

ИСТОРИКО-КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТУРИЗМА И ГОСТЕПРИИМСТВА

УДК 392.72

В.А. КОРАБЛЕВ, канд. экон. наук,
профессор кафедры «Туризм и сервис»
Университет «Туран», г.Алматы, Казахстан



Статья поступила 3 сентября 2019г.

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ ИНДУСТРИИ ГОСТЕПРИИМСТВА В КАЗАХСТАНЕ

В статье дан анализ этапов формирования индустрии гостеприимства в Казахстане, рассмотрены ее объекты (караван-сарай, ямы – почтовые станции) на Великом шелковом пути, а также на почтовых трактах, в том числе между Ташкентом и Верным, в конце XIX века (казенная гоньба, постоянные дворы, дорожные станции, почтовые пикеты, перепутные пункты), так называемые «номера» (Елисеевские, Белоусовские) или гостиницы начала XX века в городе Верный.

Подчеркивается систематизация знаний об исторических аспектах становления и генезиса индустрии гостеприимства прошлых лет с учетом новых веяний, что, безусловно, имеет не только чисто теоретическое значение, но и практический смысл.

Ключевые слова: гостеприимство, Великий шелковый путь, караван-сарай, почтовые станции (ямы), постоянные дворы, казенная гоньба, почтовые тракты, дорожные станции, почтовые пикеты, перепутный пункт.

KORABLEV V.A., Cand. of Econ. Sc.,
Professor of the Department «Tourism and Service»
University «Turan», Almaty, Kazakhstan

HISTORY OF THE HOSPITALITY INDUSTRY IN KAZAKHSTAN

It is no coincidence that the article analyzes the stages of formation of the hospitality industry in Kazakhstan, considers its objects (caravanserais, pits-post stations) on the great silk road, as well as on postal routes, including between Tashkent and Verny, at the end of the NINETEENTH century (state chase, Inns, road stations, postal pickets, crossing points), as well as the so-called "rooms" (Yeliseyev, Belousov) or hotels of the early twentieth century in Verny. The author emphasizes the systematization of knowledge about the historical aspects of its formation and the Genesis of the hospitality industry of the past years, taking into account new trends, which, of course, has not only a purely theoretical value, but also a practical meaning.

Keywords: hospitality, the Great silk road, caravanserais, a post-station (the pit), Inns, public chase, post roads, road stations and picks, waypoint

Анализ учебной литературы для студентов вузов, обучающихся по специальности «Ресторанное дело и гостиничный бизнес», показал, что в научной литературе практически нет никаких сведений о формировании и становлении индустрии гостеприимства в Казахстане. Чаще всего в учебных пособиях упоминаются сведения о развитии мировой индустрии гостеприимства, которые были заимствованы из книги Джона Уокера «Введение в гостеприимство» [1]. А они не всегда бесспорны и мало что могут рассказать о гостеприимстве в азиатских странах

Поэтому целью этого исследования было по мере возможности восстановить забытые и утерянные страницы в истории формирования индустрии гостеприимства Казахстана. В связи с чем, задачи исследования включали поиск наиболее важных объектов индустрии гостеприимства на Великом Шелковом пути, начиная от караван-сараев, почтовых станций (ям), постоянных дворов до дорожных станций и пикетов XX века. Это помогло выявить отличия инфраструктуры гостеприимства Казахстана от индустрии гостеприимства западных стран и США в период освоения Америки, уточнить географию многочисленных древних путешествий по казахстанским просторам, а также предпосылки возникновения современной индустрии гостеприимства.

Организация исследования включала использование методов научного познания, в том числе исторического метода, поисковых исследований, построенных на приеме «заглядывания» в прошлое, что позволило открыть ранее неизвестные страницы истории становления индустрии гостеприимства. Он используется только там, где так и или иначе предметом исследования становится история объекта. Другими методами исследования стали традиционные – анализ и синтез, а также специальные методы.

Для начала отметим транспортные средства на просторах Казахстана в доиндустриальный период как фактор не только перевозки, но и последующего перехода к новому периоду (эпохе) развития туризма и гостеприимства. В третьем тысячелетии до н.э. в степи Казахстана использовался колесный транспорт с парой быков. В V–VI вв. до н.э. были легкие колесницы со спицами. В них запрягали пару лошадей элитной породы.

Первые путешествия по древнему Казахстану тесно связаны с Великим Шелковым

путем, начальный этап формирования которого относится ко II веку до н.э. По нему шли многочисленные караваны лошадей и верблюдов. К сожалению, от первых страниц истории Великого Шелкового пути остались лишь отрывочные сообщения.

Обширные сведения имеются о более позднем периоде ее истории, особенно в VIII–XIII веках, когда караванная торговля достигла наивысшего расцвета и могущества. Упоминания об объектах индустрии гостеприимства в Семиречье и Тарбагатае можно найти в книге Плано Карпини «История монголов», а в книге Гильома де Рубрука «Путешествие в восточные страны» ценные сведения об истории монголов, их обычаях, традициях, почтовой службе, почтовых станциях (ямах) [2, с. 83-85, 105-107].

Интересные страницы из истории становления индустрии гостеприимства древнего Казахстана в период средневековья можно найти в записях Марко Поло, который 15 лет (1271-1285 гг.) странствовал по владениям Великого хана монголов. Описывая пути, идущие от его столицы в разные стороны, он отмечал: «...и на всякой дороге написано, куда она идет, и всем это известно. По какой бы дороге ни выехал гонец Великого хана, через 40 километров он приезжает на станцию, по-ихнему янб (отсюда наше «**ямыщик**»); на каждой станции большой, прекрасный дом, где гонцы пристают. На каждой станции по четыреста лошадей, так Великий хан приказал... В местах пустынных, где нет жилья, ни постоянных дворов, и там Великий хан для гонцов приказал устроить станции, дворцы и все нужное, как на других станциях, и коней, и сбрую... Вот так-то ездят по всем областям и царствам Великого хана» [3, с. 103]. Человек, получивший ханскую подорожную с бирюзовой, золотой или серебряной печатью, беспрепятственно и быстро проезжал империю из конца в конец.

Упоминание о пайцзе – пластинке из металла или дерева с вырезанным на ней повелением Чингисхана, то есть пропуском для свободного проезда по монгольским владениям можно найти в книге В.Г. Яна «Чингисхан» [4, с.67]. Пайцза давала большие права: власти на местах должны были оказывать содействие, давать лошадей, проводников и продовольствие людям, имевшим пайцзу. Обычно на золотой пластинке был тонко вычеканен сокол с распростертыми крыльями и вырезана надпись из странных букв, похожих на бегущих по тропинке муравьев.

О первых объектах инфраструктуры индустрии гостеприимства в древнем Казахстане – караван-сараях, в частности в Сарайчике, Малого Сарая (ныне село Сарайчиковское Атырауской области), мы узнаем из фолианта скромного служащего флорентийского торгового дома Барди Франческо Пеголотти «Практика торговли, или Сочинение о делении земель, торговых мерах и других предметах, сведения которых необходимо купцам всех стран». Этот труд появился после возвращения землепроходца домой в 1355 году после восьмилетней отлучки и по наставлению его хозяина, который, выслушав удивительные рассказы, приказал все, что имеет интерес для коммерции, поведать бумаге.

Любопытные сведения о жизни кайсаков можно почерпнуть из «Дневника предпринятого в году 1736-м добровольно и исключительно на благо государства российского задуманного путешествия из Оренбурга к Абул Гейеру, хану Киргиз-Кайсак татарской орды, крайне важного и хотя опасного, но счастливо законченного Джоном Кэстлем», англичанином и бывшим художником при Оренбургской экспедиции в 1736-1737 годах. Его дневник стал бестселлером.

Дальнейшему развитию индустрии гостеприимства в Казахстане способствовало создание дорожной инфраструктуры. Первая казенная гоньба Омск-Усть-Каменогорск учреждена в 1745 году. Для этого было построено 5 станций, на которых имелись перекладные лошади для почты и пассажиров.

Важным событием для дорожной инфраструктуры Казахстана стало продолжение Сибирского тракта от Семипалатинска до Сергиополя (Аягуза) в 30-е годы XIX века, которое называлось Семипалатинским участком дороги от Сергиополя до Капала – в 1847 году и от Капала до Верного – в 1855 году.

Первый почтовый тракт в Верном был открыт в 1866 году для торговых связей с центром Туркестана – Ташкентом. Почтовые тракты Степного края лежали на обязанности Сибирского линейного казачьего войска. Казаки осуществляли перевозку почты и пассажиров, ремонтировали и строили дорожные станции, постоянные двory. Своеобразна была и организация постоянных двory. Только здесь, в Семиречье, их называли по-другому – пикетами. Интересные сведения о них можно найти в Собрании сочинений Ч.Ч. Валиханова, который в 1855 году совершил большое путешествие по Центральному Казахстану, Семиречью и Тарбагатаю. В дневнике Чокана Валиханова упоминается, что

все пикеты по Аягузскому тракту пользуются водой из колодцев, до Аягуза их шесть. Хотя по официальным источникам, как сообщает известный краевед И.П. Ивлев, «пикетов от Семипалатинска до Аягуза было 10. Это Улугузский (25 км), Аркалыкский (22 км), Ащиккульский (27 км), Джартацкий (27,5 км), Кызыл-Моллинский (26 км), Аркатский (26,5 км), Алжан-Адыровский (24 км), Узунбулакский (24,5 км), Енрекейский (26,25 км), Алтын-Кулакский (22,75 км), Аягуз (26,25 км)» [3, с.38-42].

Организованная относительно регулярная перевозка пассажиров и почталыонов с казенной почтой в Казахстане стала осуществляться с 1831 года. Для обеспечения безопасного (от дорожных разбойников) проезда пассажиров, которыми тогда могли быть только чиновники и офицеры, по тракту через определенные расстояния создали пикеты, в которых поселили небольшие команды казаков Сибирского казачьего войска. Они были обязаны не только содержать по две-три пары лошадей для подмены, но и обеспечивать пассажирам ночлег и возможность переждать непогоду. Таким образом, пикеты выполняли функции почтовых станций.

В первые годы существования почтового тракта Семипалатинск – Аягуз каждый пикет представлял собой несколько казахских юрт, отгороженных дувалом (забором) из дерна. Потом постепенно возводили постоянного типа сооружения: жилой дом, который называли казармой, и хозяйственные постройки: конюшню, навес, сарай-овсяник с погребом-ледником для хранения скоропортящихся съестных продуктов.

На пикетах Улугузском, Аркалыкском, Ащиккульском, Джартацком, Кызыл-Моллинском, Аркатском и Алтын-Кулакском жилые дома были срублены из сосновых бревен, крыты тесом. Стены жилого дома Узунбулакского пикета, как и Алжан-Адыровского, – из хворостяных плетней, обмазанных с обеих сторон глиной, крыша камышовая.

Состояние жилого дома Узунбулакского пикета к 1857 году было настолько плохим, что к началу следующего года начали строительство нового из камня-плитняка на глиняном растворе. К осени 1860 года были сложены стены. В следующие два года стены оштукатурены, над ними устроили крышу из кровельного железа, поставили оконные и дверные переплеты. На чердак вела лестница. В новом пикетном здании были сложены две голландские печи. В 1860 году строитель-

ные работы выполнялись двадцатью солдатами, присланными из Семипалатинска от 7-го линейного батальона, как раз того, в котором служил до июля 1859 года Федор Михайлович Достоевский.

Новое здание получилось несравненно просторнее и красивее старого. Узунбулакский пикет зарисовал в своем дорожном альбоме тобольский художник Михаил Степанович Знаменский, проезжая по тракту в апреле 1864 года. Благодаря этому обстоятельству, мы имеем счастливую возможность в какой-то мере представить себе пикет. Знаменский изобразил старый пикетный дом справа, новый – слева. Рисунок полностью соответствует описанию пикета в официальных документах за 1860-1862 годы.

Характерно, что жилой дом Енрекейского пикета был сложен из камня-плитняка и крыт тесом, в то время как хозяйственные постройки на многих пикетах сооружались из хворостяных плетней, а на Узунбулакском, Кызыл-Моллинском, Джартасском и Ащиккульском были сложены из дерна.

Ко времени проезда Чокана Валиханова по тракту многие пикетные дома обветшали. Из переписки командира 8-го казачьего полка Гулькевича с семипалатинским губернатором от 12 января 1861 года мы узнаем, что «на Улугузском пикете, где помещаются нижние чины, потолок угрожает падением, и в этой же комнате передний угол и стены ниже окон совершенно прогнили..., сырость и тяжелый воздух подвергают людей болезням. На пикете Аркатском в комнате для проезжающих пол проваливается от сгнивших под оным стоек» [5, с.39].

Современник Чокана Валиханова, казачий офицер Михаил Путинцев, в своей статье довольно ярко описал пикеты: «Пикет – домик, построенный или невдалеке какой-нибудь речки, или, за неимением ее, близ озера или колодца... Домик заключает в себе казарму для семи, двенадцати, а иногда, смотря по важности пункта, пятнадцати казаков. Небольшие сени отделяют казарму от комнатки для проезжающих. Если на пикете живет офицер, то он помещается в этой комнате, отделяя себе дощатой перегородкой или просто ширмой из кошмы уголок для постели. Но офицеры живут не на многих пикетах, например, по Сергиопольскому тракту только двое из них обречены на пикетную жизнь.

На пикете есть также конюшни, завозни, сараи, погреба и прочие службы. Все здания большею частью обнесены рвом и валом для

защиты от нападений...Цель пикетов заключается в том, чтобы обезопасить сообщения между степными округами... Зимой пикет обыкновенно до самого верха занесен снегом, остаются только узкие дверцы, ежедневно очищаемые казаками от снега для прохода в казармы и в службы» [5, с. 41].

Эти сведения Михаила Путинцева дополняют записи краеведа И.П. Ивлева: «За рвом и земляным валом, а на иных пикетах за дувалом из дерна казаки складировали накошенное летом сено – корм для лошадей и коров. Коров держали на пикетах из-за молока, которое сами употребляли в пищу, а часть продавали проезжающим пассажирам. На иных пикетах предприимчивые казаки держали кур. Яйца также продавали» [5, с. 41].

Следует добавить, что перед пикетным домом обязательно стоял фонарный столб. На ночь в фонаре зажигали сальную плошку или свечу, чтобы ямщики издали видели место расположения пикета. Тусклый огонек фонаря в особо темные ночи служил путеводной звездой, а в зимнюю непогоду иногда был поистине спасительным для запоздавших ямщиков.

Продолжая описание жизни казаков, поселенных в пикетах, отметим, что они служили не менее года, потом их сменяли другие. Мелких чиновников, почтальонов и младших офицеров в дороге сопровождали два-три всадника-казака. Каждый имел пику, саблю и гладкоствольную винтовку.

Свободного времени у служивых было мало. Пикетные казаки летом заготавливали сено и топливо на зимний период. Занимались ремонтом хозяйственных построек, сбруи и всего инвентаря.

Для соблюдения дисциплины из среды поселенной на пикете команды казаков назначался так называемый тогда командующий пикетом, или староста. Иначе говоря, это был станционный смотритель. Старостой пикета назначали смышленного и, конечно, мало-мальски грамотного рядового казака, чтобы он мог вписывать в подорожную пассажира время приезда и отъезда его из пикета, составлять начальству несложные отчеты и рапорты о состоянии нехитрого хозяйства, о происшествиях и нуждах.

Как отмечал краевед И.П. Ивлев, для контроля за деятельностью старост 2-3 пикетов назначался младший офицер. Он был обязан не менее двух раз в месяц проезжать по закрепленной за ним дистанции, чтобы проверить четкость исполнения казаками повседневных обязанностей по содержанию лоша-

дей и пикетного имущества, а также по перевозке пассажиров. Служба казаков на пикетах была очень нелегкой, а главное – до одури монотонной, скучной. Все они были молодыми людьми в возрасте от 20 до 25 лет. Оторванность от семьи и родной станицы угнетала. Служба на степных пикетах воспринималась как тяжелое наказание. Всякий проезжающий по тракту вносил ненадолго какое-то разнообразие. Казаки получали кое-какую информацию о жизни за пределами их одинокого пикета.

На каждом пикете производилась смена лошадей и ямщика. Уставшие лошади, пробежавшие перегон в 25-30 верст от пикета до пикета, выпрягались, новый ямщик впрягал в тарантас свежих лошадей. Эта процедура занимала 10-15 минут, за которые путник, должно быть, успевал немного размяться, напиться воды или наскоро перекусить из взятой в дорогу провизии [5, с. 38-42].

Сведения об объектах индустрии гостеприимства на территории Семиречья, где были небольшие станицы и киргизские зимовки, можно найти в книге П.П. Семенова-Тянь-Шанского «Путешествие в Тянь-Шань в 1856-1857 годах». Вот короткие записи путешественника:

«...в Семипалатинске в то время никаких гостиниц не было» [6, с. 69] и «В одном из таких домиков, служившем постоянным двором, я нашел себе пристанище, так как гостиниц в Копале не было» [6, с. 77].

Далее путешественник подчеркивает, что «для удобства переправы дорога поднималась вверх Каратала верст на двадцать до вновь основанного Карабулакского пикета, в то время еще не совсем достроенного и состоявшего из группы временных юрт. Что меня поразило на этом пикете, это то, что обыкновенно все пикеты, много лет существовавшие, были расположены на совершенно обнаженной поверхности, и никаких деревьев около них насажено не было, а здесь я увидел, что около недостроенного еще пикета был целый садик» [6, с. 83].

Полноту описаниям придают следующие характеристики пикетов, сделанные путешественником:

«Через один перегон в тридцать восемь верст я достиг Алтынэмельского пикета. Пикет этот замечателен тем, что лежит у подошвы сильно понизившегося Семиреченского Алатау, против горного перевала Алтын-эмель, через который шла караванная дорога в Кульджу. Второй перегон этого дня от Алтын-эмеля до Куянкуза составлял еще

двадцать семь верст. Дорога шла дугой по степи, избегая продолжения Алтынэмельского кряжа, и привела меня уже после солнечного заката на Куянкузский пикет, на котором я и остановился на ночлег» [6, с. 90].

Причем, «на самом пикете (Илийском) еще не было выстроенных строений: весь он состоял из юрт» [6, с. 92].

И в заключительной части своего путешествия к городу Верный П.П. Семенов-Тянь-Шанский отмечал: «...дорога от Семипалатинска до реки Или, с ее хорошо устроенными на каждые 20-25 верстах станциями (пикетами), снабженными достаточным количеством казаков и лошадей, была вполне упорядочена после посещения Семиречья генералом Гасфортом» [6, с. 50].

Изучая историю гостеприимства в Казахстане, мы нашли любопытные сведения об его объектах на Верненском тракте в начале XX столетия. Тракт между Верным и Ташкентом был основной транспортной артерией. Для обслуживания пассажиров также были построены почтовые пикеты, которые выполняли функции почтовых станций (постоялых дворов). Здесь имелись перекладные лошади для почты и пассажиров. Движение по тракту осуществлялось «на почтовых», то есть как во времена А.С.Пушкина, описанных в его «Станционном смотрителе». Вот уже и XX век наступил, а всё так же пассажиры на почтовых пикетах ждали, когда подадут тройку. И как тут не вспомнить строки современного поэта А. Городницкого:

«Когда закрыт аэропорт,
Мне в шумном зале вспоминается иное:
Во сне летя во весь опор,
Негромко лошади вздыхают за стеною,
Поля окрестные мокры,
На сто губерний ни огня, ни человека.
Ах, постоялые дворы,
Аэропорты девятнадцатого века!

И было таких станций, а значит, и пересадок, от железной дороги близ Ташкента до Верного 33. Иногда на этот переезд уходил целый месяц! Зимой или в распутицу это был настоящий кошмар, но летом, в хорошую погоду, такая езда в полевых условиях даже нравилась.

Эти сведения о постоялых дворах и почтовых станциях более позднего времени можно найти в книге Д. Фурманова «Мятеж», написанной им по приезду в Верный из Ташкента в 1920 году. Вот что пишет о них пролетарский писатель:

«За Каюком, под горою, ... как только спустились вниз – попали на развалины древнего

караван-сарая. По преданию, когда-то был богатый и гостеприимный перепутный пункт, в котором любили останавливаться проезжие: и сами могли отдохнуть и коней, взмыленных перегонями, подкормить, – платили за все грошами, а то и в долг питались у знакомого гостеприимного чимбая» [7, с. 27]. А потом, как рассказал Д.Фурманову возчик Климыч, дурная слава была у этого караван-сарая, который содержали двоюродные братья того бесследно пропавшего чимбая – хозяина караван-сарая. На Каюке стали вершиться черные дела: проезжавших путников обдирали до нитки, кого душили, других отпускали в чем мать родила, угоняли лошадей. А вскоре люди стали доглядывать за братьями, так как понял народ, что не без их помощи проходили все эти преступления. Вскоре, дознавшись истины, народ съехался к караван-сарая, выкатил бочку с керосином, облил с разных сторон преступное гнездо и зажег его. В пылающее пламя, связанными бросили обоих братьев и спалили их вместе со всем добром. С тех пор на месте караван-сарая только груда камней да разрушенная печь торчат сиротливо и угрюмо [7, с. 28].

Проехав Аулие-Ату, Дмитрий Фурманов поздно вечером подъезжал к Уч-Булаку. «Это крошечный поселок в несколько домов. Рядом с поселком – почтовая станция» [7, с. 33]. «Здесь не задерживались: через семнадцать верст был Ак-Чулак – крошечная станция на Верненском тракте. Недалеко от Ак-Чулака развалины сгоревшего караван-сарая» [7, с. 34-35]. Это его короткие строки из путевого дневника.

Важно отметить наблюдательность и точность характеристик почтовых станций, сделанных Дмитрием Фурмановым:

«Эти почтовые станции по Верненскому тракту все на один манер: низкий каменный домик, выбеленный известкой; через тесовые ворота – широкий двор; там десятка полтора два заморенных лошадемок; по двору и в стойлах обычно грязно, вонюче, мерзко. Самый домик разбивается на четыре комнатки: две для посетителей, а две для начальника станции, причем живет он по существу лишь в одной, так как вторая собою представляет «рабочий кабинет»; здесь он принимает, отмечает приезжих, дает им бумажки, получает с них другие, проверяет документы, заставляет расписываться – словом, проделывает всю свою немудрую процедуру управления станцией. Вся разница между одною и другою станцией лишь в том, что один начальник отведет свои «покои» налево от крыльца, а

другой – направо. В остальном всё одинаково» [7, с. 35]. Отметив неприглядность помещений, где пусто, холодно, неприятно, голые стены, изодранную мебель, пауэчи сети, разбитые и вывороченные рамы без стекол, сквозь которые свободно гулял ветер, писатель, понимая, что «хозяйственная разруха берет своё, и что «общее положение государства тяжелое», подчеркивает, что «всё-таки станции эти, а с ним и лошадей, самый двор – всё это добро казенное можно было бы содержать в десятки раз чище и крепче, если бы об этом, хоть сколь-нибудь заботиться. Но так, видимо, смотрели на дело станционные смотрители» [7, с. 35-36].

Далее, уже за Пишпеком в районе перевала Курдай, Д.Фурманов пишет: «Крошечная станция, кругом в горах, маленькая белая мазанка, тихая, желанная, куда спускаются с гигантского Курдая или ночуют темную ночь, чтобы на заре забираться в поднебесье, – это Сюгаты. Рядом – близ тесовых ворот – киргизские юрты. За юртами чистый просторный двор. На удивление чисто вокруг: и в белой мазанке, и около юрт, и во дворе, даже по стойлам: по всему пути – это единственное исключение» [7, с. 47,61]. И сейчас на этом месте можно видеть ее развалины, а также одинокое дерево – свидетеля нелегкого путешествия комиссара Д. Фурманова.

Путешествие Дмитрия Фурманова из Ташкента завершилось в городе Верный, где он остановился в номерах Белоусовских (здание этого постоянного двора, а потом гостиницы, и сейчас находится напротив алматинского ЦУМа). Впечатление пролетарского писателя после трудного путешествия и заселения в гостиницу, видно из его строк: «...с первого вечера мы себя почувствовали как старинные завсегдатаи» [7, с. 71].

Облик города Верный в начале XX века невозможно было представить без гостиницы «Европа», ресторанов «Париж», «Европа» (по мнению краеведа В.Н. Проскурина, считалось, что в последнем повар был опытнее и искуснее, чем у самого губернатора). Характерно, что предприятиям, заведениям, ресторанам нельзя было давать названия российских городов, а только иностранных. Первым от этого «пострадал» трактир «Ташкент» известного в городе коммерсанта г-на Коношенко. Трактир, согласно правилам рекламы, переименовали в ресторан «Париж».

Как отмечает В.Н. Проскурин, «самой большой популярностью в г. Верном пользовались пельменные лавочки – так называемый «Обжорный ряд» на Сенном базаре на

Торговой улице (современная ул. Жибек Жолы)». Следует отметить, что их появление связано с прибытием в Верный во второй половине XIX века переселенцев сибирских казаков в Малую Алмаатинскую станицу, которые сохранили и здесь в Казахстане свою привязанность к любимому блюду – пельменям. Только здесь можно было отведать всё, что душе угодно – от восточных сладостей до пикантных приправ и блюд. Например, попробовать отборного «Верненского портера» под акульи плавники с Японских островов. Горожане, однако, предпочитали пельмени – своего рода вершину сибирской кулинарии, аттестат искусства семиреченской хозяйки. Казаки, составлявшие основную часть населения, гордились тем, что имеют прямое отношение к изобретению столь вкусной и здоровой пищи.

Между прочим, в народе ходила яркая лубочная книжка «Песни про пельмени», где было место поэтическим строкам: «Что за народ сибиряки – добры, умны и остряки, без дальних рассуждений придумали пельмени». Наряду с пельменями в ходу были блины, куличи, пироги со всякой начинкой. Они подавались в трактирах, разносились пирожниками по торговым рядам, санным и другим базарам. Пара пирожков в закуской торговых рядов купцов Уточкина или Зубова стоили пять копеек. Пирожник с деревянным подносом, укрытым стеганым одеялом, и блинчик со стопкой блинов на лотке, с жестяным кувшинчиком масла и коробочкой колотого сахара были постоянными фигурами на улицах, площадях и рынках Верного. Простой народ потчевали квасом, сбитнем, мороженым и прочими нехитрыми лакомствами.

Центральный рынок города или «Зеленый базар» звался в прежние годы не менее уважительно, чем сегодня – «Гостинный двор и его купечества». Он принимал заезжих гостей, предпринимателей, торговых агентов со всей Средней Азии, сопредельных стран и даже с островной Японией. Не говоря уже о представителях крупнейших чайных фирм Китая. Сам по себе рынок оставался памятником не только торгово-промышленного благополучия края, но и архитектурно-градостроительного искусства. Его каменные лавки, зрелищно-увеселительные аттракционы, лабазы, торговые ряды, проточные арки и фонтаны, возведенные для совершения намаза торговцами-мусульманами, поставил местный зодчий Ян Поклевский, волею судеб приехавший в наш город из самого Парижа.

Аранжировкой гостиного двора занимался еще один весьма талантливый француз по происхождению, первый градостроитель Верного Поль Гурде. Так что по своим торговым и иным качествам «зеленый базар» не уступал лучшим рынкам Туркестана. Да и сегодня Зеленый базар Алматы является одним из лучших не только в Казахстане, но и в Средней Азии.

Заезжие купцы ставили свои особняки по периметру деловой площади, привносили в облик новых улиц свои строительные вкусы, самобытную культуру. В городе Верный над резными крыльчками одноэтажных домов крепились массивные и ажурные вывески: «Торговый дом Г.А. Шахворостов с сыновьями и Ф.А. Пестов», «Наследники коммерции советника Н.И. Иванова», магазин модной обуви «Вена», гостиниц «Европа», ресторан «Париж», кинотеатр «XX век». На оживленных перекрестках были устроены афишные доски, витрины, киоски, вращающиеся тумбы по проектам местных зодчих Андрея Зенкова и Федора Ядровича [8, с.99].

В 1905 году в Верном работала чайная «Золотой якорь», в которой любила собираться революционная молодежь. Содержал ее Николай Благодарный, являясь членом местной социал-демократической группы. Позднее она была закрыта, а ее хозяин был арестован царской охранкой.

По всей Семиреченской области на начало прошлого века насчитывалось 10 трактиров и буфетов, 105 питейных заведений.

После революции, уже в довоенные годы в Алма-Ате было несколько гостиниц, среди них уже коммунальная «Гостиница № 4». Ее сейчас нет. Но о ней мы узнаем из романа Юрия Домбровского «Хранитель древностей». Гостиница, откуда увозил его в неизвестное «черный воронок», находилась в те старые годы, если быть точным, на перекрестке улиц Виноградова и Интернациональной. Эта «коммуналка, наполненная бесприютными людьми», давным-давно снесена.

Гостиница «Дом советов» (Красноармейская, 81) была построена в 1932 году. На тот момент это была самая большая гостиница в Алма-Ате. Она имела 150 номеров. Плата за проживание в ней была от 5 до 30 рублей в сутки. В годы Великой Отечественной войны в ней разместили эвакуированных деятелей культуры, в основном артистов «Мосфильма» и «Ленфильма» с семьями. Жили здесь также балерина Галина Уланова, композитор Сергей Прокофьев. До наших дней здание, стоявшее на западной стороне нынешней

улицы Панфилова (между улицами Виноградова и Калинина), не сохранилось.

Номера гостиницы «Жетысу» находились по улице Гоголя, 29, угол улицы Ленина. Здание также не сохранилось. В справочнике за 1937 год написано, что это было общежитие артистов столичного театра оперы и балета.

В 1939 году в Алма-Ате была построена гостиница «Дом делегатов». Известный режиссер и театральный деятель Наталья Сац жила в этой гостинице некоторое время после прибытия в Алма-Ату в 1943 году. В книге «Новеллы моей жизни» она описала это событие: «Несколько дней назад нас с дочкой перевезли из администраторской Театра оперы в гостиницу «Дом делегатов», дали большую комнату с диваном, креслами, хорошими кроватями, роялем и даже... пальмой». Позднее гостиница «Дом делегатов» получила название – гостиница «Иссык». Здание сохранилось и является памятником архитектуры местного значения. Сейчас это офисное здание фирмы «Цептер». Все остальные объекты инфраструктуры гостеприимства – новые гостиницы, рестораны, кафе, бары – в Алма-Ате стали строить в 60-е годы прошлого века, но это уже отдельная история.

Таким образом, используя исторический метод исследования, пролистывая страницы различных книг, совершая небольшое книжное путешествие во времени, мы нашли неизвестные и забытые страницы индустрии гостеприимства дореволюционного и советского Казахстана.

Список литературы

1. Уокер, Дж. Р. Введение в гостеприимство: учебник / Дж. Р. Уокер ; пер. с англ. – М.: ЮНИТИ, 1999. – 463 с.
2. Путешествия в восточные страны Плано Карпини и Гильома де Рубрука. Серия: Путешествия. Открытия. Приключения. – Алматы: Гылым, 1993. – 272 с.
3. Харт, Г. Венецианец Марко Поло / Г. Харт. – М.: ТЕРРА – Книжный клуб, 1999. – 304 с.

4. Ян, В. Г. Чингисхан (Роман. Для юношества) / В. Г. Ян. – Ф.: Мектеп, 1981. – 352 с.
5. Ивлев, И. П. И оживают биографии / И. П. Ивлев. – Алма-Ата: Казахстан, 1983. – 204 с.
6. Семенов-Тянь-Шанский, П. П. Путешествие в Тянь-Шань в 1856-1857 годах / П. П. Семенов-Тянь-Шанский. – М.: ОГИЗ, 1946. – 257 с.
7. Фурманов, Д. А. Мятеж / Д. А. Фурманов. – М.: Правда, 1980. – 304 с.
8. Проскурин, В. Н. Алма-Атинские дворики: краеведческие статьи, эссе, рассказы. Издание второе, доп. и перераб. / В. Н. Проскурин. – Алматы, «Искандер», 2009 г. – 396 с.

References

1. Walker. J. R. *Vvedenie v gostepriimstvo* [Introduction to hospitality: textbook]. M: UNITY, 1999, 463 p. (In Russian)
2. *Puteshestviya v vostochniye strany Plano Karpini i Gillyoma de Rubruka. Seriya: Puteshestviya. Otkrytiya. Priklucheniya* [Plano Karpini and Guillaume de Rubrouck's travels to the Eastern countries. Series: Travels. Discoveries. Adevntures]. Almaty: Gylym, 1993, 272 p. (In Russian)
3. Hart G. *Venetsianets Marko Polo* [The Venetian Marco Polo]. M.: TERRA. Book club, 1999, 103 p. (In Russian)
4. Jan V. G. *Chingiskhan* [Genghis Khan (Novel for youth)]. F.: Mektep, 1981, 352 p.
5. Ivlev I.P. *I ozhivayut biografii* [And the biographies come alive]. Almaty: Kazakhstan, 1983, 204 p. (In Russian)
6. Semyonov-Tyan-Shansky P.P. *Puteshestviye v Tyan-Shan v 1856-1857 godah.* [The journey to Tyan-Shan in 1856-1857]. M.: OGIZ, 1946, 257 p. (In Russian)
7. Furmanov D.A. *Myatezh* [The Rebellion]. M.: Pravda, 1980, 304 p. (In Russian)
8. Proskurin V. N. *Alma-Atinskie dvoriki: Kraevedcheskie statii, essays, rasskazy* [Alma-ATA courtyards: Local History Articles, Essays, Stories]. Almaty, «Iskander», 2009, 396 p. (In Russian)

Received 3 September 2019