

Литературный материал для чтения по теме «Транспорт»

Н. Носов

Автомобиль

Когда мы с Мишкой были совсем маленькими, нам очень хотелось покататься на автомобиле, только это нам никак не удавалось. Сколько мы ни просили шоферов, никто не хотел нас катать. Однажды мы гуляли во дворе. Вдруг смотрим — на улице, возле наших ворот, остановился автомобиль. Шофер из машины вылез и куда-то ушел. Мы подбежали.

Я говорю:

-Это «Волга».

А Мишка:

-Нет, это «Москвич».

-Много ты понимаешь! — говорю я.

-Конечно, «Москвич», — говорит Мишка. — Посмотри, какой у него капор.

-Какой, — говорю, — капор? Это у девочек бывает капор, а у машины — капот. Ты посмотри, какой кузов!

Мишка посмотрел и говорит:

-Ну, такое пузо, как у «Москвича»!

-Это у тебя, — говорю, — пузо, а у машины никакого пуза нет.

-Ты же сам сказал «пузо».

-«Кузов», я сказал, а не «пузо»! Эх ты! Не понимаешь, а лезешь!

Мишка подошел к автомобилю сзади и говорит:

-А у «Волги» разве есть буфер? Это у «Москвича» — буфер. Я говорю:

-Ты бы лучше молчал. Выдумал еще буфер какой-то. Буфер — это у вагона на железной дороге, а у автомобиля бампер. Бампер есть и у «Москвича», и у «Волги».

Мишка потрогал бампер руками и говорит:

-На этот бампер можно сесть и поехать.

-Не надо, — говорю я ему.

А он:

-Да ты не бойся. Проедем немного и спрыгнем.

Тут пришел шофер и сел в машину. Мишка подбежал сзади, уселся на бампер и шепчет:

-Садись скорей! Садись скорей!

Я говорю:

-Не надо!

А Мишка:

-Иди скорей! Эх ты, трусишка!

Я подбежал, прицепился рядом. Машина тронулась и как помчится! Мишка испугался и говорит:

-Я спрыгну! Я спрыгну!

-Не надо, — говорю, — расшибешься!

А он твердит:

-Я спрыгну! Я спрыгну!

И уже начал опускать одну ногу. Я оглянулся назад, а за нами другая машина мчится. Я кричу:

-Не смей! Смотри, сейчас тебя машина задавит!

Люди на тротуаре останавливаются, на нас смотрят! На перекрестке милиционер засвистел в свисток. Мишка перепугался, спрыгнул на мостовую, а руки не отпускает, за бампер держится, ноги по земле волочатся. Я испугался, схватил его за шиворот и тащу

вверх. Автомобиль остановился, а я все тащу. Мишка наконец снова залез на бампер. Вокруг народ собрался. Я кричу:

-Держись, дурак, крепче!

Тут все засмеялись. Я увидел, что мы остановились, и слез.

-Слезай, — говорю Мишке.

А он с перепугу ничего не понимает. Насилу я оторвал его от этого бампера. Подбежал милиционер, номер записывает. Шофер из кабины вылез — все на него набросились:

-Не видишь, что у тебя сзади делается?

А про нас забыли. Я шепчу Мишке:

-Пойдем.

Отошли мы в сторонку и бегом в переулок. Прибежали домой, запыхались. У Мишки обе коленки до крови ободраны и штаны порваны. Это он когда по мостовой на животе ехал. Досталось ему от мамы!

Потом Мишка говорит:

-Штаны — это ничего, зашить можно, а коленки сами заживут. Мне вот только шофера жалко: ему, наверно, из-за нас достанется. Видал, милиционер номер машины записывал?

Я говорю:

-Надо было остаться и сказать, что шофер не виноват.

-А мы милиционеру письмо напишем, — говорит Мишка.

Стали мы письмо писать. Писали, писали, листов двадцать бумаги испортили, наконец написали:

«Дорогой товарищ милиционер! Вы неправильно записали номер. То есть, Вы записали номер правильно, только неправильно, что шофер виноват. Шофер не виноват, виноваты мы с Мишкой. Мы прицепились, а он не знал. Шофер хороший и ездит правильно».

На конверте написали:

«Угол улицы Горького и Большой Грузинской, получить милиционеру».

Запечатали письмо и бросили в ящик. Наверно, дойдет.

А. Дорохов

Подземный ход

В самом центре Москвы есть большая площадь. Она называется площадью Дзержинского. С трех сторон площади — выходы из метро. Народ оттуда валом валит. Тут же и громадный универмаг «Детский мир», в котором всегда полно покупателей.

Целый день не прекращается поток людей от метро к универмагу и обратно. Подсчитано: за один только час здесь проходит больше двадцати тысяч человек. Но ведь площадь не пустая — на ней полно автомобилей. За тот же час их здесь проезжает иной раз больше четырех тысяч.

Когда-то на этой площади непрерывно возникали заторы и пробки. Весь день не умолкали свистки регулировщиков. То автомобили не давали пешеходам пересечь площадь, то вереницы пешеходов задерживали автомобили.

А сейчас люди и машины друг другу не мешают. По правде говоря, людей на площади и вовсе не видно.

Где же они?

Для пешеходов под площадью прорыли несколько подземных ходов, несколько туннелей. С любого тротуара можно спуститься в просторный светлый туннель и пройти по нему в метро или в «Детский мир».

В Москве уже множество таких подземных ходов, и приходится строить все новые и новые. Уж очень много в столице автомобилей, а скоро будет гораздо больше.

Пешеходные туннели прокладывают и в других городах страны: в Ленинграде, Киеве, Минске, Тбилиси, Баку.

Заборчик вдоль тротуара

На многих улицах города, вдоль тротуаров, стоят легкие железные заборчики, выкрашенные ярко-красной или ярко-желтой краской.

Эти ограждения приходится ставить потому, что есть еще у нас люди, которые считают, что правила писаны не для них. Таких людей — взрослых и маленьких — я видел... в больницах. Кого — на костылях, кого — с подвязанной рукой, кого — с забинтованной головой.

Бывает, мчится машина по городу — и вдруг какой-нибудь торопыга, вместо того чтобы воспользоваться пешеходной дорожкой или подземным переходом, перебегает улицу в неположенном месте. Раздается скрип тормозов, слышится удар, звон разбитого стекла, скрежет металла.

А все из-за одного-единственного нарушителя.

Вот для того чтобы у недисциплинированных пешеходов было поменьше соблазна выскакивать на мостовую в неположенном месте, на улицах с сильным движением транспорта стали устанавливать железные ограждения. Их не перешагнешь. А перелезть через ограду на виду у всех не станет даже самый бессовестный нарушитель.

Шлагбаум

Кто кому должен уступить дорогу: поезд автомобилю или автомобиль поезду? Конечно, предпочтение отдается поезду. Недаром все автомобили, подъехав к железнодорожному переезду, останавливаются и терпеливо ждут, пока он промчится.

А почему?

Остановить быстро едущий автомобиль трудно. А мгновенно остановить мчащийся на всех парах поезд и совсем невозможно. Даже самый короткий железнодорожный состав в десятки раз тяжелее самого большого автомобиля. Попробуй-ка в считанные секунды становить такую махину! Все равно он еще какое-то время будет двигаться по инерции.

Чтобы избежать возможного несчастья, автомобили и уступают дорогу поезду, ждут, пока он проедет, и только тогда продолжают путь.

Для того чтобы на рельсах в тот момент, когда по ним должен промчаться поезд, не оказалось ни одного автомобиля, перед большинством железнодорожных переездов по обе стороны стального пути установлены полосатые, то опускающиеся, то поднимающиеся перекладины-шлагбаумы.

Вот полосатый шлагбаум опустился. Стоп! Путь автомобилям, мотоциклам, велосипедистам закрыт. Приближается поезд! Тревожно мигают рядом со шлагбаумом красные огни, всюду заливается предупредительный звонок: «Осторожно! Осторожно!»

А. Гальперштейн

Трамвай и его семья

Тяжело было бы жить без трамвая в большом городе. Но большие города начали появляться уже несколько веков тому назад. На чем же тогда ездили горожане?

Сначала придумали омнибус — большую многоместную карету. Слово «омнибус» — латинское, оно означает «для всех». Омнибусов давно уже нет, но слово оказалось живучим. Его кусочек — «бус» живет в названиях нынешних машин: «троллейбус», «автобус». Когда появилась железная дорога, попробовали провести ее и в городах. Но паровоз на городской улице был слишком неудобен — дымил, плевался паром и

выбрасывал много искр. Для городской железной дороги паровоз заменили лошадьми. Так появилась конно-железная дорога. Народ называл ее просто «конка».

Прокладка рельсов стоила дорого, зато ехать по ним стало гораздо легче, чем по булыжной мостовой. По ровным, гладким рельсам две лошади тащили вагон с тридцатью, а то и сорока пассажирами. На передней площадке, на том месте, где теперь сидит вагоновожатый, стоял кучер с кнутом и вожжами. Сначала нехитрая «техника» конки всех устраивала. Все новые и новые города обзаводились конно-железной дорогой. Но шли годы, города быстро росли. Все дальше разбегались их улицы по полям, по лугам, по пригородным рощам. Поездка на конке из одного конца города в другой занимала уже несколько часов. Да пассажиров набиралось все больше; тесно становилось в вагончиках конки.

Города росли, а лошади оставались прежними. Лошадь нельзя ставить бежать быстрее и везти больше. Ее нужно заменить машиной. Но какой? Над этим все чаще задумывались ученые и инженеры.

Когда в 1837 году русский ученый Борис Семенович Якоби изобрел электродвигатель, он попробовал приспособить его для перевозки людей. Вскоре был готов электрический вагончик, ходивший по рельсам. В вагончик мог сесть человек. Правда, помещался он там с трудом: почти все место занимали батареи. Вагончик был набит ими, как карманный фонарь. Якоби подсчитал, что такой вагончик с батареями в 12 раз дороже паровоза!

Почти сорок лет прошло, прежде чем появились первые электростанции. Теперь уже не нужно было возить с собой дорогие батареи, и в 1879 году появился первый трамвай.

Слово «трамвай» пришло к нам из Англии. Только оно произносится там «трэм-вэй». «Трэм» — «вагон», «вэй» — «путь». «Трэм-вэй» — «вагон, ходящий по путям, по рельсам».

Городские ребята хорошо знают, как выглядит трамвай. Многие даже могут нарисовать его по памяти: длинный вагон с большими окнами, спереди и сзади — двери, внизу — колеса, сверху — дуга, которая скользит по проводу. Вот и весь трамвай. Кажется, очень просто! А вот попробуйте ответить на несколько самых простых вопросов о трамвае. Думаю, что только немногие дадут правильные ответы.

Первый вопрос: почему у трамвая только один провод? Ведь для того чтобы включить настольную лампу, электроплитку, утюг или другой электроприбор, вы втыкаете штепсельную вилку с двумя ножками в розетку с двумя отверстиями. Значит, там два провода. Почему же у трамвая только один?

Оказывается, второй провод — это рельсы. Ток от электростанции идет по верхнему проводу, оттуда — в дугу трамвая, проходит через двигатель, а из двигателя — в колеса и по рельсам возвращается на электростанцию. Таким же образом питается током электрическая железная дорога.

Второй вопрос немного сложнее. Если посмотреть вдоль трамвайной линии, можно заметить, что провод подвешен не прямо, а зигзагами. Зачем это нужно?

Дуга трамвая прижата к проводу и на ходу трется об него. Верх дуги сделан из мягкого алюминия, чтобы провод не стирался. Зато, сам алюминий стирается очень быстро. Если провод повесить по прямой линии, дуга будет тереться об него все время одним и тем же местом и скоро совсем перетрется. А повесят провод зигзагами, он будет переходить по дуге от одного края к другому и обратно. Вы можете это увидеть сами, поглядев вслед идущему трамваю. Дуга стирается равномерно. А когда все-таки сотрется, ее заменят новой. Дуга стоит недорого, провода гораздо дороже.

Третий вопрос: где у трамвая двигатель? В самом деле, ведь никакого двигателя не видно ни спереди вагона, ни сбоку, ни внутри. Где же он спрятан? Двигатель — внизу, под вагоном. Моторный вагон трамвая едет на двух четырехколесных тележках. И внутри

каждой тележки даже не один, а два двигателя, по одному на два колеса. Значит, у трамвая целых четыре двигателя, а ни одного снаружи не видно.

Четвертый вопрос: почему в моторном вагоне трамвая иногда начинает что-то тарахтеть под полом, как будто насос работает? Оказывается, там действительно воздушный насос. Он подает сжатый воздух для тормозов трамвая, для закрывания и открывания автоматических дверей. Звонок трамвая тоже не электрический, а воздушный. В прицепной вагон сжатый воздух поступает по резиновому шлангу.

Много рабочих занято прокладкой новых линий трамвая. Но в самых больших городах эти рабочие часто не прокладывают линии, а снимают их. По центральным улицам Москвы, Ленинграда, Киева трамваи не ходят. Почему? Ведь трамвай — такая удобная, такая нужная, а в больших городах прямо-таки необходимая машина!

И все-таки его заменяют троллейбусом. Что значит это слово? Окончание «бус» — это часть слова «омнибус» — «карета для всех». А «троллей» — «контактный провод». Троллейбус, как и трамвай, питается электрическим током от подвешенных над улицей контактных проводов. Но у троллейбуса нет рельсов. Хорошо это или плохо? Оказывается, хорошо!

Троллейбус катится мягко, почти неслышно на своих резиновых шинах. Он словно идет в мягких домашних туфлях, а трамвай, сколько ни стараются его утихомирить, гремит своими колесами, словно кованными сапогами.

Если один трамвай испортится в пути, остановится на линии, за ним все трамваи станут. Они исправны, а ехать не могут — линия занята. А троллейбус откатят в сторону, отсоединят от проводов — и путь свободен.

Провести в городе троллейбус гораздо дешевле и проще, чем трамвай. Ведь троллейбусу не нужны рельсы. Правда, ему зато нужен не один контактный провод, а два. Но все равно — подвесить второй провод куда проще, чем рельсы проложить. Поэтому все больше троллейбусов появляется не только в больших, но и в маленьких городах.

Но почему же такая хорошая машина появилась не сразу? Почему сначала всюду проводили трамвай? Может быть, инженеры просто не додумались до троллейбуса? Нет, дело не в этом. Троллейбус — почти ровесник трамвая. Первый, опытный троллейбус построен в 1882 году. Только опыты с ним оказались неудачными. Резиновых надувных шин тогда еще не было, колеса у первого троллейбуса были такие же, как у телеги. А улицы в городах мостили булыжником. На булыжной мостовой быстроходный троллейбус подпрыгивал и раскачивался, как телега, несущаяся с горы. Понятно, что при этом его токоприемники все время соскакивали с проводов. И сколько ни бились инженеры, так и не смогли помочь этому горю.

Победил трамвай. Его вагон ровно катился по рельсам, дуга не соскакивала с провода. А троллейбус был осмеян, как гадкий утенок в сказке Андерсена.

Но прошло пятьдесят лет — и улицы больших городов покрылись гладким асфальтом. Бесшумно и плавно покатались по ним автомобили на упругих шинах. И тут пришло наконец время троллейбуса. На хорошей дороге он оказался лучше, чем трамвай.