

Rozdział pierwszy.
w POTRZASKU.

Masz mercedesa, żeby się mogli po cichu ulotnić? Jean-FrancoisMusa okazał zdziwienie. Co prawda, jego własna firma Etoile Limousine trzymała w hotelu Ritz sześć luksusowych samochodów do wyłącznego użytku gości, lecz prośba ta padła dość niespodziewanie. Niemniej musiał potraktować ją poważnie, gdyż pochodziła z ust jednej z najważniejszych osób w hotelu - Claude'a Rouleta, asystenta prezesa Franka J. Kleina. Mercedes miał Dianę, księżnej Walii, oraz jej przyjacielowi, Emadowi Al Fayedowi, "Dodiemu", synowi egipskiego bogacza i właściciela Ritza, Mohammeda Al Fayed, umożliwić odjazd spod hotelu po opuszczeniu go tylnymi drzwiami, z dala od hord paparazzi, którzy deptali im po piętach całe popołudnie, a teraz tłoczyli się przy głównym wejściu wraz z setkami gapiów i ciekawskich.

Większą część dnia Musa jeździł należącym do Fayedów rangę ro-verem, eskortując Dianę i Emada poruszających się po Paryżu czarnym mercedesem 600, prowadzonym przez zatrudnionego na stałe kierowcę, Philippe'a Dourneau. Obydwa pojazdy stały teraz zaparkowane na Place Vendôme przed głównym wejściem do hotelu, a Musa oraz Dourneau czekali, aż Dodi i Diana zjedzą kolację. Musa spodziewał się, że jego pracodawca i księżna pojedą tym samym dwupojazdowym konwojem co przedtem.

Jednak rozkaz to rozkaz. Podeszedł do skrytki z kluczami znajdującej się na prawo od głównego wejścia i otworzył lustrzane drzwiczki. Przerzuciwszy w środku kilka brązowych kopert, odnalazł kluczyki do jedyne wolnego w tej chwili samochodu: do czarnego mercedesa S-280, numer rejestracyjny 688 LTV 75. Był to lżejszy, mniejszy wóz, bez przyciemnianych szyb; choć niezbyt nadawał się do ucieczki przed paparazzi, musiał wystarczyć.

Istniał tylko jeden problem: zbliżała się już północ z soboty na niedzielę 31 sierpnia i nie było na dyżurze żadnego szofera. Samochód był zarejestrowany jako grandę remise, co znaczyło, że może go prowadzić wyłącznie licencjonowany kierowca. Musa poinformował o tym Rouv leta i zaproponował, że sam to zrobi, jako że posiada wymagane" uprawnienia. W odpowiedzi usłyszał, iż to nie będzie konieczne.

Jeden z dwóch ochroniarzy Fayedów, Alexander Wingfield, "Kęs", wyszedł obrotowymi drzwiami i spod kolumnowego portyku obrzucił wzrokiem zgromadzony tłum. Ujrzał co najmniej trzydziestu fotoreporterów z aparatami gotowymi do pstrykania zdjęć; zauważył wśród nich kilku

szczególnie agresywnych, którzy już wcześniej wdawali się w awantury z ochroną.

Wingfield zatrzymał Musę na chodniku i przedstawił swój plan.

- Ty i Philippe będziecie odwracać uwagę - mówił. - Zapuć silnik, włącz światła i udawaj, że przygotowujecie się do odjazdu mercedesem i range roverem. W tym samym czasie Dodi i księżna wyjdą od tyłu z Trevorem. Trevor Rees-Jones, drugi z ochroniarzy, pozostawał w hotelu wraz ze strzeżoną parą.

- Kto będzie prowadził? - zapytał Musa.

- Henri - odrzekł Wingfield.

Musa dobrze znał Henri Paula. Często miał do czynienia z tym zastępcą szefa ochrony Ritza; zajmował się on przyjazdami i odjazdami sławnych gości hotelowych. Jednak, jak Musa mówił później, "nie było w zwyczaju, aby Paul prowadził samochody klientów". Nie posiadał też licencji "normalnie wymaganej" do wykonywania tego rodzaju zajęcia. Co więcej, tej nocy Paul wydawał się trochę dziwny. Jak to ujął Musa, "stał się bardziej rozmowny niż zazwyczaj".

Bardziej rozmowny. Paul paradował przed hotelem, robiąc jakieś gesty i uśmiechając się do fotoreporterów; odnosił się do nich z ironią, a zarazem udawaną zażyłością. Gdy nadchodził czas odjazdu, zdradził dziennikarzom, że zostało Jeszcze dziesięć minut", a potem już tylko "pięć minut". Niektórzy paparazzi, przyzwyczajeni do oziębłości i pogardliwych gestów Paula, uznali jego zachowanie za nieco "dziwaczne" i zastanawiali się, czy nie jest czasem wstawiony.

Nie wszyscy dziennikarze zgromadzili się na Place Vendôme. Nieliczna grupa, podejrzewając ucieczkę pary tylnymi drzwiami hotelu, czekała cierpliwie na chodniku przy Rue Cambon. Jednym z nich był Jacques Langevin (lat 44) z agencji Sygma. Ten doświadczony fotoreporter wojenny, który zdobył wiele nagród za zdjęcia czołgów na placu Tienanmen, dostał zlecenie na ten reportaż tylko dlatego, że akurat w weekend miał dyżurować w agencji. Po otrzymaniu wiadomości od korespondenta z Londynu redaktorzy wywołali go z przyjęcia.

- Nie znałem osobiście Henri Paula - powiedział - ale koledzy dziennikarze mi mówili, że zwykle tak się nie zachowuje, że musi być pijany. Był bardzo podniecony, niemal w euforii. Drażnił się z nami, cały czas się uśmiechał i mądrzył.

Niektórzy z fotoreporterów twierdzili, że Paul mówił: "Dzisiaj nas nie złapiecie. Nawet nie próbujcie".

Była pogodna letnia noc, dwadzieścia pięć stopni ciepła, więc

dziennikarze cierpliwie czekali na wyjazd Dodiego i Diany. Langevin wspomina, że zaparkował swojego białego volkswagena golfa przy Rue Cambon i czuwał za hotelem w towarzystwie kilku innych dziennikarzy. Był pomiędzy nimi Serge Benhamou (lat 44), Fabrice Chassery (lat 30) oraz Alain Guizard (lat 30) z agencji Angeli.

- Staliśmy na chodniku przy Rue Cambon - to znów słowa Langevina - kawałek dalej od hotelu, ponieważ roboty drogowe blokowały miejsce tuż przed wyjściem. Przyszedł Henri Paul i pomachał do mnie ręką. Puszył się jak jakiś gwiazdor. Żeby się tak zachowywać, wcale nie trzeba być pijanym. Po prostu mówił nienaturalnym głosem.

Dodi i Diana byli po kolacji i właśnie szli długim, wyściełanym dywanami korytarzem z apartamentu królewskiego, mieszczącego się na pierwszym piętrze obok schodów. Gdy dotarli do służbowego wyjścia przy Rue Cambon numer 36, Dodi uzgodnił z Paulem kilka ostatnich szczegółów planu.

O godzinie dwudziestej czwartej dziewiętnaście pracownik Ritza przyprowadził pod drzwi mercedesa S-280.

- Wyszedł Henri Paul - mówi Langevin - a po nim jeszcze jeden facet, który pokazał nam pięść z wysuniętym w górę kciukiem, jakby chciał powiedzieć, że "oni właśnie idą". Wtedy wyszedł ochroniarz [Rees-Jones]. Pierwsza pojawiła się Diana i wsiadła do samochodu. Żeby dotrzeć do tylnych drzwi, musiała obejść teren robót drogowych. Zrobiłem jej kilka zdjęć, a potem kilka ujęć samochodu z odległości trzech metrów za pomocą teleobiektywu. Wóz ruszył gwałtownie.

Według kamer należących do systemu zabezpieczeń hotelu Ritz było dokładnie dwadzieścia minut po północy. Langevin nie zamierzał ruszać w pościg. Jego samochód stał w odległości trzydziestu metrów, więc postanowił dać sobie spokój. Jednak inni nie zamierzali tak łatwo pozwolić swoim ofiarom na ucieczkę.

Benhamou zapalił silnik zielonego skutera marki Honda i pojechał za mercedesem w dół Rue Cambon, a potem skręcił w prawo w Rue Rivoli. Pozostali dziennikarze, stłoczeni przed głównym wejściem, poinformowani przez telefony komórkowe o odjeździe księżnej i Dodiego, rzucili się do swoich pojazdów. Romuald Rat (lat 24) z agencji Gamma wskoczył na hondę NTV 650 za kierowcę Stephane'a Darmona (lat 32), ruszyli Rue Castiglione do następnego skrzyżowania i skręcili w prawo w Rue Rivoli.

Dogonili mercedesa przy Place de la Concorde - na szerokiej przestrzeni z jasno oświetlonym w nocy obeliskiem pośrodku, jednym z najbardziej

znanych miejsc Paryża. Limuzyna zatrzymała się na czerwonym świetle przed Rue Royale, nieopodal hotelu Crillon. Rat i Darmon nie byli sami. Serge Arnal (lat 35) z agencji Stills siedział za kierownicą swego czarnego fiata uno. Miejsce obok Arnala zajmował Christian Martinez (lat 41) z agencji Angeli, jeden z najbystrzejszych i najbardziej zawziętych paparazzi. Benhamou zajechał skuterem z lewej strony mercedesa i czekał na zmianę świateł. Do konwoju dołączyły także pozostałe pojazdy. Według uczestników pogoni, Paul ruszył ze skrzyżowania tuż przed zapaleniem się zielonego światła, czym zdezorientował fotoreporterów. Minął Champs-Elysees, stanowiące najprostsza drogę do mieszkania Dodiego, które znajdowało się w okolicach Łuku Tryumfalnego, i ruszył ku trasie szybkiego ruchu biegnącej wzdłuż rzeki. Bez zatrzymywania się wjechał na drogę i wcisnął gaz do dechy.

- Samochód nabierał coraz większej prędkości - opowiada jeden z fotoreporterów, goniący mercedesa na skuterze. - Mówiliśmy między sobą, że kierowca jedzie zdecydowanie za szybko i nie zdołamy go dogonić. Jedno jest pewne: normalnie na pewno w ten sposób nie jeździł. Nigdy nie widziałem, żeby ktoś tak pruć jak szalenciec. Prowadził samochód niczym jakiś pirat drogowy. Nie do wiary!

Darmon, kierowca motocykla z agencji Gamma, choć sam lubi szybką jazdę, określił zryw Paula jako dokonany "z niemal ponad-dźwiękową prędkością".

Wciąż nabierający szybkości mercedes po 1,2 kilometra zbliżył się do tunelu Alma. Fotoreporterzy utrzymują, że jechali daleko za samochodem, w odległości co najmniej dwustu metrów. Jednakże świadkowie twierdzą, że widzieli motocykle o wiele bliżej wozu. Brian Andersen, biznesmen z Kalifornii, powiedział wiadomościom CBS, że kiedy jechał taksówką po trasie szybkiego ruchu, minął go czarny mercedes, za którym podążały dwa motocykle. Na pierwszym z nich siedziało dwóch ludzi, "najwyraźniej zamierzających wyprzedzić samochód".

- Według mnie - twierdzi Anderson - jeden z motocykli pruć do przodu, nie zważając na nic i niewątpliwie stwarzając zagrożenie.

Inny świadek przesłuchiwany później przez policję również mówił o tym, że motocykle jechały tuż za pędzącym z niebezpieczną prędkością mercedesem. Thierry H. (lat 49), konsultant techniczny pracujący w Paryżu, opisywał, że jechał właśnie prawym pasem drogi szybkiego ruchu, kiedy przy moście Aleksandra III, jakieś osiemset metrów przed tunelem Alma, "minął go pojazd poruszający się z ogromną prędkością".

- Jechał sto dwadzieścia, sto trzydzieści na godzinę (ograniczenie prędkości w tym miejscu wynosi 50 km/h). Był to czarny samochód o dużej mocy, chyba mercedes [...]. Za samochodem podążało kilka motocykli, cztery, może sześć. Na niektórych jechało po dwóch ludzi. Motocykle wyraźnie ściagały tamten wóz, a niektóre próbowały nawet się z nim zrównać (VI, 23).

Zawodowy kierowca, Clifford G. (34 lata), wyszedł zaczerpnąć świeżego powietrza na Place de la Reine Astrid - trawiastym skwerze nieopodal wjazdu do tunelu. Zwrócił uwagę na dobiegające z trasy szybkiego ruchu głośne wycie silnika samochodowego. Natychmiast się zorientował, że mercedes zbliża się do tunelu z prędkością ponad stu kilometrów na godzinę.

- Widziałem także przejeżdżający duży motocykl. Nie potrafię powiedzieć, ilu siedziało na nim ludzi [...]. Jechał bardzo szybko. Był jakieś trzydzieści do czterdziestu metrów za mercedesem .

Dwudziestopięcioletni student z Paryża, David L., spacerował ze swoją dziewczyną i jej rodzicami w pobliżu mostu Alma po trawiastym odcinku pomiędzy trasą a ulicą biegnącą równolegle.

- Moją uwagę przykuł duży ciemny pojazd, jadący z ogromną prędkością [...] w kierunku Trocadero (na zachód) po lewym pasie. Kiedy to widziałem, do wjazdu do tunelu pozostawał jeszcze kawał drogi [...]. Patrzyłem w tę stronę, bo zdziwiło mnie, że samochód jedzie z taką prędkością [...] ponad sto na godzinę. Nawet powiedziałem do spacerujących ze mną osób: "Co za wariat!".

Wszyscy ci świadkowie stracili mercedesa z oczu w chwili jego wjazdu do tunelu, lecz wszyscy też słyszeli odgłos strasznego wypadku, który nastąpił moment później.

Kierowca i pasażerka samochodu nadjeżdżającego z przeciwnej strony obserwowali krytyczne chwile z bardzo bliska.

- Gdy wjechaliśmy do tunelu Alma - mówiła pasażerka, Gaelle L. (lat 40), z zawodu asystentka do spraw produkcji - usłyszeliśmy głośny pisk opon [...]. I w tym samym momencie po drugiej stronie jezdni ujrzeliśmy duży samochód, zbliżający się z niesamowitą prędkością. Ten samochód skręcił nagle w lewo, potem z powrotem w prawo i z wyciem klaksonu zderzył się ze ścianą. Powinam też dodać, że przed tym wozem znajdował się drugi, mniejszy. Zdaje się, że czarny, ale nie jestem pewna. Za dużym samochodem natomiast znajdował się potężny motocykl. Nie wiem, ilu siedziało na nim ludzi.

Najwyraźniej mercedes skręcił gwałtownie w lewo, aby uniknąć

potrącenia wolniej jadącego samochodu z przodu. Limuzyna zawadziła o krawężnik chodnika biegnącego środkiem mniej więcej na wysokości trzeciego stanowiącego podporę tunelu filara, potem skrzyła gwałtownie z powrotem w prawo, a wreszcie kierowca stracił panowanie nad pojazdem i mercedes uderzył czołowo w filar trzynasty. O gwałtowności tego zderzenia może świadczyć kwadratowe wcięcie w przedzie samochodu i szczątki, które poleciały aż na drugi pas ruchu. Po zderzeniu wóz odbił się, odwrócił o sto osiemdziesiąt stopni i uderzył w ścianę ;po prawej stronie. Było dwadzieścia pięć minut po północy.

W ułamku sekundy mercedes z luksusowej limuzyny zamienił się w kupę złomu. Paul zginął na miejscu, kierownica zmiażdżyła mu klatkę piersiową, a jego kręgosłup złamał się na pół. Pod naciskiem bezwładnego ciała zadziałał klakson, wydając świdrujące uszy wycie. Tunel wypełniły kłęby szarego dymu - olej kapał na gorący silnik.

Niektóre samochody jadące z przeciwka zjeżdżały na bok i zatrzymywały się. Właściciele wysiadali i przyglądali się straszliwej scenie. Gaelle L. oraz jej przyjaciel, Benoit B. (lat 27) stanęli tuż za tunelem i przebiegli na drugą stronę, zatrzymując nadjeżdżające pojazdy. Od kierowcy jednego z samochodów Gaelle pożyczyła telefon komórkowy i wezwała sapeurs-pompiers, specjalistyczną jednostkę straży pożarnej. Zgodnie z raportami, wezwanie nastąpiło dokładnie o godzinie dwudziestej czwartej dwadzieścia sześć.

Akurat w tej samej chwili trzydziestodwuletni reżyser filmowy powiadomił o zdarzeniu, również telefonem komórkowym, jednostkę służb cywilnych znanych jako SAMU2. Na przesłuchaniu mówił, że usłyszał odgłos wypadku przez okno pokoju dziennego w swoim mieszkaniu, znajdującym się pięćdziesiąt metrów od wlotu do tunelu.

- Najpierw usłyszałem pisk opon, a potem trzy uderzenia - wspomina. - Wyjrzałem przez okno i ujrzałem ruch koło tunelu, więc wybiegłem zobaczyć, co się dzieje. Byłem tam w minutę po wypadku.

Wszedł do tunelu i stanął kilka metrów od mercedesa.

- Facet na miejscu dla pasażera [Rees-Jones] był ciężko ranny, ale przytomny - twierdzi. - Miał rozwaloną i niemal oderwaną połowę twarzy. Nie można było na to patrzeć. Powiedziałem mu, żeby się nie bał, bo pomoc jest już w drodze. Spojrzał na mnie, wzruszył ramionami, ale nie mógł mówić. Kierowca się nie ruszał. Mężczyzna na tylnym siedzeniu również siedział nieruchomo i wyraźnie było widać, że ma połamane nogi. - Reżyser nie widział Diany, która zsunęła się na podłogę obok

zamkniętych drzwi. Gdy dwóch ludzi próbowało otworzyć samochód, krzyknął: "Zostawcie to! Nie wolno ich dotykać, mogą umrzeć!"

Kilka sekund po wypadku nadjechał z przeciwka taksówkarz z Be-nin, Mało France, z pasażerami. Zatrzymali się, żeby popatrzeć na straszliwą scenę.

- To było okropne - mówił France. - Najgorszy wypadek, jaki w życiu widziałem. Przeżegnałem się na ten widok i pomyślałem sobie: "Boże, uratuj ich i chroń nas przed takimi zdarzeniami". Na przednim siedzeniu był mężczyzna. Widziałem też kobietę z blond włosami. Głośno płakała. Można było odróżnić dwa głosy, jeden męski, drugi kobiecy.

Fotoreporterzy przybyli kilka sekund po wypadku. Pierwszy na miejscu był Rat wraz ze swym kierowcą Darmonem. Rat powiedział potem policji, że stracili z pola widzenia mercedesa, gdy wjechał w pierwszy tunel pod mostem Aleksandra III i dodał gazu. Jechali dalej trasą szybkiego ruchu, żeby wrócić do swej agencji fotograficznej, i natknęli się na rozbity samochód. Świadkowie donoszą, że widzieli motocykl z dwiema osobami jadący bliżej mercedesa, ale nikt nie potrafi udowodnić, że byli to Rat i Darmon. Jednak nawet gdyby znajdowali się trzysta metrów za mercedesem, jak utrzymują, przy takiej prędkości jazdy dostaliby się do tunelu Alma w przeciągu dziesięciu, najwyżej trzynastu sekund po wypadku.

Tuż za nimi pojawił się czarny fiat uno z Arnalem i Martinezem w środku oraz Benhamou na skuterze firmy Honda. Następny przybył Fabrice Chassery z agencji Solą w swym szarym peugeocie 205 oraz jego kolega David Oderkerken (lat 26) w beżowym mitsubishi payero z napędem na cztery koła. Na końcu przyjechali Langevin, Nikola Arsov (lat 38) z agencji Sipa oraz niezależny fotoreporter

Laszlo Yeres (lat 50), którego wezwał Benhamou. Policja jest przekonana, że na miejscu wypadku było jeszcze kilku dotąd nie zidentyfikowanych fotoreporterów.

Darmon powoli przejechał obok dymiącego i wyjącego klaksonem pojazdu, po czym zatrzymał hondę dwadzieścia metrów dalej.

- Zeskoczyłem ze skutera i pobiegłem w stronę samochodu -mówił Rat. - Wtedy myślałem, że nikt nie przeżył. Byłem wstrząśnięty. Przez kilka sekund trzymałem się z daleka od wozu, ale po chwili się opanowałem i podszedłem, żeby otworzyć drzwi, bo chciałem zobaczyć, w czym mogę pomóc [...]. Spostrzegłem, że szofer i pan Fayed na pewno są martwi i nic już się nie da zrobić. Pochyliłem się nad księżną, by zobaczyć, czy jeszcze

żyje [...]. Próbowałem zmierzyć Dianie puls, a gdy jej dotknąłem, poruszyła się i westchnęła. Zwróciłem się do niej po angielsku: "Spokojnie, jestem tutaj, lekarz zaraz przyjedzie" (źródło: BBC via Droit de Savoir).

Chwilę przed wypadkiem mający odwracać uwagę fotoreporterów Musa i Dourneau otrzymali wiadomość od pracownika Ritza, że Dodi z księżną odjechali z Rue Cambon. Teraz przyszła kolej na nich. Musa z Wingfieldem siedzącym obok odjechał roverem, a tuż za nimi ruszył Dourneau za kierownicą mercedesa 600. Fortel jednak się nie udał. Większość paparazzi wiedziała już, że Dodi i Diana uciekli przed nimi tylnym wyjściem. Jedyne garstka fotoreporterów, między innymi Arsov i Pierre Suu, ruszyli za wozami pozorującymi odjazd Diany w dół Rue Rivoli, przez Place de la Concorde, po czym skręcili w Champs-Elysees. Celem tego konwoju, podobnie jak samochodu wiozącego Do-diego i Dianę, było mieszkanie Fayed, z przepięknym widokiem, znajdujące się przy Rue Arsene-Houssaye, nieopodal Łuku Tryumfalnego. Ażeby uniknąć typowego dla sobotnich nocy ruchu na słynnej ulicy, kierowcy skręcili w lewo, w Avenue Franklin D. Roose-velt, i skierowali się ku trasie szybkiego ruchu biegnącej wzdłuż Se-kwany. Nawet nie zdawali sobie sprawy, że przecinają trasę obroną przez Henri Paula.

Zbliżając się do Place de l'Alma, zauważyli ludzi wybiegających z tunelu i zatrzymujących samochody. Zjechali więc z trasy szybkiego ruchu przed wjazdem do tunelu i skierowali się Avenue Marceau w stronę Łuku Tryumfalnego. Nagle do Dourneau zadzwonił na telefon komórkowy majordomus z mieszkania Fayed i zapytał, czy zdąży wyprowadzić na spacer trzy psy Dodiego przed przybyciem państwa. Dourneau, zdziwiony, że tamci jeszcze nie dotarli do domu, odpowiedział, że nie, i jechał dalej. Wingfield zasugerował, że może Dodi znów zmienił plany, i zadzwonił do Rees-Jonesa. Nikt nie odbierał.

- Gdy dotarliśmy do mieszkania - mówił Dourneau - zobaczyliśmy, że nikogo tam jeszcze nie ma, więc czekaliśmy [na zewnątrz]. Było tam też kilku paparazzi. Nagle jeden z nich odebrał telefon komórkowy. Po chwili wyraźnie zbladł. Francois [Musa] i ja zdaliśmy sobie sprawę, że dowiedział się o czymś strasznym. Dopiero po dłuższych naleganiach powiedział nam, że Dodi miał wypadek pod mostem Alma. Natychmiast razem z Francois pojechaliśmy tam rangę roverem. Wingfield został i z mieszkania dokładnie za kwadrans pierwsza zadzwonił do swych zwierzchników w Londynie.

Telefon od ochroniarza odebrał Dave Moody, który nadzorował ruchy

Dodiego i Diany z mieszczącej się przy Park Lane sali będącej działającym dwadzieścia cztery godziny na dobę centrum czterdziestoosobowego zespołu, który czuwał nad bezpieczeństwem Moham-meda Al Fayed. Moody natychmiast zadzwonił do Paula Handley-

-Greavesa, który zajmował się wszystkimi operacjami wymagającymi ochrony bezpośredniej.

- Zdarzył się wypadek z udziałem dwojga szefów - powiedział mu Moody, używając zaszyfrowanego określenia osoby Dodiego i Diany. Handley-Greaves w pośpiechu wyruszył z domu do siedziby przy Park Lane i przybył akurat w porę, żeby odebrać drugi telefon od Wingfielda. Przez ten czas ochroniarz skontaktował się już z policją i otrzymał potwierdzenie informacji o wypadku, ale nic jeszcze nie wiedział o śmierci Dodiego.

Były oficer policji wojskowej w armii brytyjskiej, Handley-

-Greaves (lat 32), zadzwonił tuż po pierwszej do Mohammeda Al Fayed.

- Zdarzył się wypadek, sir - mówił - z udziałem pańskiego syna i księżnej. Na razie nie wiemy jeszcze, czy poważny, ani jak bardzo zostali oni poszkodowani.

Śpiący w swej posiadłości w Oxted Al Fayed zareagował na wiadomość zadziwiająco spokojnie.

- Okay - powiedział do Handley-Greavesa. - Dowiedz się wszystkich szczegółów i jak najprędzej zadzwoń do mnie.

Tymczasem na Place de l'Alma panowało zamieszanie. Usłyszawszy huk, zawodowy kierowca Clifford G., który stał w pobliżu trasy szybkiego ruchu, ruszył pieszo do tunelu.

- Gdy tylko tam dotarłem - opowiadał potem śledczym - zauważyłem czterech, może pięciu ludzi kręcących się wokół wraku mercedesa i robiących zdjęcia profesjonalnym sprzętem [...]. Nikt z nich palcem nie kiwnął, aby pomóc rannym pasażerom. Było oczywiste, że czwórka pasażerów odniosła rany. Widziało się krew, a ciała w mercedesie były powyginane na wszystkie strony. Lecz tamci ludzie tylko fotografowali samochód i rannych. Pod każdym kątem. Na widok tego przedstawienia krzyknąłem: "Tylko tyle umiecie zrobić zamiast wezwać pomoc?"

Clifford nie był jedynym świadkiem, którego zdenerwowało zachowanie fotoreporterów. Jack Firestone, dyrektor agencji reklamowej w Hewlett Harbor w Nowym Jorku, wracał taksówką z nocnego zwiedzania miasta w towarzystwie żony i syna. Ujrawszy rozbity samochód w tunelu Alma, zatrzymali się na chwilę i wyjrzel z okna taksówki. Jak powiedział potem

Firestone przedstawicielowi Associated Press, fotoreporterzy zachowywali się niczym "rekiny rozszarpujące surowe mięso". "Pstrykali jak szaleni, biegali wokół wozu, robili ujęcia z każdej pozycji, z jakiej się dało [...]. Najwyraźniej paparazzi zdawali sobie sprawę, że trafili na żyłę złota". (Firestone wraz z żoną Robin, którzy przebywali na miejscu wypadku tylko trzydzieści sekund, jak zeznali policji, zrobili błyskawiczną karierę na obwinianiu fotoreporterów w wywiadach radiowych i telewizyjnych. Nawet zostawili w hotelu swój domowy adres, żeby dziennikarze mogli się z nimi kontaktować także po ich powrocie do Stanów).

Pewien inżynier akustyk, jadący przez tunel mniej więcej w tym samym czasie po wschodniej stronie trasy, przedstawił śledczym najbarwniejszy opis fotoreporterów przy pracy:

- Gdy zatrzymałem samochód [...] ujrzałem, jak fotoreporterzy przez otwarte tylne drzwi wozu pstrykają zdjęcia. Zauważyłem też, że jeden z nich robił coś w samochodzie; wydaje mi się, że przesuwiał ciało Al Fayed'a albo księżnej, żeby zrobić lepsze zdjęcie. Zbliżywszy się do mercedesa, wyraźnie usłyszałem czyjś jęk. Wydaje mi się, że był to głos mężczyzny.

W tym momencie, twierdzi świadek, weszło do tunelu ponad dziesięciu ludzi z aparatami w rękach, jeden z nich miał też kamerę wideo.

(Amerykański turysta, Michael Walker, również zeznał, że widział kogoś filmującego kamerą wideo, ale śledczy nie znaleźli kamerzysty). Potem nastąpiła szamotanina, w której młody mężczyzna o wyraźnie północnoafrykańskim pochodzeniu zdenerwował się na Rata za zaglądnienie do samochodu. "Dlaczego to zrobiliście, do jasnej cholery?" - zapytał.

Według tego samego świadka, Rat odpowiedział następująco: "Nie mogliśmy zrobić nic innego. Musieliśmy tak to załatwić". Wtedy młodzieniec obwinił o wszystko Rata i chciał go uderzyć, ale fotoreporter obronił się ciężkim aparatem, a potem inni ich rozdzielili (Morel).

Reporterzy kłócili się również między sobą. Głęboko wstrząśnięty widokiem wraku Rat krzyknął do kolegów, że nie wolno robić zbliżeń ofiar, tylko zdjęcia samochodu. Początkowo go usłuchano, ale potem fotoreporterzy zaczęli podchodzić coraz bliżej, aż w końcu jeden z paparazzi krzyknął, według późniejszych zeznań jednego ze świadków: "Spadaj! Odwalam tu swoją robotę tak samo jak ty" (I, 28). Inny świadek wspomina, że słyszał, jak któryś z fotoreporterów mówi do drugiego: "To twoja wina!" Do najostrzejszej wymiany zdań doszło pomiędzy Ratem i Martinezem, który przyznał, że zaglądnął do samochodu, żeby zrobić zdjęcia. Rat nie fotografował wnętrza wozu, ani nie robił zbliżeń ofiar, co

miał potem potwierdzić jego skonfiskowany film.

Kierowca motocykla Darmon, z agencji Gamma, stał w pewnej odległości i przyglądał się całej scenie z osłupieniem.

- Fotoreporterzy gromadzili się z prawej strony wraku - mówił potem w wywiadzie dla "Guardiana". - Wszystkie ciała znajdowały się w samochodzie. W tunelu było jasno od błysków fleszy. Aparaty fotograficzne działały jak karabiny maszynowe. Błyski były tak oślepiające, że w pewnej chwili ze swojego punktu obserwacyjnego przy wlocie do tunelu nie widziałem mercedesa.

Z wyjątkiem Arnala, który starał się wezwać pomoc, i Rata, który twierdził, że przeszedł szkolenie w zakresie pierwszej pomocy, i próbował zbadać Dianie puls, najwyraźniej żaden z fotoreporterów

nie zrobił nic, żeby pomóc ofiarom. Twierdzą oni - nie bez racji - że ludzie bez odpowiedniego przygotowania mogą tylko pogorszyć sytuację ciężko rannych ofiar nieudolną interwencją.

Nie powstrzymywali jednak innych, którzy próbowali nieść pomoc.

Dawny kierowca, Clifford, robił, co tylko mógł.

- Podeszedłem do pasażera, który próbował się poruszyć - mówił na przesłuchaniu. - Miał uszkodzone usta i język. Przeleciał przez przednią szybę i usiłował wydostać się na zewnątrz. Podtrzymałem mu głowę i powiedziałem, żeby się nie ruszał do nadejścia pomocy.

Clifford nie zauważył blondynki w czarnym stroju, dopóki nie dostrzegł poruszającej się za fotelem ochroniarza głowy kobiety.

- Zobaczyłem jej twarz i coś mi podpowiadało, że to Lady Di - zeznawał. - Domyśliłem się, że to ona. Te same słowa co poprzednio powtórzyłem po angielsku. Lady Di chciała coś powiedzieć. Otworzyła usta, ale nie wydobył się z nich żaden dźwięk. Próbowwała się podnieść, z czoła płynęła jej krew (I, 28).

Pierwszym lekarzem, jaki pojawił się na miejscu, był trzydziesto-sześćoletni Frederick Mailliez, internista prowadzący prywatną klinikę SOS Medecins. Mailliez w towarzystwie Marka Butta (lat 42), pochodzącego z Baltimore, wracał do domu z przyjęcia urodzinowego i wjechał do tunelu Alma wschodnią jezdnią w tej samej niemal chwili, w której zdarzył się wypadek.

- Byłem stuprocentowo pewien, że do zderzenia doszło dopiero co, bo jeszcze był klakson, a w powietrzu unosił się dym - powiedział Mailliez w wywiadzie dla Arta Harwisa z CNN i Thomasa Sanctona z pisma "Time". - Ludzie szli w stronę samochodu. Zobaczyłem mocno pokiereszowany wóz

i czterech ludzi w środku. Dwoje na pierwszy rzut oka było martwych, a pozostałych dwoje - ciężko rannych.

Mailliez wrócił do samochodu, białego clio z wyraźnym niebieskim znakiem firmowym SOS Medecins i przyczepił do dachu migoczące światło. Przez telefon komórkowy wezwał straż pożarną.

- Pod mostem Alma - powiedział do aparatu - dwoje ludzi jest ciężko rannych. Potrzebne będą dwie karetki. - Mailliez zażądał też specjalnego pojazdu wyposażonego w sprzęt do cięcia metalu i uwalniania ofiar.

Następnie zabrał torbę lekarską i wrócił do mercedesa. Pewien ochotnik zaopiekował się już Rees-Jonesem z przedniego fotela, więc Mailliez zajął się blondynką z tyłu (kim była, dowiedział się dopiero rano z wiadomości CNN).

Zastał leżącą na podłodze Dianę z lewą nogą zarzuconą na tylne siedzenie, a prawą podwiniętą pod ciało. Księżna opierała się o tył fotela Rees-Jonesa, plecami zwrócona w stronę drzwi, z głową zwieszoną na piersi. W tej pozycji trudno oddychać, więc Mailliez ostrożnie uniósł jej głowę i założył maskę tlenową. W wywiadzie dla lekarskiego dziennika "Quotidien du Medecin" opisał swe działania, posługując się bardziej fachowymi terminami:

- Pomogłem jej w oddychaniu, założywszy maskę, i starałem się udrożnić górne drogi oddechowe, odchylając głowę lekko do tyłu. Chciałem odblokować tchawicę i nie dopuścić do tego, żeby język zapadł się do gardła. Łatwiej jej było oddychać i chyba trochę się ożywiła.

Mailliez twierdził, że była w najlepszym stanie z całej czwórki w samochodzie, nie wiedział jednak o poważnym krwotoku wewnętrznym.

- Początkowo wyglądało na to, że jest z nią całkiem nieźle - powiedział potem Larry'emu Kingowi z CNN. - Ale jak wiesz, odniosła też urazy wewnętrzne [...]. Myślałem, że ma szansę na przeżycie. Nie wiedziałem o tych obrażeniach.

Ktoś z tyłu powiedział Mailliezowi, że pasażerowie samochodu mówią po angielsku, więc lekarz zadał kobiecie kilka pytań, żeby, jak to ujął, "zrobiło jej się przyjemniej".

Przez cały ten czas, wspomina Mailliez, fotoreporterzy robili zdjęcia, ale to mu zupełnie nie przeszkadzało w czynnościach lekarskich. Towarzysz podróży Maillieza, Mark Butt, potwierdza, że fotoreporterzy trzymali się z daleka.

- Ludzie wyobrażają sobie, że było dwunastu czy piętnastu papa-razzi, którzy otaczali samochód, a to wyglądało zupełnie inaczej - mówił. - Stali w różnych odległościach, niektórzy dalej, niektórzy bliżej, czasami

podchodzili tylko na chwilę. Nie było tak, że wszyscy tłoczyli się przy samochodzie.

Na zasadnicze pytanie, czy Diana się odezwała, Mailliez odpowiadał różnie, w licznych oświadczeniach i wywiadach po jej śmierci. W zeznaniu policyjnym z 31 sierpnia opisał księżną jako "nieprzytomną". W wywiadzie dla "Quotidien du Medecin" mówił, że była

"nieprzytomna [...] roztrzęsiona, i jęczała", a kiedy się do niej odezwał, "nie otrzymał odpowiedzi". W programie CNN "Larry King Live" 23 września został zagadnięty wprost: "Czy coś do ciebie powiedziała?" Odpowiedź brzmiała: "Nie". Później, 22 listopada, w wywiadzie zamieszczonym na pierwszej stronie londyńskiego "Ti-mesa" czytamy, że Mailliez powiedział, iż księżna jednak odezwała się do niego:

- Gdy zakładałem jej maskę, mówiła, że ją bardzo boli.

Na tym nie zakończyły się sprzeczności wersji wydarzeń Maillieza.

Następnego dnia zadzwonił do Associated Press i ubolewał, że "Times" przekreślił jego słowa.

- Nigdy nie mówiłem, że płakała z bólu ani że coś do mnie mówiła - powiedział redaktorowi dyżurnemu. - Była na wpół przytomna, mamrotała coś, ale to nie było nic konkretnego.

Jednak Bili Frost, reporter "Timesa", autor wspomnianego artykułu, twardo obstawał przy swoim. Twierdził, że Mailliez nie tylko powiedział mu, iż Diana się odezwała, lecz dokładnie zacytował jej słowa: "Boże, co za ból. Nie wytrzymam tego".

Pomimo tych zmian stanowiska nie ma wątpliwości, że Mailliez odegrał ważną i czynną rolę podczas ratowania Diany w pierwszych minutach po tragedii. Zdjęcia z miejsca wypadku przedstawiają brązowowłosego lekarza o chłopięcym wyglądzie, w białej trykotowej koszulce i białych spodniach, nachylającego się do wnętrza samochodu. Widać, jak opiera się kolanem o tylne siedzenie wozu i podtrzymuje głowę Diany, a potem podaje jej tlen. Z prawej strony ochotnik straży pożarnej, w niebieskich dzinsach i niebieskiej koszulce, podtrzymuje głowę Rees-Jonesa.

Na innych zdjęciach Diana jest widoczna z profilu i dzięki jak zwykle elegancko u fryzowanym blond włosom dość łatwo można ją rozpoznać. Na czole ma krew; strużki krwi ciekną również z nosa, ust i lewego ucha. Twarz jest zakrwawiona, ale poza tym wygląda normalnie. Przynajmniej na jednej fotografii Diana ma otwarte oczy. Na jej kolanach leży straszliwie powykrećana i zdeformowana od licznych złamań lewa noga Dodiego. Jego dzinsy są rozdarte od kolana aż do dolnych partii brzucha.

Lewa ręka Diany spoczywa bezwładnie na bucie Dodiego. Na pierwszym planie widać wygięte w prawą stronę ciało Henri Paula. Jego prawa ręka jest przyciśnięta do kierownicy, a lewa wystaje przez rozbity przednią szybę. Chociaż przód mercedesa jest poważnie uszkodzony, tylna część wygląda na nietkniętą: dach jest lekko zdeformowany, ale z tyłu urwał się tylko tłumik i leży na drodze.

- Gdy ujrzałem Dianę na tylnym siedzeniu, dreszcz przebiegł mi po plecach - mówi fotoreporter Nikola Arsov, który pojechał za rangę roverem i mercedesem 600, a na miejscu wypadku znalazł się z opóźnieniem. - Tego się nie da opisać, jak pięknie wyglądała.

Wstrząsające!

Większość dziennikarzy nie była jednak w stanie znieść owego widoku. Rozmawiający anonimowo z niemiecką telewizją fotoreporter (być może Benhamou), który przyjechał na miejsce wypadku, opisywał, jak bardzo poruszył go ten obraz.

- To prawda, Diana jeszcze żyła - mówił przytłumionym głosem; jego twarz pozostawała w cieniu. - Poruszała się [...]. Głowa zwisała jej na piersi. Ruszała rękami. Ale wydaje mi się, że była nieprzytomna, w szoku. To po prostu coś strasznego.

Zdjęcia przedstawiające całe miejsce zdarzenia ukazują panujące zamieszanie oraz fotoreporterów pchających się na oślep do samochodu. Wszędzie na drodze widać potłuczone szkło i kawałki blachy. W samym środku stoją dwaj młodzi ludzie wyglądający na japońskich turystów. Pewien otyły, łysiejący mężczyzna w szortach i poplamionej trykotowej koszulce pochyla się nad tylnymi drzwiami, wpatrzony w twarz umierającej księżnej. Turyci i łowcy sensacji robią zdjęcia amatorskimi aparatami.

Świadek Mark Butt opisuje, że widział "ludzi fotografujących wypadek przez okna [samochodów]". Amerykański turysta z Mansfield w Ohio, Michael Walker, który przejeżdżał wschodnim pasem w taksówce, zrobił zdjęcia, a potem chciał je sprzedać CNN, agencji Sygma i innym sieciom. (CNN i Sygma odrzuciły kiepskiej jakości fotografie, ale potem jedną z nich opublikował brytyjski "Sunday Times").

Dwaj policjanci patrolujący okoliczny rejon przybyli na miejsce pięć minut po wypadku. Najwyraźniej nie potrafili sprostać zaistniałej sytuacji i z wielkim trudem udawało im się odpychać agresywnych fotografów. W datowanym 31 sierpnia raporcie z wypadku oficer Lino Gagliardone opisuje tę sytuację następująco: "Natychniast przybyliśmy na miejsce i ujrzeliśmy mercedesa, numer rejestracyjny

688 LTV 75, z poważnie zniszczonym przodem. Samochód stał w poprzek drogi. Była tam też spora liczba ludzi, głównie fotoreporterów, którzy robili zdjęcia samochodu z otwartymi drzwiami.

Oficer Sebastien Dorzee wkroczył do akcji, starając się odsunąć fotoreporterów, którzy stawiali opór. Byli złośliwi, agresywni, i nie przerywali robienia zdjęć, celowo uniemożliwiając mu dotarcie do ofiary. Jeden z nich odepchnął oficera i powiedział: "Odwał się ode mnie i pozwól mi wykonywać moją pracę. Nawet w Sarajewie gliniarze pozwalali nam pracować. Jakby ktoś do ciebie strzelał, to dopiero byś zobaczył, jak to jest".

Zauważyłem, że pasażerowie pojazdu są w bardzo złym stanie.

Natychmiast ponowiłem prośbę o pomoc i zażądałem policyjnego wsparcia, bo nie mogliśmy jednocześnie powstrzymać fotoreporterów i pomagać rannym.

Bardzo szybko przybył z pomocą pojazd BAĆ 75 brygady anty-kryminalnej i odciągnął fotoreporterów oraz przechodniów [...]. Przyjechał pierwszy samochód jednostki strażackiej wyspecjalizowanej w niesieniu pomocy podczas nagłych wypadków, zajęto się ofiarami i poproszono oficera Dorzeego, aby cały czas mówił do pasażerki z tyłu i klepał ją w policzki, nie dopuszczając do jej utraty przytomności. Mnie poproszono o podtrzymanie głowy pasażerowi z przedniego prawego fotela. Potem bardzo szybko przyszło wsparcie od sa-peurs-pompiers i SAMU, a wkrótce pojawili się też lekarze".

Przesłuchiwany jako świadek wydarzeń tamtej nocy oficer Dorzee przedstawił własny opis całej sytuacji.

- Panowało ogromne zamieszanie - mówił. - Dziennikarze byli zajęci robieniem zdjęć i wzajemnym zrzucaniem na siebie odpowiedzialności.

Słyszałem nawet, jak jeden mówił do drugiego: "To twoja wina" [...].

Początkowo starałem się nie dopuszczać dziennikarzy do rozbitego samochodu. Okazało się to niezwykle trudne, ponieważ fotoreporterzy byli bardzo rozemocjonowani. Znalazłem się sam naprzeciw licznego grona dziennikarzy (jego partner wyszedł z tunelu, aby drogą radiową wezwać pomoc) i miałem spore kłopoty z bronieniem dostępu do pojazdu.

Odpierałem ciągle napaści fotoreporterów [...]. Chociaż obrażali mnie i popychali, nikogo nie uderzyłem. Chcę jednak podkreślić, że byli bardzo agresywni zarówno w stosunku do mnie, jak i do siebie nawzajem.

W końcu dotarłem do pojazdu - kontynuował - i zauważyłem, że kierowca nie żyje i że jest uwięziony przy kierownicy. Pasażer siedzący z tyłu po

stronie kierowcy również nie żył. Pasażer z przedniego fotela miał dużą ranę na twarzy. Nie ruszał się, ale widziałem u niego oznaki życia. Pasażerka z tyłu również żyła [...]. Wydawało się, że jest w lepszym stanie. Niemniej jednak z nosa i ust płynęła jej krew. Na czole miała głębokie rozcięcie. Mruczała coś po angielsku, ale nie rozumiałem jej słów. Chyba coś jakby: "Mój Boże!" Ta osoba była przytomna i starałem się utrzymać ją w tym stanie aż do nadejścia pomocy.

O godzinie dwudziestej czwartej trzydzieści dwie, siedem minut po wypadku, z siedziby sapeurs-pompiers przy Rue Malar po drugiej stronie rzeki przybyła karetka i pojazd niosący wsparcie techniczne. Po kolejnych ośmiu minutach zjawily się trzy karetki SAMU, a w każdej z nich lekarz i pielęgniarka. Przyjechali ze szpitala Necker mieszczącego się jakieś trzy kilometry od miejsca wypadku.

Szef paryskiej policji, Philippe Massoni, czytał właśnie w łóżku, gdy za dwadzieścia pierwsza zadzwonił telefon z wiadomością o wypadku. Po kilku minutach Massoni jechał do tunelu policyjnym wozem na sygnale. Z telefonu samochodowego zadzwonił do ministra spraw wewnętrznych Jean-Pierre'a Chevenementa. Minister chciał od razu jechać do tunelu, ale Massoni go przekonał, żeby przybył wprost do szpitala Pitie-Salpetriere, dokąd zespół lekarzy miał zabrać księżną i Rees-Jonesa.

O pierwszej Massoni zatelefonował do Pałacu Elizejskiego. Odebrała Christine Albanel, pełniąca dyżur podczas weekendu.

- W tunelu Alma doszło do ciężkiego wypadku z udziałem księżnej Walii i Dodiego Al Fayed - powiedział Massoni. - Powinien dowiedzieć się o tym prezydent.

Jednakże Albanel postanowiła nie zawiadamiać od razu Chiraca w myśl jego własnych poleceń, zakazujących budzenia go w nocy, o ile nie trzeba podjąć jakiejś ważnej decyzji bądź działania wynikającego z pełnienia funkcji prezydenta. Za pilniejsze uznała powiadomienie ambasady brytyjskiej, mieszczącej się nieopodal Pałacu Elizejskiego, przy Rue Faubourg-St. Honore.

Dyżurny w ambasadzie był wstrząśnięty.

- Księżna Walii - powtórzył. - O, mój Boże, co za wiadomość.

Było po wpół do drugiej, gdy przekazano ją brytyjskiemu ambasadorowi, sir Michaelowi Jayowi. W niedługi czas potem attache prasowy, Timothy Livesey, przyjechał swym czerwonym renault laguną do rezydencji ambasadora, aby podwieźć Jaya i jego żonę Syl-vię do szpitala. Mniej więcej w tym samym czasie premier, Lionel Jo-spin, został obudzony w

hotelu w mieście portowym nad Atlantykiem, La Rochelle, gdzie gościł na weekendowym zjeździe partii socjalistycznej. Personel zaczął rozważać możliwość zorganizowania jego przelotu do Paryża.

Tymczasem za pięć pierwsza (w Paryżu o pierwszej pięćdziesiąt pięć) reporter "Sunday Timesa" zadzwonił do rzecznika rodziny Fayedów, Michaela Cole'a, mieszkającego w Suffolk, i poinformował go o strasliwym wypadku w Paryżu z udziałem Dodiego Al Fayed'a i księżnej Walii. Wyrwany z głębokiego snu Cole nie wiedział nawet, że Dodi i Diana spędzali weekend w Paryżu. Natychmiast zadzwonił do Oxted do Mohammeda Al Fayed'a. Gdy uzyskał połączenie, usłyszał, że Al Fayed ma rozmowę na drugiej linii. Już wiedział o wypadku od swej ochrony i zamawiał właśnie śmigłowiec, aby polecieć na miejsce. Cole zamienił z Fayedem zaledwie kilka słów. Żaden z nich jeszcze wtedy nie wiedział, że Dodi nie żyje.

Gdy tylko Cole skończył rozmawiać z Fayedem, odebrał telefon od Clive'a Goodmana, redaktora naczelnego "News from the World". Goodman poinformował go o śmierci Dodiego.

- To świństwo! - wrzasnął Cole do telefonu. - Czemu nie dacie tym ludziom spokoju? Widzisz, co narobiliście? - Podejrzewał zresztą, że ten chytry weteran z Fleet Street celowo sprowokował go do takiej reakcji, i nie był pewien, czy powinien mu wierzyć, czy nie. - Nie mam panu nic do powiedzenia - burknął i rzucił słuchawkę na widełki.

Niemniej jednak czuł się w obowiązku zadzwonić do Fayed'a seniora i poinformować go o zasłyszanej informacji.

- Mohammedzie - rzekł - mówię to z przykrością, ale właśnie pewien dziennikarz mi powiedział, że Dodi zginął w tym wypadku. Fayed zareagował ze stoickim spokojem.

- Wiem o tym, Michaelu. Właśnie dzwonił do mnie z tą wiadomością Frank Klein z Antibes. Natychmiast jadę do Paryża. Najpierw musimy się dowiedzieć, co się stało. Najpierw musimy się wszystkiego dowiedzieć. Mniej więcej w tym samym czasie przyrodnią siostrę Dodiego, Jumana, obudził telefon dzwoniący w jej paryskim mieszkaniu, niezbyt oddalonym od Place de l'Alma. Tego wieczoru przyleciała właśnie z USA wraz z mężem Hishamem oraz dziećmi. Planowali spotkanie z Dodim - i prawdopodobnie także Dianą - w niedzielę, aby uczcić urodziny Jumany. Telefonował do niej krewny z Ameryki, który usłyszał w telewizji doniesienie o śmierci Dodiego. Ów krewny zadzwonił potem do hotelu Ritz, gdzie uzyskał oficjalne potwierdzenie strasliwej wiadomości. Po tym telefonie Jumana była tak roztrzęsiona, że mąż zaczął się obawiać o

jej zdrowie.

Gdy tylko Massoni przybył do tunelu Alma - o godzinie pierwszej piętnaście - przejął dowodzenie nad policją. Rozkazał swoim ludziom utworzyć kordon bezpieczeństwa i otoczyć cały teren ogrodzeniem z biało-czerwonej taśmy. Samochody policyjne z migającymi światłami zablokowały wjazd do tunelu. Dla ułatwienia działań jednostek ratunkowych i policjantów włączono silne reflektory.

Wraz z przybyciem Patricka Riou, szefa policji sądowej Paryża, oraz Martiny Monteil, dowodzącej Brygadą Kryminalną, rozpoczęła się faza dochodzeniowa. Wkrótce przybyła na motocyklu zastępczyni prokuratora Maud Coujard. Po wysłuchaniu wstępnych raportów policjantów i świadków szybko zdecydowała się przydzielić tę sprawę Brygadzie Kryminalnej Monteil. Wybór elitarniej paryskiej jednostki dochodzeniowej stanowił pierwszą oznakę, że władze francuskie mają zamiar traktować wypadek drogowy jako sprawę kryminalną.

Na pierwszy ogień w rozpoczynającym się śledztwie poszli fotoreporterzy, którzy nie zaprzestali robienia zdjęć po przyjeździe policji i lekarzy.

- Policja kazała nam się cofnąć, ale nie zabraniała nam pracować - mówi Langevin, który przypadkowo znalazł się na miejscu w dziesięć minut po wypadku, po telefonie od przyjaciela. - Policjanci w cywilu sprawdzili nasze legitymacje prasowe, a potem powiedzieli: "W porządku, możecie wykonywać swoją pracę, ale trzymajcie się z tyłu". Wydawało się, że początkowo nie wiedzieli, o kogo chodzi. Później przyjechał szef policji [Massoni]. Znajdowaliśmy się w środku tunelu pod kontrolą policjantów. Nie zrobiłem nawet dziesięciu

zdjęć, a potem już się skończyło. Kazali nam przestać i poprosili o wyjście z tunelu. Później, nic nie mówiąc, wzięli wszystkich na bok i zakazali korzystać z telefonów. Poszturchiwali nas, skonfiskowali nam sprzęt i filmy. Wtedy zdałem sobie sprawę, że sprawa wygląda poważnie i że będziemy przesłuchiwani.

Sześciu fotoreporterów i kierowcę motocykla, Darmona, umieszczono w radiowozie i przewieziono na posterunek policji przy Boule-ward de Courcelles, gdzie zostali spisani i dokładnie zrewidowani. A był to dopiero początek ich ciężkich przejść. Jednak co najmniej trzem fotoreporterom udało się przeniknąć przez gęstą sieć policji. Byli nimi Chassery, Benhamou i Oderkerken; wszyscy zdołali uniknąć, w czasie gdy policja okrążała ich kolegów.

Pierwszy raport Monteil z miejsca wypadku, datowany 31 sierpnia,

godzina druga, przedstawia przyczyny aresztowania fotoreporterów w następujący sposób:

"Zgodnie z zeznaniami pierwszych świadków, mercedes jechał wtedy z dużą prędkością i zjechał z kursu, ponieważ podążały za nim pojazdy ścigających go dziennikarzy. Kierowca musiał stracić panowanie nad kierownicą i nie udało mu się go odzyskać. Także według zeznań świadków, paparazzi goniący mercedesa rzucili się do robienia zdjęć z pominięciem podstawowych czynności, mających na celu niesienie pomocy ludziom, którym grozi niebezpieczeństwo. Na podstawie tych informacji policjanci zabrali fotoreporterów z miejsca wypadku na przesłuchanie" .

Czterdzieści osiem godzin później, po licznych przesłuchaniach i dwóch nocach spędzonych w więzieniu, wszystkich siedmiu zatrzymanych uznano za podejrzanych o nieumyślne spowodowanie śmierci i o nieudzielenie pomocy ludziom znajdującym się w niebezpieczeństwie, co stanowi pogwałcenie francuskiego "prawa dobrego Samarytanina". We Francji nie przeprowadzono sekcji zwłok, a wyniki autopsji dokonanej przez brytyjskiego koronera w Fulham, południowo-zachodniej dzielnicy Londynu, jak dotąd, pozostają ściśle strzeżoną tajemnicą. Tak więc na razie nie ma możliwości dokładnego poznania obrażeń, ich rozległości ani wpływu innych oprócz krwotoku urazów wewnętrznych, które mogły się stać przyczyną zgonu Diany.

- Żyła płucna to duże naczynie krwionośne, łączy się ono z lewym przedsionkiem serca - mówi chirurg specjalizujący się w urazach klatki piersiowej. - Tym naczyniem płynie krew transportująca tlen do serca, wiele krwi. Żyła może zostać uszkodzona w wyniku poważnego wstrząsu. To z kolei często prowadzi do pęknięć wywołujących wylew, który jest zazwyczaj fatalny w skutkach. Jeśli żyła pęka, człowiek praktycznie nie ma szans na przeżycie. Pod wpływem skurczów serca i płuc krew wypływa z dużą szybkością, co w dalszej kolejności prowadzi do niedotlenienia serca i zatrzymania jego akcji. Zgon następuje bardzo szybko.

Rzadko jednak diagnoza brzmi: pęknięcie żyły płucnej.

- A to dlatego - wyjaśnia specjalista pragnący zachować anonimowość - że ludzie, którzy odnieśli takie obrażenia, przeważnie umierają, zanim otrzymają pomoc lekarską. Zgon następuje zwykle w drodze do szpitala, ponieważ ciało jest w ruchu. Podobnie jak w przypadku wszystkich uszkodzeń dużych naczyń krwionośnych, również i to powoduje wylew tak silny i szybki, że nie ma czasu na

przewiezienie ofiary do szpitala i przeprowadzenie operacji. Człowiek może wtedy umrzeć już po kilku bądź kilkunastu minutach, toteż przybywająca pomoc nie zdąży nawet dostarczyć pacjenta na stół operacyjny przed nastąpieniem zgonu. Jednak nie zawsze tak bywa.

- Wszystko zależy - twierdzi ten sam chirurg - od wielkości wylewu. Krew z małego otworu wypływa z inną prędkością niż z dużego. Do szpitala trafiają na ogół pacjenci z mniejszymi uszkodzeniami naczyń krwionośnych. To się czasem zdarza. Fakt, że ofiara wypadku dociera żywa do szpitala, dowodzi, że doznała niezbyt wielkich obrażeń.

Lekarz ten, nader ostrożny w wypowiedziach, nie podał zbyt precyzyjnych informacji na temat natury i wielkości obrażeń odniesionych przez Dianę. Co więcej, wyraźnie zabrania mu tego francuski kodeks etyczny Ordre des Medecins, według którego lekarzowi nie wolno zdradzać szczegółów kontaktu doktor-pacjent.

Chętniej sły do analiz i rozważań jest przewodniczący Organizacji Emerytowanych Chirurgów w nowoorleańskiej Klinice Ochsnera, doktor John Ochsner (lat 70), jeden z najwybitniejszych kardiochirurgów w Ameryce.

- Uszkodzenie żyły płucnej to niezmiernie rzadkie obrażenie - twierdzi ten lekarz. - Już częściej zdarza się spowolnienie tempa przepływu krwi w aorcie. Istnieje pewne wiązadło łączące tętnicę płucną z aortą, które łatwo doprowadza do rozerwania aorty, gdy ta ulega naruszeniu. Kiedy dochodzi do takiego rozerwania... Uff... Śmierć na miejscu.

Niekoniecznie tak się musi dziać w przypadku żyły płucnej - mówi dalej Ochsner - ponieważ panuje w niej mniejsze ciśnienie, a zatem upływ krwi przebiega łagodniej, może też uformować się skrzep i prowizorycznie zatkać dziurę. Właściwie w żyłę płucnej panuje prawie niedociśnienie powodowane przez serce (to znaczy przedsionek serca zasysa krew z żyły płucnej). A zatem w chwili, gdy krew wpływa do serca, to ciśnienie jest najniższe. Natomiast kiedy krew wypływa z serca (przez aortę), ciśnienie jest najwyższe. Diana nie wykrwawiła się od razu, bo uszkodzenie prawdopodobnie zatkał skrzep, a ciśnienie nie było zbyt duże.

Czy osoba w takim stanie ma jakiegokolwiek szansę na przeżycie?

- Oczywiście - mówi Ochsner. - Wszystko zależy od wielkości uszkodzenia. Jeśli nie jest zbyt wielkie, można podłączyć pacjenta do płucoserca, dostać się do środka i dokonać naprawy. W takim wypadku, jeśli człowiek odpowiednio wcześnie znajdzie się w szpitalu, aparat płucoserce go uratuje. Kluczową rolę odgrywa tu czas.

W istocie. Od chwili wypadku do momentu ułożenia księżnej na stole operacyjnym minęła godzina i czterdzieści pięć minut. Co się działo przez cały ten czas? Przede wszystkim upłynęło piętnaście minut do przyjazdu pierwszej w pełni wyposażonej karetki SAMU i do pojawienia się lekarza na miejscu wypadku. Po drugie, wyciąganie Diany z samochodu stanowiło żmudną, powolną operację, bo chociaż drzwi z jej strony były otwarte, ratownicy i tak musieli rozciąć samochód, żeby uwolnić jej nogę, która utkwiała pod fotelem. Po trzecie, na miejscu wypadku przeprowadzono istotne zabiegi, trwające mniej więcej godzinę i dziesięć minut. Dopiero potem karetka powoli odjechała.

W dużym, doskonale wyposażonym ambulansie SAMU Diana natychmiast otrzymała krew, przeprowadzono też ręczny masaż serca. Podłączono ją także do respiratora i dokonano elektrycznej stymulacji serca. W przeciwieństwie do amerykańskiej metody niesienia pomocy, metody polegającej na natychmiastowym zabraniu ofiary wypadku do szpitala, metoda francuska polega na ustabilizowaniu stanu pacjenta na miejscu, a dopiero potem następuje przetransportowanie go do szpitala. Niewątpliwie metoda francuska wielu ludziom uratowała życie, choć niekoniecznie musiała być całkiem odpowiednia akurat w tym przypadku.

- Naszą zasadą jest możliwie najpełniejsze ustabilizowanie stanu pacjenta, ponieważ transport może stanowić dla niego spore zagrożenie - twierdzi Frederic Mailliez, bardzo doświadczony lekarz, pierwszy, który ratował Dianę. - Dlatego też, zanim ruszyliśmy, chcieliśmy przywrócić w miarę normalne ciśnienie krwi i zrobić jeszcze parę innych rzeczy. - Mailliez twierdzi też, że nie jest niczym nadzwyczajnym prośba, by kierowca jechał bardzo wolno. - Hamowanie i ostre przyśpieszanie źle wpływają na ciśnienie krwi, a zatem w czasie jazdy trzeba bardzo uważać.

Doktor Ochsner w taki oto sposób komentuje tę kwestię:

- Przy takich obrażeniach niepodobna coś zdziałać na miejscu wypadku. Do tego pacjent musi być w szpitalu. - Zewnętrzny masaż klatki piersiowej w tunelu był według niego prawdopodobnie "najgorszą rzeczą, jaka mogła się zdarzyć. Naciskanie klatki podwyższa ciśnienie we wszystkich częściach serca naraz. Jeśli coś mogło jej zaszkodzić, to właśnie to". Doktor Ochsner krzywi się też na wolną ; jazdę w celu uniknięcia wstrząsów. - Wstrząsy i podskoki? Jeśli chce się komuś uratować życie, trzeba szybko przetransportować go do sali operacyjnej.

Czy zatem księżna Walii zostałaby uratowana, gdyby szybciej znalazła się w szpitalu?

- Trudno to ocenić po fakcie - mówi Ochsner. - Mogę tylko powiedzieć, że

jeśli pęknięcie jest niezbyt wielkie, pacjent ma przed sobą jeszcze sporo czasu. W jej przypadku, jeśli było poważniejsze uszkodzenie, pomiędzy pęknięciem a całkowitym wykrwawieniem odpływ krwi musiał być blokowany przez skrzep albo coś innego. W przeciwnym razie wykrwawiłaby się. Chcę powiedzieć, że ponieważ pozostawała przy życiu jeszcze prawie dwie godziny, to gdyby zabrali Dianę w pierwszej godzinie do szpitala, mogliby ją uratować.

Pogląd ten podtrzymuje doktor David Wasserman (lat 45), który przez dziewięć lat pracował na ostrych dyżurach w najruchliwszych szpitalach miejskich całego kraju, między innymi w Ośrodku Medycznym Hackensack w New Jersey.

- Gdyby od razu przewieźli ją na salę operacyjną, miałyby o wiele większe szansę na przeżycie. Takiego uszkodzenia nigdy nie ocenia się poza szpitalem. Nigdy. W USA za takie postępowanie trzeba by drogo zapłacić. Nie uniknęłoby się procesu sądowego. Tak długie pozostawienie poszkodowanej na miejscu wypadku z całą pewnością nie było dobrym wyjściem.

Nie oskarżając żadnego z lekarzy o popełnienie błędu, doktor Wasserman sugeruje, że wina leży po stronie francuskiej metody niesienia pomocy ofiarom wypadków.

- Stabilizowanie stanu pacjenta na miejscu wypadku to błąd, który popełnialiśmy w USA przez całe dziesięciolecie. W końcu dziesięć lat temu zrezygnowaliśmy z tej metody na rzecz natychmiastowego transportu do szpitala - mówi. - Przedtem zorientowaliśmy się, że więcej pacjentów tracimy, prowadząc na miejscu zabiegi na chybcika, niż w drodze do szpitala. Wszystkie badania wykazują, że pozostawienie pacjenta na miejscu wypadku zmniejsza jego szansę. Na ogół jedyne, co tam robimy, to unieruchamiamy kręgosłup i podłączamy kroplówkę. Potem natychmiast jedziemy do szpitala.

Wygląda na to, że podczas pobytu księżnej Diany w Paryżu los nie był dla niej łaskawy: deptali jej po piętach paparazzi, wioził ją pijany kierowca, a francuski system postępowania w nagłych wypadkach - pomimo wysokiej sprawności jego stosowania - okazał się katastrofalny w obliczu obrażeń odniesionych akurat przez nią.

Piętnaście po czwartej na pierwszym piętrze, w mieszkaniu zarezerwowanym dla urzędniczki dyżurującej w Pałacu Elizejskim, zadzwonił telefon. Christine Albanel czekała niecierpliwie na wieści ze szpitala.

- Już po wszystkim - powiedział szef policji Massoni. - Ona nie żyje.

Albanel, matka ośmioletniego chłopca, natychmiast pomyślała o młodych księżętach i zrobiło jej się ich żal. Nie miała jednak czasu na rozczulanie się. Zaczęła szkicować przemówienie dla prezydenta i skontaktowała się z głową paryskiego szpitalnictwa w sprawie omówienia przygotowań do złożenia kondolencji w Pitie-Salpetriere przez Chiraca i innych dygnitarzy. Mniej więcej w tym samym czasie prywatny sekretarz królowej, sir Robert Fellowes, połączył się ze szpitalem z zamku Balmoral dzięki specjalnej linii międzynarodowej. Na telefon odpowiedział przedstawiciel ambasady brytyjskiej, przekazując straszną wiadomość.

_ Fellowes był zdruzgotany - mówi urzędnik ambasady. - Jest mężem siostry Diany, lady Jane Fellowes, która o wpół do piątej (czyli trzeciej trzynastego czasu brytyjskiego) poinformowała o wszystkim księcia Karola. Wraz z rodziną królewską urzędnicy brytyjscy i francuscy zastanawiali się, w jaki sposób przekazać tę smutną wiadomość światowym mediom. Postanowiono zorganizować konferencję prasową. Podobnie jak sir Robert, Raine Spencer dowiedziała się o śmierci Diany od przebywającego w szpitalu brytyjskiego urzędnika ambasady. Zadzwoiła do Michaela Cole'a i uzyskała potwierdzenie wiadomości.

- Nogi się pode mną ugięły - wspomina Cole. - To było straszniejsze niż wiadomość o śmierci Dodiego. Przez kilka godzin żyliśmy nadzieją, że księżna przeżyje. Pierwsze doniesienia napawały optymizmem.

Należący do Mohammeda Al Fayeda śmigłowiec Sikorsky SK-76 wylądował na lotnisku Le Bourget około wpół do czwartej po osiemdziesięciu minutach lotu z Oxted. Szofer Dourneau i Kęs Wingfield zabrali Al Fayeda mercedesem 600. Wingfield potwierdził śmierć Dodiego, ale mówił, że Diana żyje. Zamiast jechać prosto do kostnicy i obejrzyć ciało syna, Al Fayed skierował się najpierw do szpitala. Po przybyciu do La Pitie-Salpetriere spotkał się z sir Michaelem Jayem, Chevenementem i Massonim, który go poinformował, że księżna zmarła. Pozwolono mu obejrzyć zwłoki w szpitalnej kostnicy.

- To był szok - opowiadał potem znajomym. - Na jej widok zacząłem się modlić. Wyglądała pięknie, pogodnie i spokojnie.

Miejsca największych obrażeń zakrywało białe prześcieradło, a z twarzy zdażono już zetrzeć krew. To, czego nie widział Al Fayed, nie ukryło się jednak przed paryską panią koroner przeprowadzającą zewnętrzne oględziny zwłok Diany. W jej raporcie figuruje trzycenty-metrowa rana na czole, rozcięcie wargi, zmiażdżone żebra, złamana w kilku miejscach prawa ręka, rana na prawym pośladku. Opis nie obejmuje obrażeń

wewnętrznych, gdyż klatka piersiowa księżnej została zaszyta, a pełnej sekcji we Francji nie przeprowadzano.

O piątej rano w innym skrzydle szpitalnym profesorowie Riou i Pavie zasiedli obok Chevenementa i ambasadora Jaya przy stole zastawionym mikrofonami. Do tej pory lekarze zdążyli już się przebrać w lśniące białe lekarskie kitle; Chevenement miał na sobie czarny garnitur i krawat, po które posłał do domu, żeby nie występować przed kamerami w koszulce polo.

Na początek Riou odczytał podpisane także przez profesora Pa-vie oświadczenie, podsumowujące całą sytuację w pięciu lakonicznych zdaniach:

"Minionej nocy w Paryżu księżna Walii padła ofiarą wypadku drogowego spowodowanego dużą prędkością pojazdu. Natychmiast została wzięta pod opiekę paryskich SAMU, które zajęły się jej reanimacją.

Po przywiezieniu księżnej do szpitala La Pitie-Salpetriere stwierdzono objawy śmiertelnego krwotoku wewnątrz klatki piersiowej, po którym wkrótce nastąpiło zatrzymanie akcji serca.

Otwarcie klatki piersiowej ujawniło poważne uszkodzenie lewej żyły płucnej.

Pomimo zaszycia tej rany i najpierw zewnętrznego, a potem wewnętrznego masażu serca trwającego ponad dwie godziny', nie udało się przywrócić krążenia krwi i księżna Walii o godzinie czwartej uznana została za zmarłą".

CNN informująca o rozwoju wypadków tej nocy natychmiast przekazała wiadomość za pośrednictwem Christophera Dickeya z "Newsweeka", z którym połączono się przez telefon komórkowy. Po kilku minutach inne telewizje, stacje radiowe i serwisy informacyjne rozgłosiły ją po całym świecie.

O świcie, w promieniach wschodzącego słońca, na Place de l'Alma zaczęły się gromadzić tłumy. U stóp rzeźby Złotego Ognia, repliki pochodni Statui Wolności, pojawiły się sterty kwiatów, maskotek i wypełnionych odręcznym pismem kartek. Pomnik stał się paryskim centrum kultu Diany, odzwierciedlającym - toutes proportions gar-dees - masę kwiatów i ludzi zgromadzonych wokół Kensington Pałace jeszcze przez kilka dni po wypadku. Po drugiej stronie rzeki od strony mostu Alma podświetlona tablica na wieży Eiffla przekazywała informację: "pozostało 853 dni do roku 2000". Prawdopodobnie był to jeden z ostatnich widoków, jakie ujrzała księżna przed wjazdem do tunelu. Tymczasem ludzie zaczęli się gromadzić wokół szpitala, a szef policji

Massoni wyznaczył trzy kompanie paramilitarnych jednostek policyjnych CRS, aby powstrzymały tłum. Tuż po godzinie szóstej paryski artysta Michel Souvais (lat 40) złożył przed wejściem do szpitala bukiet białych róż jako pierwszy z tysięcy ludzi oddających księżnej swój kwietny hołd.

- Diana była prawdziwą legendą - mówił głosem łamiącym się ze wzruszenia. - Była piękna, radosna, pełna życia, prawie jak z bajki. Stanowiła symbol naszych czasów i tak młodo umarła. Na zawsze pozostanie w naszych francuskich sercach.

O godzinie siódmej rano Christine Albanel, wybierając linię prywatną, zadzwoniła do prezydenta śpiącego w sypialni na drugim piętrze Pałacu Elizejskiego. Do wyrwanego ze snu Chiraca z trudem docierały słowa podwładnej.

- Lady Di? Chodzi ci o księżną Walii? Przy Place de l'Alma? W Paryżu? - Kiedy wreszcie zrozumiał, co się stało, był głęboko poruszony. - Muszę to natychmiast powiedzieć żonie. Będzie wstrząśnięta. Znała księżną i bardzo ją lubiła. Poza tym sama też jest matką.

Później prezydent oświadczył, że chce przekazać komunikat dla prasy.

Albanel miała już przygotowane oświadczenie i przeczytała je przez telefon. Po piętnastu minutach prezydent oddzwonił do niej i polecił nieco zmieniony tekst natychmiast rozesłać do agencji prasowych.

"Głęboko wstrząsnęła mną brutalna śmierć księżnej Diany - głosiło oświadczenie Chiraca. - Była kobietą młodą, ciepłą, pełną życia i szczodrobliwą. Dotkliwie odczujemy jej tragiczną śmierć, albowiem była bliska każdemu z nas. Myślę w tych okrutnych godzinach o jej rodzinie, a zwłaszcza o dzieciach".

O wpół do ósmej prezydent jeszcze raz zadzwonił do Albanel. Zdecydował od razu wysłać do szpitala swoją żonę, Bernadette, aby w jego imieniu złożyła wyrazy szacunku i ubolewania. Sam postanowił jej nie towarzyszyć, ale za to po południu powitać księcia Karola oraz dwie siostry Diany, którzy przyjadą po ciało. Pani Chirac przybyła do szpitala kwadrans przed dziewiątą, a pół godziny później przyjechał premier Jospin.

Do tego czasu Dianę przeniesiono z podziemnej sali operacyjnej, gdzie zmarła, do sali na pierwszym piętrze na oddziale intensywnej opieki medycznej, gdzie francuscy i brytyjscy urzędnicy zorganizowali centrum kryzysowe. Pielęgniarki umyły ciało i aż po ramiona przykryły białym prześcieradłem.

Około godziny trzynastej przybył osobisty lokaj Diany - Paul Bur-rell (lat 39), którego zawsze nazywała "swoją opoką" - aby przygotować ją do

ostatniej podróży. Przywiózł ze sobą walizeczkę z przyborami do makijażu oraz długą czarną suknię. Wspólnie z personelem szpitalnym oraz pracownikami francuskiego zakładu pogrzebowego ubrał Dianę, ułożył jej włosy i podmalował twarz, gdyż przybrała szarawą barwę. Potem usiadł obok księżnej i długo trzymał ją za rękę.

Policjanci w cywilu cały czas pełnili służbę pod drzwiami. Na sali katolicki kapelan szpitalny, ojciec Yves Clochard-Bossuet, usiadł przy łóżku Diany i po cichu modlił się za jej duszę. Księdza zbudzono w szpitalnym mieszkaniu o trzeciej rano i zjawił się w sali przy martwej księżnej, gdy tylko wniesiono zwłoki na górę. Pani Chirac po przybyciu przyłączyła się do jego modlitw przy łóżku Diany. Później ksiądz ustąpił miejsca wielebnemu Martinowi Draperowi z paryskiego kościoła anglikańskiego pod wezwaniem świętego Jerzego.

Francuscy i brytyjscy urzędnicy, spodziewający się przyjazdu księcia Karola i dwóch sióstr Diany o godzinie czternastej, zwołali sesję w swym prowizorycznym centrum kryzysowym oddalonym o piętnaście metrów od sali ze zwłokami księżnej, żeby ustalić plan działania. W sesji wzięły udział rozmaite osobistości: szef protokołu we francuskim rządzie, Bernard Grasset, brytyjski urzędnik protokołu oraz attache prasowy ambasady brytyjskiej, Timothy Livesey rzecznik prasowy Pałacu Elizejskiego, Jérôme Peyrat, koordynator prasowy Pałacu Elizejskiego, Evelyne Richard, komisarz paryskiej policji, Massoni, profesor Riou, profesor Pavie, a także czterech pracowników paryskiego zakładu pogrzebowego, który dostarczał trumnę i karawan. Przedsiębiorcy pogrzebowi mieli ze sobą ciemnozielone teczki z przyborami do makijażu i innymi akcesoriami potrzebnymi do przygotowania ciała.

Dyskusja koncentrowała się wokół kwestii protokolarnych: kto, Co i w jakiej kolejności będzie robił, kto będzie stał obok kogo, gdzie Chirac przywita księcia Karola, w jaki sposób orszak żałobny opuści szpital. Szybko jednak pojawiły się takie niezbyt taktowne pytania, jak: "Czy księżna ma uszkodzoną twarz?", "W jakim jest stanie?", "Jak jest ubrana?", "Czy książę Karol chce, by trumna była otwarta, czy zamknięta?"

Księżna Diana wcale jeszcze nie leżała w trumnie. Była już ubrana, przygotowana i miała ułożone włosy, lecz spoczywała na szpitalnym łóżku przykryta prześcieradłem. Okna zostały zamknięte, zasłony zasunięte, aby uniemożliwić robienie zdjęć wścibskim kamerom dziennikarzy, którzy wynajęli balkon i okna w budynku naprzeciwko szpitala. Na sali paliła się

tylko mała lampka.

- Miała wcale nie uszkodzoną twarz, wyglądała jak nietknięta -mówił urzędnik, który widział księżną o trzeciej. - To była niezwykła chwila. Ogarnął mnie dojmujący smutek na widok tej pięknej kobiety, którą wielbił cały świat, a która leżała teraz martwa w skromnej sali szpitalnej. Przed pojawieniem się rodziny królewskiej przedstawiciele zakładu pogrzebowego dyskretnie wśliznęli się do sali i przenieśli Dianę do trumny. Zgodnie z życzeniem księcia Karola wieko pozostało otwarte. Wiele dyskutowano na temat tego, czy karawan ma odjechać spod głównego wejścia, gdzie tłoczą się ludzie powstrzymywani przez kordony policyjne, czy też dyskretnie spod tylnego wyjścia. Polecenia Karola były jednoznaczne:

- Nie ukrywajcie odjazdu trumny. Niech ją sfilmują i w szpitalu, i przed szpitalem. Niech ją ludzie widzą.

Najwyraźniej książe przejął się reakcją społeczną w Wielkiej Brytanii, gdzie rodzina królewska została ostro skrytykowana za chłodną reakcję na wieść o śmierci Diany. Jego decyzja zadowoliła także władze francuskie, które obawiały się podobnego niezadowolenia społecznego, gdyby nie pozwolono ludziom zobaczyć karawanu jadącego ulicami Paryża.

- Ludzie wpadliby w furję - mówił wysoki urzędnik francuski. -Tego dnia atmosfera na ulicach była bliska szaleństwa. Na Place de l'Alma zebrały się tysiące ludzi. Tłumy zablokowały drogę od mostu Austerlitz do szpitala. Potrzebne były trzy kompanie CRS, aby odsunąć ludzi od wejścia. Wszyscy chcieli zobaczyć karawan.

W emocjach społecznych dominowała mieszanina smutku i złości. Kiedy wyszło na jaw życzenie Karola, attache prasowi Francji i Wielkiej Brytanii wyszli do ludzi i naprędce dobrali dwunastu dziennikarzy - w tym sześciu fotoreporterów - których wpuszczono do szpitala, aby stamtąd zdawali relację. Kiedy dziennikarze wchodzili na dziedziniec szpitalny, dokoła rozległy się krzyki, wycia i gwizdy. Pacjenci i goście stojący w oknach szpitalnych wyzywali fotoreporterów od morderców i zbrodniarzy. Dopiero policja zdołała ich uciszyć.

O godzinie siedemnastej samolot BAe 146 wylądował na pasie wojskowego lotniska Yillacoublay, trzydzieści kilometrów na południowy zachód od Paryża, i tam brytyjski ambasador Michael Jay powitał rodzinę królewską. Gdy o siedemnastej czterdzieści pod eskortą policyjnych motocykli delegacja królewska przybyła do szpitala, prezydent Chirac wraz z żoną czekali przy wejściu obok pełniących honorową wartę strażników Gardes Republicaines ubranych w granatowe mundury z

czerwono-złotymi dodatkami, a także w białe rękawiczki oraz galowe czapki z czerwonym otokiem.

Z należącego do ambasadora srebrnoszarego jaguara wysiadł książę z dość smutnym uśmiechem na twarzy. Powitał państwa Chiraców płynną - choć wyraźnie naznaczoną akcentem - francuszczyzną:

- Monsieur le President, Madame Chirac, merci d'etre Id.

Para prezydencka towarzyszyła księciu i dwóm siostram Diany, lady Jane Fellowes i lady Sarah McCorquodale w drodze na oddział intensywnej opieki. Potem Chiracowie poczekali na korytarzu, a książę z byłymi szwagierkami wszedł do sali. Diana leżała już w trumnie z dłońmi złożonymi na czarnej sukni wieczorowej. Wielebny Draper odmówił z rodziną zmarłej modlitwę, a później wyszedł z sali. Karol i siostry Diany przez kilka minut trwali w zamyśleniu nad zwłokami młodej kobiety, która jeszcze kilka godzin wcześniej korzystała z uroków życia. I choć nie było tego w protokole, książę poprosił o zostawienie go na kilka minut sam na sam z Dianą.

Gdy wyszedł z sali, miał zaczerwienione oczy i wyraźnie było widać, że płakał. Szybko się jednak opanował i podszedł do profesora Riou i profesora Pavie, by podziękować im za wysiłki. Pierwsze słowa: Mes felicitations! (Moje gratulacje!) wyraźnie nie pasowały do okoliczności, ale taki błąd jest dość zrozumiały w ustach człowieka przeżywającego szok. Równie poruszony był Chirac, który oglądał ciało wraz z żoną krótko przed przybyciem Karola.

- Prezydent wyglądał na zdruzgotanego - mówi pracownik Pałacu Elizejskiego. Zgodnie ze scenariuszem opracowanym przez dwóch protokolantów, wielebny Draper, ubrany w czarną sutannę z białą lamówką, prowadził orszak po schodach. Za nim czterej pracownicy francuskiej firmy pogrzebowej nieśli trumnę przykrytą królewskimi kolorami - purpurą, czerwienią i złotem. Dalej podążał Karol, potem dwie siostry księżnej, prezydent z żoną, ambasador Jay z żoną, urzędnicy zajmujący się protokołem, oficerowie policji i grupa dziennikarzy.

Powagę chwili mącił trochę stan korytarzy i schodów, gdzie poniewierało się pełno niedopałków papierosów, plastikowych kubków po kawie i zmiętych opakowań z baru szybkiej obsługi. Pracownik Pałacu Elizejskiego tuż przed przybyciem Karola chwycił szczotkę i zamiótł hol wejściowy, ale nie zdążył posprzątać schodów i korytarza. Kiedy orszak zszedł na dół, ciszę przerwał piskliwy głos:

- Ty ździro. Nie wstyd ci było tu przyjechać?

Najwyraźniej starsza kobieta odwiedzająca szpital pomyliła lady Sarah z

Camillą Parker Bowles (którą rzeczywiście przypomina), kochanką Karola. Gdy ktoś z Pałacu Elizejskiego po cichu wyjaśnił kobiecie, że widzi siostrę Diany, kobiecina popłakała się z powodu swojego faux pas. Karol być może wcale tego nie zauważył. Wyglądał na całkowicie oderwanego od rzeczywistości. Twarz pozbawiona wyrazu, ruchy sztywne, mechaniczne. Gdy trumna została umieszczona w czarno--szarym karawanie, książę zostawił państwa Chiraców, wsiadł do jaguara ambasadora i czekał. Chirac z żoną stali w pobliżu. Również dwunastu strażników Gardes Republicaines stało na baczność. Nic się nie działo. Ponad minutę orszak trwał w bezruchu, ponieważ ani francuska, ani brytyjska strona nie wiedziała, kto ma wydać polecenie odjazdu: Podczas tej niezręcznej przerwy pracownik ambasady brytyjskiej zbiegł po schodach do samochodu wiozącego lady Jane i lady Sarah.

Rozdział trzeci.

SEKCJE ZWŁOK.

Otworzył bagażnik i włożył do środka plastikową torbę. Po twarzy tego młodego człowieka płynęły łzy. Chował właśnie ubranie, które Diana miała na sobie ostatniej nocy spędzonej w Paryżu.

Kwadrans po osiemnastej pojazdy wreszcie ruszyły. Chirac z zażawionymi oczami salutował odjeżdżającemu orszakowi. Gdy żałobnicy dojechali do bramy szpitala i skręcili w prawo na bulwar de l'Hôpital, podniósł się nagły aplauz tłumu, z którego dało się wyłowić okrzyki: "Diana!", "Diano, kochamy cię!" W powolnym tempie orszak jechał dalej ulicami Paryża, a potem już z większą prędkością autostradą do Yillacoublay, gdzie przez honorową straż Królewskich Sił Powietrznych trumna została umieszczona na pokładzie samolotu BAe 146. W końcu księżna Diana wracała do domu.

Szóstego września 1997 roku w sobotę odbył się w Wielkiej Brytanii największy publiczny pogrzeb od czasu śmierci Winstona Churchilla. Konie ciągnęły przez centrum Londynu owiniętą we flagę trumnę księżnej Diany, dalej szło dwunastu walijskich żołnierzy gwardii w czerwonych uniformach, a za nimi dwaj synowie Diany, jej brat lord Spencer, książę Karol oraz książę Filip. Ponury kondukt podążający do opactwa Westminster oglądało ponad milion zgromadzonych na trasie ludzi oraz setki milionów widzów na całym świecie. Po uroczystościach pogrzebowych organizowanych przez blisko dwa tysiące wyspecjalizowanych pracowników, po cierpkiej mowie pogrzebowej lorda Spencera i po występie Eltona Johna, który wykonał utwór "Candle in the

Wind", ciało Diany spoczęło na cichej wysepce pośrodku jeziora w jej dziedzicznej posiadłości Althorp, oddalonej o jakieś siedemdziesiąt mil na północny zachód od Londynu.

Spokój miejsca spoczynku kontrastuje z nieprzyjemnymi plotkami, opowieściami i dociekaniem towarzyszącymi jej śmierci. Zanim jeszcze ciało spoczęło w grobie, rozeszła się pogłoska, że w chwili śmierci Diana była w ciąży. W normalnej sytuacji sprawa ta byłaby zupełnie prywatna - jeśli okazałaby się prawdą, to pogłębiałaby jeszcze smutek, a jeśli fałszem, stanowiłaby nic nie znaczącą plotkę. Lecz nagłej śmierci księżnej Diany nie można uznać za wydarzenie normalne. Sprawa jej ciąży stała się jedną z najdrażliwszych kwestii prowadzonego dochodzenia, ponieważ gdyby rzeczywiście spodziewała się potomka, zyskiwałyby na wiarygodności teorie o ukartowanym morderstwie, rozprzestrzeniane najpierw na Bliskim Wschodzie, a potem po całym świecie.

Dla rodziny królewskiej i elit rządzących faktem dość kłopotliwym, a nawet niemożliwym do tolerowania byłoby urodzenie przez matkę przyszłego króla dziecka Araba - dziecka będącego zarazem przyrodnym bratem lub przyrodną siostrą następcy tronu. Teraz, w wypadku potwierdzenia ciąży, pojawiłyby się niezliczone teorie spiskowe. Nie przeszłyby one nawet bez echa w stosunkach dyplomatycznych pomiędzy Wielką Brytanią a światem arabskim - nie mówiąc już o oburzeniu półtoramilionowej społeczności muzułmanów mieszkających na Wyspach Brytyjskich. Tak więc to, co normalnie byłoby gorzkim elementem osobistej tragedii, przybrało wymiar affaire d'etat.

Większość "dowodów" na rzekomą ciążę Diany ma charakter przypadkowy. Na przykład jakieś zdjęcie z St. Tropez z widoczną fałdką na brzuchu, która miałyby stanowić potwierdzenie brzemienia. Lecz równie dobrze taką fałdkę można uznać za rzecz najzupełniej zwyczajną u trzydziestosześcioletniej kobiety w kostiumie kąpielowym. Cięża robi się widoczna, gdy płód ma jakieś trzy, cztery miesiące. Diana i Dodi zaczęli być parą dopiero w połowie lipca, co wyklucza możliwość ciąży dłuższej niż sześciotygodniowa (chyba że ojcem byłby ktoś inny niż Dodi).

Opowieści, jakoby oboje spotykali się już od listopada 1996 roku, według słów Mohammeda Al Fayeda kompletnie mijają się z prawdą.

Wspomina się też o tym, że 30 sierpnia Diana powiedziała swoje mu przyjacielowi, dziennikarzowi Richardowi Kayowi, iż począwszy od listopada, zamierza ograniczyć udział w życiu publicznym. Ta rozmowa mogłaby uwiarygodnić teorię o błogosławionym stanie Diany, ponieważ jeśli zaszła w ciążę w lipcu lub sierpniu, właśnie w listopadzie zaczęłoby

być coś widać. Do tego dochodzi jeszcze prowokcyjne oświadczenie złożone brytyjskim dziennikarzom w St. Tropez.

"Wkrótce was zaskoczę swoim nowym posunięciem". Do zrobienia niespodzianki wystarczyłyby plany małżeńskie, lecz być może Diana miała na myśli zarówno swój ślub, jak i ciążę? Wszystkie te spekulacje brzmią intrygująco, lecz oczywiście brakuje na nie jakiegokolwiek potwierdzenia.

Bardziej konkretne i przekonujące dowody znaleźć o wiele trudniej. Raz pojawił się pewien dokument będący poufnym listem od doktora Pierre'a Coriata, szefa oddziału anestezjologii szpitala Pitie-Salpetriere, do ministra spraw wewnętrznych, Jean-Pierre'a Chevenementa, w którym zostało napisane, że Diana była w dwunastym tygodniu ciąży. Fotokopia tego listu krążyła pomiędzy redakcjami kilku francuskich wydawnictw, lecz zarówno Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, jak i szpital uznały go za fałszerstwo. Żadna francuska gazeta brukowa nie zdecydowała się go opublikować.

Jednakże aluzja do ciąży Diany pojawiła się w bardzo poważnym piśmie. W numerze z 22 września 1997 roku magazyn "Time" pisał o lekarzu z SAMU utrzymującym, że kolega zajmujący się Dianą w tunelu opowiadał mu, jak księżna położyła dłoń na brzuchu i poinformowała go, że jest "w szóstym tygodniu". Chociaż "Time" zaliczył tę relację do "kłamstw, teorii spiskowych i opowieści niesamowitych", zdanie wyjęto z kontekstu i powszechnie cytowano jako "dowód" odmiennego stanu księżnej Walii. W rzeczywistości było tak, że magazyn zacytował tylko słowa, które jakiś lekarz z SAMU wypowiedział do ich dziennikarza. Nie wiadomo, czy tajemniczy lekarz albo jego anonimowy kolega dokładnie przytaczają słowa Diany. Na tle wątpliwości, czy cokolwiek powiedziała po wypadku, opowieść ta wypada mało przekonująco.

Zastrzegając, iż jest to informacja z drugiej ręki, pewien popularny i szanowany francuski dziennikarz opowiedział autorom niniejszej książki następującą historię: znany mu osobiście lekarz pracujący w Pitie-Salpetriere mówił, że badania krwi zrobione zaraz po przywiezieniu Diany do szpitala rzeczywiście potwierdziły jej ciążę. Lekarz ów oświadczył, iż wiadomość tę przekazał mu jeden z kolegów operujących księżną. Lecz gdy kilka dni po jej śmierci zaglądał do dokumentów szpitalnych, nie znalazł wyników żadnych badań. Dziennikarz przekazujący autorom tę opowieść nie mógł jej potwierdzić, więc nie robił z niej jakiegokolwiek użytku. Jego informator ze szpitala - który mówił prawdę albo nie - nie

chciał na ten temat rozmawiać. Tak więc nie ma możliwości zweryfikowania owego potencjalnie szokującego faktu.

Da się jednak ustalić, do jakiego stopnia historia ta może być uważana za prawdziwą. Przede wszystkim trzeba wiedzieć, czy lekarze desperacko walczący o życie ofiary pobierali krew i robili testy ciążowe. Odpowiedź na pierwsze pytanie brzmi "tak"; pobierano próbki krwi, ażeby określić jej grupę (w celu przeprowadzenia transfuzji) i oszacować rozmiar krwotoku za pomocą testu NFG1 określającego liczbę krwinek. W większości przypadków robi się też inne badania, na przykład na określenie krzepliwości krwi, pomiar poziomu elektrolitów w surowicy krwi, a u kobiet w wieku rozrodczym test ciążowy Beta-HCG.

Według doktora Davida Wassermana, doświadczonego amerykańskiego lekarza zajmującego się opieką nad ofiarami nagłych wypadków, w Stanach Zjednoczonych badanie Beta-HCG w takiej sytuacji zostałyby przeprowadzone rutynowo.

- Lekarze chcieliby się dowiedzieć, czy pacjentka jest w ciąży, czy nie - mówi Wasserman. - Nie powstrzymało by ich to przed zabiegami ratującymi życie, lecz musieliby zrezygnować ze sposobów zagrażających płodowi.

Według wysoko postawionego francuskiego specjalisty od nagłych wypadków, który zdecydował się rozmawiać anonimowo, jako że obowiązek zachowywania tajemnicy narzuca francuskie prawo, w takich okolicznościach przeprowadza się we Francji test Beta--HCG, jeśli wydaje się on "uzasadniony i potrzebny", nie jest jednak obowiązkowy. Specjalista ten podkreśla, że "lekarze, mając do czynienia z trudną i poważną sytuacją, nie troszczą się w pierwszej kolejności o to, czy kobieta jest w ciąży, czy nie".

Jednocześnie mówi on o istnieniu innej obowiązującej procedury, której wyniki mogłyby ujawnić obecność płodu. Obok scyntygrafii mózgu i prześwietlenia klatki piersiowej lekarze powinni koniecznie wykonać ultrasonografie. Badanie to pozwala obejrzeć narządy wewnętrzne, zdiagnozować ich uszkodzenia i prześledzić nagromadzenie krwi w różnych obszarach ciała. Jednak jak potwierdzi praktycznie każda kobieta, która w ciągu ostatnich dwudziestu lat przeszła badania przedporodowe, ultrasonografia daje wyraźny i czytelny nawet dla laika obraz płodu, widać główkę i skulone ciało. (Płód liczący mniej niż trzy tygodnie potrafi dostrzec tylko specjalista).

Lekarz ten zastrzega, że w tak trudnej sytuacji, jeżeli chirurg nie szukał specjalnie płodu na ekranie sonografu, mógł go nie zauważyć. Mogła go

też zasłaniać rozlana w jamach ciała krew. W szóstym tygodniu jednak płód powinien być już wyraźnie widoczny. Jeśli więc uzyskano stały obraz, opis badania ultrasonograficznego również, obok wyników badań krwi, powinien się znaleźć w dokumentacji.

Istnieje zatem bardzo duże prawdopodobieństwo, że jeśli Diana była w ciąży, to dowód na to powinien się znajdować w jej szpitalnych aktach. Chyba że został stamtąd usunięty.

- W ciągu swej dwudziestoletniej praktyki - mówi francuski lekarz - nigdy nie słyszałem o usunięciu lub kradzieży dokumentów. Jednak przypadek Diany ma wiele kontekstów politycznych, toteż wszystko jest możliwe. - Co do obecnego miejsca pobytu karty Diany lekarz ten, podkreślając, że nie jest związany ze szpitalem Pitie--Salpetriere i jego przypuszczenia mogą być dalekie od stanu rzeczywistego, twierdzi: - Prawdopodobnie zamknięta jest teraz w biurowym sejfie ordynatora. Nie wyobrażam sobie, żeby można było taki dokument trzymać razem z innymi.

Obok ordynatora szpitala w posiadaniu karty choroby Diany może też być policja. W przypadku nagłych lub podejrzanych zgonów, kiedy wszczyna się śledztwo, dokumenty szpitalne na temat ofiary przekazuje się w depozyt prefekturze policji kierowanej obecnie przez Philippe'a Massoniego i podległej ministrowi spraw wewnętrznych, Chevenementowi. Tak więc jeśli istnieją dowody na ciążę Diany, znajdują się w rękach dochodzeniowców z policji.

Prawnicy mający dostęp do akt oficjalnego śledztwa utrzymują, że nie ma w nich żadnych dokumentów szpitalnych Diany. Jeśli oczywiście nie liczyć raportu koronera z powierzchownych oględzin ciała. Francuska koroner, doktor Dominique Lecomte, nie przeprowadziła sekcji zwłok Diany ani nawet nie pobrała krwi, ze względu na - jak to ujmuje raport policyjny - "otrzymane instrukcje".

W Wielkiej Brytanii sekcję zwłok Diany przeprowadzał doktor Burgess i on z pewnością odkryłby obecność płodu. Zapytany o ciążę księżnej rzecznik biura koronera odpowiada wymijająco:

- Bez komentarzy. Tą sprawą zajmuje się śledztwo.

Pełne wyniki badań prowadzonych przez królewskiego koronera, doktora Johna Burtona, trafią do wiadomości publicznej po zakończeniu dochodzenia francuskiego. Jednak Burton ma prawo zataić część szczegółów, uznanych za zbyt drażliwe. Mało więc prawdopodobne, aby ten przedstawiciel rodziny królewskiej ujawnił jakiegokolwiek informacje potwierdzające ciążę księżnej Walii.

Jak na razie, z uzyskanych informacji, mimo braku jakiegokolwiek

przekonywającego dowodu, wolno wnioskować, że Diana rzeczywiście mogła się spodziewać dziecka. Jednoznaczną odpowiedź przyniesie dopiero ujawnienie skrywanych obecnie dokumentów lub zeznań. Jednego jednak możemy być pewni: na razie nie istnieje żaden dowód. Tajenie go przed opinią publiczną może tylko rozbudzać podejrzenia, że ktoś coś ukrywa. Nie widać dymku unoszącego się nad pistoletem, ale z lufy czuć prochem.

"Ze względów higienicznych i obyczajowych", jak donosi raport policyjny, ciała Dodiego i Henri Paula zostały zabrane prosto do Institut Medico-Legal - najśłynniejszej paryskiej kostnicy - mieszczącej się w pobliżu mostu Austerlitz na prawym brzegu Sekwany. Sekcję zwłok Paula na polecenie prokurator Maud Coujard przeprowadzono w niedzielę rano. Jednak ani ciało Dodiego, ani Diany nie znalazło się pod nożem koronera. Informator z biura prokuratora wyjaśnia ten pozorny błąd w postępowaniu. - Jeśli chodzi o taki wypadek jak ten - mówi on - tylko kierowcy można było zrobić sekcję zwłok. Pasażerowie nie mogli spowodować wypadku. Co więcej, ponieważ chodziło o taką osobistość, jak księżna Walii, zarządzanie autopsji było nie do pomyślenia. Trudno sobie wyobrazić, że moglibyśmy kroić Dianę lub Dodiego Al Fayed na kawałki. Co do badania krwi, to poziomu alkoholu ani informacji o zażywaniu narkotyków po prostu nie wolno ujawniać.

Tak więc zamiast autopsji paryska koroner Dominique Lecomte przeprowadziła tylko zewnętrzne oględziny zwłok Dodiego. Według jej raportu śmierć spowodował "krwotok wewnętrzny spowodowany silnym urazem klatki piersiowej i wielokrotne uszkodzenie dolnych kończyn (cztery pęknięcia prawej nogi i trzy lewej)". Oprócz tego koroner wskazuje jeszcze na poważną ranę powyżej prawego oka i liczne uszkodzenia twarzy.

Mohammeda Al Fayed przywieziono do kostnicy około piątej rano. Minister spraw wewnętrznych, Chevenement, uprzedził pracownika prosekutorium telefonicznie, więc na przybycie ludzi z ciałem oczekiwano przy głównym wejściu jednokondygnacyjnego budynku przy Quai de la Rapee biegnącej wzdłuż Sekwany. Zwłoki Dodiego leżały na wózku. Al Fayed spojrział na twarz syna i pomodlił się w milczeniu.

- Widziałem twarz Dodiego pełną spokoju - zwierzał się później przyjacielom. - Tak pięknie się uśmiechał. Znow był małym chłopcem. Przez chwilę wyglądał prawie jak żywy i wydawało mi się, że dusza wróciła do jego ciała. Ale kiedy zobaczyłem obrażenia z tyłu głowy, zdałem sobie sprawę, że to niemożliwe.

Al Fayed obejrzał także ciało Henri Paula, a później udał się do hotelu Ritz po dalsze informacje na temat wypadku.

Tymczasem jego ludzie pokonywali skomplikowaną procedurę zdobycia pozwoleń na wywóz ciała Dodiego; nie było to wcale takie proste, gdyż we Francji w niedzielę nie działają praktycznie żadne urzędy. Ponieważ tradycja muzułmańska nakazuje pochowanie zwłok w przeciągu dwudziestu czterech godzin od chwili śmierci, ba-no się, że trzeba będzie pogrzebać Dodiego w Paryżu. Jednakże dzięki naciskom pracownika Ritz'a i ludzi Al Fayed'a udało się zdobyć wymagane pozwolenia na tyle wcześnie, aby przetransportować Dodiego do Anglii.

Problemy jednak się nie skończyły. Na lotnisku Le Bourget oświadczono Al Fayedowi, że drzwi gulfstreama IV są za wąskie, aby przeszła przez nie trumna, i zaproponowano mu umieszczenie jej w części bagażowej odrzutowca. Al Fayed nawet nie chciał o tym słyszeć. W końcu postanowiono przewieźć trumnę helikopterem, gdzie bez trudu mieściła się pomiędzy dwoma rzędami foteli. Al Fayed siedział przy niej przez całą drogę powrotną.

Henri Paul musiał czekać o wiele dłużej, zanim spoczął w pokoju. Przez trzy tygodnie aż do pogrzebu w rodzinnym miasteczku Lorient (21 września) jego nagie, pokiereszowane ciało leżało na półce w kostnicy z etykietką identyfikacyjną numer 2147 na lewym nadgarstku, z głową wygiętą pod nienaturalnym kątem, z roztrzaskanymi nogami zniekształconymi jak u żaby, z tułowiem załatanym grubym szwem biegnącym niczym tory kolejowe od piersi aż do dolnej części brzucha. Sekcję zwłok rozpoczęto o wpół do dziewiątej 31 sierpnia. W raporcie koronera datowanym dniem 1 września zostały na rysunku przedstawione skutki straszliwego zderzenia czołowego, z trzynastym filarem tunelu, kiedy to kierownica wbiła się Paulowi w klatkę piersiową, a silnik zmiążdżył mu nogi. Oto fragmenty raportu:

"Stwierdzono poważne uszkodzenia: złamanie kręgosłupa, przemieszczenie rdzenia kręgowego i jego uraz, uszkodzenie aorty brzusznej.

Znaleziono też liczne pęknięcia: kręgosłupa, żeber, miednicy, kończyn dolnych, a poza tym oznaki szoku pourazowego".

Wykonany przez koronera rysunek zwłok Paula ukazuje liczne obrażenia twarzy, złamania żeber, pęknięcia miednicy, trzykrotne złamanie prawej nogi, jednokrotne lewej, zmiążdżenie jąder. Jediną optymistyczną rzeczą wynikającą z tego mroźnego krew w żyłach raportu jest fakt, że biedny Henri Paul, mając przerwany rdzeń kręgowy, na pewno nie czuł bólu.

Ważnym zadaniem koronera było pobranie próbek krwi, organów wewnętrznych, żółci, moczu, płynu ocznego i włosów. Pobrał także treść żołądka zawierającą jedynie 20 cc czystego brązowego płynu. Każdą próbkę wysłano do laboratorium policyjnego i laboratorium prywatnego w celu przeprowadzenia analiz toksykologicznych.

Pierwsze wyniki, opublikowane w poniedziałek 1 września po południu, były zdumiewające: laboratorium policyjne ustaliło poziom alkoholu we krwi Paula na 1,87 promila, a analiza laboratorium prywatnego wykazała 1,74 promila. Innymi słowy, człowiek, który doprowadził do śmierci Diany i Dodiego, ponad trzykrotnie przekroczył dozwoloną we Francji normę alkoholu we krwi wynoszącą 0,5 promila - wypił więc równowartość ośmiu lub dziewięciu kieliszków czystej whisky. I to na pusty żołądek.

To jeszcze nie koniec. Dziesiątego września biuro prokuratora ogłosiło komunikat donoszący, że we krwi Paula wykryto także dwa środki antydepresyjne: fluoksetynę (aktywny składnik prozaku) i tiapryd, a więc mieszaninę leków używanych zwykle w leczeniu alkoholizmu.

Rozdział czwarty.

PODOBNE ŻYCIA.

Pierwszy raz Dodi Al Fayed ujrzał Dianę Spencer 29 lipca 1981 roku. Na oczach ponad siedmiuset pięćdziesięciu milionów widzów z całego świata wychodziła w katedrze Świętego Pawła za księcia Karola. Dodi siedział przed odbiornikiem telewizyjnym w apartamencie hotelowym w Monte Carlo.

Ten ówczesny dwudziestopięciolatek spędzał lato na Lazurowym Wybrzeżu z kuzynem, Mohammedem Khashoggim. Dwaj młodzieńcy mieli wszystko, czego im było trzeba do zabawy: szybkie samochody, kawiarnie na świeżym powietrzu, dziewczyny w toplesie, głośne kluby nocne, szalone imprezy, słońce, piasek. Dysponowali także jachtem "Nabiła" o długości 282 stóp, należącym do ojca Moham-meda, miliardera z Arabii Saudyjskiej, Adnana Khashoggiego.

Tego dnia jednak Dodiego nie interesowały żagle, dziewczyny ani dyskoteki. Żeby obejrzeć to historyczne wydarzenie, wynajął cały apartament w luksusowym hotelu, ponieważ wówczas jeszcze nie można było odbierać telewizji satelitarnej na łodzi.

- Ja się znudziłem - wspomina Mohammed - ale Dodi oglądał całość, od początku do końca.

Z pewnością wtedy jeszcze Dodi nie był zakochany w Dianie. Jednakże ci,

co wierzą w zrządenia losu i przeznaczenie, mogą dopatrzeć się bezsprzecznej regularności, czegoś na kształt zamykającego się kręgu, w fakcie, że szesnaście lat później tych dwoje ludzi z tak różnych środowisk padło sobie w ramiona na tym samym wybrzeżu

południowej Francji. I że ich niezwykle związek najwyraźniej zmierzał w kierunku tego samego, co z takim zapałem oglądał miody Dodi - w kierunku ślubu.

Diana Frances Spencer była córką brytyjskiego arystokraty z Al-thorp; Emad Al Fayed synem arabskiego kupca z Aleksandrii. Przez wiele lat obracali się w tych samych londyńskich kręgach, a spotkali się po raz pierwszy w 1986 roku na meczu polo sponsorowanym przez ojca Dodiego, Mohammeda, prezesa legendarnego centrum handlowego Harrodsa. Ponownie ich drogi zeszyły się w 1992 roku na londyńskiej premierze reżyserowanego przez Stevena Spielberga "Kapitana Hooka", którego Dodi wspierał finansowo. Kiedy odnawiali swoją znajomość w willi Al Fayed w St. Tropez w lipcu 1997 roku, oboje rozwiedzeni, byli niby dwie planety, których orbity gotowe są na zejście.

Historia życia Diany przypomina umoralniającą bajkę końca XX wieku. Diana urodziła się rok przed wydaniem pierwszego albumu The Beatles, który zapoczątkował w Anglii epokę lat sześćdziesiątych, i była typowym dzieckiem arystokratycznego ziemiaństwa brytyjskiego. Niemniej jednak owo uprzywilejowane środowisko nie uchroniło jej przed emocjonalnymi ciosami w dzieciństwie, gdyż rodzice byli wobec siebie niewierni i doprowadzili do skandalu oraz rozwodu. Matka Diany, Frances Shand Kydd, opuściła jej ojca, lorda Spencera (dla przyjaciół Johnny'ego), kiedy dziewczynka miała sześć lat. Lord wychowywał dzieci po staroświecku - zatrudniał nianie, sam niewiele czasu poświęcając Dianie oraz jej młodszemu bratu Charlesowi. (Dwie starsze siostry wysłano już do szkoły). Potem ósmy lord Spencer poślubił Raine, księżną Dartmouth, rozwiedzioną córkę brytyjskiej autorki romansów Barbary Cartland. Raine szybko wcieliła się w rolę złej macochy.

Dianie nie wiodło się w szkole, nie dostawała dobrych stopni i chociaż wszyscy ją lubili, nie miała raczej co myśleć o studiach. Szkołę skończyła w Rougemont koło Gstaad w Szwajcarii, gdzie mogła doskonalić i tak już wysokie umiejętności narciarskie. Po sześciu miesiącach zrozpaczona błagała o możliwość powrotu do domu. Miała wówczas siedemnaście lat. Wkrótce przeniosła się do Londynu i po kilkumiesięcznych kursach gotowania zamieszkała

z dwiema koleżankami w mieszkaniu kupionym przez rodziców. Niedługo potem zaczęła dorywczo pracować w szkole pielęgniarstwa Młoda Anglia oraz jako opiekunka do dzieci amerykańskiej rodziny zamieszkałej w Londynie.

Jedną rzeczą przez cały czas nie dawała Dianie spokoju: należała ona do wąskiej sfery wysoko urodzonych panien, spośród których przyszły monarcha wybiera swoją małżonkę. Ślub królewski stanowił temat obfitujący w prawdziwie bajeczne opowieści. Jednak dziewiętnastoletniej Dianie Spencer - Splonionej Di, jak nazywały ją gazety - przykrości łączące się z nią w sposób już zaaranżowanym małżeństwem wyraźnie przypominały nieudany związek rodziców.

Głośny ślub dobrze robił wizerunkowi publicznej dynastii, która z każdym dniem traciła na znaczeniu. Lecz dla Diany było to brzemię, na którego udźwignięcie nie jest przygotowana chyba żadna młoda kobieta. Konstytucyjnego obowiązku wydania na świat następcy Karola nie osładzało odkrycie wieloletniego romansu męża z Camillą Parker Bowles. W niezbyt długi czas po urodzeniu Williama ("Willsa") i Henry'ego ("Harry'ego") książęce małżeństwo zawisło na włosku. A dzięki obsesji mediów na temat każdego kroku Diany wiedział o tym cały świat.

Jak na ironię, zainteresowanie mediów w dużej mierze stanowiło wynik polityki informacyjnej pałacu Buckingham: najpierw odnotowany w annałach królewskich jako nie mający sobie równego pod względem przepychu ślub, transmitowany przez międzynarodowe telewizje, a potem niezliczone scenki z życia "szczęśliwej" pary, obiegające cały świat na chwałę imperium, które już nie istnieje.

Złudzenie prysło w fatalnym 1992 roku - annus horribilus, jak nazwała go królowa Elżbieta - po opublikowaniu książki "Diana: historia prawdziwa". Księżna potajemnie współpracowała z autorem, Andrew Mortonem, ponieważ chciała na łamach książki wyjawic swój wewnętrzny ból spowodowany życiem z niewiernym, nie kochającym mężem, dziesięcioletnim zmaganiem z bulimią oraz atakami głębokiej depresji. Przedstawiała siebie jako ofiarę zimnego i zbiurokratyzowanego domu Windsorów, szukającą jakiegoś pocieszenia, lecz w oczach społeczeństwa tylko zszargała sobie opinię. Ukazały się bowiem artykuły prasowe ujawniające jej flirty i romanse z różnymi mężczyznami, między innymi Jamesem Gilbeyem, przyjacielem z lat siedemdziesiątych, Jamesem Hewittem, instruktorem jazdy konnej, i Willem Carlingiem, byłym kapitanem angielskiej reprezentacji rugby.

W 1992 roku doszło do separacji Diany i Karola. Jej finałem był rozwód

28 sierpnia 1996 roku, niemal dokładnie rok przed śmiercią księżnej. Diana chciała na nowo ułożyć sobie życie, bez Karola, bez tytułu (królowa pozbawiła ją tytułu Jej Królewskiej Wysokości) i bez Willsa i Harry'ego, którzy przebywali już w szkole wstępnej Eton, gdzie posłusznie przygotowywali się do pełnienia swych przyszłych funkcji. Chociaż często narzekała na zainteresowanie mediów, prowadziła życie w taki sposób, że zawsze znajdowała się w świetle reflektorów. Wydawało się, że robiła to z rozmysłem. Była buntowniczką, której osobowość nigdy nie pasowała do arystokratycznego kręgu męża. Wychowawczyni z przedszkola stała się księżniczką z bajki, a potem jedną z najlepiej znanych osobistości na świecie. Po separacji z Karolem coraz więcej czasu spędzała z gwiazdoram rocka, projektantami mody i wydawcami kolorowych magazynów. W ostatnim roku życia, jeśli wierzyć Kevinowi Costnerowi, zamierzała zagrać w Hollywood główną rolę w drugiej części filmu "Bodyguard", wcielając się w księżną (jakżeby inaczej?) ochranianą przez Costnera.

Inną pasją Diany było systematyczne prezentowanie siebie jako filantropki. Będąc żoną księcia Walii, przecinała tysiące wstęg na otwarcie różnych fabryk i klinik, a teraz chciała wspierać działania charytatywne samodzielnie. Dwudziestego trzeciego czerwca sfinansowała wizytę matki Teresy w hospicjum we wschodnim Bronksie, gdzie od tej drobnej zakonnicy dostała różaniec, z którym potem została pochowana. Jednak najwięcej uwagi przez ostatni rok życia poświęcała problemowi wprowadzenia zakazu stosowania min lądowych.

Wymyśliła nawet sposób, jak połączyć zdobywanie rozgłosu z działalnością charytatywną. Wills podsunął jej pomysł, żeby sprzedać na aukcji u Christiego osiemdziesiąt kreacji, a zyski przeznaczyć na pomoc chorym na AIDS oraz na Fundację Szpitala Chorób Nowotworowych Royal Marsden. Liczący dwieście dwanaście stron spis strojów bardziej przypominał kolorowe czasopismo niż katalog aukcyjny: zawierał sześćdziesiąt sześć błyszczących zdjęć Diany ubranej w licytowane stroje. Jednak pewna sprawa w nowym życiu księżnej pozostawała nie wyjaśniona, a mianowicie nowy mężczyzna. Kilka razy spotkała się na lunchu z kardiologiem Hasnatem Khanem. Obydwoje jednak zaprzeczali, że istnieje między nimi jakiś bliższy związek. Na wieść o tym, że podczas majowej podróży do Pakistanu Diana odwiedziła rodziców Khana, małomówny lekarz tylko wzruszył ramionami. Potem nie było już nic na ten temat słychać aż do pojawienia się w brytyjskiej prasie pogłosek o rzekomej ciąży Diany.

- Kiedy w czerwcu 1997 roku spotkała Dodiego Al Fayed, wiele przemawiało na jego korzyść. Trochę od niej starszy, nie był żonaty, nie miał też dzieci. Oszczędzało to wielu komplikacji, jakie bywają, gdy chodzi o mężczyznę młodszego albo starszego uwikłanego w zobowiązania rodzinne. Poza tym rodzina Dodiego była bogata. To oznaczało, że mógł jej zapewnić życie na poziomie, do którego przywykła, a więc samoloty, śmigłowce, limuzyny, pałace, wille, rezydencje wakacyjne.

Co więcej, mieli podobne, trochę dziecięce charaktery. Ani jedno, ani drugie nie odznaczało się nadzwyczajnym intelektem. Żadne z nich nie należało w szkole do prymusów. Wspólnie fascynowali się sławnymi ludźmi świata mody i rozrywki. Uwielbiali filmy, a zwłaszcza głupawe komedie. Dodi, podobnie jak Diana, był osamotnionym dzieckiem z rozbitego małżeństwa. On także tęsknił za kimś, kogo mógłby kochać i kto kochałby jego. Ten delikatny i wrażliwy mężczyzna rozumiał księżną bardzo dobrze. Ona stanowiła dla niego obiekt możliwy do otoczenia miłością; dzięki Dianie miał też szansę udowodnić, że nie jest gorszy od odnoszącego sukcesy bogatego ojca, którego podziwiał, a który jednocześnie wzbudzał w nim zwątpienie we własną wartość.

- Nie wiedziałem, że życie może być tak wspaniałe - mówił Dodi w ostatnim miesiącu życia swojej agentce prasowej Pat Kingsley. Przyczyn melancholii Dodiego trzeba szukać w dzieciństwie spędzonym w Aleksandrii, "tym dziwnym i przywołującym rozmaite emocje mieście", jak pisał mieszkający tam powieściopisarz Lawrence Durrell, w tym "miejscu dramatycznych rozstań, nieodwracalnych decyzji i ostatecznych myśli". Dodi urodził się 15 kwietnia 1956 roku. Był jedynym dzieckiem Mohammeda Al Fayed, przystojnego, młodego aleksandryjskiego kupca z przyszłością oraz Samiry Khashoggi, pięknej i utalentowanej Saudyjki, uczęszczającej do szkoły w tym samym mieście.

Mohammed Al Fayed pochodzi z prostej acz szacownej rodziny egipskiego nauczyciela. Dziadek ze strony matki Dodiego, doktor Mohammed Khashoggi, mieszkał w Mekce, najświętszym mieście islamu. Był nadwornym lekarzem króla Abdula Aziza Ibn Sauda, założyciela Arabii Saudyjskiej. Po zakończeniu wojny w 1945 roku i rozpoczęciu nowej ery pokoju i prosperity doktor Khashoggi postanowił wysłać dzieci za granicę do szkół z internatem, aby tam zdobyły możliwie najlepsze wykształcenie. Dla synów - Adnana, Es-sama i Adila - wybrał Victoria College w Aleksandrii, elitarną uczelnię arabskiego świata, gdzie wykłada się po angielsku i gdzie uczęszczają dzieci królów i premierów.

Doktor Khashoggi - nazwisko to oznacza "wytwórcę łyżek" -jako człowiek światły także swoje córki, Samirę i Assię, wysłał do angielskiej szkoły dla dziewcząt w Aleksandrii. Ponieważ najstarsza córka Samira obawiała się mieszkania z dala od rodziców, żona doktora Khashoggiego postanowiła założyć w Aleksandrii drugi dom rodzinny, chociaż jej mąż nadal pozostawał w Arabii Saudyjskiej. Potem, już w Aleksandrii, przyszło na świat szóste dziecko, Soheir.

Adnan Khashoggi poznał Mohammeda Al Fayedą przez znajomego i zatrudnił go do pomocy w prowadzeniu nowo założonego przedsiębiorstwa zajmującego się importem i eksportem. Dzięki koneksjom rodziny Khashoggich firma eksportowała meble i sprzęt biurowy do Arabii Saudyjskiej dla takich klientów, jak ministerstwo zdrowia, gdzie ojciec Khashoggiego był wiceministrem.

Jak wieść niesie, pewnego dnia na plaży w Aleksandrii Mohammed poznał siostrę Khashoggiego, Samirę, wówczas dziewiętnasto-latkę, i niedługo potem się pobrali. Mieszkali w małym domku nieopodal o wiele większej posiadłości zajmowanej przez klan Khashoggich. Mohammed był zakochany w Samirze po uszy i czuł się dumny, gdy urodziła mu syna. Przyjście na świat dziecka, które nazwano Emad, stanowiło podniecające wydarzenie dla wszystkich Khashoggich, albowiem był to pierwszy wnuk w rodzinie.

Szczęście jednak nie trwało długo. Gdy Emad miał ledwie dwa lata, dwudziestodwuletnia Samira, wprawiając w zdumienie zarówno Mohammeda, jak i swoją rodzinę, poprosiła o rozwód. Uważała, że popełniła błąd, wychodząc za Mohammeda. W rzeczywistości jednak zakochała się w Anasie Yasseenie, który także był współnikiem jej brata Adnana, a jednocześnie kuzynem z Arabii Saudyjskiej. W arabskiej tradycji nikogo nie dziwi, że po rozwodzie dzieci wychowują ojcowie, choć zazwyczaj czekają z tym, aż dziecko osiągnie wiek ośmiu lat. Jednak słusznie rozgniewany i obrażony Mohammed zabrał Emada od matki, gdy dzieciak był jeszcze mały. W taki sposób zaczęła się gorzka waśń rodzinna trwająca przez całe życie Dodiego. Początkowo Mohammed nie pozwalał swej byłej żonie nawet na spotkania z synem. Samira po niedługim czasie poślubiła Anasa i przeprowadzili się do Bejrutu. Całkowite odseparowanie Dodiego od matki trwało więc wiele lat.

Bolesna prawda o matce, która opuściła jego i ojca, trwale zraniła mu serce.

- Bardzo trudno małemu chłopcu wychowywać się bez matki -mówi jego ciotka Soheir (lat 50), pisarka mieszkająca w Nowym Jorku. - Moja siostra

chyba nie zdawała sobie sprawy, że Dodi bez niej cierpi. Mówiłam jej, że ją kocham, ale nigdy nie opuściłabym swojego dziecka. Taki jest mój pogląd. Zawsze, gdy patrzyłam na buzię małego Dodiego, widziałam w jego oczach smutek.

Późniejsze życie Samiry, tej zdolnej i energicznej kobiety, wypełnione było serią nieszczęść, co jeszcze bardziej raniło Dodiego. Początkowo wspaniale jej się wiodło z Anasem, który wstąpił do korpusu dyplomatycznego Arabii Saudyjskiej i został ambasadorem w Indiach, potem przedstawicielem w Organizacji Narodów Zjednoczonych, a na koniec ambasadorem w Turcji. W 1965 roku urodziła drugie dziecko, Jumanę; nazywała ją "Gigi". Chociaż Dodi był dziewięć lat starszy od Gigi, Samira robiła wszystko, co w jej mocy, aby dzieci się znały i uważały za rodzeństwo.

Po śmierci Anasa w wypadku drogowym w tureckich górach (1974 rok) Samira jeszcze bardziej oddała się pracy. Założyła pierwszy magazyn dla kobiet świata arabskiego pod tytułem "Al Shar-kiah" ("Wschód").

Napisała też dziesięć powieści o miłości; według dwóch z nich nakręcono popularne egipskie filmy. Chociaż starała się w swych książkach nie nawiązywać do życia osobistego, ich treść zawsze dotyczyła uczucia i zdrady. Powieści czasami kończyły się szczęśliwie, a czasami tragicznie.

Po raz trzeci wyszła za mąż za libańskiego biznesmena. On jednak uciekł z inną kobietą. W 1986 roku Samira umarła nagle na rozległy zawał serca, który początkowo wydawał się tylko łagodnym atakiem.

Przez ostatnie lata życia tak głęboko pogrążyła się w smutku, że rodzina za powód jej śmierci uważała złamane serce. Owo nieszczęście wiązało się w pewnej mierze z jedynym synem. Cały czas żałowała, że spędził dzieciństwo bez niej. Nastoletni Dodi zaczął ujawniać swe pretensje do matki, lecz pogodzili się, zanim umarła.

- Wiedział, jak bardzo Samira go kocha - twierdzi Jumana. -Załamał się po jej śmierci.

Mohammed Al Fayed łożył na utrzymanie syna, ale interesy nie zostawiały zbyt wiele czasu na zajmowanie się nim. W biznesie wiodło mu się dobrze i kupił w Aleksandryjskiej dzielnicy Ras el Sada wiktoriańską willę z czerwonej cegły. Trzykondygnacyjny budynek otoczony murem był na tyle duży, że mógł tam zamieszkać także brat Salah z rodziną. Po puczu pułkownika Gamala Abd-el Nadera i obaleniu króla Faruka w 1952 roku Mohammed uznał, że nowy socjalistyczny ustrój nie służy jego interesom, i przeniósł działalność do Dubaju, gdzie miał się dorobić fortuny. Rzadko kiedy widując rodziców, Dodi wychowywał się praktycznie pod okiem

Salaha -strojnisia uwielbiającego piękne kobiety - i jego włoskiej żony. Dodi był dzieckiem wrażliwym i osamotnionym. Całe godziny spędzał na klejeniu modeli samolotów i samochodów. Ponieważ willa miała duży ogród z wieloma palmami i bugenwillami, Dodi założył tam własną menażerię, gdzie trzymał dwie gazy, papugę i małpkę.

Na jego późniejsze kontakty ze światem rozrywki miały prawdopodobnie wpływ zabawy w domu babci Samihy. Jego ciocia Soheir miała marionetkowy teatrzyk i razem z Dodim, ku jego wielkiej uciechy, bawiła się kukiełkami. Wspólnie realizowali dziecięce przedstawienia. Pewnego razu Dodi włożył perukę i przebrał się za dziewczynkę. Wszyscy śmieli się do rozpuku i wtedy powiedział swej cioci, 26 gdy dorośnie, chciałby zostać aktorem.

Każdy, kto znał Dodiego w Aleksandrii, wspomina jego dwie cechy: że był dzieckiem, które ma wszystko, i że był nieśmiały aż do bólu. Z takim trudem zawierał w szkole znajomości, że martwił naprawdę tym swego stryja. Najbliższy przyjaciel Dodiego z tamtych czasów, Nubar Zabhanelian, zwany "Tikka", wspomina, jak kiedyś w aleksandryjskim Yacht Clubie Salah poprosił go o pomoc.

- Powiedział do mnie tak: "Tikka, mój bratanek nikogo nie zna i nigdzie nie wychodzi. Ty ganasz po całym mieście, znasz różne dziewczyny. Może zabrałbyś go kiedyś ze sobą?"

Tikka zgodził się z przyjemnością. Szczodry ojciec Dodiego nie szczędził wydatków na ich przyjemności - mieli samochody, motorówki, wszystko, czego zapragnęli. Na trzynaste bodaj urodziny Do-di dostał w prezencie srebrnego opla convertible. Samochód został zniszczony z powodu przegrzania silnika jeszcze tego samego dnia. Ale Dodi miał inne środki transportu: codziennie do szkoły woził go szofer jednym z rodzinnych aut. Koledzy z klasy wspominają, że Dodi zawsze nosił zegarek pod kolor samochodu.

- Moje pierwsze wrażenie dotyczące Dodiego - mówi Tikka - było takie: "szczęściarz, któremu brakuje tylko gwiazdki z nieba". Rzeczywiście Dodi miał wszystko, czego dusza zapragnie. Mimo to jednak nie umiał się bawić. Ja zaś umiałem, ale nie miałem na to środków.

Pomimo wielu niedogodności wprowadzonych wraz z socjalizmem Nasera Aleksandria pozostawała nadal kosmopolitycznym miastem portowym, z dużymi społecznościami Greków i Włochów mieszających się z Arabami, i miała wiele do zaoferowania dwóm bogatym, dobrze ustawionym nastolatkom. Latem Dodi i Tikka całymi dniami przesiadywali w Yacht Clubie, żeglując, pływając i jeżdżąc na nartach wodnych. Pewnego dnia

stryj Salah sprowadził do Yacht Clubu nową łódź i ochrzcił ją "Dodi". Od tej chwili wszyscy znajomi tak właśnie nazywali Emada.

Tikka pamięta, jak o drugiej po południu razem z Dodim wpłynęli łodzią do przystani i czekali, aż kelnerzy w białych strojach z czarnymi muszkami przyplłyną motorówkami podać im lunch na srebrnych tacach. Później często szli pojeździć konno do urządzonego w kolonialnym stylu Alexandria Club, zarezerwowanego dawniej wyłącznie dla Brytyjczyków. Mieli też inne rozrywki. Dodi zbierał wszystkie najnowsze płyty z muzyką rockową, szalał także na punkcie filmów - częściowo dlatego, twierdzi Tikka, że w ciemnym kinie mógł się całować z dziewczynami.

W szkolnych czasach młody i nieśmiały Dodi raczej nie przypominał Omara Sharifa. Tikka żartował sobie z niego pod prysznicem, że z taką budową ciała nie musi się martwić o to, czy spodoba się dziewczynom. Tikka zdawał sobie też sprawę, że po części problemem Dodiego jest tęsknota za matką. Jednak ten temat był tak bolesny że nie ośmielił się go poruszać ze swym najbliższym przyjacielem Tikka zawsze kochał się w swoich dziewczynach, za to Dodi podobno nie był do tego zdolny. Chciał tylko się zabawić i zostać sam.

_ Musiałem nim potrząsnąć - mówi Tikka. - On zawsze patrzył tak, jakby czekał, żeby mu podpowiedzieć, co robić. Miał w oczach znak zapytania. - Tikka opowiada, że Dodi zapytał go kiedyś, jak zorganizować przyjęcie. Przyjaciel ułożył mu listę gości i powiedział, co kupić do jedzenia i picia. - Dodi nie potrafił podejmować decyzji.

Pewności siebie Dodi nie nabrał także w starszym wieku. W Aleksandrii uczęszczał do elitarniej męskiej szkoły St. Marc's College, prowadzonej od 1922 roku przez francuskich zakonników dla dzieci najbogatszych w mieście biznesmenów i polityków. Budynek szkolny otaczała piękna, stara katedra ze wspaniałymi witrażami, przedstawiającymi Joannę d'Arc i króla Ludwika.

Była to jednak surowa szkoła, gdzie nauczyciele stawiali głównie na dyscyplinę uczniów, rygorystycznie wymagali białych koszul i niebieskich krawatów, policzkowali Dodiego i dzwonili do jego ojca w sprawie słabych ocen chłopaka. Jeden z nauczycieli z St. Marc's wspomina go jako "cichego, posłusznego chłopca, który nie miał buntowniczych zapędów". Niezbyt też przykładał się do nauki; zajmował trzydziestą pozycję w klasie liczącej trzydziestu ośmiu uczniów.

W roku 1969 Mohammed uznał, że nadszedł czas, aby Dodi wyjechał z Aleksandrii. Wysłał go do szwajcarskiego Institut Le Rosey, ekskluzywnej szkoły w Rolle. Usytuowana w pobliżu górskiego kurortu Gstaad, gdzie

zimą przyjeżdżają na odpoczynek sławni i bogaci, szkoła znajdowała się niedaleko alma mater Diany, Institut Alpin Vidamette, dokąd wysłano przyszłą księżną dla nabrania ogłady. W Le Rosey Dodi poznał dzieci innych sław, na przykład syna So-Phii Loren. i stamtąd mógł wynieść przyjaźnie, które przetrwałyby przez wiele późniejszych lat. Jednak według dyrektora szkoły, Phi-hppe'a Gudina, zrezygnował z nauki po roku. Rodzina nie wie zbyt dobrze, co Dodi robił potem, gdy miał szesnaście, siedemnaście lat, ojciec wysłał go na szkolenie wojskowe do Zjednoczonych Emiratów Arabskich, gdyż pozostawał w bliskich stosunkach z rządem tego kraju. Zgodnie ze zwyczajem, emirowie wysyłali swoich najzdolniejszych synów do Brytyjskiej Królewskiej Akademii Wojskowej w Sandhurst. A zatem w styczniu w 1974 roku Dodi został skierowany do Sandhurst na półroczny kurs z puli kandydatów ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich.

Ukończył szkolenie ze stopniem podporucznika. Miał szansę wstąpienia do lotnictwa Emiratów. Został jednak attache ambasady Zjednoczonych Emiratów Arabskich w Londynie.

- W Sandhurst Dodi nauczył się trochę dyscypliny i wyrobił sobie silniejszy charakter - mówi wuj Adnan. - Odnosił się do starszych z ogromnym szacunkiem, co jest niezwykle cenione przez Arabów. Gdy tylko ktoś dorosły wchodził do pokoju, on wstawał z miejsca.

Nadziany Arab. Prostak z wyższych sfer. Pławiący się w szampanie playboy. Kokainista i dandys. Któż oparłby się takim obłudnym schematom, kiedy Dodi Al Fayed, "syn arabskiego sklepikarza", jak z pogardą nazwał go pewien brytyjski komentator, nawiązał romantyczny związek z księżną Walii? Na pewno nie angielscy arystokraci, którzy gardzili Dianą już choćby z powodu publicznych zwierzeń na temat niewierności w Domu Windsorów, co uznali za hańbę dla brytyjskiej monarchii.

"Co, u licha, ona w nim widzi?" - napisał biograf Diany, Andrew Morton, w "The Sun" na trzy dni przed tragicznym wypadkiem, a pytanie to znalazło się na ustach wielu ludzi z Wielkiej Brytanii i całego świata. "Nie można powstrzymać żalu - głosi biografka królowej Elżbiety II, Sarah Bradford - że ta piękna kobieta, która mogła być królową, wybrała kogoś tak tuzinkowego". Glenys Roberts, pisujący do "Mail on Sunday", zastanawia się, czy Diana nie wyrwała się z pęt rodziny królewskiej, aby trafić w inną niewolę - arabską.

Spekulacje nie ustawały po śmierci Dodiego i Diany. Doszło do tego, że w

oczach pałającej ciekawością opinii publicznej Dodi, młody Arab z zawadiackim wąsem, został uznany za brutala bijącego swoje dziewczyny i grożącego im pistoletem. (W gruncie rzeczy dziełci wąsom Dodi przypominał Omara Sharifa i wyglądał na człowieka dobrodusznego, a nie na twardziela). Pewien dziennikarz z "The New York Timesa", William Safire, posunął się tak daleko, że za śmierć Diany obwiniął Dodiego, który rzekomo chciał zaimponować Dianie "swą siłą". Safire spekuluje, że to zły i sfrustrowany Dodi kazał szoferowi zgubić paparazzi i wciskać gaz do dechy.

Ten Dodi, który zginął w Paryżu wraz z Dianą, właściwie niewiele się różnił od samotnego chłopca o brązowych, niepewnych oczach.

Oczywiście był bardzo bogaty i wiedział już wówczas, jak cieszyć się z towarzystwa atrakcyjnych kobiet, które ciągnęły do jego wypchanego portfela niczym muchy do miodu, jednak najbliżsi wiedzą, że zwyczaj trwonienia pieniędzy i częstego zmieniania partnerek wynikał raczej z braku pewności siebie Dodiego, niż z przybierania pozy playboya.

Po czterdziestych pierwszych urodzinach Dodi zaczął ogromnie obawiać się o swoje zdrowie i bezpieczeństwo. Z tego, co mówią najbliżsi znajomi, zażywał różne leki i o wiele ostrożniej jeździł samochodem. W Dianie znalazł nareszcie miłość swojego życia. I jeżeli tamtej nocy w Paryżu polecił kierowcy jechać szybciej, to zrobił to ze szlachetnych pobudek, z myślą o bezpieczeństwie Diany; nie mogło być mowy o zaspokajaniu jakichś własnych zachcianek, bo podczas trwania tego krótkiego romansu znienawidził stany chwilowego ulegania szaleństwu. Jeżeli rzeczywiście wydał takie polecenie, to popełnił straszliwy błąd. Nikt ze znajomych Dodiego nie uważał go za wariata ryzykującego życie własne albo swej ukochanej po to, aby pruć samochodem na złamanie karku.

Karykaturalny wizerunek playboya szastającego pieniędzmi zawdzięcza Dodi czasom spędzonym w Hollywood, kiedy to powrócił do młodzieńczych zabaw, których zasmakował w Egipcie. W Aleksandrii Dodi i Tikka zabierali swoje dziewczyny do kina Metri lub Royale, zawsze na Jamesa Bonda. Tikka wspomina, że po dwa razy oglądali z Dodim filmy "Tunderball" i "Goldfinger". Nieśmiało, pozbawionemu poczucia bezpieczeństwa, dorastającemu chłopcu podobały się lśniące samochody, zgrabne dziewczęta i sympatyczny sposób bycia agenta 007 wymyślonego przez Iana Fleminga. Z zapalem myślał o wejściu w dorosłość.

Kilka lat później, podczas przerwy w zajęciach w Le Rosey przebywając z ojcem w Londynie, poznał grupę dzieci Amerykanów mieszkających w Wielkiej Brytanii. W grupie tej była też Barbara Broccoli, młodsza córka

Alberta R. Broccolego, zwanego "Cubby" producenta filmów z Jamesem Bondem nagrywanych w studiach pinewood. W owym czasie Dodi był bogatym, bystrym młodzieńcem posiadającym własne mieszkanie z widokiem na Hyde Park w domu należącym do ojca przy Park Lane numer 60. Miał także własnego rolls royce'a z szoferem. Rodzina Broccolich mieszkała przy ulicy Green w dzielnicy Mayfair. Przez wiele lat stanowiła przybraną rodzinę Dodiego.

Pewnego dnia w 1971 roku, gdy Cubby kręcił "Żyj i pozwól umrzeć", Barbara zaprosiła siedemnastoletniego wówczas Dodiego do Pinewood na plan filmowy. Wtedy właśnie złapał bakcyła.

- Całe to wielkie studio, jedno z największych na świecie, mój ojciec wypełnił łodziami podwodnymi - opowiada Barbara, która obecnie, po śmierci ojca w 1996 roku, sama zajęła się produkcją filmów o Bondzie. - Ten widok zrobił na Dodim ogromne wrażenie. Nie mógł uwierzyć w to, co się da zrobić w filmie. Do końca życia chwalił się przyjaciółom, że zainteresowanie filmem zaszczeplił w nim producent wspaniałego Bonda. Nauczył się na pamięć scena po scenie każdego filmu o agencji 007 i postarał się o to, żeby poznać aktorów grających tę rolę - Seana Connery i Rogera Moore'a.

Jako nastolatek często biegał do studia w Pinewood razem z Barbarą, którą nazywał Bibi, częściowo z powodu inicjałów, a częściowo z powodu podobnie brzmiącego słowa w języku arabskim (habi-bi), które oznacza bliskiego przyjaciela. Barbara wspomina, że Dodi mógł cały weekend spędzić w kinie, gryząc prażoną kukurydzę i pasjonując się najnowszym filmem przygodowym.

- W owym czasie był bardzo samotny i filmy wypełniały jego pustkę wewnętrzną - mówi Bibi. - Oglądanie filmów sprawiało mu taką przyjemność, że sam zapragnął je robić.

Widząc jego zainteresowanie kinem, matka Barbary, Dana, zaproponowała, aby wraz z jej synem Tonym wyjechał na letni kurs filmowy do Loyola University w Nowym Orleanie, gdzie miał się nimi opiekować przyjaciel Broccolich. Po przyjeździe do szkoły Dodi tylko spojrział na miejsce zakwaterowania i zrobił kwaśną minę. Miał już dosyć uczniowskiego życia w Le Rosey. Zamieszkał więc w luksusowym hotelu. Na wieść o tym matka Tony'ego zadzwoniła i zażądała wyjaśnień.

- Tam było niewygodnie - wyjaśnił Dodi.

- Ale Tony tam mieszka - odparła Dana.

- No dobrze, Tony jest szefem - rzekł pokornie. Bogaty, wypieszczony, mający znajomości Dodi znalazł się na prostej drodze do Hollywood.

Barbara Broccoli twierdzi, że mniej więcej w połowie lat siedemdziesiątych Dodi przeprowadził z ojcem szczerą rozmowę na temat swej kariery w świecie filmowym. Podziwiał Cubby'ego, który zaczynał jako pracownik niższego szczebla w wytwórni Twentieth Century Fox, a potem udało mu się nakręcić ponad czterdzieści filmów. W prywatnych rozmowach Cubby usilnie namawiał Dodiego, żeby rozpoczął działalność do spółki z dyrektorem produkcji. Uważał, że jako młody chłopak z dużymi pieniędzmi swojego ojca może paść ofiarą chciwych artystów, jeżeli nie będzie miał do pomocy kogoś bardziej doświadczonego.

Idąc za tą radą, Dodi wraz z ojcem założyli w końcu małą, niezależną firmę o nazwie Allied Stars Ltd. I zatrudnili jednego z najbardziej zaufanych współpracowników Cubby'ego. Zarejestrowano ją w 1979 roku w dwa miesiące po dwudziestych trzecich urodzinach Dodiego, a jako firmy macierzyste wymieniono liberyjską Allied Stars S.A. oraz szwajcarską Compagnie de Gestion et de Banque Gonet.

Chociaż Dodi szanował doświadczenia swego współnika, do nauki zawodu posłużyła mu dopiero nowa firma. Pierwszą produkcją Allied Stars Ltd. był film "Breaking Glass" z młodym Jonathanem Pryce'em o wokaliście punk rockowym robiącym karierę w Londynie w latach siedemdziesiątych. Film ten błyskawicznie zarobił miliony dolarów i stał się klasykiem kina kultowego. Współproducent filmu, Clive Parsons, wspomina, że Dodi angażował się w stopniu minimalnym, a wszystkie decyzje finansowe podejmował jego ojciec.

Szczyście - którego Dodiemu nigdy nie brakowało - uśmiechnęło się także przy następnym projekcie. Dwudziestopięcioletni Dodi dostał w 1982 roku Oscara za najlepszy film jako producent "Rydwanów ognia", poruszającego dramatu o bogatym szkockim studencie i jego żydowskim koledze z drużyny reprezentującej w 1924 roku Wielką Brytanię na igrzyskach olimpijskich.

Według Barbary Broccoli, decyzja o nakręceniu tego filmu zapadła kiedy David Puttnam przedstawił scenariusz "Rydwanów" współnikowi jej ojca, ten zaś z kolei przekazał go Dodiemu.

- Pamiętam, jak mi mówił, że to bardzo wzruszający, bardzo ważny film i że zamierza solidnie się przyłożyć do jego produkcji - opowiada Barbara. - Zapytałam go: "Dlaczego ta historia tyle dla ciebie znaczy, skoro jesteś Egipcjaninem?" A on na to: "Bo ona opowiada o chłopaku silnej wiary, który też jest outsiderem".

Broccoli twierdzi, że Dodi namawiał ojca na dołożenie do produkcji

Puttnama sześciu milionów dolarów. I chociaż Puttnam mówił kiedyś podobno, że "wszystkie decyzje podejmował ojciec", Broccoli usilnie obstaje przy tym, że "film powstał dzięki zaangażowaniu Dodiego". Młody Al Fayed otrzymał po ukończeniu kręcenia "Rydwanów" w 1980 roku napisany na maszynie list dziękczynny z podpisem "Puttnam", oprawił go i powiesił na ścianie w swoim mieszkaniu przy Park Lane.

Były to datowane 15 sierpnia roku powstania filmu podziękowania za to, że Dodi umieścił w magazynie "Screen" słowa uznania dla pracy Puttnama przy "Rydwanach": "Przez kilka minionych miesięcy cały czas powinienem Ci dziękować za dokonywanie tych wszystkich cudów.

Wyrażam wdzięczność w imieniu swoim i innych".

Barbara Broccoli uważa, że z powodu skromności Dodiego ludzie uważali go za dyletanta. Wspomina, jak na początku 1982 roku ekscytował się tym, że Akademia Filmowa nominowała "Rydwany ognia" do Oscara aż w siedmiu kategoriach, między innymi za najlepszy film. Ogłoszono wtedy również, że Albert Broccoli otrzyma prestiżową Nagrodę Irvinga Thalberga za całokształt osiągnięć w biznesie filmowym. Dodi i Barbara wyskoczyli do baru Harry'ego w Londynie, żeby uczcić uśmiech losu, a kilka miesięcy później siedzieli zdenerwowani obok siebie podczas uroczystości rozdania Oscarów.

- Kiedy ogłoszono, że nagrodę za najlepszy film dostają "Rydwany ognia", i zobaczyłam wchodzącego na scenę Davida Puttnama, powiedziałam: "Dodi, idź! Idź z Puttnamem! Przecież razem robiliście ten film!" Ale on tylko siedział onieśmielony i mówił: "Nie, nie rciogę. Wyjdę następnym razem, Bibi". Taki właśnie był Dodi. Bardzo skromny i nieśmiały.

Mając statuetkę Oscara, Dodi zaczął się w 1982 roku wybijać, Urządzał przyjęcia dla artystów i często korzystał z gościny wuja Adnana Khashoggiego, saudyjskiego finansisty i niegdysiejszego dostawcy broni, uważanego wówczas za "najbogatszego człowieka na świecie". (Cubby Broccoli zapożyczył potem jacht "Nabiła" wuja Adnana Khashoggiego do Bonda z 1983 roku z Seanem Connerym pod tytułem "Nigdy nie mów nigdy"). Młodszy, bardzo zaradny kuzyn Dodiego, Mohammed Khashoggi, wspomina świętowanie latem na Lazurowym Wybrzeżu po zdobyciu Oscara za "Rydwany".

- Nie ma wątpliwości co do tego, że lubił wygodne życie - opowiada Mohammed. - W tym jego biznesie wydaje się dużo pieniędzy. On miał samolot, jacht, samochód. Był hermetycznie zamknięty w tym stylu życia. Do którego, według Mohammeda, należały też podboje sławnych i pięknych kobiet. Dodi miał za sobą kilka mało znaczących romansów z

aktorkami. Zaliczała się do nich Yalerie Perrine, starsza kobieta poznana na planie "Supermana". Także przyjaciółka rodziny Khashoggich, Brooke Shields, która grała nieletnią prostytutkę w "Pretty Baby" i dziewczę przeżywającą rozbudzenie seksualne w "Błękitnej lagunie" oraz "Endless Love". Dodi gotów był zatrudnić wszystkich przyjaciół. Zadzwoił do Tikki do Aleksandrii i zachęcał go, żeby zagrał z Ali McGraw główną rolę w "Love Story".

- Przyjeżdżaj, pobawimy się - powiedział Tikce. - W tym Egipcie tracisz tylko czas.

Trwała właśnie dekada efektownych lat osiemdziesiątych, u władzy byli Ronald Reagan i Margaret Thatcher, modne stały się duże wydatki, więc Dodi z fantazją wiódł życie koczownika z milionami w kieszeni. Latał samolotem odrzutowym pomiędzy rodzinnymi domami w Londynie, Paryżu, Gstaad i St. Tropez oraz na kawalerskie wypady do hotelu Beverly Hills w Los Angeles i do hotelu Pierre w Nowym Jorku. Przez pewien czas był znaną postacią z Dworu Playboya Hugh Heffnera. Lista podbojów stale rosła; znalazły się na niej takie nazwiska, jak Britt Ekland, Koo Stark, Lesley Annę Down, Charlotte Lewis, Patsy Kensit, Mimi Rogers, Tina Sinatra, Tawny Kitaen, Winona Ryder i wiele innych.

Podczas rozdawania Oscarów wujek Essam Khashoggi wydał w Los Angeles wielkie przyjęcie, spraszając pół Hollywood. Dodi

obrażał się wśród innych zdobywców Oscarów, między innymi obok Sylvestra Stallone'a. Niemniej jednak gwiazdą wieczoru była dla niego matka, która przyjechała z tej okazji z Paryża. Prawdopodobnie podczas przyjęć w latach osiemdziesiątych Dodi zażywał czasami kokainę - niektórzy byli "przyjaciele" twierdzą nawet, że podawał • biały proszek na imprezach u siebie ku rozrywce gości - lecz nikt nie uważa, aby miał kiedykolwiek problemy z narkotykami.

- Kokaina była wszędzie - twierdzi Pat Kingsley, agentka prasowa Dodiego. - Osobiście nigdy nie widziałam, żeby brał, ale w tamtych czasach kokainę spotykało się na wszystkich przyjęciach.

Na pytanie o związki Dodiego z kokainą pewna Francuzka, jego przyjaciółka, a czasami także kochanka, odpowiada bardziej wymijająco:

- Nigdy z nim nie brałam. Gdybym brała, na pewno bym powiedziała. Bez sensu o tym teraz rozprawiać. Nie ma ludzi doskonałych.

Dodi lubił uchodzić za kulturalnego, szarmanckiego mężczyznę o subtelnej duszy, lansowanego na łamach "Playboya" - magazyn ten czytywał regularnie aż do śmierci. Jeszcze jedna sprawa rzuca światło na

jego skłonności do izolowania się od ludzi; otóż Dodi na- . leżał do osób czytujących poradniki w rodzaju światowego bestsellera "Mężczyźni są z Marsa, a kobiety z Wenus". Egzemplarz tej książki podarowany mu przez jego byłą dziewczynę Kelly Fisher stał na półce w paryskim mieszkaniu, do którego jechał tamtej nocy z Dianą.

Chociaż wielu ludziom Dodi może się jawić jako tajemniczy, arabski macho, mogący załatwić dobrą rolę w Hollywood, to wiele jego kobiet rozumiało, że ten człowiek, wiodący pozornie beztrudne życie, jest w istocie kimś samotnym i niepewnym, dzieckiem ze zranioną duszą, mężczyzną szukającym akceptacji i uznania.

- W jego oczach widziało się smutek, bo nie dorastał między ojcem i matką, tak jak inne dzieci - mówi wuj Adnan.

Inny krewny, który wiedział, jak przygnębiony był Dodi po śmierci matki, okazuje więcej współczucia: :

- Dodi był w nie najlepszych stosunkach z życiem.

Przyjaciele twierdzą, że jednym z powodów umawiania się z tak wieloma kobietami była nadzieja, że w którejś z nich ujrzy odwzorowanie swojej matki. Poza tym bał się, że gdy któreś się oświadczy, dostanie kosza.

Kiedy spotykał dziewczynę i ona mu się podobała, zasypywał ją wielkimi bukietami róż, pluszowymi misiami ze sklepu Harrodsa, zapraszał na kolację przy świecach (z grającym na żywo w tle kwartetem smyczkowym), chętnie okazywał i przyjmował miłość. Potem jednak instynkt samoobrony nieodmiennie kazał mu się wycofywać i cierpieć ze złamanym sercem.

- To z powodu tego, co zaszło pomiędzy jego ojcem i matką -twierdzi ciotka Soheir. - Dodi zawsze bał się małżeństwa.

Soheir przypomniała sobie, że Dodi był tak wrażliwy, iż nie mógł pójść na pogrzeb swej babci Samihy. Przez całe życie cierpiał z powodu waśni pomiędzy Al Fayedami a matczynym klanem Khashog-gich. Zrobił więcej niż jakikolwiek inny członek rodziny, aby tę niechęć zażegnać.

Dodi był rozrzutny aż do przesady. Skłonność do rozdawania wokół prezentów - płatów łososia, flakonów perfum, weekendu na Seszelach - wynikała raczej z chęci zrobienia komuś przyjemności niż z pragnienia wywarcia na innych wrażenia. (Okazało się, że Diana miała tę samą cechę). Pewnego wieczoru w Tramp Dodi dowiedział się, że żona właściciela klubu Johnny'ego Golda ma imieniny. Wówczas po prostu zdjął złoty łańcuszek od Cartiera spod koszuli Yersacego i zawiesił go na szyi solenizantki.

- Dodi był najszczęśliwszym człowiekiem, jakiego znałam - mówi jego była

żona Suzanne Gregard. - Absolutnie bezinteresownym. Nigdy nie oczekiwał niczego w zamian.

Sam miał skłonności hipochondryczne, stale też troszczył się o zdrowie innych. Kilka miesięcy wcześniej, nim zaczął się spotykać z Dianą, dowiedział się, że jego ciotka ma kłopoty z tarczycą.

- Powiedział, że mam o siebie dbać, bo jestem mu potrzebna, i że zna w Nowym Jorku wspaniałego lekarza - opowiada Soheir. - Poszłam do tego lekarza, a on mówi: "Ten człowiek naprawdę panią kocha". Dodi zapłacił za wszystko, a potem codziennie dzwonił i pytał, jak się czuję.

Kobiety poznawały różne słabostki Dodiego. Nigdy jednak nie był to seks. Jeszcze przed śmiercią kilka jego dawnych dziewczyn zaświadczało, że nie sprawdzał się w łóżku. Pewna bliska przyjaciółka, która spędziła z nim jedną noc, twierdziła potem, że czuła się, jakby oglądała wszystko w telewizji. Powiedziała tak:

- To było zbyt egzaltowane. Dodi miał specyficzne podejście do kobiet. Nie był szczególnie czuły, nie lubił okazywania uczuć. Nie można było z nim wyjść na ulicę i trzymać się za ręce. Sądzę, że nigdy nie kochał, bo nie wiedział, czym jest miłość.

Jednak żyjąc w świecie pełnym cynizmu i wyrachowania, czytał poezję, a nawet sam pisywał romantyczne wiersze. Pomimo bogactwa nie wywyższał się ponad nikogo. Był szczególnie atrakcyjny dla kobiet po trudnych przejściach w innym związku.

- Potrafił słuchać z niewiarygodną uwagą - mówi Mohammed Khashoggi.

- Pamiętam pewną zakochaną w nim dziewczynę. "Nasłuchał się o wszystkich moich problemach, od szkoły podstawowej począwszy" - powiedziała. Umiejętność wysłuchania kobiety ze złamanym sercem to sympatyczna cecha.

Nieskazitelnie czyste mieszkania Dodiego w Londynie i Paryżu idealnie odzwierciedlały osobowość udającego supermana człowieka, który w głębi duszy pozostał dzieckiem. W obydwóch apartamentach znajdowały się salki gimnastyczne, marmurowe łazienki z dużym wyborem wód kolońskich, zdjęcia gospodarza w towarzystwie aktorów z filmów sensacyjnych - Burta Reynoldsa, Jeana Claude'a Van Damma i Christophera Lamberta. Z drugiej jednak strony pełno tam było pluszowych misiów, modeli samolotów i samochodów, pojemników po amerykańskich balonikach i lizakach, a także kolekcja sportowych czapek oraz zdjęcia ukochanych psów: Beara, Shoe i Romea. Ludzie cały czas nazywali Dodiego "chłopcem" lub "dzieciakiem".

Ażeby poruszyć jego serce, nie trzeba było być człowiekiem. Gdy widział na poboczu psa, któremu groziło przejechanie, zatrzymywał samochód i przepuszczał go. Pewnego dnia jego asystentka, Melissa Henning, usiłowała znaleźć opiekuna dla sznaucerki, ponieważ zadzwonił do niej weterynarz, mówiąc, że szuka dobrego domu dla bardzo poszkodowanej suczki. Poprzedni właściciel znęcał się nad zwierzakiem, który miał wycięte struny głosowe i nie mógł szczekać.

- Opowiedziałam o tym Dodiemu, a on bez chwili namysłu kazał ją natychmiast zabrać. Wychowywał ją, a nawet wysłał na specjalną terapię dla psów, co kosztowało po sto dolarów za godzinę.

Miłość Dodi do zwierząt, podobnie jak dziecięca fascynacja Menażerią w Aleksandrii, stanowiły odzwierciedlenie trudności w nawiązywaniu stosunków z ludźmi. Na przyjęciach zawsze był nieśmiały, a najlepiej rozmawiało mu się z ludźmi przez telefon komórkowy, którego chyba nigdy nie wypuszczał z dłoni.

- Nie należał do osób sypiących dowcipami z rękawa ani nie biegał po sali, rozdając dokoła uśmiechy - mówi Pat Kingsley. Zachowywał taką rezerwę, że ludzie przychodzący z nim na spotkania do Harrodsa uważali go za "nudnego".

Melissa Henning wspomina pewien poranek w 1989 roku, kiedy to Dodi prowadził z nią rozmowę wstępną przed przyjęciem do pracy w Allied Stars.

- Był taki nieśmiały, że sama musiałam mówić. Zdziwiło mnie to, bo myślałam, że spotkam aroganckiego faceta pachnącego ostrymi perfumami, noszącego na szyi złote łańcuchy. Wydawało mi się, że nie będę mogła pracować u Lewantyńczyka, sądziłam, że oni zupełnie nie liczą się ze zdaniem kobiet. Było wprost przeciwnie. Zadał mi tylko trzy pytania, a jedno z nich brzmiało: "Kiedy może pani zacząć?"

Prawdziwa zażyłość z osobistym służącym Renę Delorme'em (lat 55) świadczy o łagodnym i skromnym charakterze. Renę, mężczyzna o gładkiej, pociągłej i śniadej twarzy, w drucianych okularach, był urodzonym w Maroku Żydem, którego rodzina po odejściu stamtąd Francuzów w 1956 roku przeniosła się do Rabatu. Po obowiązkowej służbie we francuskim wojsku osiedlił się z rodzicami w Montrealu. Ponieważ jednak nie mógł znieść chłodnego klimatu, wywędrował do Kalifornii, gdzie szesnaście lat pracował jako kelner w dwóch najświetniejszych lokalach, najpierw Ma Maison, a potem Spago. Zawsze, gdy przychodził Dodi, Renę podawał mu jego ulubione dry martini i butelkę białego wina Baron de L.

Pewnego dnia w 1991 roku Dodi poprosił go, żeby zrezygnował z pracy i został jego osobistym służącym.

- Powiedziałem mu - opowiada René - że jestem ślepy, głuchy i niemy. I że nadaję się tylko na masażystę. A poza tym jestem Żydem. Wiedziałem, że jest Egipcjaninem, a nie chciałem niczego przed nim ukrywać. Spojrzał na mnie, uśmiechnął się i powiedział: "To wspaniale".

René nadal mieszkał we własnym mieszkaniu w Santa Monica. ale po trzech latach, gdy Mohammed Al Fayed wezwał Dodiego do Europy, chlebodawca poprosił go o wyjazd do Paryża.

- Odparłem, że jestem wobec niego lojalny i zamierzam to udo wodnić - wspomina René. - Zostawiłem żonę, dzieci i przyjaciół.

Płakałem wtedy jak niemowlę.

Śmierć Dodiego tak nim wstrząsnęła, jakby stracił kogoś bliskiego.

- Łatwo było mu dogodzić - mówi ze łzami w oczach, stojąc w holu mieszkania na drugim piętrze przy Rue Arsene-Houssaye, gdzie 31 sierpnia czekał na przybycie Dodiego i Diany. - Mogłem z nim rozmawiać jak z przyjacielem. Lepszej pracy nigdy w życiu nie miałem. Odkąd Dodi nas opuścił, schudłem pięć kilo. W nocy nie mogę spać. W łóżku cały czas myślę o tym, jak wyglądałoby moje życie u boku Dodiego i księżnej. Ale czas goi wszystkie rany.

Najdłuższe i najgłębsze związki Dodiego z kobietami nosiły znamiona stosunków bratersko-siostrzanych, tak jak w przypadku Barbary Broccoli. Na takich kobietach zawsze mógł polegać. W każdym mieście, gdzie mieszkał, istniała co najmniej jedna kobieta, z którą łączył go głęboki, choć platoniczny związek i której mógł się zwierzyć ze wszystkich życiowych kłopotów. Nawet małżeństwo z modelką agencji Forda, Suzanne Gregard, okazało się rodzajem przyjaźni. Gregard wspomina, że "natychmiast przypadli sobie do serca", już po pierwszym spotkaniu w 1984 roku w restauracji przy East 79th Street na kolacji u wspólnego znajomego, Howarda Stei-na, właściciela klubu Xenon - jednego z najmodniejszych wówczas w Nowym Jorku. Zaczęli się spotykać, ale nie byli jeszcze parą.

Dodiego jednak przepełniało pragnienie przeżycia romansu i otoczenia kobiety opieką, podobnie jak dziesięć lat później w związku z Dianą. Zasypywał Suzanne kwiatami, biżuterią, zapraszał ją na wypady do południowej Francji. Ona wciąż pracowała w Nowym Jorku jako modelka, a on chciał, żeby dwa razy w miesiącu przylatywała do niego do Londynu concorde'em - wykupywał na wszelki wypadek także bilet na miejsce

obok, aby nie przeszkadzał jej jakiś pasażer. Nagle, tuż przed Bożym Narodzeniem 1986 roku, przejęty jeszcze śmiercią matki, Dodi się oświadczył. Suzanne Gregard sytuacja ta wydawała się urocza i romantyczna.

- Miał najpiękniejsze w świecie brązowe egipskie oczy - mówi. -%i ciemny i przystojny. W moim typie.

Dodi miał już wynajęty dom na sezon narciarski w Vail (Kolorado), więc pobrali się z Suzanne w górskiej chacie w obecności miejscowego urzędnika i dwudziestu przyjaciół. Związek przetrwał dziesięć miesięcy, a potem zdecydowali się na polubowną separację. Pozostali dobrymi przyjaciółmi i nawet się spotykali, gdy Dodi bawił w Nowym Jorku. Próbował przekazać Gregard jakieś pieniądze, lecz ona niczego nie przyjęła, pomimo że mogła się wzbogacić o wiele milionów. I chociaż Dodi wcale o to nie prosił, z uprzejmości zwróciła j mu obrączkę ślubną należącą do jego matki.

- Wszystko odbyło się bardzo kulturalnie. Na przykład: "Ty chcesz złożyć pozew, czy ja to mam zrobić?" - opowiada Suzanne Gregard. - Nie mieliśmy spisanej umowy w sprawach finansowych. Nie chciałam pieniędzy Dodiego, bo to zniszczyłoby naszą przyjaźń. W towarzystwie większości kobiet właśnie z powodu swego bogactwa czuł się niepewnie.

- Zawsze mi mówił, że mnóstwo dziewczyn spotyka się z nim ze względu na jego pieniądze - opowiada platoniczna przyjaciółka z Londynu. - Smutno mu było z tego powodu. Nie wiedział, kto go naprawdę kocha. Z tej samej przyczyny większość jego najbliższych przyjaciół również była bogata; wówczas nie musiał wątpić w motywy ich przyjaźni. Wybierając sobie kobiety, zdawał się na łaskę i niełaskę losu. Znajomi ostrzegali go nieraz przed jakąś dziewczyną, ale ponieważ on pragnął mieć przy sobie piękną kobietę i nie chciał jej złamać serca, pozwalał, aby ich związek obrastał wieloma niejasnościami. Często w taki sposób wpadał w tarapaty.

W 1992 roku Dodi spotykał się z trzydziestoletnią modelką, Amy Brown. Z wytoczonego później procesu sądowego wynika, że podarował jej akt własności wartego pół miliona dolarów mieszkania w Los Angeles, gdy "przysięgła mu, że nadal będzie jego romantyczną przyjaciółką". Lecz ponieważ i tak go rzuciła, postanowił eksmitować ją sądownie, twierdząc, że "celowymi knowaniami" wyłudziła od niego nieruchomość. Sąd przyjął to wyjaśnienie i Brown musiała się wyprowadzić.

Zaangażował się też w inny dziwny związek - ten, który stał się znany po

nagłośnieniu romansu z Dianą - z kolejną trzydziestoletnią modelką, Kelly Fisher. Poznali się latem 1996 roku w hotelu Ritz, gdy Dodi kręcił się po ekskluzywnych lokalach w poszukiwaniu atrakcyjnych dziewczyn. Przez następne dwanaście miesięcy pokazywali się razem w towarzystwie, mieszkali w hotelowym apartamencie Dodiego w Beverly Hills, mieszkaniu w Nowym Jorku i oczywiście w paryskim Ritzu. Na Boże Narodzenie wybrali się na Karaiby. Kelly twierdziła potem, że Dodi podarował jej pierścionek i doszło do zaręczyn. Nikt z najbliższych przyjaciół nic na ten temat nie wiedział. Służący, będący chyba najbliższą osobą Dodiego, wątpi, aby jego pracodawca planował małżeństwo z Fisher.

- Na pewno by mi powiedział - twierdzi Renę. - Ona do niego nie pasowała.

W rzeczywistości Dodi zdradził w lutym kilku znajomym, że chciałby rozluźnić ten związek.

Osiemnastego czerwca wydał urodzinowe przyjęcie w londyńskiej restauracji Annabel's na cześć Barbary Broccoli, która zapamiętała pewną scenkę z udziałem Kelly. W pewnym momencie Fred, mąż Barbary, zapytał Dodiego:

- Jak to z wami jest, co? To coś poważnego?

- Nie chcę o tym mówić - odparł Dodi, machnąwszy ręką.

- Oczywiście, że to coś poważnego - powiedziała natychmiast Kelly.

- Kelly, nie mówmy teraz o tym - rzekł Dodi.

Barbara opowiada, że w samym środku kolacji Kelly zdenerwowana wstała i oświadczyła, że wychodzi.

Dodi przeprosił gości i podążył za nią do samochodu. Jednak nawet po tej scenie jej nie rzucił. Widywali się aż do lipca, kiedy to w St. Tropez zostawił ją, odpływając własnym jachtem i podążając na spotkanie swego losu niczym Gatsby Fitzgeralda na jeziorze Hu-ron. Wówczas zaczął romansować z Dianą na jachcie ojca.

- Dodi nie umiał być sam - mówi Melissa Henning. - Od samotności wolał nawet związek z kimś, kogo nie kochał. To wynikało z braku poczucia bezpieczeństwa.

Przyjaciółka Diany, Rosa Monckton, twierdzi, że księżna miała niezwykłą umiejętność pocieszania ludzi ze złamanymi sercami i poświęcania im uwagi. Barbara Broccoli przypuszcza, że Dodi zakochał się w Dianie, również pokrzywdzonej przez los, częściowo dlatego, że posiadał dokładnie taki sam talent.

- To by tłumaczyło ich bardzo głębokie uczucie - mówi. - Mieli

dziwnie podobne życie. Kiedyś powiedział mi tak: "To nadzwyczajne, ale my niczego nie musimy sobie wyjaśniać".

Cierpień przysparzały Dodiemu nie tylko związki z kobietami. Również bardzo złożone uczucie łączące go z ojcem, człowiekiem o bardzo silnej osobowości.

Zarówno w Egipcie, jak i Szwajcarii, a potem w Wielkiej Brytanii, Dodi był wychuchanym, rozpieszczonym dzieckiem. Miał wszystko, czego zapragnął: samochody, jachty, służbę, zabawki. Kiedy jednak z chłopca zaczął stawać się mężczyzną, dostrzegł, że nadopiekuńczy ojciec bywa czasami zbyt apodyktyczny. W 1974 roku Mohammed wysłał syna do Królewskiej Akademii Wojskowej w Sandhurst, aby chłopiec tam zmęzłniał. Jednak zawsze największą pasją Dodi-go były filmy - odziedziczył raczej artystyczną duszę po matce niż głowę do interesów po ojcu - i zamierzał rozwijać się w tym kierunku.

W trwających osiemnaście lat związkach z filmem oprócz "Rydwanów ognia" Dodi nie wyróżnił się niczym szczególnym w tej branży. Być może brakowało mu ambicji i talentu Cubby'ego Broccole-go, ale oprócz tego nigdy w pełni nie uzyskał swobody finansowej. Nie miał własnych milionów dolarów, aby móc dyktować warunki. I chociaż ojciec wykładał gotówkę na wszystkie kolejne projekty, to w porównaniu z majątkiem rodziny były to sumy dość niewielkie. Inwestycje w sześć filmów Dodiogo nie przekroczyły łącznie dziesięciu milionów dolarów, co na warunki hollywoodzkie stanowi naprawdę małą sumę.

Sam Mohammed uważał biznes filmowy za niewiele więcej niż zabawę, która ewentualnie może ubarwić promocję handlową u Har-rodza. Liczył, że Dodi coraz więcej czasu zacznie poświęcać tworzonemu w Wielkiej Brytanii imperium handlowemu. Taki obrót spraw byłby podtrzymaniem arabskiej tradycji rodzinnej, którą Dodi jako Egipcjanin szanował. Lecz jako bywalec wyższych sfer, stykający się z Amerykanami wyznającymi kult indywidualizmu, czynił to ze stale narastającą niechęcią.

Prowadziło to często do nieporozumień z ojcem - toczyli transatlantyckie sprzeczki po arabsku, chociaż przekleństwa padały angielskie.

- Stosunki między nimi bywały bardzo napięte - mówi ciotka Soheir. - Zdarzały się dobre i złe okresy. Jednak Dodiemu bardzo zależało na miłości i zainteresowaniu ojca, a Mohammed kochał syna. Wolał mieć Dodiogo w Londynie niż w Los Angeles.

- Nie podobało mu się prowadzenie Harrodza - przyznaje przy-'aciółka Dodiogo. - Zajmował się tym tylko po to, żeby sprawić przyjemność ojcu.

- Co więcej, uważa ona, że silna osobowość ojca tłumiała w Dodim poczucie własnej wartości. - Jeśli ktoś jest uzależniony finansowo od ojca, jeżeli ojciec przez całe życie komuś mówi, co ma robić, a czego nie, jeśli ojciec kupuje mu wspaniałe posiadłości i inne cudowne rzeczy, to wówczas ktoś taki zyskuje sobie opinię bogatego nieroba. Zwłaszcza gdy jest mężczyzną.

Od czasu do czasu następowało pomiędzy Dodim a Mohamme-dem oziębienie stosunków. W 1986 roku przygnębiła Dodiego śmierć matki; opowiadał wtedy brytyjskiemu pisarzowi, Andrew Stephano-wi, że od pięciu lat utrzymuje z ojcem dość luźne kontakty.

- Nie chcę go widzieć - mówił. - Nie chcę z nim rozmawiać, ani w ogóle nic.

- Ojciec nie aprobował jego stylu życia, ani powiązań ze światem show biznesu - opowiada dawna dziewczyna Dodiego. - Dodiemu było bardzo smutno, że nie rozmawiają ze sobą i nie mogą się porozumieć. Czuł się jak czarna owca.

Znamienne, że w świecie filmowym wolał uchodzić za Dodiego Fayedą, a nie Al Fayedą, jak wystylizował nazwisko ojciec.

Okolo 1988 roku Dodi został dyrektorem Harrodsa oraz innego przedsiębiorstwa rodzinnego - Turnbull & Asser przy Jermyn Street - produkującego odzież męską. Potem został również dyrektorem firmy Modena Engineering oraz przedstawicielstwa Ferrari pod Londynem, które ojciec kupił w 1989 roku. Jednak na początku lat dziewięćdziesiątych Dodi zrezygnował z zasiadania w zarządach firm ojca i większość czasu spędzał w Los Angeles. Chociaż wspólnicy starali się robić dobrą minę do złej gry, to w jego karierze po "Rydwanach ognia" nie zdarzyło się już nic godnego uwagi. Podczas spotkania z Andrew Ste-Phanem dobrze wiedział, co się mówi za jego plecami.

- Ludziom się wydaje, że ja tylko inwestuję pieniądze i wyjeżdżam na przykład na Wyspy Bahama czy do Szwajcarii. A to nieprawda.

- Mohammed kochał Dodiego - mówi wspólnik z Harrodsa, wiele lat obserwujący rozwój stosunków między ojcem i synem - ale wiedział, że jego syn nie stanie się drugim Mohammedem Al Fayedem, że nigdy nie będzie wspaniałym biznesmenem. Niełatwo być synem ojca odnoszącego sukcesy. Jednak Dodi starał się, jak mógł. Codziennie wstawał i szedł do pracy, nawet kiedy nie musiał. Poza tym miał jednak pewne osiągnięcia w Hollywood.

Rzeczywiście w środowisku ultrabogaty Arabów, którzy dorobili się na wzroście zapotrzebowania na ropę naftową, Dodi uchodził za człowieka

zaradnego.

- Ilu producentów z Hollywood może się pochwalić stojącą na biurku statuetką Oscara za najlepszy film? - pyta Pat Kingsley. Jednak nawet ona, która zajmowała się jego wizerunkiem publicznym, określa go jako producenta "pracującego w tym zawodzie dorywczo". - Hollywood to brutalne miejsce - mówi. - Trudno tu zrobić film. Trzeba znaleźć materiał, scenariusz, reżysera, a potem pieniądze. Dodi nie dysponował taką ilością czasu jak zawodowi producenci. Miał inne zobowiązania.

Najważniejszym osobistym osiągnięciem Dodiego było wyprodukowanie dwóch filmów "F/X" w 1986 i 1991 roku. "To moje filmy z Bondem" - mawiał o nich. Były to cieszące się popularnością filmy o hollywoodzkim fachowcu od efektów specjalnych, który wikła się w niebezpieczne przygody, udzielając pomocy rządowi w oszukaniu organizacji przestępczej. Barbara Broccoli twierdzi, że Dodi robił wszystko to, co powinien robić producent. Poprawiał scenariusze, angażował reżyserów, nadzorował obsadzanie ról.

Udało mu się też zdobyć pieniądze na "Kapitana Hooka", adaptację historii o Piotrusiu Panie z 1991 roku, z Dustinem Hoffmanem i Julią Roberts w rolach głównych, w reżyserii Stevena Spielberga. Ważną rolę odegrał Dodi w "odszukaniu" materiału. Autor Piotrusia Pana, sir James M. Barrie, scedował swe prawa autorskie na Londyński Szpital Dziecięcy przy Orman Street; ten zezwolił rodzinie Al Fayedów na wykorzystanie historii, ponieważ Mohammed przekazał znaczną darowiznę na rzecz szpitala. Ostatnim ukończonym projektem Dodiego była w 1995 roku "Szkarłatna litera" z De-mi Moore jako Hester Prynne. Sfinansowanie pierwszego szkicu scenariusza umożliwiło mu zdobycie kredytu na realizację filmu w reżyserii Rolanda Joffe.

Mniej więcej w tym samym czasie producencka kariera Dodiego została nagle przerwana, gdyż ojciec zdenerwował się długami zaciągniętymi w Los Angeles i polecił mu wracać do Londynu. Na terenie USA wytoczono Dodiemu co najmniej dziesięć procesów, między innymi z powodu rzekomego niepłacenia za wynajem luksusowych posiadłości. Został również oskarżony przez byłych wspólników o przywłaszczenie sobie ich pieniędzy. Doszło też do nieporozumień na tle finansowym z American Express, Amerykańskim Urzędem Skarbowym i dystrybutorami "Szkarłatnej litery". Wydająca karty kredytowe firma Adax podobno oskarżyła go o niepokrycie wydatku w wysokości 116 890 dolarów; Dodi prawdopodobnie wstrzymał płatność na rzecz firmy wynajmującej

samoloty odrzutowe, ponieważ nie był zadowolony z jej usług. Część jego problemów wynikała z beztroskiego podejścia do pieniędzy. Tikka wspomina, że już jako dziecko Dodi łatwo, bez jakichkolwiek oporów wydawał pieniądze, aż przyjaciele co jakiś czas musieli powstrzymać go przed niepotrzebnym trwonieniem gotówki. :

- Dodi był dość rozrzutny - mówi wyrozumiale wspólnik z Har-rodza.

Według przyjaciół z Los Angeles innym problemem Dodiego związanym z pieniędzmi była podejrzliwość - często uzasadniona - że ludzie schlebiają mu, bo jest synem bogacza. Sytuację pogorszyła jeszcze sprawa Egipcjanina, niejakiego Mohammeda Seada, który podawał się za Dodiego i na jego konto zaciągnął wiele długów. Jeżdżący po świecie wraz z grupą Duran Duran Sead został wreszcie schwyty i w czerwcu 1997 osadzony z dwuletnim wyrokiem w więzieniu.

Według przyjaciół i krewnych Mohammed Al Fayed czasami denerwował się i zakręcał kurek z pieniędzmi (rzekomo sto tysięcy dolarów miesięcznie) płynącymi do syna.

- To wielka różnica być zdanym na wstrzymywanie i zwalnianie dochodów, a mieć własne pieniądze i podejmować własne decyzje - mówi krewny Al Fayedów. - Rządzi ten, kto ma pieniądze. Nie kasa ǵi? ręki, która karmi, prawda?

W 1994 roku Mohammed miał już dosyć wiecznych utarczek z właścicielami wynajmowanych rezydencji, wskutek czego nakazał wracać do Londynu.

- Mohammed bardzo się troszczy o swe nazwisko - wyjaśnia jeden z najbliższych przyjaciół Dodiego. - Nie chciał, żeby syn psuł jego dobrą opinię. Nieporozumienia związane z najmem rezydencji okazały się kroplą przepelniającą kielich goryczy.

Po powrocie do Europy Dodi zaczął dzielić czas pomiędzy londyńskie mieszkanie przy Park Lane a paryski apartament przy Rue Arsene-Houssaye. Większość czasu pracował nad towarami sprzedawanymi w sieci Harrodza. Wolał zająć biuro naprzeciw sklepu niż gabinet obok ojca. Był autorem pomysłu na serię luksusowych towarów Black Label; zajmował się także zatrudnianiem hollywoodzkich aktorów, którzy tradycyjnie co pół roku otwierali wyprzedaż.

Zaangażował się również w zarządzanie Ritzem.

- Rozmawiał ze mną na temat hotelu - opowiada prezes Ritza, Frank Klein.

- Jeśli miał uwagi lub sugestie na temat jego prowadzenia, przychodził z nimi do mnie. Miewał ciekawe pomysły. Im był starszy i bardziej zaangażowany w interesy ojca, tym jaśniejsze się stawało, że je przejmie.

Oczywiście działał w zupełnie inny sposób niż Mohammed, ale robił to dobrze. Potrafił wyjaśniać i nie musiał krzyczeć.

Latem 1997 roku napięcia pomiędzy ojcem i synem najwyraźniej zmalowały. Wspólnicy i znajomi Dodiego opowiadają, że udało mu się pogodzić wszystkie swoje obowiązki. Od przeprowadzki do Europy nadzorował pięć projektów realizowanych w Allied Stars Ltd.: animowany film przygodowy "Rock Hoppers", utrzymany w tonacji "Rydwanów ognia" dramat na temat holokaustu, film rodzinny o pluszowych misiach, komedię o przypadkach podróżującej rodziny oraz szpiegowski thriller o niebezpiecznej siatce wywiadowczej wewnątrz CIA.

Piętnastego kwietnia z okazji czterdziestych pierwszych urodzin spotkał się sarn na sam z Barbarą Broccoli na kolacji w londyńskim barze Harry'ego. Był nastrojony bardzo filozoficznie.

- Mówił o tym, że chce się zaangażować w poważny związek, że chce mieć dzieci. Naprawdę pragnął znaleźć kogoś, kogo mógłby pokochać i kto pokochałby jego.

W maju postanowił wrócić do Los Angeles i zająć się zorganizowaniem pieniędzy na nowe projekty realizowane przez Allied Stars Ltd. W Paradise Cove w Malibu kupił pięcioakrową posiadłość należącą kiedyś do aktorki Julii Andrews i jej męża Blake'a Edwardsa, gdzie miał za sąsiadów Barbarę Streisand, Richarda Gere'a i szefa MGM Franka Mancuso. Kilka tygodni później pojechał do Paryża i oznajmił swemu wiernemu służącemu: "Rene, wracasz do Los Angeles!"

_ Był tak s/częśliwy - wspominał później Rene. - On kochał Amerykę. Tam mieszkała większość jego przyjaciół.

Wówczas to w St. Tropez Dodi poznał Dianę. Prawie każdy, kto go wtedy spotykał, zauważał u niego zmianę, zwłaszcza w ciągu dwóch tygodni poprzedzających śmierć.

- Dodi nie był już młodzieńcem - mówi Pat Kingsley, która rozmawiała z nim tego lata. - Diana stanowiła ważny element w jego życiu. Dodiemu zmienił się głos. Nabral pewności siebie. Mówił mi, że ojciec jeszcze będzie z niego dumny. Zawsze żył w cieniu Moham-meda. Diana dodała mu pewności, z którą był w stanie stawić światu czoło.

- Podchodził do życia zupełnie inaczej niż przedtem - przyznaje reżyser Roland Joffe, który dobrze poznał Dodiego podczas kręcenia "Szkarłatnej litery". - Po prostu nabral wiatru w żagle.

- Diana była silną i niezależną kobietą - dodaje Mohammed Khashoggi. - Dobrze uzupełniali się z Dodim. Sądzę, że nie opuściłby jej za nic w świecie.

Te wspaniałe marzenia zaczęły blaknąć, gdy Dodi zajął się w Rit-zu ucieczką przed natrętnymi paparazzi. Kazał kierowcy jechać szybciej? To ważne pytanie stanowi zagadkę, której rozwiązania być może nigdy nie poznamy. Nie można wykluczyć, że Dodi wydał takie polecenie, choć prawdopodobnie wcale nie po to, aby okazać swą siłę i zgrywać macho. Na pewno też nie dlatego, że podjudzał go demon prędkości lub że lubił zagrzewać kierowcę do niebezpiecznej jazdy. Mógł w ten sposób zareagować, bo czuł silną presję i instynktownie zdał się na swą zawsze obecną ochronę.

Tej nocy nie jechał z jakąś mało znaczącą aktorką czy modelką. Zakochanie się w księżnej Walii było najbardziej niezwykłą rzeczą, jaka mu się w życiu zdarzyła. Nie spełniony czterdziestojednolatek zdobył w końcu sławną i piękną kobietę, bratnią duszę, której szukał Przez całe życie, kandydatkę na żonę, z której ojciec byłby ze wszech miar dumny. Po przyjeździe 30 sierpnia do Paryża po raz pierwszy Wspólnie znaleźli się pod obstrzałem fotoreporterów.

Dodi nie należał do ludzi bezmyślnych, lecz najwyraźniej ślepo wierzył szoferom i ochroniarzom, których ojciec mu zawsze zapewniał - już od czasów szkoły podstawowej w Aleksandrii. Kiedy za kierownicą siedział szofer, Dodi z tyłu rzadko zapinał pas bezpieczeństwa. Wielu przyjaciół uważało, że taka obstawa to przesada. Wtedy Dodi wyjaśniał, że ojciec boi się o niego, aby nie został zabity lub uprowadzony dla okupu. Obecność ochroniarzy bywała jednak uciążliwa, i to do tego stopnia, że Suzanne Gregard oburzała się na ich polecenia podczas swego krótkotrwałego związku małżeńskiego z Dodim.

- On czuł się z nimi lepiej - mówi - ale właściwie nigdy nie zostawialiśmy sami.

Mrozący krew w żyłach prolog do paryskiej tragedii rozegrał się w połowie lat osiemdziesiątych na Madison Avenue w Nowym Jorku. Dodi wraz z Doo Stark, dawną dziewczyną księcia Andrzeja, byli ścigani przez paparazzi i Dodi podobno polecił wtedy kierowcy jechać szybciej.

Reżyser filmowy, który pracował z Dodim nad "Szkarałatną literą", Roland Joffe, uważa, że zarówno Dodi jak i Diana mogli mieć całkiem spory udział w doprowadzeniu do tragicznego wypadku.

- Dodi miał głęboki uraz na tle samotności - mówi - a dzięki ochroniarzom czuł się spokojnie i bezpiecznie. Tej nocy w Ritzu wyczuwało się napięcie emocjonalne. Cały plan ucieczki stanowił rodzaj dziwnego szaleństwa.

Osaczenie wyzwoliło w nich obojgu uczucie, że trzeba pędzić przez Paryż i uciec. W takim właśnie żyli świecie. Z perspektywy czasu te decyzje

wydają się tragiczne w skutkach. One po części doprowadziły do wypadku.

Dodi "miał coś" do samochodów. Suzanne Gregard wspomina, że nie było w nim nic z "osoby stukniętej na punkcie wyścigów samochodowych", a nawet niezbyt dobrze się czuł w aucie. Drugi mąż jego matki zginął w strasliwym wypadku w Turcji. Czasami, twierdzi Suzanne, w samochodzie ogarniała Dodiego klaustrofobia.

Posiadał kolekcję luksusowych samochodów sportowych, między innymi takich marek jak Luganda, Aston Martin, kilka Ferrari. Jak na ironię, prowadził je niczym przysłowiowa stara baba. W Los Angeles kupił sobie za dziewięćdziesiąt tysięcy masywny, wojskowy samochód Hunwee; takimi posługiwała się armia amerykańska podczas wojny w Zatoce Perskiej. Jest to chyba najbezpieczniejszy samochód świata. Troskę o bezpieczeństwo uzupełniała u Dodiego nrawdziwa obsesja na punkcie zdrowia. Mył ręce za każdym razem, edv podejrzewał, że mógł mieć kontakt z zarazkiem.

_ Podczas naszych wspólnych przeżyć Dodi nigdy, ale to nigdy nie czuł się w samochodzie swobodnie. Pamiętam, że nieraz zatrzymywał się na poboczu, żeby trochę odetchnąć, bo w wozie ogarniała go klaustrofobia. Ciekawe, czy znajdując się w aucie, przeczuwał jakoś swoją śmierć? Suzanne mówi, że dokładnie nie wie, dlaczego Dodi czuł się w samochodach nieswojo, ale uważa za możliwe, że poleciał kierowcy zgubić goniących fotoreporterów.

- Gdy człowieka napastują paparazzi, gdy chcesz bronić prywatności własnej i swojej kobiety, jest całkiem naturalne, że powiesz kierowcy: "Jedź szybciej!" - twierdzi Suzanne. - To chyba jeszcze nic złego, co? Ja pewnie też bym tak zrobiła. Nie znaczy to przecież: "Pędź pięćset na godzinę i walnij w ścianę!"

Barbara Broccoli uważa, że Dodiego przerażały duże prędkości i że nigdy nie wsiadłby do samochodu, gdyby wyczuł od kierowcy alkohol. Przypuszcza, że po prostu chciał uchronić Dianę przed wszelkimi nieprzyjemnościami.

- Wydaje mi się, że po prostu opiekował się nią i pragnął odsunąć od niej wszystko, co złe. Opinia, że ucieczka mogłaby go bawić, jest absurdalna. On był inny. Z całą pewnością chciał ją gdzieś bezpiecznie zawieźć. Celem ucieczki był oczywiście kawalerski apartament na drugim piętrze w domu przy Rue Arsene-Houssaye numer 1. Jakieś, w zależności od ruchu, pięć do dziesięciu minut jazdy z Ritza wzdłuż jednego z najbardziej romantycznych bulwarów Paryża. Nawet gdyby nie paparazzi, Dodi

czułby się podenerwowany, ponieważ tej nocy zamierzał zadać Dianie pewne bardzo istotne pytanie.

Rozdział szósty.

FARAON Z KNIGHTSBRIDGE.

Teraz są już w raju - powiedział Mohammed Al Fayed. Te słowa zaledwie godzinę po wypadku egipski krezus wypowiedział w Londynie do swego współpracownika. Kiedy dotarły one do telewizji i gazet, miliony ludzi na całym świecie pogrążyły się w żalu i konsternacji. Lecz któż, z wyjątkiem może synów Diany, cierpiał tak jak Mohammed? Nie tylko stracił ukochanego syna i to akurat wtedy, gdy Dodi jakoś się w życiu odnalazł, lecz ubolewał także po śmierci księżnej, którą traktował już niemal jak córkę. Poza tym świadom był gorzkiej prawdy, że niezależnie od roli, jaką w wypadku odegrali inni, Dodi i Diana znajdowali się pod opieką kierowcy i ochroniarza zatrudnionych przez firmy Al Fayedów.

Koran naucza muzułmanów, że jeśli za życia będą honorowo prowadzić swe sprawy, to po śmierci wstąpią do nieba lub raju. Raj znajduje się ponad widzialnym dla ludzkiego oka nieboskłonem i otaczają go liczne zielonobłękitne morza. Bronią go aniołowie, porastają rodzące szczerze drzewa owocowe, rzeki płyną mlekiem i miodem, a na to wszystko spogląda ze swego tronu Allah.

Zgodnie z islamską tradycją, należy pochować muzułmanina możliwie najszybciej, zanim ciało zacznie się rozkładać. Ale Dodi zginął w ostatnim dniu francuskiego sezonu wakacyjnego, poza tym w niedzielę, gdy jedni urzędnicy byli jeszcze na urlopie, a inni przejmowali się głównie politycznymi i administracyjnymi skutkami wypadku.

Istniała poważna obawa, że Dodi będzie musiał być pochowany we Francji, jeżeli nie zostaną wystawione na czas dokumenty potrzebne do przetransportowania ciała za kanał La Manche. Niektórzy członkowie rodziny uważali, że zwłoki Dodiego należy przewieźć do Aleksandrii i tam złożyć w rodzinnym grobowcu Al Fayedów. Jednak sam Mohammed nie miał żadnych wątpliwości. Jego syn powinien być pochowany w Wielkiej Brytanii, w kraju, który trzydzieści lat wcześniej Mohammed uczynił swoim domem.

W Londynie zatrudnieni na wysokich stanowiskach pracownicy Harrodsa wzięli się do dzieła ledwie kilka godzin po nadejściu pierwszych poleceń z Paryża. Po zmaganiach z francuskimi urzędnikami, policją, urzędem miejskim i koronerami zdobyli to pozwolenie konieczne do sprowadzenia i pochowania zwłok Dodiego, obywatela Egiptu, na terenie Wielkiej

Brytanii.

Tymczasem w Londynie zwykli ludzie, poruszeni śmiercią Dodiego, zaczęli składać bukiety kwiatów przed czternastoma wejściami do słynnego sklepu Al Fayeda w Knightsbridge. Jeszcze przed wylotem z Paryża na pokładzie śmigłowca Sikorsky SK-76 Mohammed wysłał do Harrodsa polecenia dotyczące tego, jak firma ma się zachować w obliczu tragedii.

Kazał usunąć z dachu swego siedmiokondygnacyjnego edwardiańskiego budynku narodową flagę Egiptu, a flagę Wielkiej Brytanii opuścić do połowy masztu. Potem poprosił techników o przyciemnienie światła jedenastu tysięcy żarówek świecących w nocy na zewnątrz sklepu, a także o wywieszenie czarnych zasłon na kolorowych wystawach. W wychodzącym na Brompton Road oknie numer 20 dekorator umieścił skromne, czarno-białe zdjęcia Dodiego i Diany w złotych ramkach, obok zaś kompozycję z białych lilii. Przez miesiąc zapisano w Harrodsie co najmniej kilkanaście ksiąg kondolencyjnych, a ojciec Dodiego otrzymał z całego świata ponad sto tysięcy listów z wyrazami smutku i żalu po tej okrutnej stracie.

Sześć dni później odbył się zorganizowany przez pałac Buckingham pogrzeb księżnej Walii - choć nie obyło się w Domu Windsorów bez pewnych wątpliwości co do skali uroczystej ceremonii. "Nadzwyczajna posługa dla nadzwyczajnej osoby", jak to ujęła królowa, była wspaniałym acz smutnym spektaklem oglądanym przez ponad milion ludzi w Londynie i dwa miliardy widzów na całym świecie.

Pogrzeb Dodiego odbył się w pośpiechu po załatwieniu wszystkich formalności, a organizowała go londyńska firma Arab Cargo Ltd. W uroczystości brało udział tylko kilkoro krewnych, pracownicy cementarza oraz egipski imam.

Kiedy Al Fayed załatwiał jeszcze sprawy w Paryżu, zadzwonił do swego przyjaciela, Mohammeda Shakera, od 1988 roku egipskiego ambasadora na Dworze św. Jakuba, z prośbą o pomoc w rozpoczęciu przygotowań w Londynie. Ponieważ najważniejszą rolę odgrywał czas, Shaker natychmiast polecił jednemu z pracowników ambasady skontaktować się z Mahmoudem Aghą, Palestyńczykiem prowadzącym firmę Arab Cargo, z której korzysta większość ambasad państw arabskich, gdy obywatel ich kraju umiera w Wielkiej Brytanii i ciało trzeba przetransportować na Bliski Wschód.

Ambasador Shaker czekał kwadrans po siedemnastej na lądowisku Battersea, gdy lądował Sikorsky Al Fayeda. Uścisnął Mohammeda i jego

brata Salaha, który przyleciał z Nicei i spotkał się z nieszczęśliwym ojcem w Paryżu. Shaker towarzyszył im w drodze do kostnicy w Londynie zachodnim, gdzie koroner przeprowadził sekcję zwłok nakazaną przez prawo dotyczące mieszkańców Wielkiej Brytanii umierających za granicą. Jakies trzy godziny później, po dopełnieniu smutnego obowiązku, zajeżdżał inny orszak. Do kostnicy wniesiono księżną Walii w trumnie z jasnego drewna. Niewiarygodnym zbiegiem okoliczności, niczym w nowoczesnej wersji Romea i Julii, przy wejściu do kostnicy minęły się dwie trumny. O godzinie dziewiętnastej trzydzieści Al Fayed, jego brat Salah, a także brat Ali, który przyleciał już z USA, i ambasador Shaker pojechali całym sznurem aut - złożonym z trzech mercedesów, rangę rovera i czarnego karawanu marki Daimler z 1985 roku wiozącego trumnę z Dodim - Holland Park do drogi A 40 i do londyńskiego meczetu w Regens Park, gdzie odprawiono dwudziestominutową modlitwę. Następnie konwój eskortowany przez sześć motocykli Metropolitan Police odbył ulicami Londynu ostatnią podróż na wielowyznaniowy cmentarz w Brookwood (Surrey).

Półtorej godziny później, o dwudziestej drugiej, po zachodzie słońca przybyli pozostali uczestnicy pogrzebu. Po kamieniach i chwastach dotarli do dużej działki nabytej przez reprezentanta rodziny wcześniej tego samego dnia w muzułmańskiej sekcji cmentarza. Pracownicy cmentarni wysunęli trumnę z karawanu i złożyli w ziemi. Zgodnie z tradycją, dwaj opiekunowie pochylili się nad grobem, otworzyli trumnę i ostrożnie umieścili w niej owinięte w lniany całun ciało Dodiego, zwrócone twarzą w kierunku Mekki.

Gdy zasypywano grób ziemią, imam przez piętnaście minut czytał trzydziestą szóstą surę Koranu Ja Sin. "I tego Dnia żadna dusza nie dozna w niczym niesprawiedliwości. Będziecie wynagrodzeni tylko za to, co czyniliście. Zaprawdę, mieszkańcy Ogrodu tego Dnia będą się jedynie radować".

Śmierć Dodiego okazała się równie niespokojna, jak jego życie. Rodzina surowo przestrzegała czterdziestodniowej żałoby, regularnie odwiedzając grób i zmawiając modlitwy, co według muzułmańskich wierzeń zapewnia przebaczenie większości grzechów. Stojący w gabinecie mieszkania Dodiego przy Park Lane magnetofon bez przerwy odtwarzał koraniczne wersy rozbrzmiewające po wszystkich pomieszczeniach, które stały teraz puste, jeśli nie liczyć migających płomieniami świec. Kiedy jednak czterdzieści dni minęło, ojciec Dodiego kazał wykopać ciało i przetransportować je do nowego rodzinnego miejsca pochówku w

wiejskiej rezydencji Oxted (Surrey). Dzięki temu, twierdzi rzecznik Harrodsa, najstarszy syn będzie przebywał bliżej rodziny.

Istniał także jeszcze inny powód: Mohammed pokłócił się z właścicielem cmentarza w Brookwood. Za działkę Dodiego zapłacił 30 tysięcy funtów, posadził na niej kwiaty i krzewy, a potem wystawił trzymetrowy granitowy pomnik z dużym napisem DODI. Lecz gdy chciał wykupić trzy przyległe działki, aby lepiej zapewnić bezpieczeństwo grobowi odwiedzanemu przez setki ludzi dziennie, usłyszał, że cena jest dwudziestokrotnie wyższa od normalnej - 600 tysięcy funtów. Wygląda na to, że znaleźli się ludzie, którzy chcieli zarobić na Dodim nawet po jego śmierci.

Trudności Mohammeda Al Fayed'a związane z zapewnieniem synowi godziwego miejsca spoczynku na brytyjskiej ziemi odzwierciedlają problemy z przyjęciem go w kraju, do którego imigrował w 1965 roku. Podobnie jak wielu byłych brytyjskich poddanych z kolonii, Al Fayed podziwiał władców, którzy kiedyś rządili ich mało rozwiniętymi krajami. Jako entuzjastyczny anglofil w garniturach z Savile Rów i koszulach firmy Turnbull & Asser pragnął zapewnić sobie odpowiednio wysoką pozycję w brytyjskiej hierarchii społecznej za pomocą kont bankowych zapchanych gotówką, zarobioną na pośrednictwie w zawieraniu intratnych kontraktów pomiędzy brytyjskimi firmami budowlanymi a krajami arabskimi. Szczególnie po spektakularnym przejęciu sklepu Harrodsa w 1984 roku uważał się za odnoszącego sukcesy londyńskiego biznesmena, który inwestuje miliony dolarów w miejscową gospodarkę, płaci miliony dolarów podatku, zatrudnia tysiące pracowników, przeznacza znaczne sumy na cele charytatywne i działa na rzecz zachowania skarbów brytyjskiego dziedzictwa.

Oprócz domu handlowego Harrodsa posiadał także zamek Bal-nagown, piętnastowieczną siedzibę klanu Rossów w Szkocji, hotel Ritz w Paryżu, budynek przy Rockefeller Plaza w Nowym Jorku i wiele innych nieruchomości we Francji i Wielkiej Brytanii. Inną rodzinną zdobyczą była firma Turnbull & Asser, której koszule nosi księżę Walii.

Jednak po pewnym czasie różne grupy zbliżone do kręgów rządzących zaczęły uważać Mohammeda Al Fayed'a za nikczemnego Araba, kłamiącego na temat swej fortuny, korumpującego polityków i oszukującego współpracowników, którzy mu się sprzeciwiają. Przez długi czas Home Office odrzucał jego podania o przyznanie brytyjskiego obywatelstwa - podobnie zresztą jak podania jego braci - bez podania jakichkolwiek przyczyn. Rząd natomiast wytoczył śledztwo w sprawie

przejęcia Harrodsa, twierdząc, że Mohammed przedstawił fałszywe dane, między innymi źródło pochodzenia funduszy przeznaczonych na zakup. Egipcjanin replikował, że stał się ofiarą brytyjskiego rasizmu, wpływowych biznesmenów i skorumpowanych polityków.

Z całą pewnością Al Fayed należał do minionej ery rozkrzyżowanych krezusów. Znał szejków i sułtanów i mógł uchodzić za człowieka który dorastał na końcu tajemniczego świata, którym pomiędzy wojnami była Aleksandria. Gdy pewnego marcowego dnia 1985 roku zapłacił za Harrodsa 615 milionów funtów w gotówce, wymuskał finansiersi z City aż kręcili głowami ze zdziwienia.

Pomimo swej porywczosci posiadał niezaprzeczalny wdzięk urodzonego handlowca. Będąc właścicielem Harrodsa, z radością opuszczał swe dyrektorskie apartamenty, żeby zareklamować restaurację, jedząc w niej pizzę; osobiście przyjmował ważne osobistości dokonujące zakupów, pomagał Świętemu Mikołajowi rozdawać dzieciom prezenty przed Bożym Narodzeniem.

Niejednokrotnie krytykowano go za rozrzutność, skrytość, narzucanie się ludziom i obsesję na punkcie bezpieczeństwa. Część z tych zarzutów wynikała zapewne z powodu różnic pomiędzy arabskim a anglosaskim stylem życia. "Pałac w Knightsbridge", tytuł kolorowego prospektu reklamowego Harrodsa, mówi co nieco o sposobie myślenia człowieka, który zaczynał swą działalność w państwach rządzonych przez królów i emirów zamieszkujących wystawne pałace. W Wielkiej Brytanii spotkałby się z niechęcią, gdyby chciał przypochlebić się członkom parlamentu czy nawet księżnej Walii. Jednak na wschodzie poznał maksymę sprawdzającą się także w świecie zachodnim: "Nieważne, co wiesz, tylko kogo znasz". Nikogo nie dziwiło, że pochodzący z rejonu świata słynącego z terrorystów i szpiegów egipski multimilioner porusza się po Wielkiej Brytanii w asyście ochroniarzy i osobistych kierowców. Nawet paranoicy mają prawdziwych wrogów. Po przejęciu Harrodsa Al Fayed pozostawał w niemal ciągłej wojnie z konkurującymi biznesmenami i brytyjskim rządem.

To tragiczne, ale upodobania do "prezydenckiej ochrony", jak to określiła dawna dziewczyna Dodiego, w pewnej mierze przyczyniły się do śmiertelnego zranienia Diany w czarnym mercedesie 31 sierpnia. Sprawa skomplikowałaby się, gdyby cały romans, jak sugerują najsurowsi krytycy, wyreżyserował sam Mohammed, żeby się zemścić na brytyjskich sferach rządzących, którym zarzucał rasizm i niesprawiedliwość.

Po zapierającym dech w piersiach przejęciu Harrodsa w 1984 roku przez

stosunkowo wówczas mało znanego biznesmena londyńskie gazety zaczęły się rozpisywać o Al Fayedzie, łącząc go ze starą, uprawiającą bawełnę egipską rodziną, która potem przerwiała się na budowę statków. W istocie rzeczy, według raportu z dochodzenia opublikowanego w 1988 roku przez brytyjski Departament Przemysłu i Handlu, Mohammed pochodzi z bardzo skromnej rodziny. Ojciec Al Fayed, nauczyciel, urodził się w 1898 roku w egipskiej wiosce Al Rahmania. Ożenił się z miejscową dziewczyną, Hanem Kotb, a potem nowo poślubieni małżonkowie przeprowadzili się do jednej z biedniejszych dzielnic Aleksandrii, do Gomrok. Tam wychowali pięcioro dzieci. Najstarszy z synów, Mohammed, urodził się 27 stycznia 1929 roku (choć potem jako rok urodzenia podawał 1933). Kiedy miał dziesięć lat, matka zmarła, a ojciec ożenił się ponownie.

Zgodnie ze wspomnianym raportem, nigdy nie studiował w Victoria College, jak utrzymywał, lecz w wieku dwudziestu kilku lat zaczął pracować jako sprzedawca maszyn do szycia firmy Singer. W 1952 roku przez sąsiada poznał Adnana Khashoggiego, przyszłego saudyjskiego miliardera. Khashoggi, świeżo po studiach w Victoria College, rozkręcał właśnie swój pierwszy biznes: korporację przemysłowo-handlową Al Nasr. Była to firma eksportowo-importowa, wysyłająca egipskie meble i sprzęt biurowy do Arabii Saudyjskiej dla takich klientów, jak ministerstwo zdrowia, gdzie ojciec Khashoggiego pełnił funkcję sekretarza generalnego. Khashoggi wraz z kuzynem Anasem Yasseenem, zatrudniając Mohammeda do koordynacji dostaw w Dżuddzie, wyznaczili mu niewielką pensję i dziesięcioprocentowy udział w zyskach.

Układ taki okazał się zrzędzeniem losu. Wkrótce Al Fayed ożenił się z Samirą, siostrą Khashoggiego, lecz pomimo narodzin Dodiego w 1956 roku związek zaczął się rozpadać. Mniej więcej w tym samym czasie doszło do nieporozumień na tle finansowym z Khashog-gim, co tylko pogorszyło sprawy, gdy Samirą zakochała się w Yasseenie. Raport Departamentu Przemysłu i Handlu donosi, że porozumienie rozwodowe zostało podpisane w grudniu 1958 roku. Adnan Khashoggi zrzekł się finansowych roszczeń wobec Al Fayed, ten zaś miał "uwolnić jego siostrę z nieszczęśliwego małżeństwa". Nic więc dziwnego, że rodzina Khashoggich jeszcze długo potem jniała na pieńku z Al Fayedami.

Rok 1956 okazał się punktem zwrotnym dla Wielkiej Brytanii, dla Egiptu, dla Aleksandrii, a także dla Mohammeda Al Fayed. W październiku oddziały izraelskie, brytyjskie i francuskie przeprowadzają atak na Egipt, ażeby utrzymać panowanie nad Kanałem Sueskim, a być może także

obalić nacjonalistyczny reżim Gamala Abd-el Namera. Inwazja wywołała jednak międzynarodowy protest i doszło do upadku rządu Anthony'ego Edena, co uznano za symboliczny zmierzch imperium brytyjskiego. Kiedy przegrane wojska się wycofywały, Al Fayed kilka miesięcy po narodzinach syna założył swe pierwsze przedsiębiorstwo o nazwie Bliskowschodnia Kompania Żegluga. Było to bardzo ambitne przedsięwzięcie, zważywszy na stan napięcia, jaki wywołała w tym regionie wojna. Al Fayed potrafił jednak odnieść korzyść z politycznego zamieszania wynikającego z konfliktu. Egipcscy Żydzi bali się, że zostaną posądzeni o sympatyzowanie z atakiem izraelskim, więc wyprzedawali majątek, dzięki czemu Mohammed po okazyjnej cenie nabył od żydowskiego kupca z Aleksandrii drugą firmę transportową. Przez następne lata nadal się rozwijał, kupując udziały w przemyśle hotelowym i żegludze, między innymi 25 procent akcji przedsiębiorstwa transportowego z siedzibą w Genui.

Kiedy Dodi miał pięć lat, Al Fayed był już na tyle bogaty, że mógł kupić duży dom w Yictorii, jednej z bardziej ekskluzywnych dzielnic Aleksandrii. Robione w zakładzie fotograficznym zdjęcie z tego okresu przedstawia dumnego Mohammeda w eleganckim garniturze w jodełkę, sygnecie z różowym kamieniem i takimiż spinkami; jedną ręką opiekuńczo obejmuje pełnego ufności Dodię, wystrojonego z tej okazji w jasne letnie ubranko, z małą muszką.

Gdy na początku lat sześćdziesiątych Naser znacjonalizował część egipskiego majątku rodzinnego Al Fayedów, Mohammed poprzysiągł nigdy nie wrócić do Egiptu. I pomimo przyjaznych stosunków z obecnym rządem Hosniego Mubaraka - nie wrócił. Prawdziwej fortuny dorobił się w mieście-państwie Dubaj.

Dubaj oraz przylegające doń emiraty Abu Żabi, Szardża, Adż-man, Umm al-Kajwajn, Ra's al-Chajma i Al-Fudżajra - znajdowały się jeszcze pod protektoratem brytyjskim, dzieląc się zachodnim wybrzeżem Zatoki Perskiej z Arabią Saudyjską. Dubaj nie posiadał nieprzebranych zasobów ropy, tak jak jego sąsiedzi. Jednak wraz z napływem do Zatoki pieniędzy za ropę zaczął się rozrastać i ze starożytnego portu handlowego przywołującego w pamięci obrazy "Podróży Sindbada Żeglarza" z "Baśni z 1001 nocy" stał się metropolią.

W połowie 1965 roku Al Fayed założył w Londynie niewielką firmę transportową, General Navigation and Commerce Ltd., i zamieszkał w Wielkiej Brytanii. Dzięki kontaktom w Zatoce zaprzyjaźnił się z władcą emiratu, Rashidem ibn Saidem al Maktoumem. Mniej więcej w tym

samym czasie po raz pierwszy odkryto w Du-baju zalety handlu ropą naftową. Wkrótce Al Fayed nawiązał! dochodową współpracę z Mahdim al Tajirem, który został potem ambasadorem w Wielkiej Brytanii. Założyli Richard Costain Ltd., brytyjską firmę budowlaną, realizującą kontrakty na Bliskim Wschodzie.

Al Fayed znalazł się więc w najwyższej lidze. Należał do ludzi ułatwiających i utrwalających kontakty Bliskiego Wschodu z Zachodem. Potrafił przełamywać bariery kulturalne i językowe, doprowadzając do zawarcia wielu intratnych kontraktów.

W świecie arabskim można było zarobić ogromne pieniądze, gdy takie niezwykle miejsca jak Dubaj nagle zostały zalane gotówką, a dodatkowo miały ambicję modernizowania kraju. Pośrednicząc w imieniu Richard Costain Ltd., a potem Bernard Sunley i synowie Ltd. w kontraktach na setki milionów dolarów, Al Fayed stał się współtwórcą Dubajskiego Centrum Handlowego, portu Rashid i Dubajskich Suchych Doków, a więc obiektów pomagających Du-bajowi stać się jednym z najaktywniejszych portów w Zatoce. W 1975 roku Al Fayed wykupił 20 procent udziałów w Costain i zdobył sobie miejsce w radzie nadzorczej. Ogółem, na podstawie raportu Departamentu Przemysłu i Handlu, interesy w Dubaju przyniosły mu co najmniej 85 milionów funtów.

Mając do dyspozycji nieprzebrane bogactwa, sprytny handlarz z Gomrok mógł zainteresować się przyjemniejszymi aspektami życia.

Prawdopodobnie działalność w branży budowlanej rozbudziła w nim szczególne zainteresowanie dziełami sztuki architektonicznej. Łączył w sobie cechy każdego nuworysza z egipską dumą zakorzenioną w czasach wielkich faraonów i epoce islamu.

Naturalnym kierunkiem dla szukającego zdobyczy Al Fayeda ta Francja szczycąca się uniwersalnymi zdobyczami cywilizacyjno-kulturowymi. W 1979 roku kupił bajeczny hotel Ritz od przybranej orki legendarnego twórcy hotelu, Cesara Ritza. W 1898 roku na arceli przy Place Vendôme Ritz zbudował hotel o stu czterdziestu dwóch pokojach, którego nazwa wkrótce stała się synonimem luksusu (Ceny za pokój w sierpniu 1997 roku zaczynały się tutaj od 3200 franków, czyli 500 dolarów).

Al Fayed nabył hotel w opłakanym stanie. Ręczna centrala telefoniczna, liczące pół wieku instalacje elektryczne i kanalizacyjne, kuchnia jeszcze sprzed drugiej wojny światowej. Na modernizację i przywrócenie budynkowi dawnego blasku wydał 150 milionów dolarów, a więc trzy razy więcej niż wynosiła cena zakupu.

- Mohammed jest maniakalnym perfekcjonistą - mówi prezes Ritza, Frank Klein, który pracował w hotelu Georges V, a w 1979 roku Al Fayed zatrudnił go do nadzorowania modernizacji. - Należy do rzadko spotykanych osób posiadających i pieniądze, i dobry gust. Mawiał tak: "Musimy budować go jak piramidę, najpierw fundamenty, a potem wyżej". W 1985 roku ówczesny mer Paryża, Jacques Chirac, uhonorował Al Fayedę wysoką rangą odznaczeniem miejskim Medaille de Ver-meil de Paris.

- Tego rodzaju przedsięwzięcie nie ma nic wspólnego z kapitalizmem - mówił przy tej okazji zachwycony Chirac. - Pan zrobił to dla zdobycia prestiżu, ale także z miłości do tego wspaniałego hotelu.

W 1986 roku po staraniach Chiraca prezydent Francois Mitterrand uczynił Al Fayedę Kawalerem Legii Honorowej. Siedem lat później Mitterrand, będący dyskretnym acz wiernym klientem Ritza, awansował biznesmena do rangi Oficera Legii Honorowej, co jest jednym z najwyższych francuskich tytułów cywilnych.

W 1986 roku Al Fayed podjął się realizacji innego ambitnego Projektu odbudowy: willi Windsorów w Lasku Bulońskim. Oznaczona numerem 4 przy Champs-d'Entrainement trzykondygnacyjna willa z początku wieku, otoczona parkiem, była ostatnim miejscem zamieszkania brytyjskiej pary książęcej z Domu Windsorów. Aż do kresu swych dni w 1986 roku księżna, amerykańska rozwódka Wal-lis Simpson, dla której Edward VIII zrzekł się w 1936 roku korony, mieszkała tu samotnie po śmierci byłego ekskróla (1972). Chirac, pozostając pod wrażeniem odrestaurowanego Ritza, zapytał Al Fayedę, czy byłby zainteresowany przejęciem tej nieruchomości należącej do miasta Paryża.

Mieszkającego od dwudziestu już lat w Wielkiej Brytanii Egipcjanina zachwyciła miłosna historia pary wyklętej przez Windsorów. Zgodził się na propozycję Chiraca i w 1987 roku w zamian za 900 tysięcy franków (163 tysiące dolarów) rocznie wziął zniszczoną willę w dwudziestopięcioletnią dzierżawę z możliwością przedłużenia tego okresu. Cena za budynek o tak wielkim znaczeniu historycznym i w luksusowej okolicy nie była wygórowana, za to Al Fayed na własny koszt (20 milionów dolarów, czyli 100 milionów franków) przeprowadził restaurację willi.

Z myślą o założeniu tam muzeum odkupił od Instytutu Pasteura, jedyne spadkobiercy księżnej, należące do Windsorów przedmioty codziennego użytku. Między czterdziestoma tysiącami obiektów znalazły się kije golfowe księcia, biurko, przy którym jako Edward VIII podpisał

abdykację, a także kawałek wspaniałego tortu weselnego.

Chiraca tak bardzo zachwyciły rezultaty tych poczynań, że w 1989 roku uhonorował Al Fayed Grandę Plaqué du Bimillenaire de Paris, odznaczeniem zarezerwowanym dla osobistości mających wobec miasta wybitne zasługi. Podczas uroczystości nadania odznaczenia Chirac nazwał w przemówieniu "swego drogiego przyjaciela. pana Al Fayed [...] człowiekiem o wspaniałym guście i wielkich uczuciach [...], któremu Paryż zawdzięcza wiele".

- To, co uczynił pan dla naszego miasta - mówił Chirac - stawia pana między najwybitniejszymi jego obywatelami.

W rewanżu Al Fayed zadedykował w 1991 książkę "The Paris Ritz" "monsieur Jacques'owi Chiracowi, merowi Paryża, bez którego rad i zachęt nie udałoby mi się przywrócić świetności Ritza". W 1995 roku natomiast wyłożył znaczną sumę na kampanię prezydencką Chiraca. Nagle w maju 1997 Al Fayed oznajmił, że chce się pozbyć przedmiotów należących do Windsorów i przeznaczyć willę do prywatnego użytku rodziny. Jedenastego września w nowojorskim domu aukcyjnym Sotheby'ego miała się odbyć sprzedaż czterdziestu tysięcy dzieł wartych łącznie ponad siedem milionów dolarów. Jednak z powodu sierpniowej tragedii Al Fayed przełożył wyprzedaż na luty 1998 roku. Zyski z niej mają zostać przeznaczone na organizacje charytatywne założone w imieniu Dodiego.

Latem 1997 roku wiadomości o wyprzedaży majątku Windsorów zbiegły się z doniesieniami o romansie Dodiego i Diany, rodząc spekulacje, że willa jest przygotowywana dla następnego wyklętego członka brytyjskiej rodziny królewskiej. Lecz w rzeczywistości Al Fayed postanowił zmienić charakter willi na długo przed pierwszymi oznakami miłości rodzącej się pomiędzy jego synem a księżną Walii. Zawsze jednak można zmienić plany.

Harrods, wytworny neorenesansowy pałac w modnej londyńskiej dzielnicy Knightsbridge, to jeden z najszlachetniejszych sklepów na całym świecie. Nic więc dziwnego, że najszlachetniejsza kobieta świata należała do jego stałych i wiernych klientów. Księżna Diana lubiła robić zakupy w dziale mody damskiej na pierwszym piętrze. Gdy zabierała ze sobą synów, wchodzili razem do działu sportowego i działu zabawek, a potem na czwartym piętrze zatrzymywali się na lody. Kiedy była sama, wstępowała czasem - przywitać się albo wypić herbatę - na piąte piętro do gabinetu Al Fayed należącego do przyjaciół jej ojca.

Pomiędzy Mohammedem i Dianą panowały tak dobre stosunki, że księżna

mogła zostawać w sklepie po zamknięciu i wybierać towary w samotności. Pewnego wieczoru w listopadzie 1996, gdy pałac Kensington odwiedziła supermodelka Cindy Crawford, Diana oznajmiła:

- Wiem, gdzie możemy się wybrać!

Zabrała Amerykankę i samochodem pojechały do Knightsbridge- W Harrodsie natknęły się na Dodiego, którego Diana przedstawiła Cindy - oczywiście dla żartu -jako swego chłopaka.

Łatwo zrozumieć oczarowanie Diany tym domem handlowym. We wspaniale oświetlonej budowli znajduje się sto czterdzieści luksusowych stoisk, zaopatrywanych w najznakomitsze produkty przez tysięcy dostawców z całego świata. Codziennie wystawia się tu na sprzedaż towary o wartości stu milionów funtów, od projektowanych przez najlepszych kreatorów mody sukien i garniturów, po. przez rubinowe naszyjniki, do podstawek pod kije golfowe z zielonym napisem "Harrods". W dziale spożywczym wykładanym płyt-karni w stylu art nouveau londyński smakosz znajdzie irański kawior z Morza Kaspijskiego, świeży ser mozzarella z Wioch, wino Chateau d'Yquem z Francji, ciasteczka Oreo ze Stanów Zjednoczonych, a nawet świeżego łososia od właściciela zamku Balnagown w Szkocji. Bogacze ze wszystkich stron świata ciągną do Harrodsa niby do jakiejś bajecznej krainy, czyniąc zeń jedną z najważniejszych atrakcji turystycznych Londynu.

Nabycie Harrodsa w 1985 roku uczyniło Mohammeda jednym z najpotężniejszych a zarazem najbardziej kontrowersyjnych biznesmenów Wielkiej Brytanii. Lecz wspaniały sklep bynajmniej nie jest jedynym należącym do niego przedsiębiorstwem. Grupa Harrodsa prowadzi także fabrykę obuwia Kurt Geiger and Carbella oraz Harrods International sprzedającą licencje na używanie tej sławnej nazwy. Al Fayed posiada również Metro Business Aviation - największą w Europie firmę wynajmującą luksusowe samoloty odrzutowe - a także przedsiębiorstwo Harrods Helicopters. Brat Mohammeda, Salah (lat 67), jest zastępcą prezesa Harrodsa, a drugi brat, Ali (lat 64), właścicielem sklepu Turnbull & Asser. Ostatnio Mohammed rozszerzył jeszcze pole swoich zainteresowań i zakupił wychodzący od stu pięćdziesięciu siedmiu lat tygodnik satyryczny "Punch", radio Liberty i klub piłkarski Fulham. Jednak za najcenniejszy klejnot w swej koronie faraona uważa światowej sławy pałac w Knightsbridge.

Założona w 1848 roku hurtownia Harrodsa do 1909 roku rozrosła się w największy europejski dom towarowy. Pięćdziesiąt lat później była to już odnosząca bajeczne sukcesy brytyjska sieć sklepów i... bezcenny kasek dla

człowieka trudniącego się przejmowaniem firm. W 1959 roku spadkobierca dynastii Burbidge, będącej w posiadaniu Harrodsa od niemal siedemdziesięciu lat, próbował lekkomyślnie doprowadzić do fuzji z inną brytyjską siecią - Debenhams. Jednak pewien Szkot, Hugh Fraser, mający ambicje zostać brytyjskim królem detalistów, doprowadził do głośnego przejęcia firmy, znanego potem jako "bitwa pod Knightsbridge". Po wojnie tytanów handlu Harrods został wchłonięty przez Dom Fraserów.

W 1985 roku historia się powtórzyła. Tym razem rozegrała się bi-pomiędzy Mohammedem Al Fayedem a R. W. Rowlandem, anym "Tiny" - dwoma napuszczonymi krezusami, którzy dorobili . fortun na niejasnych interesach prowadzonych w odległych zakątkach upadającego imperium brytyjskiego.

Rowland, postawny mężczyzna (prawie metr dziewięćdziesiąt wzrostu) o tubalnym głosie, przyjmujący pozę arystokraty, niepodzielnie zarządzał Lonhro (Londyńsko-Rodezyjska Kompania Wy-dobywczo-Rolna), konglomeratem przedsiębiorstw prowadzącym w Afryce interesy na szeroką skalę w branży rolnej i wydobywczej. Wiedział, gdzie i jak nawiązywać znajomości. Gdy brytyjscy kolo-nialiści wycofywali się z Afryki, on pielęgnował przyjaźnie z zostającymi tam tyranami i dowódcami wojskowymi; jednocześnie finansował rozmowy pokojowe i prywatne armie; dorabiał się fortuny w miejscach, gdzie wrzały niepokoje. W latach siedemdziesiątych Lonhro posiadała dużą część udziałów w Domu Fraserów. Chcąc umocnić swą pozycję w Zjednoczonym Królestwie, aby stamtąd prowadzić interesy w odległych miejscach, Rowland postanowił przejąć całą firmę. Jednak Urząd Antymonopolowy zablokował transakcję, po części dlatego, że Lonhro nie miała doświadczeń w handlu detalicznym. Poza tym wielu ludzi uważało Lonhro za nieodpowiednią firmę ze względu na jej podejrzanе interesy z afrykańskimi despotami. W 1978 roku ówczesny premier Ted Heath uznał, że Lonhro prezentuje "niemożliwą do przyjęcia twarz kapitalizmu" z powodu rzekomego przelewania płac dyrektorów firmy - między innymi niegdysiejszego ministra - do krajów o szczególnie niskich podatkach. Próbując przejąć Dom Fraserów po raz drugi w 1984 roku, Rowland sądził, że Urząd pozytywnie rozpatrzy tę sprawę, jeśli 29,9 procent akcji Fraserów zostanie sprzedane komu innemu. W listopadzie 1994 roku sprzedał pakiet akcji Al Fayedowi, sądząc, że Egipcjanin odsprzeda mu je z niewielkim zyskiem, kiedy Urząd Antymonopolo--" y wyda zgodę na przejęcie Domu Fraserów.

Wiedział, że Al Fayed jest bogaty, ale nie przypuszczał, że też będzie zainteresowany kupnem Frasera, ani że ma na to pieniądze. To był jego największy błąd. Cztery miesiące później Al Fayed wraz z braćmi wyłożył okrągłą sumkę 615 milionów funtów i kupił resztę akcji Frasera. Najbardziej jednak zdenerwowało Rowlanda to, że Urząd Anty-monopolowy zatwierdził transakcję Al Fayed'a w przeciągu dziesięciu dni.

Wył ze wściekłości i rozpętał bezlitosną kampanię przeciwko człowiekowi, który - jego zdaniem - go zdradził. Utrzymywał, że za plecami Al Fayed'a stoi trzydziestodwuletni sułtan Brunei - je-den z najbogatszych władców na świecie dzięki nieprzebranym zasobom ropy w swym miniaturowym kraju (260 863 mieszkańców) na Morzu Południowochińskim, który zaledwie w 1983 roku otrzymał od Wielkiej Brytanii niepodległość.

Al Fayed z całą pewnością znał sułtana. Nie wiadomo zbyt dobrze, w jakich okolicznościach się zetknęli, lecz w 1984 roku Al Fayed reprezentował go podczas kupna hotelu Dorchester. W styczniu 1985 towarzyszył sułtanowi w spotkaniu przy herbacie z premier Margaret Thatcher. W owym czasie spadała wartość funta szterlinga. Chociaż rzecznik Downing Street twierdzi, że nie poruszano kwestii monetarnych, krótko potem sułtan zaczął zamieniać miliardy dolarów na funty, wspierając tym brytyjską walutę.

Zarówno sułtan, jak i Al Fayed zaprzeczają, jakoby kupno Har-rod'sa odbyło się za pieniądze z Brunei. Kilka miesięcy później ich zaprzeczenia potwierdził Departament Przemysłu i Handlu, oznajmiając, że Al Fayedowie są rzeczywistymi właścicielami Domu Fraserów. Poza tym ofertę Al Fayed'a uważnie rozpatrzyła i zaaprobowwała rada nadzorcza, w której zasiada wielu wybitnych brytyjskich biznesmenów.

Rowland jednak nie miał zamiaru się poddawać. Chociaż nie znalazł sprzymierzeńców w kręgach rządowych, starał się zdobyć ich pomoc: przez kilka lat niemal każdą wyższą osobistość bombardował doniesieniami o niecznych kulisach przejęcia Domu Fraserów, wydał też ponad stuosiemdziesięciostronicową książkę pod tytułem "Hero From Zero", szczegółowo opisującą tajemnicze pochodzenie Al Fayed'a oraz jego karierę w biznesie.

W 1987 roku dzięki intensywnemu lobbingowi Rowlanda Departament Przemysłu i Handlu wyznaczył do zbadania okoliczności przejęcia Harrod'sa dwóch inspektorów. Ich składający się z siedmiuset pięćdziesięciu dwóch stron raport powstawał cały rok i rozpatrzono w nim

większość zarzutów stawianych przez Rowlanda.

podstawowym odkryciem było to, że Al Fayedowie skłámali sprawie "swego pochodzenia, poprzedniej działalności w biznesie raz sposobu, w jaki jesienią 1984 i wiosną 1985 weszli w posiadanie eromnych funduszy". Ponad 600 milionów funtów znajdujących się pod koniec października 1984 na kontach w szwajcarskich i brytyjskich bankach trafiło tam niewiele wcześniej, donosi raport. Inspektorzy twierdzą, że nie mogli odkryć całej prawdy ze względu na ograniczone możliwości, lecz uważają za prawdopodobne, że pieniądze zostały dostarczone przez pełnomocnika o szerokich uprawnieniach, wysłanego przez sułtana Brunei. Innymi słowy: są to prawdopodobnie pieniądze sułtana.

W 1988 roku raport trafił do Urzędu do Spraw Zwalczenia Przestępstw Gospodarczych, co mogłoby wskazywać, że zostało popełnione przestępstwo. Jednak rząd odstąpił od wytaczania przeciwko Al Fayedom oskarżeń. Niemniej Mohammed był oburzony nie tylko wnioskami raportu Departamentu Przemysłu i Handlu, lecz także decyzją o podaniu raportu do wiadomości publicznej, żeby ludzie mogli "sami osądzić, czy chcą prowadzić interesy z Al Fayedami".

Złożył pozew przeciwko Wielkiej Brytanii do Europejskiej Komisji Praw Człowieka z uzasadnieniem, że najpierw rząd pogwałcił jego prawo do obrony honoru i czci, a potem odmówił mu zadośćuczynienia.

- Nie po to budowałem piramidę - krzyczał - żeby rzucała cień na moje dzieci!

Lecz Europejski Trybunał Praw Człowieka uznał, że prawa Al Fayedda nie zostały naruszone, i wyraził zdanie, że miał on "wszelkie możliwe środki potrzebne do odpowiedzi na zarzuty i do przedstawienia dowodów..." Pięć miesięcy później Al Fayed przeżył jeszcze gorszy afront: brytyjski Home Office odrzucił podania braci Al Fayedów o przyznanie obywatelstwa.

Dla tego dumnego i upartego człowieka było to zbyt duże poniżenie.

Rozwścieczony złym traktowaniem ze strony kręgów rządzących, które przedtem tak chętnie korzystały z jego hojności, zaczął szukać zemsty. W październiku 1994 roku wywołał ostrą kampanię, mającą na celu obalenie torysowskiego rządu premiera Johna Majora. Przedstawił gazetom historie o tym, jak trzem ministrom dostarczał pieniądze i fundował weekendowe pobyty w Ritzu w zamian za przysługi polityczne. Wymienił przy tym konkretne sprawy, które na jego prośbę stały się tematami debat parlamentarnych.

Osobiście Al Fayed zyskał na tym skandalu niewiele. Ujawniając swą

niechlubną rolę w aferze, zaniepokoił najbliższych egipskich przyjaciół, którzy uznali, że sprawa ta może zaszkodzić wizerunkowi Arabów w Wielkiej Brytanii.

- On jest niezwykle hojny wobec tych, co wyświadczyły mu przy. usługi - mówi jeden z jego współpracowników. - Ale gdy ktoś go lekceważy, gotów jest się mścić.

Jeżeli Al Fayed szukał zemsty, to powiodło mu się znakomicie. W maju 1997 roku osłabieni skandalem konserwatyści odnieśli najgorszą porażkę w dziejach brytyjskich wyborów, umożliwiając po raz pierwszy od 1979 roku powrót do władzy labourzystom.

Chociaż władze brytyjskie traktowały go źle, to na interesy nie mógł narzekać. W 1994 roku sprzedał wszystkie holdingi Domu Fraserów z wyjątkiem swego oczka w głowie - Harrodsa. Pozostałe pięćdziesiąt sześć domów handlowych znajdujących się od Iwerness aż po Plymouth przyniosło braciom Al Fayedom 410 milionów funtów. Harrods natomiast dzięki niezwykłym towarom i klientom zawsze był niemal tak samo zyskowny, jak wszystkie pozostałe sklepy razem wzięte.

A Al Fayed prowadził go znakomicie. W sierpniu 1997 roku londyńskie wydawnictwo poświęcone biznesowi, "Verdict", uznało Harrodsa za najlepszy dom towarowy na świecie, stanowiący chlubę brytyjskiego handlu. "Zła opinia Al Fayedów w mediach - zauważa "Verdict" - niewiele zaszkodziła działalności Harrodsa. Nikt, kto rozejrzy się po sklepie, nie powie, że zmiana właścicieli ugodziła w interesy przedsiębiorstwa. Harrods znajduje się w wyśmienitej kondycji".

Pomimo złej opinii w oczach polityków koneksje pozwalały Al Fayedowi utrzymywać przyjazne stosunki z Domem Windsorów. Między innymi z powodu dzierżawy paryskiej willi zafascynowała go monarchia i jako człowiek bardzo bogaty i filantrop podtrzymywał kontakty z rodziną królewską. Nabywając Harrodsa w 1985 roku, odkrył, że prawo własności umożliwia tradycyjne sponsorowanie dorocznego pokazu koni na zamku Windsor; tak więc Al Fayed mógł dostąpić zaszczytu zasiadania w królewskiej łoży obok Elżbiety II.

Egipcjanina i towarzyskiego arystokratę łączyła namiętność do eleganckich rozrywek, choć Anglik musiał na siebie uważać po zawale przebyłym w tym samym roku, w którym Al Fayed kupił Rit-za. W bogato ilustrowanej historii hotelu, wydanej na zlecenie Al Fayed, lord wraz z małżonką znajdują się na czołowych pozycjach załączonej listy podpisów słynnych osobistości w "Złotej księdze". Obok księżnej i księcia Windsoru są tam wymienieni arabscy królowie, sułtan Brunei, prezydent Nixon i

prezydent Ford, a także gwiazdy świata sztuki, rozrywki i mody. W 1991 roku Al Fayed nie znał jeszcze Johnniego na tyle dobrze, aby dostać zaproszenie na ślub królewski. Dianę poznał nie przez ojca, lecz w połowie lat osiemdziesiątych na meczach polo sponsorowanych przez Harrodsa. Według przyjaciół Diany, ich znajomość stała się bardziej zażyła dopiero po śmierci lorda Spencera, a szczególnie po rozwodzie z Karolem w 1996 roku.

Gdy latem 1997 pomiędzy Dianą i Dodim nawiązał się romans, łatwo można było o próby swatania syna oskarżyć Mohammeda, który chciałby wzmocnić społeczną pozycję rodziny i zemścić się na niewdzięcznych władzach. Istnieją jednak dowody, że wcale nie miał takiego planu... Przynajmniej na początku. Wiedział, że Dodi dopiero co kupił nowy dom w Kalifornii, daleko od synów Diany, którzy z całą pewnością byli w jej życiu najważniejsi. Wiedział też, że Dodi od roku związany jest z Kelly Fisher. Początkowo, zapraszając Dianę z dziećmi na wakacje, Mohammed wcale nie planował zaproszenia Dodiego.

Jednak uroczy Egipcjanin miał talent do aranżowania związków międzyludzkich. Kiedyś, odgrywając rolę niemal powiernika, doprowadził do ocieplenia chłodnych dawniej stosunków pomiędzy Dianą i jej macochą - księżną Spencer. Więc gdy zaczęła się rodzić miłość między Dodim a Dianą, czyż mógł nie być zachwycony? Zarówno jako ojciec troszczący się o szczęście syna, jak i dumny człowiek urażony przez brytyjskich snobów. Jakże miał nie popierać tego związku? Jeden z krewnych Dodiego określił to tak: "Syn Mohammeda zostałby prawdopodobnie ojczymem przyszłego króla Anglii. Mój Boże! Co za policzek dla brytyjskiego establishmentu, który odmówił Mohammedowi obywatelstwa!"

Rozdział siódmy.

ST. TROPEZ.

Evening Standard" nazwał je "spektaklem fascynującym i zadziwiającym". Rzeczywiście przedstawienie Angielskiego Baletu Narodowego z trzeciego czerwca należało do najznakomitszych realizacji "Jeziora łabędziego", jakie kiedykolwiek widziała Wielka Brytania. Okazało się też niemałym sukcesem finansowym - zasiłło budżet czterdziestego szóstego sezonu dziesiątkami tysięcy funtów. Dla księżnej Walii, od ośmiu lat bywalczyni baletu, ów wieczór w Royal Albert Halli miał znaczenie szczególne i - w dużej mierze - wpłynął na jej los.

Ubrana w elegancką błękitną suknię wieczorową projektu Jacques'a Azagury, oglądała przedstawienie z łoża królewskiej, znajdującej się na

półokrągłej wiktoriańskiej widowni teatru. Obok niej siedział sponsor najważniejszej produkcji sezonu, "Dziadka do orzechów", wystrojony we frak Mohammed Al Fayed. Po przedstawieniu księżna Diana i prezes Harrodsa udali się na uroczystą kolację w hotelu Chur-chill Intercontinental.

Al Fayed często zapraszał Dianę na wakacje ze swą rodziną.

- Dokąd jedziecie tego lata? - zapytała teraz, pochylając się nad pieczenia baranią z soczewicą.

- Do St. Tropez - odparł Al Fayed. - Jeśli chcesz pojechać z na-nti) będziesz mile widziana.

- Czy to zaproszenie? - Diana się uśmiechnęła.

- Oczywiście. Zastanów się nad tym.

Los tak chciał, że zaproszenie to pozwoliło jej przeżyć płomienny romans i cudownie spędzić lato. Najwyraźniej też propozycja ta wyzwoliła łańcuch przypadków, które w ostatecznym rezultacie doprowadziły do rozbicia mercedesa na trzynastym filarze tunelu Alma.

Proponując gościnę księżnej, która czuła się osaczona przez fotoreporterów, Al Fayed nieumyślnie sprowadził ją w okolice, gdzie nie mogła przed nimi uciec. Poza tym Diana jechała do rodziny tak kontrowersyjnej, że wizyta ta mogła zapewnić gazetom chwytliwe nagłówki na długie tygodnie. Chcąc obronić księżną Walii przed napastliwością dziennikarzy - podobne jej nasilenie notowano chyba tylko w związku z separacją Diany i Karola w 1992 roku - Al Fayed postawił do jej dyspozycji cały swój prywatny aparat bezpieczeństwa, samoloty, helikoptery i limuzyny. Wszystko to wyszło Dianie i Dodiemu na złe tamtej fatalnej nocy w Paryżu.

Al Fayed - człowiek lubiący odgrywać rolę gospodarza, ceniący królewskie koneksje, obrażony przez brytyjski snobizm, uważający się "niemal za brata" zmarłego ojca Diany - miał wiele powodów, żeby tamtej nocy ponowić zaproszenie. Próbował przyciągnąć do którejś ze swych rodzinnych posiadłości księżną z synami już od chwili rozpadu jej małżeństwa.

- Może przyjedziecie do nas do Szkocji? - proponował, gdy tylko spotkał Dianę na jakimś przyjęciu.

- Co powiesz na wizytę u nas w Gstaad? - pytał, kiedy zbliżał się sezon zimowy.

Miał nadzieję, że kiedyś w końcu Diana się zgodzi; i wreszcie w 1997 roku nadszedł ten dzień. Po raz pierwszy od chwili rozvodu miała przed sobą całe lato wolne. Już wcześniej jasno dawała do zrozumienia, że jej

życie nie będzie dalej związane z dworem. Al Fayed bez wątpienia wiedział, że rozwódka z dwoma synami nie ma co liczyć na królewskie wakacje.

- Nie mogła już wyjeżdżać do królewskich posiadłości - mówi jej przyjaciółka. - Ani do Balmoral, ani do Highgrove, ani do Sandringham. A miała dwóch dorastających synów. Przecież nie mogła ich przez całe lato więzić w pałacu.

Okazało się też, że dostała jeszcze jedną propozycję wakacyjną. Kilka dni po "Jeziorku Łabędzim" Diana i pięćdziesięcioośmioletni bogaty biznesmen urodzony w Karaczi, Gulu Lalvani, poszli na kolację do baru Harry'ego w Mayfair i tańczyli aż do późnej nocy. Podobno po raz pierwszy od rozwodu Diana pokazała się z mężczyzną w nocnym klubie. Lalvani, którego majątek szacuje się na około stu milionów dolarów, zaproponował jej wakacje w swym luksusowym domu na białych piaskach Tajlandii. Wtedy jednak Diana zadzwoniła, żeby omówić szczegóły wyjazdu, do Michaela Cole'a, rzecznika Al Fayedów. Zdecydowała się na Francję, a nie na Tajlandię. Chociaż nic specjalnie za Francją nie przemawiało, Tajlandia wydawała jej się zbyt odległa. Istniał jeszcze jeden ważniejszy powód takiego a nie innego wyboru: czworo dzieci Al Fayedów było mniej więcej w tym samym wieku, co Wills i Harry. A jej przede wszystkim zależało na zapewnieniu przyjemnych, miłych wakacji synom.

Jedenastego czerwca Diana wysłała do Mohammeda list napisany czarnym atramentem na prywatnym papierze listowym w kolorze łososiowym z czerwoną obwódką. Podziękowała mu oficjalnie - przyjaciele uważają ją za najlepszą na świecie autorkę listów z podziękowaniami - i zapytała, czy Wills może zabrać ze sobą kolegę, którego już wcześniej zaprosił na wakacje. (Al Fayed oczywiście się zgodził, ale chłopiec zachorował i w ostatniej chwili musiał z wyjazdu zrezygnować).

W odpowiedzi Michael Cole opisał w skrócie rozmaite atrakcje dostępne dla dzieci w posiadłości Al Fayedów na Lazurowym Wybrzeżu. Jest tam wszystko, łącznie z prawdziwą prywatnością, czego trzeba do spędzenia wspaniałych wakacji, zapewniał. Zabudowania usytuowane są na wysokim urwisku i nie widać ich z innych posiadłości.

- Pan Al Fayed wyśle po was helikopter - poinformował Dianę. - Jeśli wszystko pójdzie dobrze - dodał, wiedząc, jak bardzo zależy jej na dyskrecji - nikt się nawet nie dowie o tym wyjeździe. Chodzi przecież o to, aby spędzić rodzinne wakacje w zacisznej atmosferze.

O zachowanie prywatności Diana starała się niemal obsesyjnie. Zwłaszcza gdy chodziło o Willsa i Harry'ego, chciała bowiem zapewnić im jak

najbardziej normalne dzieciństwo - z hamburgerami w barze McDonalda, lodami u Harrodsa i wesołymi wakacjami. Wszystko to oczywiście z zachowaniem ograniczeń narzucanych Przez drugie i trzecie miejsce w kolejce do brytyjskiego tronu.

W pewnej londyńskiej gazecie zamieszczono rysunek przedstawiający Dianę spędzającą wakacje na bezludnej wyspie i rzucającą do morza butelkę z wiadomością: "Chcę być sama".

Szkopuł jednak w tym, że St.Tropez to bodaj najgorszy zakątek świata, jeśli chodzi o możliwości znalezienia cichego kąta. Od wielu lat jest to najmodniejsze miejsce na Lazurowym Wybrzeżu i każdego lata pełno tam dziewczyn w bikini, szastających milionami żeglarzy, playboyów, żigolaków, hazardzistów, a także zaczajonych wszędzie paparazzi. Już w latach dwudziestych francuska pisarka Colette narzekała, że St.Tropez jest zbyt zatłoczone.

Diana nie mogła się doczekać wyjazdu. Chłopcy skończyli już lekcje w szkole, ale Al Fayed musiał jeszcze zająć się tradycyjną półroczną wyprzedażą w Harrodsie zaczynającą się 9 lipca i odwiedzić rodzinę żony w Finlandii. Kiedy w końcu 1 1 lipca zaczęły się wakacje, Dodi Al Fayed jeszcze się nie pojawiał w obiektywach fotoreporterów. Nie było go nawet w pobliżu Diany.

Dzień wyjazdu rozpoczął się dla niej od ostatniego sprawdzenia zabezpieczeń w pałacu Kensington. Po rozwodzie zrezygnowała z państwowych ochroniarzy, bojąc się, że będą szpiegować i zakłócać jej prywatność. Jednak w sprawie bezpieczeństwa chłopców trzeba było porozumieć się z szefem ochrony księcia Karola, Colinem Trimmingiem, odważnym ochroniarzem, który kiedyś w Sydney powalił szalonego Australijczyka atakującego księcia Walii pistoletem na kapiszony. Przed pałacem pojawiła się limuzyna Al Fayed, aby zabrać bagaże Diany na lotnisko Standsted, znajdujące się na północny wschód od Londynu. O dwunastej trzydzieści, mając pozwolenie z biura lorda Chamberlaina rezydującego w pałacu Buckingham, miękko wylądował przy pałacu Kensington kremowo-zielono-złoty śmigłowiec Si-korsky SK-76, należący do firmy Harrods Helicopters. Tą samą maszyną trzy miesiące wcześniej premier Tony Blair latał po kraju, prowadząc kampanię wyborczą, zakończoną powrotem labourzystów do władzy. Tym razem Diana, Wills, Harry i oficer Scotland Yardu (drugi oficer poleciał już do St.Tropez) zostali zawiezieni do Barrow Green Court, do elżbietańskiego pałacyku Al Fayedów w Oxted (Surrey).

O piętnastej dwadzieścia, po lekkim lunchu, Diana, Wills (lat 1 5) i Harry

(lat 12), w towarzystwie Al Fayed, jego żony oraz czwórki dzieci (dwóch chłopców w wieku czternastu i dziesięciu lat oraz dwóch dziewcząt w wieku lat siedemnastu i dwunastu) polecili helikopterem na lotnisko Standsted. Tam przesiedli się do luksusowego odrzutowca Al Fayed, gulfstreama IV, i wyruszyli w dwuipółgo-d/inną podróż do Nicei. Potem wszyscy zostali odwiezieni do niewielkiej przystani St. Laurent-du-Var, gdzie cumował jacht Al Fayed, "Jonikal".

Podczas długiego rejsu do St.Tropez Diana i chłopcy mieli możliwość podziwiać wspaniałą panoramę Lazurowego Wybrzeża. Brunat-nożółte wioski, czerwone dachy i strome, pokryte sosnowymi lasami alpejskie zbocza. Po niebie sunęły różowe chmury, na ciemniejszym horyzoncie bieleły się żagle i błyskały światła. Rzędy drzew palmowych ciągnęły się wzdłuż piaskowych plaż. Żadna z królewskich posiadłości w deszczowej Anglii czy Szkocji nie mogła się równać ze skąpaną w słońcu rezydencją Al Fayed w Le Parc - enklawie St.Tropez, na którą składa się sto siedemdziesiąt pałaców bogatych ludzi.

W centralnym miejscu rezydencji St. Helene, czterohektarowej posiadłości Al Fayed na wzgórzu opadającym do morza, znajduje się dziesięciopokojowa, kremowa willa z minionego wieku, która kiedyś należała do budowniczego Kanału Sueskiego, Ferdinanda de Lessepsa. Gdy o dwudziestej dwadzieścia dotarli wreszcie na miejsce, Heini Al Fayed zaprowadziła Dianę, Willsa i Harry'ego do "domku rybaka" - usytuowanego trochę niżej niż główna willa ośmiopokojowego domku gościnnego z własnym służącym, kucharzem, basenem, tarasem i ogrodem z widokiem na morze.

Długi na milę bieg schodów prowadzi do morza, do prywatnej plaży i przystani. Stamtąd łódź przewoziła gości na "Jonikal" - czterdziestotrzymetrowy jacht motorowy z dwunastoma kabinami mieszkalnymi i szesnastoosobową załogą, zakupiony kilka miesięcy wcześniej od mediolańskiego magnata przemysłu lekkiego. Obok jachtu stał zakotwiczony trójmasztowy szkuner "Sakara", marzenie każdego entuzjasty żeglarstwa, z błyszczącego drewna, ozdobiony mosiężnymi wykończeniami i tabliczką informującą o roku budowy.

Wieczorami letnicy chodzili po kolacji na spacer do St.Tropez. Przez następne dziesięć dni Al Fayedowie i ich goście oddawali się Przyjemnościom zarezerwowanym dla bogatych wczasowiczów. Żeglowali, grywali w tenisa, jadal lunch z najbliższym sąsiadem, Bernardem Arnaultem, szefem przedsiębiorstwa Louis Yuitton-Hennes-sy, produkującego luksusowe towary. Młodzi książęta, zachwyceni

wyczynami ochroniarzy Al Fayed - między którymi znajdował się były komandos brytyjski z Navy Seals - pływali jachtem, jeździli na nartach wodnych, nurkowali i pływali zarówno na prywatnej plaży, jak i w basenach. Będący wspinałym sportowcem Wills wykonywał dziesięciometrowe skoki z najwyższego pokładu "Jonikala". Czasami Diana wieczorem udawała się z chłopcami na kolację do St. Tropez. Nie zawsze byli sami. Jak się okazało, Diana ledwie się obudziła po pierwszej nocy spędzonej w rezydencji St. Heleny, gdy fotoreporterzy z "The Sun", "The Daily Mirror" i innych brytyjskich pism gnali już tabunami do St. Tropez. Na początek pojawili się paparazzi z długoogniskowymi obiektywami, wkrótce jednak napłynęli też fotoreporterzy z takich międzynarodowych agencji, jak Reuter czy Agence France Presse, oraz z lokalnych gazet Lazurowego Wybrzeża. Pierwsze zdjęcia, które zostały wysłane do londyńskiej prasy już pierwszego popołudnia, przedstawiały mężczyznę wyglądającego jak Mohammed Al Fayed i kobietę przypominającą księżną Dianę na pokładzie jachtu zidentyfikowanego przez pewnego redaktora z Fleet Street jako "Saxara". Początkowo wiele miejsca poświęcano dokonaniem przez Dianę wyborowi towarzystwa na wakacje. Brytyjskie pismo "Sunday News of the World" zamieściło na pierwszej stronie zdjęcie Diany i Al Fayed popijających drinki na pokładzie "Sakary", a na górze tytuł: "Lady Di i krewki bogacz: szef Harrodsa odpływa z księżną". "Sunday Mirror" dał na otwarcie tytuł "Darowizna lady Di". W artykule natomiast znalazła się wypowiedź redaktora "Burke's Peerage", Harolda Brookes-Bakera: "To zupełnie nieodpowiedzialne postępowanie ze strony księżnej". Bliska przyjaciółka Diany, Rosa Monckton, prezeska londyńskiego Tiffany & Co., która prosiła, by księżna została matką chrzestną jej córki, "usilnie odradzała wyjazd na wakacje z Al Fayedami". Opinia ta nie powinna dziwić, zważywszy, że ów "krewki bogacz" przyczynił się do upadku torysowskiego rządu, a sama Monckton jest żoną redaktora naczelnego "Sunday Telegraph", Dominica Lawsons, który z kolei jest synem byłego ministra skarbu

w rządzie Margaret Thatcher. Lecz tej samej rady udzielali Dianie mniej powiązani politycznie znajomi. Ich obawy opierały się na czystej logice: cokolwiek by mówić o Al Fayedzie, jest on w Anglii osobą na tyle kontrowersyjną, że spędzenie wakacji z jego rodziną musi spowodować nieprzyjemności.

Diana odpowiadała, że ona zupełnie inaczej patrzy na Moham-meda. Dla

niej nie jest on biznesmenem oskarżonym przez rząd o nieuczciwość i korupcję, lecz przyzwoitym człowiekiem. Księżna przejawiała zaskakującą naiwność w podejściu do spraw bieżących i zawsze ufała wszystkim tym, którzy dobrze ją traktowali. Jeżeli cokolwiek wiedziała na temat odkryć Departamentu Przemysłu i Handlu, to -jak twierdzi przyjaciółka - "przymykała na te sprawy oko".

W poniedziałek, mając jeszcze przed oczami artykuły niedzielnych gazet, uczyniła pierwszy i ostatni gest w celu odpędzenia od siebie fotoreporterów. Wills i Harry poszli jeździć na nartach wodnych pod bezchmurnym niebem. O jedenastej dołączyła do nich Diana, ubrana w jednoczęściowy kostium z tkaniny we wzór naśladowy skóry lamparta. Wyglądała jak modelka pozująca fotografom, którym jednak chciała wydać wojnę. Nic nie powiedziała, pozwoliła robić zdjęcia, a potem schroniła się na prywatnej plaży.

Nagle pojawiła się ponownie, tym razem w towarzystwie ochroniarza. Wsiedli na łódź i popłynęli prosto w stronę oddalonej o kilkaset metrów od brzegu motorówki, wypełnionej brytyjskimi fotoreporterami. Gdy zatrzymali się obok niej, Diana zapytała, jak długo jeszcze zamierzają ją szpiegować. Denerwowała się ich natręctwem, bała się, że może w ten sposób popsuć wakacje Al Fayedom. Według obecnych na miejscu dziennikarzy, wygłosiła wówczas monolog, z którego wynikało, że z powodu ich natręctwa pewnego dnia osiedli się za granicą. (Coś podobnego powiedziała w wywiadzie udzielonym Annick Cojean z szanowanego francuskiego dziennika "Le Monde" 13 czerwca, a opublikowanym 27 sierpnia).

- Gdziekolwiek ruszę się w Londynie, chodzą za mną ludzie -mówiła do fotoreporterów. - Odkąd tu przyjechaliśmy, jesteśmy pod nieustanną obserwacją. - Powiedziała, że William jest już zdenerwowany tym ciągłym deptaniem po piętach. - Moi synowie cały czas nalegają, żebyśmy zamieszkali gdzieś za granicą, gdzie nie będziemy stale wystawieni na widok publiczny. Może właśnie tak powinnam postąpić i opuścić kraj. -i właśnie wtedy wypowiedziała zdanie, którego znaczenie już na zawsze pozostanie źródłem spekulacji: -Wkrótce was zaskoczę swoim nowym posunięciem.

Później usiadła na burcie ich łodzi, rozmawiali dobre dziesięć minut, po czym wróciła do rezydencji. (Następnego dnia Diana i pałac Kensington wydali oświadczenie, że została "źle zrozumiana", choć nie zostało wyjaśnione, czy to sama królowa nalegała na odwołanie twierdzenia o wyjeździe za granicę).

Jednak ta zaimprovizowana konferencja prasowa tylko zaostrzyła apetyty dziennikarzy. Jeszcze tego samego dnia Diana kilka razy wypływała na pokładzie "Jonikala" w otoczeniu motorówek dziennikarzy, którzy bez przerwy czuwali i zwoływali się za pomocą telefonów komórkowych. Popełniła błąd, udając się na wyspę natu-rystów, gdzie zrobiono jej zdjęcie w takiej pozie, że wygląda na to, iż księżna uważnie obserwuje anatomię męskiego miłośnika zażywania kąpieli słonecznych bez stroju plażowego. Nazajutrz zdjęcie to znalazło się na pierwszej stronie jednego z niemieckich dzienników.

Czara goryczy została przepełniona. W poniedziałek wieczorem Diana i ochrona Al Fayed'a wezwali policję i zaraz kuter francuskiej straży przybrzeżnej podpłynął do stojących w cieniu "Jonikala" łodzi z dziennikarzami. Strażnicy poinformowali reporterów, że księżna prosi ich o odpłynięcie. Potem sprawdzili paszporty i zniknęli. Pojawili się ponownie, gdy ich polecenie nie zostało wykonane. W końcu "flota" brytyjska odpłynęła na odległość równą szerokości boiska do piłki nożnej, zostawiając "Jonikalowi" trochę więcej miejsca.

Nasuwało się oczywiście pytanie, w jaki sposób prasa dowiedziała się o pobycie Diany w południowej Francji. Michael Cole twardo zaprzeczał, że to on ujawnił tę informację, a gdy gazety dalej sugerowały, iż to jego sprawka, nazwał ich artykuły "haniebnymi oszczerstwami" i zagroził wniesieniem oskarżenia. W gruncie rzeczy źródłem przecieku mogło być wiele innych miejsc, w których wiedziano o pobycie Diany we Francji: francuski urząd imigracyjny, prefektura St.Tropez, konsul brytyjski w Nicei, brytyjski wywiad. Pufnej informacji mogli też udzielić pracownicy pałacu Kensington, a nawet sama Diana.

- To musiało nastąpić we Francji - twierdzi Cole. - Tam się takie rzeczy zdarzają. Nie chcę spekulować, ile pieniędzy zmieniło właściciela. Nie ma co zaprzeczać. Wyszło szydło z worka i teraz jest wstyd.

Narzekania Diany na natarczywość prasy w St.Tropez - nie mówiąc już o historycznych zarzutach obciążających paparazzi po jej śmierci - zaciemniają dobrze znany w brytyjskich kręgach prasowych fakt, że Diana chętnie współpracowała z fotoreporterami, ale tylko z tymi, którzy przedstawiali ją w korzystnym świetle. Bez wątplenia nie lubiła paparazzi fotografujących jej wyprawy po zakupy czy ćwiczenia na sali gimnastycznej. Jednak większość londyńskich redaktorów wiedziała, że regularnie ujawnia pewne informacje ulubionym dziennikarzom i daje znać pewnym fotoreporterom, gdzie i kiedy będą mogli zrobić ciekawe zdjęcie.

W wywiadzie z 27 sierpnia w "Le Monde" oświadczyła, że wykorzystuje swój wizerunek dla dobra akcji społecznych i charytatywnych, co niektórzy uznali za stylizowanie się na świętą Dianę.

- Pozostawanie przez cały czas na oczach publiczności - powiedziała francuskiej dziennikarce, Annick Cojean - narzuca szczególną odpowiedzialność. Na przykład fotoreporterzy. Jeśli wysyłają w świat informacje o ważnych sprawach, to podkreślają tym samym ich znaczenie. Najwyraźniej stosunki Diany z prasą były dość złożone.

Prawdą jest, że owego lata 1997 roku sama zachęcała wybranych fotoreporterów do robienia jej zdjęć i zamieszczania ich w gazetach. W ostatecznym rezultacie to kreowanie swego wizerunku publicznego nie wyszło księżnej na dobre. Niektóre publikacje zachęcały do agresywniejszych polowań innych paparazzi, co ostatniego sierpnia skończyło się pościgiem motocykli za mercedesem z Ritza w stronę Place de Falma. Wątpliwe, aby sama Diana ujawniła komuś, że wybiera się do St.Tropez - nie chciała przecież, żeby horda paparazzi zepsuła jej synom zabawę. Jednak fakt pozostaje faktem, że przez większość czasu w St.Tropez fotoreporterzy wcale nie musieli ścigać czy poszukiwać księżnej ani jej dzieci i że pozostawanie w centrum uwagi wcale Dianie nie przeszkadzało. Na terenie rezydencji nic nie mąciło całkowitej prywatności, nie licząc kilku razy, gdy Diana odeszła od "domku rybaka" zbyt daleko i znalazła się w zasięgu teleobiektywów.

Umykała przed aparatami, pozostając na pokładzie jachtu, ale nie przeszkadzały jej podczas wieczorów spędzanych w St.Tropez.

Fotoreporterzy natomiast wyznawali niepisaną zasadę, że nie należy nękać księżnej nocą, jeśli dobre zdjęcia zdobędą w ciągu dnia. Za każdym też razem, kiedy znajdowała się w otoczeniu tej nie chcianej widowni, była swobodna i przyjaźnie nastawiona.

Pewnego razu oświadczyła, że ma nadzieję całe wakacje spędzić "w ciszy i spokoju". Wypowiedź ta była zarówno naiwna, jak i nieszczerą. Nawet poważna prasa uważa życie osobiste matki przyszłego króla za temat wart zamieszczania na łamach. Liczono się też z tym, że w St.Tropez pojawią się dziennikarze. A kiedy się pojawili, okazało się, że nie jest mile widziane fotografowanie księżnej i jej synów na otwartym morzu i podczas licznych zajęć na świeżym powietrzu. Początkowo fotoreporterzy francuscy, działając absolutnie zgodnie z prawem, usadowili się na molo odległym o dwadzieścia metrów od pomostu używanego przez rodzinę i pracowników Al Fayeda. Stamtąd mogli robić zdjęcia księżnej pływającej przy prywatnej plaży, skaczącej z pomostu i wchodzącej na łódź.

Dla odmiany fotoreporterzy brytyjscy i przedstawiciele agencji międzynarodowych wyasygnowali spore sumy na wynajęcie łodzi motorowych i przycumowali blisko brzegu, aby stamtąd mieć na widoku zarówno plażę, jak i stojący nieco dalej jacht Al Fayeda. Jeśli księżna pragnęła absolutnej intymności, miała trzy wyjścia: pozostawać na terenie rezydencji, poprosić Mohammeda o zabranie jej na dłuższy rejs po morzu albo wybrać bardziej ustronne miejsce na wakacje. Pod tym względem Tajlandia byłaby lepszym wyjściem.

Wychowany w St.Tropez Jean-Louis Macault, który zrobił Dianie kilka sławnych zdjęć dla agencji MaxPPP (skrót od Maksymalna Cena za Fotkę) twierdzi, że ochota księżnej do współpracy uniemożliwiała robienie złych zdjęć. Jest fotoreporterem zajmującym się w swej agencji wszystkimi tematami - od oficjalnych przyjęć po przestępstwa kryminalne - a wtedy spędzał akurat wakacje w rodzinnym domu na Lazurowym Wybrzeżu. Słyszając o pobycie Diany w mieście, doszedł do wniosku, że księżna nie będzie się pokazywać w miejscach publicznych, aby uniknąć fotografowania. Mylił się od początku do końca. Przez cały tydzień Diana nie ukrywała się prawie wcale, zapewnił, kończąc charakterystycznym francuskim O, la la!

Codziennie o jedenastej rano, punktualnie jak w zegarku, Diana pojawiała się, aby popływać lub ponurkować z synami. I to zazwyczaj na części plaży znajdującej się bliżej fotoreporterów, a nie tam, gdzie znalazłaby więcej intymności. Macault nigdy wcześniej nie fotografował księżnej i uważa, że pozwalała ona na robienie zdjęć celowo. Uśmiechała się szeroko za każdym razem, gdy znalazła się w zasięgu obiektywów.

Macault zaprzecza, jakoby fotoreporterzy robili coś, co by ją denerwowało. Opublikowane zdjęcia potwierdzają jego słowa: na żadnym ujęciu księżna nie przybrała defensywnej pozy ani nie podniosła ręki, by się zasłonić przed nie chcianym zdjęciem. Nigdzie nie wygląda na zdenerwowaną, nie grozi fotoreporterom, nie ucieka przed nimi ani nie wydaje się urażona. Według Macaulta, jego koledzy po fachu robili tak wspaniałe zdjęcia, że nie było powodów do narażania Diany na nerwy. Taka sytuacja mogłaby doprowadzić do sprowadzenia policji i zakończenia sesji zdjęciowej.

Ogólnie rzecz biorąc, zdjęcia z St.Tropez tworzą wizerunek pięknej kobiety, znakomicie się bawiącej ze swymi dziećmi - właśnie takie wrażenie chciała, jak twierdzą znajomi, wywołać na świecie. Gospodarz nawet zachęcał ją do pozwania przed fotoreporterami i radził, żeby była

dla nich łaskawa. W końcu to ich zawód, mówił. Oni też mają żony i dzieci. Ostatniego dnia wakacji do Al Fayed'a zadzwonił Brian Vine z "Mail on Sunday". Egipcjanin mu powiedział, że Diana nic specjalnie nie ma przeciwko reporterom.

- Nigdy się przed nimi nie chowa i chce być wobec nich jak najbardziej naturalna - powiedział. - Okazywała pomoc, gdy tylko chcieli jej robić zdjęcia, na których jest szczęśliwa i roześmiana.

James Whittaker z "London Daily Mirror" wspomina, że pewnego dnia francuska straż przybrzeżna kazała odsunąć się wszystkim brytyjskim dziennikarzom od "Jonikala". Chwilę później pojawiła się Diana w nowym kostiumie kąpielowym i rozpoczęła pokaz dla grupy fotoreporterów francuskich, którym wolno było pozostać bliżej. Zaczęła dosłownie tańczyć na linach niczym artystka cyrkowa. Oczywiście następnego dnia zdjęcia z tego pokazu obiegły całą Europę. Francuscy dziennikarze byli tak zadowoleni, że z wdzięczności złożyli się i wysłali jej bukiet ze stu czerwonych róż. Oczywiście nie obywało się bez pewnych napięć.

Pewnego razu jeden z ochroniarzy Willsa najechał na nartach wodnych prosto na łódkę fotoreporterów, żeby opryskać zarówno ich, jak i sprzęt. Jeden z brytyjskich dziennikarzy utrzymuje, że były kuter amerykańskiej straży przybrzeżnej, "Cugo", należący również do Al Fayed'a, próbował ich kiedyś staranować.

Chociaż Mohammed Al Fayed nie był zachwycony obfotografowaniem Diany i swojej rodziny na wakacjach, nie mogło to być dla niego niespodzianką. Lecz kiedy intruzi zaczęli łamać prawo, począł zbierać siły, aby jakoś tę sprawę załatwić. Grupę ochroniarzy rozszerzył do dwudziestu osób. Również załogi jego łodzi stanęły w pogotowiu bojowym: co najmniej raz kuter "Cugo" odciął drogę motorówce fotoreporterów, aby nie dopuścić ich do "Jonikala" i "Sakary".

W tym samym czasie Al Fayed ustalił tożsamość paparazzo, który leciał helikopterem nad rezydencją St. Helenę, i naślął na niego swych prawników. Jeszcze przed zakończeniem wakacji jego reprezentant prawny w Paryżu, Bernard Darteville, przygotował materiał wystarczający do oskarżenia redakcji "Paris-Matcha", "France-Di-manche" i agencji fotograficznej Sygma o naruszenie prywatności.

- Istnieje tylko jeden powód, dla którego człowiek w drogim ubraniu czołga się w środku nocy wśród krzaków z nikonem na szyi - mówił później Michael Cole. - Są to pieniądze.

Zmobilizowanie "sił bezpieczeństwa" Al Fayed'a w celu obrony Diany przed paparazzi podyktowane było na pewno dobrymi intencjami. Z

perspektywy czasu jednak widać, że mógł być to początek nadmiernej troski o bezpieczeństwo, która sierpniowej nocy w Paryżu skończyła się tragicznie.

Rzecz ciekawa, że w St.Tropez nikt jeszcze nie podejrzewał o udział w grze Amora z jego miłosnymi strzałami. "Paris-Match" zamieszcza na pierwszej stronie zdjęcie Diany skaczącej z molo na łódkę i rozpala wyobraźnię czytelników tytułem sugerującym, że Diana i Mohammed mogą się stać Jackie Kennedy i Arim Onassi-sem lat dziewięćdziesiątych. "Diana: kobieta wolna w St.Tropez" -tak zaczyna się artykuł. "W rok po rozwodzie pierwszy raz może spędzić szczęśliwe wakacje. Zdjęcie czułego gestu milionera wywołało skandal w Wielkiej Brytanii". Niewyraźne zdjęcie przedstawia od tyłu Mohammeda i Dianę na pokładzie "Jonikala"; on trzyma Dianę w talii, a ona kładzie mu dłoń na ramieniu. Właściwie to zdjęcie wcale nie wywołało skandalu w Wielkiej Brytanii, albowiem większość brytyjskich wydawców i czytelników zdawała sobie sprawę z obecności na wakacjach Heini Al Fayed.

Kiedy całe towarzystwo przybyło w piątek wieczór do rezydencji St. Helenę, Dodi pracował jeszcze nad swym projektem w Harrodsie. Wyjechał z Londynu dopiero dwadzieścia minut przed trzynastą w poniedziałek. Ze swym ojcem i Dianą spotkał się tego samego dnia późnym popołudniem w Cannes, czterdzieści pięć mil na wschód, jadąc wzdłuż wybrzeża od strony St.Tropez. Oglądali tam pokaz sztucznych ogni z okazji rocznicy wzięcia Bastylii.

Początkowo fotoreporterzy poświęcali Dodiemu niewiele uwagi. Noce spędzał na własnej łodzi z przyjaciółmi, między innymi ze swoją dziewczyną, piękną amerykańską modelką Kelly Fisher. Za dnia przez cały tydzień zostawiał swoje towarzystwo i dzielił czas z ojcem i jego gośćmi.

Pewnego dnia Macaultowi udało się dokonać odkrycia. Zrobił serię zdjęć Diany i Dodiego flirtujących na pokładzie "Jonikala". Nie miał jeszcze wtedy pojęcia, że fotografuje właśnie parę, której namiętny romans trafi na pierwsze strony gazet całego świata. - Myśleliśmy, że to marynarz - mówi Macault. W St.Tropez Diana pokochała Dodiego. Stało się to w sposób całkiem naturalny. Przyjęła zaproszenie Mohammeda głównie po to, żeby zapewnić Willsowi i Harry'emu przyjemne wakacje. Rzeczywiście chłopcy bawili się dobrze z dziećmi Al Fayedów. Podczas tych letnich zabaw Diana stała się nagle samotną kobietą, towarzyszącą samotnemu synowi swego gospodarza.

Dodi spotkał ją w trudnej chwili. Dzień po jego przyjeździe rozeszły się

wiadomości, że przyjaciel Diany, ekstrawagancki włoski projektant mody, Gianni Versace, został zastrzelony przed swoim pałacem w Miami Beach. Przeżywała także niedawną śmierć sir Jimmy'ego Goldsmitha, którego córka, Jemima, była jej bliską przyjaciółką. Oprócz tego Dianę cały czas wprawiały w irytację coraz częstsze publiczne wystąpienia Karola w towarzystwie kochanki Camilli Parker Bowles, dla której książę Walii wydał uroczyste przyjęcie z okazji pięćdziesiątych urodzin w swej posiadłości Highgrove. Wszystkim wydawało się oczywiste, że Karol przygotowuje kraj na ślub z kobietą, którą Diana oskarżała o rozbicie małżeństwa.

W ogromnej mierze Dianę przyciągała do Al Fayedów atmosfera rodzinnego ciepła. Tydzień spędzony w St. Helenie potwierdził jej opinię, że Mohammed jest bardzo kochającym ojcem rodziny. W tych okolicznościach dostrzegła u niego jeszcze inną cechę: był typowym mieszkańcem basenu morza Śródziemnego, miał gorącą krew i czuł silne przywiązanie do tradycji rodzinnych. Wspaniale radził sobie z dziećmi - także z jej synami. Po krótkim czasie atmosfera stała się sielska i zupełnie nie przypominała tej panującej w wilgotnych, sztywnych salach Balmoral. - Opowiadała mi potem, że to były jej najwspanialsze wakacje w życiu - mówi przyjaciółka. - Widziała szczęśliwą rodzinę, złożoną z bliskich sobie ludzi, umiejących ze sobą żartować i cieszących się z przebywania we własnym towarzystwie. Owszem, to bardzo bogaci ludzie, ale ma się wrażenie, że bieda niczego by między nimi nie zmieniła. Dodi był miły, uprzejmy, cierpliwy i nie narzucał się. Nie należy do ludzi, którzy cię pytają, ile miałaś piątek w szkole.

Nie wiadomo, czy Diana albo Dodi zwierzyli się komukolwiek, w którym dokładnie momencie zrodziła się między nimi miłość. Al Fayedowie zauważyli, że w St. Tropez było im ze sobą dobrze. Heini, Finka będąca żoną Egipcjanina od jakichś dwudziestu lat, doskonale zdawała sobie sprawę, z jak różnych światów pochodzą Diana i Dodi.

- Lecz kiedy byli ze sobą, to naprawdę byli razem - opowiadała potem. - Wspólnie przeżywali chwile zabawy. Uwielbiali rozmawiać o filmach, a podobały im się na ogół te same.

Gdy ktoś kiedyś zaproponował im obejrzenie jakiegoś przedstawienia teatralnego na East Endzie, obydwójce zrobili identyczne miny i zgodnie doszli do wniosku, że woleliby skoczyć do kina.

Diana z synami musiała wracać do Londynu w piątek, osiemnastego lipca. Jednak kiedy Wills i Harry zaczęli upraszać mamę, żeby zostać jeszcze na weekend, zgodziła się bez zbytnich oporów. Ostatecznie księżna wraz z

synami i ich gospodarze spakowali się i opuścili rezydencję St. Helenę po zachodzie słońca w niedzielę wieczorem.

- Śmiechu było co niemiara, od samego rana aż do pójścia do łóżek - wspomina Heini. - U nas w Finlandii jest takie powiedzenie: "Gdzie za dużo śmiechu, tam będą łzy".

Rozdział ósmy.

POCAŁUNEK.

Chociaż prawdopodobnie nikt oprócz dyrekcji Ritza o tym nie wiedział, pierwszą oznaką miłości Dodiego i Diany był wspólnie spędzony weekend w tym hotelu - od 25 do 27 lipca. Wypad ów trzymano w tak ścisłej tajemnicy, że nie wiedziała o nim nawet ochrona Al Fayed. Dodi zabrał Dianę z pałacu Kensington i polecili do Paryża śmigłowcem firmy Harrods. Przybyli tam w piątek po południu i zameldowali się w apartamencie królewskim, gdzie cena za noc wynosi dziesięć tysięcy dolarów. W tym czasie nikt nie pisał o spotkaniu ani słówka, nie zrobiono też ani jednego zdjęcia.

Wieczorem po przyjeździe jedli kolację przy narożnym stoliku trzygwiazdkowej restauracji Lucas Carton należącej do Alaina Senderensa i mieszczącej się kilka kwartałów od placu de la Madeleine. Pojechali też do posiadłości Windsorów w Lasku Bulońskim, gdzie Dodi pokazał Dianie piękny, trzykondygnacyjny pałac, który jego ojciec dzierżawił od miasta od 1986 roku i który wspaniale odrestaurował. Kiedy później ten trzymany w tajemnicy weekend wyszedł na jaw, gazety przypomniały wzmianki Diany w St. Tropez na temat osiedlenia się za granicą; zaczęto spekulować, że zamierza opuścić kraj i osiąść w paryskiej rezydencji księcia i księżnej Windsoru. Choć wtedy na pewno nie było jeszcze o tym mowy, jedna rzecz nie ulega żadnej wątpliwości: Diana i Dodi szybko "stali się parą", jak to ujął potem pewien publicysta z Los Angeles.

Do Londynu wrócili w niedzielę. We wtorek Diana ponownie wyjechała na sześciodniowe wakacje z mężczyzną, który był jej kochankiem i niemal nieodłącznym towarzyszem. Śmigłowcem dostali się na lotnisko Stansted, a tam wsiedli do gulfstreama IV i polecili do Nicei, skąd jachtem "Jonikal" odpłynęli na południe. Najpierw na Korsykę, a potem na Sycylię - dwie górskie, porośnięte lasami wyspy śródziemnomorskie należące do Francji i Włoch.

Nieopodal Calle di Yolpe "Jonikal" spotkał się z "Ramzesem", innym jachtem rodziny Al Fayedów, na którym płynęli bracia Mo-hammeda -

Salah i Ali. Po krótkiej wizycie u stryjów Dodi i Diana zatrzymali się w Monako, a później, przed świtem szóstego sierpnia, wrócili do Nicei. Stamtąd polecili z powrotem do Londynu i Dodi podrzucił Dianę śmigłowcem do pałacu Kensington.

W owym czasie ich romans nadal pozostawał tajemnicą. Jeszcze nikt nie dowiedział się o ich wspólnym pobycie na morzu Śródziemnym, a już obydwójce znajdowali się z powrotem na brytyjskiej ziemi. A właściwie nikt z wyjątkiem dwóch fotoreporterów - Maria Brenny i Jasona Frasera. Brenna był już autorem znanej serii zdjęć z życia rodziny królewskiej: pięć lat temu zrobił fotografię ukazującą Dianę w ramionach pierwszego mężczyzny od czasu separacji z Karolem. Zdjęcia te zostały sprzedane za ponad dwa miliony dolarów, co stanowiło rekordowy zarobek zarówno dla Brenny, który zdjęcia wykonał, jak i dla Frasera, brytyjskiego fotoreportera, który zajął się ich sprzedażą w Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych i Australii.

Mario Brenna, czterdziestoparoletni Włoch osiadły w Monako, dał się już poznać jako sławny fotograf o szerokich koneksjach, zwłaszcza w słynnych kurortach Lazurowego Wybrzeża i włoskiej Riwieri. Znał wiele modelek w Mediolanie i pracował jako osobisty fotograf Gianniego Yersace. Dzięki swej godnej pozazdrosczenia pozycji mógł robić zdjęcia na przyjęciach projektanta i sprzedawać je na całym świecie pismom zajmującym się modą i plotkami.

Któregoś dnia pod koniec lipca Brenna otrzymał wiadomość prawdopodobnie od kogoś blisko związanego z Dianą i Dodim, że w pierwszym tygodniu sierpnia będą płynąć na "Jonikalu" wzdłuż włoskiego wybrzeża. Wynika z tego, że Dodi i Diana gotowi byli ujawnić swój trzymany w sekrecie romans. Brenna zlokalizował jacht drugiego sierpnia, ale przez dwa dni tylko za nim pływał i nie robił zdjęć. Dopiero rankiem czwartego sierpnia zabrał się do dzieła.

Udało mu się wpłynąć do przystani na małym prywatnym jachcie i zająć dogodną pozycję do robienia zdjęć. Około jedenastej przed południem słynna para zeszła z zakotwiczonego milę od brzegu "Jo-nikala" na łódź i wpłynęła na płycizny wokół portu Cervo. Gdy Dodi i Diana opalali się na łódce i opryskiwali wodą, Brenna robił im zdjęcia, czasami z odległości nie większej niż dziesięć metrów. Nie mogli go nie zauważyć.

Około południa Diana i Dodi wrócili na jacht, a Brenna już do końca dnia nie spuszczał go z oka. Tuż przed siedemnastą dostrzegł zakochaną parę stojącą na pokładzie "Jonikala". Gdy się obejmowali, Brenna przygotował

swój obiektyw o ogniskowej 800 milimetrów, który po założeniu konwektora miał już ogniskową 1600 milimetrów. Popołudniowe słońce rzucało łagodne światło. Z odległości trzystu metrów zrobił osiem zdjęć. Najważniejsze z nich okazało się jednak poruszone. Wyraźnie było widać Dianę z sięgającymi karku blond włosami w tym samym czerwonym kostiumie w kwiatki, który miała na sobie w St.Tropez, jak obejmuje rozebranego do pasa Dodiego Al Fayed. Brenna jak najszybciej poleciał do Paryża i rano poszedł prosto do redakcji "Paris-Matcha" przy Rue Anatole France.

Szkopuł w tym, że przyszłotygodniowe wydanie poszło już do druku i zdjęcia Brenny można było opublikować dopiero za dwanaście dni. Tak czy inaczej, najlepszym rynkiem dla tego typu zdjęć jest Wielka Brytania. Gdyby najpierw pojawiły się w innym kraju, brytyjskie gazety dosłownie "wyrwałyby mu je z gardła" - a więc opublikowałyby fotografie prosto z zagranicznych gazet, posiadających wyłączność do ich prezentacji.

Aspekty prawne i obowiązujące zwyczaje dziennikarskie uniemożliwiałyby zakup oryginalnych zdjęć.

Z Paryża Brenna zadzwonił do Jasona Frasera, trzydziestoletniego energicznego fotoreportera z Londynu, a zarazem agenta, który potrafi wyciągnąć najwyższą cenę z niezwykle konkurencyjnego brytyjskiego rynku prasy. Fraser właśnie się wybierał na rodzinne przyjęcie z grillem. Telefon od Brenny natychmiast przypomniał mu nieprzyjemne zdarzenie sprzed kilku lat, związane ze zdjęciami księżnej Windsoru. Niektóre gazety go potępiły, a doradca finansowy Fer-giego, John Bryan, wniósł do sądu oskarżenie. Teraz więc Fraser chciał się upewnić, że fotografie nie stanowią naruszenia prywatności i nie przysporzą mu kłopotów zawodowych ani finansowych.

W owym czasie tylko najbliższa rodzina i współpracownicy wiedzieli o miłości Dodiego i Diany. Dodi zadzwonił z Sardynii do swojej agentki prasowej z Los Angeles, Pat Kingsley, i powiedział, z kim wypłynął w rejs.

- Ty i Diana jesteście ze sobą? - zapytała z niedowierzaniem Pat.

- Tak, to poważna sprawa - odpowiedział.

- Ho, ho, ho - zdumiała się jeszcze bardziej Kingsley. Opowiedział też o swoich podejrzeniach co do tego, że mogą być oboje śledzeni i fotografowani.

- Pewności nie mam, ale sądzę, że nie mogli widzieć zbyt wiele -mówił. - Staramy się zachować ostrożność i nie pokazujemy się na pokładzie, gdy jesteśmy blisko lądu albo innej łodzi.

We środę szóstego sierpnia Fraser najspokojniej poinformował redakcje fotograficzne na Fleet Street, że ma do sprzedania zdjęcia, na których para się całuje. Cisza nie trwała długo. Rozpętała się prawdziwa wojna i wieść o zdjęciach dotarła do domu towarowego Harrodsa mniej więcej w tym samym czasie, kiedy Dodi po powrocie z Sardynii zjawił się w gabinecie ojca. Według Michaela Cole'a, Dodi się zdenerwował. Chociaż mieszkał kiedyś w szalejącym na punkcie sensacyjnych plotek Los Angeles, najwyraźniej poruszyła go natrętna, bezpardonowa ciekawość, jaką wywołał jego romans.

- Co mamy robić? - zapytał.

Cole odparł, że mogą tylko czekać; trzeba zobaczyć, co te zdjęcia przedstawiają.

- Na razie nie wiemy, na czym stoimy.

Cole uważa, że Dodi starał się utrzymać wyjazd z Dianą w tajemnicy. Początkowo nawet zaprzeczał, że się całowali, twierdząc, że skończyło się na objęciach. Cole'owi się wydawało, że Dodi chce stłumić ogień, który przy szalejącym wokoło wietrze może zamienić się w pożar. Jednak sam Cole też kiedyś pracował w BBC i wiedział, że niełatwo zatrzymać raz puszczoną w ruch maszynę.

- Jak możesz kupować zdjęcia od faceta, który śledził ich jak jakichś przestępców? - zapytał Cole, rozmawiając przez telefon z redaktorem pewnej gazety, starającej się o prawa do publikacji. Gdy tamten odpowiedział, że zdjęcie zrobione zostało "szczęśliwym trafem", Cole stracił cierpliwość. - To tylko ci paparazzi tak mówią.

Wiem bo sam byłem korespondentem królewskim. Te kanale potrafią powiedzieć: "podłapałem Dianę, cyknąłem Dianę, dziabnąłem Dianę"- Dla nich zrobić jej zdjęcie to to samo, co ją posiąść. Zawsze chodzi im o swego rodzaju zbezczeszczenie kobiety.

Jednak nie wszyscy z otoczenia Dodiego byli zdenerwowani.

- Ja kocham całą rodzinę Al Fayedów - powiedziała dziennikarzowi Raine Spencer. - Znam ich wszystkich od piętnastu lat. - Oświadczyła też, że Dodi ma nieskazitelne maniery.

Diana zaś mówiła przyjaciołom, że nie przejmuje się ani trochę. Dla wszystkich znajomych była to oznaka, że księżna traktuje Dodiego poważnie.

- Zazwyczaj, gdy zdarzenia z jej życia roztrząsały wszystkie gazety, przejmowała się - opowiada jej przyjaciółka. - Podejmowała wiele wysiłków, aby bronić się przed dziennikarzami. Ludzie mówili jej, że Dodi

to postać kontrowersyjna ze względu na swojego ojca. Ona natomiast twierdziła, że nic jej to nie obchodzi, bo nie interesuje się biznesem Al Fayed, tylko Dodim.

Od dnia powrotu do Londynu trudno jej było się obyć bez niego choćby jeden dzień. Dziewiątego sierpnia Dodi wysłał po nią do pałacu Kensington granatową toyotę. Gdy Diana przybyła do jego mieszkania przy Park Lane 55, miała na sobie wieczorową błękitną suknię, jakby zamierzali iść do nocnego klubu. Zostali jednak w domu, a Dodi zamówił kolację w kuchni pobliskiego luksusowego hotelu Dorchester. Posiłek przyniesiono im na srebrnych tacach.

Słowo "romans" znajdowało się już na ustach wszystkich dziennikarzy Fleet Street. Gdy Diana wychodziła od Dodiego o dwudziestą trzecią, na podjeździe czekało na nią pięćdziesięciu fotoreporterów. Kierowcy z trudem udało się między nimi przedostać, a jednemu z nich przejechał kołem stopę.

Dla dwojga zakochanych była to ostatnia kolacja przed krótkotrwałym rozstaniem, następnego bowiem dnia Diana wyjeżdżała do Bośni. W chwili jej przybycia tam w gazetach pojawiły się pierwsze artykuły na temat związku Diany z Dodim. Nie mogło złożyć się gorzej, ponieważ cyrk rozpętany przez media musiał rzucić cień na wszystko, co Diana powie w sprawie stosowania niehumanitarnych min lądowych. Po raz kolejny zetknęła się z dylematem prześladowającym ją przez całe dorosłe życie: w jaki sposób solennie grać rolę brytyjskiej księżnej, a jednocześnie nie dopuścić, by prasa zbyt ingerowała w jej życie osobiste.

Jednak tym razem Diana się nie przejmowała. Znajomi uważają, że bez wątplenia odpowiadała jej rola rozwódki uwikłanej w związek / Dodim. Kiedy w Travniku pojawiła się na skromnej kolacji wydanej na jej cześć w hotelu Słoń Wezyra, wspomina Robert Jobson, królewski korespondent "Daily Express", "zachowywała się swobodniej niż podczas poprzednich podróży królewskich. Według mnie, wyglądała jak kobieta zakochana". Polska dziennikarka, Anna Husarska, również biorąca udział w kolacji, wspomina, że księżna była "niesłychanie szczęśliwa" - śmiała się i żartowała, mimo że cały świat huczał od spekulacji na temat jej romansu. Oczarowała swym urokiem Husarską, która w zasadzie uważa, że wiadomości o rodzinie królewskiej tylko zabierają w gazetach miejsce należne "innym, ważniejszym sprawom". Pod koniec podróży Diany Husarska była zachwycona tym, jak księżna potrafiła "wykorzystać swój płomienny romans do naświetlenia doli ofiar min lądowych".

Podczas podróży po Bośni Diana wraz z Jerrym White'em i Ke-nem

Rutherfordem, współzałożycielami Związku Żywych Ofiar Min Lądowych z siedzibą w Waszyngtonie, weseliła się na meczu koszykówki rozgrywanym przez ofiary min, zaszczyciła obecnością urodziny muzulmanina z amputowanymi kończynami, odwiedzała szpitale i kliniki rehabilitacyjne, a jednocześnie odsuwała od siebie pytania na temat Dodiego, które zadawali podążający za nią brytyjscy reporterzy. Gdy jeden z nich krzyknął: "Jak to jest, gdy człowiek ponownie się zakocha?", odburknął mu tylko mrukliwy ochroniarz Diany: "Dureń".

Księżna wróciła do Londynu dziesiątego sierpnia. Właśnie wtedy 2,8 miliona Brytyjczyków wykupiło wszystkie egzemplarze "Sunday Mirror", które musiało zamówić trzysta tysięcy dodruku. Tytuł był prosty - na królewskim błękitnie białe litery wysokości dwóch centymetrów układały się w słowo: POCAŁUNEK. Niżej znajdowało się kolorowe zdjęcie wielkości piętnaście na osiemnaście centymetrów z podpisem: "W ramionach ukochanego księżna nareszcie odnalazła szczęście". W środku opublikowano dziesięć stron zdjęć zrobionych przez Brennę. Jedno z nich przedstawia Dianę i Dodiego opalających

się na pokładzie, a ramiączko biało-niebieskiego kostiumu księżnej zalotnie zsuwa się z ramienia. Na innym Diana pochyla się do pocałunku, ale Dodiego nie ma w kadrze, na jeszcze innym Dodi smaruje olejkami ciało Diany, której jednak też nie widać.

Technicznie zdjęcia nie prezentowały się nadzwyczajnie, ale liczyła się przecież tylko treść. Za prawo do pierwszeństwa publikacji "Sunday Mirror" zapłaciło dwieście pięćdziesiąt tysięcy funtów, za prawo natomiast do publikacji w następnej kolejności "Sun" i "Daily Mail" musiały wyasygnować po sto tysięcy i mogły wydrukować zdjęcia następnego dnia. Również pisma niedzielne nie miały zamiaru się poddawać. "News of the World" zamieściły na pierwszej stronie artykuł pod tytułem "Moja miłość do Di", a zdjęcie przedstawiało rozebranego do pasa Dodiego, przytulającego blondynkę w kostiumie kąpielowym. Problem polegał jedynie na tym, że sfotografowaną kobietą była eksmałżonka Dodiego - Suzanne Gregard. Na trzeciej stronie ta sama gazeta zamieściła komputerową symulację nie ujętego przez Brennę fragmentu zdjęcia z pocałunkiem.

Dodi miał pewne obawy związane z nagłym rozgłosem - i okazały się one ze wszech miar uzasadnione. Oszczercy z Fleet Street natychmiast obrali go sobie za obiekt ataków. O ile cieszące się wyłącznością na publikacje "Sunday Mirror" zamieszczało na swych łamach artykuły o szczęściu

Diany, o tyle jego konkurenci niezwłocznie poczęli doszukiwać się skandali w życiu jej mężczyzny. Wszystko toczyło się dokładnie tak, jak Diana przewidywała. "Kto by mnie chciał?" - mówiła kiedyś. Każdy mężczyzna, który by się z nią związał, miałby przeświecony na wylot cały życiorys.

W "News of the World" pod komputerową symulacją zdjęcia znalazł się dwustronicowy artykuł o Denice Lewis, "oszałamiającej aktorce", sportretowanej nago w łóżku, która ujawniała, że romansując z nią w 1983 roku w Londynie Dodi nie chciał się kochać przy zapalonym świetle. Jeszcze większą agresją wykazała się "Mail on Sunday". Na pierwszej stronie znalazł się tekst o potajemnym weekendzie spędzonym przez Dodiego i Dianę w Paryżu, lecz zaraz potem nastąpił dwustronicowy donos o długach Dodiego pod tytułem "Dodi, tatuś, no i te rachunki". Opublikowano nawet objęte tajemnicą potwierdzenia czeków American Express z butików Giorgia Armani w Beverly Hills i innych ekskluzywnych sklepów z konfekcją.

I tak się zaczęło.

Zalew plotek nie ostudził jednak uczucia Diany do nowego mężczyzny jej życia. Już kilka godzin po powrocie ukochanej z Bośni Dodi przyleciał helikopterem i zabrał ją do Oxted na romantyczny pobyt w rezydencji ojca, gdyż Al Fayedowie wyjechali akurat do Finlandii. Zakochani spędzili jeden dzień na wypoczynku w pięciu-setakrowej posiadłości.

Dwunastego sierpnia Diana zaprosiła Dodiego na wizytę u wróżki w Derbyshire, nieopodal Chesterfield. Gest ten był o tyle znaczący, że Rita Rogers, rekomendowana przez szwagierkę Diany, Sarę Ferguson, odgrywała w życiu księżnej bardzo istotną rolę. Polecieli tam jak zwykle firmowym helikopterem.

Dodi zaczął teraz przykładac więcej wagi do kamuflowania się przed prasą. Zgodnie z relacjami znajomych, troszczył się o zachowanie tajemnicy i utrzymanie bezpieczeństwa niczym bohater książki szpiegowskiej, podobnie jak ojciec. Gdy wylatywali do Derbyshire, nawet pilot nie znał celu lotu.

- Nie ufał nikomu - mówi przyjaciel o Dodim.

Po przybyciu na miejsce śmigłowiec miał problemy ze znalezieniem dogodnego lądowiska, a krążąc dokoła, zwracał uwagę okolicznych mieszkańców. Gdy w końcu wylądował obok domu Rity, zebrał się tłum dzieciaków. Jeden z nich zrobił zdjęcie, jak Diana i Dodi schodzą z pokładu. Wszystkie zabiegi wokół zachowania tajemnicy doprowadziły tylko do przyciągnięcia większej uwagi. Następnego dnia zdjęcie zrobione

przez dziecko ukazało się w "Daily Mirror".

Kiedy wieść o wizycie u wróżki dotarła na Fleet Street, redaktorzy wysłali fotoreporterów mających śledzić powrót pary do Londynu. Pewna ekipa telewizyjna zainstalowała się w miejscu z widokiem na posiadłość Al Fayedów i udało jej się nakręcić lądowanie śmigłowca w Oxted. Choć nie uchwycono zbyt wielu szczegółów, Dodi się rozgniewał.

- Jak oni się dowiedzieli? - pytał w Harrodsie Michaela Cole'a.

- Na całym świecie jesteś tematem dnia - odparł rzecznik. - Ludzie gotowi są ponieść dużo wysiłków i zainwestować mnóstwo pieniędzy, żeby zdobyć wasze zdjęcie. Musisz to zrozumieć.

Nazajutrz po wizycie u Rity Rogers Diana wyjechała z Oxted do pałacu Kensington. Wróżka musiała dostrzec coś w gwiazdach, bo

romans Dodiego i Diany stawał się coraz bardziej intensywny. Trzynastego sierpnia spędzili wieczór w mieście. Diana przyjechała na Park Lane 55 o wpół do dziewiątej wieczorem, na wpół do dwunastej poszli do Soho na film, a do domu wróciła dopiero o drugiej. Następny wieczór upłynął mniej więcej tak samo. Księżna dotarła do Dodiego o dziewiętnastej czterdzieści trzy, a wróciła do pałacu Kensington dopiero wcześniej rano. Piętnastego sierpnia na krótko się rozstali, bo Diana wyjechała na od dawna planowane wakacje do Grecji z Rosą Monckton. Choć zamówiły sobie lot liniami Olimpie, po naleganiach Dodiego poleciały challengerem IV Al Fayedą. Jak wspominała potem Rosa, twierdził, "że będziemy mieć większe szansę umknienia paparazzi".

Trzeciego dnia wycieczki obejrzały w telewizji reportaż o dwustu pięćdziesięciu dziennikarzach tułających się po greckich wyspach w poszukiwaniu księżnej. Podobno jakaś grecka gazeta zaoferowała za zdjęcie Diany 280 milionów drachm. W programie doniesiono też, że dwójka poszukiwanych kobiet korzysta z pięciu jachtów i ma się zjawić na Chios, Ojnuses, Mykonos i Naksos. W rzeczywistości jednak znajdowały się setki mil stamtąd, na Hydrze.

Zamiast odczuwać satysfakcję, że udało się zmylić media, Diana była zdruzgotana.

- Rosa, to prawdziwa obława - oznajmiła. - Oni na nas polują. Opowiesz ludziom, jak to naprawdę wygląda?

Wymogła na Monckton obietnicę, że ta opíše ową "obławę", bo to określenie przypadło Dianie do gustu.

Uczucie osaczenia, choćby nawet nieuzasadnione, było zaraźliwe.

"Często mówiła mi o natręctwie gazet, o tym, co znaczy być śledzonym

przez paparazzi, i o tym, jak trzeba walczyć o każdą sekundę prywatności". Tak pisała potem Monckton w gazecie męża. "Wtedy po raz pierwszy mogłam znaleźć się po tej drugiej stronie obiektywu. To było straszne".

Opisywała, jak "z każdym dniem coraz poważniejszym problemem stawało się utrzymywanie dystansu wobec paparazzi". Kapitan małego jachtu, którym wypłynęły, dzwonił po całej Grecji do Przyjaciół dowiadywać się o paparazzi, a potem kierował się tam, gdzie ich nie było. Jednak pomimo narzekań Diany żaden fotoreporter nie znalazł się w promieniu kilku mil od niej i Rosy Monckton. Raz tylko, gdy na Hydrze wracały z lądu na swój jacht, rozpoznał Dianę pewien turysta, wybiegł z kawiarni i zrobił zdjęcie.

- O właśnie - powiedziała wtedy Diana. - Jutro trafi ono na pierwsze strony gazet.

Rzeczywiście następnego dnia ukazało się w "The Sun".

Obsesja Diany na punkcie paparazzi udzieliła się także Dodiemu. Martwił się, że księżna źle o nim pomyśli z powodu nagonki prasowej, jaką zgotowały mu niektóre tytuły. Amerykański tygodnik "People" wychodzący w nakładzie 3,2 miliona egzemplarzy zamieścił na swych łamach zasadnicze pytanie: "Facet dla Di: chłopak-marzenie czy bankrut?" Dyrekcja Harrodsa zajęła się nawet odszukiwaniem i wykupowaniem zaległych długów Dodiiego, żeby nie dopuścić do nieporozumień i oczyścić jego nazwisko. Dzięki bliskim stosunkom Harrodsa i American Express pewien dyrektor dyskretnie zasięgnął informacji na temat długu Dodiiego w Amexie i okazało się, że wcale nie było debetu. Właściciel nowojorskiego klubu "21" również zaprzeczył, jakoby Dodi był mu winien siedem tysięcy dolarów za kolację. Nawet po śmierci Dodiiego Harrods tropi jego długi.

Większy problem stanowiły natomiast dawne dziewczyny. Dodi szczególnie zaniepokoił się pogrózką Kelly Fisher, która podawała się za jego narzeczoną. Poznali się w lipcu 1996 w Paryżu. Dodi lubił wpadać do Ritza, gdzie mógł wysiadywać po barach i restauracjach, wypatrując atrakcyjnych dziewczyn. Jedną z poderwanych była właśnie Kelly; szybko stali się kochankami i towarzyszyła mu aż do tamtego lata w St. Tropez. Przez dwanaście miesięcy obracali się w kręgach śmietanki towarzyskiej, przeprowadzając się co chwila to do mieszkania Dodiiego w Beverly Hills, to do jej apartamentu w Pierre w Nowym Jorku, a także oczywiście od czasu do czasu do Ritza. Zabrał ją kiedyś nawet tak samo jak Dianę do dawnej willi księcia Windsoru w Lasku Bulońskim. Gdy nadeszło lato

1997 roku, wyjechała z nim na Lazurowe Wybrzeże.

Jak wielu bogatych ludzi, Dodi umiał okazać chłód tym, których nie potrzebował. Przyjaciele opowiadają, że kiedy poznał w rezydencji St. Helenę Dianę, zaczął zaniebyszać Kelly i całe towarzystwo mieszkające u niego na jachcie, ale nigdy nie wspominał o szczególnym zainteresowaniu księżną. Kelly twierdzi, że Dodi przeprosił nie mrawo za to, że nie spędza z nią więcej czasu, ale dopiero dziesiątego ;"- sierpnia, kiedy wiedziała już o romansie z Dianą. yo

Diabeł nie ma w sobie tyle złości, co porzucona kobieta. Przewidując kłopoty, Dodi wyznał Michaelowi Cole'owi, że mogą być małe problemy z niejaką Kelly Fisher.

- Mówił też - wspomina Cole - że nie jest z nią zaręczony, nie prosił jej o rękę, ale wspólnie spędzili Boże Narodzenie. \$•

Dzień przed wyjazdem Diany do Grecji Kelly i jej adwokatka, Gloria Allred, zwołały w Los Angeles konferencję prasową i oświadczyły, że oskarżają Dodiego o zerwanie umowy. Według Allred, Dodi w listopadzie poprosił rodziców Kelly o jej rękę, a podczas Bożego Narodzenia w West Indies podarował jej pierścienek zaręczynowy wartości stu tysięcy dolarów. Kelly uważa, że ma prawo do rekompensaty, ponieważ zrezygnowała z kariery modelki pod wpływem obietnic Dodiego dotyczących jej finansowej i życiowej przyszłości.

- Ujawniamy to - mówiła Allred - w trosce o księżną Dianę i jej przyszłość. Chciałybyśmy, aby księżna, która tyle wycierpiała, wiedziała o doświadczeniach panny Fisher z panem Fayedem i mogła podjąć świadomą decyzję w sprawie przyszłości swojej i swoich dzieci. Kelly wyraziła gotowość spotkania się w cztery oczy z księżną Dianą "gdziekolwiek na świecie", żeby podzielić się z nią "informacjami pierwszorzędnej wagi, które nie mogą być w tej chwili przedstawione na forum publicznym".

Dodi błyskawicznie poleciał concorde'em do Nowego Jorku, a potem wynajął prywatny lot do Kalifornii, żeby zorientować się w możliwościach rozwiązania konfliktu z Kelly Fisher. Ani on, ani Harrods nie otrzymali oficjalnego zawiadomienia o jej pozwie. Z powodu wspomnianej konferencji prasowej i przylotu Dodiego brukowe gazety dosłownie szalały. Pozbawieni skrupułów "dziennikarze" próbowali włamać się do biura Allied Stars w Culver City i oblegali bramę wartego osiem milionów pałacu w Malibu's Paradise Cove. Gdy tylko Dodi wychodził z domu, oślepiały go błyski fleszy; fotoreporterzy urządzały za nim pościgi samochodowe.

Wyjazdu tego nie można zaliczyć do udanych. Dodi udał się na spotkanie do firmy prawniczej Burta Fieldsa w Los Angeles. Kierował się filozofią ojca, który twierdził: "nie zwyciężysz z nimi na łamach gazet, lecz możesz ich pokonać w sądzie". Gdy wychodził z biur Century City, nie był w dobrym nastroju. Czekala na niego cała gromada dziennikarzy; jeden z ochroniarzy popchnął kamerzystę.

Jednak szkody zostały już uczynione. Kelly sprzedała swój temat - choć była to historia szyta grubymi nićmi - brytyjskim "Sunday News of the World" i siostrzanemu "The Sun". Przez cztery dni ukazywał się odcinkowy artykuł w "News of the World", chociaż Dodi wciąż jeszcze przebywał w Kalifornii.

Trzy dni po konferencji prasowej Kelly przybyła do Wielkiej Brytanii. "Sunday News of the World" zamieściły na pierwszej stronie fotografię Diany obok zdjęcia pozującej nago Kelly z rękami skrzyżowanymi na piersi, a u dołu podpis: "Dodi chce mieć w łóżku i mnie, i Dianę". W artykule znalazła się między innymi jej wypowiedź na temat tego, że Dodi uprawiał z nią miłość bez prezerwatywy jeszcze w noc przed tym, nim zaczął całe dni spędzać z gośćmi ojca na pokładzie "Jonikala".

- To ryzykowne - powiedziała wtedy Kelly. - Mogę zajść w ciążę.
- Bardzo cię kocham - miał na to odrzec Dodi. - Chcę mieć z tobą dziecko.

Z kolei na pierwszej stronie "The Sun" znalazł się tekst opatrzony chwytliwym tytułem: "Dodi nie sprawdza się w łóżku". Dalej cytowano wypowiedź Kelly, że "nie umiał dogodzić kobiecie... Kiedy skończyliśmy się kochać, on mówił "O Boże, było tak wspaniale", a ja sobie myślałam: "Czyżby?" Wraz z ostatnim artykułem z tej serii "Sun" zamieściło całostronicowe zdjęcie, przedstawiające jedenaście kosztownych klejnotów, które Dodi podarował Kelly: dwa zegarki Cartiera, naszyjniki, pierścionki, w tym także dwa należące do jego matki. Do kolczyków firmy Bulgari w kształcie ryb dołączył bilecik z napisem: "Podziwiam Cię. Wiem, że nie ma nic słodszeo od Ciebie. Kocham Cię. Dodi".

Ledwie po trzydziestu sześciu godzinach od wylądowania w Kalifornii Dodi wrócił do Londynu, żeby zdążyć na powrót Diany z Grecji. Jak wskazują hojne prezenty dla Kelly, uwielbiał dawać ludziom

podarunki. Jadąc na lotnisko Van Nuys, zastanawiał się nad upominkiem dla Diany. Jak wiele samotnych osób, kochał zwierzęta. Uwielbiał swego owczarka niemieckiego Beara, miniaturową sznaucerkę Shoe i sznaucera olbrzyma - Romea. Podczas spędzonego kilka tygodni wcześniej wspólnego weekendu w Paryżu księżna była u Dodiego w mieszkaniu przy

Rue Arsene-Houssaye i Romeo ją oczarował.

Tak się złożyło, że przed paroma miesiącami Dodi zamówił suczkę sznaucera olbrzymia u hodowcy w Oregonie i miał dostać szczeniaczka w październiku.

- Wydaje mi się, że to będzie wspaniały podarunek - mówił Melissie Henning, wiceprezesce Allied Stars, która we wtorek 19 sierpnia towarzyszyła mu w drodze na lotnisko.

- Może nazwiesz suczkę Julia, co? - zażartowała.

Dodi się roześmiał.

Dowiedziawszy się o wszystkich tych historiach, o życiu playboya, długach i Kelly Fisher, księżna mogła zerwać z Dodim. Nie zrobiła tego. Dzień po powrocie do Londynu z Rosą Monckton radośnie padła mu w ramiona.

Przybyła z Grecji około południa. Tego samego dnia o dziewiątej wieczorem zjedli sam na sam kolację w mieszkaniu przy Park Lane 55 i Diana została tam aż do piętnaście po pierwszej. Następnego wieczoru o osiemnastej czterdzieści wybrali się na swój ostatni rejs po morzu Śródziemnym. Tak jak zwykle, trzeci raz w ciągu sześciu tygodni, polecili na południe Francji gulfstreamem IV Al Fayed'a i w Nicei wsiedli na pokład "Jonikala".

Agentka prasowa Pat Kingsley dzwoniła do Dodiego co pewien czas, aby zdawać mu na bieżąco sprawę z posunięć Kelly Fisher, i zawsze słyszała w tle śmiechy.

- Pytałam: - wspomina - "Jak ci leci?", a on odpowiadał: "Wszystko wspaniale!", "Ona jeszcze tam jest?", "Tak, oczywiście, to cudowne. Czuję się coraz lepiej i lepiej".

Kingsley zaczynała się obawiać, że opowieści Kelly Fisher mogą zaszkodzić pogłębiającemu się związkowi Dodiego i Diany. W pewnej chwili zapytała go nawet, czy ten zły rozgłos ma jakiś wpływ na księżną.

- Diana bardzo mi współczuje - powiedział Dodi. - Wie, czym są dla mnie te przejścia.

Chociaż zła prasa nie jest niczym przyjemnym, nie ma przekonujących dowodów, że Diana i Dodi przejęli się wspólnymi zdjęciami. W St. Tropez księżna, według Al Fayed'a, pozowała do zdjęć "pełna szczęścia", co może sugerować, że nie miała nic przeciwko fotografiom jako takim - dopóki w sposób bezpośredni lub pośredni mogła na nie jakoś wpływać. Nie przeszkadzały jej portrety, na których wyglądała na zdrową, opaloną, wesołą i szczęśliwą. Nie znosiła tylko ciągłych obław organizowanych przez ganiających na motorach kabotynów z aparatami, uważających ją za

świetną zdobycz, mogącą przynieść szybki zarobek. Nienawidziła tej sfory wilków, a nie samego robienia zdjęć.

To może wyjaśniać okoliczności powstania nie tylko fotografii Brenny, ale także ważnej serii zdjęć wykonanych przez jego brytyjskiego agenta. Jason Fraser - który kiedyś zajmował się konfliktem na Bliskim Wschodzie i w Irlandii Północnej, a dopiero potem zajął się spokojniejszymi (i bardziej dochodowymi) tematami - czekał na pomoście w St. Laurent-du-Var, gdy za dziesięć dziesiąta wieczorem dwudziestego pierwszego sierpnia przybyli Diana i Dodi. Ponieważ opuścili Londyn ledwie parę godzin wcześniej, gdyby Fraser nie dostał skądś poufnej wiadomości, mógłby ich spotkać tylko cudem.

Z dalszych wydarzeń można wnioskować, że wiadomość nie pochodziła na przykład od ogrodnika z pałacu Kensington, lecz od kogoś z pokładu "Jonikala". Skąd bowiem w innym razie Fraser wiedziałby, że z całego Morza Śródziemnego akurat w Portofino i na Sardynii uda mu się zrobić zdjęcia, które trafiały na łamy londyńskich brukowców aż do dnia wyjazdu zakochanej pary do Paryża? Sfotografowanie Dodiego i Diany było wyzwaniem dla każdego fotoreportera. Lecz udało się to tylko Fraserowi i jego koledze. Fraser odmawia jednak ujawniania jakichkolwiek szczegółów.

- Owszem, dostałem poufną informację, ale w żadnym wypadku nie powiem od kogo.

Wiadomo, że Dodi podejrzewał, iż wiadomość dostarczona Brennie pochodziła od kogoś pracującego w biurach Harrodsa w Londynie. Jednak bardzo prawdopodobne, że Fraserowi, a może nawet Brennie, rąbka tajemnicy uchylili sama Diana. Tego fotografa o urodzie gwiazdora filmowego konserwatywny "Daily Tele-graph" określał jako "cieszącego się względami pewnych młodych

osób z otoczenia królowej i regularnie zajmującego się tematami z tego ekskluzywnego kręgu".

Fraser nie przeczył, że zabiega o sensacyjne zdjęcia, ale unikał postępowania napastliwego czy agresywnego. Chociaż nie był opłacany przez sławnych ludzi, których fotografował, jego praca niewiele odbiegała od tego, co robił Mario Brenna: profesjonalne portrety osób, które wyrażały na to zgodę. Fraser twierdzi, że gdy pracował jako paparazzo, trzy czwarte zdjęć robił za zgodą fotografowanego obiektu.

Trwało lato i Dodi jak zwykle starał się dawać swej ukochanej dowody miłości. Gdy się rozstawali, dzwonił do niej i mówił, jaki ma dla niej

prezent. Według Rosy Monckton, ta cecha Dodiego naprawdę złościła Dianę.

- Nie chcę być kupowana - mówiła Diana Rosie.

Podczas ostatniego rejsu tego lata Dodi gotów był otworzyć przed Dianą zarówno serce, jak i portfel. Ofiarował jej coś naprawdę specjalnego: srebrną broszkę od londyńskiego jubilera (cena: 1300 dolarów) z wygrawerowanym wierszem, który napisał specjalnie dla niej. Księżna zrewanżowała mu się srebrną gilotynką do cygar z napisem "Od kochającej Diany" oraz spinkami do mankietów - ostatnim prezentem od ojca.

- Wiem, że ojciec byłby zadowolony - powiedziała - bo trafiają do rąk szczególnie i bezpiecznych.

A potem był pierścionek.

Podczas tego samego rejsu dwudziestego drugiego sierpnia wieczorem Dodi zawinął "Jonikalem" do przystani w Monte Carlo. Obydwoje zeszli na ląd i udali się do jubilera Alberta Repossiego w hotelu Hermitage tuż obok słynnego Casino. Byli tu już poprzednio piątego sierpnia, oglądali pierścionki, zabrali ze sobą katalog. Teraz najwyraźniej dokładnie wiedzieli, czego chcą.

Spośród najnowszych wyrobów Repossiego księżna wybrała zaręczynowy pierścionek z napisem: "Dis-Moi Oui" (Powiedz: tak!). Cena: 200 tysięcy dolarów. Zakupiony specjalnie dla Diany pierścień miał obrączkę z białego i żółtego złota, a lśniący szmaragd otaczały brylanty.

- Próbowaliśmy pokazać im jeszcze inne rzeczy - mówi Repossio - ale oni już się zdecydowali na ten pierścionek.

Umówiono się, że Repossio osobiście dostarczy go do Paryża trzydziestego sierpnia.

Ludzie pozostający blisko Dodiego i Diany twierdzą, że właściwie jedynym powodem tamtego jednodniowego pobytu w Paryżu było odebranie pierścionka zaręczynowego w sklepie Repossiego przy Place Vendôme w Paryżu. Ponieważ w poprzednim miesiącu obydwójce spędzili tu cały weekend, niewiele mieli powodów, aby lecieć do Paryża tylko na kolację. Nazajutrz, w niedzielę, Diana miała się spotkać z synami, którzy wracali ze Szkocji po wakacjach spędzonych z ojcem, a więc wizyta w stolicy Francji mogła trwać najwyżej dwadzieścia cztery godziny. Poza tym Dodi był w Paryżu umówiony tylko z Repossim o osiemnastej trzydzięci.

Nawet Mohammed Al Fayed, u którego teraz znajduje się pierścionek "Powiedz: tak!", nie wie, czy Dodi zdążył dać go Dianie. Nie ma też

żadnych dowodów na to, że Diana i Dodi byli oficjalnie zaręczeni. Nie ulega kwestii tylko jedno: chcieli się pobrać. Diana pragnęła jednak, twierdzą znajomi, poinformować o tym synów, zanim jeszcze wiadomość przedostanie się do opinii publicznej. Możliwe, że chciała to zrobić właśnie tej niedzieli w Londynie podczas spotkania z Willsem i Harrym. Dodi natomiast wspominał o małżeństwie z Dianą tylko dwóm najbliższym w życiu ludziom. W piątek dwudziestego dziewiątego sierpnia Mohammed Al Fayed zadzwonił na jacht i rozmawiał z Dianą. Mówili o zakupach, o prezentach dla Harry'ego, który piętnastego września miał skończyć trzynaście lat. O ślubie nic nie wspominała, ale jeszcze tego samego dnia zadzwonił do ojca Dodi.

- Postanowiliśmy się pobrać - powiedział Mohammedowi. - Jadę do Paryża po pierścionek.

Al Fayed był zachwycony wiadomością, lecz zachował powściągliwość.

- Spokojnie, nie śpieszcie się z niczym - mówił do Dodiego. - Według mnie, to się dzieje za szybko. Zastanówcie się jeszcze. Musisz być pewien, że postępujesz słusznie.

Ale oni oboje już planowali wspólną przyszłość. Dodi powiedział ojcu, że podczas pobytu w Paryżu chce zabrać Dianę do willi Wind-sorów.

- Jeśli się pobierzemy, pozwolisz nam tam zamieszkać? - zapytał.

- Nie ma sprawy - odparł Mohammed.

Po przybyciu do Paryża Dodi zadzwonił do wujka Hassaana Yasseena, który przypadkiem zatrzymał się na weekend w Ritzu. Były ambasador Arabii Saudyjskiej w Waszyngtonie i bogaty biznesmen Yasseen rozmawiał z Dodim podczas ostatniego rejsu.

- Był rozradowany i szczęśliwy - wspomina. - W jego słowach wyczuwało się podniecenie.

Piętnaście minut przed dziewiątą wieczorem, trzydziestego sierpnia, Yasseen i Dodi odbyli pięciominutową rozmowę telefoniczną.

- Powiedział mi, że zamierzają zjeść z Dianą kolację, a później mógłbym do nich dołączyć. Potem zaczęliśmy rozmawiać.

Yasseen twierdzi, że wtedy Dodi podał mu sensacyjną nowinę.

- Ja powiedziałem, że ten ich związek wygląda coraz poważniej, a on mi na to: "Tak, to prawda". Zapytałem więc, czy zamierzają się pobrać, on zaś odrzekł: "Tak, zamierzamy". Powiedziałem: "Wszyscy będziemy z tego zadowoleni. To wspaniała dziewczyna, ma cudowny charakter. Cieszę się, że zrodziła się między wami miłość". I tak dalej, w tym tonie.

Podczas tamtej krótkiej rozmowy Dodi nie wspominał o żadnych

szczegółach - o pierścionku zaręczynowym, oficjalnych zapowiedziach czy dacie ślubu. Zaprosił jednak Yasseena na kawę. Wuj są- . dził, że właśnie wtedy dowie się czegoś więcej. Jednak gdy około północy wyszedł, by zobaczyć się z Dodim i Dianą, służba hotelowa go zawiadomiła, że pan Dodi dzwonił i prosił o przełożenie spotkania na rano, podczas śniadania. "Za dużo tu dziennikarzy" - powiedział Dodi recepcjoniście.

Yasseen już nigdy więcej nie rozmawiał ze swym siostrzeńcem.

Trzydziestego sierpnia o godzinie siedemnastej trzydzieści (osiemnastej trzydzieści czasu paryskiego) Richard Kay, królewski korespondent "Daily Mail" i od pięciu lat bliski przyjaciel Diany, odebrał od niej telefon.

Właśnie parkował samochód przed zakładem szewskim w Chelsea. Ona siedziała w Ritzu, czekając na powrót Dodiego, który wyszedł coś załatwić. Powiedziała Kayowi, że gdzieś w listopadzie, po wywiązaniu się ze wszystkich planowanych obowiązków, zamierza wycofać się z życia publicznego. Kay uważa, że decyzja ta była podyktowana perspektywą bliskiego ślubu z Dodim.

Rosa Monckton, bliska przyjaciółka Diany, która chyba lepiej niż ktokolwiek inny znała jej ostatnie myśli i plany, opowiada, że księżna dużo się śmiała, prowadząc podczas rejsu w Grecji rozmowy telefoniczne z Dodim. Kiedyś poprosiła Rosę, żeby posłuchała "jego cudownego głosu" nagranych na automatycznej sekretarce. Rosa uważa, że Diana zyskała dzięki Dodiemu "pewną stabilność emocjonalną". Rozmawiały ze sobą trzy dni przed śmiercią Diany, gdy ta płynęła jachtem dookoła Sardynii.

- Powiedz, czy jest przyjemnie? - zapytała Rosa.

- O tak, przyjemnie. Pa! - odpowiedziała księżna.

Dodi nie obnosił się ze swą miłością do Diany. Podczas dwóch wspólnych rejsów po morzu Śródziemnym wielokrotnie dzwonił do krewnych i przyjaciół. Jednak tylko dwa razy zwierzył się ze swoich prawdziwych uczuć, i to dość ostrożnie. Niemal każdy używa, mówiąc o Dodim, określenia "powściągliwy".

- O ile go znam, nie powiedziałby o tym nikomu na świecie - twierdzi bliska przyjaciółka Dodiego z Londynu, z którą rozmawiał w tamtym czasie. - Był taki zamknięty w sobie. Nigdy nie wymieniał niczyjego imienia, nie wspominał, że z kimś chodzi. - Ta mężatka pozostająca w całkowicie platonicznym związku z Dodim ostatni raz rozmawiała z nim we czwartek, dwa dni przed śmiercią. - Mówił: "Jestem naprawdę szczęśliwy", a nie: "jestem szczęśliwy z Dianą". Nigdy nic więcej nie powiedział. Być "naprawdę" szczęśliwym w ustach Dodiego znaczyło, że

jest zakochany.

Z przyrodnią siostrą Jumaną Dodi rozmawiał tego lata kilka razy. Powiedział wprost, że chce ją przedstawić Dianie, i umówili się tamtej feralnej niedzieli w Paryżu, kiedy Jumaną akurat obchodziła trzydzieste drugie urodziny.

Pat Kingsley rozmawiała z Dodim dwanaście godzin przed śmiercią.

- Był ogłędny w słowach, ale sprawiał wrażenie, że letni romans rozwija się wspaniale - opowiada. - Nie wspominał o małżeństwie, lecz dawał to dostatecznie wyraźnie do zrozumienia.

W tej samej rozmowie powiedział, że pod koniec września zamierza przyjechać do Los Angeles.

- "Mam dla ciebie cudowną wiadomość" - oświadczył Dodi, a na pytanie, czy zawodową, czy osobistą, odparł: - "Absolutnie

osobistą. Powiem ci, dopiero kiedy przyjadę do Kalifornii, ale to coś naprawdę wielkiego. Będiesz zachwycona".

Michael Cole wspomina, że przed ostatnim wyjazdem do Los Angeles w sprawie Kelly Fisher ostrzegwał Dodiego, aby nie zbliżał się do żadnej kobiety, bo brukowce zaczną głośić, że zdradza księżną Dianę.

- W zasadzie nigdy nie podnosił głosu, ale wtedy rzekł ostro: "Już nie będzie żadnej innej kobiety, Michael. Nigdy". Mówił o tym z przejęciem. A nie należał do ludzi okazujących uczucia.

Rodzina Diany nie potwierdza, że księżna miała poślubić Dodiego Al Fayed. Lecz potwierdzenie jej szczęścia można było niespodziewanie znaleźć szóstego sierpnia podczas pogrzebu w Westminster Abbey. Brat Diany, lord Spencer, zdecydował się wygłosić mowę pogrzebową, zanim rozpoczęły się przemówienia transmitowane przez światową telewizję dla setek milionów widzów.

- Chciałbym zakończyć podziękowaniami - mówił - dla Boga za jego drobne łaski, które okazał nam w tym okrutnym dniu, za to, że zabrał Dianę w najszcześniejszej i najpiękniejszej chwili, kiedy wreszcie odzyskała w życiu radość.

"Kiedy wreszcie odzyskała w życiu radość". To krótkie zdanie, odnoszące się do mężczyzny, któremu księżna Walii była bliska zaledwie sześć tygodni, dobitnie świadczy o jej miłości do Dodiego.

Rozdział dziewiąty.

TEN DZIEŃ OSTATNI.

Trzydziestego sierpnia, w sobotę rano, Dodi i Diana jedli śniadanie na pokładzie "Jonikala" i podziwiali migoczące wody Szmaragdowego

Wybrzeża Sardynii. Opaleni, weseli oślepieni słońcem - jak opowiadała Diana Rosie Monckton - gawędzili, śmiali się i wylegiwali na słońcu, aby jak najwięcej skorzystać z ostatnich godzin czarującego rejsu po Morzu Śródziemnym. Wczesnym popołudniem w towarzystwie dwóch ochroniarzy i innych pracowników wsiedli na łódkę motorową i popłynęli do brzegu.

O wpół do pierwszej dobili do pomostu znajdującego się tuż za hotelem Cala di Yolpe, gdzie spotkali się z doświadczonym taksówkarzem, wożącym ważne osobistości, Tomasem Muzzu, który ładował ich bagaże, gdy zajmowali miejsca w jego białym mercedesie. Drugim samochodem, czarnym mercedesem, pojechała cała reszta świty. Nigdzie wokół nie było widać ani śladu paparazzi.

Po półgodzinnej jeździe krętymi drogami z widokiem na urozmaicone wybrzeże Sardynii obydwie pojazdy zatrzymały się przy lotnisku Olbia. Na pasie czekał już gulfstream IV w zielono-złoty barwach Harrodsa. Załadowano bagaże, pasażerowie wsiedli na pokład, lecz minęła wyznaczona godzina startu - trzynasta cztery - i czekano jeszcze niemal pół godziny, zanim samolot znów mógł rozpocząć kołowanie i wzbić się ku błękitowi jasnego nieba.

Lśniaca maszyna wylądowała dokładnie o piętnastej dwadzieścia na lotnisku Le Bourget, dziesięć mil na północ od Paryża. Kilkunastu poinformowanych przez włoskich i brytyjskich kolegów dziennikarzy czekało już na powrót Dodiego i Diany z Sardynii. Byli wśród nich: Chassery, Oderkerken, Guizard oraz Rat ze swym kierowcą Darmonem. Teleobiektywy wycelowano w samolot, który zatrzymał się przy terminalu Transair, skąd ważnych gości zabrano do hotelu Ritz.

Dodi Al Fayed, widząc przez okno paparazzi, wyraźnie się zaniepokoił i poprosił obsługę Transair o pomoc w uniknięciu spotkania z dziennikarzami. Mieli oboje z księżną spędzić w Paryżu tylko jedną noc, a potem wrócić do Londynu, aby Diana mogła spotkać się z synami i wyprawić ich do szkoły. Dodi nie chciał, żeby tak szczególny dzień zepsuła im banda kowbojów jeżdżących na motocyklach i usiłujących uchwycić ich swoimi obiektywami.

Jednak dało się zrobić niewiele. Gdy tylko otworzyły się drzwi, zaczęły klikać migawki. W rezultacie przybycie Dodiego i Diany do Paryża zostało szczegółowo utrwalone na kliszach. Pierwszy na płytę lotniska wyszedł Trevor Rees-Jones (lat 29), były brytyjski spadochroniarz, weteran wojny w Zatoce Perskiej i zawodnik rugby, a teraz osobisty ochroniarz Fayed, z dumą noszący przydomek "Cień Dodiego". Za nim

pojawiła się księżna Diana w brązowych spodniach i dobranej kolorem kurtce oraz eleganckich okularach słonecznych. Uśmiechała się i ścisnęła dłońe personelowi naziemnemu. Dalej szedł Kęs Wingfield (lat 32), drugi ochroniarz Fayeda, który towarzyszył im na Sardynii. Na końcu ukazał się Dodi w czarnej koszuli, kamizelce i ciemnych dżinsach.

Na tafli lotniska powitał go dobrze zbudowany, łysiejący Henri Paul w szarym garniturze i okularach słonecznych. Dodi uścisnął mu dłoń i pochylił się ku niemu, jakby słabo go słyszał z powodu szumu silników. Paul coś mówił, wykonywał różne gesty, najwyraźniej wyjaśniał strategię dojazdu do Paryża. W stosunkach obu mężczyzn dało się zaobserwować zażyłość.

Obok samolotu stał czarny mercedes 600, numer rejestracyjny 405 JVJ 75, doskonale wyposażony luksusowy wóz z również czarną, skórzaną tapicerką i przyciemnianymi szybami. Diana i Dodi usiedli z tyłu. Rees-Jones zajął miejsce z przodu. Prowadził Philippe Dourneau (lat 35), dawniej szofer Ritza, obecnie kierowca zatrudniony na stałe przez Dodiego, aby wozić go podczas każdego pobytu w Paryżu. Właśnie Dourneau woził Dodiego i Dianę podczas potajemnego wypadu dwudziestego szóstego lipca, kiedy to udało im się spędzić romantyczny wieczór sam na sam, a paparazzi nawet się o tym nie śniło. Udało się to dzięki korzystaniu z tylnych drzwi do Ritza przy wejściach i wyjściach, a pomysł ten dzięki swej skuteczności bardzo się Dodiemu spodobał. Dourneau był dumny, że Dodi mu ufa. Jak potem opowiadał, Fayed zatrudnił go, gdyż cenił jego profesjonalizm: dyskrecję, punktualność, świetną znajomość Paryża i okolic oraz umiejętność "łagodnej" jazdy, mimo że nieraz trzeba się było śpieszyć.

- Nawet kiedy mu zależało na czasie - mówi Dourneau - nigdy nie kazał mi łamać przepisów.

Jeśli na przykład Dodi obawiał się spóźnienia na samolot, Dourneau czasami przekraczał dozwoloną prędkość, "lecz zawsze z zachowaniem zasad bezpieczeństwa i nigdy nie powodując nawet najdrobniejszej stłuczki". Po prostu właściwy człowiek za kierownicą.

Gdy mercedes odjechał spod samolotu, ruszył za nim czarny rangę rover z naklejką GB. Był to osobisty wóz Dodiego, trzymany na stałe w Paryżu. Tym razem prowadził Henri Paul, który na co dzień nie był szoferem, lecz pełnił obowiązki szefa ochrony Ritza i miał osobiście powitać przyjezdnych na lotnisku, a także zapewnić im bezpieczeństwo. Obok siedział Kęs Wingfield. Zadanie Paula, oprócz przewozu bagaży, polegało na zapewnieniu osłony i trzymaniu paparazzi z dala od mercedesa.

Diana i Dodi nie poprosili o eskortę Service de Protection des Hautes Personalites (SPHP), specjalnego oddziału, podlegającego francuskiemu Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, a zajmującego się ochroną ważnych osobistości odwiedzających Francję. Urzędnicy twierdzą, że Diana, jako była członkini rodziny królewskiej, była uprawniona do takiej ochrony, jeśli prośba zostałaby wystosowana przez ambasadę brytyjską. Jednak kierownictwo SPHP nie otrzymało oficjalnej informacji o obecności księżnej Walii we Francji. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zostało poinformowane, że jest to "wizyta prywatna".

Diana uprawniona była również do stałej, dwudziestoczworgodzinnej ochrony Brytyjskiej Królewskiej Brygady Obronnej, lecz po rozwodzie postanowiła zrezygnować z jej nadzoru. Jedną z przyjaciółek księżnej uważa, że głównym powodem było przekonanie Diany, iż oficerowie są przydzielani po to, "aby ją szpiegować i donosić do pałacu Buckingham. Nie chciała, żeby jej były małżonek wiedział, co ona robi i z kim się widuje". Nawet jednak mimo braku stałego nadzoru MI-6, brytyjski wywiad zagraniczny mógł śledzić jej posunięcia.

Gdy oba samochody opuściły lotnisko Le Bourget, policjant ze służb celnych eskortował je aż do autostrady A1. Później pasażerowie i kierowcy zostali zdani sami na siebie. Przy wjeździe na autostradę dogonili ich paparazzi. Dourneau przypomina sobie, że podążało za nimi kilka pojazdów, w tym dwa motocykle i czarny peugeot 205. Szofer jechał środkowym pasem ze stałą prędkością sto dwadzieścia - sto trzydzieści kilometrów na godzinę. W pewnej chwili motocykle zrównały się z nim i fotoreporterzy zaczęli robić zdjęcia, a błyski fleszy niemal go oślepiły. Jadący w roverze Wingfield zauważył, że śledzący ich paparazzi bez przerwy rozmawiają przez telefony komórkowe, najprawdopodobniej informując swoich kolegów o przyjeździe Dodiego i Diany. Wingfield wspomina, że czarny peugeot 205 wyprzedził mercedesa z prawej strony, zajechał go od przodu i zaczął hamować, żeby Dourneau zwolnił. (Fabrice Chassery, właściciel ciemnoszarego peugeot 205, przyznał później, że jechał za konwojem, ale stanowczo zaprzecza, iżby wyprzedził obydwie samochody i dokonał tak niebezpiecznego manewru). Według Wingfielda, księżna później mówiła mu, że bała się o bezpieczeństwo motocyklistów, których brawurowa jazda mogła spowodować wywrotkę lub zderzenie z samochodem. Na temat Henri Paula siedzącego za kierownicą Wingfield mówi, że "prowadził dobrze. Był dobrym kierowcą i przyzwoitym facetem".

Przy Porte de la Chapelle konwój wjechał na boulevard peripheri-que,

paryską obwodnicę, i skierował się na wschód. Szybkim zjazdem w Porte Maillot Dourneau udało się zgubić paparazzi, czym zasłużył sobie na komplementy Diany. Henri Paul jechał dalej do Paryża i dostarczył bagaż do mieszkania Dodiego przy Łuku Tryumfalnym, gdzie para miała spędzić noc. Paul i Rees-Jones spotkali się z mercedesem podczas pierwszego postoju: przy willi Wind-sorów w Lasku Bulońskim, na przedmieściach Paryża. Była piętnasta czterdzieści pięć.

Otoczony parkiem trzykondygnacyjny dom z przełomu wieków przy Champs-d'Entrainement 4 stanowił ostatnią rezydencję księżnej i księcia Windsom, obecnie zaś, jak już pisaliśmy, jest własnością Mohammeda Al Fayed. Przypominamy, że Al Fayed zamierzał początkowo utworzyć tu muzeum, mieszczące czterdzieści tysięcy przedmiotów należących do Windsorów. Pomimo jednak wielu wysiłków na rzecz utworzenia muzeum w maju 1997 roku zrezygnował z tych planów i postanowił przekształcić willę Windsorów w dom przeznaczony do prywatnego użytku rodziny. Czterdzieści tysięcy eksponatów miało zostać sprzedanych na aukcji u Sotheby'ego we wrześniu za szacunkową sumę powyżej siedmiu milionów dolarów. Decyzja Mohammeda nasiliła jeszcze plotki na temat ślubu Dodiego i Diany oraz ich przeprowadzki do willi Windsorów - aby zagrać na nosie rodzinie królewskiej, która odrzuciła Dianę tak samo, jak kilkadziesiąt lat wcześniej księcia i księżną Windsoru. Choć nie było tego w pierwotnym planie, Al Fayed chętnie zgodził się udostępnić ten dom synowi, który 30 sierpnia rano poinformował go o swych planach małżeńskich i zapytał, czy mógłby się przeprowadzić do dawnej willi Windsorów. Diana i Dodi przebywali tam wtedy zaledwie trzydzieści pięć minut, więc tylko pośpiesznie przespacerowali się po swej przyszłej rezydencji i okolicznych ogrodach. Grupa fotoreporterów jadących cały czas za rangę roverem pozostała za bramą. Pa-parazzi zrobili kilka zdjęć budynku, ale w żaden inny sposób nie zakłócili wizyty.

Następny w planie był Ritz, gdzie Dodi i Diana przyjechali o szesnastej trzydzieści pięć. Osobiście przywitał ich Claude Roulet (lat 36), człowiek numer dwa w hotelu; on to twierdził potem, że wyglądali na bardzo szczęśliwych i bardzo w sobie zakochanych. Schodami wyłożonymi dywanem weszli na pierwsze piętro do apartamentu królewskiego, którego cena wynosi dziesięć tysięcy dolarów za noc.

Okna wychodzące na Place Vendôme, meble w stylu empire, wyściełane czerwonym atłasem, kolorowe perskie dywany, kryształowe żyrandole i mosiężne świeczniki. Na apartament składa się salon i jadalnia, dębowa łazienka i podwójna sypialnia. Pławiąc się w luksusie (do poprzednich

bywalców zaliczali się Hermann Göring, Winston Churchill, Richard Nixon, Woody Allen i Madonna), Diana i Dodi odpoczywali po podróży.

W jakiś czas po przybyciu księżna wybrała się na szybkie zakupy do pobliskich butików przy Rue Faubourg Saint-Honore. Zbliżały się urodziny Harry'ego, więc chciała mu kupić kilka prezentów, a także trochę rzeczy dla siebie (które pięknie zapakowane znaleziono potem w mieszkaniu Dodiego; pokojówka z Ritza dołączyła je w niedzielę do bagażu księżnej, a potem Mohammed Al Fayed zwrócił pakunki siostrze Diany, lady Sarah McCorquodale z Lin-colnshire). Po wyprawie na zakupy Diana udała się do hotelowego salonu fryzjerskiego, który znajduje się obok basenu.

Dodi wykorzystał te chwile na załatwienie ważnej sprawy. Miał spotkanie z jubilerem Repossim, który przywiózł z Monte Carlo zamówiony osiem dni wcześniej i dopasowany pierścionek z napisem "Powiedz: tak!". Poszedł do sklepu Repossiego na drugą stronę Place Vendôme w towarzystwie Claude'a Rouleta i ochroniarza Kęsa Wingfielda na krótko przed wpół do siódmej. Odebrał pierścionek, ale obejrzał też inny, który zwrócił jego uwagę. Zapytał Repossiego, czy może wziąć obydwa, aby księżna mogła się na któryś ostatecznie zdecydować. Obydwa pierścionki zostały wręczone Rouletowi, a szczegóły dotyczące ceny i formy płatności miano uzgodnić później pomiędzy sklepem a dyrekcją Ritza.

Gdy Dodi wchodził do apartamentu, Diana była już z powrotem po wizycie u fryzjera. Chwilę później zapukał do drzwi Roulet i podał pierścionki Dodiemu, który zniknął z nimi w drugim pokoju apartamentu. Po jakimś czasie wrócił do Rouleta z wybranym pierścionkiem.

Zdecydował się na ten z napisem "Powiedz: tak!" i prawdopodobnie tej nocy zamierzał wsunąć go na palec Diany. Możliwe, że właśnie z tej okazji polecił służącemu trzymać w domu zmrożonego szampana. Cokolwiek jednak pragnął uczcić Dodi, nie zostało mu to dane. Nie rozpieczętowane puzderko z pierścionkiem znaleziono potem u niego w mieszkaniu.

Z apartamentu królewskiego Diana kilka razy telefonowała, między innymi o osiemnastej trzydzieści do przyjaciela Richarda Kaya, reportera i wieloletniego obserwatora rodziny królewskiej z "Daily Mail".

..Powiedziała mi, że postanowiła radykalnie zmienić swe życie -napisał Kay w pierwszym wrześniowym numerze gazety. - Zamierzała wywiązać się z podjętych akcji charytatywnych i działań na rzecz zakazu stosowania min lądowych, a potem, mniej więcej w listopadzie, całkowicie wycofać

się z oficjalnego życia publicznego".

Kay uważa, że związek z Dodim stanowił "istotny czynnik" w podjęciu tej decyzji.

- Kochała go i, co może ważniejsze, wierzyła, że on ją kocha i w nią wierzy. Byli szczęśliwi i zaślepieni wzajemnym uczuciem. Nie wiem na pewno, czyby się pobrali, ale sądzę, że to prawdopodobne.

Podczas dość długiej rozmowy nie wspomniała o Dodim, zapytała jednak, dlaczego prasa tak wrogo odnosi się do jej egipskiego przyjaciela.

- Dlatego, że jest milionerem? - pytała naiwnie, jakby nie rozumiała, że wielu Brytyjczyków uważa, iż rozwiedziony arabski playboy nie jest dobrą partią dla matki przyszłego króla Anglii. Oceniając nastrój księżnej podczas tej rozmowy, Kay napisał: "W sobotę wieczorem Diana była tak szczęśliwa, jak chyba jeszcze nigdy. Po raz pierwszy od wielu lat wszystko jej się zaczęło układać".

O godzinie dziewiętnastej Dodi i Diana wyszli tylnymi drzwiami z Ritza i wsiedli do mercedesa 600. Jadącego za nimi rangę rovera prowadził Jean-Francois Musa (lat 39), szef firmy Etoile Limousine, która wypożycza samochody i współpracuje z Ritzem. Poprzedniego wieczoru Henri Paul zadzwonił do Musy i poprosił, aby ten przyszedł do hotelu w sobotę o siedemnastej i poprowadził zabezpieczającego tyły rangę rovera. Dlatego wręczył kluczyki Musie, który wraz z Rees-Jonesem i Wingfieldem podążył za mercedesem. Cel: mieszkanie Dodiego w pobliżu Łuku Tryumfalnego. Na widok odjeżdżającego konwoju Henri Paul uznał swój dzień pracy za skończony i opuścił hotel. Była godzina dziewiętnasta pięć. Dziesięć minut później mercedes i rover wjechały na Rue Arsene--Houssaye, gdzie zastały grupę oczekujących fotoreporterów.

- Papamzzi dosłownie obkoczyli Dodiego i Dianę - opowiadał Wingfield.

- Księżna naprawdę się zdenerwowała i przestraszyła, chociaż właściwie była do nich przyzwyczajona. Ci tutaj wydawali się jeszcze gorsi, bo w dodatku krzyczeli. Musiałem ich odpychać.

Kiedy fotoreporterzy podchodzili zbyt blisko, francuski agent wynajęty do ochrony mieszkania kładł rękę na obiektywach aparatów i mocno odpychał natrętów. Jeden z paparazzi, zidentyfikowany przez kilku świadków jako Romuald Rat, głośno protestował. Inny odepchnięty fotoreporter zagroził, że zadzwoni do angielskich papa-razzi - znanych z większego natręctwa niż ich francuscy koledzy - a jeszcze inny oświadczył, że "Fayedowie tylko pogarszają swoją sytuację, nie pozwalając nam pracować, bo wszystkim teraz będziemy rozpowiadać, że są aferzystami". Krótco potem Rees-Jones i Wingfield wyszli z mieszkania i starając się

ostudzić temperaturę, powiedzieli Ratowi i reszcie, że pozwolą im pracować, jeśli tylko oni zachowają rozsądny dystans. W tym czasie, mówi Wingfield, "Dodi bardzo się denerwował zachowaniem paparazzi". Diana natomiast była po prostu przerażona.

- Księżna fizycznie bała się Romualda Rata - mówi osoba z bliska obserwująca wydarzenia tamtego dnia. - Widziała go przed wejściem do mieszkania. Niektórzy ludzie samym swoim wyglądem budzą strach. Niewykluczone, że Rat jest miły niczym mały kotek, ale to naprawdę kawał chłopa, i to na oko niezbyt sympatycznego, więc ona po prostu się go bała. Kobiety miewają czasami takie uprzedzenia.

Diana i Dodi opuścili mieszkanie o wpół do dziesiątej i ruszyli Champs-Elysee w stronę Place de la Concorde. Początkowo wybierali się do Chez Benoit, modnej restauracji mieszczącej się w pobliżu centrum Georges'a Pompidou, jednak fotoreporterzy tak bardzo cisnęli się wokół samochodów, że Dodi nie wytrzymał.

- Tego już za wiele - mruknął. - Ci faceci powariowali!

Kazał Dourneau odwołać rezerwację, zadzwonić do Ritza i powiadomić, że razem z księżną zjedzą kolację w hotelu. Była godzina dwudziesta pierwsza czterdzieści pięć.

Zastępca dyrektora Ritza, Claude Roulet, stał na chodniku przed Chez Benoit, gdy Dourneau do niego zadzwonił. Zaradny i sprytny Roulet zrobił rezerwację na własne nazwisko i teraz czekał na swych ważnych gości, aby wprowadzić ich do środka i dopilnować, żeby wszystko było comme il faut. Nie chciał, aby tego wieczoru działo się coś nieprzyjemnego.

Zastępował przecież swego szefa, prezesa Ritza, Franka J. Kleina, który wyjechał na weekend do Antibes. Zaniepokoił się, że Fayed i księżna jadą z powrotem do Ritza, a tam nie ma ich kto przyjąć. Zadzwonił więc do hotelu, by uprzedzić personel o nagłej zmianie planów gości. Za późno! Gdy odebrano telefon, samochody właśnie zajechały pod hotel.

Dochodziła godzina dwudziesta pierwsza pięćdziesiąt jeden.

Przed hotelem czekał tłum paparazzi i tak zwanych przez Francuzów badauds - przypadkowych przechodniów, poszukiwaczy sensacji i gapiów. Było ich tak dużo, że początkowo Dodi nie mógł otworzyć drzwi. Znow się zdenerwował i zaczął krzyczeć na Wingfielda i Jonesa, że nie zadzwonili wcześniej, aby ochrona hotelu mogła zrobić dla nich przejście. Jadący w roverze Wingfield zauważył z pełnym szacunkiem, że Dodi nic nie mówił o wizycie w Ritzu.

Najpierw wysiadła Diana; osłaniał ją Wingfield.

- Musiałem bronić jej przed paparazzi, którzy podchodzili zdecydowanie

za blisko - mówi. - Celowali aparatami prosto w twarz... Już wewnątrz księżna usiadła w fotelu i rozejrzała się bezradnie, jakby zaraz miała się rozpłakać.

Zdenerwowany Dodi został jeszcze chwilę w samochodzie, aż wreszcie też wysiadł. Kamienna twarz i zaciśnięta szczęka, wyraźnie widoczne na zdjęciach fotoreporterów i nagraniach wideo Ritza, zdradzały tłumioną wściekłość.

Obydwoje ruszyli głównym korytarzem, minęli dwie dość pospolite rzeźby czarnych nubijskich niewolników, podtrzymujących złote świeczniki, a potem weszli do dwugwiazdkowej restauracji hotelowej L'Espadon. Diana zamówiła na przystawkę jajecznicę z grzybami i szparagi, a jako danie główne solę w jarzynach. Dodi zdecydował się na turbota z rusztu i szampana Taittinger. Jednak ledwie zdążyli złożyć zamówienie, poczuli na sobie natrętne spojrzenia pozostałych klientów. Wzrok przyciągała nie tylko osoba Diany, lecz także ich stroje, zupełnie nie pasujące do otoczenia. Dodi miał na sobie dżinsy, jasnoszarą koszulę wypuszczoną na spodnie i jasnobrązową kurtkę z zamszu oraz kowbojskie buty. Diana - prostą czarną bluzeczkę, czarną kurtkę, białe spodnie, złote kolczyki i buty na wysokim obcasie projektu Yersacego. Wszystko było jak najlepszej jakości, lecz nie pasowało do otoczenia wymagającego odpowiednich strojów. Postanowili więc zjeść kolację w apartamencie królewskim. Nastąpiła kolejna - nie ostatnia - zmiana planów.

Tymczasem po nieprzyjemnym incydencie związanym z przybyciem Dodiego i Diany mający nocny dyżur funkcjonariusz ochrony, Francois Tendil, zadzwonił na telefon komórkowy do Henri Paula

i wezwał go, aby ratował sytuację: Fayed i księżna Diana wrócili do hotelu, a setki paparazzi i badauds tłoczą się przy wejściu, syn szefa wścieka się jak diabli. W obawie, że niedociągnięcia ochrony mogą się odbić na nim, Paul postanowił wrócić do hotelu i wziąć sprawy we własne ręce. Była godzina dwudziesta pierwsza pięćdziesiąt pięć.

Nikt nie wie, gdzie Paul odebrał telefon. Nie wiadomo też dokładnie, co robił po zakończeniu pracy. Nawet elitarna brygada dochodzeniowa po kilku tygodniach śledztwa nie potrafiła dokładnie ustalić jego poczynąń po wyjściu o dziewiętnastej pięć z hotelu. Jeden z pracowników Ritza powiedział oficerom dochodzeniowym, że widział go o wpół do ósmej w Bourgogne, barze znajdującym się nieopodal mieszkania Paula przy Petits-Champs. Jednakże właścicielka baru podczas przesłuchania policyjnego zeznała, że tego wieczoru w ogóle nie widziała Paula.

- Mamy tę kafejkę od ośmiu miesięcy i widziałam go tu może z dziesięć razy - powiedziała Myriam Lemaire w wywiadzie dla magazynu "Time". - Kiedy przychodził, zamawiał coś do picia, czytał gazetę, a potem wychodził. Nigdy nie widziałam, żeby przychodził w czyimś towarzystwie albo żeby wypił więcej niż jednego drinka.

Sprzeczne twierdzenia padają w znajdującym się nieopodal Ritza barze o nazwie Harry's New York. Właściciel twierdzi uporczywie, że Paula nie było tam tego wieczoru, dwaj barmani natomiast są zdania, że był, a jeden utrzymuje, że Paul wypił dwie whisky. Aby skomplikować sprawę, przyjaciele Paula mówią, iż nigdy nie pijał whisky. A więc to był on czy nie on?

Tajemnice się mnożą: we Floralie przy Rue Quatre Septembre, w barze, gdzie - jak wiadomo Paul często bywał, pracownicy twierdzą, iż nie dość, że nie było go tam tego wieczoru, to w dodatku wcale go nie znają. Ktoś w końcu zaczął podejrzewać, że niektórzy właściciele barów boją się ewentualnych kłopotów i nie chcą mieć nic wspólnego z konsumpcją alkoholu przez Henri Paula wieczorem trzydziestego sierpnia 1997 roku. Jest też prawdopodobne, że w pewnym momencie Paul wrócił do swego mieszkania przy Petits-Champs 33. Miał silny zarost i po południu wyglądał na nie ogolonego, gdy jednak pokazał się w Ritzu, był ogolony, miał na sobie świeżą koszulę, a także krawat. Czy pił w domu? Całkiem możliwe. Oficerowie dochodzeniowi znaleźli u niego w lodówce opróżnioną w trzech czwartych butelkę martini. Jeśli wypił tyle po opuszczeniu pracy - na pusty żołądek - to wszystko zaczyna stawać się jasne. Martini zawiera szesnaście procent alkoholu, a więc prawie dwa razy więcej niż zwyczajne wino.

Jedno jest pewne: tuż przed powrotem do hotelu Paul wstąpił do Champmesle, baru dla lesbijek przy Rue Chabanais. Pomimo swojej płci bywał tam regularnie. Dziewczyny go lubiły. Kupował im kwiaty, lubił pogawędzić i nigdy żadnej nie obrażał.

- Znałam go od dwudziestu lat - mówi pięćdziesięcioletnia, potężnie zbudowana blondynka, barmanka Josy, także lesbijka. Pochylając się nad barem przy fresku przedstawiającym nagie kobiety, dodaje: - Miły był z niego facet, taki delikatny. Pił colę, wodę mineralną, czasami piwo. - Josy twierdzi, że Paul tamtej soboty wyglądał normalnie. - Gdyby był wstawiony, na pewno byśmy to zauważyły. Paul wpadł do Champmesle około dwudziestej drugiej, ale nic nie pił. Przyszedł zabrać swojego austina mini, którego parkował po przeciwnej stronie ulicy. Było to już zapewne po wezwaniu Tendila i właśnie wracał do Ritza. Zdażył tylko

wsunąć głowę w drzwi i powiedzieć: "Zobaczymy się później, dziewczyny. Muszę lecieć do pracy".

Czy pił tego wieczoru w domu, czy w barze - niewielka różnica. Faktem jest, że samo picie nie może świadczyć o jego nieodpowiedzialności - był kawalerem, chciał mile spędzić wolny sobotni wieczór po dniu ciężkiej pracy, więc dlaczego nie mógłby sobie pozwolić na parę głębszych? Nie miał przecież zielonego pojęcia o tym, że może być jeszcze tej nocy wezwany, a potem poproszony o podwiezienie księżnej i jej narzeczonego. O nieodpowiedzialności - i to nie tylko jego - można mówić dopiero potem.

Wideokaseta z kamery systemu bezpieczeństwa Ritza pokazuje, że Paul zajeżdżał pod wejście do hotelu o dwudziestej drugiej osiem. Chociaż przed hotelem swobodnie mogła zaparkować ciężarówka, czarny mini austin, nim stanął, wykonał kilka niepotrzebnych manewrów. Dalej kasety pokazują, jak przez mniej więcej dwie godziny Paul chodził po hotelu i w różnych miejscach rozmawiał z różnymi ludźmi. Wydaje się, że zachowywał się zupełnie normalnie, choć na niewyraźnym obrazie trudno to jednoznacznie ocenić.

Obydwaj ochroniarze uważają, że przez cały wieczór Paul wyglądał "absolutnie normalnie".

- W mojej obecności Henri Paul pił piwo bezalkoholowe - powiedział Wingfield. - Nie było od niego czuć alkoholu, a stał niecały metr ode mnie. Co więcej, gdyby choć trochę było widać, że jest wstawiony, ani ja, ani Trevor nie pozwolilibyśmy mu wieść Dodiego i Diany. To nie wchodziło w grę. Gdyby Dodi zauważył, że Henri jest podпиты, wyrzuciłby go na bruk.

Ale sam Dodi też pił szampana i mógł nie wyczuć alkoholu w oddechu Paula.

W rzeczywistości zaś Paul pił tuż pod nosami ochroniarzy. Kiedy Diana i Dodi jedli kolację, obydwoj Anglicy skoczyli coś przegryźć do hotelowego baru Yendôme. Paul do nich dołączył, ale nic nie jadł. Za to, jak Wingfield powiedział policji, zamówił "sok ananasowy, który rozcieńczał wodą z karafki, bo wydawał mu się za mocny". Rees-Jones oświadczył potem oficerom dochodzeniowym, że Paul pił "żółty napój".

Śledztwo wykazało, że "żółtym napojem" był pastis, anyżowy aperitif, który jest prawie tak samo mocny jak whisky. Anglicy mogli tego nie wiedzieć, ale we Francji pastis podaje się zazwyczaj właśnie z karafką wody i należy go rozcieńczyć tuż przed wypiciem (zalecane proporcje to

pięć części wody na jedną część pastisu). Jeśli dwie porcje pastisu dodać do trzech czwartych butelki martini, które być może Paul wypił w domu, to otrzymamy mniej więcej taką ilość alkoholu, jaką potem wykryto u niego we krwi.

To, czego nie zauważyli Anglicy, było oczywiste dla wielu pracowników Ritza. Jeden z nich anonimowo przedstawił swoje obserwacje we francuskim dzienniku "Liberation":

- Czekał w barze Yendôme, w hotelu, razem z dwoma angielskimi ochroniarzami, przy stoliku nieopodal baru. Na sali było sporo ludzi. Tamci ochroniarze nie pili alkoholu, ale szef ochrony [Paul] zamawiał aperitify. Widziałem, jak wypił dwa ricardsy (popularna odmiana pastisu). W pewnej chwili cała trójka nagle wstała. Pan Paul zatoczył się i wpadł na kelnera. Po chwili już chwycił kierownicę mercedesa.

Inni pracownicy Ritza także zwrócili uwagę na stan Paula. Anonimowy członek personelu mówił w radiu Europę 1 pełnym niesmaku głosem:

- Paula pośpiesznie wezwano do Ritza, ponieważ miał przyjechać Al Fayed. Paul był trochę wstawiony i wszyscy o tym wiedzieliśmy. Każdy wiedział, że on pije, kiedy nie jest w pracy...

W Ritzu, gdy są tam Fayedowie, zaczyna panować nastrój paniki. Jeden z prawników zaangażowanych w sprawę twierdzi, że odebrał anonimowe telefony od dwóch pracowników Ritza, którzy twierdzili, że nie mogą ujawnić swych nazwisk z obawy o utratę pracy, ale dla wszystkich jest oczywiste, że tamtego wieczoru Paul był pijany.

- Każdy widział, co się dzieje, ale baliśmy się mówić - oto słowa długoletniego pracownika Ritza. - Monsieur Paul nie ponosi odpowiedzialności. On tylko wykonywał polecenia.

Czyje?

Wszystko wskazuje na to, że sam Dodi poprosił Paula, aby ten usiadł za kierownicą. Obydwaj ochroniarze powiedzieli śledczym, że polecenie wydał Dodi - pomimo ich obiekcji zgłaszanych wobec tego planu.

Wingfield, który po zjedzeniu kolacji razem z Rees-Jone-sem wrócił na górę, zeznał, że Dodi o dwudziestej trzeciej piętnaście otworzył drzwi apartamentu królewskiego i zapytał, ilu jest na zewnątrz paparazzi.

Ochroniarz odpowiedział, że trzydziestu plus jakichś stu gapiów.

- Pan Dodi powiedział mi wtedy - wspomina Wingfield - że opuścimy hotel za kilka minut zgodnie z samodzielnie przez niego opracowanym planem, według którego oni oboje pojedą innym mercedesem z innym szoferem. Myślałem, że chodzi mu o Francois [Mu-sę], ale... pan Dodi powiedział mi, że to ma być Henri Paul. Nie znałem wcześniej Henri Paula

i nie zaskoczyło mnie, że pan Dodi wybrał właśnie jego.

Rees-Jones zwrócił uwagę, że rozsądniej byłoby wykorzystać dwa samochody. Wingfield natomiast uznał, że lepiej będzie, kiedy Do-diemu i Dianie będą towarzyszyć obydwaj ochroniarze. Dodi uznał jednak, że samochód jest na to za mały.

Krótko potem Dodi zadzwonił do ojca i powiedział mu, że zaraz razem z księżną wyjeżdżają do mieszkania. Mohammedowi Al Faye-dowi plan ten nie podobał się ani trochę.

- Nie jedźcie - ostrzegął. - Na zewnątrz czekają przedstawiciele mediów i dużo ludzi. Nie możecie po prostu zostać w hotelu?

- Nie możemy - odparł Dodi. - Wszystkie rzeczy mamy w mieszkaniu, a wyjeżdżamy wcześniej rano.

- Tylko bądźcie ostrożni - ostrzegł ojciec. - Nie śpieszcie się, nie ma po co. Poczekajcie na odpowiednią chwilę, a potem wsiadajcie do samochodu i jazda. Nie ukrywajcie się. To niepotrzebne, macie przecież ochronę. Jeśli będą robić zdjęcia, to trudno, wiemy, że będą. Ale wyjdźcie tyłem, zmieńcie kierowcę...

Dodi jednak miał już własny plan. Najwyraźniej coraz bardziej ekscytował się swoimi zamierzeniami. Zmęczona długim i ciężkim dniem Diana czekała tylko i obserwowała, co się dzieje. Taśmy wideo Ritza pokazują ich oboje, jak kilka minut przed odjazdem stoją w holu. Dodi opiekuńczo obejmuje Dianę ramieniem. Przodem do nich stoi Henri Paul i z ożywieniem o czymś rozprawia. Wingfield tak opisywał tę chwilę:

- Dodi był szczęśliwy, księżna także. Żartowali i śmiali się. O ironio, nigdy nie widziałem Dodiego i Diany tak zadowolonych, jak w chwili, gdy mieli potajemnie uciekać tylnym wyjściem z hotelu.

Jeśli Dodi wymyślił ten plan i wyznaczył Henri Paula, to zrobił to za pełną wiedzą dyrektora Ritza. Musa zeznał, że to właśnie Claude Roulet, zastępca dyrektora hotelu, poprosił go o dostarczenie samochodu pod tylne drzwi, "żeby się po cichu ulotnić". To także Roulet (prawdopodobnie obawiając się poleceń Dodiego) powtórzył propozycję, żeby Musa sam poprowadził samochód, ponieważ posiada wymaganą licencję szoferską.

Zamiast tego jednak Musa otrzymał od Dodiego - za pośrednictwem Wingfielda - polecenie utworzenia odwracającego uwagę konwoju, złożonego z mercedesa 600 i rangę rovera. Najpierw obydwa pojazdy ruszyły sprzed hotelu i zatoczyły krąg po Place Yendôme, przyciągając całą uwagę paparazzi. Dopiero później, dokładnie o dwudziestą czwartą dwadzieścia dwie, Dourneau, Musa i Wingfield pojechali w stronę mieszkania, pewni, że tam spotkają Dodiego i księżną. W tej samej chwili

czarny mercedes S-280 wjeżdżał do tunelu Alma.

Rozdział dziesiąty.

KIEROWCA.

Chociaż ciało Henri Paula leżało nieruchomo w paryskiej kostnicy, nie zaznał on spokoju. Krew, włosy, płyn oczny i tkanki poszczególnych narządów badano pod mikroskopami, wstrząsano w probówkach i centryfugach, łączono z różnymi środkami chemicznymi, a wszystko po to, żeby zbadać, co zawierają. Wstępne wyniki ogłoszone pierwszego września po południu wykazywały, iż alkohol zawarty we krwi trzykrotnie przewyższa limit (0,5 promila) pozwalający na prowadzenie samochodu. Analizy wykonane w laboratorium policyjnym wykazywały 1,87 promila, robione natomiast kontrolnie badania w laboratorium prywatnym - 1,74 promila. Ogłoszenie tej wiadomości zadziało niczym wybuch bomby.

- To wszystko zmienia! - oznajmił Gilbert Collard, adwokat fotoreportera Christiana Martineza. - Teraz dopiero słyszymy, że [Paul] jechał z ogromną prędkością samochodem, którego nie znał, a do tego był pijany, co stanowi przestępstwo. Narażał życie ludzkie na niebezpieczeństwo. Adwokat Nikoli Arsova z agencji Sipa, William Bourdon, narzekał, że fotoreporterów potraktowano jak "mięso rzucone na pożarcie lwom show biznesu", i zażądał ich natychmiastowego zwolnienia.

Prawnicy Ritza i przedstawiciele rodziny Al Fayedów, czując, że sytuacja obraca się przeciwko nim, rozpoczęli gwałtowny kontratak. Najpierw po prostu zakwestionowali prawdziwość wyników testów. Piątego września, podczas konferencji prasowej w Londynie, rzecznik

Al Fayed, Michael Cole, nazwał Paula "wzorowym pracownikiem" i przedstawił fragmenty taśmy nagranej kamerą wideo w Ritzu na dowód tego, że w noc wypadku Henri zachowywał się normalnie.

- Najdokładniej, jak się dało, odtworzyliśmy zachowanie Henri Paula podczas dwóch godzin pobytu w hotelu i z satysfakcją możemy stwierdzić, że zarówno z kaset wideo, jak i ze szczegółowych oświadczeń ludzi na temat jego stanu tamtej nocy jednoznacznie wynika, iż nasz pracownik był trzeźwy, nie było od niego czuć alkoholu, zachowywał się spokojnie i absolutnie nic nie wskazywało na jego nietrzeźwość. Staramy się przekonać wszystkich, że ten człowiek nie miał 1,75 promila alkoholu we krwi, bo inaczej przecież by się zataczał.

Żeby potwierdzić swoje sceptyczne nastawienie do wyników badań. Cole zatrudnił eksperta, doktora Petera Yanezisa, profesora medycyny sądowej z uniwersytetu w Glasgow. Yanezis twierdzi, że na prośbę Al Fayedów

pojechał do Paryża w celu zweryfikowania wyników testów. Nie dopuszczono go do ciała Paula, ale wolno mu było zobaczyć wyniki. Podważył on sam sposób pobierania próbek krwi, twierdząc, że owszem, przeprowadzono różne testy, ale na tej samej porcji krwi podzielonej na dwie części, a zatem obydwa wyniki muszą uwzględnić możliwość zanieczyszczenia. Chociaż absolutnie nie miał podstaw do wysuwania w tym wypadku takich zarzutów, obstawał przy tym, że "gwałtowna" natura śmierci "stwarzała realną możliwość zanieczyszczenia krwi i trzeba ten czynnik poważnie rozpatrzyć. Wysunął też przypuszczenie, że z krwią mogła się mieszać treść żołądka. Dodał, iż badania moczu i płynów ocznych dostarczyłyby bardziej przekonujących wyników.

Najwyraźniej profesor Yanezis nie wiedział, że francuscy patolodzy pobrali pięć różnych próbek prosto z serca oraz że sprawdzili także mocz, żółć i płyn oczny. Co do treści żołądka, to sam żołądek Paula pozostał nienaruszony, podobnie zresztą jak inne ważne narządy (z wyjątkiem pękniętej aorty). Podczas konferencji prasowej Vanezis nie mógł jednak odpowiedzieć na żadne pytanie dziennikarzy, bo śpieszył się na samolot. To kiepskie wystąpienie stanowiło

tylko dowód na to, że strona Al Fayed/Ritz chwyta się ostatniej deski ratunku, aby uwagę kierować głównie na fotoreporterów, a nie na ich byłego pracownika.

Te naprędce wzniesione barykady szybko runęły pod zalewem nowych informacji z laboratorium. Dziesiątego września w komunikacie z biura prokuratora ogłoszono, że pozostałe próbki krwi pobranej czwartego września na prośbę rodziny Paula wykazują 1,75 promila alkoholu, a analiza płynu ocznego - 1,73 promila. Co więcej, dalsze badania krwi ujawniły zawartość "lecniczych ilości" fluoksetyny (prozacu) i "zwiększonych ilości" tiaprydu (tiapridalu), dwóch środków przeciwdepresyjnych, mogących potęgować skutki działania alkoholu. Badania włosów pozwoliły analitykom ustalić, że Paul zażywał prozac regularnie od maja a tiapridal od lipca. I na koniec siedemnastego września prywatne laboratorium, upoważnione do przeprowadzenia bardziej skomplikowanej analizy krwi, przedstawiło sędziemu Stephanowi zeznanie, że Henri Paul był przez minimum tydzień pod "ciągłym, umiarkowanym wpływem alkoholu" (badania mogą uchodzić za w pełni wiarygodne tylko w stosunku do takiego okresu). Innymi słowy, podwyższony poziom alkoholu we krwi trzydziestego pierwszego sierpnia nie był wynikiem jednodniowego picia, ale skutkiem regularnego spożywania alkoholu. , Dowody są niezaprzeczalne: Henri Paul jechał

samochodem, będąc pod wpływem alkoholu i silnie działających leków. Al Fayedo-i wie szybko zmienili taktykę i zaczęli wylewać na swego byłego pracownika wiadra pomoy. Rzecznik prasowy, Michael Cole, jedenastego września powiedział CNN, że:

- Mohammed jest wstrząśnięty. Przeraził się, iż człowiek w takim stanie mógł stawić się do pracy i wsiąść do samochodu [...]. Stanowczo i jednoznacznie potępiamy każdego, kto wsiada za kierownicę pod wpływem alkoholu albo mieszanki leków. Nie znałem Paula [...]. Jestem absolutnie przekonany, że gdyby Mohammed cokolwiek wiedział na temat jego pijaństwa, czy - jeśli wolicie - problemu alkoholowego, natychmiast wyrzuciłby go z pracy, bo Paul często woził Dodiego i inne ważne osoby.

Nagle przedstawiany jako potwór, szaleniec i de facto morderca, Henri Paul znalazł się w centrum śledztwa - a także w centrum zainteresowania opinii publicznej. Ironia losu objawiała się w tym, że ten zamknięty w sobie człowiek już zapłacił za swoje błędy najwyższą cenę. Jest on postacią, która mimo światowego rozgłosu nadal pozostaje mało znana i nie rozumiana. Był nieodpowiedzialnym mordercą czy wygodnym kozłem ofiarnym? Nie znamy na to jeszcze jednoznacznej odpowiedzi.

Urodzony 3 lipca 1956 roku w skromnej robotniczej rodzinie z Lorient w południowej Bretanii, Henri Paul uważany był przez przyjaciół za lojalnego, ciężko pracującego, ambitnego i inteligentnego człowieka, który szczylił się tym, że zaczynając od niczego, doszedł do odpowiedzialnego stanowiska w jednym z najszlachetniejszych hoteli świata. Ojciec Henri Paula, Jean-Paul (lat 65), był pracownikiem zatrudnionym przez władze miejskie, a matka Giselle (lat 67) gospodynią domową. Henri dorastał wraz z czterema braćmi w niewielkim piętrowym domku przy ulicy Louis Bleriota na przedmieściach portowego miasteczka liczącego sto tysięcy mieszkańców.

Chociaż nie był synem najstarszym, Giselle lubiła go najbardziej i on właśnie zaszedł w życiu najdalej. Nazywała go czule mon grand, gdy przyjeżdżał na weekendy z Paryża. Kiedy wybuchł skandal w związku z jego stanem wskazującym na spożycie alkoholu w noc wypadku, Giselle stanęła w obronie czci swego syna, którą kalala prasa całego świata.

- Mój syn nie był alkoholikiem - powiedziała jedenastego września w wywiadzie dla dziennika "Figaro". - Płaci teraz za to, że woził ważne osoby. Czy można sobie wyobrazić, żeby księżna Walii i Dodi Al Fayed zgodzili się wsiąść do samochodu prowadzonego przez pijaka? [...] Nie muszę go bronić, chciałabym, żeby każda matka

miała takiego syna jak on.

Pod wieloma względami Henri Paul rzeczywiście był idealnym synem. Zdobył bakalaureat z matematyki i fizyki w Lycee St. Louis i otrzymał nagrodę dla pianisty w dziedzinie muzyki klasycznej w miejscowej szkole muzycznej. Jednak jego prawdziwą pasją było latanie. Licencję pilota zdobył w wieku lat dziewiętnastu, przez jakiś czas pracował jako instruktor latania, a żeby wykonywać ten zawód musiał przejść wiele rygorystycznych egzaminów (na pierwszej licencji pilota z 27 czerwca 1976 roku widać zdjęcie młodego człowieka z długimi włosami i brodą). Obowiązkową roczną służbę wojskową odbył Paul w roku 1979 we francuskiej bazie lotniczej Rocheford, lecz z powodu słabego wzroku nie spełniły się jego marzenia i nie został pilotem myśliwca. Przydzielono go natomiast do ochrony bazy, dzięki czemu zdobył doświadczenie, które później przydało mu się w Ritzu. Wystąpił ze służby w stopniu porucznika rezerwy lotnictwa.

Po odbyciu służby wojskowej, w 1980 roku, przeprowadził się do Paryża i zajął sprzedażą sprzętu żeglarskiego w mieszczącym się przy ulicy Petits-Champs sklepie Emeraude Marine, wyspecjalizowanym w katamaranach. Życiowy przełom nastąpił w 1982 roku, kiedy przyjaciel Paula, policjant śledczy z Paryża, Jacques Pocher, skontaktował go z Claude'em Rouletem z Ritza. Prezes hotelu Frank Klein poprosił swego zastępcę Rouleta o znalezienie kogoś, kto pomógłby w zorganizowaniu służb ochrony Ritza. Rekomendowany przez Pochera Paul został przyjęty jako doradca architekta do spraw bezpieczeństwa, a do jego zadań należało nadzorowanie restaurowanego hotelu.

W 1986 roku powołano w końcu nowe służby bezpieczeństwa i Paul został zastępcą dyrektora. Kiedy trzydziestego czerwca 1997 roku szef służb ochrony Jean Hocquet złożył rezygnację, obowiązki dowódcy dwudziestoosobowego oddziału przejął Paul. W chwili wypadku podlegał tylko Kleinowi, Rouletowi i zarządcy hotelu, którym był Franco Mora. Znający go pracownicy twierdzą, że żył na dobrej stopie z Kleinem i cieszył się jego zaufaniem. Prezes doceniał jego dyskrecję, zaradność i całkowitą lojalność. Szef ochrony należał do ludzi, którzy nie odmawiają wykonania żadnego polecenia otrzymanego od zwierzchników.

Paula obdarzały zaufaniem także policja i służby wywiadowcze, a miał z nimi regularne kontakty w związku z zapewnianiem bezpieczeństwa różnym odwiedzającym hotel dygnitarzom. Mówiło się nawet, że jest informatorem lub honorowym korespondentem francuskiego wywiadu zagranicznego, Direction Generale de la Securite Exterieur (DGSE).

Przedstawiciele DGSE odmawiają potwierdzenia lub zaprzeczenia związków Paula z ich służbami. Yves Bonnet natomiast, były szef agencji kontrwywiadowczej Direction de la Surveillance du Terri-toire (DST), twierdzi w wywiadzie, że "normalną procedurą było wiązanie kogoś na takim stanowisku w ważnym hotelu z agencją i prośby o dostarczanie informacji na temat klienteli. To nic nadzwyczajnego". Rzeczywiście w prywatnym notesie z adresami Paula znalezionym przez dochodzeniowców u niego w gabinecie znalazł się numer kontaktowy do DST i do Renseignements Generaux, skrzydła wywiadowczego francuskiej policji państwowej. Będąc porucznikiem lotnictwa francuskiego w rezerwie aż do 1992 roku, miał odznakę pozwalającą na wolny wstęp > do Ministerstwa Sprawiedliwości, mieszczącego się tuż obok Ritzu. Przyjaciele twierdzą, że czasami wspominał o tego typu powiązaniach, lecz nigdy nie wdawał się w szczegóły.

Pochodzący również z miasteczka Lorient Claude Garrec (lat 40) był prawdopodobnie najbliższym przyjacielem Paula. (Trzeciego września jego nazwisko widniało jeszcze na skrzynce listowej Paula obok nazwisk byłej dziewczyny Paula i jej córki). Chociaż poznali się w 1970 roku, utrzymywali ze sobą stały kontakt. Paul regularnie niemal co środa spotykał się z Garrekiem i trzema innymi kumplami na kolacji w restauracji Grand Colbert przy ulicy Vivienne. W soboty wieczorem Paul jako kawaler zazwyczaj bywał na kolacji w paryskim mieszkaniu rodziny Garreka. Garrec czasami spotykał się też z Pau-lem i innymi kumplami w kregielni, a w soboty rano zawsze grali ze sobą w tenisa.

Trzydziestego sierpnia 1997 roku, ostatniego dnia życia Henri Paula. Garrec zabrał go spod domu i pojechali na zachód od miasta, do Ivry-les-Moulineux, na korty tenisowe. Grali od dziesiątej do jedenastej.

- Pierwszego seta wygrał Henri, drugiego ja - mówi Garrec, administrator firmy drukarskiej, niebieskooki mężczyzna o krótko przyciętych, siwiejących włosach. - Miał przeciętną kondycję, pozwalającą mu grać w tenisa mniej więcej godzinę.

O jedenastej wyjechali z kortów i zatrzymali się przy stoisku z gazetami na Płace de la Madeleine. Paul jak zwykle kupił centrolewicowy paryski dziennik "Liberation" oraz gazetę ze swej rodzinnej Bretanii "Ouest-France".

Stamtąd, zgodnie ze zwyczajem, poszli na drinka do kawiarni Pelican w pobliżu domu Paula.

- Henri zamawiał wtedy zawsze jedno albo dwa piwa - mówi Garrec - tym razem pił jednak tylko colę, bo mówił, że po południu pracuje. Wspomniał

też, że ma odebrać księżną i jej przyjaciela z lotniska Le Bourget, ale była to dla niego najwyraźniej rutynowa czynność.

Rozstali się o wpół do pierwszej. Wtedy Garrec widział Paula po raz ostatni.

Jak większość jego przyjaciół, Garrec był zdumiony wypadkiem i faktem, że Henri mógł prowadzić samochód pod wpływem alkoholu.

- Oczywiście, jeżdżenie po pijanemu to zła rzecz. Nie zaprzeczam. Ale jak mogło do tego dojść? - zastanawia się. - Może tego wieczoru trochę przeholował albo ktoś go zmusił do picia? Może i popełnił błąd, ale porządny był z niego facet.

Paul kochał życie, lubił jeść i pić, opowiada Garrec. Przed posiłkiem serwował sobie często pastis, ale podczas jedzenia rzadko popił wino. Czasami zdarzało mu się wychylić kieliszek bourbona, ale nigdy nie brał do ust whisky.

- Nawet gdy sporo wypił, nie był pijany. Nigdy nie widziałem, żeby przesadził. Język mu się nie plątał, Paul nie zataczał się, nie wariował. Przeważnie pierwszy odchodził od stołu. Wstawał o dziesiątej i szedł do domu. Nigdy nie zostawał na popijawie do trzeciej nad ranem.

Wszyscy twierdzą, że Paul był wesołym, ujmującym kompanem. Grał dla przyjaciół na pianinie - wszystko od dżezu po klasykę. Był czytany, inteligentny, potrafił dyskutować prawie na każdy temat - także o filmach, których nie widział, a tylko czytał z nich recenzje.

- Główny temat jego rozmów stanowiło lotnictwo - mówi Garrec. - To była jego prawdziwa pasja. - Jednak dużo wiedział na prawie każdy temat. Czytał gazety, czasopisma, powieści, eseje - szczególnie lubił właśnie eseje. Miał zadziwiającą pamięć i wspaniałą lotność umysłu. Płynnie mówił po angielsku, znał też trochę niemiecki.

Garrec uważa Paula za ostrożnego kierowcę.

- W samochodzie zawsze pierwszy zapinał pas. Jeździł małym samochodem, austinem mini, z automatyczną skrzynią biegów. Właściwie wcale nie fascynowały go samochody ani prędkość. Co jakiś czas jeździliśmy razem do Lorient, ale nigdy nie chciał prowadzić. A kiedy siadał za kierownicą, zachowywał się bardzo ostrożnie. Jeśli się podrywa samolot w nocy przy prędkości dwustu sześćdziesięciu kilometrów na godzinę, trzeba umieć nad sobą panować.

W gruncie rzeczy Paul wolał latać niż prowadzić samochód; czasami wynajmował mały samolot na prywatnym lotnisku Toussus-le-Noble, trzydzieści kilometrów na południowy zachód od Paryża, i leciał na

weekend do Lorient. Tam odwiedzał rodziców i przyjaciół z dzieciństwa, z którymi utrzymywał kontakty.

Jean-Andre Cahuzac, który przez kilka lat uczył Paula latania, potwierdza jego wyjątkowe zdolności do pilotażu.

- Trzeba wiedzieć, że gdy się leci w górze przez mgłę, nie może być mowy o improwizacji - mówi. - Latanie wymaga dyscypliny. A Paul na pewno nie miał skłonności do szarżowania.

Sześćset pięć godzin w powietrzu oraz zdobyte uprawnienia potwierdzają jego doświadczenie i umiejętności. Ledwie dwa dni przed śmiercią przechodził fizyczny test wymagany do przedłużenia licencji. Zdolności ruchowe i ogólny stan zdrowia oceniono dobrze, chociaż zaświadczenie zawiera zastrzeżenie o "obowiązkowym stosowaniu okularów dla daleko widzów". (W noc z trzydziestego na trzydziesty pierwszy sierpnia miał okulary).

Przy wzroście metr sześćdziesiąt siedem i siedemdziesięciu sześciu kilogramach wagi był dość potężny, ale nie otyły. Z łysiejącą i siwiejącą głową wyglądał równie dobrze na twardziela, jak i na pluszowego misia. Kiedyś nosił wąsy, które nadawały mu fasonu latynoamerykańskiego banditto, ale jakiś rok wcześniej je zgolił. Gdy wyjechał na spotkanie Dodiego na lotnisko Le Bourget, w dobrze skrojonym szarym garniturze i czarnych okularach wyglądał jak policjant w cywilu, który właśnie ma dokonać przechwyty narkotyków. Na kasetach wideo z Ritza tuż przed swym ostatnim wyjazdem okulary dodają mu profesjonalizmu, wygląda jak profesor z liceum rozmawiający ze swym ulubionym uczniem. Zdjęcia z lipcowych wakacji w Hiszpanii przedstawiają go jako wesołego faceta w rozpiętej koszuli lub w stroju kąpielowym, z owłosioną i opaloną klatką piersiową i figlarnym uśmiechem na idealnie okrągłej twarzy.

- Był śmiały, miał dar porozumiewania się z ludźmi - opowiada wspólnik Garreca, Robert Prunier (lat 49), który też należy do kręgu przyjaciół Paula. - Potrafił z każdym pogadać na luzie, lubił się bawić, czasem trochę prowokował ludzi, którzy różnie reagowali na jego słowa, a potem się z tego śmiał. Szybko potrafił oczarować każdą nowo poznaną osobę.

Podczas rozmów o wszystkim i o niczym Henri Paul często wspominał o pracy w Ritzu, mówi Prunier.

- Uwielbiał to zajęcie. Opowiadał śmieszne i zaskakujące anegdoty o wydarzeniach w hotelu. Wspominał też o Dodim, ale bardziej interesował go jego ojciec.

Dominique Melo (lat 40), kolega ze szkoły, także zafascynowany lotnictwem, pochodzący również z Lorient, profesor psychologii w

Rennes, wspomina, że Paul "zawsze był wobec niego otwarty. Dzięki swej szczerości zyskiwał sobie przychylność wszystkich ludzi". Imponujący był zasób jego wiedzy i szeroki wachlarz zainteresowań jako czytelnika.

- Podczas wspólnych wakacji w Hiszpanii - mówi Melo - czytał książkę na temat mistycyzmu świętej Teresy, a gdy skończył, zabrał się do etnologii tatuażu. Ostatnio czytana przez niego książką był słownik psychoanalizy. Znaleźliśmy go po śmierci Paula na jego nocnym stoliku.

Melo mówi, że filozofia Paula polegała na tym, żeby "nie utknąć w jednym miejscu życia".

- Wszyscy pochodzimy z rodzin robotniczych, ale on nas nauczył, jak zachować indywidualność i nie dać się uwięzić w sieci jednej klasy społecznej.

Właśnie z tego powodu, jak sądzi Melo, Paula "fascynowała księżna Diana".

- Podziwiał to, jak potrafiła wyrwać się ze swojego miejsca w życiu, ze swojej klasy społecznej, i być sobą. O Dianie zawsze wyrażał się z szacunkiem.

Na wspomnienie trzydziestego pierwszego sierpnia Melo bierze głęboki oddech.

- Nie wiemy, co się stało. - Przerywa z wahaniem. Widać, że przez ostatnie dni wiele na ten temat myślał. - Można to chyba wytłumaczyć tak: jest siódma wieczór, Henri skończył pracę; może się napić, może wyjść do ludzi, porozmawiać o wakacjach, wstąpić do baru. Nagle dzwoni telefon. Od kogo? To polecenie, żeby wrócił do pracy. Pewnie powiedział: "Okay, przyjadę i sam się wszystkim zajmę". To w jego stylu. A kiedy już tam był, być może Dodi powiedział: "O, pan Paul tutaj jest? Chcę się z nim zobaczyć". A do Paula: "Chcę, żebyś to ty z nami pojechał". Więc Henri pomyślał: "W porządku, złamię prawo i zrobię, o co prosi syn szefa". Czy zrobił to, co zrobiłby dla każdego klienta Ritza, czy też kierowały nim uczucia szczególnej przyjaźni dla Dodiego? Nie wiadomo.

Chociaż Paul nie wykazywał żadnych oznak depresji, Melo uważa, że środki antydepresyjne mógł zażywać ze względu "na stres i napięcie wywołane odpowiedzialną pracą". Inni przyjaciele uważają, że Paul cierpiał jeszcze po zerwaniu z Laurence Pujol (lat 32), była sekretarką działu personalnego Ritza, z którą mieszkał cztery lata. Bardzo lubił córkę Laurence z poprzedniego związku. Samentha (obecnie lat 11) podobno bardzo przeżyła ich rozstanie. Pujol właściwie wyprowadziła się już w 1992 roku, ale ich związek trwał do kwietnia 1995. Od tamtego czasu Paul nie widział się ani z Laurence, ani Samentha. Ostatni raz kontaktowali się

telefonicznie w czterdzieste urodziny Paula, szóstego lipca 1996 roku. Pujol, drobna, filigranowa blondynka o dużych niebieskich oczach i wąskich ustach, opowiadając o swym życiu z Paulem, trzyma obu rącz filiżankę z kawą. Jest zdenerwowana, jeszcze roztrzęsiona z powodu jego śmierci, dręczą ją wątpliwości, czy słusznie postąpiła, opuszczając go, lecz z pełnym przekonaniem mówi, że był dla niej i dla Samenthy "jak światło". Spotkali się w grudniu 1988 roku. Po krótkiej znajomości Pujol, w kwietniu 1989, przeprowadziła się do mieszkania Paula. Długoletni kawaler początkowo krzywo patrzył na dziecko, które pojawiło się w jego życiu, wkrótce jednak "zwariował" dla małej dziewczynki, liczącej wówczas dwa i pół roku.

- Uwielbiał Samenthę - wspomina Laurence. - Bawił się z nią całymi godzinami. Czasami, gdy musiałam wcześniej wyjść do pracy, mył ją, cesał, robił jej śniadanie i prowadził do szkoły. Zupełnie jak matka. Wieczorami, gdy wracał z pracy do domu, brał dziewczynkę na kolana i uczył ją wygrywać dziecięce piosenki na elektronicznym pianinie. Kiedy Samentha była już trochę starsza, Paul nauczył ją grać w gry komputerowe, udzielał jej lekcji muzyki, a nawet zabierał ją, żeby polatała z nim wynajętym samolotem.

- Nigdy się nie bałam puścić jej z Henri - mówi Pujol. - On był bardzo odpowiedzialny.

Miał jednak też żyłkę ryzykancką, a w dodatku upodobanie do robienia żartów, co mogło prowadzić do niespodziewanych rezultatów.

- Kiedyś, gdy zabrał mnie do samolotu - wspomina Pujol - puścił drażkę i powiedział: "Przestałem nad tym panować! Szybko! Przejmij ster!"

Przestraszyłam się. Nie powiedział mi, że jest tam automatyczny pilot.

Innym razem podchodziliśmy do lądowania, a on nagle mówi tak: "O nie! Nie dam rady tu wylądować!" Poderwał samolot tuż przed zetknięciem z ziemią. Odwrócił się i widząc na mojej twarzy panikę, wybuchnął śmiechem. Zatoczył krąg i wylądował całkiem zwyczajnie.

Można by przypuszczać, że zabawa w kotka i myszkę z fotoreporterami tamtej feralnej nocy miała coś wspólnego z tą cechą charakteru Paula.

Jednak jego opiekuńczość zarówno wobec Laurence, jak i jej córki zaczęła w końcu męczyć kobietę. Był "zaborczy", "moralizator-ski", "dominujący" - choć wszystko to wynikało z oddania.

- Nie mógł sobie ze sobą poradzić - mówi Pujol, która w obcisłych szarych dżinsach, czarnych trampkach i luźnej koszuli wygląda na nastolatkę. - Dla niego czymś naturalnym było kochać nas tak mocno. Nie potrafił nie kochać. - Przerzywa i ociera oczy. - A może to ja czegoś nie rozumiałam.

Wkrótce po wyprowadzce Laurence w 1992 roku Paul zaczął wysyłać jej kwiaty, listy i zaproszenia na kolacje. Spotykali się od czasu do czasu. Paul zabierał ją i Samentę na wspaniałe wakacje: do Izraela, Turcji, Grecji, do Orlando, gdzie spędzili Boże Narodzenie w Disneylandzie. Potem Laurence uznała, że potrzeba jej więcej przestrzeni, szerszego oddechu. Wysłała Samentę do ojca mieszkającego w Paryżu, a sama przeniosła się do małego miasta Rennes w Bretanii, gdzie nikogo nie znała.

- Po prostu chciałam zrobić sobie przerwę. Zawsze zamierzaliśmy znów być razem. Czas nas jednak od siebie oddalał. Henri cierpiał, ale był mądry i silny - mówi Pujol. - Potrafił analizować swoje uczucia. Takie niepowodzenie mogło być dla niego bodźcem do zrobienia kroku naprzód.

- Pije kawę i powtarza: - Tak, Henri cierpiał.

- Czy można tym wytłumaczyć stosowanie środków antydepresyjnych? - Prawie spadłam z krzesła, gdy usłyszałam, że brał leki - mówi. - Niczego tu nie rozumiem. Nie wiem zbyt wielu rzeczy. Ona także jest zdumiona, że Paul był tej nocy pijany.

- Nie obchodzi mnie opinia dziennikarzy - mówi stanowczo. - Henri nie był alkoholikiem. Nigdy nie widziałam, żeby wypił całą butelkę. Zamawiał aperitify, jeśli podawano je w restauracji. Kiedy wracał z pracy, razem też trochę piliśmy. On zazwyczaj robił sobie bourbona z dużą ilością wody i bez lodu. Ale do posiłków pijaliśmy tylko wodę.

Co innego, gdy na kolację przychodzili znajomi albo przy specjalnych okazjach: sylwestrze, święcie wina Beaujolais, urodzinach czy ślubach.

- Czasami pił więcej niż zwyczajowe toasty - wspomina Pujol. - Wtedy wszyscy jedli, pili, tańczyli i śmiali się razem. Henri odgrywał rolę kłowna. Był w tym dobry. - Pujol przyznaje jednak też, że alkohol nie działał na Henriego. - Mógł wypić dwa, a nawet trzy aperitify i nic mu nie było. Chodził równo, dokładnie wiedział, co robi, a gdy czuł, że ma za dużo, kończył pić.

- Jednakże picie zmieniało jego zachowanie. // avait le vin gai

- mówi Pujol i po raz pierwszy na jej twarzy pojawia się lekki uśmiech.

- Przy winie był radosny. Bawił się i robił różne sztuczki, żeby rozśmieszyć ludzi. Czasami można było pomyśleć, że jest bardzo pijany, choć to wcale nie była prawda. Lubił żartować, wygłupiał się, ale nie tracił panowania nad sobą.

Pujol oczywiście nigdy nie widziała, żeby mieszał leki z alkoholem. W takich wypadkach normalna zdolność do oceny własnych ograniczeń zanika pod wpływem mieszaniny chemikaliów krążących w krwiobiegu i

wywołujących euforię, pozwalającą ludziom uwierzyć, że stać ich na wszystko.

To w dużej mierze wyjaśnialoby, dlaczego zazwyczaj rozsądny i odpowiedzialny Paul zgodził się tamtej nocy zasiać za kierownicą. Inne wytłumaczenie to "poszanowanie hierarchii" - jak określiła to Pujol - będąca prawdopodobnie wynikiem szkolenia wojskowego i doświadczeń w ochronie, gdzie rozkazów nie wolno kwestionować.

- Nigdy nie kwestionował hierarchii ani nie sprzeciwiał się ludziom na wyższych stanowiskach - mówi Pujol, która dawniej też pracowała w Ritzu i знаła panujące tam stosunki. - Jeśli Al Fayed poprosił Henri o prowadzenie samochodu i jeśli Henri się zgodził, to musiał uważać, że jest do tego zdolny. Z drugiej strony, jeżeli Al Fayed o coś prosił, to choć była to tylko prośba, trzeba ją było wykonać jak rozkaz. A często zmieniał plany.

Paul prawdopodobnie nigdy nie przeboleał straty Laurence i Sa-menthy. Ostatnio jednak widywał się z dwudziestoparoletnią blondynką, artystką pochodzącą z jego rodzinnej Bretanii. Niewiele jednak mówił na temat tego związku i przyjaciele nie znają żadnych szczegółów.

- Chyba najpierw chciał się przekonać, czy to będzie stały związek, a dopiero potem nam ją przedstawić - mówi Melo. - Mimo wszystko nie jesteśmy już nastolatkami, wszyscy mamy po czterdzieście.

Ta kobieta często spotykała się z Paulem w niedzielę na lunchu lub drinku. Czekala na niego w Bourgogne trzydziestego pierwszego sierpnia, po tragicznej nocy, ale Paul się nie zjawił.

Były w jego życiu także inne kobiety. Kilka dni po wypadku pewna młoda kobieta zapukała do drzwi mieszkania Paula. Byli tam jego rodzice, którzy przyjechali w związku ze śmiercią syna. Dziewczyna oddała im klucz do mieszkania, mówiąc, że nie będzie jej już potrzebny, i bez słowa odeszła. Trzeciego września kwadrans po piętnastej znów rozległo się pukanie do drzwi. Tym razem byli to dwaj oficerowie policji z nakazem rewizji. Jean-Paul wpuścił ich do środka i pozwolił na przeszukanie. W raporcie znajduje się szczegółowy opis całego mieszkania - pokoju dziennego, kuchni, jadalni, dwóch sypialni i łazienki. W lodówce funkcjonariusze znaleźli opróżnioną w trzech czwartych butelkę martini, nie otwartą butelkę szampana i sporą ilość napojów bezalkoholowych. Ani śladu pustych butelek po piwie czy winie, żadnych zapasów alkoholu. Na stoliku do kawy natomiast, pośród różnych papierów i wizytówek, policjanci znaleźli notatkę ze słowami: "Panie Henri Paul, specjalnie dla pana sprowadziliśmy butelkę, a właściwie kilka butelek Czterech Róż". Nie jest

to przekonywający dowód na alkoholizm Paula, ale wyraźny znak, że picie stanowiło część jego życia.

Do jakiego stopnia? Barmani z lokali w pobliżu Ritza i okolic jego domu przedstawiają Paula jako pijącego umiarkowanie człowieka, który równie dobrze mógł zamówić wodę mineralną i sok pomarańczowy, jak i piwo czy pastis. Podkreślają, że rzadko kiedy więcej niż jedną kolejkę.

- W weekendy - mówi Leonard Amico, amerykański pisarz, który sporadycznie spotykał Paula w Bourgogne - siadał przy barku, zamawiał jedno lub dwa piwa i czytał gazetę. Tak samo jak my wszyscy.

Paul znany był w wielu barach. Można by przypuszczać, że chodziło o "syndrom wędrowca": jedno lub dwa piwa w jednym barze, potem to samo w następnym i w następnym.

Włączając w to eleganckie lokale w samym Ritzu. Claude Roulet oschle powiedział śledczym, że Paul "nigdy nie pił w pracy". Niektórzy pracownicy są innego zdania.

- Co jakiś czas wpadał do baru Hemingway i zamawiał drinka -mówi jeden z nich. - Czasami sporządzano dla niego specjalny koktajl. Pił też na przyjęciach dla personelu. (Zdjęcie z pierwszej strony "The Mirror" przedstawia uśmiechniętego Henri Paula podczas przyjęcia dla personelu wydanego parę lat wcześniej; ma tam wąsy w stylu Pancho Yilli i trzyma szklanę z napojem, który wygląda jak bourbon albo szkocka). Oficjalnie Paul ściśle przestrzegał dyscypliny, ale pracownicy Ritza znający go prywatnie wiedzą, że lubił zajrzeć do kielicha.

Wygląda też na to, że nie przez wszystkich podwładnych był lubiany, a niektórzy uważali go wręcz za despotę.

- Był oczami i uszami Kleina, lubił człowieka pognać, a nawet wyrzucić z pracy - mówi jeden z nich.

Trzeciego września policja przeszukująca gabinet Paula w Ritzu znalazła w szufladzie biurka odręcznie napisaną notatkę od jednego z niezadowolonych pracowników. Zaczynała się tak: "Wy, kierownicy, wszyscy macie poprzewracane w głowie...", a kończyła: "...jest z was banda nicponi i oszustów, a najgorszy ze wszystkich Breton". Jak to ujął inspektor policji, istotą listu jest to, że "osobnik o przydomku Breton kradnie miliony i całymi dniami pije alkohol". Nazwisko nie jest wymienione, mieszkańcy Bretanii jednak, skąd pochodził Henri Paul, nazywają się po francusku Bretons (I 65).

Zadziwiająca rzecz znalazła też policja w innej szufladzie biurka Paula: dwie mapy miejsc spotkań homoseksualistów w Paryżu pod tytułem "Paris Plan Gay 1996". Oficerowie śledczy nie wiedzieli, co o tym sądzić.

Pracownicy Ritza towarzyszący im w przesłuchaniu również byli zdumieni i twierdzili, że z tego, co wiedzą, Paul nie był homoseksualistą. Oprócz jego wizyt w barze dla lesbijek nic nie wskazywało na to, aby miał skłonności w tym kierunku. Długotrwały związek z Pujol i niedawne kontakty z młodą blondynką potwierdzają tylko jego heteroseksualne gusty. Możliwe, że trzymał pod ręką takie informacje dla klientów Ritza; miał przecież też listę zatytułowaną "Proxénitisme" - dostarczycieli prostytutek - w elektronicznym notesie z adresami. W każdym razie odkrycie to jeszcze bardziej zaciemnia tajemniczą postać monsieur Paula. Policja przesłuchująca Laurence Pujol w tydzień po wypadku koncentrowała się na dwóch kwestiach. Czy Henri Paul był alkoholikiem i czy był homoseksualistą. Pujol oczywiście nie wiedziała o znalezieniu "Paris Plan Gay", ale jak umiała, odpowiedziała policjantom na to pytanie. - Wiadomo, w jaki sposób rodzą się plotki - mówiła. - Ludzie w hotelu wiedzieli, że jest kawalerem, a on należał do osób niewiele mówiących o swym prywatnym życiu, więc nikt nie wiedział, że jesteśmy ze sobą. Ktoś rozpuścił takie plotki. Jego to bardzo rozśmieszyło. Był żartownisiem i lubił kpić sobie z ludzi. Dlatego, gdy ktoś go zapytał: "Ej, Henri, słyszałem, że jesteś homoseksualistą", odpowiedział: "Oczywiście, a nie wiedziałeś?" Jemu to się wydawało śmieszne. Seksualna orientacja Paula oczywiście nie miała nic wspólnego z wykonywaniem obowiązków. Picie to zupełnie inna sprawa -

zwłaszcza dla kogoś, kto od czasu do czasu dostawał polecenie przewiezienia gdzieś klienta. Do obowiązków zawodowych Paula należało prowadzenie samochodów, chociaż co roku od 1988 do 1995 jeździł na specjalne kursy prowadzenia mercedesa w Stuttgacie. Według Rouleta, Jean Hocquet (przed odejściem w czerwcu) miał obowiązek podejmować wraz z prezesem Frankiem Kleili'nem wszelkie decyzje w sprawie ochrony hotelu. Paul natomiast zajmował się wprowadzaniem tych decyzji w życie: nadzorował personel bezpieczeństwa, reagował na niebezpieczne sytuacje, koordynował związki z różnymi "służbami oficjalnymi" (prawdopodobnie też z agencjami wywiadowczymi), a także zajmował się dowodzeniem.

- Monsieur Paul podchodził do swej pracy z powagą i zaangażowaniem - oświadczył przesłuchującym go oficerom Roulet. - Często z własnej inicjatywy zostawał po godzinach.

Przychodzenie wieczorami do Ritza było typowe dla Henri Paulem.

Zginął, pracując po godzinach. Jego oddanie także stało się problemem.

Ślepe posłuszeństwo wobec rozkazów płynących z góry od syna szefa - kazało mu usiąść za kierownicą samochodu, choć nie był w stanie nad nim panować. Piorunująca mieszanka alkoholizmu z pracoholizmem doprowadziła w przypadku Henri Paula do katastrofalnych skutków. Jeśli dodać do tego prozac i tiapridal, które H Wywołują euforię przy jednoczesnym osłabieniu refleksu, staje się jasne, że Paula czekał wypadek.

Fotoreporterzy zauważyli "dziwne" zachowanie Paula, który kpił z nich i zgrywał ważniaka. Musa spostrzegł, że szef jest nadzwyczaj "gadatliwy". Philippe Dourneau powiedział prowadzącym gśprzesłuchanie, że wydał mu się "bardziej roztrzepany niż zwykle". Rozmawiający anonimowo z radiem Europę 1 szofer z Ritza poił Wiedział, że Paul był wyraźnie "wstawiony", że "zadzierał nosa i był pewien siebie, bo wiozł syna szefa". Inny anonimowy pracownik Ritza zadzwonił do redakcji tygodnika "VSD" o jedenastej przed południem trzydziestego pierwszego sierpnia - dwadzieścia cztery godziny przed ogłoszeniem pierwszych wyników badań krwi - i powiedział reporterowi, że Paul przed wejściem do samochodu był "pijany w trupa".

Skąd dyrektorzy Ritza mieli wiedzieć, że tej nocy Paul jest kompletnie zalany lub że zmagają się z problemem alkoholowym? Przecież nieprawdopodobne, aby podejrzewając go o taki stan, pozwolili mu wsiąść za kierownicę. Ale przecież musieli go podejrzewać. Nie tylko dlatego, że trzydziestego sierpnia był wyraźnie pijany, lecz dlatego, że wyraźnie rzucały się w oczy oznaki jego stałego, choćby nawet kontrolowanego, nadużywania alkoholu.

Kiedy trzydziestego czerwca dotychczasowy szef ochrony, Jean Hocquet, złożył rezygnację, kierownictwo Ritza zamiast awansować na to stanowisko Paula, postanowiło zatrudnić kogoś z zewnątrz. Rzecznik Ritza, zapytany, dlaczego Paul nie dostał awansu, odpowiedział tak: - On był zadowolony ze swojego dotychczasowego stanowiska. Nie wiem, czy chciałby awansować.

Możliwe. Ale nie pasuje to do twierdzenia Melo, przedstawiającego go jako ambitnego, prącego przed siebie człowieka, który za nic nie chciał "utknąć w jednym miejscu życia", tylko pisać się do góry na tyle, na ile pozwalają mu zdolności. W wypadku takiego człowieka pominięcie przy awansie - właściwie już po raz drugi² - w mniejszym stopniu wydaje się spowodowane jego własnym brakiem zainteresowania, a w większym - obawami dyrekcji, że mógłby nie sprostać obowiązkom. Czy ma to coś wspólnego z pićciem? A może odwrotnie - może właśnie rozczarowanie

spowodowało picie i zażywanie leków?

Ważne okazało się ustalenie, czy dyrekcja Ritza wiedziała o picciu Paula. Czwartego wr/eśnia oficerowie dochodzeniowi rozpoczęli przesłuchania pracowników hotelu. Oprócz Kleina, Rouleta i zarządcy Franca Mory, policja przez kilka godzin przesłuchiwała w kwaterze głównej brygady kryminalnej personel baru Yendôme.

Nie licząc faktu, że tego wieczoru Paul wypił w barze dwa ricardsy, dokładne ustalenia inspektorów policji są na razie ściśle strzeżoną tajemnicą. Zakładając jednak, że informacja pracowników Ritza o picciu Paula - zarówno tamtej nocy, jak i przy innych okazjach - jest prawdziwa, musi to mieć jakiś wpływ na całą sprawę. Jakie będą konsekwencje, tego jeszcze nie wiadomo. Policja jednak nie wyklucza możliwości, że głównym przedmiotem śledztwa w pewnym momencie może się stać właśnie dyrekcja Ritza. Nawet jeśli nie można dyrekcji zarzucić żadnego przestępstwa kryminalnego, to Rees-Jones albo rodziny księżnej Diany i Henri Paula mogą jej wytoczyć proces z powództwa cywilnego. Pomijając prawny aspekt całej sprawy, Ritz traci w oczach wymagającej klienteli dotychczasową reputację wzorowo prowadzonego hotelu.

Adwokaci fotoreporterów, jak najbardziej zainteresowani odsunięciem winy od swoich klientów, usilnie twierdzą, że pośrednią odpowiedzialność za wypadek ponosi właśnie Ritz.

- Widać było, że jest pijany. Ludzie to widzieli na własne oczy - mówi William Bourdon, adwokat fotoreportera Nikoli Arsova. - Prawdziwe pytanie brzmi: dlaczego go nie powstrzymano? Odpowiedzialność za to w pełni spada na hotel. Według francuskiego prawa ten, kto uważa, że osoba z powodu stanu, w jakim się znajduje, naraża kogoś na niebezpieczeństwo, musi uczynić wszystko, co w jej mocy, aby uniknąć ryzyka. Jeśli, wsiadając do samochodu, zataczał się, i nikt go nie powstrzymał ani nie ostrzegł pasażerów, to powstaje poważny problem.

Dla Jean-Marca Coblenca'a, prawnika Rata, Darmona i Arnala, sprawa jest jasna:

- Oczywiście, że Ritz ponosi odpowiedzialność [...]. Ritzowi i Al Fayedom powinno się postawić zarzut dokonania zbiorowego zabójstwa. Opinie takie prezentują nie tylko adwokaci paparazzi. Aram J. Ke-yorkian, amerykański prawnik praktykujący w Paryżu, również przewiduje, że działania prawne zostaną skierowane przeciwko Ritzowi.

- Kierowca nie żyje, a więc zgodnie z francuskim prawem nie może zostać obciążony odpowiedzialnością za spowodowanie śmierci - powiedział 14 września "New York Timesowi". - Prokuratura może przesłuchać ludzi z

Ritza i zapytać, dlaczego pozwolili jechać Paulowi samochodem wynajętym tej nocy przez hotel od agencji; jeśli uzna za stosowne, może postawić ich w stan podejrzenia.

Wszystkie powództwa cywilne przeciwko hotelowi, według prawników, będą skierowane przeciwko francuskiej dyrekcji Ritza, na której czele stoi Frank Klein, a nie przeciwko właścicielowi, Mo-hammedowi Al Fayedowi.

Prawnicy Al Fayed, po początkowym zrzuceniu całej winy na fotoreporterów i podważeniu prawdziwości wyników badań, przyznali w końcu, że za wypadek częściowo ponosi winę także pijany kierowca. Nadal jednak forsują przekonanie, że najistotniejszą przyczyną katastrofy byli właśnie paparazzi.

- Skoro badania krwi są wiarygodne, nie mogę podważać odpowiedzialności Henri Paula, który nie powinien siadać za kierownicą po wypiciu takich ilości alkoholu - mówił jedenastego września podczas wywiadu dla "Associated Press" prawnik Al Fayed, Bernard Dartevelle.'

Ale dodał: - Powiedziałbym raczej, że jest to odpowiedzialność wtórna. Przede wszystkim odpowiedzialność ponoszą paparazzi, którzy niezwykle agresywnie ścigali mercedesa. Dartevelle podkreśla, że fotoreporterzy byli "podstawową i najważniejszą przyczyną wypadku".

Zapewniając, że "Paul wszedł za kierownicę z własnej inicjatywy" - ochroniarze twierdzą, że był to pomysł Dodiego - adwokat Ritza deklaruje:

- Stanowczo potępiamy każdego, kto jeździ samochodem po wypiciu alkoholu lub zażyciu takich leków [...]. Oczywiście pan Paul nie powinien siadać za kółkiem. Jednakże prawdopodobnie tylko on, i nikt inny, był w pełni świadom swego rzeczywistego stanu.

Wspólnik Dartevelle'a natomiast, Georges Kiejman, trzeciego września powiedział agencji Reutera:

- Pijany kierowca to istotna sprawa, ale nie jedyna. We francuskim prawodawstwie wystarczy dowieść, że pogoń choćby w małej części spowodowała wypadek.

Tego samego dnia, w wywiadzie opublikowanym przez "Figaro", Kiejman rozwija ten temat:

- Gdyby księżna Diana i Dodi Al Fayed nie musieli uciekać, obraliby inną trasę, ponieważ jechali do mieszkania Fayed, znajdującego się przy zbiegu Champs-Elysees i Etoile. Z powodu pogoni reporterów musieli zmienić plany, a to już można uznać za przyczynę spowodowania wypadku.

Te opinie wydają się jednak mało przekonujące. Prawnicy Al Fayed

zostali zepchnięci do defensywy. Na początku wydawało się oczywiste, że wina leży po stronie fotoreporterów, ale nagle sprawa zaczęła się komplikować - a prawdopodobnie skomplikuje się jeszcze bardziej, gdy policja ujawni inne ważne czynniki, które przyczyniły się do spowodowania wypadku.

W pewnej chwili w centrum uwagi zamiast paparazzi znalazł się Henri Paul. A za Paulem stoi Ritz. Za Ritzem natomiast Mo-hammed Al Fayed, którego marzenie o ślubie syna z księżną Walii uleciało z dymem w tunelu Alma. Jak na ironię, Mohammed Al Fayed, utraciwszy najstarszego syna, jako właściciel hotelu

Ritz sam potencjalnie może ponieść odpowiedzialność prawną za wypadek.

- Jeśli będzie musiał ponieść odpowiedzialność - mówi rzecznik Al Fayed, Michael Cole - poniesie ją z taką samą godnością i odwagą, z jaką zniósł swą własną żałobę.

W końcu nadszedł moment oddania czci Henri Paulowi. Jego pochówek wielokrotnie odkładano, gdyż prawnicy podważali wiarygodność badań i żądali przeprowadzania nowych testów. W końcu sędzia Herve Stephan wydał pozwolenie na pogrzebanie ciała, lecz zalecił rodzinie Paula rezygnację z kremacji, którą planowali, na wypadek, gdyby okazała się konieczna ekshumacja i przeprowadzenie dalszych badań.

Dwudziestego września w sobotę, trzy tygodnie po wypadku, Henri Paul został pochowany w rodzinnym miasteczku Lorient. Przed wejściem do kościoła Sainte-Therese rodzina Paula ustawiła się półkolem wokół jasnej drewnianej trumny, ozdobionej liliami. Jean-Paul, bardzo wysoki mężczyzna o przeredzonych, siwych włosach, stał wyprostowany, z oczami zasłoniętymi ciemnymi okularami. Górował nad pozostałymi żałobnikami niczym postawny dąb. Trzymał za rękę swą ubraną na czarno żonę, Giselle, z upiętymi w kok włosami. Nie było słychać gwaru ani pstrykania migawek aparatów fotograficznych. Po minucie ciszy wszyscy weszli do kościoła i zajęli miejsca w pierwszych rzędach ławek. W środku byli już Garrec, Melo i inni przyjaciele Paula, a także dwunastu pracowników Ritza, którzy specjalnie wynajęli autokar i jechali cztery godziny z Paryża, żeby pożegnać swego kolegę. Ze strachu przed dziennikarzami Laurence Pujol i Samentha trzymały się na uboczu.

- Od czasu dramatu w tunelu Alma podniesiono wiele kwestii dotyczących wyścigu po sensacyjne wiadomości - zaczął przemowę ksiądz Leon Theraut. - Musimy się nad tym zastanowić, bo każdy z nas ma w tym swój udział [...]. Do Jezusa docierają wszystkie osądy, plotki i kłamstwa na

temat bliźnich, jakie powtarzamy bez sprawdzenia i wnikliwej analizy poszczególnych faktów.

Powiedział, że Henri Paul był "uczciwym, lubianym i lojalnym człowiekiem [...]. Echo jego śmiechu pozostanie w sercach krewnych i przyjaciół".

W wypełnionym kwiatami kościele siedzieli poruszeni mową księdza Frank Klein, Claude Roulet i Jean Hocquet. Była to ostatnia rzecz, jaką mogła uczynić dla zmarłego dyrekcja Ritza, mimo że monsieur Henri, ten "wzorowy pracownik", przysporzył hotelowi wiele kłopotów i nieprzyjemności. Spotkał go okrutny los, jak na człowieka, który żył tylko dla swej pracy.

Rozdział jedenasty.

PAPARAZZI.

Jeśli nawet informacje o stanie wskazującym na spożycie alkoholu przez Henri Paula zdawały się pomniejszać odpowiedzialność fotoreporterów, to policja nadal traktowała ich jak podejrzanych o dokonanie przestępstwa. Sześciu fotoreporterów oraz agencyjny kierowca motocykla zostali o wpół do drugiej nad ranem zatrzymani w tunelu i odtransportowani na ósmy posterunek policji przy Boulevard des Courcelles w celu złożenia zeznań. Na posterunku wsadzono ich do oddzielnych samochodów policyjnych i po kolei wzywano do środka. Oficer dyżurny oznajmiał każdemu:

- Jest pan aresztowany i podejrzany o nieumyślne spowodowanie śmierci oraz nieudzielenie pomocy osobie znajdującej się w niebezpieczeństwie. Potem każdy miał podpisać protokół aresztowania.

Nikoła Arsov się zdumiał. On nie jechał za mercedesem i przybył do tunelu ostatni, w długi czas po karetkach pogotowia.

- Nieumyślne zabójstwo? Nieudzielenie pomocy? - protestował. - Nie podpiszę tego!

Inni też narzekali, ale w końcu wszyscy podpisali. We Francji aresztowany ma prawo do adwokata dopiero po dwudziestu godzinach od zatrzymania. Przez ten czas paparazzi byli zdani na łaskę i niełaskę policji. A francuska policja lubi być nieprzyjemna.

- Zabrali nam buty, okulary, zegarki, portfele, wszystko - mówi Langevin.

- Przeszukali nas dokładnie, kazali się wypinać i zaglądali w cztery litery, czy nie mamy tam schowanych filmów. To poniżające. Nie jesteśmy przestępcami. Dla nich jednak z góry byliśmy winni i skazani.

Później fotoreporterów zabrano na drugą stronę Sekwany, do szpitala Val de Grace, na obowiązkowe badania krwi. Następnie konwój samochodów policyjnych ruszył bulwarem Saint-Michel i przez most dojechał do Ile de

la Cite - dużej wyspy na Sekwanie. Cite jest znana turystom z katedry Najświętszej Marii Panny. Innym słynnym miejscem jest tam Pałac Sprawiedliwości, główny paryski kompleks sądowy. W południowym skrzydle pałacu nad brzegiem rzeki, przy Quai des Orfevres 36, znajduje się komenda główna policji sądowej.

- Kiedy zobaczyłem, dokąd jedziemy, pomyślałem, że naprawdę nie cofną się przed niczym - wspomina Langevin. - Osadzono nas w oddzielnych celach bez prawa komunikowania się z kimkolwiek. Nie powiedziano nam nic. O czwartej rano w niedzielę wyciągnięto nas po kolei, zrobiono zdjęcia, a potem posadzono przed lustrzaną szybą w celu identyfikacji. Po tych czynnościach więźniowie zostali skierowani do pomieszczeń Brygady Kryminalnej w celu przeprowadzenia przesłuchań. Tej nocy na służbie znajdowało się tylko dwóch z trzech inspektorów. Natychmiast odłożyli wszystkie sprawy, którymi się zajmowali, i rzucili się na przypadek, który stał się już śledztwem w sprawie zabójstwa - chociaż fotoreporterzy dowiedzieli się o śmierci Diany dopiero wiele godzin później.

Pierwsze przesłuchania odbyły się w przestronnej sali z kilkoma biurkami. Rzeczości oficerowie śledczy traktowali fotoreporterów z szacunkiem i prosili o przedstawienie własnej wersji wypadków w nocy z trzydziestego na trzydziesty pierwszy sierpnia. Odpowiedzi zapisywali w komputerach. Potem drukowali je, odczytywali przesłuchiwanym i prosili o podpis potwierdzający prawdziwość tekstu.

Przesłuchanie wstępne Langevina zajęło półtorej godziny. Po tej sesji miał silne zawroty głowy.

- Był już późny poranek. Mało spałem. Nie było kawy. W celi znajdowały się tylko drewniane prycze bez żadnego przykrycia. Cały czas paliło się światło jarzeniowe. Cele miały szklane drzwi od sufitu do podłogi, więc bez przerwy znajdowaliśmy się pod obserwacją. Biedny Martinez trafił do takiej klitki, że nie mógł się nawet przeciągnąć. Toalety znajdowały się na zewnątrz, więc jak chcieliśmy siku, musieliśmy pukać do drzwi. Raz poprosiłem policjanta o wodę, a on mi na to: "Jak ci się chce pić, weź sobie wody z kibla". Do jedzenia dostaliśmy zapakowane w małą torebkę foliową dwa jajka na twardo, gumowaty chleb, ser Vache-qui-Rid i jabłko. Jedno jajko w mojej porcji było zepsute.

Dla Francuza taki posiłek to dowód nieludzkiego traktowania, prawdziwe okrucieństwo.

Po dwudziestu godzinach aresztu fotoreporterom wolno było zobaczyć się z adwokatami, ale niewiele można było zrobić, ponieważ na razie

prawnicy nie mieli jeszcze dostępu do akt, a poza tym nie przedstawiono zatrzymanym oficjalnych zarzutów. Po dwudziestu czterech godzinach prokurator przedłużył areszt na następne dwadzieścia cztery - to maksymalny termin, pozwalający przetrzymywać podejrzanego bez przedstawienia mu zarzutów.

Gdy prowadzący przesłuchania porównali zeznania, rozpoczęły się dalsze rozmowy w celu porównania nieścisłości i wyjaśnienia najważniejszych spraw. Policjanci, mając dwadzieścia rolek wywołanych filmów, mogli ocenić, który fotoreporter gdzie stał i jakie robił zdjęcia. Fotografie pokazywały także pozycje i działania innych pa-parazzi, którzy akurat znaleźli się w kadrze. Ponadto było na nich widoczne dokładne umiejscowienie samochodu i ofiar przed i po otwarciu tylnych drzwi. Z tymi fotografiami w ręce śledczy siadali z każdym fotoreporterem, porównywali zdjęcia z zeznaniami, żądali wyjaśnień, a także pytali o tożsamość paparazzi, którzy nie zostali aresztowani. Jednemu z fotoreporterów powiedzieli na przykład coś takiego:

- Utrzymuje pan, że przybył w jakiś czas po wypadku, ale na pańskich zdjęciach samochód jeszcze dymi, a w kadrze nie ma żadnego z pana kolegów. A może znalazł się pan na miejscu wypadku pierwszy?

Odpowiedź:

- Właściwie chyba rzeczywiście byłem tam jeden z pierwszych. Niekiedy jednak zdjęcia działały na korzyść fotoreporterów. Romuald Rat przyznał się, że przybył na miejsce pierwszy i otworzył tylne drzwi. Wielu świadków widziało, jak robi zdjęcia wewnątrz samochodu. Okazało się jednak, że nie ma ani jednego ujęcia robionego w środku. W przypadku Arsova natomiast nie zadziałała lampa błyskowa i jego film pozostał nie naświetlony, więc fotoreporter w ogóle nie mógł być obwiniany o robienie jakichś zdjęć. Wykonane zaś z pewnej odległości i za pomocą teleobiektywu fotografie Lange-vina zawierają w kadrze ratowników, co potwierdza fakt, że przybył na miejsce w jakiś czas po wypadku. Chyba jednak najbardziej znaczące jest to, że na żadnej z dwudziestu rolek nie znalazło się ani jedno zdjęcie robione podczas pościgu.' W fotografiach istnieje jakby przeskok od hotelu Ritz do scen w tunelu. To istotny dowód, podważający zeznania naocznych świadków na temat motocykli otaczających mercedesa i paparazzi robiących zdjęcia z prędkością karabinów maszynowych, a przy okazji oślepiających kierowcę błyskami. Niewykluczone, że któryś z fotoreporterów to robił, ale z pewnością żaden z aresztowanych.

Na podstawie wyników pierwszej rundy przesłuchań - zarówno fotoreporterów, jak i naocznych świadków - dowodząca Brygadą Kryminalną komisarz Martine Monteil pierwszego września sporządziła dla prokuratora raport, w którym o udziale fotoreporterów wyraża się z o wiele większą ostrożnością niż trzydziestego pierwszego sierpnia o drugiej w nocy w tunelu. W ostatnim raporcie, uwzględniającym pierwsze wyniki badania krwi Henri Paula napisała: "Dokładnych przyczyn utraty panowania Paula nad samochodem nie udało się ustalić w przeciągu czterdziestu ośmiu godzin (to jest w czasie pozwalającym na przetrzymywanie podejrzanego) pomimo licznych przesłuchań świadków i paparazzi. Żadne z dotychczasowych zeznań nie pozwala nam stwierdzić, czy jakikolwiek pojazd mógł zbliżyć się do mercedesa na taką odległość, że potrafił go lub spowodował zbieżenie samochodu z toru jazdy. Wtedy już nie mogło być mowy o zderzeniu fotoreportera z samochodem lub przeszkadzaniu w jeździe.

Co wcale jednak nie oznaczało zmiany sytuacji podejrzanych. Liczyli na to, że zostaną zwolnieni w poniedziałek wieczorem. O północy wszakże przyszli po nich strażnicy, jeszcze raz szczegółowo zatrzymanych przesłuchano, założono im kajdanki i przetransportowano ich do więzienia znajdującego się na terenie Pałacu Sprawiedliwości. Zostali przekazani spod kontroli policji pod nadzór wymiaru sprawiedliwości.

Nowe cele całkowicie różniły się od małych klitek przy Quai des Orfevres. - To było stare więzienie o potężnych, kamiennych sklepieniach, jak w lochach, a echo głosów i kroków tworzyło kafkowski nastrój - wspomina Langevin. - Cele były wilgotne, miały drewniane podłogi, zlewy i otwarte toalety w tureckim stylu.

Arsov przypomina sobie, że wszędzie "śmierdziało szczynami... trudno to było nazwać hotelem". Rzeczywiście! To jedno z najstarszych i najbardziej prymitywnych więzień w Paryżu, a jego kamienne ściany przylegają do słynnego Conciergerie, gdzie w 1793 roku Maria Antonina trzymana była przed zgilotynowaniem. We wtorek rano więźniom zdjęto odciski palców i ponownie zrobiono zdjęcia, a potem zaprowadzono ich przed oblicze sędziego.

- Szliśmy przez tunele przypominające paryskie kanały - mówi Langevin. - W tunelach znajdowały się strzałki wskazujące drogę do różnych sal sądowych. Nazywają ten labirynt souriciere (dosłownie: "mysia dziura"). Fotoreporterzy trafiali po kolei do sędziego. Był nim Herve Ste-phan, który właśnie został przydzielony do nadzorowania sprawy. Na podstawie wstępnych raportów i dowodów policyjnych, a także raportu prokurator

Maud Coujard, Stephan zdecydował o wszczęciu oficjalnego śledztwa (w przybliżeniu jest to równoznaczne z postawieniem zarzutu) w sprawie nieumyślnego zabójstwa i nieudzielenia pomocy w niebezpieczeństwie. Nieumyślne zabójstwo jest definiowane przez artykuły 221 do 226 francuskiego kodeksu karnego jako "spowodowanie czyjejś śmierci swą niezręcznością, bezmyślnością, nieuwagą, zaniedbaniem lub nieprzestrzeganiem przepisów bezpieczeństwa". Nieudzielenie pomocy, a więc złamanie przepisu, zwanego we Francji "prawem dobrego Samarytanina" (art. 223-6), jest definiowane jako rozmyślne nieudzielenie pomocy osobie znajdującej się w niebezpieczeństwie albo celowe zaniechanie wezwania pomocy. Obydwa zarzuty uznawane są przez francuskie prawo za przestępstwo, a nie zbrodnię, i podlegają karze do pięciu lat więzienia oraz do równowartości 99 tysięcy dolarów grzywny. (W przypadku skazania za obydwie przestępstwa wyroki więzienia liczą się oddzielnie, a całkowita suma grzywny nie może przekraczać równowartości 99 tysięcy dolarów).

Na podstawie raportów policji i zeznań świadków prokurator Coujard wniosła o zatrzymanie Rata i Martineza w więzieniu. Różne zeznania oskarżały obydwóch o szczególną agresję, kłótnie i przepychanki z policją, blokowanie dostępu do ofiar i robienie zdjęć zamiast udzielania pomocy. Choć Rat i Martinez stanowczo zaprzeczali tym twierdzeniom, Coujard wyraźnie miała zamiar ukarać ich przykładowo. Sędzia Stephan odrzucił wniosek o zatrzymanie ich za kratkami, ale zażądał 18 tysięcy dolarów kaucji, nakazał konfiskatę legitymacji prasowych i praw jazdy, a także zabronił opuszczania kraju. Pozostali fotoreporterzy zostali zwolnieni bez kaucji, ale również zakazano im wyjazdu z kraju i kontaktowania się z kimkolwiek. Piątego września, w piątek, Chassery, Oderkerken i Benhamou, którzy opuścili tunel przed aresztowaniem pozostałych fotoreporterów, sami się zgłosili i wytoczono przeciwko nim śledztwo pod tymi samymi zarzutami. Policja kontynuuje poszukiwania innych, którzy mogli uciec z miejsca wypadku.

Osiemnastego września dwóch nie zidentyfikowanych reporterów z własnej woli zgłosiło się na policję, aby złożyć zeznania w sprawie wydarzeń nocy z trzydziestego na trzydziestego pierwszego sierpnia. Nie podążali za mercedesem, lecz skierowali się z Ritza prosto do mieszkania Dodiego, gdzie przez telefony komórkowe dowiedzieli się o wypadku i dopiero wtedy pojechali do tunelu. Przesłuchano ich jako świadków, ale nie zostali oskarżeni ani uznani za podejrzanych.

Dziesięciu fotoreporterów, przeciwko którym toczy się śledztwo,

stanowczo zaprzecza, że podjeżdżało do mercedesa na tyle blisko, aby zmusić go do zbiegnięcia z toru jazdy, i w końcu śledczy musieli uznać to twierdzenie. Dziennikarze uważają też, że nie można ich obwiniać o nieudzielenie pomocy. Jeden z nich, Arnal, próbował dzwonić na pogotowie, a reszta utrzymuje, że "inni" to robili, więc nie chcieli obciążać linii. Spośród wszystkich tylko Rat przeszedł szkolenie w zakresie niesienia pierwszej pomocy i utrzymuje, że starał się pomagać, mierząc Dianie puls. Pozostali twierdzą, że nie dotykali ofiar, bo obawiali się wyrządzić w ten sposób więcej szkody niż pożytku.

Co do utrudniania działań policji i ratowników, wygląda na to, że Rat i Martinez rzeczywiście wdali się w utarczki słowne, gdy policjanci odpychali ich do tyłu. Obydwaj jednak zaprzeczają skargom, że popychali oficera i przeszkadzali sanitariuszom. Doktor Mailliez, pierwszy lekarz, jaki znalazł się na miejscu wypadku, potwierdza, że fotoreporterzy "w żaden sposób" nie utrudniali mu w pracy, chociaż uważa, że natrętne robienie zdjęć było "nie na miejscu".

I to właśnie w gruncie rzeczy jest najważniejszy zarzut przeciwko paparazzi. Pierwsi świadkowie wypadku, oczywiście przerażeni widokiem rozbitego samochodu i zakrwawionych ofiar, byli wstrząśnięci faktem, że ci ludzie w takim miejscu ośmielają się robić zdjęcia. Ale na tym właśnie polega praca fotoreporterów. Mają legitymacje prasowe umożliwiające im wchodzenie na tereny ogrodzone przez policję oraz robienie zdjęć podczas wszelkich katastrof. Fotografują wypadki samochodowe, wybuchy bomb, głodujących ludzi oraz działania wojenne przez cały czas. To się może wielu ludziom wydawać szokujące i okrutne, zwłaszcza gdy ofiarą jest tak sławna osobistość, jak księżna Diana, ale nie ma w tym nic nielegalnego.

- Opinia publiczna ma do tego zupełnie niewłaściwy stosunek - mówi Laszlo Veres. - To nie reporterzy rozpędzili samochód do stu sześćdziesięciu kilometrów na godzinę. To nie fotoreporterzy siedzieli za kierownicą. Pewnie, robili potem zdjęcia, ale nie wiem, dlaczego miałiby ich nie robić. Przecież na tym polega ich praca.

A praca fotoreportera uległa w ostatnich latach licznym zmianom. Koniec zimnej wojny i wszelkie konsekwencje tego faktu na całym świecie spowodowały, że wydawcom prasowym zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak i w Europie gwałtownie zmalała liczba tematów. Jednocześnie rosnący kult sławnych ludzi popchnął wielu fotoreporterów do tak zwanego dziennikarstwa obyczajowego, zajmującego się osobistościami otoczonymi blaskiem sławy. Fakt, że słynne zdjęcie pocałunku Dodiego i Diany zrobione przez włoskiego papa-razzo Mario

Brennę osiągnęło cenę miliona dolarów, wyraźnie ukazuje, ku czemu oscyluje współczesny rynek.

- Jesteśmy zmuszeni do robienia takich sensacyjnych zdjęć i zdobywania informacji dotyczących sławnych osobistości - mówi Lan-gevin, który fotografował wojny i rewolucje na całym świecie. - Ja zawsze przekazywałem fotograficzne informacje bez żadnych upiększeń, bez efektów specjalnych czy reżyserowania sytuacji. Ale nie ma już zbytu na tego typu zdjęcia. Dzisiaj ludzie nie kupią czasopisma, na którego okładce jest zdjęcie z wojny. Oni chcą blasku, chcą marzeń. Ta zmiana nastąpiła w ciągu ostatnich dziesięciu, dwunastu lat.

Tom Haley (lat 47, z agencji Sipa), amerykański fotoreporter pracujący w Paryżu, również jest tego zdania.

- Wiele razy doradzano mi rezygnację z fotografowania najświeższych wydarzeń, bo to się nie opłaca - mówi. - W ostatnich kilku latach liczy się dziennikarstwo "obyczajowe" i czasopisma płacą za tego typu materiał niewiarygodne sumy. Wydaje mi się to niekiedy straszliwą niesprawiedliwością, gdy porównuję, jakie pieniądze dostaje się za takie bzdury, a jakie zarabiamy my (fotoreporterzy zajmujący się wiadomościami bieżącymi). Pracujemy z dala od rodzin, często z narażeniem życia, a rzadko nam się udaje z czymś przebić. Nie rozumiem, dlaczego wyrzuca się pieniądze na takie głupoty. Jeśli cokolwiek dobrego z tego wyniknie, to tylko ustalenie na nowo hierarchii wartości.'

Redaktor najbardziej znanego francuskiego czasopisma "Paris--Match" (tygodniowy nakład: 800 tysięcy egzemplarzy), Roger Therond też się zastanawia, czy w świetle tego wypadku nie warto by od nowa rozpatrzyć priorytetów dziennikarskich.

Kosmiczne sumy płacone za zdjęcia paparazzi to nie jedyny objaw skrajnie materialistycznego podejścia do profesji dziennikarskiej. Poproszony o wywiad dla "Time'a" Laszlo Yeres zażądał (ale nie dostał) ni mniej, ni więcej, tylko 10 tysięcy dolarów! Pierre Sun z agencji Sipa, człowiek, który kręcił się trzydziestego sierpnia wokół Ritza, nie został jednak aresztowany, zażądał od autorów tej książki opłaty za udzielenie wywiadu. Nie otrzymał jej.

- Wszyscy jesteśmy za to odpowiedzialni - twierdzi. - Machina wymknęła nam się spod kontroli. Nadszedł czas, żeby zarówno odbiorcy, jak i redaktorzy, a także fotoreporterzy, zastanowili się nad tym wszystkim. Redaktor konkurencyjnego czasopisma "Gala" (nakład 320 tysięcy) powątpiewa, czy wiele się zmieni w tym biznesie.

- Jedyny skutek tej tragedii to, że nie ma już Diany, za którą mogliby się

uganiać paparazzi - mówi Jean Lesieur. - Ja niczego nie zmienię, bo rynek jest zbyt potężny. Pojawia się coraz więcej paparazzi. Są młodzi, bezwzględni i bawi ich wykonywane zajęcie. Jeśli jesteś prawdziwym fotoreporterem i widzisz, jak trudno dzisiaj sprzedać materiał czysto informacyjny, to ciągnie cię do branży paparazzi. Tam nie trzeba mieć talentu, wystarczy być sprytnym i bezwzględnym. Nie mówię, że zaraz trzeba o wszystko oskarżać tych chłopaków. Trudno mieć komuś za złe, że wykonuje swoją pracę. Można mówić, że są jak zwierzęta, że brak im wstydu, ale jaka w końcu różnica pomiędzy robieniem zdjęcia umierającej księżnej Dianie a robieniem zdjęcia facetowi z podejrzanym gardłem w So-weto? A co ze zdjęciem Zaprudera przedstawiającym Kennedy'ego postrzelonego w głowę? Jest straszne, ale każdy uważa je za ważny dokument historyczny. Gdzie przebiega granica?

Obserwatorzy rynku fotograficznego uważają, że głównym czynnikiem, który wywołał boom na zdjęcia paparazzi we Francji, był sukces tygodnika, "Voici". Ten początkowo zwyczajny kobiecy magazyn założony w 1987 roku zaczął podupadać, lecz redaktorzy zorientowali się, że należy zmienić profil pisma i zająć się prezentowaniem kulis życia sławnych ludzi. Nagle nakład wzrósł, osiągając w 1996 roku 750 tysięcy egzemplarzy tygodniowo, co plasowało go tuż za "Paris-Matchem". Liczby te odzwierciedlają wzrastający apetyt na wiadomości z życia sławnych ludzi u części francuskich czytelników, którzy coraz chętniej stają się odbiorcami publikacji w anglosaskim stylu, narzucanym przez brytyjskie brukowce z Fleet Street lub amerykański "National Enquirer". Według badań opinii publicznej prezentowanych w tygodniku "L'Express", jeden na dwóch francuskich czytelników przyznaje, że przynajmniej od czasu do czasu czytuje dzienniki i czasopisma zajmujące się życiem sławnych ludzi. Gdyby księżna Diana przeżyła wypadek, to - jak twierdzą fachowcy z branży - wydawnictwa typu "Voici", "Paris-Match" i masa innych brukowców z całego świata wydałaby prawdopodobnie miliony dolarów na te same zdjęcia, które teraz leżą w policyjnych aktach i z etycznego punktu widzenia uważane są przez opinię publiczną za równoznaczne z pornografią dziecięcą.

Nie tylko kolorowe czasopisma i brukowce zachęcały do fotograficznych ekscesów, które miały miejsce tej pechowej nocy w Paryżu. Jak trzeciego września napisał w jednym z najciekawszych komentarzy do tej sprawy stały felietonista "New York Timesa", A.M. Rosenthal, "paparazzi, jak każą się nazywać, gonili tych dwoje niczym szakale swą ofiarę. Wiedzieli doskonale, że "dobre zdjęcie" typu pocałunek czy obejmująca się para w

samochodzie przyniesie tysiące dolarów zysku, a żadne ujęcie zrobione następnego dnia nie zwróci wydatków na benzynę, ani czasu straconego na oczekiwaniu".

Rosenthal twierdzi, że powodem owej sytuacji jest "kupowanie takich zdjęć przez różne gazety, czasopisma i sieci telewizyjne w celu przyciągnięcia odbiorców i reklamodawców: zainwestować pieniądze i zarobić pieniądze". Chociaż wszyscy potępiali brukowce, Rosenthal zauważył, że nie mają słuszności, "ponieważ "poważne" gazety i czasopisma także publikują takie zdjęcia i zamieszczają jeszcze więcej nie sprawdzonych, często wyssanych z palca, ohydnych plotek".

Coś podobnego czytamy trzeciego września w "Le Monde" w artykule "Bal hipokrytów". Widząc, że gwiazdy filmowe, politycy i międzynarodowe media żądają głów reporterów, szacowny dziennik francuski opublikował taki komentarz: "Nawet część prasy nie zawahała się przed znalezieniem kozła ofiarnego w swoich szeregach. W innych okolicznościach ta sama prasa nie waha się wykorzystać zdjęć tychże fotoreporterów [...]. [Ci fotoreporterzy] oczywiście przesadzili. Jednak najmniejszy asumpt do prawienia im nauk moralnych powinny mieć media bez wahania publikujące ich prace; to samo dotyczy wszelkiego rodzaju sławnych ludzi, którzy dla własnej korzyści chętnie stają przed obiektami".

Lecz dopiero autor o poglądach konserwatywnych, Jean-Francois Revel ("Bez Marksa czy Jezusa"), jeden z najwybitniejszych francuskich filozofów politycznych, członek prestiżowej Academie Fran-caise, wytoczył ostateczny argument i odpowiedzialnością obarczył pojedynczego odbiorcę informacji. "O co tu winić fotoreporterów? -pisał szóstego września we francuskim tygodniku "Le Point". - O degenerację naszej obrazkowej cywilizacji? Czyż nie są oni tylko jej produktem, a nie przyczyną?" Revel zwraca też uwagę, że w prasie panuje tendencja do traktowania tekstu jako "anegdoty", a nie "nośnika informacji". "Padają argumenty, że odbiorcy wolą tematy bliższe ich zainteresowaniom, które przeważnie są zbiorem bezmyślnych głupot" -pisał z typową dla siebie zadziornością. "Zważywszy na obumierające zainteresowanie sprawami istotnymi, czyż można się dziwić, że ludzie pasjonują się idiotycznymi plotkami? Skandalem jest nie to, że dziennikarze starają się zdobyć informacje, lecz błahość informacji, za którą podążają [...]. Źródła tak haniebnej sytuacji należy szukać w ludzkim sercu, a nie w tym, co zaspokaja jego pragnienia. Odpowiedzialność za nałóg spoczywa nie na narkotyku, nie na handlarzu rozprowadzającym narkotyki, nie na kartelu

zajmującym się produkcją, lecz na samym nałogowcu".

Spośród dziesięciu fotoreporterów, przeciwko którym toczy się śledztwo, tylko nieliczni są prawdziwymi paparazzi - uzbrojonymi w superdługie teleobiektywy facetami, buszującymi w krzakach, jeżdżącymi wokół swoich ofiar na hałaśliwych motocyklach, nadlatującymi śmigłowcami i przebierającymi się za hydraulików lub listonoszy, żeby się dostać do czyjegoś domu. Prawdziwi paparazzi nie stoją przed Ritzem w oczekiwaniu na pojawienie się Madonny albo Diany. Swoje działania planują z wyprzedzeniem, często inwestując sporo pieniędzy, czasu i sprzętu w realizację projektu. Ci ludzie potrafią spędzać całe dnie i noce zaczajeni za drzewem palmowym z wielkim teleobiektywem, by zdobyć takie klasyczne zdjęcie pocałunku, jak to Maria Brenny czy fotografia Fergie z mężczyzną ssącym jej palec u nogi, które podobno przyniosło ponad 2 miliony dolarów (12 milionów franków) zysku.

Ogromne zarobki to tylko część legendy, jaką stworzyli tacy francuscy paparazzi, jak Daniel Angeli, Pascal Rostain i Bruno Mouron -wszyscy działali w tej branży przez trzydzieści lat. Oni są niczym myśliwi, którzy żyją tylko po to, aby polować. "Paparazzi są niby mordercy mafii, nikt przed nimi nie ucieknie" - napisali Rostain i Mouron w swej wydanej w 1988 roku książce "Paparazzi", gdzie wspominają różne swoje przygody; na przykład jak ścigali księżniczkę Stefanię z Monako przez całą drogę na wyspę Mauritius, aby ją sfotografować z obnażonymi piersiami serfującą na desce. Angeli natomiast przywołuje historię o tym, jak to wiele godzin chował się za skalą, aż w końcu udało mu sfotografować włoskiego przemysłowca Giovanniego Agnellego, skaczącego nago z jachtu do morza. Takim weteranom jak Angeli nie opłaca się fotografować Diany wychodzącej z Ritza. Do podobnych zadań agencje wysyłają fotoreporterów młodszych i mniej doświadczonych. Z prawdziwymi paparazzi Diana i Dodi mieli do czynienia podczas lipcowego pobytu w St.Tropez. Dziewiątego września prawnik rodziny Al Fayedów, Bernard Darteville, wytoczył proces z powództwa cywilnego przeciwko pismom "Paris-Match" i "France-Dimanche", a także przeciwko dwóm agencjom fotograficznym, oskarżonym o naruszenie prywatności i bezmyślne powodowanie zagrożenia podczas nalotu śmigłowca z fotoreporterami nad willę Al Fayedów.

W grupie fotoreporterów jadących trzydziestego sierpnia za Dianą i Dodim większość stanowili tak zwani dziennikarze obyczajowi, którzy fotografowali sławne osobistości i gwiazdy filmowe, ale niekoniecznie

dzięki pościgom, zasadzkom i fortelom. Właściwie w większości wypadków działali w ścisłej współpracy ze swymi obiektami. Na przykład Alain Delon i francuski filozof popu, Bernard Henri Levy, znani są z samodzielnego aranżowania ujęć dla paparazzi.

Jacques Langevin (44 lata) mówi spokojnym głosem, spoglądając zza okragłych okularów w metalowej oprawce; brązowe włosy ma zaczesane do tyłu. Zazwyczaj zajmuje się drażliwymi tematami i najświeższymi wydarzeniami. Trzydziestego sierpnia został wysłany do Ritza przez przypadek, ponieważ akurat pełnił dyżur w agencji Syg-ma. Broni jednak prawa fotoreporterów do robienia chwytliwych zdjęć, jeśli mają na to ochotę.

- Istnieją dwa aspekty tej samej profesji - mówi. - Można prezentować informacje bardziej i mniej poważnie. To żaden wstyd robić ludziom zdjęcia. To nie moja działka, ale uważam się za fotoreportera wszechstronnego.

Nagradzane prace z tak odległych miejsc jak Ruanda, Liban, Chiny, Zatoka Perska i olimpiada w Atlancie potwierdzają jego wszechstronność. I odwagę, podczas rewolucji rumuńskiej bowiem w 1989 roku został ranny w nogę.

Romuald Rat (24 lata) cierpi "z powodu nazwiska, które łatwo zapamiętać zarówno Anglikowi, jak i Francuzowi"², mówi prawnik zaangażowany w sprawę. Według świadków, oprócz Martineza właśnie Rat zachowywał się na miejscu wypadku szczególnie arogancko. Świadkowie, w tym także inni fotoreporterzy, twierdzą, że tamtego popołudnia Rat wdał się w sprzeczkę z ochroniarzami Dodięgo.

Co więcej, opinia publiczna jest wstrząśnięta myślą, że miał czelność otworzyć tylne drzwi i dotknąć umierającej Diany. Do końca życia jego nazwisko będzie się chyba wszystkim kojarzyło z facetem, który • zajrzał do rozwalonego mercedesa i położył rękę na szyi Diany, żeby zbadać jej puls.

Osoba bliska Dodiemu i Dianie mówi, że już samo zbliżanie się Rata do księżnej "przyprawiało ją o gęsią skórę". Ta sama osoba twierdzi, że przez cały dzień zachowanie Rata stanowiło psychiczne zagrożenie dla Diany.

- Pomyśleć tylko, że właśnie ten facet nachylił się nad nią i powiedział po angielsku: "Spokojnie, pomoc jest już w drodze". A przecież nie mówił do kogoś w śpiączce, ona była jeszcze przytomna.

Sam Rat wyjaśnia, że był to ludzki, spontaniczny gest niesienia pomocy i pocieszenia. Opowiada o tamtej chwili w wywiadzie dla telewizji France

2.

- Podbiegłem do samochodu, zobaczyłem, że to mercedes, i po- .
myślałem: to muszą być oni. Po kilku sekundach opanowałem się,
próbowałem im pomóc, dojrzeć, czy jeszcze żyją [...]. Nie wzywałem
pomocy osobiście, bo słyszałem, jak ktoś mówi, że dzwoni po straż
pożarną. Sam już tego nie zrobiłem, tylko otworzyłem jedne drzwi.
W wywiadzie dla BBC Rat powiedział później:

- Próbowałem zmierzyć Dianie puls, a gdy jej dotknąłem, poruszała się i
oddychała. Powiedziałem do niej po angielsku, że jestem tutaj, żeby się
uspokoić, że zaraz będzie na miejscu lekarz.

Twierdzi, że dopiero po przybyciu pierwszych sanitariuszy zaczął robić
zdjęcia. Na temat rzekomego niedopuszczania personelu pogotowia do
samochodu, wypowiedział się w "20/20" ABC, twierdząc, że to śmieszne i
niedorzeczne.

Młody, potężny, wzrostu ponad metr osiemdziesiąt, Rat szczególnie
zapisał się tamtej nocy w pamięci świadków i policji. Wszystkie zeznania
przedstawiają go jako nerwusa i krzykacza. Co ciekawe, pracujący z nim
ludzie twierdzą, że zazwyczaj jest spokojny i opanowany. Redaktor agencji
Pascala Rostaina Sphinx, gdzie Rat pracował, zanim przeszedł do Gammy,
opisuje go jako "bardzo miłego, uprzejmego i wrażliwego faceta, który
zasługuje na obronę. Rzeczywiście, to "fotoreporter obyczajowy", ale robi
bardzo piękne portrety, na przykład Jacquesa Chiraca w La Reunion na
początku sierpnia. Zupełnie nie pasuje do obrazu agresywnego i
wyrachowanego paparazzo".

- Romuald to bardzo miły gość, nigdy nie ma z nim problemów

- mówi Benjamin Bellaiche, szofer jeżdżący limuzyną w agencji
Ambassador, który wozi sławnych ludzi po całej Francji. - Zawsze, gdy
pstryknie zdjęcie jakiejś gwiazdzie, daje mi jedną odbitkę. Śledzenie
kogoś na motocyklu i robienie zdjęć przez okno samochodu to nie w jego
stylu - ciągnie Bellaiche. - Przychodzi do mnie i pyta, dokąd będziemy
jechać. Nie mam oporów przed mówieniem tego takim facetom jak on,
którzy w niczym nam nie przeszkadzają i nie denerwują nas. Tacy nigdy
nie robią zdjęć podczas jazdy. Po prostu pytają, dokąd się wybieramy, a
potem wyprzedzają nas i są na miejscu wcześniej. Mają swoją sieć
informatorów pomiędzy policjantami, pracownikami hotelowymi,
ochroniarzami i szoferami. Gdyby były z nimi jakieś problemy, nigdy bym
nie współpracował z kimś takim jak on. - Według Bellaiche'a Rat nadal
jest zdumiony tym, co mu się przytrafiło. - Opowiada swoim
przyjaciołom, że chciał tylko zobaczyć, czy może jakoś pomóc Dianie, a

teraz ma przez to same kłopoty.

Fotoreporter z agencji Angeli, Christian Martinez (lat 41), to prawdziwy paparazzo. Jeden z jego kolegów mówi o nim z podziwem, że jest "szczwany jak snajper". Niski, przysadzisty, szeroki w ramionach, krótko przystrzyżone, brązowe włosy, koralikowe oczy i mięśnie wytrenowane przez lata wizyt na siłowni. Martinez działa w branży od piętnastu lat i znany jest z ostrego stylu.

- Jeśli ktoś uprawia fotografię wymagającą stosowania podstępów
- mówi o Martinezie Langevin - nie może mieć miękkiego serca. Tu trzeba działać z determinacją, co czasem może prowadzić do przegięć. Ale także do sukcesów, za jakie można uznać jego zdjęcie Cindy Crawford z Richardem Gere'em podczas karnawału w ogrodach Tuileries.

Pomimo swojej wytrwałości nie cieszy się sympatią wszystkich kolegów. Redaktor pewnego dziennika, który przedtem pracował z Martinezem, mówi o nim tak:

- To dobry fachowiec... Ale czasami za bardzo się stara i potrafi się zagalopować.

Francuski dziennikarz pracujący z nim przy różnych okazjach nazwał go "agresywnym, upartym facetem, który zawsze może dać człowiekowi w zęby".

Martinez jest dumny ze swej opinii twardziela. Podczas pierwszego przesłuchania trzydziestego pierwszego sierpnia o wpół do jedenastej, po nie przespanej nocy w tak małej celi, że nawet nie mógł się przeciągnąć, powiedział o sobie śledczym, iż jest "facetem z ikrą i zawsze gotowym znaleźć się w samym środku akcji". Przyznał się do wymiany ostrych słów z Ratem w tunelu Alma, ponieważ Rat próbował nie dopuścić go, podobnie jak innych fotoreporterów, do robienia ofiarom zdjęć z bliska. Potwierdził także, że powiedział do policjanta: "Nawet w Sarajewie gliniarze pozwalali nam pracować". (Ostatnia uwaga jest raczej retoryczna, ponieważ Martinez nie był choćby w pobliżu Sarajewa).

Lecz i ten zادیorny paparazzo nie jest pozbawiony cech ludzkich.

Podczas przesłuchania zaczął się poddawać emocjom, gdy inspektor bezlitośnie drażył kwestię nieudzielenia pomocy.

Inspektor: Czy zrobił pan cokolwiek, żeby pomóc rannym?

Martinez: Mam złe wspomnienia o ludziach, którzy niosą pomoc rannym.

Poza tym nie mam zielonego pojęcia o udzielaniu pierwszej pomocy.

Pamiętam, że zacząłem robić zdjęcia w samochodzie, dopiero kiedy ludzie, których brałem za sanitariuszy, zaopiekowali się pasażerami

samochodu [...]. Czułem się w tej sytuacji zupełnie bezradny. Pewnie tak samo byłoby w przypadku każdej innej ofiary. Chowanie się za aparatem było swego rodzaju samoobroną, oddzielaniem się od wydarzeń, pozwalało zachować dystans.

L: Czy pomagał pan ludziom, którzy zaopiekowali się rannymi?

M.: Nie, żaden fotoreporter nie pomagał. Jak mieliśmy się do tego zabrać? Wynikało to pewnie z gloryfikacji obiektu. Trzeba nie lada zuchwałości, aby próbować pomagać ludziom, których jeszcze parę minut wcześniej się śledziło, zuchwałości potrzebnej do pokonania dystansu. Paraliżował mnie dystans istniejący pomiędzy mną a ludźmi w samochodzie.'

W tym momencie według raportu z przesłuchania Martinez zalał się łzami. Serge Benhamou, pracujący ze znanym fotoreporterem, specjalizującym się w zdjęciach sławnych ludzi, Laszlo Yeresem, w mniejszym stopniu jest paparazzo, a w większym miłośnikiem wielkiego świata.

- Benhamou to przyzwoity facet - mówi Langevin. - Do swoich obiektów odnosi się z prawdziwym szacunkiem. Lubi kino, blask i gwiazdy filmowe. Uwielbia tych ludzi.

Pomimo ograniczonej mocy swojego skutera słynie ze skuteczności. Doświadczony kierowca wożący sławnych ludzi wspomina, że Benhamou zawsze jeździ na skuterku, a kiedy samochód trochę przyśpieszy, zwłaszcza poza centrum, na przykład na obwodnicy czy autostradzie, wtedy zaczyna mieć problemy z nadążaniem. Niemniej w samym Paryżu zawsze trzyma się tuż obok i jest dobrze poinformowany o planach ludzi, których chce sfotografować.

- Dlatego myślę, że ma dobrych informatorów w odpowiednich miejscach. Trzydziestego pierwszego sierpnia Benhamou, tęgawy mężczyzna o okrągłej twarzy, znany wśród kolegów jako Ben, jechał za mercedesem od samego Ritza i jako jeden z pierwszych znalazł się w tunelu Alma. Powiedział potem policji, że był do głębi poruszony na widok wypadku i odjechał stamtąd, zanim jeszcze zaczęły się aresztowania. Cynicznie można zinterpretować to postępowanie tak, że wykonał kilka spektakularnych zdjęć i chciał się zmyć, zanim zrobi się większe zamieszanie. Jednakże jego zeznania złożone po zgłoszeniu się na policję piątego września brzmią szczerze: naprawdę odjechał wcześniej, "gdyż nie mógł tego znieść". Powiedział też policji, że nie chciał oglą-

' Podkreślenie autorów. (Martinez, podobnie jak Rat, odmówił wszystkim prośbom o udzielenie wywiadu). Szesnastego października w geście oznaczającym złagodzenie stosunku do paparazzi sędzia Stephan pozwolił na oddanie Martinezowi legitymacji prasowej, prawa jazdy i jego powrót

do pracy. Dziesięć dni wcześniej sędzia Stephan te same polecenia wydał w stosunku do Rata.

Tego wieczoru Yeres (lat 50) pracował przy Ritzu do spółki z Benhamou: on z przodu hotelu, a Benhamou z tyłu. Ale Yeres nie został na dłużej.

- Ktoś nam powiedział, że [Diana i Dodi] wyszli tylnymi drzwiami i stamtąd ruszyli - zeznał na przesłuchaniu - więc pojechałem do domu. Po drodze zadzwonił do mnie Benhamou i powiedział, że Diana miała wypadek. Pomyślałem sobie, że to pewnie zwykła stłuczka, ale może warto zobaczyć. Widok samochodu wprowadził mnie w osłupienie. Zrobiłem kilka ujęć ogólnych z odległości około trzystu metrów.

Chociaż przyjechał na swym czarnym skuterze firmy Piaggio jako jeden z ostatnich, policja zabrała go wraz z sześcioma pozostałymi.

Pochodzący z Węgier Yeres prowadzi własną, niezależną agencję, specjalizującą się w fotografiach mody i słynnych osobistości. Ten niedźwiedziowaty mężczyzna ze szpakowatą brodą znany jest ze swych wyrafinowanych sposobów fotografowania takich postaci, jak księżniczka Stefania i księżniczka Karolina z Monako - zazwyczaj bez ich zgody.

Natrętna gonitwa za obiektami jednak mu nie służy. Utyka lekko z powodu deformacji stopy; to skutek zderzenia z samochodem Alaina Delona po pechowym pościgu przed paru laty.

- Jest przebiegły, burkliwy i skryty, ale to równy gość - mówi pracujący z nim dawniej amerykański dziennikarz.

Czwartego września niemiecka telewizja Pro-7 pokazała wywiad z anonimowym francuskim reporterem, który twierdził, że opuścił miejsce wypadku przed aresztowaniem. Sądząc po opisie, wydaje się prawdopodobne, że był to właśnie Benhamou.

- Moja praca polega na robieniu zdjęć - mówił - ale to była prawdziwa tragedia. Ja i mój przyjaciel powiedzieliśmy: stop! i odjechaliśmy stamtąd [...]. Widzieliśmy tę tragedię na własne oczy. To było dla nas jak film. Na widok wraka mówiłem sobie, że to nie może być prawda [...]. Ale wina nie leży po naszej stronie, bo tak to już w życiu jest. Paparazzo robi zdjęcia dla milionów ludzi na całym świecie, którzy w innym wypadku nie mogliby dostać tego, co pragną ujrzeć. Naprawdę miliony ludzi kupują gazety, aby zobaczyć choć fragment życia tamtych ludzi. Na tym polega nasz zawód.

Najbardziej chyba jednak znany jest ze zdjęcia z Christiną Onassis, bliską przyjaciółką, jadącą na tylnym siedzeniu jego skutera.

Trzydziestopięcioletni Serge Arnal to kolejny fotoreporter, specjalizujący się w zdjęciach sław, który kręcił się wokół Ritza z nadzieją, że utrwali na

kliszy księżną Dianę.

- Nasz fotoreporter to po prostu dziennikarz obyczajowy, który często bywa na przyjęciach i festiwalach - mówi szef Arnala, Bruno Kalin, szef agencji Stills. - On tylko wykonywał swoją pracę. Czekał, aż sławne osobistości pojawią się przed hotelem. To kierowca jechał za szybko. Fotoreporterzy chcieli robić zdjęcia jak z bajki, a nie jak z horroru. Podążający w czarnym fiacie uno za Dianą i Dodim Arnal z Martinezem na fotelu pasażera twierdzi, że stracił mercedesa z pola widzenia, gdy tamten gwałtownie wyrwał do przodu na prostej między Place de la Concorde a tunelem Alma. Sam dalej jechał drogą szybkiego ruchu i kilka minut później dotarł do wraka. Powoli przejechał obok powyginanego i dymiącego samochodu i zaparkował trzydzieści metrów dalej. Martinez wyskoczył i podbiegł do rozbitego wozu. Arnal powiedział śledczym, że jest "strachliwy z natury" i został w samochodzie. Wykręcił numer pogotowia, sto dwanaście (jedeny fotograf, który się do tego pokwapił), ale twierdzi, że u niego w przenośnym aparacie słabo było słyszeć dźwięk.

- Byłem spanikowany - mówi. - Pamiętam, że krzychałem coś do dyżurnego, że zdarzył się wypadek, ale nie potrafiłem zbyt precyzyjnie powiedzieć gdzie.

Z prawdziwą agencją zatrudniającą paparazzi, LS Presse, współpracują Fabrice Chassery (lat 30) i David Oderkerken (lat 26). Zwłaszcza Chassery jest znany z upartego ścigania obiektów swym szarym peugeotem 205.

- Kiedy siada za kierownicą - mówi zawodowy szofer, często wożący sławnych klientów - mamy z nim urwanie głowy. Stale siedzi nam na ogonie i jeździ jak szalony.

Chassery i Oderkerken przybyli różnymi pojazdami krótko po Racie, Martinezie i Arnalu; zrobili kilka rolek zdjęć i odjechali, zanim policja zaczęła odpychać fotoreporterów od wraka. Pojechali prosto do biura Laurenta Soli, szefa agencji, i oddali film do wywołania.

Solą miał zdjęcia gotowe natychmiast. Wybrał pięć ujęć Diany pod opieką sanitariuszy, zeskanował je do komputera i przesłał do swojego agenta w Londynie. Szybko rozeszła się wieść, że SL Presse ma zdjęcia z wypadku Diany i zaczęły się telefony z całego świata. Znany amerykański brukowiec oferował za nie - jak twierdzi Solą - w ciemno 250 tysięcy dolarów. Inne zamówienia z Wielkiej Brytanii, Hiszpanii, Włoch i Niemiec opiewały na ponad milion funtów szter-lingów.

Później, o godzinie piątej czterdzieści cztery, Agence France Press rozesłała pierwszą informację na temat śmierci Diany. Oderkerken i

Chassery natychmiast zadzwonili do Soli i poprosili, żeby nie sprzedawał zdjęć. Szef innej francuskiej agencji fotograficznej również radził, żeby wstrzymać dystrybucję zdjęć. W końcu Solą się na to zgodził, rezygnując z milionowych zysków. Zniszczył wszystkie kopie komputerowe, a negatywy przekazał policji. W sobotę po południu w innych agencjach fotograficznych zaczęli pojawiać się policjanci z informacją, że posiadanie lub publikacja zdjęć z wypadku będzie podlegać karze do trzech lat więzienia i karze grzywny do 300 tysięcy franków (55 tysięcy dolarów) za utrudnianie śledztwa. Dyrektorzy agencji zostali również ostrzeżeni przed próbami niszczenia dowodów.

Tymczasem władze brytyjskie próbowały wyśledzić kopie zdjęć, które już powędrowały do Anglii. Pierwszego września w poniedziałek, około trzeciej nad ranem, nieznanymi sprawcy dostali się do londyńskiego mieszkania Lionela Cherruaulta (lat 37) z agencji Sipa. Kiedy spał u boku żony Christine, nocni goście zakradli się do drugiego pokoju i wyjęli z torebki pani Cherruault karty kredytowe, pieniądze i kluczyki do samochodu. Zeszli na dół do gabinetu Cherruaulta i zabrali dwa wymienne twarde dyski i notebook, a zostawili negatywy, dokumenty i różne sprzęty elektroniczne.

- Najwyraźniej szukali zdjęć komputerowych - mówi Cherruault. - Reszta ich nie obchodziła.

Włamywacze załadowali łup do niebieskiego mitsubishi spacewa-gon należącego do Christine i odjechali.

Cherruault zauważył około wpół do czwartej, że miało miejsce włamanie, i natychmiast powiadomił policję. Policjanci zjawili się

pół godziny później, aby spisać protokół i zdjąć odciski palców. Niestety, niczego nie znaleźli. Nazajutrz do mieszkania przyszedł oficer śledczy.

- Muszę coś panu powiedzieć - rzekł, ściskając w dłoni plik kartek. - Przeczytałem właśnie ten raport i stwierdzam, że żadnego włamania tu nie było.

- Chce pan przez to powiedzieć, że to byli szarzy? - rzekł Cherruault, używając brytyjskiego eufemizmu na określenie agentów wywiadu.

- Może ich pan sobie nazywać, jak pan chce - odpowiedział śledczy. - Włamania nie było.

Dwadzieścia cztery godziny później znaleziono samochód w pobliżu osady zdominowanej przez jamajską mafię. W wozie nie było żadnych odcisków palców. Nie wiadomo dokładnie, kto stoi za tą operacją, ale jej profesjonalizm i cel wskazują na MI-5, skrzydło brytyjskiego wywiadu działające wewnątrz kraju. Cherruault uważa, że ponieważ jest francuskim

fotoreporterem mieszkającym w Londynie, szarzy uznali, iż może mieć zdjęcia z wypadku Diany.

- Gdyby po prostu przyszli, zapukali do drzwi i powiedzieli, kim są, z miłą chęcią pozwoliłbym im przeszukać mieszkanie. Nie było powodów urządzić takiej akcji, straszyć mojej żony i dzieci ani wpędzać nas w paranoję.

Pomimo nadzwyczajnych wysiłków podjętych w celu nierozpowszechniania zdjęć z wypadku Diany, w kilku publikacjach pojawiły się przecieki. Pierwszego września niemiecki brukowiec "Bild-Zei-tung" zamieścił na pierwszej stronie zdjęcie z wypadku; przedstawiało zamazany obraz pasażerów i ratowników widzianych od tyłu samochodu. Na okładce zamieścił zdjęcie z wypadku także włoski tygodnik "Panorama" w wydaniu z piątego września; druga fotografia znalazła się w środku numeru. Wydawca tygodnika, Giuliano Ferrara, bliski doradca byłego premiera Włoch Silvio Berlusconi, a także minister w jego rządzie, uważa swą decyzję za protest przeciwko hipokryzji w traktowaniu śmierci Diany.

- Wczoraj czytelnicy pragnęli zdjęć całującej się Diany [...] dzisiaj ronią krokodyle łzy.

Jeszcze jedno zdjęcie księżnej podczas katastrofy pojawiło się w Internecie i natychmiast, dziewiętnastego września, zostało przedrukowane na pierwszej stronie francuskiego szmatławca "France Soir". Okazało się jednak, że jest fałszywe.

Nikt nie oskarży o sprzedaż brukowcom zdjęć Diany autorstwa Nikoli Arsova, w ferworze akcji bowiem zapomniał włączyć lampę błyskową i nie wyszło mu ani jedno ujęcie. Arsov (lat 38), Macedończyk, który wyemigrował do Francji dwadzieścia lat temu, najpierw pracował jako asystent u dentysty, potem przez siedem lat jako kierowca motocykla w agencji Sipa, aż w końcu rok temu sam zaczął robić zdjęcia. Podczas swej krótkiej kariery fotoreportera zajmował się wieloma tematami, na przykład festiwalem filmowym w Cannes, czerwcową wizytą Jana Pawła II we Francji, a także francuskimi wakacjami brytyjskiego premiera Tony'ego Blaira.

Arsov, facet o chłopięcej twarzy, rozczochranych włosach i szczerym obejściu, nie wygląda na swoje lata. Nadal nie może uwierzyć, że stał się obiektem śledztwa kryminalnego.

- Nie rozumiem, dlaczego traktują nas jak przestępców - mówi. - Każdy fotoreporter na świecie robiłby dokładnie to samo. Gdyby byli kamerzyści

z telewizji, też by kręcili. Nie jestem paparazzo. Zupełnie niedawno fotografowałem Tony'ego Blaira. O co tu, do diabła, chodzi? Wszystko się przewracało do góry nogami.

- Poszedłem razem z jego dziewczyną zabrać go z sądu - wspomina zwolnienie Arsova założyciel i szef agencji Sipa, Goksin Sipahioglu (lat 70). - Był załamany i płakał - opowiada, siedząc w fotelu w swym nowoczesnym biurze, wśród czarnych marmurów. - On często płakał: z napięcia, ze zmęczenia, z powodu tragedii widzianej na własne oczy. Lady Di to osoba, którą wszyscy kochaliśmy. Nikola był wstrząśnięty. Jednak Sipahioglu, były turecki dziennikarz z bujną grzywą siwych włosów, nie zgadza się z twierdzeniem, że o śmierć księżnej można winić fotoreporterów i agencje fotograficzne.

- Nie poczuwam się do odpowiedzialności ani w sensie prawnym, ani moralnym - mówi. - Smutno mi, bo umarła osoba, którą podziwialiśmy. Ale ktoś taki jak Lady Di staje się osobą publiczną. Pozowała do zdjęć cały czas, zarówno w St. Tropez, jak i w Bośni. Nie możemy być hipokrytami.

Lecz czy robienie zdjęć martwym i umierającym ludziom nie jest czymś nieprzyzwoitym, może nawet okrutnym? Nawet jeśli fotoreporterzy nie spowodowali wypadku, to czyż nie powinni zareagować z większą powściągliwością i godnością? Sipahioglu powoli kręci głową.

- Kiedy Adams zrobił słynne zdjęcie faceta postrzelonego w głowę w Wietnamie, to czy ktoś go pytał, dlaczego nie zapobiegł egzekucji? Nie, on za to zdjęcie dostał nagrodę. Fotoreporterowi będącemu świadkiem wypadku nie można zabronić robienia zdjęć.

- Na ironię zakrawa fakt - mówi szef agencji Sipa - że najczęściej obfotografowywana osoba na świecie ryzykuje życie w szaleńczej jeździe samochodem tylko po to, by uniknąć dwudziestu kolejnych zdjęć. Prawda jest taka, że zdjęcie dwojga ludzi jadących w środku nocy samochodem nie ma żadnej wartości. Absolutnie żadnej! Właśnie dlatego żaden z fotoreporterów nie robił zdjęć podczas pościgu. Chcieli się tylko dowiedzieć, gdzie tamtych dwoje spędzi noc.

Sipahioglu nie broni jednoznacznie zajęcia paparazzi. Sam zaczynał karierę jako reporter zbierający informacje do tureckiej prasy, zajmował się takimi tematami, jak kryzys w związku z wyrzutniami raketowymi na Kubie, a także sowiecka inwazja na Czechosłowację w 1968 roku.

- Jesteśmy drugą pod względem wielkości agencją na świecie, a zdjęcia paparazzi to tylko jeden procent naszej działalności. Chciałbym, żeby po tej tragedii skończył się w prasie popyt na takie rzeczy. Obawiam się

jednak, że gazety będą tego kupować coraz więcej i więcej. - Na koniec Sipahioglu dodaje: - Jedyne, co może osłabić ich apetyty, to fakt, że nie ma już na świecie takiej osobowości jak Lady Di.

Rozdział dwunasty.

POSTĘPOWANIE DOCHODZENIOWE.

ich nazwać dość dziwną parą. On jest wysoki, nieśmiały, ła-godny i taktowny. Ona niska, blondynka, przebojowa i uparta. On nie udziela się towarzysko i nie ma żadnego hobby. Ona spędza wakacje w egzotycznych miejscach, jeździ na arabskich koniach, kolekcjonuje przednie wina i urządza koktajle na sto osób. Sędzia Herve Stephan (lat 43) i sędzina Marie-Christine Devidal (lat 44) wspólnie prowadzą postępowanie dochodzeniowe w sprawie śmierci księżnej Diany. Oni nadzorują wszystkie przesłuchania, zbierają dowody, wyniki badań i analizy ekspertów. To oni wręczą skompletowane akta - które już teraz liczą ponad trzy tysiące stron - prokuratorowi. Oni też prawdopodobnie jesienią 1998 roku zadecydują, czy postawić oficjalnie w stan oskarżenia dziesięciu podejrzanych i wytoczyć im proces. Zważywszy presję, jakiej podlegają - francuskich i brytyjskich rządów, rodziny królewskiej, zrozpaczonych obywateli i opinii publicznej, pośród której dochodzenie budzi ogromne namietności - mają przed sobą naprawdę ciężkie zadanie.

Stephan i Devidal należą do grupy pięciuset pięćdziesięciu francuskich sędziów śledczych zwanych juges d'instruction. Napoleon uważał, że każdy sędzia śledczy to "najpotężniejszy człowiek we Francji". Obowiązki tych sędziów łączą zakres działań oficera śledczego, prokuratora okręgowego, sędziego i ławy przysięgłych. Sędziowie śledczy władni są wydać polecenie założenia podsłuchu, przeprowadzenia rewizji, a także przesłuchania aresztowanych i zatrzymania prewencyjnego. To oni prowadzą śledztwo w asyście oficerów policji sądowej, służb wywiadowczych oraz innych wyspecjalizowanych agencji i to oni decydują, czy zebrano już wystarczające dowody, aby postawić podejrzanych przed sądem.

Pomimo szerokich uprawnień francuscy sędziowie śledczy nie cieszą się takim szacunkiem i wysokim prestiżem społecznym, jak sędziowie w Wielkiej Brytanii czy w Stanach Zjednoczonych. Mają przeważnie od dwudziestu paru do trzydziestu paru lat, ich zarobki wahają się pomiędzy równowartością trzydziestu a sześćdziesięciu tysięcy dolarów rocznie, a oni sami plasują się stosunkowo nisko w hierarchii francuskiego systemu sądowego. Z tych też powodów często pomniejsza się rolę sędziów

śledczych, określając ich jako les petits juges. Co nie oznacza oczywiście, że niektórzy z nich nie mogą mierzyć wysoko. Ostatnimi laty we Francji sędziowie śledczy oskarżali, a w pewnych przypadkach doprowadzali do skazania ministrów, przywódców partyjnych i prominentnych biznesmenów, zarzucając im między innymi korupcję i malwersacje. Niewielka grupka sędziów śledczych dzięki prowadzeniu głośnych i ważnych spraw zyskała sobie sławę w mediach. Najbardziej znany z nich jest energiczny Jean-Louis Bruguiere (alias Le Cowboy), który wytropił międzynarodowego terrorystę Carlosa, dowiódł, że agenci libijskiego przywódcy Kadafiego podłożyli bombę w samolocie i powiązał wysokich urzędników państwowych Iranu z serią zabójstw dysydentów we Francji. Stephan, choć jego kariera jest mniej efektowna, także prowadził kilka ważnych śledztw. We wrześniu 1997 roku nie zawahał się wszcząć dochodzenia przeciwko minister sprawiedliwości Elisabeth Guigou, gdy mer Paryża, Jean Tiberi, i jego żona, Xaviere, oskarżyli ją o oszczerstwo. Był to akt odwagi typowy dla tego sędziego, szanowanego za swoją surowość i niezależność.

Stephan pracuje w Pałacu Sprawiedliwości na drugim piętrze, w pokoju numer 58, w którym znajduje się tylko jedno wysokie okno z widokiem na trzypasmowy Boulevard du Palais. (Devidal urzęduje na tym samym korytarzu w pokoju 65). Gabinet Stephana jest mały, zagracony i słabo oświetlony jarzeniówkami. Na biurku

piętrzą się stosy akt, a ściany są pożółkłe i brudne. Monotonie urozmaica tylko kilka nie podpisanych zdjęć. W pomieszczeniu najbardziej rzuca się w oczy ustawiony przy ścianie metalowy regał z plikami kolorowych kart. Na kartach opisani są podejrzani w ponad stu sprawach, które Stephan - jak wszyscy przepracowani paryscy sędziowie śledczy - musi prowadzić jednocześnie. Karty czerwone to sprawy kryminalne, zielone - cywilne, i tak dalej.

Tą sprawą - oficjalnie nazwaną "Śmiertelny wypadek drogowy z 31 sierpnia, 00:30" - zajmuje się dwoje sędziów śledczych, którzy w dużym stopniu mogą decydować o losie podejrzanych. Swoje postępowanie prowadzą z zachowaniem tajemnicy, co niezmiernie utrudnia śledzenie rozwoju spraw dziennikarzom. Pomimo bezustannych nagabywań prasy, sędziowie pozostają dla niej absolutnie niedostępni.

Koledzy określają Stephana jako prawnika poważnego, dyskretnego, obiektywnego i fachowego. W przeciwieństwie do wielu innych tej rangi prawników, ma on pewne doświadczenie prokuratorskie, zdobyte

między rokiem 1991 a 1994 w Wersalu. Dopiero potem został starszym sędzią śledczym paryskiego Tribunal de Grande Instance (Sąd Odwoławczy). Dzięki temu doskonale rozumie punkt widzenia prokuratora i jest mu łatwiej niż konkurentom odpowiednio przygotować akta potrzebne do oskarżenia. Pewien prokurator pracujący ze Stephanem w poprzednich sprawach (ale nie w tej) uważa go za człowieka "spokojnego, taktownego i uprzejmego".

Herve Stephan jest żonaty, ma czworo dzieci, niebieskie oczy, orli nos i brązowe włosy. Przyjaciel mówi, że "oprócz pracy nie ma jakichś specjalnych zainteresowań. Stanowi przykład typowego, przeciętnego Francuza".

Prawdopodobnie najbardziej znanym przypadkiem, którym się zajmował, jest dochodzenie w sprawie Florence Rey (lat 21), anarchistki, która wraz ze swoim ukochanym, Audry Maupinem (wówczas lat 23), wpadła w morderczy szal, skutkiem czego w październiku 1994 trzech policjanci, taksówkarz i sam Maupin ponieśli śmierć. Pomimo presji ze strony policji, która w odwecie aresztowała kilku przyjaciół tych dwojga pod zarzutem współudziału w morderstwie, Stephan nie znalazł żadnego dowodu na winę aresztowanych i, nakazując ich zwolnienie, stanowczo odmówił udziału w polowaniu na czarownicę.

Florence Rey podczas pierwszych przesłuchań nie pisnęła nawet słowa, lecz Stephan stawiał czoło milczeniu dziewczyny, zdobył sobie jej zaufanie, nakłonił ją do współpracy, aż w końcu wzbudził w niej skruchę.

- On prowadzi sprawy w sposób bardzo humanitarny - mówi kolega po fachu, a także bliski przyjaciel Stephana. - Herve dba o godność tych, którzy przed nim stają. Umie wytworzyć taki klimat, że ludzie, przeciwko którym prowadzone jest dochodzenie, mówią bardziej otwarcie. Bo on zachowuje się wobec nich z szacunkiem.

Zupełnie inne cechy wysuwają się na pierwszy plan, gdy ludzie mówią o Marie-Christine Devidal. Koledzy przeważnie określają ją jako kobietę pełną temperamentu, zawziętą i ostrą. Nawet przyjaciele, chwalcący jej błyskotliwą inteligencję i upór w dążeniu do przeświecenia sprawy na wylot, przyznają, że czasami potrafi być "nazbyt agresywna".

- Stephan jest wysoki, postawny, ale ze względu na swoją nieśmiałość ma tendencję do chowania się za ludzi - mówi prawnik znający ich oboje. - Co innego Marie-Christine. Kogoś, kto kupuje arabskie ogiery i sam je ujeżdża, nie można uznać za nieśmiałego!

Devidal szczyci się swą reputacją "czepialskiej prawniczki".

- Wyraźnie jest nastawiona przeciwko przestępcy i stoi po stronie ofiary - mówi przyjaciółka. - Na pewno nie można powiedzieć o niej, że jest prawnikiem "przystępnym".

Wiadomość o śmierci Diany dotarła do Devidal, gdy wraz z mężem, tunezyjskim biznesmenem, Moncefem Haddadem, spędzała weekend w Normandii. Usłyszawszy w telewizji tę zapierającą dech w piersiach informację o udziale paparazzi, Devidal zareagowała - według jej gospodarza - z typową dla siebie bezceremonialną szczerością:

- Jeśli to wina tych gnojków, to ich wszystkich zapuszczuję!

Myślała, że będzie się mogła tym zająć zaraz po przybyciu do paryskiego sądu, a więc w niedzielę o szesnastej. Jako sędzina formalnie pełniąca dyżur w ten weekend, normalnie zostałaby przydzielona do sprawy.

Jednak śmierć Diany, księżnej Walii, to sprawa, której nie można określić mianem "normalnej". Brytyjski rząd i rodzina królewska prosiła o dokładne i aktualne dane na temat tego, co się dzieje, wstrząśnięta zaś i rozjuszona opinia publiczna żądała głów fotoreporterów. Ponadto wokół sprawy, zwłaszcza na Bliskim Wschodzie, zaczęły się pojawiać sensacyjne teorie o spisku; plotki krążyły po całym świecie i zapełniały setki stron w Internecie. Skuteczność francuskiego systemu prawnego oraz skuteczność całego rządu Francji zostały wystawione na poważną próbę.

W takim wypadku należało powołać do poprowadzenia "sprawy Diany" kogoś doświadczonego, nie budzącego kontrowersji i umiającego dokonać spokojnej, bezstronnej oceny. Dlatego też drugiego września wiceprezes sądu powierzył to zadanie Stephanowi.

- Wybrano Stephana, bo jest spokojny, potrafi zachować zimną krew i twardo stoi na ziemi - mówi osoba bliska gabinetowi prokuratora. - Devidal jest zupełnie inna. Ona ma trudny, gwałtowny charakter. Drwi sobie z dziennikarzy i zbyt wiele rozpowiada przyjaciołom.

Według źródeł zbliżonych do Pałacu Sprawiedliwości, Devidal wściekła się na wieść o przydzieleniu sprawy Stephanowi. Podkreślała, że teraz jest jej kolej, skarżyła się, że nieuczciwie ją pominięto. Stephan, mając w pierwszych dniach kłopoty z załatwianiem pięćdziesięciu telefonów dziennie, postanowił jednym pociągnięciem rozwiązać oba problemy - nadmiar pracy i pretensje koleżanki. Poprosił mianowicie o przydzielenie Devidal, swej bliskiej przyjaciółki, do pomocy w prowadzeniu sprawy. Oficjalnie została wyznaczona do tego zadania piątego września. We dwoje stanowią uzupełniający się zespół.

Ze strony policji śledztwo prowadzi podlegająca sędziom śledczym komisarz z elitarnej Brygady Kryminalnej, Martine Monteil. Ta atrakcyjna

blondynka w eleganckich strojach od Chanel, z jedwabną chustką na szyi i złotymi kolczykami w uszach, córka i wnuczka paryskich policjantów, jest prawdziwą profesjonalistką. Koledzy nazywają ją "żelazną pięścią w stalowej rękawiczce", a na taki image składają się zaskakujące przedmioty, jakie można znaleźć w jej gabinecie przy Quai des Orfevres, na przykład podstawka do lampy zrobiona z karabinu Mauser kalibru 7,63 mm.

Pomimo faktu, że rzadko spotyka się kobiety w tej typowo męskiej branży, dzięki inteligencji, ciężkiej pracy i swego rodzaju intuicji Martine znalazła się na samym szczycie i rozwiązała mnóstwo spraw, czym wielu kolegów wprawiła w zdumienie. Po ukończeniu w 1979 roku Państwowej Akademii Policyjnej z najwyższą lokatą przez siedem lat pracowała w brygadzie do zwalczania narkotyków, po czym awansowała na stanowisko zastępcy dowódcy brygady zwalczającej wymuszenia, a w lutym 1996 trafiła do Brygady Kryminalnej.

Brygada ta to oddział policji sądowej, zajmujący się przestępstwami kryminalnymi, terroryzmem oraz przypadkami nie wyjaśnionych śmierci. Zatrudnia stu dziesięciu oficerów i, według pewnego prokuratora, jest "najlepszym oddziałem zdobywającym dowody przestępstw. Jej członkowie są we Francji najlepszymi z najlepszych. To prawdziwi fachowcy".

Główna siedziba tego oddziału znajduje się w pięciokondygnacyjnym skrzydle Pałacu Sprawiedliwości; z okien rozciąga się widok na brzegi Sekwany i Ile de la Cite. Brygada szczyci się dużym wskaźnikiem wykrywalności przestępstw: rozwiązuje średnio sześć z dziesięciu spraw, czym przewyższa nawet legendarny Scotland Yard. Po części tajemnicą jej sukcesu jest praca zespołowa. Działa w pięcio- ośmioosobowych grupach, podległych razem dwóm lub trzem oficerom.

- Wszyscy żyją w symbiozie - mówi osoba z kręgów prawniczych - i zawsze zajmują się kilkoma rzeczami naraz.

Siedziba wygląda jak typowy sztab wyborczy w dużym okręgu miejskim. Na korytarzach jest brudno, z sufitów odpada farba. W ciasnych gabinetach panuje nieład. Przy ścianach stoją kartoteki, na biurkach pełno kubków po kawie, przepełnionych popielniczek, dokumentów i teczek z aktami. Jeśli nie liczyć komputerów, na których śledczy spisują zeznania świadków, właściwie niewiele tu się zmieniło od ubiegłego wieku, gdy pomieszczenia te zajmowali ludzie w rodzaju upartego inspektora Javerta z "Nędzników" Wiktora Hugo.

- W siedzibie Brygady panuje bałagan - mówi pracownik Pałacu Sprawiedliwości. - Wszędzie poniewierają się teczki, papiery i zdjęcia. Ale

u nich nic nie zginie. Postępują bardzo metodycznie i mają w tym wieloletnie doświadczenie.

Trzydziestego pierwszego sierpnia Brygada Kryminalna została wezwana do akcji przez Maud Coujard (lat 31), urodziwą zastępczynię prokuratora, która przybyła na miejsce wypadku motocyklem BMW, w kasku, obcisłych dżinsach i czarnej skórzanej kurtce. Jako byływge d'instruction podczas dwóch lat pracy w ósmym wydziale paryskiego sądu (sprawy kryminalne) i na obecnym stanowisku w pierwszym wydziale (zdrowie publiczne, wypadki drogowe, narkotyki) wielokrotnie widziała pokiereszowane ciała i kałuże krwi. W ten weekend pełniła dyżur w biurze prokuratora i została wezwana do tunelu, gdy przez policyjne łącza popłynęły pierwsze doniesienia na temat wypadku.

Po obejrzeniu śladów tragicznej katastrofy i rozmowach z wysokimi oficerami policji - komendantem policji paryskiej Massonim, szefem policji sądowej Patrickiem Riou i dowódczynią brygady kryminalnej, Martine Monteil - młoda pani prokurator podjęła pierwsze kroki w postępowaniu dochodzeniowym, które ma szansę stać się najściślej kontrolowaną sprawą w historii francuskiego sądownictwa. Natychmiast zarządziła sekcję zwłok Henri Paula, przesłuchanie pierwszych świadków, sprawdzenie badań technicznych i dowodu rejestracyjnego mercedesa, a także aresztowanie siedmiu fotoreporterów. Następnie powierzyła sprawę elitarnemu oddziałowi dochodzenie wców pod dowództwem Martine Monteil.

A zatem śledztwo rozpoczęło się właściwie w kilka minut po wypadku, wraz z przyjazdem oficerów - byli to Dorzee i Gagliardone, pierwsi policjanci w tunelu. Zawarte w ich raportach krytyczne uwagi pod adresem fotoreporterów utrudniających dostęp do samochodów i zachowujących się agresywnie potwierdziły zeznania pierwszych czterech świadków: zawodowego kierowcy Oliviera P., Clifforda G., Gaelle L. i Benoit B., z których wszyscy potępiali robienie zdjęć podczas toczących się wydarzeń.

Komendant nocnej brygady porucznik Bruno Bouaziz tak podsumował wstępne rozeznanie w swym raporcie z trzydziestego pierwszego sierpnia: "Świadkowie zeznali pierwszym policjantom przybyłym na miejsce wypadku, że samochód księżnej pędził z ogromną szybkością, a za nim podążały pojazdy dwuśladowe. Inni widzieli, że mercedes zwalniał, jadąc za fordem mondeo, dzięki czemu fotoreporterzy na motocyklach mogli robić zdjęcia. Wyraźnie chciał uciec przed pościgiem, a zjeżdżając na lewy pas przy wjeździe do tunelu, kierowca stracił panowanie nad pojazdem i

uderzył w filar".

Po przeprowadzeniu w tunelu własnych wstępnych przesłuchań dowódczyni brygady kryminalnej, Monteil, o drugiej po południu. spisała raport stwierdzający, że mercedes był "ścigany i nękanie" przez dziennikarzy, którzy doprowadzili kierowcę do utraty panowania nad pojazdem. Ten sam dokument opisywał paparazzi jako ludzi bezwzględnych i pozbawionych ludzkich odruchów, którzy "zaniechali prób udzielenia pierwszej pomocy" i których należy aresztować. Tymczasem technicy pracujący w świetle silnych lamp obfotografowali samochód z każdej pozycji, mierzyli uszkodzenia i ślady hamowania, obliczali kąty i trajektorie, tworzyli pierwszy zarys szczegółowego przebiegu wypadków na podstawie dowodów rzeczowych. Do podstawowych zadań należało zebranie należących do pasażerów przedmiotów, które zostały w środku samochodu lub wyleciały gdzieś na zewnątrz. Przedmioty te trafiły do plastikowych torebek i wywołują doprawdy przygnębiające wrażenie, przywodząc na myśl życie, które nagle stanęło w miejscu.

Oto rzeczy należące do Diany:

- * złoty zegarek firmy Jaeger-Lecoultier z białymi kamieniami szlachetnymi;
- * bransoletka z sześciu rzędów białych pereł z zapinką w kształcie smoka;
- * złoty pierścionek z białym oczkiem;
- * jeden złoty kolczyk (dwudziestego drugiego października pod deską rozdzielczą zniszczonego samochodu znaleziono drugi);
- * para czarnych botków na wysokim obcasie od Yersacego, rozmiar 40;
- * czarny damski pasek od Ralpa Laurena, rozmiar 30.

Rzeczy należące do Dodiego:

- * tysiąc franków (180 dolarów) w pięciu dwustufrankowych banknotach;
- * prostokątny zegarek Cartiera z paskiem z krokodylej skóry w kolorze brązowym;
- * działający chronometr Beitling bez paska;
- * bransoletka z białego metalu ze znakiem firmowym Beitling;
- * zegarek Citizen, nie działający, wskazówki zatrzymane na godzinie dwunastej;

- * brązowa skórzana cygarnica z jednym cygarem bez opaski;
- * płaska metalowa płytką na łańcuszku z napisem: "D.Fayed,
- * złota gilotynka Asprey do cygar.

Rzeczy należące do Henri Paula: !

- * 12 560 franków (2280 dolarów) w gotówce; ';
- * prawo jazdy wystawione 24 sierpnia 1979 roku;
- * magnetyczna karta identyfikacyjna hotelu Ritz ze zdjęciem;
- * magnetyczna karta identyfikacyjna Ministerstwa Sprawiedliwości ze zdjęciem;
- * karta kredytowa Visa;
- * książeczka oszczędnościowa;
- * karta American Express;
- * karta Diner's Club;
- * kalkulator Casio;
- * dwa komplety kluczy.

Rzeczy Trevora Rees-Jonesa:

- * pager Hodgkinson Telecom;
- * skórzany notesik z adresami w Wielkiej Brytanii;
- * potwierdzenie Visa na nazwisko Trevor Rees-Jones;
- * niebieska zapalniczka Bić;
- * komplet sześciu kluczy na kółku z napisem Canal-Plus.

Wbrew licznym doniesieniom prasowym, w samochodzie nie znaleziono tej nocy wykonanego przez Repossiego pierścionka z napisem "Powiedz: tak!". Znajdował się on już w mieszkaniu Dodiego, gdzie prawie na pewno tej nocy miał zostać wsunięty na palec Diany. W samochodzie nie znaleziono także kokainy (choć rozeszły się takie plotki), ani żadnych innych narkotyków. Dziwna tajemnica otacza wart 250 tysięcy funtów rubinowy naszyjnik od Bułgariego, który według osób z otoczenia Mohammeda Al Faye-da, księżna miała tej nocy na szyi. Rzekomo został skradziony. Francuska policja twierdzi, że na nic takiego nie natrafiono na miejscu wypadku i wątpliwe, aby ktoś mógł ukraść naszyjnik, zważywszy, jak wielu świadków się tam znajdowało. Policijną wersję potwierdzają zdjęcia księżnej idącej od hotelowych drzwi do samochodu, na których wyraźnie widać, że Diana nie ma na sobie żadnego naszyjnika.

Z punktu widzenia śledczych o wiele ważniejsze od przedmiotów osobistych są ślady znalezione na drodze. Tuż za wjazdem do tunelu znajduje się początek dziewiętnastometrowego śladu po hamowaniu na lewym pasie. Zaczyna się na środku lewego pasa, zmierza w kierunku chodnika biegnącego środkiem tunelu, a potem znów biegnie w prawo. Po mniej więcej dziesięciometrowej przerwie ślad pojawia się ponownie, najpierw przez trzy metry tylko prawej opony, a potem są to już dwa równoległe ślady prowadzące prosto do miejsca zetknięcia z trzynastym filarem. W sumie droga hamowania od początku do filaru wyniosła

trzydzieści dwa metry.

Druga część śladów ma kształt krzywej, która skręca w prawo, lekko przekracza przerywaną linię, a potem znów skręca w lewo i zmierza prosto na filar. Ślady na biegnącym środkiem chodniku przy trzecim filarze wskazują na to, że mercedes zawadził w tamtym miejscu, odbił w stronę środka jezdni, a potem nagle skręcił w lewo i zatrzymał się na słupie. Jakieś dziesięć do dwunastu metrów za wjazdem do tunelu na prawym pasie śledczy znaleźli kawałki czerwonego i białego szkła. Major Jean-Claude Mules napisał w swym raporcie z godziny czternastej trzydzieści, że fragmenty szkła "były tak rozmieszczone, iż sugerowały strefę upadku". Kilka metrów dalej policjanci znaleźli kawałki szkiełka z prawego lusterka wstecznego mercedesa i fragmenty ciemnoszarej plastikowej obudowy ze śladami farby.

Wszystkie te szczątki znajdowały się co najmniej sześćdziesiąt metrów od trzynastego filaru, a więc o wiele za daleko (i nie w tym kierunku), aby tam dolecieć po ostatnim zderzeniu. Dlatego też policja wysunęła hipotezę, że przy wjeździe do tunelu mogło dojść do kontaktu z drugim pojazdem, co doprowadziło do utraty panowania nad szybko poruszającym się mercedesem. Do czasu zakończenia prac i ponownego otwarcia tunelu dla ruchu o godzinie piątej rozpatrywano taki wariant poważnie. Pierwsze policyjne ustalenia z trzydziestego pierwszego sierpnia uznają teren wokół fragmentów szkła za "strefę prawdopodobnej kolizji". Na podstawie policyjnych zdjęć teren ten nazwano "strefą prawdopodobnej utraty panowania nad pojazdem".

Wstępne oględziny wraka także potwierdzały tę hipotezę. Raport z pierwszego września sporządzony przez eksperta z Brygady Kryminalnej wskazuje na "ślady farby" znalezione na mercedesie. Ekspert zwraca uwagę na "dwie długie szare rysy długości 126 i 80 centymetrów, biegnące od prawego przedniego błotnika do przednich drzwi od strony pasażera". Na tych samych drzwiach znajduje się czerwona pionowa kreska długości czterech centymetrów, a szerokości dziesięciu milimetrów. Podobna, lecz mniejsza kreska jest też na tylnych drzwiach tuż przy klamce. Czerwone znaki widać również na lewym zderzaku. Z raportu wynika, że prędkościomierz wskazywał zero (wbrew licznym doniesieniom prasowym, jakoby zatrzymał się przy prędkości 196 kilometrów na godzinę). Dziwne, że w dokumencie nie ma mowy o wyraźnie widocznych na zdjęciach siedmiu poziomych śladach po prawej stronie tuż za tylnymi drzwiami, na tej samej wysokości co klamka.

Zeznania pierwszych czterech świadków przesłuchanych przy Quai des Orfevres umacniają hipotezę o kolizji mercedesa z innym samochodem. Benoît B. wraz ze swą dziewczyną Gaelle L. jechał renaultem 5 tunelem z przeciwka po drugiej stronie jezdni, gdy nagle usłyszeli pisk opon.

- Najpierw usłyszałem pisk opon, a potem odgłos niezbyt mocnego uderzenia - mówi Benoit. - W tym samym momencie ujrzałem po przeciwnej stronie dwa pojazdy. Pierwszy to sedan w ciemnym kolorze, który ostro przyśpieszył w chwili, gdy jadący tym samym pasem, to znaczy prawym, mercedes tracił kontrolę. Widziałem, jak mercedes wpada w poślizg i zderza się z filarem [...]. A potem odwraca się, uderza w ścianę i odwraca się w przeciwnym kierunku. Kierowca mercedesa jechał chyba bardzo szybko, potrącił tamtego sedana i stracił panowanie. Gdy znaleźliśmy się na poziomie rozbitego auta, zobaczyłem, jak motocykl albo duża vespa [...] mija mercedesa [...]. Motocykl zwolnił, a potem znów przyśpieszył i odjechał.

Siedząca z przodu na fotelu pasażerskim Gaelle opisuje tę scenę z własnego punktu widzenia:

- Widziałam ciemny samochód, coś w rodzaju renault clio albo renault super 5, który jechał dość powoli. Zawadzał mercedesowi, który nadjeżdżał z tyłu z ogromną prędkością [...]. Nie jestem pewna, czy mercedes zetknął się z tamtym samochodem. W każdym razie uderzył w filar, a potem w ścianę.

Oliver P. i Clifford G., obydwaj zawodowi kierowcy, widzieli, jak tamte dwa samochody zbliżają się do tunelu, ale nie widzieli samego wypadku. Stali na Place de la Reine Astrid, trawiastym trójkątnym skwerku, znajdującym się około pięćdziesięciu metrów od wjazdu do tunelu.

- Widziałem mercedesa jadącego z dużą prędkością, jakieś sto pięćdziesiąt na godzinę, w stronę tunelu Alma, a za nim podążał motocykl. Przed mercedesem jechał samochód, ale nie wiem, jakiej marki. Miał ciemny kolor i próbował zmusić mercedesa do zwolnienia [...]. W tym samym momencie usłyszałem, że szofer mercedesa wciska gaz, aby przyśpieszyć i wyprzedzić tamten samochód. Później mercedes zniknął w tunelu i usłyszałem huk.

Clifford opisuje tę scenę w podobny sposób.

- Mercedes jechał za innym pojazdem - opowiadał policji. - Ten pojazd z przodu jechał z normalną prędkością. Pewnie dlatego mercedes mocno przyśpieszył, żeby z lewej strony go wyprzedzić.

Świadek ten wspomina również o motocyklu jadącym blisko mercedesa. Gdy po świecie rozeszła się wstrząsająca wiadomość o śmierci Diany,

zaczęli się pojawiać nowi świadkowie. Jean-Pascal Peyret jadł właśnie śniadanie w swym mieszkaniu w Wersalu piętnaście kilometrów na południowy zachód od Paryża, gdy przyszedł do niego trzynastoletni syn i oznajmił, że Lady Di poniosła śmierć w tunelu Alma. Peyret (lat 41), prezes firmy marketingowej, był zbulwersowany. Poprzedniej nocy on i jego rodzina wracali przed wpół do pierwszej z rocznicowej kolacji z hotelu Bristol i gdy przejeżdżali przez tunel Alma, słyszeli za sobą potężny huk. Uznawszy, że musiało to mieć związek z wypadkiem Diany, Peyret zadzwonił na lokalny posterunek policji w Wersalu. Zapisano jego nazwisko i numer telefonu. Ktoś oddzwonił już po pięciu minutach. - Czy monsieur Peyret? - zapytał rozmówca. - Tu Brygada Kryminalna. Dziękujemy za skontaktowanie się z nami. Szczerze mówiąc, nawet oczekiwaliśmy pańskiego telefonu. Peyret uznał tę uwagę za dość dziwną i trochę się zaniepokoił.

Wraz z żoną i synem pojechali swym ciemnoniebieskim saabem do Paryża. Przy Quai des Orfevres zaparkowali przed budynkiem i przedstawili się dwóm policjantom siedzącym w budkach z pleksi-glasu po obu stronach wejścia. Jeden z nich sprawdził personalia na liście i podprowadził ich do ciężkich drewnianych drzwi. Tam pod eskortą zostali doprowadzeni na drugie piętro. Peyreta i jego żonę przesłuchiowano oddzielnie. Syn czekał w korytarzu na ławce.

Zeznanie Peyreta opiera się bardziej na tym, co słyszał, niż na tym, co widział. Mówi, że minął tunel i właśnie podjeżdżał do góry, gdy usłyszał coś, co mogło być wypadkiem na poziomie ulicy. Mówi, że były dwa uderzenia -jedno o "umiarkowanej" sile, i drugie, które wywołało głośny "metaliczny" huk. Jego zeznanie pasuje do hipotezy o wcześniejszej kolizji poprzedzającej ostateczne zderzenie.

W późniejszym wywiadzie Peyret rozwija to, co powiedział policji.

- Jechałem jakieś osiemdziesiąt na godzinę - mówi. - Musieliśmy się znajdować przynajmniej pięćdziesiąt metrów przed mercedesem.

Usłyszałem dwa uderzenia. Całkiem możliwe, że pierwsze było zderzeniem z innym samochodem. Odgłos nawet charakterystyczny, jakby wóz uderzył w wóz. Drugi hałas był o wiele donośniejszy, jakby zwykły samochód walnął w ciężarówkę.

Dodaje też jeszcze jedną istotną uwagę: w kilka sekund po tym, jak usłyszał huk, minął go motocykl z kierowcą w białym kasku i czarnej kurtce. To zgadza się z zeznaniem Benoit B., który tuż po wypadku widział motocykl mijający rozbity wóz.

- Minał nas motocykl - mówi Peyret - ale nie mogę powiedzieć, że uciekał. Musiał być przy wypadku i nie zatrzymał się.

Jednakże nie przypomina sobie, żeby po wypadku minął go jakiś samochód. Utrzymuje, że jedynym samochodem jadącym w tunelu przed mercedesem był jego saab.

- Policja mówiła nam, że tylko cudem uniknęliśmy wypadku - opowiada. - Gdybyśmy byli tam dwie sekundy później, zostalibyśmy potrąceni.

Gdy o trzynastej trzydzieści Peyret skończył składać zeznania, w korytarzach Brygady Kryminalnej spekulowano na temat kolizji mercedesa z innym wozem. Słyszał to siedzący na ławce syn Peyreta.

- Tato - szepnął - policja mówi, że w wypadku brał udział drugi samochód. Może myślą, że to ty?

Jednak nie było powodów do zmartwień. Gdy Peyret i jego żona byli przesłuchiwanii, dyskretnie sprawdzono stojącego na parkingu saa-ba z 1997 roku i okazało się, że nie jest uszkodzony. Peyret o tym nie wiedział, ale oprócz jego saaba i mercedesa w tunelu był jeszcze co najmniej jeden samochód. Mohammed M. i jego dziewczyna Souad M. byli świadkami wypadku i gdy rano dowiedzieli się o tożsamości ofiar, skontaktowali się z policją. Tamtej nocy jechali właśnie jasnoszarym citroenem BX należącym do Mohammeda w kierunku zachodnich przedmieść Paryża, kiedy nagle usłyszeli za sobą pisk opon mercedesa.

Siedząca na fotelu dla pasażera Souad odwróciła się za siebie.

- Widziałam, jak wielki mercedes sunie skosem po jezdni w stronę chodnika i uderza w betonowy filar - opowiadała na policji. - W chwili zderzenia my znajdowaliśmy się jakieś trzydzieści, może czterdzieści metrów przed mercedesem. Mój przyjaciel Mohammed natychmiast dodał gazu, żebyśmy nie zostali od tyłu trafieni. Po pierwszym zderzeniu tamten pojazd odwrócił się i przeleciał na drugą stronę. Wyraźnie widziałam, jak ciało szofera uderza w kierownicę. W tym momencie - dodaje Souad - zobaczyłam jadące za mercedesem inne pojazdy. Było ich może sześć lub siedem i zauważyłam tylko tyle, że minęli rozbity wóz. Nie potrafię powiedzieć, czy któryś z pojazdów zatrzymał się, by pomóc.

Souad nie pamięta też, czy jakiś pojazd wyprzedzał ich citroena.

Porównanie zeznań Peyreta i Souad prowadzi do bardzo istotnych wniosków. Jeżeli bowiem samochód biorący udział w wypadku znajdował się pośród tych "sześciu lub siedmiu" pojazdów, które dziewczyna widziała przy mercedesie po wypadku, to nie jechał dalej w tym samym kierunku co saab i citroen, czyli na zachód w stronę Trocadero. A jeśli jechał, to bardzo powoli, co wydaje się dość nieprawdopodobne, gdyby

chodziło o ucieczkę z miejsca wypadku.

Chłopak Souad natomiast, Mohammed, obserwował całe wydarzenie pod zupełnie innym kątem, przez lusterko wsteczne po lewej stronie samochodu.

- Jechałem jakieś osiemdziesiąt, dziewięćdziesiąt na godzinę - mówił śledczym. - Zaniepokoił mnie dobiegający z tyłu pisk opon. Byłem akurat na płaskiej drodze przed podjazdem. Odgłos musiał być donośny, bo słyszałem go pomimo grającego radia. Spojrzałem w lewe zewnętrzne lusterko wsteczne. Byłem na prawym pasie. Przy wjeździe do tunelu zobaczyłem dużego mercedesa, poruszającego się na skos po drodze. Jechał bardzo szybko, przynajmniej ze sto pięćdziesiąt na godzinę. Tamten mercedes posuwał się w taki sposób, że pomiędzy środkowym chodnikiem a torem jego jazdy było jakieś czterdzieści pięć stopni. Pamiętam to wyraźnie, bo widziałem, jak reflektory wozu oświetlają wschodnią stronę jezdni [...]. Nadał patrzyłem w lusterko, zobaczyłem, że mercedes znów zaczyna jechać we właściwym kierunku, i nagle usłyszałem straszliwy hałas i ujrzałem lecący kawałek samochodu, a cały pojazd uderzający w filar. Odbił się i poleciał na prawo, ale już nie widziałem go w lusterku. Innymi słowy, prawy pas znajdował się poza zasięgiem wzroku Mohammeda. Tak więc jeśli był jakiś "drugi samochód", on nie mógł go widzieć. A jest przekonany, że pomiędzy nim a mercedesem nie było żadnego innego pojazdu.

Te wstępne zeznania zawierają intrygujące poszlaki, ale jednocześnie wiele sprzeczności i niejasności. Z wcześniejszych zeznań jasno wynikało, że przed mercedesem był jakiś wolniej jadący samochód, że Henri Paul wyprzedzał go z lewej strony i - być może - zderzył się z nim przed utratą panowania nad kierownicą.

Ogólnie rzecz biorąc, pomimo fizycznych dowodów, do roli drugiego samochodu należy się odnosić ze sporą dozą sceptycyzmu. Hipotezę, że mógłby to być fotoreporter starający się celowo zmusić mercedesa do zwolnienia, jak spekulują niektórzy świadkowie, odrzucono na samym początku. Zbadano wszystkie samochody aresztowanych dziennikarzy i nie znaleziono na nich żadnych śladów kolizji. Poza tym śledczy szybko doszli do przekonania, że dziesięciu ludzi, w których sprawie toczy się postępowanie, nie znajdowało się na tyle blisko, aby w bezpośredni sposób przeszkodzić mercedesowi.

Teoretycznie owym tajemniczym drugim samochodem mógł kierować jakiś inny fotoreporter (lub ktoś jeszcze nieznan), lecz prowadzący śledztwo nie widzą możliwości, aby jakikolwiek dziennikarz w małym

samochodzie był w stanie dogonić pędzącego mercedesa. Odpada też hipoteza, że fotoreporter znalazł się na trasie mercedesa wcześniej, ponieważ Henri Paul pojechał w stronę mieszkania Al Fayeda okrężną drogą niespodziewanie. (Paul postawił sobie za zadanie uciec fotoreporterom na trasie szybkiego ruchu, a potem skręcić na zachód i dojechać do mieszkania Dodiego).

Poza tym śledczy uznali za niemożliwe, aby mały samochód mógł w znaczącym stopniu wpłynąć na tor jazdy pędzącego prawie dwutonowego mercedesa bez odbicia się i uderzenia w prawą ścianę lub bez poniesienia jakichkolwiek poważniejszych strat. No i w jaki sposób miałyby uniknąć zderzenia z mercedesem, który tuż przed nim rozbił się i zatarasował drogę? A jeśli nawet udałoby mu się jakoś przemknąć obok mercedesa, to dlaczego nie widział go ani Mohammed M., ani Jean-Pascal Peyret, ani żaden inny świadek?

Hipotezę o zawróceniu lub ucieczce tyłem również trzeba wykluczyć, ponieważ w ciągu kilku sekund pojawili się fotoreporterzy i inni świadkowie, więc zauważyliby taki manewr. Fotoreporter Marti-nez stanowczo twierdzi, że pomiędzy nim a mercedesem nie było żadnego samochodu, gdy wraz z Arnalem przybyli na miejsce wypadku ciemnoszarym fiatem uno (który przebadala policja, nie znajdując śladu żadnej stłuczki).

Tak więc na początku śledztwa policjanci dochodzeniowi podzielili się na tych, którzy wierzą, i na tych, którzy wątpią w teorię drugiego samochodu - początkowo przewagę zyskali wątpiący. Dwa tygodnie po wypadku policja twierdziła, że "hipoteza o motocyklu lub samochodzie, który zderzył się z mercedesem, jest w dziewięćdziesięciu ośmiu procentach nieprawdziwa". Dla wątpiących dostateczne wyjaśnienie przyczyn wypadku stanowiły wyniki testów na poziom alkoholu we krwi Henri Paula.

- Pijany facet jechał za szybko samochodem, stracił nad nim panowanie i tyle - podsumował sprawę jeden z dochodzeniowców, gdy zostały ogłoszone wyniki.

Dowodząca Brygadą Kryminalną Martine Monteil, choć nie tak dosadnie, podtrzymała w swym raporcie z pierwszego września ten kierunek rozumowania. "Żadne z dotychczasowych zeznań nie pozwala nam ustalić, czy istniał pojazd jadący na tyle blisko mercedesa, że mógł się z nim zderzyć lub wymusić na nim zmianę toru jazdy. Wśród informacji mogących tłumaczyć przyczyny wypadku na podkreślenie zasługują następujące: pojazd poruszał się z nadmierną prędkością, kierowca rzadko

prowadził tego typu pojazdy (tak ciężkie i o tak dużej mocy), zgodnie z dokumentami samochód był w idealnym stanie technicznym (badania z lipca 1997 roku), dwie analizy krwi kierowcy wykazały obecność odpowiednio 1,87 promila i 1,74 promila alkoholu".

Jednak legendarna wręcz wnikliwość Brygady Kryminalnej, nie wspominając o naleganiach sędziów Stephana i Devidal, zmusiła śledczych do rozważenia innych możliwości, wyjaśniających przyczyny wypadku. Sędziowie, obawiając się wszelkich spekulacji na temat zaplanowanego zabójstwa bądź ataku terrorystycznego, byli zmuszeni do rozpatrzenia każdego drobiazgu.

Rzeczywiście, pozostawały do wyjaśnienia jeszcze inne scenariusze wydarzeń. Śledczy zastanawiali się początkowo nad tym, czy motocykl mógł jakoś zetknąć się z mercedesem - na przykład zawadzić kierownicą o lusterko boczne. To być może tłumaczyłoby obecność kawałków szkła i obudowy lusterka znalezionych przy wlocie do tunelu. Ale nie wyjaśniałoby, skąd się wzięły okruchy czerwonego szkła (a właściwie tworzywa poliwęglanowego), białego szkła z prawego reflektora mercedesa, a także rysy na rozbitym samochodzie. Żadna kolizja z motocyklem nie mogłaby doprowadzić do takich szkód, a przy tej prędkości pojazd dwuśladowy z pewnością by się przewrócił, jego kierowca zaś straciłby życie.

Lecz czy motocykl mógł w inny sposób wymusić zmianę toru jazdy na mercedesie? Najbardziej spektakularne wyjaśnienie w tej sprawie przedstawił Francois Levi (lat 53), były pracownik portowy z Rouen. Levi (którego nazwisko właściwie brzmi Levistre) utrzymuje, że wjechał na trasę szybkiego ruchu z Rue Albert i kierował się w stronę tunelu. Mówi, że w lusterku wstecznym zobaczył nadjeżdżającego mercedesa z dwoma motocyklami z boku i białym samochodem z przodu. Powiedział tak czwartego września agencji Reute-ra, a przedtem podczas zeznania pierwszego września.

- W połowie tunelu zobaczyłem samochód z motocyklem po lewej stronie jadącym do przodu, który nagle zjechał w prawo, prosto pod samochód. Gdy motocykl zjechał drogę, zanim kierowca samochodu stracił nad nim panowanie, był jeszcze błysk światła. W tym momencie wyjechałem z tunelu i usłyszałem huk, lecz nie widziałem wypadku. Zjechałem na krawężnik, ale żona kazała mi jechać dalej, utrzymując, że to atak terrorystów.

W wersji dla policji dodał jeszcze, że zaraz po wypadku widział, jak z tunelu wyjeżdża duży motocykl z dwiema osobami.

Problem z relacją Leviego polega jednak na tym, że najpierw przedstawił ją pismu "Sunday Times", potem prezesowi Ritza, Frankowi Kleinowi, który skierował go do prawnika Mohammeda Al Fayeda, Bernarda Dartevelle'a, a ten natychmiast nagłośnił w prasie te twierdzenia, które miały stanowić dowód na winę paparazzi. Dopiero około piętnastej trzydziści pierwszego września Levi złożył zeznania na policji, po czym zmieniał je kilkakrotnie, najwyraźniej w taki sposób, aby pasowały do wersji przedstawianej przez Al Fayedą i hotel Ritz, a nie służyły do ustalenia faktów.

Jego zeznania pozostają w sprzeczności ze słowami innych świadków i brakuje w nich obecności Citroena BX, który przecież musiałby jechać tuż za Levim. W końcu policja doszła do wniosku, że w najlepszym wypadku ma do czynienia z niezwykle mało wiarygodnym świadkiem, a w najgorszym z notorycznym kłamcą. Sam Dartevelle natomiast najpierw podważył wiarygodność wyników badania krwi Henri Paula, potem twierdził bezpodstawnie, że istnieją zdjęcia dowodzące, iż paparazzi "oślepił" kierowcę, a teraz ponownie zrobił z siebie durnia.

Chociaż zdyskredytowano relację Leviego, nie był on jedynym świadkiem utrzymującym, że widział motocykl jadący obok Mercedes. Biznesmen z Kalifornii, Brian Andersen, mówi, że gdy jechał taksówką po trasie szybkiego ruchu w stronę tunelu Alma, minął go Mercedes w towarzystwie dwóch motocykli, z których jeden próbował się dostać "przed samochód". Podobnie Thierry H. (lat 49), pracujący w Paryżu konsultant do spraw technicznych, przypomina sobie, że na trasie szybkiego ruchu minął go pędzący Mercedes z grupą "czterech do sześciu" ścigających go motocykli. - Motocykle te - utrzymuje - właściwiejechały za samochodem, ale niektóre próbowały go wyprzedzić.

Co do czterech pierwszych świadków, Benoit B., Olivier P. i Clifford G. mówili o motocyklach jadących za Mercedesem. (Benoit wspominał o motocyklu, który minął samochód zaraz po wypadku i pojechał dalej); Jean-Pascal Peyret zaś twierdził, że kilka sekund po huku, gdy wyjeżdżał z tunelu, minął go motocykl.

Dwudziestego trzeciego września pojawił się kolejny świadek i przedstawił najbardziej szczegółowe zeznania na temat tajemniczego motocykla. Przesłuchiwany przez samego Stephana Grigori R (lat 29), zawodowy fotoreporter (nie pracujący w zawodzie i nie mający z pościgiem nic wspólnego), opisał, co widział podczas wjazdu do tunelu po wschodniej stronie jezdnii tuż przed wypadkiem. Jechał niebieskim Volkswagenem Passatem. Grigori znajdował się niedaleko samochodu

Benoit B. i Gaelle L. i początkowo nie widział, co się dzieje po przeciwnej stronie jezdni, bo zasłaniały mu to filary znajdujące się pośrodku tunelu.

- Zaraz po wjeździe do tunelu usłyszałem potężny hałas - opowiadał Stephanowi. - Samochody [z przodu] zwalniały, więc i ja wcisnąłem hamulce i włączyłem światła awaryjne. W tym momencie po drugiej stronie jezdni ujrzałem wielki samochód, który dopiero co się zatrzymał. Przez ułamek sekundy jeszcze widziałem go w ruchu. W tej samej chwili tuż przed moim samochodem wylądowało coś, co wziąłem za zbiornik z rezerwowym paliwem, a co okazało się pojemnikiem z płynem wycieraczkowym.

Potem Grigori doszedł do "najważniejszej rzeczy", którą zobaczył tamtej nocy.

- Widziałem motocykl poruszający się w tym samym kierunku co mercedes. Był dosyć duży i miał okrągłe żółte światło przednie. Odniosłem wrażenie, że mignęło mi coś białego, ale nie jestem pewien, czy to kask, czy zbiornik z benzyną [...]. Właściwie jestem pewien, że motocyklem jechała jedna osoba, ale mogę się mylić [...]. Jak mówiłem - kontynuuje - motocykl minął mercedesa, a potem bardzo szybko wyrwał do przodu. Kiedy się nad tym zastanowić, to chyba niemożliwe, aby zatrzymał się i w tak krótkim czasie nabrał prędkości. Wydaje mi się, że kierowca tylko zwolnił [...]. W każdym razie pomiędzy chwilą, gdy ujrzałem mercedesa, a momentem przejazdu motocykla nie widziałem żadnych samochodów mijających wrak.

Prawdopodobnie zatem nie ulega kwestii fakt, że przynajmniej jeden motocykl jechał w chwili wypadku tuż za mercedesem i nie zatrzymał się. Jak na razie, absolutną tajemnicą pozostaje to, kto prowadził motocykl i dlaczego nie chciał mieć nic wspólnego z wypadkiem. Nic też nie wskazuje na to, że był fotoreporterem. Pewne jest tylko, iż nie znalazł się wśród dziesiątki, przeciwko której toczy się śledztwo.

Prowadzący dochodzenie muszą wziąć pod uwagę jeszcze jedną możliwą przyczynę wypadku: problemy techniczne samego mercedesa. W raporcie z pierwszego września Monteil napisała, że dokumenty oceniające stan techniczny samochodu świadczyły o tym, iż w chwili wypadku powinien on działać bez zarzutu. Przednia poduszka powietrzna sprawdziła się i ocaliła życie Rees-Jonesowi, układ kierowniczy, a także system ABS pracowały normalnie. Jednakże pewien fakt może budzić niepokój: dwudziestego kwietnia 1997 roku samochód został skradziony i rozebrany na części. Kiedy szóstego maja znaleziono go na przedmieściach Paryża, był tak zniszczony, że wymagał napraw za sumę ponad 20 tysięcy dolarów

(114 666,44 franków).

W sierpniu 1996 roku firma Etoile Limousine zakupiła mercedesa S-280 z roku 1994 dla bogatych gości hotelu Ritz. Nowy model S-280 kosztuje około 63 tysięcy dolarów (347 000 franków). Wyposażony jest w sześciocyndrowy silnik o pojemności 2799 ccm i 195 KM mocy, waży 1,9 tony i osiąga prędkość 210 kilometrów na godzinę. Od zera do stu kilometrów na godzinę przyspiesza w jedenaście sekund. Ten konkretny egzemplarz miał dwie poduszki powietrzne z przodu (poduszki boczne zostały wprowadzone dopiero w modelach produkowanych od 1996 roku), automatyczną skrzynię biegów, wspomaganie kierownicy, ABS, klimatyzację i czarną skórzaną tapicerkę. Gdy kupowała go firma Etoile, miał za sobą dziesięć tysięcy kilometrów przebiegu, a w chwili wypadku 42 657. Wartość księgowa w chwili wypadku wynosiła około 38 tysięcy dolarów (410 000 franków), chociaż łowcy pamiątek, między innymi Taleb Commerical Group z Arabii Saudyjskiej, oferują za wrak miliony dolarów. (Samochód nie jest na sprzedaż).

Pierwszego września śledczy przesłuchiwali dyrektora Etoile Limousine, Jean-Francois Musę, w sprawie kradzieży i naprawy samochodu. Musa przedstawił ponad czterdzieści faktur z warsztatu Bou-saquet-Bauer Mercedes, który reperował pojazd, a także dokumenty zaświadczające, że siódmego lipca 1997 wóz przeszedł badania policyjne.

- Samochód wynajęty przez Ritza został skradziony przed restauracją Taillevent - wyjaśniał potem w wywiadzie. - Ukradli go zawodowcy, na części. Chodziło im głównie o silniczki elektryczne, przełączniki i różne obwody scalone.

Skradziono między innymi urządzenia podnoszące szyby, wspomaganie kierownicy i system ABS. Oprócz tego złodzieje wypatroszyli drzwi, ukradli koła i opony.

Wbrew twierdzeniom prasy, Musa podkreśla, że samochód nie miał nigdy wypadku i nie był "całkowicie przebudowany".

- Nie było żadnego wypadku ani żadnego uszkodzenia. Korpus był nietknięty, podobnie jak wszystkie układy: kierowniczy, hamul-y i przenoszenia napędu. Przez miesiąc wóz stał w warsztacie mercedesa i został doprowadzony do idealnego stanu.

W wywiadzie Musa przyznał też, że samochód został zarejestrowany w paryskiej prefekturze jako pojazd grandę remise, czyli jako limuzyna, którą mogą prowadzić tylko kierowcy posiadający specjalne uprawnienia. Uzyskanie tych uprawnień wymaga spełnienia następujących warunków: należy posiadać zwyczajne prawo jazdy,

aficjalne pismo od pracodawcy, w którym znajduje się potwierdzenie, że kandydat zostanie zatrudniony jako szofer, poza tym trzeba Drzejść specjalne badania lekarskie i powtarzać je co pięć lat. , Henri Paul, jak mówił Musa, nie miał tych uprawnień.

Z tunelu pokieroszowany pojazd został zabrany na policyjny parking przy Boulevard MacDonald w południowym Paryżu. Jedena stego września sędziowie Stephan i Devidal osobiście pojawili się na placu i obejrżeli wrak. Pomimo zaświadczeń ekspertów o nienagannym stanie technicznym wozu Stephan zarządził, żeby rozebrać samochód część po części i sprawdzić każdy jego centymetr kwadratowy. Chodziło nie tylko o uzyskanie stuprocentowej pewności co do stanu technicznego, lecz także możliwie najdokładniejsze obliczenie|za pomocą pomiarów stopnia deformacji poszczególnych części i prędkości, przy jakiej doszło do zderzenia. Stephan polecił także analizę chemiczną odprysku farby znalezionej z prawej strony i w prawym lusterku bocznym mercedesa w celu identyfikacji samochodu, z którym doszło do domniemanej kolizji.

Zadanie to zostało powierzone wydziałowi pojazdów mechanicznych w Institut de Recherche Criminelle de la Gendarmerie (IRCGN), wyspecjalizowanemu zespołowi stu sześćdziesięciu osób, działających pod dowództwem wojskowym, i mającemu siedzibę w Rosny-sous-Bois, dziesięć kilometrów na wschód od Paryża. Stworzony w 1987 roku wydział pojazdów mechanicznych należy do najnowocześniejszych na świecie laboratoriów zajmujących się identyfikacją samochodów na podstawie lakieru, rodzaju szkła, śladów opon i innych danych.

- Wystarczy kilka śladów, a dzięki mrówczej pracy zdołamy wyśledzić ludzi, którzy półtora roku temu uciekli z miejsca wypadku -mówi oficer Gilles Pouily, założyciel i szef wydziału.

Zanim jeszcze do ekspertów dotarł cały mercedes, przebadali oni najważniejsze części wraka i fragmenty szkła znalezione w tunelu. Szybko potwierdzili, że białe szkło pochodzi z prawego reflektora mercedesa.

Czerwone poliwęglanowe tworzywo wymagało bardziej czasochłonnej analizy. Najpierw przebadano drobinki pod mikroskopem, potem poszczególne fragmenty złożono ze sobą jak puzzle, dzięki czemu można było zrekonstruować niemal całą część, która okazała się osłoną lewego tylnego światła. Specjaliści porównali ją z próbkami z własnego magazynu, a także tysiącami innych dostępnych w katalogach.

Dwunastego września, niecałe dwa tygodnie po wypadku, znaleziony

przedmiot został zidentyfikowany: "Osłona tylnego światła należąca do fiata uno, wyprodukowana przez firmę Seima Italiana między majem 1983 a wrześniem 1989 roku".

Tak oto rozpoczęły się poszukiwania legendarnego już fiata uno. Stephan jednakże odnosił się do nich z pewną rezerwą. Biorąc pod uwagę możliwość, że fragmenty tylnego światła mogą pochodzić z jakiegoś dawniejszego wypadku, zwrócił się do francuskich firm ubezpieczeniowych z prośbą o dostarczenie pełnej informacji na temat wypadków w tunelu Alma kilka tygodni przed rozbiciem mercedesa. Nalegał także na przeprowadzenie analiz farby, które mogłyby potwierdzić zderzenie z fiatem uno.

To jednak był bardziej skomplikowany proces i wymagał o wiele więcej czasu. Próbki pobrane z rys po prawej stronie i z prawego lusterka mercedesa oraz drobiny znalezione na drodze musiałyby zostać poddane analizom spektrograficznym, a potem trzeba by połączyć je z odczynnikami chemicznymi w celu precyzyjnego ustalenia cząsteczek, z których składa się farba. Kiedy określono by już wzór chemiczny pigmentu, należałoby go porównać z tysiącami próbek zebranych w magazynach lub w pamięci komputerów. Gdyby i na

tym etapie odniesiono sukces, można by zwrócić się do wytwórcy lakieru, który z kolei wskazałby, kiedy i komu akurat ten gatunek sprzedano. Tą drogą, jeżeli wszystko poszłoby jak należy, można by dokładniej zidentyfikować model i rok produkcji, a nawet miejsce powstania drugiego wozu. Upředzono jednak Stephana, że na wyniki trzeba czekać wiele tygodni.

Pierwsze wyniki eksperci przedstawili pod koniec września. Drugiego października, zanim jeszcze sporządzono oficjalny raport, wstępne ustalenia trafiły na biurko obojga sędziów: lakier był biały (a dokładnie, wyprodukowany we Włoszech blanco corfu) i stosowano go w dziesięciu różnych modelach aut, w tym w czterech wersjach fiatów. W tej czwórce znajdował się też fiat uno. Stephan został po-informowany, że precyzyjniejsze wyniki spodziewane są za dwa tygodnie.

Odkrycie, że lakier był biały, wywołało zdziwienie u wielu osób. Praktycznie wszyscy świadkowie, którzy widzieli jakiś drugi samochód, twierdzili, że "miał ciemny kolor". (Tylko Levi mówił o białym samochodzie, ale jego zeznań policja nie traktuje poważnie). Wstępny raport na temat mercedesa z pierwszego września wspominał o dwóch "szarawych" smugach oraz dwóch mniejszych czerwonych plamach.

Śledczy przyjmowali, że ów tajemniczy samochód jest czarny, granatowy lub czerwony. Teraz jednak eksperci stwierdzili, że lakier jest biały. Wyjaśniono, że ciemne smugi na mercedesie pochodzą z podkładu antykorozyjnego lub farby do gruntowania, które często są zielononiebieskie. Fakt, że wszyscy widzieli ciemny samochód, śledczy tłumaczyli tym, iż wóz mógł być "bardzo brudny" albo oświetlenie w tunelu spowodowało u ludzi zakłócenie w percepcji barw. Możliwe. Jednak zaskakujące twierdzenie, że "czarne" jest tak naprawdę "białe", przywodzi na myśl Orwellofską nowomowę i nie można się oprzeć wrażeniu, że łatwo tu o groźne w skutkach manipulacje.

Dysponując pierwszymi ustaleniami, sędziowie polecieli policji sprawdzenie dokumentów stu dwunastu tysięcy fiatów uno zarejestrowanych we Francji od czasu, kiedy to w 1983 roku pierwszy egzemplarz wyjechał z turyńskiej fabryki. Koncentrując się na samochodach białych (oraz tych o nieokreślonym kolorze), zarejestrowanych między majem 1983 i wrześniem 1989, czyli w okresie produkcji zidentyfikowanych wcześniej świateł, zawężono pole poszukiwań do czterdziestu tysięcy samochodów. Eliminując pojazdy sprzedane za granicę, zniszczone lub w jakikolwiek inny sposób wycofane z obiegu, obniżono tę liczbę do dziesięciu tysięcy.

Dwudziestego pierwszego października wreszcie dotarł na biurko Stephana długo oczekiwany raport dotyczący analizy lakieru. Pomimo stu stron szczegółowej relacji, odkryto niewiele nowego: lakier mógł pochodzić z dziesięciu rodzajów pojazdów, w tym także z fiata uno. Stwierdzono też, że wiele tygodni, jeśli nie miesięcy, zajmie policji dalsze zawężenie obszaru poszukiwań. Zważywszy wcześniejsze obietnice określenia dokładnego roku i miejsca produkcji, zarówno Stephan, jak i Devidal uznali te wyniki za niezadowolające.

Mimo to raport zawierał pewien znaczący fragment: szarą poziomą linię na prawym przednim błotniku mercedesa spowodowało twarde tworzywo, wykorzystywane do produkcji zderzaków przy fiatach uno. Co prawda, takie samo tworzywo stosuje się także przy wielu innych modelach samochodów, ale wysokość, na jakiej znajduje się linia, pasuje do wysokości zderzaka fiata uno i wynosi czterdzieści sześć centymetrów. (A właściwie troszeczkę mniej, jeśli uwzględnić wagę kierowcy i bagaż samochodu). Co więcej, tego rodzaju zderzaków już się nie produkuje, co pozwala śledczym skupić się "tylko" na kilku tysiącach fiatów uno w całej Francji.

Zachęcony tym ostatnim odkryciem Stephan zarządził sprawdzanie

każdego samochodu po kolei. Na pierwszy ogień poszła dzielnica Hauts-de-Seine, zachodnie przedmieście Paryża. Uzasadnienie tego wyboru jest proste: wydaje się logiczne, że jadące o tej porze trasą szybkiego ruchu samochody najprawdopodobniej zmiernają w kierunku domu. Dlatego też tu postanowiono rozpocząć poszukiwania, a potem posuwać się ku położonym dalej na zachód przedmieściom Paryża i, gdyby się to okazało konieczne, kontynuować poszukiwania poza stolicą.

Czwartego listopada Brygada Kryminalna skierowała pięcioosobowe zespoły do czterech posterunków policji w dzielnicy Hauts-de--Seine. Wcześniej rozesłane zostały listy do właścicieli tysiąca ośmiuset fiatów uno, odpowiadających kryteriom ustalonym przez policję. Wzywany na określoną datę i godzinę właściciel wraz z samochodem i dowodem rejestracyjnym musiał wypełnić formularz, w którym

między innymi padało pytanie o noc z trzydziestego na trzydziesty pierwszy sierpnia. Śledczy uważnie przebadali każdy pojazd ze szczególnym uwzględnieniem lakieru, lewego tylnego światła i tylnego zderzaka, poszukując śladów zniszczenia bądź niedawnych napraw lub przemalowania.

Oprócz tego policja zwróciła się do setek właścicieli warsztatów w nadziei, że jeden z nich ujawni klienta, który zostawił do naprawy fiata uno z podejrzanymi śladami w lewej tylnej części. Pomimo tych rygorystycznych i metodycznie prowadzonych działań śledczy wiedzieli, że szukają igły w stogu siana.

- To jest jak loteria - mówi jeden z nich. - Trzeba wiele szczęścia, żeby trafić główną wygraną i znaleźć wóz.

Przez pierwsze trzy tygodnie natknięto się na dziesięć podejrzanych przypadków. Jeden z właścicieli właśnie przemalował swój samochód na czerwono, ale bliższe badania wykazały brak jakichkolwiek oznak kolizji czy też wymiany lewego tylnego światła. Inny właściciel sprzedał swój samochód w Hiszpanii, a jeszcze inny w Portugalii, co uniemożliwiało wyśledzenie tamtych pojazdów. Sporo dowodów rejestracyjnych okazało się niekompletnych lub nieaktualnych, choć przez wiele lat nikt nie zwracał na to uwagi. Parę samochodów, a także właścicieli, po prostu wyparowało.

- Ja na miejscu tego faceta - mówi jeden z policjantów - sprzedałbym ten wóz, zniszczył lub pozwolił ukraść.

Policja dawała za pośrednictwem prasy do zrozumienia, że lepiej, jeśli kierowca sam się zgłosi, niż będzie czekał, aż go złapią. Według

wszelkiego prawdopodobieństwa - jak sugerowano - może zostać oskarżony co najwyżej o ucieczkę z miejsca wypadku.

- Bardzo możliwe - sugeruje jeden ze śledczych - że tamten kierowca nie chce się do nas zgłosić, bo na przykład nie powinien wtedy jechać tym samochodem, lub z powodów choćby rodzinnych nie chce, by ktoś się dowiedział, że się znalazł akurat tam.

A oto kilka możliwych wyjaśnień: kierowca był tej nocy z kochanką i boi się, że dowie się o tym żona, nie miał prawa jazdy, był poszukiwany przez policję lub jest nielegalnym imigrantem, był pijany lub pod wpływem narkotyków, samochód został skradziony bądź nie był zarejestrowany. Albo winę za zderzenie ponosi właśnie kierowca fiata uno. Wówczas mógłby zostać oskarżony o ucieczkę z miejsca wypadku i nieumyślne spowodowanie śmierci, za co groziłaby mu kara do czterech lat więzienia i grzywna do wysokości 400 tysięcy franków (73 000 dolarów).

Chociaż właściwie nikt ze śledczych już nie wątpi, że fiat uno odegrał w tym wypadku jakąś rolę, to eksperci z Rosny-sous-Bois wątpią z kolei, czy znalezienie samochodu po tak wielu tygodniach cokolwiek by zmieniło.

Ludzie z Brygady Kryminalnej zachowali więcej nadziei i zaczęli prowadzić poszukiwania w innych rejonach Paryża, zanim jeszcze uporano się z dzielnicą Hauts-de-Seine. Wszyscy jednak zdają sobie sprawę z licznych ograniczeń obranej metody. Przecież pod koniec sierpniowego sezonu wakacyjnego paryską trasą szybkiego ruchu równie dobrze mógł jechać gość z zagranicy.

- Nie możemy sprawdzić wszystkich fiatów uno w całej Europie - usłyszeliśmy ze źródła zbliżonego do biura prokuratora. - Stawka nie jest aż tak wysoka, żeby zajmować tą sprawą czas wszystkim francuskim inspektorom przez najbliższe dziesięć lat!

Stephan jednak nakazuje śledczym kontynuowanie działań.

Część francuskich prawników i policjantów z niechęcią odnosi się do angażowania nadzwyczajnych ilości czasu, pieniędzy i zasobów ludzkich do tak intensywnej obławy, mającej wyjaśnić przyczyny wypadku drogowego.

- To nonsens, że podejmuje się poszukiwania na taką skalę - mówi Jean-Claude Bouvier, sekretarz generalny lewicującego związku zawodowego. - Jeszcze nigdy nie widziałem, żeby śledztwo w sprawie wypadku drogowego pochłonęło tyle środków. To absurd. I bardzo nierozważne działanie, zważywszy na braki finansowe oraz utrudnienia w prowadzeniu innych dochodzeń. Jeśli takie środki angażuje się w sprawę do tyczącą jednej osoby, to prawo do tego powinno przysługiwać każdemu. Mnie nie

interesuje, czy ktoś pochodzi z rodziny królewskiej, czy nie.

Krytycy podkreślają, że do poszukiwań fiata skierowano prawie jedną czwartą pracowników Brygady Kryminalnej. Nad całą sprawą pracuje czasami aż sześćdziesięciu ze stu dziesięciu śledczych, choć ta liczba nie jest stała i ulega znacznym zmianom. Niektóre doniesienia prasowe określają koszty poszukiwań na 2 miliony franków (350 tysięcy dolarów), a jeden z niezadowolonych śledczych skarży się, że "będą to chyba najkosztowniejsze poszukiwania w całej historii wypadków drogowych". Niechętnie nastawieni do sprawy koledzy nazywają Stephana z przekąsem "najdroższym sędzią Francji".

- Bzdura - ripostuje Stephan. - Jak dotąd, całe śledztwo kosztowało podatników tylko 25 tysięcy franków (5 tysięcy dolarów).

Suma ta stanowi równowartość godzin nadliczbowych zapłaconych różnym pracownikom, z których wszyscy są urzędnikami państwowymi i pobierają stałą pensję bez względu na prowadzone dochodzenie.

- Gdyby nie zajmowali się tym, popijaliby kawę i palili papierosy - komentuje pewien prawnik, który całą dyskusję uważa za nieuzasadnioną. Michel Lernout, sekretarz generalny zrzeszenia związków zawodowych i osobisty przyjaciel Stephana, uważa, że sędzia nie ma wyboru i w tak wyjątkowej sytuacji jak śmierć księżnej Diany musi rezygnować z wszelkich ograniczeń.

- Oczywiście, że równie ogromnych środków nie zainwestowano by w śledztwo w sprawie innego wypadku - mówi - ale mamy do czynienia ze sprawą nadzwyczajną. Mimo wszystko ofiarą padła księżna Walii. Na sędziego wywierana jest silna presja i on nie może zaniechać żadnych kroków.

Lernout uważa, że podejmując zakrojone na tak szeroką skalę poszukiwania właściciela fiata, Stephan "chce uniknąć oskarżeń o wstrzymywanie dochodzenia, które miałyby wykryć spisek. Dopóki nie znajdzie tamtego kierowcy, ludzie będą mówić, że może był to agent tajnych służb innego państwa".

Rzeczywiście, od samego początku pojawia się tego rodzaju podejrzenie. Prowadzący dochodzenie twierdzą, że w zasadzie w coś takiego nie wierzą. Źródła zbliżone do sędziego Stephana również informują, że nie traktuje on tej "hipotezy" zbyt poważnie. Niemniej jednak wiele kwestii pozostaje nie rozwiązanych. Oprócz tożsamości i roli kierowcy fiata jest jeszcze tajemniczy motocykl, który minął mercedesa i zniknął kilka minut po wypadku; są także błyski fleszy w tunelu, choć policja nie posiada zrobionych wtedy zdjęć. Są też doniesienia gorliwie, choć nie zawsze

przekonywająco odsuwane, że księżna była w ciąży. Już to samo stanowiłoby w oczach wyznawców teorii spiskowej wystarczający powód do wyeliminowania Diany, zanim jej stan i planowany ślub z Dodim Al Fayedem dostaną się do wiadomości publicznej.

Cokolwiek myślą na ten temat śledczy, w siedzibie Brygady Kryminalnej panuje atmosfera niezwykła. Oficerowie zamykają swoje kartoteki i biura na noc, choć na piętrze nie bywa nikt prócz ich kolegów. Jeden z pracowników Pałacu Sprawiedliwości twierdzi, że nad całą sprawą ciąży okrutna tajemnica.

Rozdział trzynasty.

W POSZUKIWANIU STRACONYCH WSPOMNIENÍ.

Francuscy sędziowie śledczy nie należą do osób biernych. Nie tylko nadzorują działania policji i badania ekspertów, lecz sami też zakasują rękawy i biorą się do pracy. Dwa dni po przydzieleniu do śledztwa w sprawie Diany Stephan przybył osobiście do paryskiej kostnicy, aby bezpośrednio nadzorować ponowne pobranie krwi Henri Paula. Sam uważał, że nie ma żadnych powodów do przeprowadzania nowych analiz i rozłościły go wysuwane przez kręgi zbliżone do Fayedów i Henri Paula wątpliwości wobec wyników pierwszych badań. Nie dość, że osobiście zjawiał się podczas pobierania nowych próbek, co rzadko zdarza się sędziom, to polecił jeszcze całą operację szczegółowo fotografować. Wyniki potwierdziły pierwotne dane i ponad wszelką wątpliwość udowodniły, że Paul aż trzykrotnie przekroczył dopuszczalny limit alkoholu w organizmie.

- Dość już tego - mruknął jeden z pracowników Al Fayed. - Za każdym razem, gdy mu robią test, wychodzi na pijaka.

Dziewiątego września Stephan i Devidal przybyli do tunelu i zapoznali się dokładnie z miejscem wypadku. Ta wizyta zachęciła ich do częściowej rekonstrukcji wydarzeń, którą przeprowadzono

w nocy dwudziestego dziewiątego września w obecności dwojga sędziów, prokurator Coujard, dowódczyni Brygady Kryminalnej Monteil i kilku policyjnych ekspertów. Po zamknięciu tunelu dla ruchu i otoczeniu całego terenu o wpół do dziewiątej wieczorem przybył w komplecie zespół prowadzący dochodzenie. O dwudziestej pierwszej piętnaście ciężarówka przyciągnęła na lawecie wrak mercedesa przykryty czarną płachtą. Za pomocą dźwigu robotnicy ustawiali zniszczony wóz w trzech różnych pozycjach: obok wlotu do tunelu, gdzie mercedes wypadł z toru jazdy, na wprost trzynastego filara, którego ślad widać na przedniej części

samochodu, a także przodem do prawej ściany, na której się zatrzymał. Trzy samochody wjechały wolno do tunelu i przedstawiały różne możliwe scenariusze wydarzeń. Inne wozy jechały z przeciwnej strony, ażeby dokładnie ustalić, co widać z różnych punktów. Za pomocą skomplikowanych urządzeń na żółtych statywach technicy mierzyli kąty i wyznaczali trajektorie w celu precyzyjnego zrekonstruowania drogi mercedesa w ostatnich sekundach przed wypadkiem.

Pod koniec września Stephan i Devidal zajęli się przesłuchiwaniem najważniejszego ze świadków. Wydaje się, że na takie właśnie określenie zasługuje ochroniarz Trevor Rees-Jones (zwany "Cieniem Dodiego"), który jako jedyny przeżył wypadek i dlatego tylko on może dokładnie wiedzieć, co w tamtym krytycznym momencie działo się zarówno w samochodzie, jak obok niego. Jednak ten odważny zawodnik rugby i były spadochroniarz przez ponad dwa tygodnie od wypadku nie był w stanie powiedzieć ani słowa.

Od wczesnego ranka trzydziestego pierwszego sierpnia Rees-Jones (lat 29) leżał na oddziale intensywnej opieki w szpitalu Pitie--Salpetriere. Z dokumentów wynika, że nastąpił "umiarkowany uraz mózgu, uszkodzenie układu oddechowego i poważna kontuzja twarzy". Rees-Jones miał również poważne złamanie prawego nadgarstka. Czwartego września przeszedł dziesięciogodzinną operację twarzy, a trzy tygodnie później poprawiono mu operacyjnie lewą kość policzkową. Dokumenty szpitalne z dziesiątego września stwierdzają, że jego stan "poprawia się", że w pełni odzyskał świadomość, lecz nadal nie może mówić. Sześć dni później lekarze uznali, że czas odłączyć respirator i że "można się komunikować z pacjentem, który jednak szybko się męczy".

Przestrzegli przygotowującego się do przesłuchania Stephana, aby nie spodziewał się zbyt wiele. Mówili mu, że ofiary poważnych urazów głowy często cierpią na częściową amnezję, a zjawisko to pogłębiają jeszcze środki znieczulające, stosowane podczas operacji. Stan ochroniarza dość precyzyjnie przedstawił doktor Philippe Azouvi, specjalista terapii pourazowej ze szpitala Garches.

- Dziury w pamięci pojawiają się przeważnie po poważnym urazie czaszki, powodującym utratę świadomości - mówił. - Amnezja bywa skutkiem przemieszczenia mózgu w wyniku wstrząśnienia. Zbyt szybki napływ krwi do mózgu lub jej nagły odpływ wywołują deformację komórek, które przestają funkcjonować i zapisywać informacje. A więc taki szok blokuje proces zapamiętywania.

Azouvi przypuszcza, że chwile tuż przed i tuż po wypadku są dla Rees-

Jonesa "na zawsze stracone".

Dziewiętnastego września we wtorek, kwadrans przed dwunastą, Stephan przybył do szpitala jedynie w towarzystwie swej sekretarki. Strażnicy szpitalni zaprowadzili ich na pierwsze piętro, na oddział intensywnej opieki medycznej. Przed pozostającą pod stałym nadzorem policyjnym salą Rees-Jonesa profesor Jean-Jacques Rouby powitał ich i wyjaśnił podstawowe fakty. Pacjent szybko się męczy, toteż przebieg przesłuchania trzeba dostosować do jego stanu, a to oznacza, że przy rozmowie musi być obecny lekarz. Sytuacja była wyjątkowa, więc Stephan zgodził się zaprzysiąc Rouby'ego jako świadka.

Nie tylko profesor został zaprzysiężony. Także ojczym Trevora, Ernest Jones, i matka, Gillian ("Gili") Blackburn Rees, którzy również musieli być obecni przy przesłuchaniu, gdyż pacjent miał kłopoty z artykulacją, a oni najlepiej umieli się z nim porozumieć. (Przez całe cztery tygodnie pobytu w Paryżu Al Fayed zapewniał rodzicom Rees--Jonesa mieszkanie, transport i ochronę). Obecny był również tłumacz, który przekładał pytania Stephana rodzicom; oni natomiast powtarzali wymamrotane odpowiedzi pacjenta, które z kolei zostawały tłumaczone na francuski. Z powodu tych komplikacji całe przesłuchanie - wbrew zwyczajowej procedurze - nagrano na taśmę, potem przepisano na korytarzu, i dopiero wtedy Rees-Jones mógł je podpisać.

Przez dwadzieścia pięć minut Stephan zadał trzydzieści pytań w trzeciej osobie, aż w końcu Rouby przerwał przesłuchanie z powodu zmęczenia pacjenta. A oto cały tekst przesłuchania:

Stephan: Czy pamięta, co się stało po odjeździe z hotelu Ritz?

Rees-Jones: Pamiętam, jak wsiadałem do samochodu, a potem już nic więcej.

S.: Jeśli chodzi o sam wypadek, czy pamięta, co się zdarzyło?

R-J.: Nie.

S.: Czy pamięta, co się stało wcześniej w Ritzu?

R-J.: Tak.

S.: Czy może mi opowiedzieć?

R-J.: Kiedy przyjechaliśmy [do hotelu], niepokoiło nas wielu fotoreporterów i kamerzystów. Księżna i Dodi byli zdenerwowani [...]. Wyszedłem do tych fotoreporterów i poprosiłem, żeby się cofnęli. Chcieli wejść do Ritza frontowymi drzwiami [...]. Oni [księżna i Dodi] zjedli swoją kolację, a my [Wingfield i Rees-Jones] swoją. Dodi zmienił plany. Księżna, Dodi, Henri Paul i ja wyszliśmy tylnym wyjściem. Tam też byli fotoreporterzy.

S.: Czy od tej chwili nic nie pamięta zjazdu?

R-J.: Pamiętam, że byliśmy gonieni, i to wszystko.

S.: Dokąd oni jechali?

R-J.: Jechaliśmy do mieszkania.

S.: Przy Champs-Elysees?

R-J.: Tak.

S.: Czy pamięta, jak daleko był pościg i kto w nim jechał?

R-J.: Były dwa samochody i motocykl. Nie pamiętam trasy.

S.: Czy pamięta jakieś cechy szczególne samochodów i motocykla?

R-J.: Wydaje mi się, że jeden samochód był biały, trzydrzwiowy, z otwieranym od tyłu bagażnikiem, ale nic więcej nie pamiętam.

S.: A więc samochody jechały za nimi od chwili odjazdu spod Ritza?

R-J.: Tak.

S.: Czy pamięta, kto i w jaki sposób wezwał monsieur Paula?

R-J.: Dodi wezwał go, żeby nas zabrał z hotelu.

S.: Czy potrafi powiedzieć dlaczego?).

R-J.: Nie. Dodi zmienił plan, a nie ja.

S.: A jaki był pierwotny plan?

R-J.: Początkowo mieliśmy odjechać sprzed frontowego wejścia dwoma samochodami, aby trzymać fotoreporterów jak najdalej. Tak czy inaczej, jechaliby za nami. Ja uważałem, że lepiej będzie jechać dwoma samochodami, a nie jednym.

S.: Czy zna Place de la Concorde?

R-J.: Ten koło Ritza?

S.: Nie, koło Ritza jest Place Vendôme. Place de la Concorde jest koło Champs-Elysees.

R-J.: Nie pamiętam. Wszyscy jechali bardzo szybko.

S.: Czy pamięta, kto był najbliżej [mercedesa], kiedy widział samochody i motocykl?

R-J.: Nie, nie pamiętam. To się zmieniało.

S.: Zmieniało się podczas jazdy?

R-J.: Tak.

S.: Czy pamięta, by robiono jakieś zdjęcia?

R-J.: Nie wiem.

S.: Czy rozpoznałby ten biały samochód?

R-J.: Chyba nie.

S.: Czy ten samochód był za nimi, gdy odjeżdżali spod Ritza?

R-J.: Przejechał przez ulicę, gdy odjeżdżaliśmy, a potem pojechał za nami.

S.: Czy widział go już wcześniej?

R-J.: Nie wiem.

S.: Czy pamięta samochody innych fotoreporterów? Na przykład tych, którzy jechali za nimi jeszcze za dnia?

R-J.: Tak.

S.: Jakie to samochody?

R-J.: Dżip, dwa motocykle i mały trzydrzwiowy samochód. Wydaje mi się, że ten samochód miał ciemny kolor.

S.: Czy pamięta, jak księżna i Dodi Al Fayed odnosili się do otaczających ich dziennikarzy?

R-J.: Byli niezadowoleni, że tak bardzo się zbliżają.

S.: Nawet podczas jazdy z lotniska Le Bourget?

R-J.: Oni nas gonili.

S.: A potem podczas pobytu w Ritzu też byli?

R-J.: Przez cały czas.

S.: Czy pamięta incydent z fotoreporterami?

R-J.: [...] To nie my. To człowiek, który zajmował się apartamentem [ochroniarz z Ritza]. Podszedł do fotoreportera i popchnął go, a tamten się zdenerwował. Ja starałem się załagodzić sprawę.

S.: Czy pamięta, w jakim stanie był monsieur Paul, skoro poznał go wcześniej?

R-J.: W dobrym.

S.: Czy pamięta, by Dodi prosił go o zmianę trasy w drodze do mieszkania?

R-J.: Nie.

S.: A więc nic nie pamięta na temat wypadku?

R-J.: Nie.

Ochroniarz starał się, jak mógł, ale wyniki nie były zadowalające. Oprócz potwierdzenia, że to Dodi zaplanował ucieczkę tylnym wyjściem i sam wybrał kierowcę, a także prócz kilku niejasnych wspomnień na temat samochodów widzianych podczas pierwszych chwil jazdy, Rees-Jones nie powiedział sędziemu niczego, czego ten jeszcze by nie wiedział. Drugie przesłuchanie z trzeciego października, prowadzone przez dwóch policjantów dochodzeniowych, trwało o wiele dłużej i okazało się trochę bardziej efektywne. Rees-Jones przypomniał sobie dojazd do Rue Rivoli, znajdującej się dwa skrzyżowania za hotelem. Gdy śledczy pokazali mu zdjęcia fotoreporterów, był w stanie zidentyfikować dwóch, którzy jechali za Dodim i Dianą w ciągu dnia, a wieczorem kręcili się wokół Ritza. Kilka razy powtarzał, że to Dodi wymyślił plan ucieczki, i twierdził, że sam

zalecał jazdę dwoma samochodami, ale jego zdania nie wzięto pod uwagę. Przytoczył szczegóły z przebiegu całego dnia, a także z wydarzeń w hotelu bezpośrednio przed odjazdem. Wspominał, że widział, jak Henri Paul wypił dwie szklanki "żółtego napoju", ale podkreślił też, że tamten wyglądał normalnie. Diana nie brała udziału w organizowaniu odjazdu, lecz tylko "biernie" czekała. Zapytany, dlaczego wbrew zwyczajowej procedurze, obowiązującej ochroniarzy, zapiął pas, Rees-Jones powiedział, że nie pamięta, ale przeważnie zapina pas, gdy jazda jest zbyt szybka. (Ze zdjęć wynika, że w chwili odjazdu sprzed Ritza nie miał zapiętego pasa). Śledczy, podejrzewając, że wspomnianym przez niego "białym samochodem" mógł być fiat uno, pokazali mu trzy zdjęcia tego wozu. On jednak powiedział, że "niczego mu one nie przypominają". Nie potrafił też przedstawić żadnych informacji dotyczących krytycznych chwil.

Czwartego października, po trzydziestu czterech dniach pobytu w szpitalu, Trevor Rees-Jones opuścił w końcu Pitie-Salpetriere we francuskim śmigłowcu rządowym i został zawieszony na lądowisko w Issy-les-Moulineaux na południowo-zachodnim skraju Paryża. W ciemnych okularach, trampkach i bejsbolowej czapeczce oraz z gipsem na prawej ręce samodzielnie przeszedł do większego śmigłowca przysłanego przez Mohammeda Al Fayeda i odleciał do Anglii. Od czasu powrotu do kraju większość czasu spędza u rodziców mieszkających sto pięćdziesiąt mil w kierunku północno-zachodnim od Londynu, w Oswestry. Nad jego powrotem do zdrowia czuwa matka, zawodowa pielęgniarka.

Kolega Rees-Jonesa z oddziału ochroniarzy Al Fayeda mówi, że ten proces przebiega bardzo wolno. Chociaż francuscy lekarze dokonali - jak twierdzą rodzice Rees-Jonesa - prawdziwego cudu, jego stan pozostawia jeszcze wiele do życzenia. Rees-Jones utracił jedną trzecią wagi ciała, ma uszkodzone lewe oko i duże blizny pooperacyjne na twarzy. Wymaga poważnego leczenia dentystrycznego, musi nosić okulary z powodu problemów z mięśniami ocznymi, czeka go jeszcze rehabilitacja w związku z uszkodzeniami obojczyka i kręgosłupa.

Pod koniec października Rees-Jones wrócił do Paryża na kontrolę w Pitie-Salpetriere, gdzie lekarze określili jego stan jako zadowalający. Szóstego listopada z własnej inicjatywy przyjechał z kolegami na koncert Eurostar. Koledzy przewieźli go wtedy z Ritza do tunelu Alma w nadziei, że odblokuje mu pamięć.

- Myślę, że nic z tego nie będzie - mówi pewien pracownik Al Fayeda. - Wszystko, co wiedział, powiedział już Francuzom, choć nie ma to wielkiego znaczenia.

Francuscy śledczy zamierzali jeszcze przed Bożym Narodzeniem pojechać do Anglii i przesłuchać Rees-Jonesa, lecz osoba zbliżona do gabinetu prokuratora była zdania, że "nie spodziewają się niczego wielkiego". W okresie rekonwalescencji Rees-Jones ma zapewnioną przez Al Fayed pensję w wysokości około 80 tysięcy dolarów rocznie. Znajomi twierdzą, że ochroniarz w żaden sposób nie okazywał poczucia winy z powodu wypadku, choć jeden z nich przyznaje, iż na miejscu Rees-Jonesa obawiałby się o siebie. Obawy mogą też dręczyć Mohammeda Al Fayed. Odkąd szesnastego października Rees-Jones oficjalnie stał się stroną oskarżającą, może się domagać odszkodowania od tych, którzy ponoszą odpowiedzialność za wypadek - niewykluczone więc, że od należącego do Al Fayed hotelu Ritz.

Drugiego ochroniarza, Kęsa Wingfielda (lat 32), francuscy dochodzeniowcy przesłuchiwali drugiego września przez pięć godzin. Ten był komandos S.A.S. i pracownik z pięcioletnim stażem w ochronie Al Fayed szczegółowo opisał wydarzenia tragicznego dnia. Opowiadał, że w drodze z lotniska Le Bourget cały czas jechali za nimi paparazzi, opisał incydent z fotoreporterami przed apartamentem Dodiego, mówił też o tłumie zebrany przed Ritzem i nieszczęsnej zmianie planów odjazdu. Podobnie jak Rees-Jones, twierdzi, że wszystko było pomysłem Dodiego, i podkreśla, że sam odnosił się do tego planu z rezerwą. Co do zachowania Henri Paula, który nabrał ich, że pije sok ananasowy, a nie pastis, uważa je za "zupełnie prawidłowe". Jednak chociaż pamięć doskonale mu dopisuje, nic nie potrafi powiedzieć na temat ostatniej jazdy, gdyż sam dla zmylenia fotoreporterów pojechał wraz z Jean-Francois Musą inną trasą.

Dobrze wiadomo, że Mohammed Al Fayed uważa za błąd, iż żaden samochód nie pojechał za mercedesem. Według wysoko postawionego pracownika jego służb ochrony, zostały w ten sposób naruszone rutynowe procedury. Po powrocie do Anglii Wingfielda "przeniesiono" ze ścisłej ochrony do ogólnego nadzoru posiadłości Al Fayed w Oxted. Jednak koledzy nie uważają tego przeniesienia za karę dyscyplinarną.

- Jeśli szef sądził, że należy postąpić w ten sposób, plan ten można było tylko przyjąć - mówi jeden z pracowników służb ochroniarskich. - Dodi Fayed, syn właściciela, wydał polecenie. Co miał robić Kęs? Dzwonić do Londynu i prosić o zmianę rozkazu?

W pierwszych dniach października Stephan i Devidal zajęli się ponownymi przesłuchaniami fotoreporterów. Jacques Langevin z agencji Sygma został wezwany pewnego cieplejszego niż zwykle o tej porze roku

popołudnia i pocił się przez pięć godzin. Było tak gorąco, wspomina, że adwokat szybko zdjął marynarkę; sędzia Stephan także prowadził przesłuchanie w samej tylko koszuli z krótkimi rękawami.

Stephana interesowały głównie trzy tematy. Pochodzenie Langevina i jego kariera jako fotoreportera, wydarzenia z trzydziestego sierpnia przed hotelem Ritz oraz scena w tunelu po wypadku. Sędzia pokazał kilka zdjęć oraz powiększonych klatek z taśm wideo, dostarczonych przez adwokatów Fayeda z hotelu Ritz, i prosił o zidentyfikowanie różnych ludzi, kręcących się tego wieczoru przed hotelem. Szczególnie interesowała go jedna osoba, prawdopodobnie Anglik nie należący do grupy francuskich fotoreporterów. Sesja nie obyła się bez elementów humorystycznych.

- Opowiadałem różne zabawne historyjki ze swej praktyki dziennikarskiej - opowiada fotoreporter. - Uśmiechał się od czasu do czasu. Nie był napastliwy ani arogancki.

W pewnej chwili Langevin wspominał swoje uwięzienie w Peszawarze podczas wykonywania zadania dziennikarskiego.

- Tam też przesłuchiwała mnie Brygada Kryminalna - opowiadał sędziemu - tak samo jak tutaj dzisiaj. Stephan się roześmiał.

- No, mam nadzieję, że niezupełnie tak samo - powiedział.

W połowie spotkania ogłosił przerwę i wypalił papierosa.

Po zakończeniu przesłuchania, o godzinie dziewiętnastej trzydzięci, Stephan poinformował Langevina, że znosi nad nim nadzór sądowy, co oznaczało, że fotoreporter nie ma już zakazu opuszczania kraju ani rozmawiania z innymi dziennikarzami zaangażowanymi w sprawę.

- Dziękuję - powiedział Langevin.

- Nie ma za co - odparł sędzia, energicznie ściskając mu dłoń. - Już wielu ludzi oskarżało nas, że zbyt ostro sobie z wami poczynamy.

Langevin uznał to za pocieszającą oznakę. Ponieważ przyjechał do tunelu co najmniej dziesięć minut po wypadku, kiedy na miejscu byli już sanitariusze, jest raczej przekonany, że nie można go oskarżyć ani o nieumyślne spowodowanie śmierci, ani o nieudzielenie pomocy. Zarówno on jednak, jak i pozostałych dziewięciu będzie musiało jeszcze trochę poczekać, zanim dowiedzą się, co los dla nich przeznaczył. Według źródeł zbliżonych do Pałacu Sprawiedliwości, ostateczna decyzja o postawieniu zarzutów podejrzanym spodziewana jest nie wcześniej niż w październiku 1998 roku. Trudno żyć w takiej niepewności, zwłaszcza gdy pozostaje wspomnienie tamtej strasznej nocy. Jacquesowi Langevinowi przydałaby się odrobina amnezji.

Rozdział czternasty.

ŚLADY I SZCZĄTKI.

Jean Pietri zna się trochę na prędkościach i trajektoriach. Ten emerytowany inżynier i pułkownik rezerwy z czterdziestoletnim doświadczeniem we francuskiej zbrojeniówce, aeronautyce i przemyśle samochodowym oblatywał samoloty podczas gwałtownych burz i testował zachowanie samochodów przy prędkościach do dwustu dziesięciu kilometrów na godzinę. Pietri (lat 70) widział wiele katastrof zarówno lotniczych, jak i drogowych. Jako doradca techniczny francuskiej firmy P.S.A. (produkującej peugeoty i citroeny) w latach 1966-1980 miał wiele okazji analizowania czynników powodujących utratę panowania nad samochodem i zderzenie z nadjeżdżającą z przeciwka ciężarówką, skalnymi ścianami czy też topolami rosnącymi wzdłuż francuskich dróg. Ten wypadek jednak wydał mu się szczególnie intrygujący.

Pod siwymi włosami widać błysk w brązowych oczach, gdy w gabinecie szefa paryskiej redakcji pisma "Time" Pietri wyjmuje z kieszeni tweedowej marynarki długopis i pochyla się nad szkicem z miejsca wypadku. Najbardziej fascynują go ślady po hamowaniu. Wystarcza mu jedno spojrzenie na czarne, kręte linie, aby wyjaśnić co nieco na temat wydarzeń tamtej nocy.

- Czym są ślady po hamowaniu? - pyta retorycznie. - Pozostałościami po stopionej gumie. W wypadku ostrego hamowania guma staje się śliska jak lód.

Ślady te - jeden dziewiętnastometrowy, zakręcający w lewo, a potem z powrotem w prawo, i drugi dziewiętnastometrowy, ciągnący się od środka jezdni do trzynastego filara - są dla Pietriego niczym matematyczny wykres decyzji podejmowanych w ostatnich sekundach przez kierowcę.

- Ten drugi ślad wiele mówi - twierdzi, przesuwając po linii długopisem. - W tym momencie kierowca jeszcze nie stracił panowania nad kierownicą. Jechał stabilnie, bo najprawdopodobniej miał przed sobą dość miejsca. Nie wrócił jednak na prawy pas. Dlaczego? Nie mógł, bo tamtym pasem jechał inny pojazd.

Pietri pokazuje długopisem początek drugiego śladu. Początkowo jest to tylko pojedyncza linia z prawej strony.

- Prawa przednia opona zaczęła się ślizgać pierwsza - mówił - a to oznacza, że przed gwałtownym wciśnięciem hamulców kierownica była przekreślona w lewą stronę. W tym momencie mercedes został wytrącony z równowagi, do tego doszło unieruchomienie kół i skierowanie siły prędkości w lewą stronę. To właśnie spowodowało uderzenie w trzynasty

filar.

Dawnego kierowcę testowego zdumiało zachowanie Henri Paula za kierownicą.

- Biedak może wychylił kilka drinków, ale refleks miał niczego sobie - mówi z podziwem Pietri. - Musiał wyprzedzić samochód, mając zaledwie parę centymetrów miejsca po jednej i drugiej stronie wozu. Nie pozostał mu żaden margines błędu, co wymagało nadzwyczajnej precyzji. Potrącił tamten wóz, ale utrzymał panowanie nad kierownicą. Imponujący refleks! Panował nad samochodem aż do chwili przekręcenia kierownicy w lewo. Oczywiście sprawa jest bardziej skomplikowana. W grę wchodzi jeszcze rola odegrana przez tamten drugi samochód, dokładna przyczyna zderzenia, znaczenie śladów na drodze, prędkość mercedesa w chwili zderzenia, skutki szczególnego kształtu tunelu, zakręcającego w lewo i ostro opadającego przy wjeździe. Pietri uznał to wszystko za niezwykle interesujące i zgodził się sporządzić szczegółowy raport techniczny, oparty na danych o wypadku, zeznaniach świadków, informacjach dostarczonych przez fabryki Fiat i Mercedes-Benz, a także swoich własnych spostrzeżeniach z miejsca tragedii.

Zbieranie informacji rozpoczęło się natychmiast. Z gorliwością dziecka otwierającego gwiazdkowy prezent Pietri pojechał obejrzeć tunel i najbliższe okolice. Na Rue Montaigne zatrzymaliśmy taksówkę i poprosiliśmy kierowcę o zawiezenie nas najpierw na Place de la Concorde, a potem trasą szybkiego ruchu biegnącą wzdłuż brzegu Sekwany do tunelu Alma. Taksówkarz, przybysz z północnej Afryki, w muzułmańskim modlitewnym nakryciu głowy, wyglądał na zakłopotanego. Prosił go przecież o szeroki objazd; zaczął się pewnie zastanawiać, o co chodzi. Wreszcie wzruszył ramionami, bo w końcu to my mieliśmy płacić za kurs.

Pierwszego ważnego spostrzeżenia dokonaliśmy na Place de la Concorde. Przy wjeździe na Cours la Reine nie ma sygnalizacji świetlnej, co oznacza, że mercedes mógł wjechać na trasę szybkiego ruchu z dużą prędkością i rozpędzić się w znacznej mierze już przed pierwszym tunelem, biegnącym pod mostami Aleksandra III i Invalides.

Prosty przejazd przez długi tunel o stosunkowo łagodnym spadku i podjeździe, zauważył Pietri, mógł zmusić mercedesa do zwolnienia, ale na czterystaosiemnastometrowej prostej wiodącej do mostu Alma pozostawało jeszcze wiele czasu na nabranie prędkości. W przeciwieństwie do poprzedniego prostego przejazdu, droga opadająca do

tunelu Alma zakręca w lewo. Inżynier uśmiechnął się i zrobił uwagę:

- Przy spadku i zakręcie w tym miejscu nie ma co szarżować z prędkością. Wjeżdżając powoli do tunelu, spostrzegliśmy, że filary biegnące przez środek zasłaniają widok samochodów jadących po drugiej stronie jezdni aż do momentu znalezienia się na tym samym poziomie. Nasza taksówka zwolniła i mogliśmy dokładniej przyjrzeć się trzynastemu filarowi. Jest pokryty graffiti, a u jego stóp leży kilka bukietów zwiędłych kwiatów. Zdziwiające, że oprócz paru odprysków z jednej strony niewiele widać szkód po uderzeniu mercedesa.

- Beton zbrojony stalą - mówi Pietri. - Żeby to naruszyć, trzeba by bomby atomowej.

Gdyby te solidne kolumny były osłonięte stalową poręczą, to całkiem możliwe, że mercedes ześlizgnąłby się po niej albo uderzyłby w nią, lecz uniknął tak straszliwego zderzenia czołowego. Dlaczego więc nie ma tam poręczy? Socjalistyczny deputowany, Francois

Loncie, trzeciego września zadał dokładnie to samo pytanie w liście do szefa paryskiej policji, Philippe'a Massoniego. Komisarz odpowiedział, że tunel Alma to "droga miejska, stanowiąca publiczną własność miasta Paryża" i że odpowiedzialność za decyzje o zastosowaniu środków bezpieczeństwa spoczywa na merze. Warto zauważyć, że od roku 1977 do 1995 merem Paryża był obecny prezydent Francji, Jacques Chirac.

Oczywiście nie ponosi on osobistej odpowiedzialności za brak poręczy zabezpieczających - na terenach miejskich z ograniczeniami prędkości nie ma prawnego obowiązku ich instalacji - ani za kształt tunelu. Długi na sto czterdzieści dwa i szeroki na piętnaście metrów tunel Alma zbudowano pomiędzy rokiem 1954 a 1956 w ramach powojennej modernizacji Paryża i rozładowywania ruchu drogowego. Projektanci musieli zrobić zakręt, aby ominąć linię metra i stację Al-ma-Marceau. Urzędnicy miejscy twierdzą zdecydowanie, że tunel nie należy do miejsc niebezpiecznych. Według miejskiego Centralnego Biura do Spraw Wypadków, od stycznia 1994 roku doszło tam do sześciu wypadków drogowych z urazami ciała (w tym jeden śmiertelny), nie licząc katastrofy z trzydziestego pierwszego sierpnia. Urzędnicy plasują te wyniki w granicach "średniej paryskiej". W przynajmniej czterech z tych sześciu wypadków przyczyną była nadmierna prędkość. Co potwierdza spostrzeżenie Pietriego, że to miejsce nie nadaje się do wciskania gazu do dechy.

Wysiedliśmy z taksówki na Place de l'Alma obok złotego pomnika, który stał się paryskim miejscem kultu Diany. U stóp cokołu stale leżą kwiaty i liczne karteczki z odręcznymi zapiskami. "Diano, ty nadałaś sens memu

życiu" - głosi jedna z nich. Po drugiej stronie Se-kwany oświetlona wieża Eiffla odmierza dni pozostałe do roku 2000. Przy Chez Francis, w restauracji w stylu an nouveau, która zdominowała plac, zaczynają się zapelniać stoliki. O zmierzchu Pietri zwraca uwagę, że przy takim oświetleniu idealnie można zaobserwować, w jak odmienny sposób nocą różni świadkowie mogą widzieć drogę.

Przeszliśmy ostrożnie przez jezdnię, gdyż paryżanie jeżdżą szybko, i skierowaliśmy się do Place de la Reine Astrid. Ten zarośnięty trawą trójkąt, noszący imię belgijskiej królowej, która w 1935 roku, mając dwadzieścia dziewięć lat, zginęła w wypadku samochodowym,

znajduje się na skraju Place de l'Alma, jakieś pięćdziesiąt metrów od wjazdu do tunelu. Właśnie tam stali dwaj ważni świadkowie, szoferzy: Olivier P. i Clifford G., gdy zobaczyli zbliżającego się z dużą prędkością mercedesa, który zjechał na lewy pas, żeby wyprzedzić wolno jadący samochód "w ciemnym kolorze".

Ku naszemu zdumieniu okazało się, że widok stamtąd jest niezwykle ograniczony. Przejeżdżające samochody znikają z pola widzenia na długo przed wjazdem do tunelu, ponieważ drogę opadającą w dół zasłania wygłuszająca ściana. Z lewej strony widok ogranicza rząd drzew. W gruncie rzeczy Olivier P. i Clifford G. ze swojego miejsca mogli widzieć tylko stumetrowy odcinek drogi.

Co więcej, z tamtego punktu niezmiernie trudno rozróżnić kolory samochodów, ponieważ w wyniku padania światła ulicznych latarni i reflektorów nadjeżdżających aut pojazd, dopóki nie znajdzie się na poziomie obserwatora, wydaje się ciemniejszy niż w rzeczywistości. Ze zdziwieniem zauważyliśmy, że wśród mijających nas samochodów granatowe lub czarne okazują się czerwonymi, zielonymi i białymi. Poza tym z tamtej perspektywy praktycznie niemożliwe jest określenie, czy nadjeżdżający wóz zajmuje lewy, czy prawy pas. Wniosek: o ile zeznania Olhdera P. i Clifforda G. potwierdzają ogromną prędkość samochodu, o tyle są mało przekonujące, jeśli chodzi o kolor drugiego wozu, pasy, po których auta jechały, a także ich wzajemne położenie na ostatnich dziesięciu czy piętnastu metrach przed wjazdem do tunelu.

Uderzył nas jednak pewien szczegół. Pomędzy drzewami rosnącymi wzdłuż Sekwany migoczą setki białych świateł. Wyglądają one jak lampki na choince, ale wiszą przez cały rok, ozdabiając rzekę ku uciesze turystów. Właśnie światła mogą wyjaśnić pewien intrygujący fragment zeznań. Podczas pierwszego przesłuchania trzydziestego pierwszego sierpnia

Clifford G. powiedział, że widział motocykl z dwiema osobami "robiącymi zdjęcia mercedesowi". Podczas ponownego przesłuchania prowadzonego przez sędziego Stephana siedemnastego września, nie był już taki pewien tego, co widział. "Zeznałem policjantom, że widziałem dwie osoby na motocyklu i że pasażer robił zdjęcia, ale dzisiaj nie mogę potwierdzić, że jechały dwie osoby [...]. Nie mogę też potwierdzić, że pasażer robił zdjęcia". Prawdopodobnie złożył pierwsze zeznanie pod wpływem emocji, zwłaszcza że był później na miejscu wypadku i obserwował napastliwe zachowanie fotoreporterów. Jednakże innym wyjaśnieniem jego złudzeń, iż widzi błyski fleszów, może być migotanie białych świateł, znajdujących się na linii wzroku dokładnie za mercedesem i motocyklem.

Przeszliśmy drogę dojazdową do trasy szybkiego ruchu i znaleźliśmy się na podłużnej trawiastej wysepce, oddzielającej główną jezdnię od równoległej ulicy Cours Albert Ire. Tam właśnie paryski student David L. wraz ze swoją dziewczyną Marie-Agnes C. i jej rodzicami spacerowali trzydziestego pierwszego sierpnia w odległości trzydzie-stu-pięćdziesięciu metrów od wjazdu. Stąd roztacza się o wiele lepszy widok niż z Place de la Reine Astrid. Po lewej stronie widać nie rzucający się w oczy rząd latarni przy tunelu Invalides, a po prawej - wyraźnie - wjazd do tunelu Alma, ale ze względu na zakręt tylko niewielki fragment wnętrza. I jeszcze jedna ważna rzecz: z tej perspektywy o wiele łatwiej określić, po którym pasie jedzie zbliżający się samochód. Dlatego też zeznania Davida i Marie-Agnes powinny być o wiele bardziej wiarygodne niż spostrzeżenia dwóch kierowców.

Najważniejsze w obserwacjach młodych ludzi jest potwierdzenie ogromnej prędkości samochodu jadącego lewym pasem i obecność podążającego nieco z tyłu motocykla, wiozącego dwie osoby. Obydwoje twierdzą, że drugi samochód jechał prawym pasem i mercedes go wyprzedzał. David powiedział też śledczym, że rodzice jego dziewczyny odnieśli wrażenie, iż przed samym wjazdem do tunelu doszło do kolizji między tymi dwoma pojazdami. To twierdzenie wysoce wiarygodne, zwłaszcza w obliczu szczegółowych ustaleń co do kolejności wypadków - ustaleń dokonanych przez Pietriego na podstawie naukowych obliczeń. W każdym razie warto zauważyć, że ci świadkowie znajdowali się chyba w najlepszym miejscu, z którego można było obserwować tor jazdy mercedesa w ostatnich sekundach przed wjazdem do tunelu. Z trawiastego skwerku zeszliśmy na trasę szybkiego ruchu (niemądre i niebezpieczne przedsięwzięcie, ale konieczne w wypadku naszego dochodzenia).

Wąskim, półtorametrowym chodnikiem przeszliśmy w kierunku wjazdu

do tunelu, a po obu stronach ze świstem mijały nas pędzące samochody. Pietri zatrzymał się i popatrzył do tyłu na nadjeżdżające pojazdy.

- Proszę - powiedział z zarumienioną twarzą. - Czterdzieści metrów od wjazdu w nawierzchni jest dziura. Gdy samochody przez nią przejeżdżają, widać chwilowe obniżenie światła. - Rzeczywiście, snopy światła najpierw opadały, a potem znów się podnosiły. - Przy dużej szybkości taka dziura stanowi poważny czynnik destabilizujący. Podobnie jak zjazd po stromym spadku. - Mamy do czynienia z efektem trampoliny - mówił, kręcąc głową. - Samochód jadący zbyt szybko ma tendencję do zjazdu z ustalonego toru, a istnieje nawet niebezpieczeństwo wypadnięcia, niczym skoczek na nartach, poza jezdnię.

Udało nam się zejść do trzeciego filaru, zanim trąbiące klaksony przekonały nas, że głupotą byłoby tracić życie podczas śledztwa dotyczącego wypadku drogowego, nawet w interesie nauki. Wycofując się z trwogą w stronę wjazdu do tunelu, zauważyliśmy, że sztuczne oświetlenie płata figle z kolorami, powodując, że czarne samochody wydają się niebieskie, a białe można wziąć za szare. Oprócz tego zarówno w tunelu, jak i poza nim percepcja koloru ulega zmianie w nocy.

Rozmawiając żywo o naszych odkryciach, niczym Holmes i Watson, ruszyliśmy Avenue George V. Przed rozstaniem zatrzymaliśmy się w gwarnym barze Fouquets na Champs-Élysées i wypiliśmy kawę. Pietri rysował wykresy na serwetkach i coś liczył, wypowiadając pośpiesznie zdania pełne takich zwrotów jak "prędkość obrotowa", "oscylacja", "moment pędu" czy "siła odśrodkowa".

- Istnieje kilka możliwych scenariuszy wydarzeń - oświadczył, wpatrzony w swoje wyliczenia. - W zależności od poczynionych założeń zmienia się całość. To metoda naukowa. Nie można na trwałe przywiązywać się do jednej myśli.

Dokładne odtworzenie kolejności wypadków, mówił, wymagałoby głębszego namysłu, szczegółowszych badań i bardziej skomplikowanych obliczeń. Jednak w umyśle inżyniera zadziałał już jakiś mechanizm i sprawa Diany na najbliższe tygodnie stała się jego obsesją. Na początku grudnia, po licznych wizytach w tunelu, wielokrotnych rozmowach z nami i niezliczonej ilości wymienionych faksów, doktor Pietri wręczył nam raport liczący pięćdziesiąt dwie strony.

niepowtarzalny dokument, z którego mogłyby być dumne oficjalne francuskie służby dochodzeniowe, stanowi chyba najdokładniejszą analizę danych o zjawiskach fizycznych, które doprowadziły do śmierci Diany i

Dodiego Al Fayeda. A oto skrót ustaleń Pietriego:

Prędkość mercedesa zmierzającego do tunelu

Odległość od Place de la Concorde do początku tunelu Alma wynosi 1,2 kilometra. Trasę można podzielić na trzy odcinki:

1. od Place de la Concorde do mostu Aleksandra III, 390 m, 2. tunel pod mostem Aleksandra III i mostem Invalides, 330 m,

3. od mostu In-valides do tunelu Alma, 480 m. Jest to prosta trasa, która pomimo dość długiego odcinka w tunelu Invalides-Aleksandra III zapewnia doskonałą widoczność i znakomite warunki jazdy. Pietri przypuszcza, że w tych okolicznościach Henri Paul mógł sobie pozwolić na rozwinięcie możliwie największej prędkości: "Kierowca mercedesa - napisał Pietri - starając się jak najbardziej zwiększyć dystans do pościgu przed punktem, w którym sam zniknie z pola widzenia, zachęcony ponadkilometrową trasą w linii prostej pomiędzy Place de la Concorde a tunelem Alma, mógł rozpędzić samochód do granic możliwości".

Stosunkowo łagodne nachylenia terenu pod mostem Invalides nie zmuszały specjalnie do zwolnienia ani nie działały na pojazd destabilizująco. "Biorąc pod uwagę osiągi S-280 (przyśpieszenie: 11 sekund od 0 do 100 km/h; maksymalna prędkość 215 km/h) - konkluduje Pietri - nie można wykluczyć hipotezy o dużej prędkości - na ostatnim odcinku czterystu osiemdziesięciu metrów przed tunelem Alma mercedes mógł osiągnąć prędkość 160 km/h". Przy takiej szybkości pojazd w ciągu jednej sekundy pokonywał 44 metry.

Niebezpieczeństwo wjazdu z dużą prędkością do tunelu Alma

Zakręt i dość stromy zjazd do tunelu Alma uniemożliwia, według Pietriego, jazdę z prędkością ponad sto kilometrów na godzinę "bez ponoszenia śmiertelnego ryzyka". Inaczej rzecz się ma z jazdą w linii prostej i przy niewielkich nachyleniach trasy pod mostem Invalides, gdzie prędkość można utrzymać nawet na poziomie 160-170 km/h. Stosunkowo łatwy pierwszy przejazd z dużą prędkością zachęcił być może Paula ("podkręconego" już koktajlem z alkoholu i środków antydepresyjnych) do założenia, że tunel Alma również nie przysporzy mu większych problemów. Straszliwy błąd! Tylko doświadczony, zawodowy kierowca mógłby próbować wjechać do tunelu z prędkością powyżej 100 km/h, i to jedynie wówczas, gdyby zmniejszył kąt zakrętu, zjeżdżając z lewego pasa na prawy. Henri Paul odbył specjalistyczne szkolenia u Mercedesa w Stuttgarcie, lecz nawet jeśli potrafiłby wykonać ten niebezpieczny manewr, nie mógł go zrealizować z tej prostej przyczyny, że nie miał

wolnego prawego pasa. Pietri utrzymuje więc, że nawet bez zderzenia z fiatem prawdopodobnie doszłoby do wypadku mercedesa w tunelu. A obecność innego samochodu na prawym pasie praktycznie gwarantowała groźny wypadek. "Obecność pojazdu (prawdopodobnie fiata uno) na prawym pasie zablokowała drogę kierowcy mercedesa, co w rezultacie doprowadziło do katastrofy".

Z miejsca domniemanej kolizji na początku tunelu Pietri wrócił do momentu wjazdu mercedesa na trasę szybkiego ruchu przy Place de la Concorde. Zakładając, że fiat także wyjeżdżał stamtąd, i przyjmując, że jechał ze stałą prędkością 80 km/h (jest to średnia prędkość samochodu na trasie szybkiego ruchu), wyliczył, że odległość między samochodami wyglądała następująco:

1. Przy Place de la Concorde - 507 m.
2. Przy wjeździe do pierwszego tunelu - 388 m.
3. Przy wyjeździe z pierwszego tunelu - 240 m.

Dopiero w momencie, kiedy fiat znajdował się w połowie drogi między pierwszym a drugim tunelem, stał się widoczny dla mercedesa (prawdopodobnie w chwili wjazdu niemieckiego wozu na trasę ów mniejszy samochód znajdował się już w tunelu Invalides). Mercedes miał teraz dziesięć sekund jazdy do tunelu Alma. To wystarczająca ilość czasu, aby Henri Paul spokojnie zjechał na lewy pas i wyprzedził fiata.

Najprawdopodobniej jednak już jechał lewym pasem, co zgadzałoby się z przypuszczeniami Davida L. i Marie-Agnes C.

Kiedy mercedesowi zostało do tunelu pięćdziesiąt metrów, fiat uno miał jeszcze siedemdziesiąt pięć metrów. Mniejszy samochód łagodnie wszedł w stumetrowy spadek, który poprzedza zakręcający zjazd do tunelu. Za niecałe cztery sekundy miało dojść do kolizji.

Dlaczego? Według jednego z wyjaśnień, Henri Paul nie potrafił wyprzedzić fiata, ponieważ w pewnej chwili z powodu nadmiernej prędkości przednie koła wypadły z toru jazdy.

Efekt trampoliny.

Każdy pojazd zjeżdżający w dół ma tendencję do unoszenia się ponad drogę (choć właściwie to droga opada przed pojazdem) pod wpływem własnej siły inercji. Jeśli prędkość jest dostatecznie duża, pojazd może nawet oderwać się od powierzchni. W większości jednak wypadków pozostaje na drodze, lecz jego ciężar, a więc i przyczepność, ulega zmniejszeniu. Najbardziej odczuwalne jest to przy przednich kołach, które decydują o kierunku jazdy. Jeżeli kierowca w tym momencie musi zmienić jej kierunek (aby na przykład wejść w zakręt lub ominąć przeszkodę), w

celu osiągnięcia zamierzonego efektu musi przekreślić kierownicę bardziej niż normalnie. Jednakże przód samochodu szybko odzyskuje swoją poprzednią przyczepność i normalny ciężar. W takich okolicznościach, pisze Pietri, "samochód może nagle zostać wytrącony ze swego normalnego toru". Według obliczeń Pietriego, na stosunkowo stromym pięćdziesięciometrowym spadku przed tunelem Alma samochód jadący z prędkością 100 km/h traci skuteczną przyczepność przednich kół na dystansie dwudziestu metrów, a przy 160 km/h - na trzydziestu dwóch metrach.

Jak doszło do kolizji?

Pietri uważa, że w mercedesie, który z powodu efektu trampoliny miał zmniejszoną - być może nawet do zera - przyczepność, kierowca mógł nadmiernie przekreślić kierownicę w lewo, żeby uniknąć kolizji z fiatem. Jednak mimo wysiłków podjętych w ostatnim ułamku sekundy Paulowi nie udało się uniknąć uderzenia w tył uno. Powstrzymany przez kolizję mercedes odzyskał pełną przyczepność na przednich kołach, co wyrzuciło go w lewą stronę. W tym momencie, a nie przed kolizją, Paul wcisnął hamulce i zostawił pierwszy - dziewiętna-stometrowy - ślad. Dlaczego najpierw jest on pojedynczy? Ponieważ Paul rozpaczliwie starał się uniknąć uderzenia w filary i kręcił kierownicą w prawo, przez co zmniejszył się nacisk na prawe koła.

W którym miejscu doszło do kolizji?

Na podstawie miejsca odnalezienia szczątków na nawierzchni jezdni Pietri wyliczył, że do kolizji doszło przed wjazdem do tunelu, przynajmniej dziesięć metrów na wschód od "prawdopodobnej strefy kolizji", zaznaczonej na wykresie policyjnym. Jak to możliwe? "Prawdopodobna strefa kolizji" to miejsce, gdzie znaleziono białe szkło przedniego reflektora mercedesa i czerwone tworzywo poliwę-glanowe osłony tylnego światła fiata uno. Jednak podstawowe prawo fizyki, przypomina Pietri, głosi, że w chwili kolizji rozbite fragmenty poruszały się z taką samą prędkością jak pojazdy. A zatem z rozpędu poleciały do przodu, po upadku zaś i przed zatrzymaniem potoczyły się lub prześlizgnęły jeszcze kawałek. Uwzględniając opór powietrza i trasę "toczenia się", Pietri określił, że fragmenty przeleciały dziesięć metrów (przy prędkości 100 km/h), trzynaście metrów (przy prędkości 130 km/h) i szesnaście metrów (przy prędkości 160 km/h).

Jeśli obliczenia te są słuszne, do kolizji doszło, zanim mercedes wjechał do tunelu. Tę wersję wypadku podtrzymują zeznania Davi-da L. i Marie-Agnes C., a więc świadków stojących w miejscu najdogodniejszym do

obserwacji mercedesa zbliżającego się do tunelu Alma.

- Widziałem duży czarny samochód nadjeżdżający bardzo szybko lewym pasem - opowiadał David sędzinie Devidal dwudziestego czwartego września. - W momencie, gdy mnie minął, odwróciłem się do towarzyszących mi osób i powiedziałem, że tylko jakiś szalenciec może jechać tak szybko. Nagle z oddali usłyszałem niewielki huk, potem ostre hamowanie [...] i w końcu ogromny hałas.

W pierwszym zeznaniu z czwartego września David mówił, że "duży, ciemnego koloru samochód, jadący prawym pasem, był wyprzedzany przez inny samochód [mercedesa]". Młody człowiek odwrócił się wtedy w zupełnie innym kierunku. Twierdził jednak, że rodzice jego dziewczyny, stojący przodem do tunelu, "pamiętają, że pojazd na prawym pasie był wyprzedzany przez samochód księżnej. Wydaje im się nawet, iż w momencie wyprzedzania doszło do kolizji. Uważają, że wymijanie miało miejsce przed tunelem". Obszar odnalezienia szczątków, pisze Pietri, wskazuje na to, iż do kontaktu pomiędzy tymi dwoma samochodami doszło w chwili, gdy mercedes jechał w kierunku środka jezdni, a fiat uno prawdopodobnie zjechał trochę w lewo ze swego prawego pasa.

Dlaczego fiat nie jechał prawidłowym pasem?

Pietri może tylko spekulować na temat przyczyn przejechania drugiego samochodu przez linię, na co wyraźnie wskazują dowody. Z jednego wyjaśnienia - odwołującego się bardziej do psychologii niż do fizyki - wynika, że kierowca skromnego fiata uno, widząc szybko nadjeżdżający duży, luksusowy wóz, celowo zjechał na lewo, żeby choć trochę zablokować mu drogę. Takie zachowanie, twierdzi Pietri, jest typowe dla "galijskiej natury", często manifestującej swój egalitaryzm na francuskich drogach. Jednak kierowca źle ocenił prędkość limuzyny i z powodu efektu trampoliny mercedes, nie mogąc zmieścić się w wąskim korytarzyku, uderzył fiata uno.

Druga hipoteza Pietriego głosi, że fiat początkowo jechał lewym pasem, a gdy zobaczył w lusterku wstecznym nadjeżdżającego mercedesa, zaczął zjeżdżać na prawo. Tutaj jednak znów źle ocenił prędkość limuzyny i nie zdążył wykonać manewru. Ta wersja wydaje się mniej prawdopodobna, ponieważ kilkoro świadków - między innymi Clifford G., Olivier P. i David L. - twierdzi, że "drugi samochód" w chwili zbliżania się do tunelu jechał pasem prawym. (Trzeba jednak pamiętać, że patrząc z tak dużych odległości jak oni, trudno prawidłowo określić pasy).

Z trzeciej hipotezy, która nie znalazła się w raporcie Pietriego, wynika, że fiat celowo zjechał w ostatniej chwili drogę mercedesowi, aby

spowodować wypadek. Wobec spekulacji na temat zaplanowanego morderstwa - którego wbrew sceptycyzmowi francuskich śledczych nie powinno się wykluczać - należy wziąć pod uwagę i taki scenariusz. Pietri, choć nie wspomina o żadnym spisku, uwzględnia możliwość zaistnienia "ludzkiej słabości i ludzkiej winy, które mogą być przyczyną ewentualnego "zabójstwa spowodowanego świadomie niebezpiecznym zachowaniem"".

Jak przebiegała kolizja mercedesa z fiatem?

Mając fiata na swej drodze, mercedes nagle skręcił w lewo, ale za mało, by uniknąć kontaktu z drugim wozem. Prawy przedni błotnik uderzył w lewą stronę fiata; mercedes stracił przedni reflektor, a fiat tylne światło. W tym momencie samochody odbiły się od siebie na pewną odległość. Prawe lustro wsteczne mercedesa uderzyło w korpus fiata i roztrzaskało się; tak samo osłona. (Trzeba pamiętać, że od tej chwili Henri Paul nie widział już, co się dzieje z prawej strony za samochodem). W tym samym czasie lewe lustro fiata pod wpływem zetknięcia z mercedesem odgięło się do tyłu, zostawiając sześć poziomych rys, zaczynających się za prawymi tylnymi drzwiami. Pietri uważa, że trójkątne i trapezoidalne białe ślady to odsłonięta farba podkładowa mercedesa. Chociaż nikt jeszcze nie oglądał tamtego fiata (i być może nigdy do tego nie dojdzie), uderzenie prawie dwutonowego mercedesa w samochód o wadze siedmiuset osiemdziesięciu kilogramów musiało spowodować o wiele poważniejsze uszkodzenia niż tylko rozbitcie osłony tylnego światła. Skończyło się co najmniej na wgnieceniu tylnego błotnika i zderzaka, a z boku na pewno pozostały rysy po lusterku mercedesa. Z całą pewnością jednak uno nie został unieruchomiony, bo odjechał z miejsca kolizji.

Sekundy końcowe.

Po zderzeniu z fiatem Henri Paul - który według Pietriego wykazał się znakomitym refleksem - zdołał się wcisnąć w wąski przesmyk pomiędzy fiatem z prawej strony, a środkowymi filarami z lewej. Chociaż lewe przednie koło uderzyło w biegnący środkiem chodnik (a według raportów policji, zderzak, być może, zawadził o trzeci filar), Paul potrafił zapanować nad wozem i przy prędkości szacowanej na ponad 100 km/h wrócić na środek lewego pasa. "Kierowca mercedesa odzyskał kontrolę nad samochodem, na co wskazuje dziewiętnastometrowy ślad - pisze Pietri - dlatego należy wnioskować, że prawdziwa przyczyna wypadku znajdowała się kilka metrów dalej i pojawiła się ułamek sekundy później". "W tym momencie kierowca znalazł się w obliczu dwóch przeszkód z prawej strony: jednej już istniejącej, a drugiej nowej - głosi raport

inżyniera. - Na prawym pasie obok mercedesa nadal dość blisko jechał fiat uno. Z przodu natomiast poruszał się z prędkością około 90 km/h citroen BX (prowadzony przez świadka Mohammeda M.) i jadący tak szybko mercedes nie mógł go wyprzedzić, nie wjeżdżając na prawy pas".

"Wówczas kierowca mercedesa wykonał kolejny manewr: skrzył kierownicę w lewo, by za wszelką cenę uniknąć wjeżdżania na prawy pas; manewrowi temu towarzyszyło desperackie wciśnięcie hamulców, żeby nie uderzyć albo znajdującego się niebezpiecznie blisko citroena [...] albo jadącego z boku fiata uno".

"W tym momencie przyczepność opon do podłoża gwałtownie zmała i mercedes znalazł się w podwójnie niebezpiecznej sytuacji: wciśnięcie hamulców nie przyniosło spodziewanych efektów i prędkość pozostała bardzo duża [...] prędkość obrotowa mercedesa nie zmała znacząco i pchała go w lewą stronę. Aby skontro-ować ruch obrotowy, pchający wóz prosto na filary [...] kierowca powinien przekrzyć kierownicę z powrotem w prawo, żeby samochód znów pojechał równolegle do osi jezdni. Jednak została już niecała sekunda do zderzenia i pechowy kierowca nawet nie miał czasu, by rozpocząć wykonywanie tego manewru".

Dalej w raporcie napisano, że gdy mercedes uderzył w trzynasty filar, "środek ciężkości samochodu zatoczył łuk wokół punktu zderzenia. Pod wpływem siły odbicia i siły obrotowej wóz obrócił się wokół własnej osi o sto osiemdziesiąt stopni i w końcu zatrzymał się na północnej ścianie tunelu". Obrót ten wyjaśnia, dlaczego księżna została znaleziona twarzą w kierunku tyłu samochodu - był to skutek tego, że ciało Diany leciało początkowym torem, a samochód obrócił się wokół niej!

Prędkość w chwili zderzenia.

Wbrew twierdzeniom, że mercedes uderzył w trzynasty filar z prędkością 196 km/h, Pietri określa ją na nie więcej niż 95 km/h. Długie doświadczenie nabyte przy badaniach samochodów podpowiada mu, że kiedy pojazdy czołowo uderzają w nieruchomy obiekt przy prędkości 100 km/h, przeważnie się rozlatują. Mercedes jednak, choć bardzo zdeformowany, pozostał w całości. Właściwie pasażerska część samochodu w środku niewiele ucierpiała, a sam tył pozostał nietknięty. Ogromne wcięcie pozostawione przez filar na przodzie wozu właściwie nie zniszczyło masywnego silnika, lecz przesunęło go na prawą stronę samochodu, tam gdzie stal korpusu i podwozia jest bardziej miękka.

Biorąc pod uwagę te istotne obserwacje, Pietri zbadał, w jaki sposób różne szczątki (wewnętrzne lustro wsteczne, lewy przedni kierunkowskaz, prawa przednia obręcz reflektora) zostały rozrzucone po jezdni, a potem

oszacował energię wytworzoną w chwili zderzenia. Wynik wskazuje, że przybliżona prędkość w momencie kontaktu wynosiła nie więcej niż 95 km/h. Jest to możliwe, gdyż pomimo dużej prędkości podczas wjazdu mercedesa do tunelu część energii zaabsorbowała kolizja z fiatem, a poza tym zadziałały także hamulce. Wygrał na tym Trevor Rees-Jones, który przy prędkości powyżej 100 km/h nawet z zapiętym pasem bezpieczeństwa prawie na pewno poniósłby śmierć.

Co się stało z fiatem uno?

To jedna z największych tajemnic w sprawie wypadku Diany. Pietri prezentuje dwa możliwe scenariusze. Pierwszy zakłada, że po zderzeniu fiat ostro przyśpieszył, być może po to, żeby spisać numer rejestracyjny mercedesa lub nie pozwolić mu uciec z miejsca zderzenia. W takim scenariuszu fiat trzymałby się blisko mercedesa, co by dodatkowo wyjaśniało, dlaczego Henri Paul nie mógł zjechać na prawy pas. Jeśliby uno jechał dostatecznie szybko, mógłby wyprzedzić mercedesa prawą stroną, w chwili gdy na ułamek sekundy przed odbiciem od filara i zjechaniem na prawo Paul wciskał hamulce i próbował skrócić.

Przemawia za tym jeszcze wiele innych rzeczy. Po pierwsze, chociaż słabsze modele fiatów nie zdołałyby zrównać się z mercedesem, to najlepszy uno 70 SL ma takie samo przyśpieszenie jak S-280 (1 1,5 sekundy od 0 do 100 km/h przy 11 sekundach mercedesa), a uno turbo I.E. przyśpiesza właściwie jeszcze szybciej niż wóz niemiecki, bo w 8,3 sekundy do 100 km/h. Tak więc całkiem możliwe, że pewien typ uno mógłby mercedesa nie tylko dogonić, ale i wyprzedzić.

Po drugie, niektóre zeznania naocznych świadków potwierdzają te założenia. Olivier P. na przykład mówił, że słyszał, jak "kierowca dodaje gazu, żeby wyprzedzić drugi samochód" w chwili zbliżania się do tunelu. Stojący obok niego na Place de la Reine Astrid Clifford G. również twierdził, że "mercedes ostro przyśpieszył, żeby wyprzedzić tamten samochód". Zostało już jednak ustalone, że te dwie osoby nie mogły ze swojego miejsca widzieć samego wjazdu do tunelu. Ponieważ nasz mercedes miał automatyczną skrzynię biegów, a w ogóle samochody te znane są z cichej pracy, to wątpliwe również, aby słyszały warkot akurat silnika właśnie tego pojazdu - zwłaszcza że Henri Paul miał problem z wjazdem do tunelu nie ze względu na zbyt małą, lecz zbyt dużą prędkość. Fiat uno 70 lub turbo natomiast przy ostrym przyśpieszaniu rzeczywiście mógł narobić sporo hałasu.

Potwierdza tę wersję drugie zeznanie Gaelle L., która widziała wypadek z niewielkiej odległości z drugiej strony jezdni. W pierwszym zeznaniu

złożonym rano po wypadku opisywała, że słyszała pisk opon po drugiej stronie ulicy, spojrzała tam i zobaczyła zmierzającego w jej kierunku mercedesa. Przed nim, mówiła Stephanowi, "jechał mały samochód ciemnego koloru [...], a gdy mercedes próbował wyminąć go z lewej strony, uderzył w coś (w trzynasty filar), a potem poleciał na ścianę po prawej stronie. Na ten widok kierowca małego samochodu dodał gazu. Nie wiem, co było dalej"?

Takie twierdzenia stoją jednak w sprzeczności z tym, co mówi Mohammed M., jadący citroenem BX tuż przed Henri Paulem. On twierdzi, że nie widział żadnego samochodu pomiędzy nim a mercedesem. Ustalono już jednak, że patrzył w lewe lusterko i mógł nie widzieć, co się dzieje z prawej strony.

Inny scenariusz zaproponowany przez Pietriego zakłada, że fiat tuż po kolizji nie przyspieszył, lecz wcisnął hamulce. Inżynier szacuje, że na przestrzeni dziesięciu metrów mały samochód może zmniejszyć prędkość z 80 do 60 km/h i wtedy w chwili wypadku znalazłby się od 10 do 20 m za mercedesem. "Kierowca fiata uno miałby dość czasu, aby objechać rozbitego mercedesa, unieruchomionego już przy północnej ścianie". Tę wersję potwierdzałyby częściowo spostrzeżenia dziewczyny Mohammeda, Souad M., która jechała na fotelu dla pasażera i widziała "sześć czy siedem" pojazdów objeżdżających wrak samochodu i jadących dalej. Pietri zauważa też, że większość świadków nie widziała fiata uno, a częściowo tłumaczy to faktem, że filary podtrzymujące tunel zasłaniały widok ludziom jadącym po wschodniej stronie trasy.

Choć raport Pietriego zawiera wiele szczegółów i informacji na temat fizycznych zjawisk zachodzących podczas wypadku, nie wnosi nic nowego (nie taki był jego cel) do sprawy kierowcy uno, a także motywów jego zachowania i sposobu ucieczki. Widzieliśmy już, że zawrócenie w tunelu było niemożliwe, że żaden samochód nie wyprzedzał w wielkim pośpiechu citroena Mahommeda ani saaba Jean--Pascala, gdy zmierzali w stronę Trocadero, znajdującego się na zachód od tunelu. Dokąd więc uno pojechał?

Najprostszą odpowiedź brzmi: "zjechał z trasy w prawo". Kilka sekund po wypadku fotoreporter David Oderkerken przejechał obok rozbitego samochodu swym zielonym mitsubishi pajero i zaparkował za tunelem. Gdy zbliżał się do wjazdu, usłyszał "pisk opon" na ulicy biegnącej po wyższym poziomie. Mniej więcej w tym samym czasie brytyjski adwokat Gary Hunter (lat 41) wyjrzał przez okno z trzeciego piętra hotelowego pokoju przy Rue Jean Goujon, jakieś sto metrów od Place de l'Alma.

- Oglądałem telewizję i dokładnie o dwudziestej czwartej dwadzieścia pięć usłyszałem hałas - powiedział brytyjskiemu "Sunday Timesowi". - Rozległ się najpierw jeden huk, potem słycać było pisk opon, a później nastąpił kolejny huk. Początkowo myślałem, że doszło do zderzenia czołowego. Podszedłem do okna i ujrzałem ludzi biegnących do tunelu. Parę sekund później usłyszałem pisk opon przyśpieszającego samochodu. Zobaczyłem też mały, ciemny samochód, wyjeżdżający zza rogu i pędzący jezdnią. Jechał jakieś sześćdziesiąt, może siedemdziesiąt mil na godzinę. Wydaje mi się, że kierowcy się śpieszyło i chciał jak najszybciej opuścić tamto miejsce. Właściwie jestem przekonany, że samochód uciekał. Na pewno próbował przed czymś umknąć i stąd ten pośpiech. Wyglądało to dość podejrzanie. Nie pamiętam marki samochodu, ale pojazd był mały i ciemny, wyglądał jak fiat uno albo renault. Dodał też, że za tym małym samochodem jechał "biały mercedes".

Nie ma pewności, czy fiat uno widziany przez Huntera to rzeczywiście ten sam pojazd, który brał udział w wypadku. Jednak, o dziwo, francuska policja w najmniejszym stopniu nie wyraża zainteresowania wyświetleniem tego faktu. Po powrocie do Anglii Hunter opowiedział tę historię "Sunday Timesowi", a potem skontaktował się z szefem ochrony Mohammeda Al Fayeda, byłym inspektorem Scotland Yardu, Johnem MacNamarą, który prowadzi w sprawie wypadku prywatne śledztwo. MacNamarą nakłonił go do powrotu do Paryża i przedstawienia relacji francuskiemu zespołowi dochodzeniowemu. Hunter udał się do stolicy Francji siódmego września, ale policja odmówiła przyjęcia jego zeznań. - Francuzi muszą robić wszystko po swojemu - mówi z goryczą MacNamarą. - Jeśli coś nie pasuje do ich koncepcji, nie chcą o tym słyszeć.

A wielka szkoda, ponieważ te zeznania - według pewnego prawnika nie związanego ze śledztwem - wymagają "nadzwyczajnej uwagi". Niektórzy śledczy skwitowali lekceważącym uśmiechem opowieść Huntera, twierdząc, że z tamtego okna nawet nie widać tunelu. To prawda, ale wystarczy spojrzeć na mapę, a jeszcze lepiej przejechać tunel, żeby zobaczyć, jak łatwo samochód uciekający z miejsca wypadku mógł przemknąć wprost przed nosem Huntera. Dwadzieścia metrów od wjazdu, równoległe do tunelu, biegnie krótka Rue Debrousse. Samochód skręcający w nią (być może, z "piskiem opon" słyszczanym przez Oderkerkena) zaledwie w kilka sekund dotarłby do Avenue du President Wilson. Potem skręt w prawo i znalazłby się na Place de l'Ahna, a stamtąd

mógłby pojechać dalej prosto Rue Jean Goujon. Pokonanie tej trasy w nocy zajęłoby niecałe trzydzieści sekund.

Dlaczego tamten kierowca miałby wybrać tę uliczkę, skoro równie dobrze mógł skręcić w lewo, w szeroką Avenue du President Wilson, pozostaje tajemnicą. Niejasne jest też, czemu za tym wozem miałby jechać biały mercedes. Spojrzawszy jednak na plan miasta, można odkryć intrygującą rzecz. A mianowicie Rue Jean Goujon i jej przedłużenie, Avenue de General Eisenhower, stanowią najkrótszą drogę do ambasady brytyjskiej, mieszczącej się przy Rue Fau-bourg St. Honore numer 35, sześć przecznic, czyli około półtora kilometra, od tunelu Alma. Być może, to przypadek, lecz - jak uważa Gary Hunter - sprawa wygląda dość podejrzanie.

Rozdział piętnasty.

CZY TO BYŁO MORDERSTWO?

Nie minęło dziesięć dni od pogrzebu księżnej Diany, gdy na półki kairskich księgarń trafiła książka egipskiego pisarza, zatytułowana "Kto zabił Dianę?". Odpowiedź na to pytanie padała w podtytule "Rozkaz z pałacu: zlikwidować Emada Fayedą".

Chociaż wiele osób w Wielkiej Brytanii koncepcję tę uznaje za absurdalną, w Egipcie przyjęta została zupełnie poważnie. Miliony Egipcjan i jeszcze więcej Arabów uwierzyło, że Dodiego i Dianę zamordowano, ponieważ mezalians księżnej z muzułmaninem szkodziłby interesom brytyjskim. Książka "Kto zabił Dianę?" rozeszła się w dziesięciu tysiącach egzemplarzy, co na egipskim rynku czyni ją bestsellerem. Koncepcja przedstawiona przez autora zyskała popularność nie tylko na Bliskim Wschodzie. Wyznawcy teorii spiskowej zaczęli burzyć się wszędzie, zwłaszcza w Internecie.

Jak w każdej teorii spiskowej, na pierwszy rzut oka wydaje się, że istnieją przekonujące podstawy do twierdzenia, iż ktoś chciał usunąć z drogi Dianę i Dodiego. Muzułmanin biorący za żonę kobietę z najwyższych kręgów monarchii brytyjskiej - to grozi podważeniem chrześcijańskich fundamentów kraju i narodu, których przysięga strzec król lub królowa Anglii. Poza tym takie wydarzenie dodatkowo zaszkodziłoby i tak już wielokrotnie skompromitowanemu Domowi Windsorów. Wedle słów brytyjskiego pisarza Anthony'ego Sampsona, w drugiej połowie XX wieku "doszło do konfliktu pomiędzy wypełnianiem funkcji konstytucyjnych a operą mydlaną". Zważywszy kontrowersje otaczające Mohammeda Al Fayedą, gdyby Dodi został ojczymem przyszłego króla, brukowce miałyby zagwarantowane sensacyjne tematy na ładnych parę lat.

Nie ma jednak przekonujących dowodów na to, że związek Diany z

wyznawcą islamu sam w sobie mógłby stanowić bezpośrednio, śmiertelne zagrożenie dla monarchii brytyjskiej, jej systemu politycznego czy też sposobu życia obywateli. Po pierwsze, wcale nie jest tak oczywiste, że Diana przyjąłaby islam. Wedle tradycji muzułmańskiej, jeśli chrześcijanin chce poślubić kobietę wyznającą islam, musi przyjąć tę wiarę. Dzieci zrodzone z kobiety muzułmańskiej muszą być wychowywane w islamie, a ponieważ przejmują one wiarę po ojcu, on także musi być muzułmaninem. W drugą stronę jednak zasada ta nie działa. Chrześcijanka może poślubić muzułmanina bez przyjmowania jego religii, chociaż musi się zgodzić, że jej dzieci będą wychowywane zgodnie z zasadami Koranu. W krajach, gdzie kultura islamska przenika do wszystkich aspektów życia, na przykład w Arabii Saudyjskiej, kobiety nie-muzułmanki i tak przyjmują islam. Co ciekawe, niedawno przyjęła tę religię bliska przyjaciółka Diany, Jemima Goldsmith, córka milionera Jimmy'ego Goldsmitha. Poślubiła ona pakistańskiego gracza w krykieta, Imrana Khana, który zajął się robieniem kariery politycznej.

Przypadek Diany to jednak zupełnie coś innego. Nic nie wskazuje na to, że zbliżyła się do Dodiego z powodów religijnych. On sam natomiast nie należał do ludzi, którzy mogliby nakłaniać kogokolwiek do zmiany wiary. Chociaż urodził się muzułmaninem, był obywatelem świata, który uczęszczał w Egipcie do katolickiej szkoły i nie mieszkał w muzułmańskim kraju, odkąd skończył trzynaście lat. W ciągu dziesięciu miesięcy małżeństwa zawartego w 1987 roku w narciarskim kurorcie w żaden sposób nie próbował nakłonić swej żony, Suzanne Gregard, do przyjęcia islamu. Kiedyś zażartował przy niej, że z powodu wykształcenia odebranego u francuskich braci zakonnych prawdopodobnie sam jest katolikiem.

Ludzie biegli w tej materii zgadzają się, że decyzje Diany nie stanowiłyby bezpośredniego zagrożenia konstytucyjnego z tej prostej przyczyny, iż praktycznie nie należała już do rodziny królewskiej. Owszem, nadal mieszkała w pałacu Kensington, cieszyła się popularnością większą niż jej były małżonek i wyjeżdżała za granicę z misjami dobroczynnymi, występując w imieniu Wielkiej Brytanii, lecz po rozwodzie z przyszłym królem została pozbawiona tytułu "Jej Królewska Wysokość", a zatem utraciła swą oficjalną pozycję w państwie brytyjskim. Od tamtej chwili była już tylko "Dianą, księżną Walii".

Co innego jej syn William, piętnastoletni uczeń Eton i drugi po swym ojcu Karolu kandydat w kolejce do brytyjskiego tronu. Mało prawdopodobny rozwój wypadków mógłby przebiegać tak, że nie tylko księżna Diana

przyjęłaby islam, lecz także nakłaniałaby do tego swego syna Williama. Nawet jednak taki problem niekoniecznie musiałby oznaczać katastrofę dla monarchii. Będąc muzułmaninem, William zostałby wykluczony z kolejki do tronu, a jego miejsce zajęłby młodszy brat. (Chyba że Harry również do tego czasu zmieniłby wiarę).

Najpoważniejszy problem pojawiłby się wtedy, gdyby William przeszedł na islam, będąc już królem, lub uczynił to potajemnie wcześniej, a przyjęcie nowej wiary ogłosił dopiero po zajęciu miejsca na tronie. Jeśliby chciał wówczas pozostać królem, to rzeczywiście mogłoby dojść do poważnego kryzysu konstytucyjnego.

Stosunki monarchii brytyjskiej z oficjalnym Kościołem opierają się na normach prawa pisanego, zwyczajowym prawie konstytucyjnym i tak zwanych precedensach konstytucyjnych, albowiem Wielka Brytania nie ma konstytucji pisanej. Na mocy aktu supremacji z 1534 roku król został ogłoszony głową zarówno państwa, jak i Kościoła anglikańskiego. Akt o sukcesji zaś z 1701 roku stanowi, że dziedziczyć tronu nie może katolik ani ktoś pozostający w związku małżeńskim z katolikiem. Przepis ten nie dotyczy natomiast protestantów innych wyznań. Ustawa o przejmowaniu tronu z 1910 roku nakłada na przyszłego króla obowiązek "dotrzymania warunku pozostawania w duchowej wspólnoty z Kościołem anglikańskim". Ceremonia wstąpienia na tron odbywa się według obrządku religii anglikańskiej, a król lub królowa oczywiście bierze w niej udział.

Tak więc gdyby William przyjął islam, parlament i prawdopodobnie inni członkowie rodziny królewskiej prawie na pewno zażądałby abdykacji. To z kolei dałoby nowy argument republikanom dążącym do całkowitego zlikwidowania monarchii. W najlepszym razie kryzys ożywiłby żądania oddzielenia monarchii od Kościoła anglikańskiego. Przy takim rozwoju wypadków wielowiekowa monarchia, i wszystko co z nią związane, musiałaby walczyć o przetrwanie.

Głęboka żałoba w Wielkiej Brytanii po śmierci Diany świadczy, być może, że naród w zasadzie opowiada się za monarchią. Z całą pewnością jednak stałe zmniejszanie się wpływów monarchii wynika nie tylko z wielowiekowej ewolucji politycznej sterowanej przez demokrację parlamentarną. Upadku Domu Windsorów (do XIX wieku znanego jako Sachsen-Coburg-Gotha) nie uznano by w Wielkiej Brytanii za oznakę jakichś dogłębnych zmian politycznych czy ekonomicznych. Przegrałaby na tym jedynie sama instytucja monarchii - nie licząc tych Brytyjczyków, dla których stanowi ona istotę ich tożsamości - a więc członkowie rodziny

królewskiej, dworzanie i służący. William, chcąc zasiąść na tronie, musiałby postąpić jak Henryk VIII Tudor, któremu udało się odrzucić oficjalną religię rzym-sko-katolicką i pozostać przy władzy (wówczas doszło do tego w wyniku sprzeciwu papieża Klemensa VII wobec rozwodu króla z Katarzyną Aragońską i poślubienia Anny Boleyn). Taka zatem argumentacja doprowadziła Mohammeda Ragaba, autora książki "Kto zabił Dianę?", do konkluzji, że Dom Windsorów postanowił usunąć Dodiego i księżną, gdyż "ich powszechnie znana wzajemna miłość mogła wstrząsnąć fundamentami pałacu i strącić koronę". Spiskowe teorie zaczęły krążyć po Egipcie zaraz po wypadku. Przez kilka dni zajmowały miejsce na pierwszych stronach zarówno brukowych gazet, jak i sensacyjnych kolorowych tygodników. Socjolog z Uniwersytetu Amerykańskiego w Kairze, Saad el Din el Ibrahim, ustalił, że w pierwszym miesiącu po wypadku osiemdziesiąt procent Egipcjan wierzyło w spisek przeciwko Dianie. Należeli do nich dyplomaci, generałowie, oficerowie policji i dyrektorzy państwowych firm. W najbardziej opiniotwórczym dzienniku egipskim były doradca prezydenta Anuara Sadata, obecnie popularny komentator wydarzeń, Anis Mansour, napisał, że "Diana została zabita przez wywiad brytyjski dla dobra monarchii". Oczywiście na żadną z tych pogłosek nie ma najmniejszego dowodu. Wszystko opiera się na przypuszczalnych motywach, przekonaniu o bezwzględności brytyjskich szpiegów i przedstawianiu pytań pozostających bez odpowiedzi (przynajmniej dla wyznawców teorii spiskowej). Większość artykułów gazetowych, dwie książki na temat tej sprawy oprócz wspomnianej "Kto zabił Dianę?" zgodnie wnioskuje, że Dodiego i Dianę zabił MI-6, brytyjski wywiad zagraniczny, ażeby powstrzymać matkę przyszłego króla Anglii przed poślubieniem - jak to ujął Mohammed Ragab - "Araba, w którego żyłach nie płynie błękitna krew".

Tego typu opinie, powtarzane powszechnie w Kairze i Aleksandrii, wyjaśniają prawdopodobnie, dlaczego wielu Egipcjan tak szybko przyjęło hipotezę o morderstwie. Rasizm czasów kolonialnych do tego stopnia zranił dumę narodową Egipcjan, że ci bez trudu są w stanie uwierzyć w najokrutniejsze zbrodnie przeciwko Egipcjaninowi, jeśli tylko miałyby one służyć interesom brytyjskim. Pomiedzy wierszami podręczników szkolnych i w opowieściach rodzinnych z pokolenia na pokolenie przekazuje się obraz Brytyjczyków jako ludzi sprytnych, choć bardzo niebezpiecznych.

Ósmego września na okładce najpopularniejszego tygodnika "Rosę al

Youssef pojawił się podpis "Rasiści przeciwko Dianie" pod zdjęciem księżnej w chustce na głowie, co miało sugerować przyjęcie przed śmiercią islamu. "Monarchia brytyjska zupełnie sobie nie potrafiła wyobrazić, by matka przyszłego króla mogła poślubić muzułmanina z Bliskiego Wschodu" - donosiło kairskie czasopismo "Al Mussawar", które zamieściło sporządzony komputerowo portret Dodiego i Diany ubranych jak młoda para.

Tutejsze zupełnie inne nastawienie do romansu jeszcze przed wypadkiem potwierdzało tylko słusność teorii spiskowych. Wśród Egipcjan na wieść o tym, że jeden z nich skradł serce najświetniejszej księżniczki świata, zapanowała radość i duma. Hadia Mostafa napisał w "Cairo Today", że "patrzyli na ten związek tak, jakby oglądali

zagraniczną operę mydlaną, w której głównym amantem jest Egipcjanin". Mówiło się, iż ten romans to chlubne zwycięstwo Egiptu nad dawną potęgą imperialną, a zdjęcie Dodiego obejmującego Dianę stało się symbolem egipskiej męskości.

Przeciwnie niż Egipcjanie, prasa brytyjska celowała w nedorzecznych i rasistowskich opiniach, wyjaśniających, dlaczego Dodi nie nadaje się na narzeczonego Diany. I nic w tym dziwnego. Egipcjanie śledzili uważnie procesy i trudności ojca Dodiego i uznali, że odmowa przyznania mu obywatelstwa to wynik brytyjskich uprzedzeń rasowych. Toteż zaraz po wypadku Egipcjanom łatwo przyszło potraktować skierowaną wcześniej przeciwko Fayedowi kampanię prasową (w krajach arabskich opinia wyrażana w gazetach jest równoznaczna ze stanowiskiem rządowym) jako element intrygi brytyjskiego rządu, mającej na celu rozbić związek. A ponieważ to się nie udało, pałac Buckingham posunął się do morderstwa. - Od samego początku było jasne - wzdycha egipski pisarz Sabry Hafez - że nie pozwolą trwać tej miłości.

Wieść o okrutnej śmierci Dodiego i Diany padła w Egipcie na szczególnie podatny grunt. Wychowani w kulturze nie posiadającej wyraźnych norm, określających prawdziwość przedstawianych informacji, Egipcjanie na co dzień słyszą o spiskach, a od dawien dawna zagraniczne agencje szpiegowskie obwinia się dosłownie o wszystko, począwszy od założenia Izraela i morderstwa polityczne, aż po klęski żywiołowe i niskie plony. Zaledwie tydzień po wypadku Saad el Din el Ibrahim wyłonił co najmniej cztery krążące po Kairze hipotezy na temat wypadku w tunelu Alma:

1. Wielka Brytania broniła monarchii przed islamem;
2. Wielką Brytanią kierowały pobudki rasistowskie;

3. Wielka Brytania chciała uniknąć skandalu z powodu ciąży Diany;
4. Mossad, izraelski wywiad, postanowił nie dopuścić, by Diana stała się rzeczniką spraw arabskich.

Najczęściej fotografowana kobieta świata po śmierci szybko zdobyła sobie jeszcze jeden przydomek charakterystyczny dla końca milenium - Królowa Internetu. Wiadomość o śmierci Diany trafiła do World Wide Web w niedzielę 31 sierpnia o godzinie 06:40:59 w biuletynie agencji Reutera pod tytułem: "Księżna Diana umiera po wypadku samochodowym w Paryżu". Trzydzieści minut później w Australii zawiązała się pierwsza internetowa grupa dyskusyjna o nazwie "Pierwsze Forum w Sprawie Spisku wokół Diany". Sto dni po wypadku serwis Yahoo pod hasłem "Spisek wokół Diany" zanotował trzydzieści jeden tysięcy połączeń. Jedni internetowcy zamieszczali na takich stronach jak alt.conspiracy.diana lub www.mcn.org/blpoi-sonfrogldiana eseje o długości kilku tysięcy słów, opatrzone zdjęciami, a nawet filmami wideo, a inni dorzucali swoje trzy grosze mieszczące się w jednej linijce.

Globalna wioska zahuczała od plotek - hipotezy snute na łączach Internetu daleko wykraczały poza egipskie podejrzenia, że MI-6 w zмовie z pałacem Buckingham zaaranżował wypadek, aby bronić monarchii przed islamem. Tutaj winę przypisywano, często bez jakichkolwiek motywów, Watykanowi, Irlandzkiej Armii Republikańskiej, światowemu przemysłowi zbrojeniowemu (ponieważ Diana dość skutecznie prowadziła kampanię przeciwko minom lądowym), a to tylko początek listy podejrzanych.

Mając do dyspozycji niewiele faktów i bujną wyobraźnię, wyznawcy teorii spiskowych zabawiali się snuciem przypuszczeń na temat przebiegu zabójstwa. Według jednej z opowieści, pewien papa-razzo był agentem MI-6 i zastrzelił Henri Paula albo przedziurawił oponę mercedesa. Według innej, francuska policja (będąca w zмовie ze spiskowcami) zabrała fotoreporterów na posterunek, aby tam ich zahipnotyzować i zmusić do zapomnienia tego, co widzieli.

Jeszcze inni o konszachty z MI-6 oskarżali Trevora Rees-Jonesa, który rzekomo miał na sobie specjalny strój ochronny, pozwalający mu przeżyć wypadek. Następnie pojawiły się teorie o praniu mózgu, które przeszedł Dodi, Henri Paul albo Rees-Jones, przez co mógł doprowadzić do śmierci pozostałej trójki. Pojawiały się też scenariusze z wysadzeniem samochodu (choć nie znaleziono ani śladu materiałów wybuchowych), z konkurencyjnym koncernem samochodowym, chcącym zdyskredytować mercedesa, z hollywoodzkim studiem produkcyjnym, które postanowiło

zaaranżować najślawniejszą historię miłosną XX wieku, a także z duchem słynnego projektanta Gianniego Versace, który wrócił, by zabrać ze sobą do nieba swą najlepszą klientkę. Były też hipotezy o szczęśliwym zakończeniu:

przy tunelu Alma czekała ciężarówka, która bezpiecznie zabrała zakochanych tam, gdzie już nigdy nie będą im przeszkadzać paparazzi. Z pewnością jeszcze niejedną raz Dodi i Diana będą się pojawiać przy różnych okazjach, tak samo jak Elvis Presley.

Kilka z owych teorii spiskowych zaprezentowano w prasie. Na przykład w "Executive Intelligence Review" zamieszczono obszernie sprawozdanie ze śledztwa prowadzonego przez Jeffreya Steinberga. Swoje tezy przedstawił on także w amerykańskim programie telewizyjnym Gerarda Rivery, gdzie podkreślał, iż od samego początku władze francuskie powinny prowadzić dochodzenie w sprawie morderstwa. Na rozsądnie brzmiące argumenty Steinberga rzuca cień fakt, że ukazały się one w piśmie z Lyndonem Larouche'em, mającym znikome poparcie byłym kandydatem na prezydenta, człowiekiem przekonanym, iż zespół Grateful Dead to agenci brytyjskiego wywiadu, szerzący zepsucie wśród amerykańskiej młodzieży.

Poza tym był jeszcze październikowy artykuł w "Le Paris" pod tytułem "To był atak!". Jednak znane ze skandali francuskie pismo "Le Paris" opublikowało też "wywiad" z autorami niniejszej książki bez choćby najkrótszej rozmowy z nimi!

- Czasami wypadek drogowy to po prostu wypadek drogowy - mówi autor "Sześćdziesięciu największych spisków wszechczasów", John Whalen, który prowadzi w sieci grupę o nazwie alt.conspiracy, lecz nie wierzy, by Diana stała się ofiarą zmywy. Twierdzi natomiast, że całą sprawę wyróżniają trzy elementy "trafiające do umysłów ludzi, którzy są zwolennikami istnienia spisków". Po pierwsze, Diana była sławną osobistością, po drugie, stała w opozycji do potężnych sił, a po trzecie, zginęła w wypadku, na którego temat szybko zaczęły się pojawiać sprzeczne informacje.

Whalen uważa, że ogromna liczba teorii spiskowych wynika raczej z dostępności środków przekazu niż z realnych przesłanek. Dzięki niewiarygodnym możliwościom komunikacyjnym Internetu propagatorzy owych teorii mogli niemal współzawodniczyć ze sobą w rzucaniu podejrzeń.

- Byle idiota umiejący trochę pisać na klawiaturze - twierdzi Whalen -

może sobie znaleźć jakąś teorię spiskową, a gdy już plotka zacznie krążyć po Internecie, to choćby nie wiadomo jak bardzo była nieprawdopodobna, raczej nie zniknie. Przypadek Diany stanowi przykład na to, w jaki sposób dzięki Internetowi oraz zafascynowaniu możnymi tego świata pierwotna wersja historii ulega całkowitej deformacji.

Jednakże wątpliwości rodziły się nie tylko w głowach oburzonych Egipcjan czy półgłówków z Internetu. Ludzie orientujący się w przebiegu oficjalnego dochodzenia przedstawili Mohammedowi Al Fayedowi kilka argumentów uniemożliwiających na razie wysnuwanie wniosku, że Diana i Dodi zginęli w zwykłym wypadku drogowym. Ludzie ci twierdzą, że miejsce wypadku nie zostało prawidłowo przebadane, że mercedesa zabrano z tunelu w "niesłychanym pośpiechu", że sekcja zwłok Henri Paula była "naciągana" po to, aby rozpowszechnić pogląd o kolejnym wypadku spowodowanym przez pijanego kierowcę, i że francuska policja albo zignorowała sprawę kolizji z tajemniczym fiatem uno, albo po prostu kłamała.

Jedno istotne pytanie pozostające bez odpowiedzi brzmi: dlaczego pierwszy lekarz przybyły na miejsce wypadku, Frederic Mailliez, mógł w rannej kobiecie nie rozpoznać Diany? Drugie: dlaczego dowieszenie księżnej do szpitala zajęło prawie dwie godziny? Dlaczego francuskie władze nie udostępniły taśm nagrywanych ani przez kamery znajdujące się przed Ministerstwem Sprawiedliwości (obok Ritza), ani wzdłuż drogi przebytej przez mercedesa? i dlaczego MI-6, który był tamtego wieczora zaniepokojony obecnością Diany w Paryżu, odmawia wyjaśnień na temat tego, co wie w sprawie wypadku? Wspomniani ludzie dodają też, że śledczy po przyjrzeniu się z bliska powiększonym klatkom wideokaset nagranych tuż przed odjazdem Dodiego i Diany w hotelu Ritz zidentyfikowali w tłumie stojącym pod hotelem kilka podejrzanych osób, nie będących ani fotoreporterami, ani turystami.

Trudno się obronić przed psychopatą, zwłaszcza gdy jest on agentem MI-6.

"Królowa Elżbieta nie musiała nikomu zlecać morderstwa. Wystarczyło, że jakiś agent lub wyższy rangą oficer z krajów "szesnast-ki" myślał, że wydała taki rozkaz" - pisze emerytowany brytyjski adwokat, Anthony Gentles, w liście do autorów tej książki. "Jeśli na przykład komuś niezadowolonemu z kampanii przeciwko minom lądowym udałoby się przekonać wiernego poddanego królowej Elżbiety II do tego, że wydała ona rozkaz usunięcia Diany, ów wierny poddany mógłby uznać, że jest to zgodne z prawem polecenie, chroniące wykonawcę owego rozkazu przed

oskarżeniem i zapewniające mu nietykalność".

Intrygujące opowieści o bezecnych operacjach wywiadu to specjalność takich mistrzów powieści szpiegowskiej jak John Le Carre czy Len Deighton; stanowią też one znakomite tematy do niezliczonych filmów w rodzaju "Trzy dni kondora" czy "Mission Impossible", nie wspominając już o całych bibliotekach zawałonych literaturą na temat zabójstwa Kennedy'ego. Cechą jednak przeprowadzonej z powodzeniem akcji wywiadu jest niemożność jej udowodnienia. Dlatego też nie ma sposobu, by dowiedzieć się, czy Diana i Dodi ponieśli śmierć w wyniku takiej właśnie akcji. Jednak znawcy brytyjskiej polityki i rządu uważają za absurd wszelkie sugestie, jakoby rodzina królewska mogłaby wydać rozkaz zamordowania Diany i jej ukochanego.

Co do możliwości przejścia Williama na islam, wydaje się, że istnieje podobny, choć trochę innego rodzaju precedens, ilustrujący zderzenie osobistych pragnień monarchy z wymogami państwa. Szybka abdykacja króla Edwarda VIII, późniejszego księcia Wind-soru, dowodzi, że kryzys konstytucyjny dotyczący monarchii można rozwiązać szybko, bezpiecznie i bez potrzeby uciekania się do morderstw.

Po koronacji Edwarda VIII w styczniu 1936 roku jego związek z amerykańską rozwódką Wallis Simpson stał w sprzeczności z interesami brytyjskich elit i Kościoła anglikańskiego. W październiku Wallis Simpson rozwiodła się z drugim mężem, a w listopadzie król poinformował premiera o zamiarze jej poślubienia. Spotkawszy się ze zdecydowanym oporem, miesiąc później abdykował.

Morderstwo musiałyby być przygotowywane prawdopodobnie w niezwykle pośpiechu. Wiadomość o częstszych spotkaniach Dodi i Diany wyszła na jaw dopiero 7 sierpnia. Nie ma zaś dowodów na to, że o planowanym ślubie poinformowali oni kogokolwiek przed rankiem 30 sierpnia, a więc niecałe dwadzieścia cztery godziny przed swoją śmiercią. Dobrze wyszkolony i doświadczony oddział służb specjalnych nie musiałyby być powiadomiony o wiele wcześniej, że ma zlikwidować obiekt pilnowany jedynie przez kilku ochroniarzy. Sam jednak proces podejmowania decyzji w sprawie wydania takiego polecenia zająłby o wiele więcej czasu.

Nie istniały poważne obawy, że ślub Diany z muzułmaninem mógłby wywołać kryzys polityczny, a więc na przykład napięcie pomiędzy chrześcijanami a muzułmanami w Wielkiej Brytanii. Półtora-milionowa społeczność muzułmańska, składająca się głównie z imigrantów pochodzących z krajów arabskich, dość dobrze zintegrowała się ze

społeczeństwem brytyjskim. W szczególności książe Karol, wyrażający zrozumienie wobec mnogości religii, potrafi docenić wkład islamu do cywilizacji zachodniej, piętnuje "bezmyślne uprzedzenia" wobec muzułmańskich obyczajów i popiera cierpiących wyznawców islamu w Bośni. Zarówno w Wielkiej Brytanii, jak i podczas wizyty w Kairze książe spotkał się z egipskim zwierzchnikiem władz religijnych, szejkiem Al Azharem. Historyk David Starkey z Londyńskiej Szkoły Nauk Ekonomicznych uważa, że wyznawcy teorii spiskowej źle ocenili brytyjską tolerancję.

- Nie sądzę, aby ślub z muzułmaninem miał być uznany za niepożądany - mówi. - Jesteśmy otwarci na małżeństwa mieszane. Wszystko zależy od konkretnych osób i ich zachowania. W wypadku Dodiego i Diany ślub równie dobrze mógłby nie tyle zagrażać, co nawet być na rękę brytyjskim elitom. Biorąc pod uwagę kontrowersje wokół ojca Dodiego - obojętne, muzułmanina czy nie - księżna Diana straciłaby część społecznego poszanowania. Dzięki temu inni członkowie Domu Windsorów znaleźliby się w korzystniejszej sytuacji. Mordując ją, establishment doprowadziłby do sytuacji wręcz przeciwnej - bo czyż ktokolwiek może wątpić, że z powodu swej tragicznej śmierci księżna na zawsze pozostanie świętą Dianą?

- Ja osobiście na podstawie znajomości tego kraju uważam - mówi wieloletni komentator polityczny Hugo Young, autor poważnej biografii Margaret Thatcher - że wszystkie te opowieści to wierutne bzdury. Wtórzuje mu historyk konstytucji, lord Blake:

- Od początku do końca to same niedorzeczności. Kompletnie brednie. A jeśli nie?

Nawet jeżeli ktoś przyjmie hipotezę, że brytyjskie elity posiadały wystarczający powód do zamordowania Diany i jej przyszłego męża, musiał istnieć jakiś praktyczny mechanizm osiągnięcia tego celu. W takiej sytuacji wyraźnie przypadkowy rozwój wypadków utrudnia wyobrażenie sobie, że ktoś mógłby panować nad biegiem wydarzeń. Komu udałoby się zawiązać intrygę uwzględniającą zmianę planów ucieczki w ostatniej chwili, dodatkowy samochód, pijanego, naszpikowanego lekami kierowcę, pościg bandy francuskich paparazzi, a także zderzenie z małym samochodem, który raptem znalazł się na drodze mercedesa pędzącego inną trasą, niż zaplanowano?

Aby powiodła się tak skomplikowana intryga, potrzebnych by było wielu zaangażowanych w nią ludzi. Najskuteczniejsi byłiby oczywiście ci, którzy znajdowali się wewnątrz samochodu. Tu zaś istnieją tylko dwie

możliwości: Henri Paul i Trevor Rees-Jones.

W najlepszej pozycji do spowodowania wypadku znajdował się oczywiście kierowca. Jak dowiedzieliśmy się z poprzedniego rozdziału, służył kiedyś w wojsku i utrzymywał regularne kontakty z francuskimi służbami wywiadowczymi; jako pełniący obowiązki szefa ochrony hotelowej mógł także mieć powiązania zarówno z brytyjskimi, jak i innymi służbami specjalnymi w związku z odwiedzającymi Ritza zagranicznymi dygnitarzami. Jednak świadome wykonanie rozkazu rozbicia samochodu byłoby dla kierowcy akcją samobójczą. Nawet w wypadku człowieka samotnego, ze złamanym sercem, pogrążonego w depresji i zestresowanego pracą trudno zaakceptować taką hipotezę, choć teoretycznie jest ona możliwa.

Pozostaje więc Trevor Rees-Jones, były spadochroniarz i zawodnik rugby. Jego udział w takiej operacji wydaje się już trochę mniej nieprawdopodobny. Autorzy tej książki absolutnie nie twierdzą, że tak się działo, przyznają tylko, że mogły powstać hipotezy uznające Rees-Jonesa za agenta, którego zadaniem było pilnować przysparzającego problemów politycznych Mohammeda Al Fayed.

Rees-Jones mógłby na przykład zmienić plan odjazdu, wybrać na kierowcę Henri Paula i upić go, gdy ten siedział w barze Yendôme. (Nieprzejednani zwolennicy teorii spiskowej mogliby nawet wysunąć sugestię, że Rees-Jones i Wingfield wsypali Henri Paulowi do drinka środek uspokajający). Przecież mimo wszystko twierdzenie, że plany odjazdu zmienił Dodi, pochodzi tylko i wyłącznie z ust obydwóch ochroniarzy. Jean-Francois Musa, kierowca samochodu mającego odciągnąć uwagę zebranych tłumów, powiedział policji, iż odniósł wrażenie, że to "angielska ochrona" zaplanowała odjazd spod tylnych drzwi hotelu. Czyimkolwiek pomysłem była zmiana planów, Mohammed Al Fayed uważa ją za tragiczny w skutkach błąd.

Gdy 19 września sędzia Stephan zapytał Rees-Jonesa, kto zadzwonił do Henri Paula i kto kazał mu jechać, ochroniarz odpowiedział:

- To nie ja zmieniłem plan, tylko Dodi.

Trochę dziwna to odpowiedź, jeśli pamiętać, że sędzia w najmniejszym stopniu nie obciążał odpowiedzialnością Rees-Jonesa. Co zresztą jeszcze w żaden sposób nie dowodzi, że on albo Wingfield wysunęli pomysł odjazdu spod tylnych drzwi. (Jednakże autorzy tej książki osobiście uważają, że to Dodi sam wpadł na pomysł zmiany planu i on też wybrał Henri Paula na swojego kierowcę). Lecz spora liczba wątpliwości pozostawia drzwi otwarte przed różnymi innymi scenariuszami wydarzeń.

Przyjęcie założenia, że Rees-Jones albo Henri Paul byli agentami, wymaga jednak sporej determinacji, trzeba bowiem zaakceptować myśl, że młody człowiek w kwiecie wieku decyduje się wypełnić samobójcze zadanie. Trudno sobie wyobrazić, by nawet najbardziej zdyscyplinowany spadochroniarz czy agent wywiadu z własnej woli spokojnie szedł na śmierć. Chyba że wchodziła w grę duża zapłata (na którą nie ma ani cienia dowodu) i/lub spora szansa na przeżycie. Wzmóc tę szansę mogły pas bezpieczeństwa oraz przednia poduszka powietrzna - i rzeczywiście uratowały one życie Rees-Jonesowi. Wbrew zwyczajom i przepisom obowiązującym ochroniarzy, Rees--Jones zapiął pas bezpieczeństwa. Jak pisaliśmy wcześniej, nie uczynił tego w chwili odjazdu spod Ritza, lecz gdzieś po drodze do tunelu Alma.

Jeśli ktoś zaakceptowałby czysto teoretyczną możliwość, że Rees--Jones wykonywał zleconą misję, stawałoby się logiczne, że namawiał Paula do coraz szybszej jazdy, a być może także rozpraszał jego uwagę lub nawet chwycił za kierownicę, chociaż ten ostatni gest byłby bardzo ryzykowny, ponieważ na kierownicy zostałyby odciski palców, a w wypadku przeżycia jeszcze innej osoby natychmiast padłoby na niego podejrzenie. Spekulacje te wydają się dość intrygujące, lecz scenariusz taki jest bardzo mało prawdopodobny.

Bardziej wiarygodne wydaje się założenie, że wypadek zaaranżowali agenci działający na zewnątrz mercedesa. Jednym z podejrzanych jest kierowca fiata uno. W poprzednim rozdziale napisaliśmy, że Mat zjechał w stronę środka jezdnii i blokował drogę mercedesowi. Być może czynił to umyślnie. W chwili obecnej prawie już nie ma wątpliwości, że przed wjazdem do tunelu doszło do kolizji tych dwóch pojazdów. Jednak z raportu Pietriego wyraźnie wynika, że najważniejsze zdarzenie miało miejsce później, gdy Henri Paul odzyskał panowanie nad samochodem. Jak pamiętamy, w pewnym momencie Paul skrzył nagle kierownicę w lewo i wcisnął hamulce, doprowadzając do zderzenia z filarem. Pietri pisał: "na prawym pasie było coś, co spowodowało katastrofę". Sugeruje, że mogło istnieć podwójne zagrożenie - zarówno ze strony fiata jadącego tuż za mercedesem po prawym pasie, jak i poruszającego się z przodu citroena BX.

Można jednak również przypuszczać, że po pierwszej stłuczce fiat jechał obok mercedesa. Właściwie nawet istnieje dowód na to, że w takim wypadku samochody mogły się zderzyć po raz drugi. Na zdjęciach mercedesa widać sześć białawych, poziomych rys zaczynających się tuż za

prawymi tylnymi drzwiami, a także białą, mniej więcej dwudziestocentymetrową rysę trochę niżej. Z raportu Pietriego wynika, że ślad ten został zrobiony lewym lusterkiem uno, które zerwało czarny lakier mercedesa i odsłoniło jaśniejszy podkład. To wyjaśnienie brzmi dość przekonująco, gdyż zadrapania znajdowały się jakieś dziewięćdziesiąt centymetrów ponad jezdnią, a więc mniej więcej na takiej wysokości, jak boczne lusterko fiata.

Lecz ślady te mógł również zostawić biały lakier uno. Pietri uznał to za nieprawdopodobne, standardowa obudowa lusterka wszystkich modeli fiata uno jest bowiem zrobiona z czarnego plastiku. Jednak według rzecznika firmy Fiat Auto France, która rozprawiała fiaty we Francji, do dwóch modeli można było zamówić stalową obudowę lusterka pomalowaną na taki sam kolor, jak reszta wozu: do modelu Estival (dostępnego tylko we Francji) i... do turbo I.E. -jedynego uno mającego większe przyspieszenie niż mercedes S-280.

Wynika z tego jeden ważny wniosek: jeżeli białe ślady pozostawił fiat uno, to istnieje spore prawdopodobieństwo, że był to charakteryzujący się dużą mocą turbo. A zatem uno ten mógł nie tylko jechać z tą samą prędkością co mercedes, blokując prawy pas i spychając drugi wóz na trzynasty filar, lecz także pomknąć do przodu tuż przed katastrofą i zniknąć z miejsca wypadku. Niewykluczone też, że w drugiej fazie całego zdarzenia fiat uno turbo zjechał na lewą stronę, otarł się o prawy bok mercedesa, a nawet zjechał mu drogę od przodu. (Trzeba cały czas pamiętać, że od chwili rozbicia prawego lusterka mercedesa w pierwszej kolizji Paul nie widział, co się dzieje z prawej strony). Prawdopodobnie tylko w opisanych sytuacjach lusterko fiata mogło pozostawić na mercedesie S-280 te białawe ślady lub rysy.

Taki scenariusz wydarzeń wygląda nie mniej przekonująco niż założenie Pietriego, że ślady powstały w pierwszej fazie wypadku, kiedy to mercedes zawadził o lewą tylną część fiata przed wjazdem do tunelu. Pamiętajmy, że po pierwszym zderzeniu mercedes odbił na lewo od fiata, co sprawia, że zahaczenie lusterkiem lewego tylnego błotnika innego samochodu było dość trudne - choć możliwe. Bardziej prawdopodobne wydaje się to, że lusterko fiata zostawiło sześć śladów za drzwiami mercedesa w drugiej fazie wypadku, podczas otarcia się.

Czy rzeczywiście fiat zjechał na lewy pas? Czy w chwili ostatecznego wypadku mógł jechać na równi z mercedesem lub przed nim? Według zeznań Gaëlle L., odpowiedź brzmi twierdząco! W zeznaniu z 12 września dziewczyna powiedziała Stephanowi:

- Mnie się wydaje, że ten [mniejszy] samochód wcale nie wyprzedzał mercedesa. Chyba raczej również znajdował się na lewym pasie, a gdy mercedes próbował wyminąć go z lewej strony, uderzył w coś [w trzynasty filar], a potem poleciał na ścianę po prawej stronie. Na ten widok kierowca małego samochodu dodał gazu. Nie wiem, co o tym sądzić.

W pierwszym zeznaniu z 31 sierpnia chłopak Gaelle, Benoit B., opisywał, że pomiędzy dwoma pojazdami w ostatnich chwilach wyraźnie doszło do kolizji:

- Zdaje się, że jadący bardzo szybko mercedes uderzył w sedana i stracił panowanie.

Stephan jeszcze raz pytał go o tę sprawę 17 września.

- W momencie, gdy mercedes stracił kontrolę - odpowiedział Benoit - ten samochód, o którym mówię, był przed mercedesem na tym samym pasie. Bardzo przyśpieszył. Widziałem to ze sporej odległości, a gdy zrównałem się z mercedesem, tamten samochód był daleko. Potem już go nie widzieliśmy.

Następnie Stephan zapytał Benoit o wcześniejsze zeznanie na temat uderzenia mercedesem w drugi samochód przed utratą kontroli.

- Potwierdzam to. Wydaje mi się, że mercedes uderzył najpierw we wspomniany samochód, a potem wypadł z toru jazdy i wjechał na filar. Benoit twierdzi, że w chwili wypadku znajdował się jakieś trzydzieści pięć do czterdziestu metrów na zachód od filara. Dlatego wydaje się oczywiste, że zderzenie, które widział, musiało być już drugą kolizją, a nie stłuczka, która miała miejsce siedemdziesiąt metrów wcześniej, przed wjazdem do tunelu. Benoit, Gaelle i Grigori R. -wszyscy oni jechali tunelem po drugiej stronie jezdni - zgodnie wspominają, że tuż po wypadku widzieli duży motocykl, zwalniający i mijający wrak samochodu. Ledwie kilka sekund po usłyszeniu huku jadący swym saabem na zachód Jean-Pascal Peyret został wyprzedzony przez samotnego motocyklistę.

Trzeba też pamiętać, że przed wjazdem mercedesa do tunelu kilku świadków widziało podążający za nim co najmniej jeden motocykl. Na przykład Clifford G. widział motocykl trzydzieści do czterdziestu metrów za mercedesem w chwili wjazdu do tunelu. Kilka chwil wcześniej jadący taksówką kalifornijski biznesmen Brian Anderson widział wyprzedzającego go mercedesa, ściganego przez dwa motocykle. Zgodnie z jego słowami, jeden z nich "chciał się dostać przed samochód".

- Według mnie - twierdzi Andersen - jeden z motocykli jechał agresywnie, bez żadnych ograniczeń, stwarzając zagrożenie.

Teraz już wyraźnie wiadomo, że motocyklista jadący najbliżej mercedesa -

ten, który zwolecił przy wraku, objechał go i zniknął -nie był jednym z aresztowanych tamtej nocy fotoreporterów. Na pewno nie mogli to też być Romuald Rat i Stephan Darmon na drodze 650, którzy jako pierwsi z dziesięciu aresztowanych dziennikarzy przybyli na miejsce wypadku. Kilku świadków zeznawało, że motocykl wiozący najprawdopodobniej Rata i Darmona w chwili wypadku znajdował się co najmniej kilkaset metrów od wjazdu do tunelu. Stojąca na trawniku około czterdziestu metrów od wjazdu Marie-Agnes C. w chwili usłyszenia huk widziała przed sobą, a więc od strony Place de la Concorde, motocykl wiozący dwie osoby. To samo potwierdzają inne zeznania. Sam Rat utrzymuje, że razem z Darmonem jechali daleko za mercedesem i że ich motocykl nie mógł siedzieć mu na ogonie.

- Widocznie przed nami jechał jakiś inny - mówi.

Z całą pewnością jakiś inny motocykl podążał za mercedesem i wygląda na to, że nie jechał nim żaden fotoreporter. Przyjmijmy hipotetyczną sytuację, że motocykl działał do spółki z fiatem uno. Jego rolą mogło być "poganianie" mercedesa i zmuszanie do ostrego przyśpieszenia na odcinku od Place de la Concorde do tunelu Alma.

Przy takich założeniach bliższego rozpatrzenia wymaga opowiadanie Francois Leviego. Przypomnijmy, że według zeznań złożonych na policji, jechał prawym pasem i widział podążającego z tyłu mercedesa. W bliskiej odległości za mercedesem jechały dwa motocykle, a "pomiędzy tym konwojem i mną znajdował się biały samochód". Levi utrzymuje, że w lusterku wstecznym widział, jak jeden z motocykli próbuje zajeżdżać mercedesa od przodu. Policja odrzuciła zeznania Leviego, ponieważ nie było w nich citroena BX Mohammeda M. i nie pasowały do zeznań innych świadków, z których żaden nie widział motocykla zajeżdżającego drogę mercedesowi.

Niewykluczone jednak, że machnięcie ręką na zeznanie Leviego to wylewanie dziecka z kąpielą. Możliwe, że z powodu perspektywy w lusterku błędnie ocenił szczegóły i motocykl wcale nie zajeżdżał mercedesa, tylko jechał blisko niego. Albo pomylił motocykl z białym samochodem, który zajeżdżał drogę mercedesowi. A może, tak jak uważa policja, w ogóle wszystko mu się pomieszało. Może tak, a może nie. Jednakże wydaje się interesujące, że tylko Levi widział przed mercedesem "biały" wóz - a wtedy jeszcze ani w prasie, ani na policji nie mówiło się o białym samochodzie czy o fiacie uno.

Jeżeli zadaniem tajemniczego motocyklisty rzeczywiście było gonienie Henri Paula i zmuszanie go do nabierania prędkości, to obecność licznych

dziennikarzy na jednośladach stanowiła idealny kamuflaż. W gruncie rzeczy służby wywiadowcze mogły nawet same doprowadzić do zjawienia się dziennikarzy, informując ich o przybyciu Diany i Dodiego do Paryża - agencje rzeczywiście otrzymały takie informacje, między innymi z Londynu. Pośród paparazzi zgromadzonymi tamtej nocy przed Ritzem spokojnie mogli się kręcić agenci. Prawnicy Mohammeda Al Fayeda dostarczyli sędziemu Stephanowi trzynaście zdjęć powiększonych z taśm wideo, nagrywanych przez kamery systemu zabezpieczającego Ritza. Przedstawiały one kilku nie zidentyfikowanych osobników bez aparatów fotograficznych, ubranych zupełnie inaczej niż turyści, obserwujących wnikliwie rozwój sytuacji, patrząc w różne strony. Zdjęcia dołączono do akt. Podczas powtórnego przesłuchania na początku października sędzia Stephan zapytał fotoreportera Langevina, czy może zidentyfikować któregoś z tych ludzi. Śledczy szukają też angielskiego fotoreportera, nie znanego francuskim dziennikarzom, który podobno kręcił się przy hotelu. Czy ten tajemniczy angielski "fotoreporter" tak jak francuscy paparazzi wskoczył na motocykl i pomknął za mercedesem? Może tak, a może nie. Jeśli był agentem wywiadu, to mógłby wiedzieć wcześniej o planowanym odjeździe spod tylnego wyjścia, ponieważ Dodi rozmawiał na ten temat przez telefon z ojcem. Zakładając, że obydwa telefony były na podsłuchu (skoro przyjmujemy wersję spiskową), tajne służby zdołałyby przekazać tę informację swoim agentom działającym w terenie. Tak więc motocyklista mógł albo pojechać za Do-dim i Dianą spod tylnego wejścia, albo czekać na nich na trasie.

W tym momencie warto przypomnieć zdanie, które Trevor Rees--Jones wypowiedział w obecności Stephana 19 września. Według ochroniarza, za mercedesem po odjeździe spod hotelu Rue Cambon podążały "dwa samochody i motocykl". Oświadczył on też, że jeden z samochodów był "biały i miał otwierany tył" - opis ten pasuje do fiata uno. (Jednak wydaje się bardziej prawdopodobne, że wspomniany uno wcześniej czekał na trasie szybkiego ruchu).

W każdym razie tajemniczy motocyklista mógł się ukryć pomiędzy francuskimi paparazzi. Mercedes jednak nie mógł przed nim umknąć, gdyż ten jednoślad miał o wiele większą moc niż motocykle dziennikarzy, a sam kierowca mógł być doświadczonego i wyszkolonego agentem. Co więcej, ów motocyklista mógł wcześniej znać trasę przejazdu.

W gruncie rzeczy wybór trasy stanowiłby zasadniczy element dla tego, kto by chciał zaaranżować wypadek. Idealna do tego byłaby droga, którą można szybko jechać. Normalna trasa prowadząca do mieszkania Dodiego

nie nadawała się - w sobotę wieczorem na Champs--Elysees panuje tłok. Dlatego biegnąca wzdłuż rzeki droga szybkiego ruchu stanowi bardzo logiczną alternatywę. Tunel Alma zaś ze swoim zakrętem i ostrym spadkiem, a także brakiem poręczy ochronnych i często notowanymi wypadkami, spowodowanymi nadmierną prędkością, stanowi doskonałe miejsce na zaplanowaną katastrofę.

W takich warunkach nie trzeba by nawet doprowadzać do zderzenia. Z raportu Pietriego wyraźnie wynika, że przez tunel Alma nie można przejechać z prędkością ponad 100 km/h bez "ponoszenia śmiertelnego ryzyka". Dla każdego specjalisty od spraw techniki pracującego w wywiadzie jest oczywiste to, co napisał o tym miejscu Pie-tri: "Tylko doświadczony zawodowy kierowca mógłby próbować wjechać do tunelu z prędkością powyżej 100 km/h i to jedynie wówczas, gdyby zmniejszył kąt zakrętu, zjeżdżając z lewego pasa na prawy".

Innymi słowy, można było ze stuprocentową pewnością powodzenia doprowadzić do katastrofy, zmuszając Henri Paula do rozpędzenia wozu przy jednoczesnym zablokowaniu prawego pasa. Potem motocyklista mógł zwolnić, szybko ocenić skutki wypadku i odjechać - tak też dokładnie się stało. Całkiem oczywiste jest też to, że całą operację nadzorował samochód wspierający, który w razie konieczności miał wkroczyć do akcji - na przykład, aby zabrać kierowcę fiata uno, gdyby wóz okazał się niezdolny do jazdy. Byłby to prawdopodobnie ciężki, silny i szybki wóz - taki jak biały mercedes, którego Gary Hunter widział pędzący Rue Jean Goujon za samochodem przypominającym fiata uno.

Warto przy tym przypomnieć, że Rue Jean Goujon i jej przedłużenie, Avenue du General Eisenhower, to najkrótsza droga z tunelu

Alma do ambasady brytyjskiej, mieszczącej się przy Rue Faubourg St. Honore. Trzeba przejechać tylko sześć skrzyżowań, czyli półtora kilometra. Przy odrobinie szczęścia (lub ignorując sygnalizację na dwóch skrzyżowaniach ze światłami) samochody mogły bez trudu pokonać tę odległość w ciągu niecałej minuty. Od strony Faubourg St. Honore znajduje się przy ambasadzie szeroki podjazd do bramy otwieranej na dziedziniec wewnętrzny. Autorzy tej książki nie sugerują, że właśnie tak przebiegały wypadki, lecz podkreślają tylko to, co wie każdy, kto trochę zna Paryż lub spojrzy na plan.

Jeżeli jednak wybór trasy może się wydawać oczywisty z perspektywy czasu, to skąd organizatorzy spisku mogli mieć pewność, że mercedes pojedzie trasą szybkiego ruchu, a nie Champs-Elysees? Znając niechęć

Dodiego do paparazzi, wiedząc, że Henri Paul sobie wypił, łykał prozac i będzie chciał pokazać goniącym, czego się nauczył na kursach w Stuttgarcie, mogło się wydawać oczywiste, że tak właśnie się stanie. Ale to za mało. Przy tego rodzaju operacjach niczego nie zostawia się przypadkowi.

Ktoś mógł wydać rozkaz, żeby jechać tą trasą. Na przykład Rees-Jones albo Henri Paul, bo obydwaj mieli wojskowe doświadczenie, a być może także (choć w przypadku ochroniarza nie ma na to żadnych dowodów) powiązania z tajnymi służbami. A decydując się na jazdę tą trasą, nie musieli wiedzieć o śmiertelnym ryzyku, jakie niesie akcja - czyli praktycznie o własnym samobójstwie. Zdyscyplinowani pracownicy służb wywiadowczych są specjalnie tak wyszkoleni, aby wypełniali rozkazy bez zadawania pytań. Poza tym organizatorzy spisku mogli też mieć rozwiązanie alternatywne na wypadek, gdyby mercedes pojechał inną drogą.

Nie ma dowodów, że właśnie tak się działo. Z naszej dotychczasowej wiedzy wynika jedynie, iż wydarzenia mogły przebiegać w ten sposób. Możliwe również, że motocyklista i kierowca fiata uno byli agentami wywiadu przydzielonymi tylko do nadzoru, lecz ich misja zakończyła się fatalnie. W takim wypadku, w przeciwieństwie do zwyczajnych kierowców, rzeczywiście musieli uciekać z miejsca katastrofy. I to właśnie zrobili.

Jaką rolę odgrywa w tym wszystkim Francja? Czy szeroko zakrojone dochodzenie Francuzów i poszukiwania fiata uno odkryją istnienie spisku, jeśli takowy istniał? Przypuszczalnie tak.

Jednak we francuskim śledztwie można się doszukać kilku dziwnych niejasności. Weźmy na przykład białe rysy na tylnym błotniku mercedesa, które prawdopodobnie wskazują na otarcie o inny samochód. Szczegółowy raport z pierwszego września wspomina o różnych rysach i zadrapaniach na rozbitym mercedesie, lecz o tych nie ma najmniejszej wzmianki. Mówi się tylko o dwóch równoległych "szarawych" rysach na przednim błotniku (wyraźnie je widać na zdjęciach wraka usuwanego z tunelu) i trzech małych czerwonych plamkach - jednej na przednich prawych drzwiach, drugiej na tylnych drzwiach przed klamką i trzeciej na tylnym zderzaku. Na temat białych rys ani słowa.

W pierwszych ujawnianych szczegółach dochodzenia policyjnego nie było mowy o żadnym białym lakierze znalezionym na wozie. Wspomniano o granacie, czerni, szarości i czerwieni - lecz nie o bieli. Dopiero analizy spektrograficzne ujawniły - niczym deus ex machina - że tamten lakier jest

właściwie białe. Pomimo wszystkich mętnych wyjaśnień na temat niebieskiego i niebieskozielonego podkładu cała historia ze zmianą koloru lakieru wygląda podejrzanie.

Istotnie, białe rysy widoczne na zdjęciach mogą być raczej odsłoniętą farbą gruntującą niż białym lakierem, lecz nie zmienia to faktu, że doszło do kontaktu z lusterkiem fiata albo do innej kolizji. Można nawet przyjąć, że te plamy to tylko światło odbite od błyszczącej karoserii mercedesa - chociaż wyraźnie trójkątne i trapezoidalne kształty, a także widoczna faktura zdają się wykluczać takie twierdzenie. Jeżeli założymy, że to naprawdę rysy po białym lakierze, na przykład z fiata uno turbo, stają się one nieocenionym kluczem, który pozwoli zidentyfikować samochód i kierowcę.

Liczba białych fiatów uno wyposażonych w montowaną na zamówienie lakierowaną obudowę lusterka, wyprodukowanych między majem 1983 a wrześniem 1989 roku i nadal pozostających w obiegu byłaby stosunkowo ograniczona. Tak więc zdjęcia ukazujące owe białe plamy zawierają informację, której ujawnienia bałyby się służby wywiadowcze.

Oczywiście wszystkie te przypuszczenia są czysto hipotetyczne. Nie ma dowodu na to, że MI-6 czy jakiegokolwiek inne tajne służby były choć trochę zamieszane w wypadek. Jak jednak widzieliśmy, istnieje dowód, że brytyjski wywiad 1 września włamał się do mieszkającego w Londynie fotoreportera agencji Sipa, Lionela Cherruaulta, i okradł go ze sprzętu komputerowego. Napastnicy wyraźnie chcieli odnaleźć i zniszczyć pięć graficznych obrazów z miejsca wypadku, które wcześniej rano 31 sierpnia dyrektor LS Presse, Laurent Solà, przesłał drogą komputerową do Londynu. Po śmierci Diany Solà wycofał te zdjęcia z rynku, a Cherruault i tak ich nie otrzymał. Lecz obrazy wysłane do potencjalnych kupców w wielu przypadkach pozostały w pamięciach komputerów. Co najmniej na jednym ze zdjęć wyraźnie widać białe rysy.

Czy napastnicy chcieli po prostu zabezpieczyć chodliwe zdjęcia z wypadku? Czy też może pragnęli zniszczyć obciążające kogoś dowody? W każdym razie to włamanie, wyraźnie zorganizowane przez brytyjski wywiad, rodzi wiele niepokojących pytań.

Nic jednak nie dowodzi bezpośredniego udziału brytyjskiego wywiadu w wypadku. A nawet jeśli tajne służby brytyjskie mają coś do ukrycia, śledztwo prowadzi władze francuskie, i to one trzymają u siebie mercedesa z potencjalnie obciążającymi rysami; nie mówiąc już o innych dowodach i zeznaniach naocznych świadków. Z całą pewnością francuskim służbom nie zależało na zamordowaniu w swym kraju

brytyjskiej księżniczki i syna egipskiego miliardera. Nie obchodziły ich plany matrymonialne Diany, a już na pewno nie chciałyby ryzykować udziału w skandalu o katastrofalnym wydźwięku. Dotyczy to zwłaszcza prezydenta Jacques'a Chiraca - osobistego przyjaciela Mohammeda Al Fayed'a i wielkiego admiratora księżnej.

Czy jednak francuskie władze mogłyby pomagać w wyciszeniu sprawy już po fakcie? A jeśli tak, to jakimi drogami wydawane są polecenia? Krajowy oddział francuskiego wywiadu, Direction de la Surveillance du Territoire (D.S.T.), podlega Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, które nadzoruje także policję. Tak więc prośba brytyjskiego wywiadu o współpracę francuskich kolegów w tak ważnej sprawie musiała zostać przedstawiona ministrowi spraw wewnętrznych.

Choć poniższy, czysto hipotetyczny scenariusz wydaje się trochę naciągany, można sobie wyobrazić, że podczas długich godzin czuwania 31 sierpnia w szpitalu minister spraw wewnętrznych mógł się kontaktować z pewnymi brytyjskimi urzędnikami, których zaskakująco wielu było obecnych tego dnia we Francji. Między innymi ambasador Michael Jay, konsul generalny Keith Moss, attache wojskowy Charles Kitchie, oficer wizytujący Simon Ferran, rzecznik ambasady Timothy Livesey. Mówi się, że w ambasadzie brytyjskiej w Paryżu pracuje co najmniej sześciu agentów MI-6. Czy któryś z nich był 31 sierpnia obecny w szpitalu Pitié-Salpetrière?

Założmy też, że francuski minister otrzymał od niego (lub jakimś innym kanałem) wiadomość. Mógłby przesłać pewne rozkazy zarówno do D.S.T., jak i do policji rozpoczynającej prowadzenie śledztwa. Ułatwiłaby to obecność szefa paryskiej policji w szpitalu. A gdy w niedzielę rano pojawiła się francuska koroner, żeby zbadać ciało Diany, też mogła dostać odpowiednie polecenia, dotyczące wykonania swojej pracy i spisania raportu.

Wszystko to jednak są czyste spekulacje. Dwie rzeczy wiadomo na pewno: 1) nie przeprowadzono sekcji zwłok Diany 2) "zgodnie z otrzymanymi instrukcjami", jak brzmiał raport policyjny, nie pobrano też próbek krwi. Bez badania krwi i autopsji z całą pewnością nie można wykryć między innymi ciąży.

Jeszcze jeden niepokojący fakt: pierwszego września oficer policji oglądający mercedesa w swym szczegółowym raporcie nie wspomniał nic o białych znakach na samochodzie. Przeoczenie czy celowe zaniechanie? Tego nie da się ustalić z całą pewnością.

W każdym razie kiedy drugiego września do prowadzenia śledztwa

wyznaczony został sędzia Stephan, ustalenie, czy miały miejsce jakieś zaniechania, stało się o wiele trudniejsze. Stephan nie podlega ministrowi spraw wewnętrznych i jest w dużym stopniu niezależny nawet od swego oficjalnego przełożonego, ministra sprawiedliwości. Włączenie 5 września do śledztwa Marie-Christine Devidal wzmocniło samodzielną pozycję Stephana i dodało mu drugą parę oczu, co w znacznej mierze utrudnia wszelkie ewentualne zacierania śladów.

W zaistniałej sytuacji zwierzchność nad policją biorącą udział w śledztwie oficjalnie przeszła z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych na Ministerstwo Sprawiedliwości, a dokładnie w ręce Stephana i De-vidal. W praktyce jednak, jak twierdzi wieloletni pracownik Pałacu Sprawiedliwości, policyjni oficerowie dochodzeniowi nadal o wszystkim meldują swym bezpośrednim zwierzchnikom.

- Oficer policji odkrywający ważny fakt - wyjaśnia ten sam informator - może najpierw powiadomić o nim swego przełożonego w hierarchii podlegającej Ministerstwu Spraw Wewnętrznych. A szef mu na to: "Okay, idź i powiedz o tym sędziemu i prokuratorowi". Jednakże w sprawach bardziej istotnych i wiążących się z poważniejszymi konsekwencjami Minister Spraw Wewnętrznych może interweniować, zanim informacja zostanie przekazana Ministerstwu Sprawiedliwości. Bo gdy tam dociera, przestaje podlegać kontroli i wzrasta ryzyko przecieku. Tajemnica jest najbezpieczniejsza, gdy zna ją tylko jedna osoba.

Lecz Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ma ograniczony wpływ na dochodzenie. Sędziowie zamówili zbadanie samochodu w wydziale pojazdów w Rosny-sous-Bois, placówce, która znajduje się pod zwierzchnictwem wojskowym, a gdyby Ministerstwo Spraw Wewnętrznych lub D.S.T. chciały wpłynąć na wyniki badań, napotykałyby liczne i poważne przeszkody administracyjne. Warto zauważyć, że początkowo to właśnie policja wykazywała spory sceptycyzm wobec istnienia drugiego samochodu i nie przyjęła zeznań Leviego ani Gary'ego Huntera. Dopiero żandarmeria dowiodła ostatecznie istnienie fiata uno i określiła kolor jego lakieru.

Nawet jednak żandarmeria nie pozwala nikomu z zewnątrz obejrzeć wraka samochodu. Według francuskiego rzecznika Mercedesa, firma ta natychmiast po wypadku zaoferowała wysłanie ze Stuttgartu swoich inżynierów do pomocy przy badaniu wozu, lecz zignorowano tę propozycję. Dwudziestego siódmego października wizytę obiecaną autorom tej książki w wydziale pojazdów w Rosny-sous-Bois nagle odwołano z "przyczyn prawnych". W tym samym tygodniu wcześniej

ustalone spotkanie z szefem policji Philippe'em Mas-sonim również odwołano; dokładnie to samo stało się z wizytą w skrzydle szpitala Pitie-Salpetriere, gdzie zmarła Diana. (Minister spraw wewnętrznych Chevenement już wcześniej odrzucił prośbę o szczegółowy wywiad). W chwili pisania tych słów nie odnaleziono jeszcze fiata uno. Nie wiadomo też, czy kiedykolwiek się dowiemy o roli, jaką odegrał w wypadku.

- Ostatnią rzeczą, na którą może sobie pozwolić profesjonalista, jest dopuszczenie do odnalezienia samochodu - mówi oficer ochrony Mohammeda Al Fayeda. - Nie porzucili ani nie porzucą tego wozu. Trzeba będzie go sprasować. Według mnie sam fakt, że samochodu nie odnaleziono, już o czymś świadczy.

Legendarnego uno mógł prowadzić zupełnie niewinny, trochę tylko niezręczny paryżanin, który nie chciał sobie zawracać głowy zgłaszaniem wypadku. Albo nastolatek jadący samochodem ojca. Jeżeli kiedykolwiek znajdzie się kierowca, padną odpowiedzi na niektóre z niepokojących pytań. Jeśli nie - wokół wydarzeń z 31 sierpnia 1997 roku przez najbliższe sto lat nie ustaną spekulacje na temat spisków i intryg. Place de l'Alma stanie się francuskim placem śmierci. A złota statua na wieki będzie przypominała paryżanom o tej straszliwej nocy, kiedy to świat utracił Dianę, księżną Walii.

Epilog.

W klasycznym amerykańskim programie telewizyjnym pod tytułem "Dragnet" każdy odcinek kończył się opowieścią o losach poszczególnych podejrzanych. Za wcześnie jeszcze na przewidywanie losu dziewięciu fotoreporterów oraz jednego agencyjnego kierowcy motocykla i wyników dochodzenia w sprawie "Śmiertelny wypadek drogowy z 31 sierpnia 1997 roku, 00:30", przypuszczalnie jednak stanie się tak:

Po otrzymaniu wyników szczegółowych oględzin mercedesa, spodziewanych późną wiosną 1998 roku, sędziowie prawdopodobnie do czerwca będą gotowi złożyć kompletne akta u prokurator Maud Coujard. Wtedy Coujard zacznie się przekopywać przez tysiące stron zeznań oraz specjalistycznych raportów i w końcu sporządzi réquisitoire - dokument prawny, podsumowujący całą sprawę i proponujący działania, jakie należy podjąć wobec każdego z podejrzanych. Swoje prokuratorskie spostrzeżenia Coujard wyśle sędziom, którzy wezmą je pod uwagę - choć nie są do tego zobowiązani.

Ostateczną decyzję co do tego, kogo i o co oskarżyć, podejmą wspólnie sędzia Stephan i sędzina Devidal. Gdyby postanowili odsunąć zarzuty,

prokurator i strona oskarżająca mogą, zgodnie z francuskim prawem, złożyć odwołanie. Także jeśli dojdzie do rozprawy sądowej, fotoreporterzy będą mieli prawo odwołać się od każdego wyroku orzekającego ich winę. Na razie, według kompetentnych źródeł z kręgu biura prokuratora, zarzut nieumyślnego spowodowania śmierci przez dziesięciu fotoreporterów zostanie prawdopodobnie oddalony, choć kilku z nich może w drugiej połowie 1998 roku odpowiadać przed sądem za nie-udzielenie pomocy. W takim wypadku oskarżeni staną przed trzyosobowym składem sędziowskim, bez ławy przysięgłych, bez świadków powoływanych przez obronę i bez kamer telewizyjnych. W przeciwieństwie do amerykańskich "widowisk" w rodzaju procesu OJ. Simpsona, tego rodzaju rozprawy trwają najwyżej kilka dni, opierają się na wynikach dochodzenia sędziów śledczych i w dziewięćdziesięciu pięciu procentach spraw dochodzi do skazania oskarżonych.

Obecnie specjaliści od prawa francuskiego uważają, że wszelkie ewentualne wyroki sprowadzą się do kar grzywny lub pozbawienia wolności w zawieszeniu i że nie należy się obawiać, iż fotoreporterzy trafią do więzienia. W wypadku wydania wyroku ten sam trzyosobowy skład sędziowski będzie musiał rozpatrzyć sprawę z powództwa cywilnego i stronom oskarżającym - Mohammedowi Al Faye-dowi, Spencerom, Trevorowi Rees-Jonesowi i rodzicom Henri Paula - zasądzić odszkodowania za poniesione straty.

Niewykluczone też, że zostaną podjęte kroki przeciwko dyrekcji Ritz, która pozwoliła swojemu pracownikowi wsiąść za kierownicę bez wymaganej licencji i pod wpływem alkoholu. Teoretycznie możliwe jest również wysunięcie zarzutów nieumyślnego współudziału lub spowodowania śmierci przez zaniedbanie, lecz w praktyce wydaje się to mało prawdopodobne. W procesie z powództwa cywilnego oskarżonym nie będzie właściciel hotelu, Mohammed Al Fayed, ale najprawdopodobniej Frank Klein, prezes paryskiego oddziału Ritz.

Koniec końców odszkodowania - które są o wiele skromniejsze niż w USA i przeważnie ich równowartość w dolarach wynosi poniżej 20 tysięcy, a prawie nigdy nie przekracza miliona - zapłaciłaby firma, w której hotel jest ubezpieczony.

- Odpowiedzialność ponoszona przez hotel Ritz w niewielkim stopniu dotyczy Mohammeda Al Fayed - mówi jego prawnik, Georges Kiejman, z którym rozmawiamy w jego kancelarii, mieszczącej się przy eleganckim Boulevard St. Germain. - To nie jego problem. Dla niego ważne jest tylko to, żeby się dowiedzieć, dlaczego zginął jego syn. - Al Fayed nie

obchodzą też finansowe rekompensaty, gdyby uznano fotoreporterów za współwinnych spowodowania wypadku. - Jeżeli ich skażą, ma prawo domagać się odszkodowania - ciągnie Kiejman - ale najprawdopodobniej będzie to symboliczny frank. Mojemu klientowi chodzi o zadośćuczynienie moralne, a nie o pieniądze.

Jeżeli w procesie cywilnym zostanie potwierdzona wina Ritza, zgodnie z francuskim prawem pracy odszkodowanie za wypadek będzie musiała zapłacić dyrekcja hotelu, ponieważ samochód prowadził jego pracownik. Wysokość odszkodowań ograniczają normy - chyba że strony oskarżające udowodnią hotelowi bezsporną "winę za śmierć".

Kiejman, niegdyś minister w rządzie Francois Mitterranda, uważa, że to mało prawdopodobne.

- Można wysuwać argumenty, że poproszono Henri Paula o pracę w nadgodzinach, że nie był kierowcą, że dyrekcja powinna go powstrzymać. Ale niby kto miałby to zrobić? Nikt nawet nie przypuszczał, że Paul znajduje się pod wpływem alkoholu. Poza tym oni wszyscy tak się boją Mohammeda Al Fayedą, że nikt by czegoś takiego nie ryzykował. - Potem dodaje: - Poziom alkoholu we krwi Paula nie zmienia całości problemu. Oczywiście odegrał rolę w wypadku, lecz wina leży przede wszystkim po stronie fotoreporterów, których zachowanie zmusiło Paula do obrania innej trasy i rozwinięcia prędkości, z którą jechać nie powinien. Nie byłoby paparazzi, nie byłoby wypadku.

Inni prawnicy zaangażowani w sprawę jednak mimo wszystko spodziewają się rozprawy z powództwa cywilnego przeciwko dyrekcji hotelu.

- Jeśli zostanie ustalone, że najistotniejszą przyczyną wypadku był stan Paula - mówi jeden z nich - winą zacznie się obciążać Ritza. Gdy się okaże, że Ritz wiedział o chorobie alkoholowej, depresji i złym stanie psychicznym Paula, wówczas hotel znajdzie się w kłopotach. Jeżeli jednak nie udowodni się dyrekcji Ritza, że miała tę świadomość, trudno będzie obciążyć ją odpowiedzialnością.

Koniec końców za śmierć księżnej Diany i Dodiego Al Fayedą zapłacą najprawdopodobniej jedynie firmy ubezpieczeniowe. Osoba lub osoby naprawdę odpowiedzialne za wypadek - ci, co rozmyślnie lub niechcący doprowadzili do utraty panowania kierowcy nad mercedesem i do zderzenia wozu z betonowym filarem - raczej nigdy nie zostaną odnalezieni.