

29세 이후 활약기록 없어

우리 역사상 최초의 일본대학 졸업자는 상호(尙瀨, 1879~?)였다. 그는 1906년 7월 동경제대 공과대학 조선학과를 졸업했으니, 우리나라 최초의 과학기술계 일본대학 졸업생이기도 하다. 이 사실만으로도 그는 우리 역사상 중요한 인물의 하나로 꼽힐 수가 있다. 하지만 나는 아직 상호에 대한 자료를 잘 모으지 못한 상태다. 그래서 여기저기 글 쓸때 그의 이름 정도를 소

造船전공 ... 우리나라 최초의 일본대학 졸업자 尙 瀨(1879년~?)

1906년 7월 동경대학 조선학과를 졸업한

우리 역사상 최초의 일본대학 출신 상호(尙瀨)는

귀국 후 경성박람회 고문, 농상공부 공무국장이 되었으나

29세 이후 그의 생애는 기록이 없다.

당시의 선박기술은 첨단기술로서 일본은 영국과 더불어 최고 수준이었는데

귀국 후 상호의 활약을 밝히지 못해 아쉬움만 남는다.

개는 했지만 '상호'라는 제목으로 간단한 전기나마 시험적으로 써보는 것은 이 글이 처음이다. 그의 일생에 대해서는 아직 연구된 것이 거의 없어서 자세한 것을 알기 어렵다. 그러나 지금 문서로 남아있는 그의 이력서에 의하면 상호는 융희 원년에 쓴 이력서에 29살이라 적혀 있다. 1878년이나 1879년 출생이라는 것을 알 수 있다.

상호가 일본에 유학한 것은 1898년(光武 2) 11월4일이라 이력서에는 적혀 있다. 원래 그는 사비로 일본유학을 떠나 산술과 일본어를 공부하고 있다가 거의 1년 뒤인 1899년 9월에 동경에 있는 공수(工手)학교에 입학하게 된다. 1900년 6월 이 학교

를 마친 그는 바로 당시 일본의 명문 제일고등학교의 대학 예비과를 들어갔고 3년 뒤에 이 고등학교를 나와서 바로 1903년 9월 동경대 공대 조선과에 입학한 것이다.

그는 왜 조선기술을 배울 생각을 하게 되었던 걸까? 그가 일본에서 대학시험을 준비하던 1900년대 초는 일본에서 선박기술 발달이 아주 활발하던 시절이었다. 게다가 그가 어린 시절을 보내면서 느낀 것 역시 당시로서는 선박기술이 무기기술과 더불어 가장 중요한 근대기술이라는 인상이었을 것은 분명하다. 이런 연고로 상호는 일찍부터 선박기술을 배울 생각을 가지게 되었으리라는 느낌이 든다.

지난 11월 하순 나는 일본의 새 과학기술 연구단지 「케이한나」(京阪祭)에 있는 국제고등연구소의 초청을 받아 학술회의에 참가한 일이 있다. 그 회의는 “비(非)유럽 세계에 있어서의 자연과학수용의 문화적 배경”을 주제로 한 워크숍이었는데 나의 발표는 한국의 경우를 중심으로 중국, 일본을 비교하는 것이었지만 대부분의 발표가 일본의 경우를 설명하고 있었다. 그 가운데 마지막날인 11월 26일 아침에 발표된 송본삼화부(松本三和夫)교수의 발표는 내게는 아주 흥미있는 것이었다. 그의 발표에 의하면 상호가 동경대학 학생이던 때 쯤에 일본은 당시 영국에서 새로 개발되었던 선박용 증기터빈을 도입하는 일에 성공하고 있음을 보여주었기 때문이다.

당시 日 선박기술 최고수준

그 전까지 기선을 움직이는 원동기는 증기기관이었다. 그러나 1894년 영국에서는 처음으로 파슨스가 발명한 증기터빈이 등장하여 증기기관을 대체하기 시작했다는 것이다. 일본의 선박기술자들은 이를 잘 주목하고 있다가 1905년에는 이를 수입하기로 결정하고 그 계약에 따라 일본에는

朴 星 來

〈한국외대교수 / 과학사〉

영국에서 만든 첫 증기터빈선이 1907년 도착하여 운행되기 시작했다. 송본교수가 발표한 중요한 사실은 이 과정에서 그에 앞장섰던 삼능(三菱, 미츠비시)조선소 측은 선박기술자들을 영국에 파견하여 그 사이에 이미 그 증기터빈 제작 기술을 모두 배워왔다는 점이다.

또 이 기술진은 바로 당시 동경대학교 조선학과 졸업생들이었다고 지적하고 있었다. 바로 상호의 선배라 할 수 있는 일본인 기술자들은 1906년 상호가 그 대학을 졸업할 때 쯤에는 이미 세계적 선박기술자가 되어 일본의 선박기술 선진화에 큰 몫을 하고 있었음을 보여준다. 그 후 일본은 영국의 파슨스 터빈기술을 1911년부터 로열티를 지불하고 국내 생산하기 시작하였다. 이렇게 상호가 조선기술을 처음 익혀가지고 귀국했을 때 쯤 일본은 이미 당시 선박기술의 최고수준에 도달하고 있었던 것을 알 수 있다.

1905년 11월부터 일본과 한국 사이에는 소위 관부(關釜)연락선이 운행되기 시작하고 있었다. 아마 상호가 유학을 마치고 1906년 10월 귀국했을 때 그는 일본의 하관(下關)을 떠나 바로 이 연락선을 타고 부산에 도착했을 것으로 보인다. 당시 한국사람들은 서양 기선의 놀라움에 가슴을 쓸어내리고 있었고 1875년에 나타난 일본의 기선에 놀라 결국 1876년 일본에 나라 문을 열고 말았다. 1881년 처음으로 일본의 사정을 시찰하던 신사유람단을 따라갔던 한 청년은 일본에 남아 선박기술을 배운 적도 있다. 김양한(金亮漢)이란 이름의 이 청년은 1881년 일본의 횡수하(橫須賀, 요코스카)에 있는 조선소에 남아 기본적인 기술을 습득하고 이듬해 쯤 귀국한 것으로 보이는데 그 후의 그의 활동

은 아직 알 길이 없다.

이런 가운데 상호는 1906년 첫 대학졸업자가 되어 귀국했던 것이다. 김양한에 비하면 정규대학의 졸업자로 엔지니어가 되어 귀국한 그는 그야말로 한국에서는 대단한 선구자일 수 밖에 없었을 것이다. 당시의 신문이 그의 대학졸업 귀국을 크게 환영한 것은 물론이다.

萬歲報도 大추환영 보도

1906년 7월12일의 「만세보」(萬歲報)에는 “이는 처음 있는盛事(盛事)이니 상(尙)씨를 위해서도 축하하는 마음을 이기지 못하노라”고 쓰고 있다. 하지만 상호 한 사람의 선박기술자가 한국 선박의 근대화를 갑자기 이뤄낼 수는 없는 형편이었다. 서울대 박사과정의 김근배씨가 지난 여름 일본에서 구해온 상호의 학위논문은 제목이 “선박구조에 관한 몇가지 실험 노트”(Notes on Structural Arrangements with a few Experiments)라 되어 있다. 놀라운 것은 본문 35쪽에 몇장의 그림 설명으로 된 이 학위논문은 영어로 되었고 그 영어가 아주 예쁜 필기체로 정서되었다는 점이다. 그 기술적 내용은 서론에 의하면 상호는 로이드의 실험 기록(Lloyd's Register)을 소개하고 있는 것으로 밝혀져 있다.

당시 세계적인 해운회사인 로이드회사의 선박실험자료를 가지고 논문을 쓴 것으로 보인다. 당시 일본선박회사(미츠비시)가 영국 증기터빈기술을 도입하고 있었고 그 주역을 맡은 사람들이 바로 동경대 조선공학과 출신들이었다는 앞의 사실과 일치하는 경향을 보이는 것이다. 당시 동경대 학생들은 상호말고도 모든 학생들이 영어로 졸업논문을 쓰게 되어 있었을 것으로 보이고, 또 그

논문들이 주로 영국의 기술을 소화하려는 노력이었을 것으로도 여겨진다.

이렇게 공부하고 돌아온 상호는 귀국하자마자 바로 농상공부의 참서관 주임(參書官 奏任)이란 자리에 앉게 되었는데 이력서에는 그 자리가 4등 8급이라 적혀 있다. 그 후 바로 그는 1907년 경성박람회 고문, 문관전고소(文官詮考所) 위원 등을 맡기도 했는데 당시 서울에서는 처음으로 박람회란 것을 개최하게 되어 그 고문을 맡았다는 뜻이다. 그리고 1907년 9월에 상호는 농상공부의 공무국장이 되었으니 대단한 출세 가도를 달렸다고 할 만하다.

상호가 그의 졸업논문을 영어로 써내는 데에는 그리 어려움은 없었을 것이라 생각이 든다. 그는 1894년 관립영어학교에 입학하여 4년 뒤인 1898년 9월 이를 졸업하고 바로 그 학교의 부교사가 된 일이 있다. 게다가 그는 1897년 6월의 시험에서 우등하여 은시계를 상으로 받았다는 기록이 있다.

졸업논문도 영어로 기술

상호의 영어실력은 당시로서는 드문 수준이었음을 알 수 있다. 그는 또 일본에 있는 마지막 해에는 마침 1906년 7월 새로 구성된 대한유학생회의 회장을 맡기도 했다. 그런 그의 1907년 이후 행적에 대해 우리는 아직 연구를 못한 채인 것이다. 우리 조상의 과학적 노력을 밝혀내고 평가해 볼 생각을 하지 않은채 오늘의 과학기술을 발전시키겠다고 다짐하는 오늘의 우리가 조금은 부끄럽지 않은가? 그런 역사의식을 가지고 오늘의 과학기술만 발전시켜 보겠다는 지금 한국인들의 의욕이 부질없는 생각은 아닐까? 이런 걱정이 나 혼자만의 기우였으면 좋겠다. ①7