

# 世界發明史에記金録된

## 名發明品 名發明人

# 그것과 그들은 누구인가

〈前號에서 계속〉

### 엔진비행기의

#### 시초는 목제

이 세상에 엔진을 실은 비행기를 처음으로 공중에 날린 것은 1903년 12월 17일 라이트형제였다.

비행실험에 성공을 했다지만 그 날의 체공시간은 겨우 12초였다.

형이 오빌·라이트, 아우가 윌버·라이트였으며 미 오하이오주 데튼 시의 한 자전거포에서 태어났다. 그들은 일찍부터 글라이더를 연구하고 있었으나 1901년쯤부터 프로펠라와 발동기가 달린 비행기를 구경하여 드디어는 시린더가 4개 달린 8마력짜리 발동기를 만들었고, 프로펠라는 소나무로 만들어 비행기의 형체를 갖추었다.

그리하여 이들 형제는 500여명에 게 세계최초의 비행실험초대장을 발송하였으나 시험날이 되자 이에 참석한 사람은 겨우 5명뿐이었다. 그리하여 가솔린에 의한 비행은 성공했으나 체공시간은 단 12초였고 비행기 자체는 나무에 선포를 바른 것이며 이륙은 목제레일을 활주, 공중으로 나른 것이다.

그후 실험은 거듭하여 4회째에는 체공시간 59초, 비행거리는 260m였다. 이것이 오늘의 항공계를 이룩한 계기가 된 것이다.

### 기관차용

#### 공기브레이크 발명

열차용 기관차의 공기브레이크를 발명한 사람은 조지 웨스팅하우스이며, 발명의 성공을 확인한 것은 1867년이다.

고압의 단상교류발전방식을 발명하여 웨스팅하우스 전기회사를 설립한 것으로 유명한 웨스팅하우스가 21세 때인 1867년 미국의 비즈버그를 발차한 펜한들철도회사의 열차에 공기브레이크를 시험한바 성공하였고, 이 공기브레이크는 그 후 세계의 모든 철도에서 채택하기에 이르렀다.

그러나 공기 브레이크의 발명 실험성공 확인 과정이 재미있다.

1867년 어느날, 비즈버그를 출발한 펜한들철도의 열차가 건널목에 가까워지려 할 때 때 마침 그 건널목 선로에는 집을 실은 마차가 건나뒹굴어 오도 가도 못하는 위기에 빠져 있음을 발견한 기관사가 영접

결에 급정차브레이크를 단긴바 신통하게도 정차했다. 그 기관사도 신기하리만큼 말을 들은 브레이크에 감탄하고 있을즈음 그 열차에 타고 있던 청년승객이 기관사에 달려와서 그의 손을 움켜잡고 대성공이라고 기뻐하기에 이르렀다. 기관사가 하도 이상해서 그 청년에게 기뻐하는 이유를 물은 즉 자기가 이 브레이크를 발명한 사람이라고 밝히더라는 것이다.

### 인력차의 유래

8.15해방 후까지도 한때 도시에서 볼 수 있었던 이른바 인력거는 1869년에 일본의 화천요조가 서양 마차에서 힌트를 얻어서 고안한 것이다.

정확히 따져서 그 인력거로 사람을 태우는 영업을 하기 시작한 것은 1870년 2월 22일이며, 두 사람이 끌고 두 사람이 타는 2인용으로 대형화한 것이 고작이긴 하나 자동차가 발명되기 직전에는 중국·인도·영국·프랑스 등지까지 수출된 것도 사실이다.

우리와 비슷하게 일본서 인력거의 인기가 쇠퇴하기 시작한 것은

- ..... 현대는 發明時代이다. 우리의 日常生活과 社會生活에서 發明의 惠澤을 받지 않은.....○
- .....것은 없다. ....○
- ..... 한마디로 發明의 힘을 빌리지 않고 움직이는 것은 없다. ....○
- ..... 이 때문에 人間은 보다 새롭고, 다양하고, 눈부신 發明을 꾸준히 하고 있는 것.....○
- .....이다. ....○
- ..... 오늘날 世界의 모든 國家들이 훌륭한 發明人을 소중하게 생각하고, 切實하게 要.....○
- .....望하고 있는 이유도 바로 여기에 있는 것이다. ....○
- ..... 한편 우리는 수많은 發明중에서 人類의 幸福과 社會 및 世界의 發展에 크게 貢.....○
- .....獻한 發明을 「名發明品」, 그 發明을 한 사람을 「名發明人」이라 한다. ....○
- ..... 그러나 名發明品이 무엇이고, 그 發明을 한 名發明人을 알고있는 사람은 흔히.....○
- .....않다. 이에 本誌는 世界 發明史에 記錄된 名發明品은 무엇이며, 그 名發明人은 누.....○
- .....구인가를 追跡해 보았다. ....<編輯者 記>.....○

자동차와 전차가 등장하기 시작한 때부터이다.

### ■개솔린자동차는 셀던이

1877년 미국의 셀던은 개솔린자동차의 특허권을 취득했다. 그러나 아무도 그 사실에 관심이 없었으며 셀던도 개솔린차를 시승해 보았으나 실패하고 말았다.

그래도 특허권만은 보유하고 있었던 바 다른 자동차회사에서는 셀던의 특허에 아랑곳 없이 자동차를 제작하여 판매하게 되므로 그는 1902년에 법원에 특허권침해소송을 제기하였다.

그때서야 개솔린차의 특허권을 침해하는 사실이 확인되어 결국은 셀던의 승소와 함께 막대한 특허료를 받아 거부가 되었다.

### ■자동차와 다이믈러

무마 마차로 알려졌던 현대화 자동차는 1886년에 시속 18km를 달릴 수 있는 4륜차를 발명한 독일의 그트릴·다이믈러의 손으로 이루어졌다.

다이믈러는 그 3년 전인 1883년

에 그때만 해도 획기적인 자동점화장치가 부착된 가솔린 엔진을 발명하여 특허권을 얻었고, 이 엔진은 그때까지 이용되던 것보다 4배 이상의 강력한 것으로서 1분간에 900회전이 가능했다.

새로 발명한 가솔린 엔진은 다이믈러에 의하여 2륜차, 3륜차에 이어 4륜차에도 활용함으로써 드디어 시속 18km의 자동차를 발명하기에 이른 것이다.

그러나 그 다이믈러는 1834년 3월 17일생이므로 자동차를 발명한 것은 생후 53년만의 일이며, 세븐드물에서 뱃집의 아들로 태어났으나 어려서부터 기계 만지기를 좋아하여 처음에는 대장간에서 일을 하였다고 한다.

그후 공업학교를 마치고 기계기술자가 되었고, 1882년에는 자동차 시험공장을 세워 그곳에서 가솔린 엔진의 연구를 하느라 매일밤 푹푹거리는 통에 이웃으로부터는 위폐를 만든다는 소문까지 나돌았다는 것이다.

발명이란 창안해서 권리를 얻은 다음 활용하는 인자를 내놓는 것이겠으나 거기에 피와 땀이란 노력의 매체가 절대요인이 되는 것이다.

### ■증기기관차는 1825년에

사상최초의 증기기관차는 1825년 9월 27일 영국의 스틱턴~머틴트사를 달렸다. 조지 스틱븐슨이 창작한 이 기관차는 S.K. 로코모션호로서 레일위를 시속 10km로 달린 것이다.

이 기관차에는 화차 12량, 객차 1량, 사람을 태운 화차 21량으로 전중량은 90t이나 되었다.

그후 스틱븐슨은 리버풀과 맨체스타사이의 45km에 철도를 놓아 증기기관차에 의한 열차를 운행하였다.

이에 자극받은 각국은 철로의 개통을 서둘러 시작하여 1827년에는 미국이, 그 다음은 프랑스가 1828년, 독일이 1835년, 일본은 기관차가 발명된지 47년 뒤인 1872년에 철로를 부설했다. <계속>

### 新 刊 案 內

#### CIP와 商標戰略

辨理士 金 延 洙 著

가 격 : 8,000원

판매처 : 韓國發明特許協會 資料販賣센터