

길 線 管

楊 寅 祺
(國立中央觀象台長)

嶺東高速道路를 달리면서 同行인 A씨와의 雜談에서 話題가 飛躍했다. A씨가 旅館房에서나 읽으려던 文庫本인 日本冊이 “北極海에 사라진 氣球”였다는 것이 直接的인 契機였다고 할 수도 있다. 險한 山허리를 누비는 嶺東高速道路, 數百億의 投資와 勞力에 人間의 삶의 끈질김을 볼 수도 있고, 限界性을 볼 수도 있다. 汽車와 自動車가 鐵道나 高速道路란 거창한 “길”을 만들게 했다.

電氣나 電話때문에 거미줄같이 電線이 쳐지기도 했다. 上水道·下水道管·가스管에 送油管, 우리의 周邊은 길과 線과 管으로 울가미처럼 묶여있는 것이다. 길·線·管은 우리를 支配한다. 길·線·管에서 解放된다면 自由로운 獨立된 生活이 可能해질 것이다.

田園生活에 셈이나 판다면 于先 管에서의 解放은 될 수 있다. 太陽電池나 活用하고 無線電話를 利用한다면 電線이 없어도 아쉽지 않다. 길만은 問題이다.

로봇처럼 걸어다니는 乘用車가 있으면, 두 발이건 네 발이건 길없어도 기울지않게 만들어 낸다면, 길이란 莫大한 投資는 없어도 된다. 效率의 問題가 있겠지만 길에의 投資를 考慮한다면 自動車보다 經濟的일수도 있을지 모르겠다.

또 한가지 盲點이 있다. 1928년의 ZEPPELIN의 飛行船 以後로 飛行船은 忘却되고 있다. 勿論 그럴만한 理由가 있어서 이겠지만 오늘날의 Technology로 再檢討해볼만 하지 않을까 생각되는 것이다. 1928年 當時 時速 135km를 내었고 가스容積 105,000 m³으로 117t을 뜨게 했다. 4人乘程度로 500kg을 잡는다면 가스容積 約500 m³ 即 5 m×5 m×20m 程度의 크기가 된

다. 좀 거창하기는 하지만 運動場이건 高層 建物屋上이건 着陸할만은 하다. 가령 1億원을 주고 만들어보라고 한다면 志願者는 꽤 있을 것 같다. 5千萬원 以內로도 自願者는 있음직하다. 1年에 10名에게 맡겨 Contest를 한다. 小型 飛行船 10臺中의 最優秀作品이 나온다. 10年間에 100億원 疋돈을 뿌린다면 쓸만한 것이 나올만 하지 않을까 한다. 1928年 以後로 別로 話題가 되지 않는 것이 오히려 奇異할 程度로 人間의 健忘症은 甚한 것이다.

石油의 메이저나 自動車의 빅·스리가 길·管을 支配해서일까 하고 逆說的으로 생각도 해볼만큼 自由奔放한 創案의 길이 막히고 있는 것이다. 遊覽用으로 만들어도 收支는 맞을지도 모를 일인데 아무도 만들어볼 엄두도 내지 않는다. 1897年에 氣球를 타고 北極探險한 사람들이 있다. 失敗는 하였지만, 그런 冒險心이 現代에는 없어졌다는 것일까?

生活이 刻薄해져서 疋돈은 못쓰겠다는 世상이 된 模樣이다. 基礎科學에의 研究投資가 疎外되고 있다고들 하는 것도 비슷한 發想에서 일지도 모른다.

高速道路를 달리면서의 雜談에 지나지 않지만 이런 생각을 해본다는 즐거움이 科學과 技術의 일의 本質이 아닌가 싶다. 이런 小型 飛行船이 생긴다면 氣象學은 飛躍的으로 發展할 것이다. 적어도 環境問題의 基本이되는 微氣象 調査에는 안성맞춤이 될 것이다.

길·線·管에의 莫大한 投資를 생각해본다면, 基本的으로 發想을 바꾸어 볼 직도 한 일이다. 길·線·管이 없어진다면 體制의 變化도 생각지 못할 일인 것이다.