

С ЛЮБОВЬЮ К ЖЕНЩИНЕ!

23 февраля страна отметила День защитника Отечества. У этого праздника есть своя история. Он был установлен в 1922 году как «День Рабоче-крестьянской красной армии». Считается, что именно в этот день в 1918-м началась массовая мобилизация добровольцев в зарождающуюся Красную армию. В послевоенном 1946-м он получил новое имя, с которым прожил почти полвека – «День Советской Армии и Военно-Морского Флота».

С 1995 года день 23 февраля носит своё нынешнее название. А с 2002-го стал ещё и выходным днём в Российской Федерации.

У праздника 8 марта своя история. У него тоже есть офици-

альное название – День международной солидарности женщин в борьбе за экономическое, социальное и политическое равноправие. Его предложила отмечать ещё в начале минувшего столетия немецкая социалистка Клара Цеткин. С 1910 года 8 марта празднуют во многих странах мира.

8 марта говорят женщинам о своей любви, восхищении, благодарности. Дарят подарки. И согласитесь, редко встретишь на улице, в вагоне метро, в трамвае, в троллейбусе, в цеху, рабочем кабинете столько мужчин с яркими букетами цветов в руках. И это знак признательности Женщине. Именно так

с большой буквы. Матери. Жене. Подруге. Коллеге.

Два праздника. Один вслед за другим. Для нашей газеты, которая выходит в свет дважды в месяц, это вдвойне важно. Мы скажем уважительные слова о мужчинах, отдавших долг Отечеству. Но особое наше внимание сегодня – женщинам. Тем, кто трудится рядом с нами. Кто украшает нашу жизнь своими улыбками, кто дарит нам своё внимание, тепло, любовь. С праздником, дорогие наши коллеги, подруги, любимые! Спасибо вам за верность и преданность нелёгкому нашему общему призванию! Счастья вам и здоровья на долгие годы!

ДУШОЮ МОЛОД



В прошлом году начальник службы ГО и ЧС Третьего трамвайного парка Александр Леонтьевич Стрикун отметил своё 70-летие. Юбилей – отличный повод для подведения итогов. Время остановиться, оглянуться, вспомнить пережитое.

А вспомнить Александру Леонтьевичу было что. Конечно, самое главное в книге его жизни – служба в Советской Армии. Призывался хлопец на Украину, азы солдатской школы прошёл на Кавказе. После окончания военного училища был направлен в Группу советских войск в Германии. Ну а затем свыше двадцати лет – на Дальнем Востоке. Здесь прошёл

путь от старшего лейтенанта до полковника. Последние годы полковник Стрикун преподавал в военных училищах – сначала в Благовещенске, потом в Петродворце. Согласитесь, это про таких как он написана знаменитая песня «Мой адрес не дом и не улица. Мой адрес – Советский Союз».

Ну а вышел в запас – не смог усидеть без дела. В 1993 году началась новая глава его жизни. Несколько месяцев проработал в трамвайном парке имени Смирнова. И вот уже 16 лет трудится в Третьем трамвайном парке.

Круг обязанностей начальника службы ГО и ЧС широк. Самая первая – обеспечение безопасности людей. Не случайно все, кто приходит устраиваться на работу в парк, первым делом идут на собеседование к Стрикуну. Он ведёт воинский учёт на предприятии, координирует работу парка с районным военкоматом. Да и много у него других обязанностей, все и не счесть. Важно, что с ними вполне успешно управляется.

Важно и другое. Несмотря на свой вполне солидный возраст, он не утратил пылкий интерес к жизни. Кажется, не так давно освоил компьютер. Сейчас работает на нём вполне уверенно. А вся необходимая информация заложена на надёжное хранение в электронную память. И вот ещё один примечательный факт. Не так давно рядом с домом, где живёт Александр Леонтьевич, открылся фитнес-центр. Конечно, он был среди самых первых посетителей оздоровительного комплекса. Выяснил, что есть там спортивный зал с тренажёрами, бассейн. Теперь Стрикун – завсегдатай фитнес-центра. Спешит туда вечерами после трудовой смены. И это ещё одно подтверждение того, что, разменяв уже свой восьмой десяток жизни, душой он по-прежнему остаётся молодым.

Максим Шигапов.

На снимке: начальник службы ГО и ЧС Третьего трамвайного парка Александр Леонтьевич Стрикун.

Фото Марины Власовой

И ВЫПРАВКА СОЛДАТСКАЯ



Старший сержант запаса Александр Дэглау назначил нам встречу в ремонтном цеху. Не то чтобы сидел ждал, когда появятся корреспонденты. Занят был привычным делом в траншее, не терять же рабочее время попусту.

Но едва мы появились на пороге, тут же его и окликнули. И вот он в спецовке – подтянутый, ладный, улыбочивый. Кажется, гимнастёрку солдатскую снял только вчера.

Улыбается: ошиблись немного. Мне ведь уже 27 лет. А срочную служил два года с 2000 по 2002-й. Слу-

жил в Заполярье. В морской пехоте. Как так получилось? Да очень просто. Я ведь ПТУ судостроительное закончил. На Балтийском заводе работать начинал. Вот в военкомате, наверное, и решили: если уж не на флот, то в морскую пехоту надо парня-судостроителя направить.

Каково ему там приходилось в суровом Заполярье? В ответ знакомая улыбка – всяко было, но жаловаться не на что. А в службе повезло. На ребята хороших и надёжных, на командиров. За два армейских года прошёл почти все ступени солдатской лестницы. Уволился в звании старшего сержанта, отмечен был знаком «За отличие в службе»

Как же так получилось, что судостроитель и морской пехотинец стал электриком в трамвайном парке?

– Привёл сюда меня мой одноклассник Андрей Сергеев. Понравилось. Разве это не серьёзное дело – ремонтировать электрооборудование трамвайных вагонов. И разве не нужное городу?

Мы согласились. Конечно, дело серьёзное. И городу более чем нужное. Только не очень охотно молодёжь идет работать сегодня в ремонтники.

– А меня устраивает. Я ведь и живу тут неподалёку на Петроградке на Большом проспекте. А кроме того, привлекает стабильность. В частных фирмах ведь даже профсоюзной организации нет. А мы тут все члены профсоюза.

Услышав такое, уже мы с фотографом улыбнулись. И порадовались за нашего героя. Жизнь его начинается складно. Долг перед Родиной он выполнил с честью, профессию нашёл по душе. Есть у него чувство собственного достоинства, есть уверенность в своих силах и в своём завтрашнем дне. Чего ещё молодому человеку его возраста нужно?

Максим Шигапов.

На снимке: электрик Третьего трамвайного парка старший сержант запаса Александр Дэглау.

Фото Марины Власовой

СЕМЕЙНАЯ ПРОФЕССИЯ

Водитель трамвая для Валентины Никифоровны Виноградовой профессия семейная. Ее тетка трудилась водителем в трамвайном парке им. Смирнова, затем – старшая сестра. И для нее самой, когда закончила среднюю школу, не встал вопрос о выборе профессии. Пошла в Учебный комбинат, выучилась все той же «семейной» профессии. С 1978 года она линейный водитель, в том же «смирновском» парке. Любой водитель помнит свой первый маршрут, на котором проходил «профессиональное крещение». Для нее это 23-й, ходивший от пр. Солидарности до Финляндского вокзала. Здесь и «накатывала» свои первые километры, набиралась опыта, совершенствовала профессиональное мастерство. Затем, как водится, освоила и все другие маршруты, а квалификация уже стала самой высокой – первый класс.

Трудилась Валентина Никифоровна старательно, не раз отмечалась за

безаварийную работу, была победителем социалистического соревнования. Отработав в таком «темпе» восемь лет, В.Н. Виноградова была удостоена высокой награды в 1986 году Ордена Трудовой славы 3-й степени – «за безаварийную работу и добросовестный труд» Немного на нашем предприятии найдется среди женщин-водителей кавалеров подобных наград, хотя немало у нас настоящих мастеров своего дела и старательных тружениц.

В 1993-м, отработав на линии 15 лет, Валентина Никифоровна стала начальником маршрута. А когда закрылся трамвайный парк им. Смирнова, перешла в Седьмой парк – на ту же должность.

Сегодня она начальник трех парковских маршрутов. В подчинении у Валентины Никифоровны 126 человек – 63 водителя и столько же кондукторов. 26 имеют самый высокий разряд. Их контролировать прихо-

дится реже остальных. Но в месяц раз это необходимо. Проверяется техника вождения, культура обслуживания пассажиров.

Много у начальника маршрута еще всяких других забот, ее рабочий день заполнен ими до отказа.

Валерий Межонный.

На снимке: В.Н. Виноградова.

Фото Марины Власовой



Она...

Она... Как много для мужчины в этом слове загадок, тайн и всяческих чудес. Её душа для глаз мужских – потёмки.

Влечёт и вызывает интерес.

Она красива или симпатична.

Она добра, но может быть и злой, И никогда не может быть привычной.

Быть может демоном, а может стать святой.

Она сильна, и все невзгоды в мире

Перенесёт, и будет дальше жить.

Но лишь обман любимого, измену не в силах позабыть или простить.

Она серьёзна и внимательна в работе, Как «босс» порой мужчине фору даст.

А дома будет ласковой и доброй.

Обед сготовит и красиво всё подаст.

Она весной, как роза, расцветает,

Очарованием мужчин сводя с ума.

То легкомысленною бабочкой порхает.

То грациозна и надменна, как «звезда».

И пусть мы для мужчин неразрешимой

Загадкой останемся всегда.

То близкими, лишь протяни ладони.

А то недостижимыми, как мечта.

Оксана Белозёрова

Вы женщина – роднее нет которой...



Вы женщина – роднее нет которой,

В Вас всё: и ум, и красота и честь,

И доброта – безмерна как просторы,

Любовь ко всем и ко всему, что есть.

И счастлив тот, чей путь земной

Хоть ненадолго Вашего коснулся,

Кто прожил рядом жизнь,

Кого учили Вы и поддержали,

если он споткнулся.

Эти проникновенные строки адресованы Антонине Михайловне Коковиной. На днях она отметила свой юбилей. Не менее значим и другой рубеж её жизни. Свыше 50 трудится она на одном предприятии в одном подразделении. Прошла непростой путь от электромонтёра тяговой подстанции до ведущего специалиста службы.

Сделано за прошедшие годы немало. На целом ряде подстанций выполнена реконструкция силового оборудования. Благодаря этому надёжнее стали системы энергоснабжения городского электротранспорта. На счету у Антонины Михайловны Коковиной многочисленные поощрения за рационализацию, применение новой техники.

В 1986 году она удостоена звания «Ветеран труда», а год спустя стала «Почётным работником транспорта».

В коллективе ОСП «Энергохозяйство» ценят её преданность делу, её отзывчивость, готовность всегда прийти на помощь к товарищам по труду.

Стихи, которые коллеги адресовали Антонине Михайловне Коковиной, заканчиваются такими строчками:

«Спасибо за заботу, за любовь,

За душу, необъятную как море.

Здоровья, долгих лет

пусть даст Вам бог.

И мы его об этом молим»

На снимке:

Антонина Михайловна Коковина.

Фото Марины Власовой

ПОДВЕЛИ ИТОГИ ГОДА



Девятнадцатого февраля во Дворце культуры «Московский» состоялась очередная профсоюзная конференция СПб ГУП «Горэлектротранс».

Здесь собрались делегаты конференции, руководители СПб ГУП «Горэлектротранс», руководители Обособленных структурных подразделений, парков и служб, профсоюзные активисты. Тема конференции: выполнение Коллективного договора за 2008 год.

Всего было избрано 118 делегатов, присутствовало 96 из них. В таком составе профсоюзная конференция начала свою работу. Слово было предоставлено директору СПб ГУП «Горэлектротранс» М.В. Мочалову.

Михаил Викторович выразил благодарность делегатам конференции и в их лице всем труженикам предприятия за те достижения, которыми был отмечен минувший 2008 год. Далее директор подробно рассказал обо всех экономических показателях, достигнутых коллективом в прошлом году. Он отметил, что «безубыточный план, утвержденный Губернатором города, был исполнен». В частности, неплохие цифры были достигнуты по реализации разовых билетов. Во многом это удалось из-за организации магистралей ускоренного движения электротранспорта на проспекте Просвещения и Лиговском проспекте. В то же время докладчик отметил, что 38 процентов наших трамваев и троллейбусов полностью самортизировано. Коэффициент выпуска электротранспорта за минувший год, в сравнении с предыдущим годом, повысился и по трамваям и по троллейбусам. Но в то же время план рейсов в 2008 году был выполнен только на 99,4 процента. В наступившем 2009 году мы не можем допустить потерь рейсов. И каждый трамвайный и троллейбусный парк должен при-

ложить все силы для их выполнения. Между тем, как отметил докладчик, первая декада февраля показала – как не надо работать.

Назвав еще целый ряд экономических показателей, достигнутых коллективом предприятия в прошлом году, докладчик перешел к социальной программе. Он, в частности, рассказал, как и сколько раз повышалась за год зарплата – по разным категориям работников. Предприятие также инвестировало собственные средства в капитальный ремонт, за минувший год эта сумма достигла 78 млн. рублей. Серьезной поддержкой нашему подвижному составу была организация ремонта трамваев и троллейбусов. Ремонтировались также трамвайные пути, кабельная и контактная сеть. Все это будет продолжаться и в наступившем 2009 году.

В прошедшем 2008 году мы добились существенного увеличения численности водителей и кондукторов. Многие из них приехали из других городов. Хотелось бы, чтобы в наступившем году больше этих категорий работников поступало из нашего города, Санкт-Петербурга. В то же время нам надо не потерять инженеров и ремонтных рабочих. В условиях экономического кризиса наше электротранспортное предприятие гарантирует им стабильность.

В феврале 2008 года произошло объединение цехов в Обособленных структурных подразделениях, произошло сокращение их руководителей. Проведена аттестация 230 рабочих мест. Выполнен косметический ремонт санитарно-бытовых помещений, душевых, кондукторских залов. Улучшались условия охраны труда, проводились медосмотры, обеспечивались молоком труженики предприятия с вредными условиями труда, работники обеспечивались спецодеждой и обувью. Работала комиссия по охране труда. Но все же имелись случаи травматизма.

На предприятии решаются социальные проблемы. Несколько тружеников нашего предприятия в минувшем году удостоились государственных наград. Десятки были награждены Почетными грамотами

Минтранса, Губернатора Санкт-Петербурга, Комитета по транспорту. Почти полторы тысячи тружеников предприятия были поощрены в 2008 году, многим из них были выплачены денежные премии.

Увеличил прием и выпуск водителей Учебно-курсовой комбинат. Нужно выпускать столько водителей, сколько было принято учеников на учебу, так как каждому из них предприятие выплачивает стипендию. В минувшем году совершенствовалась организация отдыха детей в ДОЛ «Зарница». В нынешнем году это будет продолжаться, будет продолжаться и ремонт, набираться персонал.

В 2008 году неплохо проводились спортивные мероприятия. В 2009 году весь намеченный комплекс спортивных мероприятий также должен быть выполнен.

В конце января 2009 года мы провели на должном уровне мероприятия к 65-летию полного снятия блокады Ленинграда, были отмечены за это благодарностью.

Затем выступила Председатель Первичной профорганизации предприятия Н.П. Силина. «Коллективный договор в целом выполнен по всем разделам», – подчеркнула Нина Павловна.

Самым актуальным был вопрос о повышении зарплаты. М.В. Мочалов ответил, что в нынешних условиях это «сложный вопрос». Мы зависим от корректировки городского бюджета, которая произойдет в марте. И пока обещать ничего не можем.

На конференции также были избраны представители профсоюза в комиссии: по охране труда, по трудовым спорам и по социальному страхованию.

Валерий Межонный.
Фото Марины Власовой



«ЭТО БЫЛ УДИВИТЕЛЬНЫЙ ЧЕЛОВЕК...»

УШЁЛ ИЗ ЖИЗНИ Б.С. КАНТОВИЧ. СЕГОДНЯ О БОРИСЕ САМУИЛОВИЧЕ ВСПОМИНАЮТ ТЕ, КТО ПРОРАБОТАЛ С НИМ ДОЛГИЕ ГОДЫ

Борис Самуилович Канторович отдал городскому электротранспорту 57 лет своей жизни. В 1952 году он пришёл на работу в Трамвайно-троллейбусное управление начальником технического отдела Трамвайного парка имени Володарского.

В 1956-м Канторович назначен главным инженером парка им. Коняшина. Он вникал во все детали производственной жизни парка. Его можно было застать в траншее депо в обеденный перерыв с рулеткой и записной книжкой. Так рождался очередной проект.

Его деятельность здесь началась с обновления станочного оборудования. Была проведена реконструкция мастерских. Постоянно осваивался новый подвижной состав. Под его руководством был создан один из лучших в системе ТТУЛ технический кабинет.

С 1970 по 1974 год он работает в должности директора парка. Предприятие выходит в число передовых.

Коняшинцы всегда отмечали его скромность, чуткость, отзывчивость и жизнерадостность. Директор Канторович знал в лицо каждого работника, к каждому обращался по имени и отчеству. Как правило, знал и состав его семьи. В парке до сих пор помнят, как Борис Самуилович уступил свою очередь на получение квартиры рабочему, имевшему четверых детей, а сам продолжал долгие годы проживать с семьей в коммунальной квартире, даже будучи главным инженером Службы подвижного состава.

На этой должности Канторович трудился с 1974 по 1983 год. Под его руководством осваивалась эксплуатация и техническое обслуживание новых вагонов, проводилась большая работа по механизации и автоматизации производственных процессов. Это совмещалось с преподавательской деятельностью. В течение восьми лет Борис Самуилович читал курс математики на вечернем отделении Электромеханического техникума.



Как председатель Государственной квалификационной комиссии, Канторович способствовал налаживанию тесных контактов руководства техникума с Управлением. Многие ведущие работники преподавали в техникуме, стали руководителями дипломных работ. В ту пору Управление ежегодно представляло в техникум списки тем для дипломных проектов и исследовательских работ, необходимых в повседневной работе служб и парков.

В Учебном комбинате он систематически участвовал в методических комиссиях, в разработке новых программ. Деловые контакты связывали его с кафедрой «Городского электрического транспорта» Новосибирского электротехнического института, с ленинградскими вузами – Политехническим институтом, Институтом инженеров железнодорожного транспорта.

Он выступал на семинарах и конференциях по проблемам транспорта, проводимых как в Ленинграде, так и в других городах. Делала доклады в Научно-техническом обществе коммунального хозяйства и бытового обслуживания, был постоянным участником заседаний Транспортной секции Дома учёных. Неоднократно выступал рецензентом выпускаемых книг и редактором различного рода методических пособий.

С 1993 года совместно с издательством «Лики России» начинается выпуск книг по истории электротранспорта в Петербурге. Во гла-

ве редакционной комиссии встал Б.С. Канторович.

Эти богато иллюстрированные книги сегодня хорошо известны: «От конки до трамвая» (1993), «Ленинградский трамвай 1941–1945» (1995), «Книга памяти» (1995), «Трамвай и троллейбус Санкт-Петербурга» (1997), «Ленинградский-Петербургский троллейбус. История и современность» (2006), «Петербургский трамвай. История и современность» (2007), «Трамвай в Санкт-Петербурге. Научно-справочное издание» (2007).

Наиболее ценной по информационной насыщенности Борис Самуилович считал последнюю книгу. Это своеобразная энциклопедия петербургского трамвая. В ней он опубликовал свои знаменитые записные книжки, которые он вёл долгие годы изо дня в день. В книге можно найти сведения по любым вопросам истории служб и подвижного состава. В книге звучат имена многих трамвайщиков, которые возглавляли Управление и его подразделения. Книгой Борис Самуилович очень гордился и часто повторял: «Кое-что я в жизни сделал».

Это был удивительный человек во всех отношениях. Всем хорошо был известен характер Бориса Самуиловича: дружелюбие, собранность, целеустремлённость, сдержанность, интеллигентность.

Мы благодарны судьбе за то, что рядом с нами в течение многих лет работал Борис Самуилович!

Друзья и товарищи по работе



**ИМЕНИ ТВОЕМУ –
СЛАВА.
ПОДВИГУ ТВОЕМУ –
СЛАВА.**

*Празднование 65-летия
освобождения Ленинграда
от фашистской блокады.*

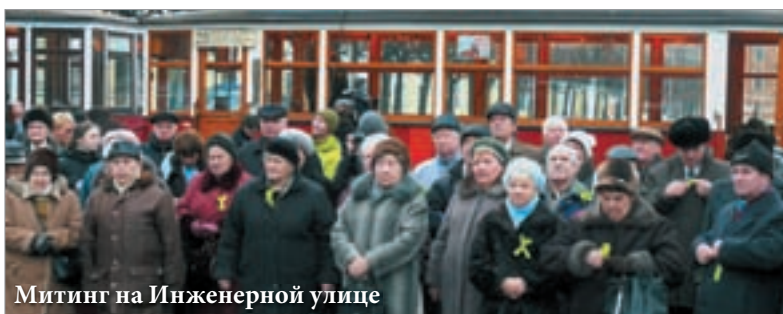
*Фоторепортаж
Марины Власовой.*



В канун юбилея состоялся митинг у памятника Блокадному трамваю перед Восьмым трамвайным парком. Он был организован СПб ГУП «Горэлектротранс» и администрацией Кировского района.

В нём наряду с ветеранами приняли участие юные горожане. Вместе они почтили минутой молчания память павших ленинградцев и защитников города.





Митинг на Инженерной улице

БЛОКАДНЫЙ РЕЙС

В праздничный день 27 января для ветеранов-блокадников нашего предприятия был организован специальный «Блокадный рейс». Те, кто пережил с Ленинградом самые суровые дни его истории, проехали на музейных вагонах по улицам родного города. Торжественный митинг состоялся на Инженерной улице.

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ЮБИЛЕЕМ!

В феврале отметил своё 60-летие заместитель главного ревизора по безопасности движения СПб ГУП «Горэлектротранс» Павел Иванович Коновалов.

Он трудится в системе городского электротранспорта с 1968 года. Начинал водителем в трамвайном парке имени Коняшина. Был период, когда служил в армии, пробовал себя в другом качестве. Но в августе 1978-го вернулся в родной парк. А два года спустя ему, одному из опытных водителей, администрация парка предложила перейти на работу ревизором по безопасности движения. И тут началась уже новая глава его жизни. Новая работа требовала нового багажа знаний. В 1983 году он оканчивает Ленинградский электромеханический техникум.

Для активного и перспективного специалиста открываются новые горизонты. В 1985 году он переходит

работать старшим ревизором по безопасности движения в Службу движения. В 1994-м его приглашают работать в исполнительную дирекцию на должность заместителя начальника отдела безопасности движения. В 1999 году Павел Иванович успешно оканчивает Санкт-Петербургский университет путей сообщения.

Сегодня, пожалуй, не найти в нашем большом коллективе человека, который не знает, кто такой Павел Иванович Коновалов. Сотрудники многих служб обращаются к нему с просьбами в решении сложных задач. Бывает, что просьбы эти не связаны с его основной работой. Но люди знают: Павел Иванович, человек большого опыта, щедрой отзывчивой души, всегда сумеет помочь.

На его счету немало наград, поощрений. В 1999 году ему присвоено почётное звание «Ветеран труда СПб ГУП «Горэлектротранс».



Коллеги, товарищи по труду сердечно поздравляют П.И. Коновалова со знаменательным юбилеем, желают ему крепкого здоровья, хорошего настроения и ещё много – много лет оставаться в строю.

На снимке:
Павел Иванович Коновалов.
Фото Марины Власовой

ВЕНА – ВСЕМИРНАЯ СТОЛИЦА ТРАМВАЯ



Было время, это почётный титул принадлежал нашему городу. Но времена, как известно, меняются, и сегодня Петербург уже отстал от бывшего конкурента. В нашем городе, не секрет, пальма первенства принадлежит метрополитену. А в Вене, сообщает РИА Новости, трамвай и поныне вне конкуренции. Это место он занял ещё в те годы, когда город был столицей Австро-Венгрии.

Понятно, что за это время многое изменилось. Рельсы стали бесшовными. Трамвай – низкопольным, чтобы им могли пользоваться пассажиры с ограниченными физическими возможностями. На остановках – электронные табло с указанием точного времени прибытия очередного состава.

Венский трамвай на 10 лет старше петербургского. В 2007 году Вена отметила 110-летний юбилей появления на улицах электрических трамваев. Их предшественник – конка. Она ходила до 1865 года, а потом почти 20 лет вместо лошадей повозки двигал пар. Электрические трамваи появились в 1887 году. Первая линия протяжённостью 9,7 км вошла в строй 28 января.

Самое трудное время – апрель 1945-го. Закончилась война. Все линии повреждены. Парк вагонов разрушен. Но уже через три недели пущены первые две линии.

В 1948-м венские власти закупили 42 американских вагона. Их так

и прозвали «американки». В вагон входили в задние двери. Выходили в передние. При входе пассажиры «обилечивались» кондуктором.

С кондукторами окончательно и бесповоротно расстались в начале 50-х. С тех пор они в венский трамвай не возвращались. Зато появились строгие контролёры.

Оплата за проезд осуществляется здесь так же, как и во многих европейских городах. Билет действителен на поездку в течение часа на любом виде транспорта, стоит сегодня от 1,7 до 2,2 евро. Его можно приобрести в автоматах, магазинчиках или в самом транспортном средстве.

Кстати сказать, первые автоматы по продаже билетов появились в Вене в 1926-м, а недельные проездные билеты введены в 1922-м.

Компания «Венские линии», она находится в собственности городских властей с 1903 года, отвечает за

трамвайные линии общей длиной 188 км. По этому показателю в Европе Вена уступает по-прежнему только Санкт-Петербургу.

Трамваи в Вене работают не только для пассажиров. На них по сей день перевозят грузы. Здесь считают это выгодным с экологической точки зрения. А многие гости столицы Австрии предпочитают осматривать местные достопримечательности из окна ретро-вагона. Есть в Вене трамваи для специальных случаев – в них справляют свадьбы, дни рождения и даже устраивают банкеты.

Все эти сведения я почерпнул не только из заметки корреспондента РИА «Новости», но и из рассказов нашего коллеги Марины Власовой. В прошлом году она побывала в австрийской столице и, вполне понятно, сделала немало снимков по своей любимой трамвайной тематике. Часть из них мы предлагаем сегодня вашему вниманию.

Максим Шигапов

