

Demon ruchu



STEFAN GRABIŃSKI

Demon ruchu

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 pętlicę 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 laszek jodłowy wyrosły półkolem na szczycie jaru ujmował ją w opiekuńcze ramiona i chronił od wichrów północy. W wybite okna zaglądały złote głowy słoneczników, przemycał się szerokolistny łopian — w rynnach powyginanych fantastycznie leżały się piskłeta 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 beżpański 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 rozmyślniach. Wyciągnąwszy się po południu na zboczu wąwozu opodal domu na trawie, wlepił oczy w majowy błękit nieba i zapadł w długą zadumę, z której obudziły go dopiero głosy dzwoniów wieczornych płynące z Orszawy...

Nazajutrz od rana rozpoczął właściwą służbę od przeglądu powierzonej 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 posilek.

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, krajając 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 latarń „stacyjnych” opodal 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 czystiutko 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 budyneczku 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.

¹stawidło — zwrotnica. [przypis edytorski]

²relsy — szyny. [przypis edytorski]

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 drugich 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.

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 Luźni, 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 nie-szpor, 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 Wolą. 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 przekłete 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 mijają 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 czuwać 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 Luźnia 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, he?

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

³pensja — tu: renta. [przypis edytorski]

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

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:

— 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. Napluło 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 przeproszać.

— No, no, stary, nie gniewaj się, nie sierz 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 zaszyleś się tutaj na stare lata. Ale teraz to widzę, niby tak w sercu czuję, dlaczego. Tyś inny człowiek jak inni.

Wawera spojrział 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 tęskność 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 sztywność parowu. Wśród bezdennej ciszy sierpniowego wieczora nadpłynęły nagle od toru ciche, choć wyraźne szmery i szelesty. Jakies seplenienia stłumione, jakies 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, puszczając 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 spojrział 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 splunąwszy od niechcenia 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:

⁵jeno (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 ty jeszcze panował ruch, gdy pociągi przelatywały jak błyskawice, dudniły głucho koła wozów, przeprowały 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?
Zapusił 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 gardzielą pociągi, napieniając ją loskotem 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 czerwy⁷ 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 przerzucaly 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,

⁶szuter — drobno pokruszone kamienie. [przypis edytorski]

⁷czerwy — dziś popr. forma B.lm: czerwie. [przypis edytorski]

krokiem starego weterana wychodził budnik przed stacją, 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 zwrotnicę 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 człowieka jej świadomością. Obcując ze swą strefą, niemal bez przerwy wchłonał wszystkie drżące tu tajemnie ślady przeszłości, a wessawszy w siebie, oddawał z powrotem wzmacnione 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 zapartym tchem. Po chwili na twarzy jego żółtej, pomarszczonej rozlewał się przykry wyraz rozczarowania, a z ust zwiędłych, zwiotczonych wypływało słowo zniechęcenia:

— Jeszcze nie... Jeszcze za wcześnie...

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

A tymczasem przyszyły 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 odwieczarz, podczas „manewrów” ze zwrotnicą nagle drgnął.

— Przysłyszano 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 znowu gwizdał tylko wiatr w wściekłych przegonach, kwiliły wrony pod łożanym niebem...

Ze zwieszoną głową powrócił dróżnik do swej budki...

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

Aż przysła 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 budnik 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, złotych 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 dławili 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 — zagrział zgodny chór kolegów. — Dość ci już chyba dróżnikowania?

W piersi Wawery łkało coś ze szczęścia bez miary. Spojrzał raz jeszcze przez mgłę łąz 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.

— Zamarzył! — szepnął kowal biorąc zwłoki w ramiona — zamarzył na śmierć na placówce.

I złożył go ostrożnie w budce na tapczanie...

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

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

Ludzie omijali chętnie tę stronę, z lękiem obchodząc ją kołem. Nawet ptactwo spłoszone niezwykłym loskotem porzuciło dziwny parów i przeniosło się w inne, gościniejsze 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, zachryplą od wywoływania stacji w jesienią, 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 klusem 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 kolku.

Dwadzieścia cztery godzin służby bez przerwy wypełniły mu tak szczelnie czas, że niemal nic nie jadł. Organizm domagał się swych praw. Boroń wydobyl z torby wiktuały i zaczął się posilać. Siwe wypłowiałe oczy konduktora utknęły nieruchomo w szybę 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, cmił się w kolistych, wonnych skrętach. Z ust konduktora wysnuwały się giętkie taśmy i zwinawszy się w kłębki, toczyły jak kule bilaradowe 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 przypląnęła 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.

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

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 rozgorączkowane pośpiechem jegomościów, pędzących na łeb, na szyję wśród krzyków, przekleństw, czasem szturchańców do przedziałów, by „zająć miejsce” i ubiec towarzyszy z owczego stada.

— Trzoda! — spluwał 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 zapalczliwością, zawsze w tych samych praktycznych zamiarach. Ale też konduktor mścił się za to przy każdej sposobności.

W jego „rejonie”, obejmującym trzy do czterech wozów, nie było nigdy przepelnienia, tej ohydnej duśby 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 kularach 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 dwóm świetnym zdarzeniom swego życia, pieszcząc duszę wspomnieniami chwil wyjątkowych...

Przeważał 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.

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

Momentalnie lampy u szczytu zmrúżyły świetlne 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...

Konduktor wiedział już, co to znaczy; nie po raz pierwszy słyszał te kroki w pociągu. Wychylił głowę i spojrział 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 rzęsnym potem grzbiet.

Boroń zadrzał: 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 Kasieńkę, jedną z ofiar nieszczęścia. Pamięta, jak wśród rozmowy z nią nagle uczył 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 zjawiał 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 uznoonej 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 zdążyła 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 zjawiał 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 pogład na jego istotę.

Smoluch tkwił w organizmie pociągu, przepajał sobą jego wieloczlony 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 śmieszoną; 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.

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

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

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.

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 rzućwszy 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, wyminie my 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 papierońcy 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 przeczul! Tylko za prędko 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 zajść zderzenie, szczęśliwie wyminęto. 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. Borońowi 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 Borońa za przesądny bzik i pomyjeńca. Toteż w grę

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

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

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

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 polyskiwał łuskami boków, zionął ogniem paszczy, oświetlał drogę otoczami 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 zajeżdżać, był chwilowo zajęty przez towarowy. Trzeba było więc przetrzasnąć 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 jakiemś uszkodzeniu, tak że blokistrz 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, przetrzasnął stawidło i zmienił 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. Wytężył wzrok w kierunku ceglano domku.

— Prędeż! — podszczuwał Boroń. — Ruszaj pan z miejsca! Gotów poprzerzucić 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.

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...

¹⁶chyżość — dziś: prędkość. [przypis edytorski]

¹⁷stawidło — zwrotnica. [przypis edytorski]

Po chwili nadbiegł od bloku zbity z tropu zwrotniczy i ogłędął 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, trzaskiem druzgotanych kół, łomotem miażdżonych bezlitośnie wagonów.

— Karambol! — szeptały zbielejące wargi. — Karambol!...

Fatszywy 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. Zniwo 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 „garniturę” 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, rozshukane w pędzie rumaki osadzone w miejscu ręką oszalających 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 rozbitka. 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 wkolo żelaziwo, rozszczerpione 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, zaciągnąwszy 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, cmił dalej swoje cygaro. Raz tylko, gdy doleciał ich z poczekalni głośniejszy jęk

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

jednego z nieszczęśliwych pasażerów, naczelnik Bieżawy drgnął niespokojnie i mimo woli rzucił okiem w stronę kolegi z Trenczyna.

— Przestrzegalem — odpowiedział tamten na spojrzenie, nachylając się tajemniczo do ucha Rudawskiego — przestrzegalem parę razy przed katastrofą, lecz wtedy wysmiałeś mnie, kolega. Teraz ponosicie następstwa własnej lekkomyślności. Nie należało lekceważyć słów starego wygi z Trenczyna.

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

Bytomski już się nie sprzeciwiał.

— Ha — westchnął smutno — chciałem wam oszczędzić tej niemilej 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 czole 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 kłęбами 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 Wyszkwowie, ostrzegając go przed groźącym 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 Wyszkowa 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 przyszły 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 Wyszkowa 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 Wyszkowa — 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 Wyszkwowie. 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

¹⁹androny — bzdury. [przypis edytorski]

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

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

sygnałów przeznaczonych dla Wyszkowa. Przedstawivszy sytuację „we właściwym świetle”, błagał na wszystkie świętości kolegę, by miał się na baczności i na wszelki wypadek opróżnił 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 przecuciem, chodził po peronie nerwowymi krokami. W nocy nie zmrużył oka, a nad ranem nie mogąc usiedzieć na miejscu, złożył opiekę nad Trenczynem na barki asystenta, a sam wsiadłszy na luźną maszynę, pognął jak wicher 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 rozhułkany pociąg na drogę zatury i śmierci.

Bytomski odniósł ponury tryumf...

Wlepił nieruchomo oczy w jeden punkt na mętniejącym w mrokach zachodu widnokregu 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 polaci 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 uczył się Bytomski zmuszonym do przyjęcia w sferze katastrof kolejowych nieznanego bliżej, pewnego 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...

Tajemnica

²²stawidło — zwrotnica. [przypis edytorski]

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

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 Dworzaczach. I tu poprzedził go alarm, lecz niestety ostrzegający trzecią stacją 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 podstawy. 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 uprzędzić; 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 $y^2 = 2px$, spełniały je bez zarzutu.

Podobnie po przeprowadzeniu żmudnych obliczeń i pomiarów okazało się, że i punkty zaalarmowane były w rzeczywistości wytycznymi tejże samej krzywej; 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.

Od r. 1880 aż do chwili obecnej naliczył Bytomski 15 takich punktów rozmieszczonych w dwóch zrzeszeniach: jedna grupa złożona z 7 szła skądś z nieskończoności przestrzeni w kierunku ze wschodu na południowy zachód, druga złożona z 8 punktów ze wschodu na północny zachód. Obie więc posuwały się w stronę Trenczyna nieubłaganym ruchem paraboli.

Chociaż linia nie była jeszcze zamknięta i między punktami ostatnich katastrof istniał jeszcze potężny rozstęp przestrzeni kilkudziesięciomilowej, Bytomski nie zawahał się przed wypełnieniem tej przerwy i połączył czerwoną zworą oba odgałęzienia w pełną, wydłużoną na zachód krzywiznę. Dla niego tendencja paraboliczna tej linii była tak wyraźną, że pod przysięgą mógł dziś już wyznaczyć kierunek, w którym miały pójść najbliższe w przyszłości alarmy, a w ślad za nimi ich sprawdziany: katastrofy.

Trzymał zbyt już dużo danych w swym ręku, rozporządzał zbyt wielką już liczbą przesłanek, by jeszcze się wahać i powątpiewać. Obie odrośle fatalnej paraboli: górna, dodatnia, i dolna, ujemna, dążyły z nieubłaganą, iście geometryczną konsekwencją ku wierzchołkowi, którym mogła być tylko stacja Trenczyn...

Ostatni karambol w Bielawie, przepowiedziany przezeń z taką precyzją szczegółów, umocnił go w tym przekonaniu. Nie ulegało już żadnej wątpliwości: obie odnogi paraboli zbliżały się ku sobie z fatalną uporczywością. Naczelnik widział już nieodwołalnie zamykające się ich kleszcze. Za jakiś czas, może już niedługo, miały podać sobie siostrzane dłonie... na jego stacji.

Bytomski oczekiwał tej chwili z niecierpliwością gracza: żądza wyprowadzenia w pole wroga, a równocześnie strach jakiś nieokreślony wstrząsały nim na przemian, ilekroć pomyślał o rozstrzygającym momencie. Nie wiedział bowiem na razie, jaką rolę przeznaczono Trenczynowi: czy ma się rozegrać na jego stacji komedia alarmu, czy też tragedia katastrofy. Szło więc o to, by w porę odebrać wiadomość o fałszywych sygnałach na trzeciej stacji od Trenczyna na lewo lub prawo i w następstwie zapobiec nieszczęściu lub też w razie bezpodstawnego zaalarmowania Trenczyna w czas ostrzec zagrożonego rzeczywiście kolegę.

Toteż po powrocie z Bieżawy rzucił się gorączkowo do studiowania swojej paraboli i obliczania odległości.

Punktami końcowymi, do których dotarły już zasięgi obu odrośli krzywizny, były stacja Bieżawa na południu i Mogilany na północy. Między tymi miejscowościami rozciągała się jeszcze kilkudziesięciomilowa przestrzeń toru, której środek mniej więcej zajmował Trenczyn, mając jako trzecią stację z rzędu po lewej Gańczary, zaś przystanek Polesie po stronie przeciwnej. Na przestrzeni pomiędzy Gańczarami a Mogilanami ponad osią poziomą paraboli, jako też między Polesiem a Bieżawą popod tymże poziomem było jeszcze kilkanaście większych i mniejszych przystani kolejowych. Ponieważ tedy atak miał ugodzić w jeden z tych punktów, należało nie spuszczać z oka całej tej strefy.

Odtąd naczelnik Trenczyna nie zaznał spokoju. W ciągłej obawie, by go zniemacka nie zaskoczono, porozumiewał się codziennie z kolegami z dalszych i bliższych posterunków drogą telegraficzną bądź też przez telefon. Nie było prawie dnia, żeby naczelnicy stacji na tej przestrzeni nie otrzymywali depechy z Trenczyna dopytującej się w sposób dziwnie natrętny, czy nie wpłynął do urzędu ruchu jakiś fałszywy alarm. Zrazu odpowiadali spokojnie i lakonicznie, że nie — z czasem, gdy codzienna interpelacja, i to zawsze w tej samej materii, wydała się nudną i trąciła myszką lub co gorsza bzikiem, kpili w żywe oczy lub w ogóle nie dawali żadnej odpowiedzi.

Dla Bytomskiego podobne zachowanie się nie było niespodzianką. Wszakże już dawniej i przed wypadkiem pod Bieżawą usiłował przestrzegać w porę interesowanych — a przecież nikt mu nie wierzył. Raz tylko jeden niejaki Radłowski, kierownik Przelęczy, wziął sobie jego przestrożę do serca, zarządził na swej stacji odpowiednie środki prewencyjne i uniknął karambolu.

Wobec odpornego²⁴ stanowiska kolegów postanowił Bytomski pozostawić ich swemu losowi.

— Ha — mruczał zniechęcony — umyjam ręce. Róbcie sobie, co chcecie. Miałem najlepsze intencje.

Za to tym gorliwiej utrzymywał nieprzerwany kontakt z kierownikami trzech stacji na prawo i lewo od Trenczyna: S. Kaczmarzem, asystentem z Polesia, i W. Węborskim, naczelnikiem w Gańczarach. Mając ich bliżej Trenczyna niż innych, łatwiej mógł też wpływać na ich przekonania i urobić ich sobie na swoją modłę. W ciągu częstych konwersacji przez telefon lub aparat, jako też w czasie koleżeńskich wizyt w dnie wolne od

²⁴odporny — obronny; tu: broniący się przed przyjęciem informacji do wiadomości. [przypis edytorski]

służby zdołał ich zupełnie przekonać o trafności swych poglądów na tzw. fałszywe alarmy. Odstrasżający przykład katastrofy pod Bieżawą z ostatnich czasów podziałał silnie na obu tych ludzi, czyniąc z nich powolne²⁵ narzędzie w ręku starszego kolegi z Trenczyna. Narzeczcie zrozumieli, że tu chodzi o bezpieczeństwo powierzonych im stacji i całość własnej skóry. Toteż bez wytchnienia i z rzadką cierpliwością odpowiadali Bytomskiemu kilka, czasem kilkanaście razy na dzień, że w Polesiu i Gańczarach wszystko we wzorowym porządku i niezmaconej ciszy...

Tak minął miesiąc, dwa, trzy, upłynął rok jeden, drugi — o alarmach, katastrofach „ani slychu, ani dychu”: karambole jakby ostentacyjnie omijały rejon Bytomskiego.

— Przytailo się licho — tłumaczył czujny żuraw z Trenczyna swemu asystentowi.

— Albo się nas przelekło, spostrzegłszy, żeśmy zwąchali pismo nosem — odpowiadał asystent Żadurski, bezwzględny wyznawca teorii swego naczelnika.

Lecz Bytomski nie dowierzał i w niczym nie „popuszczał krygów”. Jakoż wkrótce potem pokazało się, że miał zupełną rację.

Pewnego zimowego wieczora, jakoś na parę dni przed Nowym Rokiem, wpłynęła koło godz. 5 po południu telegraficzna depesza z Krotoszyna, większej węzłowej stacji na wschód od Trenczyna, z wiadomością, że osobowy nr 25, którego spodziewano się o godz. 5.15 przed wieczorem, spóźniony o 2 godziny. Bytomski potwierdził odbiór telegramu i zapalając fajeczkę, zauważył w stronę stojącego obok Żadurskiego:

— Zaczynają się znów te przekłete spóźnienia. Pewnie gdzieś zawiało przestrzeń.

— Niezawodnie — odpowiedział asystent — dzienniki wczorajsze donoszą o strasznych śnieżycach w powiecie stężyckim.

— Tak, tak — pokiwał smutno głową naczelnik, spoglądając na tor przez zamrożnięte szyby.

W tej chwili zagrał aparat na drugim końcu stołu. Żadurski skrzywił się i z niechęcią zaczął odczytywać wysnuwający się z bloku pasek papieru.

Nagle zmarszczył się:

— Hm — szepnął z odcieniem niepokoju — mieliżbyśmy przed sobą to, na co tak długo czekamy?

Bytomski zerwał się na równe nogi.

— Co kolega mówisz?! Alarmują?! Kto?! Co?! Skąd? Pokaż pan!

— Dyrekcja z Podwyża — odpowiedział Żadurski, nagle dziwnie uspokojony — widocznie nic nie wiedzą o dwugodzinnym spóźnieniu nr. 25.

Naczelnik niemal niegrzecznie odsunął go od aparatu i sam pochylił się nad taśmą. Telegram brzmiał:

„Puścić nr 25 wyjątkowo na boczny tor! Tor główny pozostawić wolny na przyjęcie nadzwyczajnego expressu, który ma się skrzyżować z nr. 25 w Trenczynie o godz. 5.30. Gdyby nr 25 przyszedł pierwszy, zatrzymać go na bocznym torze aż do przybycia nadzwyczajnego! Sytuacja wyjątkowa! Baczność!”

Bytomski ze szczególnym uśmiechem podniósł głowę od stołu i spojrzał na zegar.

Była 5.15.

— To niby owo skrzyżowanie ma tu nastąpić za 15 minut? — zapytał z ironią w głosie asystenta.

— Niby tak, panie naczelniku. Cała ta jednak depesza wygląda dla nas przynajmniej na bezprzedmiotową wobec wiadomości otrzymanej przed 15 minutami z Krotoszyna. Osobowy nr 25 spóźniony o 2 godziny i nie nadejdzie tutaj przed godz. 7.15.

— Oczywiście. Niepotrzebnie się o nas niepokoją. Swoją drogą, co za fantazja puszczać w taki psi czas pociągi nadzwyczajne!

— Pewnie znów jakaś misja polityczna lub „salonka” dla wygody któregoś z tych panów z góry.

— Hm, być może. W każdym razie mamy przed sobą typowy fałszywy alarm.

— Pan naczelnik nie każe zatem połączyć linii wjazdowej od strony Krotoszyna z bocznym torem?

²⁵powolny (daw.) — posłuszny. [przypis edytorski]

— Niby po co? Czy dlatego, by puścić nań stosownie do życzeń panów z Podwyża osobowy nr 25 i „oczyścić” w ten sposób tor główny na przyjęcie dostojnego gościa? Ani mi się śni.

— Cóż to nam jednak szkodzi, panie naczelniku? — podtrzymywał nieśmiało propozycję Żadurski. — Proste przetrzucenie zwrotnicy i na tym koniec.

Bytomski popatrzył z wyrzutem na asystenta:

— Więc i ty, Brutusie, przeciw mnie?! I pan stajesz po stronie tych niedowiarków? Wszakże sam przed chwilą uznałeś kolega tę głupią depezę za „bezprzedmiotową”? Nie nam grozi w tej chwili niebezpieczeństwo!

— No tak, tak — bąkał czerwieniąc się Żadurski — oczywiście, pan naczelnik ma rację — chciałem tak na wszelki wypadek... Taka drobnostka... przestawienie zwrotnicy...

— Nie, panie kolego! W tym właśnie wypadku — to nie drobnostka; tu chodzi o zasadę, rozumie pan? Po zestawieniu obu depeż z dwóch stron sobie wprost przeciwnych doszliśmy do wniosku, że zaalarmowano Trenczyn bezpodstawnie, innymi słowy, że alarm jest fałszywy. Jaki stąd wniosek?

— Że w rzeczywistości grozi niebezpieczeństwo karambolu trzeciej stacji od Trenczyna na lewo lub prawo — wyrecytował odpowiedź asystent jak uczeń dobrze wyuczoną lekcję.

— Doskonale. A zatem do dzieła! Trzeba natychmiast ostrzec stację w Polesiu i Gańczarach. Ja biorę na siebie Kaczmarskiego, kolega porozumiesz się telegraficznie z Węborskim, który zresztą zapewne już słyszał o nieproszonym gościu, bo depeza wysłana z Podwyża musiała przejść przez jego stację. Proszę puścić na druty to, co ja równocześnie będę mówił przez telefon.

Żadurski w milczeniu stanął przy stole z ręką na przyrządzie Morsego.

— Halo! — zabrzmiał po chwili głos naczelnika. — Mówi Trenczyn — Bytomski. Otrzymaliśmy przed chwilą fałszywy alarm. Zalecam więc zdwojoną czujność. Oczyścić tor główny na wszelki wypadek! Należy spodziewać się nadejścia nadzwyczajnego — express z Podwyża!!

Tu przerwał i odwrócił się do asystenta:

— Dość. To, co dotąd powiedziałem, Gańczarom wystarczy. Proszę zamknąć depezę. Żadurski posłusznie odstąpił od aparatu.

— Halo! — kończył przestrozę w stronę Polesia Bytomski. — Gdyby przypadkiem лихо nadniosło wcześniej na waszą stację spóźniony nr 25, puścić go na wszelki wypadek na tor boczny! Grozi wam poważne niebezpieczeństwo! Ostrzegam w czas. Bacność, kolego!!

Zawiesił słuchawkę z powrotem i zerknął zadowolony na kolegę.

— No, panie Żadurski — kampania rozpoczęta, role rozdane. Zobaczymy, kto kogo weźmie. Dam ja ci fałszywy alarm! — pogroził pięścią w stronę niewidzialnego wroga.

Spojrzał ponownie na zegar stacyjny.

— 5.25 — odczytał z namysłem. — Pozostaje nam 5 minut do skrzyżowania — cha, cha, cha! Chyba do pokrzyżowania łajdackich szyków!...

Zaczęły bić sygnały na wjazd.

Żadurski wybiegł z biura ruchu. Naczelnik pokiwał za nim głową z politowaniem.

— Poszedł sprawdzić, skąd.

Po chwili asystent wrócił widocznie uspokojony.

— Z Podwyża — objaśniał z ulgą w głosie. — Za parę minut będziemy mieli tego nadzwyczajnego gościa.

— Niepotrzebnie się kolega wyrwałeś na peron — odpowiedział kwaśno Bytomski — skąd by też inąd mogły nadejść, jeśli nie z lewej? Od Krotoszyna przecież w tej chwili nie spodziewamy się żadnego pociągu, a spóźniony maruder spod nr. 25 przywlecze się może dopiero o pół do ósmej. Skrzyżują się zdrowo i szczęśliwie gdzieś na innej stacji.

Z oddali nadleciał donośny gwizd expressu.

— Jeden z nas musi wyjść na peron na spotkanie dostojnej osoby — zadrwił naczelnik. — Może mnie kolega wyręczy w tej niemiłej roli. Proszę — oto czapka służbowa.

Żadurski wyszedł. Przez półzamarznątą szybę Bytomski obserwował jego ruchy; widział, jak otulony w urzędowy szynel stanął w służbowej pozycji przed torem głównym,

jak ze zwróconą w stronę nadchodzącego pociągu głową mówił coś, gestykulując do jednego z funkcjonariuszy...

Wtem przypadł doń w pełnym biegu blokowy z prawego skrzydła stacji od strony Polesia i zaczął coś krzyczeć wśród rozpaczliwych gestów; równocześnie rozległy się zewsząd przeraźliwe gwizdy...

W Bytomskim krew ścięła się lodem.

— Co to ma znaczyć? — przemknęło w mózgu zbyteczne pytanie.

W następnej sekundzie wypadł z lokalu i znalazł się na przestrzeni przed peronem, by tu ujrzeć jedyny w swej grozie obraz. Na stację wjeżdżały torem głównym ze stron przeciwnych dwa pociągi w pełnym biegu: express z Podwyża i osobowy nr 25 z Krotoszyzna; odległość dzieląca je jeszcze od siebie wynosiła najwyżej 60 metrów. Zderzenie było nieuchronne jak przeznaczenie.

Maszyniści, zorientowawszy się snadź²⁶ dopiero w tej chwili, czynili rozpaczliwe wysiłki, by przy pomocy hamulców powstrzymać rozhukane parowozy... Naiwni!...

Jakaś szczególna apatia ogarnęła nagle służbę stacyjną: stali bladzi, śmiesznie bezradni, z oczyma wlepionymi bezmyślnie w rozpętane maszyny. Asystent Żadurski z twarzą jak płótno wodził tylko ręką po czole i uśmiechał się jakoś dziwnie. Nikt ani myślał już o ratunku: okropny moment sparaliżował myśli, przykuł do miejsca wolę. Jakiś potężny tragizm szedł od tych niesamowitych w swym spokoju obserwatorów...

W ostatniej sekundzie spojrzal Bytomski we wąski, zaledwie już parę metrów wynoszący rozstęp pomiędzy maszynami i ujrzal jeszcze po tamtej stronie nasypu kolejowego pędzącą rażno gościńcem parę sań z chłopskim weselem. Uśmiechnął się, wydobył coś z kieszeni płaszcza i przyłożył do skroni!... Huk strzału zlał się z piekielnym łomotem miażdżących się w tej chwili pociągów...

Samobójstwo

Demon ruchu

Błyskawiczny „Continental”²⁷ w drodze z Paryża do Madrytu pędził co sił w tłokach. Pora była już późna, śródnocna, czas slotny, deszczowy. Mokre bicz dżdżu chłostały oświetlone jasno szyby i rozbrzygiwały się na szkle w łzawe różańce kropel. Skąpiane w ulewie kadłuby wagonów, połyskując pod światło przydrożnych latarni niby wilgotne pancerze, wyrzygiwały rynnami pluszczącą wodę. Od czarnych ich ciał szedł w przestrzeń głuchy postęk, zmieszany rozhowor²⁸ kół, potracających się zderzaków, tratowanych bez litości szyn. Zapamiętały w biegu łańcuch wozów budził w ciszy nocy uśpione echa, wywabiał zamarłe po lasach głosy, cucił drzemiące stawy. Podnosiły się jakieś ciężkie, senne powieki, otwierały w przerażeniu jakieś duże oczy i tak trwały w momentalnym wylęku. A pociąg mknął dalej w wichurze wiatru, w tańcu jesiennym liści, wlokąc za sobą wydłużoną tuleję wirów wstrząśniętego powietrza, leniwo wieszających się na tyłach dymów, kopcium i sadzy, pędził dalej bez tchu, rzucając poza siebie krwawe wspomnienie iskier i węglowych odmiotów...

W jednym z przedziałów klasy pierwszej, wciśnięty w kąt między ścianą wozu a poduszką oparcia, drzemał mężczyzna przeszło czterdziestoletni, o silnej, herkulicznej²⁹ budowie ciała. Stłumione światło lampy, precedzające się z trudem przez zaciągnięty ciemnik, oświetlało twarz starannie ogoloną, podłużną, z grymasem zaciętości wkoło wąskich ust.

Był sam; nikt nie przerywał sennego dumania. Ciszę zamkniętego wnętrza przekreślał chyba tylko stukot kół pod podłogą lub pełgotanie³⁰ gazu w palniku. Czerwony kolor pluszowych poduszek rozpylał wkoło duszny, parny ton, który działał nasennie jak narkoza. Miękkki, ustępliwy pod palcami meszek materii ściszał odgłosy, głużył gruchot szyn,

²⁶snadz (daw.) — widocznie. [przypis edytorski]

²⁷„Continental” (fr.) — „Kontynentalny”; tu: nazwa pociągu, którego trasa biegnie poprzez cały kontynent. [przypis edytorski]

²⁸rozhowor (daw., reg.) — rozmowa. [przypis edytorski]

²⁹herkuliczny — przypominający Herkulesa. [przypis edytorski]

³⁰pełgotanie — dziś popr.: pełganie, tj. świecenie słabym, niekiedy gasnącym blaskiem. [przypis edytorski]

uginął się posłuszną falą pod naciskiem ciężaru. Przedział zdawał się pogrążony w głębokim uspieniu: drzemały zasunięte na kółkach firanki, wahały się sennym ruchem zielone siatki rozpięte pod powalą. Ukołysany miarowym ruchem wagonu podróżny przechylił znużoną głowę na wezłowie i śnił. Wypuszczona z rąk książka ześliznęła się z kolan i upadła na podłogę; na oprawce z delikatnej, ciemnoszafranowej skórki widniał tytuł: „Wichrowate linie³¹” — obok wybite pieczęcią nazwisko właściciela: Tadeusz Szygoń.

W jakiejś chwili śpiący poruszył się niespokojnie, otworzył oczy i powiódł nimi po otoczeniu; na moment odbił się na twarzy wyraz zdumienia i wysilek orientacji; podróżny jakby nie mógł zrozumieć, gdzie i dlaczego się tu znalazł. Lecz już zawitał na wargi uśmiech pobłażliwej rezygnacji; mocna, nerwista ręka podniosła się gestem nakazującym zaniechanie, kurczowy grymas ust przeszedł w znak zniechęcenia i lekceważącej pogardy. Zapadł z powrotem w stan półsenny...

Na korytarzu wagonu ozwały się czyjeś kroki: szarpnięte drzwi odsunęły się i do przedziału wszedł konduktor:

— Proszę o bilet.

Szygoń nie drgnął, nie dał znaku życia. Funkcjonariusz, sądząc, że śpi, przystąpił i ujął go za ramię:

— Przepraszam pana — proszę o bilet.

Podróżny spojrział błędnie na intruza:

— Bilet? — ziewnął niedbale. — Nie mam go jeszcze.

— Dlaczego pan nie kupił na stacji?

— Nie wiem.

— Zapłaci pan za to karę.

— Ka-arę? Tak — dorzucił sennie — zapłacę.

— Skąd pan jedzie? Z Paryża?

— Nie wiem.

Konduktor oburzył się:

— Jak to nie wie pan? Łaskawy pan kpi sobie ze mnie. Kto ma wiedzieć?

— Mniejsza o to. Przypuśćmy, że wsiadłem w Paryżu.

— Dokąd mam zatem wystawić bilet?

— Jak najdalej.

Konduktor popatrzył uważnie na pasażera:

— Mogę panu dać bilet tylko do Madrytu; tam może pan przesiąść w dowolnym kierunku.

— Wszystko jedno — machnął obojętnie ręką. — Byle tylko jechać.

— Bilet wręczę panu dopiero później. Muszę go wpieryw wystawić i obliczyć cenę wraz z karą.

— Dobrze, dobrze.

Uwagę Szygonia przykuły od chwili wyłogi kołnierza z odznakami kolejowymi: para strzępiastych skrzydełek wplecionych w koło. Gdy konduktor uśmiechnięty ironicznie zabierał się już do wyjścia, nagle Szygoniowi wydało się, że twarz tę, wykrzywioną podobnym grymasem, już widział parę razy. Jakaś pasja poderwała go z miejsca i na odchodnym rzucił mu przestrożę:

— Panie skrzydlaty, uważaj na przeciąg!

— Proszę być spokojnym, zamykam drzwi.

— Uważaj pan na przeciąg — powtórzył uparcie — można czasem kark skrócić.

Funkcjonariusz był już na korytarzu:

— Wariat lub pijany — zauważył półgłosem i przeszedł do sąsiedniego wozu.

Szygoń pozostał sam.

Był w stadium jednej ze swych słynnych „ucieczek”. Pewnego dnia ni stąd, ni zowąd znachodził się³² ten dziwny człowiek o kilkaset mil od rodzinnej Warszawy, gdzieś na drugim krańcu Europy, w Paryżu, w Londynie lub w jakiejś trzeciorzędnej mieścinie we Włoszech — budził się ku niezmiernemu swemu zdziwieniu w jakimś nieznanym hotelu, który oglądał po raz pierwszy w życiu. W jaki sposób dostawał się niespodzianie w obce

³¹ *Wichrowate linie* — tytuł nieopublikowanego zbioru nowel Grabińskiego. [przypis edytorski]

³² *znachodził się* — dziś popr.: znajdował się. [przypis edytorski]

sobie środowisko, nie umiał nigdy w takich razach wytłumaczyć. Wypytywana o to służba hotelowa mierzyła zwykle wysokiego jegomościa w żółtym płaszczu ciekawym, czasem ironicznym spojrzeniem i informowała go o oczywistym stanie rzeczy; oto przybył wczoraj wieczornym lub rannym pociągiem, zjadł kolację i zażądał pokoju. Raz jakiś dowcipny *famulus*³³ zapytał go, czy też przypadkiem ma mu przypomnieć, pod jakim nazwiskiem zawitał. Złośliwe pytanie było zresztą całkiem uzasadnione: człowiek, który zapomniał, co się z nim działo dnia poprzedniego, może też nie wiedzieć, jak się nazywa. W każdym razie był w tych improwizowanych jazdach Tadeusza Szygonia pewien rys tajemniczy i niewyjaśniony: ich bezcelowość, zupełna niepamięć zdarzeń ubiegłych, dziwna amnezja obejmująca wszystko, cokolwiek się stało od chwili wyjazdu aż do momentu przybycia w nieznaną stronę, świadczyły wymownie, że zjawisko było co najmniej zagadkowe.

Po powrocie z każdej takiej awanturkowej wyprawy wszystko szło znów normalnym trybem — odwiedzał, jak dawniej, gorliwie kasyno, zgrywał się w brydża i robił słynne swoje zakłady podczas wyścigów konnych. Wszystko było po dawnemu zwyczajne, codzienne i przeciętne...

Nagle pewnego poranku Szygoń zniknął i przepadał znowu bez śladu...

Przyczyna owych ucieczek pozostała nigdy nie wyjaśnioną. Zdaniem niektórych źródeł należało szukać w żywiole atawistycznym, tkwiącym w naturze oryginała; w żyłach Szygonia płynęła podobno krew cygańska. Odziedziczył, zdaje się, po bujnych swych, wędrownych przodkach tęsknotę wieczystej włóczęgi, głodną wrażeń żądzę królów gościńca. Jako objaw wypływający wprost z tego „nomadyzmu” przytaczano fakt, że Szygoń nigdy nie mógł wytrzymać dłużej na jednym miejscu, lecz ciągle zmieniał mieszkanie, przeprowadzając się z jednej dzielnicy w drugą. Jakiegokolwiek pobudki skłaniały dziwaka do romantycznych podróży bez określonego wyraźnie celu — on sam z pewnością nie pochwałiał ich *ex post*³⁴ po powrocie. W jakiś czas po tajemniczym zniknięciu wracał, równie niespodzianie, zły, wyczerpany i ponury. Przez parę następnych dni zamykał się w domu, unikając widocznie ludzi, przed którymi odczuwał wstyd i zakłopotanie.

Najciekawszym z wszystkiego był zapewne stan Szygonia w ciągu „ucieczki”.

Jakaś ciemna moc wyrывała go z domu, pędziła na dworzec, pchała do wagonu — jakiś nieprzewidywany nakaz zmuszał do porzucenia nieraz wśród głębokiej nocy wygodnego posłania, wiódł jak skazańca przez labirynt ulic, usuwając z drogi tysiące przeszkód, wsadzał do przedziału i wysyłał w szeroki świat. Następowala jazda przed siebie, po omacku, na chybił trafił, jakieś przestanki, przesiadania w nieokreślonym kierunku, a wreszcie postój w jakimś mieście, miścinie lub wiosce, w jakimś kraju, pod jakimś niebem, nie wiadomo, dlaczego tu właśnie, nie gdzie indziej — i wreszcie owo fatalne przebudzenie w obcej, dziko cudzej okolicy...

Szygoń nigdy nie przyjeżdżał na to samo miejsce: zawsze wyrzucił go pociąg gdzie indziej. Nigdy nie „przebudzał się”, tj. nie uświadamiał sobie bezcelowości tego, co czyni, w czasie jazdy — pełnia władz psychicznych powracała dopiero po definitywnym opuszczeniu pociągu, i to zwykle po głębokim, pokrępiającym śnie w przydrożnym zajezdzie lub gospodzie...

I w obecnej chwili był w stanie jakby zbliżonym do transu. Pociąg, który go wiozł, wyjechał wczoraj nad ranem z Paryża. Czy wsiadł doń w stolicy Francji czy też na jakiejś stacji po drodze — nie wiedział. Wyjechał skądś i zdążył dokądś — oto wszystko, co można było w tej sprawie powiedzieć...

Poprawił się na poduszkach, wyciągnął nogi przed siebie i zapalił cygaro. Miał uczucie niesmaku, niemal wstrętu. Podobnych wrażeń doznawał zawsze na widok konduktora lub w ogóle kogoś z kolejarzy. Ci ludzie stali się symbolem pewnych braków czy niedoborów, ucieleśnieniem niedoskonałości, jakie widział w ustroju pociągu i ruchu kolejowym. Szygoń rozumiał, że swoje wyjątkowe rekordy odbywał pod wpływem sił kosmicznych, żywiołowych, dla których realizacja we formie jazdy kolejowej była dziecinnyim kompromisem, wywołanym przez warunki terenu i ziemskiego środowiska. Zdawał sobie aż nadto dokładnie sprawę, że gdyby nie ta smutna okoliczność, iż jest przykuty do Ziemi

³³*famulus* (daw.) — zaufany sługa. [przypis edytorski]

³⁴*ex post* (łac.) — po fakcie. [przypis edytorski]

i jej praw, wędrowki jego przybrałyby postać bez porównania bujniejszą i piękniejszą, porzucając utarty szablon i metodę.

A właśnie pociąg, kolej i jej funkcjonariusze uosabiali dlań tę ciasną formułę, to błędne koło bez wyjścia, z którego on, człowiek, biedny syn Ziemi, na próżno by usiłował się wyłamać.

Dlatego pogardzał tymi ludźmi, czasem nienawidził ich nawet. Ta niechęć do „pachołków oktrojowanej³⁵ swobody wędrowania”, jak ich z przekąsem nazywał, wzrastała w miarę powtarzania się fantastycznych „ucieczek”, których się wstydził, nie tyle z powodu ich bezcelowości, ile raczej dlatego, że były zakrojone na tak nędzną skalę.

Podniecały to uczucie drobne zajścia i zatargi z władzami kolejowymi, nieuniknione ze względu na anormalny stan podróżnika. Na niektórych liniach służba zdawała się znać go już dobrze i nieraz podchwytywał w przelocie ironiczny uśmiech tragarza, konduktora lub urzędnika ruchu.

Funkcjonariusz obsługujący wóz, którym obecnie jechał, wydał mu się szczególnie znajomy — już nieraz przesunęła mu się przed roztargnionymi, zasluchanymi w przestrzeń oczyma ta chuderlawa, ospowata twarz, rozjaśniająca się drwiącym uśmieszkiem na jego widok. Tak mu się przynajmniej zdawało...

Zwłaszcza irytowały Szygonia kolejowe anonse, reklamy i mundury. Jakże śmiesznym był patos porozwieszanych po poczekalniach alegorii ruchu, jakże pretensjonalnym szeroki gest geniuszków pędu!

Lecz najkomiczniejsze wrażenie sprawiały owe skrzydlate koła na czapkach i wylogach urzędników. To mi dopiero rozmach, co się zowie! To mi fantazja!

Szygoniowi na widok tych odznak przychodziła nieraz szalona ochota zedrzyć je i zastąpić wizerunkiem psa kręcącego się za własnym ogonem...

Cygaro żarzyło się powoli, rozpylając po przedziale obłoczki sinawego dymu. Z wolna ujmujące je palce rozkurczyły się leniwo i wonne *trabuco*³⁶ potoczyło się pod kanapkę, przyskajając rakieta drobnych iskier: palacz zadrzemał...

Puszczona świeżo w rury gorąca para zasepleniła cicho pod nogami i rozlała po *coupe*³⁷ mile, pokojowe ciepło. Jakiś komar spóźniony zanucił nikłą piosenkę, zatoczył parę nerwowych kręgow i skrył się w ciemny zaułek między wypuklinami pluszu. I znów tylko cichy pełgot palnika i miarowy łomot kół...

O jakiejś godzinie Szygoń przebudził się. Potarł czoło, zmienił senną pozycję i spojrzał przytomnie po wagonie. Ku niemiłemu zdumieniu zauważył, że nie jest sam: miał towarzysza podróży. Naprzeciw, rozpostarty wygodnie na poduszkach, siedział jakiś urzędnik kolejowy i ćmił papierosa, puszczając impertynencko³⁸ dym w jego stronę. Spod rozpiętej lekceważąco bluzy służbowej wyglądała aksamitna kamizelka, zupełnie jak u pewnego naczelnika stacji, z którym Szygoń miał raz piekielną awanturę. Natomiast pod sztywnym kołnierzem z trzema gwiazdkami i parą skrzydlatych kółek owijała szyję czerwona jak krew chusta, zupełnie jak u bezczelnego konduktora, który drażnił go swym uśmieszkiem.

Co u licha?! — pomyślał, przypatrując się uważnie fizjonomii³⁹ intruza. — Ależ to jest najwyraźniej w świecie obmierzła twarz konduktora! Te same zapadłe policzki głodomora, te same ślady po przebytej ospie. Ale skąd znów ta ranga i mundur naczelnika?

Tymczasem „intruz” znać zauważył zainteresowanie współpasażera; wypuścił trąbkę dymu i strzepując lekko popiół z rękawa, przyłożył rękę do daszka czapki i pozdrowił ze słodziutkim uśmiechem:

— Dobry wieczór!

— Dobry wieczór — odpowiedział sucho.

— Łaskawy pan z daleka?

— Nie jestem w tej chwili nastrojony towarzysko. W ogóle lubię podróżować w milczeniu. Dlatego zwykle obieram samotny przedział i płacę za to gruby napiwek.

³⁵oktrojowany — nadany odgórnie, z pominięciem organu przedstawicielskiego. [przypis edytorski]

³⁶trabuco (wł.) — gatunek cygara. [przypis edytorski]

³⁷coupe — tu: przedział. [przypis edytorski]

³⁸impertynencko — arogancko, obraźliwie. [przypis edytorski]

³⁹fizjonomia (daw.) — twarz. [przypis edytorski]

Niezrażony szorstką odprawą kolejarz uśmiechnął się błogo i ciągnął dalej z niewzruszonym spokojem:

— Nic nie szkodzi. Powoli nabierze łaskawy pan rozmachu. Kwestia wprawy i nawyku. Samotność, wiadomo, jest złym towarzyszem. Człowiek jest bydlęciem społecznym — *dzoön politikon*⁴⁰ — czyż nieprawda?

— Jeśli pan zalicza się dobrowolnie do kategorii bydlątek — nie mam osobiście nic przeciwko temu. Ja jestem tylko człowiekiem.

— *All right*⁴¹! — zaopiniował urzędnik. — A widzi łaskawy pan, jak mu się język rozwiązał. Nie jest tak źle, jak by się na pozór zdawało. Owszem, posiada pan duży talent konwersacyjny, zwłaszcza w kierunku parowania pytań. Pomału wyrobimy się. No, no — pójdzie jakoś, pójdzie... — dorzucił protekcjonalnie.

Szygoń zmrużył podejrzliwie oczy i poprzez szpary między powiekami studiował natrepta.

— O ile się nie mylę, jesteśmy starzy znajomi. Widywaliśmy się parę razy w życiu — po chwili milczenia nawiązał rozmowę niez mordowany kolejarz.

Opór Szygonia powoli topniał. Bezcelność tego człowieka, który pozwalał się znieważać bezkarnie bez powodu, rozbijała. Zrodziła się ciekawość poznania, z kim się właściwie miało do czynienia.

— Możliwe — odchrząknął. — Tylko zdaje mi się, nosił pan do niedawna jeszcze inny mundur.

W postaci kolejarza zaszła w tej chwili zagadkowa metamorfoza. Momentalnie zniknęła gdzieś urzędnicza bluza ze świecącymi złotym szychem⁴² gwiazdkami, zniknęła czerwona czapka ruchu i zamiast uprzejmie uśmiechniętego „naczelnika” siedział naprzeciw zgarbiony, wymięty i szyderski konduktor wagonu w wytartym płaszczu, z nieodstępnym bukietem latarki przypiętym do piersi.

Szygoń przetarł oczy, mimo woli czyniąc gest odpychający:

— Przemienienie Pańskie? Tfy! Czary czy diasek?!

Lecz już pochylał się ku niemu z przeciwnej strony uprzejmy „naczelnik”, zbrojny we wszystkie oznaki swego urzędu; konduktor wśliznął się gdzieś bez śladu pod mundur przełożonego.

— Ach, tak — mówił swobodnie, jak gdyby nigdy nic — awansowałem.

— Gratuluję — bąknął Szygoń, wpatrzony osłupiałym wzrokiem w transformistę.

— Tak, tak — gawędził tamten — tam „w górze” umieją cenić energię i sprężystość. Poznali się na człowieku: zostałem naczelnikiem. Kolejka, panie łaskawy, wielka rzecz. Warto służyć i wyładowywać siłę. Czynniki cywilizacyjny! Lotna pośredniczka narodów, wymiany kultur! Pęd, panie kochany, pęd i ruch!

Szygoń wyduł pogardliwie wargi.

— Pan naczelnik — podkreślił z przekąsem — żartuje. Co za ruch? W dzisiejszych warunkach, przy udoskonalonej technice bierze pierwszorzędnym parowóz, tzw. „Express-Pacifique”, w Ameryce 200 km na godzinę — przyjmijmy z biegiem czasu, w miarę dalszych postępów, 230 km, choćby 300 km — cóż stąd? Patrzymy na efekt końcowy; mimo wszystko nie wychylamy się ani na milimetr poza obręb Ziemi.

Naczelnik uśmiechał się nieprzekonany:

— Czegóż pan chce więcej? Piękna chyżość⁴³! 200 km na godzinę! Niech żyje kolej!

— Pan oszalał? — zapytał wściekły już Szygoń.

— Bynajmniej. Wzniosłem tylko okrzyk na cześć naszej skrzydlatej patronki. Cóż łaskawy pan może jej przeciwstawić?

— Choćbyście osiągnęli rekord 400 km na godzinę — czym to wszystko wobec wielkiego ruchu?

— Hę? — intruz nastawił uszu. — Niedobrze zrozumiałem. *Wielki ruch*?

— Czym są wasze jazdy, choćby z największą przypuszczalnie chyżością, choćby na najdalej rozpiętych liniach, wobec *wielkiego ruchu* i wobec faktu, że ostatecznie mimo wszystko zostajemy na Ziemi. Choćbyście wynaleźli pociąg piekielny, który by w jednej

⁴⁰*dzoön politikon* (gr.) — „zwierzę polityczne”, istota społeczna. [przypis edytorski]

⁴¹*All right* (ang.) — zgoda, w porządku. [przypis edytorski]

⁴²*szych* — złota nitka. [przypis edytorski]

⁴³*chyżość* — dziś: prędkość. [przypis edytorski]

godzinie objechał całą kulę ziemską, ostatecznie wróćcie do punktu, z którego wyjechał: *jesteście przykuci do Ziemi.*

— He, he! — szydził kolejarz — kochany pan zapewne poeta. Wolne żarty.

— W czym wpłynie choćby zawrotna, bajeczna chyżość ziemskiego pociągu *na wielki ruch i na jego efekt?*

— He, he, he! — beczał rozbawiony naczelnik.

— W niczym! — krzyknął Szygoń. — Ani o cal nie zmieni jego wielkiej drogi, ani na milimetr nie przesunie jego kosmicznych szlaków. Jedziemy na toczącej się w przestrzeni kuli.

— Jak mucha na gumowym baloniku. He, he, he! Co za myśli, co za koncepty! Z kochanego pana pierwszorzędną *causeur*⁴⁴-humorysta.

— Pański nędzny pociąg, pańska mrówcza, chuderława kolej w swym największym, najśmielszym, jak się panu podobało nazwać „pędzie” — podlega — uważa pan — wyraźnie podkreślam — dosłownie „podlega” równocześnie dwudziestu blisko najrozmaitszym ruchom, z których każdy w swym efekcie jest bez porównania silniejszy, bezwzględnie mocniejszy od jej miniaturowego rozmachu.

— Hm... zajmujące, arcyckawe! — drwił przeciwnik. — 20 blisko ruchów! Pi, pi — okazała liczba.

— Pomijam już uboczne, o których się zapewne żadnemu kolejarzowi nie śniło, a przypomnę zasadnicze, podstawowe, znane każdemu uczniakowi. — Pociąg pędzący z największą furią z A do B musi równocześnie z Ziemią odbywać pełny ruch obrotowy z zachodu na wschód okoto jej osi w przeciagu jednej doby...

— He, he, he! Nowiny, nowiny...

— Równocześnie wiruje wraz z całym globem dookoła Słońca...

— Jak ćma dookoła lampy...

— Oszczędź mi pan swych dowcipów! Nieciekawe. Lecz na tym nie koniec. Wraz z Ziemią i Słońcem dąży po linii eliptycznej ku jakiemś nieznanemu punktowi w przestworzach, znajdującemu się w stronie konstelacji Herkulesa, względnie Centaura.

— Filologia na usługach astronomii. *Parbleu*⁴⁵! Tęgo!

— Głupiś, mój kochany! Przejdźmy do ruchów ubocznych. Słyszałeś coś kiedyś o ruchu precesyjnym Ziemi?

— Może i słyszałem. Lecz cóż nas to wszystko obchodzi? Niech żyje ruch kolejowy!

Szygoń wpadł w pasję. Podniósł ciężką swą jak młot rękę i spuścił gwałtownie na głowę kpiarza. Lecz ramię przecięło tylko powietrze: intruz szczeł gdzieś jak kamfora; miejsce naprzeciw nagle opustoszało.

— He, he, he! — zarechotało coś w drugim kącie przedziału.

Szygoń odwrócił się i spostrzegł „naczelnika” siedzącego w kucki między oparciem a siatką; skurczył się jakoś ogromnie i wyglądał na karzelka.

— He, he, he! A co? Będziemy grzeczni na przyszłość? Chcesz ze mną dalej gadać, to zachowuj się przyzwoicie. Inaczej nie zleżę. Pięść, mój kochany, to za ordynarny argument.

— Dla tępych osobników jedyny; innymi nie przekonasz.

— Słuchałem — cedził tamten, wracając na dawne miejsce — słuchałem cierpliwie przez kwadrans z górą pańskich utopijnych wywodów; posłuchajże teraz trochę i mnie.

— Utopijnych?! — zawarczał Szygoń. — Wymienione przeze mnie ruchy są więc fikcją?

— Nie zaprzeczam ich istnienia. Lecz cóż mnie one obchodzić mogą? Liczę się tylko z chyżością mojego pociągu. Dla mnie miarodajnym jest tylko ruch parowozu. Co mnie to obchodzi, o jaki kawałek naprzód posunąłem się równocześnie w przestworzach międzygwieżdnych? Należy być praktycznym; jestem pozytywistą, mój panie.

— Argumentacja godna stołowej nogi. Musisz mieć sen zdrowy, panie naczelniku?

— Dziękuję, owszem. Pan Bóg łaskaw — spiam jak susel.

— Naturalnie. Łatwo było się domyśleć. Takich jak ty nie dręczy demon ruchu.

⁴⁴*causeur* (fr.) — gawędziarz. [przypis edytorski]

⁴⁵*Parbleu!* (fr.) — Dalibóg! [przypis edytorski]

— He, he, he! Demon ruchu! Otóż i wpadliśmy w sedno sprawy! Potrąciłeś o mój rentowny pomysł — właściwie prawdę mówiąc — nie mój, tylko zamówiony przeze mnie u pewnego malarza dla naszej stacji.

— Rentowny pomysł? Zamówiony?

— No tak — chodzi o świeżo wydany prospekt na parę świeżo zbudowanych odnóg kolejowych tzw. *Vergnügungsbahnlilien*⁴⁶. Uważasz — rodzaj reklamy czy anonsu, który by zachęcił publikę do używania tych nowych dróg komunikacyjnych. Otóż potrzebna była jakaś winieta, jakiś bohomaz, niby alegoria, niby symbol.

— Ruchu?! — Szygoń pobladł.

— Właśnie. Owóż wspomniany pan wymalował bajeczną figurę — imponujący symbol, który w mig rozchwytały mi poczekalnie wszystkich stacji nie tylko w kraju, lecz i za granicą. A że postarałem się o patent i prawa niby-autorskie zastrzegłem sobie z góry, więc zarobiło się nieźle.

Szygoń dźwignął się i poduszek i wyprostował w całej swej imponującej wysokości.

— A w jakąż postać, jeśli wolno wiedzieć, przyoblekliście wasz symbol? — zasyczał zdławionym, nieswoim głosem.

— He, he, he! W postać geniusza ruchu. Olbrzymi, śniady młodzieniec ważący się na kruczych, potwornie rozpiętych skrzydłach, opasany wirami kręcących się w opętaniczym tańcu światów — demon międzyplanetarnej wichury, śródgwiezdnej zamieci księżyców, cudnej, obłąkanej gonitwy komet bez liku, bez liku...

— Łżesz! — ryknął, rzucając się ku niemu Szygoń. — Łżesz jak pies.

„Naczelnik” zwinął się w trąbkę, zdrobniał jakoś, zmałał i wsiąkł w dziurkę od klucza. Lecz niemal w tejże chwili odsunęły się drzwi przedziału i znikający natręt zlał się z postacią konduktora, który ukazał się w progu. Funkcjonariusz zmierzwił złośliwym spojrzaniem wzburzonego pasażera i podawał mu bilet:

— Proszę, bilet już gotowy; cena wraz z karą 200 franków.

Lecz uśmiech zgubił go. Zanim zdołał zorientować się, jakieś ramię mocne jak przeznaczenie chwyciło go za pierś i wciągnęło do wnętrza. Rozległ się rozpaczliwy krzyk o pomoc, potem trzask kruszonej kości i zapadła głucha cisza.

Po chwili duży cień przesunął się po oknach samotnego korytarza, przemknął między ścianą wozu a przedziałami i zniknął u wylotu wagonu. Ktoś otworzył drzwi na platformę i szarpnął sygnał alarmowy. Pociąg począł raptownie zwalniać...

Ciemna postać zbiegła po schodach, pochyliła się w kierunku ruchu i jednym susem runęła między modrzejące w świetle brzasku przydrożne zarośla...

Pociąg stanął. Zaniepokojona służba długo szukała sprawcy alarmu; nie wiadomo, z którego wagonu wyszedł sygnał. Wreszcie konduktorzy zauważyli brak jednego z kolegów. — Wóz nr 532! — Wpadli na korytarz, zaczęli przeszukiwać klasy. Zastali puste. Na koniec w przedziale pierwszym znaleźli zwłoki nieszczęśliwej ofiary. Jakaś tytaniczna siła wykręciła mu głowę w tak piekielny sposób, że oczyma wyszły z orbit spoglądał na własne plecy. W ściętych białkach zagrało poranne słońce okrutnym uśmiechem...

Śmierć

Trup

Maszynista Grot

Z urzędu ruchu stacji Brzana nadeszła do naczelnika Podwyża depesza następującej treści: „Baczość na pospieszny nr 10! Maszynista pijany lub niepoczytalny”.

Urzędnik, wysoki, kościsty blondyn z rudawymi baczkami, odczytał rulon raz i drugi, odciął wąską, białą taśmę wysnutą z bloku i zwinąwszy w pierścień dookoła palca, wsunął do kieszeni. Krótkie spojrzenie rzucone na zegar stacyjny pouczyło, że na sygnalizowany pociąg jeszcze dość czasu. Więc ziewnął znudzony, zapalił niedbałym ruchom papierosa i przeszedł do sąsiedniego pokoju kasjerki, jasnowłosej panny Feli, przygodnego ideału w chwilach nudy i oczekiwań na lepszy kąsek.

Podczas gdy pan naczelnik tak godnie przygotowywał się na przyjęcie zapowiedzianego parowozu, ujechał podejrzany pociąg już spory kawał drogi poza stację Brzana.

⁴⁶*Vergnügungsbahnlilien* (niem.) — trasy rozrywkowe. [przypis edytorski]

Pora była przecudna. Gorące, czerwcowe słońce przeszło już zenit i rozlewało po świecie złotą siebę promieni. Migwały w przelocie ukwiecone jabłonią i czereśnią wsie i przysiółki, rzuciły się wstecz zielonymi płachtami łąki i sianozęcia. Pociąg pędził całą siłą pary: tu go chwycił w szumiące chwiejną sosen i świerków ramiona las, tam wynurzony z objęć drzew witały przetowłosym pokłonem zbożne pola. Daleko na horyzoncie siniała mglistą wstęgą linia gór...

Grot, oparty o skrzydło maszyny, wbił poprzez owalne okienko nieruchome spojrzenie w przestrzeń, która snuła się długim, szarym traktem, ujętym w czarne pasy szyn. Pociąg wślizgiwał się na nie lekko, drapieźnie, okraczał żelaznym układem kół i zgarniał skwapliwie⁴⁷ pod siebie.

Maszynista czuł niemal fizycznie rozkosz tego ciągłego zdobywania, co nigdy niesyte wypuszcza lekceważąco dopadnięty już łup i mknie dalej na nowe podboje. Grot lubiał pokonywać przestrzeń!...

Bywało, zapatrzy się we wstęgę toru, zaduma, zamyśli, o świecie bożym zapomni, aż go palacz za ramię szarpnąć musi i ostrzec, że ciśnienie za wielkie lub stacja już blisko. Zapamiętałcem bo był maszynista Grot nie lada!

Zawód swój kochał ponad wszystko i nie zmieniłby go za nic w świecie. Wstąpił do służby stosunkowo dość późno, bo dopiero w trzydziestym roku życia, lecz mimo to od razu okazał tak pewną rękę w prowadzeniu parowozów, że prześcignął wkrótce starszych kolegów.

Czym był przedtem, nie wiedziano. Wypytywany, odpowiadał niechętnie ni to, ni owo lub milczał uporczywie.

Towarzysze i władze otaczały go widocznym szacunkiem, wyróżniając wśród innych. W słowach jego krótkich, skąpo rozdzielanych między ludzi, przebijała inteligencja niepowszednia, cześć nakazująca.

Chodziły o nim i jego przeszłości pogłoski przeróżne, często wzajem sprzeczne; lecz na dnie wszystkich spoczywało zgodne przekonanie, że Krzysztof Grot był jednostką tzw. zwichniętą, czymś w rodzaju spadłej gwiazdy, jednym z tych, którzy mieli pójść górnym szlakiem, a dzięki fatalizmowi życia osiedli na mieliźnie.

On sam jednak jakby nie zdawał sobie sprawy ze swego położenia i nie ubolewał nad sobą. Służbę pełnił chętnie i nie zabiegał o urlopy. Czy zapomniał o tym, co minęło, czy nie czuł się nigdy powołanym do wyższych celów — nie wiadomo.

Z przeszłości Grota zdołano ustalić tylko dwa fakty: jeden ten, że służył wojskowo podczas kampanii francusko-pruskiej, drugi, że wtedy stracił ukochanego brata.

Blizszych szczegółów mimo wszelkie wysiłki⁴⁸ ciekawców wydobyć zeń nikt nie potrafił. W końcu dano za wygraną, zadawalając się skąpą wiązką biograficznych danych „inżyniera Grota”. Tak bowiem bez określonej przyczyny nazwali z czasem kolejarze mało mownego towarzysza. Przewisko to, nadane mu zresztą wcale nie w złośliwej intencji, zrosło się jakoś tak dokładnie z osobą maszynisty, że nawet władze tolerowały je w rozkazach i rozporządzeniach. W ten sposób chcieli ludzie zaznaczyć jego odrębność.

Maszyna pracowała ciężko, oddychając co chwila kłębami kłacastego, zmierzwionego dymu. Podsycana wciąż gorliwą ręką palacza para rozlewała się piszczelami rur po kośćcu żelaznego olbrzyma, popychała suwak, parła o tłoki, pędziła koła. Gruchotały szyny, skrzypiały tryby, przerzucały się z traskiem dźwignie i heble rewersujące...

Na chwilę Grot ocknął się z zadumy i spojrział na manometr. Wskazówka, zakreśliwszy łuk, zbliżała się ku fatalnej trzynastce.

— Puść pan parę!

Palacz wyciągnął rękę i szarpnął wentyl; rozległ się przeciągły, dojmujący gwizd, a równocześnie z boku maszyny wykwitła cieniutka, mlecznobiała tulejka.

Grot skrzyżował ramiona na piersiach i zapadł powtórnie w marzenia.

„Inżynier Grot” — cha, cha! Nader trafny przydomek! Ludzie nawet nie przypuszczają, jak bardzo trafny!...

Maszynista ujrzał nagle gdzieś w dalekiej, mglistej perspektywie lat ubiegłych cichy, skromny domek na przedmieściu stolicy. W jasnej, środkowej izbie duży stół zarzucony

⁴⁷skwapliwie (daw.) — szybko, chętnie. [przypis edytorski]

⁴⁸mimo wszelkie wysiłki — dziś popr.: mimo wszystkich wysiłków. [przypis edytorski]

stosem planów, dziwacznych rysunków, technicznych szkiców. Nad jednym pochylona płowa główka Olesia, młodszego brata. Obok stoi on, Krzysztof, i wodzi palcem wzdłuż szafirowej linii okrążającej eliptycznym zgięciem jakąś płaszczyznę. Oleś przytakuje, coś poprawia, tłumaczy... To ich pracownia — to tajemnicze wnętrze, z którego wylągl się śmiały pomysł latawca, który swobodnie bujając po przestworzach, miał podbić atmosferę, poszerzyć myśl ludzką i ponieść ją w zaświaty, w nieskończoność. Niewiele już brakowało do ukończenia dzieła: miesiąc, dwa, trzy najwyżej. Wtem przyszła wojna, branka⁴⁹, pochód, bitwa i... śmierć. Schyliła się jasna głowa na zboczoną pierś, zamknęły chabrowe oczy na wieki...

Pamięta ten moment, jedyny, okropny moment wdzierania się na szczyt „czerwonego fortu”. — Olek pomknął bohatercko naprzód, widny z dala na czole oddziału. Już wyciągnięta jego szabla muskała brzeszczotem skraw barwnego proporca, już męska ręka ujmowała zwycięskim chwytem jego drzewce... Wtem błysnęło coś z bastionu, kurzawa dymu bluznęła z fortecznych wyziórów, piekielny huk rozkołysał blanki... Oleś zachwiał się, zawahał pod migotliwą tęczą wypuszczonego pałasza i runął w dół — na progu bojowych zamierzeń, w samym momencie żołnierskich ziszczeń, w chwili docierań do celu...

Śmierć tę odchorował Krzysztof: długie miesiące przeleżał w malignie w połowym lazarecie. Potem — wrócił w codzienne życie na pół złamany. Zarzucił dawne pomysły, światoburcze idee, zdobywcze plany: został maszynistą. Odczuwał kompromis, rozumiał karykaturę myśli, lecz nie miał już sił: poprzestał na miniaturze. Wkrótce surogat⁵⁰ zastąpił zupełnie pierwotny ideał, przesłonił swą ciasną, szarą ramą szerokie niegdyś horyzonty: zdobywał przestrzeń na nową, małą skalę. Lecz wyprosił sobie u władz jazdę wyłącznie pospieszną — pociągów zwyczajnych nigdy nie prowadził. Tym sposobem, zyskując na tempie, zbliżał się choć w części do pierwowzoru. Upajał się szaloną jazdą na szeroko rozpiętych liniach, odurzał pokonywaniem w krótkim czasie znacznych odległości.

Nie znosił tylko dróg powrotnych, nie cierpiał rekordów tzw. *tour-retour*⁵¹. Grot lubiał pędzić tylko przed siebie — brzydził się wszelkich powtórzeń. Dlatego wolał wracać do nieubłaganego punktu wyjścia drogą okrężną, linią kolistą lub elipsą, byle nie bezwzględnie tą samą; dostrzegał wybornie niedoskonałość tych krzywizn, które w siebie wracają, czuł nieetyczność tych dróg, bądź co bądź wsobnych, lecz ocalał choć pozór ruchu postępowego, miał przynajmniej złudzenie, że dąży przed siebie.

Bo ideałem Grota była szalona jazda w linii prostej, bez zbieżeń, bez obiegów, jazda opętana, bez tchu, bez postojów, wichrowy pęd maszyny w błękitniejące mgłą oddale, skrzydlata gońba w nieskończoność.

Grot nie cierpiał jakiegokolwiek mety. Od czasu tragicznej śmierci brata wytworzył się szczególny uraz psychiczny objawiający się w lęku przed wszelkim celem, przed wszelkim dowolnego rodzaju końcem, kresem. Ukochał całą mocą wieczystość dążenia, znojność zasięgów — znienawidził realizację dopięć — drżał przed momentem spełnień z obawy, by w owej ostatniej, rozstrzygającej chwili nie zaskoczył zawód, nie pękła napięta struna, by nie stoczyć się w przepaść, jak wtedy — jak Oleś przed laty...

Stąd odczuwał maszynista żywiołowy lęk przed stacją i przystankami. Miał ich wprowadzić na swoich przestrzeniach niedużo, lecz zawsze były i pociąg należało od czasu do czasu zatrzymywać.

Stacja stała się dlań z czasem symbolem znienawidzonego końca, plastycznym urzeczywistnieniem wytkniętych celów wędrówki, ową przeklętą metą, przed którą zdejmował go wstręt i trwoga.

Idealna linia drogi rozpadała się na szereg odcinków, z których każdy był zamkniętą całością od punktu wyjścia do punktu przybycia. Powstawało rozczarowujące ograniczenie, ciasne, nad wyraz banalne: stąd — dotąd. Na wyprężonej cudownym rzutem w bezkresy wstędze tworzyły się tępe węzły, uparte supły i psuły rozpęd, plugawiły szal.

A ratunku na razie nie widział nigdzie: z natury rzeczy pociąg musiał co jakiś czas zawijać do obmierzłych przystani.

⁴⁹branka — przymusowy pobór do wojska. [przypis edytorski]

⁵⁰surogat — namiastka. [przypis edytorski]

⁵¹tour-retour (fr.) — przejazd i powrót. [przypis edytorski]

I gdy już na widnokręgu wynurzały się kontury zabudowań stacyjnych, rysowały czerwonym lub żółtym ekranem rozpięcia ścian, opadały go nieopisany lęk i obrzydzenie; podniesiona ku korbie ręka mimo woli cofała się i musiał używać całej siły woli, by stacji nie minąć.

W końcu, gdy sprzeciw wewnętrzny wzrósł do niebываłego napięcia, wpadł na szczęśliwy pomysł: postanowił wprowadzić pewną dowolność w zakresie mety przez uruchomienie jej punktów granicznych. Dzięki temu pojęcie stacji, tracąc dużo z wyrazistości, stawało się czymś ogólnikowym, czymś tylko z lekka naszkicowanym i nader elastycznym. Owa przesuwalność granic użyczała pewnej swobody ruchów, nie krępowała bezwzględnie kagańcem hamulca. Punkty postojowe, nabrawszy charakteru płynności, przetworzyły nazwę stacji w termin nieokreślony, sobiepański, niemal fikcyjny, z którym nie trzeba się było już tak liczyć; słowem, stacja w tak szeroko pojętym znaczeniu, poddana dowolnej interpretacji maszynisty, była teraz mniej groźną, chociaż mimo to wstrętą.

Chodziło więc przede wszystkim o to, by nigdy nie zatrzymać pociągu w miejscu oznaczonym mniej więcej przez przepis, lecz zawsze wychylać się o jakiś kawałek za lub przed.

Grot postępował zrazu bardzo ostrożnie, by nie budzić podejrzeń urzędników; odchylenia były początkowo tak nieznaczne, że nie zwracały uwagi. Chcąc jednak wzmocnić w sobie poczucie dowolności, wprowadził maszynista pewne urozmaicenie: raz stawał za wcześniej, drugi raz za późno — drgnienia wahały się to w jedną, to w drugą stronę.

Lecz z czasem ta ostrożność zaczęła go drażnić; swoboda wydawała się pozorną, iluzoryczną, czymś w rodzaju samooszukiwania się; nie zamącony zdziwieniem spokój rozlany na twarzach kierowników stacji irytował, budząc ducha przekory i buntu. Grot rozzuchwalił się: wychylenia stawały się z dniem każdym silniejsze, diapazon⁵² rósł, wzmagał się.

Już wczoraj naczelnik ruchu w Smągłowie, szpakowaty, z wiecznie przymrużonymi jak u starego lisa oczkami jegomość, dziwnie zezował w stronę pociągu zatrzymanego spory kawał przed stacją. Grotowi zdawało się nawet, że coś mruczał, wskazując ręką w jego stronę. Lecz jakoś uszło na sucho.

Maszynista zacierał ręce i cieszył się:

— Przecież zauważyli!

Wyjeżdżając dziś nad ranem z Wrotycza, postanowił podwoić stawkę.

Ciekaw jestem — pomyślał puszczając kurki w ruch — w jakim też stosunku wzrośnie irytacja tych panów? Przypuszczać by należało, że do kwadratu odległości.

Jakoż domysł nie zawiódł. Cała dzisiejsza tura miała być nieprzerwanym pasmem awantur.

Zaczęło się w Zaszumiu, pierwszej większej przystani na linii, którą zamierzał przebyć. Uśmiechając się złośliwie pod wąsem, zatrzymał pociąg kilometr przed stacją. Oparłszy się o parapet maszyny, Grot zapalił fajeczkę i pykając z niej powoli, przypatrywał się z zajęciem zdumionym minom konduktorów i kierownika pociągu, który nie umiał wytłumaczyć sobie postępowania maszynisty. Kilku pasażerów wychyliło strwożone głowy i rozglądało się na prawo i lewo, zapewne przypuszczając jakąś przeszkodę w ruchu. Nadbiegł wreszcie i urzędnik stacyjny, zapytując o powód:

— Czemu pan nie zajeżdżasz przed peron? Przeszkody żadnej nie sygnalizowano, wszystko w porządku.

Grot wypuścił spokojnie duży, zwarty kłęb dymu i nie wyjmując fajki z ust, wycedził flegmatycznie przez zęby:

— Hm... tak? A mnie zdawało się, że zwrotnica źle nastawiona. Nie opłaci się już podjeżdżać ten kawałeczek: moja staruszka trochę się zadyszała.

Tu uderzył pieszczotliwie w bęben kotła.

— Zresztą goście i tak już sami wysiadają — niech pan naczelnik popatrzy — o, jeden, dwóch, tam cała rodzina.

Istotnie: zniecierpliwieni czekaniem pasażerowie zaczęli opuszczać wagony i piechotą, uginając się pod ciężarem tobołów i pakunków, zdążali ku stacji. Grot przeprowadzał ich ironicznym spojrzaniem i ani myślał zmieniać taktyki.

⁵²diapazon — rozpiętość. [przypis edytorski]

Urzędnik lekko zmarszczył się i dając za wygraną, upomniał na odchodnym:

— Na przyszłość wytyżaj pan lepiej oczy!

Maszynista zbył uwagę pogardliwym milczeniem. W parę minut potem poszybował pociąg mimo⁵³ stacji w dalszą drogę.

Na najbliższym z kolei przystanku Brzana powtórzyła się niemal identyczna historia, z tą tylko odmianą, że tym razem podobało się Grotowi zatrzymać pociąg kilometr poza stacją. I tu postawił maszynista na swoim i nie cofnął się przed peron. Zauważył jednak, jak przed ruszeniem w dalszą drogę kierownik pociągu szeptał coś żywo przez parę minut z naczelnikiem; z wyrazu oczu i gestów poznał Grot, że on był przedmiotem rozmowy, lecz udał, że tego nie dostrzega. Ubawił go tylko znamienny, półkolisty ruch zakreślony palcem na czole przez urzędnika w czerwonej czapce. Wkrótce potem pędził znów pełną parą, ani nie przypuszczając, że równocześnie telegraficzny aparat puszczony w ruch w Brzanie zwrócił nań uwagę władz stacyjnych Podwyża.

A już było od miasta niedaleko. Już przekreślały podwieczorne niebo złociste krzyże kościołów, przewijały się nad morzem dachów przeguby dymów, strzelały ostro iglice wież. Już krzyżowała się w dali sieć szyn, czerniał las zwrotnic, widniała połogo ustawiona szyba dystansu.

Grot ujął krzepko korbę, nastawił dźwignię, zakręcił hamulec; maszyna wydała żalosaną skargę niby jęk, niby świst, wypłynęła żebrami potężną siklawę pary i osadziła się na miejscu: pociąg stanął dobre półtora kilometra przed stacją.

Grot odjął ręce od kurków i studiował efekt. Nie zawiódł oczekiwania. Uprowadzony już naczelnik wysłał w roli parlamentarza niższego rangą kolegę.

Młody człowiek miał minę surową, niemal skupioną. Wyprostował się, naciągnął sztywnie służbową bluzę i wstąpił uroczyście na platformę maszyny.

— Zajeżdżaj pan na stację!

Grot milcząco zawinął korbę, puścił w ruch heble: pociąg ruszył.

Dumny z odniesionego tryumfu asystent skrzyżował po napoleońsku ramiona i odwrócony lekceważąco od maszynisty i kotła, zapalił papierosa.

Lecz sukces był tylko pozorny. Bo oto pociąg przeleciał z szumem mimo peronu i zamiast zatrzymać się przed stacją, ujechał znaczny kawał poza nią, by tu dopiero, dymiąc wszystkimi parami, przystanąć na odpoczynek.

Urzędnik zrazu nie zorientował się, dopiero spostrzegłszy na lewo poza sobą budynek stacyjny, rzucił się groźnie ku maszyniście:

— Czyś pan zwariował? Zatrzymywać pociąg w czystym polu! Albo masz pan bzika, lub piłeś dziś za dużo! Proszę natychmiast zawracać!

Grot ani drgnął, nie ruszył się z miejsca. Wtedy urzędnik odsunął go gwałtownie od kotła i zająwszy jego stanowisko, puścił kontraparę; po chwili pociąg dysząc, zajechał przed peron.

Grot nie przeszkadzał. Jakaś szczególna apatia obezwładniła mu ruchy, spętała ręce. Patrzył tępo na twarze służby, funkcjonariuszy i urzędników, którzy gromadnie otoczyli jego maszynę; bezwolnie dał się ściągnąć z platformy — jak automat poszedł za wzywającym go za sobą naczelnikiem.

Po paru minutach znalazł się w biurze stacyjnym przed dużym, zielonym suknem zasłanym stołem, na którym kłapały bezustannie w nerwowych podrzutach aparaty, wysnuwały się z bloków długie taśmy, trzepotały dzwonki.

Kierownik stacji poddał go przesłuchaniu. Siedzący obok protokolant umoczył pióro i w natchnieniu czyhał na pytania, które miały paść z ust zwierzchnika.

Jakoż padły.

— Pańskie nazwisko?

— Krzysztof Grot.

— Wiek?

— 32 lat.

— Kiedy pan wyjechał z Wrotycza?

— Dziś 4,54 nad ranem.

— Czy oglądał pan maszynę przed objęciem pociągu?

⁵³mimo (daw.) — obok. [przypis edytorski]

— Oglądałem.
 — Czy pamięta pan serię i numer maszyny?
 Po twarzy Grota przemknął dziwny uśmiech:
 — Pamiętam. Seria: zero, numer: nieskończoność.
 Urzędnik spojrział porozumiewawczo na zapisującego zeznania kolegę.
 — Proszę liczby podane w tej chwili przez pana napisać na tej kartce.
 Tu naczelnik podsunął mu pod rękę ćwiartkę papieru i ołówek.
 Grot wzruszył ramionami:
 — A owszem.
 I skreślił w odstępach następujące dwa znaki: 0...∞
 Naczelnik spojrział na liczby, pokiwał głową i prowadził w dalszym ciągu indagację:
 — Liczba jaszczyka⁵⁴?
 — Nie pamiętam.
 — To źle, bardzo źle — maszynista powinien wiedzieć takie rzeczy — zaopiniował sentencjonalnie.
 — Jak się nazywa pański pałac? — zapytał po małej przerwie.
 — Błażej Niedorost.
 — Imię zgadza się, nazwisko błędne.
 — Powiedziałem prawdę.
 — Mylisz się pan, nazywa się Błażej Smutny.
 Grot machnął obojętnie ręką:
 — Być może. Dla mnie nazywa się Niedorost.
 Naczelnik znów wymienił z towarzyszem znaczące spojrzenie.
 — Nazwisko kierownika pociągu?
 — Stanisław Mrówka.
 Przesłuchujący z trudem powstrzymał wybuch wesołości:
 — Mrówka, powiada pan? Mrówka?! Bajeczny pan sobie jesteś! Mrówka?! No proszę kogo!
 — Tak jest. Stanisław Mrówka.
 — Nie, panie Grot. Kierownik pańskiego pociągu nazywa się Stanisław Żywiecki.
 Znów się pan pomyliłeś.
 Protokolant pochylił wypomadowaną głowę ku zwierzchnikowi i szepnął na ucho:
 — Panie naczelniku, ten człowiek albo pijany, albo ma tęgiego fioła.
 — Zdaje się to ostatnie — odpowiedział, chrząkając, urzędnik, po czym zwrócił się do winowajcy z ponownym pytaniem:
 — Pan żonaty?
 — Nie.
 — Czy pił pan co przed wyjazdem?
 — Alkoholu nie znoszę.
 — Ile pan godzin w służbie?
 — 16.
 — Nie czujesz się pan znużony jazdą?
 — Bynajmniej.
 — Dlaczego pan dzisiaj cztery razy z rzędu nie zatrzymał pociągu na właściwym miejscu przed stacją?
 Grot milczał. Nie mógł, nie chciał za nic w świecie tego powiedzieć.
 — Czekam na odpowiedź.
 Maszynista zwiesił ponuro głowę.
 Wtedy urzędnik podniósł się uroczyście od biurka i zawyrokował:
 — Teraz pójdzie się pan wyspać. Zastąpił pana inny kolega. Zawieszam pana na razie w służbie; być może wezwie się pana z powrotem w swoim czasie, kiedyś później. Tymczasem radzę panu poddać się oględzinom lekarskim jak najrychlej. Pan jesteś poważnie chory.

⁵⁴jaszczyk — wóz transportowy z okutą skrzynią, tu: węglarka. [przypis edytorski]

Grot pobladł, zachwiał się. Historia przybrała charakter tragiczny. Z wyrazu twarzy, tonu i treści słów poznał, że go uważają tutaj za wariata. Zrozumiał, że stracił posadę, że przestał być maszynistą.

— Panie naczelniku — jęknął załamując ręce — zdrow jestem zupełnie. Mogę dalej jechać.

— To wykluczone, panie Grot. Nie mogę panu powierzać losu kilkuset osób. Czy wiesz pan, że omal nie stałeś się dzisiaj sprawcą katastrofy? Zajechałeś za daleko, docierając do punktu, w którym miało nastąpić skrzyżowanie z osobowym z Czerniawy. Gdyby pan asystent nie był cofnął w porę pociągu, nastąpiłoby niechybne zderzenie. Sygnalizowany już pociąg nadjechał w dwie minuty potem. Pan się nie nadaje do służby, panie Grot. Trzeba się wpięć. Poza tym skończyliśmy. Proszę opuścić lokal.

Ciężkim, ołowianym krokiem wyszedł Grot z pokoju, przemierzył peron, poczekalnię i zataczając się jak pijany, powlókł się wzdłuż magazynów kolejowych.

Czaszkę rozpieął głuchy ból, w duszy lkała rozpacz. Stracił służbę.

Nie chodziło o tych marnych kilkadziesiąt sztuk monety, o posadę, o tytuł — szło o maszynę, bez której żyć już nie umiał. Chodziło o nieoceniony, jedynie dlań dostępny środek, którym mógł zmagać się z przestrzenią, pędzić w mroczniejące dale. Z utratą służby usuwał mu się grunt pod nogami, rozwierała czarna, bezdenna otchłań bezcelowości życia.

Targany dławiącym krtań bólem minął magazyny, minął most, tunel i machinalnie wszedł na tory.

Było już daleko za stacją. Potykając się co krok o drewniane podkłady skrzyżowanych szyn, zaczepiając o zwrotnice, błąkał się Grot pomiędzy lśniącem zimno żelaziwem.

Wtem usłyszał za sobą ciężki stęk, poczuł pod nogami drżenie ziemi. Odwrócił się i spostrzegł powoli szybującą luźną maszynę.

Objął ją wzrokiem znawcy, stwierdził zasobność jaszczyka, zauważył radośnie nieobecność palacza.

Postanowienie szybkie jak błysk, jak mgnienie oka, zaświtało w skołatany mózgu i dojrzało w momencie.

Krokiem ostrożnym, drapieżnym, krokiem czającego się lamparta podkradł się pod bok żelaznego potwora i jednym susem wskoczył na platformę.

Ruch był tak nagły i niespodziewany, że maszynista osłupiał. Grot wyzyskał chwilę. Zanim zdumiony kolega zorientował się w sytuacji wytworzonej przez nieoczekiwanego gościa, napastnik zakneblował mu chustką usta, spętał ręce na krzyżach i powaliwszy na spód maszyny, zepchnął z pomostu na ziemię.

Załatwiwszy się z tym w przeciągu kilku minut, zajął Grot przy kotle miejsce swego poprzednika.

Tytaniczna radość rozsadzała mu serce — okrzyk tryumfu rozpieął piersi. Był znów u steru!

Pocisnął kurki, siepnął parą, zatoczył młynem korbę. Maszyna, jakby odczuwszy rękę mistrza, zadrżała w posadach, zanosła się krzepkim, pożegnalnym gwizdem i ruszyła w szeroki świat.

Grot szalał z upojenia. Wyszedłszy z labiryntu szyn, wpadł na główny, mknący prosto przed siebie jak strzała tor i runął w przestrzeń!

Rozpoczął się wichrowy pęd, nie krępowany niczym, nie przerywany przystankami, nudą postojów. Grot mijał piorunem jakieś stacje, przemykał jak demon mimo jakieś miasta, przelatował jak huragan przez jakieś przystanie. Bez przerwy czerpał szuflą węgle, wrzucał je w palenisko, sycił ogień, zgęszczał parę; jak opętany biegał od jaszczyka do kotła, od kotła do jaszczyka, stwierdzał stan wody w wodomiarze, badał ciśnienie pary.

Nie widział nic, nie słyszał nic — upajał się tylko pędem, żył tylko wichrzycą ruchu, tonął w gigantyzmie rozmachu. Zatracił rachubę czasu, pory, godzin. Nie wiedział, jak długo już trwa piekielna jazda, czy dzień, czy dwa, czy tydzień...

Maszyna rozpieęła się. Obląkane chyżością koła wykonywały nieuchwytnie, fantastycznie chybkie obroty, uznojone tłoki cofały się, to znów parły w przód skwapliwym gestem, tłukły się opętająco zziąbane kolby. Wskazówka na manometrze szła wciąż w górę — rozżarzony do czerwoności kocioł zionął skwar, przepalał skórę, parzył dłonie. Nic to! Jeszcze! Dalej! Prędejl! W cwał! W cwał!

Nowy dorzut węgla zniknął w czeluści pieca i prysnął snopem krwawych iskier — nowa falanga pary wstrzyknęła ognisty war w topniejące rury...

Grot wlepił przesłonione gorączką oczy w rubinową gardziel i pił jej żar, wsysał jej krew...

Wtem... zakotłowało coś, zawył szatańskim skowytym — rozległ się huk, jak z tysiąca armat, zaryczał grzmot, jakby stu piorunów... Wytrysnął w górę ognisty, splątany kłęb, zgmatwany słup odłamków, żelaznych skorup, pogiętych blach — prysnęła pod niebo rakietą szczatów, rozprutych przęseł, rozpekłych dzwon...

Rozdarł kiry nocy purpurowy finał Grota.

Sygnaty

Na dworcu towarowym, w starym, dawno z obiegu wyszłym wagonie pocztowym zgromadziło się jak zwykle na pogawędkę kilku wolnych od służby kolejarzy. Było trzech kierowników pociągu, starszy kontroler Trzpień i zastępca naczelnika stacji Haszczyc.

Ponieważ październikowa noc była dość chłodna, więc zapalili ogień w żelaznym piecyku, którego rurę wpuszczono w otwór dachu. Szczęśliwy ten pomysł zawdzięczało gro- no inwencji kierownika Świty, który osobiście sprowadził rdzą już przeżarty ogrzewacz, wyrzucony z jakiejś poczekalni, i przystosował go wybornie do zmienionych warunków. Cztery drewniane, podartą ceratą obciążone ławki i stół ogrodowy o trzech nogach i szerokiej jak tarcza płycie uzupełniały urządzenie wnętrza. Nad głowami siedzących zawieszona na haku latarnia rozsiewała po twarzach przymglone światło półmroku.

Tak wyglądało „kasyno kolejowe” funkcjonariuszy stacji Przełęcz, przygodny przytułek dla bezdomnych kawalerów, cicha, ustronna przystań dla luzujących się w służbie konduktorów.

Tutaj w chwilach wolnych schodzili się strawieni jazdą bywalcy, stare, osiwiłe „wilki kolejowe”, by wytchnąć po odbytej turze i pogwarzyć z kolegami zawodu. Tutaj w dymie konduktorskich fajek, w czadzie tytoniu, prymki⁵⁵, papierosów, tułały się echa opowieści, tysięcznych przygód i anegdot, snuło przedziwo kolejarzkiej doli.

I dziś posiedzenie gwarne było i ożywione, zespół wyjątkowo dobrany, sama stacyjna „śmietanka”. Właśnie przed chwilą opowiedział Trzpień ciekawy epizod z własnego życia i zdołał tak przykuć uwagę słuchaczy, że zapomnieli podsyćcić dogorywujące fajeczki i teraz trzymali je w zębach zimne już i wygasłe jak wystygłe kraterę wulkanu.

W wagonie zaległa cisza. Przez zwilżone kroplami dżdżu okno widać było mokre dachy wozów lśniące pod światło reflektorów jak stalowe pancerze. Od czasu do czasu przemknęła latarka budnika, mignął niebieski sygnał maszyny przetokowej; od czasu do czasu rozrywał ciemności zielony refleks zwrotnicy, zagrał czerwony krzyk drezyny. Z dala spoza czarnego szańca drzemiących wozów dochodził stłumiony gwar dworca głównego.

Przez rozstępy między wagonami przeglądała część toru: parę równoległych pasów szyn. Na jeden z nich zajeżdżał powoli wypróżniony już pociąg, znużone całodzienną gonitwą tłoki pracowały leniwo, ospale przerabiając ruch swój na obroty kół.

W pewnej chwili parowóz stanął. Spod piersi maszyny wytoczyły się kłęby oparów i otuliły pękaty kadłub. Światła latarń na czole olbrzyma zaczęły uginać się w tęczo- we glorie, złociste obręcze i przepajac sobą chmurę pary. W jakimś momencie wynikła optyczna złuda: lokomotywa, a wraz z nią wagony uniosły się ponad zwały par i tak trwały przez pewien czas zawieszony w powietrzu. Po paru sekundach pociąg wrócił do poziomu szyn, wydzielając z organizmu ostatni wysiłek, by odtąd pograć się w zadumę nocnego spoczynku.

— Piękne złudzenie — zauważył Świta, który od dłuższego już czasu wyglądał przez szybę. — Widzieliście panowie ten pozorny wzwód maszyny?

— Rzeczywiście — potwierdziło parę głosów.

— Przypomniało mi to legendę kolejarzką słyszaną przed laty.

— Opowiadajcie ją, Świta, prosimy — zachęcił Haszczyc.

⁵⁵prymka — rodzaj tytoniu do żucia. [przypis edytorski]

— Prosimy, prosimy!

— Owszem — historia niedługa; można ją streścić w paru słowach. Krąży pomiędzy kolejarzami jako opowieść o pociągu, który zniknął.

— Jak to zniknął? Ulotnił się czy jak?

— No nie. Zniknął — nie znaczy jeszcze: przestał istnieć! Zniknął — to znaczy: nie ma go pozornie dla oka ludzkiego — w rzeczywistości zaś gdzieś jest, gdzieś przebywa, chociaż nie wiadomo gdzie. Fenomen ten miał wywołać pewien naczelnik stacji, jakiś dziwak ogromny, a może czarownik. Sztuki dokonał przez szereg w specjalnym porządku po sobie następujących sygnałów. Zjawisko zaskoczyło go zniecacka, jak sam potem utrzymywał. Oto bawił się sygnałami, które kombinował w najrozmaitszy sposób, zmieniając ich następstwo i jakość. Aż raz, po wypuszczeniu siedmiu takich znaków, pociąg zajeżdżający na jego stację nagle w pełnym biegu uniósł się w górę równoległe do toru, zawahał parę razy w powietrzu, po czym przechyliwszy się pod kątem, zniknął i rozwiął się w przestrzeni. Odtąd nikt więcej nie widział ani pociągu, ani ludzi, którzy nim jechali. Mówią, że pojawi się z powrotem, gdy ktoś wyda te same sygnały, lecz w porządku odwrotnym. Naczelnik, niestety, wkrótce potem zwariował i wszelkie próby wydobywania prawdy speliły na niczym; obłąkaniec zabral ze sobą klucz do tajemnicy. Chyba przypadek zdarzy, że ktoś trafi na właściwe znaki i wywabi pociąg z czwartego wymiaru na ziemię.

— Awantura jakich mało — zauważył kierownik Zdański. — A kiedy zaszło to cudowne zdarzenie? Czy legenda nie określa go czasowo?

— Jakich sto lat temu.

— Pi, pi! Ładny szmat czasu! W takim razie pasażerowie z wnętrza pociągu byłiby w chwili obecnej o cały wiek starsi. Proszę wyobrazić sobie, co by to był za spektakl, gdyby tak dziś, jutro udało się jakiemuś szczęśliwcowi odnaleźć apokaliptyczne sygnały i zdjąć siedm⁵⁶ pieczęci czaru. Ni stąd, ni zowąd zaginiony pociąg nagle spada z nieba na ziemię, wypoczęty należycie po stuletniej nirwanie⁵⁷, i wysypuje z wagonów tłum uginających się pod ciężarem wieku staruszków.

— Zapomniałeś o tym, że w czwartym wymiarze prawdopodobnie nie potrzebują ludzie ani jedzenia, ani napoju i nie starzeją się.

— Racja — zawyrokował Haszczyk — święta racja. Piękna legenda, kolego, bardzo piękna.

Umilkł, coś sobie przypominając. Po chwili, nawiązując do słów Świty, rzekł w zamysleniu:

— Sygnały, sygnały... I ja coś o nich potrafię opowiedzieć — tylko nie legendę, lecz historię prawdziwą.

— Słuchamy! Prosimy! — odezwał się chór kolejarzy.

Haszczyk oparł łokieć o blat stołu, nałożył fajczkę i wyrzuciwszy pod strop wozu parę mlecznych kregów, zaczął swoją opowieść.

Pewnego wieczora, koło godziny siódmej, zaalarmowano stację Dąbrowa sygnałem: „wozy odbiegły”; młotek dzwonka oddał cztery po cztery uderzenia w odstępach trzech sekund. Zanim naczelnik Pomian zdołał zorientować się, skąd nadszedł sygnał, nadpłynął z przestrzeni znak nowy; odezwały się po trzy uderzenia na przemian z dwoma dane czterokrotnie. Urzędnik zrozumiał; znaczy to: „wszystkie pociągi zatrzymać”. Niebezpieczeństwo wzmogło się widocznie.

Wnosząc z pochyłości toru i kierunku silnego wiatru, wiejącego z zachodu, oderwane wozy biegły naprzeciw pociągu osobowego, który właśnie odchodził ze stacji.

Należało koniecznie pociąg wstrzymać i cofnąć parę kilometrów w stronę przeciwną, jako też kryć podejrzaną partię przestrzeni.

Ekspedient, młody, energiczny urzędnik, wydał stosowne zarządzenia. Osobowy szczęśliwie zawrócono z drogi, a równocześnie wysłano ze stacji maszynę z ludźmi, których zadaniem było wstrzymać biegnące samopas wagony. Lokomotywa ostrożnie posuwała się w niebezpiecznym kierunku, rozświetlając sobie drogę trzema potężnymi reflektora-

⁵⁶siedm — dziś popr.: siedem. [przypis edytorski]

⁵⁷nirwana — w buddyzmie stan wyzwolenia się z cyklu narodzin i śmierci (reinkarnacji), wyzwajający duszę od cierpienia; tu: niebyt. [przypis edytorski]

rami; przed nią w odległości 700 m szło dwóch droźników z zapalonymi pochodniami i tropiło uważnie linię.

Lecz ku zdumieniu całego personelu wozów odbiegłych nigdzie po drodze nie spotkano i po dwugodzinnej, oględnej⁵⁸ do ostatecznych granic jeździe maszyna zawinęła do najbliższej stacji Głazów. Naczelnik przyjął ekspedycję z ogromnym zdziwieniem. Nikt o sygnałach nic nie wiedział, przestrzeń absolutnie była pewną i żadne niebezpieczeństwo z tej strony nie zagrażało. Zbici z tropu funkcjonariusze wsiedli na maszynę i około jedenastej w nocy powrócili do Dąbrowy.

Tutaj tymczasem zaniepokojenie wzrosło. 10 minut przed powrotem parowozu dzwonki znowu odezwały się, tym razem domagając się przysłania lokomotywy ratunkowej z robotnikami. Urzędnik ruchu był w rozpacz; zdenerwowany sygnałami płynącymi wciąż od strony Głazowa, przemierzał niespokojnymi krokami peron, wychodził na linię, to znów wracał do biura stacyjnego, bezradny, przerażony, wylękły.

Istotnie sytuacja była przykra. Alarmowany co kilkanaście minut kolega z Głazowa odpowiadał zrazu z flegmą, że wszystko w porządku; potem zniecierpliwiony zaczął lajać od półgłówek i wariatów. A tu tymczasem szły sygnały za sygnałami, coraz natarczywiej dopraszające się wysyłki wagonów robotniczych.

Czepiając się, jak tonący ostatniej deski ratunku, zatelegrafował Pomian w stronę przeciwną, do Zbąszyna, przypuszczając nie wiadomo dlaczego, że stamtąd idzie alarm. Oczywiście odpowiedziano przecząco; i tam wszystko szło wzorowym porządkiem.

— Czy ja zwariowałem, czy tamci nie przy zmysłach? — zapytał w końcu przechodzącego blokmiestrza. — Panie Sroka, czy słyszał pan te przekłete dzwonki?

— Słyszałem panie naczelniku, słyszałem. O znowu! Ki kaduk?

Rzeczywiście, nieublagane młotki tłukły ponownie o żelazne kresy; wołały o pomoc robotników i lekarzy.

Na zegarze mijała wtedy już pierwsza.

Pomian wpadł we wściekłość.

— A co mnie to wszystko wreszcie, do stu piorunów, obchodzi? Stąd: wszystko w porządku, stamtąd: wszystko na miejscu — więc czego chcesz, do diabła ciężkiego? To jakiś błazen głazowski figle z nami stroi, wywracając do góry nogami całą stację! Zrobię doniesienie i kwita!

— Nie przypuszczam, panie naczelniku — wtrącił spokojnie asystent — sprawa za poważna, by ją ujmować z tego punktu widzenia. Raczej przyjąć trzeba jakąś omyłkę.

— Ładna omyłka! Czyż nie słyszałeś kolega, co odpowiedzieli mi z obu stacji najbliższych? Chyba niepodobna⁵⁹ przypuścić jakichś przypadkowo zabłąkanych sygnałów z dalszych przystanków, o których by tamci nie wiedzieli. Jeśli dotarły do nas, musiały wprawdzie przejść przez ich rejon. Więc?

— Więc prosty wniosek, że pochodzą od jakiegoś droźnika na przestrzeni między Dąbrową a Głazowem.

Pomian spojrział na podwładnego z uwagą.

— Od któregoś z budników, powiada pan? Hm... może. Ale po co? Dlaczego? Nasi ludzie zbadali przecież całą linię krok za krokiem i nie znaleźli nic podejrzanego.

Urzędnik rozkrzyżował ramiona.

— Tego to już nie wiem. Rzecz można zbadać później w porozumieniu z Głazowem. W każdym razie sądzę, że możemy spać spokojnie i nie zważać na dzwonki. Wszystko, co należało do nas, zrobiliśmy — przestrzeń przeszukana dokładnie, na linii nie ma ani śladu niebezpieczeństwa, którym nam grożą. Uważam te znaki po prostu za tzw. „fałszywy alarm”.

Spokój asystenta podzielał kojąco na naczelnika. Pożegnał kolegę i zamknął się na resztę nocy w biurze.

Lecz służba niełatwo przeszła nad tym do porządku. Ludzie skupili się na bloku koło zwrotniczego i coś szeptali między sobą tajemniczo; od czasu do czasu, gdy ciszę nocy przerwał nowy podrzut dzwonka, pochylone ku sobie głowy kolejarzy zwracały się

⁵⁸ogłędny — ostrożny. [przypis edytorski]

⁵⁹niepodobna (daw.) — nieprawdopodobne, niemożliwe. [przypis edytorski]

w stronę słupa sygnałowego i kilka par oczu rozszerzonych zabobonną trwogą śledziło ruchy kujących młotków.

— Zły znak — mrucał strażnik Grzela — zły znak!

I tak grały sygnały aż do pierwszego brzasku. Lecz im bliżej było rana, tym dźwięki stawały się słabsze, niklejsze, w tym dłuższych odstępach czasu po sobie, aż zgluchły bez echa przed świtem. Ludzie odetchnęli, jakby zmora nocna usunęła się z piersi.

Nazajutrz Pomian zwrócił się do władz w Ostoi, zdając dokładny raport z zajść ubiegłej nocy. Nadeszła telegraficznie odpowiedź kazała mu czekać na przybycie specjalnej komisji, która miała sprawę gruntownie zbadać.

W ciągu dnia ruch odbywał się regularnie i wszystko miało przebieg normalny. Lecz z uderzeniem godziny siódmej wieczór odezwały się znowu alarmujące sygnały w tym samym, co wczoraj, porządku; więc najpierw sygnał: „wozy odbiegły”, potem rozkaz: „wszystkie wozy zatrzymać”, wreszcie hasło: „przysłać lokomotywę z robotnikami”, i rozpaczliwy krzyk o pomoc: „przysłać maszynę z robotnikami i lekarzem”. Charakterystycznym było stopniowanie w doborze znaków, z których każdy następny zdradzał wzmożenie się urojonego niebezpieczeństwa. Sygnały uzupełniały się oczywiście, tworząc rozerwany przestankami łańcuch, snujący jakąś złowieszczą opowieść o domniemanym nieszczęściu.

A jednak rzecz wyglądała na drwiny lub głupi figiel.

Naczelnik wściekał się, służba zachowywała różnie; jedni brali historię z humorystycznego punktu widzenia i śmiali się z zapamiętałych dzwonek, inni żegnali przesądnie. Blokowy Zdun utrzymywał półgłosem, że diabeł siedzi w stupie sygnałowym i kłapie dzwonkiem na przekorę.

W każdym razie nikt znaków nie tłumaczył na serio i na stacji nie poczyniono odpowiednich zarządzeń. Alarm trwał z przerwami aż do rana i dopiero gdy na wschodzie przetarła się bladożółta linia, dzwonki uspokoiły się.

Nareszcie po bezsennie spędzonej nocy doczekał się naczelnik przybycia komisji koło dziesiątej nad ranem. Przyjechał z Ostoi nadinspektor Turner, wysoki, szczupły, ze zmrużonymi złośliwie oczkami pan, z całym sztabem urzędników. Zaczęło się śledztwo.

Panowie „z góry” mieli już ustalony pogląd na sprawę. Sygnały, zdaniem pana nadinspektora, pochodziły z budki któregoś z dróżników na linii Dąbrowa — Głazów. Chodziło tylko o to, z czyjej. Według etatu było na tej przestrzeni budników dziesięciu; z tej liczby należało wydzielić ośmiu, którzy nie posiadali aparatu do dawania sygnałów tego typu. Podejrzanie padło zatem na pozostałych dwóch. Inspektor postanowił wy badać obu na miejscu ich przeznaczenia.

Po sutym obiedzie u pana naczelnika wyruszył z Dąbrowy po dwunastej w południe specjalny pociąg z komisją śledczą. Po półgodzinnej jeździe panowie wysiedli przed budką dróżnika Dziwoty, jednego z podejrzanych.

Biedna człeczyna, przerażony najściem nieoczekiwanych gości, zapomniał języka w gębie i na pytania odpowiadał jakby zbudzony z głębokiego uspienia. Po przeszło godzinnym badaniu doszła komisja do przekonania, że Dziwota Bogu ducha winien i o niczym nie ma pojęcia.

Więc by nie tracić czasu, pan nadinspektor zostawił go w spokoju, zalecając swoim ludziom dalszą jazdę do drugiego strażnika, na którym teraz skupiła się jego śledcza uwaga.

W 40 minut potem stanęli na miejscu. Na spotkanie nie wybiegł nikt. To zastanowiło. Posterunek wyglądał jakby wymarły; żadnej poszlaki życia w obejściu, żadnego śladu żyjącej istoty wokoło. Nie odzywały się patriarchalne głosy gospodarstwa domowego, nie zapiał kogut, nie zrzędziła kura.

Po stromych, w parę poręczy ujętych schodkach weszli na wzgórze, na którym wznosił się domek budnika Jaźwy. U wejścia powitały gości niezliczone roje much złych, zjadliwych, brzęczących; owady, jakby wściekle na intruzów, rzuciły się do rąk, do oczu, do twarzy.

Zapukano do drzwi. Z wnętrza nikt nic odpowiedział. Jeden z kolejarzy nacisnął klamkę — drzwi były zamknięte.

— Panie Tuziak — skinął Pomian na ślusarza stacyjnego — wytrychem go!

— Duchem, panie naczelniku.

Zazgrzytało żelazo, zachrzęścił zamek i ustąpił.

Inspektor wyważył nogą drzwi i wszedł do środka. Lecz w tejże chwili cofnął się

Trup

z powrotem na podwórze, przytykając chusteczkę do nosa. Z wnętrza uderzył okropny zaduch. Jeden z urzędników odważył się przekroczyć próg i zajrzał w głąb.

Przy stole pod oknem siedział budnik z głową spuszczoną na piersi, z ręką prawą opartą palcami na guziku aparatu sygnałowego.

Urzędnik zbliżył się do stołu i zbladłszy, zawrócił ku wyjściu. Krótkie spojrzenie rzucone na rękę dróżnika przekonało, że nie palce ujmowały taster⁶⁰, lecz trzy nagie, огоłone z mięsa piszczele.

W tej chwili siedzący przy stole zachwiał się i zwałił się jak kłoda na ziemię. Poznano trupa Jaźwy w stanie zupełnego rozkładu. Obecny lekarz stwierdził śmierć zaszłą przynajmniej dziesięć dni temu.

Spisano protokół i pochowano na miejscu zwłoki, rezygnując z obdukcji z powodu silnie posuniętego zepsucia.

Przyczyny śmierci nie wykryto. Wypytywani o to chłopci z sąsiedniej wsi nie umieli dać żadnych wyjaśnień prócz tego, że już od dłuższego czasu Jaźwy nie widywano. W dwie godziny później wróciła komisja do Ostoi.

Naczelnik Dąbrowy miał tej nocy i następnych sen spokojny i nie zmacony sygnałami. Lecz w tydzień potem zaszła na linii Dąbrowa — Głazów straszliwa katastrofa. Oderwane nieszczęśliwym trafem wagony wpadły na pociąg pospieszny, dążący z przeciwnej strony, i zdruzgotały go doszczętnie. Zginał cały personal służbowy i osiemdziesięciu kilku podróżnych.

Dziwna stacja

(FANTAZJA PRZYSZŁOŚCI)

Mignęła jak przez sen latarnia morska we Vendres, pierwszego większego portu po tamtej stronie Pirenejów. Piekielny pociąg nie zwolnił biegu. Wyszedłszy z Barcelony niespełna 50 minut temu, zmierzal z zawrotną chyżością⁶¹ przeszło 300 km na godzinę w stronę najbliższej stacji, którą miała być dopiero Marsylia.

Stalowa wstęga wozów jak wąż w potężnych przegubach śmigająca ruchem strzały wzdłuż wybrzeża, zataczając szeroki łuk Zatoki Lyonńskiej. W oknach od lądu stało w glorii zachodu ogromne, sierpniowe słońce — po stronie przeciwnej przechodziła powoli w granat ultramaryna morskiej roztoczy.

Było około godziny siódmej wieczorem...

„Infernal Méditerrané⁶² nr 2” rozpoczynał jak zwykle z rozmachem swą brawurą w turę dookoła Morza Śródziemnego. Poruszany prądem elektromagnetycznym o olbrzymim napięciu, okrążał pociąg kotlinę śródziemnomorską w przeciągu mniej więcej trzech dni. Punktem wymarszu była Barcelona. Przerzuciwszy się przez jedną z przełęczy pirenejskich, pędził „Infernal” równią południowofrancuską aż do Marsylii, by stąd po kilkuminutowym postoju przez Toulon i Nizzę przesunąć się lotem błyskawicy popod stokami Alp po Riwierze francusko-włoskiej i oprzeć aż w Genui. Tu na 3 godziny porzucił wybrzeże i przemierzywszy dolinę Padu, zawijał na kwadrans do Wenecji. Następowała potężniejsza jazda wzdłuż wybrzeża dalmatyńskiego z postojem w Raguzie, huraganowy pęd na przełaj przez Bałkan⁶³ bez tchu, bez spoczynku i dłuższy przystanek w Konstantynopolu. Tu, nad zatoką Złotego Rogu, na pograniczu dwóch światów zatrzymywał się piekielny pojazd na całą godzinę, by zaczerpnąć oddechu do dalszej podróży. A gdy już w dal rzucać poczęły swe cienie tureckie meczety i gwizdy przeciągłe sygnałów głosiły hasła odlotu, spadał z bloków żelaznych most zwodzony i olbrzymią zworą⁶⁴ łączył na chwilę parę Europę z Azją. Pociąg szybki jak myśl wpadał na ruchomy pomost, przemykał w kilku sekundach ponad Bosforem i zapuszczał się w kręty labirynt przestrzeni małoazjatyckiej. Droga ze Smyrny przez Bejrut, Jaffę, Synaj i mostem przez

⁶⁰taster — część aparatu nadawczego. [przypis edytorski]

⁶¹chyżość — dziś popr.: prędkość. [przypis edytorski]

⁶²Infernal Méditerrané (fr.) — Piekielny Śródziemnomorski. [przypis edytorski]

⁶³Bałkan — dziś popr.: Bałkany. [przypis edytorski]

⁶⁴zwora — tu: połączenie. [przypis edytorski]

Kanał Sueski była jednym pięknym jak wschodnie marzenie snem. Od Aleksandrii szedł już szlak kolejowy prosto, bez uskoków, jak sierpem rzucił przed siebie tuż nad brzegiem morza. Z południa wionął żar pustyni, z północy spływała na skrzydłach mokrego wiatru pieszczota fal. Przed oczyma podróżnych rozkładały się w błyskawicznej zmianie bugaje⁶⁵ palm zielonych, złotożółte wydmy piachów, miast białych oślepiające mirażem. Pijany ruchem pociąg mijał Trypolis, Algier i w heroicznym biegu wiał się po skalnych wydrożach Maroka. A że ta część jazdy końcowa przypadała zwykle na godziny przedwieczne, przeto zdał się pociąg gonić w tęsknocie wielkiej za słońcem, co jak żagiew czerwonożłociste szło przed nim w stronę Atlantyku. I zdarzało się nieraz, że gdy docierał do Ceuty, ono w pełni swej chwały zanurzało się w nurtach oceanu. Tedy pożegnawszy słońce, przystawał „Piekielny” na chwil parę na Punta Leona i gotował się do szalonego skoku. Na znak portowej syreny wypadały równocześnie z przyładków po obu stronach Gibraltaru stalowe przesła Mostu Herkulesa, cudu techniki XXI stulecia i podawszy sobie gigantyczne ramiona ponad cieśniną, związywały żelazną spójnią Afrykę z Europą. Z furją wspinał się pociąg na tor nadpowietrzny, z pasją szaleńca przefruwał pomiędzy pierzejami mostowych łuków i po kilku minutach ślizgał się już po relsach⁶⁶ lądu Hiszpanii. A gdy już srebrzysta Jutrzenka wylaniała się z fal zatoki Walencji i poranny ciąg gołębi pocztowych od Balearów zwiastował światu narodziny dnia, wjeżdżał „Infernal” tryumfalnie w podsienia dworca w Barcelonie. I wtedy witały go entuzjastyczne okrzyki tłumu i podziw oczekującej gawiedzi:

— *Bravo toro! Tren diabolico! Viva bestia de inferno!*⁶⁷

Świetny, trzydniowy rajd był ukończony...

Tak obiegał „Piekielny” obrzeża śródziemnomorskie od lat pięciu, tj. od chwili, gdy jakiś londyński *globetrotter*⁶⁸ wpadł na pomysł puszczenia w ruch podobnego pociągu. Projekt rzucony jakby od niechcienia w jednym z wstępnych artykułów „The International Sportsman”⁶⁹ spotkał się z gorącym uznaniem sfer turystyczno-podróżniczych. Zawiązało się natychmiast międzynarodowe przedsiębiorstwo „*The International Mediterranean Railway Association*”⁷⁰, w którego skład weszło w charakterze akcjonariuszy kilku multimiliarderów reprezentujących cztery najbardziej zainteresowane potęgi śródziemnomorskie, tj. Anglię, Francję, Włochy i Hiszpanię. Towarzystwo, zdobywszy znaczny kapitał obrotowy i zapewniwszy sobie wydatną pomoc odnośnych rządów, przystąpiło natychmiast do budowy trasy śródziemnomorskiej.

Zadanie było olbrzymie, gdyż ze względu na anormalną chyżość przyszłego pociągu nie mógł tor jego nigdzie przecinać się z istniejącymi dotąd i nowa linia kolejowa musiała zachować od początku do końca zupełną niezależność od sieci dróg zwyczajnych. Równocześnie pod kierownictwem pierwszorzędných sił fachowych składano „garnitur” wozów i budowano maszyny.

Ponieważ siłą poruszającą miał być prąd dynamoelektryczny, którego zadaniem było wytworzenie potężnej chyżości przeszło 300 km na godzinę, przeto i konstrukcja pociągu odbiegała znacznie od dotychczasowej normy i wymagała niezwyklej precyzji w wykonaniu całości.

Po roku nowa kolej była gotowa i przy współudziale międzynarodowych delegacji nastąpiło uroczyste otwarcie przestrzeni. Wśród nie milknących wiwatów wielojęzycznego tłumu „Piekielny Śródziemnomorski”, strojny w bandery anglo-romańskie, opuścił hałę dworcową w Barcelonie i z szatańską chyżością poszybował w stronę śnieżnych szczytów Sierra del Cadi. Entuzjazm widzów przeszedł wszelkie granice. Uroczystość otwarcia zamieniła się w wielkie święto międzynarodowe, które odbiło się głośnym echem w prasie. Z licznych artykułów dziennikarskich na ten temat bił ton tryumfu i dumy; pisano

⁶⁵*bugaj* — kępa krzewów. [przypis edytorski]

⁶⁶*relsy* — szyny. [przypis edytorski]

⁶⁷*Bravo toro! Tren diabolico! Viva bestia de inferno!* (hiszp.) — Wspaniały byk! Diabelski pociąg! Niech żyje piekielna bestia! [przypis edytorski]

⁶⁸*globetrotter* (ang.) — słownik. [przypis edytorski]

⁶⁹„*The International Sportsman*” (ang.) — „Międzynarodowy Sportowiec”. [przypis edytorski]

⁷⁰„*The International Mediterranean Railway Association*” (ang.) — „Międzynarodowe Towarzystwo Kolei Śródziemnomorskiej”. [przypis edytorski]

o geniuszu Europy, o gigantycznym rozwoju techniki w. XXI, stawiano najzuchwalsze horoskopy na przyszłość.

A tymczasem „Infernal” odbywał z zadziwiającą punktualnością swe opętańcze tury. Z czasem puszczono w ruch okrężny 7 takich pociągów, tj. po jednym na każdy dzień tygodnia. Wkrótce bowiem okazało się, że korzystali z nowego środka komunikacyjnego nie tylko zagorzali zwolennicy sportu, turystyki i podróżomani, ale też kupcy, mężowie stanu, dyplomaci i spragnieni wrażeń artyści.

W ten sposób rozszerzyła się znacznie pierwotna skala zadań nowej kolei i objęła niemal całokształt życiowych zapotrzebowań, zataczając horyzonty rozległe i piękne. W końcu każdy kulturalny Europejczyk uważał sobie za punkt honoru przynajmniej raz w życiu spróbować przejażdżki „Infernałem”.

Dzisiejsza tura, wtorkowa, której początek przypadał na dzień 23 sierpnia r. 2345⁷¹, zapowiadała się bardzo interesująco, „Méditerrané” unosił z sobą tym razem ekspedycję naukową, która zamierzała przeprowadzić w kilku punktach drogi przy pełnym biegu pociągu szereg pomiarów i doświadczeń z dziedziny astrofizyki; oczekiwano bowiem w tym czasie pojawienia się zapowiedzianej już przed 10 laty komety i pewnych związanych z tym fenomenów. Ponadto w Marsylii wsiadło kilku dyplomatów angielskich i francuskich, spieszących na międzynarodowy⁷² kongres w Konstantynopolu.

Minięto Toulon, pozostawiono daleko za sobą uroczą Nizzę i zbliżano się w diabolicznym tempie do miasta rulety, hazardu i wszechwładnego przypadku: Monaco.

W wagonie restauracyjnym zajmującym środek pociągu panował gwar nie do opisanie. Pora była podnocna, wieczorzowa i podawano kolację. Kapela hiszpańskich Cyganów, usadowiwszy się w rogu wozu na podium zasłanym czerwonym sukniem, wygrywała jakieś *danze appassionate*⁷³, jakieś płomiennie-tęskne bolera i zawrotne tańce smagłej od słońca Peruwii, skarżyły się namiętne skrzypce, lkał cicho melancholijny flet. U stropu jarzyły się kwiaty lamp elektrycznych, szklane pęczki stulbi, bukiety ukwiałów, siejąc strugi światła na głowy biesiadników. Ktoś nucił w kącie arie z *Picadora*⁷⁴...

Przy jednym ze stołów toczyła się ożywiona nader rozmowa. Towarzystwo było doborowe: kilku uczonych, paru artystów, dwóch dziennikarzy i jeden dyplomata. Rozprawiano o ewolucji kultury na Ziemi, o tempie jej w ostatnim stuleciu i przypuszczalnych celach ostatecznych. Właśnie kończył rzecz swą sir Reginald Pemberton, znakomity astronom angielski:

— Panowie — mówił cichym, rotacyzmującym trochę głosem. — Panowie! Zważywszy kolosalny rozwój kultury ziemskiej w kilku ostatnich stuleciach, zważywszy anormalne przyspieszenie jej tempa w porównaniu ze ślimaczym ruchem epok dawniejszych, dochodzimy do nieodpartego wniosku, że ludzkość znajdzie się wkrótce w stadium jakiegoś wielkiego przesilenia.

— Dlaczego? — zaoponował *vis-à-vis*⁷⁵ niego siedzący Charles Gérard, dziennikarz z Bordeaux. — Dlaczego, kochany panie Pemberton? Moim zdaniem ewolucja może postępować ruchem choćby niejednostajnie przyspieszonym bez wzbudzania obaw przed kataklizmem.

Astronom uśmiechnął się pobłażliwie:

— Dlatego, kochany panie Gérard, że wszędzie we wszechświecie panuje prawo pulsacji energii i związane z nim drugie prawo entropii⁷⁶. Tak w mikrokosmosie, jak w makrokosmosie następuje po okresie koncentracji energii okres powolnego jej rozpraszania się aż do zera. Jest to jakby potężny wdech i wydech energii powtarzający się w nieubłaganym rytmie poprzez bezkresy czasu. Mam wrażenie, że po obecnej zwyczajnie wkrótce, może w najbliższej przyszłości, nastąpi równie szalona w tempie zniżka energii świata.

Gérard zamyślił się.

— A zatem — zauważył po chwili — stosuje pan do makrokosmosu bezwzględnie prawo pulsacji odkryte w radiologii świata atomów?

⁷¹ 2345 — nieścisłość, w tekście mowa o w. XXI. [przypis edytorski]

⁷² międzynarodowy — międzynarodowy. [przypis edytorski]

⁷³ *danze appassionate* (wł.) — namiętne tańce. [przypis edytorski]

⁷⁴ *Picador* — prawdop. chodzi o *Carmen* Bizeta. [przypis edytorski]

⁷⁵ *vis-à-vis* (fr.) — naprzeciw. [przypis edytorski]

⁷⁶ entropia (fiz.) — rozpraszanie się energii, zmniejszanie się uporządkowania. [przypis edytorski]

— Oczywiście, świat jest jeden.

— Pozwolę sobie tylko na małą poprawkę — wmieszał się do rozmowy milczący dotąd profesor fizyki na wszechnicy warszawskiej, J. Leszczyc. — Podzielam opinię kolegi Pembertona, ale z pewnymi zastrzeżeniami. I ja w zasadzie przyjmuję możliwość bliskiej entropii, ale tylko częściowej. Nie przypuszczam bowiem, by zanik zupełny miał już teraz rozciągnąć się na cały świat, a choćby tylko na naszą pocziwą staruszkę Ziemię. Co najwyżej mogą zniknąć z jej powierzchni pewne kategorie zjawisk, ludzi, rzeczy, może całe narody.

— Jak to? — zachnął się Sven Warborg, świetny podróżnik i geograf szwedzki. — Zupełny zanik? Niby absolutna śmierć? Hm, to dziwne. Pan, spirytualista, wierzy w możliwość absolutnej nicości?

— W wypadkach zupełnego zmaterializowania ducha. W niektórych kategoriach zjawisk życiowych i u niektórych osobników strona fizyczna, fenomenalna dochodzi czasem do tak bezwzględnej przewagi, że pierwiastek duchowy ulega w nich zupełnemu zanikowi — po prostu ulatnia się z niegościnniej powłoki.

— A właśnie — poparł go poeta Młodych Włoch, Luigi Rovelli — właśnie współczesna nam epoka wybujała w kierunku materializmu praktycznego. Nasz „gigantyczny” postęp jest niestety bardzo jednostronny. Po chwilowej wyżce w kierunku metafizycznym, który ujawnił się po wielkiej wojnie europejskiej lat 1914–18, nastąpiła tym sromotniejsza reakcja w kierunku wprost przeciwnym.

— Częściowa entropia — mruknął niechętnie Anglik. — Nie mam jakoś przekonania do pańskiej teorii.

— Mógłbym panu przytoczyć na to sporą ilość przykładów. Wszak nieraz słyszy się o tajemniczym zniknięciu pewnych ludzi lub rzeczy: przepadają jak kamień we wodzie, nie wiadomo jak i gdzie. Po prostu usuwają się z widowni świata, rozwiewają w przestrzeni bezpowrotnie. I nie można tego nawet nazwać śmiercią, gdyż ta jest przejściem do nowej formy bytowania. Jest to coś gorszego od śmierci — to kompletny zanik, to przejście w bezwzględną nicość.

Sir Pemberton poprawił nerwowo binokle⁷⁷.

— Nie podzielam — odparł sucho — pogardy panów dla współczesnej kultury i nie rozumiem, co ma znaczyć zróżniczkowanie⁷⁸ między cywilizacją w duchu materialistycznym i spirytualistycznym. Ewolucja jest jedna, i to taka, na jaką ludzkość stać w pochodzie wieków. Dlatego wnoszę toast na cześć współczesnej nam cywilizacji. Wiek XXI niech żyje!

Kilka głosów powtórzyło okrzyk, kilka rąk podniosło kieliszki ku ustom.

Leszczyc nie spełnił toastu. Odsunął niechętnie czarkę z rubinowym płynem i wyjrzał przez okno...

Pociąg mknął plażą zalaną powodzią światła księżycowego. O parę metrów od nasypu kolejowego marszczyły się w posrebrzu miesięcznym fale morza. Gdzieś daleko na horyzoncie zasuwwały się w mroki bezdni czerwone latarnie parowca, przeglądały wybrzeże w nocnej rewii olbrzymie oka śledczych reflektorów. Jakiś zabłąkany samolot przecinał podniebne przestworza równoległe do linii pociągu i rzucał w noc cichą, sierpniową sygnały rakiet, ognistych szmermeli...

Leszczyc oderwał oczy od szyby, powstał i pożegnawszy milcząco towarzystwo, odszedł na prawe skrzydło wozu.

Tu było trochę ciszej. Zapuszczone abażury lamp cedziły światło ciemnoróżowe, gorące, pełne przytajeń.

Znużony zasunął się w najciemniejszy kąt, opadając ciężko na jakąś kanapkę. Był senny i jakby czymś zniechęcony.

Opodał przy tabletkę pod oknem siedziało dwoje młodych, pięknych ludzi — prawdopodobnie jakieś małżeństwo w podróży poślubnej. Dolatywały go fragmenty ściszonej rozmowy, urywki zdań, strzępy słów. Mówili językiem rycerskiej Kastylji. Leszczyc znał ten język i lubiał go niezmiernie. Co chwila uderzały o ucho jego wrażliwe, nerwowe

Ciało, Duch

Miłość, Śmierć

⁷⁷binokle — rodzaj okularów bez uchwytych na uszy. [przypis edytorski]

⁷⁸zróżniczkowanie — dziś popr.: zróżnicowanie. [przypis edytorski]

dźwięki mocne jak stal damasceńska, a słodkie i pieściwe zarazem jak pierś róży w dotknięciu.

— *Elegida de mi corozón*⁷⁹! — szeptał namiętnie mężczyzna. — *Dulcissima Dolores mia*.⁸⁰

— *Querido amigo mio! Mi noble, mi carissimo esposo*⁸¹! — odpowiedziała seniora, opierając cudną, ciemnowłosą główkę na jego ramieniu.

I znów jechali czas jakiś w milczeniu, upojeni winem miłości, rozkochani w sobie do szału. W jakiejś chwili chwyciła go kurczowo za rękę i wskazując na srebrzącą się za oknem roztocząc fali, rzekła zmienionym głosem:

— Drogi mój! Jakżeby pięknie było teraz, w tej boskiej chwili, która już nigdy do nas nie powróci, zginąć razem tam, w tych lśniących tak zwodniczo nurtach.

Mężczyzna drgnął i popatrzył na nią z uwagą.

— Masz słuszność — odpowiedział po chwili, jak przez sen — takie pyszne, srebrne łoże... Masz słuszność — powtórzył przytomnie. — Bo czyżemy nie dosięgli już zenitu szczęścia? Niczego więcej od życia spodziewać się nie możemy.

I znów umilkli na chwilę, patrząc jak zahipnotyzowani w rozświetl morza.

Po chwili on, nie odrywając oczu od fascynującego widoku, mówił równo już, spokojnie, niemal chłodno:

— A tak niewielka już przestrzeń nas dzieli. Wystarczyłoby tylko nieznaczne, kilkumetrowe zboczenie toru na prawo, jeden rzut, jeden sprężysty skok i przepięknym łukiem paraboli pociąg zesunąłby się z relsów w topiel... Zadrzałaś, Dolores? No nie, nie! Uspokój się!

I przycisnąwszy skroń do jej skroni, szeptał słowa pociechy i ukojenia.

Leszczyc podniósł ociężałe powieki i spotkał się ze spojrzeniem jakichś ciemnych, niesamowicie w półmroku błyszczących oczu. Otrząsnął resztki senności i spojrzał uważnie. Odpowiedział mu łagodny, trochę przymglony zadumą uśmiech nieznanego mu towarzysza podróży w fantastycznym stroju mahatmów⁸² hinduskich.

— Amenti Riszivirada — przedstawił się myśliciel znad Gangesu — tłumacz wiedzy tajemnej i sługa wielkiego Buddy⁸³ z Madrasu.

I wyciągnął doń rękę spod fałdów powłóczystej, do stóp spadającej szaty wschodnich jogów⁸⁴.

Znajomość była zawarta.

— Ci młodożeńcy z Kastylii — wszczął rozmowę Hindus — powiedzieli o sobie wielką prawdę. Istotnie doszli już do najwyższego dostępnego dla nich punktu gościńca życia i niczego więcej od przyszłości spodziewać się nie mogą. Bo też nic więcej z siebie w życie nie wniosą i wzwyż nie pójdą. Cali bowiem wypowiedzieli się w swej miłości. Przeto powinni zginąć i usunąć się z widowni świata jako ci, którzy już niczego nie pragną.

W tej chwili przesunęły się za oknami mgnieniem błyskawicy rzęsiście oświetlone zabudowania i obiekty jakiejś większej stacji; na sekundę wtargnął w głąb wagonu snop zielonego światła rzucony w przestrzeń przez reflektor jakiejś wieży, przepłynęła powódź światła od dworcowych latarni. Pociąg mijał Monaco.

Mahatma uśmiechnięty wzgardliwie wskazał ręką na znikające już w mrokach nocy miasto:

— Oto wykwit europejskiej cywilizacji i postępu.

— Osąd zbyt jednostronny, mahatmo — bronił Łuszczyc. — Istnieją w Europie też rzeczy piękne i wzniosłe z ducha i dla ducha.

— Wiem — odparł lakonicznie Riszivirada — lecz przeważa cześć dla ciała i jego spraw. A według tego, co przeważa w dziele, wszak oceniamy jego charakter, nieprawdaż, przyjacielu z Lechistanu?

⁷⁹*Elegida de mi corozón!* (hiszp.) — Wybranko mojego serca! [przypis edytorski]

⁸⁰*Dulcissima Dolores mia!* (hiszp.) — Moja najslodsza Dolores! [przypis edytorski]

⁸¹*Querido amigo mio! Mi noble, mi carissimo esposo!* (hiszp.) — Mój ukochany przyjacielu! Mój szlachetny, najdroższy małżonku! [przypis edytorski]

⁸²*mahatma* (sansk.) — tytuł indyjskiego mistyka, ascety a filozofa. [przypis edytorski]

⁸³*Buddha* a. *Budda* (sansk.) — Oświecony. Przydomek Siddharty Gautamy, twórcy systemu religijnego zwanego buddyzmem. [przypis edytorski]

⁸⁴*joga* (właśc. *jogin*) (sansk.) — wyznawca jogi, hinduskiego systemu religijno-filozoficznego, dążącego do doskonałości duchowej m. in. przez ćwiczenia fizyczne. [przypis edytorski]

— No tak.

Hindus poglądził parę razy swą długą, mleczną brodę sięgającą mu niemal do pasa i mówił dalej, zajmwszy miejsce naprzeciw:

— Ci tam panowie przy stole, pańscy uczeni towarzysze z Europy, są całkiem zadowoleni z Ziemi i stanu ludzkości. Słyszałem wszystko, o czymście przed chwilą mówili.

— No — nie wszyscy — poprawił go Leszczyc — nie wszyscy jesteśmy tak dumni z współczesnej nam cywilizacji.

— Wiem. Pan np. i ten młody Włoch — nie.

— Jest nas więcej.

— Być może. Żle by było, gdyby było inaczej. Rzecz dziwna, jak często nauka europejska zdaje się zbliżać ku nam, dzieciom Wielkiej Tajemnicy, a przecież jak ciągle jeszcze od nas daleką. Profesor Pemberton przewiduje trafnie możliwość bliskiej katastrofy. I my ją przewidujemy, lecz nie przedstawia nam się ona w tak rozpaczliwie ponurych barwach jak zwolennikom jego poglądu. Bo choćby zginęła Ziemia, nie zginie duch jej nieśmiertelny, który odrodzi się po wiekach i znów przyoblecze się w ciało.

— A indywidualność jej mieszkańców?

— Ta również pozostanie nietkniętą. Bo wszechświat jest wieczny i z Ducha się wywodzi, lecz widzialny jest tylko w okresach. Albowiem co pewien czas wpływa fala życia na naszą planetę, przebiega ją w przeciagu przeszło 300 milionów lat i spełniwszy zadanie, przechodzi na inną. I wtedy w czasie obiegu życiodajnej fali, który zowią *manvantara*⁸⁵, powstają i giną rasy ludzkie, których liczba 7. A gdy Ziemia i jej mieszkańcy ukończą rozwój swój w ciągu jednego obiegu, następuje okres spoczynku i wytchnienia, tzw. noc Ziemi, *pralaya*⁸⁶, której trwanie w czasie dorównuje manvantarze.

— Kiedy osiągnie ludzkość swój najwyższy punkt rozwoju?

— Z końcem siódmego obiegu. Wtedy Duch jej uwolni się od ponownego wcielenia i spocznie na łonie Przedwiecznego. Wedle obliczeń wtajemniczonych, obecnie jesteśmy u schyłku czwartego obiegu.

— Czyli innymi słowy, że koniec Ziemi już bliski?

— W porównaniu z wiecznością — tak. Lecz jeśli się mierzy czas długością przeciętną życia ludzkiego, jeszcze daleko do czwartej pralaya. W każdym razie mamy jeszcze przed sobą kilkanaście tysięcy lat.

Leszczyc uśmiechnął się:

— Możemy więc jeszcze odetchnąć. My w każdym razie nie doczekamy się niezwyklej chwili.

Strzepnął popiół z cygara i bystro wpatrując się w posągową twarz Hindusa, zagadnął:

— Lecz zanim nadejdzie dzień czwartego rozwiązania spoiw Ziemi, poprzedzą go znaki częściowe, nieprawdaz? Czy przyjmujesz, mahatmo, możliwość entropii w mniejszym zakresie?

— Dlaczegożby nie? *Pralaya* częściowa jest rzeczą dowiedzioną. Sucha gałąź ginie i odpada wcześniej od pnia niż parosć⁸⁷ żywe, które jeszcze rozkwitną pęczkami... Zresztą i ta *pralaya* może być dwojaka: albo zanikiem chwilowym choćby na okres kilkudziesięciu milionów lat, lecz z nadzieją powrotu, albo też zatrąta absolutną bez możliwości wtórnego pojawu. Wypadek ostatni rzadki w dziejach świata, lecz możliwy; jest to sprawiedliwa kara za zleniwienie ducha, który dał się zupełnie ujarzmić ciału.

Umilkł i oparłszy rękę o parapet okna, patrzył na przesuwany się przed oczyma nocny krajobraz.

A właśnie pociąg przejeżdżał przez jakąś stację. Z poddasza peronu buchnął w szyby na sekundę zgiełk światła i zniknął.

— Mentone — objaśnił Leszczyc — ostatnia stacja Riwieri Francuskiej; za parę minut minie granicę i wjedziemy na terytorium włoskie.

Popatrzył na zegarek:

— 8.45. Rzecz szczególna, zdaje mi się, żeśmy znacznie spóźnieni. O tej godzinie powinniśmy już być co najmniej w San Remo, jeśli już nie w Porto Maurizio.

⁸⁵*manvantara* (sansk.) — okres obiegu rodzącej życie fali kosmicznej, w czasie którego rozwija się na Ziemi życie. [przypis edytorski]

⁸⁶*pralaya* (sansk.) — noc Ziemi; okres spoczynku, w którym zamiera wszelkie życie. [przypis edytorski]

⁸⁷*parosć* — gałąź wyrastająca u nasady pnia. [przypis edytorski]

— Rzeczywiście. Tempo jazdy znacznie osłabło. Zauważyłem to już od godziny, obserwując widok za oknami; szczegóły krajobrazowe przesuwają się teraz przed oczyma o wiele powolniej niż przedtem; to, co pierwiej zlewało się w szarą, jednolitą ciągłość, teraz wyodrębnia się wyraźnie.

— *Parbleu!* — zaklął zbliżając się ku nim z zegarkiem w ręce jakiś Francuz. — Jeśli będziemy tak wlekli się w dalszym ciągu, nie ujrzymy wschodu słońca w Wenecji.

— Nie ujrzycie go — potwierdził spokojnie Riszivirada, patrząc gdzieś daleko w przestrzeń.

Francuz spojrział nań przez monokl⁸⁸ ze skupioną uwagą:

— *Etes-vous prophète*⁸⁹?

A widząc, że Hindus zdaje się go nie dostrzegać, odwrócił się na pięcie i pożegnał go z uśmiechem ironii:

— *Ab, du reste — je m'en fiche*⁹⁰.

— Mijamy granicę — odezwał się ktoś z drugiego końca wozu.

— *Bendita se tierra de Italia*⁹¹! — westchnął półgłosem rozkochany Hiszpan.

— I ty bądź pozdrowion na progu ojczyzny mojej — odwdzieczył mu się patetyczny poeta Włoch.

— Wjeżdżamy na obszar przepięknej Riviera di Poente. Oto pierwsza większa stacja z tej strony; oto Ventimiglia.

Pociąg minął stację i pomknął dalej. Po chwili krajobraz uległ znacznej zmianie. Znać zбочono w głąb ładu, bo towarzysząca dotąd wiernie pociągowi tafla morza po prawej jego stronie teraz gdzieś znikła. Natomiast po stronie przeciwnej wydzwignęły się potężne, skalne zbocza jakichś gór...

Temperatura zewnątrz gwałtownie spadła, bo okna wozów pokryły się nagle szadzią mgły. Ktoś wrażliwszy na chłód załączył kontakt elektryczny ze systemem opornic węzowych pod ścianami.

— *Corpo di Bacco*⁹²! — narzekał Rovelli. — „Infernal” dzisiaj nie podoba mi się; znów jedziemy ślimaczym krokiem.

I rzeczywiście pociąg zwolnił biegu. Jakby znużony wściekłym tempem uwertury, teraz dyszał ciężko i leniwo wspinał się na podgórski teren. Nagle rozległ się przeciągły gwizd lokomotywy, zgrzyt gwałtownie hamowanych kół i pociąg stanął. Kilka głów wychyliło się z okien przedziałów, by zbadać przyczynę.

— Tam do licha! Stoimy na przestrzeni!

— Nie, nie. Jest jakiś sygnał. To gdzieś niedaleko od stacji.

— Lecz co to za stacja, do diaska?

— Chyba San Remo.

— To niemożliwe. Za wcześnie. Zresztą choćby i San Remo, dlaczego stanął? Ten pociąg ma najbliższy postój dopiero w Genui.

— Cierpliwości! Poczekamy — zobaczymy.

Leszczyc patrzył uważnie na sygnał. Świecił wyraźnie tam, w górze, po prawej stronie toru w kształcie dużej fioletowej latarni przypiętej do jednego z ramion semaforu.

— Szczególny sygnał — mruknął, odwracając się ku wnętrzu przedziału i spotykając oko w oko z Rovellim:

— Widział go pan?

— Owszem. Rzeczywiście po raz pierwszy spotykam się z tego rodzaju znakiem kolejowym. Co za barwa! Dotąd słyszałem, że używa się do sygnalizacji koloru zielonego, czerwonego, niebieskiego lub zwykłego białego — lecz co ma oznaczać fioletowy — nie mam pojęcia.

— Panie konduktorze — zapytał ktoś przebiegającego mimo wozu funkcjonariusza — co znaczy ten sygnał?

— A licho go wie — odparł roztargniony kolejarz i pomknął ku przodowi pociągu.

⁸⁸ *monokl* — pojedyncze szkło korekcyjne. [przypis edytorski]

⁸⁹ *Etes-vous prophète?* (fr.) — Czy pan jest prorokiem? [przypis edytorski]

⁹⁰ *Ab, du reste — je m'en fiche* (fr.) — Zresztą kpię sobie z tego. [przypis edytorski]

⁹¹ *Bendita se tierra de Italia!* (hiszp.) — Błogosławiona niech będzie ziemia włoska! [przypis edytorski]

⁹² *Corpo di Bacco* — włoskie przekleństwo. [przypis edytorski]

— Ładna historia — zrzędził Pemberton. — Sama służba nie rozumie sygnałów. Obawiam się, czyśmy nie wpadli w jakąś kabałę. Może by tak wysiąść i poinformować się tam na przodzie u maszynisty?

— Wysiadać, wysiadać! — odezwało się kilkanaście głosów zewnątrz.

— Kto tam woła?

Odpowiedział gwar tłumu pod oknami. Widocznie pasażerowie gromadnie opuszczali wagony.

— A więc wysiadajmy!

W minucie wozy opustoszały zupełnie. Wszyscy pchani jedną myślą podążyli w stronę stacji. Na zboczach nasypu czerniły się przy fiołkowym świetle sygnału wydłużone sylwety mężczyzn, kobiet i dzieci. Przed chwilą gwarni jeszcze i podnieceni, teraz szli cicho jakoś i spokojnie, krokiem równym, nie spiesząc zbytnio...

Leszczyc uczył czyjaś dłoń na ramieniu. Odwrócił się i ujrzał poważną twarz mahatmy.

— Przyjacielu z Lechistanu, teraz trzymaj się mego boku.

Profesora zdumiał trochę ton, lecz że uczonej jogi był mu sympatyczny, więc ujawnił go po przyjacielsku pod ramię, odpowiedział:

— Z całą przyjemnością, mahatmo.

Przechodząc mimo⁹³ maszyny, chciał zasięgnąć języka, lecz już maszynisty nie było; idąc za przykładem innych, zostawił pociąg na łasce Opatrzności i poszedł ku stacji.

— Nie ma rady — musimy i my pójść w tę stronę. Lecz co to za stacja, do krośset?

— Wkrótce zaspokoisz swą niewczesną ciekawość — zapewnił Riszivirada.

Jakoż o kilkadziesiąt metrów za semaforem zarysowały się kontury budynku.

— Tam do diaska! — zaklął Leszczyc, mijając ostatnie zwrotnice. — Tu wszystko utrzymane w jednym kolorze. Patrz, mahatmo! Wszystkie stawidła⁹⁴ śródotrowe oświetlone fioletowo. Ale bo i stacja cała tonie w tejsze barwie; ani jedna lampa nie oszklona zwykłym, białym kloszem; wszystkie sięją to upiorne, fiołkowe światło.

— Stacja: Buon Ritiro — zabrzmiał za ich plecami głos Rovellego.

— Aha, istotnie — zdumiał się Leszczyc, odczytując napis na przyczole podsienia peronowego. — To niby tyle, co po polsku Ustroń. Piękna nazwa. Lecz skąd się wzięła na tym szlaku?

— I ja jej sobie w żaden sposób przypomnieć nie mogę, chociaż jako urodzony Genueńczyk znam te strony dokładnie.

— W moim rozkładzie jazdy też jej nie znalazłem.

— Zagadki, panowie, same zagadki.

Podeszli do grupy konduktorów opieszale wałęsających się po peronie.

— Dlaczego nie jedziemy dalej? Co spowodowało przerwę w ruchu?

Popatrzyli na pytających zdumieni, jakby nie rozumiejąc, o co właściwie idzie.

— A po cóż jechać dalej? — zdobył się wreszcie na odpowiedź jeden rezolutniejszy.

— Albo nam tu źle? Spokój, cisza jak w raju.

— Istny przytułek, jak Boga mego kocham — unosił się drugi.

— I dlatego zapewne pogasili już wasze latarki, jedyne szkła w tym dziwnym miejscu, które jeszcze przepuszczały światło białe?

Odpowiedzieli dobrodusznym uśmiechem:

— A juści zapewne dlatego. Po co miały się klócić z barwą, która tu panuje? Zresztą teraz one nam już niepotrzebne. I tak nie pojedziemy dalej.

— Ludzie! — krzyknął przyprowadzony już do pasji Leszczyc. — Czyście powariowali? Co to wszystko znaczy?

Riszivirada ujął go łagodnie pod ramię, odciągając na bok:

— Kochany profesorze, próżny twój gniew. Czyż nie widzisz, że prócz nas tu trzech nikt nie zdaje się być oburzonym na obecny stan rzeczy? Czyż nie widzisz, że wszyscy wyglądają na zupełnie zadowolonych? Więc jakżeż dziwić się tym dobrym i prostym ludziom?

Leszczyc mimo woli rozglądnął się dokoła. Wtem rozbłysły zewsząd jakby tysiące nowych światel i obrzuciły fiołkową powodzią dotąd w półmroku ukrytą okolicę.

⁹³mimo (daw.) — obok. [przypis edytorski]

⁹⁴stawidło — zwrotnica. [przypis edytorski]

Uczony i poeta mimo woli wydali okrzyk zachwytu. Bo też cudnie groźny przedstawił im się widok. Przestrzeń kolejowa, na której odpoczywał „Infernal”, była wąskim parowem wciśniętym pomiędzy dwie pierzeje prostopadłych niemal, dziko nawisłych skalnych ścian, strzelających w niebo na jakie 3000 metrów. Do stóp jednego z tych olbrzymów przywarł dworzec Buon Ritiro. Przywarł poddańczo i jakby z cichą rezygnacją zdjętego śmiertelną trwogą dziecka. Wyskakujące ze zbocza góry dwa okrutne wiszary⁹⁵, dwie drapieżne łapy tytana zaciążyły nad stacją, grożąc bezwzględną zagładą.

Od tych to prostopadłych ścian uderzył nagle ów dziwny fioletowy blask, który przepełnił sobą wszystko. Skały Ustroni fosforyzowały.

Przy tym upiornie pięknym świetle ujrzał Leszczyc twarze towarzyszy podróży.

Były dziwnie spokojne i senne. Niedawno jeszcze tak natarczywie dopytujący się o przyczynę zatrzymania pociągu, pełni życia i zainteresowania ludzie teraz jakby zubożyli na wszystko. W ruchach powolni, ospali, snuli się pojedynczo lub grupami po torze przed stacją, przechadzali znużonym krokiem po peronie lub wyczerpani, bezsilni opadali na ławki. Kobiety z dziećmi schroniły się do poczekalni i zdawały się gotować na nocny spoczynek. Nikt nie myślał o dalszej podróży. Jakby wskutek tajemniczego porozumienia nie rozmawiano ze sobą prawie zupełnie. Pasażerowie, milcząc, wymijali się wzajemnie i jakby unikali spojrzenia sobie w oczy.

— Gdzie funkcjonariusze tej dziwnej stacji? — przerwał milczenie Rovelli. — Chodźmy do naczelnika. Może on nam coś wyjaśni. Tu wszyscy błąkają się jak cienie.

— A chodźmy — ożywił się Leszczyc, otrząsając się ze szczególnej zadumy, która go opanowała.

— Próżny trud — usiłował wstrzymać ich Riszvirada.

Lecz nie dali się odwieść od postanowienia i poszli do urzędu ruchu. Zastali pusty pokój z parą nieczynnych aparatów na stole. Nawinął się im znajomy konduktor z „Infernalu”.

— Panie — zaczął go niecierpliwie Leszczyc — gdzie naczelnik tej stacji?

— Tu nie ma żadnego naczelnika.

— Co?! Kpisz pan sobie?

— Broń Boże. Szukaliśmy, lecz nie ma żadnego urzędnika na stacji. W ogóle w chwili naszego przybycia nie było na dworcu ani jednej żywej duszy.

— A dróżnicy, a blokowy?

— Absolutnie nie ma nikogo ze służby prócz naszych z „Infernalu”.

— Więc kto utrzymuje stację w porządku, kto powywieszał sygnały, kto pozapałał te przeklęte fioletowe światła?

Konduktor wzruszył ramionami:

— Akurat tyle wiem, co i pan. Dobranoc panom, idę spać.

I ziewnąwszy szeroko, położył się na jednej z ławek. Towarzysze jego już go w tym uprzedzili. Cały personal „Infernalu” położył się już przed chwilą pokotem na podłodze peronowej werandy i podwinąwszy szynele pod głowy, zasnął spokojnie jak po ukończeniu tury.

— Mam wrażenie — zauważył Rovelli, zwracając z towarzyszem w stronę, gdzie spodziewali się zastać mahatmę — że atmosfera stacji działa jak silny narkotyk.

— Zdaje się to przeklęte fiołkowe światło. Patrz pan, ono ma istotnie zdumiewające właściwości; przenika ciało na wskroś, przechodzi przez tkanki jak promienie Roentgena.

— Rzeczywiście. Fenomenalny objaw! Kilku wałęsających się jeszcze po przestrzeni osobników prześwieśla na wylot: dostrzegam stąd wyraźnie zarysy ich szkieletów. Lecz i ci mają już dość przechadzki i ustępują z pola.

Jakoż schodzili z toru, kryjąc się w podsienia peronu.

— Patrz pan! — zawołał półgłosem Leszczyc. — Czy to nie *sir* Pemberton?

— Ależ tak — to on. Lecz w jakimże oplakany stanie! Ledwie trzyma się na nogach. Ten drugi obok, nie tęższy — to prawdopodobnie dziennikarz Boerhaven.

Tymczasem obaj mężczyźni zbliżyli się ku nim. Pemberton mruczał sennym głosem:

⁹⁵wiszar (daw.) — skała, urwisko. [przypis edytorski]

— *I am much tired*⁹⁶! Śmiertelnie znużony! *O yes, panowie! Where is my sleeping-room? My sleeping-room*⁹⁷ — powtórzył żałośnie i zwałił się bez pamięci między szyny, pociągając za sobą towarzysza...

Wkrótce cała stacja wyglądała jak jedna wielka sypialnia; ludzie spali, gdzie kto mógł: na krzesłach, na ławkach, na podłodze; kilku zmorzył sen w postawie stojącej wspartych o balaski⁹⁸, kilku leżało na przestrzeni między torami, na szynach, na zboczach nawierzchni. A na to obozowisko ludzi pogrążonych w jakiejś potwornej zbiorowej narkozie zlewały z góry milczące turnie i krzesanice światło łagodne, kojące, ciemnofioletkowe...

Nie wiadomo skąd nagle przypomniały się Leszczycowi słowa złowieszczej modlitwy pierwszej osoby Prologu z *Kordiana* Słowackiego:

Boże! Ześlij na lud Twój wyniszczony bojem
Sen cichy, sen przespany, z pociech jasnym zdrojem;
Niechaj widmo rozpaczy we śnie go nie droczy.
Rozwieś nad nim kotarę z rąbka niebios tęczy.
Niech się we łzach nie budzi przed dniem Zmartwychwstania...

Sen

— Zgubne światło — wyszeptał Rovelli, chwytając mocno za rękę Leszczyca. — Chodź pan stąd! Mnie tu coś mrozem ścina. No, chodźże już pan!

— Dokąd mam iść? Drogi przecież nie znamy. Okolicę tę oglądam po raz pierwszy w życiu.

— Ja również. Lecz liczę na mahatmę. On ma instynkt człowieka pierwotnego. Prócz nas dwóch on trzeci, który tutaj czuwa. Patrz pan, daje nam znaki.

Jakoż Hindus czekał na nich od chwili już z niecierpliwością. Postać jego szlachetna, wysmukła wyglądała teraz jakby wyższa jeszcze, jakby nadludzko wyniosła. Z daleka już wzywał ich za sobą gwałtownym ruchem rąk.

Gdy go nareszcie dogonili w drodze, rzekł, nie przestając iść w obranym kierunku:

— Nie mamy ani chwili do stracenia. Muszę was czym prędzej wyprowadzić poza obręb działania światła.

Więc szli dalej w milczeniu na wschód od zagadkowej stacji jakąś ciasną, skalną gardzielą. W pewnym miejscu nagle tor skończył się i przeszedł w wąską śródgórską ścieżynę.

— Teraz możecie na chwilę obrócić się — przemówił pierwszy Riszivirada, opierając się o wystający upłaz.

Towarzysze skwapliwie skorzystali z pozwolenia. Wtedy w dalekiej perspektywie ujrzeli po raz ostatni stację Buon Ritiro, a hen, głębiej jeszcze, poza nią czerniejący kontur „Infernalu”...

Wtem z fosforyzujących granitów zaczęły wywiązywać się gęste fioletowe mgły i w potężnych kłębach staczać na dworzec i przestrzeń. Wykwitały z najeżonych iglicami wierzchołów, z wysłanych piargami⁹⁹ żlebow¹⁰⁰, rozpadlin, przełęcz i poskręcane w potworne tuleje spadały lawiną w dół. Wkrótce pokryły sobą wszystko. We fioletowym wężowisku chmur zniknęła bezpowrotnie stacja, zmartwiały pociąg i śpiący podróżnicy...

— Koniec już — rzekł półgłosem Hindus. — A nam czas w drogę. Za 3 godziny ujrzymy brzask.

I nic już nie mówiąc do siebie, ruszyli dalej na wschód...

Dzienniki europejskie z dnia 30 sierpnia i następnych r. 2345 przyniosły sensacyjną wiadomość o tajemniczym zniknięciu pociągu „Infernal Méditerrané nr 2”, który opuścił Barcelonę d. 23 sierpnia o g. 6.10 wieczorem. Ostatnią stacją, która jeszcze sygnalizowała jego przejazd o g. 9.15 w nocy, była włoska Ventimiglia. Jakie były dalsze losy pociągu

Tajemnica

⁹⁶*I am much tired* (ang.) — jestem bardzo zmęczony. [przypis edytorski]

⁹⁷*Where is my sleeping-room? My sleeping-room* (ang.) — Gdzie jest moja sypialnia? Moja sypialnia. [przypis edytorski]

⁹⁸*balaski* — pionowe elementy balustrady. [przypis edytorski]

⁹⁹*piarg* — kamienne usypisko. [przypis edytorski]

¹⁰⁰*żleb* — strome wcięcie w górskim stoku. [przypis edytorski]

i jego pasażerów, nie wiadomo. W każdym razie w San Remo ani tej nocy, ani następnych już go nie widziano. Lecz katastrofa była wykluczona; na linii nigdzie nie znaleziono najbliższej poszlaki, która by usprawiedliwiła podobny domysł. Wszelkie poszukiwania i dochodzenia spełzły na niczym. „Infernal” zniknął bez śladu w sposób niewytłumaczony gdzieś na przestrzeni między Ventimiglia a San Remo.

Błądny pociąg

(LEGENDA KOLEJOWA)

Na dworcu w Horsku panował gorączkowy ruch. Czas był przedświąteczny, w perspektywie parę dni wolnych od pracy, pora wymarzona. Peron mrowił się od przyjezdnych i wyjeżdżających. Migwały podniecone twarzyczki kobiet, wiły się barwne wstążki kapeluszy, pstryżyły szale podróżne; tu przeciskał się wśród tłumu smukły cylinder wytwornego pana, tam zaczerniał sutanną duchowny; ówdzie pod arkadami siniały poprzez ciżbę kolety¹⁰¹ wojskowych, obok szarzały robotnicze bluzy.

Wrzało bujne życie i ujęte w zbyt ciasne ramy dworca przelewało się z szumem poza jego brzegi. Chaotyczny gwar pasażerów, nawoływania tragarzy, gwizd świstawek, szum wypuszczanej pary zlewały się w zawrotną symfonię, w której traciło się siebie, oddawało zmalą, ogłuszoną jaźń na fale potężnego żywiołu, by niósł, kołysał, odurzał...

Służba pracowała intensywnie. Co chwila wynurzały się wśród zgiełku to tu, to tam czerwone kepi¹⁰² urzędników ruchu wydających rozkazy, usuwających z toru roztargnionych, przeprowadzających bystrym i czujnym okiem pociągi w chwili odjazdu. Konduktorzy uwijali się bez przerwy, przebiegając nerwowym krokiem długie pierzeje¹⁰³ wagonów; blokmistrze — piloci stacji — spełniali instrukcje krótkie a sprawne jak trąbki — hasła odlotu. Wszystko szło w tempie różnym, odmierzonym na minuty, sekundy — wszystkich oczy odruchowo kontrolowały czas na podwójnej białej tarczy zegara tam w górze.

Mimo to spokojny widz, stanąwszy na uboczu, doznałby po krótkiej obserwacji sprzecznego z pozornym porządkiem rzeczy wrażenia.

Coś jakby wkradło się w unormowany przepisami i tradycją bieg czynności; jakaś nieokreślona, choć ważka zawada stanęła w poprzek regularności uświęconej ruchu.

Znać to było w nerwowych nadzwyczaj gestach ludzi, niespokojnych rzutach oczu, wyczekującym czegoś wyrazie twarzy. Coś się popsulo we wzorowym dotąd organizmie. Jakiś niezdrowy, niesamowity prąd krążył po jego rozgałęzionych stokrotnie arteriach i przesiąkał na powierzchnię w półświadomych wyblyskach.

Gorliwość kolejarzy cechowała widoczna chęć przewyciężenia tajemnej rozterki, która wnęciła się ukradkiem w wyborny mechanizm. Każdy dwoił się i troił, by gwałtem przydusić denerwującą zmoreę, utrzymać wymarzoną do automatyzmu sformość¹⁰⁴ pracy, zmuśną, lecz bezpieczną równowagę funkcji.

Była to przecież ich dziedzina, ich „rejon” uprawiany od wielu lat pilnej praktyki, teren, który, zdawało się, znali *par excellence*¹⁰⁵ na wylot. Byli przecież przedstawicielami tej kategorii pracy, tego zakresu czynności życiowych, gdzie dla nich, wtajemniczonych, nic nie winno było pozostać niejasnym, gdzie ich, reprezentantów, jedynych wykładników całej skomplikowanej sieci zajęć, nie mogła, nie powinna była zaskoczyć jakakolwiek zagadka. Wszakże wszystko od lat obliczone, zważone, odmierzone — wszakże wszystko, choć złożone, nie przekraczało ludzkich pojęć — wszakże wszędzie dokładność umiaru bez niespodzianek, regularność powtarzających się zajęć, obliczonych z góry!

Poczuwali się tedy niejako do solidarnej odpowiedzialności wobec zwartej masy podróźnych, którym należało zapewnić spokój i bezpieczeństwo zupełne.

Tajemnica

¹⁰¹kolet — wykonany zazwyczaj ze skóry, obcisły kaftan męski, noszony przez wojskowych. [przypis edytorski]

¹⁰²kepi — sztywna czapka w kształcie ściętego stożka, z czworokątnym daszkiem. [przypis edytorski]

¹⁰³pierzeja — tu: ciąg. [przypis edytorski]

¹⁰⁴sformość — tu: uporządkowanie. [przypis edytorski]

¹⁰⁵par excellence (fr.) — w najwyższym stopniu. [przypis edytorski]

Tymczasem wewnętrzna ich rozterka udzielała się publiczności i płynąc od nich falą zdenerwowania, rozwodziła się w nieokreślone prądy nurtujące pasażerów.

Gdyby przynajmniej chodziło o tzw. „przypadek”, którego wprawdzie nie można przewidzieć, lecz który daje się potem, po momencie spełnienia, wydedukować z tego, co poprzedzało — zapewne wobec przypadku i oni, zawodowcy, stawali bezradni, choć nie zrozpaczeni. Lecz tutaj chodziło o coś zupełnie innego.

Zaszło coś nieobliczalnego jak chimera, kapryśnego jak szaleństwo, i przekreśliło za jednym zamachem prastary układ zdarzeń.

Więc wstyd im było przed sobą i przed innymi poza obrębem zawodu.

W obecnej chwili szło tedy przede wszystkim o to, by się „sprawa” nie rozeszła, by się „szeroka publiczność” nie dowiedziała; należało dołożyć wszelkich możliwych starań, by „dziwaczna historia” nie nabrała rozgłosu w dziennikach, by uniknąć za wszelką cenę „skandalu”.

Dotąd jakoś rzecz pozostała w ścisłej tajemnicy, zatrzymana cudem w wyłącznym obrębie dotyczącego środowiska. Przedziwna iście solidarność połączyła tych ludzi w wyjątkowym wypadku: milczeli. Tylko wymowne spojrzenia oczu, specjalne gesty i gra słów dobranych ułatwiały porozumienie. Dotąd „publiczność” nie wiedziała o niczym. Lecz już niepokój służby, nerwica funkcjonariuszy przenosiła się z wolna i na nią, przygotowując głębię podatną pod zasiew „zmory”.

A „sprawa” była istotnie dziwaczną i zagadkową.

Od pewnego czasu pojawił się na liniach kolei państwowych jakiś pociąg nieobjęty powszechnie znanym rejestrem, niewciągnięty w poczet kursujących parowozów, słowem, intruz bez patentu i aprobaty. Nie zdołano nawet określić, do jakiej należał kategorii i z jakiej wyszedł fabryki, gdyż momentalnie krótki przeciąg czasu, przez jaki dawał się za każdym pojawieniem obserwować, uniemożliwiał jakkolwiek w tym względzie orientację. W każdym razie, wnosząc¹⁰⁶ z nieprawdopodobnej wprost chyżości¹⁰⁷, z jaką przesuwiał się przed oczyma zdumionych widzów, musiał zajmować bardzo wysoki stopień w skali pojazdów: był to pociąg co najmniej błyskawiczny.

Lecz rzeczą najbardziej niepokojącą była jego nieobliczalność. Intruz pojawiał się to tu, to tam, nadchodził nagle ni stąd, ni zowąd, skądś z odległej przestrzeni linii kolejowej, przelatywał z szatańskim szumem po torach i znikał w dali; dziś widziano go koło stacji M., nazajutrz wyłonił się gdzieś w czystym polu poza miastem W., w parę dni później przesybował z osłepiającym tupetem koło budki dróżnika w okolicy przystanku G.

Zrazu myślano, że szalony pociąg należy do istniejącego etatu i tylko opieszałość lub pomyłka urzędników ruchu nie zdołała dotąd stwierdzić jego tożsamości. Zaczęły się więc dochodzenia, sygnalizacje bez końca, wzajemne porozumiewania się stacji — wszystko bez skutku: intruz po prostu drwił sobie z wysiłków funkcjonariuszy, wynurzając się zwykle tam, gdzie go się najmniej spodziewano.

Szczególnie przygnębiająco działała okoliczność, że nigdzie go nie można było przyłapać, nigdzie dopaść ni zatrzymać. Urządzony kilkakrotnie w tym celu pościg na jednej z najwyborniejszych maszyn, uznanej w całym tego słowa znaczeniu za ostatni wyraz współczesnej techniki, zrobił ohydne fiasko; niesamowity pociąg wziął rekord bez zajęcia nieniania.

Wtedy zaczęła ludzi ogarniać przesądna obawa i głucha, tłumiona strachem wściekłość. Rzecz bowiem istotnie niesłychana! Od lat szeregu kursowały wozy według wytkniętego z góry planu, który układano w dyrekcjach, zatwierdzano w ministeriach, realizowano w ruchu — od lat wszystko można było obliczyć, mniej więcej przewidzieć, a gdy zaszła jakaś „pomyłka” lub „przeoczenie”, te naprawić, logicznie wytłumaczyć — aż tu nagle nieproszony gość wślizguje się na tory, psuje porządek, wywraca na nice¹⁰⁸ regulamin, wnosi w zgrany organizm zaczyn nieładu i rozstroju!

Całe szczęście, że dotąd natręt nie spowodował żadnej katastrofy. Był to w ogóle szczegół, który zastanawiał od samego początku. Zawsze jakoś przestrzeń, na której się wynurzał, była w danej chwili wolną; szalenie dotąd nie wywołał zderzenia. Lecz mogło

¹⁰⁶wnosić — wnioskować. [przypis edytorski]

¹⁰⁷chyżość — dziś: prędkość. [przypis edytorski]

¹⁰⁸na nice (daw.) — na lewą stronę. [przypis edytorski]

to nastąpić lada dzień, tym bardziej że z wolna zaczął zdradzać w tym kierunku pewną inklinację¹⁰⁹. Po jakimś czasie skonstatowano z przerażeniem w jego ruchach pewną dążność do wejścia w bliższy kontakt z regularnie kursującymi towarzyszami. O ile zrazu zdawał się unikać bliskiego ich sąsiedztwa, pojawiając się zawsze w znacznej odległości za lub przed, obecnie wyrastał na szynach po upływie coraz to krótszych odstępów czasu za plecyma poprzedników. Raz już przemknął obok ekspresu w drodze do O., tydzień temu ledwo wyminął osobowy na przestrzeni między S. a F., onegdaj cudem tylko skrzyżował się szczęśliwie z pospiesznym z W.

Drżeli naczelnicy stacji na wiadomość o tych wyjątkowych wyminięciach, które należało zawdzięczać li tylko podwójnej wstędze torów i przytomności maszynistów. Podobnie „cudowne ocalenia” zaczęły w ostatnich czasach zdarzać się coraz częściej, przy czym szanse szczęśliwego wyjścia ze spotkania widocznie malały z dniem każdym.

Intruz z roli ściganego przeszedł w czynną, pchany jakby magnetycznym popędem do tego, co regularne i w normę ujęte, zaczął grozić bezpośrednią destrukcją starego spraw porządku. Historia mogła lada dzień skończyć się tragicznie.

Toteż i kierownik ruchu w Horsku od miesiąca wiódł życie nad wyraz przykre. W ciągłej obawie przed niepożądaną wizytą czuwał prawie bez przerwy, nie opuszczając dniem i nocą posterunku, który mu powierzono niespełna od roku w dowód uznania „jego energii i niezwykłej sprężystości”. A placówka była ważna, bo na stacji w Horsku przecinało się parę zasadniczych linii kolejowych i ogniskował ruch całej połaci kraju.

Dzisiaj zwłaszcza, wobec niebываłego napływu gości, praca w podobnie naprężonej sytuacji była nader uciążliwa.

Zapadał powoli wieczór. Rozbłysły światła lamp elektrycznych, rzuciły potężne swe projekcje reflektory. W zielonych ogniach zwrotnic szyny lśnić poczęły ponuro-metalicznym połyskiem, giąć się zimnymi wstęgami żelaznych węży. Gdzieś tam w pomroce zapęłgotał¹¹⁰ nikły kaganek konduktora, błysnął sygnał dróżnika. W dali, hen, hen za dworcem, tam, gdzie już gasną szmaragdowe oczy latarni, kreślił nocne swe znaki stacyjny semafor.

Oto właśnie wychodząc z poziomu zatoczył kąt 45° i ustawił się w linii ukośnej: szedł pociąg osobowy z Brzeska.

Już słyhać zdyszany oddech lokomotywy, miarowy gruchot kół, już widać jasnożółte okulary na przedzie. Wtoczył się na stację...

Z otwartych okien wychylają się złote loki dzieci, ciekawe twarze kobiet, powiewają przywitalne chusty...

Ława czekających na peronie posuwa się gwałtownie ku wagonom, wyciągnięte ramiona dążą obustronnie ku spotkaniu...

Co to za hałas tam z prawej?! Przerażliwe gwizdy świstawek rozdierają powietrze. Naczelnik krzyczy coś ochryplym, dzikim głosem.

— Precz! Cofnąć się, uciekajcie! Puść kontrparę¹¹¹! Wstecz! Wstecz!... Nieszczęście!!

Tłum rzuca się zwartym naporem ku balaskom¹¹² i łamie je... Obląkane oczy instynktownie patrzą w prawo, gdzie służba wyległa, i widzą spazmatyczne, bezcelowo wściekle wibracje latarek usiłujących zawrócić pociąg jakiś, który całym rozmachem najężdża z przeciwnej strony torem zajęтым przez osobowy z Brzeska. Wichurę gwizdów przerywają rozpaczliwe odezwy trąbek i piekielna wrzawa ludzi. Nadaremnie. Nieoczekiwany parowóz zbliża się z zawrotną chyżością; olbrzymie, zielone ślepie maszyny roztrącają ciemność upiornym spojrzeniem, potężne tłoki obracają się z bajeczną, opętaną sprawnością...

Z tysiąca piersi wyrывa się okropną trwogą, bezdenną paniką nabrzmiały okrzyk:

— To on! Obląkany pociąg! Szalenciec! Na ziemię! Ratunku! Na ziemię! Giniemy! Ratunku! Giniemy!

¹⁰⁹inklinacja — skłonność. [przypis edytorski]

¹¹⁰zapęłgotać — zaświecić, zabłyszczeć. [przypis edytorski]

¹¹¹kontrpara — przeciwpara; para, którą wpuszczano do cylindra parowego z odwrotnej strony tłoka w celu zahamowania jego ruchu. [przypis edytorski]

¹¹²balaski — pionowe słupki w balustradzie. [przypis edytorski]

Jakaś gigantyczna, szara masa przelatuje nad pokotem¹¹³ ciał, popielata, mglista masa z wykrojami okien na przestrzał — czuć wicher szatańskiego przeciągu, wiejący z tych otwartych nor, słycać łopot rozwianych szaleńczo żaluzji, znać widmowe twarze pasażerów...

Wtem dzieje się coś dziwnego. Obląkany pociąg zamiast zdruzgotać osiągniętego już drapieźnie towarzysza, przechodzi przezeń jak mgłą; przez chwilę widać, jak przesu- wają się przez siebie dwie pierzeje wozów, ocierają bezgłośnie ściany wagonów, przeni- kają w paradoksalnej osmozie¹¹⁴ tryby i osie kół — jeszcze sekunda i intruz, przesiąklszy z błyskawiczną furią przez stały organizm pociągu, szczeza i rozwiewa się po drugiej stronie gdzieś w polu. Ucichło...

Na torze przed stacją stoi spokojnie nienaruszony osobowy z Brzeska. Wkoło cisza bez kresu, bez dna. Tylko od łąk, tam w dali, idzie ściszony poświerk koników, tylko po drutach, tam w górze, płynie mrukliwa gawęda telegrafu...

Ludzie z peronu, służba, urzędnicy przecierają ze snu oczy i spoglądają po sobie zdumieni:

Prawda li to czy zły majak?

Powoli wszystkich spojrzenia, wiedzione wspólnym impulsem, skupiają się na po- ciągu z Brzeska. — Stoi wciąż głuchy i milczący. Tylko wewnątrz zapalone lampy płoną równym, spokojnym światłem, tylko w otwartych oknach igra lekko wietrzyk firanka- mi...

We wozach grobowa cisza; nikt nie wysiada, nikt nie wychyla się z wnętrza. Przez oświetlone czworokątne okien widać pasażerów: mężczyzn, kobiety i dzieci; wszyscy cali, nieuszkodzeni — nikt nie doznał najłżejszej kontuzji. Lecz stan ich dziwnie zagadkowy...

Wszyscy w postawie stojącej, twarzami w kierunku, gdzie zniknął upiorny parowóz; jakaś siła okropna zakłęła tych ludzi w jedną stronę i trzyma w niemym osłupieniu; jakiś prąd silny przeorał zbiorowisko dusz i spolaryzował na jedną modłę; wyciągnięte naprzód ręce wskazują cel jakiś nieznan, cel pewnie daleki — podane przed się ciała, pochylo- ne torsy w dal dążą zawrotną, w odległą gdzieś, mglistą krainę — a oczy... zeszkłone opętańczyą trwogą i... *zachwytem* oczy toną w przestrzeni bez krańców...

Tak stoją i milczą; mięsień nie zadrgnie, nie spadnie powieka. Tak stoją i milczą...

Bo przeszedł przez nich powiew przedziwny, bo tknęło ich wielkie ocknienie, bo byli już ludzie... *obląkani*...

Wtem zabrzmiały dźwięki mocne i znane, w codzienność bezpieczną spowite — udary jędrne jak serce, gdy o pierś zdrową łomoce — miarowe dźwięki nawyku, od lat to samo głoszące...

— Bim-bam... i przerwa — bim-bam... bim-bam...

Sygnały szły...

Ślepy tor

W pociągu osobowym zmierzającym późną jesienną porą do Gronia ścisk był ogromny; przedziały pozapełniane po brzegi, atmosfera parna, gorąca. Z braku miejsca zatarły się różnice klas, siedziano i stano, gdzie się udało, prawem prastarego kaduka. Nad cha- osem głów paliły się lampy mdłym, przyćmionym światłem, które spływało z pułapów wagonowych na twarze znużone, profile wymięte. Dym tytoniu unosił się kwaśnym wy- ziewem, wyciągał pod długi, siwawy sznur w korytarzach, kłębił tumanami w czeluściach okien. Jednostajny łomot kół nastrajał nasennie, przytwardzał monotonnym stukaniem drzemocie, która rozpanoszyła się po wozach. Tak-tak-tak... Tak-tak-tak...

Tylko jeden z przedziałów klasy III, w piątym wozie od końca, nie poddawał się ogól- nemu nastrojowi; zespół gwarny tu był, rześki, ożywiony. Uwagę podróżnych opanował wyłącznie mały, garbaty człowieczek w mundurze kolejarza niższego typu, który opo- wiadał coś z przejęciem, podkreślając słowa gestykulacją barwną i plastyczną. Skupieni

¹¹³*pokot* — tu: ścisk. [przypis edytorski]

¹¹⁴*osmoza* — tu: przenikanie, wnikanie, przesiąkanie. [przypis edytorski]

wkoło słuchacze nie spuszczały zeń oczu; niektórzy powstali z miejsc dalszych i zbliżyli się do ławki środkowej, by lepiej słyszeć; paru ciekawych wychyliło głowy przez drzwi od sąsiedniego przedziału.

Kolejarz mówił. W wypłowiałym świetle lampy, drgającej w podrzutach wozu, poruszała się głowa jego duża, niekształtna, w wicherze siwych włosów, taktem dziwnym. Szeroka twarz załamana nieregularnie na linii nosa to bladła, to nabiegała purpurą w rytm krwi burzliwy: wyłączna, jedyna, zacięta twarz fanatyka. Oczy ślizgające się w roztargnieniu po obecnych gorzały żarem myśli upartej, od lat syconej. A jednak człowiek ten miał momenty piękne. Chwilami, zdawało się, znikał garb i szpetota rysów, a oczy nabierały szafirowego blasku, pijane natchnieniem, i postać karła tchnęła szlachetnym, porywającym za sobą zapalem. Za chwilę przeobrażenie gasło, rozwadniało się i w gronie słuchaczy siedział tylko zajmujący, lecz potwornie brzydki narrator w kolejowej bluzie.

Profesor Ryszpans, chudy, wysoki pan w jasnopopielatym kostiumie, z monoklem¹¹⁵ w oku, przechodząc dyskretnie przez zasłuchany przedział, nagle zatrzymał się i spojrział uważnie na mówiącego. Coś go zastanowiło; jakiś zwrot wyrzucony z ust garbusa przykuł go na miejscu. Oparł się łokciem o żelazną sztabę przegródki, zacisnął monokl i słuchał.

— Tak, moi państwo — mówił kolejarz — w ostatnich czasach istotnie zagęszczają się zagadkowe zdarzenia w życiu kolejowym. Wszystko to zdaje się mieć swój cel, zmierza ku czemuś, oczywiście, z nieubłaganą konsekwencją.

Zamilkł na chwilę, zdmuchnął popiół z fajeczki i zagadnął:

— A o „wagonie śmiechu” nie słyszał nikt z szanownych gości?

— Istotnie — wmieszał się profesor — czytałem przed rokiem coś o tym w gazetach, lecz pobieżnie i nie przypisując rzeczy żadnej uwagi; historia zakrawała na dziennikarską plotkę.

— Gdzie tam, łaskawy panie! — zaprzeczył namiętnie kolejarz, zwracając się w stronę nowego słuchacza. — Ładna mi plotka! Prawda oczywista, fakt stwierdzony zeznaniami naocznych świadków. Rozmawiałem z ludźmi, którzy sami tym wagonem jechali. Odchorowali jazdę po tygodniu każdy.

— Proszę opowiedzieć nam dokładniej — odezwało się parę głosów — ciekawa historia!

— Nie tyle ciekawa, ile wesoła — poprawił karzeł, potrząsając lwią swą czupryną. — Oto krótko i węzłowato wncił się rok temu pomiędzy solidnych i poważnych towarzyszy jakiś krotochwilny¹¹⁶ wagon i grasował przez dwa tygodnie z górą po liniach kolejowych ku uciesze i utrapieniu ludzi. Krotochwilność bowiem była podejrzanego rodzaju i czasami wyglądała na złośliwość. Ktokolwiek wszedł do wozu, wpadał od razu w nader pogodny nastrój, który niebawem przechodził w wybujałą wesołość. Jakby po zażyciu gazu rozweselającego ludzie wybuchali śmiechem bez żadnego powodu, trzymali się za brzuchy, gięli do ziemi w potokach łez; w końcu śmiech przybierał groźny charakter paroksyzmu: pasażerowie ze łzami demonicznej radości wili się w konwulsjach bez wyjścia, jak opętani rzucali się po ścianach i rechocząc jak stado bydła, toczyli z ust pianę. Co parę stacji trzeba było wynosić z wozu po kilku tych nieszczęśliwych szczęśliwców, gdyż zachodziła obawa, że w przeciwnym razie po prostu pękną od śmiechu.

— Jakże reagowały na to organa kolejowe? — zapytał, korzystając z przerwy, krępy, o energicznym profilu inżynier Zniesławski.

— Zrazu sądzili ci panowie, że wchodzi w grę jakaś zaraza psychiczna, która z jednego gościa przenosiła się na innych. Lecz gdy podobne wypadki zaczęły się powtarzać codziennie i zawsze w tym samym wozie, wpadł jeden z lekarzy kolejowych na genialny koncept. Przypuszczając, że w wagonie tkwi gdzieś lasecznik śmiechu, który ochrzcził naprędce imieniem *bacillus ridiculentus*¹¹⁷ lub też *bacillus gelasticus primitivus*, poddał zapowietrzony wóz bezzwłocznej dezynfekcji.

— Cha, cha, cha! — huknął nad uchem niezrównanego *causeura* zawodowo interesowany sąsiad, jakiś lekarz z W. — Ciekaw jestem, jakiego też użył środka odkażającego: lizolu czy karbolu?

¹¹⁵monokl — pojedyncze szkło korekcyjne. [przypis edytorski]

¹¹⁶krotochwilny (daw.) — żartobliwy. [przypis edytorski]

¹¹⁷*bacillus ridiculentus* (łac.) — bakcyl śmiechu. [przypis edytorski]

— Pomylił się szanowny pan; żadnego z wymienionych. Oblano nieszczęsny wagon od dachu po szyny specjalnym przetworem wynalezionym *ad hoc* przez wspomnianego doktora; była to tak nazwana przez wynalazcę: *lacrima tristis*, czyli „łza smutnego”.

— Chi, chi, chi! — krztusiła się w kącie jakaś dama. — Co za złoty z pana człowiek! Chi, chi, chi! Łezka smutnego!

— Tak, łaskawa pani — ciągnął niewzruszony garbus — bo wkrótce po puszczeniu w ponowny obieg uzdrowieńca kilku podróżnych odebrało sobie w nim życie wystrzałem z rewolweru. Takie eksperymenta mszczą się, łaskawa pani — dokończył kiwając smutno głową. — Radykalizm w takich razach niezdrowy.

Na chwilę zapadło milczenie.

— W parę miesięcy potem — podjął gawędę funkcjonariusz — rozeszły się po kraju alarmujące pogłoski o pojawieniu się tzw. „wozu transformacyjnego” — *carrus transformans*, jak go przezwał jakiś filolog, podobno jedna z ofiar nowej plagi. Pewnego dnia zauważono dziwne zmiany w powierzchowności kilkunastu pasażerów, którzy odbywali podróż w tym samym fatalnym wozie. Oto rodzina i znajomi, oczekujący na dworcu, nie mogli w żaden sposób przyznać się do witających ich serdecznie osobników, którzy wysiedli z pociągu. Pani sędzina K., młoda i powabna brunetka, ze zgrozą odepchnęła od siebie opasłego jegomościa z potężną łysiną, który utrzymywał uparcie, że jest jej mężem. — Panna W., śliczna 18-letnia blondynka, dostała spazmów w objęciach siwiutkiego jak gołąb i podagrycznego staruszka, który zgłosił się do niej z bukietem azalii jako „narzeczony”. Natomiast podeszła już w leciech pani radczyni Z. z miłym zdumieniem znalazła się u boku eleganckiego młodzieńca, odświeżonego cudownie o lat z górą 40, radcy apelacyjnego i małżonka.

W mieście na wiadomość o tym zrobił się kolosalny huczek; o niczym innym nie mówiono, jak tylko o zagadkowych metamorfozach. Po miesiącu nowa sensacja: zczarowani panowie i panie powoli odzyskali pierwotny swój wygląd, wracając do uswięconej losem powierzchowności.

— Czy i tym razem odkażano wagon? — zapytała z zajęciem jakaś dama.

— Nie, łaskawa pani — zaniechano tych środków ostrożności. Owszem, dyrekcja otoczyła wóz szczególną pieczołowitością, gdyż okazało się, że kolej będzie mogła ciągnąć zeń kolosalne zyski. Zaczęto bić nawet specjalne bilety wstępu do cudownego wozu, tzw. bilety transformacyjne. Popyt naturalnie był ogromny. W pierwszej linii zgłaszać się zaczęły całe kolumny staruszek, brzydkich wdów i starych panien, domagając się natarczywie karty jazdy. Kandydatki dobrowolnie podbijały cenę, płaciły w trój- i czwórnasób, przepukupywały urzędników, konduktorów, nawet tragarzy. We wozie, przed wozem i pod wozem rozgrywały się dramatyczne sceny, przechodzące niekiedy w krwawe bitki. Kilka sędziwych niewiast w jednej z utarczek wyzionęło ducha. Straszny przykład nie ostudził jednak żądzy odmłodzenia; masakra trwała w dalszym ciągu. W końcu całej tej awantury położył kres sam cudowny wóz; oto po dwutygodniowej transformacyjnej działalności nagle utracił dziwną swą moc. Stacje przybrały wygląd normalny; kadry roznamiętnionych staruszek i starców odpłynęły z powrotem w zacisza domowych ognisk i zapiecków.

Zamilkł i wśród gwaru rozbudzonych głosów, śmiechów i dowcipów na temat podany przez opowieść wymknął się chyłkiem z *coupé*¹¹⁸.

Ryszpans szedł w ślad za nim jak cień. Zajął go ten kolejarz w pocerowanej na łokciach bluzie, wyrażający się poprawniej niż niejeden przeciętny inteligent; coś go ciągnęło ku niemu, jakiś tajemniczy prąd sympatii pchał w stronę oryginalnego kaleki.

Na korytarzu klasy I położył mu lekko rękę na ramieniu:

— Przepraszam pana. Czy mogę prosić o słów parę rozmowy?

Garbaty uśmiechnął się zadowolony.

— Owszem. Nawet wskażę panu miejsce, gdzie będziemy mogli swobodnie pogadać. Wóz ten znam na wylot.

I pociągnąwszy profesora za sobą, skręcił w lewo, tam gdzie pierzeja przedziałów zalamując się przechodziła w korytarzyk wiodący na platformę. Tu wyjątkowo nie było w tej chwili nikogo. Kolejarz wskazał towarzyszowi ścianę zamykającą ostatnie *coupé*.

¹¹⁸*coupé* (fr.) — przedział. [przypis edytorski]

— Widzi pan ten mały gzymśik tu w górze? To jest zamaskowany zamek; skrytka dla dostojników kolei w wyjątkowych wypadkach. Zaraz ją oglądniemy dokładnie.

Odsunął gzymś, wydobyl z kieszeni konduktorski klucz i założywszy w otwór, przekręcił. Wtedy gładko odwinęła się w górę stalowa stora¹¹⁹, odsłaniając malutki, wytwornie urządzone przedział.

— Proszę do środka — zachęcił kolejarz.

Po chwili siedzieli na miękkich, polstrowanych¹²⁰ poduszkach, odcięci od gwaru i ścisłu zapuszczoną z powrotem storą.

Funkcjonariusz patrzył na profesora z wyrazem oczekiwania na twarzy. Ryszpans nie spieszył z pytaniem. Zmarszczył czoło, zasadził mocniej monokl i pogrążył się w zadumę. Po chwili zaczął, nie patrząc na towarzysza:

— Uderzył mnie kontrast między humorystyką opowiedzianych przez pana zdarzeń a poważnym naświetleniem, które ją poprzedziło. O ile sobie przypominam, powiedział pan, że w ostatnich czasach zdarzają się na kolejach zagadkowe objawy, które zdają się zmierzać ku jakiemuś celowi. Jeśli dobrze zrozumiałem ton słów, mówił pan na serio; miało się wrażenie, że owe ukryte cele uznaje pan za ważne, może nawet przełomowe...

Twarz garbusa rozjaśnił tajemniczy uśmiech:

— I nie pomylił się pan... Kontrast zniknie, jeżeli owe „wesole” objawy pojmiemy jako szyderskie wyzwanie — prowokację, jako przygrywkę do innych, głębszych, niby próbę sił wyzwalającej się, nieznannej energii.

— *All right!* — odchrząknął profesor. — *Du sublime au ridicule il n'y a qu'un pas*¹²¹. Domyśliłem się czegoś podobnego. Inaczej nie byłbym wszczynał dyskusji.

— Należy pan do nielicznych wyjątków; w ogóle dotąd znalazłem w pociągu tylko siedm osób, które głębiej pojęły te historie i oświadczyły gotowość zapuszczenia się wraz ze mną w labirynt konsekwencji. Może w panu pozyskam ósmego ochotnika?

— To będzie zależało od stopnia i jakości objaśnień, które mi pan dłużny.

— Oczywiście. Po to tutaj jestem. — Przede wszystkim powinien pan wiedzieć, że tajemnicze wagony wyszły na linię wprost ze *ślepego toru*.

— Co to ma znaczyć?

— To znaczy, że przed puszczeniem ich w obieg odpoczywały czas dłuższy na *ślepych torze* i oddychały jego specyficzną atmosferą.

— Nie rozumiem. Przede wszystkim co to jest ślepy tor?

— Uboczna, wzgardzona odrośl szyn, samotne odgałęzienie toru, rozciągnięte na przestrzeni 50–100 m, bez wyjścia, bez wylotu, zamknięte sztucznym wzgórzem i rampą kresową. Niby uschła gałąź zielonego drzewa, niby kikut okaleczającej ręki...

Ze słów kolejarza płynął głęboki, tragiczny liryzm. Profesor patrzył nań zdumiony.

— Wokół zaniedbanie. Zielska przerastają zardzewiałe szyny; bujne, polne trawy, łoboda, rumian dziki i oset. Z boku odpada na poły strupieszala zwrotnica z wybitym szkłem latarni, której nocą nie ma komu zapalić. Bo i po co? Tor to przecież zamknięty; nie ujedziesz nim dalej jak 100 m. Opodal na liniach wre ruch parowozów, tętni życie, pulsują kolejowe arterie. Tu wiecznie cicho. Czasem zabłąka się w drodze maszyna przetokowa, czasem wtoczy niechętnie wóz odszybowany; niekiedy wjedzie na dłuższy spoczynek zniszczony jazdą wagon, zatoczy się ciężko, leniwo i stanie niemy na całe miesiące lub lata. W zmurszałym dachu ptaszek uwije gniazdko i wykarmi młode, w rozpadlinie pomostu rzuci się zielsko, wytryśnie gałązka wikliny. Nad rudawą taśmą szyn pochyła zwichnięte ramiona popsuty semafor i błogosławi smętkowi ruiny...

Głos kolejarza załamał się. Profesor odczuł jego wzruszenie; liryzm opisu zdumiał go i przejął zarazem. Lecz skąd ta nuta rzewności?

— Odczułem — podjął po czasie — poezję ślepego toru, lecz nie umiem wytłumaczyć sobie, jak atmosfera jego może wywołać wspomniane objawy.

— Z poezji owej — objaśnił garbaty — wieje głęboki motyw tęsknoty — tęsknoty ku nieskończonym dalom, do których dostęp zamknięty kopcem granicznym, zagwoźdżony drewnem rampy. Tuż obok pędzą pociągi, pomykają w szeroki, piękny świat ma-

¹¹⁹stora — zasłona. [przypis edytorski]

¹²⁰polstrowany (z niem.) — wyścielany. [przypis edytorski]

¹²¹*Du sublime au ridicule il n'y a qu'un pas* (fr.) — Od wzniosłości do śmieszności jest tylko jeden krok. [przypis edytorski]

szyny — tu tępa granica trawiastego wzgórza. *Tęsknota upośledzenia*. — Czy rozumie pan? — Tęsknota bez nadziei ziszczzeń rodzi pogardę i nasycę się sobą, aż przerośnie mocą pragnień szczęśliwą rzeczywistość... przywileju. Rodzą się tu utajone siły, gromadzą od lat nie ziszczzone moce. Kto wie, czy nie wybuchną żywiołem? A wtedy prześcigną codzienność i spełnią zadania wyższe, piękniejsze niż rzeczywistość. *Sięgną poza nią...*

— A czy można wiedzieć, gdzie się znajduje ów tor? Przypuszczam, miał pan na myśli pewien ściśle określony?

— Hm — uśmiechnął się — to zależy. Zapewne jakiś jeden był punktem wyjścia. Lecz ślepych torów pełno jest wszędzie przy każdej stacji. Może być ten, może być ów.

— Tak, tak, ale mnie chodzi o ten, z którego wyjechały na linię owe wagony.

Garbus pokręcił niecierpliwie głową:

— Nie rozumiemy się. Kto wie, może tajemniczy tor da się odkryć wszędzie? Tylko go trzeba umieć odszukać, wytropić — trzeba umieć wpaść nań, zajechać, wdrożyć się w jego koleinę. — Dotąd udało się to jednemu.

Przerwał, wpatrując się w profesora głębią fiołkowo opalizujących oczu.

— Komu? — zapytał tamten machinalnie.

— Dróżnikowi Wiórowi. Wawrzyniec Wiór, garbaty, upośledzony przez naturę dróżnik, jest dziś królem ślepych torów, ich smutną, tęskniącą do wyzwolin duszą.

— Zrozumiałem — szepnął Ryszpans.

— Dróżnik Wiór — kończył namiętnie kolejarz — niegdyś uczony, myśliciel, filozof — rzucony igraszką losu pomiędzy szyny wzgardzonego toru — dobrowolny strażnik zapomnianych linii — fanatyk wśród ludzi...

Powstali, zmierzając ku wyjściu. Ryszpans podał mu rękę.

— Zgoda — rzekł mocno.

Drzwi odsunęły się i wyszli na kurytarz.

— Do rychłego widzenia — pożegnał garbus — idę na dalszy połów dusz. Pozostały mi jeszcze trzy wozy...

I zniknął w drzwiach platformy przejściowej.

Profesor zbliżył się w zadumie do okna, zaciął cygare i zapalił.

Zewnątrz panowała ciemność. Tylko światła lamp wyzierające w przestrzeń czworokątami okien przesuwwały się szybko po zboczach nasypu w przelotnym wywiadzie: pociąg przebiegał jakieś puste łąki i pastwiska...

Jakiś mężczyzna zbliżył się do profesora, prosząc o „ogień”, Ryszpans zdmuchnął popiół z cygara i grzecznie podał je nieznanemu.

— Dziękuję. Inżynier Zniesławski — przedstawił się.

Zawiązała się rozmowa.

— Czy nie zauważył pan, jak się nagle wyludniło? — zapytał inżynier, rzucając wkoło okiem. — Kurytarz całkiem wolny. Zaglądałem do dwóch przedziałów, by z przyjemnością stwierdzić, że jest w nich sporo miejsca.

— Ciekaw jestem — podchwycił Ryszpans — jaki też stan rzeczy po innych klasach.

— Możemy oglądnąć!

I przeszli parę wozów ku końcowi pociągu. Jakoż wszędzie zauważyli znaczny ubytek podróżnych.

— To dziwne — rzekł profesor — przed półgodziną jeszcze tłok był okropny, w pociągu zaś tego krótkiego czasu pociąg zatrzymał się tylko raz.

— Rzeczywiście — potwierdził Zniesławski. — Widocznie wtedy wysiadło tyle osób. Jak na jedną stację, i to drugorzędną, odpływ zagadkowy.

Usiedli na jednej z ławek klasy II. Pod oknem rozmawiało półgłosem dwóch mężczyzn. Pochwycili urywek rozmowy:

— Wie pan — mówił jeden z pasażerów o biurokratycznym wyglądzie — coś mnie kusi do opuszczenia tego pociągu.

— Szczególnie! — odpowiedział drugi — mnie również. Głupie uczucie. Powiniennem być dzisiaj koniecznie w Zaszumiu i specjalnie jadę w tym kierunku — mimo to wysiądę już na najbliższej stacji i zaczekam na pociąg poranny. Co za mitrega i strata czasu!

— Pójdę za pańskim przykładem, chociaż i mnie to nader nie na rękę. Spóźnię się do biura o parę godzin. Lecz nie mogę inaczej. Ja tym pociągiem dalej nie pojedę.

— Przepraszam — wmieszał się inżynier. — Co właściwie zmusza panów do tak niewygodnego dla nich opuszczenia pociągu?

— Nie wiem — odpowiedział urzędnik. — Jakies nieokreślone uczucie.

— Niby wewnętrzny nakaz — objaśniał towarzysz.

— A może duszna, niewytłumaczona trwoga? — poddał Ryszpans, przymrużając trochę złośliwie oko.

— Może — odparł spokojnie pasażer — lecz nie wstydzę się tego. Uczucie, którego doznaję w tej chwili, jest tak specjalne, tak *sui generis*¹²², że nie pokrywa się właściwie z tym, co zwykliśmy nazywać strachem.

Zniesławski spojrział porozumiewawczo na profesora.

— Może przejdziemy dalej?

Po chwili znaleźli się w przerzedzonym mocno przedziale klasy III. W dymie cygar siedziało tu trzech mężczyzn i dwie kobiety. Jedna z nich, młoda, hoża mieszcanka, mówiła do towarzyszki:

— Dziwna ta pani Zietulska! — Jechała ze mną do Żupnika, a tymczasem wysiadła w połowie drogi, 4 mile przed metą.

— Nie mówiła, dlaczego? — badała druga kobieta.

— Owszem, lecz nie wydaje mi się, by tak było naprawdę. Podobno nagle zasłabła i nie mogła dalej jechać pociągiem. Bóg raczy wiedzieć, co to takiego.

— A tych paru jegomościów, którzy sobie obiecywali tak głośno zabawę w Groniu jutro rano, czy nie wysiadło już w Pytomiu? Już poza Turoniem przycichli jakoś i zaczęli się kręcić niespokojnie po wozie — a potem nagle jakby ich wymiotło z przedziału. Wie pani — i mnie tu jakoś nieswojo...

W sąsiednim wozie wyczuli obaj mężczyźni nastrój zdenerwowania i niepokoju. Ludzie gwałtownie ściągali pakunki z siatek, wyglądali niecierpliwie przez okna, cisnęli się jeden przez drugiego do wyjścia na platformę.

— Co u licha? — mruknął Ryszpans — całkiem wytworne towarzystwo — sami eleganccy panowie i damy. Dlaczego ci ludzie chcą koniecznie wysiąść na najbliższej stacji? O ile sobie przypominam, jest to jakaś zapadła mięścina.

— Istotnie — przyznał inżynier — jest nią Drohiczyn, przystanek śródpolny — świat deskami zabity. Podobno jest tylko stacja, poczta i posterunek żandarmerii. Hm... ciekawe! Co oni tam będą robili po nocy?

Spojrzał na zegarek:

— Dopiero druga nad ranem.

— Hm, hm... — pokręcił głową profesor. — Przypomniały mi się ciekawe wnioski, które wyciągnął pewien psycholog po przestudiowaniu statystyki strat w katastrofach kolejowych.

— Proszę — do jakich też doszedł wyników?

— Stwierdził, że stosunkowo straty są znacznie mniejsze, niż by można przypuszczać. Statystyka wykazuje, że pociągi, które uległy katastrofie, były zawsze słabiej obsadzone niż inne. Widocznie ludzie wysiadali w porę lub też w ogóle rezygnowali z jazdy fatalnym pociągiem; innych zatrzymywała przed samą podróżą jakaś niespodziewana przeszkoda, część uległa nagłej niedyspozycji lub dłuższej chorobie.

— Rozumiem — rzekł Zniesławski — wszystko zależało od nasilenia instynktu samozachowawczego, który stosownie do napięcia przybierał rozmaite odcienie; u jednych silniejsze, u drugich słabiej podkreślone. — Więc pan sądzi, że i to, co się tutaj widzi i słyszy, można tłumaczyć w podobny sposób?

— Nie wiem. Nasunęło mi się tylko takie skojarzenie. Zresztą gdyby nawet, to rad jestem, że nadarzyła się sposobność obserwowania fenomenu. Właściwie powinienem był wysiąść na poprzedniej stacji, która była celem mej podróży. Jak pan widzi, jadę dalej „z własnej pilności”.

— To pięknie z pańskiej strony — podkreślił z uznaniem inżynier — ja też wytrzymam na posterunku. Chociaż przyznam się panu, od pewnego czasu doznaję również szczególniejszego uczucia: jest to niby niepokój, niby napięte oczekiwanie. Czy pan rzeczywiście wolny od tych sensacji?

¹²²*sui generis* (łac.) — swego rodzaju. [przypis edytorski]

— No... nie — wycedził powoli profesor. — Ma pan słuszość. Coś jest w powietrzu: nie jesteśmy tutaj całkiem normalni. Lecz u mnie skutek objawia się zainteresowaniem, co będzie dalej, co się z tego wywiąże.

— W takim razie stoimy obaj na jednej platformie. Sądzę nawet, że mamy kilku towarzyszy. Wpływ Wióra, jak widzę, zatoczył pewne kręgi.

Twarz profesora drgnęła:

— Więc i pan zna tego człowieka?

— Naturalnie. Wyczułem w panu jego stronnika. Niech żyje *bractwo ślepego toru!*

Okrzyk inżyniera przerwał zgrzyt hamowanych kół wozu: pociąg zatrzymał się przed stacją. Przez otwarte drzwi wagonów wysypały się tłumy podróżnych. W bladym świetle lamp stacyjnych widać było twarze urzędnika ruchu i jedyne na cały przystanek zwrotniczego, którzy ze zdumieniem obserwowali niezwykle w Drohiczynie napływ gości.

— Panie naczelniku — pytał pokornie jakiś elegancki pan w cylindrze — będzie tu gdzie przenocować?

— Chyba na bloku na podłodze — proszę wielmożnego pana — wyręczył w odpowiedzi zwrotniczy.

— Będzie trudno z noclegiem, łaskawa pani — tłumaczył jakiejś damie w gronostajach naczelnik. — Do najbliższej wsi dwie godziny drogi.

— Jezus, Maria! Tośmy wpadli! — biadał w tłumie cienki, niewieści głosik.

— Jazda! — rozkazał zniecierpliwiony urzędnik.

— Jazda, jazda! — powtórzyły w ciemności dwa niepewne głosy.

Pociąg ruszył. W chwili, gdy już stacja zasuwała się w mroki nocy, Zniesławski wychylony przez okno wskazał profesorowi grupę ludzi z boku peronu:

— Widzi pan tych na lewo, pod ścianą?

— Oczywiście, to są konduktorzy naszego pociągu.

— Cha, cha, cha!... — zaśmiał się inżynier. — Panie profesorze, *periculum in mora!*¹²³ Szczyry opuszczają statek. Zły znak!

— Cha, cha, cha! — wtórował profesor. — Pociąg bez konduktorów! Hulaj dusza po wagonach!

— No, no — uspokajał Zniesławski — tak źle nie jest. Zostało dwóch. Patrz pan — tam jeden zamknął w tej chwili przedział — drugiego widziałem w momencie odjazdu, jak wskakiwał na stopień.

— Stronnicy Wióra — objaśnił Ryszpans. — Wartałoby się przekonać, ile też osób pozostało w pociągu.

Przeszli parę wozów. W jednym zastali jakiegoś zakonnika o ascetycznym wyrazie twarzy zatopionego w modlitwie, w innym dwóch mężczyzn starannie ogolonych, wyglądających na aktorów; kilka wagonów świeciło bezwzględna pustką. Na korytarzu biegnącym wzdłuż przedziału klasy II kręciło się parę osób z walizkami w ręku; oczy ich niespokojne, ruchy nerwowe zdradzały podniecenie.

— Zapewne chcieli już wysiąść w Drohiczynie — rzucił przypuszczenie inżynier — lecz w ostatniej chwili rozmyślili się.

— I teraz żałują — dopowiedział Ryszpans.

W tej chwili ukazał się na platformie garbaty budnik. Na twarzy jego grał groźny, demoniczny uśmiech. Za nim wyciągniętym szeregiem postępowało kilku podróżnych. Przechodząc obok profesora i jego towarzysza, Wiór powitał ich jak dobry znajomy:

— Rewia skończona. Proszę panów za mną.

U wylotu korytarza rozległ się krzyk kobiety. Mężczyźni spojrzeli w tę stronę i spostrzegli znikającą w otworze odchylonych drzwi postać jakiegoś pasażera.

— Wypadł czy wyskoczył? — odezwało się parę głosów.

Jakby w odpowiedź zanurzył się w czeluść przestrzeni drugi pasażer, za nim podążył trzeci, za tym rzuciła się w dzikiej ucieczce reszta zdenerwowanej grupy.

— Powariowali?! — zapytał ktoś w głębi. — Wskakiwać z pociągu w pełnym biegu? No, no...

— Znać spieszno im było na ziemię — szydził inżynier.

¹²³*periculum in mora!* (łac.) — niebezpieczeństwo w zwłoce! (hasło wyrażające potrzebę szybkiego działania). [przypis edytorski]

I nie przypisując już większej wagi zajściu, wrócili do przedziału, w którym zniknął tymczasem dróżnik. Tu prócz Wióra zastali dziesięć osób, w tym dwóch konduktorów i trzy kobiety. Wszyscy zajmowali miejsca na ławkach, wpatrzeni z uwagą w garbatego budnika, który stanął w pośrodku przedziału.

— Panowie i panie! — zaczął, obejmując obecnych płomiennym spojrzeniem. — Wszystkich nas razem wraz ze mną jest 13. Fatalna liczba! Nie... — pomyliłem się, 14 wraz z maszynistą — a to też mój człowiek. Garstka to, garstka, lecz dla mnie wystarczy...

Ostatnie słowa domówił półgłosem jakby do siebie i umilkł na chwilę. Słychać było tylko łoskot szyn i turkot kół wagonowych.

— Panowie i panie! — podjął Wiór. — Nadeszła chwila osobliwa, chwila ziszczenia wieloletnich tęsknot. Pociąg ten już do nas należy — opanowaliśmy go niepodzielnie; żywyły obce, obojętne lub wrogie wydzielone już z jego organizmu. Panuje tu bezwzględnie atmosfera ślepego toru i jego moc. Za chwilę moc ta ma się objawić. Kto nie czuje się dostatecznie przygotowanym, niechaj cofnie się w porę; potem może być za późno. Za całość i bezpieczeństwo ręczę. Przestrzeń wolna i drzwi otwarte. — Więc? — rzucił wkoło badawcze spojrzenie. — Więc nikt się nie cofa?

Odpowiedziało głębokie, tętniące przyspieszonym oddechem dwunastu ludzkich pierśmi milczenie.

Wiór uśmiechnął się tryumfująco:

— Zatem dobrze. Wszyscy tu pozostają z własnej, dobrej woli, każdy sam odpowiada za swój krok w tej chwili.

Podróźni milczeli. Niespokojne ich, tlejące gorączkowym światłem oczy nie schodziły z twarzy dróżnika. Jedna z kobiet dostała nagle histerycznego śmiechu, który pod spokojnym, zimnym spojrzeniem Wióra nagle ustąpił. Budnik wydobył z zanadru czworoboczną tekturę z jakimś rysunkiem:

— Oto nasza dotychczasowa droga — wskazał palcem na podwójną linię czerniejącą na papierze. — Tutaj po prawej ten mały punkt — to Drohiczyn, który przed chwilą minęliśmy; ten drugi, większy, w górze — to Groń, końcowa stacja na tej linii. Lecz my do niej już nie dotrzemy — ta meta już nam teraz obojętna.

Przerwał, wpatrując się intensywnie w rysunek. — Dreszcz grozy wstrząsnął słuchaczy. Słowa Wióra padały na dusze ciężko, jak roztopiony ołów.

— A tu, na lewo — objaśniał w dalszym ciągu, przesuując wskaźnik ręki — wykwita pasowa linia. Widzicie ją, jak wiję się czerwonym szlakiem, oddalając coraz bardziej od toru głównego?... To *linia ślepego toru*. Na nią mamy wjechać...

Znów zamilkł i studiował krwawą wstęgę.

Zewnątrz przedstawiał się łomot rozpętanym kół; pociąg widocznie podwoił chyżość i pędził z szaloną furją.

Dróżnik mówił:

— Chwila nadeszła. Niechaj każdy przybierze pozycję siedzącą lub niech się położy. Tak... dobrze — kończył, przechodząc uważnym spojrzeniem podróżnych, którzy jak zhipnotyzowani spełnili zlecenie. — Teraz mogę zacząć. Bacność! Za minutę zbaczamy...

Trzymając prawą ręką rysunek na poziomie oczu, wpatrzył się weń raz jeszcze fanatyczną mocą rozszerzonych nagle źrenic... Wtem zeszywniał jak drewno, wypuścił z rąk tekturę i jak zlodowaciały stanął bez ruchu w środku przedziału; oczy podeszły w górę tak silnie, że widać było tylko brzeg białek, twarz przybrała wyraz kamienny. Nagle zaczął iść ku otwartemu oknu krokiem drewnianym jak automat... Oparł się o ramę dolną jak belka, odbił nogami od podłogi i wychylił połowę ciała w przestrzeń; postać jego, wyciągnięta sztywnie poza okno jak igła magnesu, zawahała się parę razy na osi ramy i ustawiła pod kątem do ściany wagonu...

Wtem rozległ się piekielny trzask jakby druzgotanych wagonów, wściekły gruchot kruszonego żelaza, łomot sztab, zderzaków, kłańcanie rozhukanych kół i łańcuchów. Wśród zgielku rozszczepionych, zda się na drzazgi, ławek, walących się drzwi, wśród rumoru zapadających się pował, podłóg, ścian, wśród szczyku pękających rur, przewodów, zbiorników zajęczał rozpaczliwy gwizd lokomotywy...

Nagle wszystko zamilkło, wbiło się w ziemię, rozwiało i uszy napelnił wielki, potężny, bezkresny szum...

I owinęło świat cały na długi, długi czas owo szumiące trwanie, i zdawało się, że grają pieśń groźną wszystkie ziemskie wodospady i że szeleszczą bezlikiem liści wszystkie ziemskie drzewa... Potem i to zgluchło i nad światem rozlała się wielka cisza mroku. W przestworzach martwych i niemych rozpościerały się czyjeś niewidzialne, czyjeś bardzo pieściwe ręce i gładziły kojąco kiry¹²⁴ przestrzeni. A pod tą łagodną pieszczotą rozchybotały się jakieś miękkie fale, nadpłynęły cichymi runami i ukołysały na sen... Na słodki, cichy sen...

W jakiejś chwili profesor ocknął się. Spojrzał półprzytomny na otoczenie i zauważył, że jest w pustym przedziale. Ogarnęło go nieokreślone uczucie obcości; wszystko poza nim wydało się jakieś inne, jakieś nowe, czymś, do czego trzeba się było dopiero przyzwyczaić. Lecz przystosowanie szło dziwnie opornie i powoli. Trzeba było po prostu zmienić zupełnie „punkt widzenia i patrzenia” na rzeczy. Ryszpans miał wrażenie człowieka, który wychodzi na światło dnia po długiej wędrówce w milowej długości tunelu. Przecierał ośleple od ciemności oczy, ścierał mgłę przesłaniającą widok. Zaczął przypominać...

W myśli przesuwały się kolejno wypłowiełe obrazy wspomnień, które poprzedziły...
to. Jakiś huk, łomot, jakiś nagły, niwelujący wszystkie wrażenia i świadomość udar...

— Katastrofa! — zamajaczyło niewyraźnie.

Spojrzał uważnie po sobie, powiodł ręką po twarzy, po czole — nic! Ani kropli krwi, żadnego bólu.

— *Cogito — ergo sum*¹²⁵! — zawyrokował wreszcie.

Przyszła ochota przejścia się po przedziale. Opuścił miejsce, podniósł nogę i... zawisnął parę cali nad podłogą.

— Tam do licha! — mruknął zdumiony. — Straciłem ciężar właściwy czy co? Czuję się lekki jak pióro.

I powędrował w górę aż pod strop wozu.

— Ale co też się stało z tamtymi? — przypomniał sobie, schodząc ku drzwiom do sąsiedniego przedziału.

U wejścia spostrzegł w tej chwili inżyniera, który uniesiony również parę centymetrów nad podłogą, ścisnął mu serdecznie rękę.

— Witam kochanego pana! I pan, widzę, niezupełnie w porządku z prawami ciężkości?

— Ha, cóż robić? — westchnął z rezygnacją Ryszpans. — Pan nie raniony?

— Broń Boże! — zapewnił Zniesławski. — Jestem cały i zdrow jak ryba. Przed chwilą dopiero *przebudziłem się*.

— Szczególne *przebudzenie*. — Ciekaw też jestem, gdzie się właściwie znajdujemy?

— Ja również. Pędzimy, zdaje się, z zawrotną chyżością¹²⁶.

Wyjrżeli przez okno. — Nic — pustka. Tylko silny chłodny prąd wiejący z zewnątrz nasuwał przypuszczenie, że pociąg leci jak furia.

— To dziwne — zauważył Ryszpans. — Absolutnie nic nie widzę. Pustka w górze, pustka w dole, pustka przede mną.

— A to sensacja! Jest niby dzień, bo jasno, lecz słońca nie widać, a mgły nie ma.

— Płyniemy jakby w przestworzu. Która też może być godzina?

Spojrżeli równocześnie na zegarki. Po chwili inżynier podniósł oczy na towarzysza i spotkał się z jego spojrzeniem mówiącym to samo:

— Nic odczytać nie mogę. Godziny zlały się w czarną falistą linię...

— Po której wskazówki przesuwiają się błędnym, nic nie mówiącym ruchem.

— Fale trwania przelewające się jedna w drugą, bez początku i końca...

— Zmierzch czasu...

— Patrz pan! — zawołał nagle Zniesławski, wskazując ręką na przeciwległą ścianę wozu. — Widzę przez tę ścianę jednego z naszych; owego zakonnika-ascetę — pamiętasz?

¹²⁴*kir* — czarna tkanina, symbol żaloby. [przypis edytorski]

¹²⁵*Cogito — ergo sum!* (łac.) — myślę, więc jestem! (maksyma Kartezjusza). [przypis edytorski]

¹²⁶*chyżość* — dziś: prędkość. [przypis edytorski]

— Tak. To brat Józef, karmelita. Rozmawiałem z nim. Lecz i on nas już spostrzegł; uśmiecha się i daje nam znaki. Co za paradoksalne objawy! Patrzymy przez tę deskę jak przez szkło!

— Nieprzejrzystość ciał licha wzięło z kretesem — wywnioskował inżynier.

— Zdaje się, że i z nieprzenikliwością nie lepiej — odpowiedział Ryszpans, przesiakając przez ścianę do drugiego przedziału.

— Rzeczywiście — przyznał Zniesławski, idąc za jego przykładem.

Tak przesiąknęli przez kilka parapetów wagonowych i w trzecim z rzędu wozie powitali brata Józefa.

Karmelita skończył przed chwilą modlitwę „poranną” i pokrzepiony na duchu, cieszył się serdecznie ze spotkania.

— Wielkie sprawy Boże! — mówił, wznosząc w górę głęboke, mgłą zadumy powleczone oczy. — Przeżywamy dziwne chwile. Otośmy wszyscy cudownie przebudzeni. Chwała Przedwiecznemu! Chodźmy połączyć się z resztą braci.

— Jesteśmy przy was — odezwało się zewsząd parę głosów i przez ściany wagonów przesunęło się 10 postaci i otoczyło rozmawiających. Byli to ludzie najrozmaitszych stanów i zawodów, w tym maszynista pociągu i 3 kobiety. Wszystkich oczy mimo woli szukały kogoś, wszyscy instynktownie wyczuwali brak jednego towarzysza.

— Jest nas 13 — przemówił szczupły, o ostrych rysach młodzieniec. — Nie widzę mistrza Wióra.

— Mistrz Wiór nie przyjdzie — rzekł jak przez sen brat Józef. — Dróżnika Wióra tutaj nie szukajcie. Spójrzcie głębiej, bracia moi, zajrzyjcie w dusze wasze. Może go znajdziecie.

Umilkli i zrozumieli. Na twarzach rozlał się wielki spokój i zajaśniali dziwnym światłem. I czytali sobie w duszach, i przenikali się nawzajem w cudownym jasnovidztwie.

— Bracia! — podjął zakonnik — kształty nasze dane nam są jeszcze tylko na czas krótki, za chwil parę może je przyjdzie porzucić. Wtedy rozstaniemy się. Każdy odejdzie w swoją stronę, gdzie go poniosą jego losy wykute w księdze przeznaczeń od wieków, każdy podąży własnym szlakiem, we własną dziedzinę, którą zgotował sobie po tamtej stronie. Oto oczekują nas z tęsknotą rzesze bratnich dusz. Zanim nadejdzie moment pożegnania, posłuchajcie raz jeszcze głosu z tamtej strony. Słowa, które wam odczytam, spisano dni temu 10, licząc czas ziemskim trybem.

Domawiając tych słów, rozwinął szeleszczące cicho arkusze jakiegoś pisma i zaczął czytać głębokim, przejmującym głosem:

„W* 15 listopada r. 1950.

Tajemnicza katastrofa

Na linii kolejowej Zalesna-Groń zaszedł wczoraj w nocy z 14/15 listopada br. tajemniczy wypadek, którego dotąd w zupełności nie zdołano wyjaśnić. Chodzi o losy, którym uległ między godz. 2-3 po północy pociąg osobowy nr 20. Właściwą katastrofę poprzedziły dziwne objawy. Oto publiczność, jakby przeczuwając grożące niebezpieczeństwo, wysiadała tłumnie na stacjach i przystankach przed miejscem fatalnego wypadku, choć cel jazdy leżał znacznie dalej; zapytywane przez władze stacyjne osoby o powód przerywania podróży tłumaczyły się niejasno, jakby nie chcąc zdradzić motywów dziwnego postępowania. Charakterystycznym jest fakt, że w Drohiczynie opuściło pociąg nawet kilku pełniących wtedy służbę konduktorów, którzy woleli narazić się na surową karę władz i utratę posady, niż jechać dalej; tylko trzech ludzi z całego personelu pociągowego wytrzymało na stanowisku. Z Drohiczyna odjechał pociąg niemal pusty. Kilku niezdecydowanych podróżnych, którzy w ostatniej chwili cofnęli się do wnętrza wagonów, wyskoczyło w kwadrans potem podczas ruchu w czystym polu. Ludzie ci, cudem jakimś wyszedłszy cało z imprezy, wrócili rano koło czwartej piechotą do Drohiczyna. Byli to świadkowie ostatnich chwil fatalnego pociągu tuż przed katastrofą, która musiała zajść w parę minut potem...

Koło piątej nad ranem nadszedł z budki dróżnika Zoły, położonej 5 km za Drohiczyinem, pierwszy sygnał alarmowy. — Kierownik stacji wsiadł na drezynę i w pół godziny stanął na miejscu wypadku, gdzie spotkał już komisję śledczą z Rakwy.

Dziwny obraz przedstawił się oczom obecnych. W czystym polu, kilkaset metrów za budką dróżnika stał na szynach rozerwany pociąg: 2 wagony tylne zupełnie nie uszkodzone, potem przerwa, odpowiadająca długości trzech wozów — znów 2 wozy sprzężone łańcuchami, w stanie normalnym — luka jednowagonowa — wreszcie na przodzie jaszczyk¹²⁷; lokomotywy brakło. Na torze, na platformach, na schodkach żadnych śladów krwi, nigdzie rannych ani zabitych. Wnętrza wagonów również puste i głuche; nie znaleziono ani w jednym przedziale zwłok; nie stwierdzono najbliższego uszkodzenia w pozostałych wagonach...

Szczegóły naocznie spisano i odesłano do dyrekcji. Sprawa przedstawia się tajemniczo i organa kolejowe nie spodziewają się rychłego jej wyjaśnienia...”

Karmelita zamilkł na chwilę, odłożył pismo i zaczął z kolei odczytywać drugie:

„W* 25 listopada 1950 r.

Zdumiewające rewelacje i szczegóły do katastrofy kolejowej z dn. 15 bm.

Tajemniczych wypadków, które rozegrały się na linii kolejowej za Drohiczyinem 15 bm., nie zdołano wyjaśnić do chwili obecnej. Owszem, coraz głębsze cienie padają na zdarzenie i mącą orientację.

Dzień dzisiejszy przyniósł szereg zdumiewających wiadomości, które pozostając w związku z katastrofą, zaciemniają jeszcze bardziej sprawę i budzą poważne, daleko sięgające refleksje. Oto co nam podają telegramy z autentycznych źródeł:

— Dziś 25 bm. nad ranem na miejscu katastrofy zaszelej przed 10 dniami wyłoniły się wagony pociągu osobowego nr 20, których brak stwierdzono w dniu wypadku. Znamiennym jest szczegół, że wozy ukazały się na przestrzeni nie jako jednolity pociąg, lecz porozrywane w grupach po 1, 2 lub 3, odpowiadających lukom zauważonym 15 bm. Przed pierwszym wozem, w odstępnie jaszczyka, pojawiła się w pełnym składzie maszyna.

Prerażeni nagłym pojawem kolejarze zrazu nie śmieli zbliżyć się do wagonów, uważając je za widma lub twór zwidzenia. W końcu jednak, gdy wozy nie znikaly, nabrali odwagi i weszli do wnętrza.

Tutaj przedstawił się ich oczom okropny obraz. W jednym z przedziałów zastali zwłoki 13 osób rozciągnięte na ławkach lub w pozycjach siedzących. Rodzaju śmierci dotąd nie ustalono. Ciała nieszczęśliwych nie wykazują żadnych obrażeń zewnętrznych ani wewnętrznych, nie ma też najmniejszej poszlaki uduszenia lub zatrucia. Śmierć ofiar pozostanie prawdopodobnie zagadką nie do rozwiązania.

Spomiędzy 13 osób, które uległy tajemniczemu zgonowi, dotąd zdołano stwierdzić tożsamość sześciu: brata Józefa Zygmuntowskiego, z zakonu oo. Karmelitów, autora paru głębokich traktatów mistycznych; prof. Ryszpanisa, znakomitego psychologa; inżyniera Zniesławskiego, cenionego wynalazcy; maszynisty pociągu, Stwosza, i dwóch konduktorów. Nazwiska reszty osób na razie nie znane...

Wieść o tajemniczym wypadku obleciała lotem błyskawicy cały kraj, wywołując wszędzie wstrząsające wrażenie. Pojawiły się już w prasie liczne, czasem głębokie objaśnienia i komentarze. Odzywają się głosy, piętnujące określenie zdarzenia »katastrofą kolejową« jako fałszywe i naiwne.

¹²⁷jaszczyk — wóz transportowy z okutą żelazem skrzynią. [przypis edytorski]

Towarzystwo badań psychicznych podobno planuje już szereg odczytów, które w dniach najbliższych wygłosi kilku wybitnych psychologów i psychiatrów.

Zaszedł fakt, który prawdopodobnie zaciąży na długie lata nad nauką, ukazując jej nowe, nie znane horyzonty...”

Brat Józef skończył i gasnącym już głosem zwrócił się do towarzyszy:

— Bracia! Chwila rozstania nadeszła. Oto już rozsuwają się kształty nasze.

— Przekroczyliśmy rubież życia i śmierci — zabrzmiał jak dalekie echo głos profesora.

— By wstąpić w rzeczywistość wyższego rzędu...

Ściany wagonów, mgliste jak opar, zaczęły rozsuwać się, rozpuszczać, marnieć... Odrywały się wiotkie szale dachów, odchyłały bezpowrotnie w przestrzeń eteryczne zwoje pomostów, lotne spirale rur, przewodów, zderzaków...

Postacie podróżnych, wiotkie i przejrzyste na wylot, wątały, rozpadały się, rwały na strzępy...

— Żegnajcie, bracia, żegnajcie!...

Głosy ich marły, gasły, rozwiewały się... aż zgłuchły gdzieś w zaświatach międzyplanetarnych dali...

*Ultima Thule*¹²⁸

Lat temu już dziesięć. Zdarzenie przybrało już kształty rozwiewne, niemal senne — zasnęło się błękitną mgłą rzeczy minionych. Dziś wygląda jak wizja lub jak szalone marzenie; a jednak wiem, że wszystko do najdrobniejszych szczegółów było naprawdę tak, jak pamiętam. Od owej chwili wiele zająć przesunęło się przed moimi oczyma, dużo przeżyłem i niejedną cios spadł na osiwiąłą mą głowę — lecz wspomnienie wypadku pozostało nie zmienione, obraz dziwnej chwili wyrzeźbił się w duszy głęboko na zawsze; patyna czasu nie przyćmiła silnego rysunku, owszem, zda mi się, z lat ubiegim podkreśla cienie w sposób tajemniczy...

Byłem wtedy kierownikiem ruchu w Krępaczu, małej, śródgórskiej stacji niedaleko granicy; z mojego peronu widać było jak na dłoni wydłużony, szczerbaty łańcuch rubieży.

Krępacz był przedostatnim przystankiem na linii zmierzającej ku pograniczu; poza nim w odległości 50 km były jeszcze tylko Szczytniska, końcowa stacja kraju, w której stróżował czujny jak żuraw kresowy Kazimierz Joszt, kolega po zawodzie i przyjaciel.

On sam lubiał porównywać siebie z Charonem¹²⁹, a stację powierzoną swej pieczy przemianował antycznym trybem na Ultima Thule. Widziałem w tym dziwactwie nie tylko reminiscencje ze studiów klasycznych, gdyż racja obu nazw tkwiła głębiej, niżby się na pozór zdawało.

Okolice Szczytnisk była dziwnie piękna. Chociaż oddalona od mojego posterunku ledwo o trzy kwadransy drogi pociągiem osobowym, zdradzała zasadniczo odrębny i swój charakter, jakiego nie spotykało się nigdzie w tych stronach.

Małutki budynek stacyjny, przytulony do potężnej, granitowej ściany spadającej prostopadle w dół, przypominał jaskółcze gniazdo, przypięte do wnęki skalnej. Wokoło spiętrzone na 2000 m szczyty grażyły w półmroku przestrzeń, stację i magazyny. Posępny smutek zwiany z czoł olbrzymów owijał nieuchwytnym całunem kolejową przystań. W górze kłębiły się wieczne mgły i staczały w dół turbanami mokrych oparów. Na poziomie 1000 m, mniej więcej w połowie swej wysokości, tworzyła ściana gżems¹³⁰ w kształcie olbrzymiej platformy, której wyżłobienie niby czarę wypełniało po brzegi modrosrebrzyste jezioro. Parę zaskórnych strumieni, zbratawszy się potajemnie w trzewiach góry, było z jej boku tęczowym łukiem siklawy¹³¹.

¹²⁸ *Ultima Thule* (łac.) — wg staroż. Greków wyspa położona na północ od Brytanii, uchodząca za kraniec świata, niekiedy identyfikowana z Islandią. [przypis edytorski]

¹²⁹ *Charon* (mit. gr.) — przewoźnik, przeważający dusze zmarłych do Hadesu. [przypis edytorski]

¹³⁰ *gżems* — dziś popr.: gżymś. [przypis edytorski]

¹³¹ *siklawy* — górski wodospad. [przypis edytorski]

Po lewej usłoń skały w zarzuconym na ramiona wiecznym zielonym płaszczu jodeł i limb, po prawej dzikie urwisko z kosodrzewiną, naprzeciw, niby słup kresowy, nieugięta grań wirchu. Nad nią przestrzeń nieba chmurna lub pod brzask z rumieniona zorzą porannego słońca — poza nią... świat inny, obcy, nieznany. Dzika, zamknięta ustronń, groźną poezją szczytów owiana rubież...

Stację łączył z resztą przestrzeni długi, w skale wykuty tunel; gdyby nie on, izolacja zakątka byłaby zupełną.

Ruch kolejowy zabłąkany pomiędzy samotne turnie malał, słabł, wyczerpywał się. Nieliczne pociągi niby bolidy wytracone z ruchu centralnego wylaniały się rzadko z czełości tunelu i zajeżdżały przed peron cicho, bezgłośnie, jakby w obawie, by nie zmącić zadumy górskich geniuszy. Nikłe vibracje wniesione za ich przybyciem w śródgórskie zacisze tężały rychło i krzepły wylękle.

Po opróżnieniu wagonów maszyna szybowała parę metrów poza peron i pociąg podjeżdżał pod sklepistą, w granitowej ścianie wykutą halę. Tu stał długie godziny, wypatrząc mroki pieczary oczodołami pustych okien, w oczekiwaniu na zmianę. Gdy nadszedł upragniony towarzysz, opuszczał leniwo skalne schronisko i odchodził w świat życia, w ognisko mocno grających tętn. A tamten zajmował jego miejsce. I znów stacja zapadała w senne drzemanie spowite kwefem mgieł. Ciszę odludzia przerywał chyba skwir orląt po okolnych żlebach lub szmer staczających się w parowy piargów...

Lubiałem tę górską pustelnię ogromnie. Była dla mnie symbolem tajemniczych krańców, jakimś mistycznym pograniczem dwóch światów, jakby zawieszeniem między życiem a śmiercią.

W każdą wolną chwilę, powierzywszy Krępacz opiece mego asystenta, jeździłem drezyną w odwiedziny do Szczytnisk do kolegi Joszta. Przyjaźń naszą starą, bo zawartą jeszcze na szkolnej ławie, wzmocniła wspólność zawodu i bliskie sąsiedztwo. Zżyliśmy się z sobą bardzo i dzięki częstej wymianie myśli stopili w przedziwną jedność.

Joszt nigdy wizyt nie oddawał.

— Nie ruszę się już stąd ani krokiem — odpowiadał zwykle na moje wymówki — tutaj mi już zostać do końca. — Bo czyż nie pięknie? — dorzucał po chwili, obejmując zachwyconym spojrzeniem otoczenie.

Przyznawałem w milczeniu i wszystko wracało do dawnego porządku.

Niezwykłym człowiekiem był kolega Joszt, ze wszech miar dziwnym. Mimo swej iście gołębiej łagodności i bezprzykładnej dobroci nie cieszył się sympatią w okolicy. Górale zdawali się stronić od naczelnika stacji, z daleka schodząc mu z oczu. Przyczyna leżała w dziwacznej opinii, którą sobie o nim nie wiadomo jak ludzie urobili. Joszt uchodził wśród ludu za „widuna¹³²”, i to w ujemnym tego słowa znaczeniu. Mówiono, że przewiduje u bliźnich „przywilej śmierci”, że niejako przeczuwa chłodny jej powiew na twarzach wybrańców.

Ile w tym było prawdy, nie wiem — w każdym razie zauważyłem w nim coś, co mogło zaniepokoić umysł wrażliwszy i skłonny do przesądów. Utkwił mi mianowicie w pamięci następujący dziwny zbieg okoliczności.

Był w Szczytniskach między funkcjonariuszami stacyjnymi zwrotniczy nazwiskiem Głodzik, pilny i sumienny pracownik. Joszt bardzo go lubiał, traktując nie jak podwładnego, lecz jak kolegę i towarzysza zawodu.

Pewnej niedzieli, zjechawszy jak zwykle w odwiedziny, zastałem Joszta w posępnym nastroju; był chmurny jakiś i ponury. Zapytany o powód, zbył mnie zrazu niczym i gwałtem nadrabiał miną. Wtem nawinął się Głodzik; coś tam meldował, prosił o dyspozycje. Naczelnik bąknął ni to, ni owo, popatrzył mu dziwnie w oczy i uściśnął jego szorstką, spracowaną rękę.

Zwrotniczy odszedł zdumiony zachowaniem się przełożonego, kręcąc z niedowierzaniem swoją dużą, kędzierzawą głową.

— Biedak! — szepnął Joszt, patrząc smutno za nim.

— Dlaczego? — zapytałem nie pojmując całej tej sceny.

Wtedy Joszt wytłumaczył.

— Miałem zły sen tej nocy — mówił unikając mego spojrzenia — bardzo zły sen.

¹³²widun (reg.) — człowiek przewidujący przyszłość. [przypis edytorski]

— Ty wierzysz w sny?
— Niestety, ten, który śniłem dzisiaj, jest typowym i nigdy nie zawodzi. Widziałem dzisiejszej nocy starą, zapadłą ruderę z powybijanymi szybami. Ile razy mi się wyśni ten przeklęty budynek, jest nieszczęście.

— Ale w jakim związku pozostaje to ze zwrotniczym?

— W jednym z pustych okien ujrzałem wyraźnie zarysowaną jego twarz. Wychylił się z tej czarnej nory i powiał ku mnie swą kraciastą chustą, którą zawsze nosi na szyi.

— I cóż stąd?

— To był gest pożegnalny. Ten człowiek wkrótce umrze — dziś, jutro, za lada chwilę.

— Sen — mara, Bóg — wiara — usiłowałem go uspokoić.

Joszt uśmiechnął się tylko z przymusem i zamilkł.

A jednak tegoż dnia wieczorem zginął Głodzik wskutek własnej pomyłki. Wprowadzona w błąd jego fałszywym sygnałem maszyna ucięła mu obie nogi; wyzionął ducha na miejscu.

Wypadek wstrząsnął mną do głębi i przez długi czas unikałem z Josztem rozmowy na ten temat. W końcu, może w rok potem, zagadnąłem raz niby od niechcienia:

— Od kiedy miewasz twe złowróżbne przeczucia? O ile pamiętam, nigdy dawniej nie okazywałeś podobnych właściwości.

— Masz słuszność — odparł niemile tknięty poruszoną kwestią — ta przeklęta właściwość rozwinęła się u mnie dopiero później.

— Wybacz, że cię nękam tą niemiłą sprawą, lecz rad bym znaleźć środek do wyzwolenia cię z fatalnego daru. — Kiedy zauważyłeś to u siebie po raz pierwszy?

— Mniej więcej przed ośmiu laty.

— Więc rok po twym przesiedleniu się w te strony?

— Tak, w rok po przeniesieniu mnie do Szczytnisk. Wtedy to, w grudniu, w samą Wigilię przeczulem śmierć Groceli, ówczesnego wójta. Historia stała się powszechnie znaną i w ciągu kilku dni zjednała mi złowieszczy przydomek „widuna”. Górale zaczęli uciekać przede mną jak przed puszczykiem.

— Dziwne. A jednak coś w tym tkwić musi. Zachodziłby tu zatem klasyczny przykład na tzw. „drugi wzrok” (*seconde vue*), o którym swego czasu nazywałem się dużo w księgach starej magii. Podobną właściwością obdarzeni być mają dość często górale szkoccy czy iryjscy.

— Tak — i ja studiowałem dzieje tego objawu z łatwym do zrozumienia zainteresowaniem. Zdaje mi się nawet, że znalazłem w ogólnych zarysach przyczynę. Twoja wzmianka o puszczykach szkockich bardzo trafna, tylko wymaga paru słów uzupełnienia. Oto zapomniawszy dodać, że ci zniechęceni przez otoczenie, niejednokrotnie wypędzani jak trędowaci poza obręb wsi nieszczęśliwcy zdradzają swe zgubne zdolności tylko tak długo, dopóki przebywają na wyspie; przeniesieni na kontynent tracą żalobny swój dar i niczym nie różnią się od przeciętnych osobników.

— To szczególne. To, co mówisz, świadczyłoby więc o tym, że to wybitnie psychiczne zjawisko przecież zależnym jest od czynników natury chthonicznej¹³³.

— Istotnie. Fenomen ten ma dużo w sobie składników tellurycznych¹³⁴. Jesteśmy synami Ziemi i podlegamy jej potężnym wpływom nawet w dziedzinach oderwanych pozornie od jej podłoża.

— Czy objawy własnego jasnowidztwa wywodzisz z podobnych źródeł? — zapytałem po chwili wahania.

— Naturalnie. Wpływa na mnie otoczenie, pozostaję pod działaniem tutejszej atmosfery. Mój złowieszczy przymiot wynikał z nieubłaganą logiką z duszy tej okolicy. Żyję na pograniczu dwu światów.

— Ultima Thule! — szepnąłem schylając głowę.

— Ultima Thule! — powtórzył jak echo Joszt.

Umilkłem przejęty uczuciem lęku. Po czasie, otrząsnąwszy się z wrażenia, zapytałem:

— Dlaczego, zdając sobie tak jasno sprawę z wszystkiego, nie przeniosłeś się dotąd w inne strony?

¹³³chthoniczny (z gr.) — związany z ziemią bądź ze światem podziemnym. [przypis edytorski]

¹³⁴telluryczny (z łac.) — związany z ziemią, pochodzący z ziemi. [przypis edytorski]

— Nie mogę. W żaden sposób nie mogę. Czuję, że gdybym się stąd usunął, postąpiłbym wbrew swemu przeznaczeniu.

— Przesądny jesteś, Kazik.

— Nie, to nie jest przesąd. To przeznaczenie. Mam głębokie przekonanie, że tylko tutaj, na tym skrawku ziemi mam spełnić ważną jakąś misję; jaką — nie wiem jeszcze dokładnie — mam tylko słabe jej przeczucie...

Urwał, jakby zląkwszy się tego, co powiedział. Po chwili zwracając swe siwe, przeświecone blaskiem zachodu oczy na skalistą ścianę rubieży, dodał szeptem:

— Wiesz, nieraz zdaje mi się, że tu, z tą prostopadłą granią kończy się świat widzialny, że tam, po drugiej stronie zaczyna się świat inny, nowy, jakies nie znane w ludzkim języku *mare tenebrarum*¹³⁵.

Spuścił znużone purpurą szczytu oczy ku ziemi i zwrócił się w stronę przeciwną ku przestrzeni kolejowej.

— A tutaj — dorzucił — tutaj kończy się życie. Oto jego ostatni wysiłek, ostatnia, krańcowa odnoga. Tutaj wyczerpuje się jego twórczy rozmach. Przeto stoję tu jako strażnik życia i śmierci, jako powiernik tajemnic z tej i tamtej strony grobu.

Domawiając tych słów, spojrział mi głęboko w twarz. — Był piękny w tej chwili. Natchnione spojrzenie zamysłonych oczu, oczu poety i mistyka, skupiło w sobie tyle ognia, że nie mogłem znieść ich promiennej mocy i pochylałem ze czcią głowę. Wtedy zadał mi końcowe pytanie:

— Czy wierzysz w życie po śmierci?

Podniosłem powoli głowę:

— Nic nie wiem. Ludzie mówią, że tyle jest dowodów za, co i przeciw. Rad bym uwierzyć.

— Umarli żyją — powiedział mocno Joszt.

Nastało długie, wsłuchane w siebie milczenie.

Tymczasem słońce, zakreśliwszy łuk nad zębatym żlebem, skryło tarczę poza jego zrębem.

— Już późno — zauważył Joszt — i cienie wychodzą z gór. Musisz dziś wcześniej spocząć; zmęczyleś się jazdą.

I na tym zakończyliśmy pamiętną naszą rozmowę. Odtąd ani razu już nie mówiliśmy o rzeczach ostatecznych ani o groźnym darze drugiego wzroku. Wystrzegalem się dyskusji na ten niebezpieczny temat, gdyż widocznie sprawiała mu przykrość.

Aż razu pewnego on sam przypomniał mi swe ponure zdolności.

Było to dziesięć lat temu, w środku lata, w lipcu. Daty tych zdarzeń pamiętam dokładnie — wraziły się w pamięć na zawsze.

Było to w środę, 13 lipca, w dzień świąteczny. Jak zwykle rano przyjechałem w odwiedziny; mieliśmy razem ruszyć ze strzelbami w sąsiedni parów, gdzie pojawiły się dziki. Zastałem Joszta w nastroju poważnym, skupionym. Mówił mało, jakby zajęty upartą myślą, strzelał źle, w roztargnieniu. Wieczorem na pożegnanie uściskał mię gorąco i podał zapieczętowany list w kopercie bez adresu.

— Słuchaj, Roman — mówił drżącym ze wzruszenia głosem. — Mają zajść w życiu moim ważne przemiany; być może będę zmuszony wyjechać stąd na czas dłuższy i zmienić miejsce pobytu. Jeśliby to rzeczywiście nastąpiło, otworzysz ten list i odeślesz pod adresem zawartym wewnątrz; sam nie będę mógł tego skutecznie z rozmaitych powodów, których obecnie nie wymienię. Zrozumiesz to później.

— Chcesz mnie opuścić, Kaziu? — zapytałem zdławionym od bólu głosem. — Dlaczego wyrażasz się tak niejasno?

— Zgadłeś. Ujrzałem dzisiaj we śnie znowu rozwalony dom, a w jednej z jego czeluści postać osoby bardzo mi bliskiej. Oto wszystko. Żegnaj, Romku!

Rzuciliśmy się sobie w ramiona na długą, długą chwilę. Za godzinę byłem już u siebie i targany burzą sprzecznych uczuć wydawałem instrukcje jak automat.

Tej nocy nie zmrzyłem oka, niespokojnie przechadzając się po peronie. Nad ranem, nie mogąc znieść dłużej niepewności, zatelefonowałem do Szczytnisk. Odpowiedział na-

¹³⁵*mare tenebrarum* (łac.) — morze ciemności. [przypis edytorski]

tychmiast, dziękując serdecznie za troskliwość. Głos jego spokojny i pewny, treść słów pogodna, niemal żartobliwa, podziały kojąco; odetchnąłem.

Czwartek i piątek upłynęły spokojnie. Co parę godzin porozumiewałem się z Josztem telefonicznie, za każdym razem otrzymując odpowiedź uspokajającą: nie zaszło nic ważnego. Podobnie rzecz się miała w sobotę w ciągu dnia.

Zacząłem odzyskiwać zachwianą równowagę i udając się na spoczynek koło dziewiątej wieczór w lokalu służbowym, zwymyślałem go przez tubę telefonu od puszczyków, kruków itp. złowieszczych stworzeń, które same nie mogąc znaleźć spokoju, innym go zamęczają. Przyjął wyrzuty w pokorze i życzył mi dobrej nocy. Jakoż wkrótce zasnąłem twardo.

Spałem godzin parę. Nagle wśród najgłębszego snu usłyszałem nerwowe dzwonienie. Na pół przytomny zerwałem się z otomany, zasłaniając oczy przed rażącym światłem gazu w lampie. Dzwonek wzywał powtórnie, podbiegłem do aparatu, przykładając ucho do receptora.

Mówił Joszt urywanym głosem:

— Wybacz... że ci przerywam sen... Wyjątkowo muszę puścić dziś wcześniej... towarowy nr 21... Trochę mi nieswojo... Odejdzie za pół godziny... wydaj odpowiedni sygn... Ha!...

Błonka, wydawszy parę chrapliwych tonów, nagle przestała drgać.

Nadsluchiwałem z tętniącym głośno sercem, czy czegoś nie usłyszę, lecz daremno. Z tamtego końca drutu szło ku mnie głuche milczenie nocy.

Wtedy zacząłem sam mówić. Pochylony ku otworowi aparatu rzucałem w przestrzeń słowa niecierpliwe, wyrazy bólu... Odpowiadała kamienna cisza. — Wreszcie zataczając się jak pijany na nogach, odszedłem w głąb pokoju.

Wyciągnąłem zegarek i spojrzałem na tarczę; było 10 minut po dwunastej w nocy. Odruchowo porównałem czas ze zegarem ściennym nad biurkiem. Rzecz dziwna! Zegar stał. Znieruchomiałe indeksy¹³⁶ zasunięte jeden na drugi znaczyły godzinę dwunastą; zegar stacyjny przestał chodzić od dziesięciu minut, tj. od chwili gwałtownego urwania rozmowy! Zimny dreszcz wstrząsnął mym ciałem.

Stanąłem bezradny w środku pokoju, nie wiedząc, dokąd się zwrócić, co począć. W jakiejś chwili chciałem wsiąść na dreźnę i popędzić co sił do Szczytnisk. Lecz w porę wstrzymałem się. Nie mogłem teraz opuszczać stacji; asystenta nie było, służba pospana, a nadzwyczajny pociąg towarowy mógł lada chwila zajechać przed peron. Bezpieczeństwo Krępacza spoczywało wyłącznie na moich barkach. Nie pozostawało nic innego, jak czekać.

Więc czekałem, jak ranny zwierz rzucając się z kąta w kąt pokoju; czekałem z zaciśniętymi ustami, co chwila wychodząc na peron i nadsluchując sygnałów. Wszystko na próżno; nic nie zapowiadało przybycia pociągu. Więc znów wróciłem do biura, by okrążywszy parę razy pokój, ponowić próbę z telefonem. Bezskutecznie; nikt nie odpowiadał.

W dużej stacyjnej sali oświetlonej osłepiająco białym światłem gazu uczulem się nagle ogromnie samotny. Jakiś lęk dziwny, nieokreślony ujął mię w drapieżne pazury i trząśł, że zacząłem dygotać jak w febrze.

Usiadłem znużony na otomanie i ukryłem twarz w dłonie. Bałem się patrzeć przed siebie, by nie spotkać czarnych palców zegara, wskazujących niezmiennie godzinę północy — jak dziecko bałem się spojrzeć otwarcie dokoła, by nie zobaczyć czegoś strasznego, co krew ścina lodem. Tak minęły dwie godziny.

Nagle drgnąłem. Grały dzwonki telegrafu. Poskoczyłem do stołu, gorączkowo puszczając w ruch przyrząd odbiorczy.

Z bloczku powoli jęło¹³⁷ się wysnuwać długie, białe pasemko. Nachylony nad zielonym prostokątem sukna, ująłem w rękę pelzającą wstążkę i szukałem znaków. Lecz rulon był nie zapisany; ani śladu ryłca. Czekałem z wytężonym wzrokiem, śledząc ruch taśmy...

Nareszcie pojawiły się pierwsze słowa w długich, minutowych odstępach, wyrazy ciemne jak zagadka, złożone z trudem wielkim i wysiłkiem, ręką drżącą i niepewną...

¹³⁶indeks — tu: wskazówka. [przypis edytorski]

¹³⁷jęć (daw.) — zacząć. [przypis edytorski]

„...Chaos... mroczno... bezład snu... daleko... szary... świt... och!... jak ciężko!... jak ciężko... wyzwolić się... wstręt! wstręt!... szara masa... gęsta... cuchnąca... nareszcie... oderwałem się... Jestem...”

Po ostatnim słowie nastąpiła dłuższa, paruminutowa przerwa; lecz papier snuł się dalej leniwą falą. I znów pojawiły się znaki — teraz już pewniej stawiane, śmielsze:

„...*Jestem! Jestem! Jestem!*” On... mój kształt leży tam... na sofie... zimny, br... rozpada się powoli... od wnętrza... Obojętny mi już... Przychodzą jakieś fale... duże, jasne fale... wir!... Czujesz ten ogromny wir!... Nie! Ty go czuć nie możesz... I wszystko przede mną obecne... wszystko teraz... Cudowny odmet!... Porywa mnie!... z sobą!... porwał!... Idę już, idę... Żegnaj... Rom...”

Śmierć

Depesza nagle urwała się; aparat stanął. Wtedy prawdopodobnie zachwiałem się i upadłem na posadzkę. Tak przynajmniej utrzymywał asystent przybyły koło trzeciej nad ranem; wszedłszy do biura, zastał mnie bez pamięci na ziemi z ręką owiniętą szarfami papieru.

Oprzytomniawszy, zapytałem o pociąg towarowy. Nie przybył. Wtedy bez wahania wsiałem na drewnianą i wśród pierzchających mroków puściłem motor w stronę Szczytnisk. Po półgodzinnej jeździe byłem na miejscu.

Zaraz u wstępu spostrzegłem, że zaszło coś niezwykłego. Zwykle spokojną i samotną stację zalegał tłum ludzi cisnących się do lokalu służbowego.

Gwałtownie rozpychając gawieź, utorowałem sobie drogę do wnętrza. Tu zobaczyłem paru mężczyzn pochylonych nad sofą, na której leżał z przymkniętymi oczyma Joszt.

Odrąciłem jednego i przypadłem do przyjaciela, chwytając go za rękę. Lecz ręka Joszta zimna i sztywna jak marmur wysunęła się z mojej i opadła bezwładnie poza brzeg posłania. Na twarzy ściętej mrozem śmierci, w wichurze bujnych, popielatych włosów rozlany był cichy, błogi uśmiech...

— Udar serca — wytłumaczył stojący obok lekarz. — Dziś o północy.

Uczułem ostry, kłujący ból w lewej piersi. Odruchowo podniosłem oczy na zegar ścienny nad sofą. — I on stanął w tragicznej chwili, i on wskazywał dwunastą.

Usiadłem na sofie przy zmarłym.

— Czy zaraz stracił przytomność? — zwróciłem się do lekarza.

— Na miejscu, *śmierć nastąpiła równo o dwunastej w nocy* w chwili nadawania depeszy przez telefon. Gdy dziesięć minut po północy przybyłem zawezwany przez droźnika, pan naczelnik już nie żył.

— Czy kto telegrafował do mnie *między drugą a trzecią*? — zapytałem wpatrzony w twarz Joszta.

Obecni spojrzeli po sobie zdumieni.

— Nie — odpowiedział asystent — to wykluczone. Wszedłem do tego pokoju koło pierwszej, by objąć funkcje po zmarłym, i odtąd nie opuściłem lokalu służbowego ani na chwilę. Nie, panie naczelniku — ani ja, ani nikt inny ze służby tej nocy nie używał telegraficznego aparatu.

— A jednak — rzekłem półgłosem — dziś w nocy *między drugą a trzecią* odebrałem depeszę ze Szczytnisk.

Zapadło głuche, kamienne milczenie.

Jakaś słaba, niedołężna myśl przebierała się z trudem do świadomości...

— List!

Sięgnąłem do kieszeni, rozdarłem kopertę. — Był przeznaczony dla mnie. Oto, co pisał Joszt:

„*Ultima Thule, 13 lipca.*

List, Proroctwo

Drogi Romku!

Mam zginąć wkrótce, nagle. Człowiekiem, którego dziś we śnie widziałem w jednym z okien rudery, byłem ja sam. Może niebawem spełnię swą misję, a ciebie wybiorę na pośrednika. Opowiesz ludziom, dasz świadectwo

prawdzie. Może uwierzą, że jest świat inny... Jeśli zdołam. — Żegnaj! Nie!
Do widzenia — kiedyś po tamtej stronie...

Kazimierz”

Wszystkie zasoby Wolnych Lektur możesz swobodnie wykorzystywać, publikować i rozpowszechniać pod warunkiem zachowania warunków licencji i zgodnie z **Zasadami wykorzystania Wolnych Lektur**.

Ten utwór jest w domenie publicznej.

Wszystkie materiały dodatkowe (przypisy, motywy literackie) są udostępnione na **Licencji Wolnej Sztuki 1.3**. Fundacja Wolne Lektury zastrzega sobie prawa do wydania krytycznego zgodnie z art. Art.99(2) Ustawy o prawach autorskich i prawach pokrewnych. Wykorzystując zasoby z Wolnych Lektur, należy pamiętać o zapisach licencji oraz zasadach, które spisaliśmy w **Zasadach wykorzystania Wolnych Lektur**. Zapoznaj się z nimi, zanim udostępnisz dalej nasze książki.

E-book można pobrać ze strony: <http://wolnelektury.pl/katalog/lektura/demon-ruchu>

Tekst opracowany na podstawie: Stefan Grabiński, *Utwory wybrane, Tom I: Nowele*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1980.

Wydawca: Fundacja Nowoczesna Polska

Publikacja zrealizowana w ramach projektu Wolne Lektury (<http://wolnelektury.pl>). Utwór powstał w ramach "Planu współpracy z Polonią i Polakami za granicą w 2014 roku" realizowanego za pośrednictwem MSZ w roku 2014. Zezwala się na dowolne wykorzystanie utworu, pod warunkiem zachowania ww. informacji, w tym informacji o stosowanej licencji, o posiadaczach praw oraz o "Planie współpracy z Polonią i Polakami za granicą w 2014 r."

Opracowanie redakcyjne i przypisy: Justyna Sobocka, Paulina Choromańska, Paweł Kozioł, Wojciech Kotwica.

ISBN 978-83-288-0245-2

Wesprzyj Wolne Lektury!

Wolne Lektury to projekt fundacji Wolne Lektury – organizacji pożytku publicznego działającej na rzecz wolności korzystania z dóbr kultury.

Co roku do domeny publicznej przechodzi twórczość kolejnych autorów. Dzięki Twojemu wsparciu będziemy je mogli udostępnić wszystkim bezpłatnie.

Jak możesz pomóc?

Przekaż 1,5% podatku na rozwój Wolnych Lektur: Fundacja Wolne Lektury, KRS 0000070056.

Wspieraj Wolne Lektury i pomóż nam rozwijać bibliotekę.

Przekaż darowiznę na konto: **szczegóły na stronie Fundacji**.