

# Katastrofa lotnicza na 79. piętrze

## **Bedford Army Base, Massachusetts, godzina 8.55.**

Poranek 28 lipca 1945 roku jest chłodny i nieprzyjemny. Zwarta pokrywa chmur nie przepuszcza promieni słońca, od czasu do czasu mży. Wojna w Europie zakończyła się już ponad dwa i pół miesiąca temu, a upadek Japonii zdaje się być kwestią paru dni. 27-letni podpułkownik William F. Smith Jr., wyglądający tak, jak w Hollywood wyobrażają sobie odważnego pilota wojskowego, ma przed sobą ostatni etap rutynowego lotu. Jego dwusilnikowy B-25 należy do 457. jednostki bombowców, stacjonującej w południowej Dakocie. Smith leci poprzez Stany, zaliczając po drodze liczne postoje. Bedford to ostatni przystanek w drodze do miejsca przeznaczenia, który jest Newark w stanie New Jersey.

Pochodzący z Alabamy Smith jest doświadczonym pilotem bojowym, posiadającym wysokie odznaczenia. W 1942 roku ukończył elitarną akademię wojskową w West Point. Potem odbył ponad 100 akcji bojowych nad Niemcami, z czego 34 jako pilot "latającej fortecy".

Po 18 miesiącach spędzonych w Europie, w czerwcu 1945 r. powrócił do USA.

Tego mglistego poranka do B-25 wsiadają także sierżant Christopher S. Domitrovitch - również pilot z wysokimi odznaczeniami oraz Albert G. Perna - mechanik lotniczy z Bedford.

Jest dokładnie za pięć dziesiątą, gdy B-25 odrywa się od ziemi do ostatniego etapu lotu. Służba meteorologiczna zapowiedziała dla wschodniego wybrzeża mgłę i nisko wiszącą pokrywą chmur.

## **Empire State Building, Manhattan, Nowy Jork, godzina 9.45.**

102 piętra, 381 metrów wysokości i 200000 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej. Same tylko dźwigary ważą 55000 ton. Drapacz chmur został otwarty 1 maja 1931 roku. W roku 1945 ten biurowiec wciąż jest najwyższą budowlą świata.

W pierwszych latach istnienia nowojorczyki nadali mu przydomek "Empty State Building" ("pusty budynek"), ponieważ w czasach recesji rzadko wynajmowano jego drogie powierzchnie biurowe. Dopiero podczas II wojny światowej sytuacja nieco się zmieniła. Radio NBC umieściło tu swoją centralę, większość biur wynajęto - między innymi organizacjom, które powstały po przystąpieniu Ameryki do wojny.

Jednak rankiem 28 lipca Empire State Building raz jeszcze w pełni zasługiwał na swe złośliwe miano. Podczas wojennych sobót w Nowym Jorku nie pracuje się wcale albo w zredukowanym składzie. Platformy widokowe na 86. i 102. piętrze, które w czasie weekendów odwiedza nawet dziesięć tysięcy osób dziennie, są prawie puste.

Górna część drapacza chmur ginie w nisko wiszącej pokrywie z mgły i chmur. Przy ładnej pogodzie widok ze szczytu budynku rozciąga się do 130 kilometrów, lecz tamtego dnia widoczność skurczyła się zaledwie do paru metrów. Podczas normalnych dni roboczych w Empire State Building przebywa jednocześnie do 15000 ludzi, 28 lipca rano obecny jest nie więcej niż 1500 osób.

## **Port lotniczy La Guardia, Queens, Nowy Jork, godzina 9.45.**

Victor Barden pełni tego ranka dyżur w wieży lotniska jako szef zmiany. Niespodziewanie otrzymuje meldunek od pułkownika Williama F. Smitha, który znajduje się około 15 mil na południe i prosi o informacje na temat warunków pogodowych nad portem lotniczym w Newark. Barden jest zaskoczony, ponieważ Newark leży zaledwie 15 mil na południowy zachód od La Guardia, więc z pewnością Smith musiał już dolecieć w swojej maszynie nad punkt docelowy.

Załoga wieży radzi pilotowi, aby skierował się bezpośrednio nad Newark. Już kilka minut później dyżurni z wieży kontrolnej La Guardia dostrzegają B-25, który pojawia się na niebie od południowego wschodu. Barden przypuszcza, że Smith chce podejść do lądowania, więc przekazuje mu typowe instrukcje dotyczące pasa startowego, siły i kierunku wiatru. Pilot odpowiada, że chce koniecznie dolecieć do Newark.

Po tym meldunku kontrolerzy z wieży zgłaszają się do "kontroli obszaru". Tam nikt jednak nie zgłosił tego lotu, ponieważ B-25 leci według VFR (przepisów dotyczących lotów z widocznością), a więc poniżej obserwowanych korytarzy powietrznych. Kontrola obszaru nadaje, że pułap chmur nad Newark wynosi tylko 180 metrów, w związku z czym Smith powinien natychmiast wylądować na La Guardia.

B-25 jest maszyną wojskową, toteż kontrola lotów z lotniska cywilnego, by uzyskać prawo do wydania zezwolenia na lądowanie, musi najpierw otrzymać instrukcje z Wojskowej Doradczej Służby Kontroli Lotów. B-25 musi przez ten czas kręcić poziome ósemki w "powietrznej poczekalni", na południowy wschód od Nowego Jorku. Ku zdumieniu Bardena, wojskowi kontrolerzy oświadczają, że informacje pogodowe ich cywilnych kolegów są błędne: przecież nad Newark panuje całkiem znośna pogoda, pokrywa chmur leży na wysokości 1000 stóp, czyli dobrych 300 metrów, zaś widoczność wynosi dwie i jedną czwartą mili - to ponad trzy kilometry.

Wieża znowu zgłasza się u Smitha i przekazuje mu informacje pogodowe, otrzymane od wojska. Niech pilot wobec tych różniących się raportów pogodowych sam zadecyduje, czy zechce wylądować czy też woli lecieć do Newark.

La Guardia leży bezpośrednio nad East River, w dzielnicy Queens, Smith wykonuje teraz niewielki zakręt w kierunku wschodnim i może już dotrzeć do Newark ponad Brooklynem i Staten Island - lecąc głównie nad wodą. Jeżeli wybierze bezpośrednią trasę do Newark, zaoszczędzi parę sekund lotu, ale wtedy musiałby przelecieć nad Manhattanem.

Barden, ociągając się, wydaje wreszcie zezwolenie na lot do Newark, nie zapominając przy tym poinstruować Smitha, że mimo wszystko powinien w razie złej widoczności koniecznie zawrócić nad La Guardia i lądować. Wieża wydaje pilotowi ostatnie ostrzeżenie przed mgłą: "Od nas nie widać już wierzchołka Empire State Building".

### **Manhattan, Nowy Jork, godzina 9.48.**

Stanley Lomax jest reporterem sportowym w rozgłośni radiowej WOR. Siedzi w swoim samochodzie, gdy dociera do niego huk silników lotniczych. W chwilę później dostrzega B-25 sunący nad wąwozami miejskich zabudowań.

"Leć w górę, durniu, w górę!"- krzyczy do pilota. Na widok bombowca, który wynurza się z mgły, najwidoczniej zablądziwszy wśród drapaczy chmur, tak samo reagują setki ludzi.

Cywilne przepisy wykonywania lotów określają jasne zasady przelotów nad terenem zabudowanym. Należy bezwzględnie zachowywać minimalną wysokość lotu, wynoszącą 1000 stóp. Jednocześnie obowiązuje przepis, żeby nad miastami przelatywać na takiej wysokości, która w razie nagłej awarii silników pozwoli pilotowi dotrzeć nad teren otwarty albo wodę. Dla Manhattanu minimalną wysokość określono na 2000 stóp (600 m). W tych przepisach ukryty jest jednak pewien haczyk: obowiązują one maszyny cywilne, natomiast dla wojskowych są one jedynie "zaleceniem". Później pojawiają się setki, często wzajemnie sprzecznych zeznań naocznych świadków katastrofy. Niemniej ostatnie sekundy lotu B025 dają się z grubsza zrekonstruować.

Większość świadków zauważa samolot dopiero wtedy, gdy ten wynurza się z mgły na północ od 42. Ulicy, nadlatując znad East River. W tym czasie Smith już wlatuje nad miasto w 15-stopniowym skręcie na wysokości poniżej 1000 stóp. Bombowiec między drapaczami chmur jest jak mucha złapana w kamienną pułapkę. Smith, który brawurowo wykonywał akcje bojowe w Europie, wydaje się być kompletnie zagubiony nad centrum Nowego Jorku.

Maszyna leci kursem południowo-zachodnim, z prędkością 300 do 400 kilometrów na godzinę. Smith w ostatniej chwili unika kolizji z budynkiem Poczty Głównej. Bombowiec błądzi dalej i omal nie rozbija się o wieżowiec przy Piątej Alei. W ostatnich minutach lotu nad miastem sieje grozę. W biurach, sklepach, na ulicach - ludzie jak skamieniały patrzą w górę. Niektórzy w odruchu obronnym zasłaniają rękami głowy.

Eddie Greenberg pracuje tego dnia na 17. piętrze wieżowca przy 39. Ulicy. Jakieś 60 metrów nad sobą zauważa samolot, a słysząc potężną eksplozję krzyczy: "O Boże, uderzył w Empire State!".

### **Empire State Building, godzina 9.49.**

Już nigdy nie da się ustalić, czy William F. Smith miał jeszcze dość czasu, aby zauważyć, co wyłoniło się z gęstej mgły przed dziobem samolotu. Dokładnie za jedenaście dziesiąta jego ważący 11 ton B-25 z prędkością przynajmniej 200 mil na godzinę wali w ścianę między 78. a 79. piętrem budynku Empire State.

Maszyna zderza się z fasadą północną 280 metrów ponad 34. Ulicą, na wysokości szybów windowych, wybijając tam dziurę o wymiarach około 5,5 na 6 metrów. Zderzenie rozrywa skrzydła samolotu na strzępy, które spadają wokół wieżowca niczym bomby. To, co pozostało z kadłuba po zderzeniu, sunie jak olbrzymi pocisk przez szerokie na 25 metrów piętro i przebija leżącą naprzeciwko fasadę południową. Gruz, szczątki maszyny szkło i jeden z silników spadają na 33. Ulicę. Zderzeniu towarzyszy eksplozja, po której około 3000 litrów płonącej benzyny lotniczej rozlewa się po biurach na 79. piętrze i na północnej fasadzie drapacza chmur, sięgając aż do platformy widokowej na 86. piętrze. Gigantyczna konstrukcja chwieje się dwukrotnie. Jej wierzchołek świeci wielkimi jezorami ognia poprzez mgłę, jak ogromna pochodnia, po czym górna część znika we mgle i w gęstym, czarnym dymie.

Płonące paliwo pędzi przez 78. piętro niczym piekielna powódź, a potem klatkami schodowymi dociera na dół, aż do 75. piętra. Wszystko, co stoi na jego drodze, natychmiast zajmuje się ogniem.

William F. Smith, drugi pilot Christopher S. Domitrovich oraz Albert G. Perna nie mają żadnych szans.

Jeżeli nie zginęli, od bezpośredniego zderzenia, to umarli w tym ognistym piekle. Dwóch z nich - Smitha i Domitrovicha - zderzenie wyrzuca z wnętrza maszyny. Drużyny ratownicze znajdują później ich zwłoki na 79. piętrze. Właśnie tego dnia na tym piętrze są członkowie National Catholic Welfare Conference (NCWC) - instytucji zajmującej się organizowaniem pomocy humanitarnej dla krajów europejskich wyniszczonych przez wojnę.

W odróżnieniu od setek ludzi na Manhattanie, nikt na tym piętrze nie zauważył bombowca, póki nie wdarł się on do środka jak monstrum z piekła rodem.

Pomieszczenia natychmiast stają w płomieniach, a ogień, który nie zdążył dopaść ludzi wcześniej, dogania ich na klatkach schodowych. Trzy kobiety chronią się w ocalałym pomieszczeniu biurowym, gdzie w panice wybijają szyby z okien, aby zaczerpnąć więcej powietrza. Po chwili ogień dociera także do tego miejsca.

Paul Dearing z NCWC zginął inaczej. Jego pogruchtane zwłoki zostają znalezione na wąskim gzymsie, na wysokości 72. piętra. Aż do tego miejsca Empire State Building jest szerszy niż jego górna część. Ów występ architektoniczny uchronił Dearinga przed lotem w 300-metrową przepaść, ale upadek z siedmiu pięter i tak ukazał się śmiertelny.

Czy to eksplozja wyrzuciła go z okna? A może, otoczony płomieniami, sam wyskoczył w ataku paniki? Na te pytania nikt nie zdoła już odpowiedzieć. Niemniej przez taką śmierć jego ciało nie spaliło się doszczętnie. Stanie się on pierwszą ofiarą, którą policja będzie mogła jednoznacznie zidentyfikować.

Płomienie zdążyły już ogarnąć większość biura NCWC, gdy 37-letnia Catherine O'Connor otrząsnęła się z szoku po zderzeniu. Rozejrzawszy się dookoła dostrzegła jednego z kolegów - Josepha Fountaina. Ubranie tego 47-letniego mężczyzny stoi w ogniu, lecz on sam trzyma się jeszcze na nogach. Kobieta woła do niego: "Come on, Joe, come on, Joe!". Joseph Fountain jakoś wyrwa się płomieniom i dociera wraz z Catherine oraz dwiema innymi kobietami do niewielkiego biura na południowej stronie budynku. Gęsty dym uniemożliwia dalszą ucieczkę. Wszyscy czworo zaczynają się modlić.

Także wszyscy inni ludzie, przebywający o godzinie 9.49 między 79. a 102. piętrem, znajdują się w śmiertelnym niebezpieczeństwie. Wielu z nich nawet jednak nie wie, co właściwie się wydarzyło. Pewien mężczyzna, który spędził ponad 25 lat w Chinach, sądzi, że to niszczycielskie trzęsienie ziemi, jakie niegdyś przeżył na Dalekim Wschodzie. Inni myślą, że to może jakiś japoński lotnik-kamikaze albo że gigantyczny drapacz chmur wali się w gruzy.

Także w windach rozgrywają się dramatyczne sceny.

Drugi silnik od B-25 i część podwozia wpadają do szybu windy nr 7, wyrzucają pustą kabinę z jej olinowania i spadają wraz z nią w trzydziestu metrową przepaść szybu aż na same dno - na najniższą kondygnację piwnicy. 20-letnia windziarka Betty Lou Oliver właśnie zatrzymała windę na 79. piętrze Empire State Building i otworzyła jej drzwi, gdy płonąca benzyna lotnicza chlusnęła do środka z szybów windowych. Jednocześnie siła eksplozji wyrzuciła kobietę z kabiny na korytarz.

Krwawiącą, poranioną, rozhisteryzowaną i ledwie zdolną do kontaktu z otoczeniem Betty Lou znajdują dwie pracownice Air Cargo Transport Company - Barbara Brown i Penny Skepko. Razem taszcza ją do swojego biura i udzielają jej pierwszej pomocy. Następnie postanawiają znieść Betty Lou na dół, aby odwiedzić ją do szpitala.

W trójkę udają się do podobnie uszkodzonej windy nr 6, w której pełniła służbę inna młoda kobieta. Odczuła eksplozję, ale nie doznała żadnych obrażeń. Barbara Brown i Penny Skepko już mają wsiąść do windy, gdy pojawia się ich szef, Roy Penzell. Poleca im, aby zjeżdżały w dół, lecz zostawiły raną Betty Lou Oliver pod opieką jej koleżanki. Obie powracają do swoich biur. Penzell pozostaje na korytarzu i słyszy, jak zamykają się drzwi do windy. Nagle rozlega się głośny huk. Winda spada w dół szybu.

Uszkodzone liny windy nr 6 pękły, a dwie młode kobiety spadają z 275 metrów na najniższe piętro podziemi. Masywny gumowy bufor, mocowany na dnie każdego z szybów, przebija podłogę windy. Spadające z góry stalowe liny druzgocą dach kabiny.

Penzell i jego dwie pracownice ratują się później uciekając w dół schodami.

O godzinie 9.49 między 66. a 102. piętrem znajduje się pięć wind - prawie wszystkie bez pasażerów. Kabiny, które nie spadły w przepaść, blokują się w szybach. Na niektóre z nich skapuje płonąca benzyna lotnicza.

Abe Gluck, 36-letni dziennikarz, w chwili kontroli stoi z kontrolerem biletów Samem Watkinsonem przed swoją kabiną na 80. piętrze. Gdy dochodzi do nich odgłos eksplozji, Abe myśli, że to uderzenie pioruna lub wybuch w maszynowni. Na dalsze spekulacje nie ma już czasu. W ich stronę pędzi walec ognia, który zmusza obu do ucieczki korytarzem w dół.

69-letni Watkinson jest wolniejszy od Glucka i pozostaje w tyle. Doganiają go płomienie.

Gluck, słysząc krzyki Watkina, zawraca i wyciąga go z ognia. Obaj mężczyźni wloką się do opustoszałego biura, w którym Watkinson traci przytomność. Przyjaciel taszczy go do okna, ale gęste tumany dymu szybko wypełniają pomieszczenie.

Gluck błądzi po omacku w dymie, dopóki jakoś nie odnajduje wejścia na klatkę schodową. Pędzi z powrotem do nieprzytomnego Watkina i znosi go kilka pięter na dół. Tam są jeszcze sprawne windy. Zjeżdżają na 5. piętro, gdzie odnajdują ich lekarze. Dopiero teraz Gluck zauważa "coś mokrego na nogach" - swoją własną krew.

Przed katastrofą na wąskiej platformie widokowej 102. piętra znalazł się porucznik Allen Aiman. Próbował przebić wzrokiem szarą ścianę mgły, gdy nagle spostrzegł przed sobą samolot pędzący prosto na budynek. Jest zbyt zdumiony, by odczuć strach. Dopiero w chwilę później eksplozja i wibracje, przebiegające przez cały gigantyczny gmach, przekonują go, że to nie było złudzenie. Ucieka ze swoją żoną w bezpieczne miejsce.

Fontanna płonącej benzyny lotniczej chlusta w górę aż do przeszklonej części platformy widokowej na 86. piętrze. Metalowe części z rozbitego B-25 dolatują z 79. piętra na otwartą galerię platformy. Dym, płomienie i gęsta chmura pyłu z szybów windowych wdzierają się do wnętrza. Trzej strażnicy wyłamują drzwi na galerię zewnętrzną, które podczas niepogody są zamknięte. W zamieszaniu nikt nie potrafi odnaleźć kluczy.

Mimo wszystko nie dochodzi do paniki - być może dlatego, że z głośników płynie łagodna muzyka. Szef administracji Empire State Building Frank W. Powell zwołuje wszystkich zwiedzających i przy dźwiękach powolnego walca sprowadza ich schodami poza zasięg niebezpieczeństwa.

W biurach Caterpillar Tractor Company na 80. piętrze nie słychać żadnej muzyki. Arthur E. Palmer i D.J. Norden siedzą właśnie przy pracy, gdy samolot wbija się w drapacz chmur ledwie o kilka metrów pod nimi. Uderzenie podrzuca Palmera do góry, w chwilę potem przy oknie pojawiają się płomienie. "To bomba rzucona przez Japończyków" - myśli, lecz po chwili czuje zapach paliwa i uznaje, że to jednak upadek samolotu. Pędzi do okna i wygląda na zewnątrz, ale niczego nie dostrzega z powodu dymu i płomieni. W tym momencie wpada do biura jedna z windziarek. Ma oparzenia na rękach i nogach, w panicznym strachu próbuje wyskoczyć przez okno. Udaje się ją powstrzymać i uspokoić.

Palmer wychodzi na korytarz, lecz gęsty dym z szybów windowych przepędza go z powrotem do biura. Wszyscy troje są w pułapce. Otwierają okna, żeby mieć czym oddychać. Znajdują niewielki młotek i rozkuwają nim ściankę działową do sąsiedniego biura. Gdy dziura jest już dostatecznie duża, jako pierwszy przeczołguje się przez nią Norden, następnie obaj mężczyźni przepychają ranną dziewczynę, a ostatni przechodzi Palmer. Wydostawczy się z pomieszczeń biurowych docierają na nie zablokowaną klatkę schodową. Schodzą około trzydziestu pięter w dół, zanim napotkają pierwszą ekipę ratunkową.

### **Empire State Building, godzina 9.52.**

Setki ludzi stają się świadkami katastrofy. Już po paru sekundach linie telefoniczne straży pożarnej i policji rozgrzewają się do czerwoności. Pierwszy sygnał alarmu pożarowego zostaje nadany o godzinie 9.52 - i to przez strażaka.

Porucznik pożarnictwa William Murphy nie widzi w prawdzie samego bombowca, gdy ten błędzi gdzieś ponad ulicami, ale słyszy eksplozję i zauważa dym. Biegnie na róg Piątej Alei i 30. Ulicy do sygnalizatora alarmu pożarowego.

Kilka sekund później do centrali dociera następny sygnał alarmowy - nadany z samego Empire State Building. Właśnie tam uderzenie B-25 w wieżowiec zaskakuje przy pracy na 73. piętrze Williama Sharpa, robotnika budowlanego. Impet zderzenia i eksplozja rzuca nim o ścianę. Sharp z trudem wstaje, sięga po łopatę i wali nią w przycisk zamontowany na ścianie alarmu.

Natomiast pewien pracownik firmy Raytheon na 53. piętrze ma kłopoty z telefonicznym zawiadomieniem o pożarze. Gdy jego koledzy jeszcze wyglądają przez okno, on już pędzi do aparatu i zawiadamia kontrolą lotów z lotniska La Guardia. Rozmówca z centrali telefonicznej uznaje informację o staranowaniu Empire State Building przez samolot za makabryczny żart. Dopiero po wielokrotnych zapewnieniach jest skłonny uwierzyć w to, co słyszy.

41 wozów z 23 remiz strażackich pędzi w kierunku Empire State Building, do którego docierają około dziesiątej. Dowodzący akcji Patrick Walsh i jego ludzie mają do ugaszenia najwyżej położony pożar, jaki kiedykolwiek mógł wybuchnąć w budynku. Ostatni taki "rekord", teraz pobity o 40 pięter, należał do manhattańskiego Sherry-Netherlands-Hotel, którego górne piętra zapaliły się w 1927 roku. Walsh posyła większość swoich ludzi do gaszenia płomieni, które pustoszą piętra na wysokości 280 metrów. Strażacy wjeżdżają windą na 60. piętro. Do pokonania pozostają zadymione klatki schodowe na 18 piętrach - przez nie strażacy, objuczeni ciężkim sprzętem gaśniczym i aparatami oddechowymi, przebijają się do miejsc, w których szaleje pożar.

Inni zostają skierowani do najniższego piętra piwnicznego, gdzie walają się szczątki samolotu oraz windy nr 6 i nr 7. Widać tam jeszcze niewielkie pożary, podsycane rozlaną benzyną.

Dziwne, że na tak zdemolowanych piętrach nadal funkcjonuje główny wodociąg. Z mierzącego 100 kilometrów systemu przewodów żadna z ważnych rur nie została zniszczona. Strażacy mogą zatem podłączyć wielki agregat gaśniczy i od razu przystąpić do zmasowanego ataku na pożar. Jedyne gęsty dym okazuje się gorszy od płomieni. Niektórzy, pomimo aparatów oddechowych, padają nieprzytomni w skutek zatrucia dymem i muszą zostać odstawieni w bezpieczne miejsce.

Lekarze i sanitariusze ze szpitala Bellevue zajmują się rannymi. Także osoby duchowne uczestniczą w akcji ratunkowej. Niektóre z nich spieszą na miejsce z polskich kościołów, inne, należą do ocalałej grupy z NCWC - po ucieczce z budynku powracają w towarzystwie strażaków i sanitariuszy. Modlą się przy zwłokach zwęglonych w pożarze ludzi, z którymi rozmawiali jeszcze niewiele minut przedtem.

Ekipy ratownicze na niebezpiecznej drodze do miejsca zderzenia samolotu z budynkiem napotyka coraz to nowe ofiary katastrofy. Widok zwęglonych zwłok przypomina strażakom skutki wojny dopiero co zakończonej w Europie. Ale czasem zdarza się happy end.

26-letni Harold J. Smith w momencie katastrofy był w swoim biurze na 62. piętrze. Podbiega do okna i spoglądając w górę odkrywa trzy kobiety, które wychylają się z okna i rozpaczliwie wymachują rękami. Zewsząd otaczają je płomienie i dym. Na klatce schodowej napotyka oddział strażaków, których prowadzi na piętro, gdzie według jego przypuszczeń powinny się one znajdować. Strażacy ratują przed zaduszeniem trzy kobiety i jednego mężczyznę. To właśnie Catherine O'Connor, jej dwie koleżanki i ciężko ranny Joseph Fountain z NCWC.

Gdy ekipy ratownicze przedzierają się przez rumowisko, na dolnych piętrach budynku zespół 25 lekarzy, 24 siostr, 13 sanitariuszy i 15 wolontariuszy z Czerwonego Krzyża zajmuje się ludźmi opuszczającymi wieżowiec. Na miejsce wypadku dojechało 15 karetok pogotowia, kursujących teraz między szpitalami miejskimi a biurowcem. Do akcji przystępuje ponad 400 policjantów.

W jednym z westybulów biurowca ratownicy urządzili prowizoryczny szpital. Niektóre z ofiar ucierpiały w skutek zatruc dymem i oparzeń, inne doznały złamań lub ran ciętych.

Wielu wymaga pomocy ze względu na przeżyty szok. Jeszcze inni są kompletnie wyczerpani, ponieważ ratowali siebie lub innych przed niebezpieczeństwem albo zbiegali na dół przez 70, 80 i więcej pięter. Dokładnie 1860 stopni prowadzi ze 102. piętra aż do poziomu ulicy - to ponad dwa i pół raza więcej niż z trzydziestego piętra Pałacu Kultury i Nauki do ziemi.

Błyskawicznie udziela pomocy Czerwony Krzyż. Już w parę minut po zgłoszeniu pierwszego alarmu dwie kuchnie polowe z leżącej w pobliżu centrali nowojorskiej podjeżdżają pod drapacz chmur, dowożąc 230 litrów świeżo zaparzonej kawy i ogromną ilość paczków.

Fiorello La Guardia, burmistrz Nowego Jorku, dojeżdża właśnie do ratusza, gdy z radia jego samochodu płynie wiadomość o alarmie dla straży pożarnej. Odwołuje wszystkie spotkania i nakazuje kierowcy jechać na miejsce katastrofy. Chwilę potem można już zobaczyć burmistrza, jak z 60. piętra wchodzi na górę, brodząc w kaskadach brudnej wody spływającej schodami.

Na 79. piętrze pojawia się na tyle wcześnie, by osobiście śledzić przebieg akcji gaśniczej. Pozostaje tam półtorej godziny, chociaż, jak później wspomina, na gorze jest "gorąco jak w piekarniku". Z wściekłością wymachuje pięściami, gdy dowiaduje się o pierwszych szczegółach wypadku. "Zawsze im powtarzałem, żeby nie przelatywać nad miastem!" - La Guardia wrzeszczy tak głośno, że strażacy aż odwracają się w jego stronę. Burmistrz nie ma wątpliwości, że odpowiedzialność za ten wypadek ponosi pilot wojskowy.

O najdziwniejszych epizodach akcji ratunkowej tamtejszego dnia dowiaduje się później-i stosownie do okoliczności nadaje bohaterowi odznaczenie oraz dumnie pozuje z nim do zdjęć dla prasy.

Donald Malony ma dopiero 17 lat. Pochodzi z Detroit i od dziewięciu miesięcy służy jako sanitariusz w Coast Guard w Connecticut. Tego dnia ma wolne i stoi pod Empire State Building, gdy wydarza się nieszczęście. Malony wbiega do najbliższego budynku, aby uchronić się przed spadającymi szczątkami i gruzem. Potem biegnie do apteki mieszczącej się na parterze Empire State Building. "Dawaj mi zaraz morfinę, strzykawki, igły i zestawy pierwszej pomocy!" - woła do sprzedawcy. Malony tego dnia ma na sobie mundur Straży Przybrzeżnej, a naszyty czerwony krzyż jest jego legitymacją służbową. Dlatego sprzedawca natychmiast podaje mu największy zestaw pierwszej pomocy, jaki może znaleźć.

Także z tego powodu wbiegający do budynku strażacy zabierają go ze sobą w drodze do płonących kabin, które spadły na dno szybów windowych. Wybijając dziurę w kabinie nr 6, która zwała się w dół aż z 75. piętra. Nikt tak naprawdę nie spodziewa się znaleźć w środku ocalałych ludzi.

Jednak Betty Lou Oliver i jej koleżanki wciąż żyją - są ciężko ranne, ale przytomne. Później technicy doszli do wniosku, że to automatyczne zabezpieczenia w szybie windowym zdołały spowolnić upadek kabiny na tyle, że obie kobiety nie zostały zmiążdżone wskutek uderzenia o dno szybu. Malony udziela poszkodowanym pierwszej pomocy, a potem gna na górę, znajdując rannych na 70. i na 79. piętrze i po kolei znosi ich do różnych ekip ratunkowych, uwijających się na niższych piętrach.

Po 40 minutach dowodzący akcją może już odesłać większość swoich ludzi do domu. Pożary są stłumione, a dym powoli ulatnia się z pięter zalanych wodą użytą do gaszenia pożarów.

Wciąż nie wiadomo, ile osób znajdowało się na 78. i 79. piętrze w momencie katastrofy, ile z nich zdołało uciec - a ile nie zdążyło. Niektóre ofiary są okaleczone do tego stopnia, że nie sposób nawet ustalić ich płci.

Ktoś znajduje resztki śmigła, które wwierciło się w ścianę, i kawałek materiału z napisem: "Do not remove from plane No. 0588" ("Nie usuwać z samolotu nr 0588").

### **Times Building, Nowy Jork, godzina 10.00.**

David H. Joseph jest kierownikiem działu miejskiego "New York Timesa". Właśnie siedzi przy pracy, gdy niesamowita eksplozja wstrząsa Manhattanem. Nie musi długo czekać, aby dowiedzieć się, co zaszło. Pracownicy centrali telefonicznej na 11. piętrze Times Building mają świetny widok na Empire State. Zbiegają na dół i informują o wszystkim Josepha. Ten natychmiast zmienia cały układ gazety. Wydanie niedzielne miało zawierać informacje z frontu japońskiego i z ratyfikacji Karty ONZ przez Senat USA, ale Joseph postanawia poświęcić najwięcej miejsca opisom katastrofy na Manhattanie. Łącznie 25 reporterów spieszy do straży pożarnej i policji, do szpitali i Czerwonego Krzyża, do ratusza i na lotnisko La Guardia.

Obok tekstów należy zamieścić zdjęcia, bo to właśnie one robią na czytelnikach największe wrażenie. Ernie Sisto zapomina o dokuczającym mu wrzodzie żołądka i taszczy ciężką Speed Graphic Camera aż na 81. piętro. Patrzy na dziurę powstałą po uderzeniu, a następnie przykręca do korpusu aparatu szerokokątny obiektyw.

Udaje mu się namówić strażaków na ryzykowny manewr: siada na parapecie, strażacy mocno chwytają go za kostki, a on wychyla się daleko w przepaść. Z tej pozycji Sisto robi zdjęcia. Jedno z nich, szerokie na trzy szpalty, zdobi później stronę tytułową, tuż pod nagłówkiem.

Ci, którzy włączyli radioodbiorniki, nie muszą czekać na niedzielne wydanie gazet, aby otrzymać informacje na temat katastrofy. Niektóre stacje przekazują relacje niemal "na żywo" z miejsca zdarzenia. Edwin P. Kenny, technik rozgłośni WOR, stał właśnie na dachu 25-piętrowego budynku, aby odczytać dane z meteorologicznych urządzeń pomiarowych, i doskonale widział, jak bombowiec rozbił się o Empire State Building.

Natychmiast pędzi do studia nagraniowego i opowiada spikerowi o katastrofie. Ten przerywa program i nadaje pierwszy meldunek - prawie jednocześnie z pierwszymi zgłoszeniami telefonicznymi o godzinie 9.49.

### **Manhattan, dzień później.**

Nowojorczyki wpatrują się w osmoloną dziurę w północnej fasadzie najwyższego budynku świata. Wielu z nich wyraża zdziwienie, że to niesamowite zderzenie nie wyrządziło znaczących szkód w statyce drapacza chmur. Dziwią się też, że pożar tak szybko dało się ugasić i że do oplakiwania pozostało względnie niewiele ofiar. Strach pomyśleć, co mogłoby się zdarzyć, gdyby Smith wystartował któregoś poniedziałku...

Niemniej skala nieszczęścia jest i tak przerażająca: 14 osób zabitych, 25 osób rannych oraz szkody materialne w wysokości miliona dolarów - to bardzo wysoka suma w porównaniu z kosztami budowy, wynoszącymi 25 milionów dolarów w roku 1931. Armia bieże na siebie wszystkie należności.

Wielu rannych można zwolnić zaraz po udzieleniu pierwszej pomocy, toteż wielu z nich dotrze do domu jeszcze tego samego sobotniego popołudnia. Betty Lou Oliver z ciężkimi oparzeniami i licznymi złamaniami kości przeleży w szpitalu Bellevue aż 18 tygodni. Strażacy, reporterzy, technicy, inżynierowie i przedstawiciele władz miasta oraz armii zbrali się do oględzin uszkodzonych części drapacza chmur jeszcze tego samego sobotniego popołudnia. W parę godzin później na zablokowane ulice spadają odłamki szkła. Ale już wkrótce prezes spółki właścicieli i użytkowników Empire State Building, Hugh. A. Drum, oświadczy, że wieżowiec nie doznał żadnych strukturalnych uszkodzeń.

W niedzielę arcybiskup Francis J. Spellman w obecności 1000 wiernych, zgromadzonych w katedrze św. Patryka, odprawia pierwszą mszę za zmarłych. Jeszcze tej samej nocy z jego ust usłyszano następującą wypowiedź o katastrofie: "Ta rana, ziejąca w budynku, jest zaledwie skromnym symbolem ruin w sercach tych, którzy zostali pozbawieni swoich najdroższych, i którzy w wielu przypadkach nawet nie są w stanie zidentyfikować swoich ukochanych krewnych".

W niedzielę po wypadku wszystkie windy do 67. piętra są już czynne. Pomiędzy 67. a 80. piętrem nadal kursuje pięć wind. Platformy widokowe na 86. i 102. piętrze pozostają tymczasowo zamknięte. Wyłomu w fasadzie północnej i południowej zasunięto prowizorycznymi szalunkami z desek i plandek. Naprawy potrwać dwanaście miesięcy. Potem Empire State Building znów stoi tak, jakby nic się nie wydarzyło.

Nigdy nie uda się jednoznacznie wyjaśnić, jak mogło dojść do tego nieszczęścia. "Gdyby pilot pozostał tam, gdzie było jego miejsce, wtedy nie mielibyśmy żadnych problemów" - oświadcza 29 lipca burmistrz La Guardia. Armia przysłała na miejsce swoją komisję, która nie przedstawia żadnych konkretnych wyników - za to personelowi wieży kontrolnej z lotniska La Guardia czyni zarzuty, że nie odmówił załodze B-25 fatalnego w skutkach zezwolenia na przelot.

Okazało się, że Smith od samego początku nie leciał na przepisowych 2000 stóp wysokości minimalnej, kiedy dotarł nad Manhattan. Ale dlaczego wyleciał tak nagle z mgły? Czy była to lekkomyślność i wojenna brawura pilota, który chciał popisać się przed współtowarzyszami długiej powietrznej podróży przez cały kraj? Być może zapragnął "pokazać im Nowy Jork", a potem wpadł w pułapkę bez wyjścia pośród kamiennych czeluści miasta? Czy miał może kłopoty z instrumentami pokładowymi? A może sądził, że znajduje się na przepisowej wysokości i swój błąd dostrzegł dopiero wtedy, gdy nagle pojawiły się przed nim pierwsze drapacze chmur?

Niektórzy świadkowie twierdzą, że samolot miał kłopoty z silnikami. Przeczy temu jednak fakt, iż B-25 staranował budynek z prędkością co najmniej 200 mil na godzinę. Inny świadek zeznał nawet, że widział maszynę z wypuszczonym jednym kołem podwozia "jakby pilot chciał w ten sposób wytracić szybkość". Inni obstają przy tym, że Smith miał problemy z usterzeniem poziomym i pionowym. To mogłoby być wystarczającym powodem katastrofy, ale wszyscy świadkowie widzieli B-25 zaledwie przez kilka sekund i to w fatalnych warunkach pogodowych. Nikt nie miał dosyć czasu na wnikliwą obserwację lotu.

Nowy Jork nie byłby Nowym Jorkiem, gdyby i przy takim nieszczęściu nie znalazło się parę osób, które zwietryły tu dobry interes. Edward Blod i dwaj inni astronomowie-amatorzy zwykle nakierowywali swoje teleskopy na rozgwieżdżone niebo, ustawiając się nocą na dachu wieżowca przy 42. Ulicy. Jednak rankiem 29 lipca przestawiają teleskopy tak, że już z pierwszym brzaskiem każdy zainteresowany może za opłatą rzucić okiem na zniszczoną fasadę wieżowca Empire State Building.

Ciekawscy, żądni wrażeń, ustawiają się przed nową atrakcją w długie kolejki.

**Cay Rademacher**

34 lata, historyk i dziennikarz w Kolonii. Spędził cztery tygodnie w Bibliotece Kongresowej w Waszyngtonie, szperając w materiałach potrzebnych do zrekonstruowania katastrofy.

Źródło: "Focus" nr 5/1997