

근대소설에 나타난 과학과 교통기술의 매체성 연구

오 연 옥*

차 례

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| 1. 들머리 | 3. 교통기술과 기차·자동차의 매체성 |
| 2. 과학기술과 문명의 위력 | 1) 기차에 의해 창출된 장소성과 시
간성 |
| 1) 근대화를 위한 과학과 조선의
현실 | 2) 자동차의 향유와 소외계층의 형성 |
| 2) 근대적 기계매체의 유입과 식민성 | 4. 맺음말 |

국문초록

과학기술의 산물인 ‘근대적 기계매체’는 창조적 발명이 아닌 외국으로부터의 유입을 통해 확인되었다. 과학기술은 일제의 기획된 식민정책에 적극 활용되었으며, 기술의 산물인 기계매체는 곧 권력상징으로 이어짐을 이광수의 《개척자》·《무정》, 이상춘의 <기로>, 장춘의 <천재? 백치?>를 통해 확인할 수 있다. 이때 과학기술의 산물인 ‘기차’와 ‘자동차’와 같은 교통수단은 인력거와 같은 ‘탈 것’에서 발생할 수 없는 사회구조 변화를 야기한다. 이는 맥루언의 기술중심 매체이론을 근거로 한

* 인제대학교 외래교수

매체성과 관계있다.

근대의 위력은 역학적인 규칙성에 의한다. 이는 근대적 기계매체로 작동하며, 조선의 식민화와 결부된 채 표상된다. 근대적 의미의 기술이란 세세한 부분까지 계획·통제된 기계를 만들어내는 것을 의미한다. 김남천의 <길 위에서>, 염상섭의 <똥과리와 그의 안해>, 유광렬의 <어느 직공의 死>는 근대 과학기술의 산물인 기차와 자동차에 대한 대중의 이중적 인식구조를 보여준다.

조선의 근대화로 인해 유입된 교통기술은 당대 사회와 대중의 의식 형성 및 인식 변화에 구조적 영향력을 행사함으로써 매체적 특성을 갖는다. 이상의 <날개>, 염상섭의 《만세전》, 이광수의 《흙》은 특정한 장소의 전통적 의미를 상실케 하고 새로운 의미의 장소성을 부여하는 교통기술의 매체성을 반영한다. 뿐만 아니라, 주요섭의 <인력거꾼>과 채만식의 <화물자동차>는 다른 교통수단과의 배타적 양립을 보여줌으로써 대립적 사회계층구조를 형성하는 양상을 반영한다.

주제어 : 근대과학, 교통기술, 맥루언, 매체성, 기차, 자동차, 인력거

1. 들머리

맥루언은 기차의 등장이 인간의 삶에 미치는 영향에 대해 논의한 바 있다. 그에 의하면, 기차는 바퀴 또는 선로를 이용한 단순한 수송책이 아니다. 기차로 인해 새로운 종류의 도시가 발생하고, 새로운 일과 레저가 생성됨으로써 인간 기능의 촉진 및 규모 확대¹⁾가 가능하게 된 것이다. 매체를 사회와 연결하는 매개로 볼 때, 인식의 매개로서 매체는 대상과

1) 마셜 맥루언, 김성기 역, 『미디어의 이해』, 서울: 커뮤니케이션북스, 2002, 24-26쪽, 238.

인간을 연결함과 동시에 인간 상호간의 의사소통을 연결한다. 매체와 인간 삶의 관계에 대한 맥루언의 입장은 매체변화로 인한 사회구조 변화를 역사시대 구분의 전환²⁾으로 설명할 수 있는 근거가 된다. 따라서 기차라는 매체가 역사구분에 있어서 전환의 한 축에 해당한다고 보는 것은 결코 과언이 아니다. 기차의 등장은 곧 새로운 매체의 등장을 의미하며, 이로써 우리 인식체계의 변화는 촉진된다. 따라서 본고는 교통수단에 내포된 ‘매체성’을 ‘인간의 삶과 의식형성에 절대적인 힘을 작용하는 특성’으로 정의한다.

교통매체는 과학기술을 전제한 기계매체이다. 본고는 이를 맥루언의 이론에 힘입어 ‘근대적 기계매체’로 정의한다. 근대화는 기계 테크놀로지의 유입을 배경으로 진행되었기 때문이다. 이때 기계매체는 선형성과 반복성을 가진다. ‘선형성’은 기계가 올바르게 작동하기 위해서 완벽한 체계를 갖추는 것을 전제한다. ‘반복성’은 기계가 반복성을 통하여 항구적인 불변성과 예측 가능성을 갖는 것을 의미³⁾한다. 근대 도시의 발명품인 시계, 전화, 기차, 전신 등의 근대적 기계매체는 일상의 리듬과 순환을 무시한 채 직선적이고 일방적인 전진을 추구하는 시간과 속도의 정치학을 내포⁴⁾한다.

기차와 자동차라는 교통수단을 통해 진행된 급격한 사회변화에 대한 논의는 지금까지 활발히 이루어져 왔다. 일제의 식민지 수탈 기획이 동일성을 유지한 채 반복되었으며, 이 반복의 궤도가 확일적으로 근대적 기계매체를 동반하고 있음에 주목한다면 조선의 근대화가 매체를 통해 진행되었다는 조심스러운 단정도 가능하다. 특히 철도가 신소설에 어떠

2) 장영우, 『대중매체 문화와 국문학 연구』, 『국어국문학』 제129권, 국어국문학회, 2001, 40쪽.

3) 박영욱, 『매체, 매체예술, 그리고 철학』, 서울: 향연, 2009, 20-21쪽.
김성민·박영욱, 『기계와 이미지 - 하이테크놀로지에 대한 매체 인식론적 고찰』, 『시대와 철학』 제16권 4호, 한국철학사상연구회, 2005, 105-131쪽.

4) 이승원, 『‘소리’의 메타포와 근대의 일상성』, 『한국근대문학연구』 제5권, 한국근대문학회, 2004, 203쪽.

한 양상으로 재현되고 있는지를 살핀 연구는 주목할 만하다. 《혈의누》와 <귀의성>이 철도-우편-전신의 통합적 네트워크에 주목한 소설임에 착안한 바, 해외 유학과 축척제도의 비극이라는 이해의 한계에서 벗어나, 새로운 철도 매체로 인한 세계 공간의 새로운 인식을 읽어낸 바 있다.⁵⁾

그럼에도 불구하고, 새로운 매체의 유입으로 인한 대중의 의식구조 형성과 변화 양상을 당대 소설과의 상관관계 속에서 논의한 연구는 활발히 진행되지 않았다. 철도는 침략정책의 일환으로써 일제에 의해 건설⁶⁾된 것이며, 그 결과 조선은 일제에 의해 재편성된 식민 공간⁷⁾을 형성하였음은 이미 상식에 해당한다. 기차를 통한 지구적 차원의 교통 네트워크 형성⁸⁾은 여행의 근대적 경험을 촉진⁹⁾시켰으나, 기차 내의 공간 분할

5) 김동식, 앞의 글, 82-124쪽.

6) 기차를 중심으로 한 문학작품에 대한 연구는 활발히 진행되지 못했으며, 대부분 일제의 기획된 침략 정책의 일환이었음에 집중하고 있다. 식민지시기 문학과 기차에 대한 연구는 다음과 같다.

김아연, 『<대한매일신보> 철도가사와 철도의 표상: 식민지 근대의 표상으로서 철도에 대한 매혹과 부정의 관점에서』, 『인문과학』 제55집, 성균관대학교 인문과학연구소, 2014, 127-158쪽.

김주리, 『연애와 건축』, 『한민족문화연구』 제37집, 한민족문화학회, 2011, 147-176쪽.

조성면, 『철도와 문학: 경인선 철도를 통해서 본 한국의 근대문학』, 『인천학연구』 제4호, 인천대학교인천학연구원, 2005, 367-392쪽.

7) 조선의 근대화는 일제의 필요에 의해 급격하게 진행되었다. 특히 경성역은 조선 및 대륙 침략 발판 마련의 일환으로 건설되었다. 《광분》에 형상화 된 경성역은 장소 고유의 정체성이 박탈되고 식민자의 편의를 위해 근대적으로 재편된 장소로 본다.

유승미, 『한국문학과 서울의 토포필리아』, 『한국문예비평연구』 제41권, 한국현대문예비평학회, 2013, 67-94쪽.

김동식, 『신소설과 철도의 표상』, 『민족문학사연구』 49권, 민족문학사학회, 2012, 88-89쪽, 91쪽.

김영근, 『일제하 일상생활의 변화와 그 성격에 관한 연구』, 연세대 대학원 박사논문, 1999, 1-218쪽.

8) 박경수, 『근대 철도를 통해 본 '식민지 조선' 만들기』, 『일본어문학』 53권, 한국일

은 자본의 원리를 내재하고 있으며, 열차 시간은 근대적 시스템의 작동을 위한 기제에 해당하는 것이다. 이는 지금까지 근대기술과 철도의 문학적 반영에 대한 연구핵심이 일제수탈기획에 편향된 채 진행되었음을 보여주는 것이기도 하다. 따라서 지금까지 연구는 식민지라는 역사적 특수성에 중점을 둔 채 당대에 기차가 등장함으로써 겪은 매체적 파장을 간과하고 있음을 알 수 있다.

본고는 근대과학의 유입과 기차의 대중적 획일성·자동차의 개인적 차별성에 집중한다. 특히 자동차는 ‘탈 것’으로서 사람을 이동시켜 온 인력거의 경제적 가치를 절하시킨다. 교통수단이 근대 과학기술의 산물인 만큼 당대 대중의 과학에 대한 인식 양상을 확인하는 것은 교통수단에 대한 대중의 이중적 인식구조를 논의함에 있어 반드시 전제되어야 할 부분이다.

교통수단에 있어 기차와 자동차는 당대 일상의 삶과 밀접히 맞물려 있기에, 연구대상의 다양성 확보에 주력함으로써 다양한 반응양상을 확인할 수 있다. 본고는 개화문명의 물결 속에서 유입된 ‘과학기술’, 그리고 기술의 산물로서 근대적 기계매체에 해당하는 ‘교통수단’에 해당하는 기차와 자동차를 소재로 한 소설을 중심으로 논의를 전개할 것이다. 과학기술에 대한 논의는 이상춘의 <기로>, 이광수의 《무정》·《개척자》, 장춘의 <백치, 천치?>를 대상으로 하며, 교통수단에 대한 논의는 이상의 <날개>, 염상섭의 《만세전》, 이광수의 《흙》, 김남천의 <길 위에서>, 염상섭의 <똥파리와 그의 안해>, 유광렬의 <어느 직공의 死>, 채만식의 <화물자동차>, 주요섭의 <인력거꾼>¹⁰⁾을 대상으로 한다.

본어문학회, 2012, 253-271쪽.

박만규, 『한말 일제의 철도 부설, 지배와 한국인동향』, 『한국사론』 8권, 서울대학교, 1982, 247-300쪽.

이경철, 『일제 강점기 철도건축에 관한 연구』, 『한국철도학회 학술발표대회논문집』, 한국철도학회, 2004, 83-87쪽.

9) 조성운, 『1930년대 식민지 조선의 근대 관광』, 『한국독립운동사연구』 제6권, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2010, 369-405쪽.

본고는 이들 작품을 대상으로 근대 과학기술의 산물인 기차와 자동차가 갖는 매체적 특성이 작중인물을 통해 드러난 양상에 집중한다. 개항과 함께 유입된 기계매체는 ‘근대’라는 개념을 수반한다. 근대로의 이행기에 매체와 그 시대를 살아가는 대중에 대한 연구는 매체이론을 통한 문학연구이다. 근대소설을 통해 작중인물이 매체를 인지·소통하는 양상에 주목하는 것은 매체의 유입에 따른 사회상을 해명하는 데에 도움이 된다. 따라서 본고의 연구 목적은 근대소설에 나타난 ‘과학기술’에 대한 작중인물의 반응양상과 교통수단인 기차·자동차에 대한 작중인물의 인식 및 사회구조의 변화양상을 살핌으로써 과학기술과 교통수단의 매체적 특성을 확인함과 동시에 그 의의를 밝히는 데에 있다.

- 10) 본고는 연구대상 중 논의에 있어 높은 비중의 작품을 기본 자료로 제시한다. 그리고 과학기술과 교통수단에 대한 연구를 위해 부수적으로 언급되는 작품의 출처는 주석 처리를 하도록 한다. 본고에서 기본 자료로써 논의할 대상은 다음과 같으며, 본문 인용 시 제목과 인용 쪽수만 표시하기로 한다.
- 염상섭, <뽕파리와 그의 안해>, 권영민 외편, 《염상섭전집 9》, 서울: 민음사, 1987.
- 염상섭, 《만세전》, 서울: 태극출판사, 1978.
- 이상, <날개>, 김주현 역, 《이상문학전집 2》, 서울: 소명, 2009.
- 이광수, 《개척자》, 《이광수전집 1》, 서울: 삼중당, 1963.
- _____, 《무정》, 서울: 어문각, 1973.
- _____, 《흙》, 서울: 어문각, 1973.
- 이상춘, <기로>, 양건식·현상윤 외, 《슬픈모순》, 광주: 범우, 2004.
- 유광렬, <어느 직공의 死>, 안승현 역, 《일제강점기 한국노동소설전집 1》, 서울: 보고서, 1995.
- 장 춘, <천재? 백치?>, 『창조』 제1권 제2호, 東京: 창조사, 1919.
- 주요섭, <인력거꾼>(『개벽』, 1925.4), 안승현 역, 《일제강점기 한국노동소설전집 1》, 서울: 보고서, 1995.
- 채만식, <화물자동차>(『혜성』, 1931.11), 《채만식전집 7》, 서울: 창작과비평사, 1989.

2. 과학기술과 문명의 위력

1) 근대화를 위한 과학과 조선의 현실

따라서, 새로운 매치의 유입은 대중이 살아가는 방식의 변화를 의미한다. 조선의 근대화는 서양 문물에 대한 ‘경이(驚異)’를 수반한 채 진행된다. 대중에게 과학기술이란 계몽의지와 서양문물에 대한 열망을 수반한 놀라움이자, 동시에 공포의 대상이었다. 이는 곧 과학기술에 대한 욕망과 거부의 이중성¹¹⁾으로 이어진다. 대중은 과학에 대한 복합적 인식을 명확히 정리하지 못한 채, 근대성을 함의한 기계매체의 실체와 마주하게 된다. 이와 함께, 여러 인쇄매체가 전달하는 서구 과학 문물에 대한 정보는 <기로>의 문치명과 《무정》의 이형식과 같은 모델 생성에 기여한다.

치명의 부친과 백부는 아랫목에 나란히 앉아있다. 치명은 학교에서 공부하던 말을 가장 재미있게 이야기한다. 여러 사람의 시선은 모두 다 치명의 입으로 향하였다. 응용화학에서 염료 만드는 법을 공부하였다 하는 말을 전제 삼아 검정 물감은 어떠한가 만들고 꼭두선이는 어떠한가 만든다 하는 말을 이상한 약 이름(듣는 사람은 알지도 못하는)으로 길게 설명한다. 그리하고 구주전쟁으로 인하여 염료가 대단히 비싸졌으니 이 틈을 타서 공장을 설립하여 염료를 제조하면 큰 이익을 볼 것이요 그리하면 자기의 집 재산이 일이 년 내에 회복되겠다는 말까지 하였다. 치명의 모친은 “그렇게 되면 작히나 좋겠니” 말하였다.<기

11) 1910년대의 과학기술에 대한 입장은 이중적이다. 과학기술을 새로운 지식과 문물의 총아로 보고 그 습득을 촉구하는 과학 지상주의적 관점과 광기와 죽음의 근거로 보는 관점이 있다. 과학을 모티브로 형상화 한 작품에 대한 연구는 다음과 같다.

백지혜, 『1910년대 이광수 소설에 나타난 ‘과학’의 의미』, 『한국현대문학연구』 제14집, 한국현대문학회, 2003, 158쪽.

김종욱, 『이광수의 <개척자> 연구-과학적 세계관의 영향을 중심으로』, 『국어국문학』 제132호, 국어국문학회, 2012, 288쪽.

로>, 280쪽.)

김치명은 형 치선이 소비한 재산을 되찾아 집안을 예전과 같이 일으킬 수 있는 방책으로 ‘염료’ 생산에 대한 경제적 가치를 제시한다. 그러나 치명은 공장 설립 및 경영을 실현할 능력이 없다. 고학(苦學)으로 학교를 마친 치명에게 자금이 있을 리 없고, 치선의 재산탕진은 가족의 경제적 무능력을 의미한다. 응용화학에서 배운 염료 제조법 역시 치명만이 갖춘 지식기반이 아닌지라, 부의 획득이 가능함을 알게 된다면 누구든 참여할 만한 사업 대상이 된다. 그럼에도 불구하고, 염료 제조법이 집안을 일으킬 해결책이 될 수 있다는 치명의 말은 가족들로부터 온전한 희망으로 인식된다.

성재는 빨리 탁자 앞으로 걸어 가서 그 시험관을 쳐들어서 서너 번 찢레찢레 흔들어 보더니 무슨 생각이 나는지 의자에 펄쩍 주저앉으며 주정등 뚜껑을 열고 바쁘게 성냥을 그어서 불을 켜 놓은 뒤에, 그 시험관을 반쯤 기울여 그 불에 대고 연해 빙빙 돌린다. 한참 있더니 그 황갈색 액체가 펄럭펄럭 끓어 오르며 관구로 무슨 괴악한 냄새 나는 와사가 피어오른다. 성재는 고개를 반만치 기울이고 한참 비등한 액체만 주시할 때에, 그 눈은 마치 유리로 하여 박은듯이 깜박도 아니한다. 그러나, 그 악취가 실내에 가득 차게 되매, 제 아무리 성재라도 가끔 손수건을 코에 대기도 하고 소매로 눈을 씻기도 한다. (중략) 그 황갈색 액체는 아까보다 조금 담하게 되었으나, 여전히 황갈색대로 부글부글 끓으며 잠시 쉬었던 악취를 발한다. 일심으로 시험관을 보고 앉았는 곁에서는 그 팔각종이 똑딱 똑딱 가면서 주인의 실험하고 앉았는 양을 몰끄러미 내려다본다. (《개척자》, 322쪽.)

동경 고등공업학교를 마치고 집으로 돌아온 성재는 화학실험을 성공시켜 백색 침전을 특허 내고 공장을 세움으로써 실험을 위해 소비한 재산을 환원시켜야 할 의무감을 갖고 있다. 그러나 그에게 남겨진 것은 “괴악한 냄새가 나는 와사”에 불과하다. 성재는 자신의 실험이 무엇이며,

실험 결과 발생하는 냄새의 정체는 무엇인가에 대한 인식 없이 재차 악취와 싸우며 시간을 소모하고 있다. 팔각종의 멈춤은 실험의 무가치함과 비생산성을 깨닫게 한다. 그러나 성재는 <기로>의 치명과 마찬가지로 화학실험을 통한 낙관적 결과를 믿는다.

《무정》의 형식은 조선을 위한 선각자로 자처한다. 그리고 그 기저에는 ‘과학’에 대한 열망이 작용한다.

저들에게 힘을 주어야 하겠다. 지식을 주어야 하겠다. 그리하여서 생활의 근거를 완전하게 하여 주어야 하겠다.

『과학(科學)! 과학!』하고, 형식은 여관에 돌아와 앉아서 혼자 부르짖었다. 세 처녀는 형식을 본다.

『조선 사람에게 무엇보다 먼저 과학을 주어야 하겠어요. 지식을 주어야 하겠어요.』하고 주먹을 불끈 쥐며 자리에서 일어나 방 안으로 거른다.(《무정》, 222쪽)

형식은 과학을 통해 “무슨 지혜가 있을 것 같지 아니한 모두 다 미련해 보이고 무감각해”(221쪽.) 보이는 수재민에게 힘과 문명을 줄 수 있음을 역설한다. 그리고 그 해결책으로 과학을 제시한다. 과학이란 곧 지식을 의미한다고 굳게 믿는 형식과 세 처녀는 조선을 구할 지식인 과학을 배우기 위해 유학길에 오른다. 그러나 형식을 제외한 세 처녀들이 배우고자하는 부문은 예술에 해당한다. 형식 역시 생물학을 배우겠다고는 하나, 생물학에 대한 정확한 정의를 내리지 못한다. 이러한 형식을 통해 “소동파(蘇東坡)의 세상을 근심하는 식귀”와 “대성학교장의 연설”을 떠올리며 “이러한 큰 문제를 논란하는 형식과 병욱은 매우 큰 사람같이”(222쪽.) 보는 영채를 통해서 당대 과학이란 것이 명분으로서 호명될 뿐임을 알 수 있다.

『물론 문명이 없는 데 있겠지요— 생활하여 갈 힘이 없는 데 있겠지요.』

「그러면 어떻게 해야 저들을……저들이 아니라 우리들이외다……저들을 구제할까요?」(중략) 영채와 선형은 이 문답의 뜻을 자세히는 모른다. 물론 자기네가 아는 줄 믿지마는 형식기와 병욱이가 아느니 만큼 절실하게 단단하게, 알지는 못한다. 그러나 방금 눈에 보는 사실이 그네에게 산 교육을 주었다.(《무정》, 222쪽.)

조선의 문제를 해결하기 위해 과학을 제시할 수 있는 자는 ‘저들’이 아니라 ‘우리들’이라는 표현은 지식인 스스로 가진 특권의식에서 비롯된 것이다. 이에 대해 대중은 선각자에 대한 존경심을 드러내기도 한다. 형식과 병욱이 문명이 없어 생활할 힘이 없는 ‘저들’을 ‘우리들’이란 범주에 내포시키려는 표현을 하고 있음에도 불구하고, 실상 형식과 병욱은 ‘저들과 ‘우리들’의 경계를 명확히 구분하고 있다.

「그것을 누가 하나요?」하였다.

「우리가 하지요!」(《무정》, 223쪽.)

형식을 비롯한 세 처녀는 조선 사람에게 과학을 준다는 것을 곧 지식을 주는 것으로 이해하고 있다. 이때 ‘과학=지식’이라는 등식은 수재민을 ‘저들’의 범주에 한정시키는 근거로 작용한다. ‘저들’은 구제받아야 할 무지한 사람들이요, ‘우리’는 저들을 구제해야 할 선각자이자 지식인이라는 논리가 성립하는 것이다. 그러나 형식을 진정한 지식인으로 속단하기는 힘들다.

「나는 교육가가 되렵니다. 그리고 전문으로는 생물학(生物學)을 연구 할랍니다.」

그러나 듣는 사람 중에는 생물학의 뜻을 아는 자가 없었다. 이렇게 말하는 형식도 물론 생물학이란 뜻은 참 알지 못하였다.

다만 자연 과학(自然科學)을 중히 여기는 사상과 생물학이 가장 자기의 성미에 맞을 듯하여 그렇게 작정한 것이다.(《무정》, 224쪽.)

형식과 병육의 선각자적 면모는 당대 지식인의 과학에 대한 막연한 열망을 형상화 한 데에 불과하다. “생물학이 무엇인지도 모르면서 새 문명을 건설하겠다고 자담하는 그네의 신세도 불쌍하고 그네를 믿는 시대도 불쌍”(224쪽.)할 뿐이다. 자신들이 새로운 문명 건설에 앞장서고 있다는 입장에 대한 비판이 내재된 편집자의 진술은 예리하다. 그들은 과학에 대한 개념조차 정립하지 못했을 뿐 아니라, 과학기술을 통한 독창적 기계 생산력이 없는 조선의 현실을 인식하지도 못한다. 더욱이 안타까운 것은 선각자로 자처하는 그들을 믿고 있는 조선이다.

가죽이 일생에 먹을 것을 성재의 손으로 온통 시험관에 넣고 말았으니 이제는 그것을 시험관에서 다시 찾을 수밖에 없이 되었다. 만일 성재의 계획이 성공이 되어 목적인 발명품이 여러 나라의 전매 특허를 얻고 경성에 그 특허품을 제조하고 큰 공장이 서는 날이면 성재의 몽상한 바와 같은 결과를 얻을 수도 있지마는, 만일 아주 실패하는 날이면 성재의 일가족은 거지가 될 수밖에 없다. (《개척자》, 330쪽.)

실험실을 마련과 발명을 위한 소비로 가산을 탕진한 채 헛되이 반복된 실험만을 거듭하고 있는 성재를 일가족 모두는 희망과 기대로 묵묵히 응원하고 있다. 그러나 과학적 지식이란 과학이란 용어를 안다는 것만으로 갖출 수 있는 것이 아니다. 설령 과학적 지식을 갖춘 선각자가 있을지라도 개인의 힘으로 과학 기술을 이용할 수 있는 사회구조를 창출하는 것은 경제적 능력에 있어서 힘들 수밖에 없다. 당시 이러한 점에 대한 대응책이 제시되기도 하였는데, 그 중 『서북학회월보』는 당대 지식층이 공업을 장려하기 위해 제시된 방책의 일부를 알게 한다.

- (第一) 土地의 多大함을 不要함.
- (第二) 特別한 境遇 外에는 天候를 不關함.
- (第三) 必要한 材料를 工場에 用함.
- (第四) 一定한 資本으로 多數의 貨物을 產出하며 又 幾回든지 有效함

게 資本을 使用하기 能함.
 (第五) 多大호 智力과 勞力을 要함.¹²⁾

H生은 『工業大意』에서 과학기술을 위해 많은 토지 공간은 필요치 않고, 장비 역시 공장에서 사용토록 함으로써 일정한 본질로 많은 생산품을 신출할 수 있도록 장려하고 있음을 말한다. 또 어떤 기회든지 유효하게 資本을 사용할 수 있도록 장려하는 반면, 지력(智力)과 노력을 필요로 함을 전제하고 있음을 논하고 있다. 이때 “智力과 勞力”은 치명이 “신 서적을 좀 보”(p.271)고 쌓기를 치선에게 권유하는 것이며, 형식이 “교육으로, 실행으로.”(p.222) 대중을 계몽시켜야 한다는 것을 의미한다. 이렇듯 1910년대는 과학의 도입이 적극적으로 시도되었다. 당대 선각자로 형상화 된 작중인물은 공통적으로 국가 발전을 위해 가장 필요한 것이 과학이며, 과학을 통한 조선인의 계몽을 실현시켜야 함을 역설한다.

형식에게 “문명이라 하면 과학, 철학, 종교, 예술, 정치, 경제, 산업, 사회제도 등을 총칭하는 것”(145쪽.)이다. 따라서 과학(科學)을 모른다는 것은 서양문명의 내용을 모르는 것으로, 문명을 통한 근대화에 있어 제일을 과학으로 보고 있음을 알 수 있다. 특히 과학기술은 작중인물의 가정과 조선을 책임질 해결책으로 제시됨으로써 과학은 “단순한 학업 이상의 숭고함을 내포”¹³⁾하게 된다.

지식인은 현실문제의 해결책으로써 과학을 제시하였으나, 과학에 대한 명확한 정의를 인식하지 못하고 있다. 뿐만 아니라, 과학에 대한 정의를 자신이 아는 만큼의 범위에 한정시킴으로써 과학이 조선에서 자력으

12) H生, 『工業大意』, 『서북학회월보』 제13호, 1909년 06월01일, 47쪽.

13) 김주리, 앞의 글, 50쪽, 57쪽.

주로 과학잡지에 해당하는 것으로, 보통 지식 습득 장려를 목적으로 교양수준의 과학 담론을 보여준 『신문계』, 『학지광』, 『청춘』이 있다. 이들 잡지는 “1910년대 식민지 조선의 상황에서 과학 이론이나 실험, 신기술을 다룬 과학담론은 교양으로 암기하는 지식이거나 엽기적 호기심을 자극하는 읽을거리로 존재”하는 것으로 속물적 교양이나 엽기적 취미로 소비되었다.

로 생성될 가능성을 직시하지 못한 채 그 기운을 꺾어버리기도 한다.

『너누수필 왜 뜨더서 썩것니?』무릎습니다.

『긱거볼나구 물감미 왜작구나오나』

이러케 대답하고 이상스럽게 나를 쳐다보더이다. 그래 나는 할수업시, 이러케말했습니다.

『이담에는 무어시든지 나하고 가치 뜨더보자』(<천재? 백치?>, 27-28쪽.)

‘나’는 칠성이가 만년필 물감이 나오는 원리를 파악하기 위해 만년필을 부러뜨렸을 때, 분노를 참고 타이르는 데에 성공한 자신의 인내심에 스스로 감탄한다. ‘나’는 칠성이가 그의 가족들과 마을 사람들이 평가하는 것만큼 천치로 생각하지 않는다. 그렇다고 하여, 칠성의 행동을 과학적 탐구정신으로 생각하는 것도 아니다. 나의 “눈에는 아모리하여도七星이가 天痴가치는 보이지아니”(28쪽.)하긴 했으나, 천치가 아니라는 생각 그 이상의 인식은 없다.

『젓지안코 저혼자 가는 배를 만들엇는데, 가요! 가요』 입을 벌니고 손뼉을 치면서 썩놀더이다. (중략) 나중예 보닛가 젓지안코가는배의 裝置는 洋鐵과 쇠줄갓흔거스로 만든모양인대 보자고 하여도 보이지는아니하더이다. 그래 억지로 볼냐고도 아니하고 내버려두엇습니다.<천재? 백치?>, 28-29쪽.)

칠성이가 혼자서 모터장치 비슷한 것을 만들어낸 것은 대단한 발명이라 할 수 있다. 그러나 ‘나’는 보여주지 아니하려는 것을 억지로 보려 하지 않음으로써 그의 행동과 인격을 이해하고 존중한다고 생각한다. 그러나 ‘나’의 칠성에 대한 반응은 시종일관 인내심으로 설명할 수 있을 뿐, 결코 그의 과학적 사고력에 대한 관심과 격려의 의지를 드러낸 것으로는 볼 수 없다. 이는 칠성이가 버드나무 아래에서 쭈그리고 앉은 채 열

어 죽기 전 날의 일을 통해 명백히 드러난다.

七星이가 업서지기前날에, 學校에서 었든 學生의 時計가 없서졌습니
다. ……그時計가 마침내 七星의 몸에서 나왔습니다. 時計는 벌써 다 傷
하여 버렸더이다. 나는 七星의 버릇을 알면서도 前에 내 萬年筆버린생
각도 다시 나고……前後를 생각지아니하고 채찍으로 함부루 毆리기를
몹시하엿습니다. ……쪽씩쪽씩 가는거시 異常해서 毆여 불냐고 흠친
거신줄아나이다. ……나는 그거슬 奴害하엿나이다. ……『내맘대루 毆틸
너보고 내맘대루 맨들고 그러카구 쯤 고흔곽 만히 어들나고 胙양간다』
(〈천재? 백치?〉, 30쪽.)

칠성이 사는 마을 사람들 모두 칠성이에 대한 정확한 판단 없이 모두
칠성의 이러한 행동을 비난하고 분노했다. 이러한 현실에 처한 칠성은
“자괴하는일을 방해하는 오마니도 업고 자괴를 毆리는 외삼촌이나 훈장
도 업고자괴를 놀너먹는 동모도 업는 곳”인 “平壤을 갖다”(30쪽.)가 열
어죽고 만다. 그의 죽음은 애초에 ‘평양’이란 곳이 조선에 없음을 알게
한다. 시계나 만년필을 조선에서 직접 만들고자 하는 의지보다, 동경에
서 졸업 선물로 받은 “뉴욕製 오노트萬年筆”(27쪽.)을 값진 재산으로 간
직하려는 의지가 더욱 강하다. 만년필과 시계는 조선의 공장에서 생산할
수 있는 상품이 아니며, 서구로부터 완성품만을 구입할 수 있는 근대문
물로 단정하고 만 것이다. 완성품의 생산 가능성을 기대하지 않는 것은
곧 칠성의 과학적 재능을 기대하지 않는 것을 의미한다. 조선인이 가
질 수도 없고, 설령 가진다 할지라도 현실화할 조건이 구비되지 못한 조
선의 현실에서 결국 칠성은 죽음을 맞이한다. 그의 죽음은 당대 과학에
대한 의지의 좌절을 상징한다.

2) 근대적 기계매체의 유입과 식민성

식민지 조선의 정치적 문제를 문명발전의 교육문제로 바꾸어놓은 청

년 신지식인의 이해란 한계를 가질 수밖에 없다. 조급한 사명감에 사로잡힌 채 과학을 통해 조선을 계몽하려는 의지는 기술 산물의 유입을 경험하게 된다. 그리고 근대 과학기술과 공업 발전을 바탕으로 민족부흥의 미래를 꿈꾸는 지식층의 욕망은 과학을 철도와 기선, 기차로 매개되는 ‘물리’의 인식으로 이어지게 된다. 그러나 식민지 조선의 상황에서 과학을 호기심거리¹⁴⁾로 생각한 대중은 과학기술을 통해 발명된 기차와 자동차에 대한 가치 평가에 적극 참여하지 못한다.

근대화에 대한 열망을 과학을 통해 이루려는 의지는 조선의 실천적 조건과 부응하지 못한 채 좌절된다. 이는 과학이 일제에 의해 주입된 사실과 무관치 않다. 과학기술은 칠성이가 생각하는 것처럼 자유롭게 상상하거나 표현할 수 있는 것이 아니었다. 조선은 근대사회로 가기 위해 필요한 과학기술의 본질이 무엇인지를 진지하게 고민할 기회를 갖지 못했다. 처음부터 조선인이 스스로 과학에 대해 성찰하거나 합리적인 가치 판단을 할 수 있는 대상으로 주어지지 않았다. 조선인에게 과학기술은 권력이 하라는 대로 의심 없이 받아들여야 할 절대적인 것으로, 식민지에 근대적 규율을 내면화시켜 권력이 요구하는 노동자형 인간 양성에 목적을 둔 일제를 위한 도구일 뿐이다. 따라서 조선의 자연과 인간을 물적으로 지배하는 과학기술의 위력 앞에서 조선은 무력한 존재로 전락하였다.¹⁵⁾ 식민지성을 전제로 한 과학기술의 유입과 근대화의 진행은 <길 위에서>를 통해 확인할 수 있다. 기차와 함께 유입된 철도기술에 대한 경탄은 근대 기술자의 양성으로 이어진다. <길 위에서>는 철도 기술자 K 기사에 대한 ‘나의 인식양상을 중심으로 전개된다. “골프 바지에 퍼런 감발을 치고 캡을 뒷데석에 올려놓”(p.207)은 K 기사는 고등공업을 나와서 토목 방면에 4년째 종사하고 있다.

14) 김주리, 앞의 글, 42-60쪽.

15) 정인경, 『한국 근현대 과학기술문화의 식민지성 : 국립과학관사를 중심으로』, 고려대학교출판부, 2005, 145-147쪽.

평소 ‘기술자의 생활 상태’라는 것을 막연히 머릿속으로 되풀이해 너어보고 있었다. 벌써 펴 전부터 기술 방면의 학교의 입학률에 대한 것과, 기술자의 구인난 같은 것에 대한 신문 기사는 많이 보았으나, 취직난이 유례가 없는 시대에서 이들의 대우란 과연 ‘특등석’의 느낌이 없지 않다고(<길 위에서>, 210쪽.)

구직난을 겪는 것이 일반적인 조선의 현실에 반해 기술자는 특별대우를 받는 것처럼 생각해온 ‘나’는 K의 내면을 알아보기 위해 그의 책장을 살펴본다. “근 스무 권에 가까운 책의 전부가 수학사나 과학사”와 함께 “괴테와 하이네의 시집, 포앵카레의 작은 책자들이 섞여 있”(212쪽.)는 것을 확인한 “나는 가슴속을 설레고 도는 동계를 스스로 의식하면서 내가 지금 경험하고 있는 감상의 결론을 찾으려고 애써보고 있었”(212쪽.)이나 분명한 결론을 얻지 못한다. ‘나’가 K 기사를 통해 해결하고자 하는 의문점은 기술자에 해당하는 이들 “청년들의 세상을 대하는 근본 태도”(216쪽.)에 관한 것이다. ‘나’의 이러한 궁금증은 K 기사와 책장이 아닌 그의 말을 통해 해결하게 된다. 그는 “많은 두뇌의 나타나지 않는 정신적 노력이 하나의 방정식으로 간단하게 표현된 것을 되새겨 생각해보며, 공식과 방정식과 공리와 정리의 싸늘쩍한 숫자나 활자 가운데서, 뜨거운 휴먼티를 느껴보는 것이 일층 더 고귀하고 아름다운것”(218쪽.)으로 본다.

큰 사업을 위하여 사람의 목숨이란 초개 같은 희생을 받아왔고, 또 그것 없이는 커다란 사업이란 완성되지 않는게 아닙니까. 이런 경우에 사람의 목숨을 가볍게 보는 건, 결코 사람의 가치 그 자체를 대수롭잖게 여기는 것과 혼동할 수는 없을 줄 압니다.<길 위에서>, 217-218쪽.)

사람의 목숨과 사람의 가치를 별개로 보는 K의 생각은 장난감이라며 보여주는 자라 두 놈에 대한 태도를 통해 다시 확인할 수 있다. K는 손가락으로 뒤집어 놓은 자라가 힘들게 몸을 일으켜 세우는 모양새를 보고는 재미있어 한다. 그는 자라의 수고를 보며 즐거움을 느끼면 충분한

뿐이며, “자라의 입장에서 인도주의를 따진다면 그건 확실히 우스운 일”(218쪽.)에 불과한 것으로 판단한다. 사람의 목숨이란 것 역시 큰 사업을 위해 가볍게 볼 수 있는 것이며, 이는 결코 생명의 가치와 결부시킬 것이 아니라는 것이다. 그날 저녁 식사로 ‘자라 끓인 국’을 대접함으로써 K 기사는 자신의 입장을 확실히 전달하게 되며, ‘나’ 역시 그에게서 어떠한 휴머니즘을 발견할 수 없다는 것을 알게 된다.

“인제 공사가 끝나서 중앙선으로 이사가요.”

하고 길너라는 아이는 뒤꼍에 앉은 제 어머니와 동생을 돌려다 본다.

“중앙선 어데라던?”

하고 다시 묻는 말엔,

“인부 모집하러 온 사람도 모른다구 하면서 가보아야 알겠대요.”

하고 대답한다.<길 위에서>, 219쪽.)

다음 철도공사 장소도 알지 못한 채 철도공사장을 따라다니는 노동자는 K 기사에게 있어 ‘자라’와 다를 바 없는 대상이다. 이들 노동자 역시 K 기사에게는 희생될 한낱 개인에 불과한 대상이다. ‘나’는 그가 큰 사업을 위하여 사람의 목숨이란 초개 같은 희생하는 것을 당연히 여기고 있음을 이미 간파하였으나, 이들 노동자는 K 기사를 “백의 한 사람두 드문 양반”이라며 칭찬한다. 그가 인부들 간에도 친절한 청년이라는 대접을 받고 있음을 알게 된 ‘나’는 K 기사가 이들을 상대로 길에서 하던 말을 되새겨보지 않을 수 없다.

K 기사로 대표되는 기술자 주체는 단순한 직업인이 아니다. 그는 새로운 세계를 개시하는 미래의 인간형이자, 책임연관으로 연결된 유기적 공동체를 위해 실천하는 윤리적 주체로서 의미화 된다. 그러나 책임연관으로서 기술연관이 전면에 드러날 때 개인은 국가 전체의 더 큰 이익을 취해 상품으로서의 노동력이 아닌 노동력 자체가 징용과 같이 공동체의 요구에 내맡겨져 공동체의 목적으로 귀속된다. 서로 다른 민족의 결합과

지양을 통한 국가 건설의 기술은 이미 분리와 차별이 각인된 ‘내선일체’이며, 이는 언제든 총체성에 균열을 초래할 수 있는 불안한 기술¹⁶⁾이다. 이는 조선에 철도가 개통된 과정 속에서 이미 확인한 바이다.

정부에서 외국에 빚 지는 일이 아직 없었고 정부에서 미국 사람과 서울 인천 사이에 철도를 약조 하여 미국 돈 이백 만 원 가량이 국 중에 들어 올 터인즉 이 일에 인연 하여 벌여 먹고 살 사람이 조선 안에 여러 천 명이 될 터이요 철도가 된 후에는 농민과 상민들이 철도로 인연 하여 직업들이 흥왕 할 터이요 또 조선 백성들에게 철도가 큰 학교가 될 지라 개화란 말은 들었으되 아직 까지 조선 백성들이 개화에 실상을 보지 못한 고로 중시도 개화를 모르는 인민이 많이 있는지라 만일 철도 왕래 하는 것을 보거든 개화 학문이 어떠한 것인 줄을 조금 짐작 할 듯 하며 높은 학문과 제조법을 배우고자 하는 백성이 많이 생길 터이요 (논설, 『독립신문』, 1896.07.02)

1899년 9월18일 경인선철도가 개통된 이래 일본은 청일전쟁의 수행을 통해 대륙으로의 물자수송의 필요성과 한반도의 지배를 위해 간선철도를 건설하기 시작하였다. 경부선은 1900년에 건설이 시작되어 1905년에 개통하게 되었다. 호남선은 1914년에 완공되었다. 우리나라사회는 철도의 개통으로 큰 변화를 겪었는데 새로운 노선을 통해 국토공간구조의 변화가 생겼으며 새로운 도시의 형성과 산업과 문화의 변화 등 새로운 현상이 나타났다.¹⁷⁾ 『독립신문』의 논설 일부를 통해 미국과의 경인선 건설 약속이 잘 수행된다면 조선의 노동자에게는 일자리를 제공받을 기회를 갖게 될 뿐만 아니라, 백성들에게는 기차를 봄으로써 개화문명을 배울 수 있는 기회가 되리라 낙관하고 있다. 그러나 1894년 조일합동조

16) 차승기, 『전시체제기 기술적 이성 비판』, 상허학회 편, 『일제 말기의 미디어와 문화정치』, 깊은샘, 2008, 39-41쪽.

17) 이용상, 『철도의 사회경제적 영향력에 관한 연구』, 『한국철도학회 학술발표대회 논문집』, 한국철도학회, 2008, 2296-2304쪽.

약의 체결 후 경부선과 경인선의 철도 부설권은 일제에 의해 장악된다. 그리고 철도 부설에 필요한 조선인 노동자의 동원은 기술과 장비가 부족한 조선인은 철도건설 중 많은 희생¹⁸⁾을 치르게 된다.

기차로 인한 조선인의 죽음은 비단 철도 건설과정에만 해당되는 것은 아니다. 당시 기차철도라는 기술문명에 대한 인식의 부족은 비극적 상황으로 이어졌다.

그날의 첫 전차가 드디어 운행을 시작했다. 유난히 이른 아침의 짙은 안개가 자욱하게 차창을 덮고 있었다. 차장은 앞을 볼 수가 없었다. 전차는 철로를 베개 삼아 잠자고 있던 많은 사람들의 머리 위로 지나갔다. 그들의 목은 순간에 잘려졌다. 안개가 걷히고 해가 떠오르자 참혹한 광경이 드러났다. 대단한 혼란이 일어났다. 광포해진 노동자들은 운이 나빴던 차장을 공격했으며, 전차를 전복시킨 후 불을 질렀다.¹⁹⁾

위와 같은 비극이 발생한 까닭은 대중의 기차에 대한 인식부족에 있다. 대중은 기차가 다니는 선로를 시원한 베개 정도로 인식했을 뿐, 일제 정책 중 하나로 인식하지 못했다. 선로 위를 기차가 지나갈 것이며 그 결과가 어떠한 것인가에 대한 예상은 그들에게 불필요한 인식 과정이었던 것이다. 따라서 대중은 참혹한 결과에 대한 분노만을 강하게 인식하였다. 그들에게 굳혀진 철도에 대한 ‘죽음’의 이미지는 적대감과 함께 각인되다시피 한 것이다. 이후 기차 운행을 방해하는 여러 일이 발생하게 되자, 선로의 안전성 확보가 중요한 문제로 부각된다.

일제가 조선에 선보인 철도·자동차로 상징되는 기술적 근대화는 조선인의 순응을 유도하기 위한 과시용으로 선전되곤 했지만, 그건 군사기밀로 다뤄야 할 침략과 수탈의 도구이기도 했다.²⁰⁾ 남북으로 건설되는

18) 김민영, 『식민지시대 노무동원 노동자의 송출과 철도·연락선』, 『한일민족문제 연구』 4집, 서울한일민족문제학회, 2003, 41-68쪽.

19) 서우드 홀, 김동열 역, 『닥터 홀의 조선 회상』, 동아일보사, 1984, 192쪽.

20) 강준만, 『한국대중매체사』, 인물과사상사, 2007, 225쪽.

철로는 일본의 대륙진출에 대한 야욕을 현실화 시킨 것을 의미²¹⁾한다. 따라서 기차의 운행을 방해하는 것은 일제 식민정책에 대한 부정적 입장의 표명으로도 이해할 수 있다. 따라서 기차운행을 방해하는 일을 수행함으로써 체포 구금당하는 일도 발생하였다.

『선로에 돌은 왜 낫서?』

차장은 당장본듯이 눈을 부르대었다. …… 기관수 화부 차장들이 응웅기모혀섰는데에 승객들도 내려서 에워싼 속으로 비집고 똥파리는 쓸러드러갔다.(〈똥파리와 그의 안해〉, 327쪽.)

똥파리는 새벽에 물길러 갔다오던 중 선로에 돌을 놓은 범인으로 지목당한다. 똥파리를 잡음으로써 “두어달저에도 엇던아이의 작난이든지 오늘돌을노혔다는데서 열아믄간통이나올러가서 좀굼직한 조약들을 한삼태기나 선로가운데다가 수복히싸야노하서 한동안 야단이났으나 결국에 이새까지범인은발각아니되고 만것”(328쪽.)까지 책임을 물으려 한다. 똥파리의 죄명이 교통방해죄에 불과할 뿐만 아니라, 동네 사람들의 무성한 뒷공론에도 불구하고 그는 결국 서대문감옥에 갇히게 된다. 어떠한 변명과 항의도 똥파리의 투옥을 막지 못한 채 그를 투옥시킬 만큼 일제는 선로의 안전성을 중요하게 생각했다. 이는 선로가 일제식민정책을 수행하기 위한 가장 핵심적 기술 장치임을 반영하는 것이다.

3. 교통기술과 기차·자동차의 매체성

1) 기차에 의해 창출된 장소성과 시간성

근대적 기계매체는 역학적 규칙성을 가지며, 이는 일제 식민정책과 결

21) 사카모토 유이치, 『植民地期 朝鮮鐵道에 있어서 軍事輸送』, 『한국민족문화』 28집, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2006, 137-166쪽.

부된다. 근대적 의미의 기계는 세세한 부분까지 계획하고 통제하는 한편, 역학적 규칙성을 가진다. 이는 일제 식민정책과 결부된 것으로, 근대 교통수단 중 기차는 가장 핵심적인 역할을 수행하는 근대적 기계에 해당한다. 기차의 발생 그 자체만으로 기차역 주변의 장소성은 전환되며, 계층 구도는 양분화와 시간 구도의 획일화가 진행된다.²²⁾ 경성역에 내린 승은 “바쁜 택시의 떼, 미친년 같은 버스, 장난감 같은 인력거”를 보면서 사람들에게서도 “얼음 가루를 팔팔 날리는 싸늘”(《흙》, 18쪽.)함을 느낀다. 이에 반해, 정선은 “경성역의 잡담, 역두에 늘어서서 손님을 기다리는 수없는 택시들”이 “손님을 얻어 신고는 커단 두 눈을 부릅뜨고 소리를 지르며 달아”나는 풍경에 기쁨을 느낀다.(170쪽.) 이는 기차의 발생에 의한 장소성이 다양한 양상으로 인식될 수 있음을 의미한다. 그러나 기차의 발생은 개인에 따른 인식의 장을 형성하는 데에 기여하는 것만은 아니다.

이렇게 땅을 잃은 농부는 자탄한다. 그리고 이 수수께끼를 풀지 못해서 애를 쓴다. …… 넓게 뚫린 신작로, 그리고 달리는 자동차, 철도, 전선, 은행, 회사, 관청 등의 큰 집들, 수없는 양복 입고 월급 많이 타고 호강하는 사람들, 이런 모든 것과 나와 어떠한 관계가 있나 하고 생각도 하여 본다. 그렇지만 이 모든 것이 다 이 늙은 자기와 어떠한 관계가 있는 것인지 그는 헤득하지 못한다.(《흙》, 89쪽.)

유순 아버지는 “세상이 변해서 그렇”다는 것은 인정하되, 어떻게 변하여 자신의 팔자에 어떻게 관여하였는가에 대해 이해하지 못한다. 따라서 이러한 수수께끼를 풀어낼 힘이 없다. 그가 집과 땅을 잃고 낙담하는 것

22) 지식인의 기차탑승 중 독서행위를 통한 내면 의식의 형성에 대한 논의는 같은 공간 속에 배치된 타인과 공존하고 있는 육체의 공간성을 거부한 점을 중심으로 생각해볼 수 있다. 따라서 본고는 독서나 상념을 통해 군중 속에서 차별화된 개인성을 획득하는 것이 굳이 기차의 발생과 탑승에 의해서만 획득할 수 있는 것은 아니라는 입장이기에 여기서의 논의에서 제외한다.

과 대조적으로 윤 참판의 재산은 무서울 정도로 늘어나게 된다. 호남철도의 개통으로 인해 곡가와 지가가 몇 갑절 올랐기 때문이다. 결국 유순 아버지가 풀지 못한 문제의 답은 철도개통에서 찾을 수밖에 없다. 세상의 변화는 철도 개통으로 인한 것이며, 이는 곧 기차가 내포한 매체성의 실체이기도 하다.

동일 장소가 기차 건설로 인해 기억과 다른 장소로 새로이 구조화 된 사실을 접함으로써 겪게 되는 ‘나’는 과거 장소의 기억을 지금의 장소와 비교치 않을 수 없다.

정거장 문 밖으로 나서서 눈을 바삭바삭 밟으며 큰 길거리로 나가니
 까 칠 년 전에 일본으로 달아날 제 오정 때 대전에 내려서 점심을 사 먹
 던 집이 어디인지 방면도 알 수 없이 시가가 변하였다. 길 맞은편으로
 쪽 늘어선 것은 빈지를 들었으나 모두가 신축한 일본 사람 상점이다.
 (《만세전》, 477쪽.)

‘나’는 기억 속에 존재하던 식당을 찾지 못한 채, 기차역을 중심으로 새로운 도시권이 형성된 것만을 확인한다. 일제에 의해 편성된 새로운 도시는 일본인을 중심으로 건설되었으며, 상권의 장악 역시 일본 사람에게 주어졌다. 기차역 주변의 풍경은 이미 일제 식민정책의 진행을 충분히 보여주고 있다. 이는 곧 기차 주변에 형성될 권력의 파장을 예견케 한다.

『되지않은 놈이, 하급 선원쯤 되어 가지고 관리행세는 마뜩지 않게
 ……흥!』

이런 소리가 여기저기서 떠들썩한다. 관리며는 으레 그렇게 하여도
 관계없고 또 자기네들도 불복이 없겠다는 말눈치다.

『도시 조선의 철도가 관영(官營)이기 때문에 저런 게까지 제가 첩척
 을 하는 거야. 사영(私營)같으면야 꿈쩍이나 할 텐가.』

누구인지 일리 있는 듯한 이런 소리를 분명히 하는 강개가도 있다.

(《만세전》, 429쪽.)

기차와 연관된 직업을 가진 것이 마치 특권을 가진 것인 듯 조선 승객을 무시하기도 하였다. 기차역은 조선인이 아닌 일본인의 편의를 위한 교통수단이며, 기차의 핵심적 목적은 침략전쟁의 기반으로써 만주를 향한 군대 이송에 있다. 경인선을 일본군대가 독점적으로 사용함으로써 “근일에는 일본군사만 수없이 싣고 다니노라고 행객은 태우지를 아니하니 엇더케 하는 수가”²³⁾ 없이 기차를 이용하지 못하는 승객을 확인할 수 있다. 이는 경인선의 일본군대의 독점적 사용에 이어, 경의선을 군용철도로 부설하게 되는 철도의 군용으로서의 역할을 단적으로 알게 한다.

기차역 주변은 조선인보다는 일본인의 주 활동무대이며, 언어사용 또한 일본어 중심으로 형성되어 있다. 그래서 처음 기차를 이용하는 갑동이는 “이간더간에서 혹 보쌀이도들고 혹 짐씩도메인사람들이 꾸역꾸역 나온후 조금잇으니 일본사람하나가 상여압헤서치는 요령갓흔것을 흔들며 무엇이라고 소리를 질르고 돌아단기닛가 표스가지고 잇던 사람들이 분쥬히올으논디”²⁴⁾ 그것을 보고 눈치로 기차에 같이 탄다. 갑동이가 표를 사는 것부터 기차에 오르는 것까지의 과정을 통해 기차역 주변은 일본어 중심의 언어구조로 형성되었음을 알 수 있다.

오포 소리 나기만 기다리다가 남산 한 허리에서 연기가 불썬 올라오며 북악산이 덜걱 울리게 땅하는 소리가 굉장히 크게 나는 것을 듣더니,
‘옹지, 인제 오포 놓았군! 저 오포는 일본 오정이니까 우리나라 오정은 반시나 더 있어야 되겠지만 그때까지 기다릴 것 무엇 있나?’²⁵⁾

23) 이인직, <모란봉>, 《한국신소설선집》2, 서울: 서울대학교출판사, 2003, 28쪽.

24) 이해조, <고목화>(《박문서관》, 1908), 계명문화사편집부 편, 《신소설전집》2, 서울: 계명문화사, 1977, 94쪽.

25) 이해조, <빈상설>(광학서포, 1908), 권영민 외편, 《신소설전집》4, 서울대학교출판부, 2003, 96-97쪽.

조선에 표준시가 적용된 것은 경부 철도의 부설과 관계있다. 경부 철도가 일본의 주도로 개통되면서 이론의 표준시가 여기에 적용되게 되었다. 즉, 1905년 일부 개통된 경부 철도에 일본의 중앙 표준시가 적용된 것²⁶⁾이다. 이는 기차라는 근대 기계매체의 속도성이 시간의식에 근거함으로써 조선의 이중적 시간구조 형성에 영향력으로써 작동하고 있음을 보여준다. 조선의 시간이 아닌 일본의 표준시를 기준으로 오폭을 발사하는 것과 마찬가지로 조선에서 기차는 일본 표준시를 근거로 운행된다. 일본 오정과 우리나라 오정 간의 시간차이가 반시간이라는 것은 조선 시간이 11시 30분임을 의미한다. 30분을 더 기다려야함에도 불구하고, 거북이는 조선 시간을 따르지 않고 기다릴 필요도 없다는 생각으로 오폭 시간을 따른다. 이는 기차의 매체성에 의해 표준 시간이 조선 시간에 획일적으로 강제하게 된 것을 의미하며, 조선은 이로써 이중적 시간의식을 갖게 된다.

대중은 기차와 관계된 곳의 시계는 틀리지 않을 것이라 확신하였다. 특히 경성역의 시계는 다른 곳의 시계보다 더욱 정확해야 했다. “전등불이 환한 대합실 안 남편 벽에 걸린 시계는 여섯시 사십분을 가리키고”²⁷⁾ 있다면 반드시 시간은 6시 40분인 것이다. <날개>의 ‘나’ 역시 경성역 “시계가 어느 시계보다도 정확하리라는 것이 좋았다. 선불리 서투른 시계를 보고 그것을 믿고 시간”(336쪽.)을 잘못 알아 낭패를 당하지 않으려면 경성역의 시계를 봐야한다고 믿는다. 이는 곧 기차의 일정표와도 밀접히 연결된 것으로, 기차의 운행이 근대적 시간의식 형성에 밀접히 관여함으로써 조선의 시간 구조 형성에 영향을 행사하는 매체성을 보여준다.

기차역 주변에 형성된 일본인 중심의 상권과 일본어 사용, 그리고 획일적으로 강제된 일본 표준시에 대한 대중의 반응이 다양했던 것만큼

26) 정근식, 『한국의 근대적 시간 체제의 형성과 일상 생활의 변화』I, 『사회와역사』 58, 한국사회사학회, 2000, 193쪽.

27) 염상섭, <광분>, 프레스21, 1996, 7쪽.

경성역에 도착한 후 겪게 되는 대중의 경험 또한 극단적 대조를 이룬다.

기차가 발생함으로써 대중에게 형성된 인식 구조는 기차에 의해 실현된 획일적 시·공간성만이 아닌, 개인의 내면적 의미에 깊이 관여함으로써 형성될 수 있다. 기차역 자체의 본질적 목적을 외면한 채 내면적 고독을 향유하기 위한 장소성을 갖기도 하였다. 경성역은 기차를 이용하여 다른 지역으로 이동하기 위한 장소이다. 그러나 기차를 탐으로써 이동할 수 있는 통로적 역할에 무관심한 채 자신의 고독을 즐기기 위한 시간을 보낼 수 있는 탈출처 역할에 집중한다. 이는 기차라는 교통수단의 발생으로 인해 창출된 것이기에 기차의 발생이 대중의 공간 인식형성에 기여한 것임은 자명하다.

어쨌든 나셨다. (중략) 경성역 일이등 대합실 한결 티룸에를 들렀다. 그것은 내게는 큰 발견이었다. 거기는 우선 아무도 아는 사람이 안 온다. 설사 왔다가도 곧 가니까 좋다. 나는 날마다 여기와서 시간을 보내 리라 속으로 생각하여 두었다. …… 총총한 가운데 여객들은 그래도 한 잔 커피가 즐거운가 보다. 얼른얼른 마시고 무얼 좀 생각하는 것같이 담벼락도 좀 쳐다보고 하다가 곧 나가버린다.(〈날개〉, 336-337쪽.)

경성역사에 리트머스 시험지처럼 반응했던 것은 당대의 지식인들이었다. 그들은 ‘모던’한 경관을 지닌 경성역으로 몰려가 근대적 이상과 현실의 괴리감을 달래곤 했다. 경성역 1, 2등 대합실이나 그 옆의 ‘티룸’, 2층의 귀빈실과 양식당은 서구 부르주아 문화와 모더니즘의 향기를 간신히 빨아들일 수 있었던 몇 안 되는 곳이였기 때문이다. 특히 양식당인 경성역 그릴은 근대물을 먹은 경성 유한 계층이 즐겨 이용했던 명소이기도 했다.²⁸⁾ ‘나’는 여객들이 한 잔 커피를 즐기다가도 시간에 맞춰 급히 기차를 타기 위해 역으로 나가는 것을 보면서, 그들과의 비동질성을 즐긴다. ‘나’는 자신의 고독을 티룸에서 한층 더 향유한다. 그에게 경성역 티

28) 노형석·이중학, 『모던의 유혹, 모던의 눈물』, 생각의 나무, 2004, 44쪽.

름은 남은 시간을 잠시 매울 공간이 아닌, 자신의 고독을 더욱 심화시킬 공간이다. 여러 번 자동차에 치일 뻔하면서 나는 그대로 경성역을 찾아 간다.

이렇듯 기차의 발생은 기차역을 발생케 하고 동시에 기차역의 대합실로 티룸을 동경하는 새로운 부류를 형성하는 데에 기여한다. 빈자리와 마주 앉아서 이 쓰디쓴 입맛을 거두기 위하여 무엇으로나 입가심을 하고 싶은 ‘나’의 감정은 일상적 생활에 바쁜 대중에게서 동떨어진 채 고독한 내면을 즐길 수 있는 경성역에 대한 동경이라 할 수 있다.

지금까지 교통기술-기차로 인한 ‘조선인의 경제적 상황의 변화, 기차역 주변 상권의 변화, 일본인 중심의 기차 이용, 그리고 조선의 이중적 시간구조 형성’과 같은 사회구조의 변화를 확인하였다. 그리고 기차역에 대한 인식이 새로운 사회구조 형성에 획일성을 가하는 데에서 벗어나, 고독을 즐기기 위한 탈출처로 인식되기도 하였음을 확인하였다. 이는 곧 교통기술로 인한 당대 사회구조와 대중의 의식변화를 의미하는 것으로, 교통기술과 그의 산물인 기차에 내재된 매체적 특성으로 정리할 수 있다.

2) 자동차의 향유와 소외계층의 형성

서울에 자동차가 나타난 시기는 1908년 이후로, 1910년대에 이르러 자동차택시와 관광택시가 등장하였다. 이때 주목할 점은 자동차 드라이브가 무엇보다 주목할 것은 자동차 드라이브가 부자들의 취미가 된 점이다. 부자만의 향유 대상인 자동차 드라이브에 대한 대중의 시선은 좋지 않았다. 특히 기생들까지 자동차 드라이브를 즐기자 이에 대한 대중의 원성이 끊이지 않았다. 자동차를 향유하는 이들은 “금테 안경을 콧등에 걸고 세로 양복에 분홍 와이셔츠 오른손 무명지에 찬란히 빛나는 것은 금광석 반지 이렇게 차린 부가청년(富家靑年)”이다. 대중은 “오색 의상을 산뜻이 차리고 팔뚝에는 금시계, 머리에는 금비녀 꽂은 기생 한 사

람”(〈어린 직공의 死〉, 8쪽.)을 싣고 다니는 그들을 부랑청년으로 인식하였다. 이는 당시 자동차 드라이브의 대표적 풍경이었으며, 1920년대부터 본격적으로 시작된 자동차 신문광고 및 관측활동의 영향과 무관치 않다.²⁹⁾ 자동차 운전수를 새로운 문명직업이라 일컫는 등 자동차에 대한 동경이 대두된 것이 사실이었으나, 연이은 자동차 사고³⁰⁾로 인해 대중의 자동차에 대한 인식은 부정적으로 형성되었다. 무엇보다 중요한 것은 자동차의 등장이 노동자의 생명을 앗아감과 동시에 행인을 불구로 만들 사고를 일으키기도 한 점이다. 이는 곧 자동차에 대한 대중의 부정적 인식 형성에 작용하였다.

대한문(大漢門) 앞 넓은 마당을 지나올 때에 연초회사 그 공장에서 물러나오는 …… 불쌍한 어린 직공 김길영은 치어 죽었다.(중략)

「자동차를 부수어라!」

「자동차에 뺏던 놈을 때려죽여라!」

소리를 기운껏 지르며 길가에 널려 있는 작은 돌과 나뭇대로 손에 닦치는 대로 자동차를 향하고 던지며 미쳐 날뛰는 군중은 또다시 자동차를 때릴기 시작하였다. 자동차를 뺏던 남녀 두 사람과 운전수는 군중에 싸여 어지러이 맞고 있다. (중략)

「아! 돈 많은 놈들! 어떻게나 쓸 데가 없어서 자동차에 기생을 싣고 다니다가 불쌍한 직공을 치인단 말인가. …… 무엇을 못하여 악마같은 기생을 싣고 대로상에 횡행하다가 남의 목숨을 앗아간단말인가.(〈어린 직공의 死〉, 8-9쪽.)

29) 관측 활동으로 차체를 비단으로 칭칭감고, 장안의 명기를 태워 카 퍼레이드를 한다거나 지방유지를 태워 동네 한바퀴 돌고 술잔치까지 벌였다. (강준만, 『자동차의 역사, 1903~2006 자동차는 꿈을 싣고 달린다』, 『인물과사상』 98집, 인물과사상사, 2006, 135-137쪽.)

30) 「기생태운 자동차가 노파등삼명살상」, 『동아일보』(1936.04.02)
“가해자는 자동차운전면허가없음에도 불구하고 봄바람에 유혹되어 정신을 잃혀 든지황해육일호자동차에 기생과 동승하고 서투른 운전으로” 노파 등 세 명의 생명을 앗아간 교통사고와 관련된 기사가 빈번히 실린다.

이는 당대 기생을 태우고 드라이브를 다니는 부자청년에 대한 비난입과 동시에, 대중의 자동차 사고에 대한 공포를 반영한 것이라 할 수 있다. 이러한 공포는 자동차 사고 이후 자식과 떨어진 채 치료를 받아야했던 여성의 이야기를 통해서 다시 확인할 수 있다.

“네, 그렇습니다. 달포 전에 그 원수의 자동차에 치여 가지구 병원엔 지 무엔지를 끌구 가니 생전 저 어린것이 보구 싶어 견딜 수 있어야지유. 그래 한 달두 채 못 돼 도루 나오지 않았어요. 그랬더니 이놈의 다리가 또 아프기 시작해서 배길 수 있어야지유. 다리만 성하문야 그래두 돌 아댕기면서 얻어먹을 수는 있지만…….”³¹⁾

자동차는 공원에서 여름밤을 즐기는 인파 사이를 지나다니며 사람을 다치게도 하였다. 아이러니하게도 사람을 다치게 하는 자동차는 사람을 치료하고자 하는 근대적 병원의 등장과 시기 상 비슷하게 등장하였다. ‘부상-치료’라는 직선적 구도는 기계적 반응에 가깝다. ‘사고-치료’라는 직선적 구조 위에 다른 어떠한 요소의 개입도 허용치 않는다. 따라서 사고를 당한 여인에게는 오로지 ‘환자’라는 위치만 부여할 뿐, ‘어머니’로서 “어린 것이 보구 싶어 견딜 수” 없어 병원에서 나오고 만 상황에 대한 가정적 상황은 배려하지 못한다. 물론 근대적 병원의 치료 방식이 자동차의 매체적 특성과 긴밀히 관계있는 것이라고 단정 짓는 것은 선부른 판단일 것이다. 본고는 직선적 구도를 상징하는 근대적 기계매체인 자동차의 사고 결과와 흡사한 근대 병원의 치료 구조의 특성을 당대 자동차에 대한 대중의 인식양상을 논의함에 있어 부수적 요소로 언급할 뿐임을 분명히 하는 바이다.

<인력거꾼>은 자동차와 같은 교통수단에 의해 생존의 장으로부터 소외된 인력거꾼을 형상화하였다. 자동차의 등장은 인력거꾼의 경제력 박

31) 이효석, <도시와 유령> (『조선지평』, 통권 79호), 이효석, 《이효석전집 1》, 평창: 창미사, 1983, 317쪽.

탈만이 아닌 인력거꾼의 사고 위험성도 내포한다.

손님을 태우고 정안사로도 가다가 소리도 없이 뒤에서 오는 자동차에 떠밀리어서 인력거 부수고, 다리 부러진 끝에, 자동차 운전수 발길에 채이고 인도인(印度人) 순사 몽둥이에 매 맞던 것도 생각이 났다. (<인력거꾼>, 41-42쪽.)

자동차에 부딪혀 인력거가 파손되고 인력거꾼 역시 부상을 입었음에도 불구하고, 오히려 순사와 운전수는 인력거꾼에게 매를 내리친다. 이러한 이해할 수 없는 상황의 발생과 함께 경제적으로 수입이 낮아져 어려움을 겪게 되자 인력거의 수는 점차 줄어든다. “이원인은 무를것도업시 발전되는 도시의교통이 쾌속도의자동차 가튼것을 요구하고 서거름가티 느리고 인력거와가튼것은 자연 배척을 당하기 때문”³²⁾이다. 이는 자동차 등장으로 인한 사회구조의 변화를 의미하는 것이다. 이와 같은 ‘탈것’으로 인한 구조적 변화는 근대적 기계매체 간에도 발생하였다.

조선에서 쌀이 많이 나기로 인천과 겨루는 K항구에 자본금 십이만 원의 주식회사로 된 S자동차부가 생기었다. 생기면서 맨처음으로 끄찍한 일을 시작하였으니 K정거장을 출발점으로 한 시내 이십 전 균일 택시의경영이다. 영업 성적은 백이십% 만점. 그뿐 아니라 K를 중심으로 부근 각지에 통하는 자동차 선로는 기득권은 매수나 경쟁으로 없는 곳은 새로운 선로 개척으로 거의전부가 S자동차부의 수중으로 들어왔다.(<화물자동차>, 38쪽.)

과학기술과 지식 체계는 인간과 자연의 관계뿐만 아니라 인간의 사회적 위치를 근대적으로 매개한다. 이는 자연과 인간을 사회적으로 재현하는 강력한 참조관계를 형성한다. 이때 중요한 것은 참조관계의 외부에 존재하는 야인(野人)은 소외된 풍경이 된다³³⁾는 점이다. 인력거가 자동

32) 『자동차는 삼배격증, 인력거는 십분의 일로 감소』, 『동아일보』, 1933.02.07.

차에 밀리어 존재성이 위태로운 것처럼, 자동차 역시 자동차 선로의 기
득권에 의해 독자적으로 운행되지 못하고 S자동차부에 편입된다. S자동
차부는 택시 영업을 통해 인력거의 위치를 위태로이 했듯이, 자동차 선
로의 기득권 획득을 통해 주변 화물자동차 및 자동차의 독자적 운행
위태로이 하였다. 이러한 화물운송 구조의 재편성은 자동차에 내재된 매
체적 특성을 보여주는 것이라 하겠다.

인력거꾼도 “보기만 하여도 역중이 나리만치 둔하게 굴러다니는 전등
차며 제법 낸체 하고 두 눈을 부르대며 내달리는 자동차”³⁴⁾를 이용해야
한다는 것을 안다. 그럼에도 불구하고, 그들은 “어느 요리점으로 가는지
오는지 싶은 꾀죄죄한 인력거”에 “전차, 버스 자동차등이 내어노흔손님들
을 혈지혈갑으로 싣고 다”³⁵⁾녀서라도 생계를 이어야만 할 처지에 놓인
약자³⁶⁾이다. “나려치는 이 논보라 앞에서는 도리어 있느냐 없느냐가 문
제되리만치 너무나 적고도 가없이 보”³⁷⁾이는 인력거를 끌다 결국 죽음을
맞이하고 만다. 자동차가 택시 기능마저 하게 되자 인력거꾼은 더욱
소외된 계층으로 전락하게 된다. 그리고 화물자동차의 등장은 화물운송
구조를 재편성함으로써 양극화된 경제구도를 형성케 한다.

‘대중 지향적 성격’³⁸⁾을 가진 기차는 운행시간표의 획일화를 위해 표

33) 이경훈, 『청춘의 기계, 문학의 테크놀로지』, 『동방학지』, 연세대학교 국학연구원, 2005, 314-315쪽.

34) 권구현, <폐물>, 안승현 엮, <일제강점기 한국노동소설전집 1>, 서울: 보고서, 1995, 146쪽.

35) 『스피드행진곡 자동차등살에 인력거수난』, 『동아일보』, 1933.02.17

36) 인력거꾼이 “시대의 진보하는 템포가 놀랄만큼 빨른것에 그들은 눈을뜨지못한까
닭에 하다못해 자동차운전하는 기술과 전차운전하는 기술도 배우지못하여 밤을새
워인력거채를잡고 손님을기다리다가 동전한푼벌지못하고똥은해를 등에바드며
가족이끓주려잇는 단간방으로 면목업시도라가는일”(『스피드행진곡 자동차등살
에 인력거수난』, 『동아일보』, 1933.02.17)이 많은 것에 대해 비난하는 것은 조선
노동자의 경제력에 대한 이해력 부족에 기인한 것이다.

37) 권구현, <폐물>, 146쪽.

준시 적용을 강제함으로써 조선을 이중적 시간 구조 안에 놓이게 한다. 이에 반해, ‘개인 지향적 성격’을 가진 자동차는 시간과 운행 경로에 있어 획일성을 요구하지는 않는다. 그러나 자동차 운행의 편리를 위해 도로 정비가 진행되었을 뿐만 아니라, 대중의 교통수단에 대한 인식 변화를 작동시킨다. 자동차는 인력거와 달리 대중의 ‘탈 것’과 과학 기술에 대한 의식을 새로이 구조화하는 데에 기여하였다. 자동차는 이 시대에 새로이 등장한 과학 기술에 의지하였기에 인력거와는 다른 기능을 보유했다. 따라서 대중은 인력거의 한계를 해결할 수 있는 새로운 탈 것에 집중하게 된다. 이 새로운 발명품에 대한 대중의 반응이 향유할 수 없는 대상에 대한 무관심 또는 거부로 나타난다 할지라도, 은연중에 당대 탈 것에 대한 인식구조를 변이시킨 것은 분명하다.

4. 맺음말

매체는 단순한 정보전달의 수단을 넘어서 인간의 인식패턴과 의식소통의 구조, 나아가 사회구조 전반의 성격을 결정짓는다. 본고는 맥루언의 매체론을 중심으로 기차와 자동차의 매체성에 대해 연구하였다. 교통 기술을 전제한 근대적 기계매체인 ‘기차와 자동차’의 매체성을 당대 문학작품과 관련지음으로써 연구를 진행하였다. ‘기계매체의 근대적 특성’을 논의함으로써 ‘기계매체’ 용어에 ‘근대’의 개념을 투입함으로써 매체성을 통한 근대적 세계관을 확인하였다.

조선의 근대화는 서양 문물의 유입과 함께 진행되었다. 특히 이들은

38) 이 용어는 기차와 자동차의 매체성이 작동하는 범위 설정을 설명하기 위해 본 연구자가 창안한 것이다. 기차는 제국의 의도에 의해 설립됨으로써 사회 구조 변동의 범주가 전체 지향적으로 적용된 ‘전체 지향적 교통 장치’인데 반해, 자동차는 개인의 소유물인 자동차를 개인의 의지에 따라 사용할 수 있는 ‘개인 지향적 교통 장치’이다.

과학 기술을 전제로 한 근대적 기계에 해당한다. 과학 기술에 대한 급진적 수용 의지는 열망에 가까운 것이었다. 개화기에 유입된 근대 문물 중 조선에 가장 큰 영향력을 행사한 근대적 기계매체는 기차와 자동차이다. 기차와 자동차가 조선의 근대화에 있어 커다란 축에 해당하는 만큼 당대 삶에 가져온 변화에 집중해야 한다. 이는 근대 대중의 삶을 총체적으로 이해하기 위한 것이며, 동시에 오늘날 21세기를 살아가는 대중의 삶의 이해를 위한 것이기도 하다. 과학기술의 발달은 새로운 문물의 창조를 의미한다. 새로이 창조된 문물이 대중의 의식 형성과 변화에 기여함으로써 근대적 기계매체로 위치하게 된 것처럼, 새로운 시대를 살아가는 현대 대중의 삶이 뉴미디어의 영향을 받아 새로이 재편성될 수 있다. 새로운 창조물은 사회 구성원의 의식 형성에 구조적으로 관계함으로써 매체로서 위치하게 된다.

<기로>와 《무정》의 작중인물을 통해 공업 진흥을 위한 장려와 과학교육을 통한 문명 습득의 낙관성을 확인하였다. 그러나 작중인물의 계몽을 위한 과학의 맹목적 추구는 비판의 여지가 있음을 《무정》을 통해 확인하였다. 이는 《개척자》의 김성재를 통해 재현되는데, 1910년대 식민지 조선에서 과학 기술을 통한 발명을 욕망하는 것이 김성재를 어떻게 죽음과 광기로 몰아가는지를 보여주며, 이는 곧 과학기술이 조선의 지식인과 대중의 근대문물에 대한 인식에 영향력을 행사하였음을 알게 한다. 그러나 <천재? 백치?>에서 이들은 진정한 과학정신을 알아차리지 못한 칠성의 과학적 재능과 당대 과학에 대한 의지의 발로를 좌절시키고 만다.

기차가 조선인의 경제구조의 변화, 기차역 주변 상권의 변화와 일본인 중심의 기차 이용, 표준시 제정으로 인한 조선의 이중적 시간구조 형성에 작용한 점을 확인할 수 있다. 그러나 기차역에 대한 인식이 새로운 사회구조 형성에 확실성을 가하는 데에서 벗어나, 고독을 즐기기 위한 탈출처로 인식한다. 이러한 다양한 인식의 근본에는 기차의 매체적 특성

이 내포되어 있다.

자동차의 등장에 따른 인력거의 쇠퇴와 화물 운송의 새로운 구조의 재편성은 자동차에 내재된 매체성을 알게 한다. 교통기술-자동차에 내재된 매체성이란 자동차의 등장이 사회구조 변화와 대중의 의식형성에 기여한다.

조선의 대중이 근대 문물을 접함으로써 겪게 된 개인적·사회적 인식의 변화가 작중인물에 투영된 양상을 살핌으로써 그들이 근대과학 기계의 매체적 특성에 영향 받고 있음을 확인하였다. 이는 곧 오늘날 새로이 창조 개발되는 뉴미디어에 대한 매체성 확인의 한 방법을 제시한 것으로, 시대를 살아가는 대중의 삶이 새로운 매체로 인해 겪게 되는 다양한 변화의 굴절 정도를 예상하고 대응하는 데에 도움이 될 수 있기를 기대한다.

참고문헌

1. 기본 자료

- 염상섭, <똥파리와 그의 안해>, 권영민 외편, 《염상섭전집 9》, 서울: 민음사, 1987.
- _____, 《만세전》, 서울: 태극출판사, 1978.
- 이 상, <날개>, 김주현 역, 《이상문학전집 2》, 서울: 소명, 2009.
- 이광수, 《개척자》, 《이광수전집 1》, 서울: 삼중당, 1963.
- _____, 《무정》, 서울: 어문각, 1973.
- _____, 《흙》, 서울: 어문각, 1973.
- 이상춘, <기로>, 양건식·현상윤 외, 《슬픈모순》, 파주: 범우, 2004.
- 유광렬, <어느 직공의 死>, 안승현 역, 《일제강점기 한국노동소설전집 1》, 서울: 보고사, 1995.
- 장 춘, <천재? 백치?>, 『창조』 제1권 제2호, 東京: 창조사, 1919.
- 주요섭, <인력거꾼>(『개벽』, 1925.4), 안승현 역, 《일제강점기 한국노동 소설전집 1》, 서울: 보고사, 1995.
- 채만식, <화물자동차>(『혜성』, 1931.11), 《채만식전집 7》, 서울: 창작 과비평사, 1989.

『독립신문』, 『동아일보』, 『서북학회월보』

2. 국내 논저

- 강준만, 『한국자동차의 역사』, 『인물과사상』 98집, 인물과사상사, 2006, 1-34쪽.
- _____, 『한국대중매체사』, 인물과사상사, 2007.
- 김동식, 『신소설과 철도의 표상』, 『민족문화사연구』 통권 49호, 민족문화

- 사연구소, 2012, 82-124쪽.
- 김민영, 「식민지시대 노무동원 노동자의 송출과 철도·연락선」, 『한일민족문제연구』 4권, 서울한일민족문제학회, 2003, 41-68쪽.
- 김성민·박영욱, 「기계와 이미지 - 하이테크놀로지에 대한 매체 인식론적 고찰」, 『시대와 철학』 제16권 4호, 한국철학사상연구회, 2005, 105-131쪽.
- 김아연, 「〈대한매일신보〉 철도가사와 철도의 표상」, 『인문과학』 제55집, 성균관대학교 인문과학연구소, 2014, 127-158쪽.
- 김영근, 「일제하 서울의 근대적 대중교통수단」, 『한국학보』 제26권, 2000, 69-103쪽.
- _____, 「일제하 일상생활의 변화와 그 성격에 관한 연구」, 연세대학교 원 박사논문, 1999, 1-218쪽.
- 김종욱, 「이광수의 <개척자> 연구-과학적 세계관의 영향을 중심으로」, 『국어국문학』 제132호, 국어국문학회, 2012, 281-304쪽.
- 김주리, 「1910년대 과학, 기술의 표상과 근대 소설」, 『한국현대문학연구』 제39집, 한국현대문학회, 2013, 41-73쪽.
- 김 철, 「“내가 누구인지 말할 수 있는 자는 누구인가?” - 《무정》을 읽는 몇 가지 방법」, 김철 편, 《무정》, 문학과지성사, 2005.
- 노형석·이종학, 『모던의 유혹, 모던의 눈물』, 생각의 나무, 2004.
- 박경수, 「근대 철도를 통해 본 ‘식민지 조선’ 만들기」, 『일본어문학』 53권, 한국일본어문학회, 2012, 253-271쪽.
- 박만규, 「한말 일제의 철도 부설, 지배와 한국인동향」, 『한국사론』 8권, 서울대학교, 1982, 247-300쪽.
- 박영욱, 『매체, 매체예술, 그리고 철학』, 향연, 2009.
- 백지혜, 「1910년대 이광수 소설에 나타난 ‘과학’의 의미」, 『한국현대문학연구』 제14집, 한국현대문학회, 2003, 143-171쪽.
- 유승미, 「한국문학과 서울의 토포필리아」, 『한국문예비평연구』 제41권,

- 한국현대문예비평학회, 2013, 67-94쪽.
- 이경재, 『한양이야기』, 가람기획, 2003.
- 이경철, 「일제 강점기 철도건축에 관한 연구」, 『한국철도학회 학술발표대회논문집』, 한국철도학회, 2004, 83-8쪽.
- 이경훈, 「청춘의 기계, 문학의 테크놀로지」, 『동박학지』, 연세대학교 국학연구원, 2005, 307-340쪽.
- 이승원, 「‘소리’의 메타포와 근대의 일상성」, 『한국근대문학연구』 제5권, 한국근대문학회, 2004, 197-228쪽.
- 이용상, 「철도의 사회경제적 영향력에 관한 연구」, 『한국철도학회 학술발표대회 논문집』, 한국철도학회, 2008, 2296-2304쪽.
- 장영우, 「대중매체 문화와 국문학연구」, 『국어국문학』 129권, 국어국문학회, 2001, 39-55쪽.
- 정근식, 「한국의 근대적 시간체제의 형성과 일상생활의 변화」, 『사회와 역사』 58집, 한국사회사학회, 2000, 161-197쪽.
- 정인경, 「한국 근현대 과학기술문화의 식민지성」, 고려대대학원, 2005, 1-166쪽.
- 조성면, 「철도와 문학: 경인선 철도를 통해서 본 한국의 근대문학」, 『인천학연구』 제4호, 인천대학교 인천학연구원, 2005, 367-392쪽.
- 조성운, 「1930년대 식민지 조선의 근대 관광」, 『한국독립운동사연구』 제6권, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2010, 369-405쪽.
- 차승기, 「전시체제기 기술적 이성 비판」, 상허학회 편, 『일제 말기의 미디어와 문화정치』, 깊은샘, 2008.

3. 국외 논저

- 디터 메르쉬, 문화학연구회 역, 『매체이론』, 연세대학교출판부, 2009.
- 레이먼드 윌리엄스, 김성기·유리 공역, 『키워드』, 민음사, 2010.
- 마셜 맥루언, 김성기 역, 『미디어의 이해』, 커뮤니케이션북스, 2002.

- 사카모토 유이치, 『植民地期 朝鮮鐵道에 있어서 軍事輸送』, 『한국민족문화』 28집, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2006, 137-166쪽.
- 셔우드 홀, 김동열 역, 『닥터 홀의 조선 회상』, 동아일보사, 1984.
- 위르겐 하버마스, 하석용 역, 『이데올로기로서의 기술과 과학』, 이성과학실, 1993.

<Abstract>

A study of Media characteristics of science and Transportation Technology

Oh, Yeon-ok

A product of technology of 'modern media machine' was confirmed by inflow from abroad rather than creative invention. Technology has been leveraged in planning the colonial policy of Japan. Machine media is a product of technology. This leads to a power symbol. It was confirmed by Yi Kwang-su's «Gaechukja» · «Mujung», Yi song-chun's <A crossroad>, Chang chun's <Genius? idiot?>. Transportation products, such as the 'Train' and 'Car', generates a social structure changes that can not occur in a rickshaw. The Media traits is based on the theory of technology-driven media in McLuhan.

The power of modern is mechanical regularity. It works by modern media machine, it is holding a symbol associated with the colonization of Korea. What the modern means of technical means producing a palned and controlled machines to detail. Kim Nam-cheon's <On the road>, Yeom Sang-seob's <Fly and his wife>, Yu Gwang-yeol's <Death of A weaver>are show the dual structure of public awareness about the car and of train of modern science and technology products.

The incoming transportation technical as modernization of the Joseon Dynasty has the media characteristics by exerting influence on structural changes, forming of social and public consciousness. Lee Sang's <The Wings>, Yeom Sang-seob's «Man se jeon», Yi

Kwang-su's «Heulk» are eliminating the traditional sense of a particular place. It reflects the medium of the transportation technology that gives the location of the new meaning. As well as, Ju Yosup's <Rickshaw puller>, Chae Man-sik's <Truck> reflect the tendency to form an oppositional social hierarchy by showing exclusively compatible with other means of transportation.

Key Words : Modern science, Transportation Technology, McLuhan, media Media traits, train, car, rickshaw

■ 논문접수 : 2015년 11월 13일

■ 심사완료 : 2015년 12월 8일

■ 게재확정 : 2015년 12월 20일

