

高等学校教材

РУССКИЙ ЯЗЫК

ЧТЕНИЕ

ДЛЯ ^v 
КУРСА

俄语阅读

外语教学与研究出版社

高等学校教材

Русский Язык

Чтение
для V курса
(II)

俄语阅读
(五年级用)

(II)

上海外国语学院俄语系编

外语教学与研究出版社

主 编 胡宏骏
参加编写者 达曼华
主 审 倪 波

俄语阅读

(五年级用)

(II)

上海外国语学院俄语系编

外语教学与研究出版社 出版

(北京外国语学院23号信箱)

北京万泉印刷厂 排版

河北三河印刷厂 印刷

新华书店北京发行所发行

全国各地新华书店经售

开本 850×1165 1/32 7) 印张260千字

1986年9月第一版1986年9月河北第一次印刷

一印 1—3600 册

书号: 1257 定价: 1.40 元

СОДЕРЖАНИЕ

1. Разговор длиной в двенадцать километров — Е. Воеводин	I
2. Апельсины в апреле — Б. Федоров	24
3. Взгляд со стороны — Е. Кутузов	47
4. Поднимающие «Красное знамя» — С. Викулов .	70
5. День милосердия — Г. Николаев	96
6. Этот всеми проклятый корабль — Ю. Коптев . .	120
7. Благодарность (1) — Л. Фролов	141
8. Благодарность (2) — Л. Фролов	162
9. Чтобы стать классиком — В. Шапошников . .	184
Слова, словосочетания, фразеологизмы, конструкции и предложения для усвоения	210

УРОК 1

РАЗГОВОР ДЛИНОЙ В ДВЕНАДЦАТЬ КИЛОМЕТРОВ

Евгений Воеводян

Есть у шоферов очень короткое и деловое слово — ездка. Никакой романтики: загрузил машину, доставил груз получателю — и обратно, за новым. Это и есть ездка, каждодневный шоферский труд за баранкой и каждодневное напряжение, которое не ослабевает с годами, с привычкой, а даже, пожалуй, возрастает. Я видел, каким становилось спокойное обычно лицо Сергея Андреевича, когда справа от нас выскакивала и шла под красный свет шальная машина или когда его автопоезд сворачивал в гуще автомобилей на узкую улицу, или когда перед нами перебежал дорогу мальчишка. Вся-то ездка была двенадцать километров: от базы «Союзкниги» на Петроградской до станции товарная Витебская — его обычный маршрут, за много лет изученный до мелочей, как собственная квартира, — и все равно одна ездка не похожа на другую и требует своих нервов. Пусть уж мне поверят в этом на слово те, кто думает, будто вся шоферская работа в том только, чтобы «жать на газ» да по возможности избегать встреч с инспекторами ГАИ.

Впрочем, за восемь последних лет у Сергея Андреевича Попова одна встреча с инспектором все-таки была. Строгий, непреклонный, как сама судьба, старший лейтенант остановил машину, и когда Попов соскочил на землю, кивнул на светофор:

— Вы делали поворот под красный свет.

Он не знал ещё, что с Поповым такого просто не могло произойти. Он стоял и ждал пылких, обычных в таких случаях возражений и, казалось, даже был доволен тем, что не ошибся и что Попов возразил:

— Я делал поворот под зеленый. Но вы не учитываете длину автопоезда — двадцать два метра, — так что под красный попал только хвост.

Инспектор прошёлся вдоль автопоезда, словно измеряя его шагами, вернулся и, козырнув, сказал: «Поезжайте».

Попов невольно улыбнулся: чувствовалось, что даже выдавший виды старший лейтенант удивлен размерами этой махины. Ему чуть польстило это удивление: махина была в какой-то степени его созданием. Удивление старшего лейтенанта как бы уже содержало в себе скрытую похвалу — вполне достаточно для хорошего настроения на целый день, — и после, во время следующих ездов, встречаясь со старшим лейтенантом глазами, Попов мысленно улыбался и думал — да, дело сделано...

Но лучше обо всем по порядку, хотя наши разговоры в просторной кабине МАЗа то и дело прерывались — и той шальной машиной, и тем трудным разворотом, и тем мальчишкой, которого не научили переходить улицу...

Петроградская — Дворцовый мост. «Когда я сел за руль? Сначала не за руль, а за рычаги. Помните, были такие тракторы ЧТЗ? Ещё пацаном был — война шла, в селах оставались старики, женщины да мы, ребята. Вот и пришлось научиться пахать. Кто учил? Была у нас знаменитая на всю Воронежскую область трактористка Оксана Чермошнцева, одна из первых последовательниц Паши Ангелиной, — она и научила. От неё, от Оксаны, я, наверное, и перенял любовь к движению, радость от того, что можешь подчинить себе машину, взять от неё всю пользу для людей... Машина для того и создана, чтобы давать пользу, — верно? А здесь у меня все было пона-

чалу бесполезно, да так, что просто душа переворачивалась»...

«Здесь» — это на нынешней работе.

Ещё совсем недавно базу «Союзкниги» обслуживало восемь или даже десять машин, и, бывало, простаивали они целыми сменами. Шоферы «загорали» — покуривали, рассказывали друг другу всякие байки, томительное бездействие мало-помалу становилось привычным. И работа была, что говорится, не пыльной: отвезешь за день каких-нибудь двенадцать-пятнадцать тонн груза — и все, и домой — до завтрашних долгих перекуров. Кому-то такая жизнь пришлось даже по сердцу — можно и вздремнуть часок другой в кабине, тем более что зарплата все равно идёт. Дескать, наше дело маленькое, начальство пусть думает, с него спрос!

Своим движением жизнь обязана людям деятельным, беспокойным. Сергей Андреевич Попов целиком и полностью относится к их числу. На первом месте у него с далеких и трудных детских лет всегда чувство ответственности. И когда у него, по его же словам, «душа переворачивалась» — это значило, что он всем своим существом противился столь малоэффективному приложению своих сил. Конечно, можно было бы плюнуть и уйти на какое-нибудь другое место: шоферская профессия — нужная, и такого водителя, как он, всюду возьмут, что говорится, с руками-ногами. Проще простого можно было сделать именно так, но тогда бы он оказался рядом с теми, чья жизненная позиция определяется этим вот: «Наше дело маленькое».

Вечерами жена заставляла Сергея Андреевича за странным и, пожалуй, необычным для него занятием: Попов что-то рисовал или чертил, потом вдруг с досадой комкал бумагу, опять брался за карандаш. На чистом листе появлялись какие-то квадратики; четкие линии связывали их с кружочками, возле квадратиков и кружочков выстраивались цифры.

— Ты что делаешь?

— Думаю.

Попов думал вот о чём.

Существуют — и он давно уже работал с ними — сцепные полуприцепы. Полуприцеп — это платформа на колесах; тягач подъезжает под него — сцепление срабатывает, можно ехать. Сейчас за каждым тягачом закреплён один полуприцеп, а Попову хотелось, чтобы было так: пока он с тягачом и груженым полуприцепом едет на товарную станцию, на базе грузят следующий полуприцеп. Он возвращается, берет груз и снова отправляется в путь.

Что это дает? Даже первоначальный подсчет ошеломил его самого. Оказывалось, что всего две машины могут с успехом обслужить базу «Союзкниги»! Две — вместо десятка. И производительность резко возрастает, и исчезнут долгие перекуры, простои, высвободятся и машины, и люди.

К его предложению отнеслись по разному. Среди руководителей нашлись — скажем мягко — люди осторожные. Ответы были вежливо-уклончивые: конечно, это интересно, что-то в этом есть, но надо подумать, прикинуть, взвесить... Некоторые шоферы — те, которые работали рядом с Поповым, — выражались куда более ясно: «Ты-то чего ерепенишься? Что тебе, больше всех надо, что ли?»

И тех и других держал и тянул назад груз устоявшегося, сложившегося, та самая привычность, которая в прямом родстве с равнодушием. Им было трудно переступить порог этой привычности, а Попов заглядывал в завтрашний день, потому что уже не мог и как бы не имел личного права работать по-прежнему. Пришлось идти в партийное бюро, а потом к заместителю начальника управления Ленпромтранса Анатолию Андреевичу Кирееву.

Тот понял сразу: находка, да ещё какая!

— Пробуйте, Сергей Андреевич. Ни пуха вам, ни пера.

Поначалу ничего не получалось: гладко было на бу-

маге... Прошёл месяц, второй, третий... Попов нервничал, снова и снова чертил и перекраивал графики, а работа не ладилась. Никак не удавалось добиться ритмичности, той организованности, которая была необходима для работы по-новому. То на базе не справлялись и задерживали погрузку контейнеров, то не во-время устанавливали их на полуприцепы. И опять простои, опять нервотрепка и объяснения — уже «на басах»: он может быть и резким, Попов.

За его спиной, между тем, велись ехидные разговорчики — мол, бумага-то все стерпит, квадратики да кружочки каждый может изобразить, а на деле — один шум. Может быть, на месте Попова человек послабее махнул бы рукой, подумав: «Что мне, на самом деле, больше всех надо?» Попов не мог отступить: это значило бы отступить от самого себя, изменить самому себе.

Только через четыре месяца новое дело все-таки строилось с места и пошло — пошло так, как он хотел. И это само по себе доставляло ему такую радость, что он просто не замечал запоздалых поздравлений с удачей — бог с ними, с поздравлениями. Главное — он мог вздохнуть спокойно и наконец-то начать работать по-настоящему. Работать, а не ждать работу!

Кто-то из древних говорил, что истинное сокровище для людей — это умение трудиться. Этим сокровищем Попов владел давно, с детских лет — теперь он как бы приумножал его.

Дворцовый мост — улица Дзержинского. «Восьмую пятилетку я тогда выполнил за четыре года. Как-то приезжаю на товарную и ничего понять не могу: вроде как бы митинг собирается. Шоферы, рабочие, знакомые и незнакомые — подносят мне цветы, руку жмут... Видите, у меня в кабине нет никаких там сувениров и талисманов: терпеть их не могу. Отвлекают. А вот те цветы я долго с собой возил, пока не завяли.

Сейчас будем переезжать мост через канал Грибое-

дова. Плохое для нас место, особенно зимой. Кстати, вы знаете, что такое гарька?..»

Ни в одном словаре этого слова нет. Гарька — это ласкательное от «гари», которая так выручает в гололед, когда колеса, бывает, крутят по мостовой, а машина — ни с места; но достаточно одной пригоршни этой самой гарьки, чтобы тяжело груженная машина обрела опору на земле и тронулась с места.

Ленинград — город каменный, песком здесь не враз разживешься. Поэтому для ведерка с гарькой Попов нашёл на МАЗе удобное место и следит за тем, чтобы и у него, и у ребят из его бригады оно было с собой. И не только для себя. Мало ли что. Ежели где-то впереди забуксовала машина — беги и помоги гарькой, иначе — пробка, тебе же хуже: выбьешься из железного графика.

Мне думается, и в человеческой жизни тоже порой случаются подобные пробуксовки, и тогда должен появиться кто-то добрый и умный, чтобы «подсыпать гарьки» — и тогда все встанет на своё место.

Как-то раз к Сергею Андреевичу подошёл шофёр из соседней бригады.

— Возьмите меня к себе, — попросил он Попова.

— А зачем тебе в мою бригаду?

— Красиво работаете.

Попов знал этого парня и, грешным делом, не очень-то жаловал. Ему вообще не нравятся люди без «внутренней организации». Этот же был разболтан, случилось как-то — не слил воду и заморозил радиатор, в другой раз сильно поцарапал свой МАЗ. Такой человек в бригаде, как говорится, не подарок...

И все-таки неприкрытая добрая зависть, которая прозвучала в словах парня — «красиво работаете», — заставила Попова задуматься. Человеку уже грозили крупные неприятности, и кто знает, куда он свернет потом, после всех служебных проработок и выволочек? Попов собрал бригаду и спросил: «Будем брать или нет?»

Он мог бы решить это сам, тем более что бригада так и сказала: ты бригадир — ты и решай! Но он хотел, чтобы это решили все вместе, потому что парень и впрямь был не подарок. Конечно, бригадир отвечает за каждого, но лучше, когда за каждого отвечают все вместе, и это вовсе не боязнь ответственности, а добрый стиль, который сложился в его бригаде.

Попов видел, что ребятам не очень-то по душе брать того шофера. Может быть, они ещё не замечали, что именно сейчас в самый раз подсыпать ему «гарьки», чтобы у человека все пошло прямо и вперед. Ребят можно понять. Когда дела идут все лучше и лучше, что-то в душе успокаивается, и каждый человек со стороны, да ещё с такой репутацией, кажется неприятной обузой. Они не педагоги со специальным образованием, не няньки, да и работа нелегкая — вполне возможно, что с приходом новичка все пойдёт не так, как надо.

Тем не менее Попов продолжал настаивать. В конце концов, речь шла о судьбе парня, и, пожалуй, впервые Попов проверял своих товарищей по работе на вышнюю, если можно так выразиться, нравственность.

— Ладно, — сказали ребята, — берем.

И не поняли, чему же улыбнулся бригадир.

Я нарочно не называю фамилию этого шофера. Зачем? Отличный сейчас работник, настоящий товарищ. И не просто прижился в бригаде или подлачился под её стиль, а принял все, как счастливый дар, как спасение для самого себя, как право красиво работать.

«Что это такое, сразу не объяснишь. Тут всё вместе. Отношение к работе — раз, друг к другу — два, но я побаиваюсь общих слов. Лучше уж показать на примерах. Вот был случай — у Юры Аркатова вышел из строя ре-
дуктор...»

Рабочий день начинается в семь часов. Город ещё

просыпается, улицы почти пусты, это удивительная пора — начало обычного дня.

Попов живёт далеко от гаража — в Ульяновке, и на дороге уходит час. Но ровно в семь, погода-непогода, бригада выводит свои машины на улицу. Поломка редуктора на машине Аркатова означала, что завтра машина не выйдет в рейс: ремонтных рабочих не хватает, а скоро с таким повреждением не справишься...

Они не договаривались ни о чём, никто не сказал: останемся, мол, и сделаем сами. Это получилось как-то само собой, что все они остались после рабочего дня. И разошлись по домам лишь в половине второго, когда метро уже не работало и автобусы не ходили. Домой, в Ульяновку, Попов добирался на такси, а в семь утра, как обычно, он выводил свою машину, и Аркатов выводил свою...

Существует прямая связь между нравственностью, отношениями между людьми и тем, чего люди добиваются. Есть такое понятие: коэффициент выпуска. По всей автоколонне 1101 он равняется шестидесяти семи процентам. А в бригаде Попова — девяносто одной целой и трем десятым, то есть едва ли не все сто процентов автомашин выходят на линию. Почему? Да потому, что это и есть стиль бригады — отношение к делу, к машине, та «круговая порука», которая в этом случае оборачивается доброй своей стороной.

Это свой, четкий почерк, который отличает бригаду от других.

Улица Дзержинского — Звенигородская. «Как сложилась бригада? Ну, об этом рассказать просто. Тут нам, честно говоря, немного повезло, я не отрицаю элемент везения в жизни. Но как у каждой истории есть своё начало, так вот наша бригада началась с этого автопоезда...»

Восьмая пятилетка была позади; Попова наградили орденом Трудового Красного Знамени, о нём писали в га-

зетах — казалось бы, пришло все: и заслуженная слава, и уважение. Но странная вещь: слава как бы мешала ему, была неловкой, вроде пиджака с чужого плеча; удовлетворенности сделанным все ещё не было.

Страна вступала в девятую пятилетку. Теперь требовались иные скорости, иной разбег, и Попова не покидало ощущение, что нового разбега, нового ускорения ждут в первую очередь от него. Не только в автоколонне — всюду, где он стал теперь известным. Все, чего он добился прежде, казалось ему подходом к чему-то главному, ещё не сделанному.

Это вот состояние души и помогло ему решиться на новый эксперимент. Попов предложил перевозить тягачом сразу по два полуприцепа, соединяя их в один автопоезд, который вез бы не четыре, а восемь контейнеров. Самые осторожные и сомневающиеся вроде бы согласились с ним быстро. Сомнение, правда, высказали: движение в Ленинграде напряженное, маршрут пролегает по боковым, не очень широким улицам — как тут развернуться? Но все-таки вопрос был решен, и Попов повёл свой первый автопоезд с восемью контейнерами — двадцать девять тонн груза.

Конечно, на первых порах было чуть страшновато самому — кто знает, как поведет себя такая машина на поворотах, подъёмах, спусках, на обледеневшей мостовой, в случае экстренного торможения? Все это надо было проверять самому, словно бы прощупать дорогу колесами, как собственными ногами. Больше всего он боялся за груз: многотонные контейнеры все-таки вещь капризная, и были случаи — опрокидывались.

И снова жена и сын ходили дома на цыпочках, разговаривали вполголоса: Попов опять сидел над бумагами.

Он появился у сварщиков и, протянув чертеж, сказал: — Сделаете, ребята? Очень нужно.

Это были боковые ограничители, которые не давали бы контейнеру смещаться во время движения. Попов рас-

считал их с инженерной точностью. С ними можно ехать спокойно, да больше того: вполне можно поставить «двадцатитонник» — огромный серебристый контейнер, который и крану-то взять нелегко — покряхтывает кран.

Сварщики — славные ребята — помогли, и в первой же ездке с ограничителями Попов почувствовал, как сразу начало спадать нервное напряжение. Попробовал прибавить скорость — удалось.

Конечно, об этом легко писать сейчас, а в ту пору в колонне произошла заминка. Никто не хотел садиться за руль МАЗа и везти такую громаду. Срабатывало самое обыкновенное чувство опаски, хотя в колонне работали опытные водители, люди совсем не робкого десятка... Но Попову был нужен сменщик.

Среди водителей — людей, давно знакомых, с которыми проработал не один год, — он мысленно выделил одного, хотя знал его, пожалуй, хуже других. Виктор Титов отслужил в армии, уже года три водил МАЗ с контейнерами, стало быть, думалось Попову, опыт есть, к тому же молодости чужда робость. Хорошая осторожность — совсем другое дело. Титов работал «чисто» — никаких аварий, тем более крупных ЧП у него не было, и по утрам на обязательном медицинском осмотре, пульс и давление оказывались в норме (если человек накануне выпил, это выясняется сразу, и водителя просто не выпускают на линию).

Попов пошёл в партийное бюро, ещё не зная, согласится ли работать с ним Титов или откажется.

— Ты сменщика, как невесту, выбираешь, — пошутил секретарь.

Попов даже не улыбулся шутке.

— А может, серьёзней, чем невесту, — сказал он. — Ошибка-то здесь, знаете, чем обернется?

— Кого же приглядел?

— Титова. Только сразу за руль не допущу. Буду

обкатывать парня, пока не увижу, что готов на сто двадцать процентов.

— Ну, вот, — снова шутливо проворчал секретарь. — Тебе всегда надо с превышением плана. Ладно, согласен. По-моему, славный парень, серьёзно живёт.

Титов согласился сразу, без раздумий, и это понравилось Попову. Значит, страха в нём нет. Если бы начал раздумывать, пришлось бы искать другого.

Теперь он ездил не один. Титов сидел справа и, как ученик таблицу умножения, «зазубривал» трассу. Попов хотел добиться, чтобы его сменщик знал этот путь до самой малой малости — каждый поворот, каждый подъём и спуск, распределение скорости, возможные аварийные ситуации. Светофоры и дорожные знаки — само собой: ночью разбудят — должен ответить без запинки, где какой знак. «Обкатывание» длилось долго: он видел, что Титов уже рвется за руль, что ему уже невтерпёж сидеть просто так в кабине — и все-таки ещё и ещё раз вез его по трассе, незаметно, исподволь устраивая что-то вроде экзамена.

Потом они поменялись местами. Теперь Попов сидел справа и волновался так, как никогда не волновался за рулем. Пожалуй, оказавшись пассажиром, он впервые почти физически почувствовал огромную тяжесть, которую спокойно вёл за собой Титов. Изредка Попов косился на парня и думал: «Ну и выдержка! Будто бы всю жизнь только и делал, что водил автопоезд!»

Никаких поздравлений или высоких слов после первого рейса не было. Попов сказал, что ему пора домой — устал, надо отдохнуть, завтра встретимся, — вот и все. Сменщик отправился в новый рейс один, а Попов знал, что сегодня все равно отдыха не получится, что ему не уснуть и что он промается до вечера...

Так и получилось. Дома он не находил себе места. Сын что-то мастерил, Попов попробовал помочь ему, но работа валилась из рук; вышел на улицу пройтись, но и улица не успокоила. Он шёл, то и дело поглядывая на

часы, стараясь хотя бы примерно рассчитать, когда Титов окончит последнюю езду. Из автомата позвонил в гараж.

— Мне бы Титова.

— Он уже отработал смену и ушёл. Кто спрашивает?

Не ответив, Попов повесил трубку. Значит, все в порядке...

С той поры, за все годы у Титова было только одно дорожное происшествие, да и то не по его вине.

...Мы встретили автопоезд Титова на Чкаловском проспекте. Титов улыбался и кивал из своей кабины, Попов тоже кивнул ему и закончил рассказ о нём так:

— Уже член партии. Рекомендацию я давал. И ещё — орденом его наградили: Трудовой Славы III степени.

Звенигородская — Обводный канал. «Стали мы возить по тридцать семь тонн за рейс. Иначе говоря, один автопоезд выполнял работу восьми машин. Пришлось мне снова идти к Кирееву. Прихожу и говорю: "Анатолий Андреевич, сделаем два автопоезда на всю базу 'Союзкниги' и заменим шестнадцать машин — чистая же выгода!" Киреев (он сейчас уже заместитель начальника Главленавтотранса по грузовым перевозкам) сразу согласился. У Анатолия Андреевича словно бы какой-то особый нюх на все новое.

Но вы спрашивали, как сложилась бригада? Пригласили меня однажды в отдел научной организации труда...

Среди предприятий, которые обслуживала колонна, была база Ленснабсбыта. Дела у водителей шли там неважно. Семь машин работали непроизводительно, по старинке, с долгими простоями, будто бы и не существовало опыта Попова. Что ж, бывает и так — одни уходят далеко вперёд, другие до поры до времени продолжают топтаться на месте — положение, которое иной раз прикрывается очень удобным термином «организационные неполадки». И бог весть, сколько ещё длились бы эти самые «органи-

зационные неполадки», если бы не отдел НОТ с беспокойными людьми и хорошим «нюхом» на новое. Короче говоря, Попова пригласили зайти в отдел, и он пошёл.

Инженерам требовался его совет — что делать с машинами, которые обслуживают Ленснабсбыт? Скорее всего — и Попов догадывался об этом, — у них уже было своё решение, но все-таки они сочли нужным посоветоваться с Поповым. Он думал недолго, чего же тут долго думать, когда сама идея автопоезда уже подтверждена практикой? Создать вместо семи машин, скажем, два автопоезда, разработать для них график и...

Здесь Попов как бы с разбегу наткнулся на какую-то стенку. Мысль была неожиданной для него самого, и надо было «обкатать» её, повертеть, что ли, чтобы увидеть со всех сторон.

— И что ещё, Сергей Андреевич?

— Так, есть одно предположение... — Он ещё не хотел назвать свою мысль более определенным словом. — Если соединить четыре автопоезда — те два, что работают на «Союзкниге», и два будущих, ленснабсбытовских — в одну бригаду...

— Зачем? Выгода?

— Выгода? — переспросил он. Мысль уже работала четко и все быстрее. Выгода была прямая. Больше людей — больше возможностей. Ремонтных рабочих в гараже не хватает, стало быть, в случае какой-то поломки бригада справится с ремонтом сама. Взаимозаменяемость... Пока хватит?

— Пока хватит, — улыбнулся один из инженеров. — Убедили. Только скажите по секрету: в каком кармане у вас электронно-вычислительная машина?

Он пропустил шутку мимо ушей. Им уже владело знакомое нетерпение, когда хочется сразу, немедленно, вот сейчас увидеть ещё одно собственное детище. Но теперь должен был работать не он, а отдел НОТ. Ему не хотелось уходить. Он спросил: