

자동차 경음 기술이 식민지 조선의 도시소음에 미친 영향

An Influence on the City Noise of Colonial Joseon by the Motor Vehicle Horn

신명호* · 손정현** · 채영희***†

Myung-Ho Shin*, Jeong-Hyun Sohn** and Young-Hee Chae***†

(접수일 : 2013년 5월 8일, 수정일 : 2013년 5월 24일, 채택확정 : 2013년 5월 25일)

Abstract: After the port opening in 1876, the western people made Joseon image as the land of morning calm. there was a conception that Joseon was a uncultivated country in the meaning of the land of morning calm. famous modernists such as Gil-Jun Yu, Kwang-su Lee also had same conception. but such conception began to change in 1930's. the number of motor vehicle began to increase rapidly in 1930's. and also many of motor vehicle were equipped with air horn or electronic horn instead of bulb horn. bulb horn made thick and low rubber sound. but air horn or electronic horn made sharp and high metallic sound. city people of colonial Joseon began to recognize air horn or electronic horn as city noise. so they tried to control the use of air horn or electronic horn. finally, in late 1930's, the use of air horn and electronic horn were prohibited.

Key Words : Air Horn, Electronic Horn, Bulb Horn, City Noise

1. 서 론

1876년 개항 직후 조선을 찾은 서구의 외교관, 선교사, 사업가, 여행자들이 만든 조선 이미지 중 에서 가장 잘 알려진 것은 ‘조용한 아침의 나라’라는 이미지다. ‘조용한 아침의 나라’는 ‘The Land of Morning Calm’의 번역어인데, 이 용어는 1888년에 출간된 미국 천체 물리학자 로웰(Percival Lowell)의 『Chosun : The Land of Morning Calm』에서 비롯되었다. 그 후 새비지-랜드오어(Arnold H. Savage-Landor)가 1890-1891년 사이에 조선을 여행

하고 1895년에 런던에서 『Corea or Cho-sen : The Land of Morning Calm』을 출간함으로써 ‘조용한 아침의 나라’라는 용어는 더욱더 인구에 회자되었다.¹⁾

‘조용한 아침의 나라’는 ‘조선(朝鮮)’에 대한 번역어였다. 즉 조(朝)는 ‘아침’의 의미로서 ‘Morning’으로, 선(鮮)은 ‘조용한’의 의미로서 ‘Calm’으로 번역된 것이었다. 그런데 선(鮮)의 일차적인 의미는 ‘조용한’ 보다는 오히려 ‘상쾌한’이었다. 따라서 ‘상쾌한’을 영어로 표현한다면 ‘Calm’ 보다는 ‘Fresh’가 더 잘 어울렸다.

***† 채영희(교신저자) : 부경대학교 국어국문학과

E-mail : chaeyh@pknu.ac.kr, Tel : 051-629-5415

*신명호 : 부경대학교 사학과

**손정현 : 부경대학교 기계자동차공학과

***† Young-Hee Chae(corresponding author) : Department of Korean Language & Literature, Pukyong National University.

E-mail : chaeyh@pknu.ac.kr, Tel : 051-629-5415

*Myung-Ho Shin : Department of Korean History, Pukyong National University.

**Jeong-Hyun Sohn : Department of Mechanical and Automotive Engineering, Pukyong National University.

하지만 서구인들은 개항 직후의 조선에서 ‘상쾌한’ 즉 ‘Fresh’한 느낌보다는 ‘조용한’ 즉 ‘Calm’한 느낌을 받았다. 그래서 조선을 ‘The Land of Morning Fresh’ 보다는 ‘The Land of Morning Calm’으로 표현했다.

사전적 의미로 ‘조용하다’는 ‘아무런 소리도 들리지 아니하고 잠잠하다.’는 뜻이다. 로웰과 새비지-랜도어가 조선에서 ‘아무런 소리도 들리지 아니하고 잠잠하다.’는 느낌을 받은 이유는 사람의 소리나 자연의 소리 이외에 공장이나 열차 등에서 나는 기계음을 거의 듣지 못했기 때문이다.

기계가 내는 소리는 없고 오직 자연과 사람이 내는 소리만 있는 ‘조용한 아침의 나라’ 조선은 로웰과 새비지-랜도어를 비롯한 서구인들 특히 영국인들의 눈에는 정제된 나라로 인식되었다. 즉 로웰과 새비지-랜도어에게 ‘조용하다’는 이미지는 문명에 오염되지 않은 순수한 자연의 이미지가 아니라 문명화 되지 않고 정제된 상태 즉 야만의 이미지였던 것이다. 이는 달리 말하면 개항 이후 조선을 찾은 서구인들에게 자신들이 사는 서구의 공장이나 열차 등에서 나는 기계음은 문명의 소리로 인식되었음에 비해, 서구 이외 지역의 자연에서 나는 소리는 야만의 소리로 인식되었음을 의미한다.

그런데 이 같은 인식은 1930년대에 극적으로 변했다. 즉 공장이나 열차 등에서 나는 기계음이 더 이상 문명의 소리만이 아닌 소음으로도 인식된 것이었다.

본 논문에서는 개항 직후 문명의 소리로 인식되던 기계음이 1930년대 소음으로 인식되기까지의 과정을 주로 자동차 경음 기술과 관련해 검토했다. 이를 통해 자동차 기술과 인간과의 관계, 자동차 소음에 대한 식민지 조선의 대응 등을 파악해 보고자 했다.

2. 1910년 전후 근대화론자들의 기계음 인식

기계음을 문명의 소리로 인식한 것은 개항 후의 대표적인 근대화론자들 역시 마찬가지였다. 예컨대 개항 이후 조선인으로서 최초로 일본과 미국

에서 유학하였고 1895년에는 국한문 혼용체의 여행기인 『서유견문』을 간행한 유길준은 뉴욕의 도로교통에 대하여 다음과 같은 기록을 남겼다.²⁾

“(뉴욕) 전 시중의 도로는 돌조각으로 덮였는데, 길을 닦는 제도라든가 청소하는 방법은 견고함과 청결함을 위주로 한다. 길 한가운데 말이나 차가 다니는 철로를 깔아 행인의 편리를 더하며, 두세 길 되는 철주를 양쪽에 세우고 그 위에 기차가 다니는 철로를 가설하여 사람들을 내왕시키고 물자를 운송한다. 이를 천하의 장관이라고 하는 것이 옳겠지만, 어떤 사람은 ‘철로가 인가의 창문 높이와 같아서 달리는 차바퀴의 요란한 소리가 귓전을 시끄럽게 하며, 또 잠자는 자에게 방해를 끼쳐 좋지 않다.’고 말한다. 그러나 이 차를 한번 타보면 황홀하게 바람을 타고 가면서 구름 위로 넘어 다니는 기분이 절로 난다.”

유길준은 1882년에 체결된 조미수호조약의 보빙사(報聘使) 수행원으로 미국에 갔다가 남아 유학했다. 이후 1884년 갑신정변이 발발하자 1885년에 귀국하였다. 따라서 『서유견문』에 묘사된 뉴욕의 도로교통은 1880년대 초반의 상황인데, 이미 그 당시에 뉴욕은 열차 소음이 심해 시민들 사이에 불만이 제기되고 있었던 것이다. 유길준 역시 어떤 사람에게서 “철로가 인가의 창문 높이와 같아서 달리는 차바퀴의 요란한 소리가 귓전을 시끄럽게 하며, 또 잠자는 자에게 방해를 끼쳐 좋지 않다.”는 불만을 듣기까지 했다.

하지만 유길준은 “그러나 이 차를 한번 타보면 황홀하게 바람을 타고 가면서 구름 위로 넘어 다니는 기분이 절로 난다.”고 함으로써 열차의 소음으로 인한 불편보다는 열차의 편의로 인한 유쾌함을 앞세웠다. 유길준에게 열차 소리로 대표되는 기계음은 기꺼이 참을 수 있는 문명의 소리 또는 기꺼이 참아야 하는 문명의 소리였던 것이다.

춘원 이광수는 유길준보다 더욱 적극적으로 또 더욱 분명하게 기계음을 문명의 소리로 인식하였을 뿐만 아니라 기계음이 문명의 소리임을 설교하였다. 예컨대 춘원 이광수가 1917년 1월 1일부터 6월 14일까지 매일신보에 연재한 장편소설로서 최초의 근대장편소설로 간주되는 『무정』에는 이런

표현이 있다.³⁾

“차가 남대문에 닿았다. 아직 다 어둡지는 아니 하였으나 사방에 반짝반짝 전기등이 켜졌다. 전차 소리, 인력거 소리, 이 모든 소리를 합한 도회 소리와 넓은 플랫폼에 울리는 나막신 소리가 합하여 지금까지 고요한 자연 속에 있던 사람의 귀에는 딱 소묘하게 들린다.

도회의 소리? 그러나 그것이 문명의 소리다. 그 소리가 요란할수록 그 나라가 잘된다. 수레바퀴 소리, 증기와 전기기관 소리, 쇠마차 소리... 이러한 모든 소리가 합하여서 비로소 찬란한 문명을 낳는다. 실로 현대의 문명은 소리의 문명이다. 서울도 아직 소리가 부족하다. 종로나 남대문동에서 서로 말소리가 아니 들릴만큼 문명의 소리가 요란하여야 할 것이다. 그러나 불쌍하다. 서울 장안에 사는 사십 여만 흰옷 입은 사람들은 이 소리의 뜻을 모른다. 또 이 소리와는 상관이 없다. 그네는 이 소리를 들을 줄을 알고 듣고 기뻐할 줄을 알고, 마침내 제 손으로 이 소리를 내도록 되어야 한다.

저 플랫폼에 분주히 왔다 갔다 하는 사람들 중에 몇 사람이나 이 분주한 뜻을 아는지. 왜 저 전등이 저렇게 많이 켜지며, 왜 저 전보 기계와 전화 기계가 저렇게 불분주야하고 때까저리며, 왜 저 흥물스러운 기차와 전차가 주야로 달아나는지... 이 뜻을 아는 사람이 몇몇이나 되는가.”

위의 내용은 『무정』의 여주인공 영채가 평양에서 열차를 타고 남대문에 도착했을 때의 장면 묘사이다. 위의 장면에서 춘원 이광수는 ‘실로 현대의 문명은 소리의 문명이다.’고 선언한다. 그래서 ‘그 소리가 요란할수록 그 나라가 잘된다.’는 표현도 서슴지 않는다.

춘원 이광수가 수레바퀴 소리, 증기와 전기기관 소리, 쇠마차 소리 등 기계음을 문명의 소리로 인식한 이유는 궁극적으로 정체와 비극에 빠진 조선을 구해줄 것은 바로 이들 기계들이라 생각했기 때문이다. 예컨대 『무정』의 주인공 이형식은 청량리에 납치되어 간 여주인공 영채를 찾아 헤맬 때 이런 상상을 한다.⁴⁾

“형식은 전차가 일부러 속력을 뜨게 하는 것같

이 생각하였다. 과연 야시에 사람이 많이 내왕하여 운전수는 연해 두 발로 종을 딸랑딸랑 올리면서 천천히 진행하였다. 형식의 가슴에는 불이 일어난다. 형식은 활동사진에서 서양 사람들이 자동차를 타고 질풍같이 달아나는 양을 생각하고, 이런 때에 나도 자동차를 댔으면 하였다. 형식은 차기가 종로에서 자동차를 타고 철물교를 지나 배오개를 지나 동대문을 지나 청량리를 지난 흥릉 숲숲으로 달려가는 것을 상상하였다.”

위에 내용에서 납치된 여주인공 영채는 정체와 비극에 빠진 조선을 상징한다. 그런 영채를 구하기 위해 이형식은 전차를 타고 달려가지만 너무 느리다. 그래서 이형식은 전차보다 훨씬 빠른 자동차를 상상하고 소망한다. 만약 이형식에게 자동차가 있었다면 그는 바람같이 달려가서, 납치된 여주인공 영채를 구해낼 수 있었을 것이다. 하지만 현실의 이형식에게는 자동차가 없다. 그 결과 이형식은 여주인공 영채를 구해내지 못한다.

그러므로 춘원 이광수 같은 근대화론자들에게 자동차 소리로 대표되는 기계음은 소음이 아니라 구원의 소리 즉 복음일 수밖에 없었다. 춘원 이광수가 『무정』에서 “그네는 이 소리를 들을 줄을 알고 듣고 기뻐할 줄을 알고, 마침내 제 손으로 이 소리를 내도록 되어야 한다.”고 역설한 이유 역시 정체와 비극에 빠진 조선을 구원할 것은 기계이고, 그 기계에서 나는 소리는 구원의 소리 즉 복음이라 인식했기에 나타난 결과라 할 수 있다.

3. 1930년대 도시소음 발생과 자동차 경음 기술

개항 이후부터 1910년대에 이르기까지 유길준, 이광수 등 대표적인 근대화론자들이 기계음을 문명의 소리 또는 복음으로 인식한 배경에는 무엇보다도 근대화에 낙후된 조선의 현실에 대한 좌절감과 함께 그 같은 좌절감을 극복하기 위한 대안 논리라는 측면이 컸다. 이와 함께 기계문명이 발달했을 때 나타나는 현실적인 문제점들을 겪어보지 않은 채 기계 문명의 장점만 예상한 관념적, 선언적 측면 역시 컸다.

예컨대 자동차의 경우 개항 이후부터 1910년대 초반에 이르기까지 조선에 존재한 자동차는 손꼽을 정도로 적었다. 선행 연구에 의하면 조선에 자동차가 처음 들어온 때는 1900년 9월 30일로 대한제국 황실에서 사용하기 위해 수입되었다고 한다. 하지만 이 차는 1905년 덕수궁에 불이 나 전소하였고, 이후 1911년 이왕직과 총독부에서 미국산 포드 승용차를 구입하여 고종이 탔으며 순종은 미국산 캐딜락을 탔다고 한다.⁵⁾

1910년에 조선이 식민지화 되면서 경성 등 도시를 중심으로 자동차가 늘기 시작했지만 그 수는 미미했다. 예컨대 1918년 경성의 자동차는 겨우 212대에 불과했다. 따라서 개항 이후부터 1910년대까지는 자동차로 인한 소음문제, 매연문제, 환경문제 등은 거의 발생하지 않은 채 단지 자동차는 근대 문명의 총아로 선망될 뿐이었다.

하지만 1920년대를 지나 1930대가 되면 상황이 크게 달라졌다. 우선 자동차의 수가 급격히 늘어났다. 경성의 경우, 1918년에 212대에 불과했던 자동차의 수가 1926년에는 1,587대로 늘었고 1931년에는 4,331대로 늘었다.⁶⁾ 이처럼 자동차의 수가 폭발적으로 늘어나면서 경성을 비롯한 도시에서는 자동차 소음으로 인한 문제가 사회적으로 제기되기 시작했다.

동시에 도시의 자동차 소음 문제는 언론에서도 다루어지기 시작했는데, 언론에서 최초로 다룬 도시의 자동차 소음 문제는 1929년 12월에 간행된 『별건곤』 24호의 ‘조음(噪音)과 신경쇠약(神經衰弱)’이라는 기사로서 그 내용은 다음과 같았다.

“조음(噪音)과 신경쇠약(神經衰弱)

대영보건국(大英保健局)에서는 신경쇠약과 조음(噪音)관계를 다음과 같이 연구, 발표하였다. 공장에서 울리는 소리가 도회지 조음(噪音)의 총본산(總本營)이요 따라서 그 대표적인 것은 사실이나 실상 공장 조음(噪音)은 강도가 균일하고 연속적(續連的) 리듬을 보유하고 있으므로 사람의 정신을 그다지 산란케 하지 아니한다. 도회지 사람들의 안면(安眠)을 방해하고 신경을 흥분시키는 6종은 다음과 같다. 그다지 능률이 좋지 못한 자동차 소리, 자동차에 실은 물품에서 발생하는 소리와

경적, 개짓는 소리, 장사치의 외치는 소리와 벨소리, 생철통을 갑자기 두드리는 소리, 기차(汽車) 소리”

예의 기사는 물론 조선 자체의 상황이 아니라 영국의 상황을 전한 것이다. 그럼에도 불구하고 위의 기사가 주목되는 것은 조선의 도회지에서도 위와 유사한 상황이 발생하고 있었기에 위의 기사가 실렸다는 사실이다. 그것은 도회 소음원의 마지막으로 제시된 ‘기차(汽車) 소리’ 다음에 첨부된 ‘미운 아이 우는 소리는 왜 안 넣었는지’라는 기사를 통해 확인할 수 있다. 즉 영국의 도시소음을 전한 기사는 그 소음원에 동감하면서 거기에 ‘미운 아이 우는 소리’를 덧붙이고 싶었던 것이다.

그런데 대영보건국의 연구결과를 인용한 위의 기사에 의하면 당시 영국의 도회인들을 괴롭힌 소음원으로 제일 먼저 손꼽힌 것은 공장 소음이 아니라 자동차 소리와 자동차 경적이었다. 이 자동차 소리와 자동차 경적이 영국 도회인들의 안면(安眠)을 방해하고 신경을 흥분시킴으로써 신경쇠약을 유발했던 것이다. 이런 상황은 1930년대 조선의 도회지에서도 마찬가지였다.

1930년대에 식민지 조선의 도시 소음 문제를 지속적으로 제기하고 그 대안을 촉구한 대표적인 언론은 동아일보였다. 동아일보에서 도시 소음 문제를 최초로 제기한 것은 1932년 3월 11일자 ‘도회의 소음은 소화불량케 해’라는 제목의 다음 기사였다. “도회의 소음은 소화불량케 해, 위액과 타액의 분필에 영향, 레 박사의 새 학설, 도회의 떠들어 대는 소음과 소화불량과의 사이에는 중대한 인과관계가 있다는 것을 최근 콜게트 대학 심리학 연구소장 레아드 박사의 연구발표에 의하면 음향은 위속에서 위액의 분필과 구강내(口腔內)의 타액 분포 분필을 완만하게 한다. 어떠한 정도로 분필이 감소하는가 하면 비교적 고요한 때에는 타액선의 하나로부터 분필되는 타액은 5분간마다 평균 0.41 입방 센치인데 음향의 도가 강하여지는데 따라 다음과 같이 감소한다. 보통 고요한 회화 0.34 입방 센치, 보통 카페에서 떠드는 소리 0.29 입방 센치, 고성인 라디오 혹은 지하실 음향 0.21 입방 센치, 이것으로 보아도 어떻게 음향이 소화에 중

대한 관계를 가졌는가를 알 수 있습니다.”

위의 기사를 보도한 지 14일째인 3월 25에 동아 일보는 ‘도시와 소음’이라는 제목의 사설을 실었는데, 다음과 같은 내용이었다.

“소음은 도시의 병적 증후요 도시의 인(人)은 소음으로 인하여 다대한 영향을 받는다. 심리학자들의 연구에 의하면 소음 때문에 도시인은 신경계통의 불건강(不健康)을 많이 가지게 된다고 한다. 소음은 능률을 감쇄(減殺)하고 성격에까지 영향된다고 한다. 그리하여 대도시들은 이 소음의 방지를 위하여 여러 가지의 방법을 취(取)하고 있다. 혹은 건축에 방음벽을 설치하기도 하며 대도시의 가장 복잡한 거리에서는 경중, 경적을 맘대로 불지 못하게 하는 법까지 있다 한다. 경성(京城)도 최근에 이르러 소음을 가진데 있어서만은 점차로 선진 도시의 흉내를 내게 되어 간다. 장사치의 외치는 소리에 소스라쳐 깨든 경성 가도인(街道人)의 꿈은 야삼경(夜三更)에 유흥(遊興) 자동차의 경적 소리에 잠을 못 이루게 되어가는 모양이다.

아직 소음에 대하여 방지를 운위(云爲)해 보기에는 너무도 다른데 개선할 것이 많은 경성의 시가지는 작년 이래로 대형전차(大型電車)의 가두진출 이래로 그 전기 경적의 괴성은 행인과 사무소에 앉은 사람을 한가지로 놀라게 하고 있다. 그 경적의 소리는 유난히도 듣기 싫은 고성(高聲)으로 그 괴전차(怪電車)가 일과(一過)할 때에는 연가(沿街)의 상가(商家)에서는 담화(談話) 소리도 통하지 않을 지경이다. 그런데다가 최근에는 대형전차(大型電車)뿐 아니라 소형전차에까지 이것을 장치(裝置)한 것을 보거나 만일 점차 전차 전부에 이 장치를 할 계획이라면 이야말로 신경이 예민한 도시 생활자(生活者)들에게는 일대량대사(一大量大事)라 아니할 수 없다. 이 바쁜 세상에 의연만보(悠然漫步)하는 중고인(中古人)이 많다하여 전기회사가 일종의 풍자로 이런 장치를 했는지 모르거나와 도시 정화(淨化)를 도(圖)하는 당국자들은 귀로부터의 정화도 고려해봄이 여하(如何)오.”

위에 의하면 1932년 당시 경성 시민들을 괴롭힌 소음 중에서도 가장 괴로운 소음은 시내를 통과하는 전차의 전기 경적과 야삼경에 유흥 자동차의

경적이었다. 전차의 전기 경적은 ‘유난히도 듣기 싫은 고성’으로 묘사되었고, 야삼경에 유흥 자동차의 경적은 ‘잠을 못 이루게 되어가는’ 것으로 묘사되었다. 이런 기사를 통해 1930년대 경성의 도시 소음 유발 요인은 무엇보다도 경적이 중요한 요인이었음을 알 수 있다.

그런데 1935년 11월 27일자 기사에 의하면 당시의 자동차에 사용된 경적에는 ‘에야 폰’, ‘전기 폰’, ‘수압(手押) 나팔’ 등이 있었으며 이 중에서 규제의 대상이 된 경적은 ‘에야 폰’과 ‘전기 폰’이었다. 즉 1930년대 경성의 도시 소음을 유발한 자동차의 경적은 구체적으로 말하면 ‘에야 폰’과 ‘전기 폰’이었는데, 그 중에서도 소음 유발의 주범은 ‘전기 폰’인 ‘클랙슨 경적’이었다. 예컨대 1938년 6월 16일자의 동아일보 기사에 의하면 자동차의 ‘클랙슨 경적’은 다음과 같이 신경쇠약을 유발하는 원인으로 묘사되어 있다.

“소음은 신경쇠약의 원인, 공기나팔(空氣喇叭)만 불게 될 자동차군(自動車君), 고음경적(高音警笛)을 방지, 도회인의 신경을 자극하는 소음이 완화된다는 꽤 소식“

거리의 소음의 근원지는 말할 것도 없이 자동차와 전차의 경적과 경종이 대부분으로서 금속적의 날카롭고 급박한 음향은 도회인들을 신경쇠약자로 만들고 얼굴을 찡그리게 하여 보건 상에 유해함은 물론 이 음향은 운전수의 심리에도 반항하여 초과속도를 유발하여 교통사고를 일으키고 있어 선진 각 도시에서도 소음방지 문제에 대하여 고구중이 거니와 경기도 경찰부에서도 이에 대하여 작년래 선진 각 도시의 소음방지 상황을 조사한 결과 금번 자동차의 ‘클랙슨’을 폐지시키고 모두 저음인 공기나팔을 사용토록 하게 되었다.”

반면 자동차의 경적 중 하나인 ‘수압(手押) 나팔’은 소음과는 관계없는 것으로 인식되었고, 규제 대상으로 거론되지도 않았다. 이는 1930년도 들어서면서 식민지 조선의 도회지에서 자동차가 급증하는 추세와 함께 대부분의 자동차들이 ‘수압 나팔’ 대신 ‘클랙슨 경적’인 ‘에야 폰’과 ‘전기 폰’을 사용한 결과로 도시 소음이 발생하였음을 뜻한다.

본래 자동차의 역사에서 경적은 떼려야 뗄 수

없는 부품이었다. 1800년대 초기, 영국에서 증기기관차의 인기에 힘입어 보행자와 동물들의 안전을 위해 최초의 ‘자동차 경적’에 관한 법률이 통과되었는데, 그것은 “도로에서 자동차의 앞에서 보행자가 선행하고 있을 시에, 자동차 운전자는 반드시 빨간 깃발 혹은 나팔(horn)을 이용하여 자동차의 존재를 알려야 한다.”는 내용이었다. 이에 따라 1800년대 후반, 실질적인 자동차 경적이 등장했고, 운전자들은 저마다 경적 신호를 알리기 위해 벨브 혼(bulb horn), 휘슬(whistles), 벨(bell) 등을 가지고 다니게 되었다. 이후 1900년대 초반에 프랑스에서 최초로 벨브 혼(bulb horn)이 자동차에 장착된 형태로 나타났다.⁷⁾



Fig. 1 First bulb horn

THE LARGEST AUTOMOBILE SUPPLY HOUSE IN AMERICA 1907

No. 19 La Bassoon Oval Horn

This is the latest idea in horns in Europe and we have just received the first lot to arrive in this country. It is the best horn on the market, it is made of heavy spun brass, with triple coil, and produces a deep and lasting tone. This horn has an oval shape bell and was designed to make up as much space as possible; it is fitted with adjustable bracket and will fit any car. Guaranteed the best value ever offered in auto horns.

ADJUSTABLE BRACKET

PRICE, Complete with 40-inch Flexible Tube, \$10.00. We have other styles of 1907 Horns in stock, comprising 20 styles and sizes.

CHAS. E. MILLER,
Manufacturer, Jobber, Exporter and Importer
97-99-101 Reade St., - NEW YORK CITY.
BRANCHES: Philadelphia, Boston, Cleveland, Detroit, Buffalo.

Fig. 2 Advertisement of horn in 1907

초기의 자동차 경적 방식인 벨브 혼(bulb horn), 즉 나팔관 형식은 바람이 찬 고무공을 꺾꺾 누르면 작은 나팔에서 ‘뽕’하는 소리가 나는 형식이었다. 1920년대 이 무렵 우리나라에서 퍼진 ‘오줌 찢금 진고개, 방구 뽕뽕 자동차’ 라는 동요는 이에서 비롯된 것이었다.⁸⁾

조선에 자동차가 도입되던 초창기의 경적은 물론 벨브 혼(bulb horn)이었다. ‘벨브 혼(bulb horn)’은 작동 방식과 생긴 모습에 따라 ‘수압 나팔’ 또는 ‘공기 나팔’로 번역되었고, 소리가 부드럽고 낮다 하여 ‘연조(軟調) 경적’ 또는 ‘저음(低音) 경적’으로도 번역되었다.

식민지 조선에서 벨브 혼(bulb horn)의 소리인 ‘뽕뽕’은 단순히 벨브 혼(bulb horn)의 소리만 상징하는 것이 아니라 자동차 자체를 상징하기도 하였다. 예컨대 1929년 8월 15일자 동아일보 기사에 의하면 조선의 가정에서는 닭을 보고 ‘꼬꼬’라 하고, 기차를 보고 ‘뽕뽕’, 자동차를 ‘뽕뽕’이라고 가르쳤다.

식민지 조선에서 벨브 혼(bulb horn)의 소리인 ‘뽕뽕’ 또는 ‘뽕뽕’은 부드럽고 낮기에 시끄러운 소음이 아닌 선망의 소리 또는 선망의 자동차 자체로 인식되었다. 예컨대 1939년 4월 2일자의 동아일보에 실린 충북 단양 영춘공소교(永春公小校) 3학년 학생 김영순의 ‘자동차’라는 동시에서는 자동차가 이렇게 묘사되어 있다.

“뽕뽕뽕뽕 자동차를 보기만 하면, 뽕뽕 자동차를 흉내 잘 내는, 우슴쟁이 내 동생은 쫓아갑니다.”

“다름박질 하다못해 숨이 차는지, 뽕뽕으응 하는 소리 간신히 하며, 시름없이 발길 돌려 돌아옵니다.”

“뽕뽕-응 자동차가 그리 부러워, 핸들 잡은 운전수의 흉내를 내며, 나는 커서 서울구경 실컷 한다죠”

자동차 역사에서 초창기 경적을 대표하던 벨브 혼(bulb horn)은 새로운 경적 기술이 등장함에 따라 점차 줄어들었다. 1910-1920년에 인기를 끌었던 새로운 경적 기술 중의 하나가 지금의 자동차 경음기(警告器)를 지칭하는 대표 용어가 된 ‘클락슨(Klaxon)’이었다.

1908년, 미국의 전기공학자 밀러 리즈 호치슨(Miller Reese Hutchison)은 최초의 전자식 혼을 발명하였다. 당시 호치슨은 미국의 뉴욕에서 자동차의 대량 생산으로 인하여 증가하는 교통량에 관심을 가지게 되었다. 그는 도로 위에서 자동차가 긴급 시에 경적을 알림으로써 도로위에서 주행할 수 있는 진로를 확보해야 한다고 생각했다. 그는 기존의 수동식 자동차 혼을 좀 더 간편하고 쉽게 작동하도록 전자식 혼을 만들었다. 기존에 손으로 동력을 주어야 하는 방식과 달리 스티어링 휠 위에 있는 버튼을 눌러 줌으로써 작동하게 되는 방식으로 이러한 경음기의 구동방식으로 1908년에 특허권을 얻었다. 미국의 Lovell-McConnell 부품제조 회사가 이 특허권을 사들여 전자식 혼이 시장에 나왔는데, 훗날 이 회사는 GM 모터스에 정식으로 납품하게 되었다.

그 전자식 혼의 이름이 ‘클락슨(Klaxon)’이었는데, 그 이름은 Lovell-McConnell의 사장인 프랭클린 핼렛 노벨(Franklyn Hallett Lovell)이 지은 것으로, ‘비명’의 의미를 가진 그리스 어 ‘클락소(Klaxo)’에서 유래했다고 한다. ‘클락슨’은 초기에는 자가용 자동차와 자전거에 부착되었는데, 자가용에 사용된 ‘클락슨’은 6V짜리 건전지로 작동했으며, 1911년부터 축전지가 사용되었다.

‘클락슨’의 작동방식은, 작은 모터를 손으로 직접 돌려주거나 전기배터리로 구동을 주고 이를 통해 캠의 움직임이 중앙의 핀을 돌리고 핀에 연결된 금속판(다이아그램)이 진동함으로써 소리가 나는 방식이었다. ‘클락슨’의 금속판 진동의 전자식 방식은 수년간을 통해 계속적으로 발전 되어왔으며 오늘날 현대식 혼 작동원리의 기본이 되었다. 기록에 의하면 ‘클락슨’의 구동방식은 제2차 세계대전에서도 이용되었다고 한다. 다만 구동 방식은 전자식이 아닌 수동식으로 하여 군사용 경보 장치와 공장 사이렌으로 사용되었다고 하는데, 초기의 ‘클락슨’ 소리는 ‘awooga’ 또는 ‘ah-oo-gah’로 표현되었다.⁹⁾

한편 ‘에야 폰’은 트럭이나 대형버스처럼 공기 압축기를 갖춘 차량에 주로 사용되었는데, 압축 공기의 압축이 풀리면서 소리가 나는 방식이었다.⁹⁾



Fig. 3 Klaxon service manual in 1933

식민지 조선 사람들의 귀에 ‘에야 폰’ 그리고 ‘클락슨 경적’인 ‘전자 폰’은 ‘벌브 혼(bulb horn)’과 달리 참을 수 없을 정도로 소리가 높고 강렬하였을 뿐만 아니라 금속성이었다. 이에 따라 ‘에야 폰’과 ‘전자 폰’은 ‘고음(高音) 경적’ 또는 ‘고조(高調) 경적’으로 번역되었는데, 그 소리는 “뽕뽕”으로 인식되었다.

미국에서 발명되어 시판된 ‘클락슨 경적’인 ‘전자 폰’은 당연히 미국에서 제조되는 자동차에 부착되었다. 이 같은 미국산 자동차들이 1920년대 이후 식민지 조선에 대량 수입되었다. 예컨대 1920년 4월 22일자 동아일보 기사에는 “미국에서 사용하는 다수한 자동차의 삼분의 일은 포드 자동차이며, 조선에서 사용하는 자동차도 이것이 제일 많은데”라는 내용이 있으며, 1929년 8월 1일자 『별건곤』 22호에는 “전선(全鮮)을 통하여 자가용이 750대, 승합용이 1,800대, 화물용이 250대로 약 3천대에 달하는 바, 경성을 위시(爲始)하여 시내 택시, 버스 등의 격증과 영업선로 연장리수(延長哩數)에 비조(比照)하여 증가율이 현저함을 보면 실로 4천대에 달하겠고, 사용차량의 대부분이 포드제이며 속도는 1시간에 5-6리”라는 내용이 있다. 요컨대 1930년대에 식민지 조선의 도회지에서 소음을 유발한 자동차 경적은 바로 “뽕뽕”으로 인식된 ‘에야 폰’과 ‘전자 폰’이었고, 이들 자동차는 미국에서 수입된 포드제가 대부분이었던 것이다.

4. 소음유발 자동차 경음에 대한 식민지 조선의 대응

식민지 조선에서 자동차 소음에 대한 법적 규제는 1915년 7월 22일에 공포된 ‘자동차취체규칙(自動車取締規則)’에서부터 시작되었다. 조선총독부 경무총장 입화소일랑(立花小一郎) 명의로 공포된 본 규칙은 총 39조로 구성되었다. 이 중에서 자동차의 경음과 소음에 관련된 규칙은 제2조와 제3조로서 그 내용을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

“제2조 자동차를 영업 또는 자가용으로 하여 사용하고자 하는 자는 각 차량에 붙일 다음 각 호의 사항을 갖추어 영업용에 있어서는 영업의 허가를 하는 경무부장에, 자가용에 있어서는 그 소관 경무부장에 원출(願出)한다. 차량에 붙일 각호는 ①원출자의 본적, 주소, 씨명, ②사용의 목적, ③차량의 중량, 구조도면(構造圖面), ④승용차에 있어서는 탑승자 정원, 화물차에 있어서는 화물적재 정량, ⑤원동기(原動機)의 명칭, 구조 및 마력, ⑥제어기, 제동기, 음향기 그 외 부속 기계 및 기구(器具)의 종류, ⑦차체 및 원동기의 제조년월일 및 제조소명(製造所名). 다만 불명일 때는 그 내력이다.

전항 제1호의 사항을 변경하려는 때는 경무부장에 제출(届出)하고, 제 2호 내지 제 6호의 사항을 변경하려는 때는 경무부장에 원출(願出)하여 허가를 받는다. 제3조 자동차의 차체 및 부속기계, 기구(器具)의 설비는 다음 각 호에 의거하는 것을 요한다. 각 호는 ①차륜(車輪)은 호모제(護謨製) <타이어>를 가진 것, ②제동기는 2개 이상을 갖추어 그 하나는 차량 또는 차륜에 고착한 <도루무>에 작용하여 곧바로 운전을 정지할 있게 할 것, 다른 하나는 그 기관 각부의 운동을 저지할 장치를 가진 것으로서 각 동적(動的)으로 원동기를 정지하고 또 속도를 조절할 수 있는 장치를 가진 것, ③검속기(驗速器) 및 음향기(音響器)를 갖추는 것, ④증기, 가스, 석유 그 외 폭발성 또는 가연성의 물품을 담을 관(管), 궤(匱), 장소(場所) 및 전선은 건뢰(堅牢)하여 위험 또는 누설의 염려가 없게 할 것, ⑤심한 소향(騷響), 진동(震動) 또는 다량의 매

연, 증기 혹은 유취(有臭), 유해(有害)의 가스를 발산(發散)시키는 장치를 할 것”. 다만 특별히 경무부장의 허가를 받은 경우 이 제한에 있지 않다.

위의 제2조에 의하면 영업용 자동차 또는 자가용 자동차를 운행하고자 하는 사람이 허가받기 위해 제출하는 서류에는 음향기의 종류가 기재되어야 했는데, 음향기는 경음기를 지칭했다. 또한 제3조에 의하면 자동차에는 음향기를 갖추어야 했으며 만약 심한 소향이나 진동이 있으면 그것을 발산시킬 장치를 해야 했다. 즉 1915년 이후 식민지 조선에서는 자동차에 음향기 즉 경음기를 장치하고, 아울러 심한 소향이 있을 경우 그것을 발산시킬 장치 즉 소음기(消音器)를 장치할 것을 법으로 의무화 했던 것이다.

1915년에 공포된 ‘자동차취체규칙(自動車取締規則)’은 1921년 7월 4일에 총 40조의 ‘자동차취체규칙(自動車取締規則)’으로 전면 개정되었다. 조선총독 남작 제등실(齋藤實) 명의로 공포된 이 개정 중에서 경음기 및 소음에 관련된 내용은 제4조에 규정되었는데, 그 내용은 다음과 같았다.

“제4조 자동차의 구조장치는 다음 각 호에 해당하는 것을 요한다. ①차량은 전장(全長) 18척 2촌, 전폭(全幅) 7척, 높이 10척 이하일 것, ②철(轍)은 호모제(護謨製)의 것일 것, ③각 독립적으로 작용하는 2개 이상의 제동기를 갖추는 것, ④변속기(變速器), 환향기(還向機), 속도계(速度計) 및 경음기(警音器)를 갖추는 것, ⑤증기를 사용하는 것에 있어서는 압력계 및 수준계(水準計)를 갖추는 것, ⑥운전에 즈음하여 심한 소향(騷響)을 발산(發散)하고 또는 유취(有臭) 혹은 유해(有害)의 가스 혹은 매연을 다량으로 발산(發散)시키는 구조일 것 (하략)”

다만 도지사의 허가를 받은 때는 제1호 및 제2호에 의할 수 있다. 위에 의하면 자동차의 경음기 및 소음에 관련된 규정은 1915년의 것이나 1921년의 것이나 거의 유사하다. 다만 차이가 나타나는 부분은 1915년에는 음향기(音響器)라고 표현되었던 것이 1921년에는 경음기(警音器)로 바뀐 정도이다.

한편 1921년 7월 4일에 ‘자동차취체규칙’이 공포된 후, 각 도에서는 시행세칙을 제정했는데, 몇

몇 지방에서는 자동차 경음기의 음향을 ‘연조 음향(軟調音響)’으로 제한하기도 하였다. 예컨대 1921년 9월 10일에 공포된 조선총독부 평안남도령(平安南道令) 제15호인 ‘자동차취체규칙시행세칙’ 제1조에서는 “자동차취체규칙 제4조 제4호의 경음기는 음향연조(音響軟調)의 것을 사용할 것”으로 되어 있고, 1922년 3월 10일에 공포된 조선총독부 경기도령(京畿道令) 제1호인 ‘자동차취체규칙 시행세칙’ 제1조 제3호에서는 “경음기는 연조(軟調)인 음향(音響)을 발(發)하는 것일 것”으로 되어 있다.

이는 1920년대에 접어들면서 자동차에 사용되는 경음기가 기왕의 ‘벌브 혼(bulb horn)’ 이외에 새로이 ‘전자 폰’과 ‘에야 폰’ 등이 추가되면서 경적으로 인한 소음문제를 단속하려는 취지에서 나타난 결과라 할 수 있다. 하지만 1920년도 초반에는 아직 자동차의 수가 그렇게 많지 않음으로써 자동차 경적으로 인한 소음은 문제가 되지 않았고, 그 결과 ‘음향 연조’라는 규정은 사실상 사문화 되었다.

그러나 1920년대 후반에 접어들어 자동차의 수가 급격히 늘어나면서 자동차 소음문제 또는 자동차 경적 문제는 도시문제, 사회문제로 제기되기에 이르렀다. 이 같은 자동차 소음문제 또는 자동차 경적 문제에 대하여 가장 먼저 문제점을 제기한 곳은 언론이었다.

앞에서 살펴본 것처럼 언론에서 최초로 다룬 도시의 자동차 소음 문제는 1929년 12월에 간행된 『별건곤』 24호의 ‘조음(噪音)과 신경쇠약(神經衰弱)’이라는 기사였고, 그 뒤를 이어 1932년부터 동아일보에서 꾸준히 도시소음 문제를 제기했다.

언론에서의 문제제기에 뒤이어 관계 기관에서도 자동차 소음 및 경음 문제에 조치를 취하기 시작했다. 최초의 조치는 1934년 경무국(警務局)에 의한 조치였다. 이와 관련하여 1934년 6월 3일자 동아일보에는 다음과 같은 기사가 실렸다.

“자동차 소음방지, 강조음 제한(強調音制限), 경적 폐지(警笛廢止)는 아직 일러, 도회지 생활에 있어서 가장 복잡하고 소란하여지는 사태의 원인은 무엇보다도 교통기관의 가속도적으로 복잡하여져 가는데서 생기는바 최근 일본 내지에서는 이러한

도회문명의 결점을 제외하고 가급적 조용한 생활을 도모하기 위해서 자동차 자전거의 경적을 폐지하거나 또는 이것을 제한하여 좋은 성적을 올리고 있다. 그런데 경성의 대도시는 최근에 이르러 교통이 상당히 복잡하여져 소음 방지의 교통취체상의 취지로 보아 자동차의 경적을 취체 할 수 있도록 경무국에서는 자동차취체규칙의 개정을 연구중이라 한다. 이에 대해서 한편에서는 아직 경성 시민은 교통혼란이 부족하여 경적을 폐지하면은 오히려 교통사고를 더 많이 일으키게 되므로 당분간 시기상조라는 주장을 세우고 있으나 하여간 제일보의 정책으로써 경적의 강조음을 제한하고 속력을 줄일 방침인 것은 대체로 실행될 모양이라 한다.”

위에 의하면 당시에 일본에서는 이미 도시 소음을 단속하기 위해 자동차, 자전거의 경적을 폐지하거나 제한하는 정책을 시행하고 있었다. 반면 식민지 조선에는 그런 정책이 시행되지는 않았지만 도시 소음이 나날이 고조되는 상황에서 대책이 필요하였다. 그 대책으로 경무국에서는 자동차취체규칙의 개정을 연구하는 한편 ‘경적의 강조음을 제한하고 속력을 줄일 방침’을 결정하였던 것인데, ‘경적의 강조음을 제한’한다는 것은 결국 ‘음향 연조’의 경음기를 사용해야 한다는 기왕의 시행세칙을 재확인 한 것에 지나지 않았다.

경기도의 경우, 자동차 경음기는 ‘음향 연조’의 것을 사용해야 한다는 시행세칙이 1922년 3월 10일에 공포되었음에도 불구하고, 10여 년 간 별다른 문제점을 노출하지 않다가 1934년에 새삼스레 경무국이 ‘경적의 강조음을 제한’하는 조치를 취한 이유는 다음의 두 가지 때문이었다. 첫째는 그동안은 자동차의 수가 그다지 많지 않아 ‘경적의 강조음’을 쓰는 사례가 있어도 단속되지 않는 것이 관행이었다. 둘째는 1920년대 후반 들어 자동차의 수가 급격히 증가하였다. 이 중에서 자동차의 수가 급격히 증가하는 추세는 인위적으로 제한할 수 있는 것이 아니었고, 단지 ‘경적의 강조음’을 쓰는 관행이 단속 대상이 될 수 있었다.

그런데 ‘경적의 강조음’을 쓰는 관행은 자동차 운전자와 관계 당국 양쪽 모두에게 책임이 있었

다. 이에 따라 그것에 대한 대응 역시 자동차 운전자와 관계 당국 양쪽 모두에서 나타나게 되었다. 물론 1934년 6월에 경무국에서 ‘경적의 강조음을 제한’하려 한 것은 교통 당국에서 취한 대응책이었다.

1935년에는 경성부 도시계획연구회에서도 도시소음 문제를 다루기 시작했다. 예컨대 1935년 8월 30일자 동아일보에는 “경성도시계획연구회에서는 명 30일 오전 9시부터 경성부청 부윤 응접실에서 간사회를 개최하게 되었다. 동 석상에서 토의될 의안은 도시계획실시에 따른 재원에 관한 진정위원의 보고와 청취를 비롯하여 남대문동의 전차선로를 도로 중앙으로 옮기어 비약적으로 발전되는 교통량을 완화시켜달라고 요구할 것과 또 근년 공업도시로 약진하는 경성상공에 뜨는 매연과 나날이 심하여 가는 소음을 부민(府民)의 보건을 위하여 방지책을 강구할 것과 고갈되는 재원의 보충을 위하여 국유림의 불하를 받을 것과 조선도시문제회의를 일반적으로 소집할 것 등이라 한다.”는 기사가 실렸다. 이어 1935년 11월 20자 동아일보에는 다음과 같은 기사가 실렸다.

“소음방지 좌담회, 소음측량기도 구입(購入)코

제반(諸般)에 만전을 기(期)코저, 경성부 회의실에서 개최(開催)할터, 먼지 많기로 대판(大坂)에 다음가며 전염병 많기로 유명한 경성부내에 다시 우리의 신경을 시끄럽게 하고 정신을 뒤흔들어 놓는 가두의 소음도 역시 다른 도시에 비하여 뒤지지 않음으로 이것을 어떻게 좀 완화시켜 보겠다고 도시계획연구회에서도 오는 25일 오전 중 경성부청 회의실에서 소음방지 좌담회를 개최하기로 하였다 한다. 즉 이 좌담회에서는 관계 관청 각 방면과 부내 유력자 십 수 명이 참석하게 되리란데 이날에 의안(議案)으로 될 것은 ①자동차 경적 제한에 관한 것, ②자동차전거(오토바이)에 소음기를 붙일 것, ③가두에서 들리는 라디오와 레코드가 들리는 시간의 제한, ④공장에서 부는 사이렌의 시간을 단축할 것의 제 조목인바 이 여러 가지를 적극적으로 심의하여 완전히 경성시내의 소음을 배제함으로써 부민의 신경을 안이시키고 정화시킬 방침이라고 한다. 그러나 여기에 한 가지 문제되는 것

은 세계 각 국이 공동으로 연구 중에 있는 전차에 관한 것으로 이것만은 구체적 안이 아직 서 있지 않은 만큼 앞으로 더 연구를 하기로 되어 있으며 소음방지에 박차를 가하고자 경기도 보안과에서도 이 연구회를 적극적으로 후원하여 앞으로 서울 장안의 소음을 측량하고 이것을 방어하고 저 소음측량기까지 가설하고 여기에 만전을 기하리라 한다.”

위의 기사에 뒤이어 1935년 11월 27일자 동아일보에는 다음과 같은 기사가 실렸다.

“가두확성(街頭擴聲)의 시간제한, 교통기관(交通機關)도 소음장치(騒音裝置), 부내주요장소(府內主要場所)의 소음도 측정, 소음방지 좌담회 경과, 경성부 도시계획연구회에서는 도시미화 정책상 중대한 문제인 소음방지에 대한 방법을 강구하고자 25일 오후 2시부터 경성부청에서 소음방지좌담회를 개최하게 되었습니다 함은 기묘한 바어니와 동 좌담회에서는 방지의 주체안은 세우지 못하고 장래 더욱 연구하여 완전한 방지책을 세우기로 하고 우선은 부내 각 경찰당국에 의뢰하여 각종 확성기의 시간제한을 여행시키는 동시에 자동차는 종래 사용하던 ‘에야 폰’, ‘전기 폰’ 등은 폐지하고 다만 수압(手押) 나팔만은 경비기(警備機)로 사용케 하고 전차에서는 ‘에야 부리키’를 사용케 하여 굴러가는 소리를 감소시키고 오토바이에는 소음기를 달게 하여 소음을 방지하기로 하였다 한다. 그리고 고남(高楠) 박사로부터 경성부내 각처 소음측정의 결과에 대한 상세한 보고가 있었는데 그것은 다음과 같다.

“종로 이정목(二丁目) 10폰, 삼월전(三越前) 7-9 폰, 삼중정전(三中井前) 5-7폰, 조은전(朝銀前) 7폰, 경성역(京城驛) 7-9폰, 광화문 네거리 7폰, 부청전(府廳前) 9폰, 경전(京電) 9-10폰, 화신(和信) 9폰, 삼월(三越) 7-8폰, 정자옥(丁字屋) 6-7폰, 희락관(喜樂館) 10폰, 자동차내 남대문동 9폰, 전차중의 황금정(黃金町) 8폰”

이외에 동 박사는 기관실에서 근무하는 기관수로서 1년 내지 5년을 종사하는 사람은 그 중 8 퍼센트는 귀머거리가 된다는 것과 20년을 기관수로

중사하는 사람은 그 중 80퍼센트가 귀머거리가 되어버린다는 놀라운 통계를 발표하였다 한다.”

위의 기사 의하면 1935년 11월 25일 당시, 경성부 도시계획위원회에서 도시소음을 방지하기 위해 제시한 대책은 기사 제목에 나타난 대로 ‘가두확성의 시간제한, 교통기관도 소음장치, 부내 주요장소의 소음도 측정’ 세 가지였다. 이 중에서 자동차의 경음기와 관련해서는 ‘에야 혼’과 ‘전기 혼’은 폐지하고 다만 ‘수압 나팔’만 경비기로 사용하게 한다는 것이 핵심이었다. 이처럼 1930년대 들어 언론에서는 도시 소음 문제를 지속적으로 제기하였고, 관계 당국 역시 도시 소음 문제를 해결하기 위해 다양한 대책을 마련했다. 그 결과 1938년 6월 16일자 동아일보에는 다음과 같은 기사가 실렸다.

“소음은 신경쇠약의 원인, 공기나팔(空氣喇叭)만 붙게 될 자동차군(自動車君), 고음경적(高音警笛)을 방지, 도회인의 신경을 자극하는 소음이 완화된다는 꽤 소식”

거리의 소음의 근원지는 말할 것도 없이 자동차와 전차의 경적과 경종이 대부분으로서 급속적의 날카롭고 급박한 음향은 도회인들을 신경쇠약자로 만들고 얼굴을 찡그리게 하여 보건 상에 유해함은 물론 이 음향은 운전수의 심리에도 반항하여 초과속도를 유발하여 교통사고를 일으키고 있어 선진 각 도시에서도 소음방지 문제에 대하여 고구중이 거니와 경기도 경찰부에서도 이에 대하여 작년래 선진 각 도시의 소음방지 상황을 조사한 결과 급번 자동차의 ‘크래쉬’를 폐지시키고 모두 저음인 공기나팔을 사용토록 하게 되었다.”

위의 기사에 보이는 것처럼 1930년대 식민지 조선의 도시 소음문제 특히 경성부의 도시 소음문제는 자동차 경음기 그 중에서도 ‘급속적의 날카롭고 급박한 음향’을 내는 ‘에야 혼’과 ‘전기 혼’과 직접적인 관련이 있었다. 식민지 조선에서는 1920년대 후반부터 도시소음의 주범으로 인식된 ‘에야 혼’과 ‘전기 혼’의 경음을 단속하기 위해 다양한 대응방안이 제시되었지만 그 결과는 위의 기사에서 나타난 대로 ‘크래쉬 폐지’라고 하는 사회적, 제도적 대응이었다. 이는 1930년대 ‘크래쉬’의 경

음 기술이 아직 소음 문제를 기술적으로 해결하지 못한 결과라 할 수 있으며, 동시에 당시 식민지 조선의 도시인들이 ‘크래쉬’의 경음 효과보다는 소음 폐해를 훨씬 심각하게 인식한 결과라고도 할 수 있다.

5. 결 론

1876년 개항 직후 조선을 찾은 서구인들이 만든 ‘조용한 아침의 나라’라는 이미지는 공장이나 열차 등에서 나는 기계음이 없는 나라 즉 야만의 나라라는 인식에서 나왔다. 기계음을 문명의 소리로 인식한 것은 개항 후의 대표적인 근대화론자들 역시 마찬가지였다.

하지만 1930대 들어 자동차의 수가 급격히 늘어나면서 경성을 비롯한 도시에서는 자동차 소음으로 인한 문제가 사회적으로 제기되기 시작했다. 1930년대 식민지 조선의 도시 소음문제 특히 경성부의 도시 소음문제는 자동차 경음기 그 중에서도 ‘급속적의 날카롭고 급박한 음향’을 내는 ‘에야 혼’과 ‘전기 혼’과 직접적인 관련이 있었다. 식민지 조선에서는 1920년대 후반부터 도시소음의 주범으로 인식된 ‘에야 혼’과 ‘전기 혼’의 경음을 단속하기 위해 다양한 대응방안이 제시되었고 결과적으로 ‘크래쉬 폐지’라고 하는 사회적, 제도적 대응이 나타났다. 이는 1930년대 ‘크래쉬’의 경음 기술이 아직 소음 문제를 기술적으로 해결하지 못한 결과라 할 수 있으며, 동시에 식민지 조선의 도시인들이 ‘크래쉬’의 경음 효과보다는 소음 폐해를 훨씬 심각하게 인식한 결과라고도 할 수 있다.

후 기

이 논문은 2011년 교육과학기술부의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임. (NRF-2011-372-G00001)

References

1. B. R. Shin, U. Y. Jang, 1999, "The Land of

- Morning Calm", jipmundang, Seoul, pp. 5.
2. G. J. Yu, 2004, "Travel to Western World", schaemunjib, Seoul, pp. 517.
 3. S. K. Lee, 1963, "No Compassion", samjungdang, Seoul, pp. 175-176.
 4. S. K. Lee, 1963, "No Compassion", samjungdang, Seoul, pp. 72.
 5. M. W. Lee, 2001, "Korean Emperor", daewonsa, Seoul, pp. 76.
 6. K. U. Kim, 1991, "Automobile, the Korean Culture Encyclopedia", The Academy of Korean Studies, Seoul.
 7. <http://www.cogapa.com/history.htm>).
 8. <http://www.cogapa.com/history.htm>).
 9. NAVER, Automobile horn.