

Сеул в записках иностранных путешественников конца XIX — начала XX в.*

Н. В. Финько

Санкт-Петербургский государственный университет,
Российская Федерация, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

Для цитирования: *Финько Н. В.* Сеул в записках иностранных путешественников конца XIX — начала XX вв. // Вестник Санкт-Петербургского университета. Востоковедение и африканистика. 2022. Т. 14. Вып. 1. С. 40–53. <https://doi.org/10.21638/spbu13.2022.103>

Рассматривается изменение городского пространства Сеула в конце XIX — начале XX в. Период в истории Кореи богат событиями, повлиявшими на становление современного корейского государства: «открытие страны» в 1876 г., заключение первых международных договоров в 1880-х, провозглашение Корейской империи в 1897 г. и др. Тогда же в стране начинается процесс модернизации системы градостроительного регулирования. Проекты по трансформации городского пространства Сеула осуществлялись согласно принятому Кочжоном и прогрессивными членами его правительства в 1896 г. «Плану работ по реконструкции города Хансон» и продолжались вплоть до 1905 г. Тем не менее в историографии эти проекты редко рассматриваются в качестве примера современного городского планирования в Корее на рубеже XIX–XX вв. В статье проведен анализ дневниковых записей, сборников рассказов и мемуаров иностранных дипломатов, проживавших в стране в конце XIX в., журналистов и миссионеров, путешествовавших по полуострову на рубеже веков. Результаты анализа показывают, что качественные изменения городского пространства Сеула происходили уже в период с 1896 г. вплоть до 1905 г. в рамках модернизационных реформ корейского правительства. Сделаны выводы, что «План работ по реконструкции города Хансон» следует рассматривать как пример современного городского планирования в Корее, так как он был инициирован и реализован центральными органами власти и осуществлялся в рамках современной правовой системы, а Сеул приобрел облик современного города начала XX в. Полученные результаты важны для понимания характера изменений, происходивших в Корее начиная с открытия страны в 1876 г.

Ключевые слова: Сеул, урбанизация, городское планирование, модернизация, Корейская империя.

Введение

В первые годы после провозглашения Корейской империи (1897–1910) под непосредственным контролем членов корейского правительства и императора Кочжона в стране проводились ширококомасштабные реформы, направленные на укрепление независимости корейского национального государства. Несмотря на то что

* Работа выполнена в рамках гранта AKS-2016-QLU-2250002 Программы поддержки корееведения в ведущих университетах, реализуемой Министерством образования Республики Корея и Центром развития корееведения при Академии корееведения.

внутренние изменения, происходившие в Корее в этот период, чаще всего расцениваются исследователями как неудачная попытка Кочжона сохранить страну перед окончательной ее аннексией Японией, отрицать важность подобных действий корейского правительства сложно.

Модернизационные процессы и реформы на рубеже XIX–XX вв. проводились по ключевым направлениям жизни корейского общества: государственное и административное устройство, экономика и финансы, армия и внутренняя полиция, образование и система здравоохранения и т. д. Также в стране продолжался активный процесс урбанизации и были сделаны первые шаги по структурному изменению городской инфраструктуры, в основном в столице империи Хансоне (современный Сеул)¹. В южнокорейской историографии вопрос периодизации градостроительной политики на Корейском полуострове до 1945 г. все еще остается предметом оживленных дискуссий. Большинство исследователей первым проектом городского планирования в Корее называют «Проект планировки территории города в Чосоне» (조선시 가지 계획령), принятый японцами в 1934 г. В документе прописаны общие правила реконструкции городов, ограничения по строительству зданий (место, высота и т. д.), а также обозначены границы городских районов и пр. [1–3]. Исследователи Ли Тхэчжин [4; 5] и Ким Квану [6] утверждают, что предложенный в конце 1896 г. корейским правительством «План работ по реконструкции города Хансон» (한성 도시개조사업) и проводимые в соответствии с ним проекты по благоустройству города можно и нужно рассматривать как ключевые элементы глобального плана модернизации всей страны, который Кочжон разрабатывал еще находясь в Российской дипломатической миссии (1896–1897). После возвращения Кочжона из дипмиссии и вплоть до 1905 г. Корея переживает так называемый период просвещения, также известный как период реформ *кванму* (광무개혁). Реформы были направлены на модернизацию в сфере политики, экономики и общества в целом, а также на превращение страны в сильное суверенное государство.

В российской историографии трансформация городского пространства Сеула в конце XIX — начале XX в. не рассматривается ни в рамках исследований корееведов или востоковедов, ни специалистами в области городского планирования. В статье впервые осуществлена попытка провести анализ модернизационных процессов, проходивших на Корейском полуострове на рубеже XIX–XX вв., на примере изменения городского пространства Сеула. Используется подход шведского социолога и исследователя репрезентации власти в городской среде Й. Терборна, который утверждает, что «национальная трансформация обычно сосредоточивается в городском центре национального государства, т. е. в его столице» [7, р. 10]. Таким образом, смена политической власти (или политического курса) приводит к преобразованию городского пространства, и столичные города становятся своеобразными символическими формами, участвующими как в формировании национального государства, так и в его национальной идентичности. Изменения, про-

¹ Название «Хансон» было закреплено за столицей Кореи основателем государства Чосон королем Тхэчжо (1392–1398) и фигурировало во всех официальных документах вплоть до аннексии Кореи в 1910 г. При этом исконно корейское слово *сеул* в значении «столица» или «город, где проживает король», для обозначения главного города страны, использовалось корейцами в бытовой речи начиная с периода Трех государств (I–IV вв.). Опираясь на дневники путешественников и миссионеров, в данной работе мы будем называть город Сеул, потому что именно так он назван в их дневниковых записях.

исходившие в Корею в период реформ *кванму*, затронули и внешний облик, и образ жизни столицы корейского государства. Именно в этот период Сеул становится более современным городом: появляются телеграф и электричество, открывается трамвайное сообщение, создается система городских дорог, возводятся современные здания и многое другое.

Сеул после «открытия» Кореи в 1876 г.

Сеул открылся для международной торговли в конце XIX в., и иностранцы стали активно его заселять. Город начал развиваться как город «смешанного проживания». Иностранцы вели активную экономическую, политическую и просветительскую деятельность, и с каждым годом столица становилась все более и более многонациональным городом, в котором активно формировались многочисленные национальные общины. Те, кто получил разрешение жить в границах столичных стен, начали строить здания в характерном для своей страны архитектурном стиле, тем самым со временем изменяя внешний облик столицы. Подобную тенденцию отметила известная английская путешественница и писательница Изабелла Бишоп в своей книге «Корея и ее соседи»: «В каждой части города иностранец теперь делает все возможное, чтобы его присутствие в самом сердце Кореи почувствовали» [8, р. 37]. Ее впечатления разделяет другой не менее известный американский путешественник Бертон Холмс: «...хозяйка одного из американских домов инженера Сеульской электрической компании, переехав в этот дом, первым делом сделала у себя во дворе небольшой уголок наподобие тех, что можно наблюдать в настоящих калифорнийских домах» [9, р. 56].

Как внутри столицы, так и за пределами сеульских стен одна за другой стали появляться западные общины. Они открывали миссионерские больницы, диспансеры, небольшие магазины, кафе и гостиницы «для своих». Больше всего иностранцам приглянулся район Чондон — небольшая территория, расположенная между дворцом Кёнунгун (ныне дворец Токсугун) и западной границей городских стен. Долгое время это был уединенный квартал с несколькими резиденциями элиты государства Чосон, а на рубеже XX в. Чондон стал центром столицы, в котором царил атмосфера сеульского космополитизма и чувствовался темп жизни современного города конца XIX — начала XX в.

В свою очередь, территория современных столичных районов Сосомундон, Согондон и Мёндон по большей части была занята китайскими общинами. Благодаря активной поддержке и продвижению Юань Шикаем коммерческих интересов династии Цин в Корею численность китайцев, проживавших в Сеуле, росла очень быстрыми темпами. Ими создавались землячества, *хуэйгуань* (会馆). Так, *хуэйгуань* выходцев из провинции Гуандун был основан в нынешнем районе Согондон, северный и южный *хуэйгуань* располагались в современных районах у моста Супхёгё и ворот Сосомун соответственно.

В отличие от китайских и западных поселений, находящихся внутри городских стен, японская община Сеула располагалась за ее пределами в районе Чинггэ у подножия горы Намсан. Считается, что японцы осознанно хотели превратить этот район в «маленькую Японию» и не стремились обосновываться в других частях Сеула. Тем не менее «маленькая Япония» внесла свой вклад в растущую кос-

мополитическую природу Сеула, где «женщины в открытых нарядах и мужчины в подпоясанных халатах и клогах свободно передвигались, так же как в Японии» [9, р. 54]. К концу XIX в. границы территории, где проживали японцы, расширились до современного района Намдэун.

Трансформация городского пространства Сеула согласно «Плану работ по реконструкции города Хансон»

Благодаря космополитизму Сеула многие путешественники на рубеже XIX–XX вв. в своих записях говорили о нем как об одном из замечательных примеров смешения западного и восточного города: «Главные улицы были такими же широкими, как в Париже, но от них расходились извилистыми дугами очень маленькие, узкие, темные улочки, которые можно найти, например, в Кантоне» [9, р. 56]. В то же время те, кто бывал в Корее ранее, еще в 1880–1890-х годах, не так романтично отзывались о сеульских дорогах. Они отмечали, что именно узкие, грязные дороги, а иногда и их отсутствие были главной проблемой большого и перенаселенного Сеула. Так, американский миссионер Джордж В. Гилмор, работавший в Корее в конце 1880-х годов, в книге «[Взгляд] на Корею из ее столицы» («Korea from its capital») писал: «Кто бывал в Сеуле, скажет вам, что здесь не больше трех дорог. Одна буквально пересекает весь город с Востока на Запад и заканчивается у Восточных ворот (Тондэун. — Н. Ф.). Остальные две отходят от той главной в разные стороны и ведут к королевскому дворцу и к Южным воротам (Намдэун. — Н. Ф.) соответственно. Та, что ведет ко дворцу, — это единственная дорога, которая содержится в чистоте и достаточно широкая. Другие же заполнены торговыми палатками, мелкими магазинчиками, а расстояние между ними настолько узкое, что только небольшая повозка и может проехать. Остальной город в узких и извилистых улочках, настолько узких, что во многих из них два человека едва могут протолкнуться, не задев друг друга» [10, р. 47]. Английский путешественник Генри Сэвидж Лэндор, путешествовавший по стране в 1891 г., так вспоминает корейские дороги: «Дороги в Корее не так плохи, но, конечно, пригодны они только для езды верхом и совершенно непригодны для езды на повозках любого размера» [11, р. 33].

Действительно, ширина столичных дорог, таких как Чонно и Намдэунно, на протяжении почти всего периода государства Чосон составляла приблизительно 50 чхок (~15 м)². А когда в середине XVIII в. быстрыми темпами стали развиваться рынок и торговля, магазины и дома начали строить прямо на дорогах, что часто мешало передвижению по городу даже пешком [12, р. 51]. Ван Ёнчжо (1724–1776) попытался решить проблему с дорогами в перенаселенном Сеуле. Согласно его указу, впервые в государстве Чосон была организована небольшая специальная группа, ответственная за реконструкцию и ремонт дорог и мостов в столице. Но влияние правящих группировок все еще оставалось слишком сильным, и подобные нововведения со стороны государя не соотносились с консервативными взглядами чиновников. Кроме того, как утверждает южнокорейский урбанист Ким Хынсун, «проблема требовала системного решения, и одной такой группы было недостаточно для осуществления качественных изменений по благоустройству города в то время» [12,

² 1 чхок = 30,3 см.

р. 63]. В период правления следующего государя Чончжо (1776–1800) видными сир-хакситами того времени Пак Чега и Чхэ Чегоном был предложен проект, по идеям близкий проектам по реорганизации городского пространства. Так, в нем был проработан бюджет на финансирование содержания и ремонта торговых улиц, предложены идеи по урегулированию ширины дорог. Но и он не принес результатов. Ким Хынсун связывает это в основном с отсутствием у чиновников государства Чосон «современного видения» и необходимых актуальных навыков и знаний по управлению городским пространством [12, р. 52]. Также исследователь отмечает, что вплоть до конца XIX в. Сеул был не «городом для народа», а «городом короля», и любые попытки решить городские проблемы осуществлялись в первую очередь по воле правителя и согласно его суждениям, а не полагаясь на закон и систему. Поэтому проекты периода ванов Ёнчжо и Чончжо, по его мнению, стоит рассматривать в основном как их попытку укрепить свою королевскую власть [12, р. 64].

Во второй половине XIX в. ситуация значительно меняется. Начиная с 1880-х годов прогрессивные представители корейского общества, такие как Ким Оккюн (1851–1894), Пак Ёнхё (1861–1939) и Пак Чонъян (1842–1905), предлагают вану Кочжону свои идеи по реконструкции и строительству новых дорог в Сеуле. По результатам своих поездок в Японию и США они публикуют работы о принципах и правилах строительства и содержания дорог. В 1895 г. создается Управление по строительству и ремонту дорог, которое возглавляет Пак Ёнхё. В 1896 г. во время нахождения в Русской дипломатической миссии Кочжон поручает постоянному советнику Министерства финансов и главе налогового управления Джону Маклеви Брауну разработать план реорганизации государственного бюджета для работ по восстановлению будущей императорской столицы и дворцов. Ответственным за реорганизацию столичного пространства был назначен новый губернатор Сеула Ли Чхэён, который в конце 1880-х годов работал дипломатом в корейской миссии в Вашингтоне вместе с Пак Чонъяном. К середине 1896 г. корейским правительством разрабатывается полноценный «План работ по реконструкции города Хансон», согласно которому и проводились изменения городского пространства Сеула вплоть до Русско-японской войны 1904–1905 гг. [5, р. 97–98].

В 1896 г., 28 сентября, Министерство внутренних дел государства Чосон обнародовало Приказ № 9, в котором излагались планы правительства по реконструкции столицы, включавшие в себя и реорганизацию системы дорог и дорожного движения в городе. Приказ предписывал снести все дома, которые находились на главных дорогах, идущих от холма Хвантохён до ворот Хынинмун, также известные как Тондэмун, и от моста Тэгвантхон до ворот Суннемун, также известные как Намдэмун. Основная цель состояла в том, чтобы расширить дороги от их первоначальной ширины в 50 чхок до 70–80 чхок (~21–24 м) [13]. Дома и магазины, которые загромождали улицу, были снесены уже к середине октября 1896 г. К концу ноября большая часть работ была завершена, и дороги были полностью отремонтированы. В декабре того же года правительство утвердило объем бюджетных расходов, связанных с проведением работ по расширению других дорог, например дороги от Намдэмунно до района Ёнсан, от улицы Сэмункиль до Самгэро и дороги от моста Ёмчхангё до улицы Самгэро. Таким образом планировалось объединить центральный район города с торговыми кварталами и в дальнейшем с населенными пунктами вокруг городских стен Сеула [6, р. 50].

Также согласно приказу от 1896 г. была введена система радиальных дорог, которая считается одним из основных изменений дорожной структуры Сеула, произошедших в рамках новой градостроительной политики при короле Кочжоне. Основой уличного планирования становится схема так называемых радиальных, или лучевых, улиц, которые брали свое начало от дворца Кёнунгун и далее радиусами/лучами расходились по нескольким направлениям, создавая V-образные соединения. В результате образовывалась одна главная кольцевая дорога, соединяющая радиальные дороги с дорогами, выходящими за пределы городских стен. Исследователи отмечают сильное влияние на внешний облик корейской столицы планировки зарубежных городов, таких как, например, Вашингтон или Париж [6, p. 53].

Длительное отсутствие грамотно разработанной дорожной системы и хаотичное строительство в Сеуле привели к проблемам в области городской санитарии. Жители города мало думали о гигиене, что приводило к вспышкам эпидемии холеры и оспы по всей стране. Городские улицы были завалены мусором и человеческими отходами. Многие, кто путешествовал по Корее после ее открытия, отмечают, что санитарное состояние Сеула не отличалось совершенством: «И без того узкие улочки сужаются до смрадных дыр или зеленых, покрытых слизью канав, в которых собираются все отходы домов» [8, p. 33–34]; «Почти через самый центр города проходит открытый трубопровод, протекающий по бокам улиц, от шести до двадцати пяти футов в ширину и примерно четыре фута в глубину, и эта труба — главная канализационная сеть города» [10, p. 44].

Реализация программы профилактики эпидемий в Корее в конце XIX в. шла по двум направлениям: развитие гигиенической культуры и распространение практики повседневной гигиены в корейском обществе. В 1899 г. по инициативе правительства Корейской империи была создана так называемая санитарная полиция, которая контролировала соблюдение санитарных норм в общественных местах. Так, были установлены правила, запрещавшие спать и испражняться на улицах. Последнее было большой проблемой для Кореи, и в начале XX в. корейцам пришлось привыкать к новым общественным нормам поведения. Пресса активно способствовала просвещению общественности в отношении гигиены: публиковались тексты, в которых говорилось о том, что публичная дефекация не только нарушает правила приличия, но и является знаком варварского и даже антипатриотического поведения, которое мешает достижению всеобщей национальной цели создания сильного и процветающего корейского государства. Бюро гигиены открыло первые общественные туалеты в Сеуле. Весь мусор из домов собирался и увозился в специально выделенные для этого места. Также в рамках программы профилактики эпидемий проводились очистка водоемов и инспекция пищевых предприятий. Средства на осуществление подобных программ выделялись из государственного бюджета [6, p. 50].

Подтверждение произошедших изменений в сфере благоустройства дорог и санитарных условий Сеула можно найти в уже упомянутой выше книге Изабеллы Бишоп. Впервые она приехала в Корею еще в 1884 г. и после совершила еще четыре поездки по стране, последняя из которых пришлась в конец 1897 г. Таким образом, благодаря воспоминаниям английской путешественницы у нас есть возможность наиболее подробно проследить трансформацию городского пространства Сеула, произошедшую в конце XIX в. В записях о своем первом знакомстве

с Сеулом И. Бишоп пишет о постоянной грязи и неухоженности города: «Невозможно передать бедность и убожество этого прекрасного столичного города. Традиции запрещают возведение двухэтажных домов, в результате чего примерно четверть миллиона человек живут буквально “на земле”, в основном в лабиринтах переулков, многие из которых недостаточно широки, чтобы один человек мог пройти мимо нагруженного быка» [8, р. 33–34]. И. Бишоп повторно посетила Сеул в 1897 г., когда проект по благоустройству города шел полным ходом. Она была одним из первых иностранцев, который стал свидетелем значительных изменений как самого города, так и его образа жизни. Вот какой она увидела столицу Кореи в свой последний визит: «Когда я въехала в Сеул, город находился под властью Е Ча Юна (Ли Чхэёна. — Н. Ф.), энергичного и просвещенного губернатора. Под его руководством западная часть города была избавлена от кучи мусора и грязи, а главное, исчезли сопутствующие им запахи» [8, р. 256]. «Сеул во многих местах, особенно в направлении Южных (Намдэун. — Н. Ф.) и Западных (Содэун. — Н. Ф.) ворот, в буквальном смысле неузнаваем. Улицы в ширину минимум 55 футов. Грязные аллеи, которые были рассадниками холеры, исчезли. Узкие полосы дорожного движения расширены, покрытые слизью канавы выложены камнем, дороги больше не завалены мусором, по широким улицам на огромной скорости неслись велосипедисты. Идет подготовка к строительству французского отеля, построены новые магазины со стеклянными фасадами, введен в действие приказ, запрещающий выбрасывать мусор на улицы, — теперь официальные уборщики мусора собирают отходы из города, а Сеул, будучи самым грязным городом на Дальнем Востоке, теперь находится на пути к тому, чтобы стать самым чистым» [8, р. 266].

Заслуги столичного губернатора также были отмечены в официальном отчете генерального консула Великобритании в Корее сэра Джона Джордона: «...улицы Сеула в целом не опозорили бы и провинциальный город в Европе. Важность этих перемен очевидна для тех, кто знал Сеул еще несколько лет назад. И это произошло во многом благодаря энергичному губернатору города, который напитался прогрессивными идеями в Соединенных Штатах» [14, р. 444].

Заметки об изменениях дорожной системы Сеула можно найти также в выпуске № 1 за 1901 г. ежемесячного периодического журнала «Кория Ревью» («The Korea review»), выпускавшегося под редакцией Гомера Хальберта с 1901 по 1905 г.: «Считается, что вы можете судить о статусе страны по состоянию ее дорог. Дороги за пределами столицы остаются практически такими же, какими они были раньше, но в самой столице произошли значительные изменения. Дорога от главных ворот дворца Кёнбоккун к Восточным воротам (Тондэун. — Н. Ф.) протяженностью около двух с половиной миль остается одной из самых величественных, которые можно найти в Восточной Азии. Улицы, ведущие от Южных ворот (Намдэун. — Н. Ф.), Малых западных ворот (Сосомун. — Н. Ф.) и Новых ворот³ к центру города, значительно расширены. Посольская улица существенно расширена, но все еще достаточно узка. Новые улицы проложены от главных ворот нынешнего дворца (Кёунгун. — Н. Ф.) до входа во дворец Кёнбоккун: улица от тех же ворот по диагонали к Консульству Японии, еще одна улица от Южных ворот до католического собора

³ Скорее всего, имеются в виду ворота Независимости — Тоннимун, которые были построены в 1896 г. российским архитектором А. И. Серединым-Собатиным.

(собор Мёндон. — Н. Ф.) и еще одна от Южных ворот до начала Посольской улицы, а также несколько второстепенных» [15].

Создание новой инфраструктуры, строительство с учетом зарубежных инноваций высоких каменных зданий и общественных объектов в городе также стали частью «Плана работ по реконструкции города Хансон» и полностью изменили облик столицы. Первым строением в новом для Кореи готическом стиле стал построенный в 1898 г. собор Чонгхён (современный собор Мёндон). Высота главной части собора составила 23 м, а высота шпиля храма — 45 м. Расположенный на вершине холма с видом на центр Сеула католический собор стал самым высоким зданием в западном стиле в Корейской империи. Он словно подчеркивал резкий контраст фундаментального стремящегося вверх кирпичного западного здания с «морем низких коричневых крыш» [9, p. 56] традиционных корейских домов. Однако постройки в готическом стиле в районе Мёндон были больше исключением, чем правилом. В основном каменные здания в западном стиле строились в районе Чондон, так же известном как Посольский квартал [16].

Одним из наиболее знаковых зданий в западном стиле в Чондоне был отель «Зонтаг», который держала россиянка немецкого происхождения, сестра жены российского посланника в Корею Карла Вебера Антуанетта Зонтаг. В 1898 г. г-же Зонтаг было передано в личное пользование небольшое деревянное здание в корейском стиле, которое она использовала как первый гостевой дом для путешественников в Сеуле. В 1901 г. она получила разрешение открыть в Сеуле первую гостиницу европейского типа. Известный отель «Зонтаг» представлял собой двухэтажное кирпичное здание в центре Сеула, которое до этого использовалось для официальных приемов членами королевской семьи. На втором этаже были расположены жилые комнаты, а на первом — ресторан, в котором подавали блюда западной и русской кухни, а также небольшая кофейня с известным «русским кофе» [16, p. 127].

Несмотря на то что гостиницы европейского типа за пределами городских стен Сеула стали появляться еще в конце 1880-х годов, до появления отеля г-жи Зонтаг ситуация с местами для ночлега для иностранцев была достаточно удручающая. Жена американского миссионера Горация Андервуда Лилиан в своем дневнике писала: «Миссионеры и иностранцы, проживающие в Сеуле, всячески отговаривали меня от запланированной поездки [в Корею]. Они рассказывали о зараженных инфекционными болезнями гостиницах, трудностях с получением чистой воды и быстрой связи с Сеулом при необходимости» [17, p. 35].

Генри Сэвидж Лэндор, английский путешественник и художник, находившийся в Корею несколько месяцев в 1891 г., также пишет: «В Сеуле нет отелей, за исключением очень грязных “корейских постоялых дворов” (Corean inns)» [11, p. 43–44]; «Путешественники, посещающие столицу Кореи, испытывают огромные трудности с поиском места, где можно остановиться. Нет отелей или даже гостиниц, за исключением самых дешевых трактиров для солдат и чернорабочих» [11, p. 91]. По его словам, иностранцам, приезжавшим в то время в Корею, приходилось останавливаться у проживавших в ней других иностранцев. Так, ему повезло познакомиться с «русским архитектором, который жил со своей семьей в Сеуле и работал на корейского короля и который любезно предложил остановиться в своем доме на несколько дней» [11, p. 44].

Еще одной важной особенностью Кореи, которую отмечали первые иностранцы, путешествовавшие по Корее в 1880-х годах, была «темнота». Они искренне поражались, насколько Сеул изменялся с заходом солнца. Во-первых, многие не могли поверить, что еще существует в мире столичный город, не освещенный хотя бы отчасти. Так, миссионер Джордж В. Гилмор писал: «Не менее странным ощущением для вновь прибывшего [в Сеул] иностранца станет совершенная тишина в городе после наступления темноты. Единственными звуками будут случайный вой собаки, иногда пробуждающий ответный вой собак по соседству, или, летом, например, пронзительное кваканье лягушек (кваканье лягушек в городе с двумя сотнями тысяч жителей!) <...> если путник почувствует, что тишина его угнетает и он захочет отправиться на прогулку, то ему придется фонарь. Город совершенно не освещен, а проходя мимо жилищ, он увидит лишь несколько признаков существования здесь тысячи жителей <...> город настолько тих, что звуки его собственных шагов неприятно отражаются от стен, как будто он находится в городе мертвых» [10, р. 52–53]. Изабелла Бишоп в своих первых записях также отмечала, что город был очень темным и тоскливым после захода солнца: «Ночная тишина очень впечатляет. Не слышно ни людского гула, ни стука или чьего-либо урчания. Абсолютная темнота, мало освещенных окон. Тишина, которую можно прочувствовать» [8, р. 46].

Работы над сетью электроснабжения, водопроводной и трамвайной системами проводились в рамках реформирования сферы общественной инфраструктуры и начались в январе 1898 г. Информации о наличии отдельных приказов или генеральных планов, составленных по этим направлениям, не сохранилось. Поэтому сейчас невозможно сказать, были ли эти проекты закреплены на законодательном уровне. Тем не менее профессор Ли Тхэчжин убежден, что «статьи, небольшие заметки в “Газете независимости” или других изданиях, где раскрываются подробности о процессе реконструкции города, несомненно, подтверждают, что все изменения городского пространства Сеула проходили в рамках “Плана работ по реконструкции города Хансон”» [5, р. 103].

Электричество на полуострове появилось благодаря подписанию контракта между правительством Корейской империи и американской компанией «Коллбран-Боствик Девелопмент Компани» (Collbran-Bostwick Development Company) о создании совместного предприятия под названием «Хансон Электрик Компани» (Hansong Electric Company). Представителям компании было поручено проложить в Сеуле, а после и в других крупных городах страны линии электропередач, водопроводные трубы, телефонные линии, а также установить уличные фонари в городе. Так, в 1898 г. впервые в истории Кореи в Сеуле была запущена первая частная неправительственная электростанция с общей протяженностью линий электропередачи более 12 км, которая могла вырабатывать достаточное количество электроэнергии для 700 электрических ламп. Электростанция была расположена недалеко от ворот Тондэун, и это был первый в корейской истории проект по освещению улиц. К 1903 г. корейцы уже использовали более 3000 ламп по всей стране [18, р. 267–293].

Спустя год после начала сотрудничества корейского правительства с компанией «Коллбран-Боствик», а именно 4 мая 1899 г., в Сеуле были открыты первые трамвайные линии. Самая первая из них тянулась от ворот Тондэун до ворот Хынхваун. А открытие движения по ним стало событием национального масшта-

ба: тысячи людей хотели стать свидетелями начала функционирования первого в Корее общественного электрического транспорта. На церемонии открытия присутствовали высокопоставленные государственные чиновники и бедный люд. Путешественник Б. Холмс писал, что для корейцев пущенные по Сеулу трамваи стали настоящим символом «революции городской жизни» [9, p. 57].

В первые месяцы движения трамваев по городу люди не просто боялись новых машин, иногда они даже в прямом смысле нападали на них и всячески пытались вывести их из строя. Так, в 1901 г., когда под колеса трамвая попал маленький мальчик, очевидцы этого происшествия попросту сожгли «дьявольскую машину». Вместе с тем многие корейцы приезжали из других городов, чтобы просто проехаться на трамвае. Кто-то разъезжал на нем туда и обратно весь день. В то время в Сеуле ходили слухи о мужчинах, которые потратили все свои сбережения на поездки на трамвае [18, p. 284].

В силу отсутствия технических навыков у корейцев эксплуатацию и техническое обслуживание линий брали на себя американцы, а администрирование трамвайных путей осуществляла корейская сторона. Трамвай на своем пути делал несколько коротких остановок, но, так как скорость движения была небольшой, некоторые пассажиры просто спрыгивали или, наоборот, запрыгивали в трамвай на ходу. Билет необходимо было купить на трамвайных остановках. Водителям и контролерам было запрещено держать при себе какие-либо деньги и соответственно продавать билеты. По воспоминаниям Б. Холмса, находившегося в Корее в 1901 г., «они [корейские кондукторы] проявили себя настолько умело в “сбивании лишнего пятачка”, что руководству [транспортной компании] пришлось ввести систему одноразовых билетов и билетов на пять поездок, которые заранее необходимо было закомпостировать. Все в городе знали об этом, и почти у каждого в Сеуле при себе был свой желтый билет на трамвай» [9, p. 24].

Контролеры и водители трамваев носили европейскую униформу вместе со специальной кепкой, для этого им приходилось остригать волосы. Также отличительной чертой всех корейских контролеров было владение так называемым ориентал инглиш [8, p. 24], что дословно можно перевести как восточный английский: своеобразная смесь английского с корейским, китайским и японским языками [9, p. 28–32].

В дальнейшем маршрут поездок первого общественного транспорта Сеула был расширен. К 1901 г. он включал в себя территорию от ворот Тондэмун до квартала Чхоннянни, который в то время был лишь большим пустырем, и от ворот Намдэмун до района «старый» Ёнсан, который начиная с 1884 г. служил в качестве «открытой территории», где вместе проживали и занимались коммерческой деятельностью иностранцы и корейцы [16]. Главной целью расширения маршрута общественного транспорта было увеличение собственно городской территории Сеула и соединение между собой его районов. Другими словами, в начале XX в. трамвайные линии необходимо было вывести за пределы городской стены, а именно за пределы ворот Намдэмун и Содэмун, обеспечив тем самым прямую связь между «старым» Сеулом и бывшими тогда еще небольшими портовыми городками на реке Ханган «новым» Ёнсаном и Мапхо.

В ежемесячном периодическом журнале «Кория Ревью» отмечалось, что «сеульская электрическая железная дорога заслуживает особого упоминания. Она

обеспечивает удобное сообщение между Новыми воротами и гробницей королевы, расположенной в трех милях от Восточных ворот (Тондэмун. — Н. Ф.), а также между районом Чонно, центром города и речным городом Ёнсан. Эта блестящая и успешная затея не только служит большим удобством для корейцев, но и является наглядным для них уроком высочайшей ценности прогресса» [15].

Стоит отметить, что пространство за пределами городских стен тоже постепенно модернизировалось. В первую очередь это касалось нескольких дорог и железнодорожного сообщения между Сеулом и Чемульпхо. Большинство путешественников начинали свое знакомство с Кореей именно с портового города Чемульпхо и уже оттуда отправлялись в столицу. О пути до столицы часто отзывались нелестно. Например, американский дипломат Уильям Франклин Сэндс так вспоминает свое прибытие в Корею в 1897 г.: «Чемульпхо был совершенно непривлекательными воротами, [с которых началось] это великое приключение» [19, p. 30].

Движение по первой корейской железной дороге между Сеулом и Чемульпхо было открыто в 1899 г. Концессией на ее строительство обладала американская компания, но позже права на нее были переданы японцам. Канадский журналист Фредерик А. Маккензи так вспоминал свою поездку в Сеул из Чемульпхо в 1904 г.: «Нас ждал приятный сюрприз. Хорошо проложенная широкая железная дорога была готова отвезти нас в Сеул. Вагоны, завезенные из Америки, были удобными, просторными, с мягкими сидениями и паровым подогревом. Грузовая тележка была больше и лучше тех, что я видел у английских поездов... и мое путешествие из маленького порта Чемульпхо в столицу Кореи прошло с большим комфортом, чем дорога из Лондона в Дувр» [20, p. 21].

Заключение

Начавшиеся со второй половины XIX в. модернизационные процессы в Корее напрямую затронули столицу государства — Сеул. Изменения городского пространства города проходили согласно «Плану работ по реконструкции города Хансон» и длились с 1896 по 1905 г. В рамках этого проекта расширили и отремонтировали дороги, здания и торговые лавки, занимавшие улицы, снесли или перенесли, тем самым была улучшена санитарная ситуация в городе. Внешний вид Сеула также значительно изменился за счет каменных построек в западном стиле. Подобные нововведения стали началом кардинальных перемен общественной жизни корейцев. Анализ записей проживавших в Корее конца XIX — начала XX в. иностранцев подтверждает тот факт, что качественные изменения городского пространства Сеула начались в Корее именно в конце XIX в. «План работ по реконструкции города Хансон» знаменует собой первый пример последовательного городского планирования в истории Кореи, благодаря которому Сеул постепенно принимал облик столицы современного государства.

Литература

1. 엄복규. 서울의 기원, 경성의 탄생 1910-1945: 도시계획으로 본 경성의 역사. 서울: 이데아, 2016. 416 쪽 [Происхождение Сеула и рождение Кёнсона 1910-1945 гг.: история Кёнсона с точки зрения городского планирования. Сеул: Идея. 2016. 416 с.]. (На кор. яз.)

2. 김흥순. 일제강점기 도시계획에서 나타난 근대성. 조선시가지계획령을 중심으로 // 서울도시연구 제. 2007. 4호. 쪽 155–173 [Kim Hyun-sun. Современность в градостроительстве в период японской колонизации. Анализ «Проекта городского планирования Чосона» // Исследования Сеула. 2007. № 4. С. 155–173]. (На кор. яз.)
3. Woonsik Jeong. The urban development politics of Seoul as colonial city // Journal of urban history. 2001. Vol. 27, no. 2. P. 158–177.
4. 이태진. 조선시대 서울의 도시발달단계 // 서울학연구 제. 1994. 1 호. 쪽 23–47. [Ли Тхэчжин. Этапы развития городского пространства Сеула в период Чосон // Исследования Сеула. 1994. № 1. С. 23–47]. (На кор. яз.)
5. Yi Tae-Jin. Seoul at the Beginning of the 20th Century Urban Development Based on Western Models // Korea Journal. 1993. Vol. 39, no. 3. P. 95–121.
6. 김관우. 대한제국시대의 도시계획. 한성부의 도시개조사업 // 향토서울. 1990. 50호. 쪽95–122 [Kim Kwang-u. Планирование городского пространства в период Корейской империи. Урбанистический проект по преобразованию столицы Хансон // Хянтхо Сеул. 1990. № 50. С. 95–122]. (На кор. яз.)
7. Терборн Й. Город власти. Город, нация, народ, глобальность. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2020. 472 с.
8. Bird I. L. Korea and her Neighbours: A narrative of travel with an account of the vicissitudes and position of the country. London: John Murray, 1905. 261 p.
9. Burton H. Travelogues. Vol. 10: Seoul, the Capital of Korea. Japan the country. Japan the cities. New York: The McClure company, 1917. 356 p.
10. Gilmore G. W. Korea from its Capital, with a chapter on missions. Philadelphia: Presbyterian Board of Publication and Sabbath-School Work, 1892. 389 p.
11. Savage-Landor H. A. Corea or Cho-sen. The Land of The Morning Calm. London: W. Heinemann, 1895. 338 p.
12. 김흥순. 조선 후기 도시계획에서 나타난 근대성: 조선왕조 실록 기사에 대한 분석을 중심으로 // 한국도시행정학회 도시행정학보 제. 2009. 22집 제. 1호. 쪽41–67 [Kim Hyun-sun. Современность в градостроительстве в эпоху позднего Чосона: анализ хроник династии Чосон // Журнал корейской ассоциации городского управления. 2009. Вып. 22, № 1. С. 41–67]. (На кор. яз.)
13. 高宗實錄 // 朝鮮王朝實錄. 1896 [Правление Кочжона // Истинные записи (правления) династии Чосон. 1896]. URL: http://sillok.history.go.kr/id/kza_13309029_002 (дата обращения: 17.12.2020). (На ханмуне)
14. The Korean Repository. December 1897. Trade and commerce of Korea. URL: <http://anthony.sogang.ac.kr/Repository/> (дата обращения: 20.12.2020).
15. The Korea review. January 1901. Vol. 1, no. 1. URL: <http://anthony.sogang.ac.kr/KoreaReview/> (дата обращения: 20.12.2020).
16. 개항기 서울에 온 외국인들. 서울역사편찬원, 2016. 388 쪽. [Иностранцы, приехавшие в Сеул после «открытия Кореи». Сеул: Институт историографии Сеула, 2016. 388 с.]. (На кор. яз.)
17. Underwood L. H. Fifteen Years Among the Top-Knots: or Life in Korea. Boston: American Tract Society, 1904. 271 p.
18. Min Suh Son. Enlightenment and electrification: the introduction of electric light, telegraph and streetcars in late nineteenth century Korea // Kim Dong-no, Duncan John B., Kim Do-hyung. Reform and modernity in the Taehan Empire Jimoondang: Paju, 2006. 354 p. (Yonsei Korean Studies Series, no. 2).
19. Sands W. F. Undiplomatic Memories: The Far East 1896–1904. New York: Whittlesey House, 1930. 238 p.
20. McKenzie F. A. From Tokyo to Tiflis: Uncensored Letters from the War. London: Hurst and Blackett, 1905. 340 p.

Статья поступила в редакцию 21 марта 2021 г.;
рекомендована к печати 15 декабря 2021 г.

Контактная информация:

Финько Нина Викторовна — n.finko@spbu.ru

Seoul through the Eyes of Foreigners in the End of 19th — Beginning of 20th Centuries*

N. V. Finko

St Petersburg State University,
7–9, Universitetskaya nab., St Petersburg, 199034, Russian Federation

For citation: Finko N. V. Seoul through the Eyes of Foreigners in the End of 19th — Beginning of 20th Centuries. *Vestnik of Saint Petersburg University. Asian and African Studies*, 2022, vol. 14, issue 1, pp. 40–53. <https://doi.org/10.21638/spbu13.2022.103> (In Russian)

The paper examines the change of urban space in Seoul at the turn of 20th Century. The period is rich in events that influenced the formation of the modern Korean state: ranging from the “opening of the ports” in 1876, to the proclamation of the Korean Empire in 1897. At the same time, the country began the process of modernizing urban planning legislation. Urban projects were carried out under the Hansung City Improvement Project (한성 도시 개조 사업) adopted by Kojong and his government in 1896 and continued until 1905. However, in modern historiography, the project is rarely considered as an example of modern urban planning in Korea. In this paper the diary entries, collections of stories, and memoirs of foreign diplomats who lived in Korea in the end of the 19th century are analyzed, along with papers from journalists and missionaries who traveled around Korea. The results of the analysis show that qualitative changes in the urban space of Seoul took place from 1896 to 1905, within the framework of modernization reforms of the period. The Hansung City Improvement Project should be considered as an example of modern urban planning in Korea, as it was initiated and implemented by the national government within modern legal framework, and Seoul became modern city of the early XX Century. The findings of the study are important for understanding the nature of the changes that took place in Korea, starting with the “opening of the ports” in 1876.

Keywords: Seoul, urbanization, urban planning, modernization, Korean Empire.

References

1. Yum, Bok-Kyu. *Origins of Seoul, Birth of Gyeongseong 1910–1945: History of Gyeongseong by Urban Planning*. Seoul, Idea, 2016. 416 p. (In Korean)
2. Kim Heungsoon. Modernity Revealed in Urban Planning in the Era of Japanese Colonist Rule — A Review on Chosun Planning Ordinance for Urban Areas. *Seoul Studies*, 2007, vol. 4, pp. 155–173. (In Korean)
3. Woonsik Jeong. The urban development politics of Seoul as colonial city. *Journal of urban history*, 2001, vol. 27, no. 2, pp. 158–177.
4. Yi Tae-Jin. Urban Development in Seoul during the Joseon Dynasty. *Seoul Studies*, 1994, vol. 1, pp. 23–47. (In Korean)
5. Yi Tae-Jin. Seoul at the Beginning of the 20th Century Urban Development Based on Western Models. *Korea Journal*, 1999, vol. 39, no. 3, pp. 95–121.
6. Kim Kwang-woo. Urban Planning in the Time of the Daehan Empire. *Hyangto Seoul*, 1990, no. 50, pp. 95–122. (In Korean)
7. Göran Therborn. *Cities of Power. The Urban, the National, the Popular, the Global*. Moscow, HSE Publ., 2020. 472 p. (In Russian)

* This study was funded by the Program for the Support of Korean Studies in leading universities, implemented by the educational management of the Republic of Korea and the Center for the Development of Korean Studies at the Academy of Korean Studies (within the framework of the grant AKS-2016-QLU-2250002).

8. Bird I.L. *Korea and her Neighbours: A narrative of travel with an account of the vicissitudes and poition of the country*. London, John Murray, 1905. 261 p.
9. Burton H. *Travelogues. Vol. 10: Seoul, the Capital of Korea. Japan the country. Japan the cities*. New York, The McClure company, 1917. 356 p.
10. Gilmore G. W. *Korea from its Capital, with a chapter on missions*. Philadelphia, Presbyterian Board of Publication and Sabbath-School Work, 1892. 389 p.
11. Savage-Landor H. A. *Corea or Cho-sen. The Land of The Morning Calm*. London, W. Heinemann, 1895. 338 p.
12. Kim Heungsoon. Modernity Appearing in Urban Planning in the Late Joseon Dynasty: Analyzing the Chronicles of the Joseon Dynasty. *Korean Urban Management Association*, 2009, vol. 22, no. 1, pp. 41–67. (In Korean)
13. Veritable Records of King Gojong's Reign. *Joseon wangjo sillok*. 1896. Available at: http://sillok.history.go.kr/id/kza_13309029_002 (accessed: 17.12.2020). (In Hanmun)
14. The Korean Repository. December 1897. *Trade and commerce of Korea*. Available at: <http://anthony.sogang.ac.kr/Repository/> (accessed: 20.12.2020).
15. The Korea review, January 1901, vol. 1, no. 1. Available at: <http://anthony.sogang.ac.kr/KoreaReview/> (accessed: 20.12.2020).
16. *Foreigners who came to Seoul during the Opening of the Port era*. Seoul, Seoul Institute of History, 2016. 388 p. (In Korean)
17. Underwood L. H. *Fifteen Years Among the Top-Knots: or Life in Korea*. Boston, American Tract Society, 1904. 271 p.
18. Min Suh Son. Enlightenment and electrification: the introduction of electric light, telegraph and streetcars in late nineteenth century Korea, ed. Kim Dong-no, Duncan John B., Kim Do-hyung. *Reform and modernity in the Taehan Empire*. Jimoondang, Paju, 2006. 354 p. (Yonsei Korean Studies Series, no. 2).
19. Sands W.F. *Undiplomatic Memories: The Far East 1896–1904*. New York, Whittlesey House, 1930. 238 p.
20. McKenzie F. A. *From Tokyo to Tiflis: Uncensored Letters from the War*. London, Hurst and Blackett, 1905. 340 p.

Received: March 21, 2021
Accepted: December 15, 2021

Author's information:

Nina V. Finko — n.finko@spbu.ru