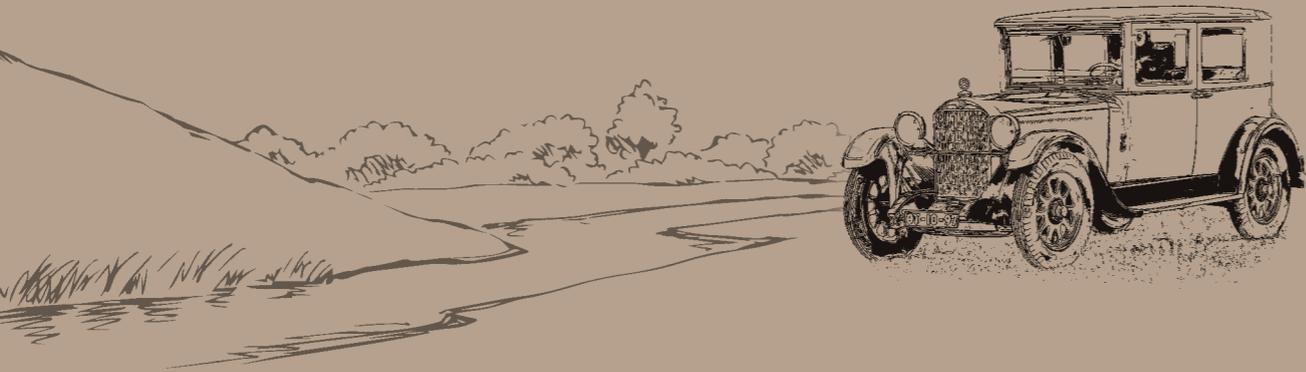


# 조랑말 신화의 뿌리

## “황제가 쇠 망아지를? 경망스럽게...”

자정용 | 작가



# Car Story

1902년 12월, 대한제국 탁지부(재무) 대신 이용익이 고종에게 보고했다. “어극(즉위) 40년 칭경(축하)기념식에 쓸 자동차 한 대를 구입하겠습니다.” 고종의 ‘행차’ 때 신문물을 쓸 계획이었다. 고종은 음력 1863년 12월 13일 즉위했다. 이용익은 황제의 허락을 받자 미국 공사관으로 달려갔다. 호러스 알렌 공사에게 부탁했다. “황제의차가 필요하오”.



알렌은 당시 미국 공사관 전권공사였다(왼쪽). 미국 언론은 현지에 알렌을 소개하며 ‘민영익을 치료하는 삽화’를 게재했다.



호러스 알렌은 1884년 9월 장로교 의료선교사로 입국했다. 3개월 뒤인 12월 갑신정변이 일어났다. 이 때 자객의 공격을 받은 민영익이 빈사 상태에 빠졌는데, 알렌이 외과수술로 치료했다. 이 사건으로 고종은 서양식 국립병원을

설립하지는 알렌의 건의를 받아들여 1885년 서울 재동에 제중원을 설치했다. 1887년 귀국할 때까지 제중원장을 지냈다. 1889년 선교사로 재입국한 알렌은 1890년부터 외교관으로 활동했다. 미국 공사관 서기관이었다. 이후 임시대리공사와 전권공사를 역임했다. 미국 콜로라도스프링스 텔레그래프는 1904년 알렌을 현지에 소개하면서 ‘1884년 민영익을 치료하는 삽화’를 함께 실었다.



고종 황제 어극 40년 칭경기념식에 쓰기 위해 들여온 한반도 최초의 자동차

자동차는 뱃길로 받았다. 시간이 오래 걸렸다. 1903년 4월에야 캐딜락 모델A가 도착했다. 포드인지 캐딜락인지, 차종에 대한 논란이 있다. 대한제국은 차종에 대한 기록을 전혀 남기지 않았다. 1904년 러·일 전쟁 난리통에 어차(御車)가 사라져 버린 탓도 있다. 사실관계만 정리하면, 캐딜락은 1902년 8월, 포드는 1903년 6월 설립했다. 주문 당시 없었던 회사(포드)가 자동차를 만들 수는 없는 노릇이다.

칭경기념식은 결국 열리지 못했다. 1902년 여름 의주에서 ‘뱀쓸 변고’ 콜레라가 발병해 연기했다. 이듬해 4월 30일로 날을 잡았다. 그 사이 주문한 소품(자동차)이 도착했지만 이번엔 영친왕이 천연두를 앓아 또 연기했다.

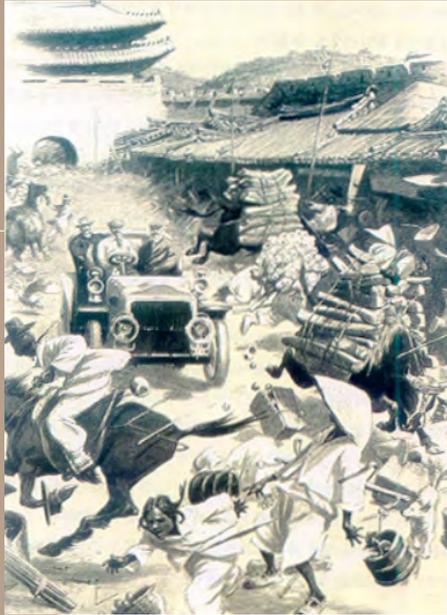
7월 이후엔 러·일간 긴장이 높아져 기념식을 열 분위기가 아니었다. 1902년 9월 2일 미리 세운 기념비로 아쉬움을 달래야 했다. 서울 세종대로사거리 교보문고 옆에 서 있는 비석이다.

고종의 1호 어차와 관련된 기록은 많지 않다. 덕수궁에 ‘바퀴’를 내디딘 캐딜락 모델A 옆에는 미국인 운전기사가 있었다. 국내에는 운전할 수 있는 사람이 없었으니까. 어차피 들여온 자동차를 이제 고종이 타기만 하면 되는데, 수구파 대신들이 ‘자동차 행차’에 반대했다. 장엄하지 않고 경망스럽게 보인다는 이유였다.

가끔 왕자들을 태우고 궁궐 내에서만 ‘한 바퀴’씩 돌았다. 궐내에 귀신소리를 내며 돌아다니는 ‘쇠망아지’가 있다는 소문이 퍼졌다. 한반도의 첫 자동차는 신기한 구경거리 취급을 받았다. 미국인 운전기사는 운전법을 가르쳐주고는 귀국해 버렸다.



1910년 발행한 고종 어극 40년 칭경기념비전 (高宗御極四十年稱慶紀念碑殿) 엽서



소문으로만 들던 자동차는 '쇠로 만든 괴물' 그 자체였다.

한반도 1호차는 덕수궁 경내용으로 전락했지만, 다른 쇠망아지를 대 한제국 시민들이 '직관'할 기회가 왔다. 프랑스 공사가 부임하면서 개인 자동차를 들여왔다. 태어나서 처음 본 자동차는 '괴물'이었다. 런던의 화보지 '더그래픽(The Graphic)'은 1909년 2월 20일자에 그림을 실었다. 대한매일신보의 알프레드 맨햄이 1908년 촬영한 사진을 익살스럽게 그린 것이다. 제목은 '코리아의 수도에 처음 출현한 자동차의 시위'였다.

"자동차를 처음 보고 혼비백산했다. 사방으로 흩어지고 집도 내팽개친 채 숨었다. '쇠 괴물'로부터 자신을 보호해달라고 기도하기도 했다. 소와 말도 놀라서 고삐를 뿌리치고 길가 상점이나 가정집으로 뛰어 들었다".

엔진소리는 귀신의 곡소리 같았다. 뒤편무니에서는 연기가 뿜어져 나왔다. 밀거나 끌지 않는데 혼자서 굴러갔다. 충격과 공포였다. 평범한 시민들의 혼을 빼놓은 이 자동차, 이탈리아산 란치아로 추정된다.

1911년 여름, 인천항을 통해 2대의 자동차가 들어왔다. 영국제 '다임러 리무진', 다른 하나는 영국제 '위슬리'였다. 다임러는 고종, 위슬



1911년 고종의 여차(御車) '다임러 리무진'(위)과 데라우치 총독의 '위슬리'(아래)



1914년 순종의 다임러 리무진(왼쪽)과 1918년 캐딜락 타임57

리는 조선총독 데라우치를 위한 것이었다. 총독 것만 들여오면 민심이 안 좋을 거라고 판단한 일제가 황실에도 선물했다.

운전하고 정비할 일본인 두 명을 고용했다. 영국에서 온 기사는 이들을 속성으로 가르치고 떠났다. 차량은 모두 남아 있지 않다. 다임러는 벤츠와 합병한 독일의 다임러(DMG)가 아니다. 상표를 사들여 1896년 같은 이름으로 설립한 영국 제작사(DMC·Daimler Motor Company)다. 군주들이 탈 만한 리무진 제작에 일가견이 있었다.

일제는 순종에게도 1914년 다임러 1대를 선물했다. 순종보다는 순정효황후가 더 자주 이용했다고 한다. 1918년 캐딜락 타임57을 추가로 선물했다. 두 어차는 등록문화재 318호와 319호다. 복원해 국립고궁박물관에 전시 중이다.

황실과 조선총독이 먼저 소유하자 보급이 늘기 시작했다. 물론 갑부들이었다. 엄청나게 비쌌다. 포드의 모델T가 주를 이뤘다. 한 대에 4,000원 정도였다. 쌀 한 가마니가 4원 안팎, 군수 월급이 50원이던 시절이다. 1918년 순종의 캐딜락은 1만 원이었다. 운전할 사람도 있어야 했다. '친일 갑부' 아니면 엄두를 내지 못했다.

이완용, 박영효, 윤덕영 등이 자동차를 구입했다. 이완용은 포드와 뷰익을 탔다. 아들 이항구는 최초의 대인사고 가해자였다. 1913년 술을 마신 뒤 이완용의 포드를 몰고 기생과 놀러나가다 7살 아이를 치었다. 다리가 부러졌는데도 권세 덕분에 조용히 넘어갔다. 의친왕 '이강'은 오버랜드, 민족주의자 손병희는 캐딜락을 갖고 있었다. 🇰🇷



이완용이 소유했던 뷰익(위)과 의암 손병희 선생의 캐딜락(아래)