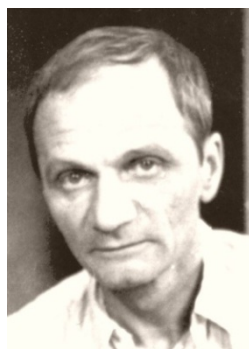


А. П. ПЛАТОНОВ
(1899 – 1951)



ЗНАНИЕ

Нам радость незнакомая
В тебе горит, познание!
В груди живет истомою
Тоска, от тьмы отчаянье...

Душили мир страдания,
Но жизнь светла надеждою –
И ты пришло, о знание,
Под красною одеждою...

МЫСЛЬ

Жизнь еле тлеет под камнем смерти,
Изнемогает в борьбе со тьмой, –
Свалите камень, земные дети,
Пусть станет истина ее душой.

Над нами солнце и в нас рассвет,
Все реки светятся до дна.
И в нас восходит светлейший свет,
Ничья не будет душа одна.

Мы все воскреснем, живыми встанем,
Родился новый сильнейший бог.
У бездны дна теперь достанем,
Сойдутся братья с больших дорог.

Мысль человека стала богом,
Сознание души зверя тьмы.
На царство сядет царь убогий –
Ни ты, ни я, а – мы.

* * *

Познаны нами тайны вселенной,
В душах тревога молчит.
Мы осушили небесные бездны,
Солнце слова говорит.

Полон восторга пламенный город, –
Люди, машины, цветы...
Каждый сегодня богом быть может,
Солнце над каждым горит.

Медный гудок¹ заревел над планетой,
Пространства, подъемы нас ждут.
В жизни бессмертной, как в песне неспетой,
Звезды звенят и поют.

Солнце мы завтра расплавим,
Выше его перекинем мосты.
Как песком, мы мирами играем,
Песню мы слышим тихой звезды.

ИЗ СТАТЬИ «МАСТЕР-КОММУНИСТ»

<...>

...Если мы хотим сделать мир коммунистическим, немедленно нужно переорганизовать коммунистическую партию на производственную ногу и отправиться в поход на заводы и мастерские для создания нашего производства.

Коммунист-мастер, коммунист-слесарь, эти понятия должны стать вещами, жизнью и орудиями производственного Октября. Мы должны атаковать производство техниками-коммунистами и изменить весь его строй.

Что значит мастер-коммунист?

Они есть и сейчас. Это не значит, что человек с техническим образованием состоит членом РКП.

Это значит – изобретатель, искатель новых, лучших методов труда.

Это изобретатель коммунистического производства. Сущность же коммунистического производства может быть только в одном – в замене везде, где можно, человека машиной, в подавлении железной необходимости без конца и мученически трудиться и в конце концов в спасении человека от материально-производственного труда и предоставлении человеку лучшей участи. Но это – потом.

Сейчас же мы должны пройти через труд, преодолеть его через абсолютную механизацию производства, совершенную технику, т. е. именно одолеть нашу тяжкую повинность коммунизмом труда...

Коммунисты – слесаря и токаря, электрики и конструкторы пусть наполнят старые мастерские и зальют их живою водою.

От митинга к станку – по такой дороге партии необходимо пройти, чтобы расширить капитализм до конца.

От оратора к слесарю – это путь каждого члена РКП. Каждый должен изучить

¹ *Медный гудок* – заводской или фабричный гудок для подачи сигналов. Появились во второй половине XIX в. и стали своего рода символом промышленной революции. Гудки использовались для оповещения о начале и конце рабочего дня.

В ПРЕКРАСНОМ И ЯРОСТНОМ МИРЕ (МАШИНИСТ МАЛЬЦЕВ)

I

В Толубеевском депо лучшим паровозным машинистом считался Александр Васильевич Мальцев.

Ему было лет тридцать, но он уже имел квалификацию машиниста первого класса и давно водил скорые поезда. Когда в наше депо прибыл первый мощный пассажирский паровоз серии «ИС»³, то на эту машину назначили работать Мальцева, что было вполне разумно и правильно. Помощником у Мальцева работал пожилой человек из деповских слесарей по имени Федор Петрович Драбанов, но он вскоре выдержал экзамен на машиниста и ушел работать на другую машину, а я был, вместо Драбанова, определен работать в бригаду Мальцева помощником; до того я тоже работал помощником механика, но только на старой, маломощной машине.

Я был доволен своим назначением. Машина «ИС», единственная тогда на нашем тяговом участке⁴, одним своим видом вызывала у меня чувство воодушевления; я мог подолгу глядеть на нее, и особая растроганная радость пробуждалась во мне – столь же прекрасная, как в детстве при первом чтении стихов Пушкина. Кроме того, я желал поработать в бригаде первоклассного механика, чтобы научиться у него искусству вождения тяжелых скоростных поездов.

Александр Васильевич принял мое назначение в его бригаду спокойно и равнодушно; ему было, видимо, все равно, кто у него будет состоять в помощниках.

Перед поездкой я, как обычно, проверил все узлы машины, испытал все ее обслуживающие и вспомогательные механизмы и успокоился, считая машину готовой к поездке. Александр Васильевич видел мою работу, он следил за ней, но после меня собственными руками снова проверил состояние машины, точно он не доверял мне.

Так повторялось и впоследствии, и я уже привык к тому, что Александр Васильевич постоянно вмешивался в мои обязанности, хотя и огорчался молчаливо. Но обыкновенно, как только мы были в ходу, я забывал про свое огорчение. Отвлекаясь вниманием от приборов, следящих за состоянием бегущего паровоза, от наблюдения за работой левой машины и пути впереди, я посматривал на Мальцева. Он вел состав с отважной уверенностью великого мастера, с сосредоточенностью вдохновенного артиста, вобравшего весь внешний мир в свое внутреннее переживание и поэтому властвующего над ним. Глаза Александра Васильевича глядели вперед отвлеченно, как пустые, но я знал, что он видел ими всю дорогу впереди и всю природу, несущуюся нам навстречу, – даже воробей, сметенный с балластного откоса⁵ ветром вонзающейся в пространство машины, даже этот воробей привлекал взор Мальцева, и он поворачивал на мгновение голову вслед за воробьем: что с ним станет после нас, куда он полетел.

По нашей вине мы никогда не опаздывали; напротив, часто нас задерживали на промежуточных станциях, которые мы должны проследовать с ходу, потому что мы шли с нагоном времени и нас посредством задержек обратно вводили в график.

Обычно мы работали молча; лишь изредка Александр Васильевич, не оборачиваясь в мою сторону, стучал ключом по котлу, желая, чтобы я обратил свое внимание на какой-нибудь непорядок в режиме работы машины, или подготавливая меня к резкому изменению этого режима, чтобы я был бдителен. Я всегда понимал безмолвные указания своего старшего товарища и работал с полным усердием, однако механик по-прежнему относился ко мне, равно и к смазчику-кочегару, отчужденно и постоянно проверял на стоянках пресс-

³ Сокращение «ИС» означает: Иосиф Сталин.

⁴ Тяговый участок – участок, в пределах которого движение поездов обслуживается локомотивами одного депо.

⁵ Балластный откос – сыпучий материал для верхней части железнодорожного пути.

масленки⁶, затяжку болтов в дышловых узлах⁷, опробовал буксы⁸ на ведущих осях и прочее. Если я только что осмотрел и смазал какую-либо рабочую трущуюся часть, то Мальцев вслед за мной снова ее осматривал и смазывал, точно не считая мою работу действительной.

– Я, Александр Васильевич, этот крейцкопф⁹ уже проверил, – сказал я ему однажды, когда он стал проверять эту деталь после меня.

– А я сам хочу, – улыбнувшись, ответил Мальцев, и в улыбке его была грусть, поразившая меня.

Позже я понял значение его грусти и причину его постоянного равнодушия к нам. Он чувствовал свое превосходство перед нами, потому что понимал машину точнее, чем мы, и он не верил, что я или кто другой может научиться тайне его таланта, тайне видеть одновременно и попутного воробья, и сигнал впереди, ощущая в тот же момент путь, вес состава и усилие машины. Мальцев понимал, конечно, что в усердии, в старательности мы даже можем его превозмочь, но не представлял, чтобы мы больше его любили паровоз и лучше его водили поезда, – лучше, он думал, было нельзя. И Мальцеву поэтому было грустно с нами; он скучал от своего таланта, как от одиночества, не зная, как нам высказать его, чтобы мы поняли.

И мы, правда, не могли понять его умения. Я попросил однажды разрешить повести мне состав самостоятельно; Александр Васильевич позволил мне проехать километров сорок и сел на место помощника. Я повел состав, и через двадцать километров уже имел четыре минуты опоздания, а выходы с затяжных подъемов преодолевал со скоростью не более тридцати километров в час. После меня машину повел Мальцев; он брал подъемы со скоростью пятидесяти километров, и на кривых у него не забрасывало машину, как у меня, и он вскоре нагнал упущенное мною время.

II

Около года я работал помощником у Мальцева, с августа по июль, и 5 июля Мальцев совершил свою последнюю поездку в качестве машиниста курьерского поезда¹⁰...

Мы взяли состав в восемьдесят пассажирских осей, опоздавший до нас в пути на четыре часа. Диспетчер вышел к паровозу и специально попросил Александра Васильевича сократить, сколь возможно, опоздание поезда, свести это опоздание хотя бы к трем часам, иначе ему трудно будет выдать порожняк¹¹ на соседнюю дорогу. Мальцев пообещал ему нагнать время, и мы тронулись вперед.

Было восемь часов пополудни, но летний день еще длился, и солнце сияло с торжественной утренней силой. Александр Васильевич потребовал от меня держать все время давление пара в котле¹² лишь на полатмосферы ниже предельного.

Через полчаса мы вышли в степь, на спокойный мягкий профиль. Мальцев довел скорость хода до девяноста километров и ниже не сдавал, наоборот – на горизонталях и малых уклонах доводил скорость до ста километров. На подъемах я форсировал топку¹³ до предельной возможности и заставлял кочегара вручную загружать шуровку¹⁴, в помощь стоккерной машине¹⁵, ибо пар у меня садился.

⁶ *Пресс-масленка* – прибор для смазки поршней и золотников паровой машины.

⁷ *Дышловый узел* – соединение колесных пар в общую жесткую раму.

⁸ *Букса* – стальная или чугунная коробка, внутри которой размещены подшипник скольжения, смазочный материал.

⁹ *Крейцкопф (ползун)* – деталь, совершающая возвратно-поступательное движение.

¹⁰ *Курьерский поезд* – пассажирский поезд, идущий с очень большой скоростью, без остановок на небольших станциях.

¹¹ *Порожняк* – пустой вагонный состав.

¹² Паровой котел необходим для работы паровой машины, приводящей в движение колеса паровоза.

¹³ Котел имеет в своем составе топку, позволяющую нагревать воду.

¹⁴ *Шуровка* – широкое топочное отверстие котла для заброски в топку угля.

¹⁵ *Стоккерная машина* – механизм автоматической подачи угля из тендера в топку котла паровоза.

Мальцев гнал машину вперед, отведя регулятор на всю дугу и отдав реверс¹⁶ на полную отсечку. Мы теперь шли навстречу мощной туче, появившейся из-за горизонта. С нашей стороны тучу освещало солнце, а изнутри ее рвали свирепые, раздраженные молнии, и мы видели, как мечи молний вертикально вонзались в безмолвную дальнюю землю, и мы бешено мчались к той дальней земле, словно спеша на ее защиту. Александра Васильевича, видимо, увлекло это зрелище: он далеко высунулся в окно, глядя вперед, и глаза его, привыкшие к дыму, к огню и пространству, блестели сейчас воодушевлением. Он понимал, что работа и мощность нашей машины могла идти в сравнение с работой грозы, и, может быть, гордился этой мыслью.

Вскоре мы заметили пыльный вихрь, несшийся по степи нам навстречу. Значит, и грозовую тучу несла буря нам в лоб. Свет потемнел вокруг нас; сухая земля и степной песок засвистели и заскрежетали по железному телу паровоза; видимости не стало, и я пустил турбодинамо для освещения и включил лобовой прожектор впереди паровоза. Нам теперь трудно было дышать от горячего пыльного вихря, забивавшегося в кабину и удвоенного в своей силе встречным движением машины, от топочных газов и раннего сумрака, обступившего нас. Паровоз с воем пробивался вперед, в смутный, душный мрак – в щель света, создаваемую лобовым прожектором. Скорость упала до шестидесяти километров; мы работали и смотрели вперед, как в сновидении.

Вдруг крупная капля ударила по ветровому стеклу – и сразу высохла, испитая жарким ветром. Затем мгновенный синий свет вспыхнул у моих ресниц и проник в меня до самого содрогнувшегося сердца; я схватился за кран инжектора¹⁷, но боль в сердце уже отошла от меня, и я сразу поглядел в сторону Мальцева – он смотрел вперед и вел машину, не изменившись в лице.

– Что это было? – спросил я у кочегара.

– Молния, – сказал он. – Хотела в нас попасть, да маленько промахнулась.

Мальцев расслышал наши слова.

– Какая молния? – спросил он громко.

– Сейчас была, – произнес кочегар.

– Я не видел, – сказал Мальцев и снова обратился лицом наружу.

– Не видел! – удивился кочегар. – Я думал – котел взорвался, во как засветило, а он не видел.

Я тоже усомнился, что это была молния.

– А гром где? – спросил я.

– Гром мы проехали, – объяснил кочегар. – Гром всегда после бьет. Пока он вдарил, пока воздух расшатал, пока туда-сюда, мы уже прочь его пролетели. Пассажиры, может, слышали, – они сзади.

Далее мы вошли в ливень, но скоро миновали его и выехали в утихшую, темную степь, над которой неподвижно покоились смиренные, изработавшиеся тучи.

Потемнело вовсе, и наступила спокойная ночь. Мы ощущали запах сырой земли, благоухание трав и хлебов, налитых дождем и грозой, и неслись вперед, нагоняя время.

Я заметил, что Мальцев стал хуже вести машину – на кривых нас забрасывало, скорость доходила то до ста с лишним километров, то снижалась до сорока. Я решил, что Александр Васильевич, наверно, очень устал, и поэтому ничего не сказал ему, хотя мне было очень трудно держать в наилучшем режиме работу топки и котла при таком поведении механика. Однако через полчаса мы должны остановиться для набора воды, и там, на остановке, Александр Васильевич поест и немного отдохнет. Мы уже нагнали сорок минут, а до конца нашего тягового участка мы нагоним еще не менее часа.

¹⁶ *Реверс* – устройство для регуляции подачи пара и изменения хода механизма на обратный, противоположный.

¹⁷ *Инжектор* – струйный насос для подачи воды в паровые котлы.

Все же я обеспокоился усталостью Мальцева и стал сам внимательно глядеть вперед – на путь и на сигналы. С моей стороны, над левой машиной, горела на весу электрическая лампа, освещающая машущий, дышловой механизм. Я хорошо видел напряженную, уверенную работу левой машины, но затем лампа над нею припотухла и стала гореть бедно, как одна свечка. Я обернулся в кабину. Там тоже все лампы горели теперь в четверть накала, еле освещая приборы. Странно, что Александр Васильевич не постучал мне ключом в этот момент, чтобы указать на такой непорядок. Ясно было, что турбодинамо не давала расчетных оборотов и напряжение упало. Я стал регулировать турбодинамо через паропровод и долго возился с этим устройством, но напряжение не поднималось.

В это время туманное облако красного света прошло по циферблатам приборов и потолку кабины. Я выглянул наружу.

Впереди, во тьме, близко или далеко – нельзя было установить, красная полоса света колебалась поперек нашего пути. Я не понимал, что это было, но понял, что надо делать.

– Александр Васильевич! – крикнул я и дал три гудка остановки.

Раздались взрывы петард¹⁸ под бандажами¹⁹ наших колес. Я бросился к Мальцеву; он обернул ко мне свое лицо и поглядел на меня пустыми покойными глазами. Стрелка на циферблате тахометра²⁰ показывала скорость в шестьдесят километров.

– Мальцев! – закричал я. – Мы петарды давим! – и протянул руку к управлению.

– Прочь! – воскликнул Мальцев, и глаза его засияли, отражая свет тусклой лампы над тахометром.

Он мгновенно дал экстренное торможение и перевел реверс назад.

Меня прижало к котлу, я слышал, как выли бандажи колес, стругавшие рельсы.

– Мальцев! – сказал я. – Надо краны цилиндров открыть, машину сломаем.

– Не надо! Не сломаем! – ответил Мальцев.

Мы остановились. Я закачал инжектором воду в котел и выглянул наружу. Впереди нас, метрах в десяти, стоял на нашей линии паровоз, тендером²¹ в нашу сторону. На тендере находился человек; в руках у него была длинная кочерга, раскаленная на конце до красного цвета; ею и махал он, желая остановить курьерский поезд. Паровоз этот был толкачом товарного состава, остановившегося на перегоне²².

Значит, пока я налаживал турбодинамо и не глядел вперед, мы прошли желтый светофор, а затем и красный и, вероятно, не один предупреждающий сигнал путевых обходчиков²³. Но отчего эти сигналы не заметил Мальцев?

– Костя! – позвал меня Александр Васильевич.

Я подошел к нему.

– Костя! Что там впереди нас?

Я объяснил ему.

– Костя... Дальше ты поведешь машину, я ослеп.

На другой день я привел обратный состав на свою станцию и сдал паровоз в депо, потому что у него на двух скатах слегка сместились бандажи. Доложив начальнику депо о происшествии, я повел Мальцева под руку к месту его жительства; сам Мальцев был в тяжком удручении и не пошел к начальнику депо.

Мы еще не дошли до того дома на заросшей травой улице, в котором жил Мальцев, как

¹⁸ *Сигнальная железнодорожная петарда* – пиротехническое устройство для подачи звукового сигнала машинисту локомотива.

¹⁹ *Бандаж* – кольца специального профиля, защищающие колеса от изнашивания.

²⁰ *Тахометр* – прибор для измерения частоты вращения деталей.

²¹ *Тендер* – специальный железнодорожный вагон, прицепляемый к паровозу, предназначенный для перевозки запаса топлива для локомотива, смазки, воды и части хозяйственного инвентаря.

²² *Железнодорожный перегон* – участок железнодорожной линии, который соединяет смежные отдельные пункты. Перегоны подразделяются на одно-, двухпутные и многопутные.

²³ *Путевой обходчик* – работник железнодорожного транспорта, в обязанности которого входит осмотр состояния пути, искусственных сооружений, земляного полотна, выявление неисправностей и, по возможности, их устранение.

он попросил меня оставить его одного.

– Нельзя, – ответил я. – Вы, Александр Васильевич, слепой человек.

Он посмотрел на меня ясными, думающими глазами.

– Теперь я вижу, ступай домой... Я вижу все – вон жена вышла встретить меня.

У ворот дома, где жил Мальцев, действительно стояла в ожидании женщина, жена Александра Васильевича, и ее открытые черные волосы блестели на солнце.

– А у нее голова покрытая или безо всего? – спросил я.

– Без, – ответил Мальцев. – Кто слепой – ты или я?

– Ну, раз видишь, то смотри, – решил я и отошел от Мальцева.

III

Мальцева отдали под суд, и началось следствие. Меня вызвал следователь и спросил, что я думаю о происшествии с курьерским поездом. Я ответил, что думал, – что Мальцев не виноват.

– Он ослеп от близкого разряда, от удара молнии, – сказал я следователю. – Он был контужен, и нервы, которые управляют зрением, были у него повреждены... Я не знаю, как это нужно сказать точно.

– Я вас понимаю, – произнес следователь, – вы говорите точно. Это все возможно, но не достоверно. Ведь сам Мальцев показал, что он молнии не видел.

– А я ее видел, и смазчик ее тоже видел.

– Значит, молния ударила ближе к вам, чем к Мальцеву, – рассуждал следователь. – Почему же вы и смазчик не контужены, не ослепли, а машинист Мальцев получил контузию зрительных нервов и ослеп? Как вы думаете?

Я стал в тупик, а затем задумался.

– Молнию Мальцев увидеть не мог, – сказал я.

Следователь удивленно слушал меня.

– Он увидеть ее не мог. Он ослеп мгновенно – от удара электромагнитной волны, которая идет впереди света молнии. Свет молнии есть последствие разряда, а не причина молнии. Мальцев был уже слепой, когда молния засветилась, а слепой не мог увидеть света.

– Интересно, – улыбнулся следователь. – Я бы прекратил дело Мальцева, если бы он и сейчас был слепым. Но вы же знаете, теперь он видит так же, как мы с вами.

– Видит, – подтвердил я.

– Был ли он слепым, – продолжал следователь, – когда на огромной скорости вел курьерский поезд в хвост товарному поезду?

– Был, – подтвердил я.

Следователь внимательно посмотрел на меня.

– Почему же он не передал управление паровозом вам или, по крайней мере, не приказал вам остановить состав?

– Не знаю, – сказал я.

– Вот видите, – говорил следователь. – Взрослый сознательный человек управляет паровозом курьерского поезда, везет на верную гибель сотни людей, случайно избегает катастрофы, а потом оправдывается тем, что он был слеп. Что это такое?

– Но ведь он и сам бы погиб! – говорю я.

– Вероятно. Однако меня больше интересует жизнь сотен людей, чем жизнь одного человека. Может быть, у него были свои причины погибнуть.

– Не было, – сказал я.

Следователь стал равнодушен; он уже заскучал от меня, как от глупца.

– Вы все знаете, кроме главного, – в медленном размышлении сказал он. – Вы можете идти.

От следователя я пошел на квартиру Мальцева.

– Александр Васильевич, – сказал я ему, – почему вы не позвали меня на помощь, когда

ослепли?

– А я видел, – ответил он. – Зачем ты нужен мне был?

– Что вы видели?

– Все: линию, сигналы, пшеницу в степи, работу правой машины – я все видел...

Я озадачился.

– А как же так у вас вышло? Вы проехали все предупреждения, вы шли прямо в хвост другому составу...

Бывший механик первого класса грустно задумался и тихо ответил мне, как самому себе:

– Я привык видеть свет, и я думал, что вижу его, а я видел его тогда только в своем уме, в воображении. На самом деле я был слепой, но я этого не знал. Я и в петарды не поверил, хотя и услышал их: я подумал, что ослышался. А когда ты дал гудки остановки и закричал мне, я видел впереди зеленый сигнал, я сразу не догадался.

Теперь я понял Мальцева, но не знал, почему он не скажет о том следователю – о том, что после того, как он ослеп, он еще долго видел мир в своем воображении и верил в его действительность. И я спросил об этом Александра Васильевича.

– А я ему говорил, – ответил Мальцев.

– А он что?

– «Это, говорит, ваше воображение было; может, вы и сейчас воображаете что-нибудь, я не знаю. Мне, говорит, нужно установить факты, а не ваше воображение или мнительность. Ваше воображение – было оно или нет – я проверить не могу, оно было лишь у вас в голове; это ваши слова, а крушение, которое чуть-чуть не произошло, – это действие».

– Он прав, – сказал я.

– Прав, я сам знаю, – согласился машинист. – И я тоже прав, а не виноват. Что же теперь будет?

– В тюрьме сидеть будешь, – сообщил я ему.

IV

Мальцева посадили в тюрьму. Я по-прежнему ездил помощником, но только уже с другим машинистом – осторожным стариком, тормозившим состав еще за километр до желтого светофора, а когда мы подъезжали к нему, то сигнал переделывался на зеленый, и старик опять начинал волочить состав вперед. Это была не работа: я скучал по Мальцеву.

Зимой я был в областном городе и посетил своего брата, студента, жившего в университетском общежитии. Брат сказал мне среди беседы, что у них, в университете, есть в физической лаборатории установка Тесла²⁴ для получения искусственной молнии. Мне пришло в голову некоторое соображение, неуверенное и еще не ясное для меня самого.

Возвратившись домой, я обдумал свою догадку относительно установки Тесла и решил, что моя мысль правильна. Я написал письмо следователю, ведущему в свое время дело Мальцева, с просьбой испытать заключенного Мальцева на подверженность его действию электрических разрядов. В случае, если будет доказана подверженность психики Мальцева либо его зрительных органов действию близких внезапных электрических разрядов, то дело Мальцева надо пересмотреть. Я указал следователю, где находится установка Тесла и как нужно произвести опыт над человеком.

Следователь долго не отвечал мне, но потом сообщил, что областной прокурор согласился произвести предложенную мною экспертизу в университетской физической лаборатории.

Через несколько дней следователь вызвал меня повесткой. Я пришел к нему взволнованный, заранее уверенный в счастливом решении дела Мальцева.

²⁴ *Установка Тесла* – электромагнитное устройство сербского изобретателя Н.Теслы для получения искровых разрядов.

Следователь поздоровался со мной, но долго молчал, медленно читая какую-то бумагу печальными глазами; я терял надежду.

– Вы подвели своего друга, – сказал затем следователь.

– А что? Приговор остается прежний?

– Нет. Мы освободим Мальцева. Приказ уже дан, – может быть, Мальцев уже дома.

– Благодарю вас. – Я встал на ноги перед следователем.

– А мы вас благодарить не будем. Вы дали плохой совет: Мальцев опять слепой...

Я сел на стул в усталости, во мне мгновенно сгорела душа, и я захотел пить.

– Эксперты без предупреждения, в темноте, провели Мальцева под установкой Тесла, – говорил мне следователь. – Включен был ток, произошла молния, и раздался резкий удар. Мальцев прошел спокойно, но теперь он снова не видит света – это установлено объективным путем, судебно-медицинской экспертизой.

Следователь попил воды и добавил:

– Сейчас он опять видит мир только в одном своем воображении... Вы его товарищ, помогите ему.

– Может быть, к нему опять вернется зрение, – высказал я надежду, – как было тогда, после паровоза...

Следователь подумал.

– Едва ли... Тогда была первая травма, теперь вторая. Рана нанесена по раненому месту.

И, не сдерживаясь более, следователь встал и в волнении начал ходить по комнате.

– Это я виноват... Зачем я послушался вас и, как глупарь, настоял на экспертизе! Я рисковал человеком, а он не вынес риска.

– Вы не виноваты, вы ничем не рисковали, – утешил я следователя. – Что лучше – свободный слепой человек или зрячий, но невинно заключенный?

– Я не знал, что мне придется доказать невиновность человека посредством его несчастья, – сказал следователь. – Это слишком дорогая цена.

– Вы следователь, – объяснил я ему. – Вы должны знать про человека все, и даже то, чего он сам про себя не знает...

– Я вас понимаю, вы правы, – тихо произнес следователь.

– Вы не волнуйтесь, товарищ следователь... Тут действовали факты внутри человека, а вы искали их только снаружи. Но вы сумели понять свой недостаток и поступили с Мальцевым как человек благородный. Я вас уважаю.

– Я вас тоже, – сознался следователь. – Знаете, из вас мог бы выйти помощник следователя...

– Спасибо, но я занят: я помощник машиниста на курьерском паровозе.

Я ушел. Я не был другом Мальцева, и он ко мне всегда относился без внимания и заботы. Но я хотел защитить его от горя судьбы, я был ожесточен против роковых сил, случайно и равнодушно уничтожающих человека; я почувствовал тайный, неуловимый расчет этих сил – в том, что они губили именно Мальцева, а, скажем, не меня. Я понимал, что в природе не существует такого расчета в нашем человеческом, математическом смысле, но я видел, что происходят факты, доказывающие существование враждебных, для человеческой жизни губительных обстоятельств, и эти губительные силы сокрушают избранных, возвышенных людей. Я решил не сдаваться, потому что чувствовал в себе нечто такое, чего не могло быть во внешних силах природы и в нашей судьбе, – я чувствовал свою особенность человека. И я пришел в ожесточение и решил воспротивиться, сам еще не зная, как это нужно сделать.

V

На следующее лето я сдал экзамен на звание машиниста и стал ездить самостоятельно на паровозе серии «СУ», работая на пассажирском местном сообщении. И почти всегда, когда я подавал паровоз под состав, стоявший у станционной платформы, я видел Мальцева,

сидевшего на крашеной скамейке. Облокотившись рукою на трость, поставленную между ног, он обращал в сторону паровоза свое страстное, чуткое лицо с опустевшими слепыми глазами, и жадно дышал запахом гари и смазочного масла и внимательно слушал ритмичную работу паровоздушного насоса. Утешить его мне было нечем, и я уезжал, а он оставался.

Шло лето; я работал на паровозе и часто видел Александра Васильевича – не только на вокзальной платформе, но встречал его и на улице, когда он медленно шел, ощупывая дорогу тростью. Он осунулся и постарел за последнее время; жил он в достатке – ему определили пенсию, жена его работала, детей у них не было, но тоска, безжизненная участь снедали Александра Васильевича, и тело его худело от постоянного горя. Я с ним иногда разговаривал, но видел, что ему скучно было беседовать о пустяках и довольствоваться моим любезным утешением, что и слепой – это тоже вполне полноправный, полноценный человек.

– Прочь! – говорил он, выслушав мои доброжелательные слова.

Но я тоже был сердитый человек, и, когда, по обычаю, он однажды велел уходить мне прочь, я сказал ему:

– Завтра в десять тридцать я поведу состав. Если будешь сидеть тихо, я возьму тебя в машину.

Мальцев согласился.

– Ладно. Я буду смиренным. Дай мне там в руки что-нибудь, – дай реверс подержать: я крутить его не буду.

– Крутить его ты не будешь! – подтвердил я. – Если покрутишь, я тебе дам в руки кусок угля и больше сроду не возьму на паровоз.

Слепой промолчал; он настолько хотел снова побыть на паровозе, что смирился передо мной.

На другой день я пригласил его с крашеной скамейки на паровоз и сошел к нему навстречу, чтобы помочь ему подняться в кабину.

Когда мы тронулись вперед, я посадил Александра Васильевича на свое место машиниста, я положил одну его руку на реверс и другую на тормозной автомат и поверх его рук положил свои руки. Я водил своими руками, как надо, и его руки тоже работали. Мальцев сидел молчаливо и слушался меня, наслаждаясь движением машины, ветром в лицо и работой. Он сосредоточился, забыл свое горе слепца, и кроткая радость осветила изможденное лицо этого человека, для которого ощущение машины было блаженством.

В обратный конец мы ехали подобным же способом: Мальцев сидел на месте механика, а я стоял, склонившись, возле него и держал свои руки на его руках. Мальцев уже приноровился работать таким образом настолько, что мне было достаточно легкого нажима на его руку, и он с точностью ощущал мое требование. Прежний, совершенный мастер машины стремился превозмочь в себе недостаток зрения и чувствовать мир другими средствами, чтобы работать и оправдать свою жизнь.

На спокойных участках я вовсе отходил от Мальцева и смотрел вперед со стороны помощника.

Мы уже были на подходе к Толубееву; наш очередной рейс благополучно заканчивался, и шли мы вовремя. Но на последнем перегоне нам светил навстречу желтый светофор. Я не стал преждевременно сокращать хода и шел на светофор с открытым паром. Мальцев сидел спокойно, держа левую руку на реверсе; я смотрел на своего учителя с тайным ожиданием...

– Закрой пар! – сказал мне Мальцев.

Я промолчал, волнуясь всем сердцем.

Тогда Мальцев встал с места, протянул руку к регулятору и закрыл пар.

– Я вижу желтый свет, – сказал он и повел рукоятку тормоза на себя.

– А может быть, ты опять только воображаешь, что видишь свет! – сказал я Мальцеву.

Он повернул ко мне свое лицо и заплакал. Я подошел к нему и поцеловал его в ответ:

– Веди машину до конца, Александр Васильевич: ты видишь теперь весь свет!

Он довел машину до Толубеева без моей помощи. После работы я пошел вместе с

Мальцевым к нему на квартиру, и мы вместе с ним просидели весь вечер и всю ночь.

Я боялся оставить его одного, как родного сына, без защиты против действия внезапных и враждебных сил нашего прекрасного и яростного мира.