

GRABIŃSKI
STEFAN

DEMON RUCHU

Grabiński Stefan

Demon ruchu

«Public Domain»

Stefan G.

Demon ruchu / G. Stefan — «Public Domain»,

Demon ruchu to zbiór nowel Stefana Grabińskiego, wydany po raz pierwszy w 1919 roku. Grabiński, polski mistrz grozy, porównywany niekiedy do E. A. Poe i H. P. Lovecrafta, akcję swoich nowel osadza na stacjach kolejowych, w pociągach, na torach, a za bohaterów obiera kolejarzy, dróżników, podróżnych. Konfrontuje ich ze światem demonów i widm, a także zjawisk nadprzyrodzonych, z pogranicza życia i śmierci, normalności i obłąd. Nowele Grabińskiego to nie tylko niesamowity nastrój i dreszcz emocji, lecz także doskonale wyrażona fascynacja — z dozą niepokoju — postępującym światem, uwikłanym w niezliczone tajemnice, a także gloryfikacja ciągłego ruchu i zmienności oraz poznawania świata instynktownie, intuicyjnie.

Содержание

Głucha przestrzeń	6
Smoluch	14
Fałszywy alarm	20
Конец ознакомительного фрагмента.	25

Stefan Grabiński

Demon ruchu

Demon ruchu to zbiór nowel Stefana Grabińskiego, wydany po raz pierwszy w 1919 roku.

Grabiński, polski mistrz grozy, porównywany niekiedy do E. A. Poe i H. P. Lovecrafta, akcję swoich nowel osadza na stacjach kolejowych, w pociągach, na torach, a za bohaterów obiera kolejarzy, dróżników, podróżnych. Konfrontuje ich ze światem demonów i widm, a także zjawisk nadprzyrodzonych, z pogranicza życia i śmierci, normalności i obłąd. Nowele Grabińskiego to nie tylko niesamowity nastrój i dreszcz emocji, lecz także doskonale wyrażona fascynacja – z dozą niepokoju – postępującym światem, uwikłanym w niezliczone tajemnice, a także gloryfikacja ciągłego ruchu i zmienności oraz poznawania świata instynktownie, intuicyjnie.

Głucha przestrzeń

(Ballada kolejowa)

Pomiędzy Orszawą a Byliczem zregulowano przestrzeń. Stało się to możliwym dzięki zasypaniu mokradeł nad Wierszą i przeprowadzeniu niwelacji pod tzw. „Upłazikiem”. Wskutek tego linia uległa znacznemu skróceniu, gdyż pociąg zamiast omijać bagnisty teren w wielkim, silnie na północ wygiętym łuku, szedł teraz po jego cięciwie, zmierzając do celu prosto jak strzała.

Skrót okazał się ze wszech miar pożądanym. Ruch kolejowy zyskał znacznie na tempie, a okolica, dotychczas malaryczna z powodu bagiennych wyziewów, wkrótce przybrała charakter suchej, zdrowej równiny, która wnet pokryła się bujną zielonością.

Dawną przestrzeń, okrężną, zwaną teraz „głuchą”, zamknięto i izolowano. Do rozebrania toru i usunięcia obiektów kolejowych zamierzała dyrekcja ruchu przystąpić dopiero po pewnym czasie. Nie było z czym się spieszyć; wiadoma rzecz: zburzyć łatwo, zbudować trudniej...

Tymczasem w rok po oficjalnym zamknięciu starej linii zaszedł fakt dziwny i niespodziewany.

Pewnego dnia zgłosił się u dyrektora odnośnego departamentu w Orszawie niejaki Szymon Wawera, wysłużony inwalida kolejowy i emerytowany konduktor, z prośbą, by mu oddano pod opiekę wyłączoną z ruchu „głuchą przestrzeń”. Gdy mu dyrektor przedstawił, że jest to zupełnie zbyteczne, bo pętlę w najbliższych miesiącach rozbiorą, i że funkcja „budnika” w tych warunkach byłaby co najmniej iluzoryczną, jeśli już nie wprost śmieszną, oświadczył Wawera, że będzie pilnował starego toru całkiem bezinteresownie.

– Bo proszę pana naczelnika – tłumaczył gorąco – w dzisiejszych ciężkich czasach to i na szyny ludzie się łakomią. A szkoda byłaby wielka dla kolei, panie naczelniku, wielka szkoda. Proszę samemu obliczyć: tyle dobrego kutego żelaza! Tor tam przeszło 12 km długi! Jest się czym obłowić. A ja dopilnuję wiernie jak pies, panie naczelniku. Nie dam uszczknąć ani jednego metra! Jakem stary konduktor Wawera! Centusia za to nie chcę, ani złamanego szeląga. Choćby mi pan dyrektor sam pchał do ręki, nie wezmę nic. Ja tak tylko z miłości wielkiej do zawodu i dla honoru chcę być budnikiem na „głuchej przestrzeni”.

Dyrektor ustąpił.

– Ha, jeśli już tak koniecznie, i to bezinteresownie, pilnuj pan sobie tej linii do czasu. A zatem – dodał z uśmiechem lekkiej ironii, uderzając go po ramieniu – mianuję pana od dzisiaj dróżnikiem „głuchej przestrzeni”.

Wawera ze łzami w oczach uściśnął dłoń zwierzchnika i wyszedł z biura szczęśliwy jak nigdy.

Nazajutrz objął „służbę”. Zabrał ze sobą z Orszawy parę gratów – mebelków, pościel, trochę książek i naczyń kuchennych, i spakowawszy to chude gospodarstwo na ręczny wózek, sprowadził się na nowe mieszkanie, którym miała odtąd być budka byłego dróżnika wyłączonej z ruchu strefy. Był to budynek niewielki, nadniszczony już przez całoroczne zaniedbanie, lecz w dziwnie pięknym otoczeniu.

Wciśnięta we wnękę parowu, parę metrów nad poziomem toru, budka wyglądała z daleka pod swym daszkiem z czerwonego łupku jak zaczarowana chatka z bajki. Mały lasek jodłowy wyrosły półkołem na szczycie jaru ujmował ją w opiekuńcze ramiona i chronił od wichrów północy. W wybite okna zaglądały złote głowy słoneczników, przemycił się szerokolistny łopian – w rynnach powyginanych fantastycznie leżały się pisklęta jaskółek. Przed domem w ogródku zarosłym zielskiem na głucho oddawała się wiatrom na wolę samotna topola...

Wawera u wstępu objął miłosnym spojrzeniem nową sadybę i żwawo zabrał się do porządkowania i naprawek. A potrzebne już były bardzo, bo jego poprzednik opuścił posterunek

jeszcze przed rokiem, po zamknięciu przestrzeni, i budka zdana na łaskę losu ucierpiała ogromnie od niepogody i ludzkiej chciwości. Lecz Wawera nie stracił ducha i piorunem rzucił się do roboty.

Powstawał wybite lub pokradzione szyby, załatał dziurę w dachu, naprawił wywalone z zawiasów drzwi. Po tych najkonieczniejszych reparacjach przyszła kolej na dalsze: rekonstrukcję rozdrapanej prawie do cna podłogi i ustawienie brakujących przęseł w ogrodzeniu. Zabrało mu to parę dni czasu, bo musiał wszystko robić sam, ale humoru nie tracił, lecz owszem pogwizdywał wesoło przy pracy jak szczygieł. Gdzieś u schyłku tygodnia, gdy już robota była na ukończeniu, przyplątał się doń jakiś bezański pies i zamieszkał pustą budę koło drewnutni za domem. Wawera chętnie przygarnął go do siebie, uważając zjawienie się zwierzęcia za dobrą wróżbę na przyszłość.

Pierwszą niedzielę na nowej placówce spędził Wawera na modlitwie i rozmyślaniach. Wyciągnąwszy się po południu na zboczu wąwozu opodał domu na trawie, wlepił oczy w majowy błękit nieba i zapadł w długą zadumę, z której obudziły go dopiero głosy dzwonów wieczornych płynące z Orszawy...

Nazajutrz od rana rozpoczął właściwą służbę od przeglądu powierzzonej sobie przestrzeni.

Pętlica była dość długa, bo przeszło 12 km, i niemal od początku do końca szła głębokim, wąskim parowem, którego ściany tworzyły rozstęp szerokości podwójnej wstęgi torów. Budka dróżnika wznosiła się mniej więcej w połowie „głuchej przestrzeni”, w miejscu gdzie łuk jej krzywizny wyginał się najsilniej ku północy.

Rewia zajęła Wawerze przeszło pięć godzin, bo prawa noga, będąca kikutem poniżej kolana, przeszkadzała mu znacznie w chodzeniu. W końcu jednak zbadał dokładnie linię w jedną i drugą stronę i zadowolony z rezultatu wrócił do budki na posiłek.

Ostatecznie przestrzeń nie przedstawiała się najgorzej. W jednym tylko miejscu brakowało kilku metrów szyny, lecz to można było jakoś nadsztukować.

Nie święci garnki lepią – pomyślał, krając chleb i zapijając go jakąś imitacją barszczu. – Ludzie wstawiają sobie zęby, czemuż bym ja nie potrafił wstawić kilkumetrowego kawałka szyny?

I wstawił. Gdzieś pod nasypem kolejowym, pod jakimś kamiennym mostkiem wyszperał parę zardzewiałych już żelaznych sztab, oczyścił, przekuł w ogniu przy nitach, przystosował do reszty i załatał szczerbę w torze do niepoznaki. Równie gładko poszło z naprawą starej zwrotnicy i z wybitym okiem dwu latarni „stacyjnych” opodał budki. Wkrótce stawidło¹ funkcjonowało jak za dawnych dobrych czasów, a w nocy, począwszy od godziny siódmej, rozbłyskiwały latarnie miłym, acz nikłym trochę światłem.

Wawera dumny był ze swego dzieła i rozmiłowanymi oczyma wodził po swojej „strażnicy”, po torze czyściutko utrzymanym i po lśniących relsach². Nie miał nic do zarzucenia swojej przestrzeni. Wszystko tu było jak i gdzie indziej, na czynnych liniach. Był bo i tor podwójny, i krótki tunel powyżej budki, a nawet blok, prawdziwy, w całym tego słowa znaczeniu blok z dźwigniami do przerzutów. Istnienie tego budynekczku o parę metrów od sadyby dróżnika pasowało właściwie placówkę na „przystanek”. Jakoż była tu rzeczywiście przed laty mała stacyjka, przy której budnik spełniał równocześnie funkcje naczelnika. Podobno nawet jeszcze na rok przed wyłączeniem pętlicy zatrzymywały się tu czasem pociągi towarowe na małą chwilę.

Wiadomość ta podniosła ogromnie w oczach Wawery znaczenie jego posterunku i doniosłość związanych z nim zadań. Odtąd zaczął traktować swą budkę jako przystanek i postanowił uczynić wszystko, ażeby utrzymać go na wysokości przeznaczenia. Toteż otoczył jak najtroskliwszą opieką blok i zawarte w nim obiekty, których strzegł jak oka w głowie. Chcąc niejako umotywować wobec siebie i drugih istnienie tego budynku i przywrócić mu dawną rację bytu, powielił tor przed blokiem o jedno odgałęzienie szyn, które niewątpliwie niegdyś musiało tu istnieć, lecz później jako zbędne zostało usunięte.

¹ stawidło – zwrotnica. [przypis edytorski]

² relsy – szyny. [przypis edytorski]

Ponieważ to ostatnie zadanie przechodziło już jego siły i zdolności techniczne, uciekł się do pomocy jednego z kolejowych kowali z ogrzewalni stacyjnej w Byliczu, niejakiego Luśni, i pozyskawszy go paczką przedniego tytoniu, namówił do przywrócenia jego „stacji” jej dawnego wyglądu. Kowal przeprowadził restytucję odgałęzienia wedle wskazówek dróżnika i odtąd został jego najserdeczniejszym przyjacielem.

W godzinach wieczornych, wolnych od pracy, przychodził Lutnia w odwiedziny do budnika i usiadłszy razem na belce pod blokiem lub na progu stacji, gawędzili pod nieszpór, ćmiąc fajki.

Wtedy to wśród przyjacielskiej rozmowy, przy wtórze zasypiających koników polnych, rechocie bagiennych żab, przyszło do wzajemnych zwierzeń.

Powoli wyszło na jaw, że Szymon Wawera nie zawsze był w życiu „sam jako ten palec”, że miał niegdyś młodą i piękną żonę i parę dzieci o główkach jasnych jak len, jedwabistych. Hej, minęło szczęście, minęło niewrotne! Żonę uwiódł spanoszony bogacz, dzieci śmierć zabrała. Odtąd nikt go nie oczekiwał w pustym, zimnym domu, gdy powracał z tury... Potem przyszedł karambol pod Wołą. Stracił wtedy nogę i służbę; musiał pójść na pensję³. A miał jeszcze ochotę do pracy, o, i jaką ochotę! ... Lecz trudno – nie można było inaczej. To przeklęte kalectwo!

A zawsze go coś ciągnęło do kolei. Nie mógł się z nią rozstać w żaden sposób. Przez parę lat po spensjonowaniu pracował jako posługacz przy magazynach na dworcu towarowym, staczając beczki i bale po pomostach, potem, gdy noga zaczęła odmawiać posłuszeństwa, zarabiał z dnia na dzień w ogrzewalni przy dworcu w Zbąszynie jako pomocnik ślusarski. A zawsze przy kolei, zawsze w pobliżu ukochanych wagonów, maszyn i przestrzeni. Dalekie to jeszcze od konduktorstwa, dalekie jak niebo od ziemi, ale przecież – przynajmniej się człowiek ocierał o kolej.

O, bo nie masz to jak konduktorska dola! Jedzie sobie człowiek tak w przestrzeń, jedzie hen, daleko przed siebie, milami jedzie, stajami⁴... Świat mu się kręci, w dal ścieli, migają miasta w przelocie, mijają pola, gościńce... Konduktor tak jedzie, panowie, konduktor – człek-tułacz wieczysty!...

Tak mijały lata, płynął czas niepowrotną falą... Aż pół roku temu zasłyszawszy przypadkiem w rozmowie coś o „głuchej przestrzeni” między Orszawą a Byliczem porzucił ogrzewalnię i przeniósł się w te strony, by czuć nad opuszczoną linią.

I oto teraz został budnikiem, co więcej, kierownikiem przystanku. Ludzie się podobno śmieją z niego, że to „głuchej” pilnuje przestrzeni i „przed wiatrem broni”. Niech się tam śmieją zdrowi. On swoje wie także. A rozdrapywać więcej toru nie pozwoli i porządek utrzyma. I oto znów służy kolei, i wrócił do niej jak syn marnotrawny w dom rodzica po latach. Dach nad głową ma, stację i przestrzeń ma, dobra kolejowego dogląda – czegoż mu więcej potrzeba?...

Słuchał Luśnia tych zwierzeń z uśmiechem na ustach, od czasu do czasu przytakując głową. A gdy przyjaciel na chwilę zamilkł i wpatrzył się zamyślony gdzieś w perspektywę toru, wyciągnął lulkę z zębów i zapytał:

– To ty, Wawera, przystałeś tu na budnika tak niby tego, jak by to powiedzieć, niby z takiej tęskności wielkiej do kolei, hę?

Wawera oderwał oczy od szyn:

– A niby tak, kochany kowalu, a niby tak.

– Ale bo widzisz, Szymek, właściwie tak Bogiem a prawdą – ty siebie samego tumanisz. Tyś tu właściwie niepotrzebny. Przecie to głucha przestrzeń i pociągi tędy od roku nie chodzą. Nie ma czego pilnować. Tego tam trochę żelaziwa w szynach? A co tam komu po tym? A zresztą choćby i ukradli? Nie taka znów wielka szkoda dla kolei. To tylko zabawka i tyle.

Wawerze jakby kto nóż utopił w serce. Spochmurniał, zaciął wargi i poderwał się z miejsca:

³ pensja – tu: renta. [przypis edytorski]

⁴ staje – daw. miara odległości. [przypis edytorski]

– Kiedy tak, to idźże sobie precz stąd, do licha! No, słyszałeś?! Won stąd, mówię, pókim dobry! Kiedyś taki mądry jak inni, to idź sobie pomiędzy nich i śmiej się ze mnie wraz z nimi. Ale dobrze mi tak, staremu durniowi! Po co było otwierać serce pierwszemu z brzegu? Oto masz i nagrodę. Napłuło ci bydlę w twarz i splugawiło ci duszę. Won stąd, powiadam, bo mnie popamiętasz!

Luśnia zmieszał się, poczerwieniał, stropił się ogromnie. Głosem urywanym, pełnym skruchy i żalu zaczął się usprawiedliwiać i przepraszać.

– No, no, stary, nie gniewaj się, nie sierdź tak okrutnie. Ja, widzisz, chciałem co innego powiedzieć. Tylko nie wiedziałem jak. Zwyczajnie człek prosty jestem, kowal. Ty – co innego: konduktor; wieleś świata zwiedził, książki czytasz. Tylko, widzisz, nie mogłem sobie jakoś tego wykalkulować, po co ty właściwie zaszyłeś się tutaj na stare lata. Ale teraz to widzę, niby tak w sercu czuję, dlaczego. Tyś inny człowiek jak inni.

Wawera spojrzał nań z ukosa, trochę z niedowierzaniem, lecz znać już przejednany:

– No tak, to co innego. Jeśli sam przyznajesz, żeś głupi i nie rozumiesz, to ci ten raz jeszcze mogę wybaczyć. Bo, posłuchaj, Luśnia – dodał, zniżając tajemniczo głos – jest ci tu i inna przyczyna, co mnie tu więzi i trzyma. A że jest – ja to czuję najlepiej tu, głęboko w piersi – tylko jej nazwać jeszcze nie umiem po imieniu, tylko uchwycić jej jeszcze nie potrafię w cęgi słów. Ale ona jest, owa dziwna przyczyna – jest, jest na pewno.

Luśnia patrzył na przyjaciela rozszerzonymi od ciekawości oczyma:

– Masz teraz na myśli nie jeno⁵ ową tęsknotę do kolei?

– Nie, nie. To jest coś innego. Coś, co u mnie z ową tęsknotą się łączy, ale też istnieje i beze mnie, samo dla siebie.

– Co to takiego, Wawera?

– Sza! To tajemnica! Tajemnica „głuchej przestrzeni”.

Zamilkli obaj zdjęci nagle nieokreślonym lękiem, zatapiając spojrzenia w mroczniejącą już szyję parowu. Wśród bezdennej ciszy sierpniowego wieczora nadpłynęły nagle od toru ciche, choć wyraźne szmery i szelesty. Jakieś seplenienia stłumione, jakieś poszepty lękliwe, poszczęki...

– Słyszysz, Luśnia? – przerwał milczenie budnik. – Szyny gwarzą...

– Zwyczajnie latem pod wieczór kurczą się od chłodu i przeto szczękają.

– Szyny gwarzą – powtórzył Wawera, puszcżając mimo uszu objaśnienie kowala. – Gawędzą sobie wieczorem po znojach dnia.

– Szyny gadają – powtórzył jak echo Luśnia.

– Tak, tak – mówił dróżnik dziwnie rozmarzony. – Czy myślisz, że one nie żyją jak my, ludzie, zwierzęta lub drzewa?

Kowal spojrzał zaskoczony pytaniem.

– Żyją, Luśnia, żyją, jeno swoim własnym, odmiennym od innych stworzeń życiem.

To stanowczo już przekraczało zakres pojęć kowala. Popatrzył pocziwiec na towarzysza jak na wariata, pokręcił głową i splunawszy od niechcienia w bok, odsunął się trochę na prawo.

– A tor, myślisz, nie żyje, co? – następował nań rozgrzany biernym oporem Wawera. – A ten parów, ta stacja z blokiem, a ta cała przestrzeń, hę?

– Głucha przestrzeń – wtrącił półgłosem Luśnia.

– Głucha, powiadasz? Głucha i ciągle głucha! To wy jesteście głusi, wy, głupi, tępi ludzie, którzy słyszeć nie chcecie głosu Boga!

Kowal struchlał:

– Nic już nie wiem – bełkotał patrząc półprzytomny na towarzysza. – Nic nie rozumiem. Ale w Boga – to wierzę.

Dróżnik ze wzrokiem natchnionym, uśmiechnięty, promienny wskazał ręką przestrzeń nurzającą się już w mrokach wieczornych:

⁵ jeno (daw.) – tylko. [przypis edytorski]

– Wszystko to żyje i wspomina.
– Wspomina? – zagadnął żywo Luśnia. – A co wspomina?
– To, co minęło. To, co tu było przed laty. Tak jak my, ludzie, wspominamy przeszłość – dodał po chwili z głębokim smutkiem w głosie.
– To niby ta twoja przestrzeń wspomina swoją dawność?
– Tak, Luśnia, tak – nareszcie mnie zrozumiałeś. Wspomina swoją dawność.
– Niby owe stare, dobre czasy...
– Tak, tak – gdy tu jeszcze panował ruch, gdy pociągi przelatywały jak błyskawice, dudniły głucho koła wozów, przepruwały przestrzeń gwizdy lokomotyw.
– To wspomina twoja przestrzeń.
– O tym śni ta moja przestrzeń, śni bez przerwy za dnia w słońcu i w długie, czarne, ślepe noce...
– A ty, Wawera, a ty?
– A ja wraz z nią niby ta bratnia dusza.
– Śnicie oboje, wspominacie?
– Śnimy w utęsknieniu wielkim i czekamy.
– Na co? Czego tu wyglądacie?
– Spełnienia tego, o czym śnimy.
– Daremne czekanie: dawność nie wraca.
– Kto ta wie, druhu stary, kto ta wie? Po to ja tu jestem, by ją wskrzesić.
Powstał z belki i podając kowalowi rękę na pożegnanie, dodał po chwili milczenia:
– Czy myślisz, że wspomnianie – to nic, to tylko takie sobie puste słowo?
Zapуścił bystre spojrzenie w dół, na dno parowu, musnął nim nasyp, tory i zatrzymał się na zboczach wąwozu:
– Tu wszędzie żyją te wspominki: wałęsają się dla oka ludzkiego niewidoczne pomiędzy ścianami tego jaru, tłuką po tych szynach, włóczą hen, po całej przestrzeni. Tylko trzeba umieć patrzeć i słuchać.
– Wspominki dawnych lat?
– Wspominki – ślady niezatarte. Bo pomyśl, Luśnia, pomyśl tylko, czy to możliwe, by po tym wszystkim nie zostało nic!
– Niby po czym?
– Pomyśl tylko! Tyle lat, tyle dziesiątków lat przejeżdżały tą gardzielią pociągi, napęniając ją łoskotem kół, grzechotaniem relsów, tyle lat zbocza tego parowu podawały sobie na przemian niby piłki rozbudzone echa. Dzień w dzień, noc w noc rodziły się i marły w tej wąskiej, ciasnej szyi wiry powietrza, wieszały się po szkarpach łachmany dymów, tuliły mgliste ich smoczki do nasypu, kryły pod sklepem tunelu...
– Co chciałeś rzec, Wawera?
– Chciałem rzec jeno, że wspomnienia nie giną. Dobranoc ci, Luśnia, dobranoc!
I tak się w ten wieczór rozstali...
Tymczasem minęło lato, zaczęła się jesień. Dróżnik wciąż wiernie stróżował na swojej przestrzeni. Czujny jak żuraw nie przeoczył najmniejszej usterki na linii. Jeśli gdzieś przypadkiem obsunęła się nawierzchnia, zaraz podsypywał świeżego szutru⁶ i zrównywał z poziomem. Gdy w którąś noc październikową szalona ulewa podmulila tor, wyzerając w nasypie znaczną wyrwę, nazajutrz budnik pracował przez cały dzień bez wytchnienia, póki szkody nie usunął. Umocnił w kilku punktach pętlicy wychwierutane podkłady, gdzie indziej zastąpił stare już, stoczone przez czerw⁷

⁶ szuter – drobno pokruszone kamienie. [przypis edytorski]

⁷ czerw – dziś popr. forma B.lm: czerw. [przypis edytorski]

progi nowymi. Zielska i trawy na torze nie znosił: gdziekolwiek się rzuciło pomiędzy szyny, plewił niemiłosiernie.

Toteż po upływie siedmiu miesięcy jego „urzędowania” wyglądały przestrzeń i przystanek wzorowo. W dal mknęły wstęgi relsów po nawierzchni posypanej żwirem czyściutkim i miałkim jak piasek, z lekkim chrzęstem przerzucały się naoliwione starannie dźwignie blokowe, wykonywało stawidło swe zwroty gładko i sprawnie jak rumak w tresurze maneżu. Dwa razy na dzień i raz w ciągu nocy odbywał Wawera tzw. „ćwiczenia” i „manewry”, które polegały na szeregu czynności i ruchów wykonywanych zwykle przez dróżników w chwili przejazdu pociągów przez ich placówki. Krokiem sprężystym, krokiem starego weterana wychodził budnik przed stację, brał do ręki sygnał, szeroką, czerwoną lub zieloną tarczę na białym polu, i stawał wyprostowany jak struna między zwrotnicą a budką. Kiedy indziej puszczał w ruch kolbę stawidła lub żelazne dźwignie na bloku i przerzucał szyny na torze. Wieczorami zapalał zielony sygnał za szybką zwrotnicą i drugi, podobny lub biały, na semaforze daleko przed przystankiem, opodał tunelu. Czasami na „nocny alarm” zmieniał światła sygnałów, które wtedy z daleka już ostrzegały barwą rubinu...

A jednak mimo wszystko smutno było na przystanku. Mimo pozorów ruchu i sprawności budnika wiało od przestrzeni pustką jakąś i martwością. Bezwiednie musiał to odczuwać i Wawera, bo gdy na chwilę oderwał się od pracy i wzrokiem błędził po szynach, z oczu wyglądała mu tęsknota i jakaś głęboka zaduma. Dlatego też po krótkim spoczynku tym żarliwiej brał się do pracy.

Powoli, z biegiem miesięcy, wytworzył się między nim a przestrzenią nieuchwytny, choć nader zażyły związek. Wawera stał się z czasem jakby ucieleśnioną w kształcie człowieczym jej świadomością. Obcując ze swą strefą, niemal bez przerwy wchłonał wszystkie drżące tu tajemnie ślady przeszłości, a wessawszy w siebie, oddawał z powrotem wzmocnione tęsknotą, pulsujące żywą, gorącą krwią kochającego serca.

– Poczekaj, siostrzyczko – szeptał nieraz, topiąc pijane zadumą oczy w siną dal przestrzeni – poczekaj jeszcze trochę, gołąbko! Doczekamy się w końcu, doczekamy.

I przypadał do toru, przykładając ucho do ziemi i słuchał, słuchał z zapiętym tchem. Po chwili na twarzy jego żółtej, pomarszczonej rozlewał się przykry wyraz rozczarowania, a z ust zwiedłych, zwiotczałych wypływało słowo zniechęcenia:

– Jeszcze nie... Jeszcze za wcześnie...

Nieraz wieczorami pod zorzę zachodu wlepiął godzinami całymi utęsknione oczy w czerniejącą z dala czeluść tunelu i czekał na coś, czekał bez końca...

A tymczasem przyszły złe wieści z miasta. Pewnego dnia przyniósł Luśnia fatalną wiadomość, że dyrekcja ruchu w Orszawie zamierza najpóźniej z wiosną przystąpić do rozebrania przestrzeni. Wawera zgryzł się tym okrutnie i przechorował się ciężko. Po upływie tygodnia dźwignął się wreszcie z łóżka, lecz okropnie zmieniony. Małomowny z natury, teraz zamknął się w sobie zupełnie i absolutnie z nikim nie chciał rozmawiać. Nawet Luśni zabronił wstępu do siebie i z daleka zoczywszy nadchodzącego, zwracał go z drogi gestem ręki. Sposępniał, sponurzał i w oczach miał jakieś dzikie, niedobre światła...

Aż dnia jednego, pod zmierzch, w burzliwy, listopadowy odwieczerek, podczas „manewrów” ze zwrotnicą nagle drgnął.

– Przysłyszało mi się czy co? – mruknął wypuszczając z rąk kolbę przyrządu.

Naraz pojaśniało mu w oczach. Strumień nadludzkiej radości przepłynął serce i wstrząsnął nim całym do posad. Wśród wycia jesiennego wichru, wśród świstu zawieruchy po raz pierwszy *usłyszał*...

To już nie było złudzenie, o nie! Stamtąd nadpłynęło, stamtąd, od tunelu, najwyraźniej w świetle! To było *to*, tym razem niewątpliwie *to*!... O! Znowu! Trochę bliżej... Słodkie, kochane dudnienie! Drogi, nieoceniony łoskot, cudny, rytmiczny łoskot!...

– Ta, ta, ta!... Ta, ta, ta!...

To on! To on! Nie ulegało już wątpliwości!

I wybiegł na spotkanie. Wiatr zerwał mu czapkę, zdarł płaszcz z ramion, targnął nim z pasją, nielitościwie... Nie zważał. Z rozwianym włosiem, śnieżnobiałym włosiem, z wyciągniętymi przed się entuzjastycznie rękoma słuchał dziwnego odgłosu jak najcudniejszej muzyki...

– Ta, ta, ta... Ta, ta, ta... Ta, ta, ta... Ta, ta, ta...

Lecz po chwili umilkło; i znów gwizdał tylko wiatr w wściekłych przegonach, kwiliły wrony pod ołowianym niebem...

Ze zwieszoną głową powrócił dróżnik do swej budki...

Lecz odtąd, od pamiętnego wieczora, nadzieja jasna rozkwitła mu w duszy i dościgała w spełnienie. Bo oto z dniem każdym *słyszał* coraz wyraźniej, coraz bliżej, coraz dobitniej. Po chwili milkło wprawdzie, głuchło gdzieś, rozwiewało się, lecz nazajutrz, o zmroku, w tę dziwną godzinę przesiału dnia z nocą znów powracało mocniej już, głośniejsze, prawie namacalnie...

Aż przyszła godzina ziszczenia.

W jakąś noc grudniową, noc śniegiem zawianą, gdy znużony czuwaniem schylił siwą głowę głęboko ku piersi, zabrzmiał sygnał...

Wawera zadrżał i obudził się:

– Co to?!

– Bim-bam... – zabrzmiało powtórnie. – Bim-bam...

Sygnalizator grał. Po raz pierwszy od czasu objęcia służby usłyszał budzik kucie młotków...

Pokraśniał cały, trzęsącymi się rękoma włożył czapkę, zarzucił szynel⁸ na ramiona i porwawszy latarkę, wybiegł przed budkę.

– Bim-bam... – grało na słupie.

– Idę już, idę – szepnął, ślaniając się na nogach ze wzruszenia.

Całą siłą woli opanował się, sprężył w służbowej postawie i podniósłszy wysoko sygnał świetlny do góry, czekał.

– Ta, ta, ta... Ta, ta, ta... – dudniało na przestrzeni.

– Trach, trach, trach... Trach, trach, trach... – gruchotały szyny.

Dróżnik zatopił głodne spojrzenie w gardziel tunelu...

– Ta, ta, ta!... Ta, ta, ta!...

Nareszcie zobaczył. W wylocie czeluści zaświeciła para oczu, para olbrzymich, złotożółtych ślepiów i rośła, rośła, zbliżała się...

Budnikowi lotem błyskawicy przeszła myśl przez głowę:

– Przejedzie czy stanie?

W tej chwili rozległ się zgrzyt gwałtownie zahamowanych kół i pociąg zatrzymał się przed przystankiem. Wawera nie drgnął, nie ruszył się z miejsca. Patrzył...

Z wozu służbowego wysiadł kierownik ruchu i zmierzał w stronę dróżnika. Ze stopni wagonów zeskoczyło kilku konduktorów, jakiś kontrolor w służbie i podeszli ku niemu.

– Dobry wieczór, Wawera! – pozdrowił wyciągając przyjaźnie rękę kierownik. – Czekaleś długo na nas, mój stary, co? No i nareszcie doczekałeś się.

Wawera ścisnął podaną dłoń! Łzy słodkie, łzy szczęścia dławiły słowa:

– Wedle rozkazu, panie kierowniku, na posterunku.

– Dobry wieczór, kolego! – witali go konduktorzy. – Witaj nam, stary druhu!

I otoczyli go kołem. Ktoś zabrał mu sygnał i przypiął latarkę do piersi, ktoś inny wcisnął „klucz” konduktorski do ręki.

– No, panowie – zabrzmiał donośny głos kierownika. – Komu w drogę, temu czas! Wawera, jedziesz naturalnie z nami?

– Po ciebieśmy tu przyjechali – zagrzemiał zgodny chór kolegów. – Dość ci już chyba dróżnikowania?

⁸ szynel – rodzaj płaszcza męskiego z przełomu XIX i XX w. [przypis edytorski]

W piersi Wawery łkało coś ze szczęścia bez miary. Spojrzał raz jeszcze przez mgłę łez na przystanek, na domek swój śniegiem zasuty, na topolę samotną w ogródku i ruszył ku wozom:

– Ja z wami, koledzy – ja z wami na śmierć i na życie!

I wszedłszy na stopień wagonu jak przed laty, podniósł latarkę w stronę maszyny i krzyknął gromkim głosem:

– Jazda!

Pociąg ruszył z przeciągłym gwizdem i potoczył się w przestrzeń...

Nazajutrz, w mroźny, grudniowy poranek, zastał Luśnia dróżnika przed budką w postaci służbowej z wyciągniętą w górę ręką i z zagasłą latarką w skostniałych palcach.

– Wawera, co tobie? – zagadnął, wpatrując się bystro w twarz przyjaciela z zastygłym na ustach uśmiechem. I dotknął jego ramienia. Wtedy budnik sztywny jak kłoda zwałił mu się pod nogi.

– Zamarzł! – szepnął kowal biorąc zwłoki w ramiona – zamarzł na śmierć na placówce.

I złożył go ostrożnie w budce na tapczanie...

Wieści o zamierzonym rozbiorze przestrzeni okazały się przedwcześnie; przetrwała jeszcze jedną wiosnę i lato. Lecz mówiono w okolicy, że od śmierci Wawery pętlica jakby ożyła. Zwłaszcza pod wieczór wąwóz rozbrzmiewał echem dziwnych odgłosów. Dudniły jakieś pociągi, szczękały rozpetane koła, oddychała ciężko uznojona maszyna. Skądś z przestrzeni nadpływały na skrzydłach wiatru jakieś sygnały, rozlegały się przeciągłą skargą gwizdy świstawek, grały pobudkę odjazdu niewidzialne trąbki...

Ludzie omijali chętnie tę stronę, z lękiem obchodząc ją kołem. Nawet ptactwo spłoszone niezwykle łoskotem porzuciło dziwny parów i przeniosło się w inne, gościnniejsze strony.

Dopiero gdy pod jesień następnego roku usunięto szyny i rozebrano budkę dróżnika, wszystko ucichło i „głucha przestrzeń” zamilkła na zawsze.

Smoluch

Starszy konduktor, Błażek Boroń, obszedłszy powierzone swej opiece wagony, wrócił do zakątka oddanego jego wyłącznej dyspozycji, tzw. „miejsca przeznaczonego dla konduktora”.

Znużony całodzienną włóczęgą po wozach, zachrypty od wywoływania stacji w jesienną, mgłą napęczniałą porę, zamierzał odpocząć trochę na wąskim, ceratą obitym krzeselku; uśmiechała mu się godnie zasłużona sjesta. Dzisiejsza tura właściwie skończyła się; pociąg przebył już strefę gęsto w bliskich odstępach rozmieszczonych przystanków i wyciągniętym kłusem zmierzał do stacji kresowej. Aż do końca jazdy nie będzie już Boroń zrywał się z ławeczki i zbiegał po stopniach na parę minut, by zdartym głosem oznajmiać światu, że jest stacja taka a taka, że pociąg zatrzymał się na minut pięć, dziesięć lub cały długi kwadrans, lub że czas już przesiadać.

Zgasił latarkę przypiętą do piersi i postawił ją wysoko nad głową na półce, zdjął szynel⁹ i zawiesił na kołku.

Dwadzieścia cztery godzin służby bez przerwy wypełniły mu tak szczelnie czas, że niemal nic nie jadł. Organizm domagał się swych praw. Boroń wydobył z torby wiktuały i zaczął się posilać. Siwe wypłowiałe oczy konduktora utknęły nieruchomo w szybie wagonu i patrzyły w świat poza oknami. Szyba trzęsła się w podrzutach wozu, wciąż jednakowo gładka i czarna – nie widział przez nią nic.

Oderwał oczy od monotonii ramy i skierował w głąb korytarza. Spojrzenie prześliznęło się po pierzei drzwi, wiodących do przedziałów, przerzuciło na ścianę okien naprzeciw i zgasło na nudnym szlaku chodnika podłogi.

Skończył „kolację” i zapalił fajeczkę. Był wprawdzie w służbie, lecz na tej przestrzeni, zwłaszcza tuż przed metą, nie obawiał się kontrolora.

Tytoń dobry, przemycony nad granicą, ćmił się w kolistych, wonnych skrętach. Z ust konduktora wysnuwały się giętkie taśmy i zwinawszy się w kłębki, toczyły jak kule bilardowe wzdłuż wagonowego pasażu – to znów wypadały gęste, zwarte cewki, przeciągały leniwo błękitne trzony i pękały u stropu petardą dymu. Boroń był mistrzem w paleniu fajki...

Z wnętrza przedziałów przy płynęła fala śmiechu: goście byli w dobrych humorach.

Konduktor zacisnął zęby ze złością; z ust padły słowa pogardy:

– Komiwojażerowie! Handlarska branża!

Boroń zasadniczo nie cierpiał pasażerów; irytowała go ich „praktyczność”. Dla niego istniała kolej dla kolei, nie dla podróżnych. Zadaniem kolei było nie przewożenie ludzi z miejsca na miejsce w celach komunikacyjnych, lecz ruch jako taki i pokonywanie przestrzeni. Co ją mogły obchodzić marne interesy ziemskich pigmejów, zabiegi przemysłowe oszustów, plugawe przetargi handlarzy? Stacje były nie na to, żeby na nich wysiadać, lecz by mierzyły przebytą drogę; przystanie kolejowe były probierzem jazdy, ich kolejna zmiana, jak w kalejdoskopie, dowodem postępów ruchu.

Toteż z pogardą spoglądał zawsze konduktor na tłumy, cisnące się przez drzwi wagonów na peron i na odwrót, z grymasem ironii obserwował zadyszane jejmoście i rozgorączkowanych pośpiechem jegomościów, pędzących na łeb, na szyję wśród krzyków, przekleństw, czasem szturchańców do przedziałów, by „zająć miejsce” i ubiec towarzyszy z owczego stada.

– Trzoda! – słuwał przez zęby. – Jak gdyby, Bóg wie, co na tym świecie zależało, by jakiś tam pan B. lub jakaś tam pani W. przybyli „w porę” z F. do Z.

Tymczasem rzeczywistość stanowiła rażący kontrast z poglądami Boronia. Ludzie wciąż wsiadali i wysiadali na stacjach, wciąż cisnęli się z taką samą zapalczywością, zawsze w tych samych praktycznych zamiarach. Ale też konduktor mścił się za to przy każdej sposobności.

⁹ szynel – rodzaj męskiego płaszcza, popularnego w Rosji na przełomie XIX i XX w. [przypis edytorski]

W jego „rejonie”, obejmującym trzy do czterech wozów, nie było nigdy przepełnienia, tej ohydnej dušby motłochu, która kolegom odbierała nieraz ochotę do życia i była ciemną plamą na horyzoncie szarej, konduktorskiej doli.

Jakich używał środków, jakimi szedł drogami, by osiągnąć ten ideał, nieczyszczalny dla innych towarzyszy zawodu, o tym nikt nie wiedział. Faktem było, że nawet w czasie największej frekwencji w porze świątecznej wnętrza wagonów Boronia zdradzały normalny wygląd; przejścia były wolne, w kuluarach oddychało się powietrzem znośnym. Siedzeń nadliczbowych i miejsc stojących konduktor nie uznawał. Surowy dla siebie i wymagający w służbie umiał też być nieubłagany dla podróżnych. Przepisów przestrzegał dosłownie, z drakońskim nieraz okrucieństwem. Nie pomagały wybiegi, podstępne szacherki, zręczne wślizgiwanie w rękę „łapówek” – Boronia nie można było przekupić. Parę osób nawet zaskarżył z tego powodu, jednego osobnika wypoliczkował za obrazę i przed władzami wyszedł obronną ręką. Nieraz też zdarzało się, że w środku jazdy, gdzieś na jakimś nędznym przystanku, na jakiejś lichej stacyjce, w czystym polu, wypraszał grzecznie, lecz stanowczo z wagonu oszukującego „gościa”.

Dwa razy tylko w ciągu swej długoletniej kariery natknął się na „godnych” pasażerów, którzy odpowiadali poniekąd jego ideałowi podróżnych.

Jednym z tych rzadkich okazów był jakiś bezimienny włóczęga, który bez centa przy duszy wsiadł do przedziału pierwszej klasy. Gdy Boroń zażądał karty jazdy, obdartus wytłumaczył mu, że biletu nie potrzebuje, bo jedzie bez określonego celu, tak sobie, w przestrzeń, dla przyjemności, z wrodzonej potrzeby ruchu. Konduktor nie tylko uznał rację, lecz przez cały przeciąg jazdy czuwał troskliwie nad wygodą gościa i nie wpuszczał nikogo do jego przedziału. Poczęstował go nawet połową swych prowiantów i zapalił z nim fajeczkę wśród przyjacielskiej pogawędki na temat: podróż na chybił trafił.

Drugi podobny pasażer zdarzył mu się parę lat temu na przestrzeni między Wiedniem a Triestem. Był nim niejaki Szygoń¹⁰, podobno właściciel ziemski z Królestwa Polskiego. Sympatyczny ten człowiek, zresztą na pewno zamożny, również wsiadł bez biletu do pierwszej klasy. Zapytany, dokąd jedzie, odpowiedział, że właściwie sam nie wie, gdzie wsiadł, dokąd zdąży i po co.

– W takim razie – zauważył Boroń – może by najlepiej było wysiąść na najbliższej stacji.

– Ej, nie – odparł niezrównany pasażer – nie mogę, dalibóg, nie mogę. Muszę jechać naprzód; coś mnie pędzi. Wystaw pan bilet, dokądkolwiek mu się podoba.

Odpowiedź oczarowała go do tego stopnia, że pozwolił mu jechać aż do końcowej stacji za darmo i nie naprzykrzał się już ani razu. Ów Szygoń podobno uchodził za wariata, lecz zdaniem Boronia, jeśli w ogóle był bzikem, to bzikem we wielkim stylu.

Tak, tak – istnieli jeszcze na szerokim świecie doskonali podróżni, lecz czymże były nieliczne perły w morzu hołoty? Konduktor nieraz wracał z utęsknieniem ku tym dwom świetnym zdarzeniom swego życia, pieszcząc duszę wspomnieniami chwil wyjątkowych...

Przeważył głowę wstecz i śledził ruchy błękitnoszarych smug, porozwieszanych warstwami w korytarzu. Ponad miarowy stuk szyn wydostał się powoli szypot gorącej pary, pędzonej w rury. Usłyszał bulgotanie wody w zbiornikach, czuł ciepły jej napór o brzegi naczyń: ogrzewano przedziały, bo wieczór był chłodny.

Momentalnie lampy u szczytu zmrużyły świetne rzęsy i gasły. Lecz nie na długo, bo już w następnej chwili gorliwy regulator wstrzyknął automatycznie świeżą dozę gazu, który podsycił słabnące palniki. Konduktor uczył jego specyficzną, ciężką woń, przypominającą trochę koper włoski.

Zapach był mocniejszy od dymu fajeczki, wnetliwszy i mącił zmysły...

Nagle Boroniowi zdało się, że słyszy stąpanie bosych nóg po podłodze korytarza.

– Duh, duh, duh – dudniły gołe stopy – duh, duh, duh...

¹⁰ Szygoń – bohater opowiadania St. Grabińskiego *Demon ruchu*. [przypis edytorski]

Konduktor wiedział już, co to znaczy; nie po raz pierwszy słyszał te kroki w pociągu. Wychylił głowę i spojrzał w mroczną perspektywę wozu. Tam u końca, gdzie ściana załamuje się i cofa ku przedziałowi pierwszej klasy, ujrzał na sekundę *jego* jak zwykle nagie plecy – na sekundę tylko mignął *jego* wyprężony w kabłąk, zlany rżącym potem grzbiet.

Boroń zadrżał: Smoluch znów pojawił się w pociągu.

Po raz pierwszy zauważył go lat temu dwadzieścia. Było to na godzinę przed straszną katastrofą między Zniczem a Księżymi Gajami, w której zginęło przeszło czterdzieści osób, nie licząc wielkiej liczby rannych. Konduktor miał wtedy lat trzydzieści i jeszcze silne nerwy. Pamięta dokładnie szczegóły, nawet numer nieszczęśliwego pociągu. Prowadził wtedy wagony końcowe i może dlatego ocalał. Dumny ze świeżo zdobytego awansu, odwoził do domu w jednym z przedziałów narzeczoną, swoją biedną Kasienkę, jedną z ofiar nieszczęścia. Pamięta, jak wśród rozmowy z nią nagle uczuł dziwny niepokój: coś go ciągnęło gwałtem na korytarz. Nie mogąc oprzeć się, wyszedł. Wtedy zobaczył u wylotu wagonowego przedsionka znikającą postać nagiego olbrzyma; ciało jego, zasmolone sadzą, złane brudnym od węgla potem, wydzielało duszny odór: był w nim zapach włoskiego kopru, swąd dymu i woń mazi.

Boroń rzucił się za nim i chciał przychwycić, lecz zjawisko rozplynęło się w oczach. Słyszał tylko czas jakiś tupot bosych nóg na podłodze – duh, duh, duh – duh, duh, duh...

W jaką godzinę potem pociąg zderzył się z pospiesznym dążącym z Księżych Gajów...

Od tego czasu zjawił mu się Smoluch jeszcze dwukrotnie, każdym razem jako zapowiedź nieszczęścia. Po raz drugi ujrzał go na parę minut przed wykolejeniem pod Rawą. Smoluch biegł wtedy po desce na dachach wagonów i dawał mu znaki czapką palacza, którą zerwał z uznojonej głowy. Wyglądał mniej groźnie niż za pierwszym razem. Toteż obeszło się jakoś bez większych ofiar; wyjąwszy paru lekko rannych, nie zginął nikt.

Pięć lat temu, jadąc osobowym do Bąska, zoczył go Boroń między dwoma wozami przejeżdżającej mimo¹¹ towarówki, która zdążała ze strony przeciwnej do Wierszyńca. Smoluch siedział w kuczki na zderzakach i bawił się łańcuchami. Koledzy, którym zwrócił na to uwagę, wyśmiali go, nazywając bzikiem. Lecz najbliższa przyszłość przyznała mu rację; towarowy, przejeżdżając przez podmulony most, runął w przepaść tej samej nocy.

Przepowiednie Smolucha były nieomyłne; gdziekolwiek zjawił się, groziła niechybna katastrofa. Trzykrotne doświadczenie umocniło Boronia w tym przekonaniu, ukształtowało głęboką wiarę kolejarza związaną ze złowieszczym pojawem. Konduktor żywił ku niemu cześć bałwochwalczą zawodowca i lęk jak przed bóstwem złym i niebezpiecznym. Otoczył swoje zjawisko specjalnym kultem, urobił sobie oryginalny pogląd na jego istotę.

Smoluch tkwił w organizmie pociągu, przepajał sobą jego wielocłonowy kościec, tłukł się niewidzialny w tłokach, pocił w kotle lokomotywy, włóczył po wagonach. Boroń wyczuwał jego bliskość wkoło siebie, obecność stałą, ciągłą, lubo¹² nienaoczną. Smoluch drzemał w duszy pociągu, był jego tajemnym potencjałem, który w chwilach groźnych, w momencie złych przeczuć wydzielał się, zgęszczał i przybierał ciało.

Sprzeciwiać mu się uważał konduktor za rzecz zbyteczną, nawet śmieszną; wszelkie ewentualne wysiłki, zmierzające ku temu, by zapobiec nieszczęściu, które zapowiadał, byłyby daremne, oczywiście bezskuteczne. Smoluch był jak przeznaczenie...

Ponowne ukazanie się dziwadła w pociągu, i to na krótko przed metą, wprawiło Boronia w stan silnego podniecenia. Lada chwila można się było spodziewać jakiejś katastrofy.

Powstał i zaczął przechadzać się nerwowo po korytarzu. Z wnętrza jednego z przedziałów doszedł go gwar głosów, śmiech kobiet. Zbliżył się i przez parę sekund patrzył w głąb. Zgasił wesołość.

¹¹ *mimo* (daw.) – obok. [przypis edytorski]

¹² *lubo* (daw.) – chociaż. [przypis edytorski]

Ktoś odsunął drzwi od sąsiedniego *coupé*¹³ i wychylił głowę:

– Panie konduktorze, daleko do stacji?

– Za pół godziny jesteśmy u celu. Docieramy do końca.

Było coś w intonacji odpowiedzi, co uderzyło pytającego. Oczy jego zatrzymały się przez dłuższą chwilę na konduktorze. Boroń uśmiechnął się zagadkowo i przeszedł. Głowa znikła z powrotem we wnętrzu.

Jakiś mężczyzna wyszedł z przedziału klasy drugiej i otworzywszy okno na korytarzu, wyglądał w przestrzeń. Ruchy jego gwałtowne zdradzały jakby niepokój. Podniósł okno i oddalił się w stronę przeciwną, na koniec kuluaru¹⁴. Tu zaciągnął się parę razy papierosem i rzuciwszy pożuty naustnik niedogarka, wyszedł na platformę wozu. Boroń widział przez szybę jego sylwetkę, przechylającą się ponad sztabę ochronną, w kierunku jazdy.

– Bada przestrzeń – mruknął uśmiechnięty złośliwie. – Nic nie pomoże. Licho nie śpi.

Tymczasem nerwowy pasażer wrócił do wagonu.

– Czy pociąg nasz skrzyżował się już z pospiesznym z Gronia? – zapytał z wysiłonym spokojem, spostrzegłszy konduktora.

– Dotąd nie. Spodziewamy go się lada chwila. Zresztą być może, wyminiemy go na stacji kresowej¹⁵; nie jest wykluczone spóźnienie. Pospieszny, który ma pan na myśli, nadjeżdża z bocznej linii.

W tej chwili odezwał się z prawej strony gwałtowny łoskot. Za szybą przemknął olbrzymi kontur zionący mietlicą iskier, a za nim lotem myśli prześmignął łańcuch czarnych pudeł, oświeconych wykrojami czworokątów. Boroń wyciągnął rękę w kierunku znikającego już pociągu:

– Otóż i on.

Niespokojny pan z westchnieniem ulgi wyciągnął papierośnicy i podał ją konduktorowi:

– Zapalmy sobie, panie konduktorze. Moerisy oryginalne.

Boroń przyłożył rękę do daszka czapki:

– Dziękuję pięknie. Ćmię tylko fajkę.

– Szkoda, bo dobre.

Podróżny zapalił sam papierosa i wrócił do *coupé*.

Konduktor uśmiechnął się szydersko za odchodzącym.

– He, he, he! Coś przeczuł! Tylko za szybko się uspokoił. Nie gadaj, brachu, hop, boś jeszcze nie przeskoczył.

Lecz szczęśliwe skrzyżowanie trochę go zaniepokoiło. Szanse wypadku zmniejszyły się o jedną.

A już były trzy kwadransy na dziesiątą – za piętnaście minut mieli stanąć w Groniu, u kresu jazdy. Po drodze nie było już żadnego mostu, który by mógł się zawalić; jedyny pociąg z przeciwnej strony, z którym by ewentualnie mogło zająć zderzenie, szczęśliwie wyminięto. Należało chyba spodziewać się wykolejenia lub też jakiejś katastrofy na samej stacji.

W każdym razie prognoza Smolucha musiała się sprawdzić – *on* za to ręczył, on, starszy konduktor Boroń.

Tu chodziło nie o ludzi, nie o pociąg ani o całość jego własnej małej osoby, lecz o nieomyślność bosego widziadła. Boroniowi zależało niezmiernie na utrzymaniu powagi Smolucha wobec sceptycznych konduktorów, na zachowaniu jego prestiżu w oczach niedowiarków. Koledzy, którym parę razy opowiadał o tajemniczych jego odwiedzinach, brali sprawę z humorystycznego punktu widzenia, tłumacząc całą historię przywidzeniem lub, co gorsza, zalaniem pały. Zwłaszcza to ostatnie przypuszczenie bolało bardzo, ile że nigdy nie pijał. Kilku uważało Boronia za przesadnego

¹³ *coupé* (fr.) – przedział kolejowy. [przypis edytorski]

¹⁴ *kuluar* (z fr.) – korytarz. [przypis edytorski]

¹⁵ *kresowy* – tu: końcowy. [przypis edytorski]

bzika i pomyłka. Toteż w grę wchodził poniekąd jego honor i zdrowy ludzki rozum. Wolał sam kark skrócić niż przeżyć fiasko Smolucha...

Brakowało dziesięć minut do dziesiątej. Dopalił fajki i po schodach wszedł na szczyt wozu do oszklonej zewsząd budki. Stąd, z wysokości „bocianiego gniazda”, leżała za dnia przestrzeń jak na dłoni. Teraz świat nurzał się w grubych ciemnościach. Od okien wozów odpadały plamy światła, przeglądając zbocza nasypu żółtymi oczyma. Przed nim, w odległości pięciu wagonów, rozsiewała maszyna krwawe kaskady iskier, oddychał komin białoróżowym dymem. Czarny, dwudziestoprzegubowy wąż połyskiwał łuskami boków, zionął ogniem paszczy, oświeślał drogę otoczeniami ślepiów. W oddali majaczyła już zorza dworca.

Jakby czując bliskość upragnionej przystani, dobywał pociąg wszystkich sił i podwajał chyżość¹⁶. Już mignął jak majak sygnał szyby dystansowej, nastawiony na wolny przejazd, już witały przyjaźnie podane ramiona semaforów. Szyny zaczęły się powielać, krzyżując w posetne linie, kąty, żelazne przeploty. Na prawo i lewo wypadały z mroków nocy niby na spotkanie latarki zwrotnic, wyciągały szyje stacyjne żurawie, studnie, ciężarowe dźwignie.

Wtem na parę kroków przed rozhukaną w pędzie lokomotywą zagrał czerwony sygnał. Maszyna wyrzuciła ze spiżowej gardzieli urwany gwizd, zazgrzytały hamulce i pociąg, powstrzymany szalonym wysiłkiem kontrapary, zatrzymał się tuż przed drugą zwrotnicą.

Boroń zbiegł na dół i przyłączył się do gromadki kolejarzy, którzy też powysiadali, by zbadać powód przerwy w ruchu. Blokowy, który dał znak ostrzegawczy, wyjaśnił sytuację. Oto tor pierwszy, na który miano zajechać, był chwilowo zajęty przez towarowy. Trzeba było więc przerzucić zwrotnicę i puścić pociąg na tor drugi. Zwyczajnie przeprowadza się ten manewr w bloku, za pomocą jednej z dźwigni. Tymczasem podziemne połączenie między nim a torami uległo jakiemuś uszkodzeniu, tak że blokmistrz musiał dokonać przesunięcia na przestrzeni. Spuścił więc tylko łącznik łańcuchowy w blokhauzie i przy pomocy klucza otworzył stawidło¹⁷. Teraz miał dostęp bezpośredni do zwrotnicy i mógł już skierować szyny na tor właściwy.

Uspokojeni funkcjonariusze powrócili do wagonów, by czekać na hasło wolnego przejazdu. Boronia coś przykuło do miejsca. Wzrokiem błędnym patrzył na krwawy sygnał, jak odurzony słuchał chrzęstu przestawianych szyn.

– W ostatniej chwili zorientowali się! W ostatnim niemal momencie, na jakieś trzysta metrów przed stacją! Więc Smoluch kłamał?

Nagle zrozumiał swoją rolę. Szybko zbliżył się ku blokowemu, który założywszy kolbę, przerzucał stawidło i zmieniał barwę sygnału na zieloną.

Za wszelką cenę należało odciągnąć tego człowieka od zwrotnicy i zmusić do opuszczenia stanowiska.

Tymczasem koledzy już dawali znaki do wymarszu. Od końca pociągu szło już podawane z ust do ust hasło – „Jazda”!

– Zaraz! Czekać tam! – krzyknął Boroń.

– Panie zwrotniczy! – zwrócił się półgłosem do wyprężonego w postawie służbowej funkcjonariusza. – Tam na pańskim bloku widać jakiegoś włóczęgę!

Blokowy zaniepokoił się. Wyteżył wzrok w kierunku ceglanego domku.

– Prędej! – podszczuwał Boroń. – Ruszaj pan z miejsca! Gotów poprzerzucać dźwignie, popsuć przyrządy!

– Jazda! Jazda! – brzmiały zniecierpliwione głosy konduktorów.

– Czekać, do stu piorunów! – zaoponował Boroń.

Zwrotniczy, zniewolony siłą głosu, szczególną mocą nakazu rzucił się biegiem ku blokowi.

¹⁶ chyżość – dziś: prędkość. [przypis edytorski]

¹⁷ stawidło – zwrotnica. [przypis edytorski]

Wtedy Boroń korzystając z chwili chwycił za kolbę stawidła i na powrót połączył szyny z torem pierwszym.

Manewr wykonany był zręcznie, szybko i cicho. Nikt nie zauważył.

– Jazda! – krzyknął, usuwając się w cień.

Pociąg ruszył, nadrabiając spóźnienie. Za chwilę zasuwał się w mroki przestrzeni już ostatni wagon, wlokąc za sobą długi, czerwony szlak latarni...

Po chwili nadbiegł od bloku zbity z tropu zwrotniczy i oglądnął starannie pozycję stawidła. Coś mu się nie podobało. Podniósł do ust gwizdawkę i dał trzykrotny, rozpaczliwy sygnał.

Za późno!

Bo oto od strony stacji wstrząsnął powietrzem okropny łoskot, głuchy, dudniący huk detonacji, a potem piekielna wrzawa, zgiełk i jęki – lament, płacz i wycie splecione w jeden dziki chaos ze szczękiem łańcuchów, traskiem druzgotanych kół, łomotem miażdżonych bezlitośnie wagonów.

– Karambol! – szeptały zbielełe wargi. – Karambol!...

Fałszywy alarm

Spod zdruzgotanych wozów wydobyto resztę ofiar: dwóch ciężko rannych mężczyzn i jedną kobietę, zmiażdżoną na śmierć w żelaznych uściskach zderzaków. Kilku ludzi z miejskiego ambulansu złożyło pokrwawione ciała na szpitalne lektyki i zaniósło w stronę poczekalni do tymczasowego opatrunku. Stamtąd dochodziły już jęki, rozdzierające okrzyki bólu, czasem przeciągły spazmatyczny płacz. Z odległości pierwszej zwrotnicy widać było przez otwarte okno białe płaszcze chirurga i asystentów, uwijających się po sali, pomiędzy rzędami złożonych na podłodze noszy. Żniwo było bogate i krwawe: 50 ofiar...

Bytomski odwrócił oczy od peronu i w dalszym ciągu przypatrywał się wysiłkom służby i funkcjonariuszy, którzy pod kierownictwem jego kolegi, naczelnika stacji Rudawskiego, usuwali z toru szczątki rozbitego pociągu.

Wyniki katastrofy przedstawiały się w niezwykle groźnych wymiarach; na 15 wagonów „garnituru” ledwie 2 uszły cało, reszta uległa niemal zupełnemu zniszczeniu. Maszyna z jaszczykiem¹⁸, które pierwsze wpadły na tyły ciężarowego, wsunęły się w ostatni jego wagon niby szuflady we wlot i tak trwały skleszczone w potwornym zwarciu. Parę wozów środkowych i z powybijanymi szybami, bez pomostów, bez kół spięło się w górę i wparło w siebie jak ośleple, rozhukane w pędzie rumaki osadzone w miejscu ręką oszałałych jeźdźców. Jeden wagon zmiażdżyło do szczętu; pozostał tylko jakiś bezładny kłęb posiekanych na drzazgi ścian, poszatkowanych na szczapy przepierzeń, poskręcanych w trąby platform; a spośród tej dzikiej strzyży drzewa i żelaza sterczały tu i ówdzie kikuty rur przewodowych, jakieś szczerbate, powyginane śmiesznie blachy, stożyły się pod niebo czarną pogrozą zardzewiałe sztaby, laski, wyważone z zawiasów drzwi ze śladami skrzepłej posoki, wywleczone z przedziałów ławki, sofki i fotele oblepione strzępami ludzkiego ciała...

Niemal cały personel służbowy Bieżawy pracował nad przyprowadzeniem toru do porządku. Nadjechała z ogrzewalni maszyna ratunkowa i skierowana na fatalną linię, uprowadzała ze sobą skwapliwie szczęty rozbitego. Tam, gdzie wytrącone z orbity toru wagony przechyliły się na bok i runęły na zbocza nawierzchni, akcja była trudniejsza i na dłuższą metę; nie pozostawało nic innego, jak za pomocą dźwigni i kilofów zepchnąć je trochę niżej w dół po pochylni nasypu i w ten sposób na razie usunąć zawadę z przestrzeni. Gdzie indziej pracowały gorliwie łopaty, zgarniając na wózki rozrzucone wkoło żelaziwo, rozszczerzone na trzaski pierzeje ścian wagonowych, wałęsające się po szynach odpryski i odruzgi. Co chwila odzywało się kłańcanie spuszczonego łańcuchów, gwizdy świstawek na „gotów” i przeraźliwa odpowiedź lokomotywy ruszającej z naładowanym już sprzętem.

Bytomski, oparty o żuraw studzienny, z cygarem w zębach śledził w posępnej zadumie ruchy funkcjonariuszy. Od czasu do czasu, zaciągnawszy się silniej dymem tytoniowym, odrywał rękę od słupa studni i mierząc z ukosa spojrzeniem stojącego obok kolegę, poruszał znacząco głową.

Lecz Rudawski, zajęty akcją ratunkową, zdawał się nie dostrzegać gestów towarzysza, tedy Bytomski uśmiechał się na poły smutno, na poły drwiąco i wracając do pierwotnej pozycji, ćmił dalej swoje cygaro. Raz tylko, gdy doleciał ich z poczekalni głośniejszy jęk jednego z nieszczęśliwych pasażerów, naczelnik Bieżawy drgnął niespokojnie i mimo woli rzucił okiem w stronę kolegi z Tenczyna.

– Przestrzegałem – odpowiedział tamten na spojrzenie, nachylając się tajemniczo do ucha Rudawskiego – przestrzegałem parę razy przed katastrofą, lecz wtedy wyśmiałeś mnie, kolega. Teraz ponosicie następstwa własnej lekkomyślności. Nie należało lekceważyć słów starego wygi z Tenczyna.

¹⁸ jaszczyk – wóz z okutą skrzynią. [przypis edytorski]

– At – zachnął się niecierpliwie Rudawski. – Pleciesz kolega androny¹⁹. Czysty przypadek i basta! Nie wierzę w te wasze wariackie obliczenia.

– Tym gorzej dla was; na upór nie ma lekarstwa. Więc nie uznajecie teorii fałszywych alarmów?

– Ani trochę – odburknął. – Fałszywe alarmy, oczywiście, zdarzają się, i to dość często, lecz są tylko wynikiem przeczulenia funkcjonariuszy, pracujących w danej chwili; czymś w rodzaju służbowej przesady i hipergorliwości strzyżącej uszyma za łada listka szelestem. I niczym więcej. Rozumiecie mnie? – powtórzył dobitnie. – Niczym więcej.

Bytomski już się nie sprzeciwiał.

– Ha – westchnął smutno – chciałem wam oszczędzić tej niemiłej historii, lecz znać sądzonym było inaczej. Nikt nie ujdzie tego, co mu przeznaczone.

Naczelnik Bieżawy nie odpowiedział już na tę fatalistyczną uwagę, gdyż właśnie jeden z dróżników zbliżył się doń po dalsze instrukcje i zajął sobą wyłącznie jego uwagę.

Mijała szósta wieczorem. Bytomski podniósł rękę ku czołu i przez chwilę wpatrywał się w łagodne, wrześnie słońce, które stoczywszy się z nieboskłonu, zawisło czerwoną tarczą nad dworcem. Czas był do powrotu; stacja w Trenczynie, opuszczona przez niego nad ranem i zdana na opiekę asystenta, i tak zbyt już długo pozostawała bez kierownika. Oczekująca go na bocznym torze maszyna, którą przyjechał do Bieżawy, znać niecierpliwiła się przydługim postojem i dysząc kłębamii pary, dudniąc pełnymi kotłami, wzywała do odjazdu.

Nie żegnając już przygnębionego katastrofą kolegi, zmartwiony bezskutecznością wyprawy, Bytomski wstąpił na platformę i dał maszyniście znak do odjazdu. Odezwał się krótki świst i lokomotywa ruszyła.

Naczelnik usiadł pod tenderem²⁰ na żelaznej ławeczce i w milczeniu zapalił fajkę. Był zły i poirytowany okropnie na kolegę z Bieżawy. Już wczoraj wieczorem, dowiedziawszy się, że mylnie zaalarmowano urząd ruchu we Wyszkanie, ostrzegając go przed grożącym rzekomo karambolem, wiedział, co o tym sądzić.

Depesza wpłynęła do stacji w czwartek rano, a w parę godzin potem po zarządzeniu środków ochronnych okazało się, że była zgoła fałszywą i bezpodstawną; w rzeczywistości nie było ani cienia niebezpieczeństwa i naczelnik Wyszkania niepotrzebnie zaniepokojony kłął na czym świat stoi na „fałszywe hałasy”. Lecz Bytomski patrzył na „awanturę” z trochę innego punktu widzenia. Gdyby alarm okazał się usprawiedliwionym i środki zaradcze całkiem na miejscu, byłby przeszedł mimo spokojnie i cieszył się tylko, że w porę niebezpieczeństwo wyminęło. Z chwilą jednak, gdy wchodziły w grę tzw. „alarmy fałszywe”, cały spręzał się w sobie, nadstawiając bacznie ucha, skąd przysły i w kogo godziły.

Naczelnik Trenczyna nie od dziś śledził je swym czujnym okiem. Toteż otrzymawszy w czwartek koło godz. siódmej wieczorem tę niemiłą wiadomość, w lot zorientował się w sytuacji. Oto kolega z Wyszkania skarżył się mu przez telefon, że go bez przyczyny zaniepokojono, że przez parę godzin pozostawał w łatwym do zrozumienia naprężeniu, czyli innymi słowy, że przyszedł fałszywy alarm do Wyszkania – lecz Wyszków – to trzecia stacja na prawo od Bieżawy... Więc?... Więc to był znak ostrzegawczy dla Bieżawy! Tam najdalej jutro, może jeszcze dziś przyjdzie do katastrofy, którą grożono przed kilku godzinami urzędowi ruchu w Wyszkanie. Rzecz niechybna, oczywista, jak słońce na niebie! Nie pierwszy to i nie ostatni raz. Bytomski znał się już dobrze na tych „fintach²¹”. Należało natychmiast przestrzec Rudawskiego!

Jakoż o godz. 7 min. 50 wieczorem, czyli w 50 minut po otrzymaniu wiadomości, posłał do Bieżawy telegraficzną depeszę, w której powtórzył dosłowną treść alarmujących sygnałów przeznaczonych dla Wyszkania. Przedstawiwszy sytuację „we właściwym świetle”, błagał na

¹⁹ androny – bzdury. [przypis edytorski]

²⁰ tender – wagonik na stałe przymocowany do parowozu, przewożący m.in. zapas węgla. [przypis edytorski]

²¹ finta (daw.) – podstęp. [przypis edytorski]

wszystkie świętości kolegę, by miał się na bacności i na wszelki wypadek opróżnić drugi tor, jeśli go zajmuje jaki „garnitur” na postoju. Rudawski z drwinami podziękował za „dobrą radę” i oświadczył, że jeszcze do tego stopnia nie zbzikował, by zarządzać środki ochronne przeciw niebezpieczeństwu, przed którym (zresztą zupełnie fałszywie) przestrzegano kogo innego.

Bytomski był w rozpacz. Przedstawiał, zaklinał, nawet groził – nic nie pomogło. Rudawski zaciął się w trzeźwym uporze człowieka wyzwolonego z „przesądów” i życzył koledze z Trenczyna dobrej nocy i przyjemnych marzeń.

Zniechęcony bezcelowością rozmowy Bytomski odłożył słuchawkę aparatu i szarpany złowrogim przeczuciem, chodził po peronie nerwowymi krokami. W nocy nie zmrugał oka, a nad ranem nie mogąc usiedzieć na miejscu, złożył opiekę nad Trenczynem na barki asystenta, a sam wsiadłszy na luzną maszynę, pognął jak wichor do Bieżawy. Tu przybył koło 11 przed południem i odetchnął, zastawszy na razie wszystko w porządku.

Rudawski przyjął go nader serdecznie, lecz nie bez ukrytego szyderstwa. O „oczyszczaniu” drugiego toru nie chciał ani słyszeć. A właśnie stał na nim od wczoraj towarowy z Budziszyna przeznaczony na dłuższy postój na stacji. Na próżno przedstawiał mu grozę sytuacji Bytomski, na próżno tłumaczył, że można pociąg bez trudności przesunąć na martwy tor pod magazynami. Rudawski jak skała trwał przy swoim, nie mając najmniejszej chęci ustępować „chimerom narwańca z Trenczyna”.

Na sporach i kłótniach upłynęło parę godzin. Tymczasem przeszedł szczęśliwie przez stację osobowy z N., przemknął jak piorun bez szkody błyskawiczny z T., przesunął się ciężkim, lapidarnym biegiem towarowy z S.

Po każdej ekspedycji Rudawski zacierał ręce i drwiąco zerkał w stronę chmurnego przyjaciela.

A o godzinie 5 min. 10 po południu najechał pośpieszny z Orawy z furią rozpędzonego olbrzyma na ciężarowy z drugiego toru. Przez jakąś fatalną pomyłkę przerzucił dróżnik stawidło²² na zajętą linię i puścił rozhuwany pociąg na drogę zatrąty i śmierci.

Bytomski odniósł ponury tryumf...

Wlepił nieruchomo oczy w jeden punkt na mętniejącym w mrokach zachodu widnokręgu i snuł dalej niewesołe myśli...

Zdumiewał go i drażnił zarazem nieprzewyciężony niczym upór Rudawskiego; nawet po ziszczeniu się przepowiedni nie chciał mu przyznać słuszności, tłumacząc katastrofę nieszczęśliwym wypadkiem.

– Uparty i krnąbrny kozioł! – mruknął przez zęby, dając upust irytacji.

W ogóle jak można było tak zlekceważyć sobie jego przestrożę? Jak można było przyjąć z drwiącym wzruszeniem ramion życzliwą radę starego wilka kolejowego, który nie od dzisiaj i nie od wczoraj badał psychologię tzw. fałszywych alarmów i podpatrzył „właściwe” ich znaczenie dla tej przynajmniej połaci dróg żelaznych?...

Zaczął lat temu przeszło 20 od studium katastrof kolejowych. Umysł jego bystry a wnikliwy z wrodzoną mu zapalczywością śledził przebieg tych kataklizmów ruchu, wchodził w przyczyny, rozpatrywał przesłanki.

Po pewnym czasie dotarł do wniosku, że po uwzględnieniu ułomności ludzkich zmysłów, fizycznego zmęczenia wskutek przydługiej służby, jako też wadliwości regulaminu i kolejowych urządzeń pozostaje pewna reszta, owo nie wyjaśnione nigdy „coś” nie dające się podciągnąć pod żadną kategorię przyczyn i powodów, które wywołały katastrofę.

Tu wszedł w dziedzinę tzw. przypadku, ślepego trafu, nieprzewidzianego zbiegu okoliczności itp. *termes vagues*²³. Po dziesięciu latach sumiennej, pełnej samozaparcia się służby uczuł się Bytomski zmuszonym do przyjęcia w sferze katastrof kolejowych nieznanego bliżej, pewnego

²² *stawidło* – zwrotnica. [przypis edytorski]

²³ *termes vagues* (fr.) – niejasne pojęcia. [przypis edytorski]

zagadkowego czynnika, który z istoty rzeczy wychodził poza obręb wartości wymiernych. Nie ulegało wątpliwości, że niemal w każdym wypadku kryła się głęboko pod powierzchnią tzw. „przyczyn” zamaskowana tajemnica. Jakieś złośliwe dajmonium czaiło się po wnękach kolejowego życia przykułe w półmroku, czyhające, gotowe w chwili sposobnej do zdradzieckiego wypadu...

Wtedy to zaczął zwracać baczniejszą uwagę na fałszywe alarmy.

Pierwszy podejrzany wypadek zdarzył się w r. 1880, czyli niespełna 11 lat temu. Było to przed głośnym swego czasu karambolem pod Iglicą, w którym zginęło przeszło 100 osób. Katastrofa narobiła wiele hałasu po dziennikach; pociągnięto do odpowiedzialności kilku urzędników, zawieszono w służbie maszynistę i jednego z dróżników; wreszcie zbadano „przyczynę” i wyświetlono „powody”.

Lecz nikt jakoś nie zwrócił uwagi na szczegół pozornie drugorzędny, niemniej jednak charakterystyczny. Oto na parę godzin przed fatalnym zderzeniem wpłynął fałszywy alarm ostrzegający przed katastrofą do Zbąszyna, trzeciej stacji na lewo od Iglicy. Zarządzone środki ostrożności – notabene w Zbąszynie – nie przeszkodziły w niczym karambolowi pod Iglicą.

Drugi podobny wypadek zaszedł w 4 miesiące potem na stacji podgórskiej w Dworzanach. I tu poprzedził go alarm, lecz niestety ostrzegający trzecią stację na prawo od punktu rzeczywistej katastrofy.

O ile zrazu skłaniał się jeszcze Bytomski do przyjęcia dziwnego zbiegu okoliczności, o tyle później, gdy podobne alarmy zaczęły się powtarzać, a w ślad za nimi szły zapowiedziane gdzie indziej katastrofy – nabrał wręcz odmiennego poglądu na sprawę.

Gdy żaden z naczelników ruchu ani nie domyślał się jakiegokolwiek związku między nieszczęśliwym wypadkiem w pobliżu jego stacji a sygnałami, które ostrzegały przedtem trzeciego z rzędu kolegę na prawo lub lewo – jeden Bytomski „podpatrzył” chytry manewr dla zamydlenia oczu i odwrócenia uwagi w inną stronę.

Odtąd ilekroć usłyszał o jakiejś katastrofie, przedsięwziął nader staranne wywiady u kierowników ruchu na temat zdarzeń, które ją poprzedziły. I zawsze jakoś po dłuższych lub krótszych dochodzeniach wpadał na trop fałszywego alarmu na trzeciej stacji od fatalnego miejsca. Takie przynajmniej wyniki dawały mu jego ankiety przeprowadzane w tym rejonie, do którego służbowo należał. Ta partia sieci dróg żelaznych określona wyraźnie od północy i wschodu, a z resztą kraju połączona tylko pojedynczymi liniami toru, stanowiła pewną odrębną i zamkniętą w sobie całość, ułatwiającą kontrolę i przegląd.

Czy podobnie miała się sprawa alarmów i w innych rejonach – Bytomski nie wiedział i nie starał się zbadać ze względu na trudności porozumienia się z ludźmi sobie nieznanymi i na oddalenie terenu. I tam mogło być podobnie, lecz też mogło być i inaczej.

– Licho wszędzie czuwa – mawiał w chwili zwierzeń do swego asystenta – i różnym różne figle płata; tego uszczypnie, tamtemu da prztyczka w nos, trzeciemu nogę podstawí. W rezultacie na jedno wyjdzie. Faktem jest, że coś na nas czyha, coś złośliwego i przewrotnego, i tylko czeka na sposobność. Ledwo się człowiek odwinie, ledwo gdzie zagapi, już masz nieszczęście...

Jakoż wysłedziwszy istnienie owego demonicznego „coś” w życiu kolejowym, wydał mu walkę na śmierć i życie. Lecz że przeczuwał przeciwnika nie byle jakiej miary, musiał się odpowiednio przygotować. Dziś już wiedział, jak go „zażyć”, z której strony zająć i uprzedzić; po latach obserwacji nauczył się parować cięcia.

Bo oto zestawivszy na mapie kolejowej swojego rejonu punkty zaszłych w ciągu ostatnich 11 lat katastrof, zauważył, że wszystkie zdają się leżeć na krzywiźnie geometrycznej zwanej parabolą, której wierzchołek dziwnym trafem przypadał na Trenczyn, tj. stację pozostającą od lat pięciu pod jego kierownictwem. Współrzędne każdego z tych fatalnych punktów wstawione w równanie , spełniały je bez zarzutu.

Podobnie po przeprowadzeniu żmudnych obliczeń i pomiarów okazało się, że i punkty zaalarmowane były w rzeczywistości wytycznymi tejże samej krzywizny; obie linie pokrywały

się najdokładniej, padając jedna na drugą jak przystające trójkąty: parabola katastrof i parabola fałszywych alarmów przenikały się nawzajem i kojarzyły w jedną, chociaż punkty, które posłużyły do ich wykreślenia, były zgoła różne co do swej pozycji i wewnętrznego znaczenia.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.