

СРЕДСТВА РАЗМЕЩЕНИЯ НА ТОРГОВЫХ ПУТЯХ И ПОЧТОВЫХ ТРАКТАХ ЮГА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

The article deals with various types of accommodation facilities, which were distributed in southern territories being attached to the Russian Empire. All of them were travel accommodation facilities, which were located on shopping and mail routes and paths. At the same time, waypoint and urban caravanserais are examined.

Key words: history of the hospitality industry, accommodation facilities, a caravanserai, Umet, Zimovnik, Rabat, Menzil, Russian Empire, the Caucasus, Turkestan, Saratov Province, Zaporozhye.

История становления гостиничного дела в России связывается, как правило, с ямами и почтовыми станциями, гостиницами и постоялыми дворами, а также караван-сараями на южных торговых путях, появившихся в XII – XIII вв. На самом деле в России, особенно в её имперский период, существовало большое количество различных видов и форм гостиничных сооружений (точнее средств размещения). Некоторые виды, такие как караван-сарай, уметы, рабаты и т.д., были характерны только для юга Российской империи.

Караван-сарай возникали на торговых, как правило караванных, путях. Наибольшее их количество было в Тифлисе, Ташкенте, Бухаре и других закавказских и азиатских городах России.

Тифлис являлся главнейшим пунктом торговли между Россией, Европой и Персией, Турцией, через который проходило бесчисленное количество караванов со всевозможными товарами, отсюда же товары расходились и по всему кавказскому региону. Если к 1830 г. в Тифлисе при 14 постоялых дворах было только 5 караван-сараяв [5, с. 144], то уже в середине XIX в. их было 13. Эти заведения, являясь, в первую очередь, оптовыми складами, вместе с тем, выполняли функции постоялых дворов и даже гостиниц. Поэтому строились они в два-три этажа с лавками, комнатами для приезжих, галереями, подвалами, конюшнями и обширным двором. Тифлиские караван-сарая, сохраняя всю оригинальность восточных, имели ещё особый род разных дельцов: всевозможных писателей и писарей, советников по разным делам, всевозможных судей, тех, кто брался за разрешение различных вопросов для приезжих купцов и торговцев.

Одним из самых известных тифлиских караван-сараяв был караван-сарай Арцруни. Огромное здание в три этажа было построено в 1818 г. в оружейном ряду около Сионского собора с превосходным бассейном во дворе и подвалами для складирования товаров. В верхнем этаже размещались 33 комнаты для приезжих, в среднем – 25 лавок и магазинов, в нижнем – 24 малых и 1 большой подвал для товаров. Торговля здесь производилась как оптом, так и в розницу. Кроме того, здесь нанимали помещения 11 мастеровых, изготовлявших обувь и одежды. Самое знаменательное событие в истории этого караван-сарая произошло 27 сентября 1850 г., когда тифлиское купечество принимало в этих великолепно убранных в восточном вкусе комнатах государя наследника.

Сведения об остальных тифлиских караван-сараях сведены в таблицу.

Сведения о тифлиских караван-сараях

Караван-сарай (год постройки)	Номер- ров	Лавок	Подва- лов	Мас- терских	Винных погре- бов
Арцруни (1818)	33	25	25	11	-
Грузинских царевичей	62	30	2	15	-
Князей Бебутовых	18	12	12	-	-
Хероидина (1840)	29	8	2	-	-
Князя Коркмаза Мелико- ва (1828)	12	5	3	1	2
Шадинова (1841)	27	11	2	-	-
Зубалова и Тер-Мосесова (1843)	71	10	-	-	1
Саркисова (1820)	30	73	1	-	-
Сараджева (1823)	18	5	9	4	-
Шиюева (1838)	14	7	-	1	2 кофей- ни
Мириманова (1838)	2	2	2	1	-
Армянского Ванского собора (1820)	?	-	-	24	-
Тамамшева (1850)	6	162	27	-	-

В некоторых караван-сараях приезжие хранили товар у себя в комнате, там же и торговали. Самым большим был караван-сарай Г.И. Тамамшева, построенный в четыре этажа. В нём, помимо многочисленных лавочек и магазинов, на третьем этаже разместились театр с сопутствующими помещениями: буфетом, фойе, галереями и библиотекой армянских книг [6].

Наибольшее же количество караван-сараяв, по данным справочников в Грузино-Имеритинской губернии, было в наиболее удачно расположившемся на торговых путях Александрополе – 17 [9, с. 73].

Система караван-сараяв была хорошо развита в присоединённом к России Туркестанском крае. В Ташкенте, главном городе Кокании, было 12 двухъярусных каменных сараев, из которых 4 принадлежали местным купцам, 2 – русским, 2 – кашгарским, 2 – бухарским и пр. В Ташкенте было принято называть их по национальности владельца: Уркандж-сарай, Кызылбаш-сарай (персидский), Урус-сарай (русский), Нугай-сарай (Татарский), Кашкар-сарай и Чюрчют-сарай (китайский) [12]. В соседней Бухарии основными торговыми городами были Самарканд, имевший 3 караван-сарая, и Бухара, насчитывающая 10 караван-сараяв для купечества, приезжающего из Индии, Кабула, Кокании, Персии, России, из сопредельных стран и внутренних городов Бухарии [11].

Городские караван-сарая предназначались для размещения купцов и других приезжих, гужевого транспорта, складирования товаров, оптовой и розничной торговли, здесь же зачастую находились и всевозможные мастерские и ремесленники. Путевые караван-сарая, которые находились на торговых путях за пределами городов, имели своей целью дать защиту и приют странникам, купцам, торговцам вместе с караваном. Они строились кирпичными и всегда представляли собой довольно большое четырёх-угольное здание, по углам которого иногда располагались круглые башни, так что придорожный караван-сарай был похож на крепость, где можно было удобно защищаться в случае нападения разбойников. Снаружи по фасаду выводились фальшивые арки. Выход всех помещений осуществлялся во двор, нижний ярус предназначался для скота, а верхний – для путешественников: ни окон, ни деревянных полотен дверей не делалось. Важные путешественники располагались в роскошно отделанных комнатах в самом верхнем ярусе. Караван-сарай победнее строились в один ярус, конюшни в них находились по углам, а комнаты –

между ними. Были и совсем простые придорожные сараи, в которых вместо комнат были только ниши, выходящие во двор. Эти караван-сараи имели ворота, которые на ночь запирались.

Следует отметить и караван-сарай, построенный в Сибири в начале XX в. на торговом пути из Китая и Монголии на станции Маньчжурия Забайкальской области, находящейся на границе с Монголией [16].

Помимо караван-сарая на юге России существовали и менее известные средства размещения, находившиеся на торговых путях, — это, прежде всего, уметы. Появились они, скорее всего, при заселении Поволжья в XVII в., преимущественно в Самарской и Астраханской губерниях. Задача уметов — дать возможность преодоления больших степных безводных пространств, а в первое время и защиты торговых обозов от набегов воинствующих кочевников. Наиболее известным трактом, где расположились уметы, был путь между Самарой и Яиком, протяжённостью в семь дневных переходов.

Умёт представлял собой что-то среднее между зимовьем, маленьким хутором, постоянным двором со складом и крепостью. На перемёте от Яика до Самары шесть уметов, уметаемых зимними вьюгами по самую крышу. Семь дней пути, шесть ночёвок (один день пути от одного жилья до другого) — вот это и есть степная дорога — перемёт с уметами.

Первые уметы для удобства торгового пути поставили предприимчивые и безгранично отважные вольные самарские жители. На умёте жил умётчик-хозяин с семьёй, его взрослые сыновья, а если их не было, то два-три работника. Из строений на умёте — просторный дом с комнатами для гостей, а где и два-три дома, амбары-склады, сеновалы, просторная конюшня, небольшая кузница... Вокруг умёта — оплот (крепостная стена из вкопанных в землю жердей или высокого плетня). Если оплот плетёный, то заострённые концы прутьев выводили наружу. Иногда плетень набивали глиной. В оплоте отверстия — бойницы. На умётах, дальних от Самары, перед оплотом ров. Трактир в умёте часто в отдельной избе. Готовили для путников сами хозяева. Умётчики кормили и коней путников. Сено косили в округе и свозили в сеновалы для продажи. От проезжающих также принимали на хранение корм. Если купцы опасались, что зимой обозным коням корма не достанется, то за небольшую плату оставляли умётчику овёс на хранение, чтобы на обратном пути не поморить коней и не потерять груз. На умёте были готовы и коня перековать, и повозку поправить, и в дорогу съестных припасов продать. Нигде в Диком поле за обед денег не брали. Однако умётчикам и за платные услуги путники были благодарны. Понимали проезжие, что умётчики единственно затем и живут здесь, чтобы приютить их. Опять же жители Самары пользовались льготой. С иногородних купцов брали плату семь-восемь копеек с воза за версту, а с жителей Самары — двести копеек. Жили тут, пока не стихнет пурга. Умётчик — и швец, и жнец, и кузнец, и трактирщик, и воин. У первых умётчиков появились последователи на более мелких дорогах. Со временем некоторые уметы превратились в сёла [1].

В 1747 г. указом правительственного Сената вводится казённая (государственная) монополия на соль. Отныне жителям Камышина и Саратова запрещается беспрепятственно пользоваться солью озера Эльтон. Тем же указом вызваны были для перевозки соли чумаки из Харьковской и Полтавской губерний [7]. Огромная операция перевозки соли на Волгу через совершенно безводную, безлесную и безлюдную степь требовала устройства особых средств; надо было также иметь возможность для разъездов лиц, заведывавших промыслом и контролировавших как про-

мысел, так и перевозку. Казённые крестьяне были поселены в разных пунктах солевозного тракта; каждое семейство получило особое поселение, на каждое поселение отведено 104 десятины земли, и при каждом устроены от казны колодцы, составляющие первую необходимость для следования обозов, так как на всём тракте не было ни одной речки, ни одного открытого ключа пресной воды. Поселенцы освобождались от всех податей, повинностей и рекрутства и были обязаны только поддерживать в чистоте колодцы, убирать пададь, давать приют больным извозчикам и принимать для ухода и сбережения заболевших волов. Кроме того, восемь из этих поселений, расположенных по прямой линии от Николаевской до Эльтона, обязаны были за определённую плату возить почту, а также проезжающих по делам службы чиновников и иметь станционную комнату. Описанные поселения носили название умётов; глава поселенной в умёте семьи (разросшейся нередко в несколько семей) — титул умётчика — и отвечал за порядок и исполнение предписанных правил в умёте. Всех умётов на тракте от Эльтона, находящегося в Астраханской губернии, до Саратова было 22, обслуживались они 402 членами поселенных семейств [3].

Средствами размещения на торговых путях служили и зимовники, основанные во времена Запорожской Сечи. Запорожское войско делилось на сечевых и зимовых казаков. Зимовые казаки (сидни, гнездуки) селились на расположенных в степи зимовниках (хутор, жилище в степи), и основной их деятельностью было коневодство, скотоводство, земледелие, пчеловодство и т.п. Зимовники возникли в XVI в. на окраинах Великого Луга, в безлюдных тогда украинских степях, в опасном соседстве с кочевниками — ногайскими татарами, которые непрерывно угрожали нападениями. Зимовники, выдвинутые далеко на юг, играли большую роль в освоении южных украинских земель. Так сложилось, что они находились на пути движения некоторых чумацких караванов. Чумак — это украинский крестьянин, возивший в старину на волах в Крым хлеб и другие сельские продукты, а оттуда — соль, рыбу и прочие товары для продажи.

Дорог в степях не было, кроме «ответных шляхов» (путей), по которым шли караваны за солью в Крым, за рыбой на Дон и в Запорожье, с хлебом и товарами к Очакову. Эту дорогу именовали в Польше «Чёрным Шляхом» по причине опасностей, сопровождавших путешественников. С другой стороны, Запорожье было населено христианами, уважавшими путника. Здесь чумак находил пристанище у белой хаты зимовника, обыкновенно стоявшей на берегу глубокой речки, в уединённом овраге или у вырытого колодца. Хозяин зимовника, запорожский казак, обыкновенно был и шинкарём, трактирщиком; следовательно, безопасность ватаг чумацких была для него не только долгом, но и источником прибыли [4, с. 122–123].

То, что зимовники имели значение не только для снабжения сечевых казаков продуктами и лошадьми, подтверждает и «Словарь церковно-славянского языка», в котором мы находим следующее значение зимовника: «изба, построенная для зимнего приюта. По степным дорогам, где нет жилья, строятся зимовники, в коих пристают проезжие» [14, с. 86].

Но, кроме торговых путей, существовали на юге Российской империи и почтовые тракты, на которых располагались соответствующие средства размещения. В Туркестанской области это были в основном рабаты, задачей которых было дать кров и приют путникам, почтарям и курьерам.

Одним из часто описываемых был Мирзарабат (мирза – писарь, рабат – постройка) [17, с. 76–77], по другим сведениям – Мурза-рабат (строение мурзы) [8, с. 366–367]. Находился он практически на полпути между Джизагом и Чиназом в безводной степи. Это огромное здание, похожее издали на театр, было построено в XVII в. при эмире Абдулла-хане. Сложенное из жжённого кирпича сводчатое здание с круглым куполом имело цилиндрический вид. К нему звездообразно примыкало несколько также покрытых сводами широких и высоких коридоров. Возле монументальной постройки располагался колодец значительной глубины, также закрытый башней, увенчанной огромным каменным сводом. Мирзарабат был построен, конечно, как пристанище путников, но, вместе с тем, он имел когда-то и другое назначение. По преданиям края, теперешняя голодная степь была когда-то, в особенности по южной своей окраине, хорошо орошена и обработана. Она питала в ту пору много скота и производила хлеб, так что администрация находила нелишним высылать в степь своих агентов в лице сборщиков податей, которые будто бы жили и писали, что им было нужно, в Мирзарабате. По другому преданию, это был путевой двор одного из владельцев Средней Азии [15, с. 15].

Рабаты строились или правительством, или частными лицами по обещанию и носили иногда их имя. Например, первая станция от Чимкента к Ташкенту называлась Беглербеги, потому что ташкентский правитель Беглербеги построил тут, по обещанию, рабат, в котором позже разместились казачий пикет и почтовая станция.

На Кавказе же почтовые станции часто назывались мензилями, об этом упоминает и декабрист Александр Марлинский в своих «Кавказских очерках»: «Мензиль, собственно, значит ям, гостиница, станция» [10, с. 33]. В Южном Дагестане было казённое селение Хошь-манзиль (*хошь-мензиль*, выгодный ям) [13, с. 84]. «Мензиль акчеси» означало сбор на содержание почтовых станций. Слово «мензиль» в арабском языке означает меру пути в 40–45 км, равную одному верблюжьему переходу. Мера эта персидская, отсюда она и перешла к туркменам и на Кавказ, поэтому больше информации о почтовых станциях – мензилях – мы можем получить только из описаний путешественников по Персии [2].

Подытоживая вышесказанное, следует отметить, что индустрия гостеприимства на юге Российской империи не ограничивалась только гостиницами, меблированными комнатами, постоялыми дворами, трактирами и почтовыми станциями. Она была намного разнообразнее, и это разнообразие отражало и специфику развития регионов, и их условия как в историческом, так и в экономическом и географическом планах.

Список литературы

1. Бажанов Е. По законам Дикого поля [Электронный ресурс] // Литературная Губерния: электрон. журнал. – URL: <http://samaralit.ru/?p=6483> (дата обращения 20.07.2011).
2. Березин И. Путешествие по Северной Персии. – Казань, 1852.
3. Гаврилов Д. Елтонский соляной промысел. Из путевых заметок // Русский вестник. – 1869. – Сентябрь. – Т. 83. – С. 265–289.
4. Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков (Из путевых заметок 1856 г.) // Библиотека для чтения. – СПб., 1857. – Т. 143. – С. 119–158.
5. Евецкий О. Статистическое описание Закавказского края: в 2 ч. – СПб., 1835. – 308 с.

6. Евлахов И.И. Тифлиские караван-сарай // Записки Кавказского отдела Императорского Русского географического общества. – Тифлис, 1852. – С. 167–183.

7. Заселение Поволжья [Электронный ресурс] // Казаки: сайт казаков Поволжья. – URL: <http://cossacki.ru/zasel.html> (дата обращения 20.07.2011).

8. Зиновьев М. Осада Ура-Тюбе и Джизага // Русский вестник. – М., 1868. – Т. 75. – С. 333–370.

9. Кавказский календарь на 1866 год. – Тифлис, 1865. – 491 с.

10. Марлинский А. Кавказские очерки // Библиотека для чтения. – СПб., 1834. – Т. 6. – С. 17–54.

11. Некоторые сведения о Бухарии // Отечественные записки. – СПб., 1821. – Ч. 6. – С. 40–49.

12. Показание сибирского казака Максимова о Коканском Владении // Вестник ИРГО. – СПб., 1860. – Ч. 28.

13. Сборник статистических сведений о Кавказе. – Тифлис, 1869. – Т. 1. – 540 с.

...14. Словарь церковно-славянского и русского языка. – СПб., 1847. – Т. II.

15. Татаринов А. Семимесячный плен в Бухарии. – СПб., М., 1867. – 146 с.

16. Хабаровский листок. – 1911. – 15 ноября. – № 23.

17. Хорошхин А. Заметки по дорогам Средней Азии // Военный сборник. – СПб., 1870. – Т. LXXI. – С. 41–83.

УДК 338.488.2:640.41

Н.Д. Алексеева

КАТАЛОГ ГОСТИНИЦ МАЛЫХ ГОРОДОВ: ПРЕИМУЩЕСТВА, ТЕХНОЛОГИИ ИЗГОТОВЛЕНИЯ, КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

The publication describes the main principles for the development of reference and information directory of hotels, the relevance of its issuing for the small towns of Russia, developing service industry.

Key words: directory, reference and information directory, a hotel and hospitality industry, a small town.

Российский рынок печатных средств массовой информации в сфере туризма – многообещающий и перспективный. В последние годы он развивается достаточно динамично – и количественно, и качественно. Этому способствует ряд причин: развитие туризма в стране, либеральное законодательство о печати, быстрый рост рынка рекламы, стабильное повышение спроса на качественную печать, совершенствование технологий.

При помощи печатных изданий современный человек удовлетворяет одну из основных своих потребностей – потребность в информации. Справочно-информационные издания различного рода влияют на сознание человека, и через переработанную и отредактированную ими информацию у аудитории формируется не только своеобразная картина мира и мировосприятие в целом, но и устанавливаются определённые нормы и правила поведения человека в обществе. Печатная реклама (каталоги, буклеты и т.п.) – одно из важнейших средств распространения рекламной информации туристских предприятий. В отличие от рекламы в прессе, размещение соответствующих материалов в подобных изданиях не налагает таких ограничений с точки зрения места. Это позволяет давать подробные разъяснения и исчерпывающие описания.