

пассажи́рских терминалов этого типа в переходной и периферийной частях города на основных въездных магистралях позволяет разгрузить транспортные участки на въездах в города от излишних пассажиропотоков, уменьшает количество автомобилей на городских улицах; за счет включения в состав паркингов пассажирские терминалы этого типа выполняют функцию перехвата автотранспорта.

– пассажирские терминалы второго типа – устройство таких терминалов позволяет сократить поездки транзитных пассажиров через город с целью пересадки с одного на другой вид транспорта междугородного или пригородного сообщения – все пересадки происходят в одном терминале;

– пассажирские терминалы третьего типа – устройство таких терминалов позволяет избежать лишних поездок пассажиров до головной станции в центре города и снижает пассажирооборот центральных вокзалов, разгружает транспортные участки на подходе к крупным и крупнейшим городам от излишних пассажиропотоков.

Заключение

Современное информационное общество создает предпосылки для внедрения информационных технологий во все сферы жизнедеятельности человека – в том числе и на транспорте. Интермодальная система пассажирских перевозок – это пример интеграции новейших информационных систем и инновационных высокоскоростных перевозок пассажиров с уже ставшими традиционными авто-, авиа- и железнодорожными видами транспорта. Социально-экономическое развитие Республики Беларусь, насыщение рынка новыми технологиями, создают благоприятные условия для развития интермодальной транспортной системы в нашей стране.

Литература:

1. White paper. European transport policy for 2010: time to decide [Electronic resource] / Commission of the European communities. – Brussels, 2001. – Mode of access: http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_

УДК: 630*03

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЛЕСОТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

П. А. Лыщик, кандидат технических наук, профессор; **Е. И. Бавбель**, кандидат технических наук, ст. преподаватель, БГТУ

Road locating and alignment model will assist road planning managers to determine the optimum location for road network. Once the definition has been made, evaluation such as checking certain critical points on the route is necessary. This research looks at the differences in forest road planning techniques and the existing software products that have been developed to assist in forest road location. A computer program is presented that automates initial forest road location through the use of a Geographic Information System and digital terrain data. Using CREDO ROAD, forest planners can quickly analyze many road location alternatives and, by taking advantage of standard GIS functionality, evaluate environmental and economic opportunities.

Using CREDO ROAD, forest planners can quickly show the topographic modifications of a planned forest road and evaluate visual impacts associated with alternative road locations.

Введение

Беларусь является лесной страной, более 38% ее территории покрыто лесами. По ряду показателей, характеризующих лесосырьевые ресурсы, Беларусь входит в десятку ведущих лесных государств Европы. Ежегодно в лесах страны прирастает около 30,3 млн.м³ древесины. В настоящее время на одного жителя страны приходится 0,84 га лесов и 161 м³ древесного запаса.

Лес – один из важнейших природных ресурсов нашей страны и является возобновляемым, что очень важно. Он удовлетворяет материальные потребности общества в древесных и

com_2001_0370_en.pdf. - Date of access: 02.11.2011.

2. Троицкая, Н.А. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н.А.Троицкая, А.Б.Чубуков, М.В.Шилимов. – М.: Издательский центр «Академия», 2009. – 336 с.

3. Ламанов, А.В. Интермодальные транспортные системы – инновационное направление развития железнодорожного пассажирского транспорта / А.В. Ламанов // Проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния [Электронный ресурс]. – 2003. – Режим доступа: <http://www.waksman.ru/Russian/Systems/Lamanov.htm>. - Дата доступа: 03.11.2011.

4. Бранзия, Р.Л. Экономические аспекты организации интермодальных пассажирских перевозок в крупных транспортных узлах (на примере московского мегаполиса): автореф. Дисс...канд. экон.наук: 08.00.05 / Р.Л. Бранзия; Гос. ун-т управления. – М., 2010. – 25 с.

5. Lyndon Henry, David L. Marsh. Intermodal Surface Public Transport Hubs: Harnessing Synergy for Success in America's Urban and Intercity Travel / L. Henry, D.L. Marsh // The Victoria Transport Policy Institute. – 2008. – Mode of access: http://www.vtpi.org/henry_marshall.pdf. - Date of access: 02.11.2011.

1. 6.Goetz, Andrew R. Progress in intermodal passenger transportation / Andrew R. Goetz, Timothy M. Vowles. – Denver: National Center for Intermodal Transportation, 2001. – 70 p.

7. Курганов В.М., Миротин Л.Б. Международные грузовые автомобильные перевозки.: Учебн. пособие для вузов / Под ред. Л.Б. Миротина. - 2-е изд., доп. и перераб. Тверь: Изд-во ТГТУ, 2000. – 131 с.

8. Дрозд, Е. Интермодальные перевозки: мировой опыт / Е. Дрозд // Гражданская авиация. – 2006. - № 6. – С.18-19.

9. Transbay terminal: improvement plan [Electronic resource] / Metropolitan transportation commission. – Oakland, 2009. - Mode of access: <http://www.mtc.ca.gov/library/transbay/transbay.pdf>. - Date of access: 04.11.2011.

Поступила в редакцию 23.11.2011 г.

недревесных продуктах и выполняет средозащитную, природоохранную и средообразующую роль. Кроме того, лес является источником древесной биомассы для получения энергии. Широкомасштабное использование древесной биомассы для получения энергии позволяет повысить энергетическую безопасность страны и сэкономить значительные валютные средства.

Основная часть

Проект лесной дороги. Эксплуатационный фонд Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз» [1] представлен в таблице 1.

Таблица 1

Эксплуатационный фонд Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз»

Эксплуатационные леса	Площадь, га	Запас, тыс. м ³	Средний запас, м ³ /га	Количество участков
Сосна	12	39,5	329	4
Ель	8,2	30,4	371	3
Береза	611	1869,5	306	51
Ольха Ч.	1,4	3,1	221	1
Осина	92,4	3,127	295	25

Общая лесопокрытая площадь составляет 6191 га, из которой эксплуатационные леса занимают 90,4 %. Основные хозсекции по площади: сосна – 17,7%, ель – 36,5 %,

береза - 39 %, ольха ч. – 1,1 %, осина – 2,7 %.

В таблице 2 приведена характеристика лесонасаждений по классам возраста.

Таблица 2

Распределение площади лесонасаждений по классам возраста, га

Площадь по классам возраста	Сосна	Ель	Дуб	Береза	Ольха Ч.	Осина
Класс 1	0,7	173,8	8,2	16		
Класс 2	135,3	494,4	30,1	49	0,5	31,7
Класс 3	439	866,4	139,5	75,4	14,8	6,4
Класс 4	246,3	527,8		154,6	13,9	25,2
Класс 5	12	8,2		380,6	12,7	25,3
Класс 6				1025,5	1,4	40,4
Класс 7				606,5		14,3
Класс 8				4,5		12,4

Процесс размещения лесотранспортной сети состоит в следующем [2, 5]:

1. Выделение эксплуатационного фонда. Выделено 266 участков – 63941,4 м³.

2. Построение минимального связующего дерева – дерево Прима.

3. Построение оптимальной ЛТС путем добавления развилки – минимальное дерево Штейнера [3, 4].

4. Определение очередности освоения лесных массивов

2-мя способами (наступление спелости и минимум затрат).

5. Определение необходимого количества искусственных сооружений. Обоснование и выбор искусственного сооружения рассматривается в каждой точке пересечения проектируемой трассы лесной дороги с водным препятствием (реки, ручьи и т.д.).

6. Получение отчета по запроектированной лесотранспортной сети. Отчет показателей с учетом очередности строительства лесных дорог приведен в таблице 3.

Таблица 3

Расчитанные показатели лесотранспортной сети Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз»

Показатель	Период строительства				Итого
	I	II	III	IV	
Длина строительства лесотранспортных путей, км	7,59	6,14	6,54	9,18	29,45
	3,64	4,37	8,36	13,08	29,45
Стоимость строительства лесотранспортных путей, млрд. руб.	0,78	0,64	0,77	0,98	3,17
	0,37	0,44	0,88	1,49	3,18
Средняя стоимость строительства 1км, млн. руб./км	103,1	103,6	117,8	106,3	107,6
	100,4	100,2	104,7	113,6	108
Объем вывозки, тыс. м ³	94,2	97,2	94,1	97,5	383
	86,4	104,9	94,1	97,7	383,1
Грузооборот, тыс. м ³ /год	18,8	19,4	18,8	19,5	19,1
	17,3	21	18,8	19,5	19,2
Строительство искусственных сооружений, млн. руб.					
Общая стоимость строительства, млрд. руб.	0,78	0,64	0,77	0,98	3,17
	0,37	0,44	0,88	1,49	3,18

Примечание: В числителе данные, полученные по критерию наступления спелости; в знаменателе – по минимуму затрат.

Из представленного отчета видно, что для полного транспортного освоения лесных массивов Хуторского лесничества необходимо построить 29,45 км лесных дорог. При этом объем вывозки в целом по запроектированной лесотранспортной сети составит 383 тыс. м³, а общая стоимость строительства – 3,17 млрд. руб.

Фрагмент лесотранспортной сети Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз» в дальнейшем будет использоваться в системе CREDO Дороги III поколения.

Процесс создания проекта трассы лесной дороги Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз» состоит в следующем:

1. Подготовка картографического материала с помощью программы Transform. Подготовка картографического материала для работы в системе CREDO ДОРОГИ в программе TRANSFORM состоит из сканирования фрагментов топографического плана с горизонталями (Хуторского лесничества), их трансформации, наложения контуров видимости и сохранения для использования в качестве подложки в системе CREDO ДОРОГИ.

2. Создание цифровой модели рельефа (ЦМР) на основе картографического материала. В системе CREDO ДОРОГИ таким представлением является нерегулярная сеть треугольников (триангуляция Делоне), построенная с учетом дополнительных условий, накладываемых используемыми структурными линиями на поле точек, которые имеют пространственные координаты и высоту.

3. Создание цифровой модели ситуации. В таблице 4 приведены основные лесоводственно-таксационные характеристики лесонасаждений в кварталах № 7, 8 и 16.

4. Проектирование плана трассы лесной дороги методом полигонального трассирования. При проектировании плана трассы лесной автомобильной дороги должны соблюдаться основные технические нормы, приведенные в СНБ 2.05.07-91 «Промышленный транспорт».

После создания плана трассы производим расчет Ведомости углов поворота, прямых и кривых для нашего варианта (таблица 5).

Характеристика кварталов № 7, 8 и 16

Выдела	Площадь, га	Порода	Тип условий местопрорастания	Объем, м3	Возраст, лет
Квартал №16					
6	60,4	Береза	С2	16070	60
4	2,7	Береза	С2	780	65
Квартал №8					
11	17,0	Береза	С2	4590	65
9	20,5	Береза	С2	5860	65
1	39,4	Ель	Д2	16770	75
Квартал №7					
3	57,0	Береза	С2	20300	65

Таблица 5

Ведомость углов поворота, прямых и кривых лесной автомобильной дороги Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз»

Точка	Положение угла			Величина угла поворота		Радиус, м	Элементы кривой, м			Расстояние между вершинами углов	Длина прямой, м
	КМ	ПК	+	влево	вправо		тангенс	круговая кривая	биссектриса		
НТ	1	0	00,00							149,51	123,65
1	1	1	49,51		5°55'15"	500	25,86	51,67	0,67	194,80	88,05
2	1	3	44,26	18°22'46"		500	80,89	160,39	6,50	443,48	255,08
3	1	7	86,36	17°37'14"		500	78,56	122,73	6,13	228,40	134,08
4	2	10	13,49	12°00'00"		150	15,77	31,42	0,83	198,70	149,08
5	2	12	12,07	37°24'36"		100	33,86	65,29	5,58	74,07	35,33
6	2	12	83,72	5°35'24"		100	4,88	9,76	0,12	130,05	55,17
7	2	14	13,75	10°00'00"		800	69,99	139,63	3,06	220,10	108,18
8	2	16	33,50		6°00'00"	800	41,93	83,78	1,10	165,40	59,71
9	2	17	98,82	24°00'00"		300	63,77	125,66	6,70	218,70	93,77
10	3	20	15,65		7°00'00"	1000	61,16	122,17	1,87	219,60	106,03
11	3	22	35,10		6°00'00"	1000	52,41	104,72	1,37	207,90	155,49
КТ	3	24	42,90								

5. Проектирование продольного профиля лесной автомобильной дороги методом оптимизации. Проектирование продольного профиля лесной автомобильной дороги выполнен в соответствии со СНБ 2.05.07-91 «Промышленный транспорт».

7. Индивидуальные проекты земляного полотна с проверкой его устойчивости определены в СНБ 2.05.07-91 «Промышленный транспорт».

8. Оформление и вывод чертежей и ведомостей. Является заключительной частью проекта лесотранспортной сети Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз».

Определение экономической эффективности транспортного освоения фрагмента Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз». За основу возьмем фрагмент запроектированной лесотранспортной сети, для которого будем определять целесообразность транспортного освоения лес-

ных ресурсов. По каждому выделу составляется детальное таксационное описание, характеризующее породно-размерно-качественный состав древостоя, которое приведено для Хуторского лесничества в таблице 4.

На основе этих данных, а также сортиментных и рентных

таблиц, рассчитывается товарная структура. В таблице 6 приведены выделительные расчеты по товарной структуре древесных запасов для фрагмента Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз». Объем вывозимой древесины по лесной дороге в целом состоит 64546,1 м³.

Таблица 6

Товарная структура древесных запасов фрагмента Хуторского лесничества, тыс. руб.

Квартал	Выдел	D, см	Порода	Крупная	Средняя	Мелкая	Дрова	Деловая	Ликвид	Всего
7	3	30	Береза	45546,96	19827,96	763,92	955,08	66138,84	67093,92	67093,92
		32	Осина	4003,2	1367,4	1,44	151,92	5372,04	5523,96	5523,96
		26	Ель	33927,72	25615,56	4452,72	16,56	63996	64012,56	64012,56
8	1	30	Ель	99149	40792,92	4654,2	38,28	144596,28	144634,6	144634,6
		30	Береза	22271,04	5857,8	378,72	752,28	28507,56	29259,84	29259,84
		32	Осина	2204,16	752,52	0,84	83,64	2957,52	3041,16	3041,16
	9	28	Береза	13877,04	7920,6	352,68	330,6	22150,32	22480,92	22480,92
		30	Осина	664,8	319,8	5,76	29,28	990,36	1019,64	1019,64
		26	Ель	9624,36	7104,84	1332	5,64	18061,2	18066,84	18066,84
	11	30	Береза	12356,4	5378,64	207,12	259,08	17942,16	18201,24	18201,24
		32	Осина	603,24	205,8	0,24	22,92	809,28	832,2	832,2
		26	Ель	7542,6	5567,88	1043,76	4,44	14154,24	14158,68	14158,68
16	4	28	Береза	1545,72	882,72	39,12	36,84	2467,56	2504,4	2504,4
		28	Осина	147,96	101,64	3955,08	7,8	252,6	260,4	260,4
		26	Ель	642,84	475,32	188,68	0,36	1206,84	1207,2	1207,2
	6	28	Береза	38056,32	21722,4	967,08	906,84	60745,8	61652,64	61652,64
		28	Осина	2278,68	1588,8	47,4	119,52	3914,88	4034,4	4034,4
		26	Ель	13198,44	9743,76	1826,16	7,68	24768,36	24776,04	24776,04
Итого:				307640,6	155226,3	16164,8	3728,7	479031,8	482760,6	482760,6

Для дальнейшего расчета используем свод отчетных показателей себестоимости товарной продукции лесозаготовок ОАО «Червенский ЛПХ» за 2009 год, из которого необходимы следующие данные:

– затраты на лесозаготовку и вывозку (Злс = 0,974 тыс. руб./м³);

– затраты на содержание дорог и вывозку древесины 1 м³/км (Св = 1,98 тыс. руб.);

– себестоимость товарной продукции (Стп = 51,293 · 64546,1 = 3310763,1 тыс. руб.).

1. Цена товарной продукции на 1 м³ определяется путем деления цены всей древесины (таблица 6) на объем вывозки древесины по лесной дороге:

$$Ц = \frac{\sum M_i \cdot C_i}{M} = \frac{482760,6}{64546,1} = 7,47 \text{ тыс. руб.}$$

2. Прибыль с 1 м³ заготовленной древесины находится по формуле

$$\Delta П = Ц - Злс - Св - Лс = 7,47 - 0,974 - 1,98 \cdot 2,431 = 1,69 \text{ тыс.руб.}$$

3. Прибыль, получаемая от освоения всего участка, находится по формуле

$$\Pi = \Delta П \cdot M = 1,69 \cdot 64546,1 = 109137,50 \text{ тыс. руб.}$$

4. Рентабельность освоения участков леса определяется по формуле

$$R = \frac{\Pi}{C_m} \cdot 100 = \frac{109137,5}{3310763,1} \cdot 100 = 3,30 \%$$

Так как рентабельность освоения данного фрагмента лесного массива Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз» положительна, то его необходимо разрабатывать в первую очередь.

Заключение

В результате разработки проекта лесотранспортной сети Хуторского лесничества ГЛХУ «Червенский лесхоз»

можно выделить следующие требования:

1. Сеть лесных автомобильных дорог следует размещать согласно схемам транспортного освоения лесного фонда, разработанным в соответствии с перспективой развития лесного хозяйства предприятия, области или республики.

2. Транспортную сеть в лесном массиве необходимо проектировать многофункционального назначения, обеспечивающую своевременную вывозку заготовленной древесины и сохранение лесной среды, транспортировку лесных грузов и перемещение пассажиропотоков между населенными пунктами.

3. Размерно-качественные характеристики лесонасаждений должны оказывать решающее влияние на размещение транспортной сети в эксплуатационных лесах.

4. Планирование развития транспортной сети и осуществление доступа к сопутствующим трассе лесным и другим природным ресурсам необходимо проводить с учетом разработанной методики оценки, мониторинга и прогнозирования расположения транспортных путей на долгосрочную перспективу с учетом очередности освоения лесного фонда.

5. Целесообразность и очередность строительства устанавливается по величине экономического эффекта, достигаемого за счет транспортировки грузов, уменьшения себестоимости перевозок и ликвидации других потерь производства, вызванных отсутствием надлежащей дорожной сети.

Литература

1. Геоинформационная система «Лесные ресурсы» FORMAP for Windows версия 2.0: Руководство пользователя / НПООО «БелИнвестЛес», Минск, 1999. – 96 с.

2. Бавбель, Е. И. Проектирование лесотранспортных сетей на основе автоматизированной системы управления лесным хозяйством / Е. И. Бавбель, П. А. Лыщик // Инно-

вационные технологии в строительстве автомобильных дорог, мостов и подготовке инженерных кадров в Республике Беларусь: материалы Междунар. науч.-техн. конф., Минск, 17–18 декабря 2008 г. / Белорус. нац. техн. ун-т; ред. кол.: И. И. Леонович [и др.]. – Минск, 2008. – С. 169–174.

3. Bavbel, J. I. Designing of the road network in wood of the second group / J. I. Bavbel, P. A. Lyshchik // Materials, Methods and Technology. International Scientific Publications. – Bulgaria: Info Invest, 2007. – Vol. 1. – P. 49–59.

4. Bavbel, J. I. Development of the design technique forest road network for effective transport development of woodland in Belarus / J. I. Bavbel, P. A. Lyshchik // Materials, Methods and Technology. International Scientific Publications. – Bulgaria: Info Invest, 2008. – Vol. 2. – Part 1. – P. 116–124.

5. Бавбель, Е. И. Обоснование размещения лесотранспортных сетей / Е. И. Бавбель, П. А. Лыщик // Известия вузов. Лесной журнал. – 2009. – Вып. 4. – С. 82–88.

Поступила в редакцию 07.02.2012 г.

УДК 728.1(09)(476)

ГОСТИНИЦЫ XIX - НАЧАЛА XX ВЕКА В ГОРОДАХ БЕЛАРУСИ КАК ОБЪЕКТЫ АРХИТЕКТУРНО-ИСТОРИЧЕСКОГО НАСЛЕДИЯ

Л.С. Асташенок, ассистент кафедры «Теория и история архитектуры» БНТУ

Статья посвящена истории и особенностям развития гостиниц в городах Беларуси XIX - начала XX века. На примере сохранившихся и утраченных зданий показано, что архитектура гостиниц рассмотренного периода отражала достижения в области строительства и являлась выразителем потребностей современного общества. Делается вывод о том, что изучение памятников архитектуры является важным фактором для возобновления и сохранения традиций в городах.

The article is devoted to the history and features of hotels development in the cities of Belarus during the XIX - the beginning of the XX-th centuries. Remained and lost buildings as examples show that hotels architecture of Belarus reflected achievements in the field of building and was the requirements of a modern society. The conclusion that monuments of architecture are important for renewal and tradition preservation in the cities is established.

Введение

Появление первых прообразов гостиниц, как и самой профессии по обслуживанию людей, останавливающихся на ночлег, уходит своими корнями в далекое прошлое.

Гостиницы дома располагались в городах и на дорогах, ведущих из одних стран в другие. Помимо путешественников услугами гостиничных домов пользовались гонимые, курьеры, правительственные служащие. Здесь людям предоставляли ночлег, убежище, пищу, там же кормили и меняли лошадей. В средние века в Европе постоялые дворы начинали создаваться при монастырях. Церковь обязывала организовывать «госпитии» (лат. Hospitium, франц. Hospice, нем. Hospiz — странноприимные дома) для путешественников, паломников, священников, путешествующих по святым местам [1]. Находящиеся в них монахи и братья-прислужники составляли небольшие отдельные ордена. Госпитии обыкновенно устраивались в ненаселенных местах и давали приют всем странникам. Со временем из бесплатного приюта они становятся предприятиями, рассчитанными на получение дохода. Прообразы гостиниц имелись и на Ближнем Востоке, и в Средней Азии, и в Закавказье. Купцы с караванами товаров путешествовали по пустыням и предгорьям. Ночевали они обычно в шатрах, но иногда останавливались в караван-сараях – своеобразных гостиничных комплексах, включавших в себя загон для верблюдов и помещения для ночлега людей, окруженные крепостной стеной.

На Руси постоялые дворы, предшественники первых гостиниц, появляются в XII–XIII вв. В них отдыхали и меняли лошадей. Эти постоялые дворы располагались один от другого на расстоянии конного перехода. В XV в. создаются многочисленные почтовые станции, строятся многочисленные гостиницы и постоялые дворы. В гостиничных дворах не только торговали, в них жили и совершали коммерческие операции.

В XVIII–XIX вв. с ростом экономических и политических связей между государствами начинается бурное развитие гостиничного хозяйства, особенно в городах Европы. Открываются новые гостиницы. Все они принадлежали частным лицам и были чисто коммерческими предприятиями, приносящими большую прибыль. Бурному развитию гостиничного хозяйства способствовало также резкое качественное и количественное увеличение автомобильного и железнодорожного транспорта.

Основная часть

Первые гостиницы в городах Беларуси появились еще в начале 1800-х гг. До 1917 года существовало ещё несколько категорий подобных заведений. На основании «Высо-

чайше утверждённое Положение о трактирных заведениях» (4 июля 1861), к трактирным заведениям относились: гостиницы, подворья; меблированные квартиры (в столицах), отдаваемые со столом, если у одного хозяина отдаются более шести комнат; собственно трактиры и др.» Все остальные заведения: меблированные комнаты владельцев домов, отдающих их «без стола», и только «со столом», но при наличии числа комнат не больше шести; кухмистерские цеха, отдающие кушанья «на вынос»; кондитерские, производящие по той же схеме, что и кухмистерские цеха, производственную деятельность; постоялые дворы и съестные лавочки стоявших на особых условиях; иные заведения, производящие продукцию «на вынос», не относятся к трактирным заведениям [3].

В 1893 году вступило в силу новое «Положение о трактирном промысле», согласно которому трактирные заведения делились на 3 группы. «К заведениям трактирного промысла с отдачею внаём покоев относятся: гостиницы, постоялые дворы, заезжие дома, корчмы, а также меблированные комнаты и подворья, отдаваемые со столом, если у одного хозяина отдаётся более шести комнат и т.п.» [2].

С развитием капитализма, ростом промышленного производства в XIX в., когда торговые поездки и путешествия значительно увеличили клиентуру гостиниц, окончательно сложился современный тип городских гостиниц с комнатами-номерами, сгруппированными вдоль коридоров, с общими холлами, рестораном и подсобными помещениями. Такая привлекательная и доходная сфера деятельности, как гостиничное дело, не могла не привлечь предпринимателей, которые начинали строить как небольшие одноэтажные гостиницы, так и гостиницы высшего класса. Вложенный в строительство гостиниц капитал быстро возвращался за счет довольно высоких цен за постоя, однако обслуживание и номера в них отвечали всем требованиям комфорта для своего времени.

Например, самая известная гостиница г. Минска «Европа» имела 130 прекрасных номеров. В каждом были телефон, умывальник, электросвещение, водяное отопление, ванная. Интерьеры и сервисное обслуживание было на высоте: к каждому приходящему поезду из гостиницы на вокзал высылались автомобиль для встречи новых постояльцев. Именно в «Европе» впервые в городе начал курсировать лифт. К поездам высылались автомобиль или экипаж. Гостиница была возведена на средства богатейшей минской купеческой династии того времени, семейства Поляков. Имела большую популярность у минской богемы и гостей города, что неоднократно было запечатлено на полотнах художников того времени. В 1884 году