

## GÓRA PRZEKŁĘTA

Zarówno zaproszenie na wyprawę na Nanga Parbat, jak i późniejsze, na Mount Everest, nastąpiło dzięki Gasherbrumom.

W Islamabadzie poznałam doktora Karla Herrligkoffera, kierownika zachodniemieckiej wyprawy na Nanga Parbat. Po sukcesie naszej wyprawy nastąpiła wymiana listów, w wyniku której wiosną 1976 roku otrzymałam wstępne zaproszenie na wyprawę everestowską, planowaną na rok 1978.

Karl miał już wówczas zezwolenie władz Nepalu na ten szczyt i był pewien, że będzie organizował wyprawę. Mnie wydawała się ona nierealna. Poza tym nie wiedziałam, jak potraktować to zaproszenie. Herrligkoffer w środowisku alpinistycznym cieszy się dużym autorytetem, a jednocześnie niezbyt dobrą opinią. Jest pełen uporu, wielkiej pasji i namiętności, jaką stały się dla niego Himalaje, a przede wszystkim Nanga Parbat, jeden z najbardziej nieprzyjaznych i zdradzieckich szczytów himalajskich, którego pokonanie wymaga najwyższych umiejętności wspinaczkowych. Zainteresowanie Karla Herrligkoffera i jego związku z tą górą trwają od roku 1934. Wówczas to jego przyrodni brat, Willy Merkl, po raz drugi kierował wyprawą niemiecko-austriacką na ten wciąż niezdojty szczyt. Dwa lata wcześniej prowadził wyprawę amerykańsko-niemiecką. Wyprawa z 1934 roku zakończyła się tragicznie – śmiercią Merkla, Wielanda, Welzenbacha i dziewięciu Szerpów.

Herrligkoffer, jakby chcąc zakończyć podjęte przez brata zadanie, rozpoczął działalność wyprawową w Himalajach. Najpierw postanowił rozliczyć się z Nanga Parbat. Niemiecko-austriacka wyprawa z 1953 roku, kierowana przez Karla i poświęcona pamięci jego brata, osiąga sukces. Po samotnym ataku 3 lipca na szczycie Nanga Parbat (8125 m) staje Austriak Hermann Buhl, jeden z największych alpinistów świata.

Autentyczność jego wejścia przez dłuższy czas była kwestionowana, a wokół wyprawy panowała atmosfera wątpliwości i niedomówień. Było w tym wiele ludzkiej zawiści, niewiary w zasady etyki panującej w górach. Alpinści to ludzie, którzy nie przypisują sobie osiągnięć nieprawdziwych. Owa etyka jest silniejsza od ewentualnych korzyści wynikających z hochsztaplerstwa. Zresztą zazwyczaj takie sprawy wcześniej czy później wychodzą na jaw, bo nie sposób nie dać się przyłapać na mistyfikacji. Jednak historia alpinizmu zna kilka takich przypadków, do dziś niewyjaśnionych – czy ktoś był rzeczywiście na szczycie, czy był tylko mistyfikatorem?

Mimo bardzo osobistego stosunku do Himalajów Herrligkoffer wyprawę organizuje jak dyrektor-menedżer. Bez sentymentów, za to na ogół skutecznie. Biała więc entuzjastom, którzy nie zadają sobie trudu, aby przestudiować umowę uczestnictwa przed wyprawą. Zachodzi w niej dysonans między chęcią, by uczestnicy wyprawy traktowali góry jako cel, dla zdobycia którego każdy daje z siebie maksimum wysiłku, bez oglądania się na własne korzyści, a wymaganiem, by jednocześnie przestrzegali określonych przepisów. Powoduje to uczucie ograniczenia, takiego samego jak w społeczeństwie na dole, gdzie obowiązują prawa, nakazy i zakazy. W tak uporządkowanej grupie społecznej trudno jest wyzwolić z ludzi spontaniczność.

Każdy z uczestników wyprawy podpisuje umowę określającą stawki i zakres obowiązków. Natomiast umowa ta nie bardzo wyraźnie precyzuje, co w zamian uczestnik otrzymuje. Dość ogólnikowo stwierdza, że wyprawa ma na celu zdobycie określonego szczytu. Korzyść uczestnika pozostaje niejako w domniemaniu – będzie miał prawo zdobywać szczyt i być może zdobędzie go, ale nie ma na to żadnej gwarancji. Z jakiego punktu widzenia wyszedł Herrligkoffer, określając w taki sposób zasady uczestnictwa w jego wyprawach?

Otóż twierdzi on, że jeżeli wyprawa osiąga sukces, to osiąga go jako swego rodzaju instytucja. I nie powinno być z tego tytułu korzyści dla poszczególnych uczestników. Zwłaszcza że bohaterami zostają ci, którzy osiągnęli szczyt. Ich nazwiska zna szeroka publiczność i tylko nimi interesuje się. Oni mają okazję zdyskontowania sukcesu poprzez zdjęcia, wywiady, prelekcje. A przecież sukces stał się możliwy dzięki pracy całej wyprawy, a przede wszystkim organizatora. Dlatego też alpinści, podpisując umowę uczestnictwa w wyprawach Herrligkoffera, zobowiązują się do oddania organizatorowi wszystkich zdjęć

z wyprawy. On ma pierwszeństwo w ich publikowaniu. Uczestnicy mogą sobie zamówić tylko duplikaty, a dochody z tytułu sprzedaży muszą przekazywać na konto organizatora, czyli Himalaya Club z Monachium, którego reprezentantem jest Herrligkoffer.

Każdy alpinista biorący udział w wyprawach organizowanych przez Himalaya Club musi mieć własny sprzęt: raki, czekan, pas wspinaczkowy, karabinki, śpiwory, kurtkę puchową i anorak. Himalaya Club zapewnia: namioty, żywność, dodatkowy sprzęt i transport.

Wbrew temu, co sądzi się o wyprawach Herrligkoffera, nie są to wyprawy bogate. Myślę, że w jego kraju dawno już minęła potrzeba podbijania dumy narodowej wyprawami alpinistycznymi. Sądzę nawet, że po II wojnie światowej RFN raczej stara się unikać demonstracji osiągnięć narodowych. Pewnie dlatego Herrligkoffer ma zawsze kłopoty z pieniędzmi na swoje wyprawy. Ich podstawą finansową jest odpłatność za uczestnictwo, która pokrywa mniej więcej połowę kosztów. Herrligkoffer musi mieć zawsze jakieś rezerwy finansowe z poprzednich wypraw i dodatkowe pieniądze za reklamę sprzętu i żywności. A po wyprawie – dochody ze sprzedaży zdjęć, filmów, książek.

Mimo wręcz zawodowej organizacji i rygorystycznych przepisów na wyprawach tych panuje nie mniejszy chaos niż na innych. Prawdę mówiąc, nie jest on możliwy do uniknięcia. Zależność od zmiennych warunków klimatycznych, organizacyjnych i wielu innych może przewrócić do góry nogami najlepszy plan.

Zanim doszła do skutku wyprawa na Mount Everest, Herrligkoffer zaproponował mi udział w wyprawie na Nanga Parbat w roku 1976. Ponieważ polskie władze sportowe mniej interesowało zaproszenie dla jednej osoby, Karl zgodził się zaprosić jeszcze jedną Polkę. Zwiększało to szansę osiągnięcia przez polskie alpinistki szczytu.

Bardzo cenię Herrligkoffera, między innymi i za to, że nie jest typowym kierownikiem wyprawowym, uważającym himalaizm za sport wyłącznie męski. Nie chroni zazdrośnie tego obszaru działania, zastrzeżonego w potocznym rozumieniu dla prawdziwych, bohaterskich mężczyzn. Być może jest to spowodowane faktem, że sam nie miał ambicji wchodzenia na szczyty. Ważniejsze dla niego było przeprowadzenie akcji i wprowadzenie na szczyt innych. Jest on przede wszystkim strategiem wyprawowym, przez to nie obawia się konkurencji. Na chłodno, choć może i z sympatią dla kobiet, kalkulował, na ile ich udział w wyprawie opła-

ca mu się. Ewentualny sukces kobiety dodaje wyprawie dodatkowego waloru i łatwiej daje się „sprzedać”.

W wyprawie na Nanga Parbat obok mnie wzięła udział Danuta Gellner-Wach z Katowic, legitymująca się znakomitymi zimowymi osiągnięciami w Tatrach, a także mająca doświadczenie w górach wysokich. Zaprzyjaźniłyśmy się podczas przejścia północnego filara Eigeru, a potem w Pamirze. W Islamabadzie nieoczekiwanie dołączył do nas Jan Jaworski. Wyprawa nie miała lekarza, więc gdy tylko znalazł się, a jego udział w wyprawie nie był związany z dodatkowymi kosztami, został przyjęty z dużą radością. I tak Janek został lekarzem wyprawy.

W wyprawie bierze udział dziewięć osób: Austriacy – Mathias Gradnitzer, Werner Haim, Sebastian Arnold; Niemcy – Herbert Holzmaier, Willy Klimek, Karl Wehrle oraz polska trójka. W ten sposób wyprawa stała się austriacko-niemiecko-polska.

Wyprawa, której uczestnicy nie znają się wcześniej, jest zawsze ryzykowna, a jeśli jeszcze składa się z alpinistów trzech narodowości – już tylko ten fakt wprowadza potencjalne zagrożenie dla spokoju wyprawy. Każdy bowiem, oprócz własnego, chce osiągnąć sukces narodowy. Z tym wiąże się nie tylko chęć rewanżu sponsorom, ale również zdobycie konkretnych korzyści.

W naszej wyprawie, na domiar złego, bardzo skomplikowane były sprawy związane z jej kierownictwem. Początkowo kierownikiem miał być Herrligkoffer, ale nie otrzymał wizy Pakistanu. Kiedy zaś dowiedział się, że nie uzyska również zezwolenia na wyprawę na swoje nazwisko, wysłał papiery na nazwisko Mathiasa Gradnitzera i wyprawę nazwał „austriacką”, choć w dalszym ciągu był jej organizatorem. Austriacy otrzymali zezwolenie. Herrligkoffer – chcąc, by ktoś bezpośrednio reprezentował Himalaya Club – powierzył mi kierownictwo ze strony organizatora. Tak więc zostałam *coleaderem*, czyli drugim kierownikiem wyprawy.

Udział w tej wyprawie był dla mnie zupełną nowością. Po uzyskaniu akceptacji polskich władz sportowych nie musiałam zajmować się sprawami organizacyjnymi, którymi byłam obciążona przy wyprawie na Gasherbrumy. Przygotowanie sprzętu puchowego i namiotów dla wszystkich uczestników wyprawy – co miało równoważyć nasze koszty uczestnictwa w wysokości 2500 dolarów – nie było kłopotliwe. Załatwianie tego odbywało się utartymi, znanymi sposobami, wprawdzie

nie bez przeszkód, ale nie wymagało szczególnej inwencji i przebijania się przez niewiadome.

Wyprawę potraktowałyśmy ambitnie, ale jednocześnie jako niezwykłą przygodę. Dotychczas przez zaangażowanie w sprawy wypraw, w konkretną pracę przy ich organizowaniu, bardzo dużo traciłam. Brakowało mi poczucia luzu, przeżywania wyprawy tylko na własny rachunek. W zespole 9-osobowym nie przytłaczały mnie nadmiernie obowiązki drugiego kierownika. Większość spraw załatwiała się mechanicznie. Nie miałam też poczucia odpowiedzialności za los całej wyprawy i niepewności, co z tego pomysłu wyniknie.

Przygotowanie sprzętu opóźniło się, co uniemożliwiło zabranie go przez samochód wyprawowy, startujący z Monachium. Kiedy więc powstał problem transportu sprzętu z Polski, wpadłyśmy na pomysł, że do Pakistanu dowieziemy go samochodem. Ale jakim samochodem? Zwróciłyśmy się z prośbą do dyrektora Bieleckiego, by Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu udostępniła wyprawie fiata 125 combi. Danka miała zawodowe prawo jazdy, ja amatorskie, ale jeszcze nie byłam zbyt doświadczonym kierowcą.

Samochód dostałyśmy i 23 lipca wyjechałyśmy z kraju. Duśka okazała się nie tylko znakomitym kierowcą, ale i ambitnym mechanikiem. Pierwsza awaria – pęknięcie uszczelki pod głowicą, niesprawną pompą wodną i gotującą się wodą w chłodnicy. Dla mnie to zupełne nieszczęście, natomiast Duśka z energią zawięła rękawy i wzięła się do wymontowywania pompy. Z trudem wybiłam jej ten pomysł z głowy, jako że było ciemno, a my nie miałyśmy latarek. Pomoc drogowa szybko uporała się z defektem i już bez kłopotów dojechałyśmy do Monachium.

Wyprawa miała opóźnienie. Okazało się też, że samochód ze sprzętem wyprawowym jeszcze nie wyjechał, nie musiałyśmy więc z całym bagażem jechać do Islamabadu. Przeładowujemy więc sprzęt z fiata i możemy lecieć samolotem. Ale nie chcemy zostawiać samochodu. Rezygnujemy z samolotu, a pieniądze przeznaczone na bilety Herrligkoffer daje nam na benzynę. Zabieramy ze sobą dwóch alpinistów: Niemca Herberta Holzmaiera i Austriaka Sebastiana Arnolda, zastrzegając sobie prowadzenie samochodu.

Z Monachium wyruszamy 15 sierpnia.

Z wyprawy tej pozostały mi w pamięci nie góry, a właśnie podróż przez Turcję, Iran, Afganistan i Pakistan. Była ona niepowtarzalną okazją do bliższego po-

znania tych krajów. Przejazd przez Turcję, mimo wcześniejszych obaw, minął gładko. Ale tuż za jej granicą, u zbiegu granic tureckiej, radzieckiej i irańskiej, zaczęło się coś niedobrego dziać z samochodem. Za ciasno spasowane łożysko przedniego koła rozgrzało oś i zablokowało hamulce. Po ostudzeniu i stwierdzeniu, że hamulce jednak trochę działają, wlecemy się do warsztatu z prędkością 30 kilometrów na godzinę. Dojeżdżamy do niewielkiej miejscowości, przepychamy się zatłoczonymi ulicami. Jadący za nami samochód daje sygnał klaksonem i uparcie pilnuje nas, przebijając się przez natychmiast zamykający się po naszym przejeździe strumień pojazdów. Pomimo że cały zmotoryzowany Wschód trąbi bez szczególnych przyczyn, zatrzymujemy się. Co za niewiarygodne szczęście! Za nami jechał fabryczny wóz polskiego fiata, w którym znajdował się serwis techniczny z ekipą mechaników. Spadli nam jak z przysłowiowego nieba. Z ogromną radością witamy rodaków, którzy ofiarowują nam pomoc. Mieszkają w Julfie, następnego dnia jadą do Teheranu. Jedziemy więc za nimi do Julfy.

Do hotelu, w którym zatrzymali się nasi rodacy, przyjeżdżamy nocą. Natychmiast zabierają się do naprawy samochodu, abyśmy następnego dnia mogli pojechać z nimi do Teheranu.

Rano samochód jest w idealnym stanie. Ruszamy do Teheranu. Przesiadam się do samochodu inżyniera Lipkowskiego, nasz prowadzi jeden z mechaników. Obaj dobrze znają trasę i sposób poruszania się po szosach irańskich. Dotychczas Duśka świetnie radziła sobie ze wschodnim zamętem panującym na drogach. Prowadziła wóz agresywnie, nie dając się zahukać i zastraszyć innym kierowcom. Sprytnie wychodziła z najgorszych korków. Jednak gdy za kierownicą naszego fiata zasiadł mechanik z FSO, koledzy wyprawowi przestali się zupełnie odzywać. Tylko widoczne w ich oczach przerażenie i co chwila zduszonym szeptem wymawiane „Herr Gott!” świadczyło, że nie przywykli do takiej jazdy. Z dwojga złego woleli już nasz sposób prowadzenia.

Z widoczną ulgą powitali Teheran.

Z Teheranu jedziemy przez Demawend na północ, w stronę Morza Kaspijskiego. Trudne odcinki górskie, ostre serpentyny, szosa zapchana ciężarówkami TIR.

Nasi współtowarzysze zapadnięci na tylnych siedzeniach czują się nienajlepiej, pozbawieni możliwości prowadzenia samochodu. Rekompensują to agresją skierowaną przeciwko nam. Co tu ukrywać, dochodziło niekiedy do najzwyklejszych

pyskówkek. W Iranie sytuacja stała się tak napięta, że wysadziłyśmy panów z samochodu z pieniędzmi na dalszą drogę. Najmilszy moment z dotychczasowej podróży to pożegnanie z naszymi pasażerami. Gdyby nie gapie, odańczyłybyśmy z Duśką dziki taniec radości. Nareszcie same!

Nastają wspaniałe czasy. Świetna pogoda, oślepiające słońce, a przy tym orzeźwiający wiatr. Po kilku dniach dojeżdżamy do granicy z Afganistanem i zmierzamy w stronę Heratu i Kandaharu. Droga do przejścia granicznego z Pakistanu mogłaby biec równoleżnikowo, byłaby wówczas najkrótsza, ale cała środkowa część Afganistanu to góry. Droga omija je, kierując się na południe przez Wielką Słoną Pustynię. Dopiero po minięciu pustyni zawraca na północ, kierując się do Kabulu. Byłam urzeczona pustynią – zmienną o każdej porze dnia, wszechobecną. Na horyzoncie niekiedy majaczyły góry o fantastycznych kształtach.

W Kabulu mamy zamiar wymienić pieniądze. Wieziemy pokaźną sumę dolarów, którą musimy wymienić na rupie pakistańskie. 20 sierpnia opuszczamy Kabul, mijamy Dzelalabad i po południu osiągamy przełęcz Khyber, gdzie jest punkt graniczny. Formalności paszportowe i graniczne trwają długo. Po stronie pakistańskiej znajdujemy się dopiero po zachodzie słońca. Wzbudzamy zainteresowanie strażników granicznych. Ostrzegają przed dalszą jazdą nocą; możemy natknąć się na grasujące grupki rabusiów. Nocujemy więc w hotelu na punkcie granicznym.

Przejazd przez przełęcz dostarcza mocnych wrażeń. Khyber Pass to znakomity punkt strategiczny, prowadzi tędy droga z Afganistanu do Pakistanu, łącząca Kabul z Peszawarem. Ostrymi serpentynami rwie w górę, część płaska ma 35 mil, wszędzie fortyfikacje, od czasu do czasu można zauważyć strażników.

Mijamy Peszawar. Do dawnej stolicy Pakistanu – Rawalpindi – docieramy tego samego dnia. Jest koniec sierpnia. Z resztą wyprawy spotykamy się w hotelu „Mrs. Davies”. Jesteśmy w komplecie – dziewięcioro alpinistów i kierowca wyprawy.

Kierownictwo wyprawy jest podwójne, jednak ani w Islamabadzie, ani w górach nie dezorganizowało to naszej działalności. Mathias Gradnitzer okazuje się „równym chłopem”. Wszystko omawiamy wspólnie, a decyzje przez nas podejmowane on przekazuje zespołowi.

Nawet antagonizmy podróżne z Sebastianem i Herbertem w ogólnej dobrej atmosferze zanikają. Ton nadają bardziej doświadczeni alpinisci – bardzo dobra

trójka: Mathias Gradnitzer, Willy Klimek i Werner Haim. Podporządkowują sobie młodszych, mniej doświadczonych, którzy nie znają się i dla których jest debiut himalajski. Rzutuje to również na stosunek do naszej grupy – nie ma wyraźnego antagonizmu i sporów.

W Islamabadzie dwa tygodnie oczekiwania na zezwolenie na dotarcie wybraną drogą pod Nanga Parbat. Okazuje się, że władze Pakistanu nie wydają zezwoleń obcokrajowcom na przejazd drogą najprostszą – Karakorum Highway – ogromną magistralą północ-południe, budowaną przez Chiny. Zupełnie nie potrafimy wymyślić, jak dobrać się do tej góry.

Pomaga nam przypadek. A właściwie czteroosobowa grupa Austriaków, która uzyskała dodatkowe zezwolenie i zaatakowała w międzyczasie Nanga Parbat. Grupa ta miała wejść w skład naszej wyprawy, ale nie doczekawszy się nas, załatwiała sobie zezwolenie. Zdążyli wrócić z gór, kiedy my pojawiliśmy się w Islamabadzie. Byli to: Hans Schell, Robert Schauer, Hillmar Sturm i Sigfried Günter. Spotkaliśmy ich oficera łącznikowego, kapitana Sher Khana, z którym udało nam się nawiązać kontakt. Alpinista całą duszą, syn księcia z plemienia Hunzów, bardzo wykształcony, znający Europę, błyskotliwy i dowcipny, a przy tym wszystkim bardzo nam życzliwy. Od niego dowiedzieliśmy się, że Austriacy zdobyli szczyt drogą, którą i my planowaliśmy. Odebrali nam pierwszeństwo, czyli cel wyprawy.

Wahamy się, co robić dalej. Decydujemy się jednak na powtórzenie drogi – nie ma innego wyjścia. Sher Khan wynajduje nam drogę dojazdu pod Nanga Parbat – obok jeziora Sat Parah, a dalej przez przełęcz Chilim Choki. I ten wariant dojścia zgłaszamy do władz. Po kilku dniach oczekiwania otrzymujemy zgodę.

Do Skardu lecimy z bagażem całej wyprawy, a tam wynajmujemy kilkanaście jeepów. Sprawdzamy ich stan techniczny. Arnold ogląda opony – to chyba najgorsze opony w całym Pakistanie.

Z trudem udaje się skompletować karawanę samochodów.

W końcu ruszamy. Kierunek – jezioro Sat Parah i przełęcz Chilim Choki.

Droga początkowo dobra, piękne krajobrazy i urzekające jezioro. Potem robi się coraz stromiej. Jak jeepy wytrzymają tę drogę? Jadę wozem, w którym nie ma sprężyny odciągającej pedał hamulca. Zamiast niej jest sznurek, który co chwila podciągam do góry. Droga przypomina ścieżki turystyczne w naszych Tatrach. Na niektórych odcinkach przepychamy jeepy. Arnold podczas jazdy miał wypo-



dek. Przy kolejnej próbie podjazdu jego jeep stracił przyczepność – tylne koła znalazły się tuż nad przepaścią. Powoli zsuwał się coraz niżej, aż wylądował na drzewie. Gdyby nie ono... Arnold wyskoczył z samochodu błady, wstrząsany torsjami.

Nareszcie przełęcz. Widać z niej rozległy płaskowyż. Wiedzie przezeń droga niezbyt wyraźna, ale już nie tak trudna. Czeka nas jeszcze 20–30 kilometrów jazdy, cały czas na wysokości 4500 metrów. To już odczuwalna wysokość. Nie jesteśmy zaaklimatyzowani, gdyż zbyt szybko osiągnęliśmy tę wysokość. Niektórzy koledzy cierpią na silne bóle głowy. Zapach benzyny i choroba lokomocyjna mnie również dają się we znaki. Mam już dość samochodu. Ale podróż trwa nadal, choć zaczyna się zmierzchać. Wioski Rampur nie osiągniemy przed nocą, zbyt jesteśmy skonani. Zatrzymujemy się. Ostatnim wysiłkiem woli zabezpieczamy samochody i ładunki, szykujemy nocleg, gotujemy. Po kolacji – poobijani, ale zadowoleni, że nic pod nami się nie trzęsie – zapadamy w sen.

Biwak przywrócił dobry nastrój. Wyruszamy wcześniej rano. Przed Astor skręcamy w lewo. Po drugiej stronie Indusu zmierzamy w stronę wiosek Bunji i Rampur, gdzie następuje koniec przygody samochodowej, która dawno przestała być fascynująca, przynajmniej dla moich kości – każda z nich boli oddzielnie. Po prawie 200 kilometrach jazdy po czymś, co tylko w przybliżeniu można nazwać drogą, następuje radosna chwila, czyli wypłata należności kierowcom jeepów.

Zaczyna się formowanie karawany. Pomaga w tym oficer łącznikowy, kapitan Mahmud. Jest również Saeed, nasz oficer łącznikowy z Gasherbrumów, którego spotkaliśmy w Islamabadzie. Ma już doświadczenie w pełnieniu tej funkcji i pomaga Mahmudowi w załatwianiu wszystkich spraw. Nie jest to jednak najszcześliwszy układ, Mahmud bowiem czuje się trochę niepotrzebny.

Czeka nas niedługie, zaledwie półtoradniowe podejście. Co sprawniejsze karawany docierają pod Nanga Parbat w ciągu jednego dnia. Prawie cały czas idziemy przez rejon zamieszkały – doliną Rupal podchodzącą pod południowe zbocze Nanga Parbat. Gdy kończy się jedna wioska, zaczyna się zaraz druga, nie mamy więc kłopotu z tragarzami i wyżywieniem ich. Karawana nie jest zwartym organizmem. Po wejściu do wioski tragarze gdzieś się rozpraszają, kiedy zaś nadchodzi pora wymarszu, równie niespodziewanie pojawiają się. Biwak zakładamy w pięknym miejscu – zielona trawa, owoce przynieszone przez wieśniaków, drzewa dające cień.

Następnego dnia idziemy nadal przepiękną doliną Rupal. Obóz bazowy u stóp Nanga Parbat coraz bliżej, ale góry wciąż nie widać. Po kilku godzinach marszu zjawiała się nieoczekiwanie, jak góra ze snu. Za kolejnym kamienistym wzniesieniem ukazała się biała zjawa. Przyspieszyłam kroku. Już widać jej południową ścianę, najpotężniejszą w całych Himalajach. Różnica wysokości od podnóża góry do szczytu wynosi aż 4500 metrów. Tysiąc metrów więcej niż podejście z bazy na szczyt Mount Everestu...

**cdn.**

**Na dalszą część rozdziału *GÓRA PRZEKLĘTA* oraz kolejne fragmenty książki zapraszamy za tydzień.**