

Sinais¹

Stefan Grabiński

Tradução e apresentação de Matheus Moreira Pena² e Milena Woitovicz Cardoso³

Apresentação

Stefan Grabiński (1887–1936) foi um escritor polonês de literatura fantástica que passou a maior parte de sua vida e produziu sua obra em Lwów, hoje Lviv na Ucrânia. Grabiński publicou sua primeira obra, a coletânea de contos intitulada *Z wyjątków. W pomroce wiary* no ano de 1909, que porém, não foi bem acolhida pela crítica, nem pelos leitores. Um dos fatores que talvez tenha sido uma barreira nesse processo é sua escrita repleta de longas descrições poéticas e arcaísmos que podia parecer um tanto antiquada para os gostos da época.

A obra que lhe trouxe maior renome, *Demon Ruchu (Demônio do movimento)* do qual o texto aqui traduzido faz parte, foi publicada no ano de 1919. Esses contos têm como cenário o ambiente ferroviário pelo qual o autor nutria enorme fascínio e reproduzem, de certa forma, o espanto causado pelo avanço tecnológico que ocasionou o encurtamento de distâncias e aceleração da vida. Nesses contos se faz evidente o contraste entre a modernidade acompanhada pelo desenvolvimento célere da tecnologia e o mundo metafísico representado pelos acontecimentos sobrenaturais e personagens que acreditam piamente nas mais diversas manifestações desse.

Esse e outros contos de Grabiński da coletânea *Demon Ruchu* contam com tradução para o português brasileiro desde o ano de 2021. A obra *Demon Ruchu: o demônio do movimento* foi publicada, em formato físico e ebook, pela editora Urso com sede em São José dos Pinhais e traduzida em conjunto por Milena Woitovicz Cardoso e Matheus Moreira Pena.

¹ A presente tradução teve supervisão e revisão de Piotr Kilanowski e foi publicado em GRABIŃSKI, 2021, p. 104-113. A editora responsável pelo mencionado livro, Lua Bueno Cyriaco, gentilmente concordou com a publicação desse conto traduzido no presente dossiê.

² Licenciando em Letras- Polonês na UFPR. E-mail: moreira88@hotmail.com. <https://orcid.org/0000-0003-1646-1672>.

³ Possui bacharelado em Direito pela Unicuritiba, bacharelado e licenciatura em História pela UFPR, bacharelado em Letras-Polonês na UFPR e em 2022 ingressou no mestrado em Letras na área de Estudos Literários na UFPR. E-mail: milenawc@gmail.com. <https://orcid.org/0000-0003-0592-3122>.

Sinais

Na estação de carga, alguns ferroviários de folga se reuniram como de costume pra conversar em um vagão postal velho e já há muito tempo retirado de circulação. Entre eles estavam três chefes de trem, o cobrador sênior Trzpień e o vice-chefe da estação, Haszczyk.

Uma vez que a noite de outubro estava um tanto fria, eles acenderam um forquinho de ferro, cuja chaminé saía por uma abertura no teto. O grupo devia essa ideia feliz à inventividade do chefe Świta, que se deu ao trabalho de trazer o aquecedor já carcomido pela ferrugem, jogado fora de algum saguão de espera e o adaptou habilmente às novas condições. Quatro bancos de madeira, com seu oleado rasgado e uma mesa de jardim de três pés e de tampo extenso como um escudo, completavam a mobília do espaço. A lanterna pendurada por um gancho sobre a cabeça dos presentes espalhava uma luz tênue e turva em seus rostos.

Tal era o “rancho ferroviário” dos funcionários da estação de Przełęcz, um abrigo casual para solteiros sem-teto, refúgio silencioso e isolado para condutores que desejavam descansar um pouco durante o serviço.

Era aqui, que nos momentos de folga, os velhos e exaustos “lobos dos trilhos”, de cabelos grisalhos, reuniam-se frequentemente para retomar o fôlego após completar seu turno e papear com os colegas de profissão. Aqui, em meio à fumaça dos cachimbos dos condutores, à nuvem do tabaco, ao fumo de mascar e aos cigarros que vagavam os ecos das histórias, de milhares de aventuras e anedotas, era aqui que se tecia o fio da vida ferroviária.

E o encontro de hoje era vívido e permeado por conversas, o grupo excepcionalmente selecionado, somente a “nata” da estação. Trzpień havia terminado de contar um episódio interessante de sua vida e conseguiu prender a atenção do público de tal maneira, que eles se esqueceram até mesmo de reabastecer os cachimbinhos agora quase sem fogo, que seguravam entre os dentes, já frios e apagados como crateras adormecidas de um vulcão.

O silêncio tomou o vagão. Através da janela umedecida pelas gotas da chuva podia-se ver os tetos molhados dos vagões reluzindo como armaduras de aço sob a luz dos refletores. De tempos em tempos, brilhava rapidamente a lanterna do vigia e piscava o sinal azul da locomotiva manobreira. Às vezes, a escuridão era rompida pelo reflexo verde da chave ferroviária e ecoava o grito vermelho da dresina. De longe, vindo além do reduto negro dos vagões adormecidos, chegava o burburinho abafado da estação principal.

Era possível ver parte da linha, dois pares de trilhos paralelos pelo vão entre os vagões. Em um deles um trem vazio se aproximava devagar, seus pistões, já exaustos pela

corrida rápida do dia inteiro, trabalhavam preguiçosamente, transformando lentamente seu movimento em rotações das rodas.

Em certo instante, a locomotiva parou. Por debaixo do peito da máquina subiram bolas de vapor, que cobriram o seu torso robusto. As luzes dos faróis na testa do colosso começaram a se curvar em halos iridescentes e aros dourados que preenchiam a nuvem de vapor. Em algum momento surgiu uma ilusão de ótica: a locomotiva juntamente com seus vagões flutuou por cima dos montes de vapor e assim ficaram suspensos no ar por um tempo. Após alguns segundos, o trem voltou ao nível dos trilhos, soltando o último exsudado de seu organismo, para então se entregar à contemplação do repouso noturno.

— Que bela ilusão — observou Świta, que olhava pelo vidro por um longo tempo — Vocês notaram essa aparente elevação da locomotiva?

— É verdade — confirmaram algumas vozes.

— Isso me lembra uma lenda ferroviária que ouvi há muitos anos.

— Conta ela pra nós, Świta, por favor — Haszczyk o incentivou.

— Por favor!

— Pois bem — a história não é longa, posso resumi-la em algumas frases. Circula entre os ferroviários uma lenda sobre um trem que desapareceu.

— Mas como assim desapareceu? Evaporou ou o quê?

— Não exatamente. Desapareceu, o que não significa que deixou de existir! Desapareceu significa que ele não é visível ao olho humano, mas na realidade se encontra em algum lugar, existe em algum local, por mais que não se saiba onde. Dizem que esse fenômeno foi causado por um certo chefe de estação, um sujeito muito excêntrico e possivelmente um feiticeiro. Ele realizou esse feito através de vários sinais consecutivos emitidos em uma ordem específica. Foi pego de surpresa por esse fenômeno inesperado, como ele mesmo afirmou mais tarde. Ele brincava com os sinais, os quais combinava das mais diversas formas, mudando sua ordem e qualidade. Até que em certo momento, após a emissão de uma série de sete sinais, o trem que chegava a todo vapor na sua estação, de repente alçou voo paralelamente aos trilhos, vacilou algumas vezes no ar, inclinando-se em um ângulo e desapareceu se dissipando no ar. Desde então ninguém mais sabe do trem, nem das pessoas que nele viajavam. Dizem, que reaparecerá, quando alguém emitir os mesmos sinais, mas na ordem inversa. O chefe da estação, infelizmente, enlouqueceu pouco tempo depois e todas as tentativas de extrair dele a verdade foram em vão. O louco levou a solução do mistério consigo. A não ser que alguém, por acaso consiga decifrar a sinalização certa e invoque o trem para fora da quarta dimensão de volta à terra.

— Escândalo dos bons — observou o chefe de trem Zdański — E quando esse evento extraordinário aconteceu? Ou a lenda não o definiu cronologicamente?

— Por volta de uns 100 anos atrás.

— Ih, ih! Já faz um bom tempo! De qualquer modo, os passageiros desse trem já estariam um século mais velhos nesse momento. Imaginem só, que espetáculo seria, caso hoje, ou amanhã, algum sortudo reencontrasse os sinais apocalípticos e removesse os sete selos do feitiço. Inesperadamente, o trem desaparecido de repente caiu dos céus na terra, devidamente descansado após o nirvana centenário e despeja dos vagões a multidão de velhos curvados pelo peso dos anos.

— Você esqueceu que na quarta dimensão muito provavelmente as pessoas não precisam comer, nem beber e não envelhecem.

— Tem razão — sentenciou Haszczyk — tem toda razão. Bela lenda, meu colega, muito bela.

Ele ficou em silêncio ao lembrar de algo. Depois de um instante, retomando as palavras de Świta, disse todo pensativo:

— Sinais, sinais... eu também posso contar algo pra sobre eles: mas não é uma lenda e sim uma história real.

— Nós queremos ouvir! Por favor! — Bradou o coro de ferroviários.

Haszczyk apoiou seu cotovelo no tampo da mesa, colocou fumo no cachimbinho e lançando alguns círculos de fumaça ao teto, começou sua história.

Em uma certa noite, por volta das sete horas, soou o alarme da estação de Dąbrowa acompanhado da seguinte mensagem: “vagões desgovernados”. O martelo da sineta bateu quatro séries, cada uma com quatro batidas intercaladas com pausas de 3 segundos. Antes que Pomian, o chefe da estação, pudesse identificar de onde vinham os sinais, uma nova mensagem surgiu no ar, ressoaram três batidas alternadas com duas batidas e essa série se repetiu quatro vezes. O funcionário compreendeu. Esse sinal significa “parar todos os trens”. O perigo visivelmente ficou mais palpável.

Levando em consideração a inclinação da via férrea e a direção do vento forte, que soprava do Oeste, os vagões desgovernados iam de encontro ao trem de passageiros, que saía da estação nesse exato momento.

Era necessário pará-lo e recuá-lo alguns quilômetros na direção oposta, como também cobrir a parte suspeita da área.

O caixa da estação, um jovem cheio de energia, emitiu as devidas ordens. O trem de passageiros conseguiu regressar com sucesso para fora do caminho e nesse meio tempo foi enviada uma locomotiva com um grupo de funcionários da estação, encarregados

da tarefa de interceptar os vagões que corriam fora de controle. A locomotiva movia-se cuidadosamente rumo ao perigo, iluminando seu caminho com a ajuda de três holofotes potentes; à sua frente, a 700 metros de distância, iam dois ajudantes gerais de linha munidos de tochas acesas que investigavam a linha com atenção.

Mas, para o espanto de toda a equipe, os vagões desgovernados não foram encontrados em nenhum lugar pelo caminho e, após duas horas de vistoria até o fim do trajeto, a locomotiva por fim seguiu à estação mais próxima, em Głazów. O chefe da estação recebeu a expedição com enorme surpresa. Ninguém sabia nada sobre os sinais, a área estava absolutamente segura e do lado de cá não havia nenhum indício de perigo iminente. Os funcionários embarcaram confusos na locomotiva e por volta das onze horas da noite retornaram à Dąbrowa.

Já por aqui, a tensão aumentara. Dez minutos antes do retorno da locomotiva, as sinetas tocaram novamente, dessa vez exigindo o envio do carro de resgate com trabalhadores. O controlador do tráfego estava desesperado. Irritado com os sinais que continuavam chegando constantemente dos lados de Głazów, vagava a passos inquietos pela plataforma, descia aos trilhos, para de novo retornar aterrorizado, de mãos atadas e apavorado ao escritório da estação.

A situação era de fato grave. O seu colega de Głazów que vinha sendo alarmado de quinze em quinze minutos, respondia no início de maneira flegmática que tudo estava em ordem; depois, quando já perdera a paciência, passou a chamá-los de imbecis e loucos. Ao passo que aqui, chegavam sinais atrás de sinais, cada vez mais insistentes, exigindo o envio de vagões com trabalhadores.

Como último recurso, Pomian decidiu telegrafar para Zbąszyn, que ficava no sentido contrário, supondo, por algum motivo, que o alarme vinha de lá. Claro que recebeu uma resposta negativa e que por lá também tudo estava na mais perfeita ordem.

— Será que estou ficando louco ou eles que estão ruins da cabeça? — perguntou afinal ao funcionário que passava — Senhor Sroka, o senhor ouviu essas sinetas malditas?

— Ouvi, senhor chefe da estação, ouvi. Ó, de novo! Mas que diabos?

De fato, os martelos implacáveis novamente batiam no metal da sineta; clamando por ajuda dos trabalhadores e dos médicos.

O relógio já marcava uma hora de manhã.

Pomian se enfureceu.

— Afinal, o que é que eu tenho a ver com tudo isso? Por aqui: tudo em ordem. Por lá: tudo no seu devido lugar. Então que diabos é que você quer? Isso deve ser obra

de algum palhaço de Głazów que resolveu pregar uma peça em nós virando a estação de pernas para o ar! Vou relatar isso e basta!

— Suponho que não seja esse o caso, senhor chefe da estação — disse calmamente o assistente — a questão é séria demais, para que a interpretemos por essa perspectiva. Talvez seja mais precavido da nossa parte considerar que se trata de algum engano.

— Que belo engano! Será que você não ouviu, colega, a resposta das duas estações mais próximas? Devo supor que é uma série improvável de sinais perdidos de alguma das estações longínquas, sobre os quais ninguém lá tem conhecimento? Se chegaram até nós, deveriam passar primeiro pela área deles. Logo?

— Logo, a conclusão é simples. Eles vêm de algum vigia no trecho entre Dąbrowa e Głazów.

Pomian olhou atentamente para seu subordinado.

— De alguma das guaritas o senhor diz? Humm... possível. Mas para quê? Por quê? Nosso pessoal examinou a linha toda, passo a passo, e não encontraram nada suspeito.

O funcionário descruzou os braços.

— Isso já não sei. Podemos averiguar o caso posteriormente em conjunto com Głazów. De qualquer forma, acho que podemos dormir tranquilamente e ignorar as sinetas por hora. Fizemos tudo o que competia a nós: o trajeto foi extensivamente examinado, não tem nenhum vestígio de perigo iminente. Acredito que essas sinalizações não passem do assim chamado “alarme falso”.

A calma do assistente repercutiu no chefe da estação. Ele se despediu de seu colega e passou o resto da noite fechado no seu escritório.

A equipe, porém, não conseguiu se recuperar após o ocorrido e voltar ao ritmo normal. As pessoas se concentravam no bloco em volta do manobrador e cochichavam misteriosamente algo entre si. De tempos em tempos, quando o novo toque da sineta interrompia o silêncio da noite, os ferroviários então com as cabeças baixadas viravam-se na direção do poste de sinalização e vários pares de olhos arregalados pelo pressentimento supersticioso acompanhavam os movimentos dos martelos colidentes.

— Mau sinal — resmungou o guarda Grzela — Isso é mau sinal!

E assim, os sinais seguiram soando até o primeiro raio de sol. Porém, à medida que chegava o amanhecer, esses sons tornavam-se mais fracos, cada vez mais brandos, em intervalos mais longos de tempo entre si, para, por fim, silenciarem sem eco antes da aurora. Todos respiraram aliviados, como se um pesadelo noturno houvesse deixado seus peitos.

No dia seguinte, Pomian se dirigiu às autoridades em Ostoja, entregando o relatório minucioso sobre as ocorrências da noite anterior. A resposta que chegou via

telegrama ordenou que ele aguardasse a chegada da comissão especial, que investigaria a questão a fundo.

Ao longo do dia, o tráfego sucedia regularmente e tudo estava em seu curso natural. Mas com o badalar das sete horas da noite ressoaram de novo os sinais de alarme na mesma ordem que na noite anterior. Ou seja, primeiro o sinal de “vagões desgovernados”, seguido pelo comando de “parar todas as locomotivas”, e por fim o alerta “enviar a locomotiva com trabalhadores” e acompanhado pelo pedido desesperado por socorro: “enviar locomotiva com trabalhadores e médico”. A gradação na escolha dos sinais era muito característica, na qual cada sinal subsequente revelava uma intensificação do perigo hipotético. Os sinais se complementavam claramente, criando assim uma corrente quebrada por intervalos, trazendo consigo um presságio sinistro sobre um suposto infortúnio.

Apesar disso, o acontecido parecia uma zombaria ou uma brincadeira estúpida.

O chefe da estação se enfurecia, já os subordinados reagiam diferente: alguns viam a história sob o ponto de vista humorístico e riam ao lembrar das memoráveis sinetas; outros, mais supersticiosos se benziavam e faziam o sinal da cruz. O guarda-cancela Zdun dizia baixinho que era o diabo que, por maldade, estava sentado no poste de sinalização e mandava os sinais.

Seja como for, ninguém levava a sério os sinais e não foram tomadas as medidas devidas na estação. O alarme soou intermitente noite adentro e só quando uma linha amarela pálida se estendeu no Leste, as sinetas se aquietaram.

Por fim, após a noite em claro, a comissão chegou à estação por volta das dez da manhã. O inspetor geral Turner, um senhor alto, magro e antipático, sempre a franzir as sobrancelhas, veio de Ostoja acompanhado de um pelotão de funcionários. Iniciou-se a investigação.

Os representantes do “alto escalão” já tinham um entendimento previamente formado sobre o caso. Os sinais, segundo o inspetor geral, vieram de uma guarita de algum dos vigias na linha Dąbrowa — Głazów. Restava apenas definir qual. De acordo com a lista de empregados, nesse trajeto havia dez guaritas, das quais oito tinham que ser descartadas, pois não possuíam equipamento necessário para emitir esse tipo de sinais. Logo, as suspeitas recaíram sobre as duas que sobraram. O inspetor decidiu examinar ambas em seus respectivos locais.

Após o farto almoço em companhia do chefe da estação, o trem especial com a comissão investigativa saiu depois do meio-dia. Passada meia hora de viagem, desembarcaram em frente à guarita de um dos suspeitos, o vigia Dziwota.

O pobre coitado ficou tão surpreso com a chegada dos convidados inesperados que não conseguiu falar e respondeu às perguntas como se tivesse acabado de acordar de um

sono profundo. Após a averiguação que se estendeu por mais de uma hora, a comissão concluiu que Dziwota era completamente inocente e que não sabia de absolutamente nada.

Então, para não perder tempo, o inspetor geral o deixou em paz e deu a ordem a seu pessoal que seguissem viagem até o segundo vigia, em quem agora concentrou sua atenção investigativa.

Após quarenta minutos chegaram ao lugar. Ninguém apareceu para recebê-los. Isso era intrigante. O posto parecia um tanto morto, nenhum sinal de vida por ali e nenhuma viva alma por perto. Não foi ouvida a voz patriarcal do dono da casa, o galo não cocoricou e a galinha não piou.

Por uma escada íngreme e alguns corrimãos presos aos degraus, subiram na colina, onde ficava a casa do vigia Jaźwa. Na entrada os convidados foram recepcionados por incontáveis enxames de moscas malignas, agressivas e barulhentas, era como se os insetos furiosos com os intrusos se lançassem aos seus rostos, olhos e mãos.

Bateram na porta. Ninguém respondeu. Um dos ferroviários forçou a maçaneta – a porta estava trancada.

— Senhor Tuziak — Pomian acenou com a cabeça ao chaveiro da estação — use sua chave mestra!

— É para já, chefe.

O ferro estrondeou, a fechadura estalou e cedeu.

O inspetor derrubou a porta com o pé e entrou. Ele, porém, retornou ao quintal no mesmo momento, levando um lenço ao nariz. Um fedor horrível vinha do interior. Um dos funcionários tomou coragem para cruzar a soleira e espiar lá dentro da casa.

O vigia estava sentado com a cabeça inclinada no peito, em frente à mesa que ficava embaixo da janela. Os dedos da mão direita estavam apoiados no botão do aparelho de sinais.

O funcionário aproximou-se da mesa, ficou muito pálido e deu meia volta rumo à saída. A olhadela que deu para a mão do vigia, fez com que se convencesse que não eram mais dedos que seguravam o botão, mas sim três longos ossos descarnados.

Nesse instante, o defunto sentado à mesa cambaleou e caiu como um tronco ao chão. O cadáver de Jaźwa foi identificado em estado de completa putrefação. O médico presente atestou que a morte ocorrerá há pelo menos dez dias.

Um protocolo foi elaborado e os restos mortais foram enterrados no local, sem realização da necropsia devido ao avançado estado de decomposição.

A causa da morte não foi descoberta. Os camponeses da vizinhança, quando questionados sobre isso, não souberam dar explicação alguma. Diziam apenas que Jaźwa não era visto há muito tempo. A comissão voltou a Ostoja duas horas depois.

O chefe da estação de Dąbrowa teve sono tranquilo nessa e nas noites seguintes, sem ser perturbado pelos sinais. Entretanto, uma semana depois, ocorreu uma terrível katastrofa na linia Dąbrowa - Głaszów. Alguns wagões desgovernados por uma coincidência trágica bateram de frente com um trem expreso, que vinha do sentido oposto e o estraçalharam completamente. Todo o pessoal da equie juntamente com os oitenta e poucos passageiros morreram na hora.

Sygnaly

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 zastępcza naczelnika stacji Haszycz.

Ponieważ październikowa noc była dość chłodna, więc zapalili ogień w żelaznym piecyku, którego rurę wpuszczono w otwór dachu. Szczęśliwy ten pomysł zawdzięczało grono 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 obciążnięte 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, osiwiące „wilki kolejowe”, by wytchnąć po odbytej turze i pogwarzyć z kolegami zawodu. Tutaj w dymie konduktorskich fajek, w czadzie tytoniu, prymki, papierosów, tułały się echa opowieści, tysięcznych przygód i anegdot, snuło przędziwo kolejarskiej 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 podsycić dogorywujące fajeczki i teraz trzymali je w zębach zimne już i wygasłe jak wystygłe krateru 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 dreżyny.

Z dala spoza czarnego szańca drzemiących wozów dochodził stłumiony gwar dworca głównego.

Przez rozstęp 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 latarni na czole olbrzyma zaczęły uginać się w tęczowe glorie, złociste obręcze i przepajać 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 zawieszane w powietrzu. Po paru sekundach pociąg wrócił do poziomu szyn, wydzielając z organizmu ostatni wysiąk, by odtąd pogрузić 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 kolejarską słyszaną przed laty.

— Opowiadajcie ją, Świta, prosimy — zachęcił Haszczyc.

— 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 zniecka, 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 zeń prawdy spełzły na niczym; obłąkaniec zabrał 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 byliby 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 siedm pieczęci czaru. Ni stąd, ni zowąd zaginiony pociąg nagle spada z nieba na ziemię, wypoczęty należycie po stuletniej nirwanie, 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 Haszczyc — święta racja. Piękna legenda, kolego, bardzo piękna.

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

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

— Słuchamy! Prosimy! — odezwał się chór kolejarzy.

Haszczyc oparł łokieć o blat stołu, nałożył fajeczkę i wyrzuciwszy pod strop wozu parę mlecznych kręgów, 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

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

Lecz ku zdumieniu całego personelu wozów odbiegłych nigdzie po drodze nie spotkano i po dwugodzinnej, oględnej do ostatecznych granic jeździe maszyna zawinęła do najbliższej stacji Głuszów. 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 Głuszowa, 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 Głuszowa odpowiadał zrazu z flegmą, że wszystko w porządku; potem zniecierpliwiony zaczął łajać 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 blokmistrza. — Panie Sroka, czy słyszał pan te przekłete dzwonki?

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

Rzeczywiście, nieubłagane 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 głuszowski 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 niepodobna przypuścić jakichś przypadkowo zabłąkanych sygnałów

z dalszych przystanków, o których by tamci nie wiedzieli. Jeśli dotarły do nas, musiały wpięrow przejść przez ich rejon. Więc?

— Więc prosty wniosek, że pochodzą od jakiegoś drożnika 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.

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

— Zły znak — mruzczał strażnik Grzela — zły znak!

I tak grały sygnały aż do pierwszego brzasku. Lecz im bliżej było rana, tym dźwięki stawały się słabsze, niksze, w tym dłuższych odstępach czasu po sobie, aż zgłuchły 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 przesadnie. 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. Podejrzenie 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 zapał 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 wściekłe 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 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 taster, lecz trzy nagie, ogołoczone 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 — Głaszów 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.

REFERÊNCIAS

GRABIŃSKI, Stefan. Sygnały. In: GRABIŃSKI, Stefan. *Demon ruchu*. Varsóvia: Fundacja Nowoczesna Polska, [2014]. p. 34-38. Disponível em: <https://wolnelektury.pl/media/book/pdf/demon-ruchu.pdf>. Acesso em: 07 nov. 2020.

GRABIŃSKI, Stefan. Sinais. In: GRABIŃSKI, Stefan. *Demon ruchu: o demônio do movimento*. São José dos Pinhais: Urso, 2021. p. 104-113.