УДК 9+908(477.75):929КОШАР

КРЫМСКИЙ ВОЯЖ ФРАНЦУЗСКОГО ОФИЦЕРА ЛЕОНА КОШАРА. ГОД 1888-Й

Петрова Э. Б.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского,
г. Симферополь, Российская Федерация
E-mail: petrova_eleonora@mail.ru

Беднарчик Г. И.

Колледж «Черниховски»,
г. Нетания, Израиль
E-mail: gadbed@yahoo.fr

Леон Альбер Кошар (1838–1897) – французский офицер, полковник артиллерии, путешественник, автор книги «Париж – Бухара – Самарканд: путевые заметки», изданной в Париже в 1891 г. Кошар и его спутники выехали из Парижа 1 сентября 1888 г. и вернулись в столицу Франции 8 ноября того же года. Четвёртая глава книги почти целиком посвящена морскому путешествию вдоль крымского побережья. Во время пребывания на полуострове (11–14 сентября) Леон Кошар посетил Евпаторию, Севастополь, Балаклаву, Ялту, Феодосию и Керчь, проявив особый интерес к севастопольским бухтам, военным кораблям, французскому военному кладбищу. Он, как и большинство иностранных путешественников (в особенности французов и англичан) стремился как можно больше рассказать своим соотечественникам и другим европейцам о российской армии, военных манёврах и военных лагерях, о железных дорогах и морском транспорте, о русских военных. В данной статье мы публикуем четвёртую главу сочинения Леона Кошара в переводе с французского Г. И. Беднарчика.

Ключевые слова: путешественники по Крыму второй половины XIX в., француз Леон Кошар.

Сочинения о Крыме отечественных и зарубежных путешественников конца XVIII – начала XX века – ценный источник наших знаний о полуострове после его присоединения к России в 1783 году. Тогда прошлое и настоящее Крыма открывалось жителям России и европейцам именно благодаря рассказам тех, кто побывал на полуострове и описал то, что видел, что слышал, поделился с читателями своими впечатлениями и умозаключениями. Среди вояжёров (как и иностранцев, обосновавшихся в России надолго или навсегда) довольно много было выходцев из Франции, где особенно интересовались Россией и её делами на международной арене.

Данная статья – продолжение большой работы по публикации сочинений путешественников о Крыме, начатой нами довольно давно. Среди них записки французских вояжёров преобладают (в большинстве своём впервые изданные нами в переводе на русский язык)[1].

[1] Нами опубликованы (преимущественно в переводе с французского Г. И. Беднарчика) записки о Крыме Клода Анэ, Жозефа де Бая, Луи Алексиса Бертрена (Луи де Судака), Фернана де Мели, Альфреда Рамбо, Шарля Жильбера Ромма, Жиля Флориана, Эдуарда Шартона и др.

Леон Кошар и его путешествие

Ле́он Альбе́р Коша́р (1 ноября 1838 – 10 августа 1897) – французский офицер, полковник артиллерии, путешественник, автор книги «Париж – Бухара – Самарканд: путевые заметки», вышедшей в парижском издательстве «Librairie Hachette et Cie» в 1891 году [4].

В 1897 году во французском «Артиллерийском журнале» в связи со смертью Кошара были опубликованы некролог «Полковник Леон Кошар» и аннотация к его книге [5]. Анонимный автор (или авторы) высоко оценил военный талант Кошара и отметил такие его качества, как «большой кругозор, трезвость мышления и безусловную твёрдость характера».

В некрологе представлена краткая биография Леона Кошара:

«Полковник Кошар, заместитель директора артиллерийской школы в Версале, офицер ордена Почётного легиона, скончался в Монмеди 10 августа 1897 года в возрасте 58 лет.

Родившийся в Оттанже (Мозель) 1 ноября 1838 года Леон-Альбер Кошар принадлежал к древнему лотарингскому роду, члены которого считали долгом иметь своего представителя в офицерском корпусе французской армии.

Поступив в 1860 году в Политехническую школу Парижа, по её окончании Леон Кошар был прикомандирован к 19-му полку конной кавалерии. Полный энтузиазма, желая совершенствовать свои познания в военном деле, он был откомандирован в Алжир, где пробыл два года.

По возвращении во Францию лейтенант Леон Кошар продолжил военную службу в 10-й батарее 11-го полка. Именно в составе этой батареи он принял участие в боевых действиях у Меца, где 14 августа 1870 года был ранен в правую ногу. За беспримерный героизм награждён крестом рыцаря Почётного легиона и получил звание капитана.

По выздоровлении Леон Кошар принял командование над 8-й батареей 11-го полка. Его обширные познания, работоспособность, такт и приветливость способствовали тому, что генерал Фаве назначил Кошара своим адъютантом. Он остаётся на этом посту вплоть до 1874 года, после чего, прослужив четыре года на батарее Форж дю Нор, принимает командование над 6-й батареей 25-го полка в Шалоне и в 1883 году становится эскадронным командиром того же полка.

Через некоторое время его назначают директором артиллерийской школы при 6-м армейском корпусе, а в 1885 году Леон Кошар получает должность помощника инспектора в Форж дю Нор. В звании подполковника в 1889 году он направлен в 12-й полк и в 1895-м командирован в Алжир для руководства работами по обустройству артиллерийского арсенала. Леон Кошар уже получил пост инспектора в Форж дю Нор, когда первые приступы тяжёлой болезни заставили его подать в отставку.

Кроме военного таланта полковник Кошар обладал большим кругозором, трезвостью мышления и безусловной твердостью характера. В память о своей многолетней дружбе с Леоном Кошаром подполковник Ламбер, сменивший друга на его посту в 12-м полку, принял участие в похоронах полковника Кошара, чтобы

сказать ему последнее «Прощай». В речи у могилы господин Ламбер ярко обрисовал черты характера Кошара, которые стали причиной такой искренней привязанности к полковнику со стороны его командиров и подчинённых, что «все те, кто его окружали, думали только о том, как помочь ему в работе и сделать этому человеку что-нибудь приятное». Память о блестящем офицере Леоне Кошаре навсегда останется в наших сердцах» (перевод с франц. Г. И. Беднарчика) [5, p. 632].

Общие сведения о путешествии Леона Кошара представлены в аннотации:

«Путевые заметки подполковника Леона Кошара написаны в очень увлекательной, интересной и стремительной манере, как и само предпринятое им путешествие. В данном вояже, кроме самого Леона Кошара, приняли участие господа Редферн, де Кат, де Розенбах Волкер, де Круазье, полковник Тальбот, капитан Морис, господин Деляпорт, врач экспедиции и член английского парламента господин Курзон. Эта экспедиция со всеми удобствами, начатая и завершённая в вагоне Восточного экспресса, несмотря на то что Бухара и Самарканд расположены довольно далеко от Парижа, а их население пока ещё не достигло уровня современной цивилизации, всё же представляет собой нечто вроде развлекательной прогулки.

Выехав на поезде из Парижа 1 сентября 1888 года, Леон Кошар проезжает через Вену, Краков, Лемберг, Киев, Одессу, а затем на пароходе прибывает в Крым и далее следует на Кавказ. В его дневниковых записях мы знакомимся с казаками и читаем очень интересные сведения о строении, быте, а также военной выучке российской армии.

Приём, оказанный подполковнику Леону Кошару в военном лагере под Владикавказом, отличался особой теплотой и русским гостеприимством... Следуют описания Кубани, Тифлиса, Баку, плавания по Каспийскому морю, поездки на поезде по транскаспийской железной дороге. Вместе с участниками экспедиции мы созерцаем оазисы Ахал-Теке, Атек и Мерв. А вот, наконец, красоты Бухары и затем Самарканда – конечного пункта путешествия. Обратный маршрут проходил через Кавказ, Батум, Малую Азию и Константинополь.

Эта стремительная экспедиция протяжённостью в 15000 километров длилась 68 дней. Повествование Леона Кошара, написанное блестящим литературным стилем, изобилует разнообразными познавательными сведениями. В нём умело переплетены географические и этнографические описания, военное дело, политика и археология. Когда закрываешь эту книгу, очень жалеешь, что она уже закончилась» (перевод с франц. Г. И. Беднарчика) [5, p. 278].

Крымский вояж

Путешествие Леона Кошара и его спутников пришлось на осень: они выехали из Парижа 1 сентября 1888 года и вернулись в столицу Франции через два с небольшим месяца – 8 ноября. Проехав большой путь на поездах и пароходах, увидели многие европейские и азиатские города, познакомились с их обитателями.

Автор аннотации назвал их вояж развлекательной прогулкой. С этим не совсем можно согласиться: путники (французы, англичане, итальянцы) были людьми именитыми, среди них – военные и политики, очевиден интерес Кошара, как и всех членов экспедиции, к делам военно-политическим и людям, имеющим к ним отношение, к ситуации на международной арене.

Россия с её необъятными территориями, многонациональным населением, с её ролью в международных делах очень интересовала европейцев, в первую очередь французов и англичан, для которых особенно памятны были события Восточной (Крымской) войны 1853–1856 годов. В Европе жаждали узнать как можно больше о России и, конечно, её военном потенциале. Записки путешественников воспринимались как один из источников столь ценной информации.

Удивляться не приходится, что большая часть книги Леона Кошара посвящена путешествию по России – её европейской части, Кавказу и Средней Азии. Уже в первой главе (после краткого вступления с описанием пути от Парижа до Киева) автор говорит о пребывании в Киеве и военных госпиталях. Он стремится как можно больше рассказать своим соотечественникам и другим европейцам о российской армии, военных манёврах и военных лагерях, о железных дорогах и морском транспорте, о русских военных. Очевидно, что его вояж был отнюдь не только развлекательным. Он пришёлся на то время, когда Кошар в свои пятьдесят лет уже прошёл суровую школу военной службы и во время вояжа по России профессионально интересовался её военными возможностями на суше и на море.

Четвёртая глава книги нашего путешественника почти целиком посвящена Крыму (Глава IV. Крым. Севастополь – Французское кладбище – Ялта – Керчь – Новороссийск) [4, p. 27–35], куда он и его спутники прибыли из Одессы, выехав оттуда 10 сентября на пароходе «Генерал Коцебу». Пребывание на полуострове было недолгим – оно пришлось на 11–14 сентября 1888 года (уже 15-го выехали из Керчи в Новороссийск). Шли вдоль побережья от Евпатории до Керчи на пароходах, в некоторых случаях передвигались на лошадях. Места, отдалённые от берега и, как правило, посещаемые вояжёрами (Бахчисарай, Симферополь, Старый Крым и другие), не вошли в маршрут путешествия. Да и в Крыму внимание путников было сконцентрировано не столько на природе, остатках старины, городских постройках, особенностях культуры и быта местных жителей, что обычно для путешественников, сколько на военных объектах. Поэтому в сочинении Кошара мы не найдём отсылок на замечания античных и средневековых авторов, касающихся Крымского полуострова и его обитателей, на труды о Крыме авторов XIX века, на добытые в ходе археологических изысканий вещественные памятники. Кошар и его спутники не посетили уже имевшиеся в то время в крымских городах музеи (возможно, из-за нехватки времени). В общем, в своих записках о Крыме Леон Кошар предстаёт человеком сугубо военным. Он предельно краток при описании всего виденного им на полуострове, за исключением Севастополя – главной базы Черноморского флота России.

Первым городом, который французы увидели на крымском побережье, была **Евпатория**. Её вояжёры рассматривали с помощью бинокля. Кошар отметил, что

город «является торговым центром по продаже зерна» и что в нём много отдыхающих.

В **Севастополь** прибыли 13 сентября и сразу отправились знакомиться с местами былых сражений. В роли гида выступал английский консул – капитан Хартфорд, хорошо знавший местность и всё, что связано с Крымской войной, ведь он был её участником. Прошло более трёх десятилетий со времени окончания той войны, но, отмечает Кошар, всё ещё сохранялись «следы от очагов, углубления для палаток, остатки разрушенных стен английского лагеря», сохранились и «почти все оборонительные сооружения». Побывали в Инкермане и на Малаховом кургане.

С подробностями описывает Кошар французское кладбище с останками воинов, не вернувшихся на родину после Крымской войны. Кошар озабочен состоянием французского и итальянского кладбищ, полагает, что они нуждаются в большей заботе. Его спутники-англичане побывали на английском кладбище. А вот на посещение русского военного кладбища времени ни у кого не хватило…

Внимательно осматриваются севастопольские бухты, подробно описываются военные корабли: броненосец «Чесма» с двумя круповскими двенадцатидюймовыми орудиями, поповка «Ливадия», крейсер «Москва». И делается вывод: «Россия пока ещё не обладает достаточно совершенными станками и высококвалифицированной рабочей силой, чтобы оправдать принятую ей протекционистскую доктрину, исключающую импорт иностранной продукции». Кажется, именно это было для Кошара особенно важным.

Понравилась путешественникам **Балаклава** с её необыкновенной «бухточкой, укрытой от ветров». К развалинам генуэзской крепости Чембало, кажется, даже не поднялись. Но в связи с ролью Балаклавы в годы Крымской войны не забыли об итальянском генерале Ламарморе и французском лорде Раглане.

Затем отправились на Южнобережье. Проехали «очаровательную» Байдарскую долину и «живописные» окрестности» Ялты. Коротким были остановки в **Ливадии** с её императорской резиденцией и в **Ялте**, где жизнь «комфортна и дорога».

Феодосия показалась «малопривлекательной». Развалины генуэзской крепости лишь упоминаются, но о них ничего не говорится. А вот «казармы российской армии и наземные батареи, оснащённые крупнокалиберными орудиями», удостоились внимания.

Город **Керчь** – этот «важный торговый порт», где стояло множество кораблей (в том числе английские, итальянские и одно греческое) в ожидании загрузки зерном, прибывшим из Таганрога, – осмотреть фактически не удалось, так как спешили в Новороссийск. Лишь с палубы парохода внимание путников привлекли «греческий храм» на горе Митридат (это здание Керченского музея древностей, построенного в античном стиле) и курганы, «под которыми, как говорят, находятся древние захоронения». И ничего более о керченских курганах – выдающих памятниках античного времени. В то же время наш путешественник не преминул отметить, что в керченском порту «могут одновременно укрыться несколько флотилий».

Из Керчи отправились в морское плавание до Новороссийска – города с «большим будущим».

Во время короткого посещения Крыма Кошар и его спутники увидели в основном то, что, кажется, их более всего интересовало. В своей книге Кошар посвятил пребыванию на полуострове лишь несколько станиц. Тем не менее для нас его путевые записки значимы при сопоставлении с рассказами других иностранных, в частности французских, вояжёров, посетивших полуостров примерно в то же время – ближе к концу XIX столетия. Своими помыслами они уходили в уже ставшие далёкими 50-е годы, к событиям Крымской войны. Все они понимали её никчемность, констатировали страшные последствия войны, писали о том, как долго Севастополь возрождался после разрухи, что принесла эта бойня, и непременно – как постепенно возрождалась военная мощь России, её Черноморский флот. Очевидно то, что европейцы задумывались о будущем…

Мы публикуем четвёртую главу сочинения Леона Кошара, посвящённую его пребыванию в Крыму.

Леон Кошар
Париж – Бухара – Самарканд: путевые заметки.
Глава IV. Крым. Севастополь – Французское кладбище –
Ялта – Керчь – Новороссийск[1]

11 сентября

[27] Рано утром, находясь в каюте парохода «Коцебу»[2], доктор Деляпорт будит меня для того, чтобы мы смогли полюбоваться восходом солнца вблизи у крымских берегов.

Вскоре «Коцебу» бросает якорь на рейде **Евпатории**, которая во время Крымской войны была одним из пунктов по обеспечению союзных армий провизией, боеприпасами и войсками. Берег моря здесь плоский и песчаный, поэтому в Евпатории много отдыхающих. С помощью биноклей нам удаётся хорошенько рассмотреть жилые городские постройки. Это похоже на Голландию; многочисленные ветряные мельницы напоминают Дордрехт. Евпатория является торговым центром по продаже зерна.

В **Севастополь** прибываем после обеда. Каждый участник экспедиции отправился с визитом к консулу своей страны. На ужин мы смогли пригласить только английского и итальянского консулов. Что же касается консула Франции, то

[1] Cochárd Léon. Paris – Boukara – Samarcande: Notes de voyage. Paris: Librairie Hachette et Cie, 1891. P. 27–35. (Перевод с французского Г. И. Беднарчика.)

Мы использовали экземпляр книги Леона Кошара из Нью-Йоркской публичной библиотеки (The New York Public Library), выставленный в интернете.

Цифры в квадратных скобках, выделенные полужирным шрифтом, – номера страниц оригинального издания.

[2] Двухпалубный товаро-пассажирский пароход «Генерал Коцебу» построен в 1866 г. в Англии по заказу Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ).

он в тот день приболел. Английский консул капитан Хартфорд, участник Крымской кампании[1], вызвался стать нашим гидом. **[28]** Итальянского консула зовут господин Бари. Это молодой, энергичный интеллигентный человек. Оба чиновника необычайно услужливы по отношению к нам, но я полагаю, что если бы мы затронули в нашей беседе политические темы, то итальянскому консулу это явно не понравилось бы. Позже в Батуми мы убедились в том, что Италия очень ответственно подходит к отбору своих консульских представителей.

Под руководством капитана Хартфорда посещаем места сражений и расположения противоборствующих сторон. Дул холодный пронизывающий ветер, предвестник зимы. Херсонесское плоскогорье мало заселено, а зимы 1855–1856 годов оказались особенно суровыми. Сколько же тогда было выстрадано участниками военных действий! Сегодня на этой земле находим следы от очагов, углубления для палаток, остатки разрушенных стен английского лагеря. Хартфорд, естественно, повёл нас к месторасположению своего бывшего барака. По сравнению с полями сражений 1870 года близ Меца и Седана[2], места крымских боёв кажутся менее значительными. Почти все заросли кустарником. Здесь мы даже повстречали охотника с псом, гружённым тушками перепелов. Осмотрели мы также нетронутый временем Инкерманский редут[3]. Но и он уже зарастает лесной порослью.

Вся наша компания вернулась в город, предварительно посетив Малахов курган[4]. По дороге убеждаемся в том, что почти все оборонительные сооружения сохранились, исчезли только габионы, наполненные землёй. Ощущение такое, будто мы находимся в военном лагере Шалон после проведения в нём масштабных учений по строительству батарей[5]. Для сохранения исторической памяти русские с помощью каменных табличек обозначили места расположения всех своих батарей, связанных с Малаховым курганом – главным опорным пунктом обороны Севастополя.

Сейчас мы идём по городу мимо старых казарм, уничтоженных пожаром и бомбардировками союзников. Минуем здания новых казарм, морского госпиталя, железнодорожного вокзала. Бросаем взгляд на военный порт, куда у нас на следующий день запланирована экскурсия.

---

[1] Крымской (Восточной) войны 1853–1856 гг.

[2] Речь идёт о главных событиях Франко-прусской войны 1870–1871 гг.

[3] 24 октября (5 ноября) 1854 г. при Инкермане произошло кровопролитное сражение между русскими войсками и англичанами.

[4] Малахов курган – высота в юго-западной части Корабельной стороны (историческое название восточной части Южной стороны Севастополя). В Крымскую войну там находился бастион 4-й дистанции оборонительной линии (его называли Корниловским). Бастион представлял собой двухъярусную подковообразную оборонительную башню (высота 8,5 м) с 52 бойницами для ружей и пятью пушками.

[5] Военный лагерь у Шалона (на северо-востоке Франции) организован в период Второй французской империи (1852–1870 гг.).

[29] 12 сентября

Садимся в лодку у подножия спускающейся к морю лестницы, по обеим сторонам которой когда-то были установлены два сфинкса, сегодня украшающие вход в парк Тюильри в Париже[1]. Сейчас на их месте находятся два льва[2]. В остальном лестница не отличается особой монументальностью.

Сегодня в Севастополе повсюду ведутся строительные работы. Русское правительство хочет вернуть городу задуманный императором Николаем статус штаб-квартиры всего российского военно-черноморского флота. Сейчас и в торговом порту Корабельной бухты, и в других бухтах базируются исключительно военные суда. Там есть и своя судостроительная верфь, где на данный момент находятся три броненосца, один из которых – «Чесма» – почти готов к выходу в море[3]. Мы осматриваем его. Сборка крейсера уже завершена. Не хватает только отделочных работ, но в России частенько обходятся без них. Главное – чтобы работали все механизмы судна. Возможно, россияне и правы, ведь таким образом экономятся время и особенно деньги, так как известно, что отделка корабля стоит очень дорого.

Все основные части броненосцев построены на других верфях. Из местного оборудования имеются всего лишь два или три маломощных копёра, а также некоторое количество устаревших станков. Судя по всему, в дальнейшем на этой верфи будут производить только ремонтные работы.

«Чесма» имеет три башни: две спереди и одну сзади, каждая оснащена двумя круповскими двенадцатидюймовыми орудиями.

Россия вынуждена собирать эти крупные броненосцы в Севастополе, так как по договору[4] она не имеет права вводить военные суда в Чёрное море через Босфор.

Всё, что мы увидели на этой верфи, говорит о том, что в целом Россия пока ещё не обладает достаточно совершенными станками и высококвалифицированной рабочей силой, чтобы оправдать принятую ей протекционистскую доктрину, исключающую импорт иностранной продукции.

[30] Мы настояли на посещении «Ливадии» – одной из трёх «поповок», яйцевидных судов, изобретённых адмиралом Поповым[5]. Насколько странен их

[1] Эти мраморные сфинксы, изготовленные в Италии, возлегали по сторонам лестницы у входа в здание севастопольской Морской библиотеки. Во время осады Севастополя здание сгорело в пожаре (от него осталась только вытяжная шахта книгохранилища – т. н. Башня ветров). Украшавшие библиотеку мраморные статуи, барельефы союзники вывезли в качестве трофеев, среди них – и сфинксы, выставленные у входа в сад Тюильри.

[2] По-видимому, имеется в виду лестница на Графской пристани Севастополя.

[3] Построенный в Севастополе на верфи Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) черноморский броненосец «Чесма» спущен на воду в мае 1886 г., в эксплуатацию введён в мае 1889 г.; выведен из состава флота в марте 1907 г.

[4] Крымская война завершилась подписанием 18 (30) марта 1856 г. Парижского мирного договора.

[5] Поповка – круглый бронированный корабль береговой обороны Черноморского флота. Название получил по имени его изобретателя – адмирала А. А. Попова. Первый такой корабль – «Новгород» – построен в Санкт-Петербурге, собран в Николаеве, спущен на воду в 1873 г.; второй – «Киев» – построен в Николаеве, спущен на воду в 1875 г. Двухкорпусная императорская яхта «Ливадия» строилась в Англии в 1879–1880 гг., в Севастополь прибыла в 1881-м.

внешний вид, настолько же не продумано обустройство внутренних помещений этих кораблей. Если эти суда и держатся на плаву, то они абсолютно не пригодны для проживания в них экипажа.

Проплываем мимо крейсера «Москва», построенного на народные средства, собранные по патриотической подписке. На период предстоящего визита российского монарха на Кавказ этот крейсер превратится в императорскую яхту[1].

Время поджимает, поэтому мы не сможем посетить русское воинское кладбище[2], и после обеда отправляемся в экипаже в **Балаклаву**. Стоит чудесная погода. Городок представляет собой прекрасное место для отдыха, о котором можно только мечтать. Бухточка, укрытая от ветров, на берегах которой построена Балаклава, – самое настоящее озеро с тёмно-синей водой, в котором, благодаря узости прохода в бухту, никогда не ощущается морское волнение. На восточном склоне высящейся над Балаклавой горы видны развалины генуэзской крепости[3].

Мы проходим мимо «белого дома», где скончался генерал Александр Ламармора, а также мимо фермы, в которой размещался генеральный штаб англичан и где окончил свой жизненный путь лорд Раглан[4]. А вот и место, где произошла знаменитая атака английской кавалерии[5].

На обратном пути в Севастополь у монастыря Святого Георгия[6] с высокой скалы перед нами открылся великолепный вид на Чёрное море.

---

[1] Товаро-пассажирский пароход «Москва» Добровольного флота «предназначен был служить царской яхтой на случай путешествия Государя на Кавказ. Заново отремонтированная “Москва” явилась в Севастополь 26 августа (1888 г. – *Авт.*) и в тот же день вместо трёхцветного коммерческого подняла белый флаг с синим андреевским крестом. С этой минуты “Москва” стала военным судном» [3, с. 89]. 23 сентября 1888 г. Александр III с семьёй (императрицей Марией Фёдоровной и сыновьями – будущим императором Николаем II и великим князем Георгием) отправился в плавание из Новороссийска на крейсере «Москва».

[2] Мемориальное Братское (Петропавловское) кладбище защитников Севастополя находится на Северной стороне города. Там захоронено около 50 тысяч человек. Некрополь начали создавать уже в сентябре 1854 г. Доминанта кладбища – пирамидальный храм-памятник Св. Николая.

[3] Генуэзская крепость Чембало (Цембало) основана в 40-х гг. XIV в. на вершине и склонах горы Крепостной (бывшая Кастрон – *греч.* «крепость»), у входа в Балаклавскую бухту. Летом 1475 г. крепость захватили турки, переименовали её в Балаклаву. Турки покинули крепость в 1771 г. После вхождения Крыма в состав Российского государства Балаклаву заселили греки, на территории крепости разместился гарнизон, но в военных целях её уже не использовали.

[4] В годы Крымской войны Балаклава была местом базирования англичан. (Французские базы находились в Казачьей и Камышовой бухтах.)

Алессандро Ферреро Лама́рмора (Ла Ма́рмора; 1799–1855) – итальянский генерал; в Крымскую войну – командир 2-го сардинского корпуса, на эту должность назначен в марте 1855 г. В июне того же года умер от холеры.

Раглан Фицрой Джеймс Генри Сомерсет (1788–1855) – английский фельдмаршал (с ноября 1854 г.); в Крымскую войну – главнокомандующий британской экспедиционной армией. Умер в июне 1855 г. от холеры.

[5] Балаклавское сражение произошло 13 (25) октября 1854 г., в нём погибло много английских кавалеристов.

[6] Балаклавский Свято-Георгиевский монастырь расположен на высоком плато в районе мыса Фиолент. Основан, по-видимому, в конце XIV – XV в. (по легенде – в 891 г.). До исхода греков из Крыма в 1778 г. монастырь был греческим. После на некоторое время опустел. В 1806 г. в нём

Мы посещаем **французское кладбище**[1]. К сожалению, не удаётся встретиться с недавно назначенным новым смотрителем кладбища. Накануне итальянский консул пропел нам дифирамбы этому французу, его интеллигентности и активности. Этого человека уже все знают и уважают. Он довольно хорошо говорит по-русски, хотя прибыл в Севастополь всего лишь несколько месяцев назад.

Часть рабочих завершают постройку дома смотрителя, другие оканчивают укладку двускатного козырька стены, окружающей некрополь.

Кладбище имеет в ширину около 50 метров, в длину – около 80. Останки погибших военнослужащих хранятся в семнадцати одинаковых склепах, сделанных в форме часовни. **[31]** На фасаде каждой крипты установлены таблички из белого мрамора с выгравированными на них и покрытыми чёрным цветом именами и воинскими званиями павших в боях офицеров. Также указаны подразделения, в которых они служили. Приоткрыв дверь склепа, обнаруживаем лестницу из пятнадцати ступеней, ведущих вниз непосредственно в саму усыпальницу, где покоятся кости усопших. Здесь установлены те же таблички, что и на фасаде крипты. Позади этого помещения находится ещё одно, отделённое от первого стеной. В нём хранятся останки солдат. В одиннадцати из семнадцати усыпальниц – останки пехотинцев, в двух – артиллеристов и сапёров, в остальных – гвардейцев, кавалеристов, моряков, медиков и представителей интендантской службы. Самая крупная, восемнадцатая усыпальница расположена в центре кладбища. В ней захоронены генералы, офицеры генерального штаба и капелланы.

Судя по тому, что я читал во французской прессе, сейчас на том месте должны были быть одни лишь развалины. Но это далеко не так. Уже проведены определённые реставрационные работы, хотя надо признать, что не на пустом месте во французском парламенте прошли очень эмоциональные слушания по поводу состояния воинского кладбища в Севастополе. Действительно, материалы, использовавшиеся для постройки кладбища, оказались некачественными. К примеру, при сооружении козырька над кладбищенской стеной вместо тесаного камня использован простой строительный раствор, а ведь совсем близко отсюда находится море, и западные ветра с лёгкостью точат обычный камень.

Таким образом, много всего здесь нуждается в переделке. Необходимо также обновить все надписи, так как краска выцвела во многих местах. Кстати, предыдущему сторожу взбрело в голову использовать кладбищенскую землю для разбития на ней сада и виноградника. Он даже выращивал там зерновые!

поселились иеромонахи Черноморского флота, монастырь стал флотским. (В 1929 г. обитель закрыли, в 1993-м она возродилась.)

[1] Французское военное кладбище организовано по решению правительства Франции. В 1863 г. останки французских воинов (тех, кого нашли) перенесли в то место, где в военное время находилась главная квартира французской армии. (Некрополь сильно пострадал в годы Великой Отечественной войны. В 2004 г. на месте кладбища по инициативе французов открыт мемориал, посвящённый их соотечественникам, погибшим при осаде Севастополя в Крымскую войну.)

Естественно, такое отношение к священному месту неприемлемо. Но сейчас ситуация исправляется[1].

[32] Возвращаемся в Севастополь. Минуя торговый порт, прогуливаемся по городским бульварам и завершаем вечер в чудесном парке яхт-клуба с театром и танцевальным залом.

13 сентября

Севастополь покидаем в открытой коляске с запряжёнными в неё тремя превосходными лошадками крымской породы, с русским кучером направляемся в Ялту.

Оставив позади дорогу на Балаклаву, проехав мимо французского некрополя, я, доктор Деляпорт и наш капитан-итальянец останавливаемся в полукилометре от **итальянского кладбища**[2]. Оно очень удачно расположено на скалистом холме, напоминающем головку сахара. В центре огороженного некрополя над большим оссуарием возведена церковь, она в хорошем состоянии, чего не скажешь об окружающей её явно заброшенной территории с отдельными повсюду разбросанными мраморными надгробиями, довольно искусно выполненными, но уже варварски искалеченными. К слову, накануне, когда мы были на французском кладбище, наши попутчики-англичане во главе со своим консулом посещали английский некрополь[3].

Байдарская долина, где мы сейчас находимся, просто очаровательна. Едем по очень оживлённой дороге [4], часто встречаем экипажи с туристами, направляющимися из Ялты в Севастополь, а также следующие в том же направлении татарские арбы, гружённые дровами.

Деревни, которые мы проезжаем, в основном заселены татарами. Самая живописная из них – Байдары[5]. В ней замечаем два соседствующих друг с другом кладбища: татарское, где россыпью камней в форме окружности отмечены захоронения мусульман, и греческое.

---

[1] См. описание французского кладбища, например, Луи де Судаком (Луи Алексисом Бертреном), посетившим Севастополь в близкое время [6, p. 80–85; 2, с. 77–81].

[2] В 1882 г. на вершине горы Гасфорта по инициативе итальянцев организовано кладбище с останками воинов Сардинского королевства, погибших в годы Крымской войны. (В период Великой Отечественной войны некрополь сильно пострадал. В 2004 г. был сооружён мемориал, посвящённый памяти погибших солдат Сардинского королевства.)

[3] Английское военное кладбище организовано в 1882 г. по инициативе Великобритании. Туда перенесли останки английских воинов из мест их первоначального захоронения. (Кладбище пострадало в период Великой Отечественной войны. В 2004 г. по инициативе англичан открыт обелиск в память об английских воинах, погибших в Крымскую войну.)

[4] Байдарская долина – обширная окружённая горами котловина в юго-западной части Главной Крымской гряды; с запада на восток простирается на 22 км, с севера на юг – на 15 км. По долине протекает река Чёрная. Байдарская (Воронцовская) дорога соединила Севастополь с Южным берегом Крыма. Её построили в 1832–1848 гг. при новороссийском генерал-губернаторе графе М. С. Воронцове.

[5] Байдары – русско-татарская деревня в Байдарской волости Ялтинского уезда (ныне с. Орлиное в Балаклавском р-не г. Севастополя).

К полудню достигаем скрытых в скалах Байдарских ворот[1].

[33] Далеко внизу плещется Чёрное море, оно теперь будет постоянно сопровождать нас до самой Ялты. Дорога, по которой мы следуем, очень похожа на горное шоссе юга Франции – с той лишь разницей, что здесь над нашими головами нависают более высокие скалы. Буйная растительность покрывает обломки скалистой породы, среди которых извивается лента шоссе.

За целый день, не меняя лошадей, мы проделали путь длиною в 82 версты[2], и за всё это время только один лишь раз совершили двухчасовую остановку. При этом, надо отметить, кучер поил лошадей очень часто, буквально у каждого источника, для чего к коляске прикреплено специальное ведро. Кстати, данное явление мы наблюдали и в Малой Азии, у городка Бруссы, местное население которого полагает, что частое поение лошадей водой повышает их выносливость.

В лучах заходящего солнца проезжаем **Алупку** с великолепным дворцом князя Воронцова[3], а уже в лунном свете перед нами предстают Ореанда и Ливадия. В Ялту прибываем в 8 часов вечера.

Ялта – это российский Трувиль. Здесь отдыхает большое количество представителей аристократических кругов России. Купальный сезон завершён; вместо него наступает пора виноградолечения. Жизнь в Ялте комфортна и дорога. Там хватает всего: и гостиниц, и магазинов, и транспорта. Проспект, идущий вдоль моря, напоминает Английскую набережную Ниццы в миниатюре. Ялтинские купальни стоят прямо в море на сваях. У дверей гостиниц дежурят одетые в национальные костюмы местные черкесы, греки и албанцы. Это – проводники, предлагающие свои экскурсионные услуги богатым клиентам.

Окрестности Ялты очень живописны. Мы посещаем **Ливадию**, императорскую резиденцию с роскошными виноградниками[4]. Сама резиденция представляет собой

---

[1] Байдарская дорога проходила через Байдарский перевал (Байдар-Богаз, Байдарские ворота) – горный перевал (высота 503 м над у. м.) на южной оконечности Байдарской долины. В 1848 г. там по проекту южнобережного архитектора К. И. Эшлимана была построена монументальная каменная арка – собственно ворота.

[2] 87,5 км.

[3] Алупкинский дворец – летняя резиденция генерал-губернатора графа М. С. Воронцова – строился с 1828 по 1848 г. по проекту английского архитектора Э. Блора; идеи Блора осуществлялись на месте его учеником В. Гунтом. Роскошный парк в 40 га создавался под руководством садовода К. Кебаха. Дворцовый комплекс построен из местного диабаза. Северный фасад главного корпуса дворца задуман архитектором в духе за́мков западноевропейского средневековья; обращённый к морю южный фасад решён в восточном стиле.

[4] Ливадийское имение куплено в 1860 г. для царской семьи у наследниц графа Л. С. Потоцкого. Александр II подарил Ливадию супруге – императрице Марии Александровне. Ещё при Потоцком в имении имелись парк, сад, виноградники, лесные массивы. При новой хозяйке работы в парке поручили «удельных садовых дел мастеру» К. И. Геккелю. План всего архитектурного ансамбля составил архитектор Высочайшего Двора И. А. Монигетти. Организацией и исполнением основных работ заведовал первый архитектор Южного берега Крыма К. И. Эшлиман. Главные постройки в имении – Большой и Малый дворцы (не сохранившиеся до нашего времени), Крестовоздвиженская церковь (хорошо сохранившаяся; ныне действующая). В то время, когда Леон Кошар находился в Крыму, ливадийское имение принадлежало Александру III. Император «всячески способствовал

несколько дворцовых шале с просторными верандами на верхних этажах[1]. **[34]** Сейчас одно из шале охраняется группой часовых – в связи с тем, что там проживают два молодых великих князя (*grand-ducs*).

После обеда совершаем ещё одну прогулку по Симферопольскому шоссе. Сначала дорога идёт в гору, как по аллее парка, затем открывается чудесный вид на поля табака и сушильни, принадлежащие в основном грекам.

Вечером поднимаемся на борт парохода «Платон» Черноморской компании[2]. Он доставит нас в Керчь.

14 сентября

Утром оказываемся у берегов **Феодосии**. Вид на город довольно удручающий: перед нами вперемежку предстают развалины генуэзской крепости[3], современные казармы российской армии и наземные батареи, оснащённые крупнокалиберными орудиями. Несмотря на свой малопривлекательный облик, Феодосия, как утверждают, является довольно популярным курортом.

К полудню прибываем в **Керчь**. Нужно спешить, чтобы успеть на судно «Юнона»[4], отплывающее в Новороссийск. Недостаток времени не позволяет нам посетить город Керчь – важный торговый порт, расположенный у входа в пролив Еникале. На данный момент в этом проливе и на керченском рейде стоит на якоре множество кораблей. Большинство из них – английские. Замечаем также три итальянских судна и одно греческое. На них сейчас грузят зерно, доставленное малыми транспортными судами из Азовского моря. Всё дело в том, что крупнотоннажные корабли по причине мелководности Азовского моря сами не могут забрать зерно из Таганрога. Кроме того, зимой это море и вовсе замерзает, что и явилось причиной постройки Новороссийского порта.

Керченский рейд защищён стоящим на южной возвышенности города фортом, своим обликом напоминающим укрепления Сен-Квентин у Меца[5]. В Керченском порту могут одновременно укрыться несколько флотилий, однако навигация в этом

развитию виноградарства в своих южнобережных имениях. В 1887 году площадь виноградников в Ливадии составляла более 34,5 десятин, причём выращивали лучшие сорта» [1, с. 98].

[1] Шале (*франц.*) – загородный (дачный) дом с навесами; такой тип дома был характерен для горных районов Альп, в дальнейшем распространился во многих местах Европы.

[2] Пароход «Платон» Российского страхового общества курсировал по маршруту Одесса – Батум – Одесса.

[3] В 70-х гг. XIII в. генуэзцы основали колонию Каффу (на месте в прошлом античной Феодосии). В XIV – XV вв. (до 1475 г., когда турки захватили город) возвели для её защиты мощный фортификационный комплекс (его остатки сохранились до нашего времени).

[4] «Юнона» – товаро-пассажирский пароход (построен в Англии, спущен на воду в 1855 г.), с 1857 г. принадлежал Российскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ).

[5] Речь идёт о крепости «Керчь», возведённой после Крымской войны, в 1857–1877 гг., на мысах Ак-Бурун, Павловском и прилегающих к ним землях, для защиты Керченского пролива.

Сен-Квентин (1867 г.) – один из фортов укреплённого пояса города Меца (что на северо-востоке Франции), возведённого во времена Второй Французской империи.

месте сильно затруднена из-за необходимости перемещаться в строгом соответствии с установленными там многочисленными буями разной формы.

[35] С палубы «Юноны» замечаем стоящий на горе греческий храм; там царь Митридат, дабы избежать римского плена, убил себя руками своего галльского телохранителя[1]. А ещё вблизи горы видим множество курганов, под которыми, как говорят, находятся древние захоронения[2].

15 сентября

Чёрное море, абсолютно спокойное в начале нашего плавания из Керчи, к вечеру стало штормить. Господину де Кату взбрело в голову поиграть с бенгальскими огнями. Это баловство заставило вахтенного офицера быстро спуститься с мостика и отругать де Ката. Дело в том, что с берега бенгальские огни могли принять за сигнал бедствия.

Вскоре мы бросили якорь вблизи Анапы. С суши сигнальной ракетой из-за штормовой погоды нас предупредили об опасности приближения к берегу. «Юнона» в ответ такой же сигнальной ракетой сообщила о получении данного предупреждения.

16 сентября

Мы подняли якорь и после довольно сложного манёвра взяли курс на **Новороссийск**, куда и прибыли 16 сентября. К тому времени море полностью успокоилось, и мы мягко вошли в длинный фарватер, обозначенный световыми сигналами. В полночь «Юнона» причалила к пристани. До 9 часов утра мы оставались на борту судна в ожидании прибытия поезда на Владикавказ.

Новороссийск выглядит как новое Саленто: повсюду строящиеся здания, заводы, деревянные причалы с уложенными на них рельсами. Мы оказались в черноморском городе, который действительно имеет большое будущее: укрытый от ветра порт никогда не замерзает. Совсем недавно сюда провели железную дорогу, соединившую Новороссийск с Ростовом и Владикавказом.

Список использованных источников и литературы

1. Калинин Н. Н., Земляниченко М. А. Романовы и Крым. «У всех нас осталась тоска по Крыму…». Симферополь: Бизнес-Информ, 2009. 320 с.

[1] Греческим храмом Л. Кошар называет здание Керченского музея древностей на горе Митридат. Это здание строилось с 1835 г. по проекту архитектора Е. И. Торичелли, задумавшему его в подражание афинскому дорическому храму (Гефестейону) середины V в. до н. э. В годы Крымской войны здание сильно пострадало, после войны его уже не использовали как музейное (до нашего времени не сохранилось).

Митридат VI Евпатор, правитель Понтийского царства в 113/112 – 63 гг. до н. э., погиб в Пантикапее, во дворце боспорских царей, возвышавшемся на горе, которая со времени Екатерины II носит имя Митридата.

[2] Это курганные погребения представителей боспорской царской семьи и боспорской аристократии. Ко времени пребывания в Керчи Леона Кошара многие курганы уже были раскопаны, но никаких подробностей на этот счёт мы в его книге, к сожалению, не найдём.

Kalinin N. N., Zemlyanichenko M. A. Romanovy i Krym. «U vsekh nas ostalas' toska po Krymu…». Simferopol': Biznes-Inform, 2009. 320 s.

2. Судак Луи де (Бертрен Луи Алексис). Путешествие по Крыму: Южный берег. Морской порт Феодосия / вступ. ст., комм. Э. Б. Петровой; пер. с франц. Г. И. Беднарчика. Феодосия: Издат. дом «Коктебель»; Симферополь: Н. Оріанда, 2021. 272 с.

Sudak Lui de (Bertren Lui Aleksis). Puteshestvie po Krymu: Yuzhnyj bereg. Morskoj port Feodosiya / vstup. st., komm. E. B. Petrovoj; per. s franc. G. I. Bednarchika. Feodosiya: Izdat. dom «Koktebel'»; Simferopol': N. Orianda, 2021. 272 s.

3. Царская семья на Кавказе. 18 сентября – 14 октября 1888 года / сост. по поручению князя Дондукова-Корсакова полковником Потто. Тифлис: тип. Окружного штаба Кавказского военного округа, 1889. 228 с.

Carskaya sem'ya na Kavkaze. 18 sentyabrya – 14 oktyabrya 1888 goda / sost. po porucheniyu knyazya Dondukova-Korsakova polkovnikom Potto. Tiflis: tip. Okruzhnogo shtaba Kavkazskogo voennogo okruga, 1889. 228 s.

4. Cochárd Léon. Paris – Boukara – Samarcande: Notes de voyage. Paris: Librairie Hachette et Cie, 1891. 146 p., il.

5. Revue d'artillerie. Paris: Berger-Levrault, 1897. T. 50. P. 278, 632.

6. Soudak Louis de. Voyage en Crimee: Cote meridionale. Paris: Calmann-Lévy ed., 1892. 276 p.

Petrova E. B., Bednarchik G. I. The Crimean journey of the French officer Leon Cochard. The year 1888.

Leon Albert Cochard (1838–1897) was a French officer, artillery colonel, traveler, author of the book «Paris – Bukhara – Samarkand: Travel Notes», published in Paris in 1891. Cochard and his companions left Paris on September 1 and returned to the French capital on November 8 1888. The fourth chapter of the book is almost entirely devoted to sea travel along the Crimean coast. During his stay on the peninsula (September 11–14), Leon Cochard visited Evpatoria, Sevastopol, Balaklava, Yalta, Feodosia and Kerch, showing special interest in Sevastopol bays, warships and the French military cemetery. He, like most foreign travelers (especially the French and the British), sought to tell his compatriots and other Europeans as much as possible about the Russian army, maneuvers and camps, about railways and sea transport, about the Russian military. In this article we publish the fourth chapter of Leon Cochard'sessay translated from the French by G. I. Bednarchik.

Keywords: travelers in the Crimea of the second half of the XIX century, Frenchman Leon Cochard.