



ВЕЛИКИЕ ПУТЕШЕСТВИЯ

Первая ассоциация, которая возникает у читателя при упоминании имени Николая Георгиевича Гарина-Михайловского, — писатель, автор «Детства Тёмы» и других автобиографических произведений.

Однако он не был профессиональным литератором; по образованию Гарин-Михайловский являлся инженером-путейцем, немало добился на этом поприще и, скорее всего, добился бы еще большего, занял бы какой-нибудь важный пост, если бы не его «привычка» не прогибаться перед начальством.

«Во все стороны талантливый» — так о Гарине-Михайловском говорил Максим Горький. Действительно, Николай Георгиевич был очень разносторонним человеком; о таких людях обычно говорят: «Увлекающаяся натура».

Нельзя сказать, что он ворвался в русскую литературу — его дебют был небыстрым и совсем не простым, но свое место в числе ведущих писателей страны он занял прочно. И это притом, что постоянные разъезды не давали возможности сосредоточиться на литературе и писал он эпизодически, «на облучке».

Занимался Николай Георгиевич и сельским хозяйством. И хотя здесь его затеи в итоге окончились неудачей, но причиной этого были не просчеты в методах ведения хозяйства, а несколько наивное понимание социальных взаимоотношений между помещиком и крестьянами.

По роду своей деятельности Гарин-Михайловский много путешествовал.

Он прекрасно знал Сибирь, очевидно любил ее, хотя и писал о ней зачастую неприглядные вещи — и это тоже было отличительной чертой Гарина-Михайловского: всегда говорить и писать честно, даже если это идет не на пользу карьере. Большое же путешествие вокруг света изначально задумывалось как отдых от проблем в жизни.

Но «перезагрузка» неожиданно переросла пусть и в очень сложную и порой опасную, но интереснейшую экспедицию.

Как бы банально это ни звучало, но в сочетании с несомненным литературным талантом пройденные испытания делают описание путешествия Н. Г. Гарина-Михайловского одним из самых увлекательных в отечественной литературе.





Николай Георгиевич
ГАРИН-МИХАЙЛОВСКИЙ

1852—1906

ОБ ЭТОЙ КНИГЕ

От Издательства

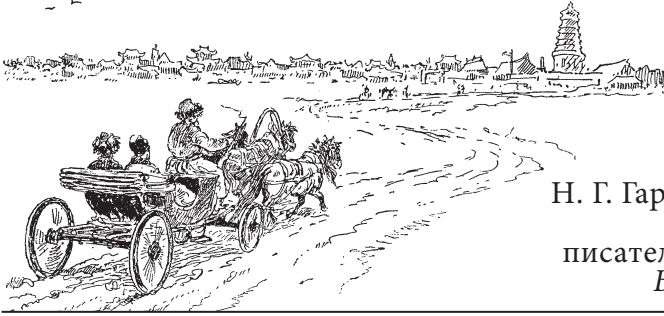
Восточная Азия долгое время была одним из самых закрытых регионов планеты. Но в первой половине XIX столетия для европейцев сначала открылся Китай (пусть и в основном как место сбыта опиума), затем, во время Реставрации Мэйдзи, — Япония. И после этого «первенство» по закрытости перешло к Корее.

Когда Николай Гарин-Михайловский собирался в 1898 году в кругосветное путешествие, он не планировал посещать Корею. Однако в последний момент Петербургское географическое общество предложило ему присоединиться к экспедиции А. И. Звегинцова, которая отправлялась в северную часть Кореи. И Николай Георгиевич принял это предложение.

Главной задачей экспедиции было изучение сухопутных и водных путей вдоль северной границы Кореи и далее, по восточному побережью Ляодунского полуострова, до Порт-Артура. Экспедиция продолжалась 45 дней, после чего Гарин-Михайловский отправился в Шанхай; затем были Япония, Гавайские острова, Сан-Франциско, из которого на поезде писатель пересек Северо-Американский континент и прибыл в Нью-Йорк. Впоследствии Николай Георгиевич сел на пароход «Лукания» и пересек Атлантику; последними пунктами его путешествия стали Лондон и Париж.

Первоначально результаты своих наблюдений в Корее и Маньчжурии, давших немало ценных географических сведений, Гарин-Михайловский опубликовал в специальных изданиях под названиями «Отчеты членов осенней экспедиции 1898 года в Северной Корее» и «Труды осенней экспедиции 1898 года». Впоследствии он обработал дневниковые записи всего путешествия вокруг света и опубликовал их в книге, которая и стала основой нашего издания. Помимо нее, мы включили в издание избранные очерки из цикла «Карандашом с натуры», в которых Н. Г. Гарин-Михайловский описывает свои путешествия по Сибири.

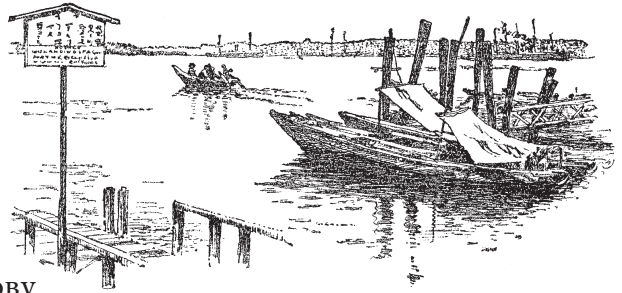
СОДЕРЖАНИЕ



Н. Г. Гарин-Михайловский —
русский инженер,
писатель и путешественник.
Биографический очерк

Всего путешествие Гарина-Михайловского по Корее и Маньчжурии продолжалось 45 дней. За это время было пройдено пешком и верхом около 1600 км. В ходе экспедиции производилась маршрутная съемка и другие наблюдения, сам Николай Георгиевич вел дневник и технический журнал экспедиции. Кроме этого, он записал около 100 корейских сказок (к сожалению, одна тетрадь потерялась, и в итоге осталось 64 сказки). Это был неоценимый вклад в познание корейской фольклористики, ведь до того было известно всего шесть сказок в английском переводе и две — в русском.

8



По Корее, Маньчжурии
и Ляодунскому полуострову

19

Эти девственные места ждут еще своих охотников, своих Эмаров и Куперов! Охотники — мы должны прибавить, забегая вперед, — должны быть в обществе не меньше, чем 20 человек, потому что разбойники-хунхузы, как оказалось, такая же реальная величина здесь, какой некогда были индейцы в свое время в Америке. Ждут эти места и художников. Сколько найдут они своеобразного очарования во всей этой дикой, чисто фантастической азиатской красоте! Одна Сунгари чего стоит! Сунгари со своими берегами, какие только может представить фантазия, — блестящая, коварная, изменчивая, но всегда поразительно прекрасная. Это отсюда кристально прозрачным каскадом падает она туда, вниз, в это беспредельное море желтого, золотого леса в голубом небе.



Вокруг света

361

Там, на пристани, еще виднеется группа провожающих — но что до них? Все это уже отрезано, все это уже осталось позади и уже в прошлом, но еще рельефнее встает в памяти вся новая, как с иголки, богатая Америка. В отдельности все там и не поражает, может быть, но совокупность впечатлений сламывает и заставляет признать, что эта страна — действительно царство богатства и техники, единственных в мире. Господство на мировом рынке этой страны, законодательство и власть ее в экономической области становятся и понятнее и неизбежнее. Можно, конечно, с гордым видом отворачиваться и говорить: «Что техника, что богатства?» Но ведь миром руководит не тот, кто скажет так.



Карандашом с натуры. По Западной Сибири

409

В Сибири особенная езда: едет, едет, вдруг гикнет, взмахнет кнутом, и помчались лошади во весь дух — верста-две, и опять ровненько. Этот «марш-марш» — такая прелесть, какой не передать никакими словами: тройка, как одна, подхватит и мчится так, что дух захватывает; чувствуется сила, для которой нет препятствия. На гору тоже влетают в карьер, какая бы она крутая ни была. Понятно, что для лошадей это зарез, и только вольные корма да выносливость сибирских лошадей делают то, что с них это сходит как с гуся вода.

Н. Г. ГАРИН-МИХАЙЛОВСКИЙ — РУССКИЙ ИНЖЕНЕР, ПИСАТЕЛЬ И ПУТЕШЕСТВЕННИК

Биографический очерк



беспечное и в общем-то счастливое детство — такой была «стартовая площадка» Николая Михайловского (вторая часть фамилии — Гарин — появилась позже, как литературный псевдоним). Он родился 8 (20) февраля 1852 г. в Санкт-Петербурге, но ранние годы провел не в промозглой столице, а в солнечной и прекрасной Одессе, куда семья переехала вскоре после его рождения.

Отец Николая, Георгий Антонович, был военным, причем из тех, кого было принято называть «белой костью». В 1848 г. он отличился при подавлении Венгерского восстания, после чего был представлен императору Николаю I и зачислен в лейб-гвардии Уланский полк. Через несколько лет Г. А. Михайловский вышел в отставку. Мать будущего писателя, Глафира Николаевна, урожденная Цветинович (точных сведений об этом нет, но, скорее всего, она происходила из переселившегося в XVIII столетии в Россию известного сербского дворянского рода), была женщиной начитанной и в основном занималась образованием сына.

После получения начатков образования Николай некоторое время посещал немецкую школу, а затем поступил в Ришельевскую гимназию, которую окончил в 1871 г. Его учеба не отличалась выдающимися успехами, однако учителя отмечали его сочинения, в которых уже тогда «намечались блески несомненного литературного дарования». В том же году юноша поступил на юридический факультет Санкт-Петербургского университета. Но, видимо, склонности мятущейся души сказались уже тогда — на юриста Николай проучился всего год, после чего решил стать инженером-путейцем. Как говорил герой его автобиографической повести «Студенты»: «Чем быть плохим юристом, я лучше буду хорошим ремесленником — буду практиком этой жизни».

Институт путей сообщения молодой человек окончил, хотя Николай Георгиевич и признавался, что учился скорее не ради знаний, а чтобы получить диплом. В те годы он попробовал было себя в литературе, но повесть из студенческой жизни была отклонена редакциями без каких-либо объяснений, что надолго отбило у юного инженера-путейца страсть к сочинительству — к счастью, не на всегда.

Перед окончанием Института путей сообщения выпускнику предстояла практика, весьма, надо сказать, непростая — Николай некоторое время проработал на железной дороге в Бессарабии кочегаром. Как вспоминал Гарин-Михайловский, это была отличная школа, показавшая ему жизнь пусть и не с самой привлекательной, но зато с честной стороны.



**Н. Г. Гарин-Михайловский
с женой Надеждой Валерьевной (урожденной Чарыковой).**
Фотография. 1879 г.

Весной 1878 г. окончилась очередная Русско-турецкая война, и молодой выпускник был направлен в освобожденную Болгарию — в районе Бургаса он принимал участие в строительстве мола и шоссейной дороги. В следующем году Н. Г. Михайловскому удалось получить должность инженера-изыскателя на строительстве Бендеро-Галацкой железной дороги. Он часто по делам службы бывал в Одессе, где и познакомился со своей будущей супругой Надеждой Валерьевной Чарыковой; свадьба состоялась 22 августа 1879 г.

В 1880 г. вместе с женой и маленькой дочерью Николай Георгиевич уехал в Батуми, где сначала участвовал в строительстве порта, а затем занял должность помощника начальника участка на строящейся дороге Батуми — Самтредиа. Это была непростая работа: и в части выполнения служебных обязанностей — дорога должна была пройти в очень сложной с точки зрения рельефа местности, и потому, что в этом районе, еще недавно принадлежавшем Османской империи, орудовали

банды не желавших смириться с поражением турок. Когда дорога была построена, Н. Г. Михайловский был переведен на должность начальника дистанции.

В те годы работа инженера-путейца считалась весьма престижной, позволяла хорошо зарабатывать. Однако существовавшие на железной дороге порядки были несовместимы с характером Михайловского. Взятничество, хищения, участие в подрядах «для своих» были нормой. Молодой инженер пытался с ними бороться, выступал с разоблачениями в печати, однако это все напоминало борьбу Дон Кихота с ветряными мельницами. И в конце 1882 г. (по другим данным, в 1883 г.) Н. Г. Михайловский подал в отставку, как он сам объяснял: «За полной неспособностью сидеть между двумя стульями: с одной стороны, интересы государственные, с другой — личные хозяйские».

* * *

Что же дальше? Н. Г. Михайловский вместе с женой решил попробовать свои силы в «свободной, независимой деятельности». Такой деятельностью супруги Михайловские сочли сельское хозяйство. «Цели, — вспоминал Гарин-Михайловский, — которые мы решили преследовать в деревне, сводились к следующим двум: к заботам о личном благосостоянии и к заботам о благосостоянии окружающих нас крестьян».

С первой целью, в общем-то, все понятно. Но почему же вновь испеченного помещика так волновало положение крестьян? Дело в том, что, хотя Крестьянская реформа Александра II и была величайшим событием в истории России, она далеко не решила всех проблем. По-прежнему самыми крупными землевладельцами оставались дворяне, а многим крестьянам приходилось обрабатывать их землю за ничтожную плату. В итоге по прошествии 20 лет после реформы экономическое положение едва ли не большинства крестьян стало хуже, чем когда они находились в крепостной зависимости.

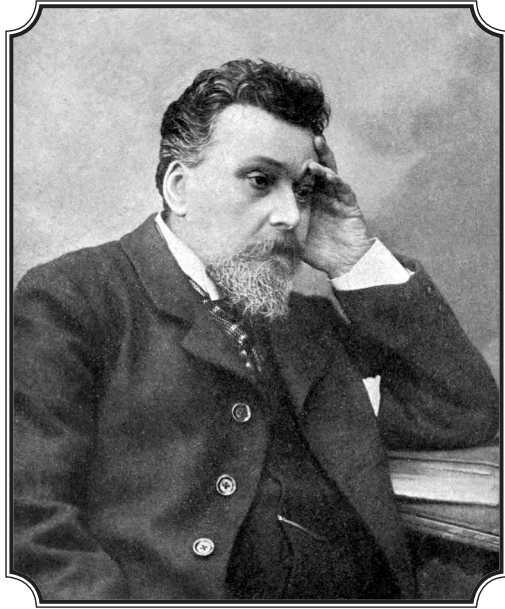
Именно поэтому покупка четой Михайловских имения Гундоровка в Самарской губернии была своего рода экспериментом. Николай Георгиевич с присущим ему энтузиазмом и чувством справедливости намеревался изменить систему общественных отношений.

Казалось бы, все шло хорошо. Михайловский ввел в своем имении усовершенствованные методы обработки земли, беря за пример находившееся рядом с Гундоровкой имение немцев-колонистов, которые получали невиданные по русским меркам урожаи; он давал крестьянам беспроцентные ссуды, устроил в селе больницу, а Надежда Валерьевна — школу, в которой сама же и преподавала. Имение давало прибыль и хозяевам, и работавшим в нем крестьянам.

Однако в итоге побороть пресловутую систему общественных отношений супругам Михайловским не удалось. Простые крестьяне в большинстве своем с недоверием встречали нововведения «барина-чудака», а с зажиточными он в конце концов вступил в открытый конфликт. «Аргументами» противоборствующей стороны стали поджоги — Михайловские потеряли мельницу, молотилку и значительную часть урожая.

Николай Георгиевич оказался на грани разорения. Гундоровку ему пришлось заложить, а самому вернуться на службу. В 1886 г. он работал на строительстве Самаро-Златоустовской железной дороги, вел изыскания на участке Уфа — Златоуст. По своей личной инициативе он предложил вариант проекта, благодаря которому стоимость дороги за версту была снижена с 100 тыс. до 40 тыс. рублей, что в итоге позволило сэкономить несколько миллионов рублей. Но и здесь Николай Георгиевич вступил в конфликт с системой и вынужден был снова на время оставить службу.

Живя на Урале, Михайловский вернулся к литературной деятельности. Он работал над повестью «Вариант», рассказывающей о жизни инженеров-путейцев (она осталась незавершенной) и очерками «Несколько лет в деревне». Эти очерки Николай Георгиевич закончил в 1890 г. и передал их некоему своему знакомому (его имя так и осталось неизвестным), который был вхож в московские литературные круги. Рукопись была прочитана на одном из собраний, на котором присутствовали известные в то время литераторы и критики К. М. Станюкович, Н. Н. Златовратский, В. А. Гольцев и др. Особенно ценной была поддержка идейного вождя писателей-народников Николая Константиновича Михайловского*, который предложил напечатать рукопись в журнале «Русская мысль».



Константин Михайлович Станюкович.
Фотография. Начало XX в.

В Гундоровку, где тогда жили супруги Михайловские, весной 1891 г. отправился К. М. Станюкович. Его визит ставил две цели: во-первых, он намеревался обсудить детали литературного дебюта начинающего писателя; во-вторых, Станюкович и другие писатели из московского кружка хотели купить пришедший в упадок журнал «Русское богатство», но у них не хватало средств, к тому же все участники числились «неблагонадежными», а для легализации статуса издателем должен был оказаться человек, не попадавший в поле зрения полиции.

Н. Г. Гарин-Михайловский был натурой увлекающейся и решительной. Идея с журналом привела его в восторг, и он, перезаложив имение, внес свою часть деньгами. «Русское богатство» было куплено, причем официально его издателем стала Надежда Валерьевна. Первый номер обновленного журнала вышел в 1892 г.; в первых трех номерах появилась повесть «Детство Тёмы» (она и стала литературным дебютом Н. Г. Гарина-Михайловского), а затем в «Русской мысли» был опубликован очерк «Несколько лет в деревне». Тогда же и появился псевдоним Гарин, образованный от Гари — сокращенного имени сына Н. Г. Михайловского.

Дебют вышел удачным — повесть «Детство Тёмы» была встречена публикой и критикой очень благосклонно. Именно цикл автобиографических повестей (после «Детства Тёмы» были написаны повести «Гимназисты», «Студенты» и «Инженеры») стал самым известным в литературном наследии Гарина-Михайловского. Очень полемичным оказался очерк «Несколько лет в деревне». Дело в том, что он хотя и был опубликован в народническом журнале «Русская мысль», но, по сути, был написан в скептическом по отношению к идеям народников духе. Что, естественно,

* Интересно, что одной из причин ухода Н. Г. Михайловского с железной дороги был его конфликт с начальником, инженером и строителем Константином Яковлевичем Михайловским. И так получилось, что вскоре в московском литературном кружке судьба свела его с другим однофамильцем, но это знакомство уже оказалось со знаком «плюс». (Здесь и далее, если не указано иное, — примеч. редакции.)

Транссибирская магистраль.
Станция Миасс.
Фотография. 1910-е гг.

вызвало их неудовольствие. Николай Григорьевич же оправдывался тем, что описанное им — это реальность, а не чьи-то пусть и пропитанные благими намерениями, но ничем не подкрепленные фантазии. «В моей беллетристике выдуманных образов нет,— писал он одному из друзей.— Все взято прямо из жизни».

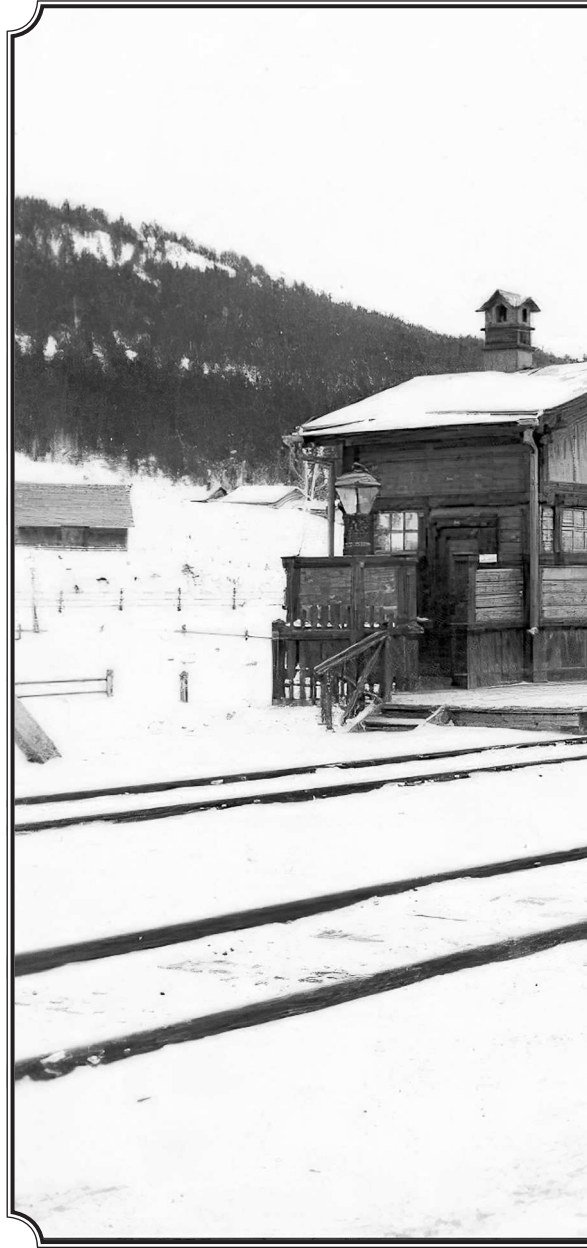
* * *

Несмотря на несомненный талант и увлечение литературой, Н. Г. Гарин-Михайловский так и не стал писателем в полном смысле этого слова. По крайней мере, зарабатывать на жизнь ему приходилось, работая в качестве инженера и строителя железных дорог. Писательством же он занимался отрывочно, «на облучке», частые разъезды и экспедиции не давали ему сосредоточиться на своих произведениях.

После небольшого перерыва, в 1891 г. Николай Георгиевич в очередной раз вернулся на службу. Ему довелось принять участие в проектировании и строительстве Великого Сибирского пути, связавшего Европейскую часть страны с Дальним Востоком. Насколько важной и ответственной была эта работа, можно судить хотя бы по тому факту, что решения инженера непосредственно повлияли на судьбу двух больших сибирских городов. Николай Георгиевич

изменил первоначальный проект строительства моста через Обь (снова, кстати, сэкономив казне миллионы), благодаря чему в небольшой поселок под названием Новая Деревня прибыло большое количество рабочих; постепенно поселок вырос и в 1903 г. стал городом Новониколаевском, а с 1926 г.— Новосибирском.

Правда, жители другого города были скорее обижены на Гарина-Михайловского. Первоначальный проект предусматривал прохождение Транссиба через Томск, однако в своей докладной записке Николай Георгиевич отмечал: «Принимая во внимание транзитное значение Сибирской дороги, нет никаких оснований заставлять пробегать транзитные грузы лишних 120—150 верст». В итоге его предложение было принято, что привело к некоторой потере значения Томска. Когда летом 1891 г. Николай Георгиевич прибыл в этот город, то местная пресса





буквально обрушилась на него с яростными нападками. Так что Томск он покидал с большим облегчением.

В 1892 г. Н. Г. Гарин-Михайловский был назначен на должность начальника изыскательной партии на строительстве Казанско-Малмыжской железной дороги. События развивались по уже известному сценарию — спустя некоторое время он вступил в очередной конфликт с начальством. Непосредственной причиной стали публицистические статьи Николая Георгиевича, посвященные развитию железнодорожного дела в Российской империи. Нетрудно догадаться, что в этих публикациях было немало критики. Дело дошло до того, что министр путей сообщения потребовал от него прекратить публикацию статей. Естественно, что характер Гарина-Михайловского не подразумевал возможности такого давления, и в 1894 г. он — в который уже раз! — подал в отставку.

Впрочем, без работы Николай Георгиевич не остался и фактически продолжил заниматься тем, чем и занимался раньше. Одной из идей, которую он продвигал, было строительство узкоколейных железных дорог (из-за чего в Министерстве путей сообщения ему даже дали прозвище «узкоколейщик»), которые обходились гораздо дешевле ширококолейных дорог. Эта идея не нашла поддержки на уровне министерства, однако заинтересовала некоторые земства. В итоге в 1895 г. Н. Г. Гарин-Михайловский стал начальником строительства узкоколейки Кротовка — Сергиевск в Самарской губернии, которая являлась ответвлением Самаро-Златоустовской дороги.

Как руководитель большого дела Николай Георгиевич решил ввести ранее невиданные в России методы управления: выборность администрации, контроль общественности за финансовыми расходами, коллегиальное принятие решений. «Чтобы дорога эта вышла действительно дешевой, необходимо прежде всего, чтобы и мысли не могло быть о каких бы то ни было злоупотреблениях», — так он формулировал главный принцип строительства дороги.

Ветка Кротовка — Сергиевск действительно была построена быстро и недорого. Однако руководство Самаро-Златоустовской дороги (очевидно, с подачи Министерства путей сообщения) отказалось принять ранее согласованные «облегченные» условия эксплуатации узкоколейной дороги (отказ от дорожного станционного штата, отсутствие сторожевых будок на переездах и т. д.). В итоге, чтобы соответствовать этим требованиям, пришлось использовать дополнительные средства, что вызвало перерасход сметы. В министерстве ликовали по этому поводу, для Гарина-Михайловского же это стало причиной взять очередную паузу.

* * *

На этот раз Николай Георгиевич не стал прятаться в деревне, а решил отправиться в кругосветное путешествие. Первоначальный маршрут выглядел следующим образом: через Сибирь — в Китай, затем Япония, Гавайские острова, плавание по Тихому океану, Соединенные Штаты и через Атлантический океан возвращение в Европу. Корея и Маньчжурия не входили в планы Гарина-Михайловского, однако едва ли не накануне отъезда он получил предложение от Русского географического общества присоединиться к экспедиции, которая собиралась заняться изучением Кореи, Маньчжурии и восточного побережья Ляодунского полуострова.

В этой статье мы не будем подробно рассказывать о ходе собственно путешествия — оно блестяще описано самим Н. Г. Гарин-Михайловским, — а остановимся на истории страны, которая его стараниями стала более открытой миру.

История Кореи насчитывает много веков; правда, долгое время об этой истории никто в мире, кроме самих корейцев, практически ничего не знал. Как свидетельствуют данные археологических раскопок, представители рода *homo sapiens* впервые появились на Корейском полуострове около 50 тыс. лет назад. Историки спорят о том, являлись ли эти люди предками современных корейцев, и о том, что вообще происходило на территории современных корейских государств в то время. Впрочем, пропустим несколько десятков тысячелетий и остановимся на дате 2333 г. до н. э. По легенде, именно в этот год Тангун Вангом, внук бога небес, основал Кочосон (Древний Чосон) — первое корейское государственное образование.

Легенда описывает появление Древнего Чосона следующим образом. У бога неба Хванина был сын Хванун, который пожелал жить среди людей. Отец не стал перечить, и Хванун вместе с тремя тысячами помощников спустился с неба на гору Пектусан (обратите внимание, уважаемый читатель, на это название — оно в нашей книге будет встречаться еще множество раз); рядом с горой Хванун основал «святой город» Синси.



Охота.

Фреска на гробнице времен государства Когурё

Неподалеку от Синси в пещере жили тигр и медведица; они хотели принять человеческий облик. Когда Хванун узнал об этом, то пообещал исполнить их просьбу, но при выполнении условия: есть только определенную еду и сто дней не показываться на солнечном свете. Тигр не выдержал испытания, а медведица превратилась в женщину, затем стала женой Хвануна и родила ему сына, уже упоминавшегося нами Тангуна Вангома. Тангун впоследствии унаследовал трон отца, построил новую столицу Асадаль (она, по мнению большинства историков, находилась рядом с современным Пхеньяном) и назвал свое царство Чосон. Он прожил, по легенде, 1908 лет, после чего превратился в бога гор.

Современные историки склонны считать, что дата 2333 г. до н. э. является мифической и, скорее всего, государство Древний Чосон было основано позже. А вот с датой его исчезновения разногласий нет — в 109 г. до н. э. войска У-ди, китайского императора из династии Хань, вторглись на территорию Чосона, и после года войны первое корейское государство пало; на его месте были образованы четыре китайских округа.

Следующий после Древнего Чосона период в истории Кореи ученые именуют Самхан, или Ранние корейские государства. Это были различные племенные союзы, города, объединявшиеся в конфедерации, раннефеодальные государства. Одно из таких государств, Когурё (название *Корея* восходит от *Корё* — наименования существовавшего в Средневековье государства на территории Корейского полуострова; оно, в свою очередь, является сокращением от *Когурё*), поглотило Лолан, последний из существовавших ханьских округов.

Наравне с Когурё, на территории Корейского полуострова со временем сложились еще два наиболее мощных государства — Силла и Пэкче. В 660-х гг. государству

Силла удалось подчинить себе Когурё и Пэкче — таким образом, впервые в истории большая часть современной Кореи оказалась под властью одного политического объединения.

В конце IX столетия государство Силла распалось. После этого начался период междоусобиц и восстаний, который закончился в 935 г. (по другим данным — в 936-м) созданием государства Корё. Это государство сначала подвергалось нашествиям киданей — кочевых монгольских племен, населявших территории современной Монголии и Маньчжурии. Но в 1019 г. Корё удалось одержать победу над армией киданей, и хотя корейское государство продолжало и после этого платить дань монголам, однако военной угрозы с их стороны уже фактически не существовало.

Примерно с 1020 г. начинается период, который историки определяют как золотой век государства Корё; он характеризуется расцветом торговли, ремесел и невероятными культурными достижениями. Однако в 1120-х гг. начался длительный период междоусобиц, а в 1231 г. государство Корё подверглось нашествию монголов во главе с ханом Угэдэем. Несмотря на бегство императора и его двора, Корё отчаянно сопротивлялось, но все же в 1259 г. было вынуждено подписать мирный договор; династия Корё фактически стала вассалом монгольской династии Юань*.

В 1368 г. династия Юань была вынуждена уступить власть династии Мин. При этом в Корё сложилась двусмысленная ситуация: с одной стороны, Корё признало себя вассалом новой китайской династии, а с другой — поддерживало павшую династию Юань. Это привело к тому, что в самом Корё политическая и военная элита разделилась на две группировки: сторонников Мин и сторонников Юань. Лидером первой стал генерал Ли Сонге.

После нескольких лет борьбы в 1388 г. он ввел войска в столицу, уничтожил своего главного противника — поддерживавшего династию Юань генерала Чхве Ёна, сверг правителя У-вана, позволил год формально посидеть на троне его малолетнему сыну Чхану, а после сверг и его. Затем с 1389 по 1392 г. ваном Кореи был последний представитель династии Корё Конъян-ван, но генерал Ли Сонге казнил и его, после чего наконец-то решил сам занять престол: в 1392 г. он стал ваном Кореи под именем Тхэджо, основав таким образом новую династию — Чосон. Вскоре после воцарения Тхэджо столица государства была перенесена в Хансон (ныне Сеул), а официальной религией Кореи стало конфуцианство.

В целом история династии Чосон характеризовалась следующими главными направлениями.

Во-первых, отношения с соседями. Они были могущественными и воинственными, так что Корея часто подвергалась их нападениям. В XV столетии корейцам досаждали чжурчжэни (маньчжуры), а в конце XVI в. разразилась Японо-корейская, она же Имджинская, она же Семилетняя война (1592—1598). И хотя в итоге корейцам удалось отстоять свою территорию, война обернулась для них огромными экономическими потерями. К тому же после нескольких набегов маньчжуров в 1620-х гг. Корея стала данником династии Цин.

Во-вторых, политика изоляционизма, которую корейское правительство начало активно внедрять с начала XVII в. Европейцам путь в Корею был закрыт, хотя с соседними государствами торговые связи так или иначе поддерживались.

В-третьих, конфуцианство и бюрократия обуславливали невозможность адаптации западных достижений (хотя такие попытки время от времени предпри-

* Государство Юань было основано внуком Чингисхана ханом Хубилаем во второй половине XIII в.; в его состав входила большая часть Китая.