WRÓCIMY PO WAS

HISTORIE ALPEJSKIE

ELŻBIETA SIERADZIŃSKA

MARGINESY

COPYRIGHT © BY Elżbieta Sieradzińska
COPYRIGHT © BY Wydawnictwo Marginesy, Warszawa 2023

Panu Józefowi Nyce (1924–2021)

W górze i w dole, zewsząd pustka i milczenie,
Przestrzeń straszliwa, w której czujemy spętanie...

CHARLES BAUDELAIRE, *OTCHŁAŃ*,
PRZEŁ. MIECZYSŁAW JASTRUN

Góry milczą.
Wszystko, co milczy, nadaje się
do przechowywania ludzkich tajemnic.

KS. JÓZEF TISCHNER

WSTĘP

Po ciężkiej wspinaczce na wschodniej ścianie Mięguszowieckiego Szczytu* Józef Nyka** i jego partner, umordowani i nieźle wystraszeni, wreszcie dostrzegają „białą plamę Morskiego Oka [...] i sznur pochodni, który rozciągnął się" w ich kierunku. Do wychodzących im naprzeciw przyjaciół Nyka rzuca z ulgą: „Wracamy z nieba".

Być w tym górskim niebie to nie wszystko, trzeba jeszcze z niego wrócić. Śmiałka, który poważył się wniknąć do ich królestwa, góry nie zawsze chcą wypuścić ze swych objęć i to one decydują, czy ostatecznie wyjdzie cało z opresji.

Bywa też i tak, że to nie one, ale szczególna koincydencja, nieprzewidywalny łańcuch fatalnych okoliczności czy, jeśli ktoś woli, fatum, nadaje bieg wydarzeniom. Wtedy góry milczą, skrywając na zawsze ludzkie tajemnice.

Ta książka to sześć opowieści, sześć dramatycznych historii, które w swoim czasie nie schodziły z pierwszych stron gazet we Francji, w Szwajcarii czy we Włoszech. Każda z nich jest inna, w każdej jest coś szczególnego, niecodziennego. Niektóre były kamieniem milowym w historii ratownictwa górskiego i zmieniły sposób postrzegania obecności człowieka w górach. Dziś popadły w niepamięć, lecz ze względu na dramatyzm i towarzyszące im niezwyczajne okoliczności wciąż tkwią głęboko w podświadomości lokalnych mieszkańców.

---

* Nazwy szczytów, przełęczy, formacji skalnych i dróg podajemy za: *Wielka encyklopedia gór i alpinizmu*, t. III: *Góry Europy*, red. Jan i Małgorzata Kiełkowscy, stosujemy też pisownię przyjętą w polskim środowisku górskim (przyp. red.).

** Józef Nyka (1924–2021) – taternik, alpinista, wieloletni redaktor naczelny „Taternika", autor przewodników, popularyzator turystyki górskiej i alpinizmu.

Scena to Alpy, scenariusz napisało życie, a bohaterami są ludzie kochający góry lub zwyczajnie ich ciekawi, ci, dla których stały się one nieodłączną częścią ich istnienia, i ci, którzy znaleźli się w nich nie z własnej woli. A także, a może przede wszystkim, ci spieszący na ratunek wszystkim, na których los w górach zagiął parol, a którzy ze wszystkich sił pragnęli z tego górskiego nieba powrócić.

I

LINA

Pojawił się nagle jak błyskawica. Błyszczący w słońcu srebrzysty ptak, ze skrzydłami jak sztylety, wystrzelił naraz znad przełęczy. Niektórzy wpierw go usłyszeli, a już chwilę później patrzyli oniemiali, jak rośnie w oczach, ogromnieje, by w ułamkach sekund z ogłuszającym hukiem przelecieć tuż nad pełznącymi ku górze metalowymi klockami wagoników kolejki, wzbić się w niebo i zniknąć nad granią Aiguille Verte.

Wtorek, 29 sierpnia 1961, 13.00
Chamonix, dolna stacja kolejki górskiej na Aiguille du Midi

Niebo wysokie, przejrzyste, błękitne. Słońce, ani jednej chmurki, najlżejszego podmuchu wiatru. Z autokarów wylewa się nieprzerwany strumień wakacjuszy. Narty, plecaki i czekany, wełniane swetry i kraciaste koszule, ale też krótkie spodenki, bluzki, sukienki i koszulki z krótkim rękawem.

Chamonix, lata 50.

Pantofelki, półbuty i sandały wraz z podbitymi ćwiekami górskimi buciorami zgodnie przedeptują uliczki słynnego sabaudzkiego miasteczka. Aparaty fotograficzne i kamery rytmicznie dyndają na szyjach. Gwar, śmiech, rozmowy. Może jednak kolejką, najlepiej tą poczciwą, zębatą na Montenvers? Zapomnij. Bilety wyprzedane, na Les Houches też, i na Brévent. A widzisz ten ogonek, o tam? To do tej najsłynniejszej kolejki, na Aiguille du Midi. Jasne, kto by nie chciał przy takiej pogodzie pofrunąć sobie ot tak, nad tym światem niedostępnym dla przeciętnego śmiertelnika? Choćby takiego jak pan Perrichon z rodziną.

Właściwie mogliby wybrać się pieszo na lodowiec Mer de Glace trasą lokalnego pociągu odjeżdżającego z górnej stacji Montenvers, lecz tym razem skusiła ich napowietrzna podróż i ta wysokość – 3842 metry. Imponujące!

Dwie Angielki trzymają się w pewnej odległości od rozgadanych Włochów. Byłoby zabawnie, gdyby ta czwórka trafiła przypadkiem do tego samego wagonika. Angielki nie znoszą dymu tytoniowego, a ci Włosi? Te ich kopcące cygara! No i są tacy głośni! Ciekawe, czy poskutkowałyby groźne spojrzenia pań i pełne oburzenia *Don't smoke, please!*

Francuzi, Włosi, Niemcy... Towarzystwo międzynarodowe, mikrotygiel wieku, języków, ubiorów. Większość tych od wspinaczki czy szusowania wjechała na górę już dawno, pierwszą kolejką. Klik, klik, strzelają migawki leiki, szumią kamery. Ależ pięknie! Jeśli widok będzie taki jak na tych pocztówkach, które widzieli w sklepach z pamiątkami, to zapowiada się piękna wycieczka. I dla tej pani w białej chustce na głowie, i dla tej w kwiecistej szerokiej spódnicy. I dla tamtego mężczyzny w średnim wieku w swetrze czy może marynarce. Siwe wąsy, szczery uśmiech, pogodne spojrzenie. Ciasno zapięta pod szyją jasna koszula z podwiniętym

Bilet na kolejkę linową Aiguille du Midi

kołnierzykiem. Co go tu przygnało? Raczej nie tylko upór małżonki, bo w oczach błyska iskierka ciekawości. A najpewniej oboje od dawna o tym marzyli.

Obok nich w kolejce do wagonika stoi młody człowiek z bujną czupryną. Sprężysty krok, pewność siebie. Wszyscy mają jeden cel: zobaczyć ten cud natury! To przecież główna atrakcja Chamonix, prawda? Można popatrzeć na jakże dziś spokojny, uśpiony i choć nie tak malowniczy jak słynne Igły, ale bądź co bądź najwyższy w Europie Mont Blanc.

O, już można wsiadać. Szkoda tylko tych dzieciaków z francuskiej szkoły w Bernie, mają po dwanaście, może piętnaście lat. Opiekunowie chcieli przewieźć je kolejką na włoską stronę, jednak około 12.30 trzeba było zjeść posiłek, więc nie zdążyli kupić biletów, a teraz jest już trochę za późno. Cóż, następnym razem.

Gwar, śmiech, wesołe pokrzykiwania. Pan jest z tą panią? Tak? Aha! Gdzie masz ten bilet? Pospiesz się. Zdjęcie zrobimy potem. No co ty robisz, wyrzuć już tego loda! Ależ piękne jest to sierpniowe popołudnie, prawda?

Górna stacja kolejki na Aiguille du Midi

Dla wielu to stacja docelowa. Niczym solidna niewzruszona twierdza na niedostępnej stromiźnie zdaje się sięgać nieba. Rywalizując ze znacznie wyższym, lecz mniej strzelistym Mont Blanc, Aiguille dumnie góruje nad doliną z wysokości swych 3842 metrów nad poziomem morza. Słońce też ją faworyzuje: gdy przyjrzeć się jej w południe z Chamonix, złote promienie zatrzymują się dokładnie nad jej szczytem. Czyż więc mogłaby nazywać się inaczej niż Igła Południa?

Wydaje się dostępna tylko dla orłów, ale nie, wewnątrz skały wydrążonej ludzkimi rękami bije serce całego mechanizmu kolejki, a kolejka jest przecież dla ludzi. Dla tych, którzy mieli szczęście i za parę minut z biletem w ręce wejdą do długiego korytarza wykutego w skale, by u jego wylotu wsiąść do jednego z wagoników. Przy tej pogodzie będą napawać oczy widokiem tego, czego pewnie nigdy więcej nie zobaczą. A jest się czym zachwycać! Dziś góry wyglądają olśniewająco! Słońce wysoko, a przelatujące odrzutowce znaczą błękit nieba długimi, białymi, wacianymi smugami. Najmniejsza chmurka nie rzuca cienia na surowe, skrzące się w pełnym słońcu, pokryte lodem i śniegiem skały, rynny, granie, kuluary. Nawet lodowiec ze zdradliwymi szczelinami jest jakby mniej groźny.

Aiguille du Midi i kolejka linowa

Ci tam, na dole, narciarze czy alpiniści, to co innego. Swetry w jaskrawych kolorach, narty, gogle, getry, plecaki, czerwone liny, raki i plecaki wypełnione sprzętem. Swoją radość i satysfakcję muszą wydrzeć naturze czekanem, zapłacić za nie niedospaniem, bólem nóg i dłoni kąsanych mrozem, urywanym oddechem i zmęczeniem. Za to mogą cieszyć się górami na co dzień, latem i zimą. O, właśnie widać kilku, tam niżej, na nawisie.

Na stacji, przy barierkach ograniczających wejście do wagoników, stoi dwóch pracowników kolejki. Pozornie rozluźnieni, uważnie śledzą malejące w oczach wagoniki i te, które dojeżdżają do stacji, pokonując ostatni, najbardziej stromy odcinek od Gros Rognon. Od tej tonącej często w białej gęstej mgle skalistej wysepki, z jedyną podporą na tym odcinku trasy, stację dzieli niespełna 300 metrów. Mężczyźni przy barierkach to z dziada pradziada ludzie gór, a niektórzy to ci sławni „technicy-linoskoczkowie" z dolin Chamonix i Aosty, których skrzyknął i zatrudnił przy budowie kolejki hrabia Dino Lora Totino.

Choćby trzydziestoczteroletni Eduardo Rey, wnuk słynnego alpinisty Guida Reya – oparty o poręcz spokojnie obserwuje sunące trójkami lub dwójkami aluminiowe srebrzyste pudełka z czerwonymi dachami. Jest ich trzydzieści sześć. W ciągu trzech kwadransów każde pokonuje trasę o długości 5100 metrów, by ostatecznie wspiąć się na wysokość 3463 metrów na Punta Helbronner, jeden ze szczytów ograniczających Col du Midi.

Wagoniki przesuwają się po dwóch stalowych linach o średnicy 32 milimetrów: nieruchomej linie nośnej i linie napędowej, do której przymocowane są na stałe. Pasażerowie siedzą twarzami do siebie w czteroosobowych wagonikach, co oznacza, że podniebną przygodę przeżywa jednocześnie ponad setka chętnych. W ciągu tych czterdziestu kilku minut kolejka osiem razy wstrzymuje bieg: to tylko parę chwil, ale można wsiąść czy wysiąść na stacji, nabrać w płuca mroźnego zdrowego powietrza, zrobić zdjęcia, które wyjdą nierozmazane, i choć przez chwilę nie trzeba będzie słuchać szczęku przesuwających się wagoników, mącącego niemy zachwyt nad rozciągającą się wokół panoramą. Potem lekkie szarpnięcie i kabiny ruszają w dalszą drogę. Niekiedy podmuchy wiatru sprawiają, że co bardziej wrażliwym pasażerom serce podchodzi do gardła, ale co tam, raz się żyje!

Z tarasów na Aiguille du Midi roztacza się niepowtarzalny widok na całe Alpy, Combe Maudit czy Aiguilles du Diable. A potem ukazuje się jedna z najpiękniejszych panoram w Europie. Pysznią się w słońcu alpejskie giganty: Grandes Jorasses, Igły Chamonix, Drus i oczywiście Mont Blanc. A jeśli wytężyć się wzrok, można dojrzeć kawałeczek charakterystycznej sylwetki mitycznego Matterhornu. Wszystko to na wyciągnięcie ręki, a potem kolejka płynie nad Vallée Blanche, nad Gros Rognon, nad serakami i szczelinami lodowca Géant i przełęczą Flambeaux. Pięć kilometrów otchłani i cudownych widoków, by dotrzeć wreszcie do Punta Helbronner. Tu przebiega granica między Sabaudią i Doliną Aosty, Francją i Italią.

Co, wysoko? No ale przecież właśnie o to chodziło, proszę pana! Proszę mi wierzyć, to najwyżej położona i najszybsza kolejka na świecie! Żona trochę się niepokoi? Nic dziwnego, ale cóż może się wydarzyć? Lina zerwie się pod ciężarem kabin? E tam, spokojnie argumentuje głowa stojącej obok czteroosobowej rodziny, cierpliwie czekającej w kolejce po bilety. Lina ma atest, może unieść ciężar dziesięciokrotnie większy od zakładanego, słonia by udźwignęła. A gdyby doszło do jakiejś awarii? Są przecież telefony, jakieś plany ewakuacji... A gdyby rozpętała się burza? Wiadomo, że w górach pogoda może się gwałtownie zmienić. Owszem, ale nie dziś. Wszystkie prognozy i serwisy francuskie, włoskie i szwajcarskie zgodnie zapowiedziały piękną pogodę. A jeśli nagle się ochłodzi? No chyba zabrali państwo na wszelki wypadek jakieś ciepłe okrycia?

Owszem, ci bardziej obyci z górami tak, ale większość nie. Tylko... co właściwie miałoby się zdarzyć?

Punta Helbronner

Trochę ludzi, ale tłumów nie ma. Rolando Marchi, włoski dziennikarz, staje w kolejce do wagonika. Już ma wsiadać, gdy... Czy to nie... Tak, to ona! Witaj! Dawno niewidziana znajoma przepycha się w stronę Rolanda. Czy ma chwilę? Tak! Co tu robi? Był na Col du Géant, Przełęczy Giganta. Śledził przez lornetkę wspinających się filarem Frêney, dzisiaj to temat numer jeden! A teraz czeka na kolejkę, może zdąży wrócić na Aiguille du Midi przed zwycięskim zespołem i zrobić parę zdjęć.

* * *

Oczu od lornetki nie odrywa także Christian Mollier, młody przewodnik aspirant z Chamonix. On też stoi w kolejce do wagonika, jednak z pewnością nie zaprząta sobie głowy kwestiami bezpieczeństwa czy ryzyka. Za to pogodą – owszem! Dużo od niej zależy.

Filar Frêney! Największe alpinistyczne wyzwanie, ostatni nierozwiązany „problem alpejski" i najbardziej gorący temat nie od wczoraj rozpalał wyobraźnię wspinaczy. Filar kusił: piękny, piekielnie trudny i wciąż niezdobyty. Nie dalej jak kilka tygodni wcześniej od włoskiej strony Mont Blanc zaatakowały go dwa znakomite zespoły: Francuzi z Pierre'em Mazeaudem i Włosi z legendą alpinizmu i przewodnikiem Walterem Bonattim.

W końcowej fazie wspinaczki połączyli siły, ale i tak atak skończył się niepowodzeniem, a podczas próby odwrotu w szalejącej burzy śnieżnej rozegrał się dramat: czterech alpinistów zmarło z zimna i z wycieńczenia, w tym wspinaczkowy partner i przyjaciel Bonattiego Andrea Oggioni. Po trzech dniach gehenny z życiem udaje się ujść jedynie Bonattiemu, jego klientowi Robertowi Gallieniemu i Pierre'owi Mazeaudowi.

Tragiczna wyprawa i śmierć przyjaciół wstrząsają całym górskim światkiem. Życie jednak nie uznaje pustki, a filar, wciąż niezdobyty, przyzywa. Pod koniec sierpnia, by zdobyć palmę pierwszeństwa, ruszają jednocześnie kolejne zespoły: Amerykanie, którzy szybko rezygnują, i Francuzi – René Desmaison, Yves Pollet-Villard i Pierre Julien. Ci tak łatwo się nie poddadzą, ale mają niezwykle mocnych rywali, Anglików Dona Whillansa, Iana Clougha, samego Chrisa Boningtona i Polaka Jana Długosza. I to pewnie te nazwiska pojawią się na pierwszych stronach jutrzejszych gazet. To dopiero będzie news! Walka jednak jeszcze trwa i na

razie w dolinach Chamonix i Courmayeur nie mówi się o niczym innym, a wszystko rozgrywa się właśnie teraz.

Przy tak dobrej pogodzie filar widać jak na dłoni. Stojąc na szczycie Tour Ronde na granicy francusko-włoskiej, Christian prawie nie wypuszcza lornetki z rąk, zachłannie przepatrując południową ścianę Mont Blanc. Wydaje mu się nawet... tak, chyba się nie myli, że w kluczowym miejscu drogi, na ośnieżonej grani powyżej Świecznika – ostatniej, najtrudniejszej turni filara – dostrzega dwie mikroskopijne ruchome plamki. Czyżby już było po? Jest strasznie ciekaw, dlatego tak mu spieszno zjechać z powrotem do Doliny*. Ale i tak jest zadowolony. On i jego klientka, Irene Caramella, młoda nauczycielka z Włoch, mają za sobą naprawdę udany dzień. Ranek był piękny, wprost idealny na taką wycieczkę. Poprowadził Irene normalną drogą, zwieńczoną przepięknym punktem widokowym w samym sercu masywu na szczycie Tour Ronde. To łatwa wspinaczka, głównie w śniegu, w rakach, ale Irene właśnie taką lubi, za skałą nie przepada. No i teraz wracają.

Christian Mollier ma dwadzieścia jeden lat i zaczesane do góry lekko falujące włosy. Jest stąd, z Doliny, z wioski Montquarts. W góry od małego zabierał go ojciec Firmin, który teraz prowadzi barek na lodowcu Bossons. To on nauczył go wszystkiego, co przewodnik powinien wiedzieć: czym jest ryzyko, które miejsca trzeba omijać i jak. Firmin rozwija w chłopcu specyficzną umiejętność wyczuwania niebezpieczeństwa, przewidywania, że coś jest nie tak! No i te jego opowieści o górach... Christian chłonie je jak gąbka. W szkole w Bossons spotyka Gérarda Devouassoux. Będą się przyjaźnić całe życie, póki na Evereście namiotu Gérarda nie zasypie lawina.

Zizi, jak nazywa go Devouassoux, to spokojny chłopak, opanowany, zrównoważony. I ciągnie go w góry. Bez przerwy buszuje u stóp lodowca Bossons w poszukiwaniu minerałów. Żeby je znaleźć i zbierać, trzeba się dobrze wspinać, a Christian jest w tym naprawdę świetny. W szkole radzi sobie doskonale, więc bez trudu zdaje na studia do Grenoble, po których staje przed poważnym dylematem: co chciałby robić? Uczyć języka francuskiego czy gimnastyki? Problemem staje się egzamin z pływania, przez który Christianowi jakoś udaje się przebrnąć, ale jak? Trudno powiedzieć, bo cóż, nie da się ukryć, że on, chłopak z gór, pływać nie umie. W ciągu roku pracuje, uczy gimnastyki (jednak!), a na wakacje wraca do domu,

---

* Tak w skrócie nazywana jest Dolina Chamonix.

w Alpy, i zakłada ukochaną czapkę przewodnika. Bo i tak najważniejsze są góry! Będzie prowadził w nie ludzi, jak ojciec, nie może być inaczej.

W wieku osiemnastu lat jest już oficjalnie przewodnikiem aspirantem i instruktorem narciarstwa. Oczywiście się wspina, tyle że już nie po minerały. I wciąż się górami zachwyca, wciąż jest ich ciekaw. No i ma szczęście! Nie żeby był bardziej ostrożny od innych, nie, jest jednak uważny, ma w sobie tę tak bardzo potrzebną pokorę wobec gór, ten szczególny do nich szacunek. Wie, co to ryzyko. Choćby teraz, gdy wracają z Irene z Tour Ronde. Jest gorąco i rozmiękczony śnieg oblepia raki, utrudnia marsz. Nie ma co ryzykować, lepiej wrócić na Aiguille du Midi kolejką.

* * *

Luxeuil-Saint-Sauveur, 116 baza 4. Eskadry Lotnictwa Myśliwskiego, ok. 300 kilometrów w linii prostej od Chamonix

Na pasie startowym stoją dwie gotowe do startu maszyny Republic F-84F Thunderstreak. To jednomiejscowy, jednosilnikowy amerykański samolot myśliwsko-bombowy napędzany turbinowym silnikiem odrzutowym, z dodatkowymi zbiornikami paliwa zamiast bomb, podwieszonymi na węzłach podskrzydłowych. Do myśliwców zdecydowanym sprężystym krokiem zbliża się dwóch pilotów, są młodzi, wysportowani, przystojni. Wszystko idzie doskonale. Pogoda na lot wymarzona, ani jednej chmurki. Wskakują do maszyn, wkładają hełmy, sprawdzają łączność i odpalają silniki lśniących w słońcu podniebnych rumaków.

Francuski myśliwiec wojskowy Republic F-84F Thunderstreak

* * *

Punta Helbronner. Wagoniki są tuż-tuż. Pierwsza w kolejce stoi czteroosobowa rodzina z Niemiec, za nią dwaj Włosi, ojciec i syn. Potem samotny turysta z Francji, Irene i Christian. Lekki zgrzyt i wagoniki hamują. Niemcy i Włosi już mają wsiadać, lecz nagle zmieniają zdanie: wolą być sami, więc proszę, może państwo wsiądą teraz, a my zaczekamy na następną grupę wagoników? Oczywiście, proszę bardzo. Uśmiechy, uprzejmości. To żaden problem, przecież kolejne wagoniki już podjeżdżają. Koniec końców samotny Francuz wsiada do pierwszego wagonika, a Christian i Irene do drugiego. Trzeci wagonik pozostaje pusty. Niemcy i Włosi machają im przyjaźnie i zajmują pierwszy i drugi wagonik z kolejnej grupy. Lekkie szarpnięcie i ruszają. Wreszcie! O tak, ta kolejka to prawdziwy cud techniki. I pomyśleć, że tak ją krytykowano!

* * *

Pomysł zbudowania kolejki linowej łączącej doliny Aosty i Chamonix drążył umysł Dina Lory Totina od dawna, a gdy inżynier ujawnił go opinii publicznej, po francuskiej stronie granicy zawrzało. Kolejka Glaciers, zasłużona, przestarzała i stale przepełniona, funkcjonowała na granicy wydolności. Na dodatek sabaudzka stolica gór coraz wyraźniej czuła na plecach oddech tradycyjnego rywala, ościennej gminy Saint-Gervais, skąd ruszała ciesząca się dużym powodzeniem kolejka TMB – Tramway du Mont Blanc – doskonały środek transportu dla wszystkich marzących o zmierzeniu się z najwyższym szczytem Alp.

Rękawica została więc rzucona i chcąc nie chcąc, Chamonix zmuszone było ją podjąć: musiało mieć s w o j ą kolejkę, własny mechaniczny środek komunikacji docierający jak najbliżej wierzchołka Białej Góry, czyli jak zakładano początkowo, na Col du Midi. Najprostszym sposobem jego realizacji wydawało się rozbudowanie tego, co – mimo niedostatków i wad – już istniało. A kto niby miałby to zrobić, jeśli nie Totino? Ten genialny Totino!

Dino Lora Totino, urodzony w rodzinie wielkich piemonckich przemysłowców, Europejczyk z ducha, inżynier, konstruktor i wizjoner, chętnie sięgał po niemożliwe. Specjalista w zakresie transportu linowego wiedział, jak przekuwać swoje marzenia w czyn, a ponadto miał wyjątkowy dar

zjednywania sobie ludzi, zarówno tych na najwyższych stanowiskach, jak i prostych robotników, z którymi pracował. W latach trzydziestych zdołał nakłonić władze szwajcarskie do przesunięcia granicy państwowej przebiegającej obok przełęczy Teodulo – łączącej Zermatt z Breuil-Cervinią, przecinającej granicę między Szwajcarią a Włochami – tak by bez formalnych przeszkód móc poprowadzić kolejkę linową z włoskiego ośrodka narciarskiego Breuil-Cervinia na lodowiec Plateau Rosa. Wsławił się również zbudowaniem kolejki na trasie schronisko Torino – La Palud (kilka kilometrów od Courmayeur) – konstrukcja została uznana za rewolucyjną. Drugi jej odcinek, długi na 2500 metrów i sięgający wysokości 3335 metrów, zbudowano bez żadnych podpór, co na owe czasy było innowacją. I choć osiągnięcia te przyniosły Totinowi tytuł hrabiego Cervinii, w głębi duszy marzył on o czymś znacznie ambitniejszym: o połączeniu linowym dolin Aosty i Chamonix. Już widział swą kolejkę wspinającą się na sam szczyt Mont Blanc. Wprawdzie dla tego projektu poparcia akurat nie znalazł, lecz przecież wciąż nierozwiązany pozostawał problem kolejki w Chamonix i Dino postanowił to wykorzystać.

Wszelkie plany i dyskusje wstrzymuje niestety wybuch II wojny światowej, jednak wiosną 1946 roku temat powraca. Edmond Desailloud, radca kantonu Chamonix-Mont Blanc, forsuje koncepcję przeniesienia stacji początkowej kolejki Glaciers z Pèlerins do centrum miasta, obok avenue du Mont Blanc. Jej napowietrzna trasa wiodłaby niemal idealnie w linii prostej najpierw do stacji przesiadkowej Plan de l'Aiguille, a potem północną ścianą Igły aż do jej szczytu. Taki też projekt Compagnie française des funiculaires de montagne, CFFM [Francuskie Stowarzyszenie Kolejek Wysokogórskich], zgłasza Ministerstwu Prac Publicznych i Transportu. Plan jest znakomity, jednak – zdaniem władz Chamonix – niewykonalny, bo niby kto miałby go zrealizować? I w tym momencie do gry wchodzi hrabia Dino Lora Totino! „Nasz ojciec natychmiast pojął – wspominają jego córki – że stację końcową należało umiejscowić nie na Col du Midi, ale na północnej ścianie Aiguille du Midi, bo właśnie tam jest najwspanialszy punkt widokowy, natomiast stacja początkowa powinna znajdować się nie trzy kilometry od Chamonix, ale w samym mieście, by ułatwić do niej dostęp turystom". Ponadto Totino słusznie sądził, że modernizacja ledwie zipiącej kolejki Glaciers i dostosowanie jej do wymogów projektu byłyby zbyt kosztowne. W głowie miał już inny plan, szalony i, zdawałoby się, nierealny, w którym ujawniły się cały jego konstruktorski geniusz,

odważne wizjonerstwo i innowacyjność rozwiązań: trzeba zbudować nową kolejkę od A do Z! Nową, najwyżej położoną i najszybszą na świecie! Czyż Chamonix na to nie zasługuje? Potem wystarczy pociągnąć kabel dalej, do Punta Helbronner na granicy z Włochami, i jego marzenie się spełni: dwie zimowe alpejskie stolice zostaną połączone!

Plany Totina od początku wzbudzały ogromne emocje. Jego kolejka miała poruszać się z rekordową jak na ówczesne czasy prędkością 10,5 metra na sekundę, zabierać jednocześnie osiemdziesięcioro pasażerów i przewozić sześćset pięćdziesiąt osób na godzinę. Już sam wjazd na szczyt Aiguille du Midi i platformę widokową miał być niebywałą atrakcją, a odcinek Aiguille – Punta Helbronner podczas budowy uznano za prawdziwy cud techniki. Po starcie z Igły kolejka miała jechać nad Vallée Blanche, lekko skręcić, minąć stację pośrednią na Gros Rognon i wreszcie ruszyć bez żadnych podpór w pięciokilometrową napowietrzną podróż do granicy z Italią. Pominięcie podpór było niejako koniecznością, ponieważ postawienie ich na ruchomym lodowcu Géant było wykluczone.

Nie zabrakło oczywiście ostrej krytyki, zajadłych polemik i protestów. Przeciwnikami budowy byli zarówno mieszkańcy Doliny Chamonix, jak i znaczna część przewodników górskich, członków klubów alpejskich, stowarzyszeń i oczywiście wspinaczy, jak choćby słynny himalaista Lionel Terray. To, co dla jednych było arcydziełem ludzkiej myśli technicznej, które przybliżało do natury zwykłych ludzi i ułatwiało dostęp do gór wspinaczom i narciarzom, dla innych było zamachem na środowisko, zaburzaniem naturalnej równowagi między obecnością człowieka w górach a naturą, brukaniem jej piękna widokiem wagoników i kabli, profanacją dziewiczego charakteru i majestatu jednego z najpiękniejszych miejsc w Europie, „prawdziwym gwałtem na unikatowym pejzażu lodowcowym i wysokogórskim". Grzmiano: to krok, którego konsekwencji nie da się cofnąć. A niby dlaczego każdy powinien mieć łatwy dostęp do gór?

Legendarny alpinista Gaston Rébuffat nie podzielał tych obaw: „To oczywiste, że gdy gdzieś w górach buduje się kolejkę, alpinistom ściska się serce. Ale nie znam ani jednego, który by na nią narzekał, kiedy już ruszyła. A poza tym, jeśli na te trzy tysiące ciekawskich, którzy wjadą na Aiguille z aparatem na szyi, znajdą się choćby dwie czy trzy osoby, które góry odkryją i pokochają, to warto tę kolejkę zbudować". W podobnym tonie wypowiada się przewodniczący Stowarzyszenia Przewodników Chamonix: dlaczego wagoniki kolejki miałyby zakłócać krajobraz

Vallée Blanche? Przecież na tle tego ogromnego krajobrazu są prawie niewidoczne. Dlatego trudno zrozumieć obawy i sprzeciw wielu przewodników: dlaczego mieliby stracić część klientów, skoro i tak większość przyszłych pasażerów kolejki, niedzielnych turystów, rodzin z dziećmi, ludzi starszych czy mniej sprawnych, i tak nie wybrałaby się na wycieczkę z przewodnikiem?

Polemiki i kontrowersje Totina nie powstrzymały, podobnie jak brak formalnej zgody władz francuskich, ponieważ rozpoczęcie budowy zatwierdziło oficjalnie jedynie merostwo Chamonix. Teraz genialny inżynier musiał zmierzyć się z najpoważniejszym przeciwnikiem: z górami.

Północny wierzchołek Aiguille du Midi to monolit o podstawie szerokości 50 metrów, nieporównanie potężniejszy niż skały na Col du Midi, ale i tak autor projektu kolejki, profesor Vittorio Zignoli z Instytutu Politechnicznego w Turynie, miał nad czym myśleć. Jak będą wyglądały prace na tak dużej wysokości? Czy kabel z takim obciążeniem da się wystarczająco naciągnąć? Inżynierowie z Conseil général des ponts et chaussées [Rada Generalna Dróg i Mostów] tylko kręcili głowami: nie da się! Pozostawało jedno: należało dokładnie zbadać topografię terenu. Na szczyt Igły wysłano więc geometrę.

* * *

Czarno-białe zdjęcie przyprawia o zimny dreszcz: na niewielkiej drewnianej platformie stoi mężczyzna w roboczym ubraniu. W tle zaskakująco wyraźnie rysują się wierzchołki, granie i pokryte śniegiem stoki. Mężczyzna spokojnie układa worki z ładunkiem, jakby niepomny ziejącej pod nim przepaści. Ta podwieszana prostokątna platforma, pozostałość po kolejce na Col du Midi, ruszyła w czerwcu 1949 roku. Zbita z desek, bez żadnych zabezpieczeń po bokach, zawieszona na potrójnych linach napędowych, cierpliwie windowała w górę kawałki liny, które po połączeniu miały tworzyć jeden kabel o długości 1,8 kilometra i ciężarze 1,2 tony.

Wreszcie pewnego czerwcowego ranka granią wiodącą z przełęczy na północny wierzchołek Aiguille du Midi począł mozolnie podchodzić niekończący się sznur ludzkich mrówek, żołnierzy i przewodników, każdy z dwudziestopięciokilogramowym ładunkiem na plecach. Wspinaczka, a raczej uparte dreptanie śnieżną koleiną, było łatwe technicznie, choć męczące. Na górze kawałki kabla łączono i nawijano na bęben.

Nieporównywalnie trudniejszym i bardziej niebezpiecznym zadaniem było opuszczenie kabla na lodowiec Pèlerins po północnej ścianie Igły, połączenie go z innym kablem, poprowadzenie go do Plan de l'Aiguille i naciągnięcie całości. Wymagało to zjazdu pomiędzy Grand Couloir a filarem Frendo, pod nieustannym obstrzałem spadających kamieni i urywających się seraków. Dlatego ochotników było wielu, rekrutowali się głównie z miejscowych twardych i dumnych górali z dziada pradziada. I nie szło tu o wynagrodzenie – była to zresztą zwykła dzienna stawka przewodnicka – ale o sprawę i o honor. Ostatecznie któregoś ranka zjazd tysiącmetrową północną ścianą rozpoczęło sześciu śmiałków z Chamonix, Courmayeur i Cervinii. Nawinięte na krążki odcinki czteromilimetrowej liny o długości 250 metrów spuszczali w wiaderkach i łączyli ich końce.

Góra zażarcie się broniła. Kamienna lawina nieraz próbowała wymieść ich z kuluaru, a rozwijany kabel zakleszczał się w rysach, więc zapychali je, jak mogli, kawałkami drewna. Nieustannie potrząsali kablem, by nie utknął w lodzie. O 17.30, po dziewięciu godzinach w ścianie, mokrzy, wyczerpani, ale cali i zdrowi, przewodnicy dotknęli butami śniegu na lodowcu Pèlerins.

Kabel pozostawiono w ścianie na rok, by sprawdzić, czy wytrzyma obciążenie i zmienne warunki atmosferyczne. Próbę przeszedł znakomicie i Totino mógł zacierać ręce. Gmina Chamonix oficjalnie zleciła mu budowę kolejki, a z państwowej kiesy spłynęło dwieście trzydzieści milionów franków pożyczki. Budowa ruszyła.

* * *

Trwała cztery lata. Pochłonęła dziesiątki ton żelaza i setki metrów sześciennych betonu, choć Totino był bardzo oszczędny. Drewno i metal pozyskiwano z ponad pięćdziesięciu podpór i maszynerii zdemontowanej kolejki Glaciers, wykorzystywano też części i materiały z poprzednich projektów. Do budowy stacji na Plan de l'Aiguille użyto gruzu wulkanicznego pochodzącego ze zboczy Etny, gdzie Totino również zbudował kolejkę, dźwig z Col du Midi zdemontowano i przeniesiono na szczyt Igły. Doprowadzono też linię elektryczną na 15 000 woltów. W granitowej skale wydrążono tunel łączący wierzchołek północny i główny oraz galerie i platformy na maszynerię stacji, restaurację i tarasy widokowe,

a w wierzchołku centralnym głęboką na 60 metrów studnię na przyszłą windę. Nieco „wygładzono" przy tym północny wierzchołek Igły, co niewątpliwie przysporzyło Włochowi kolejnych oponentów.

Wydrążono, przeniesiono, zbudowano... W praktyce oznaczało to, że wszystko trzeba było jakoś przetransportować na wysokość kilku tysięcy metrów. Helikopter? Za wcześnie, nie te czasy. Pomiędzy Col du Midi a szczytem Igły krążył więc nieustannie obładowany, specjalnie skonstruowany niewielki wagonik towarowy zwany czule „mydelniczką".

Na budowie „najwyższej" kolejki górskiej na świecie najważniejsi byli jednak ludzie: Francuzi, w większości z Chamonix i okolic, Włosi z Piemontu i z frankofońskiej mniejszości w Dolinie Aosty. Ich warunki życia i pracy były ekstremalne, zimą mogły z powodzeniem równać się z realiami bytowania w bazie na Antarktydzie. Trzy tygodnie nieprzerwanej morderczej pracy na wysokości, dotkliwe zimno, brak możliwości umycia się i słabe wyżywienie mogły zniechęcić każdego, lecz nie ich. Twardzi, wytrzymali i odważni, a przy tym pełni entuzjazmu i wiary w sukces, często pełnili podwójną funkcję: robotników i alpinistów. To, że musieli się poświęcać, nie miało dla nich znaczenia, to była sprawa honoru! Wspierali się, zastępowali, gdy było trzeba, pracowali w nocy. Niestraszne były im wiatry dochodzące do 100 kilometrów na godzinę, opady śniegu, nawet w lecie, czy wahania temperatury od minus 30 czy 40 do plus 30 stopni. Wszystko zamarzało, ślizgało się, wymykało z obolałych i skostniałych z zimna rąk. A trzeba było jeszcze podtrzymywać ogień, roztapiać wodę niezbędną do pracy, a rano nierzadko zaczynać od nowa to, co zrobiono poprzedniego dnia. Do tego lawiny, burze, kamienie lecące z otaczających ich kuluarów, ryzyko porażenia prądem, odpadnięcia od ściany, bo o wiązaniu się liną nie było mowy – większości robotników udało się szczęśliwie uniknąć obrażeń, choć wypadki się zdarzały, śmiertelne także.

Realizacja drugiej części wielkiego planu Dina Lory Totina – pociągnięcia kolejki z Aiguille aż do Punta Helbronner – wymagała pokonania ogromnych trudności technicznych. Każdy lodowiec żyje i się zmienia, nie było więc mowy o stawianiu na nim podpór, a jedyną stacją pośrednią na tych ogromnych białych połaciach miała być Gros Rognon, skalna wysepka oddzielająca Vallée Blanche od lodowca Glaciers. Ale i tym razem autor projektu, profesor Vittorio Zignoli, dokonał niemożliwego i w Wigilię 1957 roku w kierunku włoskiej granicy pofrunęły pierwsze wagoniki.

Kolejka na Aiguille du Midi. Koperta okolicznościowa

Dla Chamonix jednak prawdziwe święto odbyło się już dwa lata wcześniej, 25 czerwca 1955 roku, gdy pięćdziesięcioro gości specjalnych w ciągu dwudziestu pięciu minut wjechało na Plan de l'Aiguille, na wysokość 2317 metrów, czyli na pierwszą stację kolejki. Dwa miesiące później zaproszeni oficjele wysiadają z wagoników ponad 1300 metrów wyżej, na samym szczycie Igły. Przecięcie tradycyjnej wstęgi poprzedza niemal happeningowy popis jednego z gości: nie wjeżdża na wierzchołek kolejką, ale wspina się nań razem ze swym przewodnikiem, Louisem Lachenalem, który u boku Maurice'a Herzoga jako pierwszy człowiek na ziemi postawił stopę na szczycie ośmiotysięcznika – Annapurny. Gość ów to nie byle kto: członek francuskiego ruchu oporu w czasie II wojny, absolwent politechniki, były dyrektor generalny Air France i dyrektor gabinetu Édouarda Corniglion-Moliniera, ministra robót publicznych, transportu i turystyki, krótko mówiąc, prawdziwy VIP francuskiego lotnictwa cywilnego. I to on, w obecności Raymonda Jacqueta, prefekta Górnej Sabaudii, uroczyście przecina wstęgę i wygłasza krótką mowę inauguracyjną.

Jest 27 sierpnia 1955 roku, a człowiek, który tak efektownie inauguruje otwarcie nowej kolejki, nazywa się Ziegler. Henri Ziegler.

* * *

30 sierpnia 1961, 11.30
116 baza lotnicza 4. Eskadry Lotniczej w Luxeuil-Saint-Sauveur

Dwa F-84F wznoszą się w powietrze. Za sterami porucznik Jacques Devron i jego prowadzący, kapitan Bernard. To rutynowy lot patrolowy z rekonesansem nad Alpami na trasie Luxeuil – Annecy – Treviso, pod kontrolą radarów. Powrót do bazy od strony szwajcarskiej na małej wysokości, co jest jedynym sposobem uniknięcia wychwycenia przez wrogie radary. To nie lada sztuka. Zwłaszcza gdy siedzi się za sterami F-84F. Prędkość 800 kilometrów na godzinę, krajobraz przesuwa się przed oczami z szybkością 200 metrów na sekundę, zmienia, przechyla. Dowódca patrolu nie ma doświadczenia w lataniu nad górami, jednak przed lotem dokładnie przestudiował dostępne w bazie mapy: żadnych przeszkód na trasie, muszą tylko uważać na linie wysokiego napięcia.

Godzina 13.06. Lot przebiega bez zakłóceń, zadanie wykonane, wracają. Daleko w dole śnieg skrzy się w ostrych promieniach słońca, ucieka długimi smugami pod brzuchem maszyny. Lśnią białe połacie Vallée Blanche z wystającą skalną wysepką Gros Rognon po lewej stronie, po prawej strzeliste i ostre krawędzie Aiguille du Midi. Ręce Bernarda pewnie trzymają stery myśliwca. Jeszcze cztery, może pięć minut lotu i będą w bazie. „Nie widzę cię" – to komunikat porucznika Devrona. Kapitan nie zastanawia się ani sekundy. Ma to wpojone, wyćwiczone, reaguje więc automatycznie. Partner musi znowu mieć go w polu widzenia, inaczej mógłby zgubić drogę – wtedy zabraknie mu paliwa i nie będzie mógł wrócić do bazy.

Nagle jakieś dziwne szarpnięcie, lekkie, prawie niewyczuwalne, ale jednak. Przez ułamek sekundy Bernard czuje wibracje maszyny, nic więcej, 800 kilometrów na godzinę robi swoje. Wykonuje pionowe wznoszenie, po czym nie wytracając szybkości, ostro skręca w prawo, potem w lewo i wyrównując lot, przelatuje między Grandes Jorasses i Aiguille Verte. Jego uszy wypełnia jedynie ryk silnika odrzutowego. Rozgląda się: gdzie samolot Jacques'a? Jest! A więc wszystko w porządku, manewr się udał.

Okładka dodatku niedzielnego włoskiego dziennika „Corriere della Sera"

DOMENICA DEL CORRIERE

Anno 63 - N. 37 - L. 40 — Settimanale del CORRIERE DELLA SERA — 10 Settembre 1961

Tragedia al Monte Bianco. Un aereo a reazione, volando a bassa quota sul ghiacciaio della Vallée Blanche, ha tagliato i cavi della funivia più alta d'Europa. (Disegno di W. Molino)

Vedi servizio a pagina 13.

* * *

Godzina 13.07. Wagonik Irene i Christiana właśnie przeturkotał się przez potężną skalną podporę na Gros Rognon. Słońce nadal mocno przypieka, śnieg na Col du Midi jeszcze się skrzy, lecz na południowo-wschodnie zbocze Mont Blanc du Tacul wpełzł już cień. W dole, na odkrytej połaci doliny, trzy mikroskopijne postacie rysują w śniegu szerokie esy-floresy, obchodząc zionące pustką pułapki szczelin. I właśnie wtedy Christian go dostrzegł!

„Patrzyłem w lewo, w kierunku Mont Blanc, gdy zobaczyłem mały, srebrzysty, błyszczący w słońcu punkcik, który rósł w oczach z szybkością błyskawicy, bez jednego dźwięku, w niezmąconej ciszy [...]. Przez myśl mi przemknęło, że ten samolot jest piękny, tylko leci nisko, za nisko, jakby prosto na nas [...]".

Na platformie widokowej na Aiguille du Midi ludzie nieruchomieją. Z niedowierzaniem patrzą, jak samolot nurkuje w głąb Vallée Blanche, a gdy mają wrażenie, że rozbije się o lodowiec, w ostatniej chwili robi świecę, wystrzeliwuje w górę, po czym błyskawicznie się oddala, znika między Aiguille Verte i Grandes Jorasses. Przewodnik aspirant Christian Mollier natychmiast go rozpoznaje: „To wojskowy myśliwiec".

* * *

Najpierw słyszą potworny huk. Po metalowych kabinach, w których spokojnie siedzieli, przetacza się jak eksplozja. Wstrząs, jaki czują chwilę potem, jest tak gwałtowny i brutalny, że wszystko jakby nagle zastyga, zatrzymuje się, ale tylko na moment. Wagonik z wielką szybkością zaczyna zsuwać się w stronę Aiguille du Midi.

Do Christiana dociera potworna myśl: spadamy! Uszy przeszywa przeraźliwy krzyk Irene i ludzi z sąsiednich kabin, które, rozhuśtane jak bączki, kręcą się wokół kabla. Niewidzialna siła miota obojgiem z jednego końca kabiny na drugi, niczym źdźbłami słomy, przewraca i rzuca o ściany. Christian boleśnie uderza plecami o drzwi, a może o sufit? Czyżby fruwał? Irene krzyczy. Ich uszy wciąż wypełnia świdrujący ryk silnika. Wieczność! Mija chyba cała wieczność! Nad sobą chłopak widzi to niebo, to lodowiec, potem znowu niebo, znowu lodowiec, niebo, lodowiec... Czy to się nigdy nie skończy? Nagle gwałtowne ruchy kabiny zaczynają

Rozbite wagoniki kolejki na lodowcu Vallée Blanche

słabnąć, chybotanie z wolna ustaje. Jeszcze kilka wahnięć i nagle wszystko zamiera. Christian tkwi nieruchomo z ramionami przyklejonymi do szyby okienka. Niebo! Widzi niebo, więc wciąż wiszą na kablu! Żyją! Christian wychyla się przez okienko i patrzy w górę. Wagonik wisi uczepiony liny nośnej, na szczęście jest cała, inaczej wszyscy byliby zgubieni. Natomiast lina napędowa, ucięta jak nożem, zwisa luźno pewnie aż do podstawy Igły. Pod kabiną zionie 150, może 180 metrów pustki, a gdzieś na końcu liny nośnej, około 200 metrów dalej, ciemnieje budynek stacji na Aiguille du Midi.

Drugi wagonik z ich grupy wisi nieruchomo tuż obok, jednak trzeci jest znacznie dalej i niżej. Christian nie dostrzega natomiast kolejnej grupy trzech wagoników, które do momentu uderzenia sunęły tuż za nimi. Gdzie się podziały? Była w nich ta rodzina z Niemiec i dwóch Włochów, ojciec i syn, ci, którzy na stacji ustąpili miejsca Christianowi i Irene i przyjaźnie machali im na pożegnanie. Nie ma ich. Spadli. O czym myśleli, gdy po minięciu technicznej stacji Gros Rognon ich wagoniki z przerażającą prędkością zaczęły spadać w kierunku, z którego przybyły? Czy mieli choćby cień nadziei, gdy w kolejnej sekundzie wagoniki zsunęły się z kabla, z impetem uderzyły w skalną ścianę i w chmurze skalnych odłamków i pyłu runęły 200 metrów w dół?

* * *

Drgania samolotu Bernarda po lewej stronie nie ustają. Czyżby skrzydło maszyny o coś zahaczyło? Ale o co? Lecący ptak? Rzut oka na tarcze przyrządów pokładowych: nic, żadna ze wskazówek nie drgnęła. A jednak coś jest nie w porządku. „Nie wiem, co się dzieje [...] – kapitan wywołuje porucznika Devrona. – Czuję wibracje samolotu". Niech porucznik to sprawdzi i oceni ewentualne uszkodzenia. Jacques przelatuje nad samolotem dowódcy. To zewnętrzny zbiornik paliwa – informuje przez radio – jest na wpół urwany, a wstrząsy powoduje miotający nim pęd powietrza. Bernard nie ma wyjścia, musi pozbyć się uszkodzonego zbiornika, który odrywa się od brzucha myśliwca, pikuje w dół, po czym rozpada się 500 metrów niżej u stóp Gros Rognon.

* * *

W pierwszej chwili Eduardo Rey, pełniący dyżur na stacji Aiguille du Midi, zastyga w niemym bezruchu. To niemożliwe! W następnej sekundzie otrząsa się i rusza biegiem. Guzik, wielki czerwony guzik, prędko! Naciska. Cały mechanizm kolejki nieruchomieje. Teraz Rey biegnie do telefonu. „Prędko, prędko, panie dyrektorze! – krzyczy do słuchawki. – Mamy ogromny problem!" Michel Lechar, dyrektor eksploatacji kolejki, nie wierzy w to, co słyszy.

* * *

Stacja na Aiguille du Midi. Dziennikarz Rolando Marchi nie odrywa lornetki od oczu. Przed chwilą ktoś obok krzyknął po niemiecku: „To był samolot!". Patrzy w dół, na lodowiec. Na skrzącej się w słońcu bieli Vallée Blanche odcinają się wyraźnie nieforemne kanciaste kształty: trzy szkielety wagoników, które jeszcze przed chwilą sunęły w powietrzu. Potrzaskane i powyginane niczym blaszane pudełka po cukierkach, rozpadły się na lodowcu na kawałki. Obok nieruchome ludzkie ciała. Kim byli ludzie, których linię życia przecięto w ułamku sekundy z szybkością 800 kilometrów na godzinę?

Wiadomość rozchodzi się lotem błyskawicy nie tylko w Chamonix.

* * *

Paryż. Młody reporter Christian Brincourt dociera właśnie na rue Bayard pod numer dwudziesty drugi. Wchodzi do siedziby rozgłośni RTL i rzuca wesoło: „No i co, a jednak weszli Anglicy?". Jest podekscytowany i gotów na dyskusję o tym, co właśnie wydarzyło się na filarze Frêney. Od paru dni nie było przecież bardziej gorącego tematu. Koledzy mają jednak inny news, zupełnie nieprawdopodobny: francuski myśliwiec przeciął kabel kolejki linowej nad Vallée Blanche! Co takiego?! Co z ludźmi, coś wiadomo? Niewiele! Są ranni i ofiary śmiertelne, tak mówią, ale w pozostałych wagonikach utknęło około setki turystów. I co teraz? Trudno powiedzieć. Pewne jest tylko jedno: trzeba ich stamtąd jak najszybciej ściągnąć.

Potężny masyw Mont Blanc ogarnia się najlepiej, patrząc na makietę Alp w sławnej Ensie – ENSA, École nationale de ski et d'alpinisme, czyli Narodowej Szkole Narciarstwa i Alpinizmu. Majestatyczna grań Grandes Jorasses, Vallée Blanche, Igły, lodowiec Géant, Plateau de la Vierge i bezkresne śnieżne połacie. Jakże maleńkie, zagubione w tym ogromie wydają się na reporterskim zdjęciu Bernadettiego w „Paris Match" metalowe pudełeczka przyklejone do liny – cieniutkiej poziomej kreski! A w środku ponad setka ludzkich istnień zawieszonych między niebem a ziemią, między życiem a śmiercią.

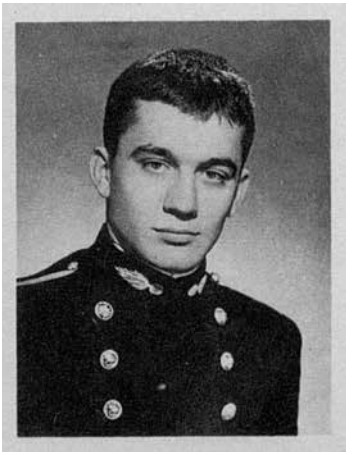
* * *

Baza w Luxeuil, 13.30
koła myśliwca F-84F dotykają lądowiska

Zadanie wykonane, misja skończona. Była długa, właściwie na granicy możliwości maszyny i Bernard jest zmęczony. Koła toczą się coraz wolniej. Bernard wie, że musi natychmiast zgłosić kolegom problem z wibracjami i sporządzić raport dotyczący urwanego zbiornika. Koła maszyny nieruchomieją.

W bazie jest spokojnie, niemal sennie, ale to cisza przed burzą. Za chwilę przetnie ją natarczywy dzwonek telefonu, efekt dziesiątków gorączkowych połączeń.

* * *



Bernard Ziegler

Chamonix. Pierwszy szok minął, lecz choć napięcie rośnie z minuty na minutę, na emocje nie ma czasu, trzeba działać. Jako pierwsi na miejscu katastrofy zjawiają się, zupełnie przypadkowo, filmowcy. Nie, nie paparazzi, tylko operatorzy z Francuskich Sił Powietrznych, którzy kręcą w okolicy film o technikach narciarskich. Ich kamery zaczęły terkotać od pierwszej minuty katastrofy. Błyskawicznie zjawiają się też pracownicy kolejki, a za nimi, spontanicznie, pierwsi ratownicy i przewodnicy z Chamonix. Telefony rozdzwaniają się w Szkole Wysokogórskiej, w Ensie, na posterunku żandarmerii i w bazie powietrznej helikopterów Bourget-du-Lac. W nagłym trybie ściąga się inżynierów i specjalistów od konstrukcji kolejki, powiadamiane są kolejne służby ratownicze, lekarze, pielęgniarki, strażacy...

Także po stronie włoskiej zaczyna robić się gorąco. Skrzykują się przewodnicy z Doliny Aosty i alpiniści, przybywa nawet proboszcz z Courmayeur. Na miejscu stawiają się specjalne oddziały policji i Guardia di Finanza*, zgłasza się Walter Bonatti, który dopiero co na filarze Frêney otarł się o śmierć i stracił partnera i przyjaciół, a mimo to natychmiast oddaje się do dyspozycji władz i staje na czele ekipy ratunkowej, chcąc jak najszybciej wyruszyć w kierunku Punta Helbronner.

---

* Guardia di Finanza – specjalna jednostka włoskiej policji do zwalczania przestępstw gospodarczych. Posiada również kompetencje straży celnej. Podlega włoskiemu Ministerstwu Gospodarki i Finansów.

Pierwsze informacje docierają wczesnym popołudniem z prowizorycznego centrum akcji ratunkowej urządzonego na stacji na Aiguille du Midi. Gianni Roghi, włoski pisarz i dziennikarz, donosi: „Trwa narada inżynierów, plan akcji ratunkowej jest już nakreślony". Wiadomo, że ze względu na warunki techniczne akcja będzie niezwykle trudna, powolna i ryzykowna. Ratownicy muszą dotrzeć do rannych w roztrzaskanych wagonikach na lodowcu i jak najszybciej uwolnić tych, którzy tkwią zawieszeni w powietrzu. Pierwsze zadanie raczej nie nastręczy większych problemów logistycznych, ale to drugie... Jedno jest pewne: w tym przypadku użycie helikoptera nie wchodzi w grę.

* * *

Głos dowódcy jest chłodny, rzeczowy, wyzuty z emocji. Słowa chłoszczą jak bat: „Kapitanie, o coś zaczepiliście". O coś zaczepił? O co mógł zaczepić, lecąc nad tym białym, zimnym bezkresem rozświetlonym sierpniowym słońcem? Przecież na mapie w tym miejscu niczego nie ma. Niczego! Sprawdzał dokładnie przed lotem. A może to w niego coś uderzyło? Jakiś duży ptak? Słowa dowódcy nie pozostawiają jednak wątpliwości: „o coś zaczepił". W głowie huczy, serce wali jak młotem. Myśli gorączkowo przelatują przez głowę. Rzeczywiście, było coś dziwnego w tamtej chwili, gdy samolotem lekko szarpnęło, ale... Kapitan zamyka się w swoim pokoju i przekręca klucz w zamku. Chowa twarz w dłoniach.

* * *

Zdjęcie ślubne. Para młodych uśmiechnięta, rozluźniona. Ona – biały welon, krótkie ciemne włosy. On – przepisowo ostrzyżony szatyn w mundurze lotnika. Absolwent paryskiej politechniki i szkoły lotniczej. Dobrze zbudowany, wysportowany, doskonale wyszkolony, pewny siebie. Kocha latanie, to nie tylko pasja, to wielka miłość. Największa i bezwarunkowa. Pierwsze szlify zdobywa w aeroklubie Air France w jakiejś zapadłej dziurze. Gdy odbiera licencję pilota, ma dopiero siedemnaście lat i nie zrobił jeszcze prawa jazdy. Ale czyż mogło być inaczej? Ojciec, dwaj bracia i szwagier – wszyscy piloci.

Nie bez trudu, co sam przyznaje, zdaje na politechnikę z dość mglistym zamiarem pójścia w ślady ojca i skończenia uczelni z dyplomem inżyniera

lotnictwa, co dawałoby mu jakąś szansę latania zawodowo. Dawałoby, gdyby tylko tak często nie urywał się z zajęć i sumiennie się uczył! Ale cóż począć, skoro w klubach tu i tam grają taki dobry jazz i kuszą podniebne eskapady w aeroklubie? Na promocji w gronie kandydatów na pilotów Bernarda więc nie ma i jedyne, co mu zostaje, to, jak sam to określa, „zesłanie" do lotnictwa wojskowego, najpierw do szkoły lotniczej, a potem do Szkoły Pilotów Myśliwców „Christian Martell" w Meknes w Maroku.

Bernard szybko awansuje i szczęśliwie uniknąwszy nudnej pracy za jednym z biurek w Ministerstwie Obrony, w wieku prawie trzydziestu lat wraca do studenckiej ławy, tym razem w słynnym Sup Aéro, czyli ISAE, Institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace [Krajowy Wyższy Francuski Instytut Aeronautyki i Przestrzeni Kosmicznej].

Z dyplomem inżyniera lotnictwa w kieszeni siada wreszcie za sterami, wprawdzie tylko myśliwca, ale jednak! Nie najlepszy to moment na rozpoczęcie kariery – w Algierii trwa wojna domowa, a Bernard jest przecież żołnierzem. Lot patrolowy nad zaporą przy granicy tunezyjskiej jest ryzykowny, Bernard leci nisko, bardzo nisko. Obrona przeciwlotnicza rebeliantów pluje ogniem. Dostał! Płomienie liżą kadłub samolotu. Jest ranny, jednak w ogóle tego nie czuje, skupia się na odpięciu pasów i spadochronie. Skacze. Ląduje bez przeszkód, lecz trafia najgorzej, jak tylko można: w sam środek oddziałów Frontu Wyzwolenia Narodowego. Skórę ratują mu, *in extremis*, koledzy lotnicy morscy. Jak w hollywoodzkich superprodukcjach ścianą ognia osłania go znakomity myśliwiec bombardujący Corsair, a z ziemi podbiera załoga helikoptera Alouette.

W szpitalu Bernard bije się w piersi: naraził swojego załoganta i ratujących go kolegów na wielkie ryzyko, a armię francuską na utratę samolotu T-6. A wszystko dlatego, że – jak przyznaje w swojej książce – „zszedł bardzo nisko nad stanowiska algierskiej obrony przeciwlotniczej". O wiele za nisko...

Ze szpitala wychodzi szybko i natychmiast dostaje kolejny przydział: trafia do 116 bazy Lotnictwa Myśliwskiego w Luxeuil w Górnej Sabaudii. Za akcję w Algierii zostaje odznaczony, ale wie swoje: wojna to wojna, rozkaz to rozkaz, a on jest żołnierzem. I ma latanie we krwi, jak jego bracia i ojciec. Przecież nazywa się Ziegler, Bernard Ziegler, i jest synem Henriego Zieglera. Tego, który kilka lat wcześniej uroczyście i z fantazją otwierał drugi odcinek kolejki na Aiguille du Midi.

Jeden z wagoników kolejki nad Vallée Blanche

* * *

Vallée Blanche. Oko kamery wolno sunie po szaroburym niebie. Zatrzymuje się, chwyta w kadr trzy srebrzyste wagoniki. Dwa po prawej, nienaturalnie przechylone, uczepione liny nośnej, i nieco dalej, niżej, po lewej, trzeci, wiszący na opadającej ukośnie w dół zerwanej linie napędowej. To prawdziwa lina życia pasażerów. W niewielkich okienkach wagoników rysują się cienie ich sylwetek. Czy zdają sobie sprawę, że każda chwila może być dla nich ostatnią?

Robert Gorenflot, na co dzień wykładowca biologii na Sorbonie, z zapałem tłumaczy małżonce i dwunastoletniemu synowi André, jak zrobić dobre zdjęcie szczytu Mont Blanc. Są na wakacjach w Annecy. Pełen zachwytu nad pięknem gór, nad wieczornymi szmaragdowymi cieniami nad Aiguille Verte i wpadającym w fiolet niebem nad Grandes Jorasses, Robert bezskutecznie szuka idealnego ujęcia tej pięknej góry. I ciągle coś mu nie wychodzi. Może po prostu Mont Blanc nie jest fotogeniczny? Co innego Igły! Ostro odcinają się na tle nieba, prawie same wchodzą w obiektyw. A teraz, skoro akurat przytrafiła im się awaria, trzeba to wykorzystać!

Znudziło się wam? To może pogramy w jakąś grę towarzyską? Czy uchwycone przez fotografa roześmiane, zrelaksowane twarze w okienku jednego z wagoników to właśnie Gorenflotowie? Zajęci sobą i grą na szczęście nie widzą ciał na lodowcu.

Małżeństwa Rivage'ów i Plottierów, ich dzieci, dwie Angielki i dwaj Włosi zajmujący wagoniki z drugiej strony kabla – także nie. Rivage'owie, handlowcy z Cambrai, są na wakacjach z synem. Usilnie starają się rozmawiać o wszystkim, o czymkolwiek, byle nie o sytuacji, w jakiej się znaleźli. Co ich podnosi na duchu? Widok sąsiadów – Plottierów z Bonneville. Ci ze spokojem, ba, wręcz z zainteresowaniem przyglądają się rzeźbie terenu, nad którym zawiśli. Rozmawiają, dyskutują. Może dlatego, że François, adwokat, i jego żona Thérèse to zapaleni i wytrawni turyści górscy, a ich córce, stewardesie, nieobce są nieoczekiwane i niekoniecznie pozytywne emocje. Tylko czy na pewno Plottierowie zdają sobie sprawę z tego, co się wydarzyło? Wkrótce wypatrzą w dole długą karawanę ratowników, a na niebie rozpocznie się istny balet helikopterów.

Dla pani David z Bretanii horyzont zamknięty wyniosłymi szczytami to niemal wyzwanie. Od trzynastu lat prowadzi sklep rybny w Chamonix i zawsze się zastanawiała, co jest za tymi szczytami. Niby to wie, od innych,

czyta o tym w prasie, w książkach, ogląda w telewizji. Ale co innego zobaczyć to na własne oczy. I wreszcie się zdecydowała, nawet wzięła ze sobą córkę, czternastoletnią Josseline. A teraz, w letnich sukienkach, tkwią w metalowym pudełku nad kabiną Gorenflotów, a to „za szczytami", które tak chciała zobaczyć, zastygło w bezruchu wokół nich niczym zatrzymany filmowy kadr. Czy żałuje, że się skusiła? Boi się o córkę? Czy ten dzień na dobre odstręczy ją, Bretonkę przywiązaną do płaskich po horyzont równin północy, od górskich wycieczek?

No i jeszcze ten chłopak, Friedrich! Młody, atletycznie zbudowany Austriak co jakiś czas spogląda na ziejące 200 metrów niżej szczeliny i seraki, odwraca się do współtowarzyszek niedoli i z rozbrajającym uśmiechem powtarza: „Niedobrze – kaput", po czym najspokojniej w świecie mości się na swoim siedzeniu i zasypia. Chrapie tak głośno, że budzi sam siebie. Podskakuje, przeciera oczy, chucha na zaparowaną szybę w okienku. No tak, nic nie widać. Znów pogrąża się w głębokim śnie i kabinę wypełnia jego gardłowy bulgot, który zagłusza nawet wyraźne szczękanie zębami dygocących z zimna i ze strachu Bretonek.

W najgorszej sytuacji są pasażerowie wagoników wiszących najbliżej miejsca przecięcia liny. W pierwszym Christian i Irene, w drugim, kilka metrów niżej, na szczęście tylko jedna osoba: Vincent Banzil, inżynier z Société du Bas-Rhône-Languedoc w Nîmes. Musi być świadomy grozy sytuacji, jednak w ogóle nie patrzy przez okienka. Wyjmuje z kieszeni notes i w skupieniu zaczyna zapełniać drobnym pismem kolejne stroniczki.

Ekipa zajmująca wagonik, który ruszył w trasę jako ostatni i wisi najwyżej, dobrała się wybornie: dwie zagorzałe przeciwniczki tytoniu, pani Mary Brooks i panna Edith Butcher z Londynu, trafiły, a jakże, na namiętnych palaczy, dżentelmenów z Mediolanu, Maria Rossiego i Franca Cartiniego. Wprawdzie 200 metrów nad ziemią problem *no smoking* przestał być istotny, lecz panie nie dają się zdominować i zgłaszają kolejne pretensje: jest im za gorąco! Dżentelmeni z Mediolanu rozkładają ręce. Nic się nie da zrobić.

Okienka wagoników są niewielkie. Przez opuszczoną szybę w drzwiach pasażer może wystawić na zewnątrz najwyżej głowę i rękę. Niektórzy spokojnie obserwują związane liną ludzkie mrówki idące w dół Vallée Blanche. Z jednego z wagoników wygląda łysawy mężczyzna w średnim wieku o okrągłej twarzy. Patrzy w dół i raczej nie ma pojęcia, że zerwana lina napędowa załamuje się dokładnie nad dachem jego kabiny.

W środkowym wagoniku z trzech wiszących najbliżej Gros Rognon siedzi niejaki Pierre Cerise z Lavencher, stary doświadczony przewodnik alpejski, tyle że niezrzeszony – pracuje na własną rękę. Tego ranka poprowadził na Requin dwie Włoszki, Pierę Scalardi i jej dwudziestotrzyletnią córkę Louise, właśnie wracali do Chamonix. Gdy kolejka zatrzymała się po raz pierwszy, tylko machnął ręką. To nic, uspokajał kobiety, tak się dzieje cały czas. Kolejne szarpnięcie i wagoniki znowu znieruchomieją. Co jest? To już się Cerise'owi mniej podoba: znowu jakaś „powietrzna dziura" czy może zbyt gwałtowne hamowanie? Wygląda przez okienko. A niech mnie... W dole, w promieniu co najmniej 50 metrów, na oślepiająco białym śniegu dostrzega trzy powykrzywiane szkielety kabin i rozrzucone ciała. Przenosi wzrok na wychodzące na tę samą stronę okienka sąsiednich kabin i widzi ściągnięte przerażeniem twarze pasażerów.

* * *

W bazie w Luxeuil niepokój, wszyscy już wiedzą. To mogło przydarzyć się każdemu, myślą, podczas każdego lotu. Samolot kapitana Zieglera zaplombowano. On sam, przybity, załamany i otępiały, nie rusza się ze swojego pokoju. W którym momencie zawinił? Gdzie popełnił błąd? Czy w ogóle popełnił? Przecież wszystko sprawdzał, uważnie oglądał mapę. W tamtym miejscu niczego na niej nie było, z całą pewnością. Kolejka nie została zaznaczona. Z daleka wagoniki są widoczne, lecz pomalowano je na srebrno i na tle iskrzącego się w słońcu śniegu trudno je dostrzec, zwłaszcza przy szybkości 800 kilometrów na godzinę. A lina? Jak miałby zobaczyć tę przecinającą dolinę cieniutką czarną kreskę? Zginęli ludzie, są ranni. Czekają go dochodzenie i sąd wojskowy, będzie odpowiadał za spowodowanie śmierci, umyślne lub nie. Koledzy – piloci, oficerowie, mechanicy, radiowcy – go wspierają, są solidarni. Żona z dziećmi pojechała na wakacje nad morze, do Antibes. Tylko patrzeć, jak usłyszy w radiu tragiczną wiadomość, która zmrozi jej krew w żyłach. Wtedy natychmiast wróci. Są za to ojciec i brat Michel. A potem? Po procesie? Czy będzie mógł latać?

* * *

Cisza. Wielka, niczym niezmącona cisza. Jedynie wiatr gwiżdże na kablu. Christian nie śmie nawet drgnąć, jakby czekał, że stanie się coś jeszcze, ale

nic się nie dzieje. Patrzy na Irene. Do tej pory z ust dziewczyny, przybitej i wystraszonej, nie padło ani jedno słowo, ale teraz po jej twarzy zaczynają spływać cienkie strumyki łez. Płyną nieprzerwanie, coraz szybciej i obficiej. „Wszystko będzie dobrze", mówi Christian. Bo cóż innego może jej powiedzieć?

Działać, przebiega mu przez głowę, musi działać! Przecież nie będzie stał z założonymi rękami! Otwiera ostrożnie drzwi kabiny, kilka zwinnych ruchów i już jest na dachu. Po plecach przebiega mu zimny dreszcz. Jego poczynania wywołały wprawdzie leciutkie kołysanie wagonika, jednak nie to go tak przeraziło. Lina nośna jest na szczęście nietknięta, lecz ich kabina wisi na niej tylko na jednym krążku, pozostałe spadły z kabla, a przerwana lina napędowa zwisa luźno tuż za ich kabinami i znika gdzieś w dole.

Christian się rozgląda. Położenie trzeciej kabiny, na szczęście pustej, jest takie samo, a pierwszej? Gdzie jest pierwsza? Był w niej jeden pasażer! Przewodnik odwraca głowę. Jest! Wagonik wisi 10 metrów niżej, trzyma się jedynie na kawałku kabla łączącym go z kabiną Christiana i Ireny. W każdej chwili może zsunąć się w przepaść, mimo to mężczyzna w środku nie zwraca na nic uwagi, tylko zawzięcie pisze coś w notatniku.

A gdzie się podziały wagoniki Niemców i Włochów? W dole, na lodowcu, przewodnik coś dostrzega... Bak? Tak, to rozbity bak samolotu! Nagle chłopaka uderza inna myśl: czy ratownicy zauważyli, co się stało z krążkami? Bo jeśli nie, to skoro od Aiguille du Midi dzieli ich nie więcej niż 100 metrów, to ktoś może wpaść na pomysł przyciągnięcia wagoników do stacji, jednak przy pierwszej próbie wszystko runie w dół. Trzeba ich tam na górze powiadomić, uprzedzić, inaczej wszyscy zginą. Poza tym Mollier ma tylko dwadzieścia jeden lat i nie chce umierać. To znaczy umrzeć w górach mógłby, ale jeszcze nie teraz i nie w taki sposób, nie głupio zamknięty w blaszanej pułapce bez możliwości działania i walki. Musi się stąd jakoś wydostać... Tylko jak?

„Co chcesz zrobić?" Irene wciąż jest wystraszona i wyczerpana, ale nie na tyle, by bez sprzeciwu zaakceptować to, co proponuje Mollier, gdy ostrożnie wsuwa się z powrotem do wagonika. Chyba oszalał! Naprawdę ma zamiar przejść po linie nośnej aż do Aiguille du Midi? Przecież to ponad 100 metrów! A co z nią, ma tu zostać? Sama? Christian ją uspokaja. Jakoś zabezpieczy i Irene, i wagonik. To możliwe, jest pewny, że da radę! Musi dotrzeć do stacji i ostrzec pracowników kolejki: nie mogą próbować

przyciągać wagoników! Tylko Irene musi zostawić drzwi kabiny otwarte, będzie pamiętała?

Christian przecina na pół swoją trzydziestometrową linę i wychodzi na dach. Jednym kawałkiem przywiązuje ramę kabiny i dwa krążki do kabla nośnego, drugim – Irene. Włoszka jest już bezpieczna, nawet gdyby kabina osunęła się w przepaść, dziewczyna zawiśnie pod liną nośną. Teraz Mollier wpina w linę kilka karabinków, krzyżuje nogi nad kablem i mocno łapie go za głową. Na przemian podciąga nogi i chwyta kabel wyprostowanymi rękami. Raz za razem przesuwa się o kolejne centymetry.

Po kilku metrach zawisa nad pierwszą kabiną. Nic się w niej nie zmieniło. Uwięziony mężczyzna, nie patrząc w okna, zawzięcie coś pisze... 10 metrów, 20... Christian jest młody, silny i wytrenowany, ale czuje, że długo tak nie wytrzyma. Karabinki zapewniają mu asekurację, lecz opóźniają posuwanie się naprzód. Zaciska zęby, musi! Jeszcze 15 metrów... Niedobrze! Kabel wisi pod większym kątem, niż sądził. Ręce słabną, a co gorsza, coraz trudniej mu utrzymać skrzyżowane nad kablem nogi. Karabinki szorują po metalu. Jeszcze chwila... Christian coraz bardziej opada z sił. Czuje, że za chwilę jego omdlałe z wysiłku nogi wyprostują się, a on zawiśnie bezwolnie pod kablem. Irene miała rację, to się nie uda. Nie da rady pokonać w tej pozycji tylu metrów, ale... spróbuje inaczej. Tylko najpierw chwilę odetchnie. Musi wrócić do punktu wyjścia, na dach kabiny, i zamiast przeciągać się po kablu, będzie popychał zmęczone ciało naprzód. Ile to potrwa? Pół godziny, godzinę, może więcej? No dalej. Wreszcie plecy Christiana znowu dotykają dachu wagonika. Odpocząć! Musi chwilę odpocząć! Irene wydaje się jeszcze bardziej przerażona niż wcześniej. Spokojnie, niech się nie martwi, da radę, tylko zrobi to inaczej.

Znów jest na dachu i powoli dociera do pierwszej kabiny. Patrzy w dół na ucięty kabel, który zwisa bezwładnie i opada około 150 metrów w dół, na lodowiec. Ryzyko oczywiście jest, i to duże. Żadnej asekuracji, żadnego zabezpieczenia przed upadkiem i żadnej możliwości odwrotu. Wszystko będzie zależało od siły jego rąk, które przez dłuższy czas będą musiały utrzymać ciężar całego ciała. Na szczęście kabel nie jest natłuszczany, więc jego ożyłowanie da odpowiedni opór dla rąk. Tak czy siak to jedyne wyjście, jedyny sposób, by się stąd wydostać.

Jeszcze chwila, jeszcze przez głowę przelatują wszystkie za i przeciw, wreszcie nagie ręce i kolana kurczowo zaciskają się wokół kabla i Christian zaczyna się zsuwać, centymetr po centymetrze, metr po metrze.

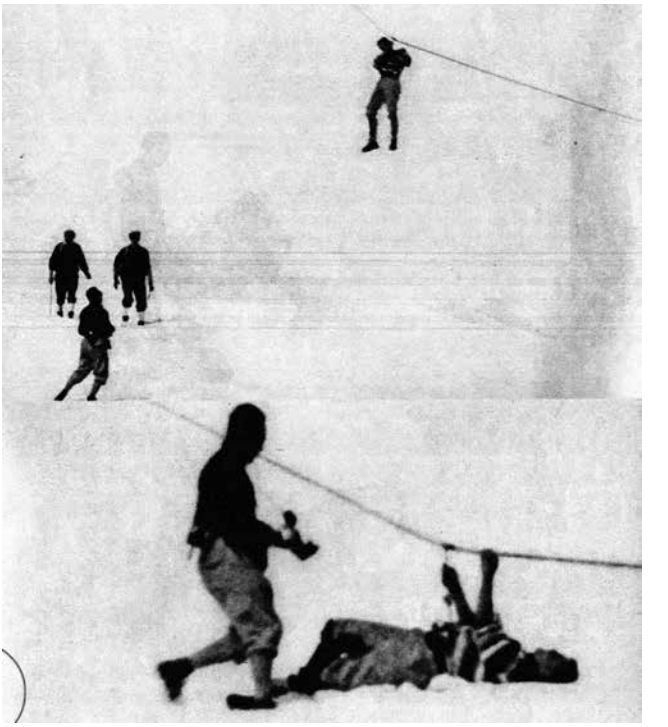
Co jakiś czas dopada go strach, obezwładniający, paniczny strach, że nie da rady, ręce puszczą chwyt i pod wpływem własnego ciężaru po prostu spadnie, lecz w głowie kołacze się jedna myśl: „W górach stałeś oko w oko z mnóstwem niebezpieczeństw i zawsze wychodziłeś z tego cało. No i masz dwadzieścia jeden lat, chcesz w tym wieku umierać? Mowy nie ma! Weź się w garść!".

Kabel. Zwykła metalowa lina. Teraz tylko ona jest ważna, bo końca drogi w dół nie widać. Zdrętwiałe i obrzmiałe z wysiłku ręce z coraz większym trudem utrzymują zawieszone w próżni ciało, które choć podtrzymywane kolanami zaciśniętymi wokół kabla, staje się coraz bardziej bezwładne i ciężkie. Chwila oddechu. Czy jest chociaż w połowie drogi? Na zmianę decyzji i tak jest już za późno, nie ma odwrotu. Jest za to przemożna chęć, by choć trochę, troszeczkę, choć kawałek zjechać, odciążyć ręce i kolana. Zmęczenie oblepia, mąci umysł Christiana niczym wata. Wystarczy się puścić, rozluźnić chwyt, nie będzie bolało, poleci sobie ot tak, bez wysiłku. Ot tak? Nie, nie teraz. Musi wytrzymać, musi.

Jak długo tak się zsuwa? Godzinę, dwie? Stracił poczucie czasu. Lina wrzyna się w zesztywniałe, poranione do krwi ręce. W dole zaczyna coś majaczyć. Lodowiec? Teraz to górny koniec zwisającego kabla rozmywa się gdzieś wysoko nad jego głową. W niebie? Wraca z nieba? Ale jeśli to coś w dole to rzeczywiście lodowiec, to tym bardziej nie może się poddać. Jeszcze chwila i Mollier czuje, że kabel zaczyna się lekko podnosić. Jeszcze ostatnie kilkadziesiąt metrów, 50... 20? Może mniej. Trzyma się ostatkiem sił, ale już wie, że wygrał.

* * *

Kamera operatora włoskiego dziennika „La Repubblica" lekko drży. W górnej części kadru na nieco poszarzałym białym tle odcinają się wyraźnie trzy pudełeczka z okienkami i ciemnym dachem, wczepiają się w kilka mniej wyraźnych poziomych kresek, lekko przechylają, jedno w lewo, drugie w prawo. Trzecie pudełko ledwie się trzyma na opadającej ostro w dół, jakby pociągniętej świecową kredką smudze. To zerwany kabel kolejki. W dwóch trzecich smugi sylwetka mężczyzny, wyraźnie widać gołe przedramiona i ciemny sweter w jasne pasy. Zsuwa się po kablu na rękach, nogi ciasno oplatają linę. Na ułamek sekundy zatrzymuje się, patrzy w górę, po czym znów się zsuwa. Jest coraz niżej, dobrze widać lekko



Christian Mollier na lodowcu po zjeździe na linie z wagonika kolejki

przekrzywioną gołą głowę, pumpy, getry i przesuwającą się w dłoniach linę. Wreszcie jest już tak blisko ziemi, że ciemna smuga kabla traci pion i łagodnie wybrzusza się pod jego ciężarem. Już nie hamuje, może zawisnąć całym ciężarem na bezużytecznym do tej chwili, wpiętym do kabla karabinku. Zjeżdża coraz szybciej, stopy dotykają ziemi, jednak siła rozpędu pcha go naprzód. Kilka ostatnich szarpnięć i wreszcie nieruchomieje. Leży bezwładnie z głową na zlodowaciałym śniegu. Gołe pokaleczone ręce drżą. Już do niego biegną, ktoś podnosi do oka aparat fotograficzny. To jakiś włoski dziennikarz, który przyjechał śledzić wyścig na filarze Frêney. Leciał helikopterem, gdy usłyszał o wypadku w Vallée Blanche. Natychmiast kazał wysadzić się na lodowcu i przytomnie chwycił za aparat.

Mollier wciąż leży nieruchomo z rękami zaciśniętymi na kablu. Patrzy w niebo. Błękitne, bezkresne. Niebo. I życie. Nowe życie.

Jeszcze chwilę odpoczywa. Wreszcie oddycha głęboko i podrywa się ze śniegu, nie ma chwili do stracenia. Musi szybko dotrzeć na przełęcz i powiadomić pracowników kolejki o sytuacji. Spokojnie, chłopcze, bez

obaw, uspokajają go. Akcja ratunkowa już się zaczęła, ale ci na Aiguille du Midi najpierw dokładnie przepatrzyli teren przez lornetkę, zobaczyli, jak jest i, Boże broń, nie mają zamiaru przyciągać wagoników. Tak, wiedzą, że liczy się każda minuta, już przymocowali do kabla „mydelniczkę" i lada moment spróbują dotoczyć się do Irene i mężczyzny w pierwszym wagoniku. Christian czuje się odpowiedzialny za tych dwoje. Chce dołączyć do ratowników. Wagonikiem towarowym wjeżdża na szczyt Aiguille. Ratownicy właśnie wsiadają do „mydelniczki". Mogę jechać z wami? Nie da rady, chłopie, za mało miejsca, musisz zaczekać na nich tu, na Igle.

Jasne, zaczeka. W napięciu i z przerażającą świadomością, że tam, w górze, między niebem a ziemią, w metalowych pułapkach wciąż tkwią nie tylko Irene i samotny mężczyzna, lecz także ponad sto* ludzkich istnień.

* * *

Machina ruszyła. Zaplanowano działania poszczególnych ekip na ziemi i w powietrzu, na lodowcu, na stacjach kolejki i na lodowisku w Chamonix, które zamieniono w prowizoryczne lądowisko helikopterów. Pierwsze lądują sikorsky S-55 (H-19) i S-58 (H-34) z 725 bazy w Bourget-du-Lac – ich zadaniem będzie transport ewakuowanych pasażerów do miasta. Lada moment mają się pojawić alouette II i III żandarmerii narodowej i Obrony Cywilnej z Grenoble-Eybens, wysadzą ratowników na poprzecinanych szczelinami lodowcach, co znacznie ułatwi dotarcie do ciał ofiar i ewakuację rannych z kabin, które spadły.

Wśród pilotów jest legenda – Jean Boulet, inżynier, obsypany medalami i wyróżnieniami kawaler Legii Honorowej. Jeśli ktoś jest w stanie zbliżyć się do kabin, to tylko on, a jego alouette III to jedyna maszyna zdolna wykonywać loty na wysokości powyżej 3300 metrów.

Na ziemi, na lodowcu czy na stacjach kolejki ratownicy mogą liczyć tylko na siłę własnych mięśni, a przy tym muszą być szczególnie ostrożni: nikt nie ma gwarancji, że kolejne wagoniki nie zerwą się choćby z powodu

---

* W kwestii wszystkich danych liczbowych zawartych w tym rozdziale autorka oparła się na czterech najbardziej wiarygodnych źródłach: dziennikach „Le Monde" i „Le Dauphiné Libéré", autobiografii Christiana Molliera i książce Christiana Brincourta *Envoyé spécial. 50 ans du reportage à Chamonix* [Wysłannik specjalny. 50 lat reportażu w Chamonix].

załamania pogody, silnych podmuchów wiatru czy jakiegoś nieprzewidywalnego zdarzenia. Kluczowym elementem tej logistycznej układanki są jednak sami poszkodowani. Jak się zachowają? Jak długo zniosą stres? Czy są zdolni pokonać lęk, niską temperaturę, zmęczenie fizyczne i psychiczne? Ratownicy będą im pomagać, ubezpieczać ich, ochraniać, lecz to oni, zwykli turyści, którzy najczęściej nie mieli zbyt wiele do czynienia z górami, będą musieli zjechać z wagonika na linie, na prowizorycznej towarowej platforemce, dojść po lodowcu czy skałach do helikoptera lub do stacji, dreptać w śniegu w letnich butach czy schodzić po stromych skałach Gros Rognon. Wszyscy zdają sobie sprawę, że w przypadku zasłabnięcia, problemów z sercem czy nagłego ataku paniki tam, w górze, szansa na szybką pomoc jest nikła.

Trzeba jednak działać. Ratownicy zamierzają rozciągnąć nad przepaścią dodatkowy kabel lub połączyć oba końce przeciętej liny napędowej. Jeśli to się uda, dotrą do niektórych wagoników, zabezpieczą je i pomogą poszkodowanym zjechać na lodowiec. Inne wagoniki, te blisko Rognon, ostrożnie, wolno, centymetr po centymetrze zostaną przyciągnięte do stacji. Pracownicy kolejki maksymalnie poluzują kabel nośny, by znalazły się jak najniżej – ułatwi to przerzucanie liny zjazdowej przez kabel. Uratowanych przejmą żołnierze i grupa ratowników, by poprowadzić ich po śniegu, lodzie czy stromych skałach w bezpieczne miejsce, do helikoptera lub prowizorycznego centrum pomocy. Gdyby jeszcze udało się przybliżyć do siebie niektóre kabiny tak, by pasażerowie mogli ze sobą rozmawiać! To z pewnością dodałoby im otuchy. A czy da się dostarczyć im jakieś jedzenie, koce? Raczej nie.

Lodowisko w Chamonix. Obok jednego z helikopterów stoi kilku mężczyzn. Żywo dyskutują. Wreszcie jeden z nich sadowi się za sterami maszyny. Przez chwilę mówi coś do mikrofonu. Promienie słoneczne odbijają się promieniście od błyszczącej kabiny, tańczą na kasku. Wreszcie drzwi się zatrzaskują. Łopaty wirnika zaczynają mielić powietrze, maszyna zadziera najpierw ogon, potem brzuch i jak wielki, pękaty, niezgrabny chrząszcz ciężko podrywa się z ziemi. Za to w powietrzu, na tle ośnieżonych surowych szczytów nabiera lekkości i błyskawicznie się oddala. To lot rozpoznawczy. Istnieje obawa, że z kabla na odcinku Gros Rognon – Aiguille du Midi wypadło więcej wagoników, trzeba to sprawdzić.

Ewakuacja pasażerów kolejki na Aiguille du Midi

Jeśli wszystko będzie w porządku, grupa wagoników najbliżej feralnej wysepki, z jedenastoma pasażerami będzie przyciągana do stacji prowizorycznym kablem zainstalowanym od strony Gros Rognon.

Najgorzej sytuacja wygląda w wagonikach wiszących najbliżej Aiguille du Midi. Wprawdzie klientce Christiana Molliera, wpiętej do liny nośnej, nic nie grozi, a pierwszy wagonik jest pusty, jednak w trzecim tkwi Vincent Banzil, inżynier z Nîmes, który nigdy nie uprawiał żadnego sportu. Zadanie uratowania go biorą na barki kadeci Szkoły Wysokogórskiej i pracownicy kolejki.

Akcja po stronie włoskiej idzie sprawnie. Blisko Punta Helbronner zatrzymały się trzy wagoniki i włoscy *alpini*, przewodnicy z Rolandem Ravanelem i alpiniści z Walterem Bonattim i Cosimo Zappellim na czele, zamierzają wykorzystać resztki liny napędowej i przyciągnąć kabiny do końcowej stacji. Z pomocą spieszy sam Dino Lora Totino. Już wynajął potężną wciągarkę, która bardzo powoli będzie nawijać zerwany kabel.

Pasażerowie, którzy utknęli na środku odcinka Helbronner – Gros Rognon, nie będą mieli tyle szczęścia: ich kabin nie da się przyciągnąć do żadnej ze stacji i będą musieli zejść samodzielnie po drabinkach linowych lub zjechać na linie.

Operator British Pathé śledzi przez obiektyw kamery odcinający się wyraźnie na śniegu sznur ciemnych sylwetek. Białe getry, ciężkie górskie buty, okulary lodowcowe. Ratownicy. Idą szybko, na tyle, na ile pozwala im głęboki śnieg. W ich rękach wije się lina, długi czarny wąż, który wydaje się nie mieć końca. Jeden z mężczyzn pcha przed sobą tobogan. Na pewno się przyda.

* * *

Nikomu nie chce się jeść, ale pić tak. Jak na wczesne popołudnie słońce mocno grzeje, jest upalnie i bezwietrznie, metalowe sześciany powoli zamieniają się w piece. Ile czasu są już w powietrzu? Kiedy się stąd wydostaną? I jak?

Kamera operatora dziennika „La Repubblica" przesuwa się po splątanych kablach zwisających wzdłuż ośnieżonych i zlodowaciałych skał urwiska. Potem w szerokim kadrze ukazuje panoramę szczytów, następnie ześlizguje się w dół, na biały bezmiar Vallée Blanche, by wreszcie zatrzymać się na trzech ukośnie położonych prostokątach. Na tle nieba

kabel, do którego są przyczepione, jest zupełnie niewidoczny. Za to kontrast między lodowcem, bezkresnym niebem nad masywem Mont Blanc i zawieszonymi w próżni pudełkami bije po oczach.

W malutkich metalowych kabinach jest gorąco. Bardzo gorąco. Trudno to wytrzymać, jednak niektórzy martwią się czym innym: wiedzą, że z każdą minutą, z każdą godziną sytuacja będzie się pogarszać. Ciągły balet helikopterów i karawany ludzi ciągnące po południu po lodowcu nie uszły ich uwagi, patrzyli na nie z nadzieją przez szybę lub wystawiali głowy przez niewielkie okienka, ale czy to rzeczywiście dawało im większe poczucie bezpieczeństwa i nadzieję na szybkie uwolnienie? Może tylko jaśniej uświadamiali sobie, ile metrów pustki dzieli ich od bezpiecznej ziemi. Ziemi? Pod brzuchem wagoników widać jedynie nieskończoną biel lodowca poprzecinaną niepozornymi kreskami zdradliwych, Bóg wie jak głębokich szczelin. Tak jest teraz, jednak gdy światło dnia zblednie, w miejsce duszącego upału powoli, lecz nieubłaganie zacznie wślizgiwać się chłód, który wraz z zapadającym zmrokiem zamieni się w przenikliwe zimno. A razem z chłodem i ciemnością w umysły uwięzionych wkradną się jeszcze większa niepewność, zwątpienie i strach. Wyobraźnia odgrzebie w pamięci strzępy zasłyszanych czy przeczytanych historii. A jeśli zmieni się pogoda albo zerwie wiatr? Bez trudu pośle ich wagoniki śladem pierwszych trzech.

* * *

Nie udało się. Jean Boulet nie dał rady zbliżyć się do wiszących wagoników. Mimo mistrzowskiego pilotażu i nadzwyczajnych jak na tamte czasy osiągów jego aluetka skapitulowała. To było zbyt niebezpieczne dla pasażerów. Są też jednak pomyślne wieści. Inny helikopter wrócił z lotu rozpoznawczego: wszystkie wagoniki wiszą stabilnie i upadek na lodowiec im nie grozi. Są też pierwsi uratowani. Nie obyło się bez komplikacji, ale swoją podniebną przygodę kończą szczęśliwie towarzysze niedoli Christiana, Irene Caramella i Vincent Banzil. Do kabla nośnego pracownicy kolejki umocowali „mydelniczkę", niewielki wózek towarowy. Miejsca w nim niewiele, od biedy dla trzech osób, i trzeba go przesuwać po linie ręcznie, co zajęło długie dwie godziny, lecz dotarli do pierwszego wagonika. Vincent wreszcie odłożył notes. Był asekurowany, musiał tylko odważnie dać duży krok i już był w wózku. Do Irene Caramelli uwięzionej

w środkowej kabinie „mydelniczka" dotrzeć nie może. Włoszka musi sama się do niej dostać, jednak w przeciwieństwie do Banzila wie, jak używać liny, jest oswojona z wysokością i ma dobrą kondycję. Ponadto wciąż jest wpięta do liny nośnej karabinkiem Molliera. Rusza. Skupiona, uważna. Dochodzi do wózka. W milczeniu sadowi się w środku. Jest przekonana, że Christian zginął.