 열었는데 수강생들이 몰렸다. 132원이나 하는 학원비를 기꺼이 투자했다.

“경성자동차강습소는 시설도 좋고 조선인 강사도 있어 입학을 원 하는 학생들을 다 수용하지 못할 정도였다(동아일보 1920년 4월 24일자).”

“1920년 6월 치러진 경기도청 운전면허 시험에는 시험관이 1명뿐 인데 응시자는 76명이나 몰렸다(매일신보 1920년 6월 23일 자).”



여성 운전면허 1-3호인 최인선·문수산·이경화를 소개한 기사 / 매일신보, 동아일보

여성의 사회 진출이 극히 제한적이던 시절, 여성 운전기사는 당시 신문 표현 처럼 ‘여자계의 신기록’이었다. 1919년 전주 출신 최인선과 원산 출신 문수산 이 주인공들이다.

1920년 9월 평양자동차상회는 3호 여성 운전기사 이경화를 채용했다. 신문 은 이를 머리기사로 다뤘다. 이경화도 미혼, 사장이었던 이종하도 미혼이었 다. 두 사람은 1년 반이 지나 결혼했다. 이경화는 첫 아이를 출산할 때까지 운 전을 계속했다고 한다.

1940년까지 한반도에는 4,000여 대의 자동차가 있었다. 하지만 일제는 자동 차와 운전기사 대부분을 태평양전쟁에 징발했다. 해방 직후 서울엔 버스 10여 대, 전차 100여 대, 택시 40여 대만 남아 있었다. 