

함부르크와 항구도시의 문화적 정체성

*배정희

한국해양대학교 국제대학 유럽학과 강사

요 약 : 북항 재개발사업에 대한 기대와 관심은 항만시설의 기능성과 효율의 차원과 나란히 지역민의 정체성에도 깊이 뿌리닿아 있는 문제다. 이러한 의미에서 북항의 이슈와 함께 해항도시의 자신의 항구적 문화적 전통과 정체성을 어떻게 유지하며 발전시켜 나가는가는 근본적이고도 광범위한 의문이 자연스럽게 제기된다. 본 연구에서는 이러한 논의의 확장과 심화를 위해, 독일 함부르크의 사례를 살펴볼 것이다. 함부르크의 슈파이허슈타트와 발린슈타트, 그리고 하펜시티는 도시를 의미하는 슈타트, 시티라는 명칭을 통해서 그 공간이 단지 하나의 건물, 장소에 머무르는 것이 아님을 암시하고 있다. 본 연구는 슈파이허슈타트의 경우는 함부르크 원도시와 일종의 계층적 관계로서 접근하고자 한다. 이러한 의미에서 슈파이허슈타트가 건설된 역사적 사회적 맥락을 논의하고, 이러한 맥락이 어떻게 공간적 시각적으로 확인될 수 있는가를 슈파이허슈타트와 원도시간의 교각을 통하여 확인해 볼 것이다.

핵심용어 : 함부르크, 하펜시티, 슈파이허슈타트, 시티 인 시티, 도시적 정체성, 문화적 기억

1. 서 론

본 연구는 부산 북항 재개발의 성공을 측면지원할 수 있는 문화(학)적 관점과 전망을 모색하려는 의도에서 씌어진 것이다. 독일 함부르크의 하펜시티 프로젝트는 북항을 위한 하나의 비교사례, 모범 사례로서 자주 거론되고 있는데, 본 연구는 이러한 맥락을 문화학적으로 확장하고 근거지우는데 그 실천적 인식론적 의미를 두고 있다.

함부르크가 자신의 해항도시적 정체성을 드러내고 이를 공간적으로 그리고 이벤트 차원에서 내러티브화 시키는 노력은 다양하고 흥미로운데, 그 가운데서 본 연구가 주목하는 것은 '도시 안의 도시 city in city/Stadt in der Stadt'의 표상과 개념이다. 하펜시티 HafenCity는 그러한 대표적인 경우이며, 이와 함께 슈파이허슈타트 Speicherstadt와 발린슈타트Ballinstadt를 들 수 있다. 슈파이허슈타트는 창고Speicher와 도시Stadt의 복합어로서 19세기 후반에 창고와 세관을 위해 지어졌던 곳이며, 발린슈타트는 1850년에서 1938년 사이 함부르크 발 런던 경유 뉴욕행 여객선을 기다리던 이민자들이 새 삶에 대한 희망과 기대를 품고 유럽대륙에서의 마지막 나날을 보내던 집단합숙소다. 하펜시티가 21세기의 비전이라면, 슈파이허슈타트와 발린슈타트는 19세기와 20세기의 역사이지만, 모두 시티, 슈타트라는 설정을 통하여 함부르크라는 전체 도시 이미지의 한 몫을 그 명칭에서부터 의도적으로 구현하고 있다. 본 연구는 슈파이허슈타트를 '도시 안의 도시'라는 관점에서 살펴보고자 한다.

2. 창고도시 - '도시 안의 도시', 함부르크 안의 자유 무역 도시

지형적으로 엘베라는 큰 강과 다른 작은 여러 강들을 끼고 있고, 북해와 발트해가 가까운 함부르크는 식수 확보가 용이하고, 어획의 가능성이 높아 5, 6세기부터 일찍이 정주가 이루어졌던 곳이다. 9세기에 기독교선교의 유럽대륙 최북의 요새로서 도시가 세워진 뒤, 14세기 부터는 대표적인 한자도시로 성장하게 되었다.

함부르크 속에 슈파이허슈타트가 생겨난 것은 1871년의 독일통일 이후 함부르크가 누려오던 자유무역항이라는 위상의 변화와 직결된다. 함부르크는 중앙정부로부터 다른 지역과 마찬가지로 관세동맹에의 합류를 강요받게 되었다. 중앙정부와의 협상결과, 전체 도시 어디에서나 항구를 통해 들어온 물건들을 관세없이 거래할 수 있었던 함부르크는 도시 안의 일정구역 내에서만 그러한 특권을 유지할 수 있게 되었다. 지금까지 도시 전체에 여기저기 흩어져서 이루어져왔던 하역과 선적, 관세와 거래 및 보관과 관련된 업무들이 이제 모두 하나의 공간, 자유무역항 구역Freihafen Gebiet/Freihafenbezirk안으로 집중되고, 거기에 제한되었다. 이 변화는 그야말로 자유 = 자유도시 = 자유무역항 = 자유무역을 일직선상에서 동격으로 이해하던 함부르크 사람들의 의식과 정체성에 있어서 일대 전환을 의미한다고 할 수 있다.

창고도시 슈파이허슈타트Speicherstadt는 이러한 과정 속에서 자유무역항Freihafen의 핵심부로서 이름 그대로 하역 물건들을 저장, 보관하는 곳으로 기획되었다. 함부르크에게 창고도시의 의미는 복합적이라 할 수 있다. 한편으로는 전통이자 정체성이었던 자유도시를 포기하고 결국 창고도시라는 도시 속의 도시의 제한된 형태로 특권

* bae723@empal.com 010-6325-3167

을 유지해야 한다는 것이지만 다른 한편으로는 창고도시는 단지 도시의 일부가 아니라 바로 자유항이라고 하는 도시정체성, 도시전통을 집약적으로 보존하고 있는 것이다.

3. 창고도시의 다리들

위에서 말한 함부르크와 창고도시의 관계, 즉 부분으로서 전체를 표현하는 '제유(법)적' 관계가 공간적으로 어떻게 표현되는가. 이를 섬 위에 세워진 창고도시를 원도심에 연결하는 다리들의 문화기호학적으로 관찰을 통해 살펴볼 수 있다.

창고도시가 위치한 케어비더-판트람섬은 이미 16세기 중반부터 함부르크시에 속해서 원도심과 긴밀히 연결되어 있었지만 창고도시의 건설과 더불어 원도심과 섬 사이의 통행은 비자유무역 공간에서 자유무역항으로의 입장, 그리고 자유무역항으로부터 비자유무역 공간으로의 입장이라는 문턱 넘기, 경계 넘기의 의미를 띠게 된다. 창고도시와 원도심을 잇는 몇 개의 다리들은 자유무역항과 자유무역항 외부, 즉 정치·경제적으로 이질적인 두 개의 도시공간을 이어주는 역할을 한다. 바로 이러한 이질성을 다리들이 특별히 '표시'하고 있다.

1878-80년 철로 된 회전교Drehbrücke 니더바움교Niederbaumbrücke가 세워졌는데, 창고도시의 건설 이전에는 이 섬의 운하를 통과해서 다니던 전통적인 소형 거룻배들의 경우, 보통 돛대를 접어 눕혀서 다리 아래를 통과했지만, 창고도시의 건설과 함께 원도심과 섬 사이의 관세운하Zollkanal의 확장도 이루어지면서 대형 선박도 이곳에 출입하게 되었다.

1888년 황제 빌헬름 II세가 개통한 브록스교 Brooksbrücke는 창고도시의 정문Haupttor이라 할 수 있는데, 좌우 양측에 브리지하우스가 달린 웅장한 정문Portal은 보는 사람으로 하여금 이제 하나의 다리를 통과하게 된다는 느낌 보다는 입성, 중세도시 함부르크의 성문 안으로 입장한다는 느낌을 불러일으킨다.

융페른교Jungfernbrücke도 원도심과 창고도시 사이를 흐르는 관세운하 위에 걸쳐져 있는 다리인데, 창고도시 쪽에 있었던 웅장한 정문이 다리 통행자에게 역시 이러한 특별한 공간으로의 '입장'을 표시해 주었을 것이다.

1888년에 세운 코른하우스교Kornhausbrücke의 경우에도 함부르크의 오랜 정체성을 기억시키려 한다. 다리에는 1903년 붉은 사암으로 된 유명한 항해모험가들 4인의 입상이 배치되어 함부르크의 항해무역 전통을 만방에 공포하고 그러한 맥락 속에서 있는 창고도시의 의미를 방문자로 하여금 다시 한 번 상기시키려는 것이었다.

4. 결론

본 연구는 함부르크에서 '도시 안의 도시'의 개념이 어떻게 도시정

체성의 표현과 구축을 위해 활용되고 있는지를 살펴보았다. 선적과 하역이라는 항만적 기능이 창고도시에서, 여객이라는 항만 기능이 이민자 집단합숙소였다가 현재 박물관으로 정비된 발린슈타트에서 문화적 기억으로 보존된다. 그에 비해 현재 건설 중에 있는 하펜시티는 항구, 해양의 삶의 조건을 '성찰하는reflektierend' 미래도시를 지향한다. 그것이 때로는 기억에, 때로는 성찰에 기울어진다고 하더라도, 함부르크에서는 도시의 항구적 정체성을 담고 발산하는 공간의 창출을 위해 '도시 안의 도시'의 개념이 적용되고 개발되어왔다고 할 수 있다.

참 고 문 헌

- [1] Borowsky, Peter(2005), Hamburg und der Freiheafen. Wirtschaft und Gesellschaft 1888-1914, in: ders.: Schlaglichter historischer Forschung. Studien zur deutschen Geschichte im 19., 20. Jahrhundert. Aus dem Nachlass herausgegeben von Rainer Hering und Rainer Nicolaysen, Hambur Universität Verlag, S. 109-137.
- [2] GHS(2001), HafenCity Hamburg. Spuren der Geschichte, Hamburg.
- [3] Grundmann, Friedhelm/Zapf, Michael(2003), Hamburg Stadt der Brücken, Medien-Verlag.
- [4] Kleßmann, Eckart(r2002), Geschichte der Stadt Hamburg, Hamburg.